

Kurzbeschreibung

Die Stadt Offenburg bewirbt sich mit dem Zukunftsthema städtischer ÖPNV um die Teilnahme am Wettbewerb #mobilwandel2035. Kernproblem ist der sehr geringe Modal-Split-Anteil gegenüber vergleichbaren Städten, so dass sich die folgende zentrale Fragestellung für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität in der Stadt ergibt: Wie soll der städtische ÖPNV 2035 in Offenburg aussehen, damit er gern und häufig genutzt wird? Für die Erarbeitung des Zielbildes 2035 wurden vier Handlungsfelder identifiziert, durch die mittels innovativer und wirkungsvoller Verbesserungsmaßnahmen ein attraktives Gesamtsystem entstehen soll. Bei dem in Bezug auf die Einwohneranzahl sehr hohen Pendleraufkommen im Stadtgebiet sollen damit insbesondere mehr Berufspendler, die bisher mit dem Pkw unterwegs sind, erreicht werden.

1 Ausgangssituation und Problemstellung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Offenburg ist mit rund 61.000 Einwohnern die größte Stadt im Ortenaukreis und ein stetig wachsendes Oberzentrum der Region Südlicher Oberrhein. Die Lage in der Rheinebene mit der unmittelbaren Nähe zum Schwarzwald sowie dem Nachbarland Frankreich prägen Region und Stadt wesentlich. Die Stadt setzt nicht nur als Wirtschafts-, Medien- und Messestandort Akzente, sondern verfügt auch über ein breit gefächertes Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebot. In einer wirtschaftsstarken und aufstrebenden Tourismusregion im Weinland Baden bietet Offenburg erstklassige Zukunftsperspektiven und eine hohe Lebensqualität. Die Entfernungen zu den Großstädten Strasbourg, Freiburg und Karlsruhe liegen in einem Bereich, der ein Pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort für viele annehmbar macht. Von daher ist die Stadt auch durch ein hohes Pendleraufkommen sowohl an Ein- als auch an Auspendlern gekennzeichnet. Durch ihre exponierte Lage bildet sie einen wichtigen Verkehrsknoten zwischen den Nord-Süd-Achsen im Rheintal und den Ost-West-Achsen vom Schwarzwald und nach Frankreich.

Die Attraktivität der Stadt Offenburg bedingt eine aktive und innovative Gestaltung der Mobilität. Mit der konsequenten Förderung des Radverkehrs, der Einrichtung von Mobilitätsstationen und der Marke „einfach mobil“ forciert die Stadt Offenburg seit Längerem den Umweltverbund. Eine entscheidende Rolle mit erheblichem Potential hat dabei der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Dieser ist in der Region vor allem von einem gut ausgebauten Schienenpersonennahverkehr geprägt, dessen zentrale Strecken im Knoten Bahnhof Offenburg untereinander und mit dem Schienenfernverkehr (ICE-Halt) verknüpft sind.

Der Regionalbusverkehr und der Stadtbusverkehr Offenburg ergänzen dieses Angebot in der Fläche mit einem konsequent auf den Bahnhof/ZOB ausgerichteten radialen Liniennetz (siehe Anlage 1). Die Stadt Offenburg hat dabei die Aufgabenträgerschaft für den neun Linien umfassenden Stadtbusverkehr inne und sieht in dessen strategischer Weiterentwicklung eine vorrangige Aufgabe, um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt nachhaltig zu bewältigen.

1.2 Zentrale Problemstellung

2017 erfolgte im Stadtbusverkehr Offenburg eine umfassende Systemumstellung mit neuen Linienführungen, neuen Fahrzeiten und einer neuen Fahrzeugflotte. Die Betriebsleistung wurde um ca. 1/3 auf rund 1 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr angehoben und ein neuer, bis 2027 laufender Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen SWEG geschlossen. Zwar ergab die Fahrgastzählung 2019 einen Anstieg der Fahrgastzahlen um knapp 5 % gegenüber dem Stand 2017 vor der Umstellung. Doch die Ergebnisse der 2018 durchgeführten Untersuchung Mobilität in Städten – SrV zeigen mit einem sehr geringen Modal-Split-Anteil des ÖPNV¹ den erheblichen weiteren Handlungsbedarf, um auch mit dem städtischen Nahverkehrsangebot zum Erreichen der anspruchsvollen Verkehrs- und Klimaziele von Stadt, Land und Bund entscheidend beizutragen.

Die zentrale Herausforderung für die Stadt Offenburg als Aufgabenträger des Stadtbusverkehrs ist hierbei, wie dieser zukünftig noch deutlich attraktiver gemacht werden kann, so dass die Nutzerzahlen gegenüber heute vervielfacht werden und vor allem Pkw-Nutzer auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umsteigen. Mit kurzfristiger Perspektive ist bereits ein Aktionsplan ÖPNV in Vorbereitung, der mit Hilfe eines Maßnahmenpakets (Angebotsausweitung, Tarifvergünstigungen, flankierende Maßnahmen) weitere Verbesserungen bringen wird. Um jedoch mittel- bis langfristig weitreichende Verbesserungen zu erreichen, bietet der Wettbewerb #mobilwandel2035 einen geeigneten Anlass ein zukunftsfähiges Zielbild für einen attraktiven, innovativen und nachhaltigen ÖPNV in Offenburg zu entwickeln, ohne gleichzeitig die Finanzierbarkeit aus dem Blick zu verlieren.

Als wesentliche Herausforderungen, die es dabei zu lösen gilt, werden insbesondere die folgenden Punkte gesehen:

- Schaffung einer attraktiven Anschlusssituation am Bahnhof sowohl für Ein- als auch Auspendler bei gleichzeitiger Minimierung von Umsteigevorgängen innerhalb des Stadtbusverkehrs mittels Durchbindung von Linien am Bahnhof/ZOB
- Verbesserte Anbindung der 11 zum Stadtgebiet gehörenden Ortschaften (38 % der Gesamtbevölkerung) beim Weg zur Arbeit und Ausbildung, aber mit Blick auf den demografischen Wandel auch verstärkt im Einkaufs- und Freizeitverkehr
- Steigerung der Attraktivität von Quer- und Tangentialverbindungen im Stadtgebiet (insbesondere zwischen den am Stadtrand liegenden Gewerbegebieten mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen und den einwohnerstarken Stadtteilen am Rand der Kernstadt bzw. den Ortschaften) bei gleichzeitiger Beibehaltung einer attraktiven Erreichbarkeit von Bahnhof und Innenstadt von allen Orts- und Stadtteilen aus
- Innovative Gestaltung zur Bewältigung der „ersten“ und „letzten Meile“ zur bzw. von der Haltestelle sowie der dortigen Wartezeit (mit besonderem Fokus auf Pendler)
- Erreichen einer hohen Gesamtattraktivität des Stadtbussystems, um gegenüber individuellen Taxi- und Mietwagenverkehren auch dann als umwelt- und stadtverträgliches

¹ Binnenverkehr: Nur 3 % aller Wege mit dem ÖPNV (vergleichbare Städte in dieser Untersuchung 8,5 - 15,2 %) gegenüber 42,4 % Motorisiertem Individualverkehr (MIV); alle Wege (ohne Einpendler): 6,8 % mit dem ÖPNV gegenüber 48,7 % MIV (aus: Mobilität in Städten – SrV 2018, TU Dresden)

Sammelverkehrsmittel bestehen zu können, wenn diese durch die Möglichkeit des autonomen Fahrens eine deutlich preisgünstigere Konkurrenz als bisher darstellen

Folgende Entwicklungen im städtischen Verkehr bis 2035 sind bereits jetzt absehbar, die wesentliche Veränderungen mit sich bringen werden und als Chance für die Gestaltung neuen Mobilitätsverhaltens bei der Erstellung des Zielbildes Berücksichtigung finden sollen:

- Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof mit Neubau oder Umbau des ZOB bis 2027
- Neubau Ortenau-Klinikum in neuer Lage am Stadtrand (Betrieb ab 2030)
- Stadt als möglicher Austragungsort der Landesgartenschau 2032, 2034 oder 2036
- Neubau Schienenhaltepunkt Offenburg-Süd (Inbetriebnahme ab 2035)

1.3 Herausforderungen ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Besondere Herausforderungen für einen ÖPNV, der für alle Altersklassen zugänglich sein soll, ergeben sich durch den zu erwartenden demografischen Wandel. Insbesondere für die 11 außerhalb der Kernstadt liegenden Ortschaften im Stadtgebiet ergibt sich im Rahmen der Daseinsvorsorge ein besonderer Fokus auf eine ausreichende Erschließung und Barrierefreiheit zur Sicherung der Teilhabe insbesondere älterer Menschen an allen wesentlichen Lebensbereichen. Aufgrund der bestehenden Entfernungen zur Kernstadt können für diese Personengruppe Fahrrad oder Fußweg nur in eingeschränktem Maß eine Mobilitätsalternative darstellen. Die bestehende dörfliche Struktur sowie die Topographie erschwert dabei die Erschließung mancher Gebiete mit dem „normalen“ Linienverkehr, weshalb hier besonders die Frage nach geeigneten flexiblen Bedienungskonzepten und Gemeinschaftsverkehren zu beantworten ist. Letztere stellen Formen der ehrenamtlichen Mobilität dar (z. B. Bürgerbusse, Bürgerrufauto) und beinhalten mit Blick auf das erforderliche ehrenamtliche Engagement eine besondere Chance für die nachhaltige Stärkung sozialer Strukturen vor Ort.

Bisher haben die ÖPNV-Fahrgäste des Stadt- und Regionalbusverkehrs kaum Möglichkeiten sich außerhalb von Beschwerden bei der strategischen Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Systems einzubringen. Deren Partizipation strukturiert zu verstetigen – mit dem Ziel auch dauerhaft dieser bisher kaum gehörten Gruppe „eine Stimme“ zu geben – bildet in der Zukunft ebenfalls eine weitere wichtige Aufgabe.

Schließlich erfahren die mit dem Klimawandel einhergehenden Herausforderungen hier vor Ort noch einmal eine besondere Wahrnehmung, da der Rheingraben schon jeher ein Bereich mit den höchsten Temperaturen in Deutschland ist. Insofern wird der Beitrag, der auf lokaler Ebene zum Klimaschutz zu leisten ist, sehr ernst genommen und eine deutliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV als zwingend notwendig erachtet.

2 Motivation und Zielstellung

2.1 Zielstellung

Zielstellung der Stadt Offenburg bei der Teilnahme an dem Wettbewerb #mobilwandel 2035 ist die Entwicklung eines Zielbildes 2035 für den städtischen ÖPNV in Offenburg unter den folgenden zwei Leitfragen:

(1) Wie soll der städtische ÖPNV 2035 in Offenburg aussehen, so dass er

- gern und häufig genutzt wird,
- sich auf den Hauptachsen / zu den Hauptzeiten als umwelt- und stadtverträgliches Massenverkehrsmittel bewährt,
- auf den Zubringerstrecken und in Schwachverkehrszeiten einen hohen Grad an Bedarfsorientierung aufweist und
- gleichzeitig finanzierbar bleibt?

(2) Welche Maßnahmen sind erforderlich, um dies stufenweise bis 2035 zu erreichen?

Aufgrund der städtischen Zuständigkeit liegt der Fokus dabei klar auf dem Stadtbusverkehr und des ihn in Schwachlastzeiten ergänzenden On-Demand-Angebots (derzeit Anrufsammeltaxi-Verkehr). Aufgrund des engen Zusammenspiels mit Schienenpersonennah- und Regionalbusverkehr sowie anderen Verkehrsarten des Umweltverbunds einschließlich Car-, Ride- und Bike-Sharing ist die Verknüpfung mit diesen Verkehren jedoch ein wesentlicher zu berücksichtigender Aspekt. Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz ist nicht zuletzt wichtig, um insbesondere mehr Pendler zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen. Diese Zielgruppe stellt aufgrund des in Bezug auf die Stadtgröße sehr hohen Pendleraufkommens in Offenburg (rund 32T Einpendler, 19T innergemeindliche Pendler und 11T Auspendler²) einen wesentlichen Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Zielbildes dar.

2.2 Erwartete Nachhaltigkeitswirkungen

Die Erarbeitung eines Zielbildes für den städtischen ÖPNV 2035 ermöglicht der Stadt in der Zeit bis dahin eine klare strategische und planerische Ausrichtung in Bezug auf die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs als Teil des Umweltverbundes. Die parallel zum Wettbewerb ab 2021 vorgesehene Aufstellung eines Masterplans Verkehr (Verkehrsentwicklungsplan als Klimamobilitätsplan) der Stadt mit dem Zielhorizont 2035 bietet die hervorragende Möglichkeit die Ergebnisse der Förderphase I dort im Bereich ÖPNV einzubinden und auch politisch beschließen zu lassen. Ebenfalls wird angestrebt das Zielbild in den Nahverkehrsplan des Landkreises, dessen Fortschreibung in den nächsten zwei Jahren geplant ist, einfließen zu lassen. Damit wird die Verstetigung des erarbeiteten Zielbildes gewährleistet.

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des Zielbildes zu einer dauerhaften und gegenüber heute deutlichen Verringerung des Modal-Split-Anteils des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Offenburger Stadtverkehr führen. Dies hat eine nachhaltige Steigerung der Lebensqualität in der Stadt zur Folge, u. a. durch weniger Emissionen, Lärm und Unfälle und eine geringere Trennwirkung der Straßen. Insbesondere die Verringerung der durch den MIV verursachten Emissionen kann wesentlich zum Erreichen der Klimaschutzziele von Stadt, Land und Bund beitragen. Freiwerdende Verkehrs- und Parkflächen können für andere klima- und stadtverträgliche Nutzungen beansprucht werden, womit zu einer attraktiven und nachhaltigen Stadtentwicklung beigetragen wird.

Das Zielbild 2035 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen Pilotprojekte kann zudem Strahlkraft auf die Entwicklung des ÖPNV in den anderen Großen Kreisstädten des Landkrei-

² Berufspendler, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2017

ses oder in vergleichbaren Oberzentren anderer Regionen entwickeln, die mit ähnlichen Herausforderungen im ÖPNV konfrontiert sind (vgl. Abschnitt 1.2).

2.3 Motivation (Antriebskraft, Motive und Lohn der Zielerreichung)

Die vordringliche Motivation für das gewählte Wettbewerbsthema städtischer ÖPNV entspringt unmittelbar aus den strategischen Zielen der Stadt Offenburg wie Klimaschutz und Stärkung des Umweltverbundes (siehe Anlage 2, vor allem Ziele E1 und E3) sowie dem bestehenden erheblichen Handlungsbedarf im ÖPNV-Bereich (siehe örtlich spezifische Herausforderungen im Abschnitt 1.2).

Damit die Stadt ihre hohe Anziehungskraft als Wirtschafts-, Bildungs-, Kultur- und Wohnstandort weiter ausbaut, ist eine aktive angebotsorientierte und innovative Gestaltung der Mobilität im Bereich des ÖPNV geboten. Nur so kann eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt langfristig für Bewohner, Beschäftigte und Gäste gesichert werden.

Der Beitrag, den der ÖPNV zum Klimaschutz leisten kann und muss, ist vor der aktuellen Entwicklung von Klima und Umwelt zudem ein hoch zu priorisierendes Thema, bei welchem sich auch die Stadt Offenburg als Aufgabenträger des Stadtbusverkehrs in der Pflicht sieht.

Der mit einer Umsetzung des Zielbildes entstehende Gewinn ist eine lebenswerte Stadt mit einem attraktiven und gleichzeitig umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsangebot für alle.

3 Geplantes Vorgehen

3.1 Lösungsweg mit zentralen Meilensteinen

Das Zielbild 2035 für den städtischen ÖPNV in Offenburg soll sich aus vier Handlungsfeldern zusammensetzen, deren Teilbereiche ebenfalls in der Abbildung 1 dargestellt sind:

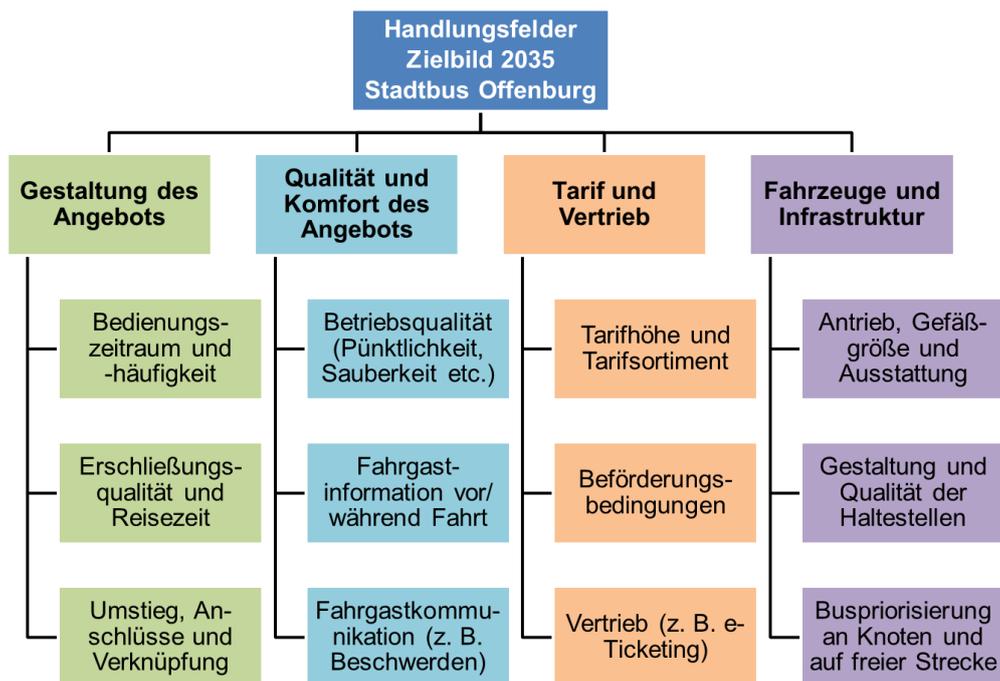


Abbildung 1: Darstellung der vier Handlungsfelder des Zielbildes 2035 für den ÖPNV in Offenburg

Die beiden zur externen Vergabe vorgesehenen Befragungen sind zeitlich parallel geplant und bilden zusammen mit den gewonnenen Ideen und Erkenntnissen aus den Bürgerforen die Basis für die Definition konkreter Ziele in jedem Handlungsfeld. Durch die für jedes Handlungsfeld geplante Mobilitätswerkstatt soll im Anschluss eine jeweilige Umsetzungsstrategie erarbeitet werden, die auch einen Vorschlag für erste Maßnahmen und Pilotprojekte in Förderphase II des Wettbewerbs enthält. Aus dem Zeit- und Finanzierungsplan in Anlage 3 geht der für Förderphase I geplante Ablauf detailliert hervor.

3.2 Geplante Einbindung und Rolle der Gebietskörperschaft

Die Stadt Offenburg ist als Gebietskörperschaft mit der vorliegenden Projektskizze selbst Teilnehmer des Wettbewerbs #mobilwandel2025. Die Technischen Betriebe Offenburg als städtischer Eigenbetrieb haben derzeit die Betriebsführerschaft für den Stadtbusverkehr Offenburg inne und werden entsprechend eng in den Wettbewerbsprozess einbezogen. Das zu erarbeitende Zielbild ist auf den städtischen ÖPNV (Stadtbusverkehr und ergänzendes On-Demand-Angebot in Schwachlastzeiten) begrenzt. Da der Stadtverkehr kein isoliertes System ist, ergeben sich natürlich auch Wirkungen über das Stadtgebiet hinaus, weshalb die Verwaltung des Ortenaukreises im Rahmen der Mobilitätswerkstätten ebenfalls eingebunden wird.

3.3 Geplante Einbindung und Rolle zusätzlicher Akteure

Weitere wichtige Akteure neben dem Landkreis sind im Bereich des ÖPNV vor allem die Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO) und die größeren regional agierenden Verkehrsunternehmen SWEG und RVS Südwestbus. Diese sollen als Fachexperten bei den relevanten Handlungsfeldern im Rahmen der geplanten vier Mobilitätswerkstätten eingebunden werden. Die dort ebenfalls vorgesehenen Teilnehmer aus der Bürgerschaft mit langjähriger häufiger ÖPNV-Nutzung können u. a. aus dem Fahrgastbeirat der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, dem Runden Tisch „Behindertenfreundliches Offenburg“ oder Verkehrsverbänden wie dem VCD gewonnen werden, sofern der notwendige lokale Bezug vorhanden ist.

Der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Offenburg soll aufgrund der vorhandenen Forschungskompetenz in den Bereichen Technik, Wirtschaft und Medien sowie des regionalen Bezugs ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Zielbildes zukommen. Insbesondere bietet sich hier die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von einer der geplanten Befragungen auf innovative Art mit Zielkanal im Bereich der Neuen Medien an.

3.4 Herausforderungen und Risiken bei der Entwicklung des Zielbildes

Eine wesentliche Herausforderung bei der Entwicklung des Zielbildes besteht bei den geplanten Befragungen von Fahrgästen und potentiellen Nutzern des ÖPNV. Unter anderem auch in Abhängigkeit der gewählten Befragungsart muss die Repräsentativität der Ergebnisse kritisch betrachtet werden. Für die Ableitungsmöglichkeit konkreter Ziele müssen Inhalt und Struktur der Befragungen gründlich vorbereitet werden. Da letztlich hinter jeder Befragung eine individuelle Ansicht steckt, muss im Rahmen der anschließenden Zieldefinition auch ein systembezogener Blick erfolgen. Hier kann es zu Zielkonflikten zwischen partizipativ entwickelten Ideen und fachlich orientierter Systemsicht kommen (Beispiel: Ausgewogenheit der Tarifstruktur). Letzteres gilt auch für die Bürgerforen.

Weiterhin kommt der Einhaltung des vorgesehenen Zeitplans (vgl. Anlage 3) eine wichtige Bedeutung zu. Da die Befragungen und Bürgerforen mit der daraus folgenden Definition von Zielen die Grundlage für die Erstellung der Umsetzungsstrategien in den Mobilitätswerkstätten sind, können Verzögerungen bei Vergabe und Durchführung der Befragungen von mehr als einem Monat den weiteren Ablauf der Förderphase I gefährden. Der einkalkulierte Puffer von einem Monat wird jedoch als ausreichend eingeschätzt.

3.5 Rolle der Digitalisierung

Der Digitalisierung im städtischen und regionalen Linienbusverkehr wurde vor Ort bisher wenig Raum gegeben, so dass ein erhebliches Potential für die Anziehung neuer Nutzer zu sehen ist. Als Beispielthemen seien E-Ticketing, Anschlusssicherung, Fahrgastinformation, und Buchung/Abwicklung bestehender On-Demand-Verkehre genannt.

Von daher werden Maßnahmen zur Digitalisierung vor allem in Form von digitalen nutzerorientierten Anwendungen eine bedeutende Rolle insbesondere in den Handlungsfeldern „Qualität und Komfort des Angebots“ sowie „Tarif und Vertrieb“ des Zielbildes (vgl. Abschnitt 3.1 und 3.8) einnehmen.

Auch im Partizipationsprozess selbst wird die Digitalisierung bereits ein Anwendungsschwerpunkt sein, da beide Befragungen als Online-Befragung vorgesehen sind. Je nach weiterem Verlauf der Corona-Pandemie werden ggf. auch die geplanten Bürgerforen in Form einer Online-Beteiligung durchgeführt. Diese wurde im Rahmen der Pandemie dieses Jahr entwickelt und von der Stadt bereits eingesetzt, eine zukünftige Weiterentwicklung wird angestrebt.

3.6 Weitere inhaltliche Schwerpunkte

Weitere inhaltliche Schwerpunkte bei der Erarbeitung des Zielbildes sind der Pendlerverkehr, aufgrund der Siedlungsstruktur mit den 11 Ortschaften in gewissem Maße auch der Verkehr im ländlichen Raum und die Verstetigung des partizipativen Ansatzes im Bereich des ÖPNV.

Die Befragung der potentiellen Nutzer wird schwerpunktmäßig auf die Berufspendler ausgerichtet, die bisher kaum oder gar nicht den ÖPNV nutzen. Das bestehende Potential ist hier aufgrund der Anzahl der Binnen-, Ein- und Auspendler (vgl. Abschnitt 2.1) ebenso wie die vorhandenen Herausforderungen (vgl. Abschnitt 1.2) erheblich und die Wirkung eines dauerhaften Umstiegs auf den ÖPNV bzw. Verkehrsmittel des Umweltverbands aufgrund der regelmäßigen, oft täglichen Fahrten entsprechend hoch. Bei der Zielfindung fließt diese Personengruppe folglich in besonderem Maße ein, so dass sich auch die Maßnahmen der Umsetzungsstrategie zu einem erheblichen Teil auf die Ziele für diese Gruppe beziehen werden.

Der zweite Schwerpunkt Verkehr im ländlichen Raum wirkt gegenüber dem vorangegangenen Punkt ggf. auf den ersten Blick divergierend, hängt mit diesem aber vor dem Hintergrund der örtlichen Situation eng zusammen. Eine besondere Herausforderung des städtischen ÖPNV, die zukünftig besser gelöst werden muss, ist die ÖPNV-Anbindung der 11 Ortschaften der Stadt mit einem Anteil von rund 38 % an der Stadtbevölkerung. Obwohl der Anteil von Fuß- und Radverkehr an allen Wegen um ca. 19 Prozentpunkte geringer als in der Kern-

stadt ist, werden nur bei 3 % aller Wege der Bus und bei 1,3 % der Schienenpersonennahverkehr als Hauptverkehrsmittel genutzt (Kernstadt 2,1 % bzw. 3,9 %)³. Der Pkw-Anteil ist folglich entsprechend hoch, der ÖPNV ist vor allem durch Schülerverkehr gekennzeichnet. Hier vor allem Berufspendler zum dauerhaften Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und gleichzeitig im Einkaufs- und Freizeitverkehr vor allem für die älteren Generationen ein barrierefrei zugängliches öffentliches Angebot zu bieten, bildet einen Kernpunkt des Zielbildes 2035.

Der bisher kaum erfolgte, zukünftig aber gewünschte Einbezug von Nutzern des städtischen ÖPNV bei der Weiterentwicklung dessen Angebots ist ein dritter Schwerpunkt, der insbesondere durch die gewählten Beteiligungsformen (siehe Partizipationssäulen in Abschnitt 3.1) in der Förderphase I angeregt werden soll. Verstetigung kann dies z. B. in Form eines Fahrgastbeirats für den Stadtbusverkehr oder einer App zur nutzerbasierten regelmäßigen Qualitätskontrolle des Angebots (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ausstattungsmängel etc.) erfahren.

3.7 Innovationshöhe der Idee

Auf kreisweiter Ebene bzw. im Gebiet des Tarifverbunds der TGO einschließlich der anderen Stadtbusverkehre in den Städten Kehl und Lahr wird der Innovationsgrad als hoch eingeschätzt. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für den städtischen ÖPNV in Offenburg haben mit den vier vorgesehenen Handlungsfeldern einen inhaltlich sehr weitreichenden Ansatz, der durch die Kombination aus Maßnahmen verschiedenster Bereiche ein attraktives innovatives Gesamtangebot verspricht. Ähnlich weitreichend ist die Beteiligung der Bürgerschaft und Fahrgäste, welche mit den vier Partizipationssäulen einen großen Raum bei der Erarbeitung des Zielbildes einnimmt, den es so bisher weder bei der Konzipierung der bestehenden Stadtbusverkehre noch des kreisweiten Nahverkehrsplans gegeben hat. Mit den gesetzten Schwerpunkten werden zudem Problemstellungen konkret angegangen, die zwar bekannt sind, für die aber bisher keine wirkungsvollen Maßnahmen bzw. Lösungsansätze gefunden werden konnten.

Gegenüber Metropolregionen, Großstädten und großen Verkehrsverbänden in Deutschland ist dies sicherlich abgeschwächt zu betrachten, hier sind einige Regionen insbesondere bei der Digitalisierung im ÖPNV schon einige Schritte weiter. Umso wichtiger ist gerade bei diesem Thema nicht den Anschluss zu verlieren und innovativ zu werden, wozu der vorliegende Wettbewerb einen idealen Anlass bildet.

