



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

1. Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	02.12.2015	öffentlich
2. Gemeinderat	14.12.2015	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 158.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.
0,00 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 158.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme 330.000,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.
200.000,00 €

Jährliche Belastungen 130.000,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

- a) Das Basisangebot für die Werktage und den Sonntag sowie das Zusatzmodul 2 (Verdichtung nach Weier in HVZ über Drachenacker, Verdichtung nach Windschlag in HVZ und zusätzliche Erschließung Eckenerstraße und Landratsamt) und das Zusatzmodul 6 (AbendLinien) als Liniennetz 2017+ zu beschließen.
- b) Die Variante 1 der Anbindung Fessenbachs (stündlicher Kleinbus) zu beschließen.
- c) Mit den im Gewerbegebiet West ansässigen Firmen Verhandlungen aufzunehmen, um für eine Einrichtung der Linie L2 (Zusatzmodul 2+) eine Mitfinanzierung zu erreichen.
- d) Das Anschlussprinzip zwischen Schlüsselbus und Bahnverkehr am ZOB gemäß der in Kapitel 6 vorgeschlagenen Anschlüsse weiterzuverfolgen
- e) Die Verwaltung zu beauftragen, dafür Sorge zu tragen, dass im neuen Nahverkehrsplan des Ortenaukreises das Busangebot in den Ortschaften Bühl und Griesheim qualitativ dem zukünftigen Schlüsselbusangebot nach Weier, bzw. Windschlag entspricht (60 Minutentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit).
- f) Die Verwaltung zu beauftragen, den erforderlichen Betriebskostenausgleich und die Investitionsmittel für den Neubau der Haltestellen und die Anpassungen der LSA-Steuerung ab 2017 für die Wirtschaftspläne der TBO sowie für den Doppelhaushalt 2016/17 anzumelden.
- g) Die Verwaltung zu beauftragen, verschiedene Varianten der Innenstadtführung der Busse zu entwickeln und den beiden Gremien Verkehrsausschuss und Gemeinderat in den ersten Sitzungen in 2016 zum Beschluss vorzulegen. Ziel dabei soll sein, die heutige Busbelastung in der Innenstadt von 260 bis 270 Bussen zwischen 10 und 18 Uhr möglichst nicht zu überschreiten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient der Erreichung der Strategischen Ziele 10: Reduzierung der städtischen CO₂-Emissionen (Klimaschutz) und 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs

Zusammenfassung:

Das neue Liniennetz 2017+ des Schlüsselbusses bedeutet einen Quantensprung des Busangebotes in Offenburg, welches mit vergleichsweise geringen zusätzlichen Betriebskostenzuschüssen erreicht wird. Die Stadtteile der Kernstadt erhalten zukünftig ein deutlich dichteres Verkehrsangebot, was durch die Bündelung und Überlagerung von Linienwegen auf den Achsen Kulturforum – Innenstadt und Ortenauklinikum – Innenstadt einen 15-Minutentakt sowie in Uffhofen und Albersbösch einen angenehmeren 15-Minutentakt ergibt. Mit der Durchbindung bzw. Verlängerung von Linien bekommen auch die Ortschaften Rammersweier und Zell-Weierbach (ganztägig) bzw. Elgersweier und Zunsweier (in der HVZ) viermal pro Stunde ein Busangebot Richtung Innenstadt. Die übrigen Ortschaften werden auf heutigem Angebotsniveau auch zukünftig bedient. Fessenbach wird über eine eigene Kleinbuslinie direkt im Stundentakt an die Innenstadt angebunden. Zukünftig wird es freitags und samstags sowie vor Feiertagen ein Busangebot von 20:00 Uhr bis ca. 00:30 Uhr geben, das stündlich die Kernstadt und alle wichtigen Freizeitstätten erschließt. In den übrigen Zeiten, in denen es kein Schlüsselbusangebot gibt, wird es wie heute das ergänzende Anrufsammeltaxiangebot geben.

Zukünftig wird es bis auf wenige Ausnahmen ein über die gesamte Betriebszeit gleichbleibendes Verkehrsangebot geben. Die Betriebszeiten werden montags – freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 18:00 Uhr und sonntags auf einem ausgedünnten Liniennetz zwischen 12:00 und 18:00 Uhr sein. Beibehalten wird auch zukünftig die Umfahrung der Fußgängerzone an Samstagen. Das bisherige stringente „Rendezvous“ am ZOB wird aufgegeben und durch ein neu-konzipiertes, deutlich verbessertes Anschlusssystem zwischen Bus und Bahn ersetzt. Dabei werden die Linien mit schwerpunktmäßiger Wohngebietsbedienung an den Bedürfnissen der Offenburger Auspendlern, die Linien mit schwerpunktmäßiger Bedienung von Arbeitsplätzen an den Bedürfnissen der Einpendler fahrplantechnisch mit den Zugzeiten abgestimmt. Stadtbereiche mit vier Busfahrten pro Stunde haben zukünftig immer einen guten Übergang zur Bahn.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Die reinen Betriebskosten des Liniennetz 2017+ liegen um ca. 330.000 Euro jährlich höher als heute. Bei mittelfristig ca. 200.000 Euro zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen steigt der jährliche städtische Zuschussbedarf damit um ca. 130.000 Euro. Dies sind grobe Schätzwerte für die reinen Betriebskosten, die erst nach einer erfolgten Ausschreibung des Leistungsangebotes genauer berechnet werden können. Für das neue Liniennetzkonzept müssen acht Haltestellen für 48.000 Euro neu eingerichtet werden. Es entfallen zukünftig 10 bestehende Haltestellen. Insgesamt werden zusätzlich vier Signalanlagen neu mit Busbevorrechtigungsschaltung ausgestattet, um die Pünktlichkeit der Busse bei den teilweise knappen Umlaufzeiten sicherzustellen. An fünf Signalanlagen müssen die bestehenden Bevorrechtigungen verändert werden.

Zukünftig wird in der Referenzzeit von 10:00 – 18:00 Uhr die Anzahl der Schlüsselbusfahrten durch die Fußgängerzone um 49 Fahrten zunehmen. Das heißt, einschließlich der Regionalbusse würden zukünftig knapp 20% mehr Busse gegenüber heute durch die Innenstadt fahren. Allerdings wird der Fahrzeugpulk aufgrund der entzerrten Abfahrzeiten am ZOB deutlich kleiner. Die Verwaltung lotet derzeit in einem gesonderten Arbeits- und Beteiligungsprozess mit den Verkehrsunternehmen und der Genehmigungsbehörde aus, welche Möglichkeiten durch z. B. Herausnahme einzelner Schlüsselbus- oder Regionalbuslinien bestehen, die Mehrbelastung zu kompensieren. Ziel dabei soll sein, die heutige Busbelastung in der Innenstadt von 260 bis 270 Bussen zwischen 10 und 18 Uhr möglichst nicht zu überschreiten. Anfang 2016 wird die Verwaltung den Gremien das Ergebnis zum Beschluss vorlegen.

1. Einführung

Für die Vergabe der neuen Konzession für den Schlüsselbusbetrieb ab dem 01.11.2017 ist das Liniennetz und das Angebot des Schlüsselbusverkehrs weiterentwickelt worden. Die Bevölkerung wurde zu Beginn der gutachterlichen Arbeit des Büros Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult zum derzeitigen Schlüsselbusbetrieb, sowie zu Wünschen und Ansprüchen an ein neues Konzept befragt. Des Weiteren wurde ein Beratungskreis eingerichtet, der den Planungsprozess in fünf Sitzungen aus Nutzersicht begleitet hat. In einem ersten Arbeitsschritt wurden vier verschiedene mögliche Netzszenarien entwickelt.

Die Verwaltung hat über die Ergebnisse der Bürgerbefragung, die Arbeit des Beratungskreises und die möglichen Netzszenarien im Gemeinderat am 23.03.2015 berichtet (Drucksache 009/15). Die Verwaltung wurde beauftragt, das Netzszenario B in einer verkehrlich optimierten und einer wirtschaftlich optimierten Variante weiterzuentwickeln. Zusätzlich sollte ein weiteres Szenario (E) entwickelt werden, das verkehrlich dem 10-Minutentakt Szenario (D) nahe kommt, aber bezüglich der Betriebskosten deutlich günstiger ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 29.06.2015 beschlossen, das Szenario E nicht weiterzuverfolgen (Drucksache 060/15). Am 07.07.2015 wurde die Öffentlichkeit in einer Informationsveranstaltung zu den Überlegungen des in dieser Vorlage dargestellten zukünftigen Liniennetzes informiert. In der leider gering besuchten Veranstaltung wurden von den Bürgern keine grundsätzlich neuen Aspekte eingebracht. Der Tenor zum neuen Linienkonzept und zur geplanten Verknüpfung mit dem Regionalverkehr am ZOB war positiv. Die Ortsvorsteher wurden mit gesonderten Anschreiben über das neue Liniennetzkonzept informiert und aufgefordert, Änderungswünsche im Vorfeld zu den jeweiligen Sitzungen der Ortschaftsräte zurückzumelden.

Es wird ein Basisangebot (Mindestangebot) für den Schlüsselbusverkehr vorgeschlagen, das wahlweise durch Zusatzmodule verkehrlich mit entsprechend höheren Betriebskosten, aber auch mehr Fahrgeldeinnahmen optimiert werden kann.

2. Basisangebot für das Liniennetz 2017+

Das Basisangebot ist gemäß dem Auftrag des Gemeinderates die wirtschaftliche Optimierung des Netzszenarios B. Die Betriebszeit erstreckt sich als Rahmenzeiten montags bis freitags von 06:00 bis 20:00 Uhr und samstags von 08:00 bis 18:00 Uhr (ganztägig 60 Minutentakt auf allen Linien). Mit diesem Liniennetzkonzept wird in den Stadtteilen und in den meisten Ortschaften eine erhebliche Verbesserung des Busangebotes gegenüber heute erreicht (siehe Anlage 1). Die Liniennummerierungen (L1 bis L14) sind vorläufige Arbeitstitel. Geplant ist grundsätzlich eine Durchbindung von Linien, was durch die geplanten Fahrzeugumläufe zwischen allen Linienästen grundsätzlich möglich ist. Die konkrete Planung der Fahrzeugumläufe und der Liniendurchbindungen erfolgt nach Beschlussfassung zum neuen Liniennetz.

Ein einfaches, leicht verständliches und zeitlich ausgedehntes Verkehrsangebot im Busverkehr ist verkehrlich und wirtschaftlich am ehesten erfolgsversprechend. Dabei wird in Kauf genommen, dass einzelne Busfahrten zu bestimmten Tageszeiten nur schwach nachgefragt sind. Die Zugangswiderstände zum ÖPNV sinken, wenn neben der Fahrzeit des Busverkehrs auch bezüglich der zeitlichen Flexibilität und Verfügbarkeit dem Individualverkehr (Rad- und Pkw-Verkehr) nahe kommt.

Durch Straffung der Linienführung in der Oststadt (L5, L6) ergeben sich zwischen Ortenauklinikum, Schillerplatz und ZOB sowie Kulturforum, Arbeitsagentur, Rathaus und ZOB (L7, L8) ganztägig sehr attraktive 15 Minutentakte. Uffhofen erhält durch eine Linienüberlagerung der Linien L9 (Gewerbegebiet Elgersweier – Hochschule – Kreisschulzentrum - Rathaus – ZOB) und L11 (Zunsweier – Messe – Rathaus - ZOB) in der Hauptverkehrszeit ebenfalls angenähert einen 15 Minutentakt. Durch die Verknüpfung der Linien L1 und L13 wird auch der Stadtteil Albersbösch insgesamt im 15 Minutentakt über eine gegenläufige Ringbedienung erschlossen, wobei eine Route

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

über Kaufland und Marlener Straße (L1) und die andere über die Schutterwälder Straße – Messe (L13) in die Innenstadt führt.

Durch die Linie L1 wird der Bereich Spinnereigelände/Schlachthof neu erschlossen (neue Haltestelle Wasserstraße im Bereich Kronenstraße). Diese Linie fährt vom ZOB über die Hauptstraße (Haltestelle Stadtkirche) – Wasserstraße und Freiburger Straße und umgekehrt über die Wasserstraße – Okenstraße – Hauptstraße (Haltestelle Stadtkirche) zum ZOB. Die Begründung dieser Linienführung erfolgt in Kapitel 4.

Die beiden Ortschaften Rammersweier und Zell-Weierbach werden durch die Durchbindung der Linien L5 auf die L7 miteinander direkt verbunden. Richtung Innenstadt besteht somit auch für diese beiden Ortschaften viermal pro Stunde die Möglichkeit, in die Innenstadt zu gelangen (zweimal pro Stunde über die Weingartenstraße, zweimal pro Stunde über die Durbacher Straße).

Fessenbach und der südöstliche Bereich von Zell-Weierbach können unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht in diese Linienkombination einbezogen werden. Das heutige Fahrgastaufkommen ist äußerst gering (ohne Schülerfahrten 50 Fahrgäste pro Tag) und aufgrund der Ortsgröße sowie weiträumigen, dünnen Besiedlung in die Täler kaum zu steigern. Es bestehen zwei Möglichkeiten der Erschließung von Fessenbach, wobei der Schülerverkehr in beiden Varianten durch gesonderte Schülerfahrten abgedeckt wird. Eine Möglichkeit ist eine stündliche Verbindung mit einem Kleinbus von der Haltestelle Riedle über die Fessenbacher und Ortenberger Straße zum Rathaus/ZOB (Variante 1).

Die andere Variante (Variante 2) ist das Anrufliniertaxi mit einer feineren Erschließung in Fessenbach und Teilen von Zell-Weierbach sowie einer umsteigefreien Anbindung wichtiger Ziele wie den Ortskern von Zell-Weierbach, den Weingartenfriedhof, die St. Josefklinik, das Kulturforum, die Ortenauklinik, das Rathaus und den ZOB. Beide Varianten sind kostenmäßig mit ca. 140.000 Euro p. a. in etwa gleich. Um den Zugangswiderstand zum ÖPNV gering zu halten, wird der Linienverkehr ohne vorherige Anmeldung bei Fahrtwunsch empfohlen (Variante 1). Das Angebot nach Elgersweier und Zunsweier wird vom heutigen 20/40 Takt (nachmittags) in Richtung eines leicht merkbaren 30-Minutentakt verbessert (L11). Zusätzlich ermöglicht die Zeitreserve im Fahrzeugumlauf auf der Linie L9 eine Verlängerung in das Gewerbegebiet Zunsweier, sodass Elgersweier und Zunsweier-Nord in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwei weitere Fahrten pro Stunde erhalten (NVZ eine Fahrt pro Stunde), die mit der Linie L11 zu einer annähernd viertelstündlichen Bedienung koordiniert sind. Die Linie L9 verbindet den ZOB mit dem Kreisschulzentrum, der Hochschule und die Gewerbegebiete Elgersweier und Zunsweier.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Auch das Angebot nach Hildboltsweier bleibt gegenüber heute unverändert, allerdings soll auch hier ein klarer 30 Minutentakt eingeführt werden. Die Linienführung der heutigen S8 über das Kreisschulzentrum wird allerdings zugunsten der direkteren Linienführung über die Messe und Burda verändert (L12).

Die Anbindung des Landratsamtes wird im Basisangebot aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr bedient, ist aber über die Haltestelle „Burda“ immer noch in zumutbarer Fußwegentfernung erschlossen. Die Bedienung dieses vom ZOB ausgehenden kurzen Linienastes würde ein Fahrzeug für die exklusive Erschließung eines kleinen Bereiches am LRA binden, was als nicht optimal hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit anzusehen ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

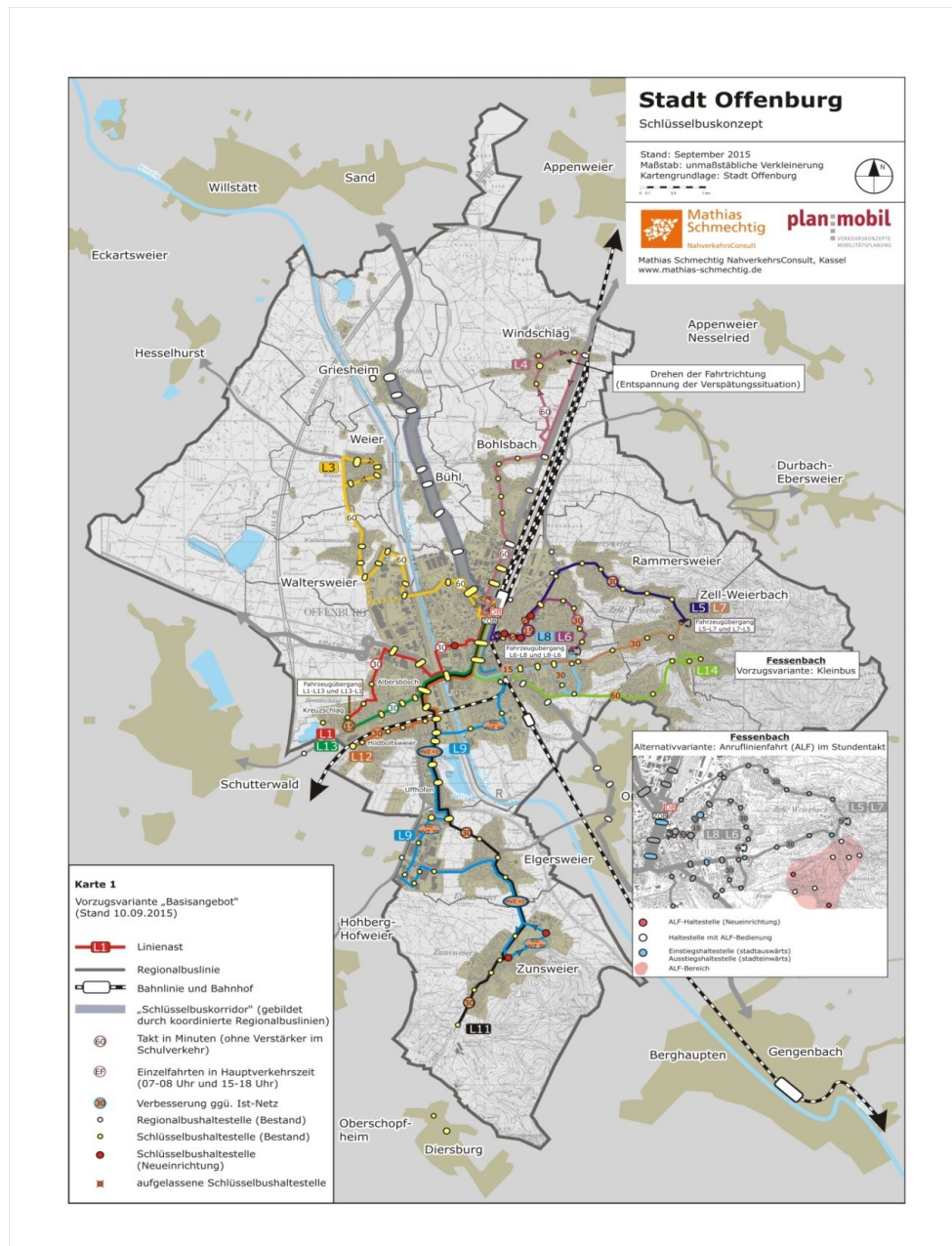


Abbildung 1: Basisangebot Schlüsselbus

Die Linien in die Ortschaften Weier und Waltersweier (heutige S4, Arbeitstitel L3) sowie Windschlag und Bohlsbach (heutige S2, Arbeitstitel L4) werden unverändert weiterbetrieben, allerdings ohne die kurzzeitige Verdichtung in der HVZ wie heute. Durch Verknüpfung der Linien L3 Weier und L4 Windschlag mit einer in Richtung Süden orientierten Linie (vgl. L12 Hildboltsweier) können die Fahrgäste auch zukünftig direkt zum Rathaus durchfahren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Auf Basis der Rückmeldungen in der Bürgerinformation am 07.07.2015 wurden fünf Untervarianten für eine direkte Anbindung von Weier zu den Einkaufsmöglichkeiten im Bereich der Marleiner Straße untersucht. Alle Varianten führen zu erheblichen Mehraufwendungen (Einsatz eines zusätzlichen zweiten Busses mit ineffizientem Umlauf), die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten in keinem Verhältnis zum Fahrgastaufkommen stehen.

Die Busanbindung der beiden Ortschaften Bühl und Griesheim wird zukünftig ausschließlich durch die Regionalbuslinien 7136, 7146 und 7156 sichergestellt. Heute werden lediglich drei Fahrten pro Tag durch die Schlüsselbuslinie S6 durchgeführt. Die Verbindungsqualität für diese beiden Ortschaften ist mit dem Regionalbusbetrieb ohne die drei Schlüsselbusfahrten auf dem gleichen Niveau wie in den übrigen Ortschaften. Bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Ortenaukreises wird die Verwaltung die Einhaltung der heutigen Verbindungsqualität auf diesen Linien einfordern.

Der Schülerverkehr wird, wie in der heutigen Situation, von den Schlüsselbuslinien und Zusatzfahrten abgewickelt.

Das heutige Verkehrsangebot der Schlüsselbuslinien S3 nach Ortenberg und S6 nach Diersburg wird zukünftig nicht mehr durch die städtischen Schlüsselbuslinien abgedeckt werden können, da die Stadt nur innerhalb ihres Stadtgebietes Verkehre ausschreiben darf. Für die Stadtgrenze überschreitende Verkehre ist gemäß ÖPNV-Gesetz BW der Landkreis zuständig. Die Stadt Offenburg und die Gemeinden Ortenberg und Hohberg werden ihr gemeinsames Ziel eines mit dem heutigen Angebot vergleichbaren Busangebots in den Nahverkehrsplan des Kreises einbringen.

Samstags wird das gleiche Liniennetz wie montags bis freitags als Basisangebot gefahren, allerdings auf allen Linien nur zwischen 08:00 und 18:00 Uhr und nur im 60-Minutentakt. Wie heute wird die Hauptstraße zwischen Rathaus und Stadtkirche umfahren. Für den Sonntagsverkehr ist in Anlehnung an das heutige Angebot ein 120 Minutentakt zwischen 12:00 und 18:00 Uhr in die Ortschaften Weier, Elgersweier, Zunsweier, die Reblandgemeinden, Albersbösch sowie Hildboltsweier vorgesehen. Insgesamt sind zwei Busse erforderlich, die diese Linien nacheinander befahren. Eine Treffpunktzeit aller Linien am ZOB gibt es demnach sonntags nicht. Zu den restlichen Tageszeiten (Mo bis Fr 21:00 bis 01:00 Uhr, Sa 20:00 bis 03:00 Uhr, So 08:00 bis 11:00 Uhr und 20:00 bis 01:00 Uhr) wird es wie heute das ergänzende Angebot mit Anrufsammeltaxis geben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von:
 Demny, Andreas

Tel. Nr.:
 82-2308

Datum:
 06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

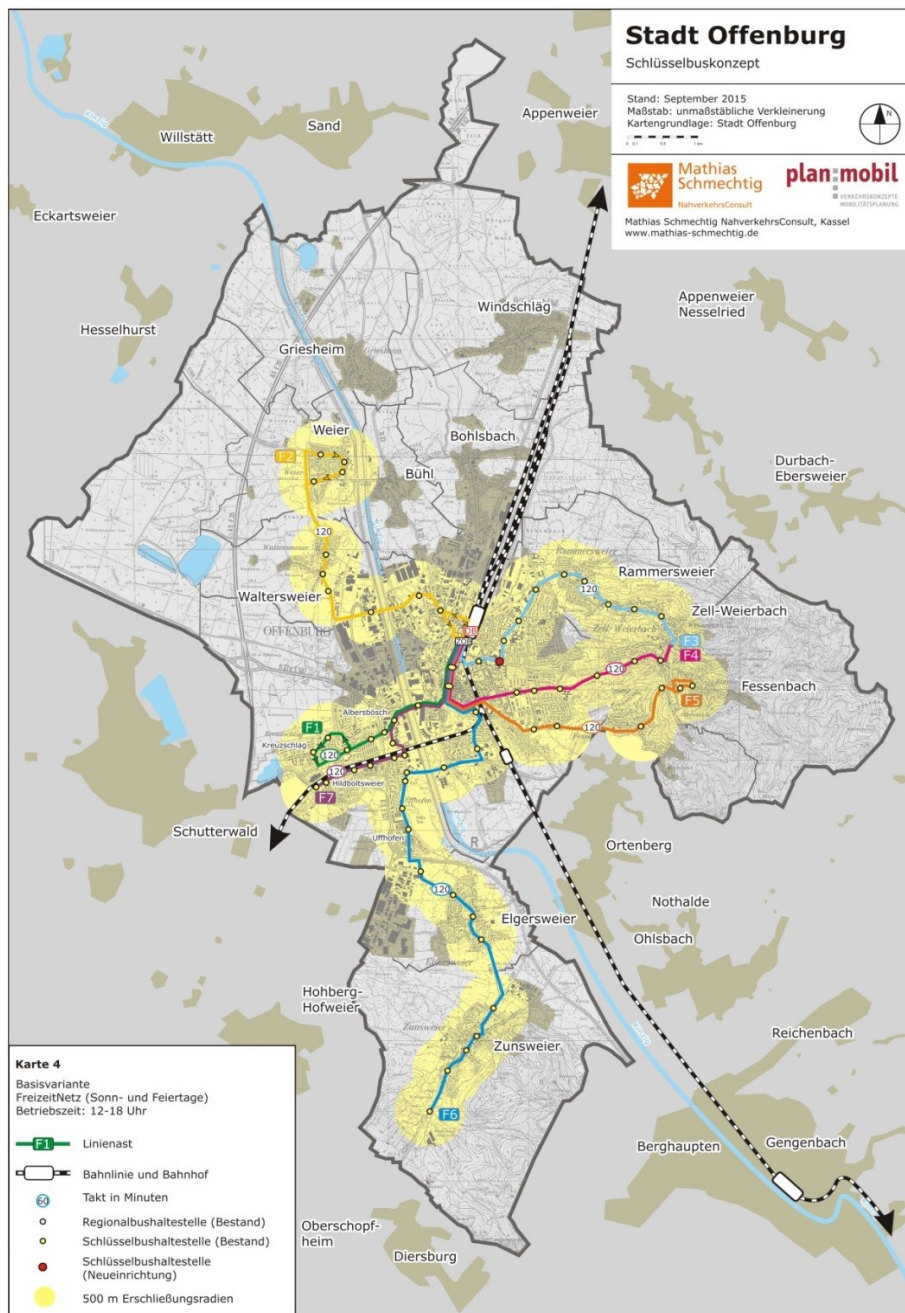


Abbildung 2: Basisangebot – FreizeitNetz

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

3. Zusatzmodule zum Basisangebot

Das Basisangebot ist die wirtschaftlich optimierte Variante des im Frühjahr 2015 vorgestellten Netzszenarios B und liegt bezüglich der jährlichen Betriebskosten in der Größenordnung des heutigen Schlüsselbusbetriebes. Die gegenüber heute deutlichen Verbesserungen bezüglich Takte und Linienführung im Basisangebot werden durch eine deutliche Straffung der Umläufe und Aufgabe einiger Haltestellenbedienungen erreicht. Zu nennen ist vor allem die Aufgabe des Linienzweiges zum Landratsamt, welcher durch die Haltestelle „Burda“ ausreichend kompensiert wird. Des Weiteren wird die Endhaltestelle „Kreuzschlag“ zugunsten einer Schleifenerschließung Altenburger Allee und Schutterwälder Straße aufgegeben, was den sehr unwirtschaftlichen Fahrzeugumlauf der heutigen S1 verbessert. Auch die siedlungssperiphäre Haltestelle „Kreuzschlag“ ist durch die Haltestelle „Altenburger Allee“ ausreichend kompensiert. Die Aufgabe der wenigen zusätzlichen Fahrten nach Windschlag und Weier in der Hauptverkehrszeit ist aufgrund des Fahrgastaufkommens grundsätzlich vertretbar, eventuell muss eine Zusatzfahrt für den Schülerverkehr eingerichtet werden.

Um diese Nachteile auszugleichen wurden vom Gutachter Zusatzmodule entwickelt, die bausteinartig zum Basisangebot bestellt werden können, ohne das Gesamtkonzept verändern zu müssen. Eine Übersicht der Zusatzmodule für den Werktag (Montag bis Samstag) ist in Abbildung 3 dargestellt. Des Weiteren sind zusätzliche Konzepte für Sonntage und den Abendverkehr (Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bzw. vor Feiertagen ausgearbeitet worden.

Übersicht Zusatzmodule

- Zusatzmodul 1: (Linienführung Altenburger Allee)
- Zusatzmodul 2: (Linie Windschlag – Landratsamt, Verdichtung des Fahrtenangebotes nach Weier, Windschlag und LRA in der HVZ)
Zusatzmodul 2+: (Erschließungslinie Gewerbegebiet West)
- Zusatzmodul 3: (Ganztägiger 30-Minutentakt vom Gewerbegebiet Elgersweier nach Zunsweier)
- Zusatzmodul 4: (Halbstundentakt samstags auf allen Linien)
- Zusatzmodul 5: FreizeitNetz (Sonntagsverkehr)
- Zusatzmodul 6: AbendLinien (Busangebot ab 20:00 Uhr)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von:
 Demny, Andreas

Tel. Nr.:
 82-2308

Datum:
 06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

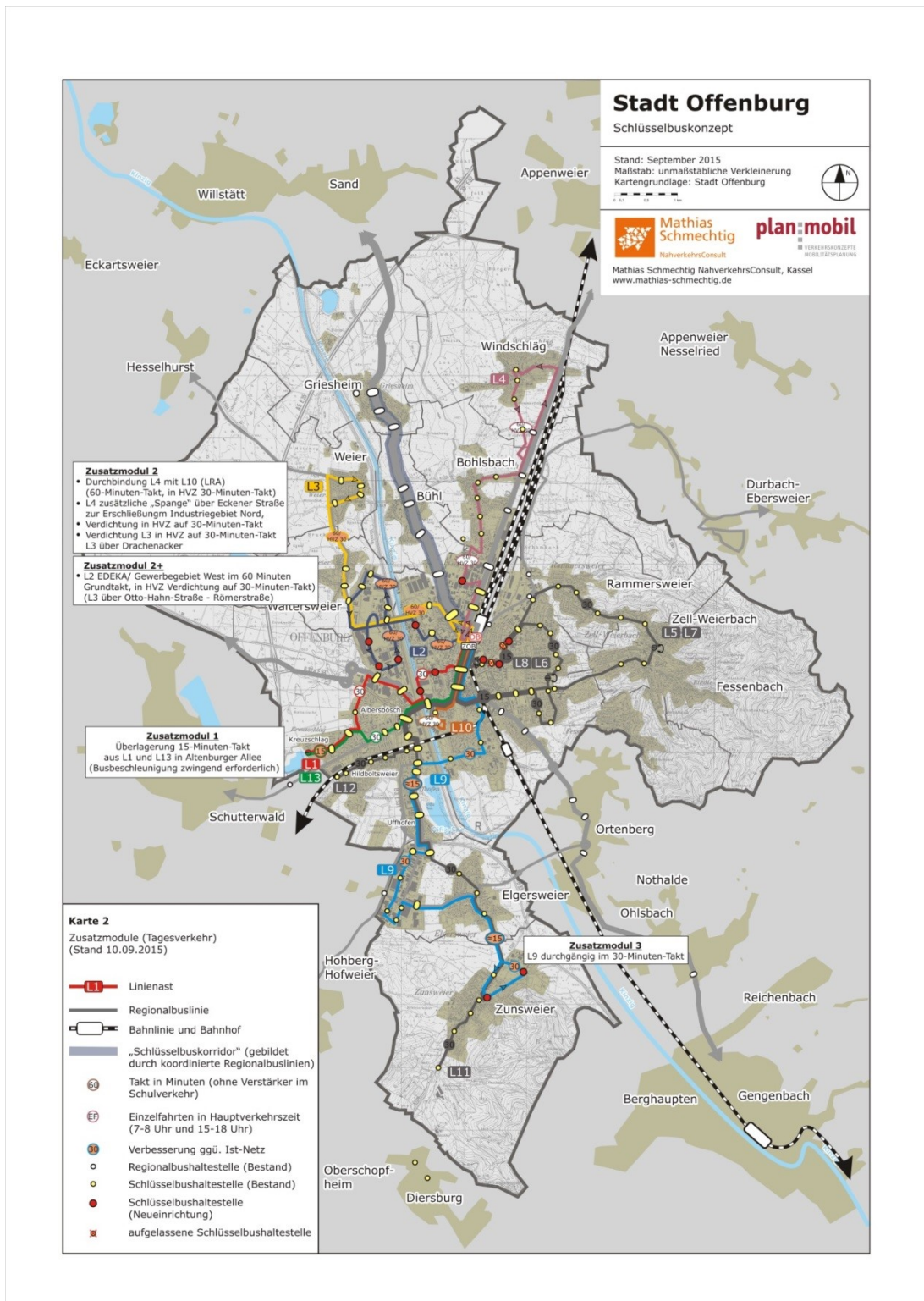


Abbildung 3: Zusatzmodule zum Basisangebot für den Werktag

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Zusatzmodul 1 (Linienführung Altenburger Allee)

Gegenüber dem Basisangebot wird durch die geänderte Linienführung der L13 unter Einbeziehung der heutigen Endhaltestelle „Kreuzschlag“ das Angebot im Kreuzschlag deutlich übersichtlicher. Auf der Altenburger Allee besteht dann über drei Haltestellen ein klarer 15 Minutentakt auf zwei unterschiedlichen Linienwegen Richtung Innenstadt/ZOB. Die Umlaufzeiten für ein wirtschaftliches Angebot sind allerdings sehr knapp bemessen, sodass folgende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Busbeschleunigung erforderlich sind:

- Knoten Marleener Straße/ Röntgen-Straße stadteinwärtige Richtung: Verlegung Haltestelle vor Knoten, Einrichtung Busschleuse; Bus fährt als Pulkführer weiter
- Haltestelle Marleener Straße (stadteinwärts) als Buskap zur Sicherung der Pulkführerschaft Bus
- Haltestelle Burda (stadteinwärts): Abfangsignalisierung vor der Haltestelle (Wirkung wie Busschleuse in Verbindung mit LSA am nachfolgendem Knoten), dadurch Sicherung der Pulkführerschaft
- Knoten Altenburger Allee/ Wichernstraße (stadteinwärts): Abfangsignalisierung zum störungsfreien Linksaussbiegen in Wichernstraße
- Altenburger Allee/ Kreuzschlag: Vorfahrt für Altenburger Allee mit Zeichen 301 StVO ("Vorfahrt")
- Haltestelle Messe (stadteinwärts): Abfangsignalisierung an der Haltestelle zur Absicherung der Pulkführerschaft des Busses
- ggf. auch stadtauswärts Busschleusen an LSA zur Sicherung Pulkführerschaft

Wenn die Busbeschleunigungsmaßnahmen nicht realisiert werden, ist das Zusatzmodul 1 nur mit Einsatz eines zusätzlichen Busses möglich.

Bewertung:

Aufgrund der sehr nahe beieinanderliegenden Linienführungen der L1 (Altenburger Allee) und L13 (Schutterwälder Straße) und der im Basisangebot geplanten Linienverknüpfung der L1 mit der L13 ist es auch im Basisangebot möglich, über einen Einstieg wahlweise an der stadtaus- oder stadteinwärtigen Richtung viermal in der Stunde in die Innenstadt zu fahren. Die zusätzlichen Investitionen würden nur eine marginale Steigerung der Attraktivität in Albersbösch bedeuten. Die leichte Verschlechterung der Erschließung der westlichen Wohngebäude am Kreuzschlag ist nach den üblichen Standards der ÖPNV-Erschließung immer noch im ausreichenden Maße gegeben und wird durch ein gegenüber dem Status Quo deutlich attraktiveres Angebot an der Haltestelle „Altenburger Allee“ kompensiert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Zusatzmodul 2 (Linie Windschläg - Landratsamt, Verdichtung des Fahrtenangebotes nach Weier, Windschläg und LRA in der HVZ)

Das Zusatzmodul beinhaltet als komplexe Maßnahme die Teilbausteine

- Linie L10 zum LRA,
- zusätzliche Linienführung über das Industriegebiet Nord, die Verlängerung der Linie L4 als L10 zum LRA ermöglicht umlauftechnisch eine zusätzliche Linienführung über die Eckenerstraße,
- Verdichtung der Fahrten in der HVZ nach Weier (L3), Windschläg (L4) und LRA (L10).

Das im Basisangebot der Linien L3 und L4 gegenüber heute auf einen 60-Minutentakt reduzierte Angebot wird mit diesem Zusatzmodul in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auf einen 30-Minutentakt verdichtet.

Bewertung:

Auch wenn das Tagesfahrgastaufkommen nach Weier und Waltersweier bzw. Windschläg und Bohlsbach kein Mehrangebot in der Hauptverkehrszeit erfordert, sollte das Angebot in die Ortschaften nicht auf Kosten einer Verdichtung des Angebots im Kernstadtbereich verschlechtert werden.

Eine Zurücknahme des heutigen Verkehrsangebots zum LRA und zum zukünftigen attraktiven Freizeitbad ist zwar formal durch die Erschließung über die Haltestelle „Burda“ möglich, widerspricht aber dem hohen Nutzungspotential mit teilweise „entfernungsempfindlichen“ Kunden (ältere Menschen oder Familien mit Kindern). In der Verknüpfung mit einer besseren Erschließung des Industriegebietes Nord gibt es einen weiteren Synergieeffekt.

Zusatzmodul 2+ (Erschließungslinie Gewerbegebiet West)

Im Gewerbegebiet West gibt es Bereiche (z.B. Max-Planck-Straße), die heute vom Schlüsselbus nicht optimal erschlossen sind. Das EDEKA-Center, der Baumarkt „Bauhaus“, der „Mediamarkt“ und zukünftig „Möbel Braun“ sind Einzelhandelsbetriebe mit sehr großem Kundenaufkommen. Hinzu kommt die EDEKA-Zentrale Südwest mit vielen Arbeitsplätzen. Die Anschlusszeiten der Linie am ZOB werden auf die Bedürfnisse der Berufseinpender abgestimmt. Diese Linie würde dann auch die im Basisangebot aufgelassene Bedienung des Schulzentrums Nord gewährleisten. Das Modul 2+ baut auf dem Modul 2 auf, da in der NVZ die Linien L2 und L3 umlauftechnisch verknüpft werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Bewertung:

Auch wenn das Kundenaufkommen des Einzelhandels eher Pkw-Affin ist, zeigen Beispiele in Deutschland (z. B. IKEA), dass auch der ÖPNV eine wichtige Rolle für diese Märkte spielen kann. Zur Erschließung dieser Märkte und der Arbeitsplätze ist es mit der im Zusatzmodul 2+ konzipierten Linie L2 möglich, mit einem zusätzlichen Bus (in der HVZ zwei) eine Erschließung dieser Fahrgastpotentiale zu ermöglichen. Bis auf das einigermaßen prognostizierbare Potential von Berufstätigen in der HVZ ist die Nutzung durch Kunden der Märkte unsicher. Es ist deshalb empfehlenswert, vor der Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie in das Gewerbegebiet West, eine Mitfinanzierung des Betriebs durch die Einzelhandelsmärkte anzustreben. In Offenburg wurde dieses Modell bei Hans Grohe, EDEKA und Kaufland schon erfolgreich umgesetzt.

Wenn das Zusatzmodul 2+ umgesetzt werden sollte, wird der Linienweg der Linie L3 nicht mehr über den Drachenacker geführt, sondern auf direktem Weg über die Otto-Hahn-Straße nach Waltersweier.

Zusatzmodul 3 (Ganztägiger 30-Minutentakt vom GE Elgersweier nach Zunsweier)

Das Fahrgastaufkommen in Elgersweier und Zunsweier kann eine weitere Verdichtung außerhalb der Hauptverkehrszeiten rechtfertigen. Die Bedienung der L 11 sichert weiterhin den vorgesehenen 7,5-Minuten-Takt in der Fußgängerzone zwischen ZOB und Rathaus ab.

Bewertung:

Die Ortschaften Elgersweier und Zunsweier sind schon im Basisangebot über die Linie L11 und zusätzlich L9 ganztägig deutlich besser an die Innenstadt angebunden als heute. Die Lücke von 15 Minuten in der angedachten Bedienung der Fußgängerzone alle 7,5 Minuten ist akzeptabel.

Zusatzmodul 4 (Halbstundentakt samstags auf allen Linien)

Gegenüber dem Basisangebot wird der Takt auf allen Linien zu einem Halbstundentakt verdichtet. Das Liniennetz bleibt dabei unverändert. Das Wenden an der Ursulasäule ist bei einem 30-Minutentakt auf allen Linien (Konsequenz: doppelte Fahrzeugzahl) ohne erhebliche betriebliche Behinderungen nicht möglich. Für dieses Zusatzmodul müssen zwei Haltestellenkanten im Bereich Kino Forum bzw. Rosengarten für die Samstage eingerichtet werden.

Bewertung:

Grundsätzlich könnte der Schlüsselbus gerade samstags einen wichtigen Beitrag zum Einkaufsverkehr leisten. Durch die Sondersituation der Sperrung der Haupteinkaufsstraße/ Fußgängerzone aufgrund des Wochenmarktes ist eine Verdichtung des

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Angebotes nur mit der Aufgabe des Wendens an der Ursulasäule möglich. Für die Zeit des Marktes ist eine nur kurzzeitig zu nutzende Haltestelle auf der Hauptstraße/ Grabenallee als Ersatz einzurichten. Da das bisherige Samstagsaufkommen im Schlüsselbusverkehr sehr gering ist, kann selbst bei einer deutlichen Steigerung des Fahrgastaufkommens davon ausgegangen werden, dass dies mit einem Stundentakt zu bewältigen ist. Durch Überlagerungen der Linienfahrten in der Kernstadt bestehen dort im Basisangebot gegenüber heute deutlich verbesserte 30-Minutentakte.

Zusatzmodul 5: FreizeitNetz (Sonntagsverkehr)

Gegenüber dem Basisangebot werden alle Linien (außer nach Fessenbach) im 60-Minutentakt betrieben. Die Betriebszeiten werden um zwei Stunden (Betriebsbeginn 10:00 Uhr statt 12:00 Uhr) ausgeweitet. Die sonntags heute nicht durch eine Schlüsselbuslinie angebotenen Ortschaften Bohlsbach und Windschlag werden mit einer zusätzlichen Linie erschlossen.

Bewertung:

Das Sonntagsverkehrsaufkommen ist sehr gering. Eine deutliche Ausweitung des Busangebotes sollte erst nach positiven Erfahrungen mit der verbesserten Angebotsstruktur des Sonntagsverkehrs im Basisangebot erfolgen.

Zusatzmodul 6: AbendLinien (Busangebot ab 20:00 Uhr)

Das derzeitige und auch mit dem Basisangebot geplante Busangebot endet spätestens um 20:00 Uhr (samstags und sonntags um 18:00 Uhr). Das Verkehrsaufkommen in den Abendstunden ist gegenüber den Tagesstunden sehr gering. Das Angebot im Zusatzmodul AbendLinien erweitert das Schlüsselbusangebot an den Abenden vor Samstagen und Sonn- bzw. Feiertagen, die nachweislich gegenüber den sonstigen Abenden ein für einen Busverkehr ansatzweise wirtschaftliche Fahrgastnachfrage haben. Das geplante Abendangebot deckt mit der Innenstadt, dem Kulturforum, der Messe, der Hochschule, dem Gifzsee sowie den Reblandgemeinden Rammersweier und Zell-Weierbach die interessantesten Ziele des Freizeitverkehrs ab. Auf den Linien kann mit einem Bus ein 60-Minutentakt angeboten werden. Die übrigen Ortschaften werden wie bisher mit dem Anrufsammeltaxiangebot erschlossen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

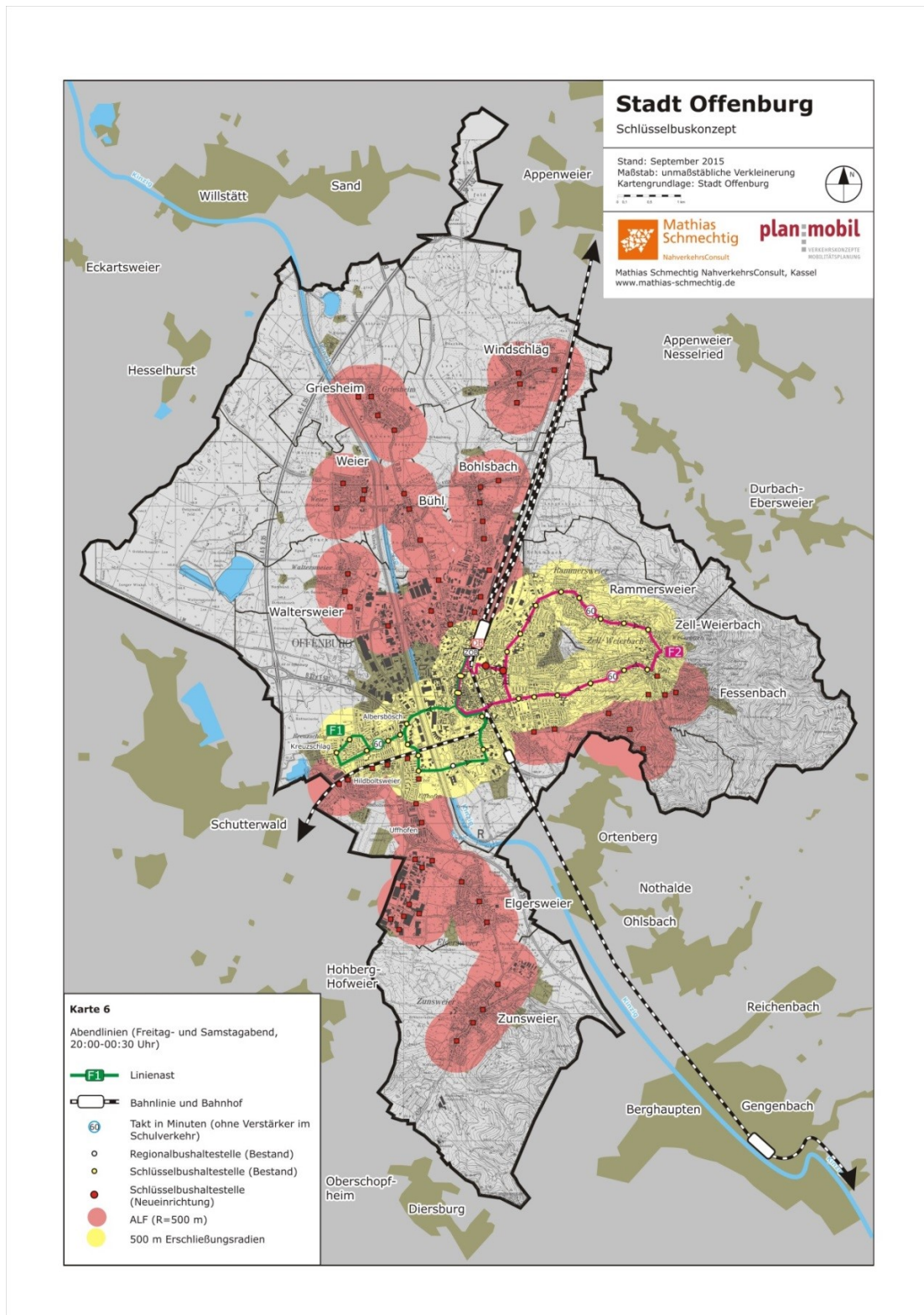


Abbildung 4: Zusatzmodule AbendLinien

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Bewertung:

Für Oberzentren ist ein Abend- bzw. Nachtverkehr zumindest an den Wochenenden üblicher Standard. Offenburg besitzt einige Einrichtungen die regelmäßig oder zumindest häufig Veranstaltungen an Wochenenden haben und damit für einen Busverkehr ein gewisses Potential besitzen. Da nur ein Bus für dieses Angebot erforderlich ist, kann von einer noch akzeptablen Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden.

Empfehlung für das Liniennetz 2017+

Beim neuen Schlüsselbusangebot sollte das Verkehrsangebot aus Akzeptanzgründen nicht unter das heutige Niveau gesenkt werden. Grundsätzlich könnten auf Basis der derzeitigen Auslastung der Busse einige Fahrten gestrichen werden. Allerdings wären dies insbesondere die kostenintensiven Zusatzfahrten in der Verkehrsspitze. Für die Fahrgäste ist unverständlich, dass gerade in der verkehrsintensiven Zeit das Angebot eingekürzt wird. Grundsätzlich ist es möglich, in der zukünftigen Vertragsdurchführung je nach Entwicklung der Fahrgastnachfrage Zusatzfahrten zur Verdichtung des Angebotes zu- bzw. abzubestellen.

Von daher wird empfohlen, das Zusatzmodul 2 (Anbindung LRA, Verkehrsverdichtung nach Weier und Windschlag in der Hauptverkehrszeit) mit in das Verkehrsangebot aufzunehmen. Der Vorteil ist dann auch, dass weiterhin das Landratsamt bedient wird und zusätzlich das Industriegebiet Nord besser erschlossen wird.

Mit dem AbendLinien-Angebot kann Offenburg mit einem Bus ein recht attraktives Angebot in den Abendzeiten vor Samstagen und Sonn- und Feiertagen anbieten. Alle wichtigen Kulturstätten werden mit diesem Angebot erschlossen. Für die Stärkung des Kultur- und Freizeitstandort Offenburg könnte dieses Angebot ein kostengünstiger Imagegewinn sein, dass den Ansprüchen an ein Oberzentrum genügt. Das Anrufsammeltaxi bleibt die wichtige Ergänzung des Angebotes in die Ortschaften.

Das Gewerbegebiet West hat neben den Arbeitsplätzen mit z. B. EDEKA, Bauhaus, MediaMarkt und zukünftig Möbel Braun ein theoretisches, wenn auch nicht gerade ÖPNV-Affines Kundenaufkommen. Da eine Buslinie (Zusatzmodul 2+) einen direkten Nutzen für die Einzelhandelsnutzung hat, der Erfolg einer solchen Linie nur schwer abschätzbar ist und deshalb ein gewisses finanzielles Risiko birgt, ist es naheliegend, das Risiko auf mehrere Schultern zu verteilen. Die Stadt Offenburg hat dies in anderen Fällen schon erfolgreich praktiziert (z.B. Busangebot Hansgrohe).

Das empfohlene Liniennetz 2017+ enthält demnach das Basisangebot und die Zusatzmodule 2 und 6 (AbendLinien). Die Veränderungen des Schlüsselbusangebotes gegenüber heute sind in der Anlage 1 differenziert nach Ortsteilen und Ortschaften dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

4. Betriebskosten

Die zukünftigen Betriebskosten für den Schlüsselbusbetrieb können derzeit nur anhand von Erfahrungswerten abgeschätzt werden, da dies von den Ergebnissen der auf die im Sommer 2016 geplante europaweite Ausschreibung abhängig ist. Aus diesem Grunde können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine absoluten Kosten des Betriebs genannt werden. Die Abschätzung der Veränderungen der Kosten für das Basisangebotes und die Zusatzmodule gegenüber heute erfolgte vom Gutachterbüro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult auf Basis eher konservativer Kostennahmen.

Da das neue Schlüsselbuskonzept für die Fahrgäste deutlich attraktiver wird, ist zukünftig auch von höheren Fahrgeldeinnahmen auszugehen. Allerdings stellen sich diese nicht sofort ein und sind aufgrund der Tarifstruktur innerhalb der Tarifgemeinschaft TGO nicht sehr genau zu prognostizieren. In einer groben Schätzung des Gutachters kann bei Umsetzung des Basisangebots von ca. 150.000 Euro jährlichen Mehreinnahmen ausgegangen werden (siehe Drucksache 009/15, Szenario B). Um die Entscheidung zum neuen Schlüsselbuskonzept auf eine finanziell sichere Grundlage zu stellen, werden im Folgenden die Veränderungen der Betriebskosten für das zukünftige Angebot gegenüber heute dargestellt.

Der Betrieb des neuen Schlüsselbus Basisangebotes (Betriebszeiten Mo – Fr 06:00 – 20:00 Uhr mit 30/60-Minutentakt, Sa 08:00 – 18:00 Uhr mit 60-Minutentakt und So 12:00 - 18:00 Uhr mit 120-Minutentakt) wird geschätzte 55.000 Euro pro Jahr mehr als das heutige Verkehrsangebot kosten. Stellt man diesen Kosten die geschätzten Mehreinnahmen von rund 150.000 Euro entgegen, ergibt sich zu heute ein wirtschaftliches Plus von knapp 100.000 Euro. Die Betriebskosten für das Basisangebot und die Zusatzmodule sind in folgender Tabelle dargestellt.

Alle Zusatzmodule zusammen verursachen zusätzliche Betriebskosten von rund 625.000 Euro. Die verkehrlich empfohlenen Zusatzmodule 2 und 6 (AbendLinien) erzeugen zusätzlich jährliche Betriebskosten von 275.000 Euro, sodass der Gesamtbetriebsaufwand für das Liniennetz 2017+ gegenüber heute um 330.000 Euro steigt. Nochmals sei darauf hingewiesen, dass ein Ausschreibungsergebnis andere Kosten ergeben kann.

Die gegenüber heute höheren Betriebskosten relativieren sich durch ca. 200.000 Euro höhere Fahrgeldeinnahmen pro Jahr, sodass bei dem vorgeschlagenen Liniennetz und Betriebsangebot mit ca. 130.000 Euro höherem jährlichen Zuschussbedarf zu rechnen ist. Demgegenüber steht ein Quantensprung des Verkehrsangebotes mit sehr übersichtlichen Taktzeiten, gebündelten 15 Minutentakten in der Kernstadt und einem zusätzlichen Abendverkehrsangebot vor den Wochenenden und Feiertagen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von:
 Demny, Andreas

Tel. Nr.:
 82-2308

Datum:
 06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

5. Investitionskosten

Haltestellen

Mit dem zukünftigen Liniennetz 2017+ werden fast alle heutigen Haltestellen weiterhin bedient. Durch neue Linienführungen bzw. Verlängerungen werden im Bereich Wasserstraße, dem Gewerbegebiet Zunsweier und der Oststadt neue Haltestellen erforderlich. Zur Einrichtung einer Haltestelle sind als Minimalstandard lediglich ein Haltestellenschild und der Aushangfahrplan am Fahrbahnrand erforderlich. Zusätzlicher Standard in Offenburg sind Mülleimer, Sitzbänke und Wartehäuschen (zumindest stadteinwärts). Für die Neueinrichtung der notwendigen Haltestellen soll zunächst nur ein Mindeststandard umgesetzt werden. Die Haltestellen können am Fahrbahnrand ohne den Ausbau einer Busbucht eingerichtet werden. Wenn Baumaßnahmen in der jeweiligen Straße anstehen, werden diese Haltestellen dann zukünftig weitergehend ausgestattet und niederflurgerecht/ barrierefrei ausgebaut. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht zu den neu einzurichtenden Haltestellen und eine grobe Kostenschätzung.

Linie	Neue Haltestelle	Kosten
Basisangebot		
L9 (neue Erschließung Gewerbegebiet Zunsweier)	Bellenwaldstraße einseitig	3.000 €
L9 (neue Erschließung Gewerbegebiet Zunsweier)	Gew. Zunsweier einseitig	3.000 €
L5/L6 (neue Linienführung Oststadt)	Zeller Straße Höhe Friedrichstraße einseitig	3.000 €
L5/L6 (neue Linienführung Oststadt)	Moltkestraße:Klinikum beidseitig Richtung Süden (Aufgabe von 3 Stellplätzen)	15.000 €
L1 (neue Linienführung über Spinnereigelände)	Wasserstraße beidseitig Höhe E-Werk/ Kronenstraße	6.000 €
L5/L6 (neue Linienführung Oststadt)	Moltkestraße: Gewerbeschule beidseitig	6.000 €
Gesamtkosten:		36.000 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Zusatzmodule		
Zusatzmodul 2+:L2 (Erschließung Gewerbegebiet West)	Haltestellen Verlängerte B3/33 einseitig Richtung Süden (Edeka) (provisorische Haltestelle in der Max-Planck-Straße wäre zu deutlich geringeren Kosten für einen Probetrieb auch möglich)	70.000 €
Zusatzmodul 2+:L2 (Erschließung Gewerbegebiet West)	Heinrich – Hertz-Straße einseitig nahe Max-Plank-Straße.	3.000 €
Zusatzmodul 2+:L2 (Erschließung Gewerbegebiet West)	Heinrich-Hertz-Straße einseitig, Höhe Möbel Braun	3.000 €
Zusatzmodul 2: L4 (Erschließung Gewerbegebiet Nord)	Lise-Meitner-Straße beidseitig	6.000 €
Zusatzmodul 2: L4 (Erschließung Gewerbegebiet Nord)	Englerstraße bei Meiko beidseitig	6.000 €
Zusatzmodul 2+: L2 (Durchbindung vom Schulzentrum Nord zur Otto-Hahn-Straße)	Im Unteren Angel Nr. 48 a, einseitig	5.000 €
Gesamtkosten:		93.000 €
Gesamtkosten Basisangebot und Zusatzmodule		129.000 €

Tabelle 1: Investitionskosten für neue Haltestellen

Auf Grundlage der Empfehlung für das Liniennetz 2017+ müssen nur die beiden Haltestellen der Linie L4 noch zusätzlich eingerichtet werden. Eine zusätzliche Haltestelle auf der Freiburger Straße im Bereich der Kronenwiese (L1) könnte vorgesehen werden. Aufgrund der hohen notwendigen Investitionen (ca. 325.000 Euro) in Busbuchten und LSA-gesicherter Fußgängerquerung wird die Einrichtung jedoch zunächst nicht empfohlen. Erschlossen ist die Kronenwiese über die bestehende Haltestelle „Burda“. Die Investitionssumme für die acht neuen Haltestellen für das empfohlene Netz beläuft sich demnach auf insgesamt 48.000 Euro.

Wie in den Kapiteln 2 und 3 beschrieben werden durch eine Straffung der Linienführung im Bereich Albersbösch, Nordweststadt und Oststadt einige Haltestellen zukünftig nicht mehr bedient.

Die folgende Tabelle gibt hierzu eine Übersicht.

Entfallende Haltestelle	Ersatzhaltestelle	Luftlinienentfernung zw. den Haltestellen	Bemerkung
Kreuzschlag (ca. 200 Einsteiger pro Tag)	Altenburger Allee	300 m	Nur der äußere Bereich der Magdalene-Welsch-Straße liegt mit ca. 400 m außerhalb der Standarderschließung (300 m) von der Ersatzhaltestelle entfernt. Für einen Siedlungsrandbereich ist dies vertretbar

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von:
 Demny, Andreas

Tel. Nr.:
 82-2308

Datum:
 06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Schulzentrum Nord (ca. 300 Einsteiger pro Tag)	Straßburger Straße	350 m	Schulbusse werden weiterhin die Haltestelle Schulzentrum Nord bedienen. Das Schulzentrum Nord ist auch über die Ersatzhaltestelle innerhalb eines 250 m Radius erschlossen. Die Luftlinienentfernung von „Im unteren Angel“ zur Ersatzhaltestelle ist mit 500 m Luftlinie aufgrund des Gewerbegebietcharakters gerade noch vertretbar. Falls es eine Mitfinanzierung zur L2 (GE West) gibt, wird diese Haltestelle auch vom Linienverkehr weiterhin bedient.
Carl-Blos-Straße/Bahnhof Ost (ca. 100 Einsteiger pro Tag)	ZOB	150 m	Der ZOB ist die zentrale Haltestelle für den Bahnhof. Die Haltestellen im Bereich Schillerplatz liegen in einer Entfernung von unter 300 m.
Schillerplatz (ca. 50 Einsteiger pro Tag)	Gewerbeschule (neu)	200 m	Auch die Haltestelle Luisenstraße und neu Zeller Straße im Bereich Friedrichstraße liegen in unmittelbarer Entfernung
Schillergymnasium (ca. 50 Einsteiger pro Tag)	Gewerbeschule (neu)	150 m	
Gewerbeschule (ca. 30 Einsteiger pro Tag)	Gewerbeschule (neu)	250 m	Durch die Aufgabe der Linienführung S3 über die Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Ortenauklinikum entfällt die heutige Haltestelle „Gewerbeschule“. Ersatz ist die neue Haltestelle auf der Moltkestraße im Bereich Zeller Straße. In 250 m Entfernung liegt auch die verbleibende Haltestelle Kulturforum.
Ortenau Klinikum (ca. 160 Einsteiger pro Tag)	Ortenau Klinikum	50 m	Diese Haltestelle wird auf die Moltkestraße verlegt.
Laubengasse/Zeller Straße (ca. <10 Einsteiger pro Tag)	Auferstehungskirche oder Gewerbeschule (neu)	400 m bzw. 300 m	Bis 300 m Entfernung gilt eine Siedlung als erschlossen. An der Haltestelle „Auferstehungskirche“ besteht zukünftig viermal pro Stunde die Möglichkeit in die Stadt zu fahren, sodass die größere Entfernung kompensiert wird.
An der Tagmess (ca. 30 Einsteiger pro Tag)	Johann-Sebastian Bach-Straße oder Ortenau Klinikum	300 m bzw. 400 m	Die Haltestelle „An der Tagmess“ wird heute nur stadtauswärts angefahren. An der Haltestelle „Johann-Sebastian-Bach-Straße“ besteht zukünftig viermal pro Stunde die Möglichkeit in die Stadt zu fahren, sodass die größere Entfernung kompensiert wird.
Talweg (ca. <10 Einsteiger pro Tag)	Sparkasse	200 m	

Tabelle 2: Entfallende Haltestellen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Signaltechnik

Für den zuverlässigen Betrieb des zukünftigen Schlüsselbusses sind die überwiegende Anzahl der Lichtsignalanlagen schon mit einer Busbeschleunigung (Vorrangschaltung der Busse nach Anmeldung am Signal) vorhanden. An den Knoten Platanenallee/Südring, Hauptstraße/Freiburger Straße, Wackerstraße/B3, Windschläger Straße/B3 und Moltkestraße/Weingartenstraße müssen bestehende Bevorrechtigungen verändert werden. Für diese Maßnahmen sind ca. 10.000 € erforderlich. Die drei Signalanlagen im Umfeld der Unionbrücke müssen grundhaft erneuert werden. Diese werden im Zuge der Inbetriebnahme des Rée Carré umgesetzt und werden im Doppelhaushalt 2016/17 als eine Gesamtmaßnahme angemeldet.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen

Durch die neuen Linienführungen sind im Straßennetz keine weiteren Anpassungen notwendig. Für die Linie L1 vom ZOB über das Spinnereigelände zur Freiburger Straße wurden mehrere Linienführungen untersucht. Aufgrund des knapp bemessenen Umlaufs der Linie kamen größere Umwegfahrten nicht in Betracht. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Varianten:

Linienführung	Vorteile	Nachteile
ZOB bis Freiburger Straße bzw. Freiburger Straße - ZOB		
Straßburger Straße- Okenstraße – Wasserstraße bzw. Wasserstraße – Okenstraße – Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Änderung der heutigen Verkehrsregelung erforderlich - Keine Investitionen erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Bedienung innenstadtnaher Haltestellen nur in eine Richtung (ZOB) - Längere Umlaufzeit erfordert zweiten Bus mit unwirtschaftlichen Umlaufzeiten => hohe Betriebskosten
Philipp-Reis-Straße – Okenstraße – Wasserstraße bzw. Wasserstraße – Okenstraße – Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer Komplementärhaltestelle zur Stadtkirche in der Okenstraße möglich - Umlauftechnisch wirtschaftlich zu betreiben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffnung der Philipp-Reis-Straße in Gegenrichtung mit beschränkter Leistungsfähigkeit - Hohe Investition u.a. in Signalsteuerung am Knoten Okenstraße/Philipp-Reis-Straße - Nur Öffnung für alle Kfz möglich, da Busaufkommen für reine Busspur zu gering
Hauptstraße – Okenstraße – Wasserstraße bzw. Wasserstraße – Okenstraße – Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Stadtkirche in beiden Richtungen anfahrbar - Umlauftechnisch wirtschaftlich zu betreiben - Leistungsfähigkeit gegeben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffnung Okenstraße in Gegenrichtung für den Bus nur mit hohen Investitionskosten möglich (Bus-LSA am Knoten Hauptstraße/ Okenstraße aus fahrgeometrischen Gründen)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

		<ul style="list-style-type: none"> - Öffnung nur für Busse aufgrund des geringen Busaufkommens nicht möglich. Öffnung für alle Kfz bedeutet mit neuem Verkehrskonzept stark steigendes Verkehrsaufkommen auf der Gustav-Rée-Anlage durch neue Durchbindung Unionbrücke Richtung Freiburger Straße
Hauptstraße - Wasserstraße bzw. Wasserstraße – Okenstraße – Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Stadtkirche in beiden Richtungen anfahrbar - Umlauftechnisch wirtschaftlich zu betreiben - Leistungsfähigkeit gegeben. - Keine Investitionen erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Neu: Busverkehr in der Wasserstraße im Abschnitt Hauptstraße – Zwingerpark (allerdings max. 2 Busse pro Stunde)

Tabelle 3: Varianten der Linienführung L1 in der Innenstadt

Die bisher defizitäre Erschließung des Entwicklungsgebiets „Mühlbach“ und die zukünftige Entwicklung Schlachthofgelände erfordern es, eine Buslinie in diesen Bereich zu führen. Unter wirtschaftlichen, gesamtverkehrlichen und verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten ist ausschließlich eine Führung der Busse vom ZOB über die Hauptstraße und von dort abzweigend in die Wasserstraße möglich. Mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Ostflügel wird die Hauptstraße zwischen Wasserstraße und Gustav-Rée-Anlage zur Fußgängerzone, sodass die Wasserstraße im Abschnitt bis zum Zwingerpark im Verkehrsaufkommen deutlich reduziert wird. Es erscheint daher vertretbar eine Buslinie mit maximal zwei Fahrten pro Stunde und Richtung durch diese relativ schmale Straße zu führen.

6. Verknüpfung mit dem Regionalverkehr am ZOB

Offenburg als Oberzentrum der Ortenau besitzt auch aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte eine starke verkehrliche Vernetzung mit dem Umland. Täglich pendeln knapp 29.000 Berufstätige nach Offenburg (Pendlerstatistik 2011). Hauptziele sind die Arbeitsplatzschwerpunkte in der Innenstadt, der Oststadt (Sparkassenzentrale, Polizeipräsidium, Kliniken) sowie die Gewerbegebiete Elgersweier, West und Nord.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Rund 10.000 Offenburger pendeln täglich in andere Städte. Dies sind vorwiegend die Städte Karlsruhe und Freiburg. Die derzeitige Anschlusssituation zwischen Regional- bzw. ICE-Verkehr und dem Schlüsselbus ist unbefriedigend, da die Übergangszeiten nur zu den Zügen attraktiv sind. Für von der Bahn kommende Fahrgäste sind die derzeitigen Anschlüsse der Schlüsselbusse am ZOB aufgrund der langen Umsteigezeiten unbefriedigend. Ältere oder behinderte Menschen hingegen fordern eher ausreichend lange Umsteigezeiten. Es gibt bezüglich der Anschlussgestaltung vielschichtige Anforderungen, die nicht alle erfüllt werden können.

Im zukünftigen Schlüsselbuskonzept sollen die Wohngebiete für die auspendelnden Offenburger morgens kurze Übergangszeiten zum Zug und nachmittags vom Zug ermöglichen. Für die Einpendler hingegen sollen die Übergangszeiten morgens vom Zug zum Bus in die Arbeitsplatzschwerpunkte und nachmittags vom Bus zum Zug kurz sein. Bei Liniengruppen, die 15 Minutentakte ergeben, ist eine gezielte Ausrichtung auf die Zugankunft- oder -abfahrtszeiten aufgrund der Taktdichte nicht mehr erforderlich.

Am Offenburger Bahnhof gibt es einen Haupt- und einen Nebentaktknoten, an denen die Züge gebündelt, meistens über mehrere Stunden zur gleichen Zeit ankommen bzw. abfahren. Die Regionalexpresszüge nach Karlsruhe, Freiburg und Konstanz kommen bzw. fahren um die volle Stunde in Offenburg an bzw. ab. Die Regionalbahnen und alle ICE verkehren zur halben Stunde in Offenburg. Es wird dementsprechend ein Taktschema am ZOB vorgeschlagen, was bei den Linien ohne überlagerte 15 Minutentakte einen Fahrplanlagenwechsel um die Mittagszeit erfordert, um die je nach Erschließungsaufgabe der Buslinie die Zu- bzw. Abbringerfunktion richtungsgerecht zu ermöglichen.

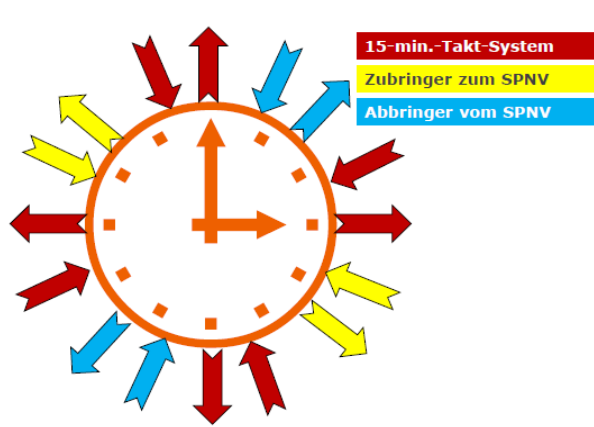


Abbildung 5: Abfahrtszeiten am ZOB je nach Funktion der Schlüsselbuslinie

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die vorgesehene Funktion der einzelnen Linien des empfohlenen Liniennetz 2017+ zu den beiden Tageszeiten Vormittag und Nachmittag.

Linie (Funktion Vormittag	Funktion Nachmittag
L1/L13 ZOB – Marlerer Straße - Albersbösch - Messe – ZOB	15-Min.-Takt-System	15-Min.-Takt-System
<i>optional L2 Gewerbegebiet West – ZOB, wenn Mitfinanzierung gesichert</i>	<i>Abbringer vom SPNV (in HVZ)</i>	<i>Zubringer zum SPNV (in HVZ)</i>
L3 Weier – Drachenacker – ZOB	Zubringer zum SPNV	Abbringer vom SPNV
L4/L10 Windschlag – Gewerbegebiet Nord – ZOB – Landratsamt	Zubringer zum SPNV für L4 Windschlag	Abbringer vom SPNV für L4 Windschlag
L5/L7 ZOB – Ortenauklinik – Rammersweier – Zell-Weierbach – Josefklinik – Kulturforum - ZOB	15-Min.-Takt-System	15-Min.-Takt-System
L6/L8 ZOB – Ortenauklinik – Tagmess – Hölderlinstraße/Josefklinik – Kulturforum - ZOB	15-Min.-Takt-System	15-Min.-Takt-System
L9 ZOB – Kreisschulzentrum – Hochschule – Uffhofen – Gewerbegebiet Elgersweier – Gewerbegebiet Zunsweier	Abbringer vom SPNV	Zubringer zum SPNV
L11 ZOB – Messe – Uffhofen – Elgersweier – Zunsweier	Zubringer zum SPNV	Abbringer vom SPNV
L12 ZOB – Messe – Hildboltsweier	Zubringer zum SPNV	Abbringer vom SPNV
L14 ZOB - Fessenbach	Zubringer zum SPNV	Abbringer vom SPNV

Tabelle 4: Anschlusssystem am ZOB

Diese speziell auf die Zuganschlüsse und Erschließungsaufgaben der einzelnen Busse ausgerichteten Fahrplanlagen am ZOB führen zu einer deutlichen Entzerrung des Betriebs am ZOB. Zukünftig werden i. d. R. alle 7,5 Minuten Schlüsselbusse am ZOB abfahren (einmal pro Stunde 15 Minuten Lücke), was insbesondere auf der Achse Richtung Rathaus ein sehr attraktives Angebot im Charakter eines City-Busses ergibt. Aufgegeben wird dabei das heutige Rendezvous zwischen (nahezu) allen Schlüsselbuslinien. Allerdings ist die heutige Umsteigezeit mit drei Minuten sehr knapp bemessen und der ZOB für die Anzahl an gleichzeitig abzufertigenden Bussen zu knapp dimensioniert. Mit dem neuen System bleibt das Umsteigen am ZOB durch die deutlich verdichteten Fahrplankontakte mit höchstens 15, meistens drei bis 7,5 Minuten Umsteigezeit weiterhin attraktiv.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Zur Markteinführung des neuen Liniennetzes sind einmalige Einrichtungskosten z. B. für die Aufnahme der neuen Haltestellen in die elektronischen Fahrplaninformationssysteme, sowie im ersten Betriebsjahr erhöhte Marketingaufwendungen von insgesamt ca. 100.000 Euro erforderlich. Durch die Neuvergabe des Busbetriebes werden sich die Controlling- und Betriebsführungskosten verändern. Diese Veränderungen entstehen allerdings unabhängig von der Liniennetzentscheidung, da sie abhängig von dem Ausschreibungsumfang des Schlüsselbusses sind. Deshalb werden sie im Zusammenhang mit der Beschlussvorlage zum Vergabetext in 2016 noch aufgeführt werden.

7. Innenstadtführung der Busse

Durch das Liniennetz 2017+ wird sich der Schlüsselbusverkehr in der Fußgängerzone um 49 Busse (im Referenzzeitraum 10:00 bis 18:00 Uhr) auf 212 Busse erhöhen. In diesem Zeitraum würden zukünftig einschließlich der 98 Regionalbusse rund 310 Busse durch die Fußgängerzone fahren. Dies sind knapp 20% mehr Busse gegenüber heute. Die Gleichzeitigkeit der Busse (Buskolonne) wird sich jedoch reduzieren, da sich der Verband der Schlüsselbusse um die Hälfte auf zwei Busse gleichzeitig pro Richtung reduziert.

Auf Grundlage der Bürgerbeteiligung bei den Workshops zum Entwicklungskonzept Innenstadt war der Busverkehr durch die Fußgängerzone ein intensiv diskutiertes Thema. Der Beteiligungsprozess erbrachte allerdings aufgrund der sehr unterschiedlichen Ansprüche der Teilnehmer kein klares Ergebnis.

Eine generelle Herausnahme aller Busse kann nicht empfohlen werden, da dann die Erschließung der Innenstadt durch den ÖPNV nicht mehr ausreichend gewährleistet ist und der Betriebsaufwand für die zusätzlichen Fahrwege zur Innenstadtumfahrung deutlich ansteigen würde. Durch die Entzerrung der Fahrplanlagen der Schlüsselbusse wird in Zukunft die Buskolonne kürzer. Es ist allerdings durchaus möglich, einige Buslinien zusätzlich aus der Fußgängerzone z. B. über die Wilhelmstraße und die Grabenallee zu leiten. Dies könnten einige Schlüsselbuslinien sein, die z. B. eine weniger innenstadtaffine Aufgabe haben (z.B. L9 zur Hochschule und den Gewerbegebieten Elgersweier/Zunsweier). Die Fußgängerzone könnte aber auch von Regionalbuslinien entlastet werden, da aufgrund der langen Fahrzeiten die Fahrgäste solcher Linien eher bereit sind umzusteigen oder längere Fußwege zur Haltestelle in Kauf zu nehmen. Eine Herausnahme der Buslinien aus der Fußgängerzone erfordert jedoch Ersatzhaltestellen z. B. auf der Wilhelmstraße oder im Bereich Kino Forum.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

173/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
06.11.2015

Betreff: Schlüsselbus - Liniennetz 2017 +

Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten, einzelne Linien aus der Fußgängerzone herauszunehmen, wird dieses Detail in einem gesonderten Arbeitsprozess bis Ende des Jahres 2015 aufgearbeitet und den beiden Gremien Verkehrsausschuss und Gemeinderat in den ersten Sitzungen in 2016 zum Beschluss vorgelegt. Es gilt dabei den Nutzen und die Belastung durch die heutige Busführung in der Fußgängerzone abschließend aufzuarbeiten. In diesen Arbeitsprozess wird der Landkreis als Aufgabenträger für die Regionalbusse einbezogen. Die Verhandlungen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Landkreis werden mit dem Ziel geführt, die heutige Busbelastung in der Innenstadt von 260 bis 270 Bussen zwischen 10 und 18 Uhr möglichst nicht zu überschreiten.