

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 03. April 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.02.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.03.2019	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	28.03.2019	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.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 24.10.2018

3.2 Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer: Berechnungsergebnisse Informationsvorlage 0177/2018/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner begrüßt den hinzugezogenen Herrn Schweizer von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv). Es liegen drei Sachanträge der CDU-Fraktion (Anlage 02 zur Drucksache 0177/2018/IV), der SPD-Fraktion (Anlage 03 zur Drucksache 0177/2018/IV) und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen (Anlage 04 zur Drucksache 0177/2018/IV) als Tischvorlagen vor:

Sachantrag der CDU-Fraktion:

Die Antragssteller beantragen die Einführung eines Kurzstreckentickets für alle Nutzer des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) auf Basis eines Tickets, das zeitlich eine Gültigkeit von 15 Minuten hat und auch in nicht digitaler Form (Papier) erhältlich ist.

Begründung:

Der eingeführte e-Tarif wird ausdrücklich begrüßt, allerdings werden auf diesem Wege alle Nutzer des ÖPNV, die kein Smartphone besitzen, davon ausgegrenzt. Dies betrifft vor allem ältere Menschen und stellt eine Ungleichbehandlung dar, die man nicht gutheißen kann.

Das zeitlich begrenzte Viertelstunden-Ticket soll für alle Strecken gelten und kann auch anhand der zeitlichen Einlösung des Fahrscheins durch Abstempeln am Fahrscheinautomaten einwandfrei kontrolliert werden.

Ein Kurzstreckenticket über 4 Haltestellen, wie vorgeschlagen, würde vielmals keine Verbesserung für die ÖPNV-Nutzer bedeuten. Beispielsweise würde dies in den Bergstadtteilen wie Emmertsgrund, Boxberg oder Ziegelhausen nichts an der Situation ändern. Die Stadtteile sind weitläufig und mit 4 Haltestellen kommt man oftmals nicht einmal zu einem Lebensmittel-Grundversorger. Mit dem 15-Minuten-Ticket hätte man das Problem gelöst.

Sachantrag der SPD-Fraktion:

Die Stadtverwaltung unterstützt die Einführung eines Kurzstreckentickets. Dabei soll dieses bei einer Nutzung von bis zu vier Haltestellen oder eine Fahrt innerhalb des Stadtteils gelten.

Begründung:

Für kurze Strecken betrachtet ist eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum regulären Fahrpreis in Relation zur Beförderungstrecke sehr teuer. Mit der Einführung des Kurzstreckentickets, welches entweder für vier Haltestellen oder für eine Fahrt innerhalb des Stadtteiles gilt, wollen wir diesem Effekt entgegenwirken.

Sachantrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:

Wir beantragen die Einführung eines Kurzstreckentickets für alle ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer zum Preis von 1,70 Euro. Ein Ticket sollte nicht zeitbasiert, sondern haltestellenbasiert von bis zu 4 Haltestellen im Stadtgebiet Heidelberg sein.

Begründung:

Auch Menschen ohne Smartphone müssen vom Angebot eines Kurzstreckentarifs profitieren können. Wir sind der Meinung, dass alle Bevölkerungsgruppen, aber besonders Bürgerinnen und Bürger mit geringem oder sehr geringem Einkommen auf günstige Beförderungstarife angewiesen sind. Ein Kurzstreckenticket ist insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner in den Bergstadtteilen und für ältere Menschen sehr wichtig.

Stadtrat Ehrbar erläutert und begründet kurz den Antrag der CDU.

Da ein Vortrag von der rnv nicht gewünscht wird, eröffnet Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadträtin Winter-Horn, Stadtrat Zieger und Stadtrat Rothfuß

Folgende Hauptaussagen und Fragen werden vorgetragen:

- Stadtrat Holschuh erklärt, dass es noch zwei weitere Anträge gibt. Er informiert, dass die Einführung eines Kurzstreckentickets seit mehreren Jahren ein Partei- und Fraktionsübergreifender Wunsch ist. Er gibt auch noch den Hinweis, dass bei Einführung des Kurzstreckentickets gleichzeitig das Cityticket (1,40 Euro) abgeschafft wird. Er informiert, dass sie sich sowohl dem Antrag der SPD als auch dem der CDU anschließen könnten, preislich soll es bei 1,70 Euro liegen. Für weitere Entscheidungen fehlen genauere Zahlen. Er bittet noch kurz um Info, welche finanzielle Auswirkungen es hat, wenn der SPD-Antrag (vier Haltestelle bzw. ein Stadtteil) umgesetzt werden würde.

Herr Schweizer antwortet:

Die Beantwortung ad hoc ist nicht möglich, diese Fragen waren nicht Gegenstand der Beauftragung und müssen vom Gutachter berechnet werden.

- Stadträtin Winter-Horn fragt, ob es möglich sei, das Ticket für eine Probezeit zur Verfügung zu stellen. Das beinhaltet die Möglichkeit, den finanziellen Rahmen zu prüfen und nachzusteuern.
- Weitere Rückfrage Stadtrat Holschuh, ob die Zahlen bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses (07.11.18) vorliegen könnten?

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bittet darum, keinen zeitlichen Druck bei Vorlagen aufzubauen. Hier geht es um Unterstützung und Förderung in Millionenhöhe, das muss vernünftig erhoben werden.

- Stadträtin Winter-Horn fragt, ob es möglich sei, das Ticket für eine Probezeit (ein oder zwei Jahre) zur Verfügung zu stellen. Damit besteht die Möglichkeit, die finanziellen Auswirkungen zu prüfen und rechtzeitig nachzusteuern.
- Stadtrat Zieger spricht die Mindereinnahmen und Kosten für das Kurzstreckenticket an. Neue Tarife sprechen aber auch neue Kunden an und generieren Einnahmen. Wird die Differenz zwischen normalen Ticket und den erwarteten Nutzern des Sondertarifs von der Stadt gezahlt? Von welchen Annahmen wurde ausgegangen, kann man die Zahl verifizieren? Wird hinterher geprüft, ob die Annahmen stimmen?
- Frage von Stadtrat Zieger an die Antragsteller SPD und CDU: Wie hoch soll der Preis für das Ticket sein? Die Fraktionsgemeinschaft DIE LINKE / PIRATEN tendieren dazu, den Antrag der CDU zu unterstützen.
- Stadträtin Spinnler erläutert den SPD-Sachantrag; der Begriff „Stadtteil“ muss noch definiert werden, für das Ticket ist der Preis von 1,70 Euro angedacht.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bittet um Info, wie viele Menschen das betrifft. Für wie viele geben wir wieviel Geld aus? Sind die angedachten Regelungsvarianten (vier Haltestellen, stadtteilbezogene Regelung) umsetzbar? Prüfauftrag war: Nutzer, die kein E-Ticket haben, erhalten gleiche Ticketpreise, wie die, die in der Altstadt wohnen.

Stadtrat Rothfuß bittet ebenfalls um weiteres, ergänzendes Datenmaterial.

Herr Schweizer gibt die Frage nach den Zahlen an den anwesenden Gutachter Herr Kunze (Probst & Consorten, Marketing-Beratung) weiter. Grundlage waren die Erhebungsdaten der rnv, die abgeglichen wurden mit der Verkaufsstatistik. Die Zahl der Mehrnachfrage beläuft sich auf rund 4 Prozent der Gesamtnachfrage. Die Berechnung ist für alle drei Städte (Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen) gemeinsam erfolgt, die einzelnen Segmente müssen noch separat gerechnet werden. Die Infos werden noch nachgereicht.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist darauf hin, dass die Zurverfügungstellung der gewünschten Daten wichtig ist, für den weiteren Umgang mit den Anträgen.

Aufgrund des Diskussionsverlaufs und der Zusage, dass die fehlenden Informationen nachgereicht werden, werden die **Sachanträge** (Anlagen 02 bis 04 zur Drucksache 0177/2018/IV) **nicht mehr zur Abstimmung gestellt**.

Die Informationsvorlage wird in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 28.11.2018 verwiesen.

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.02.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 27.02.2019

1.2 Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer: Berechnungsergebnisse

Informationsvorlage 0177/2018/IV

Der Sachantrag der CDU-Fraktion ist als Tischvorlage (Anlage 06 zur Drucksache 0177/2018/IV) ausgelegt.

Herr Kunze, Vertreter der Probst & Consorten Marketing-Beratung, erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation die Berechnungsergebnisse zum Kurzstreckenticket für alle Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet die Aussprache:

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Zieger, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Föhr, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Spinnerl und Stadtrat Pfeiffer

Folgende Hauptaussagen/Fragen werden vorgetragen:

- Alle großen Fraktionen haben in der Vergangenheit für die Einführung eines Kurzstreckentickets im gesamten Stadtgebiet geworben weswegen entsprechende Mittel im Haushalt eingestellt wurden.
- Es werde davon ausgegangen, dass die Finanzmittel im Haushalt in Höhe von 250.000 Euro in den Jahren 2019 und 2020 ausreichen, da die Genehmigung des Haushaltes durch das Regierungspräsidium Karlsruhe sowie die darauffolgende Umsetzung der Einführung des Kurzstreckentickets gewisse Zeit in Anspruch nehmen.
- Es sei mit dem Haushaltspaket Nummer 341 die Einführung eines Kurzstreckentickets für alle Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Preisstufe 0, gültig für vier Haltestellen beziehungsweise einen Stadtteil, beschlossen worden. Der City-Tarif für 1,40 Euro solle künftig laut Haushaltsbeschluss nicht mehr angeboten werden, da dieser vorwiegend nur von Touristen genutzt werde.
- Seien in den genannten rund 224.000 Euro an Mindereinnahmen durch die Umstellung auf das Kurzstreckenticket auch alle weiteren entstehenden Kosten gedeckt?
- Wie könne die durch die Stadt Heidelberg auszugleichende Differenz zwischen den tatsächlich entstandenen Kosten und den Einnahmen aus dem Verkauf des Kurzstreckentickets berechnet werden?
- Entstehen bei anderen Verkehrsbetrieben, wie beispielsweise der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN), ebenfalls Kosten durch die Einführung des Kurzstreckentickets (zum Beispiel für die Umrüstung von Automaten)?
- Wie berechne sich die in der PowerPoint aufgezeigte Zahl von 2,3 Millionen Fahrten pro Jahr (beförderte Personen heute)?
- Es dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass die Einführung eines Kurzstreckentickets auch einen Zusatzaufwand, unter anderem bei der Kontrolle und der Umstellung der Automaten und Verkaufsstellen, verursache. Dies bedeute, dass

hierfür bereits Geld verbraucht werde, das man an anderer Stelle hätte besser nutzen können.

- Bei einigen Stadtteilen sei die Einführung eines Kurzstreckentickets, das nur für vier Haltestellen gelte, problematisch, da diese anhand ihrer Geografie und Lage damit nicht ausreichend bedient werden können und man so beispielsweise nicht einmal zu einem Nahversorger gelangen könne. Zu nennen seien hier vor allem die Bergstadtteile Boxberg/Emmertsgrund und Ziegelhausen.
- Die Kontrolle des Kurzstreckentickets (Kombination vier Haltestellen/stadtteilbezogen) sei schwierig.
- Der Smartphone-Tarif sei nur wenigen Personen bekannt. Hierfür solle mehr geworben werden.
- Könne das Kurzstreckenticket auch bei der Deutschen Bahn (DB) genutzt werden?
- Eventuell könne in drei bis vier Jahren nochmals evaluiert werden, inwieweit sich das Kurzstreckenticket rechne.
- Das Kurzstreckenticket müsse so definiert werden, dass für den Stadtteil Ziegelhausen der Rewe-Markt beziehungsweise der Bahnhof in Schlierbach und für den Stadtteil Boxberg/Emmertsgrund das Nahversorgungszentrum in Rohrbach-Süd erreichbar sei.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Herr Kunze als Vertreter von Probst & Consorten Marketing-Beratung und Herr Schweizer als Vertreter der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH antworten:

- Für die Einführung gebe es nur ein begrenztes finanzielles Volumen in Höhe von 250.000 Euro. Dies sei durch den Gemeinderat beschlossen und freigegeben.
- Zu den rund 224.000 Euro kämen noch die Kosten der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hinzu, die für die Umrüstung der Geräte und deren Programmierung entstünden.
- Zur Abrechnung des entstehenden Einnahmeausfalls aus dem neuen Kurzstreckenticket werde ein fester Betrag durch das Verkehrsunternehmen zunächst in Rechnung gestellt. Nach ein bis zwei Jahren sei dieser zu verifizieren um tatsächlich zu sehen, wie viele Personen das Kurzstreckenticket nutzen. Hierdurch sei ein Vergleich mit dem vorherigen Zustand möglich und es könne eine genaue Abrechnung durchgeführt werden.
- Die Umrüstkosten der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) werden nicht so hoch ausfallen wie bei der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), da nur Fahrausweise in den Fahrzeugen verkauft werden und nicht stationär über Fahrausweisautomaten an den Haltestellen.
- Die 2,3 Millionen Fahrten pro Jahr errechnen sich aus den Vertriebsdaten der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv). Genauer seien dies die Fahrgäste, die mit Einzeltickets, Mehrfahrtenkarten und dem City-Ticket innerhalb Heidelbergs unterwegs sind. Es werde davon ausgegangen, dass diese Zahl das wesentliche Potenzial für das Kurzstreckenticket sei.
- Die Deutsche Bahn (DB) sei von der Nutzung des Kurzstreckentickets von vornherein ausgeschlossen. Das Ticket solle nur im Bus- und Straßenbahnbereich gelten (nicht für den S-Bahnbereich).
- Es sei kein Problem, den Bereich des Kurzstreckentickets für Ziegelhausen so zu definieren, dass nur der Bereich des Stadtteils beziehungsweise auch der Bahnhof in Schlierbach mit abgedeckt werde.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner wiederholt nochmals, dass nur ein begrenztes Finanzvolumen in Höhe von 250.000 Euro durch den Gemeinderat im Doppelhaushalt 2019/2020 zur Verfügung gestellt wurde. Es stelle sich die Frage, wie mit diesem Geld für die Bürgerschaft möglichst viel an Dienstleistung angeboten werden könne.

Herr Schweizer als Vertreter der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) antwortet, dass die Stadt Heidelberg mit der Zahlung von rund 224.000 Euro im Jahr, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet, ein Kurzstreckenticket bekäme, dass für vier Haltestellen (und damit über den Stadtteil hinaus) beziehungsweise im jeweiligen Stadtteil gelte.

Die Einführung des Kurzstreckentickets sei nach Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner nur unter der Annahme möglich, dass das zur Verfügung gestellte Budget von 250.000 Euro eingehalten werde. Dies gelte auch für die noch zu beziffernden Kosten, die zusätzlich bei der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH entstehen würden. Dahingehend werde Herr Schweizer aufgefordert, die ergänzend entstehenden Kosten bis zur kommenden Gemeinderatssitzung zu konkretisieren, sodass Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner diesbezüglich in der Gemeinderatssitzung nachjustieren könne. Herr Schweizer sichert zu, Herrn Oberbürgermeister zeitnah vor der Gemeinderatssitzung eine konkretisierte Kostenaussage vorzulegen.

Stadtrat Föhr stellt anschließend den **Sachantrag** der CDU-Fraktion (siehe Anlage 06 zur Drucksache 0177/2018/IV):

Einrichtung einer Testphase zum Stadtteilticket in Ziegelhausen und Boxberg/
Emmertgrund.

Als Begründung solle der Antrag als Pilotphase dienen, um zu sehen, welchen Effekt und Nutzen die Einführung eines Kurzstreckentickets habe. Dabei sollen die beiden Regionen Boxberg/Emmertgrund mit Einbeziehung des Stadtteils Rohrbach-Süd und

Ziegelhausen-Peterstal mit Einbeziehung des Stadtteils Schlierbach-Bahnhof als Testgebiete genutzt werden. Solch ein Modellversuch könne kurzfristig umgesetzt werden.

Herr Schweizer als Vertreter der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) merkt an, dass ein auf wenige Stadtteile bezogenes Ticket als Pilotprojekt zuerst in den internen Gremien der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) zu diskutieren sei, da von einer Testphase bisher nicht die Rede gewesen sei (für die Berechnungsergebnisse wurde nur die Kombination vier Haltestellen/stadtteilbezogenes Ticket geprüft).

Auf die Frage von Stadtrat Rothfuß, zu welchem Zeitpunkt konkret die Einführung des Kurzstreckentickets möglich sei, antwortet Herr Schweizer, dass die Durchführung der Testphase in der Tarifausschusssitzung im Mai besprochen werden könne und als Beschlussempfehlung an die Versammlung der Verbundunternehmen, deren Sitzung im Juni stattfinde, weiterzuleiten sei.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt klar, dass das Modell „Kurzstreckenticket“ als Sonderticket zu 100 Prozent durch die Stadt Heidelberg finanziert werde, weshalb dieses auch eingeführt werden könne.

In diesem Fall könne die Umsetzung schneller realisiert werden, erklärt Herr Schweizer. Dies sei eventuell über einen Umlaufbeschluss noch vor Juni möglich. Die Zustimmung der Verkehrsunternehmen werde laut Satzung des Verbunds jedoch trotzdem benötigt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erwarte bis zur kommenden Gemeinderatssitzung am 28.03.2019 durch die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH eine Aussage, inwieweit

solch ein Modellversuch für die beiden Stadtteile durchgeführt werden könne. Dies wird durch Herrn Schweizer zugesagt.

Stadtrat Holschuh stellt anschließend folgenden **Sachantrag** für die Fraktion Bündnis'90/Die Grünen:

Einführung eines Kurzstreckentickets für alle ÖPNV-Nutzer/innen zum Preis von 1,70 Euro, Preisstufe 0, bei Entfall des City-Tarifes. Das Ticket gilt für vier Haltestellen beziehungsweise stadtteilbezogen.

Stadträtin Spinnler ruft für die SPD-Fraktion den **Sachantrag** (Anlage 03 zur Drucksache 0177/2018/IV) bezogen auf das gesamte Stadtgebiet erneut auf. Dieser wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 24.10.2018 bereits eingebracht, jedoch wurde darüber nicht abgestimmt. Der Antrag solle aufrechterhalten und zur Abstimmung gestellt werden:

Die Stadtverwaltung unterstützt die Einführung eines Kurzstreckentickets. Dabei soll dieses bei einer Nutzung von bis zu vier Haltestellen oder eine Fahrt innerhalb des Stadtteils gelten.

Abschließend stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner den **Sachantrag** der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen, als weitest gehenden Antrag, zur Abstimmung:

Einführung eines Kurzstreckentickets für alle ÖPNV-Nutzer/innen zum Preis von 1,70 Euro, Preisstufe 0, bei Entfall des City-Tarifes. Das Ticket gilt für vier Haltestellen beziehungsweise stadtteilbezogen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: neuer Beschlussempfehlung zugestimmt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.03.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.03.2019

1.1 **Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer: Berechnungsergebnisse** Informationsvorlage 0177/2018/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf die Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 27.02.2019 und die dort beschlossene Empfehlung hin.

Da es keinen Aussprachebedarf von Seiten des Haupt- und Finanzausschusses gibt, stellt er die Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:

Einführung eines Kurzstreckentickets für alle Nutzer und Nutzerinnen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) zum Preis von 1,70 Euro, Preisstufe 0, bei Entfall des City-Tarifes.

Das Ticket gilt für vier Haltestellen beziehungsweise stadtteilbezogen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 28.03.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 28.03.2019

14 **Kurzstreckenticket für alle ÖPNV-Nutzer: Berechnungsergebnisse** Informationsvorlage 0177/2018/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf die Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 27.02.2019 beziehungsweise Haupt- und Finanzausschuss vom 13.03.2019 und die dort beschlossene Empfehlung hin.

Er stellt die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss des Gemeinderates:

Einführung eines Kurzstreckentickets für alle Nutzer und Nutzerinnen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) zum Preis von 1,70 Euro, Preisstufe 0, bei Entfall des City-Tarif.

Das Ticket gilt für vier Haltestellen beziehungsweise stadtteilbezogen.

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschluss

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
02	Sachantrag der CDU-Fraktion vom 23.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
03	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 23.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
04	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.10.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 24.10.2018)
05	Erste Ergänzung zur Drucksache 0177/2018/IV mit Anlage
06	Sachantrag der CDU Gemeinderatsfraktion vom 26.02.2019 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 27.02.2019)