

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

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:
03.04.2025

1. **Betreff:** Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	14.05.2025	öffentlich
2. Technischer Ausschuss	14.05.2025	öffentlich
3. Gemeinderat	02.06.2025	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:**

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

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 0,8-2,9 Mio €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.. 1,6 Mio €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab
11/2027

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss und der Technische Ausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das ausgearbeitete ÖPNV-Angebot in allen Ausbau- und Angebotsstufen für alle weiteren Planungen ist zu Grunde zu legen.
2. Für die weitere Planung eine Fahrzeugflotte mit 100 % emissionsfreien Fahrzeugen ist zu Grunde zu legen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorabbekanntmachung für die Verkehre für den Zeitraum 01.11.2027 bis 30.10.2037 auf Basis der Angebotsstufe 3 zum 01.08.2025 durchzuführen (Anlage 7).
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Falle des Ausbleibens von Angeboten eigenwirtschaftlicher Verkehre die Vergabe der Stadtbusverkehre vorzubereiten.
5. Dem Konzept der Weiterentwicklung der Gebühren des ruhenden Verkehrs zuzustimmen.
6. Die Parkgebührensatzung zu beschließen (Anlage 3).
7. Die Gebühren für die Parkieranlagen der TBO zu beschließen (Anlage 4).
8. Das Vorgehen zur Anpassung der Bewohnerparkgebühren zur Kenntnis zu nehmen (Anlage 5).
9. Der Familien-, Sozial- und Seniorenpass wird um die Förderung des Anwohnerparkausweises in Form einer 30-prozentige Vergünstigung auf das Bewohnerparken ab 2026 ergänzt (Anlage 6).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

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. Die Planung basiert auf dem Masterplan Verkehr, insbesondere den Aussagen zum Takt und zu den Bedienzeiten. Der auf dieser Basis erstellte aktuelle Planungsstand wurde mit Drucksache 170/24 vorgestellt.

Der künftige ÖPNV wird eine spürbare Kostensteigerung verursachen. Dies ist nur teilweise auf den geplanten Angebotsausbau zurückzuführen. Ein weiterer, zum heutigen Zeitpunkt nur abschätzbarer Anteil entfällt auch auf die geänderten Rahmenbedingungen wie die Antriebswende, aber auch die erhöhten Aufwände seitens der Verkehrsunternehmen zur Gewinnung von Fahrpersonal.

Die von der Angebotsmehrung verursachten Mehrkosten sowie die Mehrkosten aufgrund geänderter Rahmenbedingungen sollen (bei günstiger Prognose dieser Entwicklungen) soweit möglich nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ finanziert werden. Hierfür ist eine Anpassung des Parkraummanagements erforderlich. Dies entspricht den entsprechenden Maßnahmen aus dem Maßnahmenfeld „ruhender Verkehr“ des Masterplan Verkehr. Darin sind auch Maßnahmen wie die Anhebung der Gebühren fürs Kurzzeitparken auf der Straße und in den Parkieranlagen der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

TBO sowie der Bewohnerparkgebühren enthalten. Ebenso ist die Ausweitung der bewirtschafteten Flächen Bestandteil der Maßnahmen.

Mit den Maßnahmen lassen sich rund 1,4 Mio €/a an Mehreinnahmen erzielen. Dieser Betrag reicht nicht aus, um den kompletten Angebotsausbau zu finanzieren. Daher wurden verschiedene Stufen entwickelt, um den Angebotsausbau zu staffeln und die Kosten der verschiedenen Bestandteile transparent darzustellen. Es wird empfohlen, zunächst auf den 15-Minuten-Takt auf den Kernstadtlinien zur Hauptverkehrszeit sowie den Ausbau in den Randzeiten zu verzichten und diesen ggf. im Rahmen der 20%-Regelung nachzubestellen, wenn sich eine entsprechende Finanzierungsmöglichkeit ergibt.

2. Rückblick auf die Laufzeit des aktuellen Verkehrsvertrags

Die Betriebsaufnahme zum aktuellen Verkehrsvertrag erfolgte zum 01.11.2017. Hierfür wurde das Liniennetz komplett neu geordnet und auch die Taktung sowie die Bedienzeiten wurden neu strukturiert. Für Mo-Fr bot das Liniennetz i.d.R. zwischen 6 und 20 Uhr auf den Stadtbuslinien einen Halbstundentakt oder Stundentakt. In vielen Fällen konnte durch eine geschickte Überlagerung von Linien auch eine deutlich höhere Qualität angeboten, da die Abfahrten dann auch entsprechend versetzt erfolgten (z.B. nach Elgersweier und Zunsweier mit den Linien S6 und S8, nach Zell-Weierbach mit den Linien S1 und S2 usw.). Samstags verkehrten die Stadtbuslinien stündlich zwischen 9 und 17 Uhr. Sonntags und an den Abenden am Wochenende wurden eigene Netze gefahren (Freizeitlinien mit je 3 Fahrten pro Tag und Abendlinien).

Mit dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 erfolgte eine deutliche Ausweitung der Verkehre. So wurde Montags-Freitags der Betriebsschluss von 20 auf 22 Uhr verlegt. Samstags wurde der Bedienzeitraum ebenfalls von 18 bis 20 Uhr verlängert. Die Bedienung sonntags erfolgt seither mit den Stadtbuslinien im Stundentakt von 9 bis 18 Uhr. Die Abendlinien wurden in die Stadtbuslinien integriert. Gegenüber der Ausschreibung zur Betriebsaufnahme wurde dabei das Angebot um rund 20% gesteigert.

Der Aktionsplan ÖPNV Teil 2 (DS 016/24) enthält einen weiteren Angebotsausbau. So werden ab Juni 2025 die Linien S3, S4 und S9 Montag-Freitag ganztägig im Halbstundentakt verkehren. Zusätzlich erfolgt ein Eingriff in die Linienstruktur in der Form, dass die Linie S9 verlängert wird und so das Gewerbegebiet West erschließt.

Eine Besonderheit stellt in dem gesamten Konzept die Erschließung von Bühl und Griesheim dar, die ausschließlich durch den Regionalbus erfolgt. Zur Betriebsaufnahme 2017 war die Bedienung mit einzelnen Abweichungen gleichwertig zu den anderen Ortsteilen. Mit dem Ausbau des Angebots auf den Stadtbuslinien erfolgte hier

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

jedoch bislang kein Ausbau. Im Zuge der Beratungen zum Aktionsplan Teil 2 hat daher der Gemeinderat beschlossen, dort ebenfalls Verbesserungen entsprechend dem Stadtbusstandard umzusetzen.

Rückblickend betrachtet erfolgte der Ausbau des ÖPNV-Angebots durch die Aktionspläne ÖPNV innerhalb der Laufzeit des Verkehrsvertrags in zwei Ausbaustufen. Dabei gibt es zwischen einzelnen Linien deutliche Unterschiede, die sich linienscharf in Anlage 1 nachvollziehen lassen.

3. Ablauf des Vergabeverfahrens

Aufgrund der entsprechenden EU-Vorgaben muss die Vergabe des Stadtbusverkehrs zweistufig erfolgen. In der ersten Stufe wird durch eine Vorabbekanntmachung potentiellen Bewerbern die Möglichkeit gegeben, einen Antrag auf eigenwirtschaftlichen Betrieb einzureichen. Derartige Anträge sind grundsätzlich zu gewähren, wenn die entsprechenden Vorgaben eingehalten werden. Dabei dürfen Vorgaben wie z.B. Anforderungen an den Fahrplan, an das Beförderungsentgelt und die Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge (Größe, Antriebsart, Barrierefreiheit, Klimatisierung) gemacht werden.

Wie auch schon beim vergangenen Vergabeverfahren (Betriebsstart 01.11.2017) ist auch jetzt davon auszugehen, dass keine Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehre eingehen. In diesem Fall folgt dann frühestens 12 Monate nach der Vorabbekanntmachung ein Ausschreibungsverfahren. In diesem Ausschreibungsverfahren dürfen auch weitergehende Vorgaben gemacht werden, z.B. zur Sauberkeit im Fahrzeug, Farbgebung von Fahrzeugen, Entlohnung nach Tarifreue- und Mindestlohngesetz usw. Dabei können auch noch Änderungen am Fahrplanangebot vorgenommen werden, wobei grundsätzlich Vorabbekanntmachung und Ausschreibungsinhalt möglichst ähnlich sein sollten. Mit der Größe der Abweichungen steigt auch das Risiko von möglichen Klagen gegen das Vergabeverfahren. Dies gilt vor allem dann, wenn die Ausschreibungsunterlagen ein betriebswirtschaftlich besseres Ergebnis erwarten lassen als die Vorabbekanntmachung.

Für die Vergabe des Offenburger Stadtbusverkehrs ab dem 01.11.2027 bedeutet das eine Vorabbekanntmachung zum 01.08.2025.

In der Konsequenz führt dies dazu, schon jetzt möglichst genau das künftige Angebot zu definieren, um dies dann auch in der Vorabbekanntmachung zu hinterlegen. Die Stadt Offenburg geht dadurch zwar noch keine Verpflichtungen gegenüber einem Auftragnehmer ein. Allerdings ist die Phase der Vorabbekanntmachung notwendig, um die Beauftragung eines Unternehmens für die Verkehre ab November 2027 zu ermöglichen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

Das Vergabeverfahren startet dann nach Ablauf der 12 Monate möglichst früh im August 2026, damit dann der Auftragnehmer möglichst viel Zeit (ca. Januar 2027) hat um den Betrieb aufzubauen, das heißt je nach aktueller Ausstattung des Auftragnehmers Fahrzeuge beschaffen und vorbereiten, Personal rekrutieren und ausbilden, Betriebshof erstellen und in Betrieb nehmen, Schnittstellen definieren, Netz erkunden usw.

4. Inhalt der Vorabbekanntmachung

4.1 Fahrplanangebot (siehe Anlage 7)

Das geplante Fahrplanangebot wurde mit Drucksache 170/24 ausführlich vorgestellt. Wesentliche Änderungen gegenüber heute betreffen sowohl das Liniennetz mit der Integration von Bühl und Griesheim sowie einem angepassten Konzept zum Umgang mit der Fußgängerzone in der Innenstadt als auch das Fahrtenangebot auf den Linien mit deutlich ausgedehnten Bedienzeiträumen und einer Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit in Siedlungsräumen, die den Kriterien eines verdichteten Raums entsprechen.

Dieses Angebot entspricht dem Inhalt des Masterplan Verkehrs und stellt damit den Zielzustand dar, der für die Erreichung der Ziele des Masterplans im Kontext aller dort verankerten Maßnahmen notwendig ist. Allerdings sind auch rund 62% mehr Service-Kilometer zu erbringen, womit deutliche Kostensteigerungen einhergehen, deren Finanzierbarkeit eine erhebliche Herausforderung darstellen würde.

Mit einem Stufenkonzept sollen daher wesentliche Inhalte bereits umgesetzt werden, wobei betriebswirtschaftlich günstige Stufen priorisiert werden. Dies sind insbesondere Stufen, die zu einer kleineren Fahrzeugflotte führen, da dadurch Fixkosten reduziert werden können. Dieser Effekt wird allerdings durch die Kostenberechnung nicht abgebildet, da dort lediglich ein Ansatz für Servicekilometer und Zeit eingehen. Die Zwischenstufen enthalten somit eine Kostenreserve. Die Stufen bauen dabei aufeinander auf.

Die Linienscharfe Darstellung der einzelnen Linien ist in Anlage 1 enthalten. Dabei ist zu beachten, dass durch die Änderungen am Liniennetz einzelne Haltestellen und Ortschaften künftig einer anderen Linie zugeordnet sind und daher der dortige Bedienstandart gilt. Dies gilt insbesondere für den Linienast nach Bohlsbach und Windschlag, der bislang durch die S4 und künftig durch die S8 bedient wird.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

4.1.1 Ausbaustufe 1

Die Ausbaustufe 1 entspricht im Leistungsumfang in etwa dem Status quo (mit Aktionsplan ÖPNV Teil 2). Lediglich kostenneutrale Anpassung wie das neue Konzept der Innenstadtbedienung und unumgängliche Maßnahmen wie die durch die Verlegung des ZOB verursachten Änderungen werden umgesetzt.

4.1.2 Ausbaustufe 2

Die Ausbaustufe 2 enthält Taktverdichtungen und Anpassungen der Bedienzeiten, wobei diese keinen Fahrzeugmehrbedarf verursachen und sich auf nachfragegestärkere Relationen konzentrieren.

4.1.3 Ausbaustufe 3 (Empfehlung)

In der Ausbaustufe 3 erfolgt die Anbindung der Ortsteile Bühl und Griesheim an den Stadtbusverkehr. Diese Anbindung ist erforderlich, um dort vergleichbare Bedingungen zu den anderen Ortsteilen zu schaffen. Mit dem bestehenden Regionalbusverkehr ist dies momentan nicht möglich.

4.1.4 Ausbaustufe 4

In der Ausbaustufe 4 erfolgt die Erweiterung der Betriebszeiten auf die Abend- und Nachtstunden. Diese Fahrten haben zwar erfahrungsgemäß einen geringeren Besetzungsgrad, sie tragen aber wesentlich dazu bei den ÖPNV als dauernd verfügbares Angebot wahrzunehmen und damit auch als Hauptverkehrsmittel anzuwenden. Sie stellen vergleichbare Lebensbedingungen her für Personen, die kein eigenes Fahrzeug nutzen können oder wollen und daher auf den ÖPNV angewiesen sind. Sie entsprechen auch den zentralen Forderungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Anträgen aus den Ortschaften Zunsweier und Elgersweier.

4.1.5 Ausbaustufe 5

In der Ausbaustufe 5 werden die Linien S1, S2 und S3 in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Neben einer besseren Bedienung auf den Linien selbst führt dies v.a. zu kürzeren Anschlusszeiten auf tangentialen Verbindungen. Dies gilt auch für die Verknüpfung zum regionalen Bus- und Bahnverkehr. Die volle Wirksamkeit der Stufe würde sich jedoch erst entfalten, wenn auch diese Verkehre ausgebaut würden. Beim Regionalbus ist dies Stand heute in den kommenden Jahren nicht zu erwarten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

4.2 Prüfaufträge aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 20.11.2024

Im Verkehrsausschuss am 20.11.2024 wurden mehrere Prüfaufträge aufgenommen:

4.2.1 Zusätzliche Linie vom ZOB zur Hochschule im Ringverkehr mit Elektrobussen

Dieses Anliegen wurde bereits von der SPD-Fraktion zum Doppelhaushalt 2024/45 vorgebracht.

Die SPD- Fraktion beantragt zum **Doppelhaushalt 2024/25** Folgendes:

1. Die Planung zur Einrichtung eines von uns schon jahrelang geforderten elektrischen **Pendelbusses**, der die Hochschule, das künftige LGS-Gelände, das Schwimmbad, die Innenstadt und den Bahnhof in enger Taktung verbindet. Ab 2030 sollte dieser Bus dann bis zum Klinikum weitergeführt werden. **Wir bitten, die Planungs- und Umsetzungskosten zu prüfen.**

Auszug aus den Anträgen der SPD-Fraktion zum Doppelhaushalt 2024/25

Mit Schreiben vom 18.11.2024 baten die Freien Wähler Offenburg ebenfalls um eine diesbezügliche Überprüfung (Anlage 2).

Eine zusätzliche Linie, die den ZOB mit der Hochschule verbindet, stellt dann einen Mehrwert dar, wenn auch noch weitere Ziele bedient werden, so dass neue Direktverbindungen entstehen. Sonst würde es sich um eine reine Verstärkungslinie handeln, deren Fahrten genauso über eine Taktverdichtung realisiert werden können. Als weitere bedeutende Ziele im Umfeld der Linie sind das Kreisschulzentrum, das Freizeitbad, das Landratsamt und die Messe zu nennen. Diese Punkte könnten in verschiedenen Konstellationen durch eine Buslinie im Ring bedient werden, beispielsweise durch einen Fahrweg Grabenallee – Zähringer Straße – Südring – Platanenallee – Hauptstraße – Kronenstraße – Badstraße – Am Kestendamm – Kronenstraße – Hauptstraße. Allerdings bestehen praktisch keine Beziehungen der Punkte untereinander. Bedeutend sind jeweils die Verbindungen zur Innenstadt, zum Bahnhof und künftig zum Bahnhaltelpunkt Offenburg Süd.

Das vorgestellte Linienkonzept stellt mit den Linien S3, S4 und S8 für alle diese Relationen direkte Verbindungen zur Verfügung, die auch eine deutlich attraktivere Fahrzeit aufweisen als ein Ringverkehr. Insofern ist verkehrlich kein Mehrwert erkennbar, der sich nicht auch durch eine Taktverdichtung realisieren lässt. Der Vorschlag einer zusätzlichen (Ring-)Linie zur Hochschule soll daher nicht weiterverfolgt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

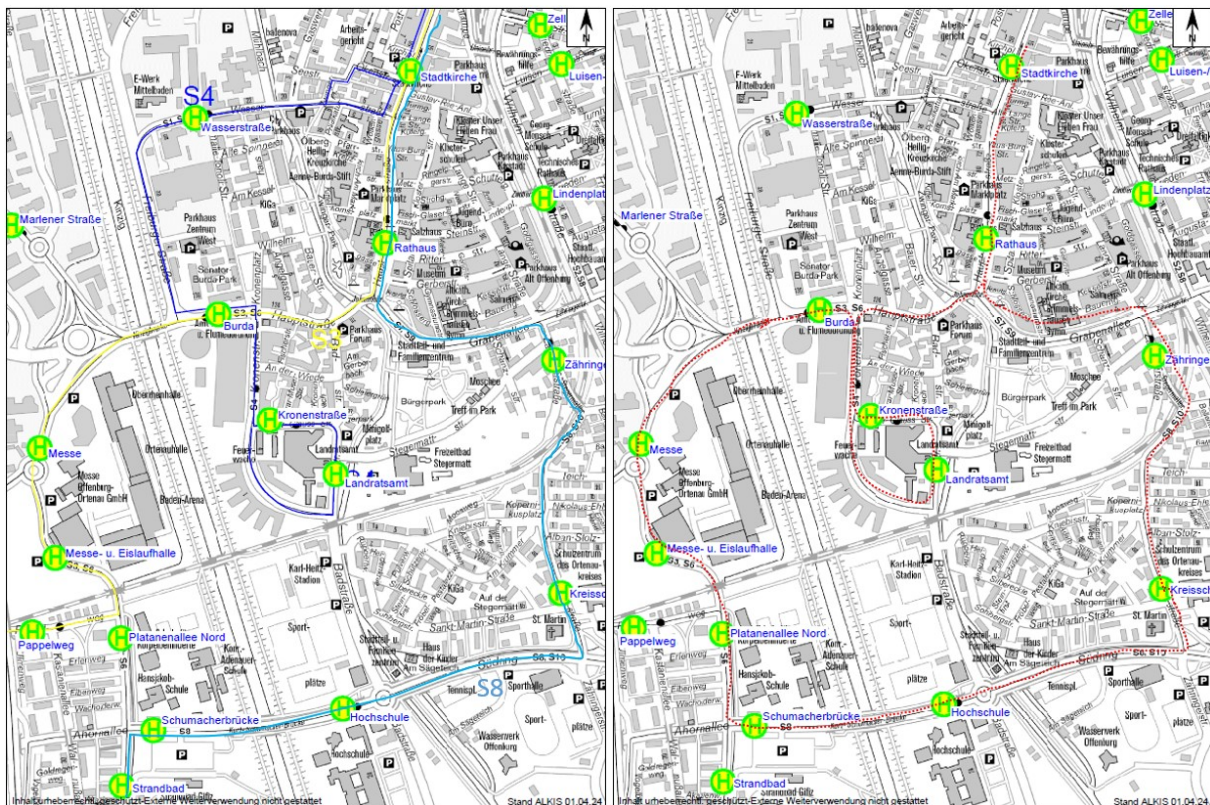
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027



Links: geplantes Linienkonzept mit den Linien S3, S4 und S8 (ohne Verlängerung der S4 zum Sportpark Süd). Rechts: Möglicher Linienverlauf einer Ringlinie in der Südstadt

Zur Elektrifizierung der Busflotte wird auf Kap 5.1 verwiesen. Von der dort vorgeschlagenen Nutzung von konventionellen Bestandsfahrzeugen für eine Übergangszeit können die Innenstadtlinien ausgenommen werden, so dass sich dort schon frühzeitig die positiven Effekte in Bezug auf Lärm und Abgase ergeben.

4.2.2 Entlastung der Hauptstraße durch die neue Position des ZOBs

Der bestehende ZOB bietet bereits die Möglichkeit, Fahrten von und zur Freiburger Straße zu realisieren. Dies entspricht auch der Führung der S9 zum Schulzentrum Nord. Die Lage des neuen ZOBs an der Rheinstraße wird diese Möglichkeit ebenfalls bieten. Eine Führung über die Freiburger Straße würde allerdings weder die Haltestelle Stadtkirche noch die Haltestelle Wasserstraße bedienen können. Da die Haltestelle Rathaus künftig von weniger Linien angefahren wird steigt jedoch die Bedeutung der Haltestelle Stadtkirche für die Innenstadt. Eine planmäßige Führung über die Freiburger Straße ist daher nicht zweckmäßig und soll nicht weiterverfolgt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

4.2.3 Shuttle-Bus vom P+R Platz an der Messe

Die Parkplätze an der Messe stehen nicht zuverlässig ganzjährig zur Verfügung und können daher nicht als P+R Plätze bezeichnet werden. Wenn diese jedoch verfügbar sind ist eine Nutzung für P+R z.B. für Fahrten in die Innenstadt durchaus sinnvoll. Die Messe ist bereits heute sehr gut durch den ÖPNV erschlossen. Auch künftig sind dort die Linien S2 und S3 zum Rathaus sowie die Linien S3 und S6 zur Stadtkirche verfügbar. Hinzu kommen zahlreiche Regionalbusse. Ein Bedarf an zusätzlichen Shuttle-Verkehren besteht hier nicht.

Verbesserungswürdig ist allerdings tatsächlich die Lage der Haltestellen im Bereich der Messe. Dies gilt nicht nur für die allgemeine Orientierung vor Ort, sondern auch für Umsteigebeziehungen zwischen den Linien zur Abbildung tangentialer Fahrtwünsche. Die Problematik soll im Rahmen des ausstehenden barrierefreien Ausbaus angegangen werden.

4.2.4 Einrichtung von Nachtbuslinien

Mit der Einführung des neuen Buskonzepts 2017 wurden 2 Nachtbuslinien eingeführt, die im Wesentlichen dem Verlauf der Linien S1 und S2 entsprachen. Mit dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 wurden diese Fahrten in die normalen Stadtbuslinien integriert, um das System zu vereinfachen und verständlicher zu machen.

Nachtbuslinien bieten generell den Vorteil, mit weniger Fahrzeugen die gewünschte Erschließung zu erreichen, allerdings unter Inkaufnahme längerer Reisezeiten – was nachts durchaus in einem gewissen Rahmen toleriert werden kann. In Offenburg würde sich beispielsweise die Zusammenfassung der Bedienung von Waltersweier, Weier, Bühl und Griesheim mit einer Linie anbieten.

Der Vorschlag wird in der weiteren Prüfung von Optimierungspotentialen aufgegriffen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die empfohlene Ausbaustufe 3 zu bestimmten Nachtzeiten keine Fahrten vorsieht.

4.3 Fahrzeuge

Bereits in Drucksache 088/23 wurde ausführlich über die Auswirkungen des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes (Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive in Deutschland) berichtet. Dieses Gesetz führt dazu, dass von den neu beschafften Bussen mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ (rein elektrisch, Plug-in Hybrid, Gas, Bio- und synthetische Kraftstoffe) und davon mindestens die Hälfte emissionsfrei (rein elektrisch, d.h. Batterie-, Trolley- oder Brennstoffzellenbus) sein müssen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

Der Masterplan Verkehr geht von einem 100%-Einsatz emissionsfreier Busse aus. Auch wenn es sich bezogen auf alle in Offenburg gemeldeten Fahrzeuge um einen geringen Teil der Fahrzeugflotte handelt, so entfaltet diese Maßnahme mit Blick auf die gesamte Klimabilanz des Offenburger Verkehrs eine erhebliche Wirkung, da diese Fahrzeuge jährliche Fahrleistungen im Offenburger Stadtgebiet erreichen, die diejenige von privaten oder gewerblich genutzten, in Offenburg gemeldeten Fahrzeugen um ein Vielfaches übersteigt. Zudem ist der Stadtbusverkehr relativ energieintensiv, da die Fahrten viele Beschleunigungs- und Bremsvorgänge sowie Standzeiten enthalten und auch zahlreiche Nebenbetriebe wie Klimatisierung, Türen u.v.m. versorgt werden müssen.

Bereits in DS 088/23 wurde empfohlen die Planungen auf Basis rein elektrischer Busse durchzuführen. Daran soll weiterhin festgehalten werden, da nicht davon auszugehen ist, dass ein Auftragnehmer dauerhaft mehrere grundlegend verschiedene Technologien vorhalten und betreiben wird und ein Teil der Flotte aufgrund gesetzlicher Vorgaben mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen betrieben werden muss. Lediglich für eine Übergangszeit kann es aus betrieblicher Sicht sinnvoll sein und sollte daher auch ermöglicht werden, konventionelle Antriebe zuzulassen, beispielsweise um Konflikten mit Lieferzeiten zu begegnen. Für die Vorabbekanntmachung sollen daher emissionsfreie Fahrzeuge unter Einhaltung der CVD ab 01.11.2031 für den Busbetrieb vorgeschrieben werden. Bis dahin sollen gebrauchte Fahrzeuge bis zu einem Alter von 8 Jahren und 600.000 km Laufleistung technologieoffen zugelassen werden.

Zusätzlich zur Antriebstechnologie sollten auch noch Mindestanforderungen an die Fahrzeuggrößen gestellt werden. Maximale Größen könnten in der Vorabbekanntmachung nur berücksichtigt werden, wenn es hierfür technische Gründe gibt (z.B. Begrenzung der Fahrzeughöhe für bestimmte Brücken, in Offenburg wirksam an der Eisenbahnüberführung Platanenallee). Dabei gilt es grundsätzlich, ein Optimum zu finden, dass sowohl zu Spitzenzeiten ein angemessenes Platzangebot darstellt als auch zu schwächeren Zeiten nicht überdimensioniert ist.

Die bisherige Fahrzeugflotte umfasst zwei Gelenkbusse, die jedoch ausschließlich im Verstärker-/Schülerverkehr benötigt und eingesetzt werden. Zu allen anderen Zeiten reicht die Kapazität von Standardbussen aus. Für die Vorabbekanntmachung sollen daher ebenfalls zwei Gelenkbusse vorgeschrieben werden.

Zu den sonstigen Fahrzeugstandards wurde bei der vergangenen Ausschreibung und der davor gelagerten Vorabbekanntmachung zwischen Regel- und Reservefahrzeugen sowie Verstärker- und Ersatzfahrzeugen unterschieden (DS 064/15). Auch wenn dies schlussendlich aufgrund der Neubeschaffung sämtlicher Fahrzeuge nicht wirksam wurde, so können sich dadurch bei den potentiellen Auftragnehmern doch

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

gewisse wirtschaftliche Vorteile ergeben, die aufgrund der seltenen Einsatzzeiten nur zu geringfügigen Qualitätseinbußen führen. Das Konzept der vergangenen Ausschreibung zu den Fahrzeugstandards soll daher erneut genutzt werden.

4.4 Beförderungsentgelt

Die Vorabbekanntmachung legt auch die Anforderungen an die Tarife vor. Da der Stadtbusverkehr in den einheitlichen Tarif des Tarifverbundes Ortenau (TGO) eingliedert ist, sind die TGO-Tarife anzuwenden.

5. Kosten und Defizit

5.1 Kosten

Durch die Ausbaustufe 3 steigt unter Annahme der inflationsbereinigten Kostensätze aus dem bestehenden Verkehrsvertrag das Defizit bei der Stadt (einschließlich TBO) um 1,2 Mio € gegenüber der Ausbaustufe 1, die in Bezug auf die erbrachte Leistung in etwas dem Status quo entspricht (inkl. Aktionsplan ÖPNV Teil 2). Dabei sind sowohl Mehrkosten durch den Verkehrsvertrag i.d.H. von 1,4 Mio €/a als auch Einnahmesteigerungen bei den Fahrkarten in Höhe von 0,2 Mio €/a berücksichtigt.

Gegenüber dem Status quo (inkl. Aktionsplan ÖPNV Teil 2) besteht die Chance, dass sich eine Kostenreduktion von 0,6 Mio € ergibt, da aufgrund der Vergabe im Wettbewerb für Teilleistungen bessere Konditionen erwartet werden. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Kostensätze auch inflationsbereinigt nicht mehr erreicht werden können. Insbesondere die Ausstattung mit emissionsfreien bzw. sauberen Fahrzeugen führt bereits aufgrund der gesetzlichen Anforderungen zu höheren Aufwendungen der Verkehrsunternehmen. Denn einerseits sind die Fahrzeuge erheblich teurer, die Beschaffung eines Elektrobus kostet heute in der Anschaffung etwa das Doppelte eines Diesebusses. Auch muss die Infrastruktur, d.h. Werkstätten, Tankstellen bzw. Ladeeinrichtungen usw. neu ausgerichtet werden. Wieweit diese Kosten auf die Kostensätze aufgeschlagen werden lässt sich heute nur schwer abschätzen. Dies ist u.a. stark abhängig von den Fördermöglichkeiten, auf die zurückgegriffen werden kann. Hier erfolgen erfahrungsgemäß teilweise auch kurzfristig Änderungen. Stand heute fördert das Land Baden-Württemberg für das relevante Beschaffungsjahr die Anschaffungskosten für e-Busse mit 60 %.

Aufgrund der zu erwartenden Veränderung der Kostensätze bestehen folglich Risiken, so dass in der weiteren Betrachtung mit einer Kostenspanne gearbeitet werden muss.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

5.2 Zu erwartendes Betriebsdefizit

Das Betriebsdefizit des ÖPNV wird bei den TBO im Rahmen des sogenannten steuerlichen Querverbundes finanziert, so wie auch das Defizit des Freizeitbads und der Messe. Zur Gegenfinanzierung stehen insbesondere die Erlöse aus den Energiebeteiligungen zur Verfügung, die zwar immer noch recht stabil sind jedoch aufgrund der Situation im Energiebereich in den nächsten Jahren bestenfalls stagnieren.

In den Jahren 2017 bis 2021 war für den ÖPNV/Umweltverbund im Jahresschnitt ein Defizit von 1,9 Mio. € bei den TBO zu finanzieren. Seit 2022 bis 2024 ist dieses Defizit auf durchschnittlich 2,7 Mio. €/a gestiegen. Der Ausgleich des Mehrbedarfs erfolgt in großen Teilen bereits aus dem städtischen Haushalt, da die anderen Erlöse der TBO nicht Schritt halten können.

Das prognostizierte Defizit für den ÖPNV incl. Aktionsplan II beträgt für 2026ff. nun 3,5 Mio. €/a Hier sind auch Defizite für das Fahrradverleihsystem in Höhe von rund 0,5 Mio. €/a enthalten, die ebenfalls über den städtischen Haushalt ausgeglichen werden. Die Gegenfinanzierung gemäß „Verkehr finanziert Verkehr“ aus dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 sind hier nicht einberechnet. Die Gegenfinanzierung des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 wurde bislang noch nicht umgesetzt. Das im Vergleich zu 2024 um rund 0,8 Mio €/a höhere Defizit ist im städtischen Haushalt nicht gegenfinanziert.

Wie bereits in Kapitel 5.1 dargelegt, soll für die Vorabbekanntmachung und vs. auch die spätere Neuausschreibung die Ausbaustufe 3 zu Grunde gelegt werden (Stufe 3 = wie Aktionsplan II zuzügl. Taktverdichtungen und Anpassungen der Betriebszeiten und Integration von Bühl und Griesheim mit eigener Linie ins Stadtbusnetz). Es ist nur schwer abschätzbar, wie hierdurch das Defizit im Vergleich zum Status Quo mit 3,5 Mio. € weiter steigen wird. Ebenfalls unklar ist, wie sich die Vorgabe mit 100 % E-Bussen den Stadtbusverkehr bei den Kosten auswirken wird. In der Abschätzung wird von einer Steigerung des Defizits von 1,2 bis 3,3 Mio €/a ausgegangen. Dadurch ergibt sich in einer Best-Case bzw. Worst-Case-Rechnung folgende Situation (siehe auch Anlage 7):

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab
11/2027

Neuausschreibung ab 2028

Basis Ausbaustufe 3

	Best Case	Worst Case
Defizit 2024	2,7 Mio €	2,7 Mio €
Defizit 2026	3,5 Mio €	3,5 Mio €
Kostenreduktion Wettbewerb	- 0,6 Mio €	- 0,6 Mio €
Zusatzdefizit von mindestens	1,2 Mio €	bis zu 3,3 Mio €

Neues Defizit ÖPNV

ohne Gegenfinanzierungsmaßnahmen

4,1 Mio €/a

6,2 Mio €/a

Der Angebotsausbau Stufe 5 würde im günstigsten Fall zu einer Kostensteigerung von knapp 3 Mio €/a auf Basis der bisherigen Kostenansätze führen, im ungünstigsten Fall von 5 Mio. €. Daraus würde sich ein Gesamtdefizit zwischen 5,9 und 7,9 Mio €/a ergeben.

6. Gegenfinanzierung

Die Finanzierung des Offenburger Stadtbusverkehrs erfolgt aus unterschiedlichen Quellen. So stellen die Fahrgeldeinnahmen einen wesentlichen Posten dar, die durch die TGO über einen entsprechenden Umlageschlüssel an alle beteiligten Unternehmen ausgeschüttet werden. Diese Einnahmen erhält im Offenburger Stadtbusverkehr die TBO, die u.a. hierfür die Rolle des Verkehrsunternehmens übernimmt.

Des Weiteren kann die TBO im steuerlichen Querverbund Gewinne aus Beteiligungen direkt vor Steuerabzug für Ausgaben im ÖPNV nutzen. Dies erfolgt über die Gewinn- und Verlustrechnung der TBO, wird jedoch im Wirtschaftsplan nicht explizit ausgewiesen.

Mit dem Aktionsplan ÖPNV Teil 1 wurde als weiteres Instrument „Verkehr finanziert Verkehr“ in Offenburg eingeführt. Hierfür wurde im Sinne der Kostengerechtigkeit das Parkraummanagement auf der Straße und in den Parkieranlagen angepasst. Mit dem Aktionsplan ÖPNV Teil 2 wurde ähnlich verfahren, wobei hier noch nicht alle notwendigen Anpassungen umgesetzt wurden. Es fehlt insbesondere die Erhöhung der Bewohnerparkgebühren sowie die Satzung zur Anpassung der Parkgebühren auf der Straße.

Bereits mit Drucksache 080/23 hat der Gemeinderat die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung beschlossen. Dabei wurde auch beschlossen, die Mehreinnahmen aus der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung für den ÖPNV zu nutzen. Mit Drucksache 016/24 wurde dies insofern konkretisiert, als dass diese Mittel für die Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 genutzt werden sollen. Die zusätzlichen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

Verkehre des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 wurden in die Angebotsplanung ab 01.11.2027 übernommen, so dass auch die Mehreinnahmen aus der Erweiterung Parkraumbewirtschaftung allgemein zur Finanzierung des Angebots im ÖPNV berücksichtigt werden können.

Die Erhöhung der Bewohnerparkgebühr, die gemäß DS 080/23 ebenfalls zur Finanzierung des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 genutzt werden sollte, wurde jedoch im Laufe der Beratung zur Drucksache 016/24 zurückgestellt. Ein wesentliches Argument hierfür war die fehlende rechtliche Möglichkeit zur Integration sozialer Aspekte in die Gebührenhöhe.

Als weitere Maßnahme zur Finanzierung der Angebote des Aktionsplans ÖPNV Teil 2 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Vorlage zur Anpassung der Parkgebühren in Zone 1 zu erstellen.

Daher erfolgt im derzeitigen Haushalt unter dem Titel „Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV - Teil 2 (Verkehr finanziert Verkehr)“ eine weitere Finanzierung des Angebotsausbaus, die jedoch lediglich bis 2027 im mehrjährigen Maßnahmenprogramm hinterlegt ist.

Wenn die TBO gesamthaft Verluste erwirtschaftet die zu einer Unterfinanzierung führt – beispielsweise, weil die Ausgaben im ÖPNV steigen – so müssen diese aus dem allgemeinen Haushalt der Stadt z.B. durch eine Eigenkapitalzuführung ausgeglichen werden.

6.2.1 Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen werden durch das geplante Angebot steigen, allerdings nicht linear. Zwar wird der angebotene ÖPNV attraktiver. Allerdings werden durch Verschiebungen innerhalb der Fahrkartensegmente auch Kostenoptimierungen seitens der Nutzer erwartet, die zu einem geringeren Umsatz pro Fahrt führen.

In der Kostenbetrachtung unter 5.1. sind die Einnahmesteigerung aus Fahrgeldeinnahmen von 20 % bzw. 0,2 Mio €/a in der Angebotsstufe 3 bereits berücksichtigt.

Eine weitere Steuerungsmöglichkeit bestünde lediglich in der Anpassung der Tarife, was jedoch nur gemeinsam in der TGO entschieden werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

6.2.2 Konzept zur Weiterentwicklung der Gebühren des ruhenden Verkehrs

Der Finanzierungsansatz „Verkehr finanziert Verkehr“ hat sich grundsätzlich bewährt. Daher soll dieser Ansatz auch hier weiterentwickelt und genutzt werden. Die Akzeptanz dieses Ansatzes beruht darauf, dass dem Kfz-Verkehr zwar etwas höhere Kosten entstehen. Gleichzeitig bietet die öffentliche Hand aber auch als „Gegenleistung“ einen verbesserten ÖPNV, im Falle der Stadt Offenburg durch günstige Tickets (Einer/Vierer) sowie einem verbesserten Fahrtenangebot. Der Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge bietet dem Fahrgast zunächst nur einen geringen Mehrwert in Form eines verbesserten Fahrkomforts. Der wesentliche Mehrwert entsteht der Allgemeinheit durch die so vermiedene Lärm- und Klimabelastung sowie die verminderte Ausbeute fossiler, endlicher Rohstoffe. Daher soll der Ansatz Verkehr finanziert Verkehr nicht übermäßig durch diese Thematik belastet werden.

Durch den Aktionsplan ÖPNV Teil 1 bestehen inzwischen einige Jahre Erfahrung mit dem Ansatz „Verkehr finanziert Verkehr“ auch in Bezug auf die tatsächlich erzielten Einnahmen. So konnten auf der Straße die erwarteten Einnahmen sowohl beim Kurzzeitparken als auch beim Beschäftigtenparken tatsächlich realisiert werden. Bei den Parkieranlagen hingegen musste in Form einer weiteren Tarifierung nachgesteuert werden (DS 193/23). Als eine bedeutende Ursache hat sich dabei herausgestellt, dass die Zahl der Parkvorgänge zwar konstant blieb, die durchschnittliche Parkdauer jedoch reduziert wurde. Durch die schon vorher bestehende Begrenzung der Höchstparkdauer auf der Straße an den meisten bewirtschafteten Plätzen hat sich dieser Effekt dort nicht eingestellt.

Der Masterplan Verkehr setzt sich im Handlungsfeld Ruhender Verkehr in den Maßnahmenfeldern RV.1 Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts und RV.2 Ausweitung des Bewohnerparkens sowohl mit der Gebührenhöhe als auch mit den bewirtschafteten Bereichen auseinander. Mit der Erstellung der Konzeption zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und zur Erhöhung der Bewohnerparkgebühr im Rahmen von IKO (DS 080/23) wurde dies zumindest teilweise schon berücksichtigt, allerdings noch nicht in allen Punkten auch zur Umsetzung beschlossen.

Die Vorschläge aus dem Masterplan Verkehr stellen eine umfassende Betrachtung dar, die auch die Verhältnismäßigkeit der verschiedenen Gebührenarten berücksichtigt. Durch die bislang nur teilweise erfolgte Umsetzung kommt es hier partiell zu unerwünschten Verzerrungen. So wurde beispielsweise durch die erneute Anpassung der Gebühren in den Parkieranlagen in Kauf genommen, dass Parken auf der Straße (wieder) günstiger ist als in den Parkieranlagen. Der Masterplan Verkehr empfiehlt jedoch aus gutachterlicher Sicht eine deutliche Unterscheidung in der Form, dass Parken in Parkbauten günstiger sein soll als im öffentlichen Raum. Ebenso wurde durch Anpassungen bei den Tarifen für dauerhaftes Parken die Attraktivität des Bewohnerparkens relativ hierzu erhöht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

Die konsequente Umsetzung der Vorschläge aus dem Masterplan Verkehr kann einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots leisten und gleichzeitig Anreize schaffen, verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu nutzen. Hiervon profitieren dann wiederum auch die Fahrgeldeinnahmen.

Auf Basis dieser Ausgangslage wird folgendes Gebührenkonzept vorgeschlagen, dass auf dem Masterplan Verkehr basiert, die bisherige Diskussion zur Konzeption zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und zur Erhöhung der Bewohnerparkgebühr bündelt und einen wertvollen Beitrag zur Finanzierung des künftigen Angebots im ÖPNV leistet (siehe auch Anlage 3, 4 und 5):

Kurzzeitparken auf der Straße und in den Parkierungsanlagen der TBO

Kurzzeitparken auf der Straße kostet derzeit 1,60 €/h in der Zone 1 (Innenstadt) und 1,00 €/h in der Zone 2 (sonstiges Stadtgebiet). In der Tiefgarage Marktplatz und im City-Parkhaus kostet Parken derzeit 2,00 €/h.

Um das Parken in den Parkierungsanlagen wieder attraktiver im Vergleich zum Parken auf der Straße zu gestalten, werden die Kurzzeitparkgebühren auf der Straße in der Zone 1 zum 01.01.2026 auf 3,00 €/h erhöht. In der Zone 2 erfolgt dann eine Erhöhung auf 2,00 €/h, so dass sich im Vergleich zu heute in beiden Bereichen eine gleichmäßige Preisanpassung ergibt. In den Parkierungsanlagen erfolgt zum gleichen Zeitpunkt eine Erhöhung auf 2,50 €/h, so dass Parken dort 17 % günstiger als auf der Straße und damit spürbar attraktiver ist.

Die Anpassung der Tagesstarife erfolgt nahezu linear, d.h. Parken auf der Straße in der Zone 1 steigt von heute 5,00 €/d auf 9,50 €/d. In der Zone 2 steigt der der Tarif von 4,00 €/d heute auf 7,50 €/d zum 01.01.2026. In den Parkierungsanlagen bleibt der Tageshöchstsatz von 15 €/d.

In den Parkierungsanlagen besteht zudem ein sehr günstiger Nachttarif von 1,00 € pauschal in der Zeit zwischen 19:00 Uhr und 7:00 Uhr. Dieser Tarif wird in Anlehnung an die privaten Parkierungsanlagen auf 20:00 – 6:00 Uhr reduziert. Dies stellt weiterhin auch für Bewohner ein attraktiveres Angebot dar, die Ihr Fahrzeug nur gelegentlich über Nacht in einer Parkierungsanlage abstellen wollen, beispielsweise, wenn andere Parkmöglichkeiten ausgeschöpft sind.

Langzeitparken und Bewohnerparken

In den Parkierungsanlagen der TBO werden unterschiedliche Tarife für Langzeitparken angeboten. Davon ausgenommen ist allerdings die Tiefgarage Marktplatz, da die Anlage bereits mit Kurzzeitparken hoch ausgelastet ist. Heute kostet Dauerparken im City-Parkhaus pro Monat 90 €. Ab 01.01.2026 ist hier eine moderate Erhöhung auf

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 03.04.2025
--	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

100 € vorgesehen. Die weiteren Tarife zum Dauerparken in den Parkieranlagen sollen im Rahmen dieser Drucksache nicht geändert werden.

Auf der Straße können Bewohner entsprechende Parkberechtigungen erwerben. Während die Gebührenhöhe lange Zeit gesetzlich auf 30,70 € pro Jahr gedeckelt war, können Kommunen seit einigen Jahren hierfür Gebühren erheben, die den Wert der in Anspruch genommenen Flächen widerspiegeln. Davon machen in Baden-Württemberg sehr viele Kommunen Gebrauch. In der Stadt Lahr beträgt die Gebühr 210 €/a.

In Offenburg wurde in einem umfangreichen Prozess mehrmals über den Umgang mit den Bewohnerparkgebühren beraten (siehe auch DS 080/23). Zwischenzeitlich wurde juristisch nachgewiesen, dass die Festlegung der Gebührenhöhe in die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters fällt. Insofern ist eine formale Beschlussfassung durch die Gremien nicht notwendig.

In der DS 080/23 hatte die Verwaltung eine schrittweise Erhöhung der Bewohnerparkgebühr auf 180 €/a im Jahr 2028 vorgeschlagen. Dabei wurde von einer ersten Stufe im Jahr 2024 ausgegangen, die jedoch nicht umgesetzt wurde.

Daher konnten die geplanten Einnahmen in den Jahren 2024 und 2025, die auch für den Aktionsplan ÖPNV Teil 2 genutzt werden sollten, bislang nicht realisiert werden. Zur Gegenfinanzierung des Ausfalls soll daher die Erhöhung auf 210 €/a nun zum 01.01.2026 umgesetzt werden.

Die Zurückstellung der Erhöhung der Bewohnerparkgebühr begründete sich u.a. auf die fehlende Möglichkeit, soziale Kriterien in der Gebührenhöhe zu berücksichtigen. Mehrere Kommunen in Baden-Württemberg wie z.B. Heidelberg und Karlsruhe haben daher indirekte Möglichkeiten geschaffen, um die finanzielle Belastung für die Betroffenen zu verringern. In Offenburg bietet sich in Analogie dazu die Aufnahme in den Leistungskatalog des Sozialpasses an. Daher soll mit Wirksamkeit zum 01.01.2026 dort ein Gutschein für eine Ermäßigung um 30% hinzugefügt werden. Die Neufassung der Richtlinien für die Vergabe des Familienpasses, Sozialpasses und Seniorenpasses erfolgt unter Beschlusspunkt 9 (Anlage 6).

Die TBO hat bereits mit DS 193/23 einen vergünstigten Anwohnerparktarif in den Anlagen City-Parkhaus und Marktplatz geschaffen. Ursprünglich war vorgesehen, diesen Tarif nur einer Gruppe Berechtigter zugänglich zu machen, die noch zu definieren wäre. Aufgrund der speziellen Ausrichtung der Nutzungszeiten auf die Bedürfnisse der Anwohner ist jedoch davon auszugehen, dass eine anderweitige Beanspruchung nur in sehr geringem Umfang stattfindet. Daher wird zur Vereinfachung der Verwaltungsvorgänge auf eine gesonderte Einschränkung auf Berechtigte verzichtet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

Diese Regelung soll ebenfalls ab 01.01.2026 gelten, so dass für Innenstadtbewohner ein weiteres Angebot zur Verfügung steht.

Ebenfalls zum Langzeitparken gehört das Angebot zum Beschäftigtenparken für derzeit 45 €/Monat. Dieses Angebot leistet in der Summe nur einen geringen Beitrag zu den Gesamteinnahmen. Da es aber in Konkurrenz zum Kurzzeitparken und zum Bewohnerparken steht soll auch hier eine Anpassung auf 60 €/Monat erfolgen.

Berücksichtigte Flächen

Bislang musste für die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken ein erheblicher Parkdruck nachgewiesen werden. Dies wurde in der Regel so ausgelegt, dass durch Zählungen eine Belegung von über 80 % nachgewiesen werden musste. Mit der neuen 2024 in Kraft getretenen Straßenverkehrsordnung wurden die Kriterien angepasst, so dass unter bestimmten Bedingungen auch präventiv eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung erfolgen kann.

Durch die beschlossene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sind typischerweise an den Rändern lokale Verdrängungseffekte zu erwarten, denen durch die Ausweitung von weiteren Bewohnerstellplätzen begegnet werden kann. Dies soll unter Inanspruchnahme der neuen Straßenverkehrsordnung mit einer vereinfachten Analyse auch kurzfristig erfolgen, wenn mit der Ausweitung entsprechende Effekte auftreten.

Die dadurch zu erwartenden Einnahmen können aufgrund der fehlenden Detailtiefe nur sehr grob geschätzt werden. Im Folgenden wird von 0,1 Mio €/a ausgegangen.

Abschätzung der Einnahmesteigerung

Aus den oben genannten Anpassungen ergibt sich folgende Abschätzung der Einnahmesteigerungen:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2
 Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
 Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
 82-2471

Datum:
 03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
 Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab
 11/2027

	Tarif heute	Tarif 2026	Mehreinnahmen
Kurzzeitparken Straße	Zone 1: 1,60 €/h Zone 2: 1,00 €/h	Zone 1: 3,00 €/h Zone 2: 2,00 €/h	0,9 Mio €/a
Kurzzeitparken Par- kierungsanlagen	2,00 €/h	2,50 €/h	0,1 Mio
Langzeitparken Par- kierungsanlagen	90 €/Monat	100 €/Monat	0,01 Mio €
Bewohnerparken	30 €/a	210 €/a	0,3 Mio €/a
Beschäftigtenparken	45 €/Monat	60€/Monat	0,01 Mio €/a
Ausweitung der Be- wirtschaftung	-	-	0,1 Mio €/a
SUMME			1,4 Mio €/a

*) Die beschlossene Erweiterung der bewirtschafteten Flächen ist dabei unter Annahme der heutigen Gebühren berücksichtigt.

6.2.3 Exkurs: Alternative, neuartige Finanzierungsansätze

Die aktuelle Landesregierung hat im Landesmobilitätsgesetz den Kommunen die Möglichkeit geschaffen, einen Mobilitätspass einzuführen. Die Einführung eines Mobilitätspasses ist auch eine Maßnahme des Masterplan Verkehr (ÖV 11 Verbesserung des Tarifsystems). Dabei handelt es sich um eine Abgabe, deren Einnahmen zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden. Mit der Abgabe erfolgt die Ausgabe eines Guthabens in gleicher Höhe, dass für den Erwerb von Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden kann.

Für die Abgabepflichtigen entsteht eine zusätzliche Belastung, wenn das Guthaben nicht eingelöst wird. Dieser Effekt ist durchaus erwünscht. In Kombination mit der Konzeption der Weiterentwicklung der Gebühren des ruhenden Verkehrs (Kapitel 5.2) kann es aber gerade in Kombination mit den Anpassungen beim Bewohnerparken zu einer erheblichen Doppelbelastung führen, so dass zumindest von einer zeitgleichen Einführung abzusehen ist.

Zudem würde ein Standortnachteil insofern entstehen, als dass mit den Ortschaften vergleichbare Nachbarkommunen ohne Mobilitätspass ebenfalls ein vergleichbar gutes ÖPNV-Angebot aufweisen können. Dies trifft Stand heute v.a. auf Kommunen entlang von Bahnhauptstrecken zu.

Es handelt sich um eine Sonderabgabe, die (beim Einwohnermodell) exklusiv von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Offenburg bezahlt würden. Das Modell „Ver-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab 11/2027

kehr finanziert Verkehr“ dagegen belastet diejenigen, die auch die Straßen und Parkierungsflächen in Offenburg mit Ihren Kfz in Anspruch nehmen. Daher wird das Modell „Verkehr finanziert Verkehr“ bevorzugt und der Mobilitätspass nicht weiterverfolgt.

7. Fazit und weiteres Vorgehen

Der vorgesehene Angebotsausbau ist zur Förderung der Ziele des Masterplan Verkehrs zwingend notwendig, um den ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV zu entwickeln. Allerdings sind durch die Ausweitung des Angebots um rund 62 % mehr Service-Kilometer auch erhebliche finanzielle Belastungen für die Stadt zu erwarten, die durch Mehreinnahmen im Fahrscheinverkauf auch nur in geringem Umfang gedeckt sind.

Zur Gegenfinanzierung dieses und künftig ggf. noch höherer Defizite soll ab 2026 durch die Anpassungen bei der Bewirtschaftung der Parkflächen (siehe Kapitel 5.2.2.) weitere 1,4 Mio. €/a dauerhaft zusätzlich erwirtschaftet werden.

Neuausschreibung ab 2028

Basis Ausbaustufe 3	Best Case		Worst Case
Defizit 2024	2,7 Mio €		2,7 Mio €
Defizit 2026	3,5 Mio €		3,5 Mio €
Kostenreduktion Wettbewerb	- 0,6 Mio €		- 0,6 Mio €
Zusatzdefizit von mindestens	1,2 Mio €	bis zu	3,3 Mio €
Neues Defizit ÖPNV ohne Gegenfinanzierungsmaßnahmen	4,1 Mio €/a		6,2 Mio €/a
erwartete Parkgebühren	- 1,4 Mio €		- 1,4 Mio €
Neues Defizit ÖPNV/Umweltverbund	2,7 Mio €/a		4,8 Mio €/a

Unter Annahme günstiger Rahmenbedingungen (BC) könnten die Mehrkosten und das höhere Defizit wieder auf den bislang von den TBO und aus dem städtischen Haushalt finanzierten Wert von 2024 mit rund 2,7 Mio. €/a zurückgeführt werden. Sollten die Rahmenbedingungen ungünstiger ausfallen (WC), kann das Defizit jedoch auch auf 4,8 Mio. € steigen, so dass der ungedeckte Aufwand sich von bislang 0,8 auf 2,1 Mio. € erhöht, die im städtischen Haushalt zusätzlich zur Verfügung gestellt werden müssten. Sollte dies auch perspektivisch nicht möglich sein, besteht auch während der Laufzeit des Verkehrsvertrags in einem gewissen Rahmen die Möglichkeit zur Abbestellung von Leistungen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
03.04.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, ÖV 2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr - Vorbereitung Vergabe Stadtbusverkehre - Angebot ab
11/2027

Die Möglichkeiten nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ reichen nicht aus, um den geplanten Angebotsausbau (Angebotsstufe 5) auch unter Annahme günstiger Rahmenbedingungen zu finanzieren. Hierzu müssten weitere Finanzierungsquellen wie der Mobilitätspass eingeführt werden.

Mit der der Vorabbekanntmachung zu Grunde liegenden Ausbaustufe 3 (incl. Aktionsplan ÖPNV Teil 2, weiterer Taktverdichtungen und die volle Integration von Bühl und Griesheim ins Stadtbusnetz) werden ganz wesentliche Verbesserungen im Vergleich zum Status Quo erreicht. Das Angebot dieser Stufe kann durch die dargestellten Maßnahmen unter günstigen Rahmenbedingungen nahezu komplett gegenfinanziert werden. Dies setzt jedoch voraus, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß dem Konzept „Verkehr finanziert Verkehr“ vollständig umgesetzt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, müssten weitere Reduktionen im Leistungsumfang erfolgen.

Nach Ablauf des Wartejahrs der Vorabbekanntmachung soll dann das Vergabeverfahren für die Stadtbusverkehre ab 01.11.2027 erfolgen. Innerhalb dieses Jahres sollen einerseits auch noch beim Angebot Optimierungspotentiale untersucht werden. Andererseits kann bis dahin die weitere Entwicklung des Mobilitätsgesetzes und damit den Rahmenbedingungen für einen Mobilitätspass verfolgt werden.