

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0087/2018/IV

Datum:
22.05.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.06.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.06.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.06.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) GmbH zum Thema „Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine Angaben möglich.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Antragsteller beantragen ein Kurzstreckenticket auf Papier, das im Speziellen für alle Nutzer des ÖPNV zur Verfügung gestellt werden soll und dessen Gültigkeit zeitlich auf 15 Minuten begrenzt sein soll. Der eingeführte e-Tarif wird dabei ausdrücklich begrüßt, allerdings würden auf diesem Wege alle Nutzer des ÖPNV, die kein Smartphone besitzen davon ausgegrenzt. Dies betreffe vor allem ältere Menschen und stelle eine Ungleichbehandlung dar, die man nicht gutheißen könne. Das zeitlich begrenzte Viertelstunden-Ticket solle für alle Strecken gelten und wäre anhand der zeitlichen Einlösung des Fahrscheins durch Abstempeln am Fahrscheinautomaten kontrollierbar.

Begründung:

Die Zielvereinbarung des Amtes für Verkehrsmanagement enthält zum Ziel „Ausbau, Beschleunigung und Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs“ die Maßnahme „Verhandlungen mit dem VRN (Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH) zur Einführung von Kurzstreckentickets (aus Papier)“ zu führen. Der regionalen Presseberichterstattung und den zahlreichen Nachfragen aus lokalen Arbeitskreisen, von Bürgern und ÖPNV-Nutzern konnte man zwischenzeitlich entnehmen, dass insgesamt in Anlehnung an die Begründung der Antragsteller alle Seiten dasselbe Ziel verfolgen: Trotz der erfolgreichen Einführung des elektronischen Tarifs im VRN-Gebiet (VRN e-Tarif), solle man nach einer Lösung für ein Kurzstreckenticket für alle Bürger suchen, auch für diejenigen Bürger, die noch keine Smartphone-Nutzer sind.

Um insgesamt über den Sachstand der Diskussion im VRN-Gebiet berichten zu können und über die Realisierungsmöglichkeiten, die der Verbund der Verkehrsunternehmen im VRN-Gebiet sieht wieder zu geben, hat die Stadtverwaltung eine Stellungnahme dazu eingeholt.

1. Stellungnahme VRN

Das bestehende Tarifsystem des VRN kann unter der Voraussetzung der Zustimmung aller einzubeziehenden Gremien des VRN verändert werden. Dabei muss man auch Einnahmeeinbußen einkalkulieren, die dann vom Antragsteller und Veranlasser in der Regel ausgeglichen werden müssen. Das gilt dann auch für die Einführung eines Kurzstreckentarifs im konventionellen Vertriebsbereich, das heißt in Papierform. Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, diesen auszugestalten, zeitlich begrenzt oder für bestimmte Streckenabschnitte, wäre zunächst einmal zu klären, welches Modell letztendlich zur Anwendung kommen sollte. In Mannheim besteht beispielsweise die Forderung nach einem (konventionellen) Kurzstreckentarif, der für eine bestimmte Anzahl von Haltestellen gültig sein soll (3 bis 4).

Im Sinne einer einheitlichen Tarifgestaltung und unter praktischen Erwägungen in Bezug auf die Umsetzung erscheint es sinnvoll, sich in beiden Großstädten auf ein Modell zu verständigen.

Relativ einfach beantworten lässt sich die Frage zur durchschnittlichen Reiseweite in Heidelberg. Diese beträgt rund 4 Kilometer, betrachtet über alle Fahrgäste. Eine detailliertere Abschätzung zu den Reiseweiten bestimmter Nutzer, in Bezug auf das Kurzstreckenticket, ob man die Gelegenheitsfahrer der Preisstufe 2 oder die Anzahl der Haltestellen betrachtet, die im 15-Minuten-Bereich liegen, ist deutlich komplizierter. Die vom VRN verwendeten Computer-Programme können solche Auswertungen nicht leisten.

Die Berechnung von Kosten und Mindereinnahmen pauschal aufgrund der in Heidelberg üblichen durchschnittlichen Reiseweiten ist nicht belastbar und als Entscheidungsgrundlage in den VRN-Gremien nicht ausreichend. Es wird eine umfassende Bewertung der dann möglicherweise entstehenden Mindereinnahmen erforderlich. Sofern man das Modell eines zeitlich befristeten Kurzstreckentickets präferiert, müssten aus der Menge der in Heidelberg stattfindenden Fahrten diejenigen herausgefiltert werden, die mit einem Fahrschein des Gelegenheitsverkehrs der Preisstufe 2 in einem Zeitfenster von 15 Minuten unternommen wurden, um diese dann neu, das heißt mit einem anderen Preis (Kurzstreckenticketpreis), zu bewerten.

Wenn die Fragestellung vertieft untersucht werden soll, würde eine gutachterliche Untersuchung erfolgen müssen, um Auswirkungen auf die Nachfrage zu ermitteln – Stichwort: Variantenuntersuchung. Letztendlich sind die dann möglicherweise entstehenden Mindereinnahmen im Status Quo, aber auch die gegebenenfalls gegenzurechnenden Nachfragewirkungen auch davon abhängig, welchen Preis man für das Kurzstreckenticket kalkulieren würde.

Vertriebllich einfach wäre es, ein zeitlich befristetes Kurzstreckenticket umzusetzen, wobei die Zeitrestriktion ebenfalls zu Ungerechtigkeiten führen wird. Beispielsweise dauert eine Fahrt mit der S-Bahn von Schlierbach nach Wieblingen 12 Minuten, wobei drei Zwischenhalte auf einer Strecke von 9 Kilometern bedient werden. Der VRN e-Tarif weist hier einen Fahrpreis von rund 3 € aus. Fährt man mit der Straßenbahn von Handschuhsheim (Biethsstraße) zur Kurfürstenanlage (Seegarten), so ist man bereits 16 Minuten unterwegs und hat lediglich rund 3 Kilometer zurückgelegt, was gemäß VRN e-Tarif 1,80 € bedeutet. Das Zeitfenster wird bei Fahrten im Bus sicherlich noch schneller ausgereizt sein, bei gleichzeitig wesentlich kürzerer Fahrtstrecke.

Ein haltestellenbezogenes Kurzstreckenticket wie in Mannheim gefordert, führt tendenziell zu erhöhten Aufwendungen im Vertriebsbereich. Darüber hinaus gäbe es hier deutliche Abgrenzungsprobleme gerade in den Übergangsbereichen zwischen den Stadtteilen. Die Einführung eines Kurzstreckentickets in Papierform (Gültigkeit 3-4 Haltestellen), kann das Problem aus Sicht der Heidelberger Stadtteile nicht wirklich lösen, da viele Kurzstreckenfahrten Stadtteilgrenzen überschreiten (zum Beispiel um zum Einkaufen von Boxberg nach Rohrbach Süd oder von Schlierbach nach Ziegelhausen zu gelangen). Ob dann ein Ticketpreis wie von den Mannheimer Antragstellern gefordert in Höhe von 1,40 € für 3-4 Haltestellen realistisch ist, ist dabei noch unklar.

Eine entsprechende gutachterliche Untersuchung würde beide Varianten beleuchten können.

2. Ausblick – Weiteres Vorgehen im VRN

Je nach Diskussionsergebnis in den politischen Gremien in Mannheim, schlägt die VRN GmbH vor, ein Gutachten zu beauftragen, das beide Varianten und deren finanzielle Auswirkungen berechnet. Der finanzielle Aufwand für eine entsprechende Untersuchung ist noch nicht bekannt. Sobald die Abstimmung in den politischen Gremien der Stadt Mannheim erfolgt ist, holt die VRN GmbH ein entsprechendes Angebot ein, um eine Variantenberechnung sowohl für Heidelberg als auch für Mannheim durchführen zu lassen.

Die Stadt Heidelberg kann die für die gutachterliche Untersuchung erforderlichen Mittel erst im Rahmen der Planungen zum Doppelhaushalt 2019/2020 anmelden, sobald der Betrag feststeht.

Die Gremien werden über das weitere Verfahren informiert.

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 1	+	Umwelt, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Der Vorschlag kann zur Zielerreichung beitragen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck