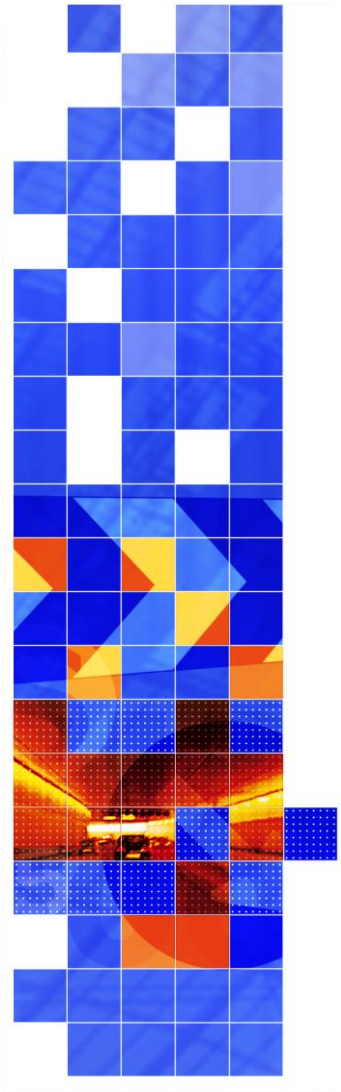


ANLAGEN TEIL 1

# Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Fürstenfeldbruck

AUFTRAGGEBER

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Stabsstelle
Öffentlicher Personennahverkehr
Münchner Straße 41
82256 Fürstenfeldbruck

DATUM

14. Mai 2019

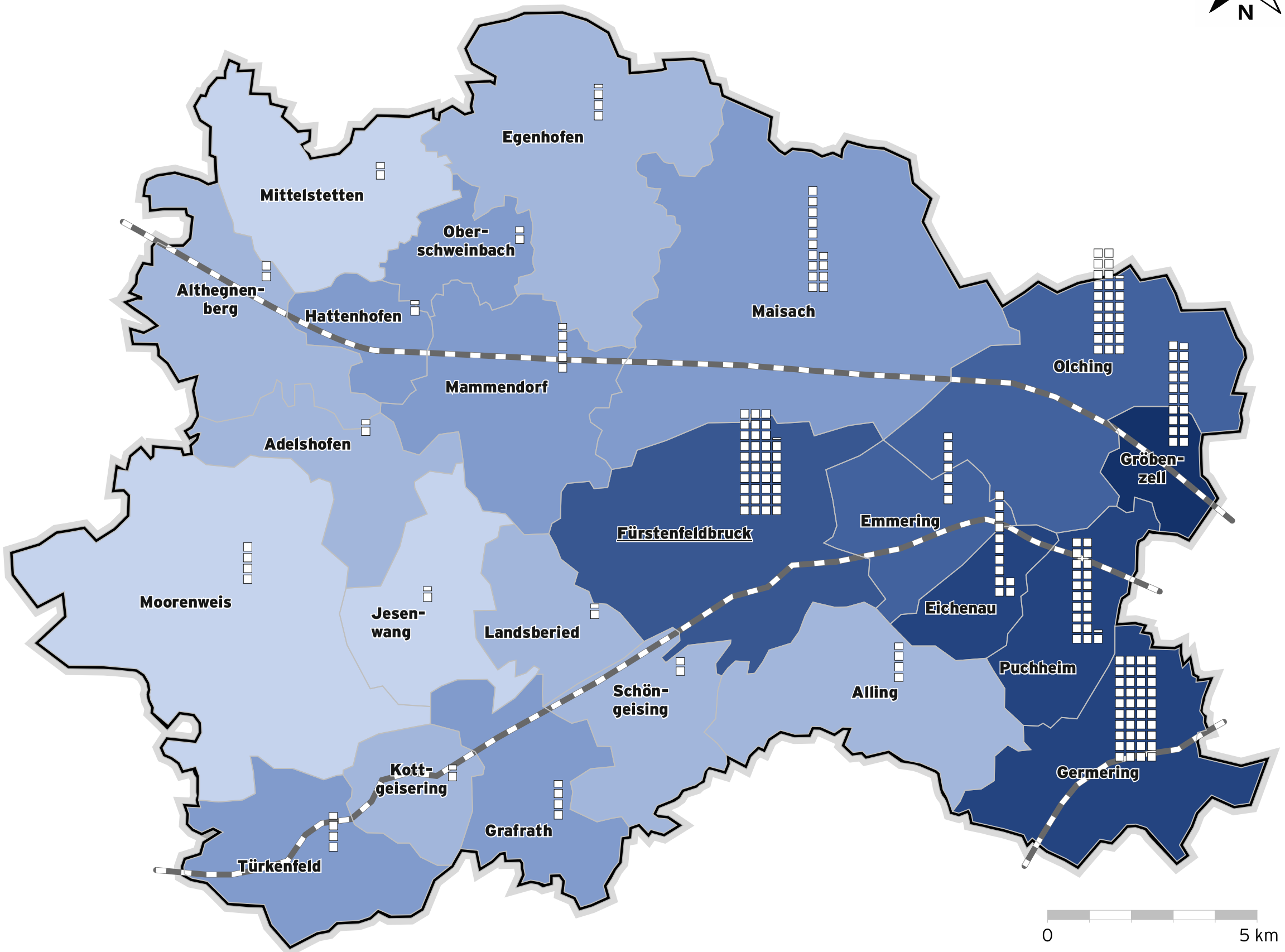
**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 - 11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

# Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Karte - Bevölkerung im Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 3
Anlage 2: Karte - Bevölkerungsprognose im Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 4
Anlage 3: Karte - Schulen im Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 5
Anlage 4: Karte - Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen im Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 6
Anlage 5: Karte - Motorisierungsgrad im Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 7
Anlage 6: Karte - Pendelndenaufkommen über Gemeindegrenzen ..... 8
Anlage 7: Karte - Pendelndenströme und -saldo im Landkreis Fürstenfeldbruck 9
Anlage 8: Karte - Überplanung Busverkehr in Olching-Eichenau-Puchheim-Germering ..... 10
Anlage 9: Endbericht - Erreichbarkeitsanalyse für den Landkreis Fürstenfeldbruck ..... 11
Anlage 10: Protokoll der Workshop-Reihe Teil: ÖPNV-Anbindung ..... 77
Anlage 11: Protokoll der Workshop-Reihe Teil: Haltestellenstandard und Barrierefreiheit ..... 83
Anlage 12: Protokoll der Workshop-Reihe Teil: Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe ..... 94
Anlage 13: Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 102




**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 1: Bevölkerung im Landkreis Fürstenfeldbruck**

Legende:

Einwohner
(Fortschreibung Stand 31.12.2017)

□ **1.000 Einwohner**

| | |
|---|---|
| Germering | 40.285 |
| Fürstenfeldbruck | 37.202 |
| Olching | 27.592 |
| Puchheim | 21.396 |
| Gröbenzell | 19.835 |
| Maisach | 14.001 |
| Eichenau | 11.907 |
| Emmering | 6.688 |
| Mammendorf | 4.814 |
| Moorenweis | 4.058 |
| Alling | 3.902 |
| Grafrath | 3.801 |
| Türkenfeld | 3.762 |
| Egenhofen | 3.409 |
| Althegnenberg | 2.002 |
| Schöngeising | 1.873 |
| Oberschweinbach | 1.750 |
| Adelshofen | 1.683 |
| Mittelstetten | 1.673 |
| Kottgeisering | 1.561 |
| Jesenwang | 1.559 |
| Landsberied | 1.558 |
| Hattenhofen | 1.520 |

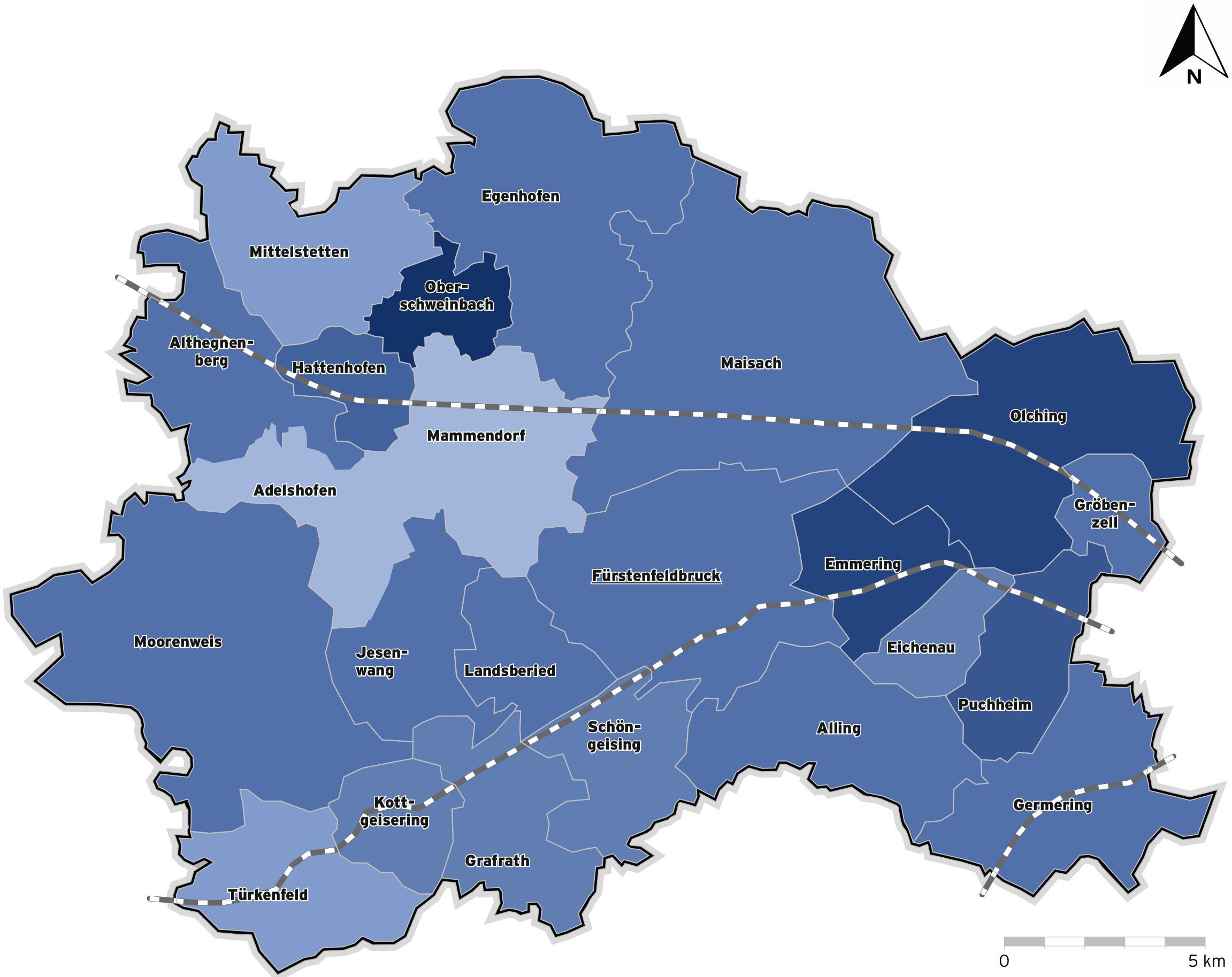
**Einwohnerdichte [EW/km²]**

**80** — **3.200**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Stand: 04/2019

**ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH**




**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 2: Bevölkerungsprognose im Landkreis Fürstenfeldbruck**

Legende:

**Bevölkerungswachstum 2014 - 2028* [%]**

0 — 30

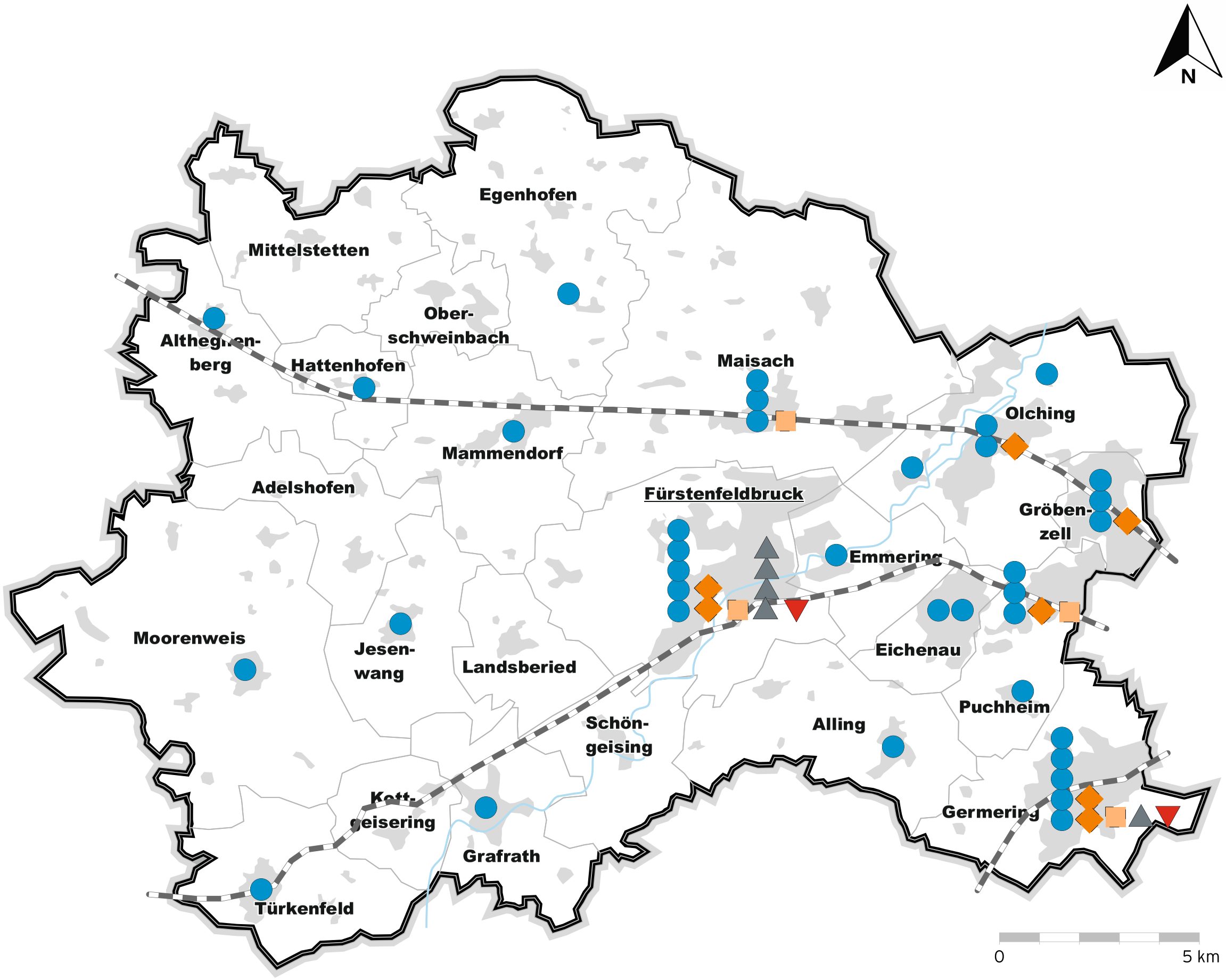
| | |
|---|---|
| Adelshofen | 4,2 % |
| Mammendorf | 4,3 % |
| Türkenfeld | 5,8 % |
| Mittelstetten | 5,9 % |
| Kottgeisering | 8,5 % |
| Schöngeising | 9,2 % |
| Grafrath | 9,5 % |
| Eichenau | 9,8 % |
| Egenhofen | 10,4 % |
| Gröbenzell | 10,5 % |
| Althegnenberg | 10,6 % |
| Landsberied | 10,7 % |
| Moorenweis | 11,1 % |
| Germering | 11,2 % |
| Alling | 11,4 % |
| Fürstenfeldbruck | 11,5 % |
| Jesenwang | 11,8 % |
| Maisach | 11,8 % |
| Hattenhofen | 13,5 % |
| Puchheim | 17,5 % |
| Emmering | 19,3 % |
| Olching | 19,5 % |
| Oberschweinbach | 26,0 % |

* Die Vorausberechnungen basieren auf dem Basisjahr 2014. Hierbei ist zu beachten, dass bereits in den Jahren 2015 und 2016 die IST-Werte die Prognosewerte gemäß Demografiespiegel übertroffen haben!

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Stand: 04/2019

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH




**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 3: Schulen im Landkreis Fürstenfeldbruck**

Legende:

**Schultypen**

- Grund- und Mittelschulen
- Gymnasien
- Realschulem
- Berufsbildende Schulen
- Förderschulen

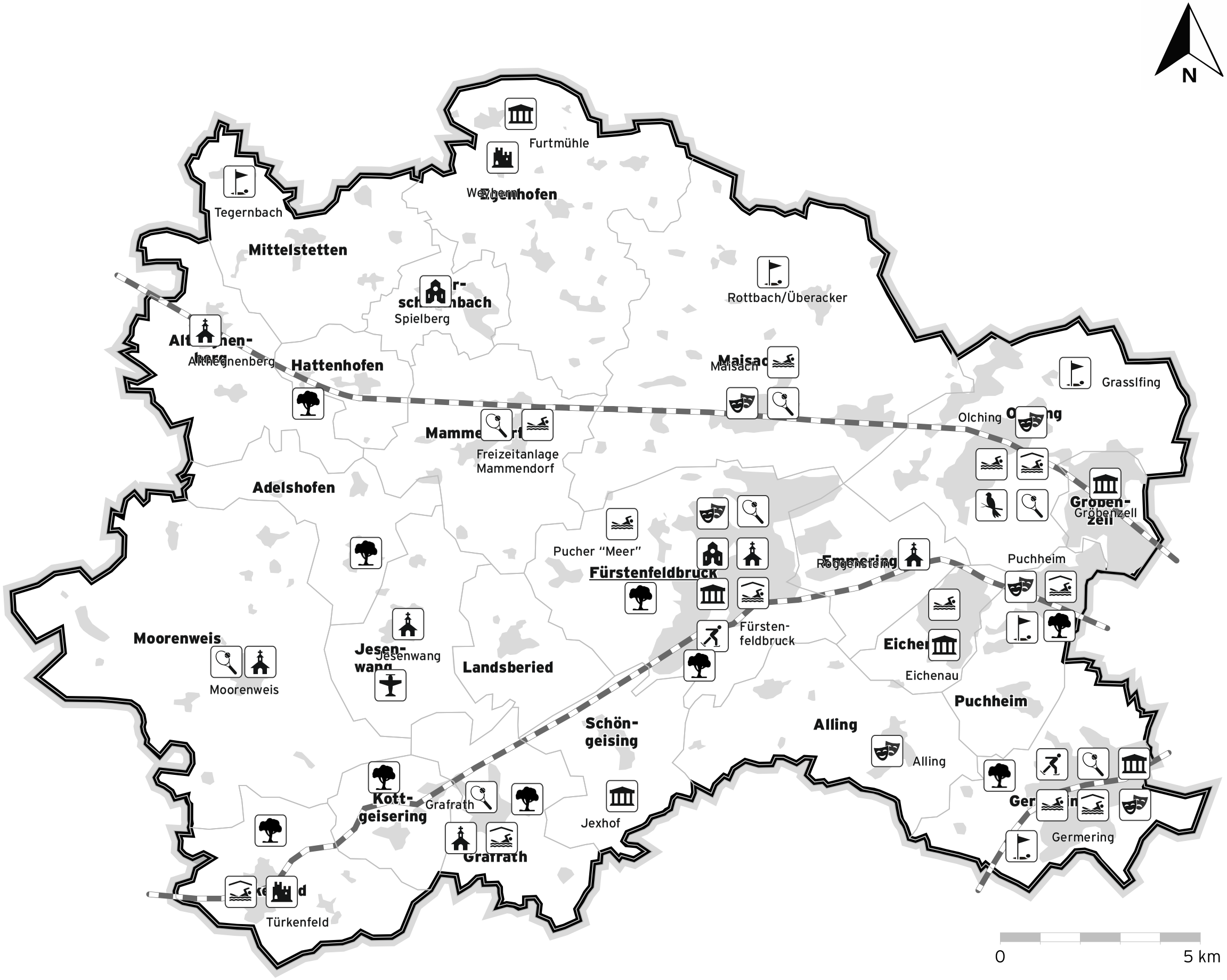
Stand: 04/2019

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 4: Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen im Landkreis Fürstenfeldbruck**




Legende:

- Theater
- Kloster
- Schloss, Burg
- Kirche, Kapelle
- Museum
- Freibad, Badesee
- Hallenbad
- Flugplatz
- Golfanlage
- Eislaufbahn
- Vogelpark
- Tennisplatz
- Natur und Landschaft

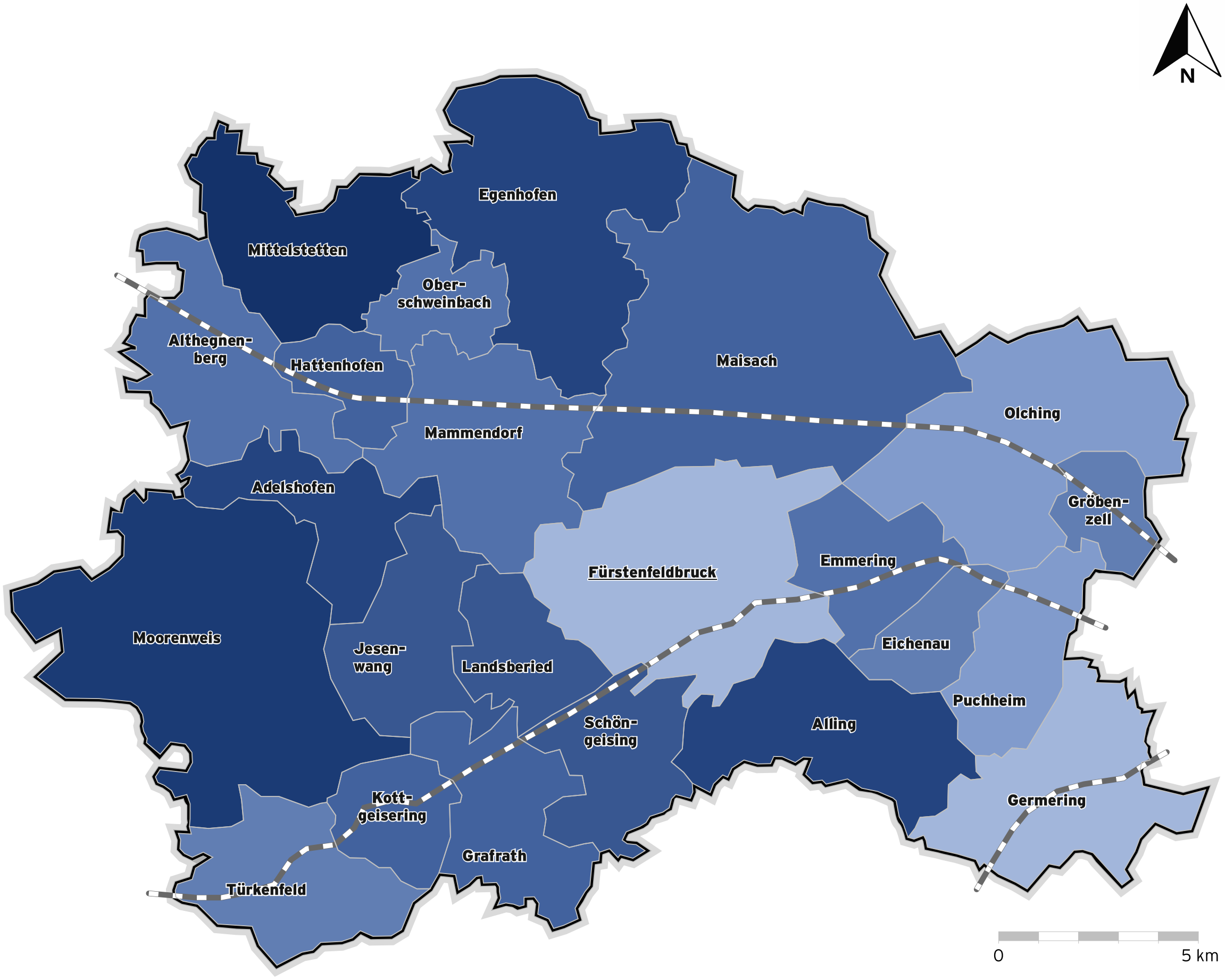
Stand: 04/2019


**ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH**

**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 5: Motorisierungsgrad im Landkreis Fürstenfeldbruck**




Legende:

**Pkw-Motorisierung [Pkw je 1.000 Einwohner] (Stand 01.01.2018)**

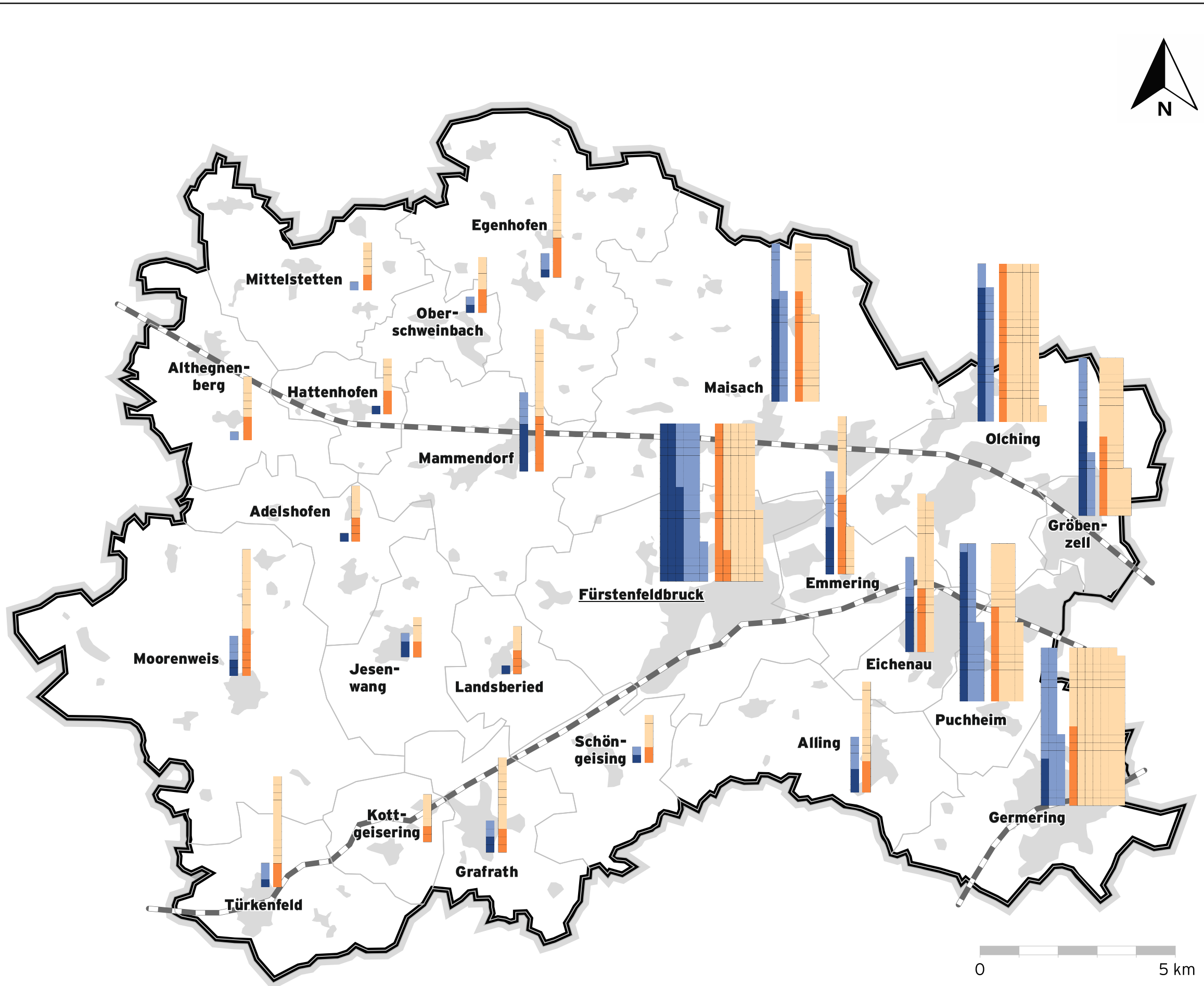
500 — 700

| | |
|---|---|
| Mittelstetten | 704 |
| Moorenweis | 682 |
| Alling | 665 |
| Egenhofen | 661 |
| Adelshofen | 654 |
| Landsberied | 644 |
| Jesenwang | 633 |
| Schöngeising | 624 |
| Kottgeisering | 614 |
| Grafrath | 613 |
| Maisach | 608 |
| Hattenhofen | 607 |
| Emmering | 597 |
| Mammendorf | 594 |
| Oberschweinbach | 584 |
| Althegnenberg | 575 |
| Türkenfeld | 570 |
| Gröbenzell | 552 |
| Eichenau | 550 |
| Olching | 542 |
| Puchheim | 526 |
| Fürstenfeldbruck | 509 |
| Germering | 505 |

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Stand: 04/2019

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH




**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 6: Pendelndenaufkommen über Gemeindegrenze**

Legende:

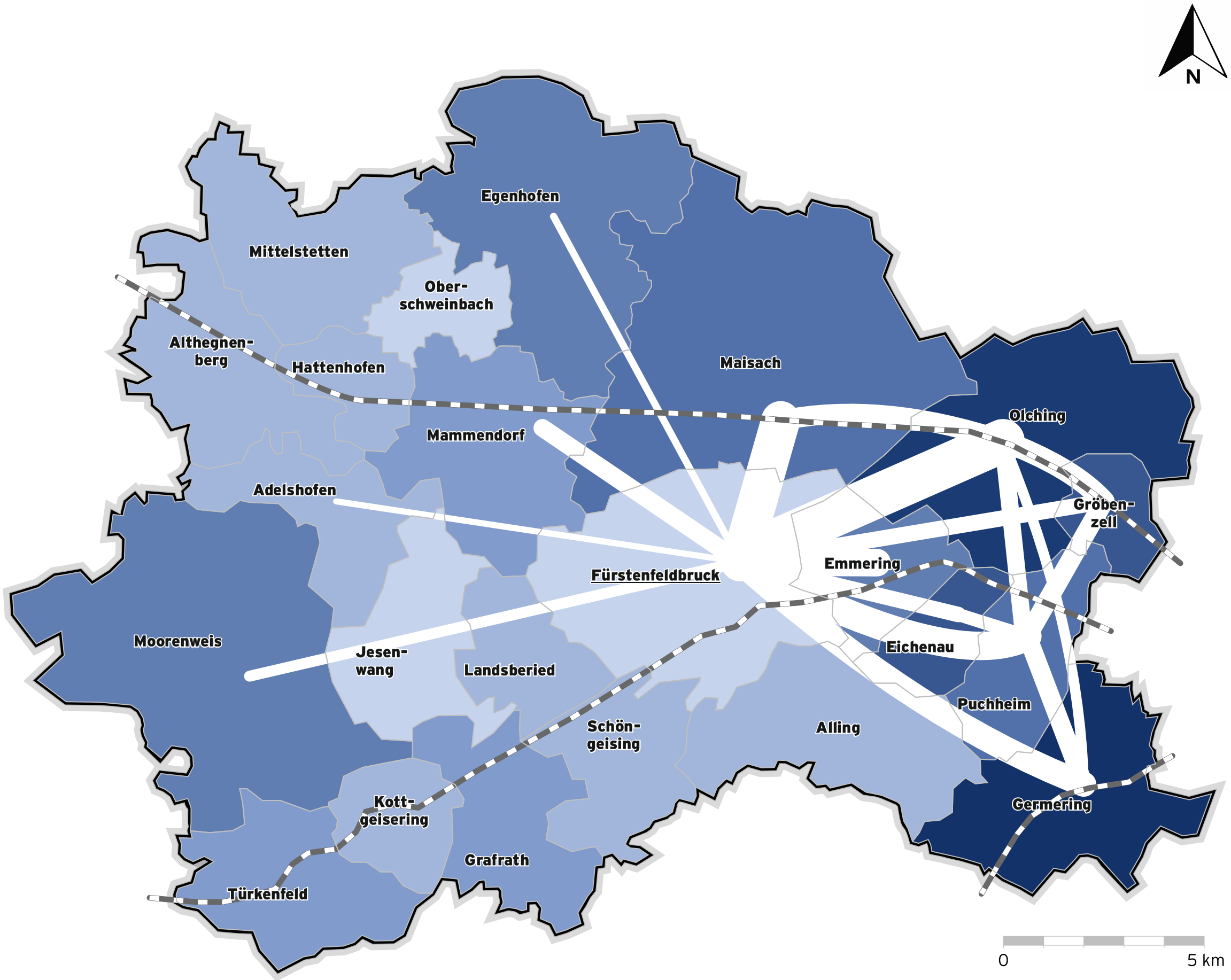
(sozialversicherungspflichtig Beschäftige nach Wohn- oder Arbeitsort)

je 100 Pendler

- Einpendelnde (Wohnort außerhalb FFB)
- Einpendelnde (Binnenpendler)
- Auspendelnde (Arbeitsort außerhalb FFB)
- Auspendelnde (Binnenpendler)

Stand: 04/2019

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH




**Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck**

**Anlage 7: Pendelndenströme und -saldo im Landkreis Fürstenfeldbruck**

Legende:

**Pendelndensaldo über Gemeindegrenze**

(= sozialversicherungspflichtig Beschäftige am Wohnort - sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort)

- 9.000 … 0

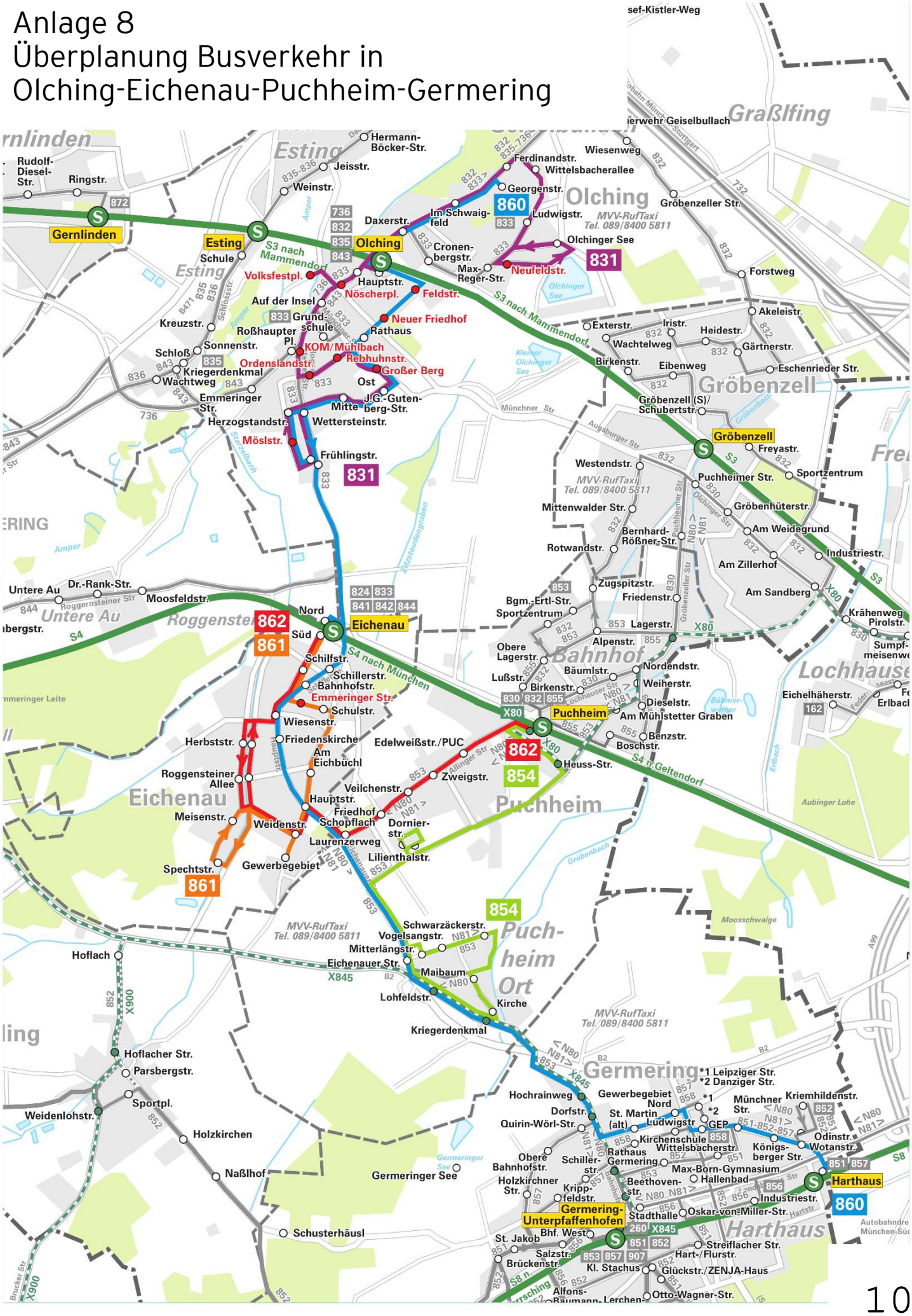
| | |
|---|---|
| Jesenwang | - 307 |
| Fürstenfeldbruck | - 466 |
| Oberschweinbach | - 476 |
| Landsberied | - 501 |
| Schöngeising | - 509 |
| Mittelstetten | - 529 |
| Kottgeisering | - 551 |
| Hattenhofen | - 565 |
| Adelshofen | - 599 |
| Althegnenberg | - 656 |
| Alling | - 675 |
| Mammendorf | - 752 |
| Grafrath | - 772 |
| Türkenfeld | - 979 |
| Moorenweis | - 1.014 |
| Egenhofen | - 1.058 |
| Emmering | - 1.301 |
| Maisach | - 1.712 |
| Puchheim | - 1.923 |
| Eichenau | - 2.746 |
| Gröbenzell | - 3.830 |
| Olching | - 6.529 |
| Germering | - 9.010 |

Quelle:
Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Stand: 04/2019

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH

# Anlage 8
# Überplanung Busverkehr in Olching-Eichenau-Puchheim-Germering

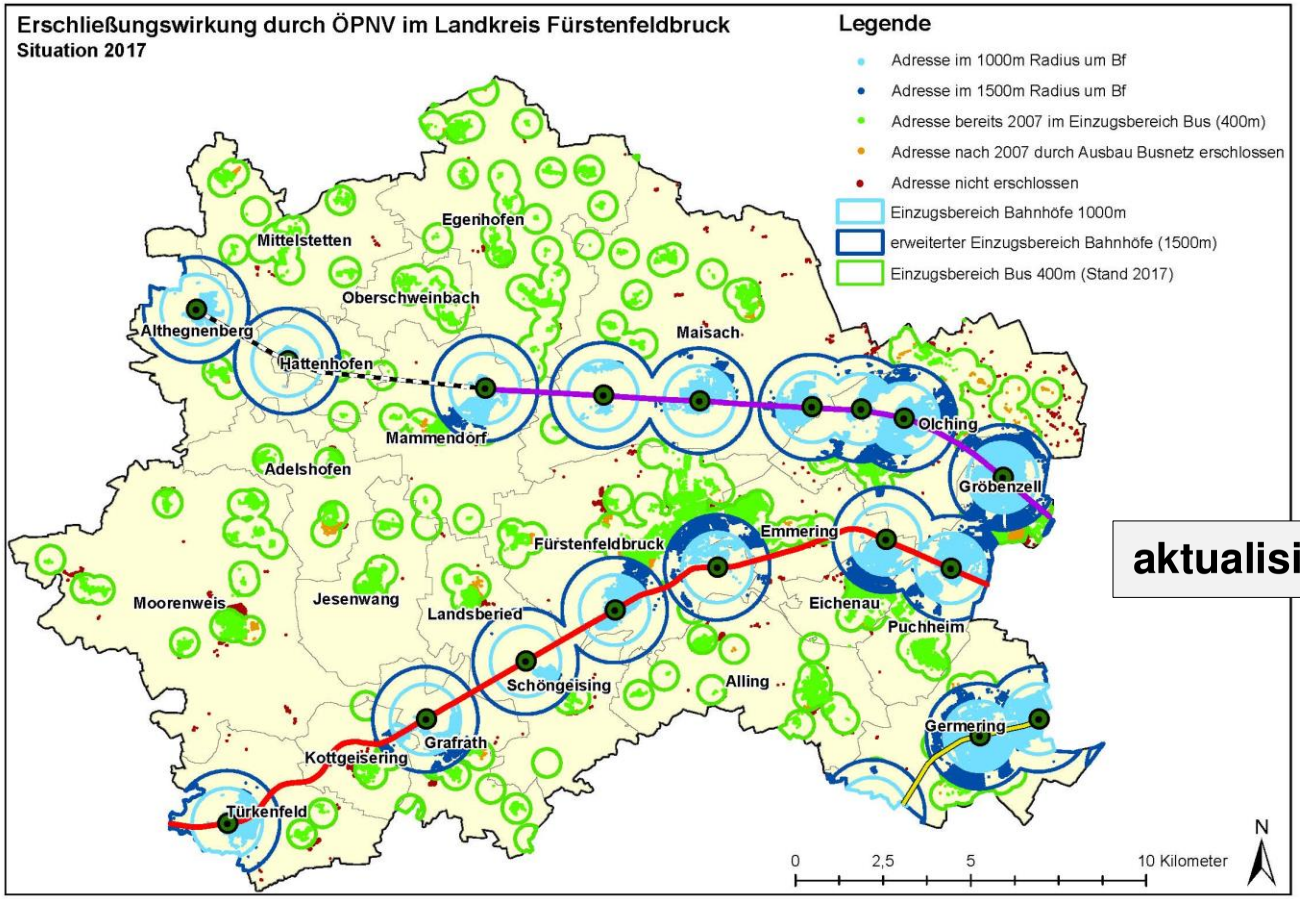


# Erreichbarkeitsanalyse für den Landkreis Fürstenfeldbruck

**Endbericht**

**06. September 2017**

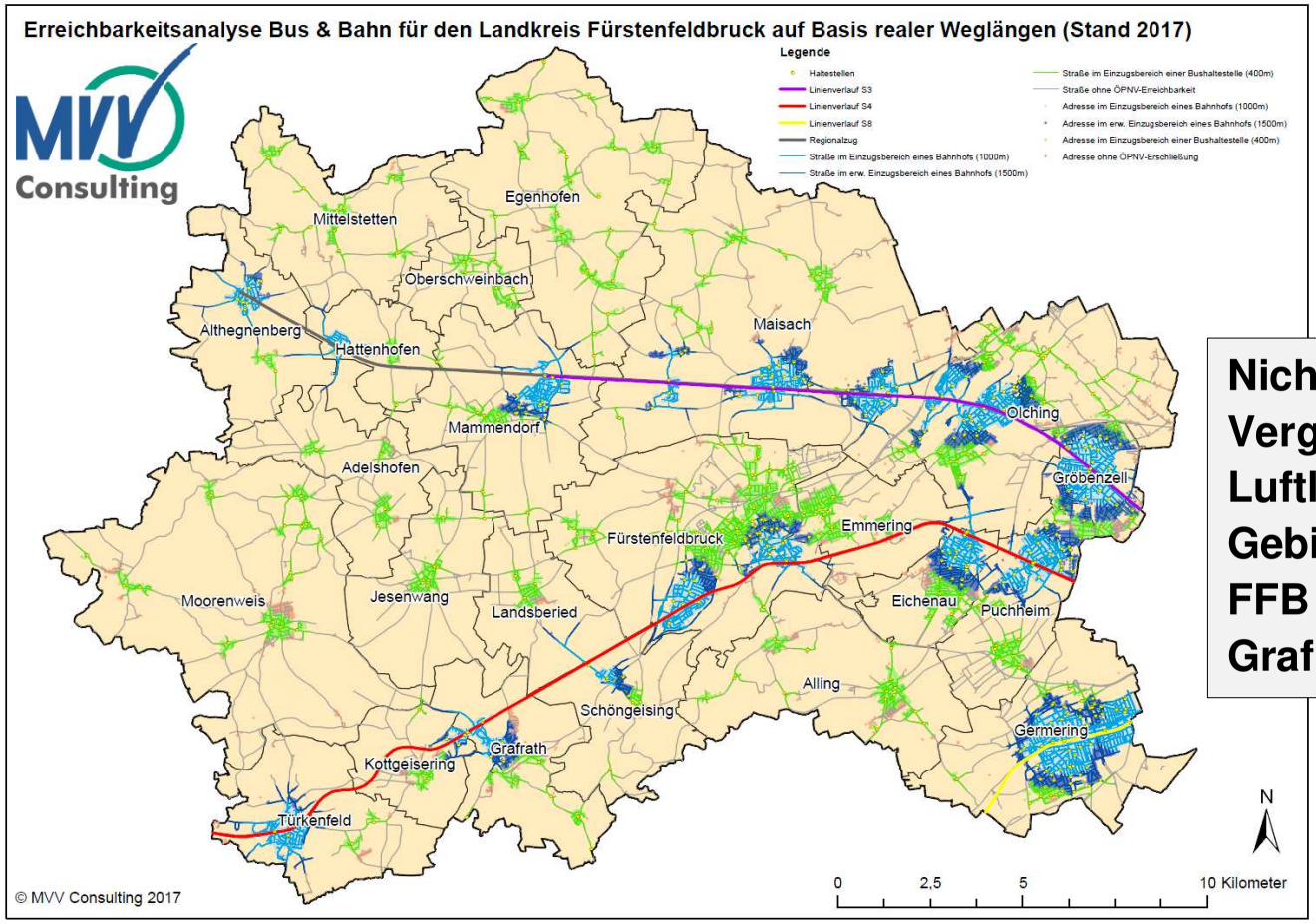
## *Adressen im Einzugsbereich (Puffer - Luftlinie) von Haltestellen 2017 - Landkreis Fürstenfeldbruck*




**aktualisierte Karte 2017**

# Erreichbarkeitsanalyse für den Landkreis Fürstenfeldbruck

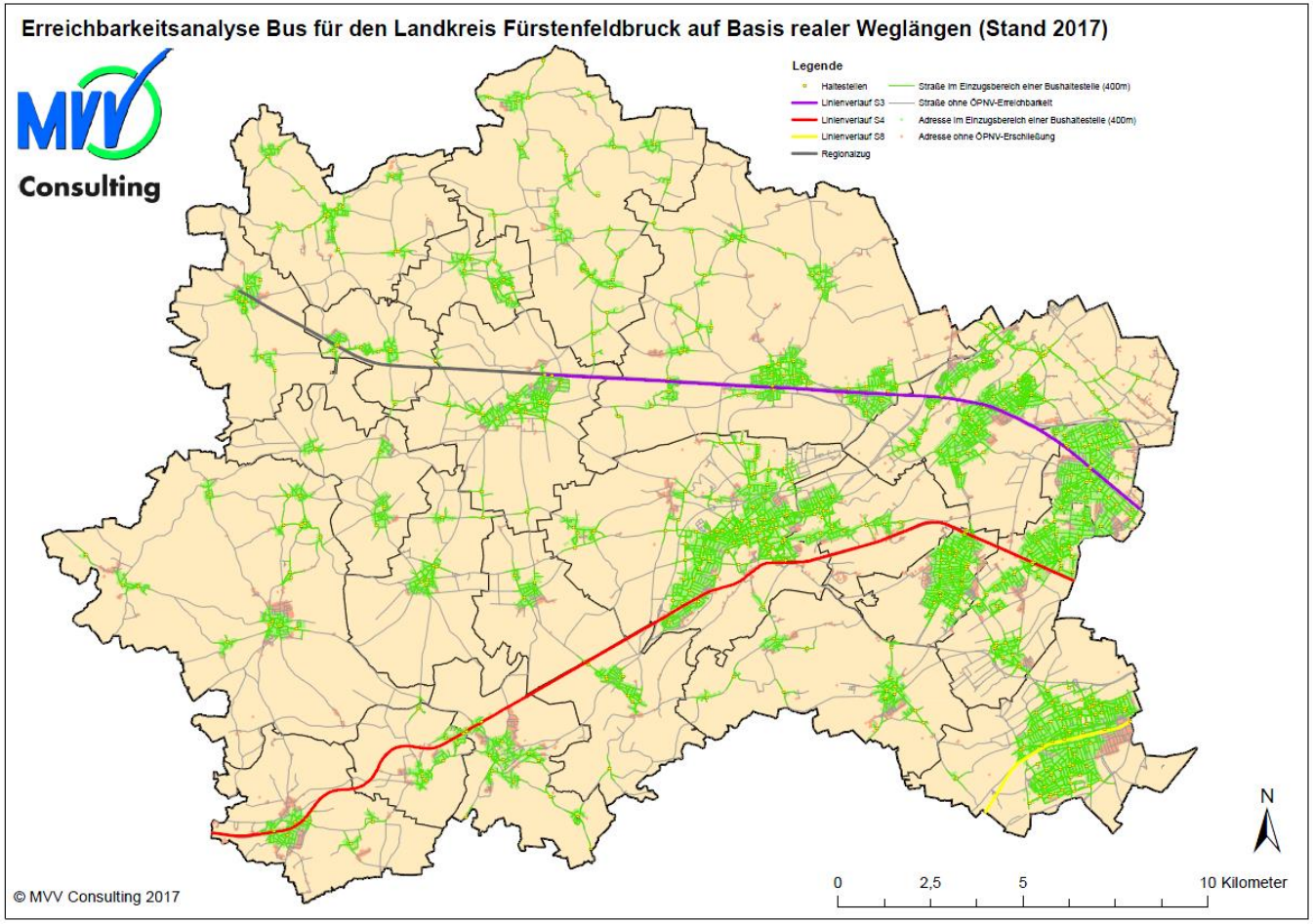
## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von Haltestellen 2017 - Landkreis Fürstenfeldbruck*




**Nicht erschlossen sind im Vergleich zur Luftlinienanalyse u.a. Gebiete im Stadtgebiet FFB und in Randlage Grafrath**

# Erreichbarkeitsanalyse für den Landkreis Fürstenfeldbruck

## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von Haltestellen 2017 im MVV-Regionalbusverkehr - Landkreis Fürstenfeldbruck*

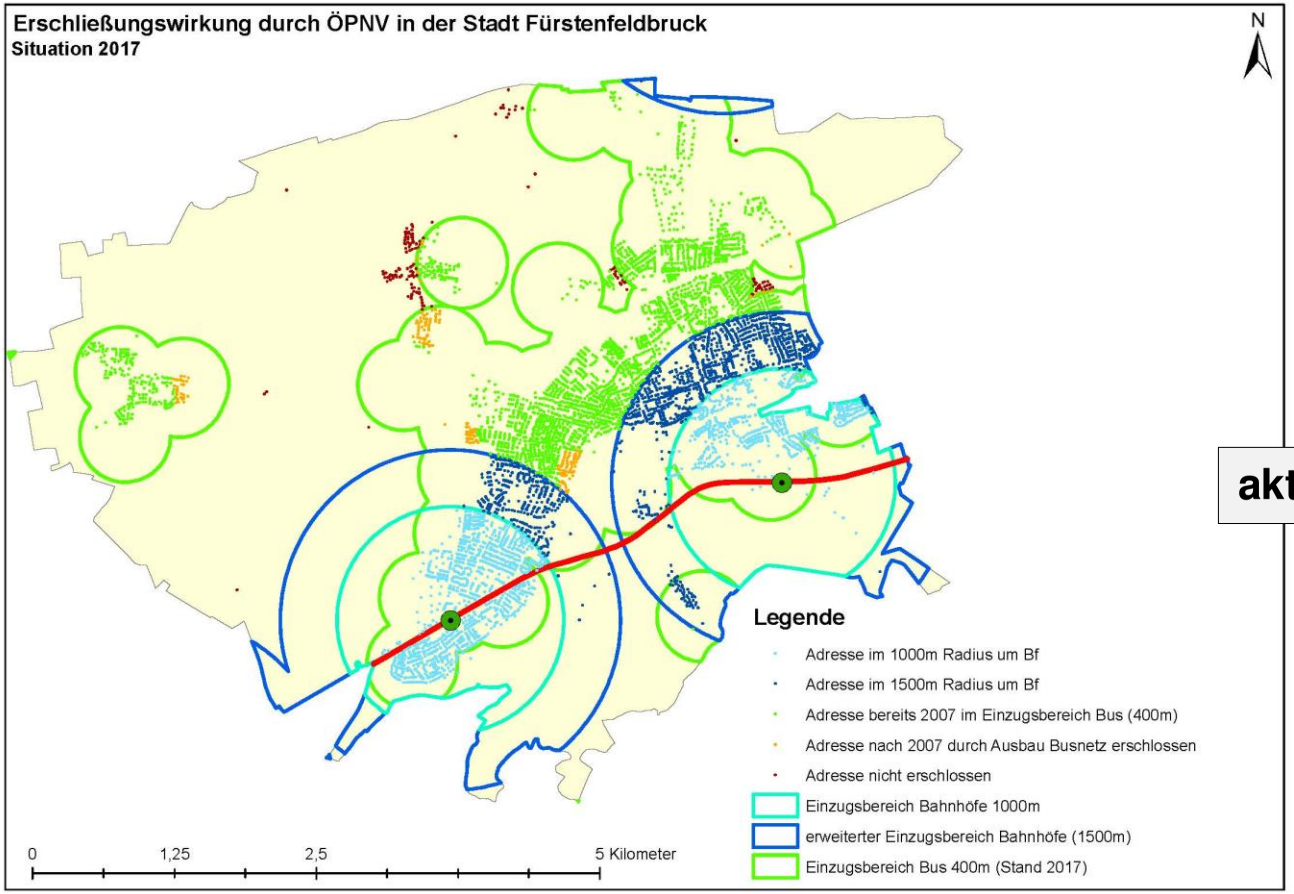


## *Vergleichende Untersuchung Luftlinie zu realen Wegelängen - Adressen im Einzugsbereich von Haltestellen 2017 - Landkreis Fürstenfeldbruck*

| | 2017 Luftlinie - total | 2017 Luftlinie [%] | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|---|---|
| Adressen gesamt | 51978 | | 51978 | |
| Adressen im 400m- Einzugsbereich einer Haltestelle | 49253 | 94,76 | 45103 | 86,77 |
| Adressen im 1000m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 23209 | 44,65 | 20097 | 38,66 |
| Adressen im erweiterten 1500m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 34056 | 65,52 | 30547 | 58,77 |
| Adressen im Einzugsbereich des ÖPNV (400m Bus und/oder 1500m Bahn) | 50640 | 97,43 | 48465 | 93,24 |
| Adressen nicht erschlossen (Berücksichtigung erweiterter S-Bahn-Einzugsbereich) | 1338 | 2,57 | 3513 | 6,76 |

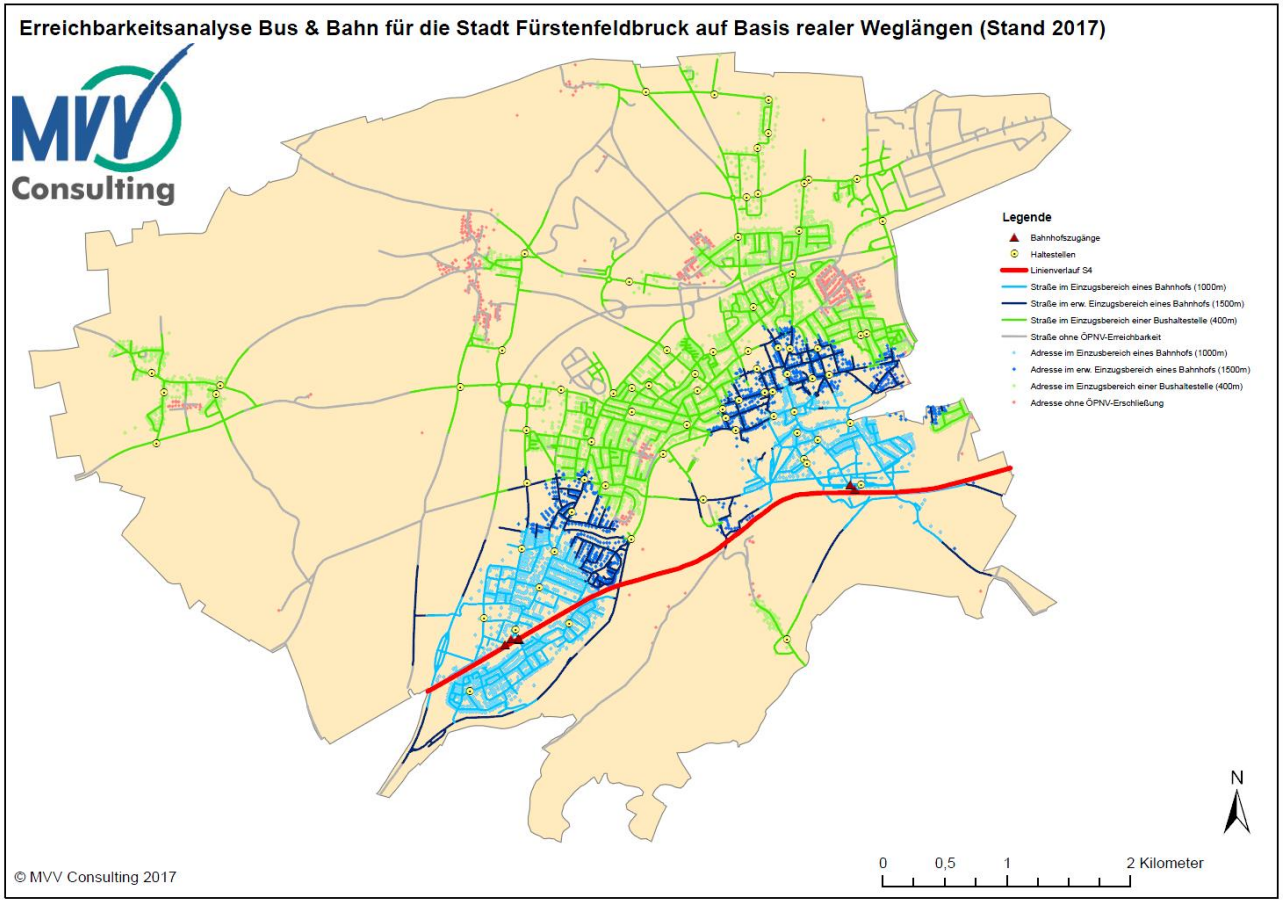
- **Deutlich größere Anzahl der Adressen sind in dieser Methodik nicht vom ÖPNV erschlossen (von 2,57% auf 6,76 %)**
- **Einberechnung von zzgl. bis zu 50m Zuwegung von Adresse zum Straßennetzwerk**

## *Adressen im Einzugsbereich (Puffer - Luftlinie) von Haltestellen 2017 - Stadtgebiet Fürstenfeldbruck*

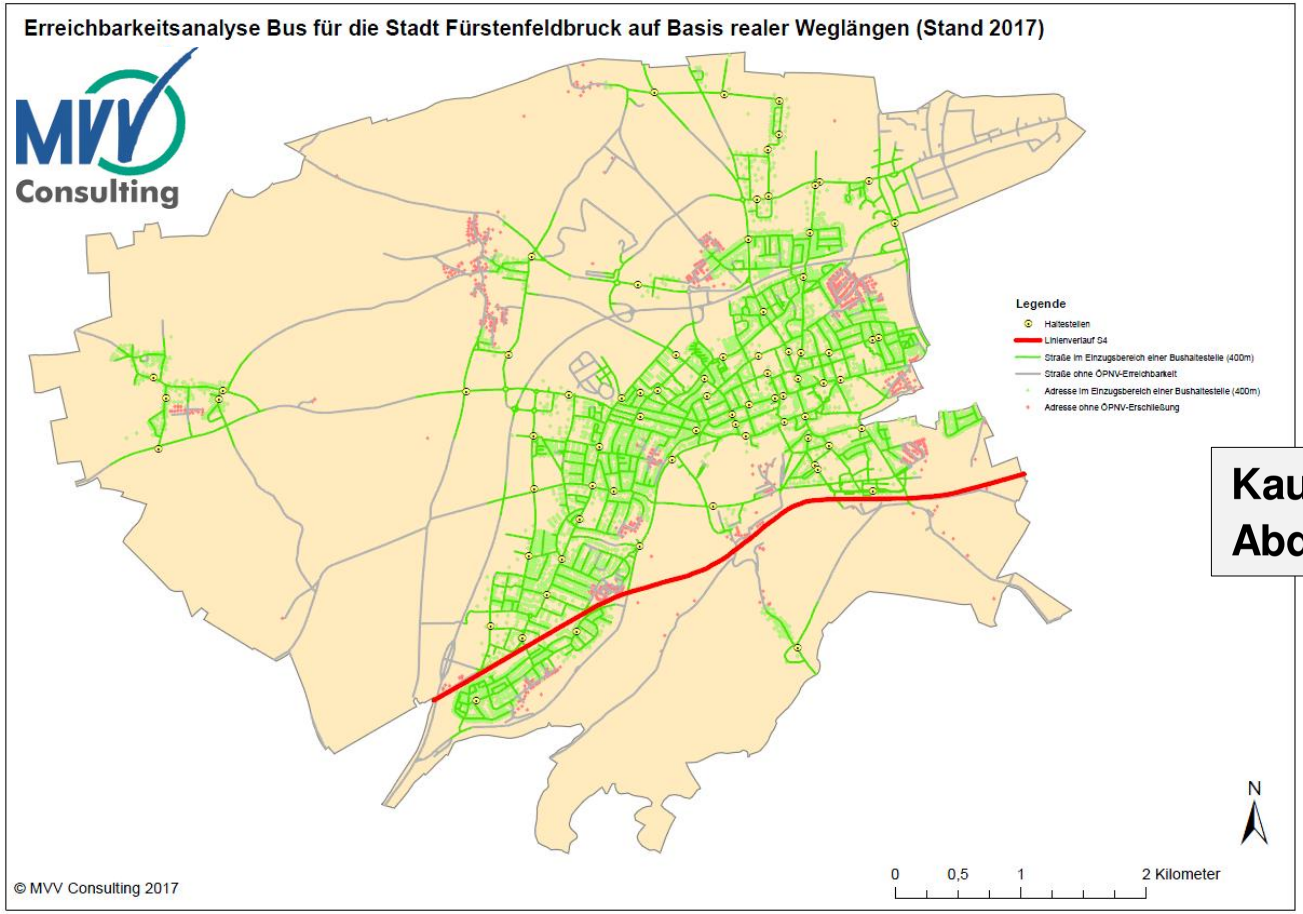



**aktualisierte Karte 2017**

## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von Haltestellen 2017 – Stadtgebiet Fürstenfeldbruck*



## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von Haltestellen im MVV-Regionalbusverkehr 2017 – Stadtgebiet Fürstenfeldbruck*



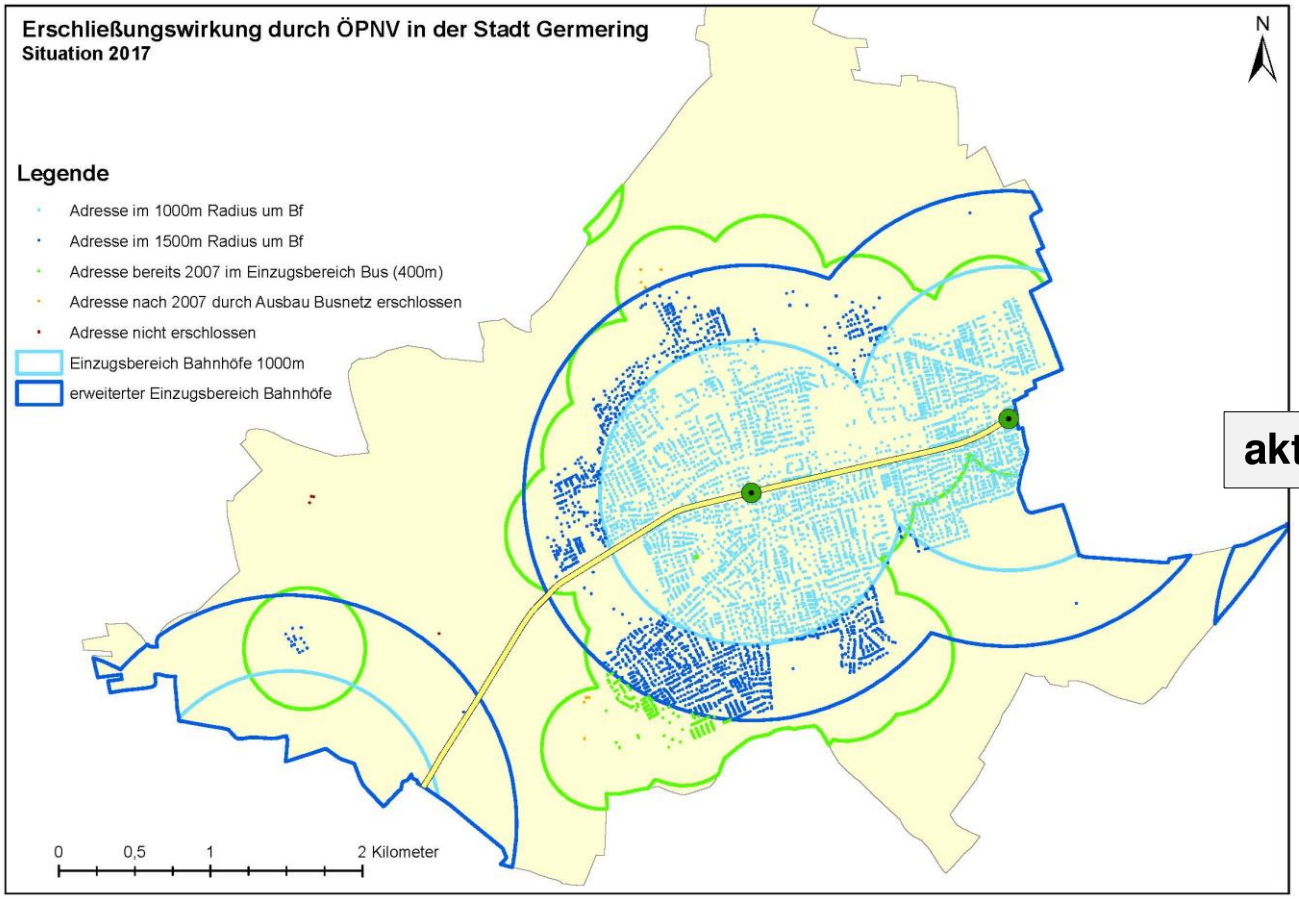

**Kaum zusätzliche Abdeckung durch S-Bahn**

## *Vergleichende Untersuchung Luftlinie zu realen Wegelängen - Adressen im Einzugsbereich von Haltestellen 2017 - Stadtgebiet Fürstenfeldbruck*

| | 2017 Luftlinie - total | 2017 Luftlinie [%] | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|---|---|
| Adressen gesamt | 6717 | | 6717 | |
| Adressen im 400m- Einzugsbereich einer Haltestelle | 6453 | 96,07 | 6002 | 89,36 |
| Adressen im 1000m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 1914 | 28,49 | 1672 | 24,89 |
| Adressen im erweiterten 1500m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 3399 | 50,60 | 2773 | 41,28 |
| Adressen im Einzugsbereich des ÖPNV (400m Bus und/oder 1500m Bahn) | 6529 | 97,20 | 6249 | 93,03 |
| Adressen nicht erschlossen (Berücksichtigung erweiterter S-Bahn-Einzugsbereich) | 188 | 2,80 | 468 | 6,97 |

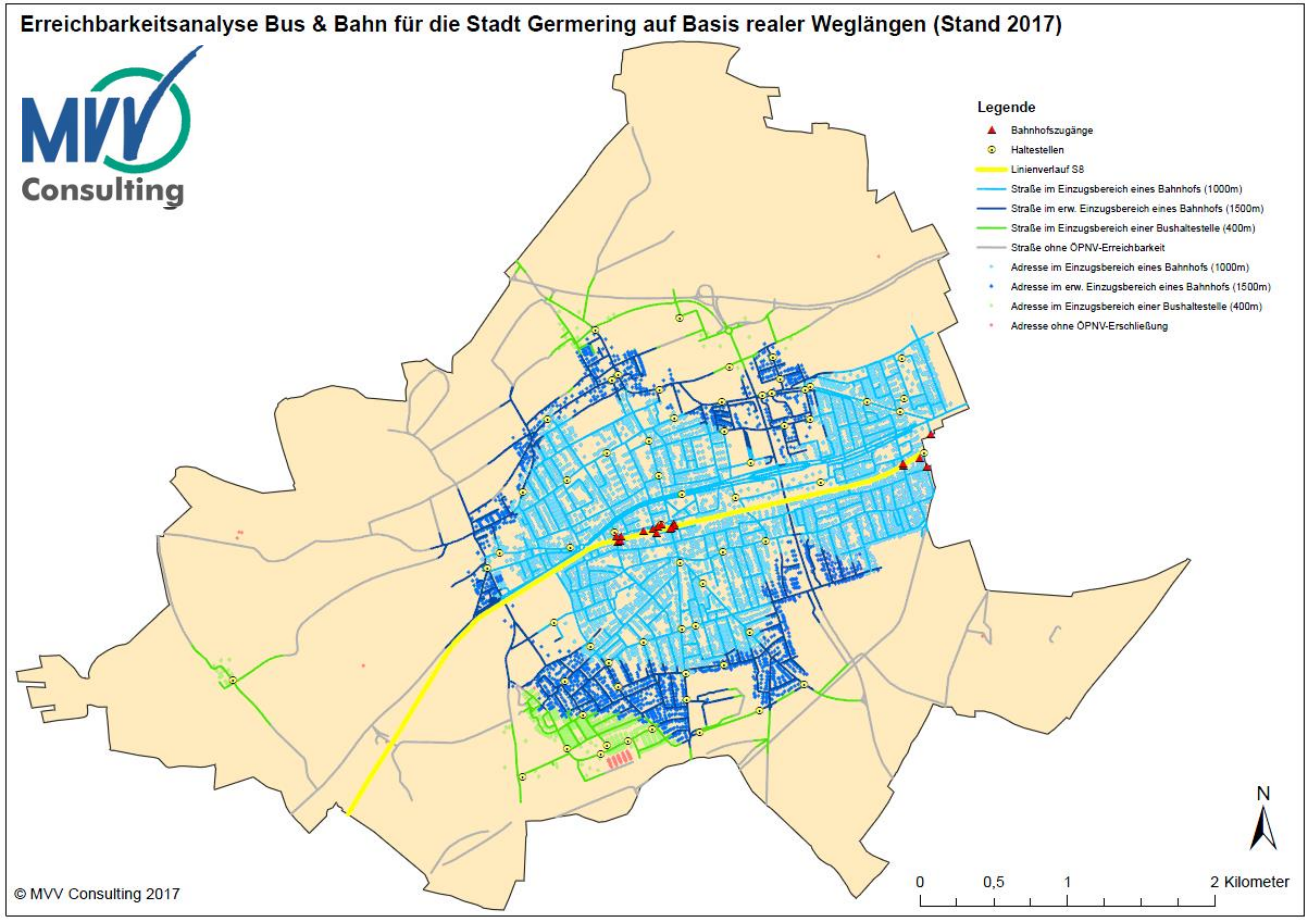
- **Der prozentuale Anteil der nicht erschlossenen Adressen liegt mit 6,97% leicht über dem Landkreismittel**
- **Nur 41,28 % der Adressen liegen im 1.500m Einzugsbereich der S-Bahn**

## *Adressen im Einzugsbereich (Puffer - Luftlinie) von Haltestellen 2017*
## *Stadtgebiet Germering*

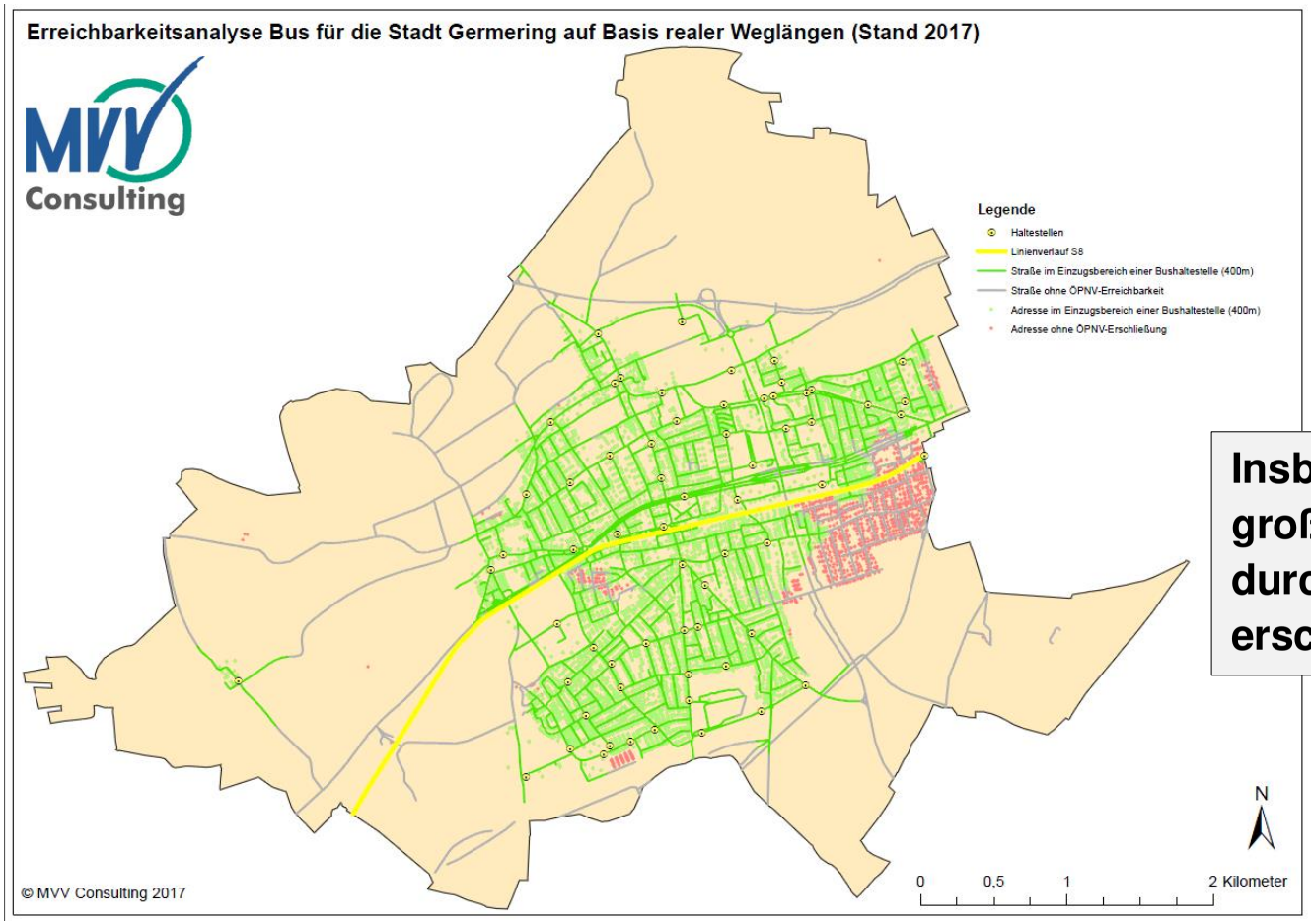



**aktualisierte Karte 2017**

## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von Haltestellen 2017 – Stadtgebiet Germering*



## *Netzwerkanalyse - Adressen im Einzugsbereich (reale Wegelänge) von  im MVV-Regionalbusverkehr 2017 – Stadtgebiet Germering*




**Insbesondere im Osten, große Gebiete die nur durch die S-Bahn erschlossen werden**

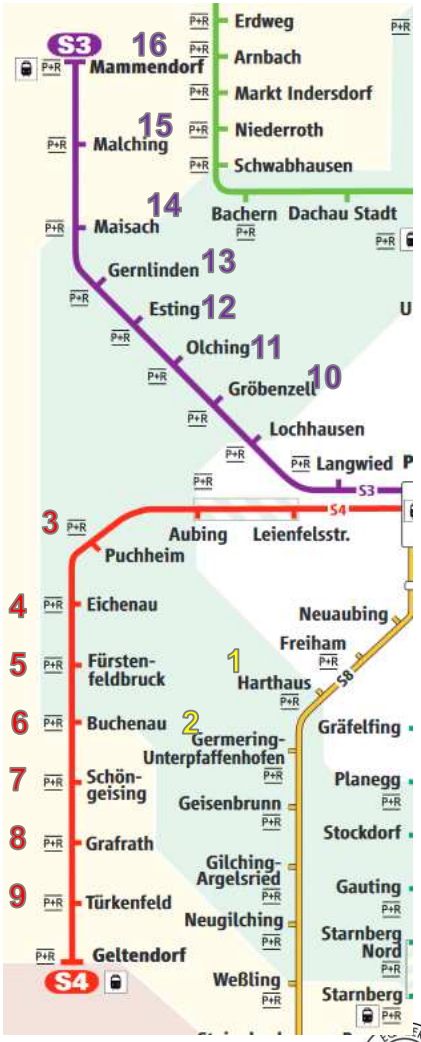
## *Vergleichende Untersuchung Luftlinie zu realen Wegelängen - Adressen im Einzugsbereich von Haltestellen 2017 - Stadtgebiet Germering*

| | 2017 Luftlinie - total | 2017 Luftlinie [%] | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|---|---|
| Adressen gesamt | 7027 | | 7027 | |
| Adressen im 400m- Einzugsbereich einer Haltestelle | 6704 | 95,40 | 6064 | 86,30 |
| Adressen im 1000m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 4935 | 70,23 | 4662 | 66,34 |
| Adressen im erweiterten 1500m- Einzugsbereich eines Bahnhofs | 6796 | 96,71 | 6489 | 92,34 |
| Adressen im Einzugsbereich des ÖPNV (400m Bus und/oder 1500m Bahn) | 7023 | 99,94 | 6966 | 99,13 |
| Adressen nicht erschlossen(Berücksichtigung erweiterter S-Bahn-Einzugsbereich) | 4 | 0,06 | 61 | 0,87 |

- **Sehr gute Abdeckung, auch unter Berücksichtigung der realen Wegelängen**
- **Sehr hoher Anteil der Adressen im 1.500 m Einzugsbereich der S-Bahn, insbesondere hohes B+R-Potential**

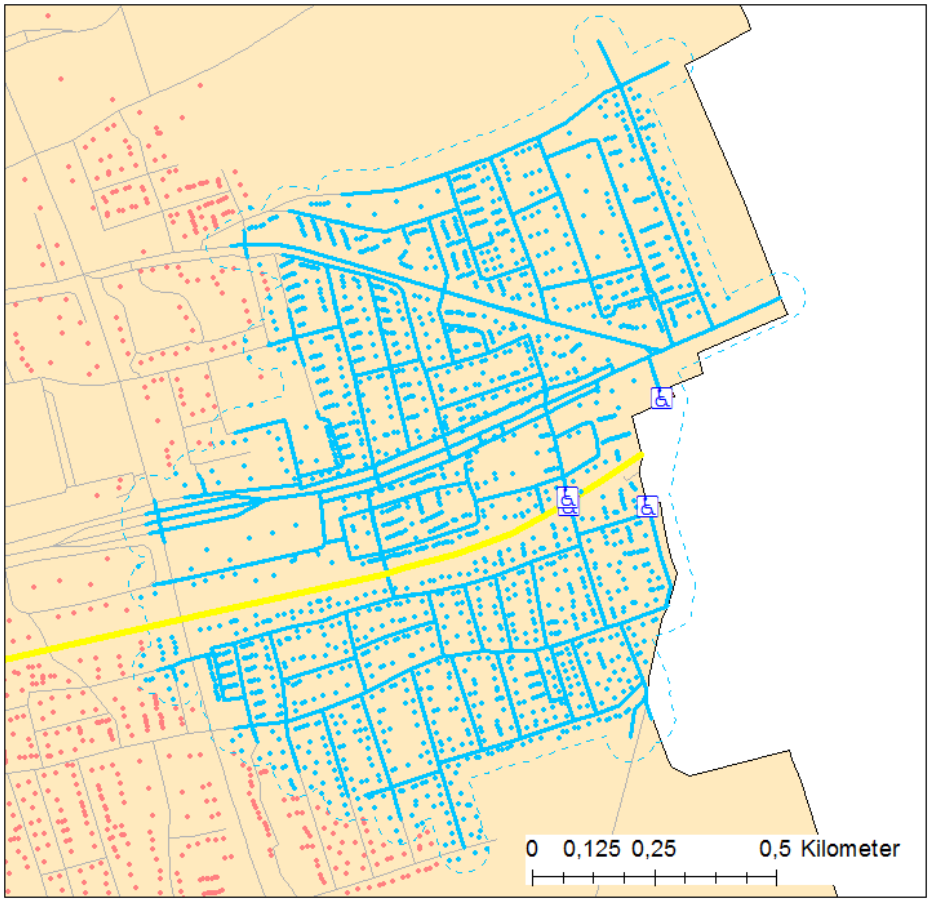
## *Barrierefreier Zugang zu den Bahnhöfen im Landkreis*

- Untersucht wurden insgesamt 16 S-Bahnhöfe sowie die beiden Regionalzughalte Haspelmoor und Althegnenberg
- Hierbei werden die Einzugsbereiche aller Zugänge ohne Berücksichtigung der Barrierefreiheit mit den Einzugsbereichen der einzelnen Zugänge unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit verglichen
- Die Ergebnisse der Analysen sind im folgenden zusammengestellt (Reihenfolge siehe Abbildung rechts)



## *Erreichbarkeit Bahnhof Harthaus :*

**Erreichbarkeit des Bahnhofs Harthaus auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Adresse im barrierefreien Einzugsbereich des Bahnhofs (1000m)
- Adresse außerhalb des Einzugsbereichs
- Straße im Einzugsbereich barrierefrei (1000m)
- Einzugsbereich barrierefrei (1000m)
- Linienverlauf S8

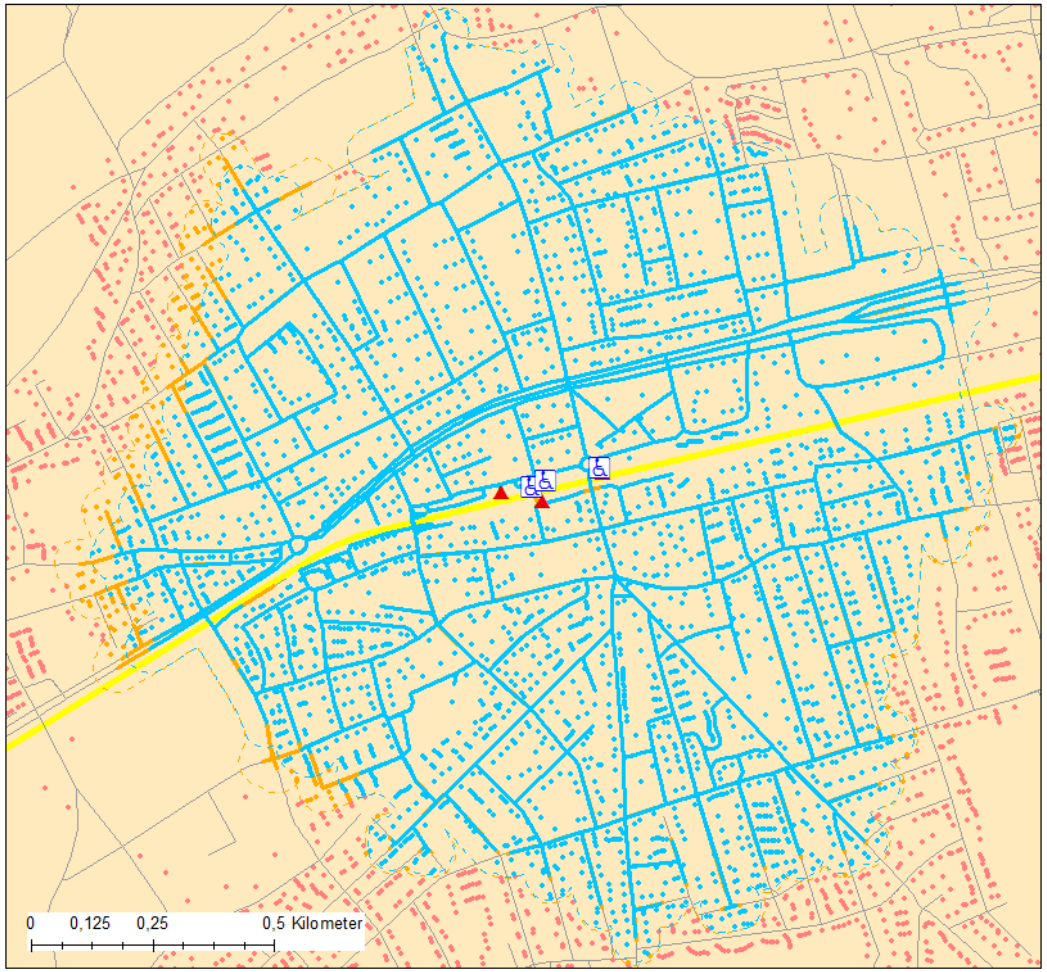
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Harthaus:*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Bahnhof Harthaus, 1000m (barrierefrei) | 1728 | 24,59% |
| Adressen Germering - gesamt | 7027 | 100,00% |

- **Der Bahnhof ist vollständig barrierefrei erschlossen**
- **Der barrierefreie Einzugsbereich ist deckungsgleich mit dem nicht barrierefreien**

## *Erreichbarkeit Germering-Unterpfaffenhofen – Gleis 1 :*

**Erreichbarkeit Gleis 1 des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

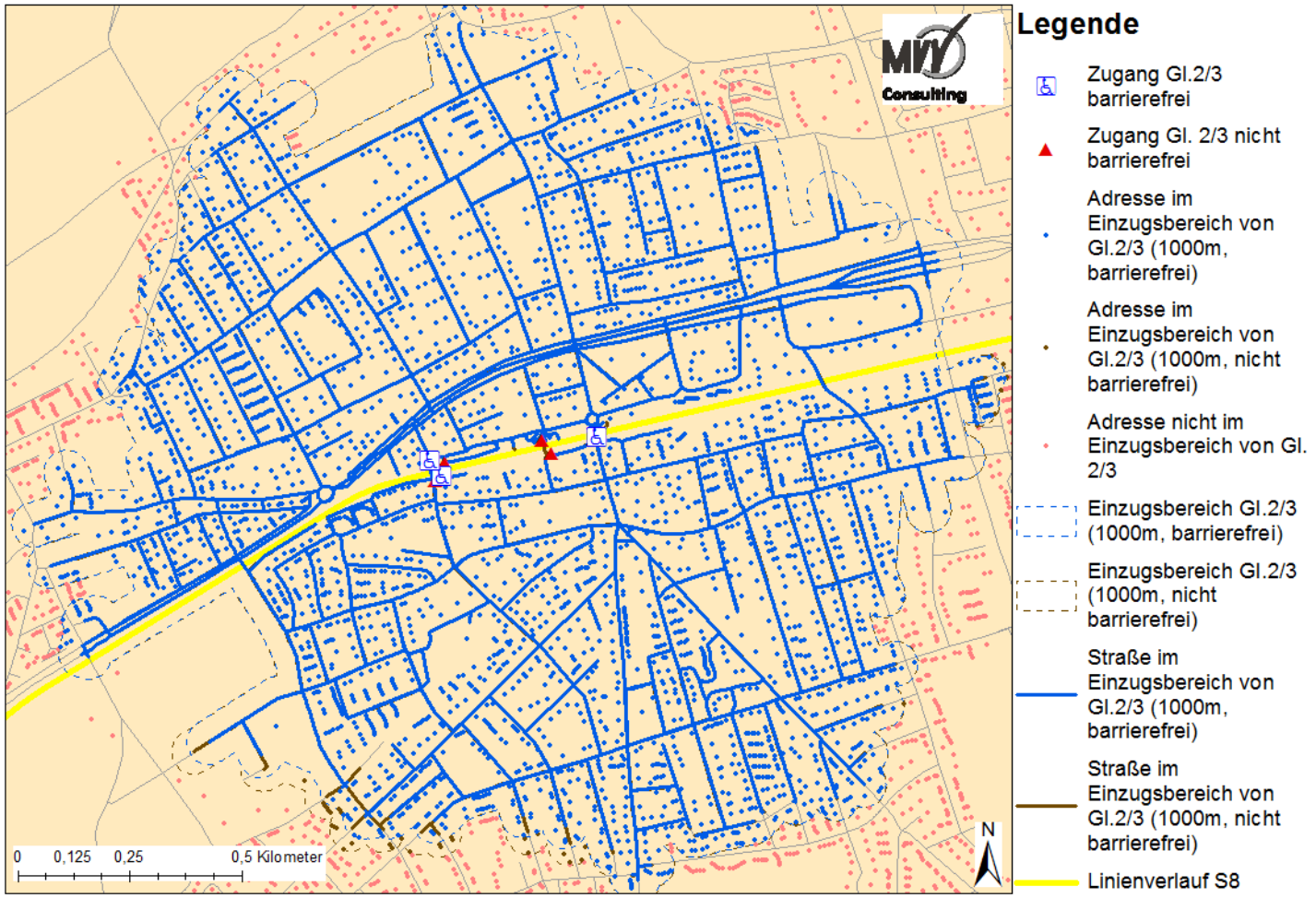
- Zugang Gl.1 barrierefrei
- Zugang Gl.1 nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich Gl.1
- Straße im Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich Gl.1 (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, nicht barrierefrei)
- LinienverlaufS8

N

**HINWEIS: Aufgrund der Entfernungen zwischen den Zugängen der verschiedenen Bahnsteige wird die Erreichbarkeit hier nach Bahnsteig getrennt dargestellt. Darauf folgt eine Übersicht der kombinierten Einzugsbereiche mit Hin-&Rück-Fahrtmöglichkeit**

