

Stadt  
Landshut

## 50/50 Mobil in der Stadt Landshut

### Konzeptstudie

Stand: Februar 2023  
VerfasserInnen: Aß, Franziska  
Stadler, Magnus

## 1. Ausgangslage

### 1.1. Antrag

Das vorliegende Konzeptpapier behandelt den Antrag des Stadtrats der Parteien CSU/LM/JL/BfL 13.04.2021 zum Thema „50/50 Mobil“. Darin soll betrachtet werden, welche Gruppen von im Stadtgebiet lebenden Personen für Taxigutscheine zum halben Preis in Frage stehen, welche Förderung hierbei bereits besteht und welche wirtschaftlichen, politischen und ökologischen Auswirkungen dieses potentielle Angebot auf die jeweiligen Gruppen haben könnte und wie sich dies auf den Haushalt der Stadt auswirken könnte.

Hierbei ist stets zu bedenken, dass es sich hierbei größtenteils um kontrafaktische Berechnungen handelt, da die Überschneidungen bei den Berechtigengruppen nach aktuellen Datenschutzverordnungen eine exakte Aufnahme der Personenbeschreibung nicht zulässt.

### 1.2. Nachforschungsauftrag vom Finanz- und Wirtschaftsausschuss

Im Rahmen des Finanz- und Wirtschaftsausschusses vom 01.12.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, ein modifiziertes Konzept für ein 50/50 Mobil Projekt für die Stadt Landshut auszuarbeiten und die Gruppen, die hierbei berechtigt wären, einzugrenzen und anhand wirtschaftlichen Faktoren zu überprüfen. Die Verwaltung wurde beauftragt, ein modifiziertes Konzept für ein Angebot „Fifty-Ffty-Mobil“ für einen klar definierten Personenkreis bis zu den Haushaltsberatungen zu entwickeln.

### 1.3. Best Practice Beispiele

#### 1.3.1. Landkreis Landshut

Der Landkreis Landshut brachte die Idee des 50/50 Mobil-Projekts in die Jugendhilfeausschusssitzung am 18.11.2019. Maßgeblich für die Idee war es, positive und gleichwertige Lebensbedingungen von jungen Menschen zu schaffen und auch hierbei Unfälle durch Alkoholkonsum der FahrerInnen zu vermeiden und unabhängig von Eltern und Busfahrzeiten im Landkreis fahren zu können. Bei dem Modell des Landkreises Landshut werden Personen mit Schwerbehindertenausweis ab GdB 50 (Grad der Behinderung bei 50 %) sowie Jugendliche als Berechtigte angesehen. Die Gutscheine im Wert von maximal 60 Euro pro Monat können im jeweiligen Rathaus abgeholt werden. Es erfolgt kein Echtzeitdatenabgleich, sodass die Zahlen an den Landkreis am Ende des Monats übermittelt werden. Bis November 2021 beliefen sich die Kosten für das 50-50 Mobil auf circa 70.0000 €. Hierbei ist jedoch auch zu beachten, dass die Jugendlichen aufgrund der Corona-Pandemie

weniger Möglichkeiten hatten, auf Veranstaltungen zu gehen und aufgrund der Kontaktbeschränkungen angehalten wurden, zu Hause zu bleiben.

Die Gutscheine können bei teilnehmenden Taxi- und Mietwagenunternehmen bei Vorzeigen des Berechtigtennachweises eingesetzt werden.

### 1.3.2. Haßfurt

Die Stadt Haßfurt mit einer EinwohnerInnenzahl von 13.391 (31. Dez. 2008) vergibt seit Oktober 2020 Taxigutscheine an SeniorInnen ab dem vollendeten 70. Lebensjahr sowie an Menschen mit erheblicher Gehbehinderung, was die Merkzeichen B, H, G oder aG betrifft. Deren dauerhafter Wohnsitz muss in den Stadtgebieten oder einem Stadtteil liegen. Berechtigte können Gutscheine im Wert von 5 Euro oder 10 Euro mit einer Ermäßigung von 50 Prozent käuflich erwerben. Pro Kaufvorgang können Gutscheine im Wert von maximal 30 Euro erworben werden. Die restlichen 50 Prozent bezuschusst die Stadt Haßfurt nach Einreichung der Gutscheine durch das Taxi-Unternehmen. Der Gutschein ist dem Taxifahrer vor Fahrtantritt auszuhändigen und ist nicht übertragbar. Sofern mehrere Personen gemeinsam Taxi fahren, ist im Zuge dessen die Nutzung des Gutscheines gestattet, wenn die berechtigte Person mitfährt und die Fahrt auch bezahlt. Die Gutscheine dürfen nur auf Fahrten angerechnet werden, welche vollständig im Gebiet der Stadt Haßfurt und des Landkreises Haßberge durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang muss die Stadt Haßfurt immer Ausgangs- oder Zielpunkt der Fahrt sein. Die Gutscheine sind für Taxi-, Rollstuhl-Taxi oder Mietwagenfahrten einlösbar. Krankenfahrten beispielsweise sind von dem Gutscheinsystem ausgeschlossen. Das Unternehmen rechnet den vollen Gutscheinwert auf den Fahrpreis an und der Gutschein vermindert somit den zu zahlenden Fahrpreis. Je einzelne Fahrt können höchstens Gutscheine im Wert von 10 Euro angerechnet werden. Übersteigende Differenzbeträge werden vom Fahrgast selbst entrichtet. Übersteigt der Gutscheinwert den Fahrpreis sind Rück- bzw. Auszahlungen nicht gestattet. Verkauft werden die Gutscheine in der Touristen-Information der Stadt Haßfurt. Bei Nachfrage wurden die Gutscheine gut angenommen. Die intensive Rücksprache mit den Taxiunternehmen sei hierbei unabdingbar um Missbrauch der Gutscheine zu vermeiden.

Hierbei ist jedoch ebenfalls anzumerken, dass die Stadt Haßfurt über weitaus weniger Linienverkehr verfügt als die Stadt Landshut.

## 2. Berechtigtengruppen

Im nachfolgenden Teil sollen die Berechtigten in der Stadt Landshut anhand von statistischen Daten beschrieben und eventuelle Zusatzleistungen für Mobilität erläutert werden. Hinzu kommen Einschätzungen und Stellungnahmen der jeweilig zuständigen städtischen VertreterInnen und Behörden. Hierbei ist zu beachten, dass die überwiegende Datengrundlage für die statistischen Auswertungen auf den Zahlen vom Erhebungsjahr 2019 basieren und gewisse Schnittstellen nur eingeschränkt statistisch zu beobachten sind. Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich das Angebot an Landshuter BürgerInnen richtet, die ihren Hauptwohnsitz innerhalb des Stadtgebiets haben.

## 2.1. SeniorInnen als Gruppe

Im Jahre 2019 lebten in Landshut 11018 Personen ab dem Alter von 70 Jahren bis 105 Jahren. In Anbetracht der Altersstruktur und der sinkenden körperlichen Belastbarkeit sind hierbei ein besonderer Bedarf und auch die Überschneidung von Personen mit einer vorliegenden Schwerbehinderung zu beachten.

### 2.1.1. Anwendungsbereiche

Da SeniorInnen körperliche Einschränkungen aufgrund ihres Alters haben können, sind diese nicht zwangsläufig selbstständig mobil. Auch der ÖPNV in Form von Bussen sind für manche ältere Personen schwer zu erreichen und Angehörige sind entweder nicht in unmittelbarer Nähe oder haben keine Kapazitäten ob eines Transports. Das Fifty-Fifty Mobil Angebot böte hiermit eine Option des Tür-zu-Tür Transport abseits von dem öffentlich zugänglichen Nahverkehr sein.

Fahrten zu medizinischen Einrichtungen sowie zu sozialen Interaktionen können hierbei direkt ohne Umstiege ermöglicht werden. Das Angebot 50/50 wäre hierbei tageszeitunabhängig zu verwenden, da insbesondere soziale Interaktionen und gesundheitliche Einrichtungen für SeniorInnen nicht an Uhrzeiten gekoppelt sind.

### 2.1.2. Schwerbehinderungsausweis

Da laut Bundesamt für Statistik der Anteil der Personen mit Schwerbehinderung von durchschnittlichen 9,5 % ab dem Alter von 64 Jahren auf über 25% steigt, sind hier die Differenzierungen aufzunehmen. Aus Datenschutzgründen sind die Zahlen der Personen mit entsprechenden Behinderungen in einem Stadtgebiet nicht publizierbar. Es liegt jedoch eine Unterteilung in entsprechende Merkzeichen vor:

Merkzeichen aG	außergewöhnlich gehbehindert
Merkzeichen B	Begleitung erforderlich
Merkzeichen Bl	blind
Merkzeichen G	gehbehindert
Merkzeichen Gl	gehörlos
Merkzeichen H	hilflos
Merkzeichen TBl	taubblind

Eine Erläuterung der Merkzeichen sowie die Zahlen für die Stadt Landshut werden unter Punkt 3 aufgeführt. Jedoch liegt die ungefähre geschätzte Zahl der Personen mit einer Schwerbehinderung ab dem Alter 70 bei 3000 Personen. Die Anzahl der Personen mit einem Merkzeichen aG im Ausweis ab dem 70. Lebensjahr liegt bei geschätzten 334 Personen.

### 2.1.3. Förderungen laut SGB XII

Laut dem 12. Sozialgesetzbuch sind Personen, die die Altersgrenze nach § 41 Abs. 2 von 65 Jahren erreicht haben, bei denen eine Schwerbehinderung vorliegt und Sozialhilfe erhalten, berechtigt, eine Zusatzleistung für Mobilität zu erhalten. Seit dem 01.01.2022 liegt diese bei 76,32 € im Monat und wird über Sozialhilfe ausgezahlt.

### 2.1.4. SeniorInnen im 50/50

Die Gruppe der SeniorInnen kann anhand ihres Personalausweises den Nachweis erbringen in der Berechtigtengruppe zu sein. Dieser müsste in der Abholstelle vorgezeigt werden, um die Berechtigung zu überprüfen und nochmals vor der Inanspruchnahme der Leistung der/dem TaxifahrerIn zusammen mit dem Wertgutschein.

## 2.2. Personen mit Schwerbehinderung als Gruppe

Im Bundesgebiet liegt der relative Anteil der Personen mit Schwerbehinderung bei 9,5 %. Für 2019 ergaben die Daten für die Stadt Landshut eine Anzahl von 6476 Personen. Diese werden nachfolgend noch in die entsprechenden Merkzeichen stratifiziert.

Nach Daten von 2020 lebten in der Stadt Landshut 1.234 Menschen mit festgestelltem Merkzeichen „aG“ (außergewöhnliche Gehbehinderung). 1.567 Menschen mit festgestelltem Merkzeichen „H“ (Hilfflos) im Ausweis. Dabei ist aber zu beachten, dass die Zahlen nicht additiv betrachtet werden dürfen. Es können auch beide Merkzeichen gleichzeitig zuerkannt sein, was folglich zahlenmäßig zu Überschneidungen führt.

Da schwerbehinderte Menschen mit Merkzeichen „Bl“ (blind) immer auch Anspruch auf das Merkzeichen „H“ haben, müssen sie nicht gesondert ausgewiesen werden (123 Fälle). 2.991 Menschen mit festgestelltem Merkzeichen „B“ (Berechtigung einer Begleitperson) im Ausweis bei uns erfasst sind. Erfasst werden die Personen beim Zentrum Bayern für Familie und Soziales wo auch die entsprechenden Ausweise ausgestellt werden. Hierbei ergeben sich mehrere Möglichkeiten, Personen als berechtigt einzustufen. Entweder durch eindeutige Eingrenzung von Merkzeichen (bspw. aG) oder eine umfassende Berechtigung.

#### 2.2.1. Anwendungsbereiche und Bedürftigkeit

Durch körperliche Einschränkungen wird auch die Mobilität gemindert. Aus ähnlichen Gründen wie die SeniorInnen sind Personen mit einer Schwerbehinderung nicht zwangsläufig selbstständig mobil. Auch der ÖPNV in Form von Bussen ist für manche Personen schwer zu erreichen und Angehörige sind entweder nicht in unmittelbarer Nähe oder haben keine Kapazitäten ob eines Transports. Das Fifty-Fifty Mobil Angebot böte hiermit eine Option des Tür-zu-Tür Transport abseits von dem öffentlich zugänglichen Nahverkehr.

Fahrten zu medizinischen Einrichtungen sowie zu sozialen Interaktionen können hierbei direkt ohne Umstiege ermöglicht werden. Das Angebot 50/50 wäre hierbei tageszeitunabhängig zu verwenden, da insbesondere soziale Interaktionen und gesundheitliche Einrichtungen für Personen mit körperlicher Behinderung nicht an Uhrzeiten gekoppelt sind.

Auch hier wird nach dem Sozialgesetzbuch wie in 2.1.3. verfahren.

#### 2.2.2. Förderungen, Krankenfahrten, andere Leistungen

Die Krankenkassen übernehmen die Kosten für Fahrten, wenn sie im Zusammenhang mit einer Leistung der Krankenkasse aus zwingenden medizinischen Gründen notwendig sind. Neben Kosten für Fahrten zur stationären Behandlung können unter bestimmten Voraussetzungen auch Kosten für Fahrten zur ambulanten Behandlung übernommen werden.

Das betrifft zum Beispiel die Fahrten zur Strahlentherapie, zur Chemotherapie und zur ambulanten Dialysebehandlung.

Schwerbehinderten Menschen werden dann die Kosten für Fahrten zur ambulanten Behandlung von den Krankenkassen erstattet, wenn sie einen Schwerbehindertenausweis mit dem Merkzeichen "aG" (außergewöhnliche Gehbehinderung), "Bl" (blind) oder "H" (hilflos) haben oder die Pflegebedürftigkeit der Pflegegrade 3, 4 oder 5 vorliegt. Bei Personen mit Pflegegrad 3 muss zusätzlich die dauerhafte Mobilitätsbeeinträchtigung durch sowohl somatische als auch kognitive Ursachen ärztlich festgestellt und bescheinigt werden.

### 2.2.3. Schwerbehinderte Personen im 50/50

Personen mit einer Schwerbehinderung ab einem GdB (Grad der Behinderung) ab 50 % sind berechtigt, das Angebot in Anspruch zu nehmen.

### 2.2.4. Stimmen der Schwerbehindertenbeauftragten und des Behindertenbeauftragten der Stadt Landshut

Zu diesem Punkt, Simon Münster, Vorsitzender des Behindertenbeirats:

*„Der wohl größte Vorteil ist, dass man bei einem Taxi keinen Fahrplan beachten muss und das Taxi individuell für die jeweilige Person auf Abruf zur Verfügung steht, sodass ein Mensch mit Handicap nicht in einen möglicherweise vollen Bus einsteigen muss. Im Taxi hat es dieser Mensch also wesentlich komfortabler. Zudem wird eine Planung von Umstiegen bei längeren Fahrten vermieden, sodass ein weiterer Vorteil entsteht. Insgesamt wäre in Taxi in diesen Fällen wesentlich komfortabler und flexibler, um von A nach B zu kommen.“*

### 2.3. Jugendliche als Gruppe

Die Jugendlichen im Landkreis Landshut betrifft die Altersgruppe 14 Jahre bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres. Diese Definition richtet sich nach dem Sozialgesetzbuch VIII §7. Die Anzahl der 14 – 26 Jährigen in Landshut betrug im Jahr 2019 11.184 Personen. Jugendliche werden hier deshalb als Zielgruppe aufgeführt, weil hierbei nachts nach Parties oder Veranstaltungen ein sicherer Heimweg gewährleistet werden soll. Auch Autofahrten im betrunkenen Zustand soll hier vorgebeugt werden und somit Unfälle vermieden werden. So bezieht sich die Unterstützung auf eine Tageszeit in der die Busse in Landshut nur eingeschränkt durch die Abendlinien betrieben werden bzw. nach 1 Uhr nachts keine Busse mehr fahren.

### 2.3.1. Bedürftigkeit (Sozialpass)

Personen ab dem Alter von 6 Jahren können einen Sozialpass der Stadt Landshut beantragen und somit Vergünstigungen im bestehenden ÖPNV-Netz der Stadt Landshut erhalten. Dieser berechtigt sie dazu, im Linienverkehr der Stadt Landshut finanzielle Erleichterung zu bekommen.

Besonders hervorzuheben ist jedoch hierbei die Mischgruppe aus Personen ab 70 Jahren, die zugleich einen Sozialpass innehaben. Im Jahr 2022 wurden in der Stadt Landshut 181 Sozialpässe an Personen ab 70 Jahren ausgegeben. Die prekäre Situation in der sich immer mehr ältere Personen befinden, verringert die soziale Teilhabe und Selbstständigkeit. Altersarmut

### 2.3.2. Jugendliche im 50/50

Wie bei den SeniorInnen zeigen Jugendliche bei der Abholung des Wertgutscheins ihren Personalausweis um das Alter zu überprüfen. Das gleiche gilt für vor der Inanspruchnahme der Leistung durch die/den TaxifahrerIn.

## 3. Rahmenbedingungen von 50/50 Mobil

### 3.1. Räumlicher Umgriff der Mobilitätsleistung

Um das Angebot der Mobilitäts-Zusatzleistung darzustellen muss hierzu ein Gebiet definiert werden in dem dieses gültig ist. Da die Stadt Landshut für die Hälfte des Gutschein-Werts aufkommt, ist es sinnvoll, die Fahrten an einen Stadt-Bezug zu knüpfen. Dazu können die Fahrten in der Stadt starten und/oder enden. Hierbei wird ein klarer Bezug zur Stadt geschaffen und vor allem die nahen Gemeinden Ergolding, Kumhausen und Altdorf miteinbezogen und Arztfahrten in die Umlandgemeinden ermöglicht. Jedoch sind die Fahrten nicht überprüfbar und da nur teilnehmende Taxiunternehmen mit dem Angebot betraut werden, die auch städtischen Bezug haben, erhielten diese ebenfalls auch durch die Wertbeschränkung eine Limitation.



### 3.2. Zeitliche Beschränkung

Die Nutzungsweisen der einzelnen Berechtigengruppen unterscheiden sich in der zeitlichen Nutzungsweise. Während Personen ab 70 Jahren eher das Angebot tagsüber nutzen würden, würden Jugendliche wohl eher nachts darauf zurückgreifen wenn kein ÖPNV mehr fährt. Die letzten Abendlinien am Freitag und Samstag fahren ab dem Ländtor um 1.05 Richtung Preisenberg, an Werktagen, an Sonn- und Feiertagen sowie und unter der Woche fahren die letzten Linien um 23 Uhr vom Hauptbahnhof ab. Der nächtliche Bedarf könnte somit den Abendlinienverkehr ergänzen und die Lücken zwischen den letzten und den ersten Linien schließen. So könnte das Angebot entweder für alle Gruppen ganztägig zur Verfügung stehen oder für Jugendliche an Frei- und Samstagen ab 22 Uhr abends um die 14- bis 16-jährigen nach dem Jugendschutzgesetz von öffentlichen Lokalitäten zu befördern.

### 3.3. Leistung

Um das Angebot auch nutzen zu können, müssten die Landshuter Taxiunternehmen und auch jene aus dem näheren Umkreis in das Angebot involviert werden. Da es sich hierbei um Privatunternehmen handelt, ist eine zuverlässige Mobilität nicht gewährleistet. Zudem ist bei der Beförderung von Fahrgästen mit Bewegungseinschränkung nicht zu erwarten dass der oder die FahrerIn geschult mit den Personen umgehen kann. Taxis werden nur dann zum ÖPNV gerechnet, wenn sie Aufgaben und Funktion des ÖPNV-Liniennverkehrs übernehmen, diesen ersetzen oder ergänzen (§ 8 Absatz 2 PBefG), etwa als Anrufsammeltaxi. In diesem Fall böten die Taxen ein Tür-zu-Tür-Angebot, welches ein Bus nicht leisten kann, jedoch mehr Personen auf einmal transportiert.

Zudem wird empfohlen, das Angebot so niedrighschwellig wie möglich zu verbreiten.

## 4. Angebot in der Stadt Landshut

### 4.1. Bestehendes Liniennetz

Das bestehende Liniennetz der Stadt Landshut deckt im Kernbereich alle Wohnbereiche gut ab. Deutliche Schwachstellen ergeben sich hierbei bei den Gebieten Münchener Au und Frauenberg. Durch die Schwachstellenanalyse während der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wurden diese Bereiche deutlich. Am späten Abend sorgen die Linien für eine Abdeckung des Stadtbereichs bis 1 Uhr nachts. Auch Gebiete außerhalb der Kernstadt werden durch das bestehende Angebot angefahren und durch Zusatzfahrten ergänzt. Der Linienabschnitt der Linie 14 zwischen Wolfsteinerau und Dirnau ist tagsüber durch ein sehr geringes Fahrgastaufkommen geprägt. Aus diesem Grund wird ein Teil des Fahrtenangebots

außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs über ein Anruftaxisystem.

Alle von Montag bis Freitag zu erwartenden stärker ausgelasteten Fahrten werden von den Stadtwerken Landshut mit einem Linienbus durchgeführt. An Samstagen finden ausschließlich bedarfsorientierte Taxifahrten statt. An Sonn- und Feiertagen finden wie bisher keine Fahrten statt. Das Preissystem ist gestaffelt nach Alter und nach Umgriff aufgebaut. Somit muss für eine Kurzstrecke weniger bezahlt werden als für eine Einzelfahrt. Zudem gibt es Vergünstigungen für Personen mit Sozialpass sowie für Personen in Ausbildung. Zusätzlich gibt es Partnertageskarten, Wochen-, Monats- und Jahreskarten. Ebenfalls gibt es hierbei vergünstigte Monatskarten für SeniorInnen.

Fahrscheinart	Preis EUR
<b>KURZSTRECKE</b>	
Erwachsene *)	1,40
Ausbildungstarif *)	1,10
<b>EINZELFAHRKARTEN</b>	
Erwachsene	2,10
Erwachsene Sozialtarif	1,40
Ausbildungstarif	1,30
Ausbildungstarif Sozialtarif	0,80
<b>TAGESKARTEN</b>	
Erwachsene	4,30
Erwachsene Sozialtarif	2,90
Ausbildungstarif	2,60
Ausbildungstarif Sozialtarif	1,60
Partnertageskarte	6,70
<b>WOCHENKARTEN</b>	
Erwachsene	16,40
Ausbildungstarif	11,50
<b>MONATSKARTEN</b>	
Erwachsene	47,00
Ausbildungstarif	35,40
Senioren	39,80
<b>JAHRESKARTEN</b>	
Halbjahreskarte Erwachsene *)	247,00
Jahreskarte Erwachsene	457,00
Jobticket	383,00

#### 4.2. Bestehende Fahrserviceunternehmen

In Landshut bringen verschiedene Fahrserviceunternehmen Personen zu medizinischen Versorgungseinrichtungen. Dies übernehmen das BRK sowie der Rollstuhlservice Barta, die besonders auf den Transport von Menschen mit Behinderung spezialisiert sind. Diese Fahrten

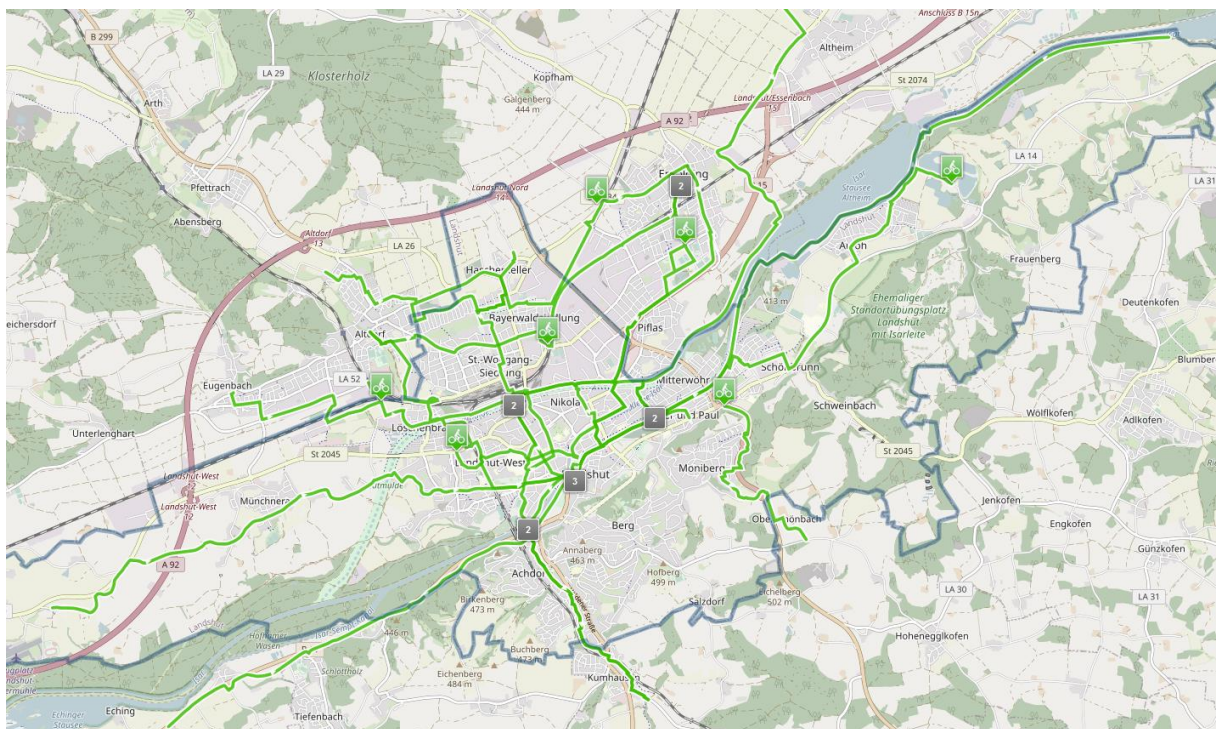
werden von der Krankenkasse übernommen. Eine Selbstbeteiligung von 5 bis 10 Euro sind hierbei zu entrichten.

#### 4.3. Mobile SeniorInnen Angebot Stadtwerke

Um die individuelle Mobilität von SeniorInnen zu unterstützen und zu fördern bieten die Stadtwerke Landshut Seminare für Personen an, die sich sicherer im ÖPNV zurechtfinden möchten. Hierbei wird vor allem auf die Bedürfnisse von älteren sowie mobilitätseingeschränkten Personen Rücksicht genommen um ihnen den Einstieg und auch die Fahrt zu erleichtern. Zudem gibt es eine Kooperation zwischen der Freiwilligenagentur Landshut, die Personen mit eingeschränkter Mobilität bei Fahrten für den täglichen Bedarf begleitet und Sicherheit gibt.

#### 4.4. Radnetz

Auch das Radnetz der Stadt Landshut ist gut ausgebaut und stellt eine gute Alternative zum Auto, aber auch zum Busverkehr in Landshut dar. Vor allem abseits der Bedienzeiten bietet dieses auch die Möglichkeit, sicher und schnell nach Hause zu kommen. Dies setzt voraus, dass nach Alkoholkonsum die Promillegrenzen eingehalten werden: Ab einem Alkoholwert von 1,6 Promille im Blut gilt Fahrradfahren als Straftat, wird als „absolute Fahruntüchtigkeit“ deklariert und wird mit einer Geldstrafe, drei Punkten in Flensburg und einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bestraft. Daher ist es ratsam, die Verantwortung auch hierbei bei den Jugendlichen zu lassen, um die Selbstverantwortung und Orientierung zu fördern.



#### 4.5. Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit soll in Landshut weiter ausgebaut werden um die Zustiege in das bestehende Busliniensystem zu erleichtern. Hierfür werden Buskapsteine sowie Gehwegleitsysteme sukzessive an den Haltestellen eingesetzt. Vor allem die Plätze mit hoher Umstiegskapazität stehen hier in der Priorität um die Mobilität im öffentlichen Raum auch weiterhin zu fördern und sichtbar zu machen, damit Personen mit körperlicher Beeinträchtigung besser in den ÖPNV integriert werden können.

#### 4.6. Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan sieht vor, dass erkannte Schwachstellen durch geschickte Bedienformen verbessert werden. Zudem wird die Barrierefreiheit im ganzen Stadtgebiet weiter ausgebaut und verschiedene Modelle des Bedarfsorientierten Verkehrs überprüft. Die Schwachstellenanalyse hat bisher auch gezeigt, dass das Stadtgebiet gut abgedeckt ist. Die Kosten der Neuaufstellung des Nahverkehrs sind auf **750.000 €** angesetzt.

### 5. Kosten

Die Kosten für ein Fifty-Fifty Mobil in Landshut können in mehreren Szenarien betrachtet werden. Hierbei ist zuerst die Definition der Berechtigten Gruppen aufzunehmen. Ebenfalls ist die Höhe der Förderung entscheidend, die nachfolgend aufgezeigt wird. Die Kosten sind eine Schätzung für die **monatlichen** Aufwendungen der Stadt.

Erneut sei hierbei daran erinnert, dass es sich bei der Personenanzahl aus Datenschutzgründen um eine Schätzung handelt und die exakten Zahlen nicht herausgerechnet werden können.

Die Faktoren des maximalen Gutscheinwerts der monatlich verkauft wird, wird in diesem Szenario auf 50 € gesetzt. Das sind 10 € weniger als im Landkreis, was zum einen durch ein deutlich besseres Angebot des ÖPNV Linienverkehrs und zeitgleich auf kleinere Wegstrecken zurückgeführt werden kann. Zudem wird der Anteil der berechtigten Personengruppe, die das Angebot in Anspruch nehmen auf 20% geschätzt. Auch die Anzahl der Monate sowie die Höhe der Wertgutscheine wird in den kommenden Modellen auf 50% berechnet, da nicht davon ausgegangen wird, dass jeden Monat der komplette Wertgutscheinwert erworben wird.

max. Gutscheinerwert	€ pro Monat	50
Inanspruchnahme	Anteil an berecht. Personengruppe	20%
	Anzahl der Monate pro Jahr	50%
	in Bezug auf max. Gutscheinerwert	50%
	Gesamtfaktor	5%

Im ersten Szenario werden die Kosten aller drei Berechtigengruppen betrachtet, was Jugendliche, SeniorInnen sowie Personen mit einem GdB  $\geq 50$  miteinbezieht.

#### Kostenszenario 1:

Personengruppe		Anzahl berechtigter Personen	Kosten
Jugendliche	14-26 Jahre, ohne Schwerbehinderung	ja 10.500	13.125
Senioren 70+	ab 70 Jahre; ohne Schwerbehinderung	ja 7.500	9.375
Schwerbehinderte	GdB $\geq 50\%$	ja 6.500	8.125
	Summe	24.500	
Summe max. Kosten für Stadt pro Monat			30.625
<b>Summe max. Kosten für Stadt pro Jahr</b>			<b>367.500</b>

Im zweiten Szenario werden nur die Gruppen der Schwerbehinderten Personen sowie die Gruppe der SeniorInnen in das Modell eingefügt, was zu einer erheblichen Kostenreduzierung führt.

#### Kostenszenario 2:

Personengruppe		Anzahl berechtigter Personen	Kosten
Jugendliche	14-26 Jahre, ohne Schwerbehinderung	nein 0	0
Senioren 70+	ab 70 Jahre; ohne Schwerbehinderung	ja 7.500	9.375
Schwerbehinderte	GdB $\geq 50\%$	ja 6.500	8.125
	Summe	14.000	
Summe max. Kosten für Stadt pro Monat			17.500
<b>Summe max. Kosten für Stadt pro Jahr</b>			<b>210.000</b>

#### Kostenszenario 3:

Im dritten Szenario soll die Gruppe der Seniorinnen und Senioren auf die Personen die einen Sozialpass innehaben, um der Bedürftigkeit dieser Altersgruppe entgegenzuwirken. Zusätzlich werden Personen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 % abgebildet.

Personengruppe		Anzahl berechtigter Personen		Kosten (50%)
Jugendliche	14-26 Jahre, ohne Schwerbehinderung	nein	10.500 0	0
Senioren 70+	mit Sozialpass	ja	181 181	226
Schwerbehinderte	GdB $\geq 50\%$	ja	6.500 6.500	8.125
	Summe		6.681	
Summe max. Kosten für Stadt pro Monat				8.351
<b>Summe max. Kosten für Stadt pro Jahr</b>				<b>100.215</b>

Zudem muss beachtet werden, dass Werbekosten, Kosten für Druck und Stundenanteile für die Abrechnung der Wertgutscheine und ggfls. eine neue Stellenschaffung für die Abrechnungen hinzukommen. Im Landkreis wurde die Stelle mit fünf Wochenstunden angegeben. Bei einer Neuschaffung einer Teilzeitstelle mit der Bewertung E6 schlieÙe dies sich ebenfalls auf die Gesamtkosten nieder.

Werbungskosten	Herstellung der Gutscheine, Werbung	einmalige Zahlung	einmalig	10.000
Abrechnung	Neue Stelle für Ausgabe, Vertrieb, Abrechnung, etc.	Schaffung einer neuen Stelle	jährlich	34.000

Bezüglich der Kosten belaufen sich die Szenarien wie folgt:

		Zusatzkosten	Summe
Kostenszenario 1	367.500	44.000	<b>411.500</b>
Kostenszenario 2	210.000	44.000	<b>254.000</b>
Kostenszenario 3	100.215	44.000	<b>144.215</b>

Ebenso kann das Angebot auf eine Anzahl und/oder eine Kostengrenze limitiert werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass das Angebot nach dem Windhundprinzip erfolgte, was diejenigen begünstigte, die die Informationen am schnellsten bekämen und/oder an den entscheidenden Stellen sitzen.

		Vorschlag
1. Schritt	geschätzte durchschnittl. Inanspruchnahme	5%
2. Schritt	Berechtigtengruppe eingrenzen:	Senioren 70+ und Schwerbehinderte
3. Schritt	max. Gutscheinwert pro Mon. €/Monat	50
Zwischenergebnis:	Summe max. Kosten für Stadt pro Jahr	210.000
Ergebnis	Kostendeckelung (Bedenken "Windhundprinzip")	200.000
Umsetzung und	Personalaufwand Amt f. Tourismus, Stadtkasse und Mobilitätsmanagement	33.000

## 6. Organisation

### 6.1. Gutscheinhöhe und Ausgabe

Hierbei würden die Gutscheine in der entsprechenden Stückelung ausgegeben, die entweder 5, 10, 20 Euro beträgt. Um die Ämter zu entlasten, könnten die Wertgutscheine wie am Beispiel der Stadt Haßfurt bei der Touristeninformation ausgegeben werden. Somit

kann auch ein Echtzeitdatenabgleich stattfinden um Doppelungen zu vermeiden. Im Landkreis Landshut können die Wertchecks bei teilnehmenden Städten, Märkten und Gemeinden, bei der Seniorenbeauftragten im Landratsamt und auf der Webseite über erworben werden. Die Prüfung der Berechtigung – allerdings ohne Personalausweis - erfolgt durch die kommunale Jugendarbeit, die anhand der eigenen Haushaltsstelle die Berechtigung erfährt, den Zahlungseingang prüft und dann die Wertgutscheine postalisch an die Personen versendet. Die Online-Bestellung erfordert somit einen zusätzlichen Aufwand mit Formularaufnahme, Zahlungseingangsprüfung über die Stadtkasse und Versandkosten, der zusätzlich getragen werden muss. Im Landkreis Landshut können die Wertchecks bei teilnehmenden Städten, Märkten und Gemeinden, bei der Seniorenbeauftragten im Landratsamt und auf der Webseite über erworben werden. Die Online-Bestellung erfordert einen zusätzlichen Aufwand mit Formularaufnahme, Zahlungseingangsprüfung über die Stadtkasse und Versandkosten, der zusätzlich getragen werden muss. Für die Abwicklung, Echtzeitdatenabgleich, Herausgabe und Abrechnung müsste eine eigene Stelle geschaffen werden, ebenso für den kontinuierlichen Austausch und Kontakt zu den Taxiunternehmen, die gebrieft werden müssen.

Hinsichtlich der Kosten kann hierbei entweder darauf gesetzt werden, dass nicht alle Personen das Angebot in Anspruch nehmen, jedoch kann dies nicht sichergestellt werden. Ebenso kann das Angebot auf eine Anzahl und/oder eine Kostengrenze limitiert werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass das Angebot nach dem Windhundprinzip erfolgte, was diejenigen begünstigte, die die Informationen am schnellsten bekämen.

## 6.2. Überprüfung durch TaxifahrerInnen

Die Berechtigung der Leistung müsse weiterhin vor Fahrtantritt durch die TaxifahrerInnen überprüft werden indem am Beispiel der Jugendlichen und SeniorInnen der Personalausweis und bei Personen mit Behinderung zusätzlich der Schwerbehindertenausweis vorgezeigt wird. Die Taxiunternehmen sammeln die Wertgutscheine ein um sie am Monatsende an die bearbeitende Stelle der Stadt zu schicken.

## 6.3. Abrechnung

Die Abrechnung würde durch die Stadt Landshut erfolgen. Dies inkludiert eine Weiterleitung der Zahlungsaufträge an die teilnehmenden Taxiunternehmen sowie

Buchführung der Ausgaben und der Nutzungsstruktur um Prognosen für die folgenden Jahre zu treffen, was hinsichtlich des demographischen Wandels sinnvoll ist. Da dies jedoch von Seiten des Landkreises mit mindestens fünf Wochenstunden als sehr zeitintensiv eingeschätzt wird, steht eine Stellenneuschaffung im Raum.

## 7. Fazit

Die Personengruppen stellen sich als sehr heterogen mit diversen Bedürfnissen und Profilen dar. Das, was sie eint ist eine Mobilitätsversorgung unabhängig vom Linienverkehr. Jedoch ist dieser, im Vergleich zu anderen Kommunen und zum Landkreis gut ausgebaut und wird im Zuge des Nahverkehrsplans erweitert. Eine Einführung eines individuellen Fahrtensystems hätte womöglich eine Kannibalisierung zur Folge und verhindere gleichzeitig die zusammengefassten Fahrten, sodass zusätzlich mehr motorisierter Individualverkehr auf den Straßen zu finden sein könnte. Zudem würden so die Grundlage eines eigenständigen Bussystems entzogen werden um Privatwirtschaftliche Unternehmen zu unterstützen. Dies spiegelt sich ebenfalls in den Kosten wieder: die monatliche Maximalsumme des günstigsten Szenarios betrüge 144.215 €, was angesichts der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans, der mit 750.000 € berechnet ist, eine enorme Zusatzleistung darstellt.

Auch die unter Punkt 6 angeführte Organisation darf nicht außer Acht gelassen werden. Falls es zu einem Windhundprinzip käme um eine Kostendeckelung zu gewährleisten, würde dies zu einer zusätzlichen Ungleichbehandlung führen.

Ebenfalls ist durch das 50-50-Mobil eine echte Integration und ein Ausbau der Barrierefreiheit hinfällig, da mobilitätseingeschränkte Personen vermutlich mehr auf das Taxiangebot zurückgreifen würden als auf den Stadtbusverkehr. Das Angebot wäre somit lediglich eine Symptombekämpfung, das sicherlich kurzfristig Abhilfe für die individuelle Mobilität schaffen würde, jedoch keinen zukunftsorientierten, integrativen ÖPNV an dem alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Falls ein Angebot in Erwägung gezogen wird, wäre das Szenario 3, bei dem Personen mit einem GdB < 50% sowie Personen ab 70 Jahren mit einem Sozialpass zu empfehlen, da hierbei die Nutzenden zwar in unterschiedlicher Weise eingeschränkt werden, jedoch Transportmittel im sozioökonomischen Kontext Barrieren mindern. Zudem ist die Nutzendengruppe nicht so groß, dass dies den ÖPNV in großer Weise konterkarieren würde, jedoch sei hierbei auch auf das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV hinzuweisen.