

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

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:

27.11.2020

1. Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.01.2021	öffentlich
2. Gemeinderat	01.02.2021	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen Wirtschaftsplan bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
Im Wirtschaftsplan der TBO (Anruflinientaxi)

120.000,00 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (netto) 30.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der TBO (netto) 30.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme

170.000,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

53.000,00 €

Jährliche Belastungen

117.000,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung mit der Umsetzung des in dieser Vorlage beschriebenen Anruflinientaxi-Angebots zu beauftragen. Das Angebot ersetzt das bisherige Anrufsammeltaxi-Angebot. Neben der veränderten Bedienform als Anruflinientaxi (ALT) ist unter anderem eine Ausweitung des Bedienungsgebietes auf weitere benachbarte Gemeinden und die Anwendung des TGO-Tarifs vorgesehen. Die Inbetriebnahme ist zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geplant.

Mit der Umsetzung verbunden sind vor allem die Durchführung der folgenden Schritte:

- a) Erlangen der Zustimmung des Landratsamtes für die Bezuschussung gemäß ÖPNV-Förderrichtlinie des Ortenaukreises
- b) Erlangen der Zustimmung der TGO für die Anwendung des TGO-Tarifs
- c) Beantragung einer neuen Genehmigung nach PBefG für den ALT-Betrieb bis 31.10.2027 (Ende Verkehrsvertrag mit SWEG) durch die TBO als Betreiber
- d) Durchführung einer EU-weiten Ausschreibung zur Vergabe der Leistungen, welche die unmittelbare Durchführung der im Rahmen des ALT-Betriebs anfallenden Fahrten umfassen, bis 31.10.2027 an ein Subunternehmen
- e) Durchführung einer beschränkten Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb zur Vergabe der einmaligen und dauerhaften Leistungen bis 07.12.2024 (Fahrplanwechsel) für einen App-Einsatz einschließlich Call-Center-Lösung, welche Fahrgastinformation, Buchung, Disposition, Abrechnung und Statistik für den ALT-Betrieb in einem digitalen System bündelt
- f) Abschließen einer Vereinbarung aller teilnehmenden Gemeinden u. a. zur Kostenverteilung und -abrechnung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Sachverhalt/Begründung:

1. Einführung/Ausgangssituation

In Offenburg kommt als den Stadtbusverkehr ergänzendes Angebot derzeit ein Anrufsammeltaxi (AST) zum Einsatz. Dieses verkehrt bedarfsorientiert in Zeiten, in denen bisher kein Stadtbusangebot vorhanden ist (Abendstunden sowie Sonn- und Feiertage vormittags). Für den Fahrgast bestehen die wesentlichen Unterschiede zum Linienbusverkehr darin, dass die Fahrt von ihm rechtzeitig telefonisch angemeldet werden muss, die Fahrt innerhalb eines Zeitfensters stattfindet, eigene Fahrpreise anstelle des TGO-Tarifs zur Anwendung kommen, die Fahrgäste direkt am Zielort („Haustürbedienung“) abgesetzt werden und Taxis anstelle von Bussen verkehren.

Elementare Defizite bei Funktionsweise, Nutzung und Akzeptanz des derzeitigen Angebots wurden bereits in der Drucksache 182/19 (Sachstand und geplante Maßnahmen Anrufsammeltaxi) für den Verkehrsausschuss am 27.11.2019 ausführlich erläutert. Anschließend wurde geprüft, inwieweit alternative Systeme bzw. Bedienformen gegenüber dem derzeitigen Angebot Verbesserungen bringen können sowie in Offenburg umsetzbar sind. Das Ergebnis wurde am 08.07.2020 im Verkehrsausschuss vorgestellt (siehe Drucksache 066/20). Von der Verwaltung wurde dabei eine grundlegende Neukonzeption des Angebots in Form eines Anruflinientaxi-Betriebs empfohlen. Mit Beschluss des Gemeinderats wurde die Verwaltung entsprechend beauftragt ein entsprechendes Konzept detailliert zu planen.

Die vorliegende Vorlage beschreibt die erarbeitete Neukonzeption in den wesentlichen Punkten:

- Betriebskonzept (Abschnitt 2)
- Tarifgestaltung (Abschnitt 3)
- Entstehende Kosten (Abschnitt 4)
- Erforderliche Umsetzungsschritte (Abschnitt 5)

2. Betriebskonzept

2.1. Bedienform

Grundsätzlich mögliche Bedienformen wurden bereits in der Drucksache 066/20 erläutert. Dort wurden auch vier mögliche Systemvarianten für Offenburg und ggf. umliegende Gemeinden entwickelt und bewertet. Auf Basis der Bewertung erfolgte die Empfehlung für Variante 2 eines Anruflinientaxi-Betriebs. Diese Variante bildet die Grundlage für die vorliegende Neukonzeption. Dabei wurden die Anregungen aus dem Verkehrsausschuss vom 08.07.2020 geprüft und wenn möglich berücksichtigt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Der Bedienungszeitraum des Anruflinientaxis (ALT) ist grundsätzlich abhängig vom Zeitraum des Linienbusangebots auf dem jeweiligen Linienast und ergänzt dieses entsprechend außerhalb dessen Bedienzeit. Die Bedienung erfolgt nach Bedarf mit einem Fahrplan für jede Linie mit festgelegten Abfahrtszeiten im Stundentakt und einem Rendezvous aller Linien am Offenburger Bahnhof/ZOB abgestimmt auf die dortigen Zeiten des Schienenpersonenverkehrs.

Der Übergang zwischen den Linienästen soll dabei bedarfsorientiert erfolgen, so dass ein Umstieg nur bei einem entstehenden Kapazitätsengpass hinsichtlich der verfügbaren Fahrzeuge erforderlich ist. Wenn für dazwischenliegende Haltestellen keine weiteren Fahrgäste vorgemerkt sind, wird die direkte Fahrtroute gewählt, um dem Fahrgast die kürzeste Fahrzeit zu bieten und gleichzeitig wirtschaftlich und ökologisch effizient zu sein. Bei entsprechend fehlender Nachfrage auf den Linienästen dazwischen sind damit auch Direktfahrten z. B. zwischen zwei Ortschaften oder umliegenden Gemeinden möglich. Letzteres stellt aus Nutzersicht eine bedeutende Verbesserung zum bisherigen System dar, bei dem Direktfahrten zwischen den Gemeinden ausgeschlossen waren.

Der Ein- und Ausstieg ist mit dem neuen System zukünftig an deutlich mehr Linienbushaltestellen im Stadtgebiet als bisher (ca. 2/3 aller Haltestellen) möglich. Ein Fortbestand der Haustürbedienung beim Ausstieg wurde geprüft. Im Rahmen eines ALT-Konzepts kann diese vor allem aus den folgenden Gründen nicht mehr ermöglicht werden:

- Keine Verlässlichkeit des Fahrplans mehr gegeben
- Keine Förderfähigkeit gegeben (Zuschuss Landkreis)
- Ausweitung des Bedienungsgebietes auf einige der umliegenden Gemeinden (z. B. Hohberg) sonst nicht möglich (aufgrund des dann nicht mehr vorhandenen Fahrplanpuffers für einen Stundentakt)

Allerdings wird der Ausstieg zwischen zwei Haltestellen auf Zuruf am Fahrbahnrand ermöglicht, um die Wege bis zur Haustür bestmöglich zu verkürzen.

Im Folgenden sind noch einmal die wesentlichen Verbesserungen zusammengestellt, die von der Umstellung auf ein Anruflinientaxi-System erwartet werden:

- Bessere Planbarkeit und Verlässlichkeit durch feste Abfahrts- und planbare Ankunftszeiten
- Starke Orientierung am Linienbusverkehr sorgt zudem für eine bessere Verständlichkeit und Bekanntheit des Angebots (ermöglicht u. a. Aufnahme in die gängigen Fahrplanmedien)
- Gleichzeitig wird die Flexibilität eines Bedarfsverkehrssystems genutzt, indem nachfrageabhängig auch Direktfahrten und umsteigefreie Verbindungen disponiert werden können

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

- Am Bahnhof/ZOB bestehen Anschlüsse zwischen allen Linienästen, häufig kann der Fahrgast im selben Fahrzeug verbleiben

Insgesamt wird durch die neue Bedienform erreicht, dass sich die Einstiegshürde für neue Nutzer deutlich verringert. Hierbei ist die geplante enge Verknüpfung mit dem Stadtbus- bzw. Regionalbusangebot noch einmal besonders hervorzuheben. Das zukünftig als Einheit wahrnehmbare Gesamtangebot beider Systeme (u. a. Fahrplan, Tarif) sorgt für ein verlässliches, in weiten Teilen durchgängiges ÖPNV-Angebot. Allein durch diese Tatsache wird bereits ein Anstieg bei der ÖPNV-Nutzung insgesamt erwartet. In Folge des neuen ALT-Angebots wird deshalb nicht nur von einer größeren Nutzung des ÖPNV-Angebots in Schwachlastzeiten, sondern auch von einer Erhöhung der Fahrgastzahlen im Linienbusverkehr ausgegangen (z. B. Gewinnung neuer Nutzer mit Hinfahrt tagsüber per Stadt- oder Regionalbus und Rückfahrt spät-abends per ALT).

2.2. Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet des bisherigen AST-Angebots umfasst das Stadtgebiet von Offenburg sowie die Gemeinden Durbach, Ortenberg und Schutterwald, welche auch Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Offenburg sind. Eine Ausweitung des Bedienungsgebiets auf weitere umliegende Gemeinden ist aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht anzustreben. Damit würde ein öffentliches Angebot für Verbindungen zwischen diesen Gemeinden und Offenburg sowie auch zwischen den Gemeinden untereinander für die Zeiten ohne Linienbusangebot geschaffen. Gegenüber einem Betrieb von Parallel-Systemen können so die einzelnen Fahrten gebündelt durchgeführt und damit Vorteile bei Kosten und Umweltbelastung generiert werden.

Mit Blick auf die bestehenden Zwangspunkte bei der Fahrplanung (vor allem Angebot im Stundentakt, erforderliche Fahrzeiten) kommen folgende weitere Gemeinden hierfür in Frage:

- Appenweier
- Berghaupten
- Stadt Gengenbach
- Hohberg (Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Offenburg)
- Neuried
- Ohlsbach
- Willstätt

Diese Gemeinden wurden neben den drei bisher bereits beteiligten Gemeinden von der Stadt Offenburg bezüglich einer Teilnahme am geplanten ALT-Betrieb angefragt. Nach der Vorstellung der Neukonzeption und Abstimmung von Linienführung und Fahrplan läuft in diesen Gemeinden derzeit parallel der jeweilige Entscheidungsprozess. Bis Ende Februar sollen dort die erforderlichen Gremienbeschlüsse erfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anrufdiensttaxi-Angebots

2.3. Linienführung

Ziel bei der Linienführung ist es, alle Hauptäste des Stadtbusverkehrs bedienen zu können und die Ortsteile Bühl und Griesheim ebenfalls anzubinden. Damit werden zukünftig bis auf wenige Ausnahmen alle Linienbushaltestellen nach Bedarf durch das ALT angefahren. Um die Anzahl der gleichzeitig benötigten Fahrzeuge in absoluten Spitzenzeiten zu begrenzen, ist teilweise eine Zusammenfassung von Linienästen oder deren Teilabschnitten erforderlich. Die damit resultierenden acht Linienäste können bei Bedarf bis zu den umliegenden Gemeinden verlängert werden:

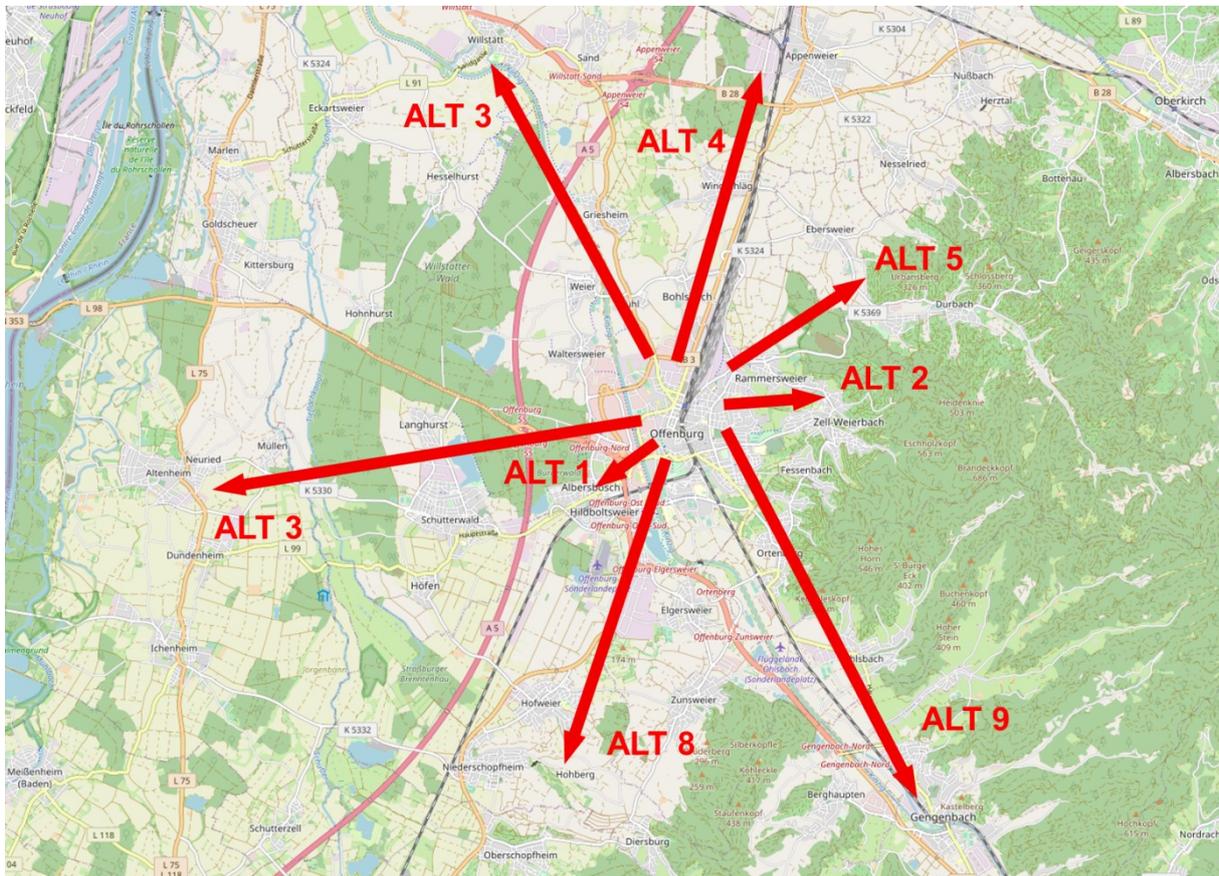


Abbildung 1: Übersicht mögliche räumliche Ausdehnung der acht Linienäste (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Die Linienführung auf diesen Ästen orientiert sich im Stadtgebiet hauptsächlich am Verlauf der Stadtbuslinien (vgl. Anlage 1 Liniennetzplan Stadtbus) und ist wie folgt vorgesehen (Verlängerung über Stadtgebiet hinaus in Abhängigkeit der Entscheidung der jeweiligen Gemeinde):

- ALT 1: Bahnhof/ZOB – Einkaufszentren/OT – Albersbösch – Amselweg
- ALT 2: Bahnhof/ZOB – Kulturforum – Zell-Weierbach – Rammersweier
- ALT 3: Bahnhof/ZOB – Messe – Hildboltsweier – Schutterwald – Neuried
- ALT 3: Bahnhof/ZOB – Waltersweier – Weier – Bühl – Griesheim – Willstätt

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

- ALT 4: Bahnhof/ZOB – Bohlsbach – Windschlag – Appenweier – Urloffen
- ALT 5: Bahnhof/ZOB – Klinikum – Durbach – Bahnhof/ZOB – Kulturforum – Auferstehungskirche – Klinikum – Bahnhof/ZOB
- ALT 8: Bahnhof/ZOB – Hochschule – Elgersweier – Zunsweier – Hofweier – Niederschopfheim (alternativ ab Zunsweier bis Diersburg)
- ALT 9: Bahnhof/ZOB – Fessenbach – Ortenberg – Ohlsbach – Gengenbach – Berghaupten

Die Linien 1 und 2 sind folglich reine Linien im Stadtgebiet, alle anderen Linien können bei Bedarf über das Stadtgebiet hinaus verlängert werden. Die Liniennummern orientieren sich an den Stadtbuslinien. Durch die Zusammenfassung von Linienästen ergeben sich folgende Abweichungen:

- Linie 1: Deckt West-Ast der Stadtbuslinie S1 sowie die fehlenden Haltestellen der S2 ab, die nicht bereits durch Linie 3 bedient werden
- Linie 2: Deckt Ost-Ast der Stadtbuslinie S2 sowie die fehlenden Haltestellen der S1 ab, die nicht bereits durch Linie 5 bedient werden
- Linie 3: Hat wie die Stadtbuslinie S3 zwei Äste (ggf. Einführung einer unterschiedlichen Nummerierung um Missverständnisse zu vermeiden), der Nord-Ast wird nach Bühl und Griesheim verlängert
- Linie 5: Bedient zuerst Teil des Ost-Astes der S1 mit Weiterfahrt nach Durbach und erst anschließend die Strecke der Oststadtlinien S5 und S7
- Linie 8: Deckt größtenteils die Linienäste der Stadtbuslinien S6 und S8 ab, die sich entlang großer Abschnitte überlagern (Abschnitt der S6 bis zur Messe wird durch Linie 3 bedient), mit bedarfsweisem Stich zur Haltestelle Landratsamt

Mit dieser Struktur ergeben sich Richtung Kulturforum und Klinikum vom Bahnhof aus sogar zwei Fahrtmöglichkeiten je Stunde. Das geplante Rendezvous aller Linien am Bahnhof/ZOB (siehe folgender Abschnitt zum Fahrplan) ist so ausgerichtet, dass aus allen Richtungen bzw. einbezogenen Gemeinden ohne größere Wartezeit eine Weiterfahrt Richtung Klinikum möglich ist. Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehene Linienführung immer dann verkürzt wird (direkte Fahrtroute), wenn für die dazwischenliegenden Haltestellen keine weiteren Fahrgäste vorgemerkt sind bzw. aussteigen.

2.4. Fahrplan

Das Anruflinientaxi (ALT) ergänzt das Linienbusangebot auf dem jeweiligen Linienast entsprechend außerhalb dessen Bedienzeit. Die Bedienung erfolgt nach Bedarf mit festen Abfahrtszeiten im Stundentakt und einem Rendezvous am Bahnhof/ZOB in Offenburg. Der aktuelle Fahrplanentwurf sieht die Ankunft zur Minute 12 und die Abfahrt zur Minute 15 vor. So kann insbesondere von den wichtigen Schienennahverkehrsverbindungen aus Richtung Freiburg, Karlsruhe und Konstanz zu den Zeiten ohne Linienbusangebot ein öffentlicher Anschluss geschaffen werden. Eine spätere

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Abfahrtszeit zur Erreichung von noch mehr Anschlüssen würde für die Fahrgäste der genannten Verbindungen eine zu lange Wartezeit bedeuten, die das Angebot nicht mehr ausreichend attraktiv macht. Mit der gewählten Rendezvous-Zeit besteht zu den ALT-Bedienzeiten gleichzeitig ein akzeptabler Anschluss zu den meisten Verbindungen im Schienenfernverkehr ab Offenburg (um die Minute 30). Der ALT-Fahrplan kann diesbezüglich aber jedes Jahr zum Fahrplanwechsel im Dezember neu auf die aktuellen Fahrpläne des Schienenpersonenverkehrs abgestimmt werden.

Für die in Abschnitt 2.3 skizzierte Linienführung wurde ein konkreter Fahrplanentwurf erarbeitet (siehe Anlage 2). Dieser unterstellt erst einmal, dass alle zehn angefragten Gemeinden am ALT teilnehmen. Der Entwurf berücksichtigt dabei bereits die geplante Angebotsausweitung im Stadtbusverkehr ab Dezember 2021 (Variante 1 Ausdehnung des Grundangebots), deren Beschluss im Rahmen der parallelen Vorlage zum Aktionsplan ÖPNV empfohlen wird. Ziel ist die Integration der Fahrplanzeiten des ALT in die Fahrpläne der jeweiligen Buslinien. So ergänzt, ergibt dies einen einheitlichen und einfach begreifbaren Überblick über das städtische ÖPNV-Gesamtangebot.

2.5. Anmeldung von Fahrten

Die Buchung der Fahrten soll mit Start des ALT-Betriebs über eine App für mobile Endgeräte und Desktop erfolgen können, die später auch in die geplante Mobilitäts-App des Landkreises integrierbar sein muss. Als zweiter Weg ist die telefonische Anmeldung von Fahrten weiterhin möglich. Die Buchung wird hierbei ebenfalls von der entgegennehmenden Person unmittelbar in das System der App eingepflegt, um alle Daten für die anschließende Disposition, Abrechnung und statistische Auswertung der Fahrten digital gebündelt vorzuhalten. Zusammen mit dieser Veränderung wird das Buchungssystem nicht mehr beim die Fahrten durchführenden Subunternehmen, sondern beim Betreiber TBO angesiedelt. Dieses fördert u. a. die Transparenz und Kontrolle der gesamten Betriebsabwicklung. Dabei wird aus Effizienzgründen unbedingt eine Auslagerung auf einen externen Anbieter angestrebt, der für App und Call-Center-Service gemeinsam verantwortlich ist (siehe Abschnitt 5.3 zur Ausschreibung der App).

Die Anmeldung einer Fahrt soll vom Fahrgast mindestens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erfolgen, nur dann kann eine Durchführung der Fahrt garantiert werden. Die Vorlaufzeit ist für eine sinnvolle Fahrzeugdisposition erforderlich, unter anderem soll so dem Subunternehmen ermöglicht werden, nicht nachgefragte Fahrzeuge im Zwischenzeitraum verlässlich für andere Zwecke einzusetzen (z. B. im Taxiverkehr). Zusätzlich wird aber die kurzfristige Möglichkeit angeboten bis 15 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit eine Fahrt zu buchen, sofern auf der nachgefragten Strecke bereits eine ALT-Fahrt stattfindet oder noch ein freies Fahrzeug zur Verfügung steht und rechtzeitig an der Abfahrtshaltestelle sein kann.

Weitere, bisher nicht vorhandene Optionen sollen im Rahmen des neuen Buchungssystems zukünftig möglich gemacht werden:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

- Anlegen einer Dauerbuchung für regelmäßig sich wiederholende Fahrten zum gleichen Zeitpunkt
- Bei Fahrgastverspätung (z. B. im Zug) Anfragemöglichkeit über App, ob Fahrzeug warten kann (ohne Garantie, Antwort abhängig von den sonstigen Randbedingungen für den aktuellen Fahrzeugeinsatz)

Im Rahmen der Buchung von Fahrten zu beachten sind aufgrund der Fahrzeuggröße (in der Regel Pkw) notwendige Beschränkungen für die gleichzeitige Beförderung von Gruppen sowie von Gepäck.

2.6. Fahrzeugeinsatz

Die Planung von Anzahl und Art der bereitzustellenden Fahrzeuge ist sowohl enorm wichtig für die Verlässlichkeit des ALT-Betriebs (zuverlässige Erbringung aller gebuchten Fahrten) als auch für die Einfassung der in Frage kommenden Subunternehmen bezüglich Durchführung der Fahrten.

Durch die Anzahl der vorgesehenen acht Linienäste, die sich kaum weiter reduzieren lässt, und dem geplanten Rendezvous am Bahnhof/ZOB ergeben sich als grundlegende Anforderung acht Fahrzeuge zur Abdeckung von langfristig möglichen absoluten Spitzen (gleichzeitiger Bedarf auf allen acht Ästen). Diese müssen aber nur im Bedarfsfall bereitgestellt werden können. Aufgrund der Corona-Auswirkungen und der nötigen Einspielzeit für ein neues System ist in den ersten Betriebsjahren von einer darunterliegenden Anzahl an Fahrzeugen auszugehen. Weiterhin muss in Abhängigkeit von Wochentag und Tageszeit von Nachfrageschwankungen ausgegangen werden. Dies zusammen erfordert ein möglichst flexibles Vorgehen bei der Fahrzeugplanung.

Vorgesehen ist daher eine differenzierte Vorgabe für die Anzahl der einsatzbereit zu haltenden ALT-Fahrzeuge nach Wochentag und Tageszeit. Die Vorgabe kann mit Vorlaufzeit von einem Monat nach Bedarf an die aktuelle Entwicklung angepasst werden. Grundlage ist jeweils die Einsatzstatistik der vergangenen Monate. Bei nicht vorhandener Nachfrage ist der zwischenzeitliche Einsatz eines Fahrzeuges zu anderen Fahrtzwecken (bspw. Taxiverkehr) gestattet und durch die Mindestanmeldefrist einer Fahrt von 60 Minuten für das Subunternehmen auch besser als bisher planbar.

Bei einer deutlich geringeren Anzahl einsatzbereiter Fahrzeuge als acht sind für die Qualität und Verlässlichkeit des ALT-Verkehrs ein bis zwei „Springer“ zusätzlich in Bereitschaft zu halten. Diese sind für Störungsfälle, kurzfristige Nachfrageschwankungen und vor allem für den Fall erforderlich, dass z. B. alle drei Fahrzeuge des Regelbetriebs auf den Süd-Ästen (Gengenbach, Hohberg, Neuried) gebunden sind und nicht für eine gleichzeitig erforderliche Abfahrt z. B. in Willstätt oder Appenweier zur Verfügung stehen. Im Idealfall sind diese „Springer“ z. B. parallel im Taxiverkehr eingesetzte Fahrzeuge, die aufgrund der Mindestanmeldefrist von 60 Minuten recht-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

zeitig für das ALT abgestellt werden können. Es muss aber auch damit gerechnet werden, dass das Subunternehmen solche Fahrzeuge nicht parallel im Einsatz hat und die Kosten für einen im Hintergrund erforderlichen Bereitschaftsdienst für einen „Springer“ zusätzlich getragen werden müssen (vgl. Abschnitt 4.3 Kostenabschätzung). Die Anzahl der zu ALT-Zeiten parallel für andere Zwecke eingesetzten Fahrzeuge (z. B. im Taxiverkehr) soll aus diesen Gründen ebenfalls ein Zuschlagskriterium bei der Ausschreibung sein (vgl. Abschnitt 5.2).

Aus Gründen der Barrierefreiheit ist zudem mindestens ein „Rollstuhl“-Taxi für den ALT-Betriebszeitraum vorzuhalten, sowie für die Beförderung von kleinen Gruppen ein Großraumtaxi. Über diese Mindestvorgabe hinaus soll beides auch jeweils ein Zuschlagskriterium bei der Ausschreibung bilden, da eine höhere Anzahl dieser Fahrzeuge zu einer höheren Qualität des Angebots führt (vgl. Abschnitt 5.2).

3. Tarifgestaltung

3.1. Vorzugsvariante

Nach Prüfung möglicher Varianten wird als Vorzugsvariante für die Tarifgestaltung des ALT-Angebots die Anwendung des TGO-Tarifs empfohlen. Dies bedeutet konkret:

- Gültigkeit aller TGO-Tickets im ALT-Verkehr
- Verkauf von TGO-Tickets im ALT gemäß TGO-Standard
- Fahrgeldeinnahmen aus dem ALT-Verkehr fließen an die TGO und werden über den Schlüssel des Einnahme-Aufteilungs-Verfahrens (EAV) der TBO zugewiesen
- Resultierendes Defizit aus dem ALT-Verkehr wird auf TBO und Gemeinden verteilt (siehe dazu Abschnitt 4.2) und anschließend gemäß der aktuellen Förderrichtlinie durch Landkreis bezuschusst

Der wesentliche Vorteil dieser Variante gegenüber einem eigenen Haustarif ist die hohe Benutzerfreundlichkeit. Der Fahrgast muss sich nicht mit einem zweiten Preis- und Vertriebssystem für das ALT auseinandersetzen und kann mit ein- und demselben Fahrschein im Gebiet der TGO öffentlich unterwegs sein.

Als Nachteil ergeben sich gegenüber einem Haustarif mit Komfortzuschlag zwar höhere verbleibende Kosten für die TBO bzw. teilnehmende Gemeinden. Diese sind jedoch in Relation zu den Gesamtkosten verhältnismäßig gering und werden mit Blick auf die erhoffte Wirkung als vertretbar eingeschätzt. Ein weiterer Nachteil kann in der Abhängigkeit von der TGO entstehen, z. B. bei Tarifanpassungen, den Vorgaben zur Anpassung des EAV-Schlüssels¹ oder den Vorgaben zum Ticketverkauf.

¹ Anpassung nur bei Zuwachs von mehr als 1 % der Gesamtfahrplanleistung der TBO und bei entsprechender Nachweisführung möglich, Eingeschränkte Erlöswirksamkeit von Zeitkarten

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Tarifvariante ist die noch ausstehende Zustimmung vom Landratsamt (bezüglich Förderfähigkeit) und von der TGO selbst (Vorgespräche sind jeweils erfolgt).

3.2. Alternative Tarifvariante

Kann für die Vorzugsvariante im vorangegangenen Abschnitt keine Zustimmung vom Landratsamt und der TGO erreicht werden, ist ein Haustarif für den ALT-Verkehr vorgesehen, der aber die TGO-Zeitkarten (Monats- und Jahreskarten) anerkennt (ohne weiteren Aufpreis). Im Fahrzeug und per App werden eigene Einzelfahrscheine verkauft, die den Preisen von Preisstufe 1 bzw. 2 der geplanten TGO-Tarifreform zum 01.08.2021 entsprechen (2,50 €, ermäßigt 1,70 €). Im Fall der Nutzung von Einzelfahrscheinen ist bei der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln innerhalb des TGO-Gebiets ein weiteres Ticket (TGO-Fahrschein) zu lösen. Diese Tarifvariante setzt von daher einen klaren Anreiz für den Erwerb von TGO-Zeitkarten und fördert damit die Bindung der ÖPNV-Kundschaft.

Bei diesem Modell verbleiben die Fahrgeldeinnahmen bei den TBO als Betreiber. Das resultierende Defizit wird zwischen den TBO und den Gemeinden verteilt (siehe dazu Abschnitt 4.2) und anschließend gemäß der aktuellen Förderrichtlinie vom Landkreis bezuschusst.

4. Entstehende Kosten

4.1. Abrechnungsbasis mit dem Subunternehmen

Die Betriebskosten für die Durchführung der Fahrten werden gemäß Fahrauftrag nach dem geltenden Ortenauer Taxitarif berechnet. Der endgültige Preis für eine Fahrt ergibt sich anschließend durch die im Rahmen der Ausschreibung darauf angebotene Rabatthöhe des beauftragten Subunternehmens. Ein Taxameter-Nachweis für die Durchführung der Fahrt ist auf Anforderung zu erbringen. Leerkilometer werden nicht vergütet, es sei denn die Leerfahrt kam dadurch zustande, dass ein Fahrgast ohne rechtzeitige Stornierung die Fahrt nicht angetreten hat.

Monatliche Maluszahlungen werden für die typischen Fälle wie z. B. bei Fahrtausfall, einem hohen Anteil verspäteter Abfahrten oder einer zu frühen Abfahrt ohne Fahrgast ebenfalls im Rahmen der Leistungsbeschreibung definiert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

4.2. Kostenverteilung

4.2.1. Fixkosten

Fixkosten fallen bei den TBO als Betreiber des Systems an. Den Hauptanteil daran werden die Kosten für das digitale App-System inklusive Call-Center-Lösung ausmachen, welches Fahrgastinformation, Buchung, Disposition, Abrechnung und Statistik für den ALT-Betrieb bündelt. Dieses System wird separat ausgeschrieben.

Weitere Fixkosten können für die Bereitschaft erforderlicher „Springer“ anfallen (vgl. Abschnitt 2.6), wenn das beauftragte Subunternehmen keine anderweitige Lösung im Rahmen seines Angebots unterbreitet hat.

Die Aufteilung der Fixkosten erfolgt zum Jahresende anhand des Anteils der teilnehmenden Gemeinden an den nachfrageabhängigen Betriebskosten (siehe Folgeabschnitt). Die neuen ÖPNV-Förderrichtlinien des Landkreises sehen für diese Art von Kosten weiterhin keine Bezuschussung vor.

4.2.2. Nachfrageabhängige Betriebskosten

Die nachfrageabhängigen Betriebskosten entstehen durch die gemäß Fahrplan angebotenen ALT-Fahrten, die nur bei vorheriger Anmeldung durch den Fahrgast stattfinden. Im Fall der Umsetzung der Vorzugsvariante zur Tarifgestaltung (vgl. Abschnitt 3.1) erfolgt nach Abzug der aus dem TGO-Pool ggf. zugewiesenen Fahrgeldeinnahmen die Aufteilung des verbleibenden Defizits wie folgt:

- Maßgebend ist die Fahrgastanzahl mit Ausstieg (Ziel) in der jeweiligen Gemeinde und deren zurückgelegte Fahrtstrecke
- Der Anteil der sich daraus für jede Gemeinde ergebenden Personenkilometer ergibt den Anteil der von dieser Gemeinde zu tragenden Betriebskosten

Die Zielgemeinde als generelles Aufteilungskriterium hat sich beim bisherigen AST-System bewährt. Jede Gemeinde fördert damit die eigene öffentliche Erreichbarkeit sowohl für die eigene Bürgerschaft als auch für Gäste. Die für jede Gemeinde resultierenden Kosten werden vom Landkreis gemäß neuer ÖPNV-Förderrichtlinie voraussichtlich wie folgt bezuschusst:

- Stadt Offenburg: Zuschuss von 33 %
- Alle anderen teilnehmenden Gemeinden: Zuschuss von 50 %

Die Abrechnung erfolgt zentral über den Betreiber TBO. Das Landratsamt und alle teilnehmenden Gemeinden erhalten in festen Abständen eine separate Abrechnung (z. B. halbjährlich).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

4.3. Kostenabschätzung

4.3.1. Einmalige Aufwendungen

Für das angestrebte App-System werden die einmalig anfallenden Kosten für die Adaption einer bestehenden Lösung auf das hiesige ALT-Konzept auf insgesamt ca. 30.000 Euro geschätzt. Diese werden von den TBO bzw. der Stadt Offenburg getragen. Die Kosten für die erforderliche Kennzeichnung der Haltestellen in Ihrem Gebiet als ALT-Haltestelle werden von der jeweiligen Gemeinde getragen.

Ebenfalls sind Kosten für einen Testbetrieb vor Inbetriebnahme des neuen Systems einzuplanen. Hier sollen dem Subunternehmen 5 Fahrten pro Linienast und Richtung vorgegeben werden, die wie die späteren tatsächlichen ALT-Fahrten abgerechnet werden. Kalkuliert wird in Summe mit ca. 4 T€. Diese Kosten werden zu den Fixkosten im ersten Betriebsjahr hinzugerechnet und nach dem vereinbarten Schlüssel unter den teilnehmenden Gemeinden sowie den TBO aufgeteilt (siehe Abschnitt 4.2.1).

4.3.2. Fixkosten

Für die App einschließlich Call-Center-Lösung werden geschätzte Kosten von insgesamt ca. 1.500 Euro monatlich erwartet. Der Wert ist letztlich aber abhängig vom Ergebnis der dazu geplanten Ausschreibung. Insgesamt wird mit maximal 2.000 Euro an monatlichen Fixkosten gerechnet. Dies schließt einen Sicherheitszuschlag für die App-Lösung sowie einen noch festzulegenden Betrag für den monatlichen Verwaltungsaufwand auf Seiten der TBO bereits ein.

Bei einer Aufteilung dieser Kosten nach Anteil der Fahrten mit Ziel in der jeweiligen Gemeinde bedeutet dies pro Gemeinde ca. 500 bis 1.500 Euro Fixkosten im Jahr sowie für die Stadt Offenburg ca. 15.000 Euro (gemäß Abschätzung des zukünftigen Fahraufkommens, siehe Folgeabschnitt). Der Betrag ändert sich entsprechend, wenn weniger als die zehn angefragten Gemeinden am ALT-Angebot teilnehmen.

Nicht berücksichtigt sind dabei eventuell erforderlich werdende Kosten für die Bereitschaft eines oder mehrerer „Springer“ zur Sicherung der Zuverlässigkeit des ALT-Angebots (vgl. Abschnitt 2.6). Diese können in Abhängigkeit des Ausschreibungsergebnisses anfallen, wenn das den Zuschlag erhaltende Unternehmen keine verfügbaren „Springer“ angeboten hat (vgl. Zuschlagskriterien in Abschnitt 5.2). Pro „Springer“ ist voraussichtlich mit ca. 20-30 T€ zu rechnen, bezogen auf eine Bereitschaft im gesamten ALT-Betriebszeitraum eines Jahres. Die genauen Vorgaben werden hierfür jedoch erst mit Erstellung der Leistungsbeschreibung definiert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

4.3.3. Nachfrageabhängige Betriebskosten

Grundlagen

Der Charakter als Bedarfsverkehr und die Neukonzeption in fast allen Bereichen ermöglicht nur eine grobe, szenarienhafte Abschätzung der Nachfrage und damit auch der davon abhängigen Betriebskosten. Hierfür wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Erweiterung des Bedienungsgebiets (allerdings noch ohne Berücksichtigung von Direktfahrten zwischen den umliegenden Gemeinden ohne Offenburg)
- Verkürzung des Bedienungszeitraums abends aufgrund geplanter paralleler Ausweitung des Stadtbusangebots um diese Zeit
- (Veränderung der Abrechnungsgrundlage für die Fahrten mit dem Subunternehmen)
- möglicher Fahrgastzuwachs durch Systemverbesserungen (u. a. neue Bedienform, Tarifgestaltung, zusätzliche Bedienzeiten am Wochenende nachts, Buchungs-App)

Bei der Erweiterung des Bedienungsgebietes ist sowohl die Erhöhung des Nachfragepotentials durch die hinzukommenden Gemeinden als auch der damit verbundene Anstieg der mittleren Fahrtweite zu berücksichtigen. Bezüglich neuer Abrechnungsgrundlage (vgl. Abschnitt 4.1) wird im Mittel vorerst keine wesentliche Änderung angenommen. Eine Aussage wird hierzu erst möglich, wenn nach den ersten Betriebsmonaten die aufgrund der realen Nachfrage resultierenden Fahrtweiten vorliegen. Der mögliche Nutzerzugewinn durch die Systemverbesserungen wird anhand von drei Szenarien abgeschätzt:

- Szenario 1: Leichter Anstieg der Fahrten um 10 % ggü. Ist-Zustand
- Szenario 2: Mittlerer Anstieg der Fahrten um 25 % ggü. Ist-Zustand
- Szenario 3: Hoher Anstieg der Fahrten um 50 % ggü. Ist-Zustand

Der damit einhergehende Fahrgastzuwachs kann je nach Entwicklung des Auslastungsgrades der Fahrzeuge deutlich größer ausfallen (Auslastungsgrad 2018 im Mittel 1,3 Fahrgäste pro Fahrt).

Bezüglich verbleibenden Kosten bei den Gemeinden wurde bei den Fahrgeldeinnahmen der Ansatz unterstellt, dass ALT-Fahrgäste mit Einzelfahrschein zu 100 % und mit TGO-Zeitkarte zu 0 % (Ansatz zur sicheren Seite) erlöswirksam sind.

Grundlage für die Abschätzung der Auswirkungen der o. g. wesentlichen Wirkfaktoren bildet die Statistik des AST-Verkehrs 2018 (Offenburg, Durbach, Ortenberg, Schutterwald) bzw. 2019 (Berghaupten, Gengenbach, Ohlsbach).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Fahrtaufkommen

Die folgende Tabelle zeigt für die unterstellten drei Szenarien das überschlägig abgeschätzte Fahrtaufkommen je Zielgemeinde der Fahrt. Die bei Szenario 1 und 2 bei einigen Gemeinden unter dem Bestandsaufkommen liegende Zahl ist damit begründet, dass bei diesen Gemeinden ein erheblicher Anteil an Fahrten durch die Verschiebung des Bedienungsbeginns nach hinten (Anpassung an Linienbuszeiten) entfällt. Die Berechnung der Fahrtanzahl für die Gemeinden ohne bisheriges AST-Angebot erfolgte überschlägig auf Basis der Einwohneranzahl und den Erfahrungswerten aus dem bisherigen Angebot (Kennzahl mittlere Anzahl Fahrten pro Einwohner).

Zielgemeinde der Fahrt	AST 2018 bzw. 2019 ²	Szenario 1 10 %-Anstieg	Szenario 2 25 %-Anstieg	Szenario 3 50 %-Anstieg
	Fahrten/Jahr	Fahrten/Jahr	Fahrten/Jahr	Fahrten/Jahr
Durbach	201	146	166	200
Ortenberg	404	341	388	465
Schutterwald	385	338	384	461
Offenburg	4.008	4.872	5.536	6.643
Appenweier	-	437	496	596
Berghaupten	13	14	16	20
Gengenbach	205	226	256	308
Hohberg	-	344	391	469
Neuried	-	415	471	565
Ohlsbach	92	101	115	138
Willstätt	-	425	483	580
Summe	5.308	7.658	8.702	10.443

Tabelle 1: Szenarienhafte Abschätzung des Fahrtaufkommens pro Jahr nach Zielgemeinde

Insgesamt ergibt sich damit eine Spannweite von 7.000 bis 11.000 Fahrten pro Jahr, vorausgesetzt alle aufgeführten Gemeinden nehmen am ALT-Betrieb teil. Fahrten zwischen den teilnehmenden Gemeinden, die nicht in Offenburg beginnen oder enden, kommen noch hinzu. Für eine Abschätzung fehlt hier jedoch eine Kalkulationsgrundlage, da solche Fahrten im bisherigen AST-System nicht möglich sind.

² AST Berghaupten, Gengenbach, Ohlsbach 2019; AST Offenburg, Durbach, Ortenberg, Schutterwald 2018

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:

Bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Körner, Matthias

82-2387

27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Nachfrageabhängige Betriebskosten

Die für Szenario 1 und 3 resultierende überschlägige Abschätzung der nachfrageabhängigen Betriebskosten zeigen die beiden nachfolgenden Tabellen. Dargestellt sind die sich ergebenden jährlichen Kosten aufgrund der durchgeführten Fahrten und die nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen und Zuschuss vom Landkreis verbleibenden Kosten bei den Gemeinden.

Zielgemeinde der Fahrt	Betriebskosten Szenario 1	Fahrgeldeinnahmen	Zuschuss Ortenaukreis	Verbleibende Kosten Gemeinde
Durbach	4.856 €	57 €	2.400 €	2.400 €
Ortenberg	9.516 €	133 €	4.692 €	4.692 €
Schutterwald	9.955 €	132 €	4.912 €	4.912 €
Offenburg	109.049 €	1.900 €	35.359 €	71.790 €
Appenweier	13.320 €	170 €	6.575 €	6.575 €
Berghaupten	500 €	6 €	247 €	247 €
Gengenbach	6.994 €	88 €	3.453 €	3.453 €
Hohberg	13.574 €	134 €	6.720 €	6.720 €
Neuried	16.709 €	162 €	8.274 €	8.274 €
Ohlsbach	2.339 €	39 €	1.150 €	1.150 €
Willstätt	19.336 €	166 €	9.585 €	9.585 €
Summe	206.148 €	2.987 €	83.365 €	119.796 €

Tabelle 2: Abschätzung der nachfrageabhängigen Betriebskosten pro Jahr – Szenario 1

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Zielgemeinde der Fahrt	Betriebskosten Szenario 3	Fahrgeldeinnahmen	Zuschuss Ortenaukreis	Verbleibende Kosten Gemeinde
Durbach	6.622 €	78 €	3.272 €	3.272 €
Ortenberg	12.977 €	181 €	6.398 €	6.398 €
Schutterwald	13.575 €	180 €	6.698 €	6.698 €
Offenburg	148.703 €	2.591 €	48.217 €	97.895 €
Appenweier	18.163 €	232 €	8.966 €	8.966 €
Berghaupten	682 €	8 €	337 €	337 €
Gengenbach	9.537 €	120 €	4.709 €	4.709 €
Hohberg	18.510 €	183 €	9.164 €	9.164 €
Neuried	22.785 €	220 €	11.282 €	11.282 €
Ohlsbach	3.190 €	54 €	1.568 €	1.568 €
Willstätt	26.367 €	226 €	13.071 €	13.071 €
Summe	281.111 €	4.073 €	113.680 €	163.358 €

Tabelle 3: Abschätzung der nachfrageabhängigen Betriebskosten pro Jahr – Szenario 3

Gemäß den durch die Szenarien aufgemachte Spannweite ergeben sich damit für die TBO nachfrageabhängige Betriebskosten zwischen 70 und 100 T€ pro Jahr. Nehmen weniger als die aufgeführten Gemeinden am ALT-Betrieb teil, verringern sich die dargestellten Kosten für die Stadt entsprechend.

Hinweise zur Sensitivität

Bei den dargestellten nachfrageabhängigen Betriebskosten pro Jahr sind folgende Hinweise hinsichtlich deren Sensitivität zu berücksichtigen:

- Fahrten zwischen den teilnehmenden Gemeinden, die nicht in Offenburg beginnen oder enden, wurden nicht berücksichtigt (keine Kalkulationsgrundlage vorhanden, da solche Fahrten im bisherigen AST-System nicht möglich).
- Das Einsparpotential bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrgästen mit Ziel in unterschiedlichen Gemeinden (vgl. Abschnitt 4.2.2 zur Kostenverteilung) wurde zur sicheren Seite hin nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für einen möglichen Rabatt auf den Fahrpreis in Folge des Vergabewettbewerbs (vgl. Abschnitt 5.2).
- Bei vorgesehennem Betriebsbeginn 12/2021 ist aufgrund möglicher Corona-Auswirkungen und der erforderlichen Einspielzeit des Systems in den ersten

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

zwei Betriebsjahren auch eine deutlich geringere Nachfrage und damit verbundene geringere Betriebskosten als in Szenario 1 unterstellt möglich.

- In Abhängigkeit des Ausschreibungsergebnisses können zusätzliche Kosten für die Bereitschaft von ein bis zwei „Springern“ zur Sicherung der Zuverlässigkeit des ALT-Angebots anfallen (vgl. u. a. Abschnitt 2.6).
- In Krisen-Zeiten mit äußerst geringer Nachfrage im öffentlichen Verkehr (vergleichbar zu 2020 aufgrund Corona) können ebenfalls zusätzliche Kosten für die Bereitstellung eines Mindestangebots anfallen (vgl. Abschnitt 4.3.2). Diese dürften aber durch eingesparte Betriebskosten aufgrund der dann sehr geringen Fahrtenzahl zumindest zu einem Teil kompensiert werden.

4.3.4. Übersicht Gesamtkosten TBO

Auf Grundlage der vorangegangenen Abschnitte ergeben sich so für den Wirtschaftsplan 2021 der TBO 30 T€ an zusätzlichen einmaligen Aufwendungen für die Adaption und Einrichtung einer App-Lösung (vgl. Abschnitt 4.3.1). Mittelfristig wird für den Wirtschaftsplan in Bezug auf die laufenden Betriebskosten von ca. 170 T€ pro Jahr ausgegangen. Dieser Betrag setzt sich aus 150 T€ gemäß Szenario 3, 15 T€ an Fixkosten gemäß Abschnitt 4.3.2 sowie einem Risikopuffer von 5 T€ zusammen. Dieser ist relativ gering angesetzt, da die Kalkulationen in vielen Belangen zur sicheren Seite hin ermittelt wurden (siehe u. a. Hinweise zur Sensitivität in Abschnitt 4.3.3). Die Kosten für den Testbetrieb fließen in die Betriebskosten für das 1. Jahr mit ein.

Demgegenüber stehen bei Szenario 3 die erwarteten Zuschüsse gemäß der ÖPNV-Förderrichtlinie des Landkreises von rund 50 T€ sowie Fahrgeldeinnahmen von rund 3 T€. Letztere wurden auf Basis des aktuellen Auslastungsgrades (1,3) des AST-Betriebes und des aktuellen Anteils an Fahrgästen mit/ohne TGO-Zeitkarten ermittelt. Mit einer erhöhten Auslastung der Fahrzeuge können diese Einnahmen entsprechend gesteigert werden. Somit ergeben sich bei Szenario 3 für die TBO jährliche Belastungen von ca. 117 T€. Nehmen weniger als die 10 angefragten Gemeinden am ALT-Angebot teil, reduziert sich dieser Betrag aufgrund der dann geringer werdenden Anzahl von Fahrten mit Ziel Offenburg.

5. Erforderliche Umsetzungsschritte

5.1. Schritte im Vorfeld der Ausschreibungen

Nach erfolgtem Beschluss der politischen Gremien zur Umsetzung des hier beschriebenen ALT-Konzepts sind folgende weitere Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse erforderlich, bevor die Leistungen ausgeschrieben werden können:

- Entscheidung zur Tarifgestaltung in Abhängigkeit der Zustimmung der TGO und des Landratsamtes für die Vorzugsvariante der Stadt (vgl. Abschnitt 3)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

- Finale Zusage des Landkreises zur Förderung gemäß ÖPNV-Richtlinien des Landkreises (hierfür Vorabstimmung des Fahrplans mit den betroffenen Verkehrsunternehmen RVS und SWEG mit Linienbusverkehr notwendig)
- Entbindung von der aktuellen AST-Konzession und Beantragung einer neuen Genehmigung für den ALT-Verkehr bis 31.10.2027 (Ende aktueller Verkehrsvertrag mit der SWEG) durch die TBO bei der zuständigen Behörde
- Schließung einer Vereinbarung aller teilnehmenden Gemeinden mit den TBO unter anderem zur Verteilung und Abrechnung der entstehenden Kosten

Es wird geprüft, inwieweit die vorgesehenen Ausschreibungen (siehe Folgeabschnitte) schon parallel zu den beiden letztgenannten Schritten erfolgen können.

5.2. Ausschreibung der Leistungen zur Durchführung der Fahrten

Vorgesehen ist die Ausschreibung der Leistungen zur unmittelbaren Durchführung der Fahrten an ein Subunternehmen. Die Kostenkalkulation in Abschnitt 4.3 zeigt, dass bei einer mehrjährigen Ausschreibung der Leistung der aktuell gültige Schwellenwert von 214 T€ mit hoher Wahrscheinlichkeit überschritten wird. Folglich ist von einer EU-weiten Ausschreibung auszugehen. Angestrebt wird dabei ein mehrstufiges Verfahren, welches anhand von Teilnahmeanträgen die Vorauswahl geeigneter Bieter sowie auch eine Verhandlung mit dem Bieter über die eingegangenen Angebote ermöglicht.

In der Leistungsbeschreibung werden entsprechende Mindestvorgaben z. B. bezüglich der vorzuhaltenden Fahrzeuganzahl und Fahrzeugausstattung gemacht und je nach Bedarf als Eignungskriterium verwendet. Als Zuschlagskriterien sind zum gegenwärtigen Stand vorgesehen:

- Für alle ALT-Fahrten gewährte Rabatthöhe auf den nach Ortenauer Taxitarif ermittelten Fahrpreis einer ALT-Fahrt (Gewicht 35 %)
- Anzahl der während der ALT-Betriebszeiten mit Fahrpersonal einsatzbereiten Fahrzeuge, die nicht in den für den aktuellen ALT-Betriebszeitraum vorzuhaltenden Fahrzeugen inbegriffen sind, aber bei Bedarf kurzfristig (mit Vorankündigung von mindestens 60 Minuten) für den ALT-Verkehr als „Springer“ zusätzlich eingesetzt werden können (Gewicht 35 %)
- Anzahl von Fahrzeugen für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl („Rollstuhl“-Taxis), die für den ALT-Verkehr (gesamte Betriebszeit) zur Verfügung stehen (Gewicht 10 %)
- Anzahl von Fahrzeugen für eine gleichzeitige Beförderung von mehr als vier Personen, die für den ALT-Verkehr (gesamte Betriebszeit) zur Verfügung stehen (Gewicht 10 %)
- Anteil lokal emissionsfreier Fahrzeuge an allen Fahrzeugen, die für den ALT-Verkehr zur Verfügung stehen (Gewicht 10 %)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 27.11.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

Die anschließende Vergabe der Leistung ist von einem politischen Vergabegremium der Stadt zu beschließen.

5.3. Ausschreibung der Leistungen zur App für die Betriebsabwicklung

Ebenfalls ausgeschrieben werden sollen die erforderlichen einmaligen und dauerhaften Leistungen für das digitale App-System inklusive Call-Center-Lösung, welches Fahrgastinformation, Buchung, Disposition, Abrechnung und Statistik für den ALT-Betrieb bündelt. Die Leistungen sollen erst einmal für einen Zeitraum von drei Jahren ab Inbetriebnahme ausgeschrieben werden. Nach zwei Einsatzjahren soll eine Evaluation erfolgen, einschließlich Entscheidung hinsichtlich des weiteren Einsatzes. Zu diesem Zeitpunkt kann voraussichtlich auch über die mögliche Alternative einer kompletten Integration der Leistungen in die Mobilitäts-App des Landkreises entschieden werden.

Der so resultierende Auftragswert wird auf insgesamt rund 85 T€ geschätzt und liegt damit noch unter 100 T€. Ein Gremienbeschluss zur Vergabe ist nicht vorgesehen. Der Zeitpunkt der Vergabe sollte nach dem Zeitpunkt der Vergabe der Leistungen für die Durchführung der ALT-Fahrten liegen.

5.4. Marketing zur Einführung des neuen Angebots

Zur Einführung des neuen Angebots sind Marketingmaßnahmen von wesentlicher Bedeutung. Diese werden in Verbindung mit dem Aktionsplan ÖPNV – Teil 1 geplant (siehe parallele Vorlage für den Verkehrsausschuss 01/2021). Die dort vorgesehene externe Vergabe von Marketingmaßnahmen hat die Einführung des neuen ALT-Angebots ausreichend zu berücksichtigen.

Die Namensgebung für das neue Angebot ist aus Marketingsicht ein wesentlicher Punkt und kann nicht zuletzt auch zur Gewinnung von neuen Nutzern dienen. Die in Deutschland für ähnliche Systeme gängige Bezeichnung „Anruflinientaxi (ALT)“ ist hier nur bedingt geeignet und betont mit „Anruf“ und „Taxi“ zwei Elemente, die bei der vorgesehenen App-basierten und Stadtbus-nahen Lösung so nicht im Vordergrund stehen müssen. Folgende Anforderungen hinsichtlich des Namens werden gesehen:

- Offenburg im Zentrum des Angebots
- Erkennbarkeit des regionalen Bezugs des Angebots aufgrund der geplanten Erweiterung des Bedienungsgebietes von derzeit 3 auf bis zu 10 umliegende Gemeinden)
- Betonung des neuen Linienscharakters sowie der Nähe zum Stadtbus- bzw. Liniensbusverkehr
- Vereinbarkeit mit der Hauptmarke „Einfach mobil“, unter welcher das Angebot wie z. B. auch der Stadtbus und die Mobilitätsstationen laufen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

218/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung eines neuen Anruflinientaxi-Angebots

- Vernünftige Darstellbarkeit in Kombination mit der Liniennummer u. a. in den Fahrplanmedien sowie an/in den Fahrzeugen selbst

Um diese Anforderungen zu erfüllen, ist sowohl ein Langname als auch ein griffiger Kurzname notwendig. Vorgesehen ist die Namensfindung im Rahmen der oben genannten Vergabe von Marketingmaßnahmen extern mit zu vergeben.

5.5. Zeitplanung

Aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt sich folgender Zeitplan, wenn das neue Angebot zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 starten soll:

- EU-weite Ausschreibung spätestens im März 2021
- Vergabegremium noch vor oder unmittelbar nach den Sommerferien 2021
- Vergabe der Leistungen für die App im unmittelbaren Anschluss, aber je nach Lage des Gremientermins ggf. schon vorher notwendig
- Geplanter Betriebsstart Dezember 2021