

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

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:

30.04.2020

1. **Betreff:** Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.07.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	27.07.2020	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung mit der Planung eines den Stadtbusverkehr ergänzenden ÖPNV-Angebots zu beauftragen, welches hinsichtlich der Bedienform als Anruflinientaxi gemäß Variante 2 dieser Vorlage verkehren und das bisherige Anrufsammeltaxi-Angebot ersetzen soll.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Sachverhalt/Begründung:

1. Einführung

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 angemeldet werden muss, eigene Fahrpreise anstelle des TGO-Tarifs zur Anwendung kommen, die Fahrgäste direkt am Zielort („Haustürbedienung“) abgesetzt werden und Taxis anstelle von Bussen verkehren.

Funktionsweise, Nutzung und Akzeptanz des derzeitigen Angebots wurden in der Drucksache 182/19 (Sachstand und geplante Maßnahmen Anrufsammeltaxi) für den Verkehrsausschuss am 27.11.2019 bereits ausführlich erläutert. Als Defizite wurden dort bereits folgende Punkte festgehalten, die sich zum Teil gegenseitig bedingen:

- Sammelfunktion (Bündelung von einzelnen Fahrtwünschen zu einer Sammelfahrt) kommt beim überwiegenden Anteil der Fahrten nicht zum Tragen
- mangelnde Bekanntheit des Angebots
- Preisgestaltung
- Angebotslücken
- fehlende digitale Lösungen insbesondere bei Buchung der Fahrten durch die Nutzer und bei Abrechnung der Fahrten mit dem Taxiunternehmen

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurden bereits kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen (Einführung Gruppenfahrpreis, zusätzliche Abfahrtszeiten am Wochenende) umgesetzt. Durch die nahezu zeitgleich entstandenen Zuverlässigkeitsprobleme mit dem ausführenden Taxiunternehmen und die später folgende Betriebsaussetzung aufgrund der Corona-Krise konnten diese allerdings bisher keine Wirkung entfalten. Unabhängig davon wurde aber in der o. g. Drucksache bereits deutlich gemacht, dass eine grundlegende Neukonzeption des Angebots für umfangreichere Verbesserungen voraussichtlich erforderlich ist. Im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage wurde daher geprüft, inwieweit alternative Systeme bzw. Bedienformen gegenüber dem derzeitigen Angebot Verbesserungen bringen können sowie in Offenburg umsetzbar sind.

Dafür wurden zuerst die Ziele, die mit einem solchen Angebot verfolgt werden, sowie die grundsätzlich möglichen Bedienformen zusammengestellt (siehe Abschnitt 2). Anschließend erfolgte ein Blick auf andere, ähnlich große Städte wie Offenburg, um Anregungen aus den Beispielen andernorts in die Neukonzeption einfließen lassen zu können (siehe Abschnitt 3). Erst danach wurden vier mögliche Systemvarianten

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

für Offenburg und ggf. umliegende Gemeinden entwickelt (siehe Abschnitt 4). Diese wurden anschließend einer vergleichenden Bewertung unterzogen, um daraus eine Empfehlung für die weitere Planung ableiten zu können (siehe Abschnitt 5). Auf Basis der gewählten zukünftigen Bedienform soll nach erfolgtem Beschluss die konkrete planerische Ausgestaltung des neuen Angebots erfolgen, wobei hierfür weitere wichtige Themen zu klären sind (siehe Abschnitt 6).

2. Ziele und mögliche Bedienformen

Mit einem bedarfsorientierten ÖPNV-Angebot, welches den Stadtbusverkehr in nachfrageschwachen Zeiten ersetzt, werden folgende Ziele verfolgt:

- Sicherstellung eines bedarfsorientierten städtischen ÖPNV-Angebots für Tageszeiten, in denen aufgrund sehr geringer Nachfrage kein Stadtbusverkehr angeboten wird
- Generierung von Sammelfahrten zur Ausnutzung der damit verbundenen wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile
- Kompensation der hierdurch entstehenden Nachteile (z. B. feste Einstiegs- und/oder Ausstiegspunkte, Abweichung von Wunschabfahrtszeit, längere Fahrzeit) insbesondere durch attraktive Preisgestaltung und ein möglichst attraktives Gesamtangebot
- Vermeidung einer direkten Konkurrenz zu dem auf den Individualverkehr ausgerichteten Taxigewerbe durch entsprechende Abgrenzung bei der Angebotsgestaltung (z. B. Bündelung von Fahrtwünschen, feste Ein- und Ausstiegspunkte)
- Nach Möglichkeit Einbezug umliegender Gemeinden

Der letztgenannte Punkt sorgt auf der einen Seite für ein deutlich attraktiveres ÖPNV-Angebot, da die öffentliche Erreichbarkeit in einem größeren Umkreis sichergestellt wird. Andererseits handelt es sich hierbei originär um eine Aufgabe des Landkreises und es können dadurch zusätzliche Zwangspunkte entstehen, die sich nachteilig auf die Gestaltung des Gesamtsystems auswirken (z. B. zu lange Fahrzeiten, um einen Stundentakt bei begrenzter Fahrzeugkapazität sicherzustellen).

