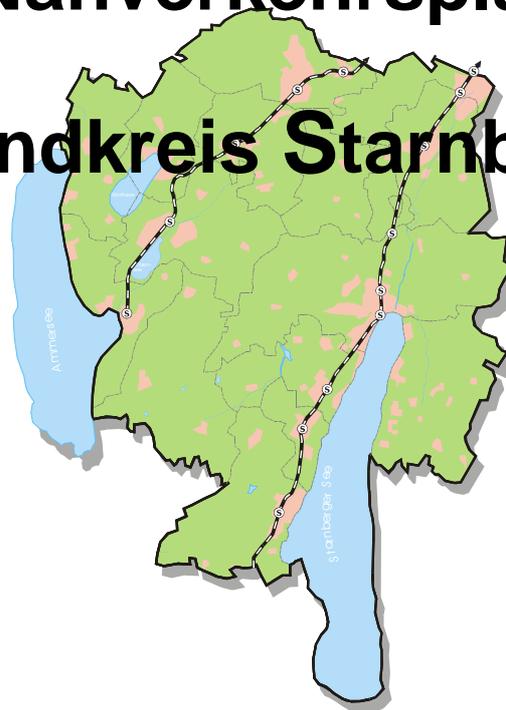


Nahverkehrsplan Landkreis Starnberg



Teil A: Strukturanalyse

Teil B: ÖPNV-Analyse

Nahverkehrsplan Landkreis Starnberg

Teil C: Rahmenkonzeption

Teil D: Maßnahmenentwicklung

Teil E: Umsetzung / Umsetzungsstufen

Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
MVV Consulting
Thierschstr. 2
80538 München

Bearbeiter:
Dr. Markus Haller (Projektleiter)
Dipl.-Geogr. Ulla Krasser
Dipl.-Geogr. Hartmut Müller
Cand.-Geogr. Martin Kapfer
Cand.-Ing. Andreas Köglmeier

ANLASS UND AUFTRAG

A STRUKTURANALYSE

- 1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung**
- 2. Siedlungsstruktur und sozio-demographische Daten**
 - 2.1 Fläche und Einwohner**
 - 2.2 Gewerbe und Arbeitsplätze**
 - 2.3 Schulen und Schüler**
 - 2.4 Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen**
 - 2.5 Versorgungseinrichtungen**
- 3 Verkehrliche Rahmenbedingungen**
 - 3.1 Kraftfahrzeuge (Kfz)**
 - 3.2 Straßenerschließung**
 - 3.3 Regionaler Nahverkehrsplan und kommunale Nahverkehrspläne**
- 4 Gesamtverkehrsnachfrage**
 - 4.1 Pendleraufkommen**
 - 4.2 Verkehrsmittelnutzung**
- 5 Fazit Strukturanalyse**

B ÖPNV-ANALYSE

1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

1.1 Derzeitiges Angebot

1.2 Geplante Angebotsveränderungen im SPNV

2 Öffentliche Buslinien im Landkreis Starnberg

2.1 MVV-intergrierte Buslinien

2.2 Nicht im MVV integrierte öffentliche Buslinien

2.3 Freigestellter Schülerverkehr

3 Nachfrage im ÖPNV

3.1 SPNV

3.2 MVV-integrierte öffentliche Buslinien

3.3 Entwicklung von Betriebsleistung und Kosten der MVV-Linien

4 Schwachstellenanalyse öffentlicher Busverkehr

4.1 Qualität des ÖPNV-Angebots

4.1.1 Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

4.1.2 Zeitliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

4.1.3 Erreichbarkeit von übergeordneten Orten

4.1.4 Netz- und Fahrplanabstimmung

4.1.5 Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

4.1.6 Angebotsdefizite aus Sicht der Bevölkerung

4.2 Infrastruktur und Fahrzeuge

4.2.1 Haltestellen und Umsteigeanlagen

4.2.2 Fahrzeugpark und Fahrzeugtechnik

4.2.3 Betriebsstandorte und Betriebshöfe

4.3 Beförderungsorganisation und Qualitätssicherung

4.4 Information und Tarif

4.4.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit

4.4.2 Tarifsysteem und Verkaufsorganisation

4.5 Zusammenfassung der Schwachstellen des Angebots

Anhang

Anlaß der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art. 12) schreibt den Aufgabenträgern vor, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

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

Darüber hinaus gibt das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörde Einfluß zu nehmen.

Gemäß PBefG § 8, Abs. 3 entsteht somit zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde eine sogenannte „Dreiecksbeziehung“.

- Der Aufgabenträger stellt bzw. läßt den Nahverkehrsplan aufstellen und beschließt diesen.
- Die Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mit, wobei der beschlossene Nahverkehrsplan keinen Eingriff in die unternehmerische Eigenverantwortung bedeutet.
- Für die Genehmigungsbehörde stellt der Nahverkehrsplan in letzter Konsequenz keine absolute Bindung bei der Erteilung bzw. Versagung von Genehmigungen dar, sie hat diesen jedoch zu berücksichtigen.

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, Betrieb bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Auftrag

Der Kreisausschuß des Landkreises Starnberg hat am 16.11.2000 beschlossen, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) mit einem ersten Arbeitspaket zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes im Sinne des BayÖPNVG zu beauftragen.

Dieses Arbeitspaket beinhaltet:

- A die Analyse der Raum- und Strukturdaten und deren voraussichtliche Entwicklung,
- B die Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots (Fahrplan 2001/2002) inkl. Schwachstellenanalyse.

Die Konzeption eines künftigen ÖPNV-Angebotes, die Entwicklung eines Maßnahmenpaketes und die Entwicklung eines Stufenplans für die Umsetzung von Maßnahmen – die weiteren obligatorischen Bestandteile eines Nahverkehrsplanes – sind in der Beauftragung nicht enthalten.

Wenngleich der vorliegende Bericht daher keinen gültigen Gesamtnahverkehrsplan darstellen kann, so stellen die im Bericht enthaltenen Arbeitspakete in sich komplette Abschnitte dar, die den gesetzlichen Anforderungen genügen und auf die nachfolgenden Arbeitsschritte zur Komplettierung des Nahverkehrsplanes jederzeit aufbauen können, um den Nahverkehrsplan zu vervollständigen.

A RAUM- UND STRUKTURANALYSE

1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Starnberg gehört zur Planungsregion München (Region 14). Der Landkreis wird im Landesentwicklungsprogramm Bayern (1994) in drei Gebietskategorien eingestuft:

- Die Gemeinden Gauting, Gilching und Krailling im Norden des Landkreises zählen zum *Verdichtungsraum München*.
- Die an diese Gemeinden anschließende Stadt Starnberg sowie die Gemeinden Berg und Pöcking fallen in die *äußere Verdichtungszone des Verdichtungsraumes*.
- Der Westen und der Süden des Landkreises mit den Gemeinden Andechs, Feldafing, Herrsching, Inning, Seefeld, Tutzing, Weßling und Wörthsee schließlich sind als „*Ländlicher Teilraum im Umfeld des Verdichtungsraumes*“ definiert (**Abbildung A1**).

Das zentralörtliche System des Landkreises Starnberg wird vom Mittelzentrum Starnberg dominiert. Gegenpole zu Starnberg stellen Herrsching und Tutzing dar, die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (1994) als Unterzentrum definiert sind. Ergänzt wird das System durch die Kleinzentren Seefeld und Weßling und die ausgewiesenen Siedlungsschwerpunkte Gauting, Gilching und Krailling.

Die Entwicklung des Landkreises wird zusätzlich von zwei überregionalen Entwicklungsachsen bestimmt, die entlang der (S-)Bahnlinie München - Garmisch und entlang der Autobahn A96 nach Lindau ausgewiesen sind. Faktisch existiert eine dritte Entwicklungsachse, die sich an der S5 nach Herrsching befindet, die jedoch nicht im Landesentwicklungsprogramm ausgewiesen ist.

Die am 1.11.1997 in Kraft getretenen neuen Ziele des Regionalplanes zum Kapitel „Verkehr und Nachrichtenwesen“ sollen für eine umweltschonende und sozial verträgliche Verkehrsabwicklung sorgen. Nachfolgend (Seite A2 bis A3) sind die den ÖPNV im Landkreis Starnberg berührenden verbindlichen Ziele abgedruckt.

**Verbindliche Ziele des Regionalplans der Region 14 (vom 1.11.1997)
zum Kapitel 4.1 „Verkehr und Nachrichtenwesen“ (Auszug)**

1 Leitbild

- 1.1 *Es soll darauf hingewirkt werden, daß Personen und Güter ihre Ziele und Bestimmungsorte in der Region München erreichen können. Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen die Verkehre umweltschonend, sozialverträglich und gefähderungsfrei ermöglichen.*
- 1.2 *Ein deutlich höherer Anteil des gesamten Verkehrs soll im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr und nicht-motorisierter Verkehr) abgewickelt werden. Darüber hinaus soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum München eine Reduzierung der Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr angestrebt werden.*
- 1.3 *Der öffentliche Personennahverkehr ist auszubauen. Ergänzungen und Kapazitätsausweitungen der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr sollen in Abstimmung mit der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel vorgenommen werden. Insbesondere in dicht besiedelten Bereichen soll der motorisierte Individualverkehr auf das notwendige Maß beschränkt werden und dem öffentlichen Personennahverkehr der Vorrang eingeräumt werden.*
- 1.4 *Die Kapazitäten der verschiedenen Verkehrssysteme, insbesondere die des öffentlichen Verkehrs, sollen durch ein kooperatives Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich genutzt werden. Auf eine Koordinierung der Planungen der Maßnahmeträger des Verkehrswesens soll hingewirkt werden. Im Güter- und Personenverkehr soll der Übergang zwischen den verschiedenen Verkehren (Fern-/Nahverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr), Verkehrswegen und Verkehrsmitteln erleichtert und verbessert werden.*
- 1.5 *Die Erreichbarkeit der Ortskerne für Fußgänger, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel soll verbessert werden. Im innerörtlichen Bereich sollen zusammenhängende Fuß- und Radwegenetze geschaffen werden.*

....

2 Öffentlicher Personennahverkehr

2.1 Allgemeines

- 2.1.1 *Der öffentliche Personennahverkehr muß insbesondere im großen Verdichtungsraum München das Rückgrat des Gesamtverkehrs bilden. Er ist zu einem attraktiven und leistungsfähigen Verkehrssystem auszubauen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen nach Maßgabe ihrer spezifischen Aufgaben zusammenwirken und miteinander verknüpft werden.*
- 2.1.2 *Der Gemeinschaftstarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) soll unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit auf alle Linien des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb des MVV-Verkehrsraumes ausgedehnt werden.*

2.2 S-Bahnverkehr

- 2.2.1 *Im gesamten S-Bahnnetz soll auf eine Verdichtung der Zugfolgen hingewirkt werden.*
- 2.2.2. *Eine Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom übrigen Zugverkehr soll angestrebt werden.*
-
- 2.2.7 *Eine Verlängerung der S-Bahnlinien über ihre derzeitigen Endhaltepunkte hinaus bzw. die Einführung der City-Bahn soll offengehalten werden.*
- 2.2.8 *An den Bahnhöfen der S-Bahn-Außenäste und an geeigneten Schnittstellen des S-Bahn- und Fernstraßennetzes sowie des S- und U-Bahnnetzes sollen weitere P und R-Plätze angelegt werden. An innerörtlichen Bahnhöfen sollen verstärkt Bike-and-Ride-Plätze errichtet werden.*

2.2.9 *Die Standorte der S-Bahnhaltepunkte sollen mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung in Übereinstimmung gebracht werden.*

.....

2.4 *Omnibus- und Straßenbahnverkehr*

2.4.1 *Omnibusnetz im Regionalverkehr*

Die Omnibusse im Regionalverkehr sollen

- *die vom S- und DB-Netz nicht unmittelbar erschlossenen Gebiete an die Schnellbahnhaltepunkte anschließen,*
- *die zentralen Orte mit ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen verbinden,*
- *Tangentialverbindungen, insbesondere durch Verbindungen zwischen den zentralen Orten mittlerer und höherer Stufe herstellen,*
- *durch zeitliche und räumliche Verknüpfung der Omnibuslinien untereinander und mit dem Schienenverkehr möglichst dichte und weitreichende Verbindungen ermöglichen.*

2.4.2 *Omnibus- und Straßenbahnnetz im Ortsverkehr*

Die Omnibusse und Straßenbahnen im Ortsverkehr sollen

- *Siedlungsgebiete möglichst flächendeckend erschließen und vom motorisierten Individualverkehr entlasten,*
- *Ortsbereiche außerhalb fußläufiger Einzugsbereiche der Haltepunkte der Schnellbahnen an den Schnellbahnverkehr anschließen,*

.....

2.4.3 *Auf eine Nutzung des Schulbusverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr soll hingewirkt werden.*

2.4.4 *.... Konkurrenzverkehre zu U- und S-Bahn sollen vermieden werden.*

3 DB-Verkehr

3.1 *An den Haltepunkten der Deutschen Bahn außerhalb des Gemeinschaftstarifgebietes des MVV soll die Bedienung durch Personenverkehrszüge insbesondere im Hinblick auf die Verbindung nach München verbessert werden.*

3.2 *Innerhalb des Gemeinschaftstarifgebietes des MVV sollen Personenverkehrszüge im Tarifverbund das Beförderungsangebot der S-Bahn ergänzen.*

.....

3.6 *Die Bahnstrecke Tutzing - Garmisch-Partenkirchen soll zumindest abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden.*

4 Fußgänger- und Fahrradverkehr

.....

4.2 *Bei der Konzeption der Fahrradwege sollen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, berücksichtigt werden.*

4.3 *An den Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere an S- und U-Bahnhöfen sollen ausreichende und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden. Möglichkeiten zur Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln sollen angestrebt werden.*

.....

2. Siedlungsstruktur und sozio-demographische Daten

2.1 Fläche und Einwohner

Die Einteilung des Landkreisgebiets mit einer Fläche von rund 490 km² (Stand 1999) in Verkehrszellen orientiert sich an den 14 Gemeinden des Landkreises, da diese sehr homogene Räume darstellen und einheitliche Datengrundlagen existieren.

Der Landkreis Starnberg zählte im Jahr 1999 rund 123.045 Einwohner. In der Stadt Starnberg wohnten 21.545 Einwohner. Dies sind in etwa 17,5% der gesamten Landkreisbevölkerung. Die übrigen Gemeinden des Landkreises haben zwischen 4.000 (Inning a. Ammersee) und knapp 19.000 Einwohner (Gauting). Den größten Einwohnerzuwachs in den letzten 12 Jahren hat mit 24% die Gemeinde Gilching. Demgegenüber stagnierte in Krailling die Einwohnerentwicklung (+0,1%) (**Abbildung A2**).

Die höchste Einwohnerdichte des Landkreises mit über 400 Einwohnern pro km² weisen die Gemeinden Gilching, Krailling, Herrsching und Feldafing auf. Die geringste Einwohnerdichte hat Andechs mit unter 100 Einwohnern pro km² (**Abbildung A3**).

2.2 Gewerbe und Arbeitsplätze

Im Landkreis Starnberg gab es 1999 etwa 34.000 Arbeitsplätze. Die regionale Verteilung mit den dazu zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen (Stand 1996) sieht folgendermaßen aus:

Starnberg (rd. 8.000 Arbeitsplätze, 6 ha), Gauting (rd. 5.400 Arbeitsplätze, 47 ha), Weßling (rd. 4.600 Arbeitsplätze, 42 ha), Gilching (rd. 3.100 Arbeitsplätze, 37 ha), Tutzing und Herrsching (jeweils rd. 2.300 Arbeitsplätze, jeweils 6 ha), Seefeld (rd. 2.000 Arbeitsplätze, 9 ha), Berg (rd. 1.500 Arbeitsplätze, 5 ha), Feldafing und Krailling (jeweils rd. 1.000 Arbeitsplätze, 2 ha und 1 ha), Andechs, Inning und Pöcking (jeweils rd. 600 Arbeitsplätze, 6 ha, 3 ha und 2 ha) und Wörthsee (rd. 500 Arbeitsplätze, 3 ha).

Etwa 80% der rd. 34.000 Arbeitsplätze sind dem Produzierenden Gewerbe und sonstigen Wirtschaftsbereichen zuzuordnen.

Wie in **Abbildung A4** zu erkennen ist, kam es seit 1988 in Pöcking und in Inning am Ammersee kaum zu Veränderungen der Arbeitsmarktsituation. Starnberg hatte in den letzten 11 Jahren den höchsten Zuwachs an Arbeitsplätzen. Besonders auffällig sind die rückläufigen Arbeitsplätze in Feldafing und in Tutzing.

Von den Gewerbestandorten sind vor allem die Gewerbegebiete Oberpfaffenhofen und Weßling-Argelsrieder Feld hervorzuheben. Derzeit befindet sich im Bereich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen (Weßling, Gilching, Gauting) die Firma Fairchild-Dornier mit 2.500 Beschäftigten und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) mit etwa 1.000 Beschäftigten. Zudem sind im südwestlich angrenzenden Gewerbegebiet „Argelsrieder Feld“ rund 500 Leute beschäftigt. Bei der derzeit geplanten Erweiterung neuer Gewerbeflächen werden im Bereich des Sonderflughafens etwa 7.000 zusätzliche Arbeitsplätze erwartet. Von der Flächenerweiterung des Gewerbegebietes „Argelsrieder Feld“ erwartet man sich zusätzlich weitere 500 Arbeitsplätze.

Des Weiteren befindet sich in Krailling auf dem Gelände der ehemaligen Pionierkaserne der Bundeswehr das Handwerks- Dienstleistungs- und Technik-Zentrum „Kraillinger Innovations Meile „ (KIM). Dort haben sich auf etwa 9 ha 52 kleinere und mittlere Betriebe unterschiedlichster Branchen aus der Umgebung angesiedelt. Insgesamt wurden bisher rund 800 Arbeitsplätze geschaffen.

In Inning a. Ammersee ist ein Gewerbegebiet mit ca. 8,3 ha ausgewiesen worden.

In **Abbildung A5** werden die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohner in den Landkreisen dargestellt. Sie setzen sich aus Auspendlern und am Wohnort beschäftigten zusammen. Die Stadt Starnberg (etwa 2.600 Beschäftigte am Wohnort und 4.000 Auspendler), die Gemeinde Gilching (etwa 1.000 Beschäftigte am Wohnort und 4.500 Auspendler) und Gauting (etwa 1.200 Beschäftigte am Wohnort und 4.300 Auspendler) setzen sich dabei deutlich von den übrigen Gemeinden ab.

Insgesamt ist festzustellen, daß in jeder Gemeinde mehr Beschäftigte pendeln als am Wohnort arbeiten. Details der Pendlerbewegungen sind in Kapitel 4.1 dargestellt.

2.3 Schulen und Schüler

Im Landkreis Starnberg befinden sich 25 Volksschulen (Grund- und Hauptschulen). Gymnasien gibt es in Gauting, Gilching, Tutzing und Starnberg, drei Realschulen in Gauting, Herrsching und Tutzing sowie eine Berufsschule in Starnberg.

In Berg existiert außerdem das Landschulheim Kempfenhausen. In Inning und Starnberg gibt es Montessori-Schulen, in Percha die Munich International School, in Krailling die Reinhard-Wallbrecher Schule, in Gauting eine private Schule des Caritasverbandes, sowie in Starnberg die Fünfseen-Schule für individuelle Lernförderung und die Franziskus-Schule für geistig Behinderte.

Die Volksschulen (inkl. Sondervolksschulen) mit insgesamt 7.432 Schülern sind flächendeckend im Landkreis verteilt, allerdings liegt der Schwerpunkt mit 1.974 Schülern in Starnberg. Bei den beruflichen Schulen (826 Schüler) konzentriert sich das Angebot ausschließlich auf die Kreisstadt Starnberg.

Interessant ist, daß sich die weiterführenden Schulen (Realschulen und Gymnasien) auf insgesamt fünf Gemeinden im Landkreis verteilen und eine in vielen Landkreisen vorhandene, starke Konzentration der Schulen auf die Kreisstadt nur in geringem Maße vorliegt.

Die Schülerzahlen sind im Landkreis Starnberg seit 1997 um etwa 2,7 Prozent angestiegen. Die **Abbildungen A6** und **A7** zeigen die Verteilung von Schulen und Schulplätzen sowie von Schülern im Landkreis Starnberg und geben damit einen geographischen Eindruck der beschriebenen Situation im Schulsektor wieder.

2.4 Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen

Im Freizeit- und Tourismusbereich haben vor allem die landschafts- und naturräumlichen Besonderheiten („Starnberger Fünf-Seen-Land“) eine starke verkehrsanziehende Wirkung. Zusätzlich ist der Landkreis geprägt von einigen kulturellen Sehenswürdigkeiten, wie z.B.:

- das Schloß Possenhofen,
- die Votivkapelle bei Berg,
- das Kloster Andechs und
- die frühmittelalterliche Adelskirche in Herrsching.

An Freizeiteinrichtungen und -veranstaltungen bietet der Landkreis Starnberg u.a.

- Schwimmbäder in Starnberg, Herrsching, Inning, Tutzing, Gauting, Berg und Pöcking,
- Freizeitanlagen am Starnberger See in Kempfenhausen und Possenhofen,
- Hallenbäder in Starnberg, Pöcking und Tutzing,
- Staatliche Sammlung Ägyptischer Kunst in Seefeld, Heimatmuseum in Starnberg,
- Konzerte im Kloster Andechs und
- viele Sportmöglichkeiten, insbesondere Golfplätze in Feldafing, Iffeldorf, Iffeldorf/St. Eurach, Pähl, Starnberg, Tutzing und Wörthsee.

Die Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen sind in der **Abbildung A8** kartiert.

2.5 Versorgungseinrichtungen

Eine verkehrsanziehende Wirkung haben auch viele größere Versorgungseinrichtungen. Im Landkreis Starnberg sind dies insbesondere

- 9 Krankenhäuser mit insgesamt etwa 1.400 Betten (Assenhausen, Kempfenhausen, Berg, Feldafing, Gauting, Herrsching, Seefeld, Starnberg und Tutzing)
- 13 Alten- und Pflegewohnheime (insgesamt 1.155 Betten)
- 60 Kindergärten (3.499 Kindergartenplätze)
- 5 Volkshochschulen (zwei in der Gemeinde Gauting und je eine in Gilching, Herrsching, Starnberg)

Größere Einzelhandelseinrichtungen (Einkaufszentren) existieren im Landkreis Starnberg nicht.

3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

3.1 Bestand an Kraftfahrzeugen

Die PKW-Dichte im Landkreis Starnberg beträgt 597 Pkw/1.000 Einwohner (Stand 1999) und ist damit deutlich höher als in den anderen deutschen Landkreisen (Durchschnitt: 535). Der Durchschnitt in ganz Deutschland liegt bei 508 Pkw/1000 Einw. (**Abbildung A9**).

Innerhalb des Landkreises Starnberg weisen Pöcking und Andechs sowohl die höchste Kfz-Dichte mit über 800 Kfz/1000 Einw. als auch die größte Pkw-Dichte mit über 650Pkw/1.000 Einw. auf. In Seefeld dagegen liegt die Kfz-Dichte bei unter 600 Kfz/1.000 Einw. und die Pkw-Dichte bei unter 500 Pkw/1000 Einwohner.

Die Verfügbarkeit eines PKW bzw. Kfz ist damit im Landkreis Starnberg als überdurchschnittlich hoch anzusetzen.

3.2 Straßenerschließung

Die Autobahnen, die für die überregionale Verkehrsverbindungen zuständig sind, tangieren den Landkreis zum einen im Norden (A96 München-Lindau) mit den Anschlußstellen Gilching, Oberpfaffenhofen, Weßling, und Inning a. Ammersee und zum anderen im Osten (A95 München-Garmisch) mit den Anschlußstellen Dreieck Starnberg und Percha. Ebenso von überregionaler Bedeutung ist die westlich des Starnberger Sees entlang führende Bundesstraße B2.

Bezüglich der Binnenerschließung des Landkreises Starnberg besitzen die Staats- und Kreisstraßen die Hauptfunktion.

Abbildung A10 gibt eine Übersicht über die Straßenerschließung im Landkreis Starnberg.

Der Standard der Straßenerschließung im Landkreis hat sich durch verschiedene Ausbaumaßnahmen in den letzten Jahren weiter verbessert. Im Hinblick auf die siedlungs- und infrastrukturellen Entwicklungen besteht im Landkreis Starnberg jedoch auch in den kommenden Jahren ein Bedürfnis insbesondere der punktuellen Weiterentwicklung des Straßennetzes.

3.3 Regionaler Nahverkehrsplan und kommunale Nahverkehrspläne

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ist laut Gesellschaftsvertrag für die Erstellung des Nahverkehrsplanes für den regionalen Nahverkehrsraum München verantwortlich. In diesem Regionalen Nahverkehrsplan werden u.a. verkehrspolitische Zielvorstellungen, die heutige und künftige Entwicklung sowie geplante Ausbaumaßnahmen im allgemeinen ÖPNV wie auch – nachrichtlich – im SPNV dargestellt. Alle Angaben zum SPNV sind auf ihre Richtigkeit durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH geprüft worden. Bestehende Nahverkehrspläne sind dabei integriert worden.

Die MVV GmbH ist zur Zeit mit der Aufstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes beschäftigt, ein Vorentwurf wurde bereits den Gesellschaftern mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Bezüglich der kommunalen Nahverkehrspläne stellt sich die Situation in den Nachbarlandkreisen folgendermaßen dar:

Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen: Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen erteilte im Oktober 1994 den Auftrag, für seinen Bereich einen Nahverkehrsplan gemäß BayÖPNVG Art. 13 zu erstellen. Am 12.06.1996 wurde der Nahverkehrsplan vom Kreistag beschlossen. Die Aktualisierung und Fortschreibung erfolgen in Abhängigkeit von der Finanzierbarkeit zum Fahrplanwechsel.

Landkreis Fürstentumbruck: Eine vom Landkreis unter Mitwirkung eines externen Verkehrsberaters von 1994 bis 1995 durchgeführte Nahverkehrsplanung wurde am 9.2.1995 vom Kreistag als Nahverkehrsplan des Landkreises beschlossen. Die Aktualisierungen und Fortschreibungen erfolgen zumeist zweimal im Jahr (Jahresfahrplanwechsel im Frühjahr; zusätzlich im Herbst).

Landkreis Landsberg a. Lech: Im Mai 1995 wurde die Landsberger Verkehrsgemeinschaft, LVG gegründet. Das Angebot der im Landkreis tätigen Busunternehmen wurde in ein gemeinsames Angebots- und Tarifkonzept integriert. Die Nahverkehrsplanung für den Landkreis Landsberg a. Lech findet im Rahmen der jährlichen Fahrplananpassungen statt. Ein eigenständiger Nahverkehrsplan existiert nicht.

Landkreis München: Der Kreistag hatte am 29.09.1997 beschlossen, die im BayÖPNVG vorgeschriebene Nahverkehrsplanung im Rahmen des Art. 31 Abs. 2 und 3 BayÖPNVG (*Übergangsvorschriften*) durchzuführen. Damit ist das in einer Fahrplanperiode bestehende Nahverkehrsangebot als Nahverkehrsplanung des Landkreises anzusehen und entsprechend dem verkehrlichen Bedarf fortzuschreiben.

Landkreis Weilheim-Schongau: Der Landkreis Weilheim-Schongau erteilte im April 1995 den Auftrag, für seinen Bereich einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Der Nahverkehrsplan wurde im Februar 1996 fertiggestellt und in der Folge durch den Kreistag beschlossen.

4 Gesamtverkehrsnachfrage

4.1 Pendleraufkommen

Im Landkreis Starnberg pendeln täglich rund 28.000 Menschen aus und 25.000 Menschen ein. Ein Großteil der Auspendler (46%) hat die Landeshauptstadt München als Ziel. Starke Berufspendlerströme existieren des weiteren in die Landkreise München, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau (**Abbildung A11**).

Im Gegensatz zu den Pendlerströmen aus und in den Landkreis Starnberg haben die Binnenverkehrsströme im Landkreis eine wesentlich geringere Dimension. Innerhalb des Landkreises Starnberg bestehen die stärksten Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Starnberg und den Gemeinden Pöcking, Feldafing, Tutzing, Berg und Gauting (**Abbildung A12**).

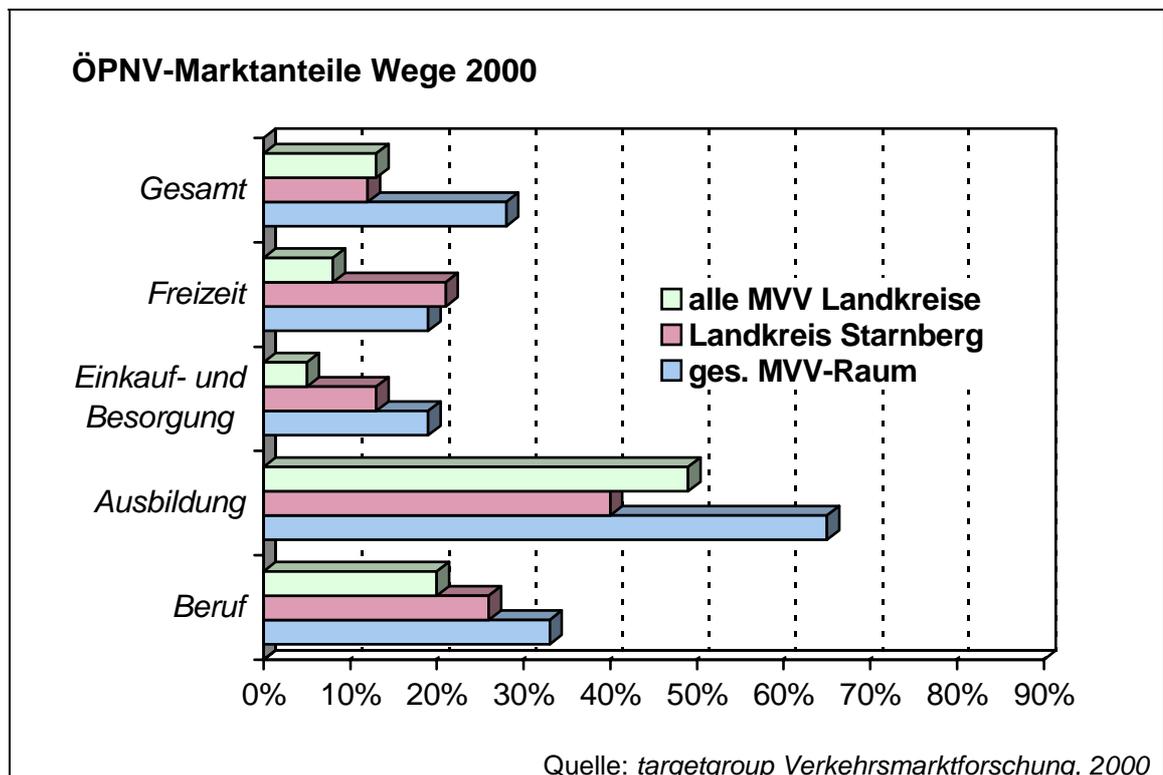
Die größte Differenz zwischen Ein- und Auspendlern im Landkreis Starnberg kann Weßling vorweisen (4.350 Einpendler/1.054 Auspendler). Nur Seefeld hat dagegen fast genauso viele Ein- wie Auspendler (1.604 Einpendler/1.635 Auspendler). Betrachtet man die Pendlerbilanzen, so weisen lediglich die Stadt Starnberg und die Gemeinde Weßling eine positive Bilanz, d.h. mehr Ein- als Auspendler auf (**Abbildung A13**).

4.2 Verkehrsmittelnutzung

Wie im ländlichen Raum generell ist auch im Landkreis Starnberg der PKW das deutlich vorherrschende Verkehrsmittel. Der ÖPNV ist lediglich im Ausbildungsverkehr das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Insgesamt hat der ÖPNV einen Anteil von 21% an allen Fahrten und 25% an allen Wegen (*targetgroup, 2000*). Diese Werte werden vornehmlich durch einen sehr hohen Anteil im Schülerverkehr und bei den Berufsverkehrsfahrten nach München erreicht.

Allerdings hat der ÖPNV im Ausbildungsverkehr im Landkreis Starnberg nicht die Bedeutung wie im Durchschnitt der gesamten MVV-Landkreise, während der Berufsverkehr einen höheren ÖPNV-Anteil besitzt. Dies dürfte zum einen mit der dargestellten, relativ starken Verteilung der weiterführenden Schulen auf mehrere Standorte und zum anderen mit der guten Erreichbarkeit von München durch die S-Bahn im Zusammenhang stehen.

Geringe ÖPNV-Anteile bestehen im Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie im Freizeitverkehr, die zum großen Teil in der Normal- und Schwachverkehrszeit durchgeführt werden, in der das Angebot deutlich zusammenschrumpft. Auch hier ist jedoch ein deutliches Plus gegenüber den MVV-Landkreisen im Durchschnitt zu verzeichnen, was wiederum durch die S-Bahn-Verbindungen und die starke Ausrichtung des Verkehrsbedarfs nach München erklärbar ist.



Die Vergleichsdaten mit dem MVV-Gesamtraum weisen für den Landkreis Starnberg vor allem auf ÖPNV-Potentiale im Einkaufs- und Besorgungsverkehr, im Ausbildungsverkehr sowie im Berufsverkehr hin.

Bei einem Status quo des ÖPNV-Angebots kann ein Anstieg des Anteils motorisierter Individualverkehrsmittel (MIV) prognostiziert werden. Entscheidend für ein weiteres Anwachsen des PKW-Verkehrs sind u.a. folgende Faktoren:

- Frauen, die heute noch immer eine unterdurchschnittliche Fahrzeugverfügbarkeit vorweisen, werden in Zukunft wesentlich häufiger einen eigenen PKW nutzen können.
- Alte Menschen besitzen künftig in stärkerem Maße einen Führerschein und einen PKW. Der Anteil alter Menschen, der heute auf den ÖPNV angewiesen ist, wird stark zurückgehen. Sofern kein adäquates ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht, ist gerade im ländlichen Raum davon auszugehen, daß der PKW bis ins hohe Alter genutzt wird.
- Schüler, die heute das Rückgrat der ÖPNV-Nachfrage darstellen, werden wie allgemein prognostiziert, auch im Landkreis Starnberg langfristig in den nächsten Jahren zahlenmäßig deutlich abnehmen.
- Die Arbeitszeit entwickelt sich von der traditionellen Schichtarbeit zu einer flexiblen Arbeitszeit, der der bestehende ÖPNV-Standard nicht gerecht werden kann.

5 Fazit Strukturanalyse

Als entscheidende Erkenntnisse aus der Strukturanalyse, die in die Nahverkehrsplanung im Landkreis Starnberg einfließen müssen, sind die folgenden Punkte festzuhalten:

- Der Landkreis Starnberg weist eine starke Prägung durch die Landeshauptstadt München auf, was sich auch deutlich in den Verkehrsströmen des Landkreises widerspiegelt. So stellt München nicht nur im Berufsverkehr sondern auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr das dominierende Ziel für die Landkreisbevölkerung dar.
- Die Orientierung der Landkreisbevölkerung in die Kreisstadt Starnberg ist hingegen im Vergleich mit anderen Landkreisen relativ schwach ausgeprägt, was aber auch z.T. durch die geographische Lage bedingt ist.
- Die relativ geringe Konzentration auf die Kreisstadt zeigt sich auch im Schulsektor, wo sich die weiterführenden Schulen wesentlich stärker als in vergleichbaren Landkreisen auf mehrere Standorte verteilen.
- Die Gewerbe- und Arbeitsmarktentwicklung ist insgesamt positiv, wobei sich der Schwerpunkt der Entwicklung in den nördlichen, an die Landeshauptstadt angrenzenden Gemeinden vollzieht.
- Neben einer überregionalen Anziehungskraft im Tourismussektor besitzt der Landkreis Starnberg vor allem eine starke Funktion als Naherholungsraum für den Ballungskern München. Dies spiegelt sich insbesondere im Verkehrsgeschehen an den Wochenenden wieder.
- Der motorisierte Individualverkehr trifft im Landkreis Starnberg auf günstige Grundvoraussetzungen. Das Straßennetz weist einen hohen Standard und kaum Lücken auf. Die aufgrund des PKW-Besatzes zu folgernde PKW-Verfügbarkeit ist im Landkreis Starnberg überdurchschnittlich hoch.

B ÖPNV-ANALYSE

1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

1.1 Derzeitiges Angebot

Das Schienenverkehrsangebot im Landkreis Starnberg enthält die S-Bahnlinie S5, Ebersberg - München – Geisenbrunn - Herrsching mit 7 Stationen, die S-Bahnlinie S6, Erding - München – Stockdorf - Tutzing mit 8 Stationen im Landkreis Starnberg.¹ sowie die Regionalexpresslinien 960 München Hbf. – Kochel und 961 München Hbf. – Garmisch-Partenkirchen, die auf der gleichen Trasse wie die S6 verkehren mit Haltepunkten in Tutzing (Systemhalt) und Starnberg (nur Hauptverkehrszeit und vereinzelt).

Die Hauptfunktion des SPNV besteht in der Anbindung des Landkreises Starnberg an die Landeshauptstadt München. Durch die S-Bahnen nach München und die Regionalzüge stellt das Schienenangebot die Einbindung in den regionalen und überregionalen Bahnverkehr sicher.

Daneben haben die S-Bahnen im Landkreis Starnberg auch eine wichtige *Landkreiserschließungsfunktion*. So werden die Gemeinden Feldafing, Gauting, Krailling, Pöcking und Tutzing über die S6 optimal an die Kreistadt Starnberg angebunden. Die S-Bahnlinie S5 stellt Verbindungsfunktionen zwischen den Gemeinden im westlichen Landkreis her (insbesondere zum Unterzentrum Herrsching).

Die nachfolgende Tabelle enthält eine detaillierte Leistungsübersicht über das SPNV-Angebot im Landkreis. Die geographische Lage der Schienenstrecken und der Haltepunkte sowie einen Überblick über das Angebot gibt die **Abbildung B1** wieder.

¹ Der S-Bahnhof Planegg unmittelbar an der Landkreisgrenze kann dem Landkreis Starnberg als 9. Station zugeordnet werden.

Angebot (km im Lkr. STA)	Haltepunkte im Lkr STA	Takt/Fahrten	Betriebszeit (ca.)
S5 München – Herrsching (ca. 19 km)	Geisenbrunn, Gilching-Argelsried, Neugilching, Weißling, Steinebach, Seefeld-Hechendorf, Herrsching	<u>von/bis Weißling:</u> 20'-Takt ganztägig <u>von/bis Herrsching:</u> 5 ¹⁰ -9 ¹⁰ , 15 ⁵⁰ -21 ⁰⁰ : 20'-Takt (Mo-Fr) sonst: 20'/40'-Takt	Mo-Do: 4.30-1.00 Uhr Fr: 4.30-3.00 Uhr Sa: 4.30-3.00 Uhr So/F: 4.30-1.00 Uhr
S6 München – Tutzing (ca. 25 km)	Planegg (für Krailling), Stockdorf, Gauting, Mühlthal, Starnberg Nord, Starnberg, Possenhofen, Feldafing, Tutzing	<u>von/bis Starnberg:</u> 20'-Takt ganztägig <u>von/bis Tutzing:</u> 5 ⁵⁰ -9 ³⁰ , 15 ⁰⁰ -21 ²⁰ : 20'-Takt (Mo-Fr) sonst: 20'/40'-Takt	Mo-Do: 4.30-1.10 Uhr Fr: 4.30-3.10 Uhr Sa: 4.30-3.10 Uhr So/F: 5.10-1.10 Uhr
Regionalzug München Hbf.– Tutzing (961 und 960) (ca. 25 km)	Starnberg, Tutzing	<u>Halte in Starberg</u> 11 Züge insgesamt, Mo-Fr HVZ (Ri+GRi), <u>Halte in Tutzing:</u> Ca. 5 ⁰⁰ -0 ³⁰ : Stunden-Takt (+Zusatzzüge HVZ)	
Leistungsangebot Schiene im Landkreis Starnberg (Fahrplan 2001/2002)			

1.2 Geplante Angebotsveränderungen im SPNV

Für die S-Bahn im gesamten MVV-Bereich existiert ein Stufenplan für die Angebotsgestaltung (Taktfolge). Dieser sieht zunächst im Rahmen des sog. „520-Mio. Programms“ die Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke vor, in deren Folge es möglich wird, auf drei West- und zwei Ost-Strecken der S-Bahn einen 10-Minuten-Takt einzuführen.

Für den Landkreis Starnberg beinhaltet dies die Verdichtung des S-Bahn-Takts auf der S5 bis/von Weißling auf einen 10-Minuten-Takt bis spätestens 2004.

Ein durchgehender 20-Minutentakt auf der S5 bis Herrsching ist aus Gründen der Fahrplanstabilität und Betriebsqualität nicht realisierbar, solange die Strecke westlich Weißlings eingleisig verbleibt. Ebenso ist auf der S6 derzeit weder ein 10-Minuten-Takt bis Gauting noch ein durchgehender 20-Minuten-Takt bis Tutzing auf der Basis der Prognosen der Fahrgastnachfrage verkehrlich begründet (Bayerische Eisenbahngesellschaft, BEG).

Bezüglich der Schienenhaltepunkte im Landkreis können folgende Aussagen gemacht werden:

- Der S-Bahn-Haltepunkt Mühlthal (S6) kann laut Planfeststellungsbeschluß der Regierung von Oberbayern für den neuen Bahnhof Starnberg Nord solange in Betrieb bleiben, wie die Finanzierung der Betriebskosten durch Dritte (z. Zt. Landkreis und Stadt Starnberg) gesichert ist. Mit Einführung des „Takt-10-Programms“ Ende 2004 kann der Halt jedoch aus fahrplantechnischen Gründen vakant werden.
- Auf der S5 wurde bereits 1999 die Möglichkeit der Einführung eines S-Bahn-Haltepunktes „Weichselbaum“ zwischen Neugilching und Weßling untersucht. Die damaligen Rahmenbedingungen ergaben dafür jedoch keine verkehrliche Sinnhaftigkeit. An den relevanten Grunddaten hat sich auch zum derzeitigen Planungsstand keine Veränderung ergeben.

2 Öffentliche Buslinien im Landkreis Starnberg

Das Angebot im öffentlichen Omnibusverkehr des Landkreises Starnberg (*Fahrplan 2001/02*) beinhaltet

- 21 MVV-integrierte Buslinien, wobei 2 Linien aus dem Landkreis Fürstenfeldbruck in den Landkreis Starnberg einbrechen und in den Verantwortungsbe-
reich des Landkreises Fürstenfeldbruck fallen (804, 846),
- 15 nicht in den MVV integrierte Buslinien, die zum großen Teil aus den Land-
kreisen Bad Tölz – Wolfratshausen, Landsberg a. Lech und Weilheim-
Schongau in den Landkreis Starnberg fahren und innerhalb des Landkreises
nur einen geringen Teil ihrer Gesamtverkehrsleistung erzielen (8 der 15 Bus-
linien sind dabei ehemalige Werksverkehre nach Oberpfaffenhofen) sowie
- 5 nicht in den MVV integrierte Orts- bzw. Orts-Ergänzungsverkehre, die von
den einzelnen Gemeinden getragen werden.

Die **Abbildung B2** zeigt das gesamte Linienangebot im Landkreis Starnberg im Überblick.

2.1 MVV-integrierte Buslinien

Die in den Zuständigkeitsbereich des MVV integrierten Buslinien im Landkreis Starnberg leisten rund 1,2 Mio. Nutzwagenkilometer (Nw-km) pro Betriebsjahr und stellen damit rund 90% des öffentlichen Busangebotes im Landkreis dar.

Die 21 Linien sind mit ihren detaillierten Linienwegen in der **Abbildung B3** dargestellt. Die Buslinien lassen sich wie folgt charakterisieren:

	<i>Linien</i>	<i>Nw-km/Jahr im Lkr. STA</i>
7 Linien, mit Erschließungs- und Verbindungsfunktion für die Nordost-Gemeinden Gauting und Krailing	906, 936, 965, 966, 967, 968, 969	377.713
6 Radiallinien nach Starnberg , die den Landkreis mit der Kreisstadt verbinden	951, 955, 956, 961, 964, 975	303.997
3 Linien, die den westlichen Landkreis erschließen (dabei eine Linie mit Gemeindeerschließungsfunktion)	952, 953, 954	207.463
3 Stadtverkehrslinien Starnberg	960 A, B, C, 962, 963	298.369
2 Linien aus dem nordwestlichen Landkreis Starnberg in den Landkreis Fürstenfeldbruck	804, 846	49.787

Neben der Landkreis- und Gemeindeerschließung ist die Zubringerfunktion zu den SPNV-Haltepunkten die wichtigste Komponente des Busangebotes. Bei einigen Linien besteht die Hauptfunktion in der Beförderung von Schülern zu den weiterführenden Schulen.

Das Liniennetz im Stadtverkehr Starnberg setzt sich aus einer gegenläufig betriebenen Ringlinie im 40-Minutentakt (960), die den zentralen Stadtbereich erschließt und zwei vom Bahnhof nach Süden und Nordosten verlaufenden Ringlinien, die auch abseits liegende Ortsteile bedienen, zusammen.

Das Netz des Stadtverkehrs Starnberg ist im Detail in **Abbildung B4** dargestellt.

Fahrtenangebot - Betriebsleistung

In **Abbildung B5** sind für alle MVV-Linien im Landkreis Starnberg die leistungsspezifischen Daten wie Fahrtenanzahl und Betriebskilometer enthalten.

Funktionsspezifisch schwankt die Fahrtenhäufigkeit der Linien zwischen 4 und 45 Fahrten pro Werktag.

Während 16 Linien ein Angebot während des gesamten Betriebstages leisten, konzentrieren sich die Fahrten von 5 Linien mehr oder weniger auf die Hauptverkehrszeiten (HVZ) und die Schülerrückfahrten am Mittag.

Nimmt man die Verkehrsbeschränkung „nur an Schultagen“ als Indiz für die Ausrichtung der Buslinien auf den Schülerverkehr, zeigt sich folgendes Bild:

- Die Linie 968, Stockdorf – Gauting, Gymnasium ist zu 100% auf die Schülerbeförderung ausgelegt (100% der Fahrten nur an Schultagen);
- Überwiegend vom Schülerverkehr dominiert wird auch die Linie 966 (insbesondere 966B Oberbrunn – Gauting P+R; 58% der Fahrten nur an Schultagen);
- Mit einem Anteil zwischen 6% und 32% der Fahrten, die ausschließlich an Schultagen stattfinden, werden die Linien 804, 936, 951, 952, 953, 961, 963, 965 und 975 durch die Schülerbeförderung getragen;
- Keinen Einfluß auf das Fahrplanangebot hat die Schülerbeförderung bei den Linien 846, 906, 954, 955, 956, 960 (A, B, C), 962, 964, 967 und 969.

Dies bedeutet in der Summe, dass sich das werktägliche Fahrtenangebot im Landkreis an Nicht-Schultagen um 14% des Gesamtangebots reduziert, und u.a. für den Berufspendler nicht nutzbar ist. Im Vergleich mit den anderen Verbundlandkreisen kann dieser Wert jedoch eher als niedrig eingestuft werden.

Am Wochenende besteht im öffentlichen Busverkehr nur ein stark reduziertes Angebot. So werden am Samstag nur rund 33% der insgesamt 560 Fahrten an Werktagen angeboten (Sa: Angebot von 10 der 21 Linien). An Sonn- und Feiertagen beschränkt sich das Angebot sogar auf sechs Prozent des Werktagsangebots (So/F: Angebot von 4 der 21 Linien).

Konzessionen

Die 21 MVV-Buslinien im Landkreis splitten sich insgesamt auf 9 Konzessionäre auf. Die Regionalverkehr Oberbayern GmbH ist Konzessionär von elf Linien, wobei sie die Konzession für eine Linie zusammen mit einem anderen Unternehmen besitzt. Acht weitere mittelständische Omnibusunternehmen besitzen die Konzessionen für jeweils ein bis vier Linien, wobei die Konzession von zwei weiteren Linien von jeweils zwei Unternehmen wahrgenommen werden.

Die bereits erwähnte **Abbildung B5** enthält die Linien und ihre Konzessionäre sowie die aktuellen Zeiträume der Genehmigung der Konzessionen im Überblick.

2.2 Nicht in den MVV integrierte öffentliche Buslinien

Die nicht in den MVV integrierten Busverkehre (nach § 42 PBefG) im Landkreis Starnberg gliedern sich auf in

- eine Buslinie von Herrsching nach Andechs, die sich durch eine wichtige gemeindeübergreifende Funktion auszeichnet sowie
- 14 Buslinien, die aus den Landkreisen Bad Tölz–Wolfratshausen, Landsberg a. Lech und Weilheim–Schongau in den Landkreis Starnberg fahren. (8 der 14 Linien sind dabei ehemalige Werksverkehre nach Oberpfaffenhofen) sowie
- 5 Orts- bzw. Orts-Ergänzungsverkehre, die von den Gemeinden Berg, Gaunting, Seefeld, Starnberg und Tutzing getragen werden.

In den nachfolgenden Tabellen sind die nicht im MVV integrierten Linien mit den Linienwegen, den Bedienungshäufigkeiten und den Betreibern aufgelistet. Außerdem sind die Linienwege dieser Linien in **Abbildung B6** dargestellt.

Linien und Fahrten im Lkr. STA (<i>kursiv</i> = nicht Lkr. STA)		werktags			Samstags		sonntags		Kon- Zession
		Hin	Rück	% S*	Hin	Rück	Hin	Rück	
9600	<i>Tutzing – Weilheim</i>	6	7	0	0	0	0	0	RVO
9614	<i>Penzberg – Tutzing</i>	3	3	17	0	0	0	0	RVO
9653	<i>Weilheim - Pähl - Herrsching</i>	7	7	7	0	0	0	0	RVO
9660	<i>Murnau – Weilheim – Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9661	<i>Schongau - Weilheim – Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9662	<i>Stadl – Windach – Eching – Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9663	<i>Klosterlechfeld - Hurlach – Kaufering - Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9664	<i>Jengen - Landsberg – Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9665	<i>Dießen - Schondorf - Eching - Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9666	<i>Apfeldorf - Thaining - Finning - Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9669	<i>Neugablonz - Kaufbeuren – Landsberg - Oberpfaffenhofen (Dornier)</i>	1	1	0	0	0	0	0	RVO
9700	<i>Inning - St. Ottilien – Geltendorf</i>	1	2	100	0	0	0	0	RVO
9701	<i>Landsberg - Schondorf – Inning</i>	4	5	0	0	0	0	0	RVO
Linie	<i>Herrsching – Andechs</i>	11	11	0	11	11	11	11	Rauner
Linie	<i>Herrsching - Andechs - Weilheim (nur Di und Fr)</i>	1	1	0	0	0	0	0	Rauner

Nicht im MVV integrierte Regionalbuslinien im Landkreis Starnberg (Fahrplan 2001/2002)

Linien und Fahrten im Lkr. STA <i>(kursiv = nicht Lkr. STA)</i>	werktags			Samstags		sonntags		Kon- Zession
	Hin	Rück	% S*	Hin	Rück	Hin	Rück	
Sammeltaxi Stadt Starnberg <i>(nur Fr und Sa)</i>	4	0	0	4	0	0	0	Taxi Willi
Bürgerbus Seefeld	4	0	0	0	0	0	0	Gem. Seefeld
Bürgerbus Gauting <i>(Di, Do, Fr)</i>	3	0	0	0	0	0	0	Gem. Gauting
Sammeltaxi Berg	4	0	0	5	0	5	0	Gem. Berg
Seniorenmobil Tutzing <i>(Mi kein Betrieb)</i>	1	1	0	1	0	0	0	Gem. Tutzing
S = nur an Schultagen								

Nicht im MVV integrierte Ortsverkehre im Landkreis Starnberg (Fahrplan 2001/2002)

Die nicht MVV integrierten Regionalbusverkehre, ohne die Werksverkehre nach Oberpfaffenhofen, fahren innerhalb des Landkreises Starnberg eine jährliche Betriebsleistung von rund 100.000 Nwkm.

Die Betriebsleistung der Ortsverkehre wurde nur grob ermittelt. Sie dürfte bei etwa 35.000 bis 40.000 Kilometern pro Betriebsjahr liegen (u.a. abhängig von der Nutzung der Sammeltaxiverkehre).

Bei 13 der 15 Regionalbuslinien befindet sich die Konzession bei der Regionalverkehr Oberbayern GmbH. Für zwei Linien besitzt das Omnibusunternehmen Rauner die Konzession. Die Konzessionen für die Ortsverkehre sind bis auf das Sammeltaxi Starnberg (Taxiunternehmen) bei den jeweils veranlassenden Gemeinden.

2.3 Freigestellter Schülerverkehr

Die in **Abbildung B7** eingezeichneten Buslinien des freigestellten Schülerverkehrs fahren die Schulen in Starnberg, Tutzing, Gilching, Gauting, Kempfenhausen, Wolfratshausen, Icking und Herrsching aus sämtlichen Richtungen an. Zu den Starnberger Schulen sind beispielsweise sieben Busse aus den Richtungen Höhenrain, Gut Schwaige, Hadorf, Pöcking und Niederpöcking unterwegs. Nach Tutzing fahren die Schulbusse aus den Richtungen Aschering, Gut Schwaige, Herrsching, Hadorf, Widdersberg und Diemendorf. Die jeweiligen Linienwege sind so abgestimmt, daß möglichst viele Schüler außerhalb der Zentren Starnberg, Gilching und Tutzing ihre Schule direkt erreichen können.

Die Linien des freigestellten Schülerverkehrs sind z.T. nicht allein für die Beförderung der Schüler relevant, sondern bieten teilweise durch die Öffnung für die Allgemeinheit auch für die Bewohner einiger kleiner Ortsteile Fahrtmöglichkeiten. So können u.a. die Bewohner der Orte Frieding, Drößling und Unering, die kein oder nur ein geringes ÖPNV-Angebot besitzen, auf die Schulbuslinien 210 und 211 zurückgreifen.

Die höchsten Schülerbeförderungszahlen weisen die Linien 211, 22 und 14 auf. Um die Linie 211 zu entlasten, wird derzeit überlegt die Linie mit der Linie 210, die von Seefeld nach Herrsching fährt und nur 52 Schüler pro Tag aufweist, zu kombinieren.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Schulbuslinien mit den bediente Schulen und der Anzahl der beförderten Schüler dargestellt.

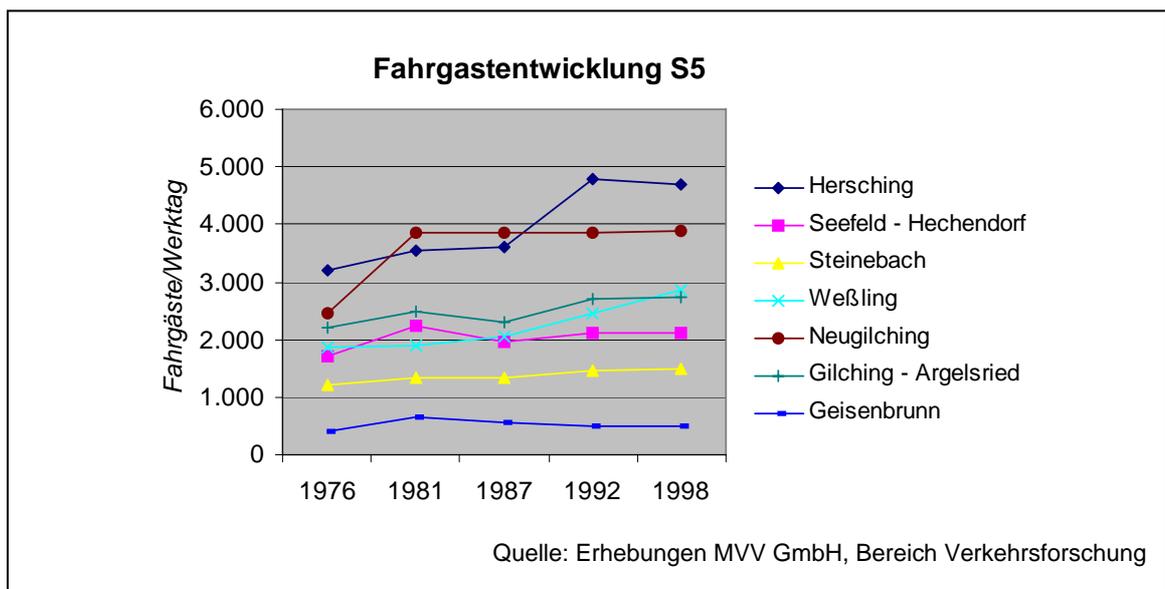
Nr.	Linienweg	Bediente Schulen	Anzahl Schüler
11	Höhenrain – Kempfenhausen - Percha – Starnberg	Gym. Starnberg, LSH Kempfenhausen	56
12	Gut Schwaige – Leutstetten – Starnberg	Gym. Starnberg, LSH Kempfenhausen, RS Gauting, RS Tutzing	39
13	Hadorf – Hanfeld – Mamhofen – Starnberg	Gym. Starnberg, LSH Kempfenhausen	10
14	Mörlbach – Höhenrain – Aufhausen – Icking – Wolfratshausen	RS Wolfratshausen, Gym. Icking	79
15	Aschering – Pöcking - Tutzing	Gym. Tutzing, RS Tutzing, sonstige	60
16	Herrsching – Andechs – Tutzing	Gym. Tutzing, RS Tutzing	60
17	Hadorf – Hanfeld – Maising – Starnberger Wiese	Gym. Starnberg, LSH Kempfenhausen, RS Gauting, RS Tutzing, sonst.	27
18	Widdersberg – Frieding – Traubing	Gym. Tutzing, RS Tutzing	50
19	Inning – Stegen – Etterschlag – Gilching	Gym. Gilching	67
20	Steinebach – Walchstadt – Waldbrunn	Gym. Gilching	37
26	Machtlfing – Traubing	Gym. Tutzing, RS Tutzing	72
210	Seefeld – Unering – Frieding – Pilsensee – Herrsching	RS Herrsching	52
211	Seefeld – Unering – Frieding – Widdersberg – Meiling – Gilching	Gym. Gilching	122
22	Hochstadt – Oberpfaffenhofen – Weßling – Gilching	Gym. Gilching	84
23	Diemendorf – Kampfberg – Monatshausen – Unterzeismering	Gym. Tutzing	28
24	Schlangenhofen – Bachern – Etterschlag – Gilching	Gym. Gilching	71
27	Pöcking – Starnberg	Gym. Starnberg	37
28	Pöcking – Starnberg	Gym. Starnberg	15
32	Traubing – Feldafing	Sonstige	17
34	Niederpöcking – Starnberg	Gym. Starnberg	52

3 Nachfrage im ÖPNV

3.1 SPNV

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf den zwei S-Bahnlinien im Landkreis Starnberg seit 1976 ist höchst unterschiedlich (siehe auch nachfolgende Diagramme):

Auf der S5 ist es zwischen 1976 und 1998 zu einem Fahrgastanstieg von rund 40% gekommen. Lediglich seit 1992 stagnierte die Fahrgastentwicklung (+ 4%). Durchschnittlich werden die 7 S-Bahnhöfe auf dem Gebiet des Landkreises Starnberg an jedem Werktag von 1.600 Fahrgästen genutzt. Die größte Nachfrage besteht dabei am S-Bahnhof Herrsching (4.700 Fahrgäste/Werktag) und am S-Bahnhof Neugilching (3.900 Fahrgäste/Werktag), der mit 60% zusätzlich die größte Steigerungsrate seit 1976 aufweist.



Demgegenüber hat die Verkehrsnachfrage an den 7 im Landkreis Starnberg befindlichen Bahnhöfen der S6 seit 1976 um insgesamt 5% abgenommen. Lediglich Tutzing, mit 5.250 Fahrgästen pro Werktag (1998) der Bahnhof mit der zweitstärksten Nachfrage im Landkreis und Mühltal – dieser allerdings auf äußerst niedrigem Grundniveau – konnten ihre Fahrgastzahlen steigern. Allerdings nutzt rund die Hälfte der Fahrgäste ab/nach Tutzing die wesentlich schnelleren Regionalzüge statt der S-Bahn.

Ansonsten sind an den Bahnhöfen im Landkreis Starnberg zwischen 1976 und 1998 durchgängig Fahrgastrückgänge zu verzeichnen, allen voran in Possenhofen (-20%) und in Gauting (-18%). Die deutlich stärkste Nachfrage besteht nach wie vor in Starnberg mit 7.500 Fahrgästen pro Werktag (1976-1998: -3%).

Durchschnittlich werden die 7 S-Bahnhöfe der S6 auf dem Gebiet des Landkreises Starnberg an jedem Werktag von 2.200 Fahrgästen genutzt.

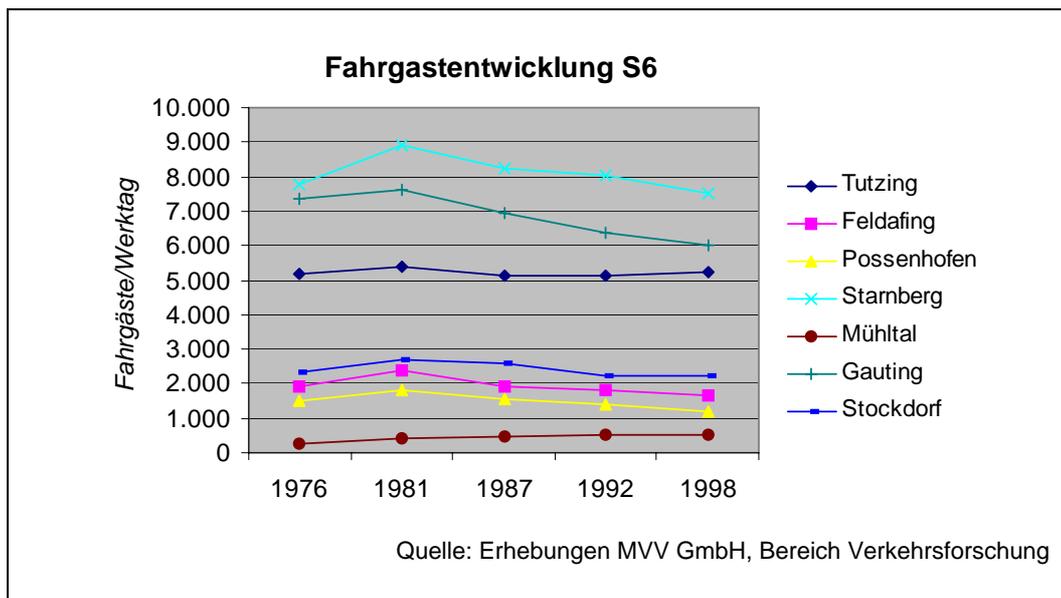


Abbildung B8 zeigt die Bahnhofsbelastungen im Landkreis Starnberg im Überblick.

Die Spitzenwerte der streckenbezogenen Fahrgastnachfrage erreichen innerhalb des Landkreis Starnberg auf der S5 eine Nachfrage von 6.300 bzw. 6.350 Fahrgästen und auf der S6 in Stockdorf 8.300 bzw. 8.400 Fahrgäste pro Werktag und Richtung (**Abbildung B9**). Dabei ist jedoch zu vermerken, daß rund 1.600 Fahrgäste pro Richtung auf der Trasse der S6 die Regionalzüge ab/bis Tutzing bzw. Starnberg benutzen und der Spitzenwert der S6 im Bereich des Landkreises Starnberg somit bei lediglich 6.800 Fahrgästen pro Werktag und Richtung liegt.

3.2 MVV-integrierte öffentliche Buslinien

3.2.1 Fahrgäste (Tag/Linie)

Insgesamt werden die Buslinien im Landkreis Starnberg an einem Werktag (*Verkehrserhebung Fahrplan 1999/2000, Schultage, inkl. Verstärkerfahrten*) von durchschnittlich rund 6.700 Fahrgästen genutzt (*mindestens Quelle oder Ziel innerhalb des Landkreises*).

Im einzelnen ist die werktägliche Nutzung der Linien in der **Abbildung B10** (*Fahrgäste insgesamt und Fahrgäste pro Fahrt*) dargestellt.

Die Stadtverkehrslinie 960 in Starnberg hat mit über 1.200 Fahrgästen/Werktag einen Anteil von über 18% am Gesamt-Fahrgastaufkommen. Mit Zahlen zwischen 600 und 900 Fahrgästen pro Werktag weisen des weiteren die Linien 965, 936 und 961 die in der Rangfolge stärkste Nachfrage auf.

Neun weitere Linien besitzen zwischen 200 und 450 Fahrgäste/Werktag. Weniger als 100 Fahrgäste innerhalb des Landkreis Starnberg haben die Linien 906, 953, 955, 956, 962 und 963.

Eine wichtige Kenngröße für die Akzeptanz des Angebots stellt die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt dar. Allerdings darf dieses Kriterium auf keinen Falle alleine für die Beurteilung der Linien bzw. deren Nachfrage benutzt werden, sondern es sollte immer auch das Fahrtenangebot einbezogen werden (so haben Linien, die nur in der Hauptverkehrszeit ein Angebot leisten, natürlicherweise höhere Werte als Linien die auch in der Nebenverkehrszeit fahren).

Betrachtet man die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt, so ergibt sich der mit Abstand höchste Durchschnittswert bei der Linie 951, die bei den sieben angebotenen Fahrten jeweils durchschnittlich 35 Fahrgäste aufweisen kann. Drei Linien (956, 961, und 960) werden durchschnittlich von mehr als 20 Fahrgästen pro Fahrt genutzt. Während die Linie 956 jedoch dabei lediglich vier Fahrten zur HVZ anbietet, weisen die Linien 960 und 961 diese Nachfragewerte bei 48 bzw. 38 Fahrten über den gesamten Betriebstag auf.

Knapp 50% der Linien haben jeweils zwischen 10 und 20 Fahrgäste pro Fahrt. Sieben Linien werden pro Fahrt von weniger als zehn Fahrgästen benutzt, wobei vier dieser Linien landkreisübergreifend verkehren und insgesamt (z.T. deutlich) stärker nachgefragt werden.

3.2.2 Fahrt- und haltestellenspezifische Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage auf allen Linien wurde auch bezüglich ihrer fahrtspezifischen und haltestellenspezifischen Nachfrage betrachtet.

Die Daten wurden für jede Linie in ein Datenblatt bzw. in Diagramme umgesetzt, die in **Anhang** enthalten sind.

3.2.3 Haltestellen - und Streckenbelastung

Haltestellenbelastung (Ein- und Aussteiger)

Die **Abbildung B11** zeigt die linienunabhängigen Belastungen an den einzelnen Bushaltestellen im Landkreis an Werktagen (Mo-Fr) der Fahrplanperiode 1999/2000.

Deutlich den höchsten Belastungswert hat die Haltestelle Starnberg (1.900 Ein- und Aussteiger/Werktag). Eine geringere aber dennoch hohe Haltestellenbelastung weisen Planegg (540 Ein- und Aussteiger/Werktag), Milchberg (320 Ein- und Aussteiger/Werktag) und Inning Marktplatz (340 Ein- und Aussteiger/Werktag) auf.

Insgesamt haben fast 8 % der Haltestellen im Landkreis Starnberg mehr als 100 und weniger als 200 Ein- und Aussteiger. 4,5 % der Haltestellen zählen mehr als 200 Ein- und Aussteiger.

Streckenbelastung

Ein weiteres relevantes Bewertungskriterium für die Fahrgastnachfrage im Landkreis sind die Streckenbelastungen der MVV-Buslinien, die im Anhang einzusehen sind.

Die mit Abstand höchsten Streckenbelastungen bestehen innerhalb des Stadtverkehrs Starnberg, als auch auf der Strecke Planegg – Gauting. Wesentlich geringere aber dennoch erwähnenswerte Streckenbelastungen finden sich auf der Strecke Inning – Herrsching.

Details der Streckenbelastungen sind den Plänen im Anhang zu entnehmen.

Entwicklung von Betriebsleistung und Kosten der MVV-Linien

Die **Abbildung B12** zeigt die Entwicklung der Betriebsleistung (Nutzwagenkilometer), der Gesamtbetriebskosten und des Zuschußbedarfs im ÖPNV des Landkreises Starnberg in den Geschäftsjahren von 1990 bis 1999. Außerdem ist die Entwicklung des Kostensatzes pro Nutzwagenkilometer dargestellt.

Deutlich zu erkennen ist, daß der Zuschußbedarf seit 1990 (mit gewissen leistungsbedingten Einschränkungen) immer weiter angestiegen ist und sich der Kilometersatz von 1990 bis 1996 kontinuierlich erhöht hat.

Grund für diese Entwicklung ist bzw. war u.a. ein konstanter Anstieg der Kosten insbesondere der Personalkosten der Verkehrsunternehmen, die heute zwischen 60% und 70% der Gesamtkosten im ÖPNV ausmachen.

Außerdem wirken sich die erfolgten Angebotsmehrungen nicht in direktem Umfang auf die ÖPNV-Nachfrage bzw. die Fahrgeldeinnahmen aus, da:

- die klassische ÖPNV-Klientel, Kinder und Jugendliche, alte Menschen und Personen ohne PKW, das Angebot bereits vor den Leistungsmehrungen benutzt haben und nur in geringem Maße zu einer Nachfragesteigerung beitragen können.
- der mögliche Angebotsstandard im ländlichen Raum nur sehr bedingt geeignet ist, eine Änderung der Verkehrsmittelwahl von MIV auf öffentliche Busse zu bewirken (*anders stellt sich die Situation im SPNV insbes. bei Relationen nach München dar*).
- eine Nachfragesteigerung nicht gleichbedeutend mit einer Einnahmensteigerung ist, da es vielfach lediglich zu einer stärkeren Ausnutzung der bereits vorhandenen Zeitkarten kommt.

Der Kostendeckungsgrad des Gesamt-ÖPNV-Angebots betrug 1990 rund 48%. Bis 1998 sank der Kostendeckungsgrad bis auf 41%.

Betrachtet man die Kilometerkosten, die 1996 mit 4,57 DM/Nwkm einen Höchststand erreicht hatten, so ist jedoch bereits seit 1997 ein rückläufiger Trend bei den Kosten zu erkennen. 1999 betrug der durchschnittliche Kostensatz pro Nwkm 4,21 DM und insgesamt konnte ein Kostendeckungsgrad von 51% erreicht werden. Der Zuschußbedarf für den öffentlichen Busverkehr (nur MVV-Linien) im Landkreis Starnberg lag 1999 bei rund 2,1 Mio. DM.

Gründe dieser aktuellen Entwicklung sind zum einen im Auftrag des Landkreises durchgeführte Ausschreibungen von Betriebsleistungen, zum anderen auch Kostenverhandlungen mit den bestehenden Konzessionären, die zu einem günstigeren Kostensatz und damit zu einer Kostenentlastung geführt haben.

4 Schwachstellenanalyse öffentlicher Busverkehr

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Starnberg bildet der Entwurf der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (Stand 30.03.1998). Für die Bewertung des Angebots bezüglich der Haltestellenentfernung bzw. der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und der Bedienungshäufigkeit werden die in der Leitlinie genannten Grenz- und Richtwerte herangezogen (**Anhang**).

Für die Beurteilung von qualitativen Standards (Haltestellen, Fahrzeuge, etc.) verweist die Leitlinie für Nahverkehrsplanung u.a. auf die gemeinsame Empfehlung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, des Bayerischen Landkreis- und Städtetages, von Unternehmensverbänden (LBO, VDV, IHK-T) und der ÖTV, die im Zusammenhang mit der Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinne von §13 des PBefG ausgearbeitet wurde (1997).

4.1 Qualität des ÖPNV-Angebots

4.1.1 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.

Im Landkreis Starnberg existieren 60 Orte bzw. Ortsteile über 200 Einwohner. 18 davon besitzen mehr als 500 und weniger als 1000 EW, 19 über 1.000 und unter 5000 EW und sechs über 5.000 Einwohner. Diese 60 Orte wurden nach ihrer **räumlichen Erschließung** anhand der Kenngröße „durchschnittliche Haltestellenentfernung“ betrachtet. Durchschnittliche Haltestellenentfernung bedeutet, daß sich für mindestens 80% der Einwohner die nächste Haltestelle in der angegebenen Entfernungsklasse befindet. Die Entfernungsklassen wurden dabei in Anlehnung an die Grenzwerte und Richtwerte der Leitlinie für die Einzugsbereiche von Haltestellen folgendermaßen festgelegt:

- bis 300 Meter
- bis 600 Meter
- bis 1.000 Meter und
- über 1.000 Meter.

Das Ergebnis dieser Analyse ist nach Ortsgrößenklassen unterteilt und in der **Abbildung B13** dargestellt.

In den Orten Gauting, Seefeld, Starnberg und Tutzing besteht u.a. auch aufgrund der vorhandenen Ortsverkehre eine optimale Haltestellenerschließung. Aber auch im Gesamtlandkreis ist die Haltestellenentfernung gut: in 34 der 60 Ortsteile haben die Bewohner durchschnittlich in maximal 300m Entfernung eine Haltestelle des ÖPNV. In 23 weiteren Ortsteilen beträgt die durchschnittliche Haltestellenentfernung zwischen 300m und 600m.

Lediglich in Feldafing, das außer der S-Bahn kein ÖPNV-Angebot aufweist, liegt die Haltestellenentfernung mit 600 bis 1000m in einem kritischen Bereich. Außerdem haben die Orte Aschering (Gmd. Pöcking) und Widdersberg (Gmd. Herrsching) zwar Haltestellen im freigestellten Schulbusverkehr aber keine Haltestelle im öffentlichen Busverkehr.

Insgesamt kann die **räumliche Erschließung** im Landkreis Starnberg als **gut bewertet** werden.

4.1.2 Zeitliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

Neben der räumlichen Erschließung ist für die Nutzbarkeit eines ÖPNV-Angebots die **zeitliche Erschließung** ein entscheidender Qualitätsfaktor.

In Anlehnung an die Grenz- und Richtwerte der Nahverkehrsleitlinie für die Bedienungshäufigkeiten im ländlichen Raum wurde zur Beurteilung der zeitlichen Erschließung untersucht, zu welchen Verkehrszeiten die Bewohner der Ortsteile über 200 Einwohner das ÖPNV-Angebot nutzen können.

Angebot an Werktagen

Bezüglich des Angebotes an Werktagen wurden folgende Kategorien unterschieden:

1. Angebot Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit (HVZ, NVZ) (9.00-12.00, 14.00-16.00 Uhr) und Sonderverkehrszeit (SVZ)
2. Angebot nur HVZ und gesamte NVZ (9.00-12.00 Uhr, 14.00-16.00 Uhr)
3. Angebot nur HVZ und Teil-NVZ, 9.00-12.00 Uhr oder 14.00-16.00 Uhr
4. Angebot nur NVZ
5. Kein Angebot

Die **Abbildung B14** erhält die Ergebnisse dieser Betrachtungen.

Alle Orte, die einen S-Bahn-Haltepunkt besitzen, haben damit auch während des gesamten Tages ein ÖPNV-Angebot. Neben der HVZ und NVZ existieren Fahrten zur SVZ auch in Söcking durch ein Fahrtenpaar und in allen Ortsteilen der Gemeinde Berg durch das Sammeltaxiangebot der Gemeinde. Insgesamt sind dies 54 Orte mit insgesamt 104.400 Einwohnern. Dies entspricht einem Anteil von 77% an der Gesamtbevölkerung. Als Ort mit S-Bahn-Haltepunkt wird dabei auch Krailling betrachtet. Obwohl keine Haltestelle innerhalb des Gemeindegebietes liegt, so decken die S-Bahn-Stationen Planegg und Stockdorf - bei einer durchschnittlichen Haltestellenentfernung von 1.000 Meter - in etwa 90 % von Krailling ab.

19 Orte besitzen ein ÖPNV-Angebot in der Haupt- und in der gesamten Normalverkehrszeit. Für 9 Orte steht neben der HVZ in der NVZ nur am Vor- oder Nachmittag ein Angebot zur Verfügung.

Für drei Orte reduziert sich das ÖPNV-Angebot auf die NVZ. Diese Orte sind Drößling, Unering und Garatshausen. Es handelt sich dabei jeweils um Fahrten innerhalb der nicht-MVV-integrierten Ortsverkehre Seefeld und Tutzing.

Kein ÖPNV-Angebot besitzen die Ortsteile Aschering in der Gemeinde Pöcking und Widdersberg in der Gemeinde Herrsching. Frieding (Gemeinde Andechs) hat zwar eine Fahrtmöglichkeit am Morgen nach Seefeld, wird jedoch aufgrund der fehlenden Rückfahrmöglichkeit ebenfalls in der Kategorie „kein Angebot“ geführt. Bewohner dieser Orte können zum Teil das Angebot im freigestellten Schülerverkehr nutzen, was jedoch kein befriedigendes Angebot darstellt.

Abschließend läßt sich zusammenfassend sagen, daß die Orte der Kategorien 1 bis 3 ein gutes bis sehr gutes Angebot besitzen. Dies gilt für insgesamt 130.900 Einwohner (97% der Gesamtbevölkerung). In die Kategorien 4 und 5 fallen 2.500 Einwohner. Ihr ÖPNV-Angebot ist mangelhaft bis ungenügend.

Angebot am Wochenende

Bezüglich des Wochenendangebotes wurden folgende Kategorien unterschieden:

1. Samstag und Sonntag, >10 Fahrten pro Richtung
2. Samstag und Sonntag, 5-10 Fahrten pro Richtung
3. Nur Samstag, über 5 Fahrten pro Richtung
4. Nur Samstag, 2-5 Fahrten pro Richtung
5. Keine Fahrten

Die **Abbildung B15** erhält die Ergebnisse dieser Analyse im Überblick.

Die Orte mit S-Bahn-Anschluß besitzen während des gesamten Wochenendes ein ÖPNV-Angebot. Daneben existiert ein ÖPNV-Angebot mit mehr als 10 Fahrten an Samstagen und Sonn- und Feiertagen auch in Söcking, Argelsried, Percha, Kempfenhausen, Berg, Sibichhausen, Assenhausen, Allmannshausen, Erling und Pöcking. Dies sind insgesamt 22.207 Einwohner, also etwa 16% der Gesamtbevölkerung des Landkreises.

In dieser Angebotskategorie ist auch Seefeld enthalten. Betrachtet man jedoch den S-Bahn-Halt Seefeld-Hechendorf der sich durchschnittlich etwa 1500m vom Ort entfernt befindet, besitzt Seefeld auch in der SVZ ein Angebot.

Ein ÖPNV-Angebot mit 5 bis 10 Fahrten an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen existiert in Perchting, Farchach, Bachhausen, Aufkirchen, Aufhausen und Höhenrain.

Eine große Zahl der betrachteten Ortsteile über 200 Einwohner im Landkreis Starnberg (24 Ortsteile mit insgesamt 17.642 Einwohnern) sind am Wochenende ohne ÖPNV-Anschluß. Dies muß als ein großer Mangel des heutigen ÖPNV Angebotes festgehalten werden.

4.1.3 Erreichbarkeit von übergeordneten Orten (Bedienungshäufigkeit, Reisezeit, Umsteigehäufigkeit)

Ein weiteres entscheidendes Kriterium für die Qualität des ÖPNV-Angebots ist die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten, die die größten Anziehungspunkte der Verkehrsnachfrage darstellen. Dazu wurde für alle Gemeinden untersucht, wie sie, bzw. der Gemeindehauptort, an den jeweils räumlich nächsten zentralen Ort (Klein- oder Unterzentrum), das Mittelzentrum Starnberg und die Landeshauptstadt München (Oberzentrum) angebunden sind.

Die Kenngrößen für die Beurteilung der Erreichbarkeit wurden schwerpunktmäßig in Anlehnung an die Grenz- und Zielwerte für die Bedienungshäufigkeiten und die Erreichbarkeit übergeordneter Orte aus der Nahverkehrsleitlinie entwickelt. Laut Leitlinie ist die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt innerhalb eines Halbtages- als auch Tageszeitraumes gewährleistet sind.

Als Kenngrößen für die Erreichbarkeit wurde für jede Relation die *Anzahl der Verbindungen* pro Tag und Richtung, die *durchschnittliche Reisezeit* über alle Verbindungen und die notwendige *Umsteigehäufigkeit*, als zusätzliches Kriterium für den Beförderungskomfort, ermittelt. Die Zahl der Verbindungen ist dabei nicht zwangsläufig identisch mit der Anzahl der Fahrten in den Zielort. Zum einen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Reisezeiten zu stark von der durchschnittlichen Fahrzeit abweichen nicht als Verbindung gewertet (außer wenn die Fahrt die einzige Verbindungsmöglichkeit in einem größeren Zeitabschnitt darstellt). Zum anderen werden Fahrtmöglichkeiten, deren Abfahrts- oder Ankunftszeiten innerhalb von fünf Minuten liegen (z.B. bei Verstärkerfahrten) nur als eine Verbindung gezählt. Dem Fahrgast nützt es bezüglich der Verbindungen kaum etwas, wenn zwar mehrere Fahrten existieren, die aber alle um die gleiche Zeitlage ankommen oder abfahren.

Wie auch innerhalb der Analyse der zeitlichen Verfügbarkeit des Fahrtenangebots, wurde auch hier Krailling als Gemeinde mit S-Bahn-Haltepunkt eingestuft.

Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Orts

Die **Abbildung B16** enthält die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse für alle Verkehrszellen in das jeweils nächst gelegene Zentrum, sofern die Verkehrszellen nicht selbst zentralörtliche Funktionen besitzen.

Das Zentrum Starnberg ist von den Orten Krailling, Gauting, Pöcking und Berg schnell und ohne Umsteigen zu erreichen. Am längsten dauert die Fahrt von Berg nach Starnberg (16 min). Von Pöcking ist man bereits in 4 Minuten in Starnberg. Ebenso gut ist auch die Anzahl der Verbindungen auf diesen Strecken.

Dagegen muß in Inning a. Ammersee die Anbindung an den zentralen Ort Herrsching mit 5 Hin- und 4 Rückfahrten als unzureichend bezeichnet werden. Von Andechs (per Bus) und Seefeld (per S-Bahn) aus kann Herrsching schnell und mit vielen Verbindungen erreicht werden. Von Wörthsee und Gilching aus kann dagegen Weßling in kurzen Fahrzeiten und bei sehr guter Verbindungshäufigkeit erreicht werden. Auch Feldafing kann eine gute Erreichbarkeit nach Tutzing aufweisen.

Die **Erreichbarkeit des nächsten zentralen Orts** kann im Landkreis Starnberg insbesondere durch die Verbindungsfunktion der S-Bahnlinien insgesamt als **gut bis sehr gut** beurteilt werden. Lediglich die Verbindungen von Inning a. Ammersee in das Kleinzentrum Weßling müssen, wie bereits erwähnt, als unbefriedigend bewertet werden.

Erreichbarkeit des Mittelzentrums Starnberg

Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums sollte laut Leitlinie für die Nahverkehrsplanung in einer Reisezeit von 60 Minuten (Richtwert) möglich sein. Dieser Wert wird lediglich bei der Relation von Inning nach Starnberg überschritten.

Die weitere Erreichbarkeitsanalyse der Stadt Starnberg ergibt in etwa eine Dreiteilung der Verkehrszellen nach ihrer Verbindungsqualität (**Abbildung B17**).

Die Stadt Starnberg ist von den Orten Feldafing (48/48 Verbindungen), Pöcking (48/48 Verbindungen) und Gauting (58/59 Verbindungen) in unter 10 Minuten erreichbar. Auch die Verbindungshäufigkeit ist sehr gut. Die Erreichbarkeit kann damit als sehr gut eingestuft werden. Krailling und Tutzing haben ebenso eine sehr gute Verbindungshäufigkeit und eine Fahrzeit von 14 bzw. 11 Minuten.

Das Angebot von den westlichen Gemeinden nach Starnberg muß hingegen als lediglich befriedigend (Andechs, Herrsching) bis unzureichend (Gilching, Inning, Seefeld, Weßling, Wörthsee) bewertet werden. Als besonders negativ zu erwähnen ist die Fahrtenhäufigkeit von Weßling, Gilching und Inning. Auch die Fahrzeit von Inning, Wörthsee und Seefeld sind sehr hoch.

Abschließend ist festzustellen, daß für die Gemeinden an der S5 auch viele S-Bahn Fahrtmöglichkeiten über München nach Starnberg bestehen. Diese wurden in der Analyse jedoch nicht berücksichtigt, da zum einen die Reisezeit deutlich über der ansonsten schnellst möglichen Verbindung liegt, und zum anderen - als Hauptgrund - der Fahrpreis nach Starnberg für den Fahrgast äußerst unattraktiv ist (z.B.: Weßling-Starnberg per Bus: ca. 20 Minuten, 8,00 DM (Einzelfahrkarte Erwachsener); per S-Bahn über München: 50-60 Minuten, 12,60 DM)

Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München

Wie in Teil A, Kapitel 4 dargestellt, besitzt die Landeshauptstadt München hinsichtlich der Verkehrsnachfrage im Landkreis Starnberg eine sehr große Bedeutung. Deshalb ist es unabdingbar, daß auch die ÖPNV-Verbindungen nach bzw. von München analysiert werden. Um dabei vergleichbare Ergebnisse für alle Gemeinden zu erhalten, wird als Zielgebiet die Münchner Innenstadt definiert.

Der Richtwert für die Reisezeit in das Oberzentrum ist in der Leitlinie mit 60 Minuten, der Grenzwert mit 90 Minuten definiert. 13 der 14 Gemeinden im Landkreis bleiben z.T. deutlich unter dem Richtwert. Lediglich von Andechs beträgt die Reisezeit nach München durchschnittlich 68 Minuten, liegt aber damit klar unter dem angegebenen Grenzwert.

Insgesamt zeigt die Erreichbarkeitsanalyse des Oberzentrums München folgende Ergebnisse (**Abbildung B18**):

- Die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München ist für alle Verkehrszellen im Landkreis Starnberg gewährleistet. Die Verbindungsqualität schwankt allerdings zwischen Verkehrszellen mit S-Bahn-Anschluß und Verkehrszellen ohne S-Bahn. Für **keine der Verkehrszellen** besteht jedoch eine **schlechte Verbindungsqualität**.
- Einige **der Orte** im Landkreis Starnberg sind **besser an die Landeshauptstadt angebunden als an den Landkreissitz Starnberg**. Vor allem die Verkehrszellen Herrsching, Seefeld, Wörthsee, und Weßling deren Verbindungsmöglichkeiten nach Starnberg unzureichend sind, besitzen nach/von München ein zufriedenstellendes bis sehr gutes Angebot. Lediglich auf der Fahrt von Inning a. Ammersee, Andechs und Berg muß umgestiegen werden. Die restlichen Verkehrszellen im Landkreis Starnberg weisen eine gute Verbindungsqualität auf.

Insgesamt wird die **Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München** für die Gemeinden des Landkreises Starnberg mit **sehr gut** bewertet.

4.1.4 Netz- und Fahrplanabstimmung

Gerade bei einer Verkehrsnachfragestruktur, die wie im Landkreis Starnberg von starken Strömen in das Oberzentrum (Stadt München) geprägt ist, ist ein wichtiges Kriterium für die ÖPNV-Qualität, wie gut das Busliniennetz und der Fahrplan aufeinander bzw. auf das übergeordnete SPNV-Angebot abgestimmt sind.

Die Qualität der Fahrplanabstimmung kann dabei anhand der Übergangszeiten zwischen den Linien an den einzelnen Verknüpfungspunkten aufgezeigt werden. 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.

Etwas komplizierter stellt sich die Analyse der Netzabstimmung dar. Hier kann zunächst aufgestellt werden, wie viele Anschlüsse zwischen den Linien bestehen. Dann muß individuell abgewogen werden, inwieweit es sinnvoll wäre, eine Linie vom bisherigen Linienweg abweichen zu lassen oder zu verlängern, um einen Verknüpfungspunkt zu erreichen und ein Anschluß erreicht werden kann.

Die Fahrplan- und Netzabstimmung im Landkreis Starnberg wird für die ÖPNV-Übergänge Bus zu/von S-Bahn und Bus zu/von Bus in Starnberg-Nord betrachtet:

Bus / S-Bahn von und nach München (Abbildung B19a)

Übergangspunkte von den Regionalbuslinien zur S-Bahn bestehen im Landkreis an allen S-Bahn-Stationen der S5 außer in Geisenbrunn. Bei der S6 ist das Umsteigen zum Bus in Starnberg, Starnberg Nord, Possenhofen und Gauting möglich. Eine gute zeitliche Verknüpfung mit regelmäßigen Anschlüssen und optimierten Umsteigen mit Übergangszeiten zwischen sechs und acht Minuten besteht dabei zwischen der S-Bahn und dem Stadtverkehr Starnberg.

Betrachtet man den Stadtverkehr Starnberg und die Landkreislinien gemeinsam, zeigt sich, dass rund 90% der Busse, die zum Bahnhof Starnberg Nord fahren, innerhalb von 15 Minuten einen Anschluß an den SPNV besitzen.

In Gauting haben fast 70% der Busse einen Anschluß Richtung München innerhalb von 10 Minuten. In Planegg hingegen liegt die Umsteigezeit des 967 mit 12 Minuten im Bereich des Grenzwertes. Diese Übergangssituation zur S-Bahn

muß, besonders bei Berücksichtigung der S-Bahn-Folgezeit von überwiegend 20 Minuten, als unbefriedigend bezeichnet werden. Der Übergang von der Linie 906 auf die S-Bahn in Planegg jedoch beträgt jedoch nur 4 bis 5 Minuten.

Ansonsten besitzen die Landkreislinsen, die S-Bahn-Stationen anfahren, insgesamt zu 90% eine Anschlußmöglichkeit an das Schienenverkehrsangebot (*Übergangszeiten unter zwei oder über 15 Minuten werden nicht als Anschluß betrachtet*). Bei über 70% der Fahrten liegt die Übergangszeit sogar unter zehn Minuten. Am besten stellt sich dabei die Anschlußsituation der Linie 954 in Seefeld-Hechendorf dar, wo innerhalb von 4 Minuten der Anschluß nach München besteht, und auch in Richtung Herrsching meist ein sehr guter Anschluß hergestellt werden kann.

Übergänge zwischen Regionalbuslinien in Starnberg Nord

Interessant für die Landkreisverbindungen im ÖPNV ist auch eine Betrachtung der Übergänge zwischen den Buslinien. Mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Starnberg Nord wurde neben den Übergängen zur S-Bahn prinzipiell auch die Möglichkeit für einen Umsteigeknoten zwischen den Buslinien geschaffen.

In **Abbildung 19b** werden die Übergänge zwischen den Regionalbuslinien in Starnberg Nord dargestellt. Bemessungsgrundlage für die Anzahl der Umsteigeverbindungen zwischen zwei Linien ist dabei jeweils die Linie mit der geringeren Fahrtenhäufigkeit.

Verbindungen zwischen dem Landkreis-Osten (Linien 961, 975) und dem Nordwesten (Gilching, 955) sind dabei rein durch die geringe Fahrtenhäufigkeit der Linie 955 in begrenztem Umfang möglich. Von insgesamt 12 möglichen Umsteigeverbindungen können letztlich nur drei bei annehmbaren Übergangskonditionen praktiziert werden.

Etwas besser sieht die Situation bei Verbindungen aus dem östlichen Landkreis Starnberg nach Herrsching (westlicher Landkreis) aus. Hier stehen prinzipiell insgesamt 30 Fahrtmöglichkeiten zur Verfügung. Für 50% dieser Fahrten sind Verbindungen innerhalb einer noch akzeptablen Umsteigezeit möglich.

Generell kann festgestellt werden, dass die Anschlüsse zwischen den Buslinien mehr dem Zufall entspringen als aus einer übergeordneten Planung entstanden sind. So sind auch die relativ annehmbaren Umsteigebeziehungen zwischen den Regionalbuslinien und dem Stadtverkehr Starnberg (960) eher das Produkt des guten Taktangebots (20-Minutentakt) im Stadtverkehr als das Ergebnis einer Optimierung der Umsteigevorgänge. Natürlich muß an dieser Stelle zusätzlich

betont werden, dass nicht alle Umsteigebeziehungen optimal geplant werden können. Würde man die Übergänge zwischen den Regionalbuslinien optimieren, so müßten z.T. die S-Bahn-Anschlüsse deutlich vernachlässigt werden.

4.1.5 Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

Vor allem für den Fahrgast, der das ÖPNV-Angebot nur unregelmäßig nutzt (v.a. Gelegenheitsverkehr) ist ein entscheidendes Angebotsmerkmal die Merkbarkeit des Angebots. 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 35 Linien, die den Landkreis Starnberg bedienen sind lediglich 15 Linien getaktet. Zusätzlich besitzen sieben Linien ein teilweise getaktetes Angebot bzw. einen sog. „Holpertakt“ (Fahrten in regelmäßigen Abständen jedoch mit Minutenabweichungen bei der Abfahrtszeit). Bei den verbleibenden sieben Linien besteht jedoch weder ein Takt noch sind die Abfahrtsminuten an der Ausgangshaltestelle im Sinne einer besseren Merkbarkeit angepaßt.

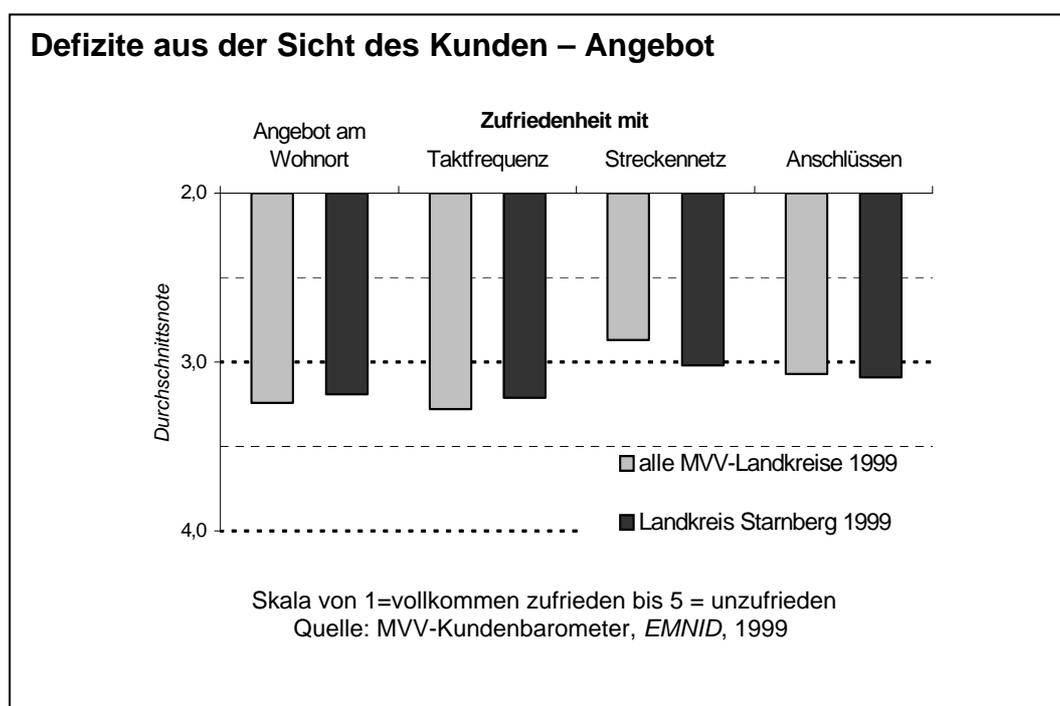
Über die Eindeutigkeit des Linienwegs (Zahl und Reihenfolge der angefahrenen Haltestellen bzw. Fahrzeiten) gibt die **Abbildung B20** einen Überblick.

Bei lediglich sechs Linien liegt das Verhältnis der Linienwege zu den angebotenen Fahrten unter zehn Prozent. Bei 57% aller Linien beträgt das Verhältnis Linienwege zu Fahrten zwischen 10% und 50%. Bei den restlichen neun Linien liegt das Verhältnis über 50%, was bedeutet, daß für mindestens jede zweite Fahrt ein anderer Linienweg, andere Fahrzeiten und/oder eine andere Haltestellenreihenfolge existieren. Die Angebotsqualität innerhalb der Linien differiert dadurch für einzelne Teilstrecken zwischen gutem und schlechtem Angebot.

4.1.6 Angebotsdefizite aus Sicht der Bevölkerung

Zur Ermittlung der Zufriedenheit der MVV-Kunden wird seit 1996 das MVV-Kundenbarometer angewandt, mit dem die Zufriedenheit der Kunden mit speziellen Leistungsmerkmalen und dem Gesamtangebot ermittelt wird.

Die Ergebnisse des Kundenbarometers von 1999 im Bereich Angebot sind für den Landkreis Starnberg und den Durchschnitt der Landkreise im MVV in dem nachfolgenden Diagramm dargestellt.



Das Kundenbarometer zeigt, daß im Landkreis Starnberg lediglich das Streckennetz schlechter als im Durchschnitt der MVV-Landkreise beurteilt wird. Als Gründe für die Unzufriedenheit werden unter anderem genannt: umständliche Streckenführung, keine Querverbindungen, schlechte Anschlüsse und zu häufiges Umsteigen. Zudem sehen die Bürger im Landkreis Starnberg generell im Angebot am Wohnort sowie vor allem im Bereich Takt und Fahrtenhäufigkeit ein Defizit bzw. einen Handlungsbedarf.

Vergleicht man die Zahlen mit den Daten des MVV-Kundenbarometers von 1997, so läßt sich eine leichte Verschlechterung der Merkmale „Streckennetz“ und „Angebot am Wohnort“ ablesen.

4.2 Infrastruktur und Fahrzeuge

4.2.1 Haltestellen und Umsteigeanlagen

Qualitätskriterien für Haltestellen nach der erwähnten Empfehlung für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind die Gestaltung der Haltestelle, die Beleuchtung, die Information an der Haltestelle sowie das Erscheinungsbild (Sauberkeit). Bedeutsame Haltestellen (mehr als 50 bis 100 Einsteiger je Werktag) und Umsteige Haltestellen sollen entsprechend der Leitlinie für Nahverkehrsplanung mindestens mit Überdachung und Sitzgelegenheit ausgestattet sein.

Im Landkreis Starnberg befinden sich 200 Bushaltestellen in 69 Orten bzw. Ortsteilen (davon: Stadt Starnberg 29). Außerdem existieren 14 SPNV-Haltestellen. Die Belastungen der Bushaltestellen schwanken zwischen durchschnittlich fünf und 1.900 Ein- und Aussteigern pro Werktag. *Die Tagesbelastungen der Bahnhaltdepunkte liegen zwischen 500 und 7.500 Ein- und Aussteigern (siehe auch Kap. B3).* Bei der Beurteilung der Haltestellen wird unterschieden in Haltestellen des SPNV und Bushaltestellen.

Bushaltestellen

Das Ausstattungsniveau der 43 Haltestellen der Landkreislinien mit einer durchschnittlichen Tagesbelastung von mehr als 60 Fahrgästen (1999/2000) stellt sich folgendermaßen dar:

<i>Ausstattung / Zustand</i>	<i>nicht vorhanden</i>	<i>vorhanden</i>	<i>Davon in mangelhaftem Zustand</i>	<i>Davon in befriedigendem Zustand</i>
Überdachung	32%	68%	21%	79%
Sitzplätze	41%	59%		
Beleuchtung	26%	74%	-	-
Fahrplan/Tarifplan	2%	98%	12%	88%
Papierkorb	64%	36%	-	-
Sauberkeit	-	-	9%	91%
Eigene Busbucht	63%	37%	-	-
Ausstattungsniveau der Bushaltestellen mit mehr als 60 Ein- und Aussteigern pro Werktag (Mo-Fr)				

Nachfolgend einige Beispiele von Haltestellen im Landkreis Starnberg:



Assenhausen



Herrsching Bahnhof



Starnberg Nord



Gilching-Argelsried Bahnhof



Krailing Heimstraße



Andechs Kloster

S-Bahnhöfe

Die S-Bahn-Haltepunkte, gleichzeitig die Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn bzw. Individualverkehr (IV) und SPNV besitzen durchgängig Unterstellmöglichkeiten, Sitzplätze, Beleuchtung und Fahrscheinautomaten (**Abbildung B21**).

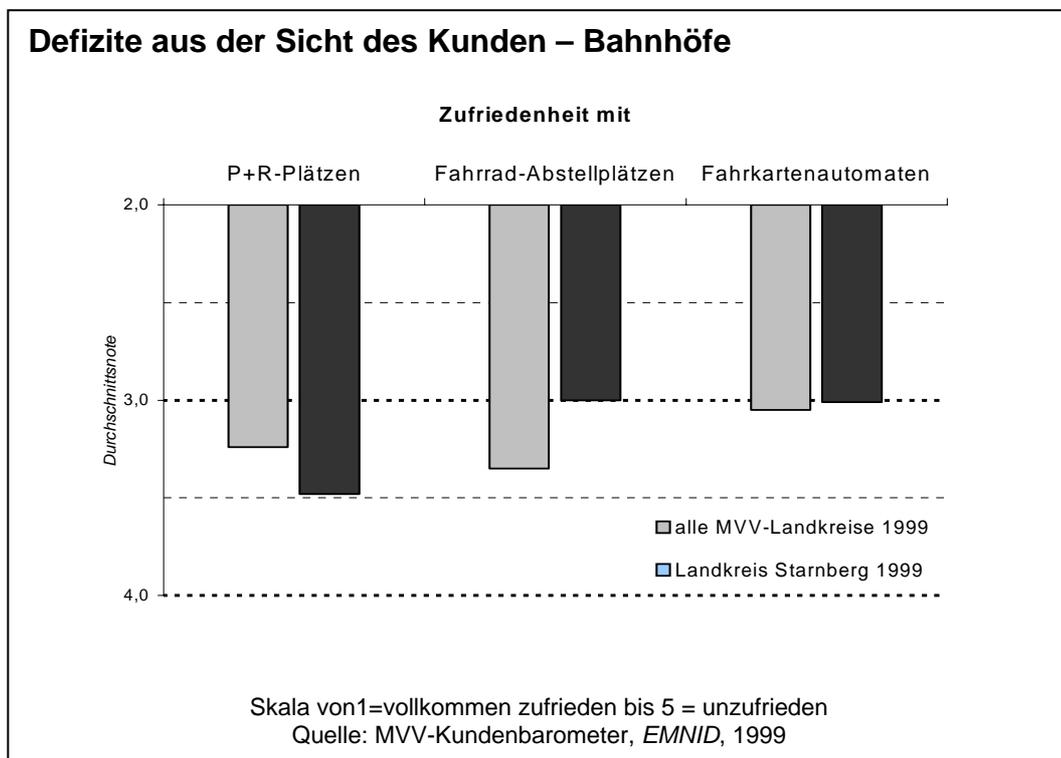
An fast allen S-Bahn-Bahnhöfen sind behindertengerechte Zugangswege (z.B. Behindertenaufzüge zu den Bahnsteigen) vorhanden. Auf der Linie S5 fehlen diese in Seefeld-Hechendorf und in Gilching-Argelsried. Auf der S6 sind in Posenhofen, Starnberg und Stockdorf noch keine behindertengerechte Zugangswege vorhanden.

Park & Ride-Anlagen existieren an allen Haltepunkten der S5 und S6 bis auf Stockdorf. Jedoch sind bereits 260 Park & Ride Plätze in Planung. Davon entstehen 30 in Stockdorf, so daß danach alle S-Bahn-Stationen mit Park & Ride ausgestattet sind.

Bike & Ride ist heute an allen der 14 S-Bahn-Haltepunkten möglich. Geplant ist die Einrichtung von insgesamt nahezu 500 weiteren Stellplätzen.

Auch die Zufriedenheit mit der Ausstattung am Bahnhof wurde 1999 über das MVV-Kundenbarometer ermittelt. Dabei zeigt sich, daß trotz erfolgter Maßnahmen im P+R-Sektor gegenüber der Befragung von 1996 sowohl im Landkreis Starnberg (Starnberg Nord) als auch im Durchschnitt der MVV-Landkreise eine große Unzufriedenheit mit P+R-Plätzen besteht. Ein Erklärungsansatz dafür ist, daß der Bedarf an P+R-Plätzen und damit die Unzufriedenheit mit der Situation anscheinend schneller wächst als die Ausbaumaßnahmen vorangehen. Als Gründe für die Unzufriedenheit über die P+R-Plätze wurden vor allem nicht ausreichende Parkplätze, persönliche Sicherheit und ungepflegt-dreckige Anlagen genannt. Allerdings konnte der neue S-Bahnhof Starnberg Nord, der im Juni 2001 eröffnet wurde, mit seinen 340 modernen P+R-Stellplätzen noch nicht in die Erhebung einbezogen werden.

Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der S-Bahnhöfe mit Fahrrad-Abstellplätze hat sich seit 1997 verbessert und wird 1999 als befriedigend eingestuft. Ebenso befriedigend wird die Situation mit den Fahrkartenautomaten beurteilt.



4.2.2 Fahrzeugpark und Fahrzeugtechnik

Für den Betrieb des Omnibusverkehrs im Landkreis Starnberg werden insgesamt 32 Busse eingesetzt (MVV-integrierte Linien + Linie Weilheim - Andechs - Herrsching). Dabei handelt es sich um 11 Standard-Linien-Busse mit Niederflurtechnik und 13 Standard-Überlandlinienbusse. Außerdem werden acht Midi-/Kleinbusse eingesetzt, von denen zwei Fahrzeuge Niederflur besitzen. Der Anteil an eingesetzten Niederflurbussen beträgt damit 31%.

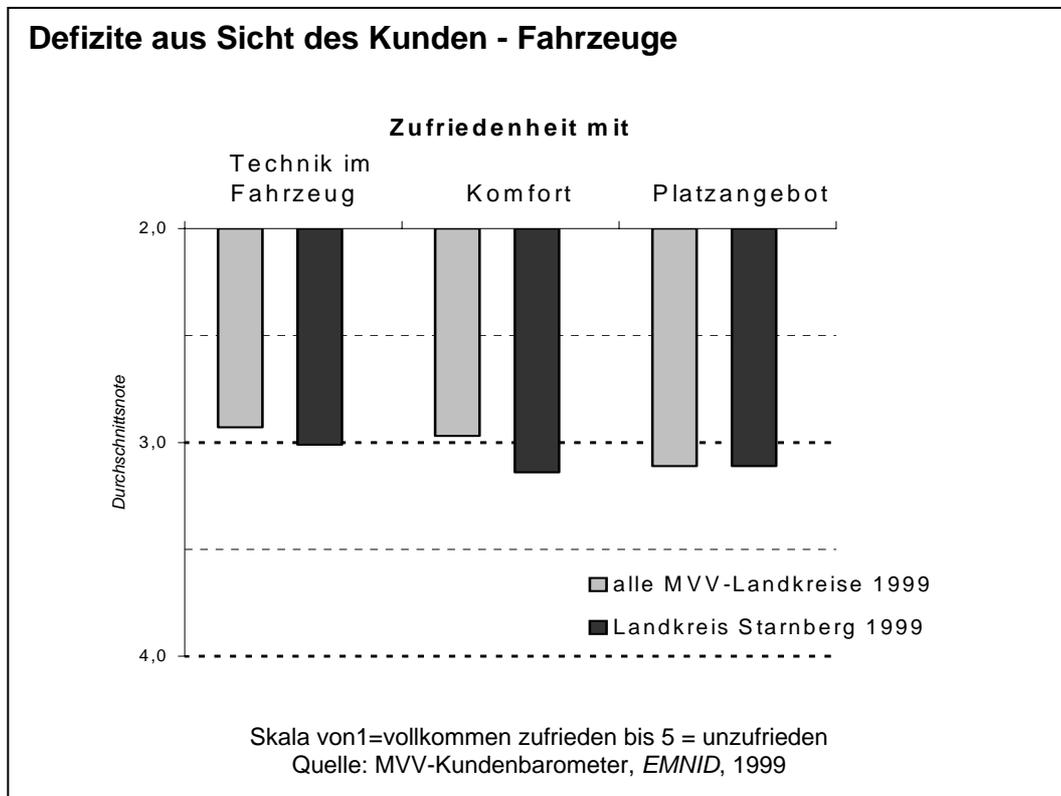
Gelenkbusse werden im Landkreis Starnberg nicht eingesetzt. Reisebusse sind nur in Ausnahmefällen als Verstärker oder Ersatzfahrzeuge im Einsatz.

Im Stadtverkehr Starnberg wird bereits auf der Linie 960 ein behindertengerechtes Fahrzeug mit Hublift eingesetzt. Sukzessiv sollen alle Fahrzeuge auf der Stadtverkehrslinie diesen Standard besitzen.

Im **Anhang** sind die eingesetzten Fahrzeugtypen auf den oben genannten Linien linienscharf wiedergegeben.

Die nicht in den MVV integrierten Linien in den Gemeinden Berg, Gauting, Starnberg und Seefeld fahren mit Taxis oder Kleinbussen.

Die Einschätzung der Qualität der Fahrzeuge durch die Kunden wurde innerhalb des MVV-Kundenbarometers von 1999 über die Kriterien Komfort, Fahrzeugtechnik und Platzangebot erfragt.



Die Fahrgäste im Landkreis Starnberg bewerten dabei den Komfort und das Platzangebot überwiegend negativ. Die Beurteilung der Technik im Fahrzeug schneidet zwar schlechter als in den übrigen MVV-Landkreisen und auch im Vergleich mit 1997 ab, wird aber dennoch mit befriedigend bewertet.

Auch die Zufriedenheit mit dem Komfort der Fahrzeuge hat sich bei der Einschätzung der Befragten im Landkreis Starnberg im Vergleich zu 1997 noch verschlechtert. Häufige Gründe für diese Unzufriedenheit sind: Sitze zu unbequem, zu eng, zu wenig Fußraum und zu wenig Sitze.

Das Urteil der Fahrgäste und insbesondere der Vergleich mit dem Urteil in anderen MVV-Landkreisen ist etwas überraschend, da der Anteil von eingesetzten Standard-Linienbussen im Vergleich mit den anderen Landkreisen keineswegs gering ist und auch im Gegensatz zu den meisten Landkreisen keine Reisebusse eingesetzt werden, die in Punkten Einstiegskomfort, Platzangebot und Abstellmöglichkeiten i.d.R. schlecht abschneiden.

4.2.3 Betriebsstandorte und Betriebshöfe

Nach dem *Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie* (1994) sind Betriebshöfe „bauliche Anlagen zum Abstellen und Warten von Fahrzeugen“, zu denen „insbesondere Abstellflächen und Unterstellräume für Fahrzeuge, Einrichtungen zur Wartung, Unterhaltung und laufenden Instandsetzung von Fahrzeugen sowie Sozialräume für die Beschäftigten“ gehören.

Gemäß der heterogenen und vielschichtigen Betreiberstruktur im Landkreis Starnberg existiert eine Vielzahl an Betriebsstandorten, die sich analog zu den Betriebssitzen im ganzen Landkreis verteilen. Eine Liste mit den Standorten aller im ÖPNV des Landkreises Starnberg engagierten Verkehrsunternehmen ist im **Anhang** enthalten.

ÖPNV-Bevorrechtigungen

Bisher sind im Omnibusverkehr des Landkreises Starnberg Bevorrechtigungsmaßnahmen für den straßengebundenen ÖPNV wie eigener Fahrweg, Buschleusen oder Lichtsignalbeeinflussung weder vorhanden noch in Planung.

4.3 Beförderungsorganisation und Qualitätssicherung

Kooperationen

Der Großteil des öffentlichen Busverkehrs im Landkreis Starnberg ist, wie bereits beschrieben, in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) integriert (21 Linien).

Die 17 nicht-MVV-Linien sind folgendermaßen organisiert: 12 Linien, die in den Landkreis Starnberg aus den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Landsberg a. Lech und Weilheim-Schongau einfahren, sind im Regionalverkehr Oberbayern (RVO) integriert. Fünf Orts- bzw. Orts-Ergänzungsverkehre werden durch die Gemeinden Berg, Gauting, Seefeld, Starnberg und Tutzing getragen.

Anschlußsicherung / Betriebsleitsystem

Die Anschlußsicherung erfolgt im Landkreis Starnberg rein manuell auf der Basis von Erfahrungswerten. Ein Betriebsleitsystem, das linienübergreifend Informationen über Verspätungen und/oder Anweisungen zum Abwarten von Anschlüssen an die Busfahrer weitergibt, besteht nicht. Allerdings ist der Großteil der Fahrzeuge mit Betriebsfunk oder Funktelefon ausgestattet, so daß im Falle einer größeren Störung (z.B. Ausfall des Fahrzeugs, Unfall) schnelle betriebliche Regelungen möglich sind.

Außerdem wissen die Busfahrer i.d.R. wie lange sie auf verspätete S-Bahn-Fahrten warten können, ohne Probleme im weiteren Fahrtablauf zu erhalten, bzw. bei welchen Fahrten Umsteiger ankommen, und reagieren innerhalb des jeweils möglichen Zeitrahmens entsprechend. Auch bei einzelnen Verknüpfungen zwischen Buslinien, die häufig für das System der Schülerbeförderung notwendig sind, warten die Busfahrer soweit wie möglich den Anschluß ab.

Treten systematische Abweichungen von den im Fahrplan genannten Abfahrts- und Ankunftszeiten auf, wird der Fahrplan in der nächsten Fahrplanperiode oder bei schwerwiegenden Fällen auch während des laufenden Fahrplans dementsprechend angepaßt.

Qualitätssicherung

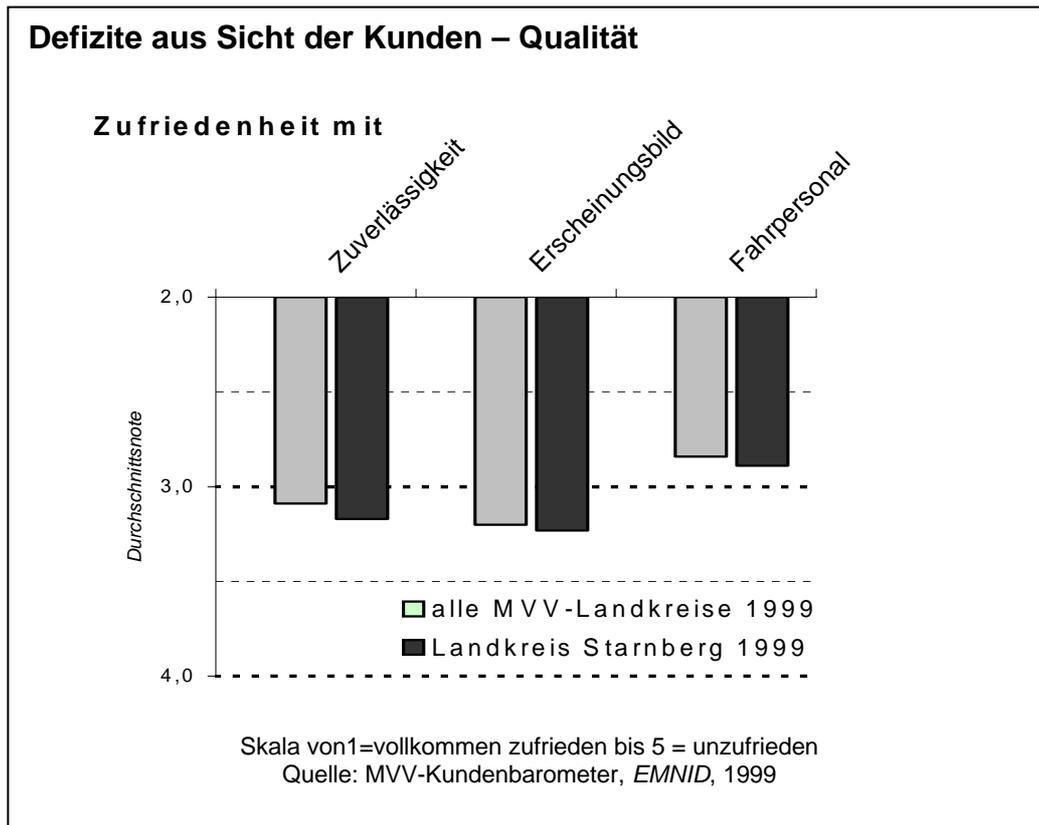
Die Qualität des Angebots wird von den bereits vorgestellten Faktoren Linienetz, Fahrplan, Infrastruktur und Fahrzeuge bestimmt. Neben dieser „Hardware“ des Angebots sind zusätzlich „weiche“ Kriterien bzw. die Art der Umsetzung des Angebots für die Qualität entscheidend. Die Qualitätssicherung soll beitragen einen bestimmten Angebotsstandard zu erreichen bzw. zu erhalten.

Zu den wichtigsten Aufgaben der Qualitätssicherung zählt dabei die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit des Betriebs. In diesem Zusammenhang gehört auch das Vorgehen bei Störfällen. Daneben sind die Qualität von Fahrzeugen und Haltestellen, das Erscheinungsbild von Fahrzeugen und Haltestellen (u.a. Gepflegtheit, Sauberkeit) und die Eigenschaften des Fahrpersonals qualitätsentscheidende Kriterien. In diesem Zusammenhang sind die 2001 im Auftrag der Landkreise eingeführten Schulungen der Fahrer aller MVV-Regionalverkehrslinien durch die MVV GmbH zu erwähnen, die künftig in regelmäßigem Turnus wiederholt werden sollen.

Ein Kriterienkatalog zur Qualität des ÖPNV-Angebots ist in der bereits genannten Empfehlung im Zusammenhang mit der Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinne von §13 des PBefG enthalten, die auch bei den Linienausreibungen im MVV-Bereich Anwendung findet.

Die Qualitätssicherung erfolgt gegenwärtig im Landkreis Starnberg in erster Linie direkt durch die Verkehrsunternehmen. Außerdem ist innerhalb der MVV GmbH ein Beschwerdemanagement organisiert, das Meldungen der Fahrgäste bezüglich Qualitätseinbußen an die Verkehrsunternehmen weitergibt bzw. die Abstellung von Mängeln überprüft.

Die Zufriedenheit der Kunden mit Infrastruktur- und Fahrzeugausstattung wurde bereits dargestellt. Im folgenden sind die Ergebnisse des Kundenbarometers von 1999 zu den Punkten Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit, Erscheinungsbild von Fahrzeugen und Haltestellen und Fahrpersonal dargestellt.



Vor allem das Erscheinungsbild und die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit wird im Landkreis Starnberg im Vergleich zu allen MVV-Landkreisen als negativ bewertet und hat sich seit 1997 auch noch verschlechtert. Als Gründe für die Unzufriedenheit mit der Zuverlässigkeit wurden genannt: verspätete Ankunft, verspätete Abfahrt und fehlende Durchsagen bei Verspätungen. Die Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal konnte seit 1997 verbessert werden.

4.4 Information und Tarif

4.4.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit

Die Fahrpläne der beschriebenen öffentlichen MVV-Linien sind vollständig im MVV-Verbund-Fahrplan sowie im Falle der nicht-MVV-integrierten Linien in den speziellen Fahrplanbroschüren der Verkehrsunternehmen enthalten (z.B. nicht MVV integrierte RVO-Linien im Fahrplanheft „Linienbus Fahrplan für Südwestoberbayern, RVO“).

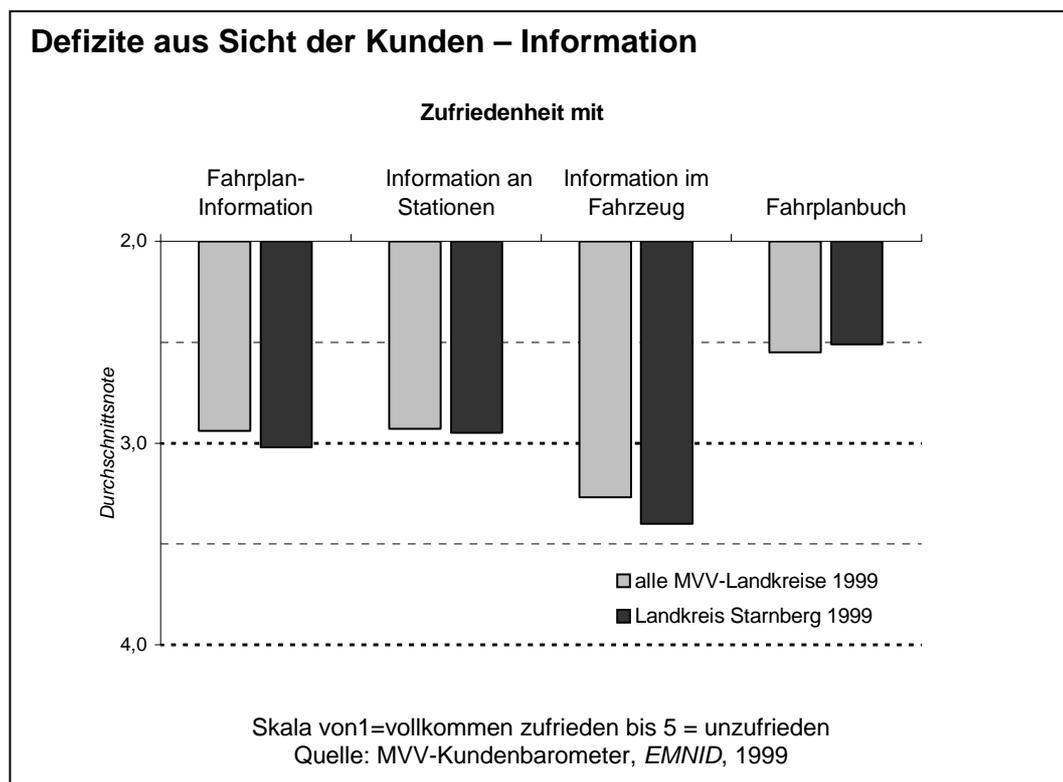
Der Landkreis Starnberg hat zudem 2001 zum ersten Mal ein eigenes Landkreisfahrplanheft herausgegeben, in dem nahezu alle landkreisrelevanten öffentlichen Verkehre („MVV“ und „nicht MVV“) enthalten sind.

Zusätzlich kann das Fahrplaninformationssystem EFA (*Elektronische Fahrplan-
auskunft*) als elektronisches Informationsmedium (u.a. auf CD-ROM oder via In-
ternet) genutzt werden. Auch bei den meisten Betreibern können die Fahrpläne
per Internet abgerufen werden (z.B.: www.ammersee-reisen.de, [www.rvo-
bus.de](http://www.rvo-
bus.de)).

Zur Information der Bürger über prinzipielle oder größere Angebotsänderungen
werden außerdem die Lokalpresse und die MVV-Fahrgastbroschüre *conTakt* ge-
nutzt.

Übergreifende Öffentlichkeitsarbeit und Marketing wird für den gesamten MVV-
Bereich von der MVV GmbH durchgeführt bzw. koordiniert. Für landkreisspezifi-
sche Werbung bzw. Werbekampagnen und Öffentlichkeitsarbeit ist der Aufga-
benträger direkt verantwortlich.

Der Fahrgast bewertet den Bereich Information folgendermaßen:



Das Merkmal Fahrplan-Information wird 1999 im Landkreis Starnberg, etwas schlechter als in den gesamten Landkreisen, mit befriedigend bewertet. Auch im Vergleich mit dem MVV-Kundenbarometer 1997 hat sich die Zufriedenheit der Befragten bei diesem Merkmal leicht verschlechtert.

Die Hauptkritikpunkte am Fahrplan sind jedoch weiterhin die Punkte: zu kompliziert, unverständlich und unübersichtlich. An der Angebotsinformation generell wird zudem eine lückenhafte oder gar fehlende Information beanstandet. „Die Informationen an den Stationen“ werden etwas positiver bewertet, wobei hier vor allem fehlende oder unverständliche Durchsagen bemängelt werden.

Wesentlich schlechter schneiden die „Information im Fahrzeug“ ab. Auch hier werden generell die Durchsagen zu Haltestellen, Fahrstrecke und Ziel kritisiert.

Gut bewertet, genau wie auch schon 1997, wird das Merkmal „Fahrplanbuch (zu Hause)“. Diese positive Beurteilung kann mit Sicherheit auf das jährlich vom Landkreis veröffentlichte Landkreisfahrplanheft zurückgeführt werden, das nahezu alle Haushalte erreicht.

4.4.2 Tarifsystem und Verkaufsorganisation

Der öffentliche Busverkehr im Landkreis Starnberg ist, wie beschrieben, zum größten Teil in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) integriert. Für diese Verkehre gilt der Gemeinschaftstarif des MVV.

Das angewandte Tarifsystem im Landkreis Starnberg bzw. im gesamten MVV-Bereich ist der Zonentarif in einem Radial-Ring-System. **Abbildung B22** zeigt die für den Landkreis Starnberg relevanten Ausschnitte aus dem Bartarif- und dem Zeitkartentarif-Zonenplan.

Das Fahrscheinangebot für gelegentliche Fahrten (Bartarif) reicht von der Einzelfahrkarte über die Streifenkarte bis zur Single- und Partner-Tageskarte. Im Zeitkartentarif gibt es Wochen- und Monatskarten, Jahresabonnements sowie auf verschiedene Zielgruppen abgestimmte Angebote (z.B.: Ausbildungstarife, Grüne Karte und Seniorenkarte).

Im regionalen Busverkehr ist grundsätzlich der Fahrkartenkauf beim Fahrer möglich. Alle Haltepunkte des SPNV im Landkreis sind mit Fahrkartenautomaten ausgestattet. Zusätzlich gibt es 18 Verkaufsstellen (Reisebüros, DB-Fahrkartenausgaben, Bahnhofskiosk, usw.) in denen neben den MVV-Bartarif-Fahrkarten auch Zeitkarten erworben werden können.

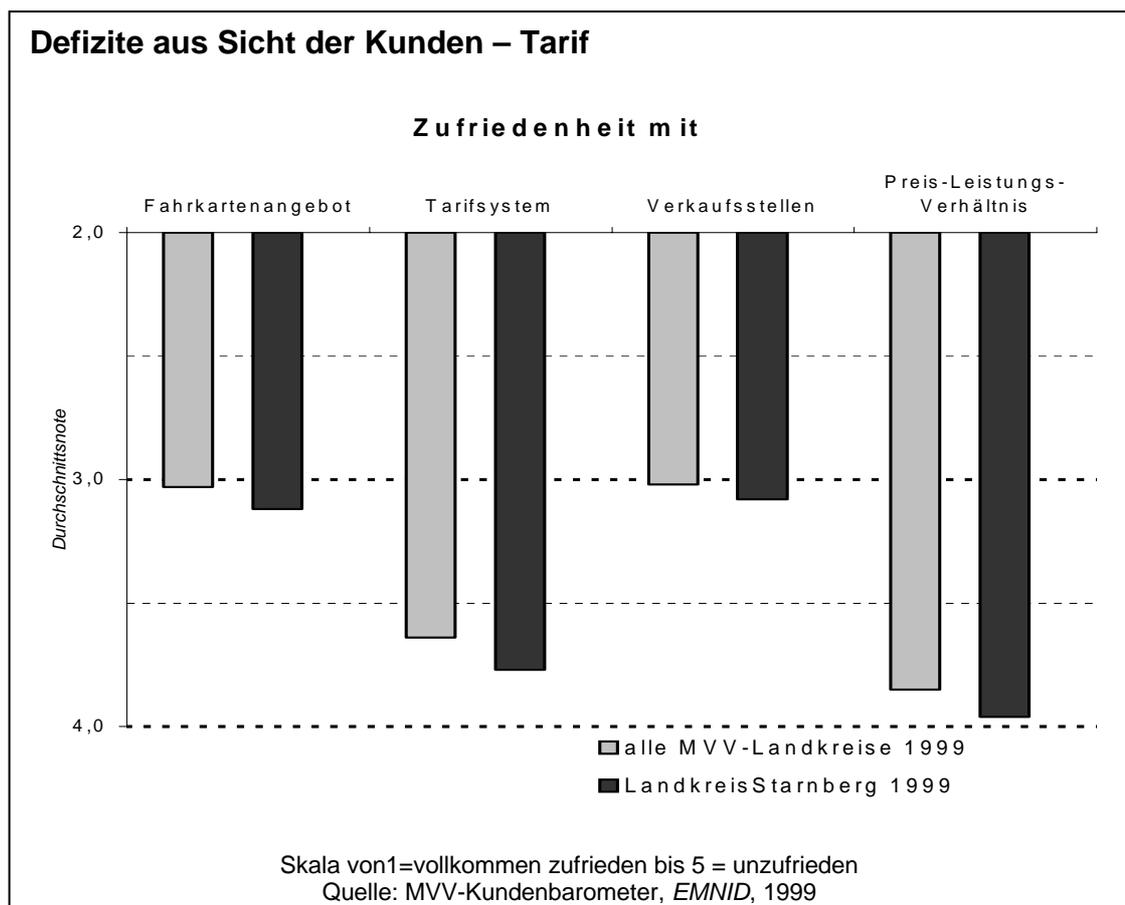
Das MVV-Kundenbarometer hat die Kunden auch bezüglich des Tarifs bzw. Tarifsystems nach ihren Meinungen gefragt.

Das Merkmal „Tarifsystem“ und das Merkmal „Preis-Leistungs-Verhältnis“ werden sowohl von den Befragten im Landkreis Starnberg als auch im Durchschnitt

der MVV-Landkreise und wie bereits 1997, als sehr schlecht beurteilt. Gründe für die Unzufriedenheit des Preis-Leistungs-Verhältnisses sind vor allem: allgemein zu teuer, Vergleich: Auto ist billiger, Streifenkarte zu teuer und ständiger Preisanstieg.

Das Fahrkartenangebot wird im Landkreis Starnberg schlechter als in den gesamten MVV-Landkreisen bewertet und konnte in der Zufriedenheit der Kunden seit 1997 nicht dazu gewinnen, sondern verlor sogar noch einige Punkte. Gründe für ein nur befriedigendes Urteil sind vor allem: zu teuer, kompliziert, unverständlich und unübersichtlich.

Die Situation bei den Verkaufsstellen ist ebenso nur befriedigend. Als Gründe hierfür werden genannt: zu wenige Verkaufsstellen, ungünstige Öffnungszeiten und schlechte Beratung und Bedienung. Auch bei den Verkaufsstellen lag die Zufriedenheit 1997 noch höher als 1999.



4.5 Zusammenfassung der Schwachstellen des Angebots

Als wichtigste Ergebnisse der Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots insbesondere des öffentlichen Busverkehrs im Landkreis Starnberg können die folgenden Punkte festgehalten werden:

Fahrtenangebot

- Die Verbindungen von den westlichen Gemeinden des Landkreises (insbesondere von Inning, Gilching, ...) in die Kreisstadt Starnberg sind bezüglich der Fahrtenanzahl und der Reisezeit äußerst unattraktiv.
- Hinsichtlich der generellen ÖPNV-Erschließung der Ortsteile über 200 Einwohner bestehen Defizite in Frieding, Unering und Widdersberg.
- Das Angebot in der Normalverkehrszeit beschränkt sich in vielen Orten auf das Angebot für den Schülerverkehr. Viele Linien sind vorwiegend rein auf den Schülerverkehr ausgelegt und bieten dem „normalen“ Fahrgast in den Ferienzeiten lediglich ein Rumpfangebot.
- Ein annehmbares Angebot in der Schwachverkehrszeit (abends) und am Wochenende existiert lediglich in den Orten mit S-Bahnanschluß und in der Gemeinde Berg (mit Einschränkungen auch in Andechs und Starnberg).
- Die Regionalbuslinien sind nur unzureichend aufeinander abgestimmt und Anschlüsse oft nur das Ergebnis von Zufällen.
- Die Merkbarkeit des Fahrplanangebots wird durch uneinheitliche Abfahrtszeiten und häufig differierende Linienwege z.T. stark beeinträchtigt. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die vielen Sonderwünsche (insbesondere im Schülerverkehr), die alle berücksichtigt werden sollen.

Information und Tarif

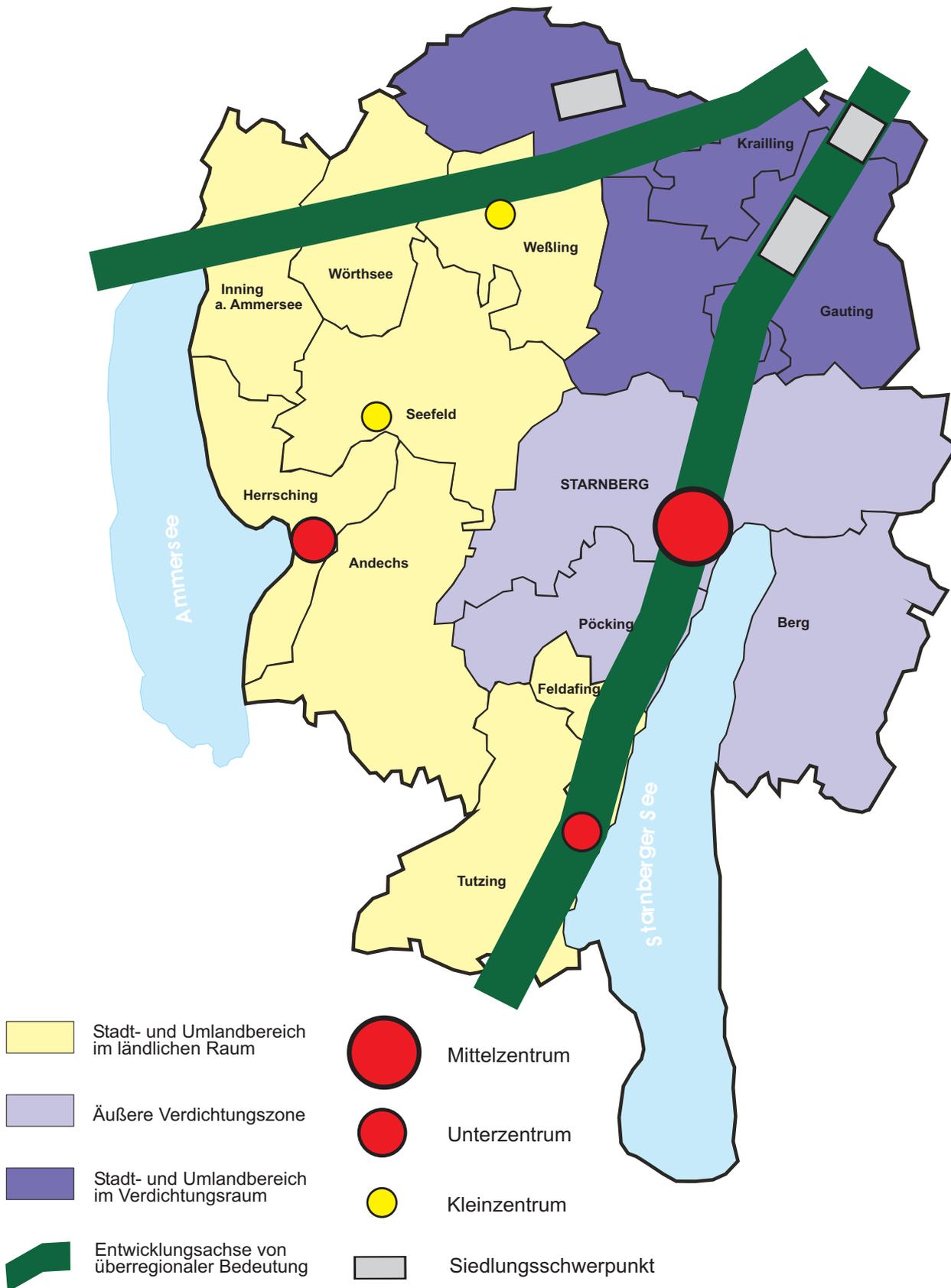
- Die Kunden fühlen sich nach eigener Angabe z.T. unzureichend über das Angebot informiert. Die Situation dürfte sich jedoch mit der Herausgabe des landkreiseigenen Fahrplanheftes sowie des Fahrplanheftes zum Stadtverkehr Starnberg deutlich verbessert haben. Zudem können die ausführlichen Informationsangebote über Internet von einer immer stärker wachsenden Zahl von Fahrgästen genutzt werden.
- Die Kundeninformation in den Fahrzeugen weist noch Defizite auf. Ansonsten kann die Fahrzeugsituation jedoch als positiv bewertet werden.
- Die Regionalbuslinie Herrsching – Andechs (- Weilheim) ist nur im Zeitkartenbereich in das einheitliche MVV-Tarifsystem integriert. Eine generelle Einbeziehung in den Verkehrsverbund ist anzustreben.

Haltestellen und Fahrzeuge

- Das Ausstattungsniveau der (nachfragestarken) Haltestellen ist vielfach stark verbesserungsbedürftig.
- Das Niveau der im ÖPNV im Landkreis Starnberg eingesetzten Fahrzeuge hingegen kann insgesamt als gut bezeichnet werden.

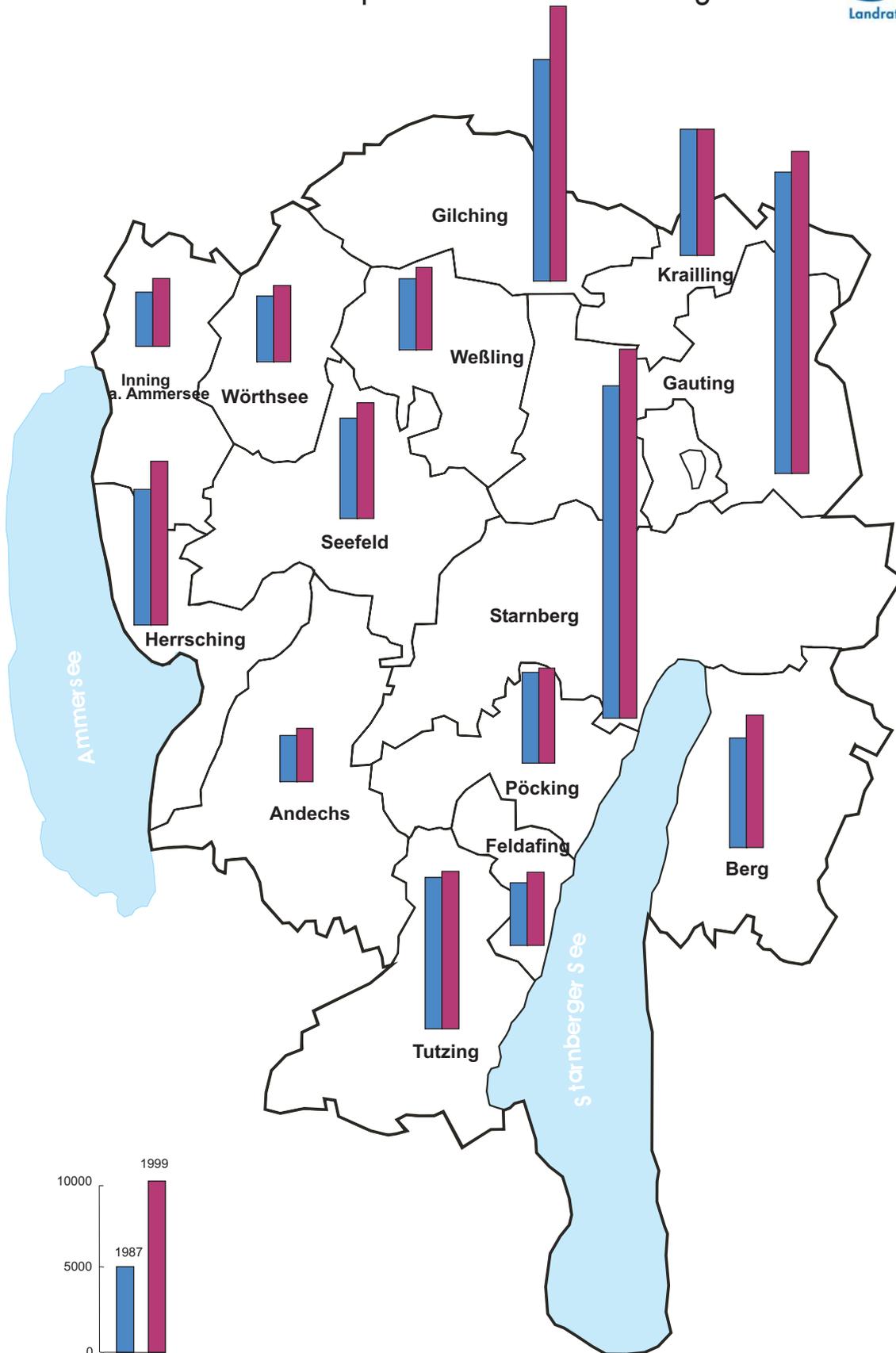
ANHANG

- Anhang 1 Abbildungen
- Anhang 2 Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Landkreis Starnberg
- Anhang 3 Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern
- Anhang 4 Ausstattungsniveau der nachfragestärksten Haltestellen im Landkreis Starnberg
- Anhang 5 Eingesetzte Fahrzeuge auf den MVV-Linien im Landkreis Starnberg
- Anhang 6 Verkehrsunternehmen im Landkreis Starnberg
- Anhang 7 Streckenbelastungen im Landkreis Starnberg (Auszüge)



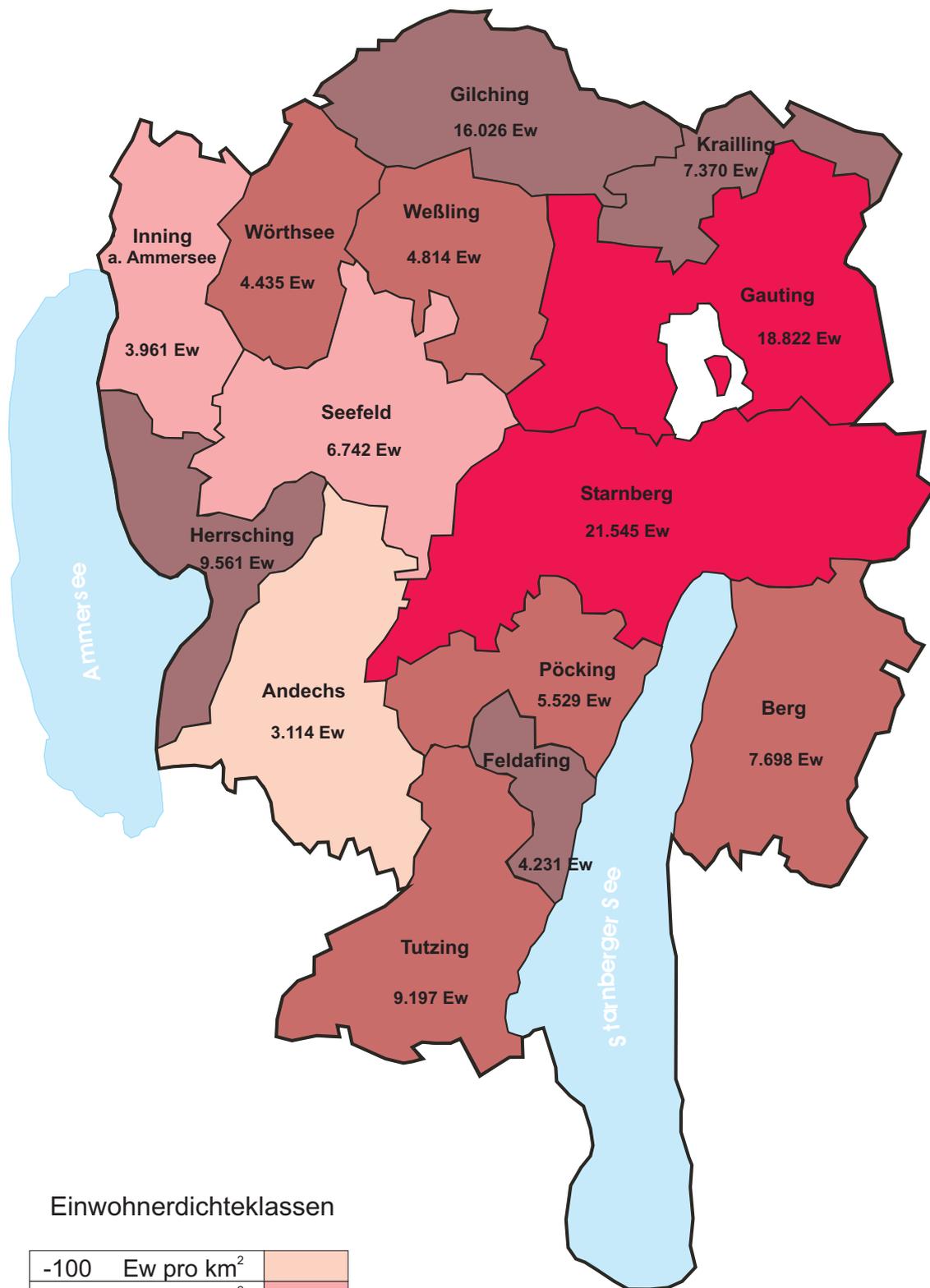
Quelle: Regionaler Planungsverband München, Regionalplan Region München, 1999

A1: Ziele der Raumordnung und Landesplanung



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 1999

A2: Einwohnerentwicklung in den Landkreisgemeinden

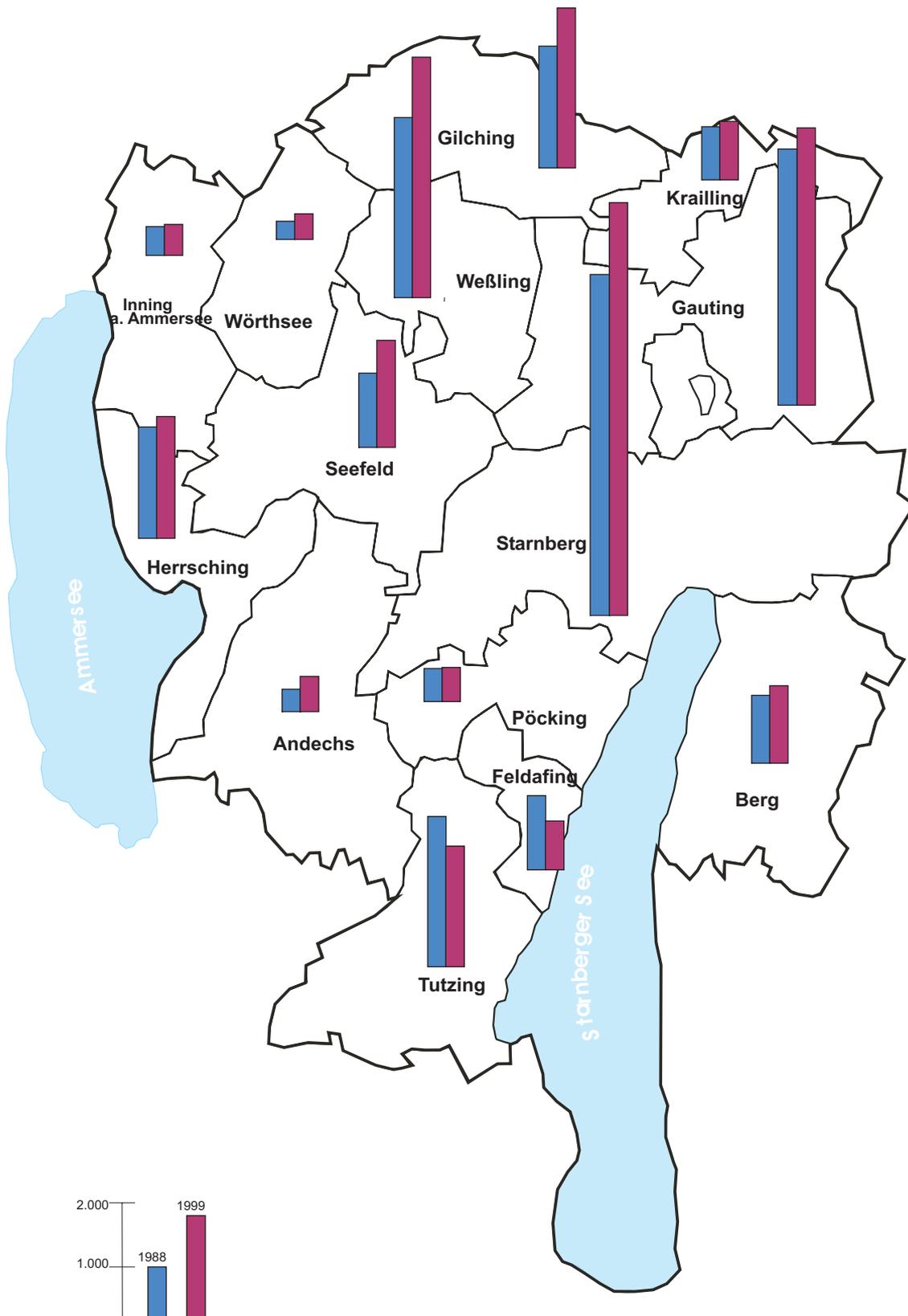


Einwohnerdichteklassen

-100	Ew pro km ²	
-200	Ew pro km ²	
-300	Ew pro km ²	
-400	Ew pro km ²	
+400	Ew pro km ²	

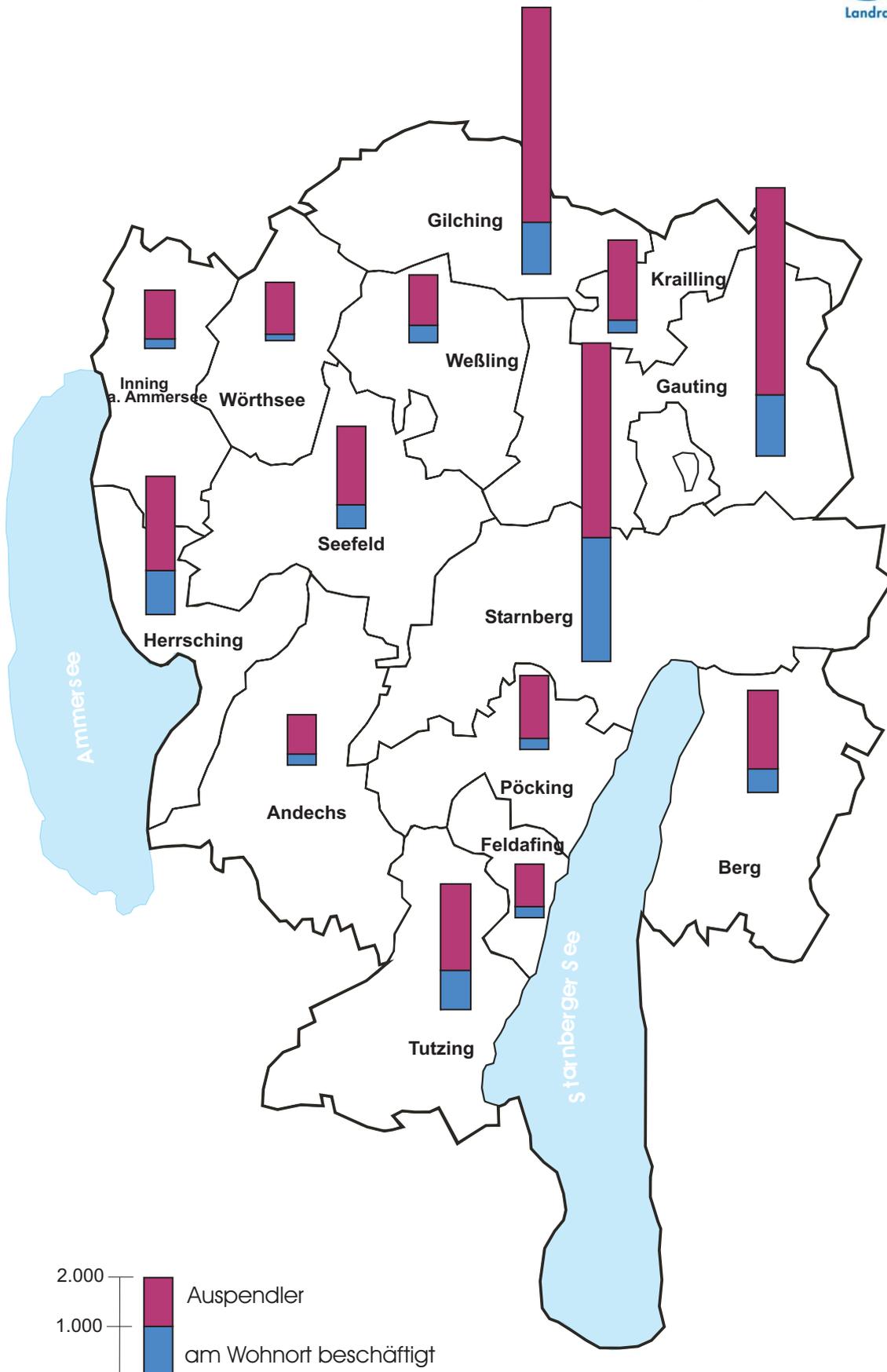
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 1999

A3: Einwohnerdichte in den Landkreisgemeinden



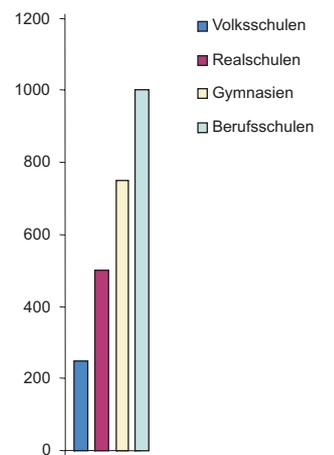
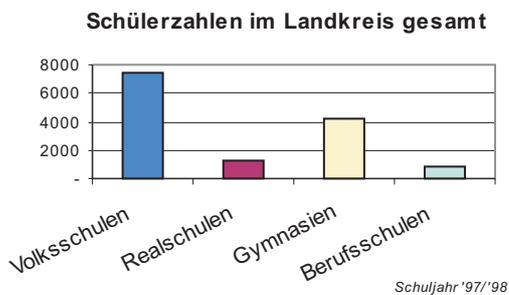
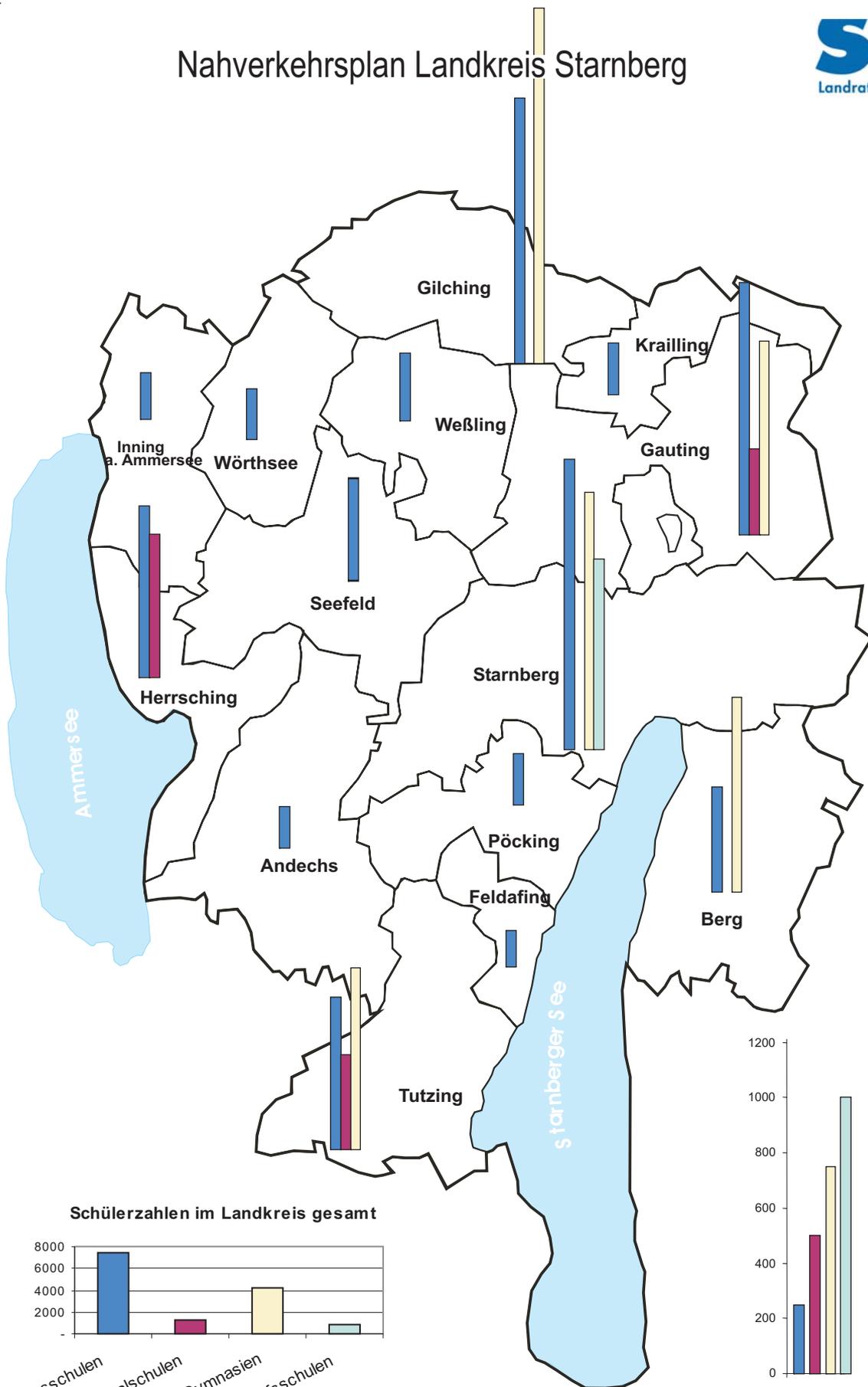
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 1988, 1999;
Nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

A4: Arbeitsplätze in den Landkreisgemeinden



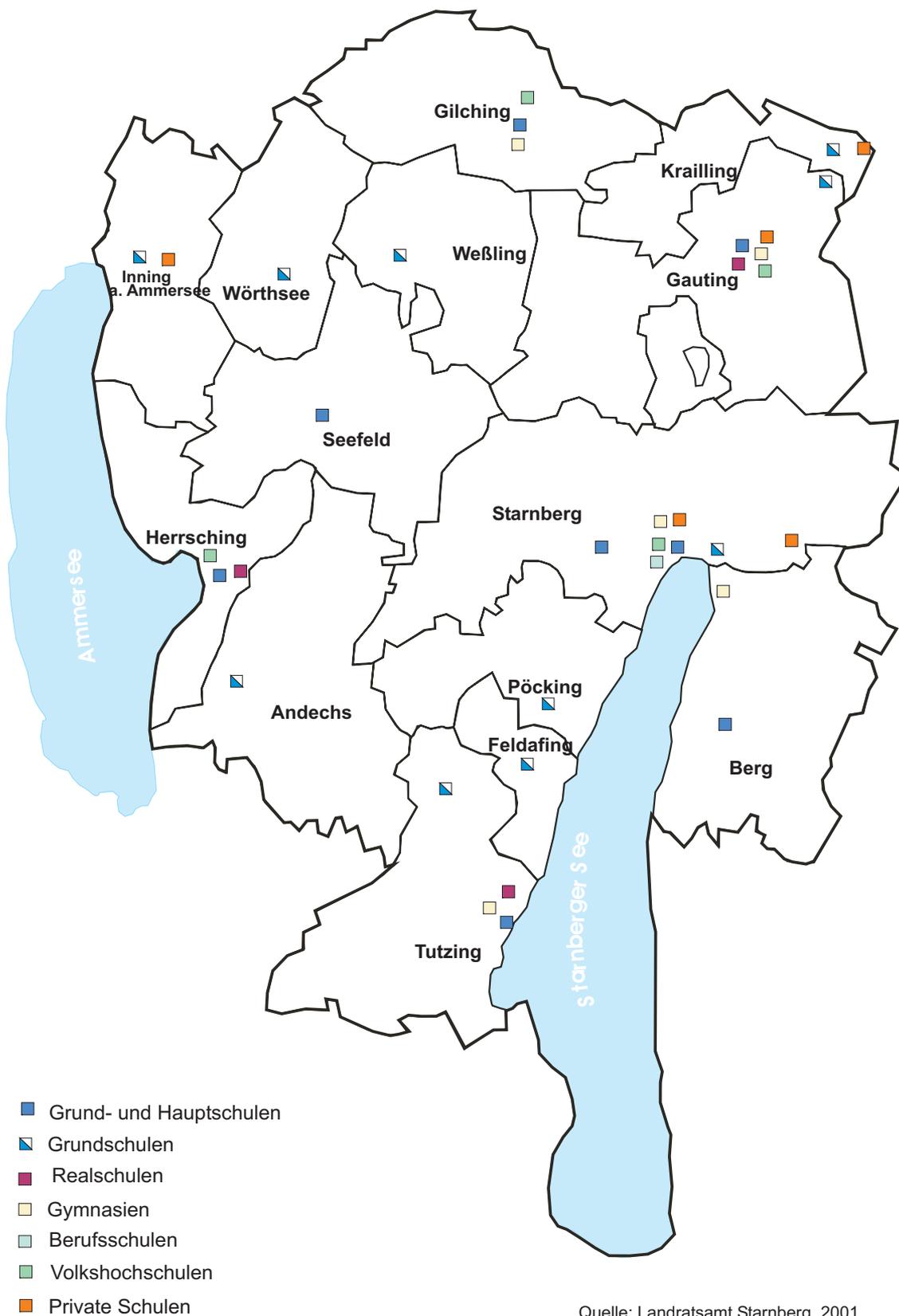
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 1999;
Nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

A5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in den Landkreismunicipalitäten

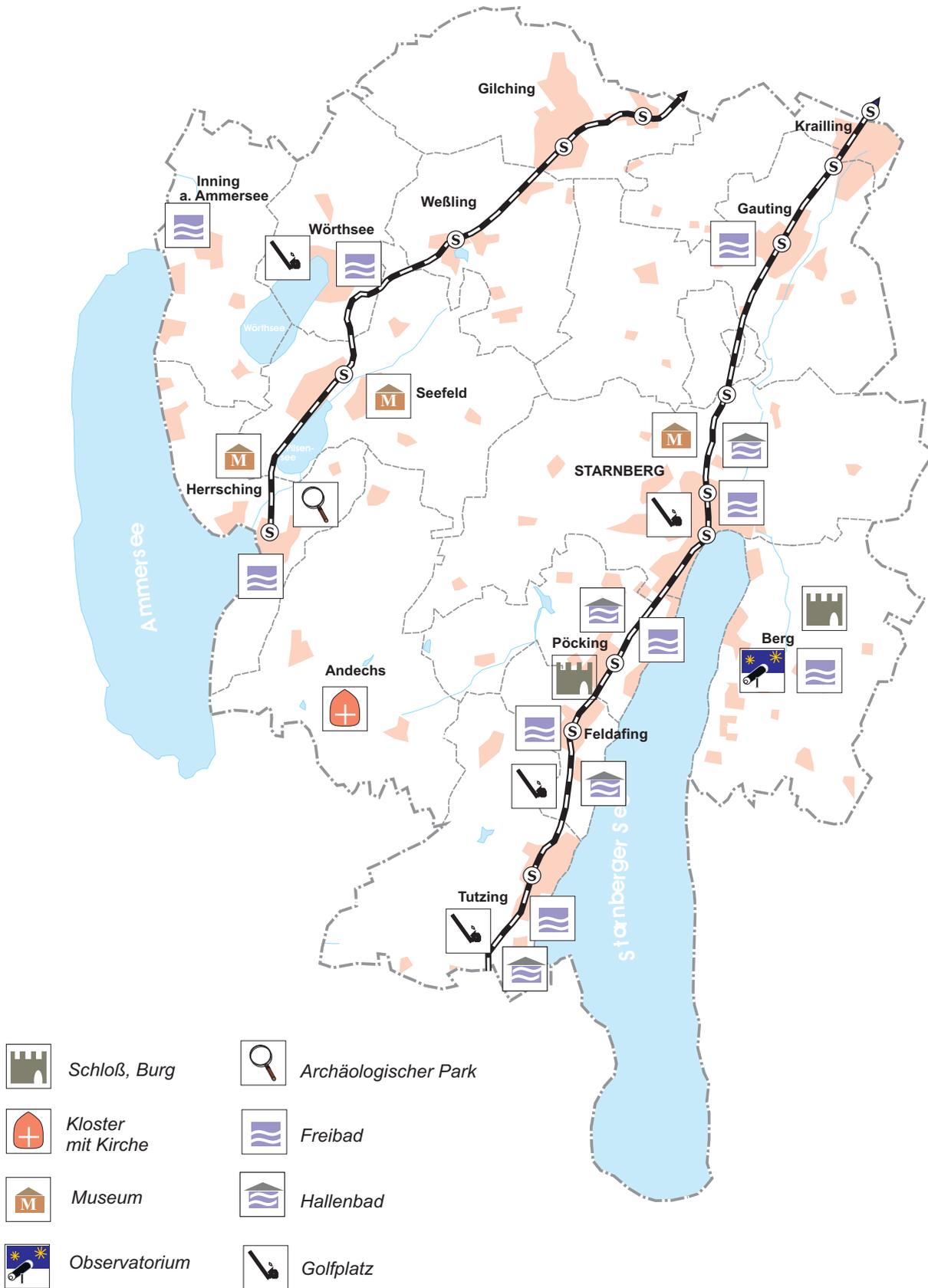


Quelle: Landratsamt Starnberg, Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2001

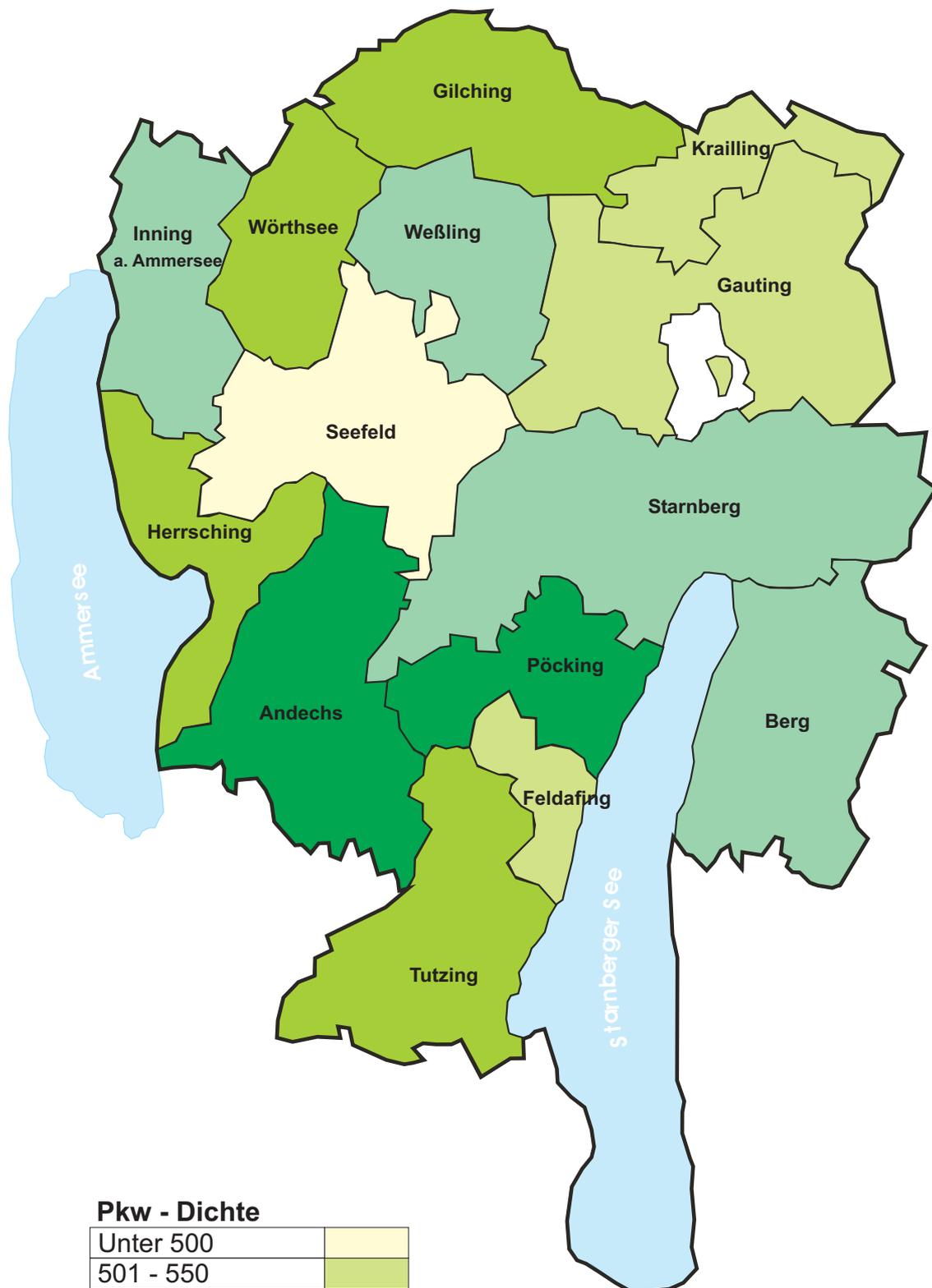
A6: Schülerzahlen der Schulen in den Landkreisgemeinden



A7: Schulstandorte in den Landkreisgemeinden



A8: Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten im Landkreis



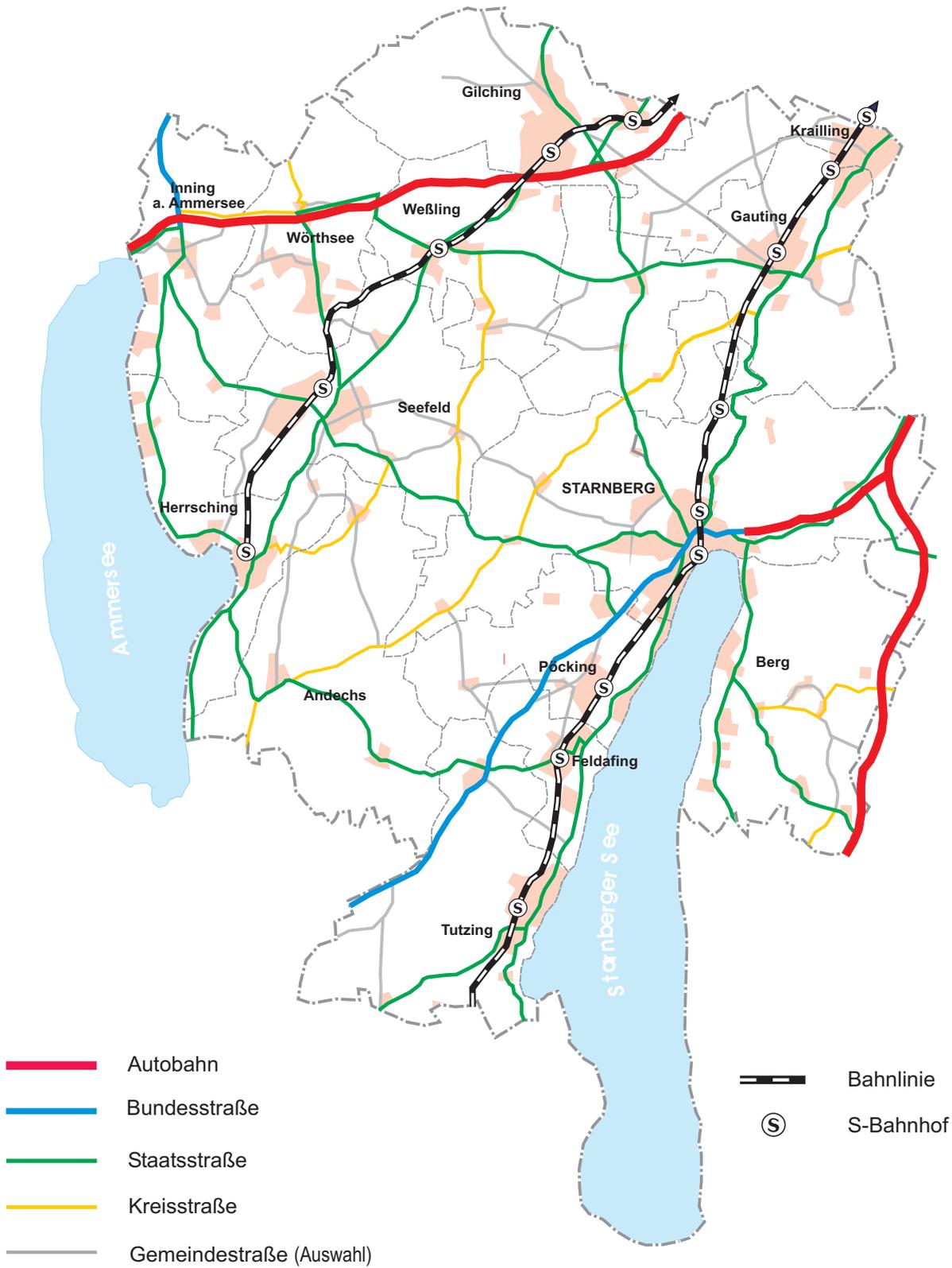
Pkw - Dichte

Unter 500	Lightest Green
501 - 550	Light Green
551 - 600	Medium Green
601 - 650	Dark Green
Über 650	Darkest Green

Lkr. Starnberg gesamt	597 Pkw /1000 Ew
deutsche Lkr. im Durchschnitt	535 Pkw /1000 Ew
Deutschland im Durchschnitt	508 Pkw /1000 Ew

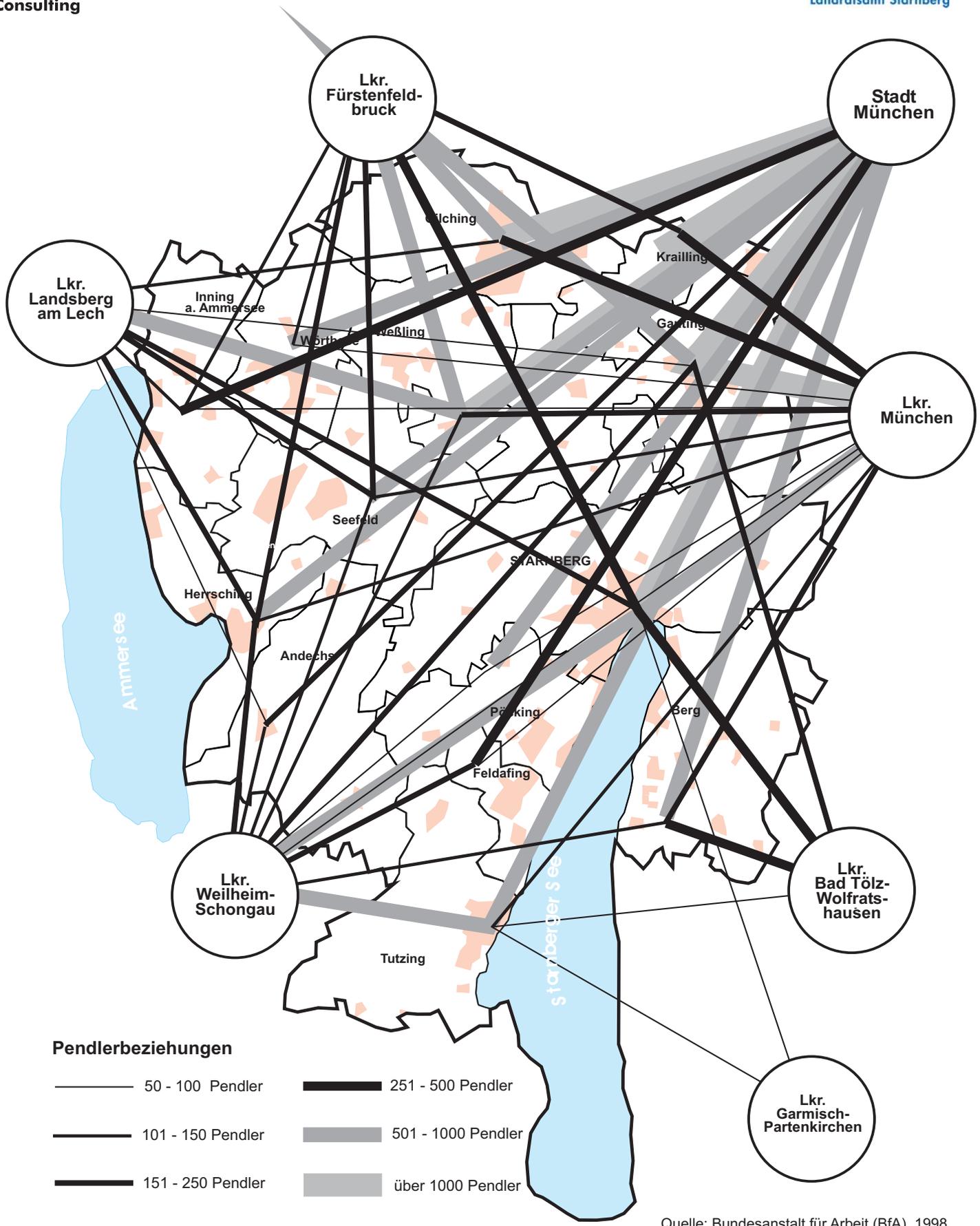
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 1999

A9: Motorisierung der Landkreisbevölkerung
(Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner)

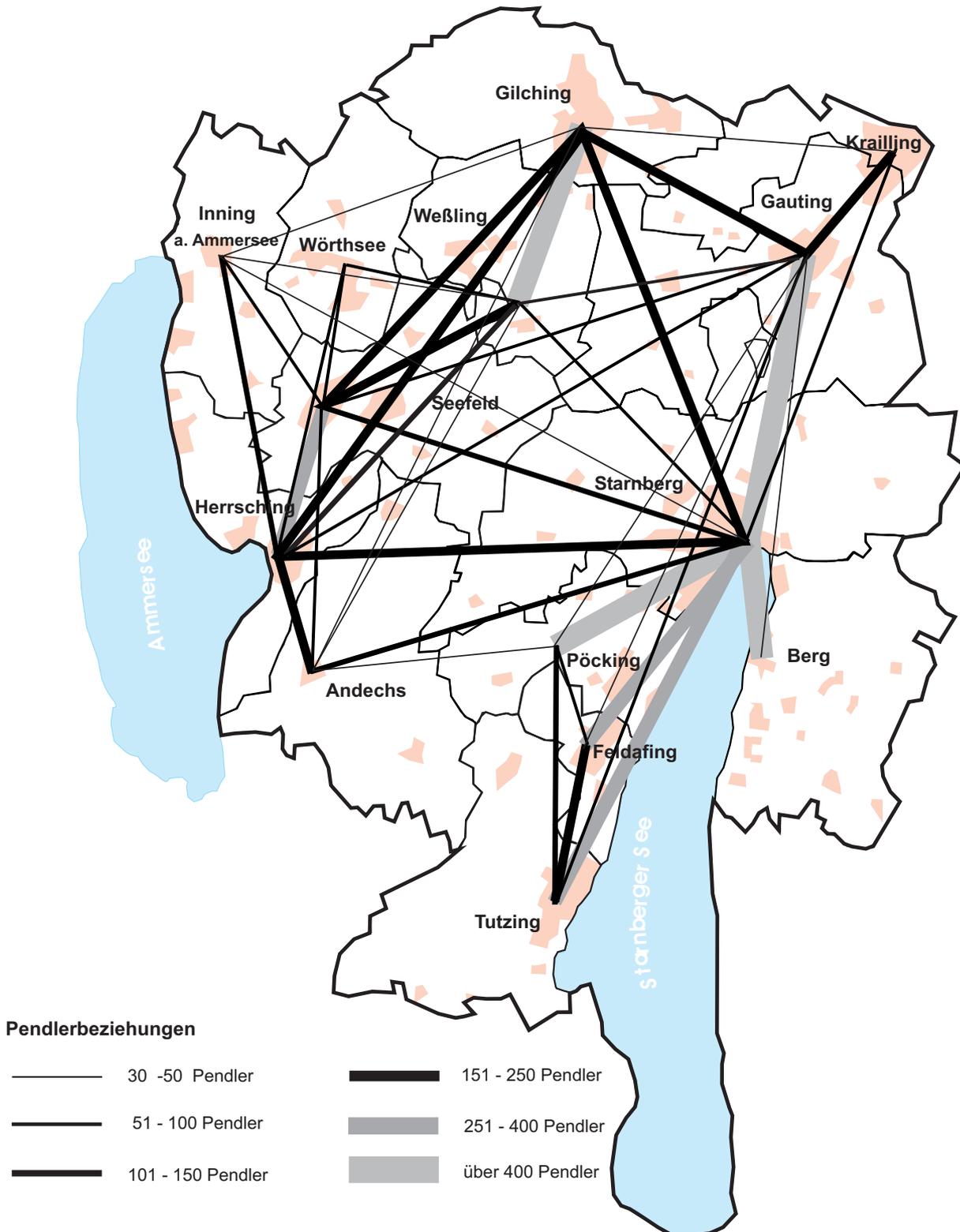


Quelle: Straßenbauamt München, 1999

A10: Verkehrserschließung des Landkreises



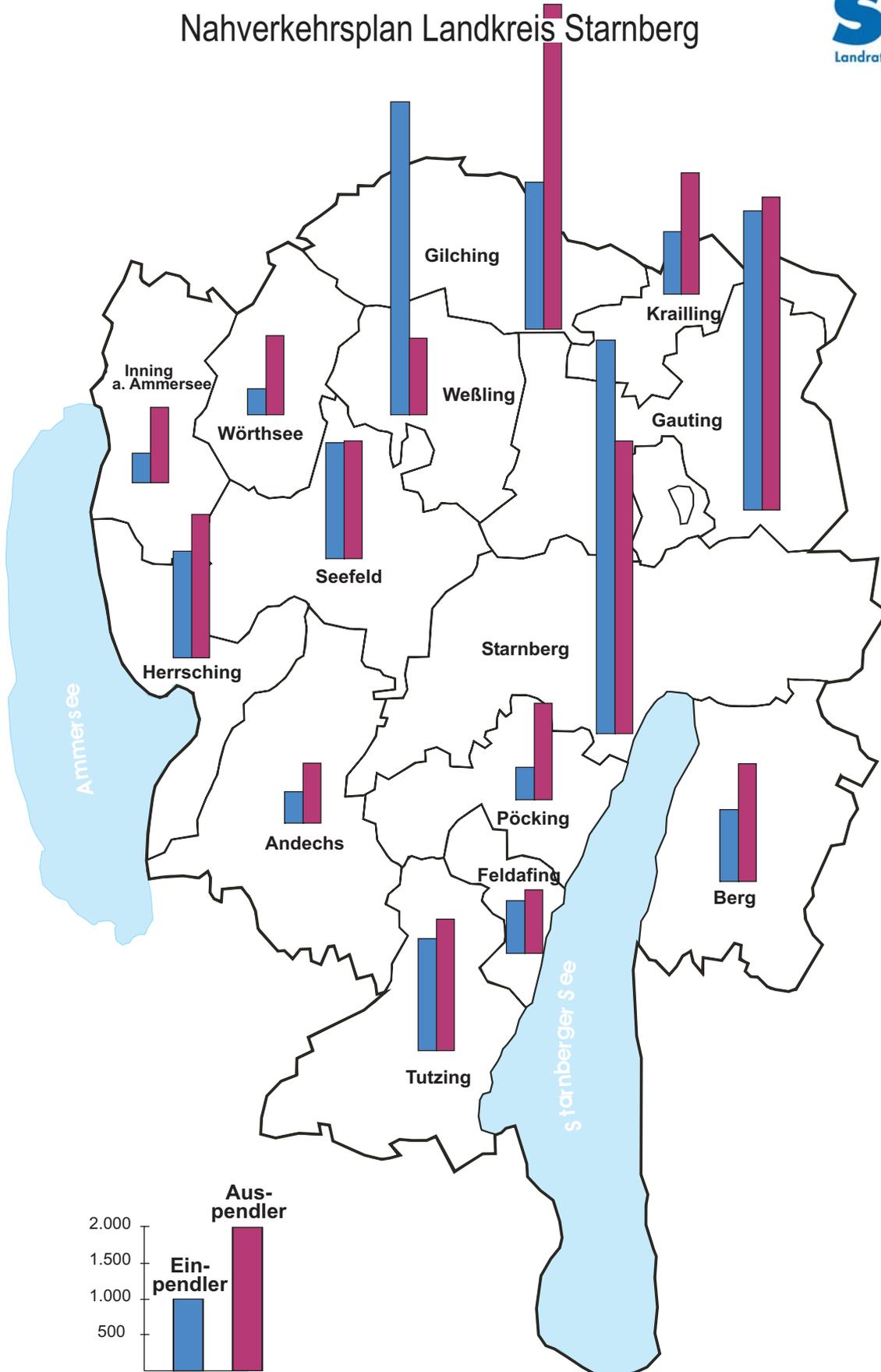
A11: Berufspendlerströme zwischen Landkreis und Umland



Ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

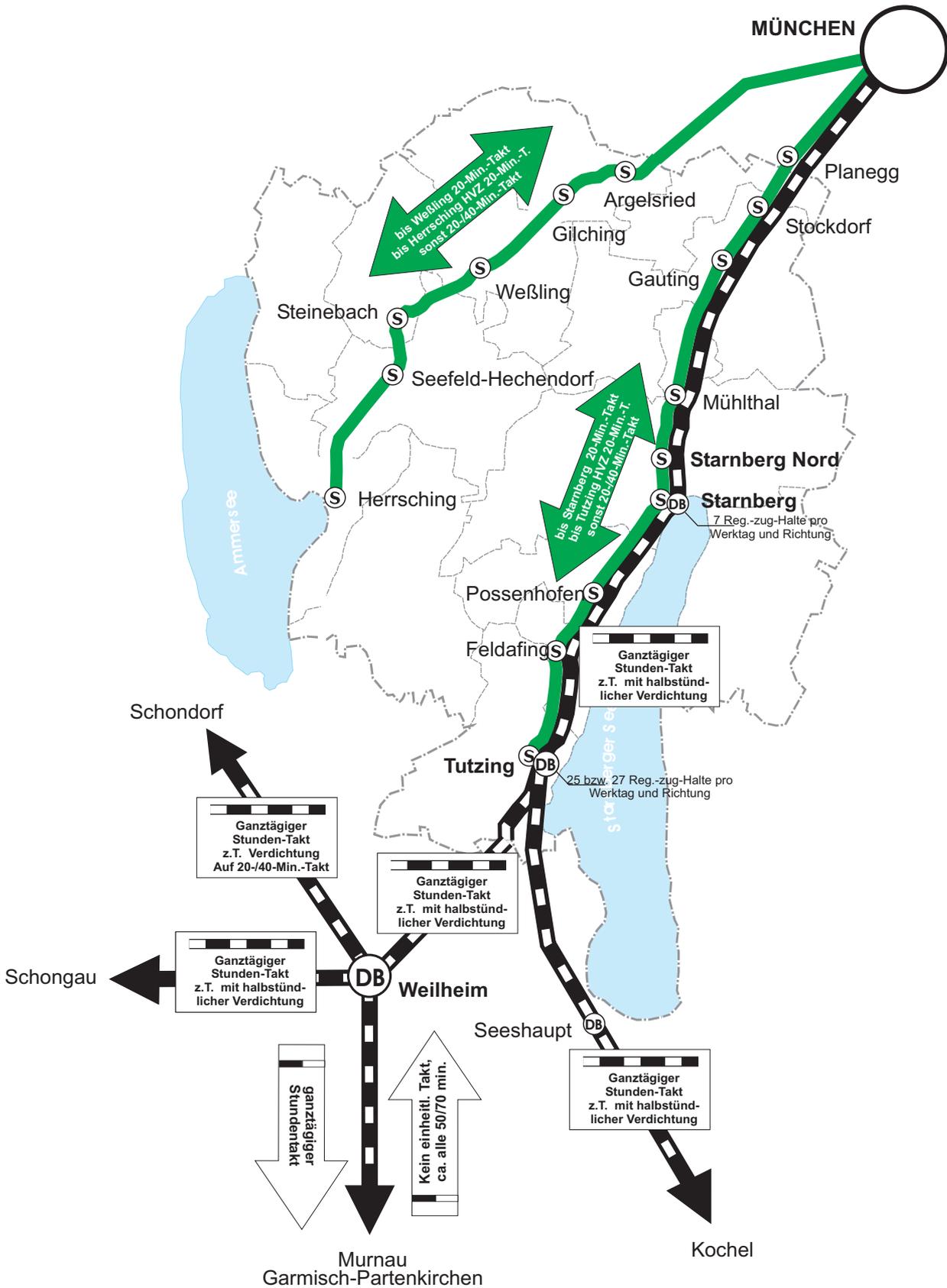
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 1998

A12: Berufspendlerströme im Landkreis-Binnenverkehr

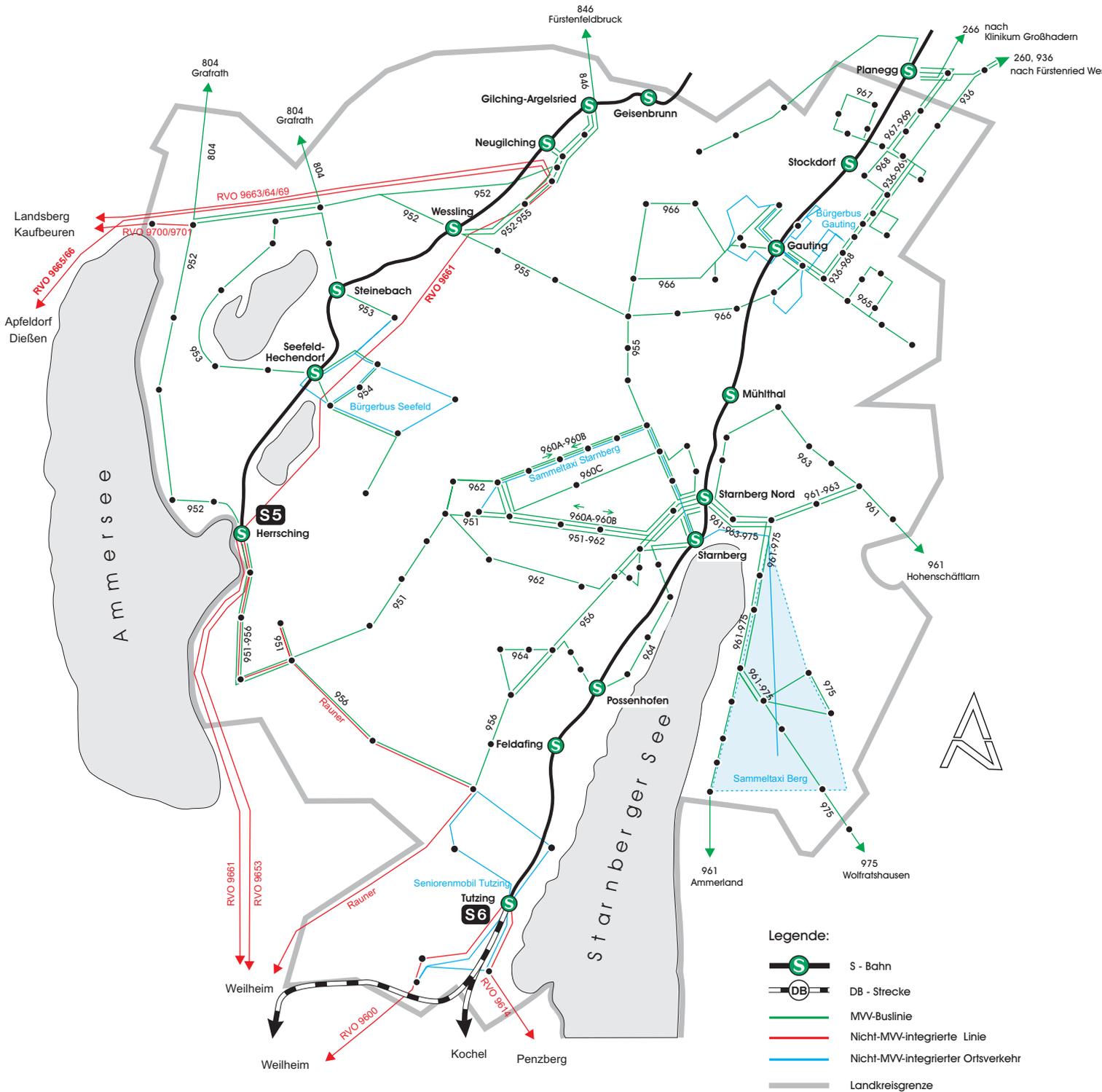


Quelle: Bundesanstalt für Arbeit (BfA), 1999;
Nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte!

A13: Ein- und Auspendler in den Landkreisgemeinden im Berufsverkehr

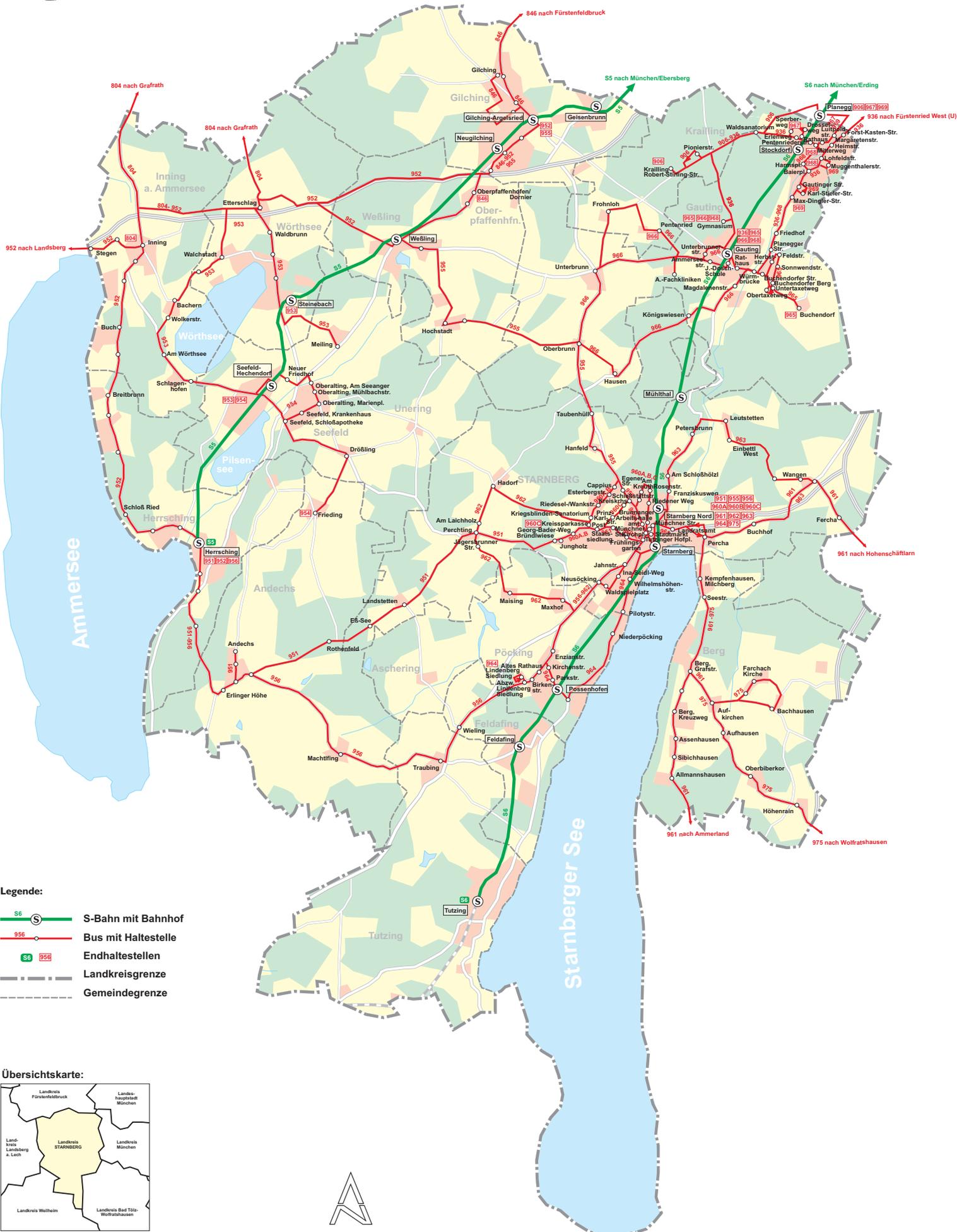


B1: Lage und Angebot des Landkreises im Schienenverkehr



Stand: Juni 2001

B2: Öffentliche Buslinien im Landkreis Starnberg

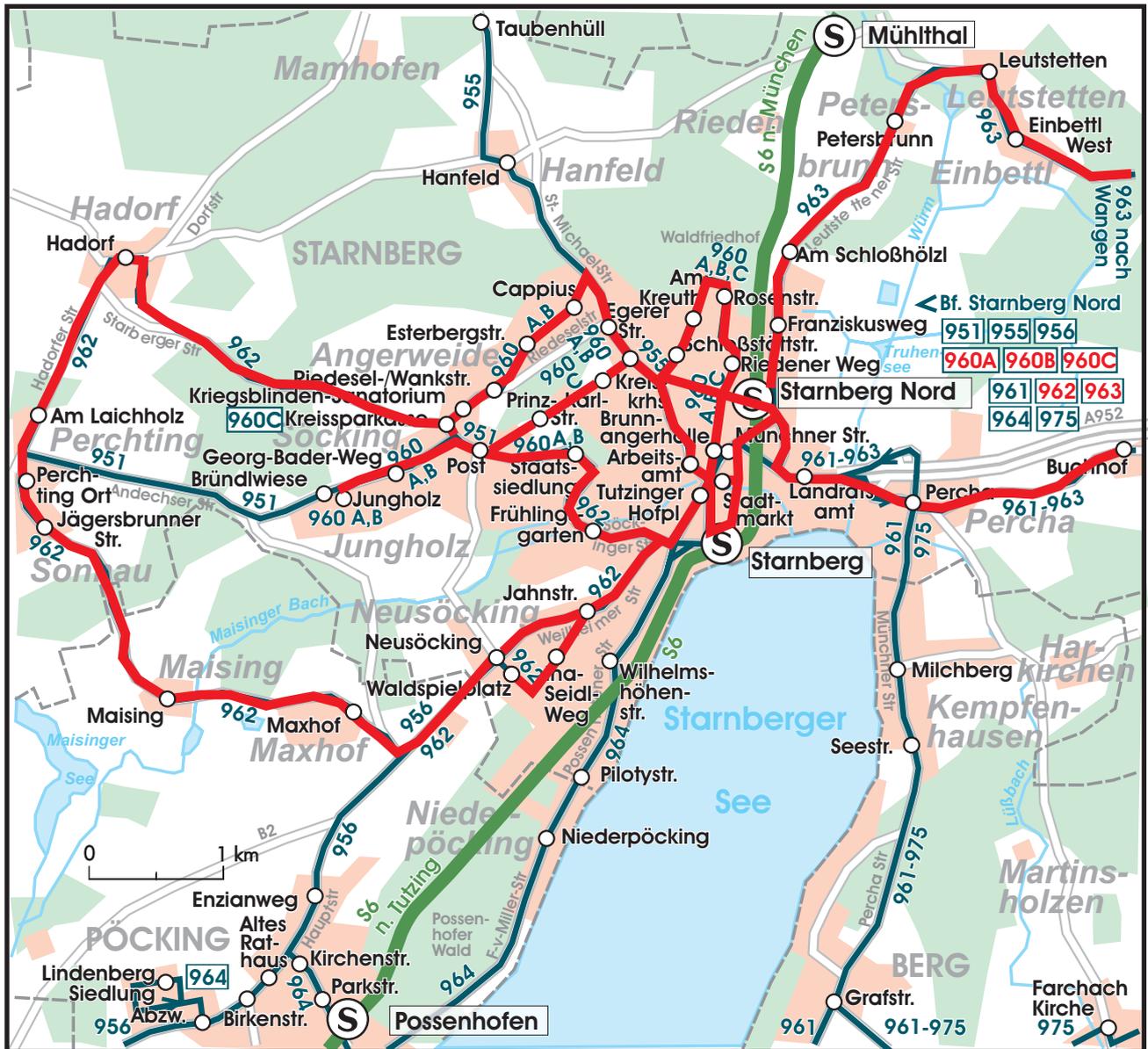


- Legende:**
- S S-Bahn mit Bahnhof
 - O Bus mit Haltestelle
 - S6 956 Endhaltestellen
 - Landkreisgrenze
 - - - Gemeindegrenze

Übersichtskarte:



0 1 2 3 4 5 km



B4: Stadtverkehr in Starnberg (960, 962, 963)

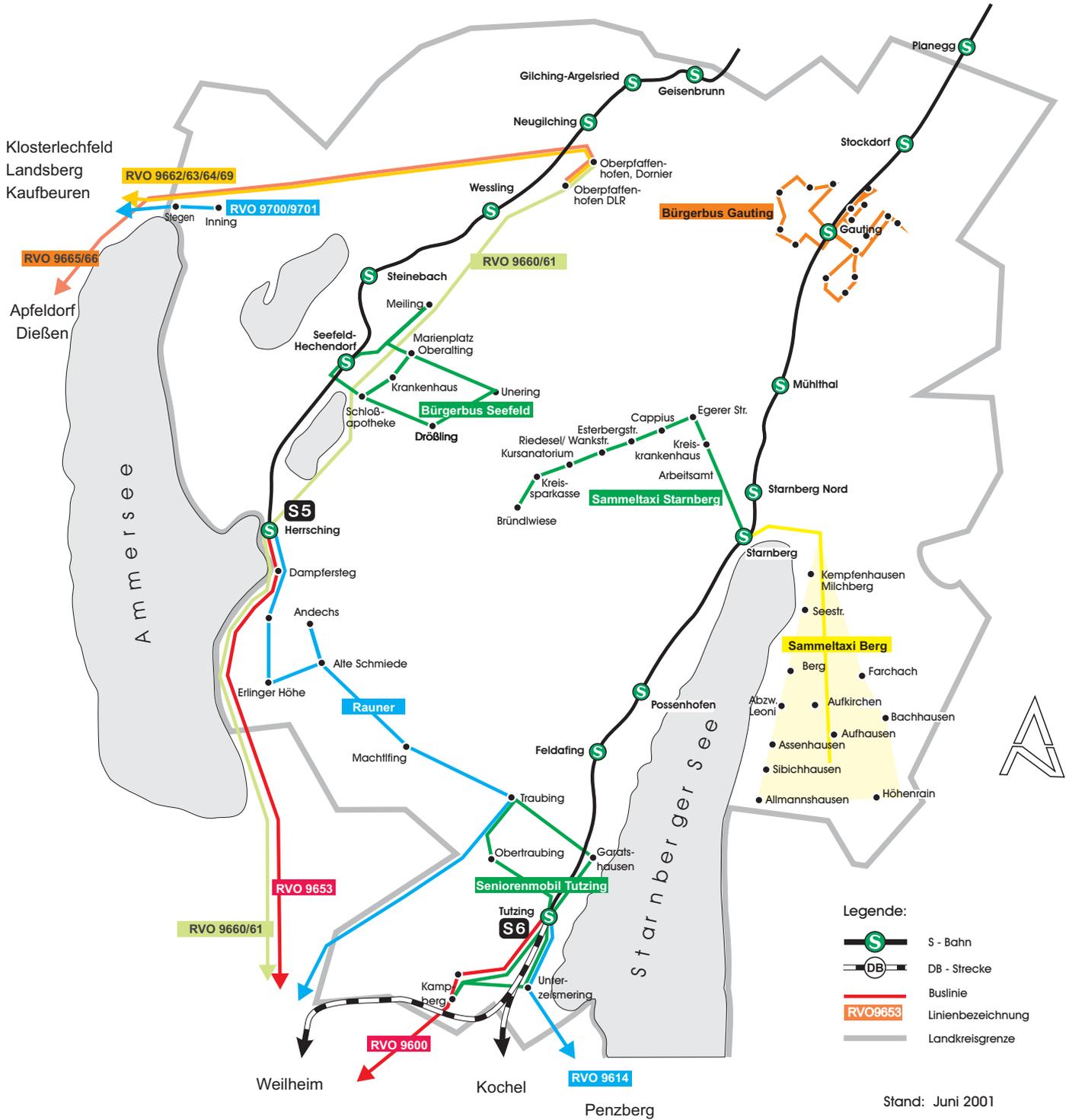
Nr.	Linienweg (<i>kursiv</i> = nicht Landkreis Starnberg) Regionalverkehr	Fahrten werktags			Fahrten samstags		Fahrten sonntags		Betriebsleistung Nwg.-km/Jahr (Lkr.-Anteil)	Konzession	Genehmigungsdauer
		Hin	Rück	Anteil S* (in %)	Hin	Rück	Hin	Rück			
804	Inning, Marktplatz - <i>Mauern(FFB) - Grafrath</i>	17	16	9	0	0	0	0	29.604	Boos	31.05.2005
906	<i>Planegg S West - Krailing, KIM - Planegg S West</i>	23	0 (R)	0	0	0	0	0	65.752	Demmelmair/ Wintermayer	30.05.2005
936	Gauting S - <i>Fürstenried West U</i>	17	17	21	0	0	0	0	90.302	Demmelmair/ Wintermayer	30.05.2005
967	Planegg S - Krailing, Sperberweg	21	22	0	21	21	0	0	39.120	Fa. G. Heinrich	28.05.2005
969	Planegg S - Stockdorf, Karl-Stieler-Straße	22	21	0	22	21	0	0	42.261	Fa. G. Heinrich	28.05.2005
968	Stockdorf - Gauting S- Gauting, Gymnasium	7	9	100	2	2	0	0	22.674	Fa. Pavle/Fa. Zeheter	31.05.2002
965	Gauting, Gymnasium - Gauting, P+R Platz S - Buchendorf	19	19	32	5	5	0	0	41.054	Fa. Zeheter	31.01.2003
966A	Unterbrunn - Pentenried - A. Fachkliniken - Gauting, P+R Platz S	17	21	29	6	6	0	0	76.551	Fa. Zeheter	31.05.2002
966B	Oberbrunn - Königswiesen - Gauting, P+R Platz S	9	3 (!)	58	2	2	0	0		Fa. Zeheter/Fa. Pavle	31.05.2002
846	<i>Fürstenfeldbruck S - Oberpfaffenhofen, Dornier</i>	5	4	0	0	0	0	0	20.183	Kögl	31.05.2004
956	Herrsching S - Andechs - Traubing - Starnberg Nord S	2	2	0	0	0	0	0	23.747	Rauner GmbH	25.05.2002
951	Starnberg Nord S - Herrsching S	3	4	14	3	3	2	2	49.619	RVO	25.05.2002
952	Herrsching S - Inning - Gilching-Argelsried S / Inning - Stegen	20	24	14	5	5	2	2	158.369	RVO	17.12.2005
953	Seefeld-Hechendorf S - Steinebach S	6	5	27	0	0	0	0	31.978	RVO	24.05.2003
954	Seefeld-Hechendorf S - Oberalting - Seefeld-Hechendorf	12	0 (R)	0	0	0	0	0	17.116	RVO	22.05.2002
955	Gilching-Argelsried S - Weißling S - Starnberg Nord S	2	2	0	0	0	0	0	21.221	RVO	24.05.2003
960A	Starnberg Nord S - Jungholz - Söcking - Starnberg Nord S	23	0 (R)	0	16	0 (R)	8	0 (R)	212.537	RVO	31.03.2002
960B	Starnberg Nord S - Söcking - Jungholz - Starnberg Nord S	22	0 (R)	0	15	0 (R)	8	0 (R)		RVO	31.03.2002
960C	Starnberg Nord S - Blumensiedl. - Prinz Karl Str. - Söcking	22	22	0	0	0	0	0		RVO	31.03.2002
961	Ammerland -Starnberg Nord S - <i>Hohenschäftl.S - Schäftlarn, Kloster</i>	19	17	28	6	7	4	5	107.341	RVO	25.05.2002
962	Starnberg Nord S - Söcking - Hadorf - Perchting - Starnberg Nord S	21	0 (R)	0	0	0	0	0	61.138	RVO	24.05.2003
963	Starnberg Nord S - Wangen - Starnberg Nord S	8	0 (R)	13	0	0	0	0	24.694	RVO	24.05.2003
964	Pöcking, Enzianweg - Niederpöcking - Starnberg Nord S	9	7	0	0	0	0	0	28.732	RVO	24.05.2003
975	Wolftratshausen S - Starnberg Nord S	9	8	6	4	4	0	0	73.337	RVO/Geldhauser	24.05.2003

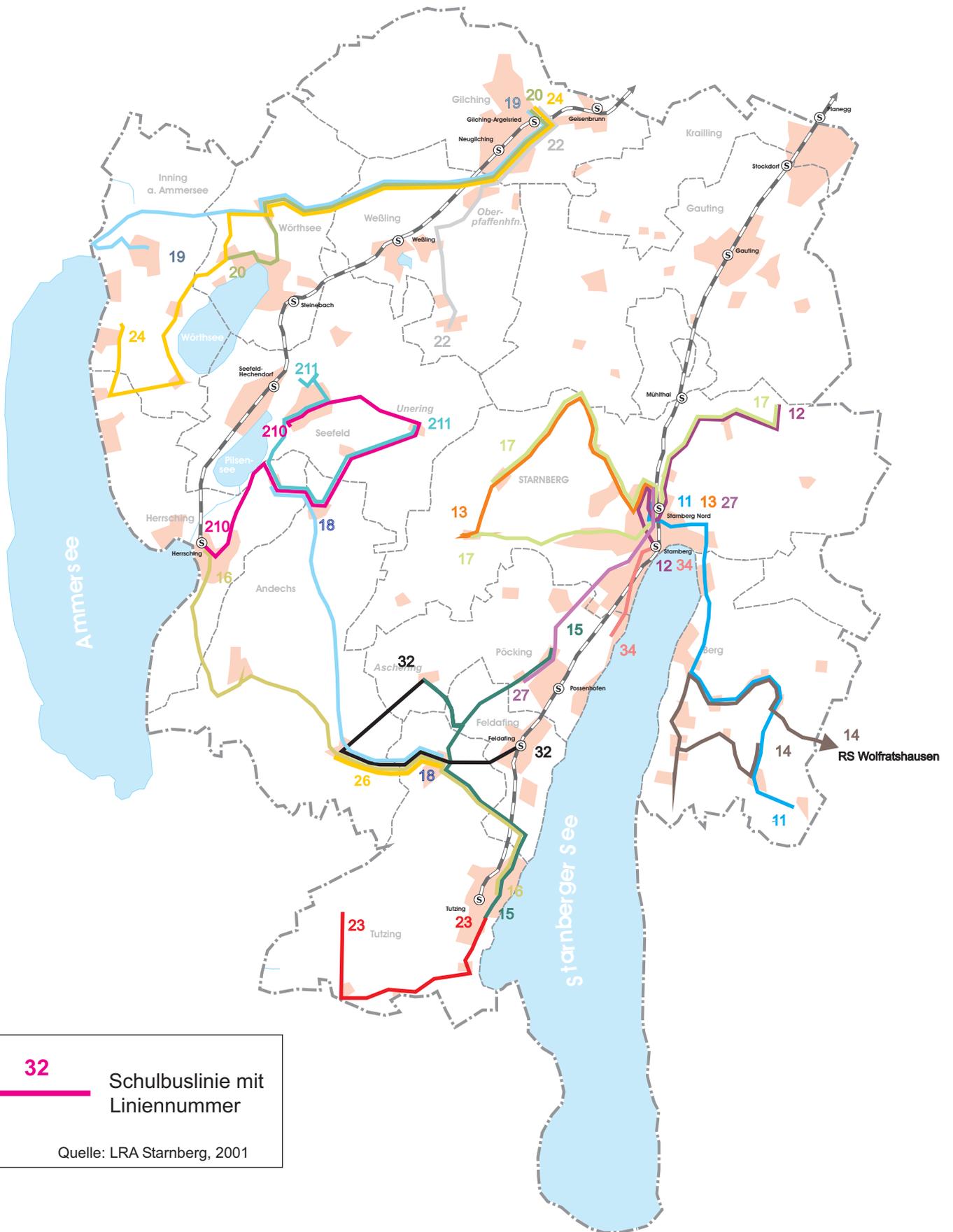
* S = Schülerverkehr bzw. "nur an Schultagen"

(R)= Es handelt sich um eine Ringlinie, Hin- und Rückfahrt werden mit dem selben Kurs bedient

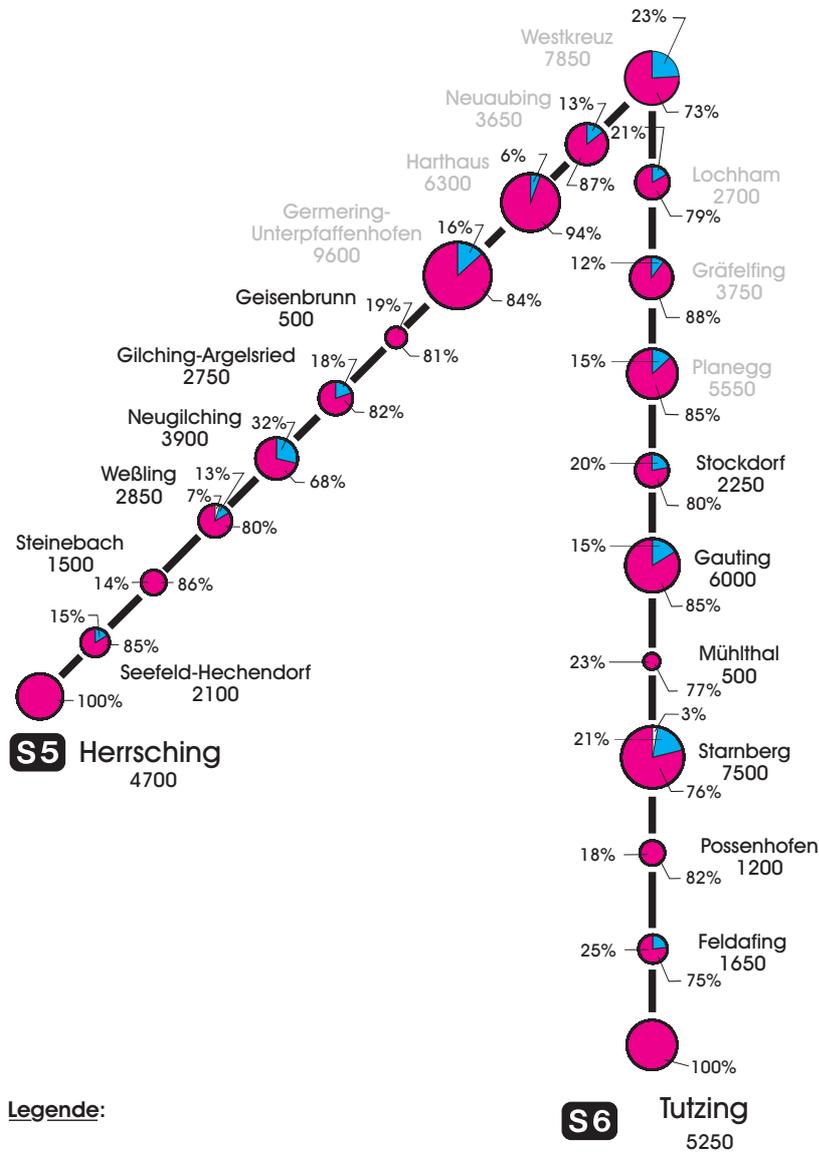
(!) weitere Rückfahrmöglichkeiten mit Linie 966 A

B5: MVV-Linienangebot im Landkreis Starnberg 2001/2002





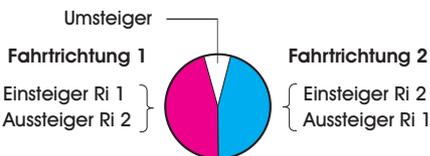
B7: Freigestellter Schülerverkehr im Landkreis Starnberg



Legende:

Anteil der Ein-, Aus- und Umsteiger an der Bahnhofsbelastung

Bahnhofsbelastung: 40 000

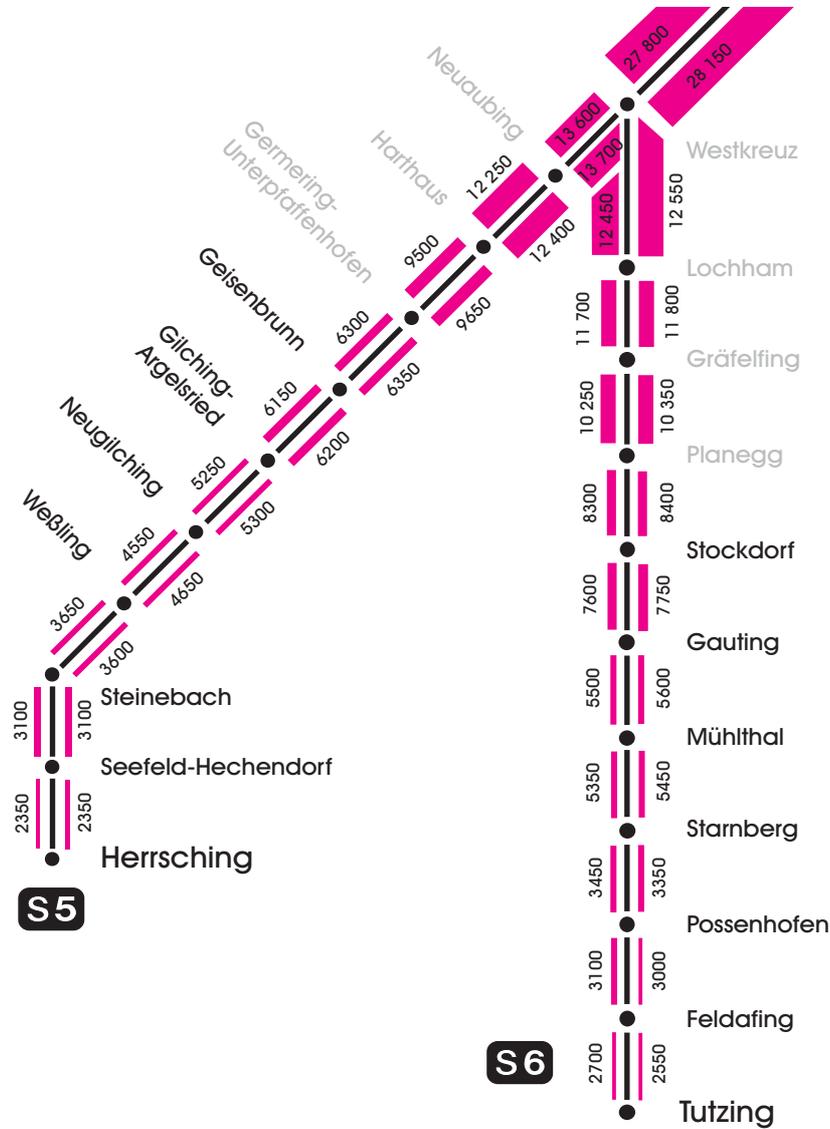


Verbundverkehr:
S-Bahn u. Bezirkszüge

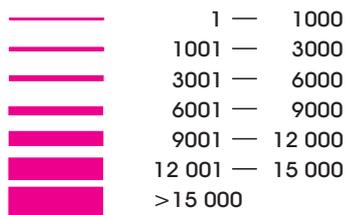
Zählung: Herbst 1998

Bahnhof außerhalb des Landkreises Starnberg

B8: Werktägliche Verkehrsnachfrage an den Bahnhöfen im Landkreis Starnberg im Verbundverkehr



Legende:



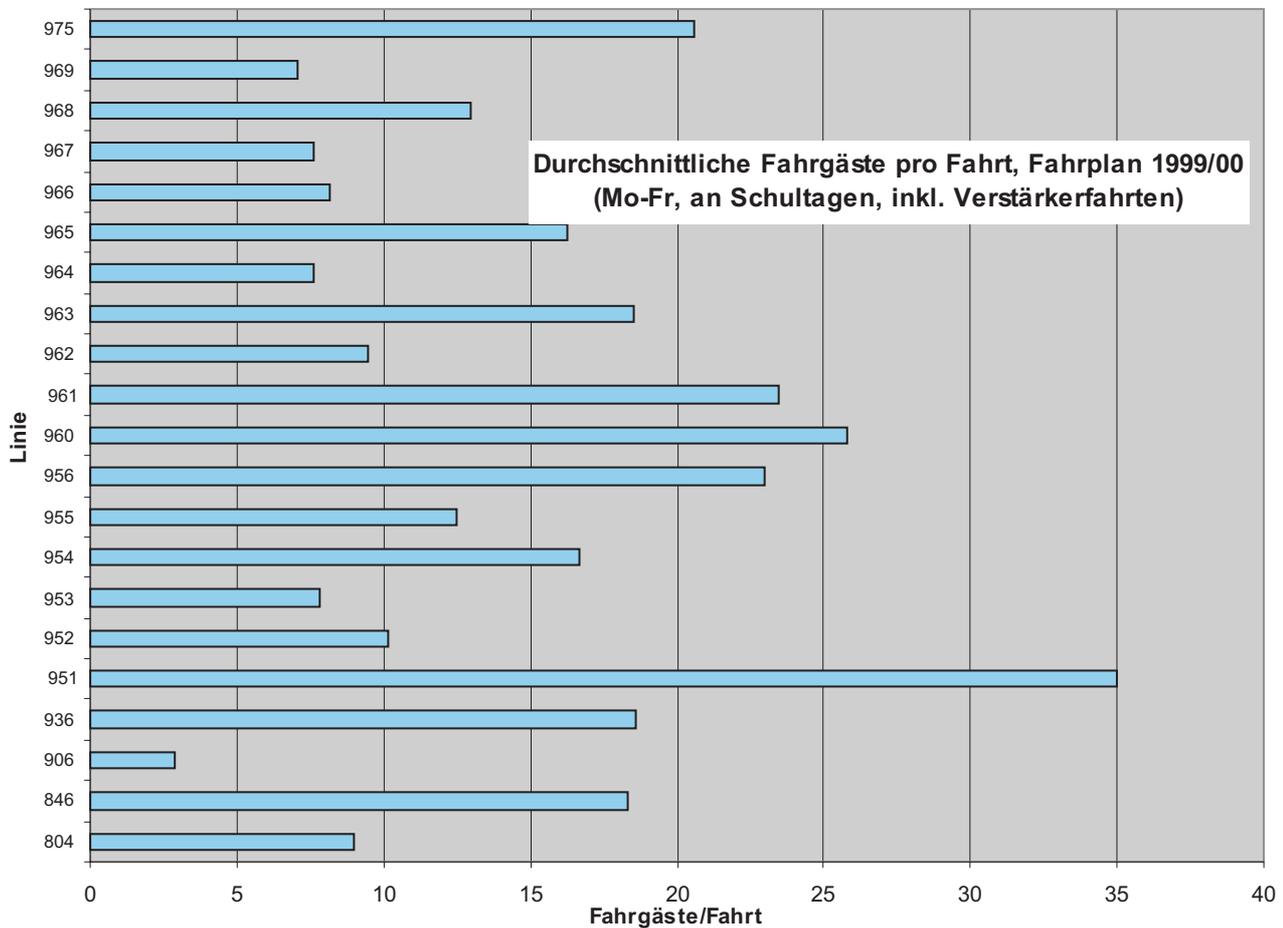
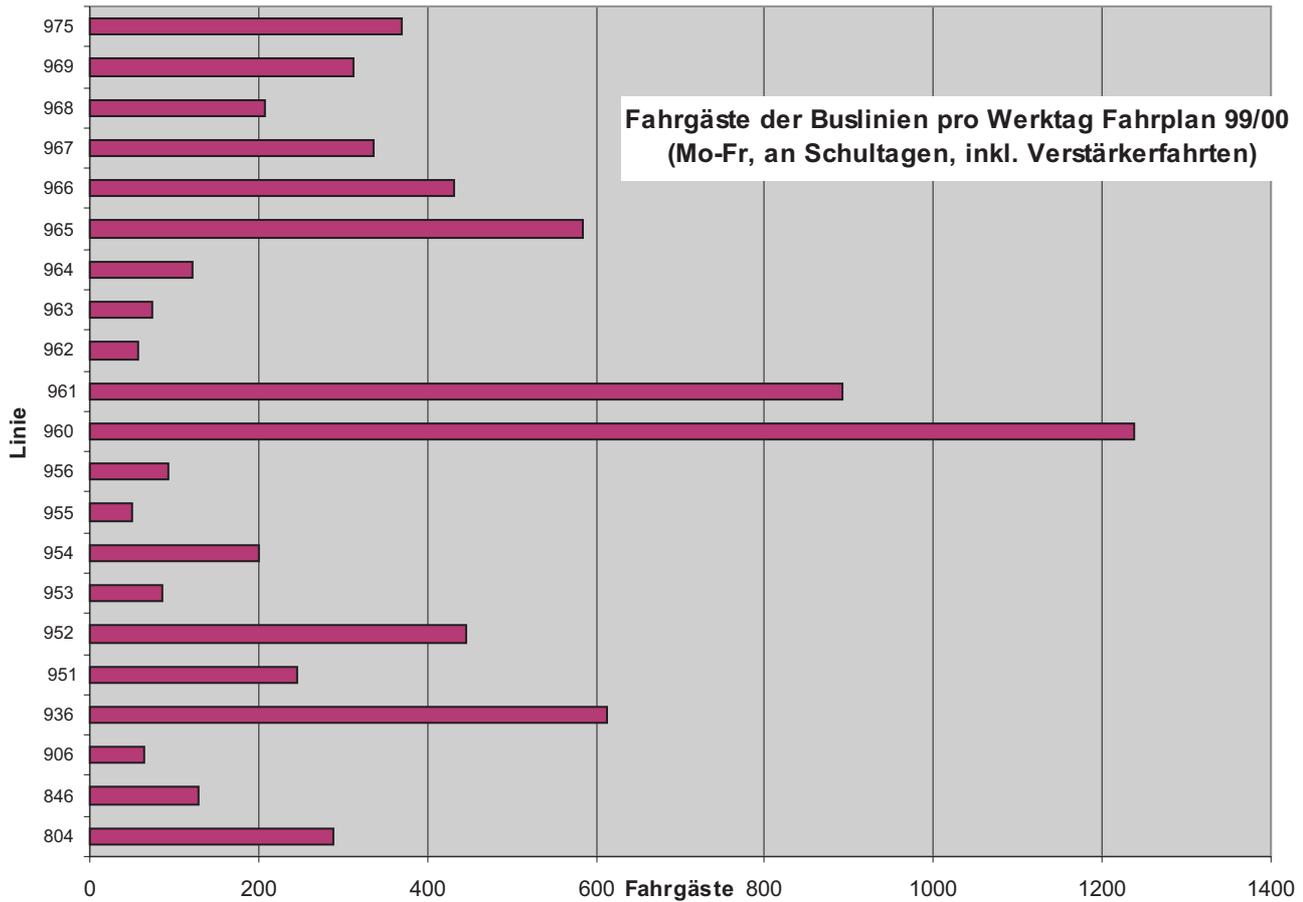
Verbundverkehr:

S-Bahn, Ergänzungs- u. Bezirkszüge

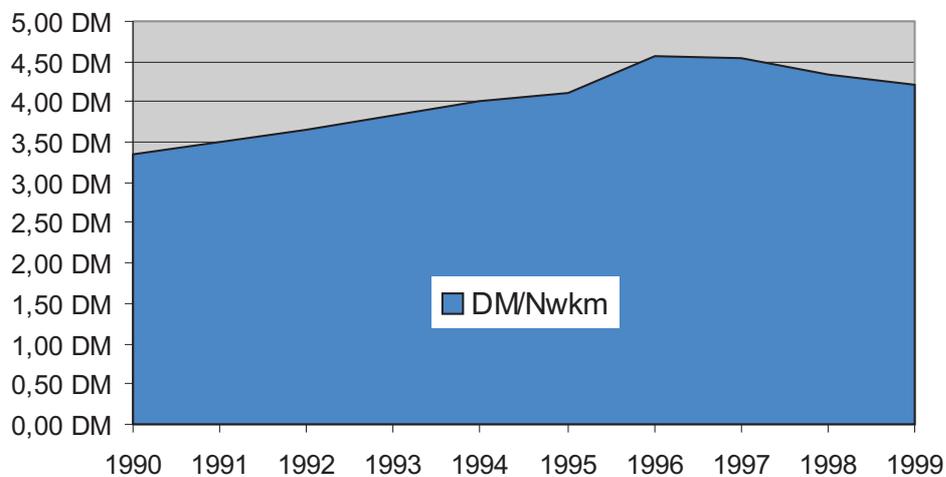
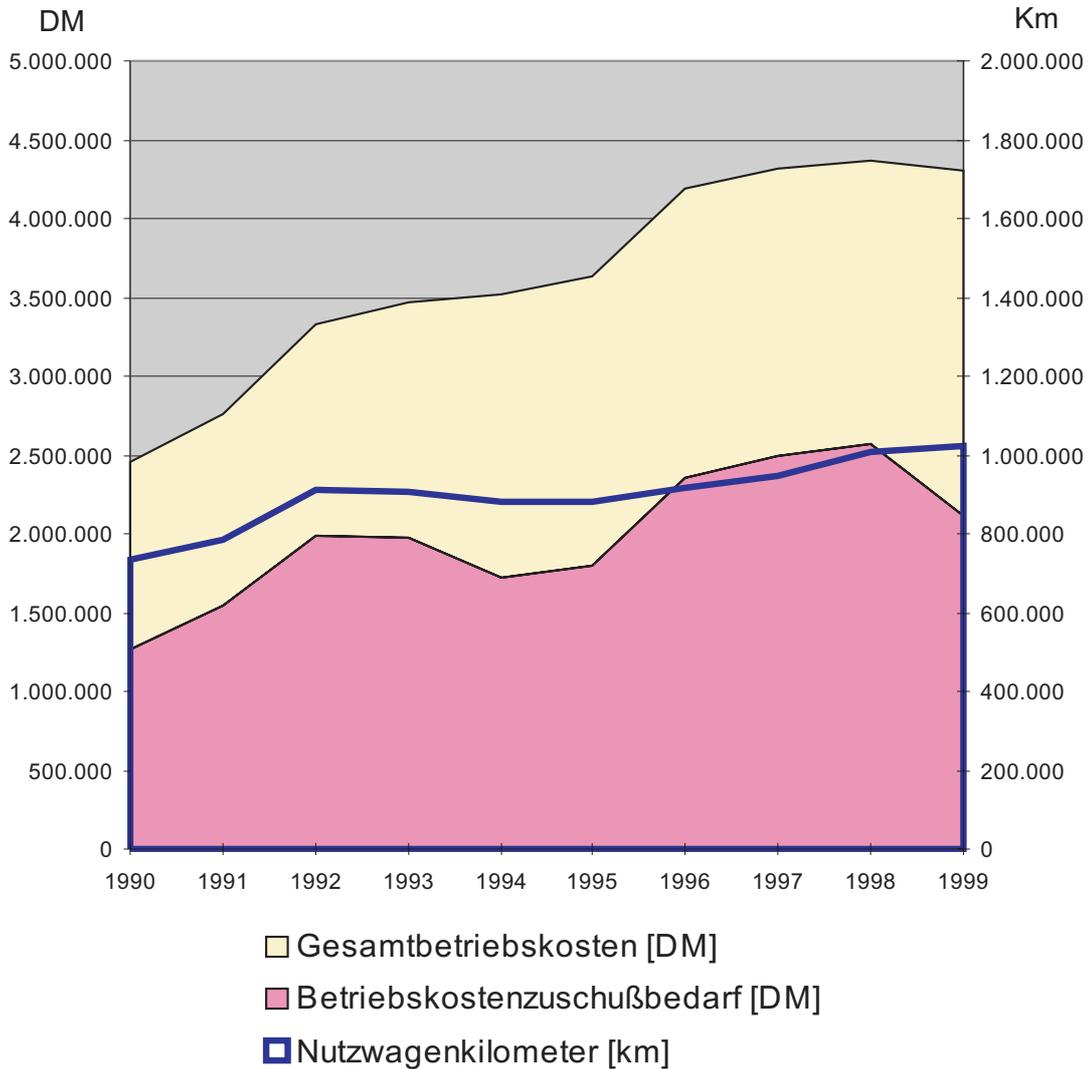
Zählung: Herbst 1998

Bahnhof außerhalb des Landkreises Starnberg

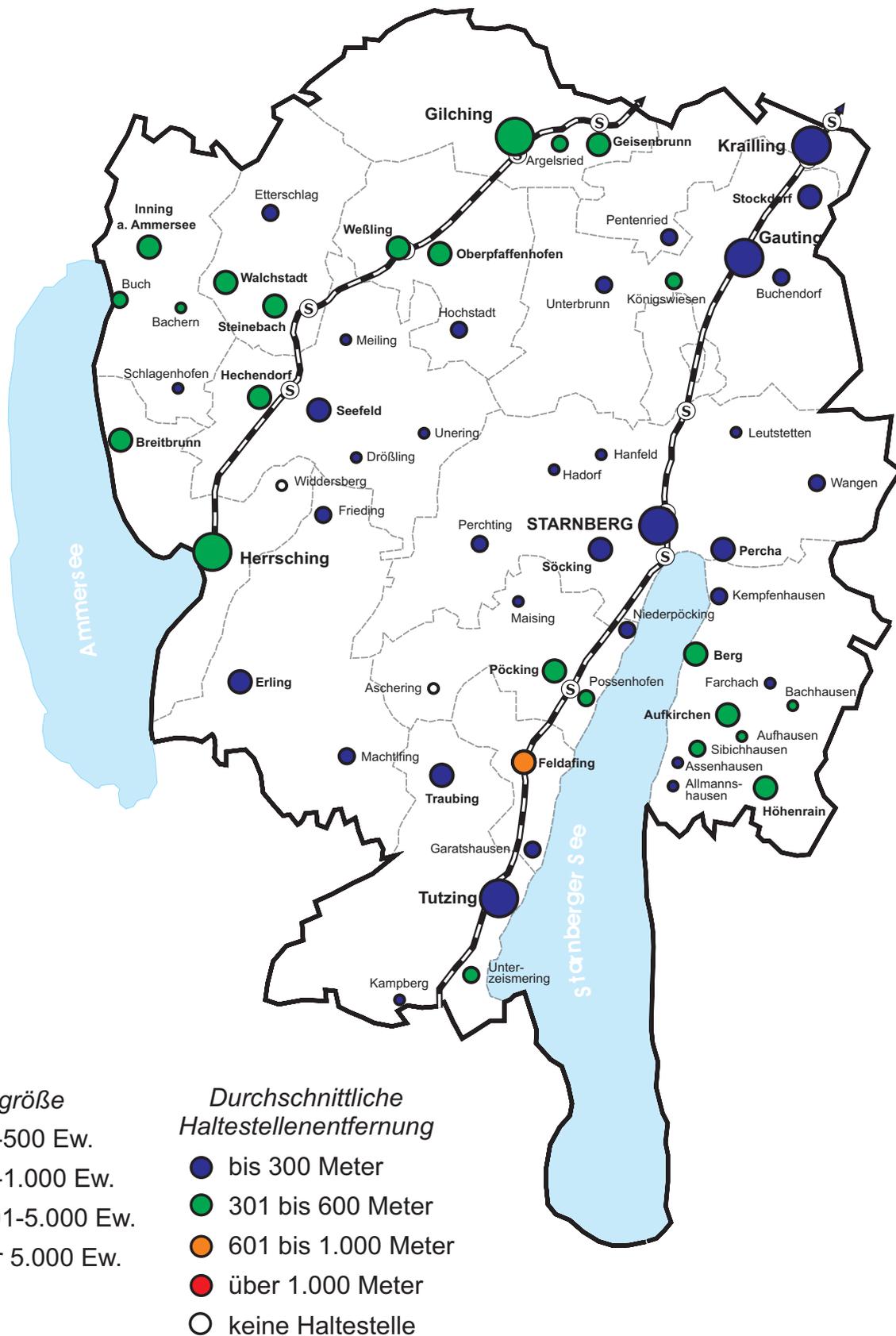
B9: Werktägliche Verkehrsnachfrage auf den Bahnstrecken im Landkreis Starnberg im Verbundverkehr



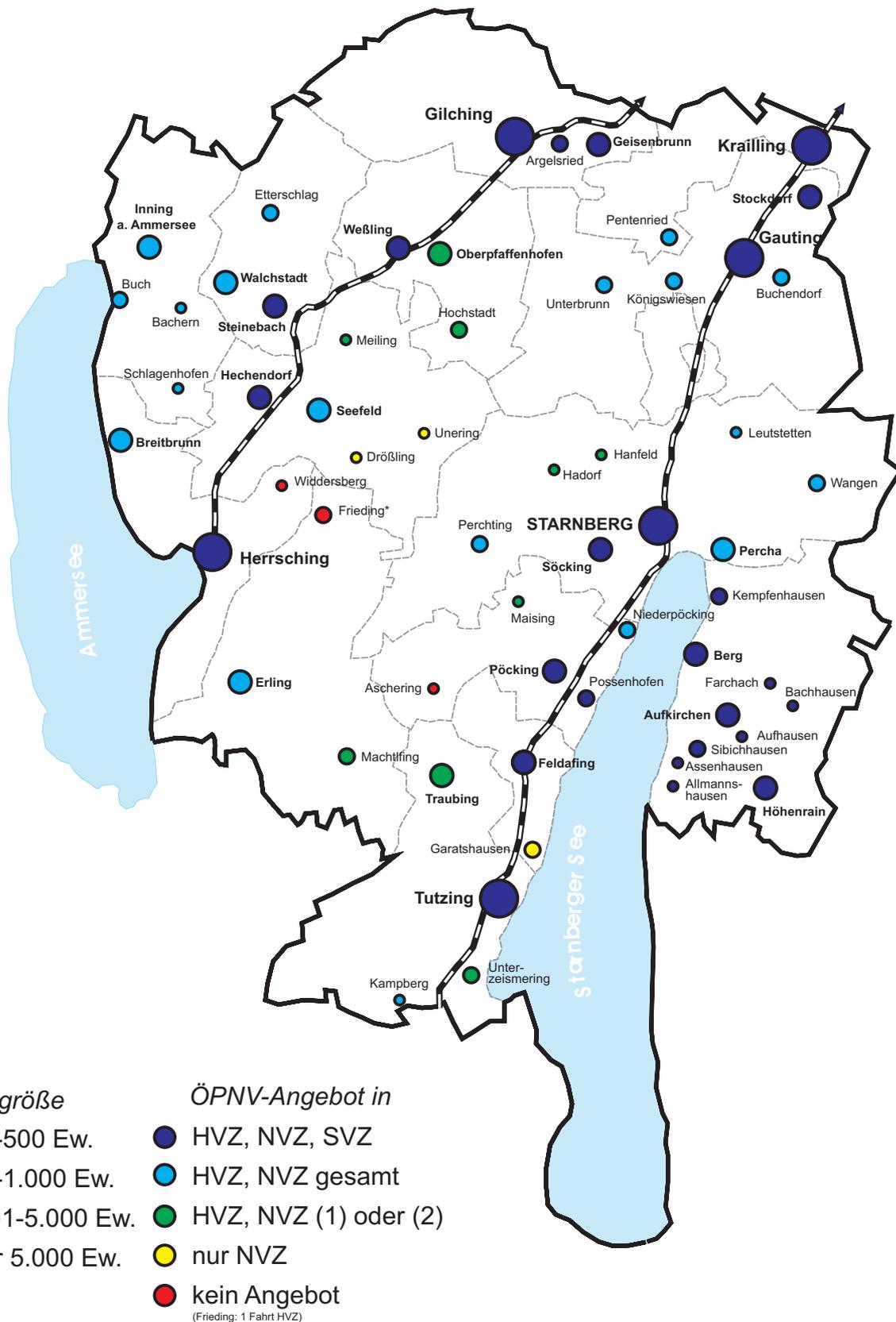
B10: Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Lkr. Starnberg (1999/2000)



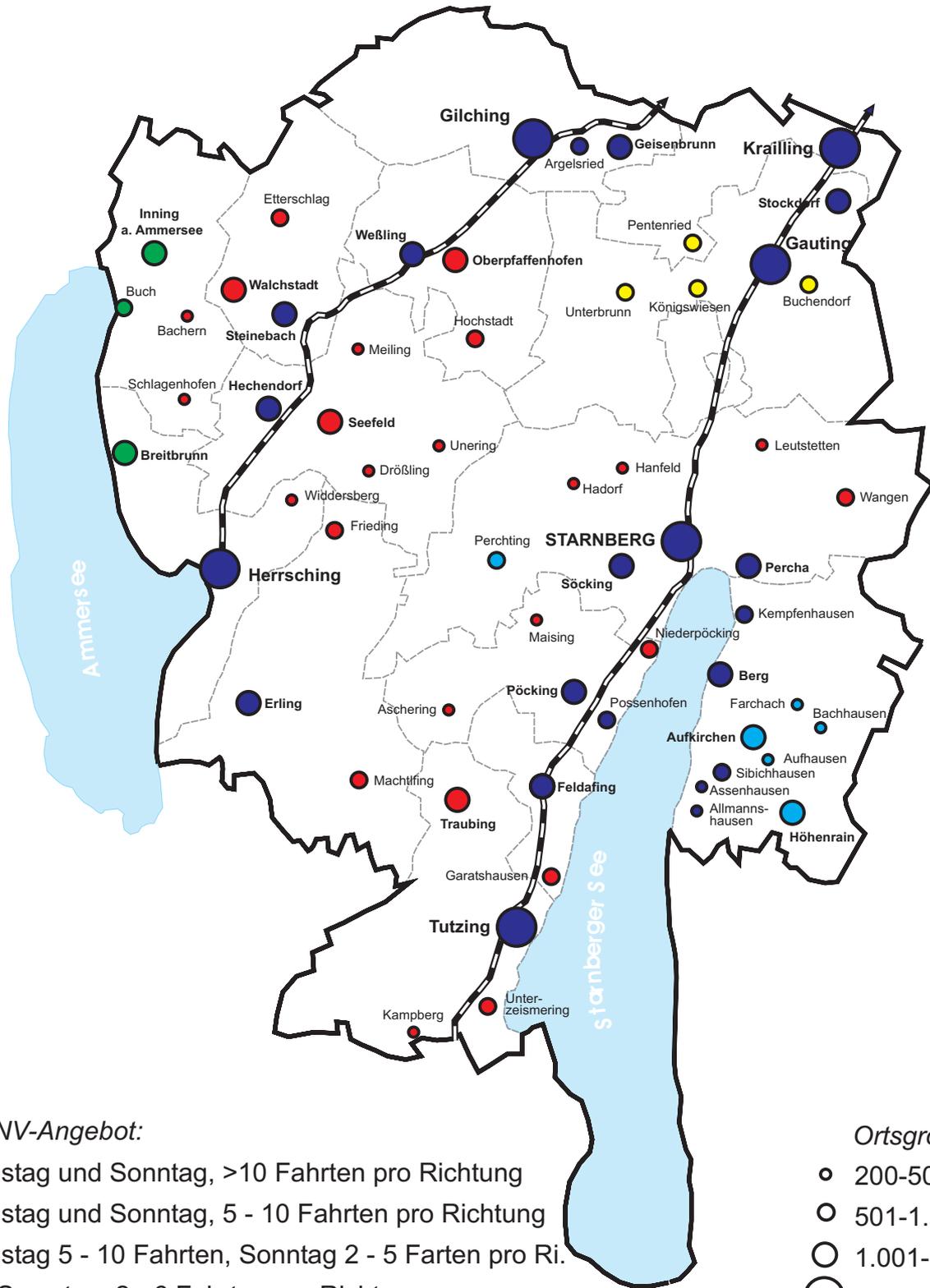
B12: Entwicklung von Nutzwagenkilometern, Betriebskosten (gesamt und pro Nwkm) und Zuschußbedarf im Landkreis Starnberg (nur MVV-integrierte Linien)



B13: Durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle
(Orte ab 200 Einwohner)



B14: Zeitliche Verfügbarkeit des Fahrtenangebots an Werktagen
(Orte ab 200 Einwohner)



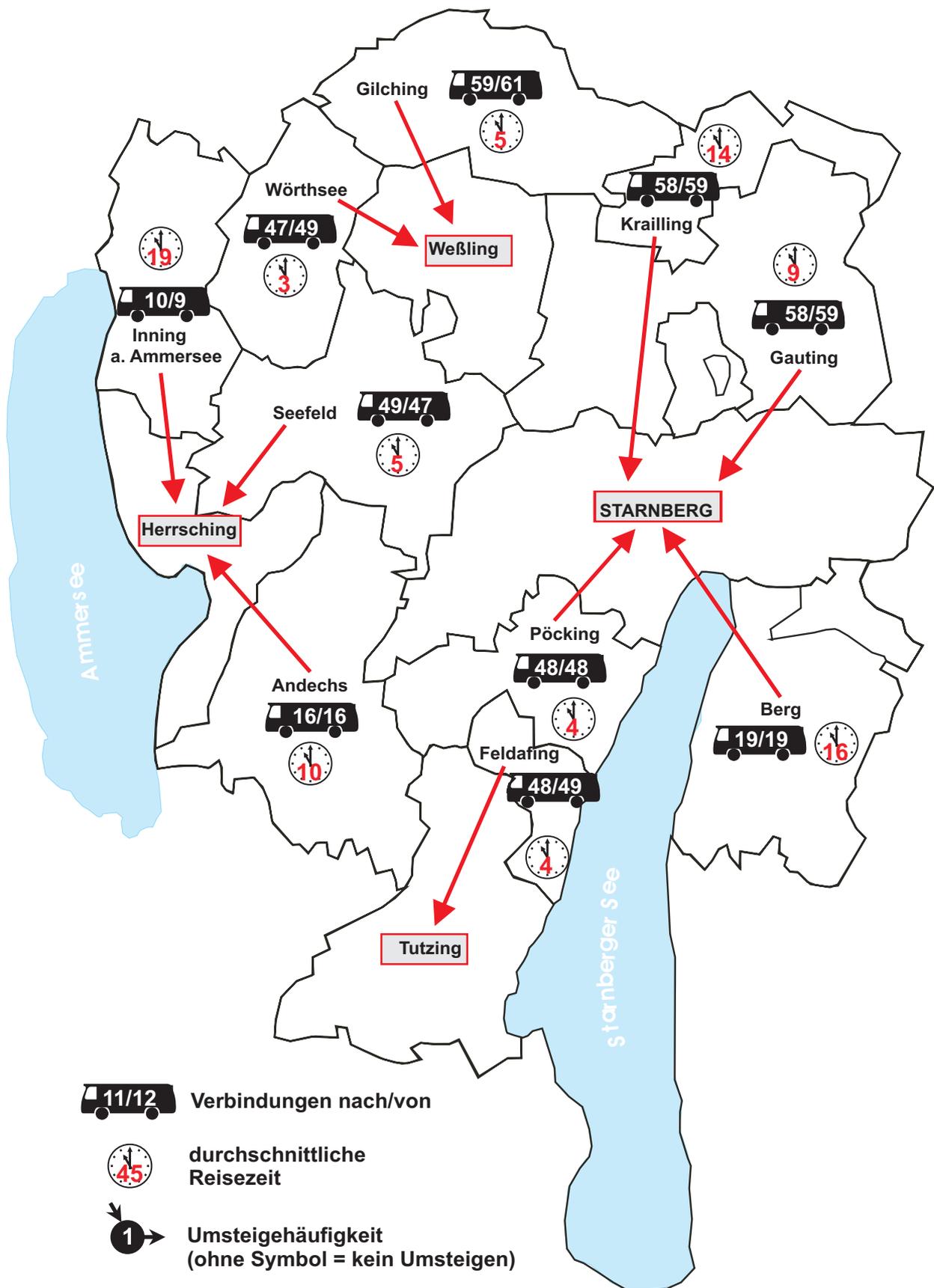
ÖPNV-Angebot:

- Samstag und Sonntag, >10 Fahrten pro Richtung
- Samstag und Sonntag, 5 - 10 Fahrten pro Richtung
- Samstag 5 - 10 Fahrten, Sonntag 2 - 5 Fahrten pro Ri.
- Nur Samstag, 2 - 6 Fahrten pro Richtung
- keine Fahrten

Ortsgröße

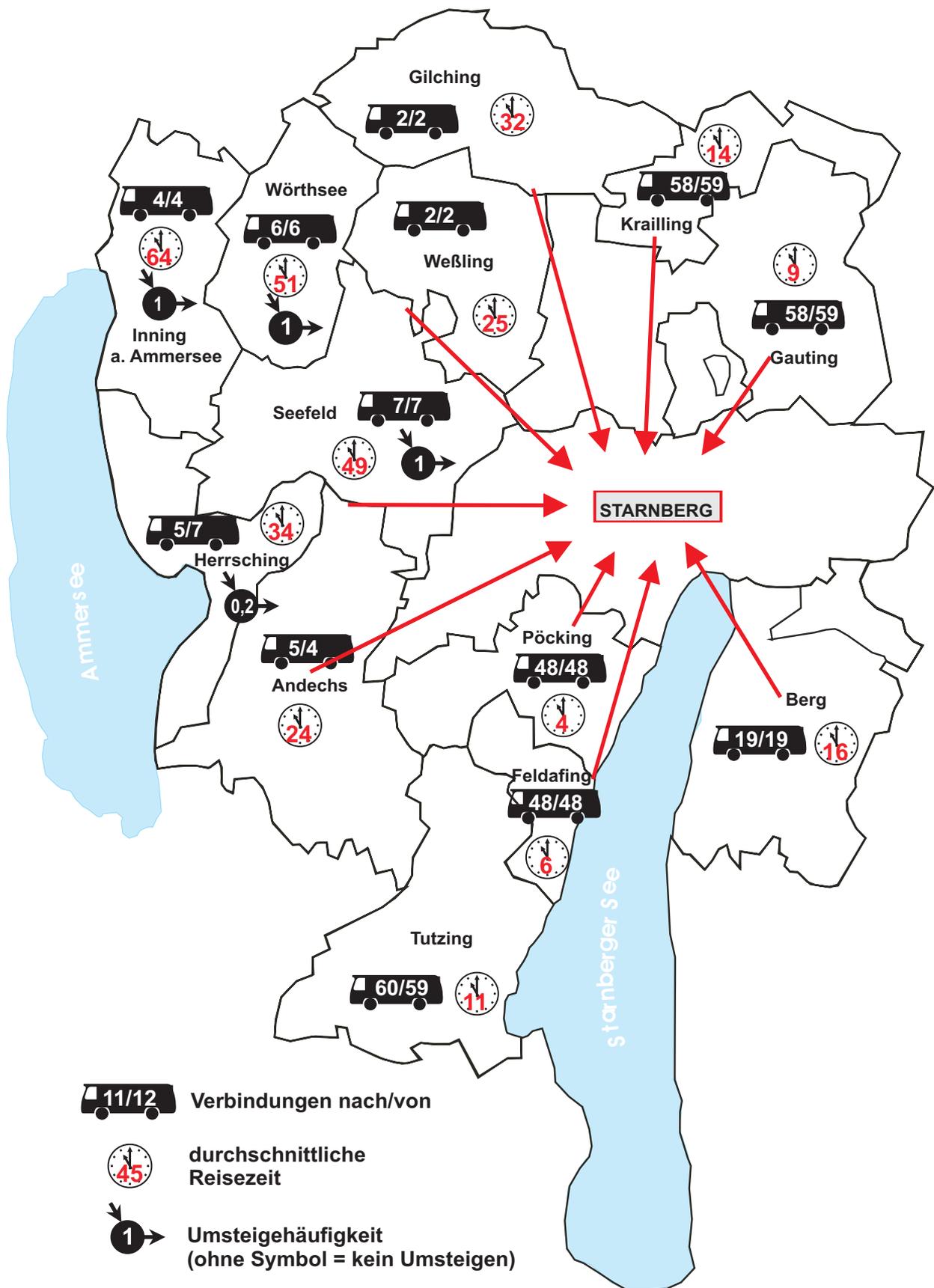
- 200-500 Ew.
- 501-1.000 Ew.
- 1.001-5.000 Ew.
- über 5.000 Ew.

B15: Zeitliche Verfügbarkeit des Fahrtenangebots am Wochenende (Orte ab 200 Einwohner)



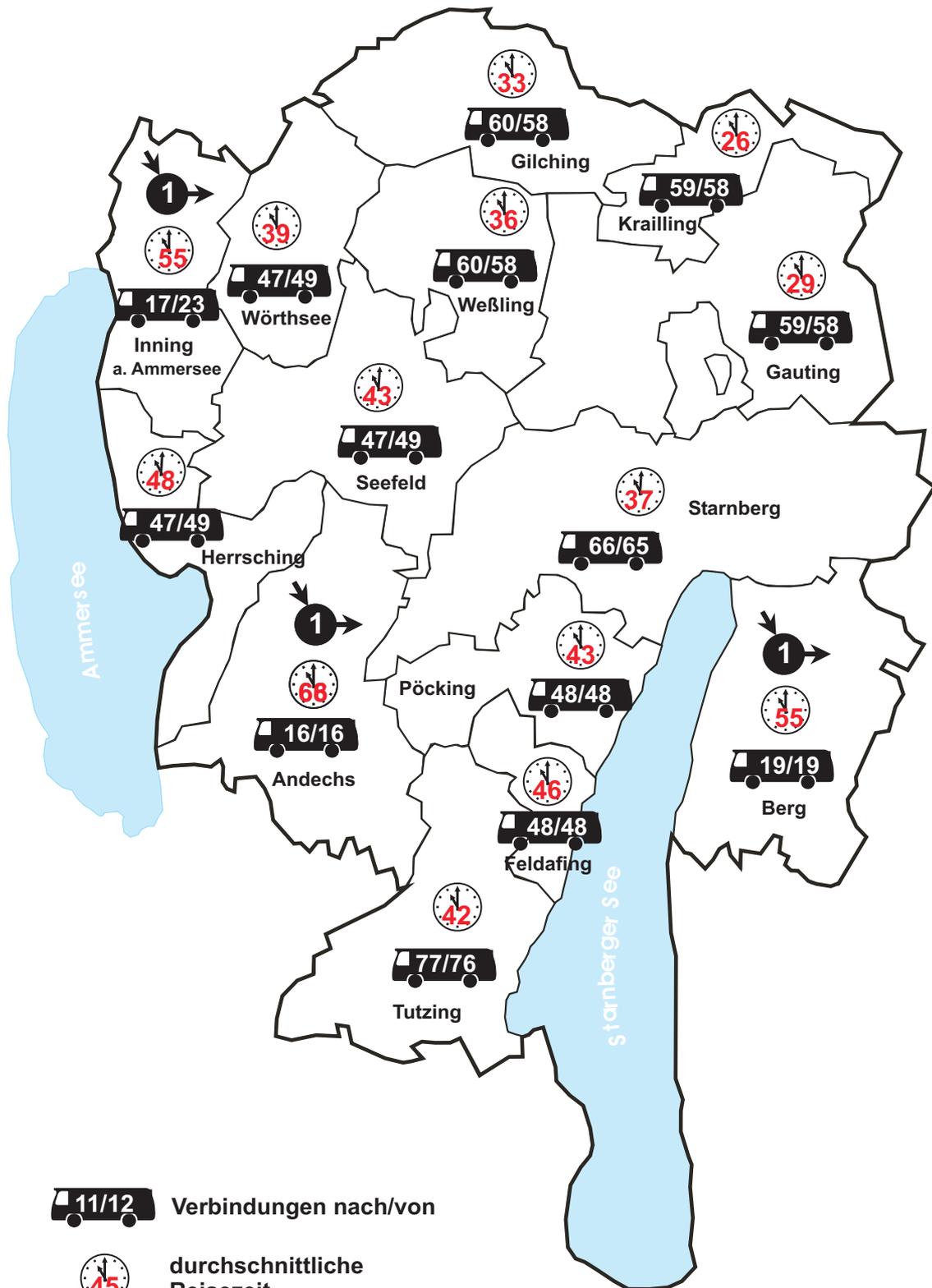
Quelle: Fahrplan 2001/2002

B16: Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentralen Orte im Landkreis Starnberg



Quelle: Fahrplan 2001/2002

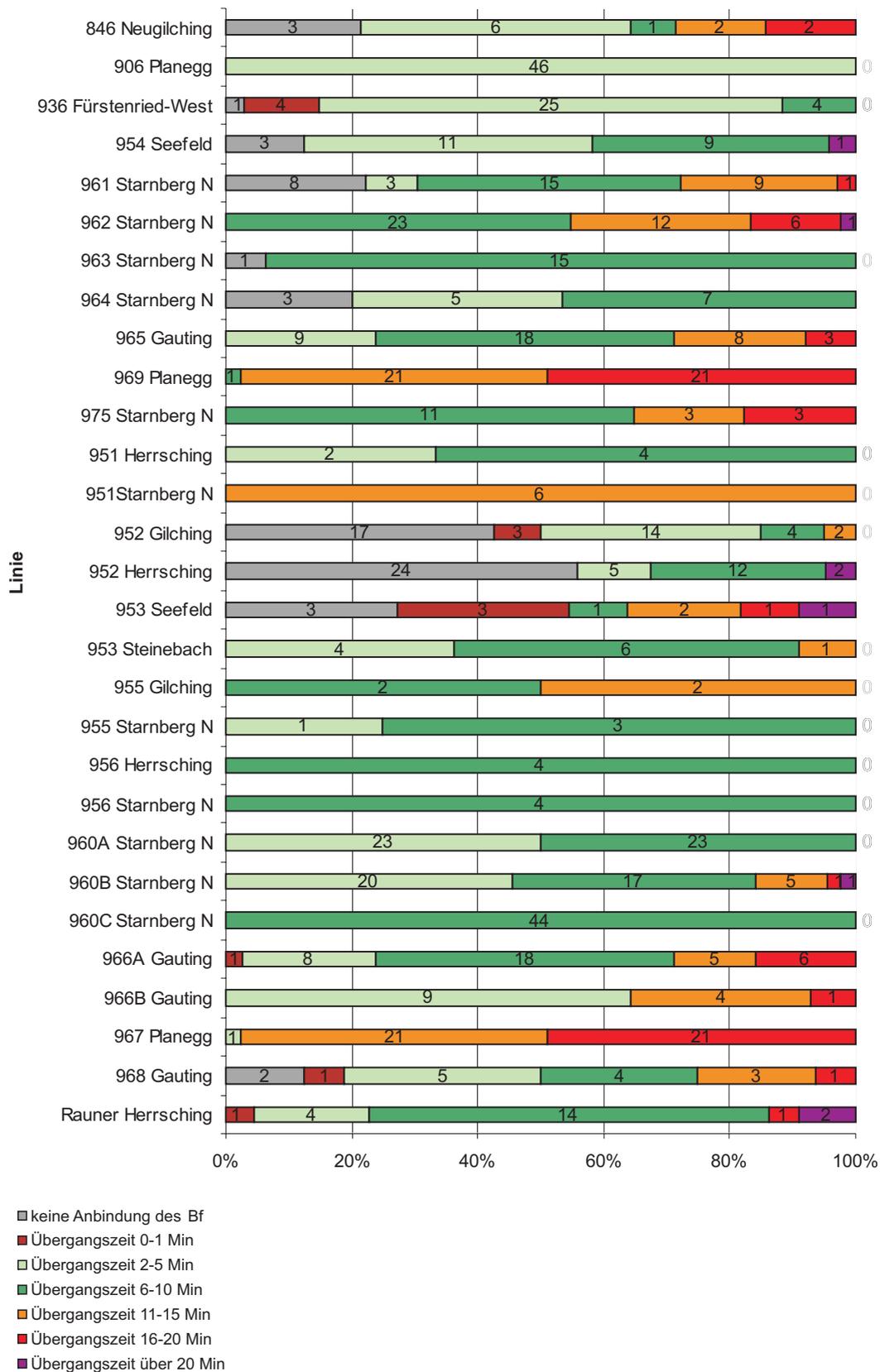
B17: Erreichbarkeit von Starnberg



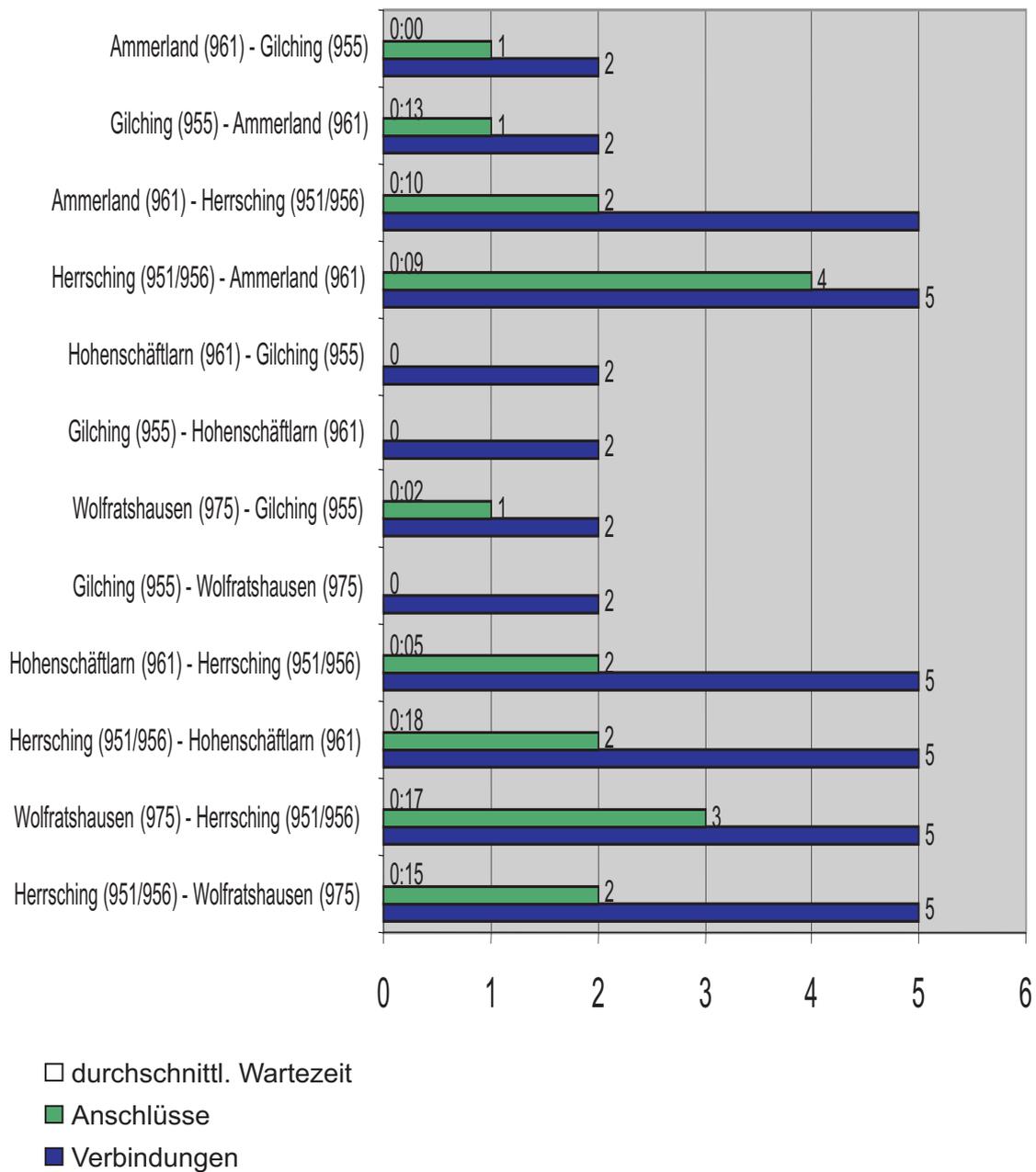
-  Verbindungen nach/von
-  durchschnittliche Reisezeit
-  Umsteigehäufigkeit (ohne Symbol = kein Umsteigen)

Quelle: Fahrplan 2001/2002

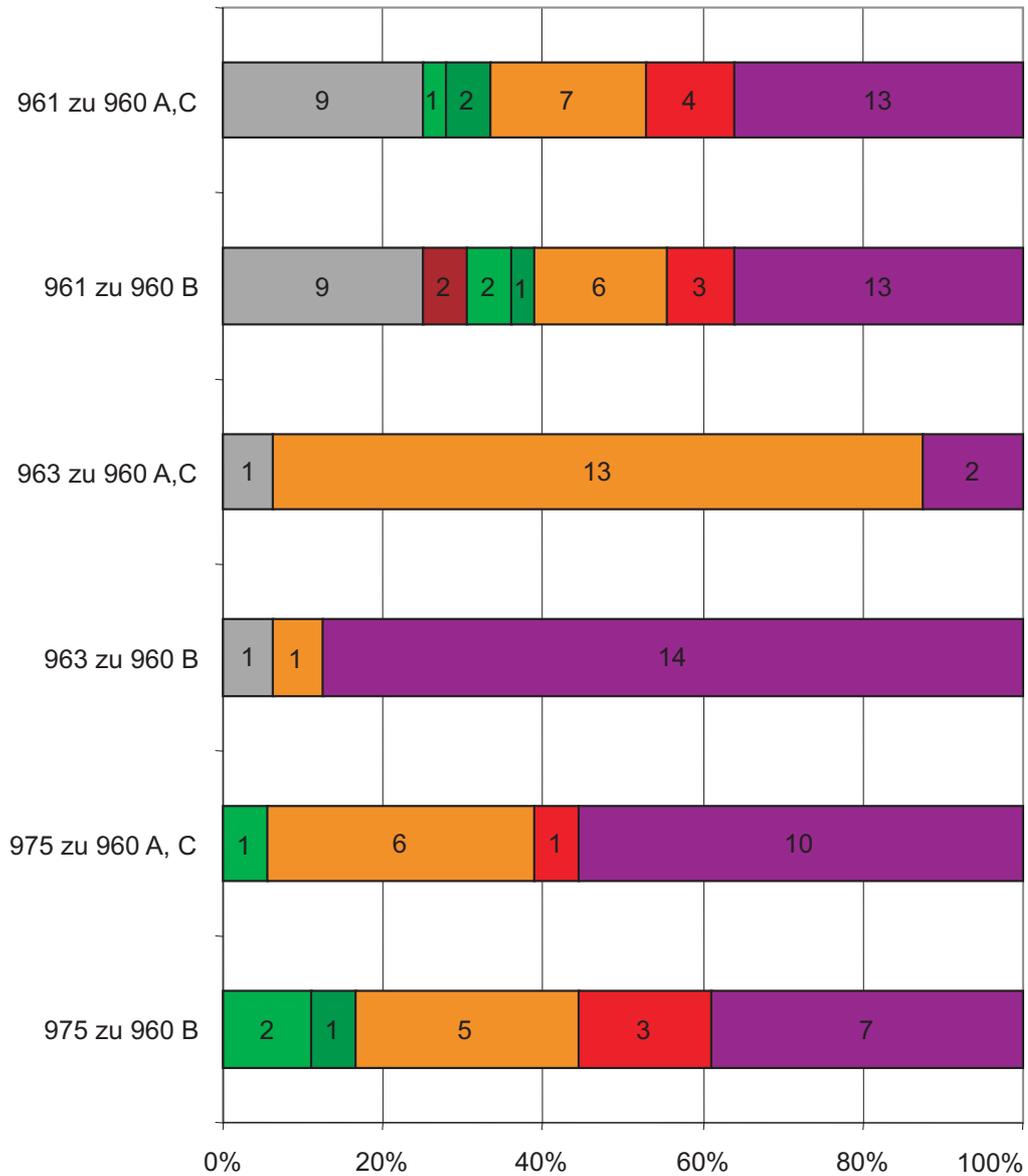
B18: Erreichbarkeit von München



B19a: Übergangszeiten Bus / S-Bahn von und nach München

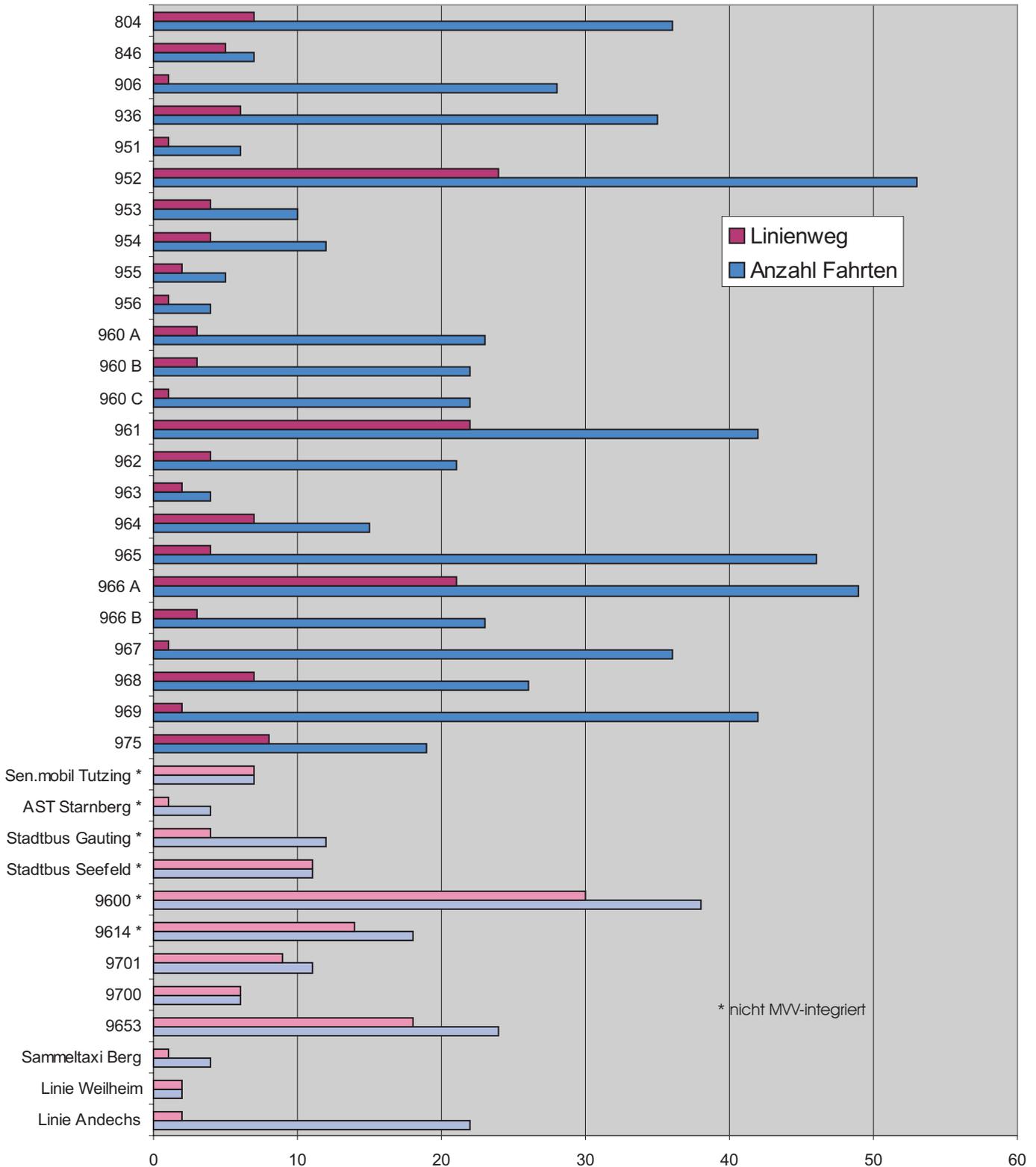


B19b:Übergänge zwischen Regionalbuslinien in Starnberg Nord

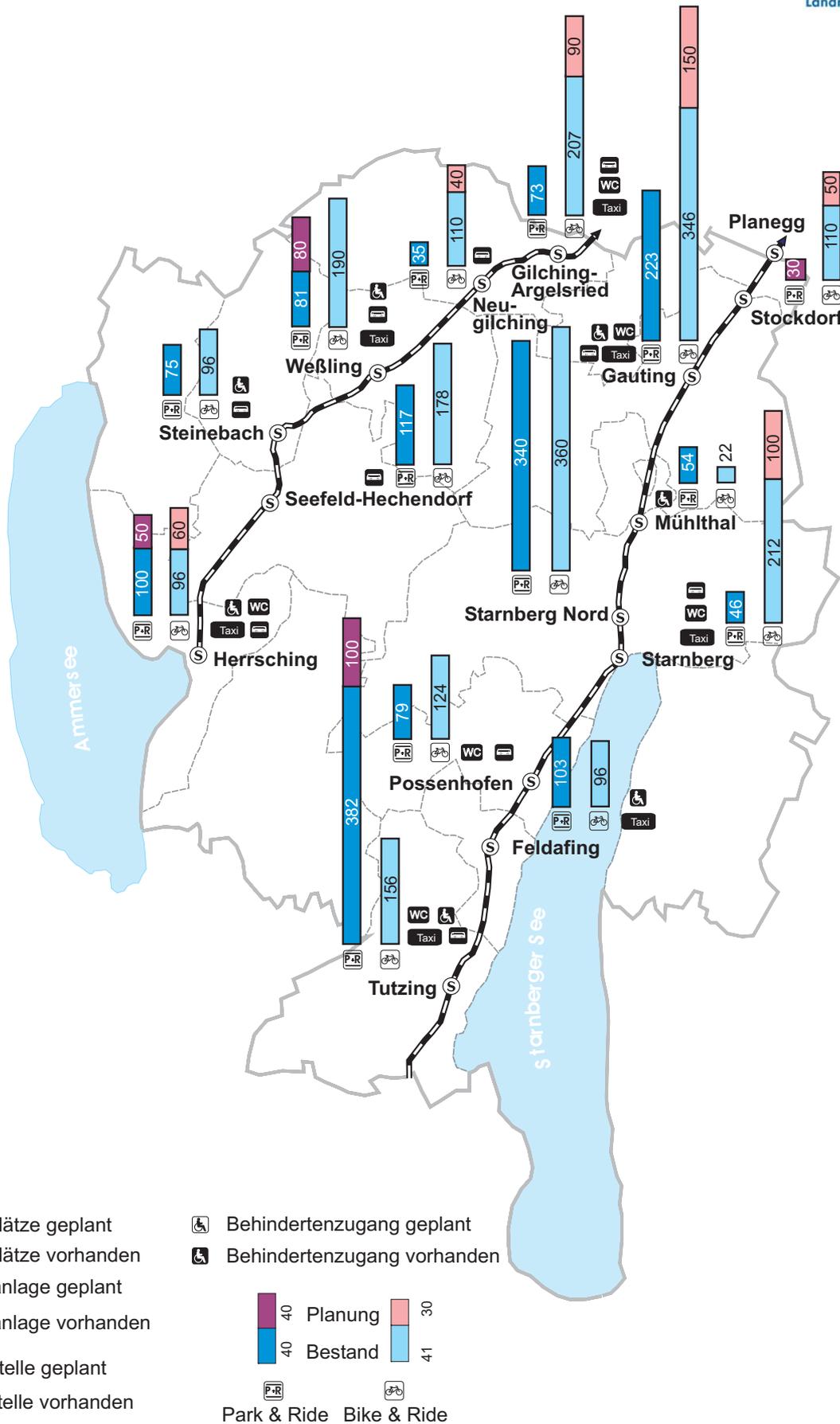


- keine Anbindung des Bf
- Übergangszeit 0-1 Min
- Übergangszeit 2-5 Min
- Übergangszeit 6-10 Min
- Übergangszeit 11-15 Min
- Übergangszeit 16-20 Min
- Übergangszeit über 20 Min

B19c: Übergänge der Regionalbuslinien zum Stadtverkehr Starnberg (Linie 960) (Hin- und Rückfahrt) (Basis Anzahl Fahrten)

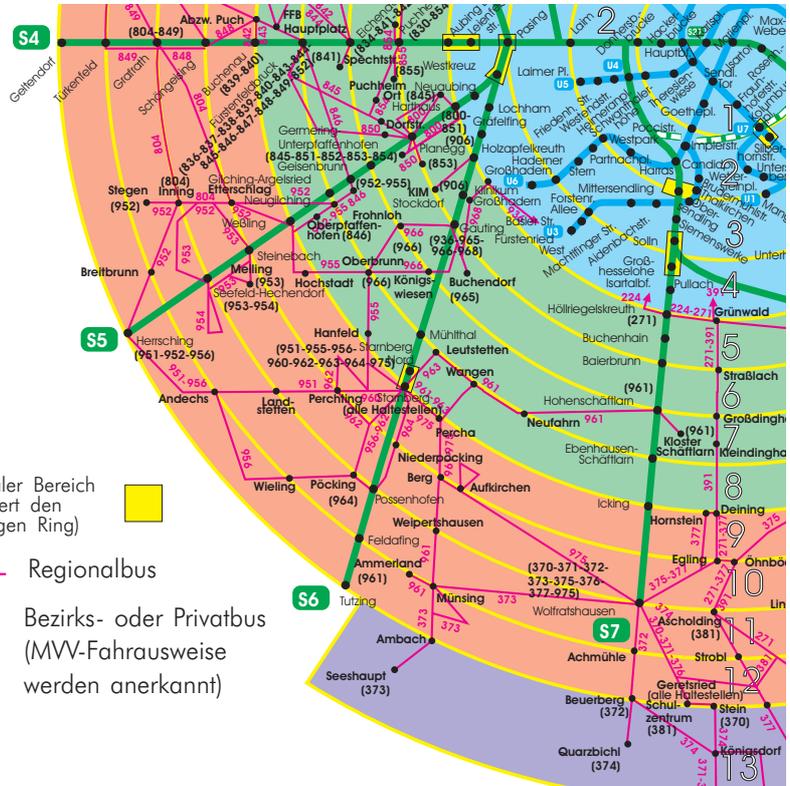
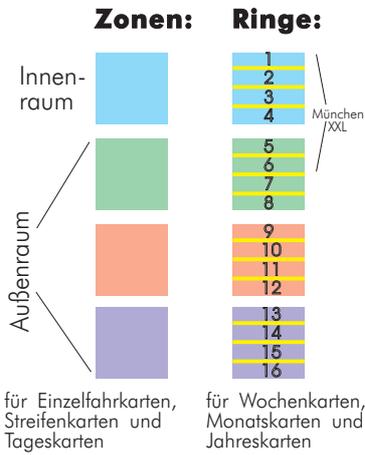


B20: Anzahl der Fahrten und Linienwege im Landkreis Starnberg



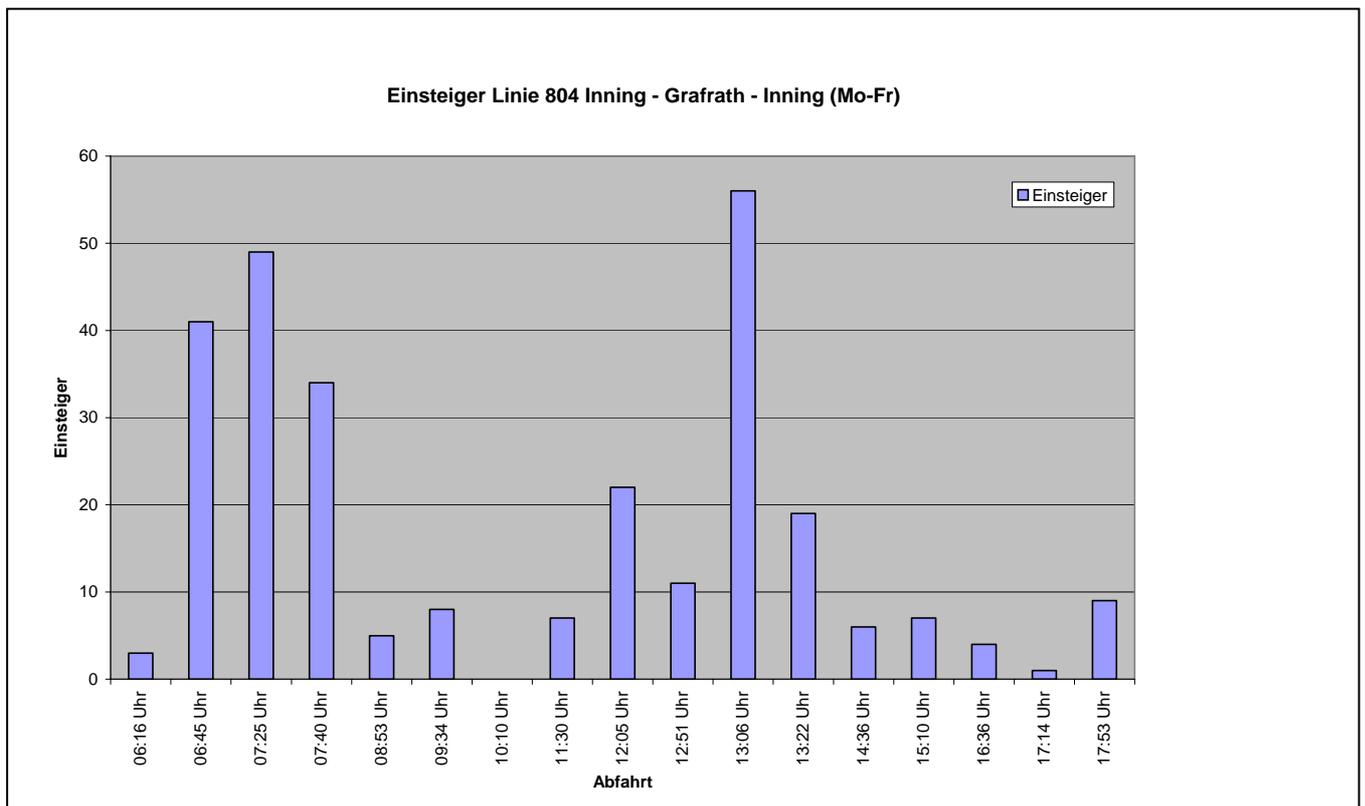
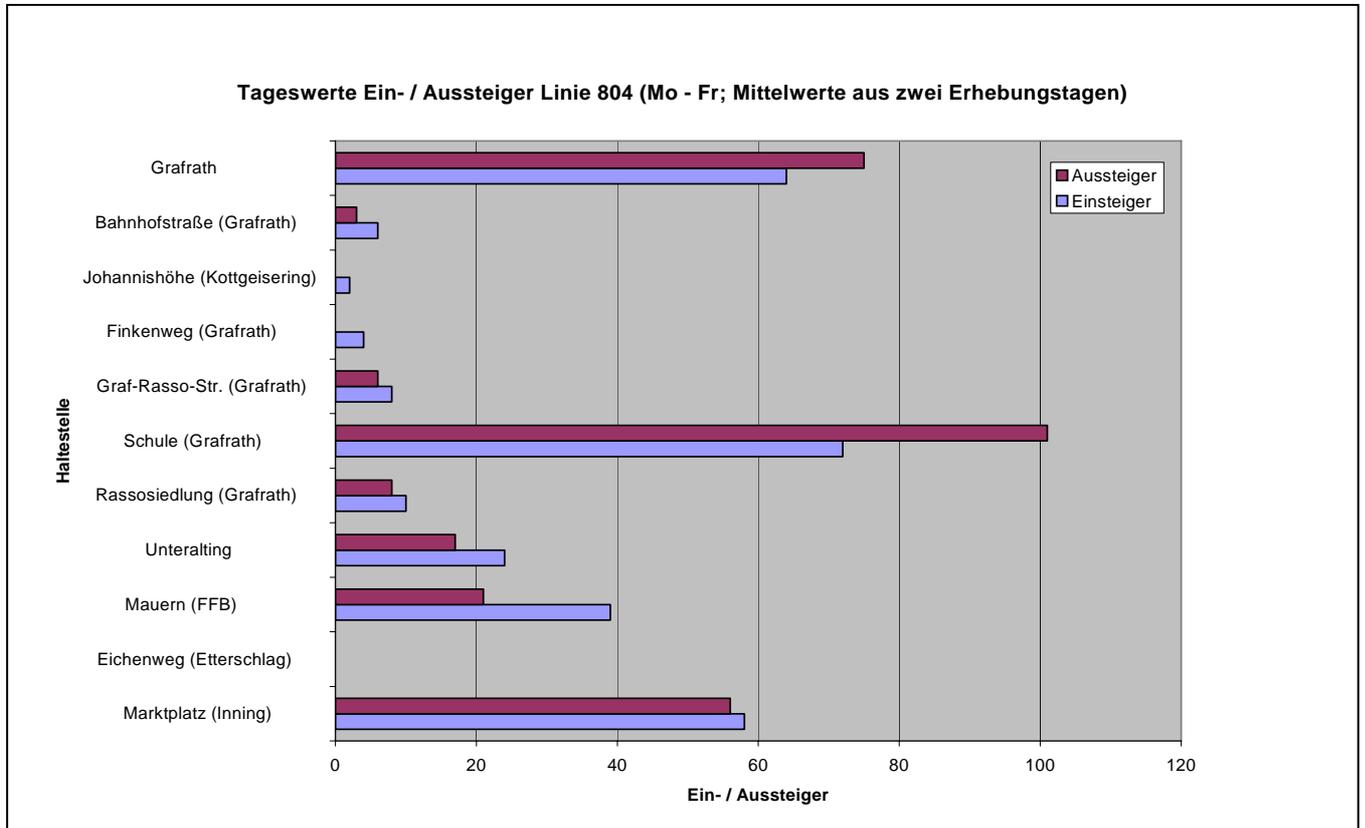
B21: Infrastruktur der Bahnhöfe (Bestand und Planung) im Landkreis Starnberg

Stand: 10. Juni 2001



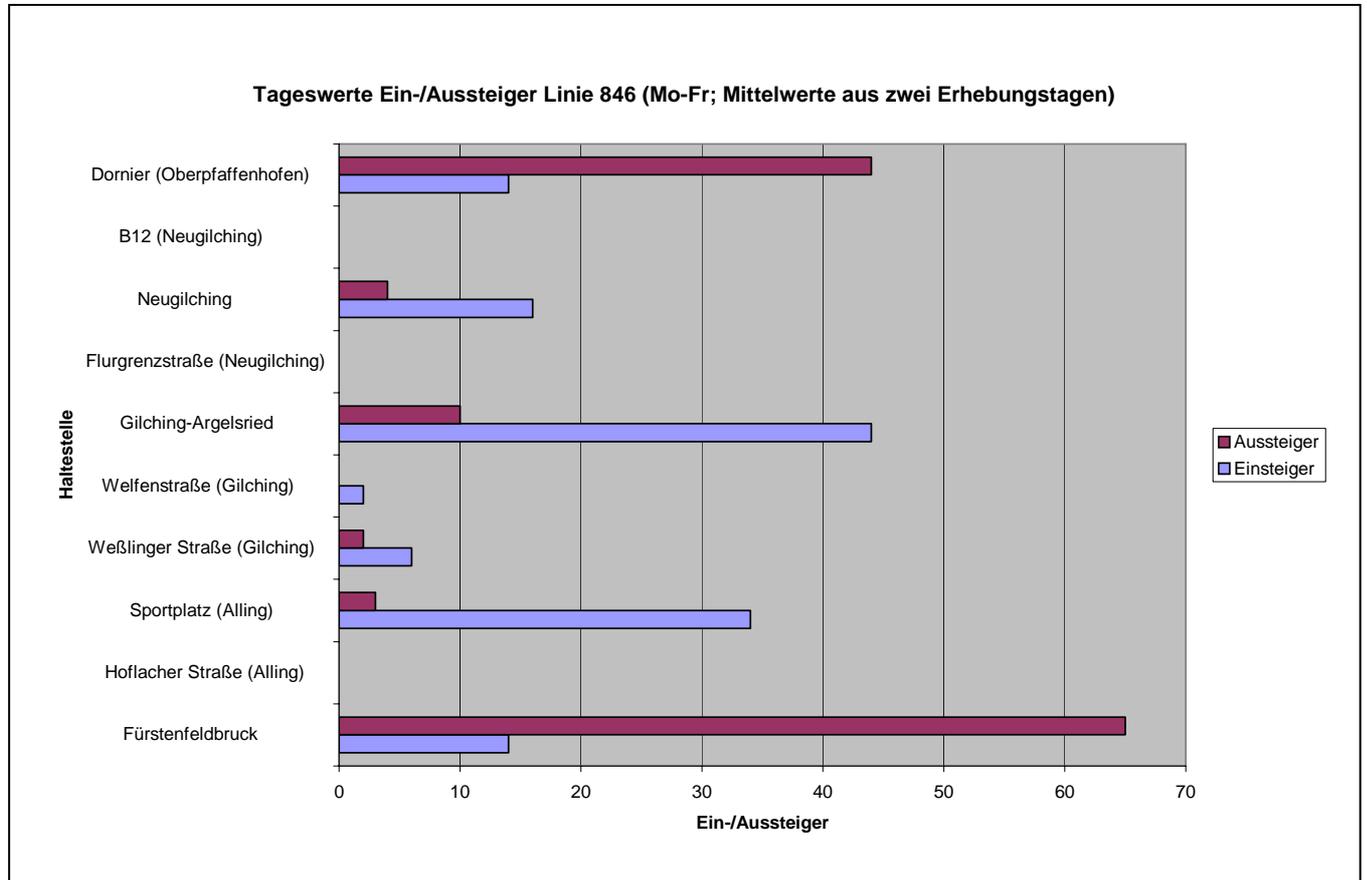
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 804

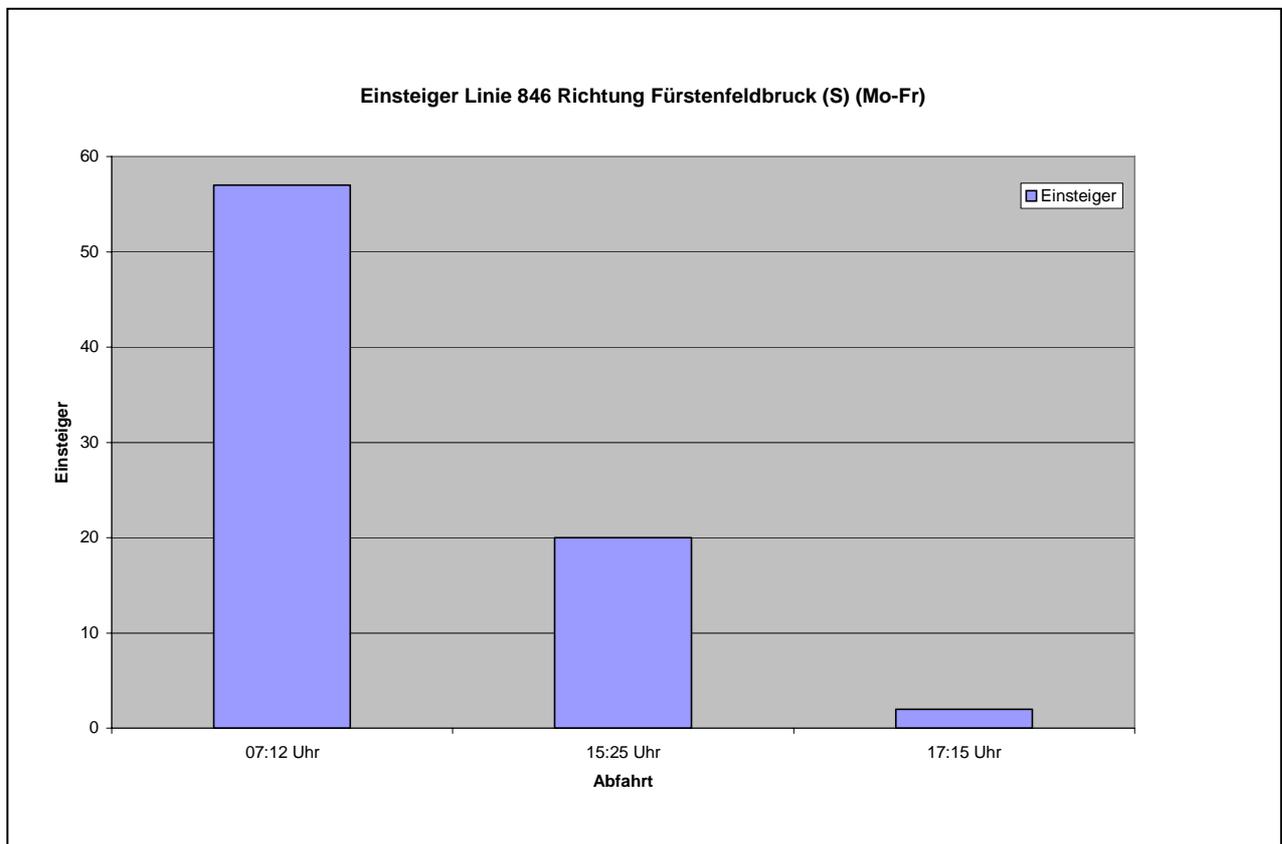
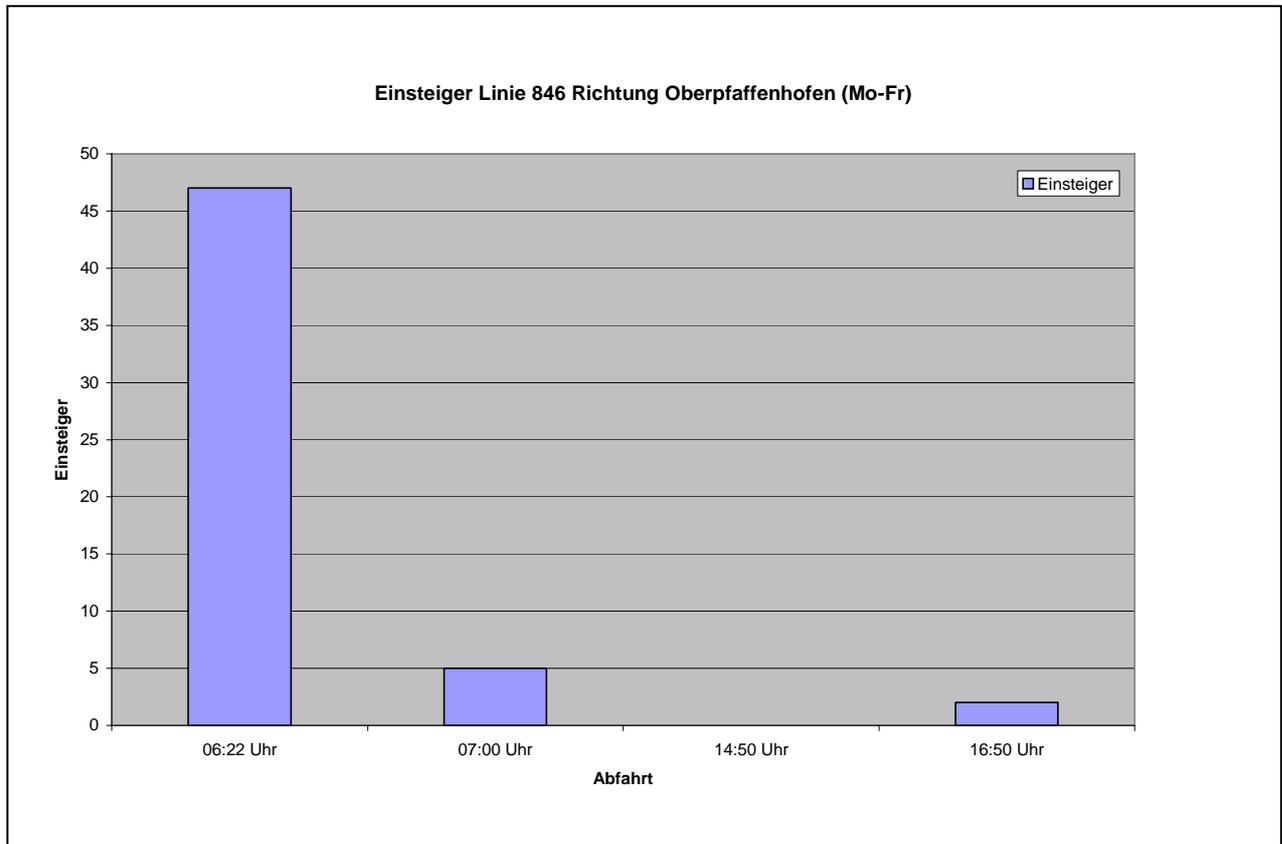


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 846

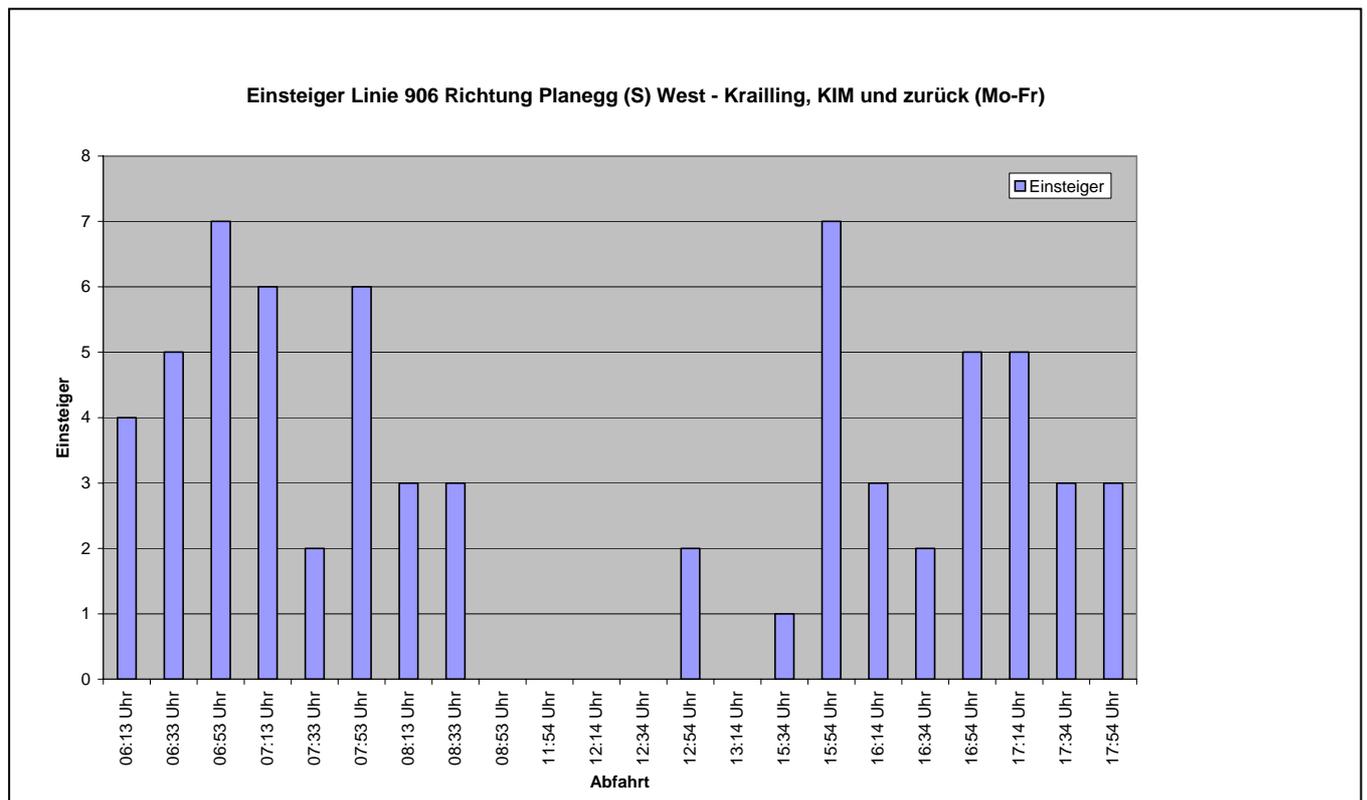
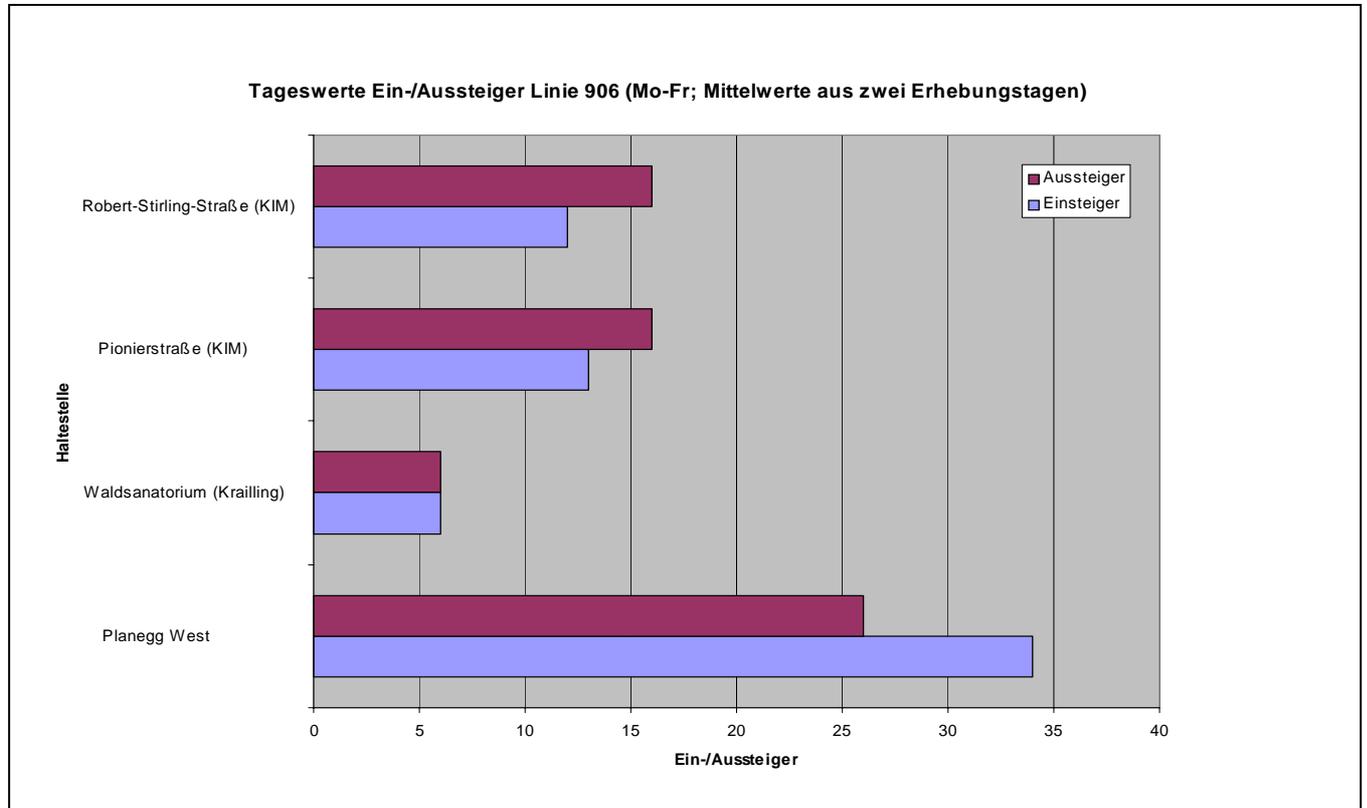


Linie 846



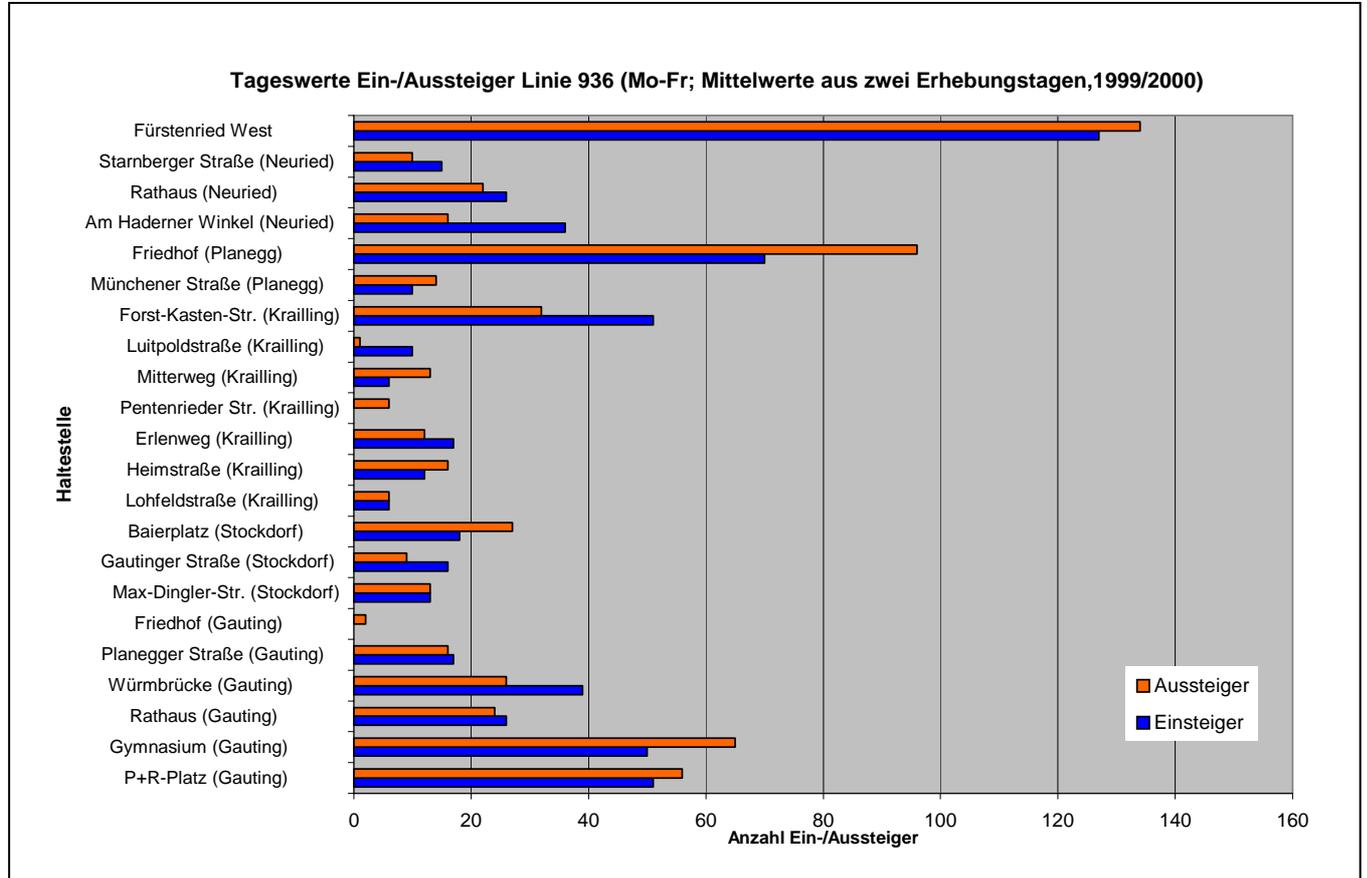
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 906

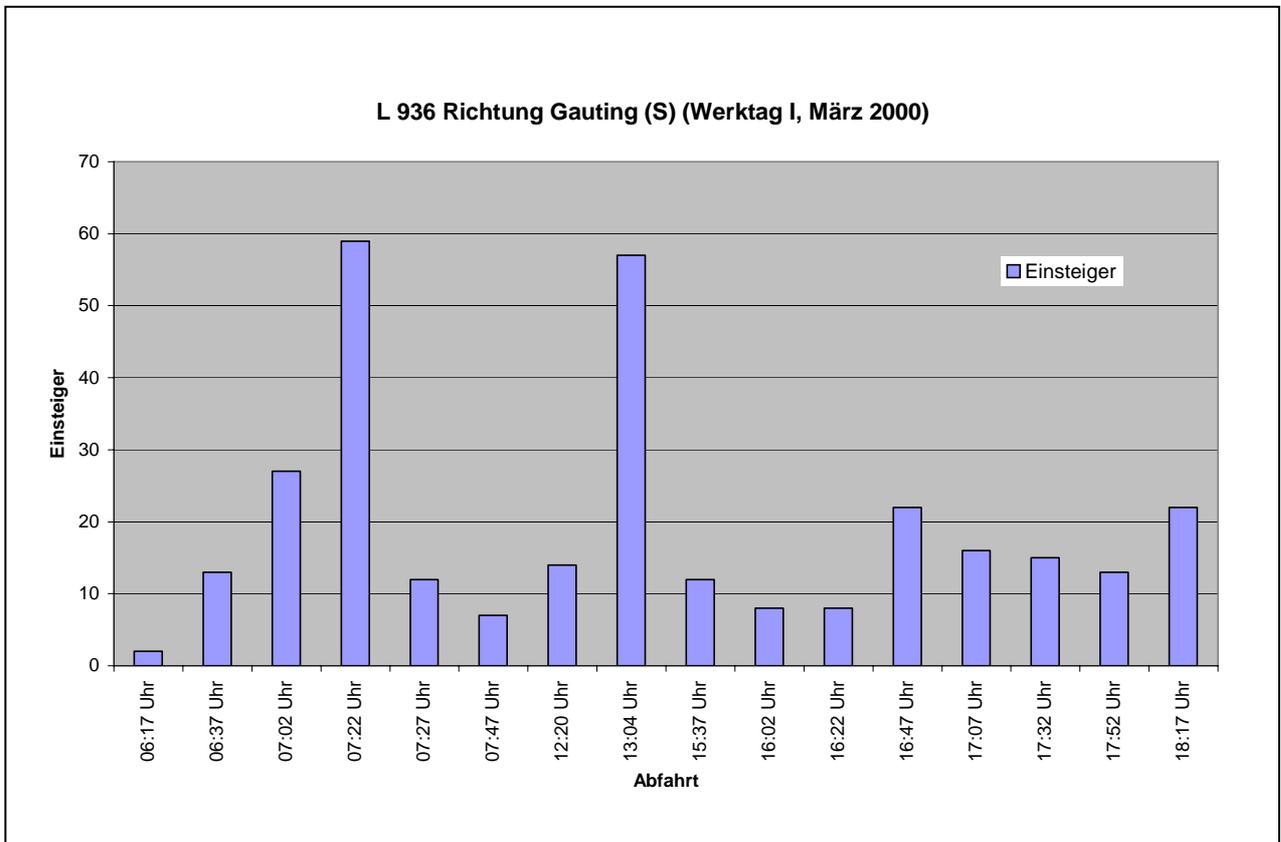
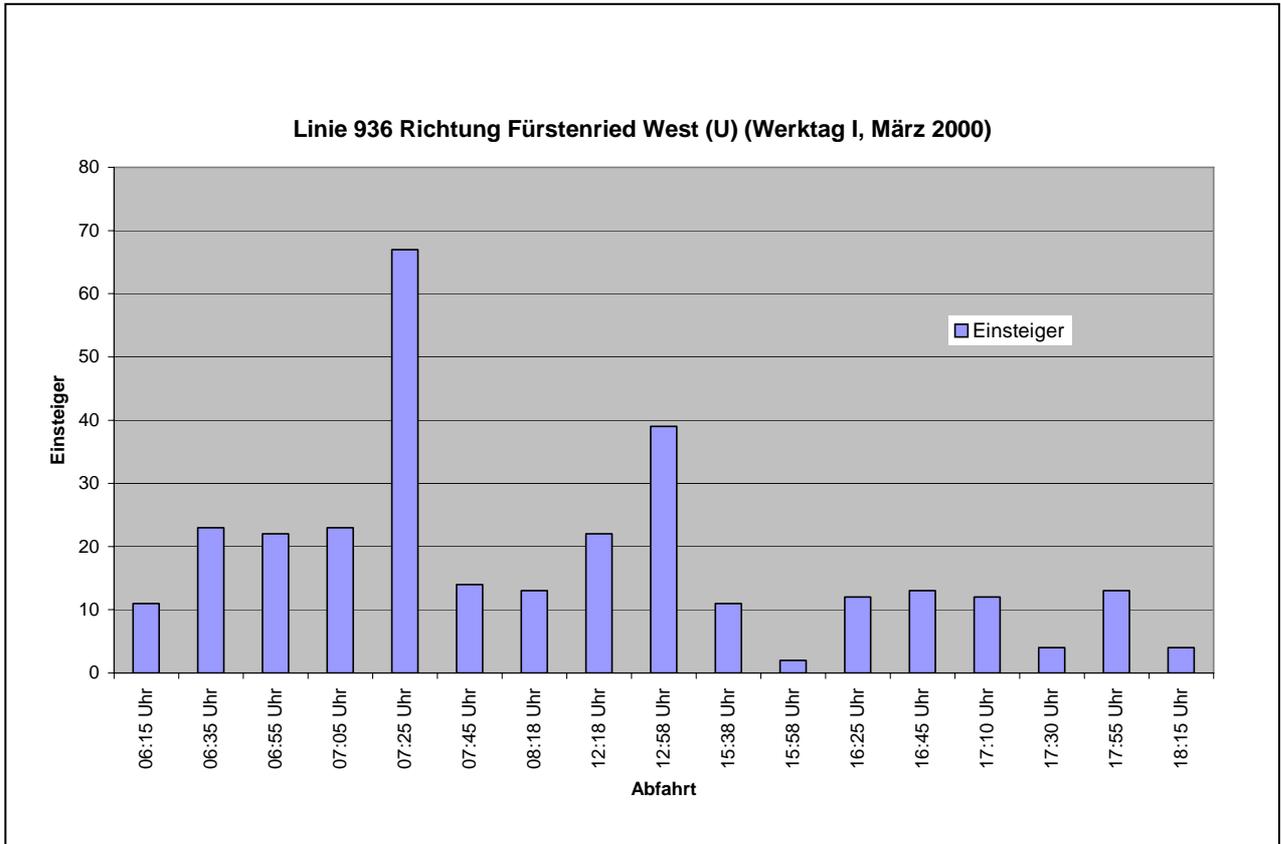


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 936

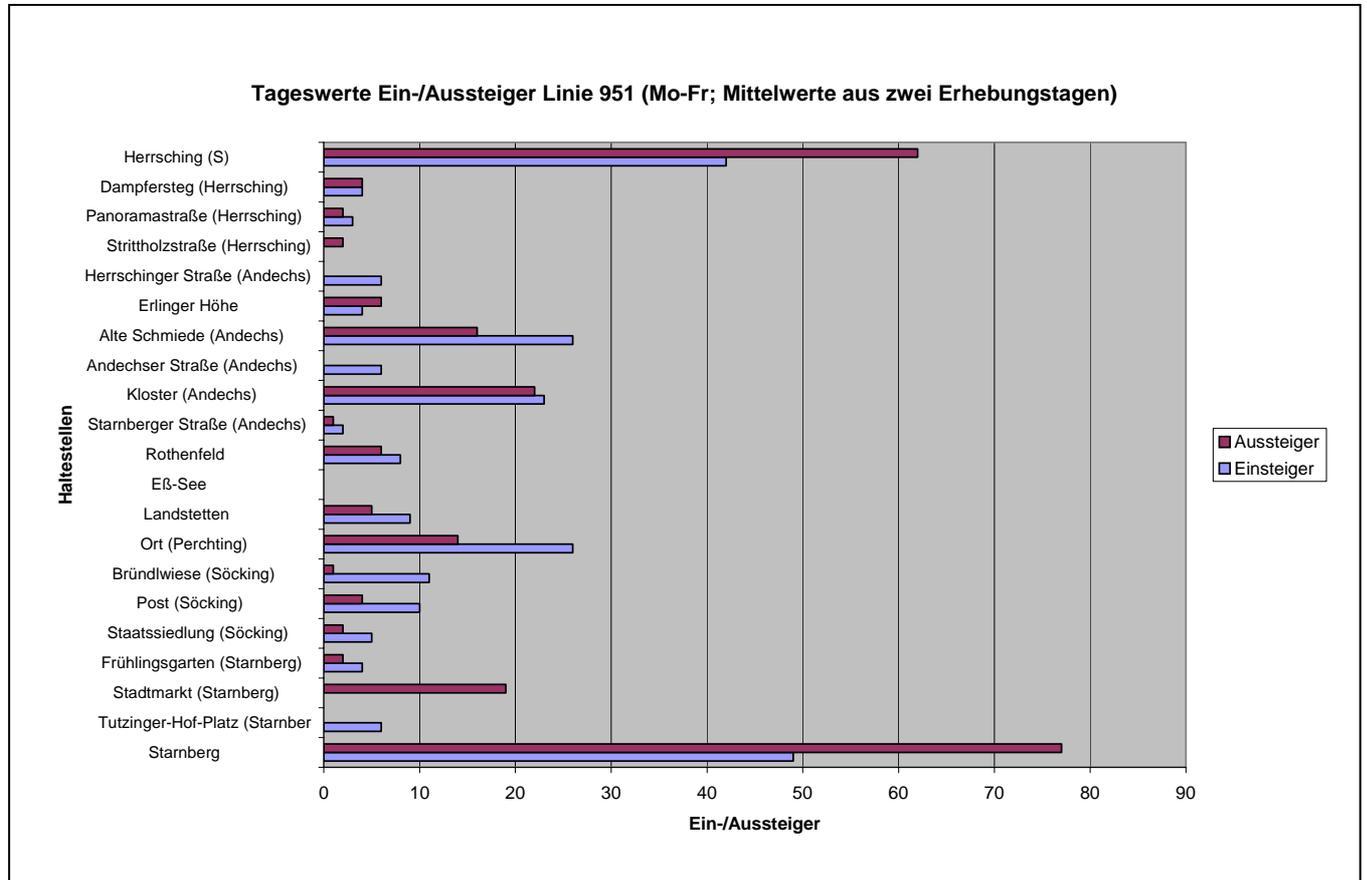


Linie 936

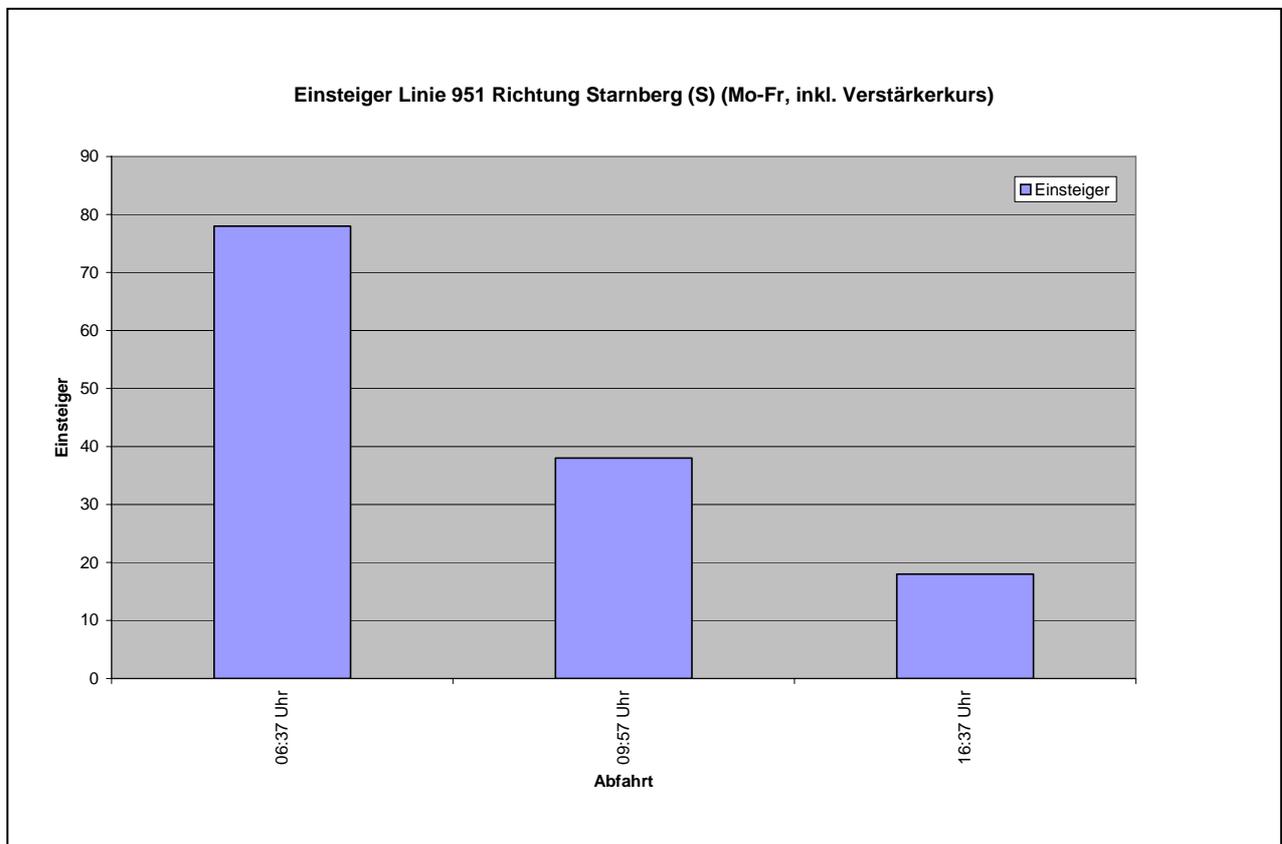
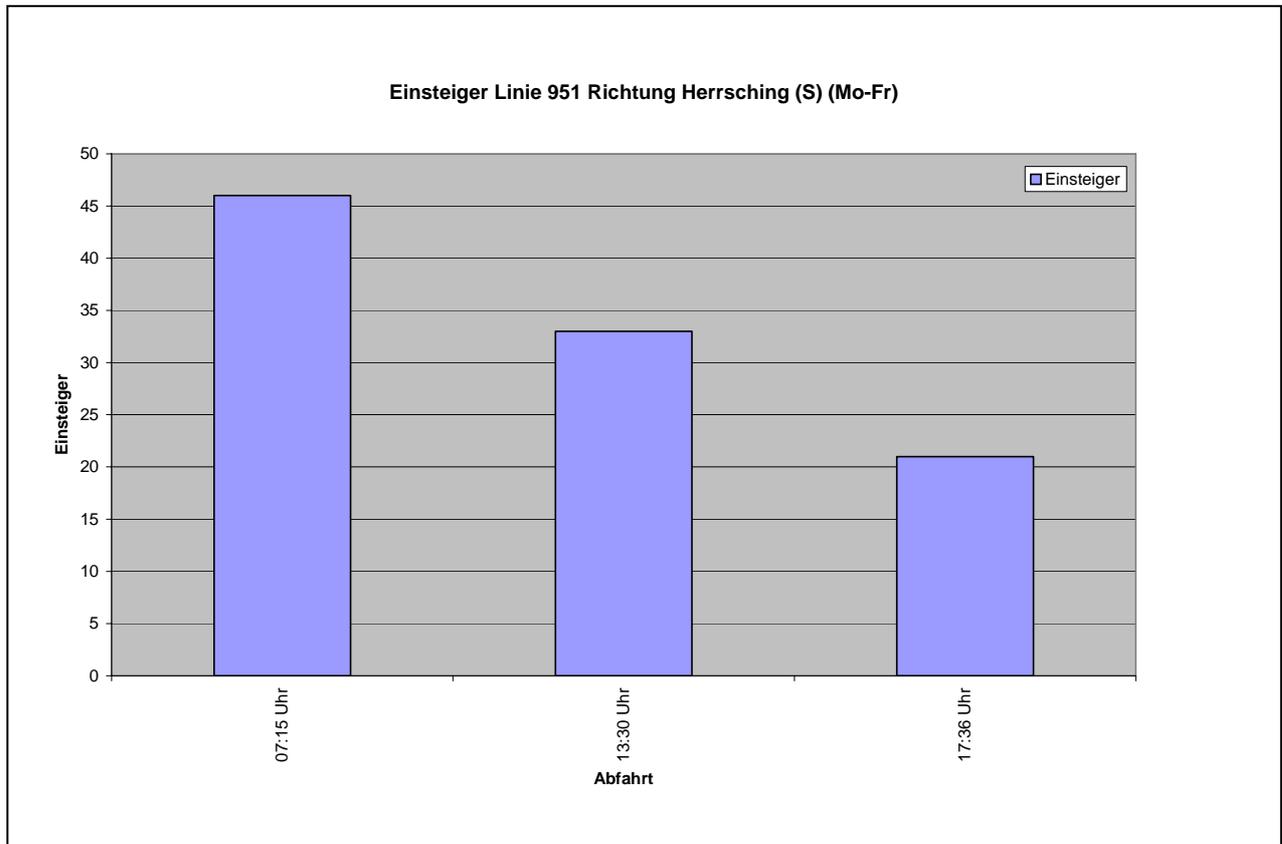


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 951

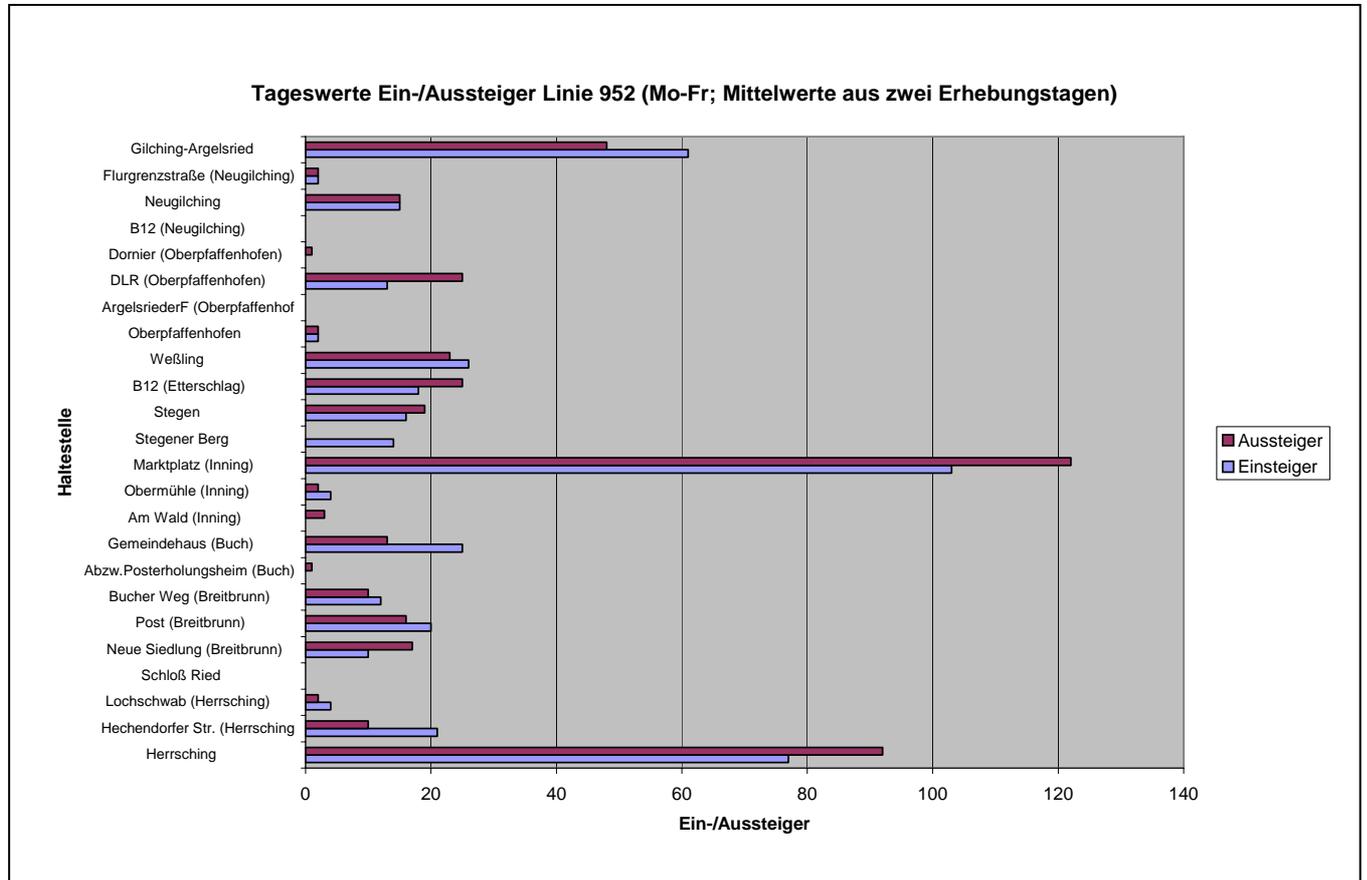


Linie 951

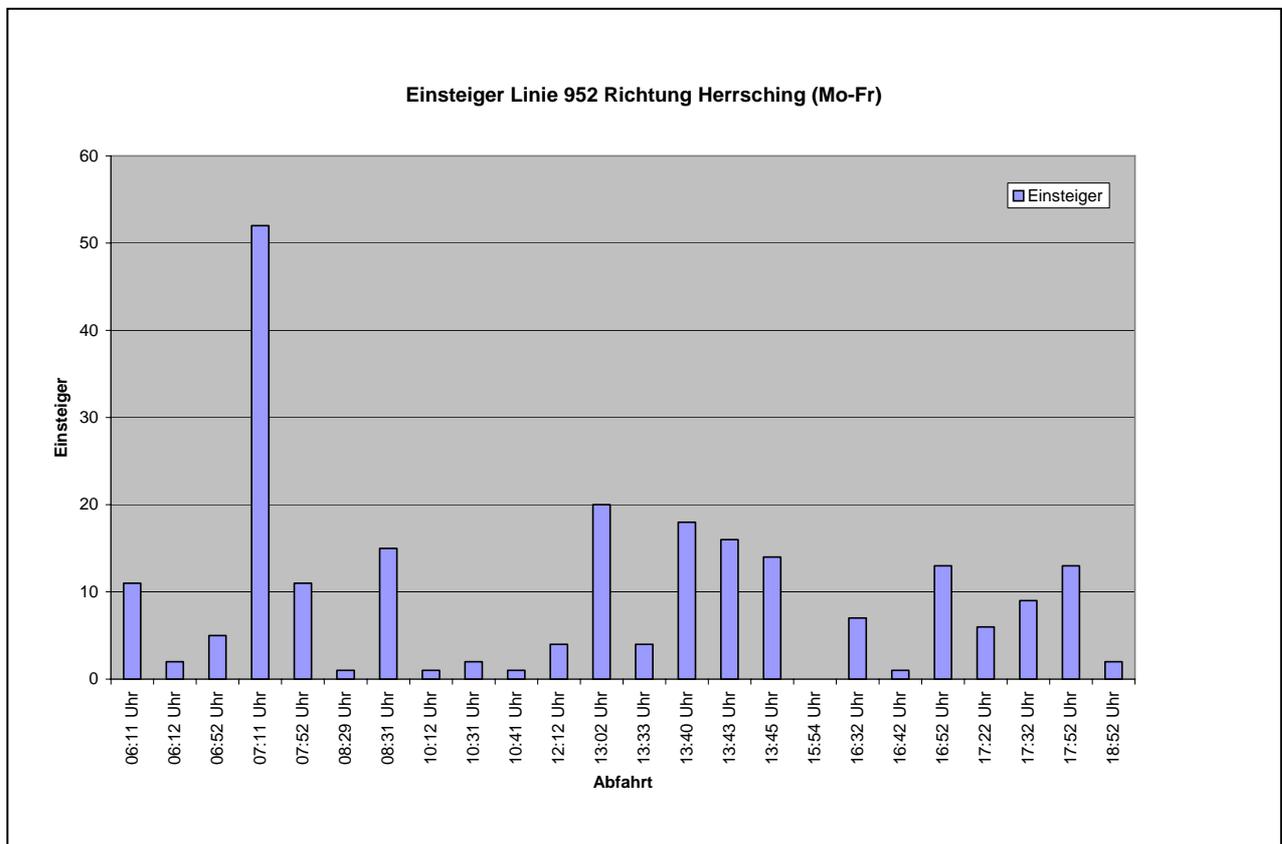
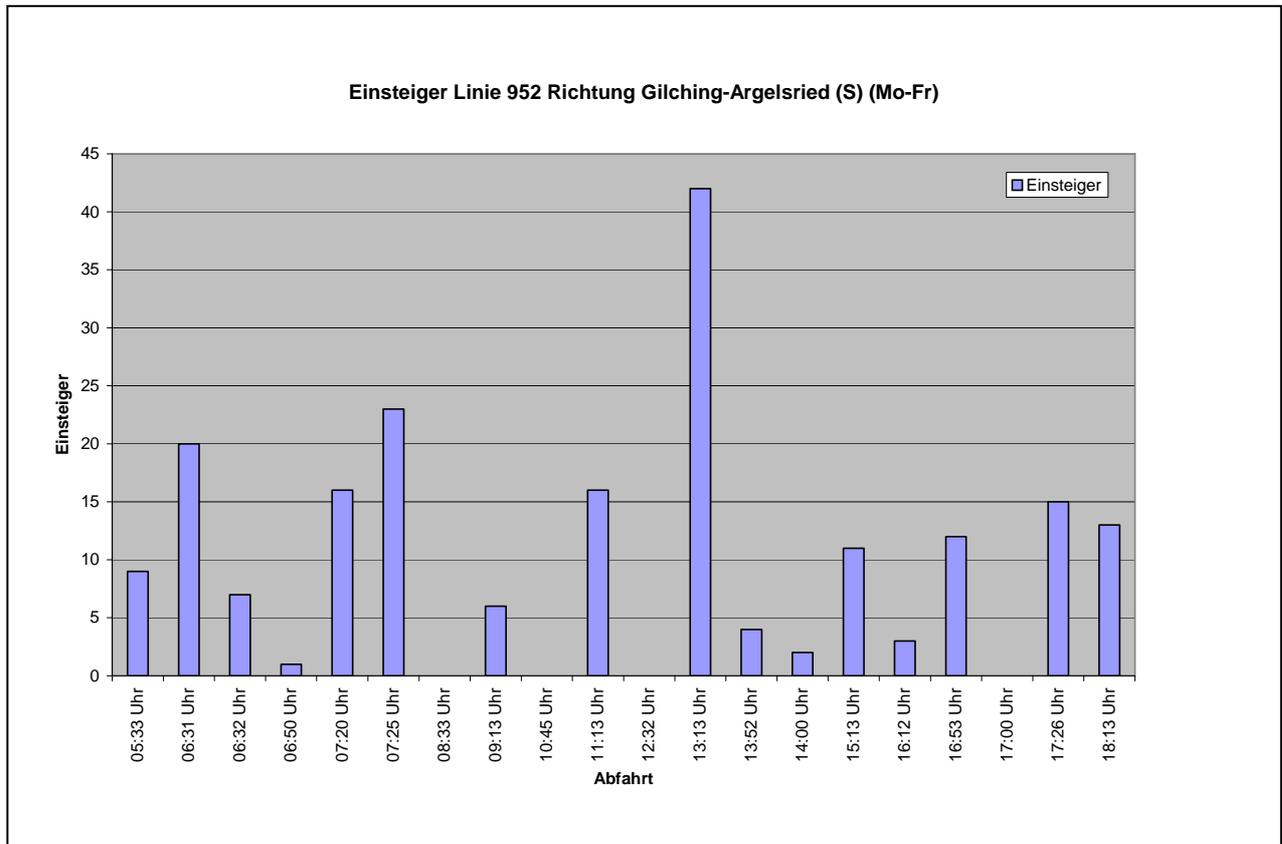


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 952

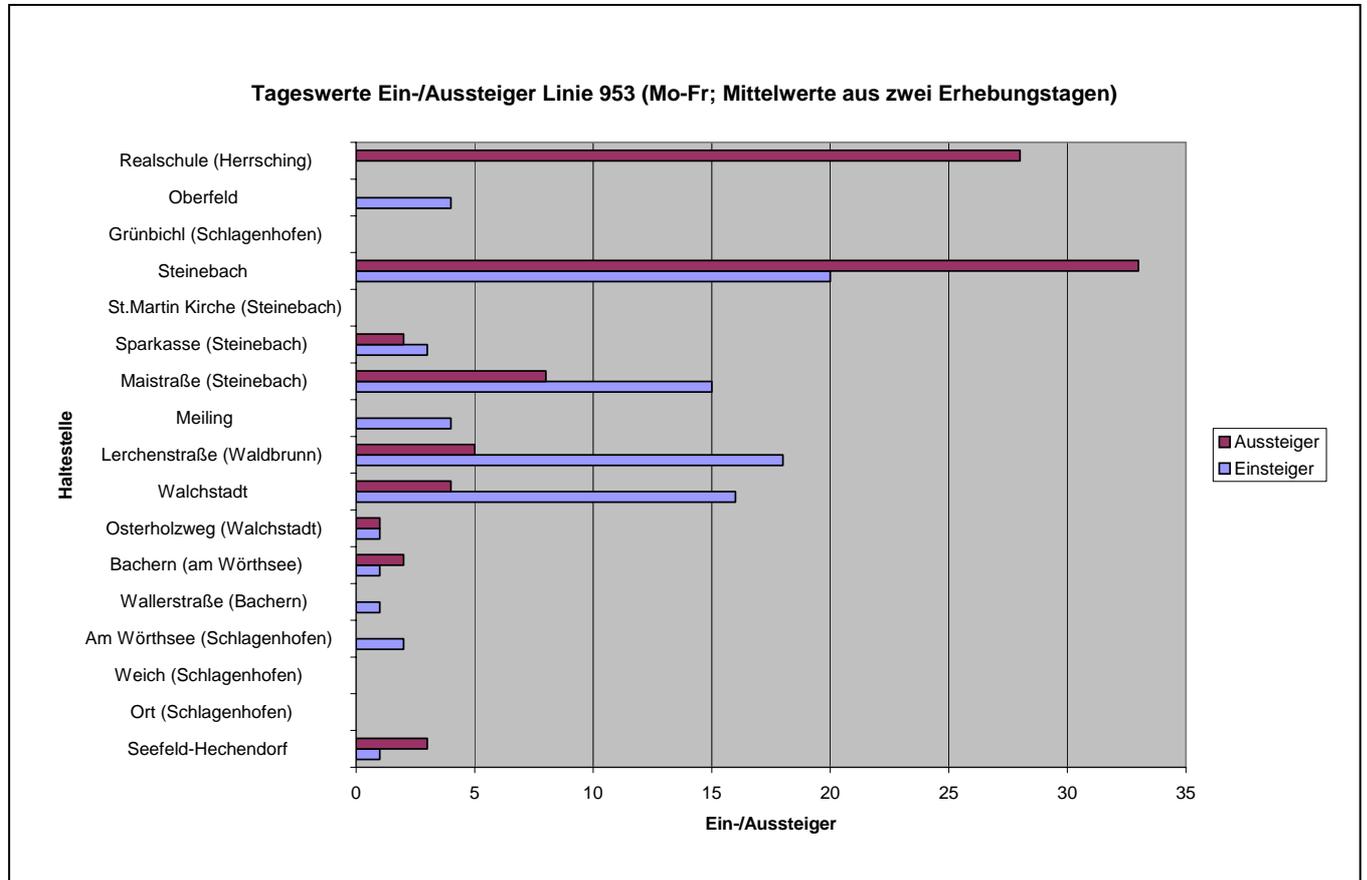


Linie 952

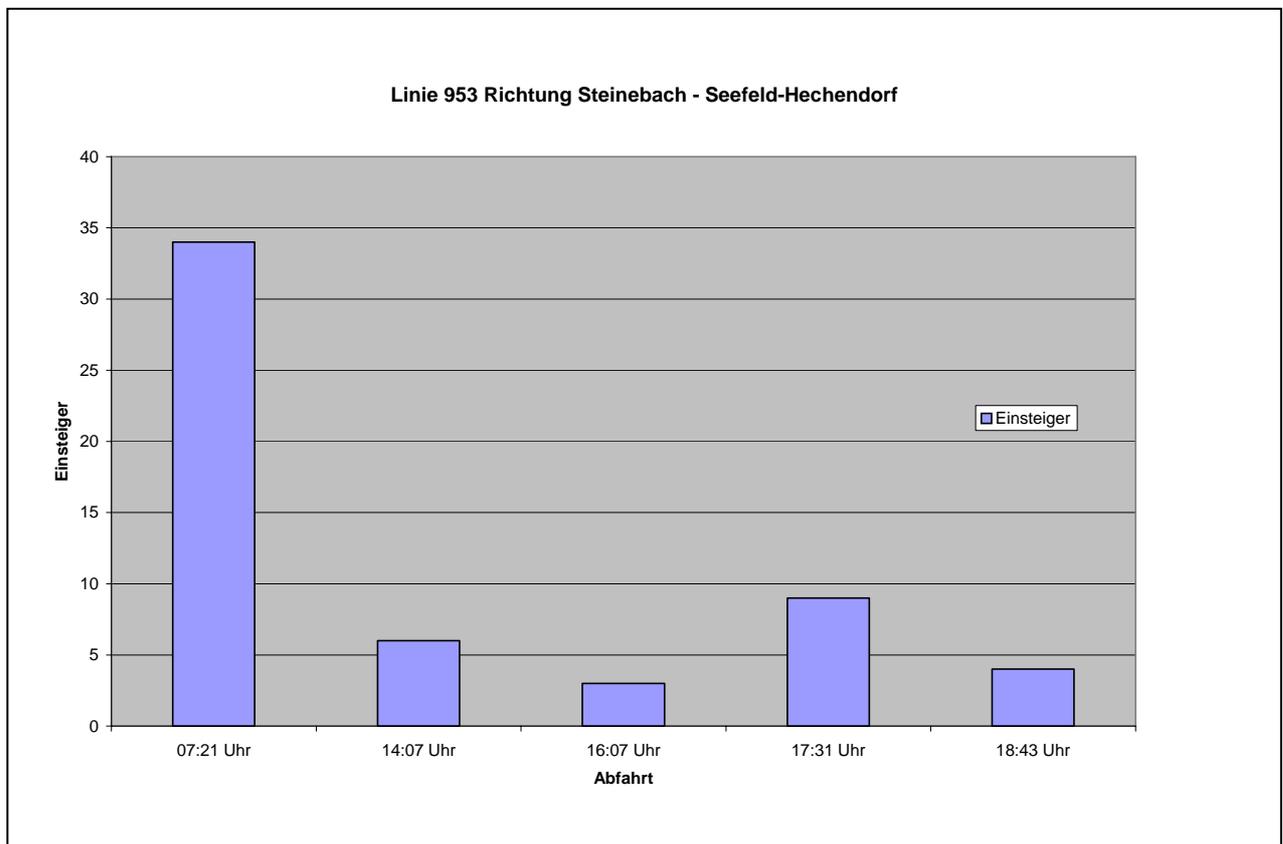
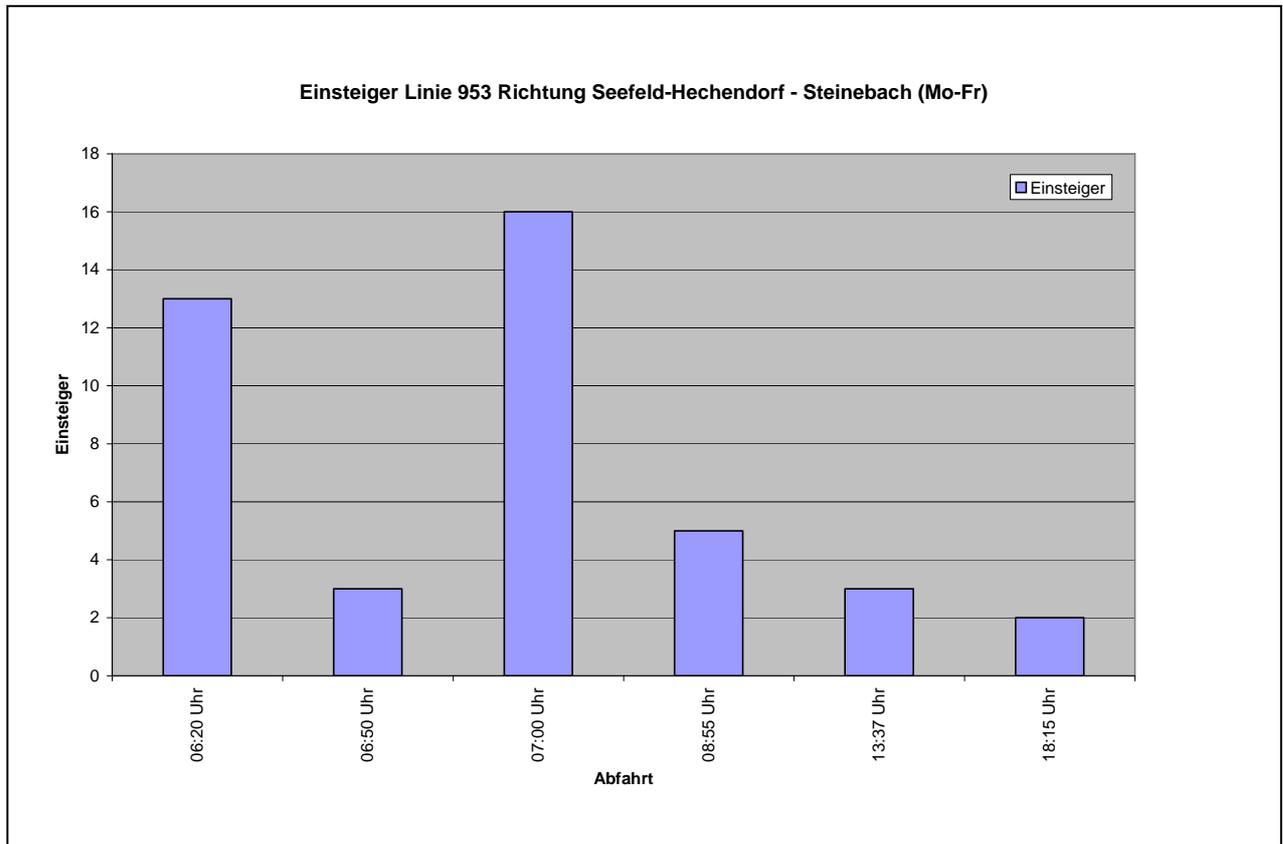


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 953

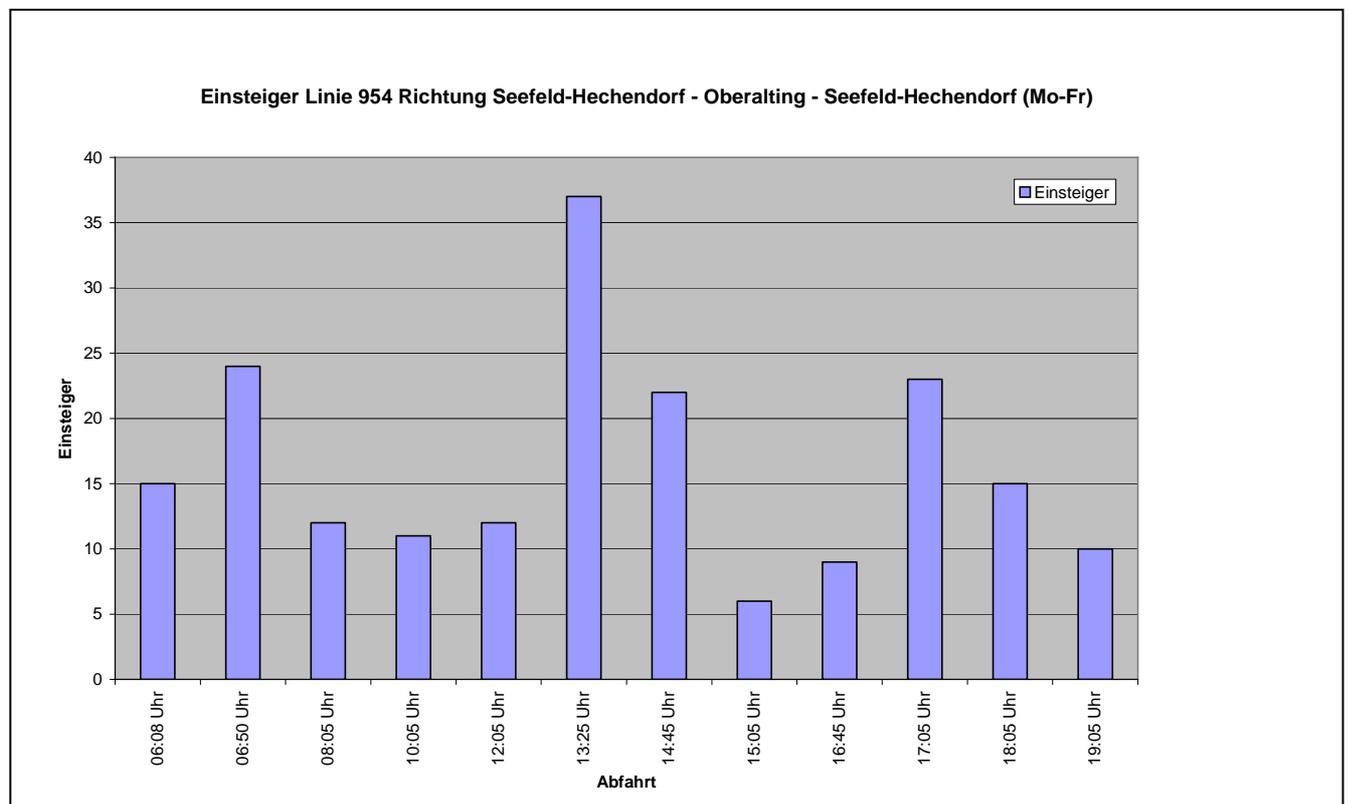
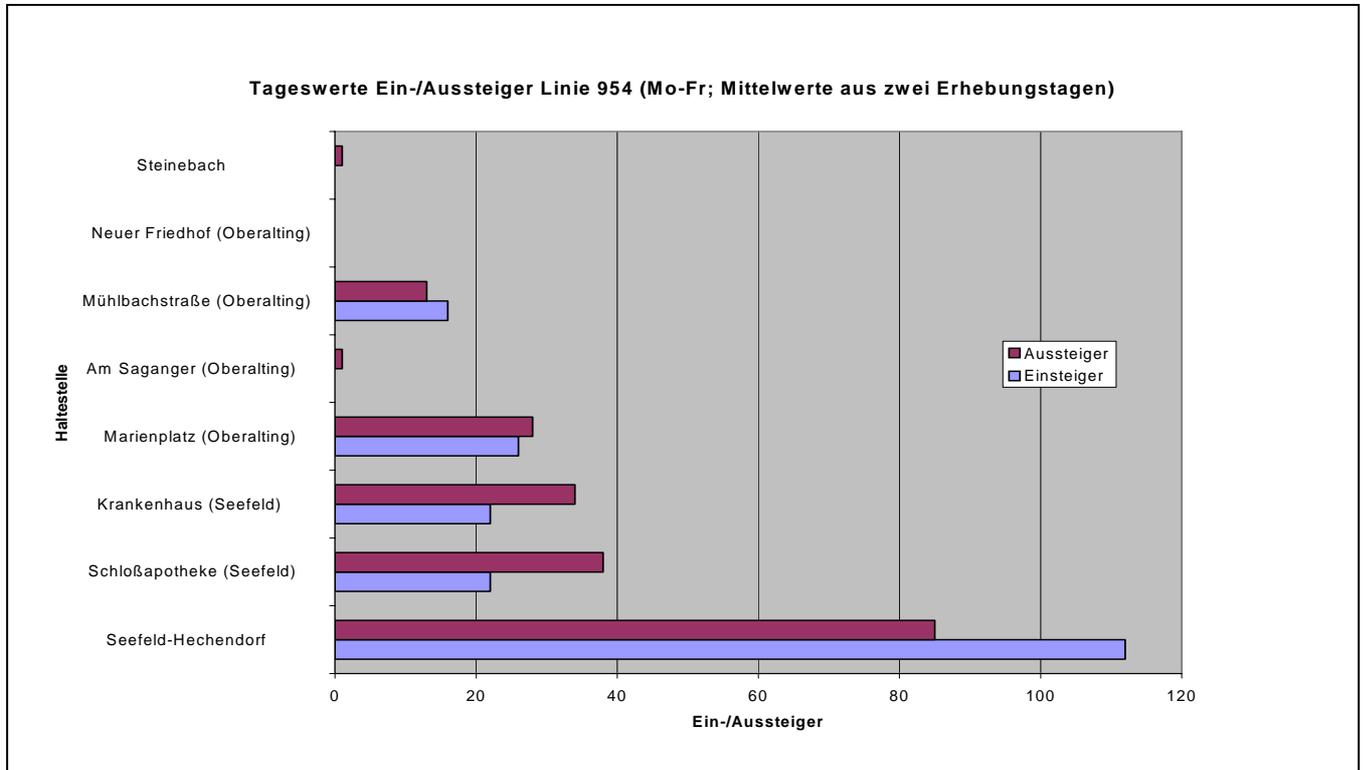


Linie 953



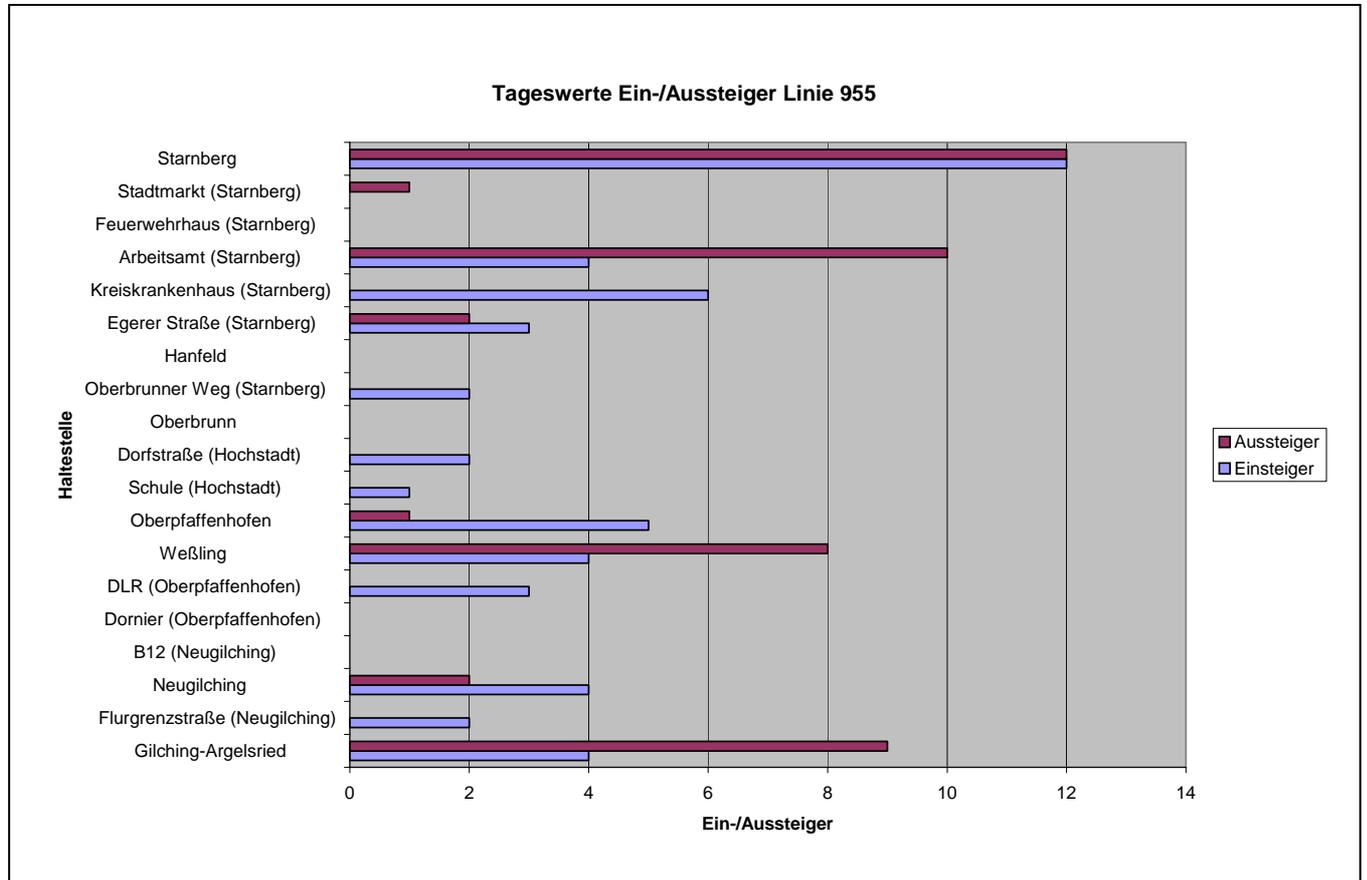
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 954

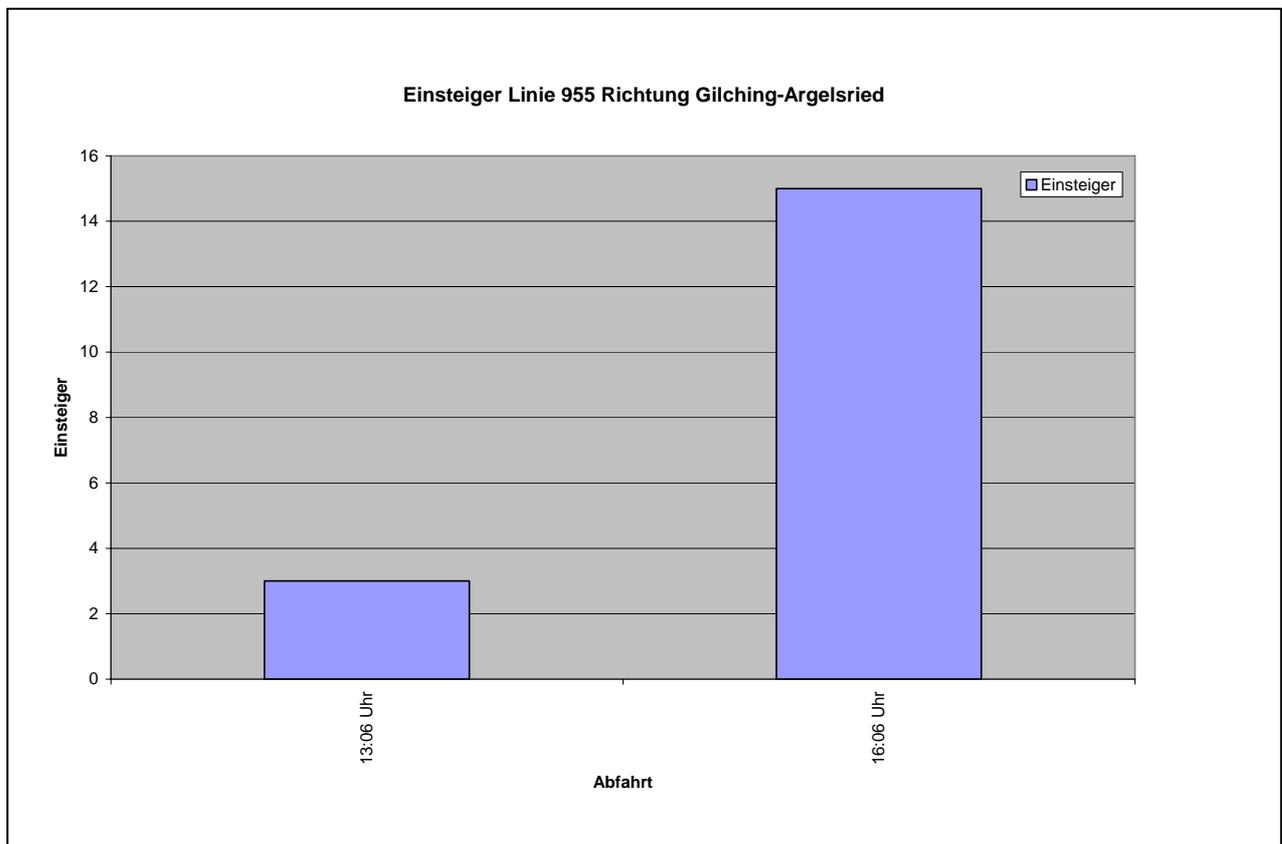
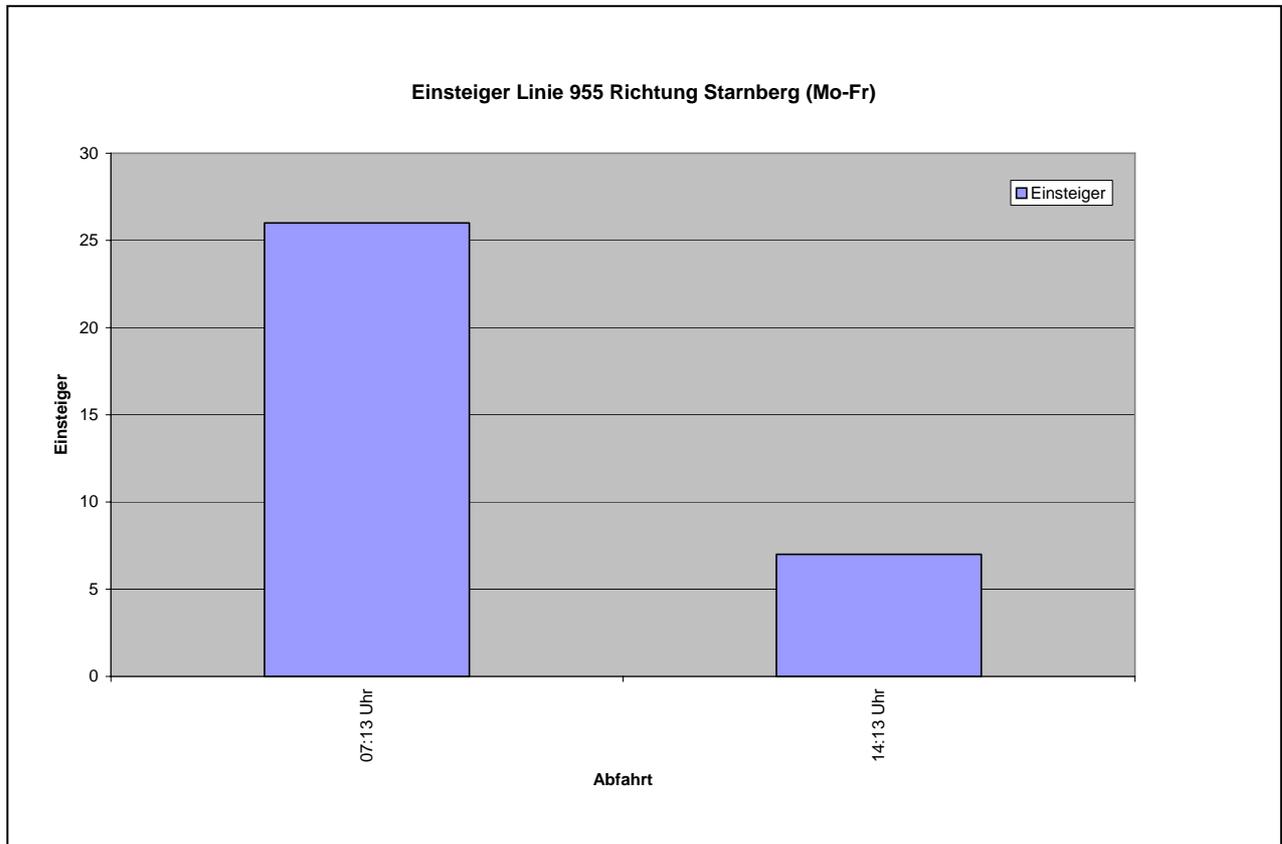


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 955

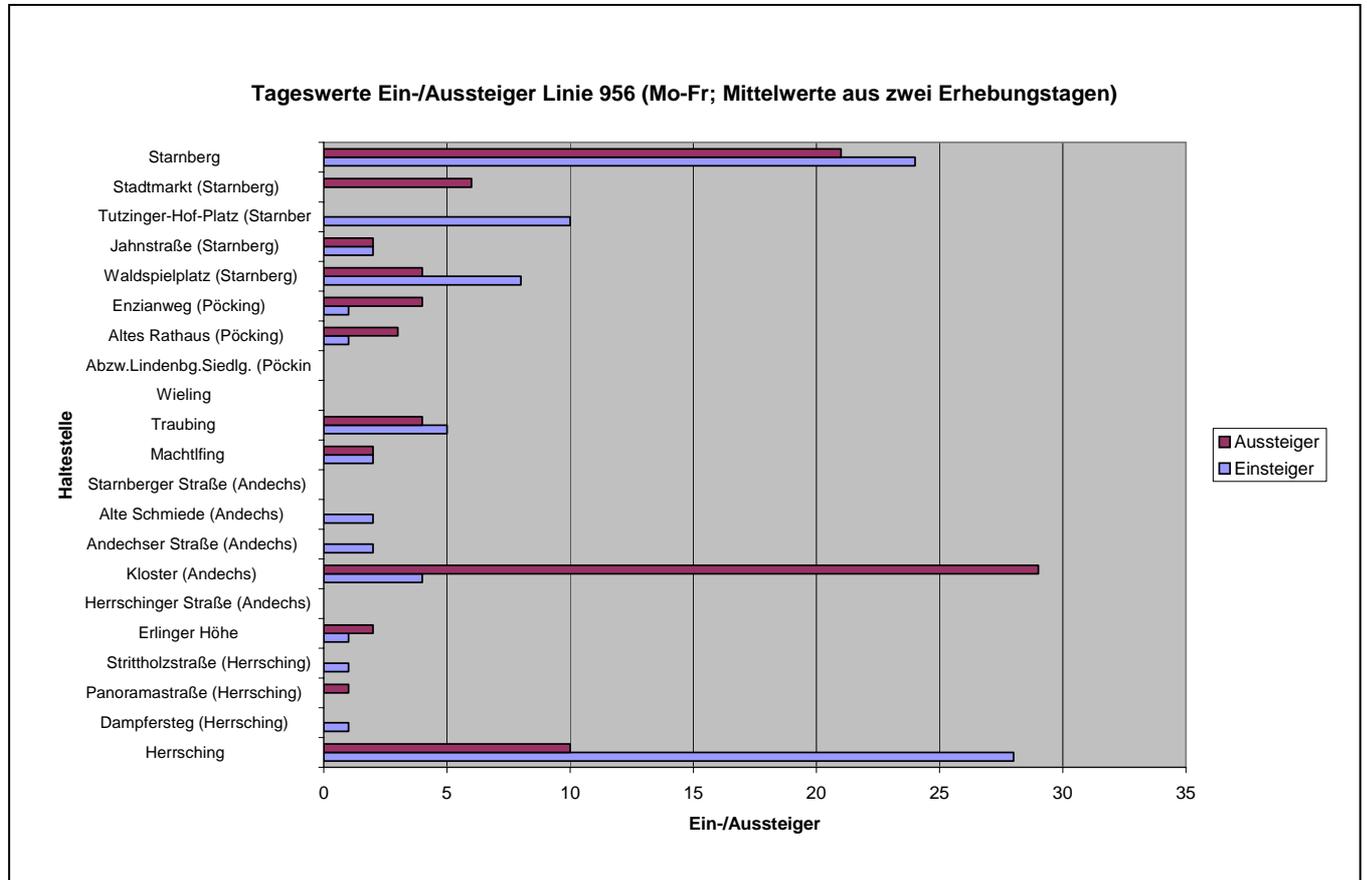


Linie 955

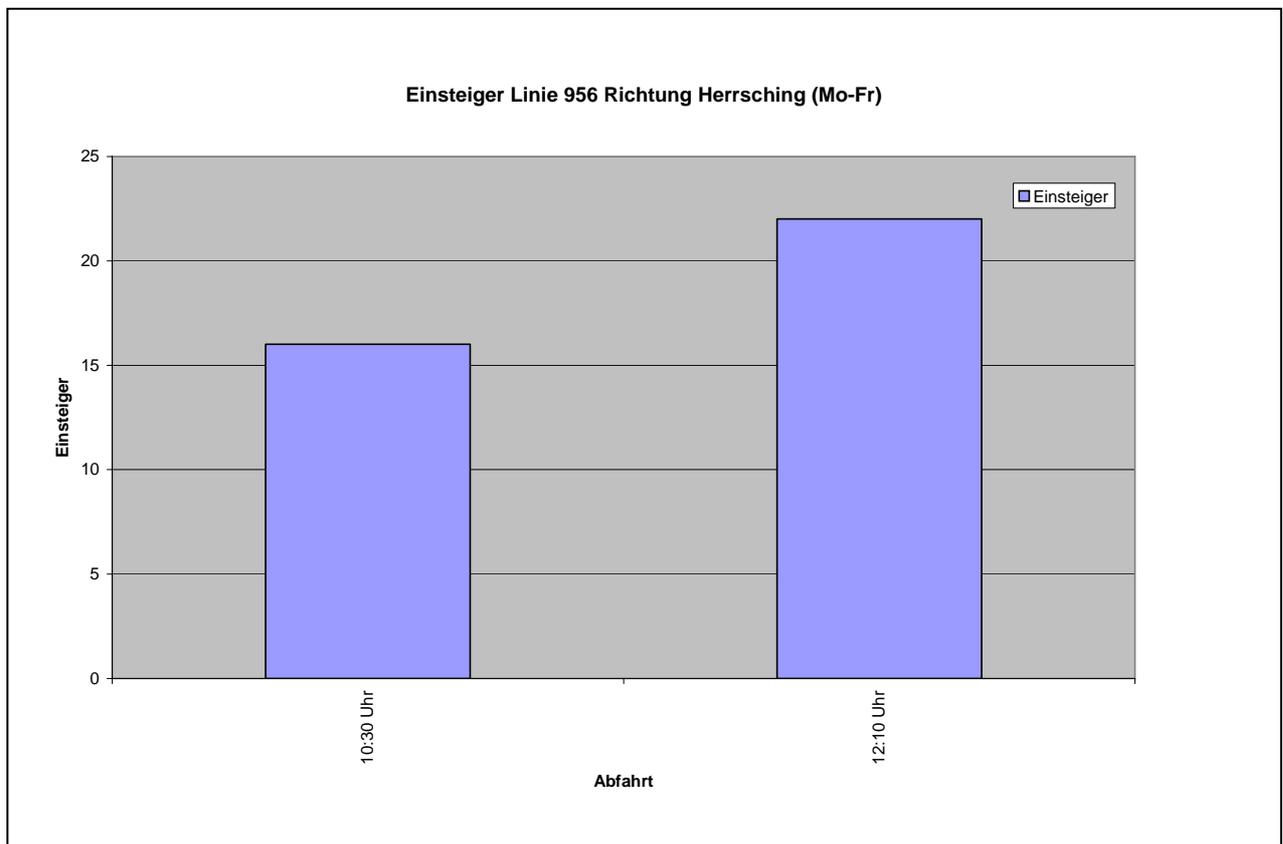
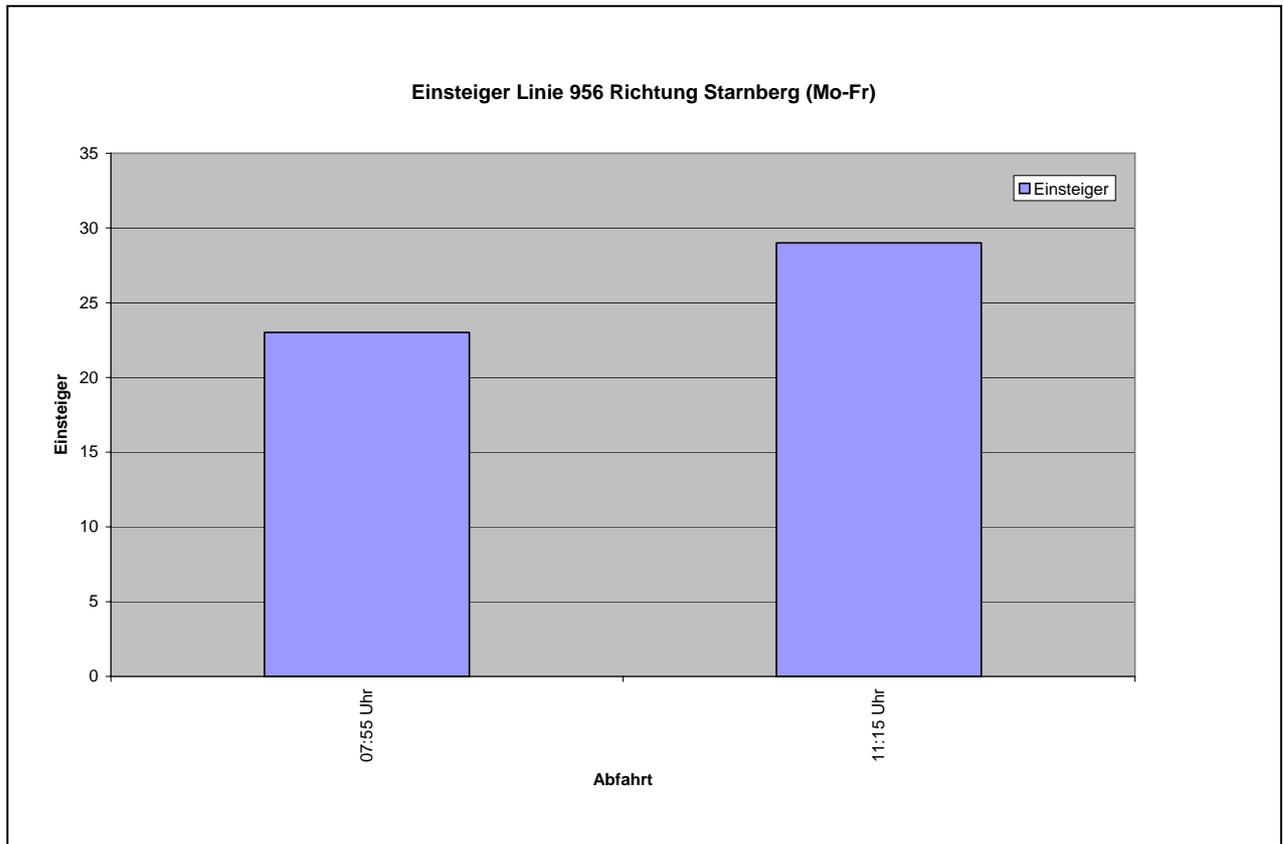


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 956

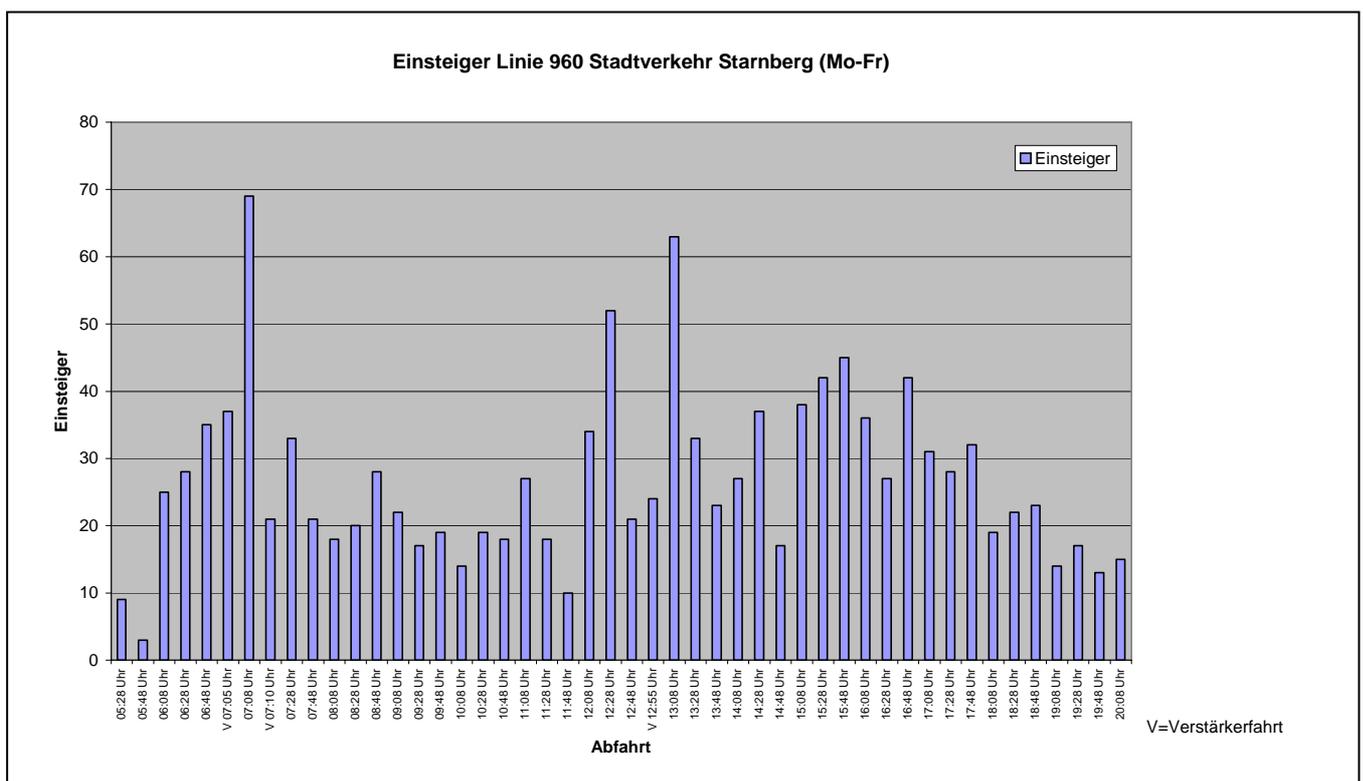
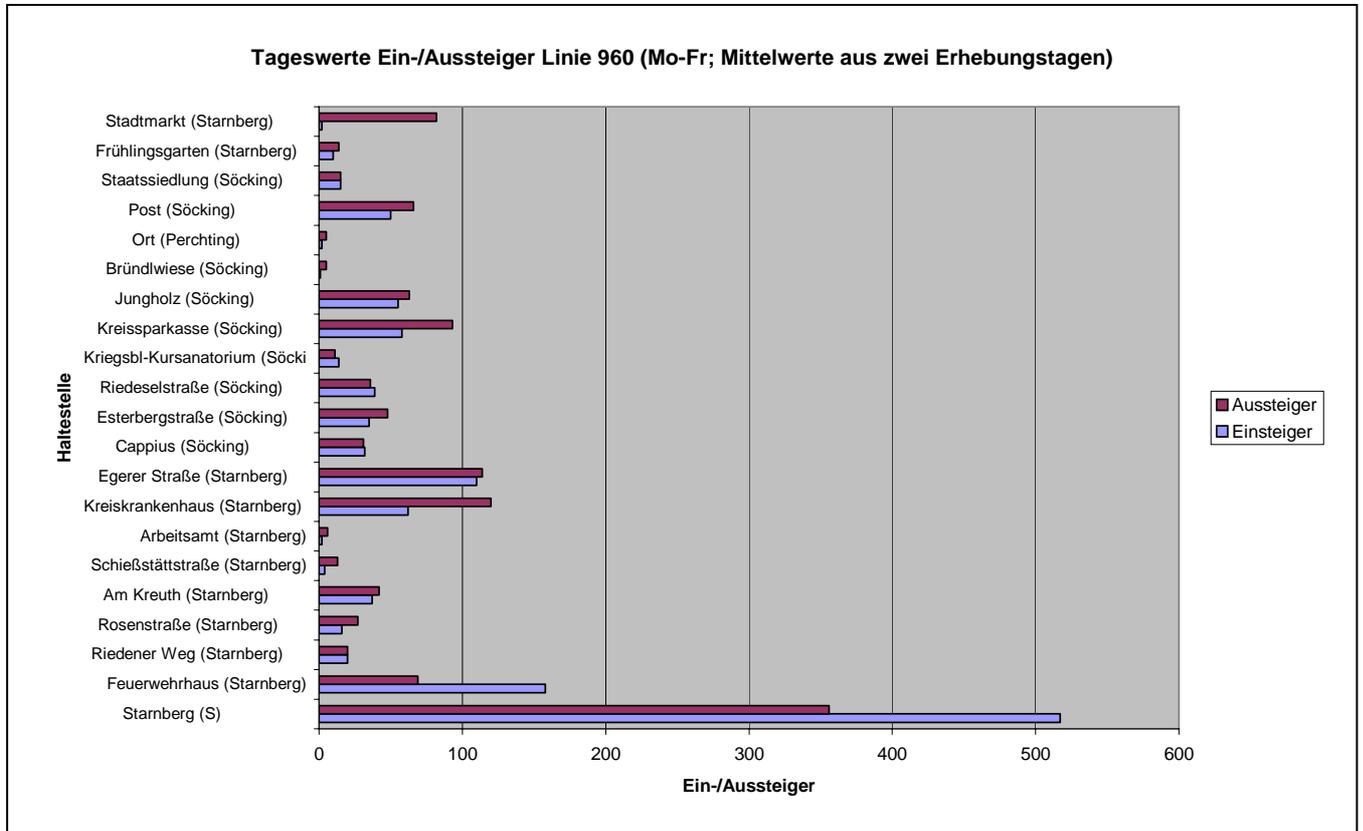


Linie 956



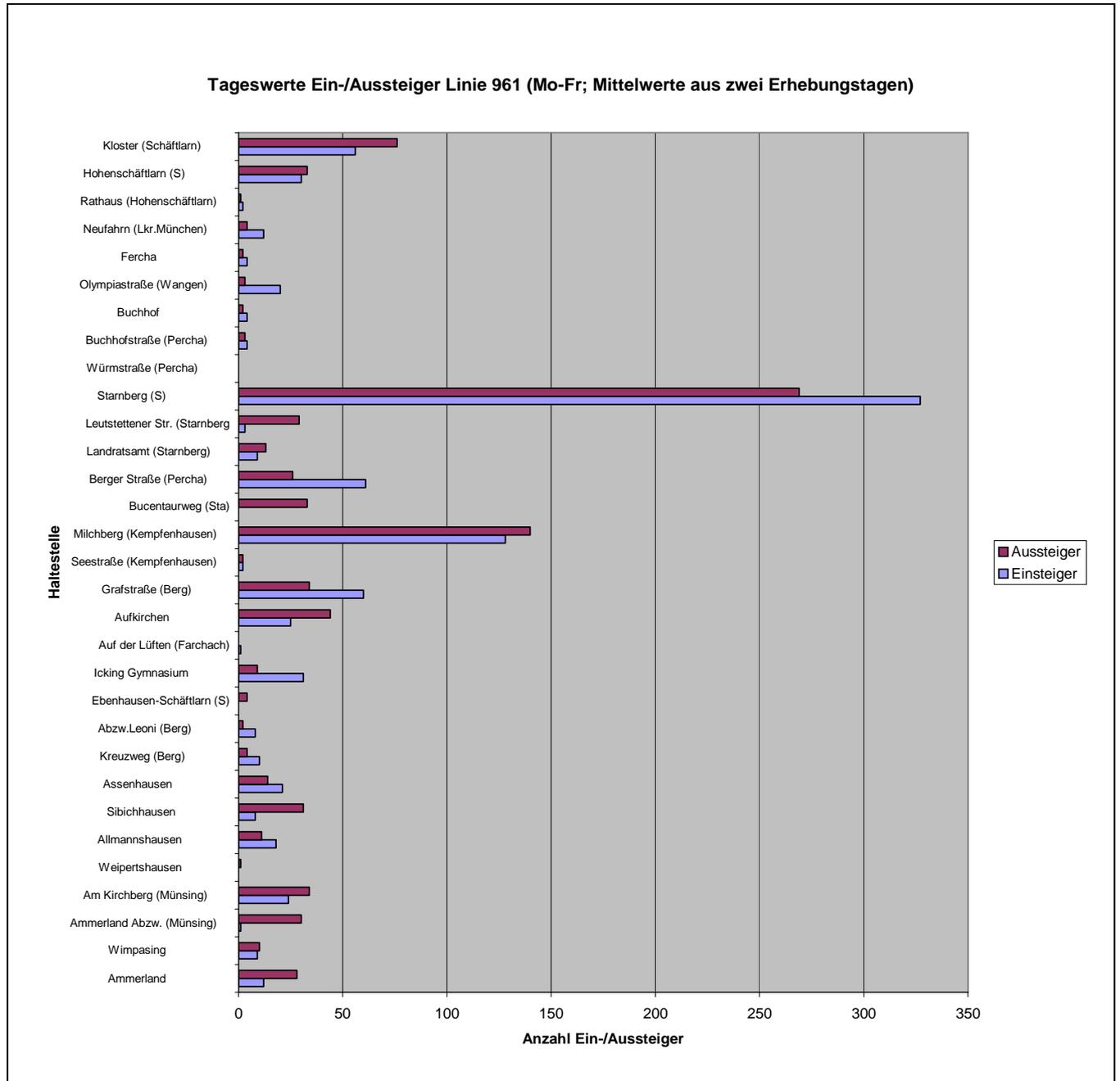
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 960

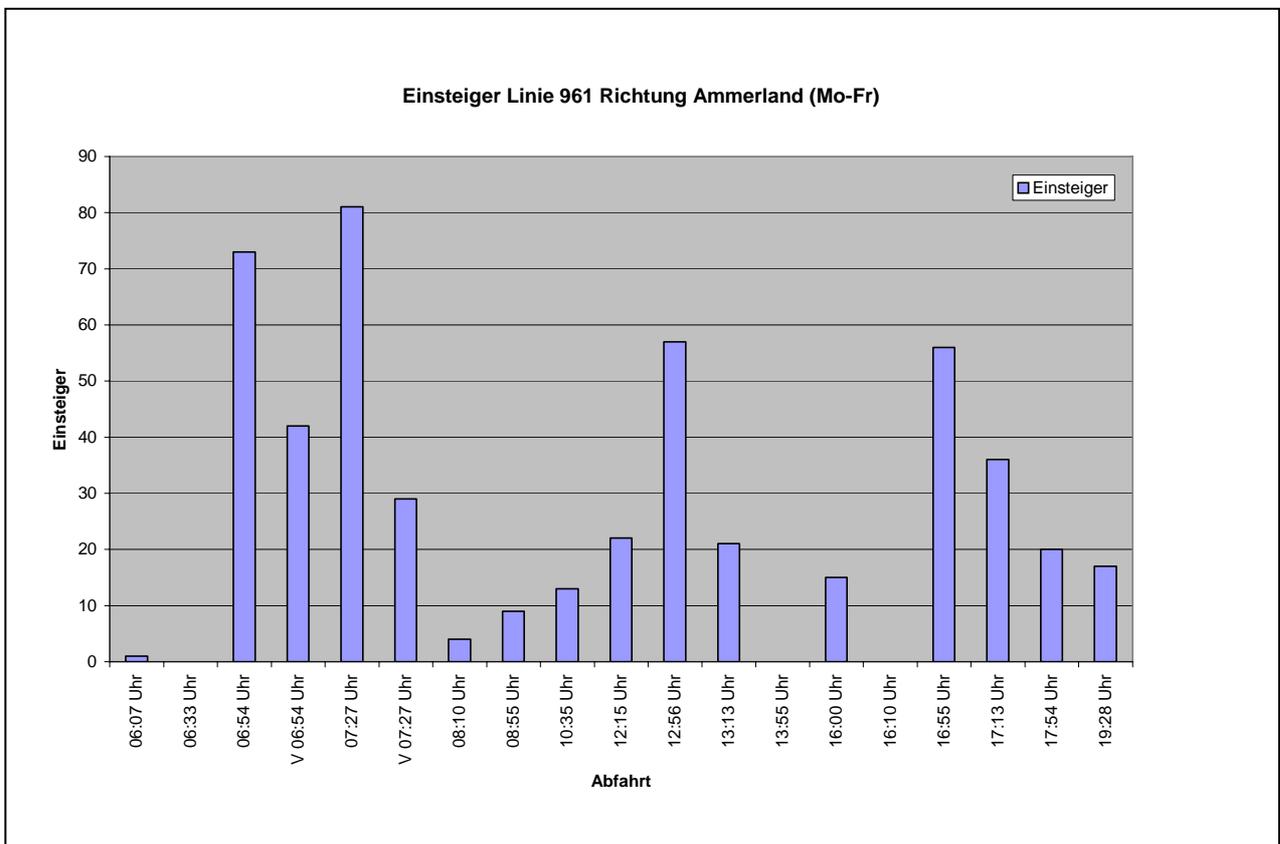
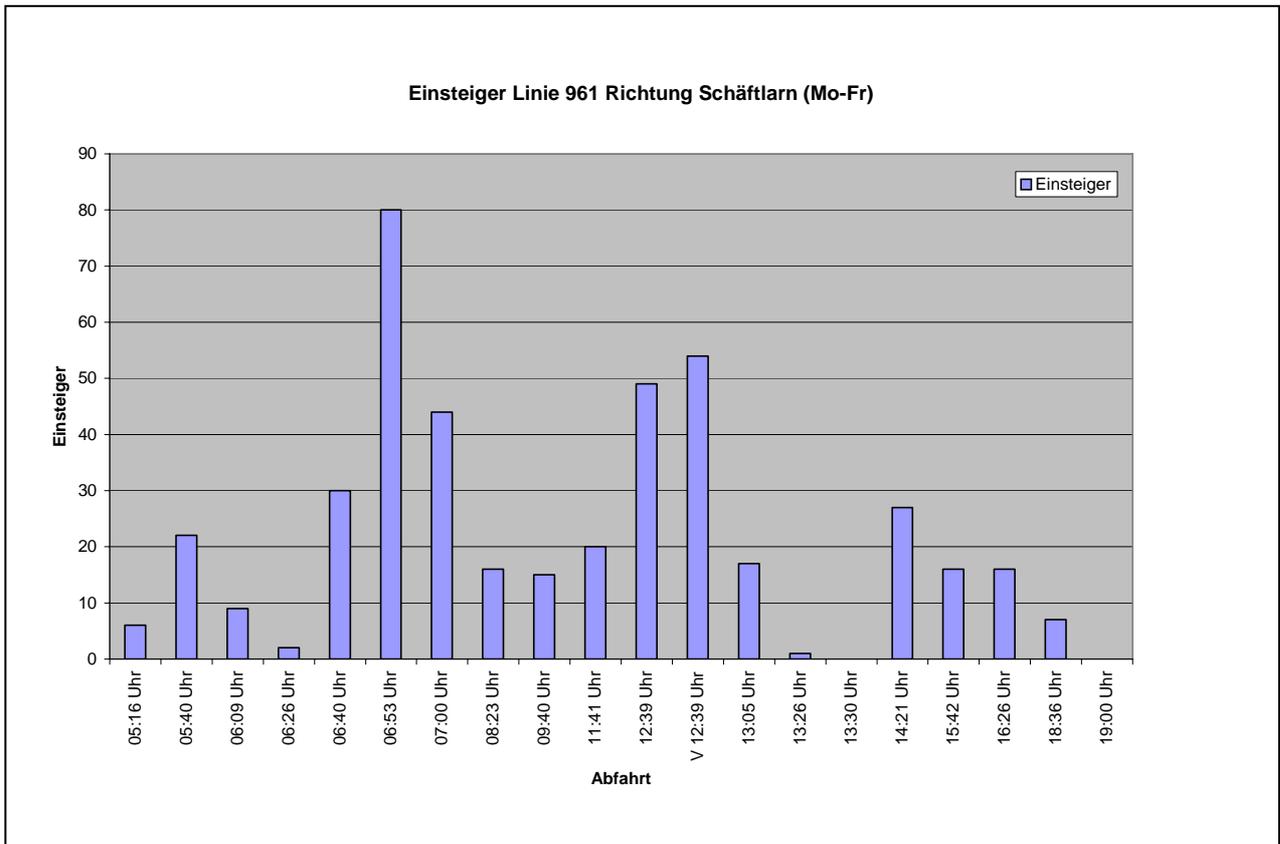


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 961

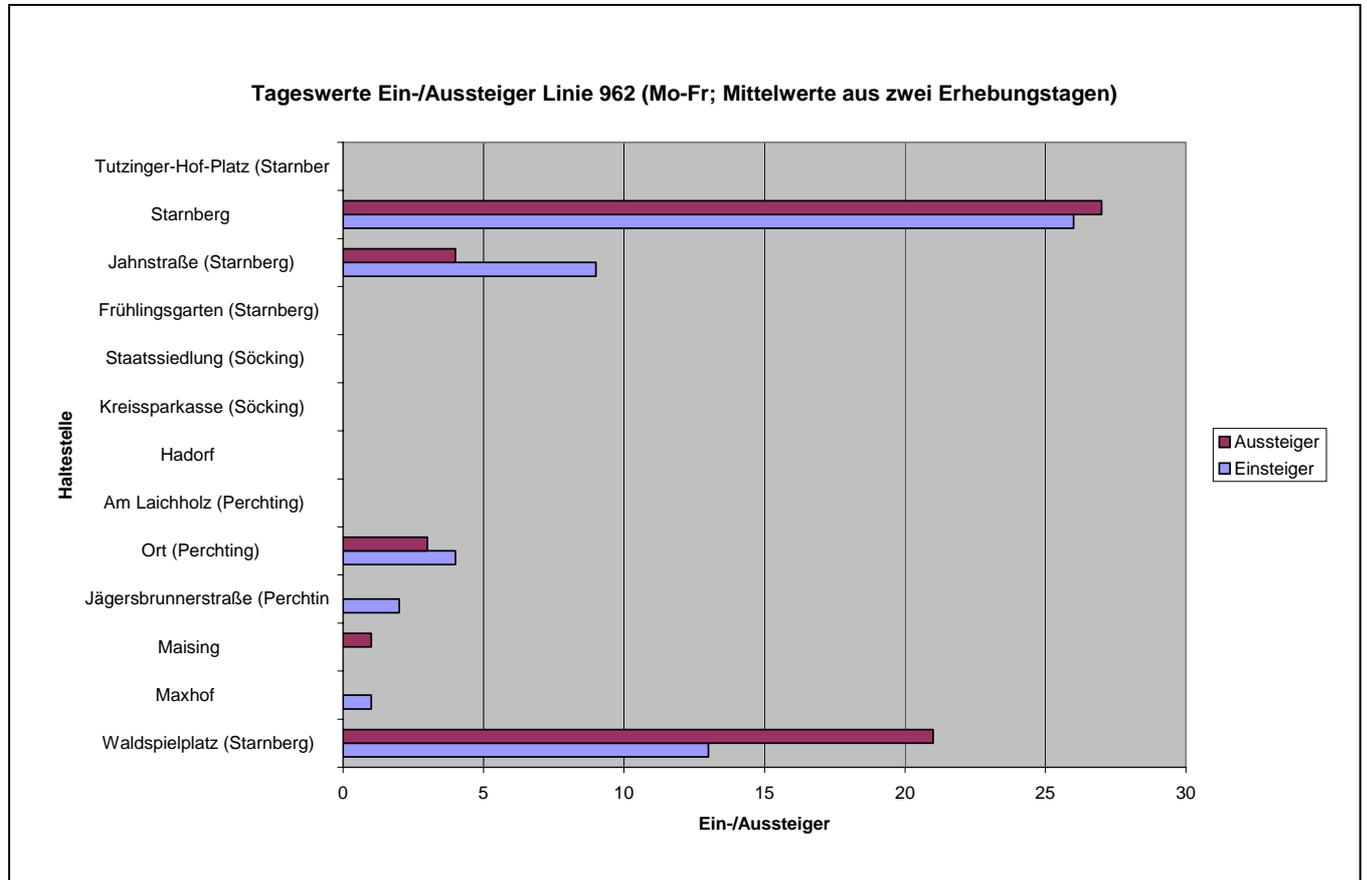


Linie 961

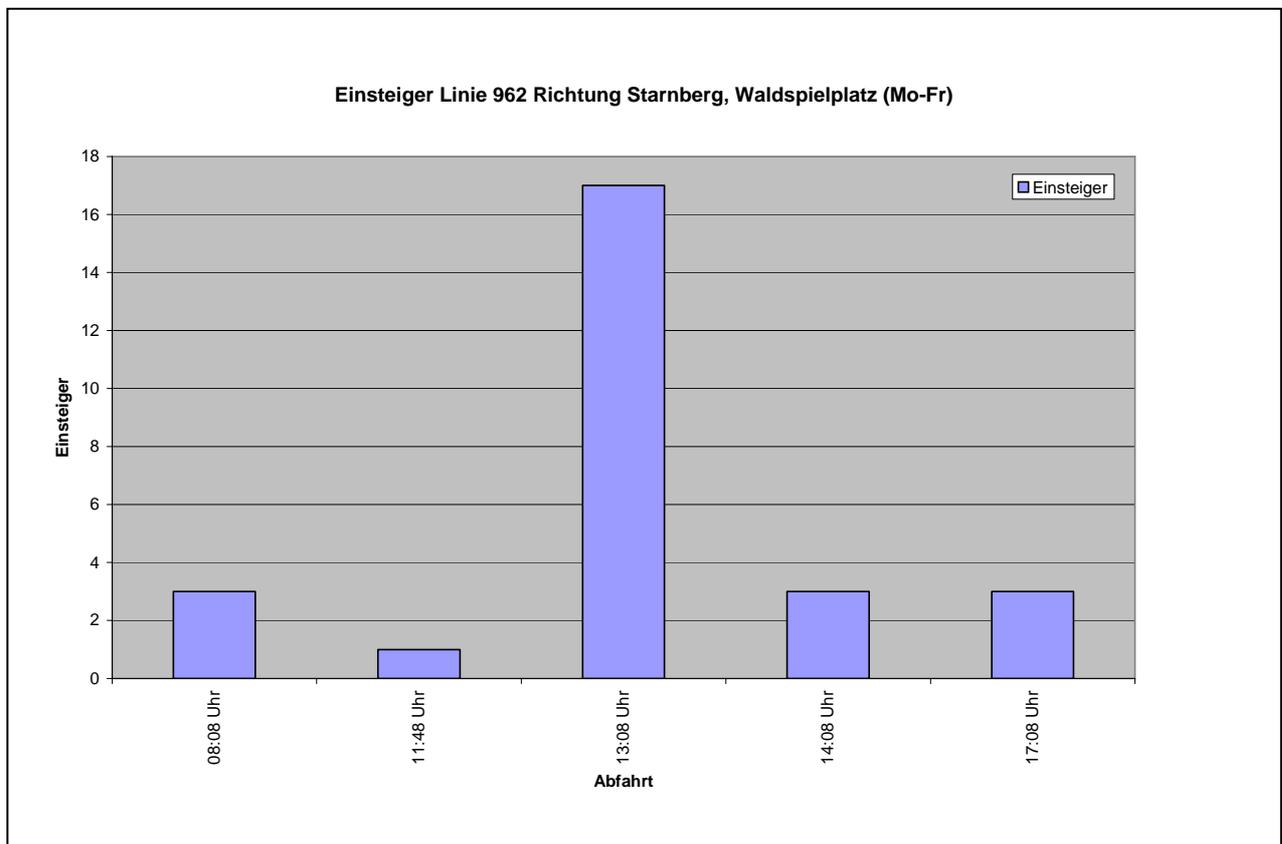
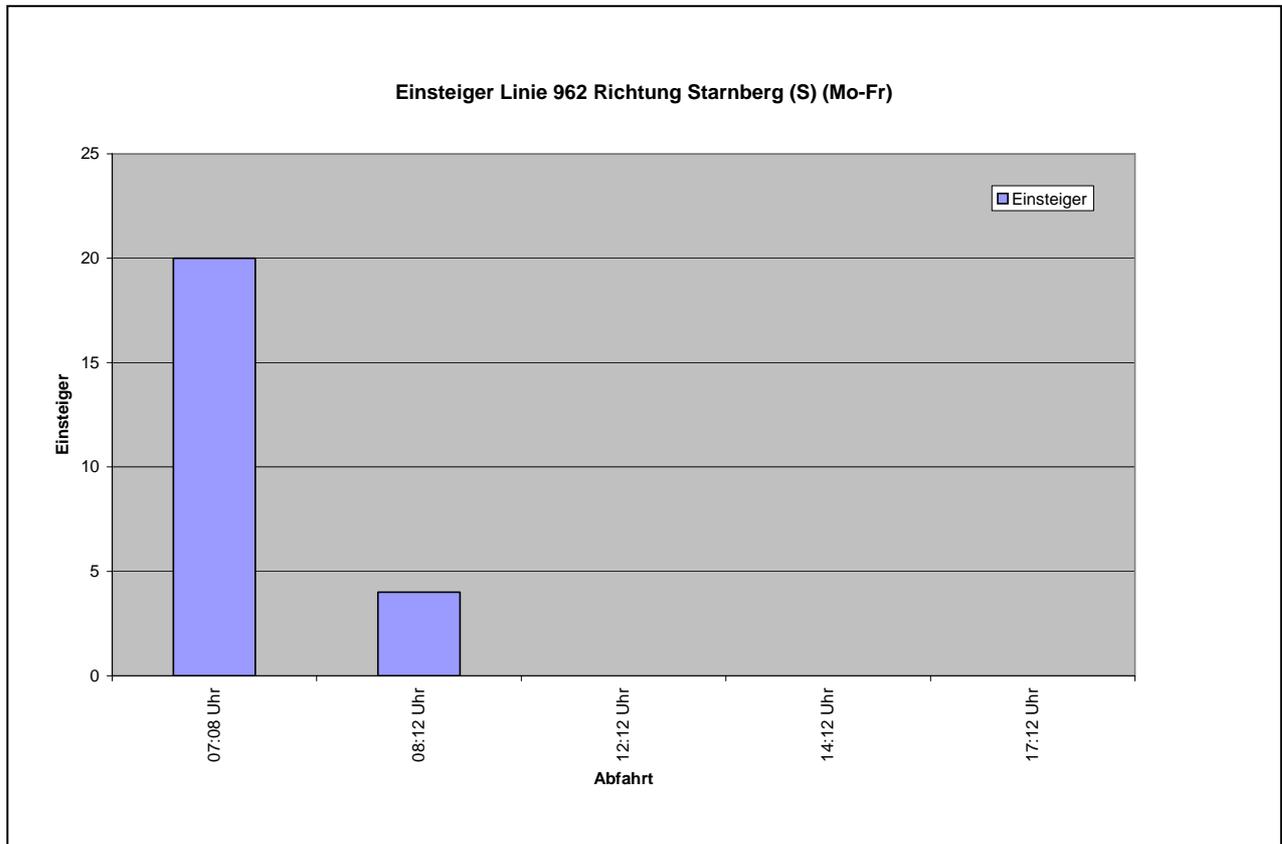


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 962

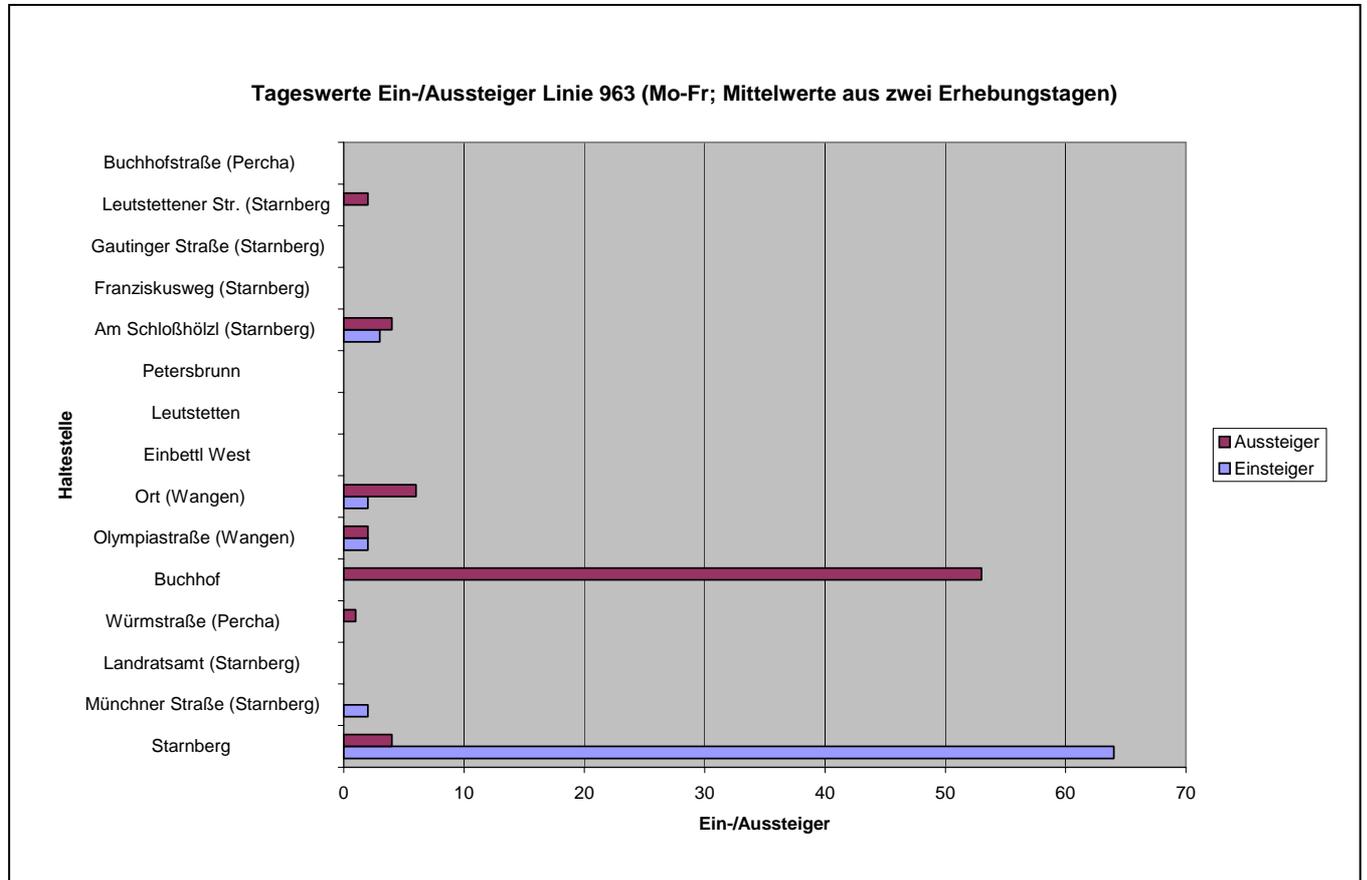


Linie 962

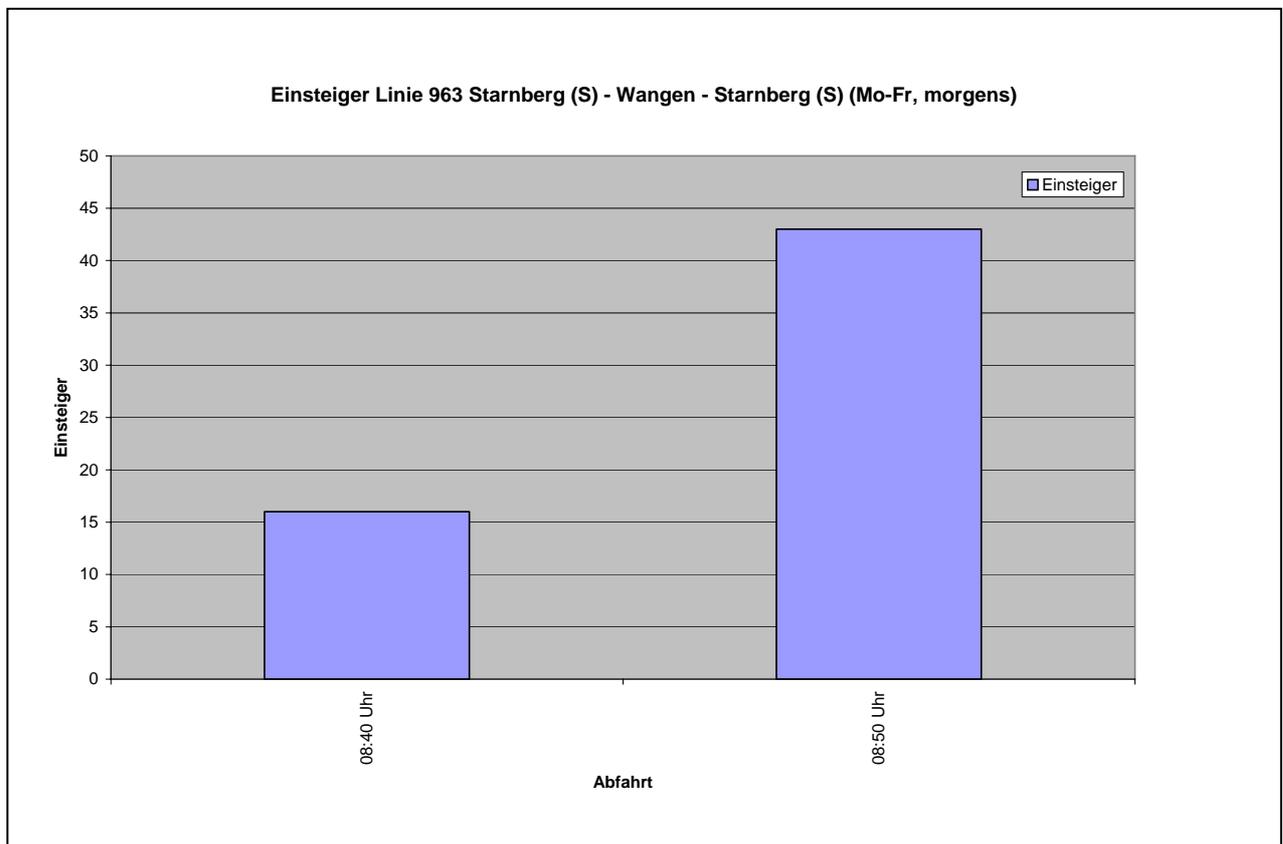
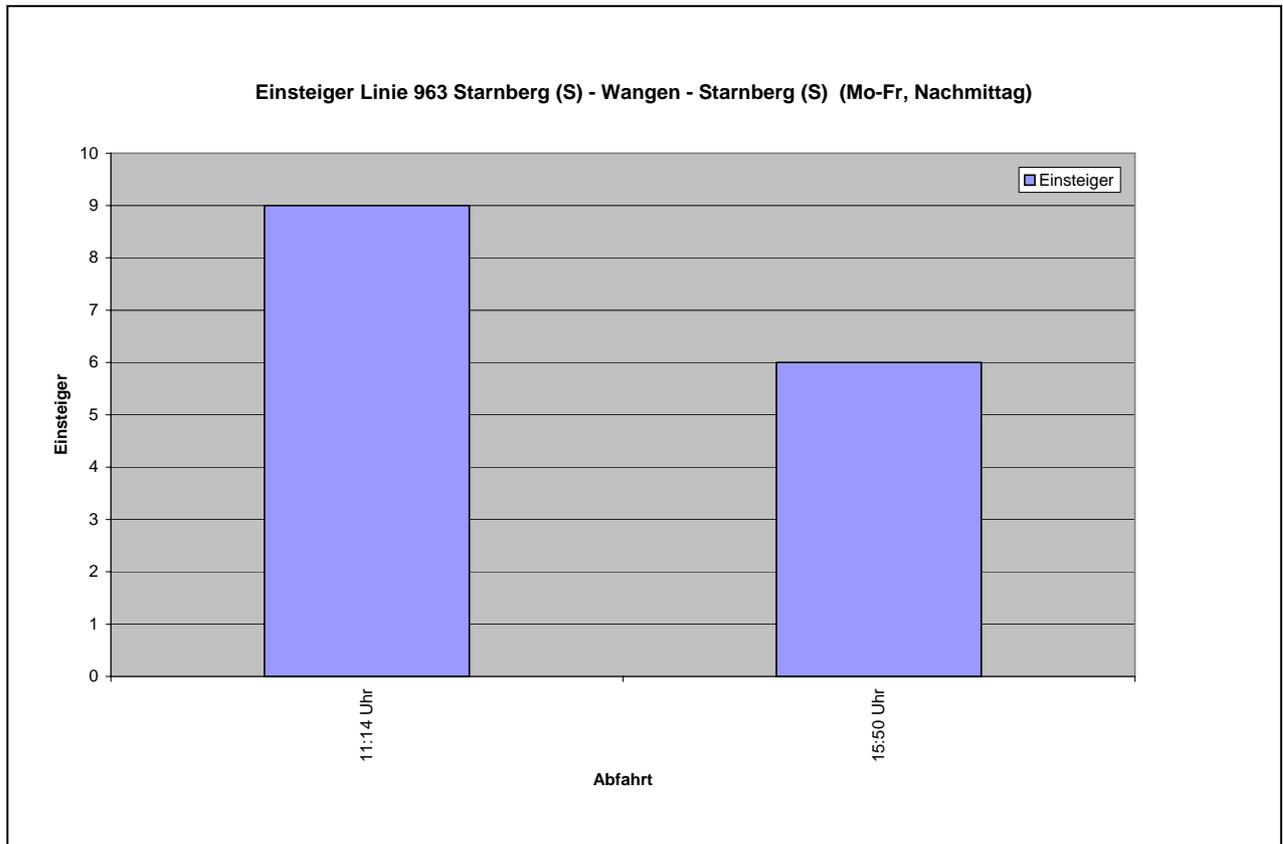


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 963

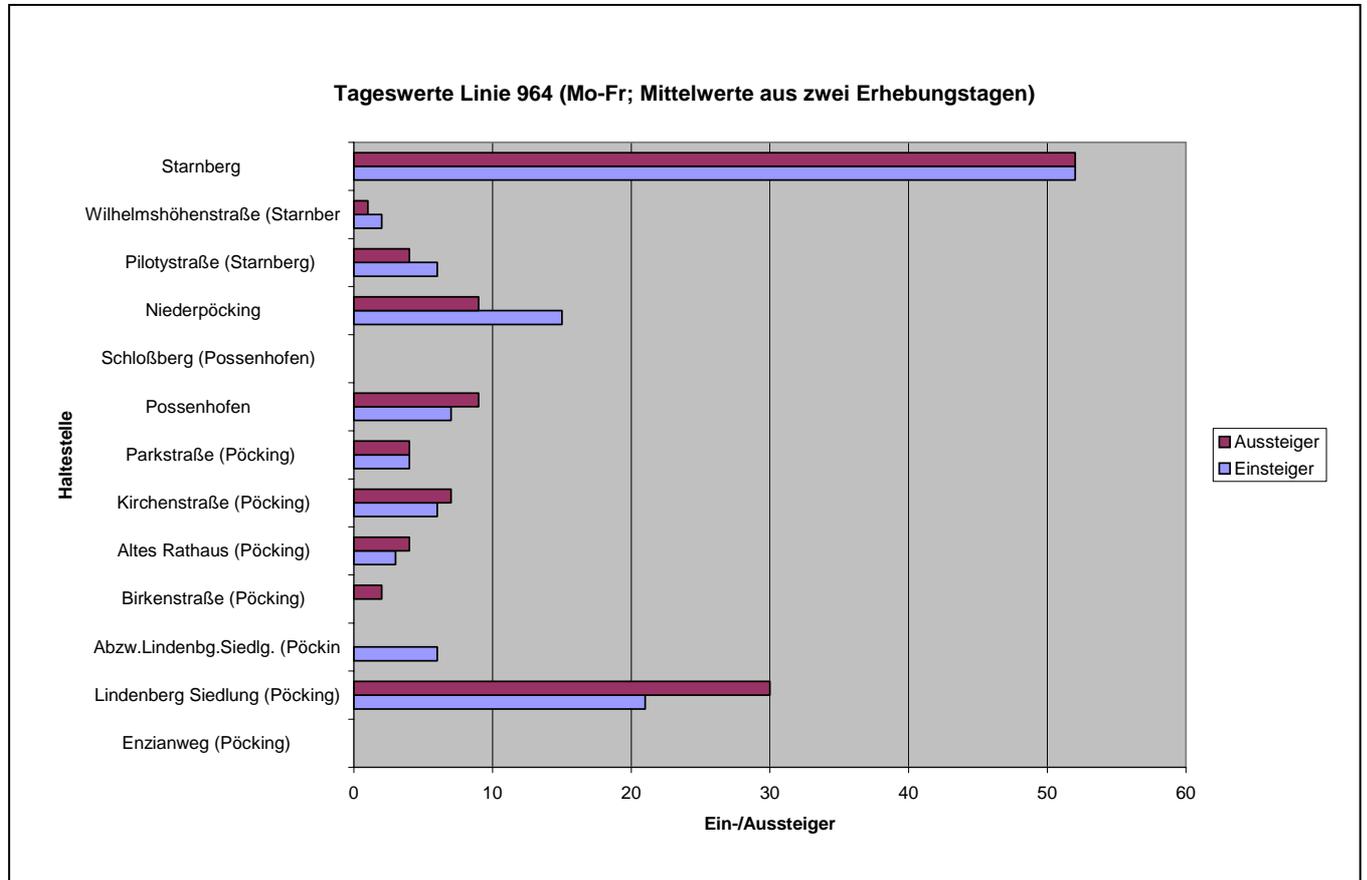


Linie 963

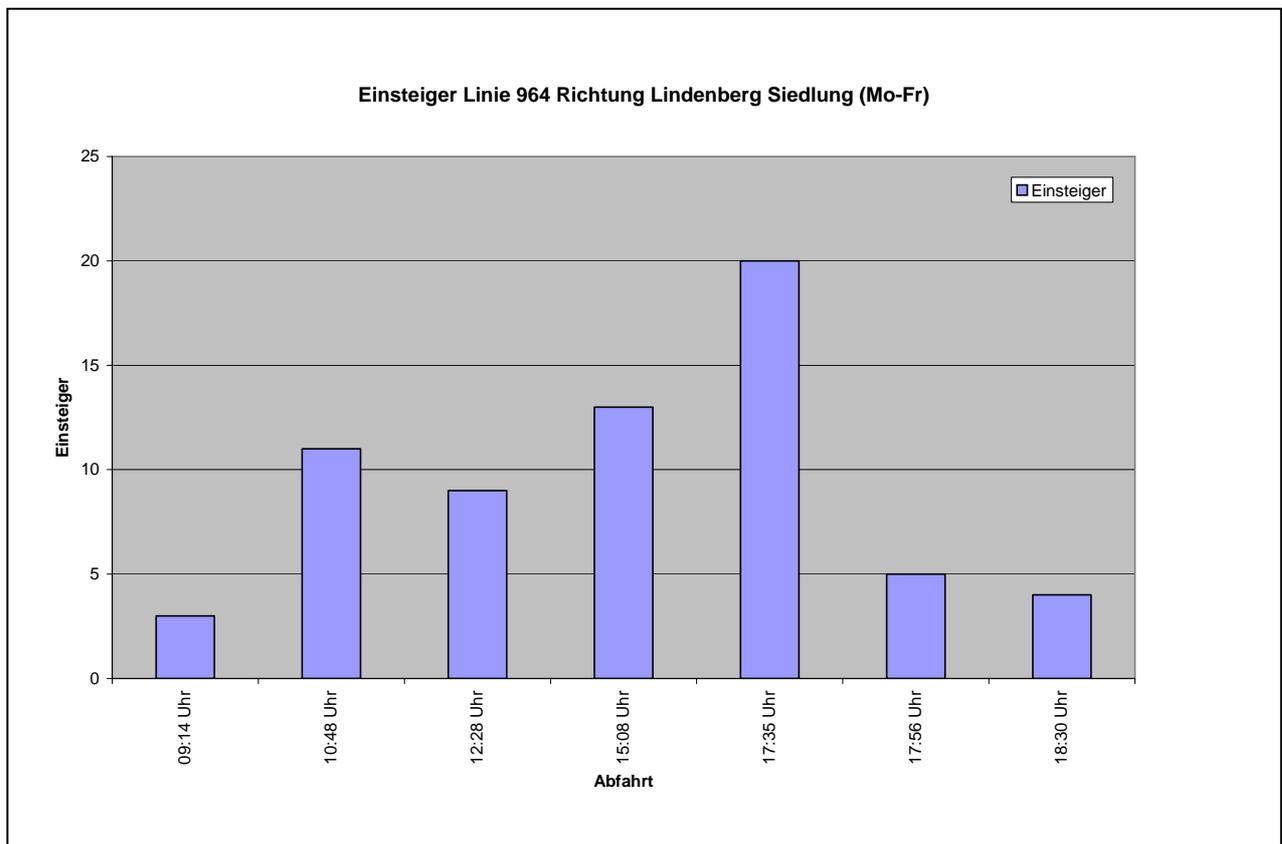
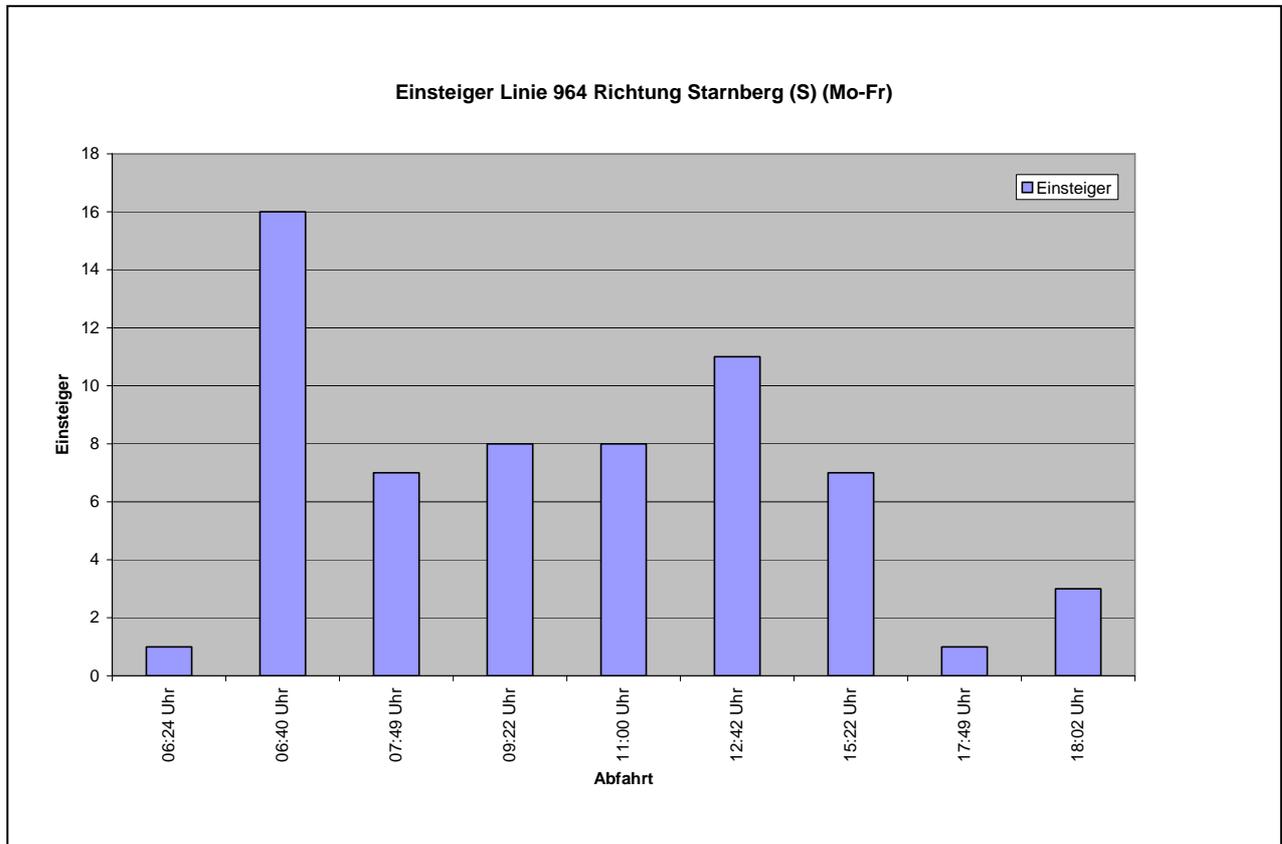


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 964

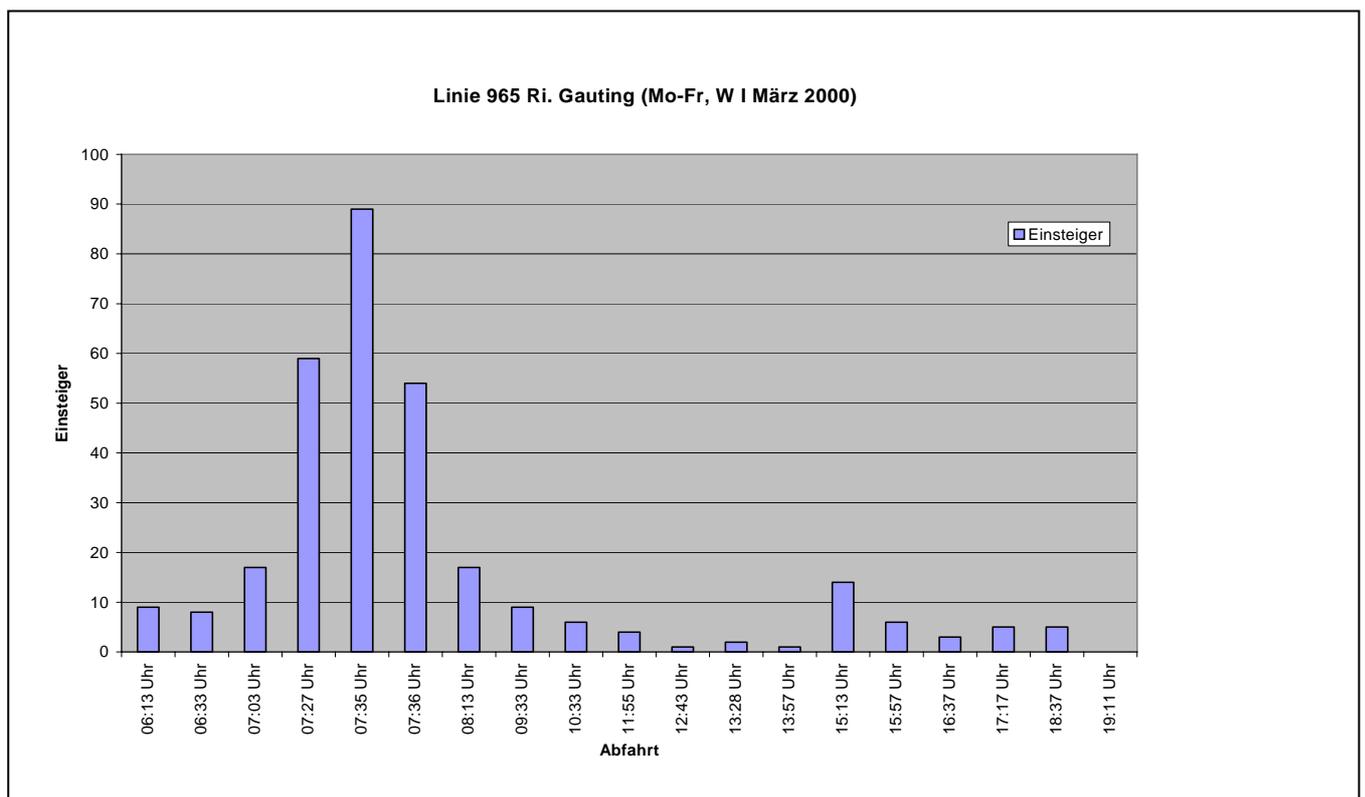
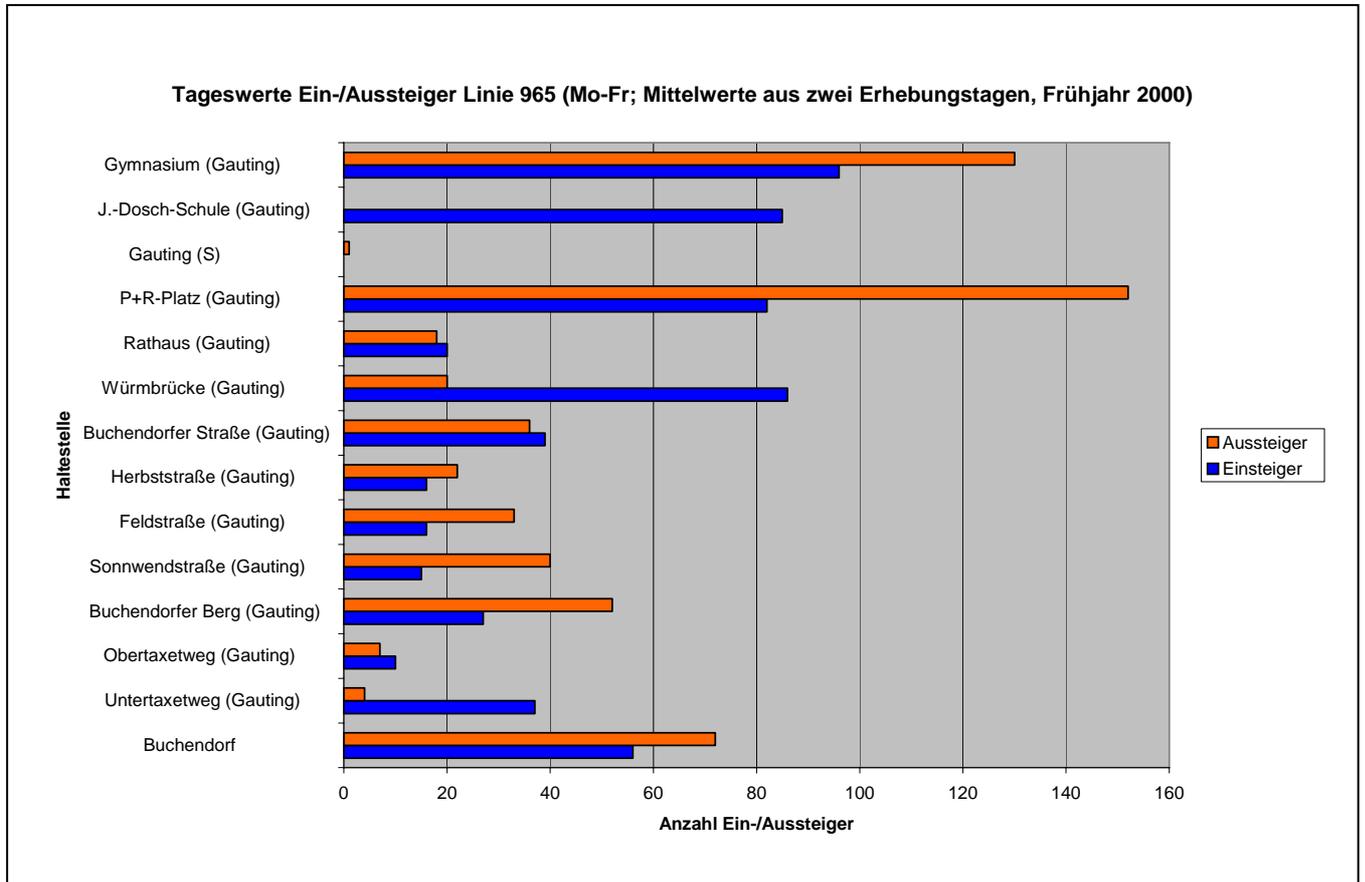


Linie 964



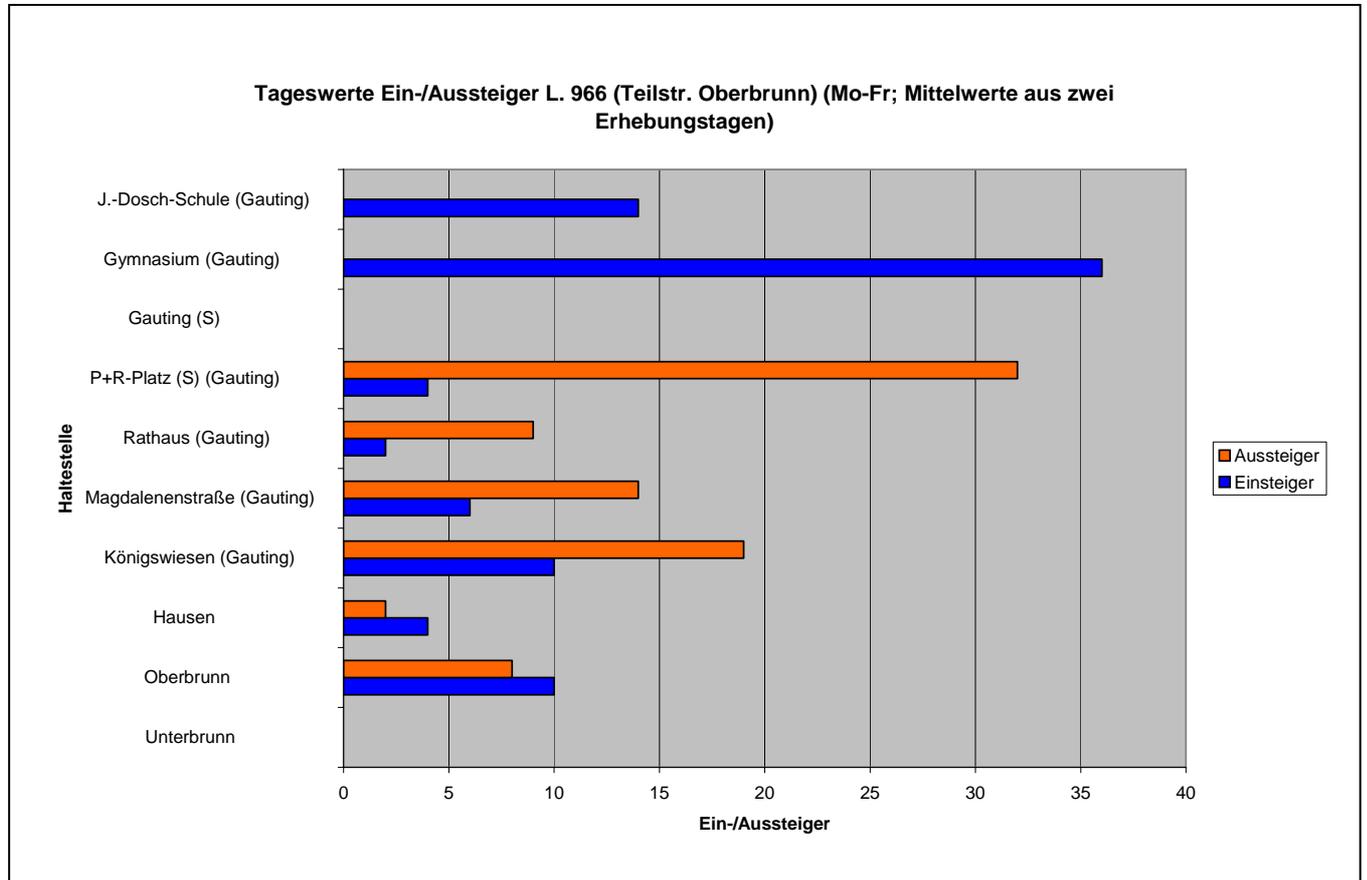
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 965

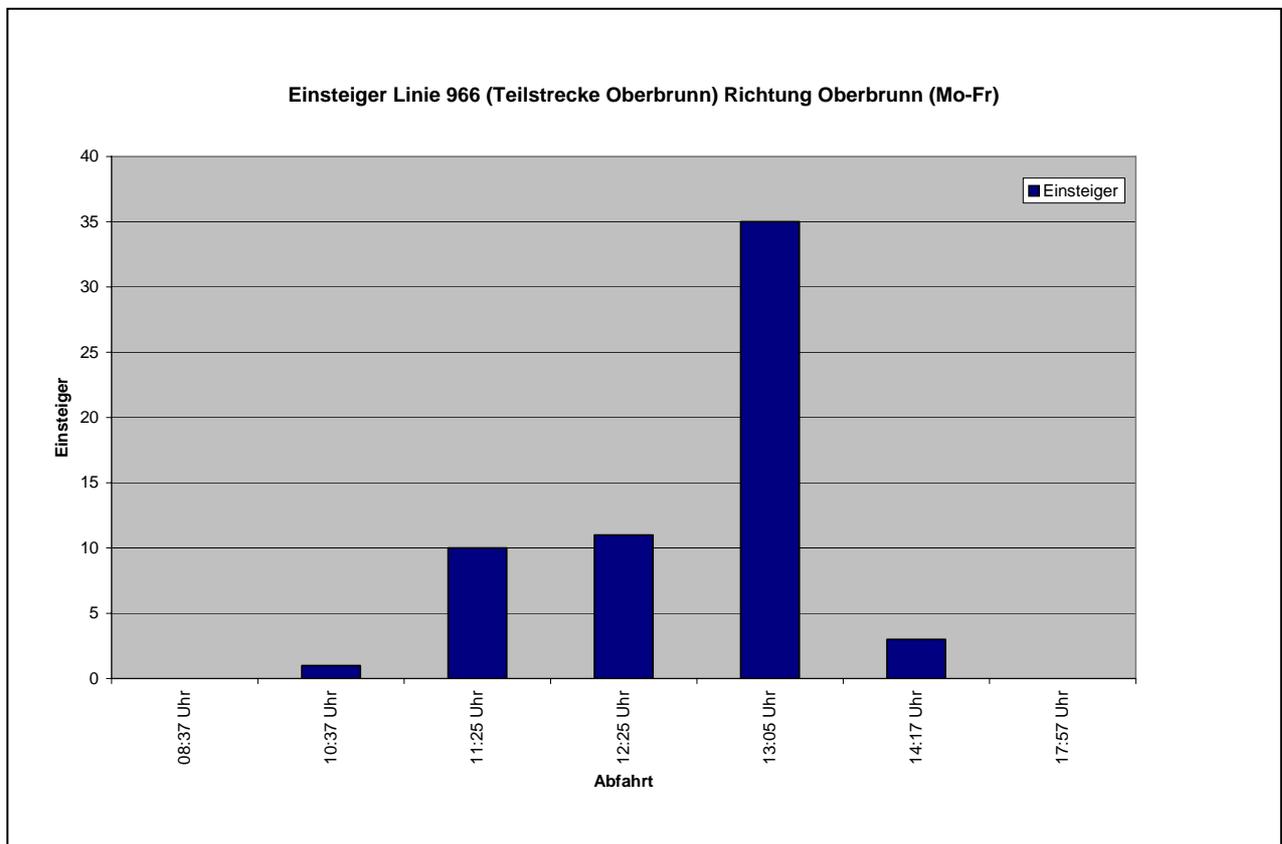
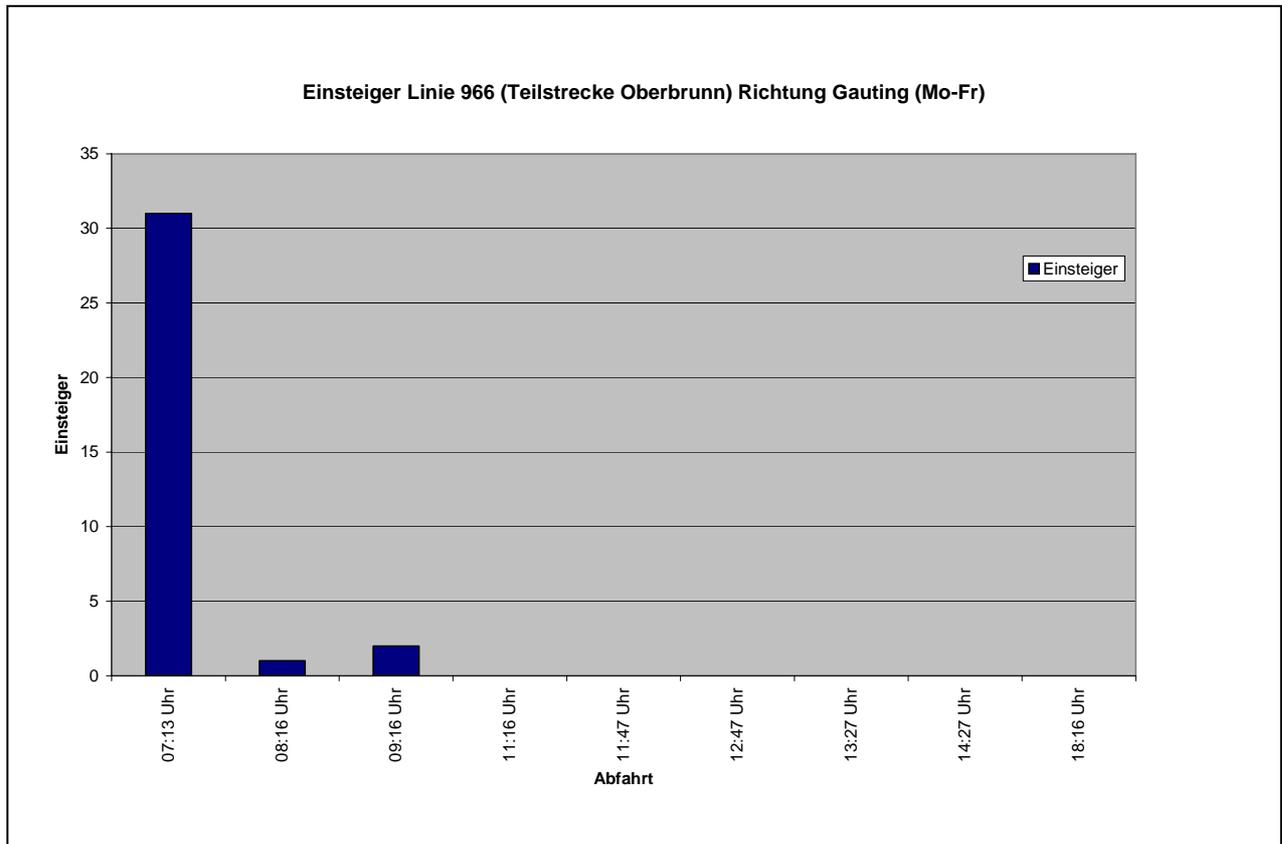


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 966

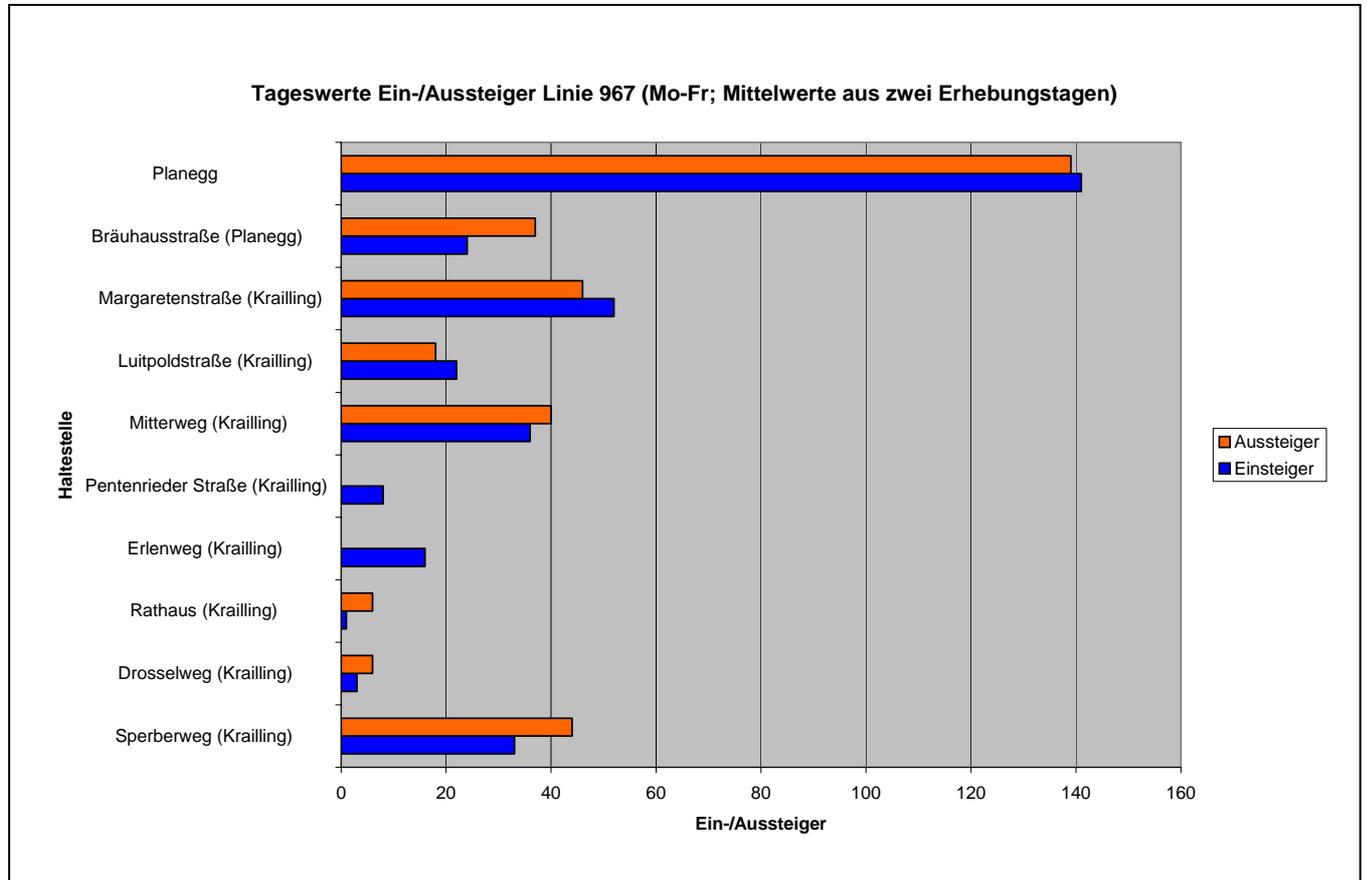


Linie 966

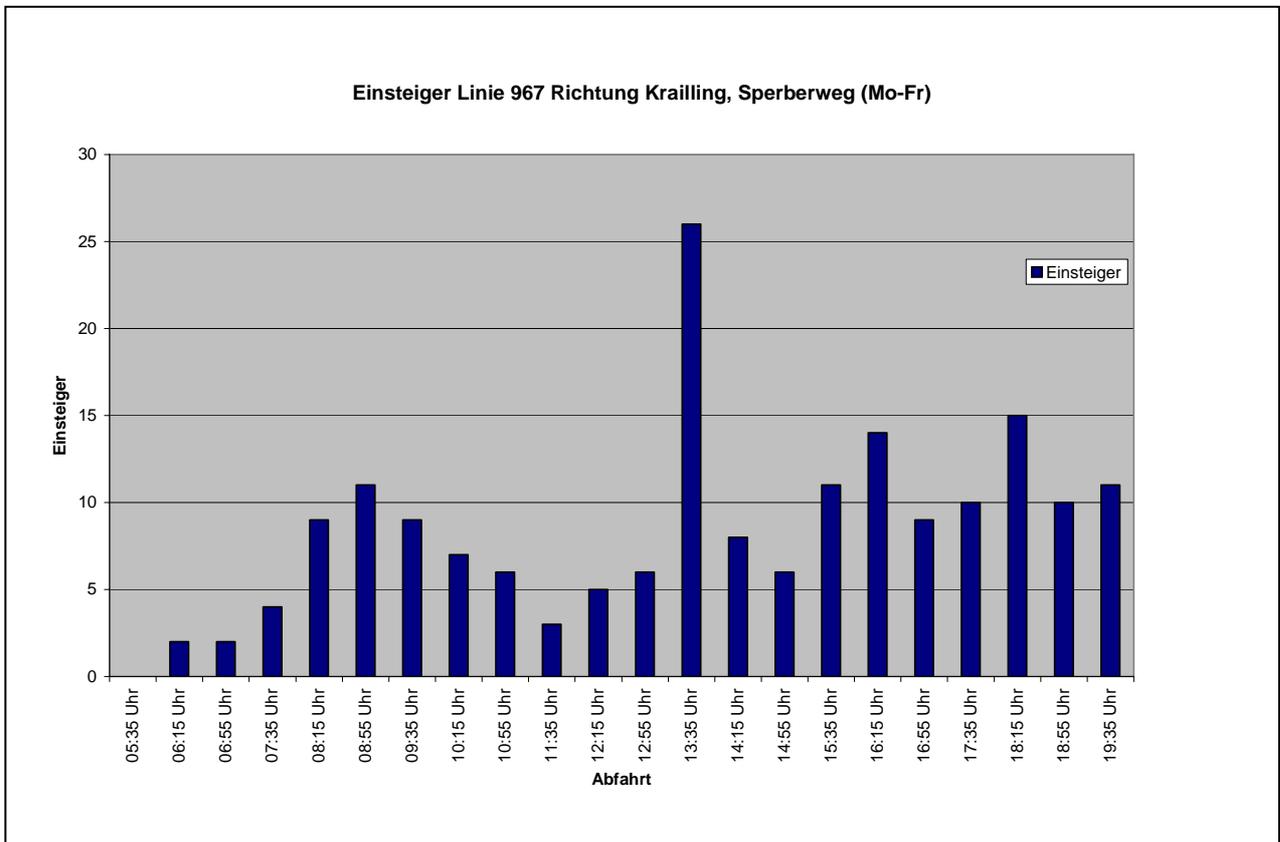
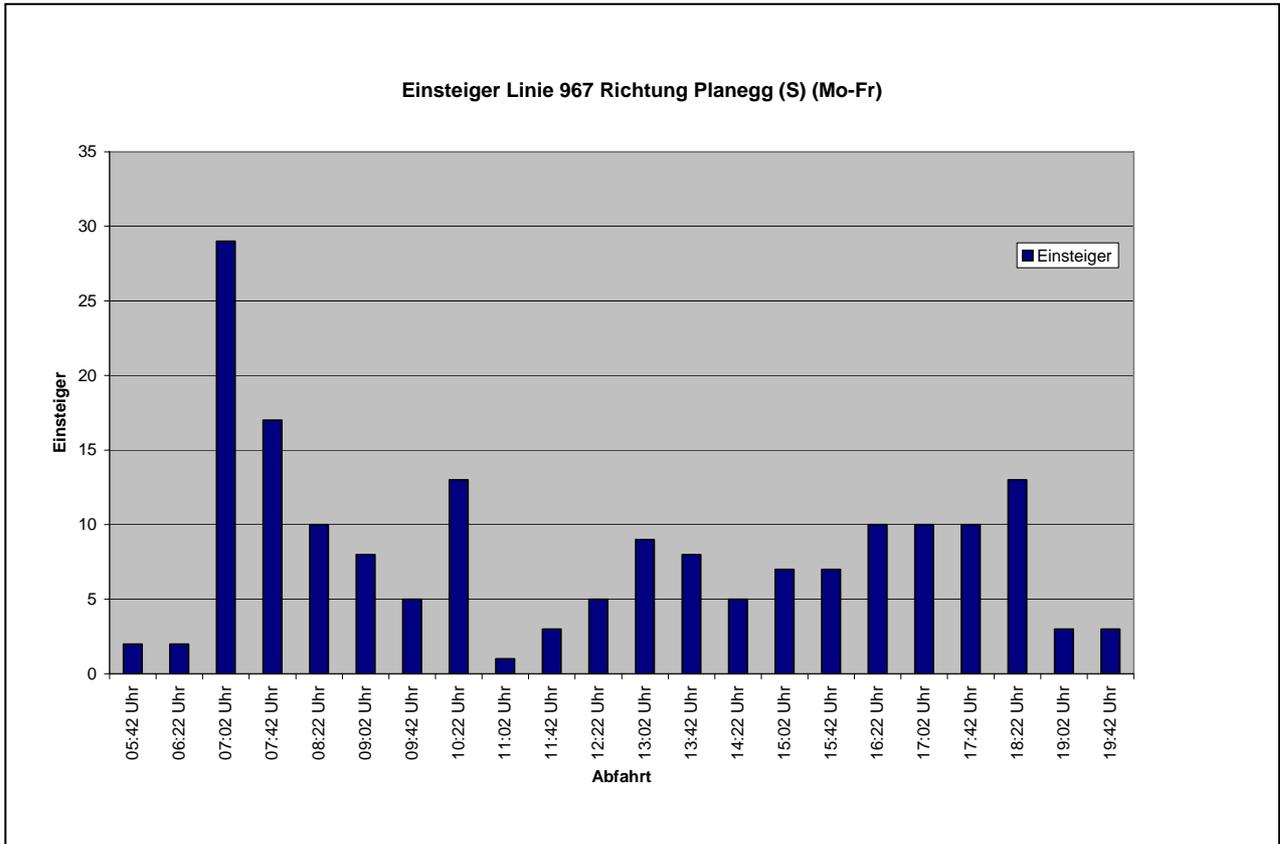


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 967

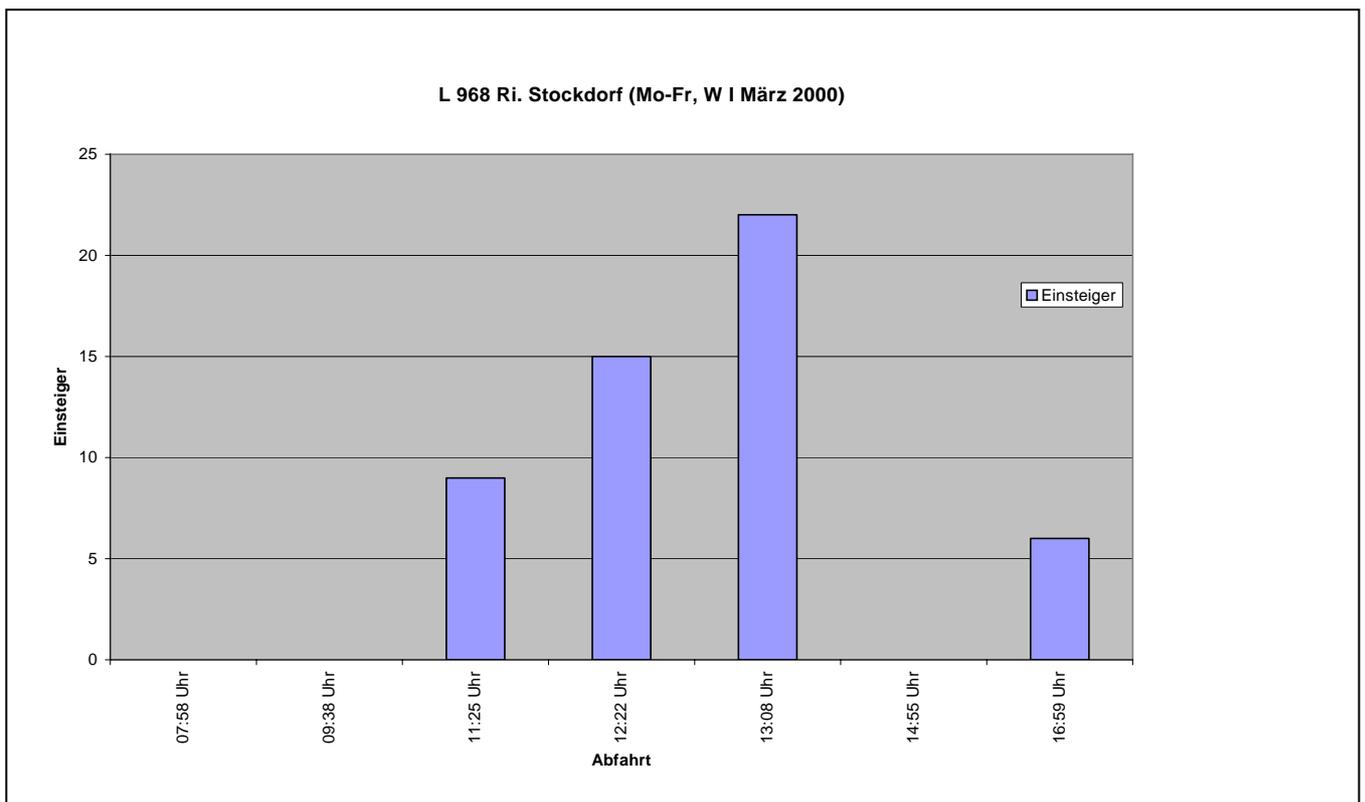
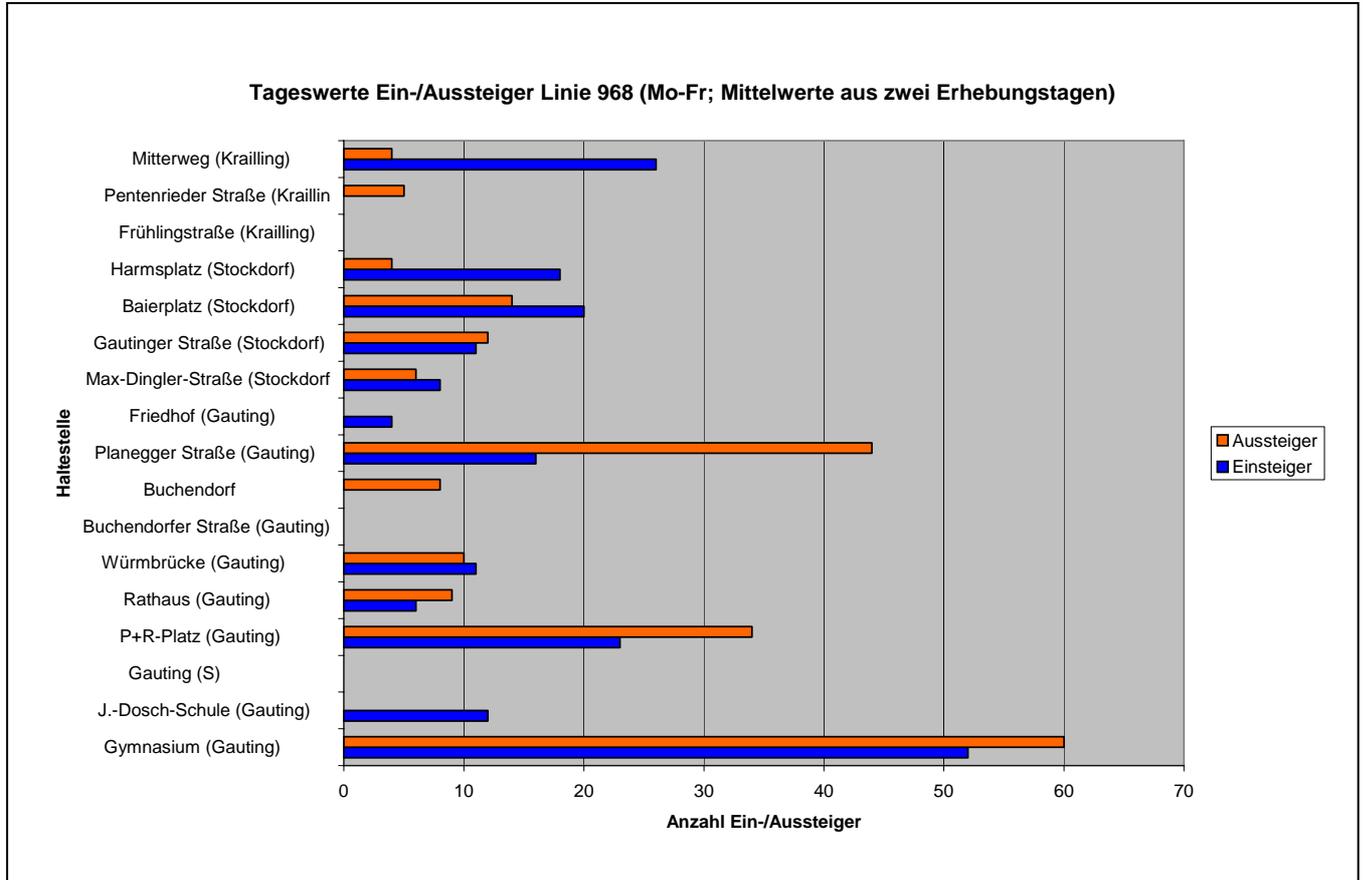


Linie 967



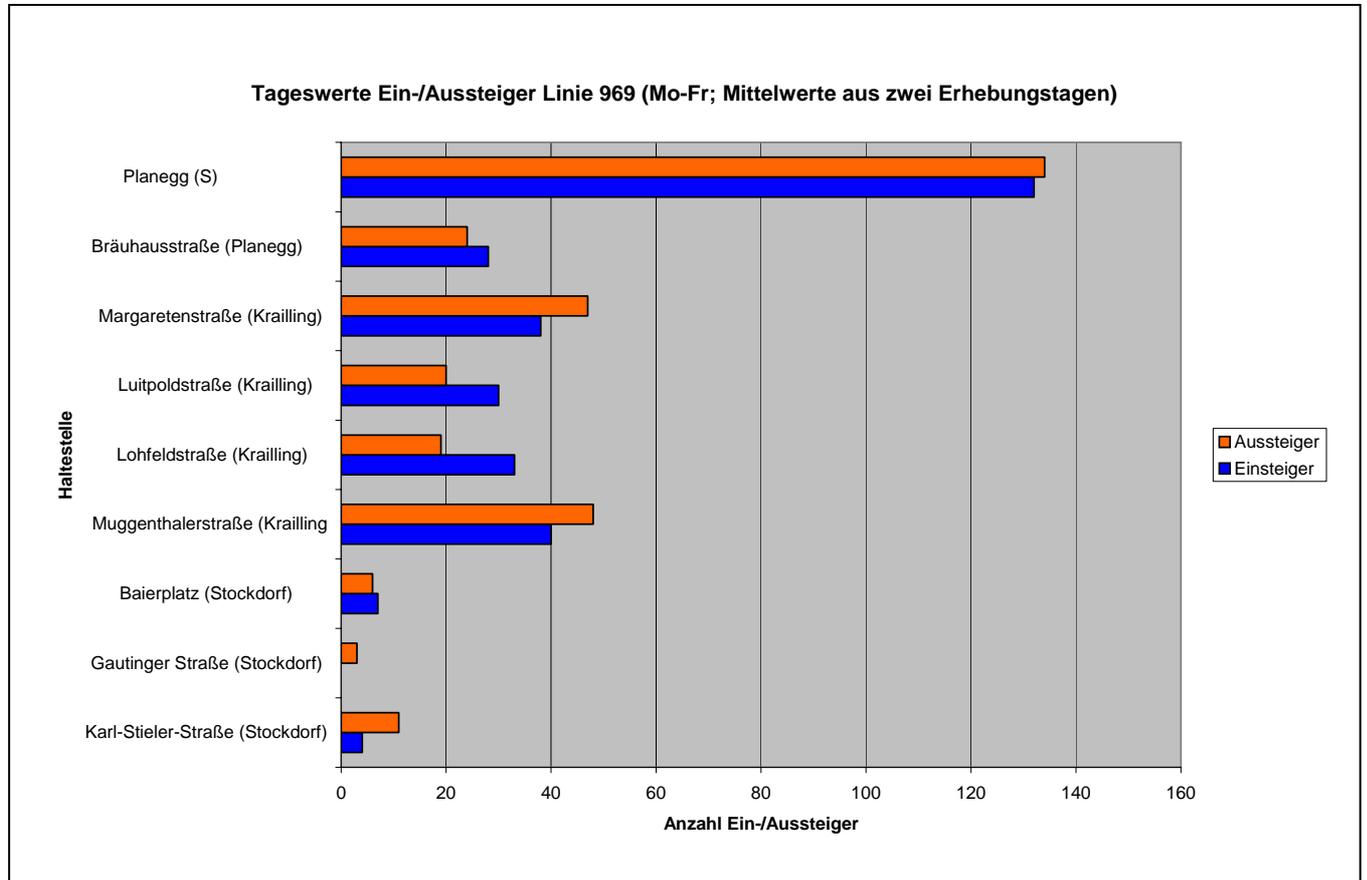
Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 968

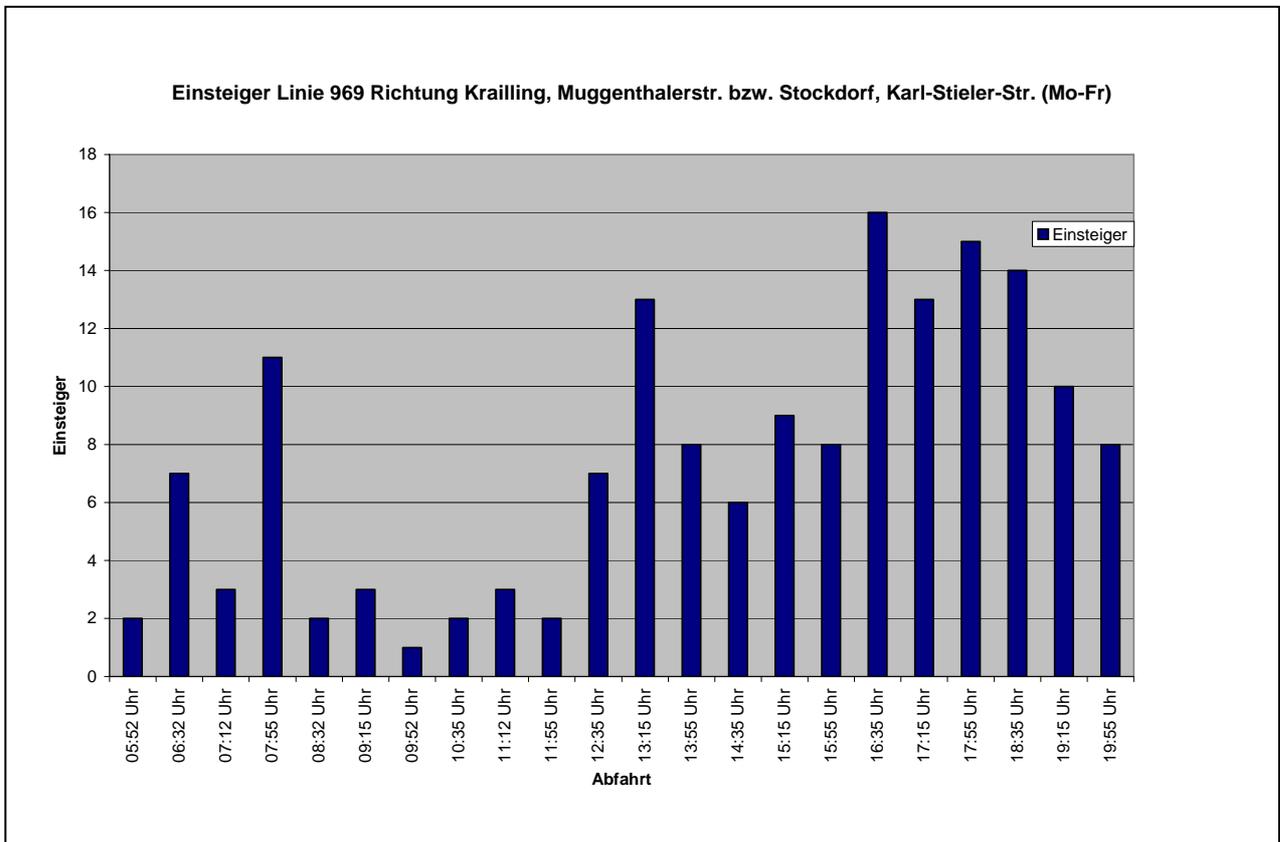
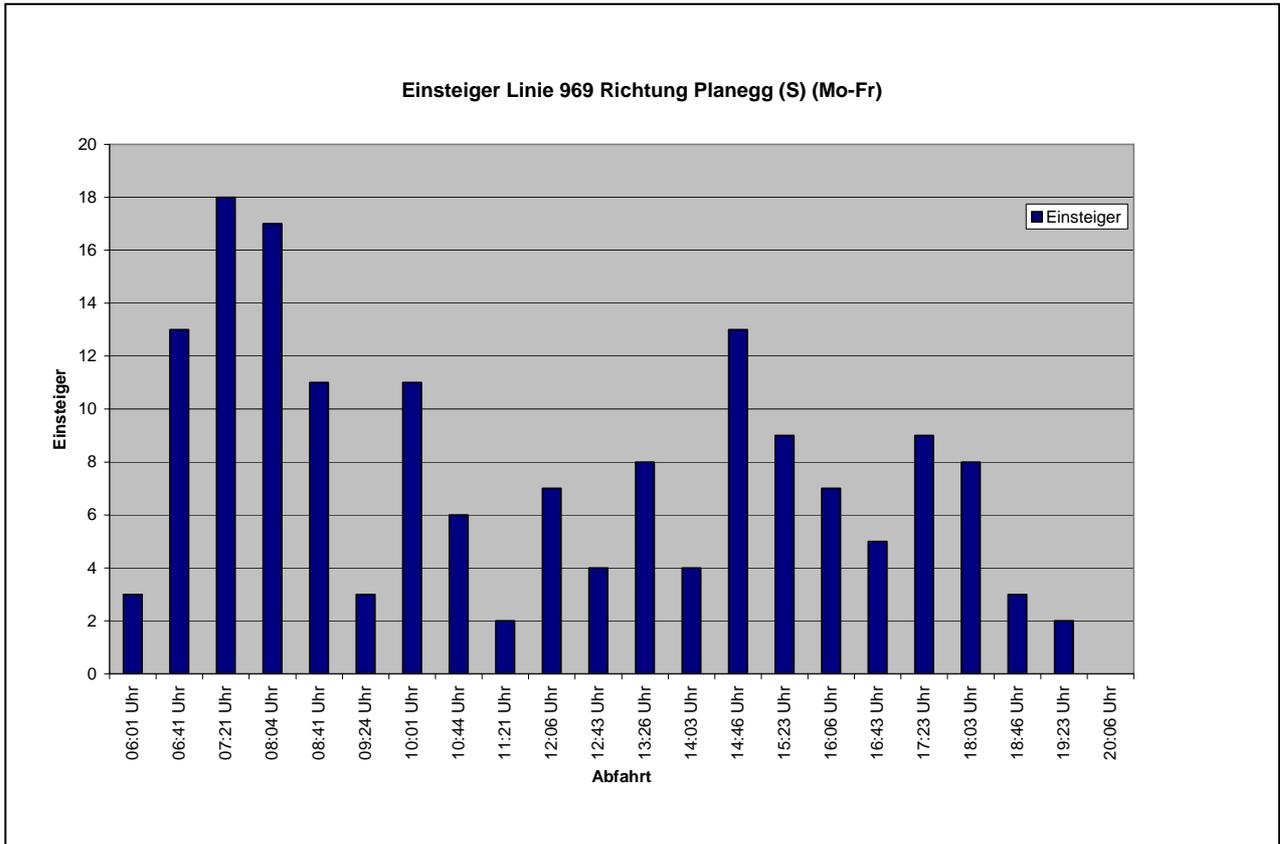


Fahrten- und haltestellenspezifische Darstellung der Verkehrsnachfrage der MVV-Linien im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Starnberg

Linie 969



Linie 969



Grenz- und Richtwerte der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (1998)

a) Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn ¹⁾	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn ¹⁾
Ober-, Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-, Kleinzentrum				
Zentraler Bereich	500	800	400	600
Übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
Sonstige Räume				
Zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
Räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich der Haltestellen (s.o.) liegen.			

¹⁾ Die Einzugsbereiche der S- und Eisenbahnen dienen dem Nachweis der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeit übergeordneter Orte durch das vorhandene S- und Eisenbahnnetz. Dieses ist nicht Gegenstand der Planung durch die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV. Für die Planung im SPNV ist der Freistaat Bayern zuständig, es bleibt ihm daher vorbehalten, eine Modifizierung im SPNV-Plan vorzunehmen.

b) Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Indikator	Grenzwert	Richtwert
<p>Erreichbarkeit übergeordneter Orte</p> <p>Nachbarschaftsbereich ¹⁾</p> <p>Zentrale Orte</p>	<p>Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner</p> <p>Bei mehr als 5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 40 Min. Reisezeit.</p> <p>Dort in mindestens 80% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn die Weiterfahrt innerhalb 15 Minuten möglich ist.</p> <p>ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an Unterzentrum in 50 Min. ²⁾</p> <p>Mittel-/Oberzentrum in 90 Min. ²⁾</p> <p>Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraums gewährleistet sind.</p>	<p>200 Einwohner</p> <p>Bei mehr als 3-5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 30 Min. Reisezeit.</p> <p>Dort in mindestens 100% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn die Weiterfahrt innerhalb 10 Minuten möglich ist.</p> <p>ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an Unterzentrum in 40 Min. ²⁾</p> <p>Mittel-/Oberzentrum in 60 Min. ²⁾</p>

¹⁾ Nachbarschaftsbereich ist das Zentrum der Gemeinde; sollen andere Nachbarschaftsbereiche ebenfalls angebunden werden, so ist der Bedarf nachzuweisen.

²⁾ Reisezeiten inkl. Zu- und Abgangszeiten

c) Bedienungshäufigkeiten: Sonstige Räume

Indikator	Grenzwert		Richtwert			
Bedienungshäufigkeiten sonstige Räume:	Taktfolgen in Minuten an Werktagen in der					
	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
	verdichtete Räume:					
	ab 15.000 Einwohner:					
zentrales Gebiet	30-40	Bedarfsfahrten	15-20	60		
nicht zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	120		
bis 15.000 Einwohner:						
zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	60		
nicht zentrales Gebiet	120	Bedarfsfahrten	60	120		
Verkehrsachsen ¹⁾:	60	Bedarfsfahrten	20-30	60		
<p>In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten.</p> <p>Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot:</p> <p>Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten wie NVZ; sonst wie SVZ</p> <p>Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ</p> <p>Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ</p>						
ländlicher Raum:	Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag					
	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1000-3000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
<p>In ländlichen Räumen hat sich der Aufgabenträger das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit selbst vorzugeben.</p>						

¹⁾ Verkehrsachsen sind vom Aufgabenträger zu definieren. Sie müssen nicht notwendig mit Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsprogramms übereinstimmen.

d) Fahrzeugauslastung

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Fahrzeugauslastung:		
A) Kundenorientierte Sichtweise		
Besetzungsgrad ¹⁾ im Werktagsverkehr:	in Spitzenstunde: bis 70% NVZ: bis 55% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%	in Spitzenstunde: bis 65% NVZ: bis 50% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%
Tagesauslastung ²⁾:	Tagesauslastung: > 40% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung	Tagesauslastung: > 30% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Beförderungskomfort:	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Wochenendverkehr und SVZ: Jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz angeboten werden.	
B) Betriebswirtschaftliche Sichtweise		
Tagesauslastung: Linien in Oberzentren:	Tagesauslastung: < 10% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung: < 15% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Linien außerhalb von Oberzentren:	Tagesauslastung: < 7% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung: < 12% ┌ Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Einzelfahrtbetrachtung:	Betrachtung einzelner Fahrten: nutzen regelmäßig weniger als 5 Fahrgäste pro Fahrt (am Querschnitt der größten Belastung) ein Angebot, sollte der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erwogen werden.	

¹⁾ Auslastung an Querschnitten mit größter Belastung, gemessen in Lastrichtung (in Anlehnung an VÖV-Bedienungsstandards), das Platzangebot in Fahrzeugen ist wie folgt zu errechnen: Sitzplätze + Stehplätze (max. 4 Pers./qm).

²⁾ Durchschnittliche Tagesauslastung in Personenkilometer/Platzkilometer im Werktagsverkehr. In die Berechnung der Platzkilometer sind keine Leerfahrten oder Ausrück-/Einrückfahrten einzubeziehen.

e) Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards

Indikator	Empfehlungen
qualitativer Standard	Die Qualität bezügl. Fahrzeuge, Fahrpersonal und Haltestellen sowie Betriebs- und Servicequalität ist entsprechend den „Empfehlungen zur Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ vom ... zu beschreiben, um den Aufgabenträgern eine Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen.
Fahrzeuge:	<p>Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (Betriebsfunk, Handy).</p> <p>75% der neu beschafften Fahrzeuge sollen folgendem Standard entsprechen:</p> <p><u>zentrale Orte und Stadtverkehr:</u> Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz, mindestens Lautsprecheranlage, evt. Haltestellenanzeige innen</p> <p><u>Verkehrsachsen, Schnellbuslinien:</u> wie oben, Niederflurbus soweit bei gegebener Topographie möglich</p> <p><u>Ländlicher Raum:</u> Linienfahrzeuge (Standardlinien-, Midi-, Minibus) oder sonst förderungsfähige Busse, reine Reisebusse nur als Verstärker</p>
Fahrpersonal:	Fahrpersonal kann einfache Tarif- und Fahrplanauskünfte mindestens für die jeweilige Linie und Umsteigemöglichkeiten geben; ordentliches Erscheinungsbild
Haltestellenausstattung:	<p>Bedeutsame Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteiger je Werktag sollen mit einer Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein;</p> <p>Bedeutsame Umsteigehaltestellen sollen mit Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein.</p>
Anschlüsse:	<p>Bei einem Fahrplankontakt von mehr als 10 Minuten soll für Umsteigebeziehungen mit stärkster Nachfrage ein fahrplanmäßiger Anschluß hergestellt werden (Unterstützung durch betriebliche Anschlußsicherung).</p> <p>Die Wartezeit auf das Anschlußverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht überschreiten.</p> <p>Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen.</p> <p>Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muß sichergestellt sein.</p>

Ausstattungslevel der nachfragestärksten Haltestellen im Lkr. Starnberg (inkl. Starnberg Nord)

Haltestelle	Überdachung	Sitzplätze	Leitplan	Fahrplan	Parkplätze	Busbuch	Sauberkeit	Papierkorb	Hst.-Schild
Asenhäuser	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Buchhof	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Berg, Grafstraße	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Aufkirchen	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	mangelhaft	vorhanden	vorhanden
Percha, Berger Straße	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	mangelhaft	nicht vorh.	vorhanden
Kempfenhausen, Milchberg	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Starnberg, Am Kreuth	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Starnberg Nord	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Gauting, Herbststraße	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Krailling, Muggenthaler Str.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Gauting, Würmbrücke	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Buchendorf	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Krailling, Margarethenstr.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Krailling, Mitterweg	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Stockdorf, Baierplatz	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Gauting, Buchendorfer Str.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Krailling, Heimstraße	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Krailling, Ludwig-v.-N.-Str.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Gauting, P und P+R	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Gauting, Zentralkrankenhs.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Pentenried, Gut	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	nicht vorh.	vorhanden
Unterbrunn	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden				
Starnberg, Egerer Straße	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Kreisrankenhs.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Starnberg, Feuerwehrhaus	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Markt	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Starnberg, Bahnhof	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Cappius	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Starnberg, Esterbergstraße	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	mangelhaft	nicht vorh.	vorhanden
Parching, Ort	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	mangelhaft	nicht vorh.	vorhanden
Andechs, Kloster	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Riedeselstraße	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Kreissparkasse	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	vorhanden	vorhanden
Söcking, Post	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Maising	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Herrsching, Bahnhof	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Breitbrunn, Post	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Seefeld-Hechenendorf, Bf.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Seefeld, Schloßapotheke	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Seefeld, Krankenhäuser	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Oberalling, Marienplatz	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Inning, Marktplatz	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden
Weißing, Bahnhof	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorh.	gut	vorhanden	vorhanden
Gilching-Argelsried, Bf.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	gut	nicht vorh.	vorhanden

Eingesetzte Fahrzeuge auf den MVV-Linien im Landkreis Starnberg (Angaben der VU)			Standard-Lin-bus	Standard-Überland-Lin-bus	Gelenk-bus	Midli- / Kleinbus (nicht 8-Sitzer)	Kleinbus (8Sitzer)	Reise-bus	alle Fzg. mit Niederflur
804	Inning, Marktplatz - Mauern(FFB) - Grafath	Boos, Irmig	0	1	0	1	0	0	0
846	Fürstentfeldbruck S - Oberpfaffenhofen, Dornier	Kögl, Maisach	0	1	0	0	0	0	0
906	Planegg S West - Krailling, KIM	Demmelm./Winterm.	0	0	0	1	0	0	1
936	Gauting S - Fürstenried West U	Demmelm./Winterm.	3	0	0	0	0	0	3
951	Starnberg Nord S - Herrsching S	RVO	0	1	0	0	0	0	0
952	Herrsching S - Inning - Gilching-Argelsried S, Inning - Stegen	RVO	0	2	0	0	0	0	0
953	Seefeld-Hechendorf S - Steinebach S	RVO	0	0	0	1	0	0	0
954	Seefeld-Hechendorf S - Oberalling - Seefeld-Hechendorf	RVO	0	0	0	1	0	0	0
955	Gilching-Argelsried S - Weißing S - Starnberg S	RVO	0	1	0	0	0	0	0
956	Herrsching S - Andechs - Traubing - Starnber S	Rauner GmbH	0	1	0	0	0	0	0
960	Starnberg S - Jungholz - Söcking - Starnberg S	RVO	2	0	0	1	0	0	3
961	Ammerland - Starnberg S - Hohenschäftl. S - Schäftlarn, Kl.	RVO	4	0	0	0	0	0	0
962	Starnberg, Waldspielplatz - Söcking - Starnberg S	RVO	0	0	0	1	0	0	0
963	Starnberg S - Wangen - Starnberg S	RVO	0	0	0	1	0	0	0
964	Pöcking, Enzianweg - Niederpöcking - Starnberg S	RVO	0	0	0	0	0	0	0
965	Gauting, Gymnasium - Gauting, P+R Platz S - Buchendorf	F.a. Zeheter	1	0	0	0	0	0	1
966A	Unterbrunn - Pentenried - A. Fachkliniken - Gauting, P+R	F.a. Zeheter	1	0	0	0	0	0	1
966B	Oberbrunn - Königswiesen - Gauting, P+R Platz S	F.a. Zeheter/awle	0	1	0	0	0	0	0
968	Stockdorf - Gauting S - Gauting, Gymnasium	F.a. Zeheter/awle	0	1	0	0	0	0	0
967	Planegg S - Krailling, Sperberweg	F.a. G. Heinrich	0	0	0	1	0	0	1
969	Planegg S - Stockdorf, Karl-Stieler-Straße	F.a. G. Heinrich	0	0	0	0	0	0	0
975	Wolfratshausen S - Starnberg S	RVO/Geldhauser	0	2	0	0	0	0	0
Nicht MVV	Herrsching -Andechs - Weilheim	Rauner GmbH	0	2	0	0	0	0	0
	Summen		11	13	0	8	0	0	10
	Summe gesamt	32	34%	41%	0%	25%	0%	0%	31%

Verkehrsunternehmen im Landkreis Starnberg

Geldhauser
Linien- und Reiseverkehr
Martin Geldhauser
Fichtenstraße 29
85649 Hofolding

Bietergemeinschaft
Demmelmair / Wintermayr
Lechhauser Str. 25
86316 Friedberg

Verkehrsunternehmen GmbH & Co KG
Gunter Heinrich
Wiesentfeller Str. 70
81249 München

Ammersee-Reisen
Omnibus Rauner GmbH
Gewerbestraße 70
82211 Herrsching

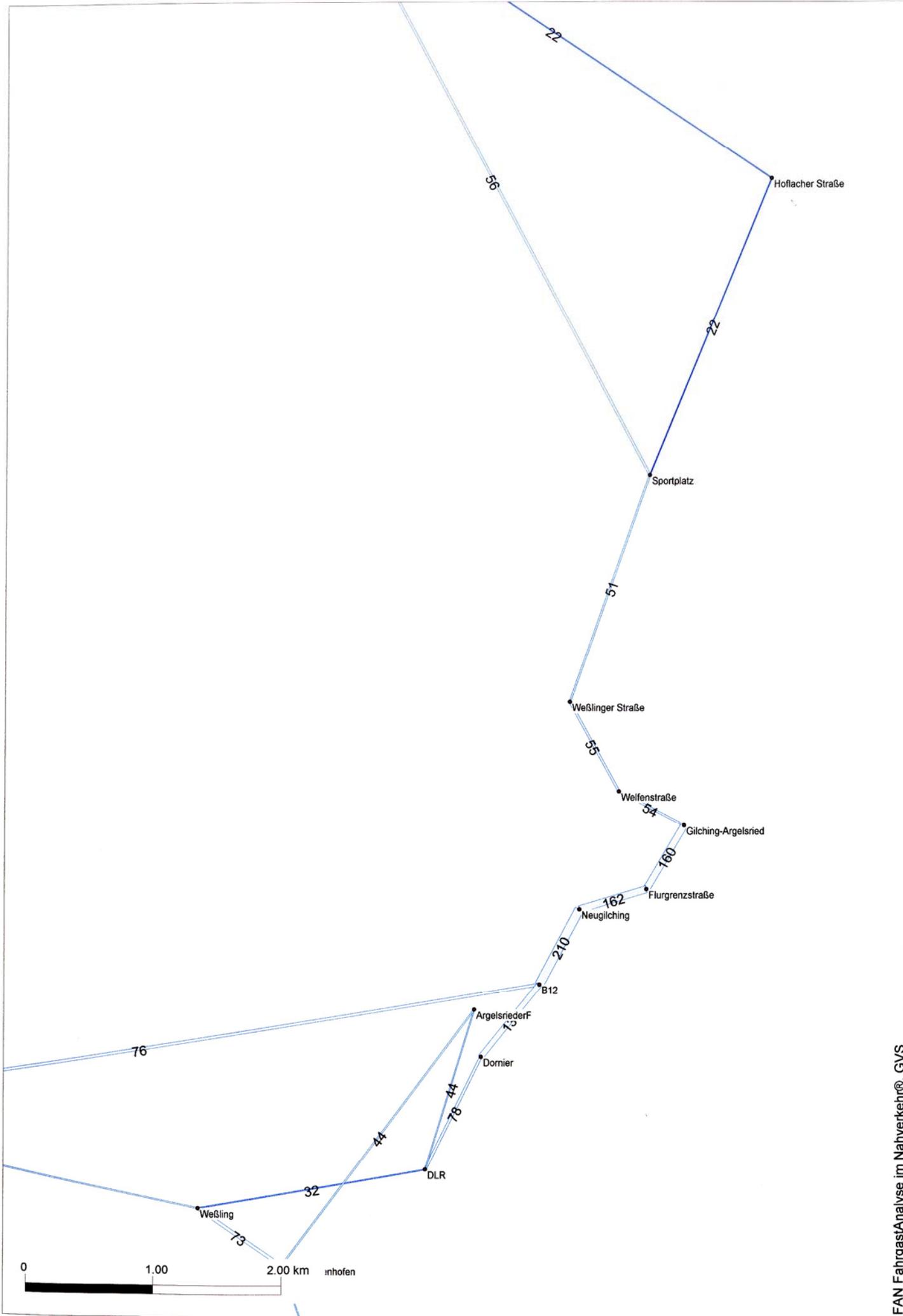
RVO
Regionalverkehr Oberbayern GmbH
Bürgermeister-Seidl-Str. 1
82515 Wolfratshausen

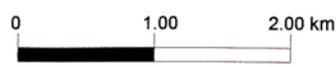
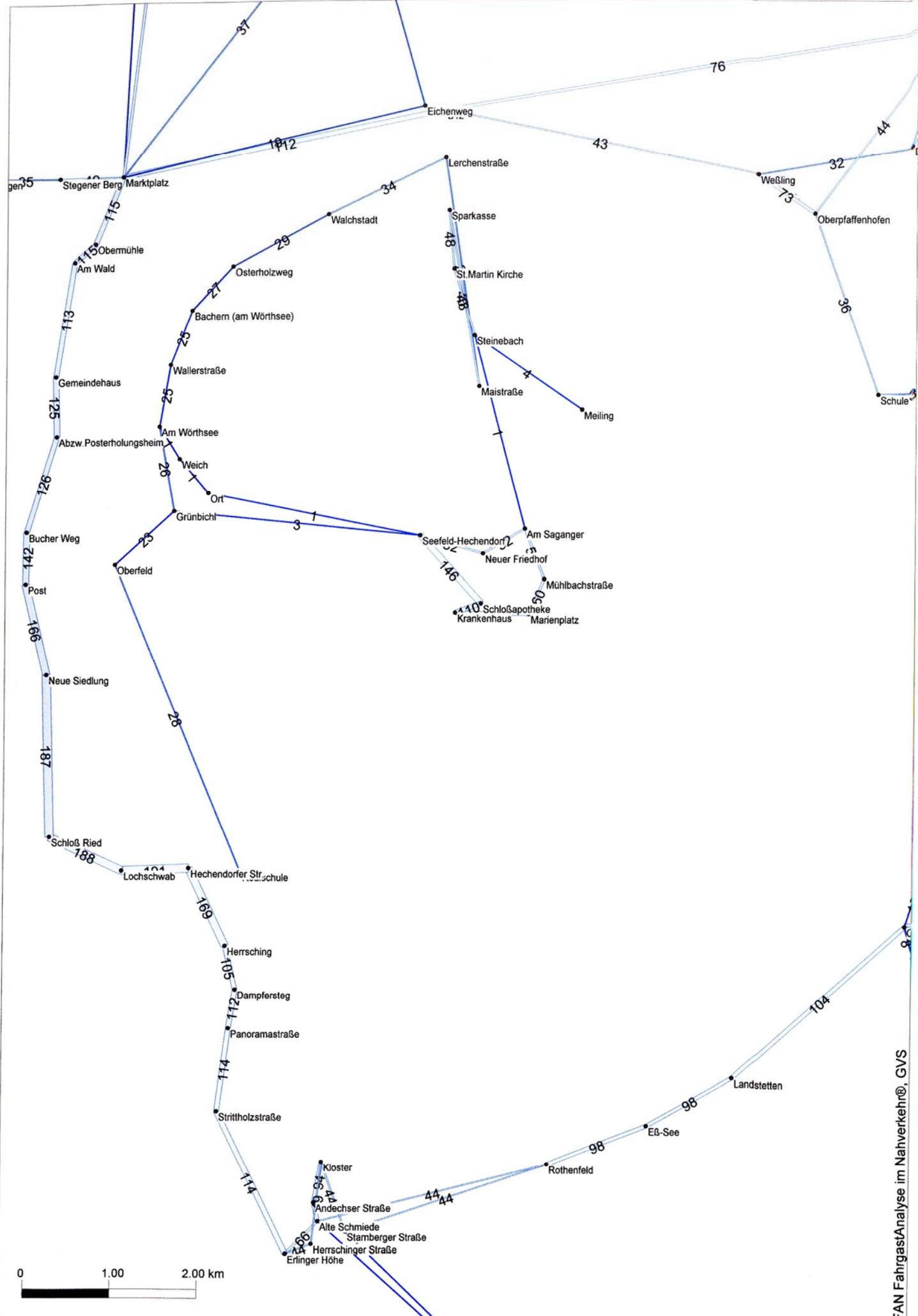
Zeheter Friederike
Hubert-Deschler-Straße 1
82131 Gauting

Pavle Johann
Königswiesen 1
82131 Gauting

Streckenbelastungen im Landkreis Starnberg

Belastungspläne mit Verkehrsnachfrage über alle Linien
pro Werktag, Mo. – Fr.
(MVV Erhebungen, Frühjahr 2000)





Nahverkehrsplan Landkreis Starnberg

Teil C: Rahmenkonzeption

1 Allgemeine Ziele

- Der ÖPNV im Landkreis Starnberg soll auch in der Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung leisten und als integriertes System weiterentwickelt werden.
- Wirtschaftliche und effektive Abwicklung des Busverkehrs
- Steigerung des ÖPNV-Anteils an den Personenfahrten im Landkreis Starnberg
- Gute Verbindungen von allen Landkreisgemeinden in die Kreisstadt Starnberg
- Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge für Ortsteile über 200 Einwohner
- Verbesserung der Ost-West-Verbindungen im Landkreis
- Systemintegrierte Einführung von bedarfsgesteuerten Betriebsweisen wie Anruf-Sammeltaxi-Verkehr (AST) und Rufbus zur Verbesserung des Angebots in der Normal- und Schwachverkehrszeit
- Einbeziehung der Belange der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung bei der ÖPNV-Planung
- Verbesserung der Qualitätsstandards bei Fahrzeugen und Haltestellen
- Verbesserte Wahrnehmung des Busangebots

2 Ziele und Maßnahmen für das künftige ÖPNV-Angebot

Arbeitspaket I: ÖPNV-Verbindungen im Linienbetrieb

Maßn. Nr.	vorgeschlagene Maßnahmen	Ziele der Maßnahmen	Kosten/Jahr (Grobschätzung)	Eingebundene Kommunen
1	Verdichtung der Linie 955 Gilching - Starnberg	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindungen von Gilching und Weißling nach Starnberg • Verbesserung für Hanfeld, dadurch Aufhebung der umwegigen Linienführung im Stadtverkehr STA 	Bei zusätzlichen 4 bis 6 Fahrtenpaaren: 90.000.- € bis 135.000.- €/ Jahr	Gilching, Weißling, Gauting, Starnberg
2	Verdichtung der Linie(n) 951, 956 Herrsching - Starnberg	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindungen von Herrsching nach Starnberg in der Hauptverkehrszeit • Bessere Erschließung kleiner Ortsteile wie Aschering, Frieding, .. 	Bei zusätzlichen 2 bis 3 Fahrtenpaaren: 55.000.- € bis 80.000.- €/ Jahr	Herrsching, Andechs, Pöcking, Feldafing, Starnberg
3	Neue Linie Herrsching – Tutzing Unter Einbeziehung des bestehenden, freigestellten Schülerverkehrs auf dieser Relation	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Angebot zwischen Herrsching/ Andechs und Tutzing/ Feldafing • Bessere Erschließung kleiner Ortsteile wie Machtlfing, Traubing, insbes. Garatshausen, ... 	Bei 4 Fahrtenpaaren: ca. 100.000.- €/ Jahr	Herrsching, Andechs, Feldafing, Tutzing
4	(Saisonabhängige) Badebuslinie(n) von STA S-Bf. nach Possenhofen und Kempfenhausen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Abwicklung des Freizeitverkehrs 	An Sa/So/F je 8 bis 10 Betriebs-h 30.000.- € bis 45.000.- €/ Jahr	Starnberg, Pöcking, Berg
5a	Neue (Rufbus-) Linie Inning – Wörthsee – Seefeld – Starnberg Bedarfsorientierter Verkehr im Richtungsband insbes. in der Normalverkehrszeit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindungen von Inning, Wörthsee und Seefeld nach Starnberg • Bessere Erschließung kleiner Ortsteile wie Drößling, Frieding, Unering, Widdersberg ... 	Voraussetzung: Anmeldezentrale! bei 4 bis 6 Fahrtenpaaren: 110.000.- € bis 165.000.- €/ Jahr	Inning, Wörthsee, Seefeld, Starnberg

Arbeitspaket II: Bedarfsgesteuerter Verkehr

Maßn. Nr.	vorgeschlagene Maßnahmen	Ziele der Maßnahmen	Kosten/Jahr (Grobschätzung)	Eingebundene Kommunen
5b	Neue (Rufbus-) Linie Inning – Wörthsee – Seefeld – Starnberg Bedarfsorientierter Verkehr im Richtungsbandbetrieb insbes. in der Normalverkehrszeit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindungen von Inning, Wörthsee und Seefeld nach Starnberg • Bessere Erschließung kleiner Ortsteile wie Drößling, Frieding, Unering, Widdersberg ... 	Voraussetzung: Anmeldezentrale! bei 4 bis 6 Fahrtenpaaren: 110.000.- € bis 165.000.- €/ Jahr	Inning, Wörthsee, Seefeld, Starnberg
6	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Andechs/Herrsching/Inning/Seefeld gemeindeübergreifende Korridore	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsverkehr und gemeindeübergreifender S-Bahn-Zubringer • Angebot in der Schwachverkehrszeit (abends/am Wochenende) 	<i>Voraussetzungen für AST-Verkehr:</i> 1) <i>Bereitschaft ansässiger Taxi-/Busunternehmer das Angebot ohne große Vorhaltekosten für das Personal zu erbringen</i> 2) <i>kostengünstige Anmeldezentrale</i> <i>Kosten jew. zwischen 20.000.- € und 40.000.- € je nach Angebot u. Nachfrage</i>	Andechs, Herrsching, Inning, Seefeld
7	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Feldafing/Pöcking/Tutzing gemeindeübergreifende Korridore	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsverkehr und gemeindeübergreifender S-Bahn-Zubringer • Angebot in der Schwachverkehrszeit 		Feldafing, Pöcking, Tutzing
8	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Gilching/Weßling/Wörthsee gemeindeübergreifende Korridore	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsverkehr und gemeindeübergreifender S-Bahn-Zubringer • Angebot in der Schwachverkehrszeit 		Filching, Welling, Worth see
9	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Gauting/Krailling gemeindeübergreifende Korridore	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Ortsteile Pentenried, Frohnloh und Unterbrunn am Tag • in der Schwachverkehrszeit in gesamt Gauting und Krailling 		Gauting, Krailling

Arbeitspaket III: Angebotsoptimierung

Maßn. Nr.	vorgeschlagene Maßnahmen	Ziele der Maßnahmen	Kosten/Jahr (Grobschätzung)	Eingebundene Kommunen
10	Abweichungen vom regulären Linienweg auf bestehenden Linien	<ul style="list-style-type: none"> zusätzliche Anbindung kleiner Ortsteile und öffentlicher Einrichtungen, wenn von Umlauf und Reisezeit vertretbar 	Nahezu kostenneutral	
11	Angebot an Schultagen z.T. auch zu Ferienzeiten anbieten u.a. Linien 936, 953, 966, 968	<ul style="list-style-type: none"> besseres Angebot (1 bis 2 Fahrtenpaare zus. in Ferienzeiten) insbesondere für Erwerbstätige 	Zwischen 2.600.- € und 6.400.- € pro Linie und Betriebsjahr	
12	Stärkere Einbeziehung des freigestellten Schülerverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Frieding, Widdersberg und Unering Jedoch eingehende Einzelfallprüfung bezüglich Praktikabilität notwendig 	Nahezu kostenneutral	
13	Zusätzliche Haltestellen einbrechender, nicht-MVV-integrierter (z.B. RVO) Linien aus den Nachbarlandkreisen	Bessere Anbindung kleinerer Orte bzw. Ortsteile	kostenneutral	insbes. Tutzing
14	„Fahrplankosmetik“ bei bestehenden Linien	Anpassung/Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten, um Merkbarekeit des Angebots zu erhöhen	kostenneutral	insbes. Berg
15	Prüfung des Abstimmungsbedarfs von Bus- und Schifffahrtslinien	Systemübergreifende Verbindungen herstellen	kostenneutral	
16	Abstimmung der landkreisübergreifenden Linien	Landkreisübergreifende Verbindungen verbessern	kostenneutral	
17	Überprüfung der besseren Vernetzung einzelner Landkreislinien u.a. Linie 952/53	Verbesserung der landkreisinternen Busverbindungen	weitgehend kostenneutral	

Arbeitspaket IV: Begleitende Maßnahmen

Maßn. Nr.	vorgeschlagene Maßnahmen	Ziele der Maßnahmen	Kosten/Jahr (Grobschätzung)	Eingebundene Kommunen
18	Bevorrechtigungsmaßnahmen für Buslinien im Straßenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Reisezeiten • Höhere Pünktlichkeit 	Kalkulation erst nach/bei Konkretisierung der Maßnahmen möglich	
19	MVV-Integration der Linie Andechs – Herrsching (Fa. Rauner)	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, durchgängiger Tarif im Landkreisverkehr 	Noch offen!!	Andechs, Herrsching
20	Verbesserung der Ausstattung der nachfragestärksten Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte Personen • Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Wahrnehmung des Angebots 	Finanzierung durch die Gemeinden; durch GVFG förderfähig	alle Gemeinden
21	(Einheitliche) Qualitätsstandards für alle Busse im Landkreisbusverkehr (sukzessive)	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen • Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Wahrnehmung des Angebots 	Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen	alle Gemeinden
22	Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information (Marketing) Z.B. Fahrplanheft, Internet, gemeinspezifische Fahrpläne	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Wahrnehmung des Angebots • Verbesserung der Information für mobilitätseingeschränkte Personen • Übergreifende Informationen für den Umweltverbund (ÖV, Rad, ...) 	Kalkulation erst nach/bei Konkretisierung der Maßnahmen möglich	alle Gemeinden

3 Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen aus Sicht des MVV

Arbeitspakete I und II:

Innerhalb der kostenintensiven Maßnahmenpakete **I Linienbetrieb** und **II Bedarfsgesteuerter Verkehr** ist aufgrund der Ergebnisse der Struktur- und ÖPNV-Analyse und den Besprechungen mit den Landkreisgemeinden aus Sicht des MVV folgende Prioritätenreihung aufzustellen:

Priorität	Maßn.-Nr.	vorgeschlagene Maßnahmen	Begründung
1	2	Verdichtung der Linie(n) 951, 956 Herrsching - Starnberg	Die Relation Herrsching-Starnberg ist bereits heute stark nachgefragt. Der Bedarf einer Erweiterung des Verkehrs ist offenkundig (z.T. sind bereits Verstärkerbusse erforderlich). Ein höherer ÖV-Anteil auf dieser Relation ist durchaus erreichbar.
2	1	Verdichtung der Linie 955 Gilching - Starnberg	Das ÖPNV-Angebot auf den Relationen Gilching/Weßling – Starnberg entspricht nicht den Vorgaben einer ausreichenden Verkehrsbedienungs. Um eine Verbesserung in die Kreisstadt zu erreichen, ist eine maßvolle Verdichtung zwingend erforderlich.
3	5a/b	Neue (Rufbus-) Linie: Inning – Wörthsee – Seefeld – Starnberg Bedarfsorientierter Verkehr im Richtungsband insbes. in der Normalverkehrszeit	Die Gemeinden Inning, Wörthsee und Seefeld haben zwar Fahrtmöglichkeiten nach Starnberg, jedoch in unzureichender Ausprägung (Umsteigen, Reisezeit). Außerdem sind einige kleinere Ortsteile der Gemeinde Andechs schlecht an die Kreisstadt angebunden. Eine zusätzliche Linie könnte die Situation deutlich verbessern.
4	3	Neue Linie Herrsching – Tutzing Unter Einbeziehung des bestehenden, freigestellten Schülerverkehrs	Eine Linie zwischen Herrsching und Tutzing ist zwar weniger aus den Daten der Verkehrsrelationen im Berufsverkehr abzuleiten, der Bedarf im Gelegenheitsverkehr wurde jedoch im Gespräch mit den Gemeinden offensichtlich.
5	6	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Andechs/Herrsching/Inning/Seefeld gemeindeübergreifende Korridore	AST-Verkehre werden in den Gemeinden des Landkreises Starnberg primär als Ergänzung des ÖPNV-Angebots am Abend und am Wochenende betrachtet und sind daher von der Priorität hinter dem Linienverkehr (+Rufbus) einzuordnen, der eine ausreichende Verkehrsbedienungs insbesondere für den Berufs- und Schülerverkehr während des Tages sichert bzw. sichern muss. Nur in Einzelfällen wäre auch eine AST-Bedienung in der Normalverkehrszeit relevant. Eine Bewertung der einzelnen Korridore untereinander ist aus Sicht des MVV nicht möglich bzw. sinnvoll.
5	7	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Feldafing/Pöcking/Tutzing gemeindeübergreifende Korridore	
5	8	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Gilching/Weßling/Wörthsee gemeindeübergreifende Korridore	
5	9	Anruf-Sammel-Taxi (AST) Gauting/Krailling gemeindeübergreifende Korridore	
6	4	Badebuslinien Feldafing / Possenhofen	

Arbeitspaket III:

Die vielfach kostenneutralen bzw. nahezu kostenneutralen Maßnahmen (Maßnahmen 10 bis 17) des Arbeitspakets III zur Verbesserung / Optimierung des Busangebots sollten in jedem Falle im Detail ausgearbeitet werden und im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes Eingang finden.

Arbeitspaket IV:

Die begleitenden Maßnahmen im Arbeitspaket IV sind von ihrer Bedeutung und von ihren Umsetzungschancen differenziert zu betrachten.

In jedem Falle wichtig und in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, sind die Maßnahmen 20 bis 22, die allesamt einer **Verbesserung der Wahrnehmung des Angebots** dienen.

Dabei wird die Maßnahme 21, einheitliche **Qualitätsstandards für die Busse** im Regionalverkehr, bereits heute in Zusammenarbeit mit den MVV-Landkreisen und den Verkehrsunternehmen sukzessive umgesetzt. Diese Maßnahme ist insbesondere mit dem behindertengerechten Zugang des ÖPNV für den mobilitätseingeschränkten Personenkreis zu sehen und daher bevorzugt zu realisieren.

Auch für Maßnahme 20, Verbesserung der Ausstattung der (nachfragestärksten) **Haltestellen**, sind Qualitätsstandards durch den MVV erarbeitet worden. Die Umsetzung der Maßnahme obliegt jedoch in weiten Teilen den einzelnen kreisangehörigen Gemeinden.

Auch die Verbesserung der Landkreisinformation zum ÖPNV-Angebot (Maßnahme 22) sollte differenziert nach den verschiedenen **Marketingmaßnahmen** im Nahverkehrsplan verankert sein, ebenso wie die Möglichkeit verschiedener **Bevorrechtigungsmaßnahmen** für den Busverkehr (Maßnahme 18). Dabei ist jedoch festzuhalten, dass bezüglich der Bevorrechtigungsmaßnahmen lediglich die in Frage kommenden kritischen Bereiche im Straßenraum und die Bandbreite möglicher Lösungen dargelegt werden können. Eine Detailplanung dieses Maßnahmenkomplexes übersteigt die Möglichkeiten des Nahverkehrsplans.

Wichtig für den Systemzusammenhang des ÖPNV im Landkreis wäre die **MVV-Integration der Linie Andechs - Herrsching** der Fa. Rauner. Für Entscheidung der Umsetzungsrelevanz dieser Maßnahme durch den Landkreis sind zum einen verschiedene Modelle über den Modus der Integration zu erstellen. Zum anderen muss die Größenordnung der Einnahmendifferenz zwischen Unternehmertarif und dem MVV-Tarif berechnet werden, die dem Unternehmer zu erstatten ist. Dies erfordert allerdings eine detaillierte Fahrgasterhebung / -befragung auf dieser Linie (ca. 1.500.- bis 2.500.- €), die im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht enthalten ist.

Anhang

Protokolle der Besprechungen mit den Gemeinden

Arbeitspaket Rahmenkonzeption (südlicher Landkreis)

Gesprächstermin mit Vertretern der Gemeinden des südlichen Landkreises
am 06.06.2002, 9.00 Uhr, Landratsamt Starnberg

Teilnehmer:

Frau Bürgermeisterin Hollacher, Gemeinde Herrsching,
Herr Bürgermeister Lederer, Gemeinde Tutzing,
Herr Bürgermeister Roth, Gemeinde Andechs,
Frau Neppel, Gemeinde Andechs,
Frau Noé-Roever, Gemeinde Feldafing,
Frau Novak, Gemeinde Berg,
Herr Grieszer, Gemeinde Pöcking,
Herr Ullmann, Stadt Starnberg,
Herr David, Landratsamt Starnberg,
Herr Hertlein, Landratsamt Starnberg,
Herr Müller, MVV, Bereich Leistung,
Herr Dr. Haller, MVV Consulting

Ergebnisprotokoll

Ziel der Veranstaltung:

Erarbeitung von (gemeinsamen) Zielen und Wünschen für das mittel- bis langfristige ÖPNV-Angebot im Landkreis, um die anschließende Maßnahmenplanung möglichst effektiv durchführen zu können. Grundlage der Arbeitsprozesses sind die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und die Vorstellungen der Gemeinden und des Landkreises. Bei den Zielen für den ÖPNV sollen jedoch immer die Kosten bzw. die Wirtschaftlichkeit des Angebots einbezogen werden.

Ergebnisse der Schwachstellenanalyse im Landkreissüden:

- Defizite in der generellen ÖPNV-Erschließung einiger **Ortsteile über 200 Einwohner** insbesondere in Aschering, Frieding, Garatshausen und Widdersberg.
- Die **Regionalbuslinie Herrsching – Andechs** (- Weilheim) ist nur im Zeitkartenbereich in das einheitliche MVV-Tarifsystem integriert.
- Ein annehmbares Angebot in der **Schwachverkehrszeit** (abends) und am **Wochenende** existiert lediglich in den Orten mit S-Bahnhof und in der Gemeinde Berg (mit Einschränkungen auch in Andechs und Starnberg).

- Es existiert **keine ÖPNV-Verbindung zwischen Herrsching / Andechs und Tutzing**
- Es bestehen Angebotsdefizite in der Bedienung
 - zwischen Herrsching und Starnberg in der Hauptverkehrszeit und
 - entlang dieser Relation in den kleineren Ortsteilen.

Mögliche Maßnahmen bzw. Ziele der Gemeinden

- Die Anbindung der „kleinen“ heute unterversorgten Ortsteile wie Frieding, Widdersberg und Unering muss verbessert werden. Dabei ist sowohl die Möglichkeit einer Ausweitung der bestehenden Linien als auch die Einbeziehung des freigestellten Schülerverkehrs in Betracht zu ziehen. Evt. könnte zur Bedienung der kleinen Ortsteile auch ein Bedarfsverkehrssystem wie AST- oder ein Rufbussystem zum Einsatz kommen.
- Die Verbindung Herrsching – Andechs – Tutzing soll künftig im ÖPNV angeboten werden. Dabei soll ein Linienangebot aufbauend auf der bestehenden Schulbuslinie entwickelt werden. Die direkten Verbindungen nach Andechs und Herrsching sind auch für die Gemeinde Feldafing interessant.
- Evt. könnte die neue Linie Herrsching – Tutzing auch die Anbindung von Garatshausen an die S-Bahn herstellen. Insbesondere Garatshausen mit dem großen Seniorenzentrum besitzt ein Fahrgastpotential, das zukünftig stärker einbezogen werden sollte. Außerdem sind Verbindungen von Garatshausen in den Hauptort Feldafing gewünscht. Allerdings wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass im NVP ausschließlich Verkehre mit vorwiegender Landkreisverbindungsfunktion bzw. gemeindeübergreifender Bedeutung konzeptionell behandelt werden.
- Die Verbindung Herrsching – Starnberg weist insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Lücken auf. Bei einer Verdichtung des Linienangebots auf dieser Relation sollte gleichzeitig die Einbindung der kleinen Ortsteile geprüft werden. Allerdings ist die Fahr- bzw. Umlaufzeit auf dieser Linie weitestgehend ausgereizt, so dass eine Ausweitung des Linienwegs hier nur in sehr geringem Maße möglich scheint.
- Für die Einrichtung eines Angebots in der Schwachverkehrszeit (Abend- und Wochenendverkehr) sollte generell die Möglichkeit eines Anruf-Sammeltaxi-Verkehrs (AST) für die Gemeinden geprüft werden. Dabei sollten insbesondere gemeindeübergreifende AST-Korridore (Andechs/Herrsching/Seefeld oder Tutzing/Feldafing) angedacht werden. Als positives Beispiel sei der AST-Verkehr der Gemeinde Berg genannt. Ein Problem stellt sich jedoch häufig im Vorhandensein der Taxiinfrastruktur dar.
- Zur besseren Bedienung der Ortsteile sollte (insbesondere in der Gemeinde Tutzing) auch geprüft werden, ob die aus Nachbarlandkreisen einbrechenden nicht MVV-integrierten RVO-Linien eine bessere Anbindung übernehmen könnten (hier sollten Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen geführt werden).
- Die Gemeinde Berg ist insgesamt gut mit ÖPNV versorgt. Als (kostenneutrale) Verbesserungsmöglichkeit wird die Anpassung / Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten bzw. –minuten der verschiedenen Linien gesehen, um die Merkbarekeit des Angebots zu erhöhen (sog. „Fahrplankosmetik“).

- Im Zusammenhang mit der Schifffahrt sollte geprüft werden, inwieweit es sinnvoll ist, Bus- und Schifffahrtslinien aufeinander abzustimmen, um systemübergreifende Verbindungen herstellen zu können.

Weiteres Vorgehen

Die Zielvorstellungen und Wünsche des Landkreises und der Landkreisgemeinden werden in konzeptionelle Maßnahmenpakete überführt. Die Gesamtkonzeption für den Landkreis wird anhand des Landkreisnetzplanes in der Übersicht dargestellt. Durch eine grobe Kostenschätzung der Maßnahmenpakete kann der finanzielle Aspekt der vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet werden.

Der Landkreis entscheidet letztendlich, ob und in welcher Rangfolge die konzeptionellen Ideen in einem nachfolgenden Arbeitspaket „Maßnahmen“ fahrplanscharf konkretisiert und Umsetzungsstufen entwickelt werden sollen.

Arbeitspaket Rahmenkonzeption (nordöstlicher Landkreis)

Gesprächstermin mit Vertretern der Gemeinden des nordöstlichen Landkreises
am 13.06.2002, 11.00 Uhr, Rathaus Gauting

Teilnehmer:

Frau Bürgermeisterin Servatius, Gemeinde Gauting,
Herr Bürgermeister Hager, Gemeinde Krailling,
Herr Lorenz, Gemeinde Krailling,
Herr Hertlein, Landratsamt Starnberg,
Herr Müller, MVV, Bereich Leistung,
Herr Dr. Haller, MVV Consulting

Ergebnisprotokoll

Ziel der Veranstaltung:

Erarbeitung von (gemeinsamen) Zielen und Wünschen für das mittel- bis langfristige ÖPNV-Angebot im Landkreis, um die anschließende Maßnahmenplanung möglichst effektiv durchführen zu können. Grundlage des Arbeitsprozesses sind die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und die Vorstellungen der Gemeinden und des Landkreises. Bei den Zielen für den ÖPNV sollen jedoch immer die Kosten bzw. die Wirtschaftlichkeit des Angebots einbezogen werden.

Ergebnisse der Schwachstellenanalyse im Landkreisnorden (Gauting, Krailling):

- Defizite des ÖPNV in allen Ortsteilen ohne S-Bahn-Zugang zu den Abendzeiten und am Wochenende (Schwachverkehrszeit).
- Defizite der ÖPNV-Anbindung in der Normalverkehrszeit insbesondere in Pentenried.
- Der Bedarf einer ÖPNV-Verbindung in den Nordwesten des Landkreises (Gilching, Wessling) wird von den Gemeinden nicht gesehen.

Mögliche Maßnahmen bzw. Ziele der Gemeinden

- Für die Einrichtung eines Angebots in der Schwachverkehrszeit (Abend- und Wochenendverkehr) sollte die Möglichkeit eines Anruf-Sammeltaxi-Verkehrs für beide Gemeinden geprüft werden. Ein Problem stellt sich evt. in der unzureichend vorhandenen Taxiinfrastruktur dar. Trotzdem sollte gemeinsam mit den Taxiunternehmen die Einrichtung dieser flexiblen und kostengünstigen Angebotsform untersucht werden.
- Ein AST-Verkehr kann evt. auch für die Bedienung der Ortsteile Pentenried und Unterbrunn während des Tages interessant sein.

- In beiden Gemeinden hat der ÖV insbesondere in der HVZ mit der Verkehrssituation im mIV (motorisierter Individualverkehr) zu kämpfen. Die Möglichkeiten einer Priorisierung der Buslinien sind zu prüfen, wenngleich aufgrund des zur Verfügung stehenden Raumes die Möglichkeiten durch die Gemeinden als sehr gering eingeschätzt werden.
- Bezüglich der Einschränkung von Betriebstagen auf die Schulzeiten ist zu prüfen, inwieweit ein genereller Betrieb auch zu Ferienzeiten für die Fahrgäste (nicht Schüler) interessant sein könnte. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass in der Gemeinde Krailling eine Haushaltsbefragung (Büro Lang/Burghardt) durchgeführt wurde, die derzeit ausgewertet wird. Bei der Entwicklung von Maßnahmen sollten die Ergebnisse der Erhebungen einbezogen werden.

Weiteres Vorgehen

Die Zielvorstellungen und Wünsche des Landkreises und der Landkreisgemeinden werden in konzeptionelle Maßnahmenpakete überführt. Die Gesamtkonzeption für den Landkreis wird anhand des Landkreisnetzplanes in der Übersicht dargestellt. Durch eine grobe Kostenschätzung der Maßnahmenpakete kann der finanzielle Aspekt der vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet werden.

Der Landkreis entscheidet letztendlich, ob und in welcher Rangfolge die konzeptionellen Ideen in einem Arbeitspaket „Maßnahmen“ fahrplanscharf konkretisiert und Umsetzungsstufen entwickelt werden sollen.

Arbeitspaket Rahmenkonzeption (westlicher Landkreis)

Gesprächstermin mit Vertretern der Gemeinden des westlichen Landkreises
am 13.06.2002 14.30 Uhr, Landratsamt Starnberg

Teilnehmer:

Frau Bürgermeisterin Meyer-Brühl, Gemeinde Wessling,
Frau Neppel, Gemeinde Andechs,
Herr Dritter Bürgermeister Röslmair, Gemeinde Inning am Ammersee,
Herr Ullmann, Stadt Starnberg,
Herr David, Landratsamt Starnberg,
Herr Hertlein, Landratsamt Starnberg,
Herr Müller, MVV, Bereich Leistung,
Herr Dr. Haller, MVV Consulting

Ergebnisprotokoll

Ziel der Veranstaltung:

Erarbeitung von (gemeinsamen) Zielen und Wünschen für das mittel- bis langfristige ÖPNV-Angebot im Landkreis, um die anschließende Maßnahmenplanung möglichst effektiv durchführen zu können. Grundlage der Arbeitsprozesses sind die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und die Vorstellungen der Gemeinden und des Landkreises. Bei den Zielen für den ÖPNV sollen jedoch immer die Kosten bzw. die Wirtschaftlichkeit des Angebots einbezogen werden.

Ergebnisse der Schwachstellenanalyse im Landkreiswesten:

- Große Defizite (Fahrtenzahl und Fahrzeit) bei Verbindungen von den Gemeinden Gilching, Inning a. Ammersee, Weßling und Wörthsee in die Kreisstadt Starnberg
- Defizite der ÖPNV-Anbindung vieler kleinerer Ortsteile über 200 Einwohner insbesondere in den Gemeinden Andechs, Herrsching und Seefeld (Dröbling, Frieding, Unering, Widersberg, ...)
- Verbindungen von den Ortsteilen ohne S-Bahn-Anschluss nach Herrsching weitgehend verbesserungswürdig
- Mangelhaftes Angebot am Abend und am Wochenende in den Ortsteilen ohne S-Bahn-Anschluss
- Der Bedarf einer ÖPNV-Verbindung in den Nordosten des Landkreises (Krailling, Gauting) wird von den Gemeinden nicht gesehen

Mögliche Maßnahmen bzw. Ziele der Gemeinden

- Die Verbindungen der Gemeinden Gilching und Weßling nach Starnberg sollten über eine Verdichtung der Linie 955 verbessert werden; dabei ist auch ein optimiertes Umsteigen zu diesen Linien aus Wörthsee und Inning zu berücksichtigen; u.U. sollte zur Verbesserung der Anbindung des gesamten Nordwestens auch die Einrichtung einer neuen Linie nach Starnberg geprüft werden.
- Eine Verdichtung der Linie 955 bietet auch für die Bewohner von Hanfeld (Stadt Starnberg) bessere Fahrtmöglichkeiten; evt. kann dann die derzeit praktizierte mehrmalige, sehr umwegige Abweichung des Linienwegs im Stadtverkehr Starnberg (960) aufgehoben werden.
- Für die Einrichtung eines Angebots in der Schwachverkehrszeit (Abend- und Wochenendverkehr) sollte die Möglichkeit eines Anruf-Sammeltaxi-Verkehrs für die Gemeinden geprüft werden. Generell sollten dabei gemeindeübergreifende Korridore betrachtet werden. Ein Problem stellt sich evt. in der unzureichend vorhandenen Taxiinfrastruktur dar. Trotzdem sollte gemeinsam mit den Taxiunternehmen die Einrichtung dieser flexiblen und kostengünstigen Angebotsform untersucht werden.
- Für die Anbindung der kleinen Ortsteile sollte geprüft werden, inwieweit Abweichungen vom regulären Linienweg auf den bestehenden Linien sinnvoll und machbar sind; weitere zu untersuchende Möglichkeit ist die bessere Anbindung durch Linien des freigestellten Schülerverkehrs; hier sind, wie im Abstimmungsgespräch mit den südlichen Landkreisgemeinden (6.6.2002) zu klären, inwieweit hier eine Öffnung bzw. Integration in den ÖPNV umsetzbar ist.
- Evt. könnte zur Bedienung der kleinen Ortsteile auch ein Bedarfsverkehrssystem (z.B. AST- oder Rufbussystem) zum Einsatz kommen.

Weiteres Vorgehen

Die Zielvorstellungen und Wünsche des Landkreises und der Landkreisgemeinden werden in konzeptionelle Maßnahmenpakete überführt. Die Gesamtkonzeption für den Landkreis wird anhand des Landkreisnetzplanes in der Übersicht dargestellt. Durch eine grobe Kostenschätzung der Maßnahmenpakete kann der finanzielle Aspekt der vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet werden.

Der Landkreis entscheidet letztendlich, ob und in welcher Rangfolge die konzeptionellen Ideen in einem Arbeitspaket „Maßnahmen“ fahrplanscharf konkretisiert und Umsetzungsstufen entwickelt werden sollen.

Teil D Maßnahmenentwicklung

0 Vorbemerkung

1 Maßnahmen Leistungsangebot

- 1.1 Fahrplanverdichtungen Linien 955 und 936
- 1.2 Verbesserung der Verbindung zwischen Herrsching und Starnberg
- 1.3 Neue Linie Herrsching – Tutzing
- 1.4 Neue (Rufbus-) Linie Inning – Wörthsee – Seefeld – Starnberg
- 1.5 Badebuslinie (Possenhofen / Kempfenhausen)
- 1.6 AST Verkehre im Landkreis Starnberg

2 Optimierung des bestehenden Angebots

- 2.1 Stärkere Integration des freigestellten Schülerverkehrs
- 2.2 Erweiterung des Angebots in den Schulferien
- 2.3 Optimierung von Linienweg und Fahrzeit
- 2.4 Abstimmung von Buslinien
- 2.5 Prüfung des Abstimmungsbedarfs von Bus- und Schifffahrtslinien

3 Begleitende Maßnahmen

- 3.1 Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse im Straßenverkehr
- 3.2 Tarif
 - 3.2.1 MVV-Integration der Linie Andechs – Herrsching
 - 3.2.2 MVV-Tagekarte Außenraum
- 3.3 Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen
 - 3.3.1 MVV-Qualitätsstandards für Haltestellen und Fahrzeuge
 - 3.3.2 Verbesserung der Ausstattung von nachfragestarken Haltestellen
- 3.4 Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information
 - 3.4.1 Internet
 - 3.4.2 Gemeinde- und Verbindungsfahrpläne
 - 3.4.3 Tarifinformation

4 Anlagen

0 Vorbemerkung

Die Entwicklung von kurz-, mittel- und langfristigen **Maßnahmen** für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Starnberg basiert auf der durchgeführten umfassenden **Struktur- und ÖPNV-Analyse** (Schwachstellenanalyse) aus denen in der Folge als Planungsbasis eine **Rahmenkonzeption** für das künftige Angebot entwickelt wurde.

Dabei wurden die Landkreisgemeinden in mehreren Informations- und Gesprächsrunden unmittelbar in die ÖPNV-Planung einbezogen. Die Rahmenkonzeption als Grundlage der in der Folge detailliert ausgeführten Maßnahmenpakete wurde den Fraktionen im Kreistag sowie dem Kreisausschuss in mehreren Terminen vorgestellt und durch den Kreisausschuss bzw. den Kreistag des Landkreises Starnberg im Juni 2003 beschlossen.

Des Weiteren wurden innerhalb des Planungsprozesses Abstimmungstermine mit den betroffenen Verkehrsunternehmen im Landkreis durchgeführt. Dadurch wurde die Mitwirkung vorhandener Unternehmer nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG und Art 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG sichergestellt.

Außerdem wurde gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 01.05.2002 die Behindertenbeauftragte des Landkreises Starnberg informiert und in die Entwicklung der Maßnahmen einbezogen, um die Belange der mobilitätsbehinderten Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen.

Die entwickelten Maßnahmen untergliedern sich in

- Maßnahmen zur unmittelbaren Erweiterung des Leistungsangebots (Linien und Fahrten)
- Maßnahmen zur Optimierung des Angebots (Fahrplanänderungen und -abstimmungen) und
- Begleitende Maßnahmen (Tarif, Qualitätsstandards Bus und Haltestelle, Kundeninformation, ...).

1 Maßnahmen Leistungsangebot

1.1 Fahrplanverdichtungen

1.1.1 Verdichtung der Linie 955, Gilching – Starnberg

Zur Verbesserung der Verbindungen Gilching – Starnberg und Weßling – Starnberg wurden in den Fahrplan der Regionalbuslinie 955, Gilching – Starnberg) vier Fahrtenpaare neu eingefügt (Verdichtung Linie 955: Anlage 1.1). Die Verdichtung des Fahrplans erfolgte derart, dass kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss.

Zur Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Argelsrieder Feld in der Gemeinde Weßling wurde eine zusätzliche Haltestelle *Argelsrieder Feld* in den Linienweg aufgenommen (siehe auch Fahrplanentwurf). Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten um drei Minuten und der Linienweg um rund 1.000 Meter.

Durch die Verdichtung der Linie ist sowohl die Kreisstadt Starnberg für die Bewohner des nordwestlichen Landkreises besser erreichbar, als auch im Gegenzug die Gewerbegebiete in Gilching und Weßling mit insgesamt rund 4.000 Arbeitsplätzen für die Starnberger.

Als vorteilhafter Nebeneffekt der Verdichtung kann die Bedienung von Hanfeld aus der Linie 959 genommen werden, was zu einer betrieblich besseren Abwicklung der Linie 959 beiträgt und vom Aspekt der Fahrzeiten auch für die Fahrgäste eine Verbesserung darstellt.

Der Vergleich IST – Planung stellt sich folgendermaßen dar:

Verbindungen Gilching/Weßling - Starnberg

IST-Zustand		Planfall	
Gilching ab	Starnberg Nord S an	Gilching ab	Starnberg Nord S an
7:13	7:49	7:13	7:52
		8:33	9:12
		12:13	12:52
14:13	14:49	14:13	14:52
		17:13	17:52
		18:53	19:32
Starnberg Nord S ab	Gilching an	Starnberg Nord S ab	Gilching an
		6:35	7:10
		7:55	8:30
		11:09	11:48
13:07	13:39	13:09	13:48
16:09	16:41	16:09	16:48
		18:09	18:48

Verbindungen Hanfeld - Starnberg

IST-Zustand		(955, 959)		Planfall (955)	
Hanfeld ab		Starnberg Nord S an		Hanfeld ab	
6:13 (959) ¹⁾		6:33		6:42 ²⁾	- -
7:38 (955)		7:49		7:41	7:52
9:43 (959)		9:57		9:01	9:12
12:23 (959)		12:37		12:41	12:52
14:38 (955)		14:49		14:41	14:52
17:43 (959)		17:57		17:41	17:52
				19:21	19:32
Starnberg Nord S ab		Hanfeld an		Starnberg Nord S ab	
6:06 (959)		6:13		6:35	6:42
9:26 (959)		9:43		7:55	8:02
12:06 (959)		12:23		11:09	11:16
13:07 (955)		13:14		13:09	13:16
16:09 (955)		16:16		16:09	16:16
17:26 (959)		17:43		18:09	18:16

¹⁾ sollte bei Bedarf beibehalten werden ²⁾ Verbindung nach München über Neugilching (an 7:06 Uhr)

Betrieblicher Aufwand

Der betriebliche Mehraufwand dieser Maßnahme liegt bei rund 44.000 Nwkm pro Jahr (4 Fahrtenpaare) bzw. 33.000 Nwkm pro Jahr (3 Fahrtenpaare).

Unter dem derzeit bestehenden Kostensatz erhöhen sich die Betriebskosten dadurch um rund **60.000.- € bzw. 80.000.- €** pro Jahr.

1.1.2 Zusätzliche Fahrt Linie 936, Gauting – Fürstenried

Zur Verbesserung der Rückfahrmöglichkeiten mit der Linie 936 am Nachmittag wird vorgeschlagen, den Nachmittagsverkehr ab Fürstenried West bereits um ca. 15.10 Uhr (abgestimmt auf U-Bahn) zu beginnen (Fahrzeug setzt heute um 15.38 Uhr in Gauting ein). Dies hat einen Mehrweg von rund 13 km pro Betriebstag und knapp **3.200 km pro Betriebsjahr** zur Folge. Die zusätzlichen Kosten liegen bei **rund 6.600.- €/Betriebsjahr**.

1.1.3 Linie 966, Vormittagsfahrt Mo-Fr

Keine ideale Situation für den Fahrgast stellt die weitläufige Verkehrsbeschränkung auf der Linie 966 „nur Donnerstag und Freitag“ dar. Hier wird vorgeschlagen zumindest eine Vormittagsfahrt (9.32 oder 10.28 Uhr ab Unterbrunn) während der gesamten Woche anzubieten. Dies hat einen Mehrweg von **1.200 km pro Betriebsjahr** zur Folge. Die zusätzlichen jährlichen Kosten liegen bei **rund 4.000.- €**

1.2 Verbesserung der Verbindungen zwischen Herrsching und Starnberg

Verbindungen zwischen dem Unterzentrum Herrsching und der Kreisstadt Starnberg werden heute durch die Linien 951 und 956 hergestellt. Dieses Angebot wird rege in Anspruch genommen. Allerdings existieren insbesondere auch in der Hauptverkehrszeit einige größere Bedienungslücken. Aufgrund der bestehenden Verkehrsströme (rund 500 Berufspendelbeziehungen zwischen Herrsching, Starnberg (sowie Andechs), BfA, Stand: Mai 2002) und der Bedeutung beider Orte im Landkreisverkehr wird eine Verdichtung der Relation für sinnvoll erachtet.

Verbindungen Starnberg – Herrsching Ist (2004)

Linie	Starnberg Nord S (Abfahrt)	Herrsching S (Ankunft)	Fahrzeit
951	07:11	07:50	00:39
956	10:31	11:10	00:39
956	12:11	12:50	00:39
951	13:30	14:09	00:39
951	17:31	18:10	00:39
Anz. Fahrten	5	durchschn. Fahrzeit	00:39

Linie	Herrsching S (Abfahrt)	Starnberg Nord S (Ankunft)	Fahrzeit
951	06:32	07:10	00:38
956	07:54	08:34	00:40
951	09:53	10:31	00:38
956	11:14	11:54	00:40
951*	13:03	13:29	00:26
951	16:33	17:11	00:38
Anz. Fahrten	5 (6*)	durchschn. Fahrzeit	00:36

* nur an Schultagen, ab Realschule

Fahrplan 2003/2004

1.2.1 Planfall 1: Verdichtung der Linie(n) 951 und 956

Erste Möglichkeit der Verdichtung der Relation Starnberg – Herrsching wäre die Verdichtung der bestehenden Linien 951 und 956 um drei bis vier Fahrtenpaare.

Insbesondere bei einer Neugestaltung des Fahrplans der Linie 956 wäre dabei die Einbeziehung des Ortsteils Aschering (durch eine Abweichung vom bisherigen Linienweg) zu überlegen (siehe auch 2.3.1).

1.2.2 Planfall 2: Neue Linie 950 Herrsching – Starnberg über Frieding

Zweite Möglichkeit der Verdichtung der Relation Starnberg – Herrsching ist die Einrichtung einer neuen Linie 950 von Herrsching über Widdersberg, Frieding, Drößling und Unering nach Starnberg (neue Linie 950 Herrsching – Starnberg: Anlage 1.2). Die neue Linie sollte ergänzend zu den Angebotszeiten der Linien 951 und 956 mit drei bis vier Fahrtenpaaren angeboten werden.

Vorteile dieses Planfalles wären:

- Die Reisezeit Herrsching – Starnberg wäre durchschnittlich um 3 bis 4 Minuten kürzer als mit den Linien 951 und insbes. 956.
- Die neue Linie 950 würde die Ortsteile Widdersberg (Gemeinde Herrsching, 400 Ew.), Frieding (Gem. Andechs, 800 Ew.), Drößling und Unering (beide Gem. Seefeld, 200 bzw. 300 Ew.), die heute keine bzw. nur eine äußerst unzufriedenstellende ÖPNV-Anbindung besitzen, anfahren. Damit würde gleichzeitig ein weiteres Ziel der Rahmenkonzeption, die kleineren Ortsteile besser anzubinden, erfüllt.

1.2.3 Planfall 3: Neue Linie 950 Herrsching – Starnberg über Seefeld

Alternativ zur Route über Frieding und Widdersberg könnte die neue Linie 950 von Herrsching auch über Seefeld (mit Drößling und Unering) nach Starnberg geführt werden. Die Fahrzeit dieser Variante würde in etwa der Variante über Widdersberg/Frieding entsprechen (+ ca. 2 Minuten / 500 m).

Die Verbindungen vom Kleinzentrum Seefeld (4.300 Einwohner) nach Starnberg sind heute nur äußerst umwegig und zeitaufwendig realisierbar (Minimum 55 Minuten, 2x Umsteigen). Die Fahrzeit von Seefeld nach Starnberg würde sich durch die neue Linie auf rund 25 Minuten verkürzen.

Die neue Linie könnte auch den Auftakt für eine in der Rahmenkonzeption festgehaltene zentrale West-Ost-Verbindung im Landkreis darstellen. So wäre, sofern sich die neue Linie bewährt, in einer zweiten Umsetzungsstufe eine Aufspaltung der Linie mit einer Weiterführung nach Inning vorstellbar.

Bezüglich der Fahrgastnachfrage (rund 150 Berufspendelbeziehungen zwischen Seefeld und Starnberg, BfA, Stand: Mai 2002) wird bei dieser Variante gegenüber der Route über Frieding aufgrund der Ortsgröße und Bedeutung (Arbeitsplätze) von Seefeld mit einer besseren Auslastung gerechnet.

Nachteil der Variante ist die weiterhin mangelhafte Anbindung der Ortsteile Frieding und Widdersberg. Allerdings könnten die Ortsteile in diesem Fall auch verstärkt durch das geplante Anruf-Sammel-Taxi angebunden werden (siehe Maßnahme 1.6.1).

Verbindungen Starnberg – Herrsching im Planfall 3 (2004)

Linie	Starnberg Nord S (Abfahrt)	Herrsching S (Ankunft)	Fahrzeit
950 neu	06:30	7:07	00:37
951	07:12	07:51	00:39
950 neu	07:50	8:27	00:37
956	10:31	11:10	00:39
956	12:11	12:50	00:39
951	13:30	14:09	00:39
950 neu	15:10	15:47	00:37
950 neu	16:30	17:07	00:37
951	17:31	18:10	00:39
Anz. Fahrten	9	durchschn. Fahrzeit	00:38

Linie	Herrsching S (Abfahrt)	Starnberg Nord S (Ankunft)	Fahrzeit
951	06:32	07:10	00:38
950 neu	07:10	7:47	00:37
956	07:54	08:34	00:40
950 neu	08:30	9:07	00:37
951	09:53	10:31	00:38
956	11:14	11:54	00:40
951*	13:03	13:29	00:26
950 neu	15:50	16:27	00:37
951	16:33	17:11	00:38
950 neu	17:10	17:47	00:37
Anz. Fahrten	9 (10*)	durchschn. Fahrzeit	00:36

* nur an Schultagen, ab Realschule

1.2.4 Betrieblicher Aufwand

Die Bilanz der zusätzlichen Nutzwagenkilometer bei einer Verdichtung der Relation Herrsching – Starnberg um **vier Fahrtenpaare** an Werktagen (Mo. – Fr.) stellt sich folgendermaßen dar:

Zusätzliche Nwkm pro Jahr	3 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare
Planfall 1 (Verdichtung 951/956)	35.000	47.000
Planfall 2 (neue Linie 950 über Frieding)	33.000	44.000
Planfall 2 (neue Linie 950 über Seefeld)	34.000	45.000

Da die Linien 951 und 956 - obwohl zwei Konzessionsinhaber - heute bereits gemeinsam mit einem Fahrzeug betrieben werden, wird in allen Planfällen **ein zusätzliches Fahrzeug** erforderlich werden. Dieses Fahrzeug sollte den festgelegten MVV-Qualitätsstandards für Fahrzeuge (siehe 3.3.1) entsprechen (u.a. barrierefrei).

Die Kosten der Planfälle liegen zwischen rund 75.000.- € für drei Fahrtenpaare und knapp 100.000.- € für vier Fahrtenpaare.

1.3 Neue Linie Herrsching – Tutzing

Zwischen den Unterzentren Herrsching (8.500 Einwohner) und Tutzing (7.800 Einwohner) gibt es heute keine direkte ÖPNV-Verbindung. Allein eine Linie des freigestellten Schülerverkehrs (Linie 16, Rauner) fährt zwischen den zentralen Orten.

Unter Einbeziehung dieses freigestellten Schülerverkehrs soll deshalb ein Verkehrsangebot mit drei bis vier Fahrtenpaaren geschaffen werden.

Bezüglich des Linienwegs kristallisieren sich zwei Varianten heraus:

- Herrsching – Erling – Traubing und direkt nach Tutzing (Fahrzeit ca. 30 Minuten)
- Herrsching – Erling – Traubing – Feldafing - Tutzing (Fahrzeit ca. 35 Minuten)

Die Variante über Feldafing ist zwar für die Relation Herrsching – Tutzing etwas umwegiger, hat aber den großen Vorteil, dass der Feldafinger Ortsteil Garatshausen (450 Einwohner) mit dem Kreisaltenheim (mit rund 200 Pflegeplätzen die größte Einrichtung im Landkreis), der heute nicht in das ÖPNV-Angebot des MVV eingebunden ist, angefahren werden kann. Diese Variante wird daher von Seiten des Gutachters empfohlen (Linienweg und Fahrplanentwurf: Anlage 1.3)

Betrieblicher Aufwand

Bei einem Fahrplanangebot mit vier Fahrtenpaaren werden im präferierten Planfall über Garatshausen rund 44.000 Nwkm im Jahr geleistet. Die Leistung im freigestellten Schülerverkehr der Linie 16 (ca. 6.500 km/Jahr) kann eingespart werden.

<i>Nwkm pro Jahr</i>	3 <i>Fahrtenpaare</i>	4 <i>Fahrtenpaare</i>	5 <i>Fahrtenpaare</i>
Heute, Freigestellter Schülerverkehr (nur an Schultagen, ca. 190 Betriebstage)	1 Fahrtenpaar, ca. 6.500 Nwkm		
Planfall 1 (ohne Garatshausen) (Mo-Fr an Werktagen, ca. 250 Betriebstage)	29.000 Nwkm	38.000 Nwkm	47.000 Nwkm
Planfall 2 (mit Garatshausen) (Mo-Fr an Werktagen, ca. 250 Betriebstage)	33.000 Nwkm	44.000 Nwkm	55.000 Nwkm

Für die neue Linie ist **ein Fahrzeug** erforderlich. Dieses Fahrzeug sollte den festgelegten MVV-Qualitätsstandards für Fahrzeuge (siehe 3.3.1) entsprechen (u.a. barrierefrei).

Die jährlichen Betriebskosten bei **vier Fahrtenpaaren** werden auf rund **95.000.- €** kalkuliert. Bei **fünf Fahrtenpaaren** liegen die Betriebskosten bei **rund 108.000.- €** pro Jahr. Abzuziehen wären jeweils die Kosten für den bisherigen freigestellten Schülerverkehr von rund **36.000.- €**

1.4 Neue (Rufbus-) Linie Inning – Wörthsee – Seefeld – Starnberg

Sowohl in der Schwachstellenanalyse als auch bei den Gesprächen mit den Gemeinden wurde das Fehlen einer direkten Anbindung der Kreisstadt Starnberg aus dem nordwestlichen Landkreis (Gemeinden Inning, Wörthsee, Seefeld) deutlich.

Als Lösungsmöglichkeit wurde die Einführung einer neuen Linie Inning – Seefeld – Starnberg evtl. auch auf Bedarfsverkehrsbasis angedacht.

Problem allerdings ist, dass der **Verkehrsbedarf** auf den genannten Relationen westlich von Seefeld den Aufwand für die Einrichtung einer direkten Linie kaum rechtfertigen kann (Berufspendleraufkommen von rund 60 Fahrgästen aus Inning bzw. Wörthsee nach Starnberg, BfA, Stand: Mai 2002). Insbesondere die relativ langen Umlaufzeiten von 90 bis 100 Minuten erfordern einen hohen betrieblichen Aufwand.

Die Maßnahmenkonkretisierung ergab nun folgende Ausgestaltungsmöglichkeiten:

- In einer ersten Umsetzungsstufe werden Maßnahmen im Bereich der Busanschlüsse getroffen, um die Verbindungen zu optimieren. Verbesserte Übergänge für Inning nach Starnberg werden künftig insbesondere in Weißling / Neugilching möglich sein (siehe 2.4).
- Gleichzeitig wird über die neue Linie 950 Herrsching – Seefeld – Starnberg (siehe 1.2.3) eine neue West-Ost-Verbindung in die Kreisstadt eingeführt.
- In einer zweiten Umsetzungsstufe wird die Linie 953 um Inning erweitert und ein Ringschluss der Linie 953 zwischen Steinebach und Seefeld vollzogen. Damit können auch Umsteigeverbindungen zwischen der Linie 953 und der Linie 950 neu hergestellt werden (siehe auch 2.3.1).
- Eine durchgehende Linie Starnberg – Inning kann in einer dritten Umsetzungsstufe zusätzlich aus der Linie Herrsching – Seefeld – Starnberg herausgearbeitet werden (neue Linie 950: alternierend Herrsching – Seefeld – Starnberg / Inning – Seefeld – Starnberg). Hierfür sollten aber im Vorfeld die Wirkungen der Maßnahmen von Stufe 1 abgeprüft werden. (siehe auch *Kap. E, Umsetzungsstufen*)

Die Betriebskosten für diese letzte Umsetzungsstufe betragen je nach Fahrplanprogramm (3 bzw. 4 Fahrtenpaare/Tag) zwischen 75.000 € und 95.000 € pro Jahr.

1.5 „Badebuslinie(n)“ Possenhofen-Paradies / Kempfenhausen

In den Sommermonaten kommt es insbesondere an den Wochenenden zu einem starken Ausflugs- und Badeverkehr aus der Landeshauptstadt München an die Badeplätze am Starnberger See. Starke Verkehrsbelastungen der Zufahrtsstraßen und Staus sind die Folge. Eine unmittelbare Anbindung der Badeplätze mit öffentlichen Verkehrsmitteln existiert am Wochenende nicht. Allerdings steht das leistungsfähige Angebot der S-Bahn zur Verfügung.

Zur Einschränkung der Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr wird daher eine „Badebuslinie“ vorgeschlagen, die saison- und witterungsabhängig an Wochenenden im Sommer Badegäste von den S-Bahnhöfen Starnberg bzw. Possenhofen direkt zu den Badeplätzen „Paradies“ und Kempfenhausen befördert. Je nach betrieblichem Aufwand sind zwei prinzipielle Planfälle denkbar:

Planfall 1 wird mit einem Bus betrieben und bedient in direkter Abfolge Possenhofen S, Paradies, Starnberg S und Kempfenhausen (und zurück). Dabei ist ein Angebot im 1-Stundentakt möglich. Die Übergänge von und zur S-Bahn in/aus Richtung München sind dabei optimiert (Linienplan und Fahrplanentwurf Anlage 1.5)

Planfall 2 besteht aus zwei unabhängigen Shuttle-Verkehren (Possenhofen S – Paradies, Starnberg S – Kempfenhausen), die mit zwei Bussen in einem 20-Minutentakt betrieben werden.

Voraussetzung für die Umsetzung der Badebuslinie nach Kempfenhausen ist, dass dort für den Linienbus eine geeignete Haltestelle sowie eine Wendemöglichkeit eingerichtet wird.

Vorteil des Planfalles 1 ist, dass er auch für die Starnberger Bevölkerung Verbindungen zum/vom See bietet. Planfall 2 ist durch den möglichen 20-Minutentakt bezüglich der S-Bahnbindung optimal. Bei einer Bedienung des Planfalles 1 im 20-Minutentakt wären drei Busse (statt 2 im Planfall 2) erforderlich.

Betrieblicher Aufwand

Die Badebuslinien sollen nur an Wochenenden im Sommer verkehren (ca. 24 Betriebstage). Die Planung sieht eine Betriebszeit von rund zehn Stunden (10.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vor. Die unterschiedlichen Planfälle ergeben dementsprechend:

- 4.800 (Planfall 1) bzw. 6.300 (Planfall 2) Nutzwagenkilometer pro Jahr und
- **jährliche Betriebskosten von 15.000.- € (Planfall 1) bzw. 27.000.- € (Planfall 2)**
- Kosten pro Betriebstag von rund 600.- € bzw. 1.100.- €

1.6 AST Verkehre im Landkreis Starnberg

Anruf-Sammeltaxi-Verkehre (AST) stellen eine interessante Möglichkeit dar, für Zeiten und Räume geringer Nachfrage ein wirtschaftliches Angebot zu realisieren. Kernpunkt dabei ist, dass Fahrten nur dann bezahlt bzw. finanziert werden müssen, wenn tatsächlich eine Beförderung stattfindet. Dazu ist es erforderlich, einen Fahrtwunsch generell vorher (i.d.R. telefonisch) anzumelden. Teure Leerfahrten (insbesondere in der Schwachverkehrszeit) werden dadurch vermieden. Weitere Informationen zum Ablauf und den systemspezifischen Bestandteilen sind im Anhang enthalten.

Für den Landkreis Starnberg wurden vier Korridore bzw. Sektoren ermittelt, in denen ein AST-Verkehr verkehrlich sinnvoll zum Einsatz kommen kann (siehe Anlage 1.6.1):

1. AST Verkehr Andechs/Herrsching/Seefeld
2. AST Verkehr Feldafing/Pöcking/Tutzing
3. AST Verkehr Gauting/Krailling
4. AST Verkehr Gilching/Weßling/Wörthsee

Für die Umsetzung wäre insbesondere aus Sicht der Behinderten wünschenswert und sinnvoll, die AST-Verkehre mit Fahrzeugen des Fahrtendienstes für Schwerbehinderte zu ergänzen, um auch für die Rollstuhlfahrer, die kein Taxi benutzen können, das AST-Angebot nutzbar zu machen.

1.6.1 AST Verkehr Andechs/Herrsching/Seefeld

Die Verbindung Herrsching – Andechs wird heute durch die Linien 951 und 956 als auch durch die Linie Andechs – Herrsching der Firma Rauner bedient. Die Angebotsqualität kann insgesamt als gut bewertet werden. Insbesondere zu den Tagesrandzeitlagen besteht allerdings starker Bedarf nach einer Ergänzung des Angebots, insbesondere aufgrund der großen Bedeutung des Klosters Andechs im Freizeitverkehr.

Die Ortsteile Widdersberg (Gemeinde Herrsching, 400 Ew.), Frieding (Gem. Andechs, 800 Ew.), Drößling und Unering (beide Gem. Seefeld, 200 bzw. 300 Ew.) besitzen heute keine bzw. nur eine äußerst unzufriedenstellende ÖPNV-Anbindung. Der Bürgerbus der Gemeinde Seefeld (nicht MVV-integriert) bindet zwar Unering und Drößling sporadisch an Seefeld an, eine Verbindung insbesondere mit dem Unterzentrum Herrsching besteht aber nicht.

Die neu geplante Linie 950 würde entweder über Seefeld (siehe Maßnahme 1.2.3) oder über Frieding und Widdersberg (siehe Maßnahme 1.2.2) nach Starnberg führen und die Situation in den Ortsteilen leicht verbessern.

Die weiterhin bestehenden Bedienungsdefizite, hauptsächlich in der Schwachverkehrszeit aber auch - im Falle einer Linienführung der geplanten Linie 950 über Seefeld – generell in Frieding und Widdersberg, können durch ein bedarfsgesteuertes Anrufsammeltaxi (AST) gelöst werden.

Die Maßnahmenkonkretisierung ergab folgende Ausgestaltungsmöglichkeiten (für den Planfall 1.2.2 der Linie 950):

- Richtung Seefeld – Herrsching drei Fahrten tagsüber (9:00, 11:00, 13:00 Uhr). Von 19:00 bis 0:00 Uhr im Zwei-Studentakt Fahrten von Seefeld – Herrsching – Andechs.
- Richtung Andechs – Herrsching: eine Fahrt am Morgen um 9:36 Uhr und abends um 20:36, 21:36 und 23:36 Uhr. In Richtung Herrsching – Seefeld über den Tag verteilt acht Fahrten von 9:45 bis 23:45 Uhr.

Dieser Planfall kann je nach Bedarf beliebig erweitert werden. Sinnvoll wären in Richtung Seefeld – Herrsching drei und in Richtung Herrsching – Seefeld zwei weitere Fahrten.

Die entsprechend dem unterschiedlich entwickelten Fahrplanprogramm abgeleiteten betrieblichen Kosten werden für den AST-Verkehr an Werktagen (Mo-Fr) mit 5 Fahrten pro Tag und Richtung auf rund 33.000.- € im Jahr geschätzt. Weitet man dieses Angebot auf das Wochenende aus, fallen noch etwa 13.000.- € zusätzlich an.

Die Kosten einer Erweiterung des Angebotes auf 8 Fahrten pro Tag und Richtung würden Mo-Fr in etwa 54.000.- €, mit dem Wochenende zusätzlich noch 17.000.- € betragen.

Wegen des festgestellten großen Bedarfs und der bereits geleisteten Bemühungen seitens der beteiligten Gemeinden sollte der Umsetzung dieses AST-Verkehrs die höchste Priorität beigemessen werden. Zudem stellten die beteiligten Gemeinden Herrsching, Andechs und Seefeld die Bereitschaft der Mitfinanzierung in Aussicht.

Insbesondere die im Vorfeld signalisierte Bereitschaft der ansässigen Taxiunternehmensschaft sich an einem AST-System gemeinsam zu beteiligen und auch die Anmeldezentrale (voraussichtlich) ohne Vorhaltekosten zu übernehmen, spielt für die Bewertung des AST-Sektors eine nicht unerhebliche Rolle. Vielfach sind interessante AST-Projekte in MVV-Landkreisen bereits aus Mangel an diesen Voraussetzungen gescheitert.

Für die Umsetzung wird vorgeschlagen, den AST-Verkehr in einem 2-jährigen Probetrieb zu testen. Die daraus resultierenden Erfahrungen sollten analysiert werden, und in einer zweiten Umsetzungsstufe den nachfolgend dargestellten weiteren AST-Planungen im Landkreis zu Gute kommen (siehe 1.6.2 bis 1.6.4).

1.6.2 AST Verkehr Feldafing/Pöcking/Tutzing

Das derzeitige ÖPNV Angebot im Gebiet um Feldafing, Pöcking und Tutzing beschränkt sich momentan auf die Linien 964 von Possenhofen nach Pöcking, die 9614 und 9600, die Tutzing mit Kampberg bzw. Unterzeismering anbindet und die S-Bahnlinie S6, die die Orte Possenhofen, Feldafing und Tutzing miteinander verbindet.

Da dieses bestehende Angebot v.a. werktags am Abend und am Wochenende Bedienungsdefizite aufweist, wäre ein bedarfsgesteuertes Anrufsammeltaxi (AST) eine ideale Ergänzung und Verdichtung.

Das AST könnte hier als gemeindeübergreifender S-Bahn-Zubringer dienen und zur Erschließung kleinerer Orte beitragen, die bislang nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angebunden waren. Hier sind insbesondere Aschering und Garatshausen zu nennen.

Ein möglicher Linienweg führt von Possenhofen über Pöcking nach Aschering, Feldafing, Garatshausen, Tutzing, Unterzeismering nach Kampberg. Geht man von einem Betrieb von Montag bis Freitag mit je 4 Fahrtenpaaren pro Tag aus, so würden die Betriebskosten ungefähr 30.000.- € pro Jahr betragen.

Die detaillierte Planung des Angebots wird erst im Rahmen der Umsetzungsplanung erfolgen. Eine Übersicht des Bedienungsbereichs ist in der Anlage ersichtlich.

1.6.3 AST Verkehr Gauting/Krailling

In den Gemeinden Gauting und Krailling fahren heute die Linien 906, 936, 965, 966 und 968. Die Linien 906 und 936 bieten werktags nach 19:00 Uhr sowie am Wochenende keinerlei Fahrten. Auch die Linien 965, 966 und 968 haben kein Abendangebot an Werktagen, weisen aber immerhin einen Samstagsverkehr auf.

Ein AST in diesem Bereich stellt daher in der Schwachverkehrszeit (Werktags abends und am Wochenende) eine ideale Ergänzung des bestehenden Angebots dar.

Des Weiteren könnten die Ortsteile Frohnloh, Unterbrunn und Pentenried, die z.T. große Bedienungslücken besitzen, auch während des Tages angebunden werden. Die mögliche Linienführung muss im Rahmen der Umsetzungsplanung festgelegt werden. Eine grobe Abfolge der zu bedienenden Ortsteile (Stockdorf, Krailling, Buchendorf, Gauting, Königswiesen, Pentenried, Unterbrunn) ist im Anhang ersichtlich. Die Kosten würden sich bei einem Betrieb von Montag bis Freitag mit 4 Fahrtenpaaren pro Tag auf etwa 34.000.- € im Jahr belaufen.

1.6.4 AST Verkehr Gilching/Weßling/Wörthsee

Das bestehende Angebot der Linien 952, 953 und 955 stellt für die Verbindungen Gilching, Weßling und Wörthsee insgesamt kein zufrieden stellendes Ergebnis dar.

Vor allem die Linien 953 und 955 weisen kein Angebot am Wochenende auf und auch Werktags ist das Angebot speziell in den Abendstunden nicht ausreichend. Diese Lücken auszufüllen wäre neben der Funktion als S-Bahnzubringer ein wichtiger Bestandteil des AST-Verkehrs.

Die Linienführung dieses AST-Verkehrs im Raum Gilching/Weßling/Wörthsee würde von Geisenbrunn über Gilching nach Oberpfaffenhofen, Weßling, Meilling, Steinebach, Wörthsee, Bachern, Inning und Buch am Ammersee führen. Der Bedienungskorridor ist in der Anlage dargestellt. Die anfallenden Kosten dieses AST-Verkehrs wären in etwa 36.000.- € pro Jahr, bei einer Betriebsbedienung von 4 Fahrtenpaaren pro Tag von Montag bis Freitag.

2 Optimierung des bestehenden Angebots

2.1 Stärkere Integration des freigestellten Schülerverkehrs

Neben den öffentlichen Linienverkehren nach §42 PBefG existieren im Landkreis Starnberg Linien im freigestellten Schülerverkehr (nach Freistellungsverordnung), um die notwendige Beförderung der Schüler durch die Schulträger sicherzustellen. Dabei ist festzuhalten, dass der freigestellte Schülerverkehr gegenüber dem Linienverkehr nach §42 PBefG privilegiert ist, d.h. von vielen Regeln, denen der Linienverkehr unterliegt freigestellt ist, um die Abwicklung des Schülerverkehrs zu erleichtern. (In der Praxis bedeutet dies, dass keine Haltestellen notwendig sind, dass der Bus zum Wenden rückwärts fahren darf oder nicht-öffentliche Wege, wie etwa Feldwege, befahren darf, etc.)

Eine Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den öffentlichen Verkehr bietet i.d.R. die folgenden Vorteile:

- Durch die Integration von Schülerverkehre erhalten insbesondere kleinere Orte, in denen bisher kein oder kaum ÖPNV-Angebot existierte, Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV.
- Durch die Integration können für den Aufgabenträger deutliche Kostenvorteile entstehen. Die Integration kann zu einer besseren Auslastung der öffentlichen Linien führen und den Fahrzeugbedarf optimieren.

Probleme, die einer Integration entgegenstehen sind:

- Die Schülerverkehre sind bezüglich ihrer Kapazität häufig bereits ausgereizt. Kommen auch nur wenige Fahrgäste hinzu, müssen z.T. Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden. Des Weiteren führt eine häufig erforderliche stark mäandrierende Linienführung zu langen Fahrzeiten, so dass eine Nutzung für Nicht-Schüler oft nur wenig attraktiv ist.
- Die Schulen erwarten, dass pädagogische und schulorganisatorische Belange so gering wie möglich beeinträchtigt werden. Außerdem bestehen hohe Ansprüche an die Flexibilität des Angebots (z.B. früherer Schulschluss bei hitzefrei). Der Linienverkehr ist jedoch absolut an den genehmigten Fahrplan gebunden.

Konsequenzen für den „normalen“ ÖPNV-Kunden bei einer Integration können demzufolge sein:

- Verlängerung der Fahrzeit
- Unübersichtlichkeit des Fahrplan durch eine Vielzahl von Linienwegen (inkl. Häufiger Änderungen des Linienwegs aufgrund der Beförderungspflicht)
- Eingeschränktes Angebot an schulfreien Tagen.

Bei einer Betrachtung der Schülerverkehre vom Herbst 2003 wird deutlich, dass verschiedene Schulbuslinien ganz oder teilweise auf dem Linienweg bestehender oder geplanter Linienverkehre verlaufen. Im Folgenden wird die Eignung dieser Linien für eine Integration in den öffentlichen Verkehr kurz dargestellt.

Schulbuslinie 16: Herrsching – Tutzing

Die Linie 16 von Herrsching nach Tutzing liegt auf dem Linienweg der als Maßnahme 1.3 vorgeschlagenen Direktverbindung der beiden S-Bahn-Endhaltepunkte und sollte bei Einrichtung dieser Linie in den Regelfahrplan integriert werden. Die derzeitige Auslastung mit 63 Schülern lässt bei einem Standardbus auch noch gewisse Kapazitäten für Berufspendler. Sowohl die Hinfahrt von Herrsching (7:20 Uhr) als auch die Rückfahrt von Tutzing (13:05 Uhr) sind im Rahmenfahrplan bereits berücksichtigt (vgl. Anlage 1.3). Durch eine Linienführung über Feldafing ergibt sich gegenüber heute lediglich eine um 2 Minuten verlängerte Fahrzeit.

Die Schulbuslinie 26 von Machtlfing nach Tutzing muss aufgrund der hohen Nachfrage parallel weiter betrieben werden. Auch hier wäre die Integration theoretisch denkbar, würde aber weder zu einer Fahrzeug-Einsparung führen, noch zusätzliche Kapazitäten im Linienverkehr bieten. Auch erscheint das Angebot zweier zeitgleicher Fahrten im Linienverkehr wenig sinnvoll.

Fazit: Die Linie 16 wird für eine Integration in die neue Linie Herrsching – Tutzing empfohlen.

Schulbuslinie 11: Höhenrain – Starnberg

Die Fahrt verläuft auf dem Linienweg der Linie 975 und liegt um 7:00 Uhr (ab Höhenrain) zeitlich zwischen zwei Linienfahrten. Die Linienfahrt um 7:35 Uhr ließe sich vom Umlauf her um 20 Minuten auf 7:15 Uhr vorverlegen, wodurch auch diese Fahrt Schülerverkehr aufnehmen könnte.

Aufgrund der hohen Schülernachfrage würde eine Integration dieser Schulbuslinie voraussichtlich zu keiner Fahrzeug- oder Kosteneinsparung führen, hätte jedoch den Vorteil, dass sich die derzeit hohe Auslastung auf mehrere Fahrzeuge verteilen kann, wodurch der mittelfristig evtl. erforderliche Einsatz einer zusätzlichen Schülerfahrt entfallen könnte.

Auch von Seiten des Landratsamtes Starnberg wird die Integration dieser Linie aus Kapazitätsgründen befürwortet.

Fazit: Es wird empfohlen, den Schülerverkehr der Schulbuslinie 11 in den allgemeinen ÖPNV zu integrieren und die Fahrt der Linie 975 von 7:35 Uhr unter Anpassung der Fahrzeugumläufe um etwa 20 Minuten vorzuverlegen. Für diese Fahrt besteht dann zwar kein günstiger Anschluß zum Regionalzug um 8:16 Uhr ab Starnberg (See), dafür wird die S-Bahn in Starnberg Nord optimal angebunden.

Schulbuslinie 19: Inning – Gilching

Die Schulbuslinien 19 und 20 verbinden die Bereiche Inning / Wörthsee mit dem Gymnasium in Gilching und verlaufen über weite Strecken auf der RVO-Linie 952. Eine Schülerfahrt von Herrsching bis Inning (an 7:09 Uhr) ist bereits in den MVV-Fahrplan integriert. Nach derzeitiger Umlaufplanung fährt dieses Fahrzeug um 7:11 Uhr wieder nach Herrsching zurück. Aufgrund des hohen Schüleraufkommens wird ab Buch zusätzlich ein weiterer Verstärker eingesetzt.

Fazit: Aufgrund des Fahrzeugumlaufes und des hohen Schüleraufkommens wird die Integration der Schulbuslinien 19 und 20 derzeit nicht empfohlen.

Schulbuslinie 22: Hochstadt – Gilching

Diese Schülerfahrt verläuft auf einer Teilstrecke der Linie 955, für die im NVP als Maßnahme 1.1 eine Verdichtung des Fahrtenangebotes vorgeschlagen wird. Zusätzlich zur Linie 22 wird ein Verstärkerbus von Hochstadt zum Bahnhof Weßling (→ Realschule Herrsching) gefahren.

Eine Integration dieser Fahrten in die verstärkte Linie 955 ist im Prinzip machbar, aufgrund des hohen Schüleraufkommens kann jedoch allenfalls die Verstärkerfahrt Hochstadt – Weßling eingespart werden. Sinnvollerweise sollten die Fahrzeiten der verstärkten Linie 955 entsprechend angepasst werden, da die Fahrt derzeit 17 Min. früher liegt als im Schülerverkehr. Eine Verschiebung nach hinten ist aber aufgrund der Berufsschüler nach Starnberg nicht möglich. Die Realschüler nach Herrsching müssten bei einer Integration also um 17 Minuten früher fahren.

Fazit: Die Integration der Schulbuslinie 22 wird aufgrund geringer Einspareffekte bei gleichzeitiger Verschlechterung des Angebotes für die Schüler nach Herrsching nicht empfohlen.

Schulbuslinie 27: Pöcking – Starnberg

Die Schulbuslinie 27 von Pöcking nach Starnberg weist mit 38 Schülern nur eine mittlere Auslastung auf und könnte im Hinblick auf die Streckenführung sowohl in die verstärkte MVV-Linie 956, als auch in die Linie 964 integriert werden.

Für die Integration in der Linie 956 müsste eine zusätzliche Fahrt ab Herrsching (um 6:35 Uhr) angeboten werden, die aber auch erst in Pöcking einsetzen könnte.

Die Linienfahrt der 964 um 6:35 Uhr liegt eine halbe Stunde vor der Abfahrt des Schulbusses. Eine Verlegung nach hinten ist nicht machbar, da das eingesetzte Fahrzeug im Anschluß bereits weitere Schulfahrten zur Schule in Söcking übernimmt. Eine Fahrzeugeinsparung ist daher nicht möglich. [Die Schulbus-Haltestelle „Alte Kanzlei“ wird von der Linie 964 nicht angefahren; neue Einstieghaltestelle wäre an der „Lindenberg Siedlung“.]

Fazit: Aufgrund des Fahrzeugeinsatzes und der Umlaufplanung ist bei einer Integration dieser Schülerverkehre trotz des nur mäßigen Schüleraufkommens keine Einsparung eines Fahrzeuges möglich. Dennoch wäre die Freigabe der Fahrt für den allgemeinen ÖPNV im Sinne einer Kapazitäts- und Angebotsverbesserung zur Hauptverkehrszeit zu begrüßen.

Schulbuslinie 12: Wildmoos / Gut Schwaige – Starnberg

Diese Schulbuslinie befördert mit drei Kleinbussen etwa 40 Schüler aus Wildmoos und vom Gut Schwaige zu den Gymnasien Starnberg und Kempfenhausen sowie zur Fünfseenschule. Der Linienverlauf folgt weitgehend der MVV-Linie 963. Durch die (teilweise) Integration dieser Verkehre in den Linienverkehr der 963 sollte in Anbetracht dieses erheblichen Fahrzeugeinsatzes und der mäßigen Schülerzahl eine Einsparung von Fahrzeugen erreicht werden können. So wäre z.B. die Übernahme der Schülerfahrt Wildmoos (7:07 Uhr) durch die Linienfahrt um 7:21 Uhr sinnvoll. Für die Erschließung von Gut Schwaige und die Bedienung des Gymnasiums Kempfenhausen sind allerdings vom Linienweg der 963 abweichende Stichfahrten erforderlich.

Aufgrund der Topographie bzw. Straßensituation können auf der Linie 963 allerdings nur Kleinbusse eingesetzt werden, die kaum die nötigen Kapazitäten für die Übernahme der Schüler aufweisen. Wegen der Koppelung der Linien 963 und 964 in der Umlaufplanung ist auch eine zeitliche Verschiebung dieser Fahrten bzw. die Integration von Stichfahrten problematisch. Des Weiteren besteht am Gymnasium Kempfenhausen keine Wendemöglichkeit, so dass die Busse erst 4 km weiter in Berg wenden könnten.

Fazit: Die Linie 963 ist für eine Integration von Schülerverkehren aus Kapazitäts- und umlauftechnischen Gründen nicht geeignet.

Schulbuslinie 17: Maising – Starnberg

In der freigestellten Linie 17 werden auf dem Streckenverlauf der Linie 962 etwa 20 Schüler von Maising (ab 6:53 Uhr) über Hadorf zum Gymnasium nach Starnberg befördert. Auf dem Rundkurs der MVV-Linie 962 gibt es ebenfalls eine Schülerfahrt von Maising (7:03 Uhr) zum Gymnasium Starnberg, allerdings in Gegenrichtung. Angesichts der geringen Schülerzahl sollten diese Verkehre zusammengefasst werden können, wodurch eine Fahrzeugeinsparung erreicht werden kann. Auch geringfügige Verschiebungen der Abfahrtszeiten sollten möglich sein, müssten aber mit dem Verkehrsunternehmen bei der Fahrplanaktualisierung zum neuen Schuljahr noch geklärt werden.

Sollten sich bei der Linie 962 neben zeitlichen Änderungen im Fahrplan auch Änderungen im Linienweg ergeben, sind die hier dargestellten Überlegungen zu überprüfen.

Fazit: Die Integration der Schulbuslinie 17 in den allgemeinen ÖPNV der Linie 962 wird empfohlen.

Nach derzeitigem Stand wird die Integration der Schulbuslinien 11, 16 und 17 in den allgemeinen ÖPNV empfohlen. Sinnvoll – allerdings ohne Einspareffekte – wäre außerdem die Integration der Linie 27.

2.2 Erweiterung des Angebots in den Schulferien

Viele Fahrten der MVV-Linien im Landkreis Starnberg haben nach § 42 PBefG vornehmlich die Funktion der Schülerbeförderung. Die Betriebstage sind daher auf die Schultage beschränkt (rund 190 Betriebstage). Allerdings kann es bei einigen Linien durchaus Sinn machen, Fahrten auch zu den Ferienzeiten anzubieten, und so insbesondere Berufstätigen und Teilzeitbeschäftigten während des gesamten Jahres an Werktagen (Mo. – Fr., ca. 250 Betriebstage) Fahrtmöglichkeiten zu gewährleisten. Folgende Linien wurden unter diesem Aspekt untersucht:

- 936, Gauting S – Fürstenried West U (Fa. Demmelmair)
- 953, Seefeld-Hechendorf S – Steinebach S (RVO),
- 966, Unterbrunn/Oberbrunn – Gauting S (Fa. Zeheter, Gauting)
- 968, Stockdorf S – Gauting S (Fa. Pavle/Zeheter, Gauting)

Eine Ausweitung auf die Ferienzeiten macht bei nachfolgenden Linien durchaus Sinn:

Für die Fahrten der **Linie 936**, die nur an Schultagen geleistet werden, werden am Morgen ein zusätzlicher Bus, zu den Mittagszeiten zwei Busse eingesetzt. Die Erweiterung der morgendlichen Fahrten auf die Ferien macht gemessen am Aufwand nur wenig Sinn, da in Richtung Fürstenried West 10 Minuten, in Richtung Gauting S fünf Minuten später eine Fahrt angeboten wird. Die Erweiterung des Angebots am Mittag nach und von Fürstenried würde jedoch die große Angebotslücke in den Ferien zwischen 8:00 Uhr und 15:30 Uhr deutlich mildern und wird sinnvoll erachtet, insbesondere um Halbtagsbeschäftigten auch zu den Ferienzeiten eine adäquate Rückfahrmöglichkeit zu bieten. Vorgeschlagen werden hierfür die Fahrten 12:21 Uhr ab Fürstenried West und 12:58 Uhr ab Gauting S. Der zusätzliche betriebliche Aufwand würde bei knapp **1.700 Nwkm und rund 3.500.- € pro Jahr** liegen.

Der Fahrplan der **Linie 953** beinhaltet drei auf die Schulzeit beschränkte Fahrten. Dabei ist insbesondere die Fahrt um 7.21 Uhr von Steinebach S nach Herrsching S auch für Nicht-Schüler interessant, ebenso wie die Fahrt um 14.07 Uhr von Steinebach S nach Seefeld-Hechendorf S. Die Erweiterung der Fahrt um 7.21 Uhr auf die Ferienzeiten würde eine jährliche Mehrleistung von 1.300 Nwkm und Mehrkosten von rund 2.300.- € ergeben. Die Erweiterung beider genannter Fahrten auf die Ferienzeit würde sich auf **2.100 Nwkm und knapp 4.000.- € pro Jahr** summieren.

Bei der **Linie 966** wird vorgeschlagen, die Fahrt um 7.00 Uhr ab Gauting P+R-Platz (allerdings verschoben auf 7.06 Uhr) auch zu den Ferienzeiten anzubieten, um die Lücke zwischen 6.20 und 8.00 Uhr zu reduzieren. Außerdem sollte die Fahrt ab P+R-Platz um 12.30 Uhr, die heute an Schultagen sowie in der Ferien donnerstags und freitags fährt, zumindest bis Pentenried auch auf montags bis mittwochs an Ferientagen erweitert werden. Die Ausweitung der Fahrten auf die Ferienzeiten verursacht **rund 650 zusätzliche Nutzwagenkilometer** pro Jahr. Die daraus resultierenden jährlichen Mehrkosten liegen bei rund **1.400.- €**

2.3 Optimierung von Linienweg und Fahrzeit

Innerhalb dieses Arbeitsschritts wurden die Landkreislinien dahingehend untersucht, inwieweit durch Abweichungen vom bisherigen regulären Linienweg, die Verschiebung von Abfahrtszeiten und/oder die Verlegung von Haltestellen eine Verbesserung der Erschließung erreicht werden kann. Sinnvolle Änderungen sind nachfolgend dargestellt.

2.3.1 Linienabweichung 953 (Aufnahme von Inning am Ammersee)

Zur Verbesserung der Anbindung von Inning am Ammersee wird vorgeschlagen, den Ort in den Weg der Linie 953 aufzunehmen. Die Maßnahme kann ohne Fahrzeugmehrung erbracht werden und hat je nach befahrener Route einen Mehrweg von 2,5 bis 3,0 Kilometer und etwa drei Minuten Fahrzeitverlängerung pro Fahrt zur Folge, was sich in der Jahressumme (bei 8 Fahrten) auf rund **5.000 bis 6.000 Nwkm** summiert. Dies hat **Mehrkosten** zwischen **9.000.- und 11.000.- €** pro Jahr zur Folge.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Linie bzw. den offenen Linienring dreimal zwischen Seefeld und Steinebach zu schließen, um durchgehende Verbindungen zu ermöglichen. Faktisch wird dies bereits heute in Form von Umsetzfahrten praktiziert. Eine deutliche Mehrleistung (über 1.000 km/Jahr) ist aufgrund dieser Maßnahme daher nicht zu erwarten. Evtl. kann durch den Ringschluss die Verstärkerfahrt um 6.50 Uhr ab Meiling eingespart werden. Ein entsprechender Fahrplanentwurf ist in der Anlage 2.3.1 dargestellt.

Bei Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen (inkl. Erweiterungen des Angebots auf die Ferienzeit, siehe Kap. 2.2) ergeben sich bei der Linie 953 in der Summe Mehrkosten zwischen **12.000.- € und 16.000.- € pro Jahr**.

2.3.2 Linienabweichung 955 (Gewerbegebiet Argelsrieder Feld)

Linie 955: Zur Einbindung des Gewerbegebiets **Argelsrieder Feld** in der Gemeinde Weßling sollte eine zusätzliche Haltestelle *Argelsrieder Feld* in den Linienweg der Linie 955 aufgenommen werden. Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten um drei Minuten und der Linienweg um rund 700 Meter. Dementsprechend liegt der Mehraufwand bei unverändertem Fahrplan (siehe auch Kap 1.1) bei rund 700 Kilometern und **rund 1.300.- € pro Jahr**.

Die **Linie 952** sollte unter den bestehenden Rahmenbedingungen auf ihrem bestehenden Linienweg belassen werden, da ansonsten aufgrund des zusätzlichen Fahrzeitbedarfs die Anschlüsse an die S-Bahn in Weßling vielfach nicht einzuhalten sind (insbesondere, sofern die Haltestelle am Bahnhof Weßling weiterhin in der Hauptstraße und nicht unmittelbar im Bahnhofsbereich angesiedelt ist, siehe auch 2.3.3).

Eine **Haltestelle an der Abzweigung in das Gewerbegebiet** könnte (*vorbehaltlich der endgültigen Genehmigung*) allerdings die Situation verbessern und wäre betrieblich ohne weiteres machbar.

2.3.3 Linienabweichung 956 (Aschering)

Linie 956: Der Ortsteil **Aschering** (Gemeinde Pöcking) mit rund 300 Einwohnern hat heute keine Anbindung durch öffentliche Buslinien. Eine Linienabweichung der Linie 956 würde den Ortsteil in das ÖPNV-System des Landkreises integrieren.

Die Bedienung des Ortsteils als sog. „Stichfahrt“ verursacht einen Mehrweg pro Fahrt von knapp vier Kilometern und eine zusätzliche Fahrzeit von 4 bis 5 Minuten.



Bezüglich der Umsetzung wird vorgeschlagen, die Bedienung von Aschering mittels eines einfachen bedarfsgesteuerten Verfahrens umzusetzen. Der Fahrgast ab

Aschering muss spätestens zur im Fahrplan angegebenen Zeit den Busfahrer über den Fahrtwunsch per Telefon informieren. Der Fahrer nimmt den Ortsteil dann in die Route mit auf. Fahrgäste nach Aschering (z.B. ab Starnberg) teilen dem Busfahrer beim Einstieg mit, dass sie in Aschering aussteigen möchten. Der Fahrplan wird dementsprechend angepasst.

Durch dieses Procedere werden unnötige Leerfahrten nach Aschering vermieden. Das Verkehrsunternehmen sollte auch nur diejenigen Fahrten abrechnen, die tatsächlich angefallen sind. Geht man davon aus, dass Aschering durchschnittlich bei zwei der vier angebotenen Fahrten bedient werden muss, liegen die Kosten für die Mehrleistung bei rund **4.000.- € pro Jahr**.

2.3.4 Zusätzliche Haltestellen bei den RVO-Linien 9614 und 9600 (Tutzing)

Bei den **RVO-Linien 9614**, Penzberg – Tutzing und **9600**, Weilheim – Tutzing (einbrechende, nicht-MVV-integrierte Linien) wurde untersucht, inwieweit durch zusätzliche Haltestellen und/oder Abweichung vom Linienweg die Erschließungssituation für die Gemeinde Tutzing verbessert werden könnte.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass **zusätzliche Haltestellen entlang des bestehenden Linienwegs**, so innerhalb des Ortsbereichs von Tutzing (9614, zwischen *Unterzeismering Göschlstraße* und *Tutzing Bahnhofstraße* bzw. 9600, zwischen *Tutzing Fischerbuchet* und *Tutzing Bahnhofstraße*) **kein Problem** darstellen (können in Absprache zwischen RVO und Gemeinde Tutzing aufgenommen werden).

Eine darüber hinaus gehende Abweichung vom Linienweg (bei Linie 9600) zur Bedienung der Ortsteile Monatshausen und/oder Obertraubing ist betrieblich bzw. umlauftechnisch schwierig zu bewerkstelligen. Zudem würden sich die Reisezeiten für die bestehenden Fahrgäste deutlich verschlechtern.

2.3.5 Verschiebung von Abfahrtszeiten

Verbindungen Starnberg – Berg

Verbindungen von der Gemeinde Berg nach Starnberg werden über die Linien 961 und 975 hergestellt. Durch geringfügige Verschiebungen der Abfahrtszeiten (i.d.R. um 1 bis 3 Minuten) können größtenteils gleiche Abfahrtsminuten erreicht werden und die **Merkbarkeit des Angebots** kann damit **verbessert** werden.

Für die Verbindungen Starnberg – Berg wird außerdem vorgeschlagen, einen Verbindungsfahrplan zu erstellen, der alle Fahrtmöglichkeiten enthält (siehe 3.4.2).

Berg, Grafstraße – Starnberg Nord				Starnberg Nord - Berg, Grafstraße			
Linie	IST	Maßnahme	Planfall	Linie	IST	Maßnahme	Planfall
961	05:42		05:42	961	06:06	1 Min. später	06:07
961	06:02		06:02	975	06:50	3 Min. früher	06:47
975	06:23	1 Min. früher	06:22	961 *	07:27		07:27
961	06:24		06:24	961	07:29	2 Min. früher	07:27
975	06:42		06:42	961 *	07:29		07:29
961	07:01	1 Min. später	07:02	975	08:27		08:27
961 *	07:08	Verschiebung nicht mögl.	07:08	961	08:50	Verschiebung nicht mögl.	08:50
961	07:16	Verschiebung nicht mögl.	07:16	961	10:34	3 Min. später	10:37
975	07:52		07:52	975	12:07		12:07
961	08:43	1 Min. früher	08:42	961 *	12:14	Verschiebung nicht mögl.	12:14
975	09:42		09:42	961 *	13:00	3 Min. früher	12:57
961	10:01	1 Min. später	10:02	961	13:15	2 Min. später	13:17
975	11:42		11:42	975	13:47		13:47
961	11:58	Verschiebung nicht mögl.	11:58	961	14:30	Verschiebung nicht mögl.	14:30
975 *	12:03	1 Min. früher	12:02	975	15:07		15:07
961 *	12:58	4 Min. später	13:02	961	16:00	3 Min. früher	15:57
975	13:52		13:52	975	16:27		16:27
961	14:45	3 Min. früher	14:42	961	17:13	Verschiebung nicht mögl.	17:13
975	15:42		15:42	975	17:52	5 Min. früher	17:47
961	15:59	3 Min. später	16:02	961	18:27		18:27
961	16:45	3 Min. früher	16:42	975	18:47		18:47
975	17:03	1 Min. früher	17:02	961	19:28	1 Min. früher	19:27
975	18:02		18:02				
961	19:05	Verschiebung nicht mögl.	19:05				

* verkehrt nur an Schultagen.

2.3.6 Bushaltestelle Weßling S

Die (Bus-)Haltestelle Weßling S-Bahnhof wird von den Linien 952 und 955 bedient. Allerdings wird nicht mehr die Haltestelle im unmittelbaren Bahnhofsbereich angefahren, sondern die Haltestelle wurde durch den Verkehrsunternehmer aufgrund der Verkehrssituation im Bahnhofsbereich in die Hauptstraße verlegt.

Umsteiger zur S-Bahn haben dadurch einen Fußweg von rund 100 Metern zu den S-Bahnsteigen, was im Sinne einer optimalen Verknüpfung von Bus und S-Bahn als äußerst unzufriedenstellend zu bewerten ist. Auch Umsteigevorgänge zwischen den Buslinien können an der neuen Haltestelle nur unbefriedigend erfolgen.

Die Umsteigesituation ist jedoch nicht nur im Hinblick einer optimalen Verknüpfung von Bus und Bahn unbefriedigend, sondern insbesondere auch für Personen mit Gehbehinderung und für Sehbehinderte. Die Empfehlung nach einer Lösungssuche wird daher auch durch die Behindertenbeauftragte des Landkreises unterstützt.

Aufgrund der dargestellten Situation wird dringend empfohlen, dass die Gemeinde Weßling, das Landratsamt Starnberg und das Verkehrsunternehmen gemeinsam eine Lösung zur Verbesserung der Umsteigesituation erarbeiten.

2.4 Verbesserung der Übergangszeiten

2.4.1 Abstimmung von Buslinien

Nicht alle nachgefragten Verbindungen im Landkreis Starnberg und insbesondere auch Landkreis übergreifende Verbindungen können über direkte Buslinien erfüllt werden. Deshalb ist es umso wichtiger, auf eine zeitliche und räumliche Vernetzung der Buslinien untereinander hinzuwirken.

Zum Großteil werden Umsteigebeziehungen bereits heute erfüllt. Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, die Möglichkeiten einer Optimierung der Umsteigebeziehungen zu eruieren.

Inning am Ammersee - Starnberg

Innerhalb dieses Arbeitsschrittes wurden insbesondere die Linien **952/955, 952/951 und 952/956 (Verbindungen von Inning nach Starnberg)** untersucht.

Für die **fünf Fahrtmöglichkeiten (Gegenrichtung sechs)** mit den Buslinien 952/951, 952/955 und 952/956 zwischen Inning und Starnberg besteht heute eine durchschnittliche Reisezeit von rund **70 Minuten** (60 Minuten).

Durch die in Kapitel 1 beschriebenen Maßnahmen im Leistungsangebot, aber auch durch geringfügig veränderte Abfahrtszeiten bei einzelnen Fahrten der Regionalbuslinien 952, 955 und 956 ist es möglich, die Fahrtenanzahl auf 7 (9) zu erhöhen und die Reisezeit auf durchschnittlich 57 (55) Minuten zu verringern.

Ist		2004	
IN ab	STA an	Fahrzeit	Linien
06:07	07:10	01:03	952, 951
06:46	07:49	01:03	952, 955
07:11	08:34	01:23	952, 956
10:31	11:54	01:23	952, 956
13:52	14:49	00:57	952, 955
5 Fahrten		01:09	⊙ Umsteigezeit

Ist		2004	
STA ab	INN an	Fahrzeit	Linien
10:31	11:32	01:01	956, 952
12:11	13:32	01:21	956, 952
13:07	13:55	00:48	955, 952
13:30	14:32	01:02	951, 952
16:09	17:07	00:58	955, 952
17:31	18:32	01:01	951, 952
6 Fahrten		01:01	⊙ Umsteigezeit

Planfall		2005		
IN ab	STA an	Fahrzeit	Linien	Kommentar
06:07	07:10	01:03	952, 951	unverändert
06:46	07:49	01:03	952, 955	unverändert
07:11	08:12	01:01	952, 950	neue Linie 950
(07:11)	(08:34)	(01:23)	952, 956	unverändert
08:25	09:12	00:47	952, 955	neue Fahrt 955
10:31	11:49	01:18	952, 956	956 5min früher
13:52	14:42	00:50	952, 955	955 10min früher
17:12	18:02	00:50	952, 955	neue Fahrt 955
7 Fahrten		00:57		

Planfall		2005		
STA ab	INN an	Fahrzeit	Linien	Kommentar
06:30	07:15	00:45	955, 952	neue Fahrt 955
08:30	09:32	01:02	950, 952	neue Linie 950
10:31	11:32	01:01	956, 952	unverändert
12:16	13:19	01:03	956, 952	956 5min später 952 13min früher
13:09	13:55	00:46	955, 952	neue Fahrt 955
13:30	14:32	01:02	951, 952	unverändert
16:19	17:07	00:48	955, 952	955 10min später
17:31	18:32	01:01	951, 952	unverändert
18:19	19:07	00:48	955, 952	neue Fahrt 955
9 Fahrten		00:55		

Wichtig ist, dass gleichzeitig mit Umsetzung der Anpassungen (wie auch bei der Verdichtung der Linie 955) verstärkt auf das Angebot mit der Tageskarte-Außenraum hingewiesen wird, da ansonsten im Bartarif (auch Streifenkarte) der Fahrpreis der Relation Inning – Starnberg über die Linie 955 äußerst unattraktiv ist.

Die Relation Inning – Starnberg ist auch eine der Verkehrs-/Umsteigebeziehungen, für die ein zusätzlicher Verbindungsfahrplan vorgeschlagen wird, bei dem sich der Fahrgast deutlich besser zurechtfindet (siehe auch 3.4.2).

Herrsching / Inning – Fürstenfeldbruck

Für Orte an der Linie 952 südlich von Inning sind Verbindungen nach Fürstenfeldbruck insbesondere im Schülerverkehr wichtig. Derzeit existieren folgende Möglichkeiten, wobei die Umsteigeverbindung 952/804/S4 die schnellsten Fahrtmöglichkeiten liefert.

Ist-Zustand 2004:

Breitbrunn (Ammersee)/Post - Fürstenfeldbruck S

Abfahrt	Ankunft	Fahrzeit	Linien	Umsteigen
05:43	06:39	00:56	952, 804, S4	2
06:37	07:19	00:42	952, 804, S4	2
07:00	07:59	00:59	952, 804, S4	2
07:20	08:34	01:14	952, S5, 845	2
08:40	09:54	01:14	952, S5, 845	2
10:40	11:54	01:14	952, S5, 845	2
11:23	12:39	01:16	952, 804, S4	2
13:23	14:39	01:16	952, 804, S4	2
14:03	15:14	01:11	952, S5, 845	2
14:42	15:52	01:10	952, S5, 846	2
17:03	17:52	00:49	952, 846	1
18:00	19:14	01:14	952, S5, 845	2
18:24	19:35	01:11	952, S5, 845	2

durchschnittliche Fahrzeit: **1:06**

Fürstenfeldbruck S - Breitbrunn (Ammersee)/Post

Abfahrt	Ankunft	Fahrzeit	Linien	Umsteigen
05:22	06:37	01:15	845, S5, 952	2
06:16	07:20	01:04	S4, 804, 952	2
07:16	08:40	01:24	S4, 804, 952	2
08:05	09:23	01:18	846, S5, 952	2
09:22	10:40	01:18	845, S5, 952, 952	3
10:02	11:23	01:21	845, S5, 952	2
12:02	13:23	01:21	845, S5, 952	2
12:36	13:42	01:06	S4, 804, 952	2
12:42	14:03	01:21	845, S5, 952	2
13:56	14:42	00:46	S4, 804, 952	2
14:02	15:23	01:21	845, S5, 952	2
15:56	17:00	01:04	S4, 804, 952	2
17:16	18:00	00:44	S4, 804, 952	2
18:02	19:20	01:18	845, S5, 952	2

durchschnittliche Fahrzeit: **1:11**

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen wurden eingehend geprüft. Die unverschiebbaren Rahmenbedingungen (Anschlüsse und Fahrzeugumläufe) lassen jedoch derzeit keine wesentlichen Verbesserungen zu.

2.4.2 Prüfung des Abstimmungsbedarfs von Bus- und Schifffahrtslinien

Zur Prüfung, inwieweit durch eine Abstimmung von Busverkehr und Schifffahrt für den Landkreisbürger interessante Verbindungen für den Berufs-, Gelegenheits- und Freizeitverkehr erreicht werden könnten, wurden die See-Querverbindungen sowohl auf dem Starnberger See als auch auf dem Ammersee untersucht. Parallel zum Seeufer laufende Verbindungen fallen aus dieser Betrachtung heraus, da hier bereits ausreichende und schnelle ÖPNV-Verbindungen bestehen:

Für den **Starnberger See** wurden die Querverbindungen von Tutzing und Possenhofen nach Berg, Ammerland und Ambach für die Untersuchung herangezogen. Als Ziele, die von den Anlegestellen mit dem Bus aus erreicht werden können, wurde Wolfratshausen und Münsing ausgewählt.

Wie oben erwähnt, sind am **Ammersee** die meisten möglichen Ziele von Herrsching aus mit der S-Bahn S5 zu erreichen (Seefeld, Steinebach, Weßling). Nur wesentlich kleinere Ziele sind von Herrsching aus mit dem Bus zu erreichen, wie z.B. *Andechs und Traubing (Linien 951 und 956)*. Ein weiteres potenzielles Ziel, das von Herrsching aus mit dem Bus erreicht werden kann ist Starnberg. Gemessen an der Luftlinie scheint beispielsweise die Verbindung von Utting nach Starnberg mit Schiff und Bus effizienter als die südliche Umfahrung mit der DB. Deshalb wurde neben Andechs und Traubing auch die Verbindung nach Starnberg überprüft. Weitere Anlegestellen außer Herrsching werden nicht überprüft. Ein Grund dafür sind die mangelnden Anschlüsse der Busse an diese Anlegestellen.

Bei dem Vergleich der **Fahrzeiten** wurde für die aufgelisteten Verbindungen eine optimale Fahrtdauer der Verbindung mit dem Schiff und der anschließenden Fahrt mit dem Bus zu Grunde gelegt. Diese optimale Zeit der Schiffe ergibt sich aus der reinen Fahrzeit auf dem Schiff und im Bus, sowie der Zeit, die für die Fußstrecke zu der Anlegestelle und der von der Anlegestelle zu der Bushaltestelle benötigt wird. Für die Verbindung der Alternative (S-Bahn, Buslinien) wurde dagegen die normale Fahrzeit gewählt, d.h. es sind hier zusätzlich die Wartezeiten an den Haltestellen beinhaltet.

Starnberger See:

Von	nach	über	Schiff (Opt.)	Alternative	Zeit	Differenz
Tutzing	Münsing	Ammerland	0:41	S6 , 961	0:42	- 0:01
Münsing	Tutzing	Ammerland	0:43	961, S6	00:46	- 0:03
Possenhofen	Münsing	Ammerland	1:03	S6, 961	0:36	0:27
Münsing	Possenhofen	Ammerland	-	-	-	-
Tutzing	Wolfratshausen	Berg	1:26	S6 , 975	00:58	0:28
Wolfratshausen	Tutzing	Berg	1:26	975, S6	01:00	0:26
Tutzing	Wolfratshausen	Ambach	1:21	S6 , 975	00:58	0:23
Wolfratshausen	Tutzing	Ambach	1:09	975, S6	01:00	0:09
Possenhofen	Wolfratshausen	Berg	1:21	S6 , 975	00:58	0:23
Wolfratshausen	Possenhofen	Berg	1:09	975, S6	01:00	0:09

Wie aus der Tabelle hervorgeht, ist nur die Schiffsverbindung von Tutzing (über Ammerland) nach Münsing, geringfügig schneller als die Verbindung mit Bahn und Bussen. Da aber der Unterschied – selbst bei optimaler Anbindung der Schiffszeiten mit den Busabfahrtszeiten – äußerst gering ist, erscheint eine zeitliche Anpassung dieser Verbindung als nicht zweckmäßig. Im Gegensatz zu Tutzing ist von Possenhofen aus, das mögliche Ziel Münsing über den Schiffsweg langsamer zu erreichen. Eine Rückfahrt von Münsing nach Possenhofen wird auf dem Schiffsweg gar nicht angeboten. Die überprüften Verbindungen nach Wolfratshausen dauern mit dem Schiff in allen drei Fällen wesentlich länger als die Verbindung mit der Alternative.

Ammersee:

Von	nach	Schiff (opt.)	Alternative	Zeit	Differenz
Dießen	Andechs	1:05	RB, RE, S5, 951	01:50	- 0:45
Dießen	Starnberg	1:36	RB, RB; S6	00:53	0:43
Utting	Andechs	0:55	RE, S5, 951	01:41	- 0:45
Utting	Traubing	1:08	RB, RB, S6, 956	01:55	- 0:45
Utting	Starnberg	1:26	RB, S6	01:00	0:26

Aus der Tabelle ist zu entnehmen, dass das Ziel Starnberg von Dießen und von Utting aus mit dem Schiff eine wesentlich längere Fahrdauer aufweist als die Alternative (DB und S-Bahn). Die Ziele Andechs und Traubing sind mit der Schiffs- und Busverbindung schneller zu erreichen als mit der Alternative. Wenn für diesen Vergleich jedoch auch von einer besseren Abstimmung der S-Bahn mit den Bussen ausgegangen wird, verringert sich der Vorteil des Schiffweges: Für die Fahrt von Utting nach Andechs um 5:43 Uhr dauert die Fahrzeit mit der DB und dem Bus nur 59 Minuten. Das bedeutet, dass die in der Tabelle genannte längere Fahrzeit der Alternative auf das geringe Angebote der Buslinien zurückzuführen ist (nur fünf Fahrten pro Tag). Bei einem erhöhten Angebot an Fahrten mit dem Bus wäre eine Optimierung der Verbindung der Busse mit der Deutschen Bahn eher anzustreben als die Anpassung an die Fahrzeiten der Schiffe.

Da die Schifffahrt nicht im MVV-Tarif eingebunden ist, entstehen deutliche Mehrkosten für potenzielle Nutzer. Ein Fahrgast müsste neben seinen „normalen“ MVV-Preisen noch folgende Aufpreise bezahlen (Preise für eine einfache Fahrt):

Starnberg:		Ammersee:	
Tutzing – Ammerland:	3,00 €	Utting – Herrsching:	4,40 €
Tutzing – Berg:	5,50 €	Schondorf – Herrsching:	5,20 €
Tutzing – Ambach:	5,60 €	Dießen – Herrsching:	6,40 €
Possenhofen – Ammerland:	5,50 €	Herrsching – Dießen:	5,20 €
Possenhofen – Berg:	4,00 €		

Eine tarifliche Integration der Schifffahrt über die bereits bestehenden „MVV-Kombi-Tickets“ hinaus, ist aus Kostengründen kaum vorstellbar.

Eine weitere Schwierigkeit einer Verbesserung der Anbindung der Schifffahrt mit den Buslinien stellt die **geringe tägliche Fahrtenhäufigkeit** der Schiffe dar. So werden auf dem Starnberger See nur sieben - auf dem Ammersee nur neun Fahrten pro Tag - angeboten. Auch die Fahrthäufigkeiten der zu verbindenden Busse ist z.T. sehr gering. Als Beispiel sind

hier die Buslinien 951, 956 aufgeführt die nur fünf Mal täglich eine Verbindung von Herrsching nach Andechs gewährleisten.

Zudem werden die beiden Seen nur ein halbes Jahr lang befahren (vom 11. April bis 17. Oktober). Dadurch, dass zwei von den sieben täglichen Fahrten auf dem Starnberger See nur in den sieben Wochen vom 4. April bis 22 August angeboten werden, wird das Angebot zusätzlich eingeschränkt. Ein regelmäßiges Fahrangebot, z.B. für den Berufsverkehr, ist daher generell ausgeschlossen.

Eine weitere Unsicherheit der Schifffahrt entsteht durch **Fahrtenausfall** bei Nebel, Sturm und unvorhergesehenen Ereignissen. Hierbei muss mit Verspätungen oder einem Ausfall von Schiffskursen gerechnet werden. Die Zuverlässigkeit des ÖPNV (S-Bahnen und Busse) ist daher als wesentlich besser anzusehen. Außerdem spielt die Wettersituation bei der Wahl der Wege bei den Fahrgästen eine große Rolle. Durch die relativ langen Fußwege von der Bushaltestelle zum Anlegeplatz (besonders am Starnberger See), kann davon ausgegangen werden, dass bei schlechtem Wetter der Weg gewählt wird, bei dem man nicht lange dem schlechten Wetter ausgesetzt ist.

Nach Untersuchung sämtlicher Kriterien muss abschließend festgehalten werden, dass Aufwand und Nutzen einer besseren Abstimmung von Schifffahrt und Busverkehr in keinem annehmbaren Verhältnis stehen.

Zum einen entstehen kaum attraktive neue Verbindungen für den Berufs-, Gelegenheits- und Freizeitverkehr, zum anderen sind weder die Fahrtzeiten zufrieden stellend, noch kann ein lückenloser jährlicher und täglich häufiger Verkehr gewährleistet werden.

Auf der anderen Seite würden die erforderlichen Eingriffe in die Fahrpläne der Buslinien Umsteigebeziehungen mit anderen Buslinien und dem S-Bahnverkehr gefährden bzw. verschlechtern bzw. innerbetriebliche Umläufe (Fahrzeugumlauf, Dienstpläne) aus dem Lot bringen.

3 Begleitende Maßnahmen

3.1 Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse im Straßenverkehr

Eine Problematik des straßengebundenen ÖPNV liegt in der Behinderung bzw. Störanfälligkeit bei hohem Verkehrsaufkommen insbesondere in der Hauptverkehrszeit, was zu Unregelmäßigkeiten und Unpünktlichkeiten bis hin zu verpassten Anschlüssen führt.

Neuralgische Punkte im Landkreis Starnberg an denen es regelmäßig zu deutlichen Behinderungen des öffentlichen Busverkehrs kommt und an denen Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Bussen im Detail geprüft werden sollten sind:

- Starnberg, Tutzing-Hof-Platz, HVZ insbesondere zwischen 6.30 und 8.00 Uhr und in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit, (betroffene Linien: 955, 959, 960)
- Starnberg, Kreuzung Söckinger Str. / Hauptstraße (B2), Probleme durch kurze Grünphase und geringe Straßenbreite, betroffenen Linien 951, 959, 960 und 962
- Zur Beschleunigung der Buslinien in Krailling wurden in den letzten Jahren einige planerische Maßnahmen bereits umgesetzt (z.B. Verkürzung Fahrweg 967 und 969). Eine detaillierte Maßnahmenuntersuchung wurde hier durch das Planungsbüro *Lang+Burkhardt* (2001) bereits erstellt. Insbesondere wird vorgeschlagen, eine Ampelvorrangschaltung für den Bus an der Kreuzung *Gautinger Str./Pentenrieder Str.* zu prüfen, um ein besseres Linksabbiegen zu ermöglichen.
- Fürstenried, Kreuzung Neurieder Straße/Graubündener Str., Probleme beim Linksabbiegen durch wendende Pkw, Linie 936
- Fürstenried West, Ausfahrt aus Busbahnhof durch Lichtsignalanlage, unmittelbar danach weitere Rotphase an LSA Graubündener Str., Linie 936 (Grünzeitverlängerung oder -verschiebung möglich?)

Eine Problematik der Bevorrechtigung von Bussen im Straßenraum liegt aber darin, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum nur wenig Spielraum für Verbesserungsmaßnahmen lässt. Außerdem ist der Zeitraum der Behinderung der Busse vielfach auf lediglich eine halbe bis eine volle Stunde in der Hauptverkehrszeit begrenzt, so dass Aufwand und Ergebnis im Einzelfall genau abgeprüft werden müssen.

Förderfähig durch GVFG-Mittel sind laut Regierung von Oberbayern im Übrigen folgende Maßnahmen:

Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sind Maßnahmen auf Bestandslinien, die den Betriebsablauf von öffentlichen Nahverkehrssystemen erheblich beschleunigen und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen.

Technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sind Einrichtungen, die den öffentlichen Personennahverkehr an Lichtsignalanlagen bevorzugen und zur Regelmäßigkeit und Verkürzung der Reisezeit beitragen.

3.2 Tarif

3.2.1 MVV-Integration der Linie Andechs – Herrsching

Die Buslinie Andechs – Herrsching der Firma *Rauner* bietet werktags wie am Wochenende ein gutes Angebot zwischen dem S-Bahnhof in Herrsching und der Gemeinde Andechs insbesondere dem Kloster Andechs.

Die Linie ist nicht in das MVV-Tarifsystem integriert und fährt zu eigenem Tarif. Allerdings werden Zeitfahrtscheine des MVV (ISAR-Card) anerkannt. Hierfür erhält der Unternehmer Ausgleichszahlungen durch den Landkreis (rund 21.000.- € pro Betriebsjahr).

Aufgrund der Bedeutung des Klosters Andechs für den Freizeitverkehr im Landkreis ist es verkehrlich absolut sinnvoll, die Linie in das MVV-System zu integrieren.

Hierfür bieten sich generell zwei Möglichkeiten an:

1. Die Linie wird ausschließlich tariflich in den MVV integriert. Der Verkehrsunternehmer erhält vom Landkreis über den MVV die Differenz zwischen Haustarif und (günstigerem) MVV-Tarif erstattet. Der Verkehrsunternehmer erkennt im Gegenzug das gesamte Tarifsortiment des MVV an. Das Ausgestaltungsrecht bleibt jedoch prinzipiell beim Verkehrsunternehmen und die Linie bleibt eigenwirtschaftlich.
2. Die Linie wird voll in den MVV integriert und die Betriebskosten der Linie werden künftig vollständig durch den Landkreis gedeckt. D.h. der Verkehrsunternehmer erhält seine Betriebskosten zu 100% erstattet. Im Gegenzug erhält der Landkreis die nach der Methode der realen Ertragskraft ermittelten Einnahmen der Linie. Die Linie fällt in diesem Fall in die Gemeinwirtschaftlichkeit (nach § 13a PBefG).

Verhandlungen wurden von Seiten des MVV i. A. des Landkreises Starnberg mit dem Unternehmer bereits geführt. Eine vollständige Integration der Linie in das MVV-System (Möglichkeit 2) wird vom Verkehrsunternehmen abgelehnt, da die Linie von der Eigenwirtschaftlichkeit in die Gemeinwirtschaftlichkeit fallen würde und langfristig die Möglichkeit besteht, dass der Landkreis den Verkehr ausschreibt und ein anderes Verkehrsunternehmen zum Zuge kommt.

Vom Verkehrsunternehmen wird die Möglichkeit 1 präferiert. Allerdings werden die bisherigen Vorstellungen des Verkehrsunternehmens bezüglich der zusätzlichen Ausgleichszahlungen für die Anerkennung der MVV-Tarife (**rund 60.000.- €**) durch das Landratsamt und den MVV als zu hoch eingestuft.

Daher wurde im Februar 2004 durch das Landratsamt Starnberg gegenüber der Regierung von Oberbayern einer Verlängerung der Konzession bis 2011 zu den bisherigen Konditionen ohne Tarifintegration der Linie vorbehaltlos zugestimmt.

3.2.2 MVV-Tageskarte Außenraum

Die Problematik bei der Ausgestaltung eines Tarifsystems liegt häufig in dem Bestreben die Balance zu halten zwischen Tarifgerechtigkeit bzw. attraktiven Fahrpreisen und der Verständlichkeit bzw. Einfachheit des Tarifsystems.

Insbesondere an den Zonengrenzen treten im Bartarif des MVV vielfach Kostensprünge auf, insbesondere dann, wenn eine Linie mehrfach die Bartarifzonen wechselt. Eine Anpassung der Tarifzonen an die Linienführung ist jedoch weder machbar noch sinnvoll, insbesondere da z.T. jährlich Änderungen bei einzelnen Linien umgesetzt werden müssen.

So befährt die Linie 955 bei einer Fahrt von Neugilching nach Starnberg im Wechsel drei Außenraumzonen (zweite – dritte – zweite Außenraumzone), was zu einem unattraktiven Fahrpreis von 8.- € (Stand 02/2004) im Bartarif führt.

Allerdings kann die Fahrt wesentlich günstiger mit der Single-Tageskarte-Außenraum für 4,50 € oder mit der Partner-Tageskarte Außenraum (bis 5 Personen) für 8,00 € (beliebig viele Fahrten an einem Tag im Außenraum) durchgeführt werden. **D. h. einem Fahrpreis für eine Person von 16.- € für Hin- und Rückfahrt zwischen Neugilching und Starnberg im Bartarif stehen 4,50 € für die Hin- und Rückfahrt bei Nutzung der Außenraum-Tageskarte gegenüber.**

Vielfach fehlt den Fahrgästen jedoch die Kenntnis über diese preiswerte Alternative. Daher sollte innerhalb der landkreisspezifischen ÖPNV-Information wesentlich stärker auf die Tageskarten und die entsprechenden Vorteile für den Kunden hingewiesen werden (siehe auch Kapitel 3.4). Auch die Verkehrsunternehmen – insbesondere besonders davon betroffener Linien - sollten ihre Fahrer anhalten, diesbezügliche Informationen an die Fahrgäste weiterzugeben.

Interessant für den Fahrgast im Landkreis Starnberg ist die Tageskarte-Außenraum bereits ab zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) u. a. auf vielen Beziehungen der Linien 952 und 955 aber auch auf vielen Umsteigebeziehungen zwischen den Landkreislinien.

3.3 Verbesserung der Ausstattung von Bussen und Haltestellen

3.3.1 Einführung der MVV-Qualitätsstandards für Haltestellen und Fahrzeuge

Der regionale Omnibusverkehr im Landkreis Starnberg ist in den MVV-Regionalbusverkehr einbezogen. Derzeit erbringen über 50 Verkehrsunternehmen Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr, davon sind im Landkreis Starnberg z. Zt. sieben Verkehrsunternehmen tätig (zzgl. weiterer Subunternehmer). Bedingt durch die Vielzahl der Unternehmen kommen Fahrzeuge mit sehr unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen und vielfältigen Lackierungen zum Einsatz, die die Orientierung für den Fahrgast erschweren. Gleiches gilt für die Gestaltung der Haltestellenmasten. Daneben bestehen auch Unterschiede hinsichtlich des eingesetzten Fahrpersonals. Generell ist festzustellen, dass für die Kunden derzeit keine verbundweit einheitliche Qualität der Leistungserbringung im MVV-Regionalbusverkehr gewährleistet ist.

Die aus dem Verbundsystem resultierenden Vorteile für die Fahrgäste entstehen aber gerade durch eine gemeinsame Kundeninformation, ein gemeinsames Netz, ein abgestimmtes Marketing und einen Gemeinschaftstarif – kurz: eine gemeinsame Benutzeroberfläche. Diesem Gedanken folgend ist es nur konsequent, dem Kunden im gesamten Verbundgebiet bei gleichen Fahrpreisen auch ein vergleichbares Leistungsniveau im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen, Personal, etc. zu bieten.

Solch ein einheitliches Qualitätsniveau wird kaum durch eigene Initiativen zueinander im Wettbewerb stehender Unternehmen geschaffen werden können. Es ist nur durch entsprechende Vorgaben seitens der Besteller zu erreichen. In Anbetracht dessen haben die Verbundlandkreise und die Verbundgesellschaft gemeinsam einheitliche Qualitätsstandards für den MVV-Regionalbusverkehr erarbeitet, die mittelfristig flächendeckend umgesetzt werden sollen.

Die Standards berücksichtigen den aktuellen Stand der Technik und beinhalten die vorgegebenen Kriterien der RZ-ÖPNV für die Zuwendungsfähigkeit von Omnibussen des *Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie*. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Haltestellen entstehen daher kaum Mehrkosten für die Unternehmer bzw. den Aufgabenträger, jedoch wird ein einheitliches Ausstattungsniveau erreicht. Diese Standards wurden in den jüngsten Ausschreibungen erstmals vorgegeben. Die im MVV schon lange angewandten und bewährten Verkehrsbedienungsverträge und die Verkehrsverträge der ersten Generation wurden dazu an die neuen Gegebenheiten angepasst. Der Großteil der Bestimmungen wurde – von einigen redaktionellen Änderungen abgesehen – übernommen. Um den Aufgabenträgern Mittel an die Hand zu geben, die hohen Qualitätsstandards auch dauerhaft sicherstellen zu können, wurden Vertragsstrafen als Sanktionsmöglichkeit in die Verträge aufgenommen.

Die Qualitätsstandards für den MVV-Regionalbusverkehr umfassen die Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Mindestanforderungen an Fahrpersonal, Betriebsführung, Umwelt- und Sozialstandards. Augenfälligste Auswirkung der neuen Qualitätsstandards ist ein einheitliches Design für Fahrzeuge und Haltestellen in den bekannten MVV-Farben weiß, blau und grün. Ziel ist, dass der Kunde auf den ersten Blick erkennt, dass der MVV-Tarif gilt und er umsteigen bzw. weiterfahren kann. Nur so kommen die MVV-Erfolgsmerkmale „1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Tarif“ auch im Regionalbusverkehr richtig zur Geltung. Darüber hinaus wurden weitere Qualitätsstandards festgelegt.

Diese Standards beinhalten beispielsweise **eine dem Gleichstellungsgesetz folgende behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge**. Vorgabe sind Niederflrbusse mit Rampe, einer Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen sowie Klappsitze für Begleitpersonen. Ferner verfügen die neuen Fahrzeuge über eine Klimaanlage, um – wie in modernen PKW längst üblich – zu jeder Jahreszeit eine angenehme Raumtemperatur zu gewährleisten. Elektronische Fahrausweisdrucker ermöglichen den Kauf des gesamten MVV-Tarifsortiments (incl. Zeitkarten) auch beim Fahrer. Eine Funkuhr informiert die Passagiere über die genaue Zeit und elektronische Helfer zeigen die Haltestellen optisch und akustisch an. Darüber hinaus wird das Fahrpersonal zukünftig Dienstkleidung tragen. Dem Umweltschutz wird durch lärmarme und umweltfreundliche Motoren (jeweils höchstmögliche Euro-Norm) Rechnung getragen. Die Einhaltung von Sozialstandards für das Fahrpersonal wird bei der Auftragsvergabe berücksichtigt.



MVV-Standards: Beispiele

Derzeit kommen die MVV-Standards im Landkreis Starnberg noch nicht zur Anwendung. [Ausnahme Fis2-Haltestellenstandard am Bahnhof Nord durch die Regionalverkehr Oberbayern GmbH, RVO, allerdings ohne MVV-Design].

Um die beschriebenen Verbesserungen für den Fahrgast zu erreichen, sollten zukünftig für den MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Starnberg die o. g. Standards sukzessive im Rahmen von Verhandlungen und Ausschreibungen verbindlich zur Anwendung kommen. Es ist außerdem anzustreben, dass auch bei bereits bestehenden Verträgen die neuen Standards sukzessive umgesetzt werden. Seitens der Verkehrsunternehmen besteht dazu zunehmend Bereitschaft.

3.3.2 Verbesserung der Ausstattung der nachfragestärksten Haltestellen

Aus der Zustandsanalyse und der Feststellung der Nachfrage an den Haltestellen wurden die folgenden nachfragestarken Haltestellen herausgefiltert, an denen Maßnahmen bezüglich der Ausstattung (insbes. Überdachung und/oder Sitzgelegenheit) durch die zuständigen Gemeinden umgesetzt werden sollte. [Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern empfiehlt Haltestellen mit mehr als 50 Ein-/Aussteigern pro Werktag mit einer Überdachung und Sitzgelegenheit auszustatten].

Haltestelle	Überdachung	Sitzplätze	Papierkorb
Breitbrunn, Post	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Gauting, Herbststraße	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Gauting, P+R-Platz	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden
Gauting, Zentralkrankenhhs.	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Gilching-Argelsried, Bf.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden
Herrsching, Bahnhof	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden
Inning, Marktplatz	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Krailling, Margarethenstr.	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Krailling, Muggenthaler Str.	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden
Maising	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Oberalting, Marienplatz	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Percha, Berger Straße	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Seefeld, Krankenhaus	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Seefeld, Schloßapotheke	nicht vorh.	nicht vorh.	vorhanden
Seefeld-Hechendorf, Bf.	nicht vorh.	vorhanden	nicht vorh.
Söcking, Post	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Starnberg Nord	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Cappius	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Starnberg, Esterbergstraße	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Kreiskrankenhhs.	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Starnberg, Kreissparkasse	nicht vorh.	vorhanden	vorhanden
Starnberg, Markt	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.
Stockdorf, Baierplatz	nicht vorh.	nicht vorh.	nicht vorh.

Stärker frequentierte Haltestellen (>60 Fahrgäste/Tag) im Lkr. Starnberg, deren Ausstattung verbessert werden sollten (Stand 12/2003)

Veranlasser und Finanzier dieser Maßnahmen müssen die jeweiligen Gemeinden sein, in deren Gebiet die Haltestellen liegen. Gemäß einem Durchschnittkostensatz wären pro Haltestellenausstattung mit Überdachung und Sitzgelegenheiten rund von 3.000.- bis 5.000.- € zu investieren. Die Art der Wartehäuschen ist den Gemeinden überlassen, wobei auf eine möglichst gute Einbindung in das Landschafts- bzw. Ortsbild geachtet werden sollte.

Ergänzend ist hierbei anzuführen, dass Haltestelleneinrichtungen* über die Regierung von Oberbayern durch das Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) und das Regionalisierungsgesetz gefördert werden können, sofern eine Überdachung / Wetterschutz neu angeschafft wird (*Förderquote der zuwendungsfähigen Kosten z.Zt. 50%*).

Eine wichtige Maßnahme für die **Sicherung von Bus-/S-Bahnanschlüssen** am Bahnhof Starnberg-Nord wäre des Weiteren die Installation eines DEFAS-Monitors am Busbahnhof Starnberg-Nord. Über dieses Infosystem über *Abfahrt / Ankunft / Verspätungen der S-Bahnen* könnten die Busfahrer entsprechend ihrer Möglichkeiten reagieren und zu einer wesentlichen Verbesserung von Umsteigevorgängen beitragen.

Die flächendeckende Installation von Monitoren durch die DB AG mittels Fördermitteln durch die ROB ist zwar bis zur WM 2006 bereits geplant. Dabei wären für Starnberg Nord drei Monitore vorgesehen (2 x bahnsteigseitig, 1 x Busbahnhof). Um den Bussen optimale Einsicht zu den Monitoren zu geben, wären allerdings bis zu fünf Monitore erforderlich.

Des Weiteren sollten DEFAS-Monitore an den S-Bahnhöfen Starnberg (See) und Gauting zum Einsatz kommen.

* **Haltestelleneinrichtungen** sind ortsfeste Anlagen, die das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen bei Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs erleichtern. Hierzu zählen auch Einrichtungen, die den Wetterschutz und der Sicherheit wartender Fahrgäste, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Fahrgastinformation dienen. Fahrausweisautomaten und -entwerter können bei Neubaumaßnahmen gefördert werden (nach *Regierung von Oberbayern, 02/2004*).

3.4 Verbesserung der landkreisspezifischen ÖPNV-Information (Marketing)

3.4.1 ÖPNV-Information im Internet

Informationen über die MVV-Homepage

Das Internet wird als Informations- und Datenquelle immer bedeutender. Informationen zu Veranstaltungen, Öffnungszeiten von Behörden und öffentlichen Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser) werden immer mehr per Internet abgefragt. Die Internetseite des MVV (www.mvv-muenchen.de) bietet umfassende Information zum gesamten ÖPNV-Angebot im MVV und mit der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) ein Medium mit dem detaillierte Informationen, wie und wann man von der Haustüre zum gewünschten Ziel gelangt, abgefragt werden können.

Die MVV-Fahrplanauskunft liefert nicht nur die bestmögliche Fahrtroute, aktuelle Fahrplandaten und die Tarifangaben, sondern enthält auch Umgebungspläne, die das Auffinden der Adresse und der nächsten Haltestelle vereinfachen. Täglich fragen rund 100.000 Personen Fahrtwünsche über die EFA des MVV ab.

Seit Mai 2003 können über die EFA auch Angaben zu Mobilitätseinschränkungen gemacht werden, die von der Fahrplanauskunft berücksichtigt werden (z.B. *Kann keine festen Treppen benutzen. Benötige Niederflur-Fahrzeuge. Benötige Fahrzeuge mit Hublift oder niveaugleichem Einstieg*). Außerdem werden auf Wunsch Informationen über den Fußweg zur Haltestelle gegeben und es kann eine Gehgeschwindigkeit (langsam / normal / schnell) vorgegeben werden, die für die Wege und Umsteigevorgänge bei der Auskunft berücksichtigt wird. Die Resonanz auf diesen zusätzlichen Informationsservice ist insbesondere bei den mobilitätseingeschränkten Personengruppen äußerst positiv.

Die offizielle Homepage des Landkreises Starnberg

Auch das Landratsamt Starnberg besitzt eine Internetseite in der umfassend über Behörden und sonstige Landkreiseinrichtungen und Veranstaltungen informiert wird. Dabei sind allerdings bisher noch keine Informationen über die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten.

Neue Rubrik „ÖPNV“

Als erste Verbesserungsmaßnahme wird daher vorgeschlagen die Landkreis-Homepage um eine **Rubrik „Verkehr/ÖPNV“** an exponierter Stelle zu ergänzen. Die ÖPNV-Rubrik sollte folgende Informationen enthalten:

- Ein Link zur Fahrplanauskunft des MVV (EFA),
- Ein Link zur Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn,
- Links zu Internetseiten von Verkehrsunternehmen (z.B. RVO, insbesondere für Informationen zu landkreisübergreifenden nicht MVV-integrierten Linien),
- Ansprechpartner zum ÖPNV im Landkreis Starnberg,
- Übersichtspläne des ÖPNV-Netzes (evt. auf Fahrpläne als pdf-Dateien, können aber auch über die MVV-Homepage abgerufen werden),
- Informationen zu allen nicht MVV-integrierten Personenverkehren im Landkreis (Bürgerbus Seefeld, Seniorenmobil Tutzing, ...),
- Aktuelle Informationen zum ÖPNV im Landkreis Starnberg (z.B. Neuerungen zum Fahrplanwechsel).

Erreichbarkeit von Behörden und Einrichtungen

Des Weiteren wird angeregt, die Informationen zu Einrichtungen und Behörden um Informationen über deren Erreichbarkeit zu ergänzen.

Eine Möglichkeit hierfür wäre folgender neuer, kostenloser Service des MVV:

Zu den Einrichtungen werden EFA-Links  platziert, bei denen die Adresse der Einrichtung schon als Ziel gespeichert ist und nicht mehr wie sonst eingegeben werden muss. Es ist nur noch die Eingabe der Startadresse erforderlich. Interessant ist dieser Service für alle Unternehmen oder Einrichtungen mit Publikums- oder Kundenverkehr. Die Fahrplandaten der MVV-Linien sind immer auf dem neuesten Stand, der Website-Betreiber muss sich also nicht um die Aktualisierung der Verbindungen zu kümmern.

Vorgeschlagen wird diese Maßnahme u. a. für:

- das Landratsamt,
- das Kreiskrankenhaus (und sonstige Kliniken),
- Alten- und Pflegeheime und
- Jugendeinrichtungen (Jugendzentren).

3.4.2 Gemeindefahrpläne und Verbindungsfahrpläne

Für viele nachgefragte Relationen genügt es nicht, den Fahrplan einer Linie zu kennen, da entweder die Relation durch mehrere Linien bedient wird (Starnberg – Herrsching, Linien 951 und 956), oder die Verbindung nur mit einem Umsteigevorgang zwischen zwei oder mehreren Linien bewerkstelligt werden kann.

In diesen Fällen bietet es sich an, zusätzlich zu den herkömmlichen Fahrplänen verbindungsspezifische Fahrpläne oder auch Gemeindefahrpläne zu erstellen, in denen die Linien- und Fahrplaninformationen linienübergreifend in einer Fahrplantabelle zusammengefasst sind. Diese Fahrpläne sollen einfach und übersichtlich sowie gut lesbar für Sehbehinderte sein. Die (vollständig) barrierefreien Linien sollen durch ein Rollstuhlsymbol gekennzeichnet werden.

Diese zusätzliche Form des Fahrplanangebots erleichtert dem Fahrgast die Information und macht das Gesamtspektrum des Angebots auf bestimmten Relationen deutlich.

Beispielhaft sind nachfolgend die Verbindungen zwischen Andechs und Herrsching durch verschiedene Linien dargestellt. Ein vollständiges Beispiel für einen Verbindungsfahrplan (Herrsching – Starnberg) ist in der Anlage 3.4.2 enthalten.

<i>Linie</i>	<i>Andechs, Kloster (Abfahrt)</i>	<i>Herrsching, Bahnhof (Ankunft)</i>
Rauner	6:20	6:30
Rauner*	7:00	7:10
951	7:38	7:50
Rauner (x)	11:00	11:10
956	10:58	11:10
956	13:38	12:50
Rauner **	13:50	14:00
951	13:57	14:09
Rauner	14:15	14:25
956	14:42	14:51
Rauner (x)	14:45	14:55
Rauner	16:00	16:10
Rauner (x)	16:40	16:50
Rauner	17:20	17:30
956	17:42	17:51
Rauner	18:00	18:10
951	18:23 (17:58)	18:32 (18:10)
Rauner	18:40	18:50

*nur an Schultagen

** nicht Di und Fr

(x) nur vom 01-05. bis 31.10

Sinnvoll wären diese Fahrpläne insbesondere bei den folgenden Verbindungen:

- Berg – Starnberg (Linien 961 und 975),
- Percha – Starnberg (Linien 961, 963 und 975),
- Andechs – Herrsching (Linien 951, 956 und „Rauner-Linie“),
- Herrsching – Starnberg (Linien 951, 956 und ggf. 950 neu),
- Inning – Starnberg und Wörthsee – Starnberg (Umsteigeverbindungen)

Die Kosten für Erstellung und Design (ohne Produktion) von speziellen Gemeinde- und Verbindungsfahrplänen über das Standard-MVV-Format hinaus, die in das Landkreisfahrplanheft, die Landkreis-Homepage oder sonstige Veröffentlichungen einfließen können, betragen für die Ersterstellung ca. 700.- € (für 4 – 5 Fahrpläne) bis 1.000.- € (für 6 – 10 Fahrpläne). Die jährlichen Aktualisierungskosten betragen ca. 30.- € pro erstelltem Fahrplan.

4 ANLAGEN TEIL D

- 1.1 Verdichtung Linie 955
- 1.2 Neue Linie 950 Herrsching – Starnberg
- 1.3 Neue Linie Tutzing – Herrsching
- 1.4 Verbindungen Starnberg Nord – Inning am Ammersee
- 1.5 Badebus
- 1.6 Anruf-Sammeltaxi-Verkehr – Prinzipien
 - 1.6.1 AST-Sektoren im Landkreis
 - 1.6.2 AST Andechs Linienweg
 - 1.6.3 AST Andechs Fahrplan

- 2.1 Integration Schülerverkehr, Anlage 1+2
 - 2.3.1 Linienaufweitung 953 Inning

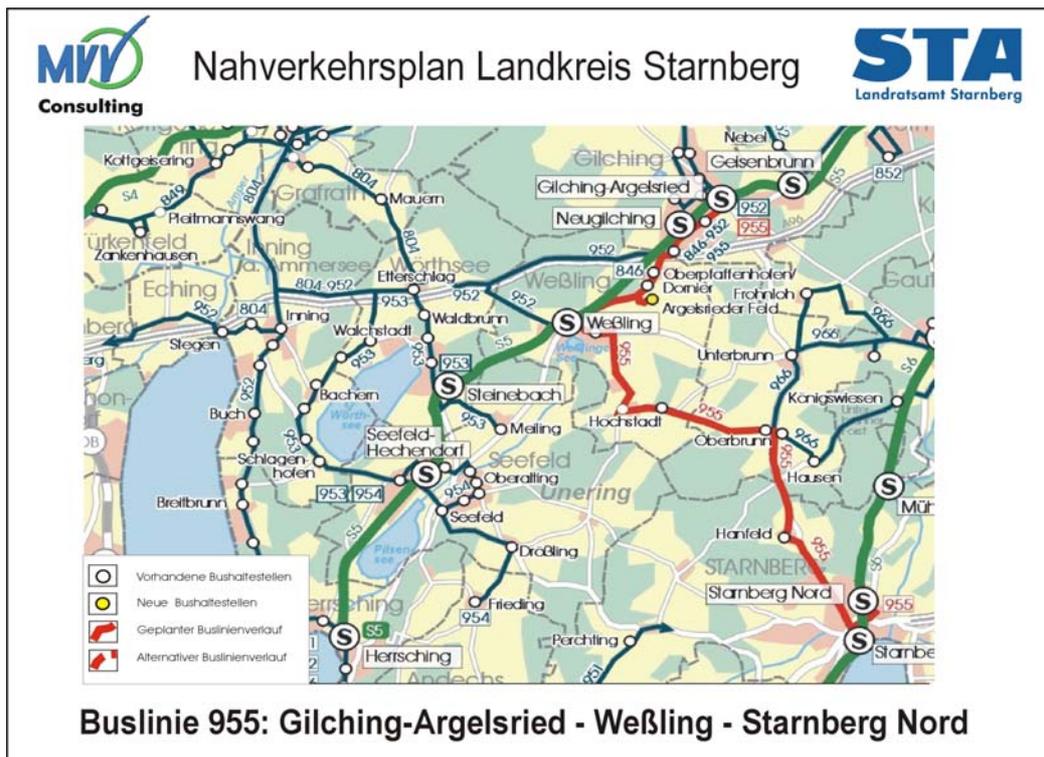
- 3.4.2 Verbindungsfahrplan Herrsching - Starnberg

Anlage 1.1:

Verdichtung der Linie 955 (Gilching-Argelsried - Weßling - Starnberg Nord)

Rahmenfahrplan

Gilching-Argelsried	7:13	8:33	12:13	14:13	17:13	18:53
Neugilching, Flurgrenzstraße	7:15	8:35	12:15	14:15	17:15	18:55
Neugilching	7:16	8:36	12:16	14:16	17:16	18:56
Neugilching, Landsberger Str.	7:17	8:37	12:17	14:17	17:17	18:57
Oberpfaffenhofen, Dornier	7:18	8:38	12:18	14:18	17:18	18:58
Oberpfaffenhofen, DLR	7:19	8:39	12:19	14:19	17:19	18:59
Argelsrieder Feld	7:22	8:42	12:22	14:22	17:22	19:02
Weßling	7:25	8:45	12:25	14:25	17:25	19:05
Oberpfaffenhofen	7:28	8:48	12:28	14:28	17:28	19:08
Hochstadt, Schule	7:31	8:51	12:31	14:31	17:31	19:11
Hochstadt, Dorfstraße	7:33	8:53	12:33	14:33	17:33	19:13
Oberbrunn, Hochstadter Str.	7:36	8:56	12:36	14:36	17:36	19:16
Starnberg, Taubenhüll	7:39	8:59	12:39	14:39	17:39	19:19
Hanfeld	7:41	9:01	12:41	14:41	17:41	19:21
Starnberg, Egerer Straße	7:44	9:04	12:44	14:44	17:44	19:24
Starnberg, KKH/Hanfelder Str.	7:46	9:06	12:46	14:46	17:46	19:26
Starnberg, Arbeitsamt	7:48	9:08	12:48	14:48	17:48	19:28
Starnberg, Gymnasium	7:51	9:11	12:51	14:51	17:51	19:31
Starnberg Nord	7:52	9:12	12:52	14:52	17:52	19:32
	neu	neu	neu		neu	
Starnberg Nord	6:35	7:55	11:09	13:09	16:09	18:09
Starnberg, Arbeitsamt	6:38	7:58	11:12	13:12	16:12	18:12
Starnberg, KKH/Hanfelder Str.	6:39	7:59	11:13	13:13	16:13	18:13
Starnberg, Egerer Straße	6:40	8:00	11:14	13:14	16:14	18:14
Hanfeld	6:42	8:02	11:16	13:16	16:16	18:16
Starnberg, Taubenhüll	6:43	8:03	11:17	13:17	16:17	18:17
Oberbrunn, Hochstadter Str.	6:46	8:06	11:20	13:20	16:20	18:20
Hochstadt, Dorfstraße	6:51	8:11	11:25	13:25	16:25	18:25
Hochstadt, Schule	6:53	8:13	11:27	13:27	16:27	18:27
Oberpfaffenhofen	6:55	8:15	11:29	13:29	16:29	18:29
Weßling	6:57	8:17	11:35	13:35	16:35	18:35
Argelsrieder Feld	7:00	8:20	11:38	13:38	16:38	18:38
Oberpfaffenhofen, DLR	7:03	8:23	11:41	13:41	16:41	18:41
Oberpfaffenhofen, Dornier	7:04	8:24	11:42	13:42	16:42	18:42
Neugilching, Landsberger Str.	7:05	8:25	11:43	13:43	16:43	18:43
Neugilching	7:06	8:26	11:44	13:44	16:44	18:44
Neugilching, Flurgrenzstraße	7:07	8:27	11:45	13:45	16:45	18:45
Gilching-Argelsried	7:10	8:30	11:48	13:48	16:48	18:48



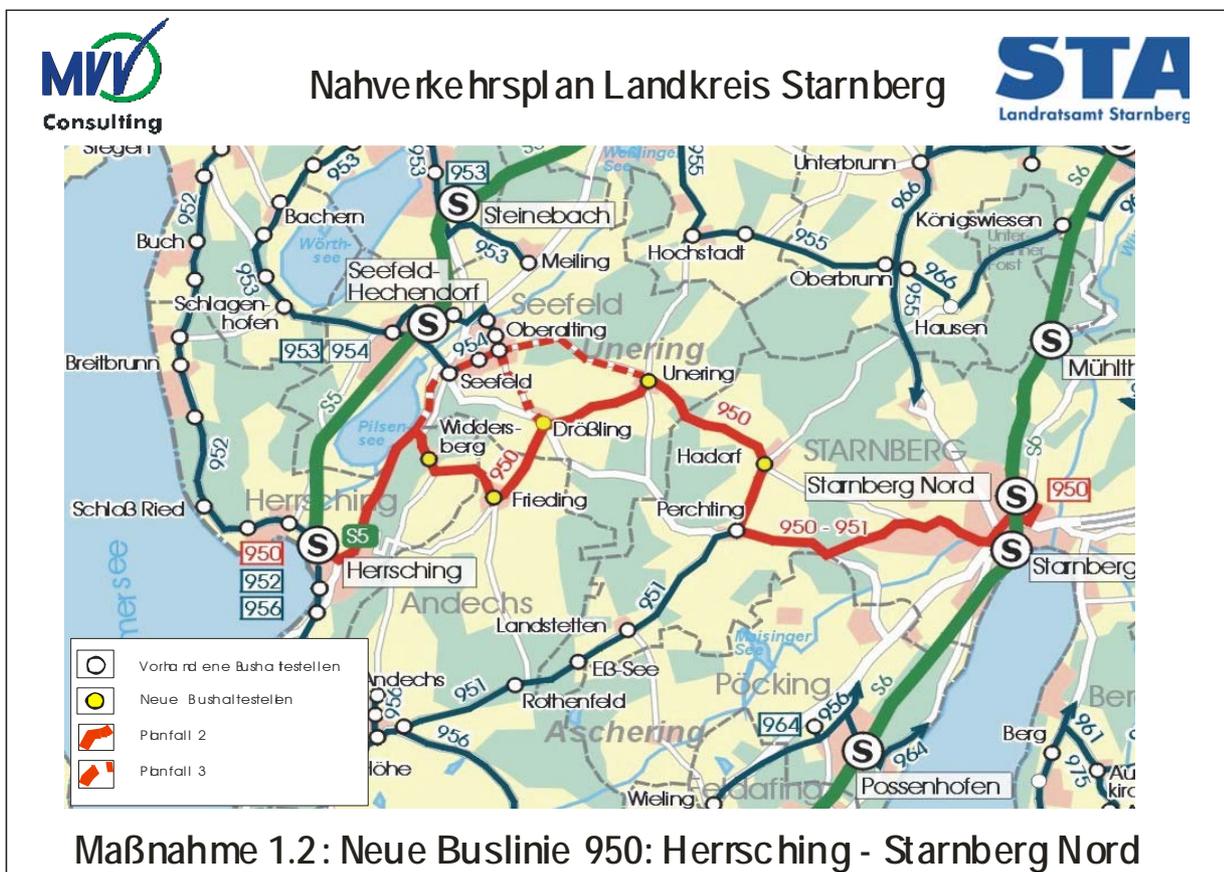
Anlage 1.2: Neue Buslinie 950 Herrsching - Starnberg

(über Seefeld)

Rahmenfahrplan

Herrsching	06:30	07:50	15:10	16:30
Abzw. Widdersberg	06:35	07:55	15:15	16:35
Seefeld, Schloßapotheke	06:36	07:56	15:16	16:36
Seefeld, Krankenhaus	06:38	07:58	15:18	16:38
Seefeld, Marienplatz	06:41	08:01	15:21	16:41
Unering	06:42	08:02	15:22	16:42
Hadorf	06:43	08:03	15:23	16:43
Perchting, Ort	06:48	08:08	15:28	16:48
Söcking, Bründlwiese	06:52	08:12	15:32	16:52
Söcking, Post	06:56	08:16	15:36	16:56
Söcking, Staatsiedlung	06:59	08:19	15:39	16:59
Starnberg, Frühlingsgarten	07:01	08:21	15:41	17:01
Starnberg, Kirchplatz	07:02	08:22	15:42	17:02
Starnberg Nord	07:05	08:25	15:45	17:05

Starnberg Nord	07:10	08:30	15:50	17:10
Starnberg, Tutzinger-Hof-Platz	07:13	08:33	15:53	17:13
Starnberg, Frühlingsgarten	07:14	08:34	15:54	17:14
Söcking, Staatsiedlung	07:16	08:36	15:56	17:16
Söcking, Post	07:17	08:37	15:57	17:17
Söcking, Bründlwiese	07:19	08:39	15:59	17:19
Perchting, Ort	07:23	08:43	16:03	17:23
Hadorf	07:26	08:46	16:06	17:26
Unering	07:31	08:51	16:11	17:31
Seefeld, Marienplatz	07:36	08:56	16:16	17:36
Seefeld, Krankenhaus	07:37	08:57	16:17	17:37
Seefeld, Schloßapotheke	07:38	08:58	16:18	17:38
Abzw. Widdersberg	07:41	09:01	16:21	17:41
Herrsching	07:46	09:06	16:26	17:46



Anlage 1.3: Neue Buslinie Herrsching Tutzing

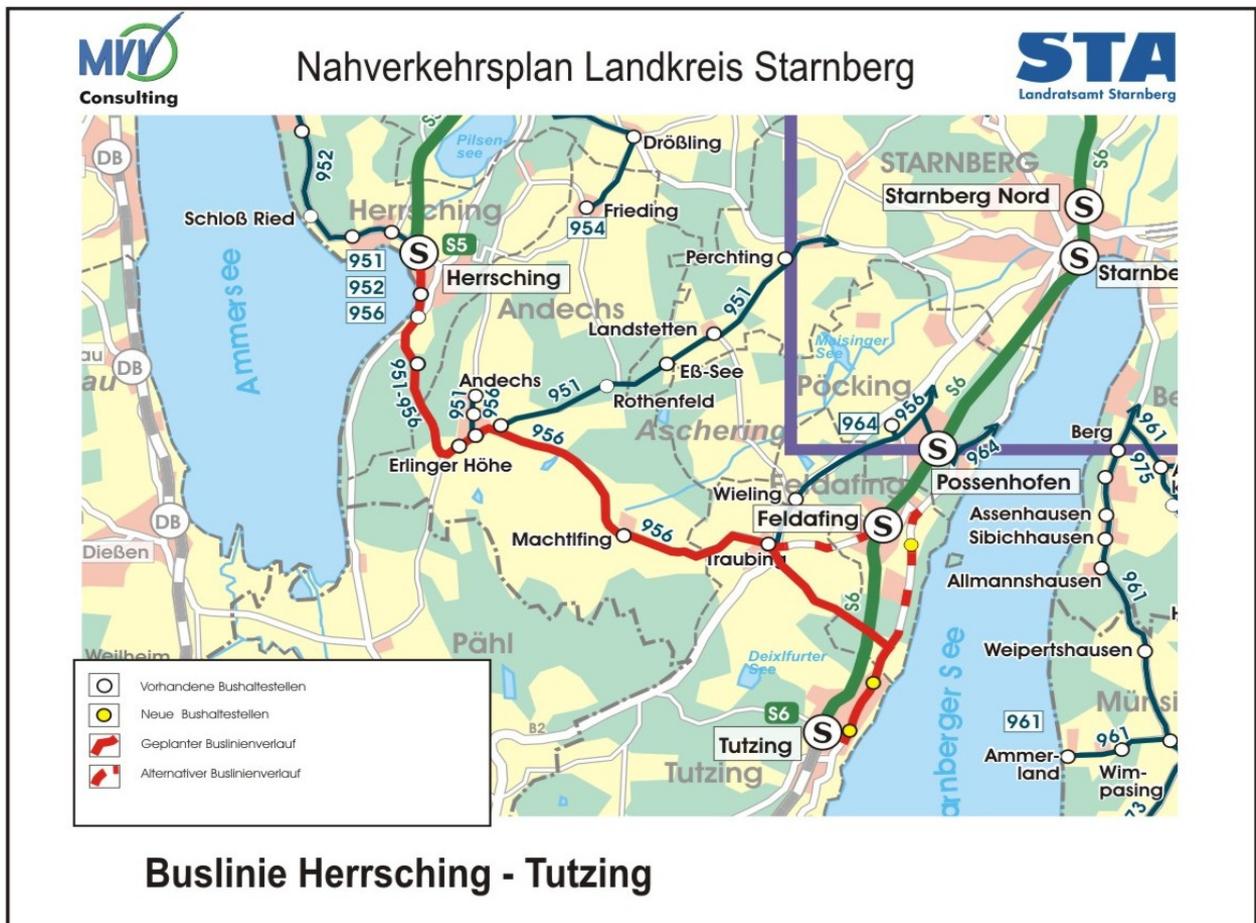
Rahmenfahrplan

Planfall 1

ohne Feldafing/Garatshausen

Herrsching S-Bahn	7:20	8:20	12:32	16:00	17:00	
- Dampfersteg	7:21	8:21	12:33	16:01	17:01	
- Panoramastrasse	7:22	8:22	12:34	16:02	17:02	
- Strittholzstrasse	7:24	8:24	12:36	16:04	17:04	
Erlinger Höhe	7:27	8:27	12:39	16:07	17:07	
Andechs Herrschinger Strasse	7:28	8:28	12:40	16:08	17:08	
- Alte Schmiede	7:29	8:29	12:41	16:09	17:09	
Machtlfing	7:34	8:34	12:46	16:14	17:14	
Traubing	7:38	8:38	12:50	16:18	17:18	
Garatshausen	7:42	8:42	12:54	16:22	17:22	
Tutzing Hauptstrasse	7:45	8:45	12:57	16:25	17:25	
- Kloster Krkhs	7:47	8:47	12:59	16:27	17:27	
- S-Bahn	7:48	8:48	13:00	16:28	17:28	
*						
Tutzing S-Bahn	7:50	8:50	13:05	16:30	17:30	
- Kloster Krkhs	7:51	8:51	13:06	16:31	17:31	
- Hauptstrasse	7:53	8:53	13:08	16:33	17:33	
Garatshausen	7:56	8:56	13:11	16:36	17:36	
Traubing	8:00	9:00	13:15	16:40	17:40	
Machtlfing	8:04	9:04	13:19	16:44	17:44	
Andechs Alte Schmiede	8:09	9:09	13:24	16:49	17:49	
- Herrschinger Strasse	8:10	9:10	13:25	16:50	17:50	
Erlinger Höhe	8:11	9:11	13:26	16:51	17:51	
Herrsching Strittholzstrasse	8:14	9:14	13:29	16:54	17:54	
- Panoramastrasse	8:16	9:16	13:31	16:56	17:56	
- Dampfersteg	8:17	9:17	13:32	16:57	17:57	
- S-Bahn	8:18	9:18	13:33	16:58	17:58	

* bisherige Fahrten im freigestellten Schülerverkehr, Linie 16



Anlage 1.3: Neue Buslinie Herrsching Tutzing

Rahmenfahrplan

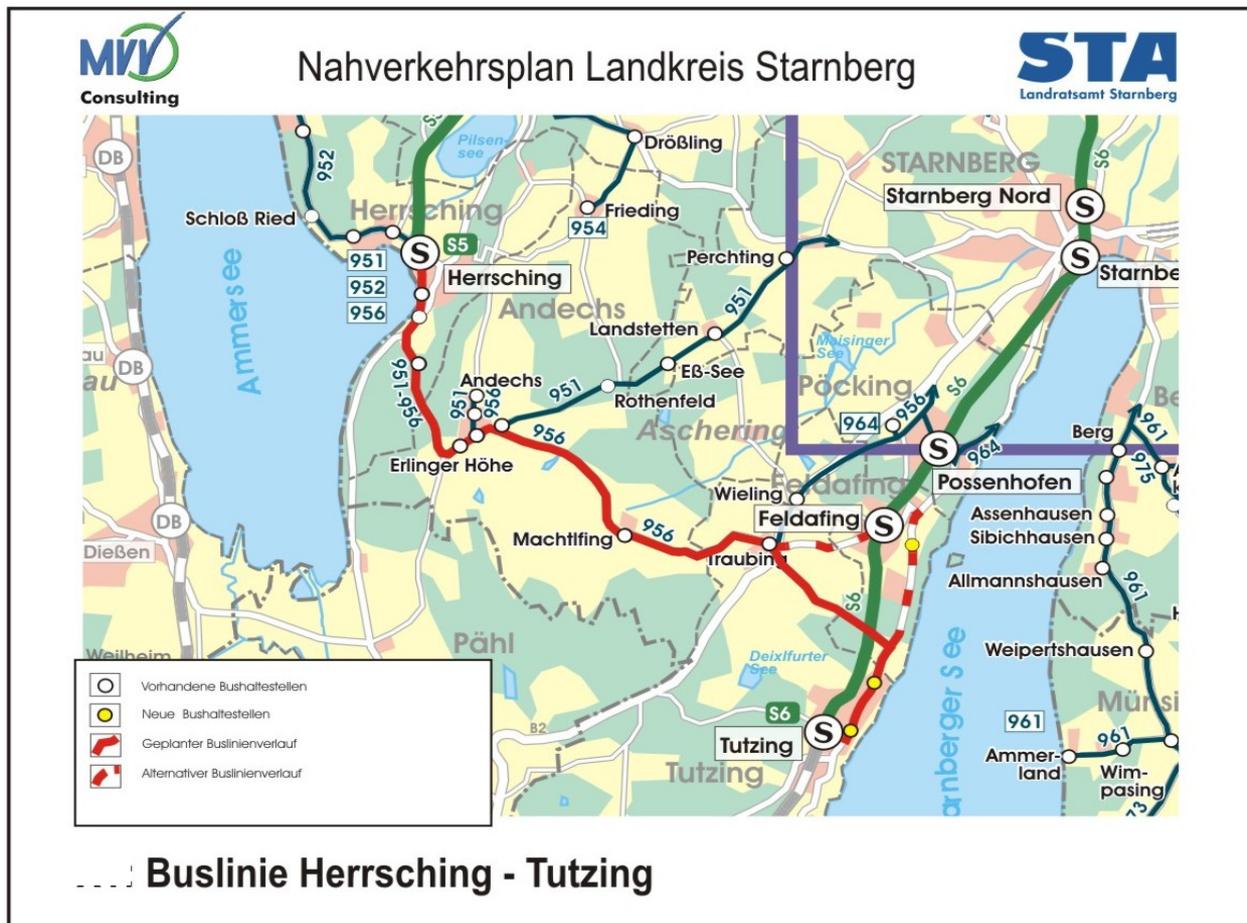
Planfall 2 über Feldafing / Garatshausen

	Planfall 2	über Feldafing / Garatshausen			
Herrsching S-Bahn	7:20	8:30	12:31	16:00	17:10
- Dampfersteg	7:21	8:31	12:32	16:01	17:11
- Panoramastrasse	7:22	8:32	12:33	16:02	17:12
- Strittholzstrasse	7:24	8:34	12:35	16:04	17:14
Erlinger Höhe	7:27	8:37	12:38	16:07	17:17
Andechs Herrschinger Strasse	7:28	8:38	12:39	16:08	17:18
- Alte Schmiede	7:29	8:39	12:40	16:09	17:19
Machtlfing	7:34	8:44	12:45	16:14	17:24
Traubing	7:38	8:48	12:49	16:18	17:28
Feldafing S-Bahn	7:42	8:52	12:53	16:22	17:32
- Tutzinger Strasse	7:44	8:54	12:55	16:24	17:34
Garatshausen	7:46	8:56	12:57	16:26	17:36
Tutzing Hauptstrasse	7:49	8:59	13:00	16:29	17:39
- Kloster Krkhs	7:51	9:01	13:02	16:31	17:41
- S-Bahn	7:52	9:02	13:03	16:32	17:42

*

Tutzing S-Bahn	7:54	9:04	13:05	16:34	17:44
- Kloster Krkhs	7:55	9:05	13:06	16:35	17:45
- Hauptstrasse	7:57	9:07	13:08	16:37	17:47
Garatshausen	8:00	9:10	13:11	16:40	17:50
Feldafing Tutzinger Strasse	8:02	9:12	13:13	16:42	17:52
- S-Bahn	8:04	9:14	13:15	16:44	17:54
Traubing	8:08	9:18	13:19	16:48	17:58
Machtlfing	8:12	9:22	13:23	16:52	18:02
Andechs Alte Schmiede	8:17	9:27	13:28	16:57	18:07
- Herrschinger Strasse	8:18	9:28	13:29	16:58	18:08
Erlinger Höhe	8:19	9:29	13:30	16:59	18:09
Herrsching Strittholzstrasse	8:22	9:32	13:33	17:02	18:12
- Panoramastrasse	8:24	9:34	13:35	17:04	18:14
- Dampfersteg	8:25	9:35	13:36	17:05	18:15
- S-Bahn	8:26	9:36	13:37	17:06	18:16

* bisherige Fahrten im freigestellten Schülerverkehr, Linie 16

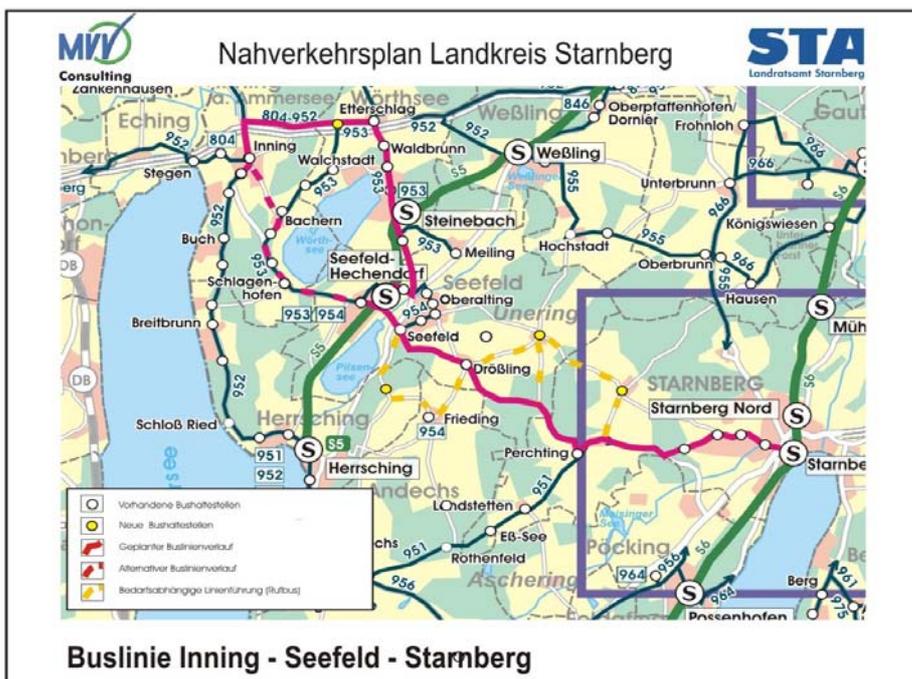


Anlage 1.4: Neue Buslinie Starnberg - Seefeld - Inning

Rahmenfahrplan

Starnberg, S-Bahn	7:20	16:00	17:20	18:40
- Frühlingsgarten	7:23	16:03	17:23	18:43
Söcking, Staatssiedlung	7:24	16:04	17:24	18:44
- Post	7:25	16:05	17:25	18:45
- Bründlwiese	7:27	16:07	17:27	18:47
Perchting, Ort	7:31	16:11	17:31	18:51
Drößling, Ort	7:35	16:15	17:35	18:55
Seefeld, Schloss	7:38	16:18	17:38	18:58
Seefeld-Hechendorf, S-Bahn	7:39	16:19	17:39	18:59
- Münchener Strasse	7:40	16:20	17:40	19:00
Auing, Hauptstrasse	7:42	16:22	17:42	19:02
Steinebach, S-Bahn	7:43	16:23	17:43	19:03
Wörthsee, Post	7:44	16:24	17:44	19:04
- Waldfriedhof	7:46	16:26	17:46	19:06
- Kindergarten	7:47	16:27	17:47	19:07
- Lerchenstrasse	7:49	16:29	17:49	19:09
Etterschlag, Ort	7:50	16:30	17:50	19:10
Abzw. Walchstadt	7:52	16:32	17:52	19:12
Inning, Post	7:55	16:35	17:55	19:15
- Marktplatz	7:56	16:36	17:56	19:16

Inning, Marktplatz	6:38	7:58	16:38	17:58
- Post	6:39	7:59	16:39	17:59
Abzw. Walchstadt	6:42	8:02	16:42	18:02
Etterschlag, Ort	6:44	8:04	16:44	18:04
Wörthsee, Lerchenstrasse	6:46	8:06	16:46	18:06
- Kindergarten	6:47	8:07	16:47	18:07
- Waldfriedhof	6:48	8:08	16:48	18:08
- Post	6:50	8:10	16:50	18:10
Steinebach, S-Bahn	6:51	8:11	16:51	18:11
Auing, Hauptstrasse	6:52	8:12	16:52	18:12
Seefeld-Hechend. , Münchener Str.	6:54	8:14	16:54	18:14
- S-Bahn	6:55	8:15	16:55	18:15
Seefeld, Schloss	6:56	8:16	16:56	18:16
Drößling, Ort	6:59	8:19	16:59	18:19
Perchting, Ort	7:03	8:23	17:03	18:23
Söcking, Bründlwiese	7:07	8:27	17:07	18:27
- Post	7:09	8:29	17:09	18:29
- Staatssiedlung	7:10	8:30	17:10	18:30
Starnberg, Frühlingsgarten	7:11	8:31	17:11	18:31
- S-Bahn	7:14	8:34	17:14	18:34



Anlage 1.5: Badebuslinie Possenhofen - Kempfenhausen

Rahmenfahrplan

		10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08
<i>S-Bahn aus München</i>											
Possenhofen, S-Bahnhof		10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13
Possenhofen, Schloßberg	00:01	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14
Jugendherberge	00:01	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
Paradies Süd	00:01	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16
Paradies Nord	00:01	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17
Niederpöcking	00:01	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
Pilotystraße	00:01	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19
Unterer Seeweg	00:01	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
Wilhelmshöhenstraße	00:01	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21
<i>S-Bahn aus München</i>		10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
Starnberg See, S-Bahnhof an	00:04	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25
Starnberg See, S-Bahnhof ab	00:04	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29
Leutstettener Straße	00:02	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Landratsamt	00:02	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33
Schiffbauernweg	00:02	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35
Milchberg	00:02	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37
Kempfenhausen	00:01	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38
Kempfenhausen		10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
Milchberg	00:01	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46
Schiffbauernweg	00:02	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48
Landratsamt	00:02	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50
Leutstettener Straße	00:02	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52
Starnberg See, S-Bahnhof	00:02	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54
<i>S-Bahn nach München</i>		11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Wilhelmshöhenstraße	00:04	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02
Unterer Seeweg	00:01	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03
Pilotystraße	00:01	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
Niederpöcking	00:01	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05
Paradies Nord	00:01	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06
Paradies Süd	00:01	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07
Jugendherberge	00:01	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08
Possenhofen	00:01	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09
Possenhofen, S-Bahnhof	00:01	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10
<i>S-Bahn nach München</i>		11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16

* nur vom 01.06. - 31.07.



Anlage 1.6: Anruf-Sammeltaxi-Verkehr (AST)

1 Prinzip

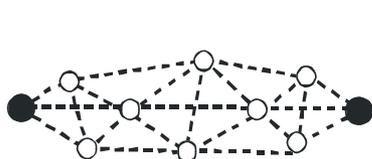
- Bedienung durch **Taxis oder Kleinbusse**; Taxischild muss mit AST-Schild überdeckt werden
- Beförderung **nur nach vorheriger Anmeldung** (i.d.R. telefonisch, ca. 30 min vor Fahrbeginn)
- **Abfahrtszeiten und Haltestellen** laut **Fahrplan**; Ausstieg kann auch an der **Haustür** erfolgen.
- Fahrgast zahlt einen **ÖPNV-Tarif** (bei einem AST im MVV innerhalb eines Ortes: 1 Streifen bzw. 0,90 € für eine Kurzstrecke).
- Der Verkehrsunternehmer bekommt **Differenz zwischen dem gezahlten Fahrgeld und einer ausgehandelten Kernpauschale** (i.d.R. Taxi-km-Pauschale) bezahlt
- Findet **keine Fahrt** statt, entstehen auch **keine Kosten**.
- Im Idealfall werden durch den Verkehrsunternehmer **keine Vorhaltekosten für Fahrzeug und Personal** geltend gemacht, da diese auch für den Taxibetrieb vorgehalten werden müssen.
- Als **Anmeldezentrale** für den AST wird eine vorhandene **Taxizentrale** genutzt.

2 Entwurfsvorgang für das AST-Angebot

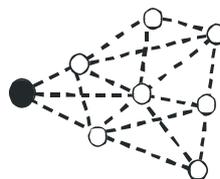
orientiert sich an folgenden Planungsgrundsätzen:

- Möglichst hohe **Flächenerschließung** mit kurzen Fußwegen zu den Haltestellen
- Hohe **Verbindungsqualität** in die Ortszentren und zu den Bahnhaltepunkten
- **Erreichbarkeit** der relevanten Ziele im Ort ohne Umsteigen
- **Optimierung von Umsteigevorgängen** durch Reduzierung der Umsteigezeiten zur S-Bahn
- **AST-Verkehr ist ein Angebot für Zeiten und Räume geringer Nachfrage** (kleine Orte/Ortsteile, Schwachverkehrszeit)

3 Betriebsformen

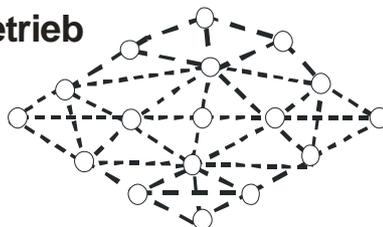


Korridor-Richtungsband
(Rufbus)



Sektor-Richtungsband
(AST / Rufbus)

Flächenbetrieb
(AST)



———— fester Linienweg

● fest bediente Haltestelle

- - - - - bedarfsabhängiger Linienweg

○ bedarfsabhängig bediente Haltestelle

4 AST-Verkehre genehmigungsrechtlich

- Reine Linienverkehre nach §42 PBefG, wenn Anfangs- und Endhaltestellen reguläre Linienverkehrshaltestellen sind, Fahrzeiten laut Fahrplan feststehen und ein Linientarif zur Anwendung kommt (Fahrpreis pro Person); müssen durch die Bezirksregierung genehmigt werden.
- Verkehrsunternehmen, die AST in eigenem Namen durchführen wollen, benötigen eine Linienkonzession nach §42 PBefG. Hierfür schreibt die Regierung von Oberbayern zwingend die fachliche Eignungsprüfung für Busbetriebe im ÖPNV vor. (Genehmigung für Taxi- oder Mietwagenverkehr genügt nicht!)
- Praktikable Lösung: Taxiunternehmen fährt als Subunternehmer auf einer Linienkonzession. In diesem Fall ist keine Fachkundeprüfung erforderlich. Konzessionsinhaber muss jedoch zustimmen.
- AST-Verkehre können auch als Gelegenheitsverkehre nach §46 ff PBefG durch Landratsämter genehmigt werden. Allerdings nur dann, wenn mehrere Kriterien des Linienverkehrs nicht zutreffen (Fahrplanbindung, Tarif pro Person; allein den Fahrgast an der Haustüre aussteigen zu lassen genügt i.d.R. nicht).

5 Tarifsysteem

MVV-Tarif

Der Fahrgast benötigt für jede Fahrt mit MVV-Verkehrsmitteln über die Gemeinde hinaus nur einen Fahrschein und kann bei MVV-Tarif mit einem Ticket bis zum nach München fahren. Der Fahrpreis für eine Fahrt mit dem AST innerhalb der Gemeinde liegt in diesem Fall bei 0,90 € (Streifenkarte) bzw. 1,00 € (Einzelfahrkarte). Einnahmen durch jede Fahrkarte werden nach der gefahrenen Wegelänge auf den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeteilt.

Unternehmertarif („Haustarif“)

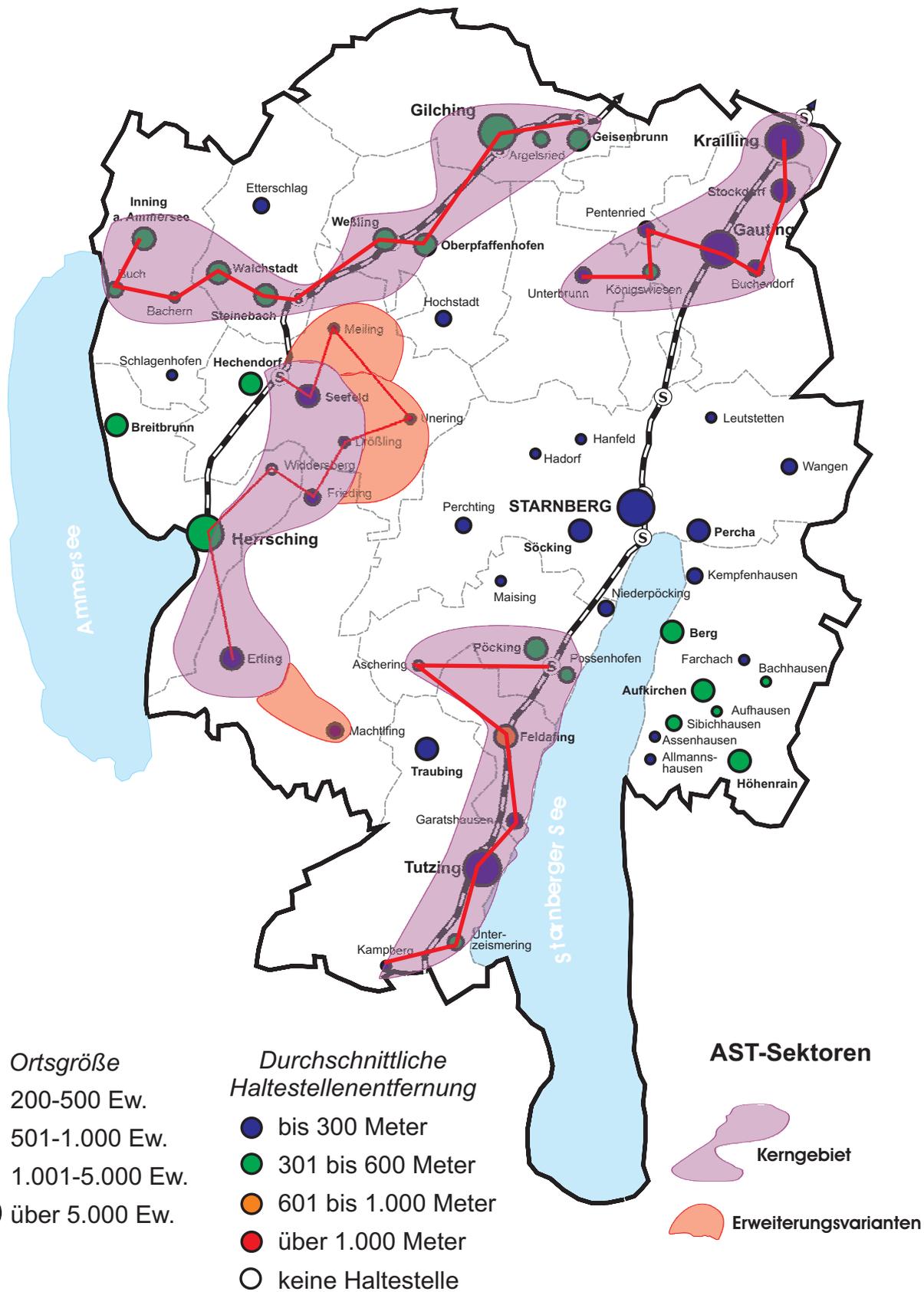
Gemeinde/Landkreis kann die Tarifhöhe selbst festlegen, „Komfortzuschlag“ für Beförderung mit Taxi bis zur Haustür ist möglich, Einnahmen durch Fahrkarte fließen immer direkt dem AST zu; bei Übergang auf S-Bahn oder Regionalbus 2 Fahrscheine notwendig, i.d.R. für den Fahrgast teurer -> deutlich geringere Attraktivität und Nachfrage; für AST-Verkehre im MVV wird ausdrücklich die Anwendung des MVV-Tarifs empfohlen.

6 Hauptprobleme der Realisierung

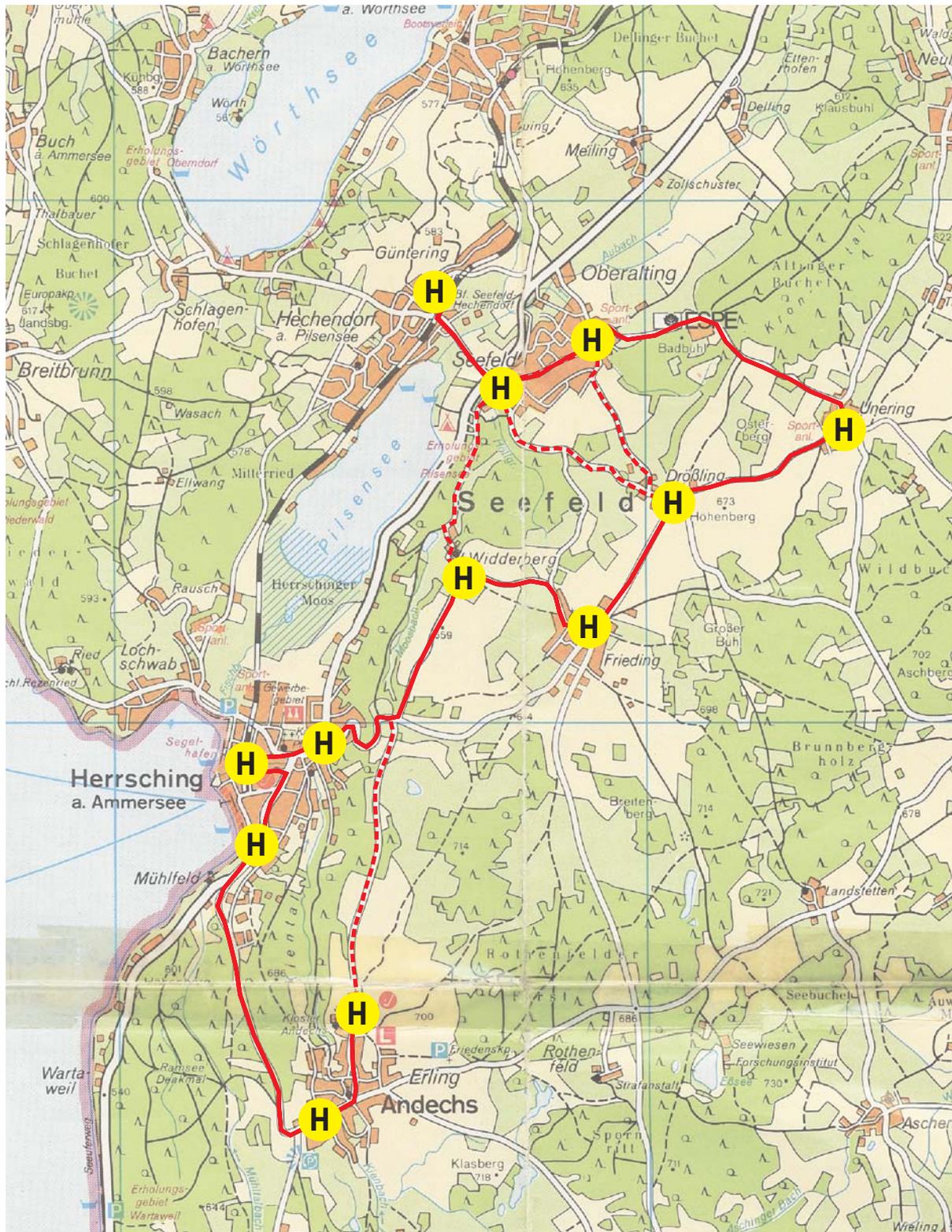
Vorhandensein eines leistungsfähigen Taxigewerbes mit einem ständigen Fahrzeugpool von mindestens sechs Fahrzeugen, so dass gewährleistet ist, dass immer ein Fahrzeug für den AST zur Verfügung steht. Außerdem muss eine Anmeldezentrale zur Verfügung stehen.

Es sollten keine oder nur geringe Vorhaltekosten durch Verkehrsunternehmen anfallen. Ansonsten kann schnell der Punkt erreicht sein, an sich dem ein konventioneller Linienverkehr wirtschaftlicher darstellt.

Vorhandensein der fachlichen Eignungsprüfung für den Betrieb von Straßenpersonenverkehren nach §3 Satz 1 der Berufszugangsverordnung zum PBefG.



Anlage 1.6.1: Mögliche AST Sektoren im Landkreis Starnberg



Anlage 1.6.2: AST Herrsching/Andechs/Seefeld, möglicher Linienweg und Haltestellen

Anlage 1.6.3: Fahrplan AST Andechs/Herrsching/Seefeld

Fahrplan Mo-Fr

Planfall 1

Richtung **Hin**: Seefeld - Andechs

		AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST
	S5 aus M, Seefeld-Hechendorf an	09:00	11:00	13:00	19:00	21:00	23:00	00:00
	Anmeldung bis spätestens	8:05	10:05	12:05	18:05	20:05	22:05	23:05
SE	Seefeld-Hechendorf (S)	09:05	11:05	13:05	19:05	21:05	23:05	00:05
SE	Seefeld 1	09:07	11:07	13:07	19:07	21:07	23:07	00:07
SE	Seefeld 2	09:07	11:07	13:07	19:07	21:07	23:07	00:07
SE	Unering	09:11	11:11	13:11	19:11	21:11	23:11	00:11
SE	Drößling	09:13	11:13	13:13	19:13	21:13	23:13	00:13
AN	Frieding 1	09:14	11:14	13:14	19:14	21:14	23:14	00:14
AN	Frieding 2	09:14	11:14	13:14	19:14	21:14	23:14	00:14
HE	Widdersberg	09:15	11:15	13:15	19:15	21:15	23:15	00:15
HE	Herrsching (S)	09:18	11:18	13:18	19:18	21:18	23:18	00:18
	S5 aus M, Herrsching an	09:25	11:25	13:25	19:25	21:25	23:25	00:25
HE	Herrsching (S)	09:27	11:27	13:27	19:27	21:27	23:27	00:27
HE	Herrsching NO	09:31	11:31	13:31	19:31	21:31	23:31	00:31
HE	Herrsching Süd	09:31	11:31	13:31	19:31	21:31	23:31	00:31
AN	Erling	09:36	11:36	13:36	19:36	21:36	23:36	00:36

Richtung **Rück**: Andechs - Seefeld

		AST oder 951	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST
	Anmeldung bis spätestens	8:40	9:40	11:40	13:40	17:40	19:40	20:40	22:40
AN	Erling	09:36	10:36	12:36	14:36	18:36	20:36	21:36	23:36
HE	Herrsching Süd	09:41	10:41	12:41	14:41	18:41	20:41	21:41	23:41
HE	Herrsching NO	09:41	10:41	12:41	14:41	18:41	20:41	21:41	23:41
HE	Herrsching (S)	09:45	10:45	12:45	14:45	18:45	20:45	21:45	23:45
	S5 nach M, Herrsching ab	09:56	10:56	12:56	14:56	18:56	20:56	21:56	23:56
HE	Herrsching (S)	09:45	10:45	12:45	14:45	18:45	20:45	21:45	23:45
HE	Widdersberg	09:48	10:48	12:48	14:48	18:48	20:48	21:48	23:48
AN	Frieding 2	09:49	10:49	12:49	14:49	18:49	20:49	21:49	23:49
AN	Frieding 1	09:49	10:49	12:49	14:49	18:49	20:49	21:49	23:49
SE	Drößling	09:50	10:50	12:50	14:50	18:50	20:50	21:50	23:50
SE	Unering	09:52	10:52	12:52	14:52	18:52	20:52	21:52	23:52
SE	Seefeld 2	09:56	10:56	12:56	14:56	18:56	20:56	21:56	23:56
SE	Seefeld 1	09:56	10:56	12:56	14:56	18:56	20:56	21:56	23:56
SE	Seefeld-Hechendorf (S)	09:58	10:58	12:58	14:58	18:58	20:58	21:58	23:58
	S5 nach M, Seefeld-Hechendorf ab	10:01	11:01	13:01	15:01	19:01	21:01	22:01	00:01

Graue Fahrzeiten werden nicht gefahren, zu diesen Zeiten bedienen die Buslinien das Gebiet.

Anlage 1.6.3: Fahrplan AST Andechs/Herrsching/Seefeld

Fahrplan Mo-Fr

Planfall 2

Richtung **Hin**: Seefeld - Andechs

		AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST
	S5 aus M, Seefeld-Hechendorf an	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00	00:00
	Anmeldung bis spätestens	6:05	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05	22:05	23:05
SE	Seefeld-Hechendorf (S)	07:05	09:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05	23:05	00:05
SE	Seefeld 1	07:07	09:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07	00:07
SE	Seefeld 2	07:07	09:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07	00:07
SE	Unering	07:11	09:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	23:11	00:11
SE	Drößling	07:13	09:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13	00:13
AN	Frieding 1	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14	00:14
AN	Frieding 2	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14	00:14
HE	Widdersberg	07:15	09:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	21:15	23:15	00:15
HE	Herrsching (S)	07:18	09:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18	23:18	00:18
	S5 aus M, Herrsching an	07:25	09:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25	23:25	00:25
HE	Herrsching (S)	07:27	09:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	21:27	23:27	00:27
HE	Herrsching NO	07:31	09:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	23:31	00:31
HE	Herrsching Süd	07:31	09:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	23:31	00:31
AN	Erling	07:36	09:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36	21:36	23:36	00:36

Richtung **Rück**: Andechs - Seefeld

		AST	AST oder 951	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST	AST
	Anmeldung bis spätestens	7:40	8:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	20:40	22:40
AN	Erling	08:36	09:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	20:36	21:36	23:36
HE	Herrsching Süd	08:41	09:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41	21:41	23:41
HE	Herrsching NO	08:41	09:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41	21:41	23:41
HE	Herrsching (S)	08:45	09:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45	21:45	23:45
	S5 nach M, Herrsching ab	08:56	09:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	21:56	23:56
HE	Herrsching (S)	08:45	09:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45	21:45	23:45
HE	Widdersberg	08:48	09:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	20:48	21:48	23:48
AN	Frieding 2	08:49	09:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49	21:49	23:49
AN	Frieding 1	08:49	09:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49	21:49	23:49
SE	Drößling	08:50	09:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50	21:50	23:50
SE	Unering	08:52	09:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52	21:52	23:52
SE	Seefeld 2	08:56	09:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	21:56	23:56
SE	Seefeld 1	08:56	09:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	21:56	23:56
SE	Seefeld-Hechendorf (S)	08:58	09:58	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	20:58	21:58	23:58
	S5 nach M, Seefeld-Hechendorf ab	09:01	10:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01	22:01	00:01

Graue Fahrzeiten werden nicht gefahren, zu diesen Zeiten bedienen die Buslinien das Gebiet.

Anlage 2.1: Integration von Schülerverkehren im Lkr. Starnberg

Mögliche Schulbuslinien:

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 16 (Rauner)	Herrsching	07:20	Tutzing	07:50	22	86	63		
SBL 26 (Darchinger)	Machtlfing	07:25	Tutzing	07:38		70	71		
Rückfahrt jeweils um 13:05									
in die neue MVV-Linie	Herrsching		Tutzing		22			10.956	21.912 €
Linie 16 gut integrierbar in eine neue MVV-Linie Herrsching - Tutzing (vgl. Rahmenfahrplan)									
<i>Linie 26 aus Kapazitätsgründen weiter im Schülerverkehr erforderlich</i>									

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 11 (Darchinger)	Höhenrain	07:00	Starnberg	07:25	16	64	63		
SBL 14 (Darchinger)	Berg		Wolfratshausen			70	63		
Rückfahrt ab 13:00									
in die MVV-Linie 975	Höhenrain	07:35	Starnberg	08:02	16			8.068	16.135 €
(Geldhauser für RVO)	Starnberg	13:47	Höhenrain	14:15					
Linie 11 integrierbar in die MVV-Linie 975 Wolfratshausen - Starnberg (ohne Fahrzeugeinsparung)									
<i>Vorverlegung der Linienfahrt auf 7:15 möglich (würde zu einer besseren Verteilung der Auslastung führen)</i>									
<i>Linie 14 wird von keiner MVV-Linie abgedeckt und bedient Schulen im Lkr. Wolfratshausen</i>									

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 19 (Rauner)	Inning	07:10	Gilching	07:45	17	86	64		
SBL 20 (Rauner)	Bachern	07:18	Gilching	07:45		86	39		
in die MVV-Linie 952	Herrsching	06:50	Gilching-A.	07:46	17			8.466	16.932 €
(RVO)									
<i>Die Fahrt von Herrsching bis Inning ist in die Linie 952 integriert, danach fährt die Linie offensichtlich in reinen Schülerverkehr weiter</i>									
<i>Warum ist nicht die ganze Fahrtstrecke integriert? Kapazitätsprobleme?</i>									

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 22 (Schnappinger)	Hochstadt	07:02	Gilching	07:30		60+29*	87		
	Gilching	13:00	Hochstadt	13:15					
in die verstärkte MVV-Linie 955	Hochstadt	06:51	Gilching	07:10	8			3.984	7.968 €
(RVO)	Gilching	14:13	Hochstadt	14:33					
<i>Integration in die Linie 955 im Prinzip möglich; wegen hoher Auslastung keine Einsparung eines Fahrzeuges</i>									

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 27 (Darchinger)	Pöcking	07:05	Starnberg	07:22		70	38		
<i>keine Rückfahrt?</i>									
in die verstärkte MVV-Linie 956	--> zusätzliche Fahrt ab Herrsching (6:35) oder erst ab Pöcking								
(Rauner)									
in die MVV-Linie 964 (RVO)	Pöcking	06:35	Starnberg N.	06:55	5,5			2.739	5.478 €
	--> Verschieben der Fahrt nach hinten möglich								
<i>Im Falle der Integration in die Linie 964 evtl. Einsparung von Fahrzeugen möglich (zu Lasten von Darchinger)</i>									
<i>Geringfügige Änderung der angefahrenen Haltestellen</i>									

Anlage 2.1: Integration von Schülerverkehren im Lkr. Starnberg

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 12 (Helbig)	Wildmoos	07:07	Starnberg*	07:20			40		
*bedient auch Gymnasium Kempfenhausen	Gut Schwaige	07:00	Starnberg N.	07:08			(zwei Busse)		
	Starnberg*	12:55	Gut Schwaige	13:10					
	Starnberg N.	13:35	Gut Schwaige	13:55					
in die MVV-Linie 963 (RVO)	Wildmoos	07:21	Starnberg N.	07:33	7			3.486	6.972 €
	Leutstetten	07:27	Starnberg N.	07:33	9			4.482	8.964 €
	Starnberg N.	14:10	Wildmoos	14:22					
	Starnberg N.	14:10	Leutstetten	14:16		12*	(*beide Strecken in einem Kurs)		

Integration in die Linie 963 mit Einsparung von Fahrzeugen möglich (zu Lasten von Helbig)!
Nötig ist aber eine Stichfahrt von Leutstetten nach Gut Schwaige oder von Percha nach Kempfenhausen (oder beides)

	von	ab	nach	an	km	Kapazität	Schüler	Nkm/Jahr	~ Kosten
SBL 17 (Helbig)	Maising	06:53	Starnberg N.	07:15			20		
	Starnberg N.	13:32	Maising	13:55					
in die MVV-Linie 962 (RVO)	Maising*	07:03	Starnberg N.	07:19	10,5			5.229	10.458 €
	Starnberg N.	13:50	Maising	14:06					

* ist bereits eine Schülerfahrt, fährt aber den Rundkurs in der Gegenrichtung

Integration in die Linie 962 mit Einsparung von Fahrzeugen möglich (wieder zu Lasten von Helbig)!
Voraussichtlich keine Kapazitätsprobleme, kein anderer Kurs notwendig, geringfügige zeitliche Verschiebungen möglich

Anlage 2.3.1: Linien 953/954, Planfall mit Inning

S5 von München					
S5 von Herrsching					
Seefeld-Hechendorf	06:17		06:55	08:55	13:37
Schlagenhofen, Ort	06:19		06:57	08:57	13:39
Schlagenhofen, Weich	06:20		06:58	08:58	13:40
Schlagenhofen, Am Wörthsee	06:21		06:59	08:59	13:41
Bachern, Wallerstraße	06:23		07:01	09:01	13:43
Bachern	06:24		07:02	09:02	13:44
Inning	06:26		07:04	09:04	13:46
Walchstadt, Osterholzweg	06:28		07:06	09:06	13:48
Walchstadt	06:30		07:08	09:08	13:50
Waldbrunn, Lerchenstraße (953R)	06:34		07:12	09:12	13:54
Meiling	06:34		07:12	09:12	13:54
Steinebach, Maistraße	06:35		07:13	09:13	13:55
Steinebach, Sparkasse	06:37		07:15	09:15	13:57
Steinebach, St.Martin Kirche	06:38		07:16	09:16	13:58
Steinebach	06:41		07:19	09:19	14:01
S5 nach München	06:44	07:04	07:24	09:24	14:04
S5 nach Herrsching	06:57	06:57	07:37		18:37
Meiling	06:45			09:23	
Oberalting, Am Saganger	06:48			09:26	
Oberalting, Mühlbachstraße	06:49			09:27	
Oberalting, Marienplatz	06:50			09:28	
Seefeld, Krankenhaus	06:51			09:29	
Seefeld, Schloßapotheke	06:52			09:30	
Seefeld-Hechendorf	06:54			09:32	
S5 nach München					
S5 nach Herrsching					

S5 von München	07:17	13:57	15:57	17:17	18:17
S5 von Herrsching	07:04	14:04	16:04	17:24	18:24
Steinebach	07:21	14:07	16:07	17:27	18:27
Steinebach, St.Martin Kirche	07:22	14:08	16:08	17:28	18:28
Steinebach, Sparkasse	07:23	14:09	16:09	17:29	18:29
Steinebach, Maistraße	07:24	14:10	16:10	17:30	18:30
Waldbrunn, Lerchenstraße (953R)	07:26	14:12	16:12	17:32	18:32
Walchstadt	07:29	14:15	16:15	17:35	18:35
Walchstadt, Osterholzweg	07:30	14:16	16:16	17:36	18:36
Inning		14:19	16:19	17:39	18:39
Bachern	07:31	14:21	16:21	17:41	18:41
Bachern, Wallerstraße	07:32	14:22	16:22	17:42	18:42
Schlagenhofen, Am Wörthsee	07:33	14:23	16:23	17:43	18:43
Schlagenhofen, Grünbichl	07:35	14:25	16:25	17:45	18:45
Seefeld-Hechendorf		14:30	16:30	17:50	18:50
S5 nach München			16:41	18:01	
S5 nach Herrsching		14:40	16:40	18:00	
Seefeld-Hechendorf	07:35				
Oberfeld	07:38				
Herrsching, Realschule	07:44				
Herrsching	07:49				

S5 von München			07:59	09:59	11:59	13:19	14:39	14:59	16:39	16:59	17:59	18:59
S5 von Herrsching			08:01	10:01	12:01	13:21		15:01	16:41	17:01	18:01	19:01
Seefeld-Hechendorf			08:05	10:05	12:05	13:25	14:45	15:05	16:45	17:05	18:05	19:05
Frieding	06:00											
Drößling	06:04		08:05	10:05	12:05	13:25	14:45	15:05	16:45	17:05	18:05	19:05
Seefeld, Schloßapotheke	06:08		08:08	10:08	12:08	13:28	14:48	15:08	16:48	17:08	18:08	19:08
Seefeld, Krankenhaus	06:09		08:09	10:09	12:09	13:29	14:49	15:09	16:49	17:09	18:09	19:09
Oberalting, Marienplatz	06:10		08:10	10:10	12:10	13:30	14:50	15:10	16:50	17:10	18:10	19:10
Oberalting, Am Saganger												
Oberalting, Mühlbachstraße												
Oberalting, Marienplatz												
Seefeld, Krankenhaus												
Seefeld, Schloßapotheke												
Oberalting, Mühlbachstraße	06:11		08:11	10:11	12:11	13:31	14:51	15:11	16:51	17:11	18:11	19:11
Oberalting, Am Saganger	06:12		08:12	10:12	12:12	13:32	14:52	15:12	16:52	17:12	18:12	19:12
Oberalting, Neuer Friedhof	06:13		08:13	10:13	12:13	13:33	14:53	15:13	16:53	17:12	18:12	19:13
Meiling										17:15	18:15	
Seefeld-Hechendorf	06:17		08:17	10:17	12:17	13:37	14:57	15:17	16:57			19:17
S5 nach München	06:21	07:01	08:21	10:21	12:21	13:41	15:01	15:21	17:01	17:21		19:21
S5 nach Herrsching	06:20	07:00	08:20			13:40	15:00		17:00	17:20		19:20
Steinebach										17:20	18:20	

Anlage 3.4.2:

950/951/956 Herrsching - Starnberg Nord

Linie	951	950	956	950	951	956	951*	950	951	950
-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----

S5 Marienplatz ab	05:37	06:17	06:57	07:37	08:57	10:17		14:57	15:37	16:17
S5 Herrsching an	06:25	07:05	07:45	08:25	09:45	11:05		15:45	16:25	17:05

Herrsching	06:32	07:10	07:54	08:30	09:53	11:14	13:03 *	15:50	16:33	17:10
- Realschule							13:03 *			
- Dampfersteg	06:33		07:55		09:54	11:15			16:34	
- Panoramastraße	06:34		07:56		09:55	11:16	13:05 *		16:35	
- Strittholzstraße	06:36		07:58		09:57	11:18			16:37	
- Luitpoldstraße		07:12		08:32				15:52		17:12
Starnberg										
- Neusöcking			08:26			11:46				
- Jahnstraße, B 2			08:27			11:47				
- Kirchplatz			08:29			11:49				
- Stadtmarkt			08:31			11:51				
- Frühlingsgarten	07:04	07:41		09:01	10:25			16:21	17:05	17:41
- Kirchplatz	07:07	07:44		09:04	10:28			16:24	17:08	17:44
- Gymnasium	07:09 **									
Starnberg Nord S	07:10	07:47	08:34	09:07	10:31	11:54	13:29 *	16:27	17:11	17:47

S6 Starnberg Nord ab	07:22	08:02	08:42	09:22	10:42	12:02	13:42	16:42	17:22	18:02
S6 Marienplatz an	07:59	08:40	09:19	10:00	11:19	12:39	14:19	17:20	17:59	18:40



bis hier sind alle Halte angegeben, für weiteren Linienverlauf bis Starnberg bitte Linienfahrplan beachten

* Bus fährt nur an Schultagen

** Bus fährt nur an Schultagen über Starnberg, Gymnasium



1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Tarif

Teil E Umsetzung und Umsetzungsstufen

1 Umsetzungsstufe 1 (kurzfristig, Fahrplan 2004/2005)

1.1 Leistungsangebot

- 1.1.1 Linie 950 neu (Starnberg – Seefeld – Herrsching)
- 1.1.2 Verdichtung Linie 955 (Gilching – Starnberg)
- 1.1.3 AST Andechs-Herrsching-Seefeld

1.2 Optimierung des Angebots

- 1.2.1 Integration von Linien des freigestellten Schülerverkehrs
- 1.2.2 Erweiterung des Angebots in den Schulferien
- 1.2.3 Bedienung von Aschering (956) und Argelsrieder Feld (955)
- 1.2.4 Optimierung der Verbindung Starnberg - Berg
- 1.2.5 Verlegung der Bushaltestelle Weßling S
- 1.2.6 Abstimmung der Buslinien 952/955 und 952/956

1.3 Begleitende Maßnahmen

- 1.3.1 Prüfung von Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse durch die Verwaltung
- 1.3.2 Verstärkte Information zur Tageskarte-Außenraum
- 1.3.3 Sukzessive Einführung der MVV-Qualitätsstandards für Busse und Haltestellen
- 1.3.4 Sukzessive Verbesserung der Ausstattung nachfragestarker Haltestellen durch die Gemeinden
- 1.3.5 Verbesserung der ÖPNV-Information im Internet
- 1.3.6 Einführung von Gemeinde- und Verbindungsfahrplänen

2 Umsetzungsstufe 2 (mittelfristig ab 2006)

2.1 Leistungsangebot

- 2.1.1 Neue Linie Tutzing – Herrsching)
- 2.1.2 Badebuslinie Paradies und Kempfenhausen
- 2.1.3 Bedienung von Inning am Ammersee durch die Linie 953
- 2.1.4 AST Gauting / Krailing
- 2.1.5 AST Tutzing / Feldafing
- 2.1.6 AST Gilching / Weßling / Wörthsee

2.2 Begleitende Maßnahmen

- 2.2.1 Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse
- 2.2.2 Ausweitung der MVV-Qualitätsstandards für Busse und Haltestellen
- 2.2.3 Ausweitung der Ausstattung nachfragestarker Haltestellen durch die Gemeinden

3 Umsetzungsstufe 3 (langfristig, ab 2009)

- 3.1 Durchgängige Linie Inning am Ammersee – Starnberg
- 3.2 (Zeitliche) Ausweitung der AST-Verkehre
- 3.3 Tarifintegration der Linie Andechs - Herrsching

NVP Starnberg Umsetzungsstufe 1 (Fahrplanwechsel 2004/2005): Maßnahmen und Kosten (Zusammenfassung)

Leistungsangebot:

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
Linie 950 neu: Herrsching – Seefeld – STA (D1.2.3)	3 Fahrtenpaare 75.000.- €	4 Fahrtenpaare 100.000.- €
Verdichtung Linie 955 (D1.1.1)	3 Fahrtenpaare 60.000.- €	4 Fahrtenpaare 80.000.- €
AST Andechs/Herrsching/Seefeld (D1.6.1)	Angebot Mo-Fr mit 5 Fahrten pro Tag u. Richtung ca. 33.000.- € Angebot Mo-So mit 6 Fahrten pro Tag u. Richtung zusätzlich ca. 13.000.- €	Angebot Mo-Fr mit 8 Fahrten pro Tag u. Richtung ca. 54.000.- € Angebot Mo-So mit 8 Fahrten pro Tag u. Richtung zusätzlich ca. 17.000.- €
Angebotsenerweiterung Linie 936 (D1.1.2/2.2)	1 zus. Fahrtenpaar zu Ferienzeiten (Mittags) 3.500.- €	1 zus. Fahrtenpaar zu Ferienz. + 1 zus. Nachmittagsfahrt 10.000.- €
zusätzliche Kosten pro Jahr (abzgl. Kostendeckung von 30%)	185.000.- € (130.000.- €)	261.000.- € (183.000.- €)

NVP Starnberg Umsetzungsstufe 1, Teil 2 (Fahrplanwechsel 2004/2005):

Angebotsoptimierung:

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
(Teil-)Integration freigestellter Schülerverkehr, (Schulbuslinien 11,17 und 27; siehe D2.1)	Salo: Zwischen Kostenneutralität und Kosteneinsparung bis zu 5.000.- € /Betriebsjahr (ohne Schulbuslinie 16, siehe Umsetzungsstufe 2)	
Linie 953 zu Ferienzeiten (D2.2)	Fahrt 7.21 Uhr 2.300.- €	Fahrt 7.21 Uhr + 14.07 Uhr 4.000.- €
Ergänzung Linie 966 (D1.1.3, D2.2)	Ergänzung in Ferien: 7.00 (7.06) Uhr ab Gauting P+R (Mo-Fr) + 12.30 Uhr ab P+R (Mo-Mi) 1.400.- €	Ergänzung zu Ferien wie PF1; zusätzlich: Vormittagsfahrt ab Unterbrunn auch Mo-Mi (150 d) 2.700.- € Summe: 4.100.- €
Linienabweichung 955 zum Gewerbegebiet Argelsrieder Feld (D2.3.2)	(Kosten in Maßnahme 1.1.1, Verdichtung 955, S E3, enthalten; solitäre Kosten der Maßnahme ohne Verdichtung der Linie 955: ca. 1.300.- €)	
Linienabweichung 956 nach Aschering (D2.3.3)	bei bedarfsabhängiger Bedienung von Aschering ca. 4.000.- €	
Zusätzliche Haltestellen bei den RVO-Linien 9614 und 9600 (D2.3.4)	ausschließlich entlang bestehender Linienwege, innerhalb der regulären Fahrplananpassung durch RVO- kostenneutral	
Optimierung der Abfahrtszeiten der Linien 961 und 975 (D2.3.5)	innerhalb der regulären Fahrplananpassung - kostenneutral	
Haltestelle Weßling Bahnhof (D2.3.6)	Zustimmung durch Gemeinde Weßling erforderlich - kostenneutral	
Verbesserte Abstimmung der Linien 952/955 u. 952/956 (D2.4)	innerhalb der regulären Fahrplananpassung - kostenneutral	
Umsetzungsstufe 1 zusätzliche Kosten pro Jahr für Leistungsangebot (S. 3) und Angebotsoptimierung (abzgl. Kostendeckung von 30%)	193.000.- € (135.000.- €)	268.000.- € (188.000.- €)

NVP Starnberg Umsetzungsstufe 1, Teil 3 (Fahrplanwechsel 2004/2005):

Begleitende Maßnahmen:

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
Bevorrechtigungsmaßnahmen Busverkehr (D3.1)	Voruntersuchungen durch kommunale Behörden - weitgehend kostenneutral	
Verstärkter Hinweis auf Tageskarte Außenraum (D3.2.2/3.4.3)	innerhalb bestehender Medien - weitgehend kostenneutral	
Sukzessive Einführung Qualitätsstandards Busse (D3.3.1)	Generell bei Ausschreibung von Linien bzw. über neue Verkehrs- verträge; zusätzlich über Verhandlungen mit VU bei anstehenden Fahrzeugneuanschaffungen innerhalb bestehender Verträge; Kosten sind in den Leistungsdaten bereits eingerechnet durchschnittliche Kosten 0,015 €/Nwkm	
Sukzessive Einführung Qualitätsstandards Haltestellen (D3.3.1)	Generell bei Ausschreibung von Linien bzw. über neue Verkehrs- verträge; zusätzlich über Verhandlungen mit VU innerhalb bestehender Verträge; Kosten sind in den Leistungsdaten bereits eingerechnet durchschnittliche Kosten 0,01 €/Nwkm	
Ausstattung Haltestellen mit Witterungsschutz, etc. (D3.3.2)	i.d.R. durch die Gemeinden, zuschussfähig durch ROB, durchschn. Kosten je nach notw. Baumaßnahmen und Standard 3.000.- € bis 5.000.- € pro Haltestelle	
Verbesserter Internet- „ÖPNV“-Auftritt (D3.4.1)	hausintern machbar - weitgehend kostenneutral	
Gemeinde- und Verbindungsfahrpläne (D3.4.2)	4-5 zus. Fahrpläne (u.a. Andechs- Herrsching, Inning-Starnberg, Berg-Starnberg) Ersterstellung ca. 700.- € jähr. Aktualisierung ca. 200.- €	6-10 zus. Fahrpläne Ersterstellung ca. 1.000.- € jähr. Aktualisierung ca. 300.- €

NVP Starnberg Umsetzungsstufe 2 (mittelfristig ab 2006): Maßnahmen und Kosten (Zusammenfassung)

Leistungsangebot / Optimierung:

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
Neue Linie Herrsching – Tutzing (D1.3)	4 Fahrtenpaare 60.000.- € bei Integration der Schulbuslinie 16	5 Fahrtenpaare 72.000.- € bei Integration der Schulbuslinie 16
Badebuslinie Paradies und Kempfenhausen (D1.5)	1 Bus, 60-Min.-Takt 15.000.- €	2 Busse, 20- Min-Takt 27.000.- €
AST Tutzing / Feldafing (D1.6.2)	Mo-Fr 4 Fahrtenpaare 30.000.- €	Zus. Sa/So 6 Fahrtenpaare 44.000.- €
AST Gauting / Krailling (D1.6.3)	Mo-Fr 4 Fahrtenpaare 34.000.- €	Zus. Sa/So 6 Fahrtenpaare 50.000.- €
AST Gilching / Weßling / Wörthsee (D1.6.4)	Mo-Fr 4 Fahrtenpaare 36.000.- €	Zus. Sa/So 6 Fahrtenpaare 53.000.- €
Erweiterung der Linie 953 auf Inning (D2.3.1)	Ca. 10.000.- €	inkl. Ringschluss ca. 12.000.- €
zusätzliche Kosten pro Jahr (abzgl. Kostendeckung von 30%)	185.000.- € (130.000.- €)	258.000.- € (181.000.- €)

Begleitende Maßnahmen:

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
Umsetzung Bevorrechtigungs- maßnahmen Busverkehr (D3.1)	Kostenangaben erst nach Detailuntersuchungen (nicht im Rahmen der NVP möglich)	
Ausweitung Qualitätsstandards Busse (D3.3.1)	Generell bei Ausschreibung von Linien bzw. über neue Verkehrs- verträge; zusätzlich über Verhandlungen mit VU bei anstehenden Fahrzeugneuanschaffungen innerhalb bestehender Verträge; Kosten sind in den Leistungsdaten bereits eingerechnet (durchschnittliche Kosten 0,015 €/Nwkm)	
Ausweitung Qualitätsstandards Haltestellen (D3.3.1)	Generell bei Ausschreibung von Linien bzw. über neue Verkehrs- verträge; zusätzlich über Verhandlungen mit VU innerhalb bestehender Verträge; Kosten sind in den Leistungsdaten bereits eingerechnet (durchschnittliche Kosten 0,01 €/Nwkm)	
Ausweitung Ausstattung Haltestellen (D3.3.2)	i.d.R. durch die Gemeinden, zuschussfähig durch ROB, durchschn. Kosten je nach notw. Baumaßnahmen und Standard 3.000.- € bis 5.000.- € pro Haltestelle	

NVP Starnberg Umsetzungsstufe 3 (langfristig ab 2010):
Maßnahmen und Kosten (Zusammenfassung)

Maßnahme (siehe NVP, Teil D, Kap.)	Planfall 1 - zusätzliche Kosten / Jahr	Planfall 2 - zusätzliche Kosten / Jahr
Neue Linie Inning a. Ammersee - Starnberg (D1.4)	3 Fahrtenpaare ca. 75.000.- €	4 Fahrtenpaare ca. 95.000.- €
Zeitliche Ausweitung der vier AST-Verkehre (D1.6)	+ 2 bis 3 Fahrtenpaare Mo-Fr jeweils 10.000 bis 15.000.- €	+ 3 Fahrtenpaare Mo-Fr, + 2 Fahrtenpaare Sa/So/F jeweils 20.000.- €
Tarifintegration der Linie Andechs – Herrsching (D3.2.1)	Derzeitige Mehrkosten: rund 60.000.- € für Anerkennung aller MVV-Tarife (Gesamtkosten rund 80.000.- €/Jahr)	