

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

06.12.2019

1. Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	29.01.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	10.02.2020	öffentlich

### Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung mit den folgenden Punkten zu beauftragen:

1. Planung einer Angebotsausweitung in verschiedenen Szenarien im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG (Zubestellungen bis 20 % der Ausgangsjahresfahrleistung möglich)
2. Klärung der rechtlichen und formalen Rahmenbedingungen für weitere Zubestellungen im Stadtbusverkehr über 20 % der im aktuellen Verkehrsvertrag vereinbarten Ausgangsjahresfahrleistung hinaus
3. Planung und Abstimmung mit der TGO und dem Ortenaukreis von Tarifvergünstigungen unter Berücksichtigung der aktuellen Tarifstruktur und Entwicklungen in den Städten mit Stadtbusverkehr (z. B. Einführung eines 1-Euro-Tickets)
4. Planung von Maßnahmen zur Gegenfinanzierung der Angebotsausweitung wie unter Punkt 2) sowie der Tarifvergünstigungen unter Punkt 4) jeweils nach dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“
5. Planung von flankierenden Maßnahmen (z. B. Fahrradmitnahmemöglichkeit, Fahrzeugausstattung mit W-LAN) zur Angebotsverbesserung
6. Planung von kurzfristig umsetzbaren Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität (z.B. Wetterschutz, Sitzbänke, Fahrradabstellanlagen, dynamische Fahrgastinformation)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

## Sachverhalt/Begründung:

### 1. Einordnung

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Offenburg hat sowohl bei Fahrten innerhalb des Stadtgebiets (Binnenverkehr) als auch bei Fahrten, die in Offenburg beginnen oder enden, einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Mit einer Weiterentwicklung des hiesigen ÖPNV im Sinne einer attraktiveren Gestaltung des Gesamtangebots können Personen dazu bewegt werden, den ÖPNV (häufiger) zu nutzen. Einen Überblick, auf welche Bestandteile des ÖPNV die Stadt Offenburg hierbei in welchem Maß Einfluss nehmen kann, gibt die folgende Abbildung:

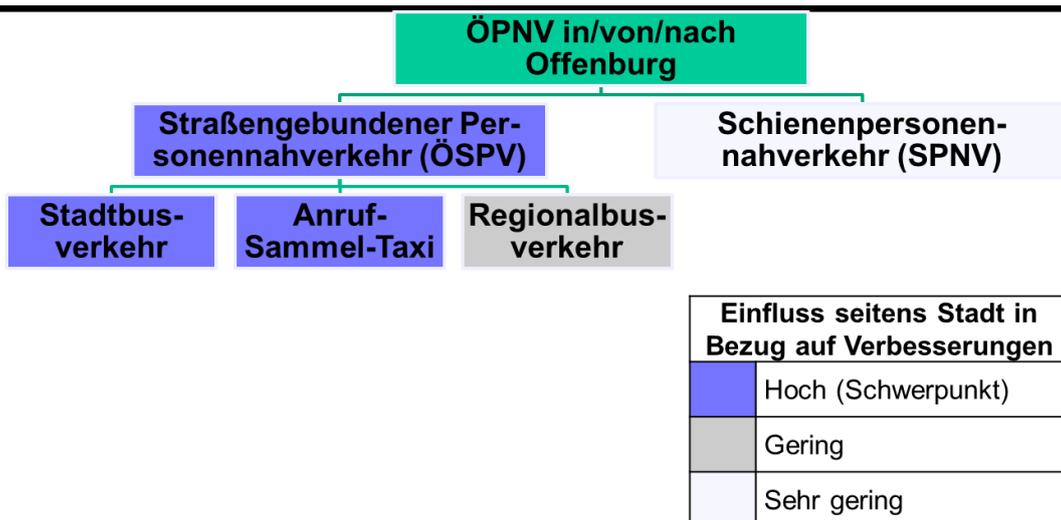


Abbildung 1: Übersicht ÖPNV Offenburg

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt die Aufgabenträgerschaft und damit auch die Planung und Finanzierung beim Land Baden-Württemberg. Kommunale Anregungen können über entsprechende Anträge bei den Jahresfahrplankonferenzen eingebracht werden. Insgesamt ist dadurch der Einfluss seitens der Stadt bezüglich Umsetzung von Verbesserungen als sehr gering einzustufen. Im regionalen Busverkehr ist der Ortenaukreis Aufgabenträger, weshalb auch hier nur eine geringe Einflussnahmemöglichkeit der Verwaltung besteht. Über die Vertreter aus der Stadt im Kreistag ist jedoch eine direkte politische Einflussnahme möglich. Die Stadt kann zudem eine aktive Rolle mit Vorschlägen für Verbesserungen einnehmen und diese ggf. auch durch die Bereitschaft einer Mitfinanzierung verstärken.

Damit ergibt sich seitens der Stadt für einen Aktionsplan ÖPNV ein klarer Schwerpunkt auf den städtischen ÖPNV, für den die Stadt die Aufgabenträgerschaft innehat. Der Stadtbusverkehr und das Anrufsammeltaxi (AST) für Zeiten, in denen der

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

06.12.2019

---

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

---

Stadtbus nicht verkehrt, bilden hierzu die beiden zentralen Bestandteile. Für das Anruf-sammeltaxi wurden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 bereits kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen (Einführung Gruppenfahrpreis, zusätzliche Abfahrtszeiten am Wochenende) umgesetzt, eine Neukonzeption ist in Arbeit (siehe Drucksache 182/19, Sachstand und geplante Maßnahmen Anrufsammeltaxi). Damit bildet der Stadtbus das verbleibende Schwerpunktthema, für das eine weitere Bearbeitung ansteht. Die mögliche Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs im Rahmen eines Aktionsplans ÖPNV ist deshalb Inhalt dieser Vorlage.

## 2. Ausgangssituation beim Stadtbus

Die Umstellung des Liniennetzes mit Inbetriebnahme am 01.11.2017 stellte für den Offenburger Stadtbusverkehr eine bedeutende Zäsur dar und bildet für die heutige Situation die Ausgangslage. Neue Linien, neue Fahrzeiten und der Einsatz einer neuen Fahrzeugflotte brachten umfassende Änderungen für Nutzer und Betreiber mit sich. Sowohl im Vorfeld des Betriebsstarts als auch danach ergaben sich zahlreiche Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge, die geprüft und – sofern möglich und sinnvoll – umgesetzt wurden. Im Rahmen des Sachstandsberichts zum Stadtbus 2018 (Drucksache Nr. 112/18) wurden die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vom Technischen Ausschuss sowie dem Verkehrsausschuss beschlossen. Dabei handelt es sich überwiegend um punktuelle Nachbesserungen mit Blick auf die Belange des Schüler- und Berufsverkehrs. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergibt sich der aktuelle Liniennetzplan des Stadtbusverkehrs:

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

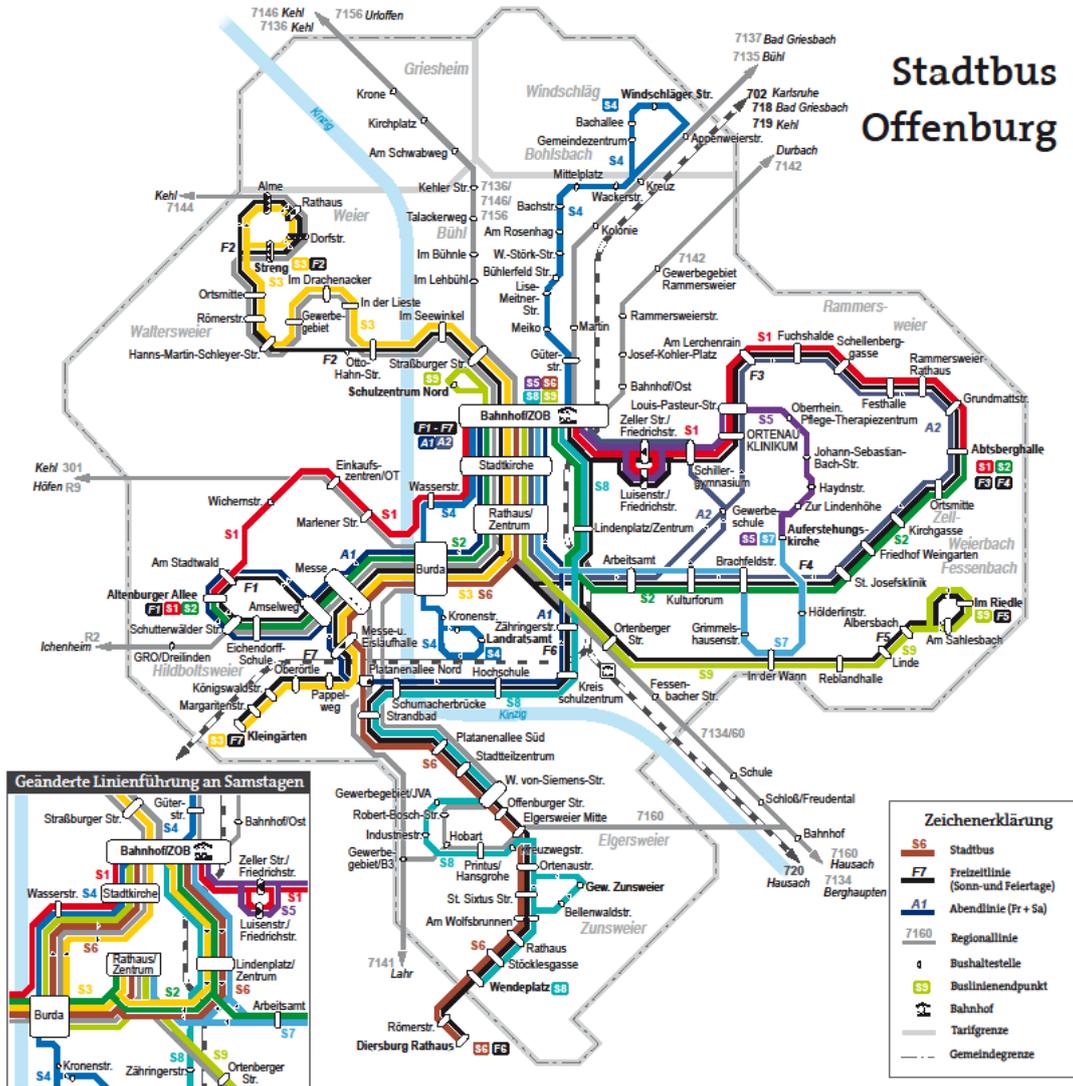


Abbildung 2: Liniennetzplan 2019 Stadtbuss Offenburg

Eine Kurzcharakteristik der bestehenden Linien mit grundsätzlichem Angebotszeitraum (Ausnahmen existieren auf einzelnen Linien) und Takt findet sich in der folgenden Tabelle:

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

Linien	Bedientage	Bedienzeiten	Takt
S1 - S9	Mo - Fr	ca. 06 - 20 Uhr	30 min / 1 h
S1 - S9	Sa	ca. 08 - 18 Uhr	1 h
A1 - A2	Fr + Sa	ca. 20 - 24 Uhr	1 h
F1 - F7	So	ca. 12 - 18 Uhr	2 h

Tabelle 1: Linienecharakteristik Stadtbus Offenburg

Aufgrund der Überlagerung von Linien auf wichtigen Achsen wird montags bis freitags für bestimmte Verbindungen oder Teilbereiche ein (ungefährer) 15-Minuten-Takt erreicht (z. B. Klinikum – ZOB, Kulturforum – ZOB, Zunsweier – Elgersweier – Uffhofen – Innenstadt – ZOB). Die Linie S 10 verkehrt mit punktuell ergänzenden Fahrten nur an Schultagen.

Mit Inbetriebnahme des neuen Liniennetzes 2017 gilt zudem ein neuer Verkehrsvertrag mit der SWEG. Dieser läuft bis zum 31.10.2027, für den anschließenden Zeitraum sind die Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr neu zu vergeben.

## 3. Bestehender Handlungsbedarf

### 3.1. Übersicht

Der Handlungsbedarf für die Planung weiterer Verbesserungen des bestehenden Stadtbusverkehrs wird aus folgenden Punkten abgeleitet:

- (1) Ausstehende Prüfung/Umsetzung von bereits geäußerten verbesserungswürdigen Belangen gemäß Drucksache 112/18 (Sachstandsbericht Stadtbus 2018)
- (2) Ausstehende Analyse des Fahrgastaufkommens nach der Liniennetzumstellung 2017 (siehe ebenfalls Drucksache 112/18)
- (3) Entlastungsbedarf des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Stadtbusgebiet insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Beitrag zur Erfüllung der strategischen Ziele C3 und E1 der Stadt Offenburg)
- (4) Nicht ausreichendes Grundangebot in Teilbereichen hinsichtlich der im Regionalisierungsgesetz (RegG) und ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg genannten Zielstellungen für den ÖPNV
- (5) Erreichen der Klimaschutzziele von EU/Bund/Land Baden-Württemberg sowie dem strategischen Ziel E3 der Stadt Offenburg

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 06.12.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

## 3.2. Bereits geäußerte verbesserungswürdige Belange

In der Drucksache 112/18 wurden unter Punkt 7. folgende verbesserungswürdige Belange genannt, für die noch keine Prüfung und Umsetzung erfolgt war:

- Generelle Verbesserung der Umstiegszeiten am ZOB von der Bahn zum Stadtbus und umgekehrt
- Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vor 10 Uhr und nach 18 Uhr
- Verbesserung der Anbindung der Kliniken und Friedhöfe vom ZOB aus an Sonn- und Feiertagen ab 13 Uhr (Ringverkehr mit Bussen)

Auch wenn beim Anrufsammeltaxi durch die Einführung zusätzlicher Abfahrtszeiten am Wochenende zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 Verbesserungen bezüglich des zweiten Punktes realisiert wurden (siehe Drucksache 182/19, Sachstand und geplante Maßnahmen Anrufsammeltaxi), bleiben die genannten Punkte aktuell und zeigen neben dem generellen Thema Anschlusssituation am ZOB insbesondere den Handlungsbedarf für Angebotsverbesserungen am Wochenende.

## 3.3. Analyse des Fahrgastaufkommens nach der Liniennetzumstellung

In der Drucksache 112/18 wurde unter Punkt 8. bereits darauf hingewiesen, dass seit Einführung des neuen Stadtbusangebots 2017 noch keine belastbaren Zahlen zum Fahrgastaufkommen vorhanden sind und erst mit den Ergebnissen der 2019 vorgesehenen Fahrgastzählung eine Grundlage für die zukünftige Planung des Stadtbusverkehrs vorliegt. Die Feldphase der Fahrgastzählung ist mittlerweile erfolgt (Oktober bis November 2019), derzeit laufen die Auswertungen durch das von den TBO damit beauftragte Büro PTV AG. Die Ergebnisse werden im Verlauf des 1. Quartals 2020 erwartet und sowohl Anlass als auch Grundlage für weitere Planungen sein.

## 3.4. Entlastungsbedarf des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Auf den Hauptachsen des Offenburger Straßennetzes bestehen vor allem in Spitzenzeiten sehr hohe Belastungen im Kfz-Verkehr. Eine Entlastung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist hier dringend erforderlich und würde zur Erfüllung der strategischen Ziele C3 und E1 der Stadt Offenburg beitragen. Das Thema wurde u. a. in der Gemeinderatsklausur im November 2019 bereits eingehender behandelt. Der Busverkehr als Teil des Umweltverbundes kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, wenn er insgesamt ein attraktives Gesamtangebot darstellt und mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds gut verknüpft ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben Verbesserungen im Stadtbusverkehr auch der Regionalbusverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises attraktiver werden muss, um in Bezug auf die regionalen Pendlerverkehre eine entsprechende Wirkung zu erzielen.

## 3.5. Entsprechung übergeordneter Zielstellungen für den ÖPNV

In § 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) heißt es im ersten Absatz *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseins-*

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

---

*vorsorge*“. Das Land Baden-Württemberg geht in seinem ÖPNV-Gesetz in § 1 im ersten Satz noch einen Schritt weiter, indem gesagt wird: „*Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.*“

Hier bestehen im Stadtgebiet von Offenburg noch Lücken in Bezug auf ein ausreichendes Grundangebot, welches eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Orientierung gibt hier die Zielkonzeption 2025 des Landes für den Schienenpersonennahverkehr, die auf allen Bahnstrecken einen Stundentakt von 5 bis 24 Uhr als Mindeststandard vorsieht. Offenburg als bedeutender Bahnknotenpunkt sollte im Stadtbusverkehr die durchgehende Möglichkeit entsprechender Anschlussverbindungen schaffen. Ein Bedarfsverkehr mit flexiblen Bedienformen wie dem Anrufsammeltaxi ist zwar für verkehrsschwache Zeiten in der Nacht geeignet. Für die Abendzeiten und sonntags tagsüber sollte jedoch ein Angebot des „normalen“ Linienverkehrs angestrebt werden. Nur so kann eine ausreichende Attraktivität des städtischen ÖPNV über den gesamten Wochenzeitraum hergestellt werden, bei dem die Zeiten mit erforderlicher Anmeldung einer Fahrt im Voraus auf ein Minimum (Randzeiten nachts) beschränkt sind. Vor dem Hintergrund einer erwünschten Mehrnutzung des ÖPNV würden dadurch auch bei den Taxiunternehmen, die üblicherweise mit der Durchführung der Bedarfsverkehre beauftragt werden, Kapazitätsprobleme aufgrund mangelnder Verfügbarkeit von Fahrzeugen vermieden werden.

### 3.6. Erreichen der Klimaschutzziele

Das strategische Ziel E3 der Stadt Offenburg beinhaltet eine aktive Klimaschutzpolitik mit dem Ziel einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 % bis 2050 (ggü. 1990). Auch von der Europäischen Union über den Bund bis zum Land Baden-Württemberg sind mittlerweile konkrete Klimaschutzziele benannt und beschlossen worden, die u. a. den Verkehrssektor betreffen. Über Anlass und Notwendigkeit wurde bereits ausführlich bei der Gemeinderatsklausur im November 2019 berichtet. Mit Blick auf das von der Landesregierung 2015 beschlossene Zielszenario 2030 (siehe Abbildung 2) wird für den Öffentlichen Verkehr eine Verdopplung angestrebt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus



Abbildung 3: Zielszenario 2030 Land Baden-Württemberg

Als Maß dienen dort die mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegten Personenkilometer, Bezugsjahr ist für diese Kenngröße 2004. Bei gleichbleibenden Fahrtweiten würde dies eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bedeuten. Der Stadtbusverkehr Offenburg kann hierfür einen Beitrag leisten, wenn er ein ausreichendes und attraktives Gesamtangebot umfasst, welches mit den anderen Verkehrsmitteln gut verknüpft ist.

## 4. Handlungsfelder für Verbesserungen

### 4.1. Übersicht

Die folgende Abbildung zeigt wesentliche Handlungsfelder auf, in denen Verbesserungsmaßnahmen im Stadtbusverkehr kurz- bis mittelfristig möglich sind.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

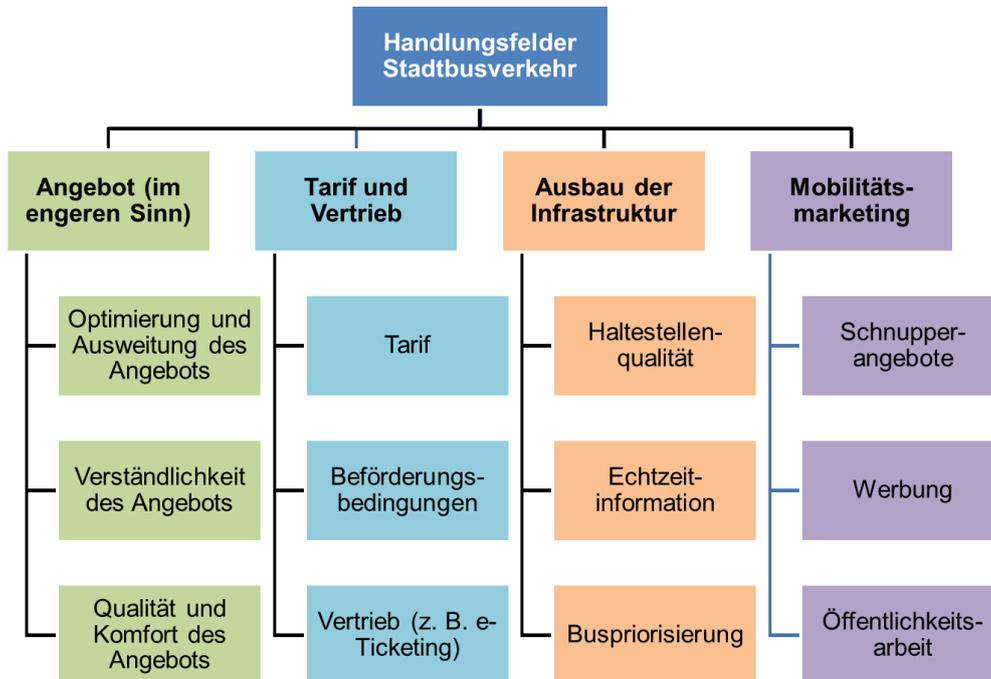


Abbildung 4: Handlungsfelder Stadtbusverkehr

Nicht enthalten sind hier die langfristig zu berücksichtigenden Themenfelder Einsatz von lokal emissionsfreien Fahrzeugen und Neubau/Umbau ZOB. Beides steht in engem Zusammenhang mit der Planung und Vergabe der Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr im Anschluss an den bis 2027 laufenden Verkehrsvertrag und wird bereits parallel vorangetrieben (laufendes Forschungsprojekt H2-Bus zu Wasserstoff- und Elektrobussen durch Europäisches Institut für Energieforschung und Hochschule Offenburg sowie laufende Verkehrsuntersuchung Bahnhofsumfeld/ZOB durch das Büro Rapp). Ebenfalls nicht enthalten ist der Bereich Vernetzung/Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen wie z. B. Car- oder Bikesharing. Dieses Feld wird federführend von der Stabsstelle Mobilität der Zukunft bearbeitet und parallel zum Stadtbusverkehr weiterentwickelt.

## 4.2. Angebot

### 4.2.1. Grundlagen

Das Handlungsfeld Angebot umfasst im hier dargestellten Sinn vor allem das vorhandene Linien- und Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr. Dazu gehören aber auch Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit, Verständlichkeit und Komfort. Neben dem Linienetz zur räumlichen Erschließung des Stadtgebiets ist der Fahrplan der größte Einflussfaktor im Hinblick auf ein attraktives Busangebot. Die Grundzüge eines attraktiven Fahrplanangebots auf einer Linie sind:

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

- Möglichst durchgängiger Bedienungszeitraum
- Einheitliche Linienführung (Mo-So)
- Einheitlicher und möglichst dichter Takt
- Gute Anschlüsse von/zum Schienenverkehr sowie von/zum übrigen Linienbusverkehr

Die Einführung eines neu konzipierten Liniennetzes sowie eines neuen Fahrplanangebots erfolgte wie bereits in Abschnitt 2 erläutert 2017 mit einer umfassenden Liniennetzumstellung. Eine größere Ausweitung des seitdem bestehenden Fahrplanangebots ist grundsätzlich möglich und stellt eine wirksame Maßnahme zur Gewinnung von neuen Fahrgästen sowie zur Steigerung der Nutzung des Stadtbusses dar. Als Randbedingung muss dabei jedoch der aktuelle Verkehrsvertrag mit der SWEG berücksichtigt werden, in dessen Rahmen Zu- bzw. Abbestellungen bis 20 % der zum Betriebsstart vereinbarten Ausgangsjahresfahrleistung möglich sind.

#### 4.2.2. Szenarien für eine Angebotsausweitung

In der Gemeinderatsklausur im November 2019 wurden beispielhaft am Thementisch ÖPNV bereits Szenarien vorgestellt, wie eine Angebotsausweitung konkreter aussehen könnte:

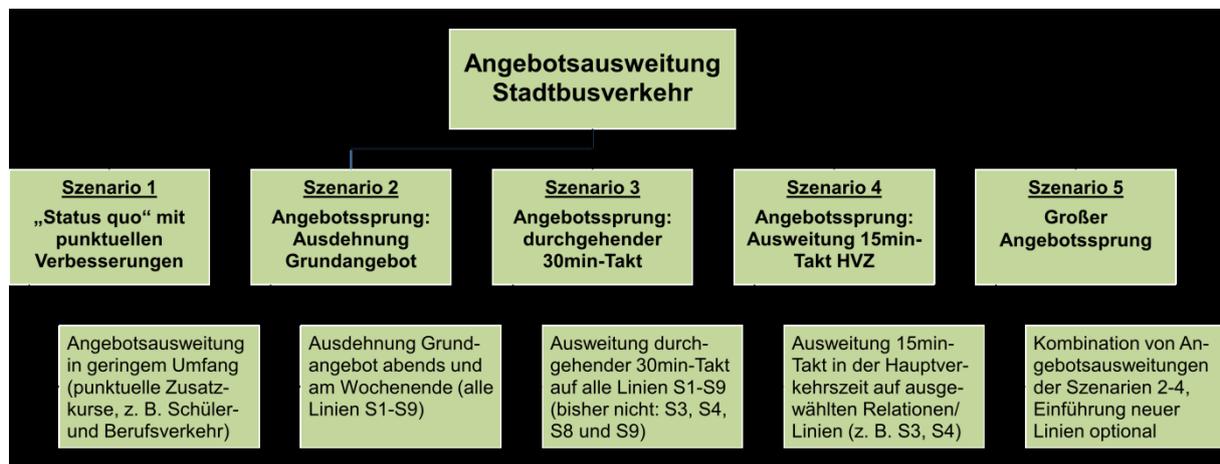


Abbildung 5: Szenarien Angebotsausweitung Stadtbusverkehr

Im Szenario 1 würde weiter wie bisher verfahren werden, so dass bedarfsweise (in Reaktion auf die vorhandene Nachfrage) insbesondere Zusatzfahrten im Schüler- und Berufsverkehr zu bestellt werden.

Die Szenarien 2 bis 4 sind jeweils so ausgerichtet, dass sie (einzeln, nicht gemeinsam) im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG realisiert werden können, d. h. jeweils die vorgenommene Zubestellung nicht 20 % der Ausgangsjahresfahrleistung von rund 970.000 Fahrplan-km überschreitet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch punktuelle Ausweitungen des Fahrtenangebots seit 2017 bereits rund 3 % von der Ausgangsjahresfahrleistung ausgeschöpft wurden. Jedes dieser

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 06.12.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

drei Szenarien wäre bei einem rechtzeitig erfolgenden Gemeinderatsbeschluss zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2020 kurzfristig umsetzbar. Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten würden sich in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung überschlägig zwischen 350 und 450 T€ bewegen. Der wesentliche Unterschied besteht in der Art der Wirkung sowie in der Ausrichtung auf unterschiedliche Zielstellungen und Nutzergruppen.

Eine Ausdehnung des Grundangebots (Szenario 2) mit Ausweitung der bestehenden Angebotszeiträume am Wochenende (insbesondere sonntags) und abends wäre ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der in Abschnitt 3.5 beschriebenen übergeordneten Zielstellungen von Bund und Land. Von großer Bedeutung wäre diese Maßnahme zudem für die folgenden Nutzergruppen:

- Personen, die aus unterschiedlichen Gründen auf den ÖPNV angewiesen sind
- Personen, die ohne eigenen Pkw auskommen möchten bzw. bereits das Bestreben haben

Im Rahmen dieser Maßnahme würde sich zudem anbieten, die Linienführung montags bis sonntags zu vereinheitlichen, indem Linienbezeichnungen und Linienverlauf am Wochenende (insbesondere sonntags) den Linien S1 bis S9 werktags weitestgehend entsprechen. Bei einem solchen Szenario 2 wären alle Stadtbuslinien S1 bis S9 von der Ausweitung relativ gleichmäßig betroffen, so dass letztlich das gesamte Stadtgebiet von der Angebotsverbesserung ähnlich stark profitieren würde.

Mit Szenario 3 könnte montags bis freitags auf allen Stadtbuslinien S1 bis S9 ein durchgehender 30-Minuten-Takt angeboten werden. Die Linien S3, S4 und S8 verkehren im Bestand nicht ganztägig im 30-Minuten-Takt, die Linie S9 verkehrt bisher ganztägig im Stundentakt. Bei diesem Szenario würden damit insbesondere die durch diese Linien erschlossenen Gebiete von der Angebotsverbesserung profitieren. Mit der Taktvereinheitlichung würde dieses Szenario insgesamt jedoch einen wichtigen Schritt zur leichteren Verständlichkeit, Begreifbarkeit und Merkbarkeit des Fahrplanangebots im Stadtbusverkehr beitragen.

Szenario 4 konzentriert sich auf die Hauptverkehrszeiten und damit vor allem auf den Schüler- und Berufsverkehr. Durch die Einführung eines 15-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit auf bestimmten Linien können die Achsen/Relationen ausgeweitet werden, auf denen bereits durch die Überlagerung von Linien vier Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten werden. Dies bietet sich vor allem auf den Linien an, die wichtige Gewerbegebiete und Schulzentren anbinden (z. B. S3, S4 und S8). Eine solche Taktverdichtung stellt zum einen nutzerseitig ein deutlich attraktiveres Angebot dar, kann zusätzlich aber auch in Spitzenzeiten zu mehr Entspannung von bisher sehr hoch frequentierten Fahrten führen. Ebenfalls könnte dadurch bei Linien, die bisher nur in eine Richtung (Einpendeln oder Auspendeln) einen akzeptablen Anschluss am ZOB besitzen, die dortige Anschlusssituation in den Hauptverkehrszeiten wesentlich verbessert werden. Nachteilig ist bei diesem Szenario gegenüber den

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 06.12.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

Szenarien 2 und 3, dass zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind und dass im Rahmen der 20 %-Zubestellungsmöglichkeit eine Umsetzung voraussichtlich nur bei zwei Linien realisierbar ist.

Szenario 5 beinhaltet einen großen Angebotssprung, der über die 20 %-Zubestellungsmöglichkeit aus dem laufenden Verkehrsvertrag hinausgehen würde. Von daher können hier z. B. mehrere der Szenarien 2 bis 4 umgesetzt werden, eine Einführung von neuen Linien wäre jedoch auch möglich, z. B. zur besseren tangentialen Erschließung von wichtigen Quellen/Zielen im Binnenverkehr. Mit Blick auf den Handlungsbedarf im Abschnitt 3 sowie die dargestellten Vorteile der Szenarien 2 bis 4 wird ersichtlich, dass ein solches Szenario 5 bereits vor 2027 (Beginn neuer Verkehrsvertrag) mit gedacht werden sollte. Hier gilt es daher die Rahmenbedingungen zu klären, in welcher Form ein solches Szenario überhaupt vor 2027 realisierbar wäre. Dies betrifft u. a.:

- (rechtliche) Klärung, ob auch weitere Verkehrsunternehmen außer der SWEG für zusätzliche Verkehrsleistungen im Stadtbusbetrieb vor 2027 hinzuziehbar sind und ob dies seitens Stadt/TBO gewünscht ist (u. a. Wettbewerb bei der Vergabe vs. zusätzlicher Aufwand bei TBO/Stadt hinsichtlich Abstimmung, Betreuung, Controlling etc.)
- Falls nein: rechtliche Klärung, ob und unter welchen Bedingungen eine Direktvergabe zusätzlicher Verkehrsleistungen bis 2027 an die SWEG möglich ist
- Falls ja, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die erforderliche Ausschreibung und Vergabe

#### 4.2.3. Flankierende Maßnahmen

Ergänzend zu den möglichen Angebotsausweitungen, die in den Szenarien 1 bis 5 aufgezeigt wurden, gehört in das Handlungsfeld Angebot auch die Untersuchung von weiteren flankierenden Maßnahmen zur Verbesserung des Gesamtangebots wie:

- Vereinheitlichung der Linienführung Mo-So (Abend- und Freizeitlinien)
- Einbringen von Vorschlägen zur Verbesserung des Regionalbusverkehrs beim Landratsamt, ggf. mit Angebot einer Kostenbeteiligung
- Ermöglichung der Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr (ggf. mit Einschränkung von Zeiten sowie der Anzahl)
- Ausstattung der Stadtbusfahrzeuge mit W-LAN

### 4.3. Tarif und Vertrieb

#### 4.3.1. Grundlagen

Dem Handlungsfeld Tarif und Vertrieb kommt aufgrund der Gestaltung von Ticketpreisen und Ticketkaufmöglichkeiten ebenfalls eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Wirkung auf die (potentiellen) Nutzer zu. Grundsätzlich zu beachten ist hierbei

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 06.12.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

jedoch, dass der Stadtbusverkehr Bestandteil der Tarifgemeinschaft Ortenau (TGO) ist und Veränderungen bei Tarif, Beförderungsbedingungen und Vertrieb von der TGO beschlossen werden müssen. Besondere Regelungen für den Stadtbusverkehr Offenburg sind deshalb nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sobald diese aber zu Einnahmeverlusten auf Seiten der in der TGO zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen führen, ist davon auszugehen, dass die Stadt Offenburg bzw. die TBO den erforderlichen finanziellen Ausgleich allein leisten müssen.

#### 4.3.2. Tarif

Tarifvergünstigungen wie die Einführung eines 1-Euro-Tickets schaffen grundsätzlich ein attraktiveres Angebot für die Nutzer, müssen aber auch immer im Zusammenhang mit dem bestehenden Angebot gesehen werden, dass es ebenfalls zu finanzieren gilt. Ein attraktives Angebot stellt die Voraussetzung für eine häufige Nutzung des Stadtbusses dar, günstige Tarife können diesen Effekt entsprechend zusätzlich befördern. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die größte Hürde bei der Gewinnung von Neukunden häufig nicht der Tarif ist, sondern die erforderliche Verhaltensanpassung an das ÖPNV-Angebot und die damit verbundenen Restriktionen.

Bei der konkreten Ausgestaltung von Tarifvergünstigungen im Stadtbusverkehr sind zudem folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Berücksichtigung der bestehenden bzw. einer ausgewogenen Tarifstruktur: Im Vergleich zu Einzel- oder Mehrfahrentickets sollten die Zeitkartentarife für Vielfahrer weiterhin deutlich günstiger sein, da diese für eine Bindung von Stammkunden sorgen, die den ÖPNV regelmäßig nutzen
- Vermeidung von reinen Insellösungen (Maßnahmen sollten zumindest innerhalb der Stadtbusverkehre in der TGO aufeinander abgestimmt sein), um die Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der geltenden Tarife innerhalb des TGO-Gebiets zu fördern
- Praktikabilität bezüglich Ticketvertrieb und -kontrolle sowohl hinsichtlich der Belange vom Fahrgast als auch vom Busbetrieb (Zielkonflikte möglich)
- Vermeidung von unerwünschten Effekten wie die Verlagerung vom Fußgänger- und Radverkehr insbesondere in Spitzenzeiten, in denen die Fahrzeuge zum Teil bereits ohnehin hoch frequentiert sind (typisches Ergebnis von bisherigen Versuchen eines kostenlosen ÖPNV)
- Dauerhafte Sicherung der Finanzierung auch unter Berücksichtigung der im aktuellen Verkehrsvertrag mit der SWEG enthaltenen Preisgleitungsregelung (jährliche Anpassung der Betriebskostensätze gemäß der bundesweiten Entwicklung von festgelegten Preisindizes möglich)

#### 4.3.3. Vertrieb

Bezüglich Verbesserungen beim Ticketvertrieb ist e-Ticketing sowie die Verfügbarkeit attraktiver digitaler Informations- und Buchungsmöglichkeiten das zentrale Thema, das allerdings gesamthaft im TGO-Gebiet und ggf. auch darüber hinaus einheitlich angegangen werden sollte. Dies wird deshalb eindeutig als eine Aufgabe der

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

TGO und des Landkreises gesehen. Von daher kann die Stadt Offenburg vor allem politisch – z. B. über die Vertreter im Kreistag – dringend erforderliche Entwicklungen verstärkt anregen. Ggf. kann hierbei auch eine finanzielle Mitwirkungsbereitschaft signalisiert und der Stadtbusverkehr für zukünftige Erprobungen (Testbetrieb) angeboten werden.

#### 4.4. Ausbau der Infrastruktur

Das Handlungsfeld Infrastruktur betrifft überwiegend Maßnahmen an bestehenden Haltestellen (z. B. Ergänzung von Fahrgastunterständen, Sitzbänken, Fahrradabstellanlagen oder dynamischen Fahrgastinformationstafeln) und Lichtsignalanlagen (z. B. Ausweitung der Buspriorisierung). Solche Maßnahmen können grundsätzlich in relativ kurzen Zeiträumen umgesetzt werden. Der Umbau/Neubau des ZOB ist hierbei nicht enthalten, (vgl. Abschnitt 4.1).

Die Maßnahmen dienen auf verschiedene Weise zur Verbesserung der Haltestellenqualität, der Informationsqualität vor der Fahrt und der Betriebsqualität (Pünktlichkeit der Busse). In ihrer einzelnen Wirkung sind sie zum Teil überschaubar, tragen aber wesentlich zu einem attraktiven Gesamtangebot im Stadtbusverkehr bei.

Eine Umsetzung erfordert vor allem zusätzliche Investitionen, dabei ist auch eine kontinuierliche Realisierung z. B. mit einer definierten Anzahl von Haltestellen pro Jahr möglich (analog zur Vorgehensweise beim barrierefreien Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet).

#### 4.5. Mobilitätsmarketing

Um das Stadtbusangebot bekannt und erfahrbar zu machen, bilden die Maßnahmen des Mobilitätsmarketings ein wichtiges Begleitelement. Insbesondere bei der Einführung größerer Verbesserungsmaßnahmen z. B. im Angebot oder Tarif sind begleitende Marketingoffensiven erforderlich, um eine möglichst hohe und frühzeitige Wirkung bei der Nutzung des neuen Angebots zu erzielen.

Hierfür kommen Schnupperangebote sowie Werbung und Öffentlichkeitsarbeit über unterschiedliche Kanäle in Frage. Neben der Bindung personeller Kapazitäten ergeben sich je nach Maßnahme kleinere Investitionsbeträge. Eine Ausnahme stellen kostenfreie Schnupperangebote da, sofern sie kontinuierlich angeboten werden (Bsp. kostenfreies Fahren samstags). Das entstehende Einnahmedefizit bei den Fahrgeldeinnahmen ist hier von den TBO/der Stadt entsprechend jedes Jahr zu tragen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

224/19

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Körner, Matthias

Tel. Nr.:  
82-2387

Datum:  
06.12.2019

---

Betreff: Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus

---

## 5. Geplantes Vorgehen

Die Prüfung und Entwicklung von geeigneten und umsetzbaren Maßnahmen in den vorangegangenen vorgestellten Handlungsfeldern erfordert eine weitere vertiefende Planung. Folgende Anmerkungen sind hierbei noch zu ergänzen:

- Um Maßnahmen eines konkreten Szenarios für eine Angebotsausweitung bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umsetzen zu können, ist voraussichtlich eine Vorstellung der vertiefenden Planung einschließlich Beschluss bereits im folgenden Verkehrsausschuss (VKA) April 2020 erforderlich. Bis dahin ist es voraussichtlich nur möglich, mittels eines mündlichen Berichts die Ergebnisse der Fahrgastzählung 2019 vorzustellen, da diese erst im 1. Quartal 2020 von der PTV AG geliefert werden. Die Umsetzung eines der Szenarien im Rahmen der vorhandenen 20 %-Zubestellungsmöglichkeit wird seitens der Verwaltung unabhängig vom absoluten Ergebnis der Fahrgastzählung (Zu- oder Abnahme der Fahrgastzahlen) als sinnvoll erachtet, da dem Prinzip der Angebotsplanung gefolgt werden soll. Die Ergebnisse der Zählung unterstützen dabei vor allem bei der Ausgestaltung und Auswahl eines konkreten Szenarios für eine Angebotsausweitung.
- Von daher wird auch die Gegenfinanzierung für die im VKA im April vorgeschlagenen Maßnahmen ebenfalls bereits dort Inhalt sein.
- Gleiches gilt für die flankierenden Maßnahmen (siehe Abschnitt 4.2.3), da diese ebenfalls zum Handlungsfeld Angebot gehören und dann auch kurzfristig bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt werden können.
- Ob konkrete Vorschläge für Tarifvergünstigungen ebenfalls bereits im April Inhalt sein werden, hängt von der weiteren Planung und Abstimmung dazu mit der TGO und dem Ortenaukreis ab. Hierzu findet u. a. ein Gespräch am 29.01.2020 mit dem Landrat sowie den Oberbürgermeistern der Städte mit Stadtbusverkehr (Kehl, Lahr und Offenburg) statt.

Die Planung der angesprochenen Maßnahmen soll im Rahmen eines Aktionsplans ÖPNV unter Einbindung in eine langfristige Perspektive erfolgen, welche die Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr 2027 bereits mit in den Blick nimmt.