3.8 Erste Lösungsansätze und Vorgehensweisen

Zur Erreichung der erwarteten Nachhaltigkeitswirkungen, die mit der Umsetzung des zu erarbeitenden Zielbildes verbunden sind, wurden für die vier definierten Handlungsfelder folgende erste Lösungsansätze erarbeitet:

Gestaltung des städtischen ÖPNV-Angebots:

- Potentialuntersuchung zur Neugestaltung von Liniennetz, Fahrplan und Gefäßgrößen mit einer verbesserten Abstimmung zwischen Stadtbus- und Regionalbusverkehr, einer engeren Taktung auf den Hauptstrecken (mindestens in den Hauptverkehrszeiten)

³ Aus: Mobilität in Städten – SrV 2018, TU Dresden

und einer besseren Erschließung der Ortschaften unter Einbezug von On-Demand-Lösungen auf Nebenachsen

- Pilotprojekt zur Einführung einer auf On-Demand-Basis verkehrenden Tangentiallinie per Mini- oder Midi-Bus zur Verbindung wichtiger tangentialer Ziele außerhalb der Innenstadt (z. B. größere Gewerbegebiete und Einkaufszentren mit den Ortschaften und Stadtteilen am Rand der Kernstadt)
- Pilotprojekt zur Aktivierung von (bisher nicht vorhandenen) Gemeinschaftsverkehrsangeboten in den Ortschaften (städtisch unterstützte Formen ehrenamtlicher Mobilität)

Qualität und Komfort des städtischen ÖPNV-Angebots:

- Etablierung eines dauerhaften Instruments zur Erfassung der Kundenzufriedenheit sowie von Hinweisen auf Mängel (z. B. mit Auswahl von Stammnutzern mit mobilen Endgeräten als regelmäßige Qualitätstester anhand zu entwickelnder App)
- Entwicklung eines geeigneten Instruments zur Nachfragesteuerung im Stadtbusverkehr in Spitzenzeiten (z. B. niederschwellige App für Pendler und Schüler mit Angabe der prognostizierten Auslastung der Linienfahrten auf der nachgefragten Strecke) mit dem langfristigen Ziel einer finanzierbaren Bedienung von Hauptachsen im 10-Minuten-Takt mit autonomen Fahrzeugen auch kleinerer Gefäßgröße (bisher Standard- und Gelenkbusse im Einsatz)

Tarif und Vertrieb:

- Pilotprojekt E-Ticketing mit flexibler Ticketerfassung und Berechnung während der Fahrt (Best Price) per automatischer Funk-Erfassung (Be In - Be Out) im Stadtbusverkehr als Wegbereiter für einen Einsatz im Gebiet des Tarifverbunds (TGO)

Fahrzeuge und Infrastruktur:

- Piloteinsatz eines Linienbusses im Stadtbusverkehr mit alternativer Antriebstechnologie (z. B. elektrisch oder mit Wasserstoff), Grundlagenuntersuchung für einen örtlichen Einsatz liegt bereits vor⁴
- Piloteinsatz eines autonom fahrenden Zubringer-Taxis mit alternativem Antrieb für den Weg von und zur Haltestelle (Einsatz an Testhaltestellen mit unterschiedlichen Gegebenheiten wie Größe Einzugsgebiet, Umwegfaktor, Topographie, Anzahl Ein-/Aussteiger an der Haltestelle, Altersstruktur im Einzugsgebiet etc.)

Von den genannten Maßnahmen können in Abhängigkeit des resultierenden Zielbildes eine geeignete Auswahl als Pilotprojekte oder Potentialuntersuchungen in der Förderphase II des Wettbewerbs umgesetzt werden.

⁴ Europäisches Institut für Energieforschung, Hochschule Offenburg, Institut INES, KIT, Institut IfV 2019: Wasserstoffmobilität im ÖPNV der Stadt Offenburg und Umgebung – Konzeptentwicklung, technoökonomische Analyse und gesellschaftliche Akzeptanz „H2Bus“