

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 3 7 8 / 2 0 2 1 / B V

Datum:
12.11.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV im Frühjahr
2022 – Maßnahmenbeschluss und Zustimmung zur
Finanzierung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	19.01.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	26.01.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.02.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Den von der rnv GmbH vorgeschlagenen Maßnahmen wird zugestimmt. Die dafür erforderlichen Finanzmittel werden über die Finanzierung des ÖPNV durch den Konzern Stadt Heidelberg/Stadtwerke Heidelberg/Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH im Rahmen des Verlustausgleichs getragen. Sofern diese zu Erhöhungen des Defizits ab 2022 führen, ist dies im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan der rnv und den bestehenden Ausgleichsverpflichtungen der Stadt aus der Finanzierungsvereinbarung mit der SWH zu bewerten.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten bzw. Defizitbetrachtung für die Erschließung MTV/Campbell Barracks einschließlich Anbindung an das Moonlinernetz pro Jahr 	Betriebskosten rund 560.000 €, Defizit rund 400.000 €
<ul style="list-style-type: none"> • Investitionskosten für die Beschaffung von 5 Gelenkbussen mit alternativem Antrieb bei rnv in 2023 	rund 4,0 Millionen €, davon Zuschuss bis zu 1,9 Millionen €
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten bzw. Defizitbetrachtung für die Erschließung PHV durch eine rnv -Linie pro Jahr ab voraussichtlich 2023 ff. 	Betriebskosten rund 2,3 Millionen €, Defizit 1,1 bis 2,1 Millionen €
•	
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgeldeinnahmen durch die Erschließung MTV/Campbell Barracks sind bei der Gesamtkostenbeziehungsweise Defizitbetrachtung bereits berücksichtigt. 	rund 160.000 €
<ul style="list-style-type: none"> • Einnahmen im Zuge der Einführung der rnv -Linie Heidelberg – PHV können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. 	In Abhängigkeit der Besiedelung von PHV ansteigend auf 1,2 Millionen €
•	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Kosten der ÖPNV -Verkehrsleistung müssen im Rahmen der Finanzierung des ÖPNV durch den Konzern Stadt Heidelberg/Stadtwerke Heidelberg/Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH im Rahmen des Verlustausgleichs getragen werden. Die in der Vorlage aufgeführten Kosten sind Bestandteil des Wirtschaftsplans der rnv. Für die Busse mit alternativer Antriebstechnologie, die im Gebiet PHV zum Einsatz kommen sollen, erwartet die rnv eine Förderung von bis zu 1,9 Mio. €. Die Finanzierung dieser Busse erfolgt über die rnv, die Kapitalkosten sind ein Teil der Betriebskosten. • Sofern es zu Erhöhungen des Defizits ab 2021 kommen sollte, ist dies im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan der rnv und den bestehenden Ausgleichsverpflichtungen der Stadt aus der Finanzierungsvereinbarung mit der SWH zu bewerten. 	
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten- beziehungsweise Defizitbetrachtung für die Erschließung MTV/Campbell Barracks einschließlich Moonliner pro Jahr 	rund 400.000 €
<ul style="list-style-type: none"> • Kosten bzw. Defizitbetrachtung für die Erschließung PHV durch eine rnv -Linie pro Jahr 	1,1 bis 2,1 Millionen €

Zusammenfassung der Begründung:

Insbesondere nach Abschluss der Baumaßnahmen zum Mobilitätsnetz I (wie zuletzt die Baumaßnahme Hauptbahnhof Nord) haben Verwaltung und Rhein-Neckar Verkehr (rnv) GmbH seit 2018 bis heute jährlich über die notwendigen Angebotsanpassungen im städtischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) berichtet (siehe auch Drucksachen 0189/2018/BV, 0163/2019/BV und 0292/2020/BV). Im Folgenden wird über den Sachstand der Umsetzung der Maßnahmen aus der letzten Beratung in 2020 berichtet. Darüber hinaus wird es in 2022 und in den fortfolgenden Jahren erforderlich, betriebliche Maßnahmen umzusetzen, die im Vorfeld bereits in 2018 und 2019 angekündigt wurden.

Begründung:

1. Umsetzungsbericht der Maßnahmen aus 2020

1.1. Prüfaufträge siehe Drucksache 0292/2020/BV

Aus der Drucksache 0292/2020/BV wurden die Maßnahmen 1 bis 6 umgesetzt. Die rnv beantwortet die Arbeitsaufträge in Anlage 1 der aktuellen Vorlage.

- Verspätungsanalyse der alten Linienführung
- Auswirkungen der neuen Linienführung
- Prüfung der Alternativen des Konzeptvorschlags UPI
- Prüfung, ob die Abschaffung der Linie 21 erfolgen kann und dafür die Linie 24 im 5-Minuten-Takt verkehren kann.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwiefern die Errichtung einer ergänzenden Bushaltestelle in die entgegengesetzte Fahrtrichtung zur Haltestelle Blockhaus am gegenüberliegenden Feldweg erfolgen kann. Die Einrichtung einer Bushaltestelle in dieser Richtung – Halten am Fahrbahnrand, ohne Gehweg und im Waldgebiet – ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Aufgrund der Straßenraumverhältnisse müsste eine Wendemöglichkeit auf dem Parkplatz Blockhaus eingerichtet werden. Die Anlage einer Buswendemöglichkeit über den Parkplatz Blockhaus zu Lasten von Parkplätzen wurde auf Grundlage folgender Abwägung von der Stadtverwaltung nicht weiterverfolgt: Der Parkplatz am Blockhaus am Gaiberger Weg ist ein wichtiger und viel genutzter Ausgangspunkt für Wanderer und Touristen. Aktuell ist noch keine Lösung gefunden worden, die sowohl den Erhalt des Wanderparkplatzes als auch die Einrichtung einer Bushaltestelle und Wendemöglichkeit für den Bus ermöglichen kann.

1.2. Umsetzung der Angebotsanpassungen in 2021 gemäß Drucksache 0292/2020/BV

In Anlage 2 wurden diejenigen Maßnahmen zusammengefasst, die im Laufe des Jahres 2021 umgesetzt wurden.

Beispielsweise wurde im Januar 2021 mit der Buslinie 37 (Direktbus Neuenheimer Feld – Ziegelhausen mit Verlängerungsoption nach Wilhelmsfeld) bereits eine Maßnahme aus dem Klimaschutzaktionsplan Heidelberg umgesetzt. Wie im Sommer 2021 dem Bezirksbeirat Neuenheim mitgeteilt werden konnte, sind hierfür drei provisorische Haltestellenstandorte vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine gegenläufige Haltestelle unter der Theodor-Heuß-Brücke, eine gegenläufige Haltestelle an der Kreuzung Uferstraße/Quinckestraße und eine Haltestelle in Fahrtrichtung Osten in der Jahnstraße. Eine bauliche Umsetzung der provisorischen Haltestellen ist für November 2021 vorgesehen, sodass sie im Dezember 2021 in Betrieb genommen werden können.

2. Maßnahmen ab 2022 ff.

2.1. Einsatz von 40m-Bahnen auf der Linie 22

In Anlage 4 beschreibt die rnv die Ergebnisse der Analyse der Kapazitäten auf den Straßenbahnlinien im Stadtgebiet Heidelberg und schlägt einen Linientausch der Straßenbahnlinien 23 und 26 auf dem Streckenabschnitt zwischen der Haltestelle Bismarckplatz und Burgstraße vor. Die Maßnahme ist betrieblich kostenneutral und soll nach den Pfingstferien 2022 umgesetzt werden.

Durch die Präsentation der rnv wird der Antrag von der Fraktion Die Heidelberger vom 26.10.2021 beantwortet. Der Einsatz der 40m-Bahnen ergibt sich aus der Höhe des Fahrgastaufkommens. Nach Auslieferung der ersten Straßenbahnen der neuen Generation (Rhein-Neckar-Tram 2020) ab voraussichtlich Ende 2022 wird die rnv das Einsatzkonzept der neuen Fahrzeuge am Standort Heidelberg überarbeiten.

2.2. Erschließung Konversionsfläche MTV/Campbell Barracks

Im Frühjahr/Sommer 2022 ist mit Fertigstellung des neuen „Karlstorbahnhofs“ und der Erreichbarkeit des Gebiets die Möglichkeit gegeben, gemäß Drucksachen 0163/2019/BV und 0189/2018/BV die Buslinie 29 durch das Gebiet zu führen. Ein genauer Umsetzungszeitpunkt muss noch zwischen rnv, Konversionsgesellschaft und dem Amt für Verkehrsmanagement abgestimmt werden.

Die Umsetzung erfolgt in Anlehnung an das Verkehrskonzept (Anlage 08 Drucksache 0018/2019/IV). Damit wird die Buslinie 29 ganztags zwischen Bismarckplatz und Boxberg verkehren, auch in den Abendstunden und sonn-/feiertags, wo die Linie 29 bisher nur den Abschnitt Rohrbach-Süd – Boxberg bedient hat. Die Linie 29 wird von der Römerstraße über die Rheinstraße, John-Zenger-Straße und Sickingenstraße wieder zur Römerstraße geführt. Die Haltestelle in der John-Zenger-Straße auf Höhe des Karlstorbahnhofs wird barrierefrei hergestellt. Die Haltestellen in der Rheinstraße und Sickingenstraße werden zunächst provisorisch hergestellt. Dort dauert die endgültige Umsetzung noch an. Die Linie 39A wird zeitgleich vom Bismarckplatz zum Technologiepark verlängert und ersetzt zwischen Bismarckplatz und Technologiepark die Linie 29. Damit bindet die Linie 39A den Boxberg sowie die Einrichtungen EMBL und Speyererhof direkt an den Technologiepark an. Damit ist die Erschließung des neuen Gebietes mit einer Buslinie im 20-Minuten-Takt und Anbindung in die Innenstadt Heidelbergs gemäß Nahverkehrsplan Heidelberg gewährleistet. Darüber hinaus wird die rnv eine entsprechende Anbindung an das Netz der Moonlinerlinien schaffen.

Die Erschließung von der Konversionsfläche MTV/Campbell Barracks erfordert ein zusätzliches Fahrzeug und führt zu betrieblichen Mehrkosten auf der Buslinie 29 in Höhe von 510.000 € pro Jahr, zusätzliche Fahrgelderlöse werden mit 160.000 € pro Jahr abgeschätzt. Daraus ergibt sich eine Erhöhung des Defizits um 350.000 € pro Jahr. Eine Anbindung an das Moonlinernetz wird voraussichtlich bis zu 50.000 € pro Jahr kosten. Einnahmen können derzeit noch nicht beziffert werden. Der Minderbetrag wird für das Jahr 2022 je nach tatsächlichem Einführungsstermin geringer ausfallen. Ein exaktes Datum kann aber zurzeit noch nicht genannt werden. Dies bedarf noch einer entsprechenden Abstimmung zwischen der Stadt (Amt für Verkehrsmanagement und Konversionsgesellschaft) und der rnv.

Bei einem Maßnahmenbeginn nach den Osterferien 2022 würde diese Maßnahme zu Kosten in Höhe von rund 280.000 € führen, die die rnv in ihrem Wirtschaftsplan für das Linienbündel Heidelberg berücksichtigt hat.

Damit wird der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen vom 27.10.2021 beantwortet.

2.3. Verschiedenes

- Aufgrund starker Nachfrage auf der Ruftaxilinie 1004 an Sonn- und Feiertagen (abends zwischen 21-22 Uhr) werden 2 Fahrten von der Buslinie 39A übernommen.
- Aufgrund der ersten Erschließung des PHV durch das Projekt „Metropolink’s Commissary“ ist es bereits seit Oktober 2021 erforderlich, eine ÖPNV-Erschließung insbesondere bei Veranstaltungen im Nachtverkehr einzuplanen. Die rnv führt in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung und Metropolink ÖPNV-Fahrten an einzelnen Veranstaltungstagen durch.
- „Metropolink-Festival als Türöffner für die Neuerschließung des PHV“: Mit Inbetriebnahme der neuen Linie 717 aus dem regionalen Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim ab Dezember 2021/Januar 2022 wird diese Buslinie auch die Kulturstätten, je nach Zufahrtmöglichkeit, regelmäßig bedienen können. Insbesondere stadteinwärts wird es aber im Nachtverkehr (Moonliner) den Bedarf geben, an den Wochenenden Zusatzfahrten anzubieten. Diese müssen bisher über die rnv bereitgestellt werden. Eine Detailabstimmung für die geplanten Veranstaltungen in 2022 ist vorgesehen. Zusätzliche betriebliche Kosten können für 2022 noch nicht beziffert werden, werden aber auch im Rahmen des Defizitausgleichs beim Linienbündel Stadt Heidelberg anfallen.

