



Nahverkehrsplan für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Endbericht

Nahverkehrsplan für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Endbericht

Im Auftrag des Landkreises Mühldorf a. Inn

Juni 2019

Bearbeiter: Erik Meder, Dipl.-Geogr.
Melanie Weigel, Dipl.-Geogr.

Projektsteuerung: Stefan L. Kroll, Nahverkehrs-
Beratung Südwest

Beschlussfassung: 24.05.2019

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Grillparzerstraße 12a
81675 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	14
2	Bestandsaufnahme	17
2.1	Analyse der Strukturdaten	18
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	19
2.1.2	Verkehrsinfrastruktur und PKW-Bestand	20
2.1.3	Bevölkerung	27
2.1.4	Arbeiten und Wohnen	33
2.1.5	Freizeit und Tourismus	42
2.1.6	Einkaufs- und sonstige Einrichtungen	46
2.2	Analyse des ÖPNV-Angebots	48
2.2.1	Linienübersicht	48
2.2.2	Fahrtenangebot	54
2.2.3	Räumliche Erschließung	70
2.2.4	Fahrzeuge im ÖPNV / freigestellten Schülerverkehr	74
2.2.5	Haltestellenaufnahme	78
2.2.6	Organisation des ÖPNV, Information und Tarifsystem	82
2.2.7	Umsteigemöglichkeiten Bus-Bahn	85
2.3	Analyse des Schülerverkehrs	87
2.3.1	Schulstandorte und Schulzeiten	87
2.3.2	Schulhaltestellen	96
2.3.3	Schülerverflechtungen	97
2.3.4	Umlegung der Schülerverflechtungen auf das Netz	102
2.3.5	Schülerzahlentwicklung	107
2.4	Analyse der Finanzierung	108
2.4.1	Finanzielle Beiträge des Landkreises Mühldorf a. Inn inkl. Refinanzierungen	108

2.4.2	Finanzielle Beiträge der Kommunen zum ÖPNV inkl. Refinanzierungen	109
2.4.3	Finanzielle Beiträge der Kommunen zum (freigestellten) Schülerverkehr inkl. Refinanzierungen	109
2.4.4	Finanzmittel an die Verkehrsunternehmen	110
2.4.5	Gesamtfinanzierung	110
2.5	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	112
3	Schwachstellenanalyse	113
3.1	Räumliche Erschließungsdefizite	115
3.2	Zielgruppenspezifische Schwachstellenanalyse	118
3.2.1	Zielgruppe Berufspendler	118
3.2.2	Zielgruppe Einkaufs- und Erledigungsverkehr	131
3.2.3	Zielgruppe Schüler	144
3.2.4	Zielgruppe Freizeit und Touristik	158
3.3	Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren	159
3.4	Einordnung der Schwachstellenanalyse	160
4	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	161
4.1	Entwicklungsplanung der Gemeinden	161
4.2	Planungen benachbarter Aufgabenträger	162
4.3	Analyse der Festlegungen in übergeordneten Plänen	163
4.3.1	Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)	163
4.3.2	Gesamtverkehrsplan Bayern	163
4.3.3	Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP)	164
4.3.4	Regionalpläne	164
4.4	Einwohnerprognose	167
4.5	Entwicklungen im Schulwesen	175
5	Maßnahmenpaket	176

5.1	Anpassungen im Schülerverkehr	176
5.1.1	Übersicht über die Arbeitsschritte	177
5.1.2	Ergebnisse zur theoretischen Prüfung der Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre	181
5.1.3	Ergebnisse nach Rückmeldungen der betroffenen Gemeinden zur Prüfung der Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre	183
5.2	Zielnetzentwicklung	194
5.2.1	Maßnahmen und Planungsstandards der ersten Stufe	195
5.2.2	Maßnahmen und Planungsstandards der zweiten Stufe	197
5.2.3	Maßnahmen und Planungsstandards der dritten Stufe	202
5.2.4	Zusammenfassung zur Zielnetzentwicklung	204
5.3	Stadtbusverkehre in Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn	223
5.4	Anbindung an die Nachbarlandkreise	224
5.5	Herstellung der Barrierefreiheit	225
5.5.1	Vorgaben zur Barrierefreiheit	225
5.5.2	Ausnahmen zur Barrierefreiheit	226
5.5.3	Prioritätensetzung bei der Maßnahmenumsetzung	227
5.6	Linienbündelung [Bearbeitung durch Nahverkehrsberatung Südwest]	228
5.6.1	Ziele der Linienbündelung	228
5.6.2	Vorgehen zur Linienbündelung	230
5.6.3	Festlegung der Linienbündel	231
5.7	Tarif	239
5.8	Begleitmaßnahmen zur Qualitätssteigerung	240
5.8.1	Infrastrukturmaßnahmen	240
5.8.2	Multi- und Intermodalität	240
5.8.3	Verbesserung der Schnittstellen	241
5.8.4	Immissionsarme Mobilität im ÖPNV	241
5.8.5	Marketing und Information	241
5.8.6	Schienenanbindungen	242

6	Beteiligungsverfahren	244
6.1	Beteiligungsverfahren im Rahmen von Modul 1 (Bestandsaufnahme)	244
6.1.1	Informationsveranstaltungen für Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen	244
6.1.2	Befragungen der Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen	245
6.1.3	Beteiligung der Bürger	255
6.1.4	Politische Gremien	259
6.2	Beteiligungsverfahren im Rahmen von Modul 4 (Zielnetzentwicklung)	260
6.2.1	Teilraumgespräche mit den Gemeinden	260
6.2.2	Politische Gremien	261
6.2.3	Gespräche mit der Wirtschaft	262
6.2.4	Abstimmung mit der Südostbayernbahn (SOB)	263
6.2.5	Aktualisierung der Datengrundlagen	263
6.3	Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes	263
6.3.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmen	263
6.3.2	Beteiligung der Behindertenbeauftragten	264
6.3.3	Beteiligung im Rahmen der Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes	264
7	Quellenverzeichnis	267
8	Anlagen	269

Abbildungen

Abbildung 1	Planungsprozess	15
Abbildung 2	Einzugsbereiche gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14]	71
Abbildung 3	Anzahl der Fahrzeuge nach Verkehrsart	74
Abbildung 4	Anzahl der Fahrzeuge nach Fahrzeugart	75
Abbildung 5	Anzahl der Fahrzeuge nach Abgasnorm	76
Abbildung 6	Anzahl der Fahrzeuge nach Abgasnorm und Fahrzeugtyp	76
Abbildung 7	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis 2003/04 bis 2014/15 [16]	107
Abbildung 8	Aufwendungen und Refinanzierungen des Landkreises	108
Abbildung 9	Aufwendungen und Refinanzierungen der Gemeinden	109
Abbildung 10	Aufwendungen und Refinanzierungen im Schülerverkehr durch die Schulaufwandsträger	110
Abbildung 11	Kosten und Refinanzierungen im Landkreis	111
Abbildung 12	Häufigkeitsverteilung der Einwohner im Landkreis Mühldorf a. Inn	113
Abbildung 13	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Mühldorf a. Inn 2017 - 2037 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland [25]	167
Abbildung 14	Bevölkerungsentwicklung 2017 – 2037 nach Altersgruppen im Landkreis Mühldorf a. Inn [25]	168
Abbildung 15	Bevölkerungsentwicklung 2017 – 2037 der Kinder und Jugendlichen im Landkreis Mühldorf a. Inn	168
Abbildung 16	Zielsetzung der Schulzeitenstaffelung	179
Abbildung 17	Ausschlusskriterien bei der Prüfung von Schulzeitenstaffelungen	180
Abbildung 18	Ausgestaltung des Richtungsbandbetriebes	200
Abbildung 19	Informationsveranstaltungen in Waldkraiburg und Reichertsheim	244
Abbildung 20	Internetauftritt zum ÖPNV-Gesamtkonzept	255
Abbildung 21	Anteil der Fragebögen nach Gemeinden	256
Abbildung 22	Alter der Befragten	257

Tabellen

Tabelle 1	Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Mühldorf a. Inn	19
Tabelle 2	PKW-Bestand im Landkreis Mühldorf a. Inn [6], [7]	22
Tabelle 3	Bevölkerung im Landkreis Mühldorf a. Inn [8]	27
Tabelle 4	Einwohnerdichte je Gemeinde im Landkreis Mühldorf a. Inn [8], [9]	28
Tabelle 5	Neubau und Erweiterung von Wohn- und Gewerbegebieten	33
Tabelle 6	Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf a. Inn (Befragung der Gemeinden)	43
Tabelle 7	Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf a. Inn [13]	44
Tabelle 8	Durchschnitts- und Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge nach Fahrzeugart	75
Tabelle 9	Erreichbarkeit und technische Ausstattung der Fahrzeuge	77
Tabelle 10	behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge	77
Tabelle 11	Organisation des ÖPNV	83
Tabelle 12	Übersicht zu den Schülerzahlen an Grundschulen	88
Tabelle 13	Übersicht zu den Schülerzahlen an Mittelschulen	88
Tabelle 14	Übersicht zu den Schülerzahlen an Realschulen	89
Tabelle 15	Übersicht zu den Schülerzahlen an Gymnasien	89
Tabelle 16	Wartezeiten bei Anschlussverkehrsmitteln [18]	122
Tabelle 17	Einsparungspotenzial durch Integration des freigestellten Schülerverkehrs ohne Schulzeitenstaffelung	181
Tabelle 18	Einsparungspotenzial durch Kombination von Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs ohne Schulzeitenstaffelung	181
Tabelle 19	Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung	182
Tabelle 20	Einsparungspotenzial ohne Schulzeitenstaffelung	183
Tabelle 21	Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung	183
Tabelle 22	Von der Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖV betroffene Gemeinden	184

Tabelle 23	Von Fahrtenkombinationen betroffene Gemeinden	185
Tabelle 24	Einsparungspotenzial ohne Schulzeitenstaffelung nach Rückmeldung der Gemeinden	186
Tabelle 25	Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung nach Rückmeldung der Gemeinden	187
Tabelle 26	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 72	196
Tabelle 27	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 57	196
Tabelle 28	Mehrkosten für die Maßnahmen zur Anbindung an Dörfen	197
Tabelle 29	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 85	198
Tabelle 30	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 31	198
Tabelle 31	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 71	198
Tabelle 32	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 60	199
Tabelle 33	Mehrkosten für den Richtungsbandbetrieb	200
Tabelle 34	Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 74	201
Tabelle 35	Mehrkosten für Achsen zweiter Stufe außerhalb des Pilotraums	202
Tabelle 36	Mehrkosten für die Einbindung von Haiden und Walkersaich	203
Tabelle 37	Mehrkosten für die Einbindung von Freimehring, Lerchenberg und Hart	204
Tabelle 38	Mehrkosten für die Einbindung von Marsmeier, Berg und Moosham	204
Tabelle 39	Mehrkosten für Maßnahmen der ersten Stufe	205
Tabelle 40	Mehrkosten für Maßnahmen der zweiten Stufe	206
Tabelle 41	Mehrkosten für Maßnahmen der dritten Stufe (Pilotraum)	207
Tabelle 42	Übersicht zu Problemen und Anregungen der Verkehrsunternehmen bzgl. Pünktlichkeit und Haltestellen	247
Tabelle 43	Anregungen und Wünsche der Verkehrsunternehmen	248
Tabelle 44	Anmerkungen der Gemeinden zu Mängeln in der Infrastruktur	249
Tabelle 45	Anmerkungen der Gemeinden zu Qualitätsmängeln in der Betriebsdurchführung	249
Tabelle 46	Anmerkungen der Gemeinden zu Schwachstellen im Netz	250
Tabelle 47	Anmerkungen der Gemeinden zu Angebotslücken im Fahrplan	251

Tabelle 48	Anregungen und Wünsche der Gemeinden	252
Tabelle 49	Anregungen und Wünsche der Schulen	253
Tabelle 50	Anregungen und Wünsche der Schulaufwandsträger	254
Tabelle 51	Anregungen und Wünsche der Nachbarlandkreise	254

Karten

Karte 1	zentralörtliche Gliederung	23
Karte 2	Straßen- und Schienennetz	24
Karte 3	Baumaßnahmen an der Infrastruktur	25
Karte 4	Kfz-Verkehrsmengen	26
Karte 5	Einwohnerdichte	30
Karte 6	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mühldorf zwischen 2011 und 2014	31
Karte 7	voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mühldorf bis 2021	32
Karte 8	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2014	35
Karte 9a/b	Pendlerverflechtungen im Landkreis Mühldorf (Stadt Mühldorf und restlicher Landkreis)	36
Karte 10a/b	Pendlerverflechtungen mit benachbarten Gemeinden	38
Karte 11	Binnenpendleranteil in den Kommunen	40
Karte 12	Pendlerverflechtungen mit dem Großraum München	41
Karte 13	Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten	45
Karte 14	Einzelhandel, Ärzte, Krankenhäuser	47
Karte 15a/b/c/d	Linienetzplan Landkreis Mühldorf mit Ausschnitten zu Mühldorf und Waldkraiburg	49
Karte 16	freigestellte Schülerverkehre im Landkreis Mühldorf	53
Karte 17	Fahrtenzahl auf den öffentlichen Linien Montag – Freitag Schule	55
Karte 18	Fahrtenzahl auf den öffentlichen Linien Montag – Freitag Ferien	56
Karte 19	Fahrtenzahl auf den öffentlichen Linien Montag – Freitag Ferien ab 19:30 Uhr	57
Karte 20	Fahrtenzahl auf den öffentlichen Linien Samstag	58
Karte 21	Fahrtenzahl auf den öffentlichen Linien Sonntag	59
Karte 22	Fahrtenzahl je öffentliche Linie Montag – Freitag Schule	60
Karte 23	Fahrtenzahl je öffentliche Linie Montag – Freitag Ferien	61
Karte 24	Fahrtenzahl je öffentliche Linie Montag – Freitag Ferien ab 19:30 Uhr	62

Karte 25	Fahrtenzahl je öffentliche Linie Samstag	63
Karte 26	Fahrtenzahl je öffentliche Linie Sonntag	64
Karte 27	Fahrtenzahl je Kursbuchstrecke im SPNV Montag – Freitag Schule	65
Karte 28	Fahrtenzahl je Kursbuchstrecke im SPNV Montag – Freitag Ferien	66
Karte 29	Fahrtenzahl je Kursbuchstrecke im SPNV Montag – Freitag Ferien ab 19:30 Uhr	67
Karte 30	Fahrtenzahl je Kursbuchstrecke im SPNV Samstag	68
Karte 31	Fahrtenzahl je Kursbuchstrecke im SPNV Sonntag	69
Karte 32	Haltestellenerschließung Schultage (Schülerverkehr)	72
Karte 33	Haltestellenerschließung Ferientage (Jedermannverkehr)	73
Karte 34	Bordhöhe an Haltestellen	79
Karte 35	Ausstattung mit Wartehallen an Haltestellen	80
Karte 36	Barrierefreiheit an Bahnhöfen	81
Karte 37	Grundschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn	90
Karte 38	Mittelschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn	91
Karte 39	Realschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn	92
Karte 40	Gymnasien im Landkreis Mühldorf a. Inn	93
Karte 41	Berufsschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn	94
Karte 42	Förderschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn	95
Karte 43	Schülerverflechtungen der Fahrschüler an Grundschulen	98
Karte 44	Schülerverflechtungen der Fahrschüler an Mittelschulen	99
Karte 45	Schülerverflechtungen der Fahrschüler an Realschulen	100
Karte 46	Schülerverflechtungen der Fahrschüler an Gymnasien	101
Karte 47	Umlegung der Fahrschüler der Grundschulen	103
Karte 48	Umlegung der Fahrschüler der Mittelschulen	104
Karte 49	Umlegung der Fahrschüler der Realschulen	105
Karte 50	Umlegung der Fahrschüler der Gymnasien	106
Karte 51	Richtwertunterschreitungen in der Haltestellenerschließung Schultage (Schülerverkehr)	116

Karte 52	Richtwertunterschreitungen in der Haltestellenerschließung Ferientage (Jedermannverkehr)	117
Karte 53	Anbindung an Arbeitgeber innerhalb der Kommune	126
Karte 54a/b	Anbindung an Gewerbe- und Industriestandorte im nächsten Unter- und Mittelzentrum	127
Karte 55	Anbindung der Berufspendler nach München	129
Karte 56	Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete im Ferienfahrplan	130
Karte 57	Anbindung an die Gemeindezentren (Einkaufs- und Erledigungsverkehr)	138
Karte 58a/b	Anbindung an die Unter- und Mittelzentren (Einkaufs- und Erledigungsverkehr)	139
Karte 59	Erschließung der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen	141
Karte 60a/b	Anbindung an die Krankenhäuser im Landkreis Mühldorf an Werktagen sowie am Wochenende	142
Karte 61a-d	Anbindung an die Grundschulen/Mittelschulen/Realschulen/Gymnasien im Landkreis	154
Karte 62a/b/c/d/e	Bevölkerungsprognose 2017 – 2028 nach Altersklassen	170
Karte 63	Teilräume zur Untersuchung der Integration des FSV	188
Karte 64a/b	Integrationsmöglichkeiten der Morgenfahrten im Bereich Gars/Haag	189
Karte 65	Integrationsmöglichkeiten der Morgenfahrten im Bereich Buchbach	191
Karte 66	Integrationsmöglichkeiten der Morgenfahrten im Bereich Mühldorf a. Inn	192
Karte 67	Integrationsmöglichkeiten der Morgenfahrten im Bereich Waldkraiburg	193
Karte 68	Zielnetz	208
Karte 69a/b/c/d	Abgleich Zielnetz/Bestand erste Stufe	209
Karte 70 a/b/c/d	Abgleich Zielnetz/Bestand zweite Stufe	213
Karte 71	Pilotraum	217
Karte 72	Abgleich ÖPNV - FSV	218
Karte 73	zur Integration verbleibende Fahrten	219
Karte 74 a/b/c	Flächenerschließung im Pilotraum	220
Karte 75	Linienlaufzeiten	236

Karte 76	Genehmigungsinhaber	237
Karte 77	Linienbündelung	238
Karte 78	Umsteigebeziehungen Bus/Bahn	243
Karte 79	Beteiligung der Wirtschaft	265

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der aktuell bestehende Nahverkehrsplan im Landkreis Mühldorf a. Inn basiert auf einer Fortschreibung aus dem Jahr 2009 durch gevas humberg & partner. Seither haben sich einige für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) maßgebliche Randbedingungen jedoch bereits geändert, weitere Änderungen zeichnen sich für die nahe und fernere Zukunft ab.

Neben den allgemeinen Folgen des demographischen Wandels mit rückläufigen Schülerzahlen und einer wachsenden Gruppe älterer Menschen ergeben sich v.a. auch durch geänderte Strukturen im schulischen Bereich neue Anforderungen an den ÖPNV allgemein sowie an den Schülerverkehr im Besonderen. So wurden und werden u.a. durch die Einführung von M-Klassen an den Mittelschulen, die Bildung von Mittelschulverbänden, die Einführung des achtjährigen Gymnasiums (G8) und der flexiblen Mittelstufen veränderte und zusätzliche Fahrten und Verbindungen nötig.

Doch auch außerhalb des für den ÖPNV so wichtigen Schülerverkehrs soll der ÖPNV an Bedeutung für den Landkreis Mühldorf a. Inn gewinnen, nicht zuletzt als Alternative für Berufspendler zum weiter wachsenden motorisierten Individualverkehr.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass sich der Landkreis Mühldorf a. Inn auch als Wohnstandort für Beschäftigte aus dem Verdichtungsraum München zunehmender Beliebtheit erfreut, wodurch sich neue und teilweise hohe Erwartungshaltungen an den ÖPNV ergeben.

Alle diese Anforderungen und Erwartungen an den öffentlichen Personennahverkehr gilt es zu berücksichtigen und bestmöglich zu bedienen. Daher hat es sich der Landkreis Mühldorf a. Inn als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV zum Ziel gesetzt, den Personennahverkehr zeitgemäß und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Der Landkreis Mühldorf a. Inn ist sich der Bedeutung von Mobilität als Standortfaktor im interkommunalen Wettbewerb bewusst und will sich mit einem guten ÖPNV-Angebot klar positionieren und ein schlüssiges Verkehrsangebot für junge Familien, Arbeitnehmer und mobilitätseingeschränkte Personen bereitstellen.

Auf dieser Grundlage wurden durch den Landkreis Mühldorf a. Inn, der Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV im Kreisgebiet ist (die Aufgabenträgerschaft in den Städten Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn wurde dagegen jeweils auf die Stadt übertragen) und in dieser Funktion auch den Nahverkehrsplan aufstellt, gutachterliche Leistungen ausgeschrieben, auf deren Basis ein ÖPNV-Gesamtkonzept erstellt werden und eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen sollte. Ziel war es, durch dieses Vorgehen eine große Bürgernähe, Transparenz und fachliche Qualität zu erzielen. Die Gutachter-Leistungen teilen sich, wie in Abbildung 1 dargestellt, auf vier Module auf.

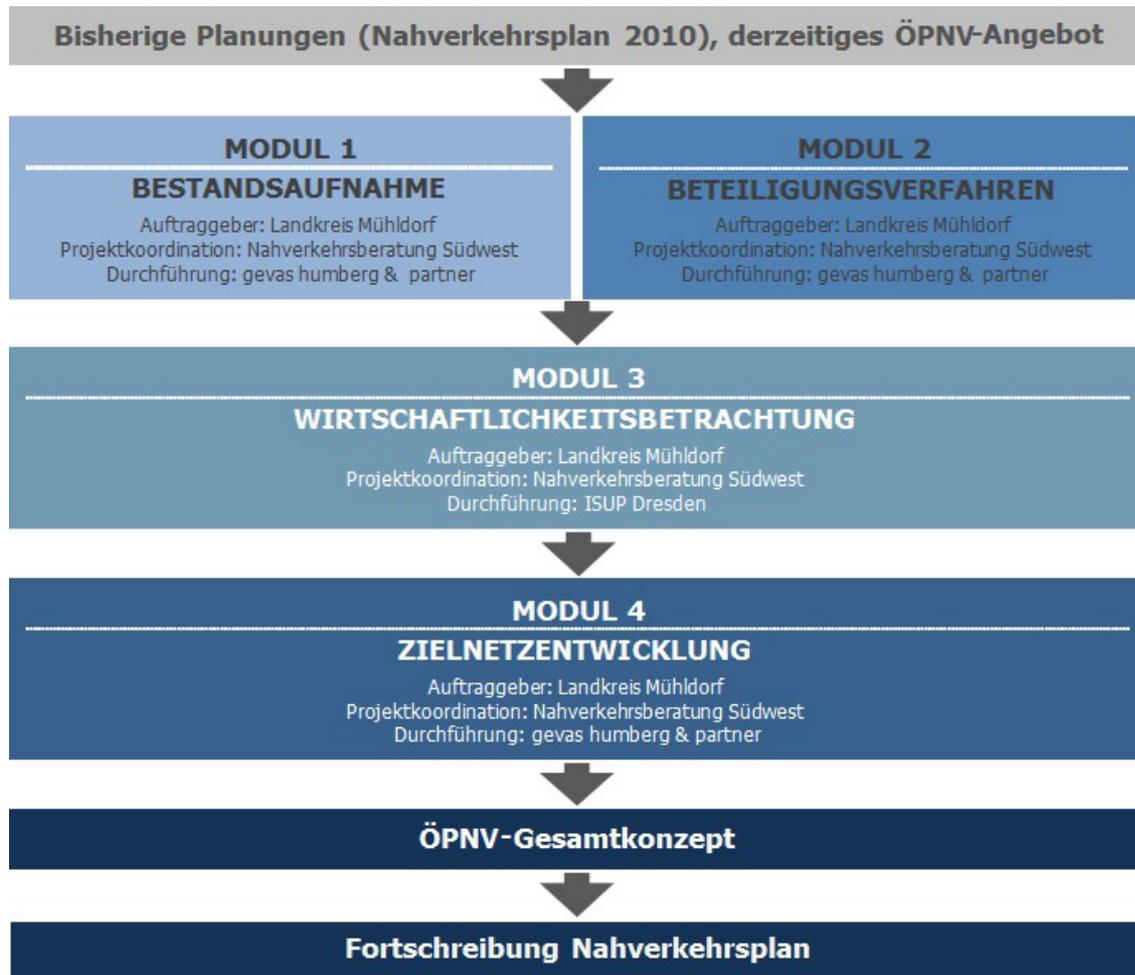


Abbildung 1 Planungsprozess

Modul 1 deckt eine umfassende Bestandsaufnahme der Infrastruktur und des Nahverkehrsangebotes für den gesamten Landkreis Mühldorf a. Inn ab. Neben allgemeinen Strukturdaten des Landkreises wie z.B. Pendlerverflechtungen oder Einwohnerverteilung sind auch eine detaillierte Analyse des ÖPNV-Angebotes sowie der Schülerbeförderung im Landkreis wichtige Themenfelder. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme wird eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, die zum einen allgemeine räumliche Erschließungsdefizite identifizieren soll, und zum anderen aber auch das Angebot zielgruppenorientiert (Pendler, Einkaufsverkehr, Schüler, Freizeit) unter die Lupe nehmen und Schwachstellen deutlich machen soll.

Durch Modul 2 wurden, parallel zur fachlichen Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse, auch die Öffentlichkeit, Gemeinden, Schulen und Verkehrsunternehmen frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden, um auch bestehende Probleme vor Ort in den Planungen berücksichtigen zu können und einen reibungslosen Projektablauf mit allen Beteiligten zu sichern (Kapitel 6). Das Beteiligungs-

verfahren erfolgte v.a. in Form von Informationsveranstaltungen, Teilraumgesprächen, Fragebögen und der Gestaltung einer Homepage zum ÖPNV-Gesamtkonzept Mühldorf a. Inn.

Die Bearbeitung von Modul 1 und Modul 2 erfolgte durch das Ingenieurbüro gevas humberg & partner in enger Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Mühldorf a. Inn als Auftraggeber und der Nahverkehrsberatung Südwest als Projektsteuerer. Modul 3 wurde durch ISUP Dresden bearbeitet. Die Bearbeitung von Modul 4 sowie die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgte wiederum durch das Ingenieurbüro gevas humberg & partner. Das ursprünglich als Modul 5 vorgesehene Linienbündelungskonzept wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes in Kapitel 5.6 durch die Nahverkehrsberatung Südwest erarbeitet.

2 Bestandsaufnahme

Nachfolgend wird eine umfassende Bestandsaufnahme der Strukturdaten im Landkreis Mühldorf a. Inn sowie des ÖPNV-Angebotes durchgeführt. Neben den landkreisinternen Verkehren sind dabei auch ein- und ausbrechende Verkehre und Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen und insbesondere der Stadt und dem Landkreis München zu betrachten. Da gerade auch der Schülerverkehr häufig das Rückgrat des ÖPNV darstellt, erfolgt neben der Bestandsaufnahme des allgemeinen ÖPNV insbesondere auch die Analyse des Schülerverkehrs.

In Kapitel 2.1 erfolgt eine Darstellung der Strukturdaten im Landkreis, die neben Daten zur bestehenden Infrastruktur und Bevölkerungszahlen auch einen Überblick zu den Themenfeldern Arbeiten und Wohnen, Freizeit und Tourismus und Einkaufs- und sonstige Einrichtungen gibt. In den Kapiteln 2.2, 2.3 und 2.4 erfolgt dann eine Analyse des ÖPNV Angebots, der Schülerbeförderung und der Finanzierung und in Kapitel 2.5 erfolgt eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des bisherigen ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn.

Die Bestandsaufnahme basiert auf öffentlich zugänglichen Daten (z.B. Statistisches Landesamt Bayern), Daten des Landkreises Mühldorf a. Inn sowie v.a. Daten aus den Erhebungen, die bei den Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträgern, Nachbarlandkreisen und Verkehrsunternehmen durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 6) und die im Rahmen der Bearbeitung von Modul 1 (Datenstand 2015) erfasst wurden. Die Datenerhebung erfolgte jeweils in Form eines standardisierten Fragebogens und wurde inhaltlich vor Versand der Fragebögen mit dem Auftraggeber abgestimmt. Die Fragebögen sowie eine Teilnahmeübersicht finden sich in Anlage 1 bis Anlage 5. Die Ergebnisse dieser Datenerhebungen sind in die nachfolgenden Darstellungen der Bestandsaufnahme und Datenanalyse eingegangen.

Die Bestandsaufnahme basiert auf den Ergebnissen aus Modul 1 im Rahmen des ÖPNV-Gesamtkonzeptes und gibt daher den Datenstand 2014/2015 wieder.

2.1 Analyse der Strukturdaten

Der Landkreis Mühldorf a. Inn liegt im Osten des Regierungsbezirkes Oberbayern und wird umgeben von den Landkreisen Landshut und Rottal-Inn im Norden, Altötting im Osten, Traunstein und Rosenheim im Süden sowie Ebersberg und Erding im Westen. Der Landkreis unterteilt sich in 31 Städte, Märkte und Gemeinden und zählt im Jahr 2014 knapp 110.000 Einwohner.

Die zugehörigen Städte, Märkte und Gemeinden mit Zuordnung zu bestehenden Verwaltungsgemeinschaften sind nachfolgend in Tabelle 1 aufgelistet.

In den weiteren Kapiteln werden solche Strukturdaten für den Landkreis Mühldorf a. Inn aufbereitet, die für den heutigen ÖPNV wichtige Randbedingungen darstellen und zudem die Grundlage zur Entwicklung eines Nahverkehrsplanes bilden. Dies sind die zentralörtliche Gliederung (vgl. Kapitel 2.1.1), die bestehende Verkehrsinfrastruktur / der Pkw-Bestand (vgl. Kapitel 2.1.2), die Bevölkerung (vgl. Kapitel 2.1.3), die Bereiche Arbeiten und Wohnen (vgl. Kapitel 2.1.4), die Bereiche Freizeit und Tourismus (vgl. Kapitel 2.1.5) und Einkaufs- und sonstige Einrichtungen (vgl. Kapitel 2.1.6).

Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Mühldorf	Verwaltungsgemeinschaft
Gemeinde Ampfing	-
Gemeinde Aschau a. Inn	-
Markt Buchbach	-
Markt Haag i. OB	-
Gemeinde Mettenheim	-
Stadt Mühldorf	-
Gemeinde Obertaufkirchen	-
Gemeinde Schwindegg	-
Stadt Waldkraiburg	-
Markt Gars a. Inn	VG Gars a. Inn
Gemeinde Unterreit	
Gemeinde Heldenstein	VG Heldenstein
Gemeinde Rattenkirchen	
Markt Kraiburg a. Inn	VG Kraiburg a. Inn
Gemeinde Jettenbach	
Gemeinde Taufkirchen	
Gemeinde Maitenbeth	VG Maitenbeth
Gemeinde Rechtmehring	
Stadt Neumarkt-Sankt Veit	VG Neumarkt-Sankt Veit
Gemeinde Eggkofen	
Gemeinde Oberbergkirchen	VG Oberbergkirchen
Gemeinde Lohkirchen	
Gemeinde Schönberg	
Gemeinde Zangberg	
Gemeinde Polling	VG Polling
Gemeinde Oberneukirchen	
Gemeinde Reichertsheim	VG Reichertsheim
Gemeinde Kirchdorf	
Gemeinde Erharting	VG Rohrbach
Gemeinde Niederbergkirchen	
Gemeinde Niedertaufkirchen	

Tabelle 1 **Städte, Märkte und Gemeinden im Landkreis Mühldorf a. Inn**

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Für die Einteilung in die Gebietskategorien und die Einstufung der Mittel- und Oberzentren dient als Grundlage das aktuell gültige Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern von 2013 [1], wonach der Landkreis Mühldorf a. Inn dem allgemeinen ländlichen Raum zuzuordnen ist. Weiterhin werden die beiden Städte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg als Mittelzentren ausgewiesen.

[Anmerkung: Zwischenzeitlich erfolgte im Jahr 2018 eine Aktualisierung des LEP mit Definition der Städte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg als gemeinsames Oberzentrum. Basis für die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse war jedoch das Bezugsjahr 2014 und damit die Definition der beiden Städte als Mittelzentren. Daher werden die beiden Städte nachfolgend als Mittelzentren behandelt.]

Bezüglich der zentralörtlichen Gliederung erfolgte bis zur Aktualisierung 2013 eine recht differenzierte Darstellung im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern, mit in Kraft treten des neuen LEP am 01.09.2013 sind darin jedoch nur noch die Mittel- und Oberzentren festgelegt, die Grundzentren sollen zukünftig in den Regionalplänen festgelegt werden.

Der Landkreis Mühldorf a. Inn ist Teil der Planungsregion 18 „Regionaler Planungsverband Südostoberbayern“. Da eine Anpassung des Regionalplans der Region 18 [2] an das aktualisierte LEP noch aussteht und somit der Regionalplan mit Stand 2001 gültig ist, werden gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2013 [1] die Klein- und Grundzentren bis zur Anpassung des Regionalplanes als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt. Demnach bestehen im Landkreis Mühldorf a. Inn mit Haag i. OB, Neumarkt-St. Veit und Ampfing drei Unterzentren und mit Buchbach, Gars a. Inn, Kraiburg a. Inn und Schwindegg vier Kleinzentren, die gemäß aktuellem LEP [1] als Grundzentren behandelt werden.

Die zentralörtliche Gliederung bildet die Grundlage für die weitere Gebietstypenklassifizierung in der Schwachstellenanalyse.

Eine Darstellung der zentralörtlichen Gliederung erfolgt in Karte 1.

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur und PKW-Bestand

Der Landkreis Mühldorf a. Inn wird im motorisierten Individualverkehr (MIV) im übergeordneten Straßennetz über die A 94 (München – Passau) bzw. auf den noch fehlenden Teilstrecken durch die B 12 erschlossen, die den Landkreis im Westen an München und im Osten Richtung Passau anbinden. Der Abschnitt der A 94 zwischen Heldenstein und Ampfing wurde im Dezember 2012 für den Verkehr freigegeben. Der noch fehlende Abschnitt zwischen Heldenstein und Pastetten befindet sich derzeit im Bau, die Fertigstellung soll zum Jahr 2019 erfolgen. Bis zur Fertigstellung der Autobahn übernimmt die Bundesstraße B 12 (München – Passau) zusätzlich zur A 94 eine wichtige Funktion der West-Ost-Anbindung nach München und Passau. Die B 299 (Landshut – Altenmarkt) und die B 15 (Regensburg – Rosenheim), die den Landkreis in Nord-Süd-Richtung durchlaufen, haben eine wichtige Verbindungsfunktion des Landkreises zur A 92 (München – Landshut – Deggendorf) im Norden und zur A 8 (München – Salzburg) im Süden. Derzeit sind für den Bereich zwischen Landshut und der A 94 bzw. B 12 zwei Varianten für eine B 15neu im Bundesverkehrswegeplan 2030 [3] angemeldet. Die erste Variante beinhaltet einen Ausbau der Bestandstrasse mit Ortsumfahrungen und die zweite Variante

beinhaltet die ursprünglich angemeldete raumgeordnete Trasse B 15neu [4]. Weitere Angaben zum Umsetzungszeitraum und -umfang liegen nicht vor. Ergänzt wird die überregionale Verkehrsanbindung durch ein gut ausgebautes Kreisstraßennetz.

Im Schienenverkehr erfolgt die Erschließung des Landkreises durch die Südostbayernbahn, die Mühldorf a. Inn auf sieben Kursbuchstrecken bedient, die alle über den zentralen Bahnhof Mühldorf a. Inn verlaufen und Teil des Liniensterns Mühldorf a. Inn sind:

- KBS 940: München – Mühldorf a. Inn (Südostbayernbahn)
- KBS 941: Mühldorf a. Inn – Simbach (Südostbayernbahn)
- KBS 942: Mühldorf a. Inn – Burghausen (Südostbayernbahn)
- KBS 944: Mühldorf a. Inn – Rosenheim (Südostbayernbahn)
- KBS 945: Landshut – Mühldorf a. Inn – Salzburg (Südostbayernbahn)
- KBS 946: Mühldorf a. Inn – Pfarrkirchen – Pocking – Passau (Rottalbahn)
- KBS 947: Mühldorf a. Inn – Garching – Traunstein (Traun-Alz-Bahn)

Das Straßen- und Schienennetz im Landkreis Mühldorf a. Inn ist in Karte 2 dargestellt.

Bei der Befragung der Gemeinden im Landkreis wurden unter anderem geplante Neu- und Umbaumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur abgefragt. Dabei wurden nahezu keine relevanten Planungen durch die Gemeinden benannt. Die geplanten und genannten Maßnahmen zur Schaffung neuer Straßenverbindungen sind in Karte 3 abgebildet.

Die Kfz-Verkehrsmengen gemäß dem Straßenverkehrsmengenatlas Bayern 2010 [5] zeigt Karte 4.

Für das Jahr 2014 lag der PKW-Bestand gemäß Statistischem Landesamt [6] bei rund 65.000 Fahrzeugen im gesamten Landkreis Mühldorf a. Inn. Bezogen auf die Einwohnerzahlen [7] entfallen damit auf 1.000 Einwohner 595 PKW. Über die letzten neun Jahre schwankte dieser Wert im Landkreis Mühldorf a. Inn zwischen 532 und 600 PKW je 1.000 Einwohner. Die zeitliche Entwicklung ist in Tabelle 2 dargestellt. Gerade in den letzten vier Jahren (2011-2014) hat der Pkw-Bestand im Landkreis Mühldorf a. Inn deutlich zugenommen. Im Vergleich dazu liegt der bayernweite Durchschnitt mit 576 PKW pro 1.000 Einwohner leicht niedriger.

PKW-Bestand im Landkreis Mühldorf			
Stichtag	Personenkraftwagen	Einwohner	PKW/1000 Einwohner
01.01.2005°	63.712	110.940	574
01.01.2006	65.275	110.930	588
01.01.2007	66.404	110.623	600
01.01.2008*	58.772	110.536	532
01.01.2009	59.340	110.248	538
01.01.2010	60.541	110.258	549
01.01.2011	61.768	110.282	560
01.01.2012	62.879	106.803	589
01.01.2013	63.934	107.363	595
01.01.2014	65.006	109.227	595

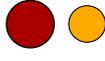
° ab 01.10.2005: Wohnmobile, Krankenwagen und Bestattungswagen zählen nicht mehr zu den übrigen Kraftfahrzeugen, sondern zu den Personenkraftwagen

* ab 1.1.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %).

Tabelle 2 PKW-Bestand im Landkreis Mühldorf a. Inn [6], [7]

Zentralörtliche Gliederung

zentrale Orte



Mittelzentrum

Grundzentrum*

* Die Grundzentren werden in den Regionalplänen festgesetzt. Gemäß LEP werden bestehende Klein- und Untertzentren bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt.

Gebietskategorien



allgemeiner ländlicher Raum



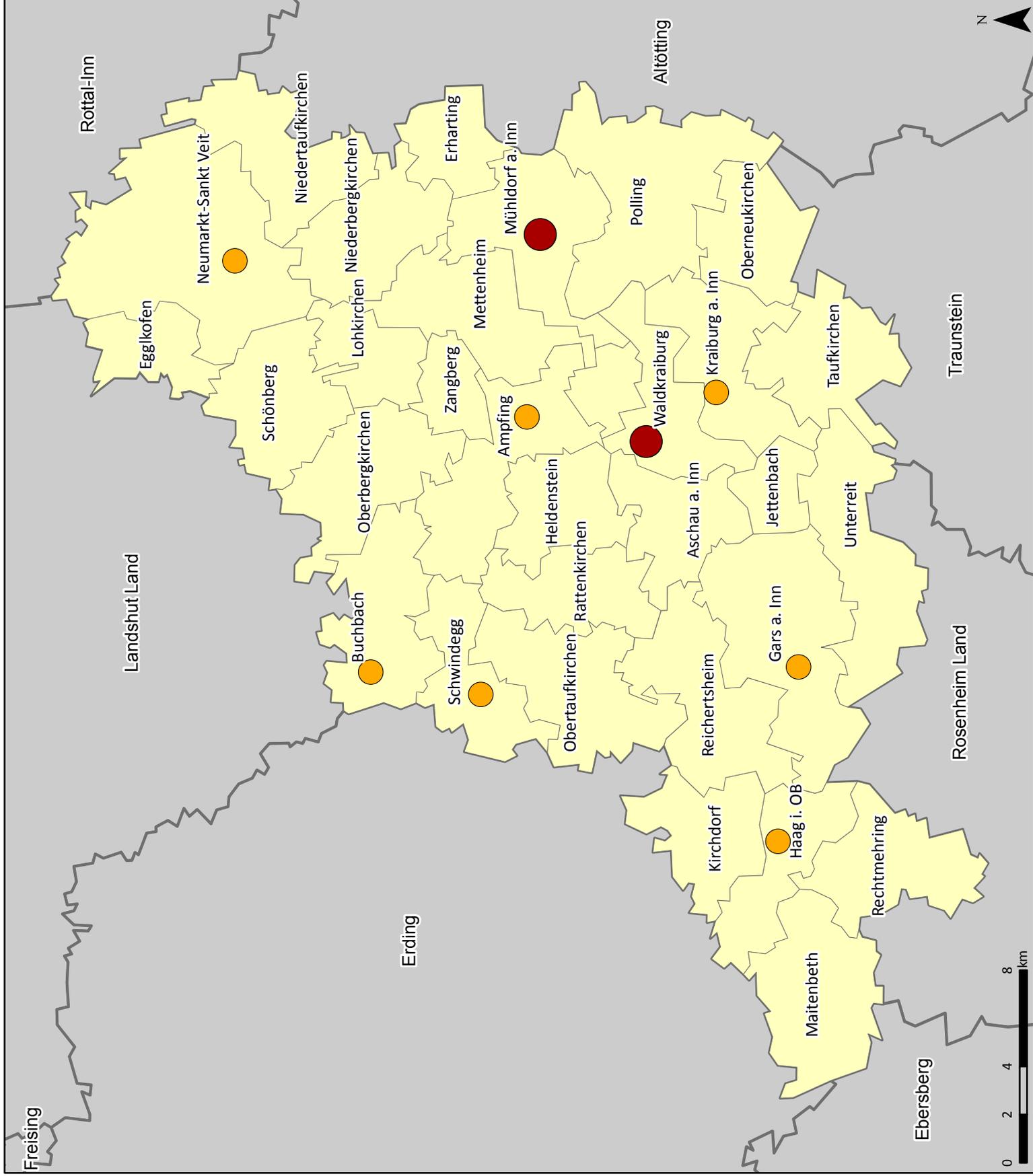
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 1

Quelle: Landesentwicklungsprogramm
Bayern 2013
Regionalplan Südostoberbayern 2001

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Straßen- und Schienennetz

Straßennetz

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße

Schienennetz

-  Bahnhof
-  Bahnlinie

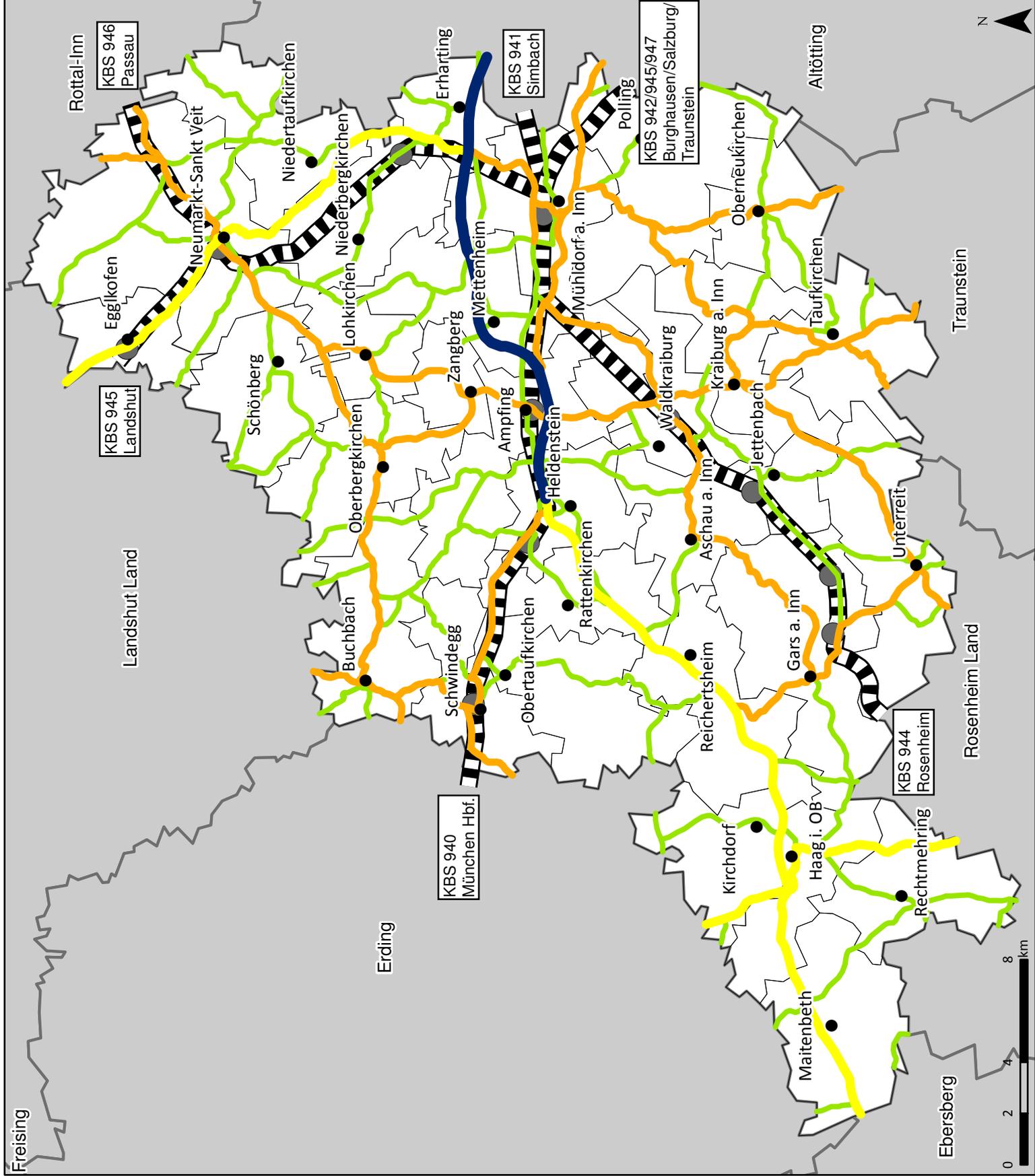
 Gemeindehauptort

 Gemeindegrenze

 Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 2

Quelle: Oberste Baubehörde



Bekannte Planungen oder Baumaßnahmen an der Infrastruktur

- Verkehrsinfrastruktur**
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Staatsstraße
 - Kreisstraße
 - Bahnhof
 - Bahnlinie

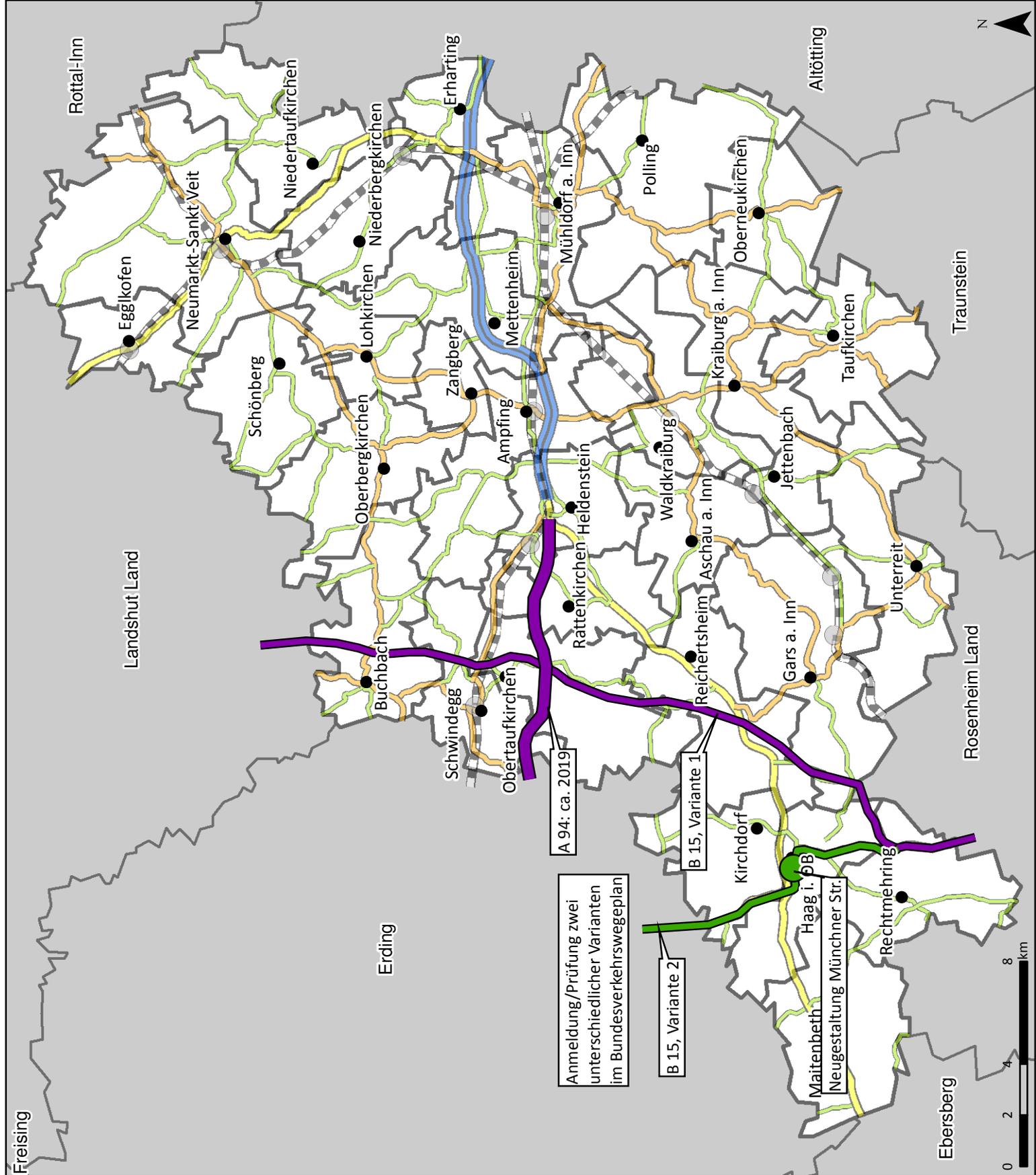
- Planungen/ Baumaßnahmen
(mit Datum der Fertigstellung, sofern bekannt)**
- Straßenumbau
 - Straßenumbau
 - Straßenneubau
 - Straßenneubau (A94)

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 3

Quelle: Befragung Gemeinden,
Staatl. Bauamt Rosenheim

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Anmeldung/Prüfung zwei
unterschiedlicher Varianten
im Bundesverkehrswegeplan

B 15, Variante 2

B 15, Variante 1

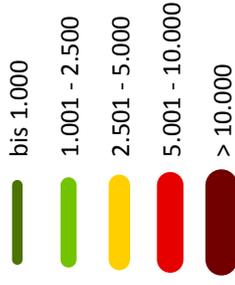
A 94: ca. 2019

Maitenbeth
Haag i. ÖB
Neugestaltung Münchner Str.

Straßenbelastung MIV

- nur Bundesautobahnen,
Bundes-, Staats- und Kreisstraßen -

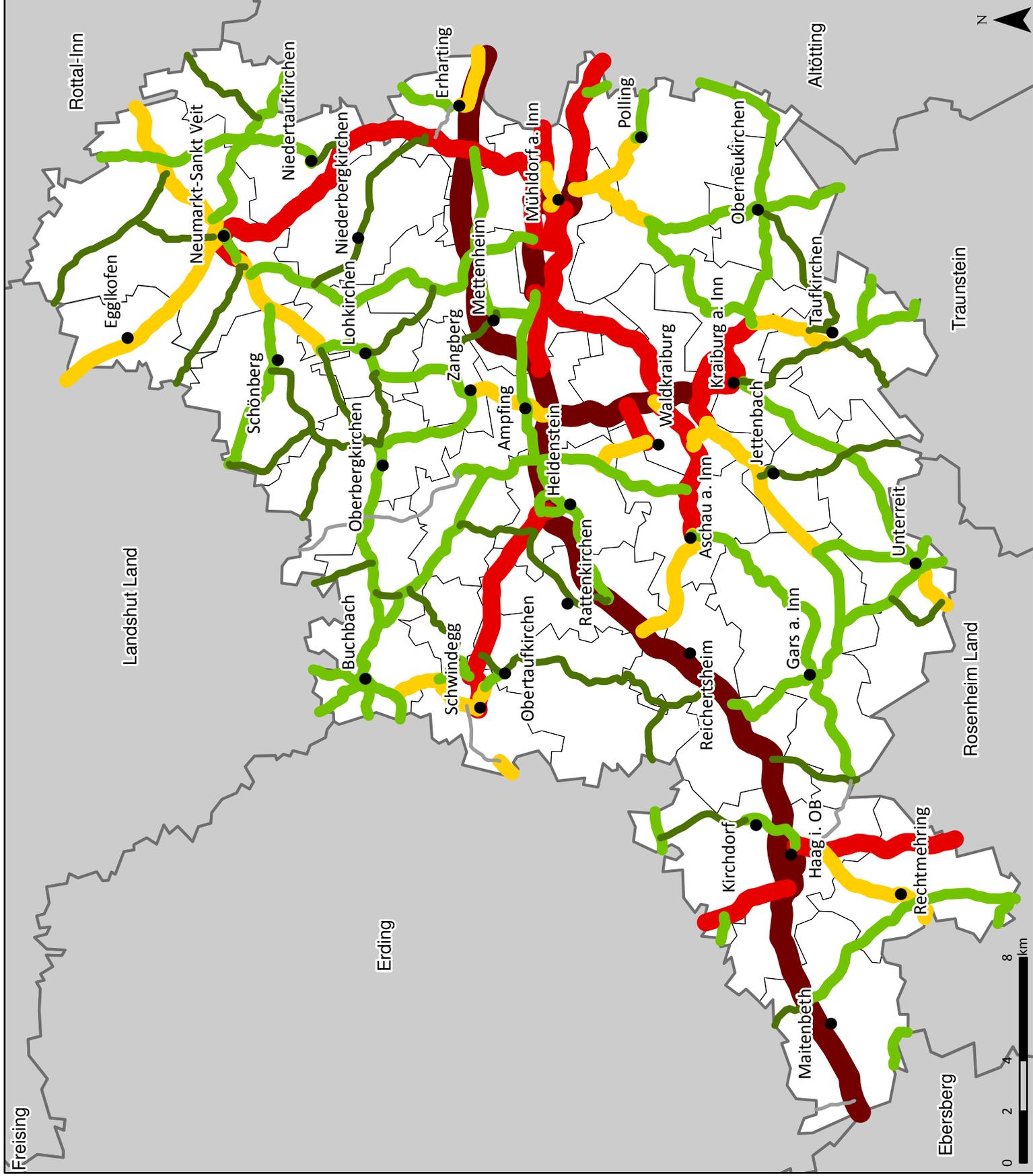
Verkehrsmengen Kfz/24h,
inkl. Schwerverkehr



Karten-Nr.: 4

Quelle: Straßenverkehrsmengenatlas
Bayern 2010

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.1.3 Bevölkerung

Der Landkreis Mühldorf a. Inn hat gut 110.100 Einwohner (30.09.2014) [8]. Die Verteilung der Bevölkerung auf die einzelnen Gemeinden ist in Tabelle 3 aufgeführt (M = Markt, St = Stadt).

Bevölkerung im Landkreis Mühldorf	
Gemeinde	Anzahl (Stand: 30.09.2014)
Ampfing	6.256
Aschau a. Inn	3.138
Buchbach, M	3.080
Eggkofen	1.198
Erharting	930
Gars a. Inn, M	3.792
Haag i. OB, M	6.283
Heldenstein	2.500
Jettenbach	742
Kirchdorf	1.333
Kraiburg a. Inn, M	4.036
Lohkirchen	703
Maitenbeth	1.972
Mettenheim	3.389
Mühldorf a. Inn, St	18.217
Neumarkt-Sankt Veit, St	6.078
Niederbergkirchen	1.193
Niedertaufkirchen	1.339
Oberbergkirchen	1.628
Oberneukirchen	832
Obertaufkirchen	2.433
Polling	3.297
Rattenkirchen	964
Rechtmehring	1.845
Reichertshaim	1.639
Schönberg	990
Schwindegg	3.453
Taufkirchen	1.351
Unterreit	1.705
Waldkraiburg, St	22.699
Zangberg	1.096
Landkreis Mühldorf	110.111

Tabelle 3 Bevölkerung im Landkreis Mühldorf a. Inn [8]

Für eine Aufteilung der Einwohnerzahlen auf die einzelnen Ortsteile wurden die Daten mit Stand 31.12.2014 bei den Gemeinden erfragt. Die Ergebnisse sind in Anlage 6 beigefügt.

Die Einwohnerdichte des gesamten Landkreises Mühldorf a. Inn liegt bei rund 137 Einwohnern pro qkm. Mit 1.053 Einwohnern pro qkm weist die Stadt Waldkraiburg die höchste Einwohnerdichte im Landkreis auf, gefolgt von 619 Einwohnern pro qkm in Mühldorf a. Inn und 308 Einwohnern pro qkm in Haag i. OB. Die geringste Einwohnerdichte ergibt sich für Schönberg (39 EW/qkm), Oberneukirchen

(42 EW/qkm) und Lohkirchen (47 EW/qkm). Die Einwohnerdichte für alle Gemeinden im Landkreis Mühldorf a. Inn ist in Tabelle 4 sowie Karte 5 dargestellt [8], [9].

Einwohnerdichte im Landkreis Mühldorf nach Gemeinden			
	Fläche in qkm	Einwohner (Stand 30.09.2014)	Einwohnerdichte
Ampfing	31,13	6.256	201,0
Aschau a. Inn	20,76	3.138	151,2
Buchbach, M	28,79	3.080	107,0
Eggkofen	13,99	1.198	85,6
Erharting	13,68	930	68,0
Gars a. Inn, M	43,66	3.792	86,9
Haag i. OB, M	20,37	6.283	308,4
Heldenstein	19,85	2.500	125,9
Jettenbach	9,17	742	80,9
Kirchdorf	21,03	1.333	63,4
Kraiburg a. Inn, M	27,56	4.036	146,4
Lohkirchen	14,88	703	47,2
Maitenbeth	30,94	1.972	63,7
Mettenheim	27,24	3.389	124,4
Mühldorf a. Inn, St	29,42	18.217	619,2
Neumarkt-Sankt Veit, St	61,07	6.078	99,5
Niederbergkirchen	24,7	1.193	48,3
Niedertaufkirchen	26,69	1.339	50,2
Oberbergkirchen	27,53	1.628	59,1
Oberneukirchen	19,6	832	42,4
Obertaufkirchen	31,65	2.433	76,9
Polling	43,85	3.297	75,2
Rattenkirchen	19,87	964	48,5
Rechtmehring	24,38	1.845	75,7
Reichertsheim	31,36	1.639	52,3
Schönberg	25,33	990	39,1
Schwindegg	20,77	3.453	166,2
Taufkirchen	25,33	1.351	53,3
Unterreit	32,19	1.705	53,0
Waldkraiburg, St	21,55	22.699	1.053,3
Zangberg	9,84	1.096	111,4
Gemeindefreie Gebiete	7,12	0	0,0
Landkreis Mühldorf	805,31	110.111	136,7

Tabelle 4 Einwohnerdichte je Gemeinde im Landkreis Mühldorf a. Inn [8], [9]

Zwischen 2009 und 2014 war die Bevölkerung im gesamten Landkreis mit -0,2% insgesamt leicht rückläufig (vgl. Anlage 7), die Einwohnerzahl sank von rund 110.400 auf 110.100. Während die Werte zwischen 2009 und 2010 bei rund 110.400 Einwohnern stagnierten, ergibt sich 2011 ein Einbruch von rund 3.600 Einwohnern auf 106.800 Einwohner, der jedoch auf eine veränderte Datenbasis aufgrund des Zensus 2011 zurückzuführen ist. Somit ist die „statistisch rückläufige“ Einwohnerentwicklung vor allem auf die Veränderung der Datenbasis zurückzuführen, da seit 2011 ein Anstieg der Bevölkerung von 106.800 Einwohnern auf 110.100 Einwohner im Jahr 2014 zu beobachten ist [8]. Aufgrund der veränderten Datengrundlage wird in Karte 6 die vergangene Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011

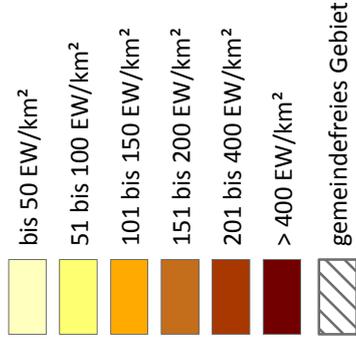
und 2014 dargestellt, die für den gesamten Landkreis mit einem Zuwachs von 3,1% leicht steigend ist.

In der näheren Zukunft bis 2021 wird die Bevölkerung im gesamten Landkreis leicht um 0,5% von 110.100 auf 109.600 Einwohner sinken [10]. Mit dem größten Rückgang ist in Oberbergkirchen (-5,8%) und Aschau a. Inn (-5,4%) zu rechnen. Dagegen ist in den Gemeinden Rechtmehring (3,2%), Haag i. OB (3,7%) und Zangberg (7,8%) von einem deutlichen Bevölkerungszuwachs auszugehen. Die Angaben beziehen sich auf den Zeitraum zwischen 2015 und 2021. Dabei stellen die Einwohnerzahlen für das Jahr 2015 einen Prognosewert aus den regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnungen je Gemeinde aus dem Jahr 2011 dar. Die gemeindescharfen Werte sind in Karte 7 und Anlage 8 dargestellt.

Einwohnerdichte

Stand: 30.09.2014

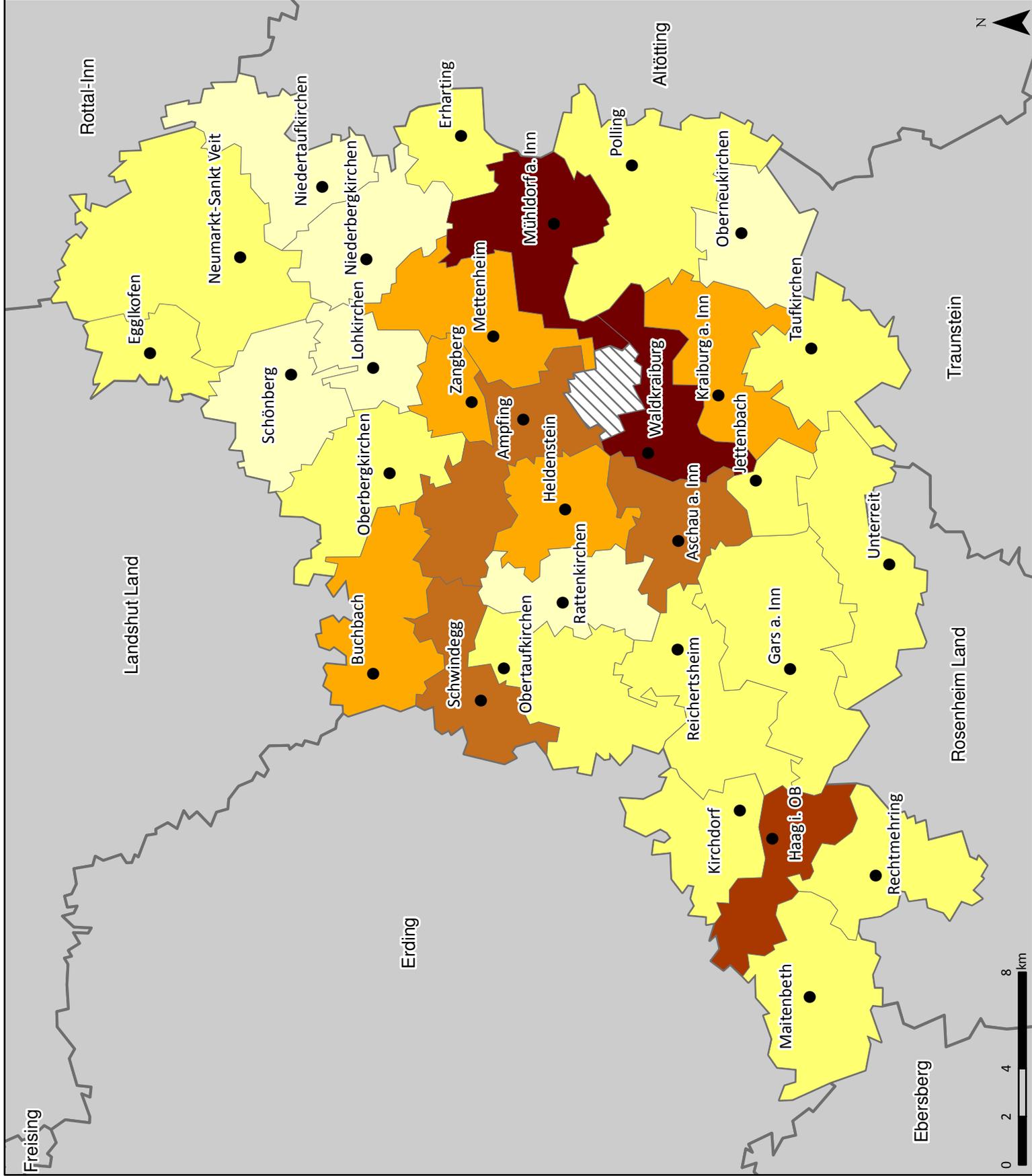
Einwohnerdichte



Karten-Nr.: 5

Quelle: Bayerisches Landesamt für
Statistik und Datenverarbeitung

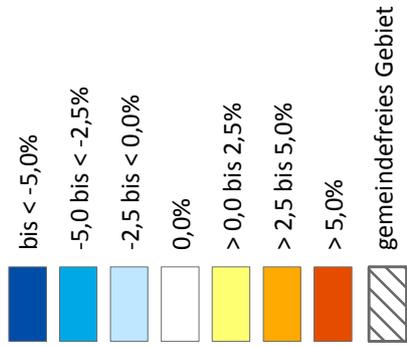
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Bevölkerungsentwicklung

2011 bis 2014
(Stichtag 30.09.)

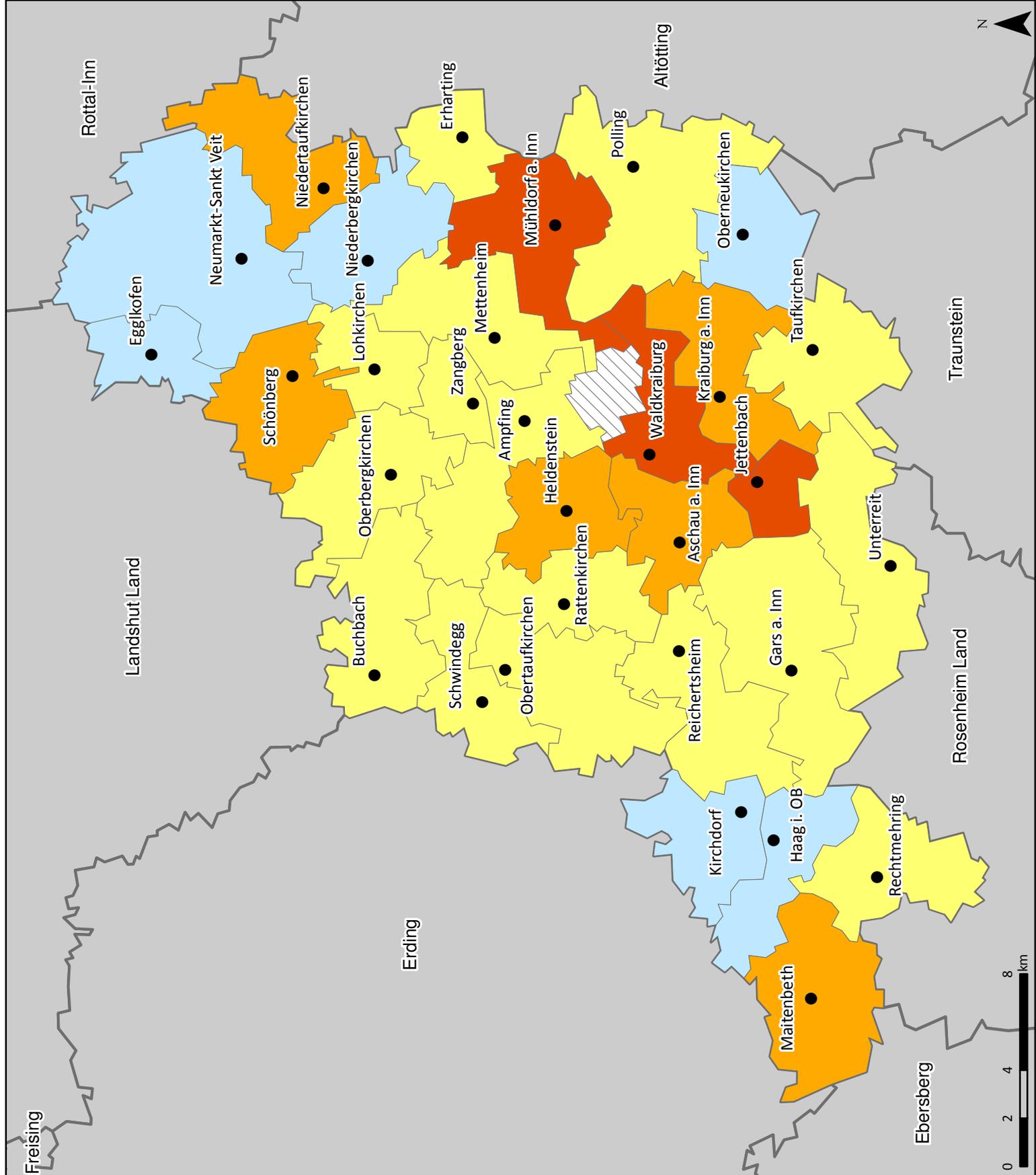
Bevölkerungsentwicklung



Karten-Nr.: 6

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

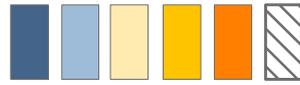
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Bevölkerungsentwicklung

2015 bis 2021

Bevölkerungsentwicklung [in %]

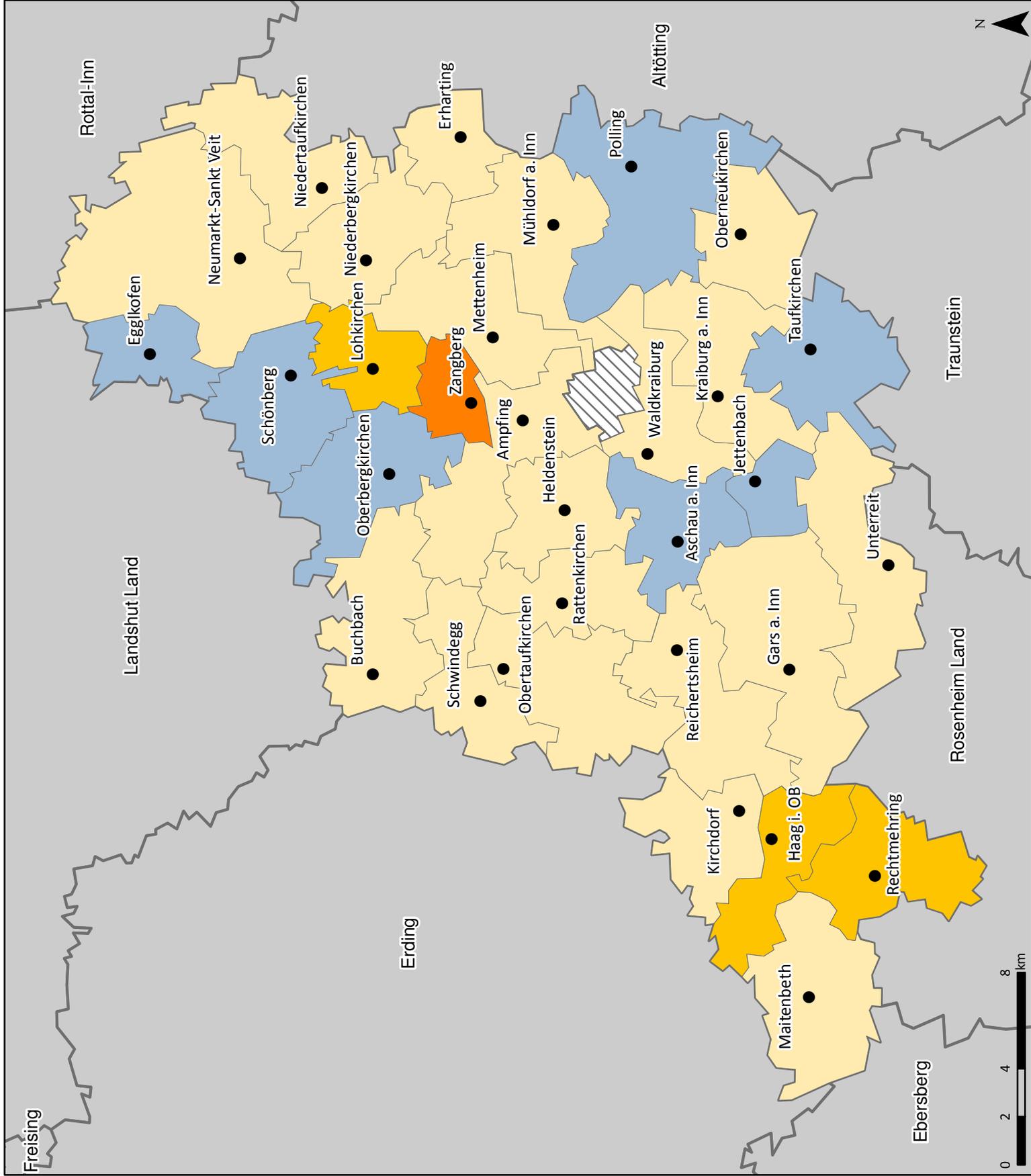


Anmerkung: Wert für das Jahr 2015 entspricht Prognosewert



Karten-Nr.: 7

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung



2.1.4 Arbeiten und Wohnen

Im Landkreis Mühldorf a. Inn gab es 2014 insgesamt 36.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Mit knapp 11.000 bzw. knapp 8.000 Arbeitsplätzen konzentriert sich mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Städte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg [11]. Die detaillierten gemeindeschaffen Werte sind in Karte 8 und Anlage 9 zusammengefasst.

Im Rahmen der Befragung der Gemeinden wurden u.a. Angaben zu Arbeitgebern mit mehr als 50 Beschäftigten eingeholt. Eine Übersicht über die größeren Arbeitgeber je Gemeinde im Landkreis Mühldorf a. Inn ist in Anlage 10 beigelegt. Die Daten dokumentieren den Stand 2014, durch Planungen können sich aber zukünftig auch Verschiebungen ergeben. So wurden zusätzlich zu den o.g. Angaben im Rahmen der Datenerhebung auch zahlreiche Neuplanungen oder Erweiterungen von Baugebieten durch die Gemeinden benannt, die nachfolgend in Tabelle 5 aufgelistet sind.

Neubau und Erweiterungen von Wohn- und Gewerbegebieten			
Gemeinde	Name	geplante Fertigstellung	Umfang
Ampfing	Wohngebiet Ampfing Süd	2017-2025	ca. 250 WE, ca. 660EW
Ampfing	Gewerbegebiet Nr. 45, 46, 47	2016-2020	2ha, 7ha, 4ha
Aschau	Neubau Wohngebiet Am Wiesengrund	k.A.	25 EFH, 8 DHH, 4 MFH zu je 9-16 WE
Aschau	Erweiterung Ost Wohngebiet Am Wiesengrund	k.A.	11 EFH, 2DHH
Egglkofen	Wohngebiet Zellerweg	2015	6 Parzellen, ca. 18 EW
Egglkofen	Wohngebiet Harpoldener Str.	2015	4 Parzellen, ca. 12 EW
Gars	Wohngebiet Lengmoos III	k.A.	18 Parzellen
Lohkirchen	Wohngebiet	k.A.	10-15 Parzellen für EFH
Mettenheim	Wohngebiet	Herbst 2016	2,2ha 30 EFH/DHH
Neumarkt - St.Veit	Wohngebiet Galgenberg	k.A.	40 Parzellen, ca. 120 EW
Niedertaufkirchen	Wohngebiet Einfeld 2	k.A.	35 Parzellen
Oberbergkirchen	Wohngebiet Am Hang	k.A.	25 Parzellen für EFH
Oberneukirchen	Wohngebiet Großfeld-Süd	k.A.	22/26 Parzellen
Obertaufkirchen	Gewerbegebiet Strass III	k.A.	k.A.
Obertaufkirchen	Wohngebiet Stellner Berg	k.A.	k.A.
Rechtmehring	Erweiterung Gewerbegebiet	2015	18.000 m ²
Reichertshausen	Wohngebiet Ramsau Mitte	2020-2025	ca. 120 EW
Waldkraiburg	Gewerbegebiet am Alten Bahnhof Erweiterung	k.A.	k.A.
Waldkraiburg	Industrie- und Gewerbegebiet Erweiterung	k.A.	k.A.
Waldkraiburg	Wohngebiet St. Erasmus Ost	k.A.	EFH
Waldkraiburg	Wohngebiet Eulenweg	k.A.	EFH
Waldkraiburg	Wohngebiet Fichtenweg	k.A.	EFH
Waldkraiburg	Wohngebiet Grüner Weg	k.A.	EFH

Tabelle 5 Neubau und Erweiterung von Wohn- und Gewerbegebieten

Größtes Einpendlerziel sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Mühldorf a. Inn [12] ist die Stadt Mühldorf a. Inn mit rund 8.000 Einpendlern, gefolgt von Waldkraiburg mit gut 4.100 Einpendlern und Aschau a. Inn mit 2.100 Einpendlern. Besonders hohe Auspendlerströme gibt es in der Stadt Waldkraiburg mit 5.200 Auspendlern, Mühldorf a. Inn mit 4.200 Auspendlern und Ampfing mit

2.100 Auspendlern. Die detaillierten Angaben zu den Ein- und Auspendlern (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) je Gemeinde sind in Anlage 11 zusammengefasst.

Von besonderem Interesse sind auch die Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Mühldorf a. Inn sowie zu direkt angrenzenden und weiteren Kommunen in benachbarten Landkreisen. Karte 9a/b und Karte 10a/b zeigen die interkommunalen Pendlerverflechtungen getrennt nach Richtung. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden lediglich Pendlerströme mit einer Mindestanzahl von 50 bzw. 100 Berufspendlern dargestellt. In Karte 9a und Karte 9b wird deutlich, dass insbesondere die Orte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg hohe Pendlerströme mit den umliegenden Gemeinden aufweisen. Die größten Verflechtungen ergeben sich zwischen Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn selbst mit insgesamt 1.429 Pendlern, wobei die Verflechtung von Waldkraiburg nach Mühldorf a. Inn mit 958 Pendlern deutlich höher ausgeprägt ist. An zweiter Stelle liegt die Beziehung zwischen Aschau a. Inn und Waldkraiburg mit 1.034 Berufspendlern, wovon 727 Pendler von Aschau a. Inn nach Waldkraiburg ausgerichtet sind und 307 Pendler in die Gegenrichtung. In Karte 10a werden die Pendlerverflechtungen mit unmittelbar angrenzenden Gemeinden in benachbarten Landkreisen dargestellt, in Karte 10b mit weiteren Gemeinden benachbarter Landkreise. Hier zeigen sich starke Pendlerbeziehungen zwischen Mühldorf a. Inn und Gemeinden im Landkreis Altötting. Mit 860 Berufspendlern ist die Verbindung zwischen Mühldorf a. Inn und Töging a. Inn die wichtigste Verbindung, wobei der Pendlerstrom von Töging a. Inn nach Mühldorf a. Inn mit 707 Pendlern deutlich stärker ausgeprägt ist als die Gegenrichtung. In den westlichen Bereichen des Landkreises können stärkere Verflechtungen mit Gemeinden im Landkreis Erding verzeichnet werden. Über die direkt an den Landkreis Mühldorf a. Inn angrenzenden Gemeinden hinaus sind insbesondere zwischen Mühldorf a. Inn und Altötting in beiden Richtungen höhere Pendlerverflechtungen festzustellen.

Ein weiterer Aspekt ist der Binnenpendleranteil in den Kommunen des Landkreises Mühldorf a. Inn. Karte 11 zeigt den Binnenpendleranteil. Am größten ist der Binnenpendleranteil in Waldkraiburg, dicht gefolgt von der Stadt Neumarkt-Sankt Veit. Der geringste Binnenpendleranteil ist in der Gemeinde Erharting zu verzeichnen.

Ein wesentliches Ziel der Berufspendler im Landkreis Mühldorf a. Inn ist der Großraum München. Karte 12 zeigt die Pendlerverflechtungen mit dem Großraum München. Dabei wurden ebenfalls nur Pendlerbeziehungen mit mindestens 50 Berufspendlern je Richtung dargestellt. Die Karte zeigt die große Bedeutung der Verflechtungen mit der Landeshauptstadt München. Mit 808 Berufspendlern ist die Verflechtung zwischen der Stadt München und der Stadt Mühldorf a. Inn die wichtigste Beziehung, wobei sich eine starke Konzentration auf den Strom in Richtung München (744 Pendler) zeigt. Zu Gemeinden im Landkreis München gibt es ebenfalls Verflechtungen, jedoch liegen diese unter 50 Berufspendlern.

Eine entsprechende richtungsbezogene Pendlerverflechtungsmatrix ist in Anlage 12 beigelegt.

Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte

Stand: 30.06.2014

Anzahl der sozialversicherungs-
pflichtig Beschäftigten

● 100 Beschäftigte

● 1.000 Beschäftigte

100 Anzahl der Beschäftigten

● Gemeindehauptort

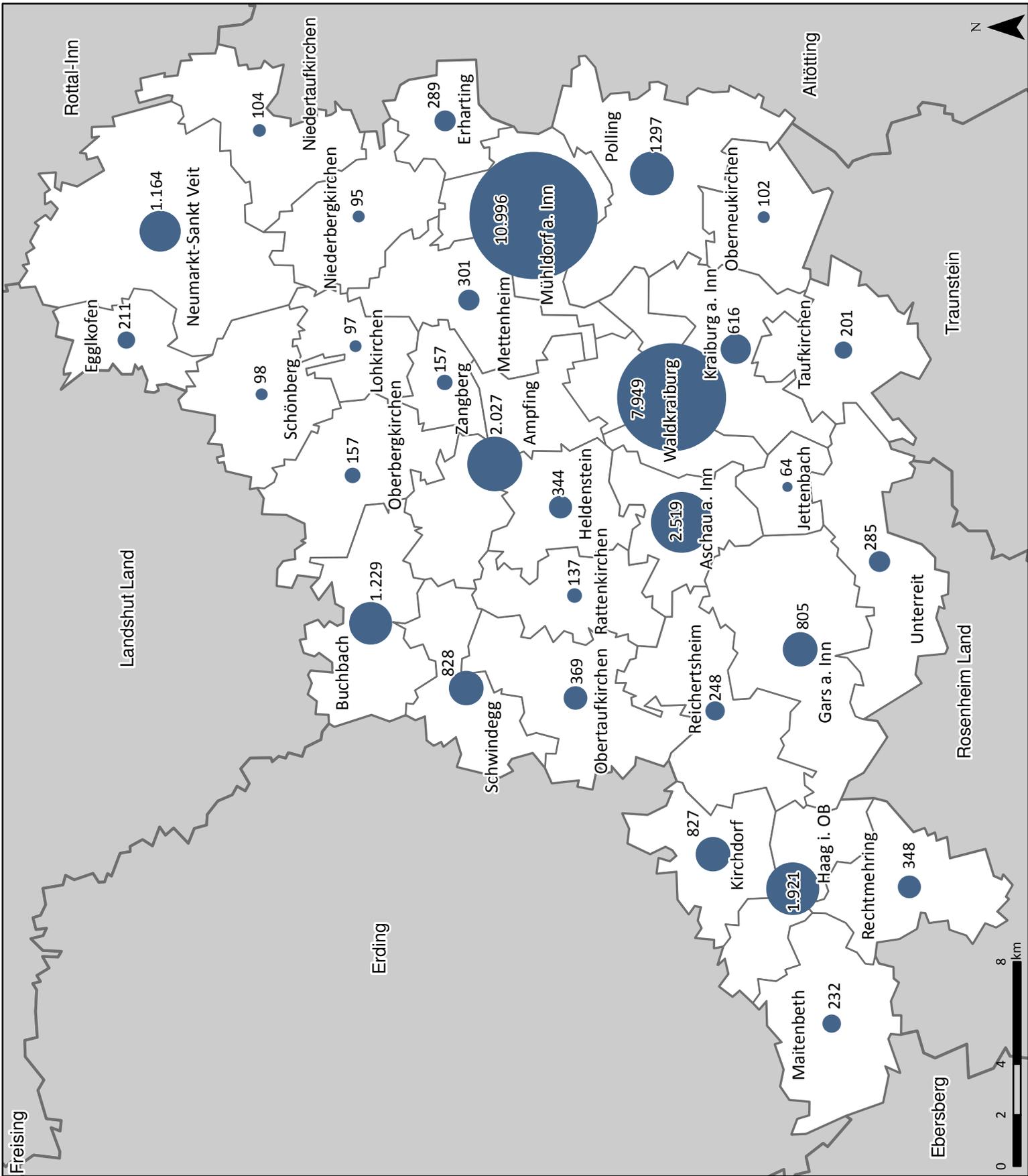
□ Gemeindegrenze

□ Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 8

Quelle: Bayerisches Landesamt für
Statistik und Datenverarbeitung

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



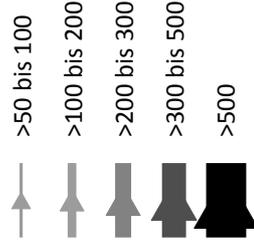
Pendlerverflechtungen im Landkreis Mühldorf -Stadt Mühldorf-

-Berufspendler-

(Stand: 30.06.2014)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel

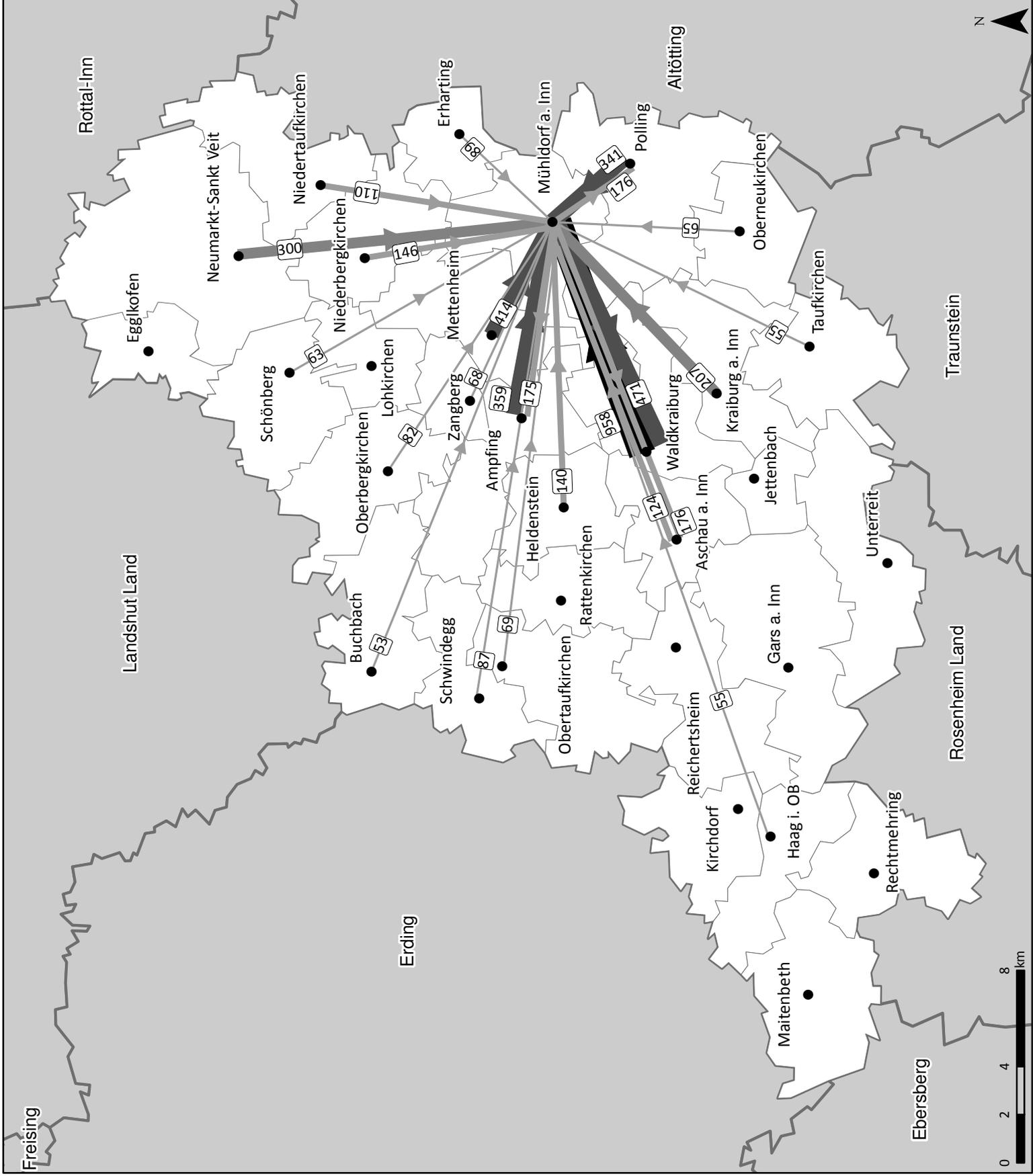
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 9a

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

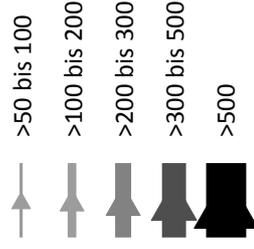


Pendlerverflechtungen im Landkreis Mühldorf -restl. Landkreis-

-Berufspendler-
(Stand: 30.06.2014)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel

Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 9b

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

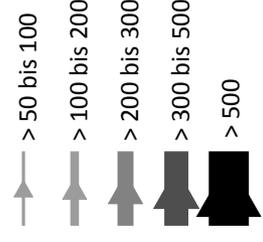


Pendlerverflechtungen mit unmittelbar angrenzenden Gemeinden benachbarter Landkreise

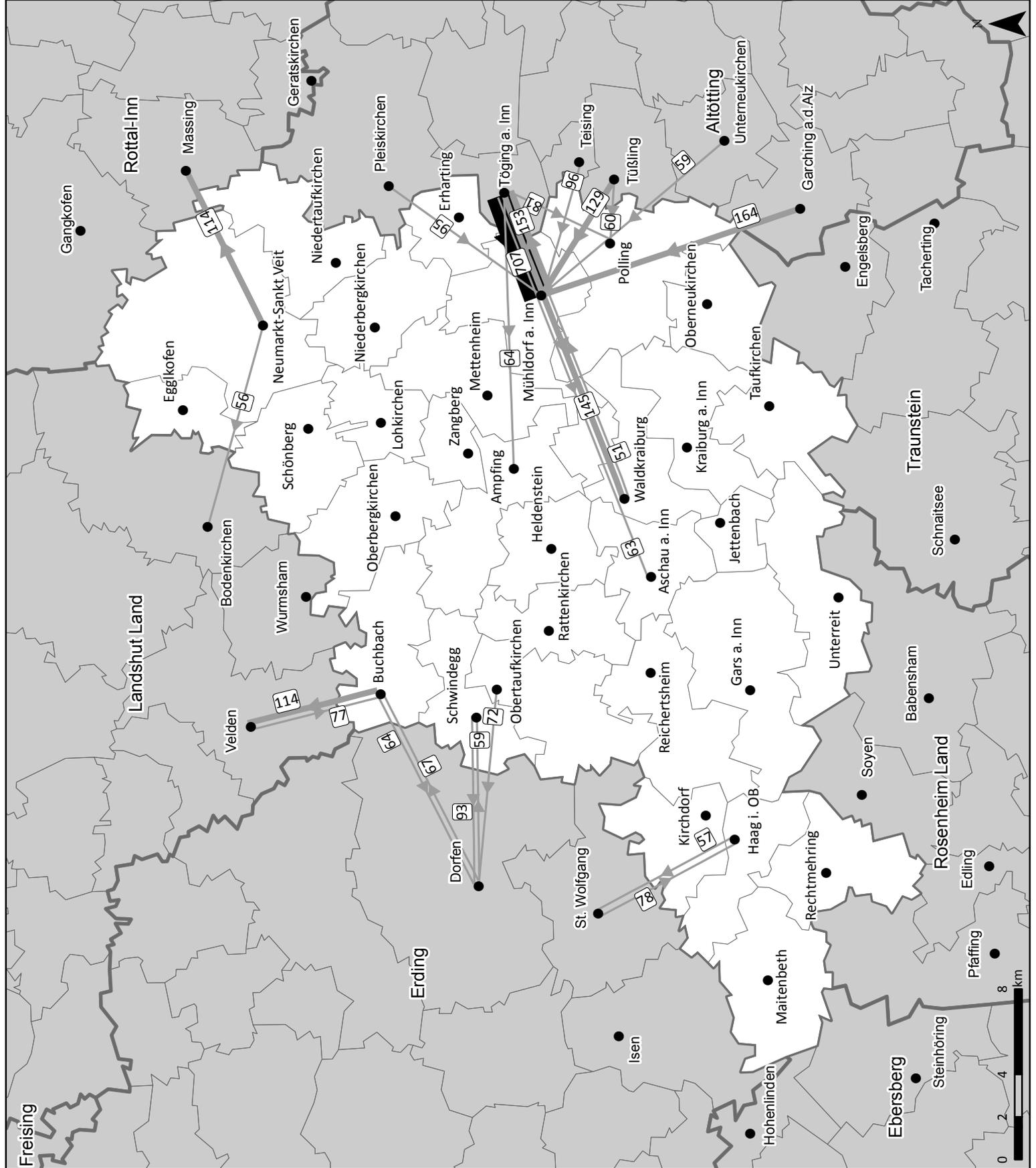
-Berufspendler-
(Stand: 30.06.2014)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel

Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 10a
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



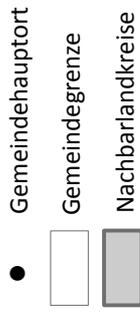
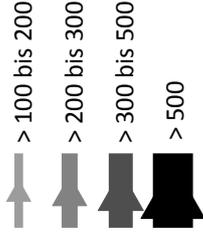
Pendlerverflechtungen mit weiteren Gemeinden benachbarter Landkreise

-Berufspendler-

(Stand: 30.06.2014)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
Pendlerströme ab 100 Ein-/Auspendler

