

# Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:  
**0177/2018/IV**

Datum:  
08.02.2019

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen (ESB)

Betreff:  
**Kurzstreckenticket für alle Öffentlicher  
Personennahverkehr (ÖPNV)-Nutzer:  
Berechnungsergebnisse**

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0177/2018/IV

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.02.2019	Ö
Haupt- und Finanzausschuss	13.03.2019	Ö
Gemeinderat	28.03.2019	Ö

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, des Haupt- und Finanzausschuss sowie des Gemeinderates nehmen die Information über die Ergebnisse der Untersuchung zu „Kurzstreckenticket für alle Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Nutzer: Berechnungsergebnisse“ zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Siehe Drucksache 0177/2018/IV und Ergänzung durch Nachberechnung in Punkt 1 (jährliche Kosten mindestens in Höhe von rund 222 Tausend € zuzüglich einmaliger Mehrkosten für die Umstellung der Entwertertechnologie und an den Fahrkartenautomaten).

**Zusammenfassung der Begründung:**

Im Rahmen der Diskussion zu einem „Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer“ sind in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 24.10.2018 und im Vorfeld der Haushaltsberatungen zum Doppelhaushalt 2019/2020 mehrere Nachfragen entstanden, deren Beantwortung durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und den Gutachter Probst & Consorten in dieser Ergänzungsvorlage erfolgt.

## **Begründung:**

### **1. Rahmenbedingungen und Berechnungsergebnisse**

Der Preis eines Kurzstreckentickets sollte sich nach Meinung der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) an dem Preis der im VRN für einige Städte geltenden Preisstufe 0 orientieren und 1,70 € betragen.

Das Gutachten basiert auf der von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) in 2015 durchgeführten Erhebung für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Heidelberg.

Bei den seitens des Gutachters in Bezug auf die unterschiedlichen Ausprägungen des Kurzstreckentickets ermittelten Mindereinnahmen (siehe Anlage 1) wurden bereits Nachfrageeffekte, das bedeutet Fahrgaststeigerungen aufgrund der Absenkung des Tarifpreises, berücksichtigt.

#### **1.1. Ergebnisse: Zeitbasiertes Kurzstreckenticket in Heidelberg**

Bei Einführung eines zeitbasierten Kurzstreckentickets (15 Minuten) und einem dafür vorgesehenen Preis von 1,70 € würden ohne Beibehaltung des heute geltenden City-Tarifcs Mindereinnahmen in Höhe von rund **864 Tausend € pro Jahr** entstehen. Von den heute innerhalb des Stadtgebietes beförderten Personen (Nutzer von Einzel-, Mehrfahrtenkarten und City-Tarif) in Höhe von rund 2,3 Millionen Personen pro Jahr wären rund 2,3 Millionen Personen pro Jahr potenzielle Kunden, die ein zeitbasiertes Kurzstreckenticket nutzen würden. Davon wären rund 446 Tausend City-Tarif-Kunden und rund 123 Tausend neue Kunden.

#### **1.2. Ergebnisse: Haltestellenbezogenes Kurzstreckenticket in Heidelberg**

Bei Einführung eines auf den Geltungsbereich von vier Haltestellen bezogenen Kurzstreckentickets und einem dafür vorgesehenen Preis von 1,70 € entstünden ohne Beibehaltung des heute geltenden City-Tarifcs Mindereinnahmen in Höhe von rund **221 Tausend € pro Jahr**. Von den heute innerhalb des Stadtgebietes beförderten Personen (Nutzer von Einzel-, Mehrfahrtenkarten und City-Tarif) in Höhe von rund 2,3 Millionen Personen pro Jahr wären rund 900 Tausend Personen pro Jahr als potenzielle Kunden für ein haltestellen-bezogenes Kurzstreckenticket betroffen. Davon hätten rund 218 Tausend Kunden vorher den City-Tarif genutzt und es könnten rund 46 Tausend neue Kunden gewonnen werden.

#### **1.3. Ergebnisse: Haltestellenbezogenes Kurzstreckenticket in Heidelberg mit Zusatz Geltungsbereich Stadtteil**

Sollten bei einem haltestellenbezogenen Ticket zusätzliche Fahrten innerhalb eines Stadtteils möglich sein, so würden sich bei einem unterstellten Preis von 1,70 € die Mindereinnahmen beziehungsweise Nutzerzahlen nur marginal verändern. Dies liegt darin begründet, dass heute innerhalb der jeweils zu betrachtenden Stadtteile nur 6 Prozent der Fahrten über den Bereich von vier Haltestellen hinausgehen. Hierbei entstünde insgesamt ein Einnahmedelta in Höhe von rund **224 Tausend €** bei einem Nutzerpotenzial von rund 905 Tausend Personen, wenn der City-Tarif entfiere. 218 Tausend Fahrgäste wären Fahrgäste, die bereits City-Tarifkunden waren und rund 46 Tausend Fahrgäste könnten neu hinzugewonnen werden.

Ein wesentlicher Nachteil eines zusätzlich stadtteilbezogenen Kurzstreckentickets ist die eindeutige Abgrenzung des Geltungsbereiches. Dies führt zu einem höheren Aufwand in der Kommunikation gegenüber den Fahrgästen, aber auch gegenüber dem Fahr- und Prüfpersonal. Ersteren muss der Geltungsbereich klar vermittelt werden, letztere müssen Auskunft darüber geben können und kontrollieren. Je nach Definition des Begriffs Stadtteil ergeben sich vielfältige Auswirkungen auf die Berechnungsergebnisse. Detailfragen dazu können in der Gremiensitzung vom Gutachter und dem VRN beantwortet werden.

## **2. Umsetzbarkeit**

Die durch die Einführung eines innerhalb der Stadt Heidelberg geltenden Kurzstreckentickets dem Einnahmenpool der Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen sind durch die Stadt Heidelberg auszugleichen.

Vorbehaltlich der Entscheidung der Verkehrsunternehmen im VRN zur Einführung eines Kurzstreckentickets ist es sicherlich möglich, dieses Tarifangebot auf einen bestimmten Zeitraum in Form eines Pilotprojektes zu befristen, um sowohl die finanziellen Auswirkungen als auch die Nachfragewirkungen beobachten und rechtzeitig nachsteuern zu können. Darüber hinaus ist es wichtig, dass sich die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen auf eine Ticketart einigen, die dann in Mannheim und Ludwigshafen gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden könnte.

Bei Umsetzung des zeitbezogenen Kurzstreckentickets (15-Minuten) wird bei der rnv und beim Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) die Entwerbertechnologie ersetzt werden müssen. Das kann einmalige Zusatzkosten in Heidelberg in Höhe von mindestens 1 Million € verursachen. Derzeit liegen nur die Kosten seitens der rnv vor, der Betrag kann um mindestens 20 Prozent höher liegen, sobald die Berechnung des Aufwandes bei BRN vorliegt. Die Beschaffung der Entwerter bei rnv würde dabei unter die Sektorenverordnung fallen. Zusammen mit Lieferfristen und Umrüstung der Fahrzeuge würde der zeitliche Vorlauf mindestens ein Jahr betragen.

Bei Umsetzung eines Tickets mit einer Gültigkeit bis zu vier Haltestellen, das durch den Geltungsbereich für einen Stadtteil überlagert würde, führt dies zu einem höheren Aufwand in der Programmierung und Darstellung an den Fahrausweisautomaten, als dies in der bisherigen Betrachtung bis zu vier Haltestellen der Fall ist. Aus rnv-Sicht kann der Vertrieb nur so funktionieren, dass 2 separate Produkte angeboten werden. Das würde bedeuten, dass die Umrüstung im Zuge des Tickets mit einer Gültigkeit von bis zu vier Haltestellen einmalige Kosten in Höhe von rund 50 Tausend € verursachen würde. Bei einer Umsetzung des Stadtteiltickets als zusätzliches Produkt fielen dann einmalige Kosten in Höhe von rund 10 Tausend € bei der rnv an. Derzeit liegen uns nur die Kosten seitens der rnv vor, sodass wir davon ausgehen, dass Kosten, die bei der Umrüstung beim BRN entstehen werden, hinzukommen werden.

Der Umsetzungszeitpunkt ist von verschiedenen Faktoren abhängig, sodass dieser aktuell nicht benannt werden kann. Eine Umsetzung in 2019 wird daher als schwierig erachtet.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Im Rahmen der Ergänzungsvorlage ist die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht erforderlich.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Siehe Drucksache 0177/2018/IV.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Ergänzende Darstellungen zu „Analyse und Strategieentwicklung zur Kurzstrecke in Heidelberg, Mannheim & Ludwigshafen“

# Analyse und Strategieentwicklung zur Kurzstrecke in Heidelberg, Mannheim & Ludwigshafen

Ergänzende Darstellungen



## **PROBST & CONSORTEN**

### **MARKETING-BERATUNG**

Altleutowitz 11  
01157 Dresden

Telefon +49 351 42440-0  
Telefax +49 351 42440-15

info@probst-consorten.de  
www.probst-consorten.de

Dresden, 7. Dezember 2018

Ricarda Rex, Dr. Michael Klier, Jakob Kunze

### 3 Kalkulationsergebnisse – Zeitbasierte Kurzstrecke nach Verkehrsgebiet

**Je nach Preissetzung entstehen bei einer Regelung bis zu 15 Minuten Mindereinnahmen für Heidelberg von 0,7 bis knapp 1,5 Mio. EUR.**

