

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Linienbündelung im öffentlichen
Personennahverkehr
(Ersetzt die Drucksache: 0375/2005/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.12.2005	N	☐ ja ☐ nein ☐ ohne	
Gemeinderat	15.12.2005	Ö	☐ ja ☐ nein ☐ ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt folgenden Beschluss des Gemeinderates.

Der Gemeinderat beschließt:

- 1. Die Bildung der Linienbündel „Stadtverkehr Heidelberg“ und „Heidelberg Ost“*
- 2. Die Integration der Linienbündelung in den Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 – 2010*
- 3. Die in dieser Ergänzungsvorlage dargestellte Linienbündelung bezüglich der regionalen Buslinien in den Bündeln*
 - *Schwetzingen – Hockenheim*
 - *Leimen*
 - *St. Leon-Rot/Sandhausen*
 - *Neckargemünd.*

NEU

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Detaillierte Beschreibung der relevanten Bündel (Gleich mit Drucksache: 0375/2005/BV)
A 2	Übersichtsplan Stadtbündel Heidelberg (Gleich mit Drucksache: 0375/2005/BV)
A 3	Übersichtsplan Bündel „Heidelberg Ost“ (Gleich mit Drucksache: 0375/2005/BV)

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	Ziel/e:
QU 1	Solide Haushaltswirtschaft
	Begründung: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: (Codierung)	Ziel/e:
RK 1	Nachbarschaftliche Kooperation
	Begründung: Verkehrlich gute Abstimmung der ÖPNV-Netze in Stadt- und Landkreis

Begründung:

1. Hintergrund

Die Linienbündelung ist ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Einzelkonzessionen.

Im § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird als zentrales Ziel ein integriertes Nahverkehrsangebot genannt, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sicherzustellen.

Dies soll insbesondere durch Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und die Abstimmung der Fahrpläne erreicht werden. Hierbei ist auf eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs zu achten, so dass die öffentlichen Haushalte möglichst gering belastet werden.

Durch die Gründung und erfolgreiche Arbeit des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH (VRN) und der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) einerseits sowie durch die Betriebsaufnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) andererseits ist zur Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung von den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen bereits einiges erreicht worden.

Mit den in den ÖPNV-Markt im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 1996 eingeführten Wettbewerbselementen, vor allem aber vor dem Hintergrund der Entwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV auf europäischer Ebene, die eine noch stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorsehen, sind die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen gefordert, sich auf diese Entwicklungen vorzubereiten.

NEU

Ein wichtiges Element im Rahmen der Vorbereitung und Sicherstellung eines geordneten Übergangs in den ÖPNV-Wettbewerb ist die im Personenbeförderungsgesetz seit 1996 enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung (§ 9 Absatz 2 PBefG), mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Damit entsteht durch den Ausgleich von guten und schlechten Risiken innerhalb eines Linienbündels auch eine gesamtwirtschaftliche sinnvolle Zuordnung.

Als Beschluss von Aufgabenträgern innerhalb des Nahverkehrsplans kommt der Linienbündelung eine empfehlende Wirkung gegenüber der Genehmigungsbehörde – hier dem Regierungspräsidium Karlsruhe – zu.

Aufgrund einer Vielzahl von bereits Mitte 2006 auslaufender Konzessionen im Stadtgebiet ist eine Vorwegnahme der Linienbündelung vor der abschließenden Beratung des Nahverkehrsplanes geboten.

Ein Bündelungsbeschluss ist derzeit nur für den Busverkehr zu treffen. Straßenbahnlinien sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

NEU

2. Ausgangssituation

Um einer gegebenenfalls drohenden Zersplitterung der Verkehre durch Einzelkonzessionen an unterschiedliche Betreiber entgegenzuwirken und einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien zu erreichen, sind Eingriffe in die bisherige Konzessionsstruktur erforderlich.

Die Aufgabenträger in der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH haben sich gemäß Beschluss der Gesellschafterversammlung der VRN GmbH vom 20.06.2002 darauf verständigt, die Nahverkehrslinien im Busverkehr in einem eigenständigen, parallel zur Erarbeitung der Nahverkehrspläne durchzuführenden Verfahren zu bündeln. Hierbei werden die Linien, die unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zusammengehören, im Rahmen einer planerischen und ökonomischen Abwägung zu einem gemeinsamen Linienbündel zusammengefasst. Entsprechend dieser Abgrenzung kann dann die Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde für mehrere Linien gebündelt werden. Ein positiver Nebeneffekt dabei ist die Erleichterung und Rationalisierung des Genehmigungsverfahrens.

Die Linienbündelung bringt für die Kommunen folgende Vorteile:

- Gesamtoptimierung des Nahverkehrsangebotes (größeres Potenzial für Umlaufoptimierung innerhalb eines Bündels)
- Bildung von sinnvollen Losen für gegebenenfalls anstehende Vergabeverfahren
- Zusammenfassung von ertragsstarken und ertragsschwachen Linien
- Minimierung des Subventionsbedarfs

3. Vorgehensweise

Die Bündelung der Buslinien geht zurück auf ein Gutachten, das der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH für die einzelnen Teilräume des Verbundgebietes in Auftrag gegeben hat. Dieses für den baden-württembergischen Teil des Verbundes vorgelegte Konzept „verfolgt das Ziel einer nach wirtschaftlichen Kriterien optimierten Verkehrsbedienung“. Es behandelt in einem iterativen Prozess folgende **Aufgaben**:

- Festlegung der Größe der Bündel auf der Grundlage des Bestandsnetzes,
- Überprüfung und Bewertung der Bündel mit ökonomischen Kennwerten.

Bei der Zuordnung der Linien zu Teilnetzen werden **Rahmenbedingungen** berücksichtigt wie die zentralörtliche Gliederung, Verknüpfungspunkte, Netzhierarchien und Produktebenen. Ergänzende Aspekte bilden die Definition von nicht „bündelbaren“ Verkehren, die Laufzeiten der Genehmigungen oder Tarifstrukturen.

Im Einzelfall richtet sich die Zuordnung zu einem Bündel nach

- dem ausschließlich/überwiegend befahrenen Verkehrsraum,
- dem Verkehrsraum mit dem höheren Quellverkehrsaufkommen,
- dem höheren Anteil der Verkehrsleistungen,
- der Bedeutung der Ausrichtung auf Verknüpfungspunkte
- und den Möglichkeiten der betrieblichen Umlaufbildung.

Die Vorgehensweise orientiert sich des Weiteren an verschiedenen **ökonomischen Kennwerten**, die auf der Basis des eingesetzten Programmsystems ermittelt werden. Für die Linienbündel geht der Gutachter dabei von folgenden Zielgrößen aus:

- Für einen effizienten Wagenumlauf empfiehlt er einen Mindestumfang des Fuhrparks eines Anbieters oder einer Bietergemeinschaft von circa 15 bis 20 Fahrzeugen pro Bündel.
- Für einen wirtschaftlichen Betrieb innerhalb eines Bündels hält er eine durchschnittliche Fahrleistung von mehr als 50.000 Kilometer pro Fahrzeug und Jahr für erforderlich.
- Schließlich werden für jedes Linienbündel ein Fahrplanwirkungsgrad (Verhältnis von Fahrplan- und Umlaufzeit) von über 65 % und ein Wegewirkungsgrad (Verhältnis von Fahrplan- und Gesamtkilometerleistung) von über 80 % gefordert.

4. Varianten

Variante 1: Bündelung nach heutiger Verkehrsunternehmensstruktur

Alle Linien eines Verkehrsunternehmens (Betreiber) werden zu einem Linienbündel zusammengefasst.

Variante 2: Bündelung nach Gebietskörperschaften

Alle Linien eines Aufgabenträgers werden zu einem Bündel zusammengefasst.

Variante 3: Mittlere Teilnetze

Bei der Bündelung „Mittlere Teilnetze“ erfolgt die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln entsprechend der Verkehrsräume mit Ausrichtung auf jeweils ein Mittelzentrum beziehungsweise im Oberzentrum Heidelberg untergliedert nach den Verkehrsfunktionen der städtischen Linien.

Als Durchschnittswert für den Fahrzeugbedarf bei dieser Bündelungsvariante wurden 20 bis 45 Fahrzeuge vorgesehen.

5. Bündelungskonzept der Stadt Heidelberg

Die Abgrenzung der Linienbündel untereinander orientiert sich an verkehrlichen und betrieblichen Kriterien. Eine Bündelung erfolgt lediglich für den Busverkehr.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse von Abstimmungsgesprächen innerhalb der Verwaltung, mit der RNV, dem VRN und dem Rhein-Neckar-Kreis schlagen wir folgendes Bündelungskonzept vor:

Sämtliche Buslinien, die innerhalb der Stadtgrenzen verkehren (das heißt Buslinien, deren gesamter Linienweg im Stadtgebiet liegt), werden zu einem Bündel „Stadtverkehr Heidelberg“ zusammengefasst.

Auf der Grundlage der mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Kirchheim erforderlichen Linienkonzeption besteht das Bündel „Stadtverkehr Heidelberg“ aus **14 Einzellinien**.

1. Bündel „Stadtverkehr Heidelberg“: (siehe auch detaillierte Beschreibung in Anlage 1 und Übersichtsplan Anlage 2)

Linie	Linienführung der Linie
12	Neuenheimer Feld – Neuenheim – Bismarckplatz – Uniplatz
33	Köpfel – Schlierbach – Altstadt – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld
26/34	Pfaffengrund – Wieblingen – Hauptbahnhof – Bismarckplatz
11	Emmertgrund – Rohrbach – Kirchheim – Bahnstadt – Hauptbahnhof – Universitätsplatz
28/29	Boxberg – Rohrbach-Süd (- Bismarckplatz - Universitätsplatz)
31	Emmertgrund – Boxberg – Rohrbach-Süd – Gewerbegebiet Rohrbach Süd
44	Ortsbus Rohrbach
21	Bismarckplatz – Kohlhof
36	Schlierbach – Ziegelhausen – Hirtenaue
38	Handschuhsheim – Turnerbrunnen
	Schnellbuslinien
62 (L)	Kirchheim – Rohrbach – Boxberg
63 (F,K)	Rohrbach Süd – Boxberg – Bismarckplatz – Technologiepark – Sportzentrum Nord
64 (E,J)	Heidelberg - Ziegelhausen

Eine Beschränkung dieses Bündels auf die rein innerstädtischen Linien ist verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und nach gegenwärtiger Rechtslage auch zur Sicherung der Option eines In-House-Privilegs im Rahmen des Vergaberechtes notwendig. Im Wege der sogenannten „Eigenproduktion“ kann die öffentliche Hand sich selbst oder ein von ihr beherrschtes Unternehmen im ÖPNV beauftragen.

Das Bündel enthält nicht die Linien 34 beziehungsweise (7)34 und 35, die teilweise außerhalb des Stadtgebietes verkehren.

2. Linienbündel „Heidelberg Ost“: (siehe auch detaillierte Beschreibung in Anlage 1 und Übersichtsplan Anlage 3)

Neben den rein innerstädtischen Verbindungen stellt Heidelberg als Oberzentrum für den umliegenden Rhein-Neckar-Kreis einen besonderen Start- und Zielpunkt dar.

Diese Regionalverkehre, die ihren Start- oder Zielpunkt im Stadtgebiet haben, werden gesondert gebündelt. Entsprechend der erfolgten Abstimmung mit dem Rhein-Neckar-Kreis wurde die Mehrzahl der Linien in dortige Bündel integriert.

Dem Bündel „Heidelberg Ost“ zugeordnet sind die Linien:

35 Wieblingen - Bismarckplatz – Schlierbach – Neckargemünd

Wegen der engen verkehrlichen Verflechtung und der überwiegenden Funktion im Stadtverkehr ist es sinnvoll, die Verkehrsbedienung zwischen Heidelberg und Neckargemünd (heutige Linie 35) in der heutigen Form zu erhalten.

