

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0421/2022/BV**

Datum:

22.12.2022

Federführung:

Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Angebotsanpassungen im ÖPNV 2023 fortfolgend:  
Einführung Flexibles individuelles Personen-Shuttle  
"fips" der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH in Heidelberg**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	18.01.2023	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	26.01.2023	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.02.2023	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

**0421/2022/BV**

00343981.doc

...

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Den von der rnv GmbH vorgeschlagenen Maßnahmen zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs „fips“ in*

*1) Schlierbach / Ziegelhausen*

*und*

*2) Rohrbach in Varianten entweder*

*a) Buslinie 28 wird mit Buslinie 20 A verknüpft – neuer Linienweg 20 A unter Entfall der Anbindung Nahversorgungszentrum Rohrbach*

*oder*

*b) Unter Beibehaltung der Buslinie 28 (Nahversorgungszentrum Rohrbach), keine Verknüpfung Buslinie 28 und 20 A*

*wird zugestimmt.*

*Die Umsetzung der Maßnahme bedingt finanzielle Mittel von in der Summe für beide Maßnahmen circa 670.000 € in 2024 ansteigend auf circa 940.000 € in 2025, 910.000 € in 2026, 940.000 € in 2027 und 960.000 € in 2028. Die dafür erforderlichen Finanzmittel (siehe finanzielle Auswirkungen) sind im Rahmen der Betrauung über die Finanzierung des ÖPNV im Linienbündel Heidelberg durch die Stadt zu tragen.*

*Dem Vorschlag zur Einführung eines Qualitätszuschlages in Höhe von 1,- Euro pro Fahrt für Zeitkarteninhaber:innen sowie in Höhe von 2,- Euro pro Fahrt für Fahrten mit sonstigen Fahrscheinen wird zugestimmt.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten bzw. Defizitbetrachtung für die Einführung „fips“ in Ziegelhausen und Schlierbach in 2024 unter Berücksichtigung möglicher Einnahmen aus Fahrgaststeigerung, Qualitätszuschlag und Landesförderung in Höhe von:</li> </ul>	315.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten beziehungsweise Defizitbetrachtung für die Einführung „fips“ in Rohrbach (<u>Variante a</u>) in 2024 unter Berücksichtigung möglicher Einnahmen aus Fahrgaststeigerung, Qualitätszuschlag und Landesförderung in Höhe von:</li> </ul>	circa 310.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten bzw. Defizitbetrachtung für die Einführung „fips“ in Rohrbach (<u>Variante b</u>) in 2024 unter Berücksichtigung möglicher Einnahmen aus Fahrgaststeigerung, Qualitätszuschlag und Landesförderung in Höhe von:</li> </ul>	circa 355.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgaststeigerungen, die zu Mehreinnahmen in 2024 über den Einnahme-Pool des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar führen, können aktuell nur angenommen werden. Es handelt sich um eine Abschätzung, da keine Erfahrungswerte vorhanden sind, woraus zuverlässige Einnahmeprognosen abgeleitet werden können.</li> </ul>	25.000 € beziehungsweise 28.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgeldeinnahmen durch die Erhebung des Qualitätszuschlags in Höhe von 1 beziehungsweise 2 € pro Fahrt in 2024. Es handelt sich um eine Abschätzung, da keine Erfahrungswerte vorhanden sind, woraus zuverlässige Einnahmeprognosen abgeleitet werden können.</li> </ul>	7.000 € beziehungsweise 8.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Betrieb wird bis Ende 2024 durch das Landesprogramm „Ridepooling/Ridesharing“ gefördert:</li> </ul> <p style="margin-left: 40px;">Schlierbach / Ziegelhausen</p> <p style="margin-left: 40px;">Rohrbach</p>	150.000 €  125.000 €

<b>Finanzierung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kosten der ÖPNV-Verkehrsleistung müssen im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung des Linienbündels Heidelberg im Rahmen des Verlustausgleichs getragen werden.</li> <li>Die Erhöhung des Defizits ab 2024, welches bisher nicht Bestandteil der Wirtschaftspläne der rnv und der Stadt beziehungsweise Eigenbetrieb Städtische Beteiligung in 2024 fortfolgend ist, ist durch die Stadt zusätzlich im Rahmen der Betrauung auszugleichen. Die Entwicklung in den Folgejahren bis 2027 wird unter Punkt 3 „Finanzielle Auswirkungen“ dargestellt.</li> </ul>	circa 406.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Entfall der Betriebsleistung auf den Ruftaxilini 1010, 1005, 1006 und 1012 wird der städtische Haushalt – Teilhaushalt Amt für Mobilität entlastet.</li> </ul>	circa 9.000 €
<b>Folgekosten:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten beziehungsweise Defizitbetrachtung für den Betrieb von „fips“ in Ziegelhausen und Schlierbach in 2025 unter Berücksichtigung einer Schätzung zu Fahrgastzahlen und entsprechenden Einnahmen in Höhe von:</li> </ul>	circa 475.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten bzw. Defizitbetrachtung für den Betrieb von „fips“ in Rohrbach (Variante a) in 2025 unter Berücksichtigung einer Schätzung zu Fahrgastzahlen und entsprechenden Einnahmen in Höhe von:</li> </ul>	circa 440.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten bzw. Defizitbetrachtung für den Betrieb von „fips“ in Rohrbach (Variante b) in 2025 unter Berücksichtigung einer Schätzung zu Fahrgastzahlen und entsprechenden Einnahmen in Höhe von:</li> </ul>	circa 465.000 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten bzw. Defizitbetrachtung für den Betrieb von „fips“ in beiden Bediengengebieten ab 2026 bis 2028 wird in Punkt 3 „Finanzielle Auswirkungen“ beschrieben. Darüber hinaus werden die erforderlichen Haushaltsmittel bei den Planungen zum Doppelhaushalt 2025/2026 konkretisiert.</li> </ul>	2026: 910.000 € 2027: 940.000 € 2028: 960.000 €

### **Zusammenfassung der Begründung:**

Der Gemeinderat beschließt die Einführung des On-Demand-Mobilitätsangebots „fips“ der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), welches den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den Bediengengebieten Ziegelhausen/Schlierbach und Rohrbach ergänzen soll. Die Einführung erfolgt als Pilotprojekt, das evaluiert werden soll. Dadurch ist unter anderem auch eine Evaluation darüber möglich, inwiefern durch dieses den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebot die ÖPNV-Fahrgastzahlen in Heidelberg gesteigert werden können. Es soll Teil der ÖPNV-Strategie der Stadt Heidelberg werden.

Die rnv stellt hierfür Anträge auf Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über das Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme – saubere Luft“ (Förderung Fahrzeugbeschaffung) und durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg über das Programm „Ridepooling/Ridesharing“ im Rahmen des Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg (Förderung Betrieb bis Ende 2024). Im Rahmen dieser Förderanträge wird nach Ablauf des Förderzeitraums eine Evaluation erfolgen.

## **Begründung:**

Im Rahmen der gesamtstädtischen Anpassung des Busnetzes bis 2024 sollen On-Demand-Verkehre als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingeführt werden.

### **1. Flexibles individuelles Personen-Shuttle „fips“ für Heidelberg**

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) betreibt unter der Marke „fips“ ein On-Demand-Mobilitätsangebot für drei Bediengebiete in Mannheim. „fips“ ist ein sogenanntes flexibles individuelles Personen-Shuttle. On-Demand-Verkehre ergänzen den bestehenden ÖPNV an den Stellen, an denen eine Bedienung mit Straßenbahn und Bus aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder nicht ökologisch sowie ökonomisch sinnvoll ist.

Im Rahmen von Förderprogrammen des Landes und Bundes besteht die Möglichkeit, das „fips“-Angebot auch für zwei Heidelberger Bediengebiete einzuführen, für welche ein entsprechendes Angebot eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV darstellt.

Die Konzeption und die beiden Vorschläge für Bediengebiete in Heidelberg sind in der Anlage 01 dargestellt und umfassen die Stadtteile Ziegelhausen/Schlierbach und Rohrbach (Folien 14-20). Innerhalb der eingezeichneten Bediengebiete können Fahrten zwischen virtuellen Haltepunkten oder Haltestellen gebucht werden. Das Netz an virtuellen Haltestellen in den vorgesehenen Heidelberger Bediengebieten ist, ähnlich den Bediengebieten Mannheim, so dicht zu gestalten, dass innerhalb des Bediengebiets durchschnittlich alle 300 Meter eine virtuelle Haltestelle durch „fips“ bedient werden kann. Mit Einführung von „fips“ entsteht für die entsprechenden Gebiete somit eine hochwertige und komfortable Mobilitätsform, welche innerörtliche Mobilität ermöglicht. Hervorzuheben ist neben der dichten innerörtlichen Erschließung für alle Wege des täglichen Bedarfes vor allem der enorme Nutzen für die Wege der sogenannten „ersten oder letzten Meile“ und somit für Wege zu oder von den S-Bahnhöfen beziehungsweise innerörtlichen ÖPNV-Knoten (Neckarschule beziehungsweise Rohrbach Markt).

### **2. Ergebnis aus der Informationsveranstaltung aller Bezirksbeiräte vom 05.12.2022**

Im Rahmen von geplanten größeren Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV der rnv, die vorwiegend gesamtstädtische Netzwerke haben, wurde empfohlen die Bezirksbeiräte im Rahmen einer Informationsveranstaltung über diese Maßnahmen zu informieren. Diese Veranstaltung kann nur nichtöffentlich stattfinden. Die Ergebnisse dieser Informationsveranstaltung mit Werkstattcharakter werden anschließend im Rahmen der geplanten Verwaltungsvorlagen beschrieben und erörtert.

Die Informationsveranstaltung für Bezirksbeiräte fand am 05.12.2022 statt und hat sich mit zwei Themenblöcken befasst: Block 1 waren dabei die Angebotsanpassungen im ÖPNV der Stadt Heidelberg ab 2024 fortfolgend. Hierzu erfolgt eine gemeinderätliche Beratung noch vor der Sommerpause 2023. Block 2 befasste sich mit den hier beschriebenen Maßnahmen zu On-Demand-Verkehren durch das „flexible, individuelle Personenshuttle“ („fips“) der rnv.

Die Ergebnisse der Informationsveranstaltung können zur Einführung des „fips“ in Heidelberg wie folgt zusammengefasst werden:

- Aus dem Stadtteil Schlierbach wird die Einführung von „fips“ unter Beibehaltung der Buslinie 30 begrüßt. Vorgeschlagen wurde die Erweiterung des Bediengebietes bis zum S-Bahnhof Altstadt, da man sich gerade aus Sicht der Berufspendler in Richtung Heidelberg/Mannheim nach Westen ausrichten würde und deshalb nicht zum S-Bahnhof Schlierbach/Ziegelhausen „zurückfahren“ wolle. Im Konzept der rnv war der S-Bahnhof Altstadt nicht enthalten um Parallelverkehre zu vermeiden. Dem Vorschlag folgend ist eine Ergänzung in der Neben- und Schwachverkehrszeit vorgesehen, wenn die Linie 30 (Science-Bus Schlierbach / HITS) nicht verkehrt.
- Aus dem Stadtteil Rohrbach begrüßt man die zusätzliche Maßnahme. Ebenfalls wird die Verlängerung der Linie 20 A wie unter Ziffer 1 und Anlage 01 dargestellt begrüßt und für sinnvoll erachtet. Allerdings wird der Vorschlag der rnv, den aktuellen Ortsbus Rohrbach (Buslinie 28), der eine Anbindung zum Nahversorgungszentrum Rohrbach herstellt, zugunsten der Bedienung durch „fips“ und die Verlängerung der Linie 20A einzustellen, kritisch betrachtet. Es handele sich um eine Verschlechterung der Bedienqualität, die nicht akzeptiert werden könne.

Da das Nahversorgungszentrum nicht durch größere Busse angefahren werden kann, gibt es aus Sicht der Verwaltung zwei mögliche Varianten:

a) Einführung „fips“, Entfall der Buslinie 28, Verlängerung der Linie 20A bis Rohrbach  
oder

b) Einführung „fips“ unter Beibehaltung der Buslinie 28, keine Verlängerung der Linie 20A.

### **3. Finanzielle Auswirkungen**

Die Kostenkalkulation der rnv ist den Folien 16, 19 und 20 in Anlage 1 zu entnehmen.

Die Kosten der ÖPNV-Verkehrsleistung sind im Rahmen der Finanzierung des ÖPNV des Linienbündels Heidelberg zu tragen.

Die Finanzierung der Fahrzeuge (abzüglich Förderung) erfolgt über die rnv, die Kapitalkosten sind ein Teil der Betriebskosten. Die Kostenberechnung der rnv bis zum Jahr 2028 enthält alle relevanten Kostenbestandteile wie Personal- und administrative Verwaltungskosten sowie Fahrzeuge und zugehörige Kapitalkosten.

Durch den Entfall der Betriebsleistung auf den Ruftaxilini 1010, 1005, 1006 und 1012 wird der städtische Haushalt – Teilhaushalt Amt für Mobilität in Höhe von circa 9.000 € jährlich entlastet.

Nach Auslaufen der Betriebskostenförderung durch das Land Baden-Württemberg ab 2025 fortfolgend müssen Mittel in Höhe von derzeit kalkuliert) circa 475.000 € für Schlierbach/Ziegelhausen) zuzüglich circa 440.000 € beziehungsweise 465.000 € für Rohrbach, das heißt maximal circa 940.000 € jährlich angemeldet werden.

Für die Folgejahre ab 2026 fortfolgend sind Mittel in Höhe von:

2026: 910.000 €

2027: 940.000 €

2028: 960.000 €

einzuplanen.

Die genannten Beträge beinhalten eine Erhöhung des Defizits ab 2024 in Höhe von circa 406.000 €, die bisher nicht Bestandteil des Wirtschaftsplans der rnv in 2023 fortfolgend und der Stadt bzw. ESB sind. Bedingt ist dies durch die Umsetzung „fips“ in beiden Bedienegebieten Schlierbach/Ziegelhausen und Rohrbach bereits in 2024 und unter Beibehaltung der Buslinie 28 (Anbindung Nahversorgungszentrum).

Gegenüber dem Wirtschaftsplan rnv (Mehrjahresplanung) ergibt sich eine Erhöhung der Defizitprognose in Höhe von:

2025: 371.000 €

2026: 257.000 €

2027: 436.000 €

Die Defizitprognose im Rahmen des aktuellen Wirtschaftsplans der rnv endet in 2027.

#### **4. Weiteres Vorgehen – Zeitplan der politischen Beratung**

Fördervoraussetzung ist ein Betriebsbeginn noch in 2023. Bei der Fahrzeugbeschaffung von E-Fahrzeugen (batterieelektrisch) müssen entsprechende Vorlaufzeiten berücksichtigt werden, sodass eine Beschlussfassung Anfang 2023 notwendig wird.

Die dafür erforderliche Beratungsfolge ist der letzten Folie der Anlage 01 (Folie 22) und dem Zeitplan der politischen Beratung zu entnehmen.

Die Einführung eines On-Demand-Verkehrs in Heidelberg stellt eine Verbesserung der Bedienungsqualität im ÖPNV dar und ergänzt das Angebot im Stadtgebiet Heidelberg gemäß der Regelung im gemeinsamen Nahverkehrsplan des VRN und der Satzung zum Verbundtarif im VRN.



## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Ein Teil der Fahrzeugflotte des „fips“ wird mit barrierefrei zugänglichen Kleinfahrzeugen mit Rollstuhlmitnahme durchgeführt werden, sodass bei entsprechender Voranmeldung eine barrierefreie Beförderung der Fahrgäste möglich ist. Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist daher nicht erforderlich.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

**Nummer/n:** + / - **Ziel/e:**  
**(Codierung) berührt:**

- MO 1 + Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
- MO 2 + Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
- DW 2 + Ein aktives und solidarisches Stadtleben ermöglichen

**Begründung:**

Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit On-Demand-Verkehren, welche den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergänzen und fördern.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

### **Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
01	Präsentation rnv GmbH zu fips (flexibles individuelles Personen-Shuttle) – das On-Demand-Angebot der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH <b>(Nur digital verfügbar)</b>
02	Stellungnahme Fahrgastbeirat