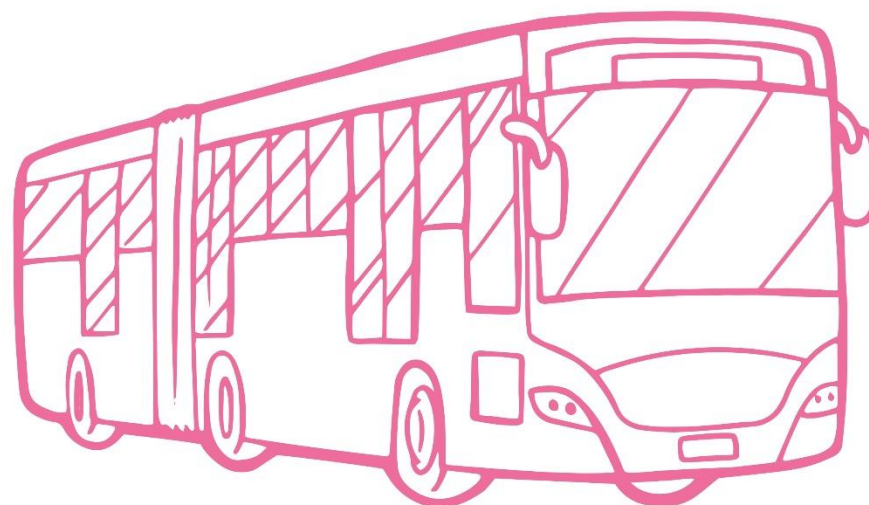


STADT WOLFRATSHAUSEN

Auswertung der Stadtbusumfrage

2024



Vielen Dank für Ihre Teilnahme an unserer Umfrage zum Stadtbus in Wolfratshausen. Während des sechswöchigen Befragungszeitraums haben sich insgesamt 274 Personen beteiligt und wertvolle Rückmeldungen gegeben.

Die nachfolgende Übersicht bietet einen Überblick über die gesammelten Ergebnisse. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben die Gelegenheit genutzt, ihre Erfahrungen und Vorschläge in zum Teil sehr ausführlichen Antworten mit uns zu teilen.

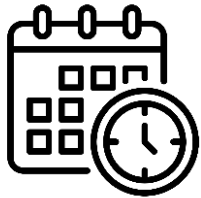
Diese Rückmeldungen stellen eine wichtige Grundlage für zukünftige Entscheidungen dar. Die gewonnenen Einblicke ermöglichen es uns, den Stadtbusverkehr gezielt an die Bedürfnisse und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger anzupassen. Unser Ziel ist es, den Stadtbus auf Basis dieser Ergebnisse attraktiver, effizienter und benutzerfreundlicher zu gestalten.

Die Hinweise, Anmerkungen und konstruktive Kritik werden bei der Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungskonzepts berücksichtigt um den Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger auch in Zukunft gerecht zu werden.

Inhalt

Eckdaten	4
Demographische Daten	6
Altersverteilung	6
Berufliche Tätigkeit	7
Ergebnisse	9
Häufigkeit der Busnutzung	9
Angabe von Fahrtzeiten	10
Gründe für die Nichtnutzung des Stadtbusses	10
Linienbevorzugung und Taktung	12
Umsteigebeziehungen	14
Frequentierte Haltestellen	16
Zwecke der Stadtbusfahrten	17
Zeitkarte/Abo des MVVs	17
Veränderungswünsche	18
Weitere Anmerkungen	19
Positive Anmerkungen	19
Negative Anmerkungen	19
Weitere Anregungen	21
Ausblick	23

Eckdaten



Die Umfrage wurde vom 18. April bis zum 31. Mai durchgeführt. Während dieses Zeitraums hatten die Bürgerinnen und Bürger zwei Möglichkeiten an der Umfrage teilzunehmen: Einerseits war der Fragebogen der lokalen Zeitung „Wolfratshausen Aktuell“ beigelegt, andererseits war die Umfrage auch online verfügbar.



Insgesamt nahmen 274 Bürgerinnen und Bürger an der Umfrage teil, was einer Rücklaufquote von 2,98% entspricht – eine Steigerung im Vergleich zur letzten Stadtbisumfrage.



Die Befragung enthielt offene Textfelder, die den Teilnehmenden die Möglichkeit boten, ihre individuellen Meinungen, Vorschläge und Anregungen darzulegen. Insgesamt wurden 518 Antworten eingereicht, die ein breites Spektrum an persönlichen Sichtweisen und Ideen widerspiegeln. Diese Rückmeldungen sind besonders interessant, da sie umfassende Informationen über die Bedürfnisse und Erwartungen der Befragten liefern.

Stadtbus Umfrage 2024



LIEBE WOLFRATSHAUSER BÜRGERINNEN UND BÜRGER,

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Mit dem Alter nimmt die Mobilität jedoch ab, deshalb ist ein attraktives Nahverkehrssystem für unsere Gesellschaft von zunehmender Bedeutung. Aber auch Kinder und Jugendliche sollen die Möglichkeit haben, ohne Auto mobil zu sein. Daher ist ein auf die Nutzer abgestimmtes Angebot des Stadtbusse so wichtig.

Der Stadtrat muss Ende 2024 über die Ausschreibung des Stadtbusse entscheiden. Die Stadtverwaltung hat einen Fragebogen entwickelt, um die Wünsche und Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger zu erfassen und die Ergebnisse in der Ausschreibung zu berücksichtigen. Unser Ziel ist es, den Stadtbus zu optimieren. Ihre Meinung ist uns aus diesem Grund besonders wichtig. Bitte beteiligen

Sie sich an unserer Umfrage, beantworten Sie diesen Fragebogen und teilen Sie uns Ihre Vorschläge mit. Wir bitten Sie, den ausgefüllten Fragebogen bis **spätestens 31.05.2024** im Rathaus abzugeben oder uns per Post zu schicken an: Stadtverwaltung Wolfratshausen Referat 05 z. Hd. Frau Scholz Marienplatz 1, 82515 Wolfratshausen

Online können Sie an der Umfrage unter www.wolfratshausen.de/stadtbus-umfrage teilnehmen.

Alle Daten werden vertraulich behandelt!



1. Wie häufig nutzen Sie den Stadtbus Wolfratshausen?

- Täglich, fast täglich 3- bis 4-mal in der Woche 1- bis 2-mal in der Woche
 Alle 2 Wochen 1-mal im Monat Nie/fast nie

2. Wenn Sie mit dem Stadtbus fahren, zu welchen Zeiten fahren Sie dann überwiegend? (Mehrfachantworten möglich)

- Vor 6.00 Uhr Zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr Zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr
 Zwischen 10.00 Uhr und 12.00 Uhr Zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr Zwischen 15.00 Uhr und 17.00 Uhr
 Zwischen 17.00 Uhr und 19.00 Uhr Nach 19.00 Uhr

3. Wenn Sie nur selten bzw. nie mit dem Stadtbus fahren, was sind die Gründe dafür? (Mehrfachantworten möglich)

- Der Stadtbus fährt zu selten. Die Fahrzeit ist zu lang. Die Fahrzeiten sind ungünstig.
 Die Linienführung ist ungünstig. Mir fehlt eine Haltestelle in der Straße:
 Sonstiges:



4. Welche der beiden Stadtbuslinien bevorzugen Sie und welche Taktzeiten wären für Sie am besten?

Ich bevorzuge Linie 301 oder Linie 302

Am besten wäre ein 20-Minuten-Takt 30-Minuten-Takt 40-Minuten-Takt 60-Minuten-Takt

Beide Linien sind ungünstig, weil:

5. Wenn Sie umsteigen, welche Umsteigemöglichkeiten nutzen Sie?

- Vom Stadtbus zum Bus Vom Bus zum Stadtbus Vom Stadtbus zum Stadtbus
 Vom Stadtbus zur S-Bahn Von der S-Bahn zum Stadtbus Ich steige nicht um.

6. Wenn Sie in einen anderen Bus einsteigen, welche Linie nutzen Sie und an welcher Haltestelle steigen Sie um?

7. Welche Haltestellen nutzen Sie allgemein am häufigsten?

8. Für welche Zwecke nutzen Sie den Stadtbus? (Mehrfachantworten möglich)

- Zum Einkaufen Für den Schul- oder Arbeitsweg Für Behördengänge, Arztbesuche, o.ä.
 Für Freizeitaktivitäten/Hobbys
 Sonstiges:

9. Welche Veränderungen würden Sie sich für den Stadtbus wünschen? Zum Beispiel andere oder zusätzliche Haltestellen, ...

10. Haben Sie noch weitere Anmerkungen?

11. Wie alt sind Sie?

- Unter 18 Jahren Zwischen 18 und 30 Jahren Zwischen 31 und 60 Jahren Über 60 Jahren

12. Welcher Tätigkeit gehen Sie aktuell nach?

- Berufstätige/r Schüler/in/ Auszubildende/r/ Studierende/r Rentner/in Arbeitssuchende/r
 Sonstiges

13. Besitzen Sie eine Zeitkarte/ein Abo des MVVs?

- Ja Nein Manchmal

Vielen Dank für Ihre Unterstützung bei der Verbesserung des Stadtbusse!



Demographische Daten

Um aussagekräftige Ergebnisse aus einer Umfrage zu erhalten, sind demografische Daten von entscheidender Bedeutung. Sie ermöglichen es, die Antworten verschiedener Bevölkerungsgruppen zu analysieren und so die Meinungen, Bedürfnisse und Erwartungen spezifischer Altersgruppen, Geschlechter oder Wohnorte gezielt zu verstehen. Demografische Informationen helfen dabei, zu erkennen, ob es beispielsweise Unterschiede in der Zufriedenheit zwischen jüngeren und älteren Nutzern gibt oder ob bestimmte Gruppen den Stadtbus häufiger nutzen.