Mindereinnahmen (-) durch Wanderung ins günstigere Ticket & Mehreinnahmen (+) durch zusätzliche Nachfrage

#### Auswirkungen für Heidelberg

15 Minuten	Preis	Einnahmendifferenz	bef. Personen heute*	Potenzial Kurzstrecke in bef. Personen	davon aus City-Tarif	davon zusätzliche Nachfrage in bef. Personen bzw. %*	
<b>City-Tarife bleiben bestehen</b>	1,40 €	-1.473.743 €	2.310.230	1.921.326	0	202.044	8,7 %
	1,60 €	-1.153.048 €		1.881.595	0	162.313	7,0 %
	1,70 €	-998.465 €		1.861.844	0	142.562	6,2 %
	1,80 €	-869.856 €		1.664.843	0	112.847	4,9 %
<b>City-Tarife entfallen</b>	1,40 €	-1.472.876 €	2.310.230	2.387.006	465.680	202.044	8,7 %
	1,60 €	-1.061.706 €		2.333.970	452.375	149.008	6,4 %
	1,70 €	-863.882 €		2.307.566	445.722	122.604	5,3 %
	1,80 €	-693.361 €		2.103.913	439.070	86.237	3,7 %

\*bezogen auf Fahrten im Segment der Einzel-, Mehrfahrten- und City-Ticket/Quadrat-Ticket-Nutzer

### 3 Kalkulationsergebnisse – Haltestellenbasierte Kurzstrecke nach Verkehrsgebiet

**Je nach Preissetzung entstehen bei einer Regelung bis zu 4 Haltestellen Mindereinnahmen von knapp 0,2 bis knapp 0,6 Mio. EUR.**

Mindereinnahmen (-) durch Wanderung ins günstigere Ticket & Mehreinnahmen (+) durch zusätzliche Nachfrage

#### Auswirkungen für Heidelberg

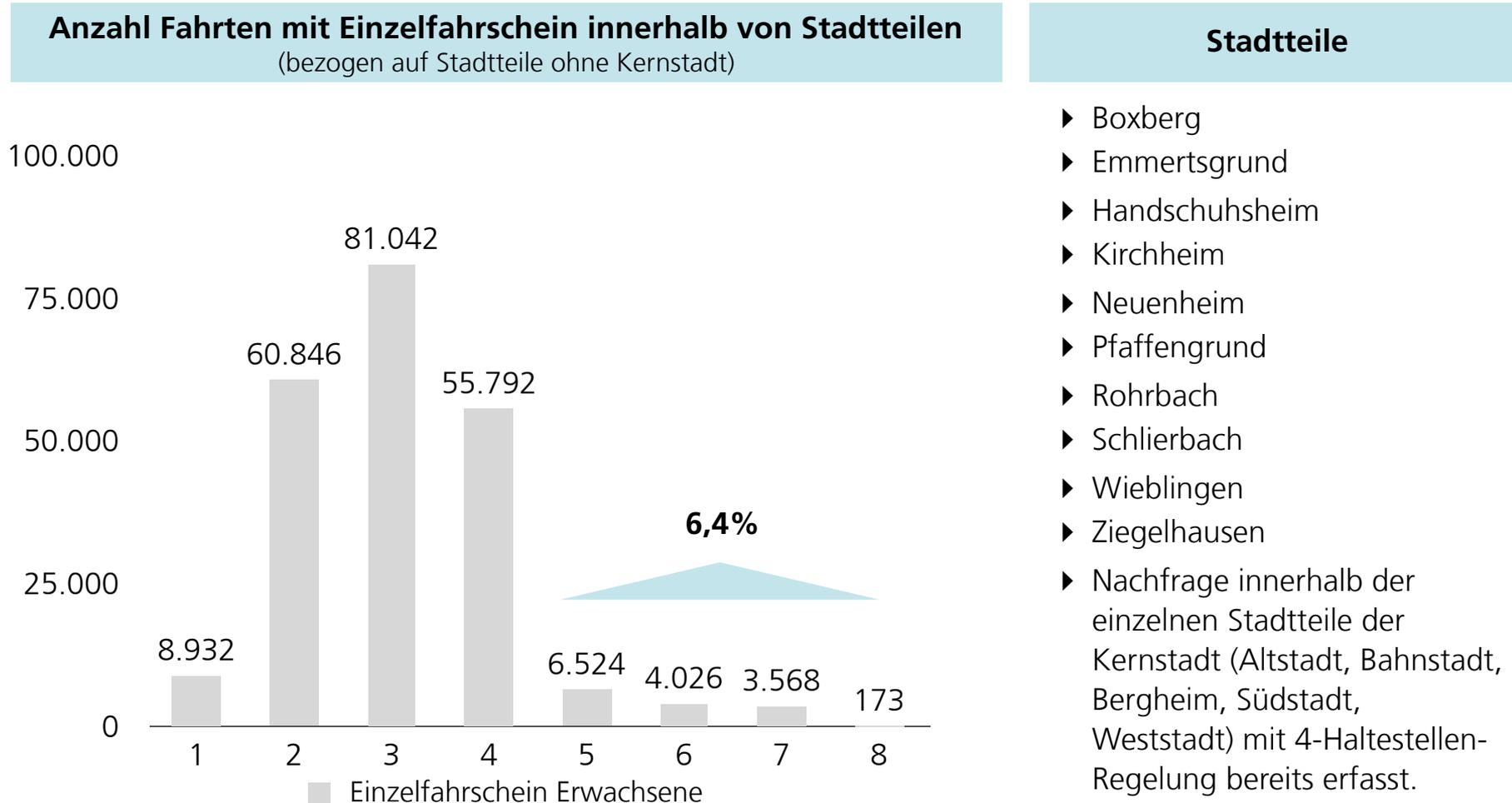
4 Haltestellen	Preis	Einnahmendifferenz	bef. Personen heute*	Potenzial Kurzstrecke in bef. Personen	davon aus City-Tarif	davon zusätzliche Nachfrage in bef. Personen bzw. %*	
<b>City-Tarife bleiben bestehen</b>	1,40 €	-561.872 €	2.310.230	703.642	0	77.062	3,3 %
	1,60 €	-444.153 €		689.262	0	62.681	2,7 %
	1,70 €	-387.517 €		682.032	0	55.452	2,4 %
	1,80 €	-338.753 €		637.730	0	44.975	1,9 %

