

13. November 2024

Dr. Matthias Kraft | Weißgerberstraße 31 | 84453 Mühldorf am Inn

Stadt Mühldorf am Inn
Herrn Bürgermeister Hetzl
Stadtplatz 21
84453 Mühldorf am Inn

STADTRATSFRAKTION STADT MÜHL DORF

Website: www.gruene-muehldorf.de
Fraktionssprecher: Dr. Matthias Kraft
E-Mail: mk@gruenesteam.de
Mobil: +49 (172) 1894513

Zwei Anträge zur Unterstützung des On Demand Verkehrs

Sehr geehrter Herr Hetzl,

anbei zwei Anträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Unterstützung des On-Demand Verkehrs. Sie treten an die Stelle des Antrags des Verkehrsreferenten „Qualitätsoffensive ÖPNV“. Wir bitten um Behandlung in der kommenden Stadtratssitzung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Kraft
Stadtrat | Fraktionssprecher Bündnis 90/die Grünen

Dr. Georg Gafus
Stadtrat Bündnis 90/die Grünen | Verkehrsreferent

Antrag 1

Antrag

Die Stadt führt zur Unterstützung des On-Demand-Verkehrs und zur Erhöhung der Zuverlässigkeit in den Spitzenzeiten zeitnah einen Linienbetrieb „Linie Nord“ zwischen Mößling, Bahnhof und Stadtplatz ein. Dabei sollen die Fahrzeiten so mit der SOB abgestimmt sein, dass von Norden kommend die abfahrenden Züge erreicht werden und nach Norden fahrend alle Fahrgäste der ankommenden Züge aufgenommen werden können.

Begründung

Der Probetrieb des Rufbusses zeigt sich nach den ersten vier Monaten für einige Menschen als Gewinn. Stärke des On-Demand-Verkehrs sind die zahlreichen Haltestellen (ca. 175) und der Elektrobetrieb der Fahrzeuge.

Diesen Vorteilen stehen jedoch erhebliche Nachteile gegenüber. Dazu gehört:

- Es kann nicht einmal innerhalb einer Stunde eine Fahrt garantiert werden. Eine zuverlässige Planung ist damit nicht möglich.
- Die Fahrzeuge sind für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nur schwer zu nutzen. Rollstuhlfahrer:innen, die den Rollstuhl nicht eigenständig verlassen können, werden nicht transportiert.
- Es gibt maximal 14 (geplant 28) parallele Fahrgäste.

Die Einstellung des Linienbetriebs des Stadtbusses insbesondere auf den ehemaligen Linien 1 und 2 hat die Bevölkerung in Mühldorf-Nord, vor allem Seniorinnen und Senioren, aber auch Familien mit Kindern vom Stadtzentrum und den anderen Stadtteilen abgeschnitten. Das ist jedenfalls eine Kernaussage einer erheblichen Zahl von Rückmeldungen gegenüber dem Verkehrsreferenten. Sie fühlen sich vom Bürgermeister und vom Stadtrat missachtet als Bürger zweiter oder dritter Klasse. Tatsächlich wird durch die aktuelle Regelung der Norden der Stadt schlechter gestellt als die südlichen Bereiche, in denen weiterhin Landkreisbusse fahren.

Für die Innenstadt bedeutet das, dass Kunden und Kundinnen entfallen oder auf PKW umsteigen. Damit wirkt sich der Wegfall des Linienbusses negativ auf die Belegung am Stadtplatz und/oder die Parkplatzsituation aus.

Die Einstellung des Stadtbusses mit seinem zuverlässigen und preiswerten Linienverkehr zeigt sich nach vier Monaten Rufbus-Probetrieb für die Kreisstadt Mühldorf a. Inn und ihre Bürgerinnen und Bürger als keine adäquate Lösung. Die ursprünglichen Schätzungen der Firma *ioki*, welche

Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat waren, haben sich nicht erfüllt. Die Kapazität der zwei Fahrzeuge kommt bei 90 Fahrgästen pro Tag an ihre Grenzen. Es werden gerade 50% der Anfragen bedient. Geschätzt waren 150 Fahrgäste mit 75% Anteil bedienter Fahrten. Entsprechend muss die Anzahl der Fahrzeuge erhöht werden, um die geschätzte Mindestleistung zu erreichen.

So übersteigen derzeit die Kosten für die Stadt pro Fahrgast im Rufbus die Kosten für entsprechende Taxifahrten (ab Stadtplatz max. ca. 13,00€ - das entspricht Kosten von weniger als 300.000,-€/a bei 90 Fahrgästen am Tag). Eine Förderung von Taxifahrten wäre damit günstiger als der aktuelle Rufbusbetrieb.

Spätestens für die Wintermonate ist eine Unterstützung des Rufbusses durch Linienbetrieb vor allem im Norden und in den Spitzenzeiten geboten. Damit erfolgt lediglich eine Gleichbehandlung des Nordens mit dem Mühdorfer Süden. Die Zeit drängt.

Sofern der Betrieb zeitlich auf die Unterstützung des Rufbus-Testbetriebs beschränkt wird, also zunächst auf maximal 6 Monate, ist eine freihändige Vergabe sicherlich möglich. Die Verkehrsunternehmer haben entsprechende Bereitschaft signalisiert.

Finanzielle Auswirkungen

Wir gehen davon aus, dass sich die Entlastung des Rufbusses durch eine Linie in Spitzenzeiten auf die Gesamtkosten positiv auswirkt.

Antrag 2

Antrag

Die einbrechenden und ausbrechenden Linienverkehre sind über eine allgemeine Vorschrift im Stadtgebiet als Stadtbusse zum Mindesttarif zu nutzen. Die Stadt übernimmt den Defizitausgleich für die Betreiber.

Begründung

Der aktuelle Fahrpreis der Landkreisbusse von 2,60 € übersteigt den Preis des Rufbusses. Damit ist davon auszugehen, dass die Landkreisbusse keine Entlastung des Rufbusses darstellen. Vielmehr werden wichtige Zeitfenster dort blockiert, wo die Rufbusse mangels Linienbetrieb dringend benötigt werden.

Es besteht Grund zur Annahme, dass bei attraktiveren Landkreisbussen mehr Kapazitäten des Rufbusses in den Gebieten verfügbar sind, in denen kein Linienverkehr angeboten wird.

Finanzielle Auswirkungen

1,60 € Ausgleich pro Einzelticket. Wir gehen davon aus, dass sich eine bessere Entlastung des Rufbusses durch attraktivere Landkreisbusse auf die Gesamtkosten positiv auswirkt.