

# Haushaltsstrukturkommission Finanzierung ÖPNV

Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 20.11.2024

Anlage 1 Gesamtpräsentation ohne Handout

# Gesamtkosten des ÖPNV (Mittelfluss) verteilen sich gesamtstädtisch

## 1. Direkt über ESB:

Verlustübernahme rnv  
(Stadtverkehr Heidelberg)

## 2. Indirekt über HSB:

Absenkung  
Trassenentgelt /  
Personalüberlassung

## 3. Direkt über Amt 81:

ÖPNV-Projekte  
(z.B. lokale Tarifabsenkungen  
wie #hd4mobility etc.) und  
Regionalbusverkehre (Zuschuss)

**Plan 2025: rund 23,3 Mio. €**  
**Einsparziel 2025-2029:**  
**Deckelung auf 20 Mio. € p.a.**

**Plan 2025: rund 15,75 Mio. €**  
**Einsparziel 2025-2029 Trasse:**  
**In Abhängigkeit von**  
**dringend notwendiger**  
**Betriebserfordernis**

**TH 81 2025 ff.: rund 8,2 Mio. €**  
**Prüfung Einsparung 2025-2029:**  
**Wegfall freiwillige**  
**Tarifmaßnahmen rd. 4 Mio. € -**  
**keine zus. Aufwendungen**  
**Regionalverkehre 2025 ff.?**

# Finanzierung ÖPNV gesamtstädtisch

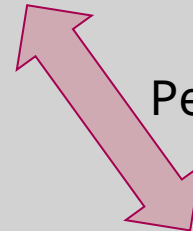
Haushalt  
**Amt 81**  
Weitere ÖPNV-  
Projekte

**rnv**

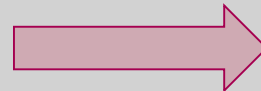
Verlustübernahme



Personalüberlassung/  
Absenkung von  
Trassenentgelt



**ESB**



**HSB**

Einzahlung Kapitalrücklage in SWH-  
Konzern in Höhe der Absenkung



## Haushaltsstrukturkommission Heidelberg am 11. Oktober 2024

Stand: 11. Oktober 2024

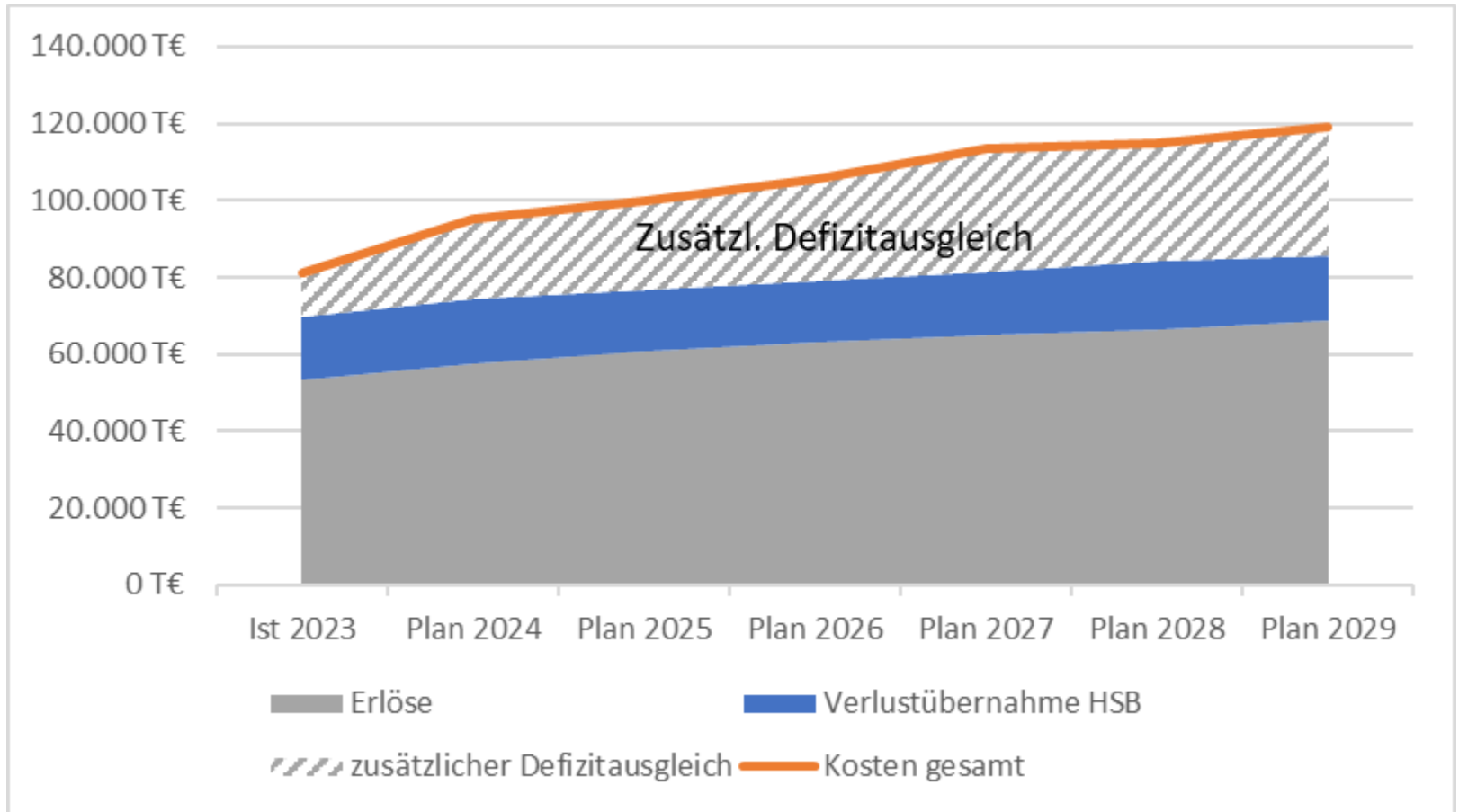
**•Mehrjahresplanung rnv und Einsparvorgabe HD**

**Vorschlag rnv zur Umsetzung des Wirtschaftsplans 2025  
(und Prognose 2026)**

**Sparmaßnahmen rnv-Planung 2027 ff.**

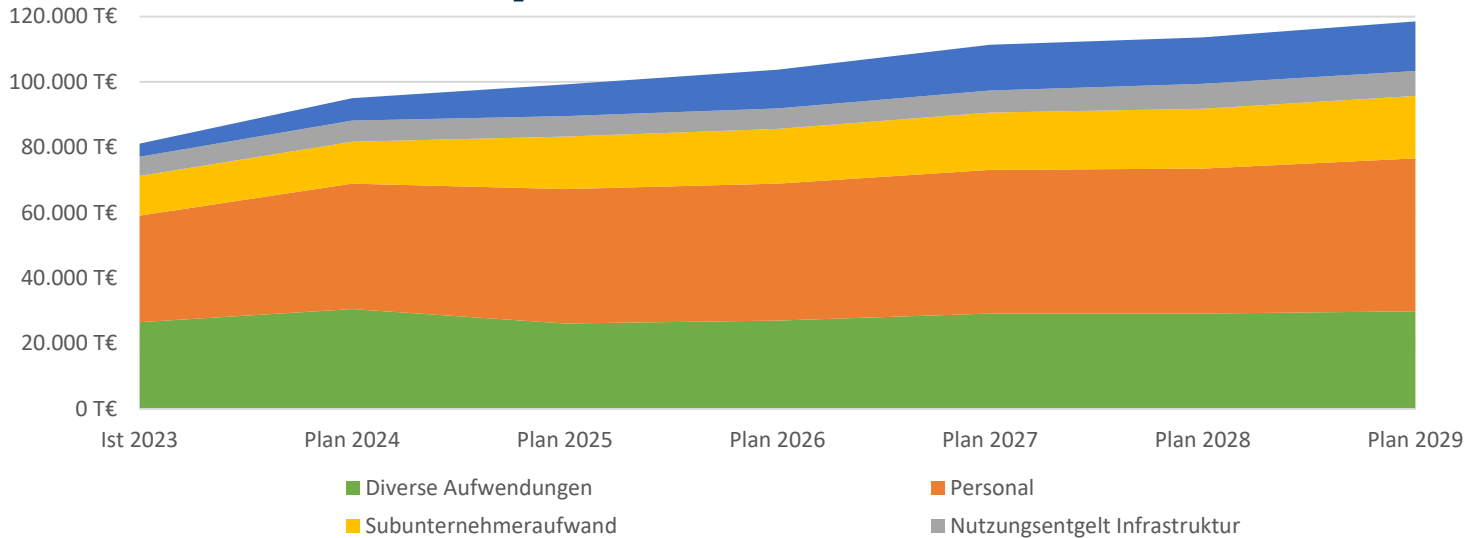
**Sparmaßnahmen ohne Empfehlung**

# Verlauf zusätzlicher Defizitausgleich – vorläufiger Stand neue Planung

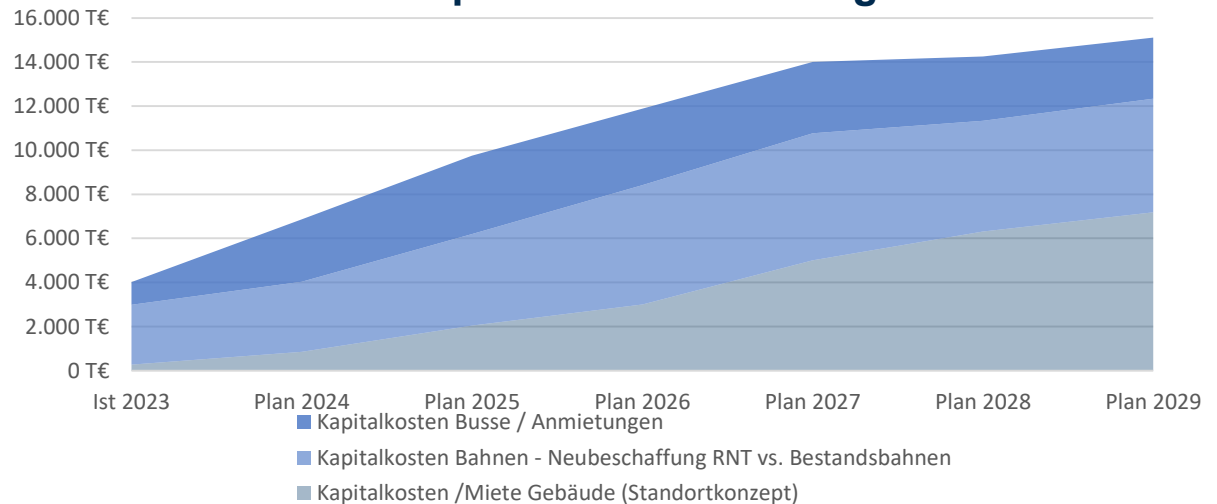


	Ist 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Zusätzlicher Defizitausgleich Stadt HD (Mio. €)	11,6	20,6	22,7	25,0	30,3	30,0	32,9

# Erwartete Entwicklung ausgewählte Kostenpositionen



## Detail Kapitalkosten Fahrzeuge und Gebäude



\*) Stand neue Planung 10.10.2024

Werte in T€	Ist*)	Plan *)	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ergebnis MJP 2025-2029 - HGB	27.890	37.553	38.510	41.061	46.807	47.526	50.091
Defizitübernahme durch HSB	16.324	16.997	15.742	15.908	16.374	17.381	17.110
<b>Defizitübernahme durch Stadt HD</b>	<b>11.565</b>	<b>20.556</b>	<b>22.768</b>	<b>25.153</b>	<b>30.434</b>	<b>30.145</b>	<b>32.981</b>
<b>notwendige Defizitreduzierung zur Erreichung Ziel von 20,0 Mio. €</b>			<b>2.768</b>	<b>5.153</b>	<b>10.434</b>	<b>10.145</b>	<b>12.981</b>
Einsparung durch Umsetzung Maßnahmen der Kategorien 1+2+3			2.793	4.809	5.189	5.403	6.938
Inflationierung der Einsparungen analog Defizit p.a. 3,5%			98	343	564	797	1.302
<b>Defizitübernahme durch Stadt HD nach Umsetzung der Maßnahmen</b>			<b>19.876</b>	<b>20.001</b>	<b>24.680</b>	<b>23.944</b>	<b>24.740</b>

Der Wirtschafts- und Mehrjahresplan der rnv GmbH musste bereits fertig erstellt werden, um den Gremienlauf auch der anderen Gesellschafter nicht zu gefährden.

- **Für das zu genehmigende Jahr 2025 wurde die Einsparvorgabe von 20 Mio. € für HD umgesetzt** (Top Down-Vorgabe, Maßnahmen müssen konkretisiert werden).
- Für 2026 ff. (gem. rnv-Regularien nur Kenntnisnahme des Wirtschafts- und Mehrjahresplans) wurde die Einsparvorgabe noch nicht voll umgesetzt.

\*) Im Jahr 2023 gab es positive Sondereffekte, während im Plan 2024 v.a. steigende Kapitalkosten für die Beschaffung von Bussen und Bahnen sowie die Umsetzung des Zielnetzes 2024 im Busverkehr und die Einführung von fips für steigende Defizite sorgen.



**Mehrjahresplanung rnv und Einsparvorgabe HD**

**•Vorschlag rnv zur Umsetzung des Wirtschaftsplans 2025  
(und Prognose 2026)**

**•Sparmaßnahmen rnv-Planung 2027 ff.**

**•Sparmaßnahmen ohne Empfehlung**

- **Art der Maßnahmen**

Die aufgeführten Maßnahmen gehören zu den Bereichen Investition, Takt, Netz, Service und Nachhaltigkeit.

- **Hinweis zu Kategorisierung**

Die Maßnahmen wurde den Kategorie 1 bis 5 unterteilt im Sinne einer Umsetzungsskalierung.

(1=empfohlen, 2= verträglich, 3= technisch umsetzbar mit Nachteilen, 4= nicht empfohlen, 5= abzuraten)

Neben den **monetären Aspekten** sowie der **Anzahl betroffener Fahrgäste** werden bei der Priorisierung zahlreiche weitere Aspekte berücksichtigt, dazu gehören **soziale, gesellschaftspolitische** Komponenten genauso wie die Entstehung von **Zielkonflikten**, insbesondere mit Blick auf die **Verkehrswende** und den Auftrag der Stadt zur **Klimaneutralität**

- **Hinweise zur Kalkulation der Einnahmeverluste**

Ein relevantes Kriterium für die Auswahl der Maßnahmen ist die Kenngröße Fahrgastverlust pro Jahr, also die aktuelle Nachfragestärke. Diese ist Grundlage der Kalkulation der **Einnahmeverluste**.

Die **EAV des Deutschlandtickets für 2025** (Leipziger Modell Stufe 2) ist in der Aufstellung noch nicht berücksichtigt, da sich Chance und Risiko nach aktuellem Stand für diese Berechnung die Waage halten.

- Die Übersicht mit aller Einzelmaßnahmen sowie dazugehörigen Steckbriefe sind in einem **Handout** ausführlich dargestellt.
- Einzelnen Maßnahmen sind voneinander abhängig und können nur **gemeinsam umgesetzt** werden. Die entsprechenden Angaben zu Abhängigkeiten finden sich in den Steckbriefen.
- Die Umsetzung einzelner Maßnahmen erfordert möglicherweise einen Gremienbeschluss. Eine späte Beschlussfassung verzögert dabei auch den Umsetzungszeitpunkt und damit die Wirksamkeit der Maßnahmen für den Haushalt 2025.

# Sparmaßnahmen Kategorie 1 (2025/2026)

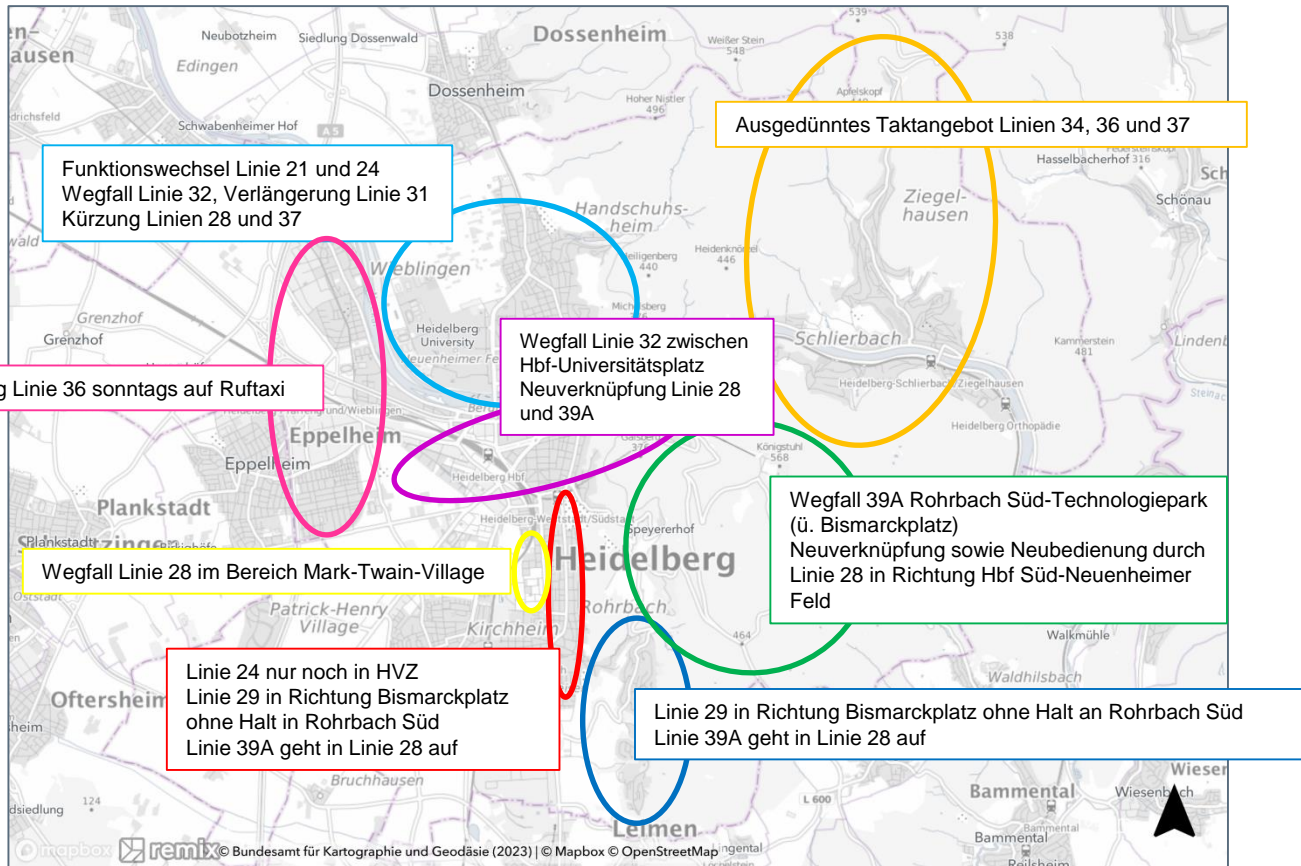
Nr.	Maßnahme Kategorie 1	Betriebskosten/a	Einnahmen/a	Defizit-reduktion/a	Umsetzung ab	Kategorie	2025	2026	2027	2028	2029
T.7	Linie 37 auf Dauer im 30-Min-Takt, Kein Regeltakt nach Stabilisierungsfahrplan	420.000 €	50.000 €	-370.000 €	Sep. 24	1	-370.000 €	-370.000 €	-370.000 €	-370.000 €	-370.000 €
I.7	längere Nutzungsdauer für E-Busse / H2-Busse	300.000 €	0 €	-300.000 €	Jan. 25	1	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €
T.1	Rücknahme Taktverdichtung Bus, abends und sonntags in den Bergstadtteilen und MTV	250.000 €	10.000 €	-240.000 €	Jan. 25	1	-240.000 €	-240.000 €	-240.000 €	-240.000 €	-240.000 €
S.6	Anpassung der Öffnungszeiten rnv-Kundenzentrum	12.500 €	0 €	-12.500 €	Jan. 25	1	-12.500 €	-12.500 €	-12.500 €	-12.500 €	-12.500 €
N.2	Funktionswechsel Linie 21 - Linie 24 u. 2 Li DoLa, Linie 21 als Grundangebot, Linie 24 als Ergänzung	800.000 €	100.000 €	-700.000 €	Jun. 25	1	-350.000 €	-700.000 €	-700.000 €	-700.000 €	-700.000 €
I.1	Buswendemöglichkeit Schwimmbad, verkürzter Linienweg Linie 28 und 37	300.000 €	0 €	-300.000 €	Jun. 25	1	-175.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €
N.8	Verknüpfung verkürzter Linien 28 u. 39A, nachgefragte Äste Kombiniert, neue Tangente	250.000 €	0 €	-250.000 €	Jun. 25	1	-145.833 €	-250.000 €	-250.000 €	-250.000 €	-250.000 €
S.4	eTarif-App kündigen (Luftlinientarif auch bei MyVRN App)	36.800 €	0 €	-36.800 €	Jul. 25	1	-18.400 €	-36.800 €	-36.800 €	-36.800 €	-36.800 €
I.5	Wendemöglichkeit Ortenauer Straße, Bau einer Wendemöglichkeit Straßenbahn	40.000 €	0 €	-40.000 €	Jul. 26	1	0 €	-20.000 €	-20.000 €	-20.000 €	-20.000 €
<b>Summe Kategorie 1</b>							-1611733,333	-2229300	-2229300	-2229300	-2229300

# Sparmaßnahmen Kategorie 2 +3 (2025/2026)

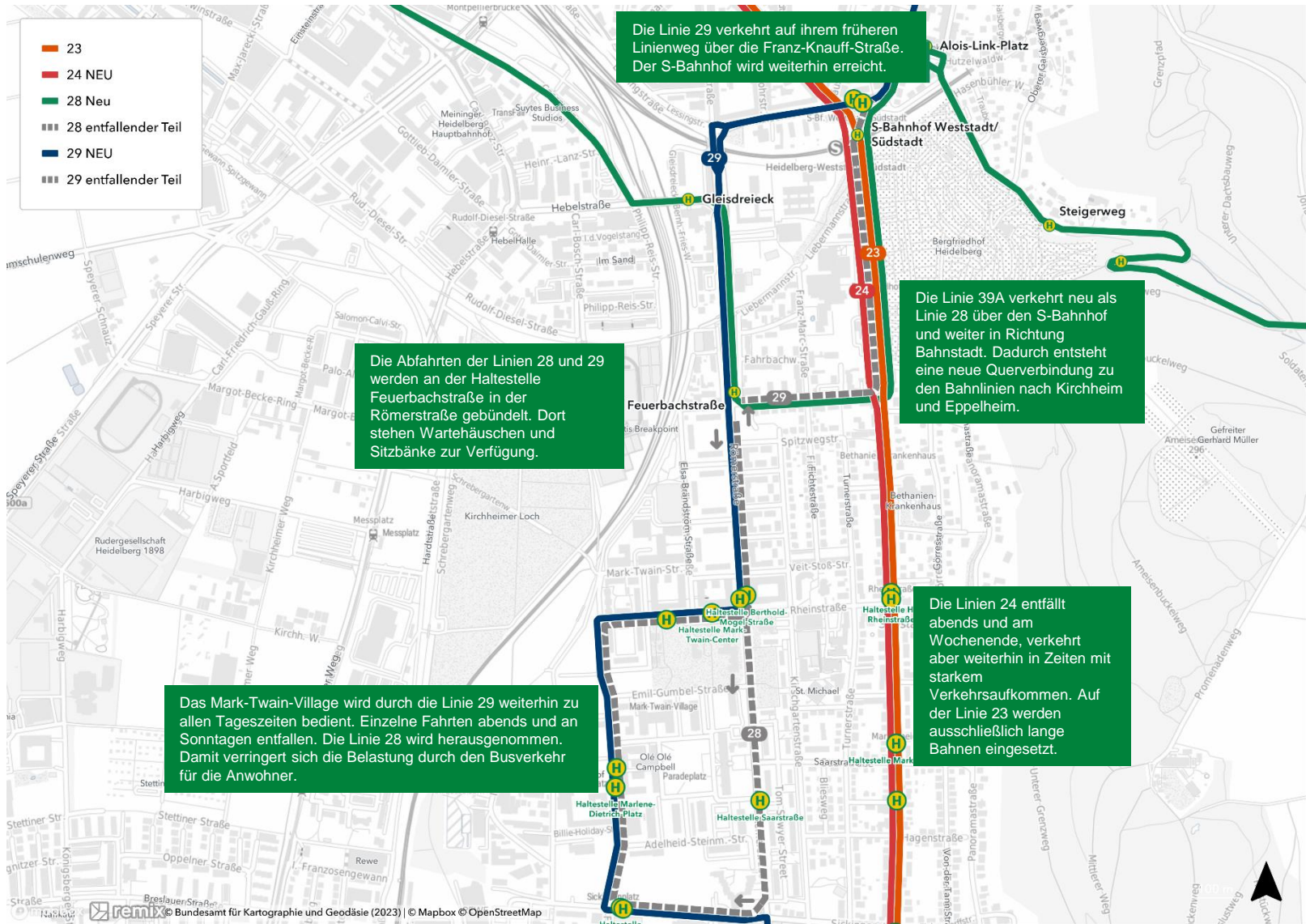
Nr.	Maßnahme Kategorie 2	Betriebskosten/a	Einnahmen/a	Defizit-reduktion/a	Umsetzung ab	Kategorie	2025	2026	2027	2028	2029
S.7	Einsparung Bahnsteigzusatzreinigung	185.000 €	0 €	-185.000 €	Jan. 25	2	-185.000 €	-185.000 €	-185.000 €	-185.000 €	-185.000 €
N.10	Früherer Wechsel ins Nachtznetz von Sonntag - Donnerstag, Moonlinernetz ab 23.30 Uhr	400.000 €	100.000 €	-300.000 €	Jun. 25	2	-175.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €	-300.000 €
T.9	Reduzierung Taktdichte Linie 31/(32) in den Ferien	180.000 €	40.000 €	-140.000 €	Jun. 25	2	-140.000 €	-140.000 €	-140.000 €	-140.000 €	-140.000 €
N.1	Früherer Wechsel ins Nachtznetz über Weihnachten, Moonlinernetz ab 19 Uhr vom 24.12 - 26.12.	40.000 €	0 €	-40.000 €	Dez. 25	2	-40.000 €	-40.000 €	-40.000 €	-40.000 €	-40.000 €
N.13	Umwegeminimierung Linie 29/33, Auslassen Rohrbach Süd, S-Bf. West./Südstadt, Rohrbach Markt, Bismarckplatz	300.000 €	25.000 €	-275.000 €	Jan. 26	2		-275.000 €	-275.000 €	-275.000 €	-275.000 €
T.5	Optimierung Verstärkerfahrten im Stadtgebiet HD	75.000 €	25.000 €	-50.000 €	Jan. 26	2		-50.000 €	-50.000 €	-50.000 €	-50.000 €
<b>Summe Kategorie 2</b>							-540.000 €	-990.000 €	-990.000 €	-990.000 €	-990.000 €

Nr.	Maßnahme Kategorie 3	Betriebskosten/a	Einnahmen/a	Defizit-reduktion/a	Umsetzung ab	Kategorie	2025	2026	2027	2028	2029
N.14	Enfall der Linie 32, zwischen Hbf und Uniplatz, nur in Kombination zu "Funktionswechsel Linie 21 u. 24"	1.400.000 €	300.000 €	-1.100.000 €	Jun. 25	3	-641.667 €	-1.100.000 €	-1.100.000 €	-1.100.000 €	-1.100.000 €
N.5	Optimierung Linie 37	500.000 €	50.000 €	-450.000 €	Jan. 26	3		-450.000 €	-450.000 €	-450.000 €	-450.000 €
N.15	Einstellung Kleinbuserschließung Pfaffengrund an Sonn- u. Feiertagen	41.000 €	1.000 €	-40.000 €	Jan. 26	3		-40.000 €	-40.000 €	-40.000 €	-40.000 €
<b>Summe Kategorie 3</b>							-641.667 €	-1.590.000 €	-1.590.000 €	-1.590.000 €	-1.590.000 €

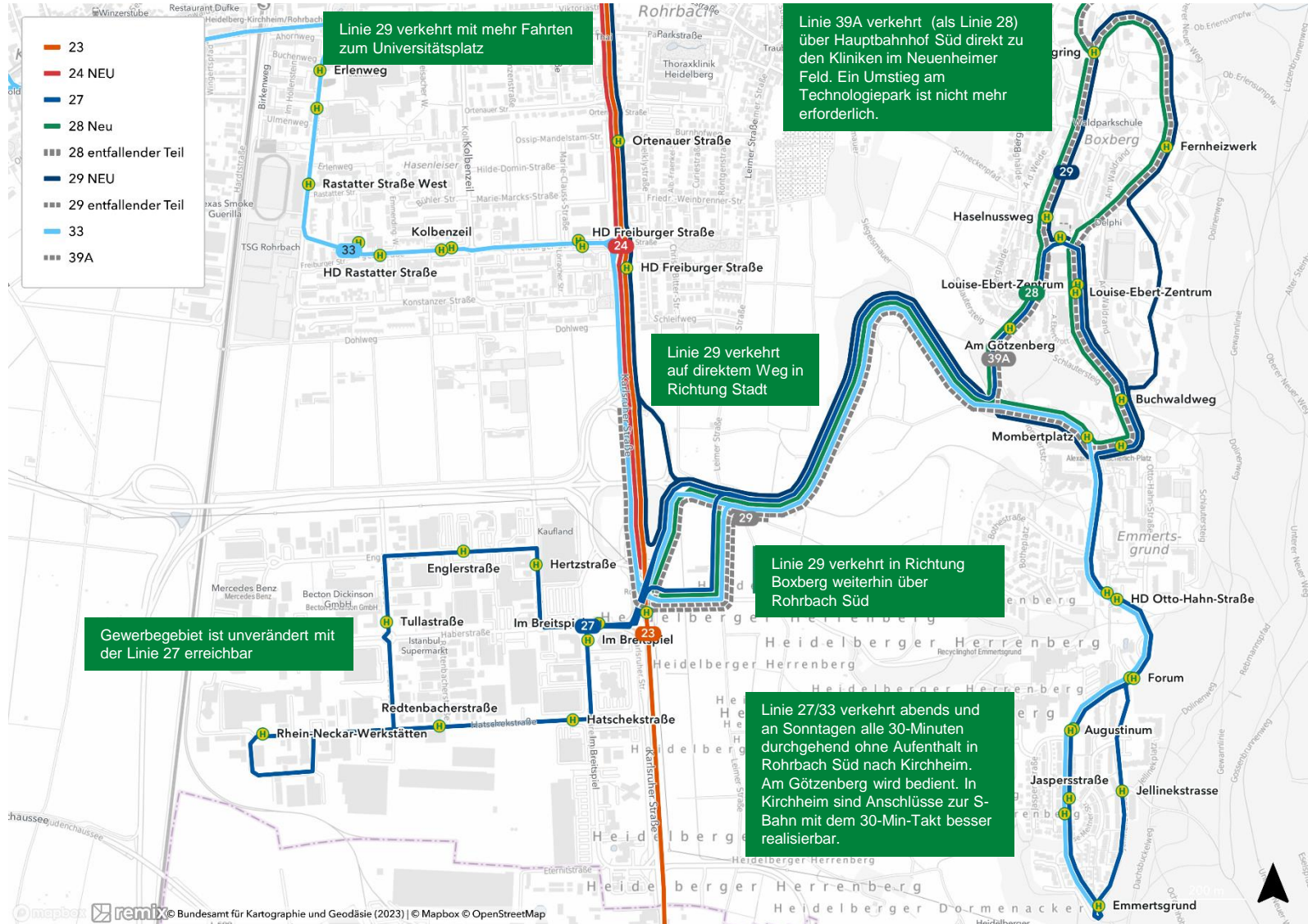
# Veränderungen in Heidelberg im Überblick



# Veränderungen im Bereich Mark-Twain-Village

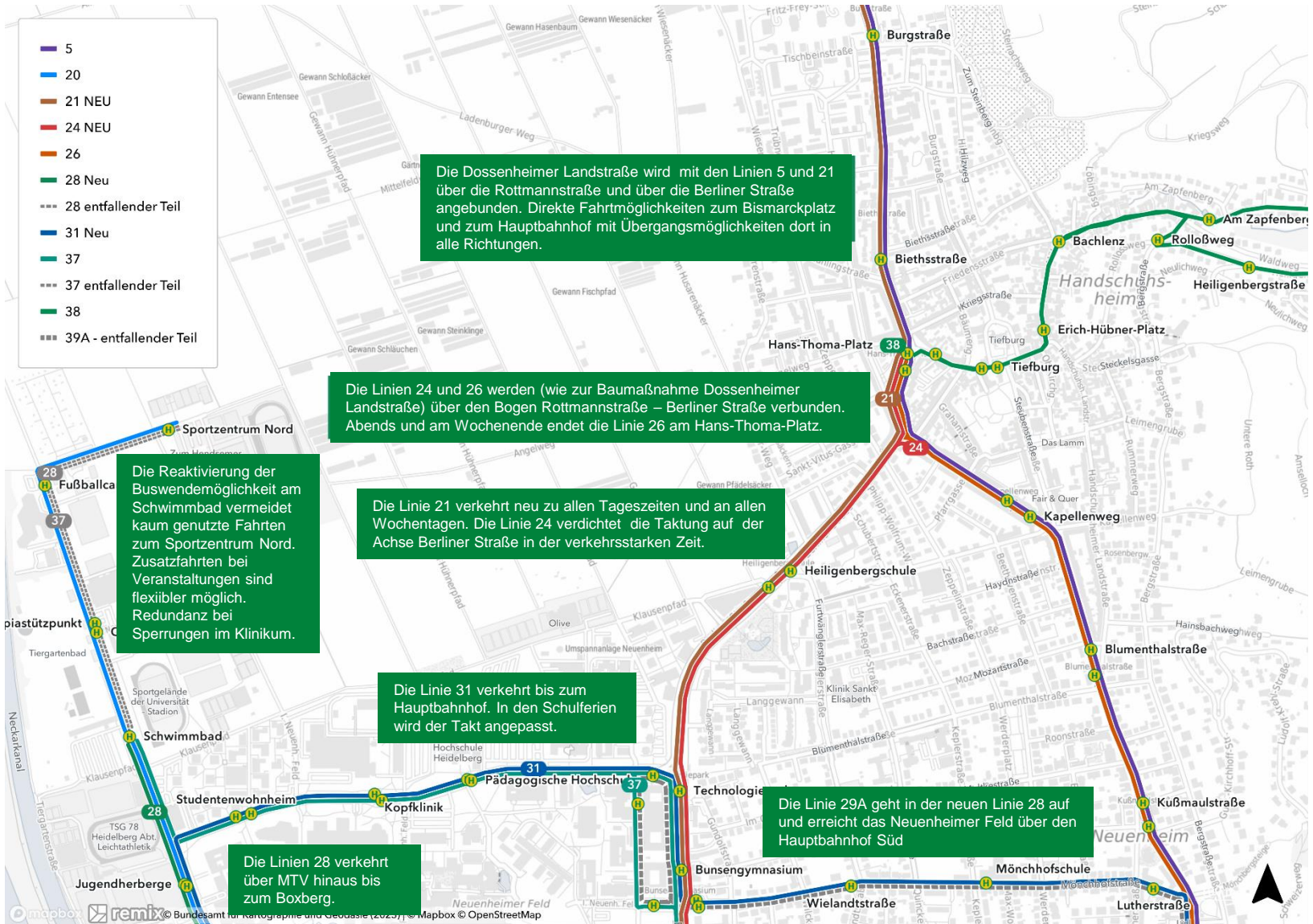


# Veränderungen im Bereich Rohrbach, Boxberg und Emmertsgrund





# Veränderungen im Bereich Handschuhsheim und Neuenheim



→ Für die **GJ 2025/26** ergibt sich aus kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen der Kategorie 1-3 folgende kalkulierte **Defizitreduktion:**

Maßnahmen, rnv- ergebnisrelevant (Kategorie 1, 2 und 3)	2025	2026
<b>Summe (in T€)</b>	<b>-2.793 €</b>	<b>-4.809 €</b>
Kategorie 1	-1.611 €	-2.229 €
Kategorie 2	-540 €	-990 €
Kategorie 3	-642 €	-1.590 €

→ Weitere Maßnahmen der Kategorie 4-5 werden nicht empfohlen.

• **Mehrjahresplanung rnv und Einsparvorgabe HD**

• **Vorschlag rnv zur Umsetzung des Wirtschaftsplans 2025  
(und Prognose 2026)**

• **Sparmaßnahmen rnv-Planung 2027 ff.**

• **Sparmaßnahmen ohne Empfehlung**

## Grundsatzüberlegungen weiterer Sparanstrengungen:

Die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen bedeuten bereits einen deutlichen Einschnitt für die ÖV-Nutzer von Heidelberg. *(Hinter jedem verlorenen Fahrgast steckt ein Bürger, der das Angebot heute nutzt!)*

**ÖPNV ist Daseinsvorsorge, daher sollten weitere Einschnitte am Angebot noch sorgfältiger abgewogen werden.**

Im Folgenden sind weitere Sparmaßnahmen aufgeführt, die ab '27 ff. wirken könnten, aber für deren Umsetzung entsprechende Vorlaufzeiten berücksichtigt werden müssen (Investitionen/ Umpriorisierungen/ Ausschreibungen/...)

- Einsparpotenziale Alternative Antriebe –CVD: Subunternehmerleistung
- Fortführung Maßnahme ÖV-Bevorrechtigung (LSA und Busspuren)
- Einsparpotentiale Parallelverkehre zwischen Stadt und Region

# Alternative Antriebe – CVD: Subunternehmerleistung

- Die Ausschreibung der Subunternehmerleistung für das Linienbündel HD mit Betriebsbeginn 01.01.2027 steht an.
- In der aktuellen Wirtschafts- und Mehrjahresplanung 2025-2029 der rnv ist die Umstellung der Subunternehmerleistung mit ansteigenden Quoten nach Saubere-Fahrzeuge-Gesetz ab dem Jahr 2027 unterstellt (35,5% in 2027, 52,9% in 2028 auf 70,3% in 2029) bis hin zu einem komplett emissionsfreien Busbetrieb in Heidelberg im Jahr 2030.
- Eine vom Ziel der 100% Emissionsfreiheit im Busverkehr abweichende Zielgröße könnte die Ausrichtung an der CVD ab 2026 sein → 65% saubere Fahrzeuge, davon 50% emissionsfrei für das Linienbündel HD

Einsparung ggü. MJP 2025-2029 der rnv	2027	2028	2029
Erfüllung der CVD-Quote für das LB HD	-59 T€	-257 T€	-475 T€

# Fortführung Maßnahme ÖV- Bevorrechtigung (LSA und Busspuren)

**Fahrzeitverkürzung** durch Beschleunigung des ÖV mittels **stärkerer Bevorrechtigung an allen ÖV-relevanten Lichtsignalanlagen.**

Umsetzung der Prioritätenliste ist in ständiger Bearbeitung.

**Fahrzeitverkürzung** durch Beschleunigung des Busverkehrs **mittels Anlage von Busspuren.**

- Verringerung Betriebskosten (Personal- und Fahrzeugeinsatz, sowie Energieverbrauch)
- Attraktivitätssteigerung durch verbesserte Reisezeiten des ÖV vs. IV.

Eine Grobschätzung lässt eine Betriebskostenreduktion i.H.v. 1 Mio. € p.a. bei zusätzlichen Fahrgastgewinnen erwarten.

Notwendig sind dazu aber auch zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur z.B. in neue Lichtsignalanlagen.

# Parallelverkehre Stadt- und Regionalverkehr Einsparpotenziale

**Abstimmung zwischen Stadt, rnv und VRN über die Reduktion von Parallelverkehren zwischen Stadt- und Regionalverkehren.**

- LB Neckargemünd (Ausschreibung in Vorbereitung)
- *LB St. Leon Rot / Sandhausen / Leimen (Ausschreibung läuft bereits)*
- *LB Schwetzingen / Hockenheim (kurzfristig keine Änderung möglich)*

**Zeitliche, räumliche und funktionale Parallelfahrten unterschiedlicher VUs könnten durch Linienkooperationen vermieden werden.**

- Verringerung Betriebskosten beim Bus (Personal- und Fahrzeugeinsatz, sowie Energieverbrauch)
- **Während Umsetzung des vorliegenden Sofortmaßnahmenprogrammes Beauftragung eines neutralen Gutachtens durch ein anerkanntes Fachbüro zur integrierten Liniennetzoptimierung im gesamtstädtischen Kontext unter Berücksichtigung der Integration der regionalen Verkehre.**

• **Mehrjahresplanung rnv und Einsparvorgabe HD**

• **Vorschlag rnv zur Umsetzung des Wirtschaftsplans 2025  
(und Prognose 2026)**

• **Sparmaßnahmen rnv-Planung 2027 ff.**

• **Sparmaßnahmen ohne Empfehlung**



# Sparmaßnahmen ohne Empfehlung (Kat. 4+5) zur Umsetzung

Maßnahme ohne Empfehlung	Betriebs- Kosten/a	Ein- nahmen/a	Defizit/a	Umsetzung	Kategorie	2025	2026
Aufgabe fips -Rückzahlung bzw. Verzicht von Fördermittel in Höhe von 1,5 Mio €.	1.580.000 €	40.000 €	-1.540.000 €	2026	4		-1.540.000 €
Verlagerung rnv-Kundenzentrum	36.000 €	0 €	-36.000 €	Sommer 2026	4		-18.000 €
Rücknahme Taktverdichtung Bahn, Abends u. an Sonntag auf allen Straßenbahnlinien	300.000 €	200.000 €	-100.000 €	2026	4		-100.000 €
Werbung auf Rhein-Neckar-Tram				Hochlaufkurve der RNT	4		-100.000 €
Reduzierung Taktdichte Straßenbahn, Außerhalb der nachfragestarken Zeiten auf 20´- Takt	1.920.000 €	1.500.000 €	-420.000 €	2027	4		
Taktreduzierung Bus von 20´ auf 30´- Takt	1.400.000 €	700.000 €	-700.000 €	Sommer 2025	5	-350.000 €	-700.000 €
Einstellung Moonliner	640.000 €	300.000 €	-340.000 €	2027	5		
<b>Kategorie 4 + 5</b>						<b>-350.000 €</b>	<b>-2.458.000 €</b>

# Wie wirken die HSB-Investitionen auf das ÖPNV-Defizit?

Infrastrukturinvestitionen sind immer langfristige Investitionen

### Abschreibungen

- Gleise und Bahnsteige 25 Jahre
- Fahrleitungen, Signalanlagen 20 Jahre
- Mittelwert Investitionen ca. 11 Mio. € p.a.

### gegenläufig: Zuschüsse

- Förderung über LGVFG, GVFG, usw.
- Mittelwert ca. 5 Mio. € p.a. Förderungen

### Zinsen

- Die Finanzierungskosten (Zinsen) machen etwa ein Drittel unserer Gesamtkosten für die Infrastruktur aus

→ Ergebnis drückt sich im „Trassennutzungsentgelt“ aus mit **rund 7 Mio. € p.a. Anteil an ÖPNV-Gesamtkosten Heidelberg**. Die Finanzierung erfolgt durch die HSB innerhalb des SWH-Konzerns.

## Was tut die HSB für die Wirtschaftlichkeit?

### Budgetierung

Vor Aufnahme in den Investitionsplan prüfen wir zusammen mit der rnv die Notwendigkeit, die Zeitpläne und die Finanzierbarkeit

### Controlling

Laufende Überwachung des Projektbudgets, Abstimmung mit der rnv, Prüfung der Abrechnungen durch technisches Controlling der HSB



### Zuwendungen

Finden von Fördermöglichkeiten, Anmeldung zu Zuwendungsprogrammen, zeitnahe Zuschussabrechnungen

### → Entwicklung Infrastrukturnutzungsentgelt

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
6.936	7.183	6.852	6.929	7.440	8.461	8.576





Maßnahmen + höheres GVFG Mobinetz

### Welche Einsparungspotentiale sehen wir?

Einsparungen sind aus unserer Sicht insbesondere möglich:

- a) im laufenden Projekt Dossenheimer Landstraße und
- b) bei stadtgestalterischen Wünschen



Maßnahme	Wirkung WP (Afa+Zins)
H041 Bedarfsgerechte Rücknahme der Zusatzverkehre Linie 5/25 zur Dossenheimer Landstraße von Budget 1,83 Mio. € auf 1,2 Mio. €	ca. 40 TEUR p.a. 
H041 Bedarfsgerechte Rücknahme des Budgets zur Baumaßnahme Dossenheimer Landstraße von Budget 23,0 Mio. € auf ca. 20,0 Mio. €	ca. 175 TEUR p.a. 
H194 Erneuerung der Fahrgastunterstände Bismarckplatz gem. Wunsch Stadtplanung (200 TEUR)	ca. 24 TEUR p.a.
H130 Anpassung Karl-Metz-Straße: Funktionell sinnvoller Ausbau statt städtebauliches Wunschkonzept (ca. 0,5 Mio. € bei HSB, ca. 1,0 Mio. € bei Stadt)	ca. 60 TEUR p.a. (HSB) ca. 100 TEUR p.a. (Stadt)
H041 Verzicht auf Zusatzaufwand Granitbahnsteigkanten an der Burgstraße (ca. 70 TEUR bei Stadt)	ca. 70 TEUR einmalig (Stadt)

# Vielen Dank

Amt für Mobilität in Zusammenarbeit mit ESB und rnv GmbH sowie HSB GmbH

**Abteilung ÖPNV**

**Stadt Heidelberg**

Gaisbergstraße 11

69115 Heidelberg

[oepnv@heidelberg.de](mailto:oepnv@heidelberg.de)