

04.07.2016

**Vorlage Nr. 593/16 für den
Gemeinderat**

Ansprechpartner/in:
Kora Herrmann
07851 88-1332
K.Herrmann@Stadt-Kehl.de
Matthias Kaufhold
07851 88-1335
M.Kaufhold@Stadt-Kehl.de

**Mobilitäts- und Nahverkehrskonzept
hier: Beschluss des
Nahverkehrskonzepts**

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Gemeinderat	19.10.2016	öffentlich Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat fasst den Grundsatzbeschluss das Nahverkehrskonzept (Bestandteil des Mobilitätskonzeptes) für die Stadt Kehl auf Grundlage der Alternativvariante (ehem. Variante 7) zu entwickeln und als Grundlage für die Verhandlungen mit den potentiellen Betreibern der Buslinien zu nehmen. Dabei wird ein (vorläufiger) Kostenrahmen von ca. 950.000 Euro abzüglich Einnahmen aus Fahrkartenverkauf (Annahme ca. 200.000 - 300.000 Euro) unterstellt.

Inhaltsübersicht:

1.Zusammenfassung	1
2. Bestand	2
3. Rahmenbedingungen und Ziele für das Nahverkehrskonzept	3
4. Optimalvariante Bedienung (ehemalige Variante 3)	5
5. Entwicklungsspielraum für weitere Varianten	8
6. Alternativvariante – reduzierte Bedienung (Ehemals als Variante 7 bezeichnet)	10
7. Weiteres Vorgehen	13
Anlagen	13

Zusammenfassung:

Mit dem Beschluss zum Abschluss der Vorprojektplanung zur Tram am 21.12.2011 hat der Gemeinderat gefordert, eine ÖPNV-Konzeption für die Gesamtstadt zu entwickeln und die Vorteile der Tram über weitere verkehrliche Verbesserungen auf die gesamte Stadt zu übertragen. Im Speziellen sollten die Ortschaften durch eine Verknüpfung zwischen Tram und Bussen besser an die Kernstadt angebunden werden.

Auf dieser Basis hat das Büro Modus Consult das Konzept eines kombinierten Stadt- und Regionalbusverkehrs und die Verknüpfung aller ÖPNV-Linien an einer zentralen Rendezvous-Bushaltestelle in der Nähe der Tram-Endhaltestelle am Rathaus entwickelt. Das Konzept war Grundlage der Standardisierten Bewertung der Tramerweiterung und hat u.a. auch dazu geführt, dass ein positiver GVFG-Zuwendungsbescheid von Bund

und Land erging. Mit Beschluss des Gemeinderats vom 10.03.2015 wird die Rendez-vous-Bushaltestelle in der Großherzog-Friedrich-Straße westlich des Rathausgebäudes zwischen Hauptstraße und Rheinstraße umgesetzt.

Das Konzept ist im Folgenden vor allem im Hinblick auf die Bedienungsqualität (siehe Punkt 3 der Vorlage) optimiert worden (Optimalvariante Bedienung, ehemalige Variante 3), wurde im Gemeinderat und den Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern ausführlich vorgestellt und war Gegenstand eines umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozesses im ersten Quartal 2016, der zu weiteren Veränderungen im Konzept geführt hat.

Weil die Optimalvariante mit verhältnismäßig hohen Kosten (ca. 2 Mio. Euro ohne Abzug der Einnahmen) verbunden ist, hat die Verwaltung das Büro Modus Consult beauftragt, weitere Varianten zu entwickeln, die eine deutliche Kostenreduzierung bringt. Das nun vorliegende Ergebnis wurde in einer Alternativvariante (ehemals Variante 7) zusammengeführt.

Der Entwicklungsprozess bis zu dieser Variante und die nun vorgelegte Beschlussvariante werden in der Sitzung ausführlich erläutert.

Der Beschluss über die konkrete Ausgestaltung des Nahverkehrskonzepts ist vor der Sommerpause 2016 zwingend erforderlich, weil im Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der Tram bis Rathaus Ende 2018 verschiedene Schritte vorzubereiten sind. Dazu zählen insbesondere eine (auch unter Kostengesichtspunkten wichtige) umfangreiche Abstimmung mit den Linienbetreibern, der TGO und der Genehmigungsbehörde und die Entwicklung eines entsprechenden Marketingkonzepts.

1. Bestand

Liniennetz

Der heutige Kehler Busverkehr beruht im Wesentlichen auf Regionalbuslinien, die Verbindungen nach Lahr, Offenburg und Rheinau herstellen und eigenwirtschaftlich von SWEG und Südwestbus betrieben werden. Zur Information: Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen darstellen.

Die Linie 302 verkehrt innerhalb der Kernstadt. Die von CTS betriebene Buslinie 21 verkehrt bis zur Inbetriebnahme der Tram bis zum Bahnhof, d.h. bis April 2017, und ist insoweit in den konzeptionellen Ansätzen nicht zu berücksichtigen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Ortenau-S-Bahn nach Straßburg und Offenburg mit Halten in Kehl und Kork zu nennen.

In den Schwachverkehrszeiten deckt zur Ergänzung des Angebotes ein Anrufsammeltaxi (AST) den Grundbedarf ab.

Fahrplanangebot

Die Angebotshäufigkeit ist bei den einzelnen Linien sehr unterschiedlich und zeigt keine eindeutige Taktung, was für die Nutzer des Busangebotes schlecht ist. Viele Angebotslücken vor allem an den Wochenenden und in den Abendstunden und nur selten gute Umsteigeverbindungen auf Fahrbeziehungen innerhalb der Stadt beeinträchtigen die Nutzung im Stadtverkehr zusätzlich.

Kosten

Die Gesamtausgaben für den ÖPNV sind heute in Kehl im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung sehr gering. Im Regionalverkehr sind nur wenige zusätzliche Fahrten bestellt, so dass im Jahr 2015 ein Zusatzaufwand von rund 104.000 Euro (abzüglich 40.500 Euro Einnahmen aus Fahrkartenverkauf) entstanden ist.

Die Ausgaben für das Betriebskostendefizit der Linie 21 bleiben hier unberücksichtigt, weil diese durch die Tramlinie ersetzt wird und die Kosten und Einnahmen dort verrechnet werden.

Zum Vergleich: Lahr gibt pro Jahr 1,25 Mio. Euro für den ÖPNV aus, Bruchsal ca. 1,6 Mio. Euro, Offenburg ca. 1,5 Mio. Euro.

Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes

Die Haushaltsbefragung von 2014 hatte bereits gezeigt, dass der Anteil des Busverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt extrem gering ist: ca. 3% aller Fahrten entfallen auf den ÖPNV (Modal Split-Anteil 3%). Zum Vergleich sind es bundesweit und in Offenburg ca. 7%, in Lörrach ca. 15%.

Zudem wurde das Angebot in Kehl durch die Befragung schlecht bewertet:

- Taktung und Fahrplan werden von 40 bis 50% der Befragten als schlecht oder sehr schlecht bewertet.
- Speziell die Bewohnerinnen und Bewohner der nördlichen Ortschaften und der östlichen Ortschaften sehen einen großen Verbesserungsbedarf.
- Fahrtroute, Umsteigemöglichkeiten und Ticketpreis werden durchschnittlich bewertet,
- Die Erreichbarkeit der Bushaltestellen, Sauberkeit und Komfort wurden dagegen heute schon überwiegend gut bewertet,

Einbindung der Bürger

In mehreren Informationsterminen, insbesondere im Rahmen von vier Bürgerabenden zwischen dem 10. und 17. Februar 2016 hatten die Kehlerinnen und Kehler die Möglichkeit, sich über den Zwischenstand des Nahverkehrskonzepts zu informieren und in konkreter Form auf Stärken und Schwächen des bisherigen Systems einzugehen. Fragen, Anregungen und Kritik wurden in der Veranstaltung gesammelt, zum Teil sofort diskutiert und beantwortet, und in einem Frage-Antwort-Katalog transparent dargestellt. Die wesentlichen Ergebnisse dieses Beteiligungsprozesses sind in den Anlagen dargestellt und sollen an dieser Stelle zusammenfassend wiedergegeben werden:

- In der Kernstadt nutzt heute die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner den ÖPNV wenig. Die Qualität des Angebots wird sehr unterschiedlich eingeschätzt. Je ca. 30% finden das Angebot gut oder zufriedenstellen, ca. 40% verbesserungswürdig. Insbesondere die Bedienungszeiten und die Umstiegssicherheit werden schlecht eingeschätzt.
- In Goldscheuer, Marlen und Kittersburg finden sich überproportional viele ÖPNV-Kunden, die das Angebot mehrmals wöchentlich nutzen. In den südlichen Ortsteilen werden zwar die Erreichbarkeit der Haltestellen, das Liniennetz und die Verständlichkeit des Fahrplans überwiegend positiv bewertet, deutlicher Verbesserungsbedarf wird jedoch bei der Taktichte, den Umsteigemöglichkeiten und der Erreichbarkeit anderer Ortsteile gesehen.
- In den nördlichen und mittleren/östlichen Ortschaften wird das Busangebot heute eher selten genutzt. Als Ursache wird ausgemacht, dass das Angebot insgesamt als deutlich verbesserungsbedürftig eingeschätzt wird, insbesondere die Bedienungszeiten und die Umstiegssicherheit.

Insgesamt sieht eine sehr deutliche Mehrheit der Kehlerinnen und Kehler die Notwendigkeit von Verbesserungen im ÖPNV: in den Ortschaften ca. 80 bis 90%, in der Kernstadt ca. 50%.

2. Rahmenbedingungen und Ziele für das Nahverkehrskonzept

Bezug zur Tramerweiterung

Mit der Verlängerung der Tramlinie „D“ bis zum Kehler Rathaus besteht ab Ende 2018 die Möglichkeit, von dort aus Straßburg und zahlreiche Arbeitsplätze, Einkaufs-, Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass ein guter Teil des Autoverkehrs Richtung Kehl auf die Tram verlagert werden, was verkehrs- und umweltpolitisch von großer Bedeutung ist und auch bei dem Ergebnis der Standardisierten Bewertung eine zentrale Rolle gespielt hat.

Der zukünftige Fahrplan der Tram soll so gestaltet werden, dass in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten Züge durchschnittlich min. in einem 15-Minuten-Takt fahren, so dass zweimal in der Stunde die Möglichkeit der Verknüpfung mit dem Busrendezvous besteht. Eine gute Anbindung wird auch dann gegeben sein, wenn die Taktfolge der Tram so eng gestaffelt ist, dass nur geringe Wartezeiten entstehen. In den Nebenverkehrszeiten zwischen 19 und 1 Uhr und am Sonntag ist ein Halbstundentakt für die Linie D vorgesehen. Die Restriktionen, die sich aus der Fahrplangestaltung in Straßburg ergeben, sind dabei zu beachten.

Da erfahrungsgemäß das ÖPNV-Angebot insbesondere dann gut angenommen wird und die Auslastung der Busse bzw. Bahnen dann hoch ist, wenn in einem Schritt für die Nutzer ein deutlich verbessertes Angebot geschaffen wird, soll deshalb ab Ende 2018 auf Grundlage des Nahverkehrskonzepts ein auf die Tram abgestimmtes Busangebot geschaffen werden. Zu diesem Zeitpunkt wird zudem das Rathausareal umgestaltet sein, sodass die Einführung des Rendezvous-Prinzips in einem baulich sehr attraktiven Umfeld geschehen kann.

Die 10 Grundsätze eines attraktiven Stadtbusangebots in Kehl

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrskonzepts wurden diese Grundsätze als Leitplanken des zukünftigen ÖPNV mit dem Gemeinderat entwickelt und der Öffentlichkeit als Grundsätze eines attraktiven Stadtbusangebots in Kehl vorgestellt:

1. Transparent aufgebautes Liniennetz, mit schlank durchgeführten Durchmesserlinien, die für kurze Fahrtzeiten sorgen.
2. Verknüpfung aller Stadtbuslinien an einer im Herzen der Stadt gelegenen integrierten Rendezvous-Haltestelle. Sämtliche Busse erreichen gemeinsam die Haltestelle mit Mittelinsel und verlassen sie zur jeweils selben Minute.
3. Konsequenter über den ganzen Werktag eingehaltener Taktfahrplan zwischen 6 und 19 Uhr (30 Minuten Takt). Danach übernimmt das Anrufsammeltaxi die Verbindung.
4. Dichte Haltestellenfolge (ca. 300 m), die eine gute räumliche Erschließung und eine gute Erreichbarkeit gewährt.
5. Gezielte Beschleunigungsmaßnahmen werden zur nachhaltigen Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eingesetzt. Hierzu gehören Busschleusen und die Einflussmöglichkeit auf Signalanlagen.
6. Attraktive Haltestellen sind die Visitenkarte des Stadtbussystems.
7. Moderne Busse in stufenloser Niederflerbauweise mit außen wie innen hochwertiger Optik und komfortabler Innenausstattung. Alle Busse erscheinen im örtlichen Stadtbusdesign, welches für eine hohe kommunale Identität sorgt.
8. Kundenorientierte, attraktive Preisgestaltung.
9. Einrichtung eines Stadtbus-Informationsbüros mit Mobilitätsinformation in direkter Nähe zum Rendezvous.
10. Umfassende und intensive Marktkommunikation zur Einführung durch PR, Werbung, Information, etc. unterstützt die Akzeptanz des Stadtbus-Systems.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass ein attraktives Busangebot verschiedene Zielgruppen ansprechen soll: Berufstätige (Pendler), Schüler und Auszubildende, Einkaufs- und Besorgungsverkehr, Freizeitverkehr, Kultur und Tourismus – sowohl im Kehl-internen Stadtverkehr, als auch bei Verkehrsbeziehungen zwischen Kehl und den umliegenden Städten und Gemeinden.

Grundsätzlich gilt dabei zu beachten, dass erfahrungsgemäß ein verbessertes ÖPNV-Angebot dann gut angenommen wird, wenn es in einem Schritt und mit einer deutlich spürbaren Verbesserung gegenüber dem vorherigen Angebot eingeführt wird. Dagegen bedeutet ein schrittweises Einführen in aller Regel, dass deutlich weniger neue Kunden gewonnen werden, weil die neue Attraktivität für die Nutzer schwerer erkennbar ist.

Rendezvous-Prinzip

Die Haltestelle neben dem Rathaus wird baulich so ausgestaltet, dass alle in Kehl verkehrenden Buslinien zum gleichen Zeitpunkt dort abfahren und jede Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien wartefrei genutzt werden soll (Rendezvous-Prinzip). Das setzt betrieblich-organisatorisch voraus, dass die Fahrpläne der Busse unter Berücksichtigung von weiteren Fixpunkten im Fahrplan (z.B. Anschlusszeiten in Offenburg) so gestaltet werden, dass die Rendezvouszeiten eingehalten werden. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist das Liniennetz so zu entwickeln, dass die Umlaufzeiten der Fahrzeuge mit den Rendezvouszeiten konform sind bzw. Standzeiten und Leerfahrten vermieden werden.

Auch wenn bei jeder der denkbaren Varianten zur Ausgestaltung des Busangebots in Kehl Gestaltungsspielräume bestehen, ist zu berücksichtigen, dass es bestimmte Restriktionen gibt. Wenn z.B. ein Fahrzeug nach 30 Minuten zurück am Rendezvous-Busbahnhof sein soll, muss die Fahrtroute so gestaltet sein, dass je einfacher Strecke maximal 15 Minuten benötigt werden.

Schülerverkehr

Eine ganz wesentliche Säule eines eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehrs ist der Schülerverkehr. Schüler nutzen das Busangebot besonders intensiv. Das Busangebot muss so auf den Schülerverkehr abgestimmt sein, dass die Qualität bei allen Planungen beibehalten bleibt bzw. noch verbessert wird, und sich dadurch wie im Bestand praktiziert zusätzliche Fahrten für den „Normalkunden“ zu den Schulzeiten ergeben. Auch in der Bürgerbeteiligung hat sich gezeigt, dass die Beibehaltung der heute vorhandenen Qualität bzw. der Ausbau des Angebots als sehr wichtig eingeschätzt werden. Bei der Konzeption des Bussystems wird aus technischen Gründen zunächst der Linienverkehr betrachtet und anschließend die Besonderheiten des Schülerverkehrs mit eingeplant.

Kosten und Einnahmen

Einfluss auf die Kosten haben insbesondere die gefahrene Streckenlänge und die Zeit der Bereitstellung von Fahrzeugen und Fahrern, aber selbstverständlich auch mögliche Standzeiten, die nicht mit gesetzlich vorgeschriebenen Pausen in Deckung gebracht werden können. Ausschlaggebende Stellgrößen sind damit die Linienverläufe, die Bedienzeiten und die Taktung. Beim Regionalverkehr ist die Besonderheit zu beachten, dass die Entfernungen zwischen den angefahrenen Ortschaften und Städten hier relativ groß und daher die Betriebskosten verhältnismäßig hoch sind.

Die Kosten für die Varianten werden auf Basis der Kilometerleistung und vermutlicher Standzeiten abgeschätzt. Konkrete Kosten können aber erst nach Verhandlung mit den Betreibern genannt werden.

Bezüglich der Einnahmen gilt grundsätzlich, dass je besser die Angebotserweiterung bzw. Qualitätsverbesserung ausfällt, umso höher werden die zu erwartenden Einnahmen sein. Hierzu sind genauere Erhebungen und Prognosen erforderlich (s.u.). Auf-

grund von Erfahrungswerten aus anderen Städten bzw. Tarifgemeinschaften kann man von einem Anteil von durchschnittlich ca. 30% der Kosten ausgehen – im Einzelfall variiert dieser Kostendeckungsgrad jedoch stark.

Kriterien zur Bewertung von Varianten

Allen denkbaren Varianten zur Ausgestaltung des Nahverkehrskonzepts wird vorausgesetzt, dass neben dem Regionalverkehr ein Stadtbussystem etabliert wird und die Linien über eine Rendezvous-Haltestelle am Rathaus miteinander verknüpft werden. Die konkret ausgestalteten Varianten unterscheiden sich jedoch nicht nur hinsichtlich der Kosten, sondern auch der Bedienqualität. Bei ihrer Bewertung werden daher insbesondere folgende Kriterien herangezogen:

- Häufigkeit und Vielfalt der Umsteigemöglichkeit zwischen verschiedenen Linien,
- Taktfrequenz,
- Bedienzeiten, insbesondere Bedienzeit im Schwachlastverkehr,
- Anpassung des Angebots an die (vorhandene / zu erwartende) Nachfrage,
- Betriebskosten.

3. Optimalvariante Bedienung (ehemalige Variante 3)

Unter Berücksichtigung aller genannten Ziele und Vorgaben ist durch das Büro Modus Consult eine bedienungsoptimierte Variante entwickelt worden (ehemals als Variante 3 bezeichnet), d.h. eine Lösung, die die Anforderungen an ein qualitativ hochwertiges Busangebot gerecht wird und trotzdem einen angemessenen Kostenrahmen einhält. Der Linienvorlauf, die Bedienzeiten an den unterschiedlichen Wochentagen und die Häufigkeit der Rendezvous sind der Anlage zu entnehmen. Diese Variante war Grundlage der Bürgerbeteiligung.

Dazu werden die Streckenverläufe der vorhandenen Regionalbuslinien gezielt optimiert, damit der Regionalverkehr das Rückgrat eines nachhaltigen ÖPNV-Konzeptes sein kann:

- Die Linie 301 wird nahe am Hafengebiet entlang geführt und die 403 durch das Gewerbegebiet Läger, so dass beide Bereiche gleichermaßen mit der Kernstadt und den nördlichen Ortschaften verbunden werden.
- Die Linie 403 wird nicht auf direktem Weg über Auenheim nach Leutesheim geführt, sondern über Bodersweier nach Leutesheim. Damit kann mit den beiden Linien 301 und 403 in Bodersweier ein dichter Takt für Verbindungen in die Innenstadt angeboten werden, außerdem die Querverbindung Leutesheim-Bodersweier. Die Erschließung von Auenheim und Leutesheim übernimmt die neue Stadtbuslinie B.
- Der Verlauf der Linie 301 wird im Bereich Goethestraße / Goldscheuer so angepasst, dass die Erschließung in der Fläche verbessert wird.
- Die Linie 7136 wird zusätzlich über den Korker Bahnhof geführt, so dass hier erstmals eine Anbindung an das Busnetz erfolgt.
- Die Linie 7146 wird auf direkterem Weg auf ihre Route über die Kinzigallee geführt und damit Fahrzeit eingespart.

Die Regionalbuslinien sollen um drei Stadtbuslinien ergänzt werden: die Linie A, die in Verlängerung der Tramstrecke die zentrale Achse der Kernstadt / Kehl Dorf über die Hauptstraße an die Innenstadt anbindet und bis zum Rheintalcenter geführt wird. Die Linie B, die eine gute Taktung in den südwestlichen Teilen der Kernstadt (insb. Kreuzmatt, Kronenhof, Schneeflären, Wolfgrube, Niedereich) anbietet und nach Norden über Auenheim (inklusive des Gewerbegebiets) und Leutesheim fährt. Die Linie C, die die Betriebe im Hafengebiet an die Rendezvous-Haltestelle anbinden soll.

Die Bedienungshäufigkeit wird nachfrageentsprechend nach Wochentagen und Uhrzeiten unterschiedlich gestaltet: Während der Hauptverkehrszeiten wird ein 30-Minuten-Takt angestrebt, der über eine Buslinie, die alle 30 Minuten verkehrt, oder zwei Buslinien, die jeweils alle 60 Minuten verkehren, erreicht werden kann. Aufgrund der vorgegebenen Restriktionen im Regionalverkehr unterscheidet sich dabei z.T. das Angebot zwischen Stadt- und Regionalbuslinien (siehe folgende Tabelle und „Bedienzeituhren“ in der Anlage).

Stadtverkehr	Grundtakt	Mo-Fr		Sa	So
HVZ*	30	6-8 Uhr	16-18 Uhr	-	-
NVZ*	60	8-16 Uhr	18-20 Uhr	6-20 Uhr	-
SVZ*	120	-	20-01 Uhr	20-01 Uhr	8-01 Uhr

Regionalverkehr	Grundtakt	Mo-Fr		Sa		So
HVZ*	60	6-8 Uhr	16-18 Uhr	-	-	-
NVZ*	60	8-16 Uhr	18-19 Uhr	8-16 Uhr	-	-
SVZ*	120	5-6 Uhr	19-24 Uhr	6-8 Uhr	16-24 Uhr	8-24 Uhr

* HVZ: Hauptverkehrszeit

* NVZ: Nebenverkehrszeit

* SVZ: Schwachverkehrszeit

Innerhalb der einzelnen Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten werden für die Linien folgende Taktfolgen / Taktdichten angestrebt:

Linie	HVZ	NVZ	SVZ
A	15	15	30
B Nord	30	30	60
B Süd	30	30	60
C	insgesamt 9 Fahrten		
106	60	60	120
301 Süd	60	60	120
301 Nord	60	60	120
403	60	60	120
7136	30	30	60
7144	selten	selten	kein Angebot
7146	60	60	120

Auswirkungen / Kosten

Unter Voraussetzung, dass die dargestellte Bedienqualität umgesetzt wird, müssen gegenüber dem heutigen Bestand folgende Fahrten pro Woche zusätzlich bestellt, d.h. in der Summe deutlich mehr Fahrten angeboten werden:

Linie	Bestand			Planung			Differenz (Mehrfahrten)		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
A	–	–	–	136	136	70	136	136	70
B Nord	–	–	–	68	68	36	68	68	36
B Süd	–	–	–	68	68	36	68	68	36
C	–	–	–	9	0	0	9	0	0
302	44	17	4	–	–	–	-44	-17	-4
106	21	14	8	33	27	18	12	13	10
301 Süd	36	10	0	44	25	16	8	15	16
301 Nord	23	11	0	31	25	16	8	14	16
403	30	15	6	33	27	18	3	12	12
7136	27	13	3	63	51	30	36	38	27
7144	5	0	0	5	0	0	0	0	0
7146	30	13	3	31	25	16	1	12	13
SUMME	216	93	24	521	452	256	+305	+359	+232

Unter Berücksichtigung der auf den einzelnen Linien zurückzulegenden Fahrweglängen, der Fahrzeiten und eventueller Standzeiten werden für die Optimalvariante gegenüber dem heutigen Bestand Mehrkosten von brutto rund 2 Mio. Euro jährlich prognostiziert. Bei diesem Angebotskonzept wird mit zusätzlichen Einnahmen in der Größenordnung von ca. 0,4 Mio. Euro gerechnet.

Bewertung von Qualität und Kosten

Mit diesem Konzept wird eine flächendeckend gute Anbindung in der Kernstadt und allen Ortschaften gewährleistet. Über den dicht getakteten Fahrplan gibt es wochentags zwischen 6 und 19 Uhr zwei Rendezvous-Zeiten pro Stunde, d.h. zweimal stündlich Linienverbindungen zwischen allen Ortsteilen. Der Fahrplan ist dabei sehr einfach zu merken (z.B. Rendezvous immer zur Minute 20 und 50). In den Abendstunden, am Samstag ab 15 Uhr sowie am Sonntag ist das Fahrplanangebot etwas reduziert und die Rendezvous finden seltener statt bzw. es werden im Rendezvous nicht mehr alle Linien direkt miteinander verbunden. Auf der stärker frequentierten Linie A wird ein weiter verdichteter Takt angeboten, so dass die hohe Qualität der Taktdichte der Tram auch auf der gesamten Länge der Hauptstraße sogar bis zum Rheintalcenter ein sehr attraktives Angebot darstellt.

Die Kosten für die Verdichtung des Angebotes sind im Vergleich zu anderen Städten verhältnismäßig hoch, da es sich bei den Entfernungen im Stadtgebiet zwischen den Ortsteilen schnell um erhebliche Kilometerleistungen handelt.

Zudem ist leider auf Grundlage von mit den Nachbarkommunen geführten Gesprächen davon auszugehen, dass sich diese kaum an den zusätzlichen Kosten, die im Regionalverkehr hinzukommen, beteiligen werden. Die eingesetzten Busse würden in diesem Fall dann am Stadtrand entweder Wartezeiten erhalten, oder zusätzliche Einsatzfahrten auf anderen Kehler Linien oder im sonstigen Konzessionsgebiet erbringen müssen. Details hierzu sind in den weiteren Planungen abzustimmen. Voraussichtlich ergibt sich aufgrund des in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplans des Ortenaukreises die Mög-

lichkeit, dass die Linie 7136 in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet wird, so dass diese Kosten vermutlich nicht als Mehrkosten allein von der Stadt Kehl zu tragen bzw. bei eigenwirtschaftlichem Betrieb nicht von der Stadt Kehl zu tragen sind.

4. Entwicklungsspielraum für weitere Varianten

Das zukünftige Busverkehrsangebot in Kehl soll aus einer Kombination aus einem modifizierten Regionalbusverkehr und ergänzenden Stadtbuslinien bestehen. Bei letzteren besteht in der konkreten Ausgestaltung des Angebots (Linienverlauf, Bedienzeiten, Taktichte) noch Spielraum, weil keine externen Randbedingungen (Abfahrtzeiten in Offenburg, gemeinsame Finanzierung mit Nachbarkommunen etc.) zu beachten sind. Das Rückgrat soll aber auch weiterhin durch den Regionalbusverkehr gebildet werden.

Folgende Abweichungen von der Optimallösung sind bei den Stadtbussen denkbar:

- Die Stadtbuslinie A wird in einigen oder allen Verkehrszeiten in einem geringeren Takt, aber weiterhin auf die Rendezvouszeiten abgestimmten Takt angeboten. Damit reduzieren sich die Kosten um etwa die Bereitstellung eines Fahrzeugs. Die Bedienqualität wird dadurch aber etwas herabgesetzt.
- In den Nebenverkehrszeiten wird die Taktfrequenz auf der Linie B von 30 auf 60 Minuten abgesenkt, so dass hier ebenfalls ein Fahrzeug eingespart werden kann, allerdings auch die Bedienqualität geringer ist und nicht zu jedem Rendezvous alle Ortsteile miteinander verbunden werden, sondern halbstündlich wechselnd einzelne Ortsteile.
- In den Schwachverkehrszeiten bedient die Stadtbuslinie B halbstündlich wechselnd die südliche Kernstadt, die Achse Neumühl-Kork-Odelshofen, die Ortsteile Querbach und Bodersweier und die Achse Auenheim-Leutesheim, so dass dort jeweils ein 2-Stunden-Takt angeboten wird, der mit einem einzigen Fahrzeug bewältigt werden kann. Das Umsteigen am Rendezvous zwischen den einzelnen Ortsteilen wird damit aber deutlich komplizierter.
- Die Bedienzeiten werden an Samstagen reduziert bzw. die Neben- oder Schwachverkehrszeiten ausgedehnt. Die Angebotsreduzierung ist mit entsprechenden Qualitätseinbußen, insbesondere im Besorgungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr verbunden.
- Die Bedienzeiten werden an Sonntagen reduziert bzw. die Neben- oder Schwachverkehrszeiten ausgedehnt. Auch hier führt die Angebotsreduzierung zu entsprechenden Qualitätseinbußen insbesondere im Freizeitverkehr.
- Die Verläufe von Linien bzw. die Fahrtwege der einzelnen Fahrzeuge können verändert werden, so dass in Kombination mit anderen Maßnahmen der Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern optimiert wird. Zu berücksichtigen ist, dass ein Einsparen von Fahrzeugen häufig damit verbunden ist, dass Verbindungen am Rendezvous nicht mehr angeboten werden können, weil zur Bedienung der Linien zu wenige Fahrzeuge zur Verfügung stehen.
- Die den Hafen andienende Stadtbuslinie C wird nicht eingerichtet. Rückmeldungen der Betriebe aus einer durchgeführten Befragung deuten darauf hin, dass ein entsprechendes Angebot durch die Arbeitskräfte voraussichtlich nicht so stark angenommen wird, dass eine neue Linie unter angemessenen wirtschaftlichen Bedingungen betrieben werden kann. Im Übrigen hat die Hafenverwaltung erklärt, dass sie sich in keinem Fall an irgendwelche Kosten beteiligen wird und aus ihrer Sicht auch keinen Bedarf für die Arbeitnehmer im Hafen hat. Das Hafengebiet ist dann allerdings so schlecht angebunden, dass die dort Beschäftigten kaum als ÖPNV-Kunden gewonnen werden können. Die Stadt sieht zumindest zu den Schichtwechselzeiten sehr wohl einen Bedarf.

Das Regionalbusangebot berücksichtigt die Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans des Ortenaukreises. U.a. ist damit vorgegeben, dass das Angebot samstags bereits ab ca. 15 Uhr als Schwachverkehrszeit betrieben wird. Dies entspricht zwar nicht der angestrebten Qualität eines Stundentaktes. Wäre dies gewünscht, müsste eine weitere Verstärkung auf den Linien allein durch die Stadt Kehl finanziert werden, obwohl die Linie auch die benachbarten Städte und Gemeinden mit bedient bzw. die Linie würde an der Stadtgrenze enden.

Eine Möglichkeit zur Einsparung von Kosten ist das Beibehalten von Taktlücken, die in der Optimalvariante über eine Hinzubestellung gefüllt werden. Die Lesbarkeit des Fahrplans wird in diesem Fall erschwert und am Rendezvous stehen bestimmte Umsteigerelationen nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung.

Mit Modifizierungen der Optimallösung können Einsparpotentiale in unterschiedlichen Höhen realisiert werden. Zu bedenken ist dabei aber, dass das Angebot jeweils unattraktiver wird und daher weniger Fahrgäste gewonnen und Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen generiert werden können. Außerdem bleibt zu berücksichtigen, dass aufgrund der Restriktionen im System (Fahrzeugumläufe, Verknüpfungen am Rendezvous, Anschlüsse außerhalb Kehls etc.) die Modifikationen nicht beliebig miteinander kombiniert werden können. In der Summe dürfen die Einsparungen nicht dazu führen, dass das Ziel einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nicht mehr erreicht wird und somit keine bzw. kaum weitere Personen das Angebot in Zukunft nutzen und die Annahmen der Standardisierten Bewertung nicht erreicht werden.

Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass bei Wegfall des unkomplizierten Umsteigens zwischen den Bussen am Rendezvous und Ausdünnung des Fahrplans die Qualitätseinbußen besonders groß sind. Dies wird ab einer gewissen Schwelle zu Einbußen beim Fahrgastpotential führen und dementsprechend mit geringeren Einnahmen aus Fahrkartenverkauf verbunden sein. Einsparungen an einer Einzelposition können dazu führen, dass das System insgesamt nicht mehr attraktiv ist und ein zu geringes Kundenpotential erschließt; der Einnahmerückgang aus Fahrkartenverkäufen ist dann überproportional groß.

Wünsche der Bürger aus dem Beteiligungsprozess

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben Bürger über Fragen, Anregungen und Bedenken mit zur Konzeptionierung beigetragen bzw. die konzeptionellen Ansätze bewertet. Zu beachten ist dabei insbesondere:

- Das dargestellte Konzept in der Optimalvariante ist überwiegend positiv bis sehr positiv bewertet worden. Der Wunsch nach Verbesserungen im Bussystem ist groß. In den Ortschaften geben über 90% der Befragten an, dass die Umsetzung eines entsprechenden Konzepts notwendig ist. Die Zierolshofener sehen sogar fast einstimmig die Umsetzung als notwendig an, selbst wenn aus ihrer Sicht die Ortschaft davon nur wenig profitiert.
- Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass eine gute Taktfrequenz (mindestens Stundentakt) den Ausschlag dafür gibt, ob der Bus benutzt wird oder nicht.
- Viele Anregungen zielen auf eine Verbesserung der Qualität im Schülerverkehr ab. Dieser soll bei Fertigstellung des Konzepts für den Linienverkehr berücksichtigt werden.
- Die Anbindung an Offenburg über die Ortenau-S-Bahn und die Buslinien über die L 98 sind als Wege zu Arbeit und Ausbildung, Einkaufen, Freizeit und Arztbesuch wichtig. Neben Verbesserungen im Stadtverkehr wird eine Verbesserung im Regionalverkehr gewünscht (Schließung von Taktlücken, verbesserte Bedienzeiten etc.).

5. Alternativvariante – reduzierte Bedienung (ehemals als Variante 7 bezeichnet)

In dieser Vorlage können und sollen nicht alle Varianten bzw. Modellkombinationen dargestellt werden. Dies würde aus Sicht der Verwaltung dazu führen, dass die Verständlichkeit des sehr komplexen Themas noch schwieriger wäre. Auf Wunsch kann selbstverständlich aber auf die weiteren Varianten eingegangen werden. In der Vorlage wird die Variante vorgestellt, die aus Sicht der Verwaltung max. Kosteneinsparungen gegenüber der Optimalvariante bei gerade noch vertretbaren Qualitätseinbußen im Angebot bietet.

Insbesondere werden dabei der Stadt- und Regionalverkehr bzgl. Taktfrequenz reduziert, die Bedienzeiten am Sonntagmorgen und –nachmittag eingeschränkt und an Samstagen die Nebenverkehrszeit durch Schwachverkehrszeit ersetzt:

Stadtverkehr	Takt	Mo-Fr		Sa	So
HVZ	30	6-8 Uhr	16-18 Uhr	-	-
NVZ	(30) 60	8-16 Uhr	18-20 Uhr	8-16 Uhr	-
SVZ	(60)120	-	20-01 Uhr	16-01 Uhr	10-24 Uhr

Regionalverkehr	Takt	Mo-Fr		Sa		So
HVZ	60	6-8 Uhr	16-18 Uhr	-	-	-
NVZ	60	8-16 Uhr	18-20 Uhr	9-16 Uhr		-
SVZ	120	5-6 Uhr		7-9 Uhr	-	11-19 Uhr (ohne Takt)

Linie	angestrebte Taktdichte in den genannten Zeiten		
	HVZ	NVZ	SVZ
A	30	30	60
B Nord	30	60 (Versatz)	120 (B-3.1)
B Süd	30	60 (Versatz)	120 (B-3.3)
106	60	60	selten
301 Süd	60	60	120 (A-lang)
301 Nord	60	60	120 (B-3.4)
403	60	60	selten
7136	30	60	120 (B-3.2)
7144	selten	selten	kein Angebot
7146	60	60	selten

Bei dieser Annahme wird das dichte Angebot nur in der Hauptverkehrszeit von 6 bis 8 und 16 bis 18 Uhr angeboten. In der Nebenverkehrszeit wird die Linie B auf einen Stundentakt reduziert und so gefahren, dass ein Bus zuerst die Fahrt nach Leutesheim macht und in der zweiten halben Stunde (Versatz) die Fahrt nach Niedereich. Dadurch werden am Rendezvous nicht mehr alle Verbindungen ermöglicht, so dass sich der Fahrgast vor der Fahrt genauer mit dem Fahrplan beschäftigen muss.

Die Linie A verkehrt in der Hauptverkehrszeit und in der Nebenverkehrszeit auch nur im 30-Minuten-Takt. In der Schwachverkehrszeit verkehrt die Linie A im Stunden- und die Linie B im Zweistundentakt. Zur Vermeidung von Standzeiten wird der Linienweg in dieser Zeit verändert. Die Linie A-lang wird bis Goldscheuer und Kittersburg verlängert und die Linie B-3 wird in den zwei Stunden vier Halbstundenkurse fahren und auf diese Weise Leutesheim, Odelshofen, Niedereich und Bodersweier anbinden. Mit diesem Konzept wird die Erreichbarkeit der Innenstadt gesichert. Die direkte Weiterfahrt zu einem möglichen Ziel aus der Innenstadt ist dann aber nicht immer gewährleistet.

Die Regionalbuslinien werden in diesem Konzept in den Schwachverkehrszeiten nicht ergänzt, wodurch dort die Mehrkosten durch Standzeiten an den Stadtgrenzen vermieden werden.

Die Linie B wird in der Nebenverkehrszeit so angeboten, dass die Fahrt zur Minute 50 am Rendezvous in Richtung Leutesheim beginnt und kurz vor Minute 20 am Rendezvous endet, wonach die Fahrt Richtung Niedereich beginnt und kurz vor Minute 50 dort endet. Damit ist der Umstieg zur Minute 20 nur mit der Linie A und den Linien 106 und 403 möglich, nicht aber in Richtung Kork (Linie 7136) oder Sölling (Linie 7146).

In der Schwachverkehrszeit wird die Linie so eingesetzt, dass sie die Verbindungen nach Leutesheim, Bodersweier/Zierolshofen, Odelshofen und Niedereich im 2-Stunden-Takt effizient mit einem Bus ermöglicht. Der Umstieg auf die Linie A wird entweder direkt oder im Versatz von 30 Minuten möglich sein. Durch die deutliche Kostenoptimierung wird es zu einzelnen Zielen in andere Ortsteile einige Verbindungen ohne Umstieg geben oder mit Wartezeit von 30 Minuten. Die Umstiegsbeziehungen von mehr als 30 Minuten werden als zu unattraktiv angesehen, so dass dafür ein Ausgleich bzw. Ergänzungsangebot mit dem Anrufsammeltaxi (AST) zur Verfügung stehen sollte.

Die Linie A wird in der Schwachverkehrszeit mit einem längeren Linienverlauf bedient, so dass der Bus nach dem Rheintalcenter über Marlen, Goldscheuer, Kittersburg und zurück über das Gewerbegebiet basic im gewählten Takt fahren kann. Dadurch wird es möglich, auf das zusätzliche Angebot der Linie 301 in Richtung Offenburg bzw. 106 in Richtung Lahr in der Schwachverkehrszeit zu verzichten und dennoch einen Stunden-takt für Marlen, Goldscheuer und Kittersburg zu ermöglichen.

Im Vergleich zum Bestand müssten folgende zusätzliche Fahrten hinzukommen:

Linie	Bestand			Planung			Differenz (Mehrfahrten)		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
A	–	–	–	68	58	30	68	58	30
B Nord	–	–	–	38	17	0	38	17	0
B Süd	–	–	–	38	17	0	38	17	0
B in SVZ	–	–	–	19	51	55	19	51	55
302	44	16	4	–	–	–	-44	-16	-4
106	21	14	8	29	16	8	8	2	0
301 Süd	36	12	0	37	18	0	1	6	0
301 Nord	22	11	0	30	18	0	8	7	0
403	31	15	6	28	20	6	-3	5	0
7136	37	12	3	38	18	3	1	6	0
7144	5	0	0	5	0	0	0	0	0
7146	30	13	3	30	18	3	0	5	0
SUMME	226	93	24	360	251	105	+134	+158	+81

Fazit und Bewertung der Alternativvariante (Kosten-Nutzen-Effizienz)

Die Mehrkosten gegenüber dem Bestand liegen für diese Alternativvariante nach derzeitiger Schätzung und ausgehend von den aktuell vorliegenden Zahlen und Annahmen bei brutto rund 950.000 Euro jährlich.

Demgegenüber stehen Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 200.000 bis 300.000 Euro, die durch die Einschränkungen im Angebot gegenüber der Optimalvariante geringer ausfallen.

Im Saldo bedeutet dies, dass für die Alternativvariante nach Abzug der Ticketeinnahmen ein Zuschussbetrag von ca. 650.000-700.000 Euro bleibt. Mögliche weitere Reduzierungen durch einen steuerlichen Querverbund mit Einnahmen im Bereich der TDK sind im weiteren Verfahren zu prüfen.

Der Vorteil dieses Konzeptes liegt darin, dass der Großteil der Veränderungen im Stadtverkehr erfolgen wird, der neu geplant und gut beworben werden kann. Im Regionalverkehr werden nur wenige Bedienungslücken geschlossen, damit auch dort ein leicht merkbarer Takt erreicht wird. Für die Schwachverkehrszeit wird ein Angebot vorgeschlagen, welches nicht mehr als Rendezvousprinzip beschrieben werden kann, es ermöglicht aber trotzdem eine getaktete Verbindung in alle Ortsteile mit einem Grundangebot im 1- bzw. 2-Stunden-Takt, so dass der Übergang von Tram zu Bus in den Abend- und Nachtstunden bzw. am Sonntag gewährleistet wird.

Im Einzelnen werden die Varianten anhand von Plänen, Schaubildern und Fahrplanübersichten in der Sitzung detailliert erläutert. Zum besseren Verständnis und zur Vorbereitung sollen aber im Vorgriff darauf die als Anlage beiliegenden Darstellungen dienen.

6. Weiteres Vorgehen

Nach Entscheidung des Gemeinderats über den zur Verfügung stehenden Kostenrahmen ist das Konzept in verschiedenen Punkten weiter auszuarbeiten.

Insbesondere ist das Angebot mit den Busbetreibern abzustimmen, um die konkrete Durchführbarkeit abzuschätzen sowie die Kosten und voraussichtlichen Einnahmen zu ermitteln.

Hier ist der zur Verfügung stehende Zeitrahmen bis zum geplanten Start Ende 2018 sehr eng.

Im weiteren Verfahren bedarf es außerdem eines entsprechenden Marketings: Die Haushaltsbefragung von 2014 hat gezeigt, dass die überwiegende Mehrheit der Befragten (63%) zum damaligen Zeitpunkt nichts von den geplanten Verbesserungen im Busystem gehört hatte. Auch wenn sich dieser Wert mit weiterer Öffentlichkeitsarbeit und dem Bürgerbeteiligungsprozess mittlerweile verringert haben dürfte, wird es immer noch einen genügend großen Anteil von Kehlerinnen und Kehlern geben, die erst dann als Kunden für den ÖPNV gewonnen werden können, wenn das neue Angebot entsprechend offensiv kommuniziert wird.

Absehbar sind entsprechende Planungs- und Beratungsleistungen zu vergeben:

- Ausarbeitung des Angebotskonzeptes entsprechend dem vorgegebenen Kostenbudget und weitere Abstimmung mit dem Tramangebot,
- Fahrgasterhebung vor- und nach Änderung des Busangebotes zur Ermittlung der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen -diese wird auch im Rahmen der Klärung der Tarifffrage für die Tram seitens des RP Freiburg gefordert-,
- Konkretisierung des Betriebskonzeptes und der Verträge mit den Busbetreibern,
- Entwicklung und Ausführung einer Marketingstrategie zum Start des Buskonzeptes.

Sachverhalt:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:

- Darstellung des Buslinienkonzepts mit Plänen und grafischen Veranschaulichungen (Pläne 1, 1.1, 1.2, 2.1 und 2.2)
- Übersicht der zusätzlichen Kosten für die Optimalvariante und die Alternativvariante
- Übersicht über die Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens Februar 2016
- Übersicht über die Termine zu durchgeführten Verfahren der Bürgerbeteiligung

AP PBL Dez FBL3 FBL1

OB