

Stadtbuskonzeption Mühldorf a. Inn



Ergänzungsdokument zur Vorabbekanntmachung:

„Wettbewerbliche Vergabe von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr mit Kraftomnibussen (Stadtbusverkehr) in der Kreisstadt Mühldorf am Inn.“



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation	3
1.1 Einleitung	3
2. Optimierung des bestehenden Stadtbussystems	4
2.1 Notwendigkeit einer Optimierung	4
2.2 Ziele einer Optimierung	5
2.3. „Neues Stadtbusliniensystem“	7
2.3.1. Liniennetz	8
2.3.2. Taktung	9
2.3.3. Anbindung der Wohngebiete bzw. Wohnbauentwicklung	9
2.3.4. Erschließung Gewerbe- und Industrie	9
2.3.5. Anbindung im Freizeit- und Versorgungsverkehr/Schulen	9
2.3.6. Anschluss DB-Bahn	10
2.3.7. Ausstattung Stadtbusse	11
2.3.8. Werbung/Marketing	12
2.4. Sonstige Maßnahmen	12
2.5 Fahrpläne	13
3. Höchstarif	13
4. Verfahrensablauf	14

Anlagen:

- Anlage 1** Liniennetzplan „Neues Stadtbusliniensystem“
Anlage 2 vorläufige Fahrpläne „Neues Stadtbusliniensystem“
Anlage 3 Allgemeine Vorschrift

1. Ausgangssituation

1.1 Einleitung

Als öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird der Personenverkehr als Teil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Rahmen der Grundversorgung auf Straße, Schiene und Wasser bezeichnet. Der Begriff Öffentlicher Personennahverkehr grenzt sich jeweils vom Fernverkehr, Güterverkehr und Individualverkehr ab.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr stellt eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar (§ 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz –RegG-, Art. 2 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern –BayÖPNVG-). Der Öffentliche Personennahverkehr soll dabei im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Art. 4 BayÖPNVG stellt hierfür allgemeine Anforderungen an Standards im Öffentlichen Personennahverkehr auf, die es bei etwaigen Planungen zu berücksichtigen gilt. Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, soll die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet werden (Art. 5 Abs. 1 BayÖPNVG).

Zur Verbesserung der örtlichen Gegebenheiten und Behebung verkehrlicher Probleme setzen sich immer mehr Städte und Gemeinden intensiv mit ihrem Nahverkehrsangebot und einem Ausbau ihres Öffentlichen Personennahverkehrs für ihr Gemeinde- bzw. Stadtgebiet auseinander.

Den Kommunen, die sich mit dem Thema „Stadtbus“ beschäftigen, stellen sich dabei im Wesentlichen drei Fragen:

1. „Brauchen wir überhaupt einen stadtbezogenen ÖPNV?“
2. „Wie soll ein solcher ÖPNV im Stadtgebiet aussehen?“
3. „Kann ein stadtbezogener ÖPNV dauerhaft finanziert werden?“

Die nachfolgende Konzeption gibt, auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen, eine Beantwortung der Fragen für die Kreisstadt Mühldorf a. Inn.

Der Stadtrat der Kreisstadt Mühldorf a. Inn hat in seiner Sitzung am 2.5.2019 die nachfolgend beschriebene Konzeption als verbindliche Grundlage für ein neues, bedarfsgerechtes und zukunftsfähiges Stadtbussystem für die Kreisstadt Mühldorf a. Inn beschlossen:

2. Optimierung des bestehenden Stadtbussystems

2.1 Notwendigkeit einer Optimierung

Das verbesserte ÖPNV-Angebot soll Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV fördern, innerstädtische Verkehrsknotenpunkte bzw. Straßen entlasten und positive Auswirkungen in Bezug auf die Umweltbelastungen herbeiführen. Eine verstärkte Anbindung des örtlichen Einzelhandels bzw. von Industriegebieten und den direkten Anschluss an den DB-Linienstern Mühldorf a. Inn gilt es ebenso zu berücksichtigen, wie die verbesserte Mobilität für Behinderte, Senioren und jungen Familien. Für die Kreisstadt Mühldorf a. Inn stellt sich dieser Bedarf.

Gründe im Einzelnen:

- die Lage der Kreisstadt Mühldorf a. Inn und die Siedlungsstruktur ergeben Entfernungen von bis zu 7 km; das jetzige Stadtbussystem deckt das Gebiet nur bedingt in Teilbereichen ab
- die Stadt entwickelt sich durch eine stetige Bebauung weiter;
- zugreisende Ein- und Auspendler nutzen den ÖPNV, wenn ein attraktiver Anschluss an Abfahrts- und Ankunftszeiten gewährleistet ist
- die derzeitige Taktung des Stadtbusses ist zu verbessern
- die Bevölkerungsentwicklung der Stadt ist weiter steigend, die Wohn-, Gewerbe- und Industriebebauung steigt weiter; zweigleisiger Bahnausbau und Fertigstellung Autobahn A 94 werden diese noch verstärken
- die städtische Parkraumbewirtschaftung bedarf einer nachhaltigen Entlastung durch öffentliche Verkehrsmittel; die Einkaufszentralität des Stadtplatzes ist dabei besonders zu berücksichtigen

- markante Verkehrsknotenpunkte bedürfen einer Entzerrung (z.B. Innbrücke, Innkanalbrücke, Stadtberg, Friedhofstraße)
- Einzelhandel, Industrie, Gewerbe halten viele Arbeitsplätze vor; die Beschäftigten brauchen eine stärkere und intensivere Anbindung
- Mühldorf a. Inn ist Fachhochschulstandort; die Studentenzahlen werden weiter stetig steigen
- Senioren, Behinderte und junge Eltern sind im Stadtgebiet verstärkt auf Fahrmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angewiesen
- Abgasnormen können zielgerichtet eingehalten werden; mehr Ökologie

2.2 Ziele einer Optimierung

Ziele sind....

a)

... den Bewohnern der einzelnen Ortsentwicklungachsen mit den einzelnen Siedlungsbereichen ohne Nutzung privater Verkehrsmittel die Bereiche des öffentlichen Lebens, des Handels und des Gewerbes im Stadtgebiet zu erschließen

b)

... ein innerstädtischer Takt von max. ½-Stunde bei gleichzeitig wohnortnaher Bedienung (max. 300 m zu nächsten Haltestelle)

c)

... den Beschäftigten in der Stadt eine Alternative zum PKW zu bieten

d)

... eine Entlastung des Individualverkehrs und damit eine Verminderung der Parkplatzproblematik in der Innenstadt zu erreichen, die zu einer Erhöhung der Umschlaghäufigkeit der vorhandenen Parkplätze für die Erledigung von „Kurzgeschäften“ führen

e)

... verstärkt den Fokus auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Ein- und Auspendler der Bahn zu legen

- f)
... am Bahnhof einen zentralen Umsteigepunkt (ZUP) zu schaffen, wo alle Stadtbuslinien zur gleichen Zeit einander eintreffen. Umsteige- und Wartezeiten können so minimiert werden

- g)
... Umstiege zwischen den einzelnen Stadtbuslinien zu vermeiden

- h)
... den Stadtplatz an alle Ortsentwicklungsachsen anzubinden

- i)
... der Einsatz von umwelt- und benutzerfreundlichen Niederflurbussen mit hochwertiger Ausstattung

- j)
... ein einfaches Tarifangebot mit flexiblen Ticketsystemen

- k)
... eine Busvorbereitung zur Reduzierung der Fahrzeiten (LSA-Steuerung)

- l)
...ein einheitliches Erscheinungsbild des Stadtbusses einschließlich „Corporate Design“

- m)
... eine breite Öffentlichkeitsarbeit mit individuellen Werbemaßnahmen

- n)
... Möglichkeiten der Einbindung des freigestellten Schülerverkehrs zu prüfen

- n)
... eine zentrale Ansprech- und Koordinierungsstelle in der Stadtverwaltung (Stadtbusbüro)

- o)
... die Beschaffenheit und Ausstattung der Haltestellen zu verbessern

- p)
...eine Anbindung an den überregionalen Busverkehr sicherzustellen

2.3. „Neues Stadtbusliniensystem“

Vor dem Hintergrund der v.g. Aufgabenstellung bzw. Zielsetzung hat die Verwaltung in der Sitzung des Stadtrates vom 30.11.2017 wesentliche Informationen zu einer Optimierung des bestehenden Stadtbusliniensystems in der Kreisstadt Mühldorf a. Inn vorgestellt. Die Informationen umfassten dabei folgenden Inhalt:

1. Historie
2. IST-Stand – Linien
3. IST-Stand – Kosten
4. Gründe für eine Optimierung
5. Ziele eines neuen Systems
6. Mögliche Linienvarianten

Eingegangen wurde auch auf die vergaberechtliche Situation in Bezug auf die EU-Verordnung 1370/2007.

Die Planungen wurden zwischenzeitlich von der Verwaltung weitergeführt. Folgende Sachbehandlungen fanden daraus resultierend statt:

Stadtrat 29.11.2018	ÖPNV/Stadtbus - Vergaberechtliche Beurteilung Bekanntmachung Abteilung Organisation und Personal
Stadtrat 28.02.2019	ÖPNV/Stadtbus - Vergaberechtliche Situation Präsentation Fa. Rödl u. Partner
Stadtrat 13.03.2019	ÖPNV/Stadtbus - Sonderinformation Stadtbuskonzeption Präsentation Abteilung Organisation und Personal
Stadtrat 10.04.2019	ÖPNV/Stadtbus - Vorstellung Stadtbuskonzeption mit Einzelbeschlüssen Taktung, Tarifsystem, Busmodell, Haltestellenausstattung Präsentation Abteilung Organisation und Personal

Die mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans beauftragte Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, München, wurde in die Erarbeitung eines konkreten Optimierungsvorschlags für ein zukünftiges Stadtbusliniensystem miteinbezogen. Deren fachliche Bewertung liegt vor.

Zur Erreichung der Ziele für ein zukünftiges neues Stadtbusliniensystem wird ein

**4-Achsen-Stadtbusliniensystem
mit Durchmesserlinien NORD/SÜD und WEST/OST
und 30 Min.-Taktierung**

festgelegt.

Aufgrund der positiven Bewertung durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr hinsichtlich eines verbesserten stadtbezogenen ÖPNV ist der Stadtrat der Ansicht, dass nur mit einer einhergehenden und weitreichenden Optimierung des bestehenden Systems ein neues Stadtbusliniensystem angenommen wird.

2.3.1 Liniennetz

Das neue Liniennetz besteht aus 4 Stadtbuslinien, wobei jeweils die Linien NORD/SÜD und WEST/OST umlauftechnisch miteinander verknüpft sind (Durchmesserlinien). Alle Linien fahren gleichzeitig immer die zentrale Haltestelle „Bahnhof“ an, um gleichzeitige Umsteigemöglichkeiten auf Züge oder Regionalbuslinien zu gewährleisten.

Die Linie NORD erfasst dabei die nördlichen Stadtbereiche und Mößling und ist umlauftechnisch ab dem Bahnhof über den Stadtplatz mit der Linie SÜD verbunden, die die südlichen Wohnbezirke, die Lohmühlsiedlung und die Ehringer Siedlung erfasst. Die Linie WEST erschließt den Wohnbereich Altmühldorf, die Stiftung Ecksberg, die Fa. Globus bzw. den Einkaufsbereich an der Siemensstraße und neu den Friedhof Nord und die Salzburgstraße und ist ebenso umlauftechnisch ab dem Bahnhof über den Stadtplatz mit der Linie OST verbunden, die die östlichen Wohnbezirke Hölzling und Eichfeld und neu das Wohngebiet Eichkapelle erfasst. Um die Taktung bei den Linien SÜD und OST einhalten zu können, halten diese beiden Linien bei ihrer Rückfahrt zum Bahnhof nicht am Stadtplatz, sondern an der Haltestelle „Grundschule Mühldorf“.

Sämtliche Linien besitzen somit eine Anbindung an den Bahnhof und an die Stadtmitte (**Anlage 1**). Die Einzelheiten erbeben sich aus den vorläufigen Fahrplänen (**Anlage 2**).

2.3.2 Taktung

Entscheidend für die Steigerung der ÖPNV-Nachfrage sind kurze Taktfolgen. Der Stadtrat befürwortet eine durchgehende Taktfolge von 30 Minuten, jeweils Montag bis Freitag von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr und Samstag von 8.00 Uhr bis 14.00 Uhr. Diese kurzzeitliche Taktfolge soll dazu beitragen, dass der Nutzer verstärkt den Stadtbus sowohl für Versorgungs- und Einkaufsfahrten, als auch Fahrten zu und vom Arbeitsplatz innerhalb des Stadtgebiets der Kreisstadt Mühldorf a. Inn nutzt.

Die Intensivierung der Taktfolgen auf einen 30 Minuten Takt im v.g. Nutzungszeitraum soll zu einer merklichen Nachfragesteigerung führen.

2.3.3 Anbindung der Wohngebiete bzw. Wohnbauentwicklung

Die individuellen Linienführungen in den jeweiligen Ortsentwicklungachsen bedienen im Wesentlichen die bestehenden Wohnbaugebiete in der Kreisstadt Mühldorf a. Inn mit fußläufig erreichbaren Haltestellen. Die Haltestellenabstände betragen überwiegend ca. 300 bis 400 m, so dass die meisten Wohnlagen im Einzugsbereich von 150 bis 200 m einer Haltestelle liegen.

Gleichzeitig wird bei allen Linien auch einer künftigen Wohnbauentwicklung Rechnung getragen.

2.3.4 Erschließung Gewerbe- und Industrie

Firmenstandorte werden durch das neue Stadtbusliniensystem verstärkt angebunden. Insbesondere auf der Linie NORD erfolgt eine direkte Anbindung des Industriegebiets durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Leisederstraße. Auf der Linie SÜD wird durch eine neue Haltestelle Elbestraße/Fa. ODU eine unmittelbare Anbindung an das Firmengelände der Fa. ODU angeboten. Ein Fußgängerübergang mit entsprechender Ampelschaltung an der Kreuzung Rheinstraße/Altöttinger Straße schafft hier einen direkten Zugang für die Mitarbeiter. Die Stiftung Ecksberg und die Fa. Globus bzw. der Einkaufsbereich an der Siemensstraße ist durch die Linie WEST mit jeweils einer Haltestelle (wie bisher) angebunden.

2.3.5 Anbindung im Freizeit- und Versorgungsverkehr/Schulen

Fast alle Freizeiteinrichtungen der Kreisstadt Mühldorf a. Inn sind durch das neue Stadtbusliniensystem angebunden und auf kurzem Fußweg erreichbar. Eine direkter

An- und Ausstieg am Freibad ist aus verkehrlichen Gründen und Gründen des Zeittaktes nicht möglich. Hier wird durch die Haltestelle „Eichkapelle/Freibad“ eine Anbindung des Freibads geschaffen (Hangabgang).

Einrichtungen im kulturellen Bereich befinden sich überwiegend in der Innenstadt, im Einzugsgebiet der Haltestelle „Stadtplatz“. Die wichtigsten behördlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Vermessungsamt, Finanzamt, Amtsgericht) und wichtige Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kreiskrankenhaus, Stadtbücherei, Musikschule, Kreissparkasse) und das Caritas-Altenheim sind ebenso von der Haltestelle „Stadtplatz“ bzw. „Finanzamt“ gut erreichbar. Die Altstadt mit ihren Einkaufsmöglichkeiten ist durch die Haltestelle „Stadtplatz“ und die Haltestelle „Grundschule Mühldorf“ in allen Achsen angeschlossen. Die Haltestelle „Katharinenplatz“ entfällt künftig aus Taktgründen.

Neu ist die Anbindung des Friedhofs Nord auf der Linie WEST bzw. die Haltestelle „Festplatz/Jugendgästehaus“ auf der Linie SÜD. Der Campus Fachhochschule, sowohl die Interimsregelung (Linie NORD) als auch der mögliche endgültige Standort (Linie OST), ist ebenso angebunden.

Die Schulen in der Kreisstadt Mühldorf a. Inn liegen ebenfalls im Einzugsbereich einer Haltestelle. Die Grundschule Altmühldorf liegt in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle „Altmühldorf Wirtsgasse“, die Grundschule Mühldorf an der Haltestelle „Stadtplatz“ bzw. vor Ort und die Grundschule Mößling an der Haltestelle „Mößling Kirche“. Das Gymnasium und die Berufsschulen liegen im Einzugsbereich der Haltestellen im Innenstadtbereich.

Für Schüler besteht somit eine gute Erreichbarkeit ihrer Schule, auch wenn die freigestellten Schülerverkehre (noch) nicht in den Linienverkehr integriert wurden. Der Besuch von Veranstaltungen außerhalb des Unterrichts kann also in Zukunft mit dem Stadtbus erfolgen.

2.3.6 Anschluss DB-Bahn

Mit dem Linienstern Mühldorf hat die Deutsche Bahn AG für die Kreisstadt Mühldorf a. Inn eine sehr gute Anbindung an die benachbarten Mittel - und Oberzentren geschaffen. Durch die weitgehende Vertaktung und Verbindung der Bahnstrecken untereinander ergeben sich für Pendler attraktive Möglichkeiten zum Umstieg auf den schienengebundenen ÖPNV. Es ist eine wichtige Aufgabe des Stadtbusses, diese gute Verkehrsanbindung auf den Stadtbereich auszudehnen und Zubringer zur Bahn zu sein. In dieser Funktion trägt der Stadtbus zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bei, da Pkw-Fahrten aus dem Stadtbereich zum Bahnhof in Zukunft entfallen.

Der vorgesehene Halbstundentakt erhöht die Anschluss- und Umsteige-möglichkeiten. Wartezeiten halten sich in einem erträglichen Rahmen.

Durch den Halbstundentakt lassen sich nahezu optimale Anschlusszeiten realisieren. Mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten zur Taktminute '25 und '55 am Bahnhof sind Zuganbindungen mit attraktiven Übergangszeiten zum neuen Stadtbusliniensystem gegeben.

2.3.7 Ausstattung Stadtbusse

Der Stadtbus selbst ist das Element, das am meisten im Straßenraum auffällt und somit für einen hohen Wiedererkennungswert sorgt. Die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge prägen das Erscheinungsbild des Stadtbussystems. Es darf nicht unterschätzt werden, welche Bedeutung ein komfortables und äußerlich ansprechendes Fahrzeug für die Identifikation der Nutzer mit „ihrem“ Stadtbus hat. Grundlage ist daher der Einsatz von Fahrzeugen, die ausschließlich für den Stadtverkehr zur Verfügung stehen.

Es ist daher notwendig, dass die Busse „Stadtbus-eigenständig“ mit einem „Corporate Design“ auffällig gestaltet werden. Die Möglichkeit von Fremdwerbung soll noch geprüft und vom Stadtrat festgelegt werden. Ein einheitliches Design soll das Markenzeichen des Stadtbussystems werden und der Werbung in eigener Sache dienen. Hierzu sollen Farbgestaltungen bei den einzelnen Bussen entsprechend der Linienbedienungen (Stadtbuslinie 1 und 2) dienen. Entsprechende Gestaltungsvarianten sind dem Stadtrat vorzulegen.

Ein stadtverträglicher Stadtbusbetrieb in einer Größe der Kreisstadt Mühldorf a. Inn ist nur mit Niederflurbussen in Ausgestaltung von Midi-Bussen möglich. Der Linienbetrieb hat daher mit Bussen mit 10,50 m Länge und vollständiger Niederflurtechnik (vorne und hinten) zu erfolgen. Niedrige und bequeme Einstiege sind Voraussetzung. Eine Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System an der Einstieg- und Ausstiegsseite ist nachzuweisen. Durch Displays vorne, hinten und an der Einstiegsseite des Busses ist auf die entsprechende Linienzuordnung bzw. -führung hinzuweisen. Für Rollstuhlfahrer oder Eltern mit Kinderwagen sind die Busse mit einer elektrischen Rampe auszustatten, um ein schnelles und einfaches Rein- und Rausrollen zu ermöglichen. Alle Busse haben die Abgaswerte der EURO-VI-Norm zu erfüllen. In den Bussen sind die technischen Voraussetzungen für einen bargeldlosen Zahlungsverkehr zu schaffen.

Die Busse werden vom Konzessionsträger gekauft, v.g. Vorgaben werden aber von der Stadt gefordert. Zuwendungen für den Erwerb der Busse (z.B. GVFG) gehen direkt an den Konzessionsträger und führen zu einer Anpassung des wettbewerblich ermittelten Preises (Ausgleich der Kreisstadt).

Ein Einsatz von erdgas- bzw. strombetriebenen Bussen soll langfristig angestrebt werden.

Die jeweiligen Busfahrer müssen sich mit dem Stadtbus identifizieren, wozu neue Fahrzeuge erheblich beitragen können. Die Busfahrer sollen kompetent Auskunft geben zu Fragen hinsichtlich der Fahrpreise, der Anschlüsse am Stadtplatz und am Bahnhof und sonstige Fragen zum Fahrplan und Liniennetz in Mühldorf a. Inn beantworten können.

2.3.8 Werbung/Marketing

Ein wichtiger Punkt für den Erfolg eines Stadtbusliniensystems ist dessen Erscheinungsbild und Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit.

Die Vorzüge des Stadtbusliniensystems müssen durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden und die Grundlage für eine hohe Akzeptanz bei den Einwohnern von Mühldorf a. Inn schaffen. Aus diesem Grund sind entsprechende Marketingmaßnahmen (z.B. Flyer, Aktionstage) in regelmäßigen Zeitabständen durchzuführen. Werbungsdrucke haben eine professionelle Aufmachung zu besitzen.

2.4 Sonstige Maßnahmen

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Betreuung des Stadtbusbetriebs ist sicherzustellen. Regelmäßige Fahrgastzählungen durch den Verkehrsunternehmer, die den Erfolg dokumentieren, sind durchzuführen und sollen durch Veröffentlichungen zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Stadtbusses beitragen. Das gleiche gilt für Befragungen der Fahrgäste.

Ein zusätzlicher wichtiger Aspekt ist die Entwicklung der Fahrgastströme. Diese sind in regelmäßigen Zeitabständen durch den Verkehrsunternehmer zu erfassen. Dies ist wichtig, um rechtzeitig auf Veränderungen reagieren zu können. Um den Einzelhandel als Sponsor für den Stadtbus gewinnen zu können, ist es notwendig nachzuweisen, dass der Stadtbus Kunden in die Innenstadt bringt.

2.5 Fahrpläne

Fahrpläne und Liniennetz sind professionell aufzuarbeiten und in einer leicht verständlichen Form allen Nutzern zugänglich zu machen (z.B. Flyer, Homepage, App´s).

Die Fahrpläne zu den Linien NORD/SÜD und WEST/OST ergeben sich aus der Anlage **(Anlage 2)**. Die Fahrpläne sind so konzipiert, dass die Linien NORD und SÜD bzw. WEST und OST jeweils miteinander gekoppelt sind. Eine geplante Koppelung der Linien bedeutet, dass z.B. der Bus der Linie NORD auf der Linie SÜD weiterfährt bzw. der Bus der Linie WEST auf der Linie OST. Umstieg erfolgt am Bahnhof als sog. „Rendezvous-Platz“.

Für die Nutzer hat dies den Vorteil, dass man ohne Umsteigen von einem Stadtteil in den anderen gelangen kann. Verkehrlich reduziert man damit die Busfahrten zwischen Bahnhof und Stadtplatz, da der gleiche Bus die Fahrten, die fahrplanmäßig auf zwei Linien ausgewiesen sind, wahrnimmt.

Die Fahrten auf den einzelnen Linien finden im Halbstundentakt statt, d.h. an jeder Haltestelle fährt im Abstand von 30 Minuten ein Bus ab. Die Fahrpläne umfassen den Zeitraum Montag bis Freitag von 5.55 Uhr bis 19.55 Uhr sowie Samstag von 7.55 Uhr bis 13.55 Uhr.

Die der Konzeption beigefügten Fahrpläne bleiben etwaigen Änderungen bzw. Anpassungen, die zu einer Verbesserung der Anbindung führen, vorbehalten.

3. Höchstarif

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass nur mit einem speziellen Anreiztarif Nutzer zu gewinnen sind.

Um dieses Anreizsystem zu schaffen, wird für den neuen Stadtbusverkehr, ausgehend von einem Höchstarif von 1,- € je Beförderungstag, folgendes Tarifsysteem festgelegt:

Erwachsene (ab 16 Jahre)

Tageskarte: 1 Euro

10er-Karte: 10 Euro

Monatsticket: 15 Euro

Jahreskarte: 150 Euro

Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre und Schwerbehinderte frei.

Die Bezeichnung „**Ganzer Tag/ganzer Euro**“ soll als Schlagwort entsprechend beworben werden. Der Höchsttarif gilt nicht für ein- und ausbrechende Regionalbuslinien.

Eine einheitliche Tariffhöhe hat den Vorteil der Gleichbehandlung aller Einwohner Mühldorfs, gleichgültig in welchem Stadtteil sie wohnen und wohin sie innerhalb der Kreisstadt Mühldorf a. Inn fahren wollen.

Die Einnahmen aus den Fahrgelderlösen gehen direkt dem Verkehrsunternehmer zu.

4. Verfahrensablauf

Für die öffentliche Co-Finanzierung des Stadtbusverkehrs wird die Durchführung einer wettbewerblichen Vergabe nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 oder sofern ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wird auf der Grundlage einer zusammen mit der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 beschlossenen allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I VO (EG) Nr. 1370/2007 angestrebt.

Die Initiierung einer wettbewerblichen Vergabe und der Erlass einer allgemeinen Vorschrift entspricht der gesetzgeberischen Wertung nach § 8 Abs. 4 PBefG, wonach Verkehre, eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.

- Für die **wettbewerbliche Vergabe** nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sind die Standards in der Vorabbekanntmachung beschrieben. Änderungen der Standards vor Einleitung des wettbewerblichen Verfahrens werden nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 so rasch wie möglich bekannt gemacht. Mit der Vorabbekanntmachung schließt sich eine sog. einjährige Wartefrist an. Die Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens ist zum August 2020 geplant, sofern innerhalb von drei Monaten nach der Vorabbekanntmachung kein genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wurde. Die Betriebsaufnahme ist zum 1.1.2022 vorgesehen.
- Gleichzeitig mit der Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung für die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wurde vom Stadtrat die **allgemeine Vorschrift** gem. Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit I VO (EG) Nr. 1370/2007 als Satzung beschlossen (**Anlage 3**). Die allgemeine Vorschrift tritt nach der Bekanntmachung zum **01.10.2020** in Kraft. Ihr Geltungsbereich ist räumlich auf das Gebiet der Kreisstadt Mühldorf a. Inn und sachlich auf den Stadtbusverkehr entsprechend des neuen Konzeptes beschränkt. Die allgemeine Vorschrift re-

gelt verbindlich die Anwendung von Höchsttarifen im Stadtbusverkehr. Der Aufgabenträger (Kreisstadt Mühldorf a. Inn) legt den Höchsttarif für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen im Stadtbusverkehr fest und definiert einen nach oben begrenzten Ausgleich (Höchstbetrag). Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der verbindlichen Anwendung des von der Kreisstadt Mühldorf a. Inn vorgegebenen maßgeblichen Tarifs als verbindlichen Höchsttarif. Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet der Stadt (Stadtbustarif) anzuwenden.

Der Ausgleich (Höchstbetrag) nach der allgemeinen Vorschrift wurde bestimmt anhand der – positiven und negativen - finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Für die Bemessung der Kosten wurde eine Vergleichsbetrachtung mit anderen Stadtbusunternehmen vorgenommen, um die Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen zu tragen hätte (unter Berücksichtigung der Einnahmen und des angemessenen Gewinns aus der Erfüllung seiner Verpflichtungen). Der Ausgleich wurde entsprechend der Ergebnisse der Vergleichsbetrachtung ermittelt und begrenzt, um sicherzustellen, dass der ex ante gewährte Ausgleich nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs führen kann.

Die Höhe der ex ante Ausgleichszahlung ergibt sich daher aus den Auswirkungen auf die Kosten (eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens) und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Der Rechtsgrund und die konkrete Höhe des Ausgleichs ergibt sich nach Durchführung der Überkompensationsprüfung. Dabei wird sichergestellt, dass der ex ante gewährte Ausgleich im Nachhinein nicht erhöht wird (Anforderungen der Vorherigkeit und Objektivität der Parametrisierung).

Zur Vermeidung einer Überkompensation und Überzahlung durch den Aufgabenträger erfolgt eine jährliche Überkompensationsprüfung. Der Unternehmer hat hier dem Aufgabenträger entsprechende Unterlagen vorzulegen.

Der Ausgleich nach der allgemeinen Vorschrift steht unter der Bedingung der Einhaltung der qualitativen und quantitativen Anforderungen entsprechend der Vorabbekanntmachung.

Einzelheiten ergeben sich aus der vom Stadtrat zu erlassenen Allgemeine Vorschrift, welche als Satzung erlassen wird.