



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

1. Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

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

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen Wirtschaftsplan bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise

Im Wirtschaftsplan der TBO

Einmalig
Laufend

_____ €
40.000 €
35.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (netto) 200.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der TBO (netto) 200.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

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

830.000,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

895.000,00 €

Jährliche Belastungen

830.000,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

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

1. Die Verwaltung setzt Variante 1 (Ausdehnung des Grundangebots) einer Angebotsausweitung im Stadtbusverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 um.
2. Ein neuer Einzelfahrschein für 1,50 € und eine neue Viererkarte für 1 € je Fahrt werden im Stadtgebiet von Offenburg gemäß Ausgestaltungsvorschlag in Abschnitt 3 dieser Vorlage eingeführt.
3. Folgende flankierende Maßnahmen setzt die Verwaltung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (sofern nicht bereits in 2020 vorgezogen) um:
 - a) die Abendlinien A1 und A2 werden in die Linien S1 und S2 (vorbehaltlich der final verbleibenden Zubestellungsmöglichkeit nach Umsetzung von Variante 1) integriert.
 - b) das Liniennetz wird gemäß den Maßnahmen in Abschnitt 4.2 optimiert.
 - c) die SWEG wird mit der Ausstattung aller Stadtbusfahrzeuge mit einem WLAN-Zugang für die Fahrgäste beauftragt.
 - d) Bei der TGO wird eine Anpassung der Beförderungsbedingungen zur Gestattung der Mitnahme von Fahrrädern im Stadtbusverkehr unter Einhaltung der dazu in Abschnitt 4.4 dieser Vorlage genannten Regelungen beantragt.
 - e) Marketingmaßnahmen zur Einführung des verbesserten Stadtbusangebots gemäß Abschnitt 4.5 dieser Vorlage werden durchgeführt.
 - f) Die Verwaltung bringt Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr beim Landkreis einschließlich finanzieller Beteiligung seitens der Stadt ein (vor allem für die Linien 7136/46/56 und 7142 mit besonderer Bedeutung für den städtischen Binnenverkehr aufgrund der ÖPNV-Erschließung von Bühl, Griesheim, des Gewerbegebiets Rammersweier sowie von Teilen der Oststadt).
4. Gegenfinanzierung der Maßnahmen unter den Punkten 1 bis 3 sowie Generierung weiterer finanzieller Mittel für den ÖPNV:
 - a. Beschluss der Einführung der neuen Parkgebührensatzung gemäß Anlage 3 zum 01.01.2023.
 - b. Beschluß zur Erhöhung des Entgelts zum Beschäftigtenparken auf 40 €/Monat zum 01.01.2023.
 - c. Beschluß zur Änderung der Gebührenentgelte (Technische Betriebe Offenburg) gemäß Anlage 4 zum 01.01.2023.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

- d. Planungsauftrag zur Erweiterung der bewirtschafteten Bereiche und zu Anpassungen beim Bewohnerparken.
 - e. Erneute Überprüfung der Parkierungsentgelte im Jahr 2025.
 - f. Einplanung der nicht gedeckten zusätzlichen Kosten für die Zeit vom 1.12.2021 bis 31.12.2022 sowie der einmaligen Kosten in Höhe von insgesamt rund 1,35 Mio. EUR im Doppelhaushalt 2022/23 als Zuführung an die TBO.
5. Durchführung einer Fahrgastzählung voraussichtlich im Herbst 2022 zur Evaluation der Verbesserungsmaßnahmen und Bestimmung des Anspruchs auf Mehrerlös aus TGO-Tarif.
6. Beauftragung eines Rechtsgutachtens zur Ermittlung der Rahmenbedingungen für weitere Zubestellungen bis 2027, die über den aktuellen Verkehrsvertrag mit der SWEG hinausgehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden folgende strategischen Ziele erreicht:

- C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“
- E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“
- E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel. Sie setzt sich insbesondere die Reduzierung der CO₂-Emissionen um -60% bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

Zusammenfassung

Der Gemeinderat hat die Verwaltung beauftragt, im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV umfangreiche Verbesserungen zu planen. Mit dieser Vorlage werden die ausgearbeiteten Verbesserungen den Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Die Verbesserungen betreffen im Wesentlichen das Angebot (Abschnitt 2, S. 9 ff.), den Tarif (Abschnitt 3 (S. 19 ff)) sowie weitere begleitende Maßnahmen (Abschnitt 4, S. 21 ff). Zur Finanzierung ist eine Anpassung der Parkgebühren geplant, die somit dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ folgt und einer inflationären Anpassung entspricht.

Für die **Verbesserung des Angebots** wurden **3 Szenarien** untersucht, die sich alle am vertraglich gegebenen Limit einer Steigerung der Fahrzeugkilometer um 20 Prozent orientieren. Alle drei Szenarien sind sinnvoll und lassen eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten. Im Vergleich der Szenarien **schneidet die Ausweitung des Grundangebots am besten ab und wird daher zur Umsetzung vorgeschlagen.**

Im Tarif ergeben sich durch die Tarifreform der TGO wesentliche Vergünstigungen über das gesamte Fahrkartensortiment hinweg. Davon profitieren alle Kunden, insbesondere jedoch Langstreckennutzer und Dauerkarteninhaber. Um auch für Gelegenheitsnutzer innerhalb Offenburgs die Preisgestaltung noch attraktiver zu machen, wird die **Einführung von zwei neuen Tickets** vorgeschlagen. Es handelt sich dabei um eine Einzelfahrt für 1,50 Euro sowie einem Vierticket für 4 Fahrten zu je 1 Euro.

Die **weiteren begleitenden Maßnahmen** betreffen insbesondere die Vereinfachung des Liniennetzes durch Integration der Abendlinien, punktuelle Optimierungen, WLAN in den Bussen sowie die Fahrradmitnahme. Außerdem sind hier Verbesserungen beim Regionalbus vorgesehen, um in Bereichen ohne Stadtbus wie beispielsweise in den Ortschaften Bühl und Griesheim ein adäquates Angebot vorhalten zu können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Für die **Anpassung der Parkgebühren** wurde ein integraler Ansatz gewählt, der alle von der Stadt erhobenen Parkierungsentgelte umfasst. Die Verhältnismäßigkeit zwischen den verschiedenen Entgelten wird somit soweit wie möglich gewährleistet.

Es handelt sich dabei um den ersten Teil des Aktionsplans ÖPNV. Darauf aufbauend wird ein zweiter Teil vorbereitet, der das Angebot nochmal erheblich attraktiver machen soll (Abschnitt 8, S. 35 ff.).

1. Einführung

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 10.02.2020 wurde die Verwaltung hinsichtlich der Verbesserung des städtischen ÖPNV mit der Planung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern Angebot, Tarif und Infrastruktur beauftragt (siehe Drucksache 224/19 Einfach mobil – Aktionsplan ÖPNV mit dem Schwerpunkt Stadtbus). Die unterdessen aufgrund Corona eingetretene verringerte Nutzung und veränderte Wahrnehmung des ÖPNV verlangt zusätzlich nach Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Verlässlichkeit, um auch bisherige Nutzer wieder zurück zu gewinnen. In einem ersten Schritt erfolgte daher die Erarbeitung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern Angebot und Tarif, die voraussichtlich relativ kurzfristig umgesetzt werden können.

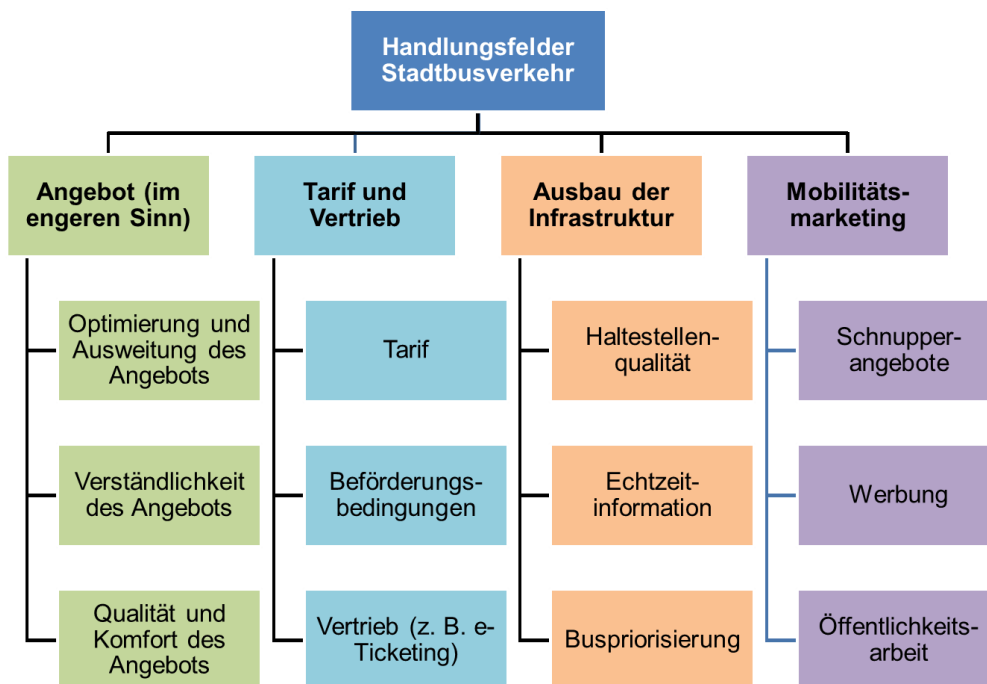


Abbildung 1: Handlungsfelder städtischer ÖPNV

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Im Handlungsfeld Angebot wurden insbesondere Varianten für eine im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags mögliche Angebotsausweitung im Stadtbusverkehr untersucht (siehe Abschnitt 2, S. 9 ff). Zusätzlich werden in Abschnitt 4 (S. 21 ff.) flankierende Maßnahmen vorgeschlagen, die in Summe zu einer deutlich wahrnehmbaren Steigerung der Gesamtattraktivität des städtischen ÖPNV führen.

Im Handlungsfeld Tarif wurde u. a. auf Initiative Offenburgs bereits durch den Kreistag am 03.11.2020 eine grundlegende Reform beschlossen, die zum 01.08.2021 umgesetzt wird. Insbesondere Zeitkarten und Fahrkarten über längere Strecken innerhalb der TGO werden deutlich günstiger. Die Preise für Einzelfahrten z. B. innerhalb des Stadtgebiets Offenburg sinken kaum, so dass hier der größte Handlungsdruck zu eigenen tariflichen Maßnahmen besteht (siehe Abschnitt 3, S. 19 ff).

Die genannten Maßnahmen erfordern eine Evaluierung (siehe Abschnitt 5, S. 26 ff.) sowie Gegenfinanzierung vor allem im Hinblick auf zusätzlich entstehende jährliche Betriebskosten (siehe Abschnitte 6 und 7, S. 26 ff). Diese ergibt sich im Wesentlichen aus einer Anpassung der Parkgebühren. Darüber hinaus sind die Maßnahmen in eine mittel- und langfristige Planungsperspektive eingebunden, welche u. a. die Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr 2027 bereits mit in den Blick nimmt (siehe Abschnitt 8, S. 35 ff.).

Ergebnisse der Fahrgastzählung 2019

Wesentliches Ergebnis der von der PTV AG 2019 durchgeführten Fahrgastzählung ist der Anstieg der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr nach der Umstellung des Liniennetzes 2017 um rund 5 % (Vorher-Zählung Oktober 2017, Nachher-Zählung Oktober 2019). Die Zahl zeigt, dass die Umstellung in Summe zwar zu Verbesserungen geführt hat, die Wirkung aber unter den Erwartungen liegt, die mit den umfassenden Änderungen 2017 verbunden waren. Dies begründet die Notwendigkeit weiterer Verbesserungsmaßnahmen, um einen noch stärkeren Anstieg zu erreichen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

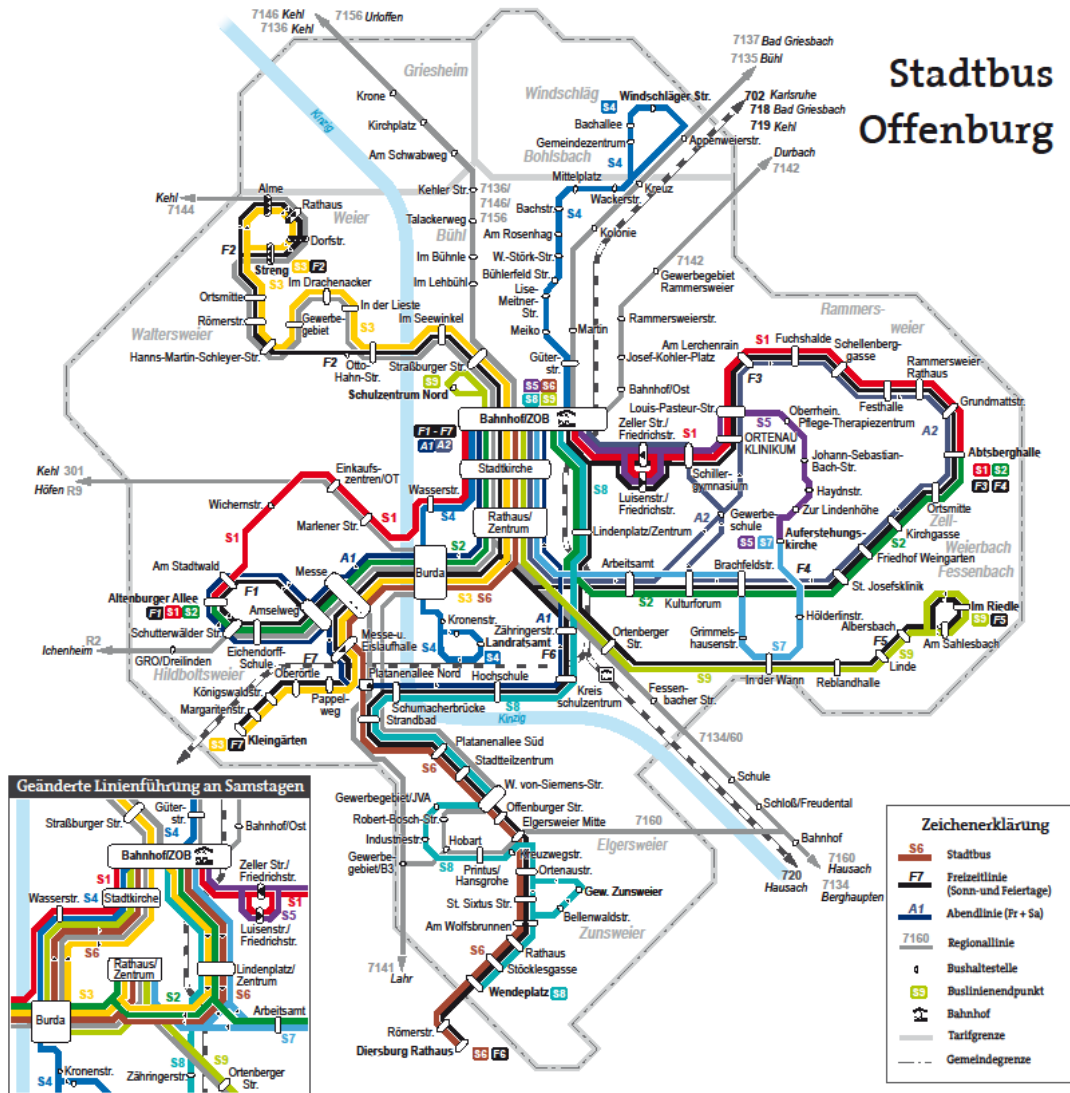


Abbildung 2: Aktuelles Stadtbusnetz

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

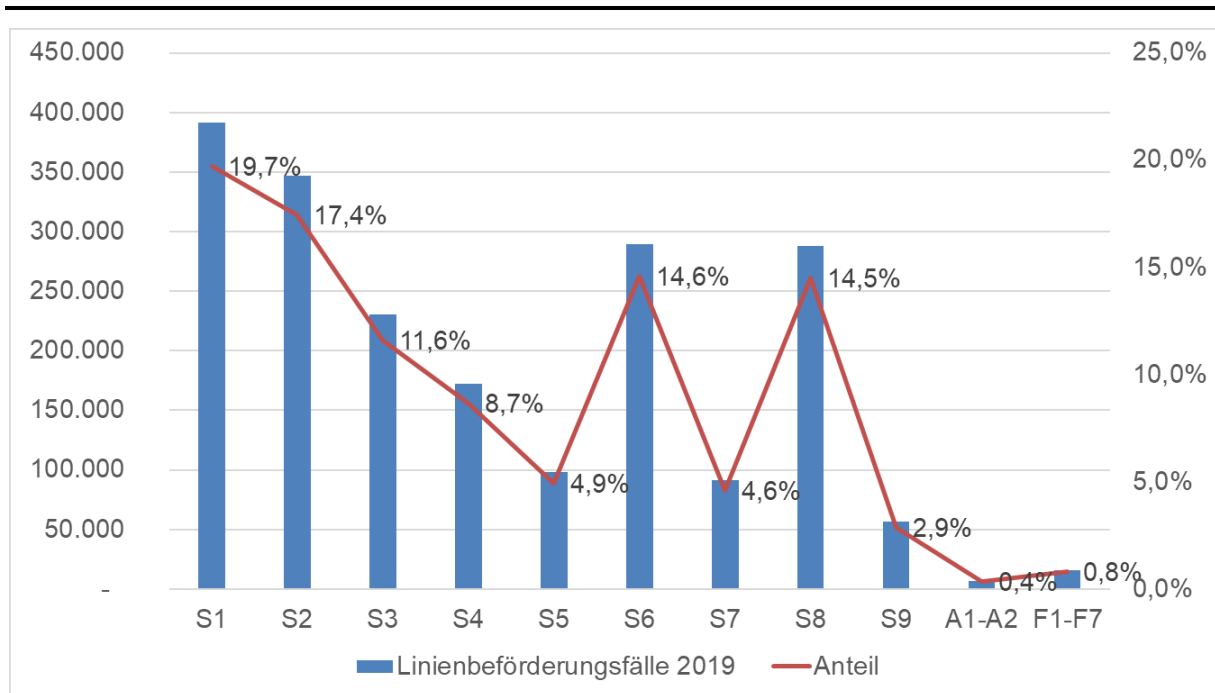


Abbildung 3: Vergleich der Linien nach Fahrgastaufkommen – Ergebnisse der Fahrgastzählung Stadtbus 2019

Befragung potentieller Nutzer

Bei Verbesserungsmaßnahmen des ÖPNV-Angebots können sich durch eine vorhergehende Befragung der potentiellen Nutzer grundsätzlich Vorteile ergeben, indem das verbesserte Angebot anschließend entsprechend gut angenommen wird. Im vorliegenden Fall wird eine Kunden- bzw. Nutzerbefragung aus folgenden Gründen zunächst nicht für zielführend erachtet:

- Es existieren bereits Befragungen, auf deren Grundlage schon heute die Gründe für die Nicht-Nutzung des ÖPNV ermittelt werden können und die auch in die Planungen eingeflossen sind, z.B. Umfrage des Mobilitätsnetzwerks Ortenau
- Da es sich insbesondere um Maßnahmen handelt, die zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen sollen, müssten vor allem potentielle neue Nutzer befragt werden, also Personen, die bisher nicht den ÖPNV nutzen. Hier eine repräsentative und damit aussagekräftige Stichprobe zu erreichen, wird als äußerst schwierig und aufwendig eingeschätzt.
- Bei den hier vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um einen möglichen zukünftigen Zustand (zusätzliches Angebot, günstigerer Tarif), den es derzeit noch nicht gibt. Die Fragen nach dem zukünftigen Verkehrsverhalten werden demnach nach dem Schema „Was wäre, wenn...“ gestellt. Da

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

die tatsächliche Verkehrsmittelwahl zu einem bestimmten Zeitpunkt von sehr vielen Einflussfaktoren abhängt und sich (auch unvorhergesehen) ändern kann (z. B. Veränderung bei Wohnung, Arbeitsplatz, Einkommen, familiäre Situation etc.), birgt diese Art der Befragung auch einen hohen Grad an Unzuverlässigkeit in Bezug auf das später tatsächlich vorzufindende Ergebnis.

Im Rahmen des 2. Teils des Aktionsplan ÖPNV sind die Potentiale und die Möglichkeit der Umsetzung einer Befragung potentieller Nutzer erneut zu prüfen. Gegebenenfalls lässt sich dies für den ÖPNV auch auf kreisweiter Ebene oder mit inhaltlicher Ausrichtung für die Bereitschaft zum Umstieg auf den Umweltverbund durchführen.

Im Rahmen einer aktuellen Bewerbung für den Förderwettbewerb #mobilwandel2035 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ist in der Projektskizze der Stadt (siehe Anlage 1) sowohl eine Kundenbefragung als auch eine Befragung potentieller Nutzer vorgesehen. Diese sollen zur Entstehung eines langfristigen Zielbildes 2035 für den städtischen ÖPNV beitragen. Die entstehenden Kosten werden im Fall einer erfolgreichen Bewerbung voraussichtlich zu 100 % gefördert.

Angebotsorientierte Planung

Für die vorliegende Fragestellung wird deshalb nach der Methode der angebotsorientierten Planung vorgegangen. Es ist davon auszugehen, dass ein verbessertes Angebot auch die Nachfrage wesentlich erhöht. Mit dem vorhandenen Fachwissen wurden hierfür zuerst die bestehenden Verbesserungsbedürfnisse identifiziert und anschließend geeignete Maßnahmen ausgearbeitet sowie bewertet.

2. Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots

2.1. Übersicht der Varianten

In der Beschlussvorlage zum Aktionsplan ÖPNV für den Verkehrsausschuss am 29.01.2020 (Drucksache 224/19) wurden fünf Szenarien für eine mögliche Angebotsausweitung im Stadtbusverkehr näher beschrieben. Die Szenarien 2 bis 4 sind dabei jeweils so ausgerichtet, dass genau eines von ihnen im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG realisiert werden kann (Zubestellungsmöglichkeit von insgesamt 20 % der Ausgangsjahresfahrleistung von rund 970.000 Fahrplan-km). Mit Berücksichtigung der bisherigen Ausweitungen des Fahrtenangebots seit Beginn des Vertrags 2017 verbleiben rund 163.000 Fahrplan-km, die noch zubestellt werden können. Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss vom 10.02.2020 wurde auf Basis der oben genannten Szenarien 2 bis 4 folgende Varianten 1 bis 3 für eine Angebotsausweitung mit geplanter Umsetzung zum Fahrplanwechsel Ende 2021 weiter vertieft:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

- Variante 1: Ausdehnung Grundangebot (Verlängerung der Bedienungszeit-räume)
- Variante 2: Durchgehender 30-Minuten-Takt auf allen Linien S1 bis S9
- Variante 3: Ausweitung 15-Minuten-Takt auf den Linien S3 und S4 sowie 30-Minuten-Takt auf der Linie S9 in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

Mit der in den folgenden Abschnitten beschriebenen konkreten Ausgestaltung der jeweiligen Variante wird der bestehende Spielraum für Zubestellungen von Verkehrsleistungen nahezu vollständig ausgenutzt, d. h. **ein weiterer Ausbau des Angebots ist im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG dann nicht bzw. nur unter Reduzierung der Betriebsleistung an anderer Stelle möglich.**

Weitere Varianten wie die Einführung zusätzlicher Linien oder die kombinierte Umsetzung der oben genannten Varianten sind grundsätzlich denkbar, eine Umsetzung jedoch erst mittelfristig möglich. In einem ersten Schritt sind hierbei insbesondere rechtliche Belange zu klären, die den Rahmen für eine zusätzliche Bestellung von Verkehrsleistungen außerhalb des laufenden Verkehrsvertrags vorgeben. Anschließend ist ein Vergabeverfahren durchzuführen, das den bestehenden, europaweit ausgeschriebenen Verkehrsvertrag ergänzen würde.

Schnell- und Expressbuslinien

Im Rahmen der letzten Beratung zum Aktionsplan ÖPNV wurde auch um Prüfung der Einrichtung von Schnell- und Expressbuslinien gebeten.

Varianten zur Einführung von Schnell- oder Expressbuslinien werden im Stadtbusverkehr aufgrund der voraussichtlich zu geringen Nachfrage als keine geeignete Option gesehen. Die Wirkung von Schnellbuslinien entfaltet sich erst bei längeren Entfernungen und mit gleichzeitiger sowie konsequenter Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zur Buspriorisierung (insbesondere Einrichtung oder Neubau von Busfahrstreifen). Erst dann wird die Schnellbuslinie durch deutlich kürzere Fahrzeiten gegenüber den parallel verkehrenden herkömmlichen Linien so attraktiv, dass mehr neue Nutzer angezogen werden als mit einer Mitbedienung aller ausgelassenen Haltestellen möglich wäre.

Typische Einsatzgebiete sind daher vor allem Ballungsräume mit einer entsprechend hohen Einwohnerdichte auf Relationen ohne Schienenpersonennahverkehrsangebot. Neben den geringen Distanzen im Offenburger Stadtbusverkehr stehen in der Stadt kaum Flächen zur Verfügung, die auf längeren Abschnitten für eine Umwandlung zur Busfahrstreifen geeignet sind. Zudem ist im Vergleich zu Ballungsräumen der Takt des übrigen Linienverkehrs nicht ausreichend dicht, so dass eine zusätzliche Schnellbuslinie, die viele Haltestellen auslässt, in Konflikt mit einer ausreichenden Grundbedienung steht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Einsatz von Kleinbussen

Der Einsatz von Kleinbussen wird sowohl in der Beratung als auch in der Öffentlichkeit eingebracht, und zwar insbesondere bei geringerer Nachfrage des Busangebots zu bestimmten Zeiten.

Die vorhandenen Stadtbusfahrzeuge können ohne zusätzliche Vorhaltekosten eingesetzt werden, während kleinere Fahrzeuge zusätzlich bei der SWEG bestellt und die Vorhaltekosten dieser Fahrzeuge (u. a. Abschreibung des Anschaffungswerts) durch die TBO finanziert werden müssten. Die dadurch jährlich entstehenden Zusatzkosten können durch die etwas geringeren Betriebskosten nicht ausgeglichen werden. Darüber hinaus sind die Personalkosten maßgeblicher Kostenfaktor im Betrieb.

Einführung eines Sommer- und Winterfahrplans

Im Rahmen der letzten Beratung zum Aktionsplan ÖPNV wurde auch die Idee zur Einführung eines Sommer- und Winterfahrplans eingebracht. Hintergrund war unter anderem die starke Stellung des Radverkehrs in den Sommermonaten. In Bezug auf eine kurzfristige Umsetzung der empfohlenen Variante 1 wird die Einführung eines Sommer- und Winterfahrplans nicht als geeignet erachtet, da es sich nicht um eine Angebotsverdichtung, sondern um eine Ausweitung des Grundangebots handelt. Dieses soll ganzjährig für Nutzer bestehen, die aus verschiedenen Gründen auch im Sommer nicht immer, selten oder nie per Fahrrad unterwegs sind bzw. sein können. Auch grundsätzlich wird eine solche Maßnahme in Bezug auf die Verlässlichkeit und Verbindlichkeit als kritisch angesehen, da sich damit dreimal im Jahr größere Änderungen des Fahrplans ergeben (Frühjahr, Herbst und zum Fahrplanwechsel im Dezember, bei dem Anpassungen an den dort wechselnden Bahnfahrplan üblicherweise vorgenommen werden).

2.2. Ausdehnung des Grundangebots (Variante 1)

Variante 1 beinhaltet eine Verlängerung der bestehenden Bedienungszeiträume montags bis freitags am Abend sowie sonntags. Folgender konkreter Vorschlag wurde dazu ausgearbeitet:

- Montags bis freitags: Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linien S1 bis S9 von ca. 20 auf ca. 22 Uhr mit zwei zusätzlichen Fahrten im verlängerten Stundentakt je Fahrtrichtung und Linie
- Samstags: Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linien S1 bis S9 von ca. 18 auf ca. 20 Uhr mit zwei zusätzlichen Fahrten im verlängerten Stundentakt je Fahrtrichtung und Linie

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

- Sonntags: Ausweitung des Bedienungsangebots in Orientierung an das bestehende Angebot samstags mit Bedienung der Linien S1 bis S9 von ca. 9 bis ca. 18 Uhr im Stundentakt bei einer grundsätzlichen Linienführung wie Montag bis Freitag¹ (die bisherigen drei Fahrten je Richtung der Freizeitlinien F1 bis F7 entfallen²)
- Abendlinien: Entfall der zwei ersten Fahrten der Abendlinien A1 und A2 am Freitagabend sowie der ersten Fahrt am Samstagabend aufgrund der Verlängerung des Bedienungszeitraums der Linien S1 bis S9 (vgl. zu den Abendlinien auch Abschnitt 4.1 dieser Vorlage, S. 24)

Eine weitere Ausweitung der Bedienungszeiträume insbesondere am Wochenende (abends, Sonntagvormittag) ist grundsätzlich ebenfalls anzustreben, aber aufgrund der beschränkten Zubestellungsmöglichkeit im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags nicht bzw. nur bei Einsparungen an anderer Stelle umsetzbar. Grundsätzlich ist auch eine Untervariante denkbar, bei der samstags für alle Linien der Bedienungszeitraum abends nur um eine Stunde verlängert wird, um dafür die Bedienung Sonntagvormittag bereits zur gleichen Zeit wie samstags beginnen zu lassen (ca. 8 Uhr). Dies würde ein einfach merkbares Angebot für beide Tage des Wochenendes ergeben. Empfohlen wird jedoch eine Ausgestaltung der Variante wie oben beschrieben, da durch teilweise noch geöffnete Geschäfte und andere Veranstaltungen die Nachfrage am Samstagabend stärker einzuschätzen ist.

Bei dieser Variante sind folglich alle Stadtbuslinien S1 bis S9 von der Angebotsausweitung in gleichem Maß betroffen. Auch wenn es sich dabei teilweise um Zeiten mit üblicherweise relativ geringer Gesamtverkehrsnachfrage handelt, wird der Einsatz kleinerer Fahrzeuge für nicht wirtschaftlich erachtet (siehe Abschnitt 2.1, S11).

Wirkungen der Variante 1

Die wie oben beschrieben ausgestaltete Variante 1 hat auf den Betrieb des Stadtbusverkehrs insgesamt folgende Wirkung:

¹ Ausnahmen bestehen bei den Linien S3, S4, S8 und S9, bei denen sonntags die jeweiligen Gewerbegebiete bzw. das Schulzentrum Nord nicht angefahren werden sollen

² Das bisherige Angebot der Freizeitlinien entfaltet bisher nur eine geringe Wirkung, gemäß Fahrgastzählung 2019 werden an einem mittleren Sonntag insgesamt 253 Fahrgäste befördert (je nach Linie zwischen 7 und 55 Fahrgästen).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Bestandteil Variante	Zusätzliche Jahresfahrleistung (ca.) [Fahrplan-km]	Zusätzlich erforderliche Fahrzeuge	Geschätzte zusätzliche Betriebskosten [€/a]
Ausweitung Mo-Fr abends	71.000	0	205.000
Ausweitung am Wochenende	84.000	0	256.000
Reduzierung Abendlinien	- 3.000	0	- 7.000
Summe	152.000	0	454.000

Tabelle 1: Auswirkung von Variante 1 der Angebotsausweitung auf die Betriebskosten pro Jahr (Preisstand 2021)

Die Umsetzung dieser Variante stellt einen wichtigen Schritt hin zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen der Daseinsvorsorge (siehe Regionalisierungsgesetz des Bundes) dar. Der ÖPNV entwickelt sich so zur vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (siehe ÖPNV-Gesetz des Landes und politische Leitlinien zur Mobilität des Landkreises).

Die Variante schafft insbesondere für Personen, die aus unterschiedlichen Gründen auf den ÖPNV angewiesen sind, wesentliche Verbesserungen und schafft gleichzeitig einen attraktiveren Rahmen für Personen, die ohne eigene Pkw auskommen möchten. Dabei sollte auch der Effekt auf die Gesamtnachfrage nicht unterschätzt werden, da z. B. eine Ausweitung des Angebots in den Abend auch das Gesamtangebot attraktiver macht und so z. B. für bestimmte Personengruppen die Nutzung des ÖPNV überhaupt erst möglich wird (Hinfahrt tagsüber, Rückfahrt am Abend). Somit ist auch eine höhere Auslastung der Linien tagsüber zu erwarten. Auch aktuelle Studien³ weisen auf die zentrale Bedeutung eines durchgängigen Stundentakts von 6 bis 22 Uhr als vorzuhaltendes Mindestangebot für die Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren hin.

2.3. Durchgehender 30-Minuten-Takt (Variante 2)

Variante 2 einer Angebotsausweitung sieht vor, für alle Stadtbuslinien S1 bis S9 montags bis freitags einen durchgehenden 30-Minuten-Takt herzustellen (mit Sprung

³ z. B. ADAC-Studie „Zukünftige Mobilitätsstandards im öffentlichen Verkehr außerhalb von Ballungsräumen“ (IGES Institut 2020)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

der Abfahrtszeiten zwischen vormittags und nachmittags bei einzelnen Linien wie bisher). Da im Bestand die Linien S3, S4 und S8 bisher nicht ganztägig im 30-Minuten-Takt verkehren sowie die Linie S9 ganztägig im Stundentakt, umfasst diese Variante konkret folgende Teilmaßnahmen:

- Einführung durchgehender Halbstundentakt auf der Linie S3 Weier – Hildboltsweier auch für den Abschnitt zwischen Weier und Bahnhof/ZOB
- Einführung durchgehender Halbstundentakt auf den Linien S4 Windschlag – Landratsamt und S8 Zunsweier – Bahnhof/ZOB
- Einführung Halbstundentakt auf der Linie S9 Fessenbach – Schulzentrum Nord

Durch das größere Fahrtenangebot mit durchgehendem Halbstundentakt entsteht auf allen Stadtbuslinien ganztägig ein ähnlich attraktives Angebot. Insbesondere die durch die oben genannten Linien direkt erschlossenen Orts- und Stadtteile erhielten hiermit eine bessere ÖPNV-Anbindung. Mit der Taktvereinheitlichung auf allen Linien würde diese Variante in wesentlichem Maß zur leichteren Verständlichkeit, Begreifbarkeit und Merkbarkeit des Fahrplanangebots im Stadtbusverkehr beitragen.

Die so ausgebildete Variante 2 wirkt sich wie in Tabelle 2 dargestellt auf den Betrieb des Stadtbusverkehrs aus. Die geschätzten zusätzlichen Betriebskosten pro Jahr enthalten auch die Mehrausgaben für das zusätzlich notwendige Fahrzeug.

Bestandteil Variante	Zusätzliche Jahresfahrleistung (ca.) [Fahrplan-km]	Zusätzlich erforderliche Fahrzeuge	Geschätzte zusätzliche Betriebskosten [€/a]
Halbstundentakt S3	28.000	0	108.000
Halbstundentakt S4	42.000	0	119.000
Halbstundentakt S8	33.000	0	83.000
Halbstundentakt S9	39.000	1	136.000
Summe	142.000	1	446.000

Tabelle 2: Auswirkung von Variante 2 der Angebotsausweitung auf die Betriebskosten pro Jahr (Preisstand 2021)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

2.4. Ausweitung des 15-Minuten-Takts in der Hauptverkehrszeit (Variante 3)

Die Variante 3 für eine Angebotsausweitung konzentriert sich auf die Hauptverkehrszeiten und damit vor allem auf den Schüler- und Berufsverkehr. Durch die Einführung eines 15-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auf bestimmten Linien können die Achsen ausgeweitet werden, auf denen durch die Überlagerung von Linien bereits bisher vier Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten werden (im Idealfall Ergänzung zu einem 15-Minuten-Takt). Dies bietet sich vor allem auf den Linien S3, S4 und S8 an, die wichtigen Gewerbegebiete (Waltersweier u. a. mit Edeka Südwest, Markant und Kratzer, Offenburg Nord u. a. mit Meiko bzw. Elgersweier u. a. mit Printus, Hansgrohe und Hobart) und Bildungszentren (u. a. Hochschule und Kreisschulzentrum) anbinden.

Eine Umsetzung auf allen drei Linien ist aufgrund der beschränkten Zubestellmöglichkeit im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags nicht bzw. nur bei Einsparungen an anderer Stelle umsetzbar. Deshalb werden für einen ersten Umsetzungsschritt die Linien S3 und S4 priorisiert, da bei diesen im bisherigen Halbstundentakt auch der Übergang am Bahnhof vom/zum Schienenverkehr für Einpendler teilweise mit hohen Wartezeiten verbunden ist. Bei der Linie S8 besteht zudem auf weiten Teilen bereits eine Überlagerung mit der Linie S6 Diersburg – Zunsweier – Elgersweier – Bahnhof/ZOB, wodurch auf diesen Abschnitten bereits heute ein annähernder 15-Minuten-Takt angeboten wird.

Um die bestehenden Zubestellmöglichkeiten ähnlich wie bei den anderen beiden Varianten optimal auszunutzen, kann bei dieser Variante zusätzlich noch ein Halbstundentakt der S9 in der Hauptverkehrszeit eingeführt werden. Dies würde u. a. die Anbindung des Schulzentrums Nord sowie der dort befindlichen weiteren Einrichtungen (z. B. Stadtteil- und Familienzentrum Am Mühlbach) verbessern.

Konkret ergeben sich damit folgende Bestandteile in Bezug auf die bei dieser Variante vorgesehene Angebotsausweitung:

- Einführung 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr und 15-18 Uhr) auf der Linie S3 Weier – Hildboltsweier
- Einführung 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr und 15-18 Uhr) auf der Linie S4 Windschlag – Landratsamt
- Einführung Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr und 15-18 Uhr) auf der Linie S9 Fessenbach – Schulzentrum Nord

Die so ausgestaltete Variante 3 hat auf den Betrieb des Stadtbusverkehrs insgesamt folgende Wirkung (die geschätzten zusätzlichen Betriebskosten pro Jahr enthalten auch die Mehrausgaben für die zusätzlich erforderlichen Fahrzeuge):

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Bestandteil Variante	Zusätzliche Jahresfahrleistung (ca.) [Fahrplan-km]	Zusätzlich erforderliche Fahrzeuge	Geschätzte zusätzliche Betriebskosten [€/a]
15-Minuten-Takt S3 (HVZ)	61.000	2	200.000
15-Minuten-Takt S4 (HVZ)	56.000	2	197.000
Halbstundentakt S9 (HVZ)	20.000	1	78.000
Summe	137.000	5	475.000

Tabelle 3: Auswirkung von Variante 3 der Angebotsausweitung auf die Betriebskosten pro Jahr (Preisstand 2021)

Mit einer solchen Variante wird in der Hauptverkehrszeit auf den betroffenen Linien ein deutlich attraktiveres Angebot als bisher hergestellt, was insbesondere Pendler zur Nutzung des ÖPNV bewegen kann. Der positive Effekt wird für Einpendler verstärkt, indem deren Anschluss vom/zum Schienenverkehr am Bahnhof durch die Taktverdichtung der Linien S3 und S4 ebenfalls verbessert wird (bisherige Zeiten sind auf die Auspendler abgestimmt). Ein weiterer positiver Nebeneffekt dieser Variante besteht darin, dass die zusätzlichen Fahrten in Spitzenzeiten zu mehr Entspannung bei bisher sehr hoch frequentierten Fahrten führen können.

Nachteilig ist bei dieser Variante, dass voraussichtlich fünf zusätzliche Fahrzeuge (Standardlinienbusse) benötigt werden. Dies führt zu einer größeren erforderlichen Vorlaufzeit hinsichtlich Bestellung und Lieferung der Fahrzeuge beim Verkehrsunternehmen (SWEAG). Da parallel vielerorts in Deutschland ebenfalls größere Angebotsausweitungen geplant bzw. umgesetzt werden, sind Lieferengpässe nicht auszuschließen. Daher besteht bezüglich einer kurzfristigen Umsetzbarkeit zum Fahrplanwechsel 2021 ein höheres Risiko als bei den anderen beiden Varianten. Darüber hinaus spricht der anzustrebende Einsatz alternativer Antriebstechnologien bei der Neubestellung von Fahrzeugen für eine eher mittelfristige Umsetzung dieser Variante, um hier ausreichend Vorlaufzeit für die Bestellung geeigneter Fahrzeuge und die damit verbundenen betrieblichen Vorbereitungen zu generieren. Der Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien ist zudem nicht durch den laufenden Verkehrsvertrag abgedeckt.

Bei dieser Variante ist weiterhin die Kapazität des bestehenden ZOB zu berücksichtigen. Eine Umsetzung der Taktverdichtung wird nach einer ersten Betrachtung als grundsätzlich machbar angesehen, Änderungen des Bussteigs können je nach Linie

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

aber für die Verdichterfahrten notwendig werden. Vor einer Umsetzung von dieser Variante ist eine entsprechende Detailprüfung durchzuführen.

2.5. Bewertung der Varianten

Zusammenfassend ergeben sich für die drei vertieften Varianten einer Angebotsausweitung folgende Auswirkungen auf den Stadtbusbetrieb:

Variante	Zusätzliche Jahresfahrleistung (ca.) [Fahrplan-km]	Zusätzlich erforderliche Fahrzeuge	Geschätzte zusätzliche Betriebskosten [€/a]
Variante 1 - Ausdehnung Grundangebot	152.000	0	454.000
Variante 2 - Durchgehender 30-Minuten-Takt	142.000	1	446.000
Variante 3 - Ausweitung 15-Minuten-Takt HVZ	137.000	5	475.000

Tabelle 4: Vergleich der drei Varianten für eine Angebotsausweitung

Da kurzfristig im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrags nur eine der drei untersuchten Varianten umgesetzt werden kann, wird ein Vergleich dieser Varianten mittels eines einfachen Bewertungsverfahrens durchgeführt. Anhand von sieben bzw. sechs zentralen Bewertungskriterien erfolgte dabei jeweils ein Vergleich der drei Varianten untereinander. Dabei erhält die Variante, die beim jeweiligen Kriterium am besten abschneidet, drei Punkte, die nachfolgende zwei Punkte und die in Bezug auf dieses Kriterium am schlechtesten eingeschätzte Variante einen Punkt.

Vier der Bewertungskriterien beziehen sich auf die Wirkung der Angebotsausweitung der jeweiligen Variante in Abhängigkeit der unterschiedlichen Ziele, die insgesamt mit einer Angebotsverbesserung verfolgt werden. Dabei können die sich zwischen den Varianten ergebenden Unterschiede beim Kriterium Beitrag zum Klimaschutz ohne umfassende und aufwendige Untersuchungen (z. B. mittels Verkehrsmodell) nicht abgebildet werden. Daher erfolgt für dieses Kriterium keine differenzierte Bewertung. Weiterhin werden jeweils ein Kriterium zu den Themen zusätzliche Busbelastung in der Hauptstraße, kurzfristige Umsetzbarkeit (zum Fahrplanwechsel 12/2021) und zusätzliche jährliche Betriebskosten in die Bewertung einbezogen.

Somit ergeben sich insgesamt sechs bewertbare Kriterien. Eine Variante kann damit theoretisch minimal 6 und maximal 18 Punkte im Gesamtergebnis der Bewertung erreichen. Tabelle 5 zeigt das Ergebnis der vorgenommenen Bewertung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Variante 1 mit einer Ausdehnung des Grundangebots schneidet demnach im Gesamtergebnis am besten ab, die anderen Varianten folgen aber in relativ geringem Abstand. Das Bewertungsergebnis zeigt damit, dass auch die Varianten 2 und 3 insgesamt einen wichtigen Beitrag zu den mit dem Aktionsplan ÖPNV verbundenen Zielstellungen leisten können. Da kurzfristig aber nur eine der drei Varianten realisiert werden kann, wird die Umsetzung der Variante 1 zum Fahrplanwechsel 2021 empfohlen.

Die anderen Varianten können zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden (mögliche Zeitplanung siehe Abschnitt 8, S. 36 ff). Dies erfordert allerdings im Vorfeld die Klärung der Finanzierung sowie insbesondere der rechtlichen Fragestellungen hinsichtlich Direktvergabe bzw. Ausschreibung von zusätzlichen Verkehrsleistungen während des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG (siehe Drucksache 224/19).

Nr.	Kriterium	Variante 1 Ausdehnung Grund- angebot	Variante 2 Durch- gehender 30-min-Takt	Variante 3 Ausweitung 15-min-Takt HVZ
1	Offene Belange aus Sachstandsbericht 2018 ¹	3	1	2
2	Entlastungswirkung Motorisierter Individualverkehr	2	2	3
3	Wirkung bezüglich übergeordneter Zielstellungen ²	3	2	1
4	Beitrag Klimaschutz	Hoch, Unterschiede ohne umfassende Untersuchungen (z. B. mittels Verkehrsmodell) nicht bewertbar		
5	Busbelastung Hauptstraße (während Öffnungszeiten)	3	1	1
6	Umsetzbarkeit zum Fahrplanwechsel 2021	3	2	1
7	Zusätzliche Betriebskosten pro Jahr	3	3	2
	Summe Bewertung	17	11	10

¹ Geforderte Verbesserungen vor allem am Wochenende, siehe Sachstandsbericht Stadtbuss 2018 (Drucksache 112/18) unter Punkt 7

² u. a. Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung nach RegG, siehe Aktionsplan ÖPNV (Drucksache 224/19)

Tabelle 5: Bewertung der Varianten für eine Angebotsausweitung (gleiche Gewichtung der Kriterien)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Da bei diesen Varianten (insbesondere bei Variante 3) zusätzliche Fahrzeuge erforderlich werden, ist eine größere Vorlaufzeit bis zur Umsetzung ohnehin von Vorteil bzw. notwendig (Risiko von Lieferengpässen bei aktuellen Fahrzeugbestellungen, da nicht nur in Offenburg der ÖPNV ausgebaut wird). Eine entsprechend größere Vorlaufzeit schafft zusätzlich die Möglichkeit, Busse mit alternativer Antriebstechnologie zu bestellen und deren Einsatz im Stadtbusverkehr vorzubereiten. Dies wäre im Hinblick auf die Neuvergabe der Verkehrsleistungen 2027 im Stadtbusverkehr ein wichtiger Schritt, um mit diesen Technologien wertvolle Erfahrungen im Realbetrieb zu sammeln. In dem Zusammenhang ist die geltende EU-Richtlinie 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zu beachten, die ab August 2021 u. a. bei der Bestellung neuer Busse im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge entsprechende Mindestvorgaben macht.

3. Tarifliche Maßnahmen

Der Kreistag hat am 03.11.2020 beschlossen, die Tarife in der TGO in allen Fahrkartensegmenten zu senken. Zusätzlich wird der TGO-Tarif mit der Reduktion auf 6 Zonen deutlich einfacher. Die Anlage 2 beinhaltet die dazugehörige Vorlage aus dem zuständigen Ausschuss (UTA) mit den neuen Zonen und Preisen, die im November 2020 vom Kreistag beschlossen wurde.

Die Fahrpreise sinken insbesondere im Bereich der Zeitkarten sowie der längeren Strecken. Mit Blick auf die Stadt Offenburg ist besonders die Entwicklung bei den Zeitkarten zu begrüßen, da diese Kunden im Vergleich zu Gelegenheitsnutzern eine höhere Bindung an den ÖPNV haben.

Für Einzelfahrten innerhalb des Stadtgebiets sinkt der Fahrpreis jedoch lediglich von 2,65 € auf 2,50 €. Diese Fahrten sind damit im Verhältnis zu längeren Strecken und auch zu den Dauerkarten relativ teuer. Auch im Vergleich zum PKW ist der Vorteil des ÖPNV geringer als auf den längeren Strecken. Daher sieht hier die Verwaltung einen großen Handlungsbedarf zu eigenen tariflichen Maßnahmen.

Hinzu kommt, dass die ÖPNV-Tarife z. B. in den letzten 10 Jahren jährlich stets an die gestiegenen Betriebskosten (insbesondere Personalkosten) angepasst wurden (2010 bis 2019 z. B. + 22 %). Im gleichen Zeitraum sind dagegen die Betriebskosten für PKW und insbesondere der Benzinpreis kaum gestiegen, wie die nachfolgende Grafik zeigt. Bei gleichzeitig steigenden Löhnen ist es insofern wenig verwunderlich, dass die Menge an großen und wenig sparsamen Fahrzeugen wie so genannte „SUV“ deutlich zugenommen hat.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

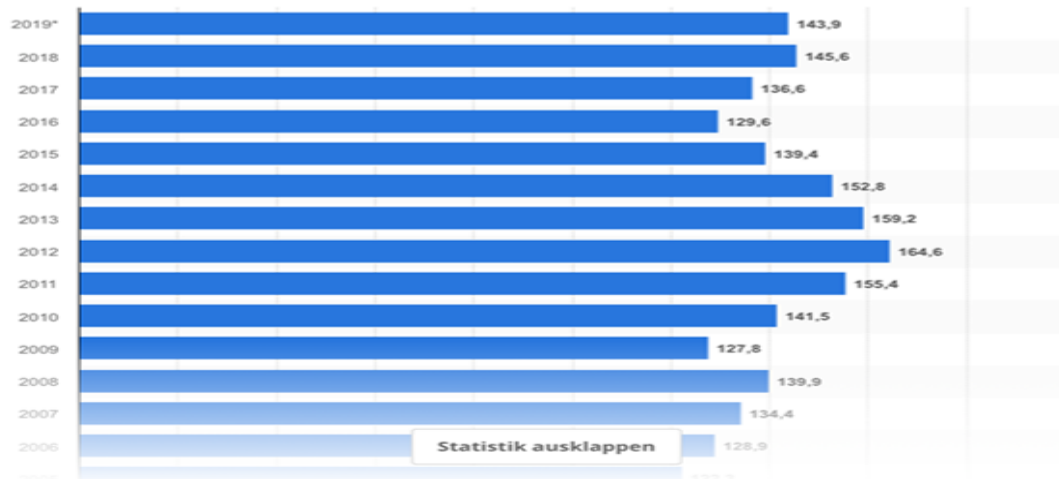
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1



Ihre Daten visualisiert + **tableau**
Details zur Statistik

© Statista 2019

Quellen: Statistisches Bundesamt; MWV; Energie

Abbildung 4: Preisentwicklung für 1 Liter Superbenzin in Deutschland (Quelle: Statista 2019)

Auch die Parkgebühren sind in Offenburg seit Jahrzehnten nahezu unverändert günstig – die letzte Anpassung in den Parkhäusern der TBO erfolgte im Jahr 2011 ausschließlich für die Marktplatz-Tiefgarage durch eine Verkürzung der Taktzeiten von 60 auf 45 Minuten.

Diese ungleichen Entwicklungen führen auch dazu, dass auch die finanzielle Attraktivität des ÖPNV sinkt, anstatt zu steigen. Die angedachten deutlichen Tarifsenkungen und die Finanzierungsüberlegungen können dazu beitragen, wieder ein faires Gleichgewicht herzustellen.

Die Städte Kehl und Lahr sind ebenso betroffen und schätzen die Situation ähnlich ein. Zur Vereinfachung des Tarifgefüges beabsichtigen die drei Kommunen und die TGO, hier abgestimmt vorzugehen. Die Verhandlungen zur genauen Ausgestaltung sind zwar noch nicht abgeschlossen, dennoch ist eine Umsetzung gleichzeitig mit der TGO-Tarifreform zum 01.08.2021 naheliegend und anzustreben.

Die Stadt Offenburg verfolgt dabei folgende Ziele:

- Gewinnung neuer Gelegenheitskunden
- Deutlicher Fahrpreisreduktion auch gegenüber der Punktekarte
- Vermeidung von Abwanderungen aus dem Zeitkartensortiment zu Einzelfahrscheinen
- Schutz vor Überlastungen der Busse und Verzögerungen durch Ticketverkauf in der morgendlichen Spitze
- Einfaches Handling

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Der aktuelle Ausgestaltungsvorschlag für zusätzlich zu schaffende Tickets, der mit der TGO bereits vorabgestimmt wurde (finale Zustimmung steht aber noch aus), sieht folgendes vor:

- Einer-Ticket für eine Einzelfahrt im Linienbus zum Preis von 1,50 €
- Vierer-Ticket für vier Einzelfahrten zum Preis von insgesamt 4 € (je Fahrt 1 €)
- Umsteigen während einer Fahrt ist erlaubt
- Räumliche Gültigkeit: Stadtgebiet
- Zeitliche Gültigkeit: werktags ab 9:00 Uhr, wochenends ganztags
- Verkauf über die üblichen Vertriebskanäle (Ausnahme DB-Fahrkarten-automaten)

Die TGO-Tarifreform einschließlich der weiteren Tarifabsenkung im Stadtverkehr von Offenburg soll für die TGO soweit als möglich und abschätzbar erlösneutral ausgestaltet werden. Damit dies erreicht werden kann, muss auch die Stadt Ausgleichszahlungen leisten. Auf Basis der Verkaufsstatistik 2019 im Stadtverkehr (Stadt- und Regionalbusse) wird sich dieser Betrag voraussichtlich zwischen 250 und 350 T€ pro Jahr bewegen. Der genaue Wert hängt von der endgültigen Vereinbarung mit der TGO sowie der Anzahl der verkauften neuen Ticketarten ab. Für die TBO-Wirtschaftsplanung wird deshalb der Mittelwert von 300 T€ angenommen, in dem bereits ein Puffer von rund 65 T€ für neu hinzugewonnene Fahrgäste mit Einer- oder Vierer-Ticket enthalten ist. Für letztere muss zwar ebenfalls eine Ausgleichszahlung erfolgen, über eine Anpassung des TGO-Verteilungsschlüssels nach erneuter Fahrgastzählung ergeben sich aber für diese Fahrgäste auch entsprechende Mehrerlöse für die TBO.

Die Umsetzung dieser tariflichen Maßnahme kann nur mit Zustimmung der TGO bzw. der TGO-Gesellschafterversammlung erfolgen.

4. Flankierende Maßnahmen

4.1. Vereinheitlichung der Linienführung (Abendlinien)

Es wird vorgeschlagen, die bestehenden Abendlinien A1 und A2 des Stadtbusverkehrs, die am Freitag- und Samstagabend zwischen 20 und 24 Uhr im Stundentakt verkehren, in die Linien S1 und S2 zu integrieren. Dies begründet sich wie folgt:

- Die jeweiligen Linienverläufe überlagern sich auf dem überwiegenden Streckenanteil
- Durch die Zusammenführung wird das Linienangebot leichter merkbar und besser verständlich
- Offenburger Diskotheken/Clubs auf der Marlener Str. werden so durch die S1 angebunden

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

- Die Anbindung insbesondere von Albersbösch, Rammersweier und Zell-Weierbach zu diesen Zeiten (ungefährer Halbstundentakt durch versetzt im Stundentakt verkehrende Linien S1 und S2) an die Innenstadt wird verbessert.

Eine Verschlechterung erfahren dadurch die bisher mit den Abendlinien angebundene Haltestellen Zähringer Straße, Kreisschulzentrum, Hochschule, Schuhmacherbrücke, Platanenallee Nord und Gewerbeschule. Dies wird aber am Freitagabend durch die Angebotsausweitung bis ca. 22 Uhr auf allen Linien S1 bis S9 im Rahmen von Variante 1 (vgl. Abschnitt 2.2) zum Teil aufgefangen. In Bezug auf Samstagabend werden die dafür neu angefahrenen Haltestellen wie Wasserstraße, Marlene Straße und Wichernstraße in der Abwägung als verkehrsbedeutendere Quellen/Ziele (zu diesen Zeiten) eingeschätzt⁴.

Die Maßnahme gestaltet sich konkret wie folgt:

- Jeweils zwei zusätzliche Fahrten der Linien S1 und S2 am Freitagabend je Richtung im verlängerten Stundentakt (Angebotsausweitung gemäß Variante 1 bereits berücksichtigt, siehe auch Abschnitt 2.2)
- Jeweils vier zusätzliche Fahrten der Linien S1 und S2 am Samstagabend je Richtung im verlängerten Stundentakt
- Entfall der bisherigen Abendlinien A1 und A2

Damit verbunden sind betriebliche Mehrleistungen von ca. 4.000 Fahrplan-km und geschätzte zusätzliche Betriebskosten pro Jahr von rund 15 T€ (Preisstand 2021). Diese Werte gehen bereits von einer Umsetzung der Variante 1 für eine Angebotsausweitung aus (andernfalls höhere Beträge). Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich der nach finaler Kalkulation durch die SWEG zur Umsetzung von Variante 1 noch zur Verfügung stehenden Fahrplankilometer für weitere Zubestellungen.

4.2. Punktuelle Optimierung des Liniennetzes

Für einen attraktiven ÖPNV sind eine gute Erreichbarkeit und Erschließung wesentliche Ziele. Diesbezüglich sind im Stadtgebiet kontinuierlich auch kleinere Verbesserungsmaßnahmen bei Linienführung und Fahrplan erforderlich. Aufgrund der Corona-bedingten Verschiebung der Vorlage wurden folgende Maßnahmen vorgezogen und bereits 2020 mit Ende der Sommerferien bzw. zum Fahrplanwechsel im Dezember umgesetzt:

⁴ Ergebnisse Fahrgastzählung 2019 Abendlinie A1 (durchschnittlicher Freitag- und Samstagabend): Haltestellen Hochschule und Gewerbeschule ohne Ein-/Aussteiger; Haltestellen Zähringer Straße, Kreisschulzentrum, Schuhmacherbrücke und Platanenallee Nord zwischen 4 bis 9 Ein- und Aussteiger (Summe Fr+Sa) je Haltestelle

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

- Für einen verbesserten Anschluss bei Schulschluss nach der 9. Stunde am Schulzentrum Nord wurde die Fahrt der Linie S8 um 15:52 Uhr vom Bahnhof/ ZOB nach Zunsweier zum Schulzentrum rückverlängert und beginnt dort bereits um 15:48 Uhr. Mit den bereits bestehenden Fahrtmöglichkeiten mit der S3 um 15:32 Uhr ab der Haltestelle Im Seewinkel und der S9 um 16:02 Uhr ab Schulzentrum Nord besteht in diesem Zeitraum damit etwa alle Viertelstunde eine Fahrtmöglichkeit zum ZOB.
- Eine weitere Verbesserung für das Schulzentrum und insbesondere die Theodor-Heuss-Realschule stellt die Führung der Verstärkerfahrten an Schultagen über die Haltestellen Im Seewinkel und Straßburger Straße dar.
- Weiterhin wurde die Erschließungsqualität in der Nordoststadt verbessert. Die Stadtbuslinie S5 wird in Richtung Bahnhof/ZOB zwischen den Haltestellen Auferstehungskirche und Johann-Sebastian-Bach-Straße zukünftig über Laubengasse und Lonsstraße geführt, um die Haltestellen Laubengasse und An der Tagmess ebenfalls zu bedienen. Die Haltestellen Haydnstraße und Zur Lindenhöhe werden dann nur noch in Fahrtrichtung Auferstehungskirche angefahren. Durch den Ringliniencharakter der Linien S5/S7 mit Weiterfahrt im selben Fahrzeug an den Endpunkten Auferstehungskirche bzw. Bahnhof/ ZOB besteht aber weiterhin eine direkte Fahrtmöglichkeit zu allen bisherigen Zielen im 30-Minuten-Takt (Mo-Fr) bzw. im Stundentakt (Sa).
- Auf der Fessenbacher Straße wurde für die Stadtbuslinie S9 eine zusätzliche Haltestelle Seidenfaden eingerichtet, welche das Neubaugebiet, aber auch die schon länger bestehenden Wohngebiete (z. B. Richtung Paul-Gerhardt-Haus und Stadtteilzentrum) noch besser erschließt. Zugleich wird damit die Wirkung der gleichnamigen Mobilitätsstation in der Helene-Weber-Straße, die 2020 neu eröffnet wurde, weiter hinsichtlich der Verknüpfung der Verkehrsarten des Umweltverbunds optimiert.

Die zusätzlichen Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich jährlich auf rund 11 T€ (Preisstand 2020).

4.3. Ausstattung der Fahrzeuge

Zur Verbesserung des Komforts während der Fahrt wurde die SWEG mit der Ausstattung aller Stadtbusfahrzeuge mit W-LAN zur kostenfreien Nutzung durch die Fahrgäste beauftragt. Die Kosten für die Installation der dafür notwendigen Technik belaufen sich hierfür auf insgesamt rund 32 T€. Die fortlaufend entstehenden Mobilfunkkosten beträgt für die gesamte Stadtbusflotte rund 9 T€ pro Jahr. Bis Ende Januar 2021 sollen alle Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet sein.

Weiterhin ist die Ausstattung zweier Stadtbusse mit automatischen Fahrgastzählgeräten vorgesehen, um kontinuierlich die Entwicklung der Fahrgastzahlen verfolgen und auswerten zu können. Bei abwechselndem Einsatz des Fahrzeuges oder Zählgerätes auf verschiedenen Linien können damit auch linienübergreifende Evaluatio-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

nen durchgeführt werden. Dieses Rotieren der speziell ausgerüsteten Fahrzeuge ist in der ÖPNV-Branche üblich. Die Anschaffungskosten werden auf ca. 10 T€ geschätzt.

4.4. Gestattung der Fahrradmitnahme

Bisher ist im TGO-Gebiet im Linienbusverkehr mit Ausnahme einzelner Freizeitlinien keine Fahrradmitnahme möglich. Um den Umweltverbund im Stadtgebiet insgesamt zu stärken, wird die grundsätzliche Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr Offenburg als eine geeignete Maßnahme erachtet. Dafür ist bei der TGO eine entsprechende Änderung der Beförderungsbedingungen zu beantragen und von der TGO-Gesellschafterversammlung zu beschließen.

Zur Vermeidung einer reinen Insellösung sollte eine einheitliche Regelung gefunden werden, die auch seitens der anderen Stadtbusverkehre bei einer gleichzeitigen oder späteren Einführung angewendet wird. Seitens der Stadt Offenburg ist geplante, folgende Regelung bei der TGO für den Stadtbusverkehr Offenburg zu beantragen:

- Gestattung der kostenlosen Fahrradmitnahme im Stadtbusverkehr Offenburg Mo-Fr im Zeitraum von 9 bis 12 Uhr und ab 14 Uhr (aufgrund von Spitzen im Berufs- und Schülerverkehr) sowie am Wochenende ganztags.
- Dabei Begrenzung der Anzahl der Räder auf maximal vier (Möglichkeit der Mitnahme z. B. für eine Familie mit zwei Kindern damit noch gegeben), Kinderwagen und Rollstühle haben immer Vorrang, es besteht kein Anspruch auf eine Fahrradmitnahme.

Eine Einführung bietet sich entweder zeitgleich mit den Tarifvergünstigungen im Stadtbusverkehr oder zum Fahrplanwechsel 12/2021 an. Letztlich hängt dies aber auch von der TGO ab (siehe oben). Die einmaligen Kosten für das Anbringen von zusätzlichen Beschriftungen in den Stadtbusfahrzeugen werden auf insgesamt ca. 5 T€ geschätzt.

4.5. Marketingmaßnahmen

Die geplante Angebotsausweitung mit der Ausweitung der Bedienungszeiträume abends und am Wochenende stellt zusammen mit der Einführung des Einer-Tickets sowie den flankierenden Maßnahmen eine substantielle Verbesserung des bestehenden Stadtbusangebots dar. Die Umsetzung ist mit dem Fahrplanwechsel 12/2021 vier Jahre nach der großen Linienumstellung 2017 vorgesehen. Dies sollte zum Anlass genommen werden, die Angebotsverbesserung mit einer größeren Marketingaktion für den Stadtbusverkehr sowie das voraussichtlich parallel in Betrieb gehende Anrufliedientaxi-Angebot (siehe parallele Vorlage dazu für den Verkehrsausschuss 01/2021) zu verbinden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 27.11.2020
---	---	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Hierfür wird vorgeschlagen, eine externe Agentur mit der Ausarbeitung und Durchführung eines auf die Verbesserungsmaßnahmen abgestimmten Marketingkonzepts zu beauftragen. Als Kosten werden dafür ca. 50 T€ veranschlagt (Liniennetzumstellung 2017 zum Vergleich ca. 110 T€). Folgende Elemente können u. a. in ein solches Konzept einfließen:

- Mit Einführung der Angebotsausweitung zusätzlich zu den Adventssamstagen kostenloser Stadtbusverkehr am ganzen Wochenende (d. h. zusätzlich an den Sonntagen 12.12. und 19.12.2021) zum „Ausprobieren“ des neuen Angebots am Sonntag
- Nikolaus- oder Weihnachtsaktion an einem oder mehreren Adventssamstagen mit Verteilung eines „Starterpakets“ in der Innenstadt (z. B. mit Gutschein für Gratisfahrt im Stadtbus, Werbeflyer mit den Verbesserungen im Stadtbusverkehr und eine Besonderheit im Stadtbusdesign)
- Plakataktion zu den Verbesserungen im Stadtbusverkehr mit Schwerpunkt Bereich Bahnhof/ZOB sowie innerhalb der Stadtbusfahrzeuge
- Weitere, von der Agentur vorgeschlagene und entwickelte Elemente

Für die wie oben vorgeschlagenen Gratisfahrten und Materialkosten im Rahmen besonderer Aktionen werden zusätzlich rund 20 T€ kalkuliert, so dass sich einmalige Gesamtkosten für die Marketingmaßnahmen von insgesamt rund 70 T€ ergeben.

Eine eigene Homepage für den Stadtbusverkehr wurde bereits von den TBO erstellt und ist im Frühjahr 2020 in Betrieb gegangen. Damit existiert nun eine eigene Plattform für den Stadtbusverkehr, auf der noch zielgerichteter über diesen informiert und dafür geworben werden kann.

4.6. Angebot Regionalbusverkehr

Für den Regionalbusverkehr ist der Ortenaukreis Aufgabenträger und damit primär für eine Verbesserung und Finanzierung des Angebots zuständig. Die Stadt kann allerdings neben der politischen Einflussnahme über die Vertreter im Kreistag eine aktive Rolle mit konkreten Vorschlägen einnehmen. Dies ist für folgende Linien von besonderem Belang, da diese auch für den Binnenverkehr im Stadtgebiet eine wichtige Bedeutung haben:

- 7136/46/56 Offenburg – Kehl mit Anbindung von Bühl und Griesheim
- 7142 Offenburg – Durbach mit Anbindung von Teilen der Oststadt und des Gewerbegebiets Rammersweier (z. B. Hiwin)

Diese Linien ergänzen den Stadtbusverkehr, weshalb insbesondere bei der Anbindung der Ortsteile Bühl und Griesheim auf eine Gleichwertigkeit hinsichtlich der mit Stadtbuslinien angebotenen Ortsteile geachtet werden muss. Deshalb beteiligt sich die Stadt Offenburg schon länger an durch den Landkreis zubestellten Angebotsver-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

besserungen auf den Linien zwischen Offenburg und Kehl (mit bisher rund 6 T€ pro Jahr). Eine wie im Stadtbusverkehr vorgeschlagene Ausweitung des Angebots am Abend und am Wochenende lässt sich für diese Linien voraussichtlich nur über eine weitere Mitfinanzierung der Stadt erreichen. Dafür werden ca. 10 T€ pro Jahr veranschlagt (Kalkulation unter Berücksichtigung des bisherigen Verteilungsschlüssels von 50:50 zwischen Ortenaukreis und Stadt Offenburg für Zusatzverkehre nur zwischen Offenburg und Griesheim). Konkrete Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis und anderen betroffenen Gemeinden (z. B. Kehl, Willstätt) stehen hier an, da der Vertrag über die zusätzlichen Angebotsverbesserungen seitens des Verkehrsunternehmens Regionalbusverkehr Südwest (RVS) zum Jahresende 2020 gekündigt wurde.

Für weitere Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr auch auf den anderen Linien (z. B. Richtung Durbach, Schutterwald, Lahr, Kinzigtal), die für die Stadt Offenburg von hervorgehobenem Interesse sind, werden weitere 30 T€ pro Jahr für mögliche Mitfinanzierungen kalkuliert. Damit ergeben sich insgesamt jährliche Zusatzkosten von 40 T€ pro Jahr für den Ausbau des regionalen Busverkehrs. Sollte davon in einem Jahr weniger benötigt werden, wird die verbleibende Summe zusätzlich in den Stadtbusverkehr investiert.

5. Evaluierung der Maßnahmen und Vorbereitung weiterer Schritte

Die vorangegangenen vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine umfangreiche Offensive zur Verbesserung des ÖPNV in Offenburg dar. Ob die gewünschte Wirkung erzielt wird, kann nur eine Evaluierung zeigen. Dies ist in Form einer Fahrgastzählung sinnvoll, wie sie bereits 2017 und 2019 durchgeführt wurde. Hierdurch können unter anderem im Anschluss Nachjustierungen der Maßnahmen erfolgen und der Anspruch auf Mehrerlöse durch steigende Fahrgastzahlen bei der TGO geltend gemacht werden. Dies ist nicht zuletzt auch aus wirtschaftlicher Sicht geboten.

Insbesondere bei der Variantenuntersuchung für die Angebotsausweitung (vgl. Abschnitt 2) wird deutlich, dass noch deutlich mehr Potentiale zur Verbesserung des ÖPNV bestehen und mit Blick auf dessen aktuellen Modal-Split-Anteil auch mittelfristig umgesetzt werden sollten. Damit der in dieser Vorlage geplanten Angebotsausweitung der bestehende Spielraum für Zubestellungen von Verkehrsleistungen im Rahmen des aktuellen Verkehrsvertrags nahezu vollständig ausgeschöpft wird, ist es eine wesentliche Voraussetzung mit Hilfe eines Rechtsgutachtens die rechtlichen Belange für eine Zubestellungsmöglichkeit darüber hinaus zu klären. Die Kosten dafür werden auf rund 30 T€ geschätzt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Körner, Matthias Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 27.11.2020
---	---	----------------------	----------------------

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

6. Entstehender Kostenaufwand

Durch die zur Umsetzung zum 01.08.2021 (Tarif) bzw. zum Fahrplanwechsel 12/2021 (Angebot) vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich geschätzt insgesamt folgende zusätzliche jährliche Kosten im Wirtschaftsplan der TBO:

Angebotsausweitung gemäß Variante 1 (Preisstand 2021)	ca. 455 T€ / a
Defizitausgleich für das Einer-Ticket	ca. 300 T€ / a
Integration der Abendlinien A1 und A2 in die Linien S1 und S2:	ca. 15 T€ / a
Optimierung des Liniennetzes (vorgezogene Maßnahmen 2020)	ca. 11 T€ / a
Budget für Mitfinanzierung Regionalbusverkehr:	ca. 40 T€ / a
Mobilfunkkosten W-LAN für gesamte Stadtbusflotte:	ca. 9 T€ / a
Insgesamt:	ca. 830 T€ / a

Zusätzlich ergeben sich folgende einmalige Kosten, die im Wirtschaftsplan 2021 und 2022 der TBO zu berücksichtigen sind:

Ausstattung aller Stadtbusfahrzeuge mit W-LAN:	ca. 30 T€
Anschaffung automatischer Fahrgastzählgeräte (für zwei Busse)	ca. 10 T€
Beschriftung aller Stadtbusfahrzeuge bezüglich Radmitnahme:	ca. 5 T€
Begleitende Marketingmaßnahmen zu den Verbesserungen:	ca. 70 T€
Evaluation der Maßnahmen mittels Fahrgastzählung 2022	ca. 55 T€
Rechtsgutachten für Zubestellungen über Verkehrsvertrag hinaus	ca. 30 T€
Insgesamt:	ca. 200 T€

Gerade bei der Variantenuntersuchung für das Angebot wird deutlich, dass auch noch weitere Potentiale zur Verbesserung des ÖPNV bestehen. Daher wird im Folgenden von 2 Szenarien ausgegangen. Szenario 1 beinhaltet die in der Vorlage genannten Maßnahmen sowie eine Reserve für kleinere Anpassungen, Szenario 2 enthält eine Reserve für weitere Maßnahmen in Höhe von 520 T €/a.

	Szenario 1	Szenario 2
Kosten gemäß den Beschlusspunkten	ca. 830 T€/a	ca. 830 T€/a
Reserve für weitere Maßnahmen im ÖPNV	ca. 65 T€/a	ca. 520 T€/a
Insgesamt	ca. 895 T€/a	ca. 1.350 T€/a

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

7. Gegenfinanzierung gemäß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“

7.1. Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“

Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Ausgaben sind Maßnahmen gemäß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ zu planen. Zielsetzung ist es, ein Gleichgewicht zwischen den sehr unterschiedlich an die einzelnen Verkehrsmittel weitergegebenen Betriebs- und Investitionskosten herzustellen. Dabei wird auch das Ziel verfolgt, Verkehrsteilnehmer durch finanzielle Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds zu animieren. Einnahmen im Verkehr werden derzeit in folgenden Bereichen generiert:

- Parken
- Überwachung
- Sondernutzung/Ausnahmegenehmigungen

Insbesondere Änderungen im Bereich Parken eignen sich zur Gegenfinanzierung von Maßnahmen im ÖPNV. Änderungen in den Bereichen Überwachung und Sondernutzung/Ausnahmegenehmigungen schaffen keinen direkten monetären Anreiz zur Verkehrsmittelwahl. Sie sind daher weniger geeignet und stellen nur einen begleitenden Faktor für Parkgebühren dar.

Bei den Überlegungen zu den Parkgebühren ist zu beachten, dass der parallel verlaufende Prozess Investitionskraft optimieren (IKO) im Vorfeld zum DHH 2022/23 ebenfalls Vorschläge zur Weiterentwicklung der Parkgebühren enthält. Diese Prozesse müssen ineinandergreifen und werden integriert betrachtet.

Folgende Parkgebühren/-entgelte werden erhoben:

Art	Betreiber	Höhe der jährlichen Einnahmen
Anwohnerparken	Stadt Offenburg	~ 50.000 €
Parkscheinautomaten	Stadt Offenburg	~ 500.000 €
Ausweise für Beschäftigtenparken	Stadt Offenburg	~ 30.000 €
Parkieranlagen (Parkhäuser, Parkplätze, Tiefgaragen)	TBO	~ 1.600.000 €
Summe		~ 2.180.000 €

Tabelle 6: Übersicht aktuelle Erhebung von Parkgebühren

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Beim Parken sind nach derzeitiger Gesetzeslage die Gebühren für Bewohnerparken gedeckelt und können nicht weiter erhöht werden (Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST)). Der Gesetzgeber bereitet momentan die Änderung dieser Rahmenbedingungen vor, so dass diese Gebühren in die künftigen Überlegungen einfließen können (siehe auch Abschnitt 7.5). Ein Vorschlag wird im Verwaltungsentwurf zu IKO enthalten sein.

Des Weiteren ist im Verwaltungsentwurf zu IKO ein Vorschlag zur Ausdehnung der bewirtschafteten Bereiche im Straßenraum enthalten. Hier besteht ein direkter fachlicher Zusammenhang mit den im Folgenden vorgeschlagenen Anpassungen der bestehenden Parkgebühren, da so die an die heute bewirtschafteten Bereiche angrenzenden Quartiere vor Verlagerungen geschützt werden können.

Zusätzlich bestehen folgende Anpassungsmöglichkeiten:

Art	Anpassungsmöglichkeit
Parkscheinautomaten	Erweiterung gebührenpflichtiger Zeiten Erhöhung der Gebühren
Ausweise für Beschäftigtenparken	Erweiterung des Anwendungsbereichs Erhöhung der Gebühren
Parkierungsanlagen	Erhöhung der Nutzungsentgelte

Tabelle 7: Übersicht Anpassungsmöglichkeiten der erhobenen Parkgebühren

Darauf aufbauend ist es sinnvoll, ein Gesamtpaket an Gebühren- bzw. Entgeltanpassungen durchzuführen, in dem auch die Verhältnisse untereinander gewahrt bleiben. Dazu gehört insbesondere, dass Parken in Parkierungsanlagen wie Parkhäusern und Tiefgaragen günstiger sein sollte als im umgebenden Straßenraum. Daher sollte auch die Erhöhung im Straßenraum und damit auch die Einnahmesteigerung prozentual stärker ausfallen als in den Parkierungseinrichtungen. Damit ergibt sich in den Szenarien folgendes Bild der notwendigen Einnahmesteigerungen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Art	Szenario 1	Szenario 2
Parkscheinautomaten	+ 60 % - 300 T€/a	+ 100 % - 500 T€/a
Ausweise für Beschäftigten-parken	+ 50 % - 15 T€/a	+ 70 % - 20 T€/a
Parkierungsanlagen	+ 35 % - 580 T€/a	+ 50 % - 830 T€/a
Summe	895 T€/a	1.350 €/a

Tabelle 8: Notwendige Einnahmesteigerungen bei den Parkgebühren

Durch die Erhöhung der Gebühren erfolgen Verlagerungen in den ÖPNV, kostenfreie Bereiche oder privat betriebene Parkierungsanlagen, so dass die erzielbaren Einnahmen niedriger sein werden als die Hochrechnung der Einnahmen anhand der Steigerungsraten. Zum Ausgleich müssen daher die Parkgebühren/-entgelte selbst etwas stärker erhöht werden.

Zur Anpassung der Gebühren an Parkscheinautomaten ist ein Satzungsbeschluss erforderlich. Die Anpassung der Tarife in den Parkierungsanlagen erfordert eine Änderung der Benutzungsentgelte. Das Beschäftigtenparken wird durch Beschluss des Gemeinderats geregelt.

7.2. Anpassung der Gebühren an den Parkscheinautomaten

Derzeit existieren 2 Parkgebührenzonen in Offenburg. Die Parkgebührenzone I umfasst die Innenstadt, die Parkzone II das sonstige Stadtgebiet. Außerdem sind noch einige Sonderregelungen wie beispielsweise für Tagestickets für bestimmte Bereiche vorhanden, deren Begründung mittlerweile in großen Teilen obsolet ist. Die bewirtschafteten Zeiträume sind dabei in den Zonen leicht unterschiedlich:

Zone I: 9:00 Uhr – 19:00 Uhr
Zone II: 9:00 Uhr - 17:00 Uhr

Die Gebühren werden nach folgendem Schema erhoben

Zone I: 0,50 € für die ersten 20 Minuten
1,00 € für die erste Stunde
2,00 € für die angefangene zweite Stunde
Zone II: 0,30 € je angefangene ½ Stunde

Die jährlichen Einnahmen betragen rund 500 T €.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Historie

Mit der Einführung des Euro als Zahlungsmittel zum 01.01.2002 wurden die Parkgebühren letztmalig grundlegend und gesamthaft geändert. Dabei mussten alle Beträge aufgrund des Umrechnungskurses neu gerundet werden. In der Größenordnung orientierten Sie sich jedoch weitestgehend an den DM-Preisen. Seither blieben die Gebühren konstant. Das durchschnittliche monatliche Nettoeinkommen in Deutschland ist dagegen von 2002 bis 2019 um gut 40 % gestiegen (Quelle: Statistisches Bundesamt (zuletzt 2020), Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4.).

Szenario 1

Das Szenario 1 geht von einer Einnahmesteigerung bei den Parkscheinautomaten von 60 % bzw. 300 T € aus. Dieses Ziel lässt sich mit folgendem Preismodell erreichen:

Zone I: 0,80 € je angefangene 30 Minuten
Tagesticket in ausgewählten Bereichen 5,00 €
Zone II: 0,50 € je angefangene ½ Stunde
Tagesticket in ausgewählten Bereichen 4,00 €

Zudem ist die Harmonisierung der gebührenpflichtigen Zeiten auf 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr sowie der Abschaffung der Sonderregelungen zur Zielerreichung notwendig.

Das Szenario 1 wird zur Umsetzung empfohlen (siehe auch Abschnitt 7.5). Der entsprechende Satzungsentwurf findet sich in Anlage 3.

Szenario 2

Das Szenario 2 geht von einer Einnahmesteigerung bei den Parkscheinautomaten von 100 % bzw. 500 T € aus. Dieses Ziel lässt sich mit folgendem Preismodell erreichen:

Zone I: 1,00 € je angefangene 30 Minuten
Tagesticket in ausgewählten Bereichen 6,00 €
Zone II: 0,60 € je angefangene ½ Stunde
Tagesticket in ausgewählten Bereichen 5,00 €

Zudem ist die Harmonisierung der gebührenpflichtigen Zeiten auf 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr sowie der Abschaffung der Sonderregelungen zur Zielerreichung notwendig.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Vergleich mit anderen Städten

Zur besseren Orientierung und Einordnung lohnt ein Vergleich mit anderen Städten in Baden-Württemberg. Beispielhaft für die Innenstadtzone wurden für die Parkdauer von einer Stunde folgende Gebühren recherchiert:

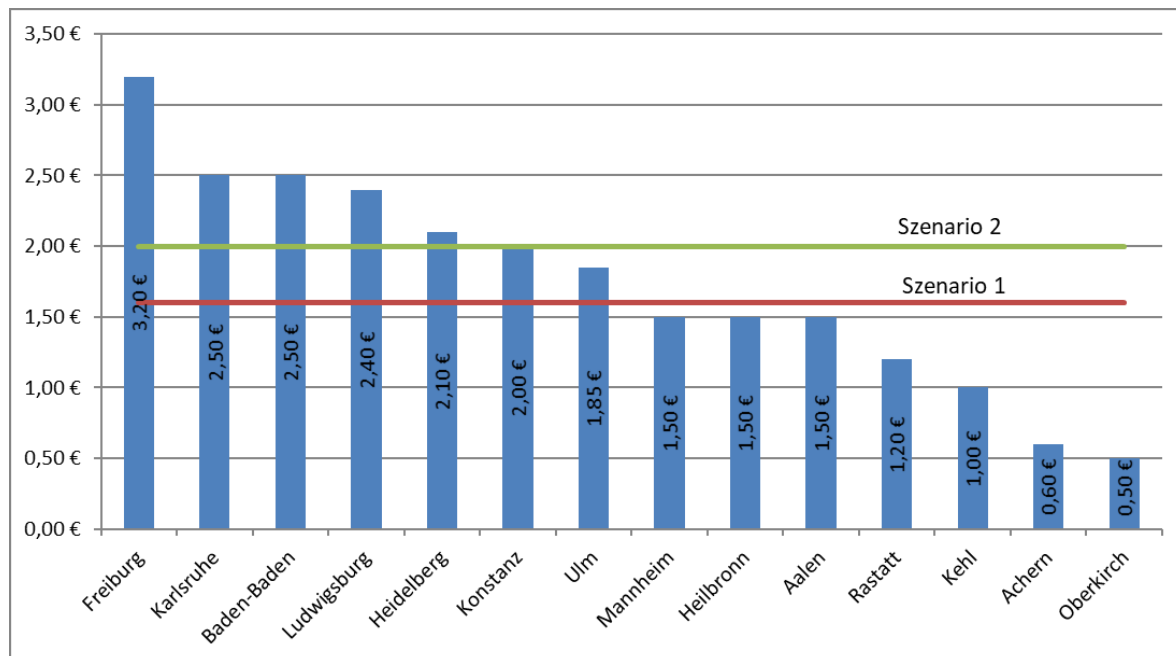


Abbildung 5: Städtevergleich für eine Stunde Parken in der Innenstadtzone

Im Vergleich zu anderen Städten in Baden-Württemberg bewegen sich die vorgeschlagenen Parkgebühren in den Szenarien 1 und 2 im Mittelfeld.

Alternative Zahlungsmethode per App

Seit mehreren Jahren sind Alternativen zum Bezahlen der Gebühren am Parkscheinautomaten am Markt verfügbar. Insbesondere die Bezahlmöglichkeit durch eine App ist immer weiter verbreitet. Dabei haben sich die Konditionen zu Gunsten der Städte und Nutzer entwickelt. Typischerweise fallen keine einmaligen Kosten für die Einrichtung an, der Aufwand wird vom Anbieter getragen. Dafür erhält der Anbieter für die verkauften Tickets eine Provision in der Größenordnung von 5 %, sobald eine gewisse Marktdurchdringung erfolgt ist. Der Überwachungsaufwand steigt zudem minimal, da bei Fahrzeugen ohne Parkticket ein Abgleich mit der Datenbank des Anbieters erforderlich wird. Da die Automaten, die weiterhin bestehen bleiben müssen, seltener zu leeren sind, ist in der Summe das Angebot aus Sicht der Kommune kostenneutral.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Auch in der Ortenau wird die Nutzung derartiger Systeme vorbereitet. So wollen die Städte Lahr, Gengenbach und Kehl ab Frühjahr 2021 das Bezahlen der Parkgebühren per App ermöglichen.

Die Verwaltung plant daher Gespräche mit den Anbietern am Markt zu führen mit dem Ziel, Handyparken in Offenburg unter den genannten Konditionen einzurichten.

7.3. Beschäftigtenparken

Mit dem so genannten Beschäftigtenparken gilt in bestimmten Bereichen der Stadt eine Regelung, die es Pendlern ermöglicht, den bewirtschafteten Straßenraum zum Parken zu nutzen. Die entsprechenden Ausweise sind für derzeit 25 € / Monat erhältlich, der Nachweis einer Beschäftigung ist hierfür vorzulegen.

Die jährlichen Einnahmen betragen rund 30 T €.

Szenario 1

Das Szenario 1 geht von einer Einnahmesteigerung beim Beschäftigtenparken von 50 % bzw. 15 T € aus. Dieses Ziel lässt sich mit einer Erhöhung auf 40 €/Monat erreichen.

Szenario 2

Das Szenario 2 geht von einer Einnahmesteigerung beim Beschäftigtenparken von 70 % bzw. 20 T € aus. Dieses Ziel lässt sich mit einer Erhöhung auf 45 €/Monat erreichen.

7.4. Parkieranlagen der TBO (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze)

Die Parkieranlagen der TGO werden heute mit sehr individuellen, standortangepassten Tarifmodellen betrieben. Die Anforderungen an die Anlagen unterscheiden sich sehr stark, so dass an diesem Konzept grundsätzlich festgehalten wird. Eine Vereinheitlichung erfolgt allerdings bei den beiden Innenstadtanlagen Tiefgarage Marktplatz und City-Parkhaus.

Von den Tarifanpassungen ausgenommen wurden die Preise für den Parkplatz am Freizeitbad mit Badbesuch, da diese im Zusammenhang mit den Eintrittspreisen des Freizeitbads betrachtet werden müssen.

Es besteht weiterhin eine Vielzahl an Tarifen, deren Details der Anlage 4 entnommen werden können. Beispielhaft sind im Folgenden die Gebühren in der Tiefgarage Marktplatz für das Parken für eine Stunde benannt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Szenario 1

Das Szenario 1 geht von einer Einnahmesteigerung in den Parkieranlagen von 590 T € aus. Die Anpassungen erstrecken sich sowohl auf die Tarife für Kurzzeit- als auch für Dauerparken, wobei in den Innenstadtanlagen an der grundsätzlichen Struktur einer Vergünstigung der ersten 30 min festgehalten wird. Für das genannte Beispiel betragen die Gebühren somit 1,50 Euro.

Szenario 2

Das Szenario 2 geht von einer Einnahmesteigerung in den Parkieranlagen von 835 T € aus. Der wesentliche Unterschied besteht in der Anpassung der Tarife für die ersten 30 Minuten in den Innenstadtanlagen an die linearen Tarife der Folgezeiten. Für das genannte Beispiel sind dann 2,00 Euro fällig.

7.5. Szenarienauswahl und Finanzierung

Die von der Verwaltung vorgeschlagenen **Verbesserungen des ÖPNV** schlagen mit einem zusätzlichen jährlichen Defizit (bislang ca. 1,7 Mio. EUR / pandemiebedingt tatsächlich bereits über 2 Mio. EUR) **von knapp 0,9 Mio. EUR (Szenario 1) bis 1,35 Mio. EUR (Szenario 2) zu Buche**. Hinzu kommen **einmalige Aufwendungen von rund 0,2 Mio. EUR**. Eine Finanzierung innerhalb des steuerlichen Querverbundes der TBO ist nicht mehr möglich, da bereits alle finanziellen Möglichkeiten ausgeschöpft sind (Badbetrieb, Messe, u.a.). Die Finanzierung muss somit durch allgemeine Haushaltsmittel zu Lasten anderer Themen (die dann ggf. zu benennen wären) oder durch Einnahmesteigerungen innerhalb des Verkehrsbereichs (i.S. von Verkehr finanziert Verkehr) sichergestellt werden.

Die Parkgebührenanpassungen bringen im Szenario 1 eine Verbesserung von 0,9 Mio. EUR

Mit Blick auf die derzeitige Pandemiesituation und den damit verbundenen Rückgang der ÖPNV-Nutzung ist eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV noch dringlicher geworden, um sowohl neue wie auch bisherige Nutzer zum (Wieder)-Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Gleichzeitig soll für einen gewissen Zeitraum dem Umstand Rechnung getragen werden, dass für manche Bevölkerungsgruppen die Rückkehr zu einem normalen Alltag bzw. zur Nutzung des ÖPNV längere Zeit in Anspruch nehmen könnte und währenddessen weiterhin verstärkt der private PKW genutzt wird. Um eine erhöhte finanzielle Belastung dieser Gruppen in dieser Übergangsphase zu vermeiden, soll die Anpassung der Parkgebühren daher erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Daher schlägt die Verwaltung vor, die Verbesserungen im ÖPNV bereits mit der Tarifreform der TGO bzw. zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021, die die Änderungen zu Einnahmesteigerung allerdings erst zeitversetzt zum 01.01.2023 umzusetzen und dabei auch lediglich das Szenario 1 zu wählen. Das bedeutet allerdings in der Konsequenz, dass die ÖPNV-Maßnahmen für 13 Monate anderweitig finanziert werden müssen. Incl. der Einmalkosten von 0,2 Mio. EUR geht es dabei insgesamt um einen ungedeckten Betrag von ca. 1,35 Mio. EUR. Die Verwaltung hielt es für vertretbar, diesen ungedeckten Aufwand analog anderer „pandemiebedingter Mehrausgaben“ im Rahmen des Doppelhaushaltes 2022/23 darzustellen und ggf. die dadurch für Investitionen ausfallenden Finanzmittel über eine entsprechende zusätzliche Darlehensaufnahme zu finanzieren unter der Bedingung, dass bereits analog zur Beschlussfassung über die Mehrausgaben auch ein entsprechender Beschluss zur dauerhaften Gegenfinanzierung ab dem 1.1.2023 gefasst wird. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass regelmäßige Anpassungen der Parkgebühren eingeplant werden müssen um die ebenfalls steigende Kosten des ÖPNV immer wieder finanzieren zu können.

Auch eine erneute Überarbeitung der Parkgebühren wird damit früher notwendig, wenn ein weiterer Schritt des Aktionsplans ÖPNV voraussichtlich 2025 zur Umsetzung ansteht.

Wie bereits in Abschnitt 7.1 angedeutet, wird die Anpassung der Gebühren für das Bewohnerparken Bestandteil des Verwaltungsvorschlags von IKO sein. Die Möglichkeiten hier sind abhängig von der Weiterentwicklung der Gesetzeslage. In Fachkreisen wird schon seit langem die Anpassung der Gebühren für Bewohnerparken gefordert, da die derzeit bestehende Obergrenze der Gebühren im Verhältnis sowohl zu anderen Nutzungsgebühren im öffentlichen Raum als auch zu anderen Angeboten zur Parkierung sehr gering sind und so auch keine steuernden Anreize schaffen.

Die Ausdehnung der bewirtschafteten Bereiche wird ebenfalls Bestandteil des Verwaltungsvorschlags von IKO sein. Damit werden – neben den zusätzlich generierten Einnahmen und der steuernden Wirkung - auch mögliche Verdrängungen in innenstadtnahe, derzeit noch gebührenfreie Bereiche unterbunden. Allerdings sind auch erhebliche vorbereitende Arbeiten notwendig.

Durch die Wahl des 01.01.2023 für die Anpassung der Parkgebühren bietet sich die Möglichkeit, die angedeuteten Änderungen im Bewohnerparken (vorbehaltlich der Gesetzeslage) und die Ausdehnung der bewirtschafteten Bereiche vorzubereiten und idealerweise zeitgleich einzuführen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

8. Ausblick

8.1. Kurzfristiger Planungshorizont

Handlungsfeld Infrastruktur

Im Handlungsfeld Infrastruktur ist vor allem die Verbesserung der Haltestellenqualität vorgesehen. Für die Jahre 2021 bis 2023 wurde für 17 Haltestellen im Stadtgebiet eine Aufnahme in das ÖPNV-Landesförderprogramm (L-GVFG) beantragt. Bei Aufnahme in das Programm kann der barrierefreie Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet noch schneller vorangetrieben werden. Die Auswahl der Haltestellen erfolgte neben dem Kriterium der Umsetzbarkeit vor allem anhand der Ein- und Aussteigerzahlen gemäß Fahrgastzählung 2019. Für drei dieser Haltestellen sind aufgrund ihrer hohen Frequentierung die Ausstattung mit Anzeigen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) vorgesehen (Hochschule, Kreisschulzentrum, Printus/Hansgrohe). Diese können ebenfalls gefördert werden. Nach der Entscheidung über die Aufnahme in das Landesprogramm (Frühjahr 2021) ist eine entsprechende Vorlage zur dafür erforderlichen Erhöhung des jährlichen Baukostenzuschusses der Stadt an die TBO geplant (die Erhöhung wird durch die Fördersumme kompensiert).

Mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen ergeben sich an den Haltestellen vielfältige Möglichkeiten zur Nutzung intermodaler Wegeketten. Mobilitätsstationen machen die Nutzung des ÖPNV insbesondere durch das dort angebotene öffentliche Radverleihsystem attraktiver. Es bietet ein wichtiges ergänzendes Mobilitätsangebot für die erste und letzte „Meile“.

Anrufsammeltaxi

Eine Neukonzeption des aktuellen Anrufsammeltaxi-Angebots als Anruflinientaxi abgestimmt auf das ausgeweitete Stadtbusangebot wurde parallel zum hier vorgestellten Aktionsplan erarbeitet. Die Umsetzung des Konzepts soll ebenfalls im Verkehrsausschuss 01/2021 beschlossen werden. Auch hierdurch wird der Zuschussbedarf des ÖPNV-Betriebs bei den TBO erhöht.

8.2. Mittelfristiger Planungshorizont

Die Maßnahmen für den mittelfristigen Planungshorizont lassen sich erst nach Klärung der rechtlichen Fragestellungen hinsichtlich Direktvergabe bzw. Ausschreibung von zusätzlichen Verkehrsleistungen während des laufenden Verkehrsvertrags mit der SWEG konkretisieren (siehe Drucksache 224/19). Im zeitlichen und finanziellen Gesamtrahmen kann eine gemeinsame Umsetzung als größeres Maßnahmenbündel sinnvoll sein, z. B. 2024 als zweiter großer Teil des Aktionsplans ÖPNV. Eine solche Vorlaufzeit schafft bei den Varianten mit zusätzlich erforderlichen Fahrzeugen die

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

Möglichkeit, Busse mit alternativer Antriebstechnologie zu bestellen und deren Einsatz im Stadtbusverkehr vorzubereiten. Dies wäre im Hinblick auf die Neuvergabe der Verkehrsleistungen 2027 im Stadtbusverkehr ein wichtiger Schritt, um mit diesen Technologien bereits vorher wertvolle Erfahrungen im Realbetrieb zu sammeln.

Unter anderem für diesen Planungshorizont zu prüfende Themen sind:

- Umsetzung der Varianten 2 und/oder 3 einer Angebotsausweitung (siehe Abschnitt 2 dieser Vorlage)
- Weitere Ausweitung der Bedienungszeiträume in Orientierung an die Zielkonzeption 2025 des Landes für den Schienenpersonennahverkehr (Stundentakt von 5 bis 24 Uhr als Mindeststandard)
- Einführung einer Tangentiallinie zur direkten Anbindung von Stadt- und Ortsteilen untereinander, ggf. als Bedarfsverkehrslinie
- Erprobung (lokal) emissionsfreier Fahrzeuge im Realbetrieb

8.3. Langfristiger Planungshorizont

Der langfristige Planungshorizont bezieht sich auf Maßnahmen, die mit oder nach der Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr 2027 von Bedeutung sind. Unter anderem für diesen Planungshorizont zu prüfende Themen sind:

- Anbindung des neuen Klinikums
- Neugestaltung der Anbindung der Hochschule nach Erneuerung der Eisenbahnüberführung Badstr. mit Herstellung einer ausreichenden Durchfahrts- höhe u. a. für Linienbusse (unter Einbindung eines Landesgartenschau- konzepts sowie eines neuen Schienenhaltepunkts Offenburg-Süd (bisher Landratsamt/Messe))
- Ausweitung des „Rendezvous“ der Stadtbusse am neuen ZOB
- Einführung zusätzlicher Linien über den neuen ZOB
- (Lokal) Emissionsfreie Fahrzeugflotte mit alternativer Antriebstechnologie

Im Rahmen des Masterplans Verkehr sind auch für den Bereich des ÖPNV die Ziele für das Jahr 2035 festzulegen. Im Sinne einer schrittweisen Umsetzungsstrategie werden diese Ziele folglich maßgeblich für die Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr 2027 sein. Mit der aktuellen Bewerbung der Stadt für den Förderwettbewerb #mobilwandel2035 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) besteht eine gute Möglichkeit, auf breiter partizipativer Basis ein langfristiges Zielbild für den städtischen ÖPNV zu entwickeln und in den Masterplan Verkehr zu integrieren.

Folgende Abbildung gibt abschließend einen Überblick über eine mögliche zeitliche Gesamtperspektive für die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

217/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Körner, Matthias
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
27.11.2020

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 1

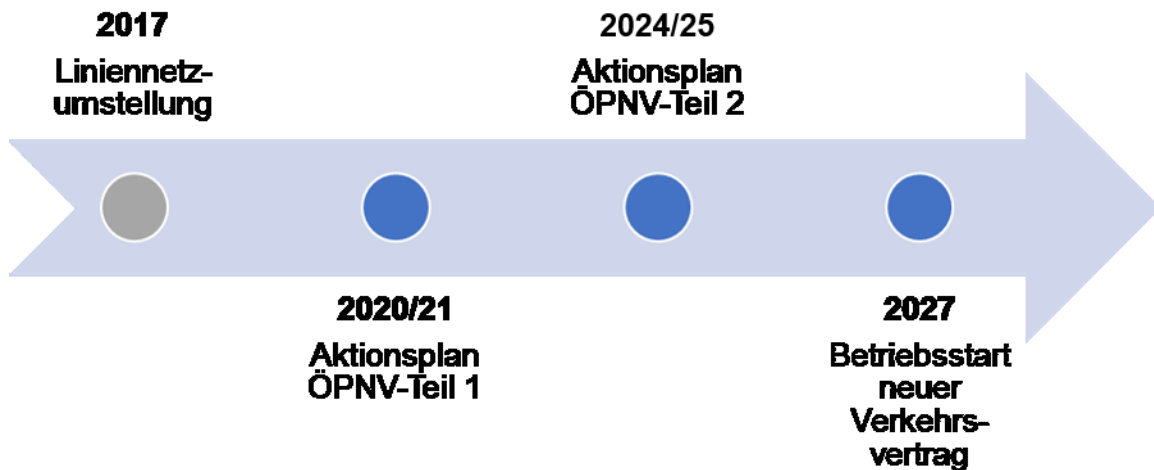


Abbildung 6: Mögliche zeitliche Gesamtperspektive Weiterentwicklung Stadtbusverkehr Offenburg

Der erste Teil des Aktionsplans beinhaltet neben den in dieser Vorlage zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen auch die kurzfristigen Maßnahmen im Handlungsfeld Ausbau der Infrastruktur (siehe Abschnitt 8.1). Der zweite Teil kann vor allem weitere Angebotsausweitungen in größerem Umfang umfassen, bei denen im Stadtbusverkehr dann auch erstmalig lokal emissionsfreie Fahrzeuge zum Einsatz kommen könnten (siehe Abschnitt 8.2). 2027 stellt durch den Beginn eines neuen Verkehrsvertrags einen sehr wichtigen Zeitpunkt in der langfristigen Ausrichtung des städtischen ÖPNV dar, da das Stadtbusangebot im Rahmen der vorangehenden Ausschreibung neu gestaltet und dabei voraussichtlich auch auf einen neuen ZOB zurückgegriffen werden kann.