In dieser Umfrage zum Stadtbus wurden daher bewusst nur zwei demografische Merkmale abgefragt: das Alter und die berufliche Tätigkeit der Teilnehmenden.

Diese beiden Faktoren sind entscheidend, um das Mobilitätsverhalten und die Nutzung des Stadtbusses besser zu verstehen. Das Alter kann Rückschlüsse darauf geben, ob bestimmte Altersgruppen häufiger auf den Stadtbus angewiesen sind, während die berufliche Tätigkeit Aufschluss darüber gibt, ob der Stadtbus vor allem für den Arbeitsweg genutzt wird oder eher in der Freizeit. Andere Merkmale wie Geschlecht oder der genaue Wohnort wurden in dieser Umfrage als nicht relevant eingestuft, da sie für die Analyse der Nutzungsmuster im Kontext dieser speziellen Erhebung keine signifikanten Auswirkungen haben.

Altersverteilung

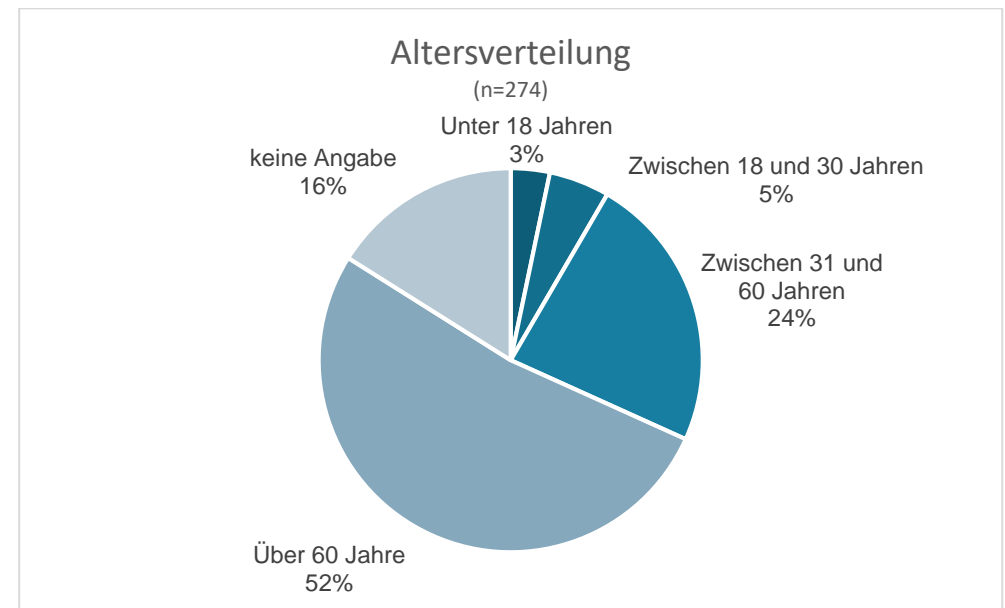


Abbildung 1: Altersverteilung

Die Altersverteilung der Befragten (vgl. Abbildung 1) zeigt ein deutliches Bild: 3 % der Teilnehmenden sind unter 18 Jahre alt, 5 % gehören zur Altersgruppe zwischen 18 und 30 Jahren, 24 % befinden sich im Alter von 31 bis 60 Jahren, und der größte Anteil, mit 52 %, ist über 60 Jahre alt. Darüber hinaus haben 16 % der Befragten keine Angabe zu ihrem Alter gemacht.

Diese Verteilung verdeutlicht, dass mehr als die Hälfte der Befragten zur Generation 60+ gehört. Dies legt nahe, dass der Stadtbus vor allem von älteren Menschen genutzt wird, was Rückschlüsse auf die

Hauptnutzergruppen des Stadtbusses ermöglicht. Die geringe Beteiligung der jüngeren Altersgruppen (unter 18 Jahre und 18–30 Jahre) könnte darauf hindeuten, dass jüngere Menschen alternative Verkehrsmittel bevorzugen. Die relativ hohe Teilnahme der Gruppe zwischen 31 und 60 Jahren (24 %) zeigt, dass diese Gruppe zwar nicht die Mehrheit stellt, aber dennoch einen bedeutenden Anteil an der Nutzerschaft ausmacht. Es könnte sich hierbei um Berufspendler handeln, die den Stadtbus zur Arbeit nutzen.

Die 16 % der Teilnehmenden, die keine Angabe zu ihrem Alter gemacht haben, lassen einen gewissen Interpretationsspielraum, haben jedoch keine größeren Auswirkungen auf das Gesamtbild, da sich der Haupttrend – die hohe Nutzung des Stadtbusses durch ältere Personen – deutlich abzeichnet.

Berufliche Tätigkeit

Die Verteilung der Antworten zur beruflichen Tätigkeit (vgl. Abbildung 2) der Befragten liefert wertvolle Erkenntnisse über die Nutzerstruktur des Stadtbusses. 1 % der Befragten gaben an, arbeitssuchend zu sein, während 27 % berufstätig sind. Die größte Gruppe, mit 47 %, besteht aus Rentnerinnen und Rentnern. Weitere 5 % der Befragten sind Schüler/innen, Auszubildende oder Studierende. 1 % wählten die Kategorie „Sonstiges“, und 18 % der Teilnehmenden machten keine Angabe zu ihrem Beschäftigungsstatus.

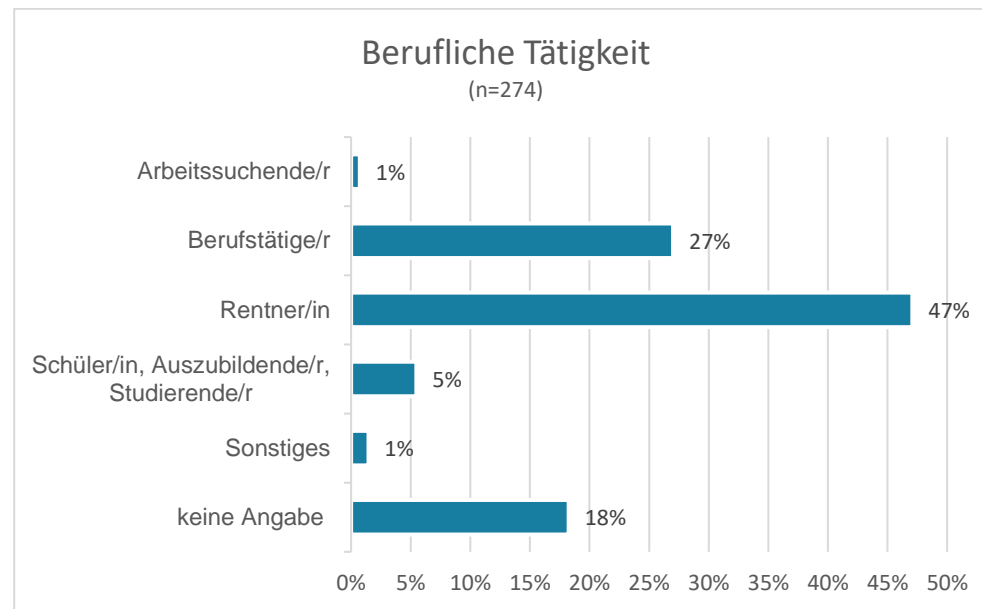


Abbildung 2: Berufliche Tätigkeit

Diese Verteilung zeigt deutlich, dass Rentnerinnen und Rentner die größte Nutzergruppe des Stadtbusses bilden. Dies ist nachvollziehbar, da Menschen im Ruhestand häufig verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, insbesondere, wenn sie kein eigenes Fahrzeug mehr nutzen oder der Stadtbus eine kostengünstige und praktische Alternative darstellt. Die hohe Repräsentation dieser Berufsgruppe passt auch zu den Ergebnissen der Altersverteilung, die zeigte, dass über die Hälfte der Befragten über 60 Jahre alt ist.

Mit 27 % bilden Berufstätige die zweitgrößte Gruppe unter den Befragten. Dies deutet darauf hin, dass ein erheblicher Anteil der Stadtbus-

Nutzerinnen und -Nutzer den Bus für den Arbeitsweg oder berufliche Zwecke nutzt.

Insgesamt machen die Ergebnisse deutlich, dass der Stadtbus insbesondere für Rentnerinnen und Rentner sowie Berufstätige eine wichtige Rolle spielt. Diese Erkenntnisse sind entscheidend für die Weiterentwicklung des Angebots, um die Bedürfnisse dieser beiden Hauptnutzergruppen – etwa hinsichtlich Taktzeiten, Routen und Komfort – bestmöglich zu bedienen.

Ergebnisse

Nach der Erhebung grundlegender demografischer Daten, die einen ersten Überblick über die Zusammensetzung der Teilnehmenden gegeben haben, werden im Folgenden die Antworten auf die inhaltlichen Fragen zur Nutzungshäufigkeit, den Hauptnutzungszeiten, den bevorzugten Busverbindungen sowie Verbesserungsvorschlägen und anderen relevanten Aspekten der Stadtbusnutzung detailliert ausgewertet. Diese Ergebnisse bieten wertvolle Einblicke in die Bedürfnisse der Fahrgäste und liefern wichtige Anhaltspunkte, um das Angebot des Stadtbusses weiter zu optimieren und an die Erwartungen der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen.

Häufigkeit der Busnutzung

Im Rahmen der Umfrage wurde gezielt die Häufigkeit der Busnutzung unter den Befragten ermittelt, um ein besseres Verständnis für das Fahrverhalten und die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen (vgl. Abbildung 3).

25 Befragte gaben an, den Stadtbus täglich oder fast täglich zu nutzen. 37 Personen fahren 3 bis 4 Mal pro Woche mit dem Bus, während weitere 60 Bürgerinnen und Bürger ihn 1 bis 2 Mal wöchentlich in Anspruch nehmen. 24 Befragte nutzen den Bus etwa alle zwei Wochen, und 22 Personen greifen einmal im Monat auf den Stadtbus zurück. 97 Personen erklärten,

den Stadtbus nie oder so gut wie nie zu nutzen, was darauf hindeutet, dass entweder alternative Verkehrsmittel bevorzugt werden oder der Bus nicht den individuellen Mobilitätsanforderungen entspricht. 9 Befragte machten keine Angabe.

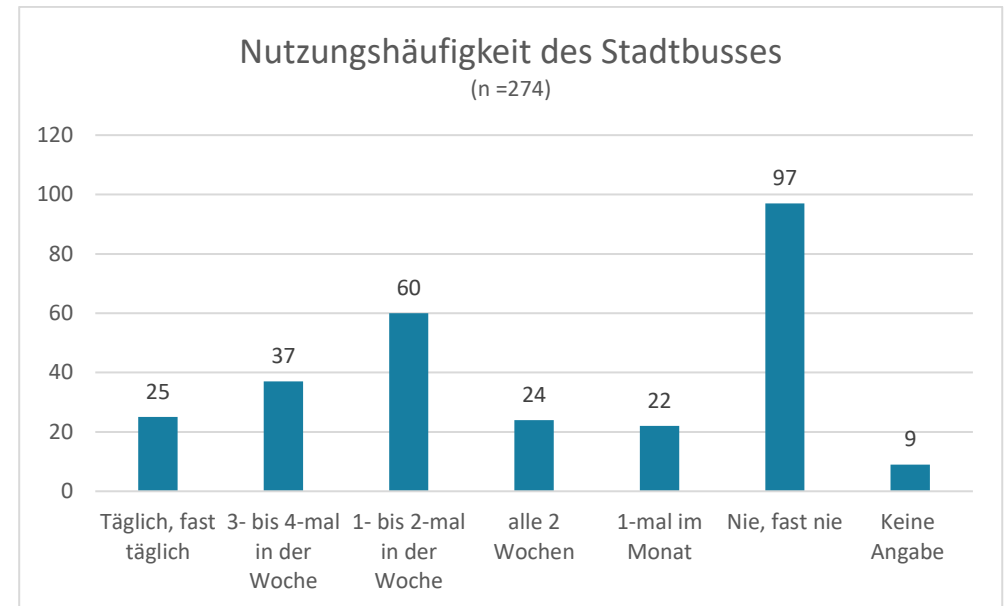


Abbildung 3: Nutzungshäufigkeit des Stadtbusses

Nachdem die Häufigkeit der Busnutzung erfasst wurde, richtete sich der Fokus der nächsten Frage auf die Fahrzeiten, um zu verstehen, zu welchen Zeiten die Bürgerinnen und Bürger bevorzugt mit dem Stadtbus unterwegs sind.

Angabe von Fahrtzeiten

Bei der Erhebung der Fahrzeiten konnten die Befragten mehrere Antworten angeben. Die Ergebnisse (vgl. Abbildung 4) zeigen, dass der Stadtbus bereits sehr früh am Morgen genutzt wird. Insgesamt haben 6 Bürgerinnen und Bürger angegeben, den Stadtbus vor 6:00 Uhr zu nutzen. Ein deutlicher Anstieg der Nutzung ist zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr zu beobachten: hier gaben 46 der Befragten an, den Stadtbus zu nutzen. Diese Zeitspanne umfasst typischerweise den morgendlichen Berufsverkehr, was darauf schließen lässt, dass viele Fahrgäste den Bus für den Arbeitsweg nutzen.

Zwischen 08:00 Uhr und 10:00 Uhr wird der Stadtbus mit 72 Nutzern noch häufiger in Anspruch genommen. Die Hauptnutzungszeit liegt zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr, in der 100 Personen angaben, normalerweise mit dem Stadtbus zu fahren. Diese Hauptnutzungszeit könnte auf eher Einkäufe, Arztbesuche und Freizeitaktivitäten zurückzuführen sein.

Anschließend sinkt die Zahl der Nutzer zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr auf 89 und zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr auf 87. Nach 17:00 Uhr verringert sich die Zahl der Nutzer weiter auf 69, und nach 19:00 Uhr nutzen nur noch 37 der befragten Bürgerinnen und Bürger den Stadtbus.

Zusätzlich gaben 56 Befragte an, den Stadtbus überhaupt nicht zu nutzen.

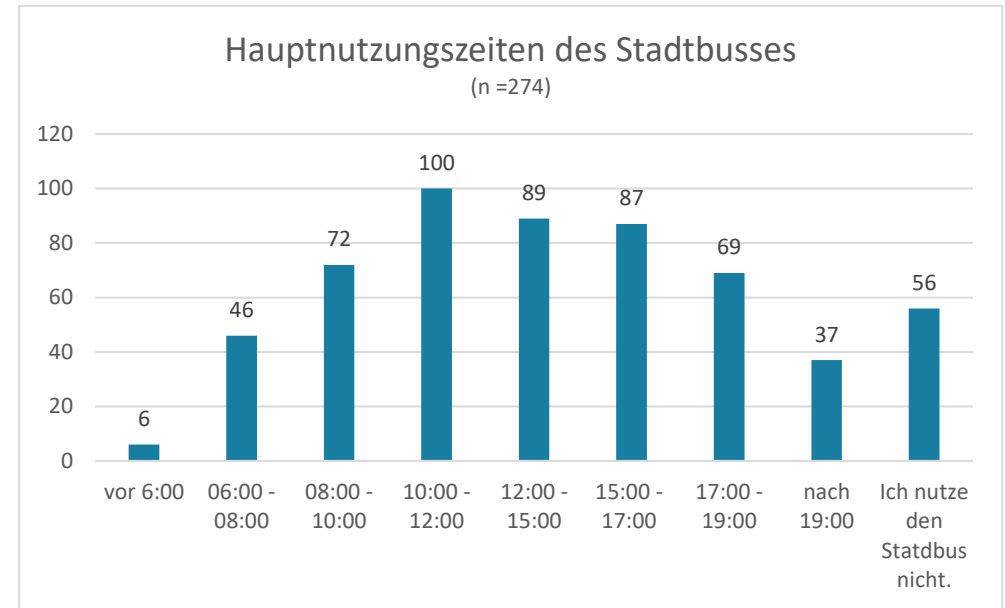


Abbildung 4: Hauptnutzungszeiten des Stadtbusses

Um ein umfassenderes Bild der Nutzung des Stadtbusses zu erhalten und aus welchen Gründen die Befragten selten oder nie mit dem Stadtbus fahren, wurde in der darauffolgenden Frage gezielt danach gefragt.

Gründe für die Nichtnutzung des Stadtbusses

In Abbildung 5 sind die Gründe aufgeführt, die diejenigen Bürgerinnen und Bürger angegeben haben, die in Frage 1 angegeben haben, nie oder fast nie mit dem Stadtbus zu fahren. Mehrfachnennungen waren möglich.

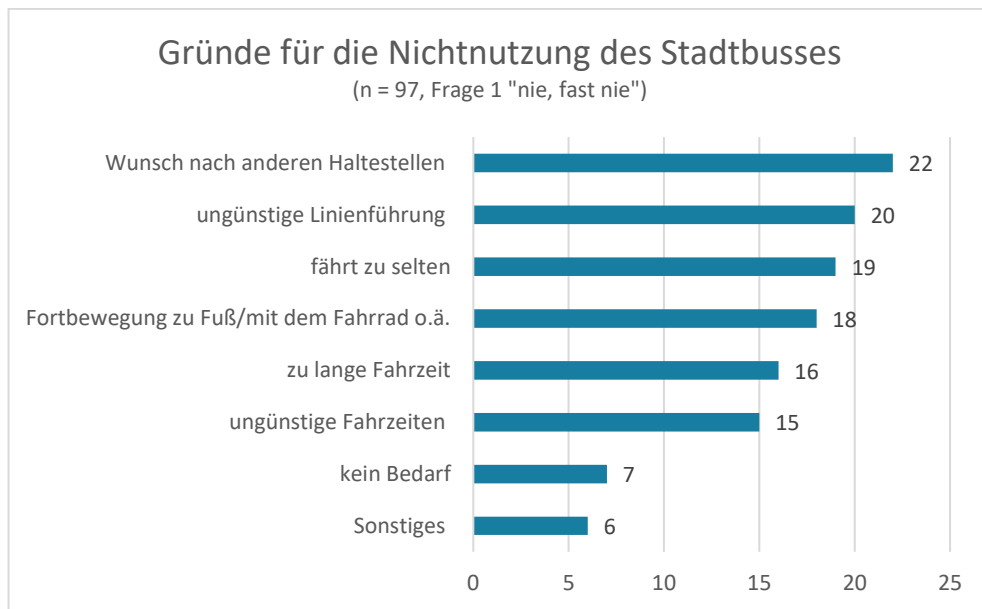


Abbildung 5: Gründe für die Nichtnutzung des Stadtbusses, Auswahl

Die Gründe für die Nichtnutzung des Stadtbusses sind vielfältig: am häufigsten wurde bei den nie/fast nie-Fahrenden der Wunsch nach zusätzlichen oder anderen Haltestellen genannt. Direkt danach folgt die Kritik an der ungünstigen Linienführung sowie den seltenen Fahrzeiten der Stadtbuslinien. Viele Bürgerinnen und Bürger geben zudem an, alternative Fortbewegungsmittel zu nutzen, wobei die Mehrheit der Befragten angibt, entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu fahren. Weitere häufig genannte Gründe sind die langen und ungünstigen Fahrtzeiten des Stadtbusses. Zudem haben viele Bürgerinnen und Bürger schlicht keinen Bedarf, den Stadtbus zu nutzen. Unter „Sonstiges“ wurden unter anderem der komplizierte Linienplan oder körperliche Einschränkungen genannt.

Betrachtet man die Gründe, die sowohl von den vielfahrenden Stadtbusnutzern als auch von den Befragten, die den Bus „nie/fast nie“ nutzen, genannt wurden, so zeigt sich folgendes Bild:

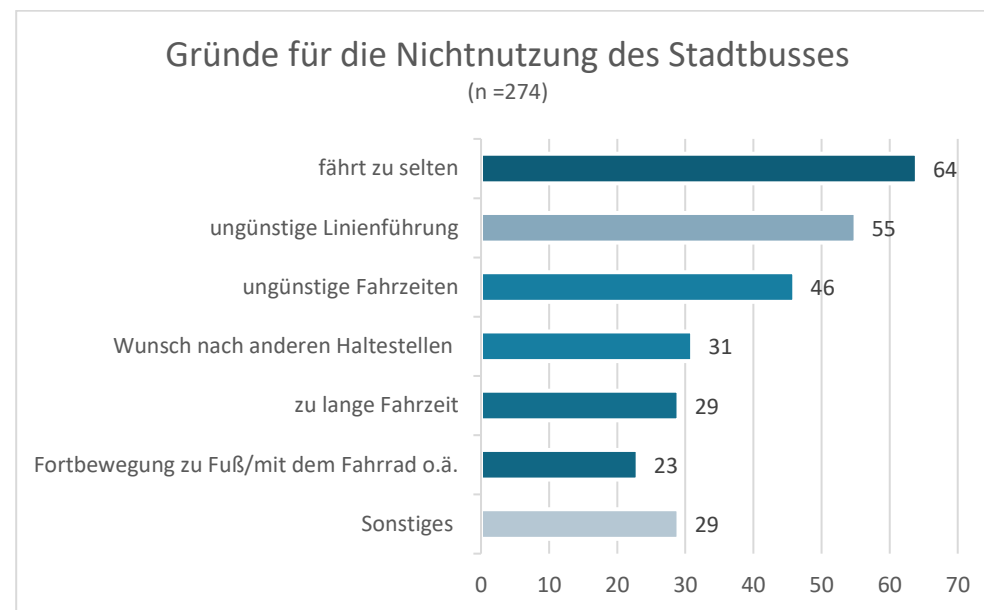


Abbildung 6: Gründe für die Nichtnutzung des Stadtbusses

Die Bürgerinnen und Bürger haben bei dieser Frage insgesamt 64 Mal angemerkt, dass der Stadtbus zu selten fährt. Diese Rückmeldung deutet darauf hin, dass viele Nutzer die Frequenz der Busverbindung als unzureichend empfinden, was möglicherweise ihre Bereitschaft beeinträchtigt, den Stadtbus regelmäßig zu nutzen. Zusätzlich haben 55 Befragte ihre Unzufriedenheit über die ungünstige Linienführung des Stadtbusses geäußert. Dies deutet darauf hin, dass die aktuellen Routen nicht optimal an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausgerichtet sind und

wichtige Zielorte nicht effizient angesteuert werden. Insgesamt wurden 46 Mal die unvorteilhaften Fahrzeiten kritisiert. Daraus könnte man folgern, dass die Abfahrtszeiten nicht mit den Zeitplänen der Fahrgäste übereinstimmen, insbesondere für diejenigen, die zu bestimmten Zeiten auf den Bus angewiesen sind, wie Berufspendler.

Darüber hinaus äußerten 31 Befragte den Wunsch nach zusätzlichen Haltestellen. Das heißt, dass die Erreichbarkeit des Stadtbusses für einige Nutzer nicht optimal ist und zusätzliche Haltestellen erforderlich sind, um den Zugang zu verbessern und die Nutzung zu fördern.

In 29 Fällen wurden die langen Fahrzeiten des Stadtbusses bemängelt. Lange Fahrzeiten können die Attraktivität des Stadtbusses im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln verringern und dazu führen, dass Fahrgäste eher alternative Transportmöglichkeiten, wie das Auto, in Betracht ziehen um schneller ihr Ziel zu erreichen.

Insgesamt haben die Befragten 23 Mal angegeben, alternative Fortbewegungsmittel zu nutzen. Viele Bürgerinnen und Bürger greifen auf andere Verkehrsmittel zurück, möglicherweise auch aufgrund der genannten Unzufriedenheit mit dem Stadtbus. Darüber hinaus bevorzugen einige von Ihnen möglicherweise aus praktischen Gründen gerne das Gehen oder Radfahren, da diese umweltfreundlichen Optionen oft als attraktive Alternative zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angesehen werden.

Diese Rückmeldungen unterstreichen die Notwendigkeit das Angebot des Stadtbusses umfassend zu überdenken und anzupassen.

Linienbevorzugung und Taktung

Die vorangegangenen Rückmeldungen zur Nutzung des Stadtbusses und die Unzufriedenheit in Bezug auf die Frequenz, Linienführung und Fahrzeiten legen nahe, dass die Nutzer eine klare Vorstellung von ihren Bedürfnissen und Erwartungen an den öffentlichen Nahverkehr haben. Um diese Perspektiven weiter zu vertiefen, wurde in der Umfrage auch die Frage zur Linienbevorzugung und Taktung gestellt.

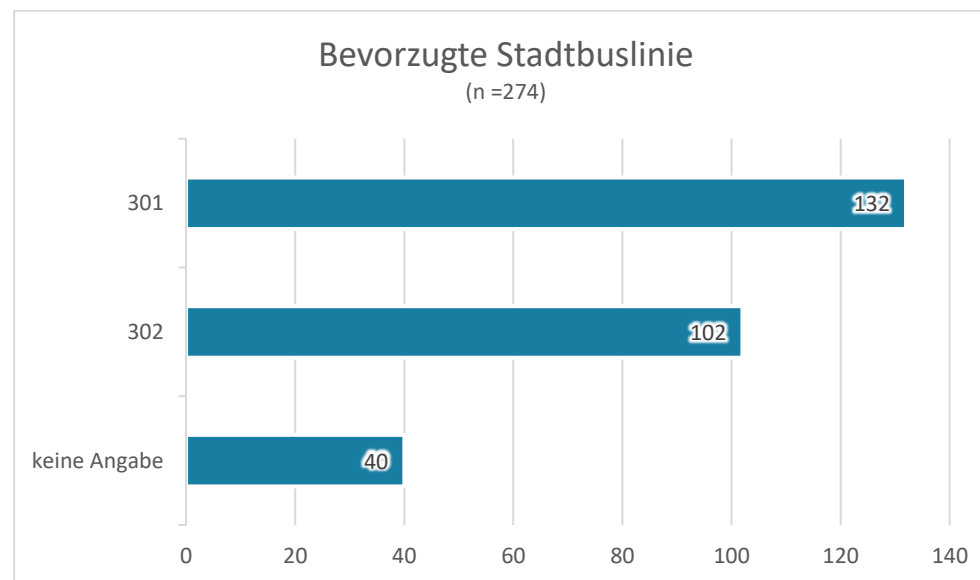


Abbildung 7: Bevorzugte Stadtbuslinie

Bei der Befragung zur bevorzugten Buslinie (vgl. Abbildung 7) gaben insgesamt 132 Personen an, die Linie 301 zu bevorzugen. Im Vergleich

dazu sprachen sich 101 Befragte für die Linie 302 aus. Die Zahlen zeigen, dass Linie 301 die beliebtere Option unter den Teilnehmenden ist.

Darüber hinaus machten 40 Personen keine eindeutige Angabe zu ihrer Präferenz. Einige von ihnen nannten spezifische Gründe, warum weder die Linie 301 noch die Linie 302 für sie in Frage kommen. Zu den häufig genannten Kritikpunkten zählten die Unzufriedenheit mit der Taktung, die Dauer der Fahrzeit und die Streckenführung der jeweiligen Linien. Mehrere Teilnehmende äußerten außerdem auch hier den Wunsch nach zusätzlichen oder besser gelegenen Haltestellen.

Nachdem die bevorzugten Buslinien ermittelt wurden, wurde auch die gewünschte Taktung der Busverbindungen thematisiert (vgl. Abbildung 8). Im Anschluss an die Frage nach den Linienpräferenzen lag der Fokus darauf, welche Fahrfrequenz die Befragten als angemessen erachten. Um das Ergebnis übersichtlicher zu gestalten, wurden die Angaben der Personen, die keine Antwort zur Taktung gegeben haben, aus der Auswertung entfernt. Es ist zudem zu beachten, dass Mehrfachantworten möglich waren.

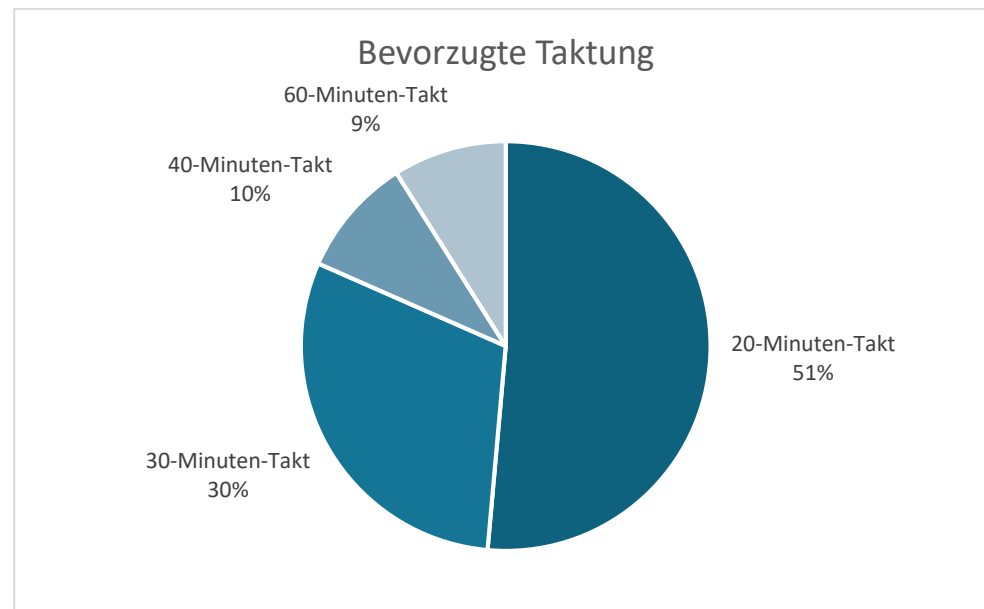


Abbildung 8: Bevorzugte Taktung

Mehr als die Hälfte der Befragten bevorzugten einen 20-Minuten-Takt für den Busverkehr. Diese Taktfrequenz ermöglicht in der Regel eine gute Anbindung, ohne dass die Wartezeiten zu lang werden, was insbesondere für Pendlerinnen und Pendler sowie für Menschen, die auf flexible Verkehrsanbindungen angewiesen sind, von Vorteil ist. Ein 20-Minuten-Takt entspricht zudem weitgehend den gängigen Standards in deutschen Städten und auch im bayerischen Nahverkehr.

Rund 30% der Befragten hielten einen 30-Minuten-Takt für ideal. Dieser wird häufig in ländlicheren Regionen oder in Randzeiten von kleineren Städten angeboten, da er eine regelmäßige Anbindung sicherstellt.

10% der Teilnehmenden gaben an, dass ein 40-Minuten-Takt ausreichend wäre. Dies könnte insbesondere für Menschen gelten, die seltener auf den Bus angewiesen sind oder außerhalb der Stoßzeiten fahren, wo eine dichtere Taktung möglicherweise als weniger wichtig empfunden wird. Nur 9% der Befragten sprachen sich für einen 60-Minuten-Takt aus.

Umsteigebeziehungen

Neben der Taktung und Linienbevorzugung spielen auch die Umsteigebeziehungen eine zentrale Rolle für die Benutzerfreundlichkeit des Stadtbus-Systems, da sie entscheidend dafür sind, wie nahtlos und effizient die Fahrgäste von einer Linie zur anderen wechseln können.

Ein reibungsloser Übergang zwischen den Linien ist besonders wichtig für Fahrgäste, die häufig Umstiege nutzen. Wenn Umsteigezeiten minimiert und die Anschlussverbindungen gut abgestimmt sind, steigert dies nicht nur die Zufriedenheit der Fahrgäste, sondern kann auch zu einer höheren Nutzung des Stadtbusses führen.

Um zu verstehen wie das Umsteigeverhalten der Wolfratshäuser Bürgerinnen und Bürger ist, werden im Folgenden die Ergebnisse der Umfrage zu den Umsteigebeziehungen, den genutzten Busverbindungen und den Umsteigehaltstellen ausgewertet.

Die häufigste Umsteigekombination ist vom Stadtbus zur S-Bahn, was 34% der Befragten angaben. An zweiter Stelle steht der Umstieg von der S-Bahn zum Stadtbus, den 26% der Teilnehmenden nutzen. 19 % der Befragten

geben an, überhaupt nicht umzusteigen. 10% wechseln vom Stadtbus zu einem anderen Linienbus, während 6% den umgekehrten Weg gehen und von einem anderen Linienbus in den Stadtbus umsteigen. 5 % der Fahrgäste wechseln von einem Stadtbus zu einem anderen Stadtbus.

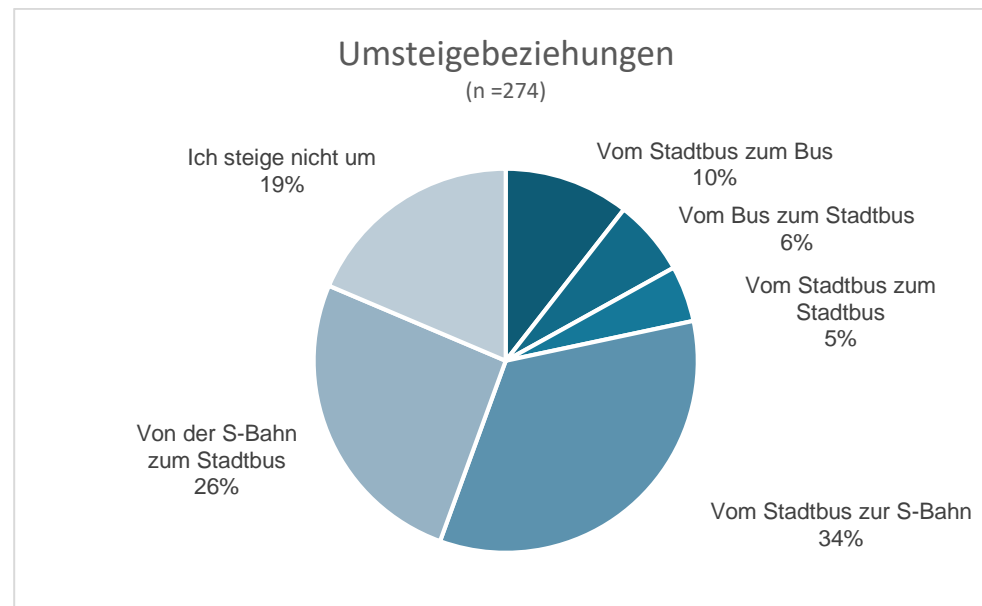


Abbildung 9: Umsteigebeziehungen

Dieser Überblick zeigt, dass die Verbindungen zwischen Stadtbus und S-Bahn die am häufigsten genutzten Umsteigemöglichkeiten sind, was auf die wichtige Rolle dieser beiden Verkehrsmittel im städtischen Verkehrsnetz hinweist.

Um die Umsteigebeziehungen noch besser nachvollziehen zu können, wurde in der darauffolgenden Frage gezielt nach den genutzten Verbindungen und Umsteigehaltestellen gefragt. Die genannten Busverbindungen wurden nach Häufigkeit sortiert und in einem Bubble-Chart (vgl. Abbildung 10) visualisiert. In diesem Diagramm wird dargestellt, welche Busverbindungen von den Befragten genutzt werden. Je häufiger eine Buslinie genannt wurde, desto größer ist der entsprechende Kreis im Diagramm.

Besonders auffällig ist die Beliebtheit der X-Buslinien, die von den Haltestellen S-Bahnhof und Waldram aus erreichbar sind. Dies spiegelt sich auch in den von den Bürgern genannten Umsteigehaltestellen wider (Abbildung 11).

Die am häufigsten genannten Umsteigehaltestellen sind „Bahnhof“, „Waldram“ und „Farchet B11“. Diese Haltestellen spielen eine zentrale Rolle im öffentlichen Nahverkehr der Region und sind offensichtlich wichtige Knotenpunkte. Weitere genannte Haltestellen, die jedoch deutlich seltener erwähnt wurden, sind „Am Wasen“, „Weldenstraße“, „Waldram, Volksschule“, „Faulhaberstraße“, „Marienplatz“, „Margeritenstraße“ und „Badstraße“.

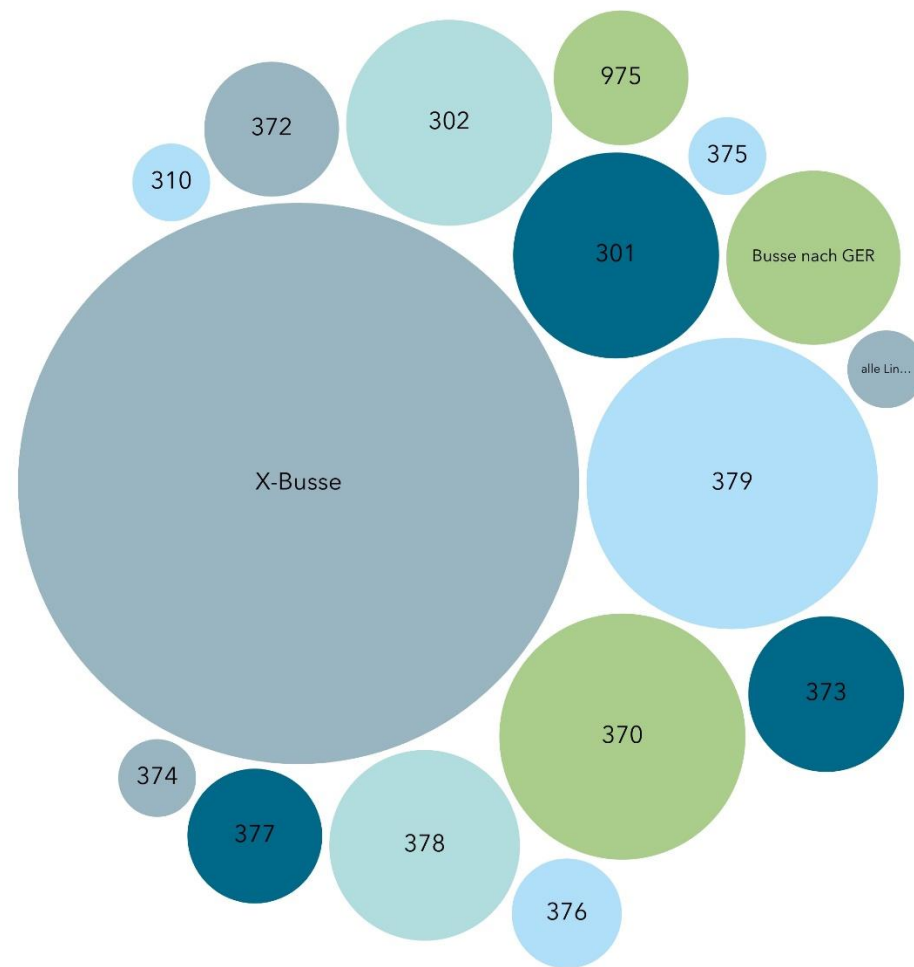


Abbildung 10: Genutzte Busverbindungen

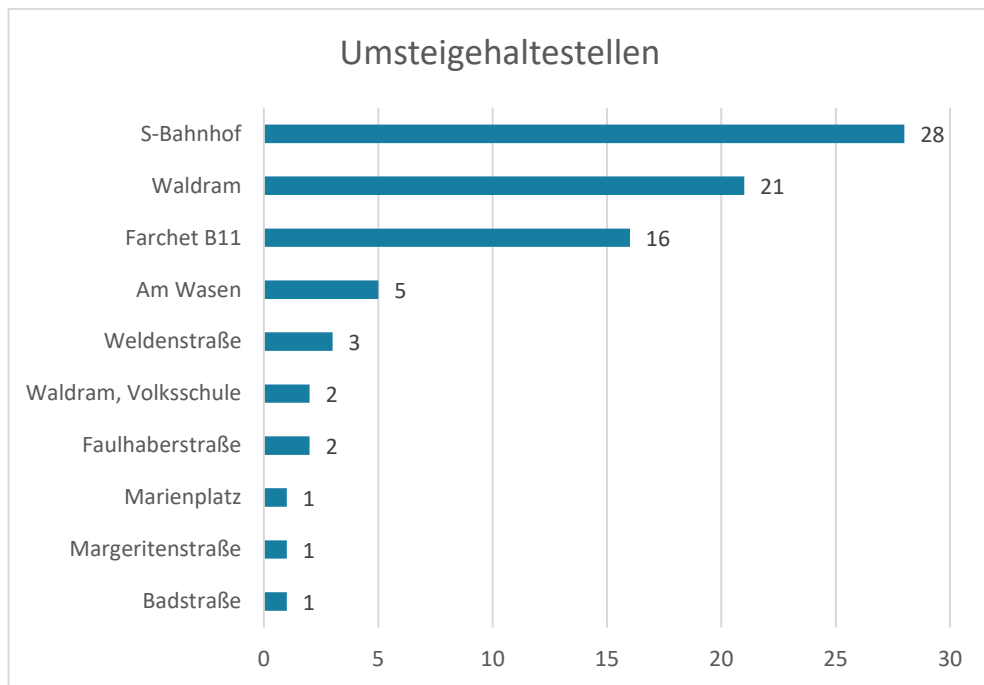


Abbildung 11: Umsteigehaltestelle

Frequentierte Haltestellen

Natürlich ist es auch interessant zu wissen, welche Haltestellen auch ohne Umsteigemöglichkeiten am häufigsten genutzt werden. In dieser Auswertung werden auch einige der bereits erwähnten Haltestellen aufgeführt. In der nachfolgenden Tabelle (vgl. Tabelle 1) sind alle Haltestellen aufgeführt, sortiert nach der Häufigkeit ihrer Nennungen. Die Liste der angegebenen Haltestellen wurde bereinigt, da manche der genannten Haltestellen nicht von den Linien 301 und 302 angefahren werden oder keine genaue Haltestelle genannt wurde („Zentrum“).

Tabelle 1: Frequentierteste Haltestellen

	Haltestelle	Nennungen
1.	S-Bahnhof	102
2.	Weldenstraße	38
3.	Marienplatz	34
4.	Am Wasen	32
5.	Waldram	29
6.	Farchet B11	22
7.	Sudetenstraße	19
8.	Enzianstraße	15
9.	Faulhaberstraße	15
10.	Margeritenstraße	13
11.	Waldram, Volksschule	13
12.	Badstraße	12
13.	Johannisgasse	11
14.	Meßnergassl	9
15.	Zugspitzstraße	9
16.	Korbinianstraße	8
17.	Grubigsteinstraße	6
18.	Stobäusstraße	6
19.	Bahnhofsstraße	5
20.	Birkenweg	5
21.	Holunderstraße	5
22.	Königsdorferstraße	5
23.	Föhrenwaldstraße	4
24.	Erikastraße	2
25.	Sauerlacherstraße	2
26.	Auenstraße	1
27.	Pfaffenriederstraße	1
28.	Wettersteinstraße	1

Zwecke der Stadtbusfahrten

Nachdem die frequentiertesten Haltestellen erfasst wurde, werden im Folgenden die verschiedenen Zwecke der Stadtbusfahrten analysiert. Ziel war es, ein detailliertes Bild davon zu erhalten, in welchen Lebensbereichen der Stadtbus am häufigsten genutzt wird und wie sich die Bedürfnisse der Fahrgäste im Alltag gestalten. Dabei wurden die Teilnehmer gebeten anzugeben, für welche konkreten Zwecke sie den Stadtbus regelmäßig nutzen. Mehrfachantworten waren möglich.

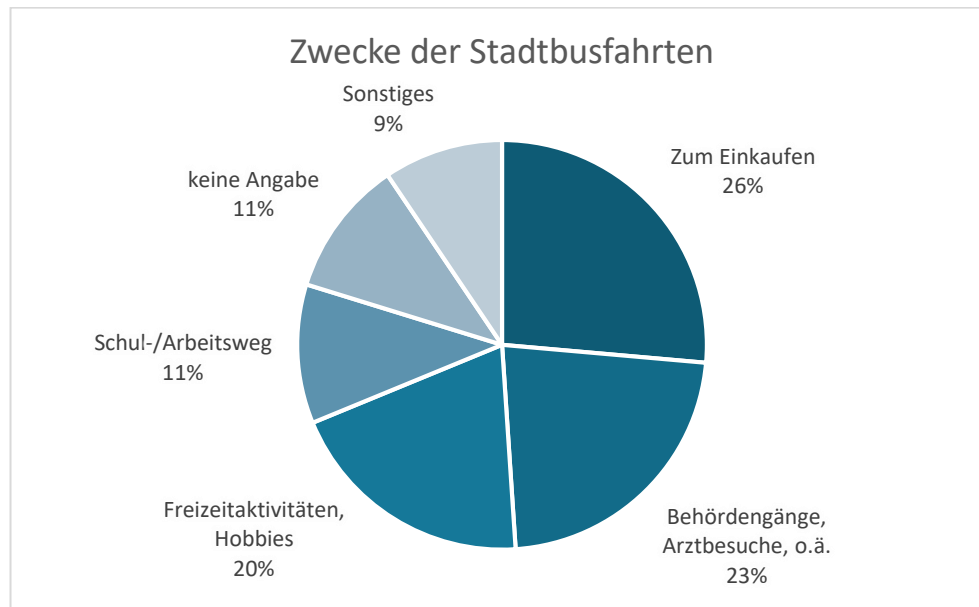


Abbildung 12: Zwecke der Stadtbusfahrten

Von den Befragten gaben 26% an, den Stadtbus vor allem für Einkäufe zu nutzen. 23 % verwenden ihn für Behördengänge, Arztbesuche oder ähnliche Erledigungen. Zudem nutzen 20% der Bürgerinnen und Bürger

den Stadtbus für Freizeitaktivitäten und Hobbys. 11 % nutzen ihn für den Schul- oder Arbeitsweg, während ebenfalls 11% keine Angaben zu ihren Nutzungszwecken machten. Weitere 9 % gaben an, den Bus für andere Zwecke als die in der Umfrage genannten zu nutzen.

Zeitkarte/Abo des MVVs

Im Rahmen der Umfrage wurde außerdem die Frage gestellt, ob die Bürgerinnen und Bürger eine Zeitkarte oder ein Abonnement des MVV besitzen.

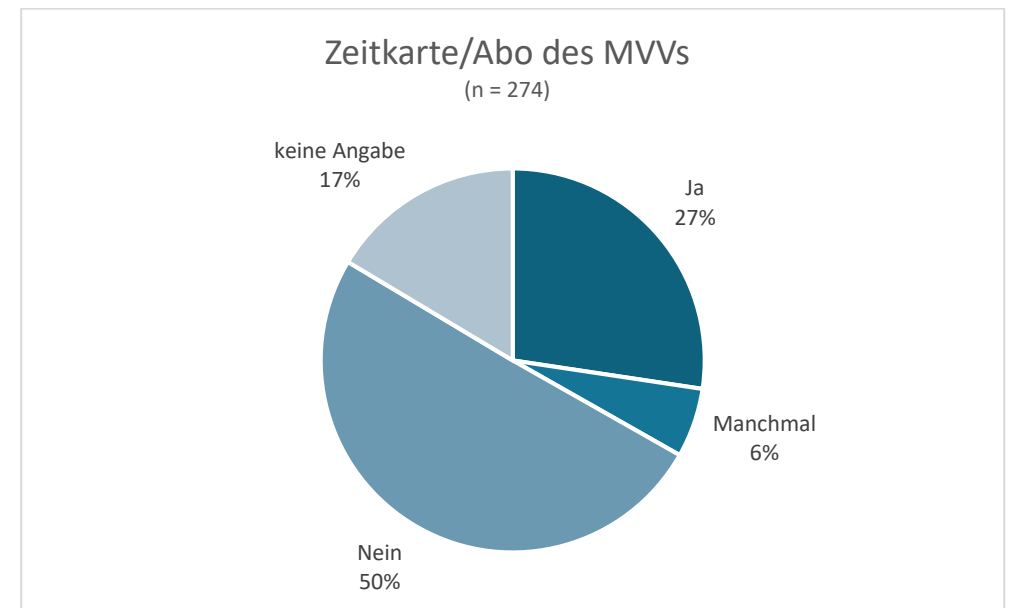


Abbildung 13: Zeitkarte/Abo des MVVs

Die Ergebnisse in Abbildung 13 zeigen, dass 27 % der Befragten angeben, ein Abonnement zu haben, während 6 % nur gelegentlich eines nutzen. Eine deutliche Mehrheit von 50 % hat angegeben, keine Zeitkarte oder Abo zu besitzen. Zudem machten 17 % der Befragten keine Angabe zu dieser Frage. Die Gründe, dass die Mehrheit der Befragten keine Zeitkarte oder Abo hat sind vielfältig. Viele Bürgerinnen und Bürgern sehen möglicherweise keine Notwendigkeit für eine Zeitkarte oder Abo, da sie den öffentlichen Personennahverkehr nicht häufig genug nutzen. Zudem könnte auch ein Grund die Unzufriedenheit mit dem Angebot sein. Auch die Ticketpreise könnten möglicherweise als zu hoch empfunden werden.

Veränderungswünsche

In der Umfrage wurde gezielt eine offene Frage zu Veränderungswünschen formuliert. Diese wurden anschließend kategorisiert, um eine bessere Übersicht zu erhalten. Die nebenstehende Abbildung veranschaulicht die Ergebnisse, sortiert nach der Häufigkeit der Nennungen.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass der Großteil der Befragten auch hier den Wunsch nach einer engeren Taktung sowie nach zusätzlichen Haltestellen äußert. Zudem wird die Erschließung anderer Stadtteile als wichtig erachtet. Ein weiterer zentraler Punkt ist die Ausweitung der Fahrzeiten, um auch Randzeiten und den Betrieb an Wochenenden abzudecken. Auch der Wunsch nach einer anderen Linienführung sowie nach kleineren Bussen wurde häufiger genannt, sowie eine kürze Fahrtdauer und eine verlässlichere Taktung.

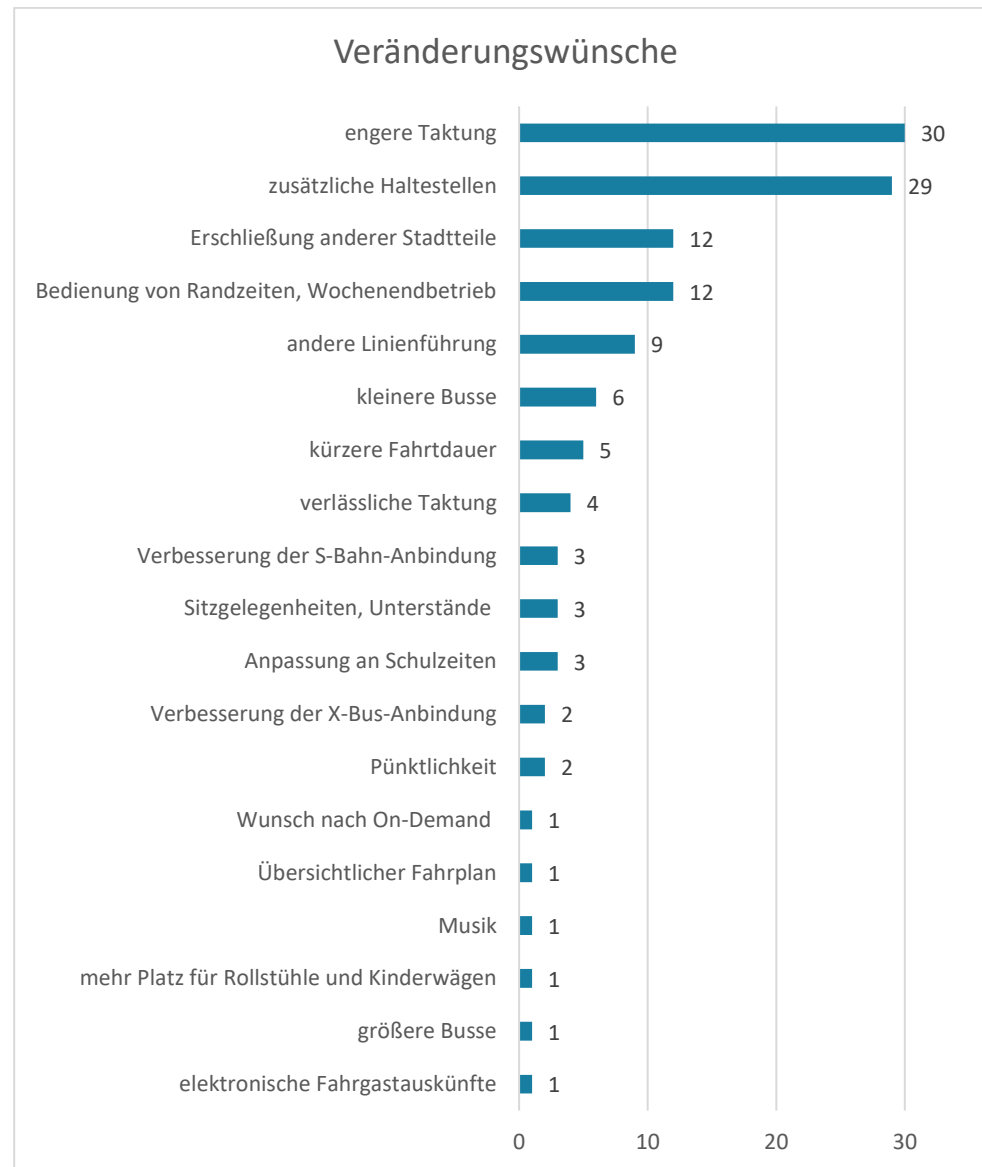


Abbildung 14: Veränderungswünsche

Weitere Anmerkungen

Zusätzlich wurden die Bürgerinnen und Bürger gebeten, mitzuteilen, ob sie noch Anmerkungen oder Vorschläge haben, die im bisherigen Fragebogen möglicherweise nicht berücksichtigt wurden oder für die es keine passenden Antwortmöglichkeiten gab. Damit sollte sichergestellt werden, dass alle relevanten Aspekte, Meinungen oder Anliegen der Befragten vollständig erfasst werden, auch wenn diese in den vorgegebenen Fragen unter Umständen nicht direkt abgefragt wurden.

Positive Anmerkungen

- „Ich finde es sehr gut, dass es den Stadtbus gibt.“
- „Weiter so auf dem Weg das Potenzial der Busverbindungen in Wolfratshausen zu heben.“
- „Es ist toll, dass es den Stadtbus gibt!“
- „Die Busfahrer und Busfahrerinnen sind sehr freundlich und hilfsbereit!“
- „Gute Idee mit dem Stadtbus.“
- „Danke, dass es den Bus gibt (weniger für mich, aber für Ältere etc.)“
- „Es ist schön durch eine solche Umfrage die Bürger einzubinden.“
- „Die Busfahrerinnen sind sehr freundlich.“
- „Wir sind gut zufrieden!“
- „Bitte weiterhin kostenlose Fahrten für Rentner. Danke!“
- „Ich bin sehr froh über den Bus.“
- „Ich bin froh, dass es den Stadtbus gibt.“

- „Ich liebe den Stadtbus und als Rentner komme ich mit den Fahrzeiten klar.“
- „Es ist schön, dass es diese zwei Linien gibt.“
- „Die Busfahrer sind prima.“
- „Die Busfahrer sind Helden, weil sie fast immer trotz Hindernissen pünktlich sind.“
- Die Buslinie ist eine super Errungenschaft.

Negative Anmerkungen

- „Der Anschluss zum X-Bus ist leider nur selten möglich. Bin aber dankbar, dass wir den Stadtbus haben!“
- „Der Marienplatz sollte öfters angefahren werden“
- „Wenn Menschen an einer Bushaltestelle stehen, dann bitte auch wirklich anhalten!“
- „Die Ampel beim Edeka ist großer Mist. Sollte überarbeitet und nachts abgeschaltet werden.“
- „Früher dauerte die Fahrt von der Enzianstraße zum Bahnhof 8 Minuten bei immer gleichen Abfahrtszeiten zu jeder Stunde, da konnte man sich darauf einstellen. Jetzt dauert diese Fahrt bis zu 25 (!!!!!) Minuten, die Abfahrtszeiten sind jede Stunde anders, das ist ein unsinniges Chaos, das uns dann auch noch als Verbesserung angepriesen wurde.“
- „Zu viele Busse fahren in Wolfratshausen umher, häufig schwach besetzt, Schlafplätze für Busfahrer kosten Parkplätze. Alte und eventuell behinderte Menschen in Wolfratshausen werden durch immer

mehr Einschränkungen des individuellen Autoverkehrs und Parkmöglichkeiten benachteiligt. Es kann nicht jeder ältere Mensch mit dem Lastenfahrrad oder mit einem Bus sein Ziel erreichen! Das durch die Stadtverwaltung verursachte Verkehrschaos wird für Senioren immer unerträglicher.“

- „Ich kann grundsätzlich nicht nachvollziehen, dass man trotz kurzer Wege in den kleinen Wolfratshausen und einem real existierenden dichten Busnetz noch immer nach einem Parkhaus sucht. Es gibt Ober-Untermarkt kein Geschäft, aus dem man schwer bepackt zum Auto laufen muss (ausgenommen evtl. den Spielwaren Tausend). Wie viele Pendler das Parkhaus ganztägig belegen würden, weiß ich nicht. Und da ist die Frage, wie teuer ein Monatsticket sein muss, damit sie der Bau des Parkhauses amortisiert und ob die Pendler das bezahlen wollen.“
- „Ich bin skeptisch, ob die komplizierte und sich hinziehende Linienführung durch teils zugeparkte Kleinststraßen in Farchet und Waldram notwendig/zielführend ist, um die direkte Anbindung der Wohngebiete sicherzustellen.“
- „Ein andauernder Affenzirkus muss ein Ende finden, bei dem sich manche Menschen aus tiefem Frust mehr für das Auto entscheiden. Der Respekt muss leben.“
- „S-Bahn-Anschluss wartet nicht mal eine Minute: 14.01. Oft erlebt; ebenso X970 Faulhaberstraße - keine Karenzminute, obwohl an anderen Haltestellen dann gewartet wird um den Fahrplan einzuhalten.“

- „Die Disziplin der Fahrgäste lässt viel zu wünschen übrig. Der/die Busfahrer/in sollte energisch einschreiten.“
- „Für Abendveranstaltungen in Geretsried (z.B. Schwimmen, Musikschule) fahren die Busse zu ungünstig.“
- „Ich wohne in der Isarstraße und zur jetzigen Haltestelle ist es für mich leider zu weit - sehr schade - (bin über 80 Jahre).“
- „Der Bus von Waldram fährt ab Mittag sehr ungünstig – müssen deshalb immer ein Taxi rufen!“
- „Die Fahrer/Innen sollten versuchen, sich an den Fahrplan zu halten und nicht zu früh wegfahren.“
- „Die Fahrscheinstempelung ist oft kaum erkennbar.“
- „Unklare Preisangaben an den Haltestellen.“
- „Volkswirtschaftlich sind die großen Busse sehr ungünstig, weil die Auslastung zu gering ist.“
- „Manche Fahrgäste sollten höflicher zu den Busfahrern/innen sein.“
- „Ist es notwendig, die riesigen Busse einzusetzen? Manchmal ist er nur mit 3 - 5 Personen belegt.“
- „Das Deutschlandticket für Rentner sollte billiger als 49€ sein.“
- „Versorgung mit Seniorentickets ist zu umständlich, besser wäre ein Ausweis.“
- „Die Infotafel am Bahnhof mit den Bus-Abfahrtszeiten steht an einer ungünstigen Stelle, man sollte sie sehen, wenn man vom Bahnhof kommt.“
- „Es bräuchte mehr Linien mit Umsteigemöglichkeiten.“

- „Freundliche Busfahrer, die sehen, dass die S-Bahn einfährt und einem vor der Nase davonfahren, bei 3 Leuten im Bus holt man die Zeit doch leicht wieder rein.“

Weitere Anregungen

- „Der Stadtbus ist super - aber eine verlässlichere Taktung wäre sehr wünschenswert. Wenn ein 20-Minuten-Takt wirtschaftlich nicht möglich ist, wäre es kundenfreundlicher, "seltener" zu fahren, aber dafür verlässlich ohne Lücken.“
- „Die wichtigsten Geschäfte der Stadt Wolfratshausen müssen erreichbar sein. Dazu gehören auch Dehner und Lutz.“
- „Wenn man in der Weidacher Hauptstraße wohnt, gibt es keine Nonstop Linie in die Altstadt, nur über den S-Bahnhof. Eine durchgehende Linie wäre wünschenswert.“
- „Der Stadtbus sollte kostenlos für alle sein!“
- „Stündlich eine Linie, um den Außenbezirken eine bessere Anbindung an die Innenstadt für Veranstaltungen bzw. Gastronomie anzubieten.“
- „Ideal wäre eine Wendeschleife entweder über das FW-Haus oder durch die Weidacher Hauptstraße Richtung Isarspitz und wieder runter auf die Weidacher Hauptstraße dann zurück.“
- „Leider kann ich den Stadtbus momentan kaum nutzen, da die Haltestellen zu weit entfernt sind. Meine dringende Bitte ist die Haltestelle Waldeckstraße mit einzubeziehen. Bitte auch möglichst im regelmäßigen Stundentakt.“

- „Taktung für Pendler in den Stoßzeiten erhöhen, oder zumindest beibehalten.“
- „Der Stadtbus sollte auf das Ankommen der S-Bahn warten.“
- „Es wäre toll, wenn die MVV Linien auch an den Stadtbushaltestellen halten würden.“
- „Haltestelle Schule Waldram Bus 302; die Einstiegsstelle umgestalten, nicht im Rasen einsteigen, bei Regenwetter ist alles matschig und es steigen viele Schulkinder dort ein.“
- „Die Route grafisch an den Haltestellen aushängen wäre super für diejenigen, die selten Bus fahren und daher die Haltestellen-Namen nicht kennen bzw. nicht verordnen können.“
- „Wenn die Uhrzeit so angepasst werden würde, dass die Schulkinder aus Farchet den Bus nutzen könnten, würde man den Verkehr in Waldram entzerren, da nicht mehr alle Eltern ihre Kinder bei schlechtem Wetter nach Farchet bringen müssen.“
- „Kostenfreie Beförderung für (Schul-)Kinder wäre eine nachhaltige Investition.“
- „Warum haben wir keine Elektrobusse? Wie ist die Auslastung der Busse? Sind vielleicht kleinere Busse möglich und sinnvoll?“
- „Der Bus ist auch in den Stoßzeiten morgens, mittags, abends nicht voll besetzt. Oft fährt der Bus leer vorbei oder es sitzen nur 1-2 Personen darin. Der Bus bleibt an Haltestellen einfach länger stehen, damit er die Zeiten einhalten kann, da so wenige Personen mitfahren. Ein kommunaler Transport sollte nur für ältere, kranke, behinderte,

beschützenswerte Personen z. B. mit Taxi von Haus zu Haus zur Verfügung gestellt werden. Vielleicht wäre das finanzierbar, wenn allen anderen verzichten? Alle anderen, besonders auch Schüler, alle, die fit und gesund sind, könnten laufen, Fahrrad fahren. Berufstätige könnten ggf. einen Elektroroller benützen und es insgesamt als Vorteil sehen, z. B. zur S-Bahn zu gehen oder Rad zu fahren um sich dadurch fit und gesund zu halten. Einkäufe könnten mit einem Radanhänger, Lastenrad transportiert werden. Das ist dann auch von Haus zu Haus. Wenn das Wetter schlecht ist, wird der Einkauf verschoben.“

- „Der Stadtbus ist eine gute Sache, aber er muss Farchet mit Wolfratshausen (Stadt/Bahnhof) viel besser verbinden. Wünschenswert ist eine Verbindung in beide Richtungen alle 20 Minuten oder zumindest alle 30 Minuten. Auch nach 22 Uhr muss es eine Möglichkeit geben, vom Bahnhof nach Farchet zu kommen. Der Weg über Waldram nach Farchet (Enzianstraße) dauert außerdem viel zu lang (über 25 Minuten).“
- „15min. Takt, elektrische Busse, nächtliche Anbindung, da die Verbindung nach München nach Farchet ansonsten unterbrochen ist! Mehr Sicherheit und weniger Individualverkehr. Saubere Stadt mit Zukunftsvision. Förderung von der EU oder dem Bund beantragen und Wolfratshausen aufwerten. Es ist schön hier und mit einem gelungenen ÖPNV lohnt es sich zu bleiben. Verbessert es sich nicht, wird es unattraktiv, auch weil ältere Menschen irgendwann nicht mehr mit dem Auto fahren können.“

- „Kleinere Busse zwischen den Stoßzeiten, denn diese kommen besser durch die engen Straßen.“
- „In den X-Bussen ist der Komfort vorzüglich: geräuscharm, bequeme Sitzmöglichkeit und sauber! Die Uralt-Stadtbusse sollten endlich erneuert werden!“
- „X970 Haltestelle Farchet B11 (großes Wohngebiet, mehrere Supermärkte und Industriegebiet! 20min-Takt zum Bahnhof.“
- „Die Anzeige an der Sauerlacherstraße sollte am Bahnhof sein.“
- „Stadtbus mit Elektroantrieb, in Stoßzeiten großer Bus, sonst kleiner“
- „Danke für die Freifahrt von Rentnern, Takt von 60 Minuten, wenn wenige Fahrgäste vorhanden sind, in der Früh und Mittag 30 - 40 min Takt.“
- „Bank und Sonnen-/Regenschutz im Markt nahe Müllermarkt.“
- „Betrieb auch am Sonntag.“
- „Auch am Sonntag min 3x täglich.“
- „Betrieb auch am Sonntag.“
- „Es fehlt die Haltestelle Gebhardtstraße.“
- „Einhaltung des Fahrplans und Abfahrtszeiten bitte veranlassen.“
- „Rufbusse als Gemeinschaftsprojekt GER/WOR?“
- „Schulkinder könnten auch laufen, ansonsten ist der Stadtbus fast immer leer, Energie- und Geldverschwendung.“
- „Aufwertung Bahnhof, Toiletten“

Ausblick

Die Ergebnisse der Umfrage verdeutlichen, wie wichtig es ist, die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste zu verstehen, um das Angebot des Stadtbusverkehrs gezielt zu optimieren und attraktiver zu gestalten.

Die Umfrage hat eine Vielzahl von Forderungen und Wünschen ans Licht gebracht, die darauf hinweisen, dass eine umfassende Optimierung des Stadtbusses dringend erforderlich ist. Nur so kann der Stadtbus als attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln wahrgenommen werden. Ein verbessertes Angebot ist nicht nur entscheidend für die individuelle Mobilität, sondern auch für die Umwelt. Eine erhöhte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs kann dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß zu verringern und die Luftqualität in der Stadt zu verbessern. Darüber hinaus spielt der demografische Wandel eine herausfordernde Rolle in der Verkehrsplanung. Mit einer alternden Bevölkerung und den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen müssen innovative und nachhaltige Lösungen gefunden werden, um die Mobilität in der Stadt auch in Zukunft sicherzustellen.

Aus diesem Grund wird, auch auf Grundlage dieser Umfrage, ein Mobilitätsentwicklungskonzept erarbeitet, das die verschiedenen Aspekte der Mobilität in der Stadt Wolfratshausen integriert und auf die Bedürfnisse aller Nutzergruppen eingeht.

Die Anregungen, die wir erhalten haben, die nicht direkt von uns bearbeitet werden können, leiten wir an die zuständigen Stellen wie das Busunternehmen und den MVV weiter.



WOLF
RATS
HAU
SEN



mächtig
im
fluss

Stadt Wolfratshausen
Marienplatz 1
82515 Wolfratshausen

Tel. 08171 214-0

Referat 05 – Planen & Umwelt

umwelt@wolfratshausen.de

Foto: Adrian Greiter