Die über Neckargemünd hinaus verkehrenden Regionallinien im Neckartal sind nicht Teil des Bündels „Heidelberg Ost“ (siehe Bündel Neckargemünd Anlage 1; unter anderem Linien 735, 752, 754).

734/34 Wilhelmsfeld – Ziegelhausen – Bismarckplatz

Die Linie 734 ist geprägt durch ihre praktische verkehrliche Verflechtung mit der Linie 34 im Stadtgebiet. Derzeit bilden die Linie 734 (Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, BRN) und die Linie 34 (Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, HSB) genehmigungsrechtlich eine Einheit. Beide Linien ergänzen sich im Stadtgebiet Heidelberg zu einem gemeinsamen Takt. Dies geschieht aufgrund eines Kooperationsvertrages zwischen HSB und BRN.

Sowohl aus genehmigungsrechtlicher Sicht als auch aus Sicht des Fahrtenangebotes für den Bereich Innenstadt - Ziegelhausen ist die Beibehaltung der Einheit der Linien 734 (BRN) und 34 (HSB) von Vorteil. Dabei endet künftig der Linienweg der Linie 34/734 bündelungstechnisch am Bismarckplatz. Gleichzeitig enthält das Stadtbündel eine neue Linie 26, die dem heutigen Linienverlauf der Linie 34/734 ab Bismarckplatz weitgehend entspricht, so dass Wieblingen aus Osten weiterhin anschlussicher angebunden ist.

Rhein-Neckar-Kreis

Der Rhein-Neckar-Kreis hat bereits am 26.07.2005 eine Linienbündelung beschlossen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat die Stadt Heidelberg eine zunächst ablehnende Stellungnahme abgegeben. Nach den mittlerweile erfolgten Abstimmungen und der positiven Stellungnahme des Rhein-Neckar-Kreises zum Bündelungsvorschlag insbesondere bezüglich des Bündels Heidelberg Ost (siehe unten) schließt sich die Stadt Heidelberg ihrerseits dem Bündelungskonzeptes des Rhein-Neckar-Kreises für die Bündel

- Schwetzingen – Hockenheim mit der Heidelberg betreffenden Linie 717
- Leimen mit den Heidelberg betreffenden Linien 261, 757
- St. Leon-Rot/Sandhausen mit den Heidelberg betreffenden Linien 718, (2)41 und (2)42
- Neckargemünd mit den Heidelberg betreffenden Linien 735, 752, 754, 755 (mit der Maßgabe, dass die Linie 235 in das Bündel Heidelberg Ost aufgeht)

an.

N
E
U

6. Beteiligungsverfahren

Für den Linienbündelungsvorschlag war analog § 12 Absatz 7 in Verbindung mit Absatz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (BWÖPNVG) ein Beteiligungsverfahren durchzuführen. Dieses Verfahren wurde mit Schreiben vom 07.11.2005 eingeleitet. Der relativ späte Zeitpunkt der Anhörung ergab sich aus den lange andauernden Veränderungen im Liniennetz des Stadtbündels.

Von insgesamt 14 einbezogen Behörden, Verbänden, Unternehmen und betroffenen Nachbargemeinden sind 7 Stellungnahmen fristgerecht eingegangen.

Ergebnisse

Der Rhein-Neckar-Kreis als benachbarter Aufgabenträger mit umfangreichen verkehrlichen Verflechtungen in das Stadtgebiet stimmt der vorgeschlagenen Konzeption zu und wird seinen am 26.07.2005 beschlossenen Bündelungsbeschluss bezüglich des Bündels Neckargemünd (Herauslösung der Linie 35 aus dem dortigen Bündel) und zum Linienbündel 34/734 (Übergang in das Bündel Heidelberg „Ost“) nach der Beschlussfassung in Heidelberg entsprechend anpassen.

Die Stadt Heidelberg ihrerseits schließt sich bezüglich des Bündelungskonzeptes des Rhein-Neckar-Kreises dem Bündelungsbeschluss für die Bündel

- Schwetzingen – Hockenheim mit der Heidelberg betreffenden Linie 717
- Leimen mit den Heidelberg betreffenden Linien 261,757
- St. Leon-Rot/Sandhausen mit den Heidelberg betreffenden Linien 718, (2)41 und (2)42
- Neckargemünd mit den Heidelberg betreffenden Linien 735, 752, 754, 755 (mit der Maßgabe, dass die Linie 235 in das Bündel Heidelberg Ost aufgeht)

an.

Weitere Stellungnahmen

Die weiteren in der Anhörung eingegangenen Aussagen betreffen teilweise sachfremde Belange oder Fragen zu Linienwegen oder Zielpunkten, die erst im Nahverkehrsplan oder bei der eigentlichen Genehmigung zu entscheiden sind.

Zum Stadtbündel

RNV: Stadtbündel zu klein, Linienweg der 34 komplett integrieren

Bewertung:

Das Stadtbündel mit ca. 40 Fahrzeugen hat eine im Vergleich innerhalb des VRN durchschnittliche, mittelstandsfreundliche Größe und kann gemäß dem uns vorliegenden Gutachten mit gutem Fahrplan- und Wegewirkungsgrad betrieben werden.

Eine Integration der Linie 34 auf ihrem Linienweg in Ziegelhausen in das Stadtbündel würde die betrieblichen und verkehrlichen Vorteile der heute bereits gegebenen Verflechtung mit der Linie 734 mindern.

BBK: Stadtbündel zu groß

Bewertung:

Das Stadtbündel mit 14 Linien und ca. 40 Fahrzeugen hat eine im Vergleich innerhalb des VRN durchschnittliche, mittelstandsfreundliche Größe und kann mit gutem Fahrplan- und Wegewirkungsgrad betrieben werden.

NEU

VCD Stadtbündel in drei Einzelbündel zerlegen
Bewertung:
Das Stadtbündel mit 14 Linien und ca. 40 Fahrzeugen hat eine im Vergleich innerhalb des VRN durchschnittliche, mittelstandsfreundliche Größe und kann mit gutem Fahrplan- und Wegewirkungsgrad betrieben werden.
Eine Aufsplitterung in verschiedene Bündel und auf gegebenenfalls verschiedene Betreiber würde die erforderliche enge Vernetzung im Stadtverkehr erschweren und den betrieblichen Aufwand erhöhen.

Bündel Heidelberg Ost

BRN, VCD, Wilhelmsfeld: 34/734 bis Hauptbahnhof/Wieblingen durchbinden.

Bewertung:

Die letztendliche Festlegung des Linienweges und Zielpunktes einer Buslinie wird im Rahmen der noch laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen und ist nicht Bestandteil der Linienbündelung.

VCD, BBK, Neckargemünd: (2)35 zum Bündel Neckargemünd mit 735

Bewertung:

Die Bündelung der Linie (2)35 mit der (2)34/734 mit dem gemeinsamen Streckenkorridor im Neckartal weist hohe wirtschaftliche Vorteile auf, vermeidet Leerfahren und verknüpft in einem guten wirtschaftlichen Ausgleich einnahmestärke und einnahmeschwache Linienabschnitte.

NEU

7. Weiteres Vorgehen

Der Beschluss zur Linienbündelung wird eine integrierte Anlage zum Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 - 2010. Dadurch erhält die Genehmigungsbehörde die notwendige rechtliche Absicherung, wenn sie die Bündelung im Genehmigungsverfahren berücksichtigt.

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschließt die dargestellte Linienbündelung:

1. Die Bildung der Linienbündel „Stadtverkehr Heidelberg“ und „Heidelberg Ost“
2. Die Integration der Linienbündelung in den Nahverkehrsplan Heidelberg 2005 – 2010
3. Die in dieser Ergänzungsvorlage dargestellte Linienbündelung bezüglich der regionalen Buslinien

- Schwetzingen – Hockenheim
- Leimen
- St. Leon-Rot/Sandhausen
- Neckargemünd

Der Bündelungsbeschluss wird dem Regierungspräsidium bekannt gemacht.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg