



Nahverkehrsplan Landkreis Erding

Fortschreibung 2020

Stand: 21.01.2020

München, Januar 2020

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstr. 2

80538 München

Tel.: 089 / 210 33 - 0

Fax: 089 / 210 33 - 299

E-Mail: info@mvv-muenchen.de

© 2020 MVV GmbH

Inhaltsverzeichnis

1. Zielvorgaben.....	1
1.1. Anlass und Ziele	1
1.2. Vorgehen bei der Erstellung	2
1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen	5
2. Rahmenbedingungen des ÖPNV	6
2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	6
2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten	12
2.2.1. Einwohner.....	12
2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe	20
2.2.3. Schulen und Schüler	25
2.2.4. Freizeit und Tourismus.....	29
2.2.5. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen	33
2.2.6. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV	34
2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen.....	36
2.3.1. Individualverkehr	36
2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	41
2.4. Verkehrsnachfrage und Pendleraufkommen.....	44
3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt	52
3.1. Angebot	52
3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG	53
3.1.2. Freigestellter Schülerverkehr	60
3.2. Nutzung	61
3.2.1. Fahrgäste an Werktagen	61
3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden	65
3.3. Schwachstellenanalyse.....	68
3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner	68

3.3.2.	Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit)	70
3.3.3.	Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen	79
3.3.4.	Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen	83
3.3.5.	Netz- und Fahrplanabstimmung	86
3.3.6.	Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)	94
3.3.7.	Bewertung durch die Bevölkerung.....	96
3.4.	Externe Anregungen und Wünsche	98
3.4.1.	Workshop Östlicher Landkreis	98
3.4.2.	Workshop westlicher Landkreis.....	99
3.4.3.	Workshop südlicher Landkreis	99
3.4.4.	Beteiligung der Verkehrsunternehmen.....	100
3.4.5.	Beteiligung weiterer Akteure und Organisationen.....	101
3.5.	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse	102
3.5.1.	Räumliche Verfügbarkeit.....	102
3.5.2.	Erreichbarkeit übergeordneter Orte	102
3.5.3.	Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen	103
3.5.4.	Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen	104
3.5.5.	Anschlüsse	104
3.5.6.	Merkbarkeit des Angebots	104
4.	Rahmenkonzeption	105
4.1.	Allgemeine Zielsetzungen	105
4.2.	Angebotskonzept.....	105
4.3.	Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung.....	107
4.4.	Beschluss der Rahmenkonzeption.....	108
5.	Maßnahmenpakete	109
5.1.	Tangentialverkehre und neue Linien	112
5.1.1.	Planungsbereich östlicher Landkreis	113
5.1.2.	Planungsbereich südlicher Landkreis	116

5.1.3. Planungsbereich westlicher Landkreis.....	119
5.2. Schülerverkehr	121
5.3. Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien	126
5.3.1. Planungsbereich westlicher Landkreis.....	127
5.3.2. Planungsbereich südlicher Landkreis	137
5.3.3. Planungsbereich östlicher Landkreis	140
5.4. Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten.....	145
6. Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen	148
6.1. Intermodalität und Multimodalität.....	148
6.1.1. Park+Ride (P+R).....	148
6.1.2. Bike+Ride (B+R)	152
6.1.3. Sharing-Angebote	155
6.1.4. Mobilitätsplattform	157
6.2. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr ..	158
6.2.1. Aktueller Stand.....	158
6.2.2. Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr	158
6.2.3. WLAN	160
6.2.4. Echtzeitdaten	160
6.2.5. Buchungstool Ruftaxi-Verkehre.....	161
6.3. Barrierefreiheit.....	162
6.4. Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing....	166
6.4.1. ÖPNV-Information im Internet	166
6.4.2. Weitere Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information.....	167
6.4.3. Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing	168
7. Wünsche und Forderungen zum SPNV	169

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsbereiche.....	3
Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	7
Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden im Landkreis Erding, Stand 2018.....	13
Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden im Landkreis Erding, Stand 2018	14
Abbildung 5: Bevölkerungsprognose Landkreis Erding zum Jahr 2031	16
Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Erding	21
Abbildung 7: Schülerströme ab 10 Schüler zu den weiterführenden Schulen	25
Abbildung 8 Touristische Attraktionen und Freizeiteinrichtungen im Landkreis Erding	31
Abbildung 9: Erdinger Ringschluss	43
Abbildung 10: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Erding.....	47
Abbildung 11: Pendlerverflechtungen der Gemeinden mit Stadt und Landkreis München.....	48
Abbildung 12: Pendlerverflechtungen im Landkreis Erding mit Nachbarlandkreisen	50
Abbildung 13: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen.....	62
Abbildung 13: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde.....	110
Abbildung 14: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Tangentialverkehre und neue Linien.....	112
Abbildung 15: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Schülerverkehr	121
Abbildung 16: Räumliche Verortung von Maßnahmen zur Anpassungen und Taktverdichtungen bei den bestehenden Linien.....	126
Abbildung 18: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Erding	145
Abbildung 19: Nachfrage und Auslastung der P+R Anlagen im Landkreis Erding	149
Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der B+R Anlagen im Landkreis Erding	153
Abbildung 21: Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer nach Beitritt in Car Sharing Programm	155
Abbildung 22: Standorte der Carsharing Erding e.V.....	156
Abbildung 23: Werbung MVG Rad im Landkreis München.....	156
Abbildung 24: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über digitale Medien	157

Abbildung 25: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.....	164
---	-----

Abbildung 26: Auszug aus der Eingabemaske in der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit	165
---	-----

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen in den Gemeinden	15
--	----

Tabelle 2: Aktueller Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort und aktueller Stand des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis Erding	22
--	----

Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Erding (Fahrplan 2019)	41
--	----

Tabelle 4: Einpendler in die Große Kreisstadt Erding aus den Gemeinden im Landkreis	46
---	----

Tabelle 5: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München	49
---	----

Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Landkreis Erding	55
---	----

Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte im Landkreis Erding	71
--	----

Tabelle 8: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen	146
---	-----

Tabelle 9: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Erding	148
---	-----

Tabelle 10: Angebot von B+R Radständern im Landkreis Erding	152
---	-----

Diagrammverzeichnis:

Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Erding.....	5
Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2017 und Bevölkerungsprognose 2018 bis 2037 für den Landkreis Erding nach Altersgruppen	17
Diagramm 3: Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren im Landkreis Erding.....	27
Diagramm 4: Entwicklung der Gästeübernachtungen in ausgewählten Kommunen.....	32
Diagramm 5: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis Erding (2009-2019)	39
Diagramm 6: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel.....	44
Diagramm 7: MID-Auswertung Hauptwegezweck	45
Diagramm 8: MID-Auswertung Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	45
Diagramm 9: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis Erding	63
Diagramm 10: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Erding	64
Diagramm 11: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Erding.....	65
Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie	66
Diagramm 13: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden	66
Diagramm 14: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis Erding	67
Diagramm 15: Anschlussanalyse Bahnhof Erding in/aus Richtung München für Regionalbusse.....	88
Diagramm 16: Anschlussanalyse Bahnhof Erding in/aus Richtung München für Stadtbusse	89
Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Erding	96

1. Zielvorgaben

1.1. Anlass und Ziele

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

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

Darüber hinaus gibt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörde Einfluss zu nehmen. Das Zusammenspiel zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde ist im PBefG § 8, Abs. 3 beschrieben¹.

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

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

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

...

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

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

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

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst das Gebiet des Landkreises Erding.

1.2. Vorgehen bei der Erstellung

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

- die Analyse der Rahmenbedingungen, Planungen und verkehrlichen Entwicklungen
- die Erfassung und Analyse des vorhandenen Verkehrsangebots
- die Entwicklung von Zielvorstellungen für den ÖPNV
- die Ausarbeitung von planerischen Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV-Angebots

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

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

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

Zu den Workshops wurden jeweils Vertreter der/des

- Gemeinden / Städte
- weiterführenden Schulen
- Strukturausschusses / Kreistags

eingeladen.

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

- Planungsbereich 1: Östlicher Landkreis mit der Stadt Dorfen, dem Markt Isen sowie den Gemeinden Hohenpolding, Inning a. Holz, Kirchberg, Lengdorf, Sankt Wolfgang, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils).
- Planungsbereich 2: Westlicher Landkreis mit der Großen Kreisstadt Erding, dem Markt Wartenberg und den Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Finsing, Fraunberg, Langenpreising, Moosinning, Neuching, Oberding, Ottenhofen und Walpertskirchen.
- Planungsbereich 3: Südlicher Landkreis mit den Gemeinden Buch a. Buchrain, Forstern, Pastetten und Wörth.

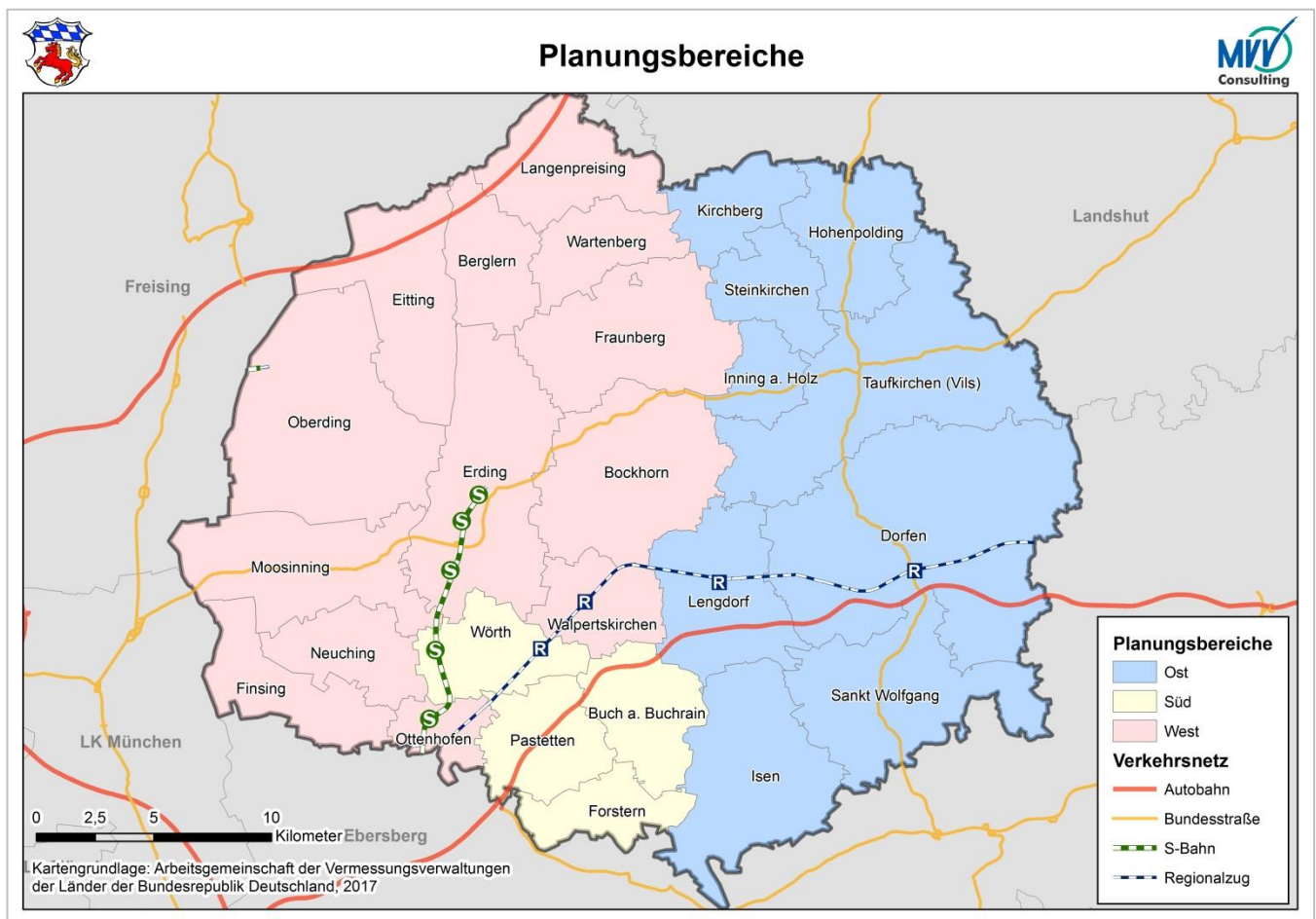


Abbildung 1: Planungsbereiche

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

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

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

Um die **Belange der Mobilitätseingeschränkten** gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können, wurde die Senioren- und Behindertenbeauftragte des Landkreises Erding beteiligt.

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

Die Planungen sind weiterhin auf den Regionalen Nahverkehrsplan (RNP) und (soweit aktuell verfügbar) auf die Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise abgestimmt. Hierbei ergeben sich allgemein keine bedeutenden Divergenzen. Die Planungen für landkreisübergreifende Tangentialverkehre stehen weitgehend im Einklang mit den dortigen Nahverkehrsplänen.

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

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Landkreis erfolgt durch staatliche ÖPNV-Zuweisungen nach Artikel 27 BayÖPNVG und durch Eigenmittel. Im Jahr 2017 betrug der Zuschussbedarf zur Defizitabdeckung der Betriebskosten des ÖPNV im Landkreis Erding rund 3.059.453 Euro. Rein rechnerisch ergibt sich damit ein Zuschussbedarf von etwa 22,5 Euro je Landkreiseinwohner.

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

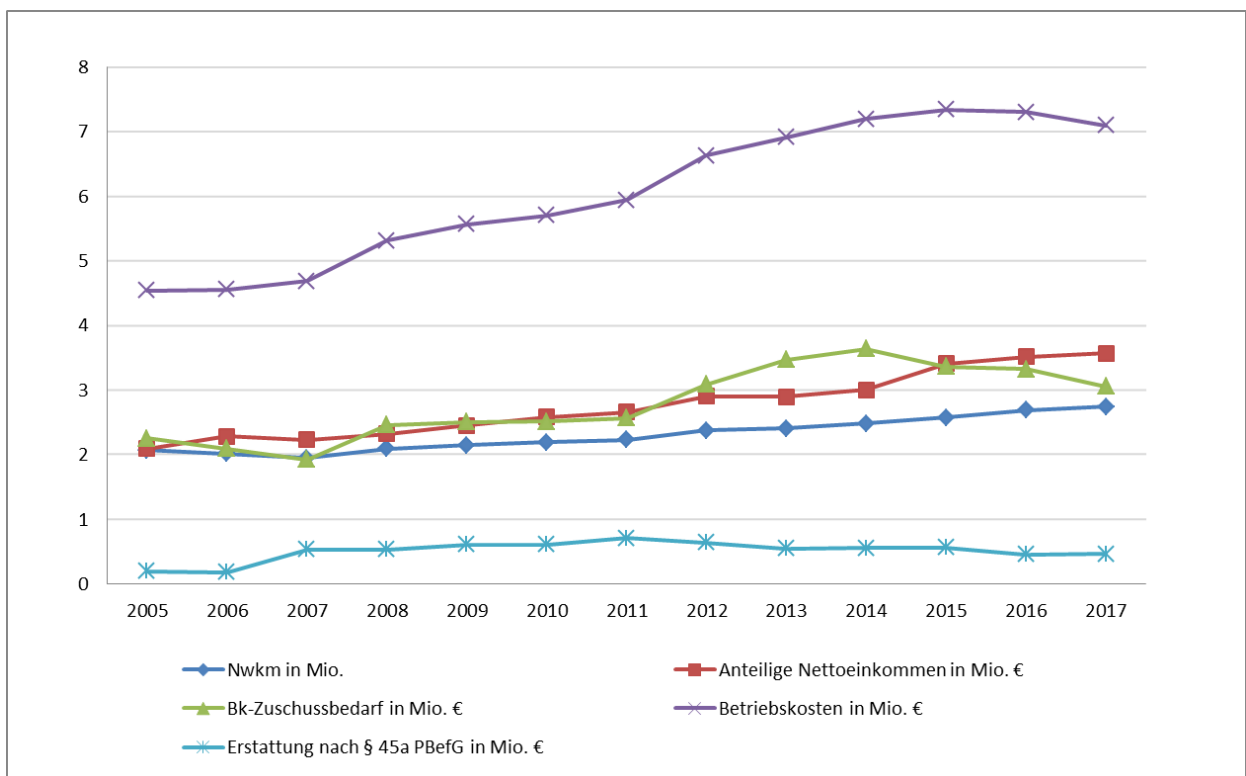


Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Erding

2. Rahmenbedingungen des ÖPNV

2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Erding liegt im Nordosten der bayerischen Planungsregion 14. Im Norden und Osten grenzt der Landkreis an die Planungsregionen 13 und 18 mit den Nachbarlandkreisen Landshut respektive Mühldorf a. Inn. Im Süden und Westen erstreckt sich das MVV-Verbundgebiet mit den Landkreisen Ebersberg und München bzw. Freising.

Im *Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2018* werden die Gemeinden des Landkreises Erding in zwei Gebietskategorien eingestuft. Die Große Kreisstadt Erding sowie die Gemeinden Wörth, Ottenhofen und Forstern sind im LEP als Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Stadt Dorfen, der Markt Isen sowie die restlichen Gemeinden im Landkreis Erding sind dem „Allgemein ländlichen Raum“ zugewiesen.

Das zentralörtliche System des Landkreises wird vom Oberzentrum Erding und dem Zweifach Mittelzentrum Taufkirchen (Vils)-Dorfen dominiert. Als Grundzentren fungieren die Gemeinden Sankt Wolfgang, Moosinning, Wartenberg sowie der Markt Isen.

Entsprechend dem Regionalplan sind die Gemeinden folgenden Nahbereichen zugeordnet:

- Lengdorf dem Nahbereich vom Markt **Isen**
- Neuching, Finsing und Ottenhofen dem Nahbereich von **Moosinning**
- Bockhorn, Walpertskirchen, Wörth, Eitting und Oberding dem Nahbereich von **Erding**
- Kirchberg, Hohenpolding, Steinkirchen und Inning a. Holz dem Nahbereich von **Taufkirchen (Vils) und Dorfen**
- Langenpreising, Berglern und Fraunberg dem Nahbereich von **Wartenberg**

In **Abbildung 2** ist die Zuordnung zu Nahbereichen durch Pfeile symbolisiert.

Außerhalb des Landkreises sind überdies die **Landeshauptstadt München**, die Oberzentren **Freising, Landshut** und **Mühldorf a. Inn – Waldkraiburg** (gemeinsames Oberzentrum) sowie die Mittelzentren **Markt Schwaben** und **Moosburg** von besonderer Bedeutung.

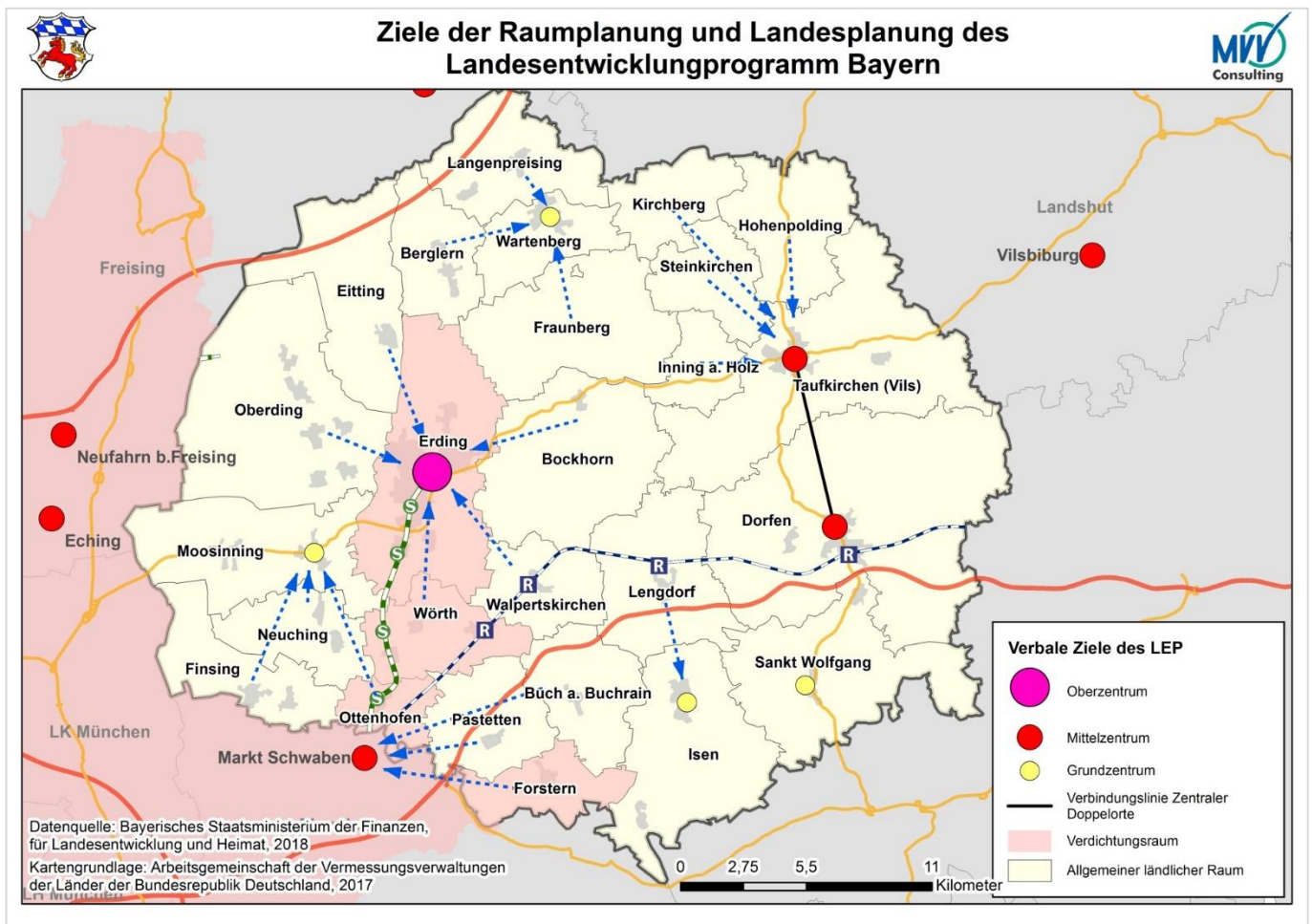


Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung, eigene Darstellung basierend auf Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018

Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region München (14)

(Datum des Inkrafttretens: 01. April 2011)

Teil B III „Verkehr und Nachrichtenwesen“ (Auszug)

2 Öffentlicher Verkehr

2.1 Allgemeines

- (G 2.1.1) Die bisher überwiegend monozentrisch angelegte Verkehrsstruktur soll insbesondere durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen weiterentwickelt werden (**vgl. AI G 1.3**).
- (G 2.1.2) Trassen für künftige schienengebundene Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden
- (Z 2.1.3) Eine Express-Verbindung zum Flughafen ist zu errichten
- (G 2.1.4) Der Tarif in der Region München soll vereinfacht werden und überall in der Region gelten. Ein großräumiger Tarif soll angestrebt werden.

2.2 Schienengebundener Regional- und Fernverkehr (Auszug)

- (Z 2.2.1) Die Magistrale Paris, München, Salzburg, Wien, Budapest muss leistungsfähig ausgebaut werden, insbesondere im Abschnitt München - Mühldorf – Freilassing
- (Z 2.2.2) Der Flughafen München muss an den Regional- und Fernverkehr sowie an den schienengebundenen Güterverkehr durch den Bau der Walpertskirchener Spange mit Anschluss an die Strecke München - Mühldorf angebunden werden.
- (Z 2.2.5) Die Verbindung Freising/ München - Kaufering (- Zürich) ist auszubauen.
- (Z 2.2.8) Durch eine durchgehende Tangente (Pasinger Kurve) ist eine Verknüpfung von Augsburg mit dem Flughafen zu ermöglichen
- (G 2.2.9) Die Strecke München – Passau soll mehrgleisig ausgebaut werden
- (Z 2.2.10) Ein Regionalzughalt Poccistraße ist zu realisieren.
- (Z 2.2.11) Auch kleinere Stationen des Regionalverkehrs sind mindestens im Stundentakt zu bedienen.

2.3 S-Bahn-Verkehr

- (Z 2.3.1) Die Kapazität der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof muss

erhöht werden. Dazu ist ein zweiter Tunnel zu realisieren und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz zu verbessern. Die zweite Stammstrecke muss auch Regionalzüge und über den heutigen MW-Raum hinausgehende Express-S-Bahnen bzw. regionalverkehrstaugliche S-Bahnen integrieren.

- (Z 2.3.2) Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle S-Bahn-Stationen zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Richtung und Stunde aufweisen. Der S-Bahn-Betrieb hat überall auf eigenen Gleisen zu erfolgen.
- (Z 2.3.3) Das S-Bahn-Netz ist zur Erschließung weiterer Gebiete zu ergänzen. Ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot ist insbesondere im Landkreis Landsberg am Lech, Richtung Geretsried, Wasserburg und Moosburg erforderlich. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie aufgrund verkehrlicher Erfordernisse sind weitere S-Bahn-Halte zu planen bzw. offen zu halten.
- (G 2.3.4) Mit einem Express-S-Bahn-System bzw. einem System von Express-Verbindungen, auch über die Regionsgrenzen hinaus, sollen langfristig schnelle und attraktive Verbindungen nach Buchloe, Augsburg, Pfaffenhofen a.d. Ilm, Landshut, Dorfen, Rosenheim und in das Oberland geschaffen werden.
- (G 2.3.5) Die Möglichkeit von Express-Verbindungen von Altomünster Richtung Aichach sowie für das S-Bahn-Zukunftsprojekt Karlsfeld - Odelzhausen (- Dasing) soll geprüft werden.
- (Z 2.3.6) Ein Nordring zwischen Allach bzw. Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring hat das bisherige S-Bahn-Netz zu ergänzen.
- (G 2.3.7) Ein Südring zwischen Giesing und Sendling soll das bisherige S-Bahn-Netz ergänzen.
- (Z 2.3.8) Der Erdinger Ringschluss zwischen dem Flughafen München und dem Oberzentrum Erding mit Anbindung der Walpertskirchener Spange muss realisiert werden.
- (Z 2.3.9) Eine Verbindung zwischen Flughafen und Messe ist über Markt Schwaben zu realisieren.
- (Z 2.3.10) Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sind weitere tangentiale Beziehungen auszubauen, insbesondere zwischen Pasing und Moosach, zwischen Erding, Flughafen und Freising sowie zwischen Riem und Daglfing

2.4 U-Bahn-Verkehr

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

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

Verlängerung der U4 und Verknüpfung mit der S8 in Engelschalking

Verlängerung der U5 über Pasing nach Freiam

Verlängerung der U6 Klinikum Großhadern nach Martinsried

Verlängerung der U5 nach Ottobrunn

Verlängerung der U6 Garching-Forschungszentrum und Verknüpfung mit der S1 in Neufahrn.

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

2.5 Busverkehr

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

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

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

5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

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

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

6 Verkehrsinfosysteme und Technologien

- (G 6.1) Die Verkehrssteuerung durch Echtzeitinformationen über Verkehrsangebote soll Nachfrage und Verkehrslage beeinflussen und ausgebaut werden.
- (G 6.2) E-Ticketing soll gefördert werden.

2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten

2.2.1. Einwohner

Im Jahr 2018 zählte der Landkreis Erding insgesamt knapp 137.660 Einwohner (*Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung*). Bei einer Fläche von knapp 870 km² entspricht dies einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 158 Einwohnern je km², die unter dem bayerischen Durchschnitt von 184 Einwohnern je km² liegt.

Die gemeindespezifische Betrachtung der Einwohnerzahlen (**Abbildung 3**) zeigt eine deutliche Konzentration der Bevölkerung in den Kommunen Erding, Dorfen und Taufkirchen (Vils). Die mit Abstand größte Kommune im Landkreis ist die Große Kreisstadt Erding mit über 36.000 Einwohnern. Die Stadt Dorfen mit ihren knapp 14.700 Einwohnern und die Gemeinde Taufkirchen (Vils) (etwa 10.100 EW) stellen ebenfalls größere Siedlungsschwerpunkte dar. Zusammen mit den Gemeinden Oberding (6.505 EW), Moosinning (5.908 EW), Isen (5.832 EW) und Wartenberg (5.461 EW) leben hier weit über die Hälfte der Landkreisbewohner. Die übrigen Gemeinden des Landkreises zählen zwischen 1.035 (Kirchberg) und 4.695 (Finsing) Einwohnern.

Zu den am dichtesten besiedelten Gemeinden im Landkreis Erding (**Abbildung 4**) zählen die Gemeinden Finsing (203 EW/km²), Forstern (241 EW/km²), Wörth (211 EW/km²) und Wartenberg (305 EW/km²). Der Spitzenreiter dabei ist jedoch die Große Kreisstadt Erding mit über 660 Einwohnern pro km².

Die nordöstlichen Gemeinden Kirchberg, Hohenpolding, Steinkirchen und Inning a. Holz zusammen mit Buch a. Buchrain haben sowohl die geringsten Einwohnerzahlen (unter 1.550 EW) als auch die niedrigsten Einwohnerdichten (unter 70 EW/km²) im Landkreis.

Gegenüber dem Jahr 2008 verzeichnen alle Kommunen mit Ausnahme der Gemeinde Wörth Bevölkerungszuwächse. Besonders deutlich sind diese mit einer Zunahme von 10% und mehr in den Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Forstern, Kirchberg, Neuching, Pastetten, Taufkirchen (Vils), Wartenberg und Oberding. Hier liegt die Zuwachsrate gar bei circa 17%. Die höchsten absoluten Zuwächse weisen die Große Kreisstadt Erding (+2.449 EW) sowie die Gemeinden Taufkirchen (Vils) (+ 1.202 EW), Oberding (+1.125 EW) und die Stadt Dorfen (+1.088 EW) auf. Die Gesamteinwohnerzahl des Landkreises stieg gegenüber dem Jahr 2008 um knapp 12.100 Personen und damit um rund 10%.

Für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung bis 2031 werden weitere Bevölkerungszuwächse erwartet. Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung erwartet für das Jahr 2031 im Vergleich zum Basisjahr 2017 ein Bevölkerungswachstum von rund 9%, auf knapp 150.000 Einwohner im Landkreis Erding.

Tabelle 1 zeigt diesbezüglich die Entwicklung und die Prognose der Einwohnerzahlen für die einzelnen Landkreisgemeinden. **Abbildung 5** veranschaulicht die Einwohnerprognose graphisch. Die prozentualen Werte der Prognosen beziehen sich auf den Einwohnerstand 2017,

welches das Basisjahr für die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung darstellt. Die räumliche Einwohnerentwicklung ist im Kartenanhang (**Karte 2.4**) zu finden.

Für die Gemeinden im Landkreis Erding werden fast durchwegs positive Einwohnerentwicklungen prognostiziert. Im Vergleich zu dem Basisjahr 2017 wird lediglich für die Gemeinde Wörth ein Bevölkerungsrückgang von 1,4% in der Einwohnerentwicklung prognostiziert. Die stärkste Bevölkerungszunahme bis 2031 wird in den Gemeinden Kirchberg, Taufkirchen (Vils), Eitting, Fraunberg, Neuching, Oberding, und Isen, sowie in der Großen Kreisstadt Erding vorhergesagt.

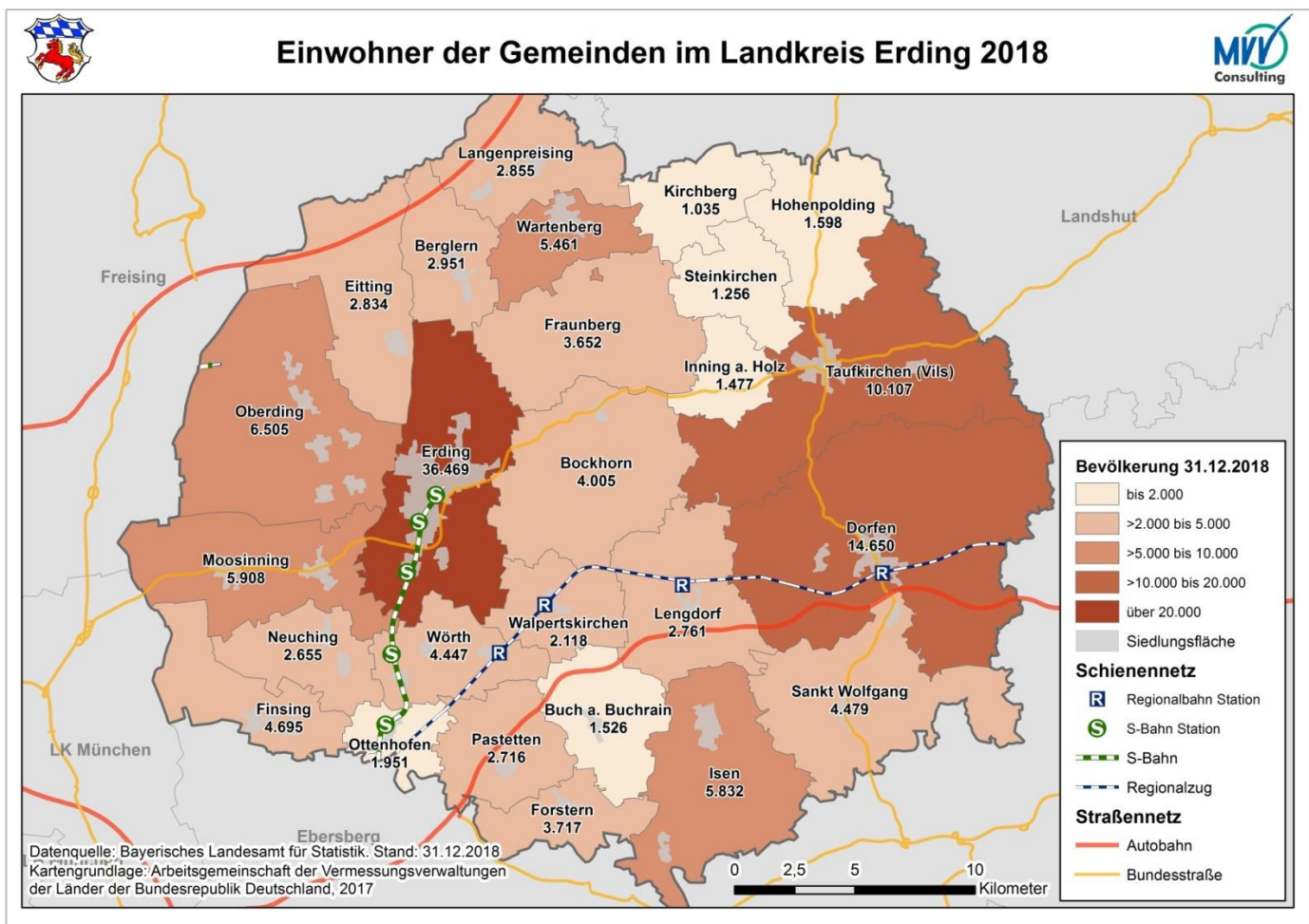


Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden im Landkreis Erding, Stand 2018

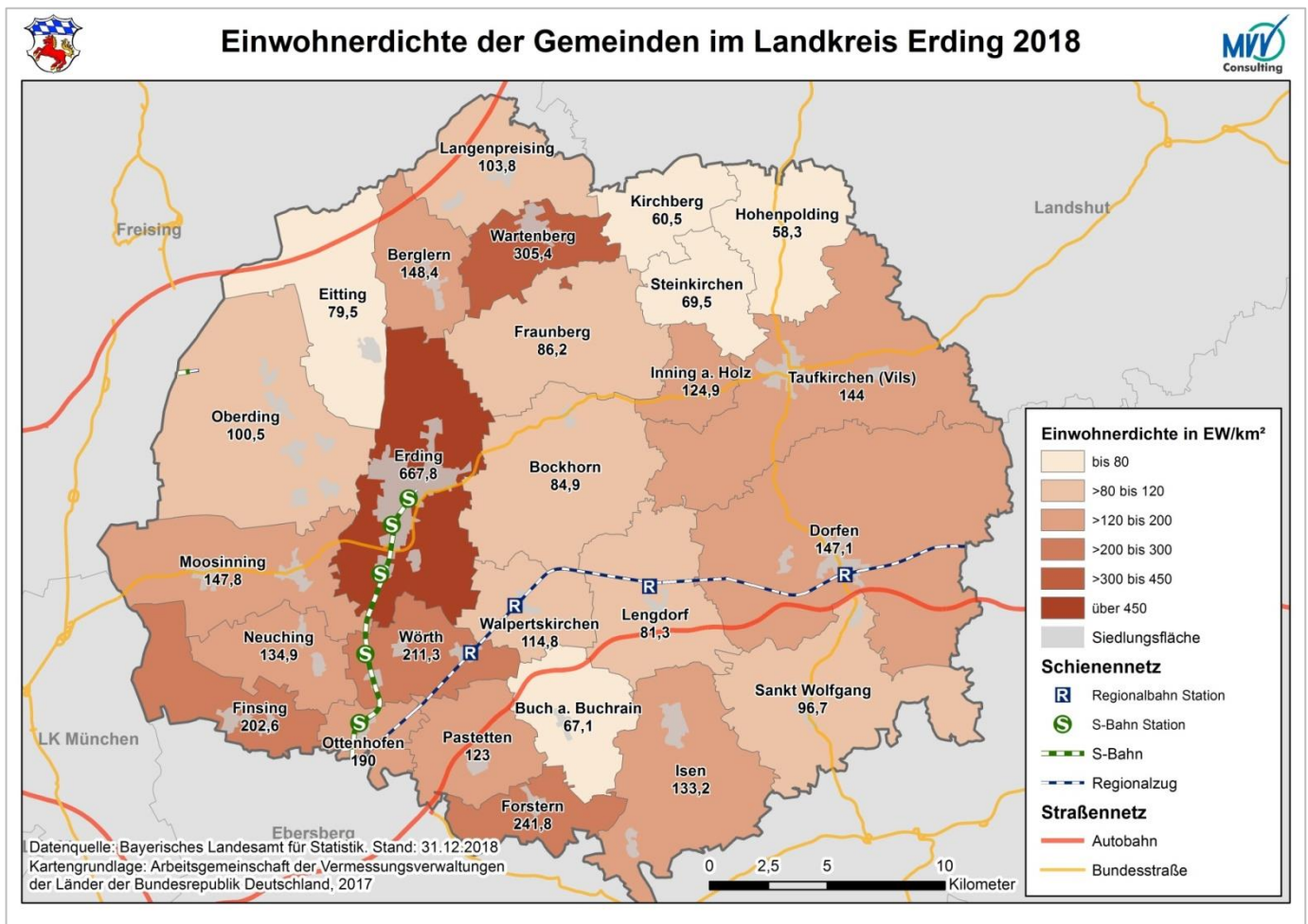


Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden im Landkreis Erding, Stand 2018

Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen (EW) in den Gemeinden des Landkreises Erding,
 Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Basisjahr Prognose 2017

	Bevölkerung 2018	Bevölkerung 2008	Entwicklung 2008 bis 2018 in %	EW 2017	Prognose 2031	Entwicklung 2017 bis 2031 in %
Landkreis Erding	137.660	125.544	9,7	136.890	149.620	9,3
Berglern	2.951	2.539	14,0	2.900	3.150	8,6
Bockhorn	4.005	3.522	12,1	3.940	4.120	4,6
Buch a.Buchrain	1.526	1.413	7,4	1.540	1.670	8,4
Dorfen, St	14.650	13.562	7,4	14.660	15.410	5,1
Eitting	2.834	2.392	15,6	2.820	3.160	12,1
Erding, GKSt	36.469	34.020	6,7	36.380	40.710	11,9
Finsing	4.695	4.228	9,9	4.680	5.140	9,8
Forstern	3.717	3.242	12,8	3.710	3.970	7,0
Fraunberg	3.652	3.335	8,7	3.600	4.030	11,9
Hohenpolding	1.598	1.483	7,2	1.580	1.690	7,0
Inning a.Holz	1.477	1.410	4,5	1.490	1.630	9,4
Isen, M	5.832	5.295	9,2	5.880	6.480	10,2
Kirchberg	1.035	906	12,5	990	1.160	17,2
Langenpreising	2.855	2.579	9,7	2.810	3.070	9,3
Lengdorf	2.761	2.713	1,7	2.750	2.880	4,7
Moosinning	5.908	5.381	8,9	5.810	6.370	9,6
Neuching	2.655	2.386	10,1	2.620	2.920	11,5
Oberding	6.505	5.380	17,3	6.330	7.050	11,4
Ottenhofen	1.951	1.809	7,3	1.950	2.100	7,7
Pastetten	2.716	2.420	10,9	2.670	2.810	5,2
Sankt Wolfgang	4.479	4.278	4,5	4.460	4.870	9,2
Steinkirchen	1.256	1.140	9,2	1.280	1.330	3,9
Taufkirchen (Vils)	10.107	8.905	11,9	10.100	11.340	12,3
Walpertskirchen	2.118	2.050	3,2	2.130	2.280	7,0
Wartenberg, M	5.461	4.706	13,8	5.400	5.930	9,8
Wörth	4.447	4.450	-0,1	4.410	4.350	-1,4

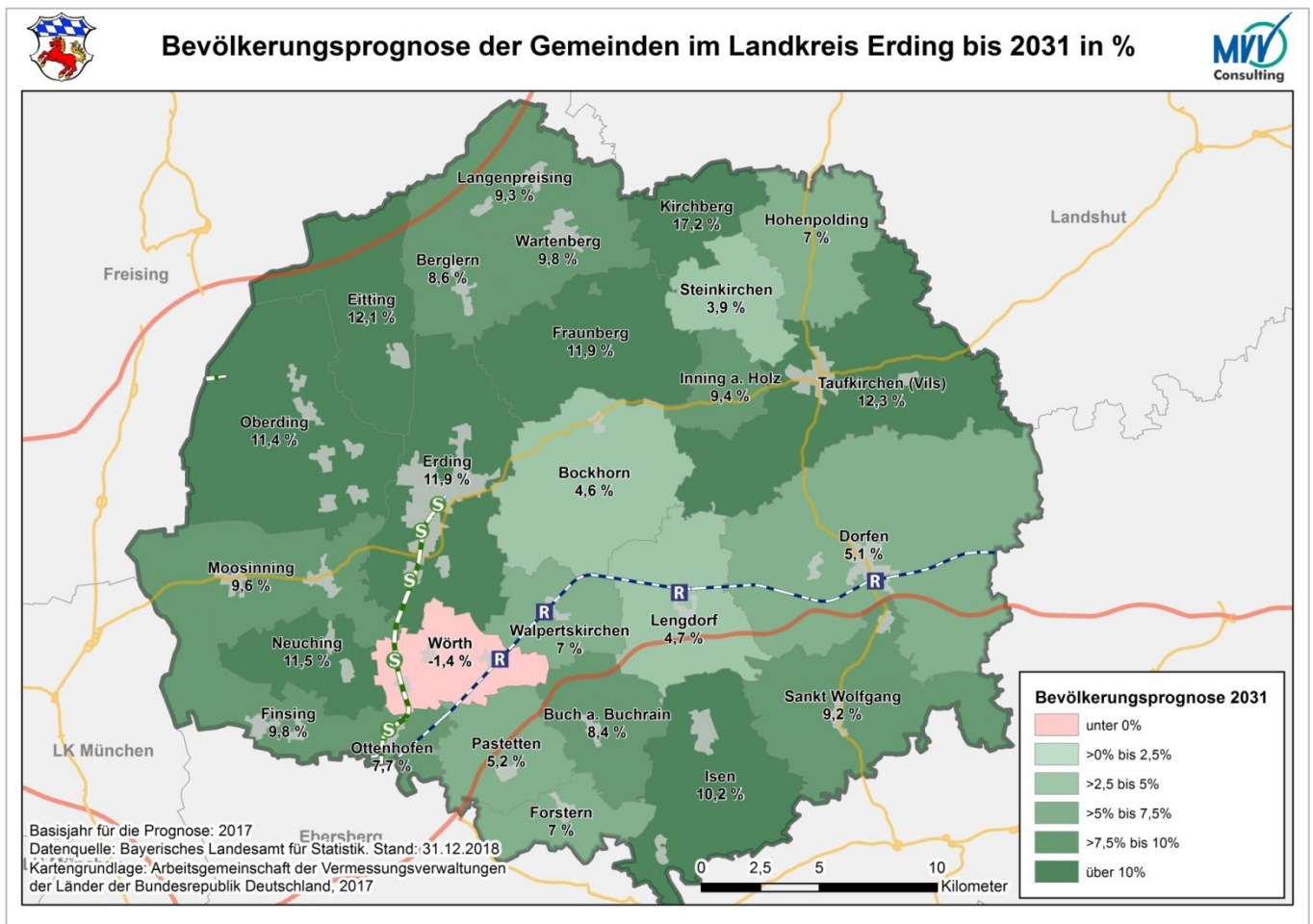


Abbildung 5: Bevölkerungsprognose Landkreis Erding zum Jahr 2031

Die Anteile und die Entwicklung der unter 18-Jährigen sowie der über 65-Jährigen an der Bevölkerung der Gemeinden des Landkreises Erding zeigen die **Karten 2.6, 2.7, 2.8 und 2.9** im Kartenanhang. Der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren liegt im gesamten Landkreis Erding bei knapp 18 %. Die höchsten Anteile unter 18-Jähriger weisen dabei die Gemeinden Ottenhofen, Forstern und Fraunberg mit jeweils rund 20 % auf, die niedrigsten Anteile mit jeweils unter 17 %, Oberding und Wörth. Eine klare räumliche Struktur ist nicht erkennbar. Zwischen 2008 und 2018 nahmen die Anteile der unter 18-Jährigen in allen Landkreisgemeinden ab, am stärksten, mit über 5%-Punkten, in Inning a. Holz (-5,8%-Punkte) und Walpertskirchen (-5,7%-Punkte). Die geringsten Abnahmen der Anteile unter 18-Jähriger im Zeitraum zwischen 2008 und 2018, von weniger als 1%-Punkt, sind in den Gemeinden Fraunberg (-0,5%-Punkte) und Wartenberg (-0,8%-Punkte) zu verzeichnen.

Bei den über 65-jährigen weist der gesamte Landkreis Erding einen Bevölkerungsanteil von ca. 16,9 % auf. Die Gemeinden Berglern und Eitting haben mit rund 11 % den niedrigsten Wert im Landkreis, Dorfen und Taufkirchen (Vils), mit über 19 %, den höchsten. Insgesamt sind die Anteile der über 65-jährigen im Nordosten des Landkreises etwas höher als im Westen und Südwesten, eine eindeutiger räumlicher Zusammenhang besteht jedoch nicht. Der Anteil der über 65-Jährigen von 2008 bis 2018 hat in allen Gemeinden des Landkreises Erding, mit Ausnahme der Gemeinde Kirchberg (-0,6%-Punkte) zugenommen. Die größten Zunahmen, mit

Anstiegen der Anteile über 65-Jähriger von über 3%-Punkten sind in den Gemeinden Buch a. Buchrain (+3,4%-Punkte) und Finsing (+3,1%-Punkte) zu registrieren.

Diagramm 2 stellt die Entwicklung und Prognose der Bevölkerungsstruktur bis 2037 auf Grundlage der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung dar.

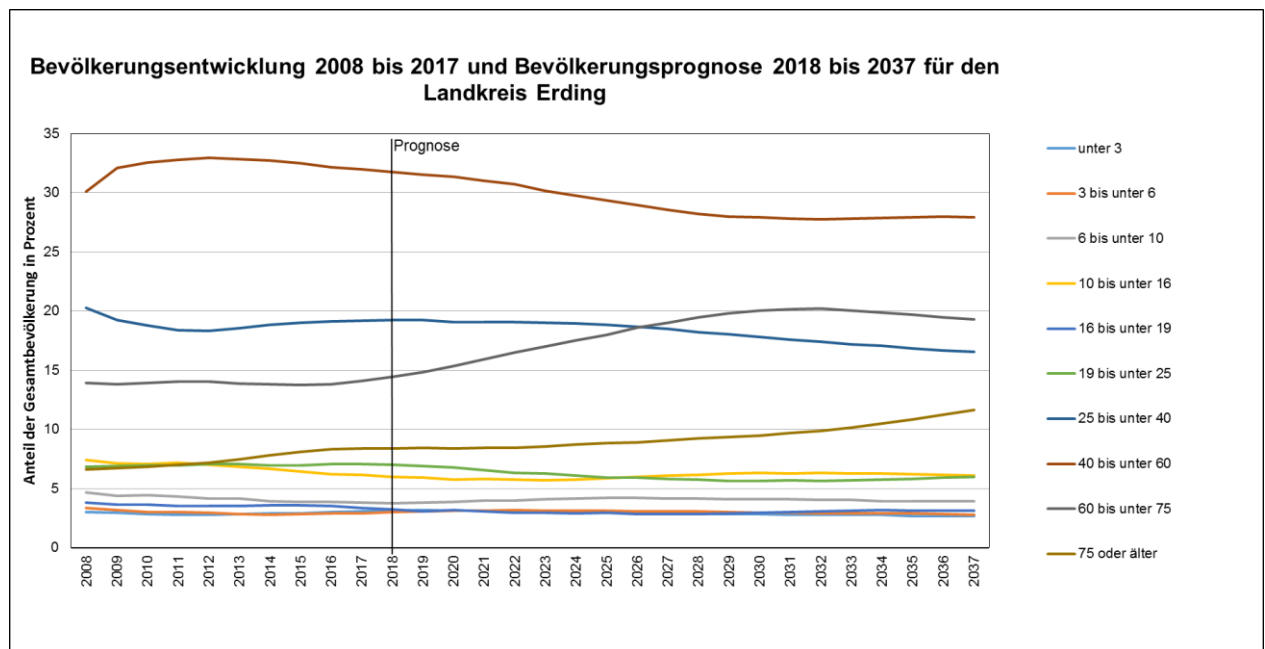


Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2017 und Bevölkerungsprognose 2018 bis 2037 für den Landkreis Erding nach Altersgruppen

Seit dem Jahr 2012 ist beim Anteil der Altersgruppe von „25 bis unter 40 Jahren“ bereits ein leichter Anstieg zu erkennen, während im gleichen Zeitraum der Anteil der Altersgruppe von „40 bis unter 60 Jahren“ sank. Dennoch wird in den nächsten 10 Jahren laut Bayerischem Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung auch die Zahl der „25 bis unter 40-Jährigen“ und „40 bis unter 60-Jährigen“ sinken. Während für die übrigen Altersgruppen keine signifikant größeren Veränderungen des Anteils an der Gesamtbevölkerung bis 2037 vorhergesagt werden, geht die Prognose von einer markanten Zunahme des Anteils der „60 bis unter 75-Jährigen“ aus, die sich mit dem natürlichen demographischen Wandel und dem damit verbundenen Alterungsprozess erklären lässt.

Planungen für neue Wohngebiete:

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

- Lengdorf:
 - Allgemeines Wohngebiet an der nördlichen Ortsgrenze → 50 WE
- Moosinning:
 - Reines Wohngebiet „Eichenried-Ost“ → 50 WE
- Ottenhofen:
 - Reines Wohngebiet → 75 WE
- Sankt Wolfgang:
 - Wohngebiet in St. Wolfgang → 100 WE
- Wartenberg:
 - Reines Wohngebiet „Kleinfeld-West“ → 80 WE
- Bockhorn:
 - Allgemeines Wohngebiet „Bockhorn Süd-West“ → 120 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Kirchasch Mitte“ → 80 WE
 - Allgemeines Wohngebiet im Ortskern Grünbach → 50 WE
- Große Kreisstadt Erding:
 - Allgemeines Wohngebiet „Fliegerhorst“ → 1.000 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Poststadl (Nr. 88)“ → 180 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Südlich Thermengarten (Nr. 223)“ → 200 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Haager Str. Ost (Nr. 181)“ → 450 WE
 - Allgemeines Wohngebiet / Mischgebiet „Bergham“ → 250 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Sandgrubensiedlung“ → 250 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Am Altwasser“ → 125 WE

- Allgemeines Wohngebiet „Aufhausen“ → 70 WE
- Allgemeines Wohngebiet „Langengeisling Ost“ → 200 WE
- Finsing:
 - Allgemeines Wohngebiet „Finsinger Straße Eicherloh“ → 50 WE
 - Allgemeines Wohngebiet „Neufinsing Nord“ → 50 WE

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

2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe

Im Jahr 2018 waren im Landkreis Erding insgesamt rund 45.000 sozial-versicherungspflichtig Beschäftigte (SVB = Erwerbstätige abzüglich verbeamteter Personen, geringfügig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige) tätig. Im Vergleich zum Jahr 2013 entspricht dies einer Zunahme von über 7.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit rund 21%. Bezüglich der räumlichen Verteilung dominieren die Große Kreisstadt Erding (14.419 SVB) und die Gemeinde Oberding² (11.889 SVB). Weitere Schwerpunkte stellen die Gemeinde Taufkirchen (Vils) (3.414 SVB) und die Stadt Dorfen (3.215 SVB) sowie die Gemeinden Wartenberg, Sankt Wolfgang, Eitting und Finsing mit jeweils knapp über 1.000 Beschäftigten dar. Die restlichen Gemeinden besitzen unter 1.000 Beschäftigte, wobei die Gemeinden Kirchberg, Hohenpolding, Steinkirchen, Inning a. Holz, Berglern, Walpertskirchen, Lengdorf und Buch a. Buchrain sogar unter 300 Beschäftigte aufweisen.

In den letzten fünf Jahren sind prozentual insbesondere in den Gemeinden Oberding (+53,5%), Lengdorf (+50,3%), Langenspreising (+47,1%) und Buch a. Buchrain (+42,9%) starke Zuwächse bei den Beschäftigten (SVB) zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2013 sind hier Wachstumsraten von über 40% zu beobachten. In den Gemeinden Wartenberg (+30,9%), Berglern (+26,8%), Fraunberg (+34,3%), Steinkirchen (+32,7%), Hohenpolding (+24,9%), Wörth (+31,3%) und Finsing (+24,2%) liegen die Zuwachsraten der letzten fünf Jahre deutlich über dem Landkreisdurchschnitt. Auch in den Gemeinden Ottenhofen (+20,7%), Pastetten (+18,9%), Inning a. Holz (+18,9%), Walpertskirchen (+16,7%), Bockhorn (+13,6%) und Sankt Wolfgang (11,6%) sowie der Großen Kreisstadt Erding (+13,1) zeigen sich dynamische Entwicklungen in Bezug auf die Beschäftigten vor Ort. Dagegen ist in der Gemeinde Isen ein sehr geringer Zuwachs (+0,2%) bzw. eine Stagnation im Vergleich mit dem Jahr 2013 zu beobachten. Ein Rückgang ist lediglich in der Gemeinde Kirchberg (-22,5%) zu verzeichnen.

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

² Das Gelände des Flughafen Münchens befindet sich auf dem Gebiet der politischen Gemeinden Freising, Hallbergmoos und Oberding. Die einzelnen Betriebe sind mit einer eigenen Betriebsstättennummer der Gemeinde zugeordnet, wo sie tatsächlich ansässig sind. Je nachdem welcher Betrieb auf dem jeweiligen Gebiet einer politischen Gemeinde steht, werden auch die Mitarbeiter dieses Betriebs der jeweiligen Gemeinde als Arbeitsort zugerechnet.

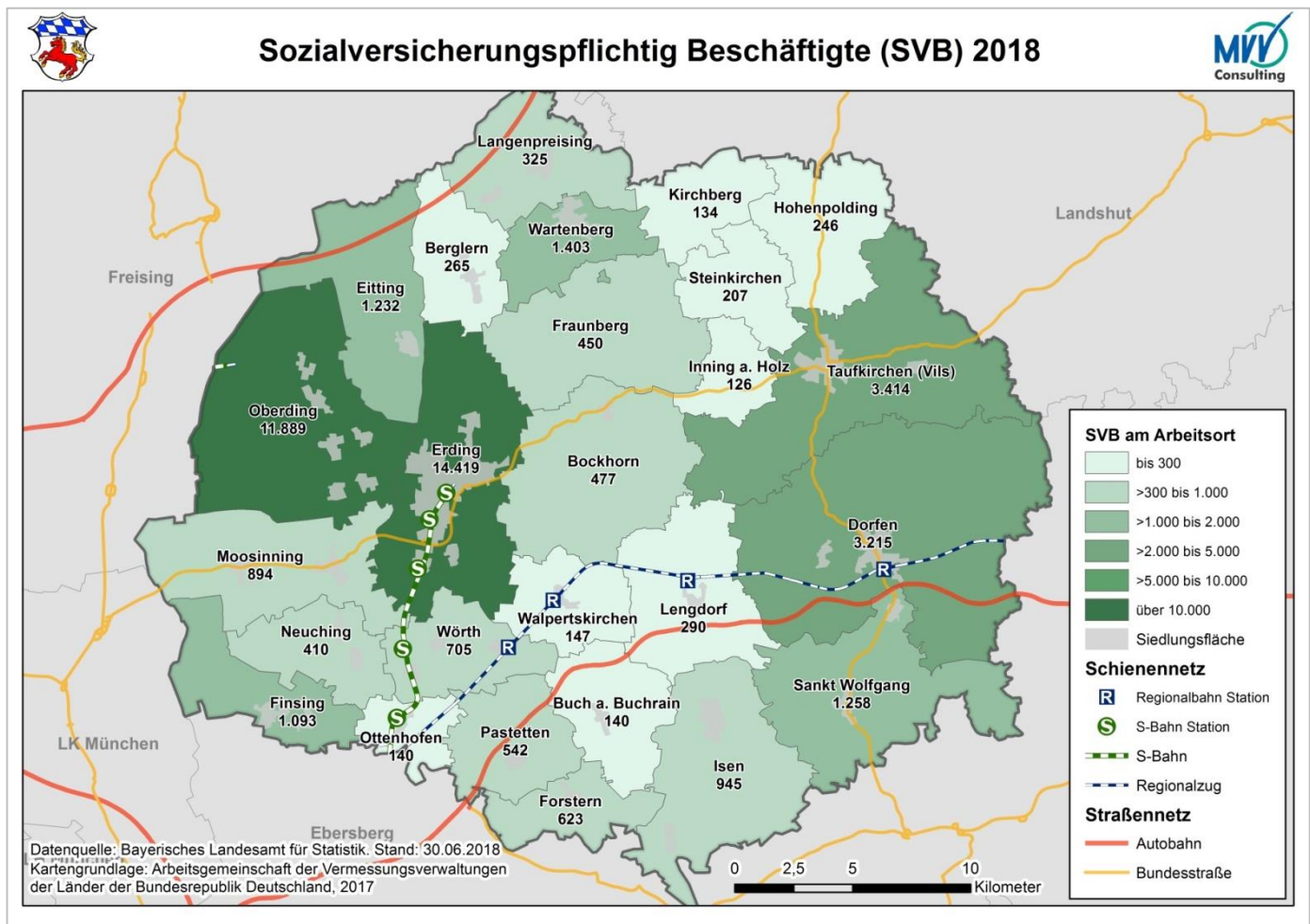


Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Erding

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

Der höchste Arbeitsplatzbesatz im Landkreis Erding ist in der Gemeinde Oberding (3,92) festzustellen. Hier ist wiederum die Einberechnung der Flughafenbeschäftigten zu berücksichtigen². Die Gemeinde Oberding stellt die einzige „Einpendlergemeinde“ im Landkreis dar. Alle anderen Kommunen (inkl. Erding) weisen einen Arbeitsplatzbesatz von unter eins auf und sind damit „Auspendlergemeinden“. Diese Eigenschaft ist zwischen den Gemeinden unterschiedlich stark ausgeprägt. Die Große Kreisstadt Erding fällt mit einem Arbeitsplatzbesatz von 0,87 nur knapp in diese Kategorie, wohingegen die Gemeinden Walpertskirchen (0,15), Berglern (0,17), Ottenhofen (0,18), Inning a. Holz (0,19), Buch a. Buchrain (0,2), Lengdorf (0,23) und Langenpreising (0,24) sehr starke „Auspendlergemeinden“ sind. Eine

Gesamtübersicht über die räumliche Verteilung des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis ist in **Karte 2.12** (im Kartenanhang) dargestellt. Mehr Informationen zu den Pendlerbeziehungen im Landkreis und darüber hinaus sind in **Kapitel 2.4** beschrieben

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

(Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: 30.06.2018 und 30.06.2013))

	SVB am Arbeitsort 2013	SVB am Arbeitsort 2018	Entwicklung absolut 2013 bis 2018	Entwicklung relativ (%) 2013 bis 2018	Arbeitsplatzbesatz
Landkreis Erding	37.120	44.989	7869	21,2	0,5
Berglern	209	265	56	26,8	0,17
Bockhorn	420	477	57	13,6	0,27
Buch a.Buchrain	98	140	42	42,9	0,20
Dorfen, St	3.091	3.215	124	4,0	0,52
Eitting	1.216	1.232	16	1,3	0,82
Erding, GKSt	12.748	14.419	1671	13,1	0,87
Finsing	880	1.093	213	24,2	0,48
Forstern	581	623	42	7,2	0,35
Fraunberg	335	450	115	34,3	0,27
Hohenpolding	197	246	49	24,9	0,35
Inning a.Holz	106	126	20	18,9	0,19
Isen, M	943	945	2	0,2	0,39
Kirchberg	173	134	-39	-22,5	0,28
Langenpreising	221	325	104	47,1	0,24
Lengdorf	193	290	97	50,3	0,23
Moosinning	864	894	30	3,5	0,32
Neuching	384	410	26	6,8	0,38
Oberding	7.745	11.889	4144	53,5	3,92
Ottenhofen	116	140	24	20,7	0,18
Pastetten	456	542	86	18,9	0,43
Sankt Wolfgang	1.127	1.258	131	11,6	0,68
Steinkirchen	156	207	51	32,7	0,35
Taufkirchen (Vils)	3.126	3.414	288	9,2	0,78
Walpertskirchen	126	147	21	16,7	0,15
Wartenberg, M	1.072	1.403	331	30,9	0,56
Wörth	537	705	168	31,3	0,35

Gewerbe:

Zur detaillierten Analyse der Arbeitsplätze wurde u.a. die Befragung der Kommunen im Landkreis Erding herangezogen.

Das Gewerbe in der Großen Kreisstadt Erding zeichnet sich durch einen breiten Branchenmix, sowohl mit vielen mittelständischen Firmen, als auch mit zahlreichen Start-ups in neuen Branchen aus. Die Große Kreisstadt Erding nennt die Therme Erding GmbH, die Privatbrauerei ERDINGER Weißbräu Werner Brombach GmbH sowie die Firmengruppe Amadeus (Amadeus Airport IT GmbH, Amadeus Data Processing GmbH) im Gewerbegebiet Erding-Süd als größte Arbeitgeber. Darüber hinaus besitzt das Klinikum Landkreis Erding nach eigenen Angaben über 1.000 Arbeitsplätze (inkl. Ausbildungsplätze) und ist damit der größte kommunale Arbeitgeber im Landkreis.

Laut Gemeindebefragung arbeiten in der Gemeinde Oberding im Gewerbegebiet Schwaig ca. 4.000 Beschäftigte und weitere 5.500 arbeiten am Flughafen München.

Die Firma Himolla Polstermöbel, die im Hauptort der Gemeinde Taufkirchen (Vils) angesiedelt ist, hat ca. 1.200 Beschäftigte und zählt damit zu den größten Unternehmen im Landkreis Erding.

Des Weiteren werden von den Gemeinden insgesamt 12 Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern genannt. In den Gemeinden Moosinning, Wörth und Wartenberg befindet sich davon jeweils ein Unternehmen. In den Gemeinden Eitting, Sankt Wolfgang und Taufkirchen (Vils) sind jeweils zwei bis vier Unternehmen dieser Größenklasse ansässig.

Planungen für neue Gewerbegebiete:

Größere neue Gewerbegebiete (mindestens 1 ha Größe) sind in folgenden Kommunen im Landkreis Erding geplant:

- Erding, GKSt:
 - Gewerbegebiet „Fliegerhorst“ → 30 – 40 ha (ca. 2.000 – 2.500 Arbeitsplätze)
 - Gewerbegebiet „südliche Dachauer Str.“ im Gewerbegebiet West → 23 ha (200 – 300 Arbeitsplätze)
- Inning a. Holz:
 - Gewerbegebiet „Adlberg“ → 1,5 ha
- Lengdorf:
 - Neues Gewerbegebiet südl. des bestehenden Gewerbegebiets in Lengdorf → 3 ha
- Moosinning:
 - Gewerbegebiet am Kanal in Moosinning → 30 ha
 - Erweiterung des Gewerbegebiets „Bleichbach“ → ca. 1 ha

- Neuching:
 - Gewerbegebiet „Feldlerdrenstraße“ → ca. 3,6 ha
- Oberding:
 - Osterweiterung des Gewerbegebiets „Schwaig“ → ca. 35 ha
- Ottenhofen:
 - Gewerbegebiet in Ottenhofen → ca. 2 ha
- Sankt Wolfgang:
 - Gewerbegebiet „Armstorf“ → 3 ha
- Taufkirchen (Vils):
 - Gewerbemischgebiet an der Reckenbacher Straße → 1,2 ha
- Walpertskirchen:
 - Gewerbegebiet „Ringelsdorf“ → 2 ha
 - Gewerbegebiet „Kapfing“ → 1,1 ha
- Wartenberg:
 - Erweiterung des Gewerbegebiets Thenn → 3,5 ha
- Bockhorn:
 - Erweiterung des Gewerbegebiets „Unterstrogn“ → ca. 2,5 ha
 - Weitere Erweiterung → ca. 6 ha
- Eitting:
 - Gewerbegebiet „Gaden Autohof“ (BG Nr. 29) → 13,8 ha

Zu allen übrigen Gemeinden im Landkreis Erding liegen entweder keine Angaben zu geplanten neuen Gewerbestandorten vor oder es sind in diesen Gemeinden lediglich kleine bzw. Mischgebiete in Planung.

2.2.3. Schulen und Schüler

Im Landkreis Erding befindet sich in jeder Kommune bzw. Verwaltungsgemeinschaft mindestens eine Grundschule. Mancherorts sind des Weiteren auch Mittelschulen bzw. kombinierte Grund- und Mittelschulen zu finden. Darüber hinaus gibt es im Landkreis elf weiterführende Schulen (drei Gymnasien und vier Realschulen), eine Berufsschule und eine Berufsober- bzw. Fachoberschule. Zusätzlich gibt es zwei sozialpädagogische Förderzentren. Das Angebot der weiterführenden Schulen konzentriert sich auf die Große Kreisstadt Erding (Anne-Frank-Gymnasium, Korbinian-Aigner-Gymnasium, Herzog-Tassilo-Realschule, Mädchenrealschule Heilig Blut), die Stadt Dorfen (Gymnasium Dorfen) sowie die Gemeinden Taufkirchen (Vils) (Staatliche Realschule) und Oberding (Realschule Oberding). Daneben gibt es in der Großen Kreisstadt Erding ein sozialpädagogisches Förderzentrum, das berufliche Schulzentrum und die staatliche Fachober- und Berufsoberschule. Ein weiteres Sonderpädagogisches Förderzentrum befindet sich in der Stadt Dorfen. Die Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Erding sind in **Karte 2.13 (Kartenanhang)** visualisiert.

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

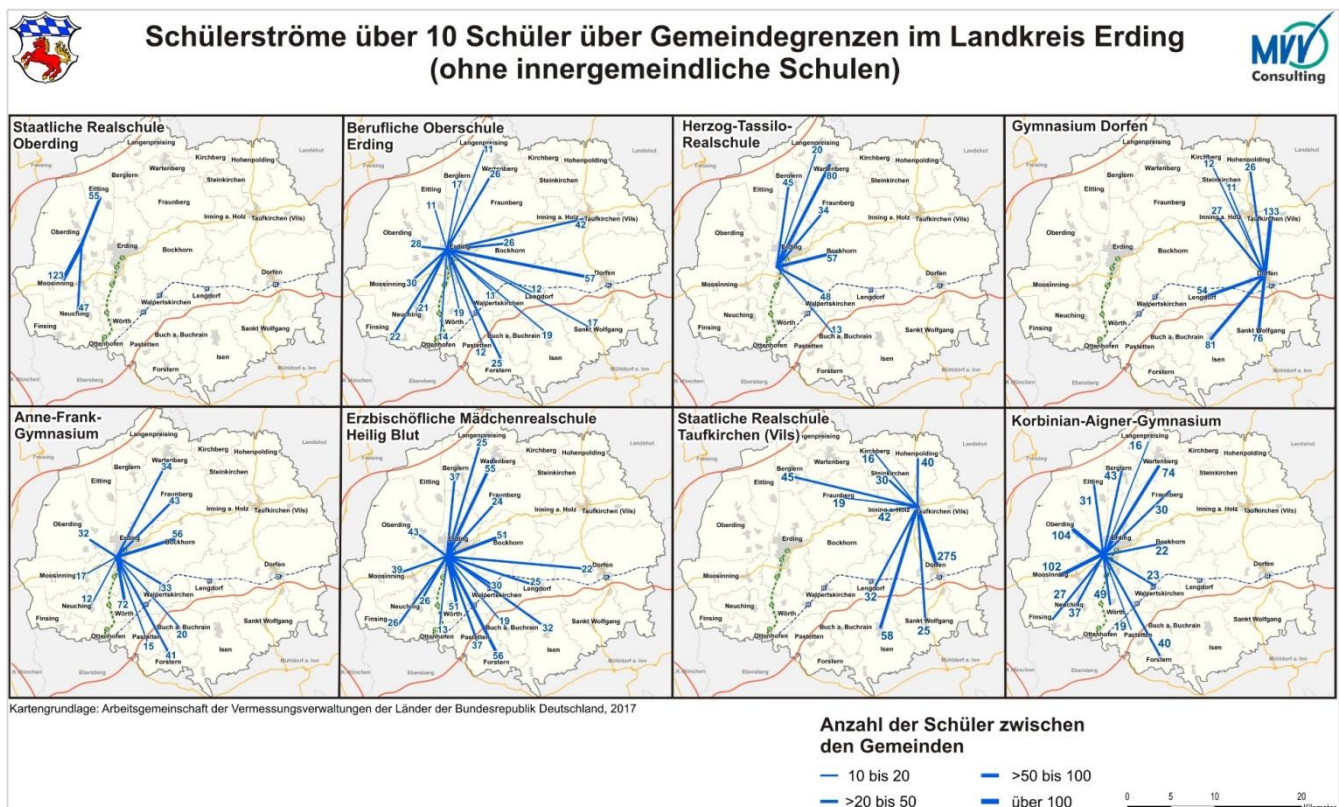


Abbildung 7: Schülerströme ab 10 Schüler über Gemeindegrenzen zu den weiterführenden Schulen (ohne innergemeindliche Schüler)

Das Einzugsgebiet der Staatlichen **Realschule Oberding** umfasst in erster Linie die Gemeinde Oberding selbst sowie die angrenzenden Gemeinden aus dem westlichen Landkreis; der Größe der Schülerströme nach absteigend geordnet Moosinning, Eitting und Neuching. Es bestehen darüber hinaus noch Schülerverflechtungen mit den Gemeinden Berglern, Erding, Finsing, Fraunberg, Ottenhofen und Wartenberg, welche im Einzelnen 10 Schüler jeweils nicht überschreiten. Die **Herzog-Tassilo-Realschule in Erding** bezieht ihre Schüler vorwiegend aus den Gemeinden im zentralen Landkreisgebiet. So sind die größten Schülerströme aus den Gemeinden Berglern, Bockhorn, Buch a. Buchrain, Fraunberg, Langenpreising, Walpertskirchen und Wartenberg zu verzeichnen. Über 60% der Schüler stammen jedoch aus dem Stadtgebiet Erding selbst. Die Schülerströme mit mehr als 10 Schüler der **Erzbischöflichen-Mädchenrealschule** setzen sich – bis auf die Gemeinden Hohenpolding, Kirchberg, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) – aus den restlichen Landkreisgemeinden zusammen. Die Homogenität dieser Schule im Hinblick auf die Schülerströme, lässt sich durch den Status der reinen Mädchenrealschule erklären. Den höchsten Anteil – der in kirchlicher Trägerschaft liegenden Schule – besitzt die Große Kreisstadt Erding mit knapp 35%. Für die **Realschule in Taufkirchen (Vils)** resultiert der mit Abstand größte gemeindeübergreifende Schülerstrom aus der Stadt Dorfen (275 Schüler). Des Weiteren gibt es noch nennenswerte Schülerverflechtungen mit den nördlichen Landkreisgemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Hohenpolding, Inning a. Holz und Steinkirchen sowie mit den südlichen Kommunen Lengdorf, Isen und Sankt Wolfgang.

Bei den **Schülerströmen zu den Gymnasien** ergibt sich insgesamt ein ähnliches Bild. Über die Hälfte der Schüler und Schülerinnen des **Gymnasiums Dorfen** kommen aus dem Stadtgebiet Dorfen. Darüber hinaus pendeln ca. ein Drittel der Schüler aus den Gemeinden Taufkirchen (Vils), Isen und Sankt Wolfgang (absteigend sortiert) ein. Auch das **Anne-Frank-Gymnasium** in Erding beheimatet über 50% der Schüler aus dem eigenem Stadtgebiet. Die andere Hälfte der Schülerzahl verteilt sich auf die weiteren Gemeinden im westlichen Landkreisgebiet, ohne signifikant hohe Schülerströme aus einer einzelnen Gemeinde erkennen zu können. Zum **Korbinian-Aigner-Gymnasium** sind die größten gemeindesübergreifenden Schülerströme den Gemeinden Oberding und Moosinning zuzuordnen (je über 100 Schüler). Daneben sind weitere zahlreiche Schülerverflechtungen vor allem mit Gemeinden im westlichen Landkreisgebiet auszumachen.

Neben den Schülerströmen innerhalb des Landkreises Erding, bestehen teilweise **wichtige landkreisüberschreitende Schülerbeziehungen mit den Nachbarlandkreisen**. Besonders hervorzuheben sind die Schülerverflechtungen im süd- und südwestlichen Landkreisgebiet mit dem Landkreis Ebersberg (**Gymnasium und Realschule Markt Schwaben**), vor allem aus den Gemeinden Finsing, Forstern, Ottenhofen, Pastetten und Wörth. Im südöstlichen Landkreisgebiet, insbesondere aus den Gemeinden Isen und St. Wolfgang, sind darüber hinaus bedeutende Schülerbeziehungen mit dem Landkreis Mühldorf am Inn (**Realschule Haag in Oberbayern sowie das Gymnasium Gars**) auszumachen. Darüber hinaus pendeln viele Schüler aus dem Landkreis Mühldorf, entgegengesetzt, zum **Gymnasium der Stadt Dorfen**. Im nördlichen Landkreisgebiet existieren wichtige Schülerströme in den Landkreis Freising (**Realschule und Gymnasium Moosburg**). Schwächer ausgeprägte landkreisüberschreitende Schülerverflechtungen bestehen zudem wiederum im Süden in den Landkreis Ebersberg

(**Realschule Poing**). Das **Korbinian-Aigner-Gymnasium** und die **Realschule Oberding** besitzen zudem Schülerschaften aus den Landkreisen München, Freising sowie Ebersberg. Während die **Realschule Taufkirchen (Vils)** ebenfalls landkreisübergreifende Schülerzahlen aus den Landkreisen Mühldorf am Inn und Landshut aufweist.

Die Standorte der berufsbildenden Schulen im Landkreis, wie die **Berufsschule Erding** und die **FOS/BOS Erding**, konzentrieren sich auf die Große Kreisstadt Erding. Die **FOS/BOS** hat dabei ein landkreisweites Einzugsgebiet. Daneben sind auch zahlreiche landkreisübergreifende Schülerströme, vordergründig aus dem Landkreis Ebersberg, aber auch aus den Landkreisen Freising, München und Mühldorf zu verzeichnen. Für die Schülerströme der **staatlichen Berufsschule** liegen keine Angaben vor.

Das nachfolgende **Diagramm 3** zeigt die Entwicklung der Einwohner im Landkreis Erding im Alter von 6 bis unter 19 Jahren in den Jahren 2008 bis 2037 (ab 2018 prognostizierte Entwicklung).

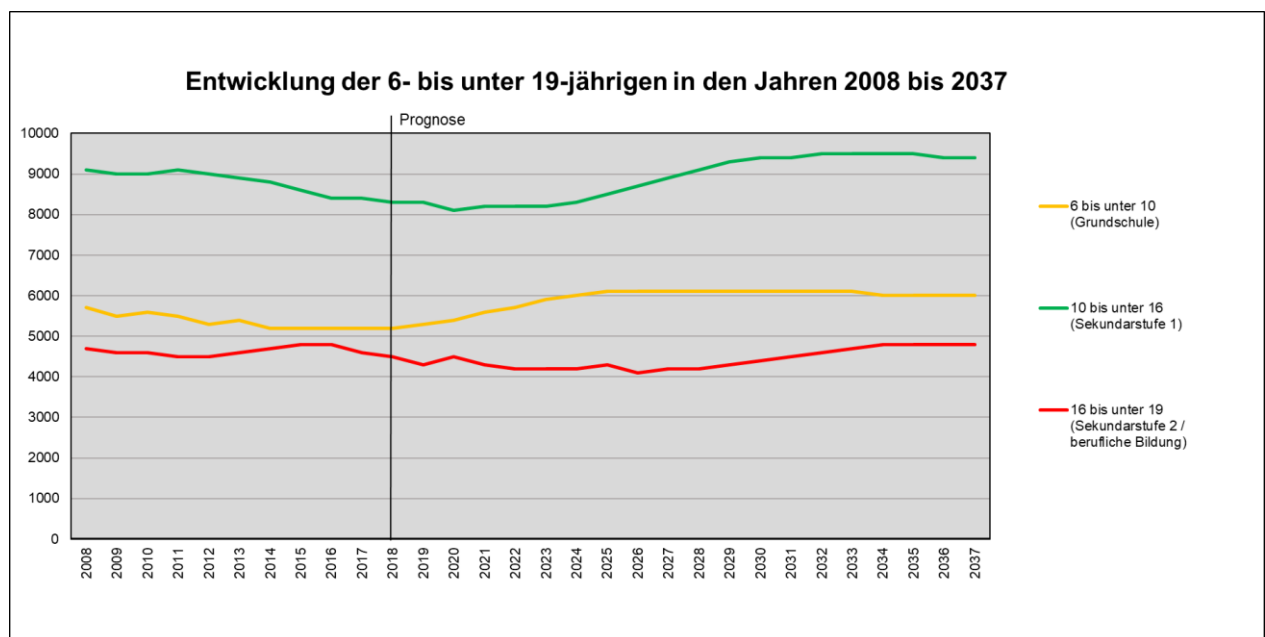


Diagramm 3 Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren im Landkreis Erding
(Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2019)

- In der Altersgruppe „6 bis unter 10 Jahre“ war in den letzten Jahren (seit 2008) eine leichte aber kontinuierliche Abnahme zu verzeichnen, die Ende 2017 einen Tiefpunkt von circa 5.000 Kindern erreichte. Die Prognose des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung schätzt fortan einen stetigen Anstieg bis in das Jahr 2025, bis sich die Zahl der 6- bis unter 10-Jährigen im Landkreis Erding nach anschließender Stagnationsphase bei etwa 6.000 Personen einpendelt.
- Die Altersgruppe der „10- bis unter 16-Jährigen“ (Sekundarstufe 1) ist bis 2012 auf konstantem Niveau geblieben. Fortan herrschte ein Rückgang dieser Bevölkerungsgruppe. Entsprechend der Prognose wird sich dieser Rückgang bis 2020 fortsetzen. Ungefähr ab dem Jahr 2023 ist wiederum ein moderater bis starker Anstieg

zu erwarten. Für das Jahr 2030 werden sogar bis zu 9.500 Personen in dieser Altersgruppe vorhergesagt.

- Die Altersklasse der „16- bis unter 19-Jährigen“ (Sekundarstufe 2, berufliche Bildung), die seit 2008 insgesamt durch eine leichte Zunahme gekennzeichnet war, gipfelte vorerst 2015 bei 4.800 Heranwachsenden. Daraufhin wird diese Altersgruppe einen leichten Rückgang bis ins Jahr 2025 erwarten dürfen. Zukünftig wird für die Zahl der Personen dieser Altersgruppe bis 2037 wieder ein Anstieg auf knapp 5.000 Personen erwartet.
- Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Entwicklung in den drei Altersgruppen relativ ähnlich verläuft und nur um den „natürlichen Alterungsprozess“ versetzt ist. Demnach prognostiziert das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung in den Altersgruppen „6 bis unter 10 Jahre“ und „10 bis 16 Jahre“ einen Anstieg der Schülerzahlen ab dem Jahr 2019 bzw. ab dem Jahr 2023. Die Gruppe „16 bis unter 19 Jahre“ befindet sich seit 2016 in einer Abnahmephase, soll jedoch ab dem Jahr 2025 ebenfalls steigen.

2.2.4. Freizeit und Tourismus

Auswirkungen auf den Verkehr bzw. den ÖPNV hat auch der Freizeit- und Tourismusbereich. Allgemein ist allerdings festzuhalten, dass der Tourismus im Landkreis Erding eine nicht allzu große Rolle spielt und keinen Hauptwirtschaftszweig darstellt.

Die zwei wichtigsten Einrichtungen im Landkreis Erding sind in diesem Sektor zum einen die Therme Erding, die sich selbst als größte Therme der Welt bezeichnet. Die unter anderem für ihr großes Wasserrutschen-Angebot überregional bekannte Therme, besuchen jährlich über 1,5 Millionen Gäste. Zum anderen ist auch der Flughafen München und insbesondere dessen Besucherpark ein Touristenmagnet. Dort können Gäste Ausstellungen besuchen oder auch an geführten Touren über das Flughafengelände teilnehmen. Von Bedeutung ist zudem die in den letzten Jahren sanierte Altstadt von Erding sowie die Privatbrauerei Erdinger Weißbräu, in der regelmäßig Führungen angeboten werden.

Über die großen Besuchermagneten hinaus finden sich im Landkreis Erding weitere für Freizeit und Tourismus relevante Einrichtungen. So sind hier etwa die historischen Ortskerne von Dörfen und Wartenberg, viele Pfarr- und Wallfahrtskirchen sowie vielfältige Veranstaltungen, Feste und Märkte zu nennen, bei denen eine Auswahl schwerfällt.

Im Bereich kultureller Attraktionen sind vor allem die Museen und Schlösser sowie kulturelle Veranstaltungszentren von Bedeutung, welche nachfolgend aufgelistet sind:

- Museen:
 - Museum Erding, Heimatmuseen in Dörfen, Thal (Gem. Kirchberg) und Isen
 - Bauernhausmuseum des Landkreises in Erding
 - Urzeitmuseum in Taufkirchen (Vils)
 - Eicher-Museum in Forstern
- Schlösser:
 - Wasserschloss Taufkirchen (Vils)
 - weitere Schlösser in Privatbesitz (Grünbach, Kalling, Fraunberg, Notzing, Aufhausen, Burgrain)
- Kulturelle Veranstaltungstätten:
 - Kulturzentrum Jakobmayer in Dörfen
 - Stadthalle Erding
 - Wasserschloss Taufkirchen (Vils)
 - weitere kleinere Veranstaltungsorte (Bürgersaal Taufkirchen, Klementsaa Isen, Strogenhalle Wartenberg)

Neben dem kulturellen Angebot gibt es im Landkreis Erding eine Vielzahl an weiteren Orten, Aktivitäten und Einrichtungen aus dem Freizeitbereich, wobei nachfolgenden besonders erwähnenswert sind.

- Bäder und Seen:
 - Therme, Hallenbad und Freibad in Erding
 - Freibad Dorfen
 - Waldbad Taufkirchen
 - Badeseen: Kronthaler Weiher (Erding), Thenner See (Gem. Wartenberg), Wörther Weiher, Moosinninger Weiher, Langenpreisinger Weiher, Lainer See (Gem. Taufkirchen (Vils)), sowie weitere kleinere Badeweier
- Golf:
 - Golfclub München Eichenried (Gem. Moosinning)
 - OPEN.9 Golf Eichenried (Moosinning)
 - Golfclub Erding-Grünbach (Gem. Bockhorn)
 - Bavarian Golfclub München-Eicherloh (Gem. Finsing)
 - verschiedene Minigolfanlagen
- Kino/Unterhaltung:
 - Cineplex Erding
 - Kino im Jakobmayer Dorfen
 - Kinocafe Taufkirchen (Vils)
 - GoKart Arena Neufinsing
- Wintersport:
 - Eissporthallen in Dorfen und Erding
 - Loipen in Buch am Buchrain, Lengdorf-Isental, Wartenberg und Lappach bei Dorfen
- Sonstiges:
 - Radroute SKULPTOUREN durch den ganzen Landkreis
 - Viele weitere Rad- und Wanderrouten
 - Sportplätze in den Gemeinden
 - Parks in den Gemeinden

Mit Ausnahme der eingangs genannten Touristenmagneten weisen viele der Attraktionen ein eher lokales Einzugsgebiet mit entsprechend moderaten und saisonal schwankenden Besucherzahlen auf. Die Freizeiteinrichtungen sind in nachfolgender **Abbildung 8** kartiert. Größere neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sind in den nächsten Jahren nicht in Planung.

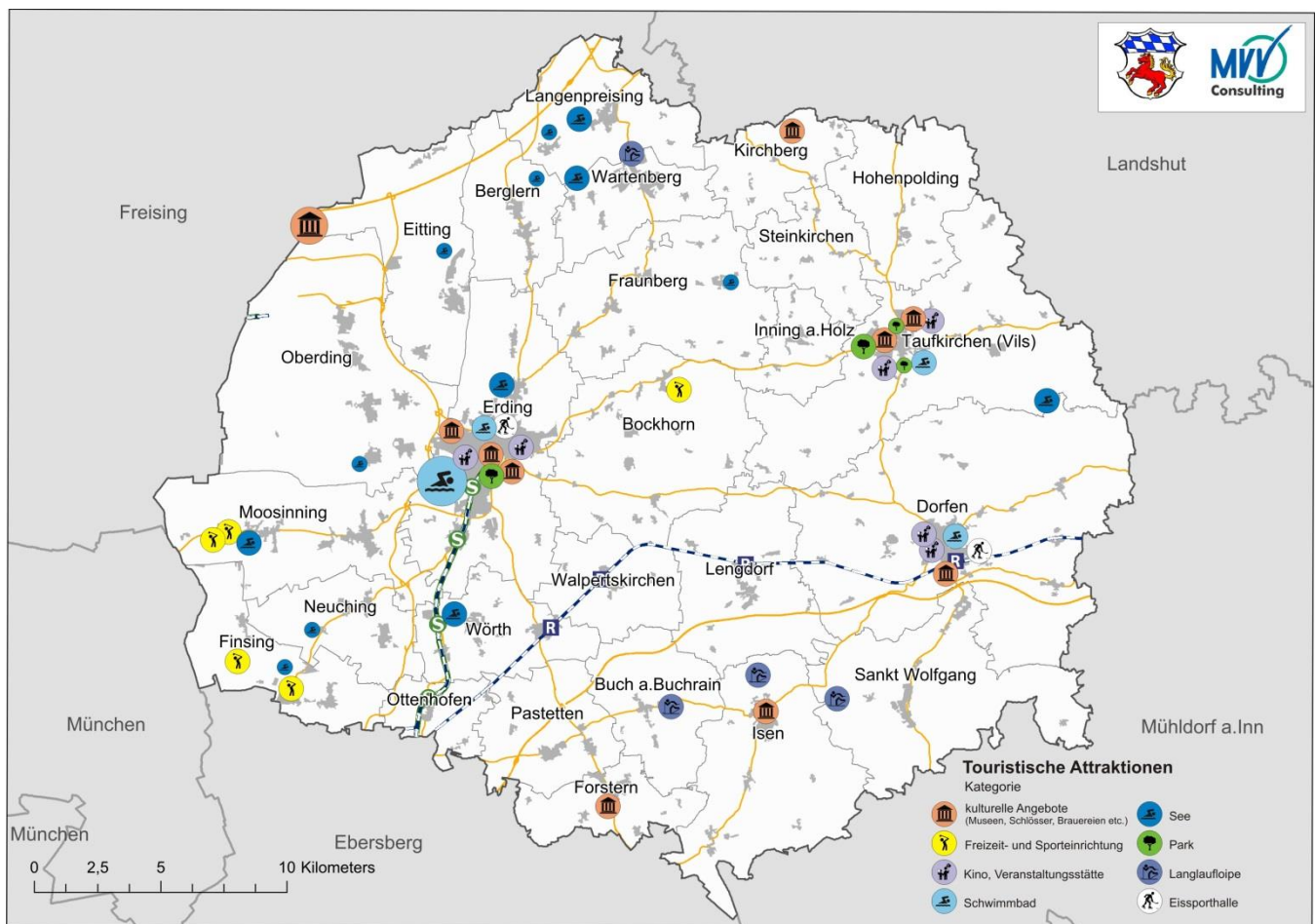


Abbildung 8 Touristische Attraktionen und Freizeiteinrichtungen im Landkreis Erding

Beherbergungsstätten und Übernachtungen im Landkreis:

Mehr als 75 % aller Gästebetten des Landkreises (ca. 6.700) wurden 2018 in der Großen Kreisstadt Erding (ca. 2.260) und der Gemeinde Oberding (ca. 2.890) angeboten. Die beiden Kommunen sind die einzigen im Landkreis mit einer Bettenkapazität von über 1.000. Weitere Gemeinden mit Gästebetten sind Eitting (ca. 230 Gästebetten), Sankt Wolfgang (ca. 220), Moosinning (ca. 170), Finsing (ca. 160), Dorfen (ca. 130), Neuching (ca. 85) und Taufkirchen (Vils) (ca. 70). Für den Beherbergungssektor kaum relevant sind die übrigen Gemeinden im Landkreis.

Die Zahl der Übernachtungen pro 1.000 Einwohner lag für den gesamten Landkreis im Jahr 2018 bei 9.544 und ist somit zwar nicht mit touristisch geprägten Regionen zu vergleichen, liegt im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt (5.560 Übernachtungen/1.000 Einw. in 2017, Quelle: Statistisches Bundesamt) und dem Durchschnittswert für Bayern (7.570 Übernachtungen/1.000 Einw. in 2018, Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik) dennoch relativ hoch. Eine Vielzahl (wenn nicht die Mehrheit) der Übernachtungen ist dabei nicht dem Tourismus im engeren Sinn, sondern Geschäfts- und Dienstreisen zuzuordnen. Dies ist allen voran durch die Nähe zum Flughafen München und der damit einhergehenden Hotellerie zu erklären.

Die Ankunfts- und Übernachtungszahlen verändern sich über das Jahr hinweg dadurch nur relativ wenig, wobei die Sommer- und Frühherbstmonate etwas höhere Zahlen aufweisen. Der ankunfts- und übernachtungsstärkste Monat in 2018 war der Juli (87.036 Ankünfte, 130.687 Übernachtungen), die niedrigsten Werte waren im Januar zu verzeichnen (65.623 Ankünfte, 95.246 Übernachtungen).

Im Landkreis Erding konnten 2018 in Summe in Betrieben mit 10 oder mehr Gästebetten sowie auf Campingplätzen mit zehn oder mehr Stellplätzen insgesamt 1.315.380 Gästeübernachtungen registriert werden. Im Vergleich zu 2013 (1.033.176), also innerhalb von fünf Jahren, sind die Übernachtungszahlen damit deutlich angestiegen (+ 27,3 %). Nachfolgendes Diagramm zeigt die Übernachtungszahlen der vier übernachtungsstärksten Kommunen im Jahr 2018, verglichen mit dem Jahr 2013.

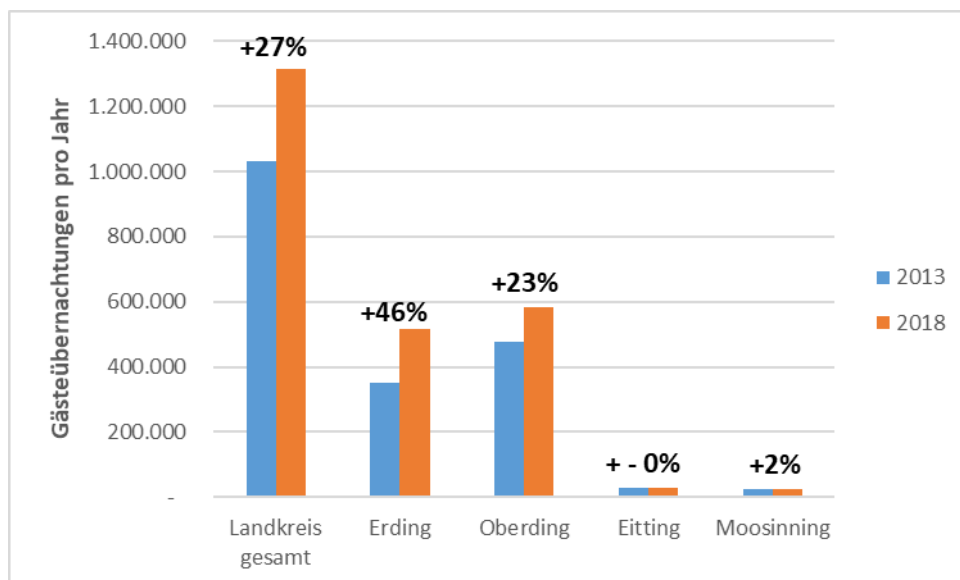


Diagramm 4: Entwicklung der Gästeübernachtungen in ausgewählten Kommunen im Landkreis Erding

Mit dem Flughafen München und der Therme Erding besitzt der Landkreis Erding, wie bereits beschrieben, zwei für den Tourismus relevante Einrichtungen, die vor allem in den Gemeinden in der unmittelbaren Umgebung auch touristische Dienstleistungen mit sich bringen. Bezogen auf die Übernachtungszahlen und die angebotenen Gästebetten stechen deshalb die Große Kreisstadt Erding sowie die Gemeinden Oberding heraus. Dahinter folgen mit erheblichem Abstand Eitting und Moosinning. Die Gemeinden St. Wolfgang, Finsing, Dorfen, Wartenberg, Taufkirchen (Vils) und Neuching können ebenfalls Übernachtungsgäste aufweisen, alle weiteren Kommunen im Landkreis hingegen nur marginal bzw. unter den in der amtlichen Statistik dargestellten Werten.

Die Große Kreisstadt Erding verfügte 2018 der amtlichen Statistik zufolge über 25 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Gästebetten, in denen 515.135 Übernachtungen registriert wurden. Damit entfallen knapp 40 % der Übernachtungen auf die Kreisstadt. Im Vergleich zu 2013 stiegen die Übernachtungszahlen um 163.345 (+ 46 %). Oberding übertrifft diese Übernachtungszahlen bei lediglich neun Beherbergungsbetrieben. Hier erfolgten 2018 583.848 Übernachtungen und konnte zwischen 2013 und 2018 einen Anstieg der Zahlen um

108.634 (+ 23 %) verbuchen. Die anderen Gemeinden im Landkreis konnten im selben Zeitraum keine nennenswerten Veränderungen erzielen.

2.2.5. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen

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

- Klinikum Landkreis Erding mit Medizin Campus (mit 330 stationären Betten sowie 12 ambulanten Plätzen)
- Klinik Dorfen
- Klinik Wartenberg
- KBO Isar-Amper-Klinikum Taufkirchen (Vils)
- Stationäre Seniorenwohn- und/oder –pflegeheime in
 - Erding (3)
 - Dorfen (3)
 - Taufkirchen(Vils) (3)

sowie in Wartenberg, Kirchberg, Isen, Finsing, Oberding und Hohenpolding.

Zudem befinden sich im Gebiet des Landkreises Erding insgesamt 86 Kindergärten bzw. -krippen und Horte (Stand 01.11.2018), welche jedoch aufgrund ihrer geringen verkehrserzeugenden Wirkung keine hohe Relevanz für die Nahverkehrsplanung besitzen.

Des Weiteren sind folgende größere Einzelhandelsagglomerationen zu nennen, die eine verkehrliche Wirkung auslösen:

- West Erding Park mit 20 Geschäften (u.a. MediaMarkt, Hagebaumarkt und großflächige Textilfachmärkte wie C&A und TK Maxx)
- Gewerbegebiet Taufkirchen (Vils) mit etwa 10 Geschäften (u.a. Lidl, Aldi, Deichmann)
- Fachmarktzentrum Dorfen mit 10 Geschäften (u.a. Lebensmittel- und Textildiscounter)

Dabei sind auch vor allem die Innenstädte von Erding, Dorfen und Taufkirchen als Ober- bzw. Mittelzentren mit Einzelhandel und Dienstleistungseinrichtungen ausgestattet. Darüber hinaus befinden sich außerhalb des Landkreises Erding weitere Einzelhandelsstandorte mit hoher Relevanz, so in Markt Schwaben, Moosburg, Landshut und natürlich München.

Planungen für neue soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen

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

2.2.6. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Wichtige Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Erding, insbesondere auch mit Blick auf die Entwicklung in den kommenden Jahren, werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Einwohner und Beschäftigte

Der Landkreis Erding ist durch eine dynamische Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen geprägt. Innerhalb von zehn Jahren stieg die Einwohnerzahl um rund 10% und auch zukünftig wird eine ähnliche Entwicklung erwartet. Bis 2031 geht das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung von einem Einwohnerzuwachs von rund 13.000 Personen (im Vgl. zu 2017) aus. Dabei wird der Anteil der älteren Einwohner (insbes. zwischen 60 und 75 Jahren) deutlich zunehmen, während für den Anteil der Einwohner von 19 bis 60 Jahren ein (leichter) Rückgang vorausgesagt wird.

Die Anzahl der Beschäftigten im Landkreis ist zwischen 2013 und 2018 um etwa 21% auf insgesamt ca. 45.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) gestiegen. In einzelnen Gemeinden wurden innerhalb dieser 5 Jahre sogar Zuwachsraten von über 50% verzeichnet.

Schüler und Schulen

Die weiterführenden Schulen im Landkreis Erding konzentrieren sich vor allem auf die Große Kreisstadt Erding (zwei Gymnasien, zwei Realschulen, eine FOS/BOS, eine Berufsschule). Darüber hinaus sind in der Stadt Dorfen (Gymnasium) sowie den Gemeinden Oberding und Taufkirchen (je eine Realschule) Standorte weiterführender Schulen zu finden. Für die kommenden Jahre werden im Unterschied zu anderen Regionen keine markanten Rückgänge der Schülerzahlen vorhergesagt, die sich auch auf die Schülerbeförderung auswirken werden. Die Schülerzahlen sollen gemäß der Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung nur in den unmittelbar kommenden Jahren leicht sinken, danach aber konstant bleiben und insbesondere in der Altersklasse der 10 bis 16-jährigen bis 2030 sogar spürbar zunehmen.

Tourismus und Freizeit

Im Landkreis Erding spielen mit ca. 1,3 Mio. Gästeübernachtungen im Jahr weder der Übernachtungstourismus noch der Tagesausflugsverkehr eine herausragende Rolle. Die Gästeübernachtungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf den westlichen Teil des Landkreises, welcher das Umfeld des Flughafens Münchens darstellt und insbesondere auf die Große Kreisstadt Erding. Diverse Landkreisgemeinden weisen demgegenüber nahezu keine bzw. nur sehr geringe Übernachtungszahlen auf. Auch die bedeutendsten Freizeitattraktionen finden sich vorwiegend im Westen des Landkreises und in der Großen Kreisstadt Erding (Flughafen, Therme Erding), während ansonsten Einrichtungen mit lokaler Bedeutung dominieren.

Planungen

Neue Wohngebiete sind in vielen Landkreisgemeinden geplant, in größerem Umfang allerdings nur in der Großen Kreisstadt Erding (über 1.000 Wohneinheiten). Ähnliches ist für die Planung neuer (bzw. die Erweiterung bestehender) Gewerbegebiete zu konstatieren, welche in größerem Umfang ebenfalls nur in der Großen Kreisstadt Erding (über 2.000 Arbeitsplätze) und – in geringerem Ausmaß – in den Gemeinden Oberding und Moosinning (jeweils ca. 30 ha) vorgesehen ist.

Größere neue Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen mit regional bedeutender verkehrsanziehender Wirkung sind in den kommenden Jahren nicht in Planung.

2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

2.3.1. Individualverkehr

Straßensituation

Die verkehrsgeographische Situation des Landkreises wird durch die Lage im nordöstlichen Umland der Landeshauptstadt München sowie der Nähe zum Flughafen München und den angrenzenden Landkreisen Freising, Landshut, Ebersberg und Mühldorf bestimmt. Das übergeordnete Verkehrsnetz ist daher einerseits auf Verbindungen nach München (über die Landkreise Freising bzw. Ebersberg), zum Flughafen und andererseits nach Landshut, Vilsbiburg und Haag i. Obb. ausgerichtet.

Autobahnen und Bundesstraßen

Der Landkreis Erding wird von zwei Bundesautobahnen tangiert. Die A 92 München – Flughafen München – Deggendorf verläuft im äußersten Nordwesten des Landkreisgebiets in Ost-West-Richtung durch die Gemeindegebiete von Eitting, Berglern und Langenpreising, wobei Anschlussstellen in Eitting (AS Erding) und Langenpreising (AS Moosburg-Süd) bestehen. Von der Anschlussstelle Erding verläuft die sog. Flughafentangente in Nord-Süd-Richtung durch das Landkreisgebiet bis in den Landkreis Ebersberg und verbindet die A 92 mit der A 94. Die Bundesautobahn A 94 aus München führt von Westen nach Osten durch das südöstliche Landkreisgebiet (Gemeinden Pastetten, Buch a. Buchrain, Lengdorf und Dorfen) und stellt die Anbindung an den Landkreis Mühldorf und weiter bis Passau her.

Neben den Autobahnen durchqueren zwei Bundesstraßen das Untersuchungsgebiet. Die Bundesstraße B 15 verläuft dabei in Nord-Süd-Richtung durch den östlichen Landkreis Erding und bindet den Landkreis im Norden nach Landshut und im Süden nach Haag bzw. weiter in den Landkreis Rosenheim nach Wasserburg an. Sie verläuft durch die Gemeinden Sankt Wolfgang, Dorfen, Taufkirchen (Vils) und Hohenpolding. In Taufkirchen kreuzt sich die B 15 mit der B 388, der in Ost-West-Richtung verlaufenden, zweiten Bundesstraße im Landkreis Erding. Sie führt zentral durch das Landkreisgebiet durch die Gemeinden Moosinning, Erding, Bockhorn, Inning a. Holz und Taufkirchen (Vils) und garantiert Verbindungen nach Südwesten in den Landkreis München sowie nach Nordosten in den Landkreis Landshut.

Staats- und Kreisstraßen

Für die innere Erschließung des Landkreises besitzen die Staats- und Kreisstraßen eine wichtige Bedeutung. Die Staatsstraßen ergänzen das Netz der Autobahnen und Bundesstraßen im Landkreis Erding, meist durch tangentielle Verbindungen. Besonders hervorzuheben ist die St 2580 (Flughafentangente) im westlichen Landkreisgebiet, welche die beiden Autobahnen A 92 und A 94 in Nord-Süd-Richtung verbindet und daher eine wichtige Zu- und Abbringerfunktion innerhalb des Landkreises aufweist. Darüber hinaus garantieren vier Staatsstraßen eine sternförmige Anbindung aus allen Richtungen des Landkreises an die Große Kreisstadt Erding (St 2082, St 2080, St 2084, St 2331, St 2580). Erding und Dorfen sind

mit der St 2084 verbunden. Des Weiteren verlaufen die St 2086 (aus Ebersberg) sowie St 2332 (aus Markt Schwaben) durch den südöstlichen Landkreis und sorgen für eine Anbindung nach Isen sowie für eine Verbindung zwischen Isen und Dorfen. Im nordöstlichen Landkreisgebiet verbindet die St 2330 die B 15 mit Buch a. Erlbach im Landkreis Landshut und weiter nach Moosburg im Landkreis Freising.

Das überörtliche Straßennetz wird durch 29 Kreisstraßen ergänzt, deren Unterhalt und Ausbau dem Landkreis obliegen. Ausbau und Unterhalt der Kreisstraßen stellen eine der vordringlichen Pflichtaufgaben des Landkreises dar.

Gemeindestraßen

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

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

Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr

Die höchsten Verkehrsbelastungen konzentrieren sich gemäß der Verkehrsmengenkarte 2015 auf den westlichen Landkreis rund um Erding, die Autobahnen A 92 und A 94, die Bundesstraße B 388 sowie auf die Zu- und Abbringer der selbigen, insbesondere die Flughafentangente. Insgesamt ist eine nach Osten des Landkreisgebiets hin abnehmende Straßenbelastung festzustellen. Das höchste KFZ-Aufkommen mit knapp 50.000 Fahrzeugen in 24 Stunden (KFZ-Gesamtverkehr) wurde auf der A 92 bei der Anschlussstelle Moosburg Süd gemessen. Gegenüber 2005 nahm der KFZ-Gesamtverkehr hier um knapp 20% zu. Die höchsten Straßenbelastungen außerhalb der Autobahnen wurden 2015 im nordwestlichen Landkreis, im Bereich der AS Erding (A 92), der Flughafentangente und der Abzweigung zum Flughafen München bzw. nach Freising registriert. Hier wurde ein Wert von ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag gemessen. Rund um Erding, insbesondere westlich und südlich davon, sind ebenfalls Fahrzeugaufkommen von mehr als 15.000 KFZ pro 24h, mit Spitzen auf der Flughafentangente (mehr als 20.000 KFZ) und im Bereich der B 388 bei Altenerding (mehr als 17.000 KFZ) zu verzeichnen. Besonders das Verkehrsaufkommen auf der Flughafentangente bei Moosinning wuchs im Vergleich zum Jahr 2005 massiv, um mehr als 100%, an.

Bei den Bundesstraßen weist die B 388 im Durchschnitt ein höheres Fahrzeugaufkommen auf als die B 15. Dieses nimmt von West nach Ost leicht ab. Auf der B 15 kann ein Maximum bei Dorfen, mit fast 14.000 KFZ pro 24h, festgestellt werden. Bei den Staatsstraßen können, neben der Flughafentangente, auch auf der St 2084 zwischen Dorfen und Erding sowie auf der St 2331 zwischen Erding und Hohenlinden hohe Fahrzeugaufkommen von bis zu 10.000 KFZ

pro 24h (auf St 2331 bei Hörlkofen) ausgemacht werden. Bei den Kreisstraßen weist die ED 7 in Höhe von Aufkirchen einen bedeutsam hohen Wert, mit knapp 7.000 KFZ pro Tag, auf.

Änderungen und Planungen im Straßenverkehr

Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplan 2030:

Laufendes bzw. fest disponiertes Projekt

- A 94: AS Forstinning – AS Marktl → 4-streifiger Neubau zwischen Pastetten und Heldenstein → *Eröffnung 2019*

Neue Vorhaben – vordringlicher Bedarf

- B 388
 - Ortsumfahrung Moosinning → 2-streifiger Neubau → *Umweltverträglichkeitsuntersuchung abgeschlossen*
 - Ortsumfahrung Erding mit Anbindung FH → 2/3-streifiger Neubau → *Umweltverträglichkeitsuntersuchung abgeschlossen*
 - Ortsumfahrung Grünbach → 2-streifiger Neubau → *ohne Planungsbeginn*
 - Ortsumfahrung Taufkirchen (Vils) → 2-streifiger Neubau → *Planfeststellung beantragt*

Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (mit Planungsrecht)

- Keine Vorhaben für den LK Erding

Kraftfahrzeugbestand

Zum 01. Januar 2019 waren im Landkreis Erding insgesamt 87.593 Pkw zugelassen. Davon entfallen 80.746 auf private und 6.847 auf gewerbliche Halter. Bezogen auf die Einwohnerzahl (Stand 31.12.2018) entspricht dies einer Motorisierungsquote von ca. 587 Pkw je 1.000 Einwohner (nur private Pkw). Damit besitzen die Bewohner des Landkreises Erding deutlich mehr Pkw als der bundesweite Durchschnitt, der bei ca. 506 Pkw pro 1.000 EW (Stand 01.01.2019) liegt. Auch der bayerische Durchschnittswert liegt mit ca. 534 Pkw je 1000 Einwohner (Stand 01.01.2019) unter der Motorisierungsquote des Landkreises Erding.

Der private Pkw-Bestand im Landkreis Erding hat im Vergleich zu 10 Jahren zuvor (64.740 zum 01.01.2009) deutlich zugenommen. So stieg die Anzahl der privat zugelassenen Pkw in diesem Zeitraum um 16.006 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Zunahme von knapp 25%. Auch im Vergleich zum 01. Januar 2014 (72.263), also innerhalb der letzten 5 Jahre, ist noch einmal ein beachtlicher Anstieg des privaten Pkw-Bestandes auszumachen. Die Steigerung zum Wert von 2019 beträgt ca. 12%. So kann von einem relativ kontinuierlichen Wachstum des privaten Pkw-Bestandes während der letzten 10 Jahre gesprochen werden, welches in folgendem Diagramm noch einmal veranschaulicht ist.

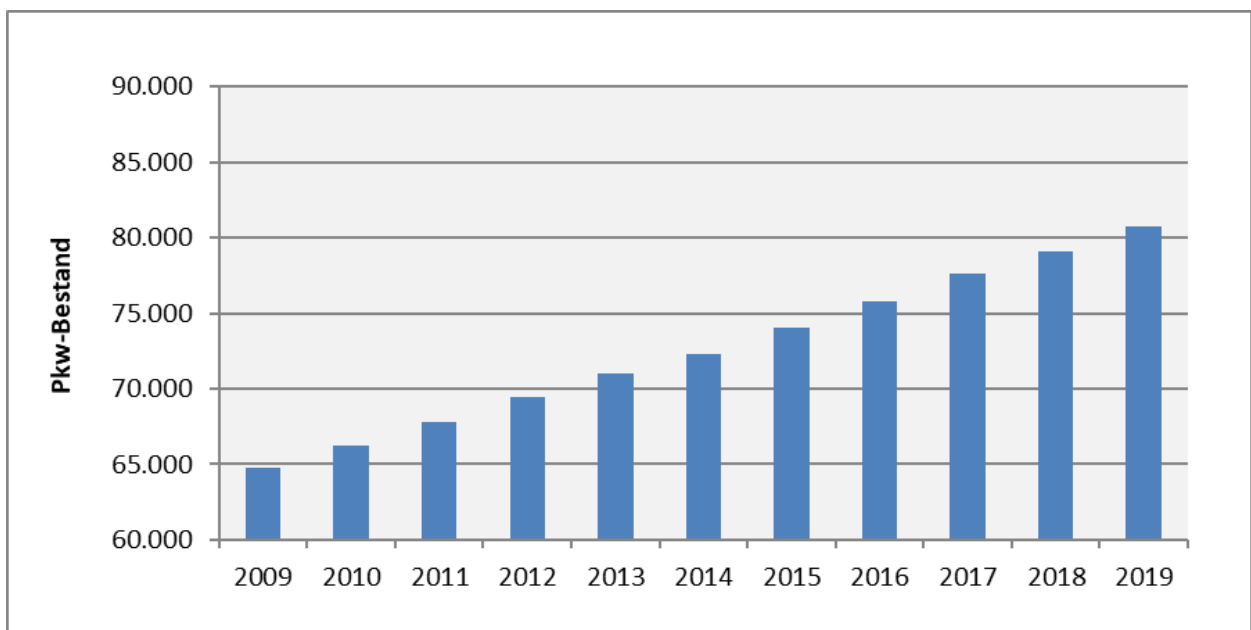


Diagramm 5: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis Erding (2009-2019)

Bei einem gemeindespezifischen Vergleich des Pkw-Bestandes im Landkreis Erding zum 01. Januar 2019 zeigen sich erhebliche Unterschiede. Keine Kommune im Landkreisgebiet besitzt dabei eine Motorisierungsquote von unter 500. Den mit Abstand niedrigsten Wert weist die Große Kreisstadt Erding auf, mit 516 privaten Pkw je 1.000 EW. Sie rangiert damit knapp 15% unterhalb des Landkreisdurchschnitts (587). Weitere Gemeinden mit einer Motorisierungsquote von unter 600 sind Dorfen (562), Oberding (572), Ottenhofen (589), Taufkirchen (Vils) (592) und Wartenberg (595). Den deutlich höchsten Wert im Landkreis besitzt die Gemeinde Steinkirchen mit 719 privaten Pkw pro 1.000 EW, welcher ca. 23% über dem Durchschnittswert des Landkreises liegt. Ebenfalls hohe Werte von über 650 Pkw je 1.000 EW haben die

Gemeinden Neuching (654), Berglern (660), Kirchberg (663), Lengdorf (668), Inning a. Holz (677) und Buch a. Buchrain (682). Grundsätzlich ist ein Zusammenhang zwischen dem Pkw-Bestand pro Einwohner und der Anbindung an den SPNV auszumachen. Ist diese gut, wie entlang der S-Bahn Linie S2 (Erding, Ottenhofen, Wörth) oder der Regionalzugstrecke (Dorfen, Walpertskirchen) so ist der private Pkw-Bestand meist niedriger als im Vergleich zu Gemeinden mit keinem SPNV-Angebot.

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

2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

Derzeitiges Leistungsangebot

Das Schienenverkehrsangebot im Landkreis Erding umfasst im Einzelnen

- die **Kursbuchstrecke 940** München – Markt Schwaben – Dorfen – Mühldorf mit folgenden Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Erding, die durch Regionalzüge bedient werden:
Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen.
Die KBS 940 ist nur bis zum Bahnhofpunkt Markt Schwaben (LK Ebersberg) in den MVV-Tarif integriert.
Die derzeitigen Betreiber der KBS 940 ist die DB Regio Bayern AG (Südostbayernbahn AG), welche auf der Strecke von DB Netz verkehrt.
- die **Kursbuchstrecke 999.2, Linie S2**, Erding – Petershausen im Netz der S-Bahn München (Betreiber DB Regio – S-Bahn München) mit folgenden S-Bahnstationen im Landkreis Erding:
Ottenhofen, St. Koloman, Aufhausen (ED), Altenerding und Erding.

Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Erding (Fahrplan 2019)

Strecke	Haltepunkte im Landkreis	Fahrtenangebot	Betriebszeit
KBS 999.2 (S2)	5	<u>S 2 Erding</u> Meist 20-Minuten-Takt, zwischen 9 und 12 Uhr, 14-15 Uhr und nach 21 Uhr 20/40-Minuten-Takt	<u>Erding</u> Abfahrt: 4:38 Uhr - 0:38 Uhr (Sa/So 4:58 - 1:38) Ankunft: 6:02 – 2:22 Uhr (Sa/So 6:02 – 3:22)
KBS 940 (R)	4	<u>Regionalbahnen (RB) München Hauptbahnhof – Dorfen – (Mühldorf)</u> Ca. im Stunden-Takt, zusätzlich in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung verdichtet. Linie zwischen Mühldorf und Markt Schwaben nicht im MVV-Tarif integriert. Bahnstationen im LK Erding: Hörlkofen, Walpertskirchen, Thann-Matzbach und Dorfen.	Richtung München Hbf Abfahrt: 4:51-23:15 Uhr Richtung Mühldorf Abfahrt 6:57-1:35 Uhr (Sa/So 6:59) <i>Angaben für Dorfen Bahnhof</i>

Geplante Angebotsveränderungen im SPNV

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

Programm Bahnausbau Region München mit zweiter Stammstrecke

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

- Im Streckenabschnitt Riem – Markt-Schwaben werden nach dem Bau der 2. Stammstrecke alle Bahnhöfe ganztägig im Takt 15 (neuer Grundtakt) bedient und das über die Gesamtwoche (auch samstags und sonntags). Dies stellt eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Grundtakt 20 dar. Im Streckenabschnitt Markt-Schwaben – Erding wird Takt 15 vsl. in der HVZ wie auch mittags (eine Fahrt) angeboten, in der NVZ und SVZ Takt 30.

Vorteile der zweiten Stammstrecke und der damit möglichen neuen Betriebskonzepte sind u.a. Verbesserungen beim Grundtakt (auf ausgewählten Abschnitten/Tageszeiten), Verbesserungen bei der Betriebsqualität sowie Fahrzeitverkürzungen u.a. beispielsweise Erding-Marienplatz (bzw. Marienhof) von heute 48 Minuten auf vsl. 44 Minuten. Das Angebot wird damit für viele Fahrgäste aus dem Landkreis Erding – attraktiver und kann perspektivisch weiter verbessert werden.

Neben der eigentlichen 2. Stammstrecke werden im Zuge der Maßnahme auch sog. Netzergänzende Maßnahmen umgesetzt. Im Landkreis Erding ist dies die **Maßnahme St. Koloman** (sog. NeM 08). Die Maßnahme beinhaltet folgende Bausteine:

- Bau eines zweiten Streckengleises von St. Koloman Richtung Aufhausen auf einer Länge von 2,6 km
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes St. Koloman:
- Bau von zwei neuen, 96 cm hohen Außenbahnsteigen
- Barrierefreie Anbindung über Rampen an die zu verlängernde Personenunterführung
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Aufhausen:
- Anhebung der Bahnsteighöhe auf 96 cm
- Verschiebung des Bahnsteigs um ca. 15 m in Richtung Markt Schwaben
- Neubau eines Elektronischen Stellwerks in Altenerding
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Baubeginn vsl. 9/22, Inbetriebnahme vsl. 1/2024. Infos unter: <https://www.bahnausbau-muenchen.de>

Nach aktuellen Planungen der Deutschen Bahn soll die 2. Stammstrecke im Jahr 2028 in Betrieb gehen. Es wird daher empfohlen, im Zuge des nächsten Nahverkehrsplanes für den Landkreis Erding entsprechende Busanpassungskonzepte zu erarbeiten.

2.4. Verkehrsnachfrage und Pendleraufkommen

2.4.1 Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017

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

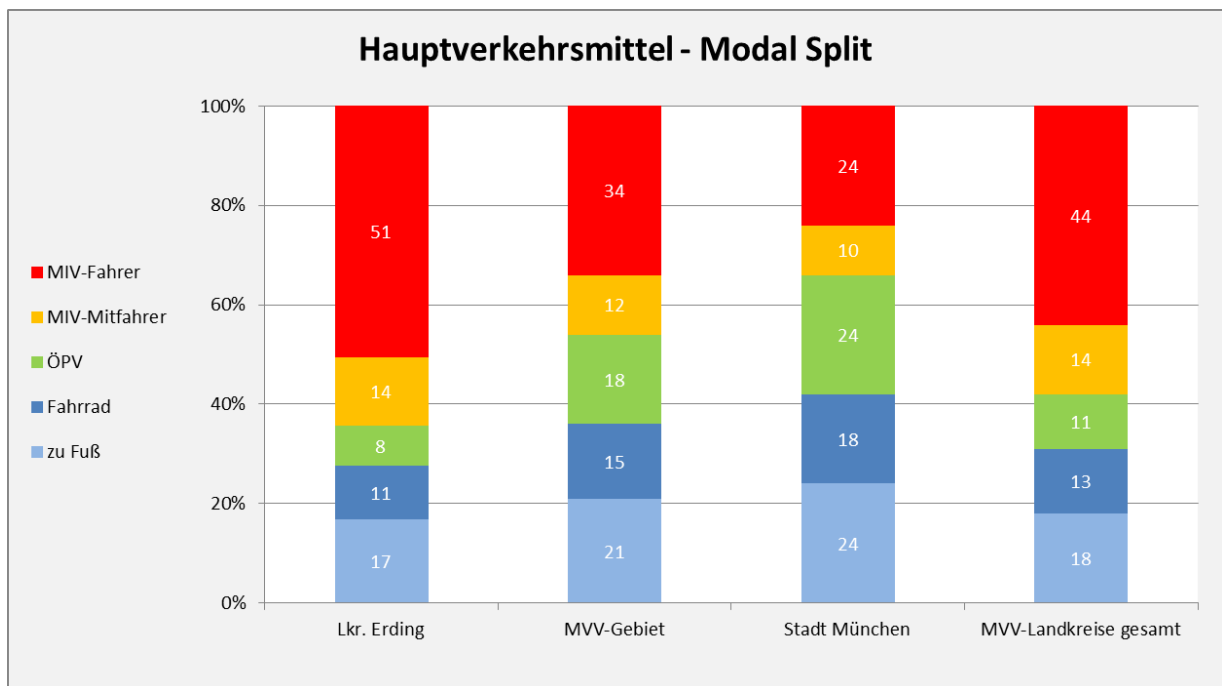


Diagramm 6: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel (Quelle: MiD2017 - infas 12/2018)

Der ÖPNV-Anteil liegt im Landkreis Erding mit 8% an allen Wegen etwas unter dem Durchschnitt der MVV-Landkreise (11%). Allerdings hat sich der ÖPNV-Anteil an den täglichen Wegen seit der MiD aus 2008 durchaus signifikant erhöht (2008: 6%).

Knapp 50% nutzen den ÖPNV nie oder fast nie. Immerhin 17% der Bevölkerung nutzen den öffentlichen Verkehr täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche.

Die Nutzung des Fahrrads mit 11% an allen Wegen ist seit der letzten Studie MiD nahezu unverändert. 41% der Bevölkerung nutzen das Rad täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche.

Wie im ländlichen und suburbanen Raum generell ist auch im Landkreis Erding der PKW mit 65% (Fahrer und Mitfahrer) weiterhin das deutlich vorherrschende Verkehrsmittel (2008: 65%).

Hauptwegezweck im Landkreis Erding ist der Bereich Freizeit (27%), dicht gefolgt von Arbeit und Ausbildung (26%). Der Anteil des Einkaufsverkehrs liegt bei 16%. Große Potenziale für den ÖPNV bestehen dabei insbesondere im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, wenngleich der Kundenkreis hier in der Regel schwierig für den ÖPNV zu gewinnen ist.

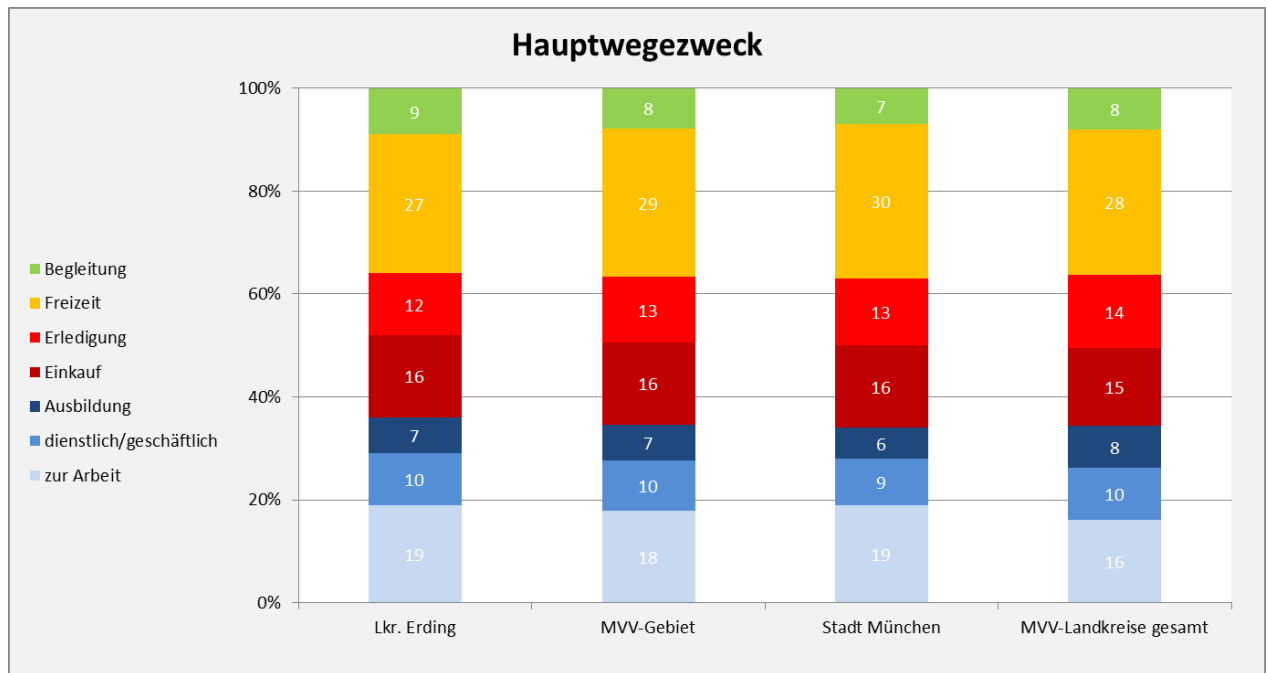


Diagramm 7: MID-Auswertung Hauptwegezweck (Quelle: MiD2017 - infas 12/2018)

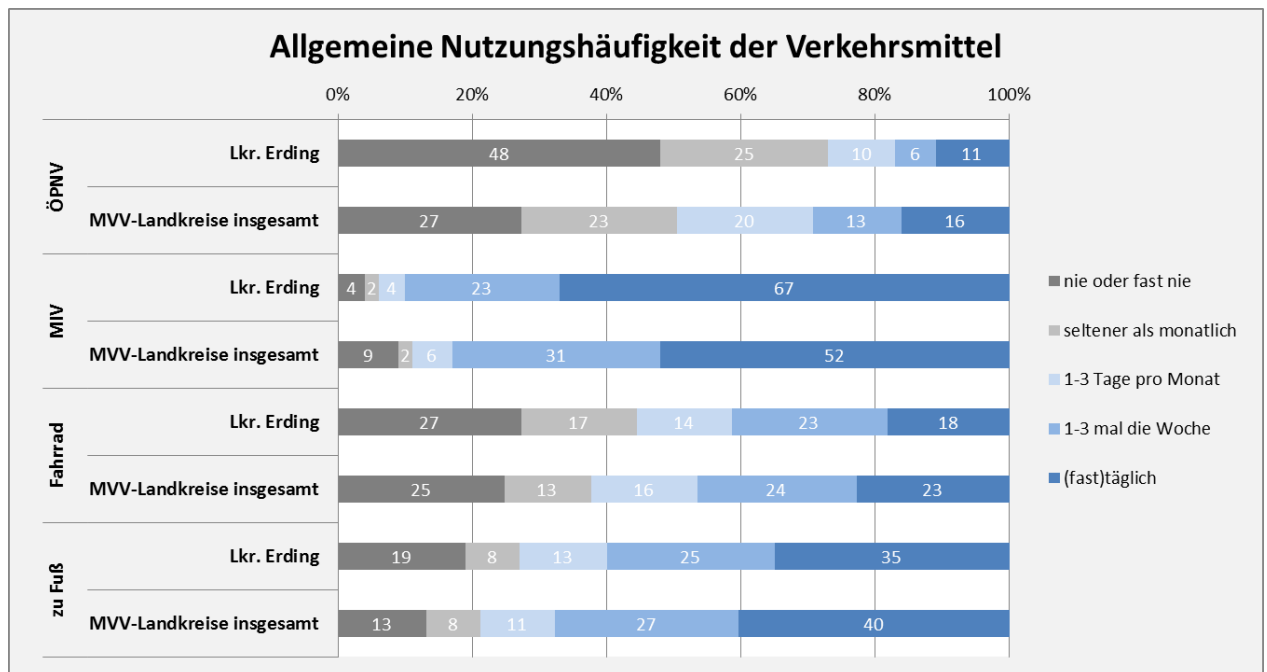


Diagramm 8: MID-Auswertung Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel (Quelle: MiD2017, infas 12/2018)

2.4.2 Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen

Im Landkreis Erding wohnen knapp 60.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Datenstand Juni 2016). Von ihnen pendeln rund 35.400 (~ 60,0%) zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspendler). Die Anzahl von Beschäftigten, die in einem anderen Kreis wohnen und in den Landkreis Erding einpendeln (Einpendler) ist mit 19.400 deutlich geringer. Rund 24.600 Beschäftigte wohnen und arbeiten im Landkreis Erding.

Von den 35.400 Beschäftigten, die den Landkreis verlassen, arbeiten über 12.600 Beschäftigte in der Landeshauptstadt München und 5.500 im Landkreis München. Weitere große Verflechtungen bestehen mit den Landkreisen Freising (6.300 Auspendler), Ebersberg 4.000 Auspendler) Mühldorf (850 Auspendler) sowie der Stadt und dem Landkreis Landshut (630 bzw. 890 Auspendler).

Im Landkreis Erding haben rund 43.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsort, von ihnen sind 45% Einpendler. Die meisten Einpendler kommen aus dem Landkreis Freising (4.130 Einpendler), der Landeshauptstadt München (ca. 3.280 Einpendler) und den Landkreisen Mühldorf (1.460 Einpendler), Ebersberg (1.260 Einpendler) und München (ca. 980 Einpendler).

Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Erding

In **Abbildung 10** sind für jede Gemeinde im Landkreis Erding die Pendlerströme innerhalb des Landkreises dargestellt. Die größten Pendlerbeziehungen bestehen mit der Große Kreisstadt Erding und der Gemeinde Oberding. Die Verflechtungen mit der **Große Kreisstadt Erding** erstrecken sich sternförmig über den gesamten Landkreis. Den knapp 5.000 Einpendlern, die in der Großen Kreisstadt Erding arbeiten, stehen rund 1.800 Auspendler gegenüber, die aus der Stadt Erding in andere Gemeinden des Landkreises pendeln. Zwischen der Großen Kreisstadt Erding und der Gemeinde Oberding besteht mit rund 1.380 Beschäftigten auch der größte Pendlerstrom innerhalb des Landkreises. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Einpendler in die Kreisstadt Erding aus den anderen Landkreismunicipalitäten.

Tabelle 4: Einpendler in die Große Kreisstadt Erding aus den Gemeinden im Landkreis

Einpendler in die Große Kreisstadt Erding aus den Gemeinden			
Dorfen, Stadt	475	Lengdorf	142
Oberding	442	Neuching	141
Taufkirchen (Vils)	423	Inning a.Holz	112
Fraunberg	355	Finsing	96
Bockhorn	334	Sankt Wolfgang	90
Moosinning	292	Forstern	84
Wartenberg	272	Steinkirchen	73
Wörth	272	Hohenpolding	68
Berglern	262	Pastetten	65
Eitting	224	Kirchberg	45
Walpertskirchen	180	Buch a.Buchrain	43
Langenpreising	165	Ottenhofen	40
Isen, Markt	151		

Die Pendlerströme mit der **Gemeinde Oberding** erstrecken sich ebenfalls über das gesamte Landkreisgebiet, wobei die Zahl der Einpendler die Zahl der Auspendler deutlich übersteigt. Neben der Großen Kreisstadt Erding bestehen die wichtigsten Pendlerrelationen mit den Gemeinden Wartenberg (150 Einpendler), Berglern (114 Einpendler) und Eitting (110 Einpendler). Aber auch von den weiter entfernt liegenden Gemeinden im Osten bestehen immer noch größere Pendlerströme mit rund 100 Beschäftigten (z.B. Taufkirchen (Vils) und Stadt Dorfen) mit der Gemeinde Oberding.

Weitere große Pendlerströme bestehen ansonsten lediglich zwischen der Stadt Dorfen und den beiden Gemeinden Taufkirchen (Vils) (530 Beschäftigte) und St. Wolfgang (350 Beschäftigte).

Pendlerströme der Gemeinden innerhalb des Landkreises Erding

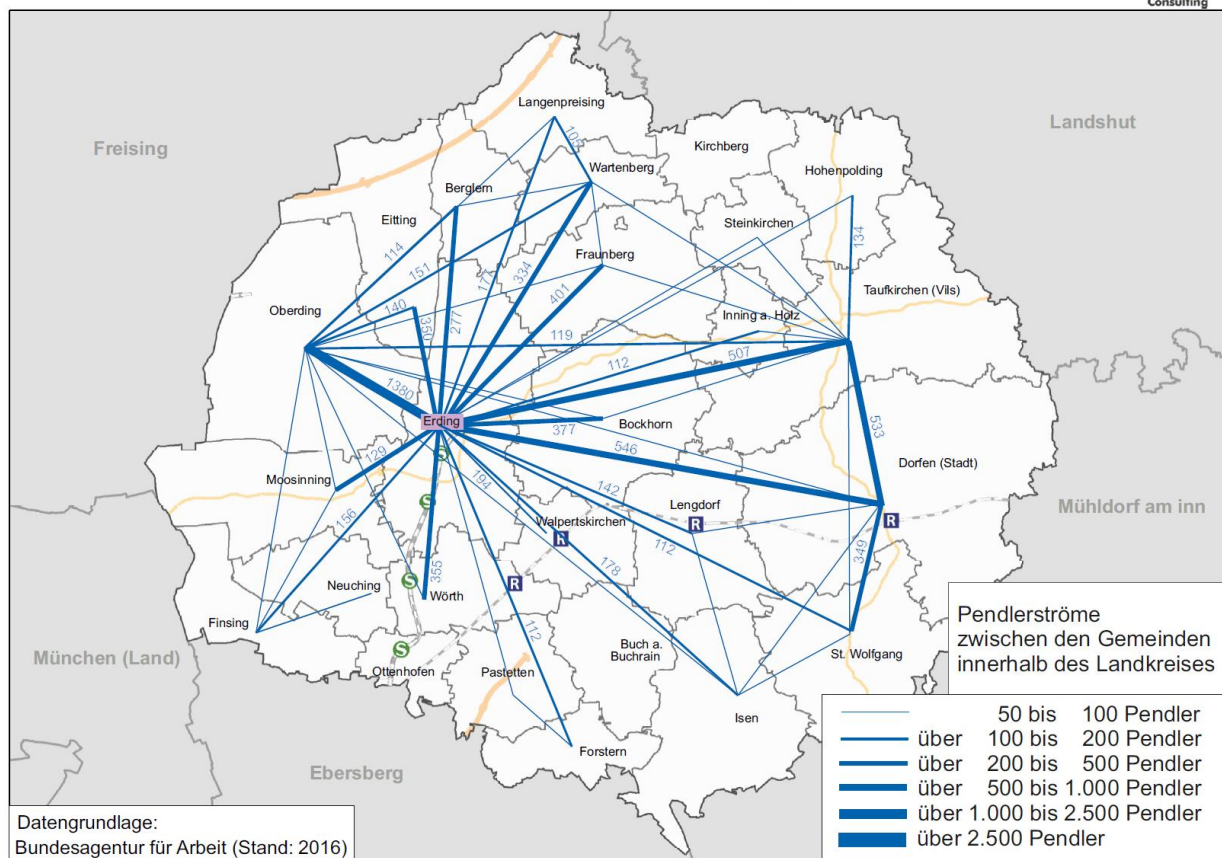


Abbildung 10: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Erding

Pendlerverflechtungen mit Stadt und Landkreis München

Weitaus größere Pendlerbeziehungen bestehen zu der Landeshauptstadt München und dem Landkreis München (siehe **Abbildung 11**). Insgesamt pendeln rund 12.600 Beschäftigte aus dem Landkreis Erding in die Landeshauptstadt München und rund 5.500 Beschäftigte in die Gemeinden des Landkreises München. Den Auspendlern stehen nur rund 3.200 Einpendler aus der Stadt München und knapp 1.000 Einpendler aus dem Landkreis München gegenüber.

Die größten Auspendlerströme gehen dabei von der Großen Kreisstadt Erding mit rund 3.600 Auspendlern in die Landeshauptstadt München und mit rund 1.600 Auspendlern in den Landkreis München aus. Weitere größere Auspendlerströme bestehen aus der Stadt Dorfen (1.300 Auspendler) und den Gemeinden Moosinning, Finsing und Wörth in die Landeshauptstadt München.

Auch aus den Gemeinden im Norden bzw. Nordosten des Landkreises Erding, die von Stadt und Landkreis München weiter entfernt liegen, bestehen noch relevante Pendlerrelationen in einer Größenordnung von rund 100 bis 400 Auspendlern.

Pendlerströme der Gemeinden mit der Stadt und dem Landkreis München

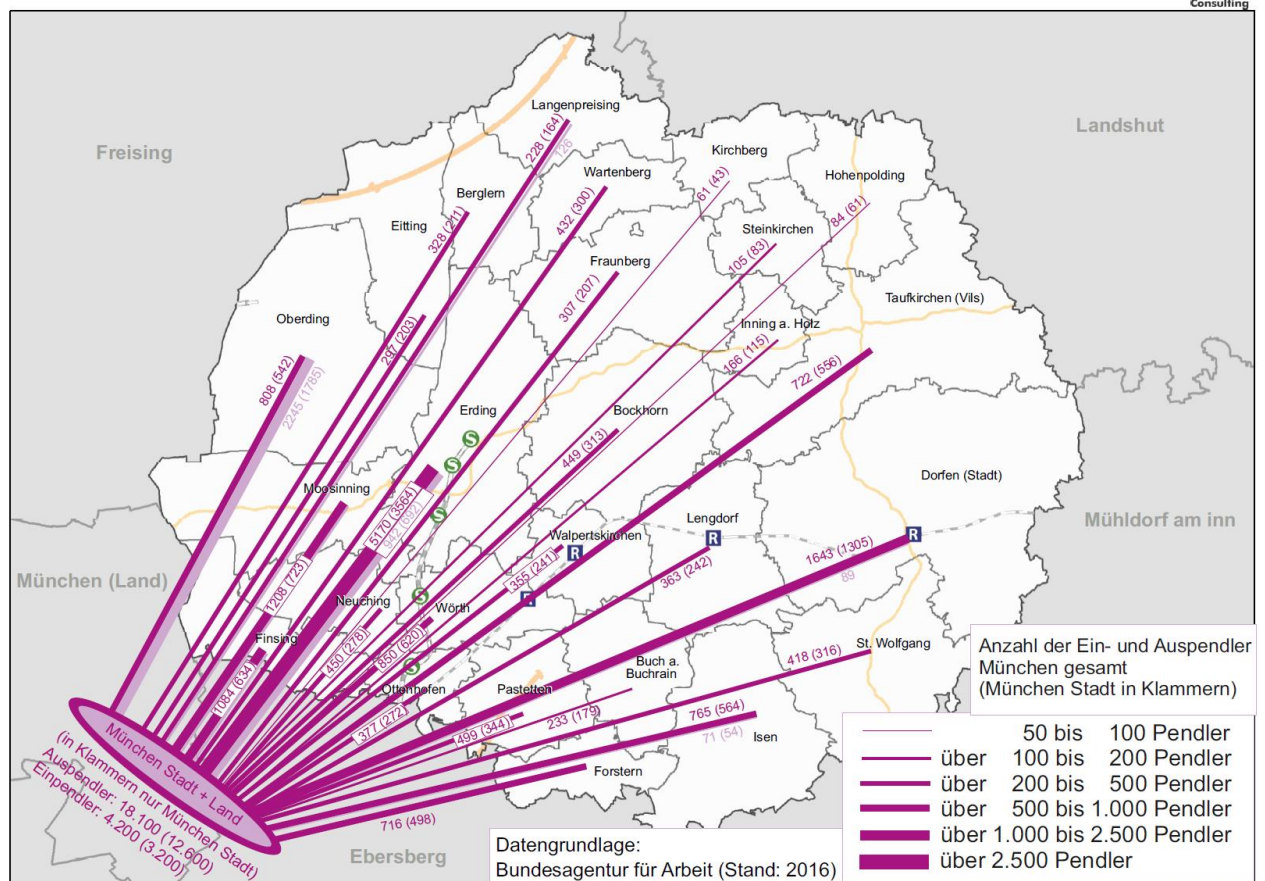


Abbildung 11: Pendlerverflechtungen der Gemeinden im Landkreis Erding mit Stadt und Landkreis München

In der folgenden Tabelle sind die Pendelverflechtungen mit der Landeshauptstadt München nochmals dargestellt.

Tabelle 5: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München

Einpendler in die Landeshauptstadt München				
Erding, Stadt	3564		Neuching	278
Dorfen, Stadt	1305		Ottenhofen	272
Moosinning	723		Lengdorf	242
Finsing	634		Walpertskirchen	241
Wörth	620		Berglern	211
Isen, Markt	564		Fraunberg	207
Taufkirchen (Vils)	556		Eitting	203
Oberding	542		Buch a.Buchrain	179
Forstern	498		Langenpreising	164
Pastetten	344		Inning a.Holz	115
Sankt Wolfgang	316		Steinkirchen	83
Bockhorn	313		Hohenpolding	61
Wartenberg, Markt	300		Kirchberg	43

Von den 3.200 Beschäftigten, die aus der Stadt München in den Landkreis Erding einpendeln, arbeiten über 50% in der Gemeinde Oberding. Ein Viertel der Einpendler arbeitet in der Großen Kreisstadt Erding. Auch aus dem Landkreis München arbeiten rund 50% der gesamten Einpendler in der Gemeinde Oberding.

Weitere Einpendlerströme richten sich in die Gemeinden Finsing (115 Einpendler aus München, ca. 60 aus dem Landkreis München) und Eitting (ca. 90 Einpendler aus der LHM, ca. 40 aus dem Landkreis München). Weitere relevante Einpendlerströme in die anderen Kommunen des Landkreises gibt es nicht.

Pendlerverflechtungen mit benachbarten Landkreisen

Die Analyse der Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen (**Abbildung 12**) zeigt, dass die größten Verflechtungen mit dem Landkreis Freising und dem Landkreis Ebersberg bestehen.

Aus dem Landkreis Erding pendeln rund 6.250 Beschäftigte in den **Landkreis Freising**. Knapp 60% der Auspendler in den Landkreis Freising arbeiten in der Stadt Freising oder am Flughafen (3.600 Auspendler). Die meisten Auspendler in den Landkreis Freising kommen dabei aus der Großen Kreisstadt Erding (1.900 Auspendler) und den Gemeinden Oberding (600 Auspendler), Wartenberg (475 Auspendler) sowie aus Berglern, Dorfen (Stadt), Fraunberg, Langenpreising, Moosinning und Taufkirchen (Vils) mit 250 bis 350 Auspendlern. Die Pendlerverflechtungen mit dem Landkreis Freising konzentrieren sich also mit wenigen Ausnahmen auf die nordwestlichen Gemeinden im Landkreis Erding.

Die Zahl der Auspendler aus dem Landkreis Erding (6.200 Beschäftigte) übersteigt die Zahl der Einpendler in den Landkreis (rund 4.100 Einpendler). Auf die Gemeinde Oberding entfallen über

60% der Einpendler aus dem Landkreis Freising. Größere Einpendlerströme aus Freising bestehen noch mit der Großen Kreisstadt Erding (910 Beschäftigte) sowie in die Gemeinden Eitting (300 Beschäftigte) und Wartenberg (110 Beschäftigte).

Pendlerströme der Gemeinden mit den benachbarten Landkreisen

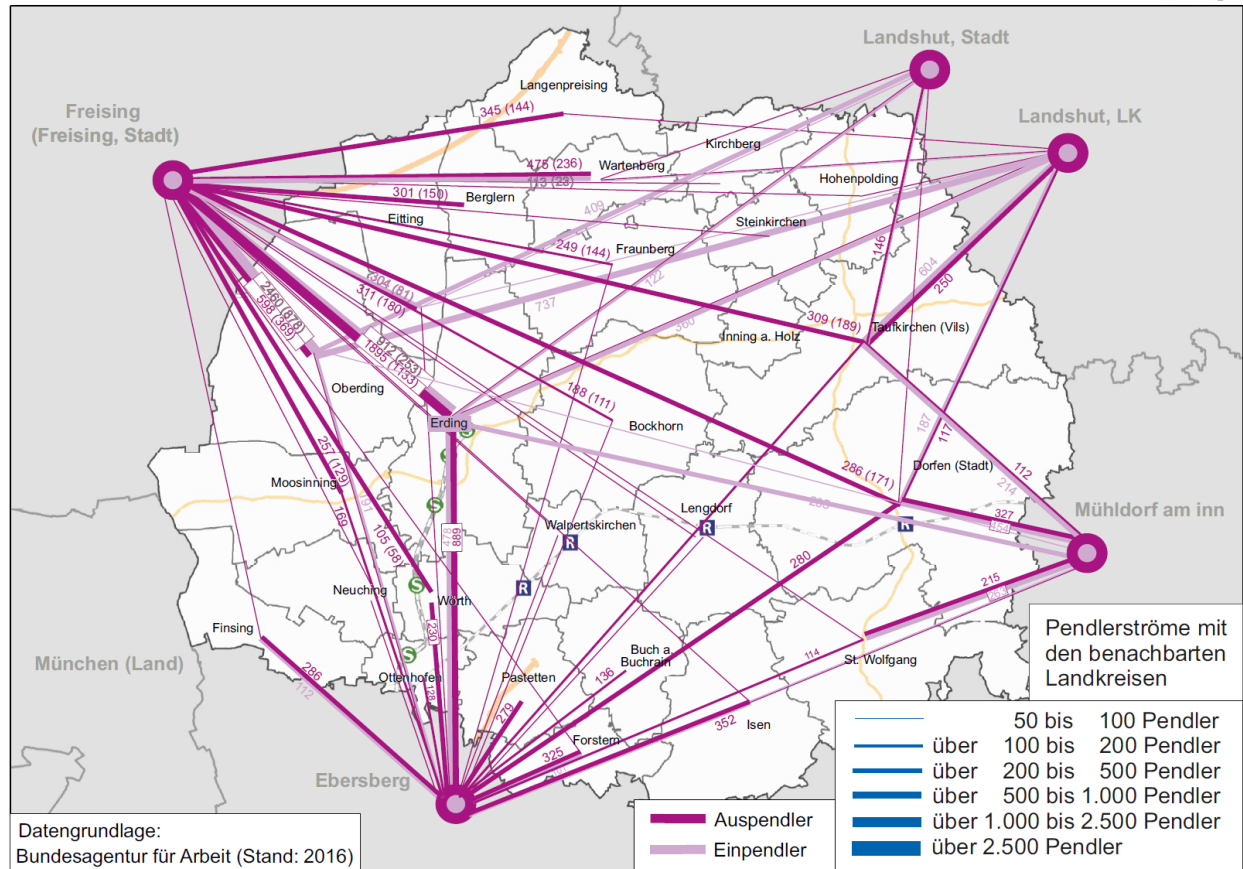


Abbildung 12: Pendlerverflechtungen im Landkreis Erding mit Nachbarlandkreisen

Auch mit dem **Landkreis Ebersberg** bestehen größere Pendlerverflechtungen. Den über 4.000 Auspendlern in den Landkreis Ebersberg stehen knapp 1.200 Einpendler gegenüber. Auch hier stehen die Verflechtungen mit der Großen Kreisstadt Erding im Vordergrund (rund 900 Auspendler). Weitere größere Pendlerströme in den Landkreis Ebersberg kommen aus Isen (350 Auspendler), Forstern (330 Auspendler) sowie aus Finsing, Dorfen (Stadt) und Pastetten mit knapp 300 Auspendlern.

Bei den Einpendlern aus dem Landkreis Ebersberg können neben der Großen Kreisstadt Erding (480 Einpendler) auch die Gemeinden Oberding (knapp 200 Einpendler), Finsing (110 Einpendler) und Forstern (100 Einpendler) noch relevante Pendlerströme verzeichnen.

Bei den Pendlerverflechtungen mit dem **Landkreis Landshut** und der **Stadt Landshut** ist die Anzahl der Einpendler mit knapp 3.000 Einpendlern mehr als doppelt so groß wie die Anzahl der Auspendler (1.410). Während sich die Einpendlerströme aus der Stadt Landshut primär auf die Gemeinde Oberding konzentrieren (über 400 Beschäftigte), bestehen aus dem Landkreis

Landshut noch weitere hohe Einpendlerströme nach Taufkirchen (600), der Großen Kreisstadt Erding (360) und der Stadt Dorfen (360). Größere Auspendlerbeziehungen in die Stadt Landshut bestehen nur aus Taufkirchen (Vils) mit rund 150 Beschäftigten. Von den rund 840 Auspendlern in den Landkreis Landshut kommen die meisten aus Taufkirchen (250 Auspendler).

Auch bei den Pendlerverflechtungen mit dem **Landkreis Mühldorf** ist die Zahl der Einpendler höher als die Zahl der Auspendler. Knapp 1.500 Beschäftigte kommen zum Arbeiten aus dem Landkreis Mühldorf, ein Drittel davon pendelt in die Stadt Dorfen. Weitere Gemeinden mit hohen Einpendlerströmen aus dem Landkreis Mühldorf sind Sankt Wolfgang, Taufkirchen und die Große Kreisstadt Erding mit rund 210 bis 250 Beschäftigten. Auch bei den rund 850 Auspendlern aus dem Landkreis Erding in den Landkreis Mühldorf konzentrieren sich die Verflechtungen auf die Stadt Dorfen (330 Auspendler) und die Gemeinde Sankt Wolfgang (220 Auspendler).

Zusammenfassung der Pendlerverflechtungen

Insgesamt zeigt die Analyse der Pendlerverflechtungen eindeutig, dass die größten Pendlerströme mit der Landeshauptstadt München bestehen. Neben der Großen Kreisstadt Erding stehen hier die Stadt Dorfen und die Gemeinden Moosinning, Finsing, Wörth, Isen, Taufkirchen und Oberding mit über 500 Beschäftigten im Vordergrund bei den wichtigen Auspendlerströmen. Die Einpendler aus der Stadt München richten sich zu über 50% auf die Gemeinde Oberding. Ein ähnliches Bild zeigen die Verflechtungen mit dem Landkreis München.

Bei den Verflechtungen innerhalb des Landkreises kommt der Großen Kreisstadt Erding eine zentrale Bedeutung zu. Knapp 5.000 Beschäftigte pendeln in die Große Kreisstadt Erding. Weitere große Pendlerströme bestehen jeweils mit der Stadt Dorfen und der Gemeinde Taufkirchen. Der größte Pendlerstrom innerhalb des Landkreises besteht zwischen der Großen Kreisstadt Erding und der Gemeinde Oberding.

Bei den Verkehrsströmen mit den benachbarten Landkreisen stehen die Verflechtungen mit dem Landkreis Freising im Vordergrund. Schwerpunkt der Relationen sind die Große Kreisstadt Erding und die Gemeinden Oberding, Wartenberg, Berglern sowie die Stadt Dorfen.

Weitere größere Pendlerströme bestehen mit dem Landkreis Ebersberg, wobei die Zahl der Auspendler deutlich überwiegt. Neben der Großen Kreisstadt Erding sind hier die Verflechtungen mit den südlich gelegenen Gemeinden Isen, Forstern, Finsing, Dorfen (Stadt) und Pastetten ausschlaggebend. Bei den Pendlerverflechtungen mit der Stadt und dem Landkreis Landshut handelt es sich überwiegend um Einpendlerströme, primär nach Oberding.

Die Pendlerströme mit dem Landkreis Mühldorf konzentrieren sich auf die Stadt Dorfen und die Gemeinden Sankt Wolfgang und Taufkirchen (Vils). Auch hier überwiegt die Zahl der Einpendler die Zahl der Auspendler.

3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt

3.1. Angebot

Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Erding (Fahrplanstand 2019) gehört weitestgehend zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Im Kreisgebiet verkehren insgesamt 22 MVV-Regionalbuslinien (inkl. Stadtverkehr Erding), eine teilintegrierte Regionalbuslinie (9403), sieben MVV-Ruftaxi-Linien sowie drei landkreisüberschreitende MVV-Regionalbuslinien aus dem Landkreis Ebersberg und jeweils eine aus dem Landkreis Freising sowie dem Landkreis München. Zusätzlich gibt es noch privatwirtschaftliche Verkehre, welche nicht in den MVV-Tarif integriert sind. Die eigenwirtschaftlichen Linien beschränken sich auf den Stadtverkehr Dorfen und den Gemeindebus Taufkirchen (Vils) sowie einige landkreisüberschreitende Buslinien aus Landshut, Mühldorf und Rosenheim, welche im Wesentlichen für den Schülerverkehr im Einsatz sind.

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

- Bayernbus GmbH (sechs Buslinien)
- Kistler Bustouristik GmbH (eine RufTaxi-Linie)
- Larcher Touristik GmbH (fünf Buslinien, drei aus LK EBE)
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) (vier Buslinien)
- DB Regio Bus Bayern GmbH / RVO (eine Buslinie)
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro (neun Buslinien)
- Taxi Rainer (zwei RufTaxi-Linien)
- Taxi Lechner (drei RufTaxi-Linien)
- Taxiservice Pawelczyk (eine RufTaxi-Linie)

Zudem wird ein Anteil des ÖPNV-Angebots im Landkreis Erding über privatwirtschaftlichen Linien betrieben, welche nicht in den MVV-Tarif eingebunden sind. Dabei agieren folgende Unternehmen im Landkreis Erding:

- Busunternehmen Josef Kalb (vier Linien)
- Gemeinde Taufkirchen(Vils) (eine Linie)
- Larcher Touristik GmbH (eine Linie)
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (sechs Linien)
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro (zwei Linien)
- Stadt Dorfen (eine Linie).

3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG

Auf nahezu allen MVV-Regionalbuslinien im Landkreis Erding besteht sowohl an Schultagen, als auch an schulfreien Tagen ein Angebot. Als reine Schülerverkehre, die zum größten Teil an Schultagen verkehren und als Zubringer, bzw. Abholer von den Schulen fungieren, können die Linien 313, 82, sowie die Larcher Linie, auf welcher die MVV-Fahrausweise nicht gültig sind, deklariert werden.

Im ÖPNV-Angebot verkehren diverse landkreisüberschreitende Linien. So verbinden vier MVV-Regionalbuslinien den Landkreis Erding mit dem Landkreis Freising (501, 511, 515, 635), eine mit dem Landkreis München (531), drei mit dem Landkreis Ebersberg (445, 446, 469), eine mit dem Landkreis Mühldorf (564) und eine mit dem Landkreis Landshut (9403).

Das Liniennetz im Landkreisverkehr setzt sich aus dem Stadtverkehr Erding (Linien 520, 530, 540, 550, 560, 570, 580), den Zubringerlinien in die Städte Erding (Linien 445, 501 5010, 502, 5020, 507, 511, 512, 515, 531, 561, 562, 564, 565, 567, 568, 580, 5670, 5680) und Dorfen (Linien 564, 565, 567, 5403, 9403), sowie zum Flughafen München (Linien 512 und 635) und den reinen Schülerlinien (Linien 82, 313, Larcher Linie) zusammen. Tangentiale Funktionen besitzen unter anderem die Linien 445 (Erding – Ebersberg), 501 (Erding - Moosburg), 511 und 512 (Erding – Freising bzw. Flughafen), 515 (Erding – Hallbergmoos), 531 (Erding – Ismaning) sowie 9403 und 5403 (Taufkirchen – Dorfen).

Fahrtenangebot

Auf gut der Hälfte der MVV-integrierten Regionalbuslinien besteht an Werktagen (Schultagen) ein Angebot von mindestens zehn Fahrten je Richtung. Die größte Angebotsdichte ergibt sich im Stadtverkehr Erding auf den Linien 530, 540, 550, 560 und 570, sowie auf der Flughafenlinie 512 und der S-Bahn Zubringerlinie 562 (Taufkirchen - Erding). Einen relativ dichten Takt fährt ebenfalls die Linie 469 (Ebersberg – Markt Schwaben), die den Landkreis Erding aber nur tangential durchquert. Außerdem weisen noch weitere Linien ein hohes Fahrtenangebot von mindestens zehn Fahrten je Richtung auf. Zu nennen sind hier die Linien 501 (Erding - Moosburg), 505 (Markt Schwaben - Isen), 520 (Stadtbus Erding), 531 (Erding - Ismaning), 561 (RufBus Wartenberg - Erding), 567 (Dorfen - Erding), 568 (Markt Schwaben - Erding), 580 (Erding S-Bahn – Therme Erding), 9403 (Taufkirchen - Dorfen), und 5621 (RufTaxi Hohenpolding - Taufkirchen). Bisweilen sind bei letztgenannten Linien nur Teilabschnitte vertaktet bzw. verdichtet.

Bezüglich des Angebots **außerhalb der HVZ** (HVZ = 6:00-9:00 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-19:30 Uhr) werden folgend alle in den MVV integrierten Buslinien mit Ausnahme der reinen Schülerverkehre (Linien 82, 313, Larcher Linie) betrachtet. Dementsprechend werden diese Linien in der NVZ und SVZ nicht als fehlendes Angebot genannt.

In der **vormittäglichen NVZ** (9:00-12:00 Uhr) an **Schultagen** wird auf den MVV-Regionalbuslinien 512, 520, 530, 531, 540, 550, 560, 567 und 580 ein ähnlich dichter Takt wie während der HVZ gefahren. Auf den Linien 469, 501, 502, 505, 561, 562 und 568 besteht während dieser Zeit ein reduziertes Angebot, d.h. es werden weniger oder nur vereinzelt Fahrten angeboten, die gelegentlich auch nur auf Teilabschnitten verkehren. Auf den Linien

445, 507, 511, 515, 564, 569, 570, 9403, 5010, 5020, 5050, 5403, 5621, 5670 und 5680 besteht in der vormittäglichen NVZ kein Angebot. An **schulfreien Werktagen** ergibt sich das gleiche Bild.

In der **nachmittäglichen NVZ** (14:00-16:00 Uhr) an **Schultagen** wird auf den MVV-Regionalbuslinien 501, 512, 515, 520, 530, 531, 540, 550, 560, 567, 568, und 580 ein ähnlich dichter Takt wie während der HVZ gefahren. Auf den Linien 469, 502, 507, 511, 561, 562, 564, 565, 569 und 9403 besteht während dieser Zeit ein reduziertes Angebot, d.h. es werden weniger oder nur vereinzelt Fahrten angeboten, die gelegentlich auch nur auf Teilabschnitten verkehren. Auf den Linien 445, 505, 570, 5010, 5020, 5050, 5403, 5621, 5670 und 5680 besteht in der nachmittäglichen NVZ kein Angebot. An **schulfreien Werktagen** ergibt sich das gleiche Bild.

Ein Betrieb der MVV Regionalbuslinien im Landkreis Erding an Werktagen in der **Schwachverkehrszeit am Abend** (nach 19:30 Uhr) findet lediglich auf der Flughafenlinie 512, dem Erdinger Stadtbus 550, sowie dem Regionalbus 562 zwischen Taufkirchen und Erding statt. Ansonsten wird das nächtliche Angebot durch die RufTaxis 5010, 5020, 5050, 5403, 5670 und 5680 sichergestellt.

An **Samstagen** besteht auf 9 MVV-Regionalbuslinien im Landkreis Erding ein Angebot, davon entfallen vier auf den Erdinger Stadtverkehr (Linien 540, 550 und 560, sowie die Wochenendlinie 570 zur Therme Erding). Die Regionalbuslinien 469, 515, 562 und 9403, sowie der Flughafenbus 512 bieten samstags ebenfalls Fahrten an. An **Sonntagen** verkehren im Landkreis Erding die Flughafenlinie 512, die Regionalbuslinien 515 und 562, sowie die Wochenendlinie 570 zur Therme Erding. Ergänzt wird das Wochenendangebot im Regionalverkehr durch die RufTaxis 5010, 5020, 5050, 5403, 5670 und 5680.

Einen Überblick über das Buslinienangebot im Landkreis Erding gibt die folgende Tabelle, der Verkehrslinienplan des Landkreises Erding ist im Kartenteil (**Karte 3.1**) dargestellt.

Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Landkreis Erding

Linien-Name	Strecke (Start-/Endpunkt)	Verkehrs- unternehmen	Fahrtenangebot (Schultage (S) <i>Hin/Rück</i> Ferientage (F) <i>Hin/Rück</i>)	Charakteristik	Vertrags- laufzeit (von – bis)
MVV-Integrierte Buslinien					
Linie 501	Gammelsdorf - Moosburg - Langenpreising - Wartenberg - Erding(S) - K.-Aigner- Gymnasium	RVO/DB Regio Bus Bayern GmbH	Mo – Fr Schultage 13/12 Ferientage 8/10	Regionalbus – Zubringer Erding (S) – Tangente Erding - Moosburg	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 502	Wartenberg – Langenpreising – Berglern - Erding(S) – K.- Aigner-Gymnasium	Regionalverkehr Oberbayern	Mo – Fr Schultage 10/9 Ferientage 8/8	Regionalbus – Zubringer Erding (S)	11.12.2016- 14.12.2024
Linie 505	Mittbach – Isen – Markt Schwaben	Larcher Touristik GmbH	Mo – Fr Schultage 13/12 Ferientage 13/12	Regionalbus – Zubringer Markt Schwaben (S/R)	09.12.2018- 09.12.2028
Linie 507	Markt Schwaben – Ottenhofen – Notzing - Erding	Regionalverkehr Oberbayern	Mo – Fr Schultage 7/7 Ferientage 5/5	Regionalbus, Zubringer Markt Schwaben und Erding (S/R)	09.12.2018- 09.12.2028
Linie 511	Erding – Notzing/Oberding – Schwaig – Freising, Berufsschule/Obervellacher Str. – Freising (S)	Regionalverkehr Oberbayern	Mo – Fr Schultage 6/9 Ferientage 4/3	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Tangente Erding und Freising (S/R)	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 512	Erding – Niederding/Notzing – Oberding – Schwaig – Flughafen München(Terminal1)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr 40min- Takt Sa,-So- und Feiertag 80min- Takt	Flughafenbus	02.12.2019- 01.12.2024
Linie 515	Hallbergmoos – Notzing – Erding(Berufsschule) – Erding (S)	Bayernbus GmbH	Mo – Fr 9/10 Samstag 6 Fahrtenpaare So- und Feiertag 5 Fahrtenpaare	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Tangente Erding - Hallbergmoos	13.12.2015- 11.12.2021
Linie 520	Erding(S) – Pretzen – Altenerding(S) – Gewerbegebiet West – Klinikum Süd – Pretzen – Erding(S) – Stadtmitte – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr Schultage 12 Fahrten Ferientage 12 Fahrten	Stadtbus Erding	01.06.2015- 14.12.2024

Linie 530	Erding(S) – Williamsville – Erding(S) – Am Stadion – F.Brombach-Str. – Grüner Markt – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr Schultage 17 Fahrten Ferientage 16 Fahrten	Stadtbus Erding	01.06.2015- 14.12.2024
Linie 531	Erding(S) – Klinikum Nord/Süd – Neuer Friedhof(Therme) - Moosinning – Eichenried - Ismaning(S)	DB Regio Bus Bayern GmbH / RVO	Mo – Fr Schultage 13/14 Ferientage 13/13	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Tangente Erding - Ismaning	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 540	Erding(S) –F.Brombach-Str.- Am Stadion – Erding(S) – Williamsville – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr 60min- Takt; Schultage 16 Fahrten Ferientage 15 Fahrten Sa 60min-Takt; 13 Fahrten	Stadtbus Erding	01.06.2015- 14.12.2024
Linie 550	Erding(S) – Altenerding(S) – Therme Erding – Klinikum Nord – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr 40min- Takt; 27 Fahrten Sa 40min-Takt 18 Fahrten	Stadtbus Erding	01.06.2015- 14.12.2024
Linie 560	Erding(S) – Klinikum – Altenerding – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr 40min- Takt; 20 Fahrten Sa 40min-Takt 14 Fahrten	Stadtbus Erding	01.06.2015- 14.12.2024
Linie 561	Wartenberg – Kirchberg – Schröding – Steinkirchen – Fraunberg – Erding(S)/Klinikum Nord	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr Schultage 10/12 Ferientage 11/12	RufBus, Zubringer Erding	11.12.2016- 14.12.2024
Linie 562	Taufkirchen(Vils) – Inning am Holz – Erding(S)	Bayernbus GmbH	Mo – Fr Schultage 18/16 Ferientage 16/15 Samstag 6 Fahrtenpaare So.-und Feiertag 6 Fahrtenpaare	Regionalbus, Zubringer Erding (S)	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 564	Buchbach – Dorfen – Kirchasch – Erding(S) – K.Aigner-Gymnasium/Klinikum	Bayernbus GmbH	Mo – Fr Schultage 5/7 Ferientage 3/5	Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Zubringer Erding (S)	11.12.2016- 12.12.2026

Linie 565	Dorfen Bahnhof – Lengdorf/Maierklopfen – Niedergeislbach – Kirchasch – Papferding – Erding(S)	Bayernbus GmbH	Mo – Fr Schultage 9/10 Ferientage 8/9	Rufbus, Zubringer Erding (S)	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 567	Dorfen Marienplatz – St. Wolfgang – Isen – Erding(S) – Erding(Klinikum Nord) - Berufsschule	Bayernbus GmbH	Mo – Fr Schultage 12/11 Ferientage 9/10	Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Zubringer Erding (S)	11.12.2016- 12.12.2026
Linie 568	Erding(S) – Klinikum Nord – Neuer Friedhof(Therme) – Moosinning – Finsing – Markt Schwaben	Larcher Touristik GmbH	Mo – Fr Schultage 14/12 Ferientage 13/10	Regionalbus, – Zubringer Markt Schwaben und Erding	09.12.2018- 09.12.2028
Linie 569	Gaden Ost – Eittingermoos – Eitting – Niederding – Erding(S)	Bayernbus GmbH	Mo – Fr Schultage 5/6 Ferientage 4/4	Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr – Zubringer Erding (S)	09.12.2018- 09.12.2028
Linie 570	Erding(S) – Stadtmitte – Altenerding(S)- Therme Erding – Altenerding(S) – Stadtmitte – Erding(S)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Sa.-So.- und Feiertag 40/20min-Takt; 27 Fahrten	Stadtbus Erding	10.12.2017- 14.12.2024
Linie 580	Eichenkofen – Erding(S) – Stadtmitte – Klinikum Nord – Therme Erding	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr 60min- Takt; 12 Fahrtenpaare	Stadtbus Erding	10.12.2017- 14.12.2024
Linie 9403	Wies – Winkl – Jettenstetten – Moosen – Taufkirchen(Vils) – Dorfen Bahnhof	Regionalverkehr Oberbayern	Mo – Fr Schultage 12/12 Ferientage 9/12 Sa 2 Fahrtenpaare	Regionalbus Zubringer Dorfen (S)	10.06.2001- 09.12.2027
RufTaxi 5010	Moosburg – Langenpreising – Wartenberg - Erding	Taxi Rainer	Mo-Fr 1/3 Sa 3/4 So- und Feiertag 2/3	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026
RufTaxi 5020	Wartenberg – Langenpreising – Eitting - Erding	Taxi Rainer	Sa 3/3 So 2/2	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026
RufTaxi 5050	Isen – Markt Schwaben	Taxi Lechner	Mo – Fr 2/3 Samstag 8/6 So- und Feiertag 5 Fahrtenpaare	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026

RufTaxi 5403	Dorfen Bahnhof – Taufkirchen(Vils)	Taxi Lechner	Mo – Fr 3/2 Sa.-So.-und Feiertag 5/4	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026
RufTaxi 5621	Taufkirchen(Vils) – Hohenpolding – Schröding – Wambach – Hohenpolding – Taufkirchen(Vils)	Kistler Bustouristik GmbH	Mo – Fr 15 Fahrten	RufTaxi	02.12.2019- 09.12.2028
RufTaxi 5670	Walpertskirchen – Wörth – Pretzen – Erding(S)	Taxiservice Pawelczyk	Fr 1 Fahrt Sa 1 Fahrtenpaar	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026
RufTaxi 5680	Markt Schwaben – Finsing – Moosinning – Neuer Friedhof(Therme) – Klinikum Süd – Erding(S)	Taxi Lechner	Mo – Fr 2/3 Sa 7/8 So.-und Feiertag 4/3	RufTaxi	11.12.2016- 12.12.2026
Nicht in den MVV-integrierte Linien					
Linie 9406	Haag – Obertaufkirchen - Schwindegg	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Mo – Fr 2/1 Sa 1 Fahrtenpaar	Regionalbus Schülerverkehr	
Linie 9407	Taufkirchen(Vils) – Dorfen – Buchbach - Velden	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Mo – Fr 2/3	Regionalbus Schülerverkehr	
Linie 9409	Dorfen – Haag - Wasserburg	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Mo – Fr Schultage 3/3 Ferientage 1/1 Sa 1 Fahrtenpaar	Regionalbus Schülerverkehr	
Linie 9411	Wasserburg – Soyen – Haag – Isen - Oberornau	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Mo – Fr Schultage 11/7 Ferientage 5/4 Sa 2 Fahrtenpaare	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr	
Linie 94111	Wasserburg – Soyen – Haag – Isen - Oberornau	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	An Schultagen zwei Hinfahrten, eine Rückfahrt	Schülerverkehr	
Dorfen Stadtbus	Marienstift – Johannisplatz – Bahnhof - Marienstift	Stadt Dorfen	Mo – Fr Zwischen 08:30 – 11:30 und 14:00 - 16:30 im 30min- Takt	Stadtbus Dorfen	

Linie 81	Schwindegg – Dorfen – (Taufkirchen)	Busunternehmen Josef Kalb	Mo – Fr Schultage 6/9 Ferientage 3/7 Sa 1 Fahrtenpaar Kein Betrieb im August	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr	
Linie 82	Dorfen – St. Wolfgang – Pyramos – Kirchdorf – Ramsau - Gars	Busunternehmen Josef Kalb	Mo – Fr Schultage 3/4 Ferientage 2/2 Sa 1 Fahrtenpaar Kein Betrieb im August	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr	
Linie 83	Dorfen – Isen – Gars	Busunternehmen Josef Kalb	Mo – Fr Schultage 4/5 Ferientage 2/2 Kein Betrieb im August	Landkreis- übergreifender Regionalbus	
Linie 84	Isen - Haag	Busunternehmen Josef Kalb	Mo – Fr Schultage 3 Ferientage 2	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr	
Larcher Schülerlinie	Hohenlinden – Erding	Larcher Touristik GmbH	Schuljahr Mo – Fr 6 Fahrtenpaare	Schülerverkehr	
Linie 20	Flughafen München – Wartenberg - Taufkirchen(Vils)	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr Eine Hinfahrt, Zwei Rückfahrten	Landkreislinie mit Anschluss zum Flughafen	
Linie 313	Fraunberg – Maria Thalheim – Taufkirchen(Vils) - Landshut	Scharf OHG Omnibus & Reisebüro	Mo – Fr Eine Hinfahrt, Zwei Rückfahrten	Landkreis- übergreifender Regionalbus, Schwerpunkt Schülerverkehr	
Gemeindebus Taufkirchen	Bräuhäusstraße – Zugspitzstr. – Kellerstr. – Busbahnhof	Gemeinde Taufkirchen(Vils)	Mo – Fr Zwischen 08:30 – 11:30 und 14:00 - 16:30 im 30min- Takt	Gemeindebus Taufkirchen	

3.1.2. Freigestellter Schülerverkehr

Der Schülerverkehr im Landkreis Erding ist zu großen Teilen in den ÖPNV (nach § 42 PBefG) integriert. Zum Analysezeitpunkt bestehen im Landkreis folgende freigestellte Schülerverkehre nach § 43 PBefG. Folgende Schulen werden u.a. mittels freigestellter Schülerverkehre bedient.

- Volksschule St. Wolfgang (Für Schüler aus der Gemeinde St. Wolfgang)
- Schulzentrum Taufkirchen (Grund-/Mittelschule und Realschule) (angefahrene Ortsteile: Eldering – Grabing – Kögning – Steinkirchen – Pfaffing – Stockach – Thal – Froschbach – Burgharting – Schelchenvils – Schröding – Niederstraubing – Hofstarring – Erdmannsdorf – Großstockach – Kleinstockach)
- Korbinian-Aigner-Gymnasium Erding (angefahrene Ortsteile: Wildschwaige – Oberdingermoos – Notzingerermoos - Eitting)
- Realschule Oberding (angefahrene Ortsteile: Oberneuching – Niederneuching – Eichenried – Moosinning)
- Schulzentrum Dorfen (Gymnasium und Mittel-/Grundschule) (angefahrene Ortsteile: Kronsöd – Adlstraß – Obergebensbach – Untergebensbach – Voldering – Eibach – Haus – Burgrain – Strich – Isen – Aschberg – Untertalham – Sollach – Mithilgen – Pemmering – Mittbach – Daxau – Lichtenweg – Söcking – Angersbach – Berging – Scheideck – Thonbach – Schrott – Öd – Wimpasing – Lengdorf – Kopfsburg – Watzling – Schönbrunn – Holznachbarn – Frühmannstett – Wernhardsberg – Geltenstett – Pürstling – Burdberg – Jeßling – St. Wolfgang - Sägmühle – Großschwindau – Reit – Mülberg – Pyramoos – Königswinkel – Grünbach – Straßberg – Weckerling – Eibach – Algasing – Prenning – Granting – Jakobrettenbach – Kalling – Norlaching – Pürstling – Düneibach – Landersdorf – Schaftlding – Zeilhofen – Oberdorfen – Lappach – Haidvocking – Vocking – Rutzmoos – Oberhausmehring – Armstorf – Kleinschwindau – Mühlberg – Grün – Hampersdorf – Brenning – Manseich – Jaibing – Rosenöd – Wies – Solling – Elsenbach – Engelschaling – Hochstraß – Grüntegernbach – Urtlfing – Loiperstädt – Oberkorb – Anzing – Brandlhub – Wasentegernbach – Bergham – Kraham – Kirchstetten –Großkatzbach)
- Realschule Haag (Oberbayern) LK Mühldorf (angefahrene Ortsteile: Armsdorf – Sägmühle – Großschwindau – St. Wolfgang – Rumpfinger – Königswinkel)

3.2. Nutzung

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

3.2.1. Fahrgäste an Werktagen

Insgesamt wurden bei den Fahrgastzählungen des MVV im Landkreis Erding an Werktagen durchschnittlich knapp 15.000 Fahrgäste gezählt.

Die Übersicht in **Abbildung 13 (Karte 3.2 im Anhang)** zeigt anhand der Haltestellenbelastungen aus dem Jahr 2018 wie sich die Fahrgäste etwa räumlich auf das Landkreisgebiet verteilen.

Die Haltestellenbelastungen sind im westlichen Teil des Landkreises im Allgemeinen höher, während sie sich im Osten vorzugsweise auf die Städte Taufkirchen und Dorfen konzentrieren.

Die Bushaltestellen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen befinden sich in den Siedlungsgebieten der Städte und Gemeinden Erding, Langenpreising, Wartenberg, Taufkirchen und Dorfen, sowie dem Flughafen München. Mit jeweils über 4.000 werktäglichen Nutzern weisen die Haltestellen des Flughafens sowie der S-Bahnhof Erding die höchsten Belastungen auf. Mit einigem Abstand weist der Busbahnhof Taufkirchen mit ca. 1.300 Nutzern die dritthöchste Belastung auf.

Entlang der Staats- und Bundesstraßen sind Korridore mit erhöhten Haltestellenbelastungen ausgeprägt. Hierzu zählen die Verbindungen von Erding nach Berglern, Wartenberg, Taufkirchen und Dorfen. Hohe Belastungen weisen jedoch auch die Haltestellen an der Kreisstraße parallel zur Flughafentangente auf.

Haltestellen mit Anbindung zu den Regionalzug- und S-Bahnhalten im Landkreis weisen ebenfalls überdurchschnittliche Nutzerzahlen auf.

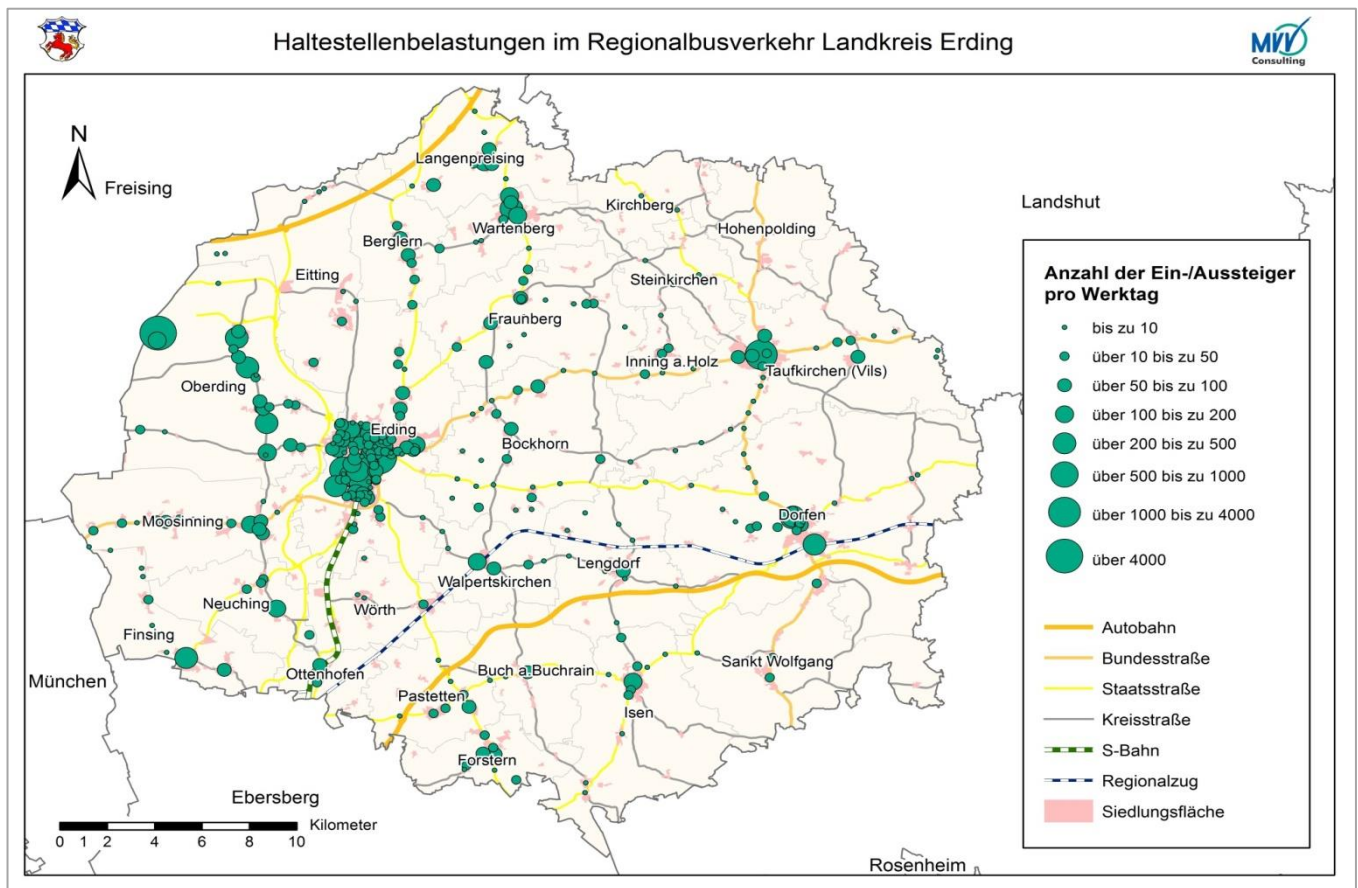


Abbildung 13: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen im Landkreis Erding

Fahrgäste je Werktag

Während der beiden Erhebungszeiträume bestand das mit Abstand höchste Fahrgastaufkommen auf der Flughafenlinie 512 mit rund 1800 Fahrgästen pro Werktag. Auf der Linie 501 wurden knapp über 1.000 Fahrgäste pro Werktag gezählt. Jeweils über 500 Fahrgäste wurden auf den Erdinger Stadtbuslinien 550, 560, sowie den Regionalbuslinien 562 (Erding - Taufkirchen) und 567 (Erding - Dorfen) gezählt.

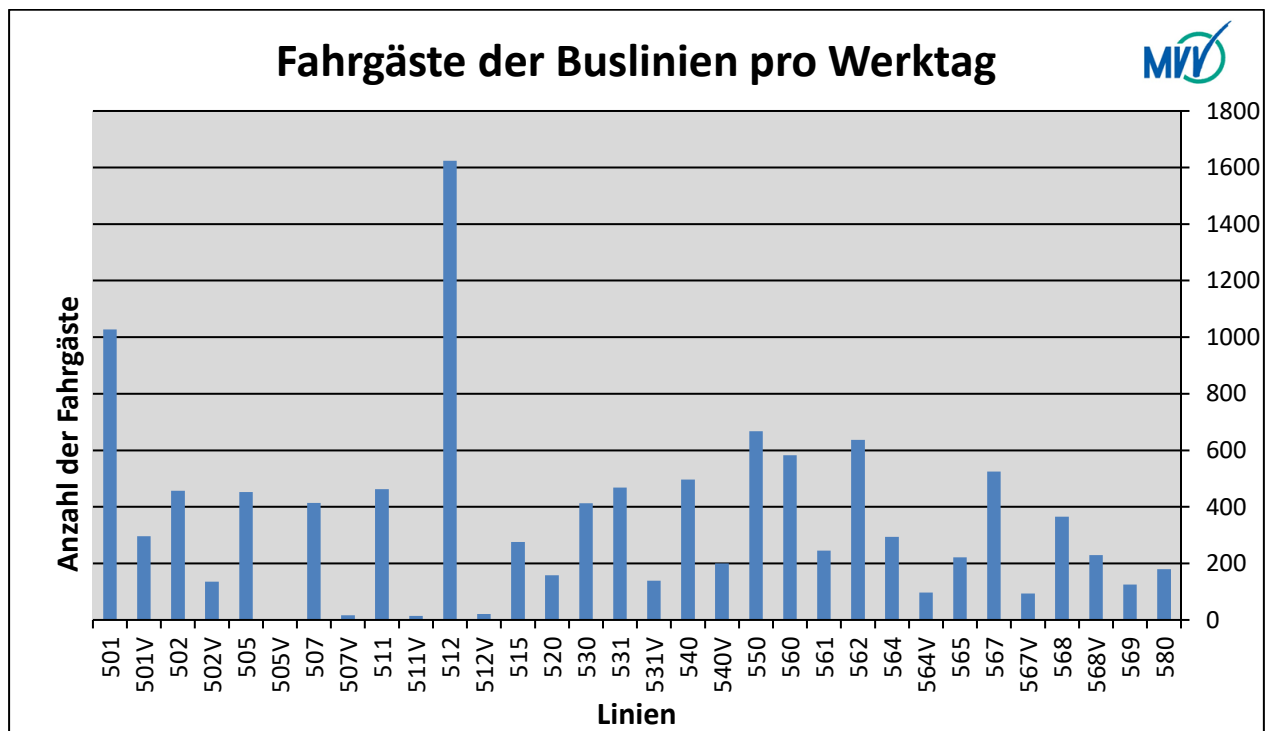


Diagramm 9: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis Erding

Fahrgäste je Fahrt an Werktagen

Bei Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl der Fahrgäste je Fahrt ergeben sich die höchsten Durchschnittswerte an Schultagen auf der Linie 502V mit rund 74 Fahrgästen im ersten Halbjahr 2018 und knapp 60 Fahrgästen im zweiten Halbjahr 2018 sowie auf der Linie 568V mit knapp 59 Fahrgästen im ersten Halbjahr 2018 und rund 56 Fahrgästen im zweiten Halbjahr 2018. Bei beiden Linien handelt es sich um typische Verstärkerlinien, die jeweils nur einzelne Fahrten unternehmen (Schülerverkehr). Relativ hohe Durchschnittswerte mit über 40 Fahrgästen in beiden Halbjahren ergeben sich auch auf den Linien 531V, 540V, 564V und 567V. Die übrigen Linien weisen meist Durchschnittswerte zwischen rund 15 und 40 Fahrgästen auf. Allgemein liegen die früheren Halbjahreswerte in ähnlichen Bereichen wie die des zweiten Halbjahres. Durchschnittswerte von unter 15 Fahrgästen bei beiden Erhebungen besitzen lediglich die Linien 511V, 520, 561, 565, 569 und 580, die teilweise als Verstärker im Schülerverkehr dienen, beziehungsweise die Erschließung kleinerer Weiler und Orte übernehmen.

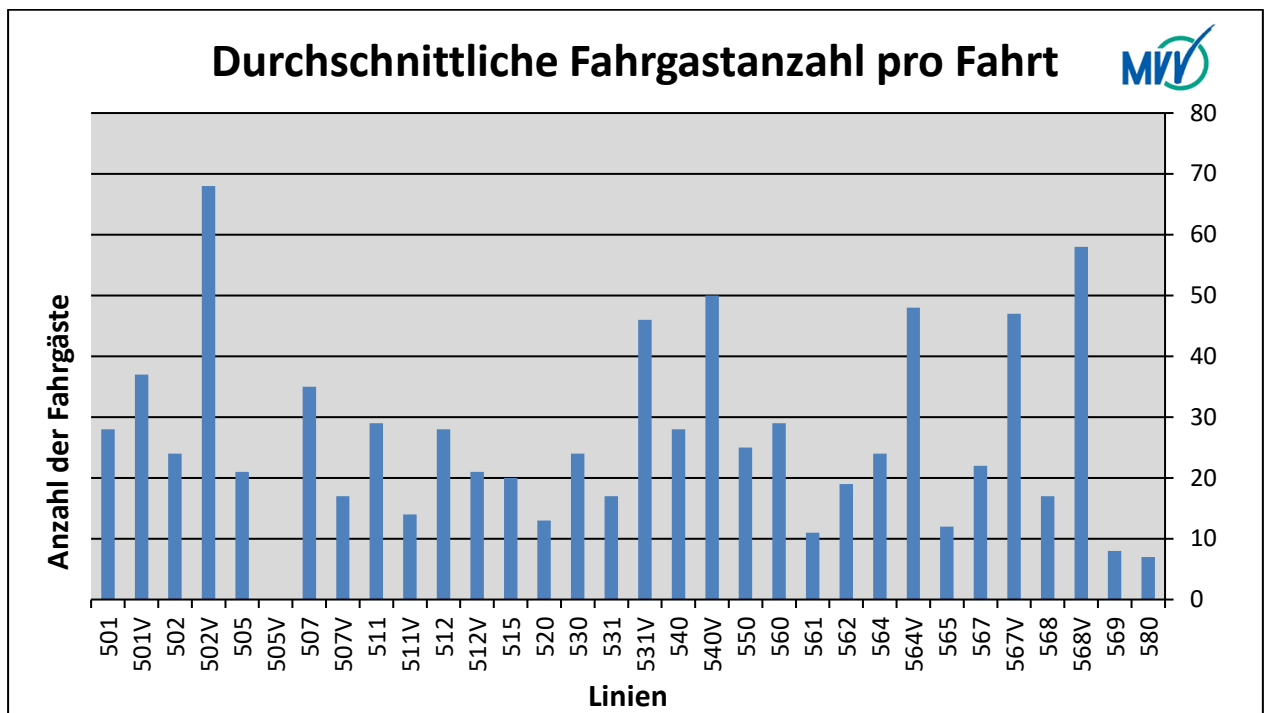


Diagramm 10: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Erding

Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt

Die maximale Besetzung pro Linie und Fahrt setzt sich aus der Anzahl der Personen zusammen, die sich während einer Fahrt/Linie **zur selben Zeit** im Bus befinden. Sowohl ein Durchschnittswert, als auch eine minimale Maximalbesetzung wurden dahingehend statistisch ermittelt. Bei Betrachtung der maximalen Besetzung pro Linie und Fahrt besitzt die Linie 502 den höchsten Wert. Diese kann bei einer Fahrt eine maximale Besetzung von 87 Personen aufweisen. Hohe maximale Besetzungen weisen weiterhin die Linien 501, 502V, 507 und 568V auf. Diese verkehren zu einzelnen Zeiten mit einer überdurchschnittlichen Personenanzahl von über 70 Personen. Abschließend kann festgestellt werden, dass die durchschnittliche maximale Besetzung aller Linien zwischen 5 und 65 Fahrgästen liegt. Eine detaillierte Zusammenfassung der Besetzungszahlen spiegeln die Diagramme 10 und 11 wieder.

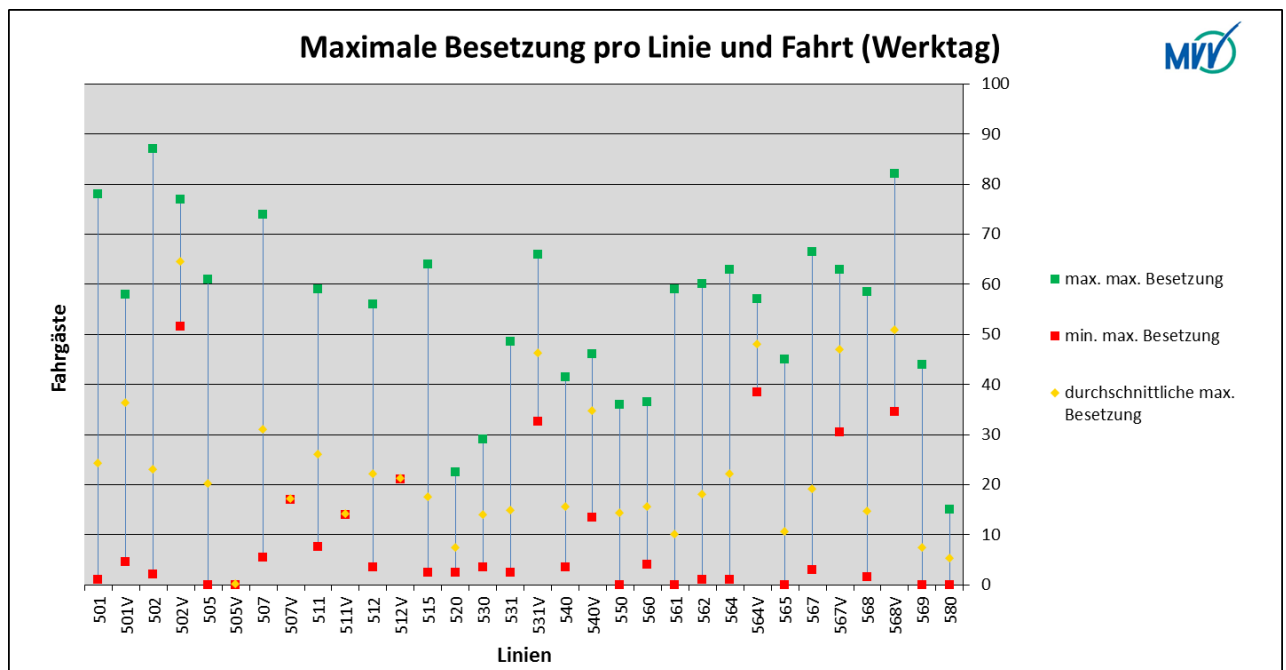


Diagramm 11: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Erding

3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden

An Samstagen wurden im Landkreis Erding insgesamt Fahrgastzahlen von rund 2.000 Personen erfasst. An Sonntagen liegt die Zahl bei etwa 1.000 Fahrgästen. Diese vergleichsweise niedrigen Zahlen resultieren auch aus der geringeren Anzahl an Linien, die am Wochenende im Landkreis Erding regulär verkehren. Rund ein Drittel der Fahrgäste aller Linien entfällt an Samstagen auf die Flughafenlinie 512, an Sonntagen sogar mehr als die Hälfte. Insgesamt verkehren sieben Regionalbuslinien am Samstag und vier Linien am Sonntag im Landkreis Erding.

Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen

An Samstagen wird die Linie 512 von den meisten Fahrgästen genutzt (rund 700). Die relativ hoch frequentierte Linie verbindet Erding mit dem Flughafen. Der Bahnhof Erding fungiert hier unter anderem als Umsteigebahnhof für Flugreisende. Während der Hauptverkehrszeit am Samstag besteht hier ein 80-Minuten Takt. Alle anderen an Samstagen verkehrenden Linien weisen durchschnittliche Fahrgastzahlen zwischen 100 und 200 Fahrgästen pro Tag auf.

An Sonntagen besitzt ebenfalls die Linie 512 mit knapp 600 Fahrgästen die höchste Nachfrage. Analog zu den Samstagen lässt sich das hohe Passagieraufkommen aufgrund der Flughafenanbindung erklären. Des Weiteren weist der Erdinger Ortsverkehr in Form der Linie 570 ein hohes Reisendenaufkommen auf (über 200 Personen). Die restlichen beiden Linien im Landkreis Erding, die sonntags verkehren, weisen im Vergleich zu diesen Linien eine Nachfrage von rund 100 Fahrgästen auf.

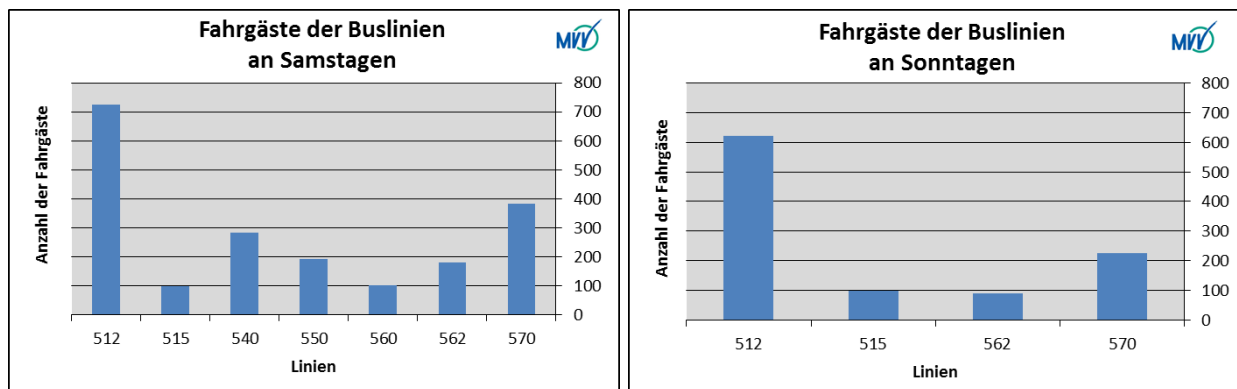


Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie im Landkreis Erding

Fahrgäste je Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Überdurchschnittliche Fahrgastzahlen an Samstagen von über 25 Fahrgästen je Fahrt wurden nur auf der Linie 512 registriert. Ansonsten weisen die übrigen Linien Durchschnittswerte zwischen zehn und fünfzehn Fahrgästen je Fahrt auf, niedrigere Zahlen wurden nur auf der Linie 560 erhoben. Hierbei wurden durchschnittlich 7 Fahrgäste pro Fahrt gezählt.

An Sonntagen wurden ebenfalls auf der Linie 512 überdurchschnittliche Fahrgastzahlen von über 20 Fahrgästen je Fahrt erhoben. Darüber hinaus liegen die durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Fahrt auf den Linien 515, 562 und 570 zwischen 5 und 10 Fahrgästen.

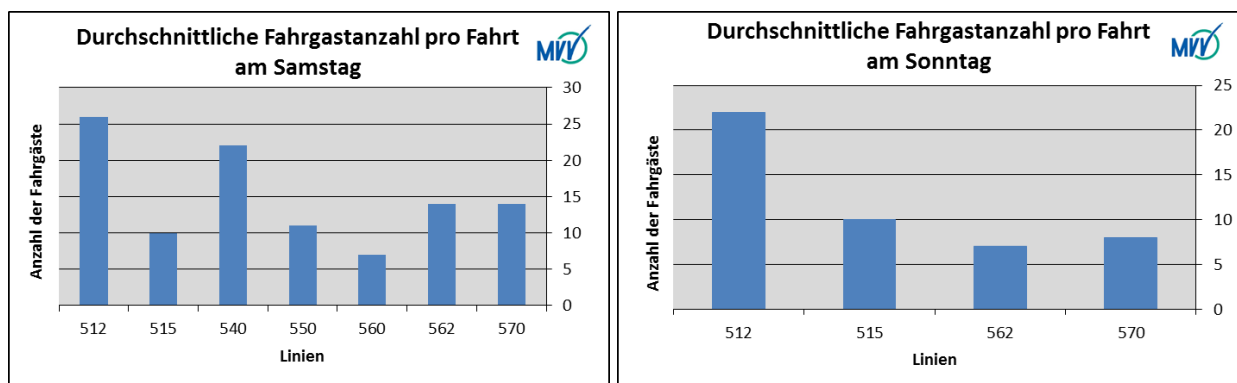


Diagramm 13: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden im Landkreis Erding

Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Bei Betrachtung der maximalen Besetzung pro Linie und Fahrt kristallisiert sich wiederum die Linie 512 heraus. Dies gilt sowohl für Samstag als auch für Sonntag. Die Flughafenlinie 512 besitzt ein maximales Besetzungsaufkommen von 50 (Samstag) bzw. 44 (Sonntag) Personen pro Fahrt. Die durchschnittliche maximale Besetzung der Linie 512 liegt an Samstagen bei 22 Fahrgästen bzw. bei 19 Fahrgästen an Sonntagen. Die durchschnittliche maximale Besetzung der übrigen Linien pendelt sich bei circa fünf bis fünfzehn Fahrgästen pro Fahrt und Linie ein.

Auf drei Linien wurden am Wochenende Leerfahrten erfasst. Am Samstag auf der Linie 540 und am Sonntag auf den Linien 562 und 570.

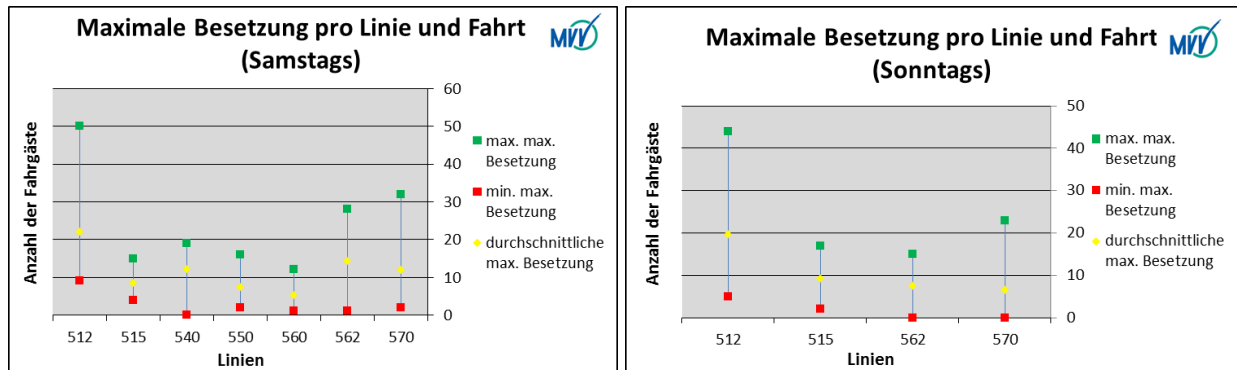


Diagramm 14: Maximaler Besatz pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis Erding

3.3. Schwachstellenanalyse

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

3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

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

Von folgenden Ausnahmen abgesehen sind im Landkreis Erding alle Orte bzw. Ortsteile mit über 200 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen. Diese weisen jeweils Einwohnerzahlen von unter 500 Einwohnern auf.

Nicht erschlossene Orte/Ortsteile mit über 200 Einwohnern

- Vorderes Finsingermoos (242, Einwohner, Gemeinde Finsing)
- Tading (310 Einwohner, Gemeinde Forstern)
- Jeßling (450 Einwohner, Gemeinde St. Wolfgang)

Darüber hinaus sind die Ortsteile Schwindkirchen und Wasentegernbach (Stadt Dorfen) sowie Pyramoos und Schönbrunn (Gemeinde St. Wolfgang) nicht durch MVV-integrierte Linien erschlossen.

Der Ortsteil Wifling (Gemeinde Wörth) verfügt über kein Busangebot vor Ort, liegt jedoch teilweise im 1000-Meter-Einzugsradius bzw. vollständig im 1.500 Einzugsradius des S-Bahnhaltepunkts St Koloman (mit Fuß-/Radwegverbindung).

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

Bushaltestellen: 400 Meter

SPNV-Haltepunkte: 1.000 Meter

Diese Vorgaben entsprechen den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für zentrale Bereiche in Unter- und Kleinzentren (Bus) bzw. Verkehrsachsen (SPNV). Für den ländlichen Raum werden somit strengere Kriterien, als in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert, angewendet. Zielsetzung ist ein vergleichbarer Bewertungsmaßstab, der auch berücksichtigt, dass die tatsächliche Wegstrecke zur Haltestelle in vielen Fällen um den Faktor 1,3-1,5 über der Luftlinienentfernung liegt.

Karte 3.3 (im Kartenanhang) stellt die Ergebnisse der Analyse für den Landkreis Erding dar. Insgesamt liegen knapp 75 Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen (davon rund ein Prozent nur durch MVV-integrierte Linien erschlossen) und knapp 20 % Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte. In Summe ergibt sich ein Wert von 78,7 % durch den ÖPNV erschlossenen Adressen, der unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur im Kreisgebiet als **gut zu bewerten** ist.

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

Nicht erschlossen sind neben den bereits genannten Gebieten zahlreiche kleinere Ortsteile insbesondere im östlichen und südlichen Teil des Landkreises sowie Siedlungsgebiete im Erdinger Moos, deren disperse Struktur eine nachhaltige Anbindung durch reguläre Linienverkehre erschwert bzw. verhindert. Außerhalb der dargestellten Einzugsbereiche liegen darüber hinaus Teilgebiete folgender größerer Orte:

- Buch am Buchrain, Norden und Süden
- Dorfen, Isener Siedlung
- Eitting, Norden
- Finsing, Norden und Neufinsing, Süden und Osten
- Isen, Randgebiete im Nordosten und Südwesten
- St. Wolfgang, Westen und äußerster Süden
- Taufkirchen (Vils), Nordosten und Südwesten und Moosen (Vils), Westen

In vielen Fällen sind hier infrastrukturelle Einschränkungen zu berücksichtigen, die eine bessere Erschließung verhindern. Insgesamt ergibt sich hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Kreisgebiets kein dringender Handlungsbedarf bzw. unter Berücksichtigung eines nachhaltigen Finanzmitteleinsatzes nur ein begrenztes Verbesserungspotential. Teilweise sind jedoch ggf. noch Optimierungen der Feinerschließung (u.a. durch neue Haltestellen) möglich.

3.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit)

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

Die entsprechenden Erreichbarkeitsanalysen werden für alle Ortsteile im Landkreis Erding mit über 200 Einwohnern durchgeführt. An Werktagen (Montag bis Freitag) werden die Erreichbarkeiten in der Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit separat betrachtet, wobei auf eine gesonderte Analyse für Schultage und schulfreie Tage verzichtet werden kann, da sich das Angebot abgesehen von einzelnen Schülerfahrten im Allgemeinen nur vergleichsweise gering unterscheidet.³

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

Die Kriterien zur Beurteilung des Fahrtenangebots wurden in Abstimmung mit dem Landkreis Erding in enger Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgelegt. Die folgende Tabelle stellt die Vorgaben für Werktage dar. Die Vorgaben für die Erreichbarkeitsanalyse orientieren sich an den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definierten Angebotsstandards für den ländlichen Raum. Mit Ausnahme der Gemeinde Forstern verfügen zusätzlich alle Gemeinden, die gemäß LEP als Verdichtungsraum definiert sind, über ein SPNV-Angebot (S-Bahn) im 20 bzw. 20/40-Minuten-Takt.

In **Tabelle 7** sind die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und in Fettschrift die für die Erreichbarkeitsanalysen verwendeten Werte dargestellt. Generell wurden, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 1998, bei angegebenen Spannweiten, immer die höheren Werte herangezogen.

³ Die Abgrenzung der Verkehrszeiten folgt der zum Analysezeitpunkt gültigen Festlegung im Landkreis Erding (HVZ: 6-9 Uhr, 12-14 Uhr und 16-19:30 Uhr, NVZ: 9-12 und 14-16 Uhr, SVZ: nach 19:30 Uhr). Die Rahmenkonzeption (Kapitel 4) definiert für die künftige Ausgestaltung des Angebots veränderte Verkehrszeiten (Verlängerung der HVZ am Abend).

Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte im Landkreis Erding

	Größe des Orts/Ortsteils	Grenzwerte			Richtwerte		
		HVZ (8:30 St.)	NVZ (5:00 St.)	SVZ	HVZ (8:30 St.)	NVZ (5:00 St.)	SVZ
Ländlicher Raum	Über 3.000 Einwohner	7-8 → 8	3-4 → 4	1-2 → 2	12	6	3
	1.001-3.000 Einwohner	3-4 → 4	2	1	6	4	2
	200-1.000 Einwohner	2	1-2 → 1,5 <i>(je Richtung eine bzw. zwei Fahrten)</i>	0-1 → 1 Rückfahrt <i>(in Lastrichtung)</i>	4	2	1

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

Betrachtet werden die folgenden Ziele:

- Erding (als Große Kreisstadt und Oberzentrum für alle Gemeinden im Landkreis)
- Markt Schwaben (als Mittelzentrum für die Gemeinden Forstern, Pastetten und Buch a. Buchrain)
- der jeweils nächstgelegene zentrale Ort (sofern dieser nicht Erding oder Markt Schwaben ist, Zuordnung gemäß Regionalplan)
- das jeweilige Gemeindezentrum (sofern dieses nicht zugleich zentraler Ort ist)

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

Für die Untersuchung der **Reisezeiten** zu den zentralen Orten werden die Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sowie der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung herangezogen. Erstere sieht als Zielgröße eine Erreichbarkeit von Mittelzentren innerhalb von

45 Minuten und Oberzentren von 90 Minuten vor, während die Leitlinie für Mittel- und Oberzentren einen Richtwert von 60 Minuten und einen Grenzwert von 90 Minuten vorgibt. Für Unterzentren liegen der Richtwert bei 40 Minuten und der Grenzwert bei 50 Minuten. Für die Erreichbarkeitsanalyse werden folgende Zielwerte definiert:

Unterzentren:	40 Minuten
Mittelzentren:	45 Minuten
Oberzentrum Erding:	60 Minuten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Erding

Fahrtenangebot

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.4)** erfüllt die Erreichbarkeit des Oberzentrums Erding fast landkreisweit weitgehend die Anforderungen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Davon ausgenommen sind jene Ortsteile, die zu allen Verkehrszeiten über keine ÖPNV-Anbindung verfügen (siehe Kapitel 3.3.1). Auf diese wird auch bei allen folgenden Ausführungen nicht mehr separat eingegangen. Auch aus dem Ortsteil Schönbrunn der Gemeinde St. Wolfgang ist Erding nicht praktikabel erreichbar (daher als „kein Angebot“ gewertet). Defizite ergeben sich ansonsten in erster Linie in größeren Orten, für die gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung höhere Mindeststandards gelten. So wird in Isen, Taufkirchen (Vils) und Wörth der Grenzwert nicht eingehalten, während in Forstern, Hörlkofen und Wartenberg lediglich der Richtwert unterschritten wird.

Weitere Grenz- und Richtwertunterschreitungen konzentrieren sich auf kleinere Ortsteile im Südosten des Landkreises, die ganz oder teilweise durch nicht MVV-integrierte Linien bedient werden. Darüber hinaus wird der Richtwert lediglich im Ortsteil Pesenlern (Gemeinde Wartenberg) nicht erfüllt. In Summe ist das **Fahrtenangebot nach/von Erding** in der Hauptverkehrszeit an Schultagen für die Landkreismunicipalitäten dennoch als **gut bis sehr gut** zu bewerten.

In der **Nebenverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.5)** ergibt sich hinsichtlich der räumlichen Struktur zwar grundsätzlich ein ähnliches Bild, die Richt- bzw. Grenzwerte werden jedoch deutlich häufiger nicht eingehalten. Dies betrifft schwerpunktmäßig den Osten und Süden des Landkreises sowie die Gemeinde Eitting im Nordwesten. In Oberneuching und Neufinsing wird darüber hinaus lediglich der Grenzwert erfüllt, während ansonsten in diesem Bereich keine größeren Defizite bestehen. Insgesamt kann das **Fahrtenangebot nach/von Erding** in der Nebenverkehrszeit trotz verschiedener Angebotslücken **noch als gut** bewertet werden, im Osten und Süden ist das Angebot jedoch lediglich als befriedigend zu beurteilen.

In der **Schwachverkehrszeit (Karte 3.6)** setzt sich die räumliche Differenzierung fort. Während im Süden und Osten teilweise kein Angebot besteht bzw. auch die Grenzwerte unterschritten werden, wird im Nordwesten meist zumindest der Richtwert eingehalten. Kein Angebot besteht

hier lediglich in einzelnen kleineren Ortsteilen. Insgesamt ist das **Fahrtenangebot nach/von Erding** in der Schwachverkehrszeit als **gut bis befriedigend** zu beurteilen, wobei große räumliche Unterschiede bestehen.

An **Samstagen (Karte 3.7)** zeigt sich ein ähnliches Bild. Während im Süden und Osten abgesehen von den Relationen nach Isen (ab Markt Schwaben) und Taufkirchen allgemein kein Angebot besteht, weisen westlich und nördlich der Achse der S 2 nach Erding mit Ausnahme einzelner kleiner Ortsteile alle Gebiete flächendeckend zumindest ein Grundangebot auf. Kein Angebot besteht darüber hinaus in weiten Teilen des Holzlandes.

An **Sonntagen (Karte 3.8)** entspricht die Erreichbarkeit der Großen Kreisstadt Erding der Erreichbarkeit an Samstagen, lediglich die Fahrtenhäufigkeit ist noch etwas geringer.

Reisezeiten

Abgesehen von einzelnen Ortsteilen im Osten und Süden des Landkreises (u.a. Moosen (Vils) und Schwindkirchen liegen die Reisezeiten von/nach Erding im Allgemeinen meist relativ deutlich unter dem Zielwert von 60 Minuten. Vergleichsweise lange und wenig attraktive Reisezeiten ergeben sich in erster Linie in den Ortsteilen von Dorfen, Isen und St. Wolfgang.

Umsteigehäufigkeit

Von den meisten Gemeindehauptorten aus ist Erding im Allgemeinen umsteigefrei erreichbar. Ausnahmen stellen im Süden des Landkreises Buch am Buchrain und Pastetten und im Nordosten Hohenpolding dar. Von mehreren Ortsteilen unter anderem von Dorfen, Isen, St. Wolfgang und Taufkirchen (Vils) ist Erding nur per Umstieg erreichbar, was jedoch grundsätzlich nicht als bedeutendes Defizit zu bewerten ist. Allerdings sind die Anschlüsse in der Praxis teilweise ungünstig bzw. es ergeben sich lange Wartezeiten.

Erreichbarkeit des Mittelzentrums Markt Schwaben

Für die Gemeinden Buch am Buchrain, Finsing, Forstern, Isen, Ottenhofen, Pastetten, Walpertskirchen und Wörth wird zusätzlich die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Markt Schwaben betrachtet. Hinsichtlich des Fahrtenangebots sind die Ergebnisse auf die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München übertragbar, die ab Markt Schwaben in 15 Minuten (Regionalzug zum Ostbahnhof) bzw. 30 Minuten (S-Bahn bis Marienplatz) erreichbar ist.

Fahrtenangebot

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen (Karte 3.9)** ergibt sich ein positives Bild hinsichtlich der Fahrtenanzahl von/nach Markt Schwaben. Lediglich in Isen, Neufinsing, Walpertskirchen und Wörth wird nur der Grenzwert eingehalten, ansonsten ist in allen Ortsteilen mit ÖPNV-Angebot auch der Richtwert erfüllt. Insgesamt ist das **Fahrtenangebot von/nach Markt Schwaben** in der Hauptverkehrszeit daher als **sehr gut** zu beurteilen.

In der **Nebenverkehrszeit** (an Schultagen, **Karte 3.10**) verschlechtert sich die Erreichbarkeit von Markt Schwaben spürbar. In mehreren Ortsteilen wird lediglich der Grenzwert eingehalten, in Isen, Neufinsing und Niederneuching auch unterschritten. Aufgrund des SPNV-Angebots u.a. ab Ottenhofen und Hörlkofen sowie der meist guten Erreichbarkeit aus den Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich von Markt Schwaben ist das **Fahrtenangebot von/nach Markt Schwaben** in Summe **noch** als **gut** einzustufen.

In der **Schwachverkehrszeit (Karte 3.11)** stellt sich die Situation ähnlich positiv dar, wie in der Hauptverkehrszeit. Lediglich die Isener Ortsteile Burgrain, Mittbach und Pemmering verfügen zusätzlich über kein ÖPNV-Angebot. Insgesamt kann das **Fahrtenangebot von/nach Markt Schwaben** in der Schwachverkehrszeit dennoch als **sehr gut** bewertet werden.

Am **Wochenende (Karten 3.12 und 3.13)** besteht abgesehen von den bereits bei der SVZ genannten Ortsteilen nahezu flächendeckend ein ÖPNV-Angebot mit einer (meist) ausreichenden Fahrtenhäufigkeit von/nach Markt Schwaben. An Sonntagen werden dabei allgemein weniger Verbindungen nach Markt Schwaben angeboten, als an Samstagen.

Reisezeiten

Die Fahrzeiten nach Markt Schwaben liegen mit Ausnahme von Isen (mit Ortsteilen) und Wörth (kein direkter Busanschluss an den S-Bahnhaltepunkt St. Koloman) überall bei unter 30 Minuten und sind damit insgesamt als attraktiv zu bewerten.

Umsteigehäufigkeit

Mit Ausnahme von Wörth ist Markt Schwaben von allen untersuchten Ortsteilen (meist) umsteigefrei erreichbar. Teilweise ergänzen Verbindungen mit Umstieg das Direktfahrtenangebot. Bedeutende Defizite sind nicht festzuhalten.

Erreichbarkeit des Mittelzentrums Dorfen – Taufkirchen (Vils)

Ergänzend wird im östlichen Landkreis die Erreichbarkeit des gemeinsamen Mittelzentrums Dorfen – Taufkirchen (Vils) untersucht. Dabei wird jeweils der näher gelegene Ort als Ziel festgelegt, d.h. Taufkirchen für die Kommunen Hohenpolding, Inning am Holz, Kirchberg, Steinkirchen und Taufkirchen selbst sowie Dorfen für die eigenen Ortsteile sowie die Gemeinden Lengdorf und St. Wolfgang. Weiterhin wird die Verbindung zwischen Dorfen und Taufkirchen betrachtet.

Fahrtenangebot

Das **Fahrtenangebot nach Taufkirchen (Vils)** ab Inning am Holz und Hohenpolding entspricht den Anforderungen und weist nur kleinere Schwachstellen auf (NVZ sowie fehlendes Wochenendangebot in Hohenpolding). Ab Kirchberg und Steinkirchen ist Taufkirchen mangels Direktfahrten jedoch nur zeitaufwändig und umwegig erreichbar, wobei die reine Fahrtenanzahl aber weitgehend den Vorgaben der Leitlinie entspricht (jedoch kein Wochenendangebot). Zwischen Moosen (Vils) und Taufkirchen (Vils) erfüllt das Angebot in der HVZ den Richtwert und in der NVZ den Grenzwert, während in der SVZ und an Sonntagen kein Angebot besteht (an Samstagen zwei Fahrtenpaare).

Das **Fahrtenangebot nach Dorfen** weist teilweise größere Schwachstellen auf. Während das Fahrtenangebot in der HVZ zwischen den Gemeinden Lengdorf sowie St. Wolfgang (nur Hauptort sowie Ortsteile Armstorf und Lappach) und Dorfen den Anforderungen entspricht und in der NVZ meist zumindest die Grenzwerte erfüllt werden, besteht in der SVZ und am Wochenende abgesehen von der Bahnverbindung Thann-Matzbach – Dorfen allgemein kein ÖPNV-Angebot. Für die Dorfener Ortsteile ergibt sich ein ähnliches Bild. In der HVZ bestehen keine oder nur kleinere Defizite, während in der NVZ nur in Oberdorfen und Oberhausmehring der Richtwert erfüllt wird (ansonsten jeweils Unterschreitung des Grenzwerts). Am Wochenende und in der SVZ besteht abgesehen von einer Fahrt in der SVZ in Oberdorfen lediglich in Oberhausmehring ein Angebot durch die nahe gelegene Haltestelle Dorfen Bahnhof (RufTaxi 5403). Verschiedene Ortsteile von Dorfen sind darüber hinaus nur durch nicht MVV-integrierte Linien angebunden. Dies trifft abgesehen von Armstorf und Lappach auch auf die weiteren Ortsteile der Gemeinde St. Wolfgang zu. Während ab Pyramoos zumindest ein rudimentäres Fahrtenangebot nach Dorfen besteht, sind die wenigen Verbindungen ab Schönbrunn mit Umstieg sehr zeitaufwändig und daher nicht als praktikables Angebot zu bewerten.

Das **Fahrtenangebot zwischen Dorfen und Taufkirchen (Vils)** ist in der HVZ (RVO 9403) sowie in der SVZ und am Wochenende (durch die MVV-RufTaxi-Linie 5403) ausreichend bis gut, in der NVZ besteht aber vor allem am Vormittag eine große Angebotslücke.

Reisezeiten und Umsteigehäufigkeit

Abgesehen von den bereits genannten fehlenden Direktverbindungen aus Teilen des Holzlandes nach Taufkirchen (Vils) sowie zwischen Ortsteilen der Gemeinde St. Wolfgang und Dorfen, weisen die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten keine weiteren Schwachstellen auf.

Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg

Für die Kommunen Langenpreising und Wartenberg wird zusätzlich kurz die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg im Landkreis Freising untersucht. Zwischen der Gemeinde Langenpreising und Moosburg erfüllt das Angebot in der HVZ die Richtwerte und ansonsten zumindest die Grenzwerte, so dass nur geringe Defizite festzustellen sind. Für den Hauptort Wartenberg bestehen aufgrund der höheren Einwohnerzahl strengere Anforderungen, so dass hier nur in der Hauptverkehrszeit der Grenzwert eingehalten wird. Aufgrund der gleichzeitig bestehenden Anbindung an das Mittelzentrum Erding ist dies jedoch nicht als schwerwiegendes Defizit zu bewerten, wenngleich zumindest eine Erfüllung der Grenzwerte anzustreben ist. Ab dem Ortsteil Pesenlern (Wartenberg) ist Moosburg nahezu nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Am Wochenende besteht generell kein Angebot.

Die Fahrzeiten nach Moosburg sind angemessen, zumal in Langenpreising teils gute Anschlussbeziehungen zwischen den MVV-Regionalbuslinien 501 und 502 bestehen (für Fahrten ab/nach Zustorf). Insgesamt kann die Erreichbarkeit von Moosburg positiv bewertet werden, sofern bestehende Angebotslücken in der NVZ, SVZ und am Wochenende geschlossen werden (bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 weitgehend umgesetzt).

Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes (Karten 3.14 bis 3.18)

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

- Dorfen – Taufkirchen (Vils) (gemeinsames Mittelzentrum) für die Gemeinden Hohenpolding, Inning am Holz, Kirchberg und Steinkirchen
- Erding (Stadt, Oberzentrum) für die Gemeinden Bockhorn, Eitting, Oberding, Walpertskirchen, Wörth
- Isen (Grundzentrum) für die Gemeinde Lengdorf
- Markt Schwaben (Mittelzentrum im Landkreis Ebersberg) für die Gemeinden Buch am Buchrain, Forsten und Pastetten.
- Moosinning (Grundzentrum) für die Gemeinden Finsing, Neuching und Ottenhofen
- Wartenberg (Grundzentrum) für die Gemeinden Berglern, Fraunberg und Langpreising

Der Gemeindehauptort St. Wolfgang fungiert als zentraler Orte für das eigene Gemeindegebiet. Die Erreichbarkeit aller genannten Orte wird auch für die Ortsteile der jeweiligen Gemeinde betrachtet. Die Ergebnisse für das Oberzentrum Erding sowie die Mittelzentrum Dorfen – Taufkirchen (Vils) und Markt Schwaben werden im Folgenden nicht wiederholt.

Fahrtenangebot

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

- Das Fahrtenangebot nach **Isen** erfüllt für die Isener Ortsteile nur in HVZ für die Vorgaben der Leitlinie, ab Lengdorf ist in der HVZ und NVZ zumindest der Grenzwert erfüllt. Am Wochenende und in der SVZ (hier mit Ausnahme von Lengdorf) besteht kein Angebot.
- Im Unterschied dazu weist das Fahrtenangebot nach **Moosinning** ab Finsing, Neuching und Ottenhofen keine größeren Defizite auf. Lediglich für Neufinsing wird aufgrund der höheren Einwohnerzahl und damit erhöhten Anforderungen gemäß Leitlinie meist nur der Grenzwert erfüllt und in der NVZ auch unterschritten. Aufgrund der gleichzeitigen Anbindung nach Markt Schwaben, Erding und München ist dies aber ebenso wenig als nennenswertes Defizit einzustufen, wie die (teilweise) fehlenden Direktfahrten ab Ottenhofen. Angesichts der direkten Anbindung nach Markt Schwaben (ab Ottenhofen per S-Bahn, ab Herdweg per Bus bzw. RufTaxi) ist hier der Anbindung nach Moosinning eine eher nachrangige Bedeutung beizumessen.
- Das Fahrtenangebot zwischen dem Gemeindehauptort **St. Wolfgang** und den weiteren Ortsteilen der Gemeinde ist stark eingeschränkt und nur teilweise MVV-integriert. Während die Ortsteile entlang der MVV-Regionalbuslinie 567 in der HVZ und NVZ über ein Angebot verfügen, das weitgehend den Anforderungen der Leitlinie entspricht, fehlt ein Angebot in der SVZ und am Wochenende. Zwischen Schönbrunn und St. Wolfgang existiert kein direktes ÖPNV-Angebot und es bestehen keine Umsteigeverbindungen mit angemessenen Fahrzeiten.
- Die Erreichbarkeit des Marktes **Wartenberg** stellt sich insgesamt vergleichsweise gut dar, weist aber je nach Gemeinde unterschiedliche Defizite zu verschiedenen Verkehrszeiten auf. Diese betreffen in der Gemeinde Berglern sowie im Langenpreisinger Ortsteil Zustorf die Hauptverkehrszeit, in der Gemeinde Fraunberg hingegen die Schwachverkehrszeit. Zwischen dem Wartenberger Ortsteil Pesenlern und dem Gemeindehauptort besteht nur eine rudimentäre ÖPNV-Verbindung. Ansonsten besteht auch am Wochenende allgemein ein angemessenes Angebot.

Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten

Abgesehen von den bereits dargestellten Schwachstellen weisen die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten zum nächsten zentralen Ort kaum weitere Defizite auf. Kritisch ist darüber hinaus lediglich die sehr lange Fahrzeit zwischen Grucking und Wartenberg zu bewerten.

Erreichbarkeit der Gemeindezentren

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

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

Fahrtenangebot

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

- Bockhorn: Mit Ausnahme von Mauggen und Grünbach Erreichbarkeit nur in der HVZ gegeben.
- Eitting: Außerhalb der HVZ höchstens Richtwert erfüllt, ab Eittingermoos und Gaden kein Angebot in der SVZ und am Wochenende
- Lengdorf ab Obergeislbach (nur Schülerfahrten in der HVZ vorhanden)
- Fraunberg: Jeweils Grenzwertunterschreitung in der SVZ bzw. kein Angebot
- Steinkirchen ab Hofstarring (Grenzwertunterschreitung in der SVZ, kein Angebot am Wochenende)
- Wörth: Mit Ausnahme von Hörlkofen kein ÖPNV-Angebot zum Gemeindehauptort, ab Hörlkofen jeweils Grenzwert unterschritten.

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

Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten

Mit Ausnahme der Gemeinde Bockhorn weisen die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten (über das dargestellte Fahrtenangebot hinaus) keine Defizite auf. In der Gemeinde Bockhorn bestehen mit Ausnahme von Grünbach und Mauggen keine Direktverbindungen zum Gemeindehauptort. Die Verbindungen mit Umstieg (meist in Erding) weisen nur teilweise noch akzeptable Fahrzeiten auf.

3.3.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Für die weiterführenden Schulen im Landkreis Erding wurden alle relevanten Hin- und Rückfahrmöglichkeiten analysiert. Neben den Hinfahrten zu Schulbeginn wurden die Rückfahrten zu den wichtigsten Schulschlusszeiten (6. und letzte Stunde) untersucht. Dabei sollte die Wartezeit im Allgemeinen 30 Minuten nicht überschreiten, wobei insbesondere am Nachmittag bei geringeren Schülerzahlen in Einzelfällen auch Wartezeiten von bis zu 45 Minuten noch als zumutbar einzuordnen sind. Für die Analyse wurden alle Herkunftsgemeinden der Schüler mit mehr als 10 Schülern berücksichtigt.

Eine allgemeine Übersicht der Schulstandorte und Schülerströme im Landkreis Erding befindet sich in *Kapitel 2.2.3.*

Realschulen im Landkreis Erding

Herzog-Tassilo-Realschule Erding

Die Herzog-Tassilo-Realschule hat über 800 Schüler aus insgesamt 16 Gemeinden. Dabei sind etwa 60% der Schüler aus der Großen Kreisstadt Erding selbst. Da die westlich angrenzende Nachbargemeinde Oberding ebenfalls über eine Realschule verfügt, pendeln die Schüler vor allem aus nordöstlich gelegenen Gemeinden ein. Mit insgesamt 80 Schülern ist hier vor allem Wartenberg zu nennen. Weitere wichtige Herkunftsgemeinden stellen zudem Bockhorn (57 Schüler), Walpertskirchen (48 Schüler) und Berglern (45 Schüler) dar.

An der gegenwärtigen gleichnamigen Busstation der Herzog-Tassilo-Realschule verkehren planmäßig insgesamt 13 Buslinien. Zudem befindet sich knapp 500 Meter fußläufig entfernt die S-Bahn-Station „Altenerding“, wodurch eine Anbindung an die S2 besteht.

Die MVV-Regionalbuslinien 501 und 502, die die Schule mit den Gemeinden Wartenberg und Berglern verbindet, sind laut unseren Erhebungen gut aus-, jedoch nicht überlastet. Dies gilt auch für die Linie 562 und 567, welche die Realschule mit den Gemeinden Bockhorn und Walpertskirchen verbindet.

Die Wartezeiten zwischen Ankunft der Buslinie 501 und Schulbeginn um 08:15 Uhr bleiben deutlich unter 30 Minuten. Auch nach regulärem Schulschluss, welcher im Fall der Herzog-Tassilo-Realschule um 13:10 Uhr ist, ist die Abstimmung mit der Linie 501 sehr gut. Für den Nachmittagsunterricht verkehrt von Montag bis Donnerstag der Verstärker 501V ab 15.34 Uhr ab Erding, KAG mit Bedienung der Haltestelle Herzog-Tassilo-Realschule um 15.39 Uhr (Richtung Wartenberg/Berglern/Zustorf/Langenpreising etc.)

Erzbischöfliche Mädchenrealschule Heilig Blut

Die Erzbischöfliche Mädchenrealschule Heilig Blut wird von insgesamt 948 Schülerinnen besucht. Dabei handelt es sich bei über einem Drittel (322 Schülerinnen) um innergemeindliche Schülerinnen. Im Unterschied zu den anderen Realschulen verteilen sich die

Herkunftsgemeinden dieser Mädchenschule relativ homogen in alle Himmelsrichtungen. Zudem pendeln Schülerinnen auch aus ferner gelegenen Gemeinden ein, wie beispielsweise aus Forstern (56 Schülerinnen), Isen (32 Schülerinnen) und Dorfen (22 Schülerinnen). Größere Schülerströme bestehen auch aus den Gemeinden Wartenberg (55 Schülerinnen), Bockhorn (51 Schülerinnen) und Wörth (51 Schülerinnen).

Die Busstation „Erding, Heilig Blut“, knapp vier Gehminuten von der Mädchenrealschule entfernt, befindet sich nur wenige hundert Meter von der Herzog-Tassillo-Schule entfernt, und wird jedoch von zehn Buslinien direkt angefahren. Die S-Bahn-Station Altenerding ist fußläufig 750 Meter entfernt und wird als zumutbar gewertet. Die Befragung der Vertretung der Mädchenschule ergab, dass die verkehrliche Erschließung mit den Bussen grundsätzlich ausreiche.

Der Unterricht beginnt - analog der Herzog-Tassillo-Realschule - um 08:15 Uhr, sodass für die Schüler aus den nordöstlich gelegenen Gemeinden Wartenberg, Bockhorn und Berglern ebenfalls gute Ankunftszeiten zu Schulbeginn bestehen. Längere Wartezeiten am Morgen bestehen lediglich bei den südlich gelegenen Gemeinden Wörth (Linie 445, S-Bahn) und Isen (Linie 568, S-Bahn).

Beim regulären Schulschluss um 13:05 Uhr bestehen lediglich für Gemeinde Wörth sehr eingeschränkte Fahrtmöglichkeiten (allerdings teilweise S-Bahn Anbindung). Für den Schulschluss am Nachmittag (8. Stunde und offenes Tagesheim, 16:30 Uhr) bestehen für eine Vielzahl von Gemeinden keine optimierten Abfahrtszeiten für den Schülerverkehr mehr.

Staatliche Realschule Oberding

Mit insgesamt 360 Schülern befindet sich in der Gemeinde Oberding eine – im Vergleich zu den Realschulen in der Großen Kreisstadt Erding - kleinere Realschule.

Dabei handelt es sich zu knapp einem Drittel um innergemeindliche Schüler (114). Ein weiteres Drittel der Schüler kommt aus der Gemeinde Moosinning (123 Schüler). Abgesehen von den Gemeinden Eitting (55 Schüler) und Neuching (47 Schüler) bestehen noch Schülerströme aus dem nordöstlichen Landkreisgebiet um Berglern/Fraunberg mit der Staatlichen Realschule in Oberding.

Die Staatliche Realschule Oberding verfügt über eine Bushaltestelle („Oberding, Schule“) in unmittelbarer Nähe, die von vier Regionalbuslinien angefahren wird. Die Linien 507 und 531 verbinden die südlich gelegene Gemeinde Moosinning, die Linie 507 zudem auch die Gemeinde Neuching mit der Bildungsstätte. Die Busse kommen dabei um 07:43 Uhr beziehungsweise 07:46 Uhr an der Realschule an und bieten somit eine ideale Ankunftszeit für den Unterrichtsbeginn. Der Unterricht endet um 13:00 Uhr und 16:00 Uhr. Die Linie 507 fährt um 13:12 Uhr und 16:12 Uhr von der Station „Oberding, Schule“ ab und bietet somit auch zum Unterrichtschluss optimale Abfahrtszeiten.

Während die Schüler aus den südlichen Gemeinden gute Anbindungen an die Realschule Oberding haben, bestehen für Schüler aus der Gemeinden Eitting (55 Schüler) oder Fraunberg

(fünf einpendelnde Schüler) zu den relevanten Schulzeiten keine bzw. nur sehr eingeschränkte Fahrmöglichkeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Gymnasien im Landkreis Erding

Zu den bayerischen Gymnasien soll grundsätzlich angemerkt werden, dass durch die Umstellung auf G9, also der Wiedereinführung des neunjährigen Gymnasiums, ab 2025 eine Änderung der Schulzeiten zu erwarten ist. Die daraus resultierenden konkreten Anforderungen für den Nahverkehr in Erding sind jedoch größtenteils noch nicht fassbar.

Anne-Frank-Gymnasium Erding

Das Anne-Frank-Gymnasium hat knapp 1.000 Schüler aus 18 Gemeinden. Der größte Anteil der Schülerschaft mit knapp 60% (579 Schüler) kommt dabei aus der Großen Kreisstadt Erding selbst. Weitere nennenswerte Schülerströme kommen zudem aus den Gemeinden Wörth (72 Schüler) Bockhorn (56 Schüler), Fraunberg (43 Schüler) und Forstern (41 Schüler).

Aufgrund der räumlichen Nähe der *Erzbischöflichen Mädchenrealschule Heilig Blut*, der *Herzog-Tassilo-Realschule Erding* und des *Anne-Frank-Gymnasiums* stellen sich die Erreichbarkeiten der Schulen und die Gegebenheiten im öffentlichen Personennahverkehr für die drei Schulen sehr ähnlich dar. Vorherig aufgezeigte Defizite im Schülerverkehrs können demnach auch auf die jeweils anderen Schulen zutreffen.

Korbinian-Aigner-Gymnasium

Von den 1.120 Schülern aus dem Landkreis Erding, die das Korbinian-Aigner-Gymnasium besuchen, entfallen ca. 40% (456 Schüler) auf die Große Kreisstadt Erding selbst. Rund 100 Schüler kommen aus den Gemeinden Oberding und Moosinning; 74 Schüler entfallen auf die Gemeinde Wartenberg.

Die Linien 501 und 502 nach Wartenberg fahren mittags bei kurzen Wartezeiten von ca. 10 Minuten ab, nachmittags fährt die Linie 501 um 15:59 ab, was beim Schulschluss nach der 9. Stunde zu einer Wartezeit von knapp einer halben Stunde führt. Für eine Verbesserung der Schülerbeförderung verkehrt zusätzlich die nichtveröffentlichte Verstärkerlinie 501V Mo-Do ab 15.34 Uhr ab Erding, KAG in das nordöstliche Landkreisgebiet (Wartenberg, Berglern, etc.). Die Verstärkerlinie bietet zudem noch eine Fahrmöglichkeit um 16.30 Uhr ab Klinikum Nord in das nordöstliche Landkreisgebiet an.

Auch für die Schüler, die nach Unterrichtsschluss nach Moosinning, Neuching, Finsing, oder Ottenhofen fahren, bestehen mittags gute Anschlüsse auf die Regionalbuslinie 507. Die Linie 511 befördert die Schüler mittags nach einer kurzen Wartezeit von einer Viertelstunde in die Gemeinden Oberding und die Stadt Freising, fährt nachmittags jedoch nicht direkt vom Gymnasium aus ab. Die Linie 515 nach Hallbergmoos bietet mittags nach Schulschluss eine passende Fahrmöglichkeit, jedoch ist die Linie nachmittags nicht auf die Schulschlusszeiten ausgerichtet. Durch die Stadtlinien 520 bis 560 besteht nach Schulschluss durchgehend ein vielfältiges Angebot, den Heimweg in die Große Kreisstadt Erding anzutreten. Schüler, die die

Linie 564 nach Bockhorn und Dorfen in Anspruch nehmen, haben nach der 6. bzw. 10. Unterrichtsstunde nur eine kurze Wartezeit von einigen Minuten. Die Linie 565 bringt die Schüler lediglich mittags über Lengdorf nach Dorfen. Schüler aus Eitting können für den Heimweg nach Schulschluss die Linie 569 nehmen. Diese fährt 30 Minuten nach regulärem Schulschluss sowie 18 Minuten nach dem Ganztagsschulschluss ab.

Insgesamt ist die Busanbindung des Korbinian-Aigner-Gymnasiums als gut zu bewerten; einzelne Defizite bestehen jedoch am Nachmittag.

Gymnasium Dorfen

Das Gymnasium Dorfen hat insgesamt 871 Schüler aus 10 Gemeinden. Etwas mehr als die Hälfte der Schüler ist auch in der Gemeinde Dorfen wohnhaft. Ein Drittel der Schüler kommen aus den Gemeinden Taufkirchen (Vils) (133 Schüler), Isen (81 Schüler) und Sankt Wolfgang (76 Schüler). Eine Anbindung an den ÖPNV besteht durch die Haltestelle „Schulzentrum“ sowie die nahegelegene Haltestelle „Friedhof“, die auf dem normalen Linienweg der Linie 9403 liegt. Die Haltestelle „Schulzentrum“ wird zudem von der Linie 81 angefahren, die vom privaten Busunternehmen Josef Kalb betrieben wird und nicht in den MVV eingebunden ist.

Die Schulleitung des Gymnasiums Dorfen wies in einem Workshop auf zu knappe Zeiträume zwischen Unterrichtsende und den Abfahrtszeiten der Busse hin. Primär betrifft dies die Abfahrt der Linie 9403 am Nachmittag um 16:04 Uhr von der Haltestelle „Dorfen, Friedhof“. Diese Fahrt mit Ankunft 16:15 Uhr „Taufkirchen, Busbahnhof“ bietet einen Umstieg zur MVV-Regionalbuslinie 562 nach Erding mit Abfahrt 16:17 Uhr, wodurch sich kaum Spielraum für eine Verschiebung ergibt. Der Verstärker 9403V verkehrt ab 16:02 Uhr von der Haltestelle „Dorfen, Friedhof“ nach „Taufkirchen, Busbahnhof“ mit Ankunft 16.12 Uhr.

Berufsbildende Einrichtungen

Berufliche Oberschule Erding

Die BOS Erding zeichnet sich durch ein sehr weites Einzugsgebiet aus. So kommen die insgesamt 690 Schüler aus 26 Gemeinden, zumeist mit einer vergleichsweise niedrigen Anzahl an Schülern aus den jeweiligen Gemeinden. Ein Drittel der Schüler kommt dabei aus der Großen Kreisstadt Erding, 200 Schüler kommen aus dem Landkreis Ebersberg; größere Schülerströme kommen aus der Stadt Dorfen (57 Schüler) und aus der Gemeinde Taufkirchen (42 Schüler). Die nächstgelegenen Busanbindungen sind die Haltestellen „Erding, Irlanger“ und „Berufsschule“, die von zwei Linien des Stadtbusverkehrs Erding sowie von acht weiteren MVV-Regionalbuslinien angefahren wird.

Die Anbindung nach Wartenberg besteht nur einmal nachmittags um 16:10 Uhr über die Linie 501 (Wartezeit 10 Minuten). Die Linie 511 verkehrt von Erding über Oberding nach Freising und bedient die Haltestelle der Berufsschule mittags bei Wartezeiten von 2 bzw. 30 Minuten, nachmittags mit Wartezeiten von 17 Minuten. Die Linie 562 nach Taufkirchen (Vils) bietet attraktive Fahrtmöglichkeiten nach Schulschluss mittags und nachmittags mit nur geringen Wartezeiten. Die Linie 564 in Richtung Dorfen bedient die Berufsschule lediglich einmal täglich,

nämlich zur Mittagszeit um 13:14, also 14 Minuten nach regulärem Schulschluss. Ebenso wird Eitting lediglich einmal zur Mittagszeit angefahren, nämlich von der Linie 569 um 13:18 Uhr (18 Minuten Wartezeit). Durch die Linie 515 besteht morgens, mittags sowie nachmittags die Möglichkeit mit der 515 Richtung Erding (S) oder weiter Richtung Hallbergmoos Richtung Hallbergmoos zu fahren. Seit Dezember 2019 wurde das Angebot um je eine Fahrt (an Schultagen) morgens und mittags ausgebaut und somit die Anbindung der FOS/BOS nochmals verbessert.

Für die Berufsschule lässt sich sagen, dass die Regionalbusanbindung im Allgemeinen gut ist. Vor allem zur Mittagszeit werden Routen umgelegt, um die Berufsschule zu bedienen. Beim Angebot in den Nachmittagsstunden bestehen einzelne Defizite.

3.3.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen

Neben der Erreichbarkeit der zentralen Orte und weiterführenden Schulen, wurde ergänzend auch die Erreichbarkeit ausgewählter wichtiger Freizeitziele im Landkreis Erding untersucht. Bedingt durch die zentrale Lage der wichtigsten Freizeitziele ergeben sich hier insgesamt keine bedeutenden Defizite. Dies betrifft insbesondere die Hauptziele im Stadtgebiet Erding sowie am Flughafen München. Kleinere Nebenzentren wie Taufkirchen und Dorfen hingegen sind insbesondere an Wochenenden und in den Tagesrandzeiten nicht gut erreichbar.

Eine Analyse der Anbindung der einzelnen Freizeitziele findet sich in **Anhang 2**. Die Beurteilung des Fahrtenangebots entspricht dabei im Allgemeinen der Erreichbarkeit des entsprechenden Ortsteils/der entsprechenden Gemeinde (**vgl. Kapitel 3.3.2**). Die größte Schwachstelle liegt allgemein im fehlenden bzw. stark eingeschränkten Angebot an Wochenenden und in den Tagesrandzeiten, was auch die beiden Kultur-/Freizeit-Nebenzentren Dorfen und Taufkirchen betrifft, die mit Einrichtungen wie Kulturzentren, Kinos, Eissporthalle und Freibad durchaus eine Rolle für den Landkreis spielen. Viele Ziele haben jedoch eher lokale oder räumlich eng begrenzte Einzugsgebiete, die eine separate ÖPNV-Anbindung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie unter Nachhaltigkeitsaspekten nicht zielführend erscheinen lassen. Dies betrifft auch Badeseen, die teilweise über keinen direkten ÖPNV-Anschluss verfügen. Eine Anbindung durch eigene Linien ist dort aufgrund der ausgeprägten Saisonalität und Witterungsabhängigkeit aber nur schwer möglich. Ebenso erscheint die Anbindung von Golfplätzen und Langlaufloipen, nicht zuletzt aufgrund der Nutzerstruktur, nur begrenzt sinnvoll.

Auch die Erreichbarkeiten wichtiger medizinischer Einrichtungen wurden untersucht. Hierfür wurden die Anbindungen der Gemeindehauptorte an das Klinikum des Landkreises Erding sowie die Kliniken in Dorfen, Taufkirchen und Wartenberg analysiert. Die Analyse erfolgte mithilfe der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV, die auf der MVV-Homepage zugänglich ist.

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen wurde dabei besondere Beachtung geschenkt; bei der Online-Abfrage wurden deshalb die Einstellungen „langsame Gehgeschwindigkeit“ und „wenig Umstiege“ ausgewählt.

Zudem wurden nur zumutbare Verbindungen berücksichtigt, d.h. es wurden nur die ausgehend von der besten Fahrzeit und den Umstiegen nur in einem geringen Abweichungsbereich liegen. Nicht berücksichtigt wurden deshalb Fahrten, die im Vergleich unverhältnismäßig hohe Fahrzeiten oder Umstiege aufweisen.

Untersucht wurden Fahrten zu folgenden Bedienzeiten:

Hinfahrt (Gemeindehauptort -> Klinik) werktags im Zeitraum von 6-18 Uhr (Unterteilung des Zeitraumes in Abschnitte von 6-9 Uhr, 9-12 Uhr, 12-14 Uhr und 14-18 Uhr)

Rückfahrt (Klinik -> Gemeindehauptort) werktags im Zeitraum von 9-20 Uhr (Unterteilung des Zeitraumes in Abschnitte von 9-12 Uhr, 12-14 Uhr, 14-16 Uhr und 16-20 Uhr)

Klinikum Landkreis Erding mit Medizin Campus

Aufgrund der Versorgungswirkung des Klinikums Erding für den gesamten Landkreis wurden alle Gemeindehauptorte des Landkreises in die Analyse einbezogen. Das Busnetz im Landkreis ist auf die Große Kreisstadt Erding ausgerichtet, sodass aus nahezu allen Gemeinden die Erreichbarkeit der Klinik gegeben ist. Die Analyse für das Klinikum des Landkreises Erding zeigt aber ein durchaus differenziertes, über den Landkreis verteiltes Bild. Im Durchschnitt werden im Zeitraum von 6-9 Uhr drei Fahrten, von 9-12 Uhr zwei Fahrten, von 12-14 Uhr zwei Fahrten und von 14-18 Uhr vier Fahrten aus den Orten zur Klinik angeboten.

Für die Rückfahrten ergeben sich vergleichbare Werte. Von 9-12 Uhr werden im Durchschnitt etwa zwei Fahrten, von 12-14 Uhr zwei Fahrten, von 14-16 Uhr zwei Fahrten und von 16-20 Uhr fünf Fahrten vom Klinikum zurück in die Orte im Landkreis Erding angeboten. Auffallend schlecht bedient wird die Gemeinde Eitting, auffallend gut die Gemeinden Dorfen und Isen.

Die Fahrzeit über alle Relationen beträgt im Durchschnitt etwa 50 Minuten, wobei viele Werte sowohl darunter als auch darüber liegen. Besonders kurze Fahrzeiten weisen dabei die Gemeinden Finsing, Moosinning, Neuching und Ottenhofen auf, besonders lange Fahrzeiten die Gemeinden Buch am Buchrain, Dorfen, Hohenpolding, Isen, Kirchberg, St. Wolfgang und Steinkirchen. Durchschnittlich ist ca. ein Umstieg notwendig, um die Klinik zu erreichen. Auch hier gilt, dass beide Extreme vorkommen, sowohl Direktverbindungen als auch Verbindungen mit 2-3 Umstiegen, wobei die meisten Verbindungen mit einem Umstieg auskommen.

Am Wochenende wird die Klinik nur eingeschränkt angefahren, insbesondere an Sonn- und Feiertagen ist das Fahrtenangebot an den kliniknahen Haltestellen sehr reduziert. Der nahe S-Bahn Halt Altenerding wird aber bedient. Die Erreichbarkeit aus den Landkreisgemeinden ist am Wochenende sehr eingeschränkt.

Klinik Dorfen mit Medizinischem Versorgungszentrum

Die Klinik in Dorfen wird von drei Linien direkt angefahren, davon verkehrt eine Linie als RufTaxi. Eine weitere RufTaxi-Linie verkehrt nicht im definierten Bedienzeitraum. Außerdem fährt eine weitere Buslinie den unweit entfernten Bahnhof Dorfen an. Der Bahnhof Dorfen ist etwa 1,5 km entfernt, weshalb die Zusanbindung gerade für mobilitätseingeschränkte Personen wohl nur in Verbindung mit einem Umstieg in einen Bus nutzbar erscheint.

Täglich wird die Klinik von sechs Fahrten im Zeitraum von 6-9 Uhr, drei Fahrten von 9-12 Uhr, vier Fahrten von 12-14 Uhr und zehn Fahrten von 14-18 Uhr angefahren. Zurück verkehren zwei Fahrten von 9-12 Uhr, drei Fahrten von 12-14 Uhr, vier Fahrten von 14-16 Uhr und acht Fahrten von 16-20 Uhr. Dabei fällt auf, dass die Anbindung aus Richtung Taufkirchen (Vils) in der Zeit von 9-12 Uhr nicht existent ist, die anderen Relationen teilen sich relativ gleichmäßig auf.

Die Linien fahren dabei Ortsteile von Taufkirchen (Vils), Dorfen, Lengdorf, Bockhorn, Isen, St. Wolfgang und Erding an. Die Anbindung weiterer Gemeinden und Ortsteile ist nur über Verbindungen mit Umstieg realisiert. Am Wochenende wird die Klinik nur von einer RufTaxi-Linie nach Taufkirchen (Vils) angefahren, aber auch diese Verbindung wird eher spärlich bedient. In die Große Kreisstadt Erding beträgt die Fahrzeit ohne Umstieg in etwa 45 Minuten.

KBO Isar-Amper-Klinikum Taufkirchen (Vils)

Die KBO Isar-Amper-Klinikum Taufkirchen (Vils) wird von zwei Buslinien direkt angefahren. Eine weitere Linie verkehrt außerhalb des definierten Bedienzeitraumes als RufTaxi. Der Ort wird an der etwa 1 km von der Klinik entfernten Station Gewerbegebiet zudem von einer weiteren RufTaxi-Linie angefahren, es besteht Anbindung an weitere Busse Richtung Klinik.

Täglich wird die Klinik von sieben Fahrten im Zeitraum von 6-9 Uhr, einer Fahrt von 9-12 Uhr, drei Fahrten von 12-14 Uhr und neun Fahrten von 14-18 Uhr angefahren. Zurück verkehren zwei Fahrten von 9-12 Uhr, drei Fahrten von 12-14 Uhr, drei Fahrten von 14-16 Uhr und neun Fahrten von 16-20 Uhr. Dabei fällt auf, dass die Anbindung aus Richtung Dorfen in der Zeit von 9-14 Uhr nicht existent ist, die anderen Relationen teilen sich relativ gleichmäßig auf.

Die Linien fahren dabei Ortsteile von Taufkirchen (Vils), Dorfen, Bockhorn, Isen, Inning am Holz, Fraunberg und Erding an. Die Anbindung weiterer Gemeinden und Ortsteile ist nur über Verbindungen mit Umstieg realisiert. Am Wochenende wird die Klinik eingeschränkt bedient, es verkehren aber alle Linien, die auch werktags fahren. In die Große Kreisstadt Erding beträgt die Fahrzeit ohne Umstieg in etwa 35 Minuten.

Klinik Wartenberg

Die Klinik in Wartenberg wird von einer Rufbus-Linie direkt angefahren. Zwei weitere Linien verkehren außerhalb des definierten Bedienzeitraumes als RufTaxi. Der Ort wird an der etwa 800 m von der Klinik entfernten Station Sonnenhof zudem von einer weiteren Buslinie angefahren, an der etwa 1,3 km entfernten Station Feuerwehrhaus verkehrt eine weitere Buslinie.

Täglich wird die Klinik selbst von zwei Fahrten im Zeitraum von 6-9 Uhr, einer Fahrt von 9-12 Uhr, einer Fahrt von 12-14 Uhr und vier Fahrten von 14-18 Uhr angefahren. Zurück verkehren zwei Fahrten von 9-12 Uhr, eine Fahrt von 12-14 Uhr, eine Fahrt von 14-16 Uhr und drei Fahrten von 16-20 Uhr. Die Linie fährt dabei Ortsteile von Wartenberg, Bockhorn, Fraunberg, Inning am Holz, Steinkirchen, Hohenpolding, Kirchberg und Erding an. Die Verbindungen an den etwas entfernten Stationen führen zudem in Ortsteile der Gemeinden Langenpreising und Berglern. Die Anbindung weiterer Gemeinden und Ortsteile ist nur über Verbindungen mit Umstieg realisiert.

Am Wochenende verkehren zwei RufTaxis, die die Klinik direkt anfahren, wenngleich nur wenige Male am Tag. In die Große Kreisstadt Erding beträgt die Fahrzeit ohne Umstieg in etwa 60 Minuten.

3.3.5. Netz- und Fahrplanabstimmung

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

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

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

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

Anschlüsse zwischen Regionalbussen und SPNV

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

- Altenerding (Stadt- und Regionalbus - S-Bahn)
- Dorfen (Regionalbus - Regionalzug)
- Erding (Stadt- und Regionalbus - S-Bahn)

- Hörlkofen (Regionalbus - Regionalzug)
- Ottenhofen (Regionalbus – S-Bahn)
- Walpertskirchen (Regionalbus - Regionalzug)

In Aufhausen und St. Koloman existieren keine Verknüpfungen zwischen Regionalbus- und SPNV-Angebot. Zusätzlich ist auch der SPNV-Haltepunkt Markt Schwaben im LK Ebersberg (S-Bahn und Regionalzug) für Fahrgäste aus dem Landkreis Erding (MVV Regionalbuslinien 505, 507, 568 sowie MVV-RufTaxi-Linien 5050 und 5680) als Umsteigehaltestelle von Bedeutung.

Die Ergebnisse der Anschlussanalysen für die einzelnen Stationen sind im Folgenden kurz zusammengefasst.

Altenerding

Am Bahnhof Altenerding gibt es von den Stadtbuslinien 520, 550, 560, 570 und 580 sowie den Regionalbuslinien 507, 531, 568 und der MVV-Ruftaxi-Linie 5680 eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV (S-Bahn). Das Stadt- und Regionalbusangebot ist größtenteils gut auf die S-Bahnverbindungen nach/aus **München** abgestimmt. Insgesamt besteht bei ca. 75% aller Stadt- und Regionalbusfahrten in Altenerding ein Anschluss innerhalb von 15 Minuten Wartezeit zur/von der S-Bahn. Dazu gehören auch etwa 10% aller Fahrten, welche einen Anschluss unterhalb der Mindestumsteigezeit von 5 Minuten aufweisen. Dies betrifft die Linien 520 und 570.

Bei ca. 20% aller Busfahrten in Altenerding gibt es keinen attraktiven Umstieg auf die/von der S-Bahn. Hier sind besonders die Ruftaxi-Linie 5680 (bei ca. 50% aller Fahrten kein Umstieg) und die Regional- und Stadtbuslinien 507 (bei ca. 40%), 580 (bei ca. 35%) und 568 (bei ca. 30%) zu nennen. Diese Linien weisen jedoch ein meist wesentlich geringeres Fahrtenangebot in Altenerding auf, als die übrigen Linien mit überwiegend guten Anschlussbeziehungen.

Erding

Der Bahnhof Erding ist der bedeutendste Verknüpfungspunkt im Landkreis zwischen Buslinien (Regional- und Stadtbusverkehr) und dem SPNV. Hier gibt es sowohl von zahlreichen Regional- (Linie 445, 501, 502, 507, 511, 512, 515, 561, 562, 564, 565, 567 und 569) und Stadtbuslinien (Linie 520, 530, 540, 550, 560, 570 und 580) sowie von den MVV-Ruftaxi-Linien 5010, 5020 und 5670 Umsteigemöglichkeiten von und zur **S-Bahn aus/nach München**.

Für eine übersichtlichere Darstellung werden die Anschlüsse von den Regionalbus- und MVV-RufTaxi-Linien separat von den Stadtbuslinien betrachtet und jeweils in einem Diagramm abgebildet (siehe **Diagramm 15** und **Diagramm 16**).

Den Regionalbuslinien kann fast allesamt eine gute bis sehr gute Übergangszeit zum/vom SPNV bescheinigt werden. Insgesamt weisen mehr als 85% aller Regionalbus- und MVV-RufTaxi-Fahrten am Erdinger Bahnhof einen Anschluss innerhalb von 15 Minuten auf die/von

der S-Bahn auf. Größere Anteile (mehr als 10%) von längeren Umsteigezeiten von 16 bis 20 Minuten liegen ausschließlich bei den Linien 507 (ca. 50%) und 5010 (ca. 30%) vor. Keinen sinnvollen Anschluss weisen insgesamt ca. 5% aller Regionalbusfahrten am Bahnhof Erding auf. Die größten Anteile entfallen hier auf Fahrten der Linie 512 (ca. 20%), 515 (ca. 17%) und 569 (ca. 12%). Der vergleichsweise hohe Anteil der Fahrten ohne Anschluss auf der Flughafenlinie 512 ergibt sich durch Früh- und Spätfahrten mit entsprechenden Taktlücken bzw. fehlenden Fahrtangeboten bei der S-Bahn, so dass sich kein Defizit bezogen auf den Busverkehr feststellen lässt. Folgendes **Diagramm 15** veranschaulicht die Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbussen und SPNV in Erding noch einmal graphisch.

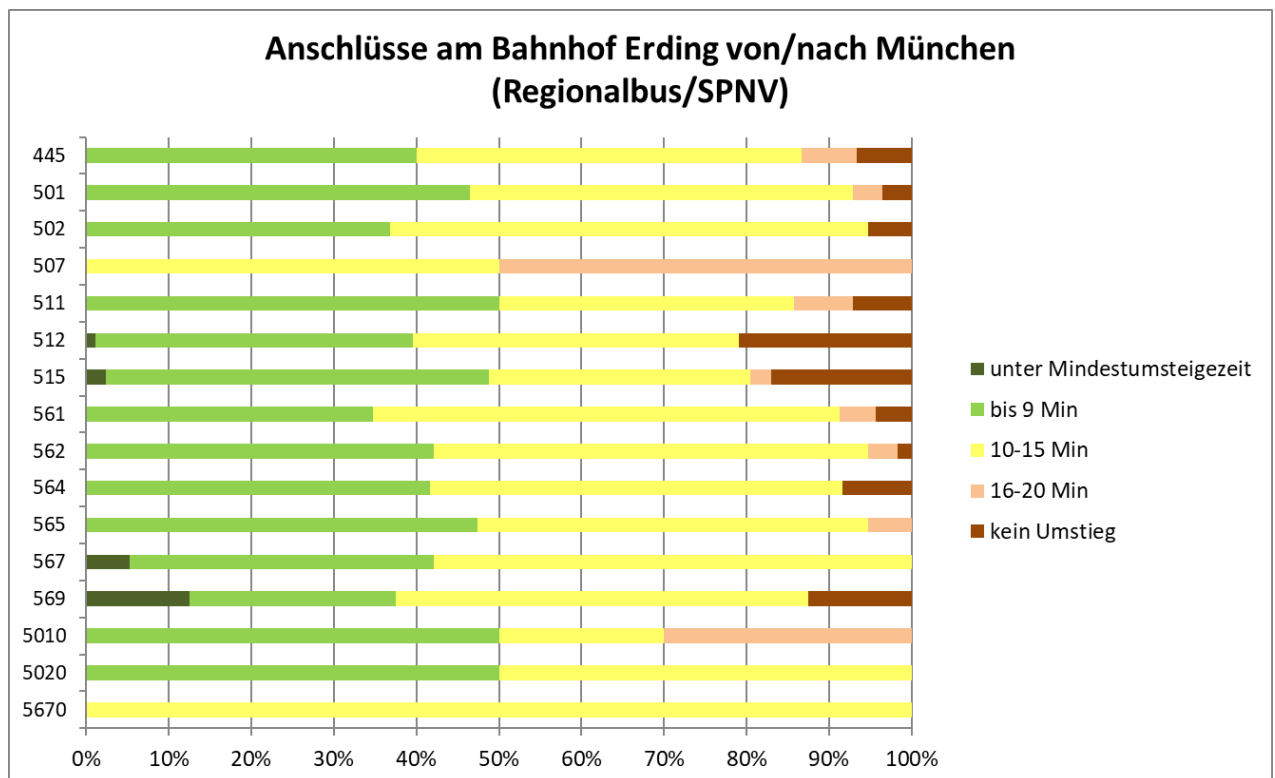


Diagramm 15: Anschlussanalyse Bahnhof Erding in/aus Richtung München für Regionalbusse

Auch beim Stadtverkehr ist ein durchweg sehr guter Anschluss vom Bus auf die S-Bahn bzw. umgekehrt festzustellen. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die nur am Wochenende verkehrende Linie 570, welche auf die S-Bahn in Altenerding abgestimmt ist und dort gute Anschlüsse bietet. Bei allen anderen Stadtbuslinien liegen die Verknüpfungszeiten mit der S-Bahn fast bei 90% der Fahrten innerhalb von 15 Minuten (ca. 30% innerhalb von 9 Minuten). Die besten Anschlussbeziehungen garantiert dabei die Linie 580, bei der alle Fahrten eine Umsteigezeit zur/von der S-Bahn von maximal 15 Minuten ausweisen (ca. 50% davon sogar innerhalb von 9 Minuten). Die Linie 520 hat als einzige Stadtbuslinie in Erding einen größeren Anteil an Fahrten (ca. 30%) mit einer Übergangszeit vom/zum SPNV von 16-20 Minuten. Keinen Umstieg gibt es bei ca. 15% der Fahrten der Linie 550 und bei jeweils ca. 12% der Fahrten von Linie 530 und 540. Die Linien 560 und 520 haben bei rund 5% ihrer Fahrten keinen

Anschluss von der/auf die S-Bahn. Die erläuterten Anschlussbeziehungen sind in folgendem Diagramm dargestellt.

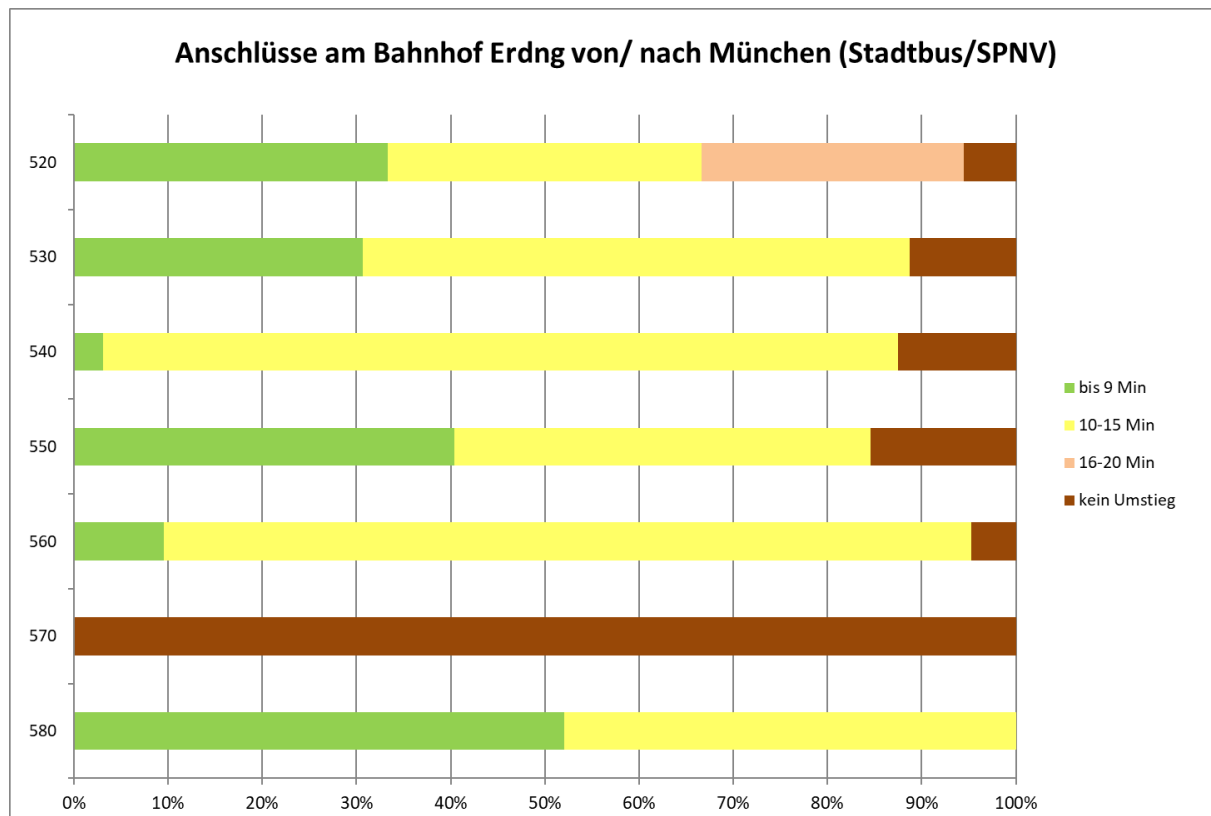


Diagramm 16: Anschlussanalyse Bahnhof Erding in/aus Richtung München für Stadtbusse

Ottenhofen

Am Bahnhof Ottenhofen besteht von einer Regionalbuslinie (Linie 507) ein einzelner Übergang zum SPNV (S-Bahn von/nach München). Insgesamt gibt es von Mo-Fr pro Tag fünf Anschlüsse von der S-Bahn zum Bus sowie sechs vom Bus zur S-Bahn. Mehr als 80% dieser Anschlüsse liegen zeitlich innerhalb einer Wartezeit von 15 Minuten. Ca. 25% der Fahrten unterschreiten jedoch die Mindestumsteigezeit. In ca. 10% der Fälle liegt die Übergangszeit bei 16-20 Minuten und bei weiteren 10% ist die maximale Umsteigezeit überschritten.

Markt Schwaben

Der Bahnhof Markt Schwaben befindet sich zwar bereits im Landkreis Ebersberg, ist jedoch besonders Fahrgäste mit Buslinien aus dem südwestlichen Landkreis Erding ein wichtiger Verknüpfungspunkt zum SPNV (S-Bahn und Regionalzug), mit Umsteigemöglichkeit nach München, Erding und Mühldorf (hier nicht untersucht). So bieten sich in Markt Schwaben für Fahrgäste aus dem Erdinger Landkreis auf den Regionalbuslinien 505, 507, 568 sowie den MVV-RufTaxi-Linien 5050 und 5680 Übergänge zur Schiene. Insgesamt kann den

Übergangszeiten von Bus zur Schiene und umgekehrt eine durchweg gute bis sehr gute Qualität attestiert werden. Die Umsteigezeiten aller Anschlüsse von der/zur Schiene liegen in mehr als 75% der Fälle innerhalb von 15 Minuten. Knapp 20% unterschreiten die Mindestumsteigezeit von 5 Minuten. Bei jeweils 10% aller Umsteigebeziehungen besteht eine Wartezeit von 16-20 Minuten bzw. kein Umstieg aufgrund zu langer Übergangszeiten.

Heruntergebrochen auf die einzelnen Linien zeigen sich nur geringe Unterschiede bzgl. der Qualität der Anschlusszeiten. Besonders gute Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene ergeben sich auf den Linien 505 und 5680, bei denen jeweils über 85% aller Anschlüsse innerhalb einer Wartezeit von 15 Minuten liegen. Bei letzterer sind jedoch auch ca. 25% aller Fahrten unterhalb der Mindestumsteigezeit. Insgesamt ist festzustellen, dass Anschlüsse nach/aus München tendenziell etwas besser mit dem Regionalbusangebot verknüpft sind, als Anschlüsse aus/nach Erding. Insbesondere bei der RufTaxi-Linie 5050 fällt der Unterschied deutlich zugunsten der München-Anschlüsse aus.

Bahnstrecke Markt Schwaben – Mühldorf

An den Bahnhöfen und Haltpunkten entlang der Bahnstrecke Markt Schwaben – Mühldorf bestehen im Landkreis Erding mit Ausnahme von Dorfen nur wenige Verknüpfungen zwischen Regionalzügen und Regionalbussen. Die Attraktivität der Umstiege wird zusätzlich dadurch beeinträchtigt, dass die Bahnstrecke nicht in den MVV-Tarif integriert ist.

Während in Hörlkofen zumindest einige günstige Anschlüsse zwischen der MVV-Regionalbuslinie 445 (beide Richtungen) und den Zügen in/aus Richtung München bestehen, sind Anschlüsse zwischen der Linie 567 (in/aus Richtung Isen) und den Zügen von/nach München in Walpertskirchen die Ausnahme. In Thann-Matzbach besteht keine Verknüpfung zwischen SPNV und Regionalbusverkehr.

Da in Dorfen umfassendere Verknüpfungen mit mehreren Linien bestehen, wird die dortige Anschlusssituation nachfolgend noch etwas detaillierter dargestellt.

Dorfen

Die wichtigsten Anschlüsse in Dorfen zwischen der Regionalbuslinie RVO 9403 bzw. dem MVV-RufTaxi 5403 und den Zügen in/aus Richtung München weisen meist attraktive Umsteigezeiten von unter 15 Minuten auf. Aufgrund der Priorisierung der Lastrichtung gibt es allerdings am Nachmittag/Abend keine Anschlüsse mehr in Richtung München innerhalb von 20 Minuten. Auch aufgrund der nicht durchgehend einheitlichen Taktung (sowohl im SPNV wie auch im Busverkehr) können bei einzelnen Fahrten keine attraktiven Anschlüsse angeboten werden.

Die Umsteigebeziehungen zwischen den MVV-Regionalbuslinien 564, 565 und 567 sowie den Zügen in/aus Richtung München stellen sich weniger positiv dar. Zwar gibt es insbesondere auf den Linien 564 und 567 teilweise attraktive Anschlüsse innerhalb von 15 Minuten, häufig bestehen aber keine Weiterfahrtmöglichkeiten innerhalb von 20 Minuten, besonders aus

Richtung München kommend. Bei der Linie 565 liegen die Umsteigezeiten meist bei etwa 20 Minuten. Da diese Linien in erster Linie auf die Anschlüsse in Erding ausgerichtet sind, besteht allgemein nur ein begrenzter Spielraum für Verbesserungen.

Zwischen den Zügen aus Richtung Mühldorf und den Regionalbuslinien am Bahnhof Dorfen bestehen wiederholt attraktive Anschlüsse, gleichzeitig weisen zahlreiche Fahrten aber auch keine Umsteigemöglichkeiten auf. Relativ gut sind die Anschlüsse zu den Linien 564, 565 und 9403 zu bewerten, während zu den Linien 567 und 5403 nur wenige gute Anschlüsse bestehen. In Gegenrichtung, von den Regionalbuslinien zu den Zügen in Richtung Mühldorf ergibt sich ein ähnliches Bild, wobei es hier häufiger auch gute Anschlüsse von der Linie 567 gibt.

Angeichts der Unregelmäßigkeiten bei der Taktung sowie unter Berücksichtigung der Priorisierung der Anschlüsse in Erding (zur/von der S-Bahn) kann die Anschlusssituation am Bahnhof Dorfen insgesamt als gut bis befriedigend bezeichnet werden. Zwar fehlen bei vielen Fahrten schnelle Anschlüsse, die wichtigsten Anschlüsse in Lastrichtung (gemäß der Verkehrsverflechtungen) sind aber mit attraktiven Umsteigezeiten gegeben. Insbesondere bei einer MVV-Integration der Schienenstrecke sind jedoch weitere Verbesserungen durch eine einheitliche Taktung anzustreben, wobei hier im SPNV infrastrukturelle Restriktionen zu berücksichtigen bleiben.

Anschlüsse zwischen Regionalbussen

Die Anschlüsse zwischen den **MVV-Regionalbuslinien 512 und 635 am Flughafen München** auf der Relation Freising – Erding (bzw. in Gegenrichtung) sind mit Umsteigezeiten meist zwischen 11 und 15 Minuten zwar auch bei kleineren Verspätungen als stabil zu bezeichnen, hinsichtlich der Gesamtfahrzeiten aber nur begrenzt attraktiv. Auch hier sollte, sofern sich die Rahmenbedingungen bzw. Restriktionen durch andere Anschlussbeziehungen verändern, eine Reduzierung der Wartezeiten angestrebt werden. In Richtung Flughafen (**Linie 512**) bestehen bei etwa der Hälfte der Fahrten der übrigen Regionalbuslinien günstige Anschlüsse. Die Zahl der günstigen Anschlussmöglichkeiten wird vor allem am Nachmittag dadurch beschränkt, dass die Linie 512 im 40-Minuten-Takt verkehrt, während die übrigen Linien zeitweise einen Stundentakt besitzen. Diese Problematik ist auch bei der Verknüpfung der **Stadtverkehrslinien 530 und 540** (Stundentakt) mit der Linie 512 zu erkennen, wenngleich sich hier die Anschlusssituation durch die Konzeption als gegenläufige Ringlinien deutlich besser darstellt. Gute Anschlüsse bestehen jeweils halbtags auch zwischen der Linie 512 und den **Stadtbuslinien 550 und 560** (jeweils 40-Minuten-Takt), wobei hier ganztägige Anschlüsse durch einen Taktsprung, der durch die Schülerbeförderung nötig ist, bei der Linie 512 verhindert werden. So gibt es von der Linie 550 aus vormittags gute Umsteigebeziehungen zur Linie 512, während von der Linie 560 aus am Nachmittag gut auf die Linie 512 umgestiegen werden kann. Zwischen den **Stadtverkehrslinien** selbst bestehen weiterhin vielfältige und ausreichende Umsteigemöglichkeiten.

Am **Knoten Taufkirchen** bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den **Linien 562, 5621 und 9403**. Die RufTaxi-Linie 5621 erschließt das Gebiet nördlich von Taufkirchen, während die Linie

562 eine Regionalbusverbindung zwischen Erding und Taufkirchen darstellt. Die Linie 9403 verbindet Taufkirchen mit der Stadt Dorfen. Zwischen den Linien 5621 und 562 bestehen hierbei angenehme Umsteigezeiten zwischen einer und sieben Minuten. Die Verbindung zwischen der Linie 5621 und 9403 hingegen gestaltet sich weniger optimal. Zum einen besteht keine direkte Verbindung der beiden Linien. Um von der Linie 5621 auf die Linie 9403 zu wechseln, müssen die Fahrgäste der Linie 5621 zunächst zwei Stationen auf der Linie 562 weiterfahren, bevor sie eine Umsteigebeziehung zur Linie 9403 am Busbahnhof erreichen. Zum anderen sind die Wartezeiten beim Umsteigen zwischen den Linien 5621 und 9403 mit 10 bis 30 Minuten (inkl. der kurzen Fahrt auf der Linie 562) recht hoch. Bei einer direkten Verbindung zu Fuß zwischen den Linien 5621 und 9403 besteht jedoch die Gefahr durch den recht langen Fußweg den Anschluss bei den kürzeren Wartezeiten zu verpassen. Im Allgemeinen sind die Umsteigebeziehungen zu der eigenwirtschaftlichen Linie 9403 weniger optimiert, da hier keine direkten Einflussmöglichkeiten bestehen.

Die in **Dorfen** ankommenden und abgehenden Linien sind in erster Linie auf den Takt der Regionalbahn ausgelegt. Eine mögliche Nord-Süd Verbindung zwischen der aus Taufkirchen kommenden **Linie 9403** und der über Isen in Richtung Erding fahrenden **Linie 567** besteht nur selten.

In **Langenpreising** bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den **Linien 501** und **502**. Zwischen diesen Linien bestehen meist annehmbare Umsteigezeiten zwischen 3 und 19 Minuten. Durch die großen Taktabstände bei der Linie 502 bestehen insgesamt pro Tag jedoch nur recht wenige Umsteigemöglichkeiten.

In **Wartenberg** bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den **Linien 501, 502** und der **RufBuslinie 561**, wobei der RufBus Wartenberg nur auf Nachfrage anfährt und ansonsten in Steinkirchen endet bzw. startet. Da es bei RufBussen üblich ist, dass sich die genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten je nach Nachfrage ändern, gestalten sich mögliche Umsteigebeziehungen zur Linie 561 in Wartenberg schwierig. Des Weiteren besteht durch die großen Taktabstände der Linien in Wartenberg wenig Anreiz die Umsteigemöglichkeit zu nutzen.

Aus Mittbach kommend existieren zwischen der **Linie 505** und der **Linie 567** Richtung Dorfen in **Isen** pro Tag fünf meist annehmbare Umsteigemöglichkeiten mit einer Dauer zwischen 2 und 22 Minuten. In Richtung Erding bestehen pro Tag ebenfalls 5 Umsteigemöglichkeiten zwischen 3 und 28 Minuten. Aus Markt Schwaben kommend existieren zwischen der Linie 505 und der Linie 567 Richtung Erding vier Umsteigemöglichkeiten mit jeweils rund einer halben Stunde Wartezeit. In Richtung Dorfen bestehen pro Tag fünf Umsteigemöglichkeiten zwischen 1 und 21 Minuten.

Die **Linien 445** (Ebersberg – Erding) und **505** (Mittbach – Markt Schwaben) bedienen unter anderen in **Harthofen** eine gemeinsame Haltestelle. Durch die recht großen und unregelmäßigen Taktabstände bestehen nur gelegentlich annehmbare Umsteigemöglichkeiten zwischen diesen beiden Linien.

Die **Linien 507** (Markt Schwaben - Erding) und **512** (Erding – Flughafen) haben einige gemeinsame Haltestellen (u.a. **Aufkirchen, Oberding, Notzing**). Dennoch existieren derzeit keine konkreten Möglichkeiten, zwischen den beiden Linien umzusteigen, was in erster Linie an den unregelmäßigen und großen Taktabständen der Linie 507 liegt.

Der größte Teil der Regionalbusse, die Erding erreichen, sind auf den Takt der S-Bahn abgestimmt. Ebenso sind die Erdinger Stadtbuslinien auf den S-Bahn-Takt abgestimmt. In Kombination mit der relativ großen Anzahl der Stadtbuslinien liegt es im Wesen der Sache, dass im Stadtgebiet von Erding eine hohe Zahl an guten Umsteigebeziehungen zwischen Regional- und den Stadtbussen existiert.

3.3.6. Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

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

Von den Buslinien, die im Landkreis verkehren, sind insbesondere die Erdinger Stadtverkehrslinien (520, 530, 540, 550, 560, 570 und 580) sehr regelmäßig getaktet. Ebenso bilden bei den Erdinger Stadtverkehrslinien Unregelmäßigkeiten bei der Linienführung die absolute Ausnahme. Außerhalb der Großen Kreisstadt Erding ist lediglich die Flughafenlinie 512 vergleichbar gut getaktet, wobei der Fahrweg der Linie abwechselnd über Niederding und Aufkirchen geführt wird. Die Regionalbuslinie 515 ist zwar ebenfalls regelmäßig getaktet, jedoch existiert in der vormittäglichen NVZ eine größere Lücke, in der die Strecke nicht bedient wird.

Auf den Linien 501, 502, 507, 511, 564 und 567 kommt auch den Anforderungen der Schülerbeförderung ein hoher Stellenwert zu. Dies führt zu teilweise geänderten Abfahrtszeiten und/oder geänderten Routenführungen während des Schülerverkehrs (etwa durch zusätzliche Halte morgens und mittags für die Schulzubringer bzw. Schulabholer). Die Linien 507, 511 und 564 sind hierbei besonders auf den Schülerverkehr ausgelegt, was sich darin äußert, dass außerhalb der Schulanfangs- bzw. Schulschlusszeiten kaum bedient wird.

Großteils regelmäßig sind die Linien 531, 562 und 565 getaktet. Diese Linien sind durch meist regelmäßige Abstände zwischen den Abfahrten geprägt, jedoch kommt es vereinzelt zu Änderungen der Abfahrtsminuten. Anzumerken ist hierbei, dass auf der Linie 562 der Teilabschnitt Bockhorn – Salmanskirchen nur morgens und während der SVZ bedient wird. Auf der Linie 565 wird der Teilabschnitt Dorfen – Angerskirchen teilweise nicht bedient.

In unregelmäßigen Abständen verkehren die Linien 446, 505, 568 und 9403. Bei diesen Linien werden teilweise auch Teilabschnitte ausgelassen. So werden etwa der Abschnitt Isen – Mittbach auf der Linie 505, der Abschnitt Moosinning – Erding auf der Linie 568 und der Abschnitt Wies – Taufkirchen auf der Linie 9403 teilweise nicht bedient.

In sowohl sehr großen als auch unregelmäßigen Abständen fahren die Linien 445 und 569. Die Linie 445 startet dabei teils in Ebersberg, teils in Hohenlinden. Auf der Linie 569 wird der Teilabschnitt Eittingermoos – Erding Stadt teilweise nicht bedient.

Die Linien 561, 565 und 568 bedienen gewisse Haltestellen nur nach Bedarf. Je nach Nachfrage können sich die Abfahrtszeiten deshalb auf diesen Linien zusätzlich verzögern.

Grundsätzlich lässt sich somit festhalten, dass die Merkbarkeit des Angebotes im Bereich der Regionalbusse im Landkreis Erding **insgesamt positiv** bewertet werden kann. Besonders die Erdinger Stadtbuslinien weisen einen stabilen und attraktiven Takt mit einer leicht zu merkenden Linienführung auf. Bei einigen Linien besteht jedoch noch weiteres Verbesserungspotential was die Attraktivität im Gelegenheitsverkehr betrifft. Insbesondere die

teilweise unübersichtliche Linienführung und die unregelmäßigen Takte bzw. größeren Taktlücken sind hier negativ anzumerken. Positiv sind hingegen die vergleichsweise gering ausgeprägten Angebotsunterschiede zwischen Schultagen und schulfreien Tagen hervorzuheben.

3.3.7. Bewertung durch die Bevölkerung

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

Das Kundenbarometer von 2018 wurde spezifisch für den Landkreis Erding ausgewertet und zeigt die folgenden Ergebnisse (siehe **Diagramm 17**):

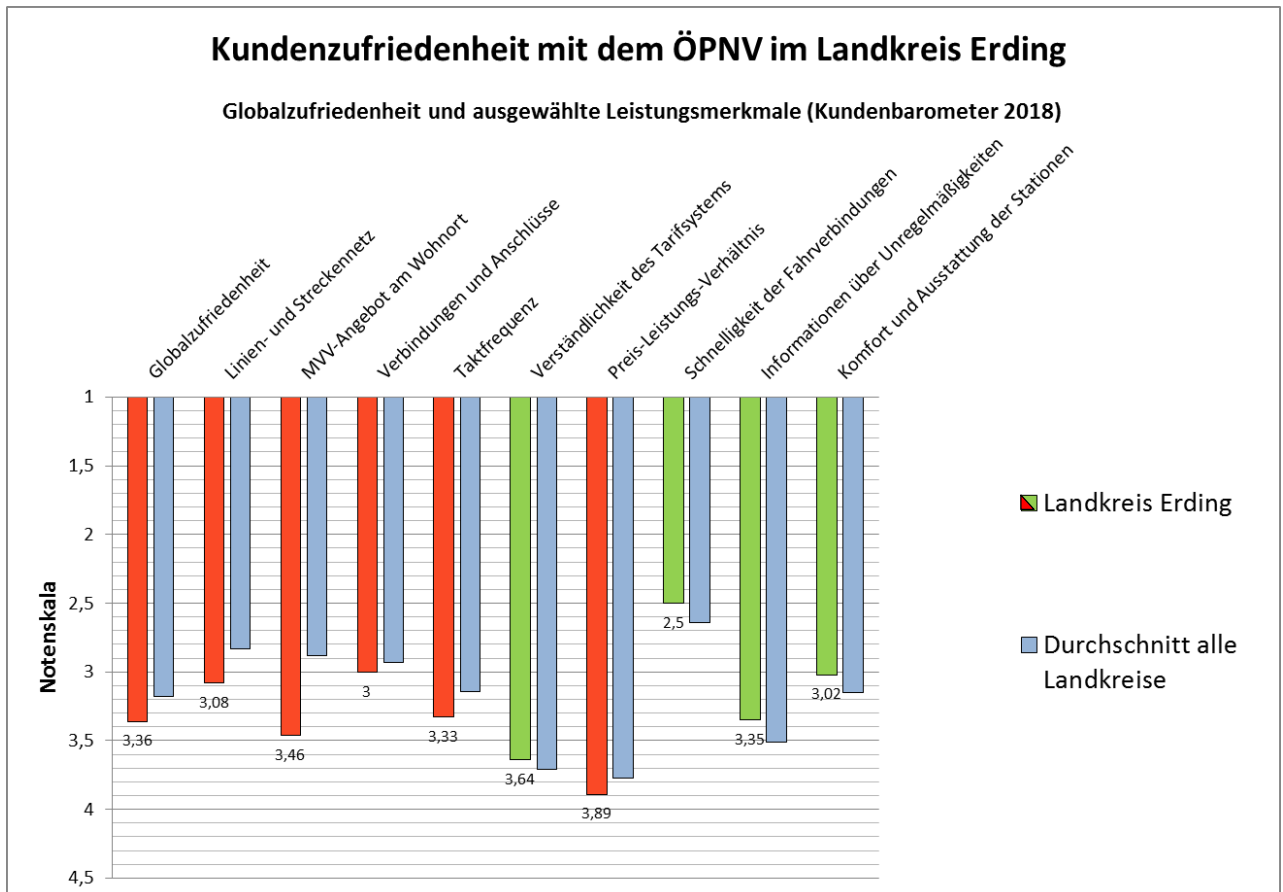


Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Erding

Neben dem Preis-Leistungs-Verhältnis zeigen zum einen die Themen „MVV-Angebot am Wohnort“ und „Globalzufriedenheit“ die schlechtesten Werte. Bei den Angebotskriterien werden darüber hinaus die Verbindungen und Anschlüsse, das Linien- und Streckennetz sowie die Taktfrequenz durch die Kunden negativ eingeschätzt (Bewertungsskala von 1,0 = sehr zufrieden bis 5,0 = unzufrieden). Die Schnelligkeit der Fahrtverbindungen, die Informationen über Unregelmäßigkeiten und der Komfort und die Ausstattung der Stationen werden positiver eingeschätzt als im Landkreisdurchschnitt. Insbesondere die Schnelligkeit ist somit durchschnittlich am besten bewertet.

Auch die Auswertungen der aktuellen MiD2017 zeigen bei der Frage nach der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort ein ähnliches Bild: 20% der Bevölkerung im

Landkreis Erding bewerten diese als gut bis sehr gut, 42% mit befriedigend bzw. ausreichend, aber immerhin 36% mit mangelhaft bzw. ungenügend (INFAS 12/2018).

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

3.4. Externe Anregungen und Wünsche

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurden über projektbegleitende Workshops auch die Wünsche, Anregungen und Probleme von Gemeinden und Schulen eingeholt und untersucht. Die zentralen Aussagen sind im Folgenden kurz dargestellt, eine detaillierte Übersicht geben die in Anhang 3 beigefügten Protokolle der einzelnen Workshops.

Weiterhin werden auch zentrale Aussagen der Befragung der Verkehrsunternehmen, sowie von Interessensverbänden kurz zusammengefasst. Die vollständigen Einschätzungen sind dem Nahverkehrsplan in den Anhängen 4 und 5 beigefügt.

3.4.1. Workshop Östlicher Landkreis

Gemeinden

Für die Gemeinden ist vor allem der Ausbau des ÖV-Angebotes von zentraler Bedeutung. Dazu zählt neben einer besseren Taktung auch die Ausweitung des Angebotes auf die Tagesrandzeiten am Abend oder am Wochenende. Ebenso liegt der Ausbau wichtiger Verbindungen im Fokus, wobei vor allem die Verbindung Dorfen-Taufkirchen, eine Tangentiallinie zum Flughafen München, sowie die Anbindung nach Landshut (insbesondere zur dortigen Hochschule) als bedeutend erachtet werden. Von der Gemeinde Lengdorf werden insbesondere weitere Haltestellen zur besseren Erschließung des Gemeindegebiets gefordert. Die Gemeinde Taufkirchen bittet außerdem um eine besondere Berücksichtigung der ansässigen Klinik, von Seiten des Landkreises wird eine Anbindung des Wohn- und Pflegeheims Algasing ins Spiel gebracht. Die Finanzierung des ÖV-Angebotes wird vor allem von den Holzlandgemeinden sowie der Gemeinde Isen als problematisch angesehen, weshalb auch Probetriebe als sinnvoll angesehen werden. Von allgemeiner Bedeutung sind zudem die Themen Fahrradstationen, Einbindung der Buchung von Rufbusverkehren in die MVV-App, die Lesbarkeit der Fahrpläne sowie die Überlastung des P+R-Platzes in Dorfen.

Schulen

Die Schulen weisen auf die zu knappen Zeiträume zwischen Unterrichtsende und Abfahrt der Busse hin, eine Anpassung der Schulzeiten ist jedoch nicht möglich. Dies betrifft insbesondere die Linie 9403 sowie die zugehörige Verstärkerlinie, die jedoch zeitlich auch an eine Umsteigeverbindung in Taufkirchen gekoppelt ist. Die Busse aus Dorfen haben zudem mit Kapazitätsproblemen am Nachmittag zu kämpfen. Aus Taufkirchen wiederum ist die Anbindung an den nördlichen Landkreis nur mangelhaft. Auch der freigestellte Schülerverkehr nach Isen und Lengdorf wird als problembehaftet angesehen. Die Schulen wünschen sich außerdem eigene Schulfahrpläne mit einer Kombination aus Privat- und MVV-Linien.

3.4.2. Workshop westlicher Landkreis

Gemeinden

Im Fokus stehen aus Sicht der Gemeinden vor allem der Ausbau von Expressverbindungen und Tangenten im Landkreis, insbesondere zum Flughafen München, da auch der Anteil der Pendlerströme dorthin immer weiter ansteigt. Auch bei den Bestandslinien wünschen sich die Kommunen Verbesserungen in den Betriebszeiten, da vor allem in den späten Abendstunden sowie am Wochenende das Angebot oft nur dürrig ist. Zudem werden bessere Anbindungen der umliegenden Ortsteile von Erding sowie des südlichen Landkreises gefordert. Probleme werden auch in der fehlenden Verknüpfung von Bahn und MVV auf der Südostbayernbahn gesehen, was sowohl die Abstimmung der Fahrzeiten als auch den Tarif betrifft. Generell wollen die Gemeinden außerdem neuen Mobilitätsformen, z.B. Bike-Sharing, sowie dem Thema Intermodalität mehr Beachtung schenken. Derzeit sind die P+R-Anlagen in Erding überlastet und die B+R-Anlagen veraltet, weshalb ein Ausbau von B+R angestrebt wird. Um alle Maßnahmen finanzieren zu können, sollen auch Bedarfsverkehre angedacht und nur schwach besetzte Linien überdacht werden, sowie die Bahn bei den Planungen und der Finanzierung von B+R/P+R miteinbezogen werden.

Schulen

Die anwesenden Schulen weisen auf oft zu knappe Zeiträume zwischen Ankunft der Busse und Unterrichtsbeginn bzw. Unterrichtsende und Abfahrt der Busse hin. Eine Anpassung der Schulzeiten kann dabei aber nur sehr bedingt als Lösung angesehen werden und könnte zudem nur mittelfristig realisiert werden. Aus Kapazitätsproblemen werden zudem mehr Verstärkerlinien gefordert, diese Engpässe konnten bisher von den regulären MVV-Zählungen nicht bestätigt werden, weshalb auch eine regelmäßige Überprüfung der Fahrgastzahlen gefordert wird. Die bereits eingeführten Verstärkerlinien werden durchwegs positiv aufgenommen. Von Seiten der FOS/BOS Erding werden zudem eine Schließung der Angebotslücken am Nachmittag sowie mehr Direktverbindungen gefordert, Anschlüsse von der S-Bahn sind bei Verspätungen oft problematisch. Die Realschule Oberding wünscht sich ebenfalls eine bessere Anbindung. Ein weiterer Wunsch der Schulen ist es außerdem, die Schüler in Störfällen oder bei bereits vollen Bussen besser über Alternativen zu informieren. Besonders aus Erding werden außerdem Rufe laut, den Schulbusverkehr stärker zu bewerben, um so Problematiken aus dem privaten Bring- und Holverkehr künftig zu vermeiden.

3.4.3. Workshop südlicher Landkreis

Gemeinden

Von zentraler Bedeutung für die Gemeinden ist vor allem der Ausbau der Verbindungen in die Große Kreisstadt Erding. Die derzeitigen Verbindungen sind sehr auf den Schülerverkehr ausgerichtet, weshalb ein „Öffentlicher Verkehr für alle“ gefordert wird. Das bedeutet einerseits eine bessere und durchgehende Taktung, die Schließung von Angebotslücken am

Wochenende und in den späten Abendstunden, eine Nachtbuslinie, sowie auch Verbindungen am frühen Morgen, etwa für Schichtarbeiter. Andererseits sind auch Direktverbindungen nach Erding von bisher nur umständlich angebundenen Gemeinden wünschenswert, auch die Anbindung an den Flughafen München ist für einige Kommunen wichtig. Eine alle Gemeinden verbindende Regionalbuslinie erscheint den meisten aber dennoch aufgrund der Fahrzeiten unattraktiv, weshalb eher der Ausbau von RufTaxi- und RufBusverbindungen angestrebt wird. Im bestehenden Schulbusverkehr bestehen Probleme aufgrund verschiedener Tarife bei privaten Verkehrsunternehmen, die nicht in den MVV-Tarif integriert sind. Wünschenswerte intermodale Wegeketten scheitern derzeit auch daran, dass es zu wenige P+R-Plätze sowie zu wenige Fahrradabstellplätze gibt. Außerdem wird eine bessere Kommunikation bezüglich der S-Bahn-Störungen gewünscht. Bezugnehmend auf die immer älter werdende Bevölkerung fordern die Gemeinden zum einen mehr Barrierefreiheit und zum anderen geben sie zu Bedenken, dass es auch Kommunikationsmittel des MVV außerhalb des Internets geben sollte. Des Weiteren ist das Thema Mitfahrerbanke von Relevanz.

3.4.4. Beteiligung der Verkehrsunternehmen

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

Beteiligt haben sich die Bayernbus GmbH, DB Regio Bus Bayern GmbH, die Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), das Mietwagenunternehmen Köhler und das Unternehmen Taxi Rainer. Die Anregungen der Verkehrsunternehmen beziehen sich insbesondere auf Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Fahrpläne und den Ausbau des Linientaktes um Fahrplanlücken zu schließen. Dies betrifft u.a. die Linien 511, 564, 565, 567, 568, 569 sowie die RufTaxi-Linien 5010 und 5050. Damit einhergehend werden zum Teil auch zu eng bemessene Fahrzeiten im Fahrplan kritisiert, dies betrifft vor allem die MVV-Regionalbuslinien 531 und 5020.

Die Bayernbus GmbH wünscht sich eine Fahrplananpassung auf der Linie 565 zwischen Kirchasch und Dorfen (zu knappe Zeiten) und auf der Linie 564 eine Vorverlegung der Abfahrtszeit in Buchbach um drei Minuten. Darüber hinaus sieht Bayernbus ein Verbesserungspotential im Liniennetz. Hierfür befürwortet das Unternehmen einen Ausbau der Linie 567 um die einzigen beiden Städte (Erding und Dorfen) des Landkreises auch an Wochenenden zu verbinden.

Die DB Regio Bus Bayern (Linie 531) empfiehlt im Hinblick auf die Kapazität, von 12-Meter Bussen abzusehen (außer im Schülerverkehr). Hier sollte darüber nachgedacht werden, dass auch 10-Meter Busse ausreichen sollten. Mittelfristig soll aus der Sicht von DB Regio eine einheitliche Linienführung zwischen Erding und Moosinning (Linie 531) erfolgen, welche zusätzlich Streckenabschnitte der Linie 507 übernehmen kann.

Außerdem könnte nach Auffassung der RVO eine Optimierung des Fahrplans auf den Linien 511, 531, 568, 569 stattfinden, um trotz des hohen Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet Erding die Einhaltung des Fahrplans zu garantieren. Dies würde einen deutlichen Mehrwert für den Fahrgast schaffen. Kapazitätsengpässe treten nur zu morgendlichen Schülerzeitlagen auf (Linie 501 und 502). Die RVO schlägt zusätzlich eine Befragung der Einwohner des Landkreises Erding vor um eine Rückmeldung zum ÖPNV aus Kundensicht zu bekommen.

Zudem wurde vom Mietwagenunternehmen Köhler ein grundsätzlicher Ausbau des RufTaxi-Verkehrs vorgeschlagen um z.B. Arztbesuche in der NVZ ohne lange Wartezeiten möglich zu machen. So wünscht sich das Unternehmen auf der Linie 5050 auch nach 21:08 Uhr noch Verbindungen Richtung Isen. Auch in entgegengesetzter Richtung soll hier das Angebot erweitert werden (Samstag). Die Linie 5680 könnte aus Sicht der Firma Köhler um zwei Hin- und Rückfahrmöglichkeiten erweitert werden. Um den Verkehrsbetrieb ohne große Einschränkungen durchzuführen, setzt das Unternehmen die Pünktlichkeit der S-Bahn voraus, um die Kundenzufriedenheit aufrecht zu erhalten.

Auch das Verkehrsunternehmen „Taxi Rainer“ sieht in der Fahrplangestaltung Potential zur Verbesserung (Linie 5020). So ist beispielsweise die vorgegebene Verbindungsdauer von drei Minuten zwischen Erding und Niederding nicht ausreichend. Auch der Wunsch nach Wochenendverbindungen Richtung Moosburg wird vom Unternehmen angemerkt.

Zudem wurden Rückmeldungen der Fahrgäste weitergegeben: Dabei werden insbesondere die Taktlücken und der frühe Betriebsschluss auf der Linie 5010, 5020, 5050 bemängelt. Außerdem die Sitzplatzkapazität der Fahrzeuge.

Die Anregungen wurden unmittelbar an die Regieabteilung der MVV GmbH weitergegeben, die versucht, Verbesserungen im Zuge der kontinuierlichen Fahrplananpassungsarbeiten zu erzielen. Eine detaillierte Zusammenfassung aller Resonanzen der Verkehrsunternehmen finden Sie in Anhang 4.

3.4.5. Beteiligung weiterer Akteure und Organisationen

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

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde auch die **Senioren- und Behindertenbeauftragte** des Landkreis Erding beteiligt. Von der Behindertenvertretung, werden, neben der im Workshop erwähnten Anbindung von Algasing, keine größeren Problemfelder festgestellt.

Der **VCD Kreisverband Freising/Erding/Dachau e.V.** lobt den Einsatz von Niederflurbussen, sowie das einheitliche Erscheinungsbild im Landkreis Erding und schlägt weitere Verbesserungen im Angebot vor. Dies umfasst die sukzessive Schließung von Taktlücken, die Ausweitung der Betriebszeiten (insb. auf dem Hauptnetz) und die verstärkte Einführung eines Wochenendangebots. Außerdem werden die Schwachstellen der eingeleisigen Bahnstrecke

zwischen Markt Schwaben und Erding aufgezeigt, sowie die fehlende Integration der Strecke zwischen Markt Schwaben und Dorfen bemängelt. Des Weiteren verweist der VCD auf das teils spärliche Angebot während der HVZ und das teils fehlende Angebot während der nächtlichen SVZ und am Wochenende. Im Zuge dessen schlägt der VCD eine Stärkung der Hauptlinien vor. Grundsätzlich wird eine Vertaktung des Angebotes gefordert, sowie der Erhalt des Angebotes auch am Wochenende. Außerdem wurde angeregt, die Finanzierung der Regionalbusse über den Landkreis sicherzustellen und die Gemeinden über eine Kreisumlage zu beteiligen, da dies den Prozess von Fahrplanänderungen und dem Ausbau des ÖPNV positiv beeinflussen könnte. Eine ausführliche Stellungnahme ist in Anhang 5 zu finden.

Vertreter der **Bürgerinitiative Mobilität** äußerten den Wunsch einer durchgehenden Vertaktung ausgewählter Regionalbuslinien, sowie bessere Umsteigebeziehungen zwischen den Regionalbuslinien und dem schienengebundenen Personennahverkehr.

Die **AG Mobilität des BUND Naturschutz in Bayern e.V.** weist ebenfalls auf die Mängel im S-Bahnbetrieb hin und schlägt einen zweigeleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Markt Schwaben und Erding vor. Hinsichtlich des Regionalbusverkehrs wird eine Stärkung bestehender Hauptverbindungen durch regelmäßigen und dichteren Takt nahegelegt. Neben allgemeinen Forderungen wurden auch diverse konkrete Maßnahmenvorschläge gemacht, u.a. für mögliche Expressbuslinien entlang der Hauptverbindungen. Die ausführliche Stellungnahme des MVV zu den einzelnen Vorschlägen ist in Anhang 5 dargestellt.

3.5. Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Die zentralen Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden im Anschluss kurz zusammengefasst.

3.5.1. Räumliche Verfügbarkeit

Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle im Landkreis Erding ist insgesamt als **gut** zu bewerten. Größere Defizite bestehen in erster Linie im Osten und Süden des Landkreises, wobei auch hier in erster Linie kleinere Ortsteile betroffen sind. Westlich der S 2 sowie nördlich von Erding stellt sich die räumliche Verfügbarkeit dagegen insgesamt sehr positiv dar (abgesehen von den kaum nachhaltig durch den ÖPNV erschließbaren Moosgebieten mit dispersen Siedlungsstrukturen).

3.5.2. Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Oberzentrum Erding

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Erding kann insgesamt als **gut** beurteilt werden. Während das Angebot in der Hauptverkehrszeit meist die Anforderungen erfüllt, ergeben sich in der Neben- und Schwachverkehrszeit größere Defizite. Diese betreffen neben kleineren Ortsteilen z.T. auch einwohnerstarke Gemeinden, für die gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung höhere Anforderungen an das Angebot bestehen.

Mittelzentren

Während die Erreichbarkeit der Mittelzentren **Markt Schwaben, Moosburg und** teilweise auch **Taufkirchen (Vils)** nur **kleinere Schwachstellen** aufweist, sind bei der Anbindung nach **Dorfen größere Defizite** festzustellen. Darüber hinaus fehlt aus Teilen des Holzlandes eine direkte Anbindung nach Taufkirchen (Vils).

Nächster zentraler Ort:

Bei der Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes gemäß Einteilung der Nahbereiche im Regionalplan ergeben sich **zum Teil deutliche Defizite**. Diese häufen sich im **südöstlichen Landkreis** (Dorfen, Isen, St. Wolfgang), während der **Markt Wartenberg relativ gut** angebunden ist. **Positiv** stellt sich die Erreichbarkeit von **Moosinning** dar.

Gemeindezentren:

Bei der Erreichbarkeit der Gemeindezentren (sofern diese nicht zugleich zentrale Orte sind) ergeben sich **Defizite** für **Ortsteile** der Gemeinden **Bockhorn, Eitting, Fraunberg, Lengdorf, Steinkirchen und Wörth**. Diese sind jedoch aufgrund der geringen Straßenkilometerentfernung zum Gemeindezentrum gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung mit Ausnahme der Eitinger Ortsteile nicht als gravierend einzuschätzen sind. Ein Grundangebot ist dennoch im Sinne der Daseinsvorsorge anzustreben.

3.5.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Landkreis Erding zu Schulbeginn sowie die Rückfahrmöglichkeiten am Mittag sind insgesamt als **weitgehend sehr gut** zu beurteilen. Lediglich in Einzelfällen treten knappe Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten auf oder es ergeben sich längere Wartezeiten. Defizite fallen in zumeist bei einem Schulende am Nachmittag an.

Aufgrund der zentralen Lage - und der damit verbundenen hohen Anzahl an MVV-Regionalbuslinien - der Erzbischöflichen Mädchenrealschule Heilig Blut, der Herzog-Tassilo-Realschule Erding und des Anne-Frank-Gymnasiums stellen sich die Erreichbarkeiten der drei Schulen und die Gegebenheiten im öffentlichen Personennahverkehr für die drei Schulen sehr gut dar. Auch für das Korbinian-Aigner-Gymnasium ist die Busanbindung als gut zu bewerten. Für Schüler aus den südlichen Gemeinden bestehen gute Anbindungen an die Realschule Oberding, für Schüler aus der Gemeinden Eitting bestehen zu den relevanten Schulzeiten keine bzw. nur sehr eingeschränkte Fahrmöglichkeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Für die Berufsschule Erding lässt sich sagen, dass die Regionalbusanbindung im Allgemeinen gut ist.

Insgesamt besteht kein Handlungsbedarf in Bezug auf eine generelle Neuordnung des Schülerverkehrs. Es ergaben sich insgesamt nur geringe Defizite. Detailoptimierungen von Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind von den aktuellen Fahrzeugumläufen abhängig und jeweils im Rahmen der jährlichen Fahrplananpassungen zu prüfen. Anpassungen und Anregungen, die im Rahmen der Beteiligungsverfahren thematisiert wurden, sind bereits bilateral zwischen Landratsamt Erding, MVV und Schulen abgestimmt und z.T. kurzfristig umgesetzt worden.

3.5.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen

Die Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele und Versorgungseinrichtungen weist – gegenüber den dargestellten Erreichbarkeiten der zentralen Orte – **keine weiteren schwerwiegenden Defizite** auf. Kritisch zu bewerten ist in erster Linie die sehr dünne Angebotsstruktur am Wochenende und in den Abendstunden.

3.5.5. Anschlüsse

Regionalbus - SPNV:

Die Anschlusssituation an den **Bahnhöfen** im Stadtgebiet von **Erding** stellt sich ebenso wie in Markt Schwaben insgesamt sehr positiv dar. Fehlende Anschlüsse sind z.T. (insbesondere bei der Flughafenlinie 512) vor allem auf Angebotslücken im SPNV bzw. fehlende Frühfahrten zurückzuführen und weniger auf Defizit im Busverkehr. Zumeist bestehen ausreichend bemessene Umsteigezeiten, um auch bei kleineren Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf die Anschlüsse zu gewährleisten.

Regionalbusse – Flughafen (Buslinie 512):

Die Anschlüsse in Erding zum Flughafen (zwischen den Regional- und Stadtbussen) sowie der Flughafenlinie 512 stellen sich insgesamt ebenfalls positiv dar.

Regionalbus – Regionalbus (weitere Anschlüsse):

Am Flughafen bestehen zwar regelmäßige Anschlüsse zwischen den MVV-Regionalbuslinien 635 und 512, diese sind aufgrund langer Übergangszeiten jedoch nur **begrenzt attraktiv**. Die vorhandenen Restriktionen durch SPNV-Anschlüsse in Freising bzw. Erding ermöglichen hier derzeit eine Optimierung der Umsteigebeziehung nur durch eine Taktverdichtung auf einen 20-min-Takt auf der Linie 512 (zumindest in der HVZ).

Ansonsten bestehen im Landkreis in mehreren Gemeinden attraktive Anschlüsse zwischen Regionalbuslinien. Deren Attraktivität wird jedoch teilweise u.a. durch Taktlücken und große Abstände zwischen den Fahrten beeinträchtigt. Optimierungen dieser Anschlüsse werden durch die Priorisierung der Anschlüsse zum/vom SPNV erschwert.

3.5.6. Merkbarkeit des Angebots

Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebots im Landkreis Erding **positiv zu bewerten**. Hervorzuheben sind insbesondere die vergleichsweise gering ausgeprägten Angebotsunterschiede zwischen Schultagen und schulfreien Tagen. Verbesserungen sind insbesondere in Bezug auf teilweise unregelmäßige Taktungen sowie Angebotslücken anzustreben.

4. Rahmenkonzeption

4.1. Allgemeine Zielsetzungen

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

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

Als Basis für die ÖPNV-Konzeption wird folgendes, allgemeines Zielkonzept für den Landkreis Erding festgelegt (erster Vorschlag MVV):

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

4.2. Angebotskonzept

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

Das Angebotskonzept orientiert sich an der Beseitigung der in der Schwachstellenanalyse festgestellten Mängel.

Festlegung der Verkehrszeiten

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

An Werktagen (Mo-Fr):

Hauptverkehrszeit (HVZ): 06:00 – 09:00 Uhr
12:00 – 14:00 Uhr
16:00 – 20:30 Uhr

Nebenverkehrszeit (NVZ): 09:00 – 12:00 Uhr
14:00 – 16:00 Uhr

Schwachverkehrszeit (SVZ): nach 20:30 Uhr

Am Wochenende:

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

Sonntag: generell SVZ

(Als Bemessung der Zuteilung der Fahrten gilt die Ankunftszeit)

Angebotsstandards: Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung

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

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

Alle Orte und Ortsteile mit **über 1.000 Einwohnern** sollen in der HVZ und NVZ mindestens im Stundentakt (am Samstag im Zweistunden-Takt) mit höherrangigen zentralen Orten verbunden sein. In der SVZ sollen mind. 3 Fahrtenpaare angeboten werden (ggfs. in Form von Bedarfsverkehren). In der HVZ ist das Angebot bei Bedarf nachfragegerecht zu verdichten. Gleiche Angebotsstandards sollen auch für ein **Hauptnetz** zur Anwendung kommen, das folgende Relationen umfasst:

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 (u.a. MVV-Regionalbuslinie 564 und RufBus 565)

MVV-Regionalbuslinie 567: Erding – Lengdorf – Isen – Sankt Wolfgang – Dorfen

Verbindung Dorfen – Taufkirchen (heute Regionalbus 9403 und MVV-RufTaxi 5403)

In der NVZ am Vormittag sollen in begründeten Fällen Abweichungen vom Stundentakt möglich sein. Die SVZ soll darüber hinaus langfristig möglichst landkreisweit durch wirtschaftliche Bedarfsverkehrsangebote (RufTaxi, RufBus) abgedeckt werden.

Für alle **weiteren Ortsteile mit unter 1.000 Einwohnern** (außerhalb des Hauptnetzes) kommen die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zur Anwendung. Mit Ausnahme des Schülerverkehrs kann die Anbindung auch durch Bedarfsverkehrsangebote erfolgen.

Die **Verbindung Erding – Flughafen** soll bis zur Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses mindestens im 40-Minuten-Takt bedient werden, in der Hauptverkehrszeit ist der Einsatz von zusätzlichen Expressbussen zu prüfen.

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

4.3. Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung

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

Fahrplan und Angebot

- Der Schülerverkehr hat einen hohen Anteil am öffentlichen Linienverkehr. Insbesondere zum regulären morgendlichen Unterrichtsbeginn und zu wichtigen Regelschlusszeiten (Beachtung der vom Freistaat festgelegten Betreuungszeiten am Nachmittag) soll sich der öffentliche Linienverkehr am Bedarf der Schüler orientieren. Dabei sollen Taktabweichungen und die Aufgabe von Anschlüssen zugunsten des Schülerverkehrs möglich sein, ohne dabei das vertaktete Linienprinzip aufzugeben.
- MVV-RufTaxen sowie ggf. RufBusse sollen grundsätzlich die Schwachverkehrszeit im gesamten Landkreis abdecken.
- Vorhandene Tangentialverbindungen (insb. zwischen SPNV-Haltepunkten) sollen gestärkt und neue Tangentialverbindungen (auch in die Nachbarlandkreise) geprüft werden.
- Die veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen (erhöhtes Verkehrsaufkommen, neue Verkehrsführungen, verkehrsberuhigende Maßnahmen) sollen bei der Angebotsplanung, soweit dies aus Umlaufgründen möglich und finanziell darstellbar ist, berücksichtigt werden.

Fahrgastinformation

- Die Fahrgäste sollen verstärkt und kontinuierlich durch ein Bündel von Maßnahmen (u.a. lokale Veröffentlichungen der Gemeinden, Internetauftritte, Werbeaktivitäten für den ÖPNV etc.) über das Angebot im öffentlichen Verkehr informiert werden.
- Insbesondere sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung (Elektronische Fahrplanauskunft, MVV App) genutzt werden.

- Die Einführung von Echtzeitinformationen im Regionalbusverkehr soll die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung verbessern.
- Die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote im Landkreis in die elektronische Fahrplanauskunft (Mobilitätsplattform) ist anzustreben.

Tarif und Ticketing

- Soweit verkehrlich sinnvoll sollen einzelne ÖPNV-Angebote (nach §42 PBefG), die heute (noch) nicht im MVV-Tarif verkehren, integriert werden. Des Weiteren ist eine Überprüfung durchzuführen, inwieweit in Einzelfällen auch freigestellte Schülerverkehre (nach §43 PBefG) in den ÖPNV mit MVV-Tarif zu überführen sind.
- Bezüglich des Vertriebs von MVV-Tickets soll neben dem bereits etablierten Handy- und Online-Ticket des MVV sukzessive auch das elektronische Ticketing im Rahmen der Aktivitäten (e-Ticketing Roadmap) der MVV GmbH im Landkreis zum Einsatz kommen.

Umsetzung

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

4.4. Beschluss der Rahmenkonzeption

Der Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt hat die vorgelegte Rahmenkonzeption in der Sitzung am 28.01.2019 zustimmend zur Kenntnis genommen⁴.

⁴ Gegenüber der ursprünglichen Fassung wurde in der Sitzung die Veränderung der Hauptverkehrszeiten auf 20:30 Uhr sowie die Prüfung der Aufnahme der Verbindung Erding – Dorfen in das Hauptnetz beschlossen. In der vorliegenden Fassung im Endbericht wurden diese beiden Punkte bereits eingearbeitet.

5. Maßnahmenpakete

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

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

- Tangentialverkehre und neue Linien (*Kapitel 5.1*)
- Schülerverkehr (*Kapitel 5.2*)
- Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien (*Kapitel 5.3*)

Die Darstellung der einzelnen Maßnahmen in den *Kapiteln 5.1 und 5.3* erfolgt zusätzlich nach Planungsbereichen gegliedert. Deren Einteilung orientiert sich an der zweiten Runde der Workshops und ist auch in **Abbildung 13** dargestellt.

Planungsbereiche
Planungsbereich Westlicher Landkreis: Große Kreisstadt Erding und Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Finsing, Fraunberg, Langenpreising, Moosinning, Neuching, Oberding, Ottenhofen, Walpertskirchen und Markt Wartenberg
Planungsbereich Östlicher Landkreis: Stadt Dorfen und Gemeinden Hohenpolding, Inning a. Holz, Markt Isen, Kirchberg, Lengdorf, St. Wolfgang, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils).
Planungsbereich Südlicher Landkreis: Gemeinden Buch am Buchrain, Forstern, Pastetten und Wörth

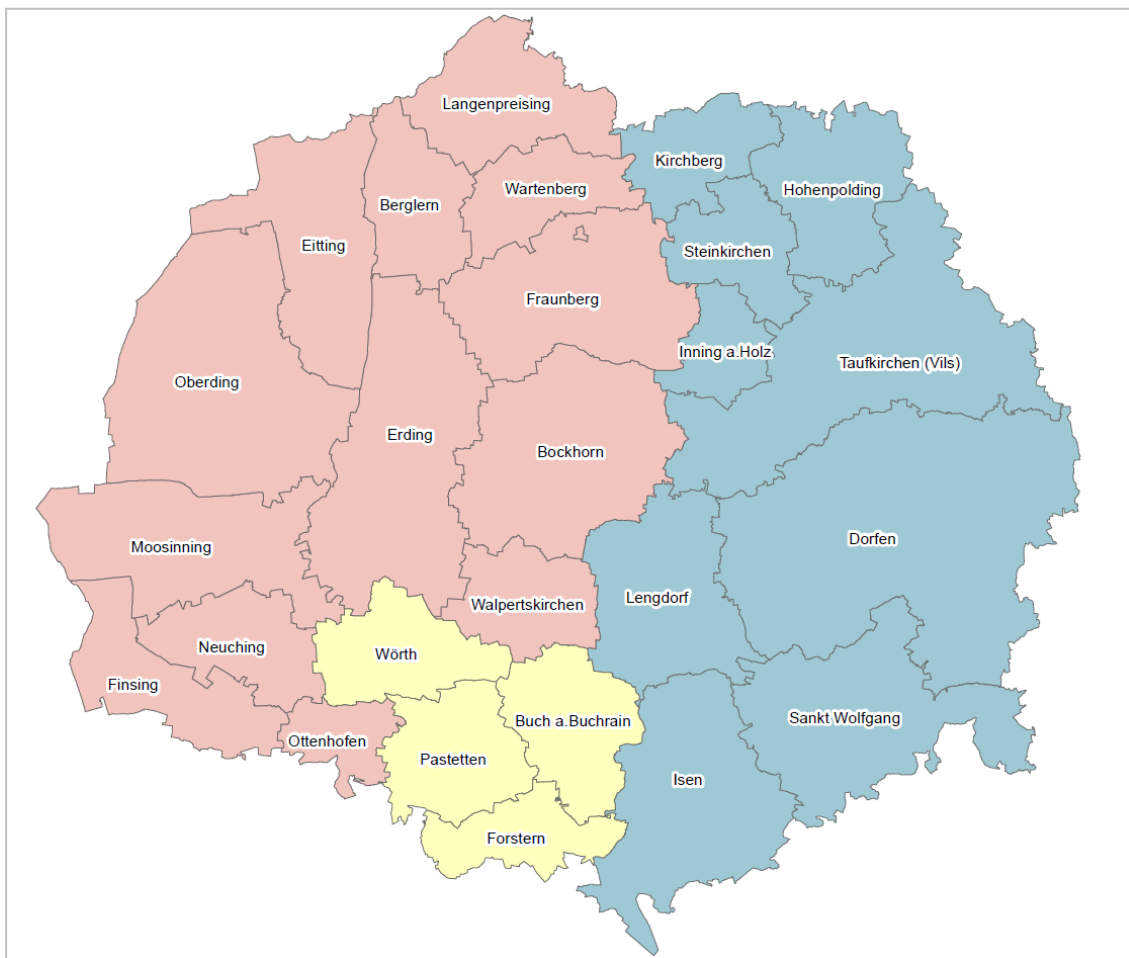


Abbildung 14: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde

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

Umsetzungshorizont

	= ca. 1 bis 2 Jahre (kurzfristig)
	= ca. 2 bis 4 Jahre (mittelfristig)
	= ab ca. 5 Jahre (langfristig)

Fahrgastnachfrage:

	= gering
	= moderat
	= groß

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

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

Bei allen Kostenangaben handelt es sich um **Grobabschätzungen** ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der Grobkostenabschätzung des finanziellen Aufwandes der einzelnen Maßnahmen, erfolgte eine detaillierte Berechnung der dadurch jährlich anfallenden Kilometerleistung. Für diese Kilometerleistung wurde auf Basis der vorliegenden Kilometersätze, der finanzielle Mehraufwand je Maßnahme ermittelt. Auch für neue Linien wurde aus den Kilometerpreisen der bestehenden Linien im Landkreis ein durchschnittlicher Kilometerpreis errechnet. Die tatsächlichen Kosten können abhängig von den Detailplanungen sowie nach Abschluss von Ausschreibungen abweichen. Bei landkreisüberschreitenden Linien sind die Gesamtkosten dargestellt, die Modalitäten der Kostenaufteilung bleiben unberücksichtigt.

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

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

Die ersten Entwürfe der Maßnahmenvorschläge wurden in einer zweiten Runde der projektbegleitenden Workshops am 08.11.2018 und 19.03.2019 vorgestellt, diskutiert und bewertet. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen berücksichtigen auch Anregungen, Änderungen und Ergänzungen aus diesen Workshops. Die Protokolle der beiden Workshops sind in **Anhang (des Endberichts)** dargestellt.

5.1. Tangentialverkehre und neue Linien

Alle Maßnahmen zu Tangentialverkehre und neue Linien sind in der folgenden Übersicht verortet.

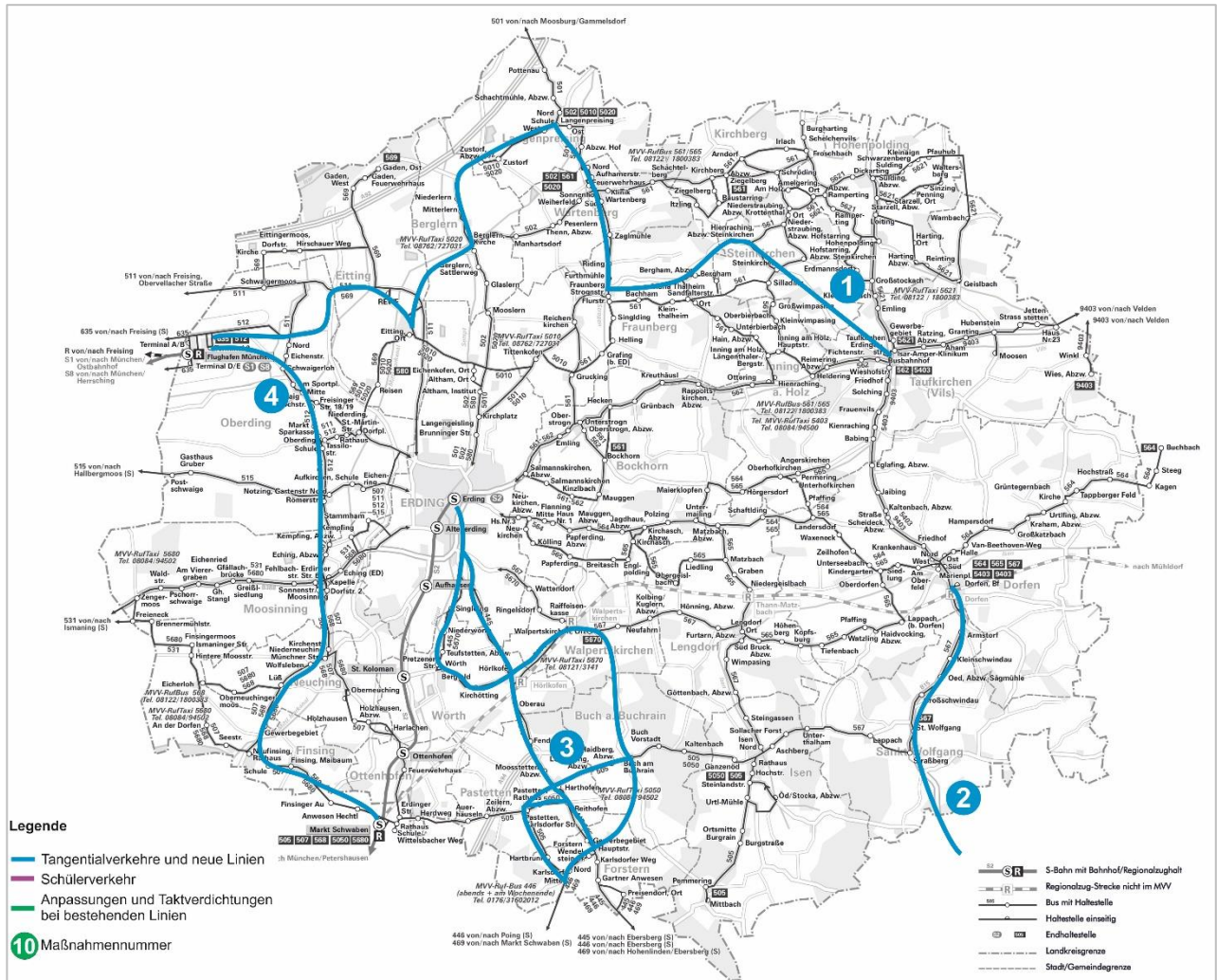


Abbildung 15: Räumliche Verortung der Maßnahmen für Tangentialverkehre und neue Linien

5.1.1. Planungsbereich östlicher Landkreis

Im Planungsbereich östlicher Landkreise wurden neben einer Direktverbindung zum Flughafen aus Taufkirchen über Wartenberg die Verbindung zwischen Dorfen und Haag geprüft. Die daraus resultierenden Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt.

Maßnahme 1: Neue Direktverbindung zum Flughafen ab Taufkirchen (über Wartenberg)

Ausgangssituation

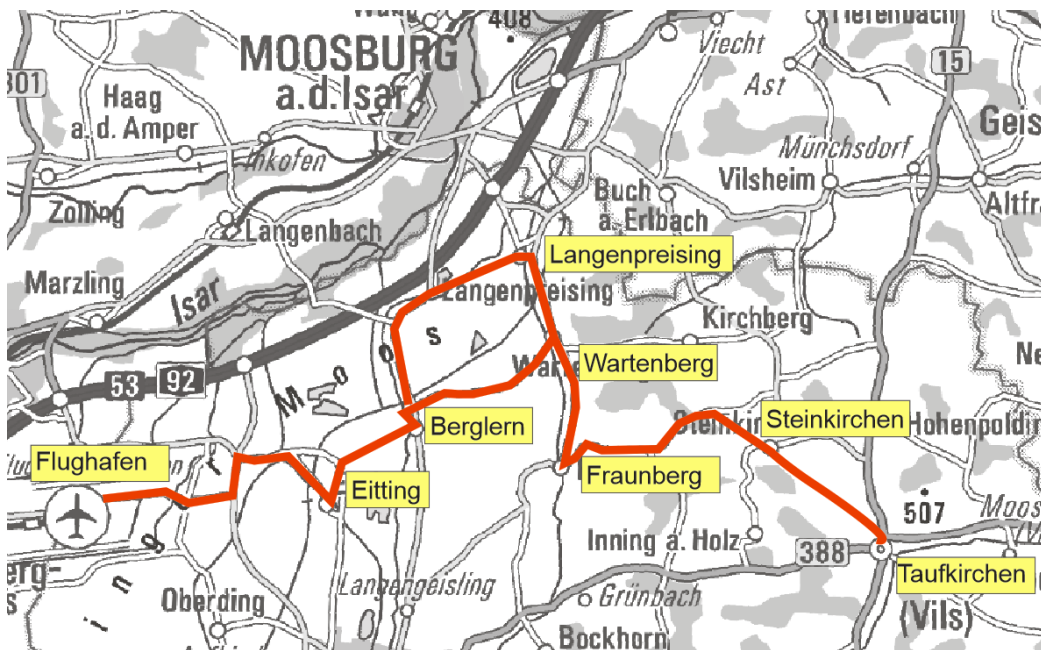
- Taufkirchen, Wartenberg, Berglern, Eitting und die Gemeinden im Erdinger Holzland verfügen derzeit im Wesentlichen über keine Direktverbindung zum Flughafen
- Nach Freising (Stadt, mit Flughafen) aus allen Gemeinden (außer im Holzland) jeweils 150-250 Pendler, nach Oberding jeweils 100-150
- Die ÖPNV-Fahrzeiten der bestehenden Verbindungen mit Umstieg in Erding auf die MVV-Regionalbuslinie 512 sind derzeit nicht konkurrenzfähig. Diese Situation wird sich jedoch zumindest für Gemeinden im Osten der Landkreises Erding nach Inbetriebnahme des Erdinger Ringschlusses mit S-Bahnanbindung des Flughafens verändern. Für die Gemeinden westlich von Wartenberg wird die Verbindung via Erding jedoch auch dann mit Fahrzeitznachteilen verbunden sein.
- Zugleich ist die Bestandslinie 561 durch den sehr langen Linienweg sehr störungsanfällig.
- Weiterhin besteht keine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen Wartenberg sowie Teilen des Holzlandes und Taufkirchen.

Anregung und Prüfansatz

Einrichtung einer schnellen Direktverbindung ab Taufkirchen via Holzland und Wartenberg zum Flughafen München und im Gegenzug ggf. Kürzung des Linienwegs der MVV-Regionalbuslinie 561

Ergebnis und Maßnahme:

Empfohlen wir die Detailprüfung einer neuen Direktverbindung mit folgendem groben Linienverlauf: Taufkirchen- Steinkirchen- Fraunberg – Wartenberg – ggf. Langenpreising – Berglern – Eitting – Flughafen.



Details der Linienführung sind im Rahmen der Konkretisierung der Planungen zu erörtern. So könnte ggf. die Bedienung von Langenpreising zweistündlich im Wechsel mit der direkten Route zwischen Wartenberg und Berglern erfolgen.

Um die Attraktivität des Angebots zu gewährleisten, ist mindestens ein Stundentakt an Werktagen zwischen 5 und 21 Uhr vorzusehen. Aufgrund der relativ langen Fahrzeiten von mind. 50 Minuten, die sich aus der Straßeninfrastruktur und der Bedienung wichtiger Nachfrageschwerpunkte ergeben, wird eine direkte Verbindung stets einen Kompromiss zwischen Schnelligkeit und Erschließungswirkung darstellen. Aufgrund der langen Fahrzeiten und großen Entfernung ergeben sich in jedem Fall erhebliche Kosten für eine neue Linie.

Dafür ergeben sich die folgenden Vorteile:

- + Attraktive Direktverbindungen
- + Binnenverkehr (u.a. Wartenberg – Berglern, Wartenberg-Taufkirchen)
- + Stärkung des Holzlandes und des Mittelzentrums Taufkirchen
- + Entlastung der MVV-Regionalbuslinie 561 (Kürzung des Linienwegs möglich)

Nach Verlängerung der S-Bahn bis Schwaigerloh ist eine Anbindung des dortigen S-Bahnhofs zu prüfen, die ggf. die Fahrzeiten und Umlaufzeiten entspannen (und die Kosten geringfügig reduzieren) könnte.

Nach der Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses erscheint eine Direktverbindung ab Taufkirchen nicht mehr zwingend erforderlich (schnelle Verbindung via Erding). Ggf. könnte die Linie dann in zwei Linien bzw. Teilabschnitte (Wartenberg – Flughafen und Wartenberg – Taufkirchen) mit unterschiedlichen Zielsetzungen sowie Angebotsstandards und Bedienungsformen aufgeteilt werden

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Ca. 900.000 €	👤 👤	🕒 🕒 🕒

Maßnahme 2: Tangente Wasserburg – Haag – Dorfen

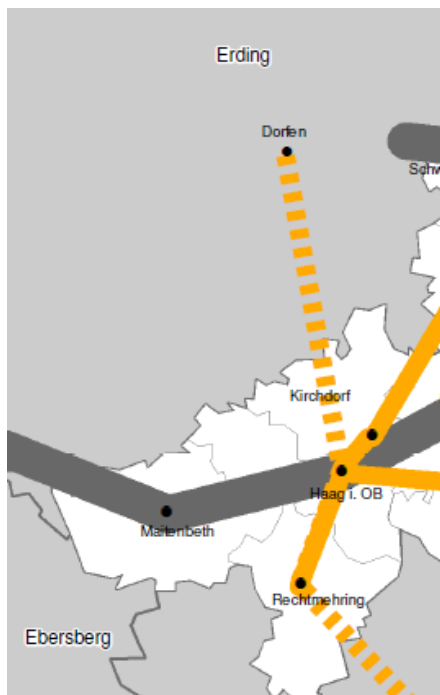
Ausgangssituation

- Der Nahverkehrsplan des Landkreises Mühldorf sieht einen Ausbau der Tangentialverbindung Wasserburg – Haag – Dorfen vor
- Derzeit existiert im Abschnitt Dorfen – Haag lediglich an Schultagen ein Fahrtenpaar der auch im Landkreis Erding nicht in den MVV-Tarif integrierten RVO-Linie 9409

Anregung und Prüfansatz

Beteiligung des Landkreises Erding an einer neuen bzw. stark ausgebauten Verbindung Wasserburg – Haag – Taufkirchen

Ergebnis und Maßnahme:



Aus gutachterlicher Sicht kann der Ausbau dieser Tangentialverbindung grundsätzlich empfohlen werden. Vorteile ergeben sich für den Landkreis Erding neben einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit von Haag und Wasserburg insbesondere für die Gemeinde Sankt Wolfgang, deren Anbindung an den Bahnhof Dorfen gestärkt werden könnte (Synergieeffekte mit Maßnahme 24).

Allerdings ist u.a. gemäß den Pendlerverflechtungen nur von einem begrenzten Nachfragepotential auszugehen. Zugleich wird die Attraktivität einer möglichen Verbindung dadurch beeinträchtigt, dass der Landkreis Mühldorf derzeit noch nicht in den MVV integriert ist.

Daher wird zunächst empfohlen, eine Beteiligung des Landkreises Erding abhängig von einer künftigen MVV-Tarifintegration des Landkreises Mühldorf zu machen. Die finanzielle Beteiligung des Landkreises Erding würde sich nach dem Territorialprinzip auf den Abschnitt zwischen Dorfen und der Landkreisgrenze im Süden der Gemeinde Sankt Wolfgang beschränken.

Quelle: NVP Landkreis Mühldorf

Priorität	Grobkostenabschätzung (gemäß NVP Mühldorf)	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
3	Mo-Fr: 340.000 Euro Sa/So 130.000 Euro Angaben ohne Aufteilung auf Landkreise		

5.1.2. Planungsbereich südlicher Landkreis

Im Planungsbereich südlicher Landkreis liegt der Fokus auf einem RufTaxi-Konzept, was die allgemeine ÖPNV-Qualität im südlichen Landkreis (durch bessere Anbindung der südlichen Ortsteile an Erding) deutlich verbessern soll.

Maßnahme 3: RufTaxi –Konzept südlicher Landkreis – RufTaxi 5445

Ausgangssituation

Der südliche Planungsbereich des Landkreises Erding, Gemeinden Pastetten, Buch am Buchrain und Forstern haben eine relativ schlechte ÖPNV Anbindung an die Kreisstadt Erding. Die vorhandenen Fahrtmöglichkeiten sind zumeist zeitaufwändig und mit Umstiegen verbunden.

Anregung und Prüfansatz

In den im Rahmen des NVP abgehaltenen Workshops und den Gemeindebefragungen wurden von den betroffenen Gemeinden Direktverbindungen nach Erding und ein adäquates Abendangebot gefordert. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wurden verschiedene Maßnahmen untersucht.

- Neue schnelle Direktverbindung von Tading über Karlsdorf, Pastetten, Buch und Walpertskirchen nach Erding
- Zwei neue separate Linien, zum einen von Tading, Forsten, Pastetten, Hörlkofen und Pretzen nach Erding und zum anderen von Mittbach über Buch und Walpertskirchen nach Erding
- Zwei separate Linien mit Anbindung St. Koloman
- Direkte Verbindung ab Tading, Karlsdorf über Pastetten nach Buch (Wenden in Buch) und über Hörlkofen nach Erding
- Verbindung ab Tading, Karlsdorf über Pastetten, Buch, Walpertskirchen über Hörlkofen und Wörth nach Erding (Maximalvariante)
- RufTaxi Konzept

Ergebnis und Maßnahme:

Aus gutachterlicher Sicht und in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden sowie dem Landkreis wurde ein RufTaxi Konzept als sinnvollste Maßnahme zur flächendeckenden Versorgung des südlichen Landkreises gewählt. Damit kann die Anbindung an die Kreisstadt Erding für alle betroffenen Gemeinden deutlich verbessert und die Fahrzeiten, in den meisten Fällen, gegenüber einer normalen Regionalbuslinie deutlich verkürzt werden.

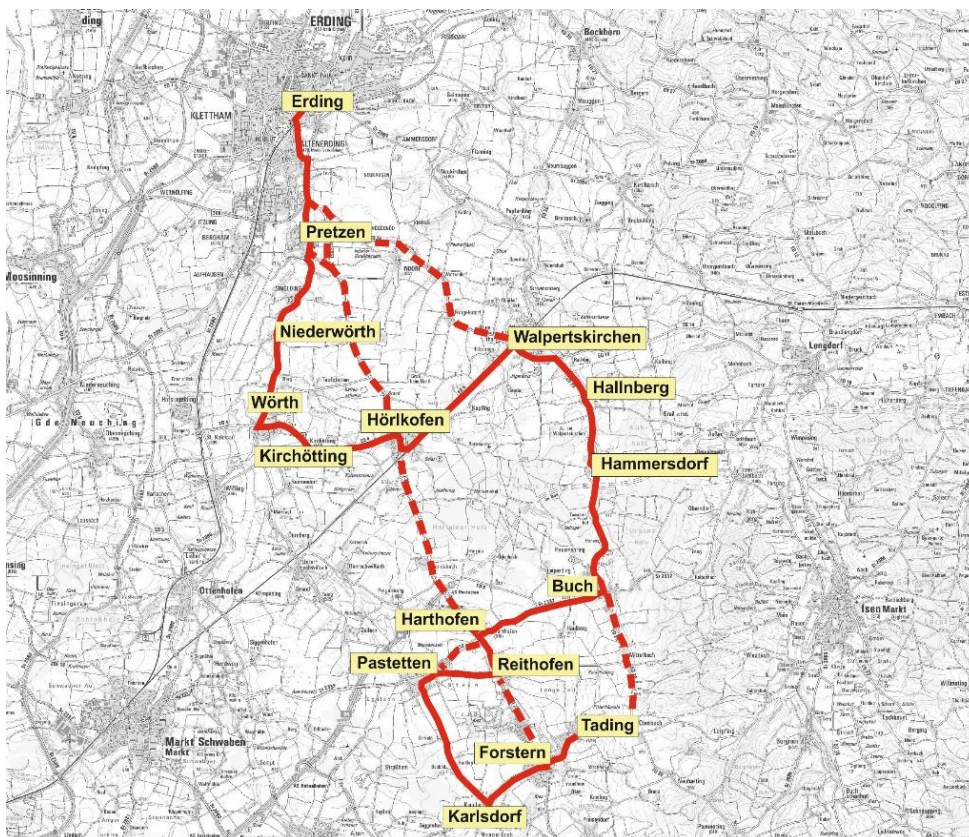
Das geplante Konzept umfasst die Ortsteile Tading, Forstern, Karlsdorf, Pastetten, Harthofen, Reithofen, Fendsbach, Buch, Hammersdorf, Hallnberg, Walpertskirchen, Hörlkofen, Kirchötting, Wörth, Niederwörth und Pretzen. Die maximale Fahrzeit beträgt ca. 35 Minuten, diese würde aber in der Praxis meist kürzer ausfallen. Die RufTaxi-Linie soll durch ein Fahrzeug mit acht Sitzplätzen realisiert werden. Die Bedienung der Haltestellen findet ausschließlich bei Anmeldung des Fahrtwunsches statt (dies kann zukünftig auch per MVV-App erfolgen).

Aufgrund der Priorisierung der Verbesserung der Anbindung des südlichen Landkreises, wurden die Workshops zu diesem Thema vorgezogen und bereits die Detailplanungen durchgeführt. Dazu wurden zwei Hauptvarianten geplant, mit deren flächenhafter Bedienung ein möglichst großes Einzugsgebiet von einer neuen RufTaxi-Linie erschlossen werden soll. Durch die nachfragegesteuerte Bedienung können gegebenenfalls auch zukünftige Potentiale für neue Verbindungen im Regelverkehr abgeleitet werden.

Variante 1: an den Verkehrstagen Montag-Freitag 90 Minuten Takt

Variante 2: an den Verkehrstagen Montag-Freitag 60 Minuten Takt

Zusätzlich wurde noch eine Variante 3 für eine Bedienung im Zweistundentakt für die Verkehrstage Samstag, Sonn- und Feiertag geplant.



Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	Var.1: 230.000-280.000 € Var.2: 330.000-440.000 € Var.3: Sa/So 130.000 € Bei Kombination von Variante 1 oder 2 mit Variante 3 ergeben sich voraussichtlich Synergieeffekte		

5.1.3. Planungsbereich westlicher Landkreis

Für den westlichen Landkreis wurde die tangentiale Verbindung der Erdinger Ortsteile Finsing und Neuching sowie Markt Schwaben zum Flughafen geprüft.

Maßnahme 4: Neue Tangentialverbindung Markt Schwaben – Finsing – Neuching – Moosinning – Notzing – Oberding – Schwaigerloh – Flughafen München

Ausgangssituation

- Derzeit keine vernünftige Direktverbindung aus dem südwestlichen Landkreis Erding, insb. der Gemeinden Finsing und Neuching sowie dem nördlichen Landkreis Ebersberg zum Flughafen München
- Bisherige MVV Regionalbuslinien 568, 507 und 512 decken nur Teilstrecken ab
- Fahrten zwischen Finsing, Neuching und Moosinning zum Flughafen aktuell nur über Markt Schwaben mit Umstieg in München bzw. über Ismaning oder Erding möglich
- Fahrzeit zwischen Markt Schwaben und Flughafen mit Umstieg in München ca. 1 Stunde, aus Finsing, Neuching und Moosinning meist mindestens 75-90 min

Anregung und Prüfansatz

Schaffung einer neuen, landkreisübergreifenden Tangentialverbindung zwischen Markt Schwaben und dem Flughafen München mit Anbindung von Pliening/Finsing, Neuching, Moosinning, Notzing, Oberding und Schwaigerloh

Ergebnis und Maßnahme:

Eine neue Regionalbuslinie Markt Schwaben – Pliening – Finsing – Neuching – Moosinning – Notzing – Oberding – Schwaigerloh – Flughafen hätte eine **einfache Fahrzeit von ca. 45 Min.** Die Linie legt einfach ca. 30 km zurück und wäre mit voraussichtlich **zwei Fahrzeugen im Stundentakt** bedienbar bzw. mit einem Fahrzeug im 2h-Takt (mögliche Variante zum Einstieg).

Für die Gemeinden im südwestlichen Landkreis Erding würde eine neue Direktverbindung zum Flughafen eine deutliche Aufwertung im Vergleich zum Bestandsangebot bedeuten. Von einer direkten Anbindung an den Flughafen München würden besonders die Gemeinden Finsing (v.a. Ortsteil Neufinsing), Neuching und Moosinning profitieren, da somit die bisher zeitlich lange (häufig über 90 min) und umständliche Fahrt über Markt Schwaben und Erding/München bzw. über Ismaning (Moosinning) mit mehreren Umstiegen entfällt. Zusätzlich garantiert die neue Linie eine Angebotssteigerung von und nach Markt Schwaben (mit Anschluss an die S2), welche bereits in mehreren Anregungen seitens der Gemeinden Finsing und Neuching gefordert wird.

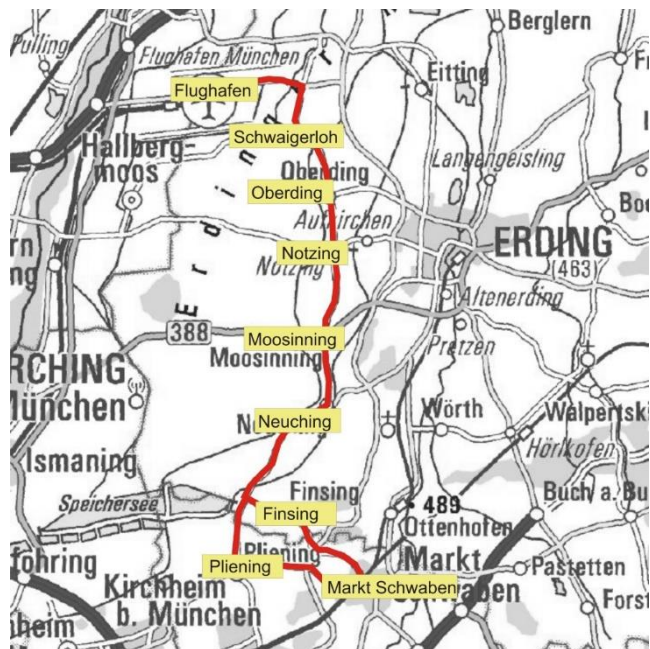
Auch für den Landkreis Ebersberg würde die neue Linie zum Flughafen erhebliche Vorteile bieten, da dieser somit von Markt Schwaben aus ohne Umstieg erreicht werden könnte. Bei einer Linienführung über Pliening würde, neben der Flughafenanbindung, zudem auch die Anbindung von Pliening nach Markt Schwaben gestärkt.

Um den Expresscharakter der Linie zu wahren, ist eine Abwägung zwischen Schnelligkeit und Erschließung durchzuführen, welche für die Landkreise Erding und Ebersberg etwas unterschiedlich ausfallen dürfte. **Es ist zu klären, inwiefern die Linie beschleunigt werden kann, aber gleichzeitig die Gemeinden im südwestlichen Landkreis Erding angebunden sind.**

Für den Landkreis Ebersberg liegt der Mehrwehrt bei dieser Linie auch besonders in der Anbindung der Gemeinde Pliening, wodurch für die Gemeinde Finsing jedoch nur der Ortsteil Neufinsing bedient werden könnte, welcher aber den Einwohnerschwerpunkt darstellt.

Aufgrund der bereits relativ langen Fahrzeit von ca. 45 Min, wird eine Feinerschließung der Ortsteile von Finsing (Eicherloh) und Oberding (Ortsrunde Oberding) nicht empfohlen, da dies mit einem (weiteren) Fahrzeitverlust einhergeht. Andererseits ist die neue Linie nur sinnvoll, wenn genügend Fahrgäste rekrutiert werden können und es daher eine Anbindung der Hauptorte auf der Strecke (Neufinsing (Finsing), Neuching, Moosinning, Notzing, Oberding und Schwaigerloh) geben sollte.

Zu bedenken gilt es die relativ hohen Betriebskosten der Maßnahme, welche auf die beiden Landkreise Erding und Ebersberg aufgeteilt werden müssen. Hier ist eine Regelung zu finden, wie diese Aufteilung möglichst fair ermittelt werden kann.



Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
3	Ca. 670.000 €	 	  

5.2. Schülerverkehr

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

Umfassende Verbesserungen auch für den Schülerverkehr ergeben sich durch einen allgemeinen Ausbau des ÖPNV-Angebots (siehe Kapitel 5.1 und 5.3). Viele kleinere Forderungen bzw. Prüfaufträge im Rahmen der Beteiligungsverfahren werden durch die entsprechenden allgemeinen Maßnahmen erfüllt.

Die Maßnahmen im Schülerverkehr sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

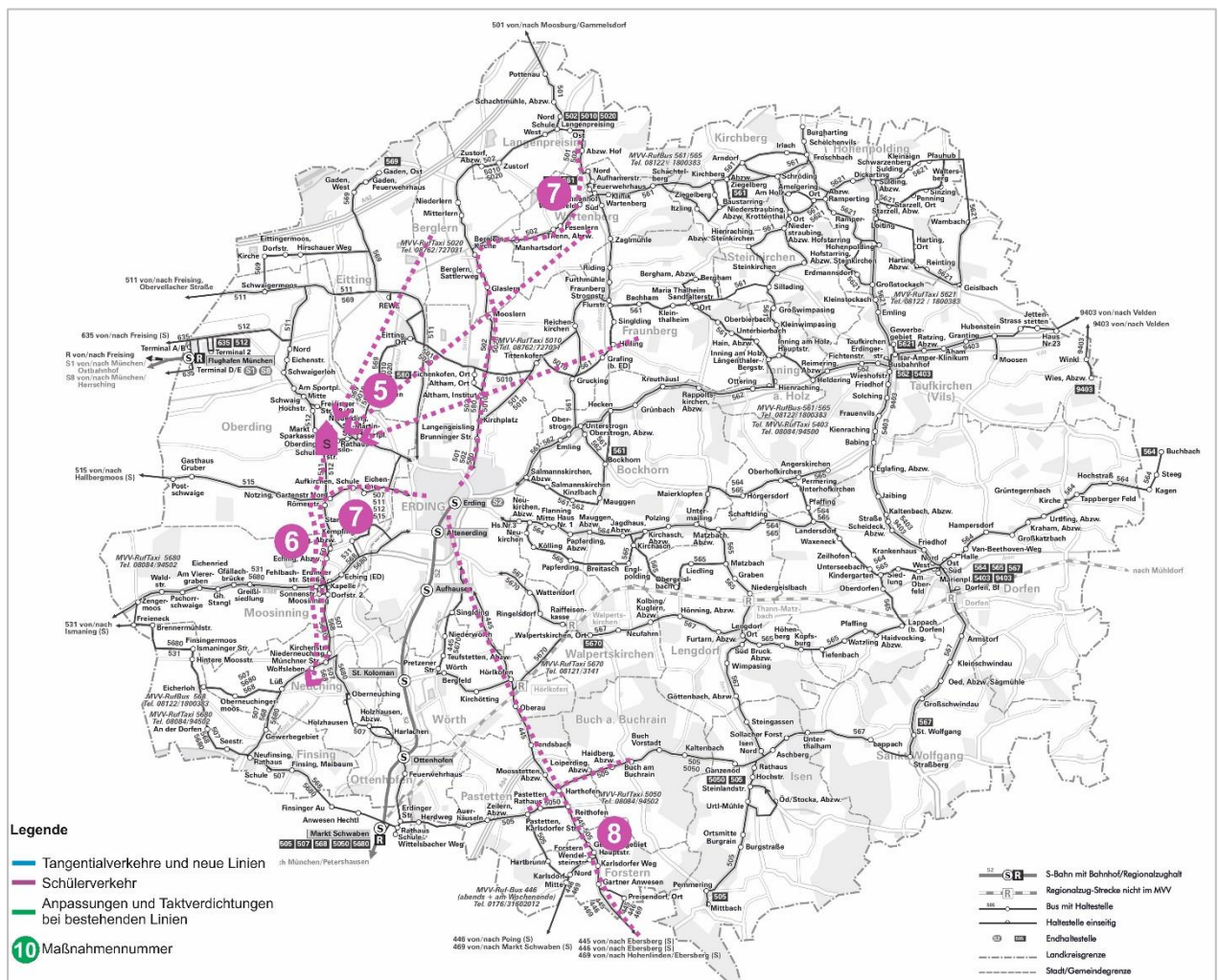


Abbildung 16: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Schülerverkehr

Maßnahme 5: Verbesserte Anbindung der Realschule Oberding (Einzugsgebiet bis Berglern, Fraunberg, Wartenberg)*Anregung*

- Im Rahmen des NVP bereits umgesetzt
- 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

Bereits umgesetzt**Maßnahme 6: Realschule Oberding: An Tagen vor Ferienbeginn Anpassung der Fahrten nach Moosinning/ Neuching, da Schulschluss bereits um 11:15 Uhr***Anregung*

- Wurde im Ausschuss am 18.09.2019 beschlossen
- Linie 507 und 531V an Tagen vor den Ferien vorgezogen

**Bereits umgesetzt
(Fahrplanwechsel Dez. 2019)**

Maßnahme 7: Überbelastung der Linien 502 und 507*Ausgangssituation*

- Die **Linie 502** (Erding – Berglern – Langenpreising) ist zu Schulbeginn (Richtung Erding) und Schulschlusszeiten überbelastet.
- Ab Wartenberg entstehen Kapazitätsengpässe durch hohe Schülerzahlen
- Die **Linie 507** (Markt Schwaben – Ottenhofen – Moosinning – Erding) soll nach Berichten der Schüler ebenfalls überlastet sein
- Ab Moosinning entstehen Kapazitätsengpässe durch hohe Schülerzahlen

Anregung und Prüfansatz

- Es sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die eine rechtzeitige Ankunft der Schülerzahlen in Erding garantieren (Gymnasien, FOS/BOS und Berufsschulen)
- Es sollte auch eine Anpassung der Parallellinien **501/501V und 502V** stattfinden.

Ergebnis und Maßnahme:

- Es konnten bereits kurzfristig Maßnahmen zur Schülerentzerrung getroffen werden, diese sind bereits vollständig umgesetzt.
- **Linie 502** Maßnahmen zur Fahrgastlenkung um Schüler besser in den Bussen zu verteilen wurden bereits im Juni 2019 umgesetzt, darüber hinaus fanden Anpassungen bei den **Linien 501, 501V und 502V** statt
- Zusätzlich wurden Maßnahmen zur Pünktlichkeit eingeleitet um die rechtzeitige Ankunft in Erding zum Schulbeginn zu garantieren
- **Linie 507** Die Problematik konnte in Fahrgastzählungen nicht widergespiegelt werden.

Priorität

Grobkostenabschätzung

Nachfrageschätzung

Umsetzungshorizont

Bereits umgesetzt

Maßnahme 8: MVV-Integration der Larcher Schulbuslinien Pastetten – Erding und Hohenlinden – Erding nach 2021

Ausgangssituation

- Die Schulbuslinie des VU Larcher **Pastetten – Erding** und **Hohenlinden – Erding** ist nicht in den MVV-Tarif integriert.
- Das Liniensystem sammelt Schüler sternförmig aus verschiedenen Gemeinden zusammen (u.a. mit Zubringern).
- Die Konzession für die Linie läuft bis 2021
- Allgemeine tarifliche Anpassungen (Vereinfachung etc.) nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans

Anregung und Prüfansatz

- Gegenseitige Anerkennung des Tarifs
- Integration in den MVV-Tarif nach 2021

Ergebnis und Maßnahme:

Erding - Hohenlinden		gültig ab 11.09.2018					
Tarif	Verkehrshinweis	A(*)	A(*)	A(*)	C(*)	B(o)	B(*)
ED	Erding, Lodererplatz	13:10				15:20	16:10
ED	Erding, Berufsschule	13:15				15:25	16:20
ED	Erding, Krankenhaus	13:25	13:25	13:25	13:25	15:40	16:30
PR	Pretzen	13:31	13:31	13:31		15:45	16:45
GR	Grass II		13:34			15:48	16:48
GR	Grass I		13:36				16:49
HK	Hörkofen	13:38	13:38	13:38	13:38	15:52	16:50
HK	Oberau		13:40			15:53	16:51
MO	Fendsbach		13:41				
MO	Harrair		13:45				16:52
PA	Ötz		13:47			15:56	16:53
PA	Loiperding		13:49				16:54
FO	Buch am Buchrain, Gewerbegebiet		13:51				16:55
FO	Buch am Buchrain, Kirche		13:53			16:00	16:56
MO	Moosstetten			13:42			
PA	Harthofen	13:44				16:04	17:01
PA	Pastetten	13:46 ^a				16:06 ^a	17:03 ^a
PA	Reilthofen			13:44		16:08	17:04
FO	Forstern, Gewerbegebiet	13:50				16:10	17:05
FO	Forstern, Hauptstraße	13:51				16:11	17:06
KD	Preisendorf, Bushst.						17:08
KD	Preisendorf, Ort			13:49		16:15	17:10
KD	Altmühlhausen			13:50		16:16	17:12
HO	Hohenlinden, Gasthof Post			13:53		16:18	17:15

Zubringer		
Tarif	Verkehrshinweis	A(*)
PA	Pastetten, Schule	12:21 13:46
MO	Poigenberg	12:23 13:48
PA	Oberschwillach	12:25 13:50
FO	Taig	12:27 13:52
PA	Zeilem	12:28 13:53
KD	Karlsdorf	12:33 13:58
KD	Siggenberg	12:35 14:00
KD	Siggenberg Ort	12:36 14:01
FO	Lindacher Weg	12:39 14:04

Zubringer		
Tarif	Verkehrshinweis	B(*)
PA	Pastetten, Schule	16:06 17:03
MO	Poigenberg	16:08 17:05
PA	Oberschwillach	16:10 17:07
FO	Taig	16:12 17:09
PA	Zeilem	16:13 17:10
KD	Karlsdorf	16:18 17:12
KD	Siggenberg	16:20 17:14
KD	Siggenberg Ort	16:21 17:15
FO	Lindacher Weg	16:24 17:18



- Die Problematik ist, dass der Fahrplan zahlreiche Ortschaften und Weiler abdeckt und je nach den aktuell notwendigen Schülerbeförderungen oft angepasst und ausgerichtet wird.
- Eine generelle MVV-Tarifintegration ist zwar grundsätzlich zu empfehlen, jedoch mit dem

aktuellen Fahrplan nicht sinnvoll. Der Fahrplan müsste grundlegend angepasst werden (Takt, Linienweg, etc.), da das Angebot derzeit für andere Zielgruppen kaum nutzbar ist. Ein Taktverkehr wäre vermutlich nicht wirtschaftlich, da die Nachfrage außerhalb der Schülerzeitlage zu gering ist. Einige Ortschaften sind nicht über einen einheitlichen Linienweg anzufahren, demnach müssten vsl. mehrere Fahrzeuge auf unterschiedlichen Wegen verkehren, was schließlich wieder zum derzeitigen System mit dem aktuellen Fahrplan führt.

- Da die Larcher Linie eine reine Schülerlinie ist und nur zu bestimmten Uhrzeiten am Tag verkehrt, ist eine generelle Überplanung und Anpassung des Linienwegs jedoch problematisch bzw. kaum sinnvoll umsetzbar.
- **Für die Fahrgäste (Schüler) kann jedoch die Attraktivität kurzfristig durch eine gegenseitige Anerkennung des Tarifs deutlich erhöht werden.** Derzeit müssen die Schüler bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Hin- und Rückfahrt, insbesondere bei Nachmittagsunterricht) auch mehrere Fahrscheine kaufen. Hierzu sollte der Landkreis Erding mit dem Verkehrsunternehmen Larcher in Verhandlungen treten.
- 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.
- Für zahlreiche Orte entlang der Linie ergeben sich vsl. durch die vorgeschlagenen Angebotsverdichtungen auf den Linien 445 und 505 sowie durch das neue Ruftaxi-Konzept im südlichen Landkreis mittel- bis langfristig zusätzliche Fahrtmöglichkeiten.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Keine Angabe möglich		

5.3. Anpassungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Linien

Die folgenden Maßnahmen (siehe **Abbildung 16**) umfassen im Wesentlichen den Ausbau und die Anpassung bestehender Linien (insbesondere Taktverdichtungen). Aufgrund der vielfältigen Maßnahmen werden diese wiederum nach den beiden Planungsbereichen unterteilt dargestellt.

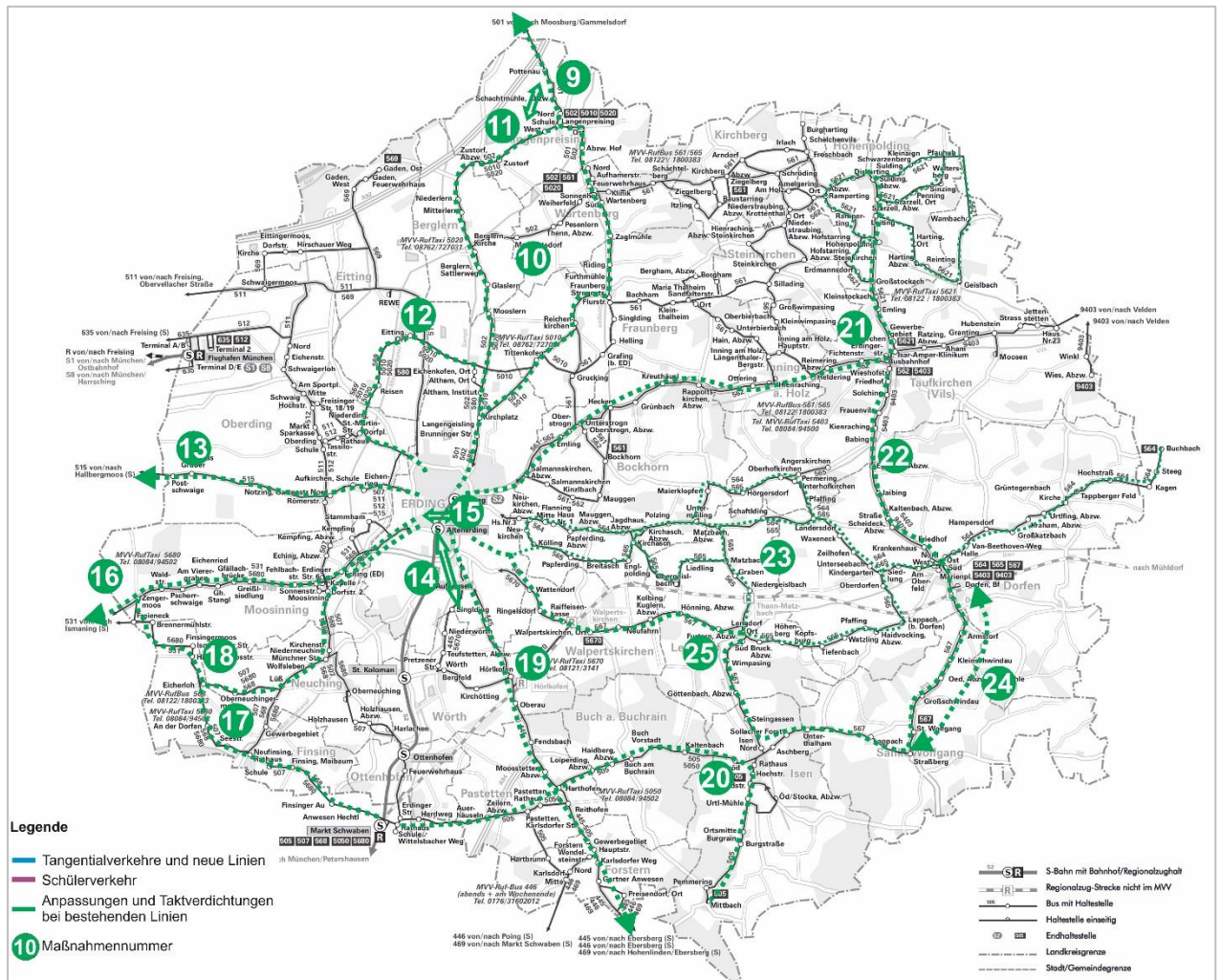


Abbildung 17: Räumliche Verortung von Maßnahmen zur Anpassungen und Taktverdichtungen bei den bestehenden Linien

5.3.1. Planungsbereich westlicher Landkreis

Maßnahme 9: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 501 (Anbindung von/nach Moosburg)

Anregung

- Taktverdichtung MVV-Linie 501 wurde zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 nicht umgesetzt
- Kommt zum Fahrplanwechsel 2019
 - Schließung von Taktlücken am Vormittag
 - Zusätzliche Fahrten im Abendverkehr
 - ungefähre 1-Stunden-Takt

**Bereits umgesetzt
(Fahrplanwechsel Dez. 2019)**

Maßnahme 10: Abbau von Kapazitätsengpässen auf RufTaxi-Linie 5010

Ausgangssituation

- Häufig kommt es zu Überbuchungen auf der RufTaxi Linie 5010, da die Nachfrage so hoch ist, dass das Öfteren ein weiterer Fahrzeugeinsatz notwendig ist, um der Nachfrage gerecht zu werden. Ein Einsatz größerer Fahrzeuge auf RufTaxi 5010 bis Vertragsende nicht möglich.
- **In einer ersten Stufe wird das Angebot der Linie RufTaxi-5010 zum Fahrplanwechsel 2019/2020 ausgebaut:** Für die Wochentage Samstag, Sonn- und Feiertag wurde aufbauend auf einen eingerichteten Zweistundentakt, die Verlängerung des RufTaxi 5010 von Langenpreising nach Moosburg (R) beschlossen.
- Kaum Spielraum für weitere Angebotsverdichtungen mit bestehendem Fahrzeugeinsatz.

Anregung und Prüfansatz

Für einen weiteren Ausbau des Wochenendangebots auf dem Korridor Erding – Wartenberg - Moosburg bestehen kaum Spielräume mit bestehendem Fahrzeugeinsatz. In einer **zweiten Stufe** sollte die **Überführung von Fahrten der RufTaxi-Linie 5010 in die Linie 501** geprüft werden.

Ergebnis und Maßnahme:

In der **Ausbau-Stufe 1**, die zum Fahrplanwechsel 2019/2020 umgesetzt wird, werden am Wochenende durch Einführung eines Zweistundentaktes zusätzliche Verbindungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nach Erding eingerichtet (früher keine Verbindung am Vormittag (5010 und 5020) und Nachmittag (5010) und auch am Abend). Zudem wurde in Stufe 1 auch der Wunsch nach einer Verlängerung der Fahrten bis nach Moosburg aufgegriffen.

Aufgrund der zu erwartenden steigenden Nachfrage sollte in einer **zweiten Stufe** ein weiterer Ausbau des Fahrtenangebots auf dem Korridor geprüft werden. Für den Abbau von weiteren Kapazitätsengpässen wird mittel- bzw. langfristig die **Überführung von Fahrten in die Linie 501** empfohlen. Dies kann einzelne abendliche Fahrten werktags oder das Angebot am Wochenende betreffen. Ausschlaggebend für den Umfang der Überführung sollten aktuelle Fahrgasterhebungen sein, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden sollten um Fahrgastentwicklungen frühzeitig abschätzen zu können.

Durch eine Überführung in den festen Linienbetrieb kann von einer weiteren Nachfragesteigerung ausgegangen werden, da das notwendige Anmeldeverfahren bei dem RufTaxi von einigen Kunden noch als Hemmschwelle angesehen wird.

Für die Grobkostenabschätzung wurde unterstellt, dass das gesamte Angebot am Wochenende von einer bedarfsabhängigen Bedienung durch die RufTaxi-Linie 5010 auf eine feste Bedienung im Rahmen der Linie 501 umgestellt wird (8 Fahrtenpaare). In der Grobkostenabschätzung sind die derzeitigen Kosten der RufTaxi-Linie 5010, die bei Umsetzung dieser Maßnahme entfallen, bereits berücksichtigt.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Abhängig vom Umfang 0 – 30.000 €		

Maßnahme 11: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 502 (in Abstimmung mit einer Verbesserung der Anbindung Berglern nach Moosburg)

Ausgangssituation

- Im Fahrplan der Linie 502, welche u.a. wie die MVV-Regionalbuslinie 501 zwischen Erding und Wartenberg über einen anderen Linienweg verkehrt, bestehen in mehreren Zeitlagen größere Taktlücken im Angebot. Die größten Taktlücken bestehen am Vormittag; sowie in Richtung Wartenberg bis 9 Uhr am Morgen.
- Es fehlt an direkten Verbindungen von Berglern nach Wartenberg mit akzeptablen Fahrzeiten (insbesondere am Morgen und Vormittag). Verbindungen bestehen zwischen den Nachbarorten Berglern nach Wartenberg aktuell über Umstiege in Erding/Eichenkofen/Langengeisling mit einer Fahrzeit von circa 1h.
- Für Fahrtbeziehungen nach Moosburg 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).

Anregung und Prüfansatz

- Schließung von großen Taktlücken (primär am Morgen und Vormittag)
- Schaffung von attraktiven Umsteigemöglichkeiten zur MVV-Regionalbuslinie 501 in Richtung Moosburg
- Verlängerung der Betriebszeiten der Linie 502

Ergebnis und Maßnahme:

Zur Stoßzeit am Morgen verkehren alle Fahrzeuge in Richtung Erding; aktuell sind keine Kapazitäten für die Gegenrichtung frei. Dadurch bestehen für die Gemeinde Berglern morgens keine attraktiven Umsteigebeziehungen nach Moosburg. Die erste Fahrtmöglichkeit nach Moosburg besteht erst um 08:54 Uhr an Schultagen; zudem mit einer relativ langen Umsteigezeit in Langenpreising von Linie 502 zur Linie 501. Hier wäre die Einführung einer zusätzlichen, früheren Fahrt zu empfehlen. In diesem Zusammenhang könnte eine weitere Fahrtmöglichkeit nach Moosburg (mit Umstieg in Langenpreising) geschaffen werden, indem die Fahrt um 6:54 Uhr ab Erding nicht nur an Ferientagen, sondern auch an Schultagen verkehren würde.

Eine Prüfung zur Optimierung der Anschlussbeziehungen ist - sofern aufgrund Restriktionen der Anschlüsse in Erding (S) oder Moosburg (R) der Linie 50 möglich - grundsätzlich zu empfehlen und in einem abgestimmten Konzept der Linien festzuhalten. (Vertrag der Linie 502 läuft 2024 aus. Vertrag der Linie 501 läuft 2026).

Weitere Taktlücken bestehen am Vormittag zwischen 8:25 und 10:17 Uhr und zwischen 10:17 und 13:17 Uhr ab Langenpreising. Im Zuge einer Angebotserweiterung könnte durch ein zusätzliches Fahrtenpaar um 15:14 Uhr die Taktlücke am Nachmittag geschlossen werden. Die Fahrgastzahlen der Fahrt davor (14:14 Uhr) und der Fahrt danach (16:14 Uhr) würden die Einführung einer zusätzlichen Fahrt rechtfertigen.

Bei den zusätzlichen Fahrtenpaaren sollte ein Linienweg bis nach Wartenberg soweit wie möglich berücksichtigt werden, um die Verbindung der beiden benachbarten Gemeinden zu verbessern.

Durch eine Taktverdichtung auf der Linie 502 auch gegen die Lastrichtung (also morgens in Richtung Wartenberg/Langenpreising und abends in Richtung Erding mit jeweiligem Umstieg in Langenpreising) werden für die Gemeinde Berglern neue Möglichkeit zum Umstieg zur Linie 501 nach Moosburg geschaffen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	120.000 €		

Maßnahme 12: Abbau von Kapazitätsengpässen auf Linie 5020*Ausgangssituation*

- Auch bei dem RufTaxi 5020 ist die Nachfrage zum Teil so hoch, dass es häufig zu Überbuchungen kommt. Daher ist das Öfteren ein weiteres Fahrzeug notwendig um der Nachfrage gerecht zu werden. Analog der RufTaxi-Linie 5010 ist der Einsatz größerer Fahrzeuge bis Vertragsende beim RufTaxi (8-Sitzer) nicht möglich.
- **Ähnlich der RufTaxi-Linie 5010 wurde das Angebot der RufTaxi-Linie 5020 in einer ersten Stufe** zum Fahrplanwechsel 2019/2020 ausgebaut und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ein Zweistundentakt eingerichtet (überlagernd mit der RufTaxi-Linie 5010 besteht ein 1-Stunden-Takt auf der Relation Erding – Wartenberg).
- Kaum Spielraum für weitere Angebotsverdichtungen mit bestehendem Fahrzeugeinsatz.

Anregung und Prüfansatz

Für einen weiteren Ausbau des Wochenendangebots auf dem Korridor Erding – Wartenberg bestehen kaum Spielräume mit bestehendem Fahrzeugeinsatz. In einer **zweiten Stufe** sollte die **Überführung von Fahrten der RufTaxi-Linie 5020 in die Linie 502** geprüft werden.

In der **Ausbau-Stufe 1**, die zum Fahrplanwechsel 2019/2020 umgesetzt wird, werden am Wochenende durch Einführung eines zwei Stundentaktes zusätzliche Verbindungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen Wartenberg und Erding eingerichtet (früher keine Verbindung am Vormittag (5010 und 5020) und Nachmittag (5010) und auch am Abend).

Aufgrund der zu erwartenden steigenden Nachfrage sollte in einer **zweiten Stufe** ein weiterer Ausbau des Fahrtenangebots auf dem Korridor geprüft werden. Für den Abbau von weiteren Kapazitätsengpässen wird mittel- bzw. langfristig die **Überführung von Fahrten in die Linie 502** empfohlen. Ausschlaggebend für den Umfang der Überführung sollten aktuelle Fahrgasterhebungen sein, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden sollten, um Fahrgasterhebungen frühzeitig abschätzen zu können. Hierbei sind auch die Fahrgasterhebungen auf der RufTaxi-Linie 5010 zu betrachten. Eine Überführung in einen festen Betrieb sollte zusammen mit der RufTaxi-Linie 5010 erfolgen, da ansonsten von einer stark divergenten Nachfrage der beiden Linien auszugehen ist.

Durch eine Überführung in den festen Linienbetrieb kann von einer weiteren Nachfragesteigerung ausgegangen werden, da das notwendige Anmeldeverfahren bei der RufTaxi-Linie von einigen Kunden noch als Hemmschwelle angesehen wird.

Für die Grobkostenabschätzung wurde unterstellt, dass das gesamte Angebot am Wochenende von einer bedarfsabhängigen Bedienung durch die Linie RufTaxi-5020 auf eine feste Bedienung im Rahmen der Linie 502 umgestellt wird (8 Fahrtenpaare). In der Grobkostenabschätzung sind die derzeitigen Kosten der RufTaxi-Linie 5020, die bei Umsetzung dieser Maßnahme entfallen, bereits berücksichtigt.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Abhängig vom Umfang 0 – 30.000 €		

Maßnahme 13: Ausbau der Linie 515

Ausgangssituation

Die MVV-Regionalbuslinie 515 zwischen Erding und Hallbergmoos verkehrt seit Dezember 2015 als landkreisübergreifende Linie und verbindet dabei die Kreisstadt Erding sowie die S2 mit der Gemeinde Hallbergmoos und der Flughafenlinie S8. Die Linie erfreut sich dabei bereits nach kurzer Zeit hoher Fahrgastzuwächse und stellt eine attraktive Tangentialverbindung dar.

Anregung und Prüfansatz

Die Nutzerzahlen der Linie 515 steigen stetig und zum Fahrplanwechsel 2018 wurden bereits neue Fahrtenpaare in der Früh am frühen Nachmittag sowie am Abend ergänzt. Die Verbindung ist in der Rahmenkonzeption als Teil des Hauptnetzes definiert. Damit soll hier mittel- bis langfristig mindestens ein durchgehender Stundentakt mit bedarfsgerechten Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit angestrebt werden.

Ergebnis und Maßnahme:

Bereits vor dem Fahrplanwechsel 2019 werden zwei neue Fahrten mit Streckenführung durch das Gemeindegebiet Hallbergmoos eingeführt. Diese Sonderfahrten werden zu 100% von der Gemeinde Hallbergmoos finanziert.

Die Linie verkehrt momentan mit einem Fahrzeug und lässt somit bis zur Neuvergabe im Jahr 2021 nur wenig Spielraum für Taktverdichtungen. Es wird empfohlen bereits vorab einzelne Taktverdichtungen die umlauftechnisch im Bestand machbar sind kurzfristig umzusetzen.

In der nächsten Stufe zur Ausschreibung 2021 sollte der Fahrplan weiter verdichtet und ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Somit ist mittelfristig ein 40-Minuten-Takt und am Wochenende sowie feiertags ein 80-Minuten-Takt zu erreichen (siehe Fahrplan).

Erding® - Erding, Klinikum - Notzing - Hallbergmoos®										BUS 515	BUS 515	Hallbergmoos® - Notzing - Erding, Berufsschule - Erding®									

Maßnahme 14: Verbesserung der ÖPNV-Versorgung der Randbereiche innerhalb der Stadt Erding

Ausgangssituation

Einige Randbereiche der Großen Kreisstadt Erding verfügen bisher über ein verbesserungswürdiges ÖPNV-Angebot. Insbesondere in den Ortsteilen Langengeisling und Pretzen wird hier von Seiten der Stadt aus ein größeres Defizit gesehen.

Anregung und Prüfansatz

Dieses Defizit zeigt sich aus gutachterlicher Sicht insbesondere am Wochenende. Einige der vorhandenen Linien werden am Wochenende nicht bedient. Um eine deutliche Verbesserung des ÖPNV Angebots in den angesprochenen Randbereichen zu erreichen, sollen insbesondere bestandsorientierte Taktverdichtungen auf den Linien 445, 501 und 520 geprüft werden.

Ergebnis und Maßnahme:

Für Langengeisling wird das Angebot bereits zum Fahrplanwechsel 2019 deutlich verbessert. Durch die Taktverdichtungen auf der MVV-Regionalbuslinie 501 und dem MVV-RufTaxi 5010 werden hier sowohl werktags als auch am Wochenende deutlich mehr Fahrtmöglichkeiten geschaffen.

Für Pretzen sind auf den Linien 445 und 520 sinnvolle Taktverdichtungen nur mit jeweils einem zusätzlichen Fahrzeug machbar. Aufgrund der Mehrkosten und deutlichen Ausweitung der Nutzwagenkilometer sind diese Maßnahmen erst zur Neuvergabe 2024 möglich. Bestandsorientierte Taktverdichtungen der Linie 445 sind in Maßnahmenblatt 19 näher beschrieben. Die Option der zusätzlichen Einführung eines Wochenendangebots, sollte der Aufstockung der Bestandsfahrten an Werktagen nachgeordnet werden.

Die Linie 520 sollte zur Neuvergabe 2024 ebenfalls mindestens auf einen Stundentakt verdichtet werden, mit bedarfsgerechter Verdichtung in der Hauptverkehrszeit. Hierzu wird ein weiteres Fahrzeug benötigt. Dieses könnte außerdem für die Einführung eines Wochenendverkehrs genutzt werden. Hierfür wird zunächst ein 80-Minuten-Takt (wie im Bestand werktags) empfohlen und kann mit einem Fahrzeug gefahren werden. Somit könnte Pretzen auch am Wochenende im 80-Minuten-Takt an die Stadt Erding angebunden werden.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	ca. 190.000€ (Mo-Fr.) ca. 100.000 € (Wochenende)	 	  

Maßnahme 15: Taktverdichtung 550 und 560*Ausgangssituation*

Die beiden Stadtbuslinien 550 und 560 verkehren in einem 40-Minuten-Takt; weitere Taktverdichtungen gewünscht.

Im Stadtverkehr Erding gab zum 1.6.2019 bereits Umstellung / Anpassungen:

- Für die Fahrplanstabilität und zur Anschlusssicherung wurde bei der Linie 560 auf eine Bedienung der Therme Erding verzichtet.
- Auf der Linie 550 wurde ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt, welches ausschließlich die Thermenanbindung an die S-Bahn in Altenerding (S) vornimmt;

Beide Linien wurden für fünf Jahre bis 2024 ausgeschrieben

Anregung und Prüfansatz

Taktverdichtung auf den Stadtbuslinien 550 und 560

Ergebnis und Maßnahme:

Da die Fahrgastzahlen beider Linien über den ganzen Tag auf einem sehr hohen Niveau liegen, wäre eine Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt durchaus gerechtfertigt. Auch angesichts der Einwohnerzahlen und -dichte ist im Stadtgebiet Erding ein 30-Minuten-Takt anzustreben.

Um einen 30-Minuten-Takt zu erreichen, ist der Einsatz von mind. zwei weiteren Bussen auf den Linien 550 und 560 notwendig. Ob durch die beiden Linien auch weitere Wohngebiete in Zukunft mit angeschlossen werden können, müsste genau geprüft werden, da wenig Spielraum in den Umläufen existiert.

Für die Planungen bei der nächsten Ausschreibung sind folgende langfristige Punkte zu berücksichtigen:

- Auswirkungen 2. Stammstrecke: Abstimmung der Taktung der S-Bahn mit der Taktung im Regionalbusverkehr erforderlich (Umstellung auf das 15/30 Taktraster notwendig)
- Erdinger Ringschluss,
- S-Bahn nur bis Altenerding (S) über einige Jahre beim Bau der neuen unterirdischen S-Bahn-Station in Erding

Für die Grobkostenabschätzung wurde angenommen, dass für die Linien 550 und 560 jeweils ein zusätzliches Fahrzeug notwendig ist (abhängig von einer Neuanschaffung des Fahrzeugs ist die Kostenabschätzung nur in einer Spannweite möglich.)

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	220.000 € - 350.000 €		

Maßnahme 16: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 531 Erding – Ismaning*Ausgangssituation*

- Linie 531 meist mit stündlichem Angebot zwischen 6 und 19 Uhr, jedoch noch mit Taktlücken am Vormittag, Nachmittag
- Betriebszeit am Abend endet bereits vor 20 Uhr
- Kein Angebot am Wochenende

Anregung und Prüfansatz

- Schließung der Taktlücken am Vormittag, am Nachmittag und am Abend zur Gewährleistung eines ganztägigen, regelmäßigen Angebots von Mo-Fr zwischen 06 und 23 Uhr
- Schaffung eines Abend- und Wochenendangebots
- Prüfung einer zusätzlichen Frühfahrt

Ergebnis und Maßnahme:

Eine Schließung der letzten Taktlücken auf der Linie 531 kann uneingeschränkt empfohlen werden. Durch ein ganztägiges Stundentaktangebot wird die Erschließungsfunktion der Linie 531 vergrößert und auch die Merkbarkeit des Angebots verbessert. Auch aus Sicht des Landkreises München ist vsl. mindestens eine stündliche Taktung sowie eine Ausweitung für die Abendstunden gewünscht.

Am Wochenende ist ein 2h-Takt anzustreben.

Die entstehenden Mehrkosten sind zu Teilen vom Landkreis Erding und zu Teilen vom Landkreis München zu tragen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	Ausbau Mo-Fr ca. 125.000 € Ausbau am WE ca. 30.000 €	 	

Maßnahme 17: Verdichtung MVV-Regionalbuslinie 568 Erding – Markt Schwaben*Ausgangssituation*

- Linie 568 mit Angebotslücken am Vormittag sowie am Nachmittag (insb. in Richtung Neuching – Finsing – Markt Schwaben)
- Diverse Fahrten starten erst bzw. enden schon in Neuching

Anregung und Prüfansatz

- Schließung von Angebotslücken am Vormittag sowie am Nachmittag
- Prüfung der Umwandlung von RufBus-Haltestellen in Festbedienung
- Anpassung der Fahrzeiten zur Fahrplanstabilisierung

Ergebnis und Maßnahme:

Eine Angebotserweiterung auf der Linie 568 Erding – Markt Schwaben ist zu empfehlen. Durch diese wird die Erschließungsfunktion der Linie 568 vergrößert. Aufgrund möglicher Wechselwirkungen mit einer neuen Verbindung Markt Schwaben – Flughafen (vgl. Maßnahme 4) im Bereich Neuching, Finsing und Markt Schwaben wird die Erweiterung der bestehenden Linie 568 demgegenüber priorisiert. Des Weiteren gilt es Maßnahmen zur Fahrplanstabilisierung zu ergreifen bzw. die Umwandlung der Bedarfshaltestellen in Festbedienung zu prüfen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	ca. 90.000 €	 	

Maßnahme 18: Ausbau MVV-RufTaxi 5680 (Erding – Markt Schwaben) abends und am Sonntag
Ausgangssituation

- MVV-RufTaxi-Linie verkehrt als Bedarfsangebot in der SVZ
- Angebotslücken vor allem am Abend (insb. in Richtung Markt Schwaben – Erding) und am Sonn- und Feiertag (nur 3 bzw. 4 Fahrten pro Richtung)

Anregung und Prüfansatz

- Verdichtung und Verlängerung der Betriebszeiten in beide Richtungen
- Schließung von Angebotslücken abends und sonntags
- Ausbau des Angebots insb. an Sonn- und Feiertagen

Ergebnis und Maßnahme:

Ein Ausbau des Bedarfsverkehrsangebots auf der Linie 5680 könnte vsl. relativ zeitnah und ohne größeren Planungshorizont erfolgen. Dadurch kann eine größere Erschließungsfunktion, vor allem an Sonn- und Feiertagen, für die Gemeinden im südwestlichen Landkreisgebiet, mit Anbindung an die Ober- bzw. Mittelzentren Erding und Markt Schwaben erreicht werden. Da jedoch von einer überwiegend geringen Nachfrage auszugehen ist, wird eine Angebotserweiterung auf der MVV-RufTaxi-Linie 5680 Erding – Markt Schwaben derzeit nur bedingt empfohlen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Ausbau Mo-Fr ca. 50.000 € So- und Feiertage ca. 20.000 €		

5.3.2. Planungsbereich südlicher Landkreis

Maßnahme 19: Taktverdichtung 445

Ausgangssituation

Die MVV-Regionalbuslinie 445 verbindet die beiden Kreisstädte Erding und Ebersberg über die Landkreisgrenze hinweg miteinander. Sie stellt dabei insbesondere für den südlichen Landkreis Erding eine wichtige Verbindung zur S-Bahn in Erding dar. Für die nördlichen Gemeinden im Landkreis Ebersberg stellt sie eine wichtige Verbindung in die Kreisstadt Ebersberg dar.

Anregung und Prüfansatz

Auf der Bestandslinie 445 werden aktuell sieben bis acht Fahrtenpaare angeboten. Diese liegen hauptsächlich in der HVZ, somit ergeben sich am Vormittag und am Nachmittag große Taktlücken von knapp drei Stunden. In allen durchgeführten Beteiligungsverfahren wurde eine Taktverstärkung auf der Linie 445 bzw. eine Verbesserung der Anbindung an die Kreisstadt Ebersberg und die Verbesserung des Angebots in Richtung Erding (leistungsfähige, landkreisübergreifende Tangenten) gefordert.

Ergebnis und Maßnahme:

Das aktuelle Angebot der Regionalbuslinie 445 sollte schrittweise zu einem durchgehend getakteten Angebot ausgebaut werden. Durch eine Taktverdichtung entstehen sowohl neue Anschlussbeziehungen zum Schienenverkehr in Erding und Ebersberg sowie neue Umsteigeverbindungen zur MVV-Regionalbuslinie 505. Auch der Landkreis Ebersberg begrüßt den Ausbau der Linie 445 u.a. zur Stärkung des Angebots für die Gemeinde Hohenlinden.

Aufgrund der deutlichen Steigerung der Nutzwagenkilometer, kann die Maßnahme erst zum neuen Vertragsbeginn im Dezember 2024 umgesetzt werden. Die Detailplanungen müssen in enger Abstimmung mit dem ebenfalls beteiligten Landkreis Ebersberg stattfinden.

445 Erding – Ebersberg

☐ Marienplatz ☐ Erding	ab an	6.15 7.02	8.55 9.42	15.15 16.02	16.55 17.42	18.35 19.22	19.35 20.22
☐ S12 Flughafen, MAC/T1 ☐ S12 Erding	ab an	8.53 9.29	11.33 12.09	15.13 15.52	17.13 17.49	18.33 19.09	19.53 20.29
ED 12/13 Erding ☐		7.11	9.53	12.33	15.13	17.53	20.33
ED 12/13 Erding, Gornessstraße		7.11	9.55	12.35	15.15	17.55	20.35
ED 12/13 - Edelweißstraße		7.11	9.56	12.36	15.16	17.56	20.36
ED 12/13 - Adolf-Kolping-Straße		7.11	9.56	12.36	15.16	17.56	20.36
ED 12 - Preizen, Nußbaumstraße		7.25	10.00	12.40	15.20	18.00	20.40
ED 12 - St.-Georg-Straße		7.21	10.01	12.41	15.21	18.01	20.41
ED 12 - Singlding (ED)			10.02	12.42	15.22	18.02	20.42
WH 12 Niederwörth			10.03	12.43	15.23	18.03	20.43
WH 12 Teufstetten, Abzw.			10.04	12.44	15.24	18.04	20.44
WH 12 Wörth, Preizener Straße			10.05	12.45	15.25	18.05	20.45
WH 12 - Bergfeld			10.06	12.46	15.26	18.06	20.46
WH 12 Kirchbeting			10.07	12.47	15.27	18.07	20.47
WH 12 Hörkofen			10.09	12.49	15.29	18.09	20.49
WH 12 Oberau bei Erding			10.09	12.49	15.29	18.09	20.49
PA 11/12 Fendtsbach		7.27	10.10	12.50	15.30	18.10	20.50
PA 11/12 Moosseeten, Abzw.		7.28	10.11	12.51	15.31	18.11	20.51
PA 11/12 Harthofen		7.30	10.13	12.53	15.33	18.13	20.53
PA 11/12 Retthofen		7.31	10.14	12.54	15.34	18.14	20.54
FO 11/12 Forstern, Gewerbegebiet		7.31	10.16	12.56	15.36	18.16	20.56
FO 11/12 - Hauptstraße		7.34	10.17	12.57	15.37	18.17	20.57
FO 11/12 - Karlsdorfer Weg		7.35	10.18	12.58	15.38	18.18	20.58
FO 12 - Gärner Anwesen		7.38	10.19	12.59	15.39	18.19	20.59
HL 12 Altmühlhausen/Preisdorf		7.38	10.21	13.01	15.41	18.21	21.01
HL 12/13 Hohenlinden, Flurstraße						20.02	21.02
HL 12/13 - Lagerhausstraße						20.03	21.03
HL 12/13 - Gärthaus zur Post		7.41	10.24	13.04	15.44	18.24	21.04
HL 12/13 - Kirchbeting		7.42	10.25	13.05	15.45	18.25	
HL 12 - Neustockach		7.44	10.27	13.07	15.47	18.27	
EB 12 - Ebersberg, Sauschütt Ost		7.45	10.28	13.08	15.48	18.28	
EB 12 - Sebastiansstraße		7.46	10.29	13.09	15.49	18.29	
EB 12 - An der Schafweide		7.41	10.30	13.10	15.50	18.30	
EB 12 - Gmünd		7.48	10.31	13.11	15.51	18.31	
EB 11/12 Ebersberg, Klostersee		7.55	10.35	13.15	15.55	18.35	
EB 11/12 - Eberhardstraße (Feuerwehr)		7.51	10.34	13.14	15.54	18.34	
EB 11/12 - Kresstlinik Ost		7.51	10.36	13.16	15.56	18.36	
EB 11/12 - Sparkassenplatz		7.54	10.37	13.17	15.57	18.37	
EB 11/12 Ebersberg ☐		7.55	10.38	13.18	15.58	18.38	
☐ Ebersberg ☐ Eberhardstraße ☐ Eberhardstraße (Feuerwehr)	ab an	8.09 8.18	11.03 11.10	13.31 13.38	17.03 17.10	19.03 19.10	20.03 20.10
☐ Ebersberg ☐ Eberhardstraße ☐ Eberhardstraße (Feuerwehr)	ab an	8.37 8.47	11.41 11.49	14.09 14.17	17.41 17.49	19.41 19.49	20.41 20.49
☐ Ebersberg ☐ Eberhardstraße ☐ Eberhardstraße (Feuerwehr)	ab an	13.31 13.36	17.22 17.46				

445 Ebersberg – Erding

☐ Marienplatz ☐ Ostbahnhof ☐ Ebersberg	ab an	8.12 8.18 8.50	12.43 12.48 13.19	16.12 16.18 16.48	17.52 17.58 18.30
☐ Wasserburg (Inn) Bf ☐ Ebersberg	ab an	8.31 8.57	16.12 16.38	18.12 18.37	
EB 11/12 Ebersberg ☐		5.31	9.07	11.27	13.37
EB 11/12 Ebersberg, Marienplatz		5.33	9.09	11.29	13.39
EB 11/12 Eberhardstraße (Feuerwehr)		5.33	9.09	11.29	13.39
EB 11/12 - Klostersee		5.34	9.10	11.30	13.40
EB 12 - Gmünd		5.36	9.12	11.32	13.42
EB 12 - An der Schafweide		5.38	9.14	11.34	13.44
EB 12 - Ebersberg, Sebastiansstraße		5.39	9.15	11.35	13.45
EB 12 - Sauschütt Ost		5.41	9.17	11.37	13.47
HL 12 Neustockach		5.43	9.19	11.39	13.49
HL 12/13 Hohenlinden, Lagerhausstraße		5.44	9.20	11.40	13.50
HL 12/13 - Gärthaus zur Post		5.45	9.21	11.41	13.51
HL 12 Altmühlhausen/Preisdorf		5.47	9.23	11.43	13.53
FO 12 Forstern, Gärner Anwesen		5.49	9.25	11.45	13.55
FO 11/12 - Karlsdorfer Weg		5.50	9.26	11.46	13.56
FO 11/12 - Hauptstraße		5.51	9.27	11.47	13.57
FO 11/12 - Gewerbegebiet		5.52	9.28	11.48	13.58
PA 11/12 Retthofen		5.54	9.30	11.50	14.00
PA 11/12 Harthofen		5.55	9.31	11.51	14.01
PA 11/12 Moosseeten, Abzw.		5.56	9.32	11.52	14.02
PA 11/12 Fendtsbach		5.57	9.33	11.53	14.03
WH 12 Oberau bei Erding		5.58	9.34	11.54	14.04
WH 12 Hörkofen		5.59	9.35	11.55	14.05
WH 12 Kirchbeting		6.57	9.37	11.57	14.07
WH 12 Wörth, Bergfeld		6.58	9.38	11.58	14.08
WH 12 - Preizener Straße		6.59	9.39	11.59	14.09
WH 12 Teufstetten, Abzw.		7.00	9.40	12.00	14.10
WH 12 Niederwörth		7.01	9.41	12.01	14.11
ED 12 Singlding (ED)		7.02	9.42	12.02	14.12
ED 12 Preizen, St.-Georg-Straße		7.03	9.43	12.03	14.13
ED 12 - Nußbaumstraße		7.04	9.44	12.04	14.14
ED 12/13 Erding, Adolf-Kolping-Straße		7.07	9.47	12.07	14.17
ED 12/13 - Edelweißstraße		7.07	9.47	12.07	14.17
ED 12/13 - Gornessstraße		7.08	9.48	12.08	14.18
ED 12/13 Erding ☐		7.10	9.50	12.10	14.20
☐ Erding ☐ Marienplatz	ab an	7.17 7.56	12.18 12.46	14.38 15.06	17.58 18.26
☐ Erding ☐ S12 Flughafen, MAC/T1	ab an	7.33 8.09	12.13 12.45	14.33 15.09	17.53 18.25

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
2	Ca. 300.000 € (gemeinsam mit LK Ebersberg)		

Maßnahme 20: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 505 und der RufTaxi-Linie 5050

Ausgangssituation

- Die MVV-Regionalbuslinie 505 (Mo-Fr) verbindet die Orte Markt Schwaben und Isen sowie Mittbach (Anbindung des südlichen Landkreises an die S-Bahn).
- Bisher bestehen noch mehrere Angebotslücken (im Rahmen der Beteiligungsverfahren thematisiert und durch Analysen bestätigt)
- Die MVV-RufTaxi-Linie 5050 bindet die Orte Isen, Pastetten und Buch am Buchrain an den S-Bahnstandort Markt Schwaben (Umsteigemöglichkeit Richtung München und Erding) an und verfügt meist über ein ordentliches Angebotsniveau.
- Eine Angebotslücke besteht am Samstagvormittag. Am Wochenende besteht kein Angebot für die Ortschaften Burgrain, Pemmering und Mittbach.

Anregung und Prüfansatz

Grundsätzlich soll ein besseres Angebot für die Gemeinde Isen inklusive deren Ortsteile (Burgrain, Pemmering und Mittbach) ermöglicht werden.

MVV-Regionalbuslinie 505: Schließung der großen Taktlücken am Vormittag und Nachmittag

MVV-RufTaxi 5050: Schließung der Taktlücken (am Samstagvormittag) sowie Bedienung (falls umlauftechnisch möglich) der Ortschaften Burgrain, Pemmering und Mittbach durch eine Erweiterung des RufTaxis 5050 am Wochenende.

*Ergebnis und Maßnahme:***MVV-Regionalbuslinie 505:**

- Die großen Taktlücken am Vormittag und eine weitere Taktlücke am Nachmittag sollten geschlossen werden.
- Dafür wird eine Einführung von zusätzlich mindestens drei Fahrtenpaare (zwei zwischen 7 und 13 Uhr und eine am Nachmittag) empfohlen.
- Durch diese Taktverdichtung bestehen ggf. neue Umsteigemöglichkeiten zur Linie 445.
- Eine Änderung der Linie 505 ist zunächst nur in eingeschränktem Maße möglich da der Vertragsbeginn mit dem Verkehrsunternehmen erst im Dezember 2018 stattgefunden hat.
- Eine längere Bedienung am Mo.-Fr. durch die Linie 505 und späteres Einsetzen des RufTaxi 5050 würde die Attraktivität des Angebots weiter erhöhen
 - 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.

MVV-RufTaxi 5050:

- Eine RufTaxi-Erweiterung bis nach Burgrain, Pemmering und Mittbach ist möglich und wird als sinnvoll erachtet, um die Einwohner der Ortschaften um Isen auch am Wochenende an den ÖPNV anzuschließen.
- Für eine allgemeine Verbesserung des Angebots am Samstag, werden hier (zusätzlich zu der Erweiterung der RufTaxi-Linie) drei zusätzlichen Fahrtenpaare am Samstagvormittag vorgeschlagen

Priorität		Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
505	1	Ca. 150.000 €	 	
5050	2	Ca. 6.000 €		

5.3.3. Planungsbereich östlicher Landkreis

Maßnahme 21: Ausbau MVV-Regionalbuslinie 562 und MVV-RufTaxi-Linie 5621

Ausgangssituation

- Die **MVV-Regionalbuslinie 562** verbindet die Zentren Taufkirchen und Erding (hohe Pendlerzahlen und Anbindung an die S-Bahn)
- Bisher bestehen noch mehrere Angebotslücken (im Rahmen der Beteiligungsverfahren thematisiert und durch Analysen bestätigt)
- Die Linie weist eine gute Nachfrage auf.
- Die **MVV-Ruftaxi-Linie 5621** bindet die Gemeinde Hohenpolding an Taufkirchen an (Umsteigemöglichkeit Richtung Erding) und verfügt meist über ein gutes Angebotsniveau
- Eine größere Angebotslücke besteht am Vormittag. Am Wochenende besteht kein Angebot in diesem Bereich.

Anregung und Prüfansatz

- **MVV-Regionalbuslinie 562:** Schließung der letzten Taktlücken (am Vor- und Nachmittag) mit der Zielsetzung eines durchgehenden Stundentakts, zusätzliche Früh- und Nachtfahrt (Fr/Sa, Sa/So) sowie weiterer Ausbau des Angebots am Wochenende
- **MVV-Regionalbuslinie 5621:** Schließung der Taktlücken (insbesondere am Vormittag) sowie Einführung eines Wochenendangebots. Neue Fahrten für das RufTaxi mit Anbindung an neue Fahrten der Linie 562 (Umsteigemöglichkeiten generieren).

Ergebnis und Maßnahme:

- Der Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt hat einer Ausweitung der MVV-Regionalbuslinie 562 um 6 Fahrtenpaare (2x Mo-Fr, 2x Sa, 2x So-Feiertag) bereits zugestimmt.
- Diese Ausweitung steht im Einklang mit der Rahmenkonzeption, in der die MVV-Regionalbuslinie 562 als Bestandteil des Hauptnetzes definiert ist.
- Eine weitere Angebotserweiterung des MVV-RufTaxi 5621 ist möglich und sinnvoll, durch die neuen Fahrten auf der Linie 562 ergeben sich neue Anschlussmöglichkeiten (Zu- und Abbringer)
- Eine Angebotserweiterung sollte in Anlehnung an die Veränderungen der MVV-Regionalbuslinie 562 erfolgen und wird mit einer mittleren Priorität bewertet.
- Die Grobkostenabschätzungen gehen von zwei zusätzlichen Fahrten von Montag bis Freitag und jeweils bis zu 6 Fahrten am Wochenende (bzw. an Feiertagen) aus.

Priorität		Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
562	1	Umsetzung bereits zum Fahrplanwechsel Dez 19	 	Fahrplanwechsel 2019
5621	2	Mo-Fr: 20.000 Euro Sa/So: 30.000 Euro		

Maßnahme 22: Ausbau des Angebots zwischen Dörfen und Taufkirchen (Regionalbus 9403 und MVV-RufTaxi 5403)

Ausgangssituation

- Die Verbindung zwischen den Mittelzentren Dörfen und Taufkirchen wird durch die eigenwirtschaftliche Regionalbuslinie 9403 sowie im Abend- und Wochenendverkehr die MVV-RufTaxi-Linie 5403 gewährleistet.
- Bei der Linie 9403 handelt es sich um eine von der RVO GmbH eigenwirtschaftlich betriebene Linie, auf der zwar der MVV-Tarif bis Jettenstetten (Taufkirchen) anerkannt wird, aber keine MVV-Fahrausweise verkauft werden. Der Aufgabenträger besitzt hier lediglich sehr begrenzte Einflussmöglichkeiten während der aktuellen Konzessionslaufzeit (bis 2027).
- Zeitweise besteht durch die beiden Linien ein etwa stündliches Angebot, insbesondere am Vormittag und frühen Nachmittag sowie am Wochenende bestehen jedoch größere Angebotslücken.

Anregung und Prüfansatz

Regionalbuslinie 9403: Schließung der letzten Taktlücken mit der langfristigen Zielsetzung eines einheitlichen Stundentakts (am Vormittag ggf. Zweistundentakt), in der HVZ ggf. in Lastrichtung verdichtet

MVV-RufTaxi-Linie 5403: Weiterer Ausbau des Angebots am Wochenende

Ergebnis und Maßnahme:

- Vor Ablauf der aktuellen Konzession bestehen auf der **Linie 9403** nur sehr begrenzte Einflussmöglichkeiten. Hier ist allenfalls die Möglichkeit der Einrichtung einzelner Zusatzfahrten (am Vormittag und frühen Nachmittag) in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen zu erörtern.
- Anschließend soll die Linie zwischen Dörfen und Taufkirchen die höheren Angebotsstandards des Hauptnetzes gemäß der Rahmenkonzeption erfüllen.
- Einführung von langfristig bis zu **vier zusätzlichen Fahrtenpaaren** auf dieser Linie wird die Angebotsqualität deutlich erhöhen.
- Für einen Stundentakt im Abschnitt zwischen Dörfen und Taufkirchen ist vsl. ein Fahrzeug erforderlich.
- Sofern eine MVV-Verbundraumenerweiterung auf den Landkreis und die Stadt Landshut realisiert werden kann, ist auch die Einführung einer durchgehenden schnellen Tangentialverbindung Dörfen – Taufkirchen – Landshut zu prüfen.
- Bei einer Integration der Schienenstrecke Markt Schwaben – Dörfen in den MVV-Tarif ist von einer deutlich höheren Nachfrage für die Linie als Zubringer zum Bahnhof Dörfen auszugehen (Darstellung unten ohne Tarifintegration).
- Eine weitere Angebotserweiterung des **MVV-RufTaxis 5403** ist sinnvoll und möglich. Der Fokus sollte hier auf das Angebot am Wochenende und dabei besonders auf die Schließung von Angebotslücken gerichtet werden.
- Kurzfristig sollte das Angebot durch die Einführung von mind. drei zusätzlichen Fahrtenpaaren verbessert werden.

Priorität		Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
9403	1	ca. 70.000 €		  
5403	2	ca. 6.000 €		

Maßnahme 23: Taktverdichtung der Linien 564, 565 und 567

Ausgangssituation

- Der östliche Teil des Landkreises verfügt über mehrere Taktlücken auf verschiedenen Linien.
- Für eine allgemeine Verbesserung des Angebots im östlichen Landkreis sollen die Linien 564, 565 und 567 verdichtet bzw. ausgebaut werden.

Anregung und Prüfansatz

Schließung der Taktlücken und allgemeiner Ausbau der Linien **564, 565 und 567** mit gegenseitiger Abstimmung

Ergebnis und Maßnahme:

- Ein wichtiger Schritt um den östlichen Landkreis besser an den ÖPNV anzubinden, ist eine Taktverdichtung der **Linien 564, 565 und 567**. Die damit integrierte Netz-Strukturverbesserung kann parallel stattfinden.
- Es soll eine allgemeine Überarbeitung der Fahrpläne **der Linien 564, 565 und 567** mit gegenseitiger Abstimmung betrachtet werden.
- Auf der **RufBus-Linie 565** (Dorfen – Lengdorf – Papferding – Erding) sollte jeweils **ein Fahrtenpaar** später verkehren.
- Zusätzlich sollen **vier neue Fahrten** auf den **Linien 564** oder **565** in Richtung Erding (nachmittags) Taktlücken schließen.
- Darüber hinaus soll eine **Ausweitung des Abendangebotes** auf der **Linie 567** stattfinden
- Diese Verbindung könnte als **letzte Fahrt bis Dorfen erweitert** werden (endet derzeit in Isen) und zusätzlich können **fünf neue Fahrten** (Davon 3 Richtung Erding und 2 Richtung Dorfen) generiert werden.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	Linie 564: 110.000 € Linie 565: 60.000 € Linie 567: 160.000 € <u>Gesamtpaket:</u> 330.000 €		

Ausgangssituation

- Mangelhafte Anbindung von St. Wolfgang zum Bahnanschluss in Dorfen
- Längere Anschlusszeiten am Nachmittag
- Kurzverbindungen ab Isen und St. Wolfgang wären als mögliche Lösung denkbar

Schaffung einer Kurzverbindung ab Isen und St. Wolfgang um den Bahnanschluss in Dorfen zu verbessern

LE	14	Wimpasing (ED)				7.17	11.17	13.17	13.57	15.17	16.41	17.37	18.37	19.37
LE	14	Göttenbach, Abzw.				7.18	11.18	13.18	13.58	15.18	16.42	17.38	18.38	19.38
IS	14	Steingassen				7.19	11.19	13.19	13.59	15.19	16.43	17.39	18.39	19.39
IS	14	Isen, Nord				7.21	11.21	13.21	14.01	15.21	16.45	17.41	18.41	19.41
IS	14	- Rathaus				d7.24	b11.24	a13.24	14.04	15.24	d16.48	17.44	18.44	19.44
IS	14	Aschberg				7.26	11.26	13.26	14.06	15.26	16.50	17.46	18.46	
IS	14	Sollacher Forst				7.28	11.28	13.28	14.08	15.28	16.52	17.48	18.48	
SW	14/15	Unterthalham				7.29	11.29	13.29	14.09	15.29	16.53	17.49	18.49	
SW	15	Lappach (b.St.Wolfgang)				7.31	11.31	13.31	14.11	15.31	16.55	17.51	18.51	
SW	15	Straßberg	5.55	6.45		7.33	11.33	13.33	14.13	15.33	16.57	17.53	18.53	
SW	15	St. Wolfgang	5.58	6.48		7.36	11.36	13.36	14.16	15.36	17.00	17.56	18.56	
SW	15	Großschwindau	5.59	6.49		7.37	11.37	13.37	14.17	15.37	17.01	17.57	18.57	
SW	15/16	Oed, Abzw.Sägmühle	6.00	6.50		7.38	11.38	13.38	14.18	15.38	17.02	17.58	18.58	
SW	16	Kleinschwindau	6.01	6.51		7.39	11.39	13.39	14.19	15.39	17.03	17.59	18.59	
SW	16	Armstorf	6.03	6.53		7.41	11.41	13.41	14.21	15.41	17.05	18.01	19.01	
DO	16	Dorfen, Gewerbegebiet Süd	6.04	6.54		7.42	11.42	13.42	14.22	15.42	}	18.02	19.02	
DO	15/16	Dorfen, Bahnhof R	an	6.07	6.57	7.45	11.45	13.45	14.25	15.45	}	18.05	19.05	
		R Dorfen	ab	6.10	7.11	7.54	12.06	14.07	14.52	16.06		18.09	19.11	
		R Markt Schwaben	an		7.26		12.27	14.28	15.10	16.29		18.29	19.28	
		R München Ostbahnhof	an	6.40	7.42	8.22	12.45	14.43	15.25	16.45		18.45	19.45	



Am **Mittag** ist eine bessere **Abstimmung** der Ankunfts- und **Abfahrtszeiten der 567** mit dem **Zug in Dorfen** **wünschenswert**. Allerdings bestehen hier Restriktionen durch Anschlüsse in Erding.

Wegen der kurzen Streckenlängen sind die Kosten im Vergleich zu der normalen 567 Strecke deutlich geringer. Jedoch sind diese Kurzverbindungen mit begrenzter Nachfrage verbunden.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	ca.90.000 €		

Maßnahme 25: Wochenend-Angebot zwischen Erding und Dorfen (567)*Ausgangssituation*

- Derzeit kein gutes Angebot zwischen Dorfen und Erding am Wochenende (Größtenteils nur mit S-Bahn und Regionalzug möglich. Außerdem sorgt die Uneinheitlichkeit der Tarif Systeme zwischen Markt Schwaben und Dorfen für ein unattraktives Angebot)
- Sehr lange Fahrzeiten mit Umstiegen (Verbindung mit S-Bahn bis Markt Schwaben und weiter Mit Regionalzug nach Dorfen, da Regionalzugstrecke nicht im MVV integriert)
- Verbindung zwischen den zwei größten Städten im Landkreis auch am Wochenende sehr wichtig

Anregung und Prüfansatz

Schaffung eines attraktiven und direkten Angebots am Wochenende zwischen den zwei größten Städten im Landkreis: Dorfen und Erding

Ergebnis und Maßnahme:

Ein gutes Angebot am Wochenende zwischen Erding und Dorfen wird als sehr sinnvoll erachtet.

Der Vorteil einer Einrichtung des Angebots auf der MVV-Regionalbuslinie 567 ist unter anderem die Anbindung von St. Wolfgang nach Dorfen an die Schiene – Schaffung eines Angebots zwischen Isen und Dorfen sowie Isen - Erding und Dorfen – Erding.

Das Fahrgastpotential ist aufgrund der Zählungen und des durchfahrenen Bediengebietes bei der MVV-Regionalbuslinie 567 am größten. Die MVV-Regionalbuslinien 564 und 565 weisen im Vergleich geringere Fahrgastzahlen auf.

Die zusätzlichen Fahrten am Wochenende werden im Fahrplanentwurf vom „Midibus“ durchgeführt. Dieses Fahrzeug kommt bei der MVV-Regionalbuslinie 567 bereits an Ferientagen zum Einsatz. Das Fahrzeug ist etwas kleiner als das reguläre 12-Meter-Fahrzeug, bietet allerdings nur unwesentlich weniger Fahrgästen Platz.

Mindestens sechs Fahrtenpaare sollten am Verkehrstag Samstag in den Fahrplan integriert werden.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
1	ca. 40.000 €		

5.4. Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten

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

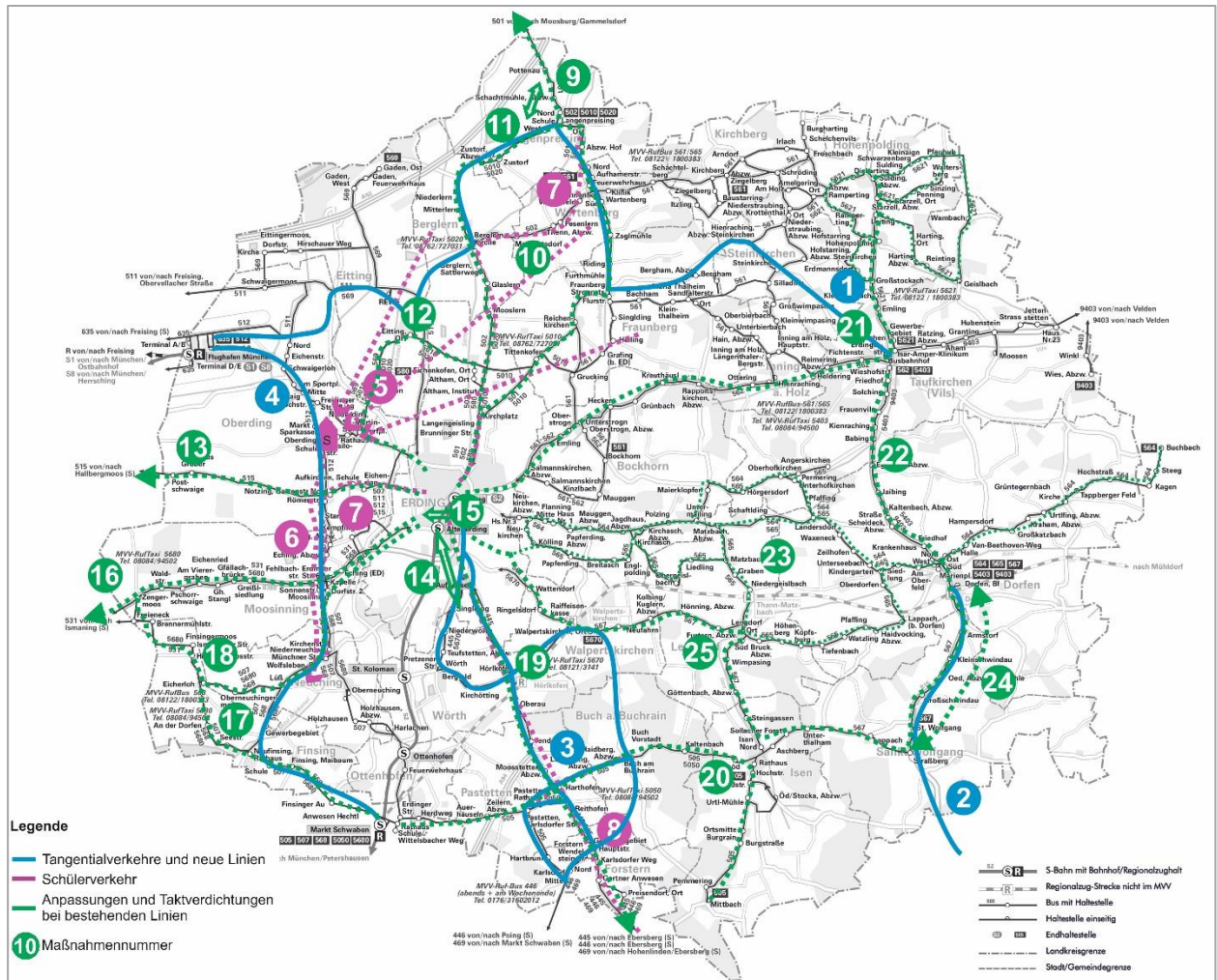


Abbildung 18: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Erding

Wie aus der Karte hervorgeht, erstreckt sich die räumliche Verteilung der Maßnahmen relativ gleichmäßig über das gesamte Landkreisgebiet. Bei der Ausrichtung der Linienverläufe gibt es zahlreiche Maßnahmen sowohl mit einem nordsüdlichen als auch mit einem ostwestlichen Linienverlauf.

Nachfolgend werden die Kosten für die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebots im ÖPNV mit Angaben über **Prioritätenstufe** in der folgenden Übersichtstabelle (siehe **Tabelle 8**) zusammenfassend dargestellt. In der Übersicht ist zudem ersichtlich, welche Maßnahmen landkreisübergreifend sind und dadurch eine Kostenteilung mit den benachbarten Landkreisen abzustimmen ist. Bei den hier angegebenen Kosten handelt es sich um die Gesamtkosten, eine Kostenteilung ist also nicht berücksichtigt.

Tabelle 8: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen

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 €
Summe			440.000 €			900.000 €			1.140.000 €
Schülerverkehr				8	MVV-Integration der Lärcher Schulbuslinien Pastetten – Erding und Hohenlinden – Erding nach 2021	k.A. möglich			
Summe			0 €			0 €			0 €
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	Bestandsorientierte 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 €			
Summe			1.190.000 €			1.167.000 €			0 €
Gesamt			1.630.000 €			2.067.000 €			1.140.000 €

 = landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Maßnahmen der **Prioritätsstufe 1** belaufen sich auf rund 1,6 Millionen Euro. Der größte Anteil entfällt dabei auf Maßnahmen aus dem Bereich der Angebotsanpassungen und Taktverdichtungen mit rund 1,2 Millionen Euro.

Die Kosten für die Maßnahme des RufTaxi-Systems im südlichen Landkreis werden auf rund 440.000 Euro geschätzt. Kosten der landkreisübergreifenden Maßnahmen mit Priorität 1 summieren sich auf rund 420.000 Euro; d.h. aufgrund der Kostenaufteilung auf mehrere Landkreise werden die Kosten für den Landkreis Erding etwas geringer ausfallen.

Die Maßnahmen mit der **Priorität 2** belaufen sich in Summe auf rund 2,1 Millionen Euro; auch hier liegt der Schwerpunkt bei den Maßnahmen aus dem Bereich der Angebotsanpassungen und Taktverdichtungen mit rund 1,2 Millionen Euro. Von den rund 2,1 Mio. Euro entfallen rund 300.000 Euro auf landkreisübergreifende Maßnahmen.

Die Kosten für die Maßnahmen mit **Priorität 3** belaufen sich auf rund 1,1 Mio. Euro. In dieser Prioritätsstufe befinden sich ausschließlich Maßnahmen aus dem Bereich Tangentialverkehre und neue Linien. 670.000 Euro davon entfallen auf eine landkreisübergreifende Maßnahme (Tangentialverbindung Markt Schwaben – Finsing – Neuching – Flughafen).

Für die **Maßnahmen im Schülerverkehr** war in allen drei Prioritätsstufen keine Grobkostenschätzung möglich.

6. Maßnahmenpaket Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der angebotsseitigen Komponenten (Linien, Fahrtenhäufigkeiten) wird ein Bündel von begleitenden Maßnahmen vorgeschlagen, das zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beiträgt, die Hemmschwellen zum Einstieg in den ÖPNV reduziert und dadurch die Nutzung erhöhen soll. Dieses Paket beinhaltet insbesondere unterstützende Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und des Marketings, der Infrastruktur (Busse und Haltestellen) sowie insbesondere im Bereich der Inter- und Multimodalität.

6.1. Intermodalität und Multimodalität

6.1.1. Park+Ride (P+R)

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

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

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

Das **Angebot** der P+R Anlagen im Landkreis Erding beinhaltet insgesamt in etwa **1.400 Stellplätze**, ca. 690 davon entlang der MVV-integrierten S-Bahnlinie S2 (Stand 12/2019). Die P+R Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 9: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Erding

Bahnhof	P+R Stellplatzanzahl
Altenerding	122
Aufhausen	65
Dorfen*	461
Erding (Stadt)	331
Hörlkofen*	105
Ottenhofen	50
St. Koloman	120
Thann-Matzbach*	146
Walpertskirchen*	10

*Quelle: Stationsdatenbank der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Die größten P+R-Anlagen im Landkreis Erding stehen in der Stadt Dorfen mit mehr als 450 Stellplätzen sowie in Erding (ca. 330 Stellplätze). Weitere größere P+R-Anlagen von über 100 Stellplätzen befinden sich an den Bahnhöfen Altenerding (122), St. Koloman (120) und Thann-Matzbach (146). Für die nächsten Jahre ist – im Zuge des Erdinger Ringschluss – zudem die Erschließung der SPNV-Haltepunkte Erding Fliegerhorst und Schwaigerloh, mit insgesamt weiteren ca. 900 P+R-Plätzen, geplant.

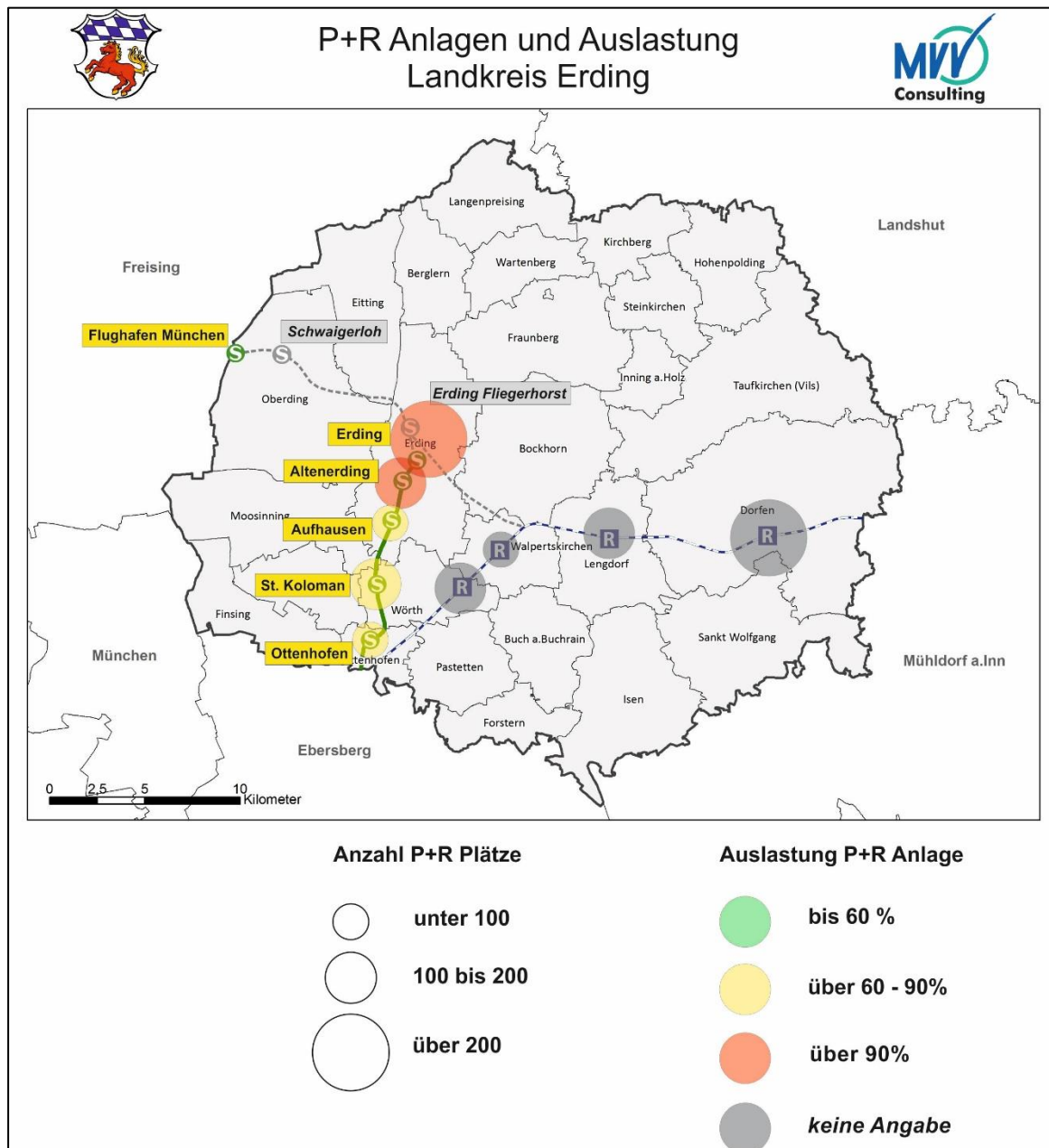


Abbildung 19: Nachfrage und Auslastung der P+R Anlagen im Landkreis Erding

Die Nachfrageanalyse bezieht sich, aufgrund der Datenverfügbarkeit, ausschließlich auf die P+R-Anlagen entlang der MVV-integrierten Schienenstrecke der S2. Hier liegt die **Nachfrage** insgesamt bei werktäglich rund **625 Fahrzeugen**. Die größten Auslastungen, mit über 90%, sind an den Bahnhöfen Erding und Altenerding zu finden. In Altenerding liegt die derzeitige

durchschnittliche Besatzzahl der P+R-Anlage gar nahe 100%. Etwas geringere Auslastungen von 60-90%, weisen die Bahnhöfe Aufhausen, St. Koloman und Ottenhofen auf. Bei letzterem kann mit ca. 70% die niedrigste Auslastungsquote der untersuchten P+R-Anlagen im Landkreis Erding festgestellt werden.

Die Zuständigkeiten für den Bau und den Betrieb der P+R-Anlagen liegt seit der DB-Reform von 1994 in den meisten Fällen bei den Kommunen. Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Anlagen über GVFG-Mittel.

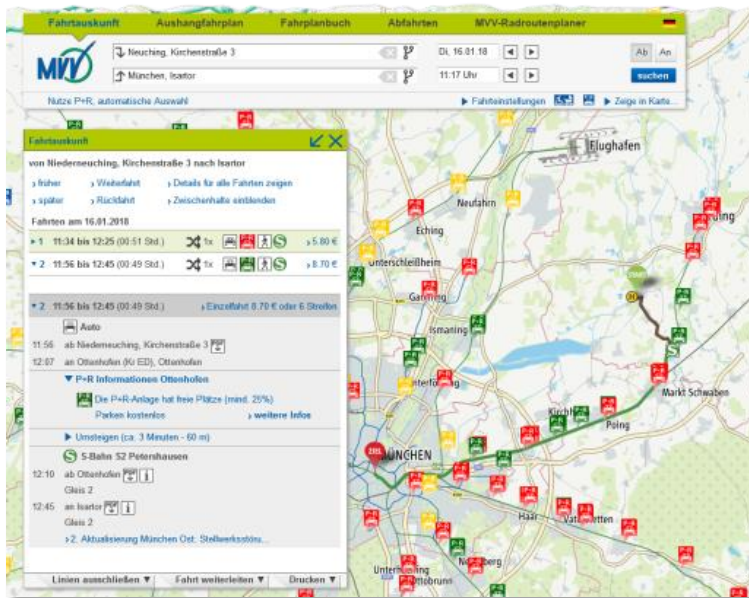
Ausblick:

Die derzeitigen oder auch geplanten Dimensionierungen der P+R-Anlage entsprechen meist auch mittelfristig den Anforderungen an den prognostizierbaren Bedarf.

Im Rahmen des Erdinger Ringschlusses sind umfangreiche Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen für P+R-Anlagen geplant. Dies betrifft, neben der bereits geschilderten Erschließung an den neuen SPNV-Haltepunkten Erding Fliegerhorst und Schwaigerloh, die Bahnhöfe Aufhausen (Ausweitung auf ca. 102-120 Stellplätze) und Altenerding (Ausweitung auf ca. 175-200 Stellplätze).

Dynamische Belegungsinformation für P+R-Anlagen

Eine zusätzliche Empfehlung an die P+R Betreiber ist die Ausstattung der Anlagen mit Detektionseinrichtungen, um den Fahrgast in Echtzeit über Belegungszustand zu informieren.



Durch eine frühzeitige Information der PKW-Fahrer über die Belegung (ggfs. Überfüllung) an P+R-Anlagen und eine Lenkung auf Parkplätze mit freien Kapazitäten können Parksuchverkehre und wildes Abstellen in Fahrgassen oder Anwohnerstraßen reduziert und die Auslastung der P+R-Anlagen optimiert werden.

Dazu hat die MVV GmbH ein zentrales Hintergrundsystem für die P+R-Information entwickelt, in das Belegungszustände und

Belegungsprognosen von P+R-Anlagen einfließen und u.a. über die Fahrgastauskunft (siehe Abbildung) den Kunden zur Verfügung gestellt werden können. Mittelfristig sollen diese Informationen über entsprechende Schnittstellen auch PKW-Fahrern über die Navigationsgeräte zur Verfügung gestellt werden können.

Den P+R-Betreibern im Landkreis (i.d.R. Kommunen) wird empfohlen, Detektionssysteme an den Anlagen aufzubauen und über Schnittstellen die Daten in das System der Verbundgesellschaft einzuspeisen. Evtl. können auch die Detektionseinrichtungen über den Freistaat Bayern gefördert werden. Dies ist allerdings noch in Prüfung.

6.1.2. Bike+Ride (B+R)

Bike + Ride bezeichnet die intermodale Mobilitätsform von Fahrradfahren zu einer Haltestelle (v.a. U- und S-Bahn-Stationen) und dem dortigen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Bike+Ride ist eine umweltrelevante Mobilitätsform, da kurze Wege bis fünf Kilometer optimal mit dem Rad statt dem PKW (hier Park+Ride) abgewickelt werden können. Der Anteil an Park+Ride Fahrten bis zu fünf Kilometern liegt bei immerhin durchschnittlich 30%. Außerdem beträgt die Flächeninanspruchnahme für Radabstellplätze lediglich ein Zehntel des Bedarfs für einen PKW-Stellplatz.

Nach letzten Erhebungen durch den MVV stehen im Landkreis Erding an den Bahnhöfen entlang der MVV-integrierten S-Bahnstrecke rund 861 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Zusätzlich besitzen die Regionalzugbahnhöfe eine Abstellkapazität für Fahrräder von ca. 500 Plätzen. Für den gesamten Landkreis ergibt sich somit ein Wert von insgesamt etwa **1.360 Fahrradständen** an den Bahnhöfen (Stand 12/2019). Die B+R-Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen im Landkreis Erding ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 10: Angebot von B+R Radständen im Landkreis Erding

Bahnhof	B+R Stellplatzanzahl
Altenerding	214
Aufhausen	76
Dorfen*	382
Erding (Stadt)	331
Hörlkofen*	48
Ottenhofen	48
St. Koloman	192
Thann-Matzbach*	51
Walpertskirchen*	20

*Quelle: Stationsdatenbank der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Die größten B+R-Anlagen befinden sich an den Bahnhöfen Dorfen, Erding, Altenerding und St. Koloman. An diesen vier SPNV-Haltepunkten konzentrieren sich über 80% aller B+R-Abstellplätze im Landkreis Erding.

Ein äußerst wichtiger Punkt für die weitere B+R-Förderung ist, kontinuierlich das Angebot und die Nachfrage zu überprüfen. Ein möglicher Handlungsbedarf kann sich zum einen aus veralteten Anlagen oder aus einer Unterdimensionierung ergeben. Daher ist es essentiell Strukturdaten und demographische Entwicklungen miteinzubeziehen, um Tendenzen künftiger Entwicklungen prognostizieren zu können.

Die Nachfrageanalyse bezieht sich, aufgrund der Datenverfügbarkeit, ausschließlich auf die P+R-Anlagen entlang der MVV-integrierten Schienenstrecke der S2. So weisen die B+R Stationen in Erding und Altenerding eine Auslastung von über 90% auf. Den größten Kapazitätsengpass gibt es in Altenerding, wo die Nachfrage das Stellplatzangebot i.d.R. übersteigt, sodass dort von einer Überlastung gesprochen werden kann. An den weiteren Haltepunkten Aufhausen, Ottenhofen und St. Koloman liegt die Auslastung zwischen 60 und 90% (siehe Abbildung 20).

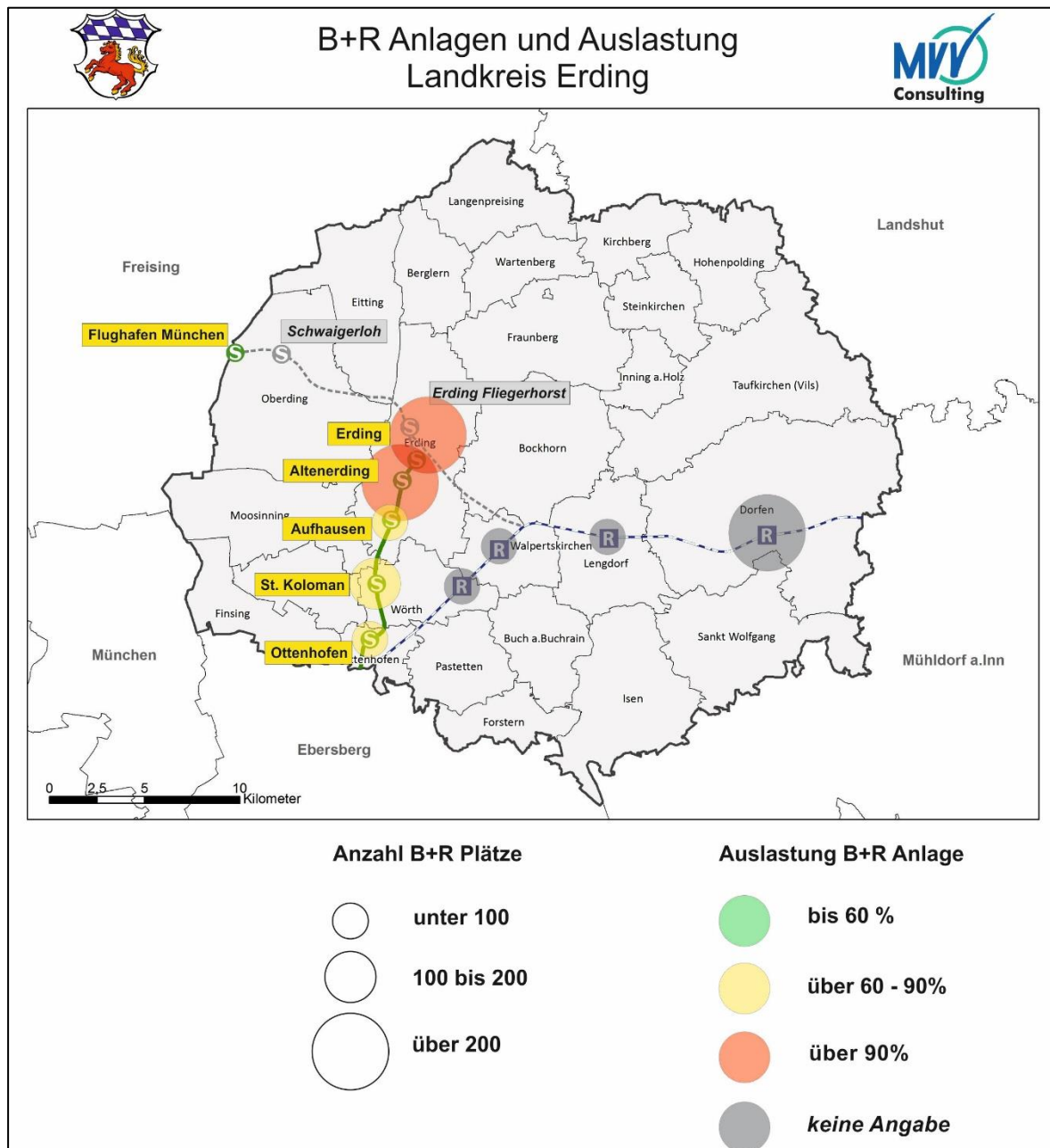


Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der B+R Anlagen im Landkreis Erding

Ähnlich wie bei den P+R-Anlagen sollen auch für die B+R-Stationen, im Rahmen des Erdinger Ringschluss, Ausbau- und Neubaumaßnahmen ergriffen werden. So ist am neuen Haltepunkt Erding Fliegerhorst beispielsweise die Erschließung von 600-700 neuen Fahrradabstellplätzen vorgesehen. Auch in Erding (Erweiterung auf 425 Plätze), Altenerding (Erweiterung auf 300 Plätze), Aufhausen (Erweiterung auf 130 Plätze) und St. Koloman (Erweiterung auf 200-250 Plätze) sind Ausbaumaßnahmen geplant. Grundsätzlich wird für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Volllast 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.

Da die **Attraktivität von Radabstellanlagen** maßgeblich die Häufigkeit der Fahrradnutzung vor allem im Pendlerbereich beeinflusst, haben Modernisierungsmaßnahmen einen positiven Effekt auf das Nutzungsverhalten. Zunehmend werden heute auch hochpreisige Modelle angeschafft. Außerdem „beflügelt“ die Entwicklung im E-Bike-Sektor die ganze Fahrradbranche. Bei Preisspannen von etwa 500 € bis an die 10.000 € ist es aber nicht verwunderlich, dass heutige (E)-Bike-Nutzer vor allem Diebstahl-, Vandalismus- und Witterungsschutz als Bedingung an eine Fahrradabstellanlage stellen.

Im Zuge möglicher **Modernisierungsmaßnahmen** geht es vor allem um folgende Punkte, um die Attraktivität einer B+R Anlage langfristig aufrechterhalten zu können:

- Kapazität
- Mängelbehebung an Fahrradabstellanlagen
- Art der Radständer, Richtlinien zu Abständen, Überdachung
- Beleuchtung und Sicherheit
- Zusatzleistungen (Lademöglichkeiten für Pedelecs, Fahrradboxen, ...)

Die Errichtung von kleinen **Fahrradabstellanlagen an einzelnen Bushaltestellen** durch die Kommunen (mit oder ohne Förderung) kann in der Summe als sinnvolle ergänzende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs bewertet werden. Allerdings muss hier jeweils eine Einzelfallüberprüfung stattfinden.

Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr:

Ergänzend sollen Möglichkeiten geprüft werden, auf ausgewählten Linien eine Fahrradmitnahme im Bus bzw. auf einem Fahrradanhänger zu ermöglichen. Dazu sollten Erfahrungen aus anderen Verbundlandkreisen ausgewertet werden, insbesondere die ab Sommer 2020 angebotene Fahrradbeförderung zwischen Freising und Mainburg.

6.1.3. Sharing-Angebote

Car-Sharing im Landkreis Erding

Insbesondere das stationsgebundene Car Sharing fördert nachweislich die stärkere Nutzung des ÖPNV und verringert die Kilometerleistung von PKW-Fahrten von Privatpersonen. Car Sharing ist daher im Zusammenspiel mit dem ÖPNV ein wichtiger Baustein einer umweltgerechten Mobilität. Dies belegt u.a. eine Studie des MVV aus dem Jahr 2012 zum Car Sharing in den MVV-Landkreisen (siehe Abbildung 21).

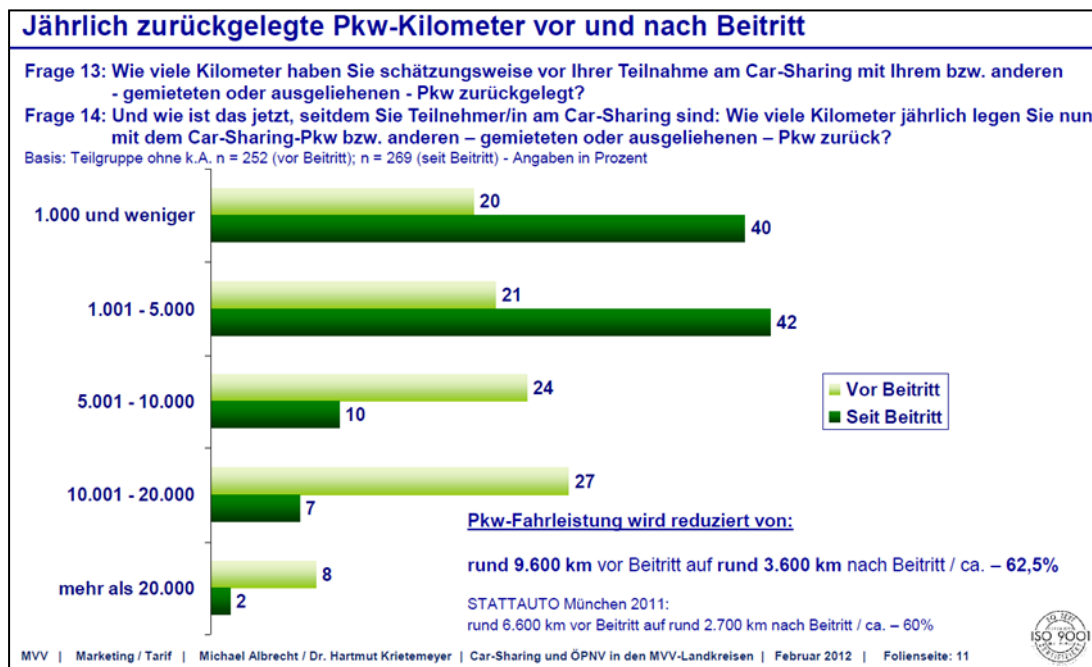


Abbildung 21: Jährlich zurückgelegte Pkw-Kilometer nach Beitritt in Car Sharing Programm
 (Quelle: MVV GmbH)

Im Landkreis Erding stellt der Carsharing Verein Erding (Carsharing Erding e.V.) aktuell drei Fahrzeuge im Stadtgebiet Erding zur Verfügung (siehe **Abbildung 22**). Im weiteren Landkreisgebiet gibt es derzeit keine Carsharing Angebote.



Abbildung 22: Standorte der Carsharing Erding e.V. (Quelle: <https://www.carsharing-erding.de/carsharing/>)

Empfehlung:

Dem Landkreis wird empfohlen, den Ausbau bzw. die Gründung von Car Sharing-Organisationen insbesondere durch organisatorische Maßnahmen zu unterstützen. Als Best Practice kann der Landkreis Ebersberg dienen, in dem mittlerweile zehn örtliche Car Sharing-Einrichtungen (in 48% der Gemeinden) mit 55 Fahrzeugen und über 1.600 Fahrberechtigte angesiedelt sind (Stand März 2019) und der Landkreis unterstützend koordiniert und fördert.



Abbildung 23: Werbung MVG Rad im Landkreis München (Quelle: www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-rad/mvg-rad-landkreis.html)

Bike-Sharing im Landkreis Erding

Auch Bike Sharing-Angebote (z.B. MVG-Rad, Nextbike, DB Call a Bike, MOVELO) können insbesondere an den S-Bahn- und Regionalzugbahnhöfen im Landkreis eine sinnvolle Ergänzung des Angebots für die erste/letzte Meile sein. Aktuell bestehen im Landkreis Erding noch keine Angebote.

Empfehlung:

Dem Landkreis wird eine Untersuchung über den Bedarf und die Potenziale von Bike Sharing Angeboten empfohlen. Relevante Standorte für eine tiefergehende Betrachtung können bezüglich der Verkehrsnachfrage

insbesondere das Stadtgebiet Erding (Bahnhöfe, Therme, Gewerbe- und Einkaufszentren etc.) sowie Bahnhof und Gemeindegebiet Dorfen sein. Des Weiteren könnte das Gemeindegebiet Taufkirchen (Vils) sowie größere Gewerbegebiete im Landkreis Ausgangspunkt für die Potentialbestimmung sein. Diese Konzeption sollte in enger Abstimmung mit den Kommunen erfolgen. Als Best Practice kann das 2018 auf den Landkreis München ausgeweitete Angebot des MVG-Rades dienen (siehe **Abbildung 23**).

6.1.4. Mobilitätsplattform

Damit neue Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote oder Mitfahrportale als auch konventionelle Ergänzungen des ÖPNV (z.B. Taxiangebote) als sinnvolle Ergänzungen des ÖPNV vom Bürger wahrgenommen werden, müssen sie einfach, übergreifend und diskriminierungsfrei beauskunftet werden. Der Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform kann als Basisinstrument verstanden werden, um die verschiedenen Modi und Anbieter sowie gebietsbezogene und organisatorische Zuständigkeiten informationstechnisch zu integrieren.

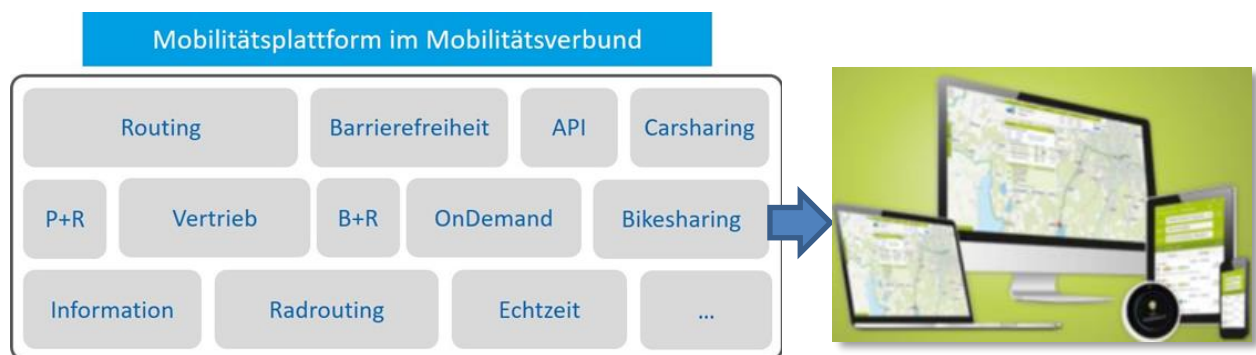


Abbildung 24: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über verschiedene digitale Medien (Quelle MVV GmbH)

Empfehlung:

Der Landkreis unterstützt dazu den Aufbau bzw. den Ausbau einer übergreifenden Mobilitätsplattform bei der MVV GmbH (siehe **Abbildung 24**). Dem Landkreis wird des Weiteren empfohlen, neue Mobilitätsformen / -angebote wie Bike- und Car-Sharing aber auch konventionelle Taxiangebote künftig als zusätzliches Angebot in die Mobilitätsplattform des Verkehrsverbundes einzupflegen bzw. einpflegen zu lassen.

Der primäre Use Case stellt sich aus Sicht der Reisenden dar: die Nutzung aller öffentlichen Angebote über eine App bzw. Webseite mit zentraler Registrierung (sog. „SingleSignOn“). Diese bietet eine übersichtliche, vollständige und aktuelle Zusammenführung von (Echtzeit-) Informationen zu allen Modi sowie das einfache, intermodale Routen, Buchen und Bezahlen. Diese Funktionen sind zentrale Faktoren für die Akzeptanz und verstärkte Nutzung des weiterentwickelten ÖPNV in Kombination mit alternativen Angeboten im Mobilitätsverbund. Die zielgerichtete Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer nahtlosen, intermodalen Wegekette wird für die Reisenden so praktikabel.

6.2. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr

6.2.1. Aktueller Stand

Der regionale Omnibusverkehr im Landkreis Erding ist fast vollständig in den MVV-Regionalbusverkehr einbezogen (siehe **Kapitel 3.1.1**). Derzeit erbringen über 40 Verkehrsunternehmen Leistungen im MVV. Im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Erding sind insgesamt 9 verschiedene Verkehrsunternehmen tätig. Um dem Kunden im gesamten Verbundgebiet ein einheitliches Angebot zu bieten, wurden bereits im Jahr 2002 umfassende Qualitätsstandards für die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Mindestanforderungen an Fahrpersonal, Betriebsführung, Umwelt- und Sozialstandards definiert, die kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr werden öffentlich ausgeschrieben und in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Hierbei müssen die MVV-Qualitätsstandards beachtet werden.

Die behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge wird als Teil der Qualitätsstandards bereits vorbildlich eingehalten. Aktuell sind alle im Landkreis Erding im MVV-Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, wie vorgegeben, Niederflrbusse. 35% davon sind sog. Low-Entry Busse (siehe **Kapitel 0 – Fahrzeuge**)

Dem Umweltschutz wird durch emissionsarme Motoren Rechnung getragen. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist immer die höchste verfügbare Euro-Norm einzuhalten. Im Landkreis Erding sind somit im Jahr 2019 noch ca. 3,75% der Fahrzeuge mit Euro 3, 2,5% der Fahrzeuge mit Euro 4 und 15% der Fahrzeuge mit Euro 5 Standard ausgerüstet. Dagegen besitzen 17,5% bereits den EEV und ca. 61,25% der Euro 6 Standard.

6.2.2. Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr in der Region München langfristig sauber und verträglich abwickeln zu können, ist die Einführung von alternativen Antriebsformen zwingend erforderlich.

Neben den umfassenden Qualitätsstandards an die Ausstattung der Fahrzeuge die momentan bereits gelten, wird in Zukunft auch das Thema alternative Antriebe Teil der Qualitätsstandards werden.

Die „RICHTLINIE (EU) 2019/1161 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“ wurde am 12.07.2019 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 02.08.2019 in Kraft. Sie ist bis zum 02.08.2021 in nationales Recht umzusetzen. In der Richtlinie sind für Deutschland folgende konkrete Quoten festgelegt:

- Bis 2026 sollen 45% der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon wiederum 50% aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 22,5% der Gesamtanzahl).
- Bis 2030 sollen dann 65% der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon 50% wiederum aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 32,5% der Gesamtanzahl).

Saubere Fahrzeuge

Als „sauberes“ Fahrzeug wird ein Omnibus bezeichnet, der mit alternativen Kraftstoffen betrieben wird (definiert in Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU). Demnach sind „alternative Kraftstoffe“ Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen im Wesentlichen:

- Elektrizität
- Wasserstoff
- Biokraftstoffe (gem. Definition in Artikel 2 lit. i) der Richtlinie 2009/28/EG)
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe
- Erdgas, einschließlich Biomethan [gasförmig (CNG) und flüssig (LNG)], und
- Flüssiggas (LPG)

Explizit ausgeschlossen aus dieser Definition sind Biokraftstoffe, bei denen ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zu beobachten ist (Art 26 der Richtlinie 2018/2001). Zudem dürfen flüssige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe nicht konventionellen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden. Nach letzten Informationen werden Plug-in-Hybridfahrzeuge, auch bei der Nutzung von konventionellem Dieselmotorkraftstoff, nun wieder der Kategorie „saubere Fahrzeuge“ zugeordnet.

Emissionsfreie Fahrzeuge

Als „emissionsfreie“ Fahrzeuge werden nach derzeitigem Stand ausschließlich Elektrobusse und Wasserstoffbrennstoffzellenbusse angesehen. Auch Trolleybusse (O-Busse) gelten als emissionsfrei, sofern dieser auch nach der Trennung von der Oberleitung elektrisch betrieben wird.

Nach Inkrafttreten der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten 24 Monate Zeit für die Umsetzung, das heißt die Quoten sind ab August 2021 bindend.

Die Richtlinie bedarf der Umsetzung in nationales Recht. Wie die Vorgabe der Quoten und die Überwachung deren Einhaltung sichergestellt wird, ist nach Aussage der Kommission jeweils auf Ebene der Nationalstaaten zu regeln.

Bindend sind die Quoten generell für öffentliche Aufträge, das heißt z.B., dass kommunale Verkehrsunternehmen dies bei der Beschaffung von Fahrzeugen zu beachten haben, aber auch öffentliche Auftraggeber – wie die Aufgabenträger im MVV – müssen diese Vorgaben bei der Vergabe von Leistungen beachten.

Die Einführung von sauberen Fahrzeugen kann dabei nur als Übergangslösung betrachtet werden, da bis zum Jahr 2050 laut Pariser Klimaschutzabkommen die vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors realisiert werden soll.

Der Fokus richtet sich deshalb momentan insbesondere auf Busse mit rein elektrischem Antrieb (Batteriebusse), da diese den effizientesten Energieverbrauch aufweisen. Für die Einführung von Batteriebussen, müssen zunächst linienbasierte Detailuntersuchungen zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden. Diese umfassen die Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten. Eine entsprechende Studie für den Landkreis Erding wurde gemeinsam mit anderen MVV-Landkreisen bereits beantragt.

6.2.3. WLAN

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN bietet dem Kunden zusätzlichen Komfort und kann die Zufriedenheit und Bindung der Fahrgäste erhöhen. Insbesondere im Zeitalter der Digitalisierung kann eine kostenfreie WLAN Anbindung ein echter Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln sein.

Der Großteil der MVV-Verbundlandkreise hat bereits die Ausstattung aller Fahrzeuge mit WLAN beschlossen. Mit der Aktion „BayernWLAN“ unterstützt der Freistaat die Aufgabenträger bei der Umsetzung. Die Ausstattung ist für die Neuausschreibung von Leistungen bereits in den Qualitätsstandards des MVV aufgenommen und sollte bei zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt werden.

Inwieweit eine Nachrüstung innerhalb der bestehenden Verträge zielführend und wirtschaftlich ist, müsste im Einzelfall gesondert entschieden werden.

6.2.4. Echtzeitdaten

Die Erfassung, Verarbeitung und Beauskunftung von Echtzeitdaten spielt für Komfort und Zuverlässigkeit des ÖPNV eine entscheidende Rolle.

In den aktuellen Qualitätsstandards des MVV sind klare Anforderungen für die Erfassung und Übermittlung von Echtzeitdaten enthalten. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen demnach Echtzeitdaten erfassen und übermitteln können. Dabei handelt es sich u. a. um folgende Daten:

- Daten zur Ortung (logisch und per GPS),
- Daten zur Fahrplanlage,
- bediente Haltestellen und
- Daten zum Türkriterium.

Der Zugriff auf diese Daten ist sowohl zum Zeitpunkt der Erzeugung (online) als auch zu jedem späteren Zeitpunkt (offline, bis mindestens sechs Monate nach deren Generierung) zu gewährleisten.

Die vom MVV erstellten und elektronisch zur Verfügung gestellten Soll-Fahrpläne sind vom Verkehrsunternehmen tagesscharf um betriebliche Merkmale zu ergänzen (z. B. Umläufe, Aus- und Einrückfahrten), damit sie für die Generierung von Echtzeitdaten geeignet sind und in geeigneten Datenformaten in Echtzeit-Systeme integriert werden können.

Die Erfassung der Echtzeitdaten ist bereits nahezu flächendeckend im gesamten Landkreis

Erding sichergestellt. Dem Kunden können die Daten nachfolgend über die MVV-Fahrplanauskunft sowie über stationäre Anzeiger an der Haltestelle zur Verfügung gestellt werden.

Die Integration der Echtzeitdaten eines Großteils der MVV-Regionalbuslinien in die Fahrplanauskunft wurde im zweiten Halbjahr 2019 abgeschlossen. Alle mit Echtzeitdaten ausgestatteten Fahrzeuge können die Fahrgäste bereits auf Kartenansichten sehen. Die Integration aller Fahrzeuge in die Auskunft soll im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen sein.

Die Umsetzung der stationären Anzeiger (DFI) ist innerhalb der nächsten 3 Jahre geplant. Die Installation von DFI-Anzeiger wird zunächst für bedeutsame Haltestellen und Verknüpfungspunkte empfohlen.

Durch das Echtzeitsystem kann zudem die Anschlusssicherung gesteigert werden: Kommt ein Zug oder ein anderer Bus verspätet, wird innerhalb eines vorher definierten Rahmens der aufnehmende Bus verzögert. Diese Information steht wiederum allen Fahrgastinformationsmedien zur Verfügung.

6.2.5. Buchungstool Ruftaxi-Verkehre

Bedarfsverkehre wie der MVV-RufBus oder das MVV-RufTaxi nehmen nicht nur im MVV einen immer höheren Stellenwert ein, auch deutschlandweit hat die sog. Mobility „on Demand“ Fahrt aufgenommen und wird in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Mit (tarifintegrierten) Bedarfsverkehren können bisher bestehende Angebotslücken des konventionellen Linienverkehrs geschlossen und neue Erwartungshaltungen der Fahrgäste bedient werden. Der ÖPNV wird flexibler. Ein wichtiger Schritt für die Verbesserung der Fahrgastinformation in diesem Bereich ist die Entwicklung eines zentralen Buchungs- und Dispositionstools für Bedarfsverkehre in der elektronischen Fahrplanauskunft. Damit können Fahrgäste noch gezielter über die Angebote informiert, Verkehrsangebote intelligent verknüpft, und die Organisation von On-Demand-Verkehren effizienter gestaltet werden.

Aus diesem Grunde verbessert der MVV seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die Beauskunftung von Bedarfsverkehren in der elektronischen Fahrplanauskunft weiter und ergänzt die MVV-Auskunft sowie die MVV-App um ein zentrales Anmelde- und Buchungssystem für Fahrten mit Bedarfsverkehren. Über die elektronische Fahrplanauskunft erhalten Fahrgäste somit alle relevanten Mobilitätsinformationen aus einer Hand – sowohl für den konventionellen Linienverkehr als auch für On-Demand-Angebote; mit einheitlichen Buchungsmöglichkeiten (zentrales System) und Bezahlverfahren (MVV-HandyTicket und MVV-OnlineTicket) über einzelne Verkehrsunternehmen hinweg, 24 Stunden am Tag. Die gezielte, transparente Information über die Angebote in den modernen Kommunikationsplattformen sowie die intelligente Verknüpfung von klassischem ÖPNV-Linienverkehr und flexiblen Bedarfsverkehren verspricht, insbesondere durch einfache Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten, einen eklatanten Abbau von Zugangshemmnissen.

Gleichzeitig kann über ein solches System zur Buchung und Disposition von Bedarfsverkehren die Organisation flexibler Bedienformen im ÖPNV optimiert werden. Verkehrsunternehmen (Buchungsvorgang, Disposition) und Aufgabenträger (Leistungskontrolle, Abrechnung, Statistik)

profitieren gleichermaßen. Das System umfasst Bestandteile der Disposition, der Betriebsstatistik sowie der Abrechnung.

Das System ist zunächst auf tarifintegrierte Linien- Bedarfsverkehre nach dem Modell des MVV-RufTaxis in Fürstenfeldbruck beschränkt, ist aber vorausschauend konzipiert, um künftig auch für Anforderungen neuer On-Demand-Services (z.B. Flächenbedarfsverkehre) gerüstet zu sein und entsprechend weiterentwickelt werden zu können.

6.3. Barrierefreiheit

Die barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen im engeren Sinn (z.B. Personen mit einer Behinderung), sondern auch für mobilitätseingeschränkte Personen im weiteren Sinn, also z.B. Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen, werdende Mütter oder ältere Menschen, immer wichtiger.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen ist gemäß novelliertem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwingend als Zielsetzung bis zum 1. Januar 2022 in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Mit Fortschreibung des PBefG gelten seit 01.01.2013 gemäß §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Auch im Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) wird ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV gefordert: § 10 Absatz 2: *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“*

Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden. Die Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots durch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

Haltestelleneinzugsbereiche und Linienführungen:

Mittelfristig sollen die Haltestelleneinzugsbereiche im Umfeld relevanter Einrichtungen wie Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen eingehend untersucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die ÖPNV-Anbindung für die jeweilige Einrichtung in der Praxis von Bedeutung ist. Unter Berücksichtigung der Erschließungsmöglichkeiten sollen gegebenenfalls neue Haltestellen eingerichtet werden, sofern die Entfernung zur Haltestelle 250 Meter überschreitet sowie – falls erforderlich – Anpassungen der Linienwege geprüft werden.

Haltestellenausstattung:

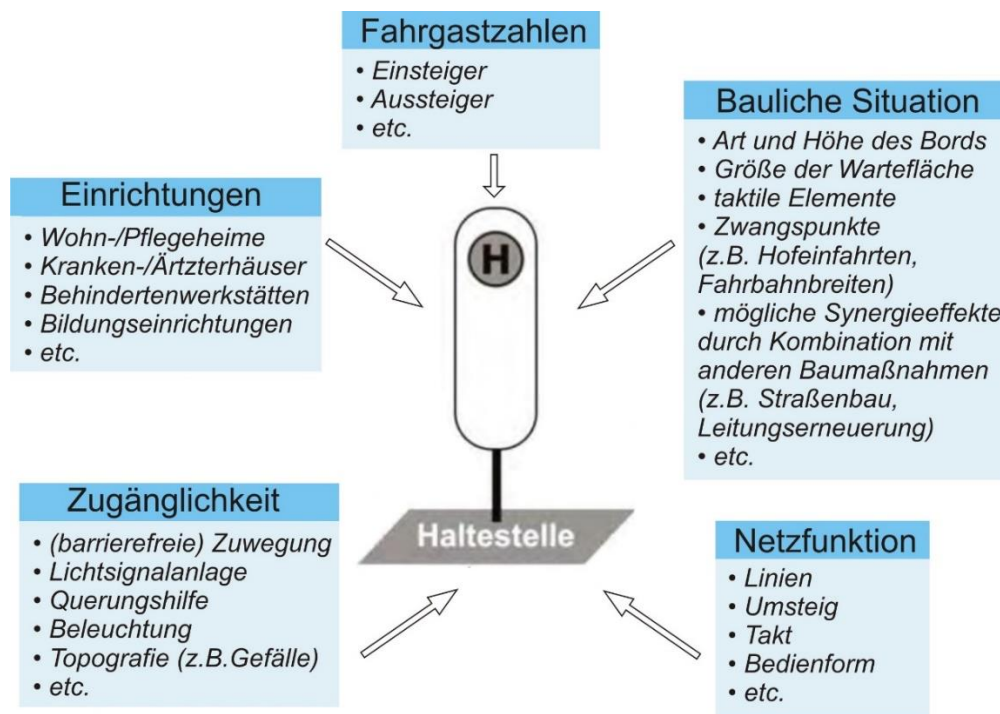
Vom MVV wurde eine Broschüre mit **Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung** erstellt. Die Empfehlungen beziehen sich auf die Haltestellenart (Busbuchten), die Haltestellenlänge, die Bordsteinhöhe, die Haltestellentiefe, Längs- und Querneigung der Warteflächen, Bodenindikatoren/ taktile Leitelemente, den Haltestellenmast, Sitzmöglichkeiten/Witterungsschutz und auf die Haltestellenzuwegung.

Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollen – soweit räumlich und finanziell möglich – barrierefrei ausgeführt werden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt aktuell bayernweit ein **Haltestellenkataster** zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen (Abschluss vsl. 2020). Aus dem Kataster sollte eine Prioritätenliste für den Um- / Ausbau der Haltestellen erstellt und sukzessive Maßnahmen eingeleitet werden (Zuständigkeit i.d.R. bei den Gemeinden).

Die erhobenen Daten können unmittelbar in die elektronische Fahrplanauskunft (Information und Routing) einfließen und die Information zur Barrierefreiheit deutlich verbessern. Dazu wurde – gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – ein Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ entwickelt, das Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV gibt (1. Auflage Mai 2018).

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im MVV-Regionalbusverkehr wird sich ein flächendeckender, barrierefreier Ausbau auch im Landkreis Erding über mehrere Jahre erstrecken. Daher wird eine **Prioritätenbildung** beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen unverzichtbar sein. Neben dem Fahrgastaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) oder der qualitativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr) an der Haltestelle ist auch das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen) ausschlaggebend. Zudem sind bei der Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen weitere Kriterien wie die Umfeldsituation oder eine allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z.B. durch unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen) zu berücksichtigen (siehe **Abbildung 25**).

Für eine mögliche **Priorisierung von Haltestellen im Landkreis Erding**, die vorrangig barrierefrei ausgebaut werden sollten, ist im **Anhang 8** eine Übersicht von nachfragestarken Haltestellen im Landkreis Erding mit über 50 Ein-, Aus- und Umsteigern beigefügt. Zusätzlich sind Haltestellen mit unter 50 Fahrgästen pro Tag gelistet, die aufgrund ihrer Nähe zu besonders relevanten Einrichtungen (Pflegeheime, Ärztehäuser, Kirchen, u.a.) nicht vernachlässigt werden sollten.



Quelle: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, BAG ÖPNV 2014

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

Fahrzeuge:

Für die Barrierefreiheit bei Fahrzeugen ist der Fahrgasteinstieg ausschlaggebend. In Niederflurfahrzeugen oder in Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit einem niedrigen und stufenlosen Einstieg) werden die Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt. Zudem sollen in den Fahrzeugen Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen mit entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten vorhanden sein.

Der Anteil an Niederflurfahrzeugen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen wurde in den Jahren sukzessive erhöht, sodass der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen bereits weitgehend flächendeckend umgesetzt ist.

Fahrgastinformationen zum Thema Barrierefreiheit:

Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft neben den Beförderungsmitteln, den baulichen Anlagen und der Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Fahrgastinformation.

Information über die barrierefreien Verbindungen müssen neben Publikationen in Printmedien oder auf den Webseiten primär in elektronischen Fahrgastinformationssystemen abrufbar sein.

Die Fahrplanauskunft des MVV berücksichtigt heute bereits Informationen über die Barrierefreiheit. In eigenen Eingabemasken zum Thema Barrierefreiheit können persönliche Einschränkungen (z.B. über die Gehgeschwindigkeit) oder Handicaps (Rollstuhl, Kinderwagen) eingegeben werden, die somit in die Berechnungen der Fahrtverbindungen einfließen (siehe **Abbildung 26**).

Die im Zuge der Erstellung des Haltestellenkatasters erhobenen Daten zur Barrierefreiheit können außerdem unmittelbar durch die Fahrgastinformation bzw. Fahrplanauskunft übernommen werden.

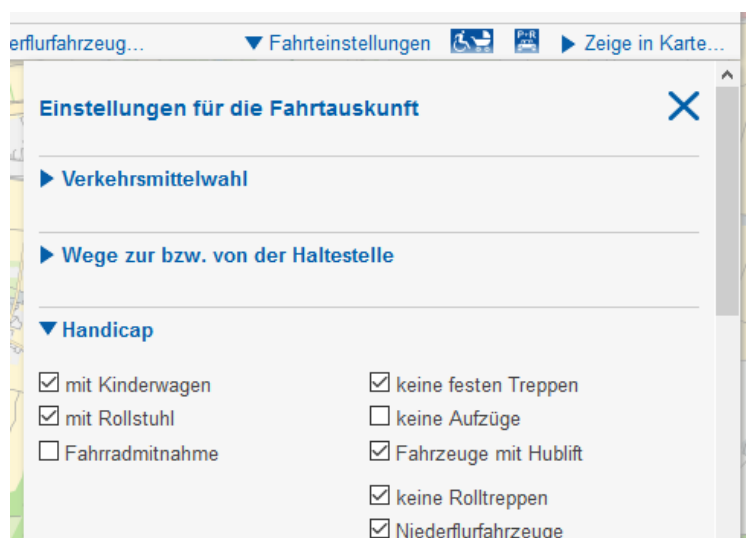


Abbildung 26: Auszug aus der Eingabemaske in der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit

6.4. Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing

Soll der Öffentliche Personennahverkehr als Alternative zum Auto und zugleich als attraktiver Partner für Mobilität wahrgenommen werden, ist die eingängige Kommunikation des Angebotes mittels zielgerichteter Marketingmaßnahmen mindestens so wichtig, wie das Angebot selbst: nur wenn potentielle Fahrgäste (ÖPNV-Nichtnutzer) von dichten, gut merkbaren Takten, komfortablen Fahrzeugen oder kurzen Reisezeiten erfahren, werden sie das Angebot testen und sich selbst von der Attraktivität überzeugen können.

In gleicher Weise wollen „Bestandskunden“ sachlich über Leistungsverbesserungen und Angebotsveränderungen informiert werden – und zwar fortlaufend und stets aktuell. Gerade Pendler und Vielfahrer wertschätzen eine klare, verlässliche Kommunikation von temporären oder dauerhaften Änderungen. Sie blicken über mögliche Einschränkungen eher hinweg, solange diese verlässlich und auf möglichst vielen Kommunikationswegen verbreitet werden. Vor allem aus Gründen der Aktualität spielen digitale Medien mittlerweile mindestens eine so wichtige Rolle, wie Printprodukte.

Marketingkommunikation und Information – egal ob auf digitalem oder analogen Weg - sind daher als gleichwertige Kommunikationswerkzeuge zu erachten, die einerseits der Steigerung der Fahrgastzahlen dienen, andererseits das Informationsbedürfnis der Fahrgäste befriedigen und somit Teil des ÖPNV-Angebots sind.

Folgende Inhalte sollten daher in einer einheitlichen Gestaltung das MVV-Angebotsspektrums im Verbundlandkreis Erding als auch im Gesamttraum des MVV publiziert werden:

- Erklärung des ÖPNV-Systems im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund:
1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Ticket – (mehrere Verkehrsunternehmen – ein Tarif)
- Tarife und Tickets (verbundweit)
- Fahrpläne: verbundweit / landkreisspezifisch / ggfs. linienspezifisch
- Netzpläne und Verkehrslinienpläne (Linienverlaufsplan), MVV-Gesamtlinienplan
- Linienverlaufspläne: landkreisspezifisch
- Informationen zu Bedarfsverkehren (Anmeldeverfahren)
- Services und Dienstleistungen: verbundweit/ landkreisspezifisch
- Informationen zur Barrierefreiheit
- Beförderungsbestimmungen: verbundweit

6.4.1. ÖPNV-Information im Internet

Die Webseiten des Landkreises und der Gemeinden sollen umfangreich über das ÖPNV-Angebot im Landkreis informieren und den Bürgern aktuelle Informationen, Fahrpläne, das Liniennetz sowie verschiedene Links zur Verfügung stellen. Zusätzlich zu den oben genannten Inhalten sollten Kontaktmöglichkeiten zu den ÖPNV Ansprechpartnern im Landkreis angegeben werden; zudem besteht die Möglichkeit auf Sonderaktionen oder auf Imagebroschüren /

Imagefilmen hinzuweisen. Außerdem sollte unbedingt eine Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskünften enthalten sein.

Die Rubrik „Öffentlicher Nahverkehr“ sollte gut auffindbar (zwei Klicks ab Startseite) und klar strukturiert sein. Oft bestehen bei den Internetseiten von den Gemeinden Defizite, da entweder keine Informationen vorhanden sind bzw. diese nur schwierig gefunden werden können. Informationen zum gemeindespezifischen ÖPNV-Angebot sollten auf allen Gemeindeinternetauftritten auf der Startseite verlinkt bzw. mit maximal zwei Klicks erreichbar sein.

Zudem sollten bei den Internetauftritten öffentlicher Einrichtungen (z.B. Behörden, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten, Jugendeinrichtungen, Seniorenheime und Krankenhäuser) Informationen zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Link zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten sein. Im Idealfall ist eine Eingabemaske der EFA unter der Rubrik Erreichbarkeit integriert, in der die Zielhaltestelle bereits voreingestellt ist. Die MVV GmbH kann hier bei der Umsetzung unterstützen.

6.4.2. Weitere Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information

Für die **Kommunikation** mit dem Kunden bieten sich Informationsaushänge an den **Haltestellen** (wichtigster Kontaktpunkt zwischen Kunden und ÖPNV Angebot) und in den **Verkehrsmitteln** an, sowie die Publizierung von **gedruckten Fahrplanmedien** mit ausführlichen Information mit ÖPNV Bezug an.

Publizierungs-Möglichkeiten an **Haltestellen und in den Verkehrsmitteln** sind z.B.:

- in Aushangvitritten
- auf Aufklebern
- in digitalen On-Board Infosystemen
- in MVV-Kundenmagazin conTakt - zum Mitnehmen
- in MVV-Minifahrplänen: Übersichtliche Darstellung des Linienvverlaufs und der Abfahrtszeiten für die Hosentasche – zum Mitnehmen

Publizierung in **gedruckten Fahrplanmedien** des Verbundlandkreises Erding (im MVV-Design)

- mit ausführlicher Erläuterung des Angebots und des Tarifs
- mit allen Fahrplänen im Verbundlandkreis Erding
- mit allen Schnellverkehrsverbindungen in den MVV-Raum
- mit wichtigen, landkreisüberschreitenden Verbindungen

In den projektbegleitenden Workshops wurden in mehreren Fällen die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne bemängelt. Beeinträchtigt wird diese unter anderem durch unterschiedliche Verkehrstage (Schultage und schulfreie Tage) unterschiedliche Linienwege, oder eine fehlende Taktung. Auch lange Linienwege mit vielen Haltestellen und Ringlinien

beeinträchtigen die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne. Linienspezifische Maßnahmen in der Gestaltung der Fahrpläne können dazu beitragen, dass der Umfang von Fahrplänen mit sehr großem Inhalt reduziert und dafür im Gegenzug die Schriftgröße erhöht und damit die Lesbarkeit verbessert werden kann. Der Kostenaufwand für zusätzliche Seiten im Fahrplanheft ist verglichen mit dem Nutzen dieser Maßnahme sehr gering.

6.4.3. Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Marketing im MVV-Verbundlandkreis Erding können einfach und unkompliziert durch die Herstellung von Broschüren bzw. Werbemitteln umgesetzt werden.

Anlassbezogene Broschüren, Flyer und Werbemittel sind z.B.:

- Linieneröffnungen
- Angebotsverbesserungen, Taktverdichtung
- Aspekte der Verbesserung der Lebensqualität (Klimaschutz/ Lärm/ Feinstaub)

Zielgruppenbezogene Broschüren und Flyer:

- Infos für Pendler - Tipps für Vielfahrer im MVV
- Infos für Menschen mit Handicap / Barrierefreiheit im Landkreis Erding
- Infopaket „Neubürger“ (gesammelte, vorstehende Broschüren)
- Seniorenfahrpläne und -informationen

Zudem besteht die Möglichkeit durch Veranstaltungen und Aktionen, wie z.B. einem Schnuppertag für den MVV-Regionalbus, auf das ÖPNV-System aufmerksam zu machen bzw. das Angebot zu bewerben. Ein Schnuppertag ermöglicht einen kostenlosen Test aller Regionalbuslinien und Umsteigemöglichkeiten im Landkreis mit dem Ziel den Bürger für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.

7. Wünsche und Forderungen zum 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 Bayern zu adressieren, auch wenn dieser Part keine rechtswirksame Bedeutung innehat.

Anforderungen an den SPNV aus Sicht des Landkreises Erding

Die acht MVV Landkreise haben im Frühjahr 2017 unter Mitwirkung der MVV GmbH ein Positionspapier für die notwendige zukünftige Entwicklung des SPNV im Verbundraum erstellt und an den Freistaat Bayern übergeben. Die Inhalte und Forderungen des Positionspapiers haben weiterhin Gültigkeit. Viele vorgeschlagene Maßnahmen wurden durch den Freistaat Bayern aufgegriffen und werden aktuell näher untersucht.

Eine wesentliche Forderung, die insbesondere auch die Situation der S2 deutlich verbessern würde, sind Konzepte für eigene, langfristig durchgängig zweigleisige Strecken für alle S-Bahn-Außenäste:

„Das gesamte S-Bahnnetz ist so zu ertüchtigen, dass jegliche Beeinträchtigung durch Regional-, Fern- oder Güterverkehre vermieden wird. Idealerweise steht durchgängig ein zweigleisiges Netz zur Verfügung, so dass nach Störungen im Betriebsablauf rasch der Regelbetrieb wiederhergestellt werden kann. Dieser generelle Ausbau der Zweigleisigkeit ist auch notwendig, um neue angebotstechnische Konzeptionen möglich zu machen.“

Diese Konzepte sollen auch in die Entwicklung einer Vision für ein S-Bahnnetz 2050 münden. (Quelle: POSITIONSPAPIER DER VERBUNDLANDKREISE IM MVV: Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, März 2017). Weitere konkrete Maßnahmen, die unmittelbar oder mittelbar den Landkreis Erding betreffen, sind nachfolgend zusammengestellt:

Zusätzliche Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen

- 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;
- Verlängerung der Bahnsteige für den Einsatz von Langzügen zwischen Markt Schwaben und Erding zur Kapazitätserhöhung;

- Beseitigung von Bahnübergängen aus Sicherheitsgründen ist generell anzustreben;
- Viergleisiger Ausbau der S2-Ost zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben – Realisierung der ABS 38;
- Vollständiger barrierefreier Ausbau aller S-Bahn- und Regionalzugstationen im Landkreis Erding;
- Ausstattung aller S-Bahnstationen mit elektronischen Zugzielanzeigern für Echtzeitdaten über den Betrieb der S-Bahn München.

Forderungen und Wünsche zum Angebot:

- Schließung von Taktlücken; durchgehender 20-Minutentakt;
- WLAN in allen Zügen;
- Express-S-Bahnen bereits ab Erding (bzw nach Ringschluss Flughafen); genereller Prüfauftrag zur Einführung von Express-S-Bahnen auch auf der S2 mit erheblicher Fahrtzeitverkürzung nach Umsetzung der 2. Stammstrecke bzw. vorab in beiden Richtungen;
- Einsatz von Langzügen zwischen Markt Schwaben und Erding;
- 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:
ganztäglich Takt 15 Markt Schwaben – Erding (bzw. zu den Linienendpunkten).

Forderung zum Tarif:

Die Strecke Markt Schwaben – Dorfen muss in den MVV-Tarif integriert werden. Die entstehenden Mindereinnahmen sind durch den Freistaat Bayern zu finanzieren.