LANDRATSAMT DACHAU
Landkreis

Gemeinsamer Nahverkehrsplan für Landkreis und Große Kreisstadt Dachau

Erörterungstermin mit Gemeinden einschließlich der Großen Kreisstadt Dachau am 20.02.2018

Tagesordnung

1. Grundkonzeption
2. Maßnahmenpriorisierung
3. Kostenüberschlag
4. Definition der ÖPNV-Grundversorgung
5. Finanzierung

1. Grundkonzeption

1. Grundkonzeption

Rahmenkonzeption: Allgemeines

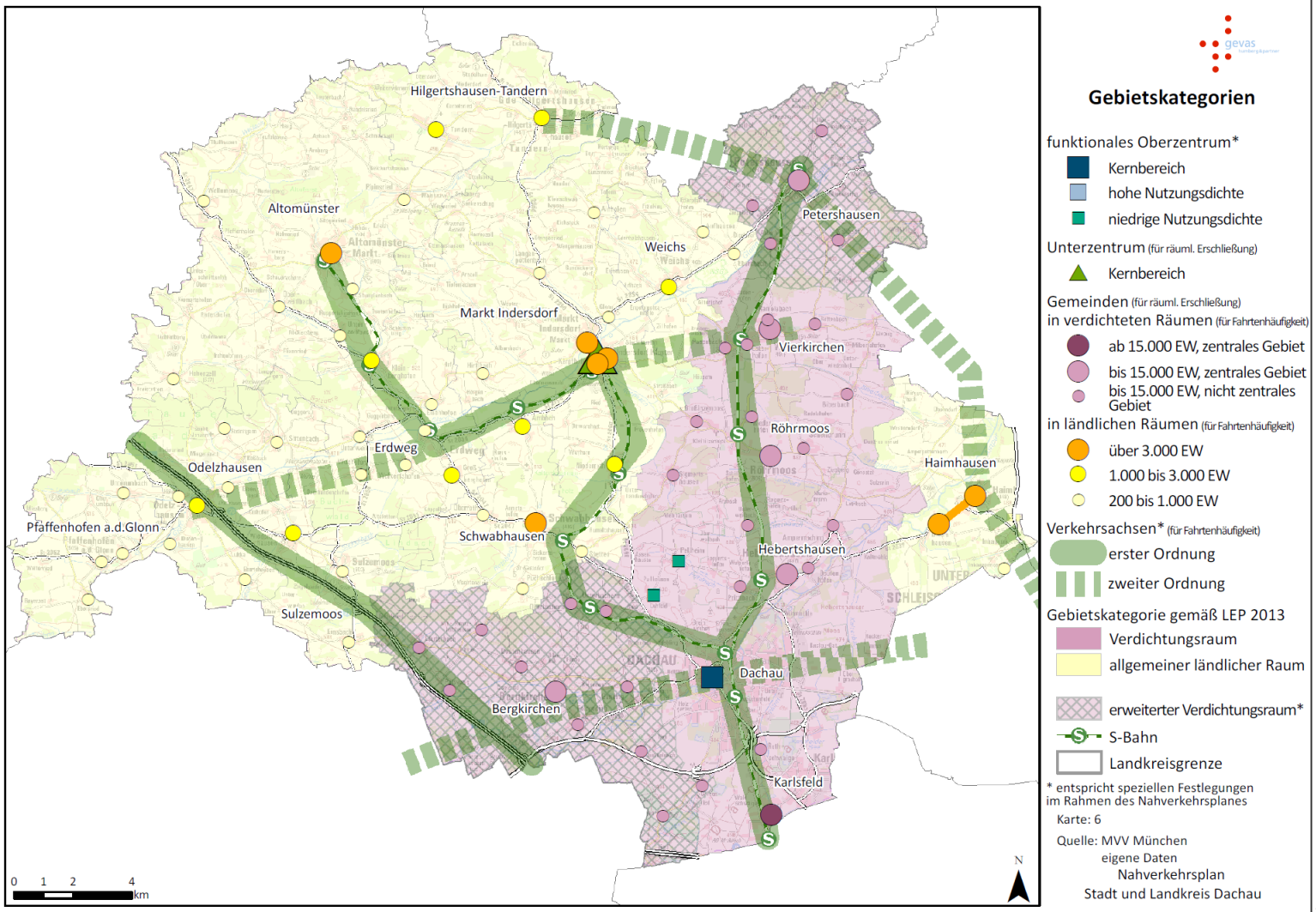
- Grundsätzlich kann bei den Qualitätsstandards unterschieden werden zwischen:
  - netzrelevanten Standards (tendenziell quantitative Standards)
  - weiteren kundenrelevanten Standards (tendenziell qualitative Standards)

- Grundlagen für die Festlegung von Qualitätsstandards finden sich z.B.
  - in Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern,
    hierbei Unterscheidung zwischen Grenz- und Richtwerten
    ⇨ **für NVP Dachau werden Richtwerte angestrebt**
  - in FGSV-Schrift „Empfehlungen für Planung u. Betrieb des ÖPNV“
  - in MVV-Qualitätsstandards

- Für Anwendung der Grenz- und Richtwerte ist das Untersuchungsgebiet zunächst differenzierten Gebietskategorien zuzuweisen

1. Grundkonzeption

Rahmenkonzeption: Gebietskategorien



Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2018

1. Grundkonzeption

Rahmenkonzeption: Festlegung gewünschter Standards

- Beschlussfassung zur Rahmenkonzeption am 28.04.2017
- Festlegung, dass die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Grundlage sein sollen
- Details zur Rahmenkonzeption siehe nachfolgende Tabellen

Kriterium	Festlegung von Standards
Netzrelevante Standards	
Räumliche Erschließung	Festlegung eigener Richtwerte auf Basis der FGSV-Empfehlungen
Fahrtenhäufigkeit	Festlegung eigener Richtwerte auf Basis der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte	Festlegung eigener Richtwerte auf Basis der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Festlegung eigener Richtwerte auf Basis der FGSV-Empfehlungen
Weitere kundenrelevante Standards	
Haltestellen	Verbindliche Vorgaben durch MVV-Qualitätsstandards
Fahrzeuge	Verbindliche Vorgaben durch MVV-Qualitätsstandards
Kundeninformation	Verbindliche Vorgaben durch MVV-Qualitätsstandards
Fahrpersonal	Verbindliche Vorgaben durch MVV-Qualitätsstandards
Umweltstandards	Verbindliche Vorgaben durch MVV-Qualitätsstandards

1. Grundkonzeption

Rahmenkonzeption: Netzrelevante Standards – Bedienungshäufigkeit

- Für die Fahrtenhäufigkeit an Schultagen werden nachfolgende modifizierte Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgesetzt:

Bedienungshäufigkeiten (Schultage)			
Gebietstyp		NVZ (Normalverkehrszeit)	SVZ (Schwachverkehrszeit)
		Richtwerte der Taktfolgezeit [min]	
Funktionales Oberzentrum (=Dachau)	Kernbereich	10	20
	Gebiete hoher Nutzungsdichte	20	40-60
	Gebiete niedriger Nutzungsdichte	60*	120*
Verdichtete Räume	ab 15.000 EW, zentrales Gebiet (=Gde. Karlsfeld)	15-20	60
	ab 15.000 EW, nicht zentrales Gebiet	20-40	120*
	bis 15.000 EW, zentrales Gebiet	20-40	60
	bis 15.000 EW, nicht zentrales Gebiet	60*	120*
Verkehrsachsen	erster Ordnung	20-30	60
	zweiter Ordnung	60	Bedarfsfahrten

* Die Erbringung der Fahrten ist durch Bedarfsverkehre möglich
In der HVZ ist das Angebot bedarfsgerecht zu verdichten

Betriebsbeginn bis 20:30 Uhr

20:30 Uhr bis Betriebsende

1. Grundkonzeption

Rahmenkonzeption: Netzrelevante Standards – Bedienungshäufigkeit

Bedienungshäufigkeiten (Schultage)		
Gebietstyp		Tag
		Anzahl der Fahrtenpaare
Ländlicher Raum	über 3.000 EW	21*
	1.000 bis 3.000 EW	12*
	bis 1.000 EW	7*
* Die Erbringung der Fahrten ist durch Bedarfsverkehre möglich		

Betriebsbeginn bis 14:00 Uhr bzw. 18:00 Uhr (Dachau)

- Für Ferientage und Samstage (während der Ladenöffnungszeiten) wird ein vergleichbares Angebot wie an Schultagen gefordert; die Erbringung der Fahrten ist auch durch Bedarfsverkehre möglich
- Das Fahrtenangebot am Sonn- und Feiertag sollte mindestens dem Angebot in der SVZ entsprechen; die Erbringung der Fahrten ist auch durch Bedarfsverkehre möglich

1. Grundkonzeption

Konkrete Maßnahmen: Allgemein

- Bezüglich der räumlichen Erschließung hat sich gezeigt, dass das Gebiet ausreichend erschlossen ist → keine Maßnahmen
- In der Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte (Stadt Dachau, Innenstadt München) bestehen keine Richtwertunterschreitungen → keine Maßnahmen
- Beim Fahrzeitvergleich ÖPNV/MIV zur Innenstadt München sowie zum Bahnhof Dachau ergibt sich vorwiegend nur geringer Handlungsbedarf, für den keine Maßnahmenableitung vorgesehen ist (v.a. innerstädtische Gebiete mit geringen Handlungsmöglichkeiten) → keine Maßnahmen hoher Priorität

→ **Schwerpunkt ist die Maßnahmenableitung zur Behebung der Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit**

→ Dabei Prüfung des zur Richtwerterreichung notwendigen Fahrtenumfangs und Berechnung der jährlich anfallenden km-Mehrleistung (siehe Folien 41 – 46)

Allgemeine Prämissen

Festlegungen im Nahverkehrsplan (NVP) zu Maßnahmen auf einzelnen Linien in Ableitung von vorhandenen Fahrgast- und Pendlerzahlen sollten <u>nicht zu strikt</u> sein, um <u>ausreichend Gestaltungsspielraum</u> zu lassen:

- **Reaktionsmöglichkeit auf <u>aktuelle Entwicklungen</u> im Geltungszeitraum sollte möglich sein (Schulen: neue Standorte, zusätzliche Ganztagsangebote, geänderte Unterrichtszeiten; neue Gewerbe- und Wohngebiete)**

- **ÖPNV- (und SPNV-) Angebote <u>überlagern sich teilweise</u>, d. h. beim Ausbau parallel bzw. im Umfeld verkehrender Linien sind diese als Faktor zu berücksichtigen, allerdings steht konkreter Umfang bzw. Zeitpunkt noch nicht fest**
- **Neben den vorhandenen Zahlen als Bewertungsmaßstab müssen auch <u>andere Faktoren</u> heranzogen werden (MIV-Verkehrsproblemen entgegenwirken, Sicherstellen der Daseinsvorsorge, Gewährleisten der Beförderungspflicht, jedoch Relativieren bei dominanten Schülerverkehren)**
- **Fahrgastpotenzial zum Teil auf <u>Linienabschnitten recht unterschiedlich</u>, also Ausbau ggf. beschränken (siehe auch Bestandslinien versus neue Tangentialen)**

Bedarfsverkehr

- **Bisheriger Konsens = <u>landkreisweites RufTaxi-Konzept</u> – analog zum LK FFB – unter Einbeziehung des vorhandenen Angebots (AST Dachau, Bergkirchen Mobil und vier (fünf) MVV-RufTaxi-Linien) bzw. <u>vollständige Integration in den MVV-Gemeinschaftstarif</u>**
- **Aus wirtschaftlichen Gründen in Zeiten und Räumen (sehr) schwacher Verkehrsnachfrage zur Sicherstellung eines Grundangebots für die Daseinsvorsorge im Grunde <u>alternativlos</u>**

- **<u>Kein</u> Parallelangebot zum MVV-Busverkehr mehr**
- **Nachteil: „Haustürbedienung“ entfällt (siehe mobilitätsbeschränkte Personen, jedoch nunmehr weitestgehend Niederflurbusse mit Rampe im Einsatz)**
- **In einem ersten Schritt sollte <u>keine</u> Bedienung „rund um die Uhr“ an sieben Tagen wöchentlich erfolgen, sondern vielmehr täglich allenfalls <u>bis ca. Mitternacht</u>, soweit dies gewünscht wird**
- **Besondere Herausforderung dürfte das Finden eines geeigneten Unternehmens sein (mit Zentrale)**
- **<u>Vorläufiger und überschlägiger Kostenansatz = 500 T€ p. a.</u>**

2. Maßnahmenpriorisierung

2. Maßnahmenpriorisierung
Vorgehen bei Maßnahmen zur Richtwerterreichung

- Die Maßnahmenpriorisierung erfolgt auf Basis verschiedener Kennzahlen (Fahrgastzahlen, Pendlerzahlen,…) (vgl. Folien 47 – 50)
- In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse unter verkehrs- und kommunalpolitischen Gesichtspunkten überprüft, eingeordnet und ggf. ergänzt
- Im Ergebnis werden Maßnahmen zur Richtwerterreichung folgenden Kategorien zugeordnet, die den Umsetzungshorizont und die Dringlichkeit der Maßnahme wiedergeben:
  - 1. Priorität
  - Bedarfsverkehr: Einrichtung eines landkreisweiten RufTaxi-Systems, ebenfalls in 1. Priorität umzusetzen
  - 2. Priorität
  - Keine Priorität

2. Maßnahmenpriorisierung

Vorgehen bei Maßnahmen zur Richtwerterreichung

Linientyp	bestehende Linien					neue Linien
Gebietskategorie	Oberzentrum Dachau (Taktverkehr)	verdichteter Raum (Taktverkehr)	verdichteter/ ländlicher Raum	ländlicher Raum (Grundangebot ohne Taktverkehr)		Verkehrsachsen (Taktverkehr)
Betriebstage / Kriterien	alle	alle	alle	Mo - Sa	So/Fei.	alle
Prüfung Auslastung Bestand (Fahrgäste/Fahrt) und Ableiten von Zielgrößen	alle Fahrten	alle Fahrten	alle Fahrten	nicht Fahrten "nur an Schultagen"	✗	✗
Abschätzung Auslastung Maßnahmen	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Potenzialabschätzung (Basis u.a. Pendlerzahlen), Bildung Rangfolge	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Erhalt Daseinsvorsorge (z.B. Ausmaß Richtwertunterschreitung, Wahrung mindestens Grenzwert)	✗	✗	✗	✓	Ansatz Bedarfs-verkehr	✗
Kostenaufwand	✓	✓	✓	✓	✓	✓
zeitliche Umsetzungsmöglichkeiten, Restriktionen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
verkehrspolitische Einordnung						

Legende

- ✓ wird geprüft
- ✗ nicht relevant
- Maßnahmenableitung
- Abwägung

Iterations-schritt

Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

2. Maßnahmenpriorisierung
Oberzentrum

Gebietstyp	Linie	durchschnittliche FG-Zahl je Fahrt			
		Schule (NVZ+SVZ)	Ferien (NVZ+SVZ)	Samstag (NVZ+SVZ)	Sonntag (NVZ+SVZ)
Oberzentrum	716	-	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	717*	7,04	7,04	5,26	3,12
	718	7,5	7,5	-	-
	719	14,65	14,65	6,60	5,72
	720	30,66	30,66	20,30	18,66
	722	28,19	28,19	16,18	15,64
	726	19,05	19,05	18,97	23,31
	744*	12,39	12,39	6,28	23,06

* (inkl.) Fahrgastzahlen der Linie 724 (Teilabschnitt)

1. Priorität
2. Priorität
keine Priorität
Bedarfsverkehr

2. Maßnahmenpriorisierung

Verdichteter Raum

Gebietstyp	Linie	durchschnittliche FG-Zahl je Fahrt			
		Schule (NVZ+SVZ)	Ferien (NVZ+SVZ)	Samstag (NVZ+SVZ)	Sonntag (NVZ+SVZ)
Verdichteter Raum	160	dreijähriger Probebetrieb bis Kfd. ab Jahresfahrplan 2018			*kein Betrieb*
	172	12,37	12,37	7,00	6,04
	291	12,17	12,17	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	619	3,00	-	kein Betrieb	*kein Betrieb*
	736	15,37	15,37	JFPl. 2018	*kein Betrieb*
	701	14,15	14,15	9,31	*kein Betrieb*
	702	37,82	kein Betrieb	kein Betrieb	*kein Betrieb*
	708	18,31	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	710	38,59	-	20,00	18,59
	711	19,55	19,55	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	712	9,67	9,67	14,00	11,58
	721	26,13	32,86	6,50	*kein Betrieb*
	727	15,15	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	786	3,92	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	7270	Einbeziehung in landkreisweites RufTaxi-Konzept!			
	7280	Einbeziehung in landkreisweites RufTaxi-Konzept!			

1. Priorität
2. Priorität
keine Priorität
Bedarfsverkehr

2. Maßnahmenpriorisierung
Verdichteter und ländlicher Raum

Gebietstyp	Linie	durchschnittliche FG-Zahl je Fahrt			
		Schule (NVZ+SVZ)	Ferien (NVZ+SVZ)	Samstag (NVZ+SVZ)	Sonntag (NVZ+SVZ)
Verdichteter Raum & Ländlicher Raum (--> behandelt wie verdichteter Raum)	703	26,55	-	2,00	*kein Betrieb*
	707	16,63	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	725	28,79	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	728	15,53	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	723	15,77	-	*kein Betrieb*	*kein Betrieb*
	721	Siehe oben!			
	7280	Siehe oben!			

1. Priorität
2. Priorität
keine Priorität
Bedarfsverkehr

2. Maßnahmenpriorisierung
Ländlicher Raum

Gebietstyp	Linie	durchschnittliche FG-Zahl je Fahrt (keine Unterscheidung NVZ/SVZ)		
		Schule Tag	Ferien Tag	Samstag Tag
Ländlicher Raum	693	17,93	-	4,6
	704	27,27	-	4,4
	705	24,33	-	*kein Betrieb*
	706	24,47	-	0,4
	715	15,68	3,3	*kein Betrieb*
	723	s. verdichteter/ländlicher Raum		
	729	13,15	8,0	*kein Betrieb*
	732	Integration in neue Schnellbuslinie Dasing - Pasing		
	782	11,77	1,3	*kein Betrieb*
	785	20,19	5,0	*kein Betrieb*
	7320	Einbeziehung in landkreisweites RufTaxi-Konzept!		
	7321	Einbeziehung in landkreisweites RufTaxi-Konzept!		
	791	20,3	-	*kein Betrieb*
	8700	Evtl. Einbeziehung in landkreisweites RufTaxi-Konzept!		

- Sonn-/Feiertag Bedarfsverkehr

1. Priorität
2. Priorität
keine Priorität
Bedarfsverkehr

2. Maßnahmenpriorisierung

Verkehrsachsen – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

- Für neu einzurichtende Linien auf Verkehrsachsen erfolgt eine Grobabschätzung des Potenzials auf Basis von Pendlerzahlen (siehe Folien 51 – 56)
- Die nachfolgend dargestellten Pendlerzahlen stellen die Summe aller relevanten Pendler im Bereich der Tangentiallinien dar → für viele Pendler/innen sind auch nur Teilabschnitte der Linienführung relevant
- Es wird ein relativer Vergleich zwischen den einzelnen Verkehrsachsen vorgenommen, ohne jedoch detaillierte Potenzialanalysen anzustellen

→ Ziel ist die Bildung einer Rangfolge der einzelnen Verkehrsachsen

Achse	Verlauf	Ordnung	achsenrelevante Pendlerzahlen
1	entlang der BAB 8 (Dasing - Odelzhausen - Sulzemoos)	1. Ordnung	Probebetrieb geplant
2	S-Bahn Richtung Altomünster	1. Ordnung	S-Bahn
3	S-Bahn Richtung Petershausen	1. Ordnung	S-Bahn
4	Fürstenfeldbruck - Dachau - Schleißheim	2. Ordnung	5.847
	nur FFB - Dachau (für Vgl. Untersuchung PV)		*3.873*
6	Petershausen - Haimhausen - Lohhof	2. Ordnung	3.310
9	Markt Indersdorf - Röhrmoos - Schönbrunn - Haimhausen - Lohhof (S1)	2. Ordnung	2.331
5	Hilgertshausen-Tandern - Petershausen	2. Ordnung	1.390
8	Augsburg - Friedberg - Pfaffenhofen/G. - Odelzhausen	2. Ordnung	809
	bei Durchbindung mit Achse Vierkirchen (zusätzliche FG)		*917*
7	Odelzhausen - Erdweg - Markt Indersdorf - Weichs - Vierkirchen	2. Ordnung	637

2. Maßnahmenpriorisierung

Verkehrsachsen – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

- Die Verkehrsachse entlang der BAB 8 befindet sich derzeit bereits in Planung
- Für die Umsetzung der Verkehrsachsen FFB – Schleißheim, Petershausen – Lohhof und Markt Indersdorf – Lohhof wird die Prioritätenstufe 1 angesetzt
- Die Verkehrsachse Hilgertshausen – Petershausen ist in zweiter Priorität umzusetzen
- Für die Verkehrsachsen Odelzhausen – Vierkirchen und Augsburg – Odelzhausen wird keine Priorität gesehen

Umsetzung geplant
1. Priorität
2. Priorität
keine Priorität

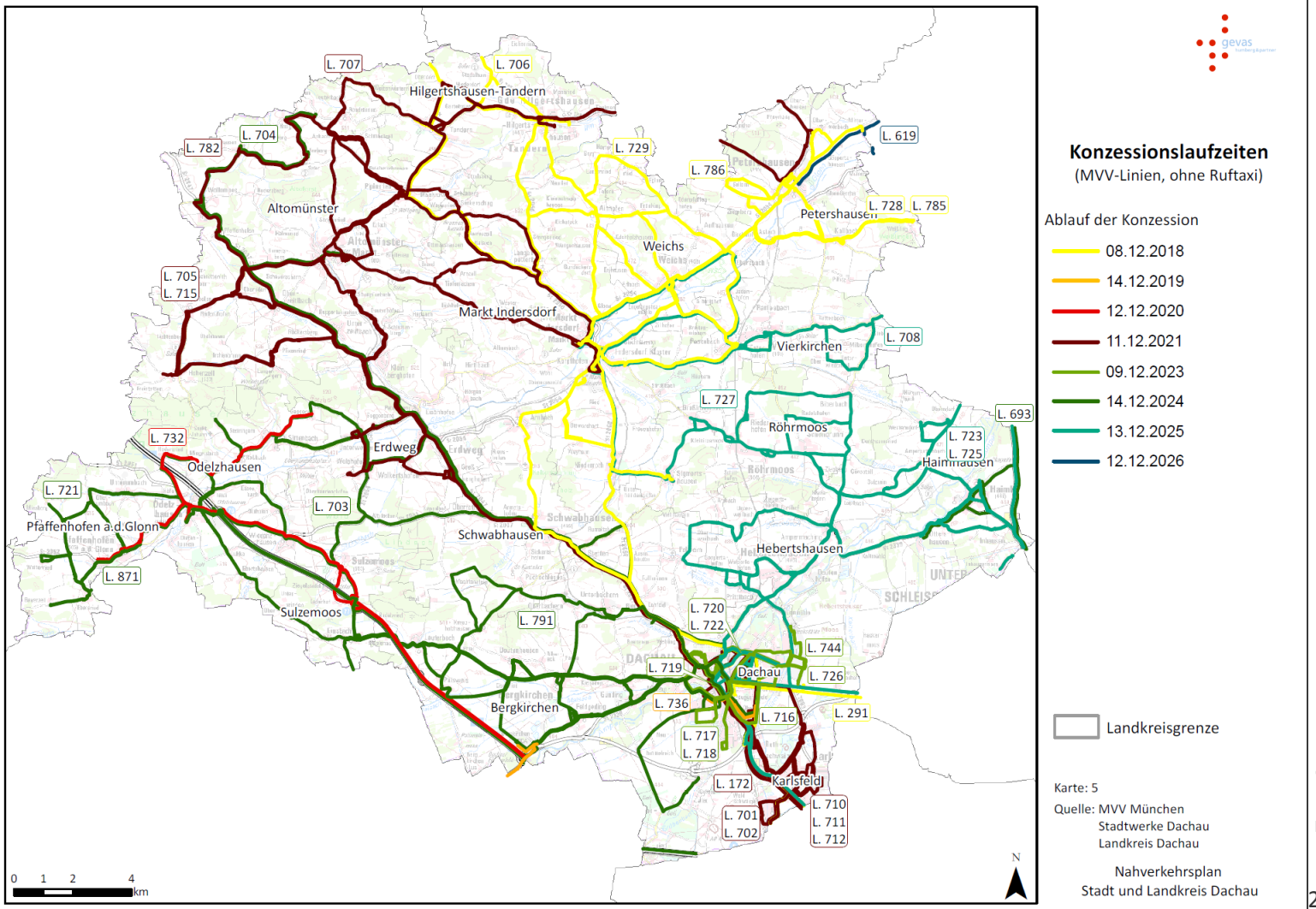
Gebietstyp	Linie	Maßnahmen mit Kosten und Prioritätenstufe						
		Schule NVZ	Schule SVZ	Ferien NVZ	Ferien SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag
Verkehrsachsen	entlang der BAB 8 (Dasing - Odelzhausen - Sulzemoos)	500.000 €						
	Fürstenfeldbruck - Dachau - Schleißheim	174.000 €	18.000 €	61.000 €	7.000 €	36.000 €	11.000 €	19.000 €
	Hilgertshausen-Tandern - Petershausen	152.000 €	18.000 €	53.000 €	6.000 €	35.000 €	10.000 €	18.000 €
	Petershausen - Haimhausen - Lohhof	368.000 €	23.000 €	130.000 €	8.000 €	45.000 €	13.000 €	23.000 €
	Odelzhausen - Erdweg - Markt Indersdorf - Weichs - Vierkirchen	518.000 €	32.000 €	182.000 €	11.000 €	64.000 €	18.000 €	33.000 €
	Augsburg - Friedberg - Pfaffenhofen/G. - Odelzhausen	121.000 €	8.000 €	43.000 €	3.000 €	15.000 €	4.000 €	8.000 €
	Markt Indersdorf - Röhrmoos - Schönbrunn - Haimhausen - Lohhof (S1)	364.000 €	23.000 €	128.000 €	8.000 €	45.000 €	13.000 €	23.000 €

Einschränkungen bei der tatsächlichen Umsetzung

- **Vorhandene MVV-Bus- bzw. RufTaxi-Linien = Laufzeiten von bestehenden Verkehrsverträgen bzw. gültigen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen („Konzessionen“) der ROB**
- **Neue Linien = vergabe- und förderrechtliche Vorlaufzeit von mindestens 27 Monaten!!!**
- **Landkreisüberschreitende Verkehre: Abstimmung mit anderen ÖPNV-Aufgabenträgern unverzichtbar!**
- **Fehlende (und notwendige) Infrastruktur, die nicht kurzfristig geschaffen werden kann (siehe ZOB Dachau S/R)**

2. Maßnahmenpriorisierung

Konzessionslaufzeiten



Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Ergo

- **(Umfassende) ÖPNV-Leistungsverbesserungen (bzw. ggf. auch Änderungen) können daher im Regelfall nicht kurzfristig und <u>nur sukzessive realisiert werden</u>**
- **Darüber hinaus ist eine schrittweise Umsetzung (auch aufgrund der beschränkten personellen Ressourcen im LRA Dachau bzw. bei der MVV GmbH) ohnehin angezeigt**

3. Kostenüberschlag

3. Kostenüberschlag

Übersicht

- Bei einer pauschalen Kostenberechnung auf Basis der Kilometer-Mehrleistung ergeben sich für die Behebung der Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit inkl. Einrichtung eines landkreisweiten RufTaxi-Konzepts **Gesamtkosten von rund brutto 6,1 Mio. € pro Jahr**

Kosten je Teilraum und Prioritätenstufe*						
	Ober-zentrum	Verdichteter Raum	Verdichteter & Ländlicher Raum	Ländlicher Raum	Verkehrs-achsen	**Summe**
Umsetzung geplant	-	-	-	-	500.000 €	**500.000 €**
1. Priorität	1.425.000 €	143.400 €	-	163.000 €	1.540.000 €	**3.271.400 €**
Bedarfsverkehre	500.000 €					**500.000 €**
2. Priorität	-	695.000 €	801.000 €	66.000 €	292.000 €	**1.854.000 €**
Summe	**1.925.000 €**	**838.400 €**	**801.000 €**	**229.000 €**	**2.332.000 €**	**6.125.400 €**

*: bei landkreisübergreifenden Linien nur Landkreiskosten angesetzt

- **Maßnahmen keiner Priorität werden beim Kostenüberschlag nicht berücksichtigt**

3. Kostenüberschlag
Übersicht

- Zusätzlich zu den benannten Kosten, die sich aus den Maßnahmen auf Basis der Richtwertunterschreitungen ergeben, sind noch weitere Kosten zu berücksichtigen
  - Kosten für Maßnahmen, die bereits verabschiedet bzw. umgesetzt sind: z.B. für Linie 160
  - Kosten für Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung (unabhängig von der Beseitigung von Richtwertunterschreitungen) z. B. durch Fahrzeuge, aber auch Einführen der Elektromobilität
  - Ringverkehr Markt Indersdorf – Weichs – Petershausen –Vierkirchen – Röhrmoos
- Die Kostenübersicht beinhaltet die Kosten auf Basis der zusätzlichen km-Fahrleistung

→ Aber: **Gegenrechnung der Erträge: Annahme ca. 30%**

4. Definition der ÖPNV-Grundversorgung

(siehe auch Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 24.11.2016 = Anlage 2)

Art. 19 Absatz 1 Sätze 1 und 3 BayÖPNVG lauten:

„[1] Die <u>Kostendeckungsfehlbeträge</u> des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs <u>tragen die Aufgabenträger</u>, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden. [3] Auf <u>Wunsch kreisangehöriger Gemeinden</u> kann ein Landkreis <u>zusätzliche Leistungen</u> **(Anmerkung: unbestimmter Rechtsbegriff!)** ***anbieten, sofern die betroffenen Gemeinden durch Vereinbarung die dadurch <u>entstehenden Kosten übernehmen</u>.“***

Hinweis: Satz 3 wurde bisher so auch umgesetzt!

Grundsätzliches

- **Bisheriger Konsens = gemeinsame Finanzierung der Aufgabe „Förderung des öffentlichen Nahverkehrs“ durch den Landkreis Dachau (=ÖPNV-Grundversorgung) und die kreisangehörigen Gemeinden einschließlich der Großen Kreisstadt Dachau (=zusätzliche Fahrten)**
- **Unterschiedlicher Verkehrsnachfrage wird durch Art des Verkehrsmittels (=verdichteter Raum vorrangig Busverkehr und ländlicher Raum vorrangig RufTaxi) Rechnung getragen**

- **Buseinsatz ist im Grunde aus ökonomischer und ökologischer Sicht erst dann sinnvoll, wenn durchschnittlich mindestens zehn Fahrgäste zu verzeichnen sind, wobei die Schwach-verkehrszeit jeweils gesondert zu betrachten ist, weil es ansonsten insbesondere durch die Einbeziehung der Schülerbeförderung zu „Verzerrungen“ käme**
- **ÖPNV ist grundsätzlich immer defizitär, d. h. es besteht ein Bedarf zur kommunalen Förderung durch Übernahme der Betriebskostendefizite**
- **Bei der Aufteilung zwischen dem Landkreis und den kreisangehörigen Gemeinden ist zur Vermeidung eines zusätzlichen Personal- und Sachaufwands für die Kostenabrechnung eine möglichst einfache Regelung zu treffen**

Diskussionsvorschlag

ÖPNV-Grundversorgung:

- **Montag bis einschließlich Samstag an Werktagen: ca. 5.00 bis 22.00 Uhr**
- **Sonn- und Feiertage:**

  ca. 8.00 bis 20.00 Uhr
- **Landkreisüberschreitende bzw. tangentiale Busverbindungen ohne zeitliche Beschränkung**

Zusätzliche Leistungen:

Alles, was von der obigen ÖPNV-Grundversorgung nicht erfasst wird bzw. über die Rahmenkonzeption hinausgeht

Exkurs

Für <u>künftige Leistungsausweitungen</u>, die <u>nach</u> erfolgter Beschlussfassung über den (neuen) Nahverkehrsplan begehrt werden, sollte die nachfolgende (und an sich grundsätzlich bewährte) <u>Vorgehensweise weiterhin Gültigkeit haben</u>:

Beschlusslage

gemäß Kreisausschuss vom 12.03.2010

1. ***Die Verwaltung wird ermächtigt, in Zukunft beim MVV-Omnibusverkehr grundsätzlich Linien bzw. Fahrten in eigener Zuständigkeit vom <u>Probe- in den Dauerbetrieb</u> (<u>ÖPNV-Grundversorgung</u>, die der Landkreis Dachau als Aufgabenträger wahrnimmt) zu überführen, wenn folgende <u>Voraussetzungen</u> gegeben sind:***

   a) Es fand ein Probebetrieb über einen Zeitraum von <u>mindestens vier Jahresfahrplanperioden</u> statt, der als zusätzliche Leistung von einer Gemeinde bzw. der Großen Kreisstadt Dachau finanziert wurde

b) Eine aktuelle Fahrgasterhebung ergab eine (durchschnittliche) <u>Besetzung mit mindestens zehn Fahrgästen je Fahrt</u>

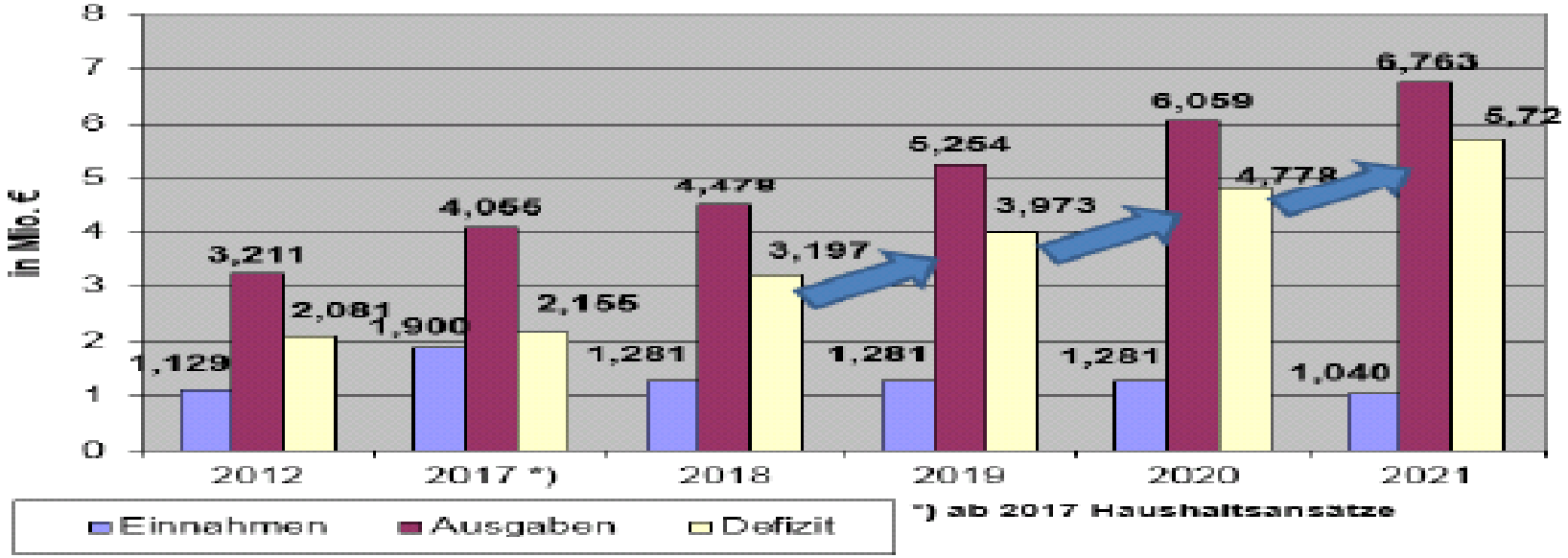
2. ***Eine Abweichung von Ziffer 1. im Einzelfall bedarf der vorherigen Behandlung im Kreisausschuss; dies gilt generell auch bei Linien- bzw. Fahrteneinstellungen*** **(Anmerkung: Bei weniger als fünf Fahrgästen gemäß KA-Beschluss aus dem Jahr 1984, soweit nicht umlaufbedingt bzw. für Schülerbeförderung notwendig)**

Einzige Anwendungsfälle dieses Beschlusses waren bisher die Linie 291 (Dachau-Oberschleißheim); und (größtenteils) die Linie 719 („Citybus“ Dachau)

5. Finanzierung

Kreishaushalt 2018

Für Leistungsausweitungen im Zuge der Umsetzungs-phase ab dem Jahresfahrplan 2019 ff. sind für die Finanzplanung 2019 bis 2021 insgesamt bereits <u>zusätzlich rund 4 Mio. € für Betriebskostenzuschüsse</u> an <u>Verkehrsunternehmen</u> eingeplant



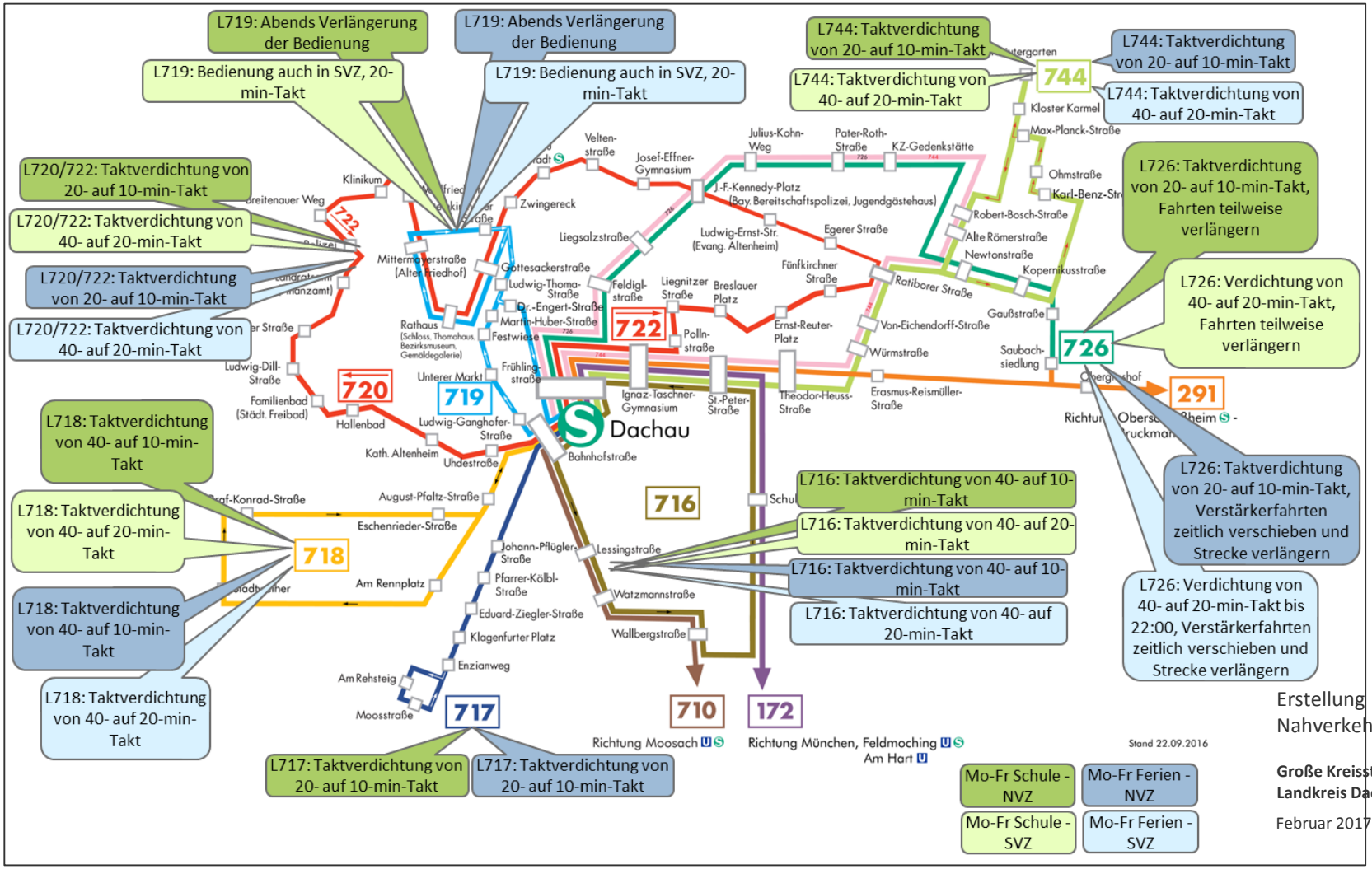
Auswirkungen auf die Höhe des Kreisumlagehebesatzes?

Sukzessive Umsetzung der (erheblichen) Leistungsverbesserungen ist nur mit einer <u>schrittweisen Anhebung des Kreisumlagesatzes von bis zu 2 %</u> (jährlich und mittelfristig unterstellter zusätzlicher Finanzierungsbedarf von ca. 5 Mio. € abzüglich 30 % MVV-Einnahme-Vorwegzuscheidung) zu finanzieren!!!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit – und gerne beantworte ich Ihre Fragen!

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Oberzentrum (Mo-Fr)



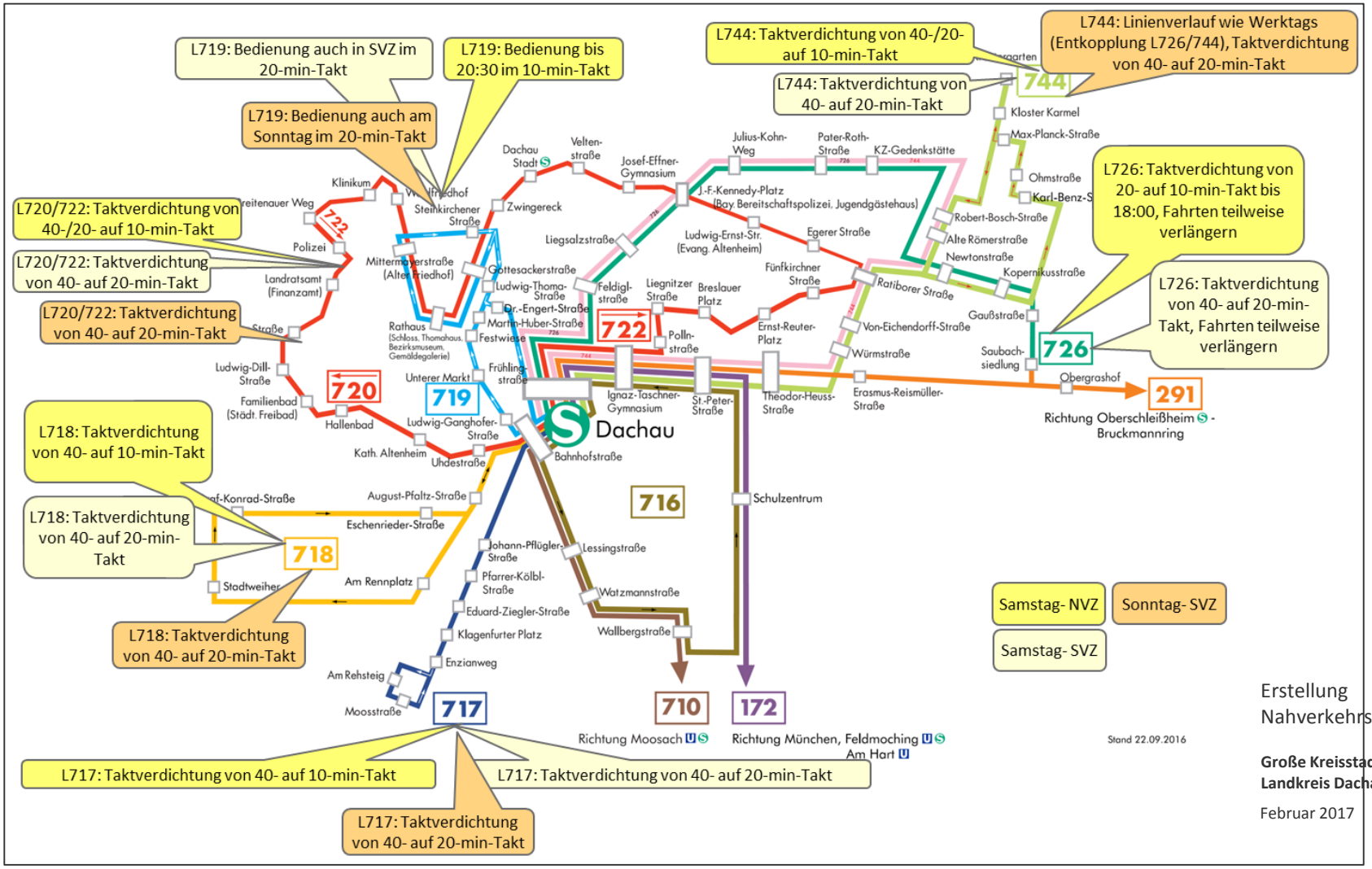
Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Oberzentrum (Sa/So)



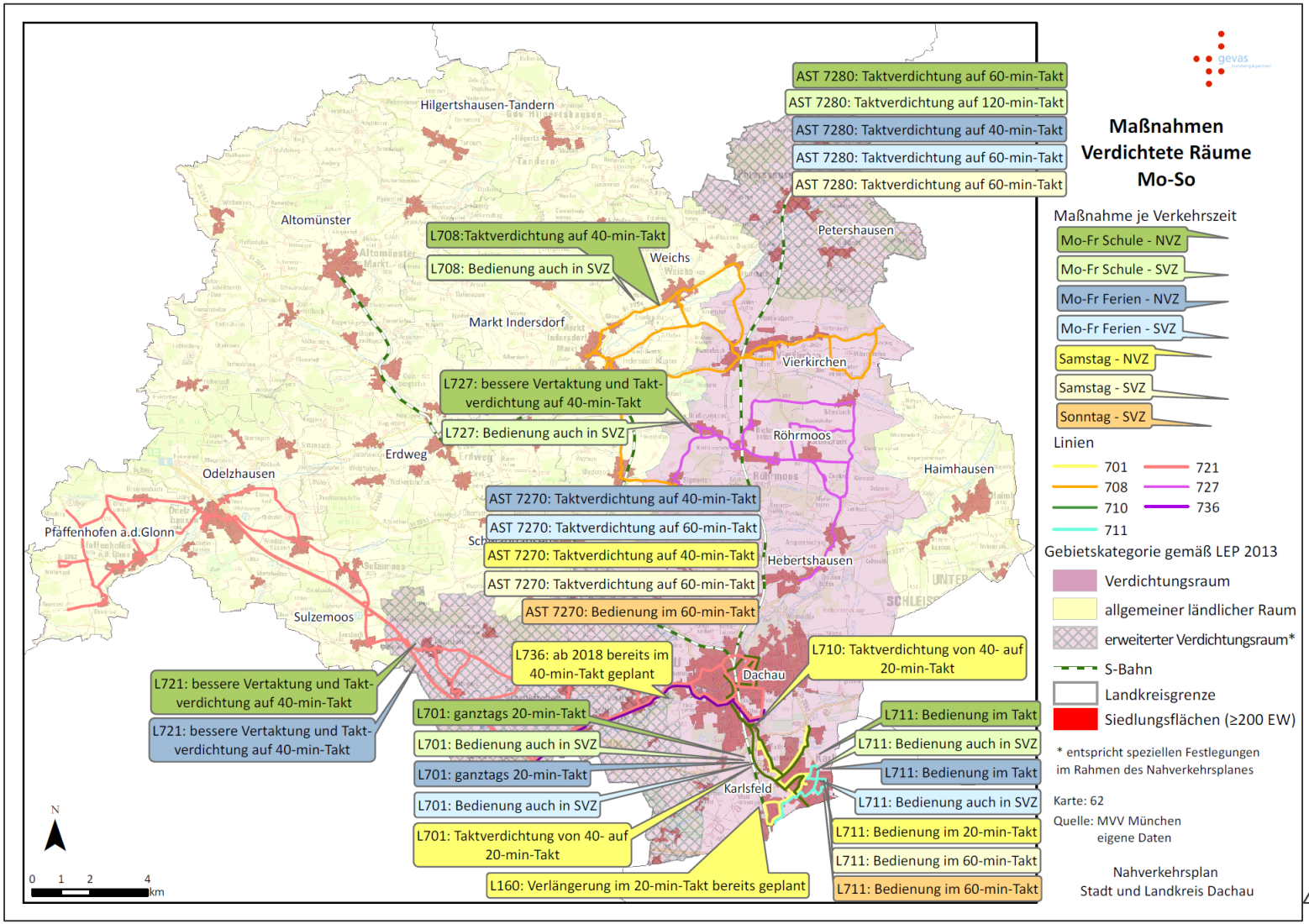
Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Verdichteter Raum



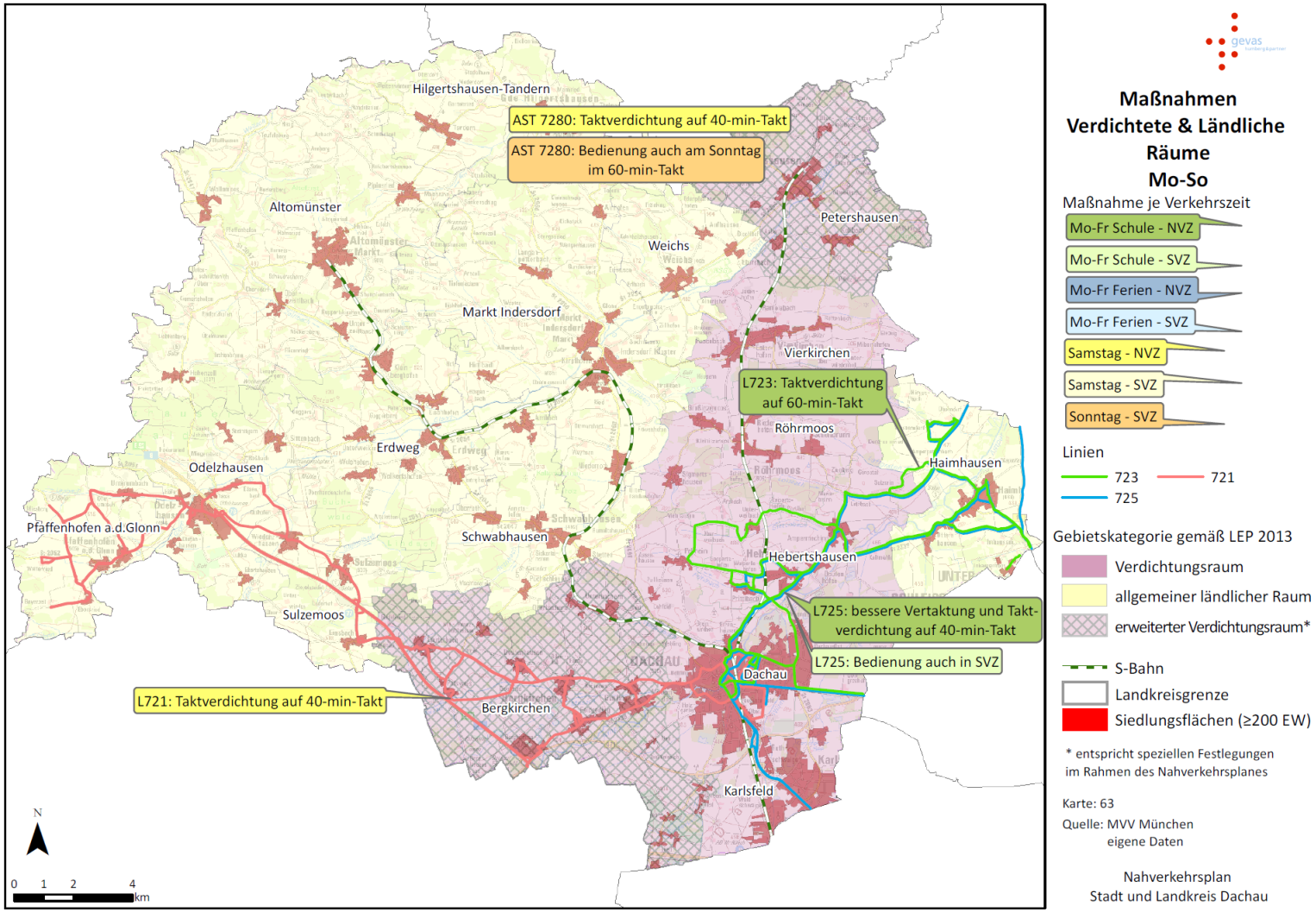
Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Verd. und ländl. Raum



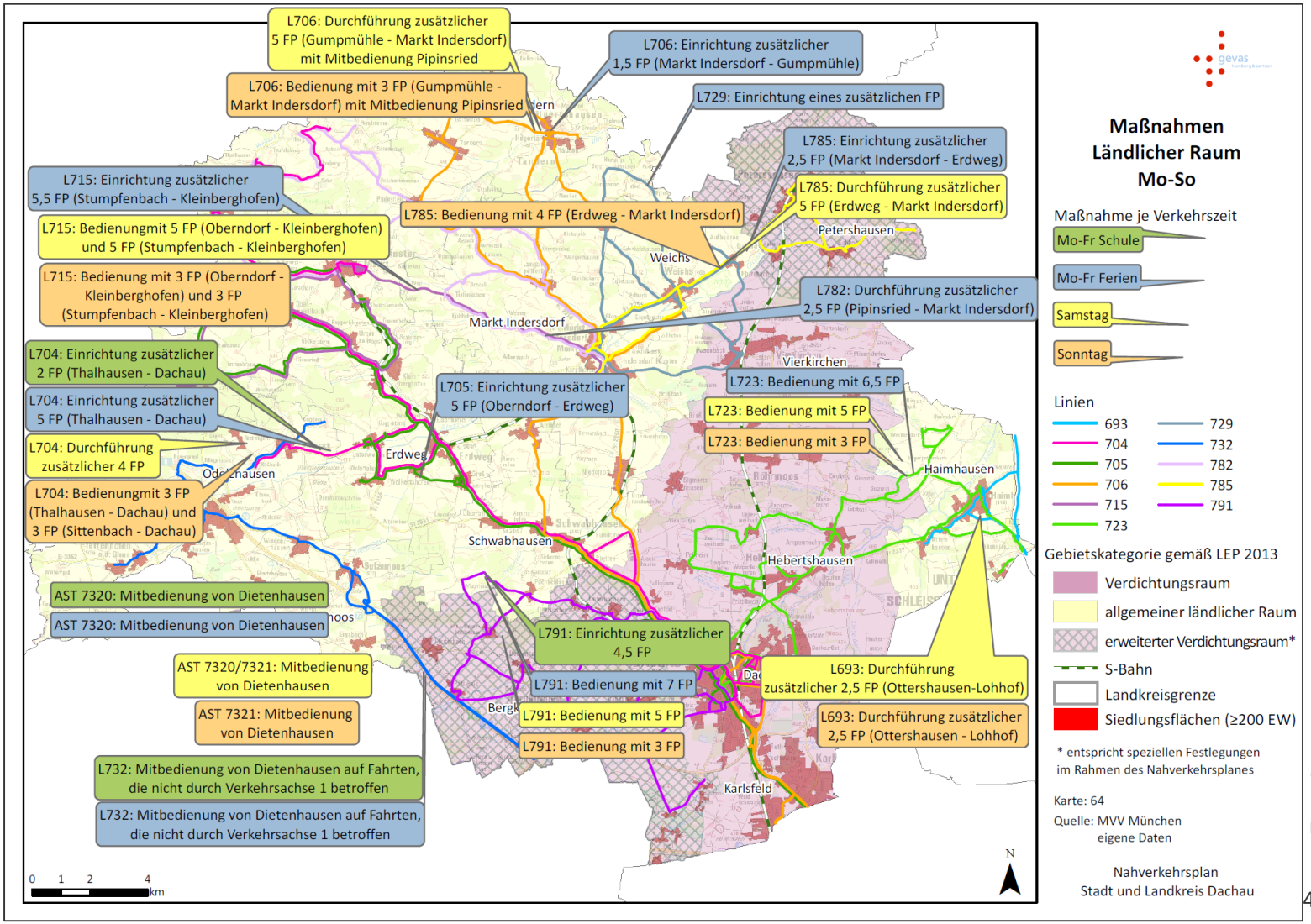
Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Ländlicher Raum



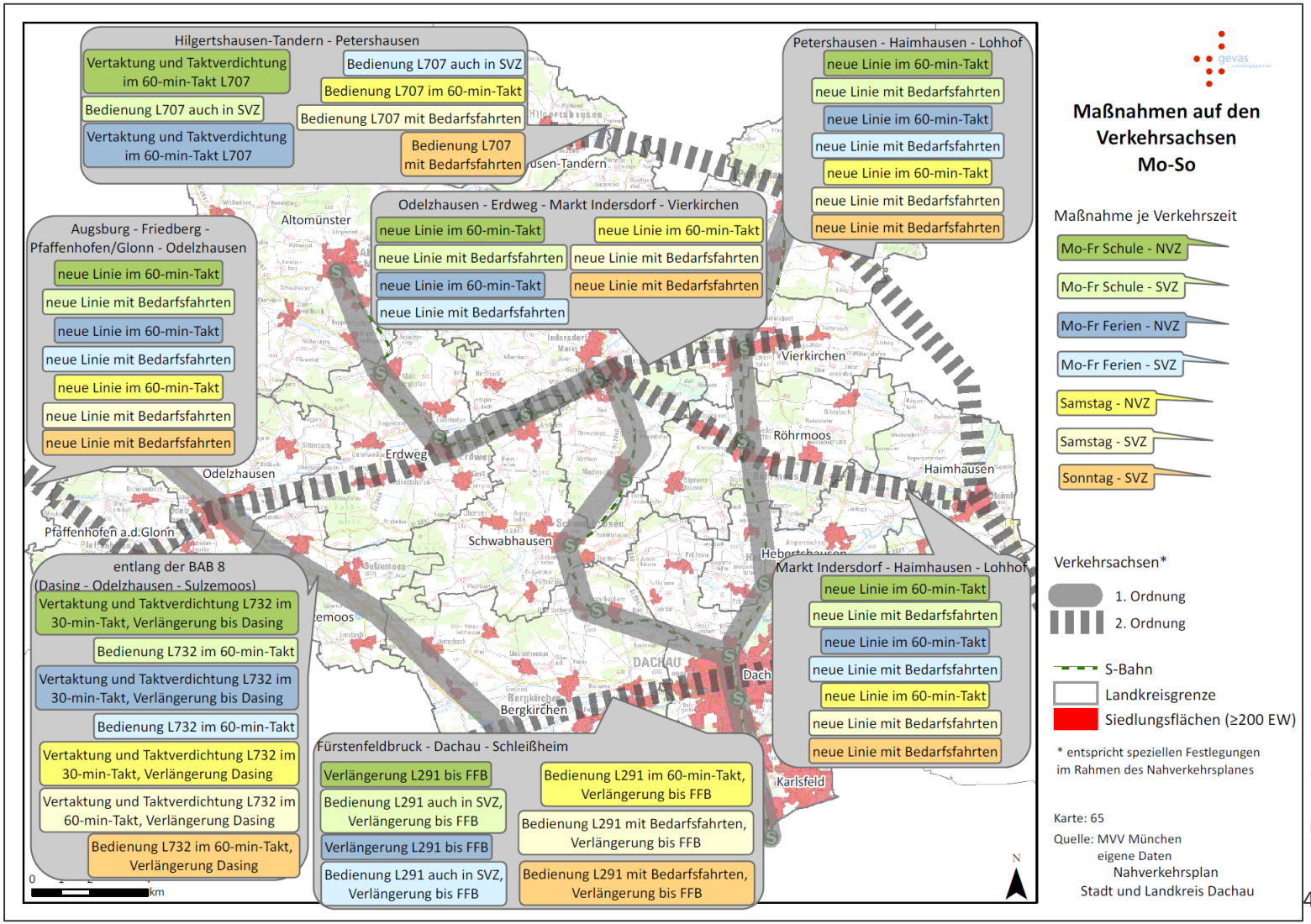
Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Konkrete Maßnahmen: Bedienungshäufigkeit Verkehrsachsen



Erstellung Nahverkehrsplan

Große Kreisstadt und Landkreis Dachau

Februar 2017

Anhang

Oberzentrum – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

1. Priorität
keine Priorität
keine FG-Zahlen
keine Maßnahme

Gebietstyp	Linie	Maßnahmen mit Kosten und Prioritätenstufe						
		Schule NVZ	Schule SVZ	Ferien NVZ	Ferien SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag
Oberzentrum	716	165.000 €	8.000 €	58.000 €	3.000 €	-	-	-
	717	115.000 €	-	40.000 €	-	38.000 €	5.000 €	14.000 €
	718	157.000 €	7.000 €	55.000 €	2.000 €	34.000 €	3.000 €	13.000 €
	719	43.000 €	12.000 €	15.000 €	4.000 €	15.000 €	8.000 €	24.000 €
	720/722	517.000 €	34.000 €	182.000 €	12.000 €	152.000 €	21.000 €	74.000 €
	726	193.000 €	14.000 €	68.000 €	5.000 €	39.000 €	9.000 €	44.000 €
	744	261.000 €	11.000 €	92.000 €	4.000 €	88.000 €	12.000 €	61.000 €

- Erste Priorität in der Umsetzung haben im Stadtgebiet Dachau die Linien 720, 722 und 726
- Am Sonn- und Feiertag wird auf der Linie 744 erste Priorität gesehen zur Sicherstellung der Erschließung des Gewerbegebietes durch die Entkopplung der Linien 726 und 744
- Auf der Linie 719 besteht keine Priorität für Maßnahmen → ggf. aber Prüfung der Kapazität (Midi-Bus im Einsatz), sofern Entlastungswirkung durch Taktverdichtung Linien 720/722 nicht ausreichend

Anhang

Verdichteter Raum – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

Gebietstyp	Linie	Maßnahmen mit Kosten und Prioritätenstufe						
		Schule NVZ	Schule SVZ	Ferien NVZ	Ferien SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag
Verdichteter Raum	160	-	-	-	-	-*	-	-
	172	-	-	-	-	-	-	-
	291	-	-	-	-	-	-	-
	619	-	-	-	-	-	-	-
	736	-	-	-	-	-*	-	-
	701	65.000 €	22.000 €	23.000 €	8.000 €	37.000 €	-	-
	702	-	-	-	-	-	-	-
	708	34.000 €	5.000 €	-	-	-	-	-
	710	-	-	-	-	22.400 €	-	-
	711	140.000 €	14.000 €	49.000 €	5.000 €	41.000 €	14.000 €	pauschal
	712	-	-	-	-	-	-	-
	721	81.000 €	-	40.000 €	-	-	-	-
	727	364.000 €	43.000 €	-	-	-	-	-
	786	-	-	-	-	-	-	-
	7270	-	-	pauschal	pauschal	pauschal	pauschal	pauschal
	7280	pauschal	pauschal	pauschal	pauschal	-	pauschal	-

* Umsetzung bereits ab Jahresfahrplan 2018 erfolgt

1. Priorität
Bedarfsverkehr
2. Priorität
keine Priorität
keine Maßnahme

Anhang

Verdichteter und ländlicher Raum – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

Bedarfsverkehr
2. Priorität
keine Maßnahme

Gebietstyp	Linie	Maßnahmen mit Kosten und Prioritätenstufe						
		Schule NVZ	Schule SVZ	Ferien NVZ	Ferien SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag
Verdichteter Raum & Ländlicher Raum	703	-	-	-	-	-	-	-
	707	-	-	-	-	-	-	-
	725	383.000 €	43.000 €	-	-	-	-	-
	723	333.000 €	-	-	-	-	-	-
	721	-	-	-	-	42.000 €	-	-
	728	-	-	-	-	-	-	-
	7280	-	-	-	-	pauschal	-	pauschal

Anhang

Ländlicher Raum – Maßnahmen zur Richtwerterreichung

Gebietstyp	Linie	Maßnahmen mit Kosten und Prioritätenstufe						
		Schule NVZ	Schule SVZ	Ferien NVZ	Ferien SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag
Ländlicher Raum	614	-		-		-		-
	693	-		-		pauschal		pauschal
	704	56.000 €		49.000 €		pauschal		pauschal
	705	-		52.000 €		-		-
	706	-		6.000 €		pauschal		pauschal
	715	-		pauschal		pauschal		pauschal
	723	-		66.000 €		pauschal		pauschal
	729	-		pauschal		-		-
	732	- €		- €		-		-
	782	-		pauschal		-		-
	785	-		pauschal		pauschal		pauschal
	7320	- €		- €		- €		-
	7321	-		-		- €		- €
	791	103.000 €		pauschal		pauschal		pauschal
	871	-		-		-		-
	8700	-		-		-		-

1. Priorität
Bedarfsverkehr
2. Priorität
keine Priorität
Einrichtung neuer HS
keine Maßnahme

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen
Achse Fürstenfeldbruck – Dachau – Schleißheim

Anzahl der Pendler	Fürstenfeldbruck	Emmering	Olching	Bergkirchen	Dachau	Oberschleißheim	München Stadt	Unterschleißheim	Eching	Neufahrn	Freising	Hallbergmoos	**Summe**
Fürstenfeldbruck	-	194	377	128	134	45	-	69	12	12	135	28	**1.134**
Emmering	467	-	114	27	42	0	-	18	0	0	10	0	**678**
Olching	630	86	-	178	137	31	-	83	20	17	60	17	**1.259**
Bergkirchen	64	0	55	-	525	11	-	21	0	0	19	11	**706**
Dachau	129	20	87	479	-	171	-	276	67	49	162	62	**1.502**
Oberschleißheim	11	0	0	14	81	-	-	-	-	-	-	-	**106**
München Stadt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Unterschleißheim	30	0	11	24	119	-	-	-	-	-	-	-	**184**
Eching	12	0	0	0	44	-	-	-	-	-	-	-	**56**
Neufahrn	13	0	0	22	58	-	-	-	-	-	-	-	**93**
Freising	23	0	0	21	65	-	-	-	-	-	-	-	**109**
Hallbergmoos	0	0	0	0	20	-	-	-	-	-	-	-	**20**
Summe	**1.379**	**300**	**644**	**893**	**1.225**	**258**	**0**	**467**	**99**	**78**	**386**	**118**	**5.847**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Keine Berücksichtigung der Pendler von/nach München Stadt
- Berücksichtigung der Pendler von/nach S1 Nord (Eching, Neufahrn, Freising, Hallbergmoos)

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen

Achse Petershausen – Haimhausen - Lohhof

Anzahl der Pendler	Petershausen	Hohenkammer	Fahrenzhausen	Haimhausen	Unterschleißheim	München	Eching	Neufahrn	Freising	Hallbergmoos	**Summe**
Petershausen	-	2	25	13	53	-	22	10	28	10	**163**
Hohenkammer	1	-	2	0	3	32	2	2	7	0	**49**
Fahrenzhausen	0	1	-	33	191	708	38	65	137	29	**1.202**
Haimhausen	0	0	45	-	212	858	40	29	53	31	**1.268**
Unterschleißheim	15	0	47	58	-	-	-	-	-	-	**120**
München	-	4	103	171	-	-	-	-	-	-	**278**
Eching	0	0	28	23	-	-	-	-	-	-	**51**
Neufahrn	0	0	69	21	-	-	-	-	-	-	**90**
Freising	10	3	57	18	-	-	-	-	-	-	**88**
Hallbergmoos	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	**0**
Summe	**26**	**11**	**376**	**337**	**459**	**1.598**	**102**	**106**	**225**	**70**	**3.310**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Berücksichtigung der Pendler von/nach München Stadt (außer von/nach Petershausen)
- Berücksichtigung der Pendler von/nach S1 Nord (Eching, Neufahrn, Freising, Hallbergmoos)
- Pendlerzahlen von/nach Hohenkammer nur anteilig eingerechnet (Gemeinde wird nur randlich von Verkehrsachse bedient)

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen

Achse Markt Indersdorf - Röhrmoos - Haimhausen - Lohhof

Anzahl der Pendler	Markt Indersdorf	Röhrmoos	Hebertshausen	Haimhausen	Unterschleißheim	München	Eching	Neufahrn	Freising	Hallbergmoos	Oberschleißheim	**Summe**
Markt Indersdorf	-	233	11	19	65	-	15	0	36	14	25	**418**
Röhrmoos	67	-	6	21	60	-	14	0	18	0	31	**217**
Hebertshausen	5	21	-	4	14	-	0	0	3	4	9	**60**
Haimhausen	0	25	3	-	212	858	40	29	53	31	55	**1.306**
Unterschleißheim	0	13	0	58	-	-	-	-	-	-	-	**71**
München	-	-	-	171	-	-	-	-	-	-	-	**171**
Eching	0	0	0	23	-	-	-	-	-	-	-	**23**
Neufahrn	0	0	0	21	-	-	-	-	-	-	-	**21**
Freising	0	11	0	18	-	-	-	-	-	-	-	**29**
Hallbergmoos	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Oberschleißheim	0	0	0	16	-	-	-	-	-	-	-	**16**
Summe	**72**	**303**	**19**	**351**	**351**	**858**	**69**	**29**	**110**	**49**	**120**	**2.331**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Berücksichtigung der Pendler zwischen München Stadt und Haimhausen
- Berücksichtigung der Pendler von/nach S1 Nord (Eching, Neufahrn, Freising, Hallbergmoos)
- Pendlerzahlen von/nach Hebertshausen nur anteilig eingerechnet (Gemeinde wird nur randlich von Verkehrsachse bedient)

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen
Achse Hilgertshausen – Tandern – Petershausen

Anzahl der Pendler	Hilgertshausen-Tandern	Jetzendorf	Petershausen	Hebertshausen	München	Dachau	Karlsfeld	Röhrmoos	Vierkirchen	**Summe**
Hilgertshausen-Tandern	-	24	27	0	476	109	19	58	11	**724**
Jetzendorf	0	-	43	479	0	56	0	23	16	**617**
Petershausen	0	16	-	-	-	-	-	-	-	**16**
Hebertshausen	0	22	-	-	-	-	-	-	-	**22**
München	0	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Dachau	0	11	-	-	-	-	-	-	-	**11**
Karlsfeld	0	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Röhrmoos	0	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Vierkirchen	0	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**
Summe	**0**	**73**	**70**	**479**	**476**	**165**	**19**	**81**	**27**	**1.390**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Berücksichtigung der Pendler von/nach München Stadt
- Pendlerzahlen von/nach Schwabhausen und Sulzemoos nur anteilig eingerechnet (Gemeinde wird nur randlich von Verkehrsachse bedient)

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen

Achse Augsburg - Friedberg - Pfaffenhofen/G. - Odelzhausen

Anzahl der Pendler	Augsburg	Friedberg	Ried	Pfaffenhofen	Odelzhausen	**Summe**
Augsburg	-	-	31	13	136	**180**
Friedberg	-	-	17	0	54	**71**
Ried	217	114	-	0	30	**361**
Pfaffenhofen	26	0	0	-	68	**94**
Odelzhausen	56	16	0	31	-	**103**
Summe	**299**	**130**	**48**	**44**	**288**	**809**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Keine Berücksichtigung der Pendler von/nach München Stadt
- Keine Berücksichtigung der Pendler zwischen Augsburg und Friedberg

Anhang

Potenzialabschätzung – Pendlerzahlen

Achse Odelzhausen - Erdweg - Markt Indersdorf - Weichs - Vierkirchen

Anzahl der Pendler	Odelzhausen	Sulzemoos	Erdweg	Schwabhausen	Markt Indersdorf	Weichs	Vierkirchen	**Summe**
Odelzhausen	-	9	20	4	20	0	0	**53**
Sulzemoos	24	-	0	0	4	0	0	**27**
Erdweg	33	3	-	12	84	0	19	**151**
Schwabhausen	4	4	10	-	20	0	7	**44**
Markt Indersdorf	15	0	46	12	-	33	70	**176**
Weichs	0	0	0	0	90	-	25	**115**
Vierkirchen	0	0	0	3	53	15	-	**71**
Summe	**75**	**16**	**76**	**31**	**271**	**48**	**121**	**637**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein-/Auspendler nach Gemeinden; Stand 30.06.2016

- Keine Berücksichtigung der Pendler von/nach München Stadt