

# FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS FÜR DEN LANDKREIS ERDING

## **Vorstellung der Maßnahmenpakete**

**im Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt  
am 25. November 2019**

# Übersicht

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



# ANLASS UND ZIEL DES NAHVERKEHRSPLANS

## Anlass und Ziel des Nahverkehrsplans

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

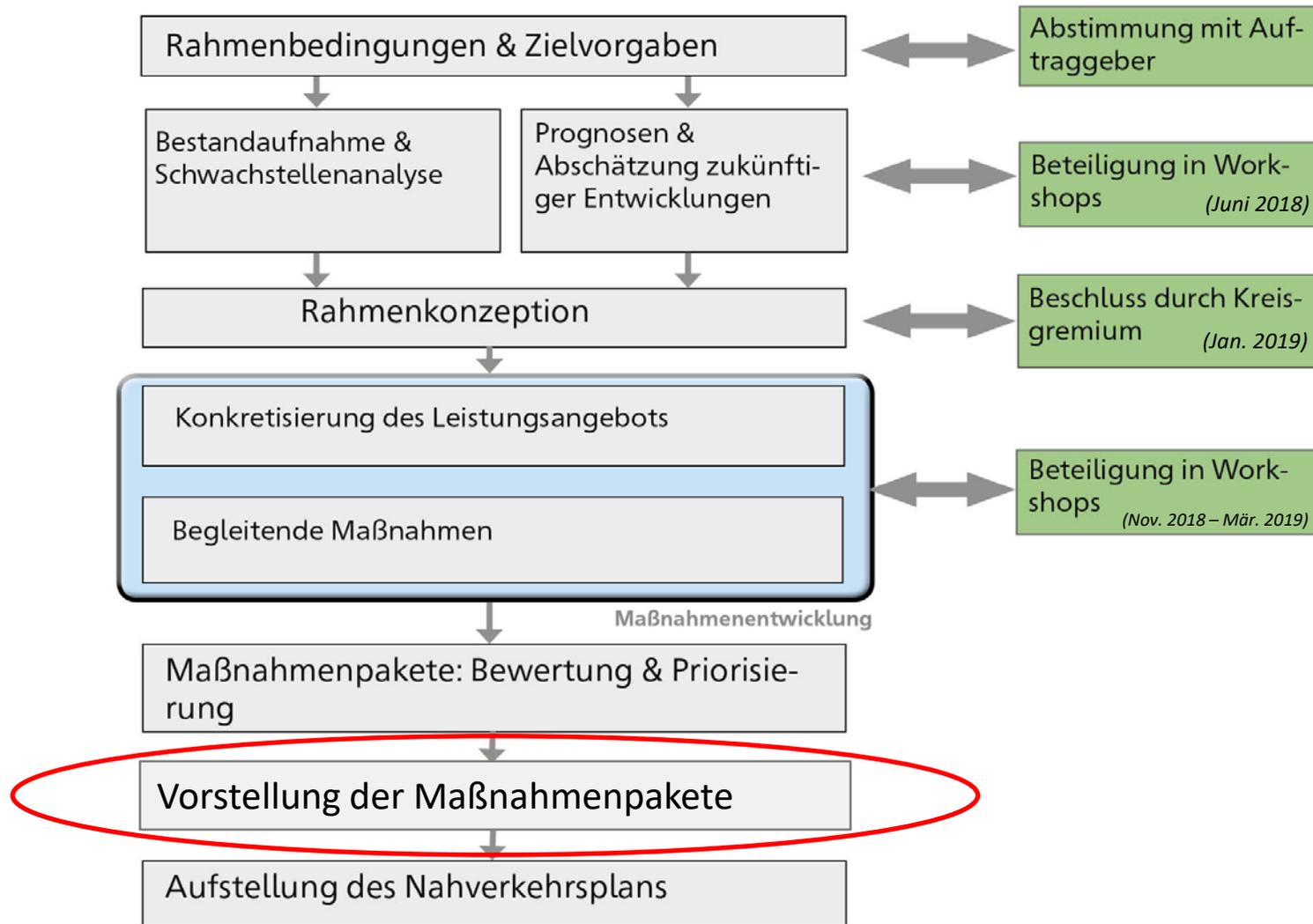
- Entwicklung von Zielvorstellungen
- Festlegung von Angebotsstandards für Landkreise
- Mittelfristiger Planungshorizont
- Berücksichtigung durch Regierung von Oberbayern bei Genehmigung von Linienverkehren

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Erding wurde im Mai 2011 abgeschlossen.

## Inhalte des Nahverkehrsplans

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

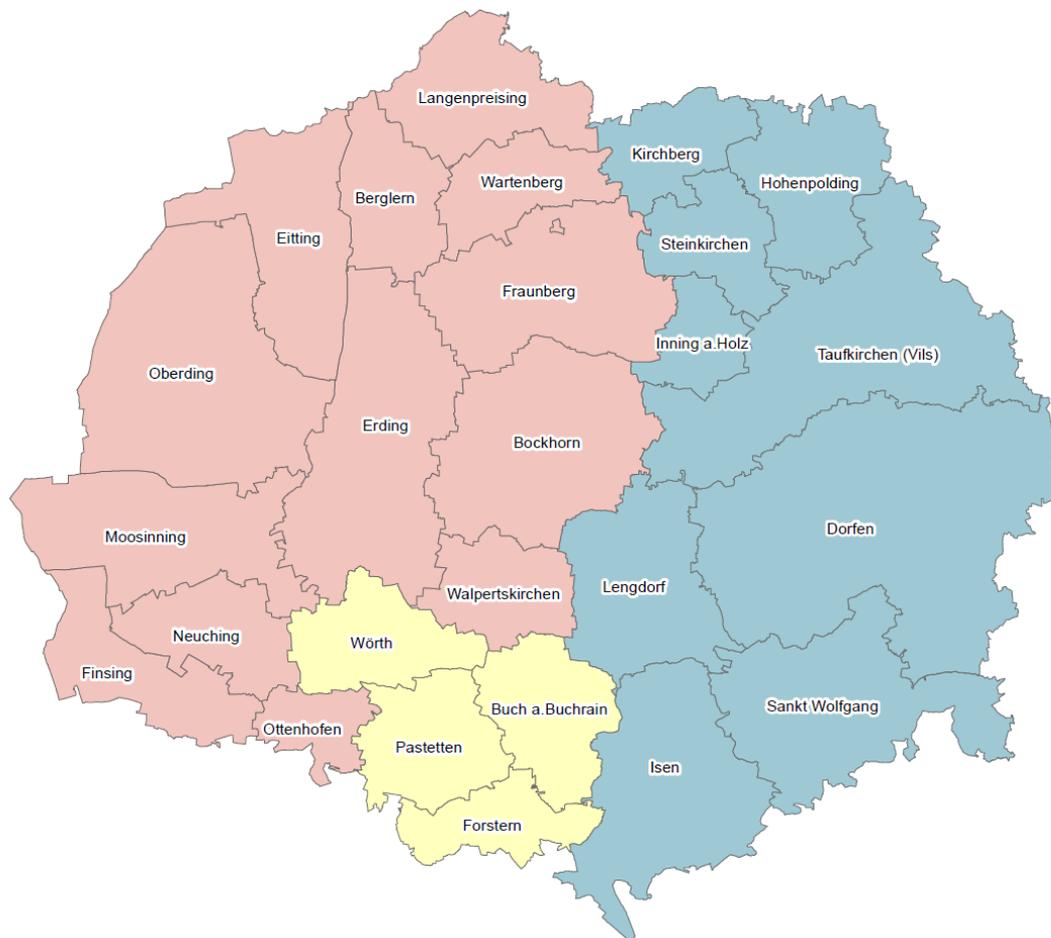
# Projektstruktur des Nahverkehrsplans



## 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.)

## UNTERTEILUNG DES LANDKREISES IN PLANUNGSBEREICHE



- Für die Workshops und die Konzeption von konkreten Maßnahmen wurde der Landkreis in drei Planungsbereiche unterteilt.
- Anpassungen dieser (vorläufigen) Einteilung sind im weiteren Planungsprozess möglich.

### 1 Westlicher Landkreis

mit Stadt Erding und Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Finsing, Fraunberg, Langenpreising, Moosinning, Neuching, Oberding, Ottenhofen, Walpertskirchen und Markt Wartenberg.

### 2 Östlicher Landkreis

mit Stadt Dorfen und Gemeinden Hohenpolding, Inning a. Holz, Markt Isen, Kirchberg, Lengdorf, St. Wolfgang, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils).

### 3 Südlicher Landkreis

mit Gemeinden Buch am Buchrain, Forstern, Pastetten und Wörth.

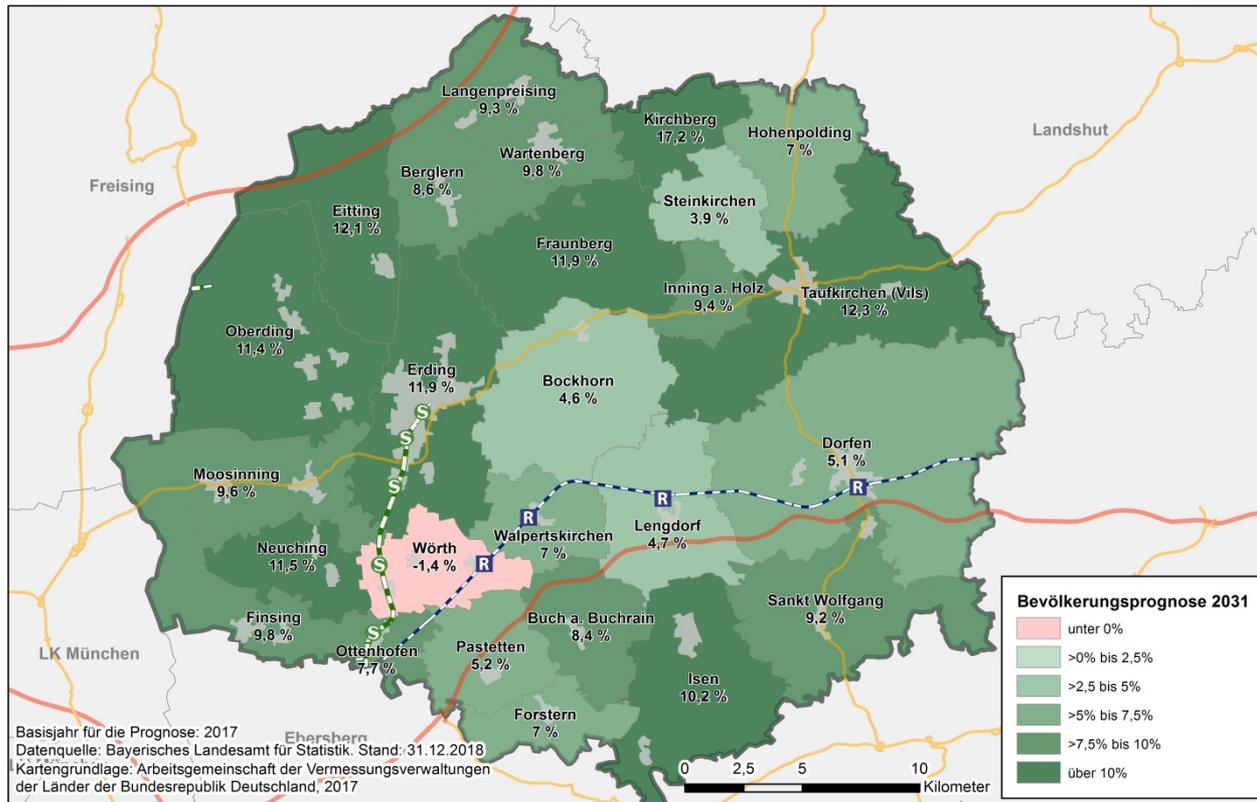


# AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE DER ANALYSEN

## Strukturdatenanalyse – Bevölkerungsprognose 2031

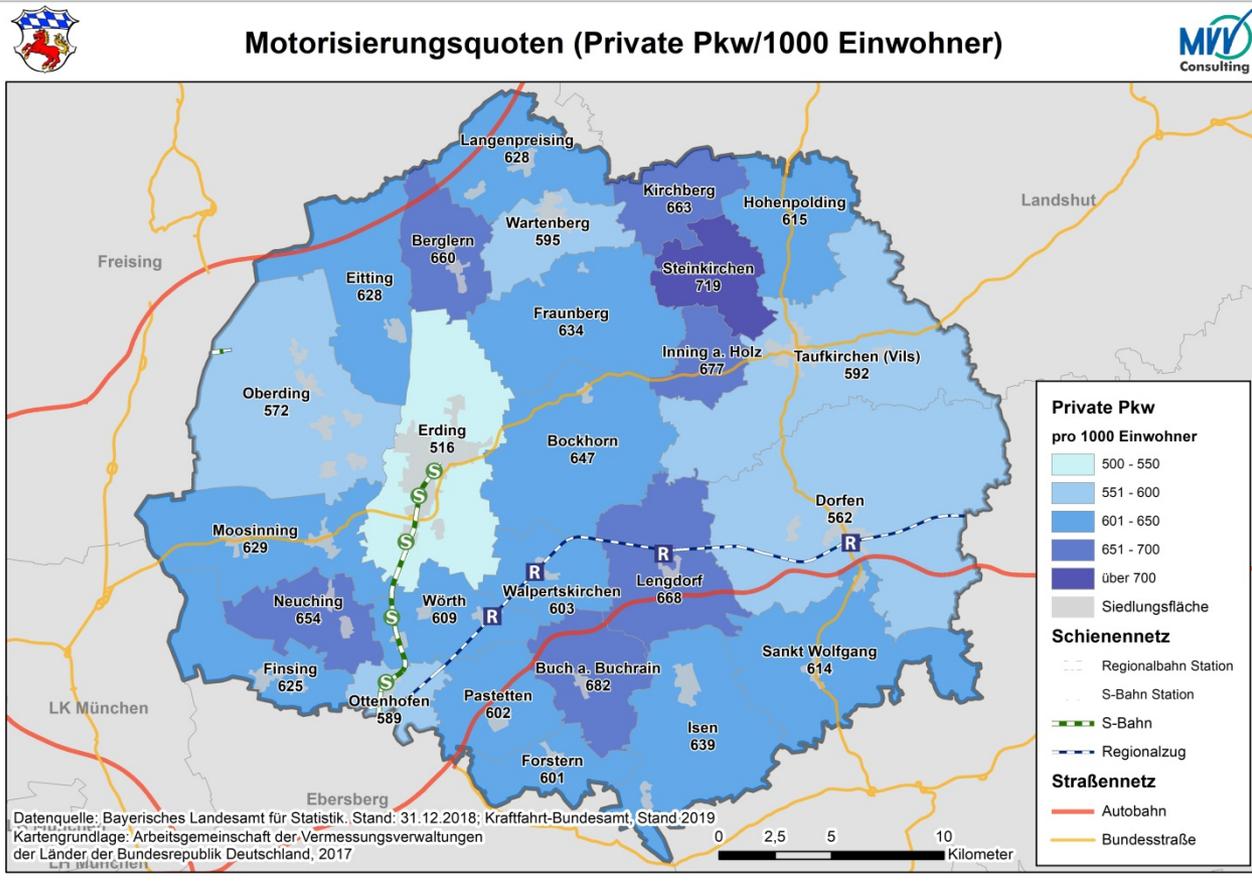


Bevölkerungsprognose der Gemeinden im Landkreis Erding bis 2031 in %



- Weiterhin **deutliche Bevölkerungszunahmen** prognostiziert (durch das Bayerische Landesamt für Statistik)
- In zahlreichen Gemeinden **Wachstum von über 10%** erwartet
- Tendenziell im Norden und Westen des Landkreises etwas höhere Zuwachsraten

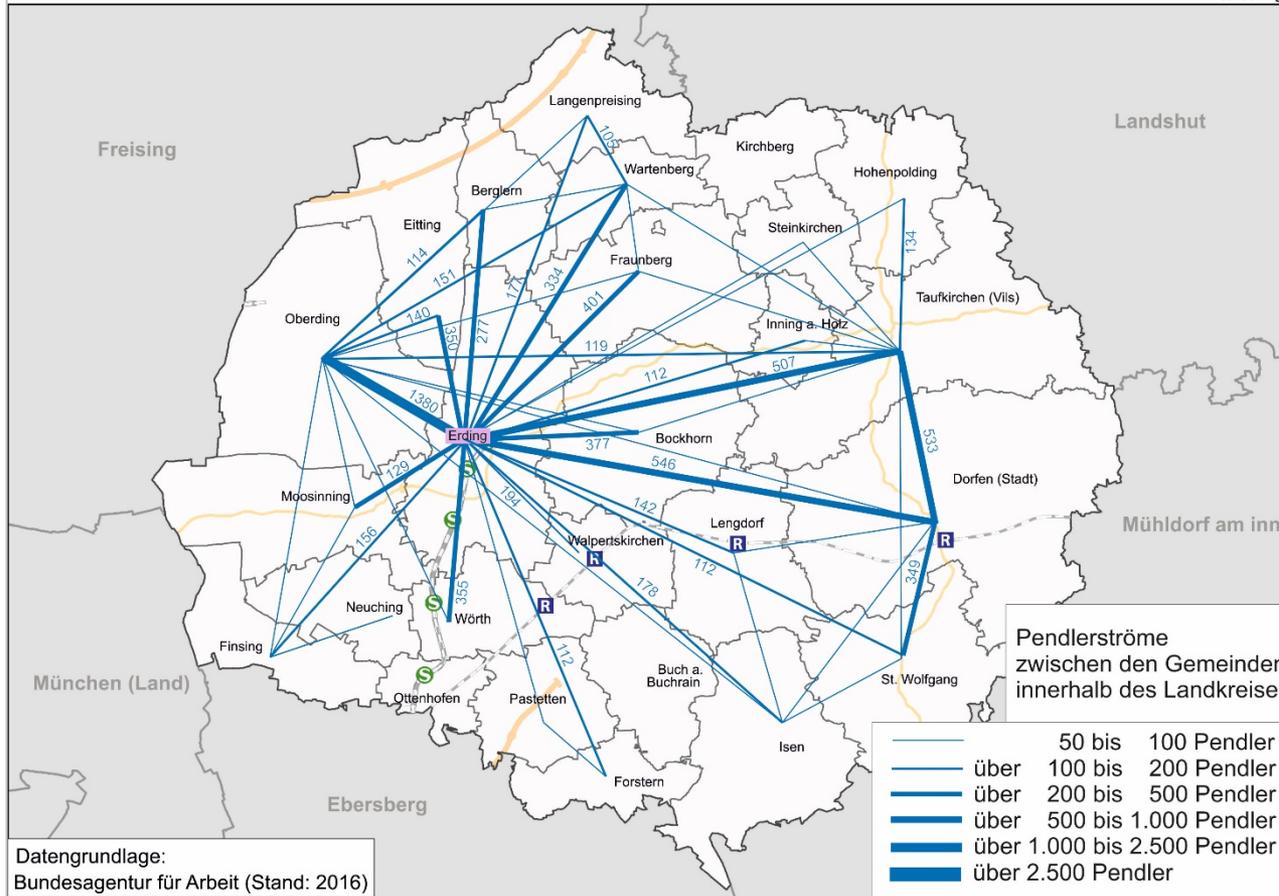
## Motorisierungsquoten (Private PKW/1000 Einwohner)



- **Höchste Motorisierungsquoten** abseits der Schienenstrecken im Holzland sowie in Buch am Buchrain, Berglern, Neuching und in Lengdorf (mit SPNV-Halt)
- **Niedrigere Motorisierungsquoten** allgemein entlang der S-Bahn/ Regionalzug-Strecken (außer Lengdorf)
- Mit Abstand **niedrigste Motorisierungsquote** in der Stadt Erding
- Deutlich höhere Motorisierungsquoten als im Bayerischen Durchschnitt (534)

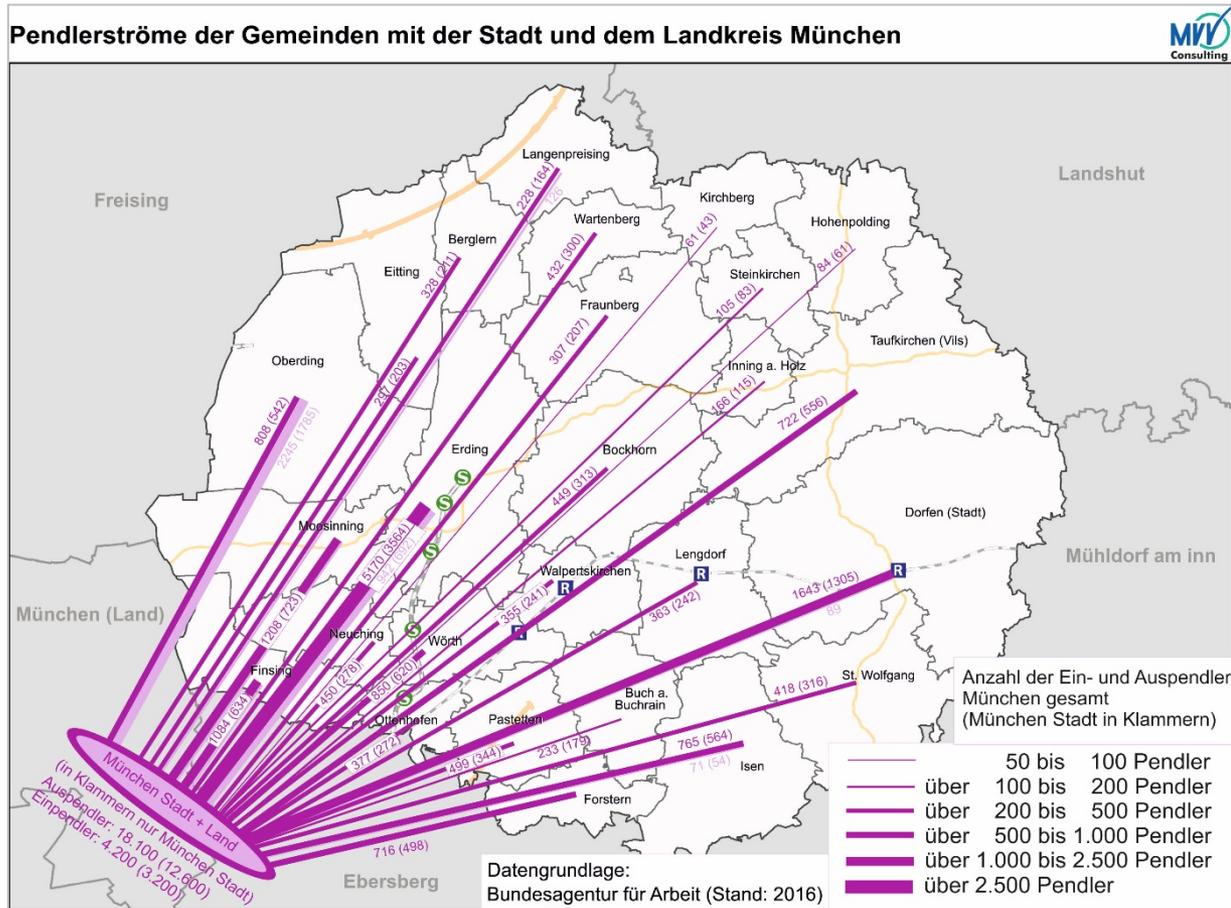
## Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises Erding

Pendlerströme der Gemeinden innerhalb des Landkreises Erding



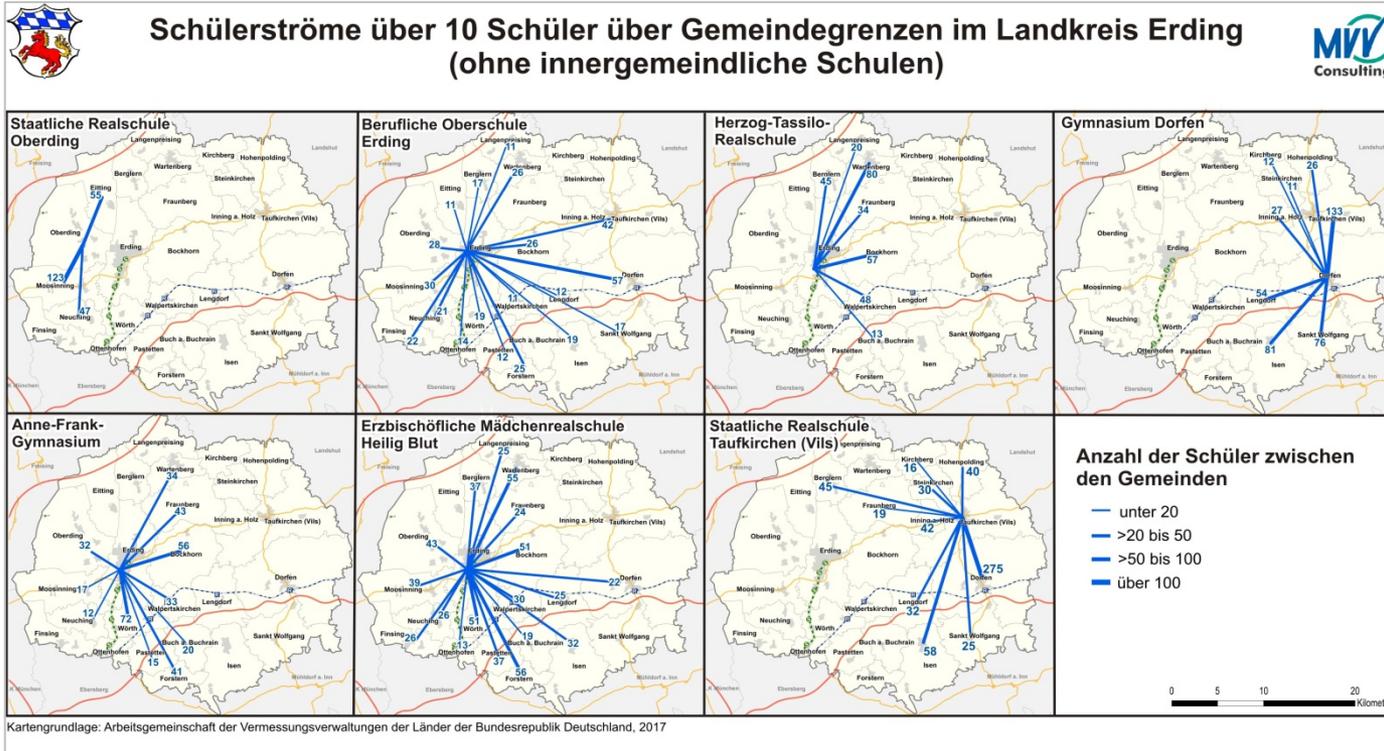
- Die Pendlerströme sind klar auf die große Kreisstadt Erding ausgerichtet.
- Die Schwerpunkte der Verflechtungen bestehen zwischen:
  - Erding - Oberding (1.380)
  - Erding - Dorfen (550)
  - Erding - Taufkirchen (510)
  - Dorfen - Taufkirchen (530)
- Ansonsten innerhalb des Landkreises allgemein nur geringe Pendlerströme, meist zwischen Nachbarkommunen

## Pendlerbeziehungen mit der Landeshauptstadt München



- Höhere Pendlerverflechtungen als innerhalb des Landkreises
  - Aus (fast) jeder Gemeinde mind. 100 Auspendler nach München
  - Gemeinden Moosinning, Finsing, Wörth, Isen, Oberding sowie die Städte Erding und Dorfen mit stärksten Pendlerbeziehungen na
- Tendenziell stärkere Verflechtungen mit südlichem Landkreis sowie entlang der S-Bahn S2 / Regional Bahn
- Deutlich mehr Auspendler nach München als Einpendler
  - 12.600 Auspendler
  - 3.200 Einpendler
- Relativ hohe Anzahl der Einpendler aus LH München in die Gemeinde Oberding und die Stadt Erding

## Schülerströme zu Realschulen und Gymnasien



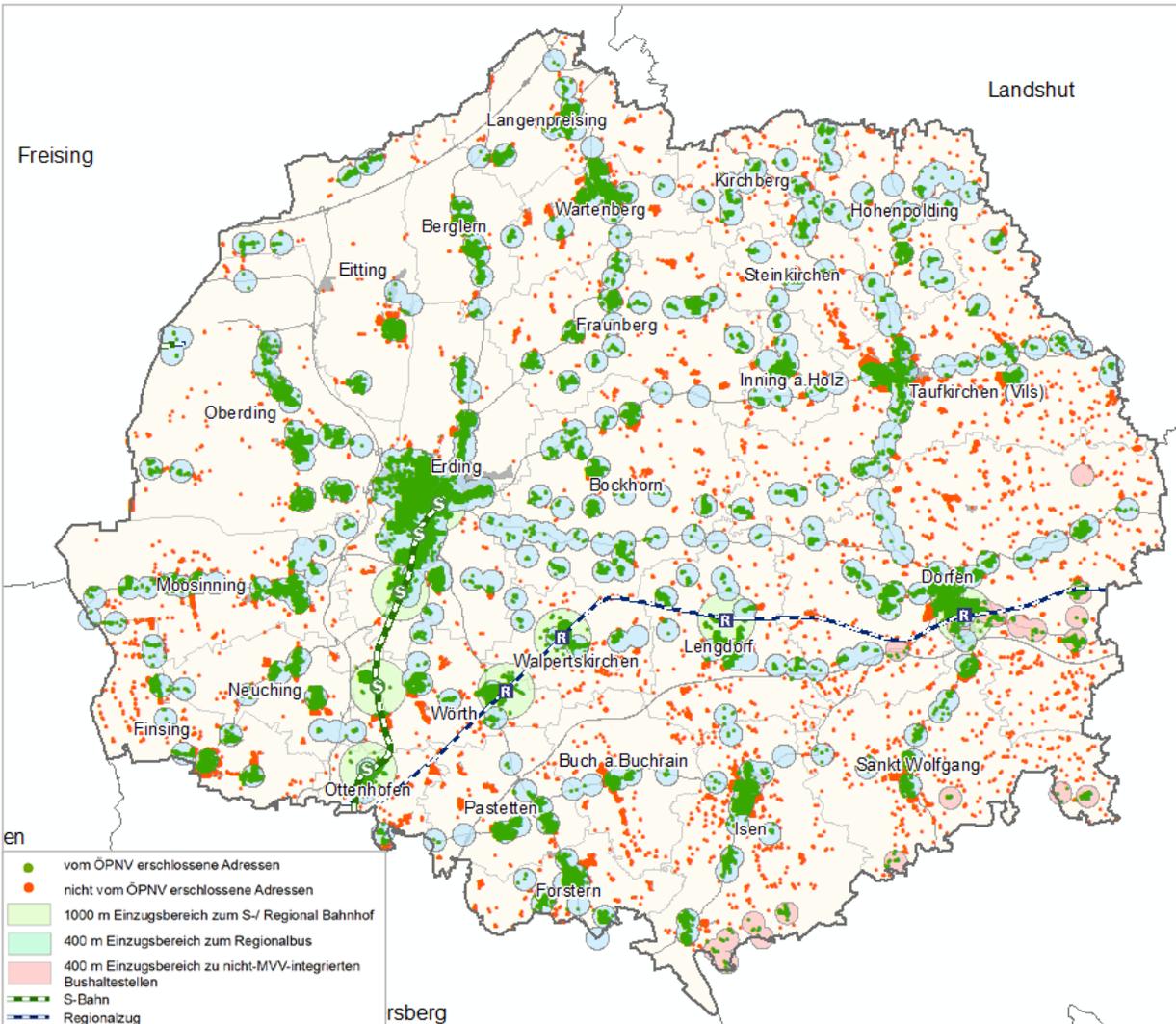
- Zweiteilung der Schülerströme im Landkreis
- Fast landkreisweite Schülerströme (mit Schwerpunkt im Westen) nach **Erding**
- Im östlichen Landkreis räumlich enger begrenzte Schülerströme nach **Dorfen** bzw. **Taufkirchen a. d. Vils**
- Im Westen zusätzlich Schülerströme zur Realschule **Oberding**

## Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Strukturanalyse

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

- Im gesamten Landkreis ist in den nächsten 10 Jahren von einem **erheblichen Einwohnerwachstum** auszugehen (Wachstumsraten im Mittel zwischen 5 und 12 %).
- Beim Großteil der Gemeinden im Landkreis handelt es sich um **Auspendlergemeinden** – Auspendlerschwerpunkte sind die Stadt München (rund 13.000 Auspendler) sowie die Nachbarlandkreise München und Freising (je knapp über 6.000 Auspendler)
- Insbesondere bieten die **Stadt Erding und die Gemeinde Oberding** sowie **Dorfen und Taufkirchen/Vils** eine **Vielzahl an Arbeitsplätzen** und ziehen damit auch zahlreiche Pendler aus den benachbarten Landkreisen und Städten an.
- Die **Motorisierungsquoten der Gemeinden (Ø 587 Pkw / 1.000 Einwohner)** liegen (außer Stadt Erding) z.T. deutlich über dem bayerischen Durchschnitt (534 Pkw pro 1.000 Einwohnern)\*

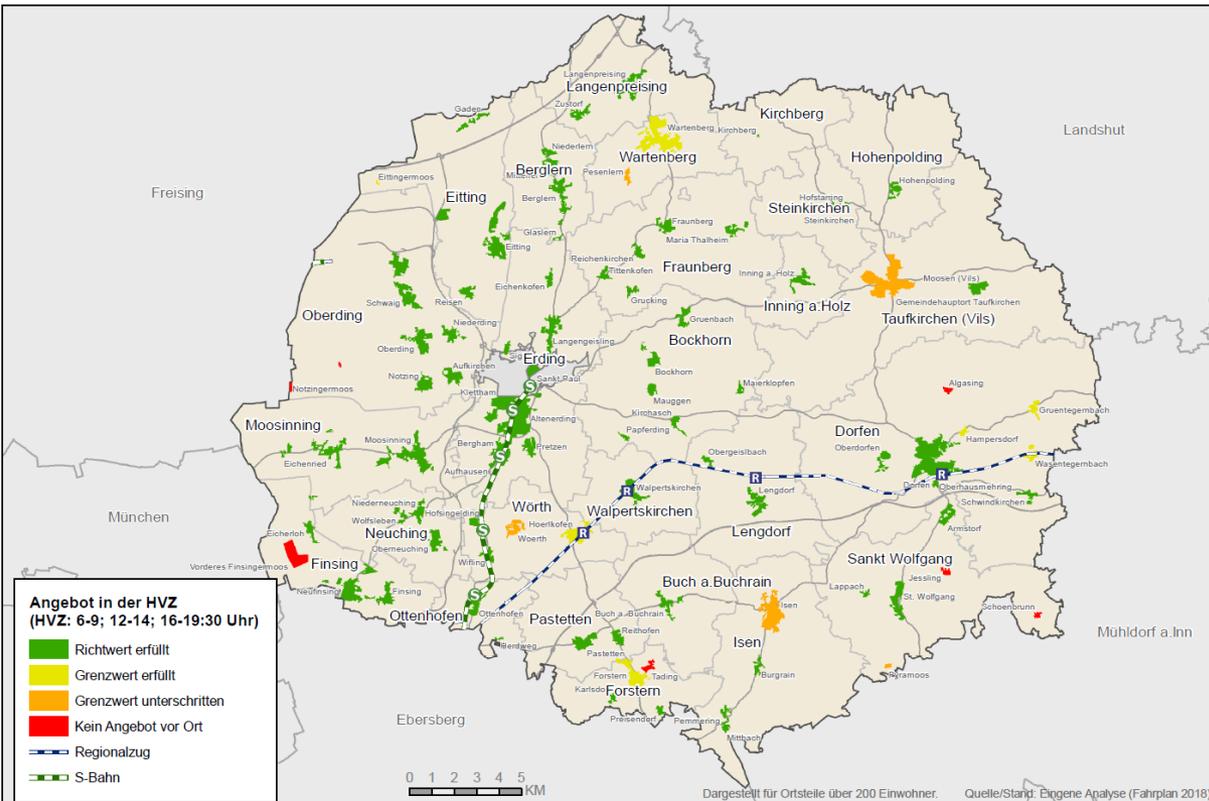
## ÖPNV-Erschließung (MVV-Regionalbusse und SPNV)



- **Insgesamt knapp 80 %** der Adressen im Landkreis Erding liegen innerhalb der ÖPNV-Haltestellen-einzugsbereiche (MVV-Regionalbus, nicht MVV-integrierte Haltestellen und SPNV).
- Innerhalb der 1000-Meter-Einzugsbereiche der **SPNV-Haltestellen** liegen lediglich **knapp 20% der Adressen**.
- Durch die disperse Siedlungsstruktur in weiten Teilen des Landkreises sind einige Adressen (bes. im östlichen Landkreis) nicht vom ÖPNV erschlossen

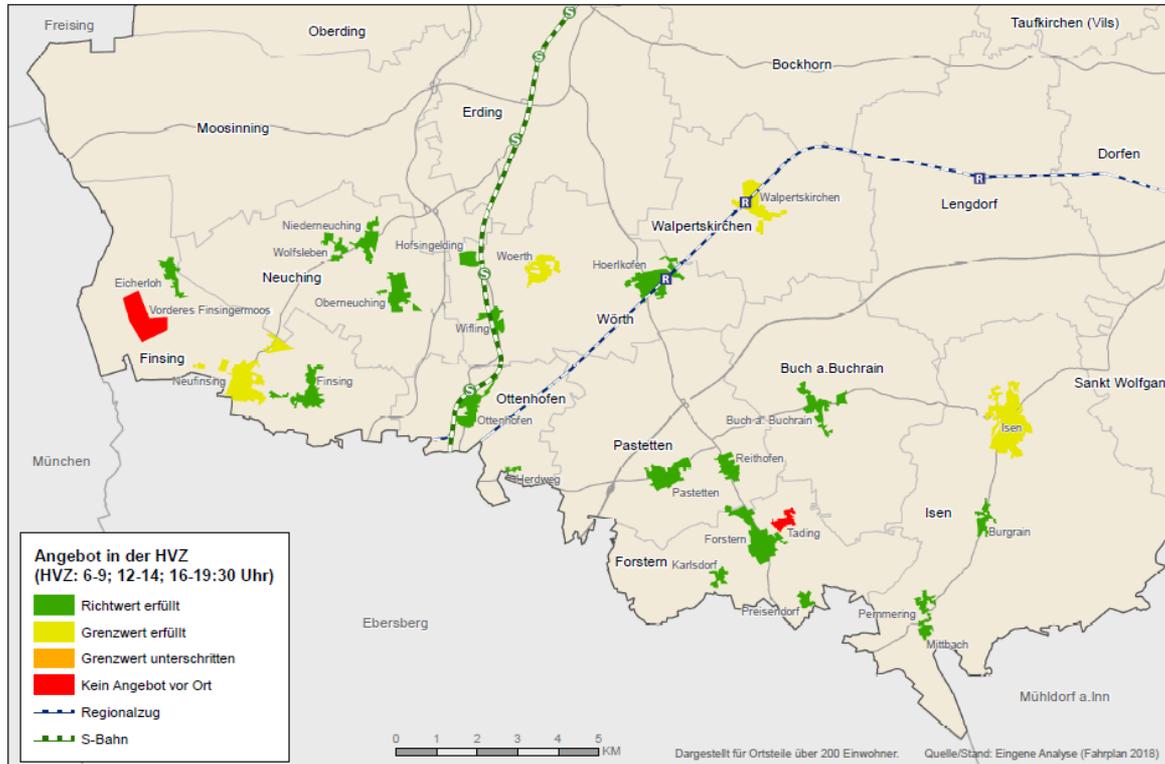
## Erreichbarkeit der Stadt Erding

Erreichbarkeit der Stadt Erding in der HVZ an Schultagen



- Abgesehen von einzelnen kleineren Ortsteilen **insgesamt gute Erreichbarkeit** der Stadt Erding in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Defizite gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung teilweise in **großen Orten** (hier höhere Anforderungen an das Angebot)
- In der **Neben- und Schwachverkehrszeit** insgesamt **größere Schwachstellen** (insbes. im südlichen und südöstlichen Landkreis)

## Erreichbarkeit weiterer zentraler Orte



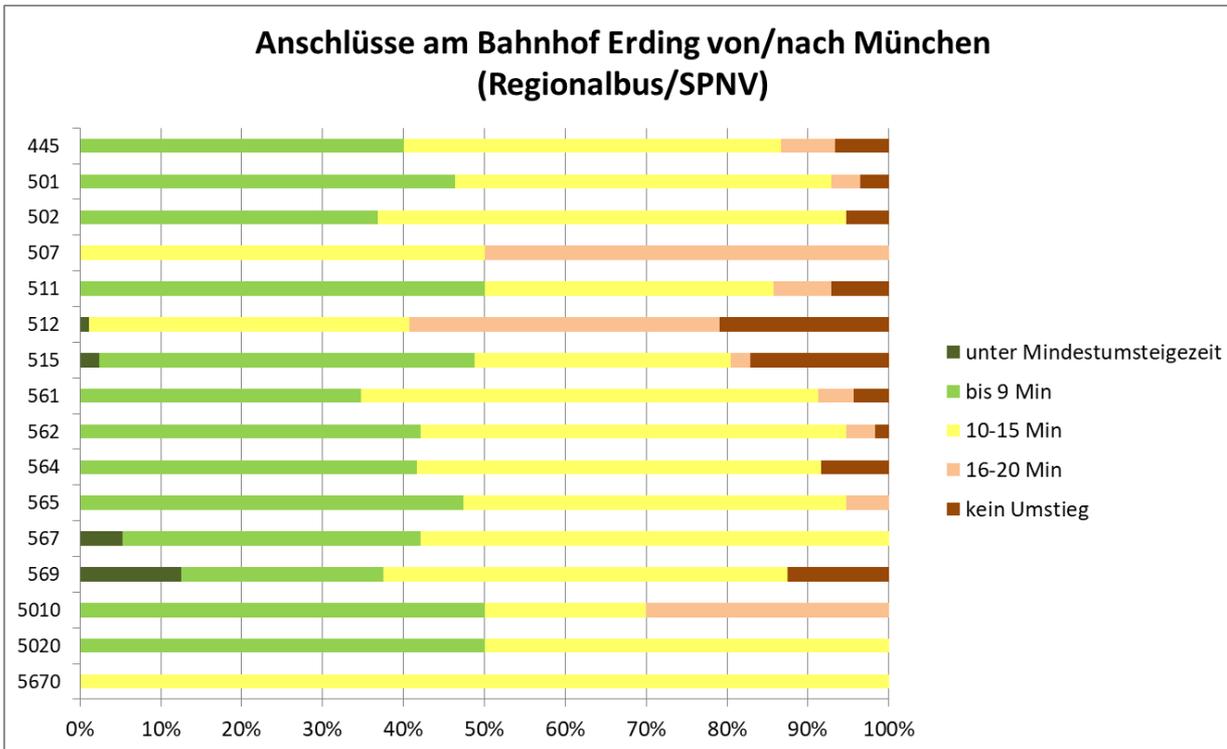
Ziele im Landkreis Erding:

- Die Erreichbarkeit von **Dorfen** und **Taufkirchen** im östlichen Landkreis weist außerhalb der Hauptverkehrszeit größere Schwachstellen auf.

Ziele außerhalb des Landkreises

- Freising (von Erding)-** Direktverbindung (Linie 511) lückenhaft, Umsteigeüberbindung via Flughafen mit langen Reisezeiten
- In HVZ meist gute Erreichbarkeit von **Markt Schwaben**, in der NVZ und SVZ teilweise Defizite
- Moosburg** ist von Gemeinden an der MVV-Regbuslinie 501 insgesamt gut erreichbar (nicht SVZ und Wochenende)

## Abstimmung Busverkehr - SPNV



- **Sehr gute Anschlüsse am Bahnhof Erding** (meist längere Umsteigezeiten, aber stabile Anschlüsse)
- Entlang der **S 2** generell **bessere Anschluss-situation** als an der Regionalzugstrecke Richtung Dorfen.
- Keine bzw. nahezu **keine Verknüpfung Bus-SPNV** an den Haltepunkten Aufhausen, Hörlkofen, Lengdorf, St. Koloman und Walpertskirchen
- Wichtige Anschlüsse außerdem in **Moosburg**

## Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse – Schwachstellenanalyse

- **Defizite** bei der **Erreichbarkeit zentraler Orte** abgesehen von einzelnen, meist kleineren Ortsteilen insbesondere in der Neben- und Schwachverkehrszeit, in der Hauptverkehrszeit nur einzelne Defizit bei großen Orten (u.a. Taufkirchen, hier höhere Anforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung)
  - Insgesamt gute bis sehr gute **Abstimmung** zwischen **Busverkehr** und **SPNV** entlang der S 2, schlechtere Anschlüsse am Bahnhof Dorfen
  - Auf den meisten Linien relativ gute **Merkbarkeit/Einheitlichkeit des Angebots** mit geringen Angebotsunterschieden zwischen Schul- und Ferientagen und überschaubarer Zahl unterschiedlicher Fahrt- und Linienwege, jedoch häufig ohne durchgehende Taktung bzw. mit mehreren Angebotslücken
- ➔ **Ergebnisse der Schwachstellenanalyse** stehen im **Einklang mit Ergebnissen aus den Beteiligungsverfahren**, Möglichkeiten zur Behebung der Defizite jedoch teilweise durch infrastrukturelle, betriebliche und finanzielle Rahmenbedingungen beschränkt.



# RAHMENKONZEPTION

## Inhalte der Rahmenkonzeption

- **Allgemeine Zielsetzung**
  
- **Angebotskonzept**
  - Differenzierung des Planungsgebiets
  - Festlegung der Verkehrszeiten
  - Angebotsstandards (Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung)
  
- **Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV**
  - Fahrplan und Angebot
  - Fahrgastinformation
  - Tarif und Ticketing
  - Umsetzung
  - Finanzierung

## Auszüge aus der Rahmenkonzeption

### Allgemeines Zielkonzept als Basis für die ÖPNV-Konzeption

**Attraktiver ÖPNV als Daseinsvorsorge und Mobilitätsalternative  
unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und der  
Wirtschaftlichkeit des Angebots**

### FESTLEGUNG DER VERKEHRSZEITEN

#### An Werktagen (Mo-Fr)

■ Hauptverkehrszeit (HVZ):	06:00 – 09:00 Uhr	<i>vorher</i> <i>unverändert</i>
	12:00 – 14:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	16:00 – 20:30 Uhr	<i>16:00 – 19:30 Uhr</i>
■ Nebenverkehrszeit (NVZ):	09:00 – 12:00 Uhr	<i>unverändert</i>
	14:00 – 16:00 Uhr	<i>unverändert</i>
■ Schwachverkehrszeit (SVZ):	nach 20:30	<i>nach 19:30 Uhr</i>

**Am Wochenende:** Samstag 08:00-16:00 Uhr NVZ, sonst SVZ

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

## Angebotsstandards

### Ortsteile mit über 1.000 Einwohnern:

#### **HVZ** und **NVZ:**

Mind. **1-Stundentakt** (am Samstag 2-Stunden-Takt) zu/von höherrangigen zentralen Orten.

Das Angebot ist bei Bedarf nachfragegerecht zu verdichten.

#### **SVZ:**

mind. **3 Fahrtenpaare**  
(ggfs. in Form von Bedarfsverkehren)

### Ortsteile unter 1.000 Einwohnern

Anwendung der Richtwerte der Leitlinie zur NVP

HVZ	NVZ	SVZ
<b>Fahrtenpaare</b>		
<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

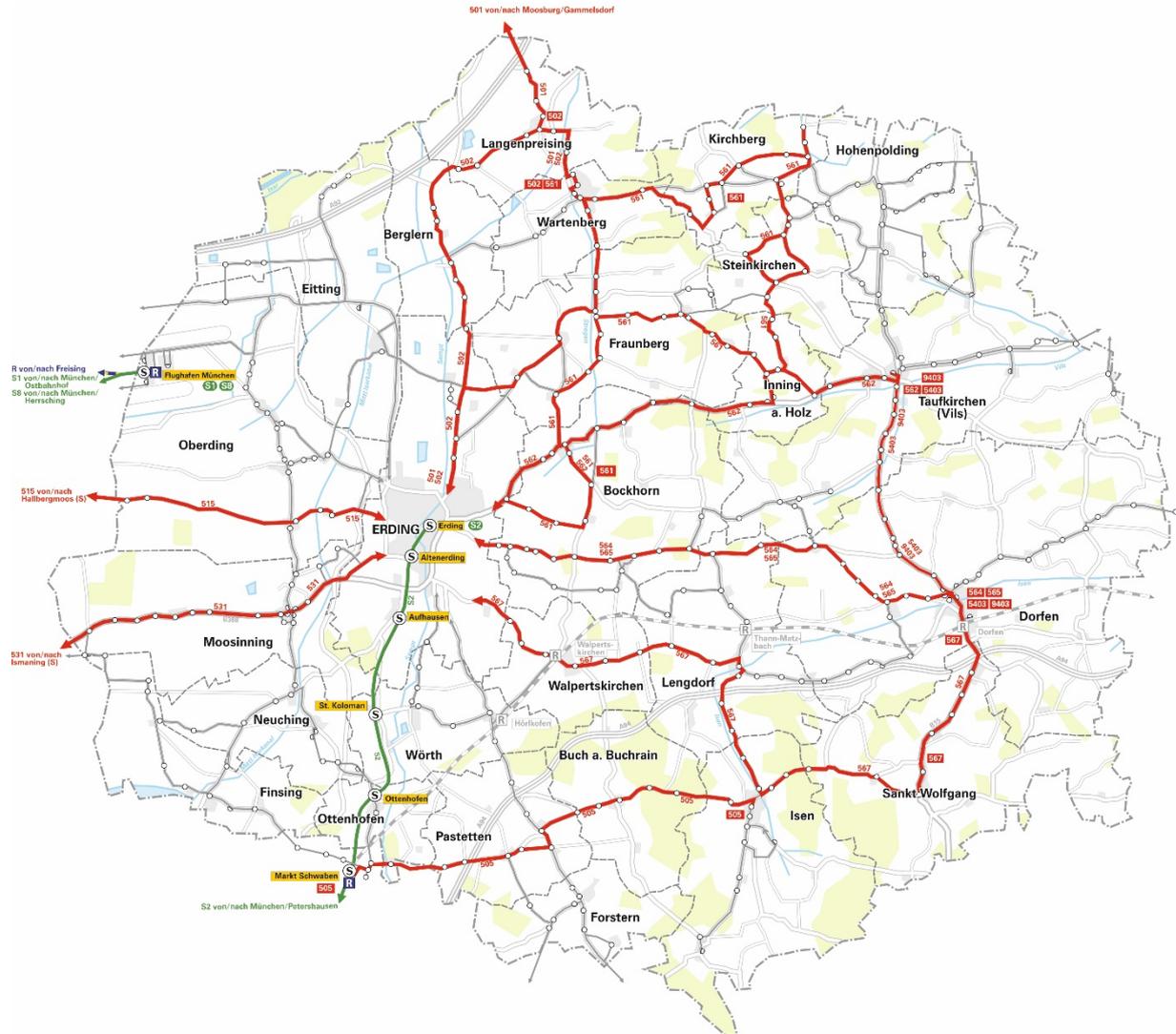
Mit Ausnahme des Schülerverkehrs kann die Anbindung auch durch Bedarfsverkehrsangebote erfolgen

## Angebotsstandards

Zusätzliche Definition eines **Hauptnetzes**, für das die gleichen Angebotsstandards wie für Ortsteile mit über 1.000 Einwohner gelten.

- **MVV-Regionalbuslinie 501:** Erding – Wartenberg – Moosburg
- **MVV-Regionalbuslinie 502:** Erding – Berglern – Langenpreising – Wartenberg
- **MVV-Regionalbuslinie 505:** Isen – Markt Schwaben
- **MVV-Regionalbuslinie 515:** Erding – Notzing – Hallbergmoos
- **MVV-Regionalbuslinie 531:** Erding – Moosinning – Ismaning
- **MVV-Regionalbuslinien 561:** Erding – Fraunberg – Kirchberg (- Wartenberg)
- **MVV-Regionalbuslinie 562:** Erding – Taufkirchen (Vils)
- **Verbindung Erding – Dorfen** (MVV-Regionalbuslinien 564 und 565)
- **MVV-Regionalbuslinie 567:** Erding – Lengdorf – Isen – St. Wolfgang – Dorfen
- **Verbindung Dorfen – Taufkirchen** (heute Regionalbus 9403 und MVV-RufTaxi 5403)

# Definiertes Hauptnetz des Landkreises Erding



## Angebotsstandards

- Die Verbindung Erding – Flughafen soll bis zur Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses mindestens im **40-Minuten-Takt** bedient werden;

In der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist der Einsatz von zusätzlichen Expressbussen zu prüfen.

- Im **Stadtgebiet Erding** soll auf allen Linien mindestens **ein Stundentakt** angeboten werden, der in der HVZ **bei Bedarf verdichtet** werden kann.

# Angebotsstandards - Planungsbereich „allgemeiner ländlicher Raum“

## Übriges Landkreisgebiet:

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

Indikator	Grenzwert	Richtwert				
<b>Bedienungshäufigkeiten</b> <b>Ländlicher Raum:</b>  über 3.000 Einwohner 1.000-3.000 Einwohner bis 1.000 Einwohner	<b>Anzahl der Fahrtenpaare/Werntag</b> als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
	7-8	3-4	1-2	12	6	3
	3-4	2	1	6	4	2
2	1-2	0-1	4	2	1	
In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.						

# Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV - 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.
- 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 (auch in Nachbarlandkreise) geprüft werden.



# BETEILIGUNGSVERFAHREN: WORKSHOPS UND GEMEINDEBEFRAGUNG

## Gemeindebefragung

Im Frühling 2018 wurden Fragebögen an alle Gemeinden und Schulen versendet, Inhalte u.a.:

- Einwohnerzahlen der Ortsteile über 200 Einwohner (wichtig für Schwachstellenanalysen)
- Beschäftigte und größere Unternehmen
- Schulstandorte, Schülerzahlen und freigestellte Schülerverkehre
- Planungen (Wohn- und Gewerbegebiete, sonstige Einrichtungen)
- Beurteilung des ÖPNV-Angebots/Schwachstellen



**Erstellung des Nahverkehrsplans (NVP)  
für den Landkreis Erding**

**Strukturdaten der Gemeinden**



---

MVV GmbH, Bereich Consulting,  
Thierschstraße 2, 80538 München

Ansprechpartner: Frau Gesa Volpers (Tel.: 089-21033-177, gesa.volpers@mvv-muenchen.de)  
Herr Matthias Breuel (Tel.: 089-21033-245, matthias.breuel@mvv-muenchen.de)

**Erforderliche Daten der Landkreisgemeinden**

**Gemeinde:** .....

Ansprechpartner bei Rückfragen: .....

Tel./Fax/E-Mail: .....

Die angeführten Tabellen sind als Unterstützung der Datenerfassung zu verstehen. Sollten erforderliche Daten in anderer Form bereits vorliegen (z.B. Tabellen, Pläne, Fahrpläne), können diese Unterlagen auch unmittelbar verwendet werden. Sofern Daten in elektronischer Form vorliegen, ist die Übersendung per E-Mail erwünscht.

**A Einwohner**

1. Aktuelle Einwohnerzahl der Gemeinde (nur Hauptwohnsitz) (Stand: 20\_\_): \_\_\_\_\_

2. Prognose der Einwohnerzahl nach Einschätzung der Gemeinde (für 2025): \_\_\_\_\_

3a. Auflistung der Einwohnerzahlen aller Ortsteile der Gemeinde mit mehr als 200 Einwohnern (auch Gemeindehauptort)

3b. Entwicklungstendenz der Ortsteile für 2025 (Grob-schätzung):  
- = Abnahme 0 = Stagnation + = leichte Zunahme ++ = starke Zunahme

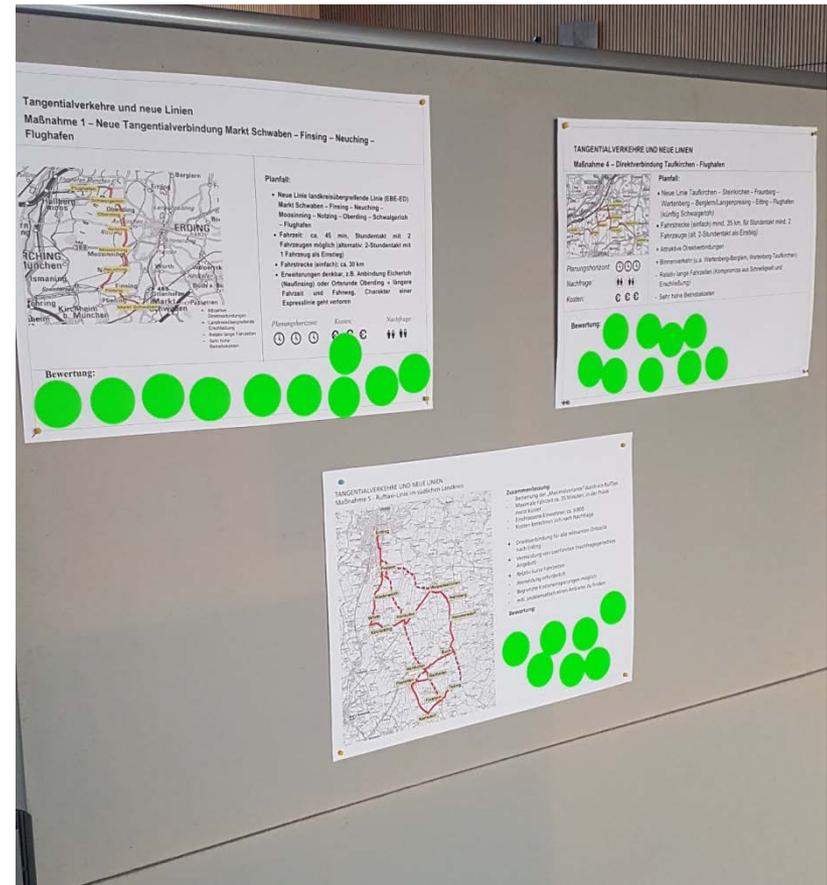
Name des Ortsteils	Einwohnerzahl	Tendenz	Name des Ortsteils	Einwohnerzahl	Tendenz

MVV Consulting

März 2018

## Workshops mit Schulen und Gemeinden

- Zwei Workshop-Runden pro Planungsbereich für die **Priorisierung und Konkretisierung der Maßnahmen** durchgeführt
  - Erste Runde: Sommer 2018
  - Zweite Runde: Winter/Frühling 2019
  
- Gemeinden und Schulen hatten dabei die Möglichkeit, ihre Anregungen und Wünsche zu äußern





# MAßNAHMENPAKET

## Legende

### Prognostizierte Nachfrage



Gering



Mittel



Hoch

### Planungshorizont



Kurzfristig



Mittelfristig



Langfristig

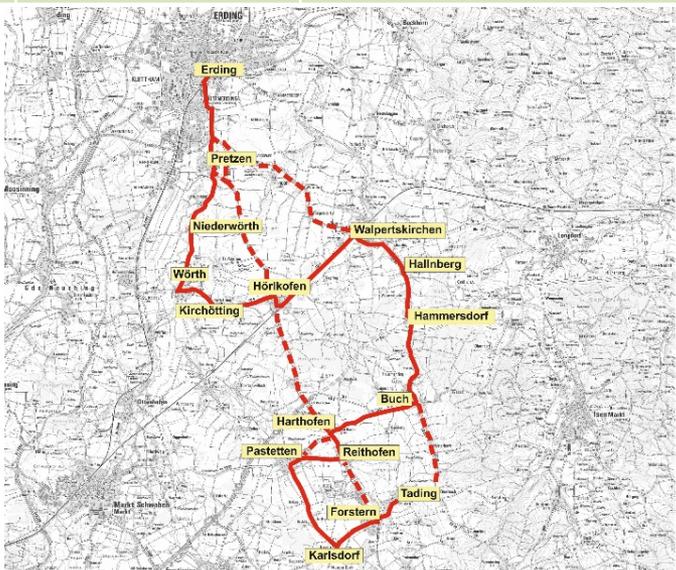
### Priorität

- 1 Vorrangig empfohlen
- 2 Bedingt empfohlen
- 3 Derzeit nicht zu empfehlen



Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
1	<b>Direktverbindung zum Flughafen</b> (Taufkirchen – Wartenberg – Flughafen)	Rahmenbedingungen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lange Fahrzeiten mit Umstieg in Erding (562 → 512)</li> <li>• Nach Freising (Stadt, mit Flughafen) aus allen Gemeinden (außer im Holzland) jeweils 150-250 Pendler, nach Oberding jeweils 100-150</li> <li>• Prüfung der Bestandslinien (Teilung von 561 – Vorschlag VCD)</li> <li>+ Attraktive Direktverbindungen</li> <li>+ Binnenverkehr (u.a. Wartenberg – Berglern, Wartenberg-Taufkirchen)</li> <li>- Relativ lange Fahrzeiten (ca. 50 Min → derzeit 75Min)</li> <li>- Kompromiss aus Schnelligkeit und Erschließung</li> <li>- Sehr hohe Betriebskosten (6 – 21 Uhr: mind. stündlicher Takt)</li> </ul>	2			Ca. 900.000 €
2	<b>Verbindung: Dorfen – Haag (Wasserburg)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die neue Tangentialverbindung könnte Verbesserungen für Gemeinde St. Wolfgang erzielen. Allerdings stehen folgende Details dagegen</li> <li>- Derzeit nicht im MVV-Tarifsystem integriert</li> <li>- Pendler würden nach München bis zu drei Tickets benötigen (der MVV-Tarif gilt bis Dorfen nur im Bus)</li> <li>- Neue Verbindung könnte im Pendlerverkehr auf der Relation Haag München ein Konkurrenzangebot zur bestehenden Mühldorfer Linie 72 darstellen</li> <li>• Eventuell Synergieeffekte mit Maßnahme 24 (Bessere Anbindung von St. Wolfgang zum Bahnanschluss Dorfen (567 inkl. Kurzverbindung))</li> </ul>	3			Ca. 470.000 € (aus NVP Mühldorf)

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
3	<b>RufTaxi-Bedienung des südlichen Landkreises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere Anbindung der südlichen Gemeinden an Erding</li> <li>Erschlossene Ortsteile durch diese Linie:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Tading, Forstern, Karlsdorf, Pastetten, Harthofen, Reithofen, Fendsbach, Buch, Hammersdorf, Hallnberg, Walpertskirchen, Hörlkofen, Kirchötting, Wörth, Niederwörth und Pretzen</li> </ul> </li> <li>Maximale Fahrzeit ca. 35 Minuten, in der Praxis meist kürzer</li> <li>Erschlossene Einwohner: <b>ca. 9.800</b></li> <li>Kosten berechnen sich nach Nachfrage</li> </ul>	1			<p><u>Version 1:</u> <b>230.000€ bis 280.000€</b> (90 Min-Takt Mo-Fr) <i>oder</i> <u>Version 2:</u> <b>330.000€ bis 440.00€</b> (60 Min-Takt Mo-Fr) <i>mit</i> <u>Version 3:</u> <b>105.000€ bis 130.000€</b> (Samstag, Sonn- und Feiertag im 2Std-Takt)</p>



- + Direktverbindung für alle größere Ortsteile nach Erding
- + Vermeidung von Leerfahrten (nachfragegerechtes Angebot)
- + Relativ kurze Fahrzeiten
- Anmeldung erforderlich
- Begrenzte Kosteneinsparungen möglich

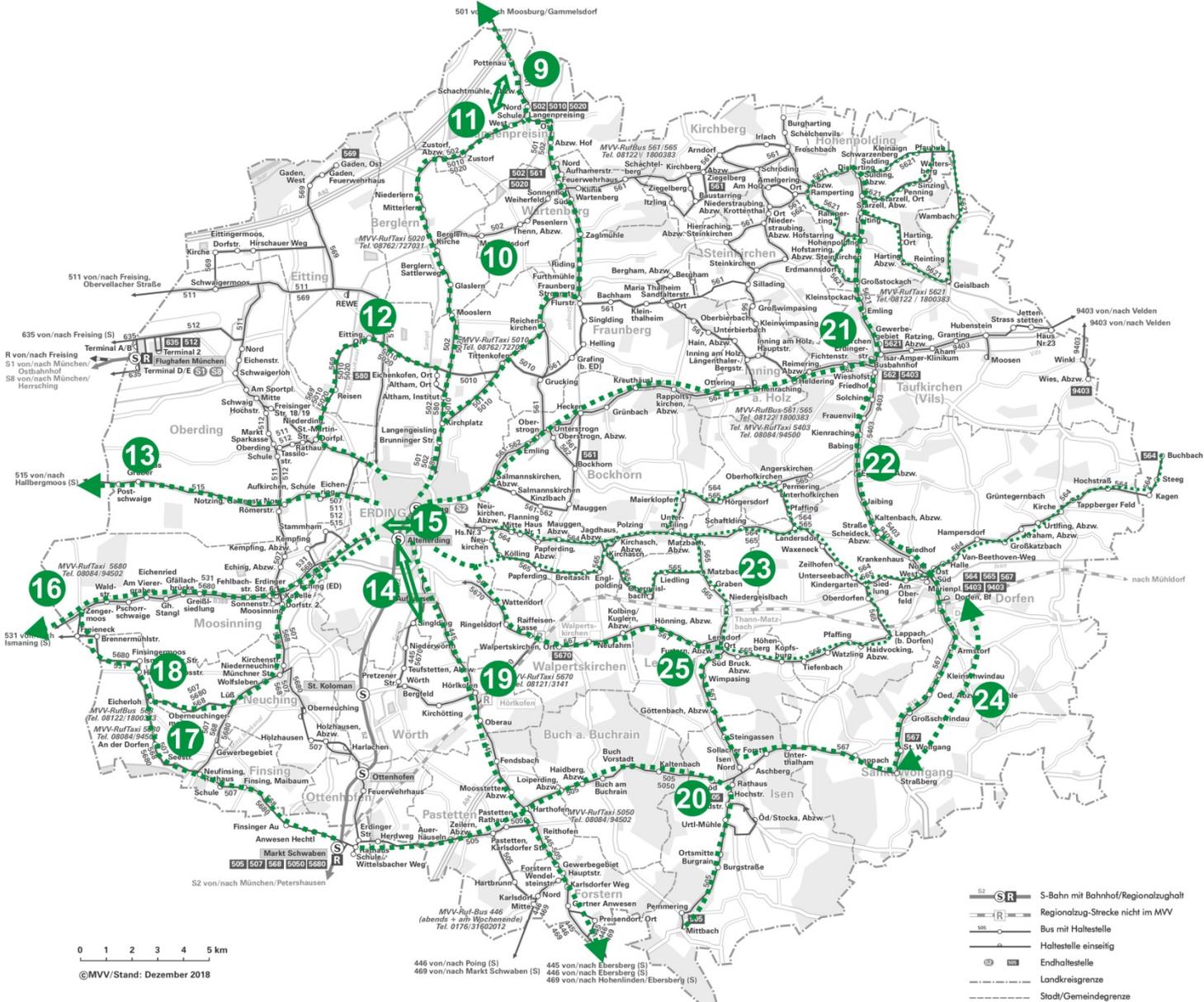
Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
4	<b>Neue Tangential- verbindung</b> Markt Schwaben – <b>Finsing – Neuching</b> – Flughafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derzeit keine attraktive / regelmäßige Direktverbindung der Gemeinden <b>Finsing, Neuching</b> und <b>Moosinning</b> an den <b>Flughafen</b></li> <li>• Bisherige Regionalbuslinien 568, 507 und 512 decken nur Teilstrecken ab</li> <li>+ Attraktive Direktverbindungen</li> <li>+ Landkreisübergreifende Erschließung (Markt Schwaben - ED)</li> <li>- Relativ lange Fahrzeiten (Kompromiss aus Schnelligkeit und Erschließung)</li> <li>- Sehr hohe Betriebskosten (6 – 21 Uhr: Mind. stündlicher Takt)</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">3</span>			Ca. 670.000 €



Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
5	<b>Verbesserte Anbindung der Realschule Oberding</b> (Einzugsgebiet bis Berglern, Fraunberg, Wartenberg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen des NVP bereits umgesetzt               <ul style="list-style-type: none"> <li>Nicht-veröffentlichter Verstärker 512V ab "Langengeisling, Kirchplatz" bis zur Realschule Oberding am Morgen Abfahrt 07.41 Uhr. Umstieg von den Linien 501 und 502 aus den nördlichen Landkreisteilen zur Linie 512V nach Oberding</li> </ul> </li> </ul>		Bereits umgesetzt		
6	<b>Realschule Oberding: An Tagen vor Ferienbeginn Anpassung der Fahrten</b> nach Moosinning/ Neuching, da Schulschluss bereits um 11:15 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wurde im Ausschuss am 18.09.2019 beschlossen</li> <li>Linie 507 und 531V an Tagen vor den Ferien vorgezogen</li> </ul>		Kommt zum Fahrplanwechsel Dez. 2019		
7	<b>Überlastung der Linien 502 und 507</b> aus Wartenberg und Moosinning Richtung Erding zum Schulbeginn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung bei 501, 502, 501V, 502V im Juni 2019</li> <li>Maßnahmen zur Fahrgastlenkung um Schüler besser in den Bussen zu verteilen</li> <li>Maßnahmen zur Pünktlichkeit zum Schulbeginn mit Ankunft in Erding</li> <li>507 – Fahrgastzahlen spiegeln die Problematik nicht wider</li> </ul>		Bereits umgesetzt		

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
8	<b>MVV-Integration der Larcher Schulbuslinien Pastetten – Erding und Hohenlinden – Erding nach 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Schulbuslinie des VU Larcher Pastetten – Erding und Hohenlinden – Erding ist nicht in den MVV-Tarif integriert.</li> <li>Eine generelle MVV-Tarifintegration ist zwar grundsätzlich zu empfehlen, <b>jedoch mit dem aktuellen Fahrplan nicht sinnvoll</b>. Der Fahrplan müsste grundlegend angepasst werden (Takt, Linienweg, etc.), da das Angebot derzeit für andere Zielgruppen kaum nutzbar ist.</li> <li>Als reine Schülerlinie (nur einzelne Fahrten) ist jedoch eine generelle Überplanung und Anpassung des Linienwegs problematisch bzw. kaum sinnvoll umsetzbar.</li> <li>Für die Fahrgäste (Schüler) kann jedoch die Attraktivität kurzfristig durch eine <b>gegenseitige Anerkennung des Tarifs deutlich erhöht werden</b>. Derzeit müssen die Schüler bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Hin- und Rückfahrt, insbesondere bei Nachmittagsunterricht) auch mehrere Fahrscheine kaufen.</li> <li>Hierzu sollte der Landkreis Erding mit dem Verkehrsunternehmen Larcher in Verhandlungen treten.</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">2</span>			<p style="text-align: center;">keine Angabe möglich</p> <p><i>Die mit einer gegenseitigen Tarifanerkennung verbundenen finanziellen Wirkungen können im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht abgeschätzt werden. Die Linie verkehrt eigenwirtschaftlich; somit liegen keine Daten über Betriebskosten, Fahrgastzahlen und Einnahmen vor.</i></p>

# Maßnahmenübersicht: Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien



Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
9	<b>Ausbau MVV-Regionalbuslinie 501</b> (Anbindung von/nach Moosburg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taktverdichtung MVV-Linie 501 wurde zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 nicht umgesetzt</li> <li>• Kommt zum Fahrplanwechsel 2019                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Schließung von Taktlücken am Vormittag</li> <li>– Zusätzliche Fahrten im Abendverkehr</li> <li>– ungefähre 1-Stunden-Takt</li> </ul> </li> </ul>		Kommt zum Fahrplanwechsel Dez. 2019		
10	<b>Abbau von Kapazitätsengpässen auf RufTaxi-Linie 5010</b>	<p>Einsatz größerer Fahrzeuge auf RufTaxi-Linie 5010 bis Vertragsende nicht möglich</p> <p><b>Stufe 1</b> → Ausbau 5010 (Beteiligung von Freising in Aussicht gestellt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Wochentage Samstag, Sonn- und Feiertag wurde aufbauend auf einen eingerichteten <b>Zweistundentakt</b>, die Verlängerung der RufTaxi-Linie 5010 von Langenpreising nach Moosburg (R) beschlossen.</li> </ul> <p><b>Stufe 2</b> → Überführung von Fahrten in die Linie 501. <b>Wochenendbedienung durch die Linie 501</b></p>	2		Kommt zum Fahrplanwechsel Dez. 2019	
						

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
11	<p><b>Ausbau MVV-Regionalbuslinie 502</b></p> <p>(inkl. Verbesserung der Anbindung Berglern nach Moosburg durch Umstieg in Langenpreising zur Linie 501)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließung von letzten Taktlücken im Fahrplan (insbesondere am Vormittag).</li> <li>• Ausbau des Angebotes durch zusätzliche Verbindungen zwischen Berglern und Wartenberg über Langenpreising</li> <li>• Es bestehen zwar einige Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 501 und 502 jedoch z.T. mit längeren Umsteigezeiten und Lücken im Fahrplan (z.B. nach Moosburg erst ab 14 Uhr möglich); Verbesserung nur durch Taktverdichtungen der Linie 502 möglich.</li> <li>• Verbesserungen am Wochenende durch Ausbau der RufTaxi Linien 5010 und 5020 zum kommenden Fahrplan</li> </ul>	2			Ca. 120.000 €

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
12	<b>Abbau von Kapazitätsengpässen / Ausbau des Angebotes auf RufTaxi-Linie 5020</b>	<b>Stufe 1</b> → Ausbau RufTaxi-Linie 5020 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche Verbindungen an Samstag, Sonn- und Feiertagen in beide Richtungen</li> <li>• Einsatz größerer Fahrzeuge auf RufTaxi-Linie 5020 bis Vertragsende nicht möglich</li> </ul>				Kommt zum Fahrplanwechsel Dez. 2019
		<b>Stufe 2</b> → Überführung von Fahrten in die Linie 502 Wochenendbedienung durch die Linie 502	2	 		Ca. 0 – 30.000 €
13	<b>Taktverdichtung auf der Linie 515 (Erding - Hallbergmoos)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Fahrplanwechsel 2018 wurden bereits Taktverdichtungen umgesetzt</li> <li>• Zwei Verstärker Fahrten an Schultagen kommen zum Herbst 2019 (finanziert durch Gemeinde Hallbergmoos)</li> </ul>				Bereits umgesetzt (zum Herbst 2019)
		<b>Stufe 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taktverdichtungen mit vorhandenen Fahrzeugen kurzfristig möglich</li> </ul>	1			Ca. 30.000 €– 40.000 €
		<b>Stufe 2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrplan wird für die Ausschreibung 2021 vorbereitet mit vsl. dichterem Takt (1 zusätzliches Fahrzeug) Ziel → 40-Min-Takt (Mo-Fr) → 80-Min-Takt (Wochenende/Feiertag)</li> </ul>	1		 	Ca. 230.000 €

# Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
14	Verbesserung der ÖPNV Versorgung der <b>Randbereiche der Stadt Erding (445, 501 und 520)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für Langengeisling – siehe Maßnahme 9 (Ausbau 501)</li> </ul>	2			Ca. 300.000 €
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Für Pretzen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Ausbau 520</b> Taktverdichtung (mind. Stundentakt mit bedarfsgerechter Verdichtung) und Aufbau eines Wochenendangebots auf der Linie 520 ist nur mit 2. Fahrzeug und damit zur Neuvergabe 2024 möglich</li> <li>– <b>Taktverdichtung auf 445</b> (siehe Maßnahme 19)</li> </ul> </li> </ul>				
15	<b>Taktverdichtung Linien 550 und 560</b> (Stadtverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Höhere Betriebsstabilität bereits zum 01.06.2019 durch Umgestaltung der Linien 550 und 560 im Stadtverkehr</li> </ul>	2			220.000 - 350.000 €
		<p><b>Ausschreibung 2024</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einheitlicher 30-Minuten-Takt mit Einsatz weiterer Fahrzeuge möglich</li> <li>Für Planungen bei der nächsten Ausschreibung berücksichtigen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Auswirkungen 2. Stammstrecke (Taktung S-Bahn &lt;-&gt; Taktung Bus),</li> <li>Erdinger Ringschluss,</li> <li>S-Bahn nur bis Altenerding (S) über einige Jahre beim Bau der neuen unterirdischen S-Bahn Station in Erding</li> </ul> </li> </ul>				

# Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
16	<b>Ausbau MVV- Regionalbuslinie 531</b> (Ismaning – Erding)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließung von letzten Taktlücken</li> <li>• Zusätzliche Fahrtenpaare am Abend</li> <li>• Wochenendbedienung 531</li> <li>• Ggf. zusätzliche Frühfahrt</li> </ul>	1		 	Ausbau Mo-Fr: Ca. 125.000 €  Ausbau WE: Ca. 30.000 €
17	<b>Verdichtung Regionalbuslinie 568 zwischen Markt Schwaben – Finsing – Neuching – Erding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließung von Angebotslücken am Vormittag sowie am Nachmittag</li> <li>• Maßnahmen zur Fahrplanstabilisierung, Umwandlung von Bedarfshaltestellen in Festbedienung und Erweiterung des Angebots</li> </ul>	1		 	Ca. 90.000 €
18	<b>Ausbau Angebot RufTaxi 5680 abends und am Sonntag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichtung und Verlängerung der Betriebszeiten in beide Richtungen Mo-Fr → 2 zusätzliche Fahrtenpaare</li> <li>• Ausbau des Angebots an Sonn- und Feiertagen → 3 zusätzliche Fahrtenpaare</li> </ul>	2			Ausbau Mo-Fr: Ca. 50.000 €  Ausbau So- und Feiertage: Ca. 20.000 €
19	<b>Bestandorientierte Stärkung 445</b> (EBE – ED)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der bestehenden Linie (Taktverdichtung)</li> <li>• Durch Taktverdichtung bestehen ggfs. auf der Linie neue Umsteigemöglichkeiten mit 505 (Isen – Markt Schwaben)</li> </ul>	2	  		Ca. 300.000 € (gemeinsam mit LK EBE)

# Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
20	<b>Ausbau</b> der Linie 505	<ul style="list-style-type: none"> <li>Große Taktlücke am Vormittag, weitere Taktlücke am Nachmittag</li> <li>Kein Angebot der Ortsteile Burgrain, Pemmering und Mittbach am Wochenende</li> <li><b>Schließung Taktlücken auf Linie 505</b> zwischen 7 und 13 Uhr und nachmittags (mind. 3 zusätzliche Fahrtenpaare)</li> <li>Durch Taktverdichtung bestehen ggfs. auf den Linien neue Umsteigemöglichkeiten mit 445</li> <li>Eine längere Bedienung am Mo.-Fr. durch die Linie 505 und späteres Einsetzen des RufTaxi 5050 würde die Attraktivität des Angebots weiter erhöhen</li> </ul>	1		 	Ca. 150.000 € <i>Ggf. ergeben sich durch eine längere Bedienung am Abend höhere Kosten – Jedoch würden auch Kosten beim RufTaxi 5050 wegfallen, wenn diese Fahrten am Abend von der Linie 505 übernommen werden.</i>
	<b>Ausbau</b> der RufTaxi Linie 5050	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Zusätzliche RufTaxi Fahrten</b> am Samstagvormittag</li> <li>Bedienung der Ortschaften Burgrain, Pemmering und Mittbach durch eine Erweiterung des RufTaxis 5050 am Wochenende</li> </ul>	2			Ca. 6.000 €
21	<b>Ausbau des Angebots</b> auf den Linien 562 und 5621	<p>Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lückenhaftes Angebot (durch Analysen bestätigt)</li> <li>Hohe Pendlerzahlen (insbesondere Taufkirchen-Erding)</li> </ul> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schließung Taktlücken am Vor- und Nachmittag</li> <li>Zusätzliche Früh- und Nachtfahrt (Fr/Sa, Sa/So)</li> <li>Ausbau des Angebots am Wochenende</li> </ul>		Kommt zum Fahrplanwechsel Dez. 2019		
		<p><b>RufTaxi 5621:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotserweiterung (Mo-Fr.)</li> <li>Einrichtung einer Bedienung am Wochenende</li> <li>Neue Anschlussmöglichkeiten (Zu- und Abbringer) durch Ausbau der 562 an allen Verkehrstagen</li> </ul>	2			

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
22	<b>Ausbau des Angebots zwischen Taufkirchen und Dorfen</b> (9403 und 5403)	Verbindung Taufkirchen – Dorfen im Hauptnetz der Rahmenkonzeption Künftiges Angebot soll besser als aktuelles Angebot der Linie 9403 sein Langfristig: Im Zuge Verbundraumerweiterung wäre neue Linie von Dorfen – Taufkirchen bis Landshut denkbar <b>9403:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Große Taktlücken insbesondere am Vormittag und am frühen Nachmittag.</li> <li>• Begrenzte Einflussmöglichkeiten, da eigenwirtschaftliche RVO-Linien (Konzession RVO bis 2027)</li> <li>• Schließung der Taktlücken am Vor- und Nachmittag (je 1 Fahrtenpaar),</li> <li>• Langfristig nach MVV-Integration der Schienenstrecke durchgehender Stundentakt (am Vormittag 2-Stunden-Takt) empfohlen, in der HVZ ggf. in Lastrichtung verdichtet</li> <li>• Stundentakt mit einem Fahrzeug möglich</li> </ul> <b>RufTaxi 5403:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichtungen am Wochenende möglich und sinnvoll</li> </ul>	<p style="text-align: center; font-size: 2em;">1</p>			Ca. 70.000 €
			<p style="text-align: center; font-size: 2em;">2</p>			Ca. 6.000 €

# Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien

Nr.	Maßnahme	Beschreibung / Einschätzungen	Priorität	Planungs- horizont	Nachfrage	Kosten
23	<b>Taktverdichtung</b> und bessere Netz-Struktur für <b>östlichen Landkreis</b> (564, 565 und 567)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 spätere Fahrt auf RufBus Linie 565 (in beide Richtungen)</li> <li>• Vier zusätzliche Fahrten am Nachmittag Richtung Erding auf der Linie 564 oder 565</li> <li>• Ausweitung des Abendangebots auf Linie 567 (u.a. aktuell letzte Fahrt bis Dorfen erweitern + 5 neue Fahrten: Davon 3 Richtung Erding und 2 Richtung Dorfen)</li> </ul> <p>Allgemeine Überarbeitung der Fahrpläne der Linien 564, 565 und 567 in gegenseitigen Abstimmung</p>	1			<p>Linie 564: 110.000 € Linie 565: 60.000 € Linie 567: 160.000 €</p> <p>Ca. 330.000 €</p>
24	<b>Kurzverbindungen</b> der 567 ab <b>St. Wolfgang</b> zum Bahnanschluss <b>Dorfen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangelhafte Anbindung von St. Wolfgang zum Bahnanschluss in Dorfen</li> <li>• Längere Anschlusszeiten am Nachmittag</li> </ul> <p>Kurzverbindungen der 567:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzverbindungen ab Isen und St. Wolfgang wären als mögliche Lösung denkbar (ca. 13 km)</li> </ul> <p>+ Attraktive (schnell und direkt) Verbindung - Vsl . begrenzte Nachfrage auf der Kurzverbindung</p>	1			Ca. 90.000 €
25	<b>Wochenend- Angebot zwischen Erding und Dorfen (567)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derzeit kein gutes Angebot zwischen Dorfen und Erding am Wochenende (Größtenteils nur mit S-Bahn und Regionalzug möglich. Außerdem sorgen die unterschiedlichen Tarif-Systeme zwischen Markt Schwaben und Dorfen für ein unattraktives Angebot)</li> <li>• Verbindung zwischen den zwei größten Städten im Landkreis auch am Wochenende durchaus sinnvoll</li> <li>• Wochenendangebot auf der Linie 567 wegen größtem Fahrgastpotenzial empfohlen (Nachfrageschwerpunkte: Dorfen, Isen, Lengdorf , Walpertskirchen und Erding)</li> </ul>	1			<p>Ca. 40.000 €</p> <p>50</p>

## 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)
Tangentialverkehre und neue Linien	3	Ruftaxi-Bedienung des südlichen Landkreises	440.000 €	1	Direktverbindung zum Flughafen (Taufkirchen – Wartenberg – Flughafen)	900.000 €	2	Verbindung: Dorfen Haag/Wasserburg	470.000 €
							4	Neue Tangentialverbindung Markt Schwaben – Finsing – Neuching – Flughafen	670.000 €
	<b>Summe</b>		<b>440.000 €</b>			<b>900.000 €</b>			<b>1.140.000 €</b>
Schülerverkehr				8	MVV-Integration der Larcher Schulbuslinien Pastetten – Erding und Hohenlinden – Erding nach 2021	k.A. möglich			
<b>Summe</b>			<b>0 €</b>			<b>0 €</b>			<b>0 €</b>
Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien	13	Taktverdichtung auf der Linie 515 (Stufe 1)	35.000 €	10	Stufe 2 -> Ausbau 501: Wochenendbedienung durch die Linie 501	15.000 €			
	13	Taktverdichtung auf der Linie 515 (Stufe 2)	230.000 €	11	Ausbau 502 in Abstimmung mit einer Verbesserung der Anbindung Berglern nach Moosburg	120.000 €			
	16	Ausbau 531 (Ismaning – Erding)	155.000 €	12	Ausbau 502 (Stufe 2)	15.000 €			
	17	Verdichtung 568 zwischen Markt Schwaben – Finsing – Neuching – Erding	90.000 €	14	Verbesserung der ÖPNV Versorgung der Randbereiche innerhalb der Stadt Erding (Für Pretzen)	300.000 €			
	20	Ausbau 505	150.000 €	15	Taktverdichtung Linie 550 und 560	285.000 €			
	22	Ausbau 9403	70.000 €	18	Ausbau Angebot Ruftaxi 5680 abends und am Sonntag	70.000 €			
	23	Taktverdichtung und bessere Netz-Struktur für den östlichen Landkreis (564, 565 und 567)	330.000 €	19	Bestandorientierte Stärkung 445 (EBE - ED)	300.000 €			
	24	Kurzverbindungen der 567 ab St. Wolfgang zum Bahnanschluss Dorfen	90.000 €	20	Ausbau der RufTaxi Linie 5050	6.000 €			
	25	Wochenend-Angebot zwischen Erding und Dorfen (567)	40.000 €	21	Ausbau der RufTaxi Linie 5621	50.000 €			
				22	Ausbau der RufTaxi Linie 5403	6.000 €			
<b>Summe</b>		<b>1.190.000 €</b>			<b>1.167.000 €</b>			<b>0 €</b>	
<b>Gesamt</b>		<b>1.630.000 €</b>			<b>2.067.000 €</b>			<b>1.140.000 €</b>	

=nicht in Kostenrechnung enthalten

= landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

## Übersicht Maßnahmenfelder und Prioritäten inkl. Grobkostenabschätzung (Mittelwerte)

Maßnahmenfeld	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3
Tangentialverkehre und neue Linien	440.000 €	900.000 €	1.140.000 €
Schülerverkehr	-	<i>k. A. möglich</i>	-
Angebotsanpassungen und Taktverdichtungen	1.190.000 €	1.167.000 €	0 €
Gesamt	ca. 1,6 Mio €	ca. 2,1 Mio €	ca. 1,1 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.*



- Erdinger Ringschluss: 2- gleisige Verbindung zwischen Erding und Flughafen, ggf. mit Weiterführung S2 über Neufahrner Gegenkurve nach Freising
- Zweigleisiger Ausbau für die S-Bahn von Markt Schwaben bis Erding, durch Erdinger Ringschluss, Walpertskirchner Spange und Neufahrner Kurve; dann sortenreine Bedienung der S-Bahn (kein Mischverkehr)
- Markt Schwaben – Mühldorf: vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)
- Im Zuge des Ausbaus der KB940 nach Mühldorf, Fortführung der S-Bahn bis Dorfen durch Flügelung der S2-Ost in Markt Schwaben inkl. Elektrifizierung; Weiterführung als Express S-Bahn nach München
- In diesem Zusammenhang S-Bahn-Anbindung der an der Strecke gelegenen Stationen Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen
- Bahnsteige verlängern für Einsatz von Langzügen zwischen Markt Schwaben und Erding zur Kapazitätserhöhung
- Beseitigung von Bahnübergängen aus Sicherheitsgründen generell anzustreben.

## Forderungen und Wünsche zum Angebot im SPNV



- Schließung von Taktlücken; durchgehender 20-Minutentakt.
- Express-S-Bahnen bereits ab Erding.
- Einsatz von Langzügen zwischen Markt Schwaben und Erding (*siehe auch Folie 53, Infrastruktur*)
- S-Bahn-Anbindung der an der Strecke München – Mühldorf gelegenen Stationen Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen durch Flügelung der S2-Ost in Markt Schwaben.
- mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr (zwei Nachtschwärmer S-Bahn in alle Richtungen oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Nach Umsetzung der 2. Stammstrecke: ganztägig Takt 15 Markt Schwaben – Erding (bzw. zu den Linienendpunkten)
- Einbeziehung der Strecke Markt Schwaben – Dorfen in den MVV-Tarif bei Finanzierung der Mindereinnahmen durch den Freistaat Bayern.



# BEGLEITENDE MAßNAHMEN

## Begleitende Maßnahmen - Übersicht

- Echtzeitdaten
- Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr
- Barrierefreiheit
- Intermodalität: Park & Ride und Bike & Ride
- Marketingmaßnahmen für das ÖV-Angebot im Landkreis

## Status – Echtzeitdaten in Auskunftsmitteln



Auskunftsportale: mobil (Apps) oder webbasiert



stationäre Anzeiger

- Die eingesetzten Fahrzeuge müssen Echtzeitdaten erfassen und übermitteln:
  - Daten zur Ortung (logisch und per GPS),
  - Daten zur Fahrplanlage,
  - bediente Haltestellen und
  - Daten zum Türkriterium
- Die Erfassung der Echtzeitdaten ist **bereits nahezu flächendeckend** im gesamten Landkreis Erding sichergestellt.
- Die Daten können 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** wurde im zweiten Halbjahr **2019 abgeschlossen**.
- Die **Integration aller Fahrzeuge** in die Auskunft soll im ersten Halbjahr **2020 abgeschlossen** sein.

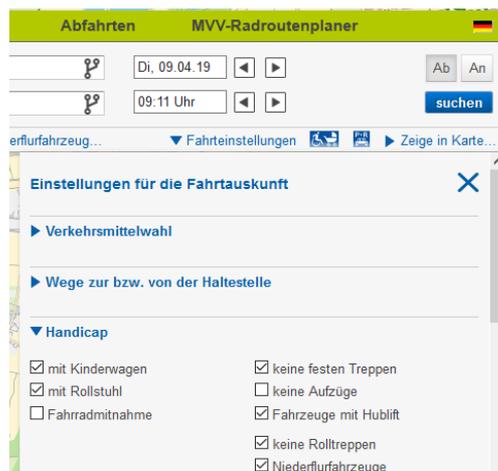
# Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr

- Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen künftig erforderlich
  - Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050
  - “Clean-Vehicle-Directive“ der EU ab vrsl. 2022 Beschaffungsquoten für Fahrzeuge mit alternat. Antrieben
- Biokraftstoffe und Hybridbusse reduzieren zwar CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sind aber nicht emissionsfrei und dadurch nur eine Übergangslösung
- Der Fokus richtet sich deshalb auf Busse mit rein **elektrischem Antrieb (Batteriebusse)** → effizientester Energieverbrauch
- Für die Einführung von Batteriebussen, müssen zunächst **linienbasierte Detailuntersuchungen** zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden (Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur, Ladezeiten, vertragl. Laufzeiten etc.)
- Eine entsprechende Studie für den Landkreis Erding wurde gemeinsam mit anderen MVV-Landkreisen bereits beantragt

## Barrierefreiheit von Bushaltestellen



Foto: Barrierefreie Haltestelle

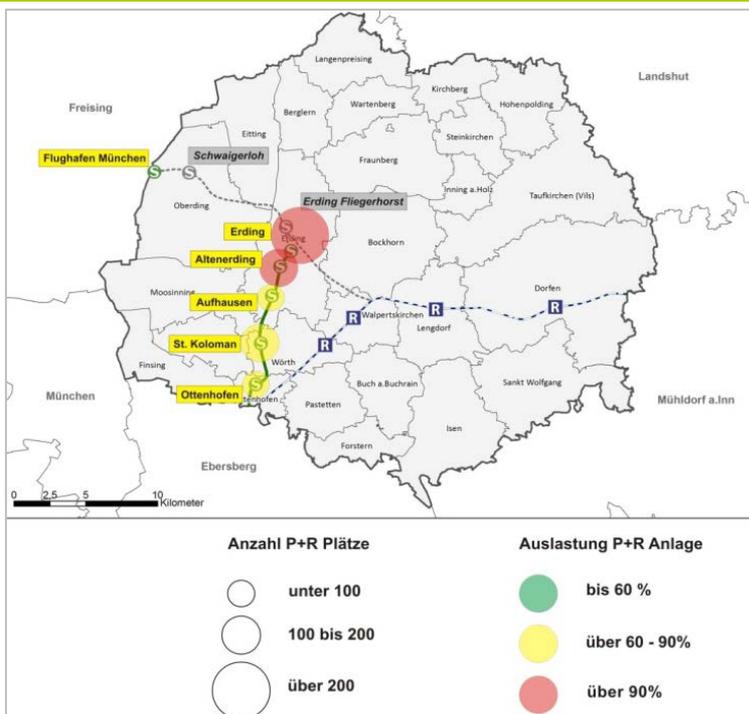


Die Fahrplanauskunft des MVV verfügt heute bereits über Einstellungen zur Information über Barrierefreiheit.

- 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



## Empfehlungen Park+Ride-Angebot

Im Rahmen des Erdinger Ringschluss sind umfangreiche Ausbau- / Neubaumaßnahmen geplant (siehe Tabelle). Ansonsten wird allen Betreibern bzw. Kommunen empfohlen, die Nachfrageentwicklungen kontinuierlich zu beobachten. Für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Vollauslastung liegen (>90% Auslastung), wird die Prüfung eines Ausbaus empfohlen.

Für Detailanalysen von MVV-integrierten Bahnhöfen steht die MVV GmbH den Gemeinden auf Antrag kostenfrei zur Verfügung.

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

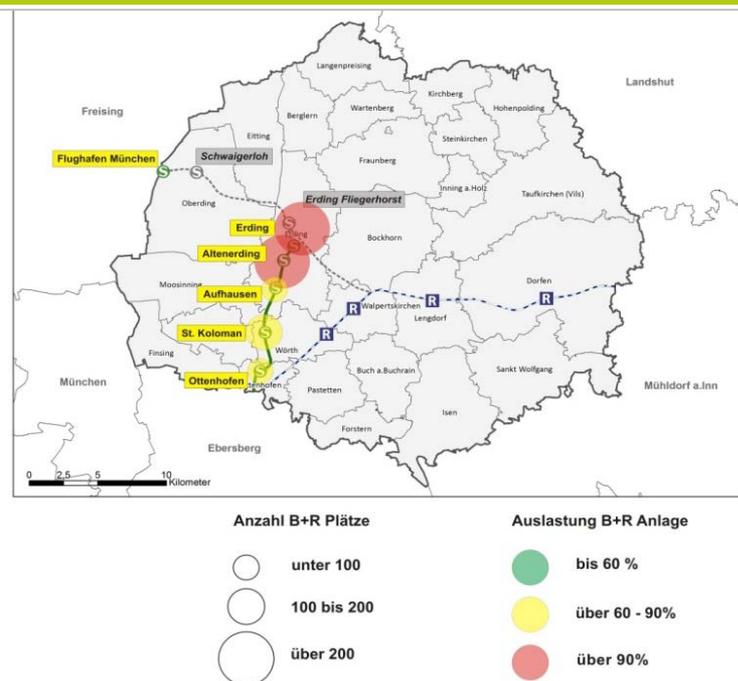
Station (Stellplätze)	Nachfrage	Planung/Empfehlung
Ottenhofen (50)	35 Pkw = 70 % Auslastung	Aktuell kein Ausbau geplant/ erforderlich
St. Koloman (120)	100 Pkw = 80 % Auslastung	Aktuell kein Ausbau geplant/ erforderlich, Situation beobachten
Aufhausen (65)	60 Pkw = 90 % Auslastung	kein Ausbau geplant/ im Zuge Ringschluss 105 -120 geplant / empfohlen*
Altenerding (122)	120 Pkw = 100 % Auslastung	kein Ausbau geplant/ im Zuge Ringschluss 175 -200 geplant / empfohlen*
Erding Stadt (331)	310 Pkw = 95 % Auslastung	Auflassung mit Ringschluss Erding, bis dahin kein Ausbau empfohlen
Erding Fliegerhorst	<i>im Zuge Ringschluss Erding</i>	Planung 590 – 670 Stellplätze
Schwaigerloh	<i>im Zuge Ringschluss Erding</i>	Planung ca. 300 Stellplätze
<b>Gesamt: 688 Stellplätze; 625 abgestellte Pkw = 90 % Auslastung</b>		*= Werte in früheren Untersuchungen auch höher

## Empfehlungen Bike+Ride-Angebot

Im Rahmen des Erdinger Ringschluss sind umfangreiche Ausbau- / Neubaumaßnahmen geplant (siehe Tabelle).

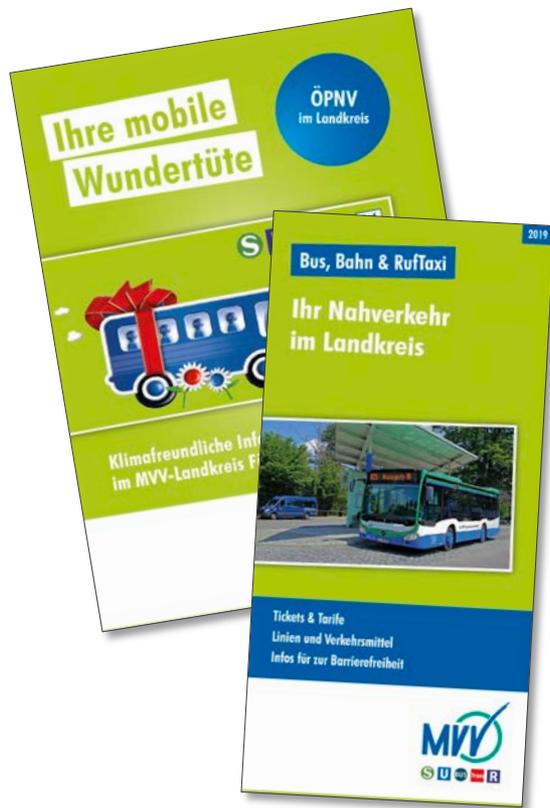
Ansonsten wird für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Vollauslastung liegen (> 90% Auslastung) die Prüfung des Ausbaus empfohlen. Für Detailanalysen und Nachfrageprognosen von MVV-integrierten Bahnhöfen steht die MVV GmbH den Gemeinden auf Antrag 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.



Station (Stellplätze)	Nachfrage	Planung/Empfehlung
Ottenhofen (48)	35 Räder = 75% Auslastung	kein Ausbau geplant
St. Koloman (192)	155 Räder = 80% Auslastung	Empfehlung 12/09 in 02/19 bestätigt 200-250 geplant (RS ED)
Aufhausen (76)	70 Räder = 90% Auslastung	mittelfristig 130; im Zuge Ringschluss dito 130 empfohlen 05/18
Altenerding (214)	225 Räder = 105 % Auslastung	mittelfristig 300; im Zuge Ringschluss 370 empfohlen 05/18
Erding Stadt (331)	310 Räder = 95% Auslastung	mittelfristig 425; aufgelöst / versetzt bei RS ED -> keine Maßnahmen empfohlen
Erding Fliegerhorst	0 Räder	Planung: 600 – 700 im Zuge Ringschluss Erding
Schwaigerloh	0 Räder	bislang kein Gutachten – Nachfrage lagebedingt überschaubar (100 – 150 Radständer) – Prüfung erforderlich
<b>Gesamt (861 Stellplätze) 795 abgestellte Räder = 95 % Auslastung</b>		

## Marketingmaßnahmen für das ÖV-Angebot im Landkreis



- Übersichtliche Darstellung des ÖV-Netzes
- Fahrplanhefte mit ausführlichen Erläuterungen des Angebotes
- Minifahrplan pro Linie für Hosentasche
- Zielgruppenflyer (für Schüler, Jugendliche, Senioren, Pendler, ...)
- ÖV-Schnupper-/Aktionstag
- Neubürgerpaket mit ÖV-Infos speziell für „Nicht-Nutzer“ (Beispiel Lkr. FFB)
- Onlineplattform mit Netzinfos
- ÖPNV-Informationen / Links auf den Internetseiten von Landkreis, Gemeinden und öffentlichen Einrichtungen
- Direkte Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft des MVV
- Kontaktpunkt „Haltestelle“ verstärkt nutzen



# AUSBLICK



Vorstellung aller Maßnahmen, inklusive Priorisierung, Empfehlungen und Grobkostenschätzung

**25. November – Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt**



Anhörungsverfahren mit der vorgestellten Präsentation sowie dem Maßnahmenkapitel (6 Wochen)



Fertigstellung des Berichts und endgültiger Beschluss des NVP  
**Ende Januar 2020**



# ANHANG

## MAßNAHMENBLÄTTER