3. Ausblick zu den Maßnahmen ab Herbst 2022/2023 ff.

3.1. Patrick-Henry-Village (PHV)

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung des regionalen Linienbündels Schwetzingen-Hockenheim ist geplant, dass die **regionale Buslinie 717** einen regulären zusätzlichen Halt in PHV-Süd bekommt und damit eine regelmäßige Erschließung Schwetzingen-PHV-Süd – Heidelberg über die Speyerer Straße zum Hauptbahnhof ermöglicht.

Darüber hinaus setzt die rnv eine zusätzliche **rnv-Linie** als sogenannten Straßenbahnvorlaufbetrieb im Zuge der Etappierung des Gebietes PHV ein. Dabei wird diese rnv-Linie in der ersten Stufe ebenfalls in das südliche PHV einfahren und die provisorisch zu erstellende Bushaltestelle PHV-Süd bedienen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch unklar, ab wann die Erschließung des südlichen PHV durch die BlmA ermöglicht wird. Die ÖPNV-Erschließung wird sich hierbei den baulichen Randbedingungen des PHV anpassen.

Allerdings plant die rnv bereits die entsprechenden Fahrzeugkapazitäten ein, damit diese spätestens im Jahr 2023 zur Verfügung stehen können. Die in der Vorlage aufgeführten Kosten sind Bestandteil des Wirtschaftsplans der rnv. Für die Busse, die im Gebiet PHV zum Einsatz kommen sollen, erfolgt die Finanzierung dieser Busse über die rnv. Die Kapitalkosten wurden in die Betriebskosten eingerechnet.

Die Anschaffungskosten für die Busse mit alternativer Betriebstechnologie liegen bei rund 4,0 Mio. €. Die rnv erwartet eine Förderung von Bund und Land von bis zu 1,9 Mio. €. Die jährlichen Betriebskosten (einschließlich Kapitalkosten der Busse) für eine Anbindung Heidelberg-Hauptbahnhof – Heidelberg – PHV werden derzeit auf 2,3 Mio. € geschätzt und entfallen dann auf das Linienbündel Heidelberg. Dies ist Bestandteil des Wirtschaftsplans der rnv.

Da die Busflotte der rnv sukzessive auf emissionsfreie Antriebe umgestellt wird, ist es voraussichtlich spätestens ab 2027 soweit, dass alle Busse, die aus dem Stadtbündel Heidelberg ins PHV fahren, über einen alternativen Antrieb, voraussichtlich mit Wasserstoff, verfügen werden.

3.2. Ausblick zu weiteren Maßnahmen 2022 ff.

In Anlage 5 sind die derzeit ab Herbst 2022 beziehungsweise ab 2023 geplanten Änderungen im Busnetz dargestellt. Diese werden von der rnv mündlich in der Sitzung des AKUM erläutert. Details zu Linienkonzepten und zur Finanzierung werden im Rahmen einer Verwaltungsvorlage in 2022 in die gemeinderätlichen Gremien eingebracht.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Belange von Menschen mit Behinderungen werden bei Einführung beziehungsweise Veränderung von Bus- und Straßenbahnlinien berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt war eine separate 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

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit Themen, die den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fördern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Ergebnis Arbeitsaufträge Drucksache 0292/2020/BV - rnv (Nur digital zur Verfügung)
02	Umsetzungsbericht der Maßnahmen aus 2020 - rnv (Nur digital zur Verfügung)
03	Erschließung MTV/Campbell durch Buslinie 29 - rnv (Nur digital zur Verfügung)
04	Präsentation rnv - Einsatz 40 m-Bahnen auf der Straßenbahnlinie 22 - Linientausch (Nur digital zur Verfügung)
05	Ausblick Neues Busnetz ab 2023 ff. (Nur digital zur Verfügung)