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die grundlegenden Bedienformen, die für einen solchen Bedarfsverkehr möglich sind:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Wesentliche Bedienungsmerkmale	Anruflinientaxi (ALT)	Anrufsammeltaxi (AST)	Rufbus/ Ruftaxi
Fahrtweg	fest/teilflexibel (Linie)	teilflexibel (Band, Sektor)	flexibel (Fläche)
Abfahrtszeit	fest	fest (plus ggf. Sammelzeit)	flexibel
Fahrzeit	fest nach Fahrplan, je nach Aufkommen kürzer	flexibel	flexibel
Fahrzeuggröße	Minibus/Pkw	Minibus/Pkw	Minibus/Pkw

Tabelle 1: Übersicht der möglichen Bedienformen im Bedarfsverkehr

Ein Anruflinientaxi verkehrt wie der normale Linienverkehr mit fester Linienführung und einem festen Fahrplan, jedoch nur nach Bedarf bei rechtzeitiger Anmeldung durch den Fahrgast sowie mit einer kleineren Fahrzeuggröße. Die Möglichkeit zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle eines Fahrtwunsches direkt zu verkehren (kürzeste Fahrtroute), wenn für die dazwischen liegenden Haltestellen keine Fahrtwünsche angemeldet wurden, kann bei dieser Bedienform grundsätzlich vorgesehen werden. Die im Fahrplan vorgegebenen Zeiten stellen dann Abfahrtszeiten dar, die Ankunftszeiten können teilweise deutlich davor liegen.

Die Funktionsweise eines Anrufsammeltaxis unterscheidet sich davon durch mehr Flexibilität bei Linienführung und Fahrplan. Der Fahrtweg wird noch bedarfsorientierter gestaltet. Häufig ist nur ein Sektor vorgegeben, für den in einer Fahrtrichtung dieselbe Abfahrtszeit an allen Einstiegshaltestellen gilt. In der Gegenrichtung ist die Abfahrtszeit dann entsprechend versetzt, um mit einem Fahrzeug beide Richtungen bedienen zu können. Bei mehreren Fahrtanmeldungen zur selben Abfahrtszeit an unterschiedlichen Einstiegshaltestellen kommt es hier zwangsläufig zu späteren Abfahrtszeiten als angegeben. Daher muss in den Fahrplanmedien entsprechend darauf hingewiesen werden, dass es zu Verschiebungen der Abfahrtszeit (z. B. bis zu maximal 15 Minuten) aufgrund der Sammelzeiten kommen kann. Auch die erforderliche Fahrzeit ist für den Fahrgast bei Anmeldung der Fahrt nicht vorhersagbar, da sich durch die Bündelung von ggf. später eingehenden Fahrtwünschen der exakte Fahrtverlauf erst dadurch ergibt.

Bei einer vollflexiblen Bedienform (häufig Rufbus oder Ruftaxi genannt) handelt es sich um eine Bedienung in der Fläche, bei der es weder Vorgaben zur Linienführung noch zum Fahrplan gibt. Route und Zeitpunkt der Fahrt werden erst durch die eingehenden Fahrtanmeldungen bestimmt. Die Abfahrtszeit kann bei rechtzeitiger Anmeldung im Idealfall daher der Wunschabfahrtszeit des Fahrgastes entsprechen. Da aber auch hier das Ziel ist, einzelne Fahrtwünsche zu bündeln und als Sammelfahrt

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

durchzuführen (Unterschied zum gewerblichen Taxiverkehr), wird es bei einer entsprechenden Nachfrage des Angebots auch regelmäßig zu Fällen kommen, in denen größere Abweichungen zur Wunschabfahrtszeit auftreten.

Die Übergänge zwischen diesen grundsätzlichen Bedienformen sind in der Praxis zum Teil fließend. Auch bezüglich der konkreten Bezeichnung verläuft die Trennlinie dort nicht eindeutig, so dass es bspw. als Anruflinientaxi oder Ruftaxi bezeichnete Angebote gibt, die nach der o. g. Tabelle einem Anrufsammeltaxi entsprechen würden und auch umgekehrt.

