

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Liniennetzneukonzeption - erste
Bilanzierung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss, Stadtentwicklungs- u. Verkehrsausschuss	28.11.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	20.12.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass eine vergleichende Bilanz des neuen Liniennetzes erst nach Auswertung der VRN-Fahrgasterhebung 2007 im Sommer 2008 erfolgen kann.

Er beauftragt die Verwaltung, ein Konzept zur organisatorischen und finanziellen Anpassung der Strukturen der Stadt, der HVV/HSB (HSW) und der RNV vorzulegen, um ggf. eine Vergabe des Stadtbündels nach den Vorgaben der neuen EU-Verordnung durchführen zu können.

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:
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen. Begründung: Ziel der Liniennetzneukonzeption ist es, den öffentlichen Personennahverkehr effektiver zu gestalten auf die Finanzierbarkeit zu achten und gegebenenfalls Kosteneinsparungen erreichen, dabei aber die gleichwertige Erschließung aller Stadtteile zu erreichen und zu erhalten, so weit wie möglich auch durch Straßenbahnen.
MO 5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: S.O.
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Individualverkehr Begründung: S.O.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

1. Ausgangslage

Im Sommer 2006 wurde das neue Liniennetz nach intensiver Vorberatung mit den Fraktionen, den Bezirksbeiräten und Ausschüssen letztlich durch den Gemeinderat beschlossen. Seit Dezember 2006 ist das neue Netz in Betrieb.

Der Beschlusstext enthält die Festlegung:

„Da die Finanzierung des ÖPNV nicht nachhaltig gesichert ist, soll die Finanzierbarkeit des neuen Netzes in einem Jahr überprüft werden.“

In der Vorlage wurde erläuternd ausgeführt:

Ein Jahr nach Einführung ist über die verkehrlichen Erfahrungen zu berichten und die mittel- und langfristige Finanzierbarkeit muss dargelegt und begründet werden.

Die vorgelegte Vorlage zieht eine erste Bilanz des neuen Liniennetzes und gibt einen Ausblick auf weitere Möglichkeiten zum Vergleich des aktuellen Netzes mit dem alten Stadtverkehrsnetz. Dritter Schwerpunkt ist ein Ausblick auf die Veränderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV durch die neue EU-Verordnung, die Veränderungen am Stadtverkehrsbündel und eine angepasstes Konzept zur Vergabe und Finanzierung des Stadtbündels sowie eine Änderungen der Strukturen von HVV/HSB und RNV bis 2009 erfordern.

Es erscheint nicht mehr sachgerecht vor der Festlegung der strukturellen und konzeptionellen Anpassungen die Finanzierungsströme zu verändern. Daher wird der Auftrag zur Prüfung der Finanzierbarkeit des neuen Netzes erst im Laufe des Jahres 2008 in diesem Gesamtpaket abgearbeitet.

Wegen der im Mai 2009 anstehenden Konzessionierung des Linienbündels „Stadtverkehr Heidelberg“ müssen bis Mitte 2008 die Vorentscheidungen für die Vergabeform und über die Grundsätze der ÖPNV-Finanzierung im Kontext der neuen EU-Verordnung getroffen werden.

Unabhängig von diesen weiterführenden strukturellen Überlegungen kann eine erste betriebliche und verkehrliche Bilanz des neuen Liniennetzes gezogen werden. In der Sitzung werden die ersten Ergebnisse einer umfassenden Fahrgastzählung vorgestellt, die die RNV ab Ende Oktober durchgeführt hat.

2. Bilanzierung der Liniennetzneukonzeption

2.1 Betriebsaufwand

In der Diskussion über das neue Liniennetz wurde von der Verwaltung auf der Grundlage von Angaben der RNV regelmäßig über den betrieblichen Aufwand für mögliche Linienenerweiterungen oder Angebotsreduzierungen informiert. Zu erinnern ist beispielsweise an die Frage „Verkürzung Linie 29“.

Der betriebliche Aufwand für den ÖPNV in Heidelberg hat die RNV anhand eines Vergleichs der IST-Werte des Jahres 2005/06 mit den Planwerten 2007/08 herausgearbeitet:

Der Straßenbahnverkehr hat um rund 20% auf rund 1,96 Mio. Nutzkilometer jährlich zugenommen.

Das Busnetz hatte einen Rückgang von rund 15% auf 4,25 Mio. Nutzkilometer. In den Planwerten sind die Änderungen ab Dez. 07 im Bereich HD-Süd (Konzession Werner Reisen) bereits enthalten.

Der rein betriebliche Aufwand der RNV für den ÖPNV ist in diesen 2 Jahren um rund 300.000€ gesunken, obwohl es durch die Betriebsaufnahme der Linie 26 und die Wiederinbetriebnahme von Linie 21 zu einer deutlichen Zunahme der Straßenbahnkilometer kam, die einen etwa doppelt so hohen Aufwand erfordern.

Die Daten bestätigen die Aussagen aus der Beschlussvorlage zur LNK, dass sich der Aufwand trotz der neuen Angeboten und der Betriebsaufnahme Straßenbahn Kirchheim auf dem Niveau der Vorjahre halten würde:

Die Berechnung der HSB ergab für das Jahr 2007 ein von der HVV zu deckendes Defizit für den Linienverkehr in Höhe von 14,3 Mio. €. Die Erfolgsvorschau des Wirtschaftsplanes 2006 für die HSB sieht bisher - ohne Netzumstellung - ein Defizit von 14,5 Mio. € vor.

Der Einspareffekt liegt mit 300.000 € zwar über der damaligen Schätzung von 200.000 Euro, aber es wird deutlich, dass die Liniennetzneukonzeption nicht nennenswert zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der HVV beiträgt.

Eine Lösung dieser Problematik muss im Verfahren für die Vergabe des Stadtverkehrsbündels bis 2009 gefunden werden.

2.2 Einnahmen und Erlöse

Die Erlöse der Verkehrsbetriebe im VRN (hier URN -) Gebiet spiegeln erst mit Zeitverzug und durch verschiedene Ausgleichsregeln verunklart die konkreten Einnahmen für ein Liniennetz wieder.

Zentrales Instrument zur Verteilung der verbundweit eingegangenen Fahrgelderlöse ist ein Gutachten zur Einnahmeaufteilung auf der Basis einer umfassenden Verkehrserhebung. Zur Zeit werden die Erlöse noch auf der Basis der Verkehrserhebung von 2002 berechnet.

Derzeit (im Laufe des Jahres 2007 und Anfang 2008) findet die neue verbundweite Verkehrserhebung statt. Im November 2007 und erst wieder im Januar/Februar 2008 werden die rechtsrheinischen Gebiete erhoben, so auch Heidelberg. Aufgrund der Baustellen durch der Gleissanierungsmassnahmen gab es in Heidelberg nur kurze Zeitfenster. Die Auswertung der Daten erfolgt fristgerecht im ersten Halbjahr 2008, sodass auch dann der neue Verteilungsschlüssel im Rahmen der VRN und URN GmbHs erarbeitet werden kann. Diese Ergebnisse werden bis Juli 2008 erwartet.

Auf dieser Basis kann dem Gemeinderat eine vergleichende Bilanzierung des Liniennetzes vor und nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 erst nach der Sommerpause 2008 vorgelegt werden.

In den Unterlagen zum Beschluss der Liniennetzkonzeption war ausgeführt, dass aufgrund der neuen Angebote und den Veränderungen bei Takt und Umstieg bezogen auf das Fahrgastverhalten in einem Worst Case Szenario mittelfristig von einem Fahrgastzuwachs von 4,0 Prozent auszugehen sei. Im Best Case Szenario ist mittelfristig ein Gewinn von über 6000 Fahrgästen (6,9 Prozent) zu erwarten.

Die derzeit für die Einnahmeverteilung vorliegenden Daten spiegeln noch keine Auswirkungen beim Fahrgastverhalten seit Dezember 2006 wieder, so dass auf deren Darstellung verzichtet wird.

2.3 Verkehrliche Bilanz

Ein entscheidendes Merkmal für die Bewertung des neuen Liniennetzes ist seine Akzeptanz bei den Fahrgästen. Um die Auslastung der Linien bewerten zu können, hat die RNV zwischen dem 23.10. und 8.11.2007 eine Fahrgastzählung durchgeführt. Es ist vorgesehen, die ersten Ergebnisse am 28.11. im SEVA zu präsentieren.

Grundsätzlich scheint die Umstellung auf das neue Liniennetz, mitten in der Phase der höchste Nachfrage im winterlichen Vorweihnachtsverkehr, dazu verknüpft mit einer Änderung der Liniennummern, von einer Vielzahl von Beschwerden begleitet worden zu sein, andererseits kann man angesichts des Umfangs der Netzumstellung eine gute Akzeptanz durch die Kunden attestieren.

Die Änderungen von Linienwegen und neue Angebote wurden angenommen. Die Ringlinie 31/32 erweisen sich als sehr attraktiv und leistungsstark, bisher konnte sie sogar die erste Welle neuer Fahrgäste nach Jobticket/Parkraumbewirtschaftung aufnehmen.

Die RNV hat wie zugesagt auf Netz- und Fahrplanprobleme flexibel reagiert und Anpassungen vorgenommen, über die der Gemeinderat regelmäßig informiert wurde.

Die Überfüllungsprobleme im morgendlichen Schul- und Berufsverkehr sind durch ständige Ausweitung der Kapazität gemildert. Letzte Änderung war der Einsatz von gleich zwei Gelenkzügen in direkter Taktfolge auf Linie 34 Ziegelhausen –Innenstadt.

Kritik am neuen Netz gibt es in

- Rohrbach/Kirchheim, weil es keine Direktfahrt mehr zwischen den Stadtteilen gibt.
Aber: Ab Winterfahrplan sind die Linien 28 und 33 als Anschlussfahrten vertaktet.
- der östlichen Altstadt wegen der Umstellung vom 10 auf den 20 Minutentakt nach Wegfall von Linie 11
Aber. Ab Winterfahrplan fährt Linie 30 bis Karlsplatz und über Rathaus/Bergbahn zum zum Bismarckplatz
- entlang von Linie 33, wegen Verspätungsanfälligkeit
- In Wieblingen West, wo der Takt von einer Busfolge alle 10 Minuten auf 20 Minuten verändert wurde.

3. EU-Verordnung und Stadtverkehrsbündel

Der EU-Ministerrat hat am 18.9.2007 der neuen Verordnung zum ÖPNV zugestimmt.

Die Verordnung wird in Kürze im Amtsblatt der EU veröffentlicht und tritt zwei Jahre danach in Kraft. Die Verordnung EWG Nr. 1191/69 vom 28.06.1969, zuletzt geändert 29.06.1991 zuletzt geändert 26.03.1997 wird ersetzt.

Die Mitgliedstaaten haben 10 Jahre Zeit die nationalen Regelungen anzupassen.

Nach 5 Jahren ist der Kommission ein Zwischenbericht über die Umsetzung vorzulegen.

Die neue EU-Verordnung schafft nach Inkrafttreten Ende 2009 eine deutlich höhere Rechtssicherheit als sie derzeit gegeben ist (Stichwort „Altmark-Trans-Urteil“).

Im Ergebnis hartnäckiger Interventionen der Kommunen sichert sie mit dem Recht zur Direktvergabe die Existenz kommunaler Verkehrsbetriebe und mit der Einbeziehung ausbrechender Verkehre aus dem Hoheitsgebiet eines lokalen Aufgabenträgers und eine durchgängige Behandlung der Verkehrsströme in urbanen Verflechtungsräumen.

Wichtige Festlegungen zur Inhousevergabe sind:

Die zuständige Behörde darf den Dienstleistungsauftrag direkt vergeben, wenn

- die Behörde über den Betreiber eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt und
- der interne Betreiber sich nicht andernorts am Wettbewerb beteiligt.

Die Kontrolle kann durch vielfältige Indizien nachgewiesen werden:

- Besetzung der Organe der Gesellschaft
- Satzungsvorgaben
- Kapitalanteile
- Konsortialverträge
- Geschäftsordnungen
- Weisungsrechte

Eine politische Steuerung des Unternehmens muss tatsächlich stattfinden.

Die zuständige Behörde muss bei Direktvergaben anderen Interessenten die Gründe für die Direktvergabe mitteilen und sie muss 12 Monate im voraus im Amtsblatt die beabsichtigte Vergabe ankündigen.

Der örtliche Betreiber darf ÖPNV grundsätzlich **nur im Gebiet** der zuständigen Behörde erbringen. Unschädlich sind grenzüberschreitende Linien ins Umland, sofern der Nachbараufgabenträger diese auch direkt vergeben möchte.

- Verbot der Teilnahme an Wettbewerbsverfahren andernorts.
- Dies gilt auch für jedwede direkte oder indirekte Beteiligungsgesellschaft des internen Betreibers.
- Der interne Betreiber ist verpflichtet, den überwiegenden Teil des direkt bestellten ÖPNV selbst zu erbringen und nicht an Subunternehmer zu vergeben.

Diese Auszüge aus den Festlegungen der neuen EU-Verordnung zeigen an, dass die 2003 von den Verkehrsbetrieben in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg geschaffene RNV dem Grunde nach mit den neuen Recht verträglich ist.

Es liegt nahe, zukünftig als internen Betreiber die RNV direkt zu beauftragen, da dort die Anforderungen der EU – Verordnung mit dem geringsten Aufwand erfüllt werden können.

Eine Inhousevergabe entzieht der RNV allerdings die Möglichkeit, anderswo als Wettbewerber um Konzessionen aufzutreten.

Unter dem Titel „RNV 2009“ bereitet die RNV gemeinsam mit ihren Muttergesellschaften derzeit die strukturellen Anpassungen vor, um sicher die Vorgaben der neuen Verordnung erfüllen zu können.

Die Stadt Heidelberg wird bei der anstehenden Erarbeitung der entsprechenden Strukturvorschläge sicherstellen, dass der Querverbund nicht gefährdet wird.

Über die entsprechenden Konzepte wird in Kürze berichtet.

Das Stadtverkehrsbündel Heidelberg wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 15.12.2005 geschaffen. Es ist auf die längstlaufende Linie 33 hin zum 31. Mai 2009 gebündelt.

Die Stadt Heidelberg muss angesichts der vor Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung anstehenden Konzessionierung des Stadtbündels entscheiden, ob sie beim Regierungspräsidium eine kurze Verlängerung der derzeitigen Konzessionen veranlasst, was die Vergabe hinausschiebt, um sie dann unter dem voraussichtlich ab Dezember 2009 geltenden EU-Recht vorzunehmen.

Ein entsprechender Vorschlag wird in Kürze vorgelegt.

Es allerdings nicht zu erwarten, dass das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBfG) bis 2009 angepasst ist, so dass der die Leistung definierende Aufgabenträger Stadt Heidelberg voraussichtlich noch nicht die letztliche Verkehrsgenehmigung erteilen kann.

Mit dem Deutschen Städtetag und dem VRN gemeinsam ist die Stadt Heidelberg bemüht, eine schnelle Anpassung des PBfG zu erreichen.

Die Verwaltung wird gemeinsam mit der HSW GmbH und der RNV ein Konzept zur organisatorischen und finanziellen Anpassung der Strukturen der Stadt, der HVV/HSB (HSW) und der RNV vorzulegen, um eine Vergabe des Stadtbündels nach den Vorgaben der EU-Verordnung durchführen zu können.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg