

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

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:
01.10.2024

-
1. **Betreff:** Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

-
2. **Beratungsfolge:**
- | Beratungsfolge | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Verkehrsausschuss | 20.11.2024 | öffentlich |

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Angebotsplanung für die Vergabe der Stadtbusverkehre ab 2027 zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 01.10.2024
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

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.“

Die Maßnahme ist Bestandteil des Masterplan Verkehr Offenburg 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Sie ist im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr, speziell im Maßnahmenfeld ÖV.2 „Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr“ verortet. Es besteht folgender Zielbezug:

- Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss
- Klima- und umweltschonende Mobilität fördern – indirekter/mittlerer Einfluss
- Offenburg im regionalen Kontext stärker vernetzen – starker Einfluss

1. Zusammenfassung

Der Gemeinderat hat mit DS 088/23 die Verwaltung mit den Planungen für den Stadtbusverkehr ab 2027 beauftragt. Wesentlicher Bestandteil der Planungen betreffen das Liniennetz und das darauf geplante Fahrtenangebot. Wesentliche Grundlage für die Planung bildet der Masterplan Verkehr, insbesondere zum Takt und zu den Bedienzeiten. Diverse städtebauliche Entwicklungen führen dazu, dass unterschiedliche Netzzustände in den Planungen zu betrachten sind.

Vorangehend zu den Planungen erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit über mitmachen.de, über ein Gesprächsangebot an einem belebten Samstag in der Fußgängerzone sowie über eine Beteiligung von betroffenen Stakeholdern, die die Interessen von Bildungsstandorten, großen Arbeitgebern, Senioren und Behinderten eingebracht haben. Außerdem erfolgte eine Abfrage aller umliegenden Kommunen, um das Interesse an einer Einbindung in das Offenburger Stadtbussystem abzufragen. Zudem gingen aus den Ortschaften Elgersweier und Zunsweier zwei Anträge aus den Ortschaftsräten ein (Anlage 1).

Der auf dieser Basis erstellte aktuelle Planungsstand soll mit dieser Drucksache vorgestellt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand
Angebotsplanung

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bauliche Rahmenbedingungen

- Der neue ZOB wird innerhalb der Laufzeit in Betrieb genommen, so dass das Netz sowohl mit dem bestehenden als auch mit dem neuen ZOB funktionieren muss.
- Der Neubau der Eisenbahnüberführung Badstraße ermöglicht die Weiterführung der Busverbindung zum Landratsamt in Richtung Hochschule/Südring.
- Das Klinikum am neuen Standort im Holderstock erfordert eine entsprechende Anbindung.

2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

- Die Ortsteile Bühl und Griesheim werden bisher ausschließlich durch den Regionalbus bedient. Allerdings hat der Ortenaukreis inzwischen mehrfach signalisiert, dass eine Angebotsverbesserung zwar langfristig geplant ist (dort unter der Bezeichnung Variante 1+), jedoch aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht finanziert werden kann und daher auch nicht mit einer Aufnahme in den Nahverkehrsplan zu rechnen ist. Um eine zu den anderen Ortsteilen vergleichbare Angebotsqualität zu schaffen, wurden diese beiden Ortsteile daher in das Stadtbuskonzept mit eingebunden.
- Der Busverkehr in der Offenburger Innenstadt wird kontrovers diskutiert. Daher wurde dieser Aspekt speziell in den Beteiligungsformaten thematisiert. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen ebenfalls in die Angebotsplanung ein.

2.3 Einbindung umliegender Kommunen

- Das Interesse der Kommunen Hohberg (für Diersburg), Berghaupten und Ortenberg an einer Einbindung in das Stadtbussystem konnte planerisch berücksichtigt werden. Eine Entscheidung dieser Kommunen steht jedoch noch aus.
- Das Interesse der Kommunen Durbach und Schutterwald bezog sich v.a. auf das Angebot in der Schwachverkehrszeit. Diese wurden im Stadtbusnetz nicht berücksichtigt, da es sich hier um Linien in originärer Zuständigkeit des Ortenaukreises handeln würde. Die Leistungen können jedoch auf Wunsch der Kommunen mit ausgeschrieben und mit den vorhandenen Fahrzeugen bedient werden.
- Weitere Kommunen hatten keinen Bedarf oder konnten nicht berücksichtigt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 01.10.2024
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

2.4 Temporäre Anpassungen

- Für die Landesgartenschau konnte keine konkrete Angebotsplanung berücksichtigt werden. Allerdings ist die Netzgestaltung so angelegt, dass durch entsprechende Taktverdichtungen auf den angrenzenden Linien mit überschaubarem Aufwand eine sehr gute Anbindung möglich ist.
- Die abzusehende Sperrung der Unionbrücke wird umfangreiche Anpassungen erforderlich machen. Eine weitere Vertiefung konnte zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund vieler Unbekannter noch nicht erfolgen.

2.5 Takt und Bedienzeiträume

- Der Masterplan Verkehr verweist auf die Planungen des Landes Baden-Württemberg zur Mobilitätsgarantie. Diese wurden inzwischen konkretisiert und sind im Entwurf zum Mobilitätsgesetz derart verankert, dass die Einhaltung der Standards als Voraussetzung für die Einführung eines Mobilitätspasses herangezogen werden. Dies bedeutet konkret von 5 bis 24 Uhr:
 - Im Verdichtungsräumen
 - Hauptverkehrszeit 15-Minuten-Takt
 - Neben- und Schwachverkehrszeit 30-Minuten-Takt
 - Im ländlichen Raum
 - Hauptverkehrszeit 30-Minuten-Takt
 - Neben- und Schwachverkehrszeit 60-Minuten-Takt

Gemäß der zu Grunde zu legenden Landesentwicklungsplanung wird Offenburg dem ländlichen Raum zugeordnet.
- Bestehende Takte wurden mindestens beibehalten, eine Taktausdünnung wurde planerisch vermieden.

3. Angebotsentwurf

3.1 Liniennetz

Das Liniennetz basiert grundsätzlich auf dem heutigen Stand und wurde entsprechend der unter 2. genannten Rahmenbedingungen weiterentwickelt. Zur besseren Übersichtlichkeit wird das Thema der Innenstadtdurchführung in einem gesonderten Kapitel dargestellt. Die Linien S1, S3, S5 und S9 erfahren keine Änderungen im Linienvverlauf (ausgenommen ggf. im Bereich der Innenstadt)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 01.10.2024
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

3.1.1 Bühl, Griesheim, Bohlsbach, Windschlag und Klinikum (S4 und S8)

Die Ortschaften Bühl und Griesheim werden neu durch eine eigene Stadtbuslinie bedient. Hierzu fährt die Linie S4 künftig neu nach Bühl/Griesheim anstelle von Bohlsbach/Windschlag. Bohlsbach/Windschlag werden künftig neu durch die Linie S8 bedient, die dazu vom ZOB entsprechend nach Norden verlängert wird.

Der Linientausch führt zu einem effizienteren Fahrzeugeinsatz mit weniger Standzeiten und bietet daher ökonomische Vorteile.

Beide Linien sollen künftig das neue Klinikum bedienen und so dort ein dichtes Angebot sicherstellen.

Die Linie S4 wird am südlichen Linienende vom Landratsamt über die Hochschule zum Sportpark Süd bzw. zum Kreisschulzentrum verlängert, sobald die EÜ Badstraße erneuert ist und eine entsprechende Durchfahrt ermöglicht.

3.1.2 Berghaupten und Diersburg (S6)

Hohberg wünscht für den Ortsteil Diersburg weiterhin die Bedienung durch den Stadtbus, da dies derzeit die einzige ÖPNV-Anbindung darstellt. Eine Taktverdichtung wird jedoch auch mit Blick auf die Größe der Ortschaft abgelehnt.

Die Gemeinde Berghaupten wünscht sich erstmalig die Einbindung in das Stadtbusnetz. Eine Bedienung wird möglich, indem die zusätzlichen Fahrten auf der Linie S6 (siehe Kapitel 4) nach Berghaupten geführt werden.

Sollte sich die Gemeinde Berghaupten doch gegen eine Anbindung entscheiden, so würden diese Fahrten in Zunsweier enden.

3.1.3 Ortenberg und Riedle (S2 und S9)

Ortenberg wünscht sich die Wiedereingliederung insbesondere des Bereichs um Käfersberg ins Stadtbusnetz. Dazu wird die Linie S9 künftig von Fessenbach aus nach Ortenberg anstelle von Zell-Weierbach-Riedle geführt.

Zell-Weierbach-Riedle wiederum wird künftig durch die Linie S2 bedient. Dies wird möglich, weil die Linie S2 künftig direkt von der Arbeitsagentur zum Rathaus weiterfährt und die Haltestellen Lindenplatz, ZOB und Stadtkirche nicht mehr bedient (siehe auch Innenstadtdurchfahung). Die eingesparte Zeit kann genutzt werden, um das Riedle anzufahren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

3.1.4 Innenstadt

Die Innensstadtdurchfahrung mit den Buslinien sorgt für eine ideale Erschließung der Fußgängerzone aus nahezu allen Offenburger Ortsteilen sowie weiteren Ortschaften der Ortenau. Es entstehen jedoch auch Nutzungskonflikte durch die Befahrung der Hauptstraße zwischen Rathaus und Stadtkirche, die regelmäßig angesprochen werden.

Auf die Thematik wurde daher durch gesonderte Fragestellungen in den Beteiligungsformaten eingegangen. Auch der Stand in der Fußgängerzone brachte hier bedeutende Erkenntnisse.

Es wurde deutlich, dass eine sehr deutliche Mehrheit weiterhin Busverkehr in der Fußgängerzone sieht. Nur eine Minderheit möchte komplett auf die Befahrung durch den Bus verzichten. Allerdings wünschen auch nur wenige Teilnehmer eine weitere Zunahme an Busfahrten in der Fußgängerzone. Dies ist besonders vor dem Hintergrund der geplanten Taktverdichtung von Bedeutung.

Die Mehrheit wünscht sich in etwa gleich viele oder deutlich weniger Busse in der Fußgängerzone. In den Gesprächen wurde dabei besonders hervorgehoben, dass vor allem das pulkweise Befahren als störend empfunden wird, während Einzelfahrzeuge eher akzeptiert werden. Dies war auch schon bei der Umstellung im Jahr 2017 ein wichtiger Aspekt und wurde damals durch die Auflösung des Taktknotens am ZOB versucht zu verbessern. Allerdings findet trotzdem zu bestimmten Tageszeiten auch in Kombination mit den Regionalbussen sowie Verstärkerfahrten nach wie vor eine Bildung von Buspulks statt, die nicht nur negativ auf die Fußgängerzone wirken, sondern auch betriebliche Nachteile bilden (beispielsweise, weil die Haltestellen durch voranfahrende Busse belegt sind).

Daher wurde ein Szenario entwickelt, in dem nur noch zwei Stadtbuslinien die Fußgängerzone befahren. Es handelt sich dabei um die Linien S3 und S8. Damit wird die Zahl der Stadtbusse pro Stunde auf maximal 6 reduziert. Da sich diese nur noch aus zwei Linien zusammensetzen wird eine Pulkbildung deutlich unwahrscheinlicher. Die verbleibenden Fahrzeuge werden über die Zeit deutlich gleichmäßiger verteilt.

Alle anderen Linien fahren nicht mehr durch die Fußgängerzone, diese erhalten folgende Linienführungen (jeweils in beide Richtungen):

- Die Linie S2 fährt dabei direkt von der Arbeitsagentur über die Grabenallee zum Rathaus. Die Haltestellen Lindenplatz, ZOB und Stadtkirche entfallen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

- Die Linien S7 und S9 fahren von der Arbeitsagentur bzw. der Ortenberger Straße über die Wilhelmstraße zum ZOB (wie heute S2 und S8). Die Haltestellen Rathaus und Stadtkirche entfallen, dafür wird die Haltestelle Lindenplatz bedient.
- Die Linie S6 fährt über die Wasserstraße zur Stadtkirche und weiter zum ZOB. Die Haltestellen Burda und Rathaus entfallen, dafür wird die Haltestelle Wasserstraße bedient.

Mit dem Verkehrsmodell konnte nachgewiesen werden, dass die Umsetzung nahezu keine Veränderung in der Busnutzung herbeiführt. Hintergrund sind vor allem die gute Erreichbarkeit durch die alternativen Haltestellen Stadtkirche und Lindenplatz, die weiterhin gegebene direkte Erreichbarkeit der Haltestelle Rathaus aus vielen Stadt- und Ortsteilen (Oststadt, Uffhofen, Hildboltsweier, Alberbösch, Nordweststadt, Windschläg, Bohlsbach, Zell-Weierbach (auch Riedle), Zunsweier, Elgersweier, Weier und Waltersweier), sowie mit einmaligem günstigem Umstieg auch zu den anderen Stadt- und Ortsteilen.

Ebenfalls konnte mit dem Verkehrsmodell nachgewiesen werden, dass eine Herausnahme aller Buslinien aus der Fußgängerzone zu einem erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen führen würde. Dies ist vor allem in der deutlich schlechteren Erschließung der südlichen Innenstadt begründet. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielen des Masterplan Verkehr.

Durch die Verlegung aus der Fußgängerzone heraus werden auf den betroffenen Linien Fahrzeiten eingespart. Diese werden benötigt, um die Fahrzeitverlängerungen durch die Verlegung des ZOB nach Norden zu kompensieren und so die Umläufe ohne weiteren Fahrzeugbedarf trotzdem zu halten.

4. Takt und Bedienzeiträume

Das Landesmobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg sieht im Entwurf eine Unterscheidung bei den Standards zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsräumen vor. Dabei wird auf den Landesentwicklungsplan verwiesen. Der Landesentwicklungsplan ordnet die Kommunen entsprechend zu, eine Differenzierung innerhalb der Kommunen findet nicht statt. Dies führt in bestimmten Fällen zu Ungleichbehandlungen, so wird beispielsweise für eine abgelegene Ortschaft einer großen Kommune im Verdichtungsraum ein besserer Standard erwartet als für große Städte im ländlichen Raum.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

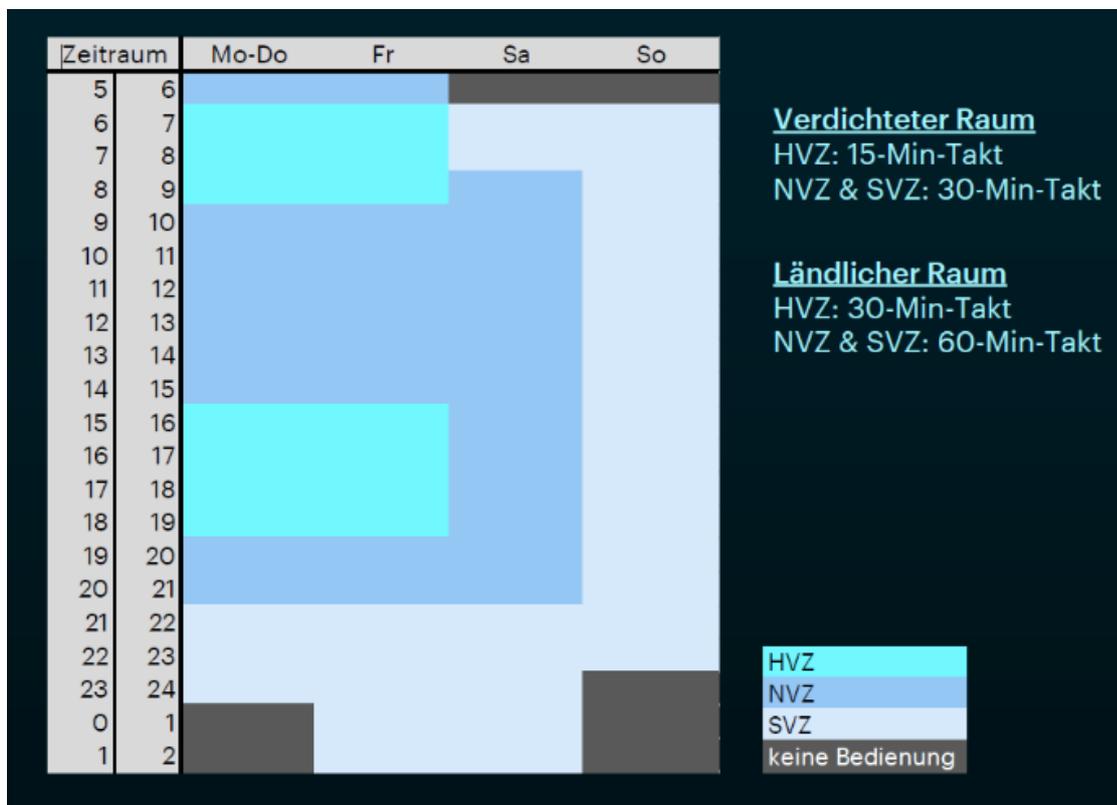
Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

Daher wurde schon im Beteiligungsprozess der Modellkommunen vorgeschlagen, als zusätzliches Kriterium die Einwohnerzahl von Ortschaften bzw. zusammenhängenden Siedlungen einzuführen. Dieser Vorschlag wurde auch als Maßstab für die Weiterentwicklung des Offenburger Stadtbusses gewählt.

Die Offenburger Kernstadt und die Stadtteile sowie die Ortschaften Rammersweier und Zell-Weierbach bilden jeweils Siedlungsräume mit über 5000 Einwohnern. Sie werden daher mit dem Standard des verdichteten Raums bedient. Für die weiteren Ortschaften, die dieses Kriterium nicht erfüllen, gilt der Standard des ländlichen Raums.

Die Standards für den Betrieb sind dabei in folgender Graphik zusammengefasst:



Darüber hinaus wird in der Planung auch der bestehende bzw. beschlossene ganztägige 30-Minuten-Takt (Mo-Fr) beibehalten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

Gegenüber dem Bestand ergeben sich dabei folgende Verbesserungen:

- Betriebsaufnahme Mo-Fr bereits um 5 Uhr (heute 6 Uhr)
- Betriebsbeginn Sa und So bereits um 6 Uhr (heute zwischen 6 Uhr und 9 Uhr)
- Betriebsende Mo-Do um 24 Uhr (heute je nach Linie zwischen 20 Uhr und 22 Uhr)
- Betriebsende Fr und Sa um 2 Uhr (heute zwischen 20 Uhr und 24 Uhr)
- Betriebsende So um 23 Uhr (heute 18 Uhr)
- 15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit und 30-Minuten-Takt in der Neben- und Schwachverkehrszeit bei Anwendung der Standards des verdichteten Raums (heute in der Hauptverkehrszeit 30-Minuten-Takt, abends und am Wochenende 60-Minuten-Takt)

Diese Vorgaben sind als Mindeststandard zu verstehen. Das Angebot wird ergänzt durch weitere Fahrten, hauptsächlich im Ausbildungs- bzw. Schülerverkehr.

Damit wird auch den Anträgen aus den Ortschaften Elgersweier und Zunsweier entsprochen (Anlage 1).

5. Verkehrsleistung

Durch das neue Angebot werden rund 62% mehr Servicekilometer erbracht. Dies resultiert v.a. aus den Taktverdichtungen, den ausgeweiteten Betriebszeiten sowie der Hinzunahme eines neuen Linienastes (Bühl/Griesheim). Damit einher geht im Endzustand eine Steigerung der Personenkilometer um rund 44% bzw. der Linienbeförderungsfälle um rund 46%.

Damit wird die im Masterplan Verkehr als Indikator festgelegte Verdopplung der Fahrgastzahl im Offenburger Busverkehr noch nicht erreicht. Hierfür ist die Umsetzung der weiteren Maßnahmen im Maßnahmenfeld öffentlichen Verkehr als auch der flankierenden Maßnahmen in den weiteren Maßnahmenfeldern erforderlich.

6. Kosten

Die Mehrkosten durch das neue ÖPNV-Angebot werden derzeit noch ermittelt und zur weiteren Beratung und Beschlussfassung im ersten Quartal 2025 vorgelegt. Ein Finanzierungsvorschlag wird dabei ebenfalls enthalten sein.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 01.10.2024
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand Angebotsplanung

Grundsätzlich lassen sich mehrere Faktoren identifizieren, die den Preis pro Service-km beeinflussen. Daher ist auch eine einfache Hochrechnung nicht möglich:

- Die Planung lässt eine effiziente Betriebsführung zu. So steigt zwar auch die Zahl der benötigten Fahrzeuge, jedoch weniger stark als die Service-km. Die fixen Kosten pro Fahrzeug fallen daher pro Service-km geringer aus.
- Für mehr Service-km wird auch mehr Fahrpersonal notwendig. Die Gewinnung und Ausbildung von Fahrpersonal gestaltet sich für die Verkehrsunternehmen jedoch zunehmend schwieriger und damit auch kostenintensiver.
- Durch die Bestimmungen Clean-Vehicle-Directive (CVD) muss ein Anteil von 65 % an „sauberen Fahrzeugen“ beschafft werden, davon mindestens die Hälfte emissionsfrei. Der Masterplan Verkehr geht jedoch von einer 100%-Elektrifizierung der Stadtbusflotte aus. Batterie-Elektrobusse kosten heute in der Anschaffung noch deutlich mehr als vergleichbare Dieselfahrzeuge. Dafür können sich im Betrieb leichte Einsparungen ergeben.

7. Weiteres Vorgehen

Die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt muss 27 Monate vor Betriebsaufnahme erfolgen, d.h. am 01.08.2025. Für diese Vorabbekanntmachung ist es notwendig, möglichst viele Parameter zu kennen und dort zu verankern. Neben der Netz- und Fahrplangestaltung gehören dazu z.B. Vorgaben zu den Fahrzeugen (u.a. Antriebsart und Größe), zu Betriebsreserven, zur Betriebssteuerung u.v.m. Für die relevanten Parameter wird in der kommenden Beschlussvorlage ebenfalls ein Vorschlag enthalten sein. Damit ergibt sich folgender Zeitplan:

Frühjahr 2025	Beschluss Angebot (Netz, Fahrplan), weitere Parameter
01.08.2025	Veröffentlichung EU-Amtsblatt
31.07.2026	Ablauf „Wartejahr“ (Möglichkeit zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Angebote)
Q3/25 – Q2/26	Ausarbeitung öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA)
Q3/26	Vergabeverfahren zur Durchführung der Stadtbusverkehre
Q4/26 – Q3/27	Vorbereitung zur Betriebsaufnahme durch Verkehrsunternehmen (Fahrzeugbeschaffung, Personalgewinnung, ggf. Erstellung Betriebshof etc.)
01.11.2027	Betriebsaufnahme

8. Aktuelle Anpassungen im Rahmen des Aktionsplan ÖPNV Teil 2

Der Gemeinderat hat mit DS 016/24 bereits einen Angebotsausbau auf den Linien S3, S4 und S9 und eine Verlängerung der Linie S9 ins Gewerbegebiet West beschlossen. Die Umsetzung soll zum Juni 2025 erfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

170/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
01.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Sachstand
Angebotsplanung

Die Gegenfinanzierung soll gemäß dieser Drucksache u.a. durch die Nutzung von Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Bewohnerparkgebühr sowie einer Anpassung der Parkgebühren erfolgen. Für die erforderlichen Beschlüsse bereitet die Verwaltung hierfür eine separate Vorlage für den Verkehrsausschuss im Februar 2025 zur Beratung vor.

Ebenso hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, den bestehenden Regionalbusverkehr nach Bühl und Griesheim durch Stadtbusse zu ergänzen, sofern bis Juni 2024 keine Verbesserungen der Regionalbuslinien durch den Ortenaukreis realisiert wurden. Derzeit finden die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen statt mit dem Ziel, die Verbesserungen schnellstmöglich, frühestens zum Juni 2025 umzusetzen.