

Beratungsunterlage

öffentlich	Gemeinderat	29.11.2022	Entscheidung
------------	-------------	------------	--------------

Einführung eines Stadtbus-Systems - Probelauf, Umfrage und weitere Vorgehensweise

Im Mobilitätskonzept der Stadt Markdorf wird die Einführung eines Stadtbussystems als eine geeignete Möglichkeit beschrieben, das ÖPNV-Angebot zu verbessern. In der Sitzung am 15. Februar 2022 hat der Gemeinderat einem vierwöchigen Probelauf zugestimmt. Während dieses Testbetriebs, der vom 11. Juni 2022 bis 8. Juli 2022 durchgeführt wurde, erfolgte eine Zählung der Passagiere sowie eine Umfrage, die inzwischen von der Hochschule Heilbronn ausgewertet worden ist. Das Ergebnis der Zählung sowie der Auswertung der Befragung liegt der Beratungsanlage bei. Die Auswertung der Befragung wird in der Sitzung vorgestellt. Außerdem wird es einen ausführlichen Sachstandsbericht geben.

Für die weitere Konzeption eines Stadtbussystems für Markdorf sind folgende Punkte zu bearbeiten:

1. Ausschreibung, rechtliche Rahmenbedingungen
2. Einbindung des Fahrpreisentgeltes in den Tarifverbund BODO:
3. Diskussion zur Routenführung und der Anzahl Linien auf der Basis der Ergebnisse der Passagierbefragung und der Anregungen aus dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit.
4. Diskussion der Taktdichte vor dem Hintergrund der Anschlussoptimierung.

Zu 1: Der Stadtbusbetrieb muss ausgeschrieben werden. Vom Zeitpunkt des konkreten Beschlusses zum Stadtbusbetrieb bis zur Betriebsaufnahme ist für dieses Verfahren nach Aussage des beteiligten Fachanwaltes Dr. Zuck mit einem Zeitraum von 12 Monaten zu rechnen.

Zu 2: Aus Sicht der Verwaltung ist es unabdingbar, ein Stadtbussystem in den Tarifverbund BODO zu integrieren. Damit wird es möglich, mit den BODO-Zeitkarten von jedem Haltepunkt des Stadtbusses aus in den Tarifverbund einzusteigen. Ebenso ist es möglich, aus dem Tarifverbund heraus eine Fahrt bis zum tatsächlichen Ziel in Markdorf innerhalb eines Systems zu buchen und zu bezahlen.

Voraussetzung für die Implementierung in den Tarifverbund ist die Erarbeitung eines Kurzstreckentarifs für innerstädtische Fahrten, der dann auch auf den innerstädtischen Verbindungen der überörtlichen Buslinien gelten muss.

Die BODO-Geschäftsführung hat hierzu Gesprächsbereitschaft signalisiert.

Zu 3: Sowohl aus dem Gremium, wie auch im Rahmen der Nutzerbefragung wurden diverse Vorschläge zu weiteren Zielen und Haltepunkten unterbreitet. Es muss geprüft werden, inwieweit eine einzige Buslinie möglichst viele dieser Wünsche erfüllen kann und trotzdem eine effiziente, also möglichst direkte Fahrbeziehung von A nach B gesichert werden kann. Alternativ muss über eine weitere Linie nachgedacht werden. (Beispiel: Linie 1 als Nord-Süd-Achse, Linie 2 als Ost-West-Achse, jeweils mit gesicherter Umsteigeverbindung im Stadtzentrum). Die Verwaltung geht davon aus, dass beim Verfolgen des Ziels zweier Linien die Einführung nur schrittweise erfolgen kann.

Zu 4: Die Umfrage hat gezeigt, dass erstaunlich viele Nutzer bereits den Probetrieb zum direkten Umstieg auf den Regionalverkehr von Bus und vor allem Bahn genutzt haben. Es bestätigt sich also, dass die Rücksichtnahme auf diese Anschlüsse von besonderer Bedeutung ist. Diese enge Verzahnung lässt sich am ehesten im durchgeführten 20-Minuten-Takt gewährleisten. Demgegenüber steht die Betrachtung der Fahrplansicherheit und der Liniendauer. Der im Probetrieb gefahrene Kurs wird sich im Echtbetrieb so nicht darstellen lassen, da durch den Einzelfahrkartenverkauf weitere Verzögerungen zu erwarten sein werden.

Als weitere Rahmenbedingung bei allen Planungen ist folgendes zu berücksichtigen: Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH plant ab 2024 eine Erweiterung ihres ÖPNV-Angebotes zwischen Friedrichshafen und Markdorf. Bisher fahren hier die Linien 11 und 12 in einem Halbstundentakt. Die zusätzlich geplante Expressbuslinie X12 würde zu einem Viertelstundentakt führen. Außerdem soll die Linienführung erweitert werden. Bisher fahren die Linien 11 und 12 nur bis zum Bahnhof und von dort zurück Richtung Friedrichshafen. Die künftige Linienführung umfasst auch die Bernhardstraße und die Ravensburger Straße (B

33). Somit wäre künftig auch die Innenstadt angeschlossen, indem die Haltestellen an der Ravensburger Straße (B 33) angefahren werden.

Um all diese offenen Punkte sauber und sorgfältig abarbeiten zu können, schlägt die Verwaltung vor, das Frühjahr 2023 zur Feinplanung und Klärung aller offenen Fragen zu nutzen. Der Arbeitskreis Stadtbus soll mit sämtlichen gegebenen Impulsen bis zur Sommerpause eine entscheidungsreife Vorlage für eine Grundsatzentscheidung des Gemeinderates vorbereiten, so dass ein Start des Stadtbusses im besten Falle mit Fahrplanwechsel im Frühjahr 2024 denkbar wäre.

Kosten:

Die Verwaltung hat auf der Haushaltsstelle 547000 (Förderung des ÖPNV) für den Haushaltsplan 2023 Mittel in Höhe von 220.000,- € angemeldet. Unter Berücksichtigung der für die emma-Linie 696 benötigten finanziellen Mittel ist dieser Haushaltsansatz bei einem Betriebsbeginn Anfang Dezember 2023 voraussichtlich ausreichend. In den Folgejahren ist für den Stadtbus mit jährlichen Kosten in der Größenordnung von ca. 150.000,- € zu rechnen.

Beschlussvorschlag

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen weiteren Vorgehensweise zu.

Auswertung der Fahrgastbefragung

Fahrgastzahlen mit Wochenvergleich

Fahrgastzahlen Samstage

Fahrgastzahlen Werktage