<b>City-Tarife entfallen</b>	1,40 €	-461.123 €	2.310.230	931.508	227.866	77.062	3,3 %
	1,60 €	-299.133 €		910.617	221.355	56.171	2,4 %
	1,70 €	-221.338 €		900.132	218.100	45.686	2,0 %
	1,80 €	-152.067 €		852.575	214.845	31.954	1,4 %

\*bezogen auf Fahrten im Segment der Einzel-, Mehrfahrten- und City-Ticket/Quadrat-Ticket-Nutzer

### 3 Zusatzbetrachtung – Binnenverkehr in Stadtteilen (separat)

**Innerhalb der Stadtteile abseits der Kernstadt werden heute nur 6% der Fahrten oberhalb des 4-Haltestellen-Bereiches durchgeführt.**



Quelle: **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG, Auswertung Daten der Verkehrserhebung 2015

### 3 Zusatzbetrachtung – inkl. Binnenverkehr in Stadtteilen (separat)

**Sollten zusätzlich Fahrten innerhalb eines Stadtteils möglich sein, verändern sich die Einnahmen bzw. Nutzerzahlen kaum.**

Mindereinnahmen (-) durch Wanderung ins günstigere Ticket & Mehreinnahmen (+) durch zusätzliche Nachfrage

#### Auswirkungen für Heidelberg

4 Haltestellen oder Stadtteil	Preis	Einnahmendifferenz	bef. Personen heute*	Potenzial Kurzstrecke in bef. Personen	davon aus City-Tarif	davon zusätzliche Nachfrage in bef. Personen bzw. %*	
<b>City-Tarife bleiben bestehen</b>	1,40 €	-565.473 €	2.310.230	708.537	0	77.561	3,4 %
	1,60 €	-446.949 €		694.047	0	63.071	2,7 %
	1,70 €	-389.914 €		686.771	0	55.795	2,4 %
	1,80 €	-340.838 €		641.337	0	45.259	2,0 %

<b>City-Tarife entfallen</b>	1,40 €	-464.724 €	2.310.230	936.403	227.866	77.561	3,4 %
	1,60 €	-301.929 €		915.403	221.355	56.561	2,4 %
	1,70 €	-223.735 €		904.871	218.100	46.029	2,0 %
	1,80 €	-154.151 €		856.182	214.845	32.238	1,4 %

\*bezogen auf Fahrten im Segment der Einzel-, Mehrfahrten- und City-Ticket/Quadrat-Ticket-Nutzer