



FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS DES LANDKREISES FREISING

Bericht im PUTLI am 02.05.2019

ÜBERSICHT

- Anlass, Zielsetzung und Projektstruktur
- Ausgewählte Ergebnisse der Analysen
 - Strukturanalyse der Rahmenbedingungen
 - Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots
- Rahmenkonzeption (Auszüge)
- Konkretisierung und Priorisierung von Maßnahmen
- Begleitende Maßnahmen



ANLASS, ZIELSETZUNG UND PROJEKTSTRUKTUR

ANLASS UND ZIEL DES NAHVERKEHRSPANS

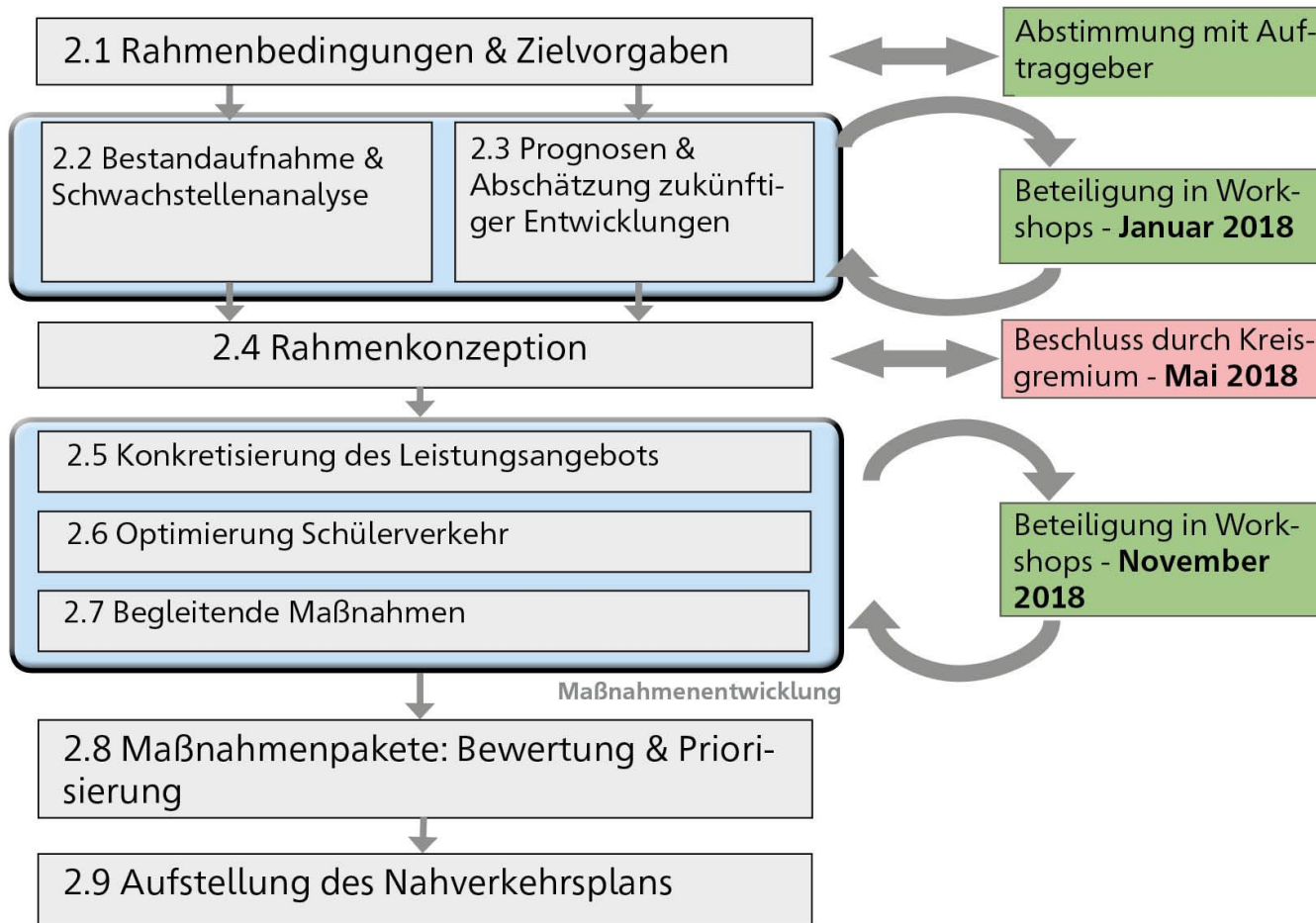
Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art.12) gibt Aufgabenträgern die Möglichkeit, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen

- Entwicklung von Zielvorstellungen
- Festlegung von Angebotsstandards für Landkreise
- Mittelfristiger Planungshorizont
- Berücksichtigung durch Regierung von Oberbayern bei Genehmigung von Linienverkehren

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Freising wurde im März 2005 abgeschlossen.



PROJEKTSTRUKTUR DES NAHVERKEHRSPLANS



BETEILIGUNGSVERFAHREN

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP wurden verschiedene Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- **Befragungen** der Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Schulen, Behinderten- und Seniorenvertretung und relevanter Organisationen (z.B. VCD, KJR ...)
- Jeweils zwei **Workshops** pro Planungsbereich mit Gemeinden und Schulen zur Feststellung von Defiziten (Januar 2018) und zur Diskussion der Maßnahmenentwürfe (November 2018)
- Berücksichtigung von Anträgen, Forderungen und Petitionen verschiedener Verbände, Fraktionen und Vereine sowie Bürgeranliegen



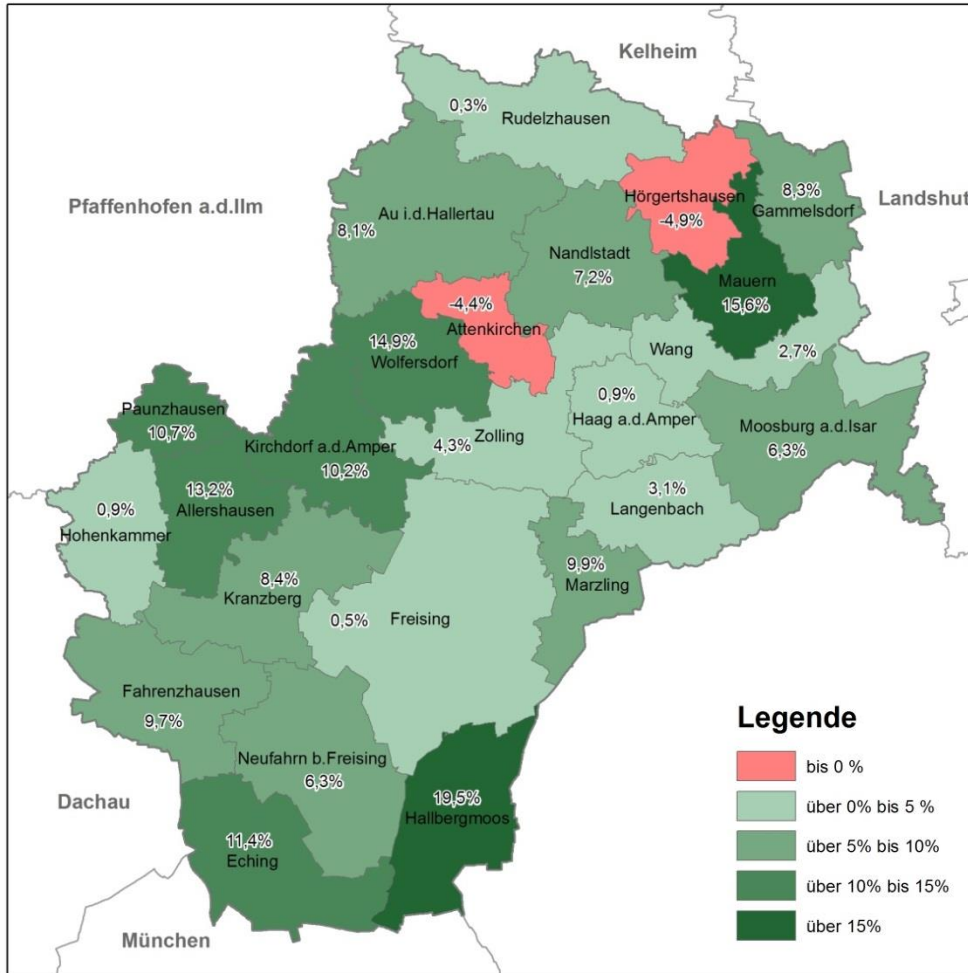


STRUKTUR- & SCHWACHSTELLENANALYSE

Ausgewählte Ergebnisse



Bevölkerungsprognose der Gemeinden
im Landkreis Freising bis 2028 in %,
Stand 31.12.2017



STRUKTURDATENANALYSE - BEVÖLKERUNGSPROGNOSE 2028

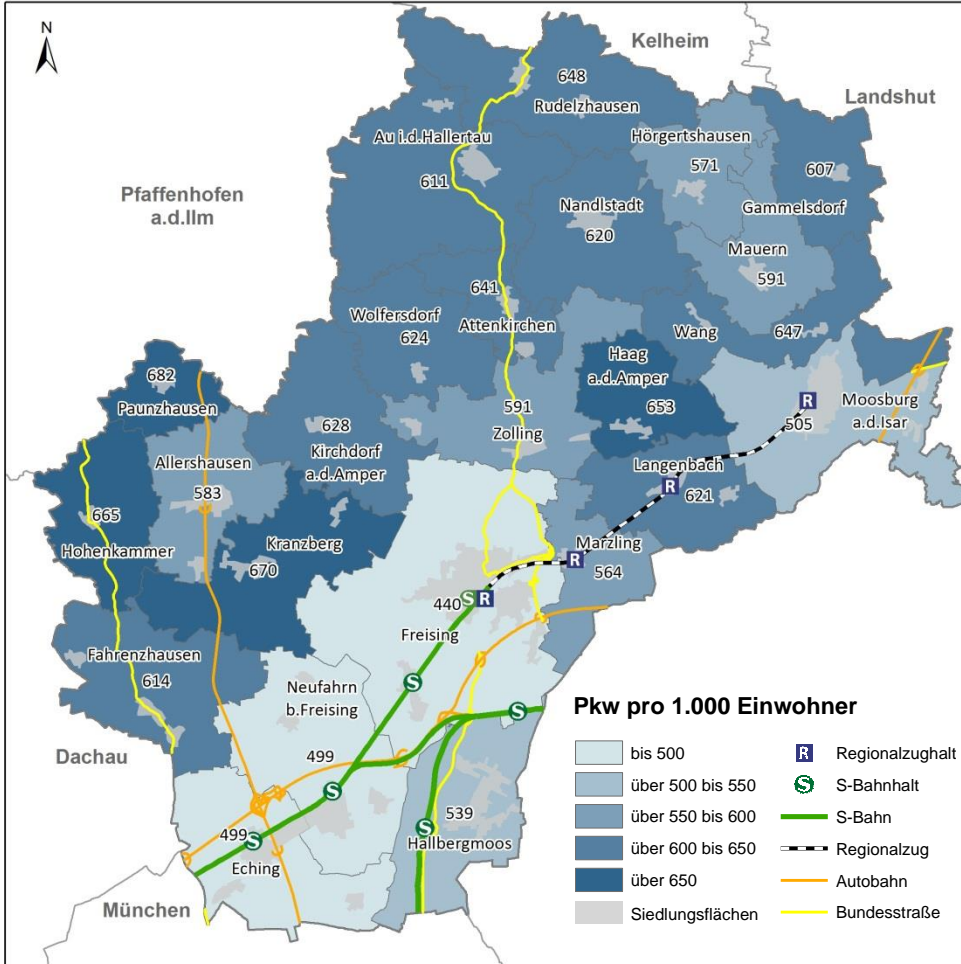
- Für den größten Teil der Gemeinden liegt das vorhergesagte Wachstum zwischen etwa 5 und 15 %.
- Die höchste Zuwachsrate (fast 20 %) bis 2028 wird für die Gemeinde Hallbergmoos erwartet.
- Ein (sehr) geringer Rückgang der Einwohnerzahl wird lediglich für die Gemeinden Attenkirchen und Hörgertshausen berechnet.

Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik





Motorisierungsquote der Gemeinden im Landkreis Freising
in privaten Pkw pro 1.000 Einwohner,
Stand: 01.01.2018 Stand: 2018



MOTORISIERUNGSQUOTEN (PRIVATE PKW/1000 EINWOHNER)

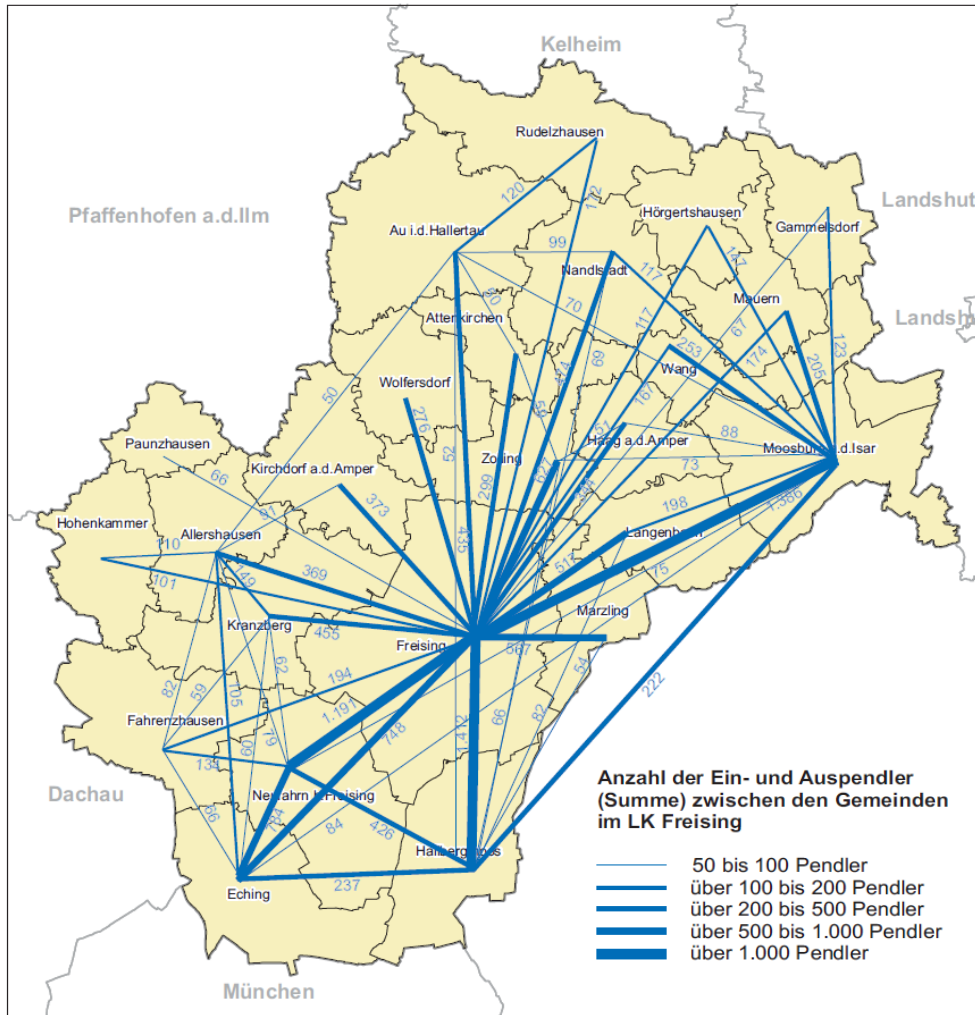
- Höchste Motorisierungsquoten in den Gemeinden Paunzhausen, Kranzberg, Hohenkammer und Haag
- Niedrigere Motorisierungsquoten allgemein entlang der S-Bahn/Regionalzug-Strecken (Ausnahme: Langenbach)
- Mit Abstand niedrigste Motorisierungsquote in der Stadt Freising

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Stand 2018





Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden
im Landkreis Freising, Stand 30.06.2016



PENDLERBEZIEHUNGEN INNERHALB DES LANDKREISES FREISING

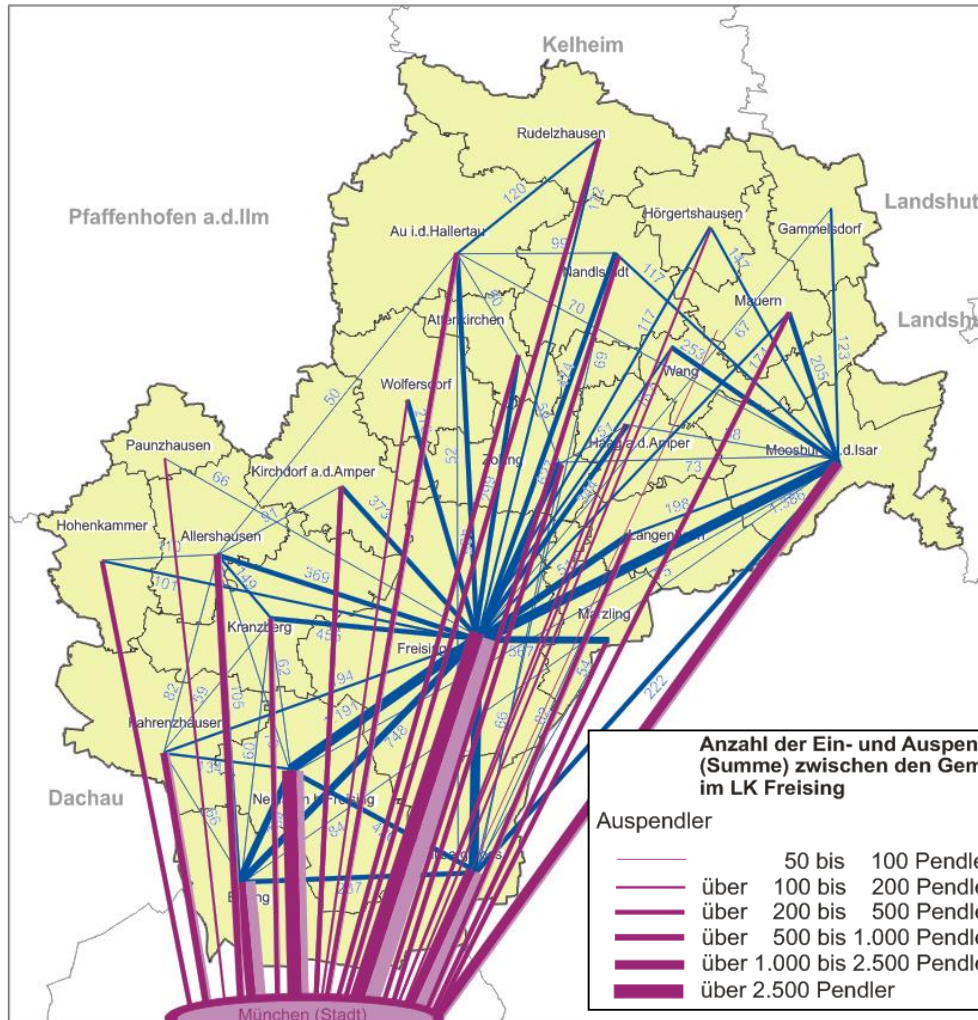
- **Schwerpunkte der Verflechtungen:**
 - Stadt Freising (gesamter Landkreis)
 - Moosburg (nördlicher Landkreis)
 - Eching, Neufahrn, Hallbergmoos (südlicher Landkreis)
- Ansonsten innerhalb des Landkreises allgemein nur geringe Pendlerströme, meist zwischen Nachbarkommunen

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigtenstatistik, Stand 2016





Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden
im Landkreis Freising, Stand 30.06.2016



PENDLERBEZIEHUNGEN MIT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

- Deutlich höhere Pendlerverflechtungen als innerhalb des Landkreises
- Schwerpunkte der Pendlerströme vor allem mit den südlichen Gemeinden im Landkreis
- 17.900 Auspendler nach München (davon über 50% aus der Stadt Freising, sowie den Gemeinden Eching und Neufahrn)

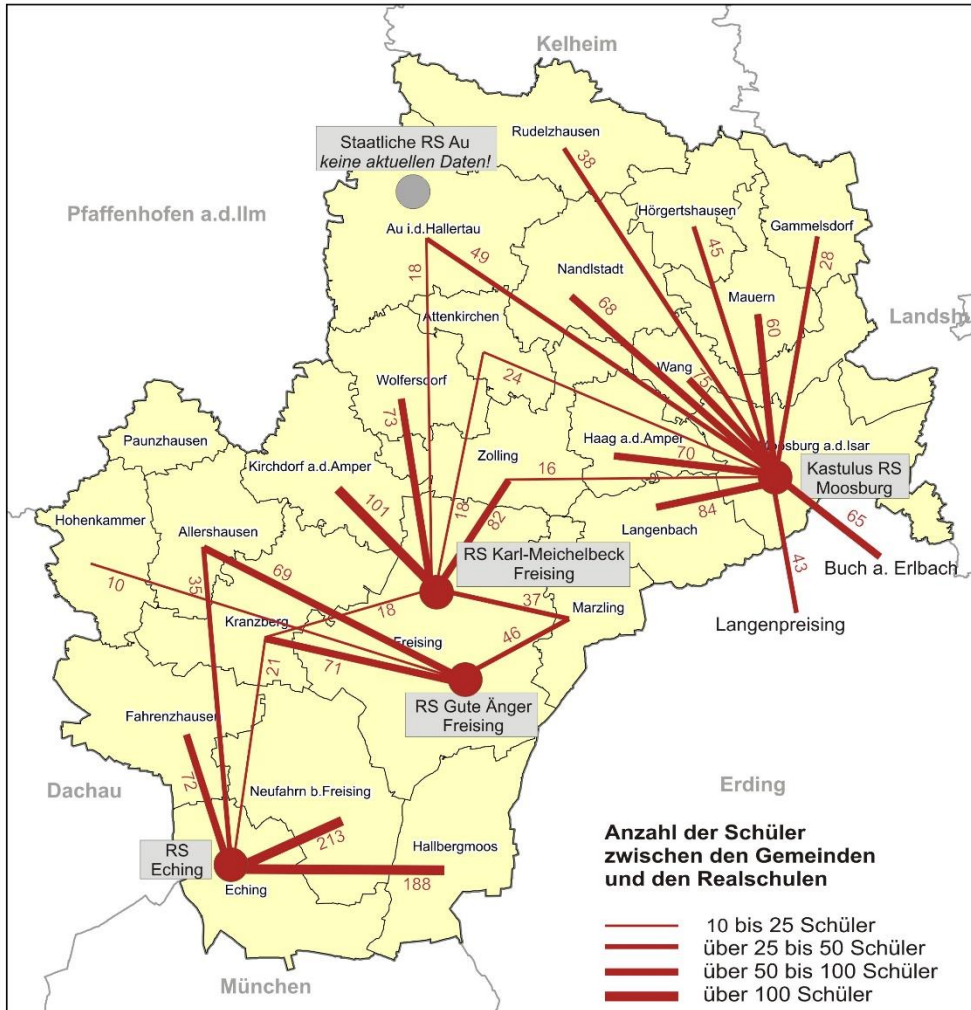
9.600 Einpendler aus München (davon rund 55% in die Stadt Freising bzw. zum Flughafen)

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigtenstatistik, Stand 2016





Schülerströme ab 10 Schüler über Gemeindegrenzen zu den Realschulen im Landkreis Freising (ohne innergemeindliche Schüler)



Datenquelle: Schulbefragung

SCHÜLERSTRÖME (BEISPIEL REALSCHULEN)

- Analyse der Schülerströme für alle weiterführenden Schulen und detaillierte Auswertung des Fahrtenangebots zu wichtigen Zeiten
- Bei den Realschulen stärkste Schülerströme zwischen den Gemeinden Neufahrn und Hallbergmoos und der Realschule Eching (jeweils über 150 Schüler) sowie zwischen Kirchdorf und der Karl-Meichelbeck-RS Freising (über 100 Schüler)
- Kastulus-RS Moosburg mit räumlich größtem Einzugsgebiet (auch landkreisüberschreitend)



ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE – STRUKTURANALYSE

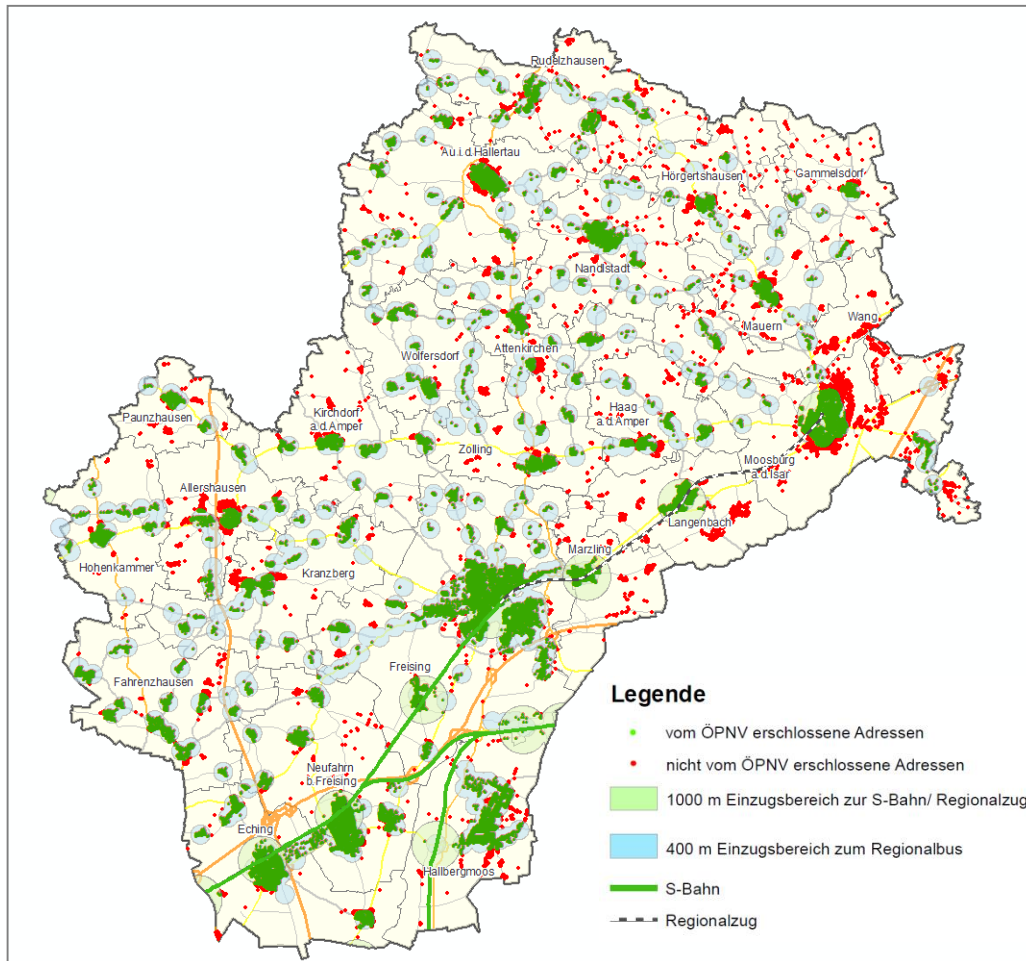
Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Freising lassen sich folgende wesentliche **strukturelle Rahmenbedingungen** zusammenfassen:

- Im gesamten Landkreis ist in den nächsten 10 Jahren von einem **erheblichen Einwohnerwachstum** auszugehen (Wachstumsraten im Mittel zwischen 5 und 15 %).
- Beim Großteil der Gemeinden im Landkreis handelt es sich um Auspendlergemeinden – **Auspendlerschwerpunkte** sind dabei die Städte München, Freising und Moosburg sowie der Landkreissüden
- Insbesondere der nah zur Landeshauptstadt gelegene südliche Landkreis sowie die Stadt Freising bieten eine **Vielzahl an Arbeitsplätzen** und ziehen damit auch zahlreiche Pendler aus den benachbarten Landkreisen und Städten an.
- Die **Motorisierungsquoten** liegen insbesondere abseits der urbanen Bereiche und der Schienenanbindung z.T. deutlich über dem bayerischen Durchschnitt (606 Pkw pro 1.000 Einwohnern)*

* Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2017



ÖPNV-ERSCHLIEßUNG (MVV-REGIONALBUSSE UND SPNV)



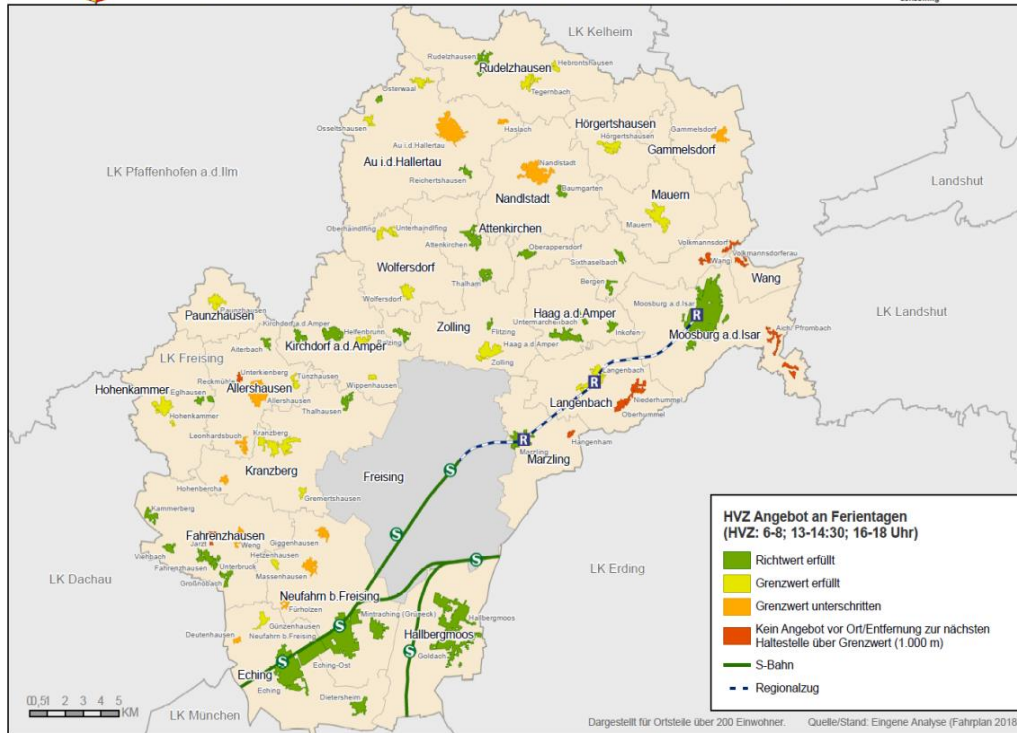
- Insgesamt 82,1 % der Adressen im Landkreis Freising liegen innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche (Regionalbus und SPNV).
- Innerhalb der 1000-Meter-Einzugsbereiche der SPNV-Haltestellen liegen lediglich knapp 23% der Adressen.
- Bei nicht erschlossenen Adressen handelt es sich häufig um Weiler und kleinere Ortsteile.
- Nicht durch MVV-Regionalbusse erschlossen sind größere Siedlungsgebiete in Langenbach (Ober- und Niederhummel), Moosburg und Wang.

Datenquelle: MVV, Stand 2019

ERREICHBARKEIT DER STADT FREISING

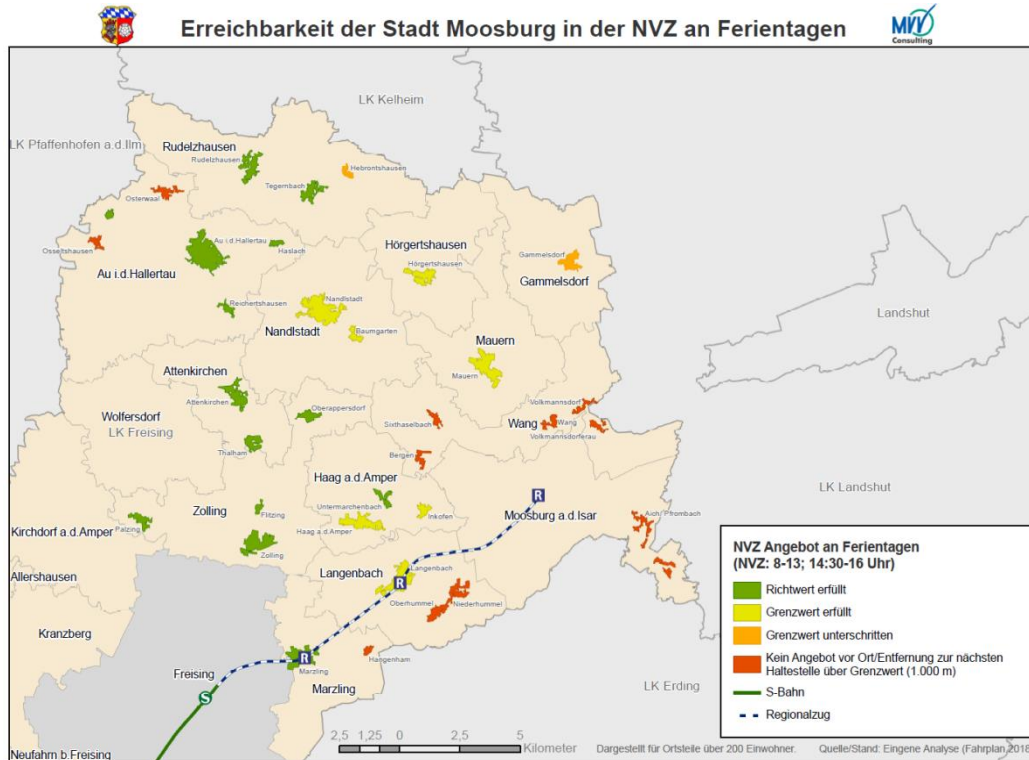


Erreichbarkeit der Stadt Freising in der HVZ an Ferientagen



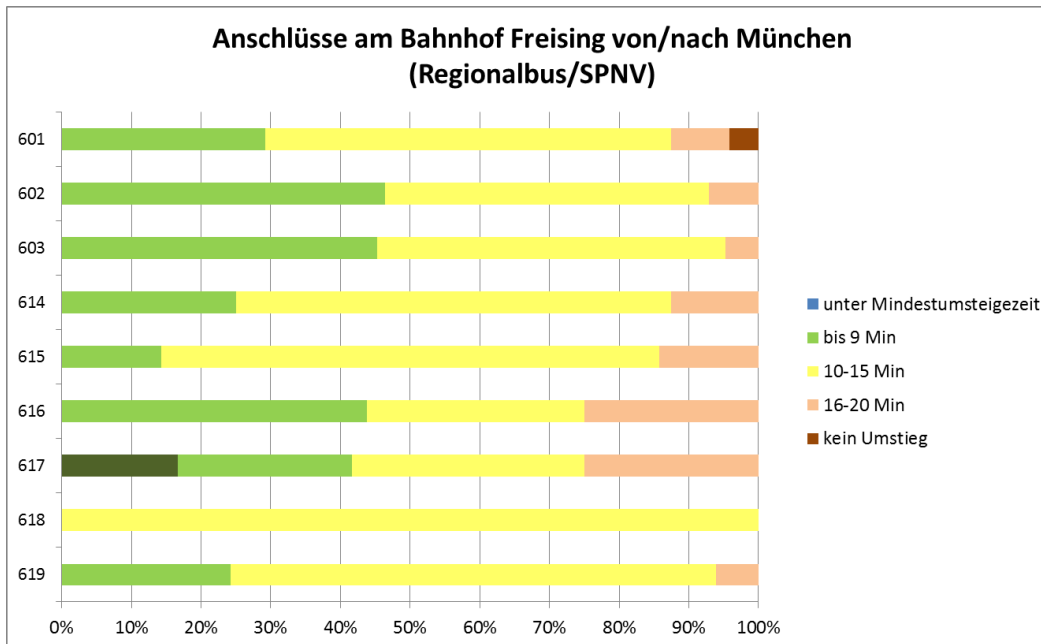
- Teilweise Erreichbarkeitsdefizite gemäß Leitlinie in der Fläche (Fahrtenanzahl)
- In der Hauptverkehrszeit Defizite insbesondere in großen Orten (Allershausen, Au, Nandlstadt) aufgrund der höheren Anforderungen gemäß Leitlinie sowie generell im Westen des Landkreises
- In der Nebenverkehrszeit insgesamt geringere Defizite insbesondere in kleineren Ortsteilen, in der Schwachverkehrszeit (in der Analyse ab 18 Uhr) nur geringe Defizite
- Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten weisen keine größeren Schwachstellen auf

ERREICHBARKEIT DER STADT MOOSBURG



- Vergleichsweise geringe Defizite bei der Erreichbarkeit der Stadt Moosburg
- Abseits des Linienwegs der MVV-Regionalbuslinie 683 meist nur Umsteigeverbindungen mit häufig langen Fahrzeiten (z.T. via Freising)
- In vielen Ortsteilen von Langenbach, Moosburg und Wang keine bzw. keine MVV-integrierte ÖPNV-Anbindung nach Moosburg

ABSTIMMUNG BUSVERKEHR - SPNV



- Insgesamt sehr günstige Anschlüsse mit ausreichenden Pufferzeiten in Freising in/aus Richtung München und Landshut
- Schlechtere Anschlüsse in/aus Richtung Flughafen (Bus 635 und Flughafenexpress, auch von den Regionalbahnen aus Moosburg)
- Gute Abstimmung zwischen SPNV und Busverkehr an allen S-Bahnhöfen im Landkreis
- In Moosburg bestehen nur teilweise günstige Anschlüsse (Defizite vor allem beim Stadtbus, sowie in Richtung Landshut und Flughafen)

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE – SCHWACHSTELLENANALYSE

- Schwachstellen bei den **Erreichbarkeiten** sowohl in der Fläche (insbesondere kleinere Ortsteile) wie auch bei den größeren Gemeindehauptorten (strengere Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung)
 - Insgesamt nur geringe Defizite bei **Reisezeiten** und **Umsteigehäufigkeiten**
 - Mit Ausnahme der Verbindungen vom/zum Flughafen insgesamt gute bis sehr gute **Abstimmung** zwischen **Busverkehr** und **SPNV**
 - Gute **Merkbarkeit/Einheitlichkeit des Angebots** auf den meisten Hauptverbindungen, in der Fläche teilweise Ausbaupotential
- ➔ **Ergebnisse der Schwachstellenanalyse** stehen im Wesentlichen im **Einklang mit externen Anregungen**, Möglichkeiten zur Behebung der Defizite jedoch teilweise auch durch infrastrukturelle, betriebliche und finanzielle Rahmenbedingungen beschränkt.



AUSZÜGE AUS DER RAHMENKONZEPTION

Beschluss im PUTLI am 03.05.2018

ALLGEMEINE ZIELSETZUNG

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse gilt es, die künftige Struktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Ziel-Zustand nach Art und Umfang festzulegen.

Allgemeines Zielkonzept als Basis für die ÖPNV-Konzeption:

ÖPNV als Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und besonderer Beachtung des Schülerverkehrs. Langfristige, nachhaltige Entwicklung des ÖPNV als echte Alternative zum Individualverkehr.

INHALTE DER RAHMENKONZEPTION

- **Differenzierung des Planungsgebiets** (verdichteter Raum / ländlicher Raum)

- **Festlegung der Verkehrszeiten**

An Werktagen (Mo-Fr)

Hauptverkehrszeit (HVZ):	06:00 – 09:00 Uhr	vorher: 06:00 – 08:00 Uhr
	13:00 – 14:30 Uhr	<i>unverändert</i>
	16:00 – 20:00 Uhr	16:00 – 18:00 Uhr
Nebenverkehrszeit (NVZ):	09:00 – 13:00 Uhr	08:00 – 13:00 Uhr
	14:30 – 16:00 Uhr	<i>unverändert</i>
Schwachverkehrszeit (SVZ):	19:00 – 06:00 Uhr	18:00 – 06:00 Uhr

- **Festlegung der Angebotsstandards** (anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung)

- **Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV**

- Orientierung am Schülerverkehr
- Ergänzung durch Bedarfsverkehre in Schwachverkehrszeit
- Einsatz von Expressverbindungen
- Stärkung von Tangentialverbindungen



ANGEBOTSSTANDARDS - PLANUNGSBEREICH „VERDICHTETER RAUM“

Hauptorte:

HVZ: 20-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen

NVZ: 20-Minuten-Takt

SVZ: min. 5 Fahrtenpaare

Ortsteile abseits der Hauptorte:

HVZ: 60-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen

NVZ: 60-Minuten-Takt

SVZ: 120-Minuten-Takt



ANGEBOTSSTANDARDS - PLANUNGSBEREICH „ALLGEMEINER LÄNDLICHER RAUM“

Unterteilung in ein Hauptnetz mit höheren Angebotsstandards und das übrige Landkreisgebiet mit Orientierung an Leitlinie zur Nahverkehrsplanung

Hauptnetz:

- Stadt Freising – Attenkirchen - Au i.d. Hallertau – Rudelzhausen – Mainburg
- Stadt Freising – Zolling – Nandlstadt – Mainburg
- Moosburg – Mauern – Hörgertshausen - Nandlstadt – Au i.d. Hallertau
- Stadt Freising – Kranzberg – Allershausen – Hohenkammer – Petershausen
- Kirchdorf a.d. Amper – Allershausen – Eching
- Hallbergmoos – Erding
- Erding – Moosburg

HVZ: 60- Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen. Bei entsprechender Nachfrage (mind. 25 Fahrgäste / Fahrt) ist in der HVZ in Lastrichtung ein Taktangebot von zwei bis drei Fahrten pro Stunde anzustreben.

NVZ: 60- Minuten-Takt

SVZ: mind. drei Fahrtenpaare

ANGEBOTSSTANDARDS - PLANUNGSBEREICH „ALLGEMEINER LÄNDLICHER RAUM“

Übriges Landkreisgebiet:

Die anzustrebende Bedienungshäufigkeit orientiert sich an den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den ländlichen Raum, differenziert nach der Einwohnerzahl.

Indikator	Grenzwert			Richtwert		
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werntag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1

In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.



KONKRETISIERUNG UND PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN

KONKRETISIERUNG UND PRIORISIERUNG VON MAßNAHMEN - ÜBERSICHT

- 1) Tangentialverkehre und Expressbusse
- 2) Schülerverkehr
- 3) Anpassungen bestehender Linien und Taktverdichtungen
 - Nördlicher Planungsbereich
 - Südlicher Planungsbereich
- 4) Bedarfsverkehre und Wochenendangebot
- 5) Bereits umgesetzte Maßnahmen (zum Fahrplanwechsel 2018/2019)
- 6) Überblick und Grobkostenabschätzung

MAßNAHMEN – LEGENDE UND ERLÄUTERUNG

Nachfrage



Gering



Mittel



Hoch

Planungshorizont



Kurzfristig (ca. 1-2 Jahre)



Mittelfristig (ca. 2-4 Jahre)



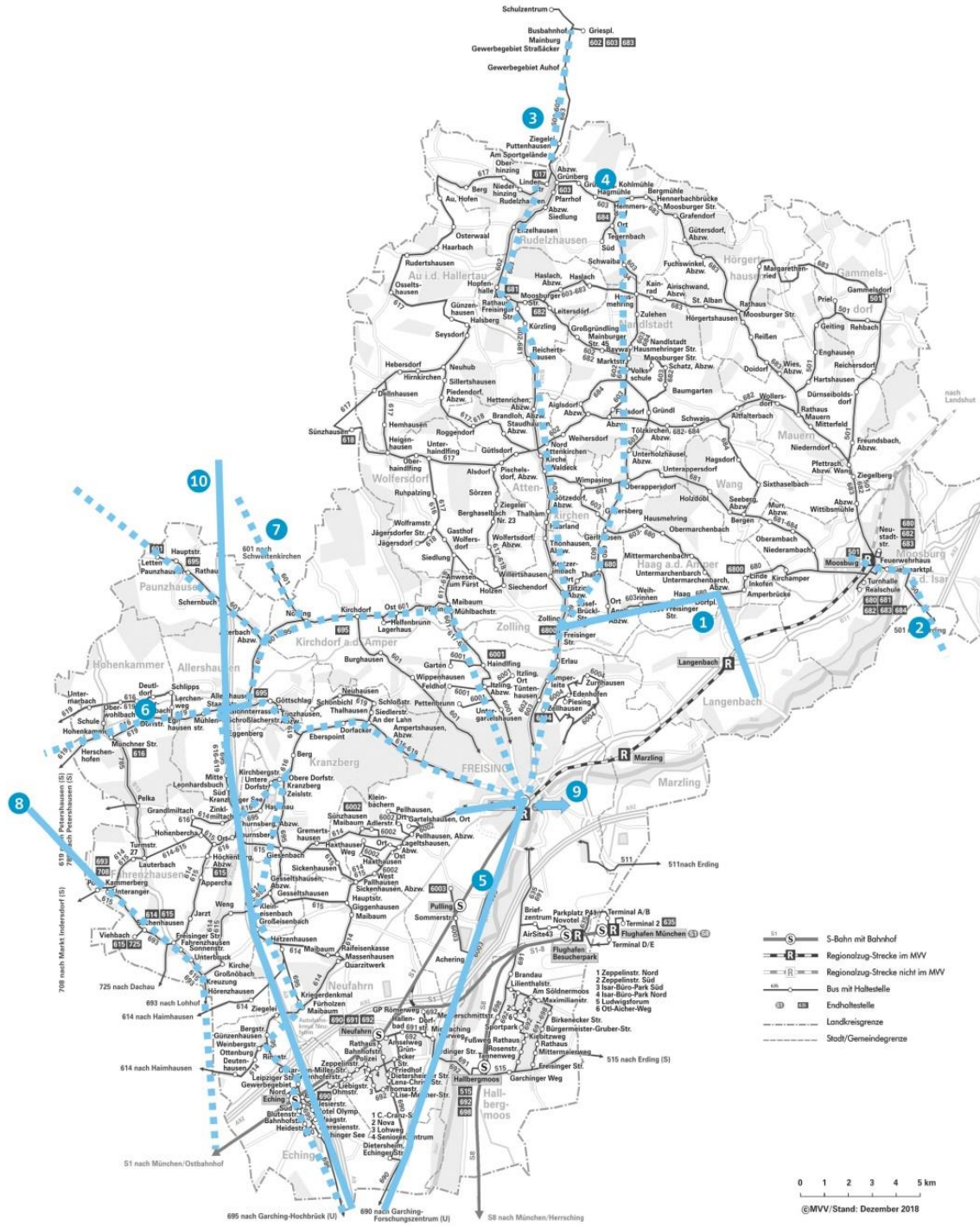
Langfristig (ab ca. 5 Jahre)

Die **Nachfrageschätzungen** basieren auf der Analyse aktueller Fahrgastzahlen, sowie der Pendler- und Schülerströme und wichtiger Ziele. Eine konkrete Quantifizierung ist nicht möglich.

Bei allen Kostenangaben handelt es sich um **Grobabschätzungen** ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen. Die tatsächlichen Kosten können abhängig von den Detailplanungen sowie nach Abschluss von Ausschreibungen abweichen. Bei landkreisüberschreitenden Linien sind die Gesamtkosten dargestellt, die Modalitäten der Kostenaufteilung bleiben unberücksichtigt.

Alle Maßnahmen sind nach **Prioritäten** eingeteilt (1 = hohe Priorität, vorrangig voranzutreiben, 2 = mittlere Priorität, 3 = niedrige Priorität, nachrangig zu behandeln).

TANGENTIALVERKEHRE UND EXPRESSBUSSE – ÜBERSICHT



MITGLIED IM VEREIN
EUROPÄISCHE METROPOLREGION MÜNCHEN

TANGENTIALVERKEHRE UND EXPRESSBUSSE (1/3)

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
1	Ampertal-Tangentiale mit Anbindung der Langenbacher Ortsteile	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzugsvariante: Zolling – Haag – Langenbach (inkl Nieder- & Oberhummel) mit Anbindung Wolfersdorf in SVZ, ohne Anbindung Marzling, ggf. als Bedarfsverkehr • Für Pendler ist diese Tangentiale in erster Linie für die Ortsteile Nieder- und Oberhummel relevant (Anschlüsse zu den Zügen Richtung Freising) 	1	 	 	300.000-350.000 €
2	Ausbau der Tangentialverbindung Moosburg – Erding (501) bzw. Expressbus	Nur geringes Beschleunigungspotential, Expressverbindung nicht zielführend, zunächst Schließung von Taktlücken , Mitfinanzierung durch LK Erding erforderlich → Allgemeiner Angebotsausbau vorrangig empfohlen	1		 	200.000-250.000 €
3	Schnellbusse und Angebotsausbau für Pendler auf den Linien 602 und 683	Einzelne Schnellbusverbindungen problematisch (Auslassen von Haltestellen, etc.), nur geringes Beschleunigungspotential, allgemeiner Angebotsausbau sollte zunächst Vorrang genießen → Expressfahrten als längerfristige Option	2	 	 	200.000 € (Ausbau), Express zusätzlich 350.000 €
4	Direktverbindung Nandlstadt-Freising (603)	Expressverbindungen in der HVZ anzustreben (nennenswerter Fahrzeitvorteil bei direktem Linienweg). Anbindung von Haag kann durch Ampertal-Tangentiale, Ruftaxi 6800 sowie ggf. zusätzliche Kurzfahrten gewährleistet werden.	2	 	 	200.000-250.000 €









KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN

TANGENTIALVERKEHRE UND EXPRESSBUSSE (2/3)

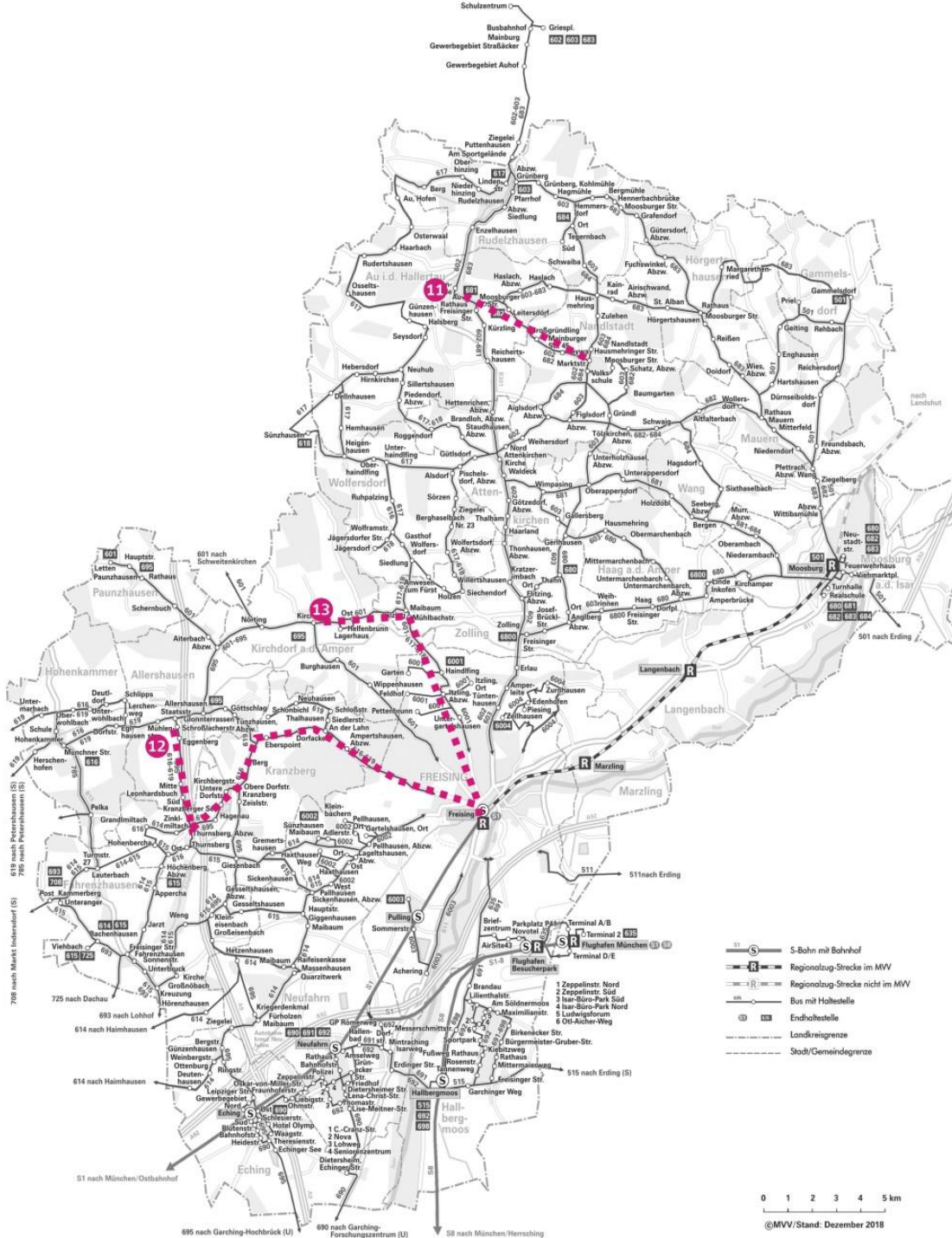
Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
5	Direkt-Verbindung Weihenstephan - Freising - Garching Forschungszentrum (U-Bahn)	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelle Direktverbindung mit wenigen Zwischenhalten für verschiedene Zielgruppen sinnvoll • Alternative Linienführung über Pulling verworfen • Rückfallebene: Verstärkung 690 – Ausbau einer guten Verbindung mit Umstieg • Verkehrsmodell zeigt Nachfragepotential für direkte Expressverbindung 	1	 	 	400.000-450.000 €
				Ausbau 690	 	 
6	Ausbau der Tangentiale Freising – Allershausen - Petershausen	Stärkung der Achse Petershausen – Allershausen – Freising / Flughafen grundsätzlich sinnvoll (u.a. wegen schneller Verbindungen nach München). Kurzfristig: Verlängerung ausgewählter Fahrten der Linie 619, Mittelfristig: Stundentakt in HVZ, aber Maßnahme nicht Bestandteil NVP Landkreis DAH	2	 	 	70.000 € (nur kurzfristiges Angebot)
7	Verbesserung der Verbindungen in den Nachbarlandkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm	Erweiterung der Linie 601 möglich, Grundangebot im 2-Stunden-Takt vorstellbar Problem: ÖV-Finanzierung durch Landkreis Pfaffenhofen, nur geringes Potential durch Schülerbeförderung	2	 		300.000 €

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN

TANGENTIALVERKEHRE UND EXPRESSBUSSE (3/3)

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
8	Expressverbindung Kammerberg- Fahrenzhausen-Lohhof (ohne Umweg über Haimhausen)	NVP Landkreis DAH sieht schnelle Tangente Petershausen – Fahrenzhausen – Lohhof vor (mit Bedienung Haimhausen Hauptort) → gemeinsame Umsetzung dieser Linie empfohlen (ggf. Förderung möglich)	2	 	 	600.000 €
9	Bessere Verbindung zw. den Oberzentren Erding und Freising -> z.B. zusätzl. Fahrten 511 Erding-Freising	Verstärkung Linie 511 → nicht empfohlen <ul style="list-style-type: none"> • Momentan hauptsächlich auf Schüler ausgelegt, weitere Zielgruppen unsicher • Express nicht möglich → kaum Zeitvorteile und Erschließungsfunktion geht verloren Verbesserter Umstieg am Flughafen <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung durchaus attraktiv (insb. mit ÜFEX) → Anschlussoptimierung aktuell kaum möglich 	Verbesserter Umstieg 3 Abhängig von Änderung der Rahmen- bedingungen	 	 	Bis 25.000 €
10	Ausbau der Verbindung Allershausen – München (inkl. Expressbus)	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Linie 695 als Teils des Hauptnetzes sinnvoll (siehe Rahmenkonzeption) • Detailuntersuchung einer Expressverbindung auf der Autobahn (mit Schweitenkirchen) empfohlen 	1		 	300.000 €
				Expressbus   	 	600.000 €

SCHÜLERVERKEHR - ÜBERSICHT









- S-Bahn mit Bahnhof
- Regionalzug-Strecke im MVV
- Regionalzug-Strecke nicht im MVV
- Bus mit Haltestelle
- Endhaltestelle
- Landkreisgrenze
- Stadt/Gemeindengrenze



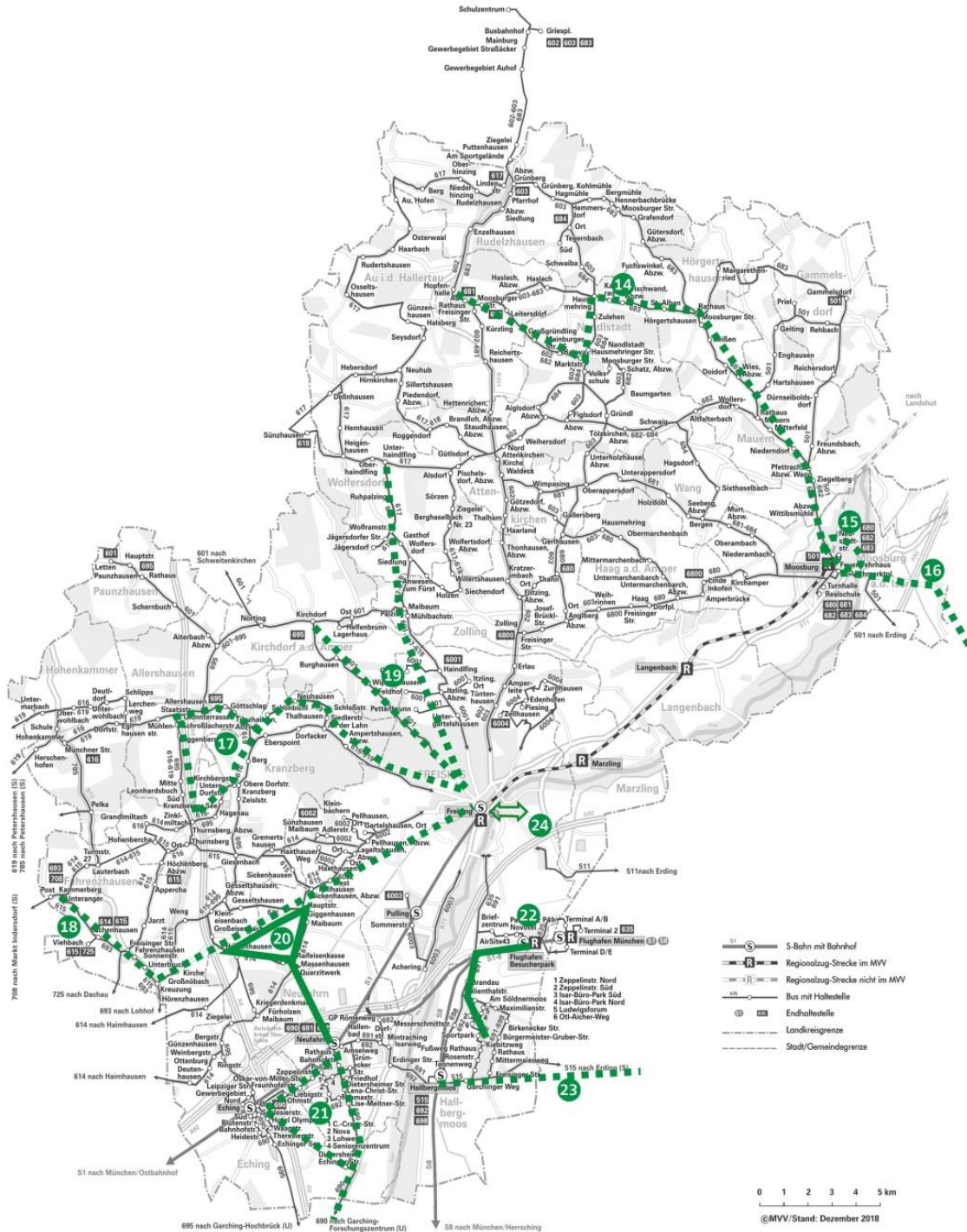
MITGLIED IM VEREIN
EUROPÄISCHE
METROPOLREGION
MÜNCHEN

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN SCHÜLERVERKEHR

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
11	Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulstandorte (insb. Au, Moosburg) von Nandlstadt aus	Angebotsausbau auf der Relation nach/von Au sinnvoll (nach Moosburg bereits gutes Angebot) – Detaillierte Maßnahmenausarbeitung abhängig von Fahrzeugverfügbarkeit etc.	1			25.000 €
12	Zusätzliche Rückfahrten am Nachmittag Richtung Kranzberg	Angebot zwar ausreichend, zusätzliche Rückfahrt zwischen 14 und 16 Uhr jedoch anzustreben, nach Abstimmung mit den Schulen etwa gegen 15:30 Uhr	2			25.000 €
13	Zusätzlicher Bus nach Kirchdorf zwischen 14 und 16 Uhr	Rückfahrten ab Freising grundsätzlich ausreichend, zusätzliche Rückfahrtmöglichkeit (z.B. gegen 14:15-14:30) jedoch perspektivisch zu prüfen	3			25.000 €











- Insgesamt **kaum gravierende Defizite** (in Einzelfällen Anpassung der Schulschlusszeiten erforderlich)
- Weitere **Integration des freigestellten Schülerverkehrs** in der Fläche **nicht empfohlen** (Übersichtlichkeit des Angebots)
- Umfassende Verbesserungen auch für den Schülerverkehr durch **allgemeinen Angebotsausbau**

ANPASSUNGEN UND TAKTVERDICHTUNGEN – ÜBERSICHT








MITGLIED IM VEREIN
EUROPÄISCHE
METROPOLREGION
MÜNCHEN

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN – NÖRDLICHER LANDKREIS ANPASSUNGEN BESTEHENDER LINIEN UND TAKTVERDICHTUNGEN

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
14	MVV-Regionalbuslinie 683: Durchgehend getaktetes Angebot außerhalb der Schulzeiten sowie Angebotsausbau am Abend	Bestandteil des definierten Hauptnetzes, weiterer Ausbau anzustreben, erster Ausbau Abendangebot bereits erfolgt <u>Kurzfristig:</u> Schließung von Angebotslücken, <u>Mittel- bis langfristig:</u> weitere Vertaktung	1			50.000 € (Stufe 1)
						80.000 € (Stufe 2), bis zusätzl. 200.000 € (Endausbau)
15	Integration Stadtbus Moosburg in MVV-Tarif	Sinnvoll, um Hemmschwellen für Nutzung des Angebots abzubauen – Finanzielle Wirkungen sind abzuschätzen (nicht Bestandteil NVP)	1	 		Keine Angabe möglich
16	Busanbindung Buch am Erlbach	Bisher eigenwirtschaftlicher Verkehr (nicht MVV-integriert), moderater Angebotsausbau grundsätzlich sinnvoll, begrenzte Einflussmöglichkeiten	3	 		< 100.000 € (nur Grobabschätzung)











KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN – SÜDLICHER LANDKREIS

ANPASSUNGEN BESTEHENDER LINIEN UND TAKTVERDICHTUNGEN (1/3)








Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
17	Ausbau der Verbindungen von Freising in den westlichen Landkreis, u.a. nach Kranzberg nach Allershausen	Stärkung der Linien 616 und 619 sinnvoll (Schließen von Angebotslücken) Mittelfristig Prüfung einer klareren Angebotsstrukturierung (Grundtakt und Express)	1	 bzw.  Neustrukturierung		300.000- 400.000 €
18	Angebotsausbau zwischen Fahrenzhausen und Freising (inkl. Neufahrner Ortsteile), auch am Wochenende und abends	Grundsätzlich sinnvoll bei moderaten Kosten, zunächst zusätzliche Fahrtenpaare, mittelfristig Rufbus/-taxi oder Flexibus (siehe auch Maßnahmen 27 und 30)	2	 Fahrten  Bedarfsverkehr		150.000 € (Fahrten)
19	Zeitliche Verlängerung des Angebots für die Kirchdorfer Ortsteile Wippenhausen und Burghausen unter der Woche (letzte Fahrt bisher 15:30 ab FS) bzw. Wochenendangebot	Ortsteile kleiner als 200 Ew.; Ausbau 601 evtl. sinnvoll; Bedienung des Korridors in Konkurrenz zur Bedienung via Palzing Bei gleichzeitigem Ausbau der Linie 617/618 ggf. einzelne Fahrten der Linie 601 künftig über Burghausen führen (Helfenbrunn als Bedarfshaltestelle)	3			Bis 100.000 € (mit Wolfersdorf)

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN – SÜDLICHER LANDKREIS

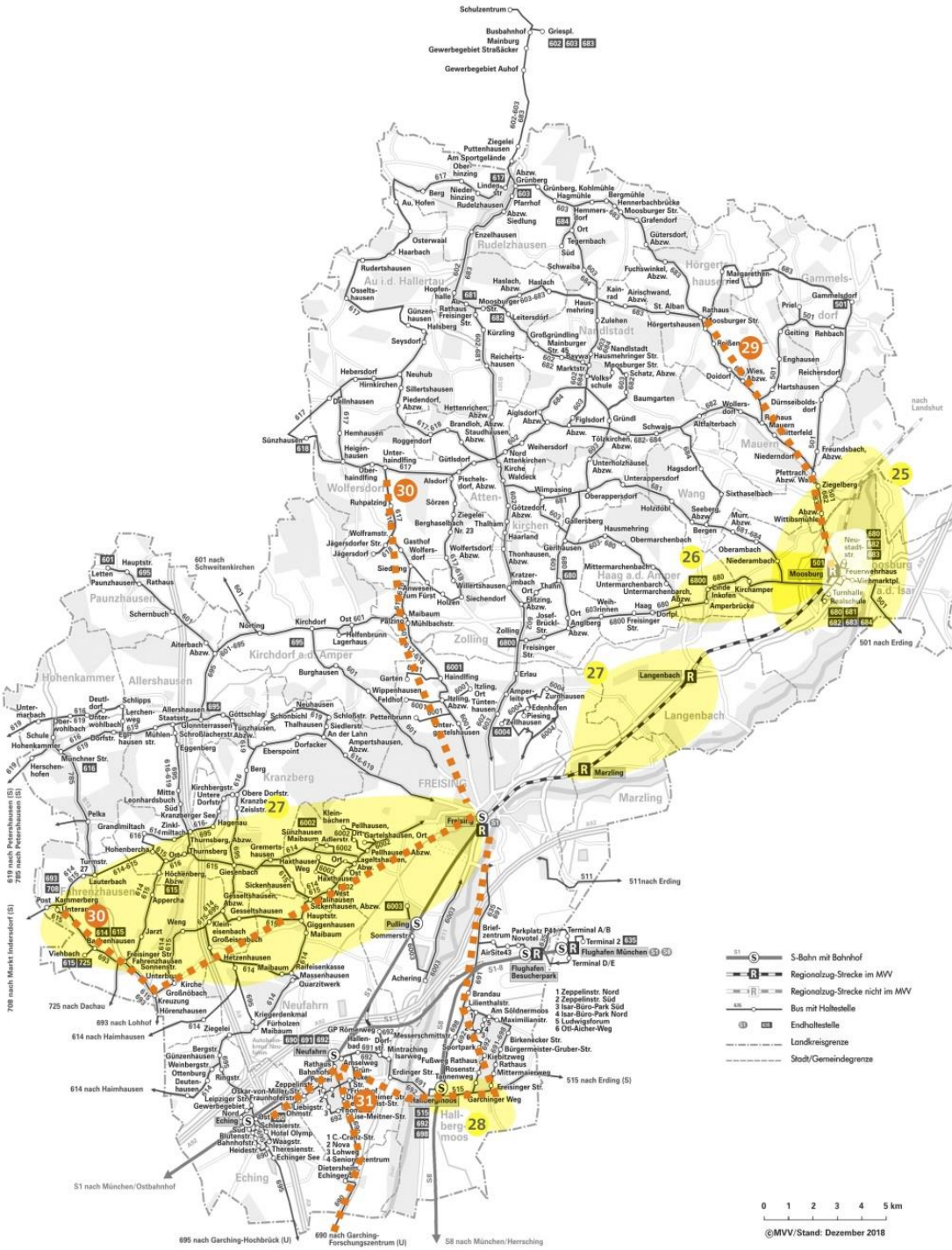
ANPASSUNGEN BESTEHENDER LINIEN UND TAKTVERDICHTUNGEN (2/3)

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
20	Anbindung der nördlichen Ortsteile Neufahrns und Echings an die Hauptorte und S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung durch Linienwegänderung 695 nicht empfohlen, Beibehaltung Linie 614 (Fahrenzhausen-Freising) mit zusätzlichen Fahrten Neue Linie zur Anbindung der Ortsteile an Neufahrn und Eching (2 Planfälle), ggf. in Kombination mit einer innerörtlichen Erschließung des Hauptorts Neufahrn 	1	 	 	150.000-300.000 € (je nach Planfall)
21	Verbesserung der Fahrzeiten der Linie 690 Eching-Neufahrn-Garching	LSA Bevorrechtigung bringt zu geringe Fahrzeitvorteile → stattdessen Konzept einer „Dreieckslinie“ Eching – Neufahrn – Garching – Eching (Entwurf vorhanden)	2	 	  	500.000 €
22	Busverbindung Hallbergmoos – Flughafen	In Prüfung unter Berücksichtigung der tariflichen Rahmenbedingungen, ergänzend geprüfte Linien Garching – Hallbergmoos – Flughafen bzw. Freising empfehlenswert (Überlagerung von Linien, keine Fahrzeitvorteile)	2	 	 	Mind. 250.000 €

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN – SÜDLICHER LANDKREIS ANPASSUNGEN BESTEHENDER LINIEN UND TAKTVERDICHTUNGEN (3/3)









Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
23	Weiterer Ausbau der Busverbindung Hallbergmoos – Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäß Rahmenkonzeption Teil des Hauptnetzes • Weiterer Angebotsausbau (nächste Ausschreibung) sinnvoll für beide beteiligten Landkreise (Erding und Freising) 	1		 	100.000 € - 200.000 €
24	Optimierung der Anschlussbeziehungen in Freising zum Flughafen	Bei künftigen Angebotsanpassungen Optimierungen für Linien 602 und 603 prüfen. Restriktionen u.a. durch SPNV-Anschlüsse und begrenzte Kapazitäten am Busbahnhof. Ansonsten größtenteils zufriedenstellende Anschlüsse (Anschlüsse zum SPNV in/aus Richtung München und Landshut müssen weiterhin Vorrang besitzen)	3	  		Unter 25.000 €

WOCHENENDANGEBOT UND BEDARFSVERKEHRE – ÜBERSICHT










MITGLIED IM VEREIN
EUROPÄISCHE
METROPOLREGION
MÜNCHEN

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN BEDARFSVERKEHRE

Nr.	Maßnahme	Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
25	Bedarfsverkehrs-/Ruftaxi-Angebot für Ortsteile von Moosburg und Wang (z.B. 2-h-Takt auf 2 Linien)	Grundangebot sinnvoll, Problematik bestehender Konzessionen, Abstimmung Konzeption mit Angebot im Ampertal	3			100.000-150.000 €
26	Verlängerung MVV-Ruftaxi 6800 bis Moosburg	Verlängerung Ruftaxi 6800 nicht möglich (derzeit nur ein Fahrzeug), neues Konzept erforderlich, Konzeption unter Berücksichtigung der „Ampertal-Tangentiale“ (Synergieeffekte)	3			50.000-100.000 €
27	Flexibus/Ruftaxi (o.ä.) für verschiedene Korridore	Vertieft zu prüfen u.a. für Bereiche Marzling – Langenbach – Haag und Bedienungsgebiet der Linien 614 und 615 bis Kranzberg und Fahrenzhausen. Geeigneter Betreiber erforderlich.	3			Ca. 100.000 € (je Korridor)
28	Behebung der Unterversorgung des Ortsteils Goldach-Süd (Hallbergmoos)	<ul style="list-style-type: none"> Integration in bestehende Linien kaum sinnvoll möglich (aufgrund Straßeninfrastruktur) Bedienung mittels Bedarfsverkehr denkbar, attraktives Angebot allerdings mit relativ hohen Kosten bei vsl. nur geringer Nachfrage verbunden 	3			100.000-150.000 €

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN

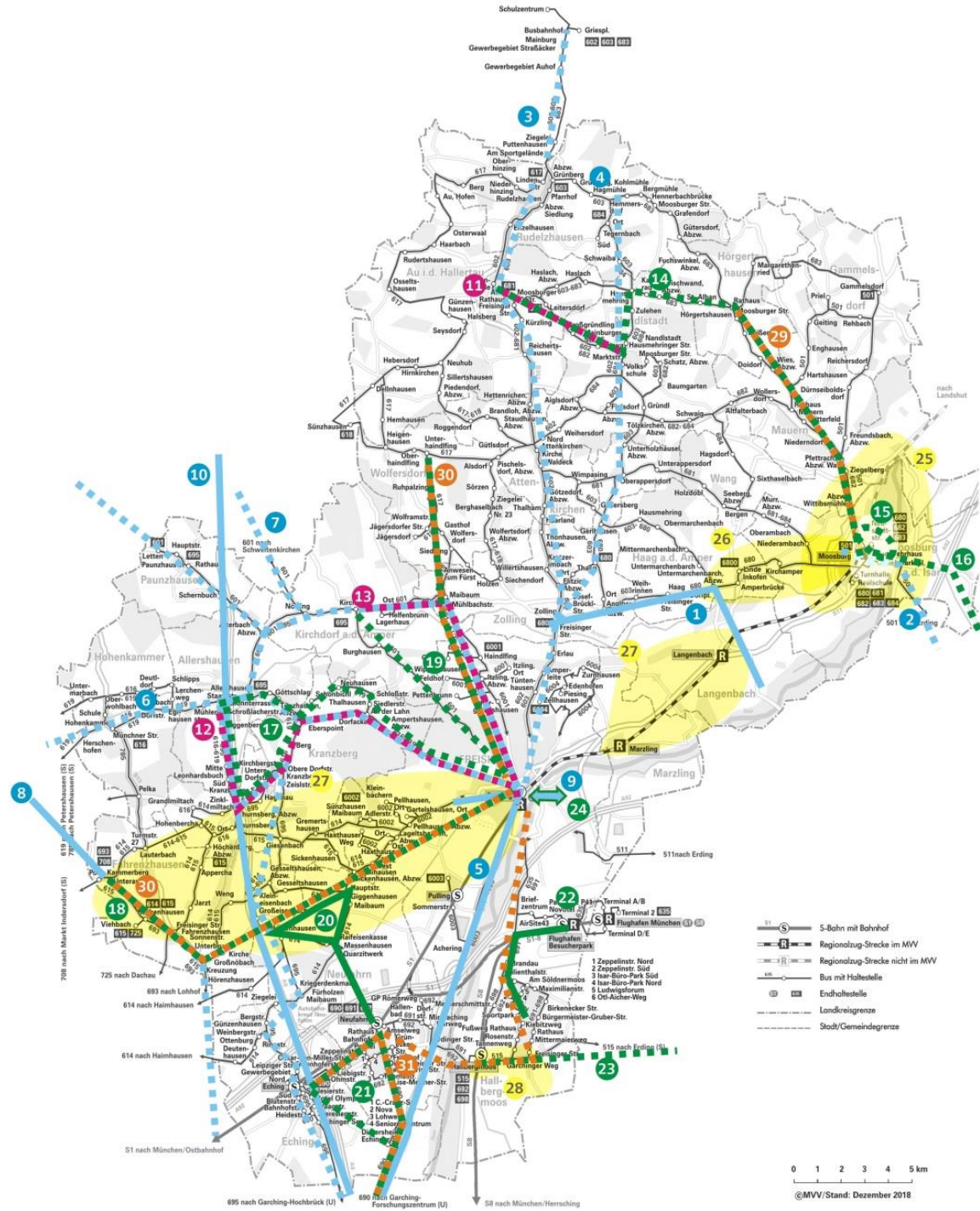
WOCHENENDANGEBOT (GRUNDANGEBOT IM LINIENVERKEHR)

Nr.	Maßnahme / Forderung	Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Nachfrage	Kosten (ca.)
29	Wochenendangebot in Mauern, Hörgertshausen etc.	Erster Einstieg bereits erfolgt (683), Grundangebot (4-6 Fahrtenpaare) sinnvoll, schrittweiser Ausbau des Angebots empfohlen (zunächst Samstag, Sonntag nur mittel- bis langfristig)	2			Ca. 10.000-15.000 € (Samstag)
30	Schaffung eines Angebots an Samstagen auf den Linien 614, 615, 617 und 618	Sinnvoll, Grundangebot finanziell darstellbar, ggf. teilweise als Bedarfsverkehr	2			60.000 €
31	Ausbau des Abend- und Sonntagsverkehrs auf den Linien 690 und 691	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Ausbau in diesen Zeitlagen ist vor allem auf der Linie 690 grundsätzlich empfehlenswert • Zuerst sollten jedoch bestehende Lücken am Vor- und Nachmittag geschlossen werden 	2	 		120.000-150.000 € (Abend) 200.000 € (Sonntag)

BEREITS UMGESETZTE MAßNAHMEN ZUM FAHRPLANWECHSEL 2018/2019

Linie	Maßnahme	Umsetzung
501/683	Frühere Anbindung von Gammelsdorf morgens	Zusätzliche Frühfahrt ab Gammelsdorf Richtung Hörgerthausen durch MVV-Regionalbuslinie 683 um 5:42 Uhr
515	Ausbau der Busverbindung Hallbergmoos – Erding	Zusätzliche Fahrtenpaare am frühen Nachmittag und Abend sowie Zusatzfahrt am Morgen (dadurch auch Ausweitung der Betriebszeiten)
601	Ausbau des Nachmittagsangebots an Ferientagen	Fahrtenpaar um 15:30 ab Freising bzw. 16:09 Uhr ab Paunzhausen an allen Werktagen
603	Verbesserung der Anbindung von Haag a.d. Amper und Zolling am Wochenende	Samstagangebot (fünf Fahrtenpaare) auf der MVV-Regionalbuslinie 603 sowie zusätzliches Fahrtenpaar morgens an Werktagen
690	Ausbau des Abendangebots	Zusätzliche Fahrt ab Garching-Forschungszentrum nach Neufahrn und Eching um 20:56 Uhr

ÜBERSICHT DER MAßNAHMEN (GESAMT)



MITGLIED IM VEREIN
EUROPÄISCHE
METROPOLREGION
MÜNCHEN

ÜBERSICHT MAßNAHMEN UND PRIORITÄTEN (MIT KOSTEN)

Maßnahmenfeld	Priorität 1			Priorität 2			Priorität 3		
	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)
Express- und Tangentialverkehre	1	Ampertaltangentiale	325.000 €	3	Ausbau 602	200.000 €	9	Optimierung Umsteigebeziehungen FS-ED	25.000 €
	2	Ausbau 501	225.000 €	3	Express 602	350.000 €			
	5	Weihenstephan - Garching	425.000 €	4	Expressverb. 603	225.000 €			
	10	Ausbau 695	300.000 €	6	Freising - Petershausen	70.000 €			
	10	Expressbus A9	600.000 €	7	Verbindungen Pfaffenhofen a.d.Ilm	300.000 €			
				8	Express Kammerberg - Lohof	600.000 €			
Summe			1.875.000 €			1.745.000 €			25.000 €
Schülerverkehr	11	Angebotsausbau Au	25.000 €	12	Zusätzliche Fahrten Kranzberg	25.000 €	13	Zusätzl. Bus Kirchdorf	25.000 €
Angebotsanpassungen und Taktverdichtungen	14	Ausbau 683 - Stufe 1	50.000 €	18	Ausbau Fahrenzhausen - Freising	150.000 €	16	Busanbindung Buch am Erlbach	75.000 €
	14	Ausbau 683 - Stufe 2 + Takt	280.000 €	21	Neukonzeption 690	500.000 €	19	Zeitl. Verlängerung für Kirchdorfer OT	100.000 €
	15	Integration Stadtbus Moosburg in MVV	k.A.	22	Verbindung Hallbergmoos - Flughafen	250.000 €	24	Anschlussoptimierung 602/603 mit 635	25.000 €
	17	Ausbau nach Kranzberg/Allershausen	350.000 €						
		Anbindung nördl. Ortsteile	250.000 €						
	20	Neufahrn							
23	Ausbau 515	150.000 €							
Summe			1.080.000 €			900.000 €			200.000 €
Wochenend- und Bedarfsverkehre				29	Mauern, Hörgerthausen	15.000 €	25	Ruftaxi Ortsteile von Moosburg und Wang	125.000 €
				30	Samstagsangebot 614,615,617,618	60.000 €	26	Verlängerung 6800 bis Moosburg	75.000 €
				31	Abend- und Sonntagsverkehr 690 & 691	325.000 €	27	Flexibus Isar-/Ampertal	100.000 €
							27	Flexibus 614/615	100.000 €
Summe					400.000 €		28	Ruftaxi Goldach-Süd	125.000 €
Summe									525.000 €
Gesamt			2.980.000 €			3.070.000 €			775.000 €

=nicht in Kostenrechnung enthalten



= landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

ÜBERSICHT MAßNAHMENFELDER UND PRIORITÄTEN INKL. GROBKOSTENABSCHÄTZUNG (MITTELWERTE)

Maßnahmenfeld	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3
Express- und Tangentialverkehre	1.875.000 €	1.745.000 €	25.000 €
Schülerverkehr	25.000 €	25.000 €	25.000 €
Angebotsanpassungen und Taktverdichtungen	1.080.000 €	900.000 €	200.000 €
Wochenend- und Bedarfsverkehre		400.000 €	525.000 €
Gesamt	ca. 3 Mio €	ca. 3 Mio €	ca. 800.000 €





BEGLEITENDE MAßNAHMEN

BEGLEITENDE MAßNAHMEN - ÜBERSICHT

- Echtzeitdaten
- Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr
- WLAN im MVV-Regionalbusverkehr
- Barrierefreiheit
- Intermodalität und Multimodalität
- Marketingmaßnahmen für das ÖV-Angebot im Landkreis

ECHTZEITDATEN UND FAHRPLANAUSKUNFT: LINIEN IM LANDKREIS FREISING

<u>501</u>	<u>501V</u>	<u>511</u>	<u>512</u>	<u>515</u>	<u>601</u>
<u>602</u>	<u>603</u>	<u>614</u>	<u>615</u>	<u>616</u>	<u>617</u>
<u>618</u>	<u>619</u>	<u>620</u>	<u>620V</u>	<u>621</u>	<u>621V</u>
<u>622</u>	<u>622V</u>	<u>623</u>	<u>623V</u>	<u>624</u>	<u>630</u>
<u>631</u>	<u>633</u>	<u>633V</u>	<u>634</u>	<u>634V</u>	<u>635</u>
<u>637</u>	<u>638</u>	<u>639</u>	<u>640</u>	<u>641</u>	<u>650</u>
<u>651</u>	<u>680</u>	<u>681</u>	<u>682</u>	<u>683</u>	<u>684</u>
<u>690</u>	<u>690V</u>	<u>691</u>	<u>692</u>	<u>693</u>	<u>695</u>
<u>698</u>	<u>708</u>	<u>725</u>	<u>785</u>	<u>786</u>	

41 × **IVU**

Echtzeitdaten ab II.2019 in
Auskunft

2 × **IVU, VU pflegt Daten**

Echtzeitdaten ab 2.
Halbjahr 2019 in Auskunft

8 × **init**

Echtzeitdaten spätestens
2020 in Auskunft

2 × **ATRON**

keine Echtzeitdaten
möglich



STATUS »ECHTZEITDATEN IN AUSKUNFTSMEDIEN«



Auskunftsportale: mobil (Apps) oder webbasiert

IVU letzte Integrationsarbeiten im Laufen

IVU, VU pflegt Daten

Datenkonsistenz muss (noch) geprüft/gesichert werden

init erste positive Tests; Integration in Abstimmung



stationäre Anzeiger

Personal beim MVV genehmigt, MVV von nahezu allen Landkreisen beauftragt;

Umsetzung: ca. 3 Jahre



ALTERNATIVE ANTRIEBE IM MVV-REGIONALBUSVERKEHR

- Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen künftig erforderlich
 - Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050
 - “Clean-Vehicle-Directive“ der EU ab vrs. 2022 Beschaffungsquoten für Fahrzeuge mit alternat. Antrieben
- Biokraftstoffe und Hybridbusse reduzieren zwar CO₂-Ausstoß, sind aber nicht emissionsfrei und dadurch nur eine Übergangslösung
- Der Fokus richtet sich deshalb auf Busse mit rein **elektrischem Antrieb (Batteriebusse)** → effizientester Energieverbrauch
- Für die Einführung von Batteriebussen, müssen zunächst **linienbasierte Detailuntersuchungen** zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden (Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur, Ladezeiten, vertragl. Laufzeiten etc.)

WLAN IM MVV-REGIONALBUSVERKEHR

- Der Freistaat Bayern fördert aktuell die Ausstattung von Bussen mit kostenfreiem Fahrgast WLAN (BayernWLAN).
- Mit der Einführung von kostenfreiem WLAN, könnten Komfort und Image im MVV-Regionalbusverkehr merklich gesteigert werden.
- Die meisten MVV-Verbundlandkreise haben die Ausstattung aller Fahrzeuge im MVV-Regionalbusverkehr bereits beschlossen und nehmen am Förderprogramm des Freistaats teil
- Eine einheitliche Lösung im gesamten Verbundgebiet ist aus Kundensicht wünschenswert
 - Ausstattung bei Neuausschreibung
 - Nachrüstung in bestehenden Verträgen



Quelle: www.wlan-bayern.de





Foto: Barrierefreie Haltestelle Marthashofen (Gem. Grafrath)

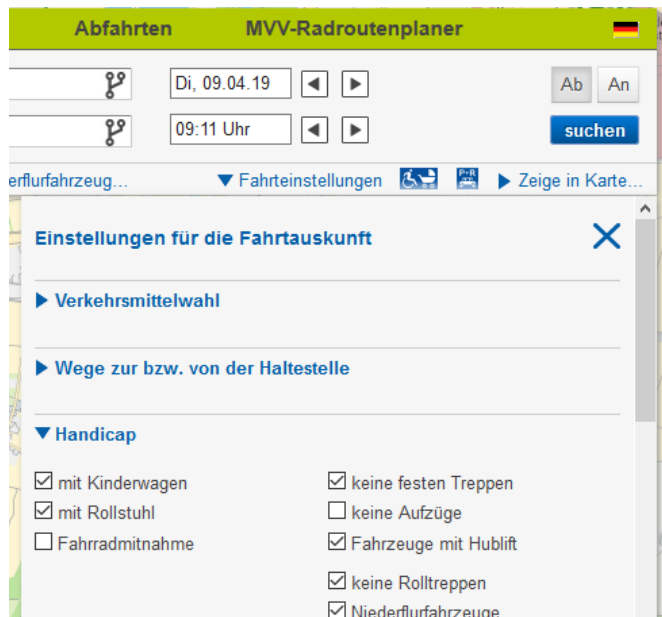
BARRIEREFREIHEIT VON BUSHALTESTELLEN

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt aktuell bayernweit **Haltestellenkataster** zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen (Abschluss vsl. 2020).

Empfehlungen:

Die erhobenen Daten können unmittelbar in die elektronische Fahrplanauskunft (Information und Routing) einfließen und die **Information zur Barrierefreiheit deutlich verbessern.**

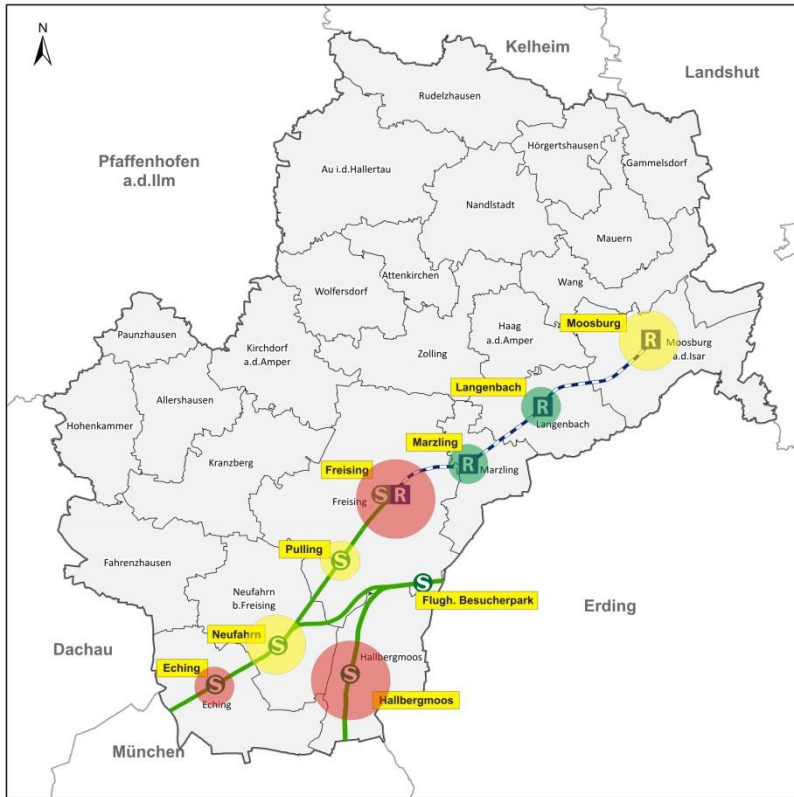
Aus dem Kataster sollte eine **Prioritätenliste für den Um- / Ausbau** der Haltestellen erstellt werden und sukzessive Maßnahmen eingeleitet werden (Zuständigkeit i.d.R. bei den Gemeinden).



Die Fahrplanauskunft des MVV verfügt heute bereits über Einstellungen zur Information über Barrierefreiheit.

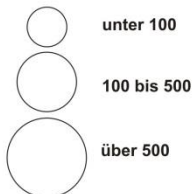


P+R Anlagen und Auslastung
Landkreis Freising



Anzahl P+R Plätze

Auslastung P+R Anlage



Datenquelle: Erhebungen MVV GmbH

INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

PARK+RIDE-ANGEBOT IM LANDKREIS

- Eching 71 Stellplätze
- Neufahrn 176 Stellplätze
- Pulling 50 Stellplätze
- Freising 961 Stellplätze
- Marzling 70 Stellplätze
- Langenbach 40 Stellplätze
- Moosburg 488 Stellplätze
- Hallbergmoos 614 Stellplätze
- Flughafen Besucherpark 0 Stellplätze

■ **Gesamtangebot 2470 Stellplätze**



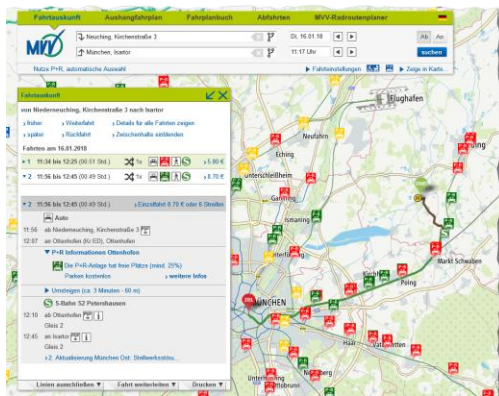
INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

P+R-NACHFRAGE, VORLIEGENDE PLANUNGEN & EMPFEHLUNGEN

STATION	NACHFRAGE	IST-STAND / PLANUNG / EMPFEHLUNG
Eching	80 Pkw = 115 % Auslastung	P+R im Umfeld aktuell noch praktikabel, Erweiterung prüfen
Neufahrn	160 Pkw = 90 % Auslastung	kein Ausbau geplant
Pulling	45 Pkw = 90 % Auslastung	kein Ausbau geplant
Freising	1.200 Pkw = 125 % Auslastung	Erweiterung schwierig, müsste zwingend mit Verbesserung der Zu- / Abfahrtssituation einhergehen
Marzling	40 Pkw = 60 % Auslastung	kein Ausbau geplant
Langenbach	20 Pkw = 50 % Auslastung	kein Ausbau geplant
Moosburg	440 Pkw = 90 % Auslastung	kein Ausbau geplant
Hallbergmoos	585 Pkw = 95 % Auslastung	aktuell kein Ausbau geplant, Entwicklung beobachten, Erweiterung prüfen
Flughafen Besucherpark	0 Pkw	kein Angebot geplant
Gesamtnachfrage	2.570 Pkw = 105 % Auslastung	

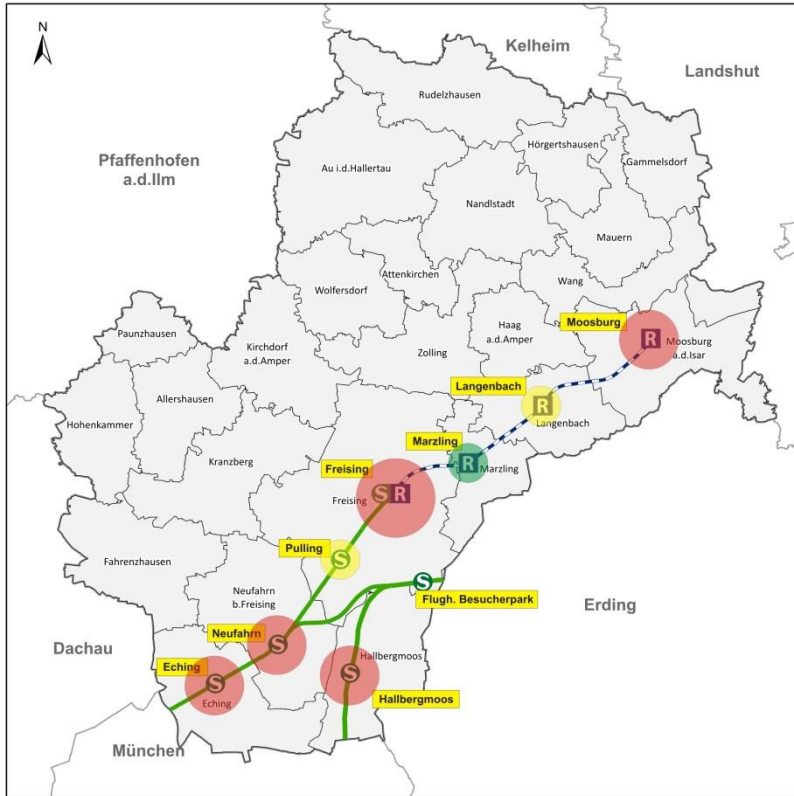
WEITERE EMPFEHLUNG AN P+R-BETREIBER:

Ausstattung der Anlagen mit **Detektionseinrichtungen**, um Fahrgast in Echtzeit über Belegungszustand zu informieren und so unnötige Anfahrten, Parksuchverkehre und „graues“ P+R in Anwohnerstraßen zu reduzieren.



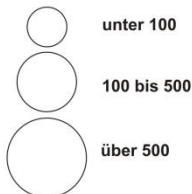


B+R Anlagen und Auslastung
Landkreis Freising



Anzahl B+R Plätze

Auslastung B+R Anlage



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

BIKE+RIDE-ANGEBOT IM LANDKREIS

■ Eching	332 Radständer
■ Neufahrn	466 Radständer
■ Pulling	48 Radständer
■ Freising	1540 Radständer
■ Marzling	64 Radständer
■ Langenbach	100 Radständer
■ Moosburg	478 Radständer
■ Hallbergmoos	108 Radständer
■ Flughafen Besucherpark	0 Radständer
■ Gesamtangebot	3136 Radständer

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigtenstatistik, Stand 2016



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

B+R-NACHFRAGE, VORLIEGENDE PLANUNGEN & EMPFEHLUNGEN

STATION	NACHFRAGE	IST-STAND / PLANUNG / EMPFEHLUNG
▪ Eching	400 Räder = 120 % Auslastung	MVV Empfehlung 10/2018: erweitern auf 550 – 650 Radstände
▪ Neufahrn	450 Räder = 100 % Auslastung	Aktuell kein Ausbau geplant, Erweiterung prüfen
▪ Pulling	40 Räder = 85 % Auslastung	kein Ausbau geplant
▪ Freising	2.000 Räder = 130 % Auslastung	Dringender Handlungsbedarf!
▪ Marzling	30 Räder = 50 % Auslastung	kein Ausbau geplant
▪ Langenbach	75 Räder = 75 % Auslastung	kein Ausbau geplant
▪ Moosburg	550 Räder = 115 % Auslastung	MVV Empfehlung 08/2018: erweitern auf rund 650 Radstände
▪ Hallbergmoos	140 Räder = 130 % Auslastung	Handlungsbedarf; Ausbaumöglichkeiten prüfen!
▪ Flughafen Besucherpark	0 Räder	Kein Bedarf
▪ Gesamtangebot	3685 Räder = 120 % Auslastung	



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

CAR-SHARING IM LANDKREIS FREISING

Insbesondere das stationsgebundene Car Sharing fördert nachweislich die stärkere Nutzung des ÖPNV und verringert die Kilometerleistung von PKW-Fahrten von Privatpersonen. Car Sharing ist daher im Zusammenspiel mit dem ÖPNV ein wichtiger Baustein einer umweltgerechten Mobilität. Im Landkreis Freising stehen aktuell Car Sharing Angebote des *StadtTeilAuto Freising e.V.* in Eching, Freising, Moosburg, Marzling und Neufahrn mit insgesamt 19 Autos zur Verfügung.

Empfehlung: Dem Landkreis wird empfohlen, den Ausbau bzw. die Gründung von Car Sharing-Organisationen zu unterstützen. Als Best Practice kann der Landkreis Ebersberg dienen, in dem mittlerweile 10 örtliche Car Sharing-Einrichtungen angesiedelt sind und der Landkreis unterstützend koordiniert und fördert.

Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer vor und nach Beitritt

Frage 13: Wie viele Kilometer haben Sie schätzungsweise vor Ihrer Teilnahme am Car-Sharing mit Ihrem bzw. anderen - gemieteten oder ausgeliehenen - Pkw zurückgelegt?

Frage 14: Und wie ist das jetzt, seitdem Sie Teilnehmer/in am Car-Sharing sind: Wie viele Kilometer jährlich legen Sie nun mit dem Car-Sharing-Pkw bzw. anderen – gemieteten oder ausgeliehenen – Pkw zurück?

Basis: Teilgruppe ohne k.A., n = 252 (vor Beitritt); n = 269 (seit Beitritt) - Angaben in Prozent



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

EINFÜHRUNG VON BIKE-SHARING-ANGEBOTEN

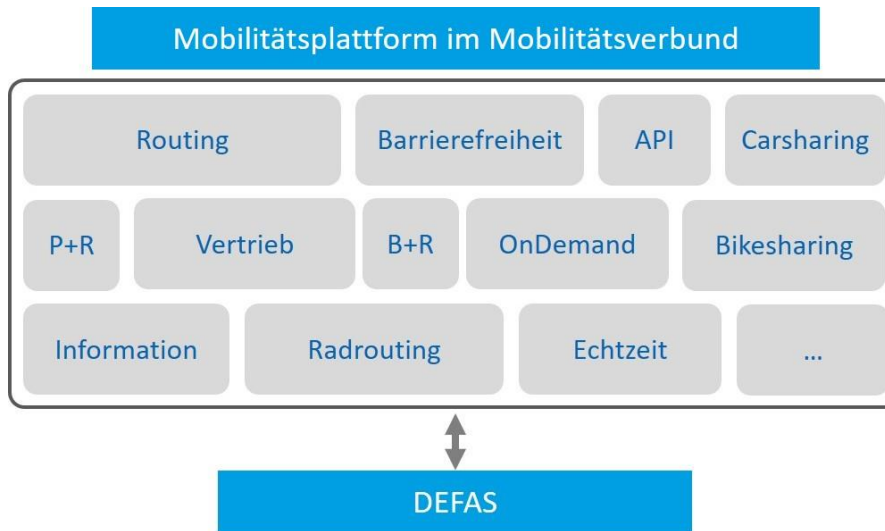
Bike Sharing-Angebote (z.B. *MVG-Rad*, *nextbike*, *DB Call a Bike*) können insbes. an den S-Bahn- und Regionalzugbahnhöfen im Landkreis eine sinnvolle Ergänzung des Angebots für die erste/letzte Meile sein. Im Landkreis bestehen aktuell keine Angebote.

Empfehlung: Dem Landkreis wird eine Untersuchung über den Bedarf und die Potenziale von Bike Sharing empfohlen. Relevante Standorte für eine tiefergehende Betrachtung können bezüglich der Verkehrsnachfrage die Bahnhöfe Eching, Freising, Hallbergmoos, Moosburg und Neufahrn sein. Als Best Practice kann das 2018 auf den Landkreis München ausgeweitete Angebot des MVG-Rades dienen.



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

INTEGRATION VON ERGÄNZENDEN MOBILITÄTSANGEBOTEN IN EINER MOBILITÄTSPLATTFORM



Damit neue Mobilitätsangebote als auch konventionelle Ergänzungen des ÖPNV (z.B. Taxiangebote) als sinnvolle Ergänzung vom Bürger wahrgenommen werden, müssen sie übergreifend und diskriminierungsfrei beauskunftet werden.

Empfehlung: Dem Landkreis wird empfohlen, neue Mobilitätsformen / -angebote wie Bike- und Car-Sharing aber auch konventionelle Taxiangebote künftig als zusätzliches Angebot in die Mobilitätsplattform des Verkehrsverbundes einzupflegen bzw. einpflegen zu lassen.



MARKETINGMAßNAHMEN ÖV-ANGEBOT IM LANDKREIS

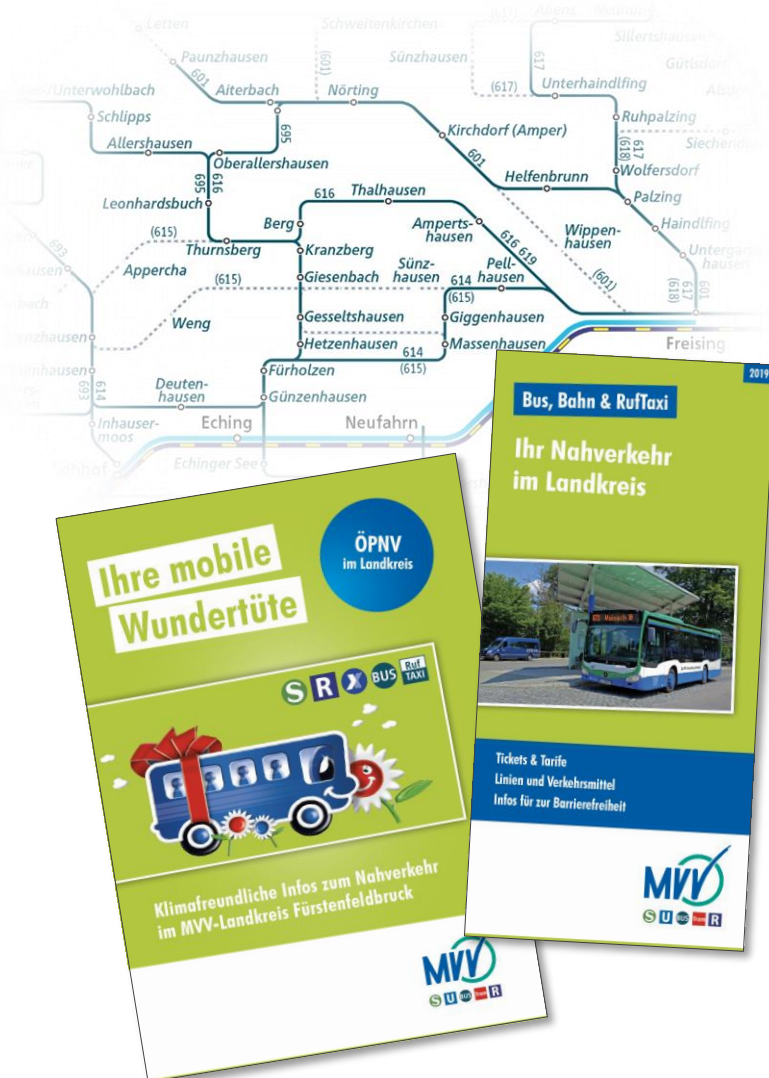
Die Akzeptanz eines ÖV-Angebotes hängt neben der Angebotsqualität auch von einer guten Vermarktung dieses Angebotes ab

Für den Fahrgast muss das Angebot greifbar, leicht verständlich und übersichtlich aufbereitet werden

Je nach Angebot sollten die einzelnen Zielgruppen des angebotenen Fahrplanangebotes individuell angesprochen werden

MARKETINGMAßNAHMEN ÖV-ANGEBOT IM LANDKREIS

- Übersichtliche Darstellung des ÖV-Netzes
- Fahrplanheft mit ausführlichen Erläuterungen des Angebotes
- Minifahrplan pro Linie für Hosentasche
- Zielgruppenflyer
- ÖV-Schnupper-/Aktionstag
- Neubürgerpaket mit ÖV-Infos speziell für „Nicht-Nutzer“
- Onlineplattform mit Netzinfos
- Kontaktpunkt „Haltestelle“ nutzen





WEITERES VORGEHEN - AUSBLICK

WEITERES VORGEHEN – AUSBLICK

- Fertigstellung der **schriftlichen Fassung** des Endberichts bis **Anfang Juni 2019**
- **Anhörungsverfahren** (Nachbarlandkreise, Verkehrsunternehmen) bis **Mitte Juli 2019 (6 Wochen)**
- Versendung an **Regierung von Oberbayern** zur Kenntnisnahme
- **Beschluss im PUTLI** am 26.09.2019
- **Behandlung und Beschluss von ersten Einzelmaßnahmen**



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.**