

Innsbruck, 27. Februar 2025

## **Anfrage**

### **Aufklärungsbedarf bei Buslinie D**

In Zusammenhang mit der Einführung einer Buslinie D als Verbindung von Hochmühlau und Hocharzl mit dem Knoten Mühlauer Platz besteht Aufklärungsbedarf hinsichtlich einer Reihe von fehlenden und widersprüchlichen Angaben in der Beschlussvorlage. Um Transparenz für die Innsbrucker Bevölkerung sicherzustellen, ergeben sich folgende Fragen an den Bürgermeister:

1. Warum fehlen in der Beschlussvorlage die Vorakten, obwohl diese Beschlussvorlage darauf rechtlich unmittelbar folgt?
2. Welche Unterlagen inklusive einer Bedarfsanalyse gibt es aus dem Jahr 2019 zu den Überlegungen hinsichtlich der Einführung einer Linie D? Was waren die Gründe? Hat sich an diesen Gründen etwas geändert bzw. hat sich der Bedarf gegenüber dem Jahr 2019 massiv verstärkt?
3. Im aufrechten Beschluss vom 23.03.2023 wurde ein Probetrieb von 3 Jahren mit Fahrgastzählung beschlossen.
  - a. Warum ist in der Beschlussvorlage keine Aufhebung dieses Beschlussteils enthalten?
  - b. Findet nun ein Probetrieb statt?
  - c. Wie lange soll nun ein allfälliger Probetrieb dauern?
  - d. Sind für den (Probe-)Betrieb alle baulichen Maßnahmen wie die Errichtung der Ausweiche Rechenhofweg/Schönblickweg und die 8 neuen Haltestellen, die im Stadtsenat am 21.4.2024 beschlossen worden sind, abgeschlossen?

- e. Wie hoch waren die Kosten dafür?
  - f. Sind für den (Probe-)Betrieb weitere/andere bauliche Maßnahmen nötig?
  - g. Wie hoch werden die Kosten dafür geschätzt?
  - h. Ist für den (Probe-)Betrieb der Bau von Signalanlagen nötig?
  - i. Sind die Straßen in Hochmühlau und Hocharzl durchgehend befahrbar?
  - j. Wird es Mehrkosten für den Winterdienst geben? Wie hoch werden diese geschätzt?
  - k. Ist die Einrichtung von Haltestellen geplant und wenn ja, wie viele und wo?
  - l. Findet eine Fahrgastzählung statt?
4. Abweichend vom aufrechten Beschluss vom 23.03.2023 sind nun Betriebsbeiträge für die nächsten 5 Jahre vorgesehen.
- a. Welche Konsequenzen werden gezogen, sollte die Fahrgastzählung schon nach kurzer Zeit einen Fortbetrieb nicht rechtfertigen?
  - b. Wie wird der Widerspruch zu rechtsgültigen früheren Beschlüssen gerechtfertigt und warum wird hier nicht Bezug genommen?
  - c. Welche allfälligen möglichen alternativen Einsätze und organisatorische Umstrukturierungen sind möglich, um im Falle einer Ineffizienz der Linie D die frustrierten Kosten so niedrig wie möglich zu halten?
5. Betriebsbeiträge wurden ursprünglich in der Höhe von 180.000,- Euro geschätzt. Nun sind die Betriebsbeiträge angepasst an die Preisbasis 2025 auf 238.000,- Euro angesetzt.
- a. Wie kommt diese massive Preissteigerung nach knapp zweieinhalb Jahren um fast ein Drittel zustande?
  - b. Sind bereits Angebote zu den E-Minibussen eingeholt worden? Um welche Hersteller handelt es sich dabei?
  - c. Warum liegen die Angebote dem Akt nicht bei?
  - d. Wie lange beträgt die Lieferzeit für die E-Minibusse?
  - e. Die ursprüngliche Schätzung basiert auf Dieselbussen. Um wieviel verteuert sich der Einsatz von Elektrobussen im Vergleich?

- f. Wurde für einen allfälligen Probetrieb auch der Einsatz von Dieselnissen geprüft? Wenn nein, warum nicht? Diese Frage beantwortet sich im Akt – wegen der Gesetzeslage (Dekarbonisierungsrichtlinie der EU)
  
6. Im ursprünglichen Beschluss haben die Betriebsbeiträge in der Höhe von 180.000,- einen Betrieb von Montag bis Freitag von 06:30 bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt vorgesehen. In der neuen Beschlussvorlage ist diesbezüglich gar nichts definiert.
  - a. Werden diese Betriebszeiten nun umgesetzt?
  - b. Beinhaltet die Preissteigerung auch eine Ausweitung der Betriebszeiten?
  - c. In welcher Situation ist eine Ausweitung oder Reduktion des Taktes und der Betriebszeiten vorgesehen?
  - d. Wird eine allfällige Fahrgastzählung auf die Betriebszeiten Auswirkungen haben?
  
7. Ebenfalls abweichend vom aufrechten Beschluss vom 23.03.2023 ist nun die Anschaffung von drei anstatt einem Minibus offensichtlich für den Betrieb erforderlich und vorgesehen.
  - a. Warum sind für die entsprechenden Betriebszeiten nun drei anstatt ein Bus notwendig?
  - b. Aufgrund welcher Analyse und Grundlage erfolgte plötzlich die Verdreifachung des Busbedarfs?
  - c. Welche Ausschreibungskriterien liegen dieser Anschaffung zugrunde?
  - d. Besteht bei diesen Bussen Barrierefreiheit?
  - e. Besteht bei diesen Bussen die Möglichkeit der Mitnahme von Kinderwägen?
  - f. Ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich?
  
8. Gemäß Vorlage sind die 3 Busse auch auf anderen Linien einsetzbar.
  - a. Auf welchen Linien?
  - b. Welches Konzept liegt diesem Einsatz zugrunde?
  - c. Müssen für diese Einsätze generell neue Busse angeschafft werden?

- d. Wieso werden in diese Beschlussvorlage die Anschaffung von weiteren Bussen „verpackt“, die es für den Betrieb der Linie D unmittelbar gar nicht benötigt?
  - e. Wieso fehlt, wie sonst bei solchen Investitionen selbstverständlich üblich, eine umfassende Begründung dazu?
  - f. Wie gestaltet sich die vertragliche Übernahme / die vertragliche Regelung des Einsatzes dieser Busse auf anderen Linien, insbesondere hinsichtlich des Syndikatsvertrages mit der IVB?
9. In Innsbruck gibt es bereits Erfahrungen und Prüfungen zu Kleinbus- und Pendelbuslinien in den Stadtteilen. U.a. war Kranebitten lange mit einem Pendelbus an die Technik angebunden und auf der Hungerburg wurde eine Kleinbuslinie nach Gramart geprüft und nicht umgesetzt. Die Linie LK als Pendelbus war bei der ansässigen Bevölkerung unbeliebt und ein Direktbus wurde bevorzugt. Dieser wurde später auch eingeführt und der Pendelbus wieder abgeschafft.
- a. Gibt es dazu Evaluierungen und Berichte?
  - b. Wurden diese Erfahrungswerte im Projekt „Buslinie D“ berücksichtigt?
  - c. Welche Lehren wurden daraus übernommen?
  - d. Welche weiteren Kleinbuslinien in den Stadtteilen sind geplant (z.B. Anbindung Bergisel)?
  - e. Welche Alternativen zur Anbindung mit Kleinbuslinien werden überlegt und/oder sind in Ausarbeitung?