## *Erreichbarkeit Germering-Unterpfaffenhofen – Gleis 2/3 :*

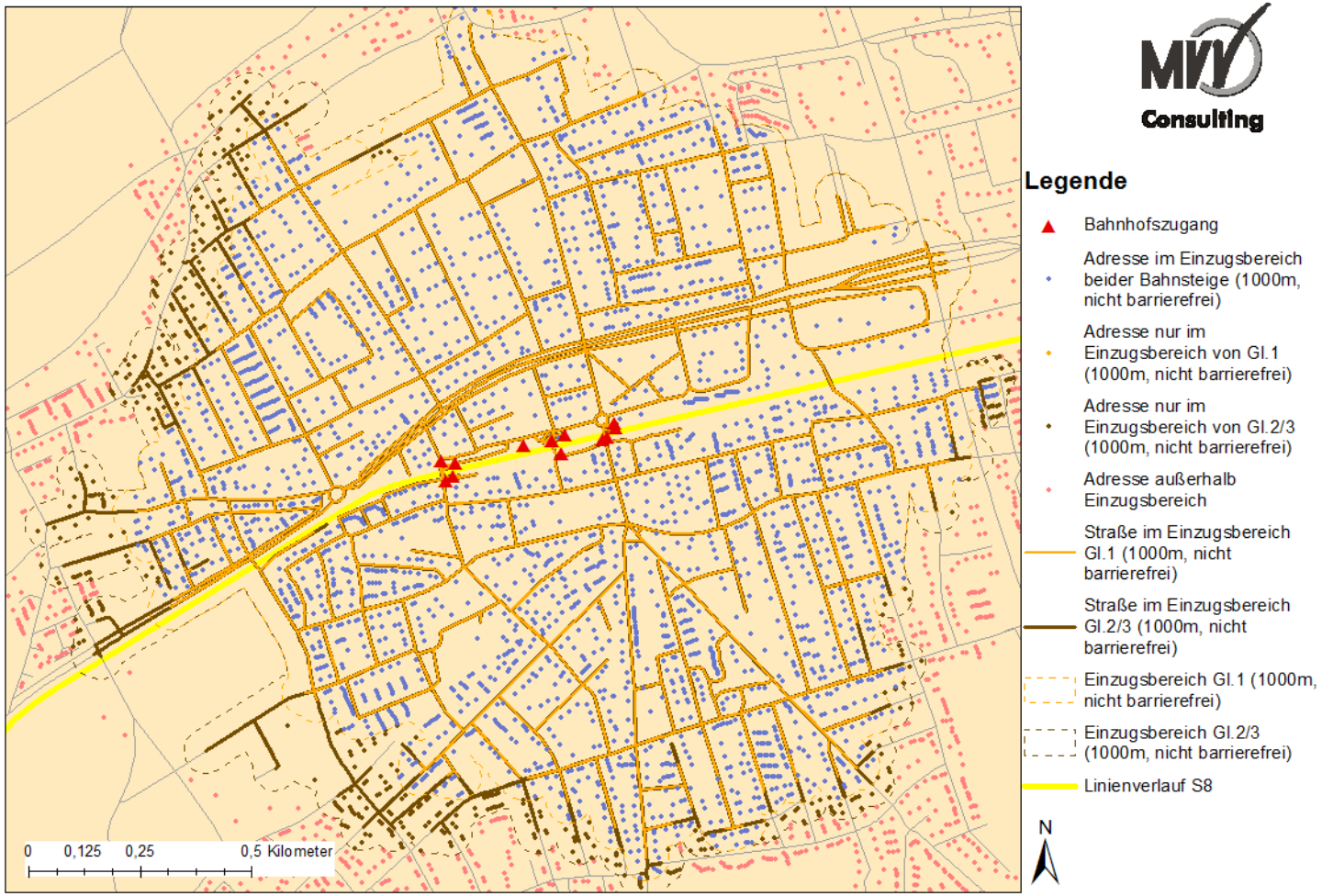
**Erreichbarkeit Gleis 2/3 des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




**HINWEIS: Aufgrund der Entfernungen zwischen den Zugängen der verschiedenen Bahnsteige wird die Erreichbarkeit hier nach Bahnsteig getrennt dargestellt. Darauf folgt eine Übersicht der kombinierten Einzugsbereiche mit Hin-&Rück-Fahrtmöglichkeit**

## *Nicht-barrierefreie Erreichbarkeit Germering-Unterpfaffenhofen :*

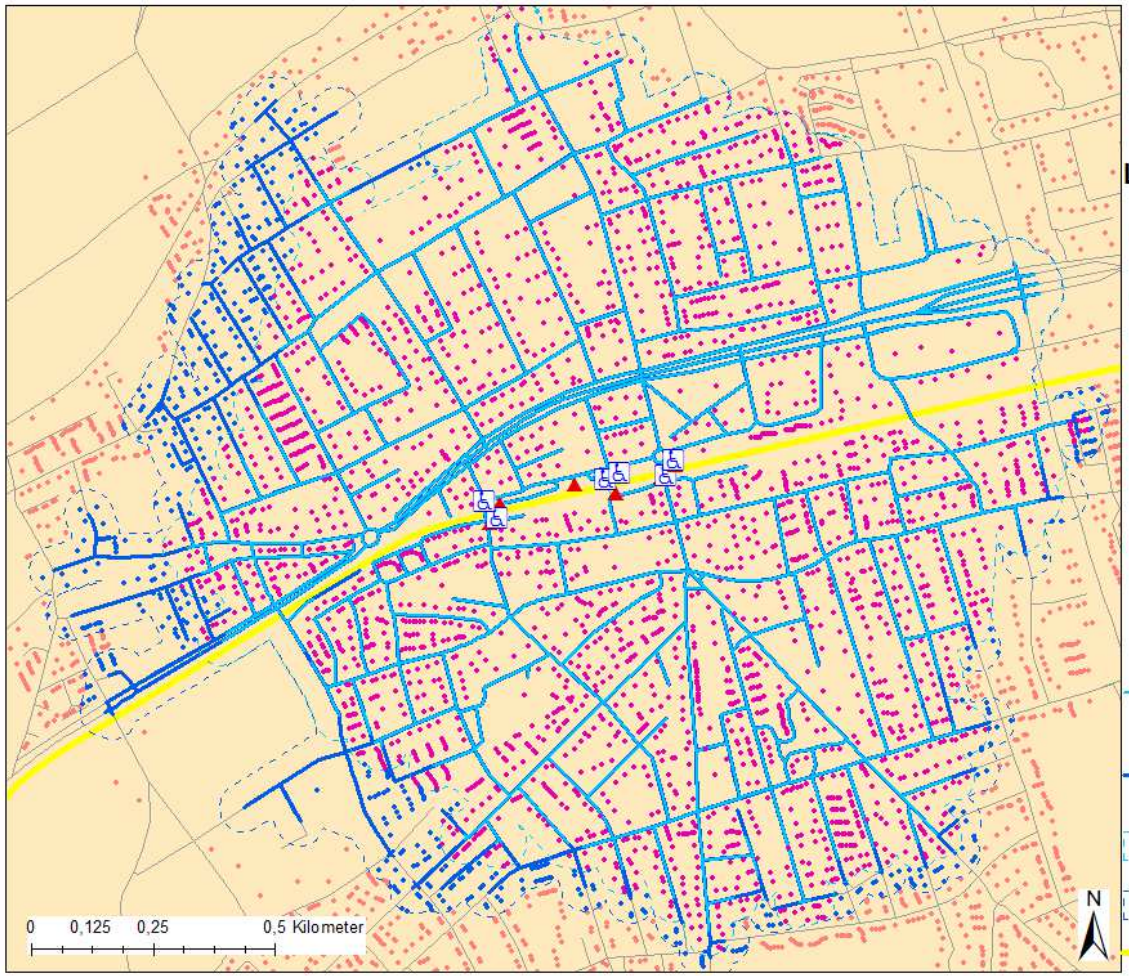
**Kombinierter nicht-barrierefreier Einzugsbereich Bahnhof Germering-Unterpfaffenhofen (Stand 2017)**




**Errechnung des tatsächlichen Einzugsbereiches durch Erstellung einer Schnittmenge der jeweiligen Einzugsbereiche beider Bahnsteige: nur Adressen im Einzugsbereich beider Bahnsteige haben eine Hin- und Rück-Fahrtmöglichkeit. Hier ist ein Szenario mit allen Zugängen dargestellt.**

## *Barrierefreie Erreichbarkeit Germering-Unterpfaffenhofen :*

**Kombinierter barrierefreier Einzugsbereich Bahnhof Germering-Unterpfaffenhofen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich beider Bahnsteige (1000m, barrierefrei)
- Adresse nur im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Adresse nur im Einzugsbereich von Gl.2/3 (1000m, barrierefrei)
- Adresse außerhalb barrierefreiem Einzugsbereich
- Straße im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich von Gl.2/3 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.2/3 (1000m, barrierefrei)
- Linienverlauf S8

**Errechnung des tatsächlichen Einzugsbereiches durch Erstellung einer Schnittmenge der jeweiligen Einzugsbereiche beider Bahnsteige: nur Adressen im Einzugsbereich beider Bahnsteige haben eine Hin- und Rück-Fahrtmöglichkeit. Hier ist ein Szenario nur mit barrierefreien Zugängen sowie ohne Treppennutzung im Umfeld dargestellt.**

## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Germering-Unterpfaffenhofen :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 1 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (nicht barrierefrei) | 2645 | 37,64% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 2/3 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (nicht barrierefrei) | 3068 | 43,66% |
| Adressen Germering -von beiden Bahnsteigen des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen aus erreichbar, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 2644 | 37,63% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 1 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m ( barrierefrei) | 2513 | 35,76% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 2/3 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (barrierefrei) | 3031 | 43,13% |
| Adressen Germering -von beiden Bahnsteigen des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen aus erreichbar, 1000m (barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 2512 | 35,75% |

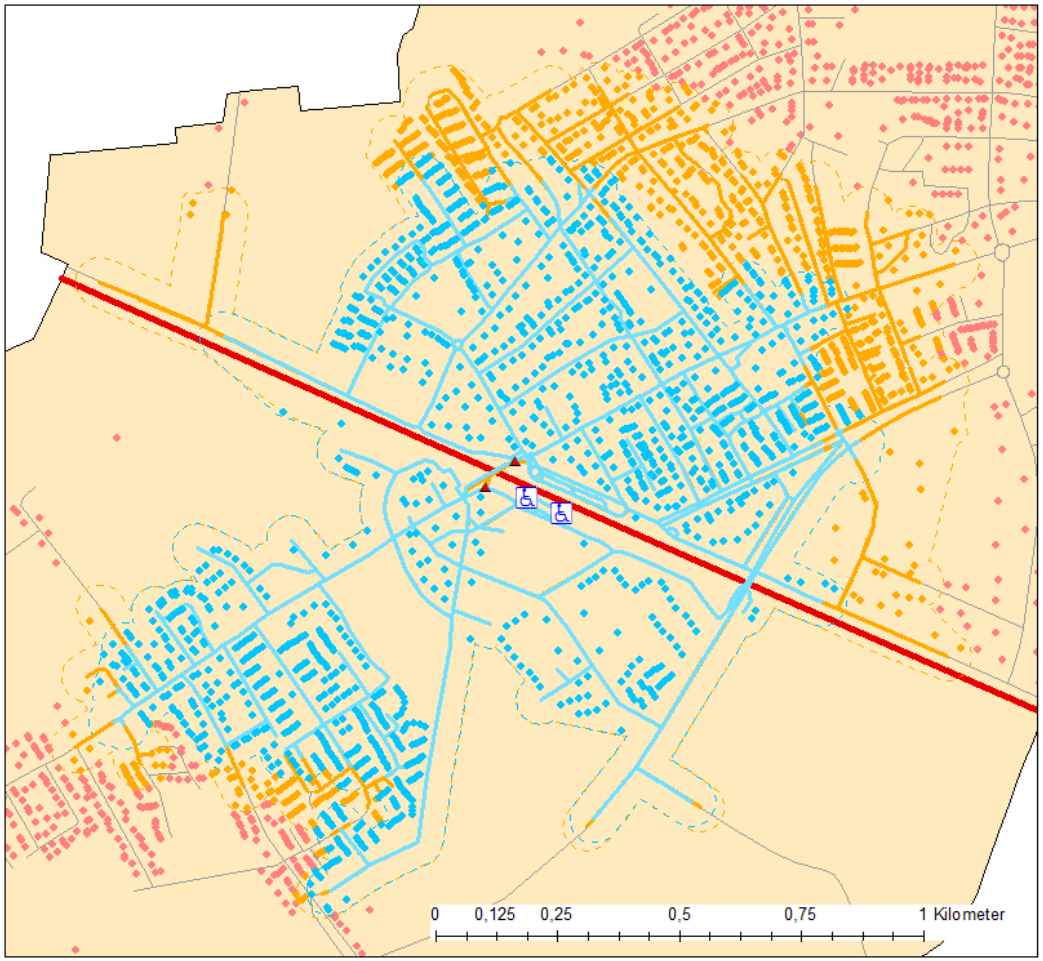
- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich**
- **Aufgrund der Positionierung der Aufzüge und Rampen ergibt sich jedoch ein eingeschränktes Einzugsgebiet sowie verlängerte Umsteigezeiten (insbes. Gleis 2/3 zum Busbahnhof)**
- **Durch gesonderte Betrachtung der Erreichbarkeit der Einzelbahnsteige ergibt sich auch ein kleinerer nicht-barrierefreier Einzugsbereich**

## *Übersichtstabelle - Resultate Erreichbarkeit Stadt Germering:*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Bahnhof Harthaus, 1000m (barrierefrei) | 1728 | 24,59% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 1 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (nicht barrierefrei) | 2645 | 37,64% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 2/3 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (nicht barrierefrei) | 3068 | 43,66% |
| Adressen Germering -von beiden Bahnsteigen des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen aus erreichbar, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 2644 | 37,63% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 1 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m ( barrierefrei) | 2513 | 35,76% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich Gleis 2/3 (Bf Germering-Unterpfaffenhofen), 1000m (barrierefrei) | 3031 | 43,13% |
| Adressen Germering -von beiden Bahnsteigen des Bahnhofs Germering-Unterpfaffenhofen aus erreichbar, 1000m (barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 2512 | 35,75% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Germering-U. oder Harthaus), 1000m (nicht barrierefrei) | 4334 | 61,68% |
| Adressen Germering - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Germering-U. oder Harthaus), 1000m (barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 4205 | 59,84% |
| Adressen gesamt Stadtgebiet Germering | 7027 | 100,00% |

## *Erreichbarkeit Bahnhof Puchheim :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Puchheim auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei (nur Gl.1)
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Straße im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Linienverlauf S4

N

**ACHTUNG: Barrierefreier Einzugsbereich gilt nur für Gleis 1**

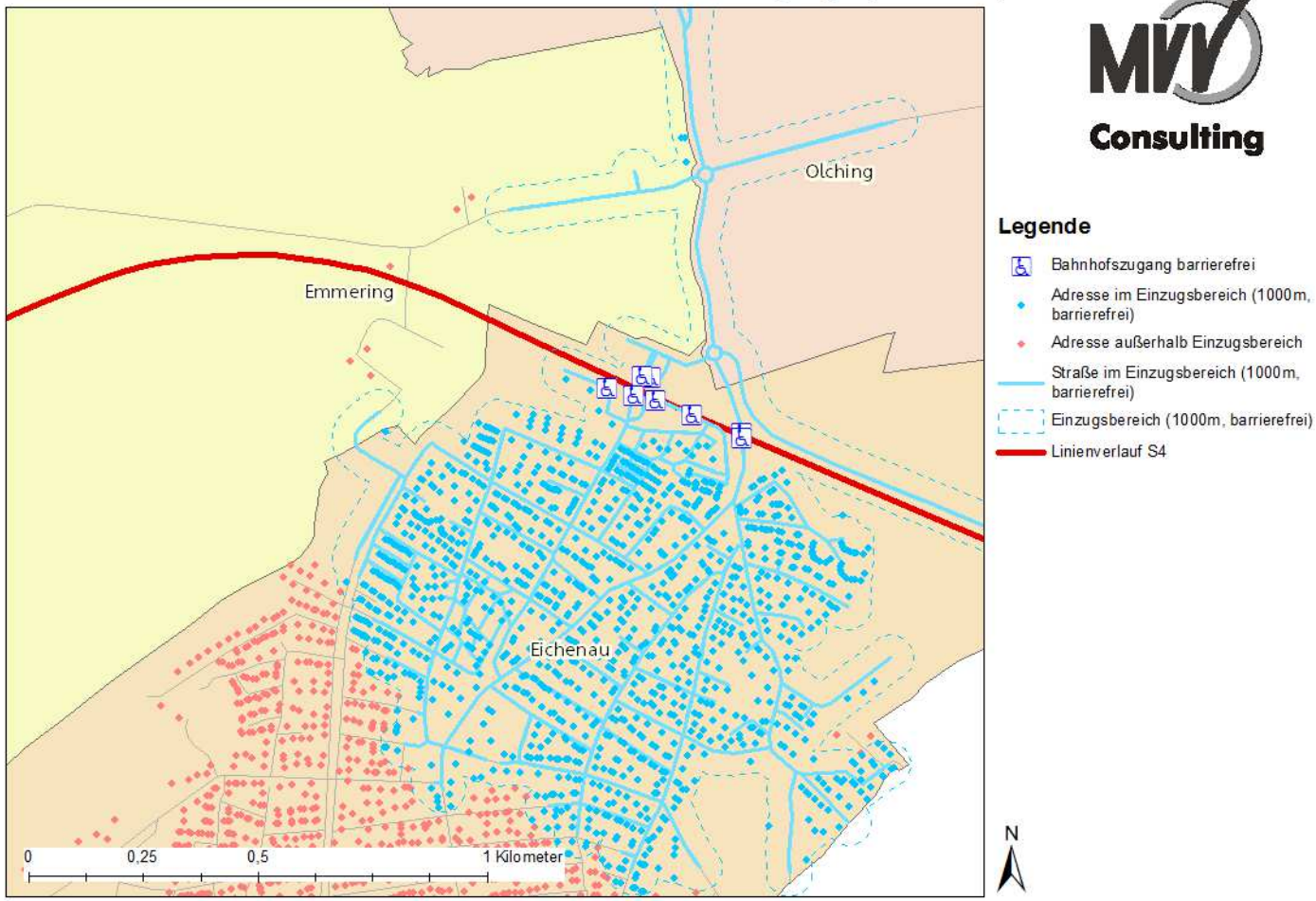
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Puchheim :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Puchheim - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 2046 | 43,42% |
| Adressen Puchheim - im Einzugsbereich Gleis 1, 1000m (barrierefrei, nur Ri. München) | 1376 | 29,20% |
| Adressen Puchheim - von beiden Gleisen aus erreichbar, 1000m (barrierefrei, Hin&Rückfahrt möglich) | 0 | 0,00% |
| Adressen Puchheim - gesamt | 4712 | 100,00% |

- **Nur Gleis 1 barrierefrei zugänglich (Fahrten in Richtung München)**
- **Gleis 2/3 NICHT barrierefrei zugänglich**
- **Barrierefreies Umsteigen zwischen Gleis 1 und Bushaltestelle Puchheim (S) Süd problemlos möglich**
- **Barrierefreies Umsteigen zwischen Gleis 1 und Bushaltestelle Puchheim (S) Nord ist möglich, nimmt aber aufgrund Umwegen über Rampen vergleichsweise viel Zeit in Anspruch**

## *Erreichbarkeit Eichenau :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Eichenau auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



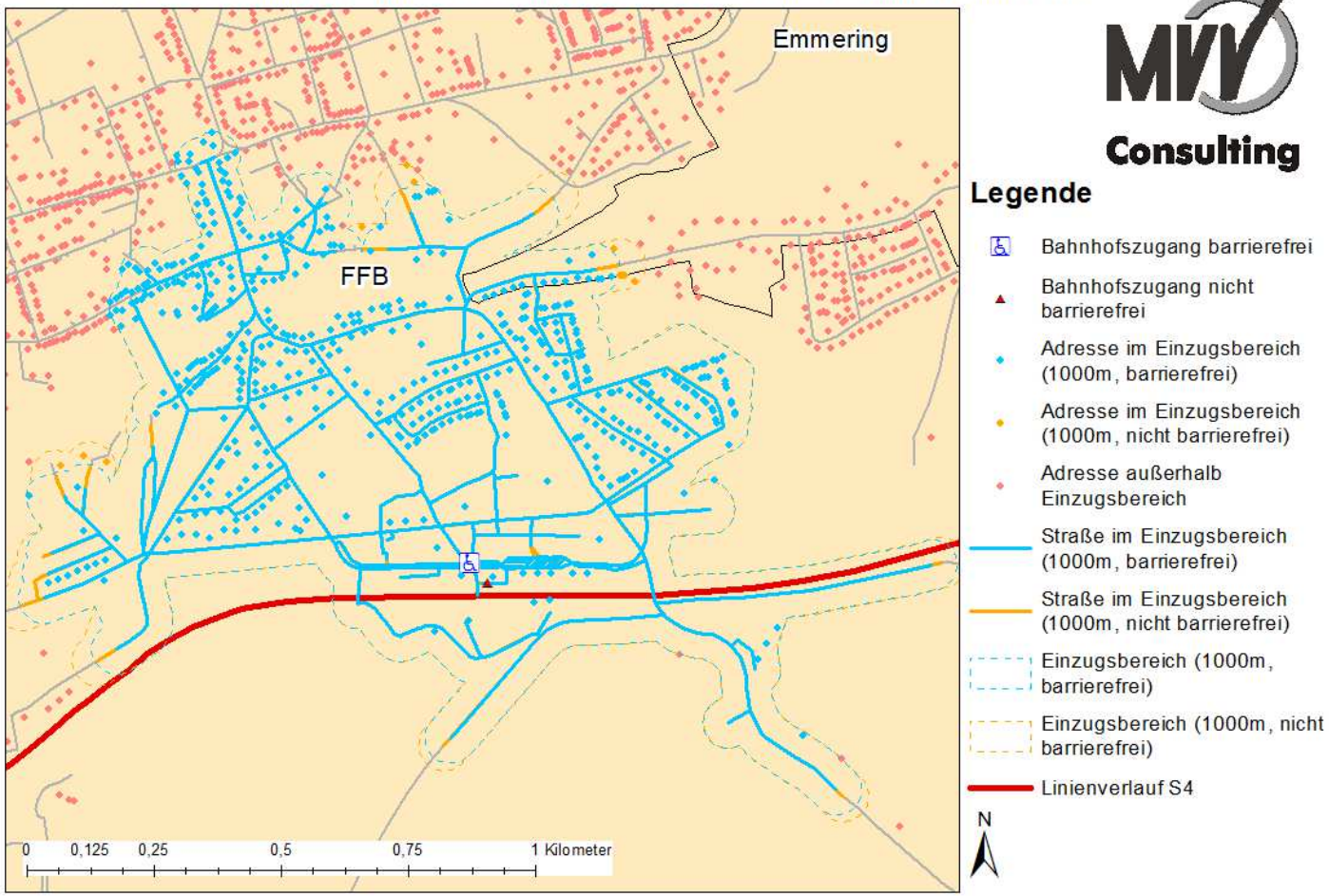
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Eichenau :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Eichenau & Emmering zusammengefasst - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 1170 | 21,95% |
| Adressen Eichenau - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 1167 | 33,35% |
| Adressen Emmering - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 3 | 0,16% |
| Adressen Eichenau & Emmering zusammengefasst - gesamt | 5330 | 100,00% |
| Adressen Eichenau - gesamt | 3499 | 100,00% |
| Adressen Emmering - gesamt | 1831 | 100,00% |

- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich**
- **Der barrierefreie Einzugsbereich ist nahezu deckungsgleich mit dem nicht barrierefreien, nur minimale Unterschiede durch zus. Treppenzugänge der Einzelbahnsteige (nicht dargestellt)**

## *Erreichbarkeit Fürstenfeldbruck :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Fürstenfeldbruck auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



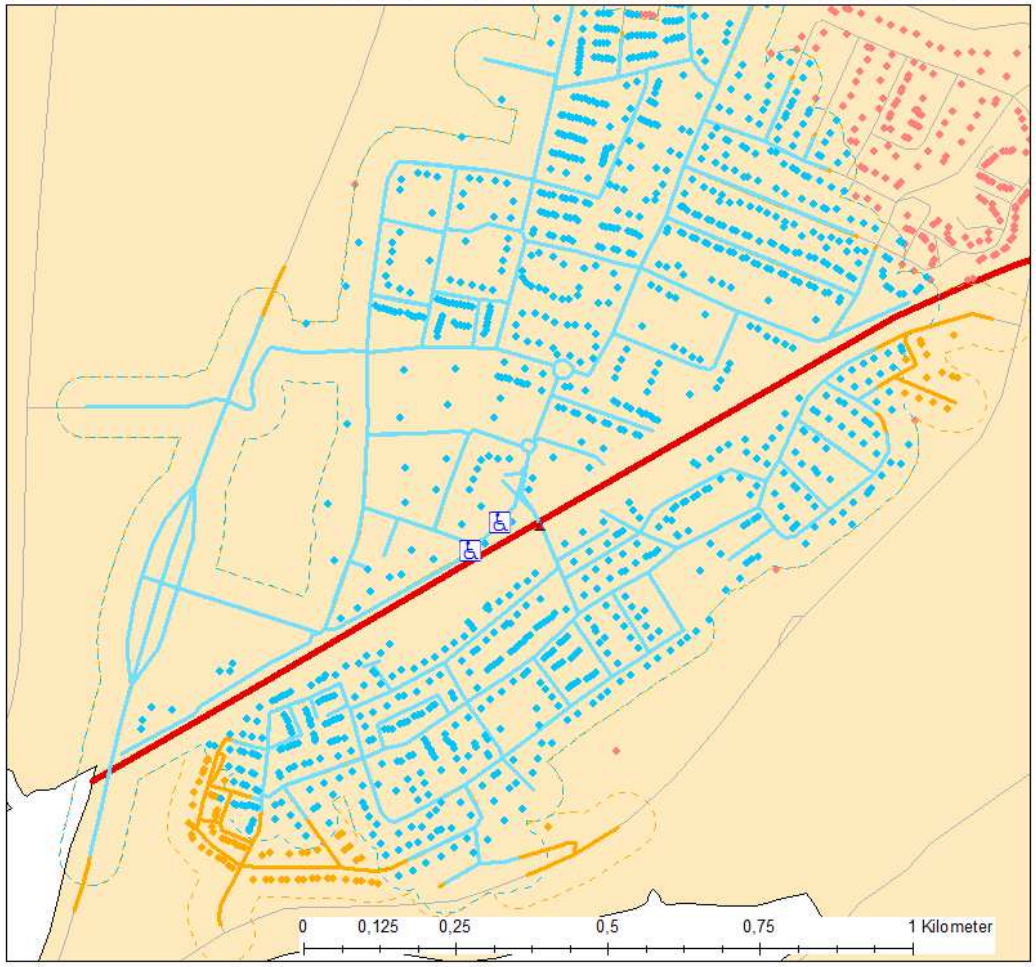
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Fürstenfeldbruck :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen FFB & Emmering zusammengefasst - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 530 | 6,20% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 513 | 7,64% |
| Adressen Emmering - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 17 | 0,93% |
| Adressen FFB & Emmering zusammengefasst - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 519 | 6,07% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 504 | 7,50% |
| Adressen Emmering - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 15 | 0,82% |
| Adressen FFB & Emmering zusammengefasst - gesamt | 8548 | 100,00% |
| Adressen FFB - gesamt | 6717 | 100,00% |
| Adressen Emmering - gesamt | 1831 | 100,00% |

- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich**
- **Das barrierefreie Einzugsgebiet ist geringfügig kleiner als das nicht barrierefreie, aufgrund einiger Treppen im Bahnhofsumfeld**
- **Umstieg zwischen Bahn und Bus dauert bei Nutzung des barrierefreien Eingangs geringfügig länger als bei Nutzung der Treppe auf Gleis 1**

## *Erreichbarkeit Buchenau :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Buchenau auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei (nur Gl.1)
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Straße im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)

**ACHTUNG: Barrierefreier Einzugsbereich gilt nur für Gleis 1**

## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Buchenau :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 1165 | 17,34% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Gleis 1, 1000m (barrierefrei, nur Ri. Geltendorf) | 1090 | 16,23% |
| Adressen FFB - von beiden Bahnsteigen aus erreichbar, 1000m (barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 0 | 0,00% |
| Adressen FFB - gesamt | 6717 | 100,00% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 1165 | 17,34% |

- **Nur Gleis 1 (Ri. Geltendorf) ist barrierefrei erreichbar**
- **Fahrten in Richtung München, sowie in Buchenau endende Fahrten auf Gleis 2/3 sind nicht barrierefrei zugänglich**

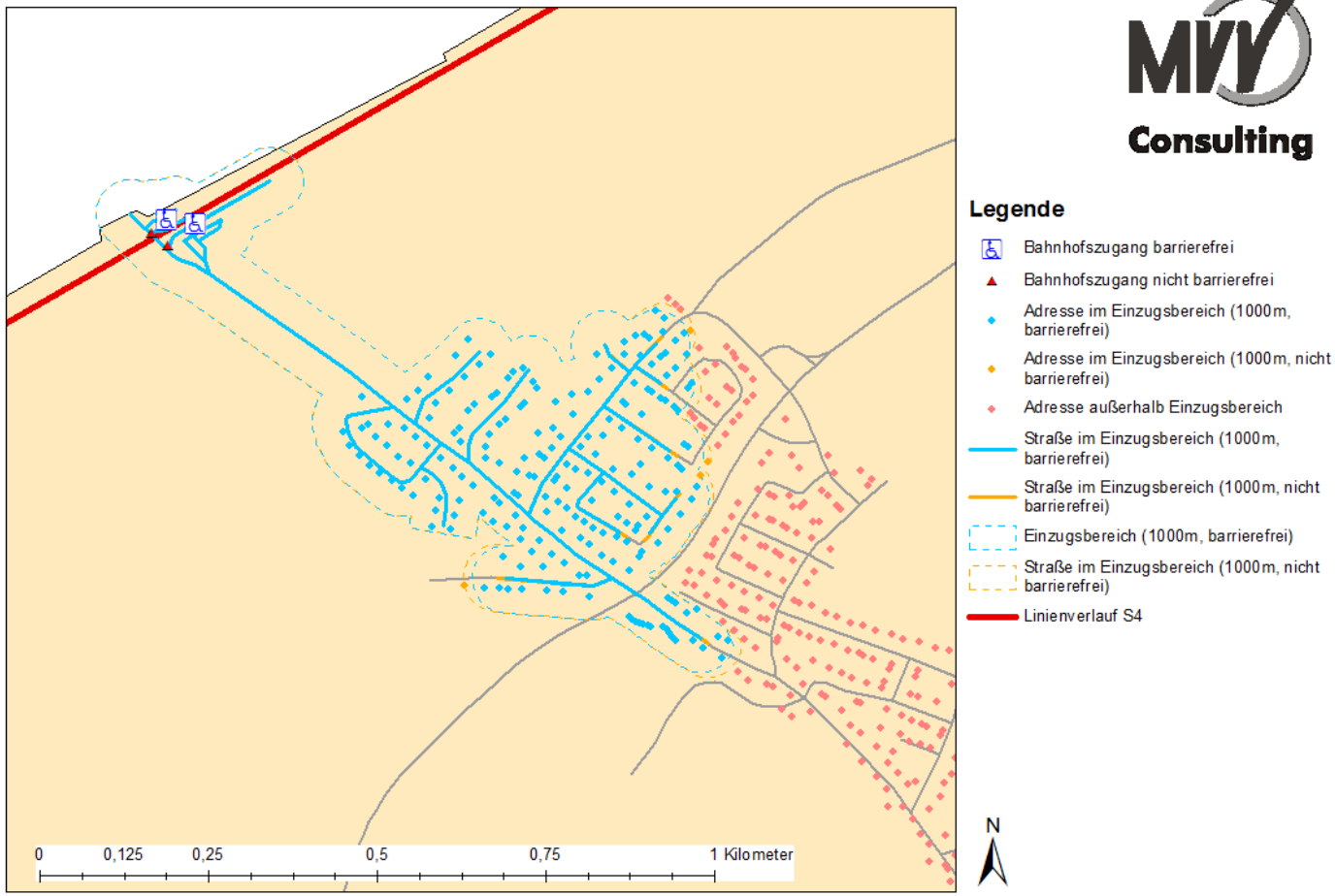
## *Übersichtstabelle - Resultate Erreichbarkeit Stadt Fürstenfeldbruck:*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahnhof FFB, 1000m (nicht barrierefrei) | 513 | 7,64% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahnhof FFB, 1000m (barrierefrei) | 504 | 7,50% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Bahnhof Buchenau, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 1165 | 17,34% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich Gleis 1 (Bf Buchenau), 1000m (barrierefrei, nur Ri. Geltendorf) | 1090 | 16,23% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (FFB oder Buchenau), 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 1678 | 24,98% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (FFB oder Buchenau), 1000m (barrierefrei, wegen Nichtzugänglichkeit der Gleise 2/3 in Buchenau mit starken Einschränkungen, keine Hin- & Rückfahrt möglich) | 1594 | 23,73% |
| Adressen FFB - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (FFB oder Buchenau), 1000m (barrierefrei mit Hin- und Rückfahrtmöglichkeit - entspricht Bahnhof FFB) | 504 | 7,50% |
| Adressen FFB - gesamt | 6717 | 100,00% |

- **Einzugsbereiche der Bahnhöfe Fürstenfeldbruck und Buchenau überschneiden sich nicht, einfache Addition der Ergebnisse möglich**

## *Erreichbarkeit Schöngeising :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Schöngeising auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



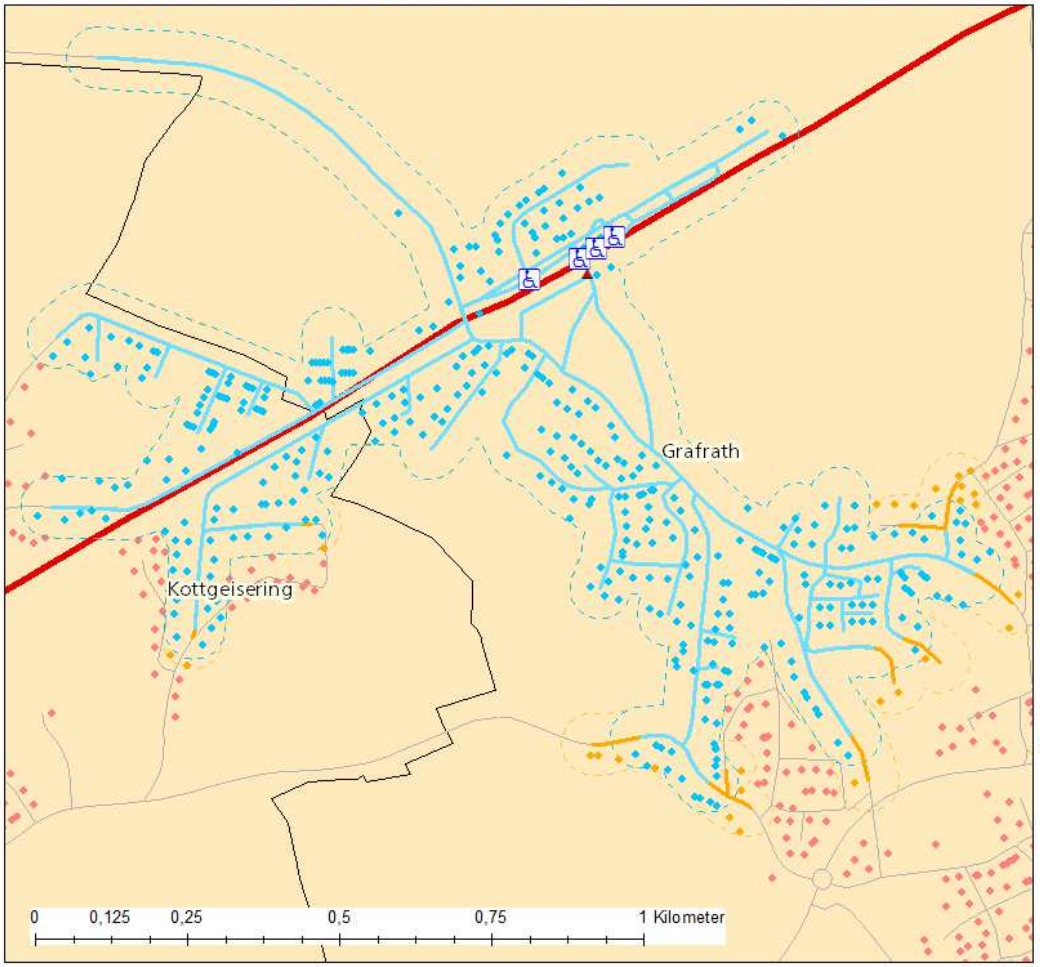
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Schöngeising :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Schöngeising - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 216 | 34,18% |
| Adressen Schöngeising - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 212 | 33,54% |
| Adressen Schöngeising - gesamt | 632 | 100,00% |

- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich**
- **Das barrierefreie Einzugsgebiet ist nur geringfügig kleiner als das nicht barrierefreie (aufgrund leicht verlängerter Wegeführung der Rampen)**

## *Erreichbarkeit Grafrath :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Grafrath auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei (nur Gl.1)
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- AlleAdressen_Grafrath_Kottg
- Straße im Einzugsbereich von Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich Gl.1 (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Linienverlauf S4

**ACHTUNG: Barrierefreier Einzugsbereich gilt nur für Gleis 1**

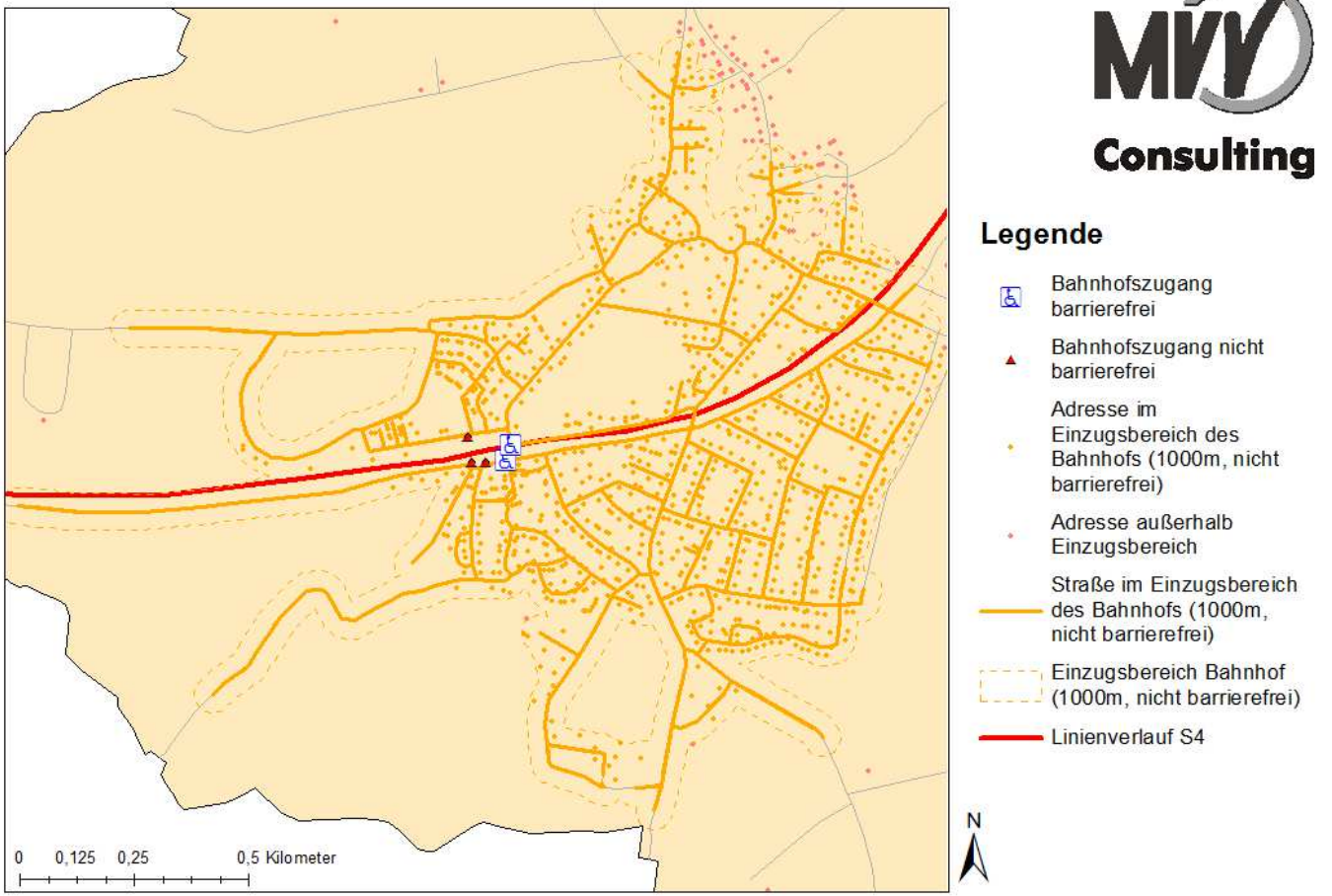
## *Barrierefreie Zuwegung – Bahnhof Grafrath :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Grafrath & Kottgeisering zusammengefasst - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 425 | 23,88% |
| Adressen Grafrath - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 322 | 25,91% |
| Adressen Kottgeisering - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 103 | 19,18% |
| Adressen Grafrath & Kottgeisering zusammengefasst - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 396 | 22,25% |
| Adressen Grafrath - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 296 | 23,81% |
| Adressen Kottgeisering - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 100 | 18,62% |
| Adressen Grafrath & Kottgeisering zusammengefasst gesamt | 1780 | 100,00% |
| Adressen Grafrath - gesamt | 1243 | 100,00% |
| Adressen Kottgeisering - gesamt | 537 | 100,00% |

- **Gleis 1 beidseitig barrierefrei erreichbar → Dieser Einzugsbereich ist deckungsgleich mit nicht barrierefreier Erschließung**
- **Gleis 2/3 ist nicht barrierefrei zugänglich: Fahrten die in Grafrath beginnen oder enden sowie direkte Fahrtmöglichkeiten in Richtung München sind NICHT barrierefrei erreichbar**

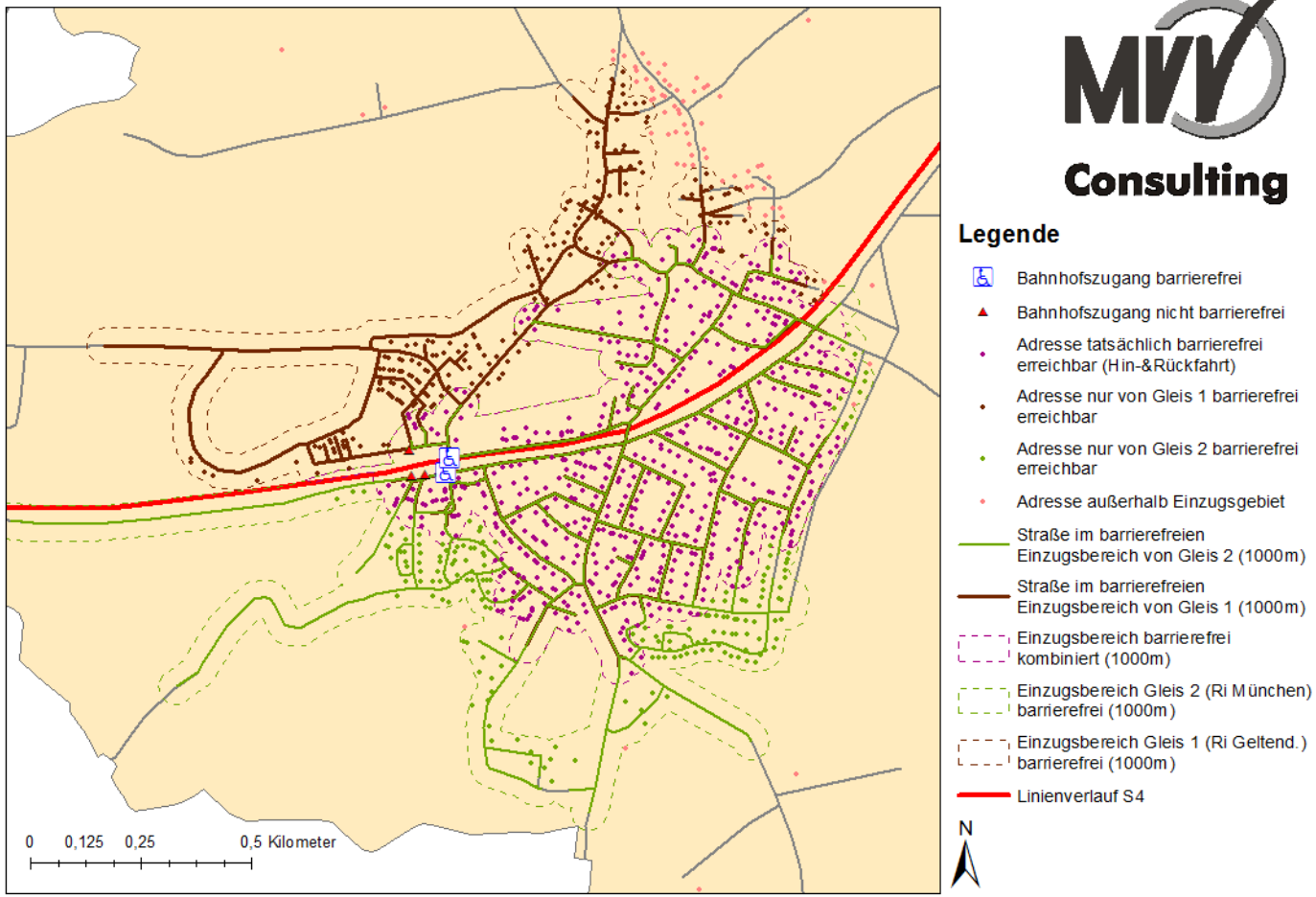
## *Erreichbarkeit Türkenfeld – alle Zugänge :*

**Erreichbarkeit des Bahnhofs Türkenfeld auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



## *Barrierefreie Erreichbarkeit Türkenfeld:*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Türkenfeld auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



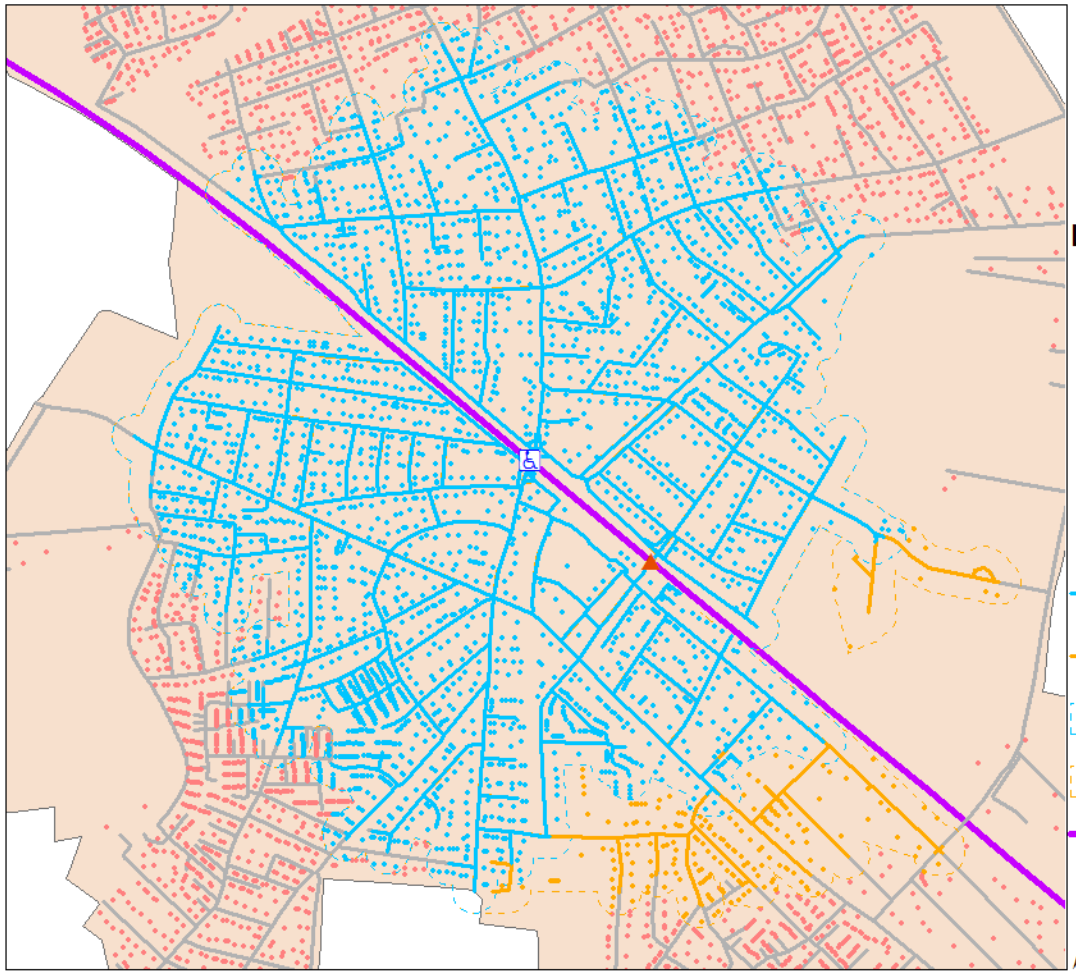
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Türkenfeld:*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Türkenfeld - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei, Hin- & Rückfahrt möglich) | 971 | 79,85% |
| Adressen Türkenfeld - im Einzugsbereich Gleis 1, 1000m (barrierefrei, nur Ri. Geltendorf) | 806 | 66,28% |
| Adressen Türkenfeld - im Einzugsbereich Gleis 2, 1000m (barrierefrei, nur Ri. München) | 776 | 63,82% |
| Adressen Türkenfeld - von beiden Gleisen aus erreichbar, 1000m (barrierefrei, Hin&Rückfahrt möglich) | 607 | 49,92% |
| Adressen Türkenfeld - gesamt | 1216 | 100,00% |

- **Knapp 50% der Adressen können den Bahnhof barrierefrei für die Hin- und Rückfahrt nutzen**
- **Eine fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeit am Bahnhof verhindert eine höhere Erschließungsquote**

## *Erreichbarkeit Gröbenzell :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Gröbenzell auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Straße im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Linienverlauf S3

N

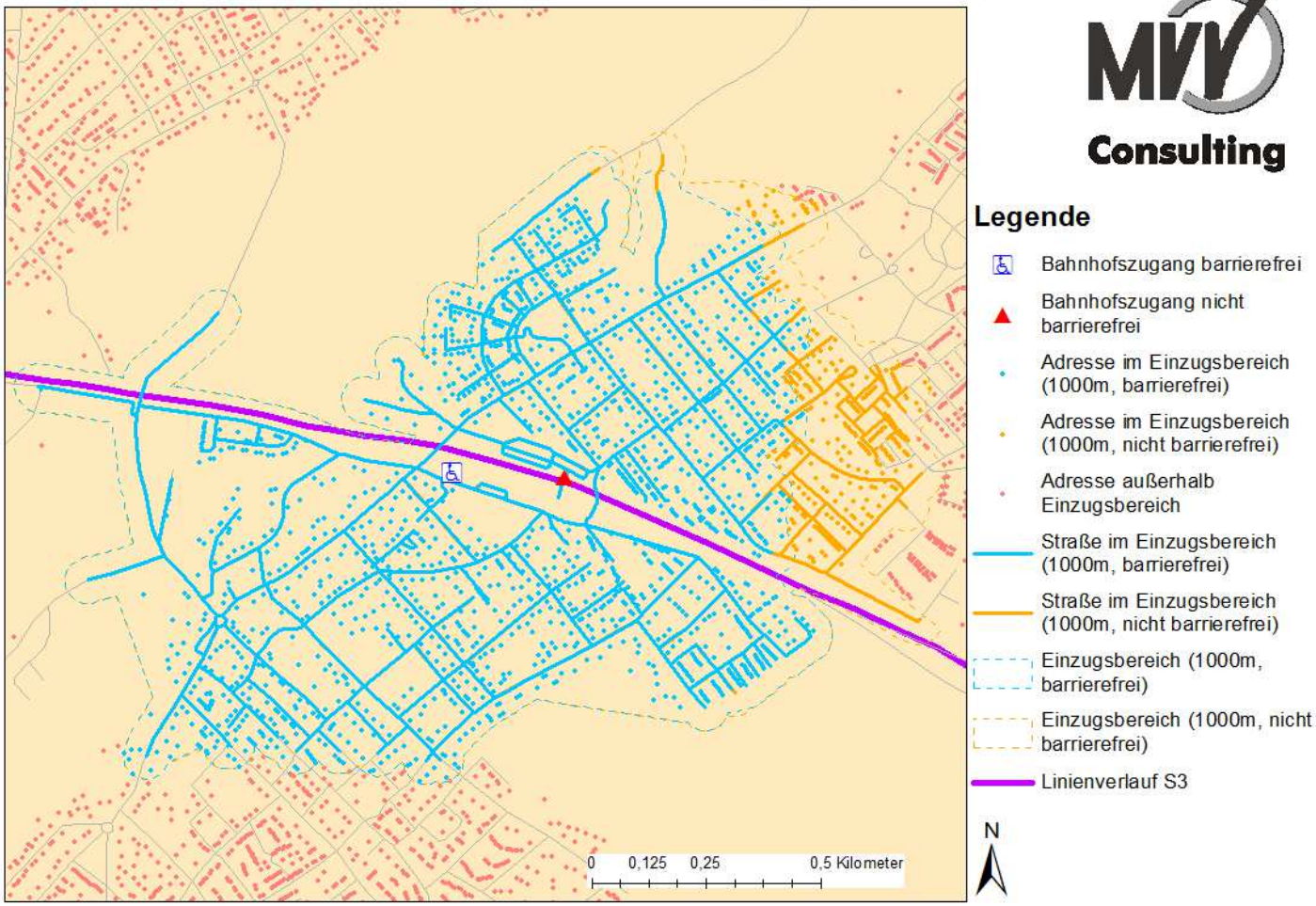
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Gröbenzell :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Gröbenzell - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 2793 | 50,38% |
| Adressen Gröbenzell - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 2594 | 46,79% |
| Adressen Gröbenzell - gesamt | 5544 | 100% |

- **Der östliche Bahnhofszugang ist nicht barrierefrei ausgebaut, dadurch ergibt sich ein verringerter barrierefreier Einzugsbereich im Osten und Südosten des Bahnhofs**

## *Erreichbarkeit Olching :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Olching auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Straße im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Linienverlauf S3

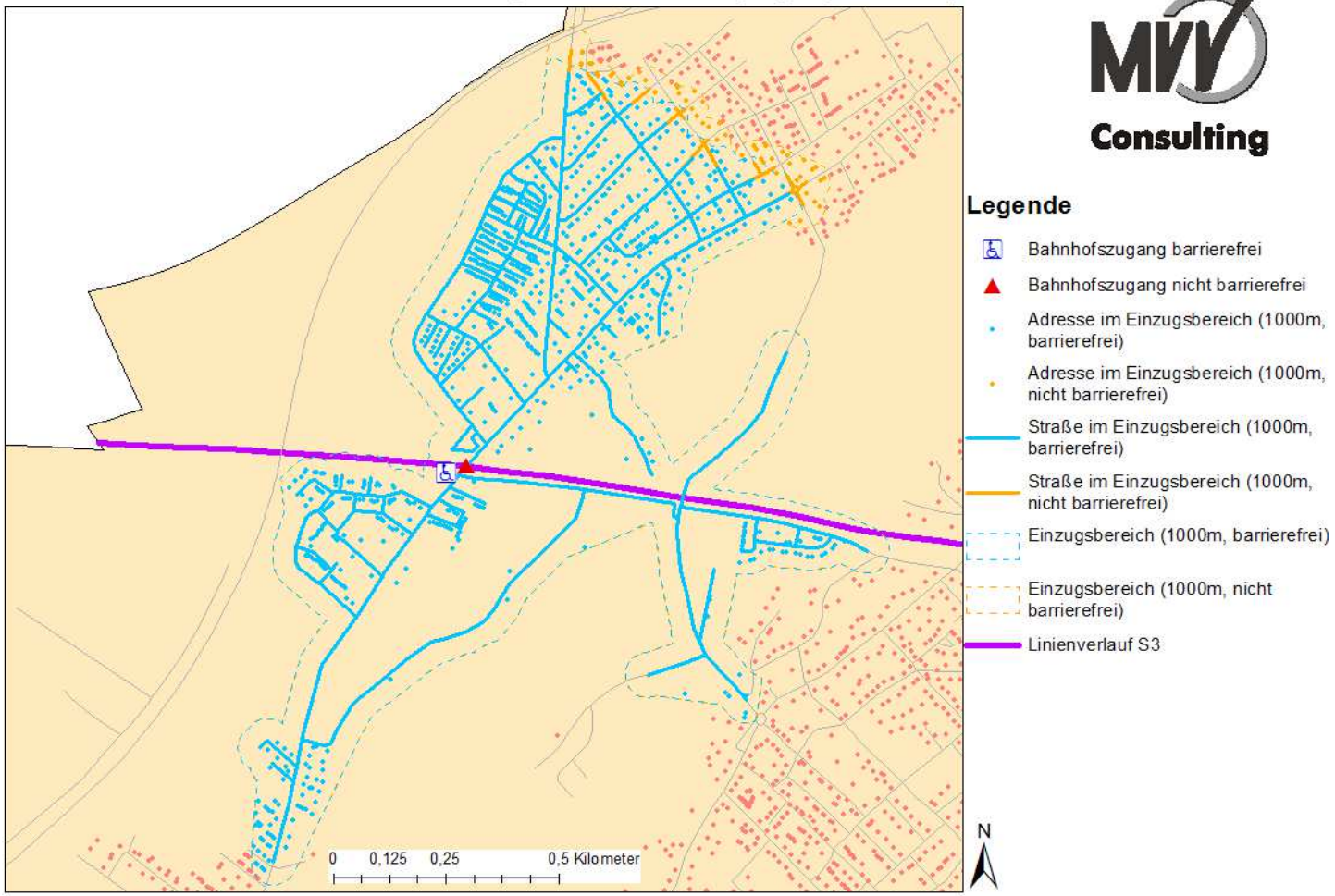
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Olching :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Olching, 1000m (nicht barrierefrei) | 1761 | 28,08% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Olching, 1000m (barrierefrei) | 1517 | 24,19% |
| Adressen Olching - gesamt | 6272 | 100% |

- **Der barrierefreie Einzugsbereich des Bahnhofs ist eingeschränkt, da kein barrierefreier Nordzugang vorhanden ist**
- **Barrierefreies Umsteigen zwischen Bus und Bahn möglich**

## *Erreichbarkeit Esting :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Esting auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Esting :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Esting, 1000m (barrierefrei) | 825 | 13,15% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Esting, 1000m (nicht barrierefrei) | 878 | 14,00% |
| Adressen Olching - gesamt | 6272 | 100% |

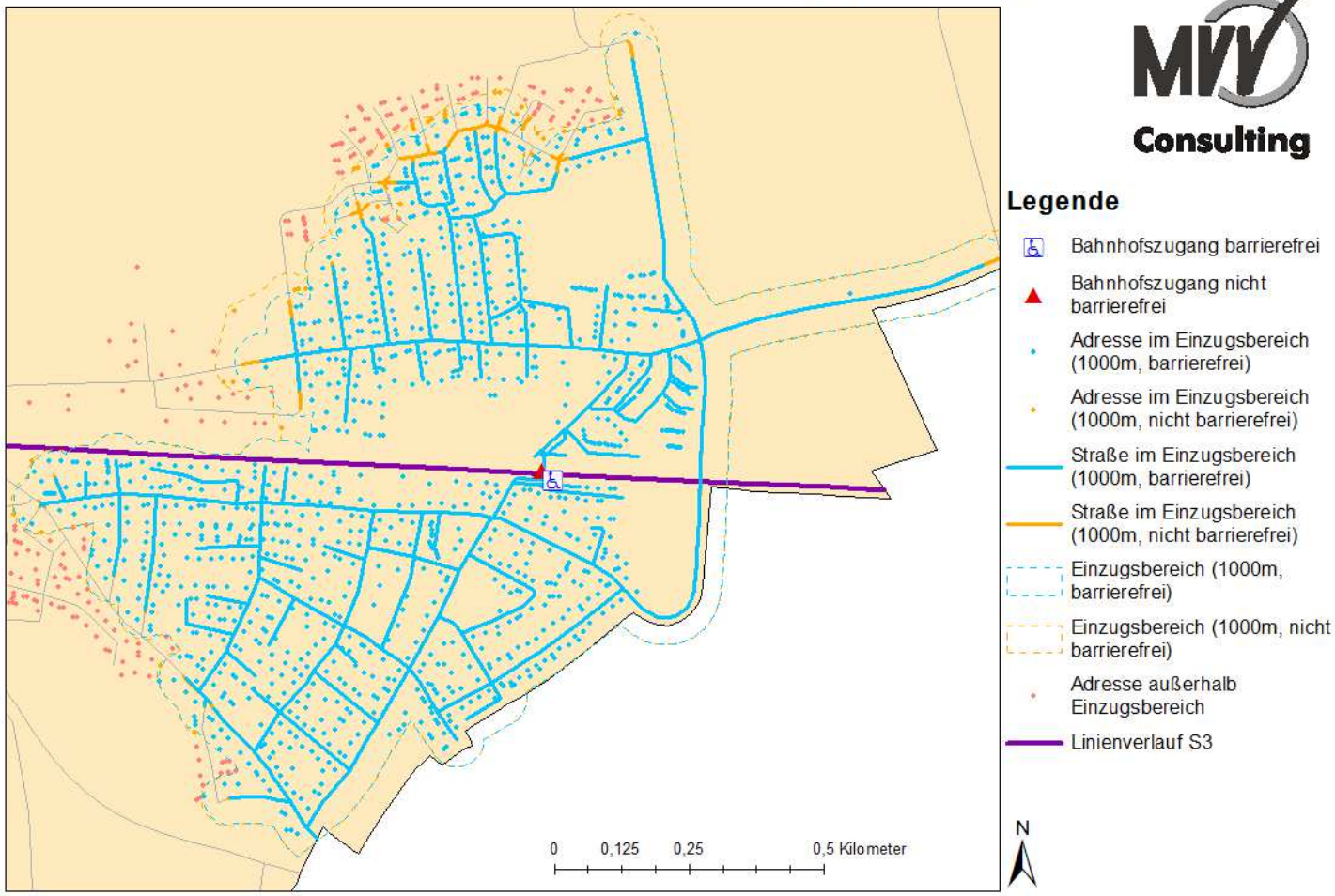
- **Das barrierefreie Einzugsgebiet ist nahezu deckungsgleich, lediglich minimale Einschränkungen aufgrund eines etwas längeren Zugangsweges zum Aufzug**

## *Übersichtstabelle - Resultate Erreichbarkeit Stadtgebiet Olching:*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Olching, 1000m (nicht barrierefrei) | 1761 | 28,08% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Olching, 1000m (barrierefrei) | 1517 | 24,19% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Esting, 1000m (barrierefrei) | 825 | 13,15% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich Bahnhof Esting, 1000m (nicht barrierefrei) | 878 | 14,00% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich beider Bahnhöfe (1000m, barrierefrei) | 43 | 0,69% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich beider Bahnhöfe (1000m, nicht barrierefrei) | 43 | 0,69% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Esting und/oder Olching), 1000m (barrierefrei) | 2543 | 40,55% |
| Adressen Olching - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Esting und/oder Olching), 1000m (nicht barrierefrei) | 2352 | 37,50% |
| Adressen Olching - gesamt | 6272 | 100% |

## *Erreichbarkeit Gernlinden :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Gernlinden auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Linienverlauf S3

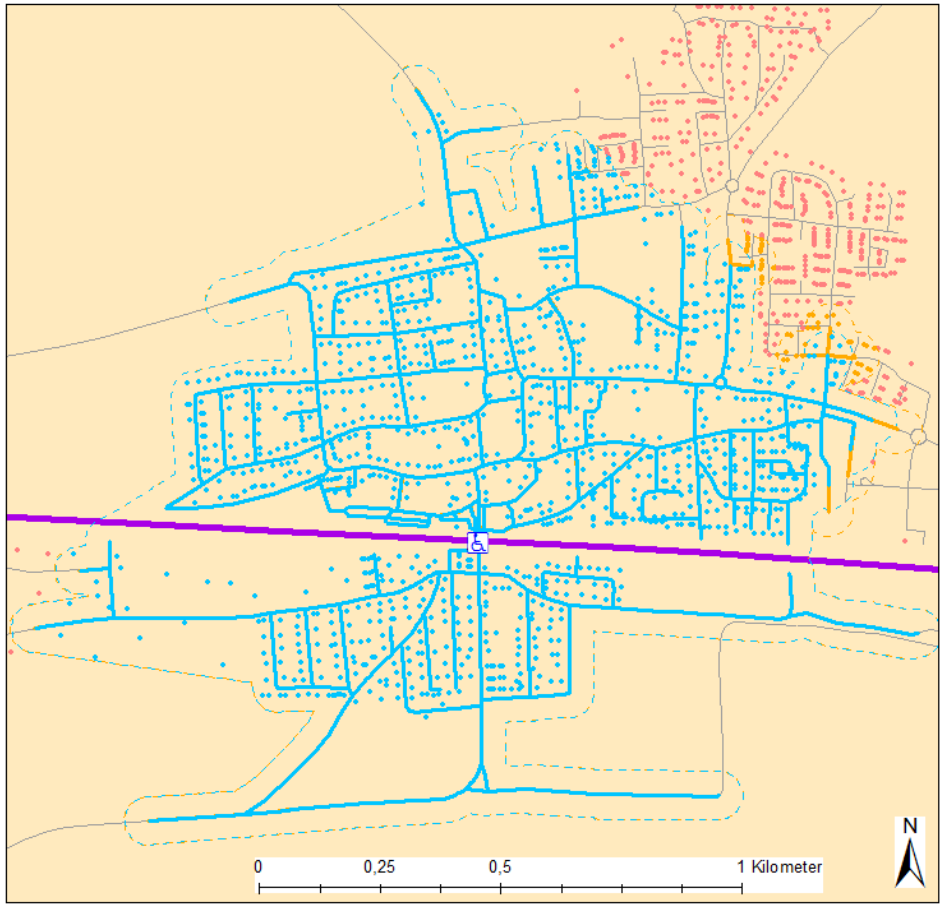
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Gernlinden :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Gernlinden, 1000m (barrierefrei) | 1042 | 26,63% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Gernlinden, 1000m (nicht barrierefrei) | 1083 | 27,68% |
| Adressen Maisach - gesamt | 3913 | 100% |

- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich**
- **Das barrierefreie Einzugsgebiet ist nahezu deckungsgleich, lediglich minimale Einschränkungen (v.a. im Norden) aufgrund eines etwas längeren Zugangsweges zum Aufzug über die Südseite**

## *Erreichbarkeit Maisach :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Maisach auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




MVV Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Straße im Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, nicht barrierefrei)
- Adresse außerhalb Einzugsbereich
- Linienverlauf S3

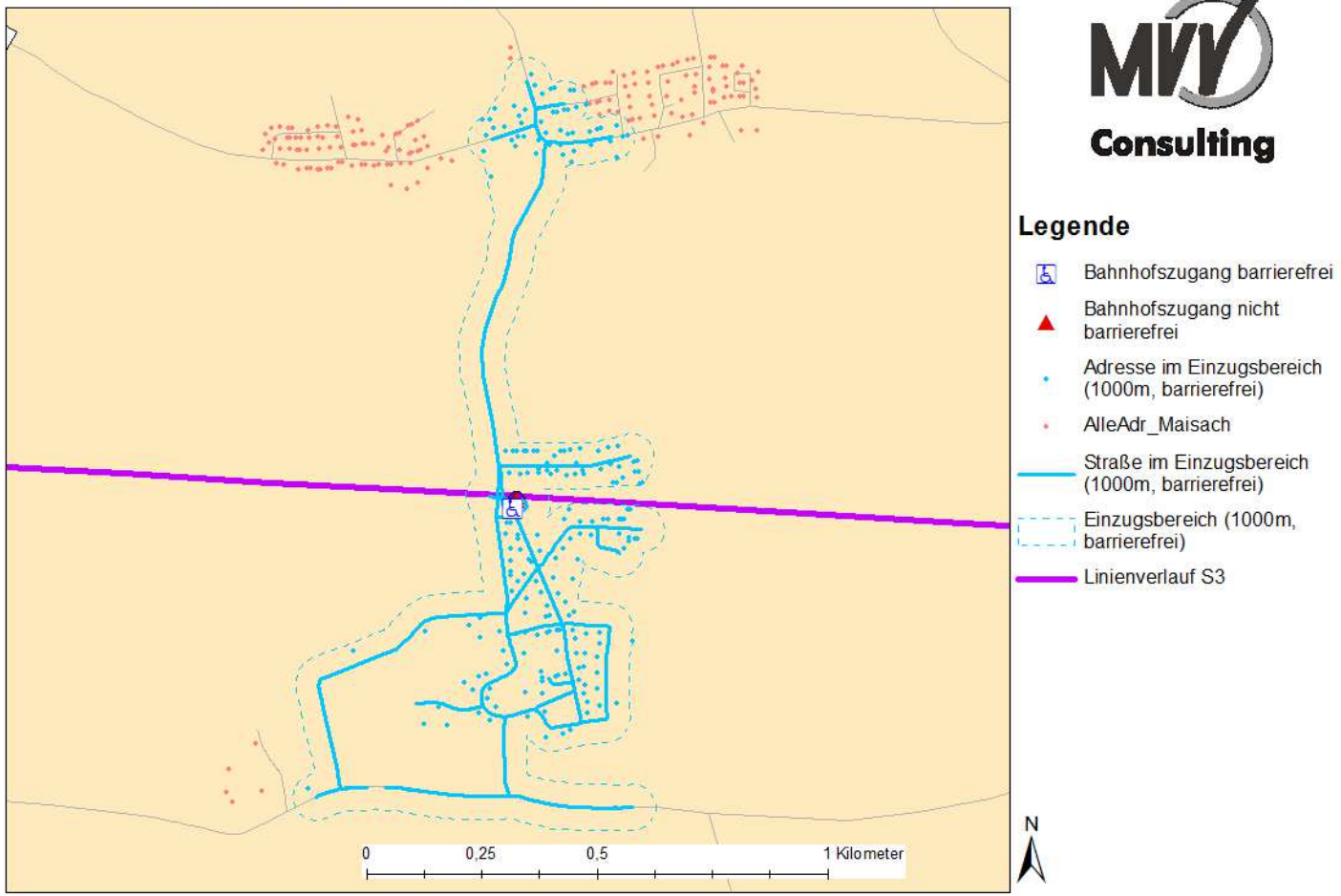
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Maisach :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Maisach, 1000m (barrierefrei) | 1074 | 27,45% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Maisach, 1000m (nicht barrierefrei) | 1123 | 28,70% |
| Adressen Maisach - gesamt | 3913 | 100% |

- **Alle Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich - die unterschiedlichen Einzugsbereiche ergeben sich durch Treppen im Umfeld**
- **Etwas längere Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus aufgrund erforderlicher Straßenquerung. Differenz < 2 Minuten**

## *Erreichbarkeit Malching :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Malching auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**




Consulting

**Legende**

- Bahnhofszugang barrierefrei
- Bahnhofszugang nicht barrierefrei
- Adresse im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- AlleAdr_Maisach
- Straße im Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Einzugsbereich (1000m, barrierefrei)
- Linienverlauf S3

## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Malching :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Malching, 1000m (barrierefrei) | 207 | 5,29% |
| Adressen Maisach - gesamt | 3913 | 100% |

- **Bahnsteig ist barrierefrei zugänglich**
- **Die Einzugsbereiche sind deckungsgleich**
- **Nicht-barrierefreier Treppenzugang verkürzt nur Gehzeit zum P+R-Platz geringfügig, hat aber keine Auswirkung auf den Einzugsbereich**

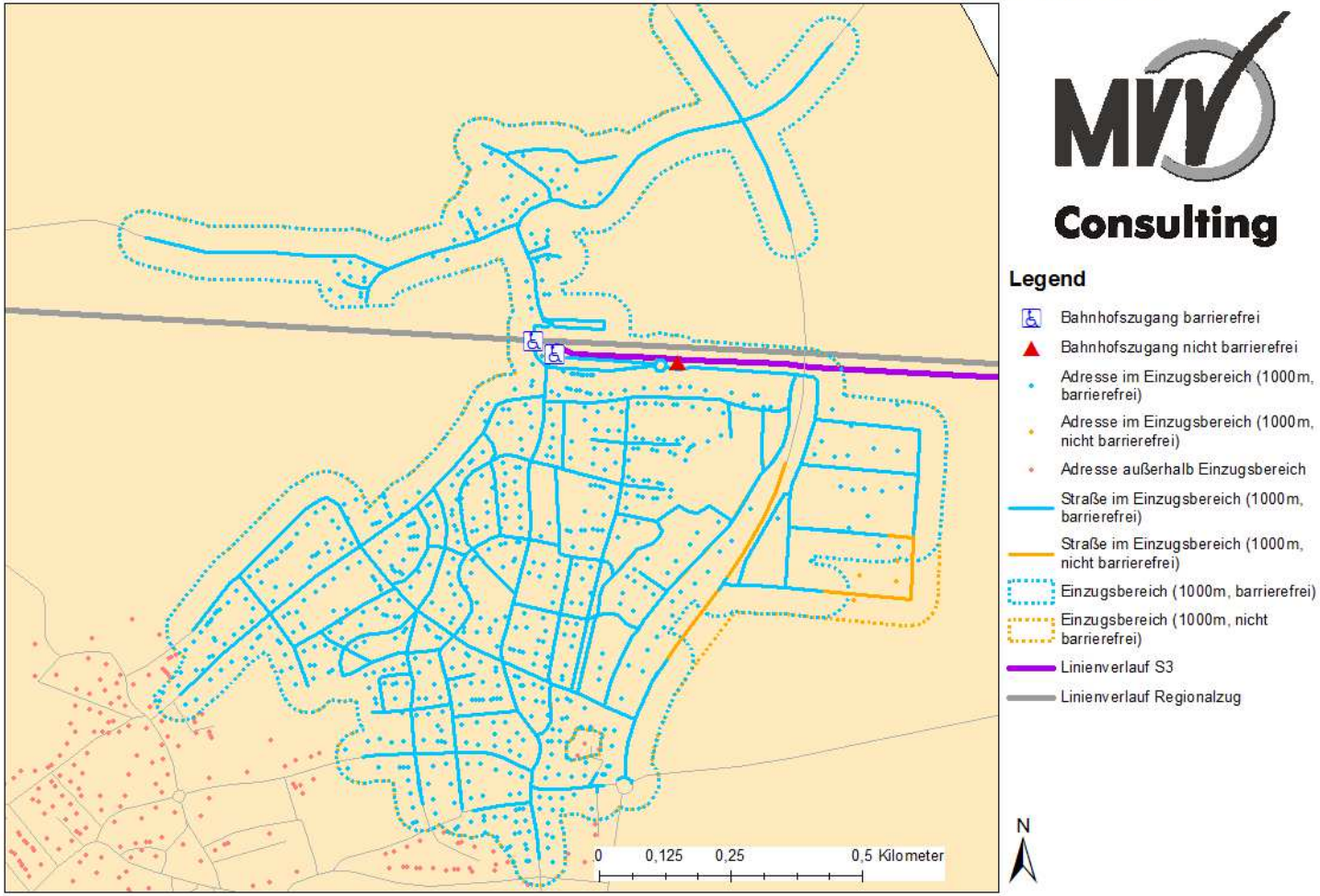
## *Übersichtstabelle - Resultate Erreichbarkeit Gemeinde Maisach :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Gernlinden, 1000m (barrierefrei) | 1042 | 26,63% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Gernlinden, 1000m (nicht barrierefrei) | 1083 | 27,68% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Maisach, 1000m (barrierefrei) | 1074 | 27,45% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Maisach, 1000m (nicht barrierefrei) | 1123 | 28,70% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich Bahnhof Malching, 1000m (barrierefrei) | 207 | 5,29% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Gernlinden/Maisach/Malching), 1000m (barrierefrei) | 2323 | 59,37% |
| Adressen Maisach - im Einzugsbereich eines Bahnhofs (Gernlinden/Maisach/Malching), 1000m (nicht barrierefrei) | 2413 | 61,67% |
| Adressen Maisach - gesamt | 3913 | 100% |

- **Keine Überschneidungen zwischen den Einzugsbereichen der drei Bahnhöfe erlauben einfache Addition**

## *Erreichbarkeit Mammendorf :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Mammendorf auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



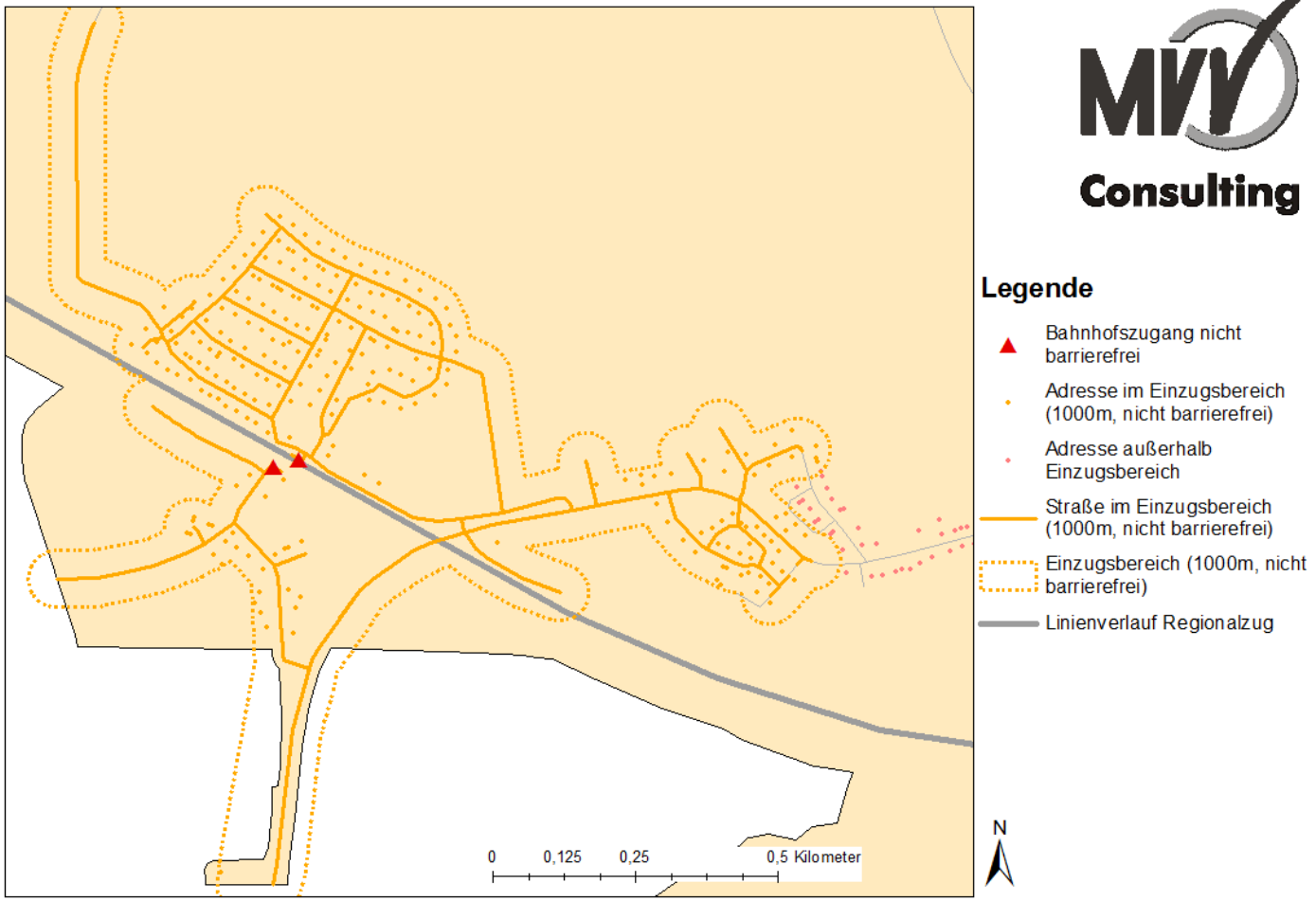
## *Barrierefreie Zuwegung S-Bahn – Bahnhof Mammendorf :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Mammendorf - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 687 | 51,93% |
| Adressen Mammendorf - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 683 | 51,63% |
| Adressen Mammendorf - gesamt | 1323 | 100% |

- **Östlicher Bahnhofszugang nicht barrierefrei zugänglich**
- **Das barrierefreie Einzugsgebiet ist in Richtung Osten eingeschränkt**
- **Barrierefreies Umsteigen zwischen Bus und Bahn ist möglich**

## *Erreichbarkeit Haspelmoor :*

**Erreichbarkeit des Bahnhofs Haspelmoor auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



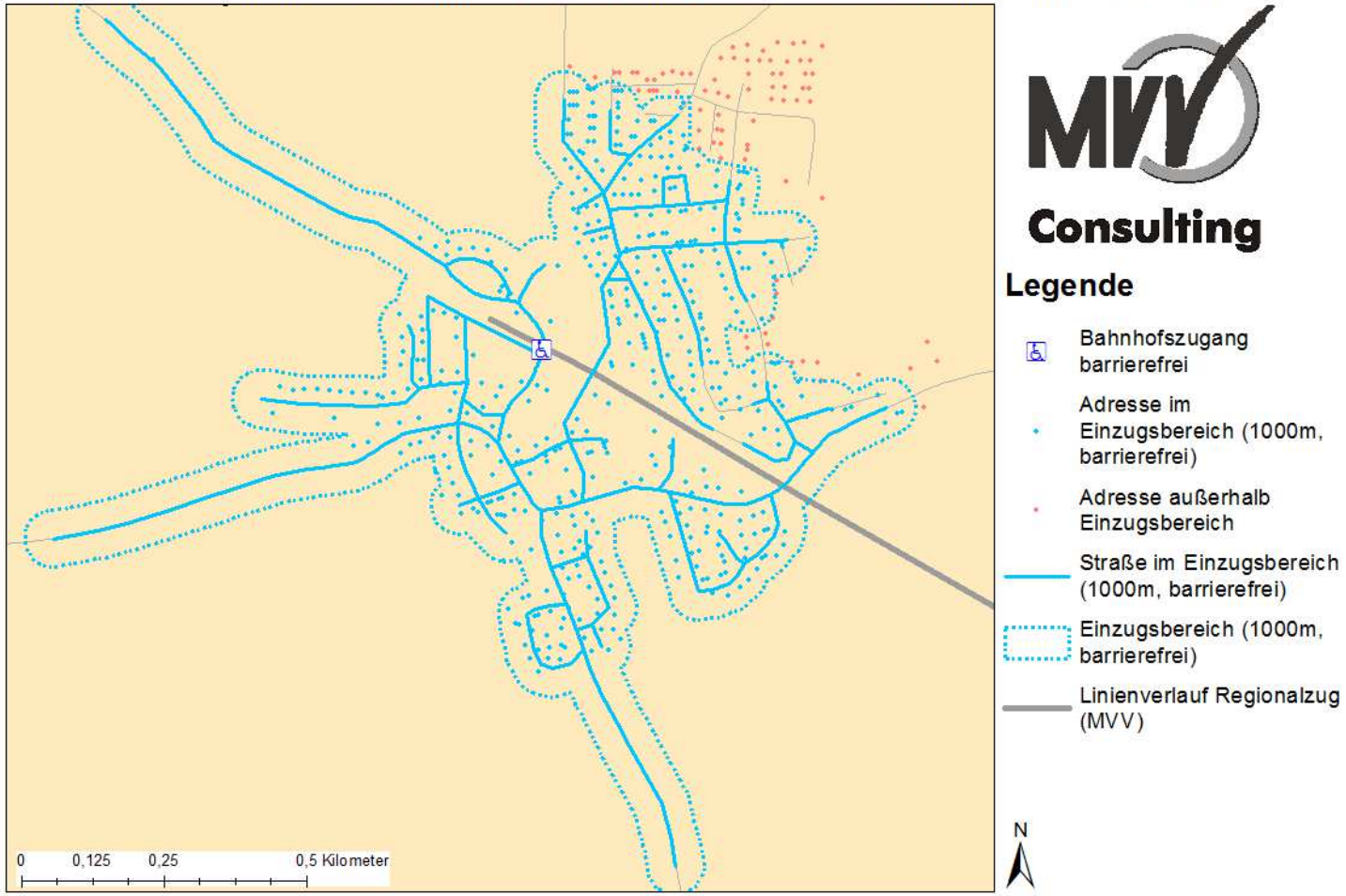
## *Barrierefreie Zuwegung Regionalzug – Bahnhof Haspelmoor :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Hattenhofen - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (nicht barrierefrei) | 251 | 55,90% |
| Adressen Hattenhofen - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 0 | 0,00% |
| Adressen Hattenhofen - gesamt | 449 | 100% |

- **Bahnhof nicht barrierefrei zugänglich**
- **Aufgrund fehlender barrierefreier Unterquerung hat der Bahnhof auch eine Trennungswirkung auf die Ortschaft**

## *Erreichbarkeit Althegnenberg :*

**Barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs Althegnenberg auf Basis realer Weglängen (Stand 2017)**



## *Barrierefreie Zuwegung Regionalzug – Bahnhof Althegnenberg :*

| | 2017 reale Wegelänge - total | 2017 reale Wegelänge [%] |
|---|---|---|
| Adressen Althegnenberg - im Einzugsbereich Bahn, 1000m (barrierefrei) | 468 | 68,72% |
| Adressen Althegnenberg - gesamt | 681 | 100% |

- **Der einzige Bahnhofszugang ist barrierefrei**
- **Die Einzugsbereiche sind somit deckungsgleich**

## *Barrierefreie Zuwegung – Zusammenfassung:*

**Der Bahnhof Haspelmoor ist überhaupt nicht barrierefrei zugänglich.**

**Bei folgenden Bahnhöfen ergibt sich ein deutlich eingeschränkter Einzugsbereich bei Berücksichtigung der barrierefreien Erreichbarkeit:**

- **Puchheim**
- **Buchenau**
- **Grafrath**
- **Türkenfeld**

**(Differenz der Erschließungsquoten über 10% bzw. keine problemlose Hin- & Rückfahrt möglich)**

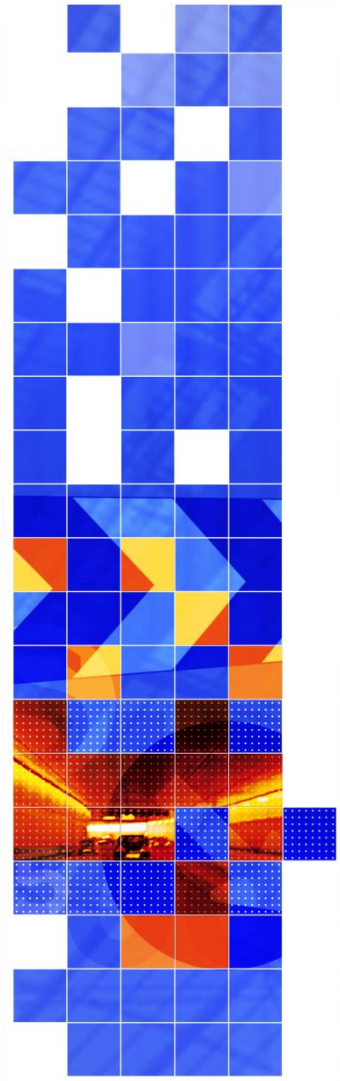
**Bei folgenden Bahnhöfen ergibt sich ein geringfügig eingeschränkter Einzugsbereich bei Berücksichtigung der barrierefreien Erreichbarkeit:**

- **Gröbenzell**
- **Olching**

**(Differenz der Erschließungsquoten je zwischen 3% und 5%)**

## *Barrierefreie Zuwegung – Klassifizierung:*

| Kategorie 1 -vollständig barrierefrei, Einzugsbereiche nahezu deckungsgleich | Kategorie 2 - Barrierefreie Erschließungswirkung geringfügig eingeschränkt | Kategorie 3 - Barrierefreie Erschließungswirkung deutlich eingeschränkt | Kategorie 4 - Keine barrierefreie Zugänglichkeit |
|---|---|---|---|
| Harthaus | Gröbenzell | Puchheim | Haspelmoor |
| Germering-Unterpfaffenhofen | Olching | Buchenau | |
| Eichenau | | Grafrath | |
| Fürstenfeldbruck | | Türkenfeld | |
| Schöngeising | | | |
| Esting | | | |
| Gernlinden | | | |
| Maisach | | | |
| Malching | | | |
| Mammendorf | | | |
| Althegnenberg | | | |



# Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck

## Anlage 10 - Protokoll der Workshop-Reihe Teil: ÖPNV-Anbindung

AUFTRAGGEBER

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Stabsstelle
Öffentlicher Personennahverkehr
Münchner Straße 41
82256 Fürstenfeldbruck

DATUM

26. September 2018

**ISUP Ingenieurbüro**
**für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

# Workshop-Reihe für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Landratsamt Fürstenfeldbruck, 18.06.2018 – 21.06.2018 (3 Veranstaltungen)

## Einzelveranstaltungen und Teilnehmer

<table>
<tr><th>Zeit</th><th>TOP</th><th>Teilnehmer</th></tr>
<tr><td colspan="2">Östlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Alling, Germering, Gröbenzell, Puchheim)</td><td rowspan="15">▪ Landratsamt Fürstenfeldbruck<br>- Agenda 21<br>- Beauftragter für Menschen mit Behinderung<br>- ÖPNV<br>- Radbeauftragter<br>- Referat für Räumliche Planung und Entwicklung<br>- Regionalmanagement<br>- Schülerbeförderung<br>- Seniorenfachberatung<br>- Tourismusbeauftragte<br>▪ ISUP GmbH<br>▪ MVV und Verkehrsunternehmen<br>▪ Vertreter der Städte und Gemeinden<br>- Bürgermeister<br>- Verwaltungsmitarbeiter<br>- Stadt- bzw. Gemeinderäte<br>▪ Vertreter der LH München (nur östlicher und mittlerer Landkreis) und Nachbarlandkreise<br>▪ Kreispolitiker (Energie-, Umwelt- und Planungsausschuss des Kreistages) und Kreistagsreferenten<br>▪ Vertreter weiterführender Schulen<br>▪ Vertreter von Vereinen und Institutionen<br>- ADFC<br>- AmperVerband<br>- Fahrgastverband Pro Bahn<br>- Stadtwerke Germering<br>- Verkehrsforum FFB</td></tr>
<tr><td rowspan="5">18.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mittlerer Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Egenhofen, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">19.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Westlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Adelshofen, Althegnenberg, Grafrath, Hattenhofen, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Mammendorf, Mittelstetten, Moorenweis, Oberschweinbach, Schöngeising, Türkenfeld)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">21.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
</table>

## Diskussion, Anregungen und Vorschläge zu folgenden Schwerpunkten

Im Folgenden werden die inhaltlichen Schwerpunkte des Themen-Tisches 1 **„ÖPNV-Anbindung“** stichpunktartig zusammengefasst.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck hat gemäß Personenbeförderungsgesetz für seine Bevölkerung eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Er bietet seinen Bürgerinnen und Bürgern ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Angebot an, spätestens seit dem letzten umfangreichen Netzausbau im Dezember 2017. Der angebotsorientierte Fahrplan stellt dies sowohl in zeitlicher als auch in räumlicher Hinsicht sicher.

Durch die Nähe zur Landeshauptstadt München und die starken Pendlerbeziehungen soll das Regionalbusnetz mit dichtem Takt und guten Anschlüssen an die S-Bahn- und Regionalzughalte diese Hauptverbindung sicherstellen und darüber hinaus ein attraktives Angebot vor Ort schaffen. Der Fokus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans liegt daher primär in einer punktuellen Verbesserung des Regionalbusnetzes, einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Busbeschleunigung, Anschlüsse, Spezialangebote, etc.) sowie einem optimierten Marketing zur Nachfragesteigerung und Neukundengewinnung. Die größtenteils autoaffine Bevölkerung gilt es vom ÖPNV zu überzeugen.

## I. Allgemeine Hinweise zur Raumstruktur im westlichen Landkreis

- überwiegend Ein-Familien-Häuser mit zwei bis vier Autos pro Haushalt
- In Althegnenberg und Mittelstetten gibt es Anträge für ca. 60 neue Häuser.
  - ➢ ÖPNV-Anbindung bereits jetzt schaffen (wenn Häuser fertig sind, MUSS ÖPNV-Angebot bereits stehen, um Kunden zu gewinnen und eine solche Umplanung hat teilweise mehrere Jahre Vorlauf)
  - ➢ Dies gilt für alle Neuplanungen größerer Wohn- und Gewerbegebiete bzw. -standorte.

## II. Weiterentwicklung des Liniennetzes

- Neuordnung des Liniennetzes im westlichen Landkreis im Dezember 2017 erfolgt; aktuelle belastbare Fahrgastzahlen (Erhebung durch den MVV bis einschließlich Januar 2019) werden bis Ende 2019 verfügbar sein.
- Neu eingeführten Buslinien muss Zeit gegeben werden (erfahrungsgemäß zwei bis drei Jahre), um sich zu etablieren; anfangs entsteht sonst in der Bevölkerung vereinzelt der Eindruck mangelnder Akzeptanz.
- in Etablierungsphase nur kleine Anpassungen (Abfahrtszeiten, Linienweg)
  - Gewohnheiten der Fahrgäste müssen sich umstellen
  - Linien müssen beworben werden

### Tangentialverbindungen zwischen S-Bahn-Linien verstärken

- Zubringerfunktion zur S-Bahn als Anbindung für „Anwohner in der Fläche“ (da die S-Bahn-Strecken radial auf München zulaufen, vergrößert sich der Bereich zwischen den S-Bahn-Ästen mit zunehmendem Abstand zur Landeshauptstadt)
- Wechsel zwischen S 3, S 4 und S 8 bei Störungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einfacher

- Tangentialverbindungen sind auch hinsichtlich des Schülerverkehrs wichtig, da immer mehr Schülerinnen und Schüler weiterführende Schulen in größerer Entfernung zu ihrem Wohnort besuchen.

**Regionalzüge**

- Regionalzüge sind wegen der kurzen Reisezeit (schneller als S-Bahn aufgrund einer geringeren Anzahl von Halten) nach München und ihrer Anbindung über das S-Bahn-Netz hinaus (z.B. Augsburg, Weilheim) wichtiges Verkehrsmittel
- zu seltene Halte in Althegnenberg als wesentliches Zugangshemmnis im nordwestlichen Landkreis
- starke Nutzung des P+R-Platzes am Bahnhof in Mammendorf (Regionalzughalte)
  - ➢ bessere Bewerbung der Zubringerfunktion der MVV-Regionalbusse zum Bahnhof erscheint notwendig

**Verknüpfung S-Bahn/Regionalzug – Bus**

- Möglichst jede S-Bahn/Regionalzug mit entsprechenden Busverbindungen anbinden (aus möglichst vielen Orten Direktverbindungen zum Bahnhof)
- Notwendigkeit einer permanenten Anpassung des Busfahrplans an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
  - ➢ dies kann bei den aktuellen Takten der Busfahrpläne aber meist nur in eine Richtung geschehen aufgrund der unterschiedlichen Abfahrzeiten der Züge in beide Richtungen. Somit wird für die Anpassung des Busfahrplans immer die Hauptlastrichtung der Fahrgäste gewählt
- Problem der Anschlusssicherung bei Verspätungen im SPNV
  - o Bus wartet nicht (bspw. in Grafrath), weil für den Fahrer keine digitalen Echtzeitinformationen der S-Bahn vorhanden sind
    - ➢ Abfahrt erfolgt derzeit auf Sicht
    - ➢ Warten nur im Rahmen des Fahrplans möglich (vertragliche Regelung: Busfahrer sollen so lange warten, wie es ihr Fahrplan erlaubt)

**Neuordnung der Verkehrsströme am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck**

- Stadt Fürstenfeldbruck als Baulastträger für den Busbahnhof steht in Abstimmung mit dem Verkehrsforum FFB, das einen Planungsvorschlag zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ausgearbeitet hat.
  - o Problem: Fußweg S-Bahnhof – Busbahnhof ist für Fußgänger ungünstig, da eine Überquerung der von vielen Autofahrern als Schleichweg (Durchgangsverkehr) genutzten Straße hinter dem Bahnhofsgebäudes notwendig ist. Da auch viele Schülerinnen und Schüler diesen Fußweg nutzen, sollte von Seiten der Stadt Fürstenfeldbruck für mehr Sicherheit gesorgt werden.
  - o Folge: Busse stehen mehrere Ampelphasen im Stau (Verspätungen)
  - o Ziel: Verkehrsberuhigung durch: Fußgängerübergänge (Zebrastreifen), Verbreiterung Gehwege, Wendeschleifen Pkw (Durchfahrtverbot)
- Bereitstellung weiterführender Informationen durch das Verkehrsforum FFB auf Anfrage

**Anbindung des Fliegerhorstgeländes in Fürstenfeldbruck**

- Planungen für die Umnutzung des Fliegerhorstgeländes werden aktuell von den vier betroffenen Kommunen Emmering, Fürstenfeldbruck, Maisach und Olching unter Einbeziehung des Landratsamtes Fürstenfeldbruck erarbeitet. Die Umsetzung ist dabei abhängig von Terminkette der Auflassung des Fliegerhorstgeländes durch die Bundeswehr.
- Die zukünftige Anbindung sollte in Bezug auf den Umfang und die zeitliche Umsetzung so geplant werden, dass von Anfang an eine niederschwellige und umfassende ÖPNV-Nutzung möglich ist. Alternative Verkehrsmittel sind mit in Betracht zu ziehen, z.B. Seilbahn oder Trambahn.

**Neuordnung des Stadtverkehrs in Germering**

- Innerörtliche Aufwertung der MVV-Regionalbuslinien 851 und 857 zur Verbesserung des Stadtverkehrs in Germering erwünscht
- „Ringlinie“ zur besseren Erschließung des Bereichs südlich der S8, z.B. S-Bahnhof Harthaus Südseite – Hartstraße - Staatsstraße 2544 - GEP – Kriemhildenstraße – S-Bahnhof Harthaus Nordseite
- Alternativ: Bahnhof Harthaus Südseite – Hartstraße - Staatsstraße 2544 - GEP – mit Option Verlängerung bis Puchheim über B2 oder Augsburger/Untere Bahnhofsstraße möglich

**Anbindung und Neuordnung der Linien im nordöstlichen Landkreis (Eichenau, Gröbenzell, Olching und Puchheim)**

- Einführung einer umsteigefreien Busverbindung Olching – Eichenau – Puchheim – Germering zur Verbesserung der Anbindung von Eichenau und Olching an Germering
  - hohe Attraktivität der Verbindung Eichenau – Olching (gutes Angebot, hohe Nachfrage)
- Taktverdichtung (10-Minuten-Takt in Stoßzeiten) auf der MVV-Regionalbuslinie 830 (Lochhausen – Gröbenzell - Puchheim, Nord) als Antrag im Stadtrat gefordert
  - ➢ Antrag durch den Stadtrat von Puchheim zwischenzeitlich beschlossen
- Anpassungen auf der MVV-Regionalbuslinie 832 (Olching - Gröbenzell Nord - Puchheim Nord)
  - Bürgerfeedback über städtische Mitteilungsblätter erwünscht
  - Probleme in den verkehrsberuhigten Bereichen im Gröbenzell, evtl. veränderte Linienführung über Eschenrieder Straße. Allerdings gibt es neben kritischen Rückmeldungen zur busbedingen Verkehrsbelastung in den Bereichen auch sehr viele positive Stimmen zur guten ÖPNV-Anbindung durch die Busführung.
- Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 834 (Eichenau Nord - Olching, Cronenbergstraße)

- Neuordnung der MVV-Regionalbuslinien 841, 842, 854 im Bereich Eichenau - Puchheim
  - neue Linienführung durch Koppelung der bisherigen Linienführung der MVV-Regionalbuslinie 841 Eichenau – Puchheim Ort mit der MVV-Regionalbuslinie 854 Puchheim Ort – Puchheim S-Bahnhof
  - neue Linienführung auf der MVV-Regionalbuslinie 854 von Puchheim S-Bahnhof – Puchheim Ort mit Anbindung Gewerbegebiet Süd und Schule Süd in Puchheim mit Option Verlängerung bis Germering (S-Bahnhof Unterpfaffenhofen)
  - Anbindung der Wohngebiete sowie potenzielles Gewerbegebiet in Eichenau nördlich der S-Bahn beibehalten/berücksichtigen
  - sehr gute Erschließung durch die Ortslinien in Puchheim
    - ➢ kein weiteres Angebot erforderlich (Sättigung laut mancher Workshop-Teilnehmer erreicht)
    - ➢ Taktverdichtung auf 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit ein Wunsch vieler Fahrgäste (kommt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018)
  - Anbindung der MVV-Regionalbuslinie 842 (Eichenau, Spechtstraße – Eichenau, Nord (S)) an die Expressbuslinie X900 in Richtung Germering gewünscht
  - wenig Platz für Busse am Bahnhof Puchheim durch dichte Fahrzeugfolge bedingt durch die Anpassung der Fahrpläne an S-Bahn-Abfahrten/Ankünfte

**Anbindung des Neubaus für das Betriebsgelände des AmperVerbands**

- bisher Pendlerverkehr über S-Bahnhalte Olching (ca. 1 km Fußweg) bzw. Gröbenzell
- ÖPNV-Anbindung des neuen Betriebsgeländes erwünscht und erforderlich
  - ➢ Anfangslösung für Dezember 2018 vorgesehen (neue Haltestelle auf der MVV-Regionalbuslinie 832 Olching Bf. - Gröbenzell Bf. Nord - Puchheim Bf. Nord)
- Bauliche Voraussetzungen z.B. für Buswendeschleife müssen im Voraus geschaffen werden.
  - ➢ ÖPNV ist bei Neuplanungen/Neubauten bereits hinreichend zu berücksichtigen/beteiligen; Nachrüsten ist immer schwierig

**Anbindung von Egenhofen**

- Anbindung von Egenhofen aktuell im 40-Minuten Grundtakt, Verstärkung auf 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit gewünscht
- Mehr direkte Verbindungen zum Viscardi-Gymnasium in Fürstenfeldbruck gewünscht
  - ➢ aktuell gibt es eine direkte Fahrt mit der MVV-Regionalbuslinie 871 von Egenhofen zum Viscardi-Gymnasium an Schultagen ab 6.40 Uhr; da diese Verbindung nicht von allen als passgenau empfunden wird, werden aktuell noch viele Schulwege über den Motorisierten Individualverkehr (MIV) organisiert
- Anbindung von Egenhofen an die MVV-Regionalbuslinie 732 (Gaggers/Egenburg - Odelzhausen - Sulzemoos – Pasing) in Odelzhausen
  - Federführend ist der Landkreis Dachau (Abstimmung läuft).
  - Wünsche vom Landkreis Fürstenfeldbruck bereits seit langem mehrfach an den Landkreis Dachau übermittelt

- Verbindung Egenhofen – Mammendorf (Anschluss an S- und Regionalbahn in beide Richtungen) gewünscht
  - ➢ Aktuell gibt es mit der MVV-Regionalbuslinie 871 eine Verbindung nach Maisach zur S-Bahn, nicht aber zu den Regionalzügen, die in Mammendorf halten.
- Öffentlichkeitsbeteiligung an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Herbst 2018) soll auf Initiative des Bürgermeisters über Mitteilungsblatt der Gemeinde kommuniziert werden.

**Anbindung von Moorenweis**

- Die MVV-Regionalbuslinie 825 (Dünzelbach – Jesenwang – Fürstenfeldbruck) sollte wegen der wichtigen Anbindung von Moorenweis an Fürstenfeldbruck auch samstags fahren.

**Anbindung von Maisach**

- P+R-Platz am S-Bahnhof von Maisach überlastet
  - Privater Pkw dient häufig als Zubringer zur S-Bahn.
  - beginnender 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit ab S-Bahnhof Maisch in Richtung München
  - ➢ Verbesserung der Situation durch eine mögliche neue Expressbusanbindung (aus Fürstenfeldbruck, in den Landkreis Dachau) erhofft

**Anbindung von Mittelstetten**

- Der Ortsteil Hanshofen (derzeit 19 Einwohner) sollte mit dem ÖPNV über die dortige Stichstraße angebunden werden.
  - ➢ durch Ruf-Taxi vorgesehen (Nachtrag: bereits Anfang Juli 2018 umgesetzt)
  - ➢ Problematisch ist das Fehlen einer geeigneten Wendefläche für den Bus, so dass dieser den Ortsteil nicht anfahren kann.

## III. Gestaltung Schülerverkehre

- Anbindung der vier großen weiterführenden Schulen in Fürstenfeldbruck besser gestalten
  - Schulzeitstaffelung wegen S-Bahn bereits erfolgt
  - Anbindung der Schüler aus den Landkreisen Dachau und Starnberg – Fahrplan ist in Ordnung, teilweise Abstand zwischen Busankunft und Schulbeginn zu knapp wegen Verspätungen der Busse (bedingt durch Berufsverkehr)
- Umstellung auf G9 bedeutet insgesamt höhere Schülerbeförderungszahlen und eine Verlagerung der Schulendzeiten mehr auf 13 Uhr
- Förderzentrum Fürstenfeldbruck
  - Fahrtzeiten grundsätzlich gut, aber für einzelne Schüler problematisch
  - Abstimmung bilateral im Nachgang der Workshops zwischen Landratsamt und Schule
- Pestalozzischule Fürstenfeldbruck
  - um 15.30 Uhr Schulschluss
  - Anbindung mancher kleiner Orte Richtung Maisach unzureichend

- Optimierungsbedarf im freigestellten Schülerverkehr Richtung Landkreis Landsberg am Lech (Schondorf, Diessen, St. Otilien)
  - ➢ Für diese landkreisübergreifenden Schülerverkehre in einen Landkreis außerhalb des MVV-Gebiets stellt der Landkreis Fürstenfeldbruck Verbindungen im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs zur Verfügung.
- Anbindung an das Gymnasium Mering ist gegenwärtig nicht notwendig (Aufnahmestopp für Schüler).

## IV. Gestaltung Wochenend- und Freizeitverkehre

- Badebusse
  - MVV-Regionalbuslinie 820 (Seefeld-Hechendorf - Inning - Grafrath - Buchenau - FFB, Schöngeisinger Straße) wegen mangelnder Information zur Anbindung von Wörthsee und Pilsensee noch zu wenig genutzt
  - Einrichtung eines „Badebusses" zur Anbindung von Olchinger See, Böhmerweiher, Eichenauer See, Germeringer See erwünscht (auch für Münchner Tagesausflügler)
  - „Badebus" grundsätzlich befürwortet
- Wunsch einer touristischen Ringlinie (keine konkrete Linienführung benannt) und der touristischen Anbindung des Klosters Andechs an Fürstenfeldbruck
- Wahl der Ausflugsziele z.B. von Münchner Wochenendausflüglern wird wesentlich von ÖPNV-Erreichbarkeit beeinflusst
- Erweiterung des RufTaxi-Angebots um landkreisübergreifende „Discolinien"
  - Angebot richtet sich hauptsächlich an Jugendliche
  - Routen sind den Bedürfnissen der Discobesucher angepasst (Haltestellen vor Diskotheken); Einstieg an der Disco; Ausstieg per Zuruf auch zwischen den Haltestellen (z.B. an der Haustür) gewünscht.
    - ➢ Dies widerspricht dem Konzept des RufTaxis als ÖPNV-Verkehrsmittel mit Haltestellenbedienung. Schon aus versicherungstechnischen Gründen dürfen Busse und RufTaxis nur an Haltestellen anhalten und Fahrgäste ein- bzw. aussteigen lassen. Dies ist auch der zentrale Unterschied zu Taxis.
- Ausweitung des Angebotes der Nachtbuslinien N80 und N81 gewünscht
  - Ringlinien werden gut angenommen (Nachtleben, Schichtarbeiter)
  - Fahrten auch tagsüber als Alternative zu S-Bahn gewünscht

# V. Verbindungen in Nachbarlandkreise und die Landeshauptstadt München

### Landeshauptstadt München

- Stärkung der Verknüpfung Germering – Freiham – (Westkreuz / Pasing)
  - bessere Anbindung von Freiham an den Landkreis Fürstenfeldbruck (Stadt Germering)
  - Verkehr als Parallelbus und damit Alternative für S-Bahn
  - damit auch bessere Anbindung der Fachoberschule Germering (ca. 50 % der Schüler Einpendler aus München)
    - ➢ Planungen des Landratsamtes Fürstenfeldbruck und des MVV mit der Stadt Germering und der MVG laufen bereits.

### Landkreis Starnberg

- Stärkung der Verknüpfung Germering – KIM (Kraillinger Innovationsmeile) – Gauting (MVV-Regionalbuslinie 907)
  - hohes Aufkommen an Berufspendlern
  - Schülerbeziehungen zwischen Germering – Gauting
  - ➢ Die MVV-Regionalbuslinie bietet Direktverbindung zwischen den S-Bahnhöfen von Germering und Gauting.
- Wunsch nach einer Verbindung von Fürstenfeldbruck nach Oberpfaffenhofen (Ortsteil von Weßling im Landkreis Starnberg)

### Landkreis Landsberg am Lech

- Einführung einer Busverbindung vom Landkreis Fürstenfeldbruck nach Geltendorf
  - ➢ Abstimmungen sind nicht einfach, weil der Landkreis Landsberg am Lech kein Mitglied im MVV ist (Anwendung eines anderen Tarifes)
  - ➢ Gespräche zwischen Landkreisen und MVV laufen (enge Zusammenarbeit)

### Landkreis Dachau

- hohe Nachfrage nach einer Expressbuslinie zwischen den beiden Kreisstädten Fürstenfeldbruck und Dachau
  - ➢ Der Landkreis Dachau hat den Antrag zurückgestellt (Abwarten eigener Nahverkehrsplanung, voraussichtlich abgeschlossen 2019)
- Wunsch einer tangentialen Buslinie als Projektlinie (z.B. MVV-Regionalbuslinie 836) mit Weiterführung bis Dachau (bisher Ende im Gewerbegebiet Geiselbullach)
  - ➢ überwiegend Zustimmung
  - ➢ Problem: Aktuell wegen Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreises Dachau „zurückgestellt“ (ebenso von der Gemeinde Bergkirchen)

### RufTaxi-Ausweitung

- Angebot auch über Landkreisgrenzen ausweiten
  - ➢ RufTaxi fährt bereits in Teilen der Landkreise Dachau und Aichach-Friedberg
  - ➢ Planungen über Ausdehnungen in den Landkreis Starnberg laufen bereits

# VI. Maßnahmen zur Busbeschleunigung

### Grundlegende Maßnahmen

- engere Zusammenarbeit der Kommunen mit Ordnungsämtern und Polizei notwendig (Hauptproblem: Behinderung durch parkende Pkw)
- Haltestellenkaps für Busse sind bevorzugt einzurichten
  - Das Haltestellenkap ist eine Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel, deren Rand bis an den Fahrstreifen des Straßenverkehrs bzw. an den Verkehrsraum der Straßenbahn vorgezogen ist – im Gegensatz zu einer Haltebucht, in die die Busse erst ein- und dann wieder ausfahren müssen.
  - Bevorrechtigung des ÖPNV (Abfahrt von Haltestellen ohne Zeitverluste)
- Busspuren aus baulicher Sicht oftmals schwierig; Prüfung einer Umsetzung nötig
- Prüfung von Busschleusen
  - Busschleusen sind signaltechnisch (Ampel) oder baulich gesicherte Fahrbahnabschnitte an Straßenkreuzungen die ausschließlich dem Linienverkehr von Bussen zur „Eingliederung“ in den fließenden Verkehr vorbehalten sind

### Punktuelle Verbesserungen

- Verbesserungsbedarf in Germering auf der Kriemhildenstraße und im Bereich der Unteren Bahnhofsstraße (Neugestaltung)
- Staatsstraße Gröbenzell – München (Linienweg der MVV-Regionalbuslinie 830): bei Planungen für Radwege Busspur berücksichtigen
- Beschleunigung der Expressbuslinien X845 (Fürstenfeldbruck-Germering) und X900 (Fürstenfeldbruck-Starnberg) an der Abfahrt vom Bahnhof in Fürstenfeldbruck zur B 2 sowie X845 in Puchheim (Ampelvorrang)
- Beschleunigung der MVV-Regionalbuslinie 854 (Öffnung Laurenzerweg durch den Stadtrat Puchheim abgelehnt)
  - Konflikte wurden in Begegnungsfällen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Bussen gesehen
  - Kommunikation ist schwierig, wenn für MIV gesperrt aber für Busse offen
  - Gefährdung für Radfahrer befürchtet
- Busbeschleunigung auf Bundesstraßen B 2 und B 471 erwünscht
  - Berufsverkehr sorgt für Verspätungen
  - Knotenpunkte besonders kritisch
- vereinzelte Kritik an „zu schnell fahrenden Bussen“ innerhalb der Siedlungsgebiete
  - ➢ hoher Fahrplandruck zur Erreichung der Anschlüsse (Verspätungen durch Berufsverkehr aufholen)
  - ➢ wegen Fahrtenschreibern in Fahrzeugen und drohenden Sanktionen für die Busfahrer sehr unwahrscheinlich und kann vom Verkehrsunternehmen genau überprüft werden
  - ➢ vielleicht nur falsche Wahrnehmung (großer Bus, enge Ortsdurchfahrt)

## VII. Erleichterung des Umstiegs vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV

- Fokus auf die Senioren legen, aber auch andere Nutzergruppen des ÖPNV
- Fahrer als Auskunftsquelle (oft nicht mehr gegeben durch teils orts- und sprachunkundiges Fahrpersonal bei Neueinstellungen – die Verkehrsunternehmen schulen ihr Fahrpersonal intensiv und regelmäßig)
- Seniorenseminare werden über Seniorenverbände, VHS oder ähnliche Organisationen angeboten (Einstieg mit Rollatoren wird grundsätzlich begrüßt und durch Verkehrsunternehmen unterstützt).
- spezielle Senioreninformationen erwünscht
- Neue Stelle im Landratsamt für Qualitätsmanagement im ÖPNV (12 Std./Woche) für Zusammenarbeit mit Sozialverbänden wird eingerichtet.
  - ➢ besetzt ab Mitte November

## VIII. Marketing

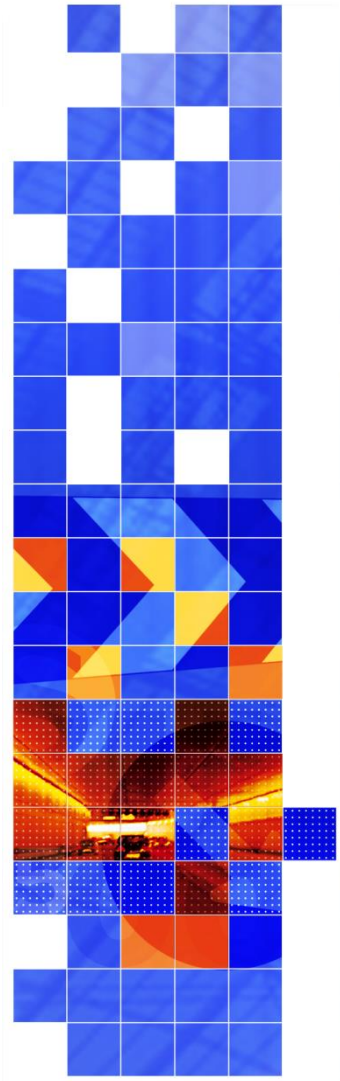
- farbliche Gestaltung der Buslinien mit besserem Wiedererkennungswert (grüne Linie, usw.); Abstimmung mit MVV-Standard für die Gestaltung der MVV-Regionalbusse notwendig
  - ➢ Umsetzung schwierig (46 Linien, 46 unterscheidbare Farben?)
  - ➢ andere Kennzeichnungsmerkmale in Diskussion für bestimmte Linien (z.B. Symbole mit hohem Wiedererkennungswert)
- gemeindescharfe Tarifinformationen zu neuen Regelungen
  - ➢ durch Landkreis in Arbeit
  - ➢ werden rechtzeitig vor Inkrafttreten der neuen Tarifreform verteilt werden
- „RufTaxi" – Name ist Zugangshemmnis (vor allem Senioren könnten denken, es sei so teuer und exklusiv wie ein Taxi), neue Namensgestaltung angeregt
- Freies W-LAN in Bussen
  - ➢ Auf MVV-Regionalbuslinie 820 bereits verfügbar (4 Busse ausgestattet)
  - ➢ Fördermittel für 20 weitere Busse genehmigt
  - ➢ Mit neuen Linienausschreibungen erfolgt schrittweise Einführung landkreisweit

## IX. Tarif

- mehr Veranstaltungs- und Kombitickets (z.B. Fitnesszentrum)
  - ➢ Problem: Einnahmeausfälle (Ausgleichsleistungen) sind kompliziert zu berechnen und durch den Landkreis zu begleichen
- Preisgestaltung im ÖPNV wesentliches Zugangshemmnis – muss abgebaut werden
  - o Minimierung der unterschiedlichen Tarifzonen soll die Preise auf Kurzstrecken fairer gestalten – dieser Wunsch wird mit der MVV-Tarifreform umgesetzt
  - o Überlappungsbereiche als Einstieg in den entfernungsabhängigen Tarif (ebenfalls ein Baustein der Tarifreform im MVV)

## X. Fahrradmitnahme

- Fahrradmitnahme spielt im Freizeitverkehr immer größere Rolle (z.B. um Ammerseebahn zu erreichen. In Zügen ist die Radmitnahme meist erlaubt)
  - Züge bieten mehr Platz für Fahrräder
  - Klappräder sind auch in Bussen erlaubt
  - in Bussen muss eine Fläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen freigehalten werden (Fahrradfahrer müssten bei Zustieg o.g. Nutzer um Ausstieg gebeten werden – Kommunikation schwierig und mit enormem Zeitaufwand verbunden, daher Fahrräder nicht zugelassen)
  - eine weitere Sondernutzungsfläche wäre nur zu Lasten von Sitzplätzen möglich (nicht gewollt)
- Vorschlag: Liniendefinition – wo ist Radmitnahme möglich
  - geht wegen oben beschriebener, allgemein gültiger Problematik in Regionalbussen nicht
- Radlbus analog zum extra auf der Linie Tutzing-Andechs-Herrsching vom Landkreis Starnberg eingesetzten Bus mit entsprechender Radhalterung
  - Es gibt eine enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Landratsämtern.
  - Da vom Landkreis Starnberg bei der Radmitnahme zunächst negative Erfahrungen mit einem eingesetzten Radanhänger gemacht wurden und nun ein neues System mit Halterung getestet wird, sollen zunächst die Ergebnisse abgewartet werden.



# Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck

## Anlage 11 - Protokoll der Workshop-Reihe Teil: Haltestellenstandard und Barrierefreiheit

AUFTRAGGEBER

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Stabsstelle
Öffentlicher Personennahverkehr
Münchner Straße 41
82256 Fürstenfeldbruck

DATUM

26. September 2018

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

# Workshop-Reihe für den Nahverkehrsplan

Landratsamt Fürstenfeldbruck, 18.06.2018 – 21.06.2018 (3 Veranstaltungen)

## Einzelveranstaltungen und Teilnehmer

<table>
<tr><th>Zeit</th><th>TOP</th><th>Teilnehmer</th></tr>
<tr><td colspan="2">Östlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Alling, Germering, Gröbenzell, Puchheim)</td><td rowspan="15">▪ Landratsamt Fürstenfeldbruck<br>- Agenda 21<br>- Beauftragter für Menschen mit Behinderung<br>- ÖPNV<br>- Radbeauftragter<br>- Referat für Räumliche Planung und Entwicklung<br>- Regionalmanagement<br>- Schülerbeförderung<br>- Seniorenfachberatung<br>- Tourismusbeauftragte<br>▪ ISUP GmbH<br>▪ MVV und Verkehrsunternehmen<br>▪ Vertreter der Städte und Gemeinden<br>- Bürgermeister<br>- Verwaltungsmitarbeiter<br>- Stadt- bzw. Gemeinderäte<br>▪ Vertreter der LH München (nur östlicher und mittlerer Landkreis) und Nachbarlandkreise<br>▪ Kreispolitiker (Energie-, Umwelt- und Planungsausschuss des Kreistages) und Kreistagsreferenten<br>▪ Vertreter weiterführender Schulen<br>▪ Vertreter von Vereinen und Institutionen<br>- ADFC<br>- AmperVerband<br>- Fahrgastverband Pro Bahn<br>- Stadtwerke Germering<br>- Verkehrsforum FFB</td></tr>
<tr><td rowspan="5">18.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mittlerer Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Egenhofen, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">19.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Westlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Adelshofen, Althegnenberg, Grafrath, Hattenhofen, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Mammendorf, Mittelstetten, Moorenweis, Oberschweinbach, Schöngeising, Türkenfeld)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">21.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
</table>

## Diskussion, Anregungen und Vorschläge zu folgenden Schwerpunkten

Im Folgenden werden die inhaltlichen Schwerpunkte des Themen-Tisches 2 **„Haltestellenstandard und Barrierefreiheit“** stichpunktartig zusammengefasst.

Die Definition eines Haltestellenstandards soll die Qualität des ÖPNV im Landkreis weiter verbessern. Hierzu wurden alle Haltestellen erfasst und anschließend entsprechend ihrer Einsteigerzahlen und dem Umfeld (nachfrageerzeugende Einrichtungen wie Krankenhäuser, Versorgungseinrichtungen, Schulen, Pflegeheime, etc.) kategorisiert (Kategorien A: hohe verkehrliche Bedeutung bis D: derzeit geringe verkehrliche Bedeutung). Jede der knapp 400 Haltestellen im Landkreis Fürstenfeldbruck soll demnach über eine Mindestausstattung bzgl. Barrierefreiheit und Service verfügen. Je höher eine Haltestelle kategorisiert ist, desto größer sind die Anforderungen an deren Ausstattung. Gemäß der Forderung des PBefG zur weitgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 wird ein zeitliches Umsetzungskonzept entwickelt, das die Haltestellen entsprechend ihrer Kategorie priorisiert und darüber hinaus einzelne temporäre Ausnahmeregelungen festlegt.

## I. Haltestellenkategorisierung

- Haltestellen werden nach ihrer Fahrgastfrequentierung (Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Tag) sowie verkehrlichen Funktion im Netz (überörtliche Bedeutung, Einrichtungen in der Nähe, Erschließungswirkung) einer Haltestellenkategorie zugeordnet
  - Kategorie A: > 3.500 Ein-/Aussteiger (hohe Verknüpfungsfunktion, Einrichtungen im Einzugsbereich mit überörtlicher Bedeutung)
  - Kategorie B: 400 bis 3.500 Ein-/Aussteiger (Verknüpfungsfunktion, Einrichtungen im Einzugsbereich mit lokaler Bedeutung)
  - Kategorie C: 50 bis 400 Ein-/Aussteiger
  - Kategorie D: < 50 Ein-/Aussteiger
- Definition der Haltestellenkategorie anhand der Fahrgastfrequentierung sollte beachten, dass durch die Erhöhung der ÖPNV-Qualität eine Haltestelle künftig auch stärker nachgefragt und damit höher kategorisiert werden könnte
  - ➢ im Standard beachten; aus nachhaltiger Sicht besser höheren Standard umsetzen um später nicht nachrüsten zu müssen
- Bei der Trennung der Kategorien nach Fahrgastfrequentierung sollten die Grenzen überdacht werden.
  - z.B. über 2.000 (A), 400 bis 2000 (B), 50 bis 400 (C), unter 50 (D)
    - ➢ aktuelle Zahlen sollten abgewartet werden; diese werden 2019 vorliegen (vorläufige Ergebnisse im Herbst 2018) und könnten noch zu Verschiebungen führen (Achtung: Nachfrage passt sich stetig an)
  - Es wurde der Wunsch geäußert, dass die Kommunen nach den Workshops die Haltestellenlisten zum Gegenprüfen und Wünsche äußern zugeschickt bekommen
- innerhalb einer Kategorie ein einheitlicher Standard als Zielvorgabe und einheitlicher Standard als Mindestvorgabe

## II. Haltestellenpriorisierung (Welche Haltestellen. sind bevorrechtigt umzubauen?)

- Haltestellen an S-Bahnhöfen, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäusern, Ärztehäusern, Behindertenwerkstätten sind zuerst barrierefrei auszubauen.
- Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sollten hohe Priorität erhalten.
- Jeder Ort (Ortsteil) außerhalb der größeren Städte muss zeitnah über mindestens eine barrierefreie Haltestelle verfügen.
  - in Rücksprache mit den Kommunen bei der Festlegung
  - möglichst zentral gelegen, viele Fahrgäste/Umsteiger
- Kommunen müssen Stufenplan aufstellen (Umsetzungsreihenfolge) oder aufstellen lassen (Empfehlung sollte im Rahmen des Nahverkehrsplans durch den Landkreis vorgegeben werden), der regelt, wo eventuell zeitliche Umsetzungsausnahmen zuzulassen sind.
  - Für diese zeitverzögerten Umsetzungen (nach 2023) bedarf es einer guten Begründung.
  - Diese Begründungen können zwar die Frist bis zur Umsetzung entsprechend verlängern, entbinden aber nicht dauerhaft vom Rechtsanspruch der Fahrgäste auf barrierefrei ausgebaute Haltestellen

## III. Haltestellenstandard und Mindestausstattung jeder Haltestelle

### Allgemeinde Hinweise

- Haltestellen haben große repräsentative Wirkung und Funktion und sollten mit hoher Qualität ausgestattet werden (Aushängeschild), um die Konkurrenzfähigkeit zu gewährleisten (gegenüber Nachbarlandkreisen, Fahrgastgewinnung).
  - Festlegung eines im Ziel ambitionierten Standards für den Landkreis
  - Landkreis lässt zur Unterstützung der Städte und Gemeinden ein Haltestellenkataster erarbeiten
  - Zuständigkeit für den Haltestellenausbau liegt bei den Baulastträgern (häufig Städte und Gemeinden)
- Neben der geforderten Mindestausstattung (Haltestellenmast mit Haltestellenschild, bedienten Linien und Fahrplan-/Tarifinformationen erfolgt eine Trennung zwischen harten (Barrierefreiheit) und weichen (Ausstattung) Kriterien.
  - hart: stufenfreier Zugang zur Haltestelle, taktiles Blindenleitsystem, Fahrgastinformationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (Forderung nach PBefG)
  - weich: Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Dynamische Fahrgastinformationen, Fahrradabstellanlagen, Papierkorb (Vorhandensein ist wünschenswert, aber nicht zwingend gefordert)
- Definition eines Standards bzgl. (Service-)Ausstattung vierstufig mit Spielraum zur Anpassung an örtliche Gegebenheiten bzw. das bauliche Umfeld
  - Flexibilität und Gestaltungsspielräume für Kommunen
  - Differenzierung: was MUSS (Pflicht) und was KANN (wünschenswert) umgesetzt werden

- Vorschlag zur Differenzierung der Haltestellenausstattung nach Richtung
  - Bei Haltestellen in Ortslagen soll aus Kostengründen zunächst nur ein einseitiger voller Ausbau notwendig sein (Serviceausstattung); Barrierefreiheit in der anderen Richtung zunächst nur im Mindeststandard realisiert (gilt für alle Haltestellen)
    - ➢ dies kann zu spontanen Straßenquerungen durch Fahrgäste führen, die an der voll ausgebauten Haltestelle gewartet haben und dann wechseln, um in den heranfahrenden Bus in Wunschrichtung einsteigen zu können.
  - östlicher Landkreis: Keine Trennung der Ausstattung nach Richtung
  - westlicher Landkreis: Ein ausgebauter Haltepunkt je Haltestelle (eine Haltestelle besteht i. d. R. aus zwei Haltepunkten je Fahrtrichtung; der Haltepunkt entspricht örtlich der Lage des Haltestellenmastes) vorerst ausreichend
    - ➢ Straßenquerung wird hier unkritisch gesehen, wegen der niedrigen Verkehrsbelastung der Straßen
- Bei baulich schwierigem Umfeld muss jeweils die beste Möglichkeit zur Umsetzung gefunden werden, da ein barrierefreier Ausbau gesetzlich vorgegeben ist.
- allgemeiner Zielkonflikt bei der Festlegung eines allgemeinen Haltestellenstandards
  - ein zu hoher Standard für den Landkreis hemmt den Ausbau (Überforderung, fehlendes Knowhow, zu hohe Kosten)
  - Standard sollte aber bereits eine wachsende Nachfrage berücksichtigen (besser zu viel als zu wenig Qualität; Anreizwirkung, Nachhaltigkeit)
  - Ausbau einer Haltestelle sollte nicht schrittweise erfolgen, sondern von Grund auf und komplett um langfristig Kosten zu sparen und oben genannte Vorteile zu realisieren

**Haltestellenausstattung (Mindest-)**

- Haltestellenmast gemäß MVV-Standard (es gibt zwei mögliche Varianten – je nach dem, wo der Mast gesetzt wird)
  - nur ein Haltestellenschild eines Verbundes (gemeinsame Lösung erarbeiten bei Verknüpfungspunkten an Verbundgrenze (Bsp. Tegernbach an der Grenze zum Landkreis Aichach-Friedberg, wo Schilder von MVV und AVV aufgestellt sind))
    - ➢ dies ist eine Haftungsfrage, es gibt grundlegende Vorgaben
    - ➢ keiner verzichtet auf ein eigenes Schild angesichts der rechtlichen Schwierigkeiten
- Fahrplan und Tarifinformationen
  - Fahrplan- und Tarifinformationen in ausreichender Größe (A3) und angepasster Anbringungshöhe
    - ➢ Zuständigkeit liegt beim MVV, Gespräche mit dem Landratsamt laufen
  - an Haltestellen Preise für Einzelfahrten auf stark nachgefragten Relationen ergänzen („Dienst am Kunden“)
    - ➢ Tarifinformationen hängen aus. Diese speziellen Informationen werden eher in den ortsscharfen Informationsmaterialien enthalten sein.
- ausreichende Beleuchtung (Definition Leuchtstärke, Abstand, Leuchtkörper)
- kontrastreiche, befestigte Fläche

- Bordsteinhöhe 12-18cm (Gewährleistung des Einstiegs mit Rollstuhl über eine Rampe in den Bus)
- taktile Elemente zur Auffindung des Einstiegs mit dem Langstock für blinde und stark sehbehinderte Menschen
  - Einstiegsfeld: i.d.R. 120x90 cm große Fläche aus Rippenplatten, die mit dem Landstock „ertastet" werden können
  - Erfordernis, dass der Fahrer exakt an dieser Stelle hält (Schulung)
- Sitzmöglichkeiten/Bank und Witterungsschutz/Überdachung (Definition der Variante) an fast allen Haltestellen entlang einer Linie erforderlich (Ausnahmen durch Kommunen zu benennen)
  - im östlichen Landkreis Sitzgelegenheiten wichtiger angesehen (Senioren); aber grundlegende Frage, wie sinnvoll Sitzgelegenheiten ohne Witterungsschutz sind
  - im westlichen Landkreis nachrangig ggü. Witterungsschutz/Überdachung
- ausreichend Fahrradabstellanlagen
  - sollten in Quantität und Qualität mit der Haltestellenkategorie wachsen
    - Fahrradabstellanlagen (einzelne einfache Haltebügel) an allen Haltestellen (auch Kategorie D) wünschenswert
    - Höhere Anforderungen in Anzahl und Qualität (z.B. Überdachung, Diebstahlsicherheit, Fahrradparkhaus) an Haltestellen der Kategorie A
  - der Radverkehr ist bei der Konzeption von Haltestellen direkt zu berücksichtigen (Radwege, bessere Verknüpfung Radverkehr und ÖPNV)
- Abfallbehälter und deren regelmäßige Leerung

**Buswartehäuschen**

- Fahrgastunterstand/Witterungsschutz/Wartehäuschen
  - im westlichen Landkreis als Grundausstattung gewünscht (Haltestellen ohne Witterungsschutz haben schlechtes Ansehen)
  - im östlichen Landkreis wurde diesem von einigen Workshop-Teilnehmern eher weniger Bedeutung beigemessen, da es „immer Gebäude in der Nähe gebe, wo man sich unterstellen könne", von anderen Teilnehmern hingegen als durchaus sehr wichtig eingestuft („oftmals wollen Gebäudebesitzer nicht, dass Busfahrgäste sich bei ihnen für die Wartezeit unterstellen")
- Standard als konkrete Vorgabe für Bushäuschen definieren (einfaches, marodes Häuschen hat extrem schlechte Außenwirkung).
  - nur qualitativ hochwertig bauen bzw. ausbauen (wenig anfällig gegen Witterung, Vandalismus, Werbung)
  - Kosten ca. 8-12.000 EUR (Ersparnis wegen Mehrfachbestellungen im Landkreis möglich bei Absprachen unter den Städten und Gemeinden)
  - Identifikation/(Wieder-)Erkennbarkeit (vgl. MVV-Regionalbusse)
  - Förderung ist möglich

### Zusatzausstattung höherrangiger Haltestellen

- Echtzeitfahrgastinformationen (auch zur S-Bahn)
  - ➢ Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) in Arbeit (MVV), wird bis in circa 3 Jahren schrittweise umgesetzt werden
- großzügige Warteflächen
  - ➢ große Flächenbedarfe manchmal schwer umsetzbar
- Umgebungspläne/Stadtpläne
- Schließfächer (Gepäck, Fahrradhelme, etc.)
- Haltestellen brauchen auch informativen Charakter
  - Informationssäulen oder „Schwarze Bretter" zum Anheften von Informationen außerhalb des ÖPNV wie Werbung, Ankündigungen von Veranstaltungen etc. (Verhindern wildes Bekleben)
  - fester Kümmerer (beim Baulastträger der Haltestelle) notwendig bzgl. Instandhaltung, Pflege, Aktualisierung
  - Vermarktung der Flächen an den Wartehäuschen zur Refinanzierung
    - ➢ Dies führt allerdings dazu, dass Informationen schlechter wahrgenommen werden und kann ein Anreiz zu mehr „Schmierereien und Bekleben" sein.

## IV. Barrierefreiheit

### Allgemeine Hinweise

- Barrierefreiheit betrifft alle Nutzergruppen gleichermaßen (persönliche Einschränkungen oder durch mitgeführte Gegenstände (z.B. Kinderwagen, Gepäck)).
- Grundmaß an Barrierefreiheit und Service muss jede Haltestelle aufweisen, um PBefG gerecht zu werden (Notwendigkeit wird von den Workshop-Teilnehmern eingesehen, ist aber nur mit gestaffelter Umsetzung machbar). Ab dem Jahr 2023 haben die Fahrgäste in Bayern einen Rechtsanspruch auf barrierefrei ausgebaute Haltestellen.
- Definition des Standards bzgl. Barrierefreiheit zweistufig (Minimum, hoher Standard)
  - Festlegung, was MUSS (Mindestmaß Barrierefreiheit) und was KANN (wünschenswert) umgesetzt werden
  - Mindestausstattung Barrierefreiheit: Stufenfreiheit (sowohl Zuwegung sowie Ein- und Ausstieg), taktile Elemente (Einstiegsbereich)
- Senioren sind häufig von Mobilitätseinschränkungen betroffen, daher auch starker Fokus auf den verbesserten Zugang von Senioren zum ÖPNV.
  - Nachbarschaftshilfe (=Gruppe von Ehrenamtlichen) zur Unterstützung von u.a. Senioren in kritischen Lebenssituationen in Landsberied umgesetzt (Fahrdienste, Hilfe bei Behördengängen, etc.)
  - Gründung von Schüler-Senioren-Patenschaften auf kommunaler Ebene gewünscht
  - Kommunale Seniorenclubs/-beiräte oder Bürgerversammlungen zum Erfahrungsaustausch gründen bzw. wo vorhanden weiter ausbauen

- Informationen über barrierefreie Haltestellen sind analog zur Auskunft des MVV zu barrierefreien Bahnhöfen über Aushänge, Flyer oder ähnliche Infomaterialien zu kommunizieren.
    - Beschilderungssystem und/oder Informationsblatt, welche Haltestelle als nächste barrierefrei ist

**Vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen der obersten Kategorien**

- spezielle Borde (z.B. Kasseler Sonderbord), die den stufenlosen Einstieg gewährleisten und eine leichtere und reifenschonende Anfahrt ermöglichen (durch Abrundung weniger Reifenabrieb und kein Aufklettern des Fahrzeugs)
- Installation eines vollständigen Blindenleitsystems mit Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeldern und weiteren taktilen Elementen
- Vorhaltung sämtlicher Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip
    - Anlagen zur Wiedergabe akustischer Fahrgastinformationen über Lautsprecher
    - Informationen müssen stets mit mindestens zwei Sinnen erfasst werden können:
        - Sehen und Hören
        - Sehen und Tasten
        - Hören und Tasten
- akustische Sicherung an Ampeln oder Fußgängerüberwegen zur Fahrbahnüberquerung mit Blindensignalen (unterschiedlich frequentiertes Klicken)

**Ursachen für unzureichenden Fortschritt des barrierefreien Haltestellenausbaus**

- Ankündigung der Gesetzesänderung des PBefG bzgl. der Barrierefreiheit im Jahr 2012; Novellierung erfolgte 2013
- Umsetzung und Ablauf unklar/ fehlende Information
    - Was muss barrierefrei sein?
    - Welche Richtlinien gelten?
    - Wer ist zuständig?
    - Was lässt sich fördern?
    - Welche Fristen bei Anträgen?
    - Was kostet es?
    - Wer setzt es fachgerecht um?
    - Wo kann man sich informieren?
        - ➢ Aufnahme eines Ablaufplans für die Kommunen in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans
        - ➢ zentrale Kostenermittlung (Welche Kosten kommen auf die Kommunen zu; haltestellenfein)
- schlechte Verfügbarkeit von Baufirmen, die es zeitnah umsetzen können
- hohe Baukosten, aber gleichzeitig geringe Ausschöpfung der Fördergelder von Bund und Land (Fehlendes Wissen über mögliche Beantragung)

**Informationsquellen zum barrierefreien Ausbau**

- Architektenkammer bietet kostenlose Bauberatung an
  - Infotelefon: Auskunft unter 089/ 139 880 – 0
  - Architekten besitzen Aufklärungspflicht bzgl. Richtlinien und Normen, Fördermöglichkeiten gegenüber Baulastträgern (Problem: oft selbst keine Ahnung, Kostenfrage), Zukunftsfähigkeit
- Leitfaden „Barrierefreie Kommune“ (2016, Modell, Baubehörde) als Vorlage nutzen (Vorlagen für Umsetzung, Förderung)
  - nähere Informationen: *https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/sug/die_barrierefreie_gemeinde_barrierefrei.pdf*
  - Germering als Beispiel: gesamte Stadt (Gehwegbreiten, Borde, Stufen, Querungsstellen) hinsichtlich Barrierefreiheit untersucht
  - Umsetzung von innen nach außen barrierefrei gestalten (Ansatz: Innenstadt hohe Gewichtung, aber
    - Beachtung der Unterschiede im Bodenpreis (Innenstadt, Stadtrand)
    - Adressen in Stadtrandlagen „droht“ damit eine späte Umsetzung)
- „Reisen-für-Alle“
  - nähere Informationen: *https://www.reisen-fuer-alle.de/*
  - Programm vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie als bundesweit einheitliches Kennzeichnungssystem zur Barrierefreiheit
  - umfangreiche Datenbank mit Informationen für Reisende (Piktogramme zur Barrierefreiheit)
  - Standard definiert, Förderung, Anbindung Umfeld
- Kommunen können Büros beauftragen, ein kommunales Konzept zur Umsetzung des Haltestellenkatasters zu erarbeiten (auch im Hinblick auf die Finanzierung).
  - wie bspw. die Stadt Germering
- Empfehlung: „Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern“ in München (künftig Mühldorf am Inn) kann weiterführende Informationen geben.
  - Zu den zuständigen Behörden für die Durchführung der integrierten Ländlichen Entwicklung, der Dorferneuerung und der Flurbereinigung
  - übermittelt allgemeine Standards

## V. Haltestellenausbau (Organisatorisch/Planung)

- Haltestellen im Gesamtsystem betrachten (Umfeld)
- Ausbau von etwa 100 Haltepunkten der Kategorien A und B bis 2022 schwierig
  - Hoher Nutzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste – nur so können sie den ÖPNV gut nutzen und haben damit bisweilen schon die Barriere genommen zu einer eigenständigen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
  - Häufung von Haltestellen der Kategorien A und B im östlichen Landkreis mit den dort liegenden einwohnerstarken Städten und Gemeinden, daher dort mehr Haltestellen in kürzerer Zeit umzubauen

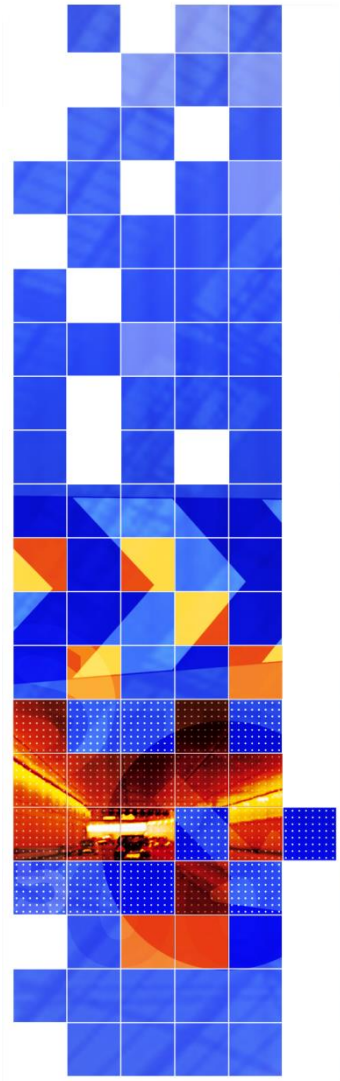
- Ausbau von 1-2 Haltestellen je Kommune und Jahr werden als realistisch angesehen
  - Kosten für den barrierefreien Ausbau schwanken je Haltepunkt zwischen 10.000 und 40.000 EUR (teilweise sind Arbeiten am Gelände notwendig)
    - ➢ Haltestelle Marthashofen in Grafrath kann exemplarisch gesehen werden (Barrierefreiheit, Ausstattung, Baukosten für den Neubau inklusive Erdarbeiten am Gelände an beiden Haltepunkten insgesamt rd. 90.000 EUR) ebenso wie die Haltestelle Adlerweg in Olching
  - „ANFANGEN!" (Nachahmungseffekt, positive Auswirkungen erkennen, etc.)
- direkte Abstimmung/Kommunikation zwischen Baulastträger und Verkehrsunternehmen erforderlich
  - ➢ Abstimmung Fahrzeug – Haltestelle („Restspalt" von 5 cm muss eingehalten werden)
- Favorisierung landkreisübergreifender Lösungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen
  - eine Firma beauftragen zur „Planung aus einer Hand"
  - einheitliche Umsetzung (keine Insellösungen)
  - Kostenersparnis wegen Mehrfachleistungen (Planungskosten)
  - ➢ Aber: Landkreis ist kein Baulastträger und kann daher nur vermitteln, die Kommunikation fördern und organisatorisch mitwirken (gemeinsame Termine einrichten und einladen)
  - ➢ Kommunen sollten sich untereinander abstimmen
- Beispiel Bahnhöfe: Zusage der Bahn zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in Eichenau
  - Aufzuglösungen sollen vermieden werden (Störanfälligkeit), besser Rampen
  - Bahnsteige sollen angehoben werden

## VI. Fahrzeugstandard

- Barrierefreiheit wird im MVV-Fahrzeugstandard bereits berücksichtigt
- Fahrplan- und Tarifinformationen in Bussen grundlegend vorhanden, Fahrer aber häufig nicht auskunftsfähig
  - ➢ trotz der Schwierigkeit qualifiziertes Personal zu finden, sind diese ausreichend zu schulen, um auskunftsfähig zu sein
  - ➢ wird laufend von den Verkehrsunternehmen umgesetzt
- Mitnahmemöglichkeit Rollatoren beschränkt (Gewicht, Breite)
  - ➢ RufTaxi verfügt nach entsprechender Anmeldung über ein geeignetes Fahrzeug zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen
- Fahrdienst für Schwerbehinderte einführen
  - ➢ Realisierbarkeit schwierig, ist Aufgabe der Sozialverbände
- Fahrzeugstandard anpassen bzw. Hersteller informieren/aufklären bzgl. Kontrastfähigkeit im Inneren (Controlling zur Umsetzung)
  - ➢ MVV-Fahrzeugstandard ist zu beachten, da die Fahrzeuge sonst nicht für die Bedienung von MVV-Regionalbuslinien zugelassen werden

## VII. Begleitende Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit

- Schulung Fahrpersonal (Sprache, Auskunft, Abwicklung barrierefreier Zu-/Ausstieg) durch die Verkehrsunternehmen erforderlich
  - ➢ findet fortlaufend statt
- Bevölkerung muss aktiv mit einbezogen werden (Wo liegen Probleme der Haltestellen und im Umfeld?).
  - ➢ erfolgt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Herbst 2018
- Touchscreens sind für Blinde nicht nutzbar (Beispiel Ticketing).
  - o Wie kommen Blinde an Tickets?
    - ➢ Im Bus: Ansprechpartner Busfahrer
    - ➢ Am Bahnhof: An den größeren Bahnhöfen hat die Deutsche Bahn Verkaufsstellen, die auch deutlich gekennzeichnet sind.
    - ➢ Kundenzentren der MVG und der S-Bahn München in der Münchner Innenstadt



# Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck

## Anlage 12 - Protokoll der Workshop-Reihe Teil: Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe

AUFTRAGGEBER

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Stabsstelle
Öffentlicher Personennahverkehr
Münchner Straße 41
82256 Fürstenfeldbruck

DATUM

26. September 2018

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 - 11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

# Workshop-Reihe für den Nahverkehrsplan

Landratsamt Fürstenfeldbruck, 18.06.2018 – 21.06.2018 (3 Veranstaltungen)

## Einzelveranstaltungen und Teilnehmer

<table>
<tr><th>Zeit</th><th>TOP</th><th>Teilnehmer</th></tr>
<tr><td colspan="2">Östlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Alling, Germering, Gröbenzell, Puchheim)</td><td rowspan="15">▪ Landratsamt Fürstenfeldbruck<br>- Agenda 21<br>- Beauftragter für Menschen mit Behinderung<br>- ÖPNV<br>- Radbeauftragter<br>- Referat für Räumliche Planung und Entwicklung<br>- Regionalmanagement<br>- Schülerbeförderung<br>- Seniorenfachberatung<br>- Tourismusbeauftragte<br>▪ ISUP GmbH<br>▪ MVV und Verkehrsunternehmen<br>▪ Vertreter der Städte und Gemeinden<br>- Bürgermeister<br>- Verwaltungsmitarbeiter<br>- Stadt- bzw. Gemeinderäte<br>▪ Vertreter der LH München (nur östlicher und mittlerer Landkreis) und Nachbarlandkreise<br>▪ Kreispolitiker (Energie-, Umwelt- und Planungsausschuss des Kreistages) und Kreistagsreferenten<br>▪ Vertreter weiterführender Schulen<br>▪ Vertreter von Vereinen und Institutionen<br>- ADFC<br>- AmperVerband<br>- Fahrgastverband Pro Bahn<br>- Stadtwerke Germering<br>- Verkehrsforum FFB</td></tr>
<tr><td rowspan="5">18.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mittlerer Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Egenhofen, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">19.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
<tr><td colspan="2">Westlicher Landkreis Fürstenfeldbruck<br>(Adelshofen, Althegnenberg, Grafrath, Hattenhofen, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Mammendorf, Mittelstetten, Moorenweis, Oberschweinbach, Schöngeising, Türkenfeld)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">21.06.2018<br>9.30-12.30 Uhr</td><td>Einführung<br>(vgl. Präsentation)</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 1:<br>ÖPNV-Anbindung</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 2:<br>Haltestellenstandard und Barrierefreiheit</td></tr>
<tr><td>Themen-Tisch 3:<br>Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe</td></tr>
<tr><td>Zusammenfassung und Ausblick</td></tr>
</table>

## Diskussion – Anregungen / Vorschläge zu folgenden Schwerpunkten

Im Folgenden werden die inhaltlichen Schwerpunkte des Themen-Tisches 3 **„Multimodale Schnittstellen und alternative Antriebe“** stichpunktartig zusammengefasst.

Multimodale Schnittstellen sollen verschiedene Verkehrsangebote mit kurzen Wegen miteinander verknüpfen und dadurch dem Fahrgast mehr Flexibilität bei der Routenplanung lassen. Grundlegendes Ziel ist die Verknüpfung von S-Bahn, Regional- und Stadtbussen, Radleihsystemen und Car-Sharing-Angeboten auch in Kombination mit Elektromobilität, dem Taxigewerbe und Mitfahrzentralen sowie weiteren dem ÖPNV zuzuordnenden Dienstleistungen (z.B. Leihangebot für Roller) an zentralen Schnittstellen. Dadurch erhöht sich die Flexibilität des Angebots, weshalb der ÖPNV besser auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung eingehen kann. So kann jeder Fahrgast seinen Weg je nach individuellem Reisezweck planen: bei einem Einkauf geht es um Stauraum, bei einer Freizeitfahrt um Komfort und Spaß, bei beruflichen Wegen um die Reisezeit. Zudem sind Leih-Systeme rund um die Uhr an allen Tagen verfügbar.

Durch diese Angebotsverbesserung und attraktive Gestaltung von Schnittstellen soll der Umweltverbund, sprich sämtliche umweltverträgliche Fortbewegungsarten (ÖPNV inklusive Sharing-Angeboten sowie Fuß- und Radverkehr), gestärkt werden. Das ist eine wichtige Zielsetzung im Sinne des Klimaschutzes. Genau wie die schrittweise Steigerung der Anzahl von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im ÖPNV.

## I. Grundhaltung Multimodalität und Erfahrungswerte

- Das gesamte Verkehrssystem wird durch multimodale Angebote (Fahrrad, Car-Sharing, etc.) deutlich flexibler.
  - Berücksichtigung individueller Wünsche je nach Reisezweck (Einkauf: großer Stauraum, Freizeit: viel Komfort/Gemütlichkeit/Spaß, Beruf: kurze Reisezeit)
  - Leih-Systeme sind rund um die Uhr an allen Tagen verfügbar
- differenzierte Grundhaltung
  - Grundsätzlich besteht bei entsprechendem Angebot/Verknüpfung Vorstellung, dass zunächst auf den Zweit-/Drittwagen verzichtet wird.
  - Im mittleren Landkreis wird Car-Sharing kritisch gesehen (außer Stadt Fürstenfeldbruck) (Anfang der Entwicklung, unausgereift), es wird aber ein hohes Potenzial erkannt.
  - Multimodalität ist derzeit schlecht ausgebaut.
- Gute Voraussetzungen zur Umsetzung der Multimodalität (Potenzial verschiedener Verkehrsträger) bieten insbesondere Bahnhöfe, Bushaltestellen, an denen sich mehrere verschiedene Buslinien kreuzen, Ortszentren, wichtige Einrichtungen (z.B. Schulen), etc.
- Grundsätzlich herrscht Platzmangel an fast allen Bahnhöfen, sodass es bereits sehr schwierig ist, alle Busse der dort haltenden Buslinien unterzubringen.
- Leerstehende Bahngebäude könnten zur Unterbringung für Infrastruktur neuer Schnittstellen genutzt werden.
  - Prüfung durch Deutsche Bahn anregen (Eigentümer Bahngebäude)

- Untersuchungen des MVV zum Einzugsbereich der P+R-Plätze im Verbundraum
  - mittlere Anreiseweite der Nutzer der P+R-Plätze beträgt rund 3-5 km
  - entspricht einer optimalen Entfernung/Erreichbarkeit mit dem Fahrrad
  - entspricht dem Bereich, in dem Buslinien, die den Bahnhof anbinden, meist auf kurzem Weg zu erreichen und mit einer kurzen Fahrzeit verbunden sind

**Beispiele Multimodalität im MVV-Gebiet**

- Die Haltestelle Münchner Freiheit in der Landeshauptstadt München verkörpert die Möglichkeiten, wie sich Verkehrsangebote multimodal verknüpfen lassen und welche Angebote vorgehalten werden können. Zudem gibt es aktuell eine Probephase zu zukünftigen Entwicklungen bei multimodalen Schnittstellen am Zenettiplatz in München.
- Nextbike-Angebote gibt es bspw. in Germering und in Gauting (Landkreis Starnberg).
  - Erreichbarkeit des Gewerbegebietes KIM außerhalb der Ortschaft (durch den Wald) durch Einführung Radleihsystem stark verbessert
- In Germering, Gröbenzell, Puchheim und demnächst Olching Car-Sharing-Angebote mittels des Anbieters Stattauto (Olching: in Vorbereitung)

## II. Umsetzung des multimodalen Verkehrsangebotes im Landkreis

- Busverkehr darf nicht eingeschränkt werden
  - Wendekreis, Aufstellung nebeneinander muss gewährleistet sein
  - Bevorrechtigung des ÖPNV-Angebotes an multimodalen Schnittstellen bei eingeschränkten Platzverhältnissen, d.h. erst Fläche für ÖPNV, dann weitere (z.B. Parkplätze)
- Die Planung multimodaler Schnittstellen muss auf einer gemeinsamen Koordinierung aufbauen (keine Insellösungen schaffen), weshalb eine Stelle zur einheitlichen Koordination im Landratsamt geschafft wurde (Besetzung im Herbst 2018).
- Wiedererkennbarkeit schaffen, dass sich Nutzer sofort orientieren können – die Angebote sollen in den Tarif, die Chipkarte, die Hotline und die digitale Plattform bzw. App des MVVs eingebunden werden, sodass keine Umorientierung notwendig wird.
  - einheitliches Buchungs-, Bezahl- und Zugangsmedium um Zugangsbarrieren abzubauen (einheitliche, landkreisübergreifende Lösung für Reservierung, Standortsuche, Verfügbarkeit, Bezahlung von Leihsystemen)
    - ➢ in Arbeit durch Aufgabenträger im MVV
  - All-in-One-Mobilitätskarte mit Integration anderer Angebote (z.B. touristisch)
- Keine Nutzergruppen dürfen ausgeschlossen werden bzw. deren Anforderungen müssen bei der Erstellung berücksichtigt werden.
- Nicht jede Schnittstelle muss den vollen Funktionsumfang enthalten, sondern dieser sollte auf die Anforderungen an die jeweilige Gemeinde angepasst werden bzw. erweiterbar sein – eine Orientierung an den Kategorien für die Haltestellen ist notwendig.
- Schaffung nutzergruppenorientierter, attraktiver Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV – auch durch kurze Wege vor Ort (Baulastträger sind die Städte und Gemeinden im Landkreis)

## III. Ausstattungsmerkmale und Zusatzangebote der Schnittstelle

- modularer Aufbau der Schnittstellen zur besseren Anpassung an Platzangebot und Nachfrage der Haltestelle

### P+R-Plätze

- großer Diskussionsbedarf; Koordination sollte auf Landkreisebene erfolgen
  - ➢ Landratsamt kann ausschließlich den Austausch organisieren oder vermitteln, die Zuständigkeit liegt bei den Kommunen
- P+R-Plätze sind vielfach sehr stark ausgelastet.
  - ➢ Hinweis: Ein verbessertes Angebot schafft wieder neue Nachfrage.
  - ➢ Bus als offensichtliche Alternative darstellen und entsprechend kommunizieren
- besonders kritisch: Einpendler aus anderen Landkreisen
  - tarifliche Einsparungen
    - Einfahrt in nächste Tarifzone mit dem Pkw, dadurch Einsparung einer Tarifzone im MVV Tarif
    - westliche Nachbarlandkreise sind nicht MVV-Mitglieder, daher Einfahrt in MVV-Raum um zweites Ticket zu sparen
  - z.B. P+R-Plätze in Mammendorf (letzter S-Bahn-Halt auf der S3) aus Richtung Augsburg oder in Grafrath auf der S4
    - Evaluation nach Tarifreform sinnvoll (Verlagerung der Problematik vermutet)
- P+R-Bewirtschaftung (Erhebung von Parkplatzgebühren) wird zu Teilen kritisch gesehen, mitunter aber auch begrüßt (wichtig: einheitliches Vorgehen im Landkreis um Verdrängungseffekte zu vermeiden).

### Car-Sharing-Angebote

- Angebote sollten auf Anforderungen der Einwohner abgestimmt sein/werden.
- Lösungen sollten an den S-Bahnhöfen und anschließend in Ortskernen (zentrale Haltestellen, Rathaus, Gasthäuser) geschaffen werden mit guter Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Rad und ÖPNV.
- Car-Sharing-Angebote als Ausstattungsmerkmal multimodaler Schnittstellen orientieren sich u.a. an der Haltestellenkategorie.
- Die Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck plant die Beschaffung von Elektroautos für ihren Fuhrpark, die außerhalb der Dienstzeiten als Car-Sharing-Angebot der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden sollen.
  - gut: kein Zielkonflikt bei Nutzungsprofilen, da private Nutzung häufig erst in Nachmittags- und Abendstunden)

### Leihradsysteme

- Hohe Wichtigkeit, im Landkreis Fürstenfeldbruck besteht ein hohes Potenzial für Radverleihsysteme.
- Der Zugang sollte möglichst niedrigschwellig möglich sein (z.B. ist Call-a-Bike auch telefonisch bestellbar, MVG-Rad nur über die MVG-App).
- Zielgruppe Landkreisbewohner und Touristen (z.B. Mammendorf Freizeitpark)

- MVG Rad in der Landeshauptstadt München und im Landkreis München vorhanden, Einführung im Landkreis Starnberg geprüft, Ergebnisse werden abgewartet.
  - einheitliches bzw. kompatibles System im Landkreis Fürstenfeldbruck und möglichst über seine Grenzen hinaus notwendig; keine Insellösungen gewollt
- Lastenräder und Pedelecs sollten als Bestandteil der Leihradsysteme zur Verfügung gestellt werden, um das System flexibler zu machen (Transportmöglichkeiten, Strecke).

**Fahrradabstellanlagen**

- Fahrradabstellanlagen werden sehr gut nachgefragt und sind an den Bahnhöfen oftmals sehr voll.
  - Es gibt nur wenige „höherwertige Fahrradparker"
  - Fahrradboxen werden oftmals zweckentfremdet (besser: Doppelparker könnten eine Lösung für die Bahnhöfe sein: unten Box, oben Rad (Bike-Boxen), z.B. MVV Hst. Kieferngarten in der Landeshauptstadt München).
- Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als einheitliche Lösung ohne Erhöhung des Flächenverbrauchs
  - Flächenbedarf an Bushaltestellen kritisch (oft kein Platz für Radlständer)
- Überdachung der Fahrradabstellplätze wünschenswert
- Zugangsbeschränkung an den Bahnhöfen prüfen (Zielkonflikt mit der Planbarkeit)

**Elektromobilität im Sharing-Sektor**

- Einbindung der Elektromobilität in die Sharing-Angebote sollte forciert werden.
- Vorhaltung von Ladestationen insbesondere für Elektroautos aber auch E-Bikes
  - die Standorte der Ladestationen und deren Eigenschaften und Verfügbarkeit müssen großräumig kommuniziert werden
  - Aufnahme der Ladestation in den Ladeatlas Bayern
- Einheitliches System aufbauen, keine Insellösungen über Ladestandard schaffen.
- Ladestationen können auch für Fremdnutzer zur Verfügung gestellt werden.
  - Ladestationen für Elektroautos zahlenmäßig beschränken, sonst dauerhaft belegt (besser zuhause/an der Arbeitsstelle aufladen)
  - Bereits bestehende Ladestationen mit geschlossenen Systemen (z.B. nur für registrierte Nutzer) sollten auch für nichtregistrierte Nutzer geöffnet werden
  - Ladestationen für E-Bikes werden nur an den großen Haltestellen für notwendig erachtet – verliert mit zunehmendem Stand der Technik für die Akkus an Bedeutung

**Mitfahrzentralen, Mitfahrpunkte und Mitfahrbänke**

- Integration von Mitfahrzentralen/Mitfahrpunkten/Mitfahrbänken als ein Baustein multimodaler Mobilität, um Pkw-Auslastungsgrade zu erhöhen (Senkung Parkdruck)
- Koordination auf Landkreisebene gewünscht
  - ➢ Erfahrungen aus anderen Landkreisen (z.B. Dachau und Ost-Allgäu) zeigen allerdings, dass Mitfahrzentralen auf dieser Ebene kaum genutzt werden. Die Angebote dort mussten eingestellt werden. Auch die Stadt Puchheim, die seit mehreren Jahren mit „mifaz" zusammen eine Mitfahrzentrale anbietet, hat bisher nur ausgesprochen geringe Nutzer erreichen können. Die meisten organisieren sich über entsprechende Messanger (Facebook, WhatsApp, ...) und nicht über von öffentlichen Verwaltungen angebotene Mitfahrzentralen.
  - ➢ Bei Mitfahrbänken bzw. –punkten sollte beachtet werden, dass sie ein Sicherheitsrisiko darstellen. Viele Kommunen und Landkreise haben sich dagegen ausgesprochen, da sie Trampen nicht unterstützen wollen. Das Landratsamt Fürstenfeldbruck wird diese Punkte abwägen.
- App-Lösungen einbinden, um insbesondere auch junge Zielgruppen anzusprechen

**Taxi**

- Einbindung von Umsteigemöglichkeiten zum Taxi als Teil des Gesamtangebotes an multimodalen Schnittstellen

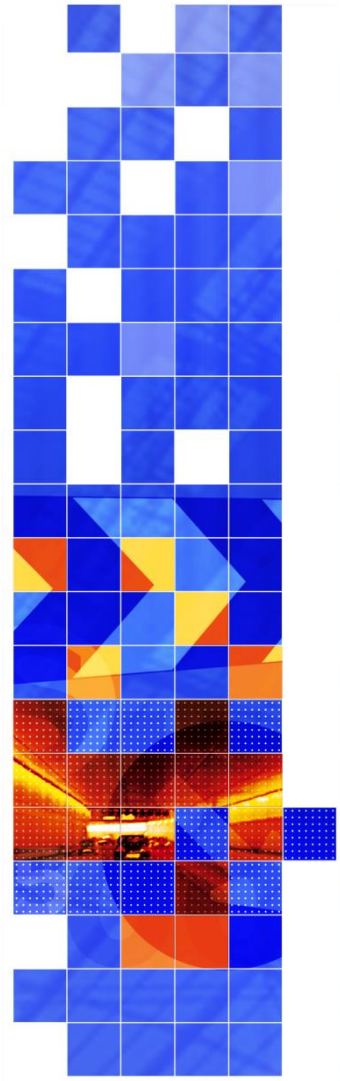
**Service und Sicherheit**

- Informationssysteme sind essenzieller Bestandteil und die wichtigste Ergänzung multimodaler Schnittstellen (für Kunden insbesondere zur Darstellung und Verknüpfung des Angebots).
  - o Nutzung von Schnittstellen hängt maßgeblich von Informationssystemen ab.
  - o Wichtig ist bei der Reiseroutenplanung die Sicherheit des Vorhandenseins eines Leihrades / Leihautos am Endpunkt (Umstiegspunkt) des „ÖPNV-Weges".
- Erhöhung von Service und Aufenthaltsqualität
  - o Schließfächer mit Lademöglichkeit (Gepäck, Helm, etc.)
  - o Informationen über die Umsteigebeziehungen/-zeiten (Erhöhung Beförderungsqualität)
    - ➢ in Arbeit beim MVV (DFI wird schrittweise in ca. 3 Jahren im Landkreis eingeführt)
  - o Sanitäranlagen (an Start- und Endpunkten von Linien für Busfahrer und Fahrgäste)
    - ➢ an Bahnhöfen ist die DB zuständig
    - ➢ Beispiel Maisach: Bäckerei bietet gegen geringe Reinigungskostenbeteiligung durch die Gemeinde ihre Toiletten zur Nutzung für Busfahrer, die seit dem auch vermehrt dort einkaufen.
- Erhöhung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls
  - o Beleuchtung
  - o Videoüberwachung an Bahnhöfen

- Zusatzleistungen schaffen wie z.B. Radwerkstatt, Fahrradhelmablage, sichere Abstellmöglichkeiten (Mietboxen), Versorgung (Gastronomie, etc.)

## IV. Alternative Antriebe im ÖPNV

- Die Nutzung alternative Antriebe bietet eine Möglichkeit, Abgase und Lärmemissionen zu reduzieren, um umweltverträgliche Verkehrsmittel zu stärken (Umweltverbund: Fuß, Rad. ÖPNV, Sharing).
- Neben Elektrobussen, bieten auch Erdgas- und Wasserstoffantriebe (Brennstoffzelle) sowie Hybridlösungen umweltschonende Antriebskonzepte.
- Elektro-Busse bieten beim aktuellen Strommix in Bezug auf $CO_2$-Emissionen vor Ort kaum Verbesserungen zum Euro-6-Diesel-Bus, aber eine deutliche Lärmreduktion.
- technologische Voraussetzungen zum elektrischen Betrieb prüfen
  - Zielkonflikt zwischen Reichweite und Fahrgastkomfort besteht (Klimaanlage, Heizung)
  - fortschreitende Technologien bieten ressourcenschonende Alternativen, somit löst sich das Problem zunehmend
  - Klärung, welche Linien für elektrischen Betrieb geeignet sind (Länge, Umlaufplanung)
    - ➢ Inhalt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
  - Erfahrungswert aus dem Landkreis München als hochverdichteter Raum: 60 % der Linien sind geeignet für Elektrobus-Betrieb
    - ➢ der Landkreis Fürstenfeldbruck hat nur auf 30-40 % der Fläche eine ähnliche Verdichtung, was überschlagsweise einem Potenzial von circa 20 % der Linien entspricht
- Beachtung des zusätzlichen Flächenbedarfs durch Ladestationen
- Möglichkeit zur Schaffung von Ladestationen für Elektro-Busse (Start- und Endpunkte; Zwischenladen; Zeitpuffer zum Laden)
  - Umsetzung kritisch (platztechnisch schwierig und hoher finanzieller und baulicher Aufwand bei unklaren zukünftigen Notwendigkeiten)
  - Freizeitverkehre als Ansatzpunkt für die Festlegung der Lage von Ladestationen (Standorte mit hohem Potenzial)



# Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck

## Anlage 13 - Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

AUFTRAGGEBER

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Stabsstelle
Öffentlicher Personennahverkehr
Münchner Straße 41
82256 Fürstenfeldbruck

DATUM

30. April 2019

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

# Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bürgerbefragung

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fürstenfeldbruck erfolgte neben der Bildung einer begleitenden Arbeitsgruppe sowie der Abhaltung von Fach-Workshops eine Beteiligung interessierter Bürgerinnen und Bürger.

Hierzu wurde ein Fragebogen zu Angelegenheiten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis ausgearbeitet. Ziel war es insbesondere, zusätzliche Anregungen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu erhalten.

Im Zeitraum vom 15. Oktober 2018 bis 11. November 2018 war eine digitale (Zugang über die Webseite des Landratsamtes Fürstenfeldbruck) oder schriftliche (Auslage des Befragungsbogens im Landratsamt) Teilnahme an der Bürgerbefragung möglich.

Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt, gegliedert nach:

1. Grundlegende Aussagen zur Befragung ..... 3
2. Reisezweck und Nutzung ..... 5
3. Zufriedenheit ..... 10
4. Zuverlässigkeit ..... 17
5. Verbindungswünsche ..... 18
6. Multimodalität ..... 20
7. Haltestellen ..... 24
8. Informationswege ..... 26
9. Fazit und Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zu den Workshops ..... 27

Sämtliche Ergebnisse finden Eingang in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

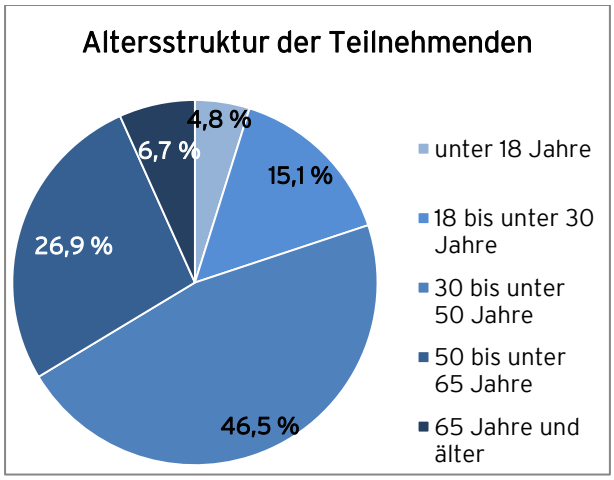
## 1. Grundlegende Aussagen zur Befragung

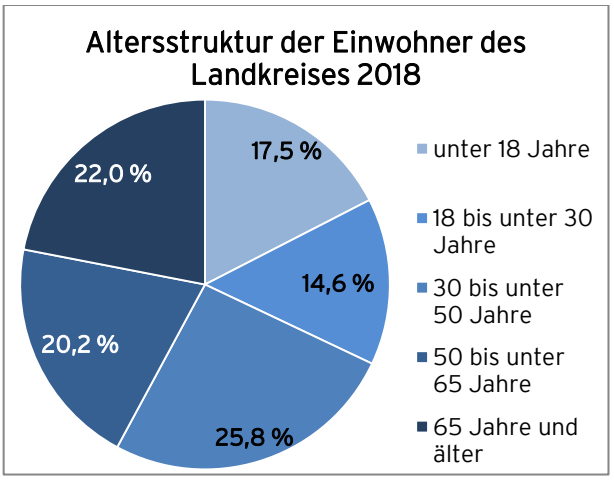
Im Ergebnis der Befragung konnte ein Rücklauf von insgesamt 1.115 ausgefüllten Fragebögen verzeichnet werden. Für einen vierwöchigen Teilnahmezeitraum ist dies als sehr positiv zu bewerten und zeigt das große Interesse der Bevölkerung am ÖPNV im Landkreis Fürstenfeldbruck. Damit konnten deutlich mehr Rückmeldungen verzeichnet werden, als beispielsweise mit einem eigenen Workshop zur Öffentlichkeitsbeteiligung möglich gewesen wären.

Um eine statistisch gesicherte Aussage treffen zu können, ist eine reale, der Einwohnerstruktur des Landkreises Fürstenfeldbruck entsprechende Verteilung nötig. Eine solche reale Verteilung lässt sich allerdings mit einer Teilnahmemöglichkeit auf Basis von freiwilliger Eigeninitiative nicht erreichen. Demnach sind die Befragungsrückläufe zu gering, um statistisch gesehen, signifikante Werte zu erhalten. Insofern werden die Ergebnisse im Folgenden ausgewertet, ohne eine statistische Wertung vorzunehmen.

Der Fokus der Umfrage lag ohnehin nicht darauf, statistisch gesicherte Ergebnisse zu erhalten, sondern vielmehr, eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erzielen, aus der viele Aussagen abgeleitet werden können und sich eindeutige Trends ergeben. Dies ist durch die gewählte Methodik gelungen.

Die Altersstruktur der Befragungsteilnehmenden stellt sich wie folgt dar:

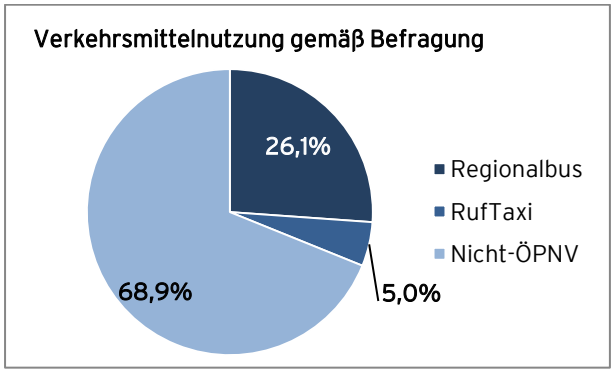


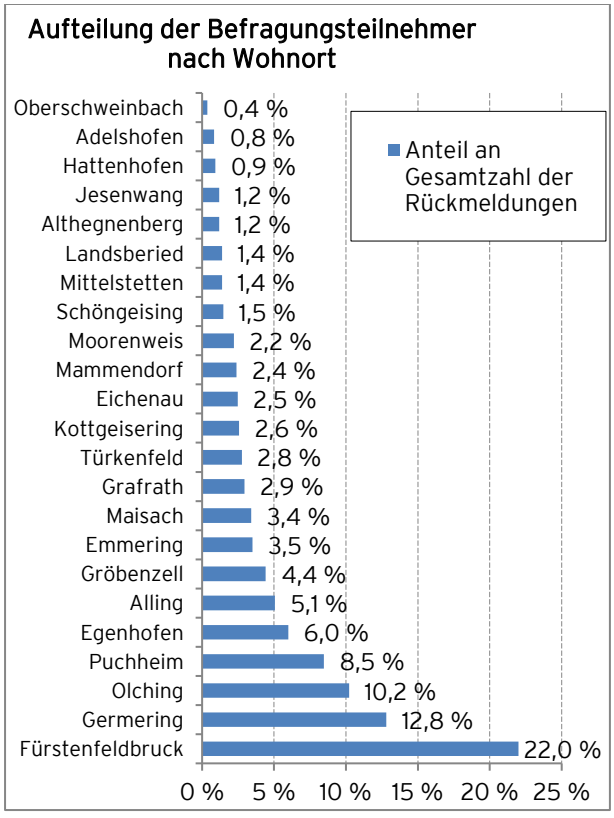

Die Altersstruktur der Umfrageteilnehmenden entspricht nicht der Altersstruktur der Landkreiseinwohner. Besonders unterrepräsentiert ist die Gruppe der unter 18-Jährigen und die der über 65-Jährigen. Die Kinder und Jugendlichen mit einer Umfrage auf der Homepage eines Landratsamtes zu erreichen ist trotz umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit schwierig. Auch für die Gruppe der über 65-Jährigen könnte die Homepage ein Problem gewesen sein, allerdings hier wohl eher als Medium an sich. Internetnutzung ist zwar immer verbreiteter, aber noch nicht ganz so wie in den anderen Altersklassen.

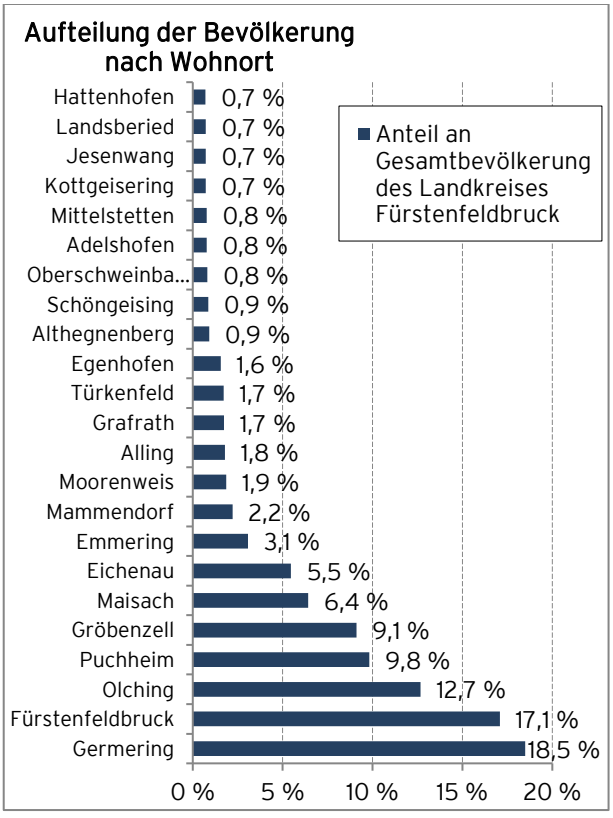
Ebenfalls nicht statistisch repräsentativ ist das Ergebnis für das Verhältnis von ÖPNV-Nutzenden zu den Nichtnutzenden - hier ergibt die Befragung untenstehendes Bild. Im Gegensatz dazu zeigt der Modal Split aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2017 eine andere Verkehrsmittelnutzung der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Fürstenfeldbruck. Während der Modal Split auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen ermittelt wird, welche hochgerechnet im Ergebnis einen Durchschnitt über die Verkehrsmittelnutzung der

gesamten Bevölkerung des Landkreises darstellen, war die vorliegende Befragung hingegen grundlegend auf ÖPNV-Nutzende ausgerichtet. Diese haben folglich mit höherem Interesse teilgenommen als Nicht-ÖPNV-Nutzende. Der „klassische, reine Autofahrer" fühlte sich durch die Befragung wohl weniger angesprochen als diejenigen, die regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Dieser Umstand war im Rahmen der Befragung hilfreich, weil hierdurch deutlich mehr Hinweise zur Verbesserung des ÖPNV gewonnen werden konnten.




Bei der Befragung wurden die Teilnehmer um die Angabe ihrer Heimatgemeinde gebeten, um ortsspezifische Erkenntnisse zu erlangen oder abzuleiten. Es ergab sich folgende Aufteilung der Befragungsergebnisse auf die einzelnen Städte und Gemeinden in Gegenüberstellung zur realen Verteilung der Einwohner auf die Städte und Gemeinden:




Erwartungsgemäß war der Anteil der Befragten mit Herkunft aus einer der vier Städte im Landkreis am höchsten, was in der Summe gut der Hälfte der Gesamtteilnehmer entspricht. 22 Prozent der Fragebögen entstammen von Bürgerinnen und Bürgern aus Fürstenfeld-

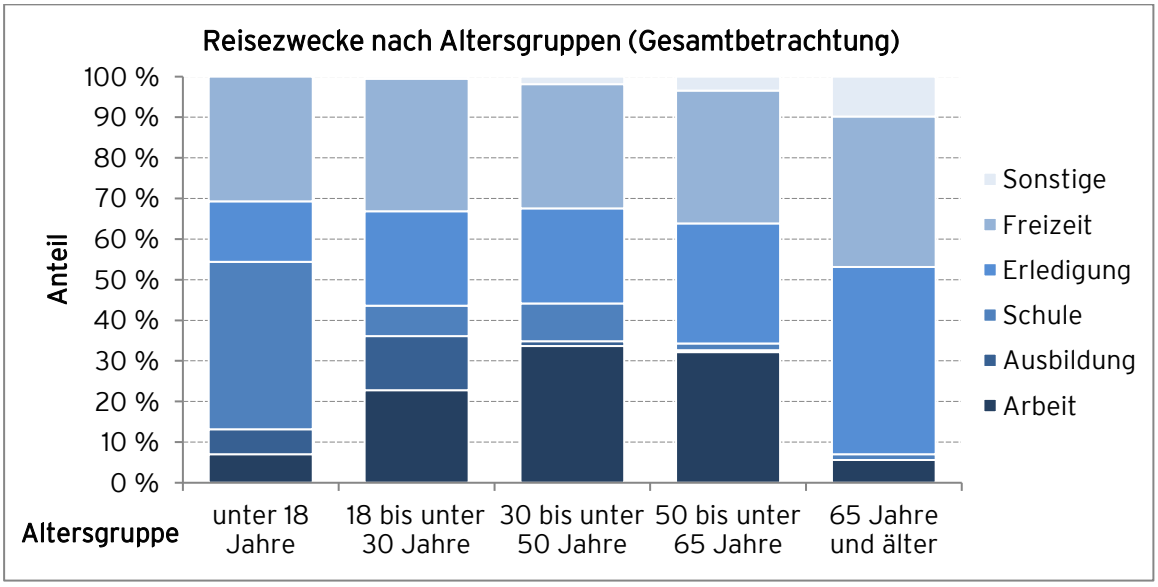
bruck und 12,8 Prozent aus Germering. Entsprechend gering fällt im Verhältnis die Anzahl der eingegangenen Fragebögen aus den restlichen Gemeinden aus. Bewohnerinnen und Bewohnern aus der Gemeinde Oberschweinbach sind beispielsweise nur vier und Adelshofen nur neun Fragebögen zuzuordnen.

Stellt man der Statistik der Befragungsteilnahme die reale Bevölkerungsverteilung gegenüber, fällt eine verstärkte Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger aus Fürstenfeldbruck (+4,9 %) sowie aus Egenhofen (+4,4 %) auf. Unterrepräsentiert sind die Bewohnerinnen und Bewohner aus Germering (-5,7 %) und Gröbenzell (-4,7 %).

## 2. Reisezweck und Nutzung

Die Ermittlung des Reisezweckes ist von hoher Bedeutung für die Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes. Fahrten zur Schule/ Ausbildungsstätte oder zum Arbeitsplatz erfolgen in der Regel werktags zu geregelten Zeiten in den Morgenstunden und in der Gegenrichtung am Nachmittag. Fahrten im Rahmen von Erledigungen (Einkauf, Besorgungen, Arztbesuche) erfolgen eher unregelmäßig von Montag bis Samstag und erfordern häufig fast unmittelbare Rückfahrten. Freizeitaktivitäten sind hingegen eher auf das Wochenende ausgerichtet und die Nachmittag-/ Abendstunden.

Nach Altersgruppen ergibt sich aus der Befragung entsprechend der nachstehenden Grafik folgende Verteilung der Reisezwecke:



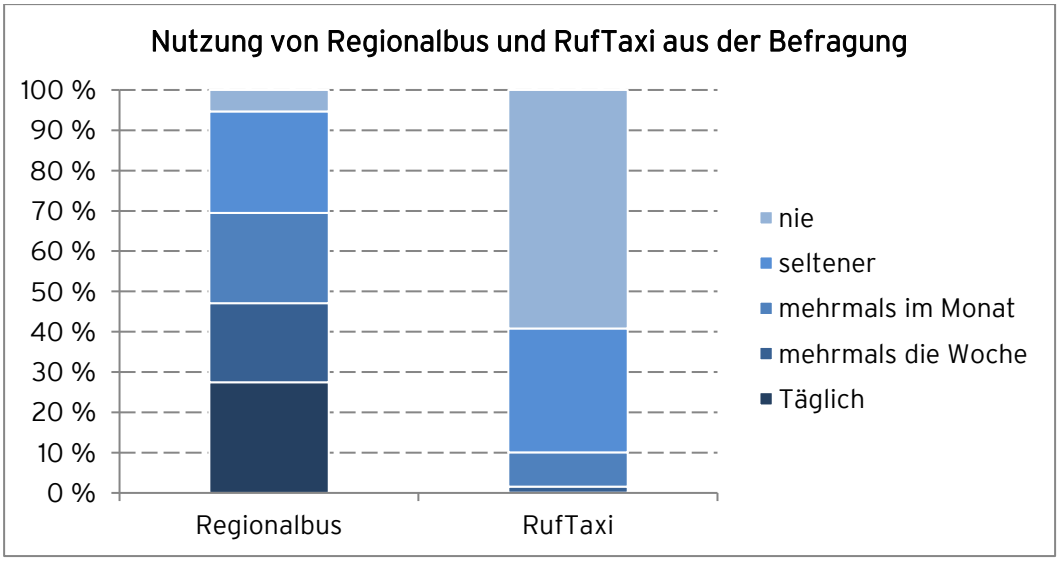

Während in den Altersgruppen unter 65 Jahre der ÖPNV häufig für Reisewege zur Schule/Ausbildung (48 % bei den unter 18-Jährigen) und Arbeit (34 % bei den 30- bis 50-Jährigen) genutzt wird, steigt die Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel bei den Senioren insbesondere im Bereich von Einkauf/Erledigungen auf rund 46 Prozent und ist damit der häufigste Reisezweck bei der ÖPNV-Nutzung. Positiv hervorzuheben ist, dass nahezu altersgruppenunabhängig circa jede dritte ÖPNV-Fahrt im Rahmen der Freizeitnutzung erfolgt. Eine solch hohe Nutzung im Freizeitverkehr ist ungewöhnlich und spiegelt das sehr gute Angebot wieder (Einsatzzeiten, Takt, Verbindungen, RufTaxi). Bei den unter 18 Jährigen liegt der Anteil bei 31 Prozent und wächst bei den über 65-Jährigen auf knapp 38 Prozent. Senioren nutzen den ÖPNV fast ausschließlich für Besorgungen und Freizeitaktivitäten (zusammen 84 %).

Häufigste Angaben zu den sonstigen Reisezwecken sind der Arztbesuch, die Durchführung von Dienstreise sowie Wege zum/vom Kindergarten.

Die Auswertung des Reisezweckes liefert somit die Erkenntnis, dass neben den Hauptnutzendengruppen der Schülerinnen und Schüler sowie der Berufspendlenden auch die Freizeitnutzung eine enorm wichtige Rolle spielt und bei der Konzeption des ÖPNV-Angebotes auch künftig berücksichtigt werden sollte.

Bezüglich der Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV zeigt sich, dass nahezu die Hälfte der Befragten regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzt (28 % tägliche Nutzung, 20 % Nutzung mehrmals die Woche). 25 Prozent nutzen öffentliche Verkehrsmittel gemäß eigener Angabe nur selten und lediglich 5 Prozent der Befragten gaben an, den ÖPNV nie zu nutzen. An dieser Stelle gilt es zu berücksichtigen, dass die Zielgruppe der Befragung meist am ÖPNV interessierte Bürgerinnen und Bürger gewesen sind.

Hinsichtlich der Nutzung flexibler ÖPNV-Angebote gaben 9 Prozent der Befragten eine mehrmalige Nutzung im Monat und 31 Prozent eine eher seltene Nutzung des RufTaxi-Angebotes an. Nur 2 Prozent der Befragten nutzen dieses häufiger, wohingegen fast 60 Prozent keine Nutzung angaben. Die RufTaxi-Nutzung ist aufgrund der Systemeigenschaft des RufTaxi-Angebotes (Anmeldung des Fahrtwunsches durch den Fahrgast) erwartungsgemäß eher von der Gelegenheitsnutzung geprägt. Das Angebot ist zudem so ausgelegt, dass bei einer starken Nachfrage bestimmter Relationen, das heißt es liegt regelmäßig eine hohe Auslastung vor, RufTaxi-Fahrten dauerhaft in den regulären Busfahrplan aufgenommen werden.




Bei Auswertungen zum Reisezweck unter Berücksichtigung des Wohnortes zeigen sich aufgrund der hierfür zu geringen Datengrundlage große Unterschiede. Diese zu bewerten ist nicht empfehlenswert. Dennoch lassen sich grobe Tendenzen erkennen. Beispielsweise wächst der Anteil des Reisezwecks Schule/Ausbildung in den Gemeinden im westlichen[1] Teilen des Landkreises an, während der Anteil derer, die den ÖPNV für den Weg zur Arbeit nutzen, schrumpft. In den Kommunen im östlichen Landkreis hingegen wird der ÖPNV ten-

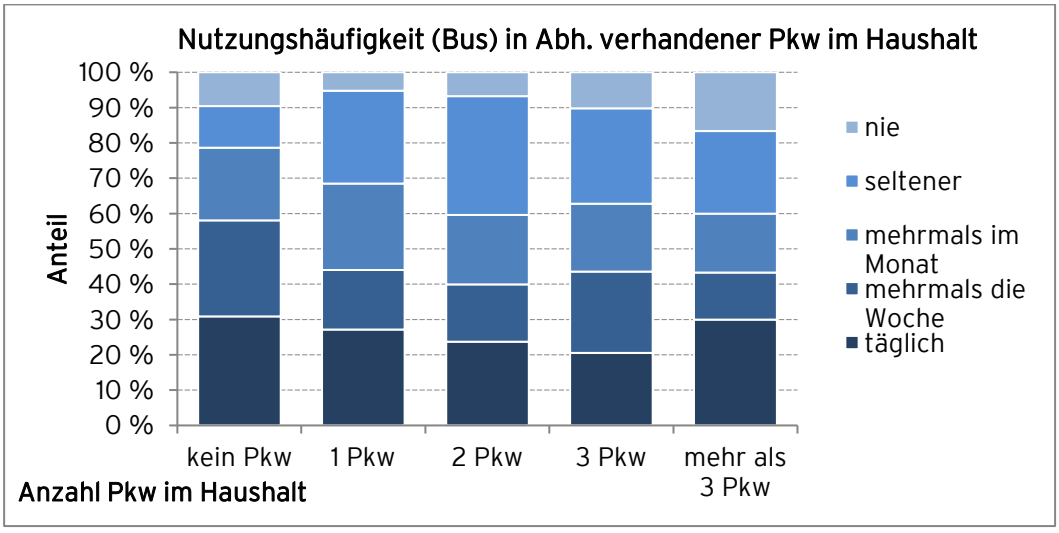
[1] Östlicher Landkreis: Alling, Germering, Gröbenzell, Puchheim
Mittlerer Landkreis: Egenhofen, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching
Westlicher Landkreis: Adelshofen, Althegnenberg, Grafrath, Hattenhofen, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Mammendorf, Mittelstetten, Moorenweis, Oberschweinbach, Schöngeising, Türkenfeld

denziell seltener für den Weg zur Schule beziehungsweise. zum Ausbildungsplatz genutzt als im westlichen Landkreis, dafür vergleichsweise häufiger für den Arbeitsweg.

Großen Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel nimmt die Anzahl im Haushalt verfügbarer Pkw ein. Die große Autoaffinität der Bevölkerung im Landkreis Fürstenfeldbruck, mit Tendenz zum Zweit- und Dritt-Pkw je Haushalt, stellt eine schwierige Entwicklung dar. Die nachstehende Grafik zeigt jedoch, dass sich ab dem dritten Pkw keine weitere Abnahme der ÖPNV-Nutzung einstellt. In Haushalten ohne Pkw erfolgt die regelmäßige Nutzung des ÖPNV (täglich oder mehrmals die Woche) in knapp 60 Prozent der Fälle. Ist ein Pkw vorhanden sinkt dieser Anteil bereits deutlich auf 45 Prozent ab. Ein zweiter Pkw führt zur Reduktion auf 40 Prozent. Weitere Pkw verändern die Nutzungshäufigkeit nicht weiter.

Im Bereich der Gelegenheitsnutzung (z. B. Reisezweck Freizeit) spielt es ausschließlich eine Rolle, ob ein Pkw vorhanden ist oder nicht. Während in Haushalten ohne Pkw ohnehin häufiger und für sämtliche Reisezwecke öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, dient dieser bei einer Pkw-Verfügbarkeit mehrheitlich zumindest als häufig genutzte Alternative für Freizeitwege. Für die Wege zur Arbeit ist der eigene Wagen mehrheitlich nicht das bevorzugte Verkehrsmittel.

Ein wichtiges Kundenpotenzial stellen die 10 Prozent der Befragten in Haushalten ohne Pkw dar, die keine Nutzung des ÖPNV angaben.




Der Fragebogen enthielt mehrere offene Fragen, auf die frei geantwortet werden konnte. Einige davon bezogen sich auf Fragestellungen rund um die Anbindung mit dem ÖPNV generell. Im Nachfolgenden werden die Aussagen zu Erfahrungen in der Nutzung des ÖPNV sowie gewünschte neue ÖPNV-Verbindungen beziehungsweise Bedienungsqualitäten (z. B. Takt) schwerpunktbildend zusammengefasst.

**Häufig genannte Antworten (Regionalbus)**

1. 188 von 873 Befragten (21,5 %) äußern Verbesserungswünsche zum Busliniennetz, wobei vor allem folgende Schwerpunkte genannt werden:
   - Von Oberweikertshofen/Aufkirchen/Egenhofen nach Mammendorf zur Anbindung an den letzten S-Bahn-Halt in bzw. aus Richtung München sowie Anbindung an den Regionalverkehr in bzw. aus Richtung Augsburg

- Olching – Germering
- Biburg – Gilching (Landkreis Starnberg)
- Germering – Großhadern (Landeshauptstadt München) mit Anschluss an das U-Bahn-Netz und das Klinikum
- Oberpfaffenhofen bei Gilching (Landkreis Starnberg) – Fürstenfeldbruck
  - Eine direkte Anbindung von Oberpfaffenhofen nach Fürstenfeldbruck ist leider nicht möglich, da der durch Gilching fahrende Expressbus X900 dafür einen deutlichen Umweg fahren müsste. Der Fahrplan dieser Linie hat allerdings keine größeren Zeitpuffer, so dass der Umweg nicht realisiert werden kann. Eine Anbindung mit einem Regionalbus des Landkreises Starnberg von Oberpfaffenhofen an den Expressbus in Gilching wäre zu prüfen, die Anregung wird an das Landratsamt Starnberg weitergegeben.
- Bessere Anbindung Richtung Dachau
  - Der Landkreis Fürstenfeldbruck strebt eine solche Busverbindung an, der Landkreis Dachau wollte allerdings zuerst die Ergebnisse seiner Fortschreibung des Nahverkehrsplans abwarten, die seit Ende des Jahres 2018 vorliegen. Nachdem darin ebenfalls eine Verbindung zwischen Fürstenfeldbruck und Dachau empfohlen wird, wartet das Landratsamt Dachau nun eventuelle Förderzusagen ab.
- Bessere Anbindung der Ortslage Harthaus
  - mit Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erfolgte eine bessere Erschließung der Ortslage Harthaus
- Bessere Netzbildung im westlichen Landkreis
  - Hinweis: Das seit Dezember 2017 gültige überarbeitete ÖPNV-Angebot im westlichen Landkreisgebiet mit neun neuen Regionalbuslinien muss sich erst noch vollständig etablieren. Hierfür ist ein Probebetrieb für zwei Jahre angesetzt.
- Neue Querverbindungen wie Olching – Eichenau – Germering
  - Hinweis: Eine solche neue Querverbindung wird mit der Liniennummer 860 aktuell geplant, eine Beschlussfassung hierzu wird 2019 erfolgen.
- Umsetzung von generellem 10- oder 20-Minutentakt und Wegfall anderer Taktvarianten wie 30-Minutentakt, um Anschlussprobleme zur S-Bahn zu minimieren (diese verkehrt im 10-, 20- bzw. 40-Minutentakt)
- Stadtbuslinie Olching
  - Hinweis: laufende Planungen einer Stadtbus-Linie als teilweiser „Ersatz" der MVV-Regionalbuslinie 834, die dafür zur neuen Linie 860 bis nach Germering umgeplant wird.
- Bessere Abstimmung des Busverkehrs an die Schulanfangs- und Schulendzeiten
  - Hinweis: Schulanfangs- und Schulendzeiten sind bereits teilweise gestaffelt und werden bei der Planung berücksichtigt.

2. 127 von 873 Befragte (14,5 %) wünschen sich Veränderungen im Tarif- und Preissystem
   - Hinweis: Im Landkreis Fürstenfeldbruck gilt das Tarifsystem des MVV. Die Tarifreform kommt im Dezember 2019 (vorbehaltlich aller notwendigen Beschlüsse in der Sache)

**Häufig genannte Antworten (Schienenpersonennahverkehr) (SPNV)**

3. 100 von 873 Befragten (11,5 %) möchten einen dichteren Takt (Verstärker bzw. 10-min-Takt) bei der S-Bahn
    - Hinweis: Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sowie der DB Regio.
4. 89 von 873 Befragten (10,2 %) wünschen sich bei der S-Bahn eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
    - Hinweis: Auch hier liegt die Zuständigkeit bei der BEG und der DB Regio.

**Gelegentlich genannte Antworten (Regionalbus)**

5. 70 von 873 Befragten (8,0 %) wünschen sich ein besseres Angebot am Wochenende im Regionalbusverkehr
6. 67 von 873 Befragten (7,7 %) bemängeln die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Regionalbusverkehr
7. 59 von 873 Befragten (6,8 %) bemängeln das Anschlussverhalten Bus-S-Bahn
    - Hintergrund: Die Anschlusssicherung ist ein zentrales Thema des Nahverkehrsplans. Probleme entstehen primär durch Verspätungen der S-Bahn. Wegen fehlender oder unvollständig genutzter Echtzeitdateninformationen ist die Kommunikation zwischen S-Bahn / Bus und Bus / Bus sowie zum Fahrgast (dynamische Fahrgastinformationssysteme) aktuell kaum gegeben und die Anschlusssicherung erfolgt ausschließlich subjektiv durch den Fahrer auf Sicht (soweit möglich). Allerdings besteht dabei die Gefahr, Folgeanschlüsse zu verpassen Der Fahrer muss also zwischen einem Abwarten auf eine verspätete S-Bahn und der Einhaltung des Fahrplans abwägen. Der MVV arbeitet nach einem Beschluss in den Verbundlandkreisen daran, dass alle Regionalbusse Echtzeitdaten über ihren Standort bereitstellen und diese in die bayernweite Plattform hierzu bei der BEG einspeisen. Zudem wird an einem Hintergrundsystem gearbeitet, dass es ermöglichen wird, die Daten der Regionalbusse, Stadtbusse der MVG und Daten der S-Bahn aus der Plattform abzurufen und an Anzeigetafeln oder für die Busfahrer darzustellen.

**Selten genannte Antworten oder Einzelnennungen (Regionalbus)**

8. 23 von 873 Befragten (2,6 %) haben Beschwerden über das Fahrpersonal
9. 12 von 873 Befragten (1,4 %) wünschen sich an Umsteigepunkten bessere Bus-Bus-Anschlüsse

**Selten genannte Antworten oder Einzelnennungen (SPNV)**

10. 24 von 873 Befragten (2,7 %) wollen eine Verbesserung des S-Bahn-Netzes durch eine Ringlinie und eine Ausweitung der S3 über Haspelmoor bis Althegnenberg
    - Hinweis: Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der BEG.
11. 16 von 873 Befragten (1,8 %) wollen eine Verbesserung des Regionalbahnangebotes auf dem Fugger-Express sowie einen zusätzlichen Halt in Fürstenfeldbruck und Buchenau auf der Regionalbahnstrecke Richtung Landsberg bzw. Weilheim
    - Hinweis: Auch hier liegt die Zuständigkeit bei der Zuständigkeit BEG.

Insgesamt zeigen sich zwar auch Schwerpunkte mit Verbesserungspotenzialen im ÖPNV, dennoch überwiegen Einzelnennungen zu bestimmten Themen, sodass eine grundlegende Zufriedenheit vorhanden ist. Genauere Ergebnisse hierzu werden im folgenden Kapitel erörtert.

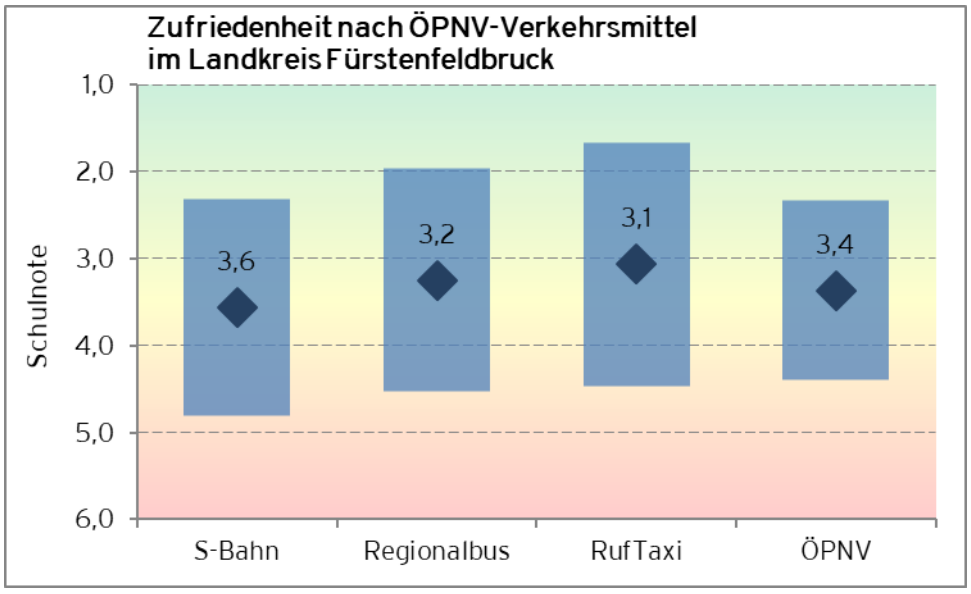
## 3. Zufriedenheit

Die Voraussetzung für eine wachsende Nachfrage im ÖPNV ist die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem vorhandenen Angebot. Aus diesem Grund wurden Fragestellungen in den Fragebogen aufgenommen, die sich mit der allgemeinen Zufriedenheit mit einzelnen Verkehrsmitteln (SPNV, Regionalbus, RufTaxi) sowie mit ausgewählten Rubriken (Fahrplan, Personal, Pünktlichkeit) befassen.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist insbesondere bei der Zufriedenheit zu berücksichtigen, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung statistisch nicht repräsentativ ist, da keine Zufallsauswahl getroffen wurde. Beteiligt haben sich vorrangig ÖPNV-Nutzende, die diese Möglichkeit nutzen wollten, um ihre Anregungen und Kritikpunkte zu transportieren.

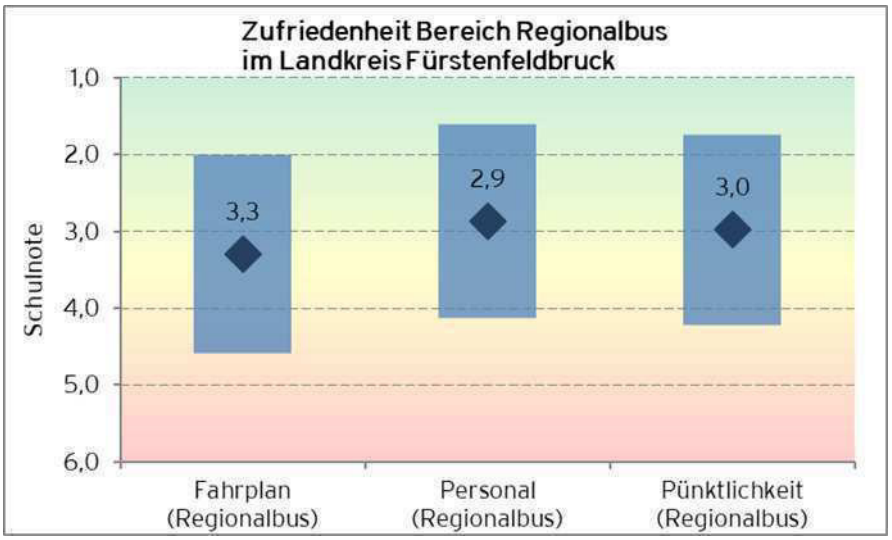
Berücksichtigt werden muss dabei auch, dass sowohl Regionalbussysteme grundsätzlich schlechter bewertet werden als Stadtbussysteme (wegen des geringeren Taktes) als auch, dass Verkehrssysteme im Allgemeinen von den Kunden als Ganzes bewertet werden (bei Verspätungen der S-Bahn wird die fehlende Anschlusssicherheit dem Bus angelastet).

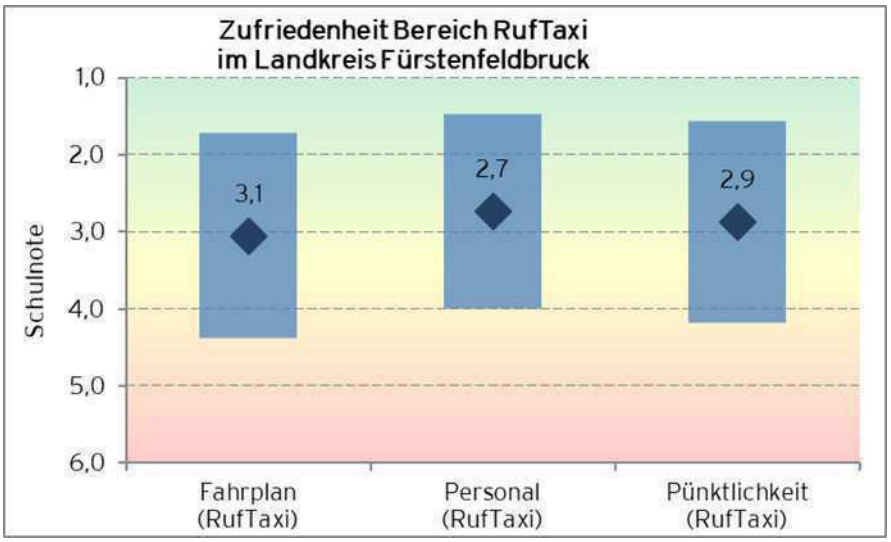
Aus den 1.115 Fragebögen gehen untenstehende Werte zur Zufriedenheit der Befragten bzgl. des ÖPNV hervor. Die Bewertung durch die Teilnehmer erfolgte hierbei nach dem klassischen Schulnotensystem (Note 1 „sehr gut“ bis Note 6 „ungenügend“). Dargestellt sind der Mittelwert und die Standardabweichung differenziert nach der Befragungskategorie. Insgesamt ist auffällig, dass die Werte einer hohen Streuung unterliegen.




Die Ergebnisse spiegeln die Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzende mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot im Landkreis Fürstenfeldbruck wieder. Es zeigt sich, dass die durchschnittliche Zufriedenheit mit dem RufTaxi (3,1) und Regionalbus (3,2) höher ist als mit der S-Bahn (3,6), was wiederholten Angaben zufolge mit den Verspätungen und der hohen Auslastung der S-

Bahn in der Hauptverkehrszeit zusammenhängt.




Bei einer Differenzierung nach Verkehrsmitteln fällt auf, dass das Personal jeweils die besten Einzelbewertungen bekommt. Kritischer wird hingegen das Fahrplanangebot gesehen. In diese Kategorie fallen beispielsweise die Taktdichte, das Angebot am Wochenende oder die Erschließung bestimmter Ortslagen. Daraus ergeben sich Ansatzpunkte im Nahverkehrsplan für Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität. Während die Unpünktlichkeit der S-Bahn als großes Defizit im ÖPNV festgemacht wurde, scheint die Pünktlichkeit bei den Regionalbussen grundsätzlich kein größeres Problem darzustellen.

Die Bewertung des RufTaxis fällt insgesamt etwas besser aus als die Bewertung des Regionalbusangebotes – unterliegt jedoch gleichzeitig einer deutlich geringeren Stichprobe.

Die meisten „sehr guten" Bewertungen in einer Kategorie entfielen auf das Personal (Regionalbus) mit 96 sowie die Pünktlichkeit (Regionalbus) mit 67 Nennungen. Umgekehrt ergaben sich in der Kategorie S-Bahn (insgesamt für Fahrplan, Personal und Pünktlichkeit) mit 94 und beim Fahrplan (Regionalbus) mit 80 die meisten „ungenügenden" Einzelbewertungen.

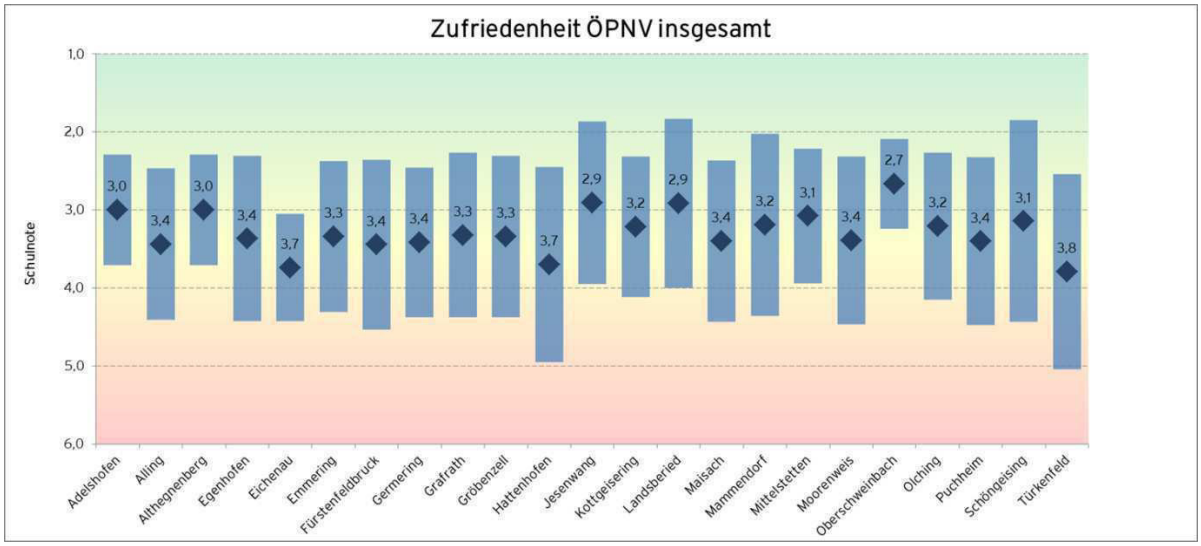
Zum Vergleich:

| | bundesweite Spitzenwerte | MVV allgemein | Regionalbusse im MVV |
|---|---|---|---|
| Fahrplan | 2,95 | 3,55 | 4,16 |
| Personal | k.A. | 3,20 | 3,17 |
| Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit | 2,74 | 3,82 | 3,56 |

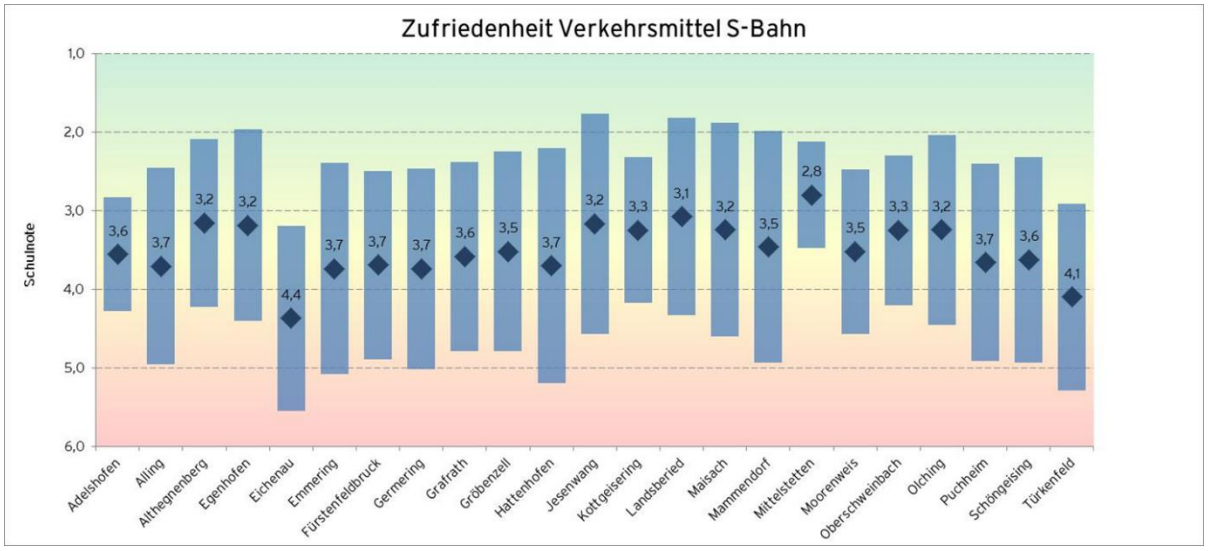
Der Vergleich dieser Werte mit auf Schulnoten umgerechneten Daten aus einem deutschlandweiten Vergleich (Kantar TNS) sowie Werten aus dem MVV-Gebiet verdeutlicht die hohe Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Landkreis Fürstenfeldbruck. Von Kantar TNS veröffentlichte Spitzenwerte für den gesamten ÖPNV in Deutschland zeigen, dass für den Fahrplan als Spitzenwert die Schulnote 2,95 erreicht wird und für die Pünktlichkeit 2,74. Da liegen die Werte für den Landkreis Fürstenfeldbruck mit durchschnittlichen Noten rund um eine 3,0 für die Verkehrsmittel nicht weit davon entfernt und dabei werden in diesem Fall Spitzenwerte mit Durchschnittswerten verglichen. Vergleicht man die Werte des Regionalbusbereichs im Landreises Fürstenfeldbruck mit den Durchschnittswerten für den MVV-Regionalbusbereich insgesamt, also in allen acht Verbundlandkreisen zusammen, so fällt auf, dass die Zufriedenheit mit dem Personal und der Pünktlichkeit im Landkreis teilweise sogar deutlich besser ist (2,9 zu 3,17 und 3,0 zu 3,56). Ein erheblicher Unterschied ergibt sich für das Fahrplanangebot: Hier wird im Landkreis Fürstenfeldbruck durchschnittlich die Schulnote 3,3 vergeben, in den Verbundlandkreisen insgesamt eine 4,16. Das verdeutlicht die hohe Zufriedenheit mit dem attraktiv ausgebauten ÖPNV-Angebot im Landkreis Fürstenfeldbruck. Im Vergleich mit dem gesamten MVV-Raum wird der Unterschied zwangsläufig nicht so deutlich, da hier auch die Bewertungen des Stadtverkehrs der MVG in der Landeshauptstadt München enthalten sind.

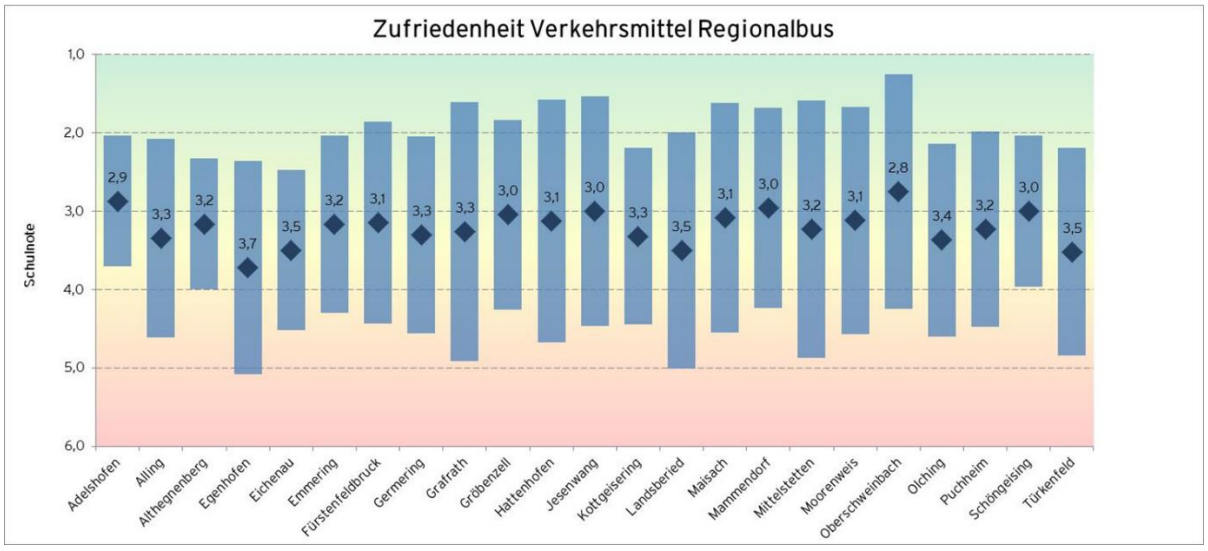
Eine gemeindespezifische Betrachtung der Ergebnisse liefert aufgrund der geringen Datengrundlage nur ungenaue Ergebnisse. Demnach bewerten die Befragten in den Gemeinden Oberschweinbach (S-Bahn: 3,3 / Regionalbus: 2,8 / RufTaxi: 2,0 / ÖPNV: 2,7) und Adelshofen (3,6/2,9/1,5/3,0) den ÖPNV insgesamt am besten, während die Gemeinden Hattenhofen (3,7/3,1/4,0/3,7), Eichenau (4,4/3,5/3,0/3,7) und Türkenfeld (4,1/3,5/3,9/3,8) die schlechtesten Durchschnittswerte erreichen.

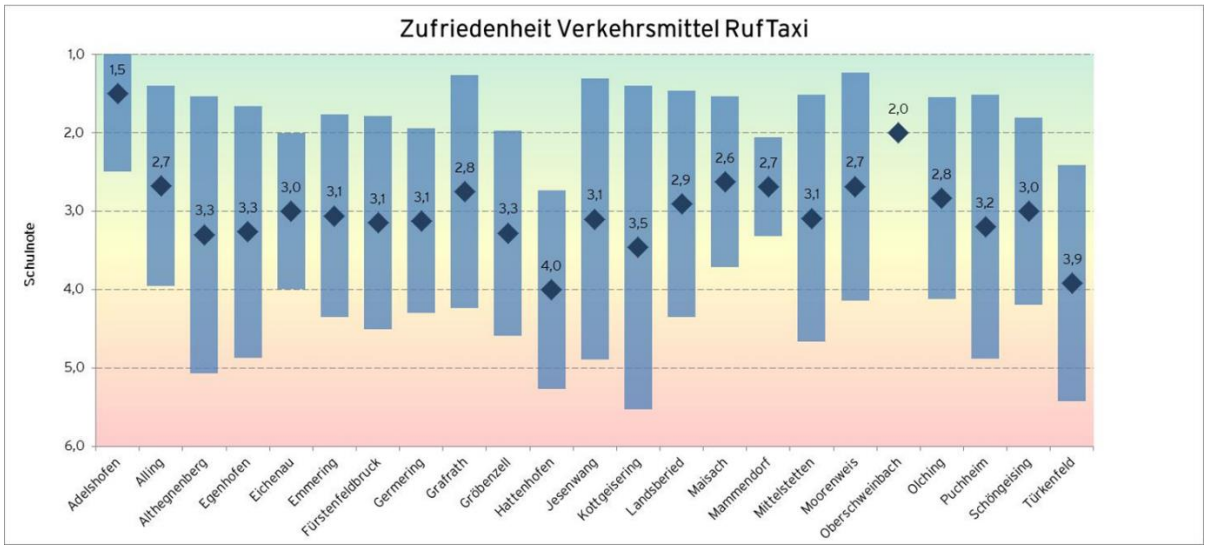
Für den ÖPNV in seiner Gesamtheit ergaben sich in den einzelnen Gemeinden folgende Zufriedenheitswerte:




Betrachtet man die Verkehrsmittel einzeln, ergibt sich für die S-Bahn, den Regionalbus sowie für das RufTaxi die in den folgenden drei Grafiken dargestellte gemeindespezifische Zufriedenheit:





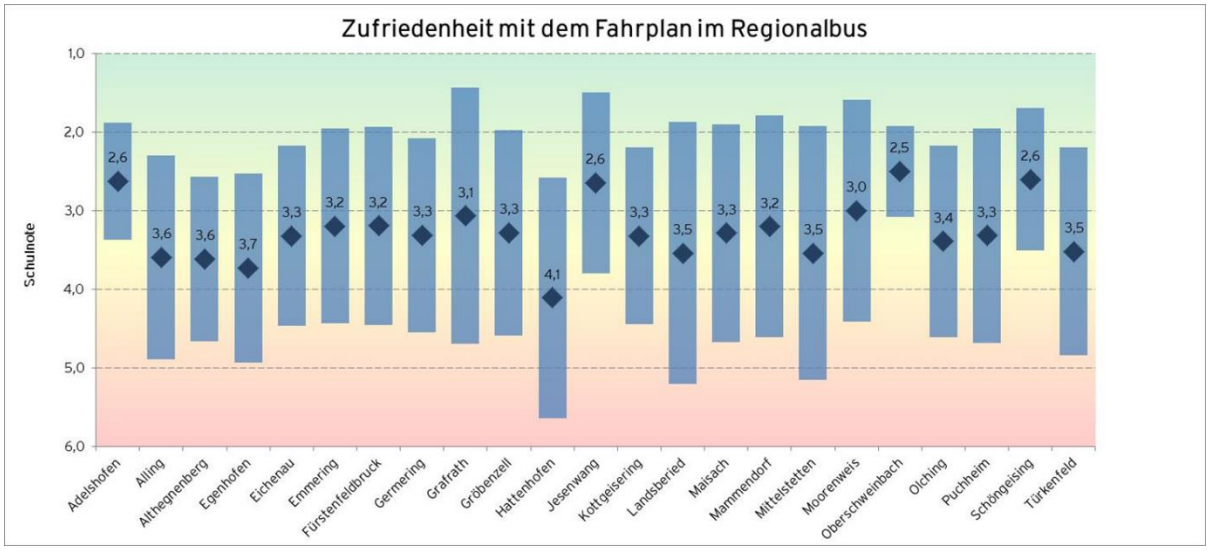

Das Regionalbusangebot in den Gemeinden Oberschweinbach und Adelshofen wurde im Zuge der Überplanung des westlichen Landkreises deutlich ausgeweitet. Dies dürfte der Hintergrund für die sehr positiven Rückmeldungen aus den Gemeinden sein.

In Hattenhofen wird der ÖPNV tendenziell meist etwas negativer wahrgenommen, da der Ort zwar nahe dem Bahnhof in Haspelmoor liegt, dieser aber der erste Bahnhof hinter dem Endbahnhof der S3 auf der Strecke München – Augsburg ist und somit nur mit Regionalzügen unregelmäßig bedient wird.

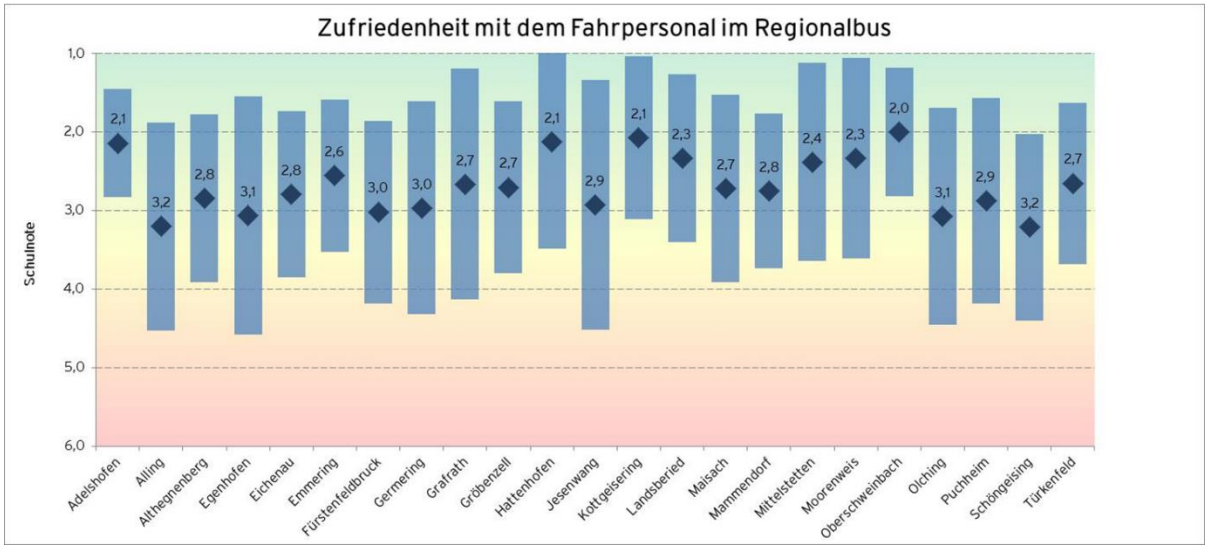
In Eichenau gibt es aktuell nur zwei Buslinien, die beide den Ort erschließen. Eine überörtliche Erschließung erfolgt ausschließlich mit der S4, weshalb vermutlich auch hier der ÖPNV vergleichsweise schlecht abgeschnitten hat. Aktuell ist die oben erwähnte Buslinie 860 von Olching über Eichenau nach Germering geplant. Damit erhält Eichenau eine überörtliche Busanbindung bei positivem Beschluss. Gleichzeit könnten die beiden Ortslinien entsprechend umgeplant werden, um den Ort feinräumiger zu erschließen und eine bessere Anbindung an den Nachbarort Puchheim zu ermöglichen.

Türkenfeld liegt am Rand des Landkreises Fürstenfeldbruck und ist mit dem S-Bahnhof in der Mitte relativ gut erschlossen. Deshalb ist eine weitere Erschließung mit Regionalbussen schwierig, weshalb das Angebot verhältnismäßig schlecht bewertet worden sein dürfte.

Gesondert ausgewertet wurde gemeindespezifisch die Zufriedenheit mit dem Fahrplan im Regionalbusverkehr:




die Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal im Regionalbusverkehr:

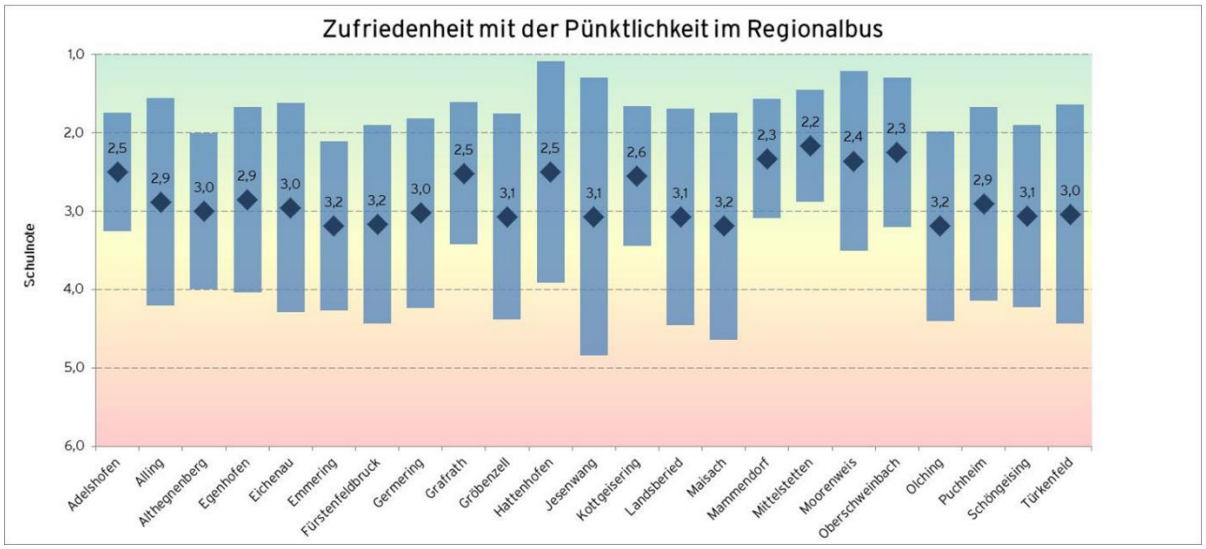



sowie die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit im Regionalbusverkehr.

Die Zufriedenheit mit dem Fahrplan dokumentiert die unterschiedlichen Fahrplanausweitungen der letzten Jahre.

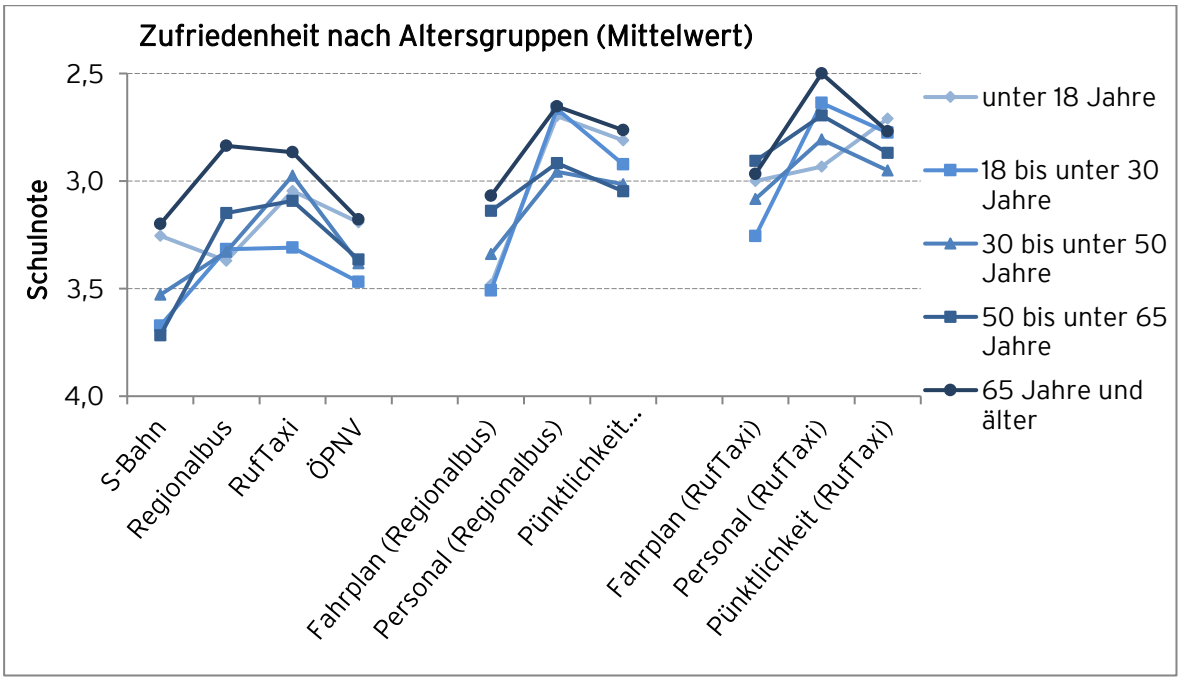
Die Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal entspricht in Alling und Schöngeising dem MVV-Durchschnitt, in allen anderen Orten erhielt das Personal bessere Noten.

Die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit liegt in allen Orten weit über dem MVV-Durchschnitt.




Die Bewertung des ÖPNV ist laut der Befragungsergebnisse weitgehend unabhängig sowohl von der Verfügbarkeit eines Pkws im Haushalt als auch von Option einer Mitfahrmöglichkeit. Es ergeben sich keine größeren Unterschiede in der Zufriedenheitsbewertung.

Bei einer altersgruppenspezifischen Betrachtung fällt auf, dass die Senioren den ÖPNV durchweg positiver bewerten als jüngere Altersgruppen. Signifikante Abweichungen ergeben sich dabei insbesondere bzgl. der Zufriedenheit mit dem Regionalbus (2,8 zu 3,3) und der S-Bahn (3,2 zu 3,7). Die größte Unzufriedenheit ergibt sich in der Altersgruppe der 18 bis unter 30-Jährigen, was durchaus problematisch sein könnte, da sich in dieser Altersgruppe das eigene Auto als Alternative zum ÖPNV entwickelt.




Auch detailliertere Darstellungen nach den Verkehrsmitteln S-Bahn, Regionalbus und RufTaxi liefern aufgrund der geringen Datengrundlage eher ungenaue Ergebnisse, die die Spannbreite der Bewertung weiter erhöhen.

Geschuldet ist dies dem Umstand, dass sich überwiegend ÖPNV-Nutzende an der Umfrage beteiligt haben, die aufgrund eigener Anliegen eher kritisch urteilen und keiner statistischen Zufallsauswahl entsprechen.

## 4. Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems spielt eine wichtige Rolle, wenn dieser als Konkurrenzangebot zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen will. Aus den Antworten zur Zuverlässigkeit des Regionalbusses, welche im Fragebogen in ein freies Textfeld eigetragen werden konnten, lassen sich folgende Schwerpunkte ableiten:

1. In 50 der 1.115 Fragebögen (4,5 %) wird der Anschluss zur S-Bahn als mangelhaft angegeben.
   - ➢ Hintergrund: Die Anschlusssicherung ist ein zentrales Thema des Nahverkehrsplans. Probleme entstehen primär durch Verspätungen der S-Bahn.
     Erklärung siehe oben im Kapitel 2.
2. Bei 27 der 1.115 Fragebögen (2,4 %) wird das Fahrpersonal bemängelt (schlechter Fahrstil, unfreundlich, keine Deutschkenntnisse, unangepasste Fahrgeschwindigkeit, Handy am Steuer):
   - ➢ Hintergrund: Aufgrund der derzeitigen Arbeitsmarktentwicklung wird es für die Unternehmen zunehmend schwieriger, ausscheidende Fahrer gleichwertig zu ersetzen oder überhaupt geeignetes Fahrpersonal zu finden, das den hohen Qualitätsansprüchen der Verkehrsunternehmen im Landkreis Fürstenfeldbruck gerecht wird. Die Fahrer werden laufend und umfangreich geschult.
3. In 12 der 1.115 Fragebögen (1,1 %) wird das Fehlen von Verspätungs- bzw. Anschlussinformationen angegeben.
   - ➢ Hinweis: Es wird bereits mit Nachdruck an einem Informationssystem gearbeitet. Die Daten sind im Grunde genommen vorhanden. Eine finale Abstimmung mit der BEG sowie die Einrichtung einer Infrastruktur (Anlagen zur Fahrgastinformation) laufen.
4. In 12 der 1.115 Fragebögen (1,1 %) wird eine grundlegende Zufriedenheit mit dem ÖPNV geäußert; während in 10 Fragebögen (0,9 %) eine allgemeine Unzufriedenheit mit dem ÖPNV bekundet wird.

Aus den Antworten zur Zuverlässigkeit des RufTaxis lassen sich folgende Schwerpunkte ableiten:

1. In 63 der 1.115 Fragebögen (5,7 %) wird bemängelt:
   - lange Voranmeldezeit
     - ➢ Hinweis: Die Voranmeldezeit ist eine typische Systemeigenschaft eines bedarfsgestützten ÖPNV-Angebotes, welche für die Disposition und Fahrtenplanung benötigt wird. Aktuell arbeitet der MVV an einem automatischen Buchungstool als Ergänzung zur MVV-App. Damit soll ab Dezember 2019 eine Fahrtanmeldung direkt in der App möglich sein, was ein Ausfüllen des Formulars auf der Seite des Verkehrsunternehmens oder einen Anruf beim Unternehmen bei Appbenutzung überflüssig macht. Damit wird der Bestellvorgang für das RufTaxi deutlich beschleu-

nigt. Eine Bestellmöglichkeit per Telefon bleibt dabei selbstverständlich erhalten.

- Telefonanruf nicht angenommen
  - ➢ Hinweis: Im Jahr 2018 wurde eine neue Telefonanlage eingerichtet. In deren Übergangszeit kann es zeitweise zu Problemen gekommen sein.
- wegen fehlender Kapazität nicht berücksichtigt
  - ➢ Hinweis: Die Auslastung zeigt die gute Annahme des Angebots auf. Bei anhaltend hoher Auslastung auf einzelnen Relationen wird eine Verankerung der Fahrt im Regionalbusfahrplan geprüft.

2. In 15 der 1.115 Fragebögen (1,2 %) wird eine fehlende Verständlichkeit des RufTaxi-Systems angegeben (System zu kompliziert)
   - ➢ Hinweis: Seit Mitte 2018 gibt es auf der neuen Homepage des Landratsamtes eine Informationsseite zum RufTaxi, abrufbar unter https://www.lra-ffb.de/mobilitaet-sicherheit/oepnv/ruftaxi/. Im Fahrplanheft für den Landkreis Fürstenfeldbruck ist zudem ein neuer Übersichtsplan seit Dezember 2018 erhältlich.

Anmerkungen zur Zuverlässigkeit des ÖPNV im Landkreis Fürstenfeldbruck wurden im Rahmen der Befragung nur in geringem Maße getätigt. Größere Probleme werden von den Bürgerinnen und Bürgern demnach nicht gesehen. Viele der hervorgebrachten Kritikpunkte – insbesondere im Bereich des RufTaxis – sind zudem systembedingt. Andere Punkte wie die Anschlusssicherheit zur S-Bahn liegen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Aufgabenträgers ÖPNV im Landkreis Fürstenfeldbruck.

Vor diesem Hintergrund besteht kein akuter Handlungsbedarf in diesem Bereich im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beziehungsweise ist die Lösung bereits in der Umsetzung durch die Entwicklung eines Systems für Dynamische Fahrgastinformationen.

## 5. Verbindungswünsche

Im Rahmen der Befragung konnten die Teilnehmer Wünsche nach neuen Verbindungen im Landkreis Fürstenfeldbruck und das unmittelbare Umland äußern, die im aktuellen Fahrplan nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt wurden. Von den 1.115 Fragebögen enthielten 620 (55,6 %) einzelne Wünsche nach neuen Verbindungen.

Im Wesentlichen wurden dabei folgende Verbindungen mehrfach genannt:

### Tangentialverbindungen

1. Querverbindungen zwischen den S-Bahnlinien S3, S4 und S8
   - ➢ Im Landkreis Fürstenfeldbruck sind mehrere Buslinien als Tangentialverbindungen im Einsatz. Diese beginnen bzw. enden jeweils an einem S-Bahnhof an den S-Bahnlinien S3, S4 oder S8 (siehe: https://www.lra-ffb.de/mobilitaet-sicherheit/oepnv/regionalbusse/tangentialverbindungen/).

### Verbindungen in Nachbarlandkreise

2. Bessere Verbindung Fürstenfeldbruck nach Dachau als Expressbuslinie

- ➢ Der Landkreis Fürstenfeldbruck strebt eine Verbindung an, die Gespräche laufen. Erklärung oben siehe in Kapitel 2.

3. Anbindung Germering an Großhadern in der Landeshauptstadt München (wegen U-Bahn-Anschluss und dem großen Klinikum)
4. Bessere Anbindung vor allem am Wochenende zum Ammersee und Starnberger See
   - ➢ Die Linien 820, X900, 8400, 8500 halten bereits derzeit ein gutes Angebot bereit, um Ziele bzw. zentrale Verknüpfungspunkte im Landkreis Starnberg zu erreichen (Starnberger See, Inning, Marktplatz). Darüber hinaus laufen Gespräche mit dem Landratsamt Starnberg zur weiteren Fahrplanausweitung.
5. Bessere Anbindung von Türkenfeld nach Landsberg am Lech
   - ➢ Hinweis: Auf dieser Relation gestalten sich die Planungen schwieriger, da der Landkreis Landsberg am Lech kein Mitglied des MVV ist. Gespräche zwischen beiden Aufgabenträgern laufen.

**Verbindungen zur besseren Erschließung und Anbindung an die S-Bahn**

6. Erschließung Althegnenberg, Adelshofen, Mittelstetten, Hattenhofen und Egenhofen nach Mammendorf und Augsburg zur Anbindung an den letzten S-Bahn-Halt in bzw. aus Richtung München sowie Anbindung an den Regionalverkehr in Richtung Augsburg
7. Bessere Anbindung von Biburg an die S4 in Fürstenfeldbruck und S8 in Germering durch Verdichtung des Taktes von 40 Minuten auf 20 Minuten

Bei der Frage zu Wünschen nach Taktverdichtungen auf vorhandenen Linien zeigt die Antwortdichte von 52,8 Prozent, dass das ÖPNV-Angebot bereits sehr gut angenommen wird, dieses vielen Befragten aber noch nicht ausgewogen genug erscheint. Folglich fällt die Bewertung des Fahrplanangebotes im Regionalbusbereich auch nur „befriedigend“ aus (s.a. Abschnitt Zufriedenheit). Es wurden folgende Hinweise zur Taktverdichtungen auf bestehenden Linien gegeben:

- 260 Germering-Unterpfaffenhofen (S) – Planegg (S) – Fürstenried West (U)
  - ➢ Hinweis: Zuständigkeit Landratsamt München, Gespräche laufen
- 736 Fürstenfeldbruck (S) – Olching (S) – Dachau (S) – Dachau, Schulzentrum
  - ➢ Hinweis: Zuständigkeit Landratsamt Dachau, Gespräche laufen
- 804 Grafrath (S) – Mauern – Schöngeising, Jexhof
- 805 Grafrath (S) – Kottgeisering – Zankenhausen – (Türkenfeld, Schule)
- 820 Seefeld-Hechendorf (S) – Inning – Grafrath – Schöngeising – Buchenau Süd (S) – Fürstenfeldbruck (S)
  - ➢ Hinweis: Aufgrund der aktuell noch laufenden Förderung durch den Freistaat Bayern und die Mitfinanzierung durch den Landkreis Starnberg (derzeit Probebetrieb) sind erst danach größere Änderungen möglich.
- 832 Olching (S) – Gröbenzell – Puchheim Nord (S)
- 839 Tegernbach – Althegnenberg – Hattenhofen – Mammendorf (S) – Fürstenfeldbruck (S)
- 852 Fürstenfeldbruck (S) – Alling – Germering-Unterpfaffenhofen (S) – Germering, Kerschensteiner Schule
- 853 Germering-Unterpfaffenhofen (S) – Puchheim Süd (S) – Puchheim Bf, Bgm.-Ertl-Str.
- 871 Maisach (S) – Aufkirchen – Egenhofen – Pfaffenhofen (a.d. Glonn)

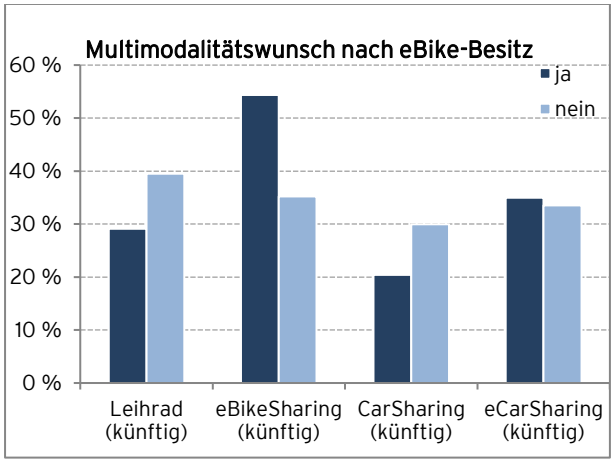
- X900 Buchenau (S) – Fürstenfeldbruck (S) – Gilching-Argelsried (S) – Starnberg (S)
  - ➢ Hinweis: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 besteht auf dieser Linie ein 30-Minuten-Takt auch für die Verbindung nach Starnberg selbst).
  - ➢ Hinweis: Landkreisübergreifende Fahrplanangebote bedürfen einer deutlich längeren Vorlaufzeit bzgl. Planung, Ausschreibung und Finanzierung.

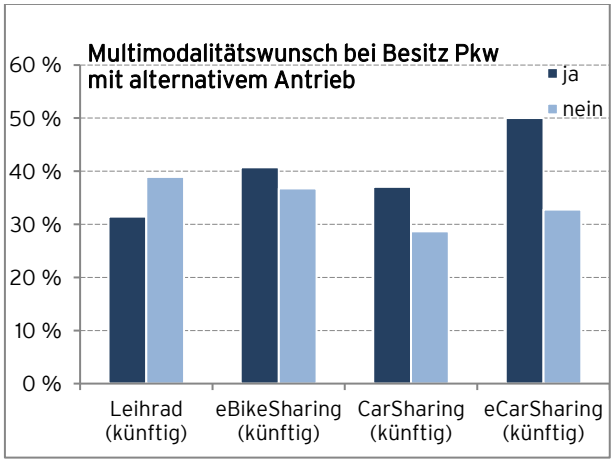
## 6. Multimodalität

Multimodale Verkehrsangebote gewinnen im Landkreis Fürstenfeldbruck zunehmend an Bedeutung. Dies zeigt sich zum einen durch die Schaffung einer neuen Stelle im Landratsamt für die Koordination von Mobilitätsstationen. Des Weiteren bestehen im Sinne von P+R und B+R-Anlagen bereits jetzt an den S-Bahnhöfen Möglichkeiten für multimodale Reiseketten. In Germering, Gröbenzell, Olching und Puchheim existieren darüber hinaus Angebote zum CarSharing (STATTAUTO). Außerdem befinden sich in Germering zwei BikeSharing-Stationen (NextBike).

Die Akzeptanz und Nutzung multimodaler und umweltschonender Verkehrsangebote hängt auch maßgeblich vom Nutzungsverhalten und Besitz im privaten Bereich in der Bevölkerung ab. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben werden von nur jeder zwanzigsten Person zwischen 18 und 65 Jahren gefahren - bei den über 65-Jährigen etwas häufiger. Der eBike-Besitz wächst mit zunehmendem Alter deutlich an. Gaben in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen nur 2 Prozent der Befragten an, ein eBike zu besitzen, sind es bei den 30- bis 50-Jährigen bereits 8 Prozent und bei den 50- bis 65-Jährigen 13 Prozent. Bei den Senioren beträgt der Anteil sogar 21 Prozent.

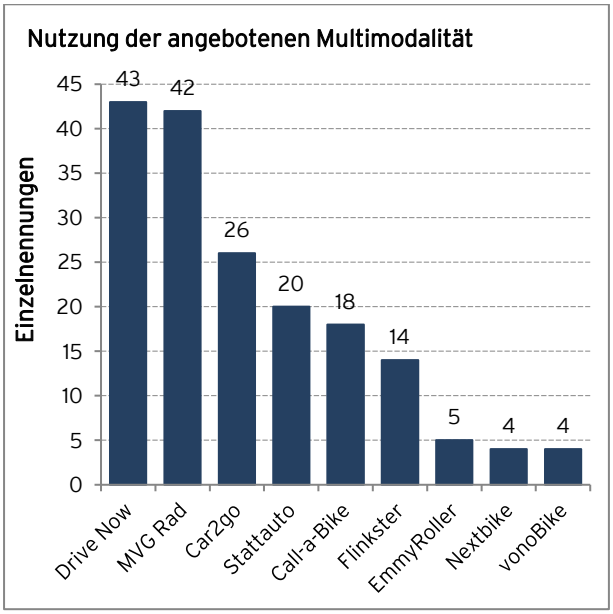
Während der eBike-Besitz mit Ausnahme auf Leihsysteme mit eBikes keinen entscheidenden Einfluss auf künftige Multimodalitätswünsche ausübt, entwickeln Nutzende von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ein erhöhtes Umweltbewusstsein, das sich auch auf ein multimodales Mobilitätsverhalten auswirkt. Das Bedürfnis in dieser Zielgruppe nach CarSharing-Lösungen ist um 10 bis 20 Prozent erhöht gegenüber den Befragten mit Pkws mit herkömmlichen Antrieben.

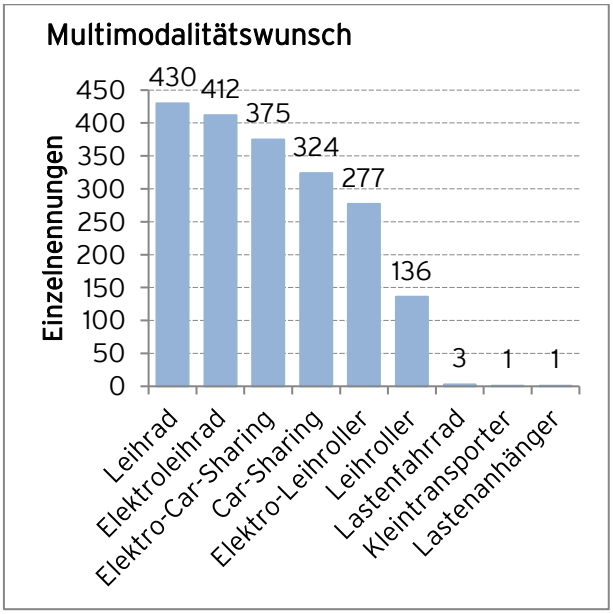



Von den 1.115 Fragebögen wurde bei 90 Fragebögen (8,1 %) eine gegenwärtige Nutzung multimodaler Angebote angegeben. Der bevorzugte Anbieter im Bereich CarSharing ist

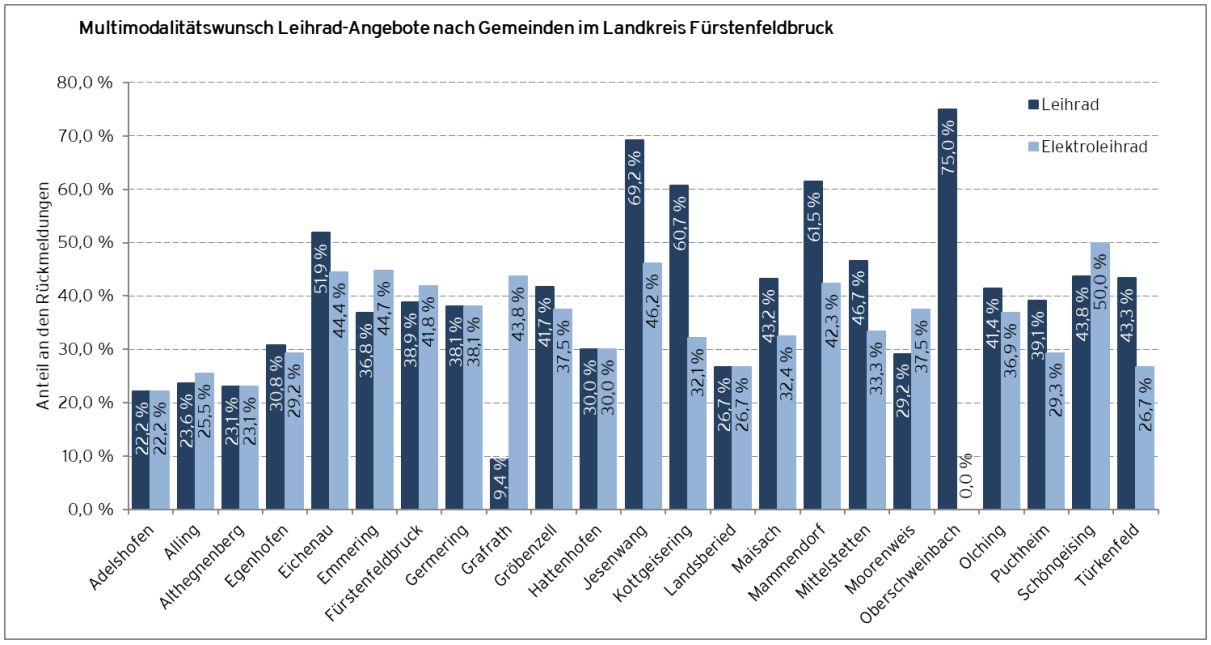
Drive Now und bei den BikeSharing-Systemen MVG Rad. Die Nutzung dieser Angebote erfolgt maßgeblich im östlichen Landkreis durch die Nähe zur Landeshauptstadt München.



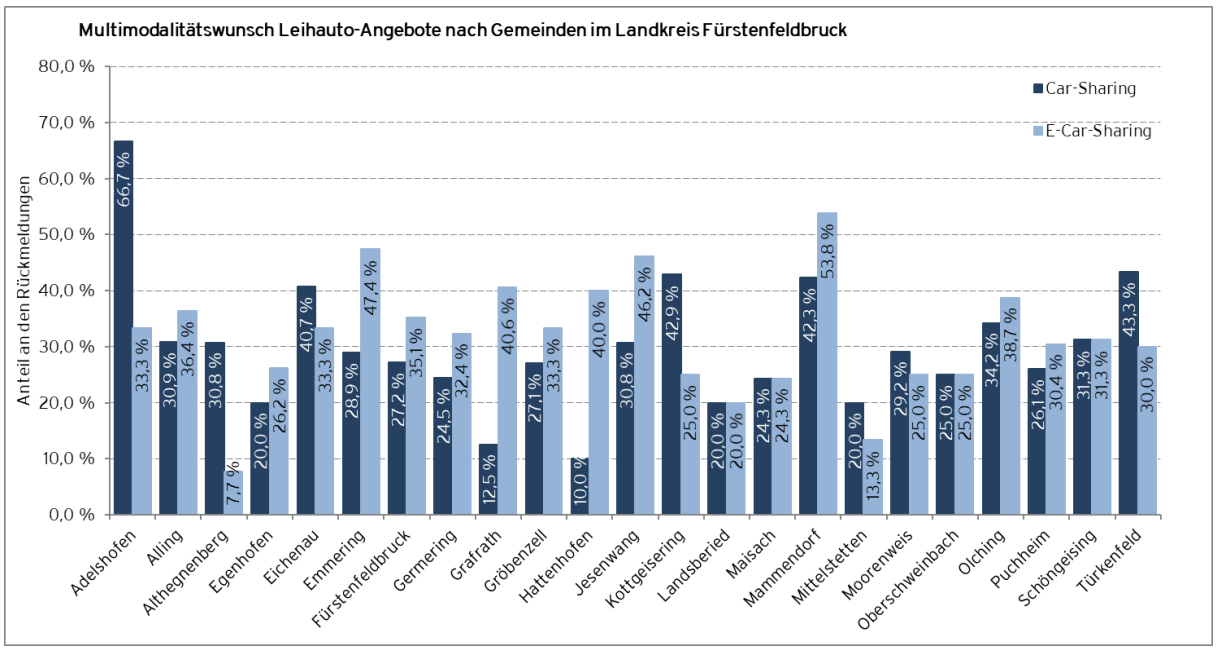




Das große Interesse der Bevölkerung im Landkreis Fürstenfeldbruck an multimodalen Mobilitätslösungen wird durch die Befragung gestützt. Die Ausweitung dieser Systeme sowie deren Zusammenspiel an multimodalen Schnittstellen wird durch den Koordinator für Mobilitätsstationen im Landratsamt weiter vorangetrieben. Bei der Abfrage künftiger multimodaler Nutzungswünsche (Mehrfachangabe war möglich) sprachen sich die meisten der 1.115 Befragten für BikeSharing-Angebote aus. Bei Angeboten im Bereich CarSharing besteht größeres Interesse, dieses mit Elektrofahrzeugen bereitzustellen. Gleiches gilt für Leihroller. Spezielle Leihangebote wie Lastenfahrräder, Kleintransporter oder Lastenanhänger waren für die Befragten weniger von Bedeutung. Diese Verkehrsmittel werden häufig nur in seltenen Einzelfällen oder zu bestimmten Anlässen genutzt und sind somit weniger Bestandteil des alltäglichen Mobiliätsverhaltens der Menschen. Folglich spielen sie im Rahmen der Befragung eine eher untergeordnete Rolle.

Bzgl. der Multimodalität ergaben sich keine örtlichen Besonderheiten. Multimodale Angebote werden anteilig von genauso vielen Bewohnern in den Städten des östlichen und mittleren Landkreises (z. B. Fürstenfeldbruck 9,6 % Nutzung multimodaler Angebote) wie auch in den Flächengemeinden des westlichen Landkreis genutzt (z. B. Moorenweis 12,5 %). Ein vergleichbares Bild zeigt sich bei den Multimodalitätswünschen. Von den 1.115 Befragten gingen die nachfolgend dargestellten Multimodalitätswünsche aus, wobei auch Mehrfachnennungen möglich waren:

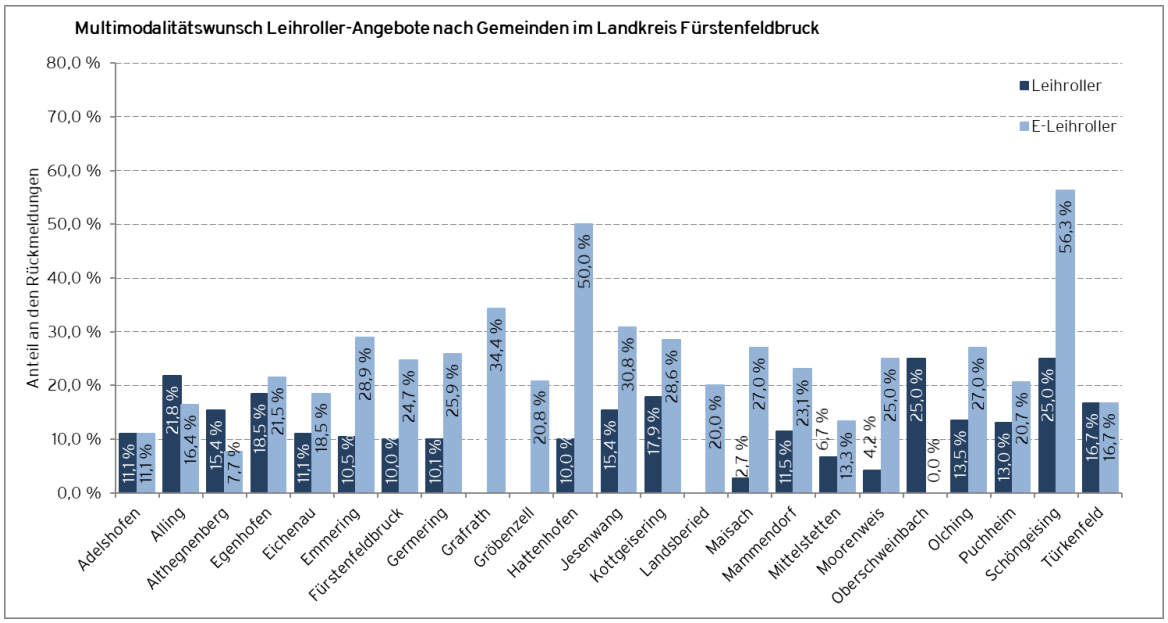



Im Vergleich zu den multimodalen Mobilitätslösungen Leihauto und Leihroller scheint der Wunsch der Bevölkerung im Landkreis Fürstenfeldbruck nach Leihfahrrädern beziehungsweise Elektroleihfahrrädern am stärksten vorzuherrschen. Der Wunsch nach Leihrädern scheint dabei nahezu unabhängig von der Größe der Gemeinde oder der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner, welche in der Gemeinde leben. So wurde in den Gemeinden Olching, Gröbenzell, Maisach, Türkenfeld, Schöngeising, Mittelstetten, Eichenau, Kottgeisering, Mammendorf, Jesenwang und Oberschweinbach ein überdurchschnittlicher Wunsch nach konventionellen Leihrädern geäußert. Dahingegen wird ein Angebot von Elektroleihrädern vor allem in den stärker verdichteten Städten Fürstenfeldbruck und Olching beziehungsweise den Gemeinden Gröbenzell, Eichenau und Emmering gewünscht.



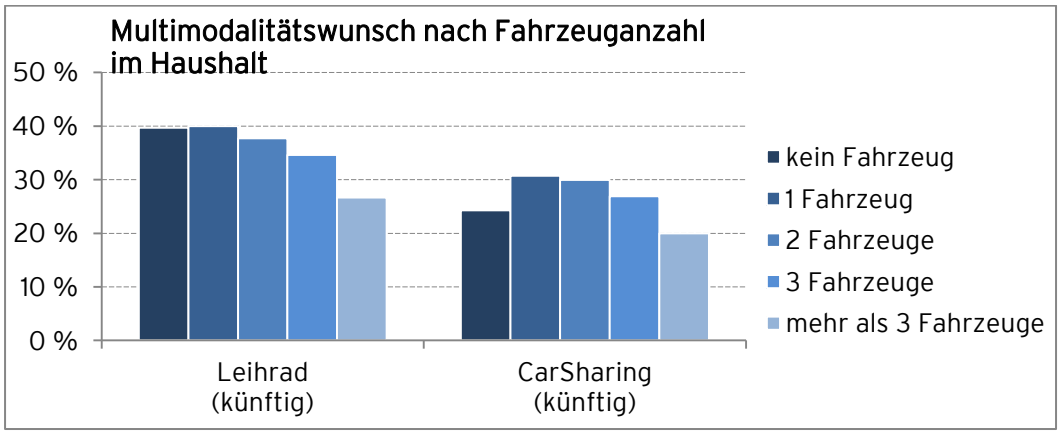

Im Vergleich zu Leihroller-Angeboten besteht in der Bevölkerung des Landkreises Fürstenfeldbruck ein höherer Wunsch nach Carsharing-Angeboten. Analog zu den Ergebnissen der Leihräder ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Bevölkerungszahl

und der Größe der Stadt zum Mobilitätswunsch Leihauto erkennen. Der Wunsch nach Carsharing-Angeboten wurde überdurchschnittlich oft in der Bevölkerung der Stadt Olching und den Gemeinden Althegnenberg, Jesenwang, Alling, Schöngeising, Eichenau, Mammendorf, Kottgeisering, Türkenfeld und Adelshofen geäußert.

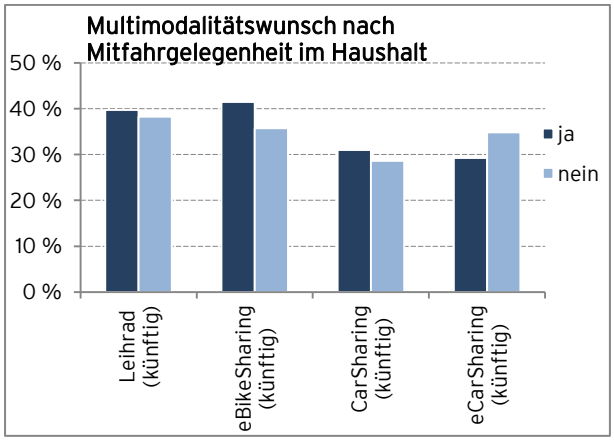


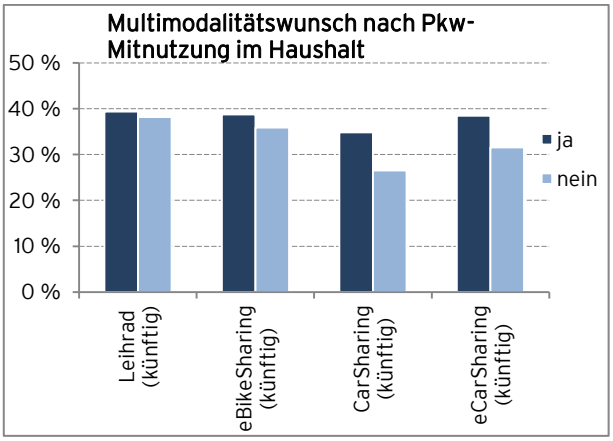

Unter den 1.115 Befragten besteht ein weniger hohes Interesse nach Leihroller-Angeboten im Vergleich zu den anderen beiden Mobilitätsformen. Auffällig ist hier allerdings, dass der Wunsch nach der elektrischen Lösung deutlich häufiger geäußert wird, als bei Leihrollern mit konventionellen Antrieben.

Interessant sind die Ambitionen der Befragten hinsichtlich einer zukünftigen multimodalen Nutzung in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz beziehungsweise einer Verfügbarkeit oder Mitfahrmöglichkeit im eigenen Haushalt.




Mit zunehmender Fahrzeuganzahl im Haushalt nimmt das Bedürfnis nach Sharing-Angeboten gemäß der Befragung messbar ab. Bei Leihrädern sinkt der Multimodalitätswunsch von 40 Prozent bei einem Pkw auf rund 25 Prozent bei mehr als drei Pkw. Beim CarSharing verringert sich der Wunsch von 30 Prozent (1 PKW) auf 20 Prozent (mehr als 3 PKW).

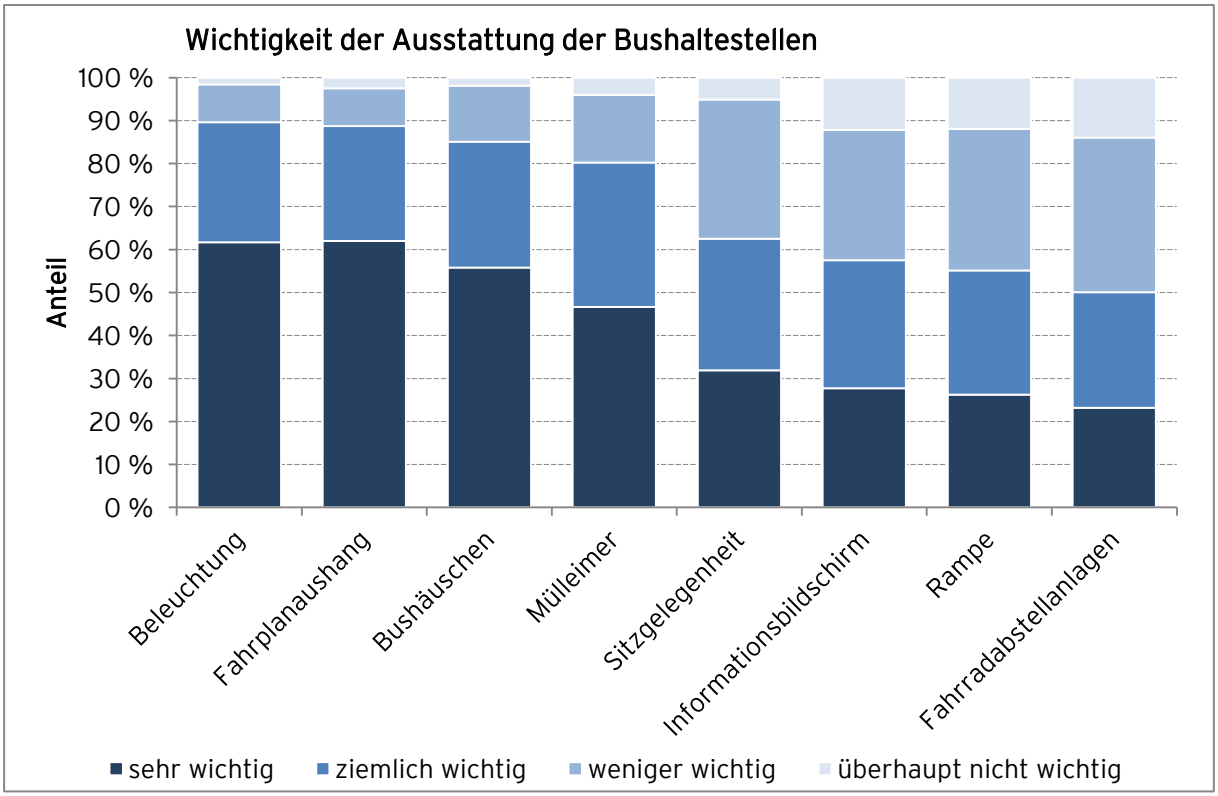



Sofern im eigenen Haushalt auf Pkws zugegriffen werden kann[2] oder auch Mitfahrgelegenheiten bestehen[3], erhöht dies den Wunsch nach multimodalen Reisemöglichkeiten. Die Unterschiede sind jedoch nur geringfügig.

## 7. Haltestellen

Zusätzlich zur Erstellung eines Haltestellenkatasters im Landkreis Fürstenfeldbruck, im Rahmen dessen jede Haltestelle samt ihren Ausstattungsmerkmalen erfasst worden ist, wurden die Teilnehmer zur gewünschten Ausstattung von Bushaltestellen und Bahnhöfen befragt. In den 1.115 Fragebögen wurde die Wichtigkeit der Ausstattung an Bushaltestellen wie unten stehend angegeben.




[2] Befragte/r besitzt keinen eigenen Pkw, kann aber Pkw einer dritten Person im Haushalt nutzen.

[3] Befragte/r besitzt keinen eigenen Pkw, u.U. auch keinen Führerschein, kann aber als Beifahrer/Mitfahrer den Pkw einer dritten Person im Haushalt mitbenutzen.

Keines der abgefragten Ausstattungsmerkmale wird von den Befragten als bedeutungslos eingestuft – d.h. für jedes Merkmal überwiegen die zustimmenden Antworten. Die größte Zustimmung bzgl. der Wichtigkeit eines Ausstattungsmerkmals kommt der Beleuchtung (insgesamt 89 %), dem Fahrplanaushang (88 %) und dem Bushäuschen (85 %) zu. Jeweils über die Hälfte der Befragten empfindet diese Merkmale als „sehr wichtig". Auch das Vorhandensein eines Mülleimers wird von 80 Prozent mindestens als wichtig gesehen. Etwas weniger Notwendigkeit besteht bei Sitzgelegenheiten, Fahrgastinformationen (Informationsbildschirm), einer Rampe sowie Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen. Dennoch wurde kein Merkmal mit über 15 Prozent als „überhaupt nicht wichtig" eingestuft, was insgesamt die Wichtigkeit einer soliden, standardisierten Haltestellenausstattung zeigt. Diese soll mithilfe des Haltestellenkatasters auch künftig durch die Kommunen umgesetzt werden.

Insgesamt zeigt sich eine weitgehend vom Alter unabhängige Einschätzung. Einzig die Kriterien Bushäuschen und Rampe wurden von älteren Befragungsteilnehmern als wichtiger eingeschätzt als von jüngeren.

Auch hinsichtlich einer getrennten Betrachtung der Ergebnisse nach der Herkunft der Befragten ergeben sich keine signifikanten Unterschiede. Interessanterweise bestätigt sich der Eindruck aus den Workshops nicht, dass Menschen im westlichen Landkreis dem Bushäuschen eine höhere Bedeutung beimessen als im übrigen Landkreis. Eher das Gegenteil ist nach Angaben aus der Befragung der Fall (49 % gaben sehr wichtig an, gegenüber 58 Prozent im östlichen beziehungsweise 56 Prozent im mittleren Landkreis).

Auch zum Thema Haltestellenausstattung konnten die Befragten zusätzliche Angaben machen. Im freien Bemerkungsfeld wurden hierzu folgende weitere Ausstattungsmerkmale und Eigenschaften einer Haltestelle als sehr wichtig eingestuft (insgesamt 64 Angaben):

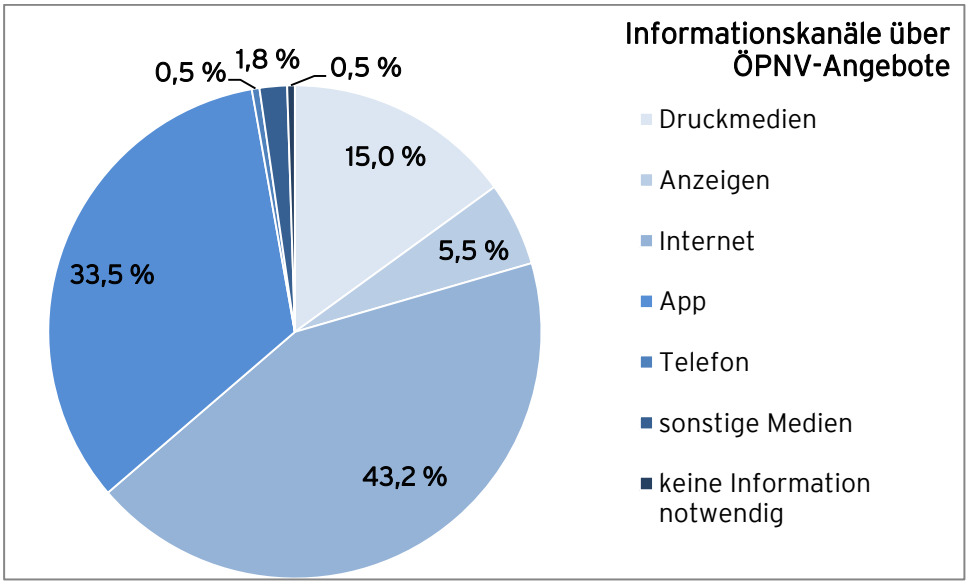
1. einsehbare Haltestellenlage, Barrierefreiheit und ausreichende Wartefläche (67,2 %)
    - Hinweis: Dies wurde im Rahmen des Haltestellenkatasters ermittelt und soll im Zuge der Umsetzungsstrategie einer sukzessive durch die Kommunen umzusetzenden Barrierefreiheit erreicht werden
2. Rauchverbot, Sauberkeit und Ordnung sowie Winterdienst im Haltestellenbereich (21,9 %)
    - Hinweis: Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Baulastträger der Haltestellen, was in den meisten Fällen die Kommunen sind
3. Ist-Ankunfts- bzw. Verspätungsanzeige/Durchsage (15,6 %)
    - Hinweis: Die hierfür notwendigen Live-Fahrplandaten liegen bereits vor. Diese müssen nur noch über eine geeignete Schnittstelle an eine noch zu installierende Infrastruktur übermittelt werden und können dann sowohl zur Fahrgastinformation als auch zur Anschlusssicherung genutzt werden. Planungen zur Umsetzung laufen bereits.
4. Notfallknopf oder bessere Sicherheit (10,9 %)
    - Hinweis: Die Umsetzbarkeit gestaltet sich aufgrund der Zuständigkeit (Kommunen) schwierig. Ein erhöhtes Maß an subjektivem Sicherheitsempfinden und objektiver Sicherheit wird bereits durch eine ausreichend helle Beleuchtung erreicht (Forderung Haltestellenkataster). Des Weiteren erfolgt vor der Einrichtung einer Haltestelle eine Sicherheitsüberprüfung durch die Polizei.
5. Toiletten in der Nähe (9,4 %)

- ➢ Hinweis: Die Zuständigkeit hierfür liegt bei den Kommunen.

6. „RufTaxi-Knopf“ (4,7 %)
   - ➢ Hinweis: Es bestehen bereits mehrere Möglichkeiten zur Anmeldung des RufTaxis (Telefon und Online). Aufgrund der benötigten Anmeldezeit ist diese Lösung eher unpraktisch.

## 8. Informationswege

Im Rahmen der Befragung konnten die Teilnehmer angeben, welche Informationskanäle zur Information über die ÖPNV-Angebote genutzt werden. Die Befragten hatten die Möglichkeit zur Angabe von mehreren Informationswegen, sodass aus den 1.115 Fragebögen insgesamt 2.051 Aussagen zu den genutzten Informationskanälen bzgl. der ÖPNV-Angeboten hervorgehen. Nach den Antwortmöglichkeiten ergibt sich aus der Befragung entsprechend der nachstehenden Grafik folgende Verteilung der Informationswege:




Gemäß der Befragung sind die wichtigsten Informationswege das Internet (43,2 %), Apps (33,5 %) sowie Druckmedien (15,0 %). Insgesamt 12 Befragte gaben an, dass gar keine Informationen genutzt werden.

Bei der Befragung stand den Teilnehmern die Möglichkeit der freien Angabe von Informationswege (Sonstige Medien) offen. 35 der insgesamt 1.115 Befragten nutzten diese Möglichkeit. Die häufigsten sonstigen Informationsmedien können den Kategorien „Freunde / Bekannte / Familie“, „Informationen an Haltestellen“ und „sonstige Druckmedien / Regionalpresse“ mit jeweils sechs Nennungen zugeordnet werden.

# 9. Fazit und Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zu den Workshops

Das Landratsamt Fürstenfeldbruck erhält unmittelbar oder über die Verkehrsunternehmen permanent Rückmeldung zu ÖPNV-Angelegenheiten von Bürgerinnen und Bürgern. Aufgrund der jüngsten Veränderungen im ÖPNV-Angebot und im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans war eine zentrale Bürgerbefragung durchgeführt worden, um zum einen die „Grundstimmung" der Bevölkerung bzgl. des öffentlichen Verkehrs abzufragen und zum anderen konnten durch die Bürgerbefragung als Instrument der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Anregungen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes gewonnen werden. Eine derartige Vielfalt und Menge an Rückmeldungen wäre durch eine klassische Öffentlichkeitsveranstaltung im Stile eines Workshops nicht möglich gewesen. Insgesamt kann die Bürgerbefragung daher als gelungen bezeichnet werden. Die Ergebnisse ergänzen die bei den Fachworkshops gewonnenen Erkenntnisse und werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Insbesondere in den Fragestellungen bzgl. der ÖPNV-Verbindungen und der Taktdichte auf vorhandenen Linien mit Möglichkeit zur Freitexteingabe durch die Befragten bestätigten sich Erkenntnisse, die im Rahmen der Fachworkshops bereits gewonnen werden konnten.

Ein etwas gegensätzliches Bild zu den Ergebnissen der Fachworkshops zeigt sich im Bereich der Haltestellenausstattung, was aber grundlegend daran liegt, dass das parallel erarbeitete Haltestellenkataster den Befragten nicht als Datengrundlage bereitstand, sodass in diesem Bereich Anmerkungen zu Sachverhalten erfolgten, die bereits abgestimmt sind (z. B. barrierefreier Ausbau).