# Nahverkehrsplan Landkreis Freising

Endbericht

28.08.2019

MVV Consulting

München, August 2019

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)**

Thierschstr. 2

80538 München

Tel.: 089 / 210 33 - 0

Fax: 089 / 210 33 - 299

E-Mail: info@mvv-muenchen.de

© 2019 MVV GmbH

# Inhaltsverzeichnis

**1. Zielvorgaben ..... 1**

**1.1. Anlass und Ziele** ..... 1

**1.2. Vorgehen bei der Erstellung** ..... 2

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen ..... 6

**2. Rahmenbedingungen des ÖPNV ..... 7**

2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung ..... 7

2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten ..... 13

2.2.1. Einwohner ..... 13

2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe ..... 22

2.2.3. Schulen und Schüler ..... 27

2.2.4. Freizeit- und Tourismuseinrichtungen ..... 31

2.2.5. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen ..... 33

2.2.6. Tourismus ..... 34

2.2.7. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV ..... 36

2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen ..... 38

2.3.1. Individualverkehr ..... 38

2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ..... 42

2.4. Verkehrsnachfrage – Pendleraufkommen ..... 46

**3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt ..... 57**

3.1. Angebot ..... 57

3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG ..... 58

3.1.2. Linienverkehr gemäß § 43 PBefG ..... 65

3.1.3. Freigestellter Schülerverkehr ..... 66

3.2. Nutzung ..... 67

3.2.1. Fahrgäste an Werktagen ..... 67

3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden ..... 71

3.3. Schwachstellenanalyse ..... 74
3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner ..... 74
3.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit) ..... 76
3.3.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen ..... 83
3.3.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen ..... 88
3.3.5. Netz- und Fahrplanabstimmung ..... 89
3.3.6. Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg) ..... 94
3.3.7. Bewertung durch die Bevölkerung ..... 95
3.4. Externe Anregungen und Wünsche ..... 96
3.4.1. Workshop Nordöstlicher Landkreis ..... 96
3.4.2. Zentraler Landkreis ..... 97
3.4.3. Südwestlicher Landkreis ..... 97
3.4.4. Beteiligung der Verkehrsunternehmen ..... 98
3.4.5. Beteiligung weiterer Akteure und Organisationen ..... 98
3.5. Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse ..... 100
3.5.1. Räumliche Verfügbarkeit ..... 100
3.5.2. Erreichbarkeit übergeordneter Orte ..... 100
3.5.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen ..... 101
3.5.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen ..... 101
3.5.5. Anschlüsse ..... 101
3.5.6. Merkbarkeit des Angebots ..... 102
**4. Rahmenkonzeption ..... 103**
4.1. Allgemeine Zielsetzungen ..... 103
4.2. Angebotskonzept Landkreis Freising ..... 103
4.3. Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung ..... 106
4.4. Beschluss der Rahmenkonzeption ..... 107
**5. Maßnahmenpakete ..... 108**
5.1. Tangential- und Expressverbindungen ..... 111

5.1.1. Planungsbereich nördlicher Landkreis ..... 112

5.1.2. Planungsbereich südlicher Landkreis ..... 117

5.2. Schülerverkehr ..... 125

5.3. Anpassungen bestehender Linien, Taktverdichtungen und neue lokale Angebote ..... 130

5.3.1. Planungsbereich nördlicher Landkreis ..... 131

5.3.2. Planungsbereich südlicher Landkreis ..... 134

5.4. Bedarfsverkehre und Wochenendangebote ..... 146

5.5. Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten ..... 155

**6. Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen ..... 158**

6.1. Intermodalität und Multimodalität ..... 158

6.1.1. Park+Ride (P+R) ..... 158

6.1.2. Bike+Ride (B+R) ..... 162

6.1.3. Sharing-Angebote ..... 165

6.1.4. Mobilitätsplattform ..... 167

6.2. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr ..... 168

6.2.1. Aktueller Stand ..... 168

6.2.2. Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr ..... 168

6.2.3. WLAN ..... 170

6.2.4. Echtzeitdaten ..... 170

6.2.5. Buchungstool Ruftaxi-Verkehre ..... 171

6.3. Barrierefreiheit ..... 173

6.4. Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing ..... 177

6.4.1. ÖPNV-Information im Internet ..... 177

6.4.2. Weitere Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information ..... 178

6.4.3. Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing ..... 179

**7. Maßnahmen im SPNV ..... 180**

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsbereiche....4

Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung, eigene Darstellung basierend auf Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018....8

Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden im Landkreis Freising, Stand 2017 ....15

Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden im Landkreis Freising, Stand 2017....16

Abbildung 5: Bevölkerungsprognose Landkreis Freising zum Jahr 2028....18

Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Freising ....23

Abbildung 7: Schülerströme ab 10 Schüler über Gemeindegrenzen zu den Realschulen (ohne innergemeindliche Schüler)....28

Abbildung 8: Erdinger Ringschluss ....45

Abbildung 9: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Freising ....50

Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Gemeinden im Landkreis Freising mit der Stadt München 52

Abbildung 11: Pendlerverflechtungen im Landkreis Freising mit Nachbarlandkreisen ....54

Abbildung 12: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen im Landkreis Freising....68

Abbildung 13: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde....109

Abbildung 14: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Tangential- und Expressverbindungen ....111

Abbildung 15: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Schülerverkehr ....126

Abbildung 16: Räumliche Verortung von Maßnahmen zur Anpassung bestehender Linien, Taktverdichtungen und neuen lokalen Angeboten....130

Abbildung 17: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Bedarfsverkehre und Wochenendangebot ....146

Abbildung 18: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Freising ....155

Abbildung 19: Nachfrage und Auslastung der P+R Anlagen im Landkreis Freising....159

Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der B+R Anlagen im Landkreis Freising....163

Abbildung 21: Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer nach Beitritt in Car Sharing Programm....165

Abbildung 22: Standorte von Car Sharing des StadtTeilAuto Freising e.V. .....166

Abbildung 23: Werbung MVG Rad im Landkreis München.....166

Abbildung 24: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über verschiedene digitale Medien .....167

Abbildung 25: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.....175

Abbildung 26: Auszug aus der Eingabemaske in der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit.....176

**Tabellenverzeichnis:**

Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen (EW) in den Gemeinden des Landkreises Freising, Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Basisjahr Prognose 2014.....17

Tabelle 2: Aktueller Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort und aktueller Stand des Arbeitsplatzbesatzes 25

Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Freising (Fahrplan 2019).....43

Tabelle 4 Einpendler in die Stadt Freising aus den Gemeinden im Landkreis .....49

Tabelle 5: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München .....53

Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Landkreis Freising .....60

Tabelle 7: Verkehre gemäß § 43 PBefG .....65

Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte im Landkreis Freising .....77

Tabelle 9: Anzustrebende Bedienhäufigkeiten im ÖPNV für den ländlichen Raum .....105

Tabelle 10: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen .....156

Tabelle 11: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Freising.....158

Tabelle 12: Angebot von B+R Radständern im Landkreis Freising.....162

Tabelle 13: Auslastung, Planung und Empfehlung der B+R Anlagen im Landkreis Freising .....164

**Diagrammverzeichnis:**

Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Freising....6

Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2017 und Bevölkerungsprognose 2018 bis 2030 für den Landkreis Freising nach Altersgruppen....19

Diagramm 3: Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren....30

Diagramm 4: Entwicklung der Gästeübernachtungen in ausgewählten Kommunen im Landkreis Freising....35

Diagramm 5: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis Freising (2008-2018)....41

Diagramm 6: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018....46

Diagramm 7: MID-Auswertung Hauptwegezweck, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018....47

Diagramm 8: MID-Auswertung Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018....47

Diagramm 9: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis Freising....69

Diagramm 10: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Freising....70

Diagramm 11: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Freising....71

Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie im Landkreis Freising....72

Diagramm 13: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden im Landkreis Freising....72

Diagramm 14: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis Freising....73

Diagramm 15: Anschlussanalyse Bahnhof Freising in/aus Richtung München....90

Diagramm 16: Anschlussanalyse Bahnhof Moosburg....92

Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Freising....95

# 1. Zielvorgaben

## 1.1. Anlass und Ziele

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art. 12 Nr. 1 sowie Art. 13) gibt den **Aufgabenträgern** die Möglichkeit, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan soll Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beinhalten und hat mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städteplanung und den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit überein zu stimmen.

Darüber hinaus gibt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörde Einfluss zu nehmen. Das Zusammenspiel zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde ist im PBefG § 8, Abs. 3 beschrieben[1].

- Der Aufgabenträger stellt den Nahverkehrsplan auf und beschließt diesen.
- Die Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mit, wobei der beschlossene Nahverkehrsplan nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen darf.
- Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und ist von der Genehmigungsbehörde bei der Vergabe von Konzessionen zu berücksichtigen (PBefG, §8 (3a)).

---

[1] *Auszug aus dem PBefG (zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 I 2808):*

*§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr*

*…*

*(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.*

*(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.*

Somit stellt der Nahverkehrsplan ein hilfreiches Instrumentarium für die weitere Entwicklung des ÖPNV in den Landkreisen dar. Einerseits werden Zielvorstellungen und Standards definiert. Andererseits wird bei der Erstellung das Linien- und Leistungsangebot dahingehend untersucht, ob es Schwachstellen z.B. bezüglich Angebot, Nachfrage, Betriebsdurchführung bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst das Gebiet des Landkreises Freising ohne die Große Kreisstadt Freising. Diese stellt einen eigenen Nahverkehrsplan für das Stadtgebiet auf.

Beim Nahverkehrsplan ist auf die Leitlinie zur Verkehrsbelastung und zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Landkreisentwicklungskonzept zu verweisen:

„Der Landkreis sieht die Reduktion der Verkehrsbelastung und eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf den Öffentlichen Verkehr als wichtige Ziele der zukünftigen Entwicklung an. Die ÖPNV-Angebote müssen bedarfsgerecht ausgebaut und durch alternative Mobilitätsangebote ergänzt, sowie die Radwegeinfrastruktur optimiert werden, um landkreisweit eine gute Erreichbarkeit zu ermöglichen. Die Verkehrsinfrastruktur soll bedarfsgerecht ergänzt und wo notwendig um- und ausgebaut werden“.

Die Bestrebung des Landkreises Freising als Aufgabenträger ist insbesondere die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Grundversorgungsangebots für alle Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse und wirtschaftlicher Aspekte.

Den Bürgerinnen und Bürgern im Landkreis Freising soll wohnortnah ein attraktiver Ein- und Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geboten werden, sodass möglichst viele Verkehrsteilnehmer für die Nutzung des ÖPNV und zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Bus und Bahn gewonnen werden.

Im Sinne des Klimaschutzes ist als umweltfreundliche Alternative zum MIV im Regionalbusverkehr auf emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge zu setzen. Die Reduzierung des $CO^2$-Ausstoßes soll bei der zukünftigen Vergabe von Regionallinien hohe Beachtung finden. Nach Clean Vehicles Directive (CVD), die Reform der EU zur Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge aus 2019, müssen bis zum Jahr 2025 ein Viertel und bis 2030 ein Drittel der in Deutschland eingesetzten ÖPNV-Busse mit alternativen Antrieben (u.a. Batterie, Brennstoffzelle, Wasserstoff) ausgestattet sein. Die Erreichung dieses Ziels soll auch bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine Rolle spielen.

## 1.2. Vorgehen bei der Erstellung

Das Vorgehen bei der Nahverkehrsplanung beinhaltet gemäß Art. 13 des BayÖPNVG:

- die Analyse der Rahmenbedingungen, Planungen und verkehrlichen Entwicklungen
- die Erfassung und Analyse des vorhandenen Verkehrsangebots
- die Entwicklung von Zielvorstellungen für den ÖPNV

- die Ausarbeitung von planerischen Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV-Angebots

Der Nahverkehrsplan soll den Anforderungen der Bevölkerung an eine umweltgerechte Mobilität entgegenkommen, muss aber auch mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen und die finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers beachten. Daher wurden verschiedene Stufen der Umsetzung bzw. eine Priorisierung von Maßnahmen entwickelt.

Während des Planungsprozesses wurden insgesamt fünf Workshops bzw. projektbegleitende Arbeitskreise mit folgenden ständigen Mitgliedern durchgeführt:

- Landratsamt Freising
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Bereiche Consulting und Regionalbus)

Zu den Workshops wurden jeweils Vertreter der

- Gemeinden
- weiterführenden Schulen
- der im Landkreis ansässigen Universitäten

eingeladen.

In der Analysephase der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden zunächst drei Auftakt-Workshops für folgende Planungsbereiche durchgeführt (siehe **Abbildung 1**):

Planungsbereich 1: Nordöstlicher Landkreis mit der Stadt Moosburg, den Märkten Au i.d. Hallertau und Nandlstadt sowie den Gemeinden Gammelsdorf, Hörgertshausen, Mauern, Rudelzhausen und Wang.

Planungsbereich 2: Zentraler Landkreis mit der Großen Kreisstadt Freising und den Gemeinden Attenkirchen, Haag a.d. Amper, Marzling, Langenbach, Wolfersdorf und Zolling.

Planungsbereich 3: Südwestlicher Landkreis mit den Gemeinden Allershausen, Eching, Fahrenzhausen, Hallbergmoos, Hohenkammer, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Neufahrn b. Freising und Paunzhausen.

**Abbildung 1: Planungsbereiche**

Die weiterführenden Schulen wurden jeweils entsprechend der Schulstandorte den jeweiligen Planungsbereichen zugeordnet.

In diesen Workshops wurden Ablauf, Grundsätze und generelle Inhalte der Nahverkehrsplanung sowie ausgewählte Analyseergebnisse behandelt und insbesondere Anregungen sowie Kritikpunkte diskutiert.

Nach der Ausarbeitung erster Planungen waren die Diskussion, Bewertung und Priorisierung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge zentraler Inhalt einer zweiten Runde an Workshops mit den Gemeinden und weiterführenden Schulen.

Um die **Belange der Mobilitätseingeschränkten** gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können, wurde ein Gespräch mit dem Behindertenbeauftragten des Landkreises Freising durchgeführt. Auch der Kreisjugendring und die Seniorenbeauftragten von Landkreis und Gemeinden erhielten im Rahmen einer schriftlichen Befragung die Möglichkeit, ihre Anliegen einzubringen.

Die **Verkehrsunternehmen** sowie Interessenverbände wurden ebenfalls in Form von schriftlichen Befragungen in den Planungsprozess einbezogen. Die Verkehrsunternehmen wurden abschließend zur Stellungnahme zum Nahverkehrsplan aufgefordert.

Die Planungen sind weiterhin auf den Regionalen Nahverkehrsplan (RNP) und (soweit aktuell verfügbar) auf die Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise sowie der Stadt Freising abgestimmt. Hierbei ergeben sich allgemein keine bedeutenden Divergenzen. Die Planungen für landkreisgreifende Tangentialverkehre in die Landkreise Dachau und Erding stehen weitgehend im Einklang mit den dortigen Nahverkehrsplänen. Die Beteiligung der Stadt Freising erfolgte in den dargestellten Workshops, wenngleich der Nahverkehrsplan des Landkreises keine Maßnahmen innerhalb des Freisinger Stadtgebiets behandelt.

Für die Phase der politischen Willensbildung war es die Aufgabe, zunächst die Bestandserfassung durchzuführen, daraus die Schwachstellenanalyse abzuleiten und dem Auftraggeber einen Vorschlag für die Definition der künftigen ÖPNV-Struktur (Rahmenkonzeption) zu unterbreiten.

## 1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Landkreis erfolgt durch staatliche ÖPNV-Zuweisungen nach Artikel 27 BayÖPNVG und durch Eigenmittel. Im Jahr 2017 betrug der Zuschussbedarf zur Defizitabdeckung der Betriebskosten des ÖPNV im Landkreis Freising rund 2.407.300 Euro. Rein rechnerisch ergibt sich damit ein Zuschussbedarf von etwa 13,5 Euro je Landkreiseinwohner.

Im folgenden Diagramm sind die Entwicklung der Leistung, Kosten, Erträge und Betriebskostenzuschüsse dargestellt.

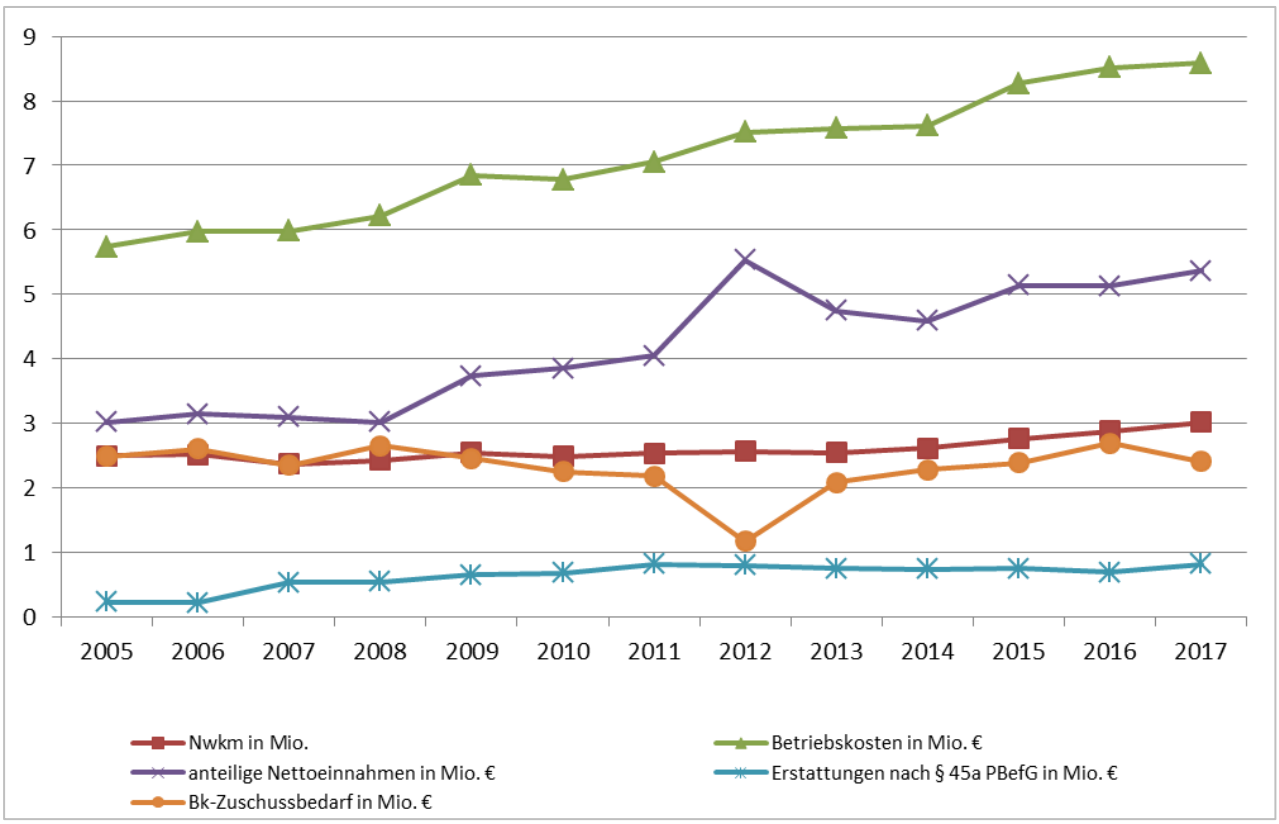



**Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Freising**

# 2. Rahmenbedingungen des ÖPNV

## 2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Freising liegt im Norden der bayerischen Planungsregion 14. Im Norden grenzt der Landkreis an die Planungsregionen 10 und 13 mit den Nachbarlandkreisen Landshut, Kehlheim und Pfaffenhofen an der Ilm. Südlich erstreckt sich das MVV-Verbundgebiet mit den Landkreisen Dachau, München und Erding.

Im *Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2018* werden die Gemeinden des Landkreises Freising in zwei Gebietskategorien eingestuft. Die Große Kreisstadt Freising sowie die Gemeinden Hallbergmoos, Neufahrn und Eching im südlichen Landkreis sind im LEP als Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Moosburg an der Isar sowie die Gemeinden Allershausen, Attenkirchen, Au i.d. Hallertau, Fahrenzhausen, Gammelsdorf, Haag an der Amper, Hörgertshausen. Hohenkammer, Kirchdorf an der Amper, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Mauern, Nandlstadt, Paunzhausen, Rudelzhausen, Wang, Wolfersdorf und Zolling sind dem „Allgemein ländlichen Raum“ zugewiesen.

Das zentralörtliche System des Landkreises wird vom Oberzentrum Freising und dem Mittelzentrum Moosburg a.d. Isar und dem südlichen Dreifachzentrum Neufahrn/Eching/Unterschleißheim dominiert. Als Unterzentren fungieren die Gemeinden Allerhausen, Au i.d. Hallertau, Fahrenzhausen, Hallbergmoos, Langenbach, Nandlstadt und Zolling.

Entsprechend dem Regionalplan sind die Gemeinden folgenden Nahbereichen zugeordnet:

- Gammelsdorf, Mauern und Wang dem Nahbereich von **Moosburg a.d. Isar**
- Hohenkammer, Kirchdorf a.d. Amper, Kranzberg und Paunzhausen dem Nahbereich von **Allershausen**
- Rudelzhausen dem Nahbereich von **Au i.d. Hallertau**
- Marzling dem Nahbereich von **Langenbach**
- Hörgertshausen dem Nahbereich von **Nandlstadt**
- Attenkirchen, Haag a.d. Amper und Wolfersdorf dem Nahbereich von **Zolling**

Die Nahbereiche der übrigen zentralen Orte beschränken sich auf die jeweilige Gebietskörperschaft selbst. In **Abbildung 2** ist die Zuordnung zu Nahbereichen durch Pfeile symbolisiert.

Außerhalb des Landkreises ist überdies die Landeshauptstadt München, sowie das Regionalzentrum Ingolstadt sowie die Oberzentren Landshut und Erding von besonderer Bedeutung.

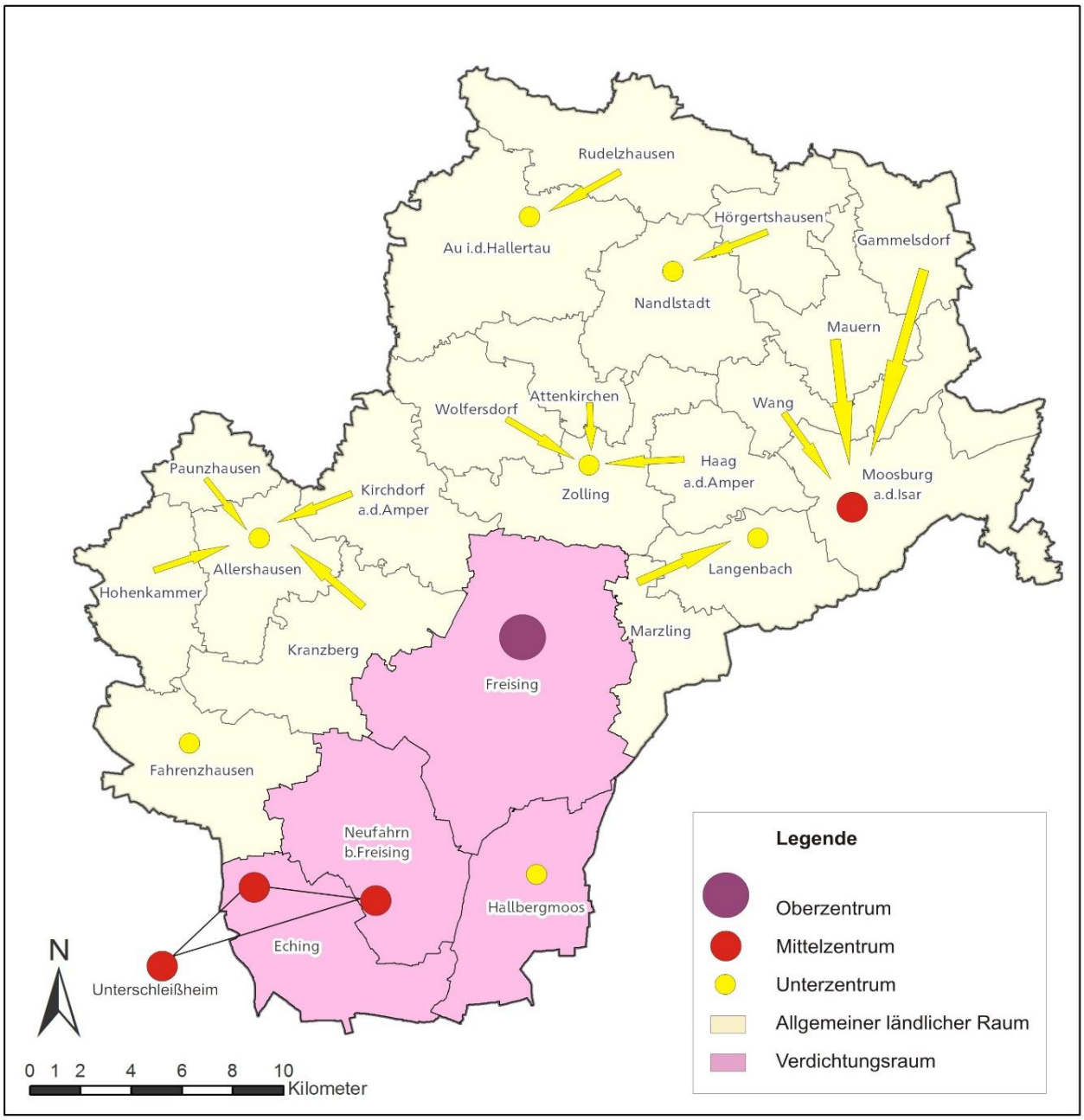



**Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung, eigene Darstellung basierend auf Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018**

## Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region München (14) (Datum des Inkrafttretens: 01. April 2011) Teil B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ (Auszug)

### 2 Öffentlicher Verkehr

**2.1 Allgemeines**

(G 2.1.1) Die bisher überwiegend monozentrisch angelegte Verkehrsstruktur soll insbesondere durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen weiterentwickelt werden (**vgl .AI G 1.3).**

(G 2.1.2) Trassen für künftige schienengebundene Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden

(Z 2.1.3) Eine Express-Verbindung zum Flughafen ist zu errichten

(G 2.1.4) Der Tarif in der Region München soll vereinfacht werden und überall in der Region gelten. Ein großräumiger Tarif soll angestrebt werden.

**2.2 Schienengebundener Regional- und Fernverkehr (Auszug)**

(Z 2.2.1) Die Magistrale Paris, München, Salzburg, Wien, Budapest muss leistungsfähig ausgebaut werden, insbesondere im Abschnitt München - Mühldorf – Freilassing

(Z 2.2.2) Der Flughafen München muss an den Regional- und Fernverkehr sowie an den schienengebundenen Güterverkehr durch den Bau der Walpertskirchener Spange mit Anschluss an die Strecke München - Mühldorf angebunden werden.

(Z 2.2.5) Die Verbindung Freising/ München - Kaufering (- Zürich) ist auszubauen.

(Z 2.2.8) Durch eine durchgehende Tangente (Pasinger Kurve) ist eine Verknüpfung von Augsburg mit dem Flughafen zu ermöglichen.

(Z 2.2.10) Ein Regionalzughalt Poccistraße ist zu realisieren.

(Z 2.2.11) Auch kleinere Stationen des Regionalverkehrs sind mindestens im Stundentakt zu bedienen.

**2.3 S-Bahn-Verkehr**

(Z 2.3.1) Die Kapazität der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof muss erhöht werden. Dazu ist ein zweiter Tunnel zu realisieren und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz zu verbessern. Die zweite

Stammstrecke muss auch Regionalzüge und über den heutigen MW-Raum hinausgehende Express-S-Bahnen bzw. regionalverkehrstaugliche S-Bahnen integrieren.

(Z 2.3.2) Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle S-Bahn-Stationen zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Richtung und Stunde aufweisen. Der S-Bahn-Betrieb hat überall auf eigenen Gleisen zu erfolgen.

(Z 2.3.3) Das S-Bahn-Netz ist zur Erschließung weiterer Gebiete zu ergänzen. Ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot ist insbesondere im Landkreis Landsberg am Lech, Richtung Geretsried, Wasserburg und Moosburg erforderlich. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie aufgrund verkehrlicher Erfordernisse sind weitere S-Bahn-Halte zu planen bzw. offen zu halten.

(G 2.3.4) Mit einem Express-S-Bahn-System bzw. einem System von Express-Verbindungen, auch über die Regionsgrenzen hinaus, sollen langfristig schnelle und attraktive Verbindungen nach Buchloe, Augsburg, Pfaffenhofen a.d.Ilm, Landshut, Dorfen, Rosenheim und in das Oberland geschaffen werden.

(G 2.3.5) Die Möglichkeit von Express-Verbindungen von Altomünster Richtung Aichach sowie für das S-Bahn-Zukunftsprojekt Karlsfeld - Odelzhausen (-Dasing) soll geprüft werden.

(Z 2.3.6) Ein Nordring zwischen Allach bzw. Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring hat das bisherige S-Bahn-Netz zu ergänzen.

(G 2.3.7) Ein Südring zwischen Giesing und Sendling soll das bisherige S-Bahn-Netz ergänzen.

(Z 2.3.8) Der Erdinger Ringschluss zwischen dem Flughafen München und dem Oberzentrum Erding mit Anbindung der Walpertskirchener Spange muss realisiert werden.

(Z 2.3.9) Eine Verbindung zwischen Flughafen und Messe ist über Markt Schwaben zu realisieren.

(Z 2.3.10) Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sind weitere tangentiale Beziehungen auszubauen, insbesondere zwischen Pasing und Moosach, zwischen Erding, Flughafen und Freising sowie zwischen Riem und Daglfing

## 2.4 U-Bahn-Verkehr

(G 2.4.1) Die U-Bahn-Infrastruktur soll weiter ausgebaut und mit dem S-Bahn-Netz besser vernetzt werden.

(Z 2.4.2) Folgende U-Bahn-Verlängerungen sind zu realisieren:

Verlängerung der U4 und Verknüpfung mit der S8 in Englschalking
Verlängerung der U5 über Pasing nach Freiham
Verlängerung der U6 Klinikum Großhadern nach Martinsried
Verlängerung der U5 nach Ottobrunn
Verlängerung der U6 Garching-Forschungszentrum und Verknüpfung mit der S1 in Neufahrn.

Zwischen Münchner Freiheit, Hauptbahnhof und Implerstraße ist die U9 - Spange zu realisieren.

## 2.5 Busverkehr

(Z 2.5.1) Der Busverkehr und damit die Erschließung der Fläche in der Region München und darüber hinaus ist deutlich auszubauen und zu beschleunigen. Dabei ist vor allem die taktgerechte Verknüpfung mit U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzugverkehr zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sind umweltfreundlich angetriebene Busse (Hybrid- bzw. Elektroantriebe) einzusetzen.

(Z 2.5.2) Busverbindungen sind zu beschleunigen. In Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen müssen großräumige, tangentiale, leistungsfähige Verbindungen möglichst bald realisiert werden; sie müssen an die regionalen S-Bahn-Verkehre und an geeignete U-Bahn-Haltepunkte anbinden.

(Z 2.5.3) Der Einsatz von Elektrobussen ist zu fördern.

# 5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

(Z 5.1) Park-and-Ride-Plätze sind zu Mobilitätsstationen weiter zu entwickeln. Dort ist der MIV mit Radverkehr, ÖPNV,Carsharing, Miet-Fahrrädern auch mit Elektrobikes, Ladestationen und weiterer Infrastruktur zu bündeln. Ebenso sind Park-and-Ride-Anlagen und Pendlerparkplätze weiter auszubauen.

(Z 5.2) Großräumige tangentiale Verbindungen, zunächst mit Express-Bussen, müssen möglichst bald realisiert werden.

## 6 Verkehrsinfosysteme und Technologien

(G 6.1) Die Verkehrssteuerung durch Echtzeitinformationen über Verkehrsangebote soll Nachfrage und Verkehrslage beeinflussen und ausgebaut werden.

(G 6.2) E-Ticketing soll gefördert werden.

## 2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten

### 2.2.1. Einwohner

Zum 31.12.2017 zählte der Landkreis Freising insgesamt knapp 178.000 Einwohner. Bei einer Fläche von knapp 800 km² entspricht dies einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 223 Einwohnern je km², die deutlich über dem bayerischen Durchschnitt von 184 Einwohnern je km² liegt.

Die gemeindespezifische Betrachtung der Einwohnerzahlen und -dichten **(Abbildungen 3 und 4)** zeigt eine deutliche Konzentration der Bevölkerung im Süden des Landkreises, zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadt Freising. In den Gemeinden Eching (13.856 EW), Neufahrn (20.096 EW), Hallbergmoos (10.946 EW) und der Stadt Freising (48.318 EW) leben zusammen über die Hälfte der Landkreisbewohner. Die Stadt Moosburg stellt mit ihren knapp 18.500 Einwohnern ebenfalls einen Siedlungsschwerpunkt dar. Auch die Einwohnerdichten sind in diesen südlichen Gemeinden, der Stadt Freising und der Stadt Moosburg am höchsten. Insgesamt bewegen sich diese im verdichteten Raum jedoch auf relativ geringem Niveau. Spitzenreiter ist dabei die Stadt Freising mit über 500 Einwohnern pro km².

Die übrigen Gemeinden des Landkreises besitzen zwischen 1.487 (Gammelsdorf) und 5.986 Einwohnern (Markt Au i.d. Hallertau). Im Allgemeinen nimmt die Einwohnerdichte dabei zu den Landkreisgrenzen im Norden und Westen hin ab.

Gegenüber dem Jahr 2007 verzeichnen alle Kommunen mit Ausnahme der Gemeinden Gammelsdorf und Paunzhausen Bevölkerungszuwächse. Besonders deutlich sind diese mit einer Zunahme von 10% und mehr in den Gemeinden Allershausen, Hohenkammer, Kirchdorf a.d. Amper, Zolling und Hallbergmoos, hier liegt die Zuwachsrate sogar bei über 20%. Die höchsten absoluten Zuwächse weisen die Stadt Freising (+3.141 EW), sowie die ebenfalls im Verdichtungsraum liegenden Gemeinden Hallbergmoos (+2.096 EW) und Neufahrn b. Freising (+1.259 EW) auf. Die Gesamteinwohnerzahl des Landkreises stieg gegenüber dem Jahr 2007 um knapp 13.000 Personen und damit um rund 8%.

Für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung bis 2028 werden weitere Bevölkerungszuwächse erwartet. Die Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung erwartet für das Jahr 2028 im Vergleich zum Basisjahr 2014 ein Bevölkerungswachstum von rund 11% auf knapp 190.000 Einwohner im Landkreis Freising.

**Tabelle 1** zeigt diesbezüglich die Entwicklung und die Prognose der Einwohnerzahlen für die einzelnen Landkreisgemeinden. **Abbildung 5** veranschaulicht die Einwohnerprognose graphisch. Die prozentualen Werte der Prognosen beziehen sich auf den Einwohnerstand 2014, welches das Basisjahr für die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung darstellt. Die räumliche Einwohnerentwicklung ist im Kartenanhang **(Karte 2.4)** zu finden.

Für die Gemeinden im Landkreis Freising werden fast durchwegs positive Einwohnerentwicklungen prognostiziert. Das Basisjahr für die Prognose ist das Jahr 2014, im Vergleich hierzu wird lediglich für die Gemeinde Attenkirchen ein minimaler Bevölkerungsrückgang von 0,4% und für die Gemeinde Hörgertshausen eine Stagnation in der Einwohnerentwicklung prognostiziert Die stärkste Bevölkerungszunahme bis 2028 wird in Hallbergmoos, sowie in den Gemeinden Allershausen, Kirchdorf a.d. Amper und Wolfersdorf vorhergesagt. In der Gemeinde Hohenkammer wurde der für das Jahr 2028 vorausgesagte Bevölkerungszuwachs bereits 2017 beinahe erreicht.

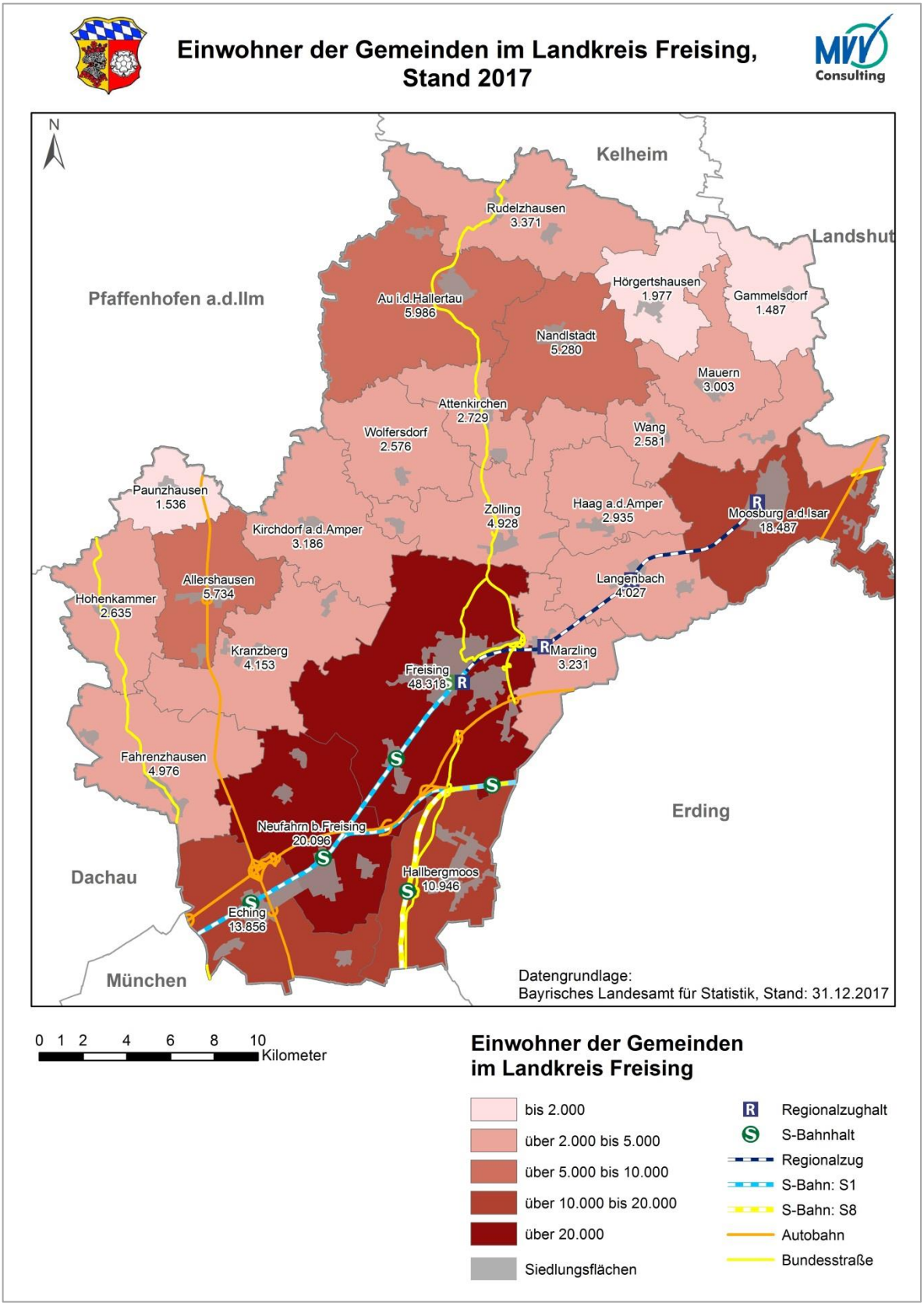



**Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden im Landkreis Freising, Stand 2017**

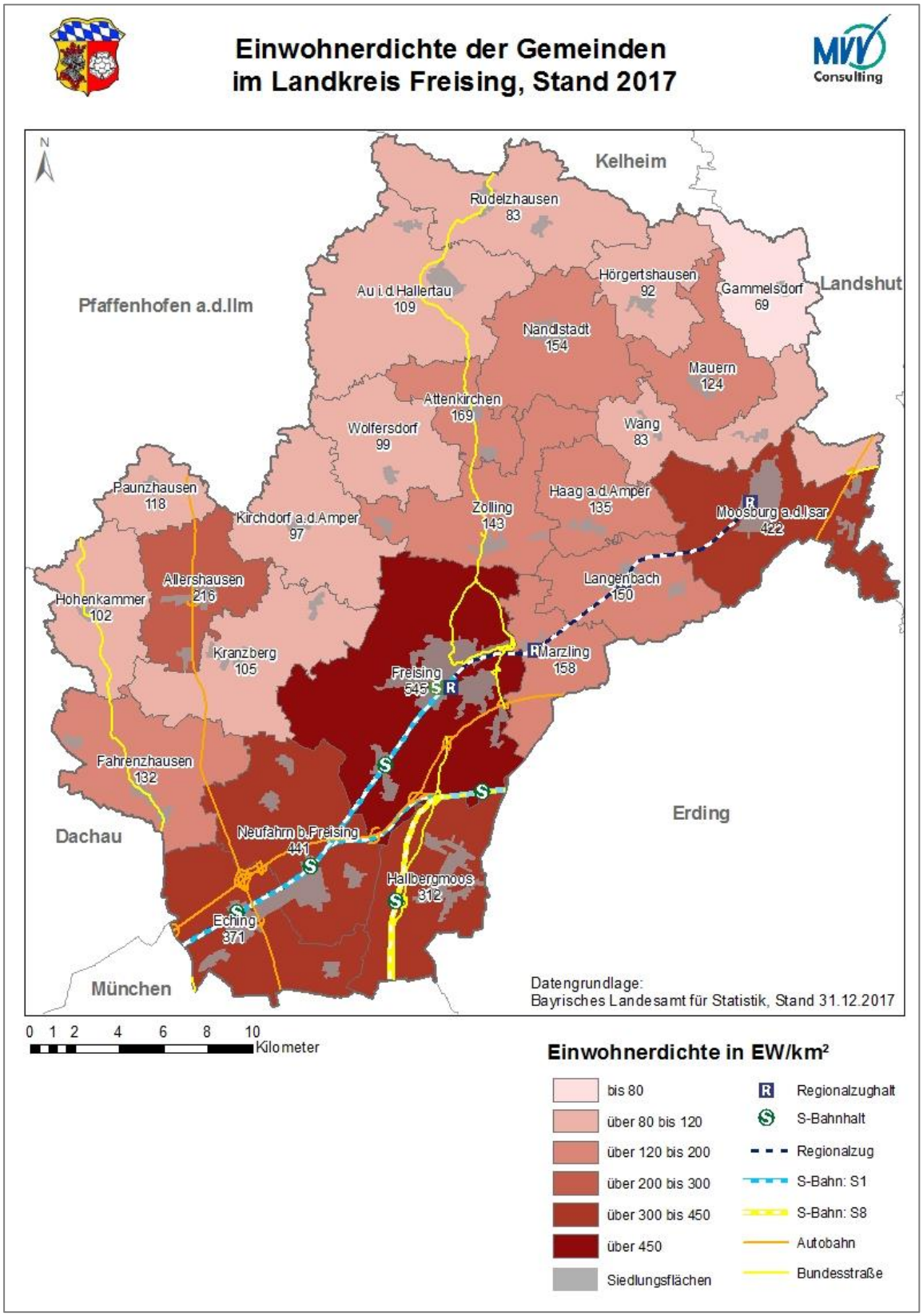



**Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden im Landkreis Freising, Stand 2017**

**Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen (EW) in den Gemeinden des Landkreises Freising, Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Basisjahr Prognose 2014**

| | EW 2017 | EW 2007 | Entw. 2007-17 | EW 2014 | Prognose 2028 | Diff. 2014-28 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Landkreis Freising** | **177.997** | **164.692** | **8,1 %** | **170.350** | **188.900** | **10,9%** |
| Allershausen | 5.734 | 4.878 | 17,5 % | 5.540 | 6.490 | 17,1% |
| Attenkirchen | 2.729 | 2.627 | 3,9 % | 2.620 | 2.610 | -0,4% |
| Au i.d.Hallertau | 5.986 | 5.593 | 7,0 % | 5.770 | 6.470 | 12,1% |
| Eching | 13.856 | 13.077 | 6,0 % | 13.400 | 15.440 | 15,2% |
| Rudelzhausen | 3.371 | 3.211 | 5,0 % | 3.260 | 3.380 | 3,7% |
| Fahrenzhausen | 4.976 | 4.600 | 8,2 % | 4.730 | 5.460 | 15,4% |
| Freising | 48.318 | 45.177 | 7,0 % | 45.860 | 48.580[2] | 5,9% |
| Gammelsdorf | 1.487 | 1.556 | -4,4 % | 1.410 | 1.610 | 14,2% |
| Haag a.d.Amper | 2.935 | 2.897 | 1,3 % | 2.890 | 2.960 | 2,4% |
| Hallbergmoos | 10.946 | 8.850 | 23,7 % | 10.360 | 13.080 | 26,3% |
| Hörgertshausen | 1.977 | 1.907 | 3,7 % | 1.880 | 1.880 | 0,0% |
| Hohenkammer | 2.635 | 2.269 | 16,1 % | 2.380 | 2.660 | 11,8% |
| Kirchdorf a.d.Amper | 3.186 | 2.695 | 18,2 % | 3.000 | 3.510 | 17,0% |
| Kranzberg | 4.153 | 3.904 | 6,4 % | 4.070 | 4.500 | 10,6% |
| Langenbach | 4.027 | 3.881 | 3,8 % | 3.890 | 4.150 | 6,7% |
| Marzling | 3.231 | 3.008 | 7,4 % | 3.140 | 3.550 | 13,1% |
| Mauern | 3.003 | 2.736 | 9,8 % | 3.010 | 3.470 | 15,3% |
| Moosburg a.d.Isar | 18.487 | 17.492 | 5,7 % | 17.650 | 19.660 | 11,4% |
| Nandlstadt, | 5.280 | 4.974 | 6,2 % | 5.100 | 5.660 | 11,0% |
| Neufahrn b.Freising | 20.096 | 18.837 | 6,7 % | 19.220 | 21.370 | 11,2% |
| Paunzhausen | 1.499 | 1.548 | -3,2 % | 1.540 | 1.660 | 7,8% |
| Wang | 2.581 | 2.393 | 7,9 % | 2.470 | 2.650 | 7,3% |
| Wolfersdorf | 2.576 | 2.400 | 7,3 % | 2.500 | 2.960 | 18,4% |
| Zolling | 4.928 | 4.182 | 17,8 % | 4.660 | 5.140 | 10,3% |

[2] Die Stadt Freising darauf hin, dass die vorliegende Prognose für die Stadt Freising bereits 2018 erreicht wurde. Das Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung geht jedoch auch in den aktuellsten Prognosen für die Folgejahre nur von einem geringfügigen Wachstum aus (EW-Zahl 2028: 49.100)

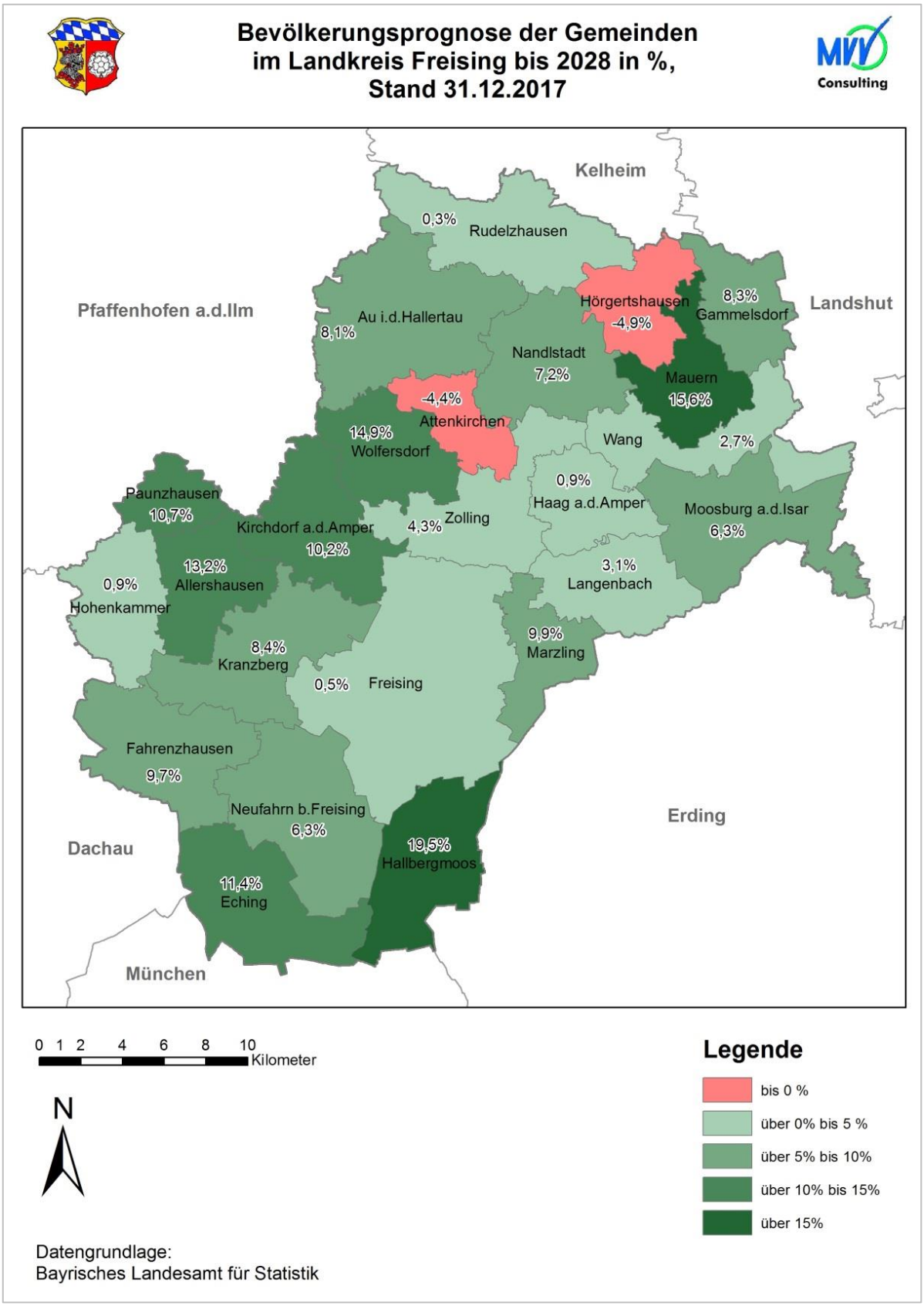



**Abbildung 5: Bevölkerungsprognose Landkreis Freising zum Jahr 2028**

Die Anteile und die Entwicklung der unter 18-Jährigen sowie der über 65-Jährigen an der Bevölkerung der Gemeinden des Landkreises Freising zeigen die **Karten 2.6, 2.7, 2.8 und 2.9** im Kartenanhang Die höchsten Anteile unter 18-Jähriger weisen die Gemeinden Wolfersdorf, Kirchdorf und Mauern mit jeweils rund 20 % auf, den niedrigsten Anteile mit jeweils unter 17 % Freising (Stadt), Eching, Au. i.d. Hallertau und Paunzhausen. Eine klare räumliche Struktur ist nicht erkennbar. Zwischen 2007 und 2017 nahmen die Anteile landkreisweit ab, am stärksten mit jeweils mehr als 5 % in den Gemeinden Kranzberg und Paunzhausen, am geringsten in Freising (Stadt) mit 1 % und Gammelsdorf mit 0,3 %.

Bei den über 65-jährigen weist Hallbergmoos mit rund 10 % Anteil der Bevölkerung den niedrigsten Wert auf und Moosburg mit über 18 % den höchsten. Insgesamt sind die Anteile der über 65-jährigen im Nordosten des Landkreises etwas höher als im Südwesten, eine eindeutiger räumlicher Zusammenhang besteht jedoch nicht. Mit Ausnahme der Gemeinde Hohenkammer hat der Anteil der über 65-jährigen von 2007 bis 2017 in allen Gemeinden des Landkreises zugenommen, besonders deutlich in Haag a.d. Amper und Marzling mit 4,4 bzw. 4,5 %. Die Zunahme fiel im Nordosten klar höher aus, als im Südwesten des Kreisgebiets.

**Diagramm 2** stellt die Entwicklung und Prognose der Bevölkerungsstruktur bis 2030 auf Grundlage der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung dar.

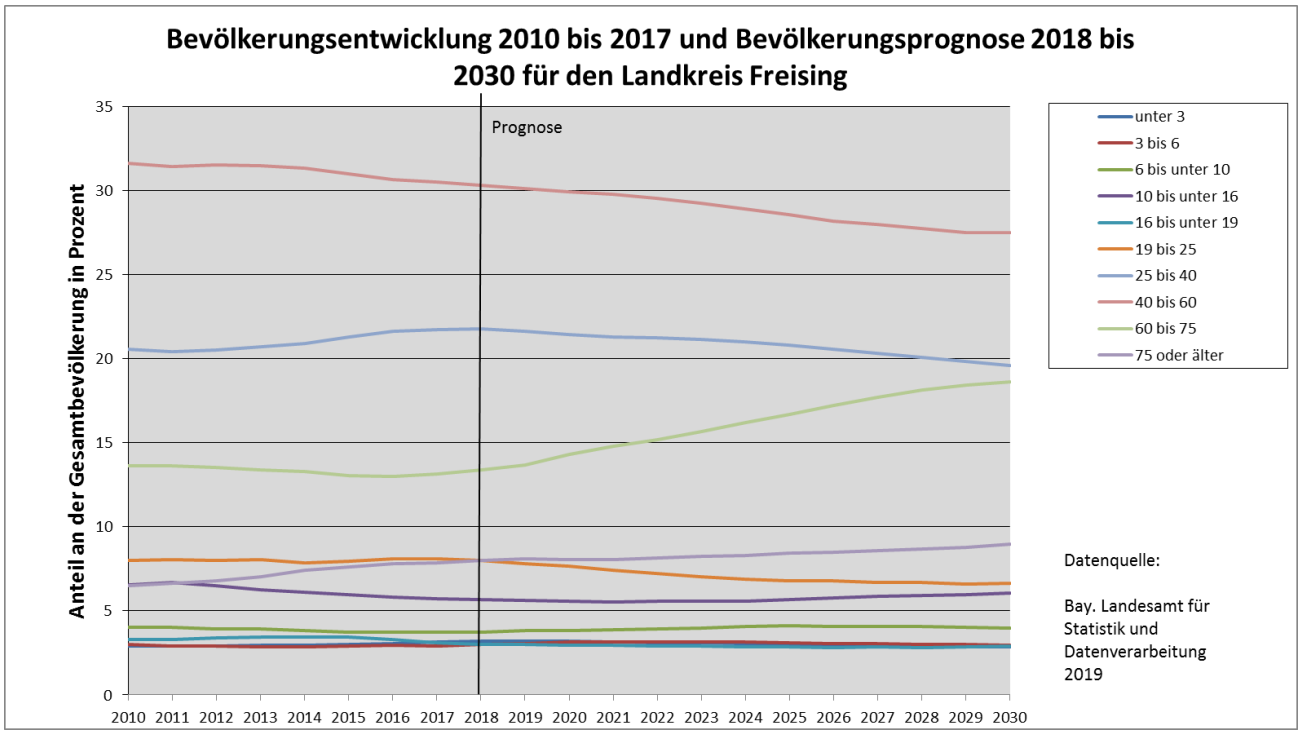



**Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2017 und Bevölkerungsprognose 2018 bis 2030 für den Landkreis Freising nach Altersgruppen**

Seit dem Jahr 2012 ist beim Anteil der Altersgruppe von „25 bis unter 40 Jahren“ bereits ein leichter Anstieg zu erkennen, während im gleichen Zeitraum der Anteil der Altersgruppe von „40 bis unter 60 Jahren“ sank. Dennoch wird künftig laut Bayerischem Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung auch die Zahl der „25 bis unter 40 Jährigen“ sinken. Ein leichter Anstieg wird für die Altersgruppe „75 oder älter“ ab 2020 prognostiziert. Während für die übrigen Altersgruppen keine signifikant größeren Veränderungen des Anteils an der Gesamtbevölkerung bis 2030 vorhergesagt werden, geht die Prognose von einer markanten Zunahme des Anteils der „60 bis unter 75 Jährigen aus“, die sich mit dem natürlichen demographischen Wandel und dem damit verbundenen Alterungsprozess erklären lässt.

Planungen für neue Wohngebiete:

Größere neue Wohngebiete mit mindestens 50 Wohneinheiten (WE) (entspricht etwa 100 Einwohner) sind in folgenden Kommunen im Landkreis Freising geplant:

- Allershausen:
  - Eggenberger Feld-Süd → 100 WE
- Eching:
  - Eching West → ca. 124 WE
  - Dietersheim Mühlenweg → ca. 107 WE
  - Dietersheim Johannisfeld → ca. 218 WE
- Gammelsdorf:
  - Allgemeines Wohngebiet → 40-60 WE
- Hallbergmoos:
  - Wohnanlage „Jägerfeld-West“ → 180 WE
  - Wohnanlage „Goldach Süd“ → 1.700 Einwohner
- Kirchdorf:
  - Helfenbrunn → ca. 60 WE
  - Kirchdorf → ca. 60 WE
- Kranzberg:
  - Wohnanlage Kranzberg → 50 WE

- Langenbach:
  - Rosenstraße → 50 WE
- Marzling:
  - Wohnanlage → 60 WE (Erschließung läuft)
- Mauern:
  - Allgemeines Wohngebiet → 85 WE
- Moosburg a. d. Isar:
  - Wohnanlage Amperauen → 282 WE (Erschließung läuft)
- Nandlstadt:
  - WR Nandlstadt → ca. 120 WE
  - WR nördlich Gartenstraße → ca. 60 WE
  - WR südl. Maistraße → ca. 120 WE
- Neufahrn:
  - Neufahrn Süd → 105 WE (Erschließung läuft)
  - Am Sportplatz → 67 WE
  - Neufahrn Ost → 906 WE

In allen anderen Gemeinden im Landkreis sind keine oder lediglich kleine Wohngebiete mit unter 50 Wohneinheiten in Planung.

### 2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe

Im Jahr 2017 waren im Landkreis Freising insgesamt rund 80.800 sozial-versicherungspflichtig Beschäftigte (SVB = Erwerbstätige abzüglich verbeamteter Personen, geringfügig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige) tätig. Im Vergleich zum Jahr 2012 entspricht dies einer Zunahme von über 6.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit rund 14%. Bezüglich der räumlichen Verteilung dominieren die Stadt Freising[3] (39.111 SVB), die Stadt Moosburg (5.572 SVB) sowie die südlichen Gemeinden Eching (6.452 SVB), Hallbergmoos[3] (11.517 SVB) und Neufahrn (5.120 SVB). Weitere Schwerpunkte stellen die Gemeinden Allershausen (2.390 SVB), Au in der Hallertau (1.430 SVB) und die Gemeinden Fahrenzhausen, Kranzberg und Langenbach mit jeweils knapp über 1.000 Beschäftigten dar. Im nördlichen Landkreisteil sind allgemein deutlich geringere Beschäftigtenzahlen zu beobachten. Die restlichen Gemeinden besitzen unter 1.000 Beschäftigte, wobei die Gemeinden, Haag a.d. Amper, Hörgertshausen, Gammelsdorf und Wolfersdorf unter 300 Beschäftigte und die Gemeinde Paunzhausen sogar unter 100 Beschäftigte aufweist.

In den letzten fünf Jahren sind prozentual insbesondere in den Gemeinden Kranzberg (+41%). Rudelzhausen (+33%) und Kirchdorf an der Amper (+31%) starke Zuwächse bei den Beschäftigten (SVB) zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2012 sind hier Wachstumsraten von über 30% zu beobachten. Auch in den Gemeinden Langenbach (+26%), Hohenkammer (+22%) und Haag an der Amper (+20%) liegen die Zuwachsraten der letzten fünf Jahre deutlich über dem Landkreisdurchschnitt. Auch in den Gemeinden Au in der Hallertau (+19%), Hörgertshausen (+18%), Wolfersdorf (+16%), Nandlstadt (+16%), Moosburg an der Isar (+14%), Allerhausen (+13,7%) und Fahrenzhausen (+10%) zeigen sich deutlich dynamische Entwicklungen in Bezug auf die Beschäftigten vor Ort. Rückgänge sind lediglich in den Gemeinden Eching (-5%), Gammelsdorf (-7%) und Paunzhauen (-19%) zu verzeichnen.

Eine Gesamtübersicht zu Stand und Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten findet sich in **Tabelle 2 und Abbildung 6** bzw. den **Karten 2.10, 2.11** im Kartenanhang

[3] Das Gelände des Flughafen Münchens befindet sich auf dem Gebiet der politischen Gemeinden Freising, Hallbergmoos und Oberding. Die einzelnen Betriebe sind mit einer eigenen Betriebsstättennummer der Gemeinde zugeordnet, wo sie tatsächlich ansässig sind. Je nachdem welcher Betrieb auf dem jeweiligen Gebiet einer politischen Gemeinde steht, werden auch die Mitarbeiter dieses Betriebs der jeweiligen Gemeinde als Arbeitsort zugerechnet.

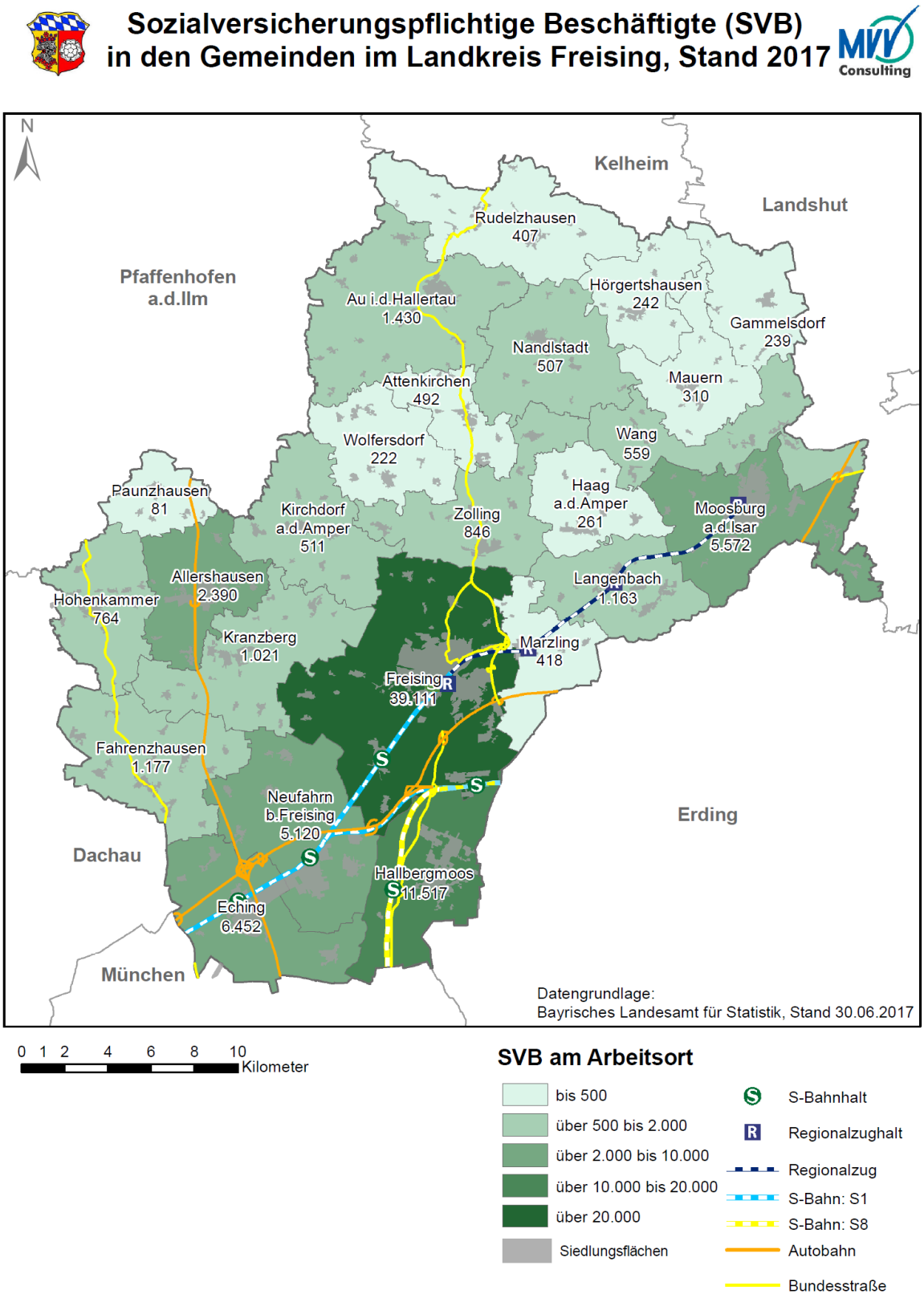



**Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Freising**

Eine weitere interessante Kenngröße in Bezug auf Beschäftigte ist der Arbeitsplatzbesatz. Dieser stellt das Verhältnis der Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort zu den Beschäftigten (SVB) am Wohnort dar. Ein geringer Arbeitsplatzbesatz (<1) deutet auf eine Auspendlergemeinde hin, da die Anzahl der SVB am Wohnort die Anzahl der SVB am Arbeitsort übersteigt und diese somit andernorts ihrer Beschäftigung nachgehen. Ein hoher Arbeitsplatzbesatz (>1), deutet auf eine Einpendlergemeinde hin, da mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, als Beschäftigte vor Ort wohnen. Die Beschäftigten müssen somit aus anderen Gebieten einpendeln.

Der höchste Arbeitsplatzbesatz im Landkreis Freising ist in der Gemeinde Hallbergmoos (2,02) und der Stadt Freising (1,82) festzustellen. Hier ist jedoch wiederum die Einberechnung der Flughafenbeschäftigten zu berücksichtigen. Gemeinsam mit der Gemeinde Eching, stellen diese drei Kommunen die einzigen Einpendlergemeinden im Landkreis dar. Alle anderen Kommunen weisen einen Arbeitsplatzbesatz von unter eins auf und sind damit Auspendlergemeinden. Diese Eigenschaft ist zwischen den Gemeinden unterschiedlich stark ausgeprägt. Die Gemeinde Allershausen fällt mit einem Arbeitsplatzbesatz von 0,91 nur knapp in diese Kategorie, wohingegen die Gemeinden Paunzhausen (0,12), Wolfersdorf (0,19) und Haag a.d. Amper (0,2) sehr starke Auspendlergemeinden sind. Eine Gesamtübersicht über die räumliche Verteilung des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis ist in **Karte 2-12** (im Kartenanhang) dargestellt. Mehr Informationen zu den Pendlerbeziehungen im Landkreis und darüber hinaus findet sich in Kapitel 2.4.

**Tabelle 2: Aktueller Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort und aktueller Stand des Arbeitsplatzbesatzes**
***(Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: 30.06.2017 und 30.06.2012)***

| | SVB am Arbeitsort 2012 | SVB am Arbeitsort 2017 | Entw. 2012-2017 | Prozentual zu 2012 | Arbeitsplatz-besatz |
|---|---|---|---|---|---|
| **Landkreis Freising** | **74.569** | **80.812** | **6.243** | **13,8%** | **0,58** |
| Allershausen | 2.102 | 2.390 | 288 | 13,7% | 0,91 |
| Attenkirchen | 356 | 492 | 136 | 38,2% | 0,39 |
| Au i.d. Hallertau | 1.200 | 1.430 | 230 | 19,2% | 0,56 |
| Eching | 6.790 | 6.452 | -338 | -5,0% | 1,00 |
| Fahrenzhausen | 1.069 | 1.177 | 108 | 10,1% | 0,51 |
| Freising Stadt | 35.665 | 39.111 | 3.446 | 9,7% | 1,82 |
| Gammelsdorf | 258 | 239 | -19 | -7,4% | 0,40 |
| Haag a. d. Amper | 217 | 261 | 44 | 20,3% | 0,20 |
| Hallbergmoos | 11.144 | 11.517 | 373 | 3,3% | 2,02 |
| Hohenkammer | 628 | 764 | 136 | 21,7% | 0,65 |
| Hoergertshausen | 206 | 242 | 36 | 17,5% | 0,28 |
| Kirchdorf a.d. Amper | 391 | 511 | 120 | 30,7% | 0,36 |
| Kranzberg | 725 | 1.021 | 296 | 40,8% | 0,57 |
| Langenbach | 922 | 1.163 | 241 | 26,1% | 0,65 |
| Marzling | 344 | 418 | 74 | 21,5% | 0,30 |
| Mauern | 304 | 310 | 6 | 2,0% | 0,25 |
| Moosburg | 4.879 | 5.572 | 693 | 14,2% | 0,69 |
| Nandlstadt | 439 | 507 | 68 | 15,5% | 0,22 |
| Neufahrn | 4.963 | 5.120 | 157 | 3,2% | 0,54 |
| Paunzhausen | 100 | 81 | -19 | -19,0% | 0,12 |
| Rudelzhausen | 307 | 407 | 100 | 32,6% | 0,27 |
| Wang | 532 | 559 | 27 | 5,1% | 0,52 |
| Wolfersdorf | 192 | 222 | 30 | 15,6% | 0,19 |
| Zolling | 836 | 846 | 10 | 1,2% | 0,41 |

**Gewerbe:**

Laut Gemeindebefragung ist im Landkreis Freising außerhalb des Stadtgebiets Freising ein Unternehmen mit über 1.000 Beschäftigten angesiedelt. Dabei handelt es sich um die Firma Jungheinrich in Moosburg an der Isar. Des Weiteren werden von den Gemeinden insgesamt 40 Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern genannt. In den Gemeinden Attenkirchen, Hohenkammer und Zolling befindet sich davon jeweils ein Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern. In den Gemeinden Allershausen, Fahrenzhausen, Kranzberg und Langenbach sind jeweils zwei bis drei Unternehmen dieser Größenklasse ansässig. Die restlichen Unternehmen verteilen sich auf die Arbeitsplatzschwerpunkte Eching, Hallbergmoos, Moosburg a.d. Isar und Neufahrn, mit jeweils sechs bis neun Unternehmen mit über 100 Beschäftigten.

In den restlichen Gemeinden des Landkreises wurden keine Angaben dazu gemacht oder es sind nur kleinere Betriebe vorhanden.

Planungen für neue Gewerbegebiete:

Bei der Planung und Erschließung neuer Gewerbegebiete ist die Erweiterung des Gewerbegebiets „Mintraching Nord“ (Römerweg) in der Gemeinde Neufahrn zu nennen. Die Fläche der Erweiterung soll ca. 12 ha betragen und ca. 900 Arbeitsplätze schaffen. Die Entwicklung ist für die nächsten Jahre vorgesehen.

Weitere große Planungsvorhaben für Gewerbegebiete sind in Langenbach (ca. 100 bzw. 80 ha; jeweils an der St 2350) vorgesehen.

Ebenfalls eine große Erweiterung (25 bis zu 45 ha) ist für das Gewerbegebiet Eching-Ost (Bereiche nördlich der Bahnlinie, östlich der A9) angedacht. Hier existieren allerdings noch keine Baupläne sondern nur erste Planungsüberlegungen.

Weitere in Planung bzw. Umsetzung befindliche Vorhaben sind in Hohenkammer (Gewebegebiet Königholz-Eglhausen, 8,3 ha), in Hallbergmoos (Gewerbegebiet südöstlich der Zeppelinstr., 2,8 ha), in Hörgertshausen (Gewerbegebiet Hörgertshausen, 3,4 ha), in Kranzberg (Gewerbegebiet Kranzberg, 8 ha; Gewerbegebiet Thalhausen, 2 ha, beide Vorentwurf im Flächennutzungsplan) und in Nandlstadt (Gewerbegebiet Nandlstadt, 15 ha) zu verzeichnen.

In Kirchdorf (ca. 3 ha) und Zolling (ca. 1,6 ha) liegen noch keine konkreten Planungen für die neuen gewünschten Gewerbeflächen vor.

Zu allen übrigen Gemeinden im Landkreis Freising liegen keine Angaben zu geplanten neuen Gewerbestandorten vor.

### 2.2.3. Schulen und Schüler

Im Landkreis Freising befindet sich in nahezu jeder Kommune – mit Ausnahme der Gemeinde Wang – mindestens eine Grundschule. Mancherorts sind des Weiteren auch Mittelschulen bzw. kombinierte Grund- und Mittelschulen zu finden. Darüber hinaus gibt es im Landkreis elf weiterführende Schulen (fünf Gymnasien, fünf Realschulen, eine Wirtschaftsschule), eine Berufsschule und eine Berufsober- sowie Fachoberschule. Außerdem gibt es ein sozialpädagogisches Förderzentrum. Das Angebot der weiterführenden Schulen konzentriert sich auf die Stadt Freising (Camerloher Gymnasium, Dom-Gymnasium, Josef-Hofmiller-Gymnasium, Karl-Meichelbeck-Realschule, Realschule Gute Änger/Freising II, Staatliche Wirtschaftsschule), die Stadt Moosburg (Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasium, Kastulus-Realschule) sowie die Gemeinden Eching (Imma-Mack-Realschule) und Neufahrn (Oskar-Maria-Graf-Gymnasium). Außerdem verfügt die Gemeinde Au i. d. Hallertau über eine staatliche Realschule. Daneben gibt es in der Stadt Freising noch das sozialpädagogische Förderzentrum, das berufliche Schulzentrum und die staatliche Fachober- und Berufsoberschule. Die Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Freising sind in **Karte 2.13 (Kartenanhang)** visualisiert.

**Abbildung 7** stellt die **Schülerströme zu den Realschulen** im Landkreis Freising dar. Die Schülerströme sind auf die Gemeindeebene zusammengefasst und zeigen die Gemeindegrenze überschreitenden Schülerströme ab 10 Schüler. Schülerströme innerhalb einer Gemeinde sind nicht dargestellt.

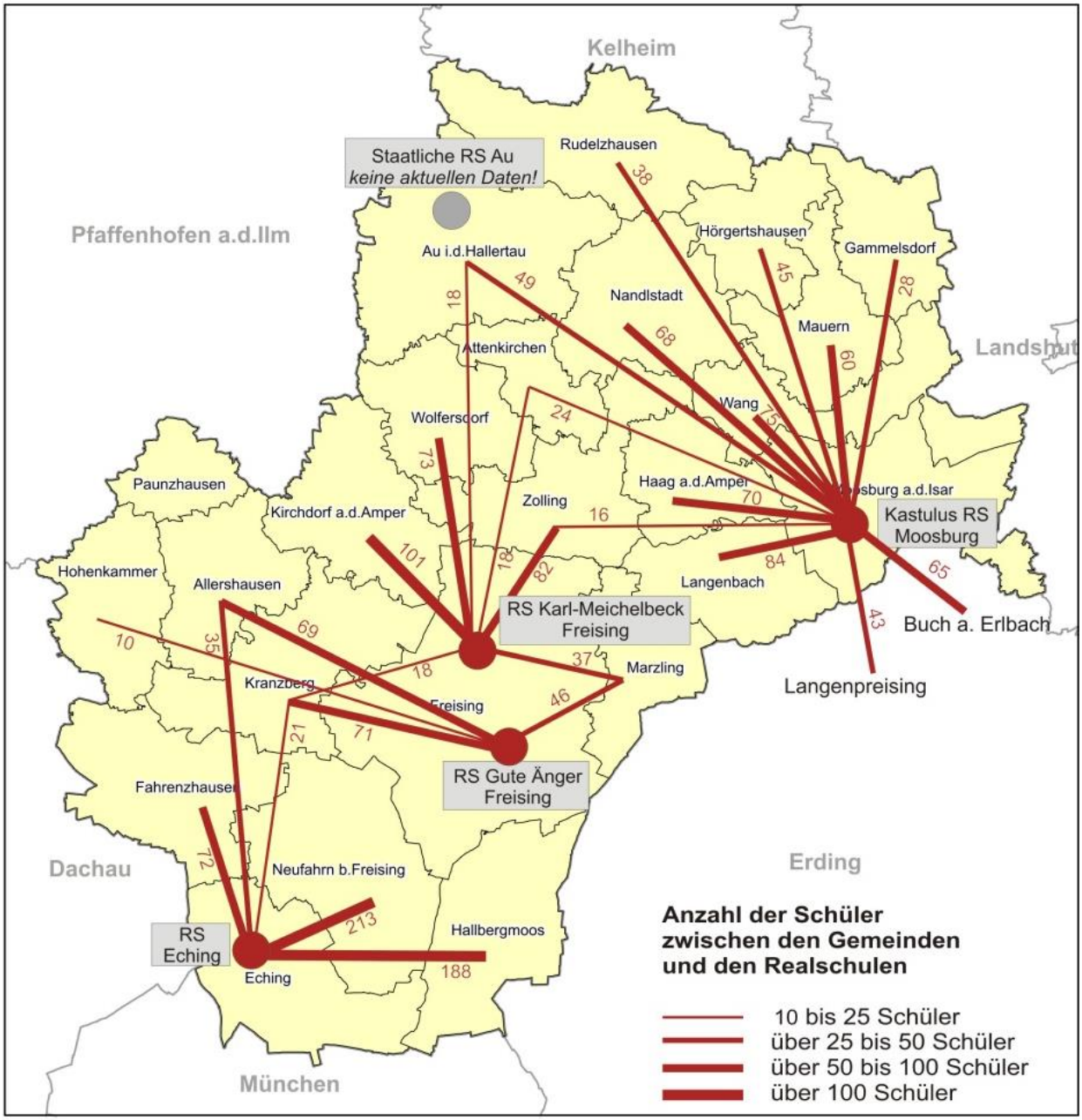



**Abbildung 7: Schülerströme ab 10 Schüler über Gemeindegrenzen zu den Realschulen (ohne innergemeindliche Schüler)**

Das Einzugsgebiet der **Realschule Eching** umfasst in erster Linie die angrenzenden Gemeinden aus dem südlichen Landkreis, der Größe der Schülerströme nach absteigend geordnet Neufahrn, Hallbergmoos und Fahrenzhausen. Es bestehen darüber hinaus noch Schülerverflechtungen mit den Gemeinden Allershausen und Kranzberg. Die **Realschulen in Freising** beziehen ihre Schüler vorwiegend aus den Gemeinden im zentralen Landkreisgebiet. So sind die größten Schülerströme zur **Realschule Gute Änger** aus den Gemeinden Kranzberg, Allershausen und Marzling sowie aus der Gemeinde Hohenkammer zu verzeichnen. Die größten Schülerströme zur **Karl-Meichelbeck-Realschule** setzen sich zusammen aus den Gemeinden Kirchdorf a. d. Amper, Zolling, Wolfersdorf, Marzling, Attenkirchen, Au und Kranzberg. Die **Kastulus-Realschule in Moosburg** deckt die Schülerströme mit den

Gemeinden im nordöstlichen Landkreisgebiet ab und unterhält zudem Schülerbeziehungen mit dem Landkreis Erding (Gemeinde Langenpreising) und dem Landkreis Landshut (Gemeinde Buch a. Erlbach). Für die Schülerströme zur **Realschule in Au a. d. Hallertau** liegen keine Daten vor.

Bei den **Schülerströmen zu den Gymnasien** ergibt sich insgesamt ein ähnliches Bild. Aufgrund fehlender Angaben des Camerloher Gymnasiums sowie des Josef-Hofmiller-Gymnasiums (beide Freising) wurde auf eine graphische Darstellung der Schülerströme zu den Gymnasien verzichtet, da sonst ein verzerrtes Bild dargestellt werden würde.

Neben den Schülerströmen innerhalb des Landkreises Freising, bestehen teilweise **wichtige landkreisüberschreitende Schülerbeziehungen mit den Nachbarlandkreisen**. Besonders hervorzuheben sind im nördlichen Landkreisgebiet die Schülerverflechtungen mit dem Landkreis Kelheim (Gymnasium Mainburg). Im nordwestlichen Landkreisgebiet, insbesondere aus der Gemeinde Paunzhausen, sind darüber hinaus bedeutende Schülerbeziehungen mit dem Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm (Mittelschule Schweitenkirchen sowie Georg-Hipp-Realschule und Schyren-Gymnasium in Pfaffenhofen a. d. Ilm) auszumachen. Im westlichen Landkreisgebiet existieren wichtige Schülerströme in den Landkreis Dachau (Realschule Weichs und Gymnasium Markt Indersdorf). Schwächer ausgeprägte landkreisüberschreitende Schülerverflechtungen bestehen zudem im Süden in den Landkreis München (Realschule Unterschleißheim) sowie im Osten in den Landkreis Erding (Gymnasium und Realschule Erding).

Die Standorte der **berufsbildenden Schulen, wie z.B. Berufsschule(n) und FOS/BOS,** konzentrieren sich vorwiegend auf die Stadt Freising. Sie haben ein landkreisweites Einzugsgebiet. Daneben sind auch landkreisübergreifende Schülerströme, z.B. zur Berufsschule Erding, zu verzeichnen.

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Einwohner im Landkreis Freising im Alter von 6 bis unter 19 Jahren in den Jahren 2000 bis 2030 (ab 2010 prognostizierte Entwicklung).

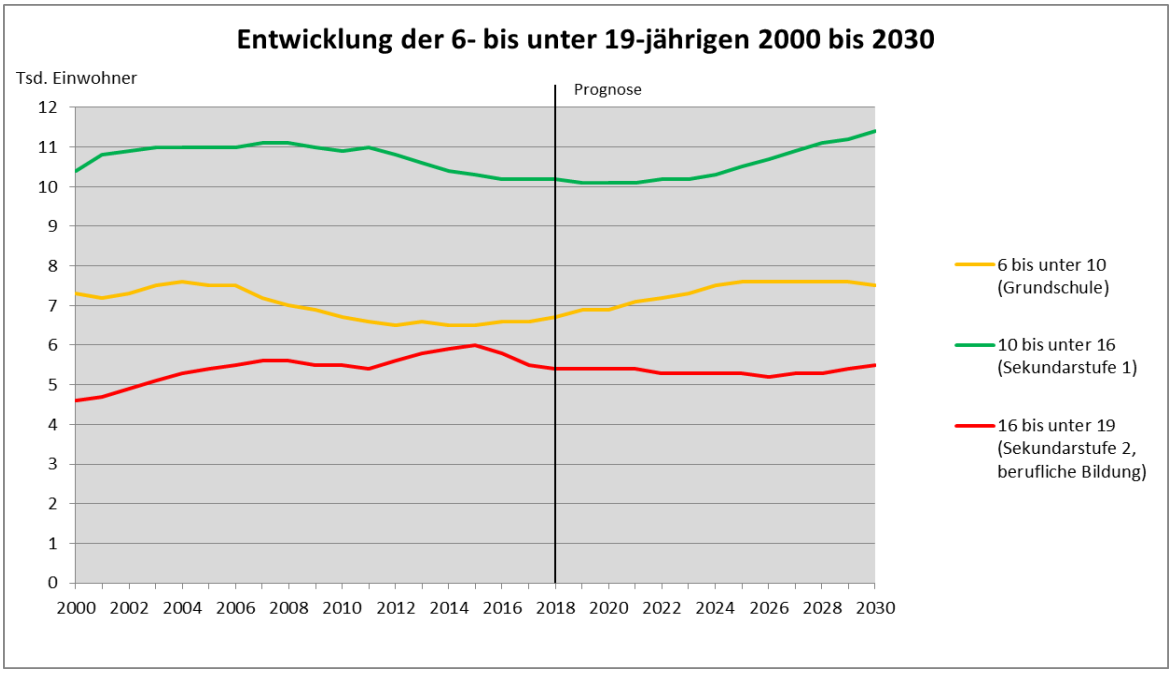



**Diagramm 3: Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren**
***(Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2019)***

- In der Altersgruppe „6 bis unter 10 Jahre“ war in den letzten Jahren, nach einer leichten Zunahme in den Anfängen der 2000er Jahren, ein starker Rückgang bis in das Jahr 2016 zu verzeichnen. Die Prognose des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung schätzt einen stetigen Anstieg bis in Jahr 2025 ab, bis sich die Zahl der 6- bis unter 10-Jährigen im Landkreis Freising anschließend bei etwa 7500 Personen einpendelt.
- Die Altersgruppe der „10- bis unter 16-Jährigen“ (Sekundarstufe 1) ist bis 2011 auf konstantem Niveau geblieben. Fortan herrschte ein Rückgang der Bevölkerungsgruppe. Entsprechend der Prognose wird sich dieser Rückgang bis 2023 fortsetzen, allerdings kann ab dem Jahr 2024 ein starker Anstieg erwartet werden. Für das Jahr 2030 werden sogar über 11400 Personen in dieser Altersgruppe vorhergesagt.
- Die Altersklasse der „16- bis unter 19-Jährigen“ (Sekundarstufe 2, berufliche Bildung), die zwischen 2000 und 2015 insgesamt durch eine Zunahme gekennzeichnet war, durchstand daraufhin einen leichten Rückgang bis ins Jahr 2018. Zukünftig wird eine Stagnation der Zahl der Personen in dieser Altersgruppe bis 2028 vorhergesagt. Erst danach wird diese Bevölkerungsgruppe wieder wachsend sein und bis 2030 auf etwa 5500 Personen steigen.
- Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Entwicklung in den drei Altersgruppen relativ ähnlich verläuft und nur um den „natürlichen Alterungsprozess“ versetzt ist. Demnach prognostiziert das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung in den Altersgruppen „6 bis unter 10 Jahre“ und „10 bis 16 Jahre“ einen Anstieg der Schülerzahlen ab dem Jahr 2019. Die Gruppe „16 bis unter 19 Jahre“ erwartet zunächst eine Stagnationsphase und ab 2028 steigende Zahlenwerte.

### 2.2.4. Freizeit- und Tourismuseinrichtungen

Neben den Schulen und den Arbeitsplätzen besitzen auch die Einrichtungen im Freizeit- und Tourismusbereich eine verkehrsanziehende Wirkung.

Eine überregionale touristische Attraktion stellt der Flughafen München und insbesondere dessen Besucherpark dar. Neben der Möglichkeit der Beobachtung des Flughafengeschehens von einem Aussichtshügel, einer Flughafenausstellung und kulinarischem Angebot, werden ausgehend vom Besucherpark geführte Touren über das Flughafengelände angeboten. Ebenfalls überregionaler Anziehungspunkt für Touristen ist der Freisinger Dom samt seiner sakralen „Gebäudelandschaft".

Im Landkreis Freising finden sich darüber hinaus diverse kulturelle Attraktionen und Sehenswürdigkeiten in Form von Schlössern und Museen, die folgend aufgelistet sind (alphabetisch nach den Gemeinden sortiert):

- Auer Schloss (Au i. d. Hallertau)
- Bäuerliche Gerätesammlung (Eching)
- Schloss Kammerberg (Fahrenzhausen)
- Stadtmuseum Freising
- Brauereimuseum Weihenstephan (Freising)
- Schafhof Freising
- Schloss Birkeneck (Hallbergmoos)
- Schloss Hohenkammer
- Heimatmuseum Hörgertshausen
- Bronzezeit Bayern Museum (Kranzberg)
- Hofmarkschloss Mauern
- Heimatmuseum Moosburg a. d. Isar

Einige Schlösser, z.B. Schloss Hohenkammer, fungieren zudem als Veranstaltungsstätte für Konzerte und Tagungen.

Neben dem kulturellen Freizeitangebot, bestehen im Landkreisgebiet zahlreiche Einrichtungen für Sport und (Nah)Erholung. Besonders das Angebot an Hallen- und Freibädern sowie Badeweihern und Seen ist überdurchschnittlich hoch. Zu nennen sind, sortiert nach Gemeinden, der Hollerner See und der Echinger See in Eching, das Erlebnisschwimmbad „FRESCH", die Pullinger Seen und der Vöttinger Weiher in Freising, das Freibad in

Gammelsdorf, der Badesee in Haag a. d. Amper, das Erholungsgebiet Kranzberger See in Kranzberg, der Badesee Stoibermühle in Marzling, der Aquapark und das Freibad in Moosburg, das Freizeit- & Erlebnisbad „neufun“ und die Mühlseen in Neufahrn, das Hallenbad und das Waldbad in Nandlstadt, das Freibad in Rudelzhausen/Tegernbach sowie der Anglberger Weiher in Zolling.

Darüber hinaus gibt es folgende Freizeit-Attraktionen:

- Bräustüberl Weihenstephan (Freising)
- Eishalle Freising
- Walderlebnispfad Freising
- Sport- & Freizeitpark Hallbergmoos
- Biergarten Schlossallee (Haag. a.d. Amper)
- Bogenpark Hohenkammer
- Weltwald (Kranzberg)
- Sparkassen Arena Moosburg (Eislaufen)
- FlyStation Munich (Neufahrn)
- Cineplex Neufahrn (Kino)
- Golfanlage Holledau (Rudelzhausen/Tegernbach)

Mi Ausnahme der Einrichtungen am Flughafen, in der Stadt Freising sowie im Gewerbepark am Römerwerg (Neufahrn) weisen die meisten Ziele und Einrichtungen ein eher lokales Einzugsgebiet bei geringen bis moderaten bzw. saisonal und wetterabhängig stark schwankenden Besucherzahlen auf (letzteres insbesondere bei Seen und Freibädern).

Die Freizeiteinrichtungen sind in **Karte 2-15** kartiert.

<u>Planungen für neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen:</u>

Größere neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sind in den nächsten Jahren nicht in Planung.

### 2.2.5. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen

Eine verkehrsanziehende Wirkung kommt auch vielen Versorgungs- und sozialen Einrichtungen zu. Wichtige soziale Einrichtungen für das Gesundheitswesen im Landkreis Freising sind:

- Das Klinikum Freising
- Das Isar-Amper Klinikum Taufkirchen – Tagesklinik Freising
- Medizinisches Zentrum Freising
- MVZ Freising
- Medizinisches Zentrum Neufahrn-Eching

Des Weiteren sind folgende größere Versorgungseinrichtungen für den Einzelhandel zu nennen, die eine verkehrliche Wirkung auslösen:

- Einkaufszentrum Schlüter Hallen in Freising mit 29 Geschäften
- SteinCenter Freising mit 8 Geschäften
- Einkaufszentrum FMZ Freising mit 7 Geschäften / Gewerbegebiet Attaching
- Gewerbegebiet Freising Ost
- Gewerbe- und Industriegebiet Eching / Neufahrn (u.a. IKEA -> Gewerbegebiet Eching Ost)
- Gewerbegebiet Moosburg Degernpoint
- Gewerbegebiet Am Galgenberg Au i. d. Hallertau
- Gewerbegebiet Kammerfeld Süd Allershausen

<u>Planungen für neue soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen</u>

Die Planungen für soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Freising beschränken sich überwiegend auf kleinere und daher für den überregionalen Verkehr wenig relevante Einrichtungen, wie z.B. Kitas, Senioren- und Pflegeheime, betreutes Wohnen etc.

### 2.2.6. Tourismus

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Tourismus im Landkreis Freising eine eher untergeordnete Rolle spielt und keinen Hauptwirtschaftszweig darstellt. So ist die Tourismusintensität, also die Zahl der Übernachtungen pro 1.000 Einwohner, im gesamten Landkreis im Jahr 2017, mit ca. 5.350 Übernachtungen/1.000 Einwohner nicht mit jener vom Fremdenverkehr geprägter Regionen zu vergleichen. Die Tourismusintensität des Landkreises Freising liegt damit fast genau beim bundesweiten Durchschnitt (ca. 5.560 Übernachtungen/1.000 Einwohner, Quelle: Statistisches Bundesamt) und unter dem Wert des Freistaates Bayern (ca. 7.300 Übernachtungen/1.000 Einwohner, Quelle: Statistisches Bundesamt). Es liegt auch keine hohe Saisonalität vor, da der Landkreis weder als Sommer-, noch als Winterdestination fungiert. Die Ankunfts- und Übernachtungszahlen bewegen sich über das Jahr verteilt auf ähnlichem Niveau, wobei die Sommer- und Frühherbstmonate bei den touristischen Ankünften und Übernachtungen tendenziell etwas höhere Zahlen aufweisen. Der ankunfts- und übernachtungsstärkste Monat im Jahr 2017 war der Juli (69.573 Ankünfte, 100.917 Übernachtungen), die niedrigsten Zahlen waren im Januar zu verzeichnen (45.398 Ankünfte, 67.757 Übernachtungen).

Im Landkreis Freising konnten im Jahr 2017 in Betrieben mit 10 oder mehr Gästebetten sowie auf Campingplätzen mit 10 oder mehr Stellplätzen insgesamt 952.578 Gästeübernachtungen registriert werden. Im Vergleich zu 2012 (804.597), also innerhalb von fünf Jahren, sind die Übernachtungszahlen im Landkreis Freising deutlich gestiegen (+ 18,4 %).

Mit dem Flughafen München besitzt der Landkreis Freising eine für den Tourismus prägende Einrichtung, die touristische Dienstleistungen, vor allem in den Kommunen in unmittelbarer Umgebung des Flughafens, mit sich bringt. Bezogen auf die Übernachtungszahlen und die angebotenen Gästebetten, haben somit die Stadt Freising und die Gemeinde Hallbergmoos eine übergeordnete Stellung im Landkreis. Dahinter folgen Neufahrn und Eching, die ebenfalls verhältnismäßig hohe Übernachtungszahlen aufweisen und damit für den übernachtenden Tourismus im Landkreis Freising eine bedeutendere Rolle einnehmen. Folgendes Diagramm zeigt die Übernachtungszahlen dieser vier Kommunen des Jahres 2017, verglichen mit dem Jahr 2012.

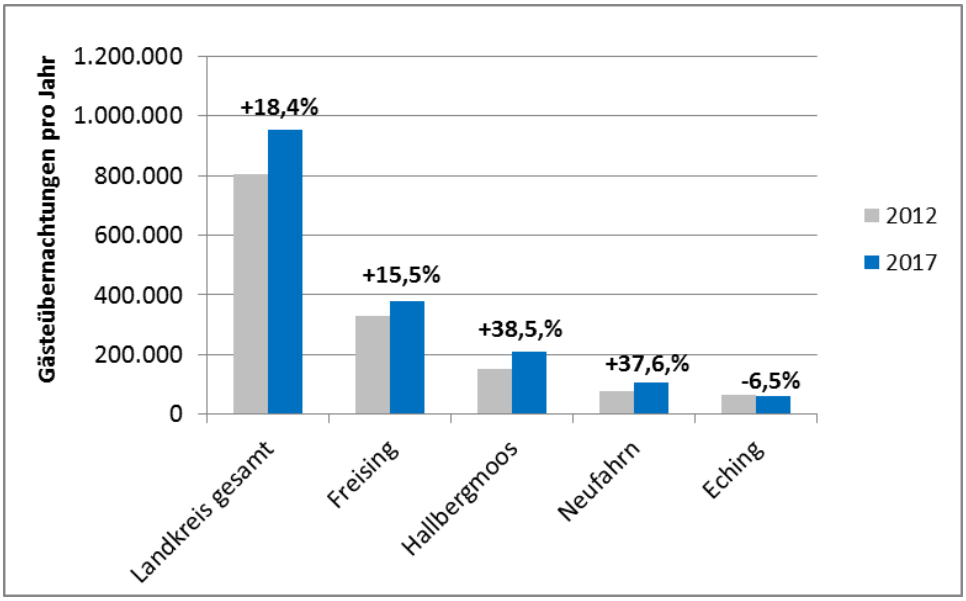



**Diagramm 4: Entwicklung der Gästeübernachtungen in ausgewählten Kommunen im Landkreis Freising**

Die Stadt Freising verfügte 2017 laut der amtlichen Statistik über 20 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Gästebetten, in denen 379.073 Übernachtungen registriert wurden. Damit erfolgten in Freising mehr als ein Drittel aller touristischen Übernachtungen des Landkreises. Im Vergleich zu 2012 stiegen die Übernachtungszahlen um 50.744 (+ 15,5 %). Die Tourismusintensität der Stadt Freising liegt mit ca. 7.850 Übernachtungen/1.000 Einwohnern über dem Landkreisdurchschnitt. Auch Hallbergmoos erreicht mit 11 Beherbergungsbetrieben eine zweistellige Anzahl. In Hallbergmoos erfolgten 2017 208.390 Übernachtungen. In Relation zur Einwohnergröße ergibt sich für Hallbergmoos damit die höchste Tourismusintensität im Landkreis Freising (19.038 Übernachtungen/1.000 Einwohner). Hallbergmoos verzeichnete zwischen 2012 (150.423) und 2017 einen enormen Anstieg der Übernachtungszahlen (+ 38,5 %). Prozentual ähnlich hoch (+ 37,6 %) fällt der Anstieg in Neufahrn während dieses Zeitraums aus (von 77.895 in 2012 auf 107.197 in 2017). In Eching hingegen kam es zu einem leichten Rückgang (- 6,5 %) von 2012 65.093 Übernachtungen auf 2017 60.848 Übernachtungen.

Weit mehr als die Hälfte aller Gästebetten des Landkreises (ca. 5.500) wurden 2017 in Freising (durchschnittlich ca. 1.950) und Hallbergmoos (ca. 1.100) angeboten. Die beiden Kommunen sind die einzigen im Landkreis mit einer Bettenkapazität von über 1.000. Lediglich Neufahrn weist noch einen Wert über 500 auf (ca. 640 Gästebetten). Noch eine dreistellige Anzahl an Gästebetten haben Eching (ca. 441), Allershausen (ca. 310), Hohenkammer (ca. 260), Kranzberg (ca. 180) und Moosburg (ca. 160). Zolling (ca. 60 Gästebetten) erscheint ebenfalls noch in der amtlichen Statistik.

Für den übernachtenden Tourismus wenig, bis nicht relevant, sind die übrigen Landkreisgemeinden Attenkirchen, Au i. d. Hallertau, Rudelzhausen, Fahrenzhausen, Gammelsdorf, Haag a. d. Amper, Hörgertshausen, Kirchdorf a. d. Amper, Langenbach, Marzling, Mauern, Nandlstadt, Paunzhausen, Wang und Wolfersdorf.

### 2.2.7. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Bedeutende Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Freising, insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung in den kommenden Jahren, werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Einwohner(-struktur) und Beschäftigte

Der Landkreis Freising ist durch eine dynamische Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen geprägt. Innerhalb von zehn Jahren stieg die Einwohnerzahl um rund 8 % (in der Gemeinde Hallbergmoos um über 20 %) und auch zukünftig wird eine ähnliche Entwicklung erwartet. Bis 2028 geht das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung von einem Einwohnerzuwachs von fast 20.000 Personen (gegenüber dem Bezugsjahr 2014) aus. Dabei wird der Anteil der älteren Einwohner (insbesondere zwischen 60 und 75 Jahren, aber auch darüber) deutlich zunehmen, während für den Anteil der Einwohner zwischen 19 und 60 Jahre an der Gesamtbevölkerung ein Rückgang vorausgesagt wird.

Die Anzahl der Beschäftigten im Landkreis Freising ist zwischen 2012 und 2017 um knapp 14% gestiegen auf insgesamt rund 80.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB). In einzelnen Gemeinden wurden innerhalb dieser 5 Jahre sogar Zuwachsraten von über 30% verzeichnet. Lediglich in drei Gemeinden ist ein Rückgang der Beschäftigtenzahlen zu beobachten.

Schüler und Schulen

Die weiterführenden Schulen im Landkreis Freising konzentrieren sich auf die Städte Freising und Moosburg. Realschulen existieren weiterhin in Au. i.d. Hallertau (seit 2017, derzeit noch im Aufbau) und Eching. Neufahrn ist zudem Standort eines weiteren Gymnasiums. Für die kommenden Jahre werden im Unterschied zu anderen Regionen keine Rückgänge der Schülerzahlen vorhergesagt, die sich auch auf die Schülerbeförderung auswirken werden. Die Schülerzahlen sollen gemäß der Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zumindest konstant bleiben und insbesondere in der Altersklasse der 10 bis 16-jährigen (Sekundarstufe 1) bis 2030 sogar spürbar zunehmen.

Tourismus und Freizeit

Im Landkreis Freising spielen mit knapp einer Million Gästeübernachtungen im Jahr weder der Übernachtungstourismus noch der Tagesausflugsverkehr eine herausragende Rolle. Die Gästeübernachtungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf den südlichen Teil des Landkreises und das Umfeld des Flughafens Münchens, während diverse Landkreisgemeinden nahezu keine bzw. nur sehr geringe Übernachtungszahlen aufweisen. Auch die bedeutendsten Freizeitattraktionen finden sich im Süden des Landkreises (Flughafen, Stadt Freising und Gewerbepark am Römerweg in Neufahren), während ansonsten Einrichtungen mit lokaler Bedeutung dominieren.

Planungen

Neue Wohngebiete sind in nahezu allen Landkreisgemeinden geplant, in größerem Umfang insbesondere im Landkreissüden (hier allein in Neufahrn und Hallbergmoos mit jeweils über 1.000 Wohneinheiten), in Nandlstadt sowie in der Stadt Moosburg. Bedeutende Planungen für neue (bzw. die Erweiterung bestehender) Gewerbegebiete bestehen ebenfalls unter anderem im Süden des Landkreises (Eching, Hallbergmoos und Neufahrn) und in Nandlstadt sowie in großem Umfang in Langenbach.

Größere neue Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen mit regional bedeutender verkehrsanziehender Wirkung sind (außerhalb der Stadt Freising) in den kommenden Jahren nicht in Planung.

## 2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

### 2.3.1. Individualverkehr

**Straßensituation**

Die verkehrsgeographische Situation des Landkreises wird durch die Lage im nördlichen Umland der Landeshauptstadt München sowie die unmittelbare Nähe des Flughafen Münchens an der Grenze zum Landkreis Erding bestimmt. Das übergeordnete Verkehrsnetz ist daher einerseits auf Verbindungen nach München und anderseits zum Flughafen ausgerichtet.

Autobahnen und Bundesstraßen

Der Landkreis Freising wird durch zwei Bundesautobahnen durchquert, die sich in Neufahrn kreuzen. Die A 9 München – Berlin verläuft im Westen des Landkreisgebiets in Nord-Süd-Richtung durch die Gemeindegebiete von Paunzhausen, Allershausen, Kranzberg, Fahrenzhausen, Neufahrn und Eching, wobei Anschlussstellen nur in Allershausen und Eching sowie am Kreuz Neufahrn zur A 92 (Autobahndreieck Feldmoching – Deggendorf) bestehen. Diese verläuft im Süden bzw. Südosten des Kreisgebiets als tangentiale Verbindung durch die Gemeinden Eching, Neufahrn, Freising und Marzling (sowie im weiteren Verlauf Moosburg) und bindet über die Staatsstraße 2584 auch den Flughafen München an. Anschlussstellen bestehen darüber hinaus in Eching, Freising (3) und Moosburg (2, nur eine davon im Kreisgebiet).

Zwei in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesstraßen ergänzen das Autobahnnetz. Westlich der A 9 verläuft parallel zu dieser die B 13 durch die Gemeinden Hohenkammer und Fahrenzhausen. Zentral durch den Landkreis führt die B 301 von Hallbergmoos im Süden bis Rudelzhausen im Norden und durchquert dabei auch die Kommunen Freising, Zolling, Attenkirchen und Au i.d. Hallertau. Die frühere B 11, die teilweise parallel zur Autobahn A 92 von Moosburg bis Neufahrn durch das Kreisgebiet verlief, wurde 2016 zur Staatsstraße herabgestuft.

Insgesamt ist die Verkehrssituation des Landkreises Freising im Hinblick auf den überregionalen Straßenverkehr dadurch gekennzeichnet, dass weite Teile des Kreisgebiets zwischen den beiden Autobahnachsen liegen, die sich im Süden kreuzen. Die überregionale Verkehrsanbindung für den zentralen Teil des Landkreises wird durch die B 301 gewährleistet, während die B 13 vorrangig für die Gemeinden am westlichen Rand des Landkreises von Bedeutung ist. Wichtige Knotenpunkte des überregionalen Straßennetzes liegen insbesondere in der Stadt Freising sowie im Gemeindegebiet von Eching (Kreuz Neufahrn und Anschlussstelle Unterschleißheim, letztere teilweise auf dem Gebiet des Landkreises München).

Staats- und Kreisstraßen

Für die innere Erschließung des Landkreises besitzen die Staats- und Kreisstraßen eine wichtige Bedeutung. Die Staatsstraßen ergänzen das vorwiegend radiale ausgerichtete Netz

der Autobahnen und Bundesstraßen im Landkreis Freising insbesondere durch tangentiale Verbindungen. So verbindet im Norden des Kreisgebiets die Staatsstraße 2045 Schweitenkirchen mit Au. i.d. Hallertau (sowie Wang mit Landshut) und die Staatsstraße 2085 Moosburg mit Mainburg, während im Glonn- und Ampertal die Staatsstraße 2054 zwischen Petershausen und Moosburg verläuft. Im Süden des Kreises verbinden u.a. die Staatsstraßen 2084 bzw. 2339 Paunzhausen bzw. Haimhausen mit Freising, während entlang des Verlaufs der Isar die bereits genannte Staatsstraße 2350 (früher B 11) Garching mit Moosburg verbindet. Insbesondere im Süden sowie am Rand des Kreisgebiets ergänzen weitere Staatstraßen auf kürzeren Distanzen das dargestellte Netz.

Das überörtliche Straßennetz wird durch 44 Kreisstraßen ergänzt, deren Unterhalt und Ausbau dem Landkreis obliegen. Ausbau und Unterhalt der Kreisstraßen stellen eine der vordringlichen Pflichtaufgaben des Landkreises dar.

Gemeindestraßen

In die Zuständigkeit der Gemeinden und Städte fallen die Gemeindestraßen, wozu die Gemeindeverbindungsstraßen und die gemeindlichen Innerortsstraßen zählen. Manche Ortsteile werden allein durch Gemeindeverbindungsstraßen an die größeren regionalen und überregionalen Verkehrsachsen angebunden.

Die genauen Straßenverläufe im Landkreis Freising sind in **Karte 2.16** (Kartenanhang) ersichtlich.

**Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr**

Die höchsten Verkehrsbelastungen konzentrieren sich gemäß der Verkehrsmengenkarte 2015 auf den südwestlichen Landkreis, entlang den Bundesautobahnen A 9 und A 92 sowie um die Stadt Freising und den Flughafen München. Das höchste MIV-Aufkommen mit knapp 125.000 Fahrzeugen in 24 Stunden (KFZ-Gesamtverkehr) wurde beim Autobahnkreuz-Neufahrn gemessen. Gegenüber 2005 nahm der Gesamtverkehr hier um ca. 10 % zu. Bei den Bundesstraßen liegt die B 301 bei Freising mit ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag an der Spitze, auch um Hallbergmoos (ebenfalls B 301) sind hohe Verkehrsmengen mit über 15.000 Fahrzeugen pro 24 h zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen auf den Staatsstraßen im Landkreis Freising konzentriert sich hauptsächlich um die Städte Freising und Moosburg mit Maximalbelastungen von mehr als 15.000 Fahrzeugen in 24 h. Hervorzuheben ist außerdem die Staatsstraße St 2084 zwischen Allershausen und Freising mit Abschnittsweise knapp 7.000 Fahrzeugen pro Tag. Die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2054, im Bereich zwischen Kirchdorf a. d. Amper und Moosburg, nimmt nach Osten gehend kontinuierlich ab. Ähnliches ist auf der Staatsstraße St 2085 ab Moosburg in Richtung Norden zu beobachten. Bei den Kreisstraßen weist die FS 13 in Höhe von Langenbach einen bedeutsam hohen Wert, mit knapp 5.000 KFZ pro Tag, auf.

**Änderungen und Planungen im Straßenverkehr**

***Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplan:***

Laufendes bzw. fest disponiertes Projekt

- B 301: neue Ortsumfahrung Freising (2-streifig auf 4,4 km) → *zugesagter Neubeginn*

Neue Vorhaben – vordringlicher Bedarf

- A 92
  - AK Neufahrn – AD Flughafen-München → Erweiterung auf 8 Fahrspuren (6,4 km) → *Engpassbeseitigung, ohne Planungsbeginn*
- B 13
  - neue Ortsumfahrung Hohenkammer (2-streifig auf 2,9 km) → *Raumordnungsverfahren ergangen*
  - B 13: neue Ortsumfahrung Fahrenzhausen (2-streifig auf 4,4 km) → *Trassenführung festgelegt*
  - B 13: AS Unterschleißheim (A 92) – St 2339 (Maisteig) → Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (1,1 km) → *ohne Planungsbeginn*
- B 301
  - AS Freising-Ost (A 92) – B 11 → Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (2,6 km) → *Engpassbeseitigung, ohne Planungsbeginn*
  - Flughafen München – A 92 -> Erweiterung auf 4 Fahrsteifen (2,2 km) → *Engpassbeseitigung, ohne Planungsbeginn*
  - Neue Ortsumfahrung Rudelzhausen/Puttenhausen (2-streifing auf 6,6 km) → *Vorplanung läuft*

Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

- A 92: AD München-Feldmoching – AK Neufahrn → Erweiterung auf 6 Fahrstreifen (11,5 km) → *Engpassbeseitigung, Vorentwurf genehmigt*
- B 301: Verlegung bei Hallbergmoos -> 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrtstreifen (4,3 km) → *Vorplanung läuft*

**Kraftfahrzeugbestand**

Zum 1. Januar 2018 waren im Landkreis Freising insgesamt 105.034 Pkw zugelassen. Davon entfallen 94.440 auf private und 10.594 auf gewerbliche Halter. Bezogen auf die Einwohnerzahl (Stand 31.12.2017) entspricht dies einer Motorisierungsquote von ca. 531 Pkw je 1.000 Einwohner (nur private Pkw). Damit besitzen die Bewohner des Landkreises Freising mehr Pkw als der bundesweite Durchschnitt, der bei ca. 502 Pkw pro 1.000 EW liegt. Der bayerische Durchschnittswert liegt mit ca. 529 Pkw je 1000 Einwohner fast gleichauf mit der Motorisierungsquote des Landkreises Freising

Der private Pkw-Bestand im Landkreis Freising hat im Vergleich zu 10 Jahren zuvor (77.504 zum 01.01.2008) deutlich zugenommen. So stieg die Anzahl der privat zugelassenen Pkw in diesem Zeitraum um 16.936. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 22%. Auch im Vergleich zum 01. Januar 2013 (84.925), also innerhalb der letzten 5 Jahre, ist noch einmal ein beachtlicher Anstieg des privaten Pkw-Bestandes auszumachen. Die Steigerung zum Wert von 2018 beträgt ca. 11%. So kann von einem relativ kontinuierlichen Wachstum des privaten Pkw-Bestandes während der letzten 10 Jahre gesprochen werden, welches in folgendem Diagramm noch einmal veranschaulicht ist.

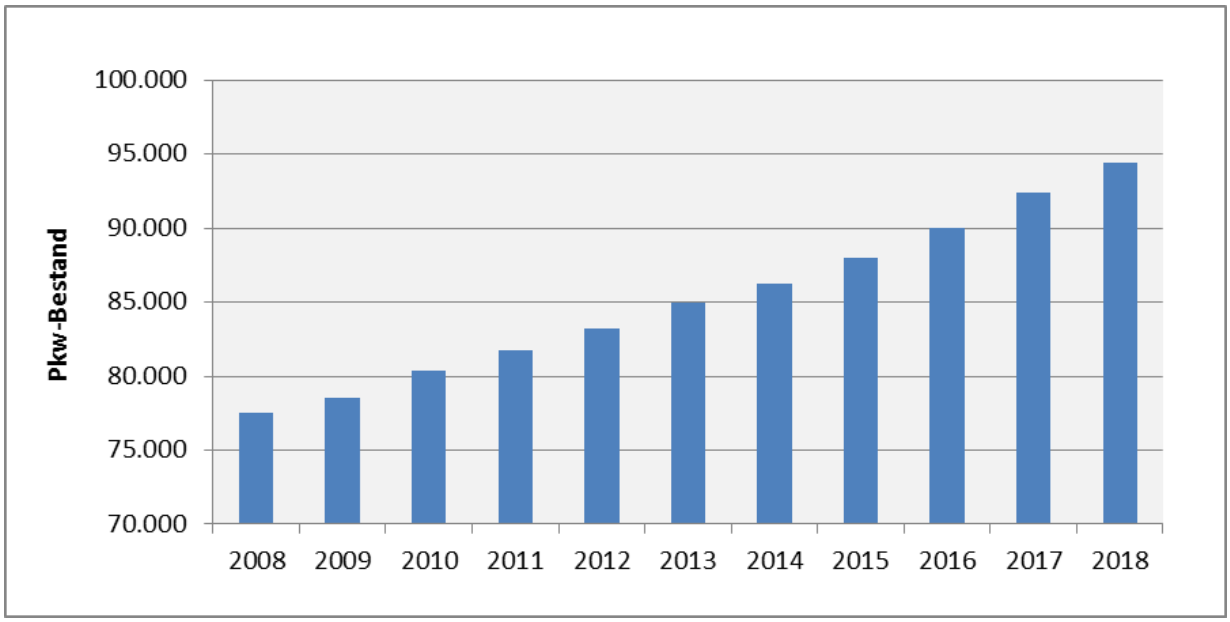



**Diagramm 5: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis Freising (2008-2018)**

Bei einem gemeindespezifischen Vergleich des Pkw-Bestandes im Landkreis Freising zum 1. Januar 2018 zeigen sich deutliche Unterschiede. So liegt die niedrigste Motorisierungsquote bei ca. 440 privaten Pkw je 1.000 EW. Die Stadt Freising rangiert damit ca. 20 % unterhalb des Landkreisdurchschnitts. Einzig die Gemeinde Eching und die Gemeinde Neufahrn haben mit 499 noch einen Wert von unter 500 Pkw pro 1.000 EW. Den höchsten Wert im Landkreis weist die Gemeinde Paunzhausen mit ca. 682 privaten Pkw pro 1.000 EW auf, welcher ca. 28% über dem Durchschnittswert des Landkreises liegt. Ebenfalls hohe Werte von über 650 Pkw je 1.000 EW haben die Gemeinden Kranzberg (670), Hörgertshausen (665) und Haag a.d. Amper (653). Grundsätzlich ist ein Zusammenhang zwischen dem Pkw-Bestand pro Einwohner und der Anbindung an den SPNV auszumachen. Ist diese gut, wie z.B. in Freising, Eching, Neufahrn oder Moosburg, so ist der private Pkw-Bestand relativ niedrig im Vergleich zu Gemeinden mit keinem SPNV-Angebot.

Die Motorisierungsquoten der Gemeinden sind in **Karte 2.17** (Kartenanhang) dargestellt.

### 2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt im Landkreis Freising mit zwei S-Bahn-Linien der S-Bahn München und einer Regionalzugstrecke das übergeordnete ÖPNV-Angebot dar, auf das der Busverkehr in vielen Bereichen abgestimmt werden muss. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt dabei beim Freistaat Bayern. Das ausführende Organ des Freistaats ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Zugleistungen bestellt.

**Derzeitiges Leistungsangebot**

Das Schienenverkehrsangebot (siehe **Tabelle 3**) im Landkreis Freising umfasst im Einzelnen

- die **Kursbuchstrecke 930** München – Freising – Moosburg (-Landshut) mit folgenden Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Freising, die durch Regionalzüge bedient werden:
  - Freising
  - Marzling
  - Langenbach
  - Moosburg

  Seit Dezember 2018 bindet die KBS 930 über die Neufahrner Kurve zusätzlich zu den genannten SPNV-Haltepunkten auch den Haltepunkt München Flughafen-Terminal an das Regionalzugnetz an, stellt damit eine direkte Flughafenanbindung für Ostbayern (Regensburg) her und damit auch direkte Zugverbindungen von Moosburg, Langenbach, Marzling und Freising zum Flughafen.

  Die derzeitigen Betreiber der KBS930 sind die DB Regio Bayern AG (Donau-Isar-Express, FlughafenExpress) und die Länderbahn GmbH als Betreiber des Alex.

- die **Kursbuchstrecke 999.1, Linie S1,** München Ost – Freising/Flughafen im Netz der S-Bahn München (Betreiber DB Regio - S-Bahn München) mit Zugteilung in Neufahrn Richtung Freising bzw. Flughafen und folgenden S-Bahnstationen im Landkreis Freising:
  - Eching
  - Neufahrn
  - Pulling
  - Freising
  - Flughafen Besucherpark
  - Flughafen München (außerhalb LK Freising)

- die **Kursbuchstrecke 999.8, Linie S8,** Herrsching – München Hbf. – Flughafen München (Betreiber DB Regio - S-Bahn München) mit folgenden S-Bahnstationen im Landkreis Freising:
  - Hallbergmoos
  - Flughafen Besucherpark
  - Flughafen München (außerhalb LK Freising)

Nur im Güterverkehr bedient wird die Stichstrecke Langenbach – Haag – Kraftwerk Zolling. Die weiterführenden Gleise der ehem. Hallertauer Lokalbahn in Richtung Mainburg bzw. Wolnzach wurden abgebaut.

**Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Freising (Fahrplan 2019)**

| Strecke | Halte-punkte im Landkreis | Fahrtenangebot | Betriebszeit |
|---|---|---|---|
| **KBS 999.1 (S1)** | **5** | S 1 Flughafen<br><br>20-Minuten-Takt<br><br>S 1 Freising<br><br>Meist 20-Minuten-Takt, zwischen 9 und 12 Uhr, 14-15 Uhr und nach 21 Uhr 20/40-Minuten-Takt | Flughafen<br><br>Abfahrt: 4:33 Uhr (Sa/So 5:31) - 0:11 Uhr<br>Ankunft: 3:26 – 0:06 Uhr<br><br>Freising<br><br>Abfahrt: 4:36 – 0:14 Uhr (Sa/So: 1:36 Uhr)<br>Ankunft: 5:04 – 2:23 Uhr (Sa/So 3:24 Uhr) |
| **KBS 999.8 (S8)** | **2** | S 8 Flughafen<br><br>20-Minuten-Takt | Abfahrt: 4:04-1:24(Wochenende 1:44 Uhr)<br>Ankunft: 3:55-3:15 Uhr<br>*Angaben für Flughafen München* |
| **KBS 930** | **4** | alex (ALX)<br>Meist etwa zweistündlich, in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung teilweise verdichtet<br><br>Regionalexpress (RE)<br>Stundentakt sowie zusätzlich Zweistunden-Takt in Überlagerung mit ALX, in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung deutlich verdichtet<br><br>Regionalbahnen (RB)<br>Im Abschnitt Freising-Landshut außerhalb der HVZ etwa stündlich mit mehreren Taktlücken, im Abschnitt Fs - München nur einzelne Züge vor allem in der HVZ, am Wochenende meist etwa zweistündlich ohne festen Takt | alex (ALX)<br>Richtung Landshut: 5:08 (So 6:08)-0:28 Uhr<br>Richtung München: 5:49 (So: 6:49)-22:57 Uhr<br><br>Regionalexpress (RE)<br>Richtung Landshut:<br>5:49 (Sa/So 6:08)-23:49 Uhr<br>Richtung München:<br>6:29 (So: 7:09)-23:51 Uhr<br><br>Regionalbahnen (RB)<br>Richtung Landshut:<br>6:12 (Sa/So: 8:53) – 23:13 Uhr<br>Richtung München: Mo-Fr: 5:08 – 19:04 Uhr, Sa/So: nur um 6:09 Uhr<br><br>*Alle Angaben für Freising* |
| **KBS 930** | **2 (4)** | FlughafenExpress<br>Stundentakt (außer erste Fahrt ab Flughafen), Bedienung von Marzling und Langenbach nur bei einer Fahrt morgens in Richtung Landshut | Abfahrt: 5:28 bis 0:28 Uhr<br>Ankunft: 4:32 bis 23:32 Uhr<br><br>*Angaben für Flughafen München* |

### Geplante Angebotsveränderungen im SPNV

Wesentliche Angebotsverbesserungen im Bereich Schiene sind im Landkreis Freising nur mittel- und langfristig möglich, da hierzu erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich sind bzw. derzeit getätigt werden. Der Freistaat Bayern hat dazu das Programm „Bahnausbau Region München“ gestartet. Alle nachfolgenden Angaben geben aktuelle Planungen des Freistaats bzw. der BEG wieder.

### Programm Bahnausbau Region München mit zweiter Stammstrecke

Kernelement des Programms Bahnausbau Region München ist die zweite Stammstrecke, die eine erhebliche Ausweitung des Angebotes ermöglicht (Quelle DB Netz). Mit einer zweiten Stammstrecke ist folgendes Fahrplankonzept möglich:

- Umstellung der S1 auf Takt 15/30
- Einführung neuer Regional-Express-S-Bahnen (Arbeitstitel S21 X) von Leuchtenbergring bis Landshut mit Halt in: Landshut-Gündelkofen-Bruckberg-Moosburg-Langenbach-Marzling-Freising-Neufahrn-Unterschleißheim-Feldmoching-Mossach-Laim-MünchenHbf(tief)-Marienhof-Ostbahnhof-Leuchtenbergring

Vorteile der zweiten Stammstrecke und der damit möglichen neuen Betriebskonzepte sind umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum von München, bzw. von bspw. Moosburg, Marzling oder Langenbach nach Moosach oder Feldmoching mit Umstieg zur U3 bzw. U2. Zudem werden deutliche Fahrtzeitverkürzungen u.a. beispielsweise Freising-Marienplatz (bzw. Marienhof) von heute 47 Minuten auf vsl. 39 Minuten das Angebot für viele Fahrgäste aus dem Landkreis Freising deutlich attraktiver machen.

Nach aktuellen Planungen der Deutschen Bahn soll die 2. Stammstrecke im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Es wird daher empfohlen im Zuge des nächsten Nahverkehrsplan für den Landkreis Freising entsprechende Busanpassungskonzepte zu erarbeiten.

### Verbesserte Anbindung des Flughafens München

Weiter wird künftig insbesondere der Flughafen München noch besser an die Schiene angebunden. Dies erfolgt u. a. durch ein Überwerfungsbauwerk Flughafen West (Brücken- und Tunnelbauwerk) an der Abzweigstelle Flughafen West (dort trennen sich die Gleise der S-Bahn-Linien 1 und 8) und das Projekt „Erdinger Ringschluss“ (siehe **Abbildung 8**).

Durch das Überwerfungsbauwerk können Züge auf den beiden zusammenlaufenden Strecken künftig ohne gegenseitige Behinderung in die Strecke zum Flughafen ein- und ausfädeln. Dies schafft Voraussetzungen für die geplanten Angebotsverbesserungen auf den Strecken zum Flughafen München und verbessert die Betriebsqualität. Rechtskräftiges Baurecht liegt seit Mai 2016 vor. Derzeit wird der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit dem Freistaat Bayern verhandelt. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2024 geplant.

### Maßnahme Erdinger Ringschluss

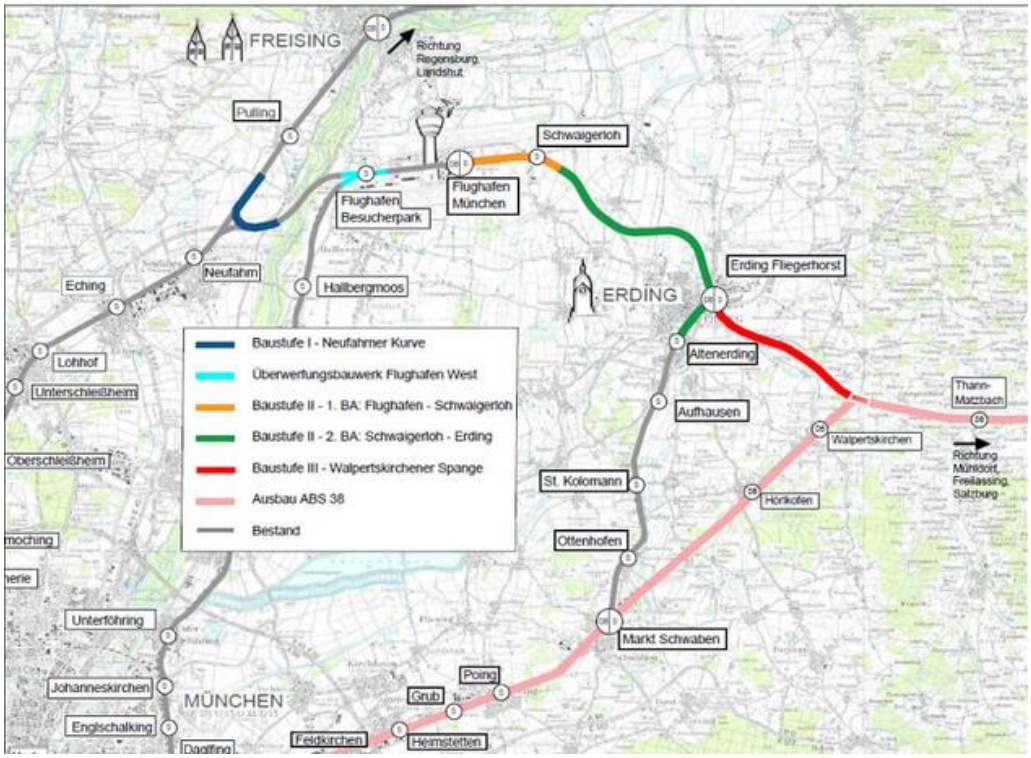



**Abbildung 8: Erdinger Ringschluss (Quelle: DB Netze, http://cms.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=44)**

Das Projekt Erdinger Ringschluss besteht aus mehreren Baustufen und soll neben dem S-Bahn-Ringschluss mit der S2 in Erding (inkl. neuem Halt Erding-Fliegerhorst) eine direkte Regionalzuganbindung Südostbayerns (Mühldorf) und Salzburgs an den Münchner Flughafen ermöglichen. Daneben werden zusätzliche Abstell- und Wendemöglichkeiten am Flughafen geschaffen und die Betriebsqualität weiter verbessert. Die Inbetriebnahme der Baustufe II bis Schwaigerloh ist für 2024 geplant. Der Bauabschnitt Schwaigerloh–Altenerding soll vsl. im Jahr 2029 in Betrieb gehen. Für die Weiterführung an die Strecke nach Mühldorf (Walpertskirchner Spange) ist die Genehmigungsplanung abgeschlossen. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für 2019 angestrebt.

Mit dem Erdinger Ringschluss werden auch die Verbindungen des Landkreises Freising nach Südostoberbayern mit dem SPNV deutlich verbessert.

## 2.4. Verkehrsnachfrage – Pendleraufkommen

### 2.4.1 Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist eine der umfassendsten Studien zur Alltagsmobilität. Von Juni 2016 bis September 2017 wurden bundesweit rund 160.000 Haushalte zu ihrer Mobilität befragt, so auch im Landkreis Freising. Im Frühjahr 2019 wurden die Daten regionsspezifisch ausgewertet. Die landkreisspezifischen Auswertungen erfolgten durch die MVV GmbH. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse für den Verbundraum in Summe und den Landkreis Freising im speziellen dargestellt.

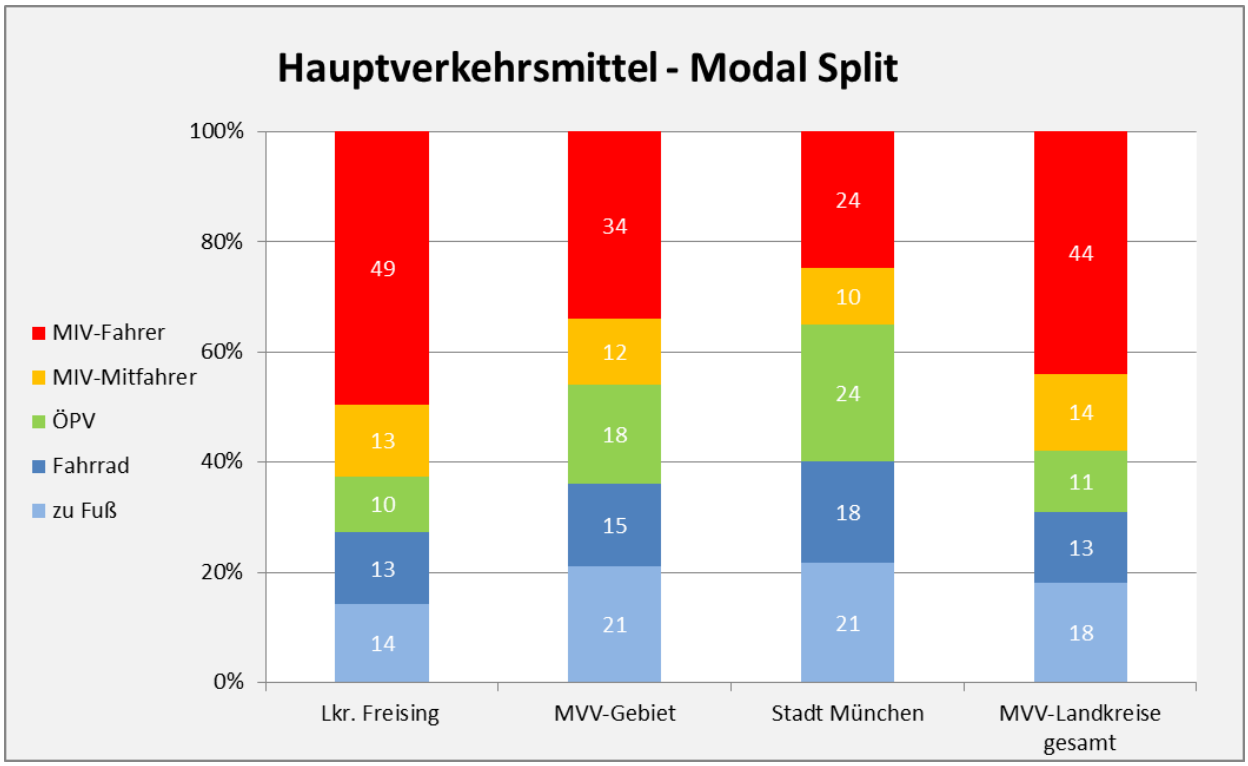



**Diagramm 6: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018**

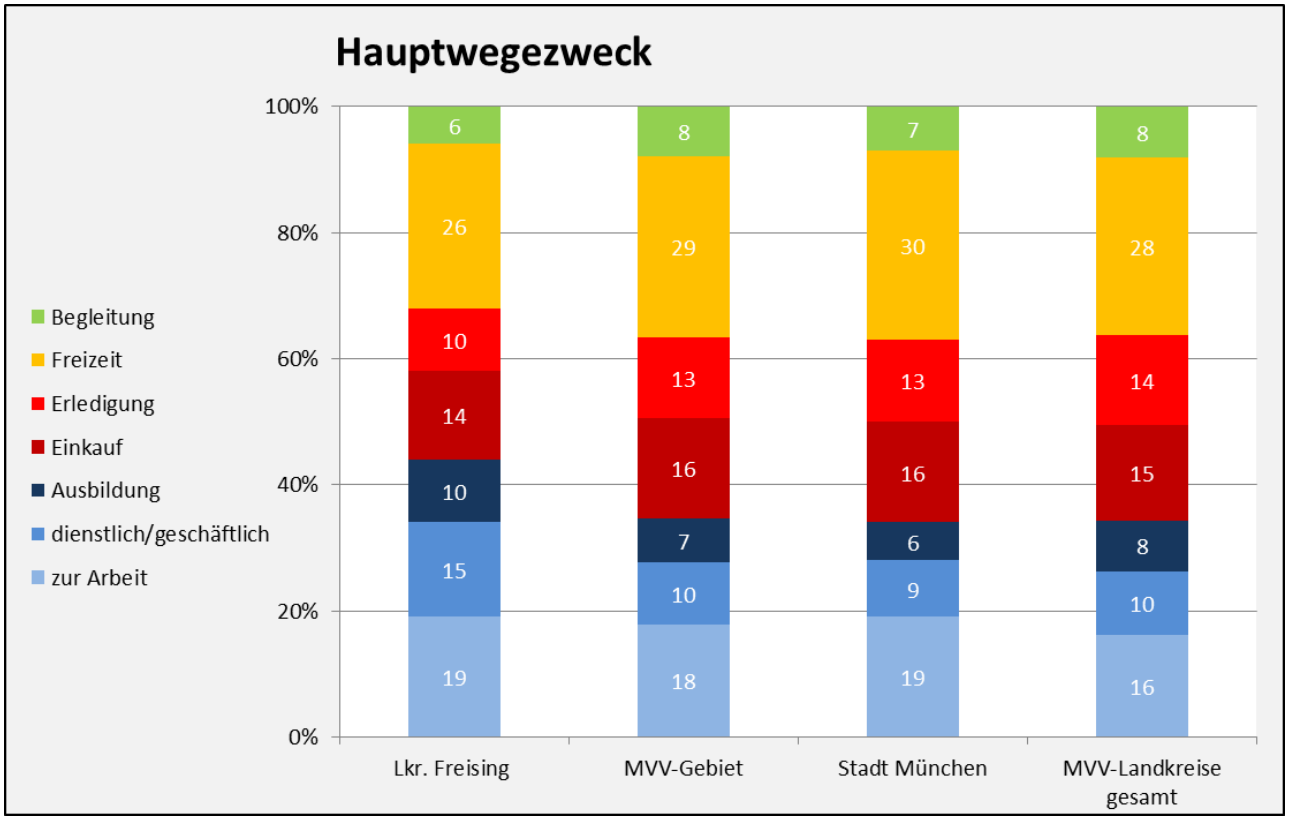



**Diagramm 7: MID-Auswertung Hauptwegezweck, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018**

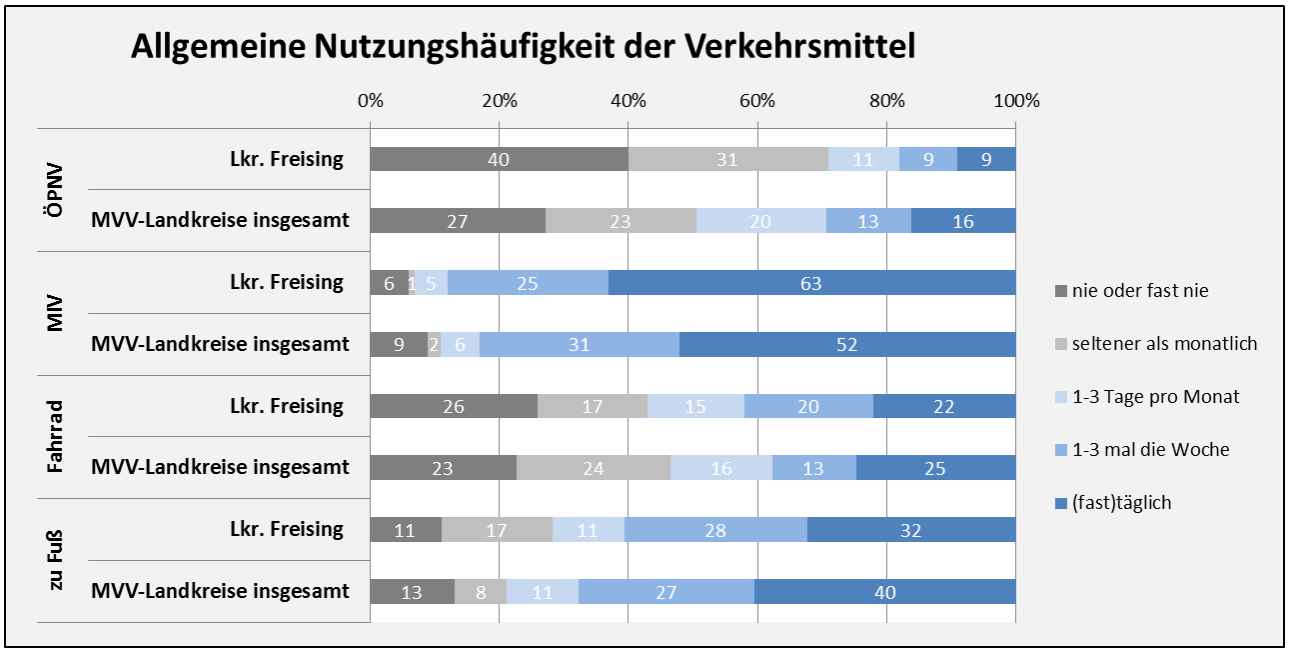



**Diagramm 8: MID-Auswertung Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018**

Hauptwegezweck im Landkreis Freising ist der Bereich Arbeit und Ausbildung (29%), dicht gefolgt von Freizeit (26%). Der Anteil des Einkaufsverkehrs liegt bei 14%.

Der ÖPNV-Anteil liegt im Landkreis Freising mit 10% an allen Wegen leicht unter dem Durchschnitt der MVV-Landkreise (11%). Rund 40% nutzen den ÖPNV nie oder fast nie. Immerhin 18% der Bevölkerung nutzen den öffentlichen Verkehr täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche. Der ÖPNV ist lediglich im Schüler- und Ausbildungsverkehr das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Große ÖPNV-Potenziale bestehen insbesondere im Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie Freizeitverkehr, wenngleich der Kundenkreis in der Regel schwieriger für den ÖPNV zu gewinnen ist. Allerdings hat sich der ÖPNV-Anteil an den täglichen Wegen seit der MiD aus 2008 durchaus signifikant erhöht (2017: 10%; 2008: 6%).

Interessant ist auch die starke Nutzung des Fahrrads von 13% an allen Wegen (2008: 8%). 42% der Bevölkerung nutzen das Rad täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche.

Wie im ländlichen und suburbanen Raum generell ist auch im Landkreis Freising der PKW mit 62% (Fahrer und Mitfahrer) weiterhin das deutlich vorherrschende Verkehrsmittel (2008: 70%).

### 2.4.2 Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen

Im Landkreis Freising wohnen rund 80.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. (Datenstand Juni 2017). Von ihnen pendeln rund 45.000 (~ 56,0%) zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspendler). Gleichzeitig pendelt fast die gleiche Anzahl von Beschäftigten (rund 45.400), die in einem anderen Kreis wohnen, in den Landkreis Freising (Einpendler). Rund 35.000 Beschäftigte wohnen und arbeiten im Landkreis Freising.

Von den 45.000 Beschäftigten, die den Landkreis verlassen, arbeiten über 18.300 Beschäftigte in der Landeshauptstadt München und 8.700 im Landkreis München. Weitere große Verflechtungen bestehen mit den Landkreisen Erding (4.400 Pendler), Pfaffenhofen an der Ilm (1.500 Pendler) und Dachau (1.100 Pendler) sowie der Stadt und dem Landkreis Landshut (1.000 bzw. 1.200 Pendler).

Im Landkreis Freising haben rund 80.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsort, von ihnen sind 56,2% Einpendler. Die meisten Einpendler kommen aus der Landeshauptstadt München (ca. 10.000) und dem Landkreis Erding (ca. 6.400 Pendler).

In **Abbildung 9** sind für jede Gemeinde im Landkreis Freising die Pendlerströme innerhalb des Landkreises dargestellt. Die größten Pendlerbeziehungen bestehen mit der Stadt Freising, zu der auch Teile der Beschäftigten des Flughafens zugeordnet sind. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Einpendler in die Kreisstadt Freising aus den anderen Landkreisgemeinden. Insgesamt pendeln über 8.000 Beschäftigte aus den Landkreisgemeinden in die Stadt Freising.

**Tabelle 4 Einpendler in die Stadt Freising aus den Gemeinden im Landkreis**

| Aus der Gemeinde | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Moosburg | 1.258 | | Wolfersdorf | 276 |
| Neufahrn | 796 | | Attenkirchen | 272 |
| Hallbergmoos | 658 | | Allershausen | 266 |
| Zolling | 556 | | Mauern | 174 |
| Marzling | 477 | | Rudelzhausen | 172 |
| Nandlstadt | 474 | | Wang | 149 |
| Langenbach | 422 | | Fahrenzhausen | 137 |
| Au i.d. Hallertau | 395 | | Hörgertshausen | 117 |
| Eching | 351 | | Hohenkammer | 69 |
| Kranzberg | 346 | | Gammelsdorf | 67 |
| Kirchdorf a.d. Amper | 333 | | Paunzhausen | 66 |
| Haag a. d. Amper | 327 | | | |

Weitere große Pendlerströme bestehen zwischen Hallbergmoos, Eching und Neufahrn. Zwischen Neufahrn und Eching pendeln knapp 800 Beschäftigte. Weitere nennenswerte

Pendlerbeziehungen sind bei der Stadt Moosburg und den umliegenden Gemeinden festzustellen. Über 1.200 Beschäftigte pendeln in die Stadt Moosburg, davon knapp 200 aus der Gemeinde Wang und 170 aus der Gemeinde Mauern.

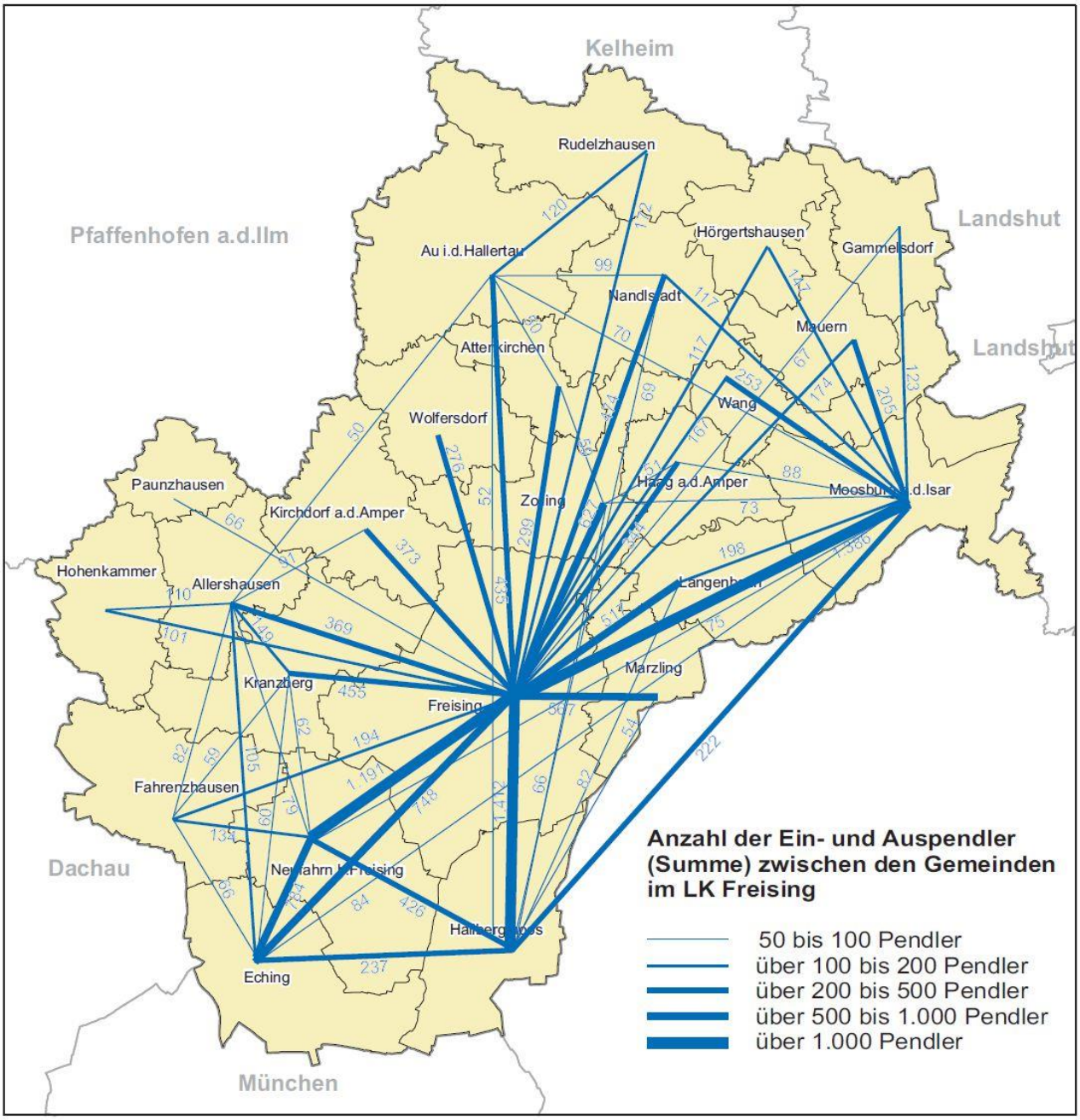
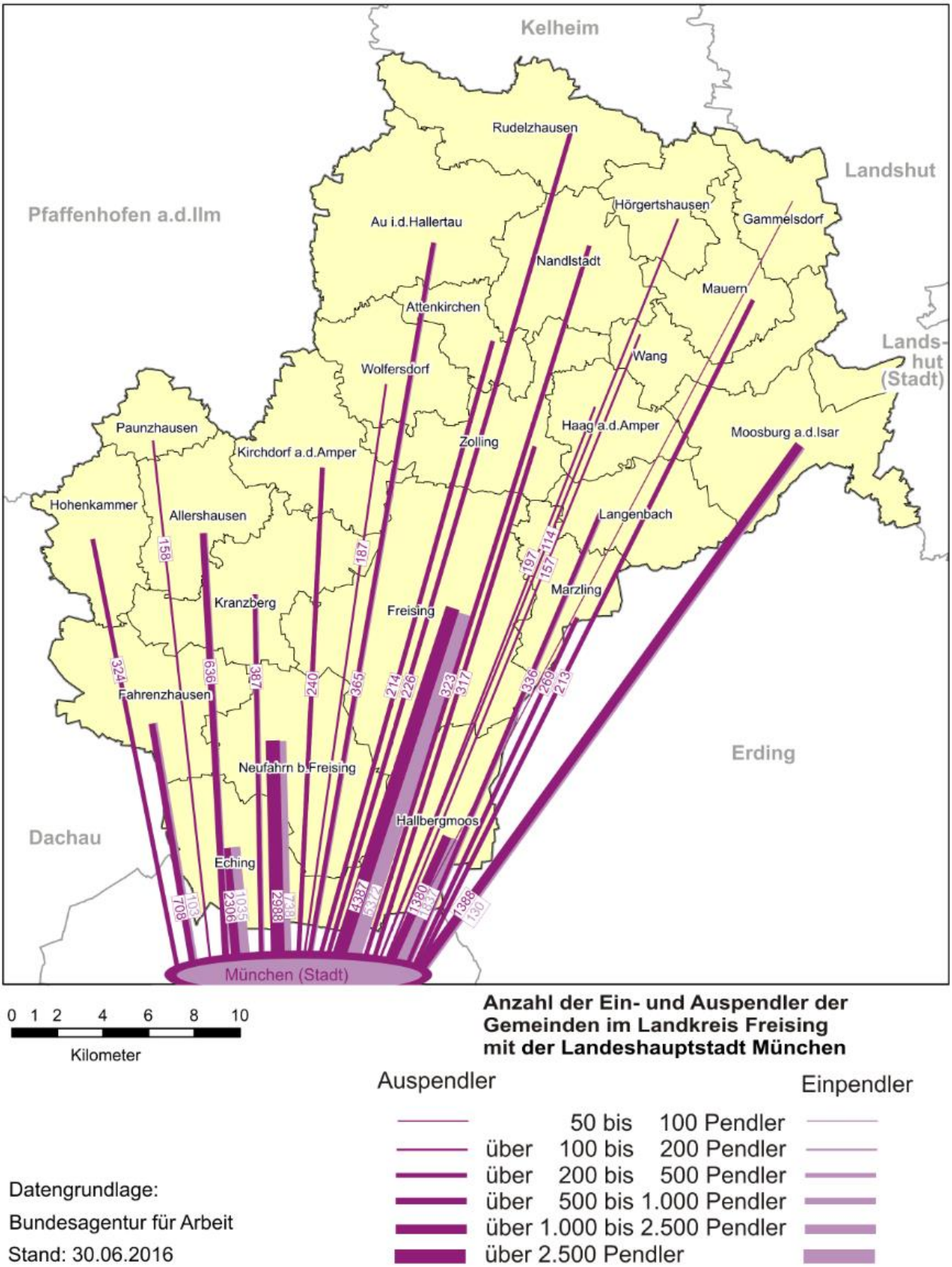



**Abbildung 9: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Freising**

Weitaus größere Pendlerbeziehungen bestehen zu der Landeshauptstadt München und dem Landkreis München (siehe **Abbildung 10**). Insgesamt pendeln knapp 18.000 Beschäftigte in die Landeshauptstadt München und rund 8.500 Beschäftigte in die Gemeinden des Landkreises München. Den Auspendlern stehen knapp 10.000 Einpendler aus der Stadt München und 3.000 Einpendler aus dem Landkreis München gegenüber.

Die größten Auspendlerströme nach München gehen von der Stadt Freising mit rund 4.000 Auspendlern in die Landeshauptstadt und knapp 2.000 Auspendlern in den Landkreis München aus. Weitere größere Auspendlerströme bestehen aus den Gemeinden Neufahrn (3.000 Auspendler in die LHM, 1.500 in den Landkreis München), Eching (ca. 2.300 Auspendler in die LHM, ca. 1.300 in den Landkreis München) und Hallbergmoos (ca. 1.400 Auspendler in die LHM, ca. 950 in den Landkreis München), sowie aus der Stadt Moosburg (ca. 1.400 Auspendler in die LHM, ca. 400 in den Landkreis München).

Die Auspendlerströme nach München sind im gesamten Landkreisgebiet auf einem hohen Niveau. Auch aus den von München weiter entfernt liegenden Gemeinden im Norden des Landkreises bewegen sich die Auspendlerzahlen zwischen knapp 400 (Au i. d. Hallertau) und 200 Auspendlern.




0 1 2 4 6 8 10
Kilometer

**Anzahl der Ein- und Auspendler der Gemeinden im Landkreis Freising mit der Landeshauptstadt München**

| Auspendler | | Einpendler |
|---|---|---|
| | 50 bis 100 Pendler | |
| | über 100 bis 200 Pendler | |
| | über 200 bis 500 Pendler | |
| | über 500 bis 1.000 Pendler | |
| | über 1.000 bis 2.500 Pendler | |
| | über 2.500 Pendler | |

Datengrundlage:
Bundesagentur für Arbeit
Stand: 30.06.2016

**Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Gemeinden im Landkreis Freising mit der Stadt München**

Von den 10.000 Beschäftigten, die von München in den Landkreis Freising einpendeln, arbeiten über 50% in der Stadt Freising bzw. am Flughafen. Insgesamt pendeln knapp 10.000 Beschäftigte zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadt Freising bzw. dem Flughafen (in beiden Richtungen). Weitere größere Einpendlerströme aus München richten sich in die Gemeinden Hallbergmoos (ca. 1.800 Einpendler aus der LHM, ca. 600 aus dem Landkreis München) und Eching (ca. 1.000 Einpendler aus der LHM, ca. 450 aus dem Landkreis München). Größere Einpendlerströme in den nördlichen Bereich des Landkreises gibt es nicht.

In der folgenden Tabelle sind die Pendelverflechtungen (Ein- und Auspendler) mit der Landeshauptstadt München nochmals dargestellt.

**Tabelle 5: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München**

| **Pendlerverflechtungen mit der LHM** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Freising Stadt | 9759 | | Zolling | 330 |
| Neufahrn | 3726 | | Marzling | 286 |
| Eching | 3341 | | Kirchdorf a.d. Amper | 255 |
| Hallbergmoos | 3217 | | Rudelzhausen | 226 |
| Moosburg | 1518 | | Attenkirchen | 225 |
| Fahrenzhausen | 811 | | Mauern | 213 |
| Allershausen | 715 | | Haag a. d. Amper | 197 |
| Kranzberg | 448 | | Wolfersdorf | 187 |
| Au i.d. Hallertau | 421 | | Wang | 169 |
| Langenbach | 419 | | Paunzhausen | 158 |
| Hohenkammer | 365 | | Hörgertshausen | 114 |
| Nandlstadt | 341 | | Gammelsdorf | 74 |

Die Analyse der Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen (**Abbildung 11**) zeigt, dass die größten Verflechtungen mit dem Landkreis Erding und den nördlichen Gemeinden des Landkreises München bestehen.

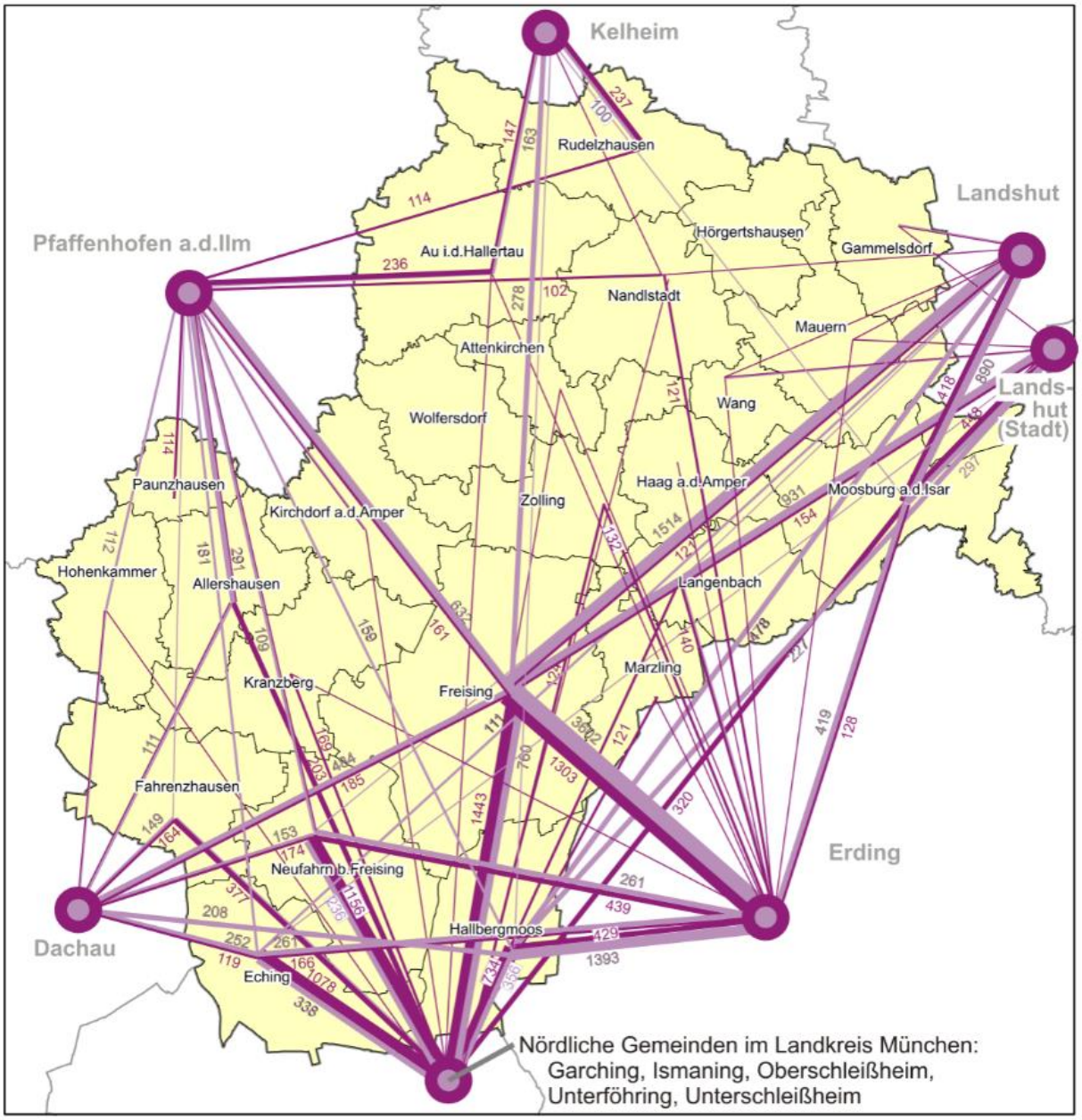



**Abbildung 11: Pendlerverflechtungen im Landkreis Freising mit Nachbarlandkreisen**

Aus dem **Landkreis Erding** pendeln rund 3.700 Beschäftigte in den Landkreis Freising. Die meisten Auspendler kommen aus der Stadt Freising (1.300 Auspendler) und den Gemeinden Neufahrn (440 Auspendler) und Hallbergmoos (430 Auspendler). Aus den anderen Landkreisgemeinden sind die Pendlerverflechtungen in den Landkreis Erding eher gering.

Die Zahl der Einpendler aus dem Landkreis Erding (6.200 Beschäftigte) übersteigt die Zahl der Auspendler in den Landkreis deutlich. Rund 60% der Einpendler aus dem Landkreis Erding arbeiten in der Stadt Freising oder am Flughafen. Auf die Gemeinde Hallbergmoos entfallen 22% der Einpendler aus dem Landkreis Erding. Größere Einpendlerströme aus Erding bestehen noch in die Stadt Moosburg (420 Beschäftigte) sowie in die Gemeinden Eching und Neufahrn mit rund 250 Beschäftigten.

Deutlich geringere Pendlerverflechtungen bestehen mit dem **Landkreis Dachau.** 1.050 Auspendlern in den Landkreis stehen knapp 1.500 Einpendlern gegenüber. Auch hier stehen die Verflechtungen mit der Stadt Freising sowie den südlichen Gemeinden Eching, Neufahrn und Hallbergmoos im Vordergrund. Aufgrund der räumlichen Nähe bestehen auch nennenswerte Verflechtungen mit der Gemeinde Fahrenzhausen (je rund 150 Ein- bzw. Auspendler).

Aus der Analyse der Pendlerverflechtungen mit dem benachbarten **Landkreis Landshut** und der Stadt Landshut geht hervor, dass die Einpendlerzahlen gegenüber den Auspendlerzahlen deutlich überwiegen. Besonders mit dem Landkreis Landshut ist die Anzahl der Einpendler mit rund 3.500 Einpendlern deutlich höher als die Anzahl der Auspendler (1.140). Die Einpendlerströme konzentrieren sich jedoch fast ausschließlich auf die Stadt Freising / bzw. den Flughafen (rund 1.500 Beschäftigte), die Stadt Moosburg (knapp 900 Beschäftigte) und die Gemeinde Hallbergmoos (rund 480 Beschäftigte). Größere Auspendlerbeziehungen bestehen nur aus der Stadt Moosburg (420 Beschäftigte) und der Stadt Freising (rund 120 Beschäftigte)

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Auspendlerverflechtungen mit der **Stadt Landshut. Die meisten Auspendler kommen aus der Stadt Moosburg (**450 Auspendler) und aus der Stadt Freising (rund 150 Auspendler. Auch bei den Einpendlerströmen aus der Stadt Landshut überwiegen die Pendlerverflechtungen in die Stadt Freising (rund 930 Beschäftigte) und die Stadt Moosburg (knapp 300 Beschäftigte). Mit Ausnahme der Gemeinden Hallbergmoos (130 Einpendler aus der Stadt Landshut) bestehen keine weiteren nennenswerten Pendlerverflechtungen mit der Stadt Landshut.

Bei den Pendlerverflechtungen mit dem **Landkreis Pfaffenhofen** a.d. Ilm handelt es sich primär um Einpendler aus dem Nachbarlandkreis in den Landkreis Freising. Knapp 1.900 Beschäftigte kommen zum Arbeiten aus dem Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, ein Drittel davon pendeln in die Stadt Freising zum Flughafen. Rund 300 Personen pendeln in die benachbarte Gemeinde Allershausen, knapp 200 Personen in die Gemeinde Eching.

Die rund 1.300 Auspendler aus dem Landkreis Freising kommen primär aus der Gemeinde Au i.d. Hallertau (rund 240 Personen), aus der Stadt Freising (ca. 150 Personen) sowie aus den Gemeinden Paunzhausen, Rudelzhausen und Nandlstadt mit ca. 100 Personen.

Mit dem **Landkreis Kelheim** bestehen insgesamt nur geringe Pendlerverflechtungen (630 Auspendler aus dem Landkreis Kelheim und 880 Einpendler in den Landkreis Kelheim). Die größten Einpendlerströme kommen in die Stadt Freising (rund 280 Einpendler) und in die Gemeinden Au in der Hallertau (ca. 160 Einpendler) und Rudelzhausen (100 Einpendler).

Große Auspendlerverflechtungen in den Landkreis Kelheim bestehen nur mit den benachbarten Gemeinden Au in der Hallertau und Rudelzhausen.

**Insgesamt zeigt die Analyse der Pendlerverflechtungen**, dass die größten Pendlerströme mit der Landeshauptstadt München bestehen. Neben der Stadt Freising stehen hier die Gemeinden Eching, Hallbergmoos und Neufahrn mit jeweils zwischen 3.200 und 3.700 Beschäftigten im Vordergrund bei den wichtigen Pendlerströmen.

Bei den Verflechtungen innerhalb des Landkreises kommt der Stadt Freising eine zentrale Bedeutung zu. Rund die Hälfte der Einpendlerströme innerhalb des Landkreises beziehen sich auf die Stadt Freising. Weitere große Pendlerströme bestehen zwischen den südlichen Gemeinden Hallbergmoos, Eching und Neufahrn.

Mit den benachbarten Landkreisen stehen die Verflechtungen mit dem Landkreis München im Vordergrund. Weitere größere Pendlerströme bestehen mit dem Landkreis Erding. Aus den nördlichen Landkreisen Pfaffenhofen a.d. Ilm und Kelheim bestehen die Pendlerbeziehungen überwiegend aus Einpendlerverflechtungen in die Stadt Freising; bei der Stadt und dem Landkreis Landshut zudem noch mit der Stadt Moosburg.

# 3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt

## 3.1. Angebot

Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Freising gehört weitestgehend zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Im Kreisgebiet verkehren insgesamt 42 MVV-Regionalbuslinien (inkl. Stadtverkehr Freising und drei landkreisüberschreitenden MVV-Regionalbuslinien aus dem LK Erding sowie drei aus dem LK Dachau), fünf MVV-Ruftaxi-Linien sowie die privatwirtschaftlichen Verkehre (nicht im MVV-Tarif) im Stadtverkehr Moosburg und die Privatlinien 8 und 9 (Tegernbach – Nandlstadt – Wolnzach, Rudelzhausen – Au – Dellnhausen – Wolnzach.

Als Betreiber des MVV-ÖPNV-Angebots im Landkreis Freising fungieren zahlreiche Bus- und Taxiunternehmen, die folgend (alphabetisch) aufgelistet sind:

- Bayernbus GmbH (zwei Buslinien + eine Buslinie aus LK Erding)
- Boos-Bus GmbH & Co. KG (vier Buslinien)
- Busverkehr Südbayern GmbH (eine Buslinie)
- DB Regio Bus Bayern GmbH (eine Buslinie)
- Geldhauser (zwei Buslinien aus LK Dachau)
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH (14 Buslinien)
- Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG (zwei Buslinien)
- Knab Omnibusse GmbH & Co KG (zwei Buslininien)
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) (zwei Buslinien + eine Buslinie aus LK Erding)
- RVO/DB Regio Bus Bayern GmbH (eine Buslinie aus LK Erding)
- Stanglmeier Reisebüro & Bustouristik GmbH & Co. KG (zwei Buslinien + eine Buslinie aus LK Dachau)
- Taxi Gitti (vier Ruftaxi-Linien)
- Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH (zwei Buslinien)

Teilweise wird der Betrieb des ÖPNV-Angebots im Landkreis Freising von Bietergemeinschaften organisiert, welche aus mehreren Busunternehmen bestehen. Folgende Bietergemeinschaften agieren im Landkreis Freising:

- Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/DB Regio Bus Bayern GmbH (vier Buslinien)
- Bietergemeinschaft Bayernbus GmbH/HOV Hadersdorfer Omnibusverkehr (eine Ruftaxi-Linie)
- Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/Stanglmeier GmbH (eine Buslinie)

### 3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG

Auf nahezu allen MVV-Regionalbuslinien im Landkreis Freising besteht sowohl an Schultagen, als auch an schulfreien Tagen ein Angebot. Als reine Schülerverkehre können die Linien 681, 682 und 684 deklariert werden.

Im ÖPNV-Angebot verkehren diverse landkreisüberschreitende Linien. So verbinden drei MVV-Regionalbuslinien den Landkreis Freising mit dem Landkreis Erding (501, 511, 515), zwei mit dem Landkreis München (690, 695), fünf mit dem Landkreis Dachau (614, 619, 693, 708, 725, 785) und drei (602, 603, 683) mit dem südlichen Landkreis Kelheim (Mainburg). Darüber hinaus besteht mit zwei MVV-Regionalbuslinien (617, 618) eine rudimentäre Anbindung (eine Haltestelle -> Sünzhausen) an den Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm.

Das Liniennetz im Landkreisverkehr setzt sich aus dem Stadtverkehr Freising (Linien 620, 621, 622, 623, 624, 630, 631, 633, 634, 637, 638, 693, 640 und 641), Zubringerlinien in die Städte Freising (Linien 601, 602, 603, 614, 615, 616, 617, 618, 6100, 6200, 6300, 6400) und Moosburg (Linien 680, 681, 682, 683, 684) sowie zum Flughafen München (Linie 635 -> FS – Flgh.), den Ortsverkehren Eching und Neufahrn (Linie 690 -> mit Anbindung nach Garching) und Hallbergmoos (Linie 698), Tangentialverkehren und Querverbindungen (Linien 501 Moosburg – Erding, 511 Freising – Erding, 515 Hallbergmoos – Erding, 691/692 Hallbergmoos – Neufahrn), Linien zur Anbindung des westlichen Kreisgebiets an die S1 (Linien 693, 695) und reinen Schülerlinien (681, 682 und 684) zusammen.

<u>Fahrtenangebot</u>

An **Werktagen (Schultagen)** besteht auf vielen Regionalbuslinien ein Angebot **von mindestens zehn Fahrten je Richtung**. Die größte Angebotsdichte ergibt sich im Stadtverkehr Freising (Ausnahme Linien 640 und 641) sowie auf den Linien 602 (Freising – Mainburg), 635 (Freising – Flughafen München), 690 (Eching – Neufahrn – Garching), 691 (Neufahrn – Hallbergmoos – Freising), 692 (Neufahrn – Hallbergmoos) und 698 (Ortsverkehr Hallbergmoos). Hier ist ein sehr häufiges und meist durchgängig vertaktetes Angebot auszumachen. Außerdem weisen noch weitere Linien ein hohes Fahrtenangebot auf. Zu nennen sind hier die Linien 501 (Erding – Moosburg), 515 (Hallbergmoos – Erding; in eine Richtung nur neun Fahrten), 603 (Freising – Zolling – Mainburg), 619 (Freising – Allershausen – Petershausen) und 695 (Kirchdorf – Allershausen – Eching). Des Öfteren sind bei letztgenannten Linien nur Teilabschnitte vertaktet bzw. verdichtet.

Bezüglich des Angebots **außerhalb der HVZ** (HVZ = 6:00-8:00 Uhr, 13:00-14:30 Uhr und 16:00-18:00 Uhr) werden folgend alle Buslinien mit Ausnahme der reinen Schülerverkehre (Linien 681, 682 und 684) betrachtet. Dementsprechend werden diese Linien in der NVZ und SVZ nicht als fehlendes Angebot genannt.

In der **vormittäglichen NVZ** (8.00-13.00 Uhr) an **Schultagen** besteht mit Ausnahme der Linien 511, 614, 615, 617, 618, 619 (in Richtung Freising), 640, 641, 680, 690V und 785 (in Richtung Petershausen) auf allen MVV-Regionalbuslinien im Landkreis Freising ein Angebot. An **schulfreien Tagen** ergibt sich das gleiche Bild.

In der **nachmittäglichen Normalverkehrszeit** an **Schultagen** (14.30-16.00 Uhr) verkehren, außer der Linie 618, 640, 641, 680 (in eine Richtung) und 690V, nahezu alle MVV-Regionalbuslinien im Landkreis Freising. An **schulfreien Tagen** am Nachmittag ist das Angebot in der NVZ, im Vergleich zum Schultag, etwas reduzierter. So besteht hier neben oben genannten Linien auch auf den Linien 511, 614, 616, 680, 695, 708, 725 (in Richtung Dachau) kein Angebot.

In der **Schwachverkehrszeit am Abend** (nach 18 Uhr) bieten an Werktagen alle MVV-Regionalbuslinien, außer den Linien 511, 615, 618, 640, 641, 680, 690V und 725, ein Angebot. Besonders im Stadtverkehr Freising und den weiteren hochfrequentierten Linien 602, 635, 690, 692 und 698 bestehen bis nach 20 Uhr, des Öfteren sogar bis nach Mitternacht, Fahrtmöglichkeiten. Andere Linien wiederum verkehren in der abendlichen SVZ teilweise mit nur einem Fahrtenpaar und/oder nur in einer Fahrtrichtung.

Am **Wochenende** besteht auf 29 MVV-Regionalbuslinien (inkl. vier Ruftaxi-Verkehre) im Landkreis Freising ein Angebot, davon auf fast allen im Stadtverkehr Freising (bis auf die Linien 624 und 637). Die Linien 640 und 641 fungieren im Stadtverkehr Freising als Nachtlinien und verkehren am Freitagabend bzw. von Freitag auf Samstag und am Samstagabend bzw. von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen. 13 Linien (inkl. vier Ruftaxi-Verkehre) verkehren am Wochenende sowohl **am Samstag und am Sonntag** (und am Feiertag), 16 nur am **Samstag**. Die Linie 690V („Ikea-Shuttle“) bietet ausschließlich am Samstag ein Fahrtenangebot.

Einen Überblick über das Buslinienangebot im Landkreis Freising (ohne Linien aus den Nachbarlandkreisen) gibt die folgende Tabelle, der Verkehrslinienplan des Landkreises Freising ist im Kartenteil **(Karte 3.1)** dargestellt.

**Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Landkreis Freising**

| Linien-Name | Strecke (Start-/Endpunkt) | Verkehrs-unternehmen | Fahrtenangebot (Schultage (S) *Hin/Rück* Ferientage (F) *Hin/Rück*) | Charakteristik | Vertrags-laufzeit (von – bis) |
|---|---|---|---|---|---|
| **MVV-Integrierte Buslinien** | | | | | |
| Linie 601 | Freising - Kirchdorf – Paunzhausen – Schweitenkirchen/Aufham | Stanglmeier Reisebüro & Bustouristik GmbH & Co. KG | Schultage 10/10 Ferientage 9/9<br><br>Sa 2 Fahrtenpaare | Regionalbus – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-10.12.2026 |
| Linie 602 | Mainburg – Rudelzhausen – Au – Attenkirchen – Freising | Bayernbus GmbH | Schultage 21/17 Ferientage 18/16 (abends Stundentakt S- und F.Tag)<br><br>Sa, So, Feiertag 7 Fahrtenpaare | Regionalbus – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-14.12.2024 |
| Linie 603 | Mainburg – Rudelzhausen – Nandlstadt – Zolling – Freising | Bayernbus GmbH | Schultage 15/15 Ferientage 14/14<br><br>Sa 2h-Takt | Regionalbus – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-14.12.2024 |
| Linie 614 | Haimhausen/Deutenhausen – Hetzenhausen/Massenhausen – Freising | Knab Omnibusse GmbH & Co KG | Schultage 5/4 Ferientage 3/3 | Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 615 | Viehbach/Höchenberg – Sickenhausen – Freising | Knab Omnibusse GmbH & Co KG | Schultage 4/4 Ferientage 2/1 | Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 616 | Freising – Kranzberg – Allershausen – Hohenkammer | Boos-Bus GmbH & Co. KG | Schultage 8/8 Ferientage 5/4 | Regionalbus – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 617 | Rudelzhausen – Berg – Oberhaindlfing – Wolfersdorf – Freising | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | Schultage 6/5 Ferientage 4/5 | Regionalbus – Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 618 | Sünzhausen – Gütlsdorf – Jägersdorf – Freising | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | Schultage 2/1 Ferientage 2/0 | Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr, Zubringer Freising (S/R) | 11.12.2016-12.12.2026 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linie 619 | Freising – Schönbichl/Eberspoint – Allershausen – Hohenkammer – Petershausen | Boos-Bus GmbH & Co. KG | Schultage 16/14<br>Ferientage 10/8<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare | Regionalbus, Zubringer Freising (S/R) und Tangente | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Ruftaxi 6001 | Freising – Pettenbrunn – Itzling – Haindlfing – Garten | Taxi Gitti | Mo – Fr<br>11/11<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare | Ruftaxi | |
| Ruftaxi 6002 | Freising – Sünzhausen | Taxi Gitti | Mo – Fr<br>11/9<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare | Ruftaxi | |
| Ruftaxi 6003 | Freising – Dürneck – Achering - Pulling | Taxi Gitti | Mo – Fr<br>9/9<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare | Ruftaxi | |
| Ruftaxi 6004 | Freising – Altenhausen – Edenhofen - Zellhausen | Taxi Gitti | Mo – Fr<br>8/8<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare | Ruftaxi | |
| Linie 620 | Freising – Berufsschule – Waldfriedhof – Neustift - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt; 6-9:30 Uhr 15min-Takt<br><br>Sa 30min-Takt<br>So 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 621 | Freising – Heiliggeiststraße – Neustift – Waldfriedhof – Corbin Hotel - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt; 12-19Uhr 15min-Takt<br><br>Sa 30min-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 622 | Freising – Haggertystraße – Freising, P+R-Platz – Haggertystraße - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa 30min-Takt<br>So1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 623 | P+R-Platz – Gute Änger – Jagdstraße – P+R-Platz | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 624 | P+R-Platz – Haggertystraße – Kirche St. Lantpert – P+R-Platz | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 6-9 Uhr und 13-18 Uhr 30min-Takt | Stadtbus Freising | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linie 630 | Freising – Prinz-Ludwig-Str – Kleine Wies – Seniorenzentrum - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 631 | Freising – Seniorenzentrum – Kleine Wies – Prinz-Ludwig-Str. - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa u. So 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 633 | Gutenbergstraße – Freising - Marzling | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Schultage 16/17<br>Ferientage 16/17<br><br>Sa 1h-Takt | Stadtbus Freising mit Anbindung Gemeinde Marzling | |
| Linie 634 | P+R-Platz – Rabenweg - Attaching | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 635 | Freising – Flughafen Terminal1 – Flughafen Terminal 2 | Busverkehr Südbayern GmbH | Mo – So 20min-Takt | Flughafenbus | 09.12.2018-09.12.2023 |
| Linie 637 | Freising – Dürnast – Hohenbachern | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo - Fr 13/13 | Stadtbus Freising | |
| Linie 638 | Freising – Weihenstephan – Fraunhofer-Institut | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 6:30-19:00 Uhr 15min-Takt<br><br>Sa u. So 1h-Takt | Stadtbus Freising | |
| Linie 639 | Freising – Weihenstephan – Lange Point – Corbin Hotel - Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | Mo – Fr 30min-Takt<br><br>Sa 1h-Takt<br><br>Betriebspause 30.7-30.9.19 u. 25.12-7.01.19 | Stadtbus Freising, Hochschulbus | |
| Linie 640 | Freising – Weihenstephan – Waldfriedhof – Neustift - Altstadt | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | 4 Fahrten in den Nächten Fr/Sa + Sa/So + vor Feiertagen<br><br>Tgl. während des Uferlos-Festival u. Volksfest Freising | Nachtbus Freising | |
| Linie 641 | Freising – Haggertystraße – Landshuter Straße – Freising | Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH | 4 Fahrten in den Nächten Fr/Sa + Sa/So + vor FeiertagenTgl. während des Uferlos-Festival u. Volksfest Freising | Nachtbus Freising | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linie 680 | Thann – Haag(Amper) – Moosburg | Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) | Schultage 1/2<br>Ferientage 1/1<br><br>1xtgl. Rückfahrt | Regionalbus, Zubringer Moosburg (R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Ruftaxi 6800 | Palzing – Zolling – Haag – Inkofen - Sixthaselbach | Bietergemeinschaft Bayernbus Gmbh/HOV Hadersdorfer Omnibusverkehr | Mo – Fr<br>8/8 | Ruftaxi (tangential) | 11.12.2016-10.12.2022 |
| Linie 681 | Au,Hopfenhalle – Attenkirchen - Moosburg | Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/DB Regio Bus Bayern GmbH | Schultage 1/1<br>Ferientage 0/0 | Schülerverkehr | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 682 | Leitersdorf – Nandlstadt – Mauern - Moosburg | Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/DB Regio Bus Bayern GmbH | Schultage 2/2<br>Ferientage 0/0 | Schülerverkehr | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 683 | Mainburg – Rudelzhausen – Hörgertshausen - Moosburg | Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/DB Regio Bus Bayern GmbH | Schultage 18/16<br>Ferientage 16/13<br><br>Sa<br>2 Fahrtenpaare | Regionalbus, Zubringer Moosburg (R) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 684 | Tegernbach (Lkr.FS) – Nandlstadt – Bergen - Moosburg | Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/DB Regio Bus Bayern GmbH | Schultage 1/1<br>Ferientage 0/0 | Schülerverkehr | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 690 | Eching Ost – Neufahrn – Garching Forschungszentrum | Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH | Mo – Fr<br>40/60min-Takt, in HVZ tlw. 20min-Takt<br><br>Sa 1h-Takt | Regionalbus, Ortsverkehr Eching- und Neufahren und Zubringer Garching (U) | 09.12.2018-12.12.2026 |
| Linie 690V | Eching, Ikea – Eching Ost | Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH | Sa<br>14 Fahrtenpaare | Verstärkerlinie („Ikea-Bus“) | 09.12.2018-12.12.2026 |
| Linie 691 | Freising – Hallbergmoos – Neufahrn | Bietergemeinschaft RVO/Bayernbus GmbH/Stanglmeier GmbH | Schultage 15/14<br>Ferientage 14/12<br><br>Sa<br>5 Fahrtenpaare | Regionalbus, Verbindung Hallbergmoos-Freising und Neufahrn | 09.12.2018-09.12.2028 |
| Linie 692 | Neufahrn – Gewerbepark Römerweg – Hallbergmoos | Stanglmeier Reisebüro & Bustouristik GmbH & Co. KG | Mo – Fr<br>40min-Takt<br><br>Sa, So, Feiertag<br>1h-Takt ab 13 Uhr | Regionalbus, Ortsverkehr und Tangente Neufahrn/Hallbergmoos | 10.12.2017-11.12.2021 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linie 693 | Kammerberg – Lohhof/Schulzentrum | Boos-Bus GmbH & Co. KG/ Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) | Schultage 23/24<br>Ferientage 19/18<br><br>Sa<br>4 Fahrtenpaare<br><br>So + Feiertag<br>2 Fahrtenpaare | Regionalbus, Zubringer Lohhof (S) | 11.12.2016-14.12.2024 |
| Linie 695 | Kirchdorf(Amper) – Allershausen – Eching Nord/Süd – Garching Hochbrück | Boos-Bus GmbH & Co. KG | Schultage 10/10<br>Ferientage 8/7<br><br>Sa<br>2 Fahrtenpaare | Regionalbus, Zubringer Eching (S) und Garching (U) | 11.12.2016-12.12.2026 |
| Linie 698 | Hallbergmoos – Gewerbegebiet/Rathaus – Hallbergmoos | DB Regio Bus Bayern GmbH | Mo – Fr<br>20min-Takt, in HVZ tlw. 10min-Takt<br><br>Sa, So, Feiertag<br>20min-Takt | Regionalbus, Ortsverkehr Hallbergmoos | 10.12.2017-13.12.2025 |
| **Nicht in den MVV-integrierte Linien** | | | | | |
| Moosburg Stadtbuslinie | Vitztumstraße – Bahnhof – Stadtplatz – Mühlbachbogen – Bahnhof – Schlesierstraße | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | An Schultagen 16 Ringfahrten (unregelmäßig) | Stadtbus Moosburg | |
| Buslinie 8 | Tegernbach – Nandlstadt – Wolnzach | Reinhard Schwartz Reisebüro u. Omnibusse GmbH | An Schultagen sechs Fahrten Unterrichtszeiten | Schülerverkehr | |
| Buslinie 9 | Rudelzhausen – Au – Dellnhausen - Wolnzach | Reinhard Schwartz Reisebüro u. Omnibusse GmbH | An Schultagen sechs Fahrten Unterrichtszeiten | Schülerverkehr | |
| Hadersdorfer | Schmidhausen - Moosburg | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | An Schultagen eine Hinfahrt, mehrere Rückfahrten | Schülerverkehr | |
| Hadersdorfer | Hörgersdorf – Moosburg | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | An Schultagen eine Hinfahrt, mehrere Rückfahrten | Schülerverkehr | |
| Hadersdorfer | Pfrombach – Moosburq | Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG | An Schultagen eine Hinfahrt, mehrere Rückfahrten | Schülerverkehr | |

### 3.1.2. Linienverkehr gemäß § 43 PBefG

Im Landkreis Freising bestehen folgenden Konzessionen für Werksverkehre gemäß § 43 PBefG.

**Tabelle 7: Verkehre gemäß § 43 PBefG**

| Linie | Start | Ziel | Anzahl Fahrz. | Laufzeit |
|---|---|---|---|---|
| **Mainburg 24** | Hebrontshausen | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Mainburg 21** | Au i.d. Hallertau | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Mainburg 9** | Tegernbach | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Mainburg 3** | Rudelzhausen | München Dostlerstraße | 1 | 01.08.2019 bis 31.07.2027 |
| **Mainburg 20** | Puttenhausen | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Mainburg 22** | Sandelzhausen | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Mainburg 30** | Walkertshofen | München Dostlerstraße | 1 | 8 Jahre |
| **Fa. Panavia Hallbergmoos** | Hallbergmoos S-Bahn | ABC Airport Business Center | 1 | Laufzeit bis 01.11.2019 |
| **Fa. Jungheinrich GmbH** | Ergoldsbach | Moosburg | 1 | 16.06.2014 bis 15.06.2024 |
| **BMW 976** | Dorfen | Landshut | 1 | Bis 14.03.2023 |

### 3.1.3. Freigestellter Schülerverkehr

Der Schülerverkehr im Landkreis Freising ist weitgehend in den ÖPNV (nach § 42 PBefG) integriert. Zum Analysezeitpunkt bestehen im Landkreis folgende freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG:

- Oskar-Maria-Graf-Gymnasium Neufahrn (angefahrene Ortsteile: Deutenhausen – Fürholzen – Giggenhausen – Hetzenhausen – Massenhausen – Moosmühle – Ottenburg)

- Imma-Mack-Realschule Eching (angefahrene Ortsteile: Appercha – Giggenhausen – Hohenbercha – Hörenzhausen – Jarzt – Lauterbach – Massenhasuen – Sickenhausen – Tünzenhusen – Weng)

- Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasium Moosburg (für Schüler aus der Gemeinde Wang)
  → Firma Hadersdorfer

- Kastulus-Realschule Moosburg (für Schüler aus der Gemeinde Wang)
  → Firma Hadersdorfer

## 3.2. Nutzung

Die Nachfragedaten stehen in Form von Fahrgastzählungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) vom ersten und zweiten Halbjahr 2018 zur Verfügung. Dabei wurden alle im jeweiligen Erhebungszeitraum verkehrenden Fahrten erhoben und Durchschnittswerte pro Fahrt für die erhobenen Werktage bzw. Samstage und Sonntage ermittelt.

### 3.2.1. Fahrgäste an Werktagen

Insgesamt wurden bei den Fahrgastzählungen des MVV im Landkreis Freising an Werktagen in der Schulzeit durchschnittlich rund 15.000 Fahrgäste (1. Halbjahr 2018) bzw. 17.500 Fahrgäste (2. Halbjahr 2018) gezählt.

Die Übersicht in **Abbildung 12 (Karte 3.2** im Kartenanhang) zeigt anhand der Haltestellenbelastungen aus dem Jahr 2015 wie sich diese Fahrgäste in etwa räumlich auf das Landkreisgebiet verteilen. Die Haltestellenbelastungen aus der Fahrgastzählung des Jahres 2018 standen Redaktionsschluss noch nicht vollständig zur Verfügung.

Die Bushaltestellen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen, befinden sich erwartungsgemäß neben der Stadt Freising, in Moosburg an der Isar, sowie in den bevölkerungsreichen Gemeinden im Süden des Landkreises (Eching, Hallbergmoos und Neufahrn).

Weitere nachfragestarke Haltestellen befinden sich ansonsten in erster Linie in den Gemeindehauptorten, insbesondere in Allershausen, Zolling und Nandlstadt, mit deutlich über 200 Ein- und Aussteigern pro Werktag. Auch in den Gemeinden Mauern, Au . i.d. Hallertau, Haag a.d. Amper, Fahrenzhausen, Attenkirchen, Hohenkammer, Hörgertshausen, Kirchdorf a.d. Amper, Kranzberg, Zolling und Rudelzhausen gibt es jeweils eine oder mehrere Haltestellen mit 100 bis 200 Ein- und Aussteigern pro Werktag.

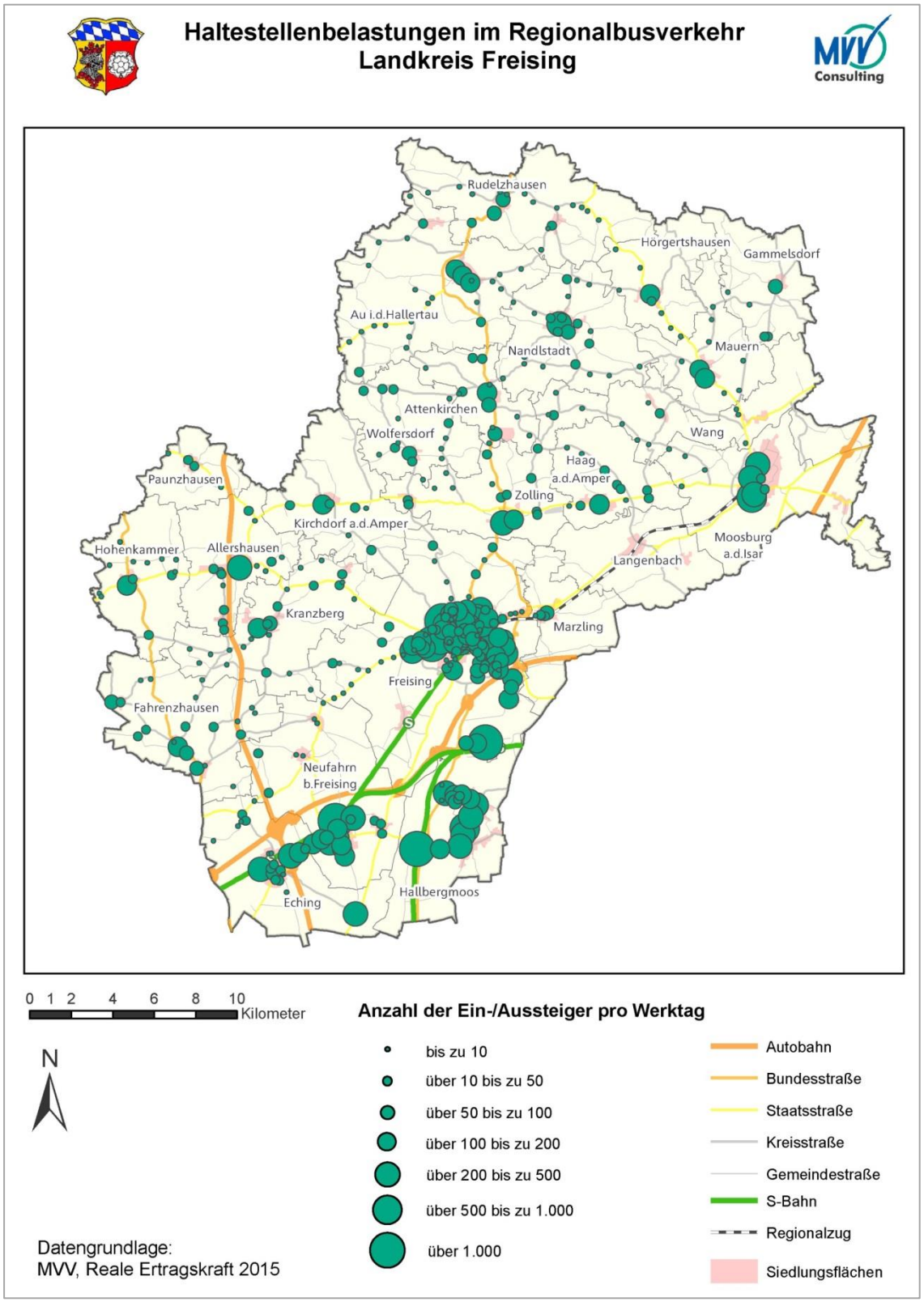



**Abbildung 12: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen im Landkreis Freising**

Fahrgäste je Werktag

Während der beiden Erhebungstermine bestand das höchste Fahrgastaufkommen auf der Linie 635 mit gut 4.000 bzw. knapp 3.500 Fahrgästen und der Linie 690 mit 2900 bzw. 3200 Fahrgästen. Gefolgt von den Linien 698, 602 und 693 mit jeweils zwischen ca. 1.500 und rund 1.000 Fahrgästen. Mindestens 500 Fahrgäste wurden darüber hinaus auf den Linien 603, 619, 691 und 692 gezählt.

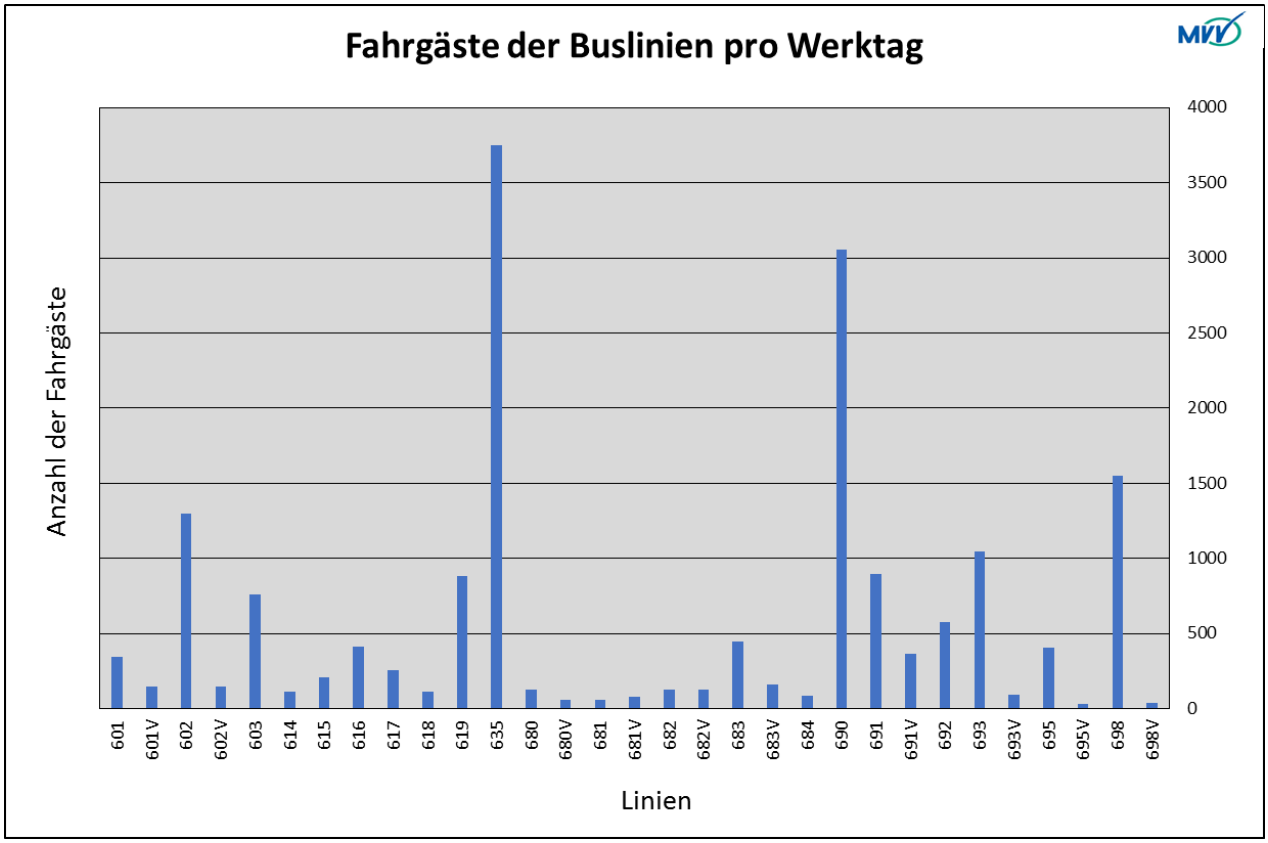



**Diagramm 9: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis Freising**

Fahrgäste je Fahrt an Werktagen

Bei Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl der Fahrgäste je Fahrt ergeben sich die höchsten Durchschnittswerte an Schultagen auf der Linie 693V mit rund 66 Fahrgästen im ersten Halbjahr 2018 und knapp 61 Fahrgästen im zweiten Halbjahr 2018 sowie auf der Linie 601V mit knapp 52 Fahrgästen im ersten Halbjahr 2018 und rund 45 Fahrgästen im zweiten Halbjahr 2018. Bei beiden Linien handelt es sich um typische Verstärkerlinien die nur jeweils zweimal täglich verkehren (Schülerverkehr). Relativ hohe Durchschnittswerte mit über 40 Fahrgästen in beiden Halbjahren ergeben sich auf den Linien 680, 682V, 683V, 684, 690 und 691V. Die übrigen Linien weisen meist Durchschnittswerte zwischen rund 15 und etwa 30 Fahrgästen auf. Allgemein liegen die früheren Halbjahreswerte in ähnlichen Bereichen wie die des zweiten Halbjahres. Durchschnittswerte von unter 15 Fahrgästen bei beiden Erhebungen

besitzen lediglich die Linien 614, 683 und 698V, die teilweise der Anbindung kleiner Ortsteile und Weiler im Schülerverkehr dienen, beziehungsweise nur auf sehr kurzen Routen verkehren.

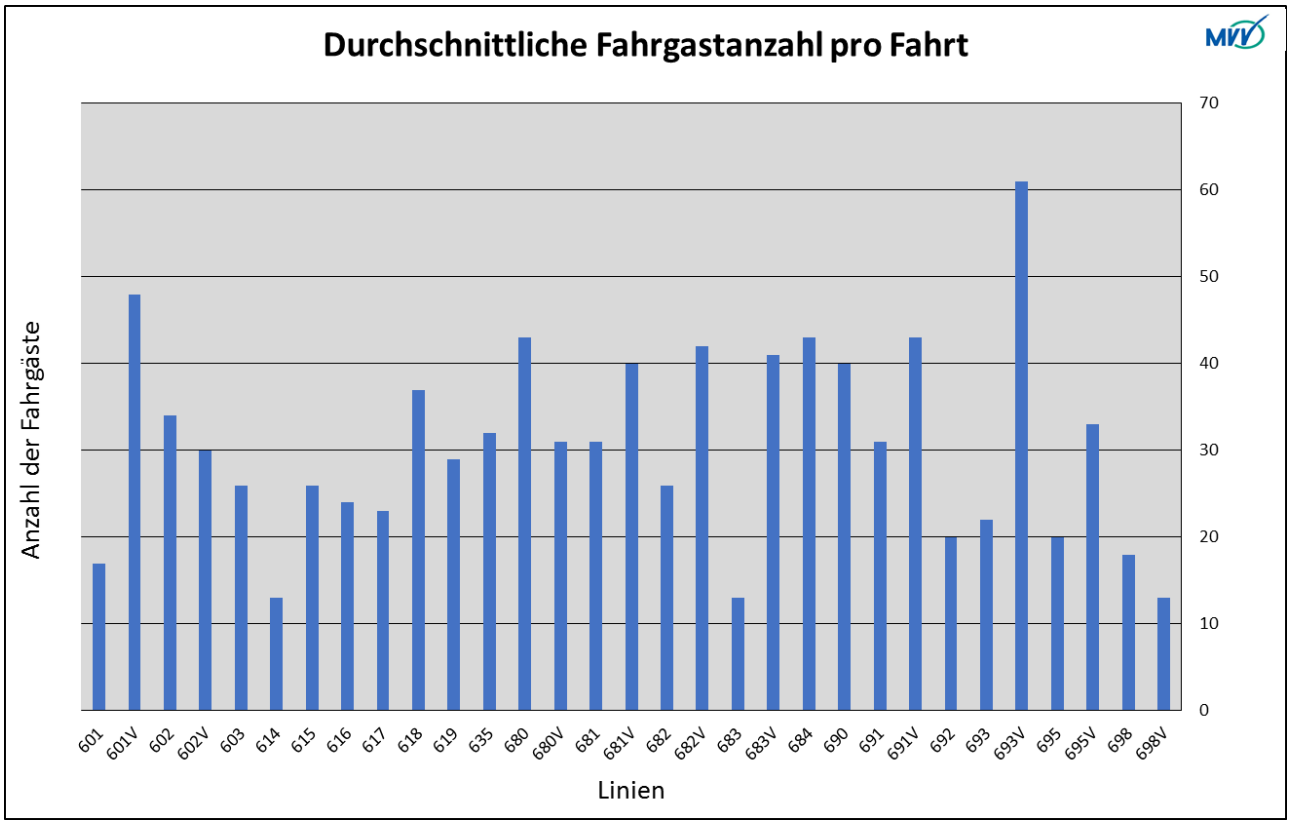



**Diagramm 10: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Freising**

Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt

Die maximale Besetzung pro Linie und Fahrt setzt sich aus der Anzahl der Personen zusammen, die sich während einer Fahrt/Linie **zur selben Zeit** im Bus befinden. Sowohl ein Durchschnittswert, als auch eine minimale Maximalbesetzung wurden dahingehend statistisch ermittelt. Bei Betrachtung der maximalen Besetzung pro Linie und Fahrt kristallisiert sich die Linie 690 heraus, die bei einer Fahrt um 06:56 Uhr morgens von Neufahrn über das große Gewerbegebiet der Gemeinde Eching bis zum S-Bahnhaltepunkt Eching Ost eine maximale Besetzung von 109 Personen aufweisen kann. Hohe maximale Besetzungen weisen weiterhin die Linien 616, 619 und 635 auf. Diese verkehren zu einzelnen Zeiten mit einer überdurchschnittlichen Personenanzahl von über 80 Personen. Abschließend kann festgestellt werden, dass die durchschnittliche maximale Besetzung aller Linien zwischen 20 und 40 Fahrgästen liegt. Eine detaillierte Zusammenfassung der Besetzungszahlen spiegeln die Diagramme 10 und 11 wieder.

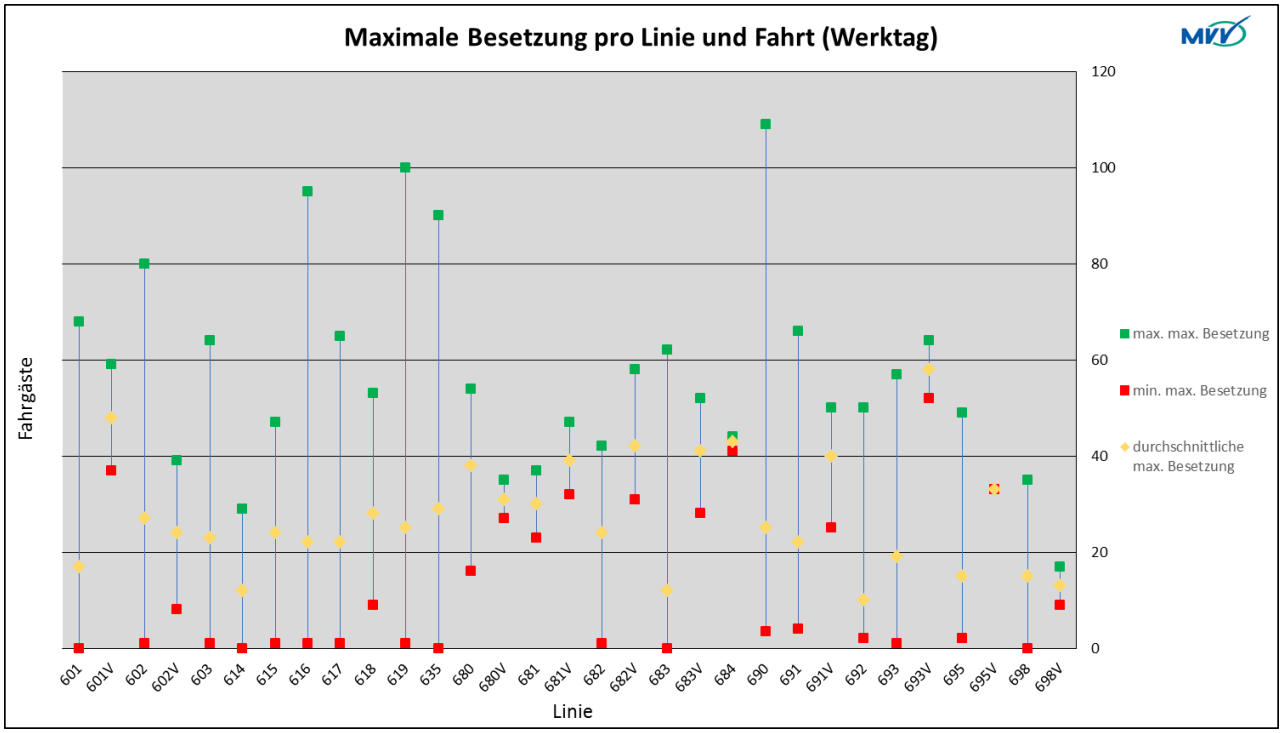



**Diagramm 11: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Freising**

### 3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden

An Samstagen wurden im Landkreis Freising insgesamt Fahrgastzahlen von rund 3300 Personen erfasst. An Sonntagen liegen die Zahlen bei etwa 5000. Diese vergleichsweise hohen Zahlen entstehen im Wesentlichen durch den Flughafenverkehr und den Hallbergmooser Ortsverkehr. Insgesamt verkehren elf Regionalbuslinien am Samstag und fünf Linien am Sonntag im Landkreis Freising.

<u>Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen</u>

An Samstagen wird die Linie 635 von den meisten Fahrgästen genutzt (knapp 2200). Die hoch frequentierte Linie verbindet Freising mit dem Flughafen. Der Bahnhof Freising fungiert hier als Umsteigebahnhof für Flugreisende aus dem Münchner Norden und Osten bis hin nach Niederbayern und die Oberpfalz. Während der Hauptverkehrszeit am Samstag besteht hier ein 20-Minuten Takt. Fahrgastzahlen von durchschnittlich über 35 Fahrgästen am Samstag weist darüber hinaus die Linie 602 mit einem Maximalwert von rund 130 Fahrgästen auf. Insgesamt verkehren auf den Linien 602 und 698 aber knapp unter 300 Personen pro Tag. Alle anderen an Samstagen verkehrenden Linien weisen durchschnittliche Fahrgastzahlen von deutlich unter 120 Fahrgästen pro Tag auf.

An Sonntagen besitzt ebenfalls die Linie 635 mit knapp 4000 Fahrgästen die höchste Nachfrage. Analog zu den Samstagen lässt sich das hohe Passagieraufkommen aufgrund der Flughafenanbindung erklären. Des Weiteren weist der Hallbergmooser Ortsverkehr in Form der Linie 698 ein hohes Reisendenaufkommen auf (über 600 Personen). Die restlichen drei Linien

im Landkreis Freising, die sonntags verkehren, weisen im Vergleich zu diesen Linien lediglich geringe Nachfragezahlen auf.

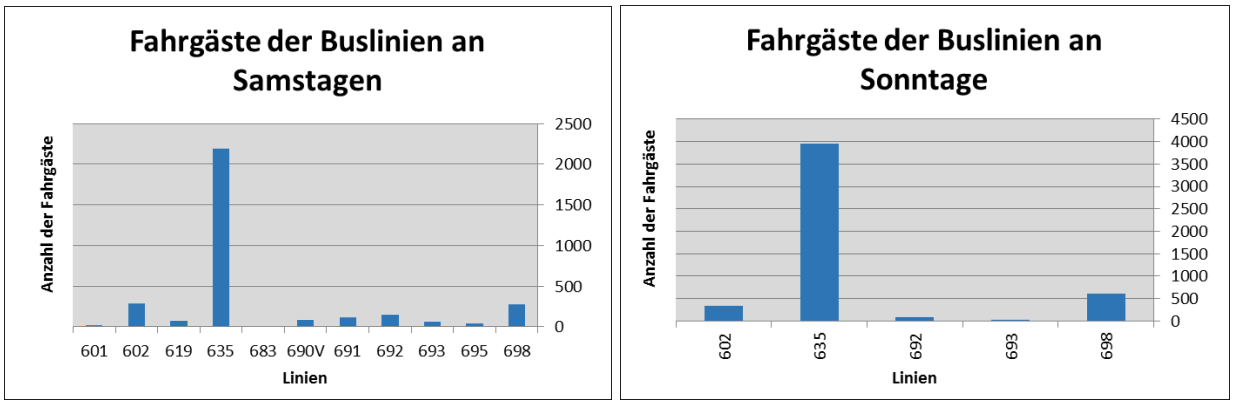



**Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie im Landkreis Freising**

<u>Fahrgäste je Fahrt an Samstagen und Sonntagen</u>

Überdurchschnittliche Fahrgastzahlen an Samstagen von über 30 Fahrgästen je Fahrt wurden nur auf einzelnen Erhebungslinien registriert: auf den Linien 602 und 635 (bis zu 41 Fahrgäste pro Fahrt). Ansonsten weisen diese Linien meist Durchschnittswerte zwischen acht und zwölf Fahrgäste je Fahrt auf, niedrigere Zahlen wurden auf der Linie 601,683 und 690V erhoben. Hierbei konnten nie mehr als fünf Fahrgäste gezählt werden.

An Sonntagen wurden ebenfalls auf den Linien 602 und 635 überdurchschnittliche Fahrgastzahlen von über 24 Fahrgästen je Fahrt erhoben. Darüber hinaus liegen die durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Fahrt auf den Linien 692, 693 und 698 zwischen 5 und 11 Fahrgästen.

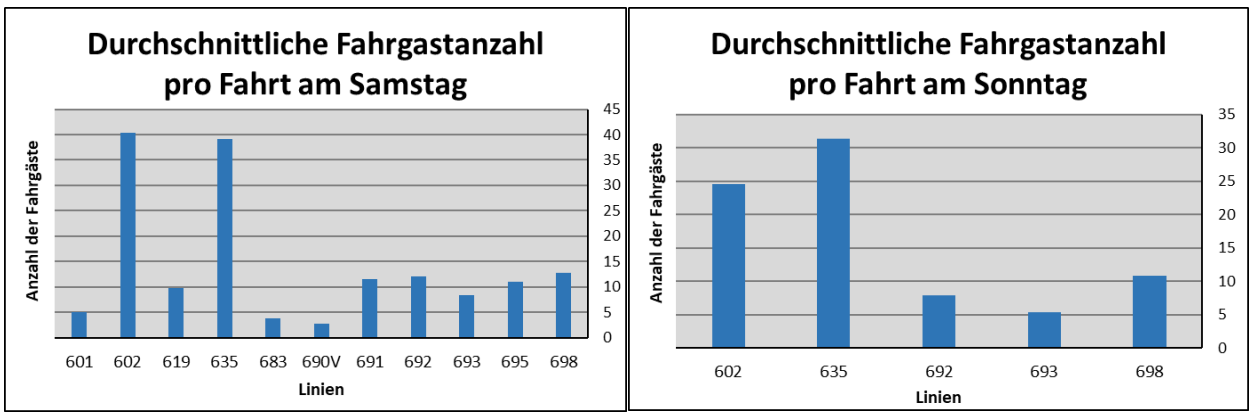



**Diagramm 13: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden im Landkreis Freising**

Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Bei Betrachtung der maximalen Besetzung pro Linie und Fahrt kristallisiert sich die Linie 635 und 602 heraus. Dies gilt sowohl für Samstag als auch für Sonntag. Die Flughafenlinie 635 besitzt ein maximales Besatzungsaufkommen von 87 (Samstag) bzw. 117 (Sonntag) Personen pro Fahrt. Die durchschnittliche maximale Besetzung pendelt sich bei circa fünf bis zehn Fahrgästen pro Fahrt und Linie ein. Nur zwei Linien wurden mit einer Leerfahrt erfasst (Linie 690V am Samstag und Linie 698 am Sonntag). Hierbei konnten auf einzelnen Fahrten keine Passagiere gezählt werden.

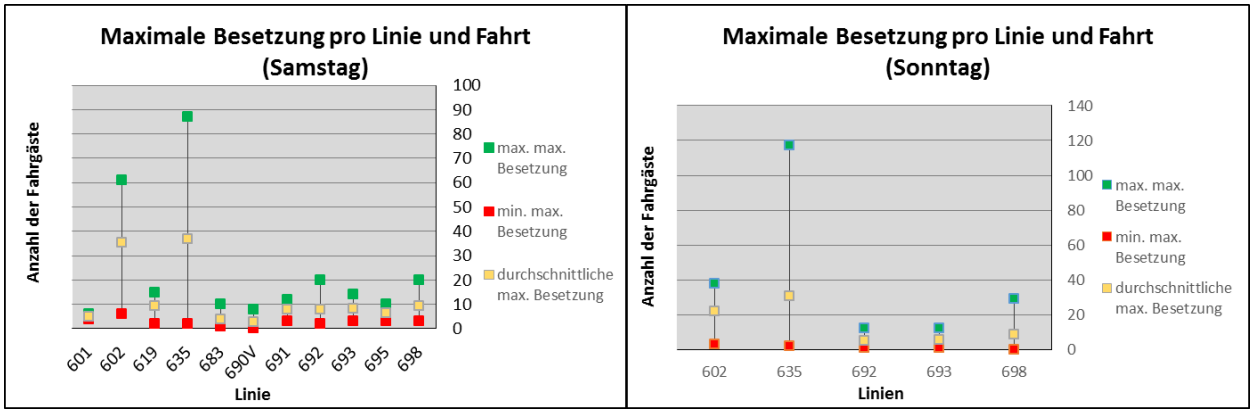



**Diagramm 14: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis Freising**

## 3.3. Schwachstellenanalyse

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Freising bildet die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (*1998*). Für die Bewertung des Angebots bezüglich der Haltestellenentfernung bzw. der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und der Bedienungshäufigkeit werden als Grundlage die in der Leitlinie genannten Grenz- und Richtwerte herangezogen (**Anhang 1**). Teilweise wurden die Vorgaben leicht modifiziert, um der aktuellen sowie landkreisspezifischen Situation Rechnung zu tragen. Einzelheiten sind bei den jeweiligen Analysen dargestellt.

### 3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

Die räumliche Erschließung einer Teilfläche liegt laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vor, wenn mindestens 80% der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen liegen. Der Grenzwert für die Größe einer Teilfläche wird dabei mit 500 Einwohnern, der Richtwert mit 200 Einwohnern pro Teilfläche definiert.

Von folgenden Ausnahmen abgesehen sind im Landkreis Freising alle Orte bzw. Ortsteile mit über 200 Einwohner durch den ÖPNV erschlossen.

<u>Nicht erschlossene Orte/Ortsteile mit über 500 Einwohnern:</u>

- Niederhummel (Gemeinde Langenbach)
- Oberhummel (Gemeinde Langenbach)

<u>Nicht erschlossene Orte/Ortsteile mit über 200 Einwohnern</u>

- Siedlung Reckmühle (Gemeinde Allershausen)
- Unterkienberg (Gemeinde Allershausen)
- Hangenham (Gemeinde Marzling)

Darüber hinaus sind die Ortsteile Volkmannsdorf und Volkmannsdorfer Au und Wang (Gemeinde Wang) sowie Aich und Pfrombach (Stadt Moosburg) nicht durch MVV-integrierte Linien erschlossen.

Neben einer allgemeinen Betrachtung auf Ebene der Ortsteile wird die räumliche Erschließung auch im Detail für alle Adressen im Landkreis Freising analysiert. Hierzu werden in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung folgende Haltestelleneinzugsbereiche (jeweils Luftlinienentfernung) herangezogen:

Bushaltestellen: 400 Meter

SPNV-Haltepunkte: 1.000 Meter

Diese Vorgaben entsprechen den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für zentrale Bereiche in Unter- und Kleinzentren (Bus) bzw. Verkehrsachsen (SPNV). Für den ländlichen Raum werden somit strengere Kriterien, als in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert,

angewendet. Zielsetzung ist ein vergleichbarer Bewertungsmaßstab, der auch berücksichtigt, dass die tatsächliche Wegstrecke zur Haltestelle in vielen Fällen um den Faktor 1,3-1,5 über der Luftlinienentfernung liegt.

**Karte 3.3 (im Kartenanhang)** stellt die Ergebnisse der Analyse für den Landkreis Freising dar. Insgesamt liegen rund 78 Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen und knapp 23 % Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte. In Summe ergibt sich ein Wert von 82,1 % durch den ÖPNV erschlossenen Adressen, der unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur im Kreisgebiet als **gut zu bewerten** ist.

Nicht durch den ÖPNV erschlossen sind neben den bereits genannten Ortsteilen im Wesentlichen kleinere Ortsteile, Weiler und Einzelhöfe sowie Randbereiche von Orten. Da die Einwohnerzahlen je Adresse in diesen Gebieten im Allgemeinen niedriger sind, als in zentralen, dichter bebauten Bereichen, liegt der Anteil der Einwohner, die innerhalb der dargestellten Einzugsbereiche wohnen um etwa 10 % über dem Anteil der Adressen, d.h. etwa 90 Prozent der Einwohner im Landkreis Freising verfügen über eine Haltestelle innerhalb von 400 bzw. 1000 Meter Entfernung vom Wohnort. Diese Analyse beinhaltet jedoch keine Aussagen über Umfang und Qualität des Angebots an der nächstgelegenen Haltestelle.

Nicht erschlossen sind neben den bereits genannten Gebieten Randbereiche folgender Orte:

- Allershausen, Randlagen
- Thalham, Osten (Gemeinde Attenkirchen)
- Hallbergmoos, Osten und Goldach-Süd
- Hörgertshausen, Westen
- Moosburg, Randlagen

In vielen Fällen sind hier infrastrukturelle Einschränkungen zu berücksichtigen, die eine bessere Erschließung verhindern. Insgesamt ergibt sich hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Kreisgebiets abgesehen von den Ortsteilen der Gemeinden Langenbach und Wang kein dringender Handlungsbedarf, auch wenn teilweise Optimierungen der Feinerschließung mittelfristig anzustreben sind.

### 3.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit)

Neben der räumlichen Erschließung ist die **zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots** ein entscheidender Qualitätsfaktor. Diese wird im Zusammenhang mit der **Erreichbarkeit zentraler Orte** sowie des jeweiligen Gemeindezentrums betrachtet.

Die entsprechenden Erreichbarkeitsanalysen werden für alle Ortsteile im Landkreis Freising mit über 200 Einwohnern durchgeführt. An Werktagen (Montag bis Freitag) werden die Erreichbarkeiten in der Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit separat betrachtet, wobei außer in der Schwachverkehrszeit jeweils eine gesonderte Analyse für Schul- und Ferientage vorgenommen wird.[4]

Die Zuordnung der Fahrten zu den Verkehrszeiten erfolgt entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung anhand der Ankunftszeit. Längere Fahrten (Fahrtdauer über 15 Minuten), die wenige Minuten nach Ende der jeweiligen Verkehrszeit die Zielhaltestelle erreichen, werden der vorherigen Verkehrszeit zugeordnet, sofern mindestens 75 % der Fahrzeit auf diese entfallen.

Die Kriterien zur Beurteilung des Fahrtenangebots wurden in Abstimmung mit dem Landkreis Freising in enger Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgelegt. Die folgende Tabelle stellt die Vorgaben für Werktage unterteilt in die Bereiche „Verdichtete Räume bis 15.000 Einwohner“ (Gemeinden Eching, Hallbergmoos und Neufahrn), und „Ländlicher Raum“ (übrige Gemeinden dar.

In **Tabelle 7** sind die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und in Fettschrift die für die Erreichbarkeitsanalysen verwendeten Werte dargestellt. Generell wurden, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 1998, bei angegebenen Spannweiten, immer die höheren Werte herangezogen. *Kursiv dargestellt ist das entsprechende Angebotsniveau, das sich bei getakteten Verkehren ergeben würde.*

[4] Die Abgrenzung der Verkehrszeiten folgt der zum Analysezeitpunkt gültigen Festlegung im Landkreis Freising (HVZ: 6-8 Uhr, 13-14:30 Uhr und 16-18 Uhr, NVZ: 8-13 und 14:30-16 Uhr, SVZ: nach 18 Uhr). Die Rahmenkonzeption (Kapitel 4) definiert für die künftige Ausgestaltung des Angebots veränderte Verkehrszeiten (Verlängerung der HVZ am Morgen und Abend).

**Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte im Landkreis Freising**

| | Größe des Orts(teils) | Grenzwerte | | | Richtwerte | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | HVZ (5:30 St.) | NVZ (6:30 St.) | SVZ | HVZ (5:30 St.) | NVZ (6:30 St.) | SVZ |
| **Ländlicher Raum** | **Über 3.000 Einwohner** | 7-8 → **8** | 3-4 → **4** | 1-2 → **2** | **12** | **6** | **3** |
| | **1.001-3.000 Einwohner** | 3-4 → **4** | **2** | **1** | **6** | **4** | **2** |
| | **200-1.000 Einwohner** | **2** | 1-2 → **1,5** *(je Richtung eine bzw. zwei Fahrten)* | 0-1 → **1 Rückfahrt** (in Last-richtung) | **4** | **2** | **1** |
| **Verdichtete Räume bis 15.000 Einwohner** | **zentrales Gebiet** | **30 Min. Takt** (bzw. 20 – 40 min) | **60 Min. Takt** | **3** | **20 Min. Takt** | **30 Min. Takt** (bzw. 20 – 40 min) | **60 Min. Takt** |
| | **nicht zentrales Gebiet** | **60 Min. Takt** | **120 Min. Takt** | **2** | **30 Min. Takt** (bzw. 20 – 40 min) | **60 Min. Takt** | **120 Min. Takt** |

Für das Wochenende wird aufgrund des sehr unterschiedlichen Anforderungsniveaus (je nach Teilregion) auf die Festlegung einheitlicher Bewertungsmaßstäbe verzichtet. Hier wird stattdessen jeweils die Zahl der Fahrtenpaare analysiert.

Betrachtet werden die folgenden Ziele:

- Freising (als Große Kreisstadt und Oberzentrum für alle Gemeinden im Landkreis)
- Moosburg (als Mittelzentrum für die Gemeinden Attenkirchen, Au in der Hallertau, Gammelsdorf, Haag a. d. Amper, Hörgertshausen, Langenbach, Marzling, Nandlstadt, Rudelzhausen, Wang und Zolling)
- der jeweils nächstgelegene zentraler Ort (sofern dieser nicht Freising oder Moosburg ist, Zuordnung gemäß Regionalplan)
- das jeweilige Gemeindezentrum (sofern dieses nicht zugleich zentraler Ort ist)

Alle Analysen basieren auf dem Fahrtenangebot des Fahrplanjahrs 2018. Neben dem Fahrtenangebot fließen auch die Reisezeiten sowie die Umsteigehäufigkeit in die Analysen ein. Nachfolgend werden die Ergebnisse für die einzelnen Ziele dargestellt.

Für die Untersuchung der **Reisezeiten** zu den zentralen Orten werden die Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sowie der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung herangezogen. Erstere sieht als Zielgröße eine Erreichbarkeit von Mittelzentren innerhalb von 45 Minuten und Oberzentren von 90 Minuten vor, während die Leitlinie für Mittel- und Oberzentren einen Richtwert von 60 Minuten und einen Grenzwert von 90 Minuten vorgibt. Für Unterzentren liegen der Richtwert bei 40 Minuten und der Grenzwert bei 50 Minuten. Für die Erreichbarkeitsanalyse werden folgende Zielwerte definiert:

| | |
|---|---|
| Unterzentren: | 40 Minuten |
| Mittelzentren: | 45 Minuten |
| Oberzentrum Freising: | 60 Minuten |

**Erreichbarkeit des Oberzentrums Freising**

Fahrtenangebot

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.4)** erfüllt die Erreichbarkeit des Oberzentrums Freising im Wesentlichen die Anforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Davon ausgenommen sind jene Ortsteile, die zu allen Verkehrszeiten über keine ÖPNV-Anbindung verfügen (siehe Kapitel 3.3.1). Auf diese wird auch bei allen folgenden Ausführungen nicht mehr separat eingegangen. Darüber hinaus erreicht das Fahrtenangebot zwischen Au i.d. Hallertau bzw. Nandlstadt und Freising nicht die Anforderungen des Grenzwerts. Diese Grenzwertunterschreitung resultiert nicht aus einem geringen Fahrtenangebot, sondern aus den vergleichsweise hohen Anforderungen der Leitlinie für Orte mit über 3.000 Einwohnern bei einer zeitlich zugleich relativ eng begrenzten Hauptverkehrszeit. Da zur Einhaltung des Grenzwerts nur einzelne Fahrten (teils nur in einer Richtung) fehlen, ist diese Grenzwertunterschreitung nicht als gravierendes Defizit zu bewerten, wenngleich ein weiterer Ausbau des Angebots anzustreben ist.

Weitere Grenzwertunterschreitungen konzentrieren sich auf Ortsteile der Gemeinden Eching, Fahrenzhausen und Neufahrn. Auffällig ist darüber hinaus, dass in Langenbach trotz direkter SPNV-Anbindung nach Freising lediglich der Grenzwert eingehalten wird, nicht aber der Richtwert. In Summe ist das **Fahrtenangebot nach/von Freising** in der Hauptverkehrszeit an Schultagen für die Landkreisgemeinden dennoch als **gut** zu bewerten.

In der **Hauptverkehrszeit an Ferientagen (Karte 3.5)** reduziert sich das Angebot in weiten Teilen des Landkreisgebiets, so dass häufiger die Grenz- und Richtwerte nicht eingehalten werden. Besonders betroffen sind neben den bereits genannten Bereichen auch die weiteren Gemeinden westlich von Freising (Allershausen, Hohenkammer, Kranzberg). Da ein

einheitliches Angebotsniveau an Schul- und Ferientagen insbesondere auch für den regelmäßigen Pendlerverkehr eine zentrale Bedeutung besitzt, wird hier die Prüfung zusätzlicher Fahrten empfohlen. Insgesamt ist das **Fahrtenangebot nach/von Freising** in der Hauptverkehrszeit an Ferientagen lediglich als **befriedigend** zu bewerten.

In der **Nebenverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.6)** wird, abgesehen von den bereits genannten Bereichen der Gemeinden Eching, Neufahrn und Fahrenzhausen sowie der Gemeinde Gammelsdorf in allen Ortsteilen mit über 1.000 Einwohnern zumindest der Grenzwert eingehalten. Der Richtwert wird bei Betrachtung der größeren Orte und Ortsteile darüber hinaus in Allershausen, Hörgertshausen, Kirchdorf a.d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Nandlstadt und Paunzhausen nicht erreicht. Darüber hinaus bestehen keine gravierenden Schwachstellen, so dass das **Fahrtenangebot nach/von Freising** insgesamt als **gut bis sehr gut** bewertet werden kann.

In der **Nebenverkehrszeit an Ferientagen (Karte 3.7)** reduziert sich das Angebot gegenüber Schultagen insbesondere in kleineren Ortsteilen wiederum teilweise deutlich. In vielen Fällen wird der Grenzwert hier nicht mehr eingehalten, wobei in einzelnen Ortsteilen überhaupt kein ÖPNV-Angebot mehr existiert. Dadurch ist das **Fahrtenangebot nach/von Freising** in der Nebenverkehrszeit an Ferientagen nur als **ausreichend** zu bewerten. Wie auch in der Hauptverkehrszeit ist hier ein teilweiser Ausbau des Fahrtenangebots zu prüfen, um zumindest ein Grundangebot zu gewährleisten.

In der **Schwachverkehrszeit (Karte 3.8)** verfügen einige kleinere Ortsteile in den Gemeinden Fahrenzhausen, Kirchdorf a. d. Amper und Kranzberg über kein ÖPNV-Angebot von/nach Freising. Grenzwertunterschreitungen gibt es wiederum bei Ortsteilen von Eching, Fahrenzhausen und Neufahrn, aber auch in den Gemeindehauptorten Gammelsdorf und Wolfersdorf sowie im Markt Nandlstadt (hier fehlen zur Einhaltung auch des Richtwerts aber lediglich Fahrten nach Freising). Zusammenfassend ist das **Fahrtenangebot nach/von Freising** als **gut bis befriedigend** zu beurteilen, wobei entlang einiger Hauptachsen ein sehr gutes Angebot besteht, während in der Fläche das Angebot allenfalls ausreichend ist.

An **Samstagen (Karte 3.9)** besteht nur in Teilbereichen des Landkreises ein Angebot von mehr als drei Fahrtenpaaren nach Freising. Neben dem verdichteten Raum im Süden des Landkreises sowie den Schienenstrecken gibt es ein entsprechendes Angebot auch entlang der Linien 602, 603 und 619. In der Fläche existiert hingegen kein bzw. nur ein minimales Angebot.

An **Sonntagen (Karte 3.10)** ergibt sich ein ähnliches Bild. Gegenüber Samstagen fällt jedoch noch das Angebot auf den Linie 619, 690 und 691 sowie auf verschiedenen weiteren Linien weg, auf denen an Samstagen ein oder zwei Fahrtenpaare angeboten werden.

<u>Reisezeiten</u>

Abgesehen vom Ortsteil Hebrontshausen in der Gemeinde Rudelhausen liegen die Reisezeiten von/nach Freising (meist) deutlich unter dem Zielwert von 60 Minuten. Lediglich in einigen kleineren Ortsteilen im Norden und Nordosten des Landkreises liegen die Fahrzeiten bei über 50 Minuten. Relativ lange Fahrzeiten unter Berücksichtigung der räumlichen Entfernung

ergeben sich insbesondere für Hallbergmoos. Insgesamt sind die Reiszeiten nach Freising jedoch als sehr gut zu bewerten.

Umsteigehäufigkeit

Von den meisten Gemeindehauptorten aus ist Freising zumindest teilweise umsteigefrei erreichbar. In mehreren Fällen ergänzen Umsteigeverbindungen das Angebot. Ein oder mehrere Umstiege sind insbesondere bei kleineren Ortsteilen sowie im Nordosten des Landkreises erforderlich. Auch zwischen Hallbergmoos und Freising wird der Richtwert hinsichtlich des Fahrtenangebots nur unter Einbeziehung von Umsteigeverbindung erreicht. Insgesamt ergeben sich jedoch keine größeren Defizite.

**Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg**

Fahrtenangebot

Für die Gemeinden Attenkirchen, Au i. d. Hallertau, Gammelsdorf, Haag a. d. Amper, Hörgertshausen, Langenbach, Marzling, Nandlstadt, Rudelzhausen, Wang und Zolling wird zusätzlich die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg betrachtet.

In den Gemeinden Attenkirchen, Au i. d. Hallertau und Zolling ist ein geringes Fahrtenangebot nach/von Moosburg dabei nicht als gravierendes Defizit zu bewerten, da diese Kommunen entlang der B 301 vorrangig Richtung Freising ausgerichtet sind und es sich beim Angebot Richtung Moosburg in erster Linie um ein ergänzendes Angebot handelt.

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.11)** wird bei allen größeren Ortsteilen mit Ausnahme von Au i. d. Hallertau und Nandlstadt zumindest der Grenzwert eingehalten. Als Defizit ist hier insbesondere das geringe Fahrtenangebot zwischen Nandlstadt und Moosburg zu bewerten. An **Ferientagen (Karte 3.12)** verschlechtert sich das Angebot insbesondere in den Gemeinden Gammelsdorf, Haag und Mauern. Insgesamt ist die **Erreichbarkeit von Moosburg** in der Hauptverkehrszeit daher nur als **gut bis befriedigend** zu beurteilen.

In der **Nebenverkehrszeit (Karten 3.13 und 3.14)** ergibt sich insgesamt ein **ähnliches Bild** wie in der Hauptverkehrszeit. Schlechter stellt sich die Situation in den Ortsteilen von Au sowie in Gammelsdorf dar, besser in Nandlstadt und Zolling.

In der **Schwachverkehrszeit (Karte 3.15)** bestehen hinsichtlich des Fahrtenangebots in den Orten, die tagsüber über ein ÖPNV-Angebot verfügen, keine größeren Schwachstellen. In Gammelsdorf, Nandlstadt und einigen kleineren Ortsteilen wird nur der Grenzwert eingehalten, während in der Gemeinde Wang kein ÖPNV-Angebot besteht.

Am **Wochenende (Karten 3.16 und 3.17)** ist Moosburg abgesehen von zwei Fahrtenpaaren auf der MVV-Regionalbuslinie 683 ab Hörgertshausen an Samstagen lediglich im SPNV und für die Gemeinden entlang der MVV-Regionalbuslinien 602 und 603 mittels Umstieg in Freising erreichbar.

Reisezeiten

Während sich insbesondere für die Orte entlang der Bahnstrecke München - Landshut sowie der MVV-Regionalbuslinie 683 attraktive, kurze Fahrzeiten ergeben, übersteigen die Reisezeiten in den weiteren Gemeinden häufiger 45 Minuten. Besonders lange Fahrzeiten weisen die Ortsteile von Au i.d. Hallertau auf, die jedoch eher in Richtung Freising ausgerichtet sind. Als Defizit sind die langen Reisezeiten von 40 bis 45 Minuten in erster Linie in den Gemeinden Haag und Nandlstadt zu bewerten.

Umsteigehäufigkeit

Direktverbindungen nach Moosburg bestehen vorrangig durch die Linien 501 und 683. Für alle weiteren Gemeinden ergibt sich die Notwendigkeit, mindestens einmal umzusteigen. Dies ist insbesondere auf der Achse Moosburg – Nandlstadt (- Au i.d. Hallertau) sowie teilweise auch für die Gemeinde Haag a.d. Amper als Defizit zu bewerten.

**Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes (Karten 3.18 bis 3.24)**

Die Festlegung des nächsten zentralen Ortes für die Erreichbarkeitsanalyse basiert auf der Einteilung der Nahbereiche der zentralen Orte im Regionalplan der Planungsregion 14. Folgende zentralen Orte werden untersucht:

- Au i.d. Hallertau für die Gemeinden Rudelzhausen
- Allershausen für die Gemeinden Hohenkammer, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg und Paunzhausen
- Freising für die Gemeinden Langenbach und Marzling
- Moosburg für die Gemeinden Gammelsdorf, Mauern und Wang
- Nandlstadt für die Gemeinde Hörgertshausen
- Zolling für die Gemeinden Attenkirchen, Haag a.d. Amper und Wolfersdorf

Die Hauptorte Eching, Fahrenzhausen, Hallbergmoos und Neufahrn fungieren jeweils als zentrale Orte (bzw. Siedlungsschwerpunkte gemäß Regionalplan) für das eigene Gemeindegebiet. Die Erreichbarkeit aller genannten Orte wird auch für die Ortsteile der jeweiligen Gemeinde betrachtet. Die Ergebnisse für Freising und Moosburg wurden bereits dargestellt und werden im Folgenden nicht wiederholt.

Fahrtenangebot

Die Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes weist in mehreren Fällen zum Teil deutliche **Defizite** zu allen Verkehrszeiten auf. Mehrfache Unterschreitungen der vorgegeben Grenzwerte werden im Folgenden für die einzelnen zentralen Orte dargestellt, wobei Ortsteile, die generell über kein ÖPNV-Angebot verfügen, wiederum nicht separat genannt werden.

- Au i.d. Hallertau für alle Ortsteile von Au sowie Hebrontshausen und Tegernbach in der Gemeinde Rudelzhausen
- Allershausen für Aiterbach (nur NVZ an Ferientagen), Tünzhausen (NVZ an Ferientagen und SVZ), die Kranzberger Ortsteile Gremertshausen und Hohenbercha (alle Verkehrszeiten) sowie für Paunzhausen (alle Verkehrszeiten)
- Nandlstadt für die Gemeinde Hörgertshausen (alle Verkehrszeiten) sowie Baumgarten (nur NVZ)
- Zolling für die Gemeinde Wolfersdorf

Deutliche Defizite weisen auch die Erreichbarkeiten der Hauptorte Eching (ab Deutenhausen und Günzenhausen), Fahrenzhausen (ab Jarzt und Weng) sowie Neufahrn (von allen Ortsteilen außer Mintraching) auf.

An Wochenenden besteht ein Angebot von mehr als zwei Fahrtenpaaren im Busverkehr nur entlang der Linien 602/603, 619, 690, 691, 692 und 698. Außerhalb dieser Bereiche sind die nächsten zentralen Orte an den Wochenenden nicht (bzw. nicht praktikabel) mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Sofern zwar die Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes Defizite aufweist, gleichzeitig aber eine gute Verbindungsqualität nach Freising oder Moosburg besteht, ist aus diesen Ergebnissen (insbesondere bei geringen Einwohnerzahlen) noch kein vorrangiger Handlungsbedarf abzuleiten.

Anders stellt sich die Situation in Eching und insbesondere Neufahrn dar, wo größere Einwohnerzahlen betroffen sind und die Defizite bei der Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes gleichbedeutend mit Defiziten bei der Anbindung der S-Bahn (u.a. nach München sind) sind.

Reisezeiten

Die durchschnittlichen Reisezeiten zum nächsten zentralen Ort liegen nur in Einzelfällen über den Vorgaben.

Sehr lange Reisezeiten von etwa einer Stunde ergeben sich von Gremertshausen (Gemeinde Kranzberg) und von Ober- und Unterhaindlfing (Gemeinde Wolfersdorf) nach Zolling. Über 40 Minuten dauert die Fahrten von Giggenhausen und Massenhausen nach Neufahrn.

Umsteigehäufigkeiten

Der nächstgelegene zentrale Ort ist in mehreren Fällen mit nur einem Umstieg zu erreichen. Als Defizit ist dies unter Berücksichtigung der Reisezeiten und betroffenen Einwohnerzahlen wiederum in erster Linie im Fall von Neufahrn zu bewerten.

**Erreichbarkeit der Gemeindezentren**

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sollen alle Teilflächen ab 200 Einwohnern bei mehr als 3-5 Straßenkilometern Entfernung vom Zentrum der Gemeinde mit einer Reisezeit von maximal 30 Minuten an das Gemeindezentrum angebunden sein (Richtwert).

Unabhängig von der Entfernung vom Zentrum der Gemeinde wurde die Erreichbarkeit der Gemeindezentren im Landkreis Freising für alle Ortsteile mit über 200 Einwohnern untersucht. Im Anschluss werden die Ergebnisse für jene Gemeindezentren dargestellt, die nicht bereits in ihrer Funktion als zentraler Ort bzw. Siedlungsschwerpunkt untersucht wurden (Ortsteile, die generell keine ÖPNV-Anbindung besitzen, werden nicht erneut aufgeführt).

Fahrtenangebot

Bezüglich des Fahrtenangebots ergeben sich folgende nennenswerte Unterschreitungen der Grenz- und Richtwerte (zu mehreren Verkehrszeiten):

- Kirchdorf ab Wippenhausen (Richtwert nur in der Hauptverkehrszeit an Schultagen eingehalten)
- Kranzberg ab Gremertshausen (kein Angebot), Hohenbercha (meist Grenzwert unterschritten) und Thalhauen (meist nur Grenzwert erfüllt)
- Rudelzhausen ab Hebrontshausen (kein Angebot in der NVZ, nur Grenzwert in der HVZ eingehalten) und Tegernbach (Grenzwertunterschreitung in der SVZ, in der HZV nur Grenzwert eingehalten)
- Wolfersdorf ab Ober- und Unterhaindlfing (Grenzwert nur in der HVZ an Schultagen und in der SVZ eingehalten)

Da alle genannten Ortsteile weniger als fünf Straßenkilometer vom jeweiligen Gemeindezentrum entfernt liegen, sind die fehlenden Angebote gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zwar grundsätzlich nicht als bedeutendes Defizit zu bewerten, dennoch ist zumindest in der Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit ein Grundangebot (mind. Einhaltung des Grenzwerts) im Sinne der Daseinsvorsorge anzustreben.

Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten

Die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten weisen (über das dargestellte Fahrtenangebot hinaus) keine Defizite auf, auch wenn teilweise ein Umstieg erforderlich ist, um den jeweiligen Gemeindehauptort zu erreichen.

### 3.3.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Für die weiterführenden Schulen im Landkreis Freising wurden alle relevanten Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten analysiert. Neben den Hinfahrten zu Schulbeginn wurden die Rückfahrten zu den wichtigsten Schulschlusszeiten (6. und letzte Stunde) untersucht. Dabei

sollte die Wartezeit im Allgemeinen 30 Minuten nicht überschreiten, wobei insbesondere am Nachmittag bei geringeren Schülerzahlen in Einzelfällen auch Wartezeiten von bis zu 45 Minuten noch als zumutbar einzuordnen sind. Für die Analyse wurden alle Herkunftsgemeinden der Schüler mit mehr als 10 Schülern berücksichtigt. Kommen aus einer Gemeinde mehr als 100 Schüler, so wurde zusätzlich die Erreichbarkeit aus Ortsteilen mit über 200 Einwohnern begutachtet. Bei 10-100 Schülern wurde die Erreichbarkeit aus Ortsteilen mit über 1.000 Einwohnern ausführlich untersucht. Die Stadtverkehre Freising und Moosburg wurden nicht explizit untersucht, d.h. für Schüler aus Freising, die eine Schule in Freising besuchen sowie für Schüler aus Moosburg, die in Moosburg zur Schule gehen, wurde keine eigene Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Die detaillierten Analysen (Fahrplan 2018/2019) sind in **Anhang 2** dargestellt. Eine allgemeine Übersicht der Schulstandorte und Schülerströme im Landkreis Freising findet sich in *Kapitel 2.2.3.*

**Realschulen im Landkreis Freising**

Karl-Meichelbeck Realschule Freising

Die Karl-Meichelbeck Realschule in Freising hat 915 Schüler. Ca. 62% der Schüler kommen aus Freising, ca. 11% aus Kirchdorf, ca. 9% aus Zolling, ca. 8% aus Wolfersdorf sowie die restlichen ca. 10% aus Attenkichen, Au i.d. Hallertau, Kranzberg und Marzling. Zu Schulbeginn um 8 Uhr ergeben sich lediglich längere Wartezeiten (ca. 40 min) für die Schüler aus Attenkirchen und Au. Nach der 6. Stunde um 13 Uhr liegen alle Abfahrtszeiten innerhalb von 30 min nach Schulschluss, wohingegen nach der 8. Stunde um 15 Uhr für fast alle Schüler eine Wartezeit von 40-45 min besteht. Lediglich für die Verbindung nach Marzling liegt eine kurze Wartezeit (ca.15 min) vor.

Realschule II Freising

Die Schülerzahl der Realschule II in Freising beträgt 396, die Hälfte davon kommt aus Freising. Weitere bedeutende Anteile entfallen auf Kranzberg (ca. 18%), Allershausen (ca. 17%) und Marzling (ca. 12%). Wenige Schüler kommen aus Hohekammer und Kirchdorf. Die Erreichbarkeit zu Schulbeginn um 8 Uhr ist von überall gut, ebenfalls die Anbindung nach der 6. Stunde um 13 Uhr. Nach der 8. Stunde um 15 Uhr betragen die Wartezeiten meist 30 min, mit Ausnahme nach Marzling. Hier kann die Rückfahrt erst nach knapp einer Stunde angetreten werden.

Imma-Mack-Realschule Eching

Den größten Anteil der 665 Schüler der Imma-Mack-Realschule in Eching nehmen Schüler aus Neufahrn (ca. 32%) ein. Gefolgt von Eching selbst (ca. 28%), Hallbergmoos (ca. 20%) und Fahrenzhausen (ca. 11%). Kranzberg und Hohenkammer stellen die restlichen Schüleranteile. Die Erreichbarkeit zu Schulbeginn um 8 Uhr liegt aus allen Ortsteilen innerhalb von 30 min vor Schulstart, aus Hallbergmoos und Hohenkammer ist die Ankunftszeit sehr knapp. Für die Neufahrner Ortsteile Massenhausen und Giggenhausen verkehrt ein freigestellter Schülerverkehr mit einem auf die Schulanfangs bzw. -Schlusszeiten abgestimmten Fahrplan. Die Rückfahrten nach der 6. Stunde um 13 Uhr weisen allesamt weniger als 30 min Wartezeit

auf. Einzig der erforderliche Umstieg in den Echinger Ortsteil Deutenhausen ist problematisch, die Anschlusszeit in Günzenhausen beträgt 40 min.

Kastulus Realschule Moosburg

Die Kastulus Realschule in Moosburg hat 962 Schüler aus 15 Gemeinden. Den größten Anteil (ca. 31%) nehmen Schüler aus Moosburg ein. Die Verteilung auf die weiteren Herkunftsorte ist relativ homogen, Langenbach mit ca. 9% und Freising mit weniger als 1% der Schüler stellen hierfür die „Extremwerte“ dar. Der Schüleranteil aus den restlichen Herkunftsorten bewegt sich um die 5%-Marke. Die Erreichbarkeit zu Schulbeginn um 8:00 Uhr ist aus nahezu allen Herkunftsgemeinden gut, lediglich aus Gammelsdorf ist die Ankunft zu Schulbeginn mit nur 3 min Puffer zeitlich etwas knapp. Für die Rückfahrten nach der 6. Stunde um 13:05 ergeben sich für alle Schüler geringe Wartezeiten auf den Bus von max. 16 min. Für Schüler nach Langenbach besteht zwar ebenfalls eine direkte Fahrtmöglichkeit, sie müssen jedoch dann in Moosburg Bahnhof über eine halbe Stunde auf den Zug warten. Nach Zolling besteht in Nandlstadt eine längere Umsteigezeit von ca. 15 min und eine anschließend nochmals längere Fahrt von über 30 min, sodass diese Verbindung nicht als optimal bewertet werden kann. Für die Schüler nach Buch am Erlbach ist die Umsteigezeit in Moosburg Viehmarkt extrem knapp, sodass die Ankunft und Abfahrt der Busse zeitgleich um 13:15 Uhr erfolgt. Auch nach der 8. Stunde um 15:15 Uhr sind die Anschlüsse größtenteils zufriedenstellend, nur nach Haag a .d. Amper muss über 30 min gewartet werden. Für Schüler nach Zolling und Langenpreising ist zunächst eine direkte Fahrtmöglichkeit gegeben, in Moosburg Bahnhof muss jedoch ca. 30 min auf einen Anschluss gewartet werden. Der Schülerverkehr aus/nach Wang erfolgt durch die privatwirtschaftliche Linie der Firma Hadersdorfer und ist an die Schulbeginn und -schlusszeiten abgestimmt.

**Gymnasien im Landkreis Freising**

Dom-Gymnasium Freising

Das Freisinger Dom-Gymnasium hat 580 Schüler. Ein Großteil davon (ca. 57%) kommt direkt aus Freising. Die übrigen ca. 43% setzen sich aus Schülern aus 17 Herkunftsgemeinden zusammen. Allershausen hat davon, mit ca. 7%, den größten Anteil. Aus sechs Gemeinden (Attenkirchen, Fahrenzhausen, Haag, Langenbach, Moosburg, Nandlstadt und Paunzhausen) ist die Schülerzahl kleiner 10. Die Erreichbarkeit zum Schulbeginn um 8:00 Uhr ist fast von überall gut. Mehr als 30 min vor Schulstart kommen lediglich Schüler aus Zolling an. Ähnliches ist für die Rückfahrt nach der 6. Stunde um 13:00 Uhr festzustellen. Einzig nach Marzling besteht eine längere Wartezeit auf den Anschlusszug in Freising Bahnhof. Nach der 8. Stunde um 15:15 Uhr ist für die meisten Schüler eine angemessene Anschlusszeit bis 30 min auszumachen. Längere Wartezeiten als 30 min ergeben sich hier für Schüler aus Hallbergmoos und Kranzberg. Nach Kirchdorf und Marzling ist der Anschluss sehr knapp (5 min nach Schulschluss plus Fußweg). Deshalb muss evtl. auf nachfolgende Verbindungen gewartet werden (50 min nach Kirchdorf und 31 min nach Marzling).

Oskar-Maria-Graf-Gymnasium Neufahrn

Das Oskar-Maria-Graf-Gymnasium in Neufahrn besuchen 892 Schüler. Die größten Schülerzahlen weisen die Gemeinden Neufahrn (ca. 53%), Eching (ca. 26%) und Hallbergmoos (ca. 18%) auf. Aus Freising kommen noch ca. 2%. Die übrigen Orte Fahrenzhausen, Kranzberg und Oberschleißheim stellen jeweils unter 10 Schüler. Die Schülerzahlen aus Neufahrn und Eching liegen jeweils über 100, sodass hier auch die Erreichbarkeit aus den einzelnen Ortsteilen mit über 200 Einwohnern analysiert wird. Zu Schulbeginn um 7:50 Uhr kann diese als gut bezeichnet werden. Aus Eching Hauptort, Eching Dietersheim, Eching Geflügelhof, Freising, Hallbergmoos und Neufahrn Hauptort und Neufahrn Mintraching erreichen die Schüler das Neufahrner Gymnasium zwischen ca. 25-10 min vor Schulstart. Aus den Echinger Ortsteilen Günzenhausen, Ottenburg und Deutenhausen sowie den Neufahrner Gemeindeteilen Fürholzen und Hetzenhausen, Massenhausen und Giggenhausen erfolgt der Transfer mittels eines freigestellten Schülerverkehrs, welcher auf die Unterrichtszeiten angepasst ist. Für die Rückfahrt nach der 6. Stunde um 12:55 besteht für Schüler in die Echinger Ortsteile Eching Hauptort, Geflügelhof und Dietersheim, nach Freising, nach Hallbergmoos sowie nach Neufahrn Hauptort und Neufahrn Mintraching eine zufriedenstellende Anbindung mit Wartezeiten unter 30 min. Für Schüler in die übrigen Ortsteile von Eching und Neufahrn verkehrt der freigestellte Schülerverkehr (siehe oben) mit angepassten Abfahrtszeiten.

Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasium Moosburg

Das Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasium in Moosburg zählt 612 Schüler, von denen der überwiegende Teil (ca. 54%) aus Moosburg stammt. Weitere ca. 13% kommen aus Mauern. Die Anteile aus den restlichen 9 Herkunftsgemeinden liegen allesamt unter 10%. Aus Attenkirchen, Freising und Zolling kommen jeweils weniger als 10 Schüler. Zu Schulbeginn um 8:00 Uhr ist die Erreichbarkeit aus allen analysierten Gemeinden optimal. Keine Wartezeit zum Schulstart übersteigt 20 min. Ähnliches ist für die Verbindungen nach der 6. und 8. Stunde (13:05 Uhr; 15:30 Uhr) festzustellen, die ebenfalls zu allen Zielen einen sehr guten Anschluss mit Wartezeiten von maximal 17 min bieten. Der Schülerverkehr aus/nach Wang erfolgt durch die privatwirtschaftliche Linie der Firma Hadersdorfer und ist an die Schulbeginn und -Schlusszeiten abgestimmt. Für den Schulschluss um 17 Uhr erfolgt der Transport nach Wang mittels freigestelltem Schülerverkehr des Landkreises.

**Berufsbildende Einrichtungen**

Berufliches Schulzentrum Freising

Die Berufsschule Freising hat 1.263 Schüler aus allen 24 Landkreisgemeinden. Ca. 29%, und damit der größte Anteil, kommt direkt aus Freising. Weitere ca. 11% stammen aus Moosburg und ca. 9% aus Neufahrn. Die übrigen Anteile liegen meist unter 5%, aus Gammelsdorf und Paunzhausen sind jeweils weniger als 10 Schüler zu verzeichnen. Der Schulbeginn der Freisinger Berufsschule ist erst um 8:15 Uhr und damit etwas später als die anderen weiterführenden Schulen. Somit erreichen zwar alle Schüler rechtzeitig die Berufsschule, aus einigen Herkunftsgemeinden ist die Ankunftszeit dadurch jedoch mehr als 30 min vor Schulstart. So kommen Schüler aus Allershausen und Hohenkammer ca. 45 min vor Schulbeginn an, aus

Kirchdorf, Kranzberg, Langenbach, Marzling und Wolfersdorf sind es jeweils meist mehr als 35 min. Aus den übrigen Herkunftsorten bestehen gute bis sehr gute Verbindungen (z.B. Attenkirchen und Au mit einer Wartezeit von weniger als 10 min). Nach der 6. Stunde um 13:00 Uhr gibt es in alle Richtungen ein zufriedenstellendes Angebot. Die längste Wartezeit (nach Kranzberg) beträgt 29 min. Die allermeisten Anschlüsse liegen hier in einem Bereich von unter 20 min. Etwas problematisch ist der weiterführende Anschluss in Neufahrn für Schüler aus dem Echinger Ortsteil Dietersheim, die dort ca. 30 min auf den Bus warten müssen. Für die Verbindungen nach der 9. Stunde um 16:00 Uhr ergibt sich ein etwas anderes Bild als nach der 6. Stunde. Lediglich nach Allershausen, Eching, Hallbergmoos, Hohenkammer, Kranzberg und Moosburg sowie in die Neufahrner Ortsteile Neufahrn Hauptort und Mintraching besteht eine gute Anschlusszeit. Verbindungen in diverse Gemeinden (Attenkirchen, Au, Haag, Kirchdorf, Nandlstadt, Rudelzhausen, Wolfersdorf und Zolling) verkehren mit 5 min nach Schulschluss zeitlich sehr knapp, sind aber wohl noch zu erreichen. Einen besonders schlechten Anschluss gibt es nach Gammelsdorf (Wartezeit in Moosburg ca. 60 min) und in die Neufahrner Ortsteile Massenhausen und Giggenhausen (Wartezeit in Freising Bf. ca. 90 min).

FOS/BOS Freising

Die FOS/BOS Freising zählt 821 Schüler aus allen 24 Landkreisgemeinden. Der größte Schüleranteil, mit ca. 38%, entfällt auf die Stadt Freising. Einzig Moosburg (ca. 11%) weist noch einen zweistelligen Wert auf. Alle anderen Anteile der weiteren Herkunftsgemeinden bewegen sich im unteren einstelligen Prozentbereich. Aus den sechs Gemeinden Fahrenzhausen, Gammelsdorf, Hohenkammer, Hörgertshausen, Paunzhausen und Rudelzhausen liegt die Schülerzahl jeweils unter 10 und beträgt damit weniger als 1%. Zum Schulbeginn um 8:00 Uhr ist die FOS/BOS aus allen Herkunftsgemeinden gut erreichbar. Es bestehen keine Wartezeiten von über 30 min und auch keine zu knappen Ankünfte. Ein ähnlich zufriedenstellendes Bild ergibt sich nach Schulschluss zur 6. Stunde um 12:55 Uhr. Einzig nach Allershausen und Kranzberg liegt die Wartezeit auf den Bus leicht über 30 min. In den Echinger Ortsteil Dietersheim ist der Anschluss mittags sehr knapp, da ein längerer Fußweg zur Haltestelle Freising Biernerstraße zurückgelegt werden muss. Alternativ gibt es die nächste Verbindung nach Dietersheim ca. 40 min später. Zum Schulschluss um 15:55 Uhr gibt es ebenfalls meist gute Verbindungen. Anschlusszeiten von ca. 40 min bestehen hier nach Langenbach, Marzling und Mauern.

### 3.3.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen

Neben der Erreichbarkeit der zentralen Orte und weiterführenden Schulen wurde ergänzend auch die Erreichbarkeit ausgewählter wichtiger Freizeitziele im Landkreis Freising untersucht. Bedingt durch die meist zentrale Lage der bedeutendsten Freizeitziele ergeben sich hier insgesamt **keine bedeutenden Defizite**. Dies betrifft insbesondere die Ziele im Stadtgebiet Freising sowie am Flughafen. Die Attraktionen im Gewerbepark Römerweg in der Gemeinde Neufahrn (Kino, Fly-Station) konnten durch die Einführung der MVV-Regionalbuslinie 692 an den ÖPNV angebunden werden.

Eine räumliche Analyse der Anbindung der Freizeitziele im Landkreis Freising findet sich in **Anhang 3.** Die Beurteilung des Fahrtenangebots entspricht dabei im Allgemeinen dem entsprechenden Ortsteil (siehe Kapitel 3.3.2). Die größte Schwachstelle liegt allgemein im fehlenden bzw. stark eingeschränkten Angebot an Wochenenden, das in einzelnen Fällen auch Ziele mit einem über den Landkreis hinaus reichenden Einzugsgebiet (wie z.B. Schloss Hohenkammer) betrifft. Die meisten Ziele verfügen jedoch über eher lokale bzw. räumlich eng begrenzte Einzugsgebiete, die eine separate ÖPNV-Anbindung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie unter Nachhaltigkeitsaspekten nicht zielführend erscheinen lassen. Dies betrifft im besonderen Maße Badeseen und Freibäder, die teilweise über keinen direkten ÖPNV-Anschluss verfügen (u.a. Aquapark Moosburg, Hollerner See, Stoibermühle). Eine Anbindung durch eigene Linien ist aufgrund der ausgeprägten Saisonalität und Witterungsabhängigkeit dieser Ziele nicht sinnvoll möglich.

Den wichtigsten Versorgungseinrichtungen im Landkreis Freising ist im Allgemeinen eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu bescheinigen. Alle Kliniken und größeren medizinischen Versorgungseinrichtungen befinden sich zentrumsnah in der Stadt Freising sowie den Gemeinden Eching und Neufahrn. Bei den größeren Versorgungseinrichtungen für den Einzelhandel ergibt sich ein ähnliches Bild. Sie befinden sich zwar nicht immer im Zentrum (z.B. Gewerbegebiet Eching Ost / Neufahrn) sind aber i.d.R. durch den ÖPNV angebunden. Einzig beim Gewerbegebiet Moosburg Degernpoint, welches sich deutlich außerhalb des Stadtzentrums befindet, ist eine mangelhafte ÖPNV-Anbindung festzustellen.

### 3.3.5. Netz- und Fahrplanabstimmung

Bei einer Verkehrsnachfragestruktur, die unter anderem von starken Verkehrsströmen in die Landeshauptstadt München aber auch in die Nachbarlandkreise (u.a. München und Landshut) geprägt ist, stellt die Abstimmung des Busliniennetzes auf das übergeordnete SPNV-Angebot ein wichtiges Qualitätskriterium dar.

Die Qualität der Fahrplanabstimmung wird anhand der Übergangszeiten zwischen den Linien an den einzelnen Verknüpfungspunkten ermittelt. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt dazu vor, dass Anschlüsse dann gegeben sind, wenn die Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten (Grenzwert) bzw. 10 Minuten (Richtwert) erfolgt. Zu berücksichtigen sind auch die entsprechenden Wegezeiten für den Umstieg sowie ggf. Pufferzeiten um trotz kleinerer Verspätungen die Anschlüsse zu gewährleisten.

Die Fahrplan- und Netzabstimmung im Landkreis Freising wird für die folgenden Anschlussbeziehungen betrachtet:

- Regionalbus zu/von SPNV (an allen Haltepunkten)
- Regionalbus zu/von Regionalbus (nur wichtige Umsteigebeziehungen)

**<u>Anschlüsse zwischen Regionalbussen und SPNV</u>**

Übergangspunkte zwischen Busverkehr und SPNV bestehen an folgenden Bahnhöfen und Haltepunkten:

- Freising (S-Bahn und Regionalzüge)
- Eching (S-Bahn)
- Neufahrn (S-Bahn)
- Hallbergmoos (S-Bahn)
- Moosburg (Regionalzüge)

In Langenbach und Marzling existieren keine Verknüpfungen zwischen Regionalbus- und SPNV-Angebot. Zusätzlich ist auch die S-Bahnstation Lohhof für Fahrgäste aus dem Landkreis Freising (MVV Regionalbuslinie 693) als Umsteigehaltestelle von Bedeutung. Die Verknüpfungen zwischen den Linien des Freisinger Stadtverkehrs und dem SPNV sind nicht Gegenstand der Analyse, da diese Bestandteil des Nahverkehrsplans für die Stadt Freising sind.

Die Ergebnisse der Anschlussanalysen für die einzelnen Stationen sind im Folgenden kurz zusammengefasst (siehe **Diagramm 15 und 16**).

Freising

Das Regionalbusangebot in Freising ist sehr gut auf die Bahnverbindungen (S-Bahn und Regionalzug) in/aus **Richtung München** abgestimmt. Abgesehen von den MVV-Regionalbuslinien 616 und 617 besteht bei über 85% der Regionalbusfahrten ein Anschluss innerhalb von 15 Minuten zum/vom SPNV. Auf den insbesondere auch auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien 616 und 617 liegt der Anteil der Anschlüsse innerhalb von 15 Minuten ebenfalls noch bei 75 %. Besonders günstig stellt sich die Anschlusssituation bei den MVV-Regionalbuslinien 602 und 603 dar, auf denen bei nahezu jeder zweiten Fahrt ein sehr guter Anschluss innerhalb von weniger als zehn Minuten besteht.

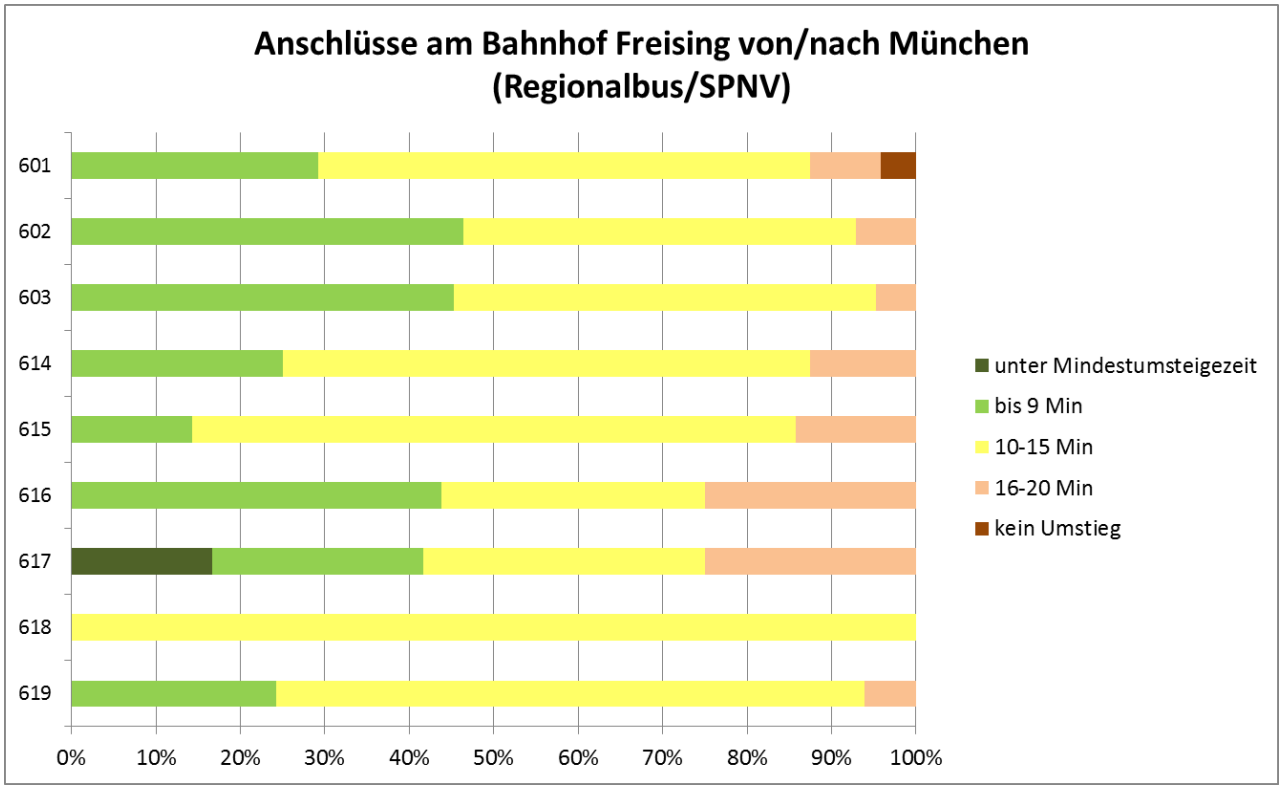



**Diagramm 15: Anschlussanalyse Bahnhof Freising in/aus Richtung München**

Schlechter stellt sich die Anschlusssituation in/aus **Richtung Flughafen** dar. Hier werden neben den Anschlüssen zum Flughafenexpress auch die Anschlüsse zur MVV-Regionalbuslinie 635 betrachtet. Auf allen Linien treten hier häufiger zu knappe Anschlüsse bzw. Anschlüsse mit einer Umsteigezeit von über 15 Minuten auf. Zu knapp sind insbesondere die Anschlüsse von der MVV-Regionalbuslinie 602 aus Mainburg Richtung Flughafen. Der Spielraum zur Verbesserung dieser Anschlüsse ist jedoch unter anderem durch den hohen Stellenwert der Anschlüsse in/aus Richtung München sehr begrenzt. Ungünstig sind weiterhin die Anschlüsse von den Regionalbahnen aus Langenach und Marzling zum Flughafenexpress (sowie in Gegenrichtung). Nur bei einzelnen Fahrten bestehen hier Anschlussbeziehungen mit Umsteigezeiten von bis zu 15 Minuten.

Insgesamt günstige Anschlüsse ergeben sich hingegen trotz der Priorisierung der Verbindung von/nach München auch zu/von den Regionalzügen in/aus **Richtung Moosburg und**

**Landshut.** Zu knappe bzw. lange Anschlüsse treten hier gehäuft lediglich bei den MVV-Regionalbuslinien 614, 615, 617 und 618 auf, die in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind.

An Samstagen ist die Anschlusssituation bei insgesamt geringerem Fahrtenangebot noch günstiger, zu knappe bzw. sehr lange Anschlüsse sind hier die Ausnahme.

Eching

In Eching bestehen Anschlüsse zwischen den S-Bahnen der Linie S 1 und den MVV-Regionalbuslinien 690 und 695. Insgesamt ist die Anschlusssituation in Eching positiv zu bewerten. Lediglich die Übergangszeiten zwischen der Linie 690 in/aus Richtung Neufahrn und den S-Bahnen in/aus Richtung München sind sehr knapp bemessen. Im Gegenzug bestehen dafür ideale Anschlüsse in/aus Richtung Freising.

Neufahrn

Der S-Bahnhof Neufahrn ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen den MVV-Regionalbuslinien 690, 691 und 692 sowie den S-Bahnen der Linie S 1 Richtung München, Freising und Flughafen. Die Vielzahl verschiedener Anschlussmöglichkeiten erfordert hier eine Priorisierung der wichtigsten Anschlüsse. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist die Abstimmung der Anschlüsse insgesamt ebenfalls positiv zu bewerten. Bei über 40% der Fahrten besteht an Werktagen ein Anschluss innerhalb von 10 Minuten, bei zwei Drittel der Fahrten innerhalb von 15 Minuten. An Samstagen stellt sich die Situation trotz einer geringeren Fahrtenzahl noch positiver dar.

Ungünstige Übergangszeiten ergeben sich vor allem in/aus Richtung Freising zur/von der MVV-Regionalbuslinie 692, die auf Anschüsse in/aus Richtung München ausgerichtet ist (die Anschlüsse von/zum Flughafen sind für diese Linie nur sehr begrenzt relevant).

Hallbergmoos

Der S-Bahnhof Hallbergmoos ist ein bedeutender Umsteigepunkt zwischen der S-Bahnlinie S 8 und den MVV-Regionalbuslinien 515, 691, 692 und 698. Besondere Bedeutung besitzen hier die Anschlüsse zum Ortsgebiet Hallbergmoos sowie zum „Munich Airport Business Park“ (MABP). Bei über 80 % der Regionalbusfahrten liegt die Übergangszeit bei maximal 15 Minuten, bei knapp 50 % bei unter 10 Minuten. Längere Übergangszeiten ergeben sich systembedingt in erster Linie auf der Linie 698 entgegen der Hauptlastrichtung, wobei hier durch die Verstärkerfahrten ins Gewerbegebiet für einen Teil der Fahrgäste attraktive Alternativen bestehen. Zu/von den Linien 515, 691 und 692 bestehen fast durchgehend sehr günstige Anschlüsse, so dass sich insgesamt für Umsteigebeziehungen am S-Bahnhof Hallbergmoos ein positives Gesamtbild ergibt. Dieses trifft mit Ausnahme der Linie 691 auch für Samstage zu.

Lohhof

Die Umsteigezeiten zwischen der MVV-Regionalbuslinie 693 und der S-Bahnlinie S 1 in Lohhof sind insgesamt sehr positiv zu bewerten. Bei über 75 % der Fahrten besteht ein Anschluss

innerhalb von 10 Minuten, lediglich bei unter 5 % liegt die Umsteigezeit bei mehr als 15 Minuten (vor allem bei Fahrten in Richtung Freising).

Moosburg

Im Nordosten des Landkreises Freising besitzt der Bahnhof Moosburg eine herausragende Bedeutung als Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Regional- sowie Stadtbusverkehr. In/aus **Richtung München** stellt sich die Anschlusssituation insgesamt befriedigend dar. Die MVV-Regionalbusse (hier insbesondere die Linie 683) bieten dabei bessere Anschlüsse, als der Stadtbus Moosburg, bei dem nicht einmal bei der Hälfte der Fahrten Anschlüsse innerhalb von 15 Minuten bestehen (bei den Regionalbussen ist dies bei über zwei Drittel der Fahrten der Fall). Erschwert wird die Optimierung der Anschlusssituation hier in Moosburg in besonderem Maße durch die Anforderung des Schülerverkehrs sowie (teilweise) variierende Abfahrtszeiten der Züge ohne durchgehenden sauberen Takt.

In/aus **Richtung Landshut** bestehen nur bei einem geringen Teil der Busfahrten günstige Anschlüsse, am besten stellt sich die Situation hier noch für die Linie 683 dar (Anschlüsse innerhalb von 15 Minuten bei knapp der Hälfte der Fahrten). Noch ungünstiger stellen sich die Anschlüsse zwischen der MVV-Regionalbuslinie 683 und dem Flughafenexpress in/aus **Richtung Flughafen** dar. Hier gibt es nur bei einzelnen Fahrten günstige Anschlüsse mit attraktiven Fahrzeiten, während ansonsten oft eine Nutzung der Regionalzüge bis Freising mit Umstieg auf die Buslinie 635 in Summe ähnlich lange Reisezeiten bietet. Aufgrund der großen Bedeutung der Anschlüsse in/aus Richtung München, sind die Möglichkeiten zur Anschlussoptimierung in/aus Richtung Flughafen begrenzt, sofern kein grundsätzlicher Ausbau des Regionalbusangebots zum Bahnhof Moosburg erfolgt.

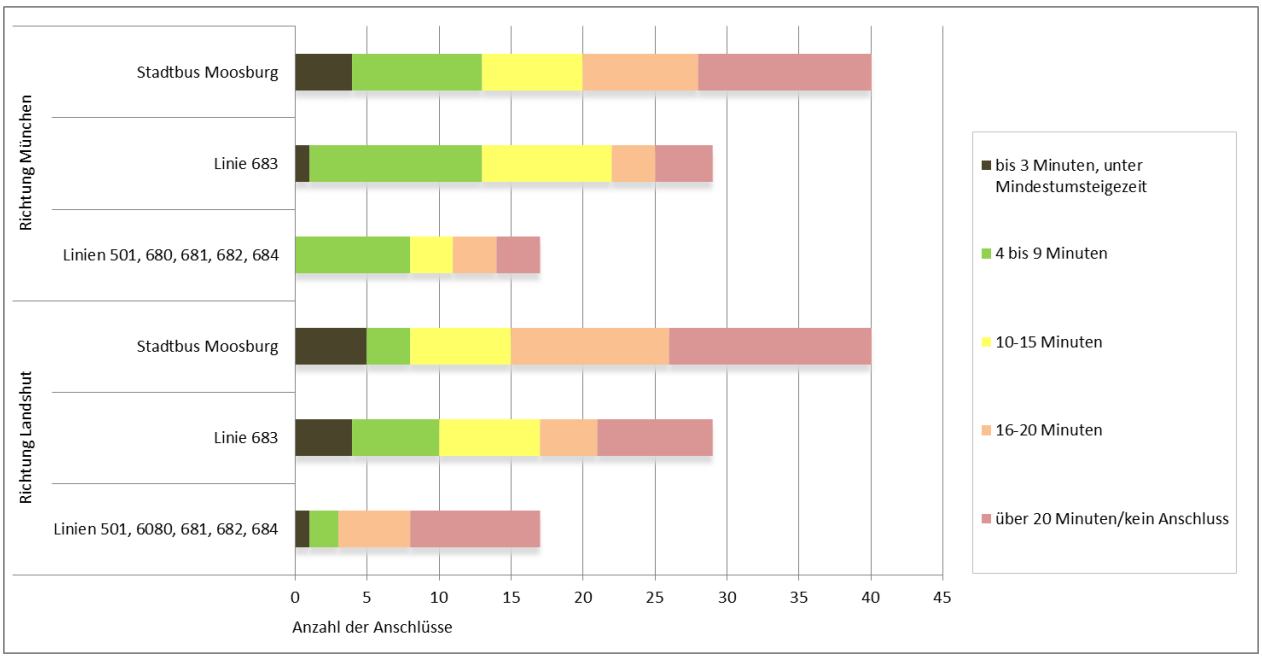



**Diagramm 16: Anschlussanalyse Bahnhof Moosburg**

**Anschlüsse zwischen Regionalbussen**

Die wichtigsten regelmäßigen Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbussen bestehen in der Stadt Freising am Bahnhof. Aufgrund der dichten Taktung der meisten Stadtbuslinien werden die Anschlüsse zwischen Stadt- und Regionalbussen nicht gesondert betrachtet. Nachteilig wirkt sich hier lediglich die räumliche Entfernung zwischen Stadtbus- und Regionalbusbahnhof aus.

Die Anschlussbeziehungen zwischen den verschiedenen Regionalbuslinien und der **Linie 635** zum/vom Flughafen wurden bereits im vorherigen Kapitel unter Einbeziehung der Fahrten des Flughafenexpress kurz dargestellt. Schlanke Anschlüsse mit Übergangszeiten von unter 10 Minuten sind zwar die Ausnahme, auf den meisten Relationen bestehen jedoch grundsätzlich annehmbare Umsteigemöglichkeiten. Problematisch sind in erster Linie die zu knappen Anschlüsse von der MVV-Regionalbuslinie 602 in Richtung Flughafen zu beurteilen. Eine grundsätzlich wünschenswerte Optimierung dieser Anschlüsse steht im Konflikt mit der Einhaltung weiterer wichtiger Anschlüsse insbesondere in/aus Richtung München.

Die Anschlüsse zwischen den **MVV-Regionalbuslinien 512 und 635** am **Flughafen München** auf der Relation Freising – Erding (bzw. in Gegenrichtung) sind mit Umsteigezeiten meist zwischen 11 und 15 Minuten zwar auch bei kleineren Verspätungen als stabil zu bezeichnen, hinsichtlich der Gesamtfahrzeiten aber nur begrenzt attraktiv. Auch hier sollte, sofern sich die Rahmenbedingungen bzw. Restriktionen durch andere Anschlussbeziehungen verändern, eine Reduzierung der Wartezeiten angestrebt werden.

In **Neufahrn (S)** besteht ein regelmäßiger Anschluss zwischen den **MVV-Regionalbuslinien 690 und 692**. Aus Richtung Garching (690) beträgt die Umsteigezeit auf die Linie 692 nach Hallbergmoos meist 12 oder 13 Minuten, in Gegenrichtung in der Regel 13-14 Minuten. Abhängig von Taktvariationen ergeben sich in der NVZ teilweise längere Umsteigezeiten.

Keine regelmäßigen und hauptsächlich für den Schülerverkehr relevante Anschlussbeziehungen sind des Weiteren an der Haltestelle **Freising Kammergasse,** zwischen den **MVV-Regionalbuslinien 614, 615 und 619** auf die **Linie 511,** zu finden. Viele Schüler mit dem Ziel Mittelschule Lerchenfeld und Berufsschule Erding nutzen morgens die Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle Freising Kammergasse, welche, je nach Verbindung, 0, 1, 2, 3 oder 6 Minuten beträgt. Ebenfalls für den Schülerverkehr erwähnenswert ist der Umsteigepunkt in **Kammerberg,** zwischen den **MVV-Regionalbuslinien 693 und 708** für Schüler, die weiterführende Schulen im Landkreis Dachau besuchen. Die Umsteigezeit beträgt morgens 5 Minuten.

### 3.3.6. Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

Vor allem für den Fahrgast, der das ÖPNV-Angebot nur unregelmäßig nutzt (v.a. Gelegenheitsverkehr) stellt die Merkbarkeit des Angebots ein entscheidendes Angebotsmerkmal. Diese lässt sich in den Kenngrößen „Takt“ und „Eindeutigkeit des Linienwegs“ ausdrücken. Für die Merkbarkeit von Vorteil ist dabei bereits, wenn die Abfahrtszeiten so gelegt werden, dass zumindest die Abfahrtsminuten übereinstimmen.

Von den Buslinien, die im Landkreis Freising verkehren, sind neben den Freisinger Stadtverkehrslinien insbesondere die Linien im Süden des Landkreises (635, 690, 692 und 698) größtenteils regelmäßig getaktet. Teilweise gibt es jedoch einzelne Taktlücken, Taktsprünge bzw. auf der Linie 698 einen Wechsel der Bedienungsrichtung. Ebenfalls im Takt mit weitgehend einheitlichem Linienweg aber größeren Angebotslücken verkehrt die Linie 695, während die Linie 691 zwar einen einheitlichen Linienweg und vereinheitlichte Abfahrtsminuten, aber nur kurzzeitig einen festen Takt besitzt. Die Linie 693 verkehrt nur zeitweise als Taktverkehr bzw. mit einheitlichen Abfahrtsminuten, weist aber verschiedene Linienwege auf, die bereits die Übersichtlichkeit des Angebots beeinträchtigen.

Von den weiteren Hauptlinien verkehrt die Linie 602 größtenteils als Taktverkehr und die Linie 603 zumindest zeitweise als Taktverkehr, wobei sich hier die Linienführung im nördlichen Teil von Fahrt zu Fahrt unterscheidet. Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebots auf diesen Linien als gut zu bewerten. Dies trifft in beschränktem Umfang auch noch auf die Linien 601 und 683 zu, die zumindest auf Teilstrecken einheitliche Linienwege und oder vereinheitlichte Abfahrtszeiten aufweisen.

Ungünstiger stellt sich die Merkbarkeit des Angebots hingegen auf den Linie 616 und 619 dar. Zwar gibt es auch hier teilweise einheitliche Abfahrtszeiten, doch bis zu jede zweite Fahrt weist einen anderen Linienweg auf. Auf den vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien, die teilweise nur ein oder wenige Fahrtenpaar(e) aufweisen, stellt die Merkbarkeit des Angebots ein weniger bedeutendes Kriterium dar. Insbesondere auf den Linie 614 und 615 wird eine Nutzung des Angebots im Gelegenheitsverkehr durch unterschiedliche Linienwege bei (fast) jeder Fahrt erschwert.

Insgesamt ist die **Merkbarkeit des Angebots** auf den Hauptlinien im Landkreis Freising **positiv zu bewerten**. Vereinheitlichungen des Linienwegs und Takts sind hier vorrangig auf den Linien 616 und 619 anzustreben. Abseits der Hauptlinien ist das Angebot vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Hier kann perspektivisch die Schaffung eines einheitlichen Grundangebots die Nutzung des ÖPNV durch Gelegenheitskunden erleichtern.

### 3.3.7. Bewertung durch die Bevölkerung

Um die Einschätzung des ÖPNV-Angebots aus Sicht der Bevölkerung zu erfahren, führt die MVV GmbH kontinuierlich das sog. Kundenbarometer durch, bei dem die Bewertung des Angebots für verschiedene Angebotskriterien abgefragt wird.

Das Kundenbarometer von 2017 wurde spezifisch für den Landkreis Freising ausgewertet und zeigt die folgenden Ergebnisse (siehe **Diagramm 17**):

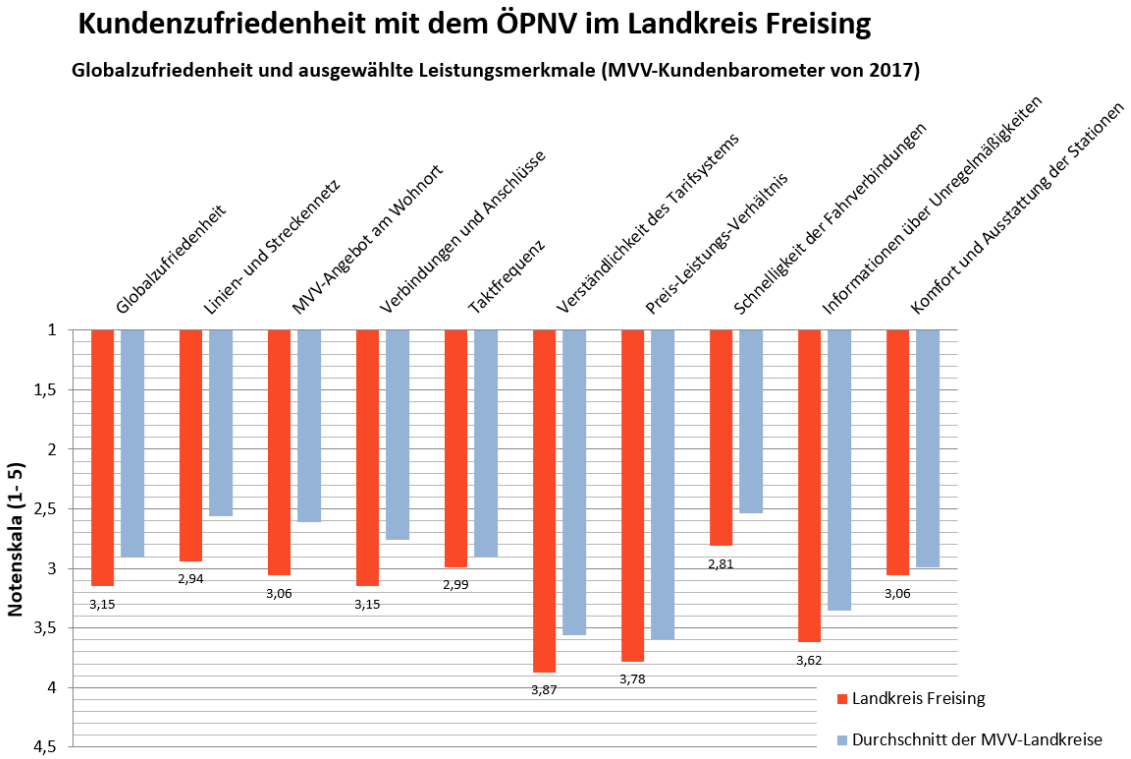



**Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Freising**

Neben der Verständlichkeit des Tarifsystems und dem Preis-Leistungs-Verhältnis, auf die im Zuge der ab Dezember 2019 wirkenden Tarifreform von Seiten des MVV bereits eingegangen wurde, zeigen zum einen die Themen „Information über Unregelmäßigkeiten“ und „Verbindungen und Anschlüsse“ die schlechtesten Werte. Bei den Angebotskriterien werden darüber hinaus das MVV-Angebot am Wohnort, das Linien- und Streckennetz sowie die Taktfrequenz durch die Kunden negativ eingeschätzt (Bewertungsskala von 1,0 = sehr zufrieden bis 5,0 = unzufrieden).

Auch die Auswertungen der aktuellen MiD2017 zeigen bei der Frage nach der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort ein ähnliches Bild: 39% der Bevölkerung im Landkreis Freising bewerten diese als gut bis sehr gut, 32% mit befriedigend bzw. ausreichend, aber immerhin 27% mit mangelhaft bzw. ungenügend (INFAS 12/2018).

Die Auswertungen geben damit neben den dargestellten Detailanalysen des Angebots deutliche Hinweise, wo sowohl bei der grundsätzlichen Rahmenkonzeption (Kap. 4) als auch bei den nachfolgenden Maßnahmenpaketen (Kap. 5) im Landkreis Freising vornehmlich anzusetzen ist.

## 3.4. Externe Anregungen und Wünsche

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung bzw. der Analyse des ÖPNV-Angebots wurden über Projekt begleitende Workshops auch Wünsche, Anregungen und Probleme von Gemeinden und Schulen aufgenommen und analysiert. Im Folgenden sind zentrale Aussagen kurz dargestellt. Eine detaillierte Übersicht geben die Protokolle der einzelnen Workshops wieder, die in **Anhang 4** zu finden sind.

Weiterhin werden auch zentrale Aussagen der Befragung der Verkehrsunternehmen, sowie von Interessensverbänden kurz zusammengefasst. Die vollständigen Einschätzungen sind dem Nahverkehrsplan in **Anhang 5** beigefügt.

### 3.4.1. Workshop Nordöstlicher Landkreis

**Gemeinden**

Im Fokus stehen aus Sicht der Kommunen verlässliche Taktverkehre, Expressverbindungen auf wichtigen Relationen sowie ein genereller Ausbau des Angebots am Abend und am Wochenende. Verbesserungsbedarf wird bei der Abstimmung zwischen SPNV und Busverkehr am Bahnhof Moosburg gesehen. Der Markt Nandlstadt fordert eine Bedienung durch eine schnelle Hauptlinie nach Freising.

Als Ergänzung des allgemeinen ÖPNV-Angebots können Ruftaxi-Verkehre aber auch Mitfahrbänke eine Option darstellen. Einzelne Gemeinden haben bereits Mitfahrbänke aufgestellt. Weitere Forderungen betreffen einen Ausbau des P+R-/B+R-Angebots sowie eine Intensivierung des Marketings.

Im SPNV fordert die Stadt Moosburg den Halt aller Züge in Moosburg, zusätzliche Nachtfahrten und eine Ausweitung der Sitzplatzkapazitäten, während eine S-Bahnanbindung abgelehnt wird.

**Schulen**

Die Schulen berichten teilweise von Kapazitätsproblemen unter anderem zwischen den Schulstandorten in Moosburg und dem Bahnhof. Gefordert wird eine verbesserte Weitergabe von Informationen u.a. zu Verstärkern und Fahrplanänderungen. Die Realschule Au kritisiert ein unzureichendes Angebot am Nachmittag für Schüler, die den Wahlunterricht besuchen, sowie generelle Defizite insbesondere bei der Anbindung kleiner Ortsteile. Generell wird ein Ausbau des Angebots an Nachmittag für notwendig erachtet.

Die Schülerbeförderung zur Realschule Au soll künftig in größeren Umfang nicht mehr durch den freigestellten Schülerverkehr, sondern im Rahmen des MVV-Regionalbusverkehrs vorgenommen werden. Ein späterer Schulbeginn steht im Planungsbereich nordöstlicher Landkreis nicht zur Debatte.

### 3.4.2. Zentraler Landkreis

**Gemeinden**

Ein Defizit stellt die fehlende ÖPNV-Anbindung der Langenbacher Ortsteile Nieder- und Oberhummel dar. Ansonsten wird das Regional- und Stadtbusangebot grundsätzlich positiv beurteilt, wobei jedoch Angebote in den Abendstunden und am Wochenende fehlen bzw. ausgebaut werden sollten. Express- und Tangentialverbindung sollten das Angebot weiter ergänzen.

Das Angebot und die Kapazitäten im SPNV werden allgemein als unzureichend kritisiert. Verstärkt im Fokus stehen werden zukünftig auch die Themen Multimodalität, Tarifsystem und Fahrgastinformation sowie Marketing.

**Schulen**

Hinsichtlich des Schülerverkehrs werden Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Kapazitätsengpässe sowie Angebotslücken diskutiert. Ein Ausbau des Angebots wird insbesondere am Nachmittag gewünscht. Der neue Standort der Realschule Freising II (einschließlich Ganztagesangebot) ist zu berücksichtigen.

### 3.4.3. Südwestlicher Landkreis

**Gemeinden**

Am Wochenende existiert bislang in vielen Gemeinden kein bzw. nur ein sehr begrenztes ÖPNV-Angebot. Hier besteht, ebenso wie bei den Verbindungen in die Nachbarlandkreise Dachau und Pfaffenhofen a. d. Ilm, Verbesserungspotential. Generell sollten landkreisübergreifende Verkehre und Tangentialverbindungen ausgebaut sowie Expresslinien eingerichtet werden. In den Gemeinden Hallbergmoos und Neufahrn steht weiterhin die Anbindung bislang nicht bzw. nur schlecht erschlossener Ortsteile/Gemeindebereiche im Vordergrund. Positiv wird von mehreren Gemeinden die Kommunikation mit dem Landratsamt und dem MVV hervorgehoben.

Die Kommunen plädieren für eine Verlängerung der HVZ am Morgen bis 9 Uhr und am Abend bis mindestens 19 Uhr, aus Sicht verschiedener Gemeinden besser 20 oder 21 Uhr Uhr. Die ländlicheren Gemeinden erachten Bedarfsverkehrsangebote (Ruftaxi, Flexibus etc.) als mögliche Lösung für ein flächenhaftes ÖPNV-Angebot in der Zukunft.

**Schulen**

Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit der Schulen zufriedenstellend, auch wenn sich am Nachmittag teilweise längere Wartezeiten ergeben. Hier wäre ein Ausbau des Angebots auf der MVV-Regionalbuslinie 690 bzw. die Schließung bestehender Taktlücken wünschenswert.

### 3.4.4. Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Alle Verkehrsunternehmen, die aktuell Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Freising erbringen, erhielten die Möglichkeit, ihre Anregungen, Vorschläge und Wünsche in Form einer schriftlichen Befragung ausführlich einzubringen. Die Befragung wurde per Mail versandt und lief vom 03.04.2018 bis zum 30.04.2018.

Beteiligt haben sich die DB Regio Bus Bayern GmbH und die Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO). Die Anregungen der Verkehrsunternehmen beziehen sich insbesondere auf Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Fahrpläne und der Gewährleistung von Anschlussbeziehungen insbesondere im Stadtgebiet Freising sowie auf der B301. Dies betrifft u.a. die Linien 511, 635 und 691. Damit einhergehend werden zum Teil auch zu eng bemessene Fahrzeiten im Fahrplan kritisiert, dies betrifft vor allem die MVV-Regionalbuslinien 635 und 698.

Außerdem könnte nach Auffassung der RVO eine Optimierung der Anschlussbeziehungen auf den Linien 511, 512, 602, 603, 616, 619 und 635 in Freising Bahnhof einen deutlichen Mehrwert für den Fahrgast schaffen.

Zudem wurden Rückmeldungen der Fahrgäste weitergegeben: Dabei werden insbesondere die Taktlücken und der frühe Betriebsschluss auf der Linie 511 bemängelt. In Bezug auf die Ausstattung der Fahrzeuge im MVV Regionalbusverkehr, wären des Weiteren größere Flächen zur Sondernutzung (z.B. für Kinderwägen) wünschenswert.

Die Anregungen wurden unmittelbar an die Regieabteilung der MVV GmbH weitergegeben, die versucht, Verbesserungen im Zuge der kontinuierlichen Fahrplananpassungsarbeiten zu erzielen.

### 3.4.5. Beteiligung weiterer Akteure und Organisationen

Neben den Gemeinden, Schulen und Verkehrsunternehmen wurden außerdem verschiedene Interessenverbände und relevante Organisationen beteiligt. Gestellte Anträge, Forderungen und Petitionen verschiedener Verbände, Fraktionen und Vereine, sowie Bürgeranliegen sind ebenfalls in die Bearbeitung eingeflossen.

Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde auch ein Gespräch mit dem **Behindertenbeauftragten** des Landkreis Freising, Herrn Konrad Weinzierl, geführt und der Seniorenbeirat des Landkreises befragt.

Von der Behindertenvertretung, werden keine größeren Problemfelder festgestellt. Insbesondere die bereits vom MVV durchgesetzten Maßnahmen bezüglich der Ausstattung der Fahrzeuge und die geplanten Anpassungen an Regionalbushaltestellen werden sehr positiv gewertet. Verbesserungspotential wird vornehmlich an der Schnittstelle von Schiene zu Bus und in der Erstellung eines flächendeckenden Haltestellenkatasters zur Aufdeckung von Defiziten im Bereich der Barrierefreiheit der Haltestellen gesehen.

Außerdem bittet die Seniorenvertretung um die Prüfung eines speziell auf die Bedürfnisse älterer Leute zugeschnittenen Mobilitätsportals mit Mitfahrzentrale.

Der **VCD Kreisverband Freising e.V.** lobt den bisherigen Ausbau des MVV-Regionalbussystems und schlägt weitere Verbesserungen im Angebot vor. Dies umfasst die sukzessive Schließung von Taktlücken, die Ausweitung der Betriebszeiten (insb. auf dem Hauptnetz) und die verstärkte Einführung eines Wochenendangebots. Außerdem werden einige Schwachstellen in der Erschließung aufgezeigt, die Einrichtung von leistungsfähigen Tangentialverbindungen gefordert und konkrete Lösungsvorschläge zu den einzelnen, aufgezeigten Schwachstellen gemacht. Außerdem sollte die Nutzung des ÖPNV stärker vermarktet werden.

Des Weiteren wurden von der **Solarregion Freisinger Land** umfassende Empfehlungen und Anregungen zur Erstellung des Nahverkehrsplans gegeben, die soweit möglich im Rahmen der Erstellung berücksichtigt wurden, zum Teil jedoch innerhalb eines detaillierteren, interdisziplinären Mobilitätskonzept bearbeitet werden müssten.

Darüber hinaus wurde der **Kreisjugendring** des Landkreises Freising in Form einer schriftlichen Befragung beteiligt. Allerdings gab es von dieser Seite keine Rückmeldung.

Bei den Planungen zur Maßnahme 5 (Direktverbindung Unistandorte Weihenstephan-Garching) wurde außerdem die **Technische Universität München** miteinbezogen, um das Angebot möglichst auf die Bedürfnisse der betroffenen Beschäftigten und Studenten abzustimmen.

## 3.5. Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Die zentralen Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden im Anschluss kurz zusammengefasst.

### 3.5.1. Räumliche Verfügbarkeit

Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle im Landkreis Freising ist insgesamt als **gut** zu bewerten. Die bedeutendsten Defizite stellen die fehlende ÖPNV-Anbindung der Langenbacher Ortsteile Ober- und Niederhummel (mit jeweils über 500 Einwohnern) sowie die fehlende Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Wang durch ein MVV-integriertes (und regelmäßig verkehrendes) ÖPNV-Angebot dar.

### 3.5.2. Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Oberzentrum Freising

Während die Erreichbarkeit des Oberzentrums Freising **an Schultagen** insgesamt als **gut bis sehr gut** beurteilt werden kann und abgesehen von kleineren Ortsteilen meist nur zeitlich begrenzte Defizite bestehen, ist die Erreichbarkeit **an Ferientagen** nur als **befriedigend bis ausreichend** zu bewerten. Aufgrund des Wegfalls von Schülerfahrten bestehen hier flächenhaft größere Angebotslücken.

In der **Schwachverkehrszeit** und am **Wochenende** besteht auf mehreren **Hauptachsen** ein **gutes bis sehr gutes** Angebot, während in der Fläche nur ein rudimentäres bzw. kein ÖPNV-Angebot existiert.

Mittelzentrum Moosburg

Die Qualität der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg hängt insbesondere von der Anbindung an die MVV-Regionalbuslinie 683 ab. Während in diesem Bereich die Erreichbarkeit meist gut bis sehr gut ist, fällt sie außerhalb davon deutlich ab. Insgesamt kann die Erreichbarkeit von Moosburg für die relevanten Gemeinden als **gut bis befriedigend** beurteilt werden, wenngleich in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende nur teilweise ein Grundangebot besteht.

Nächster zentraler Ort:

Bei der Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes gemäß Einteilung der Nahbereiche im Regionalplan ergeben sich **zum Teil deutliche Defizite**. Diese betreffen häufig kleinere Ortsteile, teilweise aber auch ganze Gemeinden (u.a. Hörgertshausen nach Nandlstadt, Paunzhausen nach Allershausen und Wolfersdorf nach Zolling). Sofern eine gute Erreichbarkeit von Freising und/oder Moosburg gegeben ist, lässt sich insbesondere bei kleineren Ortsteilen aus der eingeschränkten Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts noch kein vorrangiger Handlungsbedarf darstellen. Gravierender ist die Situation bei den **Ortsteilen im Norden von Eching und** insbesondere **Neufahrn** mit größeren Einwohnerzahlen zu bewerten, da die Defizite hier gleichzeitig die Anbindung zur S-Bahn (und damit nach München) betreffen.

Gemeindezentren:

Bei der Erreichbarkeit der Gemeindezentren (sofern diese nicht zugleich zentrale Orte sind) ergeben sich **Defizite** für **Ortsteile** der Gemeinden **Kirchdorf, Kranzberg, Rudelzhausen und Wolfersdorf**, die jedoch aufgrund der geringen Straßenkilometerentfernung zum Gemeindezentrum gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung nicht als gravierend einzuschätzen sind. Ein Grundangebot ist dennoch im Sinne der Daseinsvorsorge anzustreben.

### 3.5.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Landkreis Freising zu Schulbeginn sowie die Rückfahrtmöglichkeiten am Nachmittag sind insgesamt als **weitgehend sehr gut** zu beurteilen. Lediglich in Einzelfällen treten knappe Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten auf oder es ergeben sich längere Wartezeiten. Hiervon sind jedoch meist nur geringe Schülerzahlen z.T. nur an einzelnen Tagen betroffen.

Insgesamt besteht kein Handlungsbedarf in Bezug auf eine generelle Neuordnung des Schülerverkehrs. Detailoptimierungen von Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind von den aktuellen Fahrzeugumläufen abhängig und jeweils im Rahmen der jährlichen Fahrplananpassungen zu prüfen. Sie sind kein Bestandteil der weiteren Maßnahmenkonzeption im Zuge des Nahverkehrsplans (Kapitel 5).

### 3.5.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen

Die Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele und Versorgungseinrichtungen weist – gegenüber der dargestellten Erreichbarkeiten der zentralen Orte – **keine weiteren schwerwiegenden Defizite** auf. Kritisch zu bewerten ist in erster Linie die (weitgehend) fehlende ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets Degernpoint in Moosburg.

### 3.5.5. Anschlüsse

Regionalbus - SPNV:

Die Anschlusssituation am **Bahnhof Freising** sowie an allen S-Bahnstationen stellt sich insgesamt positiv dar. Dies betrifft insbesondere die Anschlüsse in/aus Richtung München, die häufig sehr günstig sind. Meist können jedoch auch günstige Anschlüsse in/aus Richtung Freising, Landshut und teilweise auch Flughafen hergestellt werden. Am **Bahnhof Moosburg** ist die Anschlusssituation hingegen insgesamt nur als befriedigend einzustufen. Defizite ergeben sich vor allem bei Anschlüssen zum/vom Stadtbus Moosburg sowie allgemein zum/vom Flughafenexpress.

Regionalbusse – Flughafen (Buslinie 635 und SPNV):

Aufgrund der Priorität der Anschlüsse zum/vom SPNV in/aus Richtung München stellen sich die Anschlussbeziehungen in/aus Richtung Flughafen (MVV-Regionalbuslinie 635 und Flughafenexpress) etwas ungünstiger dar. In Freising sind in die Anschlussbeziehungen

insgesamt dennoch als **befriedigend** zu beurteilen. Defizite ergeben sich hier in erster Linie bei den MVV-Regionalbuslinien 602 und 603 sowie generell in Moosburg.

Regionalbus – Regionalbus (am Flughafen):

Am Flughafen bestehen zwar regelmäßige Anschlüsse zwischen den MVV-Regionalbuslinien 635 und 512, diese sind aufgrund langer Übergangszeiten jedoch nur **begrenzt attraktiv**. Die vorhandenen Restriktionen durch SPNV-Anschlüsse in Freising bzw. Erding ermöglichen hier jedoch derzeit keine Optimierung der Umsteigebeziehung.

### 3.5.6. Merkbarkeit des Angebots

Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebots auf den Hauptlinien im Landkreis Freising **positiv zu bewerten**. Vereinheitlichungen des Linienwegs und Takts sind vorrangig auf den Linien 616 und 619 anzustreben. In der Fläche ist der Bedeutung des Schülerverkehrs Rechnung zu tragen, wobei durch ein einheitliches Grundangebot die ÖPNV-Nutzung im Gelegenheitsverkehr erleichtert werden könnte.

# 4. Rahmenkonzeption

## 4.1. Allgemeine Zielsetzungen

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

Als Basis für die ÖPNV-Konzeption unterbreitet der MVV den folgenden Diskussionsvorschlag zur Festlegung eines allgemeinen Zielkonzepts im Landkreis Freising:

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

## 4.2. Angebotskonzept Landkreis Freising

Als Aufgabenträger erstellt und entscheidet der Landkreis über den Rahmen und die Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung bzw. die Planung. Entscheidungshilfen bilden dabei die **Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern**. Diese Werte stellen die Mindestanforderungen an ein ÖPNV-Angebot bzw. die Anforderungen für ein „gutes“ ÖPNV-Angebot dar. Den Kommunen ist eine Abweichung von den angegeben Werten jedoch vorbehalten.

### Differenzierung des Planungsgebiets

Die Strukturanalyse des Landkreises Freising zeigt, dass der Landkreis im Wesentlichen in zwei Gebiete unterteilt werden kann, die sich hinsichtlich ihrer siedlungsstrukturellen Rahmendaten, Pendlerbeziehungen und Verkehrsaufkommen deutlich unterscheiden. Diese strukturelle Differenzierung findet sich auch im LEP (=Landesentwicklungsprogramm) Bayern (siehe Anlage 1) wieder.

Zum Planungsbereich **„verdichteter Raum“** gehören die Gemeinden Eching, Hallbergmoos und Neufahrn. Durch die Nähe zu München und die S-Bahn Anbindung der Gemeinden zeigen sich hier typische Strukturen eines Stadt-Umland Verdichtungsraums.

Dem Planungsbereich „**allgemein ländlicher Raum“** werden die restlichen Kommunen im Landkreis Freising mit Ausnahme der Stadt Freising zugeordnet. Dies sind die Kommunen Allershausen, Attenkirchen, Au i.d. Hallertau, Fahrenzhausen. Gammelsdorf, Haag a.d. Amper, Hohenkammer, Hoergertshausen, Kirchdorf a.d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Mauern, Moosburg, Nandlstadt, Paunzhausen, Rudelzhausen, Wang, Wolfersdorf und Zolling. Dieser Bereich wird nach dem LEP Bayern als „Allgemeiner ländlicher Raum“ definiert.

### Festlegung der Verkehrszeiten

Eine eindeutige Festlegung für die unterschiedlichen Verkehrszeiten ist in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung nicht enthalten. Die nachfolgende Ausweitung der Verkehrszeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Landkreis Freising erfolgte in Anlehnung an verkehrswissenschaftliche Definitionen, nach Einholung eines differenzierten Meinungsbildes der Kommunen im Landkreis, einer vergleichenden Analyse mit anderen MVV-Verbundlandkreisen und einer Auswertung der Fahrgastnachfrage (Basis Reale Ertragskraft 2015).

| An Werktagen (Mo-Fr) | | *vorher:* |
|---|---|---|
| Hauptverkehrszeit (HVZ): | 06:00 – 09:00 Uhr | *06:00 – 08:00 Uhr* |
| | 13:00 – 14:30 Uhr | *unverändert* |
| | 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 | *unverändert* |
| Schwachverkehrszeit (SVZ): | 20:00 – 06:00 Uhr | *18:00 – 06:00 Uhr* |

Am Wochenende

Samstag: 08:00 – 16:00 Uhr NVZ, übrige Zeit SVZ

Sonntag: generell SVZ

*(Als Bemessung der Zuteilung der Fahrten gilt die Abfahrtszeit)*

### Angebotsstandards – Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Entscheidender Bestandteil eines Nahverkehrsplans sind Aussagen zur Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Landkreis, die sich aus den verkehrlichen Erfordernissen sowie den verkehrspolitischen Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot zusammensetzen.

Um der Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung zur Verfügung zu stellen, werden die Angebotsstandards bezüglich der Bedienungshäufigkeit differenziert.

Für den **Planungsbereich „verdichteter Raum“** wird in den Hauptorten in der NVZ ein 20-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen in der HVZ vorgesehen; in der SVZ min. 5 Fahrtenpaare. Für die Ortsteile abseits der Hauptorte sind als Mindeststandards die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für verdichtete Räume im nicht zentralen Gebiet, bis 15.000 Einwohner anzusetzen (NVZ und HVZ 60-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen in der HVZ, SVZ 120-Minuten-Takt).

Für den **Planungsbereich „allgemein ländlicher Raum“** wird in ein Hauptnetz und das übrige Landkreisgebiet unterschieden. Für das **Hauptnetz** wird ein höherer Angebotsstandard festgelegt, als für das übrige Landkreisgebiet. Dieser Angebotsstandard gilt relationsbezogen,

d.h. für Orte und Ortsteile, die zu mehreren Relationen des Hauptnetzes gehören und/oder von weiteren Linien bedient werden, ergibt sich insgesamt noch ein deutlich besseres Angebot. Für das **übrige Landkreisgebiet** werden die Angebotsstandards anhand der Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung orts- bzw. ortsteilbezogen festgelegt.

Für das **Hauptnetz** wurden nach Angebotsanalyse und in Abstimmung mit dem Landkreis folgende Relationen festgelegt:

- 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

Hier wird ein in der NVZ ein 60-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen in der HVZ angestrebt; in der SVZ ein Mindestangebot von 3 Fahrtenpaaren. Bei entsprechender Nachfrage (mind. 25 Fahrgäste / Fahrt) ist in der HVZ in Lastrichtung ein Taktangebot von zwei bis drei Fahrten pro Stunde anzustreben.

Im **übrigen Landkreisgebiet** orientiert sich die anzustrebende Bedienungshäufigkeit an den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den ländlichen Raum, differenziert nach der Einwohnerzahl (siehe folgende Tabelle).

**Tabelle 9: Anzustrebende Bedienhäufigkeiten im ÖPNV für den ländlichen Raum**

| Fahrtenpaare je Werktag | HVZ | NVZ | SVZ |
|---|---|---|---|
| Über 3.000 Einwohner | 12 | 6 | 3 |
| bis 3.000 Einwohner | 6 | 4 | 2 |
| Bis 1.000 Einwohner | 4 | 2 | 1 |

## 4.3. Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung

Die Maßnahmen sind nicht als kurzfristig zu realisierendes Angebot sondern in der Gänze als langfristig anzustrebende Konzeption zu verstehen. Die Angebotsverbesserungen sollen dabei auch der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr dienen.

**Fahrplan und Angebot**

- Der Schülerverkehr hat einen hohen Anteil am öffentlichen Linienverkehr. Insbesondere zum regulären morgendlichen Unterrichtsbeginn und zu wichtigen Regelschlusszeiten (Beachtung der vom Freistaat festgelegten Betreuungszeiten am Nachmittag) soll sich der öffentliche Linienverkehr am Bedarf der Schüler orientieren. Dabei sollen Taktabweichungen und die Aufgabe von Anschlüssen zugunsten des Schülerverkehrs möglich sein, ohne dabei das vertaktete Linienprinzip aufzugeben.
- In der Schwachverkehrszeit sollen in Räumen mit entsprechender Nachfrage Bedarfsverkehre (AST, Rufbus etc.) den Linienverkehr ergänzen.
- Wo möglich, sollen die Fahrtzeiten durch direkte Fahrtwege verkürzt werden; insbesondere in der HVZ soll der Einsatz von Expressverbindungen geprüft werden.
- Vorhandene Tangentialverbindungen (insb. zwischen SNPV–Haltepunkten) sollen gestärkt und neue Tangentialverbindungen geprüft werden.

**Fahrgastinformation**

- Die Fahrgäste sollen verstärkt und kontinuierlich durch ein Bündel von Maßnahmen (u.a. lokale Veröffentlichungen der Gemeinden, Internetauftritte, verstärkte Werbeaktivitäten für den ÖPNV etc.) über das Angebot im öffentlichen Verkehr informiert werden.
- Insbesondere sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung (mobile Auskunft, MVV App) genutzt werden.
- Die Einführung von Echtzeitinformationen im Regionalbusverkehr soll die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung verbessern.
- Die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote im Landkreis in die elektronische Fahrplanauskunft (Mobilitätsplattform) ist anzustreben.

**Tarif und Ticketing**

- Im ÖPNV wird der einheitliche MVV-Gemeinschaftstarif für alle Regionalbusverkehre im Landkreis Freising festgeschrieben.
- Soweit verkehrlich sinnvoll sollen einzelne ÖPNV-Angebote (nach §42 PBefG), die heute (noch) nicht im MVV-Tarif verkehren, integriert werden. Des Weiteren ist eine

Überprüfung durchzuführen, inwieweit in Einzelfällen auch freigestellte Schülerverkehre (nach §43 PBefG) in den ÖPNV mit MVV-Tarif zu überführen sind.

- Bezüglich des Vertriebs von MVV-Tickets soll neben dem bereits etablierten Handy- und Online-Ticket des MVV sukzessive auch das elektronische Ticketing im Rahmen der Aktivitäten (e-Ticketing Roadmap)der MVV GmbH im Landkreis zum Einsatz kommen.

**Umsetzung**

- Bei der Erprobung neuer Verkehrsangebote sind grundsätzlich, aufgrund der Fristen und Vorgaben im Ausschreibungsprozess, mindestens vier Jahre vorzusehen.
- Vor einer endgültigen Einführung ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen.
- Für die Vergabe werden Qualitätsstandards bezüglich Fahrzeug, Personal und Betrieb festgelegt.
- Anzustreben ist die Einführung einer einheitlichen Anmeldezentrale für Bedarfsverkehre und die Anmeldemöglichkeit für Bedarfsfahrten über die elektronische Fahrplanauskunft (EFA)

**Finanzierung**

- Finanzielle Auswirkungen für den Landkreis Freising ergeben sich erst im Zusammenhang mit der Umsetzung von konkreten Maßnahmen. Diese sind nach vorheriger Kostenermittlung im Gremium zu beschließen.

## 4.4. Beschluss der Rahmenkonzeption

Der Ausschuss für Planung, Umwelt, Tourismus, Landkreisentwicklung und Infrastruktur (PUTLI) hat der vorgelegten Rahmenkonzeption in der Sitzung am 03.05.2018 sowie in Ergänzung am 02.05.2019 einstimmig zugestimmt.

# 5. Maßnahmenpakete

In den Maßnahmenpaketen werden Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Behebung bestehender Schwachstellen in den Planungsbereichen konzipiert, die auf den Vorgaben der Rahmenkonzeption aufbauen und die Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren berücksichtigen.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt unterteilt nach den folgenden thematischen Schwerpunkten:

- Tangential- und Expressverbindungen (*Kapitel 6.1*)
- Schülerverkehr (*Kapitel 6.2*)
- Anpassungen bestehender Linien, Taktverdichtungen und neue lokale Angebote (*Kapitel 6.3*)
- Bedarfsverkehre und Wochenendangebot (*Kapitel 6.4*)

Die Darstellung der einzelnen Maßnahmen in den *Kapiteln 6.1 und 6.3* erfolgt zusätzlich nach Planungsbereichen gegliedert. Deren Einteilung orientiert sich an der zweiten Runde der Workshops und ist auch in **Abbildung 13** dargestellt.

| ***Planungsbereiche*** |
|---|
| **Planungsbereich Nördlicher Landkreis:**<br>Stadt Moosburg, Märkte Au i.d. Hallertau und Nandlstadt sowie Gemeinden Attenkirchen, Haag a.d. Amper, Hörgertshausen, Gammelsdorf, Langenbach, Mauern, Rudelzhausen, Wang, Wolfersdorf und Zolling |
| **Planungsbereich Südlicher Landkreis**<br>Gemeinden Allershausen, Eching, Fahrenzhausen, Hallbergmoos, Hohenkammer, Kirchdorf a.d. Amper, Kranzberg, Marzling, Neufahrn (b. Freising) und Paunzhausen. Das Gebiet der Großen Kreisstadt Freising ist nicht Inhalt des Nahverkehrsplans des Landkreises, sondern wird in einem eigenen Nahverkehrsplan der Stadt behandelt. Ausgenommen davon sind ein- und ausbrechende Verkehre. |

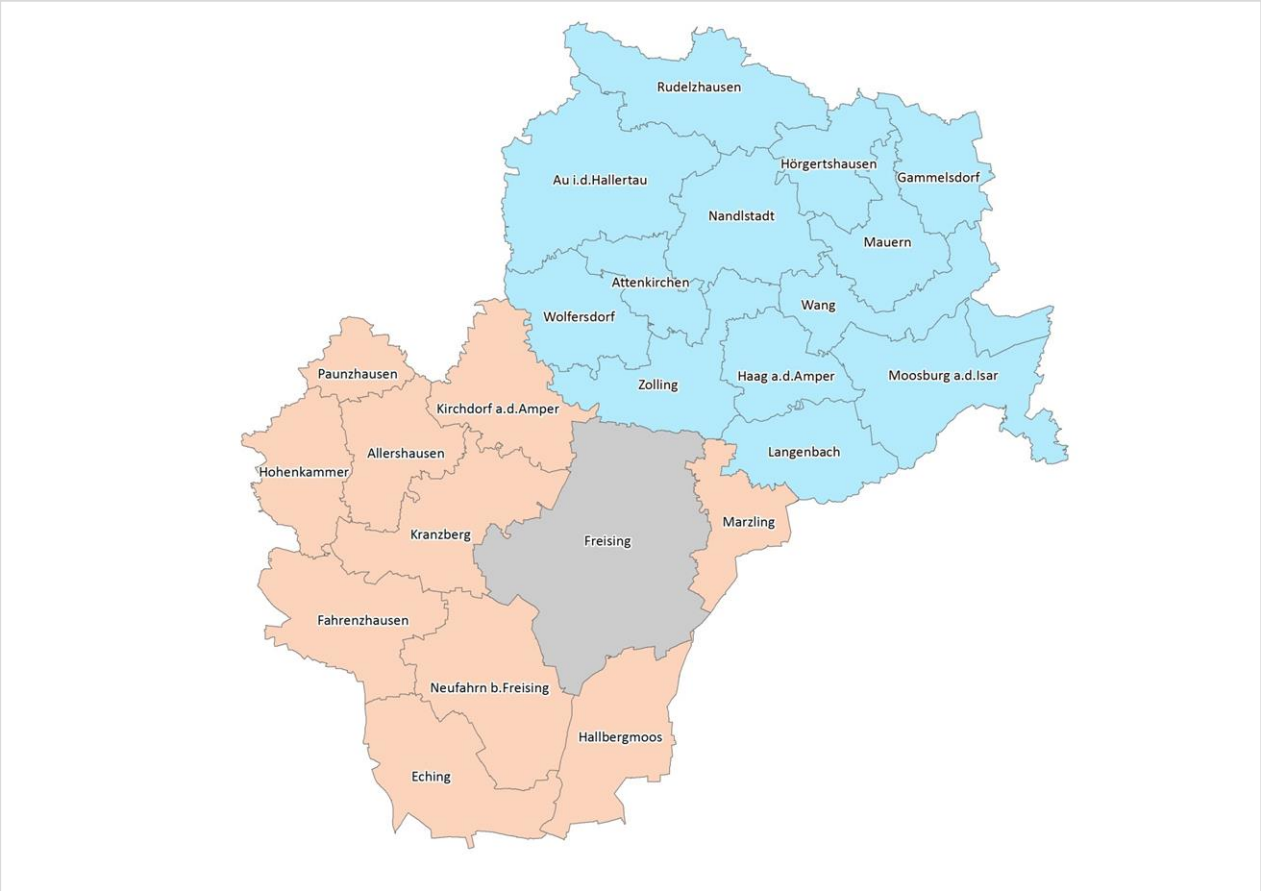



**Abbildung 13: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde**

Die möglichen Umsetzungszeiträume sowie die voraussichtliche Fahrgastnachfrage werden für die einzelnen Maßnahmen grob abgeschätzt und wie folgt kategorisiert sowie dargestellt:

| Umsetzungshorizont | | Fahrgastnachfrage: | |
|---|---|---|---|
| 🕓 | = ca. 1 bis 2 Jahre (kurzfristig) | 👤👤 | = gering |
| 🕓🕓 | = ca. 2 bis 4 Jahre (mittelfristig) | 👤 👤👤 | = moderat |
| 🕓🕓🕓 | = ab ca. 5 Jahre (langfristig) | 👤👤 👤👤 👤👤 | = groß |

Eine Quantifizierung der voraussichtlichen Fahrgastnachfrage ist im Allgemeinen nicht möglich Die dargestellte Einschätzung der Nachfrage erfolgt auf Grundlage der Pendlerbeziehungen, Schülerströme, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie der aktuellen Fahrgastzahlen.

Die angegebenen Umsetzungszeiträume stellen lediglich allgemeine Einschätzungen dar, wobei die Übergänge zwischen den jeweiligen Kategorien fließend sind. Abhängig von terminlichen Vorgaben und Abstimmungen im Rahmen der Detailplanungen können sich die Umsetzungszeiträume verlängern.

Bei allen Kostenangaben handelt es sich um **Grobabschätzungen** ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der Grobkostenabschätzung des finanziellen Aufwandes der einzelnen Maßnahmen, erfolgte eine detaillierte Berechnung der dadurch jährlich anfallenden Kilometerleistung. Für diese Kilometerleistung wurde auf Basis der vorliegenden Kilometersätze, der finanzielle Mehraufwand je Maßnahme ermittelt. Auch für neue Linien wurde aus den Kilometerpreisen der bestehenden Linien im Landkreis ein durchschnittlicher Kilometerpreis errechnet. 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.

Die Festlegung der Prioritäten erfolgte unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren unter anderem in Abhängigkeit der Wirkung der jeweiligen Maßnahme, des dafür erforderlichen finanziellen Aufwands, der betroffenen Einwohnerzahl, der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse sowie der Möglichkeit einer raschen Umsetzung. **Priorität 1** bezeichnet Maßnahmen mit hoher Priorität, die unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen vorrangig umgesetzt werden sollen, während Maßnahmen der **Priorität 2** eine mittlere Priorität beigemessen wird. Maßnahmen der **Priorität 3** (niedrige Priorität) sind zunächst nachrangig zu betrachten, können aber bei entsprechenden Rahmenbedingungen bzw. perspektivisch eine sinnvolle Verbesserung des ÖPNV-Angebots darstellen.

Alle geprüften Anregungen und Maßnahmenvorschläge einschließlich jener, bei denen kein Handlungsbedarf besteht bzw. die nicht als zielführend bewertet werden, sind zusammenfassend in **Anhang 6** dargestellt.

Die ersten Entwürfe der Maßnahmenvorschläge wurden in einer zweiten Runde der projektbegleitenden Workshops am 19.11.2019 vorgestellt, diskutiert und bewertet. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen berücksichtigen auch Anregungen, Änderungen und Ergänzungen aus diesen Workshops. Die Protokolle der beiden Workshops sind in **Anhang 7** dargestellt.

Die Stadt Freising weist im Rahmen des Anhörungsverfahrens darauf hin, dass durch angebotsseitige Maßnahmen, die den Regionalbusbahnhof am Bahnhof Freising betreffen, voraussichtlich Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur erforderlich werden. Hierzu sind Gespräche zwischen Stadt und Landkreis Freising zu führen.

## 5.1. Tangential- und Expressverbindungen

Alle Maßnahmen zu Tangential- und Expressverbindungen sind in der folgenden Übersicht verortet.

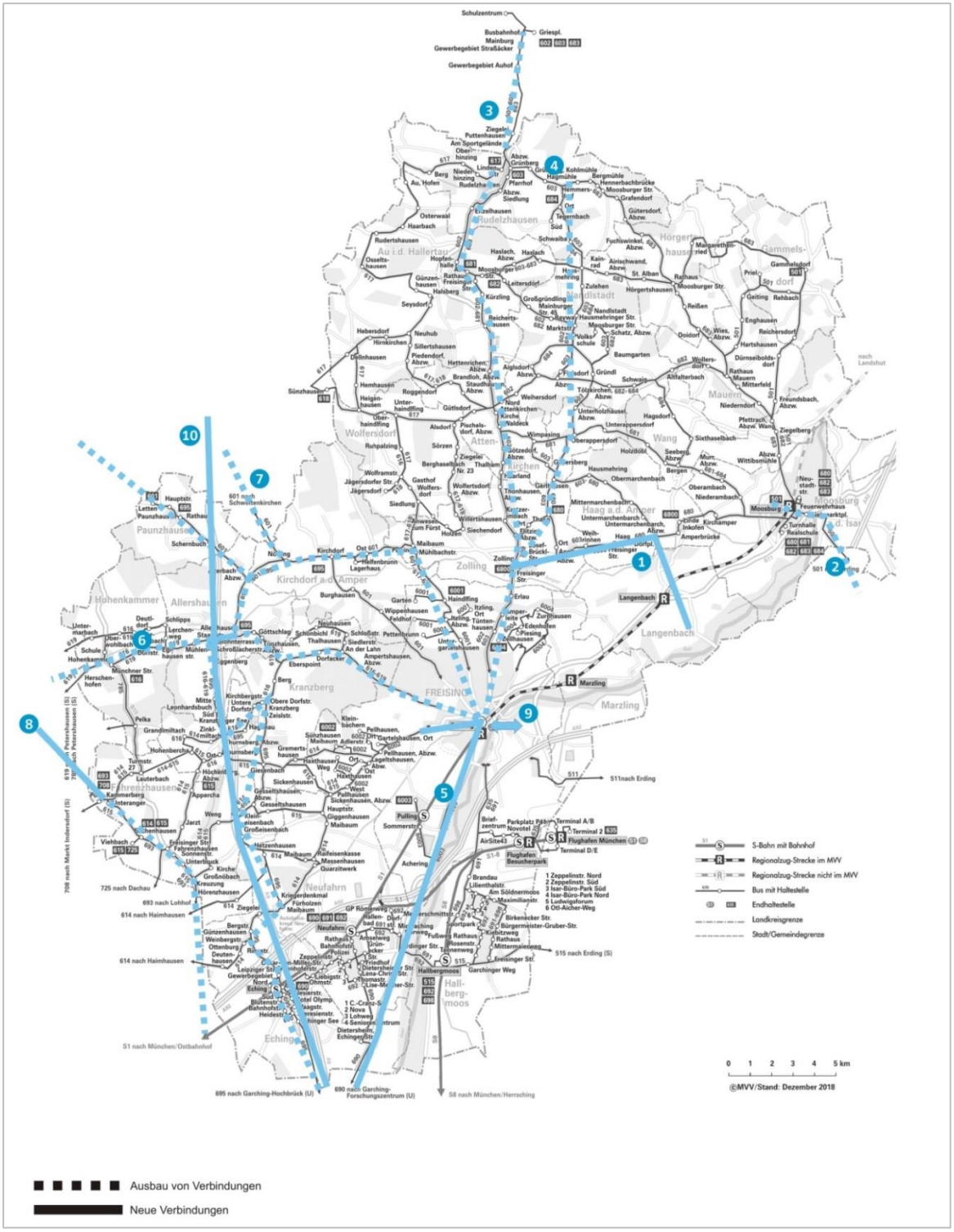



**Abbildung 14: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Tangential- und Expressverbindungen**

### 5.1.1. Planungsbereich nördlicher Landkreis

Im Planungsbereich nördlicher Landkreis wurden neben einer Ampertal-Tangentiale Expressverbindungen auf verschiedenen Linien geprüft. Die daraus resultierenden Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt.

**Maßnahme 1: Ampertal-Tangentiale**

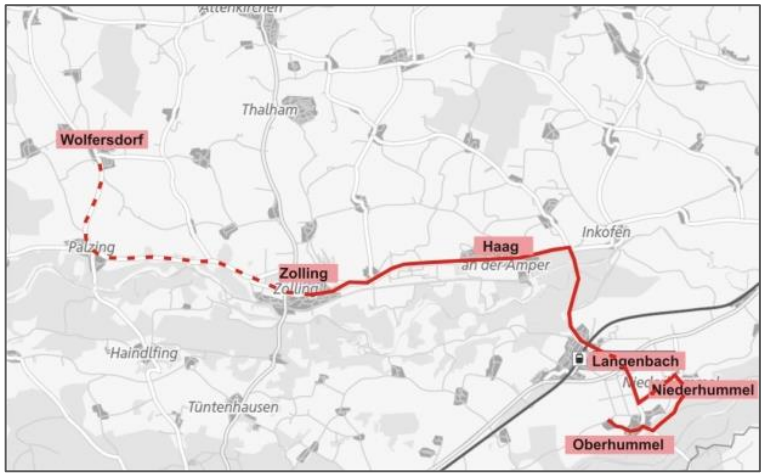
*Ausgangssituation*

- Keine leistungsfähige Verbindung zwischen den Ampertal-Gemeinden
- Derzeit keine ÖV-Anbindung der Langenbacher Ortsteile Niederhummel und Oberhummel

*Prüfansatz*

Konzeption einer Tangentialverbindung der Ampertalgemeinden zur Stärkung des übergemeindlichen Verkehrs. Eine leistungsfähige Verbindung der Gemeinden könnte auch insbesondere zur Förderung kleinerer Gemeindezentren relevant sein. Zudem entstehen neue attraktive Anbindungen an den Regionalzug (in Richtung Freising, Moosburg und München). Ein großes Potenzial für Pendler- und Schülerströme besteht in der Anbindung der Ortsteile Niederhummel und Oberhummel. In Zolling kann ein zentraler Umsteigepunkt an die bereits gut ausgebaute und nachfragestarke Linie 602/603 geschaffen werden.

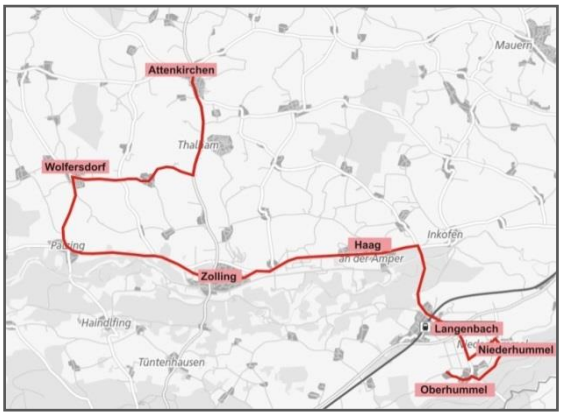
*Variante 1 (empfohlen)*




Schaffung einer neuen Linie ab Zolling über Haag nach Langenbach (inkl. Ortsteile). Bei Fahrten in der SVZ könnte die Linie bis Wolfersdorf verlängert werden. Die Schwerpunkte bei der Linienkonzeption liegen auf einer Anbindung der Langenbacher Ortsteile Niederhummel und Oberhummel an die Schiene in Langenbach und guten Umsteigebeziehungen in Zolling auf die bestehenden Linien 602 und 603. Mit einem Fahrzeug kann hier ein, auf die Zugverbindungen angepasster, Stundentakt gefahren werden.

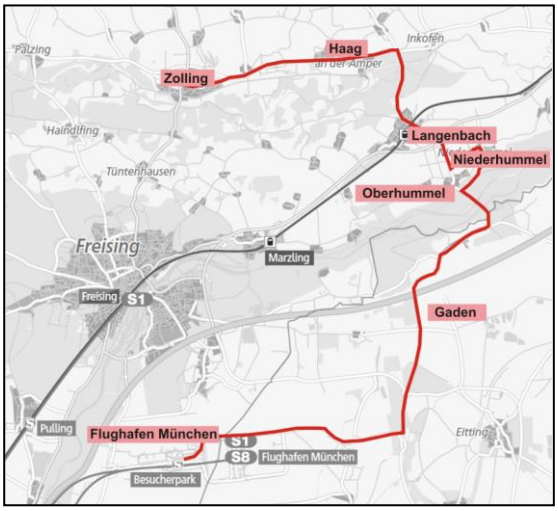
*Variante 2*

Einrichtung einer neuen Linie von Attenkirchen über Wolfersdorf, Zolling, Haag und Langenbach (inkl. Nieder- und Oberhummel). Die Vernetzung der genannten Gemeinden und der Anschluss der Langenbacher Ortsteile stellt hierbei den Hauptzweck der Linie dar. In Attenkirchen und Zolling ist das MVV-Regionalbusangebot bereits sehr gut ausgebaut und auch die Verbindung der beiden Gemeinden ist durch die bestehende Linie 602 bereits abgedeckt. Aufgrund der wahrscheinlich eher geringen Nachfrage aus Wolfersdorf und Attenkirchen wird diese Variante nicht favorisiert.




*Variante 3*

Die dritte Variante der Ampertaltangentiale würde eine Verlängerung der Variante 1 über Gaden bis zum Flughafen München darstellen. Somit würden schnelle Direktverbindungen zum Flughafen und eine landkreisübergreifende Verbindung geschaffen werden. Die Strecke und die Fahrzeit verlängern sich in dieser Variante jedoch deutlich, sodass für die Umsetzung eines Stundentaktes ein weiteres Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Damit verbunden ist auch von einer deutlichen Kostensteigerung auszugehen, wobei die Beteiligung des Landkreises Erding nicht gesichert ist.




*Ergebnis und Maßnahme*

Für die Realisierung der Ampertal-Tangentiale wird die Variante 1 empfohlen. Aufgrund des verkürzten Linienwegs, kann das eingesetzte Fahrzeug flexibler eingesetzt werden. Somit können Anschlüsse an die teilweise unregelmäßigen Abfahrtszeiten des Regionalzugs in Langenbach gewährleistet werden und die Linie kann sowohl als Zu- als auch als Abbringer fungieren. Dies ist für die Attraktivität der neuen Linie (insb. für die Ortsteile Nieder- und Oberhummel) von zentraler Bedeutung. Insgessamt ist für Variante 1 vom höchsten Kosten-Nutzen-Verhältnis auszugehen. Da die prognostizierte Nachfrage jedoch im moderaten Bereich liegt, könnte ein Probebetrieb evtl. mit einem Kleinbus erfolgen.
Die folgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf die vorrangig empfohlene Variante 1.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 300.000 – 350.000 € | | |

**Maßnahme 2: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 501 und Prüfung Expressverbindung**

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinie 501 besitzt eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV in Moosburg.
- Zugleich stellt die Linie eine bedeutende Tangentialverbindung zwischen Moosburg und Erding dar.
- Kein durchgehender Stundentakt (einzelne Taktlücken), letzte Rückfahrt ab Moosburg um 19 Uhr
- Fahrzeit zwischen Erding und Moosburg ca. 45 Minuten (43-46 Minuten)

*Anregung und Prüfansatz*

Angebotsausbau (durchgehendes Taktangebot), Verlängerung der Betriebszeiten sowie Prüfung von Expressverbindungen

*Ergebnis und Maßnahme:*

Es besteht nur ein **geringes Beschleunigungspotential** (ca. 5 Minuten ohne Bedienung von Langenpreising), eine Expressverbindung erscheint daher nicht zielführend. Dies trifft insbesondere auch auf Direktverbindungen ohne Bedienung von Wartenberg, Fraunberg etc. zu, die zwar eine Verkürzung der Fahrzeit von ca. 10 Minuten ermöglichen, aber die Nachfrageschwerpunkte vom Angebot abhängen.

Zunächst wird die **Schließung von Takt-/Angebotslücken empfohlen.** Dazu liegt ein konkreter Fahrplanentwurf vor, die Finanzierung im Landkreis Erding ist jedoch offen (eine Umsetzung erster Verdichtungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde abgelehnt). Anzustreben ist ein durchgehender Stundentakt sowie mind. ein zusätzliches Fahrtenpaar am Abend.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 200.000-250.000 Euro<br>(mit Landkreis Erding) | | |

**Maßnahme 3: Schnellbusse und Angebotsausbau für Pendler auf den Linien 602 und 683**

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinien 602, 603 und 683 stellen das Rückgrat des ÖPNV im nördlichen Landkreis Freising dar
- Die Linien 602 und 603 verkehren weitgehend im Stundentakt bzw. etwa stündlich, die Linie 683 zwischen Moosburg und Hörgertshausen meist ebenfalls etwa stündlich (kein durchgehender Takt).
- Angebot auf den Linien 602 und 603 (in Kombination) bis 23 Uhr, auf der Linie 683 bis 21 Uhr (bzw. 22:25 Uhr am Freitag)
- Fahrzeiten zwischen Au i. d. Hallertau und Freising etwa 40 Minuten, Nandlstadt-Moosburg 22 Minuten

*Anregung und Prüfansatz*

Angebotsausbau (Schließung von Taktlücken) sowie Prüfung von Expressverbindungen ab Au. i.d. Hallertau (bzw. Mainburg) nach Freising sowie ab Nandlstadt nach Moosburg

*Ergebnis und Maßnahme:*

Zwischen **Nandlstadt und Moosburg** besteht kein Beschleunigungspotential. Empfohlen wird ein **allgemeiner Ausbau des Angebots**, der in Kapitel 5.3.1 näher dargestellt wird.

Auf der **MVV-Regionalbuslinie 602** ist das Beschleunigungspotential sehr begrenzt, da eine Bedienung von Zolling, Attenkirchen und Thalham weiterhin erforderlich ist. Ein relevanter Zeitvorteil würde sich durch einen Verzicht auf die Bedienung des Freisinger Stadtgebiets ergeben (ca. 4-5 Minuten). Aufgrund der großen Bedeutung des Ziels Freising (ca. 250 Ein- und Aussteiger) kann dies jedoch nicht empfohlen werden. **Mittelfristig** ist im Sinne der Rahmenkonzeption die weitere **Schließung letzter Taktlücken** sowie **langfristig** eine weitere **Taktverdichtung in der HVZ** anzustreben.

Diese zusätzlichen Verbindungen können nach vorheriger Detailprüfung ggf. als **Expresskurse** konzipiert werden. Das bestehende Angebot für die Haltestellen entlang des Linienwegs muss jedoch auch zukünftig gewährleistet sein.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | 200.000 Euro (Angebotsausbau)<br>Express zusätzlich 350.000 Euro<br>(z.T. mit Landkreis Kelheim) | | |

## Maßnahme 4: Schnelle Direktverbindung Nandlstadt – Freising

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinie 603 verkehrt zwischen Nandlstadt und Freising auf deutlich variierenden Fahrwegen mit teilweise umwegiger Linienführung (u.a. über Haag a. d. Amper) und langen Fahrzeiten
- Fahrzeiten ab Nandlstadt nach Freising 40-47 Minuten

*Anregung und Prüfansatz*

Prüfung von Expressverbindungen ab Nandlstadt nach Freising

*Ergebnis und Maßnahme:*

Zwischen Nandlstadt und Freising ergibt sich ein spürbares Beschleunigungspotential durch Fahrten auf direktem Linienweg. Hier sind **mittelfristig** in der **HVZ weitere Direktverbindungen** ohne Umweg über Haag anzustreben, um ein stündliches schnelles Angebot zu gewährleisten. Bei einer zusätzlichen Anbindung von Haag nach Langenbach und Zolling (siehe Ampertal-Tangentiale) können diese Fahrten ggf. Bestandsfahrten via Haag ersetze.

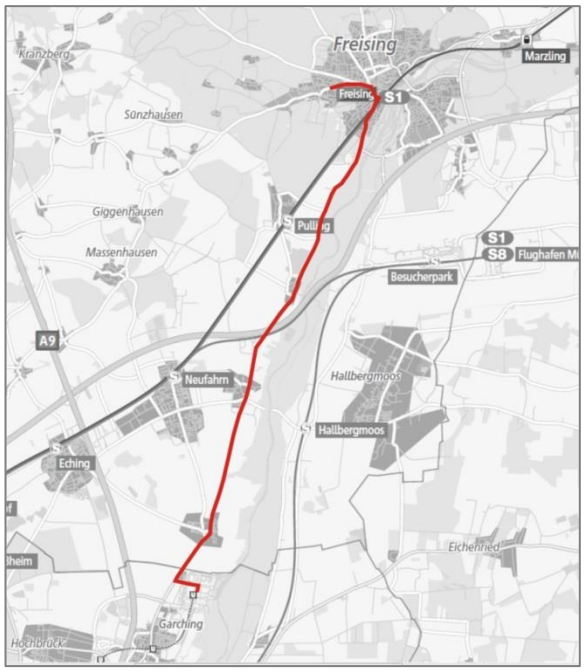
Die folgenden Angaben beziehen sich auf ein **stündliches Direktfahrtenangebot** zwischen Freising und Nandlstadt in der HVZ.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | 200.000-250.000 Euro | | |

### 5.1.2. Planungsbereich südlicher Landkreis

Im Planungsbereich südlicher Landkreis liegt der Fokus auf Expressverbindungen zwischen Freising und Garching sowie aus Richtung Allershausen auf der Autobahn A9 und Tangentialverbindungen in die Nachbarlandkreise (Dachau, Erding und Pfaffenhofen a. d. Ilm).

| **Maßnahme 5: Direkt-Verbindung Weihenstephan – Freising - Garching Forschungszentrum (U-Bahn)** |
|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• Eine schnelle Direktverbindung der Universitäts-Standorte (Weihenstephan und Garching Forschungszentrum, U-Bahn) über Freising mit wenigen Zwischenhalten ist für verschiedene Zielgruppen sinnvoll.<br>• Derzeit werden Studenten mit einem Shuttlebus zwischen den Uni-Standorten befördert. Der Shuttlebus-Service ist von der Universität organisiert und ist nicht für andere MVV- Fahrgäste nutzbar (nicht MVV-Integriert).<br>• Die derzeitigen Fahrzeiten mit den MVV-Verkehrsmitteln liegen bei ca. 50 – 60 Min und die Fahrgäste müssen zweimal umsteigen (Bus – S-Bahn – Bus) |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Prüfung einer direkten Expressbusverbindung zwischen den Uni-Standorten in Weihenstephan und Garching über Freising (Bahnhof), die für verschiedene Zielgruppen attraktiv ist |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Eine direkte Expresslinie zwischen Weihenstephan und Garching Forschungszentrum (U-Bahn) über Freising sorgt nicht nur für eine attraktive und schnelle Verbindung der zwei Uni-Standorte, sondern ermöglicht für die Fahrgäste auch eine attraktive Verbindung mit der U-Bahn in und aus Richtung München. Die Linie ist sowohl von den Bürgern als auch von der Universität und Politik gewünscht.<br><br>Die voraussichtliche Nachfrage auf dieser Linie wurde mittels eines Verkehrsnachfragemodells ermittelt. Das Modell weist eine gute Nachfrage auf dieser Linie nach. Durch Einführung der neuen Linie könnte die oft überlastete S-Bahn ein wenig entlastet werden. |




**Angebot:** Stündlich von ca. 6 – 21 Uhr (Mo. – Fr.)

**Fahrzeit:** ca. 35 Minuten

**Weglänge:** 18,5 km je Richtung

**Anzahl der bedienten Haltestellen:** 11

**Vorteile dieser Linie:**

+ Regelmäßiges, schnelles und direktes Angebot zwischen Weihenstephan, Freising Bf (, Achering, Mintraching, Dietersheim) und Garching Forschungszentrum (U-Bahn)

+ Attraktive Anbindung der Freisinger Ortsteile an die U-Bahn in und aus Richtung München

+ Entlastung der oft überlasteten S-Bahn

**Nachteile dieser Linie:**

– Für Studenten fehlen die Flexibilität und die kurzen Fahrzeiten eines bisher bestehenden Shuttlebus Angebots der TU (kostenlos und flexibel anpassbar)

Eine alternative Linienführung über Pulling wurde u.a. wegen der Bahnüberquerung und vsl. Verspätungen verworfen.

Als Alternative zu der direkten Expresslinie, wird ein Ausbau der Linie 690 mit Optimierung der Umsteigebeziehungen (S-Bahn <-> Bus) vorgeschlagen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 400.000-450.000 Euro<br>*Expresslinie* | | |

## Maßnahme 6: Ausbau der Tangentiale Freising – Allershausen – Petershausen

*Ausgangssituation*

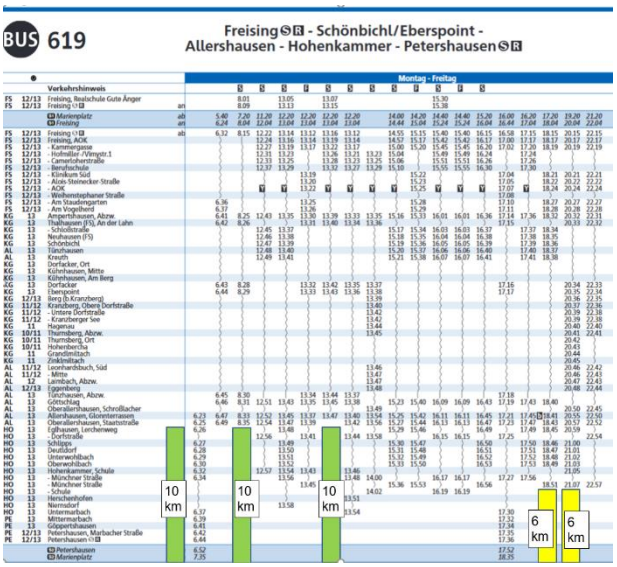
- Derzeit besteht zwischen der Stadt Freising und Petershausen (Landkreis Dachau) nur ein sehr marginales Fahrtenangebot durch die MVV-Regionalbuslinie 619. Ein Fahrtenpaar morgens kurz vor 7:00 Uhr; ein weiteres Fahrtenpaar gegen 17:30 Uhr.
- Eine Stärkung dieser Tangentiale würde eine schnellere Verbindung nach München ermöglichen – primär bei Anschluss auf den Regionalzug ab Petershausen.

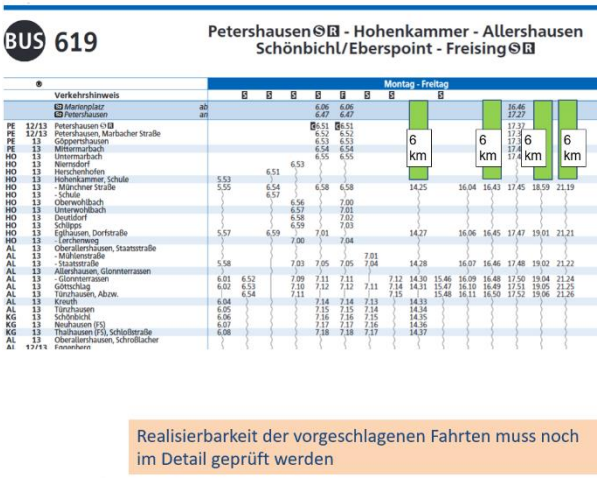
*Anregung und Prüfansatz*

Prüfung der Angebotserweiterung durch einzelne Fahrtenpaare bis hin zu einem regelmäßigen Grundangebot zwischen den Landkreisen

*Ergebnis und Maßnahme*

Obwohl die Nachfrage der bisherigen Fahrtmöglichkeiten eher auf einem geringen Niveau liegt (bis zu 7 Fahrgäste bei der Fahrt um 6:44 Uhr), wird eine Stärkung der Achse Petershausen – Allershausen – Freising / Flughafen grundsätzlich als sinnvoll erachtet – u.a. aufgrund der schneller Verbindungsmöglichkeiten nach München.
Kurzfristig wird eine Verlängerung ausgewählter Fahrten der Linie 619 empfohlen (detaillierte Analysen des Fahrplans und der Fahrzeugumläufe notwendig).




Mittelfristig wird die Einrichtung eines Stundentaktes in HVZ empfohlen.

Die Realisierbarkeit der Maßnahme ist abhängig von einer Mitfinanzierung des Landkreises Dachau (nach Territorialprinzip). Der Angebotsausbau dieser Relation ist im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Dachau kein Bestandteil; jedoch sollten aufgrund der Schwerpunktsetzung im Nahverkehrsplan auf Tangentialverbindungen Gespräche mit dem Landkreis aufgenommen werden.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zum anderen sollte die Umsetzung dieser Maßnahme in Abhängigkeit bzw. in Abstimmung mit der empfohlenen Maßnahme eines Angebotsausbaus der Verbindungen von Freising in den westlichen Landkreis, u.a. nach Allershausen und Kranzberg (Maßnahme #17) erfolgen. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ② | 70.000 € (nur kurzfristiges Angebot) | | |

**Maßnahme 7: Ausbau der Verbindungen in den Nachbarlandkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm**

*Ausgangssituation*

- Zwischen dem Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm und dem Landkreis Freising besteht derzeit mit Ausnahme einzelner Fahrten keine direkte ÖPNV-Verbindung. Dies betrifft insbesondere die Relation Freising – Pfaffenhofen a. d. Ilm.
- In der Vergangenheit bestand teilweise zumindest ein Grundangebot.
- Insgesamt nur moderate Pendlerverflechtungen, am stärksten ausgeprägt sind die Pendlerströme zwischen Stadt Freising und Zielen im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm (800 Personen in Summe beider Richtungen und aller Gemeinden im Landkreis Pfaffenhofen)
- Relevant sind darüber hinaus auch Verbindungen Richtung Ingolstadt (mit Umstieg zum SPNV)

*Anregung und Prüfansatz*

Prüfung des Angebots einzelner Fahrtenpaare bis hin zu einem regelmäßigen Grundangebot

*Ergebnis und Maßnahme:*

Eine Direktverbindung zwischen den beiden Landkreisen ist als zusätzliche Tangente grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert. Die Verbindung könnte u.a. durch einen Ausbau/eine Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 601 hergestellt werden. Dabei ist sowohl ein Linienweg über Schweitenkirchen wie auch über Paunzhausen möglich, ggf. ist bei einzelnen Fahrten auch eine Bedienung beider Hauptorte möglich.

Als Einstieg in ein neues Angebot sind einzelne Fahrtenpaare denkbar. Um auch für die Zielgruppe der Pendler zumindest eine begrenzte Relevanz zu erreichen, ist als Perspektive jedoch ein mindestens 2-stündliches Angebot anzustreben. Die Bedienung kann dabei vsl. durch ein Fahrzeug erfolgen.

Zu berücksichtigen ist auch ein Angebotsausbau zwischen Freising und Petershausen (siehe Maßnahme 6), der (mit Umstieg zum SPNV) weitere Verbindungen in den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ermöglicht.

Die Realisierbarkeit der Maßnahme ist abhängig von einer Mitfinanzierung des Landkreises

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pfaffenhofen a.d. Ilm (nach Territorialprinzip). Durch die Schülerbeförderung ergibt sich vsl. nur ein geringes Potential für diese landkreisübergreifende Verbindung. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ② | 300.000 Euro (inkl. Linienanteil im Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm) | | |

**Maßnahme 8: Expressverbindung Kammerberg – Fahrenzhausen – Lohhof**

*Ausgangssituation*

- Zwischen Kammerberg und Fahrenzhausen sowie Lohhof relativ dichtes Fahrtenangebot mit einigen Takt-/Angebotslücken auf der MVV-Regionalbuslinie 693
- Linienführung häufig via Haimhausen und teilweise auch Ottershausen mit moderater bzw. deutlicher Verlängerung der Fahrzeit nach Lohhof
- Nahverkehrsplan für den Landkreis Dachau sieht schnelle Tangentialverbindung Petershausen – Kammerberg – Fahrenzhausen – Haimhausen – Lohhof mit regelmäßigem Taktangebot vor (ohne Bedienung von Ottershausen), sowie separate Linie zur Bedienung von Haimhausen und Ottershausen

*Anregung und Prüfansatz*

Schnelle Direktverbindung von Kammerberg und Fahrenzhausen nach Lohhof (ohne Bedienung von Haimhausen).

*Ergebnis und Maßnahme:*

Empfohlen wird eine Beteiligung des Landkreises Freising an der im Nahverkehrsplan für den Landkreis Dachau vorgesehenen Tangentialverbindung. Diese Maßnahme ist bereits näher ausgearbeitet, ggf. bestehen auch Fördermöglichkeiten.

Die Synergieeffekte (auch finanziell) kompensieren den Nachteil einer geringfügig längeren Fahrzeit durch die Bedienung von Haimhausen (keine Bedienung von Ottershausen). Ein darüber hinausgehendes, zusätzliches Expressangebot ab Kammerberg und Fahrenzhausen lässt sich mit den von Seiten des Landkreises Dachau vorgesehenen Maßnahmen nicht in Einklang bringen und kann auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit daher nicht empfohlen werden.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | 600.000 Euro (mit Landkreis Dachau) | | |

**Maßnahme 9: Bessere Verbindung zwischen Freising und Erding (auch mit Umstieg)**

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinie 511 verbindet die beiden Oberzentren Erding und Freising. Das Angebot ist im Wesentlichen auf die Belange des Schülerverkehrs sowie eingeschränkt von Pendlern ausgerichtet.
- Die Fahrzeiten und Linienwege variieren stark. Bei der Bedienung mehrerer Orte entlang des Linienwegs ergeben sich teilweise lange Fahrzeiten.
- Weiterhin bestehen regelmäßige Umsteigeverbindungen via Flughafen (MVV-Regionalbuslinien 635 und 512 sowie Flughafenexpress). Die Umsteigezeiten am Flughafen sind mit meist 11 bis 16 Minuten relativ lang und nur begrenzt attraktiv.

*Anregung und Prüfansatz*

Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf der MVV-Regionalbuslinie 511 und/oder Verbesserung der Umsteigeverbindung via Flughafen

*Ergebnis und Maßnahme:*

Ein nennenswerter Ausbau des Angebots auf der MVV-Regionalbuslinie 511 kann derzeit unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit nicht empfohlen werden. Die Finanzierung müsste gemäß Territorialprinzip vorrangig durch den Landkreis Erding erfolgen und die Maßnahme im Nahverkehrsplan für den Landkreis Erding verankert werden.

Eine ausreichende Nachfrage bei der Schließung bestehender Taktlücken ist als unsicher einzuschätzen, selbiges gilt für die Zielgruppe zusätzlicher Fahrten. Die Einrichtung einer Expressverbindung ist nicht sinnvoll möglich, da sich einerseits nur relativ geringe Fahrzeiteinsparungen ergeben und andererseits die Erschließungsfunktion der Linie verloren ginge.

Eine Optimierung der Umsteigezeiten am Flughafen ist aktuell nicht möglich, da die Anschlüsse zum/vom SPNV in Erding und Freising Priorität besitzen und nicht verschlechtert werden dürfen.

Bei Veränderungen der Rahmenbedingungen (Busfahrpläne und Fahrplangefüge im SPNV) sollen jedoch künftig Möglichkeiten zur Optimierung der Umsteigebeziehungen geprüft werden. Die folgenden Angaben beziehen sich auf diese perspektivische Optimierung der Umsteigebeziehungen am Flughafen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | Max. 25.000 Euro (kleinere Fahrplan-anpassungen) | | |

**Maßnahme 10: Ausbau der Verbindung Allershausen – München (inkl. Expressbus auf der A9)**

*Ausgangssituation*

- Der Korridor Schweitenkirchen-Allershausen-Kranzberg hat zwar eine gute Autobahn-Anbindung an München, bedingt durch die Lage zwischen den zwei Schienen-Achsen (S 1 und S 2) fehlt hier jedoch eine attraktive schnelle ÖV-Anbindung nach München.
- Die viele Pendler, die jeden Tag aus diesem Korridor, in und aus Richtung München pendeln haben kein attraktives ÖV-Angebot, das alle wichtige Orte schnell, direkt und zuverlässig an München sowie an die Forschungseinrichtungen und an das Gewerbegebiet in Garching anbindet.
- Auf der MVV-Regionalbuslinie 695 besteht derzeit im Wesentlichen in den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung ein attraktives Taktangebot. Aufgrund der (erforderlichen) Erschließungsfunktion der Linie insbesondere zwischen Allershausen und Kranzberg ergeben sich relativ lange Fahrzeiten bis zur S-Bahn in Eching bzw. U-Bahn in Garching-Hochbrück.

*Anregung und Prüfansatz*

Verbesserung der Verbindung zwischen Allershausen und München durch Ausbau der Linie 695 und Prüfung einer Expressbuslinie auf der Autobahn A9 (Schweitenkirchen – Allershausen – Garching-Forschungszentrum)

*Maßnahme „Ausbau MVV-Regionalbuslinie 695“*

Ein Ausbau des Fahrtenangebots auf der MVV-Regionalbuslinie 695 wird vorrangig empfohlen. Dieser Angebotsausbau steht im Einklang mit der Rahmenkonzeption und ist unabhängig von der Umsetzung einer Expressverbindung auf der Autobahn zu betrachten, da für die Gemeinden und Ortsteile entlang des Linienwegs eine Anbindung gewährleistet sein muss.

Vorrangig ist die große Angebotslücke am Vormittag, Mittag und frühen Nachmittag durch ein Grundangebot zu schließen. Abends soll mind. ein zusätzliches Fahrtenpaar angeboten werden. Die mittelfristige Zielsetzung stellt ein stündliches Taktangebot dar.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 300.000 Euro | | |

*Maßnahme „Expressbus auf der Autobahn A 9“*

Diese Maßnahme basiert auf dem Expressbus-Konzept aus einer Studie, die im Rahmen des ILE-Arbeitskreises Mobilität durchgeführt wurde. Ein ähnliches Angebot gab es bereits in der Vergangenheit in Form der ehemaligen MVV-Regionalbuslinie 692, die in der Fortschreibung des NVP LK FS in 2004 vorgestellt wurde.

Allerdings fand gleichzeitig der vier-spurige Ausbaus des Autobahnschnitts statt. Daraus resultierten hohe Verspätungen und letztendlich musste die Linie wegen geringer Nachfrage eingestellt werden. Mittlerweile ist der Ausbau dieses Autobahnschnitts vollzogen und für die kommenden Jahre sind keine weiteren großen Baumaßnahmen geplant.

In dem neuen Konzept, ist auf dieser Expressbuslinie ein stündlicher Takt von ca. 5 Uhr bis 21 Uhr vorgesehen. In Stoßzeiten kann die Kapazität mithilfe eines 30-Min-Takts verdoppelt werden. Die Umsetzung dieser Linie ist allerdings mit Aufbau neuer Infrastruktur verbunden (Einrichtung von Haltstellen und P+R-Anlagen an mehreren Standorten). Um die Hemmschwellen zu reduzieren und die Akzeptanz dieser Linie zu erhöhen, soll diese Linie im MVV-Tarifsystem integriert sein.

**Angebot:** stündlicher Takt (5 Uhr – 21 Uhr)

- in Stoßzeiten Option für doppelte Kapazität und 30 Min-Takt.

**Voraussetzungen:**

- Integration in den MVV
- Einrichtung neuer Haltestellen (und P+R-Parkplätze) an mehreren Standorten

**Geschätzte Anzahl der Nutzer:** 400/Tag (Mo.-Fr.)

Diese Linie wird eine direkte und zeitsparende Verbindung in den Münchner Norden aus Allershausen bzw. Schweitenkirchen schaffen und daher hat sie ein gutes Potential als eine echte Alternative zum MIV in diesem Korridor zu dienen.

Zur Festlegung der finalen Linienführung sowie konzeptionellen Fragen wird die Durchführung einer Detailuntersuchung empfohlen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 600.000 Euro | | |

## 5.2. Schülerverkehr

Im Schülerverkehr ergaben sich insgesamt nur geringe Defizite, die im Rahmen des Nahverkehrsplans behandelt werden können. Detailanpassungen, die im Rahmen der Beteiligungsverfahren thematisiert wurden, sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans und sollen weiterhin bilateral zwischen Landratsamt Freising, MVV und Schulen abgestimmt und ggf. kurzfristig umgesetzt werden. Dazu wurde auch bereits die Regieabteilung der MVV GmbH einbezogen.

Die folgenden Maßnahmenvorschläge beschränken sich daher auf einen Ausbau des Angebots für Schüler am Nachmittag. In einzelnen Fällen können geringfügige Anpassungen der Schulschlusszeiten nach vorheriger Absprache mit Landratsamt und MVV sinnvoll sein. Eine weitergehende Integration der freigestellten Schülerverkehre in den allgemeinen ÖPNV kann in der Fläche nach näherer Prüfung nicht empfohlen werden, da sich nur ein geringer Mehrwert für andere Zielgruppen ergeben würde und zugleich die Übersichtlichkeit des Angebots deutlich verschlechtert würde.

Umfassende Verbesserungen auch für den Schülerverkehr ergeben sich durch einen allgemeinen Ausbau des ÖPNV-Angebots (siehe Kapitel 6.1, 6.3 und 6.4). Viele kleinere Forderungen bzw. Prüfaufträge im Rahmen der Beteiligungsverfahren werden durch die entsprechenden allgemeinen Maßnahmen erfüllt.

Die Maßnahmen im Schülerverkehr sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

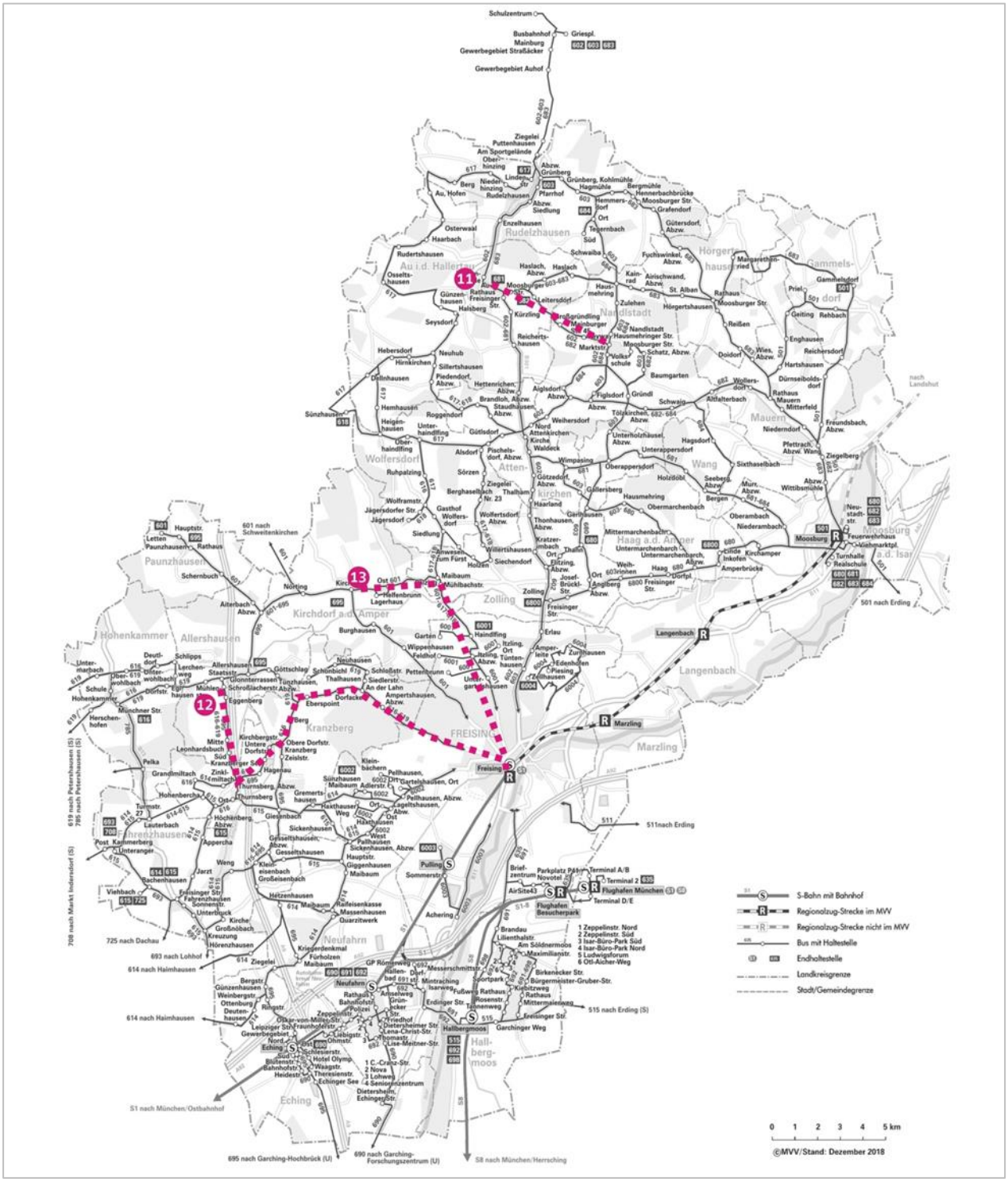



**Abbildung 15: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Schülerverkehr**

**Maßnahme 11: Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulstandorte (insb. Au, Moosburg) von Nandlstadt aus**

*Ausgangssituation*

- Zwischen Nandlstadt und Moosburg besteht ein gutes Angebot ohne größere Defizite. Hier besteht kein vordringlicher Handlungsbedarf.
- Zwischen Nandlstadt und Au. i. Hallertau besteht zwar zu verschiedenen Zeiträumen eine direkte ÖPNV-Verbindung, nicht jedoch in den für den Schülerverkehr zur Realschule relevanten Zeitlagen.
- Die Anbindung der Realschule wird bislang durch den freigestellten Schülerverkehr gewährleistet.

*Anregung und Prüfansatz*

Einrichtung zusätzlicher Fahrten im allgemeinen ÖPNV

*Ergebnis und Maßnahme:*

Während eine Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den allgemeinen ÖPNV in der Fläche nicht empfohlen werden kann (s.o.), erscheint auf der Hauptrelation Nandlstadt – Au i.d. Hallertau aufgrund der konzentrierten Nachfrage eine allgemeine ÖPNV-Verbindung sinnvoll.

Empfohlen wird grundsätzlich die Einrichtung von drei auf die Schulzeiten abgestimmten Fahrtenpaaren am Morgen, Mittag und Nachmittag (z.B. auf der MVV-Regionalbuslinie 603 oder 683). Die detaillierte Maßnahmenausarbeitung und die Umsetzungsperspektive sind jedoch in besonderem Maße von der Fahrzeugverfügbarkeit während der Schülerspitzen abhängig.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 25.000 Euro | | |

| **Maßnahme 12: Zusätzliche Rückfahrten am Nachmittag Richtung Kranzberg** | | | |
|---|---|---|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• Die Rückfahrtmöglichkeiten für Schüler am Nachmittag ab Freising nach Kranzberg sind grundsätzlich ausreichend.<br>• Allerdings bestehen zwischen 14:13 Uhr und 16:11 Uhr keine direkten Fahrtmöglichkeiten, sondern nur Umsteigeverbindungen mit sehr langen Fahrzeiten.<br>• Die Nachbargemeinde Allershausen verfügt hingegen über eine direkte Rückfahrtmöglichkeit ab der Realschule Gute Änger um 15:30 | | | |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Zusätzliche Rückfahrt am Nachmittag | | | |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Empfohlen wird eine zusätzliche Rückfahrtmöglichkeit nach Abstimmung mit den Schulen etwa gegen 15:30 Uhr (MVV-Regionalbuslinie 616). Dabei sind die aktuellen Schülerzahlen und Schulschlusszeiten zu berücksichtigen.<br><br>Ggf. ergeben sich Wechselwirkungen durch einen allgemeinen Angebotsausbau (siehe Maßnahme 17). | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ② | 25.000 Euro | | |

| **Maßnahme 13: Zusätzlicher Bus nach Kirchdorf zwischen 14 und 16 Uhr** | | | |
|---|---|---|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• Die Rückfahrtmöglichkeiten für Schüler am Nachmittag ab Freising nach Kirchdorf sind grundsätzlich ausreichend und angemessen.<br>• Zwischen 13:15 Uhr und 15:30 Uhr bestehen keine direkten Fahrtmöglichkeiten, sondern nur Umsteigeverbindungen mit sehr langen Fahrzeiten. | | | |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Zusätzliche Rückfahrt am Nachmittag zwischen 14 und 16 Uhr | | | |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Perspektivisch ist (auch vor dem Hintergrund eines allgemeinen Angebotsausbaus) eine zusätzliche Rückfahrtmöglichkeit (z.B. zwischen 14:15 Uhr und 14:30) nach Abstimmung mit den Schulen zu prüfen.<br><br>Da diese Fahrt aber lediglich schnellere Rückfahrten nach der 7. Stunde ermöglich und die Zahl der betroffenen Schüler zumeist gering ist, wird empfohlen, die Maßnahme mit nachrangiger Priorität zu behandeln. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ③ | 25.000 Euro | | |

## 5.3. Anpassungen bestehender Linien, Taktverdichtungen und neue lokale Angebote

Die folgenden Maßnahmen (siehe **Abbildung 16**) umfassen im Wesentlichen den Ausbau und die Anpassung bestehender Linien (insbesondere Taktverdichtungen), aber auch neue lokale Angebot in den Gemeinden Neufahrn und Hallbergmoos. Aufgrund der vielfältigen Maßnahmen werden diese wiederum nach den beiden Planungsbereichen unterteilt dargestellt.

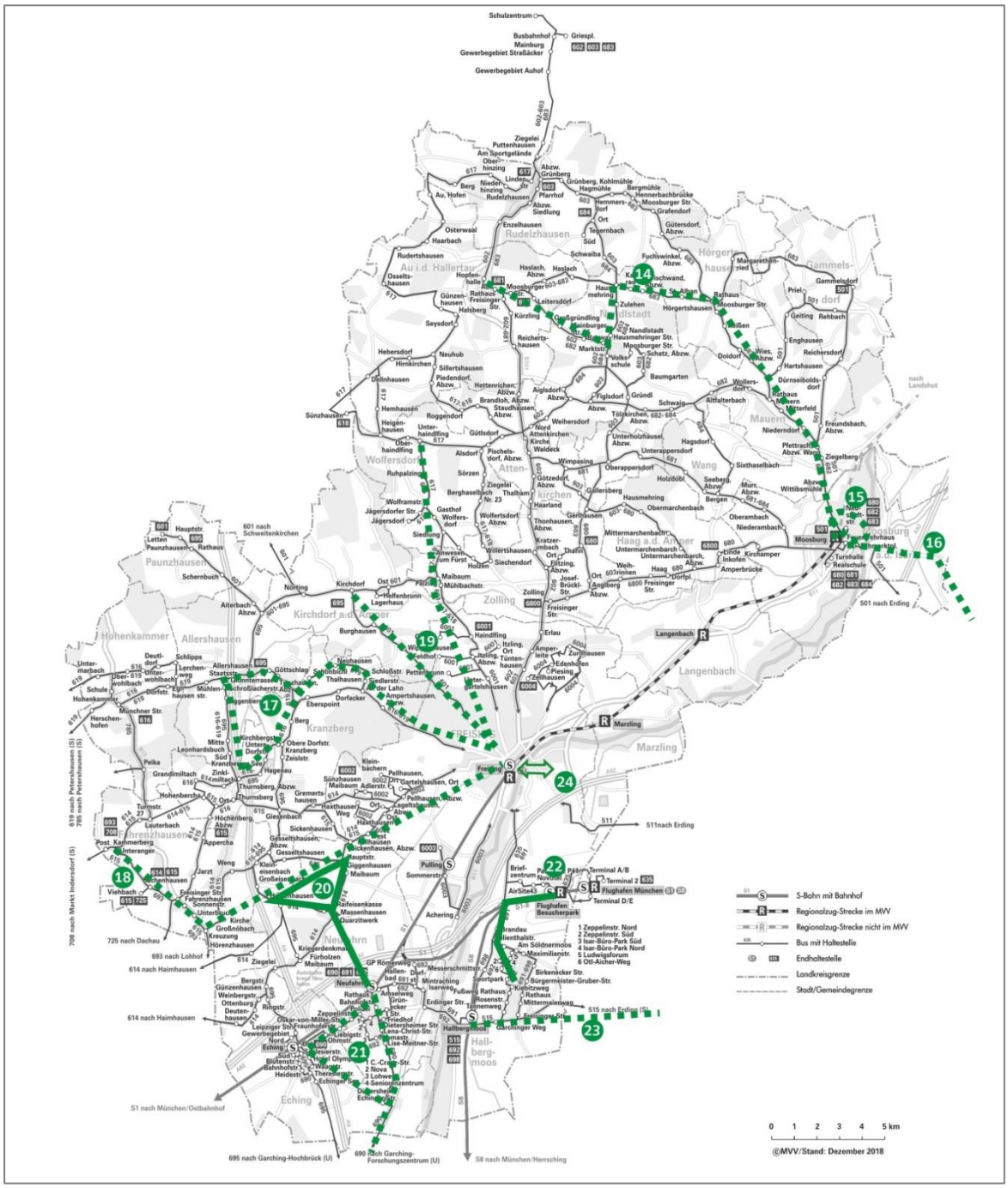



**Abbildung 16: Räumliche Verortung von Maßnahmen zur Anpassung bestehender Linien, Taktverdichtungen und neuen lokalen Angeboten**

### 5.3.1. Planungsbereich nördlicher Landkreis

**Maßnahme 14: MVV-Regionalbuslinie 683: Durchgehend getaktetes Angebot außerhalb der Schulzeiten sowie Angebotsausbau am Abend**

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinie 683 besitzt als Zubringer nach Moosburg für den nordöstlichen Landkreis eine zentrale Funktion.
- Die Linie ist gemäß der Rahmenkonzeption als Bestandteil des Hauptnetzes definiert und verfügt bereits heute im Abschnitt Hörgertshausen – Moosburg über ein dichtes Angebot, allerdings mit einigen Lücken.
- Im weiteren Verlauf der Linie besteht nur ein deutlich reduziertes Angebot, zusätzliche Fahrten bis Nandlstadt wurden in der Vergangenheit nur gering nachgefragt.
- Ein erster Ausbau des Abendangebots erfolgte bereits in den letzten Jahren (bis Hörgertshausen)

*Anregung und Prüfansatz*

Weitere Vertaktung der Linie mit zusätzlichen Fahrten auch bis Nandlstadt und weitere Ausbau des Fahrtenangebots am Abend.

*Maßnahme „Schließung von Angebotslücken“ (kurzfristig)*

**Schließung von Taktlücken zwischen Hörgertshausen und Moosburg:**
Ein weiteres Fahrtenpaar am Morgen, zwei Rückfahrten am Nachmittag ab Moosburg (an Ferientagen und Freitagen)

**Zusätzliche Fahrten ab Nandlstadt:**
Eine weitere Fahrt nach Moosburg am Morgen (an Ferientagen zwei Fahrten), drei Rückfahrten am Abend

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 50.000 Euro | | |

*Maßnahme „Weitere Vertaktung“ (mittel- bis langfristig)*

**Schließung von Taktlücken zwischen Hörgertshausen und Moosburg**
Zwei weitere Fahrten ab Moosburg (Vormittag und Abend), vier weitere Fahrten ab Hörgertshausen (Mittag und Nachmittag)

**Zusätzliche Fahrten ab Nandlstadt**
Zwei weitere Fahrten nach Moosburg, drei Fahrten ab Moosburg

**Weitere Vertaktung mit der Zielsetzung eines einheitlichen Stundentakts als Grundangebot**
Einheitlicher Stundentakt mindestens im Abschnitt Moosburg – Hörgertshausen, im Abschnitt Hörgertshausen – Nandlstadt je nach Fahrgastzahlen (bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen) zunächst in der NVZ zweistündliches Angebot ausreichend, Stundentakt hier nur als langfristige Perspektive gemäß Rahmenkonzeption. Problematik: Leicht variierende Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Züge in Moosburg, Restriktionen durch Anschlüsse und Fahrzeugumläufe sowie Erfordernisse der Schülerbeförderung

**Variantenprüfung*:***
Prüfung verschiedener Varianten zur Optimierung der Fahrzeugumläufe:
- Verlängerung über den Bahnhof hinaus zum Gewerbegebiet Degernpoint
- Weiterführung nach Au (ggf. in Kombination mit Degernpoint)
- Zweistündlich via Nandlstadt nach Au sowie zweistündlich nach Rudelzhausen (und teilweise weiter nach Mainburg)

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 80.000 Euro, Endausbau<br>zusätzlich bis zu 200.000 Euro | | |

**Maßnahme 15: Integration Stadtbus Moosburg in den MVV-Tarif**

*Ausgangssituation*

- Das Angebot des Stadtbusses Moosburg ist nicht in den MVV-Tarif integriert.
- Dadurch ergibt sich eine zusätzliche Hemmschwelle für die Nutzung des Angebots (auch hinsichtlich der Fahrgastinformation)

*Anregung und Prüfansatz*

Integration den MVV-Tarif

*Ergebnis und Maßnahme*

Eine Tarifintegration wird grundsätzlich empfohlen. Die damit verbundenen finanziellen Wirkungen können im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht abgeschätzt werden. Für die Fahrgäste kann die Attraktivität eines Umstiegs auf den Stadtbus bzw. generell einer Nutzung des Stadtbusses damit jedoch deutlich erhöht werden. Zugleich werden eine Überplanung des Angebots bzw. eine Neukonzeption sowie eine Optimierung der

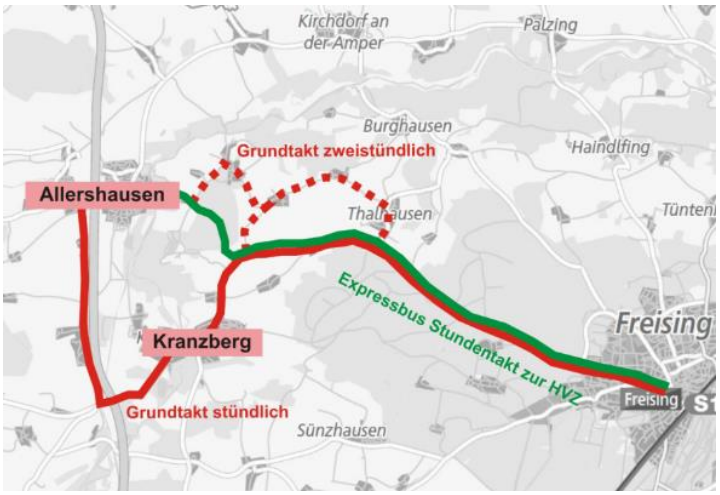
| | | | |
|---|---|---|---|
| Anschlüsse zum SPNV empfohlen. Diese ist jedoch als Maßnahme für einen eigenwirtschaftlich betriebenen Stadtbusverkehr im Detail nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ① | Keine Angabe möglich | | |

| |
|---|
| **Maßnahme 16: Busanbindung Buch am Erlbach** |
| *Ausgangssituation*<br><br>• Zwischen Moosburg und Buch am Erlbach besteht derzeit ein eigenwirtschaftlicher Linienverkehr, der vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist.<br>• Diese Linie bedient auch die Moosburger Ortsteile Aich und Pfrombach mit, die über kein MVV-integriertes ÖPNV-Angebot verfügen |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Ausbau des Angebots auf der Linie Moosburg – Buch am Erlbach |
| *Ergebnis und Maßnahme*<br><br>Die Einrichtung eines Grundangebots von einigen Fahrtenpaaren an allen Werktagen ist grundsätzlich anzustreben.<br><br>Dem Landkreis wird empfohlen, ggfs. mit dem Verkehrsunternehmen diesbezüglich in Kontakt zu treten. Während der aktuellen Konzessionslaufzeit bestehen aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit der Linie jedoch ansonsten kaum direkte Einflussmöglichkeiten auf den Ausbau des Angebots. Zukünftige Maßnahmen sind in jedem Fall auch mit dem Landkreis Landshut und der Regierung von Niederbayern abzusprechen. Langfristig ist ggf. auch eine MVV-Integration zu prüfen. |

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | Unter 100.000 Euro (Grobschätzung Grundangebot) | | |

### 5.3.2. Planungsbereich südlicher Landkreis

| **Maßnahme 17: Ausbau der Verbindungen von Freising in den westlichen Landkreis, u.a. nach Allershausen und Kranzberg** |
|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• Optimierungsbedarf der Verbindung Allershausen – Freising. Oft nur mit längeren Fahrtzeiten mit Linienverlauf über Kranzberg möglich (Linie 616); zudem z.T. größere Angebotslücken in einigen Zeitlagen.<br>• Optimierungsbedarf der Verbindung Kranzberg – Freising<br>  ○ ÖV-Angebot im Gemeindehauptortes Kranzberg (rund 2.100 Einwohner) und des Ortsteils Thalhausen (ca. 700 Einwohner) durch Linien 616 und 619 relativ gut, jedoch mit größeren Angebotslücken in einigen Zeitlagen<br>  ○ Größere Defizite der ÖV-Anbindung der Ortsteile Gremertshausen und Hohenbercha (jeweils ca. 200 Einwohner) |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>• Stärkung der Linien 616 und 619 durch das Schließen von Angebotslücken<br>• Mittelfristig Prüfung einer klareren Angebotsstrukturierung (Grundtakt und Express) |
| *Ergebnis und Maßnahme*<br><br><u>Kurz- bis mittelfristig:</u><br>Schließung von Taktlücken (insb. auf 616) am Morgen, am Nachmittag sowie in den späteren Abendstunden und am Wochenende sinnvoll. Detailprüfung von Umlaufzeiten und Fahrzeugbedarf notwendig.<br><br><u>Mittel- bis langfristig:</u><br>Umsetzung einer direkten Expressverbindung (Petershausen) – Allerhausen – Freising in der HVZ; regelmäßig getaktetes Grundangebot über Kranzberg und Thalhausen. Durch die Expressverbindung (und zudem eine optimierten Abstimmung mit der S-Bahn) würde sich die Fahrtzeit nach München verkürzen (rund 630 Auspendler von Allershausen nach München). Die Umsetzung dieser Maßnahme sollte in Abhängigkeit bzw. in Abstimmung mit der empfohlenen Maßnahme eines Angebotsausbaus der Tangentialen von Freising – Allershausen – Petershausen (Maßnahme #6) erfolgen.<br>Für die Gemeinde Kranzberg (Hauptort) sollte ein stündliches Grundangebot angestrebt werden, für den nördlichen Ortsteil Thalhausen wird ein zweistündlicher Grundtakt empfohlen. |




Im Rahmen der Neustrukturierung durch die Einführung der Expressverbindung sollte geprüft werden, inwieweit die ÖV-Anbindung der Kranzberger Ortsteile Gremertshausen und Hohenbercha durch einzelne Fahrten verbessert werden kann. Hier ist eine Abstimmung mit der empfohlenen Einführung von Ruftaxi Angeboten in diesem Korridor (Maßnahme #27) erforderlich.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | ca. 300.000 bis 400.000 € | | / *(bei mittelfristiger Neustrukturierung)* |

**Maßnahme 18: Angebotsausbau zwischen Fahrenzhausen und Freising (inkl. Neufahrner Ortsteile)**

*Ausgangssituation*

- Zwischen Fahrenzhausen sowie den Ortsteilen im Norden von Neufahrn und der Großen Kreisstadt Freising ist das ÖPNV-Angebot in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet (MVV-Regionalbuslinien 614 und 615).
- An Werktagen bestehen tagsüber größere Angebotslücken, ein Abendangebot fehlt.
- An Wochenenden besteht kein Angebot

*Anregung und Prüfansatz*

Ausbau des Angebots auch am Abend und Einführung eines Wochenendangebots

*Ergebnis und Maßnahme*

Die Einrichtung zusätzlicher Fahrtenpaare an Werktagen ist grundsätzlich sinnvoll und vsl. zu moderaten Kosten realisierbar. Mittel- bis langfristig kann die Einführung flexibler Bedienungsformen (z.B. Ruftaxi oder Flexibus, siehe Maßnahme 27) eine Option darstellen. Die Einführung eines Grundangebots an Samstagen wird separat als Maßnahme 30 behandelt.

Zunächst wird jedoch ein Ausbau des bestehenden Angebots an Werktagen auf den Linien 614 bzw. 615 empfohlen. Zusätzliche Fahrtenpaare können das Angebot hier am Vormittag, ggf. zur Mittagszeit und am frühen Nachmittag sowie insbesondere am Abend verstärken. Die dargestellten Kosten sind abhängig von den Detailplanungen einschließlich der Festlegung der Linienführung und beziehen sich auf eine Verstärkung um vier Fahrtenpaare (ohne zusätzliches Fahrzeug)

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | Ca. 150.000 Euro<br>(4 Fahrtenpaare) | | |

**Maßnahme 19: Zeitliche Verlängerung des Angebots für die Kirchdorfer Ortsteile Wippenhausen und Burghausen + Angebot am Wochenende**

*Ausgangssituation*

- **Optimierungsbedarf bei der Anbindung der Kirchdorfer Ortsteile Wippenhausen** (letzte Rückfahrtmöglichkeit derzeit um 16:00 Uhr ab Freising mit MVV-Regionalbus 616) und **Burghausen** (letzte Rückfahrtmöglichkeit derzeit um 15:30 Uhr mit MVV-Regionalbus 601)
- Bisher kein **Wochenendangebot**

*Anregung und Prüfansatz*

- Zeitliche Verlängerung des Angebots für die Kirchdorfer Ortsteile Wippenhausen und Burghausen unter der Woche
- Einführung eines Angebots am Wochenende

*Ergebnis und Maßnahme*

Die Ortsteile Wippenhausen (knapp 250 Einwohner) und Burghausen (< 200 Einwohner) werden u.a. durch die MVV-Regionalbuslinie 601 bedient. Die Bedienung des Korridors dieser Ortsteile steht in Konkurrenz zu dem Korridor Palzing und Haindlfing (zusammen über 1.000 Einwohner), sodass die Ortsteile Wippenhausen und Burghausen nur selten angefahren werden.

Auch in der Schwachstellenanalyse ging hervor, dass für den Ortsteil Wippenhausen eine Unterversorgung besteht: In der NVZ an Ferientagen in Richtung Freising und in der SVZ besteht kein Angebot (die in der Schwachstellenanalyse aufgezeigten Defizite in der Anbindung zum nächsten zentralen Ort – in diesem Fall Allershausen – erscheinen nicht gravierend, da eine Anbindung nach Freising für die beiden Ortsteile relevanter erscheint)

Ein Ausbau der MVV-Regionalbuslinie 601, der bereits bei den Maßnahmen 7 (Verbesserung der Verbindungen in den Nachbarlandkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm) und 13 (zusätzlicher Bus nach Kirchdorf zwischen 14 und 16 Uhr) empfohlen wird, erscheint auch in dieser Maßnahme sinnvoll.

Eine sinnvolle Alternative bzw. Ergänzung zum Ausbau der Linie 601 wäre ein Ausbau der MVV-Regionalbuslinien 617 oder 618, die u.a. ebenfalls den konkurrierenden Korridor Palzing und Haindlfing bedienen. Durch die Einführung neuer Fahrten auf diesen Linien - primär am Abend - könnten bestehende Fahrten auf der Linie 601 nach Wippenhausen / Burghausen „umgeleitet“ werden. Neue Fahrten könnten bis zum Wolfersdorfer Ortsteil Oberhaindlfing (knapp 400 Einwohner) verlängert werden; der Kirchdorfer Ortsteil Helfenbunn könnte bedarfsabhängig mit erschlossen werden.

Für die Linie 601 werden samstags zwei Fahrtenpaare angeboten, jedoch wird der Korridor mit den Ortsteilen Wippenhausen / Burghausen nicht bedient. Im Zuge eines langfristigen weiteren Ausbaus des Angebotes am Wochenende sollten zwei Fahrtenpaare auch über den Korridor Wippenhausen und Burghausen geführt werden.

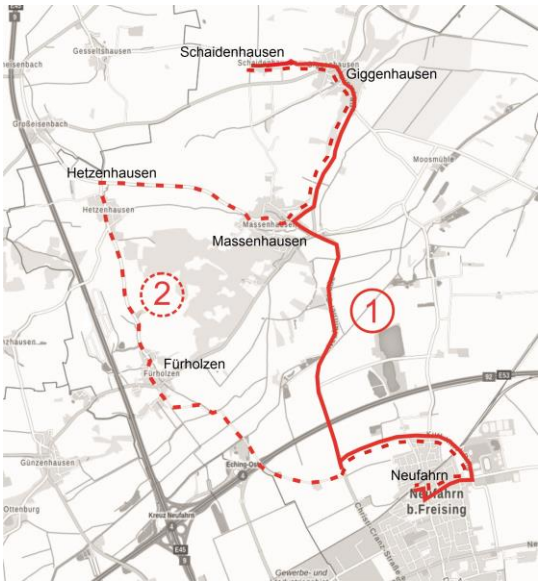
| *Untenstehende Beurteilung bezieht sich auf die Alternative des Ausbaus der Linie 617/618 durch drei zusätzliche Fahrtenpaare bis Wolfersdorf, Oberhaindlfing an Werktagen.* | | | |
|---|---|---|---|
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ③ | ca. 100.000 € | | *(mit Wolfersdorf)* |

| **Maßnahme 20: Anbindung der nördlichen Ortsteile Neufahrns und Echings an die Hauptorte und S-Bahn** |
|---|
| *Ausgangssituation*<br>• Unzureichendes Angebot und mangelhafte Anbindung der nördlichen Ortsteile Neufahrns (und ggf. Echings) an die Hauptorte Neufahrn und Eching.<br>• Anbindung dieser Ortsteile durch Linienwegänderung 695 nicht zielführend |
| *Anregung und Prüfansatz*<br>Prüfung einer neuen Linie mit alternierenden Bedienung auf zwei Strecken für Verbesserung der Anbindung der nördlichen Ortsteile Neufahrns (und ggf. Echings) an die Hauptorte Neufahrn und Eching |

*Variante 1: Ortsverkehr Neufahrn*

Derzeit haben die nördlichen Ortsteile (Schaidenhausen, Giggenhausen, Massenhausen, Hetzenhausen, Fürholzen) eine mangelhafte bzw. keine Anbindung an den Gemeindehauptort Neufahrn.
Diese Ortsteile können mit einer neuen Linie, direkt und schnell an die S-Bahn und an den Gemeindehauptort angebunden werden. Die Ortsteile Schaidenhausen, Giggenhausen, Massenhausen und Neufahrn werden stündlich bedient und die Ortsteile Hetzenhausen und Fürholzen werden in einem zweistündlichen Takt angebunden. Da die Ortsteile Hetzenhausen und Fürholzen durch die Linie 695 bereits bedient werden ist dieses Angebot als ausreichend zu bewerten.
Die Fahrzeiten liegen bei ca. 15 Minuten für die direkte Strecke (1) und bei ca. 25 Minuten für die Strecke (2) über Hetzenhausen und Fürholzen.
Diese Linie wird ein schnelles, direktes und regelmäßiges Angebot für die ca. 2.500 Einwohner der nördlichen Ortsteile Neufahrns nach Neufahrn gewährleisten. Der Betrieb dieser Variante ist mit einem Fahrzeug möglich.

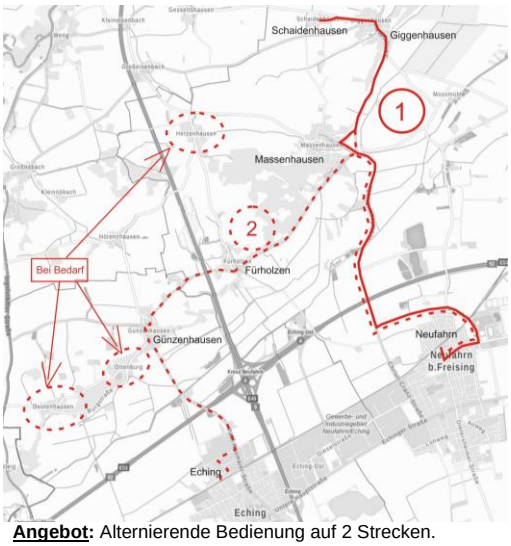
Zu prüfen ist bei einem Einsatz von Klein- oder Midibussen ggf. eine Kombination mit einer Bedienung des südlichen Ortsgebiets von Neufahrn (derzeit durch MVV-Regionalbuslinie 692 bedient).




| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 150.000 Euro<br>(Variante 1) | | |

*Variante 2: Gemeindeübergreifende Linie*

Bei der zweiten Variante handelt es sich um eine attraktive Anbindung der Echinger und Neufahrner Ortsteile an Eching und Neufahrn.
Die Ortsteile werden durch zwei alternierende Strecken bedient (siehe Abbildung). Der Ortsteil Massenhausen hat ein stündliches Angebot nach Neufahrn und die Ortsteile Schaidenhausen und Giggenhausen ein zweistündliches.
Die Ortsteile Fürholzen und Günzenhausen haben ein zweistündliches Angebot sowohl nach Neufahrn als auch nach Eching.
Die kleineren Ortsteile Hetzenhausen, Ottenburg und Deutenhausen werden bei Bedarf bedient und verfügen somit über ein zweistündliches Angebot in beide Richtungen (nur nach Anmeldung).
Diese Variante kann ebenfalls mit einem Fahrzeug bedient werden.
Die zusätzliche Anbindung der Echinger Ortsteile an Eching ist ein Vorteil im Vergleich zu der ersten Variante. Die Variante 2 bindet nicht nur die obengenannten Ortsteile an Neufahrn und Eching an, sondern ermöglicht auch eine gute Anbindung nach München und Freising.




**Angebot**: Alternierende Bedienung auf 2 Strecken.
**Verlauf 1**: Neufahrn - Massenhausen - Giggenhausen -Schaidenhausen
**Fahrtzeit** je Richtung: ca.**15 Min**.

**Verlauf 2**: Neufahrn - Massenhausen - (Hetzenhausen) - Fürholzen - Günzenhausen -(Ottenburg) - (Deutenhausen) - Eching
**Fahrtzeit** je Richtung (ohne Bedarfshaltestellen): **ca.25 Min.**

**Gefahrene km im Jahr**: ca. 83.000 km/ Jahr

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 250.000 Euro (Variante 2) | | |

## Maßnahme 21: Verbesserung der Fahrzeiten der Linie 690

*Ausgangssituation*

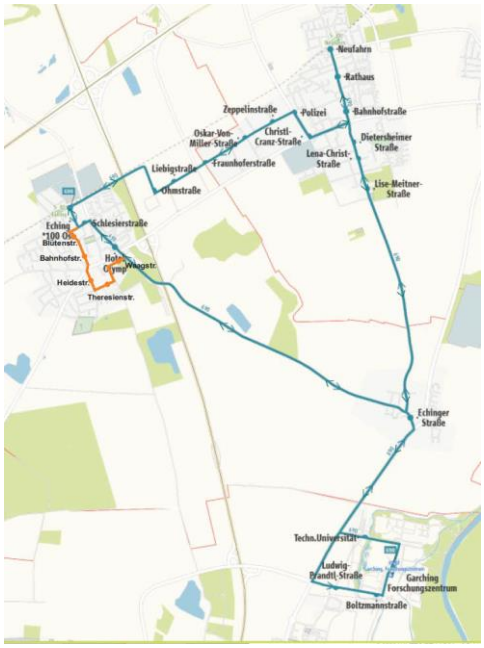
- Die Linie 690 ist im Bestand gut ausgelastet und verbindet die U-Bahn Garching Forschungszentrum über Ortsgebiet und S-Bahnhof Neufahrn mit Ortsgebiet und S-Bahnhof Eching
- Im aktuellen Konzept gibt es keine Direktverbindungen von Eching zur U-Bahn Garching-Forschungszentrum
- Ein Umbau der Linie zu einer beschleunigten Ringlinie mit 20-Minuten-Takt, ist aufgrund begrenzter Einsparpotentiale durch verkehrstechnische Maßnahmen nicht möglich

*Anregung und Prüfansatz*

Neben einer von der Gemeinde Eching gewünschten Direktverbindung zwischen Eching – Dietersheim und Garching Forschungszentrum soll die Verbindung zwischen U-Bahn Garching Forschungszentrum und S1 leistungsfähiger ausgebaut werden.

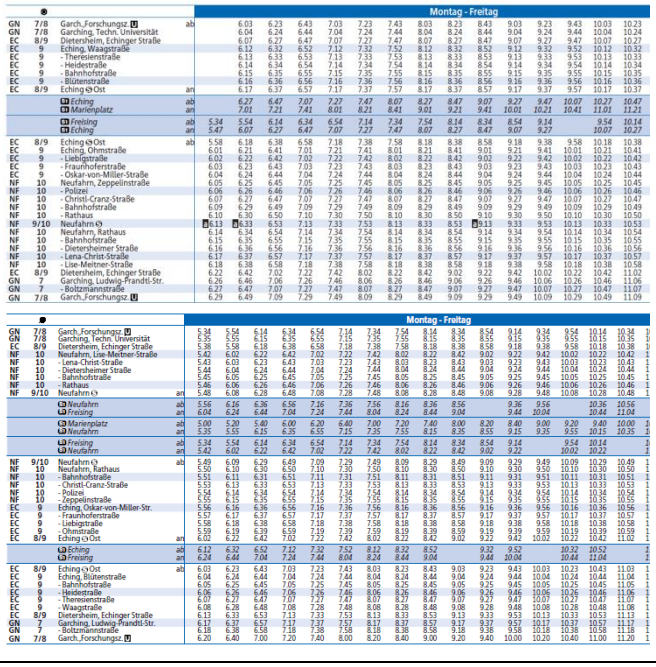
*Ergebnis und Maßnahme:*

Mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs wurde ein Grobkonzept für eine Ringlinie mit zwei Varianten entwickelt. Die Verkehrsknotenpunkte Garching Forschungszentrum, Eching S-Bahnhof und Neufahrn S-Bahnhof werden mit einer Dreiecksverbindung leistungsfähig vernetzt und alternierend in Form einer Ringlinie bedient.
Im Vergleich zum heutigen Angebot ergeben sich somit neue Direktverbindungen zwischen Eching – (Dietersheim-) und Garching Forschungszentrum mit attraktiven Umsteigebeziehungen zur U-Bahn, sowie zur S1. Des Weiteren wird ein regelmäßiges, gut merkbares Taktangebot in beiden Richtungen geschaffen. Zusätzlich ist eine gleichmäßigere Fahrgastverteilung bzw. eine Entlastung des stark besetzten Streckenabschnitts zwischen Garching Forschungszentrum und Neufahrn zu erwarten.



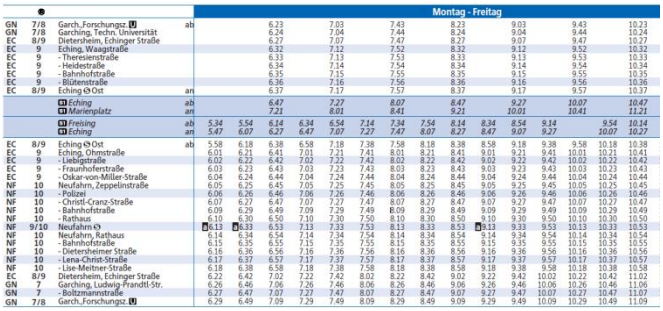
*Variante 1*

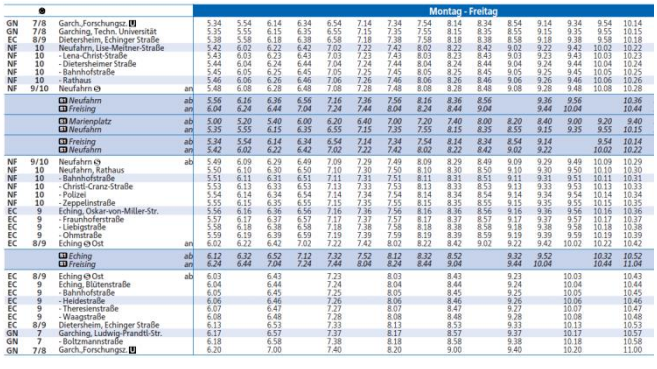
Die erste Variante sieht einen durchgängigen 20-Minuten-Takt auf allen Teilstrecken vor. Insgesamt fünf Busse verkehren abwechselnd im und gegen den Uhrzeigersinn und schaffen somit ein einheitliches Angebot in beide Richtungen.



*Variante 2*

In der zweiten Variante wird für die neue Teilstrecke Eching (S) – Dietersheim – Garching Forschungszentrum (U) unter der Woche lediglich ein 40 – Minuten Takt vorgesehen. Dies bewirkt eine Kostenreduktion und erhöht aufgrund der höheren Pufferzeiten die Betriebsstabilität.





| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | 500.000 Euro<br>(mit Landkreis München) | | |

## Maßnahme 22: Busverbindung Hallbergmoos - Flughafen

*Ausgangssituation*

- Das Gemeindegebiet Hallbergmoos liegt in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München
- Von 2004 bis 2006 gab es bereits eine Busverbindung zwischen dem Munich Airport Business Park (MABP) in Hallbergmoos und dem Flughafen München durch die MVV-Regionalbuslinie 699
- Die Linie wurde insbes. wegen des Tarifsprungs (Kurzstreckentarif gilt nur bis zu 4 Stationen, Gemeindetarif nicht anwendbar) nur wenig genutzt und wieder eingestellt.
- Aktuell bedient ein von der Gemeinde initiierter, nicht MVV-integrierter Bedarfsverkehr die Relation MABP – Flughafen, mit drei Fahrtenpaaren am Vormittag und fünf Fahrtenpaaren am Nachmittag. Es ist eine telefonische Voranmeldung 45 Minuten vor Fahrtantritt notwendig.

*Anregung und Prüfansatz*

Sowohl für Einwohner als auch für den Besucherverkehr des MABP wäre eine direkte Busverbindung zum Flughafen ein großer Mehrwert.

*Ergebnis und Maßnahme*

Eine Überprüfung der Fahrzeitvorteile (siehe Anhang 8) die sich durch eine Direktverbindung Hallbergmoos Flughafen ergeben zeigt, dass nur für das Gewerbegebiet zu allen Verkehrszeiten ein echter Mehrwert geschaffen werden kann.

Die Verbindung vom Gewerbegebiet zum Flughafen, kann mit einem Fahrzeug im 40-Minuten-Takt bedient werden. Durch die Umsetzung der Tarifstrukturreform im Winter 2019 wird sich die tarifliche Situation auf dieser Relation deutlich verbessern.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | Mind. 250.000 € | | |

## Maßnahme 23: Weiterer Ausbau der Busverbindung Hallbergmoos - Erding

*Ausgangssituation*

- Seit Dezember 2015 verbindet die neue MVV-Regionalbuslinie 515 die Gemeinde Hallbergmoos über Notzing mit der Kreisstadt Erding
- Neben relevanten Pendlerströmen und einer Tangentialverbindung zwischen den Linien S2 und S8, werden hiermit auch neue Fahrmöglichkeiten zu Schulen, Fachärzten und für den Einkaufverkehr geboten.

*Anregung und Prüfansatz*

Die Bestandslinie wird gut angenommen und wurde bereits zum Fahrplanwechsel 2018 um einige Fahrtenpaare verstärkt. Eine weitere Stärkung der Linie 515 wird von den beteiligten Gemeinden und Landkreisen gewünscht.

*Ergebnis und Maßnahme:*

Eine weitere Taktverdichtung mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen. Dies kann zur nächsten Ausschreibung 2021 umgesetzt werden und bringt sowohl für den Landkreis Freising, insbesondere für die Gemeinde Hallbergmoos aber auch für den Landkreis Erding deutliche Vorteile.
Somit kann ein leistungsfähiger Taktverkehr zwischen den S-Bahnlinien S2 und S8 etabliert werden.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ① | 100.000-200.000 Euro<br>(mit Landkreis Erding) | | |

**Maßnahme 24: Optimierung der Anschlussbeziehungen in Freising zum Flughafen**

*Ausgangssituation*

- Insgesamt stellen sich die Anschlüsse zwischen den Regionalbuslinien nach Freising und der MVV-Regionalbuslinie 635 zum Flughafen sowie dem Flughafenexpress als zufriedenstellend dar.
- Ungünstig ist die Situation auf den MVV-Regionalbuslinien 603 und insbesondere 602. Hier sind die Übergangszeiten insbesondere in Richtung Flughafen (häufig) zu knapp.

*Anregung und Prüfansatz*

Optimierung der Umsteigebeziehungen von den Linie 602 und 603 zum Flughafen

*Ergebnis und Maßnahme:*

Derzeit ist eine Verbesserung der Anschlusssituation aufgrund von Restriktionen u.a. durch Anschlüsse zum/vom SPNV sowie begrenzte Kapazitäten am Busbahnhof nicht möglich. Es wird jedoch empfohlen, bei künftigen Angebotsanpassungen (sowohl im MVV-Regionalbusverkehr wie auch im Angebotsgefüge des SPNV) die Möglichkeit von Optimierungen zu prüfen. Dabei müssen die stark nachgefragten Anschlüsse zum/vom SPNV in/aus Richtung München (und Landshut) jedoch weiterhin Vorrang besitzen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | Unter 25.000 Euro<br>(nur Detailanpassungen) | | |

## 5.4. Bedarfsverkehre und Wochenendangebote

Bedarfsverkehrsangebote (u.a. Ruftaxi, Flexibus u.ä) können insbesondere in Zeiten mit geringer Nachfrage und Räumen mit eher disperser Siedlungsstruktur das ÖPNV-Angebot ergänzen. Unter Berücksichtigung der Einschätzungen bei der zweiten Runde der Workshops im November 2018 wird allen entsprechenden Maßnahmen im Vergleich mit anderen Themenfeldern lediglich eine nachrangige Priorität beigemessen. Bei den folgenden Maßnahmen (siehe **Abbildung 17**) insbesondere im Raum Moosburg sowie als Zubringer nach Freising und Hallbergmoos handelt es sich somit um eher längerfristige Perspektiven zur Abrundung des ÖPNV-Angebots.

Schneller realisierbar ist ein Ausbau des Angebots am Wochenende im regulären Regionalbusverkehr. Empfohlen wird hier zunächst ein Angebotsausbau ein Samstagen und nur im verdichteten Raum auch an Sonntagen.

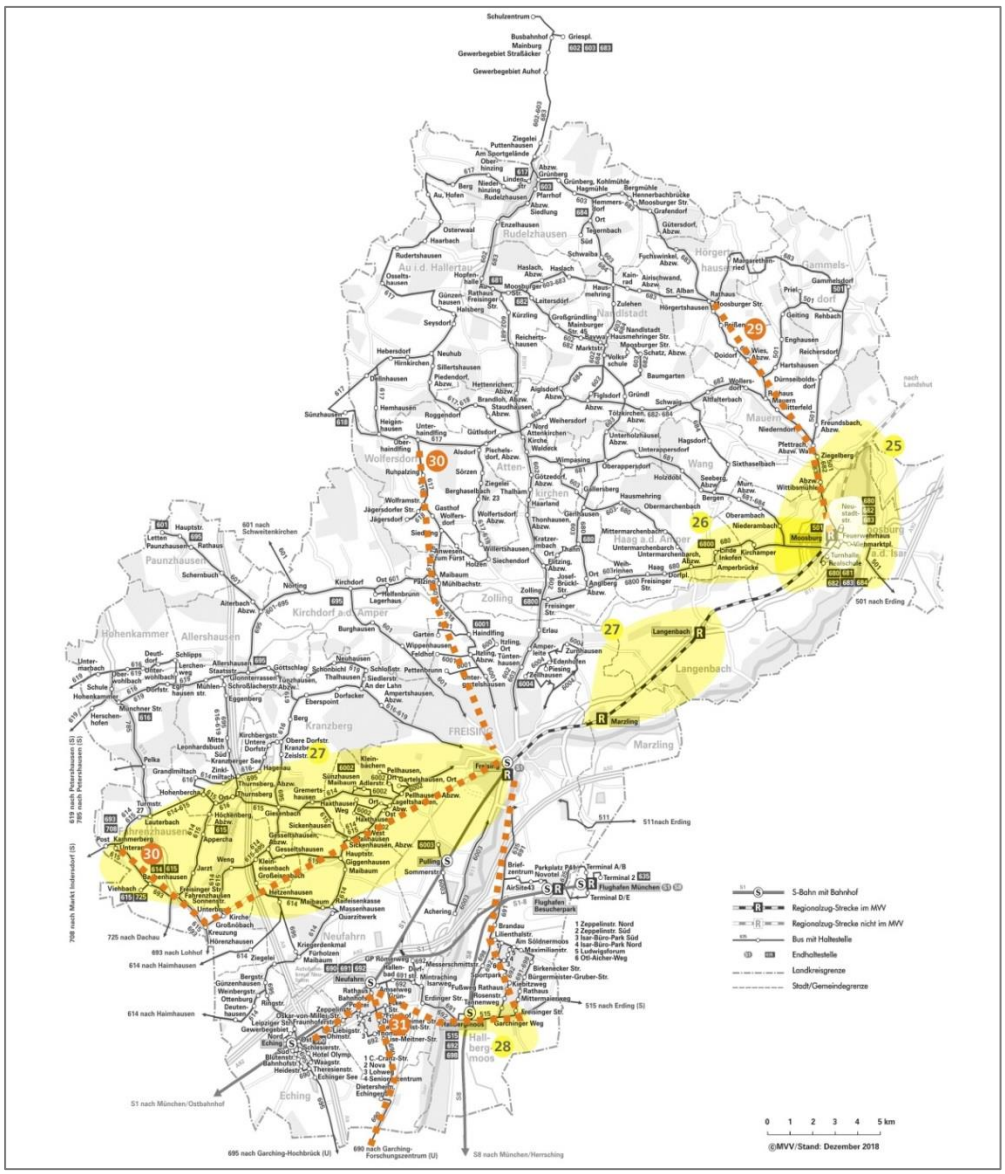



**Abbildung 17: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Bedarfsverkehre und Wochenendangebot**

**Maßnahme 25: Bedarfsverkehrs-/Ruftaxi-Angebot für Ortsteile von Moosburg und Wang**

*Ausgangssituation*

- Mehrere Ortsteile der Stadt Moosburg sowie der Gemeinde Wang (mit teilweise über 200 Einwohnern) verfügen über kein bzw. nur ein rudimentäres ÖPNV-Angebot durch eigenwirtschaftliche Linien der Firma Hadersdorfer, die vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind.
- Eine wirtschaftliche vertretbare und zugleich attraktive Bedienung durch einen regulären Linienverkehr erscheint nicht möglich

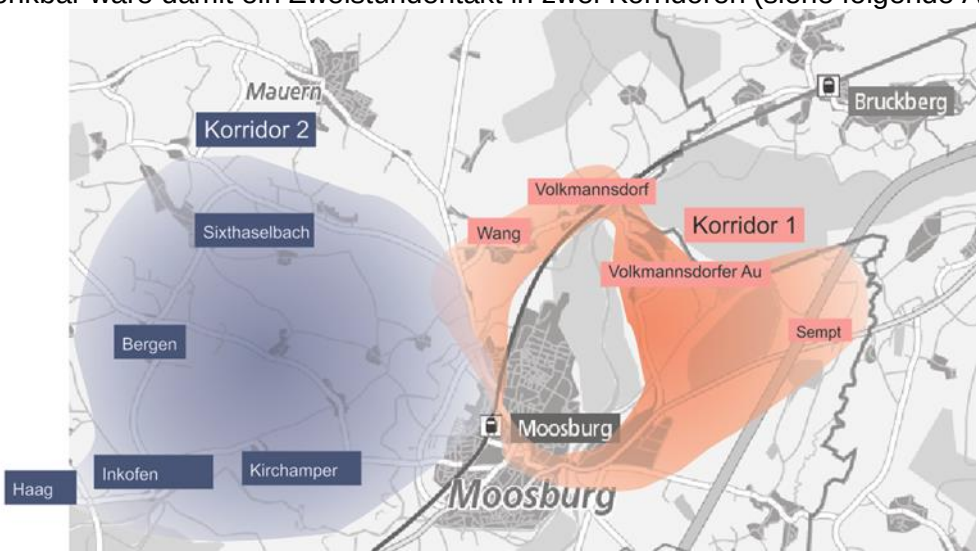
*Anregung und Prüfansatz*

Anbindung durch ein Bedarfsverkehrsangebot nach Moosburg (außerhalb der für den Schülerverkehr erforderlichen Zeitlagen)

*Ergebnis und Maßnahme:*

Ein Grundangebot ist grundsätzlich als sinnvoll zu bewerten (auch gemäß der Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung). Insgesamt ist jedoch nur von einer geringen Nachfrage auszugehen, so dass lediglich der Einsatz eines Fahrzeuges empfohlen werden kann.

Denkbar wäre damit ein Zweistundentakt in zwei Korridoren (siehe folgende Abbildung):




Der Korridor 1 könnte u.a. die Ortsteile Wang, Volkmannsdorf, Volkmannsdorfer Au sowie ggf. Spörerau (alle Gemeinde Wang) sowie Sempt und ggf. Degernpoint (Stadt Moosburg) umfassen. Ein zweiter Korridor im Westen von Moosburg und Wang ist abhängig von der Realisierung und Ausgestaltung der folgenden Maßnahme 26 (Verlängerung MVV-Ruftaxi 6800 nach Moosburg).

Die Bedienung ist ohne festen Linienweg vorgesehen, wobei Haltestellen, die zur entsprechenden Zeit durch Regionalbusse bedient werden, nicht angefahren werden (keine Konkurrenzierung). Mögliche Betriebszeit ist zunächst von etwa 6-20 Uhr (nicht für Schülerfahrten).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Die Detailplanung ist abhängig von der weiteren Gestaltung der nicht MVV-integrierten Linien der Firma Hadersdorfer (sowie den bestehenden Konzessionen) sowie den Maßnahmen 1 (Ampertal-Tangentiale) und 26 (Verlängerung MVV-Ruftaxi 6800 nach Moosburg) | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ③ | 100-150.000 Euro | | |

| |
|---|
| **Maßnahme 26: Verlängerung MVV-Ruftaxi 6800 bis Moosburg** |
| *Ausgangssituation*<br><br>• Die MVV-Ruftaxilinie 6800, die Haag a. d. Amper und mehrere Ortsteile im Westen den Gemeinde Wang erschließt, bietet derzeit keine Anbindung nach Moosburg (sondern im Westen nach Zolling mit Anschlüssen von/nach Freising)<br>• Verbindungen nach Moosburg bestehen in diesem Bereich lediglich durch wenige Regionalbusfahrten an Schultagen |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Verlängerung der Ruftaxilinie 6800 nach Moosburg zur Anbindung des Mittelzentrums und Herstellung von Anschlüssen zum/vom SPNV |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Das derzeitige Bedienungskonzept der MVV-Ruftaxilinie 6800 erlaubt keine Verlängerung nach Moosburg, da die Bedienung nur durch ein Fahrzeug erfolgt und keine entsprechenden Puffzeiten vorhanden sind.<br><br>Die Anbindung nach Moosburg erfordert daher eine Neukonzeption der Linie. Die Rahmenbedingungen hierfür sind abhängig von der Realisierung der Ampertal-Tangentiale (Maßnahme 1) sowie eine Ruftaxi-Angebots im Raum Moosburg (Maßnahme 25).<br><br>Eine Detailplanung ist erst nach den entsprechenden Entscheidungen zur Umsetzung der Ampertal-Tangentiale sinnvoll. Durch diese sind Synergieeffekte zu erwarten, so dass bezüglich des Fahrzeugeinsatzes weiterhin von einem Fahrzeug auszugehen ist. |

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | 50-100.000 Euro | | |

**Maßnahme 27: Rufbus/Ruftaxi (o.ä) für verschiedene Korridore**

*Ausgangssituation*

- In ländlichen Teilbereichen mit geringen Einwohnerzahlen und disperser Siedlungsstruktur ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung insbesondere in der NZV und SVZ durch reguläre Linienbusverkehre nicht möglich.
- Bedarfsgesteuerte Angebote wie das System Flexibus im Landkreis Günzburg oder ein Ruftaxi (in mehreren MVV-Landkreisen) können in diesen Bereichen eine ÖPNV-Versorgung zu vertretbaren Kosten sicherstellen.

*Anregung und Prüfansatz*

Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre wie Rufbus/Flexibus oder Ruftaxi in verschiedenen Korridoren,

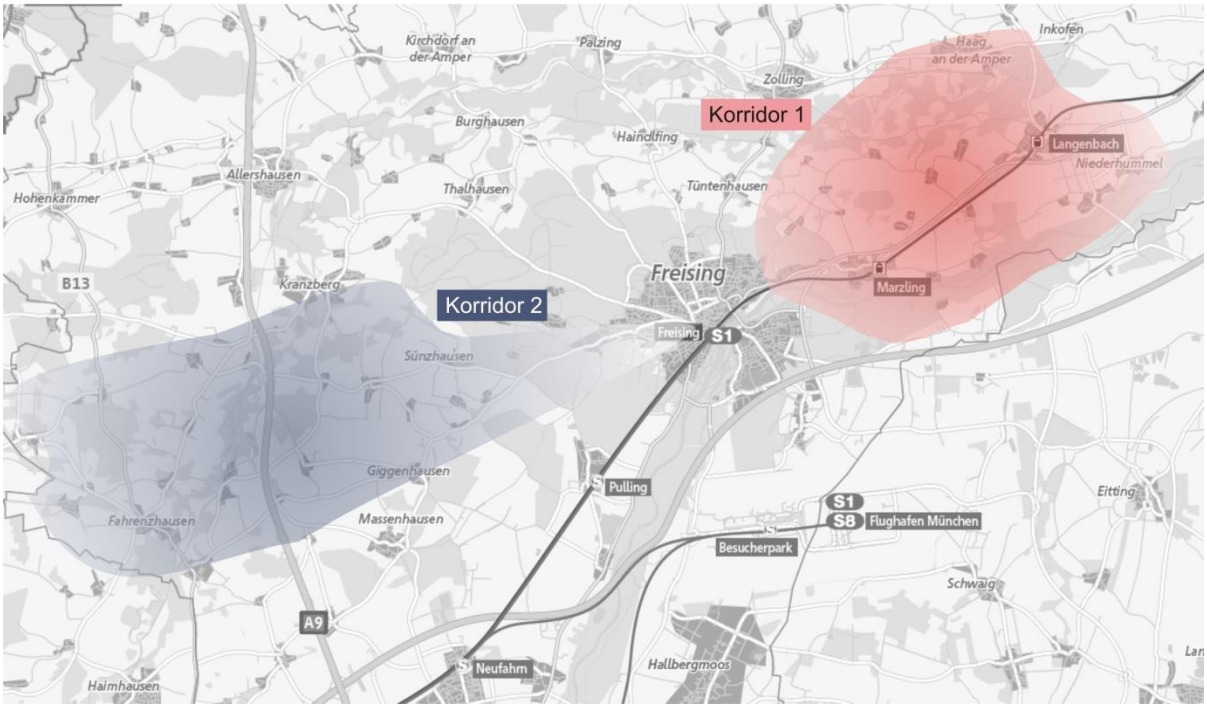
*Ergebnis und Maßnahme:*

Ein landkreisweites Bedarfsverkehrsangebot kann aufgrund der sehr stark variierenden strukturellen Rahmenbedingungen sowie der unterschiedlichen ÖPNV-Qualitäten in den verschiedenen Teilgebieten derzeit nicht empfohlen werden.

Es können jedoch mehrere Korridore definiert werden, die sich für ein derartiges flächenhaftes Bedarfsverkehrsangebot eignen. Diese zeichnen sich durch insgesamt eher geringe Einwohnerzahlen verteilt auf verschiedene kleine Ortsteile sowie die Möglichkeit einer direkten Anbindung nach Freising bzw. zum Freisinger Stadtbus aus.

Vorrangig empfohlen wird als längerfristige Perspektive die Detailprüfung entsprechender Angebote in den folgenden beiden Korridoren:

1) Gemeinden Marzling, Langenbach und ggf. Haag a. d. Amper mit Anschluss zur Buslinie 633 in Marzling (nach Freising) sowie ggf. zum SPNV in Langenbach
2) Bedienungsgebiet der MVV-Regionalbuslinien 614 und 615 mit Ortsteilen der Gemeinden Fahrenzhausen, Kranzberg, Neufahrn sowie der Stadt Freising (Anbindung an den Bahnhof Freising).




**Mögliche Korridore für Rufbus- bzw. Ruftaxi-Angebote**

Die Bedienung der Korridore erfolgt jeweils ohne festen Linienweg nur nach vorheriger Anmeldung. Geeignet ist das Angebot für die NVZ und SVZ, während insbesondere Fahrten für den Schülerverkehr in der HVZ beibehalten werden müssen.

Die Definition weiterer möglicher Bedienungskorridore ist möglich. Generell ist für den Betrieb eines flächenhaften Bedarfsverkehrs ein geeigneter Betreiber erforderlich, der über die organisatorischen Voraussetzungen sowie geeignete Fahrzeuge (Klein- bis Midibusse) verfügt. Bei der Detailkonzeption sind weiterhin die sonstigen Maßnahmen im jeweiligen Korridor zu berücksichtigen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | Ca. 100.000 Euro (je Korridor) | | |

**Maßnahme 28: Behebung der Unterversorgung des Ortsteils Goldach-Süd (Hallbergmoos)**

*Ausgangssituation*

- Teilgebiete des Ortsteils Goldach-Süd in der Gemeinde Hallbergmoos (insbesondere entlang der Straße „Am Bach“ und „Schönstraße“ liegen außerhalb der Einzugsbereiche bestehender Linien
- In der Vergangenheit wurden diese Bereiche teilweise bereits bedient, die Nachfrage blieb jedoch gering.
- Aufgrund der Straßeninfrastruktur sowie begrenzter Wendemöglichkeiten und aus finanziellen Gründen ist die Einbeziehung in bestehende Regionalbuslinien nicht möglich bzw. nicht sinnvoll

*Anregung und Prüfansatz*

Ruftaxi zur Anbindung an den S-Bahnhof sowie ggf. das Ortszentrum

*Ergebnis und Maßnahme:*

Die Bedienung durch ein Bedarfsverkehrsangebot ist grundsätzlich denkbar. Ein attraktives Angebot ist allerding mit relativ hohen Kosten bei vsl. nur geringer Nachfrage verbunden.

Es werden nur kleine Bereiche zusätzlich erschlossen, die bislang längere Fußwege nur nächsten Haltestelle aufweisen. Ein Ruftaxi-Angebot müsste mind. stündlich verkehren, bleibt jedoch hinsichtlich seiner Attraktivität immer hinter dem Angebot der MVV-Regionalbuslinie 698 im übrigen Gemeindegebiet zurück. Ein Einsatz von zwei Fahrzeugen erscheint wirtschaftlich nicht vertretbar.

Bei einer Ruftaxi-Anbindung von Goldach-Süd würde es sich um ein lokales, innergemeindliches Angebot in der Gemeinde Hallbergmoos handeln.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ③ | 100.000-150.000 Euro | | |

| **Maßnahme 29: Wochenendangebot in Mauern, Hörgertshausen etc.** | | | |
|---|---|---|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• Ein erster Einstieg in ein Wochenendangebot auf der MVV-Regionalbuslinie 683 ist bereits mit zwei Fahrtenpaaren zwischen Moosburg und Hörgertshausen erfolgt.<br>• Darüber hinaus besteht in diesem Gebiet bislang kein Angebot an Wochenenden. | | | |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Weiterer Ausbau des Wochenendangebots | | | |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Empfohlen wird ein schrittweiser Ausbau des Angebots. Zunächst ist ein Grundangebot von 4-6 Fahrtenpaaren an Samstagen vorzusehen, während ein Sonntagsangebot nur als mittel- bis langfristige Perspektive zu betrachten ist. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ② | Ca. 10.000-15.000 Euro (Samstag) | | |

| **Maßnahme 30: Samstagsangebot auf den Linien 614/615 und 617/618** | | | |
|---|---|---|---|
| *Ausgangssituation*<br><br>• In den Bedienungsgebieten der MVV-Regionalbuslinien 614/615 sowie 617/618 besteht derzeit an Wochenenden kein ÖPNV-Angebot. | | | |
| *Anregung und Prüfansatz*<br><br>Einrichtung eines Grundangebots an Samstagen | | | |
| *Ergebnis und Maßnahme:*<br><br>Ein Grundangebot von einigen Fahrtenpaaren an Samstagen ist als sinnvoll und finanziell darstellbar zu bewerten. Ggf. ist teilweise auch eine Bedienung in Form eines Bedarfsverkehrs (Ruftaxi bzw. einzelne Rufbushaltestellen) möglich. Als Einstieg wird jeweils ein Angebot von vier Fahrtenpaaren empfohlen (im Bereich der Linien 617/618 nur bis Oberhaindlfing). Sofern das Angebot an Samstagen gut angenommen wird, ist langfristig grundsätzlich auch eine Ausweitung auf Sonntage vorstellbar. | | | |
| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
| ② | Ca. 60.000 Euro (je 4 Fahrtenpaare) | | |

**Maßnahme 31: Ausbau des Abend- und Sonntagsverkehrs auf den Linien 690/691**

*Ausgangssituation*

- Die MVV-Regionalbuslinien 690 und 691 verbinden im verdichteten Raum im Süden des Landkreises Neufahrn mit Hallbergmoos, Freising und Garching.
- In den Abendstunden besteht nach etwa 20:30 Uhr (Linie 690) bzw. etwa 19:30 Uhr (Linie 691) kein Angebot mehr.
- An Sonntagen werden beide Linien nicht bedient.

*Anregung und Prüfansatz*

Ausbau des Angebots am Abend (gemäß Rahmenkonzeption) sowie Einrichtung eines Fahrtenangebots an Sonntagen

*Ergebnis und Maßnahme:*

Sowohl der Ausbau des Abendangebots wie auch die Einrichtung eines Fahrtenangebots an Sonntagen sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Priorität zusätzlicher Fahrten am Abend ist dabei höher einzuschätzen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde auf der MVV-Regionalbuslinie 690 bereits eine zusätzliche Fahrt ab Garching-Forschungszentrum um 20:56 Uhr eingerichtet.

Generell sollten zunächst bestehende Angebotslücken auf beiden Linien am Vor- und Nachmittag geschlossen werden. Die Maßnahme „Ausbau des Abend- und Sonntagsverkehrs“ wird daher nur mit mittlerer Priorität bewertet, wobei aufgrund der Nachfragesituation ein Ausbau der MVV-Regionalbuslinie 690 ggf. Vorrang erhalten sollte.

Die dargestellten Kostenabschätzungen beziehen sich auf zwei bzw. drei zusätzliche Fahrtenpaare im Abendverkehr und (maximal) bis zu 15 Fahrtenpaare (Linie 690) bzw. 10 Fahrtenpaare (Linie 691) an Sonntagen. Dies entspricht einem attraktiven ganztägigen Angebot, das jedoch lediglich als Endausbau zu betrachten ist. Vorrang sollte zunächst wiederum ein Ausbau des Angebots an den nachfragestärkeren Samstagen auf dieses Angebotsniveau besitzen.

| Priorität | Grobkostenabschätzung | Nachfrageschätzung | Umsetzungshorizont |
|---|---|---|---|
| ② | 120.000 bis 150.000 Euro (Abend), 200.000 Euro (Sonntag, Endausbau) | | |

## 5.5. Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten

Die räumliche Verortung aller Maßnahmen kann der folgenden Darstellung entnommen werden. In der Übersicht sind die Maßnahmen schematisch ohne Berücksichtigung von Details bzw. Varianten visualisiert.

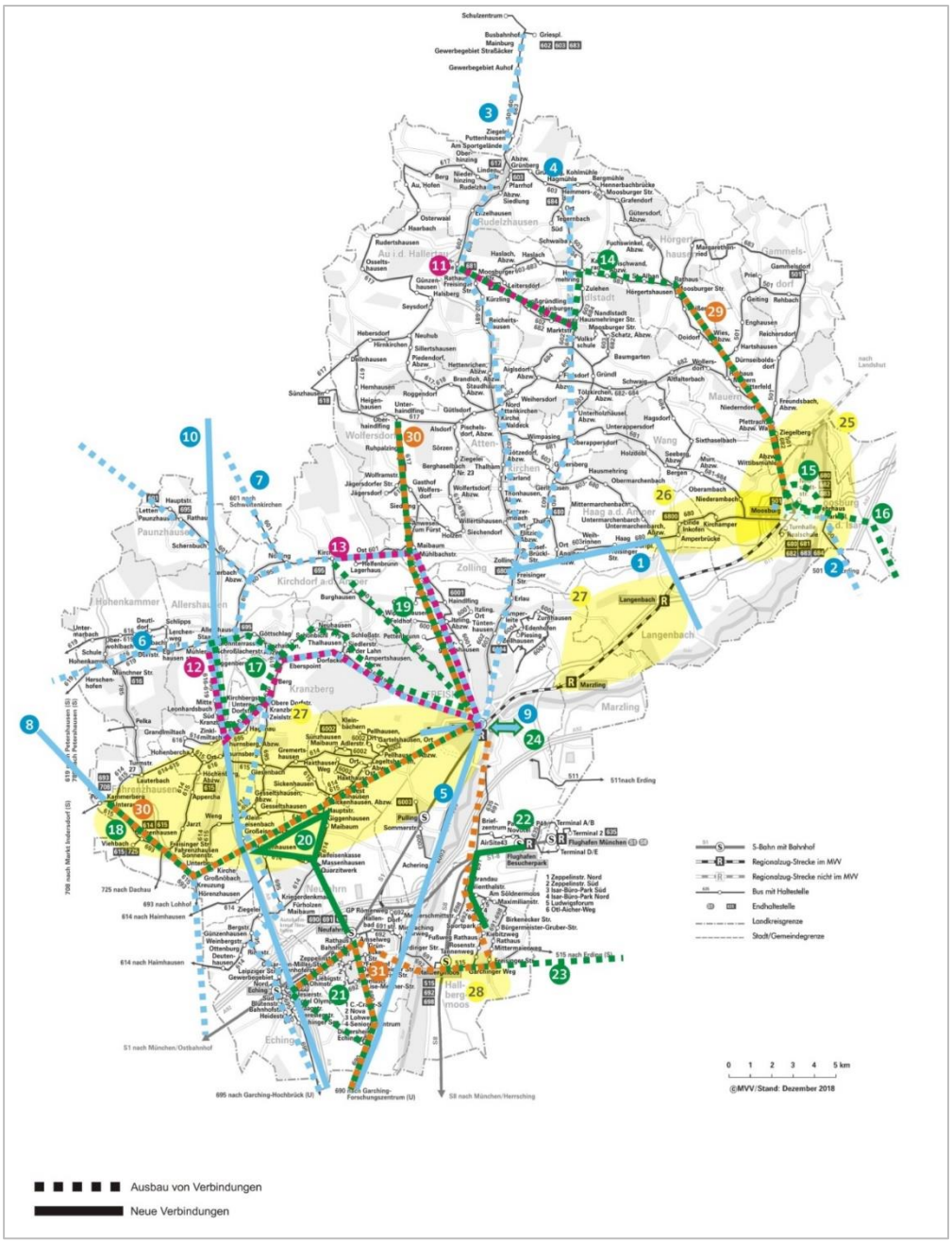



**Abbildung 18: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Freising**

Wie aus der Karte hervorgeht, erstreckt sich die räumliche Verteilung der Maßnahmen relativ gleichmäßig über das gesamte Landkreisgebiet. Bei der Ausrichtung der Linienverläufe überwiegen zwar Maßnahmen mit einem nordsüdlichen Linienverlauf, die Maßnahmen enthalten jedoch auch zahlreiche in Ost-West Richtung verlaufende Tangentialverbindungen.

Nachfolgend werden die Kosten für die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebots im ÖPNV mit Angaben über **Prioritätenstufe** in der folgenden Übersichtstabelle (siehe **Tabelle 9**) zusammenfassend dargestellt. In der Übersicht ist zudem ersichtlich, welche Maßnahmen landkreisübergreifend sind und dadurch eine Kostenteilung mit den benachbarten Landkreisen abzustimmen ist. Bei den hier angegebenen Kosten handelt es sich um die Gesamtkosten, eine Kostenteilung ist also nicht berücksichtigt. Lediglich bei der Tarifintegration der Stadt Moosburg konnten im Rahmen des Nahverkehrsplans keine Kosten abgeschätzt werden; hier wären ggfs. detaillierte Berechnungen notwendig.

| 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 Umsteige-beziehungen 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 € | | | | | | |
| | 20 | Anbindung nördl. Ortsteile Neufahrn | 250.000 € | | | | | | |
| | 23 | Ausbau 515 | 150.000 € | | | | | | |
| **Summe** | | | **1.080.000 €** | | | **900.000 €** | | | **200.000 €** |
| Wochenend- und Bedarfsverkehre | | | | 29 | Mauern, Hörgertshausen | 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 € |
| | | | | | | | 28 | Ruftaxi Goldach-Süd | 125.000 € |
| **Summe** | | | | | | **400.000 €** | | | **525.000 €** |
| Gesamt | | | **2.980.000 €** | | | **3.070.000 €** | | | **775.000 €** |

=nicht in Kostenrechnung enthalten

= landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

**Tabelle 10: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen**

Die Gesamtkosten für die Maßnahmen der **Prioritätsstufe 1** belaufen sich auf rund 3 Millionen Euro. Der größte Anteil entfällt dabei auf Maßnahmen zu Expressverbindungen und Tangentialverkehren mit rund 1,9 Millionen Euro.

Die Kosten für die Maßnahmen aus dem Bereich der Angebots- und Taktverdichtungen werden auf rund 1,1 Millionen Euro geschätzt. Kosten der landkreisübergreifenden Maßnahmen mit Priorität 1 summieren sich auf rund 1,4 Millionen Euro; d.h. aufgrund der Kostenaufteilung auf mehrere Landkreise werden die Kosten für den Landkreis Freising deutlich geringer ausfallen.

Auch die Maßnahmen mit der **Priorität 2** belaufen sich in Summe auf rund 3 Millionen Euro; auch hier liegt der Schwerpunkt bei den Maßnahmen zu Expressverbindungen und Tangentialverkehren mit rund 1,75 Millionen Euro. Die meisten Maßnahmen aus der Prioritätsstufe 2 sind landkreisübergreifend. Von den rund 3 Mio. € für alle Maßnahmen entfallen 2,35 Millionen Euro auf landkreisübergreifende Maßnahmen.

Die Kosten für die Maßnahmen mit einer **Priorität 3** belaufen sich auf rund 800.000 €. Hier entfällt der größte Teil auf einen Angebotsausbau der Bedarfsverkehre mit rund 500.000 €. Für die Maßnahmen aus dem Bereich der Angebots- und Taktverdichtungen werden rund 200.000 € kalkuliert. In der Prioritätsstufe 3 sind keine landkreisübergreifenden Maßnahmen vorgesehen.

Für die **Maßnahmen im Schülerverkehr** wird in allen drei Prioritätsstufen mit Kosten in Höhe von ca. 25.000 € ausgegangen.

# 6. Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der angebotsseitigen Komponenten (Linien, Fahrtenhäufigkeiten) wird ein Bündel von begleitenden Maßnahmen vorgeschlagen, das zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beiträgt, die Hemmschwellen zum Einstieg in den ÖPNV reduziert und dadurch die Nutzung erhöht.

Dieses Paket beinhaltet insbesondere unterstützende Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und des Marketing, der Infrastruktur (Busse und Haltestellen) sowie insbesondere im Bereich der Inter- und Multimodalität.

## 6.1. Intermodalität und Multimodalität

### 6.1.1. Park+Ride (P+R)

Die Errichtung von Park+Ride Anlagen dient der Förderung der kombinierten Mobilität und leistet zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz, da der PKW-Fahrer nicht den gesamten Weg mit dem Auto durchführt, sondern möglichst wohnortsnah auf den ÖPNV umsteigt.

Durch eine intermodale Vernetzung von PKW/Motorrad und U-/S-Bahn wird eine umweltschonende Art der Fortbewegung gewährleistet. Ein weiterer Vorteil des P+R besteht in einer Vergrößerung des ÖV-Haltestellen-Einzugsbereichs, wodurch Verkehrsspitzen der Rushhour abgeschwächt werden können.

Zur Feststellung der regulären Nachfrage nach P+R-Stellplätzen finden regelmäßig Erhebungen von Angebot und Nachfrage im gesamten Landkreis durch den MVV statt. Dabei wurden an zwei Tagen der Bestand und die Nachfrage erhoben. Durch die gewählte Jahreszeit (November) kann bei den Werten durchaus nahezu von einer Maximalnachfrage ausgegangen werden. Erfahrungsgemäß steigt die P+R-Nachfrage zum Jahresende deutlich an.

Das **Angebot** der P+R Anlagen im Landkreis Freising beinhaltet insgesamt **2.470 Stellplätze** (Stand 04/2019). Die P+R Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 11: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Freising**

| | |
|---|---|
| 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** |

Die größte P+R Anlage im Landkreis Freising steht in der Stadt Freising mit knapp 1.000 Stellplätzen. Weitere große P+R Anlagen befinden sich am Regionalzug-Bahnhof der Stadt Moosburg (knapp 500 Stellplätze) sowie in der Gemeinde Hallbergmoos am S-Bahnhof der S8 (rund 600 Stellplätze).

**Abbildung 19** zeigt die Auslastungen der P+R-Anlagen an den jeweiligen Bahnhöfen.

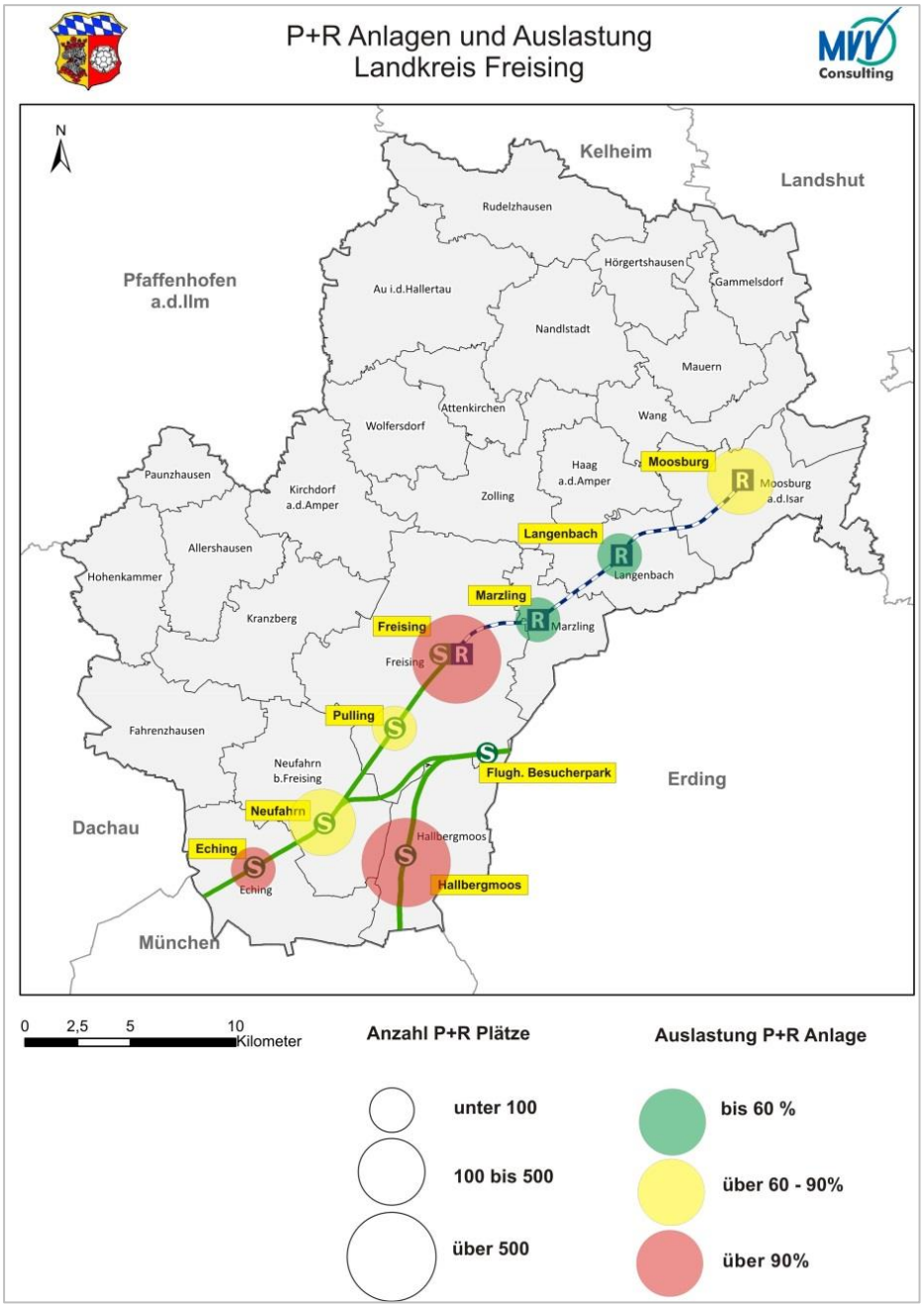



**Abbildung 19: Nachfrage und Auslastung der P+R Anlagen im Landkreis Freising**

Die **Nachfrage** liegt insgesamt bei werktäglich rund **2.750 Fahrzeugen** im gesamten Landkreis. Die größten Auslastungen sind in der Kreisstadt Freising und in Gemeinden Eching und Hallbergmoos zu finden. In der Kreisstadt Freising wird das Angebot in Höhe von rund 960

Stellplätzen deutlich von der tatsächlichen Nachfrage mit rund 1.200 abgestellten Fahrzeugen überschritten. In Hallbergmoos liegt die tatsächliche Nachfrage mit 590 Fahrzeugen nur ganz knapp unter dem Angebot (614 Stellplätze).

Die geringsten Auslastungen sind bei den P+R Anlagen der Regionalzug-Bahnhöfe Langenbach und Marzling mit unter 60% zu finden.

Die Zuständigkeiten für den Bau und den Betrieb der P+R-Anlagen liegt seit der DB-Reform von 1994 in den meisten Fällen bei den Kommunen. Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Anlagen über GVFG-Mittel.

**Ausblick:**

Die derzeitigen oder auch geplanten Dimensionierungen der P+R-Anlage entsprechen - mit Ausnahme der Stadt Freising - auch mittelfristig den Anforderungen an den prognostizierbaren Bedarf.

Ein durchaus gerechtfertigter Ausbau der P+R Anlage in der Stadt Freising wird aufgrund mangelnder Erweiterungsmöglichkeiten erschwert. Zudem müsste ein Ausbau zwingend mit einer Verbesserung der Zu- / Abfahrtssituation einhergehen. Gemäß dem Stadtentwicklungsplan der Stadt Freising soll die Kapazität der Anlage erhöht werden, wobei das Ziel in einer flächenmäßigen Konzentration liegen soll (Parkhaus, Parkdeck). Weiterhin wird derzeit ein Parkraummanagement erarbeitet, wobei in diesem Zusammenhang auch eine Gebührenpflicht geprüft wird.

In Hallbergmoos ist derzeit kein Ausbau geplant, jedoch wird empfohlen die weitere Entwicklung zu beobachten und mögliche Erweiterungen zu prüfen.

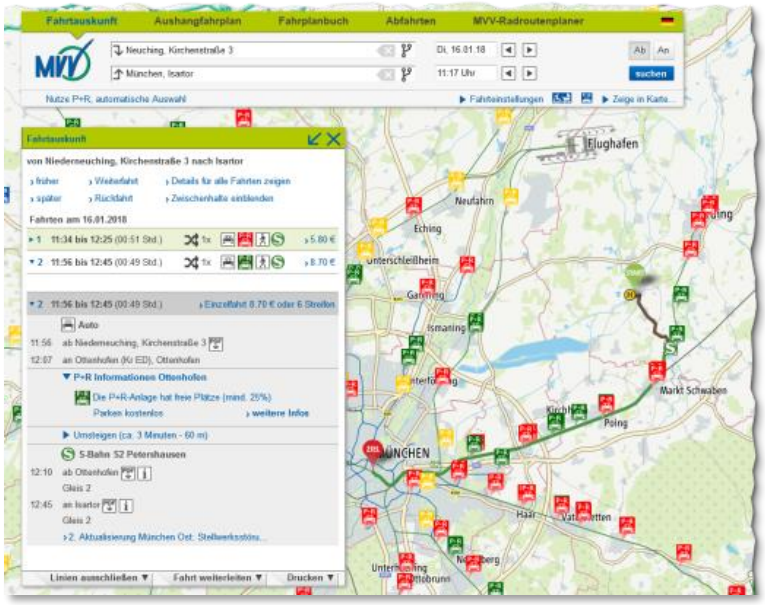
Ein Ausbau der P+R Anlage in Eching erscheint derzeit nicht vorrangig, da P+R im Umfeld aktuell noch praktikabel möglich ist, jedoch sollten langfristig auch hier Erweiterungsmöglichkeiten geprüft werden.

Da die Kapazitäten der übrigen Anlagen als ausreichend erscheinen, sind weitere Erweiterungen bei der Kapazität nicht erforderlich.

Inwieweit dabei ein Ausbau oder die Errichtung von Parkhäusern oder Parkdecks in Betracht kommen, ist neben den gestalterischen Aspekten natürlich auch eine Frage der finanziellen Betrachtung, die die jeweiligen Kommunen in ihrer Planungshoheit zu klären haben.

**Dynamische Belegungsinformation für P+R-Anlagen**

Eine zusätzliche Empfehlung an die P+R Betreiber ist die Ausstattung der Anlagen mit Detektionseinrichtungen, um den Fahrgast in Echtzeit über Belegungszustand zu informieren.




Durch eine frühzeitige Information der PKW-Fahrer über die Belegung (ggfs. Überfüllung) an P+R-Anlagen und eine Lenkung auf Parkplätze mit freien Kapazitäten können Parksuchverkehre und wildes Abstellen in Fahrgassen oder Anwohnerstraßen reduziert und die Auslastung der P+R-Anlagen optimiert werden.

Dazu hat die MVV GmbH ein zentrales Hintergrundsystem für die P+R-Information entwickelt, in das Belegungszustände und Belegungsprognosen von P+R-Anlagen einfließen und u.a. über die Fahrgastauskunft (siehe Abbildung) den Kunden zur Verfügung gestellt werden können. Mittelfristig sollen diese Informationen über entsprechende Schnittstellen auch PKW-Fahrern über die Navigationsgeräte zur Verfügung gestellt werden können.

Den P+R-Betreibern im Landkreis (i.d.R. Kommunen) wird empfohlen, Detektionssysteme an den Anlagen aufzubauen und über Schnittstellen die Daten in das System der Verbundgesellschaft einzuspeisen. Evtl. können auch die Detektionseinrichtungen über den Freistaat Bayern gefördert werden. Dies ist allerdings noch in Prüfung.

### 6.1.2. Bike+Ride (B+R)

Bike + Ride bezeichnet die intermodale Mobilitätsform von Fahrradfahren zu einer Haltestelle (v.a. U- und S-Bahn-Stationen) und dem dortigen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Bike+Ride ist eine umweltrelevante Mobilitätsform, da kurze Wege bis fünf Kilometer optimal mit dem Rad statt dem PKW (hier Park+Ride) abgewickelt werden können. Der Anteil an Park+Ride Fahrten bis zu fünf Kilometern liegt bei immerhin durchschnittlich 30%. Außerdem beträgt die Flächeninanspruchnahme für Radabstellplätze lediglich ein Zehntel des Bedarfs für einen PKW-Stellplatz.

Nach letzten Erhebungen durch den MVV stehen im gesamten Landkreis Freising an den Bahnhöfen insgesamt über **3.100 Fahrradständer** zur Verfügung (Stand 04/2019). Die B+R Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen im Landkreis Freising ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 12: Angebot von B+R Radständern im Landkreis Freising**

| | |
|---|---|
| Eching | 332 Radständer |
| Neufahrn | 466 Radständer |
| Pulling | 48 Radständer |
| Freising | 1.540 Radständer |
| Marzling | 64 Radständer |
| Langenbach | 100 Radständer |
| Moosburg | 478 Radständer |
| Hallbergmoos | 108 Radständer |
| Flughafen Besucherpark | 0 Radständer |
| **Gesamtangebot** | **3.136 Radständer** |

Rund die Hälfte der Radständer befinden sich am Bahnhof der Stadt Freising (1.540 Radständer). Größere B+R Ablagen befinden sich zudem am Regionalzugbahnhof Moosburg sowie den S-Bahnhöfen Neufahrn und Eching.

Ein äußerst wichtiger Punkt für die weitere B+R-Förderung ist, kontinuierlich das Angebot und die Nachfrage zu überprüfen. Ein möglicher Handlungsbedarf kann sich zum einen aus veralteten Anlagen oder aus einer Unterdimensionierung ergeben. Daher ist es essentiell Strukturdaten und demographische Entwicklungen miteinzubeziehen, um Tendenzen künftiger Entwicklungen prognostizieren zu können.

Bei den meisten B+R Stationen liegt die Auslastung bei über 90%. Nur an den Regionalzug-Bahnhöfen Marzling und Langenbach sowie am S-Bahnhof Pulling bestehen noch keine Kapazitätsengpässe **(Abbildung 20)**.

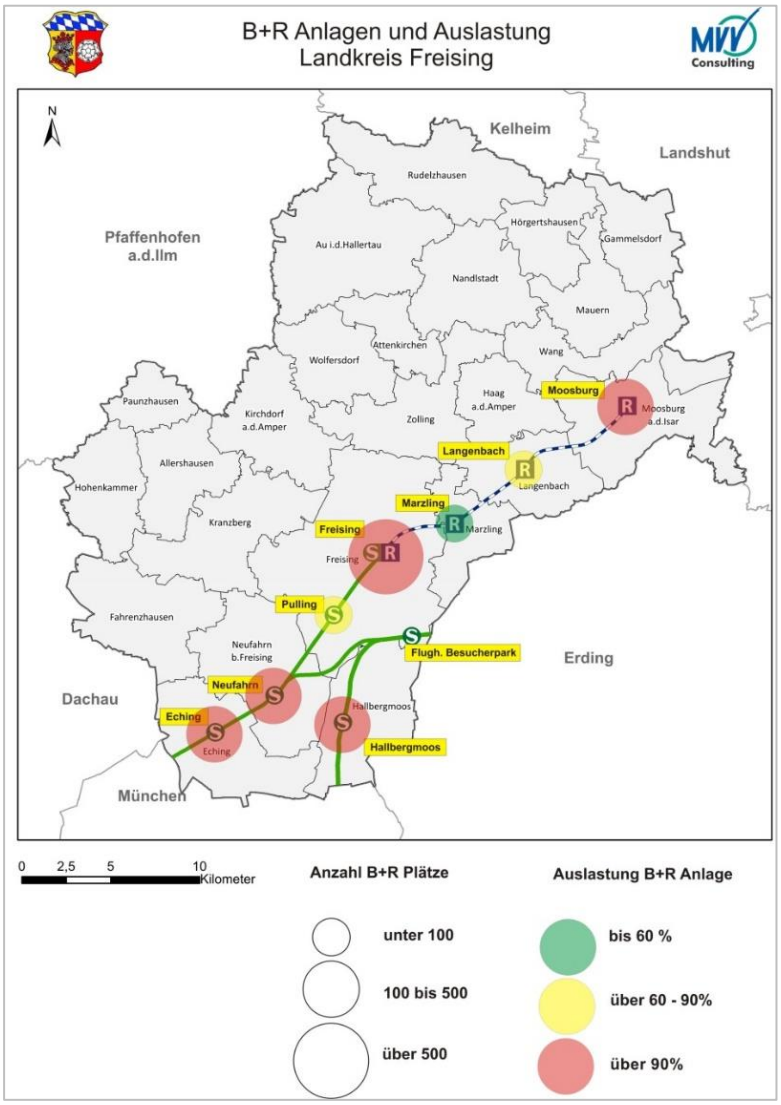



**Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der B+R Anlagen im Landkreis Freising**

Die größten Kapazitätsengpässe bestehen in der B+R Anlage in der Stadt Freising. Das Angebot von und 1500 Stellplätzen reicht bei weitem nicht für die Nachfrage von rund 2.000 Rädern aus. Auch bei den B+R Anlagen der Gemeinden Hallbergmoos und Eching sowie bei der Stadt Moosburg übersteigt die Nachfrage deutlich die Anzahl der vorhandenen Stellplätze. Die **Gesamtnachfrage liegt bei rund 3.700 Rädern** an allen Stationen im Landkreis Freising.

In der folgenden Tabelle sind die Auslastungen sowie die Empfehlung bzgl. einer Erweiterung der B+R Stellplatzzahl für alle Bahnhöfe im Landkreis Freising dargestellt.

**Tabelle 13: Auslastung, Planung und Empfehlung der B+R Anlagen im Landkreis Freising**

**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 Radständer |
| 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 Radständer |
| Hallbergmoos | 140 Räder = 130 % Auslastung | Handlungsbedarf; Ausbaumöglichkeiten prüfen! |
| Flughafen Besucherpark | 0 Räder | Kein Bedarf |

Eine Erweiterung der P+R Stellplätze wurde der Stadt Moosburg und der Gemeinde Eching bereits im Sommer 2018 durch den MVV nach einer Prüfung empfohlen. Auch für die Stadt Freising und die Gemeinde Hallbergmoos besteht nach Einschätzung des MVV ein dringender Handlungsbedarf. Die Stadt Freising hat bereits einen Förderantrag für den Bau von Doppelstockparkern im auf der westlichen Seite des Bahnhofs im überdachten südlichen Radabstellbereich beantragt (Kapazitätserhöhung um ca. 300 Stellplätze).

Da die **Attraktivität von Radabstellanlagen** maßgeblich die Häufigkeit der Fahrradnutzung vor allem im Pendlerbereich beeinflusst, haben Modernisierungsmaßnahmen einen positiven Effekt auf das Nutzungsverhalten. Zunehmend werden heute auch hochpreisige Modelle angeschafft. Außerdem „beflügelt“ die Entwicklung im E-Bike-Sektor die ganze Fahrradbranche. Bei Preisspannen von etwa 500 € bis an die 10.000 € ist es aber nicht verwunderlich, dass heutige (E)-Bike-Nutzer vor allem Diebstahl-, Vandalismus- und Witterungsschutz als Bedingung an eine Fahrradabstellanlage stellen.

Im Zuge möglicher **Modernisierungsmaßnahmen** geht es vor allem um folgende Punkte, um die Attraktivität einer B+R Anlage langfristig aufrechterhalten zu können:

- Kapazität
- Mängelbehebung an Fahrradabstellanlagen
- Art der Radständer, Richtlinien zu Abständen, Überdachung
- Beleuchtung und Sicherheit
- Zusatzleistungen (Lademöglichkeiten für Pedelecs, Fahrradboxen, …)

Die Errichtung von kleinen **Fahrradabstellanlagen an einzelnen Bushaltestellen** durch die Kommunen (mit oder ohne Förderung) kann in der Summe als sinnvolle ergänzende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs bewertet werden. Allerdings muss hier jeweils eine Einzelfallüberprüfung stattfinden.

### 6.1.3. Sharing-Angebote

**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. Dies belegt u.a. eine Studie des MVV aus dem Jahr 2012 zum Car Sharing in den MVV-Landkreisen (siehe **Abbildung 21**).

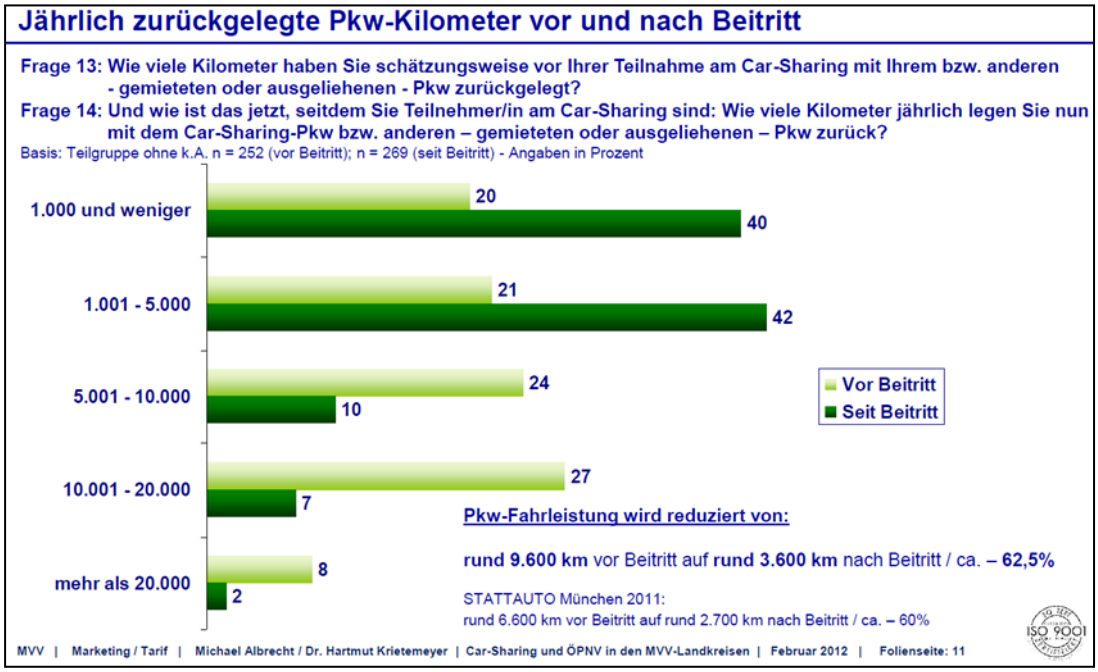



**Abbildung 21: Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer nach Beitritt in Car Sharing Programm**
***(Quelle: MVV GmbH)***

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 (siehe **Abbildung 22**).

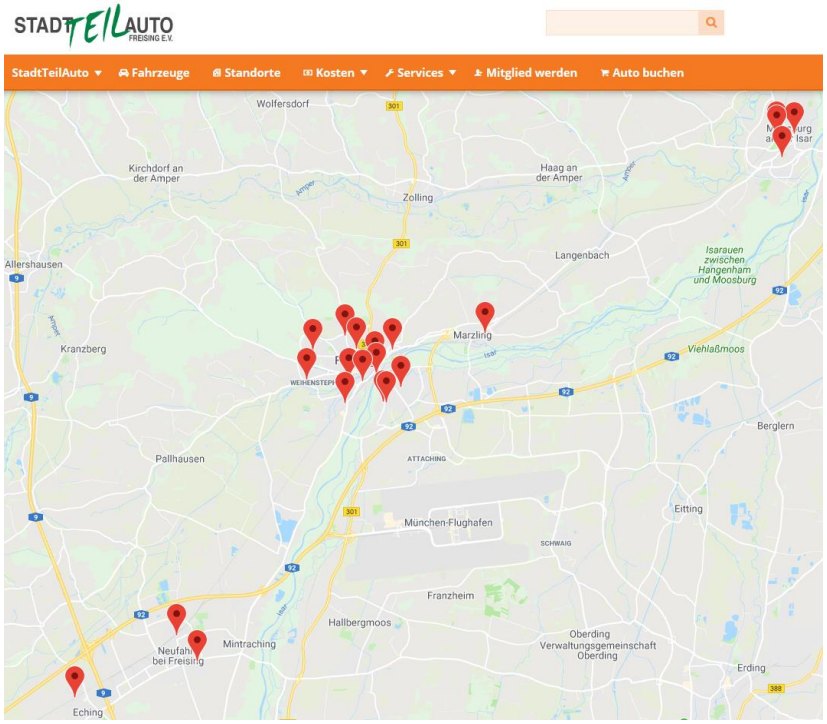



**Abbildung 22: Standorte von Car Sharing des StadtTeilAuto Freising e.V.**
***(Quelle: www.sta-fs.de)***

Empfehlung:

Dem Landkreis wird empfohlen, den Ausbau bzw. die Gründung von Car Sharing-Organisationen insbesondere durch organisatorische Maßnahmen zu unterstützen. Als Best Practice kann der Landkreis Ebersberg dienen, in dem mittlerweile zehn örtliche Car Sharing-Einrichtungen (in 48% der Gemeinden) mit 55 Fahrzeugen und über 1.600 Fahrberechtigte angesiedelt sind (Stand März 2019) und der Landkreis unterstützend koordiniert und fördert.

**Bike-Sharing im Landkreis Freising**

Abbildung 23: Werbung MVG Rad im Landkreis München (Quelle: www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-rad/mvg-rad-landkreis.html

Auch Bike Sharing-Angebote (z.B. MVG-Rad, Nextbike, DB Call a Bike, MOVELO) können insbesondere an den S-Bahn- und Regionalzugbahnhöfen im Landkreis eine sinnvolle Ergänzung des Angebots für die erste/letzte Meile sein. Aktuell bestehen im Landkreis Freising noch keine Angebote.

Empfehlung:

Dem Landkreis wird eine Untersuchung über den Bedarf und die Potenziale von Bike Sharing Angeboten empfohlen. Relevante Standorte für eine tiefergehende Betrachtung

können bezüglich der Verkehrsnachfrage vor allem 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 (siehe **Abbildung 23**).

### 6.1.4. Mobilitätsplattform

Damit neue Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote oder Mitfahrportale als auch konventionelle Ergänzungen des ÖPNV (z.B. Taxiangebote) als sinnvolle Ergänzungen des ÖPNV vom Bürger wahrgenommen werden, müssen sie einfach, übergreifend und diskriminierungsfrei beauskunftet werden. Der Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform kann als Basisinstrument verstanden werden, um die verschiedenen Modi und Anbieter sowie gebietsbezogene und organisatorische Zuständigkeiten informationstechnisch zu integrieren.

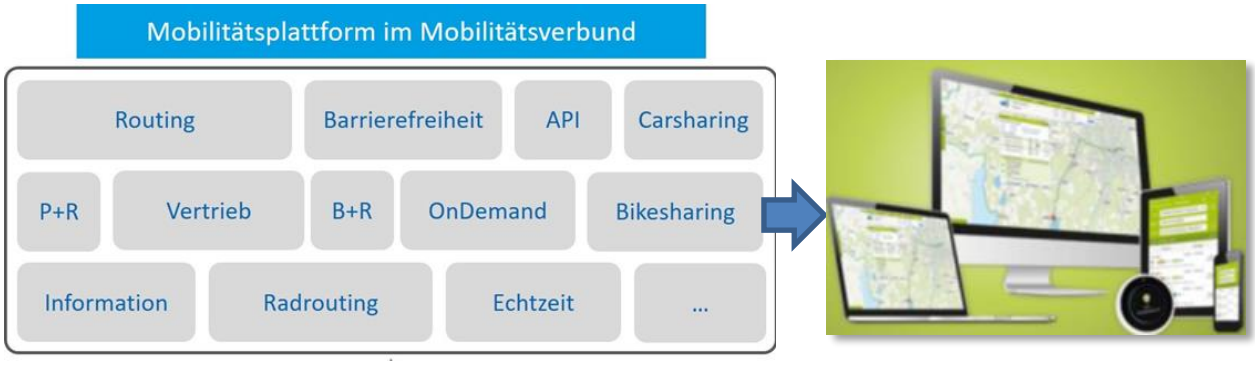



**Abbildung 24: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über verschiedene digitale Medien**
***(Quelle MVV GmbH)***

Empfehlung:

Der Landkreis unterstützt dazu den Aufbau bzw. den Ausbau einer übergreifenden Mobilitätsplattform bei der MVV GmbH (siehe **Abbildung 24**). Dem Landkreis wird des Weiteren 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.

Der primäre Use Case stellt sich aus Sicht der Reisenden dar: die Nutzung aller öffentlichen Angebote über eine App bzw. Webseite mit zentraler Registierung (sog. „SingleSignOn“). Diese bietet eine übersichtliche, vollständige und aktuelle Zusammenführung von (Echtzeit-) Informationen zu allen Modi sowie das einfache, intermodale Routen, Buchen und Bezahlen. Diese Funktionen sind zentrale Faktoren für die Akzeptanz und verstärkte Nutzung des weiterentwickelten ÖPNV in Kombination mit alternativen Angeboten im Mobilitätsverbund. Die zielgerichtete Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer nahtlosen, intermodalen Wegekette wird für die Reisenden so praktikabel.

## 6.2. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr

### 6.2.1. Aktueller Stand

Der regionale Omnibusverkehr im Landkreis Freising ist fast vollständig in den MVV-Regionalbusverkehr einbezogen (siehe **Kapitel 3.1.1**). Derzeit erbringen über 40 Verkehrsunternehmen Leistungen im MVV. Im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Freising sind insgesamt 13 verschiedene Verkehrsunternehmen tätig. Um dem Kunden im gesamten Verbundgebiet ein einheitliches Angebot zu bieten, wurden bereits im Jahr 2002 umfassende Qualitätsstandards für die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Mindestanforderungen an Fahrpersonal, Betriebsführung, Umwelt- und Sozialstandards definiert, die kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr werden öffentlich ausgeschrieben und in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Hierbei müssen die MVV-Qualitätsstandards beachtet werden.

Die behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge wird als Teil der Qualitätsstandards bereits vorbildlich eingehalten. Aktuell sind alle im Landkreis Freising im MVV-Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, wie vorgegeben, Niederflurbusse. Die Hälfte davon sind sog. Low-Entry Busse (siehe **Kapitel 6.3** – Fahrzeuge)

Dem Umweltschutz wird durch emissionsarme Motoren Rechnung getragen. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist immer die höchste verfügbare Euro-Norm einzuhalten. Im Landkreis Freising sind somit im Jahr 2019 noch ca. 10% der Fahrzeuge mit Euro 4 und 8% der Fahrzeuge mit Euro 5 Standard ausgerüstet. Dagegen besitzen 20% bereits den EEV und ca. 62% der Euro 6 Standard.

### 6.2.2. Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr in der Region München langfristig sauber und verträglich abwickeln zu können, ist die Einführung von alternativen Antriebsformen zwingend erforderlich.

Neben den umfassenden Qualitätsstandards an die Ausstattung der Fahrzeuge die momentan bereits gelten, wird in Zukunft auch das Thema alternative Antriebe Teil der Qualitätsstandards werden.

Die „RICHTLINIE (EU) 2019/1161 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“ wurde am 12.07.2019 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 02.08.2019 in Kraft. Sie ist bis zum 02.08.2021 in nationales Recht umzusetzen.

In der Richtlinie sind für Deutschland folgende konkrete Quoten festgelegt:

- Bis 2026 sollen 45 % der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon wiederum 50% aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 22,5% der Gesamtanzahl).
- Bis 2030 sollen dann 65% der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon 50 % wiederum aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 32,5 % der Gesamtanzahl).

**Saubere Fahrzeuge**

Als „sauberes“ Fahrzeug wird ein Omnibus bezeichnet, der mit alternativen Kraftstoffen betrieben wird (definiert in Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU). Demnach sind „alternative Kraftstoffe" Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und zur Reduzierung der CO2-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen im Wesentlichen:

- Elektrizität
- Wasserstoff
- Biokraftstoffe (gem. Definition in Artikel 2 lit. i) der Richtlinie 2009/28/EG)
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe
- Erdgas, einschließlich Biomethan [gasförmig (CNG) und flüssig (LNG)], und
- Flüssiggas (LPG)
- Plug-in-Hybrid

Explizit ausgeschlossen aus dieser Definition sind Biokraftstoffe, bei denen ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zu beobachten ist (Art 26 der Richtlinie 2018/2001). Zudem dürfen flüssige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe nicht konventionellen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden.

Nach letzten Informationen werden Plug-in-Hybridfahrzeuge, auch bei der Nutzung von konventionellem Dieselkraftstoff, nun wieder der Kategorie „saubere Fahrzeuge“ zugeordnet.

**Emissionsfreie Fahrzeuge**

Als „emissionsfreie“ Fahrzeuge werden vornehmlich Elektrobusse und Wasserstoffbrennstoffzellenbusse angesehen. Auch Trolleybusse (O-Busse) gelten als emissionsfrei, sofern dieser auch nach der Trennung von der Oberleitung elektrisch betrieben wird.

Nach Inkrafttreten der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten 24 Monate Zeit für die Umsetzung, das heißt die Quoten sind ab August 2021 bindend.

Die Richtlinie bedarf der Umsetzung in nationales Recht. Wie die Vorgabe der Quoten und die Überwachung deren Einhaltung sichergestellt wird, ist nach Aussage der Kommission jeweils auf Ebene der Nationalstaaten zu regeln.

Bindend sind die Quoten generell für öffentliche Aufträge, das heißt z.B., dass kommunale Verkehrsunternehmen dies bei der Beschaffung von Fahrzeugen zu beachten haben, aber auch öffentliche Auftraggeber – wie die Aufgabenträger im MVV – müssen diese Vorgaben bei der Vergabe von Leistungen beachten.

Die Einführung von sauberen Fahrzeugen kann dabei nur als Übergangslösung betrachtet werden, da bis zum Jahr 2050 laut Pariser Klimaschutzabkommen die vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors realisiert werden soll.

Der Fokus richtet sich deshalb momentan insbesondere auf Busse mit rein elektrischem Antrieb (Batteriebusse), da diese den effizientesten Energieverbrauch aufweisen. Für die Einführung von Batteriebussen, müssen zunächst linienbasierte Detailuntersuchungen zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden. Diese umfassen die Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten. Des Weiteren müssen die vertraglichen Laufzeiten der einzelnen Linienverkehre

### 6.2.3. WLAN

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN bietet dem Kunden zusätzlichen Komfort und kann die Zufriedenheit und Bindung der Fahrgäste erhöhen. Insbesondere im Zeitalter der Digitalisierung kann eine kostenfreie WLAN Anbindung ein echter Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln sein.

Der Großteil der MVV-Verbundlandkreise hat bereits die Ausstattung aller Fahrzeuge mit WLAN beschlossen. Mit der Aktion „BayernWLAN“ unterstützt der Freistaat die Aufgabenträger bei der Umsetzung. Die Ausstattung ist für die Neuausschreibung von Leistungen bereits in den Qualitätsstandards des MVV aufgenommen und sollte bei zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt werden.

Inwieweit eine Nachrüstung innerhalb der bestehenden Verträge zielführend und wirtschaftlich ist, müsste im Einzelfall gesondert entschieden werden.

### 6.2.4. Echtzeitdaten

Die Erfassung, Verarbeitung und Beauskunftung von Echtzeitdaten spielt für Komfort und Zuverlässigkeit des ÖPNV eine entscheidende Rolle.

In den aktuellen Qualitätsstandards des MVV sind klare Anforderungen für die Erfassung und Übermittlung von Echtzeitdaten enthalten. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen demnach Echtzeitdaten erfassen und übermitteln können. Dabei handelt es sich u.a. um folgende Daten:

- Daten zur Ortung (logisch und per GPS),
- Daten zur Fahrplanlage,
- bediente Haltestellen und
- Daten zum Türkriterium.

Der Zugriff auf diese Daten ist sowohl zum Zeitpunkt der Erzeugung (online) als auch zu jedem späteren Zeitpunkt (offline, bis maximal sechs Monate nach deren Generierung) zu gewährleisten.

Die vom MVV erstellten und elektronisch zur Verfügung gestellten Soll-Fahrpläne sind vom Verkehrsunternehmen tagesscharf um betriebliche Merkmale zu ergänzen (z. B. Umläufe, Aus- und Einrückfahrten), damit sie für die Generierung von Echtzeitdaten geeignet sind und in geeigneten Datenformaten in Echtzeit-Systeme integriert werden können.

Die Erfassung der Echtzeitdaten ist bereits nahezu flächendeckend im gesamten Landkreis Freising sichergestellt. Dem Kunden können die Daten nachfolgend über die MVV-

Fahrplanauskunft sowie über stationäre Anzeiger an der Haltestelle zur Verfügung gestellt werden.

Die Integration der Echtzeitdaten eines Großteils der MVV-Regionalbuslinien in die Fahrplanauskunft ist für das zweite Halbjahr 2019 geplant.

Die Umsetzung der stationären Anzeiger (DFI) ist innerhalb der nächsten 3 Jahre geplant. Die Installation von DFI-Anzeiger wird zunächst für bedeutsame Haltestellen und Verknüpfungspunkte empfohlen.

Durch das Echtzeitsystem kann zudem die Anschlusssicherung gesteigert werden: Kommt ein Zug oder ein anderer Bus verspätet, wird innerhalb eines vorher definierten Rahmens der aufnehmende Bus verzögert. Diese Information steht wiederum allen Fahrgastinformationsmedien zur Verfügung.

### 6.2.5. Buchungstool Ruftaxi-Verkehre

Bedarfsverkehre wie der MVV-RufBus oder das MVV-RufTaxi nehmen nicht nur im MVV einen immer höheren Stellenwert ein, auch deutschlandweit hat die sog. Mobility „on Demand“ Fahrt aufgenommen und wird in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Mit (tarifintegrierten) Bedarfsverkehren können bisher bestehende Angebotslücken des konventionellen Linienverkehrs geschlossen und neue Erwartungshaltungen der Fahrgäste bedient werden. Der ÖPNV wird flexibler. Ein wichtiger Schritt für die Verbesserung der Fahrgastinformation in diesem Bereich ist die Entwicklung eines zentralen Buchungs- und Dispositionstools für Bedarfsverkehre in der elektronischen Fahrplanauskunft. Damit können Fahrgäste noch gezielter über die Angebote informiert, Verkehrsangebote intelligent verknüpft, und die Organisation von On-Demand-Verkehren effizienter gestaltet werden.

Aus diesem Grunde wird der MVV ab dem Fahrplan 2020 die Beauskunftung von Bedarfsverkehren in der elektronischen Fahrplanauskunft weiter verbessern und die MVV-Auskunft sowie die MVV-App um ein zentrales Anmelde- und Buchungssystem für Fahrten mit Bedarfsverkehren ergänzen. Über die elektronische Fahrplanauskunft erhalten Fahrgäste somit alle relevanten Mobilitätsinformationen aus einer Hand – sowohl für den konventionellen Linienverkehr als auch für On-Demand-Angebote; mit einheitlichen Buchungsmöglichkeiten (zentrales System) und Bezahlverfahren (MVV-HandyTicket und MVV-OnlineTicket) über einzelne Verkehrsunternehmen hinweg, 24 Stunden am Tag. Die gezielte, transparente Informationen über die Angebote in den modernen Kommunikationsplattformen sowie die intelligente Verknüpfung von klassischem ÖPNV-Linienverkehr und flexiblen Bedarfsverkehren verspricht insbesondere durch einfache Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten einen eklatanten Abbau von Zugangshemmnissen.

Gleichzeitig kann über ein solches System zur Buchung und Disposition von Bedarfsverkehren die Organisation flexibler Bedienformen im ÖPNV optimiert werden. Verkehrsunternehmen (Buchungsvorgang, Disposition) und Aufgabenträger (Leistungskontrolle, Abrechnung, Statistik) profitieren gleichermaßen. Das System umfasst Bestandteile der Disposition, der Betriebsstatistik sowie der Abrechnung.

Das System ist zunächst auf tarifintegrierte Linien- Bedarfsverkehre wie dem MVV-RufBus und das MVV-RufTaxi beschränkt, ist aber vorausschauend konzipiert, um künftig auch für Anforderungen neuer On-Demand-Services (z.B. Flächenbedarfsverkehre) gerüstet zu sein.

## 6.3. Barrierefreiheit

Die barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen im engeren Sinn (z.B. Personen mit einer Behinderung), sondern auch für mobilitätseingeschränkte Personen im weiteren Sinn, also z.B. Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen, werdende Mütter oder ältere Menschen, immer wichtiger.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen ist gemäß novelliertem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwingend als Zielsetzung bis zum 1. Januar 2022 in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Mit Fortschreibung des PBefG gelten seit 01.01.2013 gemäß §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit:

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Auch im Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) wird ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV gefordert: *§ 10 Absatz 2: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“*

Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden. Die Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots durch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

<u>Haltestelleneinzugsbereiche und Linienführungen:</u>

Mittelfristig sollen die Haltestelleneinzugsbereiche im Umfeld relevanter Einrichtungen wie Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen eingehend untersucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die ÖPNV-Anbindung für die jeweilige Einrichtung in der Praxis von Bedeutung ist. Unter Berücksichtigung der Erschließungsmöglichkeiten sollen gegebenenfalls neue Haltestellen eingerichtet werden, sofern die Entfernung zur Haltestelle 250 Meter überschreitet sowie – falls erforderlich – Anpassungen der Linienwege geprüft werden.

**Haltestellenausstattung:**

Vom MVV wurde eine Broschüre mit **Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung** erstellt. Die Empfehlungen beziehen sich auf die Haltestellenart (Busbuchten), die Haltestellenlänge, die Bordsteinhöhe, die Haltestellentiefe, Längs- und Querneigung der Warteflächen, Bodenindikatoren/ taktile Leitelemente, den Haltestellenmast, Sitzmöglichkeiten/Witterungsschutz und auf die Haltestellenzuwegung.

Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollen – soweit räumlich und finanziell möglich – barrierefrei ausgeführt werden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt aktuell bayernweit ein **Haltestellenkataster** zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen (Abschluss vsl. 2020). Aus dem Kataster sollte eine Prioritätenliste für den Um- / Ausbau der Haltestellen erstellt und sukzessive Maßnahmen eingeleitet werden (Zuständigkeit i.d.R. bei den Gemeinden).

Die erhobenen Daten können unmittelbar in die elektronische Fahrplanauskunft (Information und Routing) einfließen und die Information zur Barrierefreiheit deutlich verbessern. Dazu wurde – gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – ein Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ entwickelt, das Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV gibt (1. Auflage Mai 2018).

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im MVV-Regionalbusverkehr wird sich ein flächendeckender, barrierefreier Ausbau auch im Landkreis Freising über mehrere Jahre erstrecken. Daher wird eine **Prioritätenbildung** beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen unverzichtbar sein. Neben dem Fahrgastaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) oder der qualitativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr) an der Haltestelle ist auch das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen) ausschlaggebend. Zudem sind bei der Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen weitere Kriterien wie die Umfeldsituation oder eine allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z.B. durch unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen) zu berücksichtigen (siehe **Abbildung 25**).

Für eine mögliche **Priorisierung von Haltestellen im Landkreis Freising**, die vorrangig barrierefrei ausgebaut werden sollten, ist im **Anhang 9** eine Übersicht von nachfragestarken Haltestellen im Landkreis Freising (ohne Stadt Freising[5]) mit über 50 Ein-, Aus- und Umsteigern beigefügt. Zudem sind relevante Einrichtungen angegeben, die von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen verstärkt frequentiert werden.

[5] Die Haltestellen in der Stadt Freising werden durch den Stadtverkehr Freising bedient und sind somit nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans

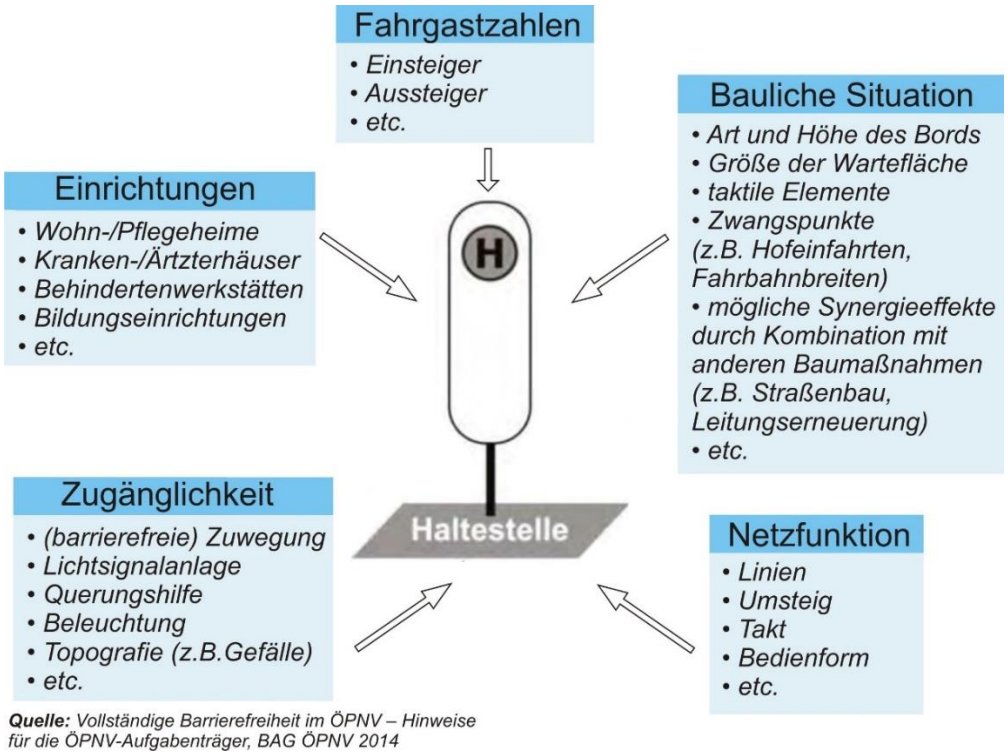



**Abbildung 25: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau**

**Fahrzeuge:**

Für die Barrierefreiheit bei Fahrzeugen ist der Fahrgasteinstieg ausschlaggebend. In Niederflurfahrzeugen oder in Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit einem niedrigen und stufenlosen Einstieg) werden die Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt. Zudem sollen in den Fahrzeugen Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwägen mit entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten vorhanden sein.

Der Anteil an Niederflurfahrzeugen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen wurde in den Jahren sukzessive erhöht, sodass der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen bereits weitgehend flächendeckend umgesetzt ist.

**Fahrgastinformationen zum Thema Barrierefreiheit:**

Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft neben den Beförderungsmitteln, den baulichen Anlagen und der Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Fahrgastinformation.

Information über die barrierefreien Verbindungen müssen neben Publikationen in Printmedien oder auf den Webseiten primär in elektronischen Fahrgastinformationssystemen abrufbar sein.

Die Fahrplanauskunft des MVV berücksichtigt heute bereits Informationen über die Barrierefreiheit. In eigenen Eingabemasken zum Thema Barrierefreiheit können persönliche Einschränkungen (z.B. über die Gehgeschwindigkeit) oder Handicaps (Rollstuhl, Kinderwagen)

eingegeben werden, die somit in die Berechnungen der Fahrtverbindungen einfließen (siehe **Abbildung 26**).

Die im Zuge der Erstellung des Haltestellenkatasters erhobenen Daten zur Barrierefreiheit können außerdem unmittelbar durch die Fahrgastinformation bzw. Fahrplanauskunft übernommen werden.

**Abbildung 26: Auszug aus der Eingabemaske in der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit**

## 6.4. Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing

Soll der Öffentliche Personennahverkehr als Alternative zum Auto und zugleich als attraktiver Partner für Mobilität wahrgenommen werden, ist die eingängige Kommunikation des Angebotes mittels zielgerichteter Marketingmaßnahmen mindestens so wichtig, wie das Angebot selbst: nur wenn potentielle Fahrgäste (ÖPNV-Nichtnutzer) von dichten, gut merkbaren Takten, komfortablen Fahrzeugen oder kurzen Reisezeiten erfahren, werden sie das Angebot testen und sich selbst von der Attraktivität überzeugen können.

In gleicher Weise wollen „Bestandskunden“ sachlich über Leistungsverbesserungen und Angebotsveränderungen informiert werden – und zwar fortlaufend und stets aktuell. Gerade Pendler und Vielfahrer wertschätzen eine klare, verlässliche Kommunikation von temporären oder dauerhaften Änderungen. Sie blicken über mögliche Einschränkungen eher hinweg, solang diese verlässlich und auf möglichst vielen Kommunikationswegen verbreitet werden. Vor allem aus Gründen der Aktualität spielen digitale Medien mittlerweile mindestens eine so wichtige Rolle, wie Printprodukte.

Marketingkommunikation und Information – egal ob auf digitalem oder analogen Weg - sind daher als gleichwertige Kommunikationswerkzeuge zu erachten, die einerseits der Steigerung der Fahrgastzahlen dienen, andererseits das Informationsbedürfnis der Fahrgäste befriedigen und somit Teil des ÖPNV-Angebots sind.

Folgende Inhalte sollten daher in einer einheitlichen Gestaltung das MVV-Angebotsspektrums im Verbundlandkreis Freising als auch im Gesamtraum des MVV publiziert werden:

- Erklärung des ÖPNV-Systems im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund:
  1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Ticket – (mehrere Verkehrsunternehmen – ein Tarif)
- Tarife und Tickets (verbundweit)
- Fahrpläne: verbundweit / landkreisspezifisch / ggfs. linienspezifisch
- Netzpläne und Verkehrslinienpläne (Linienverlaufsplan), MVV-Gesamtlinienplan
- Linienverlaufspläne: landkreisspezifisch
- Informationen zu Bedarfsverkehren (Anmeldeverfahren)
- Services und Dienstleistungen: verbundweit/ landkreisspezifisch
- Informationen zur Barrierefreiheit
- Beförderungsbestimmungen: verbundweit

### 6.4.1. ÖPNV-Information im Internet

Die Webseiten des Landkreises und der Gemeinden sollen umfangreich über das ÖPNV-Angebot im Landkreis informieren und den Bürgern aktuelle Informationen, Fahrpläne, das Liniennetz sowie verschiedene Links zur Verfügung stellen. Zusätzlich zu den oben genannten Inhalten sollten Kontaktmöglichkeiten zu den ÖPNV Ansprechpartnern im Landkreis angegeben werden; zudem besteht die Möglichkeit auf Sonderaktionen oder auf Imagebroschüren /

Imagefilmen hinzuweisen. Außerdem sollte unbedingt eine Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskünften enthalten sein.

Die Rubrik „Öffentlicher Nahverkehr“ sollte gut auffindbar (zwei Klicks ab Startseite) und klar strukturiert sein. Oft bestehen bei den Internetseiten von den Gemeinden Defizite, da entweder keine Informationen vorhanden sind bzw. diese nur schwierig gefunden werden können. Informationen zum gemeindespezifischen ÖPNV-Angebot sollten auf allen Gemeindeinternetauftritten auf der Startseite verlinkt bzw. mit maximal zwei Klicks erreichbar sein.

Zudem sollten bei den Internetauftritten öffentlicher Einrichtungen (z.B. Behörden, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten, Jugendeinrichtungen, Seniorenheime und Krankenhäuser) Informationen zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Link zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten sein. Im Idealfall ist eine Eingabemaske der EFA unter der Rubrik Erreichbarkeit integriert, in der die Zielhaltestelle bereits voreingestellt ist. Die MVV GmbH kann hier bei der Umsetzung unterstützen.

### 6.4.2. Weitere Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information

Für die **Kommunikation** mit dem Kunden bieten sich Informationsaushänge an den **Haltestellen** (wichtigster Kontaktpunkt zwischen Kunden und ÖPNV Angebot) und in den **Verkehrsmitteln** an, sowie die Publizierung von **gedruckten Fahrplanmedien** mit ausführlichen Information mit ÖPNV Bezug an.

Publizierungs-Möglichkeiten an **Haltestellen und in den Verkehrsmitteln** sind z.B.:

- in Aushangvitrinen
- auf Aufklebern
- in digitalen On-Board Infosystemen
- in MVV-Kundenmagazin conTakt - zum Mitnehmen
- in MVV-Minifahrplänen: Übersichtliche Darstellung des Linienverlaufs und der Abfahrtszeiten für die Hosentasche – zum Mitnehmen

Publizierung in **gedruckten Fahrplanmedien** des Verbundlandkreises Freising (im MVV-Design)

- mit ausführlicher Erläuterung des Angebots und des Tarifs
- mit allen Fahrplänen im Verbundlandkreis Freising
- mit allen Schnellverkehrsverbindungen in den MVV-Raum
- mit wichtigen, landkreisüberschreitenden Verbindungen

In den projektbegleitenden Workshops wurden in mehreren Fällen die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne bemängelt. Beeinträchtigt wird diese unter anderem durch unterschiedliche Verkehrstage (Schultage und schulfreie Tage) unterschiedliche Linienwege,

oder eine fehlende Taktung. Auch lange Linienwege mit vielen Haltestellen und Ringlinien beeinträchtigten die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne. Linienspezifische Maßnahmen in der Gestaltung der Fahrpläne können dazu beitragen, dass der Umfang von Fahrplänen mit sehr großem Inhalt reduziert und dafür im Gegenzug die Schriftgröße erhöht und damit die Lesbarkeit verbessert werden kann. Der Kostenaufwand für zusätzliche Seiten im Fahrplanheft ist verglichen mit dem Nutzen dieser Maßnahme sehr gering.

### 6.4.3. Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Marketing im MVV-Verbundlandkreis Freising können einfach und unkompliziert durch die Herstellung von Broschüren bzw. Werbemitteln umgesetzt werden.

Anlassbezogene Broschüren, Flyer und Werbemittel sind z.B.:

- Linieneröffnungen
- Angebotsverbesserungen, Taktverdichtung
- Aspekte der Verbesserung der Lebensqualität (Klimaschutz/ Lärm/ Feinstaub)

Zielgruppenbezogene Broschüren und Flyer:

- Infos für Pendler - Tipps für Vielfahrer im MVV
- Infos für Menschen mit Handicap / Barrierefreiheit im Landkreis Freising
- Infopaket „Neubürger“ (gesammelte, vorstehende Broschüren)
- Seniorenfahrpläne und -informationen

Zudem besteht die Möglichkeit durch Veranstaltungen und Aktionen, wie z.B. einem Schnuppertag für den MVV-Regionalbus, auf das ÖPNV-System aufmerksam zu machen bzw. das Angebot zu bewerben. Ein Schnuppertag ermöglicht einen kostenlosen Test aller Regionalbuslinien und Umsteigemöglichkeiten im Landkreis mit dem Ziel den Bürger für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.

# 7. Maßnahmen im SPNV

Wenngleich der SPNV in die Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern fällt und Aussagen bzw. Forderungen im Nahverkehrsplan des Landkreises Freising keine rechtswirksame Bedeutung haben, sollen an dieser Stelle dennoch die wesentlichen Erfordernisse aus Sicht des Landkreises und beteiligter Institutionen zusammengestellt werden.

**Anforderungen an den SPNV aus Sicht des Landkreises Freising**

Die acht MVV Landkreise haben im Frühjahr 2017 unter Mitwirkung der MVV GmbH ein Positionspapier für die notwendige zukünftige Entwicklung des SPNV im Verbundraum erstellt und an den Freistaat Bayern übergeben. Die Inhalte und Forderungen des Positionspapiers haben weiterhin Gültigkeit. Viele vorgeschlagene Maßnahmen wurden durch den Freistaat Bayern aufgegriffen und werden aktuell näher untersucht.

Die Umsetzung aller Handlungsfelder aus dem Positionspapier der Verbundlandkreise ist aus Sicht des Landkreises Freising ein wesentlicher Bestandteil, um eine attraktive und zuverlässige Verbindung aus und in den Landkreis zu gewährleisten.

Eine wesentliche Forderung, die insbesondere auch die Situation der S1 deutlich verbessern würde, sind Konzepte für eigene, langfristig durchgängig zweigleisige Strecken für alle S-Bahn-Außenäste. „*Das gesamte S-Bahnnetz ist so zu ertüchtigen, dass jegliche Beeinträchtigung durch Regional-, Fern- oder Güterverkehre vermieden wird. Idealerweise steht durchgängig ein zweigleisiges Netz zur Verfügung, so dass nach Störungen im Betriebsablauf rasch der Regelbetrieb wiederhergestellt werden kann. Dieser generelle Ausbau der Zweigleisigkeit ist auch notwendig, um neue angebotstechnische Konzeptionen möglich zu machen*.“ Diese Konzepte sollen auch in die Entwicklung einer Vision für ein S-Bahnnetz 2050 münden. (Quelle: *POSITIONSPAPIER DER VERBUNDLANDKREISE IM MVV: Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, März 2017*). Weitere konkrete Maßnahmen, die unmittelbar oder mittelbar den Landkreis Freising betreffen, sind nachfolgend zusammengestellt:

**Zusätzliche Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen**

- Ausbau der Strecke München – Freising – Landshut
- Bau eigener S-Bahn-Gleise von Laim nach Oberschleißheim, um weitere Angebotsverbesserungen realisieren zu können und den Einfluss von Regionalzügen ausschließen zu können;
- Anbindung von Moosburg, Langenbach und Marzling an das S-Bahn-Netz;
- Bau der Pasinger Kurve, um eine Relation Pasing – Moosach – Feldmoching – Unterschleißheim – Neufahrn – Flughafen zu ermöglichen;
- Mehr Regionalzughalte in Feldmoching und Moosach, um bessere Umsteigeverbindungen aus dem Landkreis Freising in die Landeshauptstadt zu erreichen;
- Vollständiger barrierefreier Ausbau aller S-Bahn- und Regionalzugstationen im Landkreis Freising;

- Alle 150 S-Bahnstationen sind mit elektronischen Zugzielanzeigern Echtzeitdaten über den Betrieb der S-Bahn München auszustatten;
- Mehr „Nachtschwärmer"-S-Bahnen am Wochenende;

**Schließung der Taktlücken bei der S1**

Eine wesentliche Forderung des Landkreises Freising, die auch die MVV GmbH unterstützt, ist die Schließung der Taktlücken (>20 min.) bei der S1, die vor allem in der Neben- und Schwachverkehrszeit an Werktagen (Mo-Fr.), bestehen. Nachfolgende Tabelle zeigt diese Angebotslücken im Detail (Fahrplan 2019).

| Linie | Ast | von | bis | Takt >= 20 | Anzahl Lücken | Abschnitt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **S1** | **Freising - Ostbhf.** | 04:56 | 05:36 | 40 | 1 | FS – OSH |
| | | 09:14 | 11:54 | 20/40 | 3 | FS – NF |
| | | 14:14 | 14:55 | 40 | 1 | FS – NF |
| | | 21:14 | 23:14 | 40 | 3 | FS – NF |
| | | 23:34 | 00:14 | 40 | 1 | FS – NF |
| **S1** | **Ostbhf. - Freising** | 04:56 | 05:56 | 60 | 2 | NF – FS |
| | | 08:56 | 11:36 | 20/40 | 3 | NF – FS |
| | | 13:56 | 14:36 | 40 | 1 | NF – FS |
| | | 20:56 | 23:56 | 40 | 3 | NF – FS |
| | | 00:16 | 02:15 | 40 | 3 | OBF – FS |

**Weitere Forderungen an das SPNV-Angebot**

In den projektbegleitenden Workshops wurden des Weiteren verschiedene Aspekte des SPNV, insbesondere die Einrichtung einer Express-S-Bahn teils kontrovers diskutiert. Anbei sind die wesentlichen Haltungen und Forderungen zusammengestellt:

<u>Städte und Gemeinden:</u>

Die **Gemeinde Langenbach und Marzling** fordern stündliche SPNV-Halte, zusätzliche Fahrten am Abend sowie einen Ausbau der Kapazitäten. Eine S-Bahnanbindung bis Moosburg wird befürwortet.

Die Gemeinde **Neufahrn** fordert eine Schließung der bestehenden Taktlücken im 20-Minuten-Takt nach Freising und regt schnellere Expressverbindungen mit der S-Bahn oder Regionalzügen nach München an. Weiterhin besteht der Wunsch, die U-Bahnlinie U6 von Garching nach Neufahrn zu verlängern.

Die **Stadt Moosburg** fordert einen Halt aller Züge in Moosburg, zusätzliche Fahrten am Abend sowie ebenfalls den Ausbau der Kapazitäten. Eine S-Bahnanbindung wird durch die Stadt Moosburg abgelehnt.

Die **Freisinger Parkhaus und Verkehrs GmbH** moniert die bestehenden Taktlücken bei der S-Bahn sowie die mangelhafte Betriebsstabilität.

Die **Stadt Freising** fordert im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass der Ausbau der Bahnstrecke München – Landshut von Seiten der Deutschen Bahn dringend weiter vorangetrieben wird. Gefordert wird der Bau eigener S-Bahn-Gleise bzw. Ausweichstellen von Laim nach Freising bzw. Moosburg, um weitere Angebotsverbesserungen zu realisieren (z.B. S-Bahn München – Erding – Freising) und den Einfluss von Regional- und Güterzügen ausschließen zu können. Bei der S-Bahn sollen eine Taktverkürzung sowie eine Behebung bestehender Mängel zur Verstetigung der Betriebsstabilität erfolgen.

Verbände:

Die **Solarregion Freisinger Land** fordert, wie auch die Stadt Moosburg, den Halt zusätzlicher RE- und ALX-Züge in Moosburg, einen Ausbau des Sitzplatzangebots sowie darüber hinaus die Einrichtung zusätzlicher Nachtverbindungen zwischen München und Landshut.

Der **VCD** weist auf die Überlastung der Bahnstrecke München – Landshut und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Betriebsqualität hin.