3. Auswertung der Praxisbeispiele anderer Städte

Um Anregungen aus den Beispielen andernorts in die Neukonzeption des hiesigen Angebots einfließen lassen zu können, wurde auch ein Blick auf andere Städte geworfen. Hierzu erfolgte aus Vergleichbarkeitsgründen eine Auswertung der Städte in Deutschland, die eine ähnlich große Einwohnerzahl wie Offenburg besitzen. Bei einem Ansatz von +/- 3.000 Einwohnern ergeben sich Stand Jahresende 2018 somit 17 weitere Städte in dieser Größe. Die folgende Tabelle zeigt eine Auswahl weiterer Merkmale dieser Städte im Vergleich zu Offenburg:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:

Bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Körner, Matthias

82-2387

30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Stadt	Bundesland	Bevölkerung 31.12.18	Fläche [km ²]	Einw.- Dichte [E/km ²]	Funktion Raum- ordnung	Schiene- anschluss	Ergänzende Be- dienform
Herten	Nordrhein- Westfalen	61.791	37,33	1655	Mittel- zentrum	-	n.b.
Bergheim	Nordrhein- Westfalen	61.612	96,34	640	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST
Schwäbisch Gmünd	Baden- Württemberg	61.186	113,78	538	Mittel- zentrum	Fern- und Nahverkehr	kreisweit 50/50 Taxi Fr/Sa ≤25 Jahre
Friedrichs- hafen	Baden- Württemberg	60.865	69,94	870	Ober- zentrum	Fern- und Nahverkehr	Ruftaxi RIA (von Bedienform AST)
Garbsen	Nieder-sachsen	60.754	79,32	766	Mittel- zentrum	Stadtbahn Hannover	n.b.
Wesel	Nordrhein- Westfalen	60.357	122,56	492	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST
Hürth	Nordrhein- Westfalen	60.189	51,22	1175	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST
Offenburg	Baden- Württemberg	59.646	78,38	761	Ober- zentrum	Fern- und Nahverkehr	AST
Stralsund	Mecklenburg- Vorpommern	59.421	54,07	1099	Ober- zentrum	Fern- und Nahverkehr	AST
Greifswald	Mecklenburg- Vorpommern	59.382	50,74	1170	Ober- zentrum	Fern- und Nahverkehr	n.b.
Langenfeld (Rheinland)	Nordrhein- Westfalen	58.927	41,15	1432	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST (von Bedien- form ALF)
Neu-Ulm	Bayern	58.707	80,96	725	Ober- zentrum	Nahverkehr	ALF (Mobilsam, Pfiffibus)
Unna	Nordrhein- Westfalen	58.633	88,56	662	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST, Taxibus (von Bedienform ALF)
Euskirchen	Nordrhein- Westfalen	57.975	139,49	416	Mittel- zentrum	Nahverkehr	AST
Frankfurt (Oder)	Brandenburg	57.873	147,85	391	Ober- zentrum	Fern- und Nahverkehr	Rufbus ab 5 Pers.
Göppingen	Baden- Württemberg	57.558	59,23	972	Mittel- zentrum	Fern- und Nahverkehr	keine bzw. Nacht- linien (Region: Rufbus)
Hamel	Nieder-sachsen	57.510	102,33	562	Ober- zentrum	Nahverkehr	AST (von Bedien- form ALF)
Stolberg (Rheinland)	Nordrhein- Westfalen	56.792	98,48	577	Mittel- zentrum	Nahverkehr	Taxiruf (im AVV jedoch ALT, AST/ASA, Rufbus)

Tabelle 2: Übersicht der in Deutschland ähnlich großen Städte wie Offenburg (+/- 3.000 Einw.)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Es handelt sich hierbei folglich um Städte aus sechs verschiedenen Bundesländern. Die Angaben zur Fläche und Einwohnerdichte zeigen erwartungsgemäß große Spannen. Hier am ehesten vergleichbar sind vor allem Friedrichshafen, Garbsen, Neu-Ulm und Unna. Hinsichtlich raumordnerischer Funktion bilden Friedrichshafen, Stralsund, Greifswald, Neu-Ulm, Frankfurt (Oder) und Hameln ebenfalls ein Oberzentrum. Von diesen besitzen alle bis auf Neu-Ulm und Hameln ebenfalls einen Schienenanschluss im Fern- und Nahverkehr.

Als ergänzende Bedienform in nachfrageschwachen Zeiten oder Räumen werden in diesen 17 Städten mehrheitlich Formen des Anrufsammeltaxis eingesetzt (7x), gefolgt von Anruflinientaxi-Angeboten (4x). Vollflexible Formen finden sich nur vereinzelt für spezielle Zielgruppen (z. B. 50/50-Taxi für Personen bis 25 Jahre, Rufbus für Gruppen ab 5 Personen). In drei Städten konnte mit Stand der bisherigen Recherche kein ergänzendes Bedarfsverkehrsangebot festgestellt werden.

Wird nur auf die Städte geschaut, die wie Offenburg die Funktion eines Oberzentrums übernehmen, ergibt sich folgendes Bild:

- Hameln, Neu-Ulm: Ergänzendes Angebot in Form von Anruflinientaxis
- Friedrichshafen, Stralsund: Ergänzendes Angebot in Form von Anrufsammeltaxis
- Frankfurt (Oder): Recherche ergab bisher nur Rufbusangebot für Gruppen ab 5 Personen
- Greifswald: Recherche ergab bisher kein entsprechendes Bedarfsverkehrsangebot

Innerhalb des Ortenaukreises ist vor allem ein Blick auf die Städte mit Stadtbusverkehr zweckmäßig. Hier bietet die Stadt Lahr ähnlich wie Offenburg ein Anrufsammeltaxi an. In der Stadt Kehl wurde mit der Einführung des neu konzipierten Stadtbusverkehrs Ende 2018 ergänzend zu dem bestehenden Anrufsammeltaxi-Angebot ein Anruflinientaxi auf den Stadtbuslinien eingeführt, welches zu weiteren Zeiten, in denen der Stadtbus nicht verkehrt, nach Bedarf Fahrten anbietet. Weiterhin wurde die Linie K 10 zwischen Auenheim und Kehl eingeführt, die den ganzen Tag über nach Bedarf als Anruflinientaxi verkehrt. Die ersten Erfahrungen werden von der Stadt Kehl als insgesamt positiv beurteilt, die Fahrgastzahlen sind steigend (bis zu Beginn der Corona-Krise).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

4. Varianten für Offenburg

4.1. Überblick der Varianten

Ausgehend von den in Abschnitt 2 beschriebenen möglichen Grundbedienformen wurden für die konkreten Verhältnisse in Offenburg und Umgebung folgende vier Varianten entwickelt:

- Anruflinientaxi Variante 1 (ALT V1)
- Anruflinientaxi Variante 2 (ALT V2)
- Verbessertes Anrufsammeltaxi (AST+)
- Vollflexible Angebotsform (Ruftaxi bzw. individueller Name)

Das erarbeitete Grundkonzept für diese Varianten wird in den folgenden vier Unterabschnitten skizzenhaft umrissen.

4.2. Anruflinientaxi Variante 1 (ALT V1)

Die erste Variante für ein Anruflinientaxiangebot in Offenburg orientiert sich stark an den vorhandenen Linien des Stadtbusverkehrs (siehe auch Anlage 1 Liniennetz Stadtbus) und weist folgende Charakteristika auf:

- Bedienung aller Stadtbuslinien S1 bis S9 als Bedarfsverkehr im verlängerten Stundentakt nach Betriebsende Stadtbus bzw. am Wochenende auch vor Betriebsstart
- Dabei Verlängerung S9 vom Bf/ZOB bis Griesheim und Linienverlauf S1 oder S5 über Rammersweierstraße anstelle Moltkestraße, um auch die Haltestellen im Stadtgebiet zu bedienen, die sonst nur durch Regionalbuslinien angefahren werden
- Bei Linienwechsel Umstieg wie im Stadtbusverkehr erforderlich, sofern dasselbe Fahrzeug nicht ab der Umstiegshaltestelle für die Anschlussfahrt der Folgelinie zur Verfügung gestellt werden kann
- Kein Rendezvous aller Linien analog Stadtbusverkehr
- Direkte Fahrtroute möglich, wenn für dazwischen liegende Haltestellen keine Buchung durch weitere Fahrgäste erfolgt ist
- maximaler Bedarf von acht Fahrzeugen bei unterstellter gleichzeitiger Nachfrage auf allen Linien in den Spitzen
- Erweiterung auf umliegende Gemeinden nur mit einer höheren Fahrzeuganzahl möglich (bei Parallelnachfrage auf allen Linien)

Da die aktuellen Erfahrungen gezeigt haben, dass derzeit Taxiunternehmen mit einer entsprechenden Kapazität bei Fahrzeugen und Personal vor Ort nur sehr begrenzt vorhanden sind, muss hier auch über Untervarianten nachgedacht werden, die mit weniger Fahrzeugen in den Spitzen auskommen. Eine Minimalvariante mit maximal fünf erforderlichen Fahrzeugen in den Spitzen kann wie folgt aussehen:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

- Bedienung der Ringlinien S1/S2 und S5/S7 jeweils in nur eine Richtung
- Verzicht einer Bedienung von S8 oder S6 aufgrund des größtenteils gleichen Linienwegs
- Verzicht auf S4-Südast, da bis auf die Haltestellen Kronenstraße und Landratsamt alle anderen Haltestellen auch durch andere Linien bedient werden

4.3. Anruflinientaxi Variante 2 (ALT V2)

Die zweite Variante für ein Anruflinientaxiangebot in Offenburg ist noch flexibler als Variante 1 ausgelegt und orientiert sich an den vorhandenen Linienästen im Stadtbusverkehr (siehe auch Anlage 1 Liniennetz Stadtbus), nicht aber an dessen kompletten Linien (insbesondere nicht an der festgelegten Durchbindung der Linien S1, S2, S3 und S4 am Bahnhof/ZOB). Der große Vorteil ist hierbei, dass eine Fahrt umsteigefrei durchgeführt werden kann, auch wenn im Stadtbusverkehr ein Umstieg notwendig wäre (z. B. Fahrt von Elgersweier nach Fessenbach oder Fahrt von der Hochschule zum Kulturforum). Diese Variante lässt sich wie folgt näher skizzieren:

- Bedienung aller Stadtbuslinienäste als Bedarfsverkehr mit festen Abfahrtszeiten im Stundentakt nach Betriebsende Stadtbus bzw. am Wochenende auch vor Betriebsstart
- Dabei Rendezvous am Bahnhof/ZOB mit Abfahrt in alle Richtungen im Stundentakt zur gleichen Minute (abgestimmt auf Bahnanschluss)
- Übergang zwischen Linienästen wird bedarfsorientiert gesteuert, so dass ein Umstieg nur in Ausnahmefällen (mangels Fahrzeugverfügbarkeit) erforderlich ist (Rendezvous ist dennoch wichtig, um Bündelung von Fahrten zu optimieren)
- Direkte Fahrtroute möglich, wenn für dazwischen liegende Haltestellen keine Buchung durch weitere Fahrgäste erfolgt ist
- maximaler Bedarf von acht Fahrzeugen bei gleichzeitiger Nachfrage auf allen ALT-Linienästen (siehe Folgeseite) in Spitzen
- Erweiterung auf umliegende Gemeinden in Abhängigkeit der Fahrzeiten nur teilweise bzw. mit einer höheren Fahrzeuganzahl möglich (bei Parallelnachfrage auf allen Linienästen)

Eine auf den Fahrzeugbedarf optimierte Variante benötigt acht Linienäste, die in Abhängigkeit von den resultierenden Umlaufzeiten auch in die umliegenden Gemeinden wie folgt verlängert werden könnten:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

- Bf/ZOB – Rammersweierstr. – Zell-Weierbach – St.-Josefsklinik (entspricht Linienast S1 Ost und S2 Ost (fehlender Teilabschnitt))
- Bf/ZOB – Wasserstr. – Marlene Str. – Albersbösch – Amselweg (entspricht Linienast S1 West und S2 West (fehlender Teilabschnitt))
- Bf/ZOB – Messe – Hildboltsweier (– Schutterwald – Neuried) (entspricht Linienast S3 Süd)
- Bf/ZOB – Waltersweier – Weier – Bühl – Griesheim (– Willstätt) (entspricht Linienast S3 Nord bis Weier)
- Bf/ZOB – Bohlsbach – Windschlag (– Durbach/Appenweier) (entspricht Linienast S4 Nord)
- Bf/ZOB – Kulturforum – Auferstehungskirche – Klinikum – ZOB (entspricht Linien S5/S7)
- Bf/ZOB – Zähringer Str. – Hochschule – Elgersweier – Zunsweier (– Hohberg) mit bedarfsweiser Stichfahrt zu den Haltestellen Landratsamt und Platanenallee Nord (entspricht Linienast S8)
- Bf/ZOB – Fessenbach (– Ortenberg – Gengenbach) (entspricht Linienast S9)

4.4. Verbessertes Anrufsammeltaxi (AST+)

Die Variante eines Anrufsammeltaxiangebots geht vom heutigen Angebot aus, das in folgenden Punkten optimiert werden soll:

- Bedienung aller Linienbushaltestellen im Stadtgebiet durch das Anrufsammeltaxi (123 statt bisher 77 Haltestellen)
- Ausstieg erfolgt wie Einstieg an einer Haltestelle (Entfall der Haustürbedienung wird durch zahlreiche Vorteile mehr als kompensiert: Verbesserung der Sammelfunktion, Verringerung der Fahrtlängen, Vereinfachung von Buchung und Abrechnung, Vermeidung direkte Konkurrenz durch Abgrenzung vom „normalen“ Taxiverkehr)
- Bei Bedarf noch stärkere Vorgabe von Sektoren/Richtungsbändern mit ggf. unterschiedlichen Abfahrtszeiten

Weitere zentrale Punkte für eine Verbesserung des bestehenden Angebots sind ebenfalls geplant (z. B. stärkere Orientierung an TGO-Tarif, Erweiterung Bedienungsgebiet, digitale Buchungsmöglichkeit etc., siehe hierzu Abschnitt 6), werden aber wie bei den anderen Varianten erst nach einer Festlegung der zukünftigen Bedienform im Detail geplant.

4.5. Vollflexible Angebotsform (Ruftaxi)

Die Variante einer vollflexiblen Bedienform wird u. a. je nach eingesetzter Fahrzeugart als Rufbus oder Ruftaxi bezeichnet. Die Bezeichnung vollflexibel bezieht sich darauf, dass sowohl bezüglich Fahrplan als auch Linienführung keine festen Vorgaben existieren. Da aber auch hier das Ziel ist, einzelne Fahrtwünsche zu bündeln und als

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Sammelfahrt durchzuführen (Unterschied zum gewerblichen Taxiverkehr), besteht dennoch keine uneingeschränkte Flexibilität für den Fahrgast. Zumindest bei entsprechender Nachfrage ergeben sich hierdurch zwangsläufig Einschränkungen in Bezug auf die individuellen Fahrtwünsche (u. a. größere Abweichung von Wunschabfahrtszeit, längere Fahrzeit). Eine solche Variante lässt sich wie folgt näher skizzieren:

- Fahrtweg und Abfahrtszeiten grundsätzlich flexibel (Flächenbetrieb)
- Nutzer wählt Starthaltestelle, Zielhaltestelle und Wunschabfahrtszeit aus (ggf. optional spätest mögliche Ankunftszeit z. B. bei Zwangspunkten wie Bahnanschluss am Bahnhof etc.)
- Dispositionssoftware ermittelt mit Zielstellung einer sinnvollen Bündelung von Fahrten mögliche Abfahrtszeiten, zu denen der Nutzer eine entsprechende Fahrt buchen kann
- Dabei werden für Algorithmus der Software vor allem bezüglich der Nutzerakzeptanz von gebündelten Fahrten Vorgaben erforderlich (insbesondere maximal mögliche Abweichung von der Wunschabfahrtszeit und maximal mögliche Fahrzeitverlängerung gegenüber einer Direktfahrt)

Die maximal verfügbare Fahrzeuganzahl bestimmt im Zusammenspiel mit Größe des Bedienungsgebietes und der Größe der Nachfrage letztlich die erreichbare Qualität eines solchen Angebots.

Zur besseren Abgrenzung empfiehlt sich bei dieser Variante aber in jedem Fall eine individuelle Namensgebung, um sich vom Taxigewerbe abzugrenzen und dies zugleich für Marketingzwecke zu nutzen. Diese Option besteht selbstverständlich auch für die anderen möglichen Bedienformen.

5. Bewertung der Varianten

5.1. Bewertungssystem

Mittels eines einfachen Bewertungssystems erfolgte ein Vergleich der vier für Offenburg entwickelten Varianten. Hierfür wurden zehn Bewertungskriterien definiert. Die Variante, die beim jeweiligen Kriterium am besten abschneidet, wird mit vier Punkten und die in Bezug auf dieses Kriterium am schlechtesten eingeschätzte Variante mit einem Punkt bewertet. Dazwischen liegende Varianten erhalten jeweils zwei oder drei Punkte, sofern ein entsprechender Unterschied festzustellen ist. Bei Gleichwertigkeit können mehrere Varianten hinsichtlich dieses Kriteriums auch mit derselben Punktzahl bewertet werden. Eine unterschiedliche Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien ist dabei grundsätzlich möglich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Körner, Matthias	82-2387	30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Die zehn hinzugezogenen Bewertungskriterien sind in Tabelle 3 ersichtlich. Die folgenden, ebenfalls sehr wichtigen Kriterien wurden aus folgenden Gründen nicht als eigenes Kriterium in die Bewertung einbezogen:

- **Fahrdauer:** Unterschied zwischen den Varianten pauschal nicht bewertbar, da grundsätzlich direkte Fahrtroute ohne Zwischenhalt bei allen vier Varianten möglich, sofern aufgrund weiterer Nachfrage keine Bündelung von Fahrten erfolgt
- **Wirkung bezüglich Klima- und Umweltschutz:** Maßstab ist hierfür die Zielerreichung einer sinnvollen Bündelung von Einzelfahrten, die sonst per eigenem Pkw oder Taxi durchgeführt werden würden. Diese hängt vor allem von der Attraktivität des Gesamtangebots und der daraus folgenden Nutzungswahrscheinlichkeit ab. Die Auswirkung der Bedienform auf die Attraktivität des Angebots für die Nutzer erfolgt dabei in der Bewertung detailliert durch die Bewertungskriterien Nr. 1 bis 7 (siehe Tabelle 3). Je nachdem wie stark die Wirkung auf den Klimaschutz in die Bewertung eingehen soll, können diese Kriterien jeweils stärker gewichtet werden als die übrigen drei Kriterien.
- **Wirkung bezüglich Betriebskosten:** Ein bewertbarer Einflussfaktor aufgrund der unterstellten Bedienform ist das Potential der damit verbundenen Dispositionsstrategie hinsichtlich der Bündelung von einzelnen Fahrtwünschen (entspricht Bewertungskriterium Nr. 10 in Tabelle 3). Die absoluten Betriebskosten hängen aber von vielen weiteren Faktoren ab (u. a. Größe Bedienungsgebiet, Bedienungszeitraum, Preisgestaltung, daraus resultierende Nachfrage). Diese weiteren Rahmenbedingungen werden erst nach Festlegung der Bedienform konkretisiert.

Bei Anwendung dieses Bewertungssystems kann eine Variante ohne Gewichtung theoretisch minimal zehn und maximal 40 Punkte im Gesamtergebnis der Bewertung erreichen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias

Tel. Nr.:
82-2387

Datum:
30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

5.2. Bewertungsergebnis

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Ergebnis der vorgenommenen Bewertung:

Nr.	Bewertungs-kriterium	ALT V1 Anruf- linien- taxi	ALT V2 Anruf- linien- taxi	AST+ Anruf- sammel- taxi	Ruftaxi Vollfle- xible Form
1	Bedarfsorientierte Abfahrts- zeit	1	1	1	4
2	Verlässlichkeit der Abfahrts- zeit	4	4	1	4
3	Verlässlichkeit der Ankunfts- zeit ¹	4	4	1	1
4	Umsteigefreiheit	1	3	4	4
5	Anschlussqualität zum Schienenverkehr	3	4	2	1
6	Verständlichkeit des Ange- bots	4	3	1	2
7	Umstellung bisheriges Nut- zerverhalten	3	2	4	1
Zwischensumme nutzerrelevante Kriterien		20	21	14	17
8	Ausweitung über Stadtgebiet hinaus ²	1	2	3	4
9	Umsetzungsaufwand (u. a. Fahrzeugbedarf, Konzession)	1	1	4	3
10	Potential Disposition zur Bündelung von Fahrten	2	1	3	4
Gesamtsumme		24	25	24	28

¹ nach oben (frühere Ankunft ist aufgrund Direktfahrmöglichkeit bei Anruflinientaxis möglich)

² Hier bestehen bei festen Abfahrts- und Taktzeiten systembedingte Einschränkungen, die nur bei einer Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten und unter teilweisem Verzicht auf die Bündelung von Fahrten erlauben weiter entfernte Ziele anzufahren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias	Tel. Nr.: 82-2387	Datum: 30.04.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

Die Variante einer vollflexiblen Bedienform schneidet mit 28 Punkten demnach im Gesamtergebnis am besten ab, alle anderen Varianten folgen aber mit sehr geringem Abstand und Punktzahlen von 24 bzw. 25. Vom zahlenmäßigen Ergebnis können die untersuchten Varianten damit ohne Gewichtung der Kriterien als annähernd gleichwertig angesehen werden. Es bestehen durchaus stärkere spezifische Vor- und Nachteile jeder Bedienform in Bezug auf die einzelnen Bewertungskriterien, die sich aber über alle Kriterien gesehen insgesamt nahezu ausgleichen.

Mit Blick auf das Zwischenergebnis aller Bewertungskriterien, die für die Attraktivität des Angebots auf Nutzerseite relevant sind (Kriterien Nr. 1 bis 7) ist davon auszugehen, dass Variante 2 des Anruflinientaxis voraussichtlich am besten angenommen wird und daher auch für die Stärkung des ÖPNV die beste Wirkung der vier Varianten erzielt. Daher wird diese Variante für die weitere Planung und Umsetzung empfohlen. Von Variante 1 eines Anruflinientaxis wird abgeraten, da die daraus resultierende Umstiegserfordernis nutzerseitig als zu starke Verschlechterung gegenüber dem bestehenden System wahrgenommen werden kann. Die Variante mit der aktuellen Bedienform Anrufsammeltaxi schneidet vor allem bei diesen Kriterien am schlechtesten ab, weshalb die Einführung einer neuen Bedienform angestrebt werden sollte. Die Variante einer vollflexiblen Bedienform stellt hingegen eine nahezu gleichwertige Alternative dar, die aber genau an anderer Stelle ihre Stärken hat (bedarfsorientierte Abfahrtszeit) als die empfohlene Variante 2 des Anruflinientaxis (Verlässlichkeit der Ankunftszeit).

Mit Blick auf das Bewertungskriterium Nr. 10 schneidet die empfohlene Variante gerade bei diesem Kriterium am schlechtesten ab, welches augenscheinlich Einfluss auf die Erreichung eines Hauptziels (Bündelung von mehr Fahrten als Sammelfahrt) besitzt. Hierzu muss erläutert werden, dass die Dispositionsstrategie darauf zwar einen Einfluss hat, der Hauptgrund für bisher wenige Sammelfahrten aber vor allem in der zu geringen Gesamtnutzung zu sehen ist. Dem kann am besten damit abgeholfen werden, wenn die zukünftig eingesetzte Bedienform beim Nutzer erfolgreich ankommt (siehe dazu erneut Bewertungsergebnis Kriterien Nr. 1 bis 7). Grundsätzlich sind alle vier der untersuchten Varianten geeignet, Einzelfahrten sinnvoll zu bündeln. Bei der Variante als Anruflinientaxi wird zudem die Bekanntheit des Angebots allein dadurch gestärkt, dass eine Integration der Abfahrtszeiten in die Fahrplanmedien der Stadtbuslinien möglich ist. Auch dürfte ein solch ergänzendes ÖPNV-Angebot viel enger im Zusammenhang mit dem Stadtbus wahrgenommen werden als ein eher eigenständiges System wie die Variante einer vollflexiblen Bedienform. Dieser Effekt kann durch eine entsprechende Anlehnung des Gesamtauftritts an die bestehenden Marken (z.B. Stadtbus oder einfach mobil) gestärkt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

066/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Körner, Matthias

Tel. Nr.:

82-2387

Datum:

30.04.2020

Betreff: Einfach mobil – Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten

6. Weiteres Vorgehen

Nach der Festlegung der zukünftigen Bedienform werden im Rahmen der Neukonzeption folgende Themen detailliert untersucht und geplant:

- Größe des Bedienungsgebiets (Abstimmung mit umliegenden Gemeinden und Landkreis)
- Ausdehnung des Bedienungszeitraums in Abstimmung auf die parallel in Planung befindlichen Maßnahmen des Aktionsplans ÖPNV
- Tarifgestaltung und Vertrieb inklusive digitale Buchungsmöglichkeit
- Betriebsabwicklung/Schnittstellen zum ausführenden (Taxi-) Unternehmen (Buchung, Disposition, Abrechnung)
- Genehmigung durch den Landkreis (ggf. Entbindung/Rückgabe aktueller AST-Konzession und Beantragung einer neuen Konzession erforderlich)
- Finanzierung (u. a. Zuschuss durch Landkreis, Finanzierungsschlüssel beteiligte Gemeinden)
- Marketing zur Einführung des neuen Angebots

Anschließend erfolgt eine zweite Beschlussvorlage im Verkehrsausschuss hinsichtlich Umsetzung der Neukonzeption mit erforderlicher Ausschreibung. Die Umsetzung sollte zusammen mit Maßnahmen aus dem Aktionsplan ÖPNV erfolgen. Ziel dafür ist nach Möglichkeit der kleine Fahrplanwechsel im Juni 2021.

Bereits vor Beginn der Corona-Krise hat sich die Marktsituation im Ortenaukreis bezüglich Unternehmen, die geeignet und zugleich bereit sind den AST-Betrieb im Auftrag der TBO durchzuführen, äußerst schwierig gestaltet. Hinzu kommt nun, dass sich durch Corona die wirtschaftliche Situation der in Frage kommenden Unternehmen deutlich verschlechtert hat. Dies führt aktuell dazu, dass die Unternehmen nicht bereit sind, das zusätzliche wirtschaftliche Risiko zu tragen, welches mit der Übernahme des AST-Verkehrs verbunden ist. Die Nachfrageentwicklung innerhalb der nächsten 12 Monate ist kaum vorhersehbar, gleichzeitig entstehen dem Unternehmen aber Kosten für die Vorhaltung von Fahrpersonal während der Einsatzzeiten.

Von daher muss auch der Fall in Erwägung gezogen werden, dass kein Unternehmen ein Angebot abgibt, welches den Anforderungen der Ausschreibung entspricht. Deshalb könnte es notwendig werden, die Umsetzung eines AST- / ALF-Betriebes grundsätzlich neu zu orientieren.