

# Stadt Heidelberg

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

Datum:  
11.09.2023

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:  
Dezernat IV  
Dezernat V  
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**ÖPNV nachts – verlässlich, sicher und regelmäßig**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Jugendgemeinderat	26.09.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	18.10.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	25.10.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	15.11.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Jugendgemeinderates empfehlen dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, dem Haupt- und Finanzausschuss sowie dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Die Verwaltung schlägt vor, die in der Haushaltsplanberatung 2023/2024 diskutierte Minimalforderung des Jugendgemeinderates aufzugreifen: eine zusätzliche Fahrt der Moonlinerlinien in Heidelberg unter der Woche an den Tagen Sonntag bis Donnerstag. Geprüft wird zeitgleich der Einsatz eines Teams Service und Sicherheit für diesen Zeitraum.*

*Die Verwaltung und die rnv GmbH werden beauftragt, Gespräche mit dem Rhein-Neckar-Kreis zu führen, damit entsprechende Angebote auch in den Nachbargemeinden eingeführt werden.*

*Es erfolgt vorerst keine weitere Ausweitung der Moonlinerverkehre (siehe 1.1. und 1.2. der Drucksache 0021/2023/AN), da bereits ein ausreichendes durchgängiges ÖPNV-Nachangebot vorliegt. Eine weitere Verdichtung würde nur eine geringe Nachfragesteigerung mit sich ziehen, welcher verhältnismäßig hohe Aufwendungen für diese Verkehre gegenüberstehen, die das Defizit im ÖPNV in den folgenden Jahren erhöhen werden.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Verlängerung Moonliner unter der Woche an den Tagen Sonntag bis Donnerstag um eine weitere Fahrt (inklusive Sicherheitspersonal und abzüglich Erlöse); Analog Kostenschätzung rnv GmbH	Rund 175.000
<b>Einnahmen:</b>	
Die Fahrgelderlöse sind bereits bei den Ausgaben berücksichtigt.	

<b>Finanzierung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Die Kosten der ÖPNV-Verkehrsleistung müssen im Rahmen der Finanzierung des ÖPNV durch den Konzern Stadt Heidelberg im Rahmen des Verlustausgleichs getragen werden. Die in der Vorlage aufgeführten Kosten 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.</li></ul>	
<b>Folgekosten:</b>	
Jährlicher Ausgleich des Defizits, welches im Rahmen des Verlustausgleichs durch den Stadtkonzern getragen werden muss; Analog Kostenschätzung rnv GmbH.	Rund 175.000

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der Antrag mit der Nummer 0021/2023/AN beinhaltet unter anderem den Wunsch, eine Taktverdichtung des ÖPNV in den Nachtstunden anzubieten. Unter Punkt 1 erfolgt eine Bewertung der Verwaltung. Darüber hinaus werden Sachstandsinformationen zu den Punkten 2 bis 4 gegeben.

## Begründung:

Der Heidelberger Jugendgemeinderat hat einen Antrag 0021/2023/AN hinsichtlich „ÖPNV nachts – verlässlich, sicher und regelmäßig“ gestellt. Die rnv, HSB und Stadtverwaltung Heidelberg geben nach Prüfung folgende Stellungnahme ab.

### 1. Angebotsausweitung Moonliner und Straßenbahnlinie 5

Die Moonlinerverkehre am Abend und in der Nacht gehören zu den Stadtverkehren Heidelberg, welche die rnv im Auftrag der Stadt Heidelberg im Rahmen der Betrauungsvereinbarung durchführt. Aus diesem Grund beschränkt sich das Bedienungsgebiet der Moonlinerlinien in der Regel auf das Verkehrsgebiet der Stadt Heidelberg. Verlängerungen der Moonlinerlinien können nur in Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis und den Nachbarkommunen realisiert werden. Zuletzt wurde mit der Informationsvorlage 0179/2022/BV „Nachbarkommunen stärker an das Moonlinernetz anbinden“ über die bisherigen Kooperationen mit den Nachbarkommunen informiert.

Die Buslinien M1-M5 verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen von 0:30 bis ca. 6:30 Uhr, die Linien M1 – M4 auch an allen anderen Tagen bis ca. 1:00 Uhr. In den vergangenen Jahren wurden im Rahmen von Angebotsanpassungen Taktergänzungen umgesetzt, sodass ein Lückenschluss jeweils in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag vollzogen wurde. Es ist ein durchgängiges ÖPNV-Angebot bis zur jeweils ersten regulären Fahrt in den Morgenstunden vorhanden.

Hinsichtlich der beantragten Varianten ergeben sich nach Schätzungen der rnv folgende Kosten für die Ausweitung der Moonlinerverkehre der bestehenden Buslinien:

#### 1.1. Halbstundentakt in den Nächten auf Samstag, Sonntag, Feiertage bis Morgenfahrplan:

Betriebskosten 950.000 € pro Jahr zuzüglich Sicherheitspersonal 230.000 € pro Jahr abzüglich geschätzte Fahrgeldeinnahmen 30.000 € pro Jahr = **Defizit in Höhe von 1.150.000 € pro Jahr.**

#### 1.2. In den Nächten von Montag bis Freitag

##### 1.2.1. Halbstundentakt bis 2 Uhr nachts:

Betriebskosten 550.000 € pro Jahr zuzüglich Sicherheitspersonal 120.000 € pro Jahr abzüglich geschätzte Fahrgeldeinnahmen 20.000 € pro Jahr = **Defizit in Höhe von 650.000 € pro Jahr.**

##### 1.2.2. Stundentakt im Zeitraum von 2 Uhr nachts bis zu Beginn des Morgenfahrplans:

Betriebskosten 520.000 € pro Jahr zuzüglich Sicherheitspersonal 120.000 € pro Jahr abzüglich geschätzte Fahrgeldeinnahmen 25.000 € pro Jahr = **Defizit in Höhe von 615.000 € pro Jahr.**

Darüber hinaus werden allgemeine jährliche Kostensteigerungen in Höhe von 3 bis 5 Prozent pro Jahr erwartet.

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 Pkw auf den ÖPNV im werktäglichen Verkehr sowie Angebotsmaßnahmen zum Abbau bestehender Kapazitätsengpässe und der Beseitigung von Erschließungslücken. Die HSB weist in ihrer Stellungnahme (Anlage 1) darauf hin, dass ein sehr ausgeprägtes Nachtangebot im städtischen ÖPNV, inklusive der Linie 5 vorliegt. Neben allgemeinen Preissteigerungen im ÖPNV besteht aufgrund von Verwerfungen durch die Tarifmaßnahmen des Bundes und des Landes

(Deutschlandticket, Jugendticket BW) und einer unklaren, derzeit nicht langfristig gesicherten Finanzierung dieser Tarifprojekte zudem eine Unsicherheit auf der Einnahmenseite. Hinzu kommt, dass für einen weiteren Ausbau des ÖPNV sowie zum Erhalt des Bestandes umfassende Sanierungs- und Investitionsmaßnahmen in der Infrastruktur getätigt werden müssen. Außerdem sind aufgrund der finanziellen Beteiligung der Stadt Heidelberg in weiteren regionalen Linienbündeln bereits weitere ÖPNV-Kosten ab 2025 ff. nach erfolgten Vergabeverfahren abzusehen. Hinzu kommt neben den oben dargelegten knappen Finanzressourcen, dass die sich immer stärker abzeichnenden Personalengpässe im Fahrdienst nicht nur bundesweit, sondern auch im Rhein-Neckar-Raum spürbar sind. Zahlreiche Fahrtausfälle sind dabei die Folge.

Die Straßenbahnlinie 5 (ehemals OEG) muss dabei getrennt vom Stadtverkehr Heidelberg bewertet werden, da es sich um eine regionale Ringlinie handelt, die innerhalb der Stadtgrenze Heidelbergs die Funktion des Stadtverkehrs übernimmt.

Durch eine regionale Kooperation unter anderem zwischen Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Kreis ist die Anbindung von Dossenheim, Schriesheim und Weinheim durch die Straßenbahnlinie 5 in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen geregelt. Bereits heute besteht auf der Straßenbahnlinie 5 in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag ein durchgängiges Fahrtenangebot (siehe Anlage 3 Fahrplan Straßenbahnlinie 5 am Beispiel ab Haltestelle Bismarckplatz). In den Nächten Freitag auf Samstag fährt die Straßenbahnlinie 5 im Stundentakt zwischen 1:30 Uhr und 4:30 Uhr und in den Nächten Samstag auf Sonntag im Stundentakt zwischen 1:30 Uhr bis 8 Uhr. Unter der Woche verkehrt die Straßenbahnlinie 5 bis circa 1:30 Uhr im Halbstundentakt. Lediglich in der Nacht von Sonntag auf Montag findet die letzte Abfahrt gegen 0:30 Uhr statt.

Ein darüber hinaus gehendes Nachtfahrplanangebot ist aufgrund der bestehenden Angebots- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Rhein-Neckar-Kreis sowie dessen Kreiskommunen nicht alleine durch die Stadt Heidelberg umsetzbar. Die entstehenden Mehrkosten sind anteilig auch von Rhein-Neckar-Kreis und dessen Kreiskommunen zu tragen. Aufgrund der nachfolgenden Parameter sind kurz- und mittelfristig **keine** weiteren Angebotsausweitungen auf der Linie 5 möglich:

- a) Umbau Dossenheimer Landstraße mit entsprechender Verkehrseinschränkung (Baustellenverkehre) auf der Linie 5
- b) Aktuell laufende Verhandlung über eine mögliche landesseitige Finanzierungsbeitrag auf der Linie 5
- c) Bestehende Angebots- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Rhein-Neckar-Kreis

### **1.3. Sachstand Kommunikation mit Nachbarkommunen und Rhein-Neckar-Kreis**

Buslinien, die außerhalb des Stadtgebietes Heidelberg verkehren, liegen grundsätzlich in der Verantwortung des zuständigen Aufgabenträgers Rhein-Neckar-Kreis. Die Kosten für ein entsprechendes Bedienangebot sind vom Rhein-Neckar-Kreis und den entsprechenden Nachbarkommunen als zuständige ÖPNV-Aufgabenträger zu tragen. Für Verkehrsleistung, die im Rahmen der regionalen Linienbündel gemeinsam mit dem Rhein-Neckar-Kreis ausgeschrieben wird, werden gesonderte Gremienberatungen in Heidelberg erfolgen, da die Stadt Heidelberg Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen mit dem Rhein-Neckar-Kreis abschließen muss. Die Stadtverwaltung und der Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis tauschen sich im Rahmen der Vorbereitung aktueller Vergabeverfahren zu den regionalen Busverkehren kontinuierlich aus. Wünsche nach zusätzlichen Nachtangeboten werden von der Stadt Heidelberg vorgebracht. Diese Zusatzangebote werden zur Erhöhung der Kosten führen, die sich nach Belegenheit auch im städtischen Haushalt niederschlagen werden.

Der Heidelberger Fahrgastbeirat begrüßt die geplanten Gespräche mit dem Rhein-Neckar-Kreis und Nachbargemeinden zum Ausbau des Nachtfahrtenangebots in die Region (siehe Anlage 2).

### **1.4. Ausblick Moonliner und Straßenbahnlinie 5**

In den letzten Jahren gab es vereinzelt Verbesserungen und Erweiterungen des Moonlinerangebotes in Heidelberg. Mit der grundlegenden Überarbeitung des Moonlinernetzes wurde bisher noch nicht begonnen, da diese zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund mehrerer gesamtstädtisch relevanter Maßnahmen (Angebotsanpassungen und Baumaßnahmen) noch nicht möglich und sinnvoll ist. Die Ausweitung der Moonlinerverkehre zum jetzigen Zeitpunkt und auf Basis des aktuellen Moonlinernetzes wie beantragt kann darüber hinaus von der rnv, der HSB und der Stadt Heidelberg aufgrund der hohen Kosten und der zu gering geschätzten Fahrgastpotenziale nicht befürwortet werden.

Zu den vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg und seinen Ausschüssen bereits beschlossenen Angebotsmaßnahmen im Nachtverkehr, die umgesetzt wurden und diskutiert wurden siehe auch Drucksachen 0138/2015/IV, 0070/2016/IV, 0030/2018/IV, 0378/2021/BV und 0179/2022/IV. Zuletzt wurde das Gebiet MTV/CB in der Südstadt mit der Moonlinerlinie M3 neu erschlossen.

Vorschlag der Verwaltung: Es wird die in der Haushaltplanberatung 2023/2024 diskutierte Minimalforderung aufgegriffen. Das bedeutet, es wird eine zusätzliche Fahrt der Moonlinerlinien in Heidelberg unter der Woche an den Tagen Sonntag bis Donnerstag eingeführt. Geprüft wird zeitgleich der Einsatz eines Teams Service und Sicherheit für diesen Zeitraum. Die Kosten der zusätzlichen Leistungen der rnv GmbH nach Abzug der Erlöse belasten das ÖPNV-Defizit der Stadt Heidelberg und wurden bisher auf rund 175.000 € pro Jahr beziffert.

Die Verwaltung und die rnv GmbH werden beauftragt Gespräche mit dem Rhein-Neckar-Kreis zu führen, damit entsprechende Angebote auch in den Nachbargemeinden eingeführt werden.

## **2. Sicherheit im ÖPNV**

### **2.1. und 2.4. Catcalling**

Die Stadt Heidelberg engagiert sich bereits umfangreich bei dem Thema verbale, sexuelle Belästigung (Catcalling) im öffentlichen Raum. Durch Projekte und Kampagnen wie „Luisa ist hier“ (umgesetzt durch den Frauennotruf Heidelberg e.V. und finanziert durch die Stadt Heidelberg) und „nachtsam“ werden betroffene Frauen unterstützt und die Öffentlichkeit für dieses Themenfeld sensibilisiert. Darüber hinaus ist der Kommunale Ordnungsdienst der Stadt im öffentlichen Raum im Rahmen der regelmäßigen Streifengänge hier unterstützend und als Bindeglied zur Polizei tätig.

Zusätzlich wurden im Rahmen der Sicherheitsbefragung im März 2023 25.000 Bürgerinnen und Bürger auch zum Thema sexuelle Belästigung befragt. Nach der wissenschaftlichen Auswertung werden sich die Fachämter mit den Ergebnissen inhaltlich auseinandersetzen und entsprechende Maßnahmen vorschlagen bzw. umsetzen.

Beförderungsbedingungen können einen Ausschluss von Personen im ÖPNV regeln und Vorgaben für das Verhalten von Fahrgästen treffen. Dabei stehen Ordnung und Sicherheit des Betriebes im Mittelpunkt der entsprechenden Vorschriften. Entsprechende Beförderungsbedingungen werden durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) geregelt. Auf Rückfrage sieht der VRN keine Möglichkeit der Änderung der Beförderungsbedingungen, die Catcalling und ähnliche Verhaltensweisen sanktionieren könnten. Catcalling ist bisher kein Straftatbestand im Strafgesetzbuch oder anderen Regelwerken, die von der Polizei geahndet werden könnten. Dazu bleiben die bundespolitischen Entwicklungen zur Sanktionierung von Catcalling abzuwarten. In diesem Zusammenhang ist das Fahrpersonal im ÖPNV nicht befugt, die Rolle der Polizei zur Sanktionierung einzunehmen.

Zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens in den Fahrzeugen und an den Haltestellen setzt die rnv im Nachtverkehr eigenes Sicherheitspersonal ein. Die rnv überarbeitet derzeit ihr Schulungskonzept für das Fahrpersonal. Aus Erfahrungen und mündlichen Berichten des Fahrpersonals ist ersichtlich, dass das Aggressionspotential der Fahrgäste tendenziell zunimmt. Das neue Schulungskonzept soll das Fahrpersonal auf solche Gefährdungssituationen besser vorbereiten und schulen und wird dem Heidelberger Fahrgastbeirat vorgestellt werden.

### **2.2. Verfolgung und Bedrängung**

Im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft findet ein enger Austausch zwischen dem Bürger- und Ordnungsamt der Stadt Heidelberg und dem Polizeipräsidium Mannheim statt. Bei Straftaten auf Heidelberger Stadtgebiet werden konsequent Aufenthaltsverbote gegen die Beschuldigten verfügt.

### **2.3. Hilfsangebote**

Besonders Projekte und Hilfsstellen zum Schutz vor sexueller Belästigung oder sexualisierter Gewalt als auch zum Schutz vor geschlechtsspezifischer Gewalt (sowohl für Frauen als auch Männer) werden auf verschiedensten Wegen in der Öffentlichkeit beworben. Neben wiederholten Kampagnen im öffentlichen Raum/öffentlichen Verkehrsmitteln (Luisa ist hier, nachtsam, Interventionsstellen, Frauennotruf) finden auch gezielte Informationskampagnen an spezifischen Orten statt, um auf Gefahren und Hilfsangebote aufmerksam zu machen (u.a. zum deutschlandweiten Hilfetelefon in Cafés, Supermärkten, Feier-Locations, etc.). Des Weiteren finden sich die entsprechenden Hilfsangebote auch auf der Webseite der Stadt Heidelberg, u.a. auf der neuen Homepage [www.heidelberg.de/sicherinheidelberg](http://www.heidelberg.de/sicherinheidelberg). Der dafür neu entwickelte Störer (siehe unten) soll eine Wiedererkennung für weitere Maßnahmen erreichen. Zusätzlich wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, um weitere Maßnahmen zur Sichtbarkeit zu entwickeln.

### **3. Unterstützung Studierendenrat**

Die Unterstützung des Studierendenrates für diesen Antrag des Jugendgemeinderats wird zur Kenntnis genommen.

### **4. Frauen-Nachttaxi**

Das Heidelberger Frauennachttaxi steht Heidelberger Bürgerinnen ab 14 Jahren zur Verfügung. Es wird – neben den Einnahmen aus dem Taxischeinverkauf (seit Mai 2019 von sieben auf sechs Euro reduziert) – hauptsächlich aus Steuergeldern der Stadt Heidelberg finanziert und ist daher in der Nutzung ausschließlich Mädchen und Frauen mit Hauptwohnsitz in Heidelberg vorbehalten. Das Frauennachttaxi wurde zwar in einem Probelauf im Jahr 1991 einmalig für Frauen außerhalb Heidelbergs geöffnet, aber dieses Modell wurde innerhalb sehr kurzer Zeit eingestellt, da die umfangreich zur Verfügung gestellten Mittel bereits weit vor Ende des geplanten Probelaufes aufgebraucht waren. Der Gemeinderat beschloss daraufhin, das Frauennachttaxi nur auf das Stadtgebiet von Heidelberg zu begrenzen.

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

Die Belange von Menschen mit Behinderungen werden bei Einführung beziehungsweise Veränderung von Bus- und Straßenbahnlinien berücksichtigt.



## 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 <b>Begründung:</b> Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit Themen, die den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fördern.
SOZ2	+	Diskriminierung und Gewalt vorbeugen <b>Begründung:</b> Die Inhalte der Beschlussvorlage befassen sich mit Konzepten, die Diskriminierung und Gewalt vorbeugen.
QU1	-	Solide Hauswirtschaft <b>Begründung:</b> Für die beantragten Maßnahmen würde ein unverhältnismäßig hohes Defizit im ÖPNV entstehen.

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

Keine

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Stellungnahme der HSB GmbH vom 15.08.2023
02	Stellungnahme Fahrgastbeirat vom 12.06.2023
03	Fahrpläne Straßenbahnlinie 5 – Stand: 11.06.2023
04	rnv Nachtnetz Heidelberg – Stand: 31.10.2022