

NAHVERKEHRSPPLAN LANDKREIS EBERSBERG

Bericht im ULV-Ausschuss am 20.11.2019

ÜBERSICHT

- Anlass, Zielsetzung, Inhalte und Projektstruktur
- Ausgewählte Ergebnisse der Analysen
 - Strukturanalyse der Rahmenbedingungen
 - Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots
 - Online Befragung
- Rahmenkonzeption (Auszüge)
- Konkretisierung und Priorisierung von Maßnahmen
- Forderungen und Wünsche zum SPNV
- Begleitende Maßnahmen

ANLASS, ZIELSETZUNG UND PROJEKTSTRUKTUR

ANLASS UND ZIEL DES NAHVERKEHRSPANS

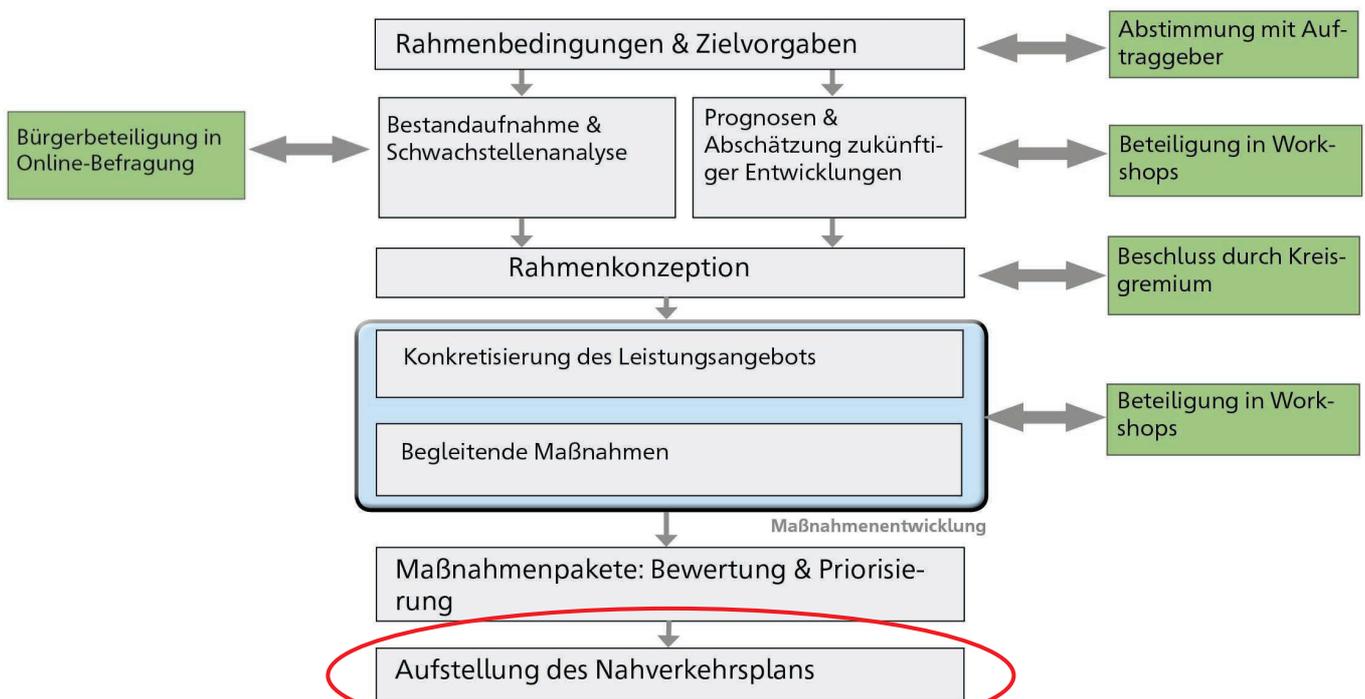
Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art.12) gibt Aufgabenträgern die Möglichkeit, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen

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

INHALTE DES NAHVERKEHRSPANS

- **Analyse der Gesamtverkehrssituation**
- **Untersuchung von Schwachstellen** bezüglich Angebot, Nachfrage, Betrieb und Wirtschaftlichkeit
- **Entwicklung von Konzeptionen und Standards**
- **Darstellung der finanziellen Rahmenbedingungen**

AKTUELLER STAND DES NAHVERKEHRSPANS



BETEILIGUNGSPROZESS

- Mitwirkung **vorhandener Unternehmer** nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG und Art 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG;
- Abstimmung der Planungen insbes. auf **Fahrplankonzepte im SPNV (BEG)**, und Planungen benachbarter Kommunen
- Berücksichtigung der **Belange der Mobilitätsbehinderten** nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Änderung zum 27.4.2002)
- Einbindung der **Gemeinden und Schulen**
- Einbeziehung von **Interessenverbänden** (z.B. Pro Bahn e. V.)

BETEILIGUNGSVERFAHREN

Im Rahmen der Erstellung des NVP wurden verschiedene Beteiligungsverfahren durchgeführt:

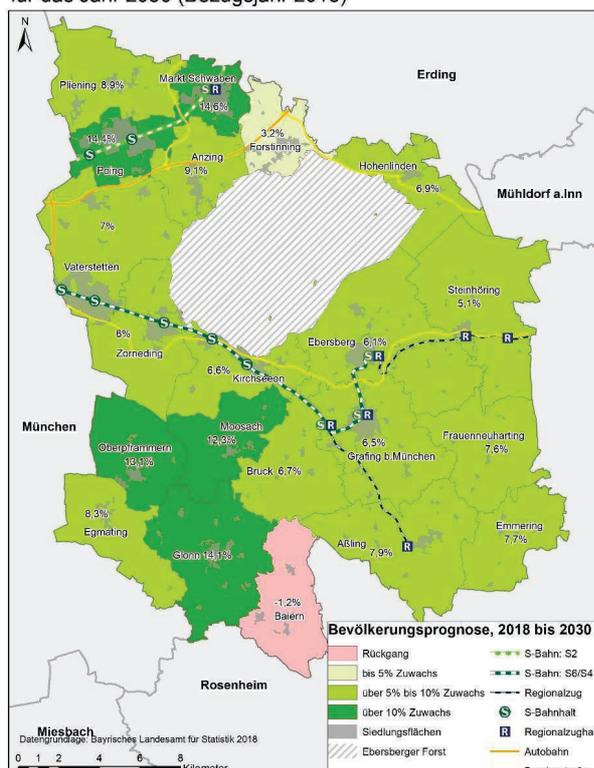
- **Befragungen** der Bürger (Onlinebefragung), Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Schulen, Behinderten- und Seniorenvertretung und relevanter Organisationen (z.B. VCD, KJR ...)
- Drei **AG's im Rahmen des Mobilitätsforums** zur Feststellung von Defiziten, Präsentation von Ergebnissen und Maßnahmenpriorisierung
- Je ein **Workshop** pro Planungsbereich mit Gemeinden und Schulen zur Diskussion der Maßnahmenentwürfe (April 2019)
- Berücksichtigung von Anträgen, Forderungen und Petitionen verschiedener Verbände, Fraktionen und Vereine sowie Bürgeranliegen

STRUKTUR- & SCHWACHSTELLENANALYSE ONLINEBEFRAGUNG

Ausgewählte Ergebnisse

NVP LANDKREIS EBERSBERG

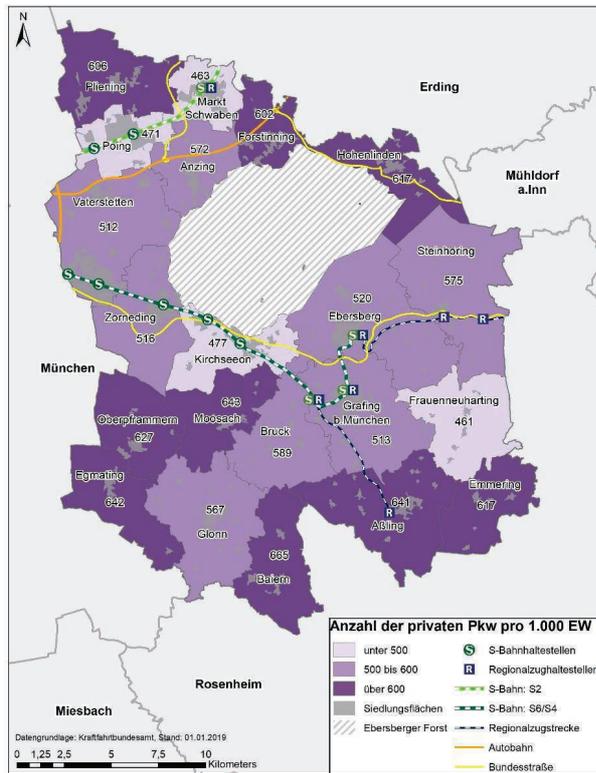
Bevölkerungsprognose (Wachstumsraten)
für die Gemeinden im Landkreis Ebersberg
für das Jahr 2030 (Bezugsjahr 2018)



STRUKTURDATENANALYSE – BEVÖLKERUNGSPROGNOSE 2030

- **Durchschnittliches vorhergesagtes Bevölkerungswachstum bis 2030 (im Vergleich zu 2018)** im Lkr. Ebersberg liegt bei rund 8% (ca. + 12.400 Einwohner)
- Die **höchsten Zuwachsraten bis 2030** werden für die Gemeinden Markt Schwaben, Poing, Glonn, Oberpfaffmühl und Moosach erwartet (je über 10%)
- Für den größten Teil der Gemeinden liegt das **vorhergesagte Wachstum bis 2030** zwischen 5% und 10%
- Ein sehr geringer Rückgang der Einwohnerzahl wird lediglich für die Gemeinde Baiern berechnet

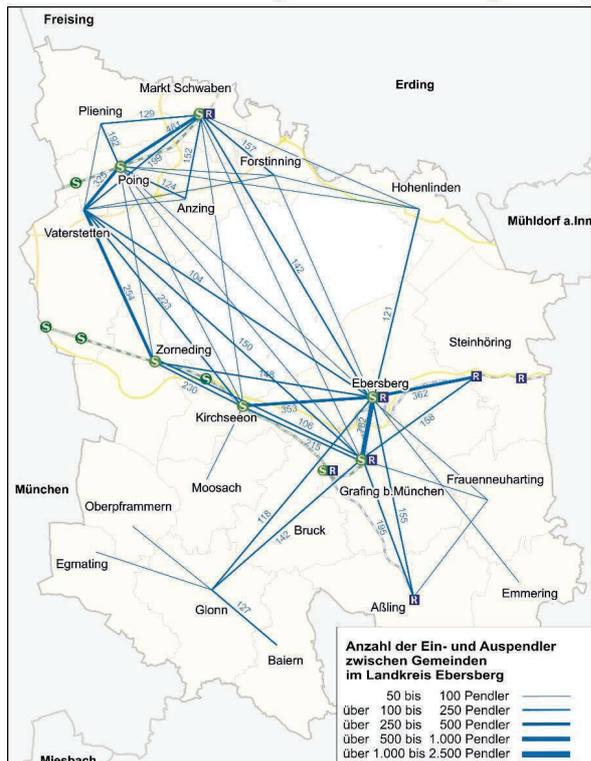
Motorisierungsquote im Landkreis Ebersberg auf Gemeindeebene zum 01.01.2019



MOTORISIERUNGSQUOTEN (PRIVATE PKW/1000 EINWOHNER)

- **Höchste Motorisierungsquoten** im Süden und tlw. Norden des Landkreises, abseits der Schienenstrecken
- Niedrigere Motorisierungsquoten allgemein entlang der S-Bahn/Regionalzug-Strecken (Ausnahme: Aßling)
- Mit Abstand **niedrigste Motorisierungsquote** außerhalb der Bahnstrecken in der Gemeinde Frauenneuharting
- Durchschn. Motorisierungsquote im Lkr. Ebersberg: ca. 566 private Pkw/1.000 EW (höher als bayerischer Durchschnitt von ca. 534)

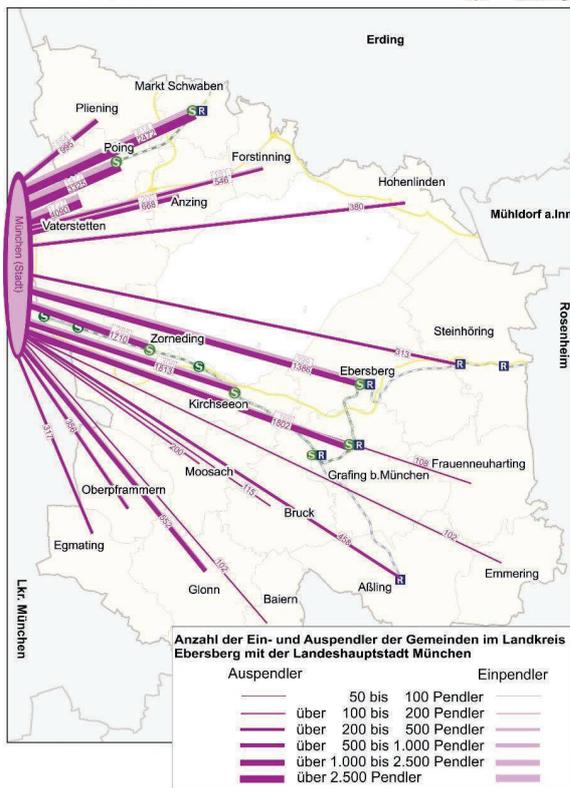
Pendlerströme der Gemeinden innerhalb des Landkreises Ebersberg



PENDLERBEZIEHUNGEN INNERHALB DES LANDKREISES EBERSBERG

- Schwerpunkte der Verflechtungen:
 - Stadt Ebersberg
 - Stadt Grafing
 - Vaterstetten
 - Pöding
 - Markt Schwaben
- Ansonsten innerhalb des Landkreises allgemein nur geringe Pendlerströme, meist zwischen Nachbarkommunen

Pendlerströme der Gemeinden mit der Landeshauptstadt München



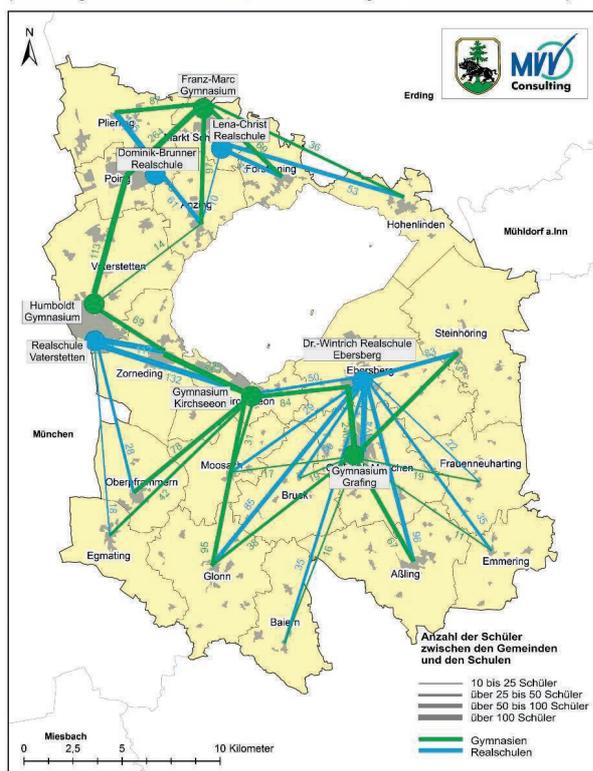
Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigtenstatistik, Stand 2016

PENDLERBEZIEHUNGEN MIT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

- Höhere Pendlerverflechtungen als innerhalb des Landkreises
 - Aus jeder Gemeinde mind. 100 Auspendler nach München
 - Gemeinden Poing und Vaterstetten mit stärksten Pendlerbeziehungen na
- Tendenziell stärkere Verflechtungen mit nördlichem Landkreis sowie entlang der S-Bahn S4/S6
- Deutlich mehr Auspendler nach München als Einpendler
 - 21.810 Auspendler (davon rund ein Drittel aus den Gemeinden Vaterstetten und Poing)
 - 6.045 Einpendler (davon mehr als 50% nach Vaterstetten und Poing)

Schülerströme ab 10 Schüler über Gemeindegrenzen zu den Realschulen und Gymnasien im Landkreis Eberberg

(Darstellung bezieht sich auf Schüler, deren Beförderung vom Landkreis finanziert wird)



Stand: 24.04.2018

SCHÜLERSTRÖME ZU REALSCHULEN UND GYMNASIEN

- Analyse der Schülerströme für alle weiterführenden Schulen und Auswertung des Fahrtenangebots zu wichtigen Zeiten

Realschulen:

- Stärkste Schülerströme zwischen Grafing und der Realschule Ebersberg sowie zwischen Kirchseeon und Zorneding und der Realschule Vaterstetten (je über 100 Schüler)
- Dr.-Wintrich-Realschule Ebersberg mit räumlich größtem Einzugsgebiet (fast gesamter südlicher Landkreis)

Gymnasien:

- Stärkste Schülerströme zwischen Ebersberg und dem Gymnasium Grafing, zwischen Poing und dem Gymnasium Markt Schwaben sowie zwischen Zorneding und dem Gymnasium Kirchseeon (jeweils ca. 250 Schüler)

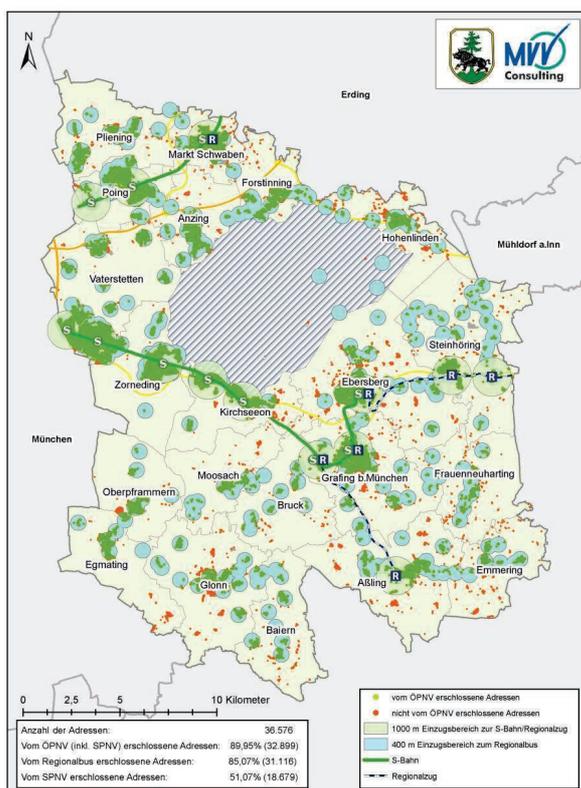
ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE – STRUKTURANALYSE

Für die Erstellung des Nahverkehrsplans im Landkreis Ebersberg lassen sich folgende wesentliche **strukturelle Rahmenbedingungen** zusammenfassen:

- Im gesamten Landkreis ist in den nächsten 12 Jahren, bis 2030, von einem **weiteren Einwohnerwachstum** auszugehen (Wachstumsraten im Mittel zwischen 5 und 10%)
- **Höchste Einwohnerzuwachsrate** in den Kommunen Markt Schwaben, Poing, Glonn, Oberpfarrmünster und Moosach erwartet
- Beim Großteil der Gemeinden im Landkreis handelt es sich um Auspendlergemeinden – **Pendlerziele** sind dabei Stadt und Landkreis München sowie innerhalb des Landkreises die Städte Ebersberg und Grafing und die Gemeinden Vaterstetten, Poing und Markt Schwaben
- Die **Motorisierungsquoten** liegen insbesondere abseits der urbanen Bereiche und der Schienenanbindung z.T. deutlich über dem bayerischen Durchschnitt (534 Pkw pro 1.000 Einwohnern)*

* Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2019

NVP LANDKREIS EBERSBERG



Datenquelle: MVV, Stand 2017

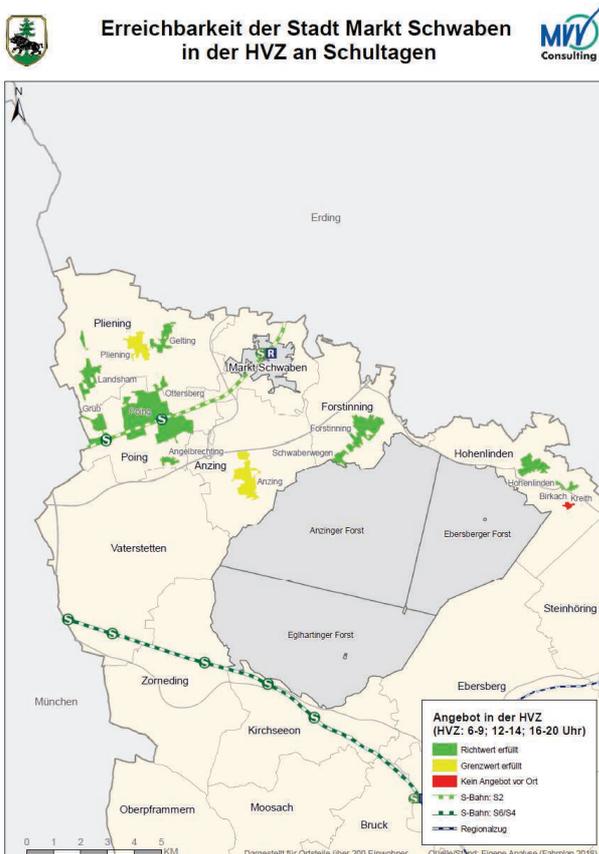
ÖPNV-ERSCHLIEßUNG (MVV-REGIONALBUSSE UND SPNV)

- Von den rund 36.500 Adressen im Landkreis liegen insgesamt **90,0 % der Adressen innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche** (MVV-Regionalbusse und SPNV)
- Über 50% der Adressen befinden sich innerhalb des 1.000m-Einzugsbereichs um einen SPNV Haltepunkt
- Rund 85% der Adressen werden durch den MVV-Regionalbus innerhalb des 400m-Einzugsradius angebunden
- Nur rund 10% der Adressen verfügen – gemessen an den hier verwendeten Einzugsradien – über keinen Zugang zum ÖPNV



ERREICHBARKEIT DER STADT EBERSBERG

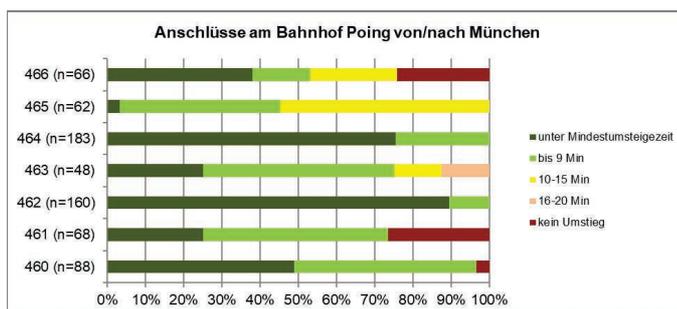
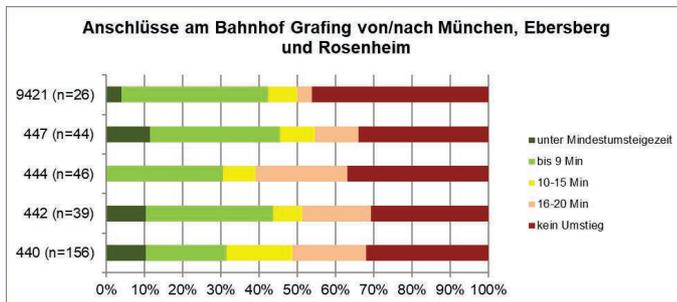
- Teilweise Erreichbarkeitsdefizite gemäß Leitlinie in der Fläche (Fahrtenanzahl)
- In der **Hauptverkehrszeit (HVZ) Defizite insbesondere im nördlichen Landkreis** (Markt Schwaben, Anzing, Forstinning)
- Entlang S-Bahn-Ast S4/S6 (Gemeinden Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon) in der HVZ nur mäßige Erreichbarkeitswerte aufgrund hoher Anforderungen gemäß Leitlinie → S-Bahn teils nur im 40-Min-Takt (für NVZ und SVZ Richtwerte erfüllt)
- In der **NVZ insgesamt ähnliche**, in der **SVZ (ab 20 Uhr) höhere Defizite** → insb. im Landkreissüden (Glonn, Egmatting, Oberpfraammern, Baiern)
- Häufig nur **Umsteigeverbindungen**, dies betrifft teilweise auch die Erreichbarkeit von Grafing



ERREICHBARKEIT VON MARKT SCHWABEN

- In der **Hauptverkehrszeit (HVZ) nahezu keine Erreichbarkeitsdefizite** (Ausnahme Kreith, Gem. Hohenlinden)
- Aus den Hauptorten Pliening und Anzing zur HVZ nur Grenzwert erfüllt
- In der **NVZ insgesamt fast überall Richtwert erfüllt**
- In der **SVZ (ab 20 Uhr) Erreichbarkeitsdefizite v.a. aus Forstinning**

ABSTIMMUNG BUSVERKEHR-SPNV



- Unterschiedliche aber in Summe meist gute Qualität der Anschlüsse an den Bahnhöfen im Landkreis
- Am größten SPNV-Haltepunkt Grafing sehr gute Anschlüsse in/aus Richtung München, teils gute Anschlüsse Richtung Ebersberg, aber kaum Anschlüsse in/aus Richtung Rosenheim (siehe Diagramm)
- Allgemein Priorisierung der Anschlüsse in/aus Richtung München (siehe Pendlerzahlen), zu Zielen außerhalb des Verbundraums schlechtere Anschlussqualität (geringere Taktung der Regionalzüge)
- Zum Teil angesetzte Mindestumsteigezeiten unterschritten bzw. knappe Anschlüsse, z.B. in Aßling und Poing

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE – SCHWACHSTELLENANALYSE

- Insgesamt **vergleichsweise wenige Defizite** bei der **Erreichbarkeit zentraler Orte** sowie der **Landeshauptstadt München** abgesehen von einzelnen, meist kleineren Ortsteilen
 - Sehr gute Erreichbarkeit von Markt Schwaben im nördlichen Landkreis, Defizite bei der **Nord-Süd-Verbindung** (Erreichbarkeit Ebersberg aus dem nördlichen Landkreis)
 - Erreichbarkeit von **Grafring und Ebersberg** mit der **S-Bahn** erfüllt im Verdichtungsraum teilweise nicht die Richtwerte (Taktlücken)
- Vielfach Umstiege erforderlich bzw. längere Fahrzeiten (u.a. Glonn – Grafring/Ebersberg, z.T. Frauenneuharting – Grafring/Ebersberg etc.)
- Insgesamt gute bis sehr gute **Abstimmung** zwischen **Busverkehr** und **SPNV** mit Defiziten insbesondere Richtung Rosenheim
- Auf vielen Linien gute **Merksamkeit/Einheitlichkeit des Angebots** und geringe Angebotsunterschiede zwischen Schul- und Ferientagen, einzelne Linien mit sehr komplexen Fahrplänen (insb. 463) oder unterschiedlichen Fahrtwegen (u.a. 413, 440, 444)

➔ **Ergebnisse der Schwachstellenanalyse** stehen im **Einklang mit Beteiligungsverfahren**, Möglichkeiten zur Behebung der Defizite jedoch teilweise auch durch infrastrukturelle, betriebliche und finanzielle Rahmenbedingungen beschränkt.

BÜRGERBEFRAGUNG IM RAHMEN DES NVP (ONLINEBEFRAGUNG) AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

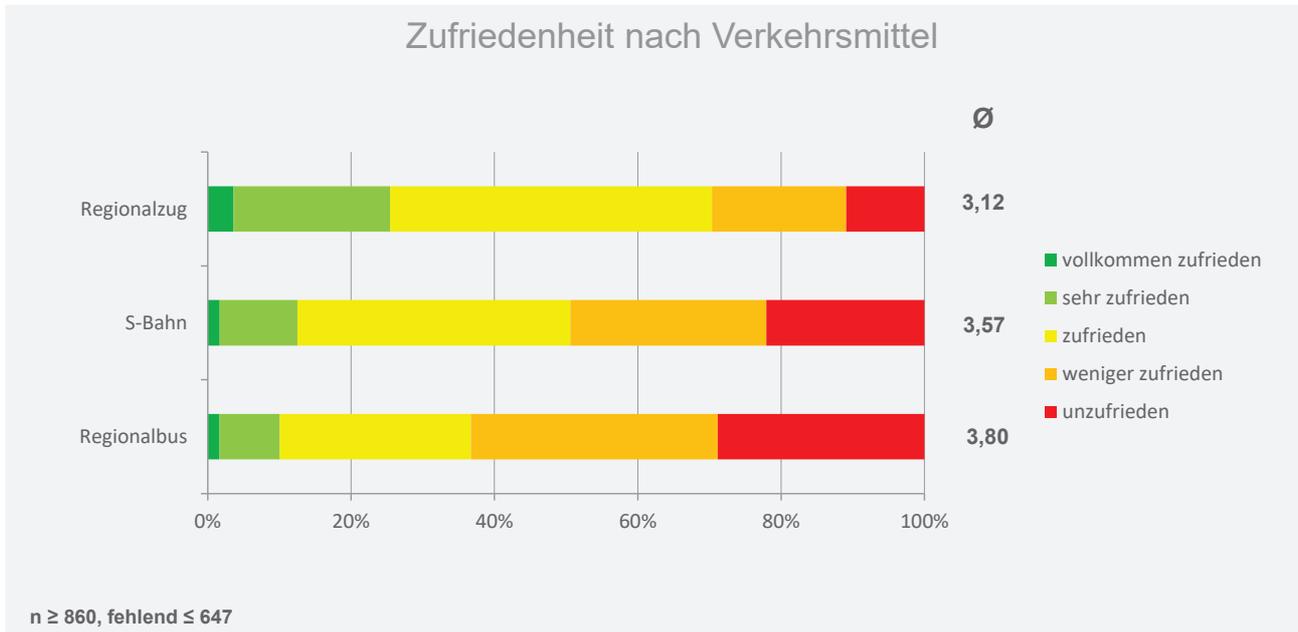


- Teilnahmemöglichkeit für alle Bürger im Landkreis Ebersberg
- Ermittlung von **Potenzialen zur Weiterentwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs** aus Kundensicht
 - Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Nutzung des bestehenden Angebots
 - Bewertung der Zufriedenheit
 - Bedarf eines zusätzlichen Angebots (Zeiten: werktags, samstags, sonntags)
 - Allgemeine Anregungen
- Befragungszeitraum: **09.07. bis 29.07.2018**

UNTERSUCHUNGSDESIGN DER ONLINEBEFRAGUNG

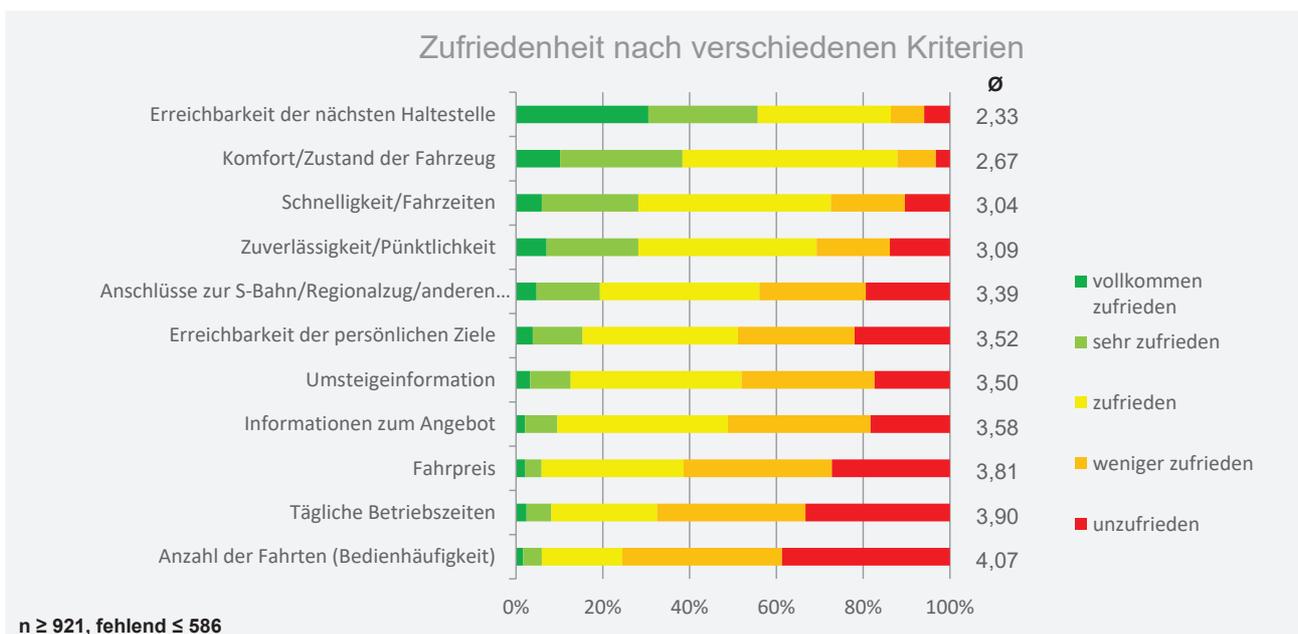
Aufgabenstellung	Eine breite Beteiligungsmöglichkeit der Öffentlichkeit im Rahmen des Nahverkehrsplans
Grundgesamtheit	Alle Einwohner des Landkreises Ebersberg, sowie Personen die sich regelmäßig im Landkreis bewegen
Befragungsart	Onlinebefragung (zusätzlich Möglichkeit der Ausgabe eines Papierfragebogens)
Repräsentativität	Schwerpunkt liegt auf Beteiligungsmöglichkeit für BürgerInnen. Kein Anspruch auf absolute Repräsentativität
Stichprobengröße	Insgesamt n = 1.507 (Anzahl auswertbare Fragebögen)
Befragungszeitraum	09.07.2018 bis 29.07.2018

ZUFRIEDENHEIT NACH VERKEHRSMITTEL



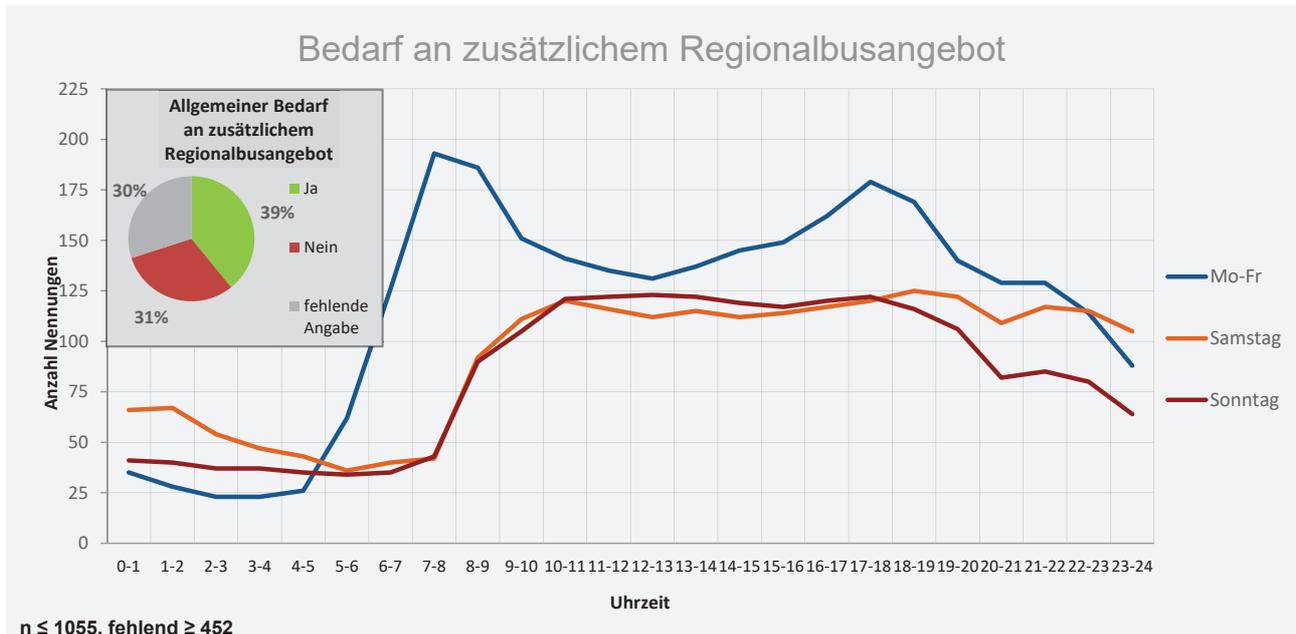
Frage(n): Wie zufrieden sind Sie mit den einzelnen Verkehrsmitteln im Landkreis?

BEWERTUNG DES REGIONALBUSANGEBOTS – NACH KRITERIEN



Frage(n): Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Kriterien bezogen auf das Regionalbus-Angebot im Landkreis?

ZUSÄTZLICHES ANGEBOT IM REGIONALBUSVERKEHR



Frage(n): Benötigen Sie ein zusätzliches Angebot im Regionalbusverkehr?
Zu welchen Zeiten bräuchten Sie ein zusätzliches Regionalbusangebot?



AUSZÜGE AUS DER RAHMENKONZEPTION

Beschlossen am 28.11.2018 im ULV Ausschuss

ALLGEMEINE ZIELSETZUNG

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

Allgemeines Zielkonzept als Basis für die ÖPNV-Konzeption:

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

INHALTE DER RAHMENKONZEPTION

- **Differenzierung des Planungsgebiets** (verdichteter Raum / ländlicher Raum)
- **Festlegung der Verkehrszeiten (Mo-Fr an Werktagen)**

		vorher:
Hauptverkehrszeit (HVZ):	06:00 – 09:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	12:00 – 14:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	16:00 – 20:00 Uhr	<i>16:00 – 19:00 Uhr</i>
Nebenverkehrszeit (NVZ):	09:00 – 12:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	14:00 – 16:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	20:00 – 22:00 Uhr	<i>NEU</i>
Schwachverkehrszeit (SVZ):	nach 22:00 Uhr	<i>nach 19 Uhr</i>
- **Festlegung der Angebotsstandards** (anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung)
- **Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV**
 - Orientierung am Schülerverkehr
 - Ergänzung durch Bedarfsverkehre in Schwachverkehrszeit
 - Verkürzung der Fahrtzeiten durch direkte Fahrtwege (Expressverbindungen)
 - Stärkung von Tangentialverbindungen

ANGEBOTSSTANDARDS – PLANUNGSBEREICH „VERDICHTETER RAUM“

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.

Ortsteile mit über 1.000
Einwohnern:

HVZ: 20-Minuten-Takt mit bedarfsorientierten Verdichtungen
NVZ und SVZ: 40-Minuten-Takt (abhängig von den Anschlüssen zum SPNV)

Ortsteile unter 1.000 Einwohnern

ganztägig mind. stündliche Bedienung,
in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung mind. 2 Fahrten / Stunde.

ANGEBOTSSTANDARDS – PLANUNGSBEREICH „ALLGEMEINER LÄNDLICHER RAUM“

1) Hauptnetz (alle Ortsteile mit über 500 Einwohnern sind Bestandteil dieses Bus-Hauptnetzes bzw. verfügen über einen SPNV-Haltepunkt):

- MVV-Regionalbuslinien 411/413: Korridor Neuperlach / Höhenkirchen-Siegersbrunn – Egming – Oberpfammern - Glonn
- MVV-Regionalbuslinie 440: Grafing Bf – Pienzenau – Alxing – Moosach – Glonn
- MVV-Regionalbuslinie 444: Grafing (Bf) – Frauenneuharting – Aßling – Emmering – Schalldorf (– Rott am Inn / LK RO)
- MVV-Regionalbuslinie 446: Ebersberg – Markt Schwaben
- MVV-Regionalbuslinie 469: Markt Schwaben – Forstinning – Hohenlinden
- RVO-Linie 9410 (*nachträgliche Aufnahme*)

HVZ: mind. 30-Minuten-Takt, **NVZ/SVZ:** an Werktagen bis 24 Uhr mind. stündlich

2) Übriges Kreisgebiet: **HVZ** mind. stündlich, **NVZ/SVZ** mind. zweistündlich

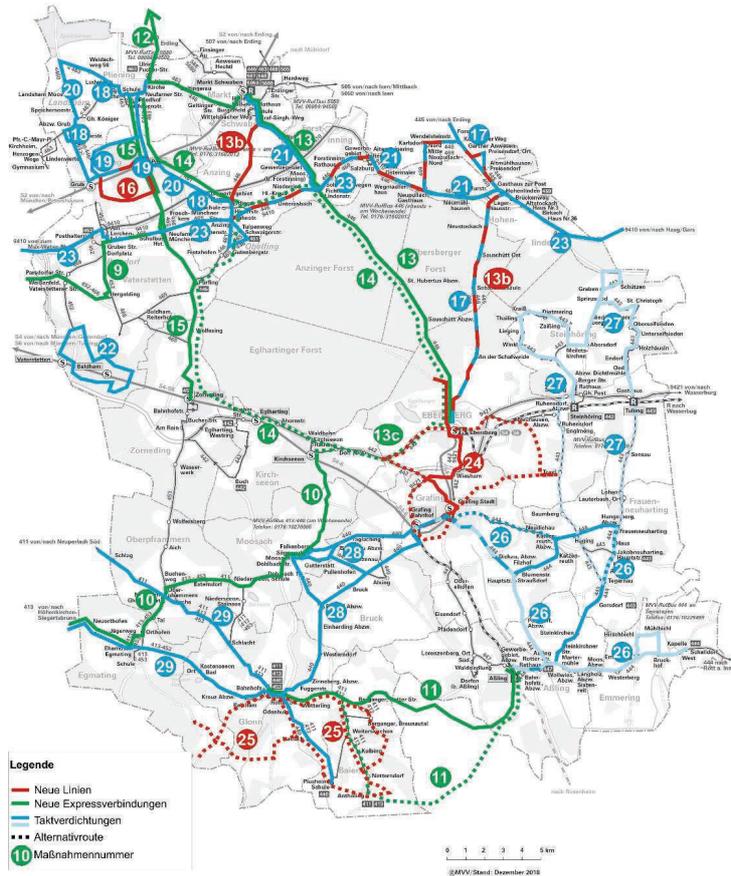
In der **SVZ** kann die Bedienung durch **Bedarfsverkehre** erfolgen, in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte außerhalb des Hauptnetzes auch in der NVZ.

KONKRETISIERUNG UND PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN

KONKRETISIERUNG VON MAßNAHMEN – ÜBERSICHT

- 1) Fahrplanoptimierung – kurzfristige Maßnahmen
- 2) Tangential- und Expressverbindungen
- 3) Nördlicher Planungsbereich
 - Neue Verbindungen
 - Taktverdichtungen
- 4) Südlicher Planungsbereich
 - Neue Verbindungen
 - Taktverdichtungen
- 5) Landkreisweite Wochenend- und Bedarfsverkehre

MAßNAHMENÜBERSICHT (OHNE KURZFRISTIGE M.)



MAßNAHMEN – LEGENDE UND ERLÄUTERUNG

Planungshorizont

- Kurzfristig (ca. 1-2 Jahre)
- Mittelfristig (ca. 2-4 Jahre)
- Langfristig (ab ca. 5 Jahre)

Priorität

- 1** = Hohe Priorität, vorrangig voranzutreiben
- 2** = Mittlere Priorität
- 3** = Niedrige Priorität, nachrangig zu behandeln

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

Alle **Maßnahmen**, bei denen der **Landkreis Ebersberg** als **Aufgabenträger** fungiert, sind nach **Prioritäten** (1, 2 und 3) eingeteilt.

Den kurzfristigen Maßnahmen (bereits beschlossen) und jenen mit Aufgabenträgerschaft PPA oder Vaterstetten werden keine Prioritäten (= n.v.) zugewiesen.

FAHRPLANOPTIMIERUNG – KURZFRISTIGE MAßNAHMEN

- Das **Maßnahmenpaket „kurzfristige Maßnahmen“** wurde vorgezogen, bereits im Juli 2019 im ULV behandelt und beschlossen
- Es bringt viele Taktverdichtungen und spürbare Verbesserungen im südlichen, wie im nördlichen Landkreis
- Umsetzung zum **Fahrplanwechsel 2019/20**

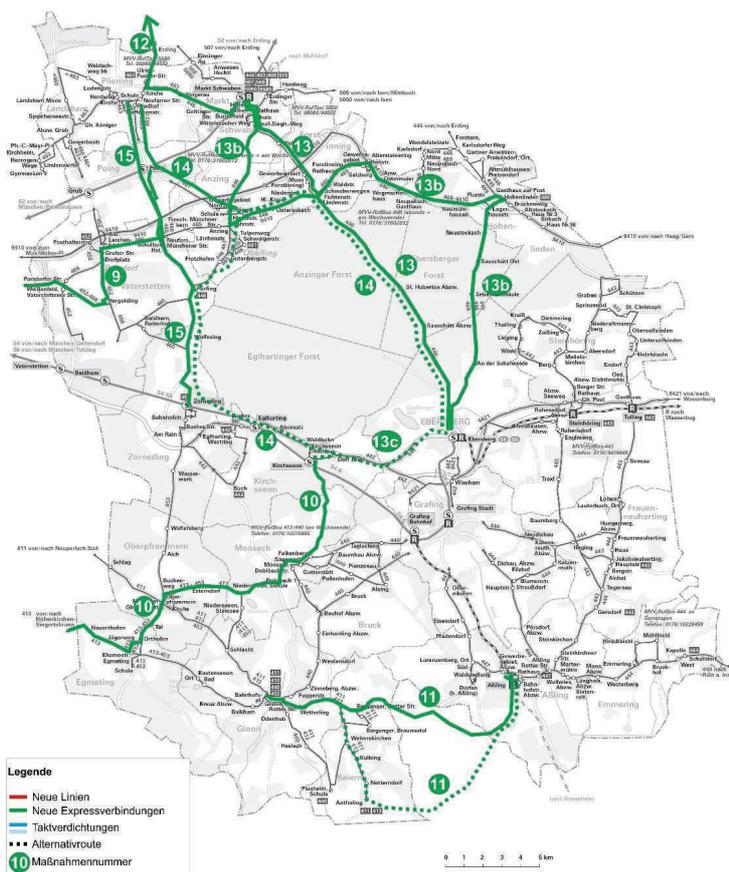
FAHRPLANOPTIMIERUNG – KURZFRISTIGE MAßNAHMEN

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
1	Taktverdichtung 442 in der Früh, am Vormittag und am Abend	• Angebotsausbau in der Früh (eine Fahrt), ein Fahrtenpaar am Vormittag und zwei Fahrtenpaare am Abend; mit vorhandenem Fahrzeugeinsatz möglich	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 64.000 €
2	Linie 444: Zusatzfahrt ab Aßling nach Emmering/Schalldorf nach 22 Uhr	• Nebenverkehrszeit ab Aßling nach Emmering mit stündlicher Taktung abgedeckt	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 8.000 €
3	Angebotsausbau auf der Linie 443 am Abend	• Zusätzliche Abendfahrt seit Dez 2018 • Anschlüsse für alle Züge während HVZ hergestellt	bereits im Dez 2018 umgesetzt		
4	Anbindung Naherholungsgebiet Steinsee	• Mit neuem Verkehrsvertrag der Linie 440 ab Dezember 2019 wird Anbindung am Wochenende geschaffen + neue Verbindung nach Moosach • 8 Fahrten in 2-stündigem Takt am Wochenende	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 500 €

FAHRPLANOPTIMIERUNG – KURZFRISTIGE MAßNAHMEN

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Kosten
5	Verbesserung Wochenendverkehr 413	<ul style="list-style-type: none"> Samstag eine neue Fahrt, Sonntag 2 neue Fahrten Neue Anbindung von Gde. Bayern (z.B. Antholing/Berganger) Verknüpfung mit Linie 440 in Glonn, attraktiver Umstieg 	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 10.000 €
6	Taktverdichtung 445	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Fahrten von Hohenlinden bis Ebersberg Ausweitung der Betriebszeit Aber: Verschlechterung für Erding (Taktausdünnung) → Ablehnung durch LK ED 	Wird nicht umgesetzt, Ablehnung durch Landkreis Erding		ca. 13.000 €
7	Taktverdichtung 446	<ul style="list-style-type: none"> Ausweitung um vier Fahrtenpaare und Anpassung der bestehenden Fahrten → 40-Min-Takt bis 19:15 Weitgehend festbedienter Routenweg am Wochenende 	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 61.000 €
8	Taktverdichtung 469	<ul style="list-style-type: none"> Bessere Anbindung Hohenlinden + Forstinning an den SPNV in Markt Schwaben; Anbindung der südlichen Siedlungsgebiete in Markt Schwaben an den Bahnhof (Innerortsverkehr Markt Schwaben) Schaffung von vier zusätzlichen Fahrten 	Wird im Dez. 2019 umgesetzt		ca. 34.000 €

TANGENTIAL- UND EXPRESSVERBINDUNGEN



EXPRESS- UND TANGENTIALVERBINDUNGEN (1)

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Kosten
9	Neue Regionalbuslinie Poing – Messestadt Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Direktverbindung von Poing (S), über Neufarn, Parsdorf und Weißenfeld zur Messestadt Ost (U) • Durchgehender 40-Minuten-Takt mit bedarfsgerechten Verdichtungen in der HVZ • Attraktive Direktverbindung mit gutem Nachfragepotential 	1	 Wird zum Dez 2021 umgesetzt	ca. 620.000 €
10	Tangentiale Höhenkirchen – Egming – Oberpframmern – Moosach – Kirchseeon	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Direktverbindung der S-Bahn-Äste S4/S6 und S7 • Angebotsaufwertung für Moosach • Verstärkung zwischen Oberpframmern – Egming – Höhenkirchen-Siegertsbrunn 	1		ca. 470.000€ + Kosten Verstärker für Schülerverkehr
11	Querverbindung Glonn – Aßling	<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Konzession bis 2029 (Glonn – Hohenth.), Änderung zuvor nur in Abstimmung mit VU möglich <p>Variante 1: „Direkt“: Aßling – Hohenthann – Berganger – Glonn (Stundentakt ggf. mit einem Fahrzeug bedienbar)</p> <p>Variante 2: Mit Anbindung Gemeindeteile Bayern Aßling – Biberg – Antholing – Netterndorf – Weikerskirchen – Glonn (Stundentakt mit einem Fahrzeug nicht möglich)</p>	3	 <hr/> 	ca. 335.000€ ca. 390.000€

EXPRESS- UND TANGENTIALVERBINDUNGEN (2)

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs- horizont	Kosten
12	Flughafenverbindung Markt Schwaben	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreisübergreifende Linie mit LK Erding • Schnellere und direkte Anbindung zum Flughafen für nördliches Landkreisgebiet → ohne Umstieg in München! • Zwischenhalte v.a. im LK Erding • Abwägung zwischen Expresscharakter und Erschließung • Relativ lange Fahrzeit und vsl. hohe Betriebskosten 	3		ca. 670.000 €

Anmerkung zu weiteren Tangentialen in LH und LK München:

Die im Rahmen des NVP Landkreis München geplanten Tangentialen könnten die Anbindung, insb. des nordwestlichen Landkreises deutlich verbessern und sollten, nach Prüfung, in Ihrer Umsetzung unterstützt werden.

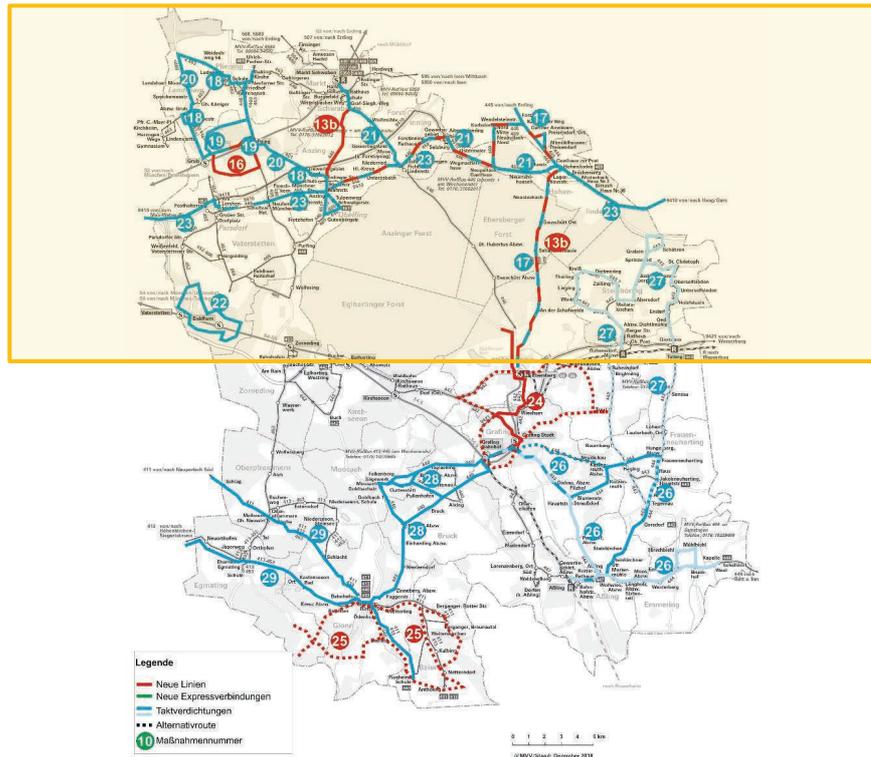
EXPRESS- UND TANGENTIALVERBINDUNGEN (3)

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
13	Stärkung Nord-Süd-Verbindung - Zusätzliche beschleunigte Fahrten auf 446	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche schnelle Verbindung Markt Schwaben (S) – Ebersberg (S) • Stundentakt versetzt zu regulärer 446 mit angepasstem Linienweg → Leichte Linienwegverlängerung im Bestand für Anzing + 3 Minuten 	1	 	ca. 400.000 €
13b	Änderung der Linienführung der 446 – über Hohenlinden nur in Kombination mit Maßnahme 13	<ul style="list-style-type: none"> • Alle (bisherigen) Fahrten über Anzing, Forstinning, Hohenlinden nach Ebersberg • Stärkung Nord- Süd-Verbindung & Anbindung Forstinning & Hohenlinden nach EBE • Bei gleichzeitiger Realisierung der Expressverbindung 		 	ca. 100.000 €
13c	Verlängerung der Linie 446 nach Kirchseeon	<ul style="list-style-type: none"> • Problematisch wegen Schülerverkehr → Buskapazitäten zu gering • Parallelangebot zur S-Bahn • Fahrzeugumlauf zu prüfen • Neuer Verbindungsverkehr EBE – Grafing (vgl. Maßnahme 24) könnte ggf. Abhilfe schaffen (Umstieg auf S-Bahn in Grafing Bahnhof) 	3	  	ca. 100.000 € (+ ggf. hohe Kosten für Schulverstärker)

EXPRESS- UND TANGENTIALVERBINDUNGEN (4)

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
14	Nord-Süd-Verbindung – Neue Linie PPA – Ebersberg	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung neuer Direktverbindungen • Nur geringe Fahrzeuvorteile • Fahrgastpotential fraglich (u.a. geringe Pendlerzahlen) • Eher bestehende Verbindungen stärken und Umsteigebeziehungen optimieren 	3	  	ca. 580.000 €
15	Nord-Süd-Verbindung Pliening – Poing – (Neufarn-) Zorneding	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Anschlüssen mit Linie 453 (Glonn-Zorneding) → Nord-Süd-Verbindung Glonn – Poing durch Umstieg möglich → für besseren Umstieg ggf. Linienwegänderung der Linie 453 nach Zorneding Nord • Schwierige Haltestellen- und Umstiegssituation am Bahnhof Zorneding • Verknüpfung mit Linie 465 (Poing – Baldham) sinnvoll, aber erst ab 2025 möglich (bestehende Konzession) • Keine Fahrzeuvorteile nach Ebersberg 	2	  	ca. 380.000 €

PLANUNGSBEREICH NORD – NEUE VERBINDUNGEN UND TAKTVERDICHTUNG



PLANUNGSBEREICH NORD – NEUE VERBINDUNGEN

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
16	Neue Linie 468	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen Poing Nord und Poing Süd Schleife: Poing (S) Süd – Rathaus – Polizei – Schulzentrum – Poing (S) Nord – Stahlgruber – West – Mitterfeldring – Poing (S) Süd 30-Minuten Takt 	Ohne Prio. AT PPA		Durch PPA finanziert (bereits beschlossen, kommt Dez. 2021)

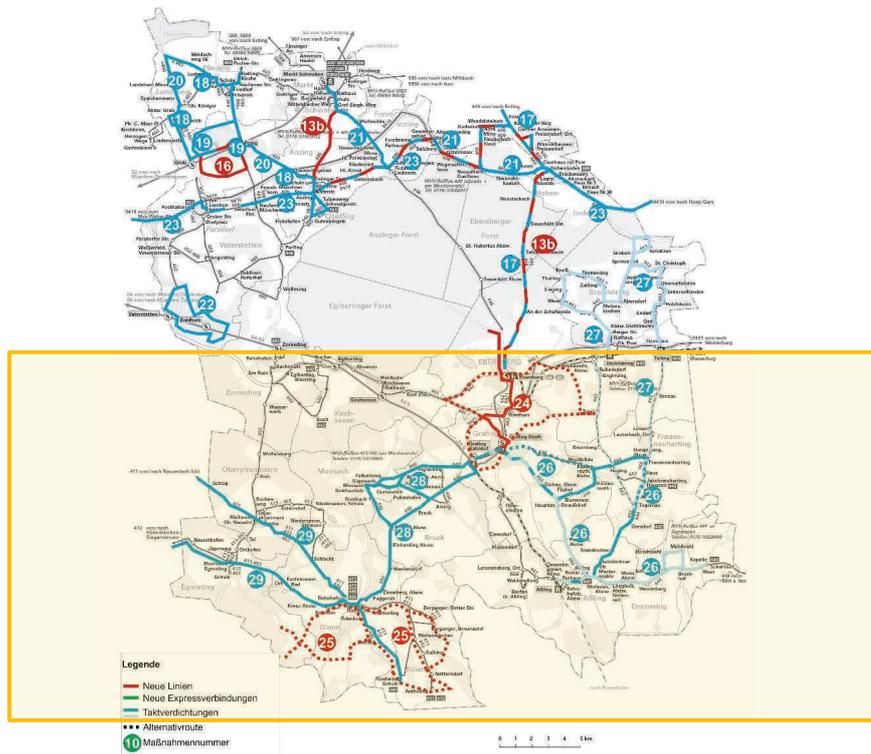
PLANUNGSBEREICH NORD – TAKTVERDICHTUNG

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
17	Taktverdichtung 445	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Angebots und durchgehende, stündliche Taktung anzustreben • Aufgrund vergaberechtlicher Einschränkungen nur langfristig machbar 	2		ca. 300.000 € (gemeinsam mit LK ED)
18	Taktverdichtung 460, 461, 462	<ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Verbesserung Anbindung Pliening durch Gegenläufigkeit der Line 460 • Stärkung der Anbindung von Anzing 	<i>Ohne Prio. AT PPA</i>		Durch PPA finanziert (bereits beschl., Dez. 2021)
19	Ausdehnung der Bedienzeiten bis 24 Uhr auf Linien 462 und 464	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Verbindungen in den Abendstunden • Insb. für Freizeitverkehr relevant • Kann neue Zielgruppen ansprechen 	<i>Ohne Prio. AT PPA</i>		Durch PPA finanziert (bereits beschl., Dez. 2021)
20	Entzerrung der Fahrzeitprofile auf 460, 462	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Einrichtung neuer Linie 468 (siehe Nr. 16) mehr Spielraum bei bestehendem Linienkonzept 	<i>Ohne Prio. AT PPA</i>		Durch PPA finanziert bereits beschl., Dez. 2021)
21	Weitere Taktverdichtung 469	<ul style="list-style-type: none"> • Mittel- bis langfristig sollte <ul style="list-style-type: none"> – der Takt Mo-Fr weiter verdichtet werden – Samstag ein Abendangebot geschaffen werden 	2		(Mo-Fr) ca. 70.000€ (Samstag) ca. 15.000€

PLANUNGSBEREICH NORD – TAKTVERDICHTUNG

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
22	Verbesserung des innerörtlichen ÖV-Angebotes in Vaterstetten im Rahmen der Aufgabenträgerschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 451 im Ringverkehr in beide Richtungen • Anbindung der nördlichen Ortsteile an den Landkreis München durch Tangente von Poing zur Messestadt Ost über Neufarn, Parsdorf und Weißenfeld; dadurch Anpassung der Regionalbuslinien 452 und 466 erforderlich 	<i>Ohne Prio. AT VAT</i>		durch Gemeinde Vaterstetten finanziert
23	Ausbau 9410	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Fahrten / mehr Halte morgens und am Abend im LK Ebersberg • Aufnahme der Linie in das Hauptnetz in der Rahmenkonzeption • Langfristig ist mind. ein durchgängiger Stundentakt anzustreben 	1		ca. 100.000 € (für erste Ausbaustufe)

PLANUNGSBEREICH SÜD – NEUE VERBINDUNGEN UND TAKTVERDICHTUNG



PLANUNGSBEREICH SÜD – NEUE VERBINDUNGEN

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
24	Gemeinsamer Verbindungsverkehr zw. Grafing und Ebersberg	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie u.a. zur Anbindung diverser Gewerbegebiete (EBE Nord, EBE West (Aldi / Edeka), Schammach) • Angebot ganztägig mit zwei Fahrzeugen - ca. 40 Minuten-Takt • Variante: als Ringlinie mit Verbindung Grafing Bf. → Ebersberg (via Hörmannsdorf) 	1	🕒 🕒	ca. 360.000 €
25	Anbindung Landkreissüden (Glonn, Baiern, Egming) mittels Bedarfsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Wetterling (Glonn) und Berganger (Baiern) mit großen Defiziten in Schwachstellenanalyse • Einrichtung Ruftaxi-Angebot in Kombination mit Ortsteilen weiteren Ortsteilen von Glonn, Baiern und Egming • Steigerung Fahrtenangebot möglicherweise durch neue Tangente Aßling – Glonn (nur für Wetterling und Berganger) • Umsetzung Ruftaxi ggf. in Abhängigkeit mit landkreisweitem Bedarfsverkehrskonzept 	3	🕒 🕒	Abhängig von Ausschreibung und Auslastung

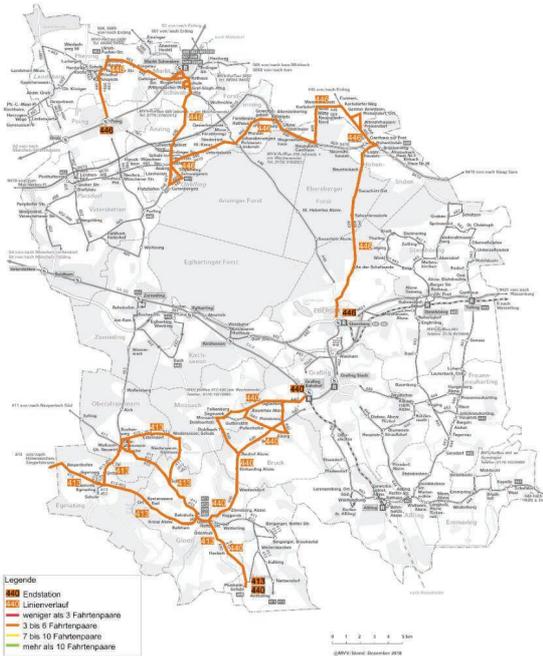
PLANUNGSBEREICH SÜD – TAKTVERDICHTUNG

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
26	Linie 444: Taktverbesserung Frauenneuharting	<ul style="list-style-type: none"> • Größere Angebotslücken in der Gemeinde Frauenneuharting insbesondere von/nach Grafing • Aufteilung der Linie 444 in zwei separate Äste: 1) Grafing – Aßling (direkt) – Emmering 2) Grafing – Frauenneuharting – Aßling • Bestandteil des Hauptnetzes; jeweils mind. stündliche Bedienung / ggfs. in HVZ Verdichtung • Günstige und sichere Anschlüsse zum SPNV in Grafing Bahnhof und Aßling sind sicherzustellen 	1	 	ca. 300.000 - 350.000 €
27	Angebotsausbau auf der Linie 443	<ul style="list-style-type: none"> • Am Vormittag – Schließung Taktlücke 	2		ca. 30.000 €
28	Angebotsausbau und Beschleunigung auf Linie 440	<ul style="list-style-type: none"> • Durch neue Tangentiale Moosach – Kirchseeon Beschleunigung der Linie durch Wegfall des Umweges über Moosach möglich. • Bedarf einer Prüfung des Anteils der Fahrgäste nach Moosach <u>nach</u> der Umsetzung der Tangentialen • Kaum Spielraum für neue zusätzliche Fahrten im bestehenden Fahrplan 	3	  	vsl. keine Mehrkosten – Prüfung nach Umsetzung Tangentialverbindung (Maßnahme 10) erforderlich

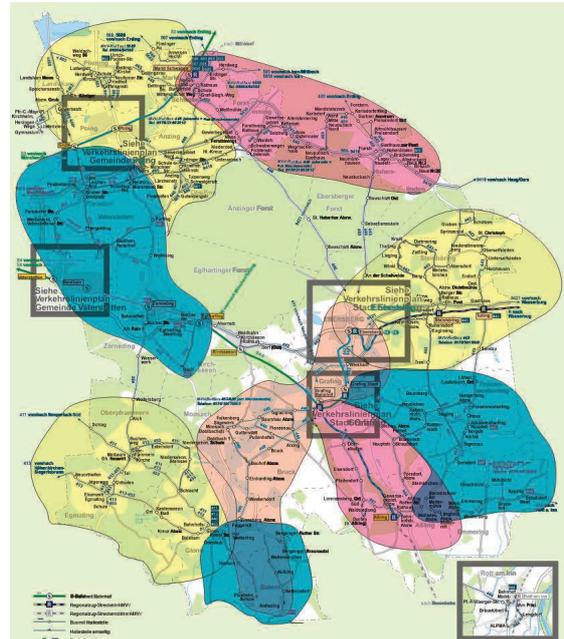
PLANUNGSBEREICH SÜD – TAKTVERDICHTUNG

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
29	411 / 413: Ausbau und Aufnahme in das Hauptnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme der Linien 411 und 413 in das Hauptnetz → Verdichtung des Angebots auf dem Korridor Glonn – Oberpframmern / Egmatting – Neuperlach / Höhenkirchen-Siegertsbrunn → v.a. Ausbau 411 sinnvoll • Gesamtkonzept für südwestlichen Landkreis (Abstimmung des Ausbaus 411 und 413) • Linie 411 mit identischem Leistungsumfang zum Dez 2019 für weitere acht Jahre neu ausgeschrieben → Ausweitung Fahrtenangebot vorerst nicht machbar → grundlegende Änderungen erst in der folgenden Ausschreibung für Dezember 2027 möglich • Mögliche Wechselwirkungen mit neuer Tangente Kirchseeon – Höhenkirchen (vgl. Maßnahme 10) → Verstärkung Abschnitt Oberpframmern – Egmatting – S7 	3	  	ca. 220.000 €
30	Taktverdichtung 442 (am Nachmittag)	<ul style="list-style-type: none"> • keine zusätzlichen Fahrten mit bestehendem Fahrzeugeinsatz möglich; • Priorität liegt auf Einrichtung des Verbindungsverkehrs Ebersberg / Grafing 	-	  	Mit hohen Sprungkosten verbunden (Schülerverstärker)

LANDKREISWEITE WOCHENEND- UND BEDARFSVERKEHRE



Bestehendes Wochenendangebot an Sonntagen

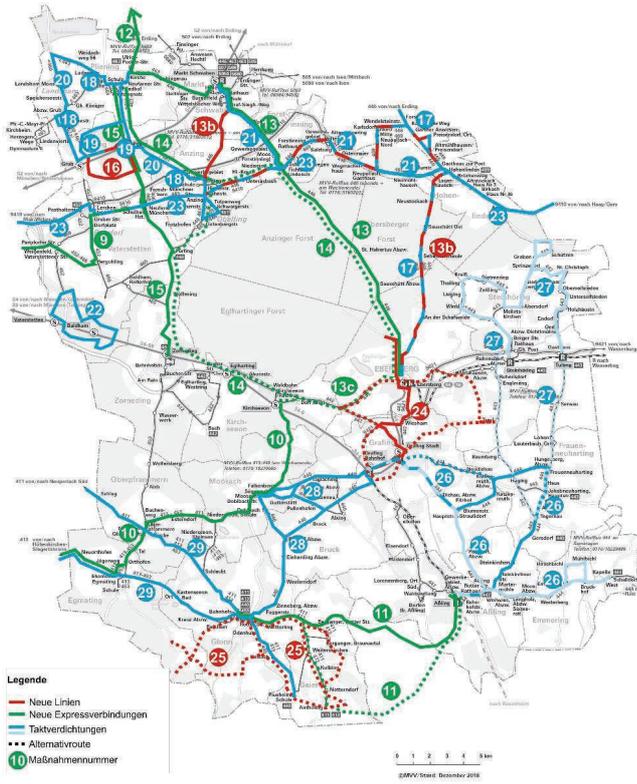


Einteilung des Landkreises in Bedarfsverkehrskorridore (beispielhafte Darstellung)

LANDKREISWEITE WOCHENEND- UND BEDARFSVERKEHRE

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung	Priorität	Planungs-horizont	Kosten
31	Ausbau des Angebotes am Wochenende	Angebot gemäß Vorgaben aus der Rahmenkonzeption Hauptnetz: Samstag ~ 10 Fahrtenpaare Sonntag ~ 6 Fahrtenpaare	2		ca. 330.000 € (Samstag: ca. 170.000 €; Sonntag: ca. 160.000 €)
32	Einrichtung eines landkreisweiten, flächendeckenden Ruftaxi-Konzeptes	Einrichtung eines „24/7“ – Angebotes auch in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende im gesamten Landkreisgebiet	1		ca. 100.000 € (je Korridor)

ÜBERSICHT DER MAßNAHMEN (GESAMT, OHNE KURZFRISTIGE MAßNAHMEN)



ÜBERSICHT MAßNAHMEN UND PRIORITÄTEN (KOSTEN ALS BRUTTOWERTE OHNE FAHRGELDEINNAHMEN)

Maßnahmenfeld	Priorität 1			Priorität 2			Priorität 3		
	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)
Express- und Tangentialverkehre	9	Express Poing - Messestadt	620.000 €	15	Neue Nord-Süd-Verbindung Pliening - Poing - Zorneding	380.000 €	11	Neue Querverbindung Aßling - Glonn	360.000 €
	10	Neue Tangentiale Höhenkirchen-S. - Kirchseeon	470.000 €				12	Flughafenverbindung Markt Schwaben	670.000 €
	13	Stärkung Nord-Süd-Verbindung durch Umgestaltung Linie 446	400.000 €				13c	Verlängerung der Linie 446 nach Kirchseeon (nicht empfohlen)	100.000 € (+ ggf. hohe Kosten für Schulverstärker)
							14	Neue Nord-Süd-Verbindung PPA - Ebersberg (alternativ zu Maßnahme 13 bzw. 15)	580.000 €
Summe		1.490.000 €			380.000 €			1.030.000 €	
Planungsbereich Nord - Neue Verbindungen und Taktverdichtung	23	Angebotsausbau Linie 9410	100.000 €	17	Taktverdichtung Linie 445	300.000 €			
	13b	Stärkung Nord-Süd-Verbindung durch Umgestaltung 446	100.000 €	21	Weitere Taktverdichtung Linie 469	85.000 €			
Summe		200.000 €			385.000 €			0 €	
Planungsbereich Süd - Neue Verbindungen und Taktverdichtung	24	Gemeinsamer Verbindungsverkehr zwischen Grafing und Ebersberg Linie 444:	360.000 €	27	Angebotsausbau auf der Linie 443	30.000 €	25	Anbindung Landkreisüden mittels Bedarfsverkehr	Abhängig von Ausschreibung
	26	Taktverbesserung Frauenneuharting	325.000 €				28	Angebotsausbau und Beschleunigung auf Linie 440	vs. keine Mehrkosten
							29	Linie 411/413: Ausbau und Aufnahme in das Hauptnetz	220.000 €
Summe		685.000 €			30.000 €			220.000 €	
Wochenend- und Bedarfsverkehre	32	Einrichtung eines landkreisweiten, flächendeckenden Ruftaxi-Konzeptes	Erste Schätzwerte, vs. 6-9 Korridore 100.000 € (je Korridor)	33	Ausbau des Angebotes am Wochenende	330.000 €			
Summe					330.000 €			0 €	
Gesamt		2.375.000 €			1.125.000 €			1.250.000 €	

=nicht in Kostenrechnung enthalten = landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

ÜBERSICHT MAßNAHMENFELDER UND PRIORITÄTEN INKL. GROBKOSTENABSCHÄTZUNG (MITTELWERTE)

Maßnahmenfeld	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3
Express- und Tangentialverkehre	1.490.000 €	380.000 €	1.030.000 €
Planungsbereich Nord - Neue Verbindungen und Taktverdichtung	200.000 €	385.000 €	0 €
Planungsbereich Süd - Neue Verbindungen und Taktverdichtung	685.000 €	30.000 €	220.000 €
Wochenend- und Bedarfsverkehre	<i>k.A. möglich</i>	330.000 €	0 €
Gesamt	ca. 2,38 Mio €	ca. 1,13 Mio €	ca. 1,25 Mio €

Die Kostenkalkulationen stellen Bruttowerte ohne Fahrgeldeinnahmen dar. Auch bei landkreisübergreifenden Linien sind die Gesamtkosten enthalten.

FORDERUNGEN UND WÜNSCHE ZUM SPNV

FORDERUNGEN UND WÜNSCHE ZUR INFRASTRUKTUR IM SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV, S-Bahn und Regionalzug) fällt in die Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und ist daher kein originärer Bestandteil eines kommunalen Nahverkehrsplans. Dennoch können im Nahverkehrsplan Wünsche und Forderungen zum SPNV nachrichtlich aufgenommen werden, um diese an den Freistaat zu adressieren.



- Streckenerweiterung: 2-gleisiger Ausbau zwischen Grafing Bf. und Ebersberg, um weitere Angebotsverbesserungen realisieren und den Einfluss von Regionalzügen Richtung Wasserburg ausschließen zu können.
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Wasserburg; Bedienung durch neue Regional-S-Bahnen.
- Drittes Gleis in Richtung Rosenheim
- Viergleisiger Ausbau der S2-Ost zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben – Realisierung der ABS 38.
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Markt-Schwaben u. Poing.
- Barrierefreier Ausbau des Regionalbahnsteigs (Gleis 4/5) in Grafing Bf. (ist im „Bayern-Paket 2013-2018“ enthalten und sollte nach Angaben von DB Station & Service AG bis Ende 2018 umgesetzt sein. Das Projekt war bereits Bestandteil des „Infrastruktur- Beschleunigungs-Programms“ des Bundes, das bis Ende 2013 fertigzustellen war. Aufgrund der angespannten Marktsituation kam jedoch keine wirtschaftliche Vergabe des Bauauftrags zustande. Da das Bayern-Paket bis 2018 umzusetzen ist und bislang keine konkrete Umsetzung der Maßnahme ansteht, steht zu befürchten, dass die Maßnahme auch innerhalb des Bayern-Pakets nicht angegangen wird.)

FORDERUNGEN UND WÜNSCHE ZUM ANGEBOT IM SPNV



- Schließung von Taktlücken;
- durchgehender 20-Minutentakt;
- mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr (z.B. zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen oder 60-Min.-Takt zwischen 1.00 und 5.00 Uhr)
- Neue Regionalzughalte in Trudering.

Forderungen nach Umsetzung der 2. S-Bahn-Stammstrecke:

- Grundsätzlich: keine Verschlechterung des S-Bahn-Angebots an den Stationen im Landkreis Ebersberg
- 15-Minutentakt bis zu den Linienendpunkten
- bei Einführung einer Express-S-Bahn: Express-Halt in Vaterstetten oder Baldham (*Vaterstetten ist die bevölkerungsreichste Gemeinde im Landkreis Ebersberg*)
- Einbindung einer Regional-S-Bahn über Grafing nach Rosenheim
- Bedienung der Haltepunkte Haar, Vaterstetten u. Baldham mit Takt 15, um Verknüpfung mit tangentialen Regionalbuslinien zu ermöglichen
- Bedienung Zorneding – EBE u. EBE – Wasserburg zur HVZ im Takt 30

BEGLEITENDE MAßNAHMEN

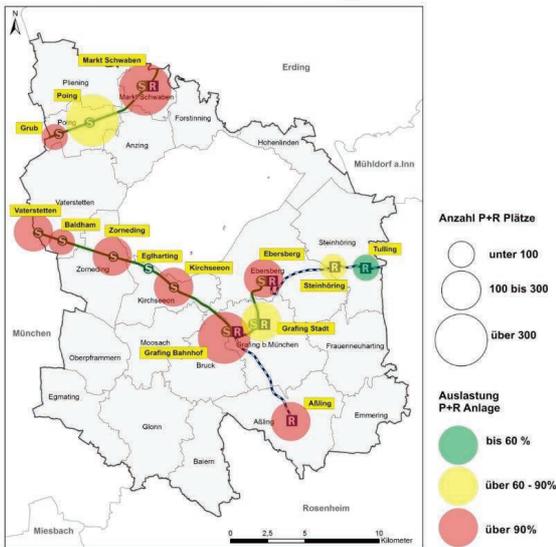
NVP LANDKREIS EBERSBERG

BEGLEITENDE MAßNAHMEN

Nr.	Maßnahme /Forderung	Bemerkung / Einschätzung
1	Intermodalität und Multimodalität	P+R, B+R, Sharing-Angebote, Mobilitätsplattform
2	Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr	Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr, WLAN, Echtzeitdaten, Buchungstool Ruftaxi-Verkehre
3	Barrierefreiheit	Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung , Priorisierung von Haltestellen für barrierefreien Ausbau, Barrierefreiheit bei Fahrzeugen, Fahrgastinformationen zum Thema Barrierefreiheit
4	Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing	ÖPNV-Information im Internet, Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information, Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing
5	DFI Anzeiger	Errichtung eines einheitlichen DFI-Hintergrundsystems für die Landkreise; eine Priorisierung der zu implementierenden DFI-Anzeiger wird gemeinsam mit dem Landkreis erarbeitet
6	Busbeschleunigung	Keine linienspezifische Aussagen im NVP möglich, eigene Untersuchung notwendig. Nur Hinweise aus Beteiligungsverfahren wo eine Beschleunigung besonders gewünscht ist (z.B. Linie 440)

INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

P+R Anlagen und Auslastung
Landkreis Ebersberg



P+R-NACHFRAGE & EMPFEHLUNGEN

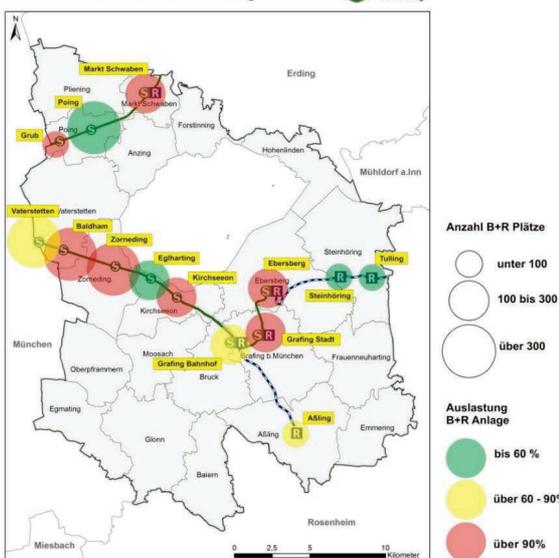
Vaterstetten	165 Pkw = 100 % Auslastung
Baldham	130 Pkw = 130 % Auslastung
Zorneding	200 Pkw = 105 % Auslastung - Ausbau geplant
Eglharting	kein P+R vorhanden
Kirchseeon	185 Pkw = 120 % Auslastung
Grafring Bahnhof	870 Pkw = 95 % Auslastung
Grafring Stadt	85 Pkw = 80 % Auslastung
Ebersberg	150 Pkw = 105 % Auslastung
Steinhöring	25 Pkw = 85 % Auslastung
Tulling	15 Pkw = 60 % Auslastung
Aßling	225 Pkw = 115 % Auslastung
Grub	90 Pkw = 105 % Auslastung
Poing	335 Pkw = 85 % Auslastung
Markt Schwaben	500 Pkw = 105 % Auslastung
Gesamtangebot	2.975 Pkw

EMPFEHLUNGEN ZUM AUSBAU: Für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Vollaustattung liegen (>90% Auslastung), wird die Prüfung eines Ausbaus empfohlen. Für Detailanalysen steht die MVV GmbH den Gemeinden auf Antrag kostenfrei zur Verfügung.

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

INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

B+R Anlagen und Auslastung
Landkreis Ebersberg



B+R-NACHFRAGE & EMPFEHLUNGEN

Vaterstetten	285 Räder = 80 % Auslastung
Baldham	385 Räder = 100 % Auslastung
Zorneding	425 Räder = 100 % Auslastung, Ausbau geplant
Eglharting	105 Räder = 55 % Auslastung
Kirchseeon	135 Räder = 95 % Auslastung
Grafring Bahnhof	200 Räder = 85 % Auslastung
Grafring Stadt	235 Räder = 95 % Auslastung
Ebersberg	215 Räder = 100 % Auslastung
Steinhöring	10 Räder = 50 % Auslastung
Tulling	10 Räder = 50 % Auslastung
Aßling	50 Räder = 70 % Auslastung
Grub	70 Räder = 125 % Auslastung
Poing	315 Räder = 55 % Auslastung
Markt Schwaben	225 Räder = 115 % Auslastung
Gesamtangebot	2.665 Abstellplätze

EMPFEHLUNGEN ZUM AUSBAU: Für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Vollaustattung liegen (> 90% Auslastung), wird die Prüfung des Ausbaus empfohlen. Für Detailanalysen und Nachfrageprognosen steht die MVV GmbH den Gemeinden auf Antrag kostenfrei zur Verfügung.

Im Rahmen einer Bike+Ride-Offensive des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn AG werden B+R Anlagen aktuell mit 40% gefördert. Unter Berücksichtigung der förderfähigen Höchstsätze kann die Förderung des Bundes auf bis zu 90 % aus Landesmitteln (BayGVFG) aufgestockt werden.

INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

CAR-SHARING IM LANDKREIS EBERSBERG

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.



Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer vor und nach Beitritt

Frage 13: Wie viele Kilometer haben Sie schätzungsweise vor Ihrer Teilnahme am Car-Sharing mit Ihrem bzw. anderen - gemieteten oder ausgeliehenen - Pkw zurückgelegt?
 Frage 14: Und wie ist das jetzt, seitdem Sie Teilnehmer/in am Car-Sharing sind: Wie viele Kilometer jährlich legen Sie nun mit dem Car-Sharing-Pkw bzw. anderen - gemieteten oder ausgeliehenen - Pkw zurück?
 Basis: Teilgruppe ohne k.A., n = 252 (vor Beitritt); n = 269 (seit Beitritt) - Angaben in Prozent



INTERMODALITÄT UND MULTIMODALITÄT

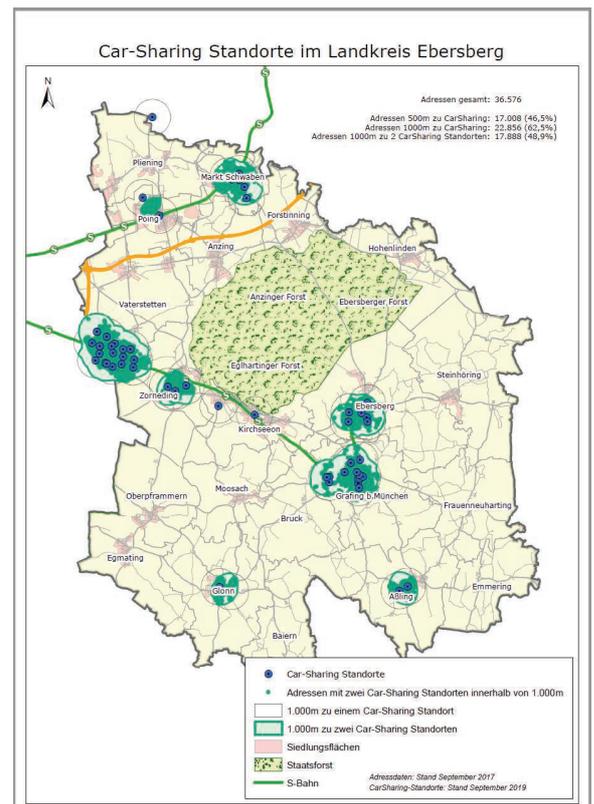
CAR-SHARING IM LANDKREIS EBERSBERG

Im Lkr. Ebersberg stehen aktuell knapp 60 Car Sharing-Fahrzeuge von elf Organisationen/Vereinen zur Verfügung.

Empfehlungen:

- Ausbau bzw. die Gründung von Car Sharing-Organisationen weiter unterstützen
- Einbindung in eine Mobilitätsplattform des Verkehrsverbundes fördern
- Gemeinsame Marketingstrategie zur Erhöhung der Nutzerzahlen

Ziel ist es, den Landkreis Ebersberg nachhaltig als Modell-landkreis für Car Sharing zu etablieren. Dazu ist langfristig eine stärkere tarifliche Kooperation mit dem MVV anzustreben.



ALTERNATIVE ANTRIEBE IM MVV-REGIONALBUSVERKEHR

- Einsatz von **Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen** wird mittel- bis langfristig gesetzlich vorgeschrieben:
 - Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050
 - “Clean-Vehicle-Directive“ der EU ab vrsl. 2022 Beschaffungsquoten für Fahrzeuge mit alternat. Antrieben
- Im Landkreis Ebersberg wurde Mitte August 2019 auf den **Linien 443 und 447 ein umweltfreundlicher Elektrobuss** erprobt. Der Testeinsatz sollte zeigen, wie Elektrobusse auch in ländlicheren Gebieten sinnvoll eingesetzt werden können und welche Herausforderungen die neue Technologie impliziert – besonders für kleinere Verkehrsunternehmen.
- Empfehlung: Für die Einführung von alternativen Antriebsformen wie Batteriebussen, sollten zunächst **linienbasierte Detailuntersuchungen** zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden (Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur, Ladezeiten, vertragl. Laufzeiten etc.)



Foto: Barrierefreie Haltestelle

BARRIEREFREIHEIT VON BUSHALTESTELLEN

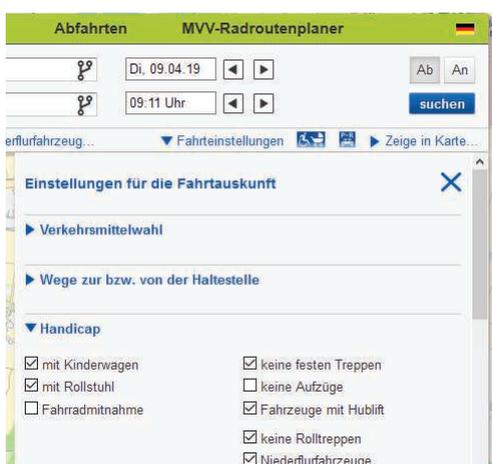
Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt aktuell bayernweit **Haltestellenkataster** zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen (Abschluss vsl. 2020).

Empfehlungen:

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

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

Im Rahmen des NVP wurde eine Liste für vorrangig auszubauende Haltestellen – auf Basis der Ein- und Aussteigerzahlen sowie der im Umkreis liegenden Einrichtungen – erstellt (jedoch ohne aktuellen Ausbauzustand)



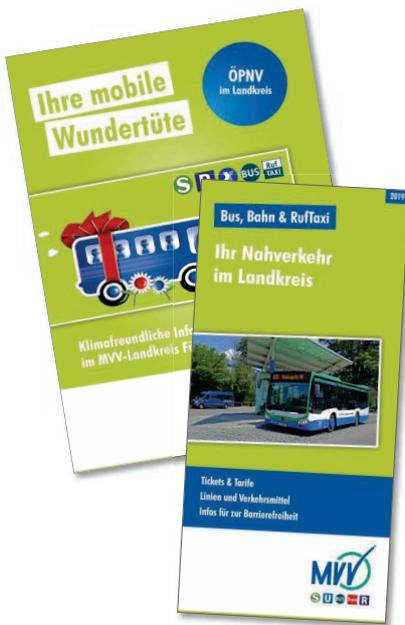
Die Fahrplanauskunft des MVV verfügt heute bereits über Einstellungen zur Information über Barrierefreiheit.

MARKETINGMAßNAHMEN ÖV-ANGEBOT IM LANDKREIS – EMPFEHLUNGEN

Entwicklung einer Kommunikations- und Marketingstrategie

Mögliche Einzelmaßnahmen:

- Fahrplanhefte mit ausführlichen Erläuterungen aller Angebote, übersichtlicher Darstellung des ÖV-Netzes und flächenhafte Verbreitung
- Minifahrpläne für jede Linie
- Zielgruppenflyer (für Jugendliche, Senioren, Pendler, ...)
- ÖV-Schnupper-/Aktionstag
- Neubürgerpaket mit ÖV-Infos speziell für „Nicht-Nutzer“ (Beispiel Lkr. FFB)
- Onlineplattform mit Netzinfos
- ÖPNV-Informationen / Links auf Internetseiten von Landkreis, Gemeinden und öffentlichen Einrichtungen
- Direkte Verlinkung von Internetseiten öffentl. Einrichtungen / wichtiger Freizeiteinrichtungen zur elektr. Fahrplanauskunft
- Kontaktpunkt „Haltestelle“ als Multiplikator nutzen
- Verstärkte Nutzung von Social Media



DFI-ANZEIGER

- Erfassung der Echtzeitdaten im Landkreis Ebersberg bereits nahezu flächendeckend sichergestellt.
- DFI-Anzeiger können damit an ausgew. Haltestellen effizient und effektiv über die aktuelle Betriebslage informieren.
- Der MVV steuert die Umsetzung der DFI: Implementierung des Hintergrundsystems und Installation von Pilotanlagen geplant für 2020
- Weitere Umsetzung ist abhängig von der Finanzierung der DFI-Anzeiger durch die Landkreise und Kommunen.
- Im Frühjahr findet eine Befragung der Kommunen statt

Empfehlung:

- Kommunen und Landkreise können sich am **verbundweiten Fördermittelantrag** beteiligen
- Prioritäre Berücksichtigung von zentralen Haltestellen und Umsteigehaltestellen (vorrangige Empfehlung für die Bahnhöfe Ebersberg, Grafing, Grub, Markt Schwaben und Poing)



Quelle: MABEK/Funkwerk

BESCHLEUNIGUNG VON MVV-REGIONALBUSLINIEN



Grafik: Straßenverkehrstechnik, 6.09.2017



Foto: MVG

Vorteile:

- + Verkürzung der Fahrzeiten,
- + höhere Pünktlichkeit,
- + angenehmeres Fahrgefühl,
- + Einsparung von Bussen (bei Stadtverkehren).

- Neben direkter Linienführung und gezieltem Auslassen nachfrageschwacher Haltestellen bei Expresslinien, können Beschleunigungsmaßnahmen zur hohen Attraktivitäts- und Akzeptanzsteigerung bei Regionalbusverkehren beitragen.
- Das Maßnahmenportfolio beinhaltet dabei:
 - + Busvorrangschaltungen an Ampeln,
 - + Aus-/Umbau von Haltestellen für reibungslose und staufreie An- und Abfahrten (z.B. Haltestellenkaps),
 - + eigene Busspuren und Busschleusen, um Busse an Kreuzungen am Pkw-Rückstau vorbei zu führen, und
 - + Verkehrsbeschränkungen, Halteverbote an neuralgischen Punkten oder Änderung der Vorfahrtsregelungen, um einen besseren Verkehrsfluss zu gewährleisten.
- Busbeschleunigungsmaßnahmen wirken v.a. bei Linien, die durch hohe Straßenverkehrsbelastungen starke Fahrzeitbeeinträchtigungen erfahren (insbes. innerorts).

BESCHLEUNIGUNG VON MVV-REGIONALBUSLINIEN - EMPFEHLUNG



Grafik: Straßenverkehrstechnik, 6.09.2017



Foto: MVG

Vorteile:

- + Verkürzung der Fahrzeiten,
- + höhere Pünktlichkeit,
- + angenehmeres Fahrgefühl,
- + Einsparung von Bussen (bei Stadtverkehren).

Es wird empfohlen, bei folgenden Linien im Lkr. Ebersberg die Potentiale von Busbeschleunigungen näher zu untersuchen:

- 446 (Verkehrsaufkommen Markt Schwaben)
- 469 (Verkehrsaufkommen Markt Schwaben + B12)
- 462 (knappe Anschlusssituation, 1 Ampel in Poing Süd möglicherweise mit Busvorrangschaltung auszustatten)
- 464 (knappe Anschlusssituation, 2 Ampeln in Poing Nord möglicherweise mit Busvorrangschaltung auszustatten)
- 465 (knapper Umlauf, Ampeln in Poing sowie in Anzing möglicherweise mit Busvorrangschaltung auszustatten)
- 442 (Verkehrsaufkommen B304 in Kirchseeon)
- 451 (hindernisreiche Routenführung, parkender Verkehr, 30-km/h-Zone, Vorfahrtsregelung rechts-vor-links)

WEITERES VORGEHEN – AUSBLICK

WEITERES VORGEHEN – AUSBLICK

-  **20. November 2019: Vorstellung aller Maßnahmen und Ergebnisse des NVP im ULV**
- **Anhörungsverfahren** (Nachbarlandkreise, Verkehrsunternehmen) bis **Anfang Dezember 2019** (läuft seit Anfang November, insgesamt ca. 4 Wochen)
- **2. Dezember 2019:** Vorstellung aller Maßnahmen und Ergebnisse des NVP im KSA
- Fertigstellung der **schriftlichen Fassung** des Endberichts bis **Mitte Dezember 2019**
- **16. Dezember 2019: Formaler Beschluss des NVP im Kreistag**
- Versendung an **Regierung von Oberbayern** zur Kenntnisnahme



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.**