

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 217/2023/BV

Datum:
15.06.2023

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:
Dezernat I, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Angebotsanpassungen ÖPNV 2024:
Zielnetz 2024 für den Busverkehr der Rhein-Neckar-
Verkehr GmbH in Heidelberg**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	05.07.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	20.07.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

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

Der Gemeinderat stimmt dem Zielnetz 2024 für den Busverkehr der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) zu.

Darin enthalten sind Anpassungen der Linienwege der Buslinien 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 36A gemäß den in den Anlagen dargestellten Linienverläufen.

Der Kostenentwicklung (siehe finanzielle Auswirkungen auf Seite 2.1) und der Erhöhung des Defizits im Konzern Stadt ab 2024 jährlich um rund 785.000 € wird zugestimmt.

Daneben nimmt der Gemeinderat Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen im Busverkehr der rnv zur Kenntnis, welche für einen späteren Umsetzungszeitpunkt (2025ff.) vorgesehen sind.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Zusätzliche Kosten pro Jahr ab 2024: 1.695.000 €	
Fahrgastgewinne – 835.000 Fahrgäste/Jahr	
Erhöhung des Defizits jährlich ab 2024 um	rund 785.000
Einnahmen:	
Die Erlöse aus den Fahrgastgewinnen sind bereits Bestandteil der Defizitberechnung der rnv und haben keine direkte Auswirkung auf den städtischen Haushalt.	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">Die Kosten der ÖPNV-Verkehrsleistung müssen im Rahmen der Finanzierung des ÖPNV durch den Konzern Stadt Heidelberg im Rahmen des Verlust-ausgleichs getragen werden. Die in der Vorlage aufgeführten Kosten sind Bestandteil des Wirtschaftsplans der rnv und werden bei der städtischen Haushaltsplanung berücksichtigt. Sofern es zu Erhöhungen des Defizits ab 2024 kommen sollte, ist dies im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan der rnv und den bestehenden Ausgleichsverpflichtungen der Stadt zu bewerten.	
Folgekosten:	
Jährlicher Ausgleich des Defizits, welches im Rahmen des Verlustausgleichs durch den Stadtkonzern getragen werden muss.	

Zusammenfassung der Begründung:

Die gesamtstädtische Überarbeitung der Buslinienkonzeption im städtischen Verkehr in Heidelberg soll durch die Veränderung und Optimierung langlaufender, sogenannter Durchmesserlinien und dadurch verspätungsanfälliger Buslinien und Fahrgastströme, betriebliche kapazitive Engpässe im städtischen ÖPNV beseitigen. Damit kann der ÖPNV-Betrieb zum einen auf andere laufende Maßnahmen aus dem verkehrlichen Klima- und Lärmschutz reagieren (Tempo 30, bauliche Änderungen). Zum anderen können durch die Erhöhung der Platzkapazitäten in Bussen insbesondere zu Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens mehr Fahrgäste befördert werden. Die Angebotsmaßnahmen Paket 1 sollen darüber hinaus zur erheblichen Verbesserung der Anbindungsqualität der Stadtteile beitragen und damit den städtischen Busverkehr attraktiver machen.

Begründung:

1. Anlass und Ziele

Die letzte grundlegende und gesamtstädtische Überarbeitung der Linienkonzeption Bus fand 2006 statt. Seitdem wurden sukzessive Linienführungen von Bussen der rnv angepasst, aber nicht vollständig verändert. Änderungen in der Stadtstruktur wie durch den Bau der Bahnstadt sowie durch die Entwicklung der Konversionsgebiete machen Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Zudem ist es das verkehrliche Ziel der Stadtverwaltung und rnv in Anlehnung an den Klimaschutzaktionsplan Heidelberg, den Masterplan 100 % Klimaschutz und der Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Strategie des Landes Baden-Württemberg mehr Fahrgäste zu gewinnen, um die Mobilitätswende zu erreichen. Auch der Betrieb im ÖPNV muss auf die parallel laufenden Maßnahmen aus dem verkehrlichen Klima- und Lärmschutz, wie zum Beispiel Einführung von Tempo-30-Regelungen oder/und bautechnisch bedingte Änderungen an Verkehrswegen reagieren. Die Umsetzung des Zielnetzes 2024 im Busverkehr der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hat darüber hinaus das betrieblich notwendige Ziel, vorhandene kapazitive Engpässe zu beseitigen, langlaufende Durchmesserlinien und damit verspätungsanfällige Buslinien und Fahrgastströme zu optimieren. Insbesondere das Maßnahmenpaket 1 trägt zu dieser Zielerreichung bei (siehe [Anlage 01](#)).

In Drucksache 0378/2021/BV zu den Angebotsanpassungen 2022 wurde bereits ein Ausblick auf das Zielnetz im Busverkehr der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) gegeben.

In einer nichtöffentlichen Informationsveranstaltung für die Bezirksbeiräte am 05.12.2022 wurde der Arbeitsstand des Zielnetzes im Busverkehr für 2024 fortfolgend (ff.) vorgestellt. Die Rückmeldungen aus dieser Veranstaltung flossen nach Abwägung durch rnv und Stadt in die Konzeption zum Zielnetz 2024 ff. ein.

Auch der Heidelberger Fahrgastbeirat hat im nichtöffentlichen Teil der Fahrgastbeiratssitzung am 13.12.2022 über das Zielnetz 2024 ff. diskutiert und Anregungen eingebracht. Die Stellungnahme des Heidelberger Fahrgastbeirats ist als [Anlage 03](#) beigefügt.

2. Zielnetz rnv 2024 ff. - Busverkehre

Das Zielnetz im Busverkehr der rnv kann in drei Maßnahmenpakete eingeteilt werden, welche für unterschiedliche Umsetzungsphasen vorgesehen sind (siehe Anlage 01 und 02). Das Maßnahmenpaket 1 zur Umsetzung in 2024 beinhaltet grundlegende Änderungen der Linienwege heutiger Buslinien im Stadtverkehr Heidelberg zur Beseitigung kapazitiver Probleme (beispielsweise auf der Langläuferlinie insbesondere im Abschnitt Kirchheim). Das Maßnahmenpaket 2 soll dann zu einem späteren Zeitpunkt die Anbindung des neuen Stadtteils Patrick-Henry-Village als Vorlaufbetrieb für die Straßenbahn gewährleisten (siehe auch Drucksachen 0378/2021/BV und 0155/2022/IV). Im Maßnahmenpaket 3 sind Einzelmaßnahmen enthalten, welche eine Kooperation der Stadt Heidelberg als Aufgabenträgerin im ÖPNV, der rnv als Verkehrsunternehmen, das mit der Durchführung des städtischen ÖPNV betraut wurde, und dem Rhein-Neckar-Kreis als Aufgabenträger im ÖPNV der Kreisgebiete sowie dessen Kommunen voraussetzt.

Eine zeitliche Abschätzung zur Umsetzung dieser Maßnahmen ist aktuell noch nicht möglich, da erst nach Einbringung dieser Verwaltungsvorlage in die gemeinderätlichen Gremien entsprechende Abstimmungsgespräche angestoßen werden.

3. Kontinuierliche Qualitätsanpassungen – Prüfaufträge aus der Politik

- Stadtteilverbindung Boxberg–Emmertsgrund: vorerst zurückgestellt und im Zusammenhang mit der Evaluation der Einführung des On-Demand-Verkehrs „fips“ erneut zu prüfen. Eine Erweiterung des Angebotes fips durch die Bedienung der Stadtteile Boxberg und Emmertsgrund kann diese zusätzliche Verbindung herstellen. Aktuell besteht eine Verknüpfung durch den Umsteigeknoten Mombertplatz und die Durchbindung der Buslinie 27 durch den östlichen Bereich des Stadtteils Boxberg.
- Siehe Drucksache 0042/2023/IV und geplante Verbesserungen für den Stadtteil Kirchheim. Teilweise konnten bereits Maßnahmen in die Umsetzung kommen. Teilweise werden Maßnahmen mit dem Zielnetz im Busverkehr umgesetzt.
- Siehe Drucksache 0047/2023/BV und der Interaktion der Busverkehre im Zusammenhang mit der geplanten Einführung „fips“ im Stadtgebiet Heidelberg. Hierbei werden Kosten (Defiziterhöhung) durch den Stadtkonzern in Höhe von rund 670.000 € für das Jahr 2024 finanziert, in 2025 steigen diese Kosten aufgrund des Wegfalls der Förderung auf rund 940.000 € pro Jahr und sind nicht in den im Rahmen dieser Verwaltungsvorlage genannten Kosten enthalten.
- Antrag Jugendgemeinderat zu „ÖPNV nachts – verlässlich, sicher und regelmäßig“: Dieser wurde im Rahmen der HH–Einbringung von der Politik aufgegriffen und wird im Rahmen der HH-Beratungen diskutiert. Zusatzangebote werden wohl zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV beitragen können. Sie führen aber auch zu einer deutlichen Erhöhung der Kosten für den städtischen Haushalt (bisher geschätzt in Höhe von rund 1,8 Millionen €). Mögliche Konzepte und finanzielle Auswirkungen, die aufgrund einer Kooperation mit den Nachbarkommunen entstehen, sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Aus Sicht des Konzerns Stadt sollte eine Gewichtung der gewünschten Angebotsverbesserungen im ÖPNV vorgenommen werden, die unter anderem das höchste Potenzial hinsichtlich der Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr haben. Dazu gehören vorrangig Angebotsmaßnahmen mit besonderen Anreizen zum Umstieg vom Personenkraftwagen (PKW) auf den ÖPNV im werktäglichen Verkehr. Mögliche ÖPNV-Konzepte und deren finanziellen Auswirkungen werden zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

4. Kosten und Finanzierung

Durch die Umsetzung des Maßnahmenpaketes 1 entstehen zusätzliche Kosten pro Jahr ab 2024 in Höhe von 1.695.000 €. Dem gegenüber stehen von der rnv geschätzte Fahrgastgewinne von 835.000 Fahrgästen/Jahr. Das vom städtischen Haushalt auszugleichende Defizit (Verlustausgleich) beträgt damit jährlich ab 2024 rund 785.000 €.

Kostenkalkulation rnv:

- Zusätzlicher Personalaufwand: 13.800 Stunden/Jahr
- Höhere Fahrleistung von 312.000 km/Jahr und Umwandlung von 350.000 km/Jahr von Solobus auf Gelenkbus.
- Erhöhung des Fahrzeugauslaufs in den Spitzenstunden um weitere Busse, dabei ersetzen Gelenkbusse Solobusse, sodass zusätzlich die Platzkapazitäten je Fahrt erhöht werden können.

5. Weiteres Vorgehen

Drucksache:

0 217/2023/BV

00350513.docx

...

Die hier beschriebenen Maßnahmen und gesamtstädtischen Änderungen im Busangebot stellen einen weiteren Schritt in der ÖPNV-Offensive der Stadt Heidelberg dar. Der weitere Ausbau des ÖPNV in Heidelberg ist Grundlage aller Planungen sowohl gesamtstädtisch als auch stadtteilbezogen. So werden in den nächsten Jahren weitere Maßnahmen aus dem Klimaschutzaktionsplan (Schnellbus-/Direktbuslinien Region), dem Klimamobilitätsplan und dem EU-Projekt Reallocate (Motorisierter Individualverkehr (MIV)-Verlagerungspotenziale insbesondere im Zusammenhang mit den Pendlerverkehren aus der Region), der ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg und schließlich des Nahverkehrsplans folgen und vorbehaltlich der Finanzierungsfähigkeit sukzessive nach 2024 umgesetzt werden.

Das in der Anlage 01 beschriebene 1. Maßnahmenpaket der rnv soll als erster Baustein in 2024 umgesetzt werden. Alle Maßnahmen des 1. Maßnahmenpaketes haben Abhängigkeiten zueinander, sodass sie gleichzeitig umgesetzt werden müssen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Belange von Menschen mit Behinderungen werden bei Einführung beziehungsweise Veränderung von Buslinien berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt war eine separate Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen 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: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit Themen, die den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fördern.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Angebotsanpassungen im ÖPNV – Zielnetz rnv ab 2024
02	Präsentation Angebotsmaßnahmen Heidelberg
03	Stellungnahme Fahrgastbeirat