

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 4 0 5 / 2 0 2 3 / B V

Datum:
14.11.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

Sachstand Projekt "fips" Förderantrag Stadt Heidelberg

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klima- schutz, Umwelt und Mobi- lität	22.11.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	29.11.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	14.12.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie des Haupt- und Finanzausschusses nehmen die Sachstandsinformationen zum Projekt „fips“ zur Kenntnis und empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem von der Stadtverwaltung und Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) GmbH vorgelegten erweiterten Konzept zur Einführung des On-Demand-Verkehrs „fips“ in Heidelberg in 3 Stufen für die Dauer von mindestens 5 Jahren (2024–2028) wird vorbehaltlich der Förderzusage des Ministeriums für Verkehr in Baden-Württemberg (Fördersumme 2024–2028 in Höhe von 1,5 Millionen €) zugestimmt. Die Umsetzung des erweiterten Konzeptes steht unter dem Finanzierungsvorbehalt ab 2025 fortfolgend.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Siehe Drucksachen 0421/2022/BV und 0047/2023/BV	
• Anpassung gemäß Kostenprognose im Rahmen Förderantrag „On-Demand-Verkehre“	2024: 432.538 2025: 662.458 2026: 940.202 2027: 1.139.814 2028: 1.558.314 Summe: 4.733.325
Einnahmen:	
• Siehe Drucksachen 0421/2022/BV und 0047/2023/BV	
Finanzierung:	
• Siehe Drucksachen 0421/2022/BV und 0047/2023/BV	
• Ansatz im Defizitausgleich zwischen Stadt HD und rnv im Finanzplanungszeitraum	2024: 432.538 2025: 662.458 2026: 940.202 2027: 1.139.814 2028: 1.558.314 Summe: 4.733.325
Folgekosten:	
• Die Abschätzung der jährlichen Folgekosten bei Fortführung des Projektes jährlich rund	rund 1.600.000

Zusammenfassung der Begründung:

Die in Drucksache 0421/2022/BV angegebene Betriebskostenförderung des Landes Baden-Württemberg aus dem Förderprogramm „Ridepooling/Ridesharing“ der rnv kann entgegen der ursprünglichen Annahme nicht auf Heidelberg angewendet werden, sondern ist auf Mannheim beschränkt. Daher ist die Stadt Heidelberg einem neuen Förderaufruf des Landes gefolgt und hat einen Förderantrag gemäß neuer Förderrichtlinie des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg „On-Demand-Verkehre“ gestellt.

Begründung:

Aufbauend auf dem Grundsatzbeschluss (siehe Drucksache 0421/2022/BV), den On-Demand-Verkehr „fips“ in den Stadtteilen, Rohrbach, Schlierbach und Ziegelhausen einzuführen, hat die rnv GmbH die Teilnahme am bereits in Mannheim laufenden Förderprojekt „Ridepooling/ Ridesharing“ beantragt. Da das Heidelberger Projekt nicht mehr in diese Förderung aufgenommen werden konnte, haben die Stadtverwaltung und rnv GmbH die Aufnahme in ein anderes Förderprogramm geprüft. Aus diesem Grund wurde ein Förderantrag im Rahmen einer neuen Förderrichtlinie „On-Demand-Verkehre“ des Landes mit Antragsfrist Ende September 2023 gestellt. Ob wir eine Förderung erhalten werden, hängt von vielen Faktoren ab. Ein möglicher Bewilligungsbescheid wird Ende November/ Anfang Dezember 2023 erwartet. Daher kann ein offizieller Projektstart erst nach Bewilligung des Förderantrags erfolgen, sodass ein Projektstart wie ursprünglich vorgesehen, zum 01.12.2023 nicht möglich war.

1. Neue Förderrichtlinie „On-Demand-Verkehre“

Das Öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV)-Gesetz Baden-Württemberg hat die Zielstellung, den öffentlichen Personennahverkehr im Land als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen. Dieser ambitionierte Ausbau lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren. Zu diesem Zweck fördert das Ministerium für Verkehr über eine zeitlich befristete Projektförderung die Betriebskosten zur Einrichtung neuer On-Demand-Verkehre sowie die umfassende Aufwertung bestehender Bedarfsverkehrsangebote zu On-Demand-Verkehren, die in enger Verzahnung mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ÖPNV ausgerichtet sind. Insbesondere zielt die Förderung auf ländliche Gebiete der Raumkategorien „ländlicher Raum im engeren Sinne“ und „Verdichtungsgebiete in ländlichen Räumen“ beziehungsweise „Randzonen um die Verdichtungsgebiete“ gemäß Landesentwicklungsplans (LEP) ab.

Zur schrittweisen Einführung eines On-Demand-Angebots in den Randzonen und Randzeiten des städtischen Verdichtungsraums hat die Stadt Heidelberg Fördermittel im Rahmen der aktuellen Richtlinie „On-Demand-Verkehre 2023“ beantragt. Insbesondere in Räumen und Zeiten, in denen die Verkehrsnachfrage (zeitweise) schwach ist oder die Topographie eine entsprechende ÖPNV-Anbindung erschwert, wodurch kaum eine wirtschaftlich tragfähige noch ökologisch sinnvolle Alternative möglich ist, soll ein flexibler und nachfragegesteuerter On-Demand-Verkehr den ÖPNV der Stadt ergänzen.

Dieser soll so konzipiert werden, dass er den bestehenden ÖPNV ergänzt und aufwertet. Im Folgenden liegt der Fokus auf Randzonen im städtischen Verdichtungsraum. Darüber hinaus ist geplant, bestehende Bedarfsverkehre (Ruftaxilinen) umfassend aufzuwerten. Die Ausgestaltung der On-Demand-Verkehre soll in den vorgeschlagenen Bediengebieten eine flächendeckende Wirkung erzielen, dabei wird auf die Verknüpfung (Anschlussicherung) von und zum SPNV beziehungsweise Stadt-/Straßenbahnverkehr sowie zum Stadtbusverkehr an bestimmten Umsteigehaltstellen Wert gelegt, sodass über diese Transportketten in Kombination mit dem klassischen Linienverkehr die Erreichbarkeit zunächst der Innenstadt Heidelberg, in der Folge aber auch aller anderen Ober- beziehungsweise Mittelzentren im Verbundraum im Nahverkehr sicher gestellt werden kann.

Das Konzept in Heidelberg soll in 3 Stufen aufgebaut werden und nacheinander innerhalb des maximalen Förderzeitraums von 5 Jahren realisiert werden. In der ersten Stufe soll das Konzept (siehe Beschlusslage und Drucksache 0421/2023/BV und Anlage 01) realisiert werden. In Stufe 2 folgt die Ausweitung des Bediengebiets Rohrbach auf Boxberg / Emmertsgrund / Rohrbach Süd / Königstuhl und die Hanglage im Stadtteil Südstadt. Stufe 3 beinhaltet die Ausweitung der Bediengebiete auf die Außenbezirke Grenzhof, Neurott, Kurpfalzhof, Pleikartsförster Hof und Kirchheimer Mühle sowie Hanglagen in Handschuhsheim und Neuenheim. In Anlehnung an die neue Förderrichtlinie werden bei Stufe 2 und 3 vorwiegend vorhandene Ruftaxilinen aufgewertet. Insbesondere die Erreichbarkeit von Hanglagen und Randlagen des verdichteten Siedlungsgebietes der Stadt soll dadurch aufgewertet

werden. Dort, wo aufgrund der Topographie heute teilweise weder eine wirtschaftlich tragfähige noch eine ökologische sinnvolle Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr möglich ist, wird „fips“ als flexibler und nachfragegesteuerter On-Demand-Verkehr den ÖPNV der Stadt ergänzen. Zu den Konzeptdetails siehe Anlage 01.

2. Kosten und Finanzierung

Bei der mit Drucksache 0421/2022/BV beschlossenen Einführung des On-Demand-Verkehrs „fips“ in Rohrbach, Schlierbach und Ziegelhausen wurden Fördermittel des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 275.000 Euro für den Betrieb im ersten Betriebsjahr (2024) berücksichtigt. Die Fördermittel wurden durch rnv im Zuge des Förderprogramms „Ridepooling/Ridesharing“ gemeinsam mit der Betriebskostenförderung von fips in Mannheim beantragt. Entgegen der ursprünglichen Annahme kann die Förderung des fips aus diesem Förderprogramm nicht auf Heidelberg angewendet werden, sondern ist auf Mannheim beschränkt.

Zum 30. September 2023 konnten im Rahmen des Förderprogramms „On-Demand-Verkehre“ Anträge auf Betriebskostenförderung beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) für neue On-Demand-Verkehrssysteme gestellt werden. Das Förderprogramm bietet eine Fördermöglichkeit für den Betrieb des On-Demand-Verkehrs in den ersten fünf Betriebsjahren. Die maximale Fördersumme liegt bei 1,5 Millionen Euro für fünf Betriebsjahre. Die Verteilung der Kosten und Zuschüsse ab 2024 bis 2028 gestaltet sich wie folgt:

Tabelle 1: Kostendarstellung fips rnv/Stadt (07.11.2023)

Kalenderjahr	2024 (9 Monate)	2025	2026	2027	2028	Gesamt
Zuwendungsfähige Kosten (€, Betrieb)	765.076	1.036.601	1.237.506	1.309.828	1.443.314	5.792.325
Förderquote	50 Prozent	40 Prozent	30 Prozent	20 Prozent	10 Prozent	
Fördersumme (€)	382.539	440.143	397.304	280.014	0	1.500.000
Eigenanteil Stadt (€)	382.537	596.458	840.202	1.029.814	1.443.314	4.292.325
Weitere nicht zuwendungsfähige Kosten (€, Fahrzeugbeschaffung)	50.000	66.000	100.000	110.000	115.000	441.000
Summe Kosten Stadt nach Förderbescheid (€)	432.538	662.458	940.202	1.139.814	1.558.314	4.733.325
Ansatz Defizitausgleich Heidelberg aktuell (€)	670.000	940.000	910.000	940.000	960.000	4.420.000
Differenz Ansatz Defizitausgleich mit Förderung (€)	-237.462	-277.542	30.202	199.814	598.314	313.325

Erläuterungen:

Zuwendungsfähige Kosten: „Prognostizierte Kosten“ minus „Geschätzte Mittel Dritter/Einnahmen“

Förderquote: Vorgabe aus Förderrichtlinie „On-Demand-Verkehr“

Weitere nicht zuwendungsfähige Kosten: Kosten bei der Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur, die nicht gefördert werden.

Ansatz Defizitausgleich der Stadt HD: siehe Drucksachen 0421/2022/BV und 0047/2023/BV. Betriebskostenbetrachtung entspricht den Kosten für die Einführung „fips“ in Ziegelhausen und eines ergänzenden Busverkehrs gemäß Variante 1.1 und in Rohrbach gemäß Variante 2.2.

Fördersumme: Gemäß Förderrichtlinie maximal 1,5 Millionen €. Die maximale Fördersumme wird bereits im Laufe des zweiten Halbjahres 2027 erreicht werden. Die Förderung im Jahr 2027 liegt somit bereits unter der Maximalsumme (20%). Aufgrund der ausgeschöpften maximalen Fördersumme wird im Folgenden für 2028 keine Förderung erfolgen können. Die oben genannte Rechnung und der Zeitpunkt des Erreichens der maximalen Fördersumme ist vorbehaltlich der jährlich durchzuführenden Spitzabrechnung mit dem Ministerium für Verkehr anhand tatsächlich angefallener Betriebskosten und Einnahmen.

Sofern der Antrag auf Förderung der Betriebskosten positiv durch das VM beschieden wird, erstreckt sich dieser auf fünf Betriebsjahre und alle drei Betriebsstufen. Die Ausweitung der zweiten und dritten Betriebsstufe steht unter dem Vorbehalt der gesicherten Finanzierung. Kann die Ausweitung von fips auf die Betriebsstufen 2 und 3 aufgrund der finanziellen Belastung für den städtischen Haushalt oder aufgrund Beschlussfassung der gemeinderätlichen Gremien nicht erfolgen, sind die bis dahin enthaltenen Finanzmittel aus dem Landesförderprogramm mindestens Anteilig zu erstatten.

Eine mindestens anteilige Rückzahlung fällt ebenso an, wenn sich aus der Evaluation ergibt, dass eine grundsätzliche Förderung entsprechend der Förderrichtlinie nicht erfüllt wird oder fips im Rahmen der Evaluationsergebnisse oder aus finanziellen Gründen bereits vor dem Ablauf von fünf Betriebsjahren seitens der Stadt Heidelberg eingestellt werden muss.

Sofern der Antrag auf Förderung der Betriebskosten negativ durch das VM beschieden wird oder die Rückerstattung der erhaltenen Finanzmittel vor Ausweitung der Bediengebiete auf die Betriebsstufen zwei und drei erfolgt, entsteht kein weiteres Defizit im Linienbündel Heidelberg gegenüber Drucksache 0421/2022/BV für die Jahre 2024 fortfolgend.

Durch die notwendige Verschiebung der Betriebsaufnahme auf April 2024 werden die für 2024 berechneten Betriebskosten insofern reduziert, dass Kosteneinsparungen in Höhe von rund 275.000 Euro (dies entspricht dem ursprünglichen Förderbetrag für das Jahr 2024) erwartet werden. Ab 2025 konnte keine Förderung in der ursprünglichen Beschlussfassung vorgesehen werden.

Es handelt sich bei diesem Projekt um ein freiwilliges Angebot / freiwillige Leistung der Stadt Heidelberg. Dieses gilt es im Hinblick auf die Ausführungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe anlässlich der Haushaltsgenehmigung 2023/2024 entsprechend zu bewerten.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht erforderlich, da diese Vorlage keine Änderungen an der barrierefreien Nutzung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur im ÖPNV enthält.

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
M02	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
DW2	+	Ein aktives und solidarisches Stadtteilleben ermöglichen
		Begründung: Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit der weiteren Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Stufenkonzept „fips“ – Vorhabenbeschreibung Kurzfassung