

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 3 8 9 / 2 0 2 1 / B V

Datum:
19.11.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Amt für Finanzen, Liegenschaften und Konversion
Dezernat I, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Kostenloser ÖPNV an den Adventswochenenden 2021 -
Bereitstellung überplanmäßiger Mittel; Stufenkonzept
Kostenloser ÖPNV in Heidelberg in Anlehnung das
Konzept der Partnerstadt Montpellier**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	23.11.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses beschließen:

Die Stadt Heidelberg führt im Jahr 2021 an den 4 Adventswochenenden einen kostenlosen ÖPNV in Heidelberg durch. Berücksichtigt werden Fahrten im städtischen Bus- und Straßenbahnverkehr in Heidelberg. Die Freifahrtregelung gilt nicht im SPNV innerhalb Heidelbergs. Dafür werden im Doppelhaushalt 2021/2022 beim Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement (Amt 81) überplanmäßig rund 130.000 € bereitgestellt. Diese Mittel dienen zum Ausgleich der Einnahmeausfälle bei VRN, die durch Fahrgäste mit Start und Ziel in Heidelberg entstehen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt 2021 für den kostenlosen ÖPNV an 4 Adventswochenenden.	240.000
Einnahmen:	
• Keine	
Finanzierung:	
• Ansatz kostenloser ÖPNV am Wochenende im Doppelhaushalt 2021/2022 beim Teilhaushalt Amt 81.	50.000
• Haushaltsrest zur Belebung der Innenstadt aus Soforthilfefonds Corona 2020 im Doppelhaushalt 2021/2022 beim Teilhaushalt Amt 80	60.000
• Überplanmäßiger Mittelbedarf im Doppelhaushalt 2021/2022. Die Deckung erfolgt im Budget des Teilhaushalts Amt 81.	130.000
Folgekosten:	
• Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Das Projekt „kostenloser ÖPNV“ an den Wochenenden in Heidelberg ist in 2019 als Maßnahme des Klimaschutzaktionsplans Heidelberg (Maßnahme Nummer 21) beschlossen worden. Dabei soll ein kostenloser ÖPNV an Wochenenden im rnv -Gebiet eingeführt werden. Im Folgenden wird zunächst eine erste Stufe (Stufe 1a) des kostenlosen ÖPNV an den 4 Adventswochenenden zur Umsetzung in Heidelberg vorgeschlagen. Eine weitere Befassung mit einem Stufenkonzept für einen kostenlosen ÖPNV in Heidelberg in Anlehnung an das Konzept der Partnerstadt Montpellier wird voraussichtlich im Januar 2022 in die gemeinderätlichen Gremien eingebracht.

Begründung:

Die Mobilitätsstrategie in Montpellier verfolgt das Ziel, alle „Hebel“ der Mobilität (sowohl Angebot als auch Nachfrage) gleichzeitig zu aktivieren. Deshalb werden in einer Zeitspanne von 5 Jahren parallel zum kostenlosen ÖPNV finanzielle Anreize auch im Radverkehr geschaffen. Hierfür setzt die Metropolregion zahlreiche Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen sowohl im ÖPNV als auch im Radverkehr um. Neben dem ÖPNV und dem Radverkehr setzt man in der französischen Metropolregion insbesondere bei den Berufspendlern zusätzlich auf Fahrgemeinschaften und sogenannte Car-Pooling Lanes. In Montpellier hat man bereits in 2020 mit der ersten Stufe begonnen.

Das Gesamtprojekt in Frankreich soll in nur 5 Jahren realisiert werden. Der Geltungsbereich beinhaltet die gesamte Metropolregion mit 450.000 Einwohnern (in der Stadt Montpellier leben 285.000 Einwohner). Darüber hinaus können nur Bus- und Straßenbahnlinien kostenfrei genutzt werden. Dafür müssen die Einwohner der Metropolregion einen „Mobilitätspass“ beantragen.

Stufenkonzept Montpellier:

1. Stufe seit 09/2020: kostenloser ÖPNV an den Wochenenden

2. Stufe seit 07/2021: Kostenloser ÖPNV für Jugendliche (<18 Jahren) und Ältere Menschen (>65 Jahren)

3. Stufe ab 2023: Kostenloser ÖPNV analog „Bürgerticket“ oder „Mobilitätspass für Einwohner“

1. Heidelberger Stufenkonzept „Kostenloser ÖPNV“

1.1 Anlass: Aktuell besteht eine Gerechtigkeitslücke in der Mobilität:

- Mangelnde Generationengerechtigkeit
- Mangelnde Umweltgerechtigkeit
- Verletzung des Verursacherprinzips:

Die spezifischen Umweltkosten des MIV sind weit höher als beim ÖV und sie werden zu einem erheblichen Teil nicht von den Verursachenden getragen, sondern auf die Gesellschaft abgewälzt. Von dieser Verletzung des Verursacherprinzips profitieren Haushalte mit hohem Einkommen überdurchschnittlich, während die Haushalte mit niedrigem Einkommen und einige besonders verletzte Gruppen der Gesellschaft (zum Beispiel Jugendliche und Senioren) überdurchschnittlich unter den negativen Folgen des MIV leiden.

Der Öffentliche Verkehr ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende. Er ist wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge und wichtige Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse. Daher ist es aus ökonomischen, sozialen und ökologischen Gründen dringend erforderlich, Defizite auf diesem Gebiet abzubauen.

Seit Jahrzehnten investiert die Stadt Heidelberg in den infrastrukturellen und betrieblichen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs:

- Mobilitätsnetz Heidelberg zum Ausbau der Straßenbahninfrastruktur: in den Jahren 2014 - 2020 rund 70 Mio. € Investitionen, bei rund 41 Mio. € GVFG-Zuwendungen.
- Kontinuierlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Schließung von Takt- und Erschließungslücken) im städtischen ÖPNV:
Die Kosten der ÖPNV-Verkehrsleistung müssen im Rahmen der Finanzierung des ÖPNV durch den Konzern Stadt Heidelberg/Stadtwerke Heidelberg/Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH im Rahmen des Verlustausgleichs getragen werden. Regelmäßig wurden in der Vergangenheit Angebotsverbesserungen im städtischen ÖPNV eingeführt, die zur Erhöhung des Verlustbetrages geführt haben. Siehe unter anderem die Drucksachen 0292/2020/BV, 0163/2019/BV, 0189/2018/BV der letzten 3 Jahre, in denen Maßnahmen beschlossen wurden und anschließend von der rnv umgesetzt wurden. Insgesamt hat sich das Defizit der rnv im Vergleich zum Jahr 2018 in 2020 um rund 6,7 Mio. € erhöht. Weitere Angebotsverbesserungen werden in 2022 und 2023 geplant.
- Neu hinzu kommt die Bezuschussung von Busverkehrsleistung der regionalen Linienbündel auf Basis von Kooperationsvereinbarungen zwischen der Stadt Heidelberg, dem Rhein-Neckar-Kreis und den betroffenen Umlandgemeinden: im Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim sind dies ab 2022 bis 2031 für die Dauer von 10 Jahren rund 7,4 Mio. €. So wird unter anderem auch der Heidelberger Anteil an der regionalen Schnellbuslinie 713 mitfinanziert.
- ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen im Busbereich in 1999 -2018: rund 4,1 Mio. € (siehe auch Drucksache 0151/2021/IV). Die ÖPNV-Bevorrechtigung wird baulich bei allen Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV (Straßenbahn) geplant und umgesetzt. Die Kosten hierfür werden jeweils bei den Infrastrukturkosten der einzelnen Projekte aufgeführt.
- Gleichzeitig hat der Gemeinderat beschlossen, die Gebühren in den städtischen Parkhäusern und im öffentlichen Raum (Parkscheinautomaten) deutlich zu erhöhen. Siehe hierzu Drucksache 0404/2019/BV und Anhebung der Gebühren in städtischen Parkhäusern (Stadtwerke Heidelberg) in Anlehnung an den Klimaschutzaktionsplan Heidelberg Nr. 21.

1.2 Ziele der Heidelberger ÖPNV-Strategie

- Attraktivierung des ÖPNV, in dem alle Heidelberger/innen innerhalb Heidelbergs an den Wochenenden den ÖPNV kostenlos nutzen können. Dadurch soll ein Bewusstsein für die Vorteile des ÖPNV geschaffen werden und es sollen neue Dauerkunden gewonnen werden.
- Soziale Teilhabe an Mobilität für alle. Menschen mit keinem oder geringem Einkommen (Jugendliche) und Menschen, die älter als 65 Jahren sind beziehungsweise rentenfähig sind, sollen besonders berücksichtigt werden.

- Impulsgeber für Umlandgemeinden, sich an dem Heidelberger Modell zu beteiligen, um so auch Pendler verstärkt für den ÖPNV zu gewinnen.
- Anschubfinanzierung, um ein Bewusstsein für eine Drittnutzerfinanzierung (Mobilitätspass) zu schaffen. Der VRN hat zum 31.10.2021 eine Interessensbekundung an das Land Baden-Württemberg gerichtet, gemeinsam mit den Städten Heidelberg und Mannheim sowie dem Rhein-Neckar-Kreis als Modellregion an der geplanten Untersuchung für die Erprobung eines Mobilitätspasses teilzunehmen.

1.3 Geplante Umsetzungsstufen in Heidelberg

1. Stufe 1a: kostenloser ÖPNV für Fahrgäste mit Start und Ziel in Heidelberg an den vier Adventswochenenden 2021
2. Stufe 1b: kostenloser ÖPNV für alle Heidelberger Einwohner mit Start und Ziel in Heidelberg an allen Wochenenden ab 2022
3. Stufe 2: kostenloser ÖPNV für junge Menschen und über 65-Jährige beziehungsweise Menschen mit Rentennachweis mit Wohnsitz in Heidelberg
4. Stufe 3: kostenloser ÖPNV für alle Heidelberger, vorbehaltlich einer Mitfinanzierung durch Bund und Land beziehungsweise der Ergebnisse der Untersuchung des Landes Baden-Württemberg zum Thema Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie.

2. Stufe 1 „Kostenloser ÖPNV“ in Heidelberg – 4 Adventswochenenden in 2021

In Anlehnung an die Diskussionen im Rahmen des Klimaschutzaktionsplans 2019 Maßnahme Nr. 21 und der sich anschließenden Diskussionen bei Einbringung des städtischen Haushalts hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg für den Doppelhaushalt 2021/2022 für die Maßnahmen kostenloser ÖPNV am Wochenende 50.000 € beschlossen. Nach bisherigen Kostenschätzungen von VRN und rnv wird dieser Betrag in Heidelberg zum Ausgleich der Mindereinnahmen für nur ein Wochenende (außerhalb der Adventszeit) benötigt. Der Ausgleichsbetrag für jeweils ein Adventswochenende liegt bei 60.000 € und bezieht sich ausschließlich auf die Fahrten im städtischen Bus- und Straßenbahnverkehr. Aufbauend auf der Gemeinderatsbeschlusslage des Klimaschutzaktionsplans soll bereits in der Adventszeit 2021 an allen Adventswochenenden der kostenlose ÖPNV in Heidelberg eingeführt werden. Diese Maßnahme wird insbesondere nach der langen Zeit unter Pandemiebedingungen einen wesentlichen Beitrag zur Belebung der Innenstadt Heidelberg und des Einzelhandels leisten und zugleich auch mehr Menschen ermutigen, die Öffentlichen Verkehrsmittel in Heidelberg zu nutzen. Gerade die Adventssamstage zählen im Handel zu den umsatzstärksten Tagen des gesamten Jahres. Ein kostenloses ÖPNV-Angebot in Heidelberg ist ein geeignetes Instrument, um Wege aus Heidelberg in andere Einkaufsstädte zu reduzieren und Lust auf die Fahrt in die Innenstadt oder die Stadtteilzentren zu machen. Dadurch wird auch gegebenenfalls der eine oder andere Onlinekauf nicht getätigt und führt zu Umsätzen im Heidelberger Handel. Für den Einzelhandel und Heidelberg als Einkaufstadt ist ein solches Angebot zum richtigen Zeitpunkt ein wichtiges Signal und eine geeignete Maßnahme zur Unterstützung des Handels.

Es ist davon auszugehen, dass insgesamt rund 240.000 € benötigt werden, um die Einnahmeausfälle auszugleichen. Im aktuellen Doppelhaushalt stehen in den Teilhaushalten der Ämter 80 und 81 insgesamt 110.000 € zur Verfügung. Die verbleibenden 130.000 € werden überplanmäßig aus dem Budget des Teilhaushalts Amt 81 bereitgestellt. An den Adventswochenenden setzt die rnv erfahrungsgemäß ein gegenüber den anderen Wochenenden verstärktes ÖPNV-Angebot ein. Darüber hinaus sollen je nach tatsächlicher Situation weitere Betriebsreserven bereitgestellt werden.

Eine weitere Befassung mit einem Stufenkonzept für einen kostenlosen ÖPNV in Heidelberg in Anlehnung an das Stufenkonzept Montpellier wird voraussichtlich im Januar 2022 in die gemeinderätlichen Gremien eingebracht.

3. Ausblick und Weiteres Vorgehen im Zusammenhang mit der Stufe 3 – Aufruf des Landes Baden-Württemberg für Mobilitätspass und Mobilitätsgarantie

Derzeit ist in den Koalitionsverhandlungen eine deutlich bessere Förderung des ÖPNV vorgesehen, die zur Förderung der Stufe 3 herangezogen werden kann. Klar ist, dass die Stufe 3 nur mit Hilfe des Bundes umgesetzt werden kann.

In Drucksache 0170/2020/IV hat das Land Baden-Württemberg über die Ergebnisse der Untersuchung zu Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung – Mobilitätspass berichtet. Die Region Rhein-Neckar mit dem Schwerpunkt der Betrachtung der Städte Mannheim und Heidelberg war in der Untersuchung aus 2018 eines der 4 Modellgebiete, in denen die 3 untersuchten Finanzierungsinstrumente modellhaft untersucht wurden.

Die Region folgt erneut dem Aufruf des Landes Baden-Württemberg im Rahmen der ÖPNV-Ausbaustrategie zum Thema Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass. Deshalb hat der VRN Ende Oktober eine Absichtserklärung der Region verfasst und an das Ministerium für Verkehr geschickt. Der zu betrachtende Raum für eine Teilnahmen an diesem Modellprojekt, was Fortsetzung der bisherigen Modelluntersuchung darstellt, inkludiert die Städte Heidelberg und Mannheim sowie den Rhein-Neckar-Kreis. Die Stadt Heidelberg ordnet die Überlegungen zum Mobilitätspass so ein, dass sie Teil der Betrachtungen der Stufe 3 sein sollen.

Im Rahmen der ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg sind die Mobilitätsgarantie und der Mobilitätspass zentrale Maßnahmen der ÖPNV-Offensive, mit denen die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 (Basisjahr 2010) und damit die Klimaziele des Landes erreicht werden. Aus diesem Grund sind beide Maßnahmen als Ziele des Koalitionsvertrages verankert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht erforderlich, da es sich um eine tarifliche Maßnahme handelt.

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:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
M02	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
M06	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei.
QU1	-	Solide Haushaltswirtschaft Ziel/e: Begründung: Die finanziellen Auswirkungen und Kostensteigerungen, die auf die Stadt Heidelberg zukommen, haben negative Auswirkungen auf die solide Haushaltswirtschaft.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain