



## **Busbeschaffung RNV ab 2014**

### **Hier: Entfall der Hublifte in Heidelberg**

#### **1. Einführung**

Die RNV GmbH (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) setzt auf den zentralen innerstädtischen Linien (29/31/32/33/35) seit den 1990er Jahren ausschließlich Busse mit Hubliften ein. Anfangs war dies die Möglichkeit, dass vor allem Fahrgäste mit Rollstühlen auch Zugang zum ÖPNV bekamen. Dies war aufgrund der vorhandenen Rehabilitationseinrichtungen in Heidelberg und Neckargemünd auch immer nachgefragt. Zudem waren die Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut.

Im Laufe der Jahre wurden zusätzlich einige Bestimmungen zur Inneneinrichtung der Fahrzeuge zur Verbesserung der Barrierefreiheit gesetzlich verschärft, so dass es bei Fahrzeugen mit Hubliften immer weniger Sitzplätze in den Bussen gibt, da eine bestimmte Durchgangsbreite eingehalten werden muss. Inzwischen hat ein Standardbus mit Hublift nur noch knapp 30 Sitzplätze (gegenüber circa 33-35 Sitzplätzen ohne Hublift).

Die Stadt Heidelberg hat in den letzten Jahren bereits einige barrierefreie Haltestellen geschaffen und plant dies auch kontinuierlich fortzusetzen. Gleichwohl werden einige Haltestellen, u.a. Universitätsplatz nicht so umgebaut werden können, dass ein Fahrgast mit Rollstuhl in ein Fahrzeug ohne Hublift einsteigen kann.

Bei der Fahrzeugausstattung wurden in alle seit 2008 beschafften Fahrzeuge Klapprampen an der zweiten Tür (hinterer Einstieg) eingebaut. Diese ermöglichen den Einstieg auch für mobilitätseingeschränkte Personen, vor allem in Kombination mit entsprechender Höhe der Haltestellenkante.

Mit Gründung der RNV wurde auch das Ziel eines gemeinsamen Fuhrparks ausgegeben. Jedoch können keine Busse der Standorte Mannheim oder Ludwigshafen in Heidelberg zum Einsatz kommen, da in diesen Fahrzeugen keine Hublifte eingebaut sind.

Neben Heidelberg gibt es bundesweit nur noch in Bremen Fahrzeuge mit Hublift, so dass man von einer Spezialanfertigung reden muss, wozu auch nur wenige Hersteller in der Lage sind.

Da die RNV derzeit die Busbeschaffung für 2014 und die folgenden Jahre plant, bedarf es einer Entscheidung, ob in Heidelberg auf die Hublifte bei zukünftigen Beschaffungen verzichtet werden kann.

#### **2. Ergebnis der Abstimmungen in 2012 mit Fahrgastbeirat und Beirat für Menschen mit Behinderungen – Weiteres Vorgehen**

Die RNV hatte im Dezember 2012 den Fahrgastbeirat und den Beirat von Menschen mit Behinderung eingeladen und zwei Standardbusse vorgeführt, einer mit, der andere ohne Hublift. Beide Beiräte haben in ihren Stellungnahmen (siehe Anlage 1 und 2) einen Verzicht auf die Hublifte begrüßt, sofern fahrzeugseitig die Ausstattung mit manuellen Rampen beibehalten wird und die Haltestelleninfrastruktur über die anstehenden Maßnahmen aus dem Projekt Mobilitätsnetz hinaus sukzessive angepasst wird. Der Anteil der barrierefreien Haltestellen wird in den nächsten Jahren durch Umbau bzw. Neubau erhöht werden müssen (Fortschreibung Nahverkehrsplan 2014 f.).

Die RNV schlägt daher vor, eine Verpflichtung einzugehen, mindestens alle 20 Minuten weiterhin einen Bus mit Hublift auf den zentralen Linien im Stadtgebiet Heidelberg einzusetzen.



- 2 -

Der Verzicht auf Hublifte wird zunächst Auswirkungen auf die Bedienung entlang der Haltestellen der Buslinien 31 und 32 haben. Beide Linien fahren heute im 10-Minuten-Takt unter anderem die Haltestelle Universitätsplatz an. Zukünftig wäre gewährleistet, dass zumindest jede zweite Fahrt mit einem Fahrzeug mit Hublift ausgestattet ist. Diese Fahrten werden separat im Fahrplan gekennzeichnet, sodass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die aufgrund der Haltestellenlage (Universitätsplatz nicht barrierefrei) auf die Hublifte angewiesen sein werden, Ihre Fahrtmöglichkeiten konkret planen können.

Die übrigen, innerstädtischen Linien 29, 33 und 35, auf denen heute Busse mit Hubliften eingesetzt werden, verkehren im 20-Minuten-Takt, so dass es hier zu keinen Änderungen kommt.

Auf allen übrigen Linien kommen heute schon Niederflurbusse mit manuellen Rampen zum Einsatz. In der Regel bedeutet dies auf den Hauptachsen eine ausreichende Erreichbarkeit mit Bussen für Mobilitätseingeschränkte.

Die aktuelle Vorlage ist im Vorfeld mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen und dem Fahrgastbeirat abgestimmt worden. Der Fahrgastbeirat Heidelberg befürwortet die Stellungnahme des Beirates von Menschen mit Behinderungen (siehe Anlage 2).

### **3. Wirtschaftlichkeit bei der RNV GmbH**

Mit dieser Maßnahme könnte bei den in 2014 bis 2016 anstehenden Neubeschaffungen auf die Hublifte verzichtet werden. Dies betrifft sieben Gelenkbusse mit Baujahr 1999 bis 2001. Danach steht die nächste Busbeschaffung erst wieder in den 2020er Jahren an, da die HSB zwischen 2002 und 2008 keine Fahrzeuge erworben hatte.

Zudem besteht mit diesem Beschluss die Option, Fahrzeuge zwischen den Standorten zu verschieben und so die betriebliche Flexibilität innerhalb der RNV zu erhöhen und damit die Kapitalkosten auch für den RNV-Standort Heidelberg zu begrenzen.

Die einmaligen Anschaffungskosten für einen Hublift betragen rund 25-30 T € je Fahrzeug und sind in der Abschreibung der Fahrzeuge abgebildet. Hinzu kommen jährliche Betriebskosten für die aufwendige Wartung und Instandhaltung der Hublifte von rund 5-10 T € pro Fahrzeug.

Durch den Verzicht auf Hublifte bei der Beschaffung der sieben Gelenkbusse können ab 2017 rund 100 T€ pro Jahr an Kosten (Betriebskosten und Kapitaldienst) eingespart werden. In 2015 sind dies zunächst rund 30 T €, in 2016 rund 60 T €.