

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Busbeschleunigung in Heidelberg
1. Zustimmung zur Durchführung der Maßnahme
2. Zustimmung zur Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel von 1.375.000,00 € in den Haushaltsjahren 2009-2013

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 21. Oktober 2008

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	01.10.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	16.10.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat, dem Vorhaben der RNV/HSB „Busbeschleunigung in Heidelberg“ zuzustimmen und die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von rund 1.375.000,00 € in den Haushaltsjahren 2009- 2013 bereitzustellen. Die Verwaltung wird beauftragt, vor Einreichung des Antrages auf Fördermittel nach dem Entflechtungsgesetz durch die RNV/HSB einen Vertrag mit der RNV/HSB über die wesentliche Einflussnahme und Beteiligung der Verwaltung zur Wahrung städtischer Interessen abzuschließen.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2008

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 01.10.2008

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 8 Nein 1 Enthaltung 3

Sitzung des Gemeinderates vom 16.10.2008

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Nein 2 Enthaltung 2

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes:

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch die Busbeschleunigung ergeben sich qualitative Vorteile für den Busverkehr, die sich in erhöhter Pünktlichkeit und besserem Fahrkomfort niederschlagen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

1. Vorbemerkung

Seit Beginn der 90er Jahre sind in Heidelberg unter Federführung der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn durchgeführt worden. Dieser Komplex ist weitestgehend abgeschlossen.

Eine konsequente Fortführung der Bevorrechtigung im öffentlichen Personennahverkehr bedeutet die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen auch für den Sektor des Busverkehrs. Die RNV hat das bei der HSB aufgelegte Projekt für eine Busbeschleunigung in Heidelberg übernommen und erneut aktiviert.

2. Anlass für die Beschlussfassung

Die bisherigen Teilprojekte des gesamten Beschleunigungsprogramms für den öffentlichen Personennahverkehr wurden durch die HSB finanziert. Weite Teile dieser Projekte wurden im Rahmen des früheren Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, jetzt Entflechtungsgesetz, gefördert. Nicht förderfähige Anteile, sowie der Komplementäranteil gingen in die Bilanz der HSB ein und wurden über den Verlustausgleich mit der Stadt abgegolten. Der damals angewendete Aufteilungsschlüssel für Kosten zwischen HSB und Stadt war sehr günstig; gleichzeitig war der Bezuschussungsgrad mit bis zu 85% sehr hoch. Damit war die Stadt finanziell nur gering mit Kosten für die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs belastet.

Diese für die Stadt günstige Aufteilung der Kosten bei gleichzeitig hoher Bezuschussung gibt es in dieser Form nicht mehr. Die RNV beabsichtigt im Auftrag der HSB erneut einen Antrag nach dem Entflechtungsgesetz zur Förderung des Busbeschleunigungsprogramms zu stellen. Der Zuschussgeber verlangt bei seiner Entscheidung von der antragstellenden HSB eine grundsätzliche Zustimmungserklärung der Stadt Heidelberg zu dieser Maßnahme, sowie eine spezielle Zusicherung zur Finanzierung des nicht bezuschussungsfähigen Anteils der Gesamtsumme.

3. Sachverhalt

a) Historie

Eine im Jahr 1995 durch die HSB in Auftrag gegebene Voruntersuchung bestätigte die Vermutung, dass Busse und Bahnen in Heidelberg aufgrund der Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen eine erhebliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erfahren.

Erste Schritte eines Beschleunigungsprogramms für die eingesetzten Linienbusse erfolgten im Jahr 2000. Wegen der tendenziell langwierigen Umsetzung, Differenzen mit dem Zuschussgeber und der hohen Kosten, die zunächst durch die HSB vorzuschießen waren, wurde das Beschleunigungsprogramm ab dem Jahr 2002 nicht mehr weiter verfolgt. Damit konnten auch die Fördermittel des Landes nicht abgerufen werden.

b) Neue Rahmenbedingungen

Nach Gründung der RNV im Jahr 2005 sollte das Beschleunigungsprogramm erneut aufgelegt werden. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Kirchheim und der Umstrukturierung des Busnetzes musste der dem Programm zugrunde liegende Förderantrag grundsätzlich überarbeitet werden. Die ursprünglich vorgesehene Zahl von 92 zu beeinflussenden Anlagen wurde auf 40 Lichtsignalanlagen reduziert und an die veränderten Busstrecken angepasst.

Gleichzeitig wurde der Kostenteilungsschlüssel für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen an Lichtsignalanlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr auf Wunsch des Zuschussgebers neu berechnet und aktualisiert.

c) Betriebliche Kennzahlen

Heidelberg erreicht mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von nur 17 km/h im Linienbusverkehr ein deutlich geringeres Niveau als die Nachbarstädte Mannheim und Ludwigshafen. Dort beträgt die Reisegeschwindigkeit ortsübliche 23 km/h.

Eine geringe Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitig geringem Fahrgastnutzen bedeutet hohe Kosten und zeigt gleichzeitig den deutlichen Nachholbedarf und die entsprechenden Handlungsfelder auf.

Aufgrund der Erkenntnisse des im Jahr 1995 in Auftrag gegebenen Gutachtens ergibt sich folgendes Beschleunigungspotenzial:

Linie	Streckenabschnitt	Fahrplanzeit	Reduzierbare Verlustzeit	Anteil an der Fahrplanzeit
28	Rohrbach Markt – Quartier am Turm	4 Min.	9 Sek.	4 %
29	Bismarckplatz – Rohrbach Süd und zurück	32 Min.	58 Sek.	3 %
30	Bismarckplatz – Karlsplatz und zurück	17 Min.	79 Sek.	8 %
31 / 32	Uniplatz – Bismarckplatz – Hbf. – Neuenheimer Feld – Bismarckplatz – Uniplatz	39 Min.	253 Sek.	11 %
32 / 31	Uniplatz – Bismarckplatz – Neuenheimer Feld – Hbf. – Bismarckplatz – Uniplatz	41 Min.	242 Sek.	10 %
33	Schlierbach – Bismarckplatz – Hbf. und zurück	49 Min.	208 Sek.	7 %
34	Wieblingen Lerchenbuckel – Bismarckplatz – St. Paulusheim und zurück	42 Min.	291 Sek.	12 %
35	Wieblingen – Lerchenbuckel – Bismarckplatz – Neckargemünd Hanfmarkt und zurück	71 Min.	237 Sek.	6 %
37	Bunsengymnasium – Studentenwohnheim und zurück	9 Min.	95 Sek.	18 %

Bei den angegebenen reduzierbaren Verlustzeiten wird von einer weitgehenden Priorisierung des ÖPNV an den betreffenden Anlagen ausgegangen, teilweise auch zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer.

d) Kosten

Für die Gesamtumsetzung des Beschleunigungsprogramms wurden Kosten in Höhe von 4.325.000,00 € ermittelt. Diese Kosten decken den teilweise erforderlichen Austausch der Infrastruktur an den Knotenpunkten (neue Kreuzungssteuerungsgeräte: Leitungsverlegungen), die Änderung der Software bestehender Anlagen und die erforderlichen Planungskosten ab. Diese Kosten sind im Haushalt der HSB in den nächsten Jahren eingestellt.

Die Kostenaufteilung zwischen HSB und der Stadt Heidelberg erfolgt nach Signalgruppen. Die Signalgruppen, die dem Fahrgast durch Reisezeitverkürzung zugute kommen, werden der HSB zugeordnet, während die Signalgruppen, die lediglich der Modernisierung der Lichtsignalanlagen dienen und keinen direkten Bezug zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs haben, der Stadt Heidelberg zugeordnet werden. Von den Gesamtkosten müsste die Stadt Heidelberg somit rund 30 % tragen. Die Komplementärfinanzierung ist darin nicht enthalten.

Die HSB hat bereits die gesamte Fahrzeugflotte fahrzeugseitig für die Anforderung an Lichtsignalanlagen ausgerüstet. Hierfür waren nochmals Kosten in Höhe von ca. 1.000.000,00 € erforderlich, für die ebenfalls eine Förderung beantragt werden soll.

d) Förderfähigkeit

Die Kosten der HSB sind voraussichtlich förderfähig und fließen in einen Antrag nach dem Entflechtungsgesetz ein.

Die Förderhöhe beträgt voraussichtlich 85 % der HSB-Kosten, die Komplementärfinanzierung soll durch die HSB erfolgen.

Eine Förderung ist jedoch nur dann zu erwarten, wenn die geplante Verlustzeitreduzierung im ÖPNV auch tatsächlich erreicht wird. Der Zuschussgeber kann hier Vor-/Nachmessungen verlangen.

4. Vorteilsabwägung

Die Vorteile für den Busverkehr in qualitativer Hinsicht für die Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs sind unstrittig. Erhöhte Pünktlichkeit und besserer Fahrkomfort durch weniger Halte sind für die Nutzer positiv wahrnehmbar.

Die Vorteile für den Busverkehr können jedoch nur teilweise auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer erreicht werden, weil grundsätzlich keine Ressourcen zur Verteilung vorhanden sind. Dies betrifft sowohl die ÖPNV-Linien untereinander, als auch Radfahrer, Fußgänger und die übrigen Ströme.

Genauere qualitative Aussagen können in diesem Stadium noch nicht erfolgen. Hier können bauliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Status Quo für den übrigen Verkehr notwendig werden, die in den angegebenen Kosten noch nicht enthalten sind. Andererseits erlaubt der Austausch der Kreuzungssteuerungsgeräte an vielen Knotenpunkten eine bessere Ausschöpfung der vorhandenen Ressourcen und somit eine intelligente Verteilung der Grünzeiten auf alle Verkehrsteilnehmer. Gerade im Hinblick auf eine koordinierte Führung des übrigen Verkehrs wird die Stadt jede Maßnahme auf ihre Verträglichkeit mit einer koordinierten optimierten Abwicklung prüfen (Beispiel Adenauerplatz: hier ist bei starker Leistungsfähigkeit für den übrigen Verkehr eine gute Bevorrechtigung des abbiegenden öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden).

5. Städtischer Finanzierungsbedarf

Der städtische Anteil errechnet sich nach den Vorgaben der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) verteilt auf 5 Jahre wie folgt:

1. Jahr 2009		101.111,99 €	Anspruch aus umgesetzten Maßnahmen
Eigenleistung	25%	75.000,00 €	
Summe (rd.)		475.000,00 €	
		300.000,00 €	
2. Jahr 2010		250.000,00 €	
Eigenleistung	25%	62.500,00 €	
Summe		312.500,00 €	
3. Jahr 2011		150.000,00 €	
Eigenleistung	25%	37.500,00 €	
Summe		187.500,00 €	
4. Jahr 2012		300.000,00 €	
Eigenleistung	25%	75.000,00 €	
Summe		375.000,00 €	
5. Jahr 2013		0,00 €	
Eigenleistung		25.000,00 €	
Summe		25.000,00 €	

Für den Doppelhaushalt 2009/2010 wurden 475.000 € für das Jahr 2009 und 312.500 € für das Jahr 2010 angemeldet.

gez.

Bernd Stadel