

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0177/2018/IV

Datum:
08.10.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer:
Berechnungsergebnisse**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	22.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information über die Ergebnisse der Untersuchung zu Kurzstreckenticket im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Je nach Variante wurden jährliche Mindereinnahmen bezogen auf den Standort Heidelberg ermittelt.	rund 152.067 € bis rund 1.473.743 €
Einnahmen:	
Keine Angaben. Jedoch wurde bei der Berechnung der Nachfrageeffekte ein Neukunden-/Mehrnutzungseffekt (Nachfrageelastizität) berücksichtigt.	
Finanzierung:	
Keine Angaben.	
Folgekosten:	
Keine Angaben.	

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen der Diskussion (zur Drucksache 0087/2018/IV) ist der Arbeitsauftrag an die Verwaltung und die VRN GmbH ergangen, eine Berechnung eines analogen Kurzstreckentickets in Papierform durchzuführen beziehungsweise zu beauftragen. Mittlerweile liegen die Berechnungsergebnisse der Porbst&Consorten Marketing-Beratung zur „Analyse und Strategieentwicklung zur Kurzstrecke in Heidelberg, Mannheim & Ludwigshafen“ in Anlage 01 (Kurzfassung Vorgehen und Ergebnisse) vor.

Begründung:

Aufgrund des Sachstandes der Diskussion im Rahmen der Verwaltungsvorlage „Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer“ (siehe Drucksache 0087/2018/IV) hat man über 2 Hauptvarianten eines Kurzstreckentickets diskutiert.

Zum einen ging es um ein Kurzstreckenticket für eine Fahrt bis zu einer bestimmten Anzahl an Haltestellen im Stadtgebiet Heidelberg. Zum anderen um ein Kurzstreckenticket für eine Fahrt innerhalb eines festgelegten Zeitraums.

1. Aufgabenstellung und Ergebnisse der Untersuchung im Auftrag der VRN GmbH

Probst&Consorten Marketing-Beratung wurde von der VRN GmbH in enger Abstimmung mit der rnv GmbH damit beauftragt, eine „Analyse und Strategieentwicklung zur Kurzstrecke in Heidelberg, Mannheim & Ludwigshafen“ durchzuführen.

Der Schwerpunkt der Betrachtung dabei lag in der Berechnung der Auswirkungen auf Nachfrage und Einnahmen unterschiedlicher Kurzstrecken-Tarifmodelle in Abhängigkeit von Geltungsbereichen und Preisniveau. Unter Anderem wurden folgende Arbeitspakete erarbeitet:

- Benchmarking bestehender Kurzstreckentickets
- Darstellung der Ausgangslage und vertrieblichen Rahmenbedingungen
- Kalkulation der gewählten Grundvarianten
- Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen
- Ableiten von Handlungsempfehlungen für die Einführung eines Kurzstreckentickets

In der Anlage 01 befindet sich die Kurzfassung der Untersuchung durch Probst&Consorten Marketing-Beratung, die auf Basis der Vertriebsstatistiken der VRN GmbH und der Erhebungsergebnisse der rnv GmbH aus 2016 ausgewertet wurden.

Bewertet wurden 2 Varianten zu Kurzstreckentickets:

- Kurzstreckenticket für eine Fahrt innerhalb eines festgelegten Zeitraums: zeitbasierte Kurzstrecke bei einer Regelung bis zu 15 Minuten

Die Mindereinnahmen im Verkehrsgebiet Heidelberg belaufen sich dabei je nach Ticketpreis auf 693.361 € bis zu 1.473.743 €.

- Kurzstreckenticket für eine Fahrt bis zu einer bestimmten Anzahl an Haltestellen im Stadtgebiet Heidelberg: Haltestellenbasierte Kurzstrecke nach Verkehrsgebiet bei einer Regelung bis zu 4 Haltestellen. Hierbei sind die S-Bahnstrecken im Stadtgebiet Heidelberg Ausgenommen. Die regionalen Busverkehre wurden einnahmeseitig berücksichtigt.

Die Mindereinnahmen im Verkehrsgebiet Heidelberg belaufen sich dabei je nach Ticketpreis auf rund 152.067 € bis zu rund 561.872 €.

Besondere finanzielle Effekte werden bei dieser Variante durch die Frage der Beibehaltung des vorhandenen City-Tarifs deutlich.

Nach den bisherigen Forderungen aus den Stadtteilen würde hierbei die Variante mit dem Ticketpreis in Höhe von 1,40 € schwerpunktmäßig betrachtet werden müssen. Blicke der City-Tarif erhalten, so müsste man mit Mindereinnahmen in Höhe von 561.872 € rechnen.

Generelles Ergebnis der Untersuchung:

„Je nach Finanzierungsmöglichkeit ist ein Kurzstreckenticket zum Preis von 1,40 € bis 1,90 € einführbar.

Es wird empfohlen, dieses als haltestellenabhängige Variante zu gestalten, welche mehr Klarheit für Nutzer verspricht und geringere Mindereinnahmen bewirkt.“

2. Empfehlung rnv GmbH – Unternehmen im VRN

Die rnv empfiehlt die Einführung eines Kurzstreckentickets auf Papier nicht, da dadurch Mindereinnahmen erzeugt werden und ein Aufwand entsteht.

Falls es aus politischen Gründen zur Einführung eines Kurzstreckentickets kommen sollte, dann sollten aus Sicht der rnv folgende Randbedingungen berücksichtigt werden:

- Ein Ticket sollte nicht zeitbasiert sondern haltestellenbasiert von bis zu 4 Haltestellen sein.
- Der Preisbereich sollte zwischen 1,60 € und 1,80 € liegen.
- Aus Gründen der Einnahmewirkung und der besseren Übersichtlichkeit sowie Stadtteilgerechtigkeit sollte hierbei der bisherige City-Tarif zu 1,40 € entfallen und durch das neue Kurzstreckenticket ersetzt werden.
- In einer gemeinsamen Sitzung der rnv-Gremien mit den drei Städten und deren politischen Vertretern hat die rnv ein gemeinsames Vorgehen der Trägerkommunen gefordert. Dies hinsichtlich der Anzahl der Haltestellen (Gültigkeitsbereich), des Preises und nach Möglichkeit des Umsetzungszeitpunktes.

Damit würden sich die Mindereinnahmen auf eine wirtschaftlich noch beherrschbare Größenordnung für alle 3 Städte beschränken – Ausgleichsbetrag für Heidelberg rund 0,3 Mio. € - 0,5 Mio. € nach erster gutachterlicher Einschätzung. Darüber hinaus könnte durch den Wegfall des bisherigen City-Tarifs das Fahrausweissortiment übersichtlich bleiben. Im regionalen Kontext sei die Einführung erst nach Beendigung des Projekts „Modellstadt“ Mannheim am 31.12.2020 sinnvoll. Dort wird zum 01.01.2019 das sogenannte GreenCity-Ticket (Projekt mit Bundesförderung) zum Preis von 1,80 € in der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen eingeführt.

Bei der Umsetzung eines haltestellenbasierten Kurzstreckentickets wäre eine vertriebstechnische Vereinfachung möglich, sodass die von Probst&Consorten ermittelten Umstellungskosten in Höhe von rund 50.000 € voraussichtlich sogar unterschritten werden könnten.

Auch die anderen Verkehrsunternehmen im VRN empfehlen grundsätzlich kein Kurzstreckenticket aus den oben genannten Gründen. Falls es zur Umsetzung kommen sollte, so plädieren die meisten dafür, den Preis an der heutigen Preisstufe 0 in Höhe von 1,70 € fest zu machen. Dies hätte den Vorteil, dass man ein bestehendes Ticketangebot lediglich für einen neuen Geltungsbereich nutzt. Bisher gilt die Preisstufe 0 innerhalb der Städte Alzey (Stadtbuslinie 421 und 422), Buchen (Kernstadt), Bürstadt, Eberbach, Edingen-Neckarhausen, Sinsheim (Kernstadt u. innerhalb der Stadtteile), Hilsbach-Weiler (Grundschule), Herxheim (SÜW), Ilvesheim, St. Leon-Rot, Viernheim,

Walldorf, Walldürn (Kernstadt), Wiesloch (Kernstadt), innerhalb von Baiertal, Schatthausen und Frauenweiler, zwischen Wiesloch (Kernstadt) und Frauenweiler, für Seniorenkarten in Speyer und innerhalb der Waben der Verkehrsgesellschaft Main-Tauber.

3. Empfehlung der Verwaltung zum weiteren Vorgehen in Heidelberg

Die Stadtverwaltung Heidelberg empfiehlt zum jetzigen Zeitpunkt nicht die Einführung eines Kurzstreckentickets.

Falls es zu einer Umsetzung kommen sollte, ist es jedoch sinnvoll ein einheitliches Kurzstreckenticket in den Großstädten des VRN umzusetzen, dessen finanzielle Auswirkungen in einem überschaubaren Rahmen gehalten werden können. Da die Einigung innerhalb der Großstädte im VRN (Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg) darüber, welcher Vorschlag umgesetzt werden sollte, noch etwas Zeit beanspruchen wird, schlägt die Verwaltung vor, erst mit Beendigung des Projektes „Modellstadt“ in Mannheim frühestens in 2020 erneut darüber zu beraten.

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

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation von Probst&Consorten Marketing-Beratung