

Rahmenkonzeption Landkreis Ebersberg

1. Allgemeine Zielsetzung

Das *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern* (BayÖPNVG, Art.12) gibt Aufgabenträgern die Möglichkeit, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen. Dieser betrifft den Regionalbusverkehr und dient zur Entwicklung von Zielvorstellungen, Festlegung von Angebotsstandards und hat einen mittelfristigen Planungshorizont.

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 wird folgendes, allgemeines Zielkonzept für den Landkreis Ebersberg festgelegt (erster Vorschlag MVV).

**Nachhaltige Entwicklung des ÖPNV im Ausbildungs-, Berufs- sowie
Freizeit- und Gelegenheitsverkehr als echte Alternative zum
Individualverkehr und Rückgrat des Mobilitätsverbunds**

2. Angebotskonzept

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 angegebenen Werten jedoch vorbehalten.

Differenzierung des Planungsgebiets

Die Strukturanalyse des Landkreises Ebersberg 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 wieder.

Zum Planungsbereich „**Verdichtungsraum**“ gehören die Kommunen Anzing, Ebersberg, Grafing bei München, Kirchseeon, Pliening, Poing, Vaterstetten und Zorneding. Durch die Nähe zu München und die S-Bahn Anbindung der meisten Gemeinden zeigen sich hier typische Strukturen eines Stadt-Umland Verdichtungsraums.

Dem Planungsbereich „**allgemeiner ländlicher Raum**“ werden die weiteren Kommunen im Landkreis Ebersberg zugeordnet. Dies sind Aßling, Baiern, Bruck, Egmatting, Emmering, Frauenneuharting, Glonn, Hohenlinden, Forstinning, Moosach, Oberpfraammern und Steinhöring. 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 Festlegung der Verkehrszeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Landkreis Ebersberg erfolgte in Anlehnung an verkehrswissenschaftliche Definitionen unter Berücksichtigung einer vergleichenden Analyse mit anderen MVV-Verbundlandkreisen.

Aufgrund der zusätzlichen Verkehrsbedürfnisse im Zusammenhang mit einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten sowie Veränderungen des Freizeitverhaltens, wird der Zeitraum von 20:00 bis 22:00 Uhr als weitere Nebenverkehrszeit definiert. Dadurch beginnt die Schwachverkehrszeit an Werktagen (Mo-Fr) erst um 22 Uhr.

An Werktagen (Mo-Fr)

Hauptverkehrszeit (HVZ):	06:00 – 09:00 Uhr 12:00 – 14:00 Uhr 16:00 – 20:00 Uhr
Nebenverkehrszeit (NVZ):	09:00 – 12:00 Uhr 14:00 – 16:00 Uhr 20:00 – 22:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ):	nach 22.00 Uhr

Am Wochenende

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

Sonntag: generell SVZ

(Als Bemessung der Zuteilung der Fahrten gilt die Ankunftszeit)

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.

Im **Planungsbereich „Verdichtungsraum“** sollen alle **Orte und Ortsteile mit über 1.000 Einwohnern** in der Hauptverkehrszeit mind. im 20-Minuten-Takt erschlossen werden (durch Regionalbusse, S-Bahnen sowie Regionalzüge). In der NVZ und SVZ (bis 1 Uhr morgens) ist, abhängig von den Anschlüssen zum SPNV, mindestens ein 40-Minuten-Takt vorzusehen.

Ortsteile unter 1.000 Einwohnern sollen ganztägig mind. stündlich angebunden sein, in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung mind. 2 Fahrten / Stunde.

Der **Planungsbereich „allgemeiner ländlicher Raum“** wird in ein Hauptnetz und das übrige Landkreisgebiet unterteilt. Für das **Hauptnetz** wird ein höherer Angebotsstandard festgelegt, als für das übrige Landkreisgebiet. Dieser Angebotsstandard gilt relationsbezogen. Alle Orte bzw. Ortsteile mit über 500 Einwohnern sind Bestandteil dieses Bus-Hauptnetzes (bzw. verfügen über einen SPNV-Haltepunkt).

Das **Hauptnetz** umfasst im IST-Zustand folgende Relationen, kann aber im weiteren Planungsprozess der Erstellung des NVP ggf. um zusätzliche Relationen erweitert werden:

- MVV-Regionalbuslinie 413: Höhenkirchen-Siegersbrunn (S) – Egming – Oberpfammern - Glonn
- MVV-Regionalbuslinie 440: Grafing Bf (S/R) – Pienzenau – Alxing – Moosach – Glonn
- MVV-Regionalbuslinie 444: Grafing (Bf) (S/R) – Frauenneuharting – Aßling (R) – Emmering – Schalldorf (– Rott am Inn (LK RO))
- MVV-Regionalbuslinie 446: Ebersberg (S/R) – Markt Schwaben (S/R)
- MVV-Regionalbuslinie 469: Markt Schwaben (S/R) – Forstinning - Hohenlinden

Hier wird in der HVZ mind. ein 30-Minuten-Takt sowie in der NVZ und SVZ an Werktagen bis 24 Uhr mind. ein Stundentakt angestrebt. In der SVZ am Wochenende ist mindestens ein Zweistundentakt vorzusehen. Das Angebot in der SVZ kann durch Bedarfsverkehre (Ruftaxi, Rufbus) erbracht werden.

Das **übrige Landkreisgebiet** soll in der HVZ mind. stündlich und in der NVZ sowie SVZ bis 24 Uhr mind. zweistündlich bedient werden. In der Nebenverkehrszeit kann die Bedienung in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte sowie disperser Siedlungsstruktur (insbesondere in den Gemeinden Baiern und Steinhöring) durch Bedarfsverkehre erfolgen, in der SVZ soll die Bedienung in der Fläche generell durch Bedarfsverkehre gewährleistet werden.

3. Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV

Die Maßnahmen sind nicht als kurzfristig zu realisierendes Angebot sondern in Summe als mittel- bis 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 insbesondere auch 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 der Fläche wirtschaftliche Bedarfsverkehrsangebote den Linienverkehr ergänzen. Langfristig soll ein Bedarfsverkehrssystem eine durchgehende, landkreisweite ÖPNV-Versorgung (24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche) sicherstellen.

- Wo möglich, sollen die Fahrtzeiten durch direkte Fahrwege verkürzt werden. Bei Haltestellen abseits des direkten Fahrtwegs, soll die Bedienung – soweit möglich – nur bei Bedarf erfolgen (Rufbushaltestellen).
- Vorhandene Tangentialverbindungen (insb. zwischen SPNV–Haltepunkten) sollen gestärkt und neue Tangentialverbindungen (auch in die Nachbarlandkreise) geprüft werden. In der Hauptverkehrszeit sollen die entsprechenden Relationen mindestens stündlich bedient 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 (Elektronische Fahrplanauskunft, MVV App) genutzt werden.
- Die Einführung von Echtzeitinformationen im Regionalbusverkehr soll die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung verbessern.
- Die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote im Landkreis, insbesondere von Car-Sharing und Leihrädern, in die elektronische Fahrplanauskunft (Mobilitätsplattform) ist anzustreben.

Tarif und Ticketing

- Im ÖPNV wird der einheitliche MVV-Gemeinschaftstarif für alle Regionalbusverkehre im Landkreis Ebersberg 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 drei 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 Ebersberg ergeben sich erst im Zusammenhang mit der Umsetzung von konkreten Maßnahmen. Diese sind nach vorheriger Kostenermittlung im Gremium zu beschließen.