

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

Linienetzoptimierung Heidelberg

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt, Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Schlierbach, Wieblingen, Ziegelhausen	09.12.2010	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Boxberg, Emmertsgrund, Kirchheim, Pfaffengrund, Rohrbach, Weststadt/Südstadt	16.12.2010	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausländerrat/Migrationsrat	13.01.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.01.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	28.01.2011	N	() ja () nein () ohne	
Jugendgemeinderat	01.02.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	17.02.2011	Ö	() ja () nein () ohne	

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	02.03.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.03.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Die vorberatenden Gremien empfehlen folgenden Beschluss:
Der Heidelberger Gemeinderat stimmt den in der Anlage 1 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV in Heidelberg zu.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Maßnahmen Liniennetzoptimierung

A. 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:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die Vorschläge zur Reduktion des Defizits aus dem ÖPNV in Heidelberg tragen zur Zielerreichung bei.
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Vorschläge zur Liniennetzoptimierung tragen zur Zielerreichung bei.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Die Vorschläge zur Liniennetzoptimierung tragen zur Zielerreichung bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Optimierung im Liniennetz Heidelberg – 1. Stufe

Die erste Stufe der kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen zur Angebotsoptimierung wurde aufbauend auf die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes in Heidelberg entwickelt. Der Gutachter hat die Ist-Situation mit folgenden Kernaussagen analysiert:

- Die Struktur von Heidelberg ist prädestiniert für einen wirtschaftlichen Schienenverkehr.
- Die Schienenstrecken liegen entlang der Siedlungsachsen mit hoher Bebauungsdichte.
- Das heutige Netz hat keine Erschließungsdefizite.
- Die Fahrtenhäufigkeit pro Einwohner und Jahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln – als Indikator für eine hohe Nutzungshäufigkeit – liegt höher als in vergleichbaren Städten ähnlicher Größenordnung.
- Die Fahrscheinerlöse pro Fahrgast und km liegen im durchschnittlichen Bereich, sind aber niedriger als in Ludwigshafen und Mannheim.
- Die Beförderungsgeschwindigkeiten sind niedriger als in Ludwigshafen oder Mannheim.
- **Fazit:** Die Ursache für das erhöhte Betriebskostendefizit sieht der Gutachter insbesondere in einer zu geringen Beförderungsgeschwindigkeit, die viele Fahrer und

Fahrzeuge bindet sowie in zeitlichen und räumlichen Überangeboten an bestimmten Netzquerschnitten.

Die Lösungsvorschläge werden in den Punkten 1.1. bis 1.4. erläutert.

1.1. Straßenbahn- und Busverkehre

Vorrangig steht die Reduzierung von Überbedienungen bei Parallelverkehren zwischen Schiene und Bus und/oder zu geringer Nachfrage im Verhältnis zum Angebot.

Handlungsbedarf zur Optimierung besteht insbesondere an ÖPNV-Achsen im Stadtgebiet, deren Auslastung < 50 % oder gar < 33 % beträgt.

Auslastung < 33 %:

- Universitätsplatz (Linie 31, 32)
- Oberer Fauler Pelz (Linie 33)
- Rohrbacher Straße zwischen Kaiserstraße und S-Bahnhof Süd-/Weststadt (Linie 29)
- Römerkreis zwischen Stadtwerke und Römerkreis Süd (Linie 24)
- Pfaffengrund zwischen Im Schaffner und Kranichweg (Linie 34)

Auslastung < 50 %:

- Kurfürstenanlage zwischen Hauptbahnhof und Stadtwerke (Linie 5, 21, 33, 34)
- Bergheimer Straße zwischen Bismarckplatz und Thibautstraße (Linie 22, 32, 35)
- Ringstraße zwischen Haltestelle Ringstraße und Montpellierbrücke (Linie 26)
- Theodor-Heuss-Brücke zwischen Bismarckplatz und Brückenstraße (Linie 5, 23, 31)
- Ernst-Walz-Brücke zwischen Betriebshof und Jahnstraße (Linie 21, 24, 32)
- Mannheimer Straße zwischen Neckarspitze und Gneisenaustraße (Linie 34, 35)
- OEG-Trasse zwischen Ochsenkopf und Wieblingen Mitte (Linie 5)

Die Maßnahmenvorschläge sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

1.2. Expresslinien

Zur Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit soll das Angebot an schnellen, gezielten Verbindungen in der Hauptverkehrszeit bei Schiene und Bus intensiviert werden. (siehe Anlage 1)

1.3. Verbesserte Anbindung an die S-Bahn

Aufgrund der unterschiedlichen Taktfamilien (Straßenbahn in der Regel 10 Min-Takt in der Hauptverkehrszeit, Bus in der Regel 20-Min-Takt in der Hauptverkehrszeit und S-Bahn in der Regel im 30-Min-Takt) können die Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn häufig nicht optimal aufeinander abgestimmt werden. Zur verbesserten Anschlussgestaltung insbesondere an den S-Bahnhöfen Kirchheim/Rohrbach und Pfaffengrund/Wieblingen soll daher der Bus im Rahmen einer geänderten Linienführung auch anstatt im 20-Min-Takt künftig im 30-Min-Takt verkehren.

Die neue Linie 28: Ab Rohrbach Markt über Fabrikstraße-Hasenleiser/Freiburger Straße – S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach bis Kirchheim Rathaus und zurück.

Die neue Linie 30 (alt 34s): Ab Wieblingen Mitte (früher OEG-Bahnhof) über S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen bis Pfaffengrund und zurück.

1.4. Ausblick – ÖPNV-Beschleunigung

Eine mögliche Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit durch Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen wird im Rahmen des Gutachtens (2. Stufe) untersucht. Ein erster Sachstand zum Thema Sachstand des Beschleunigungsprogrammes und der Vorrangschaltung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss Anfang 2011 gegeben.

Seit Beginn der 90er Jahre sind in Heidelberg Beschleunigungsprogramme für die damaligen Straßenbahnlinien 1, 2, 3, und 4 umgesetzt worden. Derzeit wird in Zusammenarbeit mit dem Maßnahmenträger HSB/RNV und der Stadt Heidelberg ein Busbeschleunigungsprogramm durchgeführt.

Inzwischen wurden erste Teilmaßnahmen für die Jahre 2010 und 2011 abgestimmt.

2. Wirtschaftliche Auswirkungen

Im laufenden Geschäftsjahr betragen die Aufwendungen für die Erbringung des Leistungsangebots durch die RNV knapp 50 Mio. € bei einem verbleibendem, von HSB zu tragenden Defizit von rund 19 Mio. €. Dieses Defizit sowie die Rucksackkosten für Altpersonal und Infrastruktur (rund 10 Mio. €) führen zu einem verbleibendem Jahresdefizit von rund 31,6 Mio. € pro Jahr für den kommunalen Heidelberger Nahverkehr.

2.1. Auswirkungen des neuen Liniennetzes auf Fahrgastzahlen und Einnahmen

Der Gutachter hat eine Prognose der Fahrgelderlöse aufgrund der Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten abgegeben. Es ist ein Erlösrückgang von 1% (Best Case) bis 3% (Worst Case) der Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

Die Erlöse der RNV im Stadtgebiet HD belaufen sich auf rund 30 Mio. €, so dass damit gerechnet werden kann, dass der Einnahmerückgang bei 300.000 € (Best Case) – 900.000 € (Worst Case) liegt. Diese Spanne ist auch bei den weiteren Wirtschaftlichkeitsberechnungen unterstellt.

2.2. Betriebswirtschaftliche Auswirkungen des neuen Liniennetzes

Die Umsetzung dieses Konzeptes zum neuen Liniennetz in Heidelberg ist zum Fahrplanwechsel im Juni 2011 geplant. Es kommt zu folgenden Änderungen im Mengengerüst im ÖPNV in Heidelberg:

- Im Fahrdienst können 30 Fahrpersonalstellen (derzeit 230 Fahrpersonale) abgebaut werden.
- Die Fahrleistung im Bahnverkehr reduziert sich um 415.000 km (derzeit 2,1 Mio. km ohne Linie 5), die im Busverkehr um 470.000 km (derzeit 3,7 Mio. km einschließlich HD-Ost).
- Zudem werden 7 Busse weniger benötigt, die nicht mehr wiederbeschafft werden müssen. Die entfallende Neubeschaffung von Bussen ist bereits in der Wirtschaftsplanung der RNV enthalten.
- Im Bahnbereich werden 5 Variobahnen mit 40 Meter Länge (Baujahr 2003) nicht mehr im Heidelberger Bahnnetz benötigt. Die RNV muss anschließend klären, ob ein Einsatz in einem anderen Linienbündel der RNV möglich ist.
Der Verkauf dieser Fahrzeuge an andere Unternehmen ist nicht möglich, da die Fahrzeuge technisch so ausgestattet sind, dass sie nur im RNV-Netz betrieben werden können (Kurvenradien, Spurweite, Stromspannung etc.).

- Im neuen Liniennetz endet die Linie 24 an der „Ortenauer Straße“. Dort ist eine Infrastrukturmaßnahme in Form des Einbaus eines Kehrgleises zum Wenden des Zuges notwendig. Diese Maßnahme ist frühestens 9 Monate nach Beschlussfassung realisiert, so dass die aus dieser Maßnahme resultierende Reduzierung von 3 Fahrern und 50.000 km pro Jahr erst ab Dezember 2011 erfolgen kann. (Diese Reduzierung ist ein Bestandteil der oben dargestellten Einsparungen.) Betriebskosten in Höhe von rund 200.000 € pro Jahr können durch diese Maßnahme eingespart werden.

Die Änderungen im Mengengerüst führen zu Einsparungen bei den Personalkosten durch die Reduzierung im Fahrdienst und aufgrund eines verminderten Personalbedarfs in der Werkstatt. Diese Effekte hat die RNV ab dem Wirtschaftsjahr 2011/12 unterstellt. Im Zeitraum Juni – September 2011 wird der Personalabbau vollzogen.

Die Reduzierung der Fahrleistung schlägt sich ab Umsetzung des neuen Liniennetzes nieder. Sowohl Energiekosten für Fahrstrom und Treibstoff als auch Instandhaltungs- und Vorbereitungskosten für die abgestellten Fahrzeuge fallen umgehend geringer an.

Die Investitionskosten an der Haltestelle „Ortenauer Straße“ belaufen sich auf rund 500.000 € und sind über den (annuitätischen) Kapitaldienst in der Zusammenfassung abgebildet. Diese Maßnahme ist bisher noch nicht im Investitionsplan enthalten.

Bei der Einführung des neuen Liniennetzes plant die RNV umfangreiche Marketingaktionen und Informationsveranstaltungen, u.a. die Verteilung von Taschenfahrplänen, Umstellung der Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen, Neugestaltung der Liniennetzpläne.

Hierfür benötigt RNV in 2011 einen zusätzlichen Aufwand von rund 300.000 € als einmalige Projektkosten, die bisher nicht geplant sind.

2.3. Betriebswirtschaftliche Effekte bei RNV am Standort Heidelberg bei Umsetzung des Vorschlages

Im Wirtschaftsplan 2010/11 und in der Mehrjahresplanung der RNV sind bisher keine Effekte aus dem neuen Liniennetz unterstellt mit Ausnahme der entfallenden, eigentlich notwendigen Neubeschaffung von Bussen.

Tabelle 1: Betriebswirtschaftliche Effekte in der Mehrjahresplanung des Wirtschaftsplans RNV 2010/11 bis 2014/2015

in Mio. €	WP 2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Erlöse HD	30,236	30,405	30,823	30,213	33,094
Kosten HD	-49,468	-50,141	-51,571	-52,743	-52,770
Ergebnis	-19,232	-19,736	-20,748	-20,609	-19,676
Fahrdienst		1,113	1,155	1,179	1,203
Fahrzeugkosten (Energie, Wartung/Instandhaltung)	0,390	1,295	1,320	1,320	1,320
Kapitaldienst ("Ortenauer Straße")		0,032	0,040	0,040	0,040
Marketing	0,300				
Einnahmen (Worst Case)	-0,300	-0,900	-0,900	-0,900	-0,900
Ergebnis neu	-19,442	-18,196	-19,133	-18,970	-18,013
Ergebnisänderung	-0,210	1,540	1,615	1,639	1,663
Einnahmen (Best Case)	-0,100	-0,300	-0,300	-0,300	-0,300
Ergebnis neu	-19,242	-17,628	-18,573	-18,410	-17,453
Ergebnisänderung	-0,010	2,108	2,175	2,199	2,223

Das Linienbündelergebnis Heidelberg verbessert sich nach der Neukonzeption mittelfristig um 1,5 – 2,2 Mio. €.

Sofern die 5 Variobahnen (40 m Länge) des Baujahres 2003 in einem anderen Linienbündel der RNV zum Einsatz kommen können, wird sich das Ergebnis in Heidelberg um weitere 370.000 € pro Jahr verbessern.

2.4. Auswirkungen auf HSB

Die HSB (ohne Bergbahn) plant im Geschäftsjahr 2011 mit einem Verlust ohne Berücksichtigung von Sondereffekten in Höhe von rund 31,6 Mio. €. Hierin sind noch keine möglichen Effekte aus der Liniennetzoptimierung enthalten. Einsparungen im Ergebnis der RNV wirken sich nicht nur 1 zu 1 auf das Ergebnis der HSB aus, sondern haben darüber hinaus positive Auswirkungen auf die Zinsbelastungen der HSB / SWH. Aufgrund der hohen Defizite des ÖPNV in Heidelberg steigen die Finanzierungskosten innerhalb des SWH-Konzerns durch die notwendigen Darlehensaufnahmen an. Eine Ergebnisverbesserung der HSB von rund 2,2 Mio. € pro Jahr würde sich somit zusätzlich noch mit einem positiven Effekt in Höhe von rund 0,1 Mio. € pro Jahr auf die Zinsbelastung auswirken und damit einen weiteren Beitrag zur dringend erforderlichen Kostenreduktion leisten.

Insbesondere im Hinblick auf die mittelfristige Kostenentwicklung ist es dringend erforderlich, Ergebniseffekte aus der Liniennetzoptimierung zu erzielen.

Die Liniennetzoptimierung ist ein Baustein, der dazu beiträgt, den ÖPNV in Heidelberg wieder wirtschaftlich tragbar zu machen. Zusätzlich sind weitere Maßnahmen auf der Erlösseite sowie Effizienzsteigerungen notwendig.

gezeichnet

Bernd Stadel

