

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Beschluss

Nr.

vom

wird von StSt OB-Büro ausgefüllt

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

1. Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	06.03.2024	öffentlich
2. Gemeinderat	11.03.2024	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja
☐ ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja
☒ ☐

☐ in voller Höhe ☐ teilweise
Im Wirtschaftsplan der TBO

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)

2. Folgekosten

Personalkosten

_____ €

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

640.000 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

Aus Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung

In 2025

323.000 €

In 2026

380.000 €

In 2027

431.000 €

Jährliche Belastungen

209.000 € - 317.000 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

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

1. Die Verwaltung setzt die Angebotsausweitung (ganztägiger Halbstundentakt auf den Linien S3, S4 und S9) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 um.
2. Die Verwaltung setzt die Verlängerung der Linie S9 ins Gewerbegebiet West um.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zum Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation zur Umsetzung vorzubereiten.
4. Mit dem Ziel der Busbeschleunigung wird die Verwaltung die Knotenpunkte mit Wartepflicht für den ÖPNV identifizieren, um dann in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde und der Polizei die Vorfahrtsregelung zu Gunsten des ÖPNV anzupassen.
5. Gegenfinanzierung der Maßnahmen unter den Punkten 1 und 2 sowie Generierung weiterer finanzieller Mittel für den ÖPNV:
 - a. Nutzung von Mehreinnahmen aus der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung über den IKO-Beitrag hinaus. (Verkehr finanziert Verkehr)
 - b. Nutzung von Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Bewohnerparkgebühren über den IKO-Beitrag hinaus. (Verkehr finanziert Verkehr)
 - c. Vorbereitung einer Vorlage zur Anpassung der Parkgebühren in Zone 1

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

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 Teil 2 umfangreiche Verbesserungen zu planen (siehe DS 140/22). Mit dieser Vorlage werden die ausgearbeiteten Verbesserungen den Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Die Verbesserungen betreffen im Wesentlichen das Angebot sowie Maßnahmen an der Infrastruktur.

Für die **Verbesserung des Angebots** wurden **3 Szenarien** untersucht. Dabei handelt es sich um zwei Szenarien aus dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 sowie einem Szenario mit einer weiteren Linie zur besseren Erschließung und zu tangentialen Bedarfen (Westtangente). Hierfür konnte auf das neue, im Rahmen des Masterplan Verkehr erstellte Verkehrsmodell zurückgegriffen werden.

Alle drei Szenarien sind sinnvoll und lassen eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten. Im Vergleich der Szenarien **schneidet die Einführung des Halbstundentakts am besten ab und wird daher zur Umsetzung vorgeschlagen. Ergänzend hierzu soll mit Verlängerung der Linie S9 ins Gewerbegebiet West** ein Teil des Szenarios einer Westtangentiallinie realisiert werden.

Für eine bessere Infrastruktur des Busverkehrs soll die dynamische Fahrgastinformation ausgebaut werden. Dazu soll jeder Ortsteil mindestens eine DFI erhalten, um das Angebot besser sichtbar zu machen. Außerdem werden weitere stark frequentierte Haltestellen ausgestattet.

Mit der Möglichkeit zur Änderung der Vorfahrtsregelungen entlang der Buslinien wurde eine Möglichkeit identifiziert, um kostengünstig verkehrsbedingte Verlustzeiten zu reduzieren und damit die Fahrtauern zu verkürzen. Hier gilt es jedoch im Einzelfall zu prüfen, ob die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, ob die Verkehrssicherheit weiter gewährleistet ist und ob dies verträglich zu anderen Zielen wie der Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Für die **Finanzierung** soll auf den Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ zurückgegriffen werden. Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung stehen hierfür bereits Mittel zur Verfügung. Die geplante Erhöhung der Bewohnerparkgebühr soll ebenfalls zur Finanzierung genutzt werden.

Es handelt sich dabei um den zweiten Teil des Aktionsplans ÖPNV. Mit der Neuausschreibung der Verkehre zum 01.11.2027 (Betriebsstart) soll das Angebot entsprechend dem Masterplan Verkehr erneut erweitert werden, um dann die Kriterien einer Mobilitätsgarantie zu erfüllen.

1. Einführung

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 21.11.2022 wurde die Verwaltung hinsichtlich der Verbesserung des städtischen ÖPNV mit der Planung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern Angebot und Infrastruktur beauftragt (siehe Drucksache 140/22 Einfach mobil – Planungsauftrag Aktionsplan ÖPNV Teil 2). Die Konzentration auf diese Handlungsfelder erfolgte auch aus den Erkenntnissen der Mängelanalyse und den daraus entwickelten Maßnahmen des Masterplan Verkehrs.

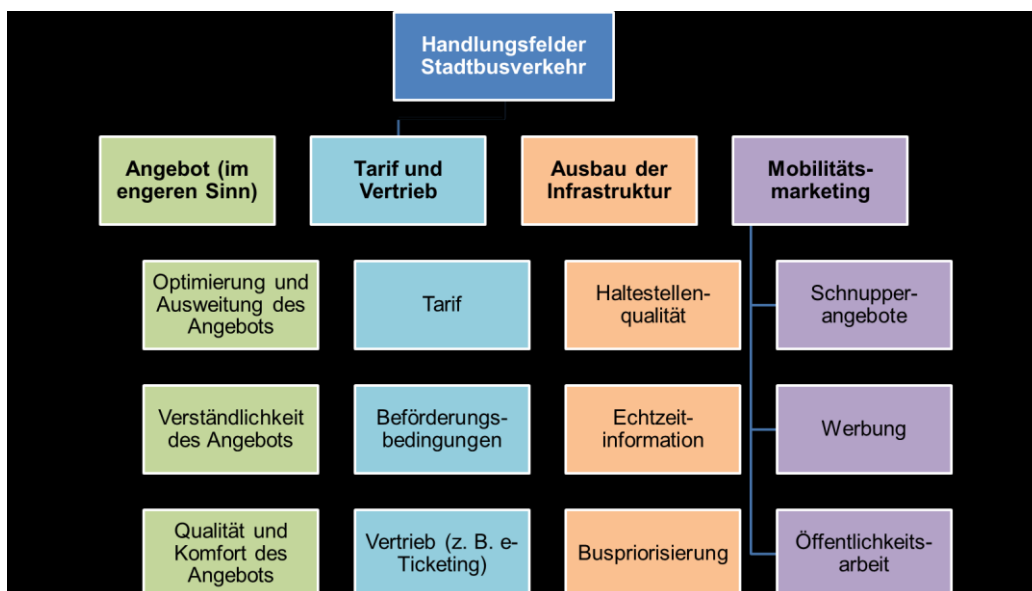


Abbildung 1: Handlungsfelder städtischer ÖPNV

Im Handlungsfeld Angebot wurden insbesondere Varianten für mögliche Angebotsausweitung im Stadtbusverkehr untersucht.

Vor dem Hintergrund der anderweitigen Aktivitäten im Handlungsfeld Tarif sind hier keine weiteren Maßnahmen im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 geplant. Mit

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

dem Einer und dem Vierer hat die Stadt Offenburg bereits im Rahmen des Aktionsplan ÖPNV Teil 1 ein sehr attraktives Angebot für gelegentliche Fahrten geschaffen. Für die regelmäßige Nutzung bedeutete das 9-Euro-Ticket auf Bundesebene den Startschuss in ein günstiges Angebot, welches 2023 mit dem Deutschlandticket dauerhaft eingeführt wurde. Das Land Baden-Württemberg hat zudem für Jugendliche ein landesweites Ticket eingeführt und inzwischen zu einem deutschlandweit gültigen Angebot für 365 Euro im Jahr weiterentwickelt.

Im Handlungsfeld Infrastruktur wurden im Aktionsplan ÖPNV Teil 1 aufgrund der längeren Vorlaufzeiten keine Maßnahmen vorgeschlagen. Hier waren und sind zudem mit der Planung des neuen ZOBs und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen langfristige Programme in der Planung und Umsetzung. Für den Aktionsplan ÖPNV Teil 2 konnten mit dem Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation und der Überarbeitung der Vorfahrtsregelungen zwei Maßnahmen identifiziert werden, die mit überschaubarem Aufwand schnell realisierbar sind und eine große Wirkung erzielen können.

Die genannten Maßnahmen erfordern eine Gegenfinanzierung vor allem im Hinblick auf zusätzlich entstehende jährliche Betriebskosten. Hierfür können im Wesentlichen Mittel beansprucht werden, die im Rahmen der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung sowie der Erhöhung der Bewohnerparkgebühren gemäß dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ zur Verfügung stehen. Eine komplette Kostendeckung ist jedoch nicht zu erwarten. Zudem sind Einnahmesteigerungen aus dem Fahrscheinverkauf zu erwarten.

Befragung potentieller Nutzer

Die Technischen Betriebe Offenburg (TBO) haben im Herbst 2022 mit der Stadtbuskampagne eine Befragung durchgeführt (siehe DS 061/23). Die Befragung war methodisch so aufgebaut, dass eine große Zahl von Personen teilgenommen haben, die den ÖPNV bislang nicht nutzen. Diese Gruppe ist zur Aktivierung bestehender Potentiale besonders wichtig.

Diese Gruppe nannte besonders häufig auf die Frage nach den Gründen, warum das Angebot nicht genutzt wird:

- Ich bin dadurch unflexibel
- Unpassende Fahrzeiten
- Zu voll, zu spät, zu langsam

Verbesserungen in diesen Punkten sind v.a. durch eine Verdichtung des Angebots sowie durch eine Beschleunigung des Busverkehrs möglich.

Die Preise spielten in der Befragung nur eine untergeordnete Rolle.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Masterplan Verkehr

Der Masterplan Verkehr sieht im Handlungsfeld öffentlicher Verkehr 12 Maßnahmen vor. Von diesen Maßnahmen betreffen die meisten den Stadtbusverkehr.

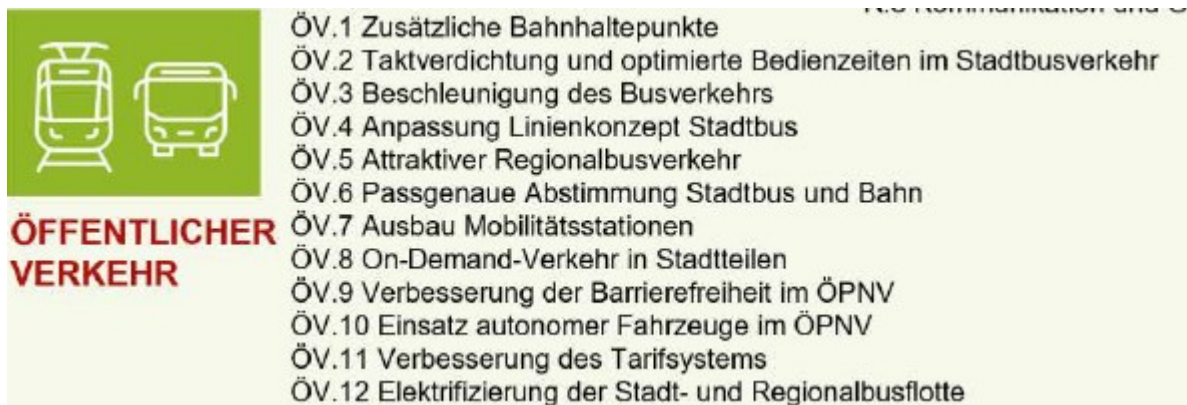


Abbildung 2: Überblick über die 12 Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr (Masterplan Verkehr)

Im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 können v.a. die Maßnahmen ÖV.2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr und ÖV.3 Beschleunigung des Busverkehrs angesprochen werden. Auch die Maßnahme ÖV.4 Anpassung Linienkonzept Stadtbus wird durch den Aktionsplan ÖPNV Teil 2 angesprochen.

Angebotsorientierte Planung

Die Ausarbeitung erfolgte nach der Methode der angebotsorientierten Planung. Dies entspricht auch dem Grundsatz der Mobilitätsgarantie. Mit dem Verkehrsmodell besteht zudem ein geeignetes Mittel, um verschiedene Varianten und Schwerpunkte in ihrer Wirkung zu ermitteln und zu bewerten.

Der Aufwand wurde zunächst in zusätzlichen Fahrplankilometern bewertet. Die Zahl der benötigten Fahrzeuge stellt jedoch einen zusätzlichen wesentlichen Kostenfaktor im Betrieb dar. Das Szenario eines Halbstundentakts auf allen Linien wurde nicht nur in der Wirkung am besten bewertet, sondern benötigt zudem den geringsten Mehrbedarf an Fahrzeugen (1 Bus).

2. Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots

2.1. Übersicht der Varianten

Für die Ausweitung des Angebots wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells verschiedene Varianten untersucht:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

- Variante 1: Einführung 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Variante 2: Durchgehender 30-Minuten-Takt auf allen Linien S1 bis S9
- Variante 3: Einführung von weiteren Linien im Westen der Stadt

Während die beiden ersten Varianten aus dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 übernommen und weiterentwickelt wurden, handelt es sich bei der dritten Variante aus einer Kombination eines bislang nicht abgerufenen Zusatzpakets aus den Planungen zum Stadtbusverkehr 2017 sowie der regelmäßig auftretenden Forderung zur Einrichtung von Tangentiallinien.

2.2. Einführung eines 15-Minuten-Takts auf allen Linien zur Hauptverkehrszeit

Variante 1 beinhaltet die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit auf den Stadtbuslinien S1-S9. Damit wird zur den Zeiten mit dem höchsten Fahrgastaufkommen ein zusätzliches Angebot geschaffen. Die Linien S1-S8 erhalten so einen Zuwachs an Service-km zwischen 39 % und 55 %. Die Linie S9, die heute auch zur Hauptverkehrszeit nur im Stundentakt verkehrt, erfährt eine Steigerung von 137 %.

Die Umsetzung dieser Variante schafft zur nachfragestärksten Zeit zusätzliche Kapazitäten und bietet so einen größeren Komfort. Mehr Fahrgäste erhalten die Chance auf einen Sitzplatz. Das Risiko Fahrgäste an Haltestellen zurücklassen zu müssen wird geringer, wobei dies auch heute schon lediglich nur ganz vereinzelt notwendig ist.

Durch die dichtere Taktung werden auch die Umsteigezeiten zwischen den Linien und auf den Schienenverkehr verkürzt, so dass die Zahl derjenigen, die eine Umsteigebeziehung nutzen überproportional steigt.

Betrieblich erfordert diese Variante die Beschaffung einer großen Zahl an Bussen. Allein für die Bedienung des Taktes wären insgesamt 31 Fahrzeuge erforderlich, Verstärker- und Reservebusse kämen noch hinzu. Außerdem entsteht ein erheblicher Mehrbedarf an Fahrern, um diese Fahrten durchführen zu können.

Die Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur – insbesondere die Auslastung der Haltestellen - müssten bei einer Weiterverfolgung dieser Variante nochmal gesondert betrachtet werden. Vor allem beim ZOB, aber auch bei den Innenstadthaltestellen, sind Kapazitätsengpässe und gegenseitige Behinderungen von Bussen zu erwarten.

Das Verkehrsmodell prognostiziert für die Variante 1 eine Steigerung der Fahrgastzahlen pro Tag von 24%.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

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

Variante 2 einer Angebotsausweitung sieht vor, für alle Stadtteile mit Stadtbusverkehr montags bis freitags einen durchgehenden 30-Minuten-Takt herzustellen (mit Sprung 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
- 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.

Der Zusatz an Servicekilometern beläuft sich auf der Linie S3 bei 20%, bei der S4 auf 42% und bei der S9 auf 122 %. Die anderen Linien bleiben unverändert.

Betrieblich kann diese Variante weitestgehend mit vorhandenen Fahrzeugen abgewickelt werden. Lediglich für die Linie S9, die bislang ganztägig nur im Stundentakt verkehrt, wird ein weiteres Fahrzeug benötigt. Für alle weiteren Leistungen können Stillstandzeiten genutzt werden. Es ist jedoch zusätzliches Fahrpersonal erforderlich.

Das Verkehrsmodell prognostiziert einen Fahrgastzuwachs von 10 % im gesamten Netz. Die größten Steigerungen erfahren die Linien mit verbessertem Angebot. Durch bessere Umsteigebeziehungen weisen aber auch andere Linien Fahrgaststeigerungen auf.

2.4. Einführung weiterer Linien im Westen der Stadt (Variante 3)

Die Variante 3 für eine Angebotsausweitung konzentriert sich auf bislang unterversorgte Gebiete und Tangentialverbindungen. Dazu wurden zwei weitere Linien modelliert:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

- Neue Erschließungslinie im Gewerbegebiet West und Gewerbegebiet Waltersweier vom ZOB über Heinrich-Hertz-Straße, Max-Planck-Straße, die Hanns-Martin-Schleyer-Straße und die Straße „Im Drachenacker“.
- Neue Tangentiallinie von der Straße „im Drachenacker“ über Heinrich-Hertz-Straße, Marlener Straße, Wichernstraße, Albersbösch, Südring, Uffhofen ins Gewerbegebiet Elgersweier

Hinzu kommen weitere kleinräumige Maßnahmen wie die Einrichtung neuer Haltestellen und die Verlegung von Linien in parallel verlaufende Straßenzüge.

Durch die Einrichtung der neuen Linien können bislang unterversorgte Gebiete v.a. im Gewerbegebiet West deutlich besser in das Netz eingebunden werden. Zudem entstehen interessante schnelle Direktverbindungen entlang der Tangentiallinie.

Die Service-km im gesamten Netz steigen um 19 %, die sich im Wesentlichen auf die neuen Linien verteilen. Betrieblich werden v.a. für die neuen Linien vier zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Außerdem wird zusätzliches Personal benötigt.

Das Verkehrsmodell prognostiziert einen Fahrgastzuwachs von 11 % im gesamten Netz, die sich im Wesentlichen auf die beiden neuen Linien verteilen. Die Erschließungslinie im Gewerbegebiet West wird dabei deutlich stärker genutzt als die Tangentiallinie.

Die Berechnungen erfolgten dabei ohne den Gewerbepark im Bereich Flugplatz/JVA. Wenn dieser durch künftig durch die Tangentiallinie erschlossen wird ergeben sich hier weitere zusätzliche Fahrgastpotentiale für diese Linie.

2.5. Bewertung der Varianten

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

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Verkehrsplanung

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

	Absolute Fahrgastzuwächse	Fahrgäste/Service km	Benötigte Fahrzeuge	Hauptwirkung
Variante 1: 15-Min-Takt HVZ	++	+	-	Zusätzliche Kapazitäten zur nachfragestärksten Zeit
Variante 2: 30-Min-Takt	+	++	+	Verlässliches Angebot
Variante 3: Westtangente	+	+	o	Bessere Erreichbarkeit unterversorgter Gebiete

Die Variante 2 generiert die meisten zusätzlichen Fahrgäste pro Service-km. Sie kann zudem im Gegensatz zu den anderen Varianten mit einem geringen Mehraufwand an Fahrzeugen umgesetzt werden. Sie ist daher pro Servicekilometer am günstigsten.

2.6. Empfehlung für den Angebotsausbau

Aufgrund der Effizienz sowohl im Hinblick auf die zusätzlichen Fahrgäste pro Servicekilometer sowie die Zahl der zusätzlich benötigten Fahrzeuge ist die Variante 2 zur Umsetzung im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 zu empfehlen.

Die Ergebnisse der Variante 3 zeigen deutlich auf, dass eine Erschließung des Gewerbegebiets West dringend geboten ist. Daher wurde im Nachgang zur Untersuchung geprüft, ob diese Potentiale zumindest teilweise mit nur geringem Ressourceneinsatz gehoben werden können.

Mit der Verlängerung der Linie S9 vom Schulzentrum Nordwest über die Otto-Hahn-Brücke und die Heinrich-Hertz-Straße wurde eine Möglichkeit gefunden, durch Ausnutzung bestehender Standzeiten ohne zusätzliche Fahrzeuge eine zusätzliche Erschließung zu schaffen. Daher wird diese Maßnahme ebenfalls zur Umsetzung im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 empfohlen.

Vor allem die Variante 1, aber auch die Variante 3 zeigen auf, wie weitere Fahrgäste in erheblichen Umfang für den ÖPNV gewonnen werden können, was auch zur Erreichung der Ziele des Masterplan Verkehr notwendig ist. Allerdings wird auch der erhebliche Aufwand hierfür deutlich. Daher eignen sich beide Varianten zur weiteren Betrachtung im Rahmen der Neuausschreibung des ÖPNVs für die Verkehre ab November 2027.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

2.7. Angebot für Bühl und Griesheim (Regionalverkehr)

Die Betrachtungen der Abschnitte 2.1 – 2.6 beziehen sich auf die Stadtbuslinien, für die die Stadt Offenburg die originäre Zuständigkeit hat. Der Regionalverkehr stellt in vielen Bereichen ein ergänzendes, für die Ortschaften Bühl und Griesheim jedoch das einzige Angebot dar. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Ortschaften sind daher für die Grundversorgung mit dem ÖPNV die gleichen Maßstäbe anzusetzen wie im Stadtbusverkehr.

Für die Vergabe der Regionalbuslinien ist der Ortenaukreis verantwortlich. Die Ausschreibungszeiträume, -modalitäten und auch die Möglichkeiten für Zubestellungen weichen daher von den Verfahren im Stadtbusverkehr ab. Die Linie Offenburg – Bühl – Griesheim – Kehl wurde bislang als „eigenwirtschaftlicher Verkehr“ betrieben. Auch da sind Zubestellungen durch die jeweiligen Gemeinden möglich und wurden auch schon in der Vergangenheit umgesetzt. Allerdings besteht hierzu keine vertragliche Verpflichtung auf Seiten der Verkehrsunternehmer.

Für Betriebsbeginn im Juni 2024 wurden die Verkehre dort neu vergeben. Diese werden auch künftig als „eigenwirtschaftlicher Verkehr“ betrieben, es wurden jedoch bislang zubestellte Fahrten integriert und weitere Angebotsverbesserungen durch den Ortenaukreis eingebracht. Der Ortenaukreis hat dabei das Bedienniveau gemäß Variante 1+ (siehe Ortenaukreis DS UTA 20.1.2.2023) zu Grunde gelegt. Dies enthält einen Stundentakt von 5 Uhr bis 24 Uhr sowie ein Verschlechterungsverbot gegenüber dem Bestand. Damit wird ein vergleichbares Niveau erreicht, wie es bislang auch im Stadtbus vorhanden ist. Durch die längere Betriebszeit geht dies sogar teilweise, am Wochenende deutlich darüber hinaus. Andererseits wird der grundsätzliche Halbstundentakt tagsüber – wie hier im Rahmen des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 vorgeschlagen – nicht erreicht.

3. Maßnahmen der Infrastruktur

3.1 Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Bislang sind v.a. in der Innenstadt Anzeiger zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) installiert. Vereinzelt wurde bereits auch weitere Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequenz ausgestattet.

Die Anzeiger dienen nicht nur der direkten Information wartender Fahrgäste. Sie sind auch ein geeignetes Mittel um auf den ÖPNV an sich und das bestehende Fahrplanangebot insbesondere hinzuweisen. Daher wurde zum weiteren Ausbau ein Konzept ausgearbeitet, das zusätzlich zum Fahrgastaufkommen auch das Kriterium Sichtbarmachung des ÖPNV berücksichtigt. Im Ergebnis ist für jeden Ortsteil die Ausrüstung mit mindestens einem DFI-Anzeiger vorgesehen (siehe Anlage 1).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Der Ausbau erfolgt in enger Abstimmung mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen, um entsprechende Synergieeffekte zu realisieren. Hierzu erfolgt eine weitere Beratungsvorlage zur Umsetzung.

3.2 Überarbeitung der Vorfahrtsregelungen zu Gunsten des ÖPNV

Der Masterplan Verkehr enthält die Maßnahme ÖV.3 – Beschleunigung des Busverkehrs. Demnach soll in der Planung das Leitziel „der öffentliche Verkehr hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“ verfolgt werden. Es gilt demnach weitere Halte von Fahrzeugen des ÖPNV zu minimieren.

Verkehrsbedingte Halte von Fahrzeugen des ÖPNV resultieren beispielsweise aus der Schaltung von Lichtsignalanlagen, Staus, Abwarten von Gegenverkehr, halten-/parkenden Fahrzeugen usw. Aber auch vorfahrtsregelungsbedingte Halte stellen einen Beitrag zu längeren Fahrzeiten dar.

Vorfahrtsregelungen lassen sich nicht überall und generell zu Gunsten des ÖPNV ausgestalten. Neben den gesetzlichen Regelungen können auch andere Ziele wie die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen entgegenstehen. Dennoch gibt es auch in Offenburg hier noch erhebliche Potentiale, beispielsweise durch die Einrichtung von Vorfahrtsregelungen in Tempo 30-Zonen.

Daher sollen alle Knotenpunkte mit Wartepflicht für den ÖPNV identifiziert werden, um bei diesen dann in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde und der Polizei die Vorfahrtsregelung zu Gunsten des ÖPNV anzupassen, wenn keine ausschließenden oder in der Abwägung bedeutende Gründe entgegenstehen. Über das Ergebnis der Überprüfung erfolgt eine Information im Verkehrsausschuss.

3.3 Neue Haltestellen entlang der Heinrich-Hertz-Straße

Mit der Verlängerung der Linie S9 ins Gewerbegebiet West besteht auch die Notwendigkeit dort entlang der Heinrich-Hertz-Straße Haltestellen einzurichten. Dies soll zunächst provisorisch erfolgen, um die Akzeptanz der neuen Linie zu testen und ggf. die Standorte der Haltestellen zu optimieren. Wenn sich die Standorte etabliert haben sind die Haltestellen ins Programm zum barrierefreien Umbau aufzunehmen.

4. Entstehender Kostenaufwand

Durch die zur Umsetzung zum Fahrplanwechsel 12/2024 (Angebot) vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich geschätzt insgesamt folgende zusätzliche jährliche Kosten im Wirtschaftsplan der TBO:

Angebotsausweitung gemäß Abschnitt 2.6 (Preisstand 2025)
Insgesamt:

ca. 640.000 T€ / a
ca. 640.000 T€ / a

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Kosten für die Änderung von Vorfahrtsregelungen sind i.d.R. marginal und werden über die vorhandenen Haushaltskonten für Beschilderung und Finanzierung gedeckt.

Kosten für die dynamische Fahrgastinformation werden noch ermittelt und den Gremien separat vorgelegt.

5. Gegenfinanzierung gemäß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“

5.1. 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.

5.2. Parkraumkonzept der Stadt Offenburg

Der Gemeinderat beschloss mit der Drucksache 225/21, die Verwaltung mit der Erstellung von Konzepten zu den IKO-Maßnahmen „Ausweitung der bewirtschafteten Parkflächen“ und „Erhöhung der Gebühr für Bewohnerkarten“ zu beauftragen. Mit Drucksache 152-1-1/23 beschloss der Gemeinderat daraufhin die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Ebenso beschlossen wurde die Nutzung der Mehreinnahmen, die über den IKO-Beitrag hinausgehen, zur Querfinanzierung gemäß dem Konzept Verkehr finanziert Verkehr.

Dagegen wurde die Entscheidung über die Erhöhung der Bewohnerparkgebühr vertagt. Durch diese Maßnahme werden ebenfalls Mehreinnahmen erwartet, die dann gemäß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ zur Verfügung stehen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich dabei auf das Szenario 2 (jährliche Erhöhung um 30 € bis 2028, Startwert von 60 € im Jahr 2024). Es handelt sich dabei um das Szenario mit den geringsten Mehreinnahmen, so dass die Abschätzung zur sicheren Seite hin erfolgt. Der verfügbare Betrag für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und der Erhöhung der Bewohnerparkgebühren wurde in Drucksache 080/23 zwischen 243.000 € (2025) und 351.000 € (2027) beziffert.

Außerdem hat der Gemeinderat mit Drucksache 193-1/23 die Erhöhung der Parkgebühren in den Parkierungsanlagen beschlossen. Diese Drucksache enthält die Empfehlung die Parkgebühren für Kurzzeitparken auf der Straße in der Parkzone 1 ebenfalls auf mindestens 1,00 € pro 30 Minuten anzuheben, um keine Verlagerung von Parkenden aus den Parkierungsanlagen in den öffentlichen Raum zu fördern. Mit der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

Anpassung der Parkgebühren für Kurzzeitparken Zone 1 kommen noch weitere 80.000 € hinzu.

5.3. Verfügbare Mittel

Parkraumkonzept 2025-2027	243.000 €/a - 351.000 €/a
Anhebung Parkgebühren Zone 1	80.000 €/a
Summe	323.000 €/a – 431.000 €/a

Hinzu kommen Mehreinnahmen durch zusätzliche verkaufte Fahrkarten. Diese lassen sich jedoch aufgrund des Verteilungsprozedere nicht zuverlässig beziffern und werden daher auch nicht in Ansatz gebracht.

Damit lassen sich die Mehraufwände für die Angebotsverbesserungen zu einem großen Teil finanzieren. Die fehlenden Mittel müssen aus dem allgemeinen städtischen Haushalt finanziert werden. Dieser Betrag erhöht sich, wenn die Einnahmen nicht wie angenommen eintreten. Die zusätzlichen Mittel werden im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/25 eingeplant.

6. Ausblick

Mit Drucksache 088/23 wurde die Verwaltung bereits beauftragt, die Planungen für den Stadtbusverkehr ab Ende 2027 aufzunehmen. Neben den dort genannten Aspekten gibt insbesondere der Masterplan Verkehr mit insgesamt 12 Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV den Rahmen hierfür vor.



ÖV.1 Zusätzliche Bahnhaltepunkte

ÖV.2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr

ÖV.3 Beschleunigung des Busverkehrs

ÖV.4 Anpassung Linienkonzept Stadtbus

ÖV.5 Attraktiver Regionalbusverkehr

ÖV.6 Passgenaue Abstimmung Stadtbus und Bahn

ÖV.7 Ausbau Mobilitätsstationen

ÖV.8 On-Demand-Verkehr in Stadtteilen

ÖV.9 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV

ÖV.10 Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV

ÖV.11 Verbesserung des Tarfsystems

ÖV.12 Elektrifizierung der Stadt- und Regionalbusflotte

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Mit dem Aktionsplan ÖPNV Teil 2 wird ein Einstieg in die Umsetzung des Masterplan Verkehrs geschaffen. Das noch zu planende Angebot im Rahmen der Neuvergabe wird einen weiteren bedeutenden Meilenstein in den Maßnahmen ÖV.2 und ÖV.4 hierzu darstellen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

016/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.02.2024

Betreff: Einfach mobil - Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil 2

In der Maßnahme ÖV.1 erfolgen gerade die Untersuchungen zum neuen Schienennetz Offenburg Süd. Zusätzlich wird aktuell durch die Beteiligung am Nahverkehrsplan des Ortenaukreises an der Maßnahme ÖV.5 gearbeitet. ÖV.7 mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen befindet sich in der Umsetzung. ÖV.12 wird ebenfalls bei der Neuvergabe der Stadtbusverkehre berücksichtigt. Weitere Maßnahmen aus dem Masterplan Verkehr werden parallel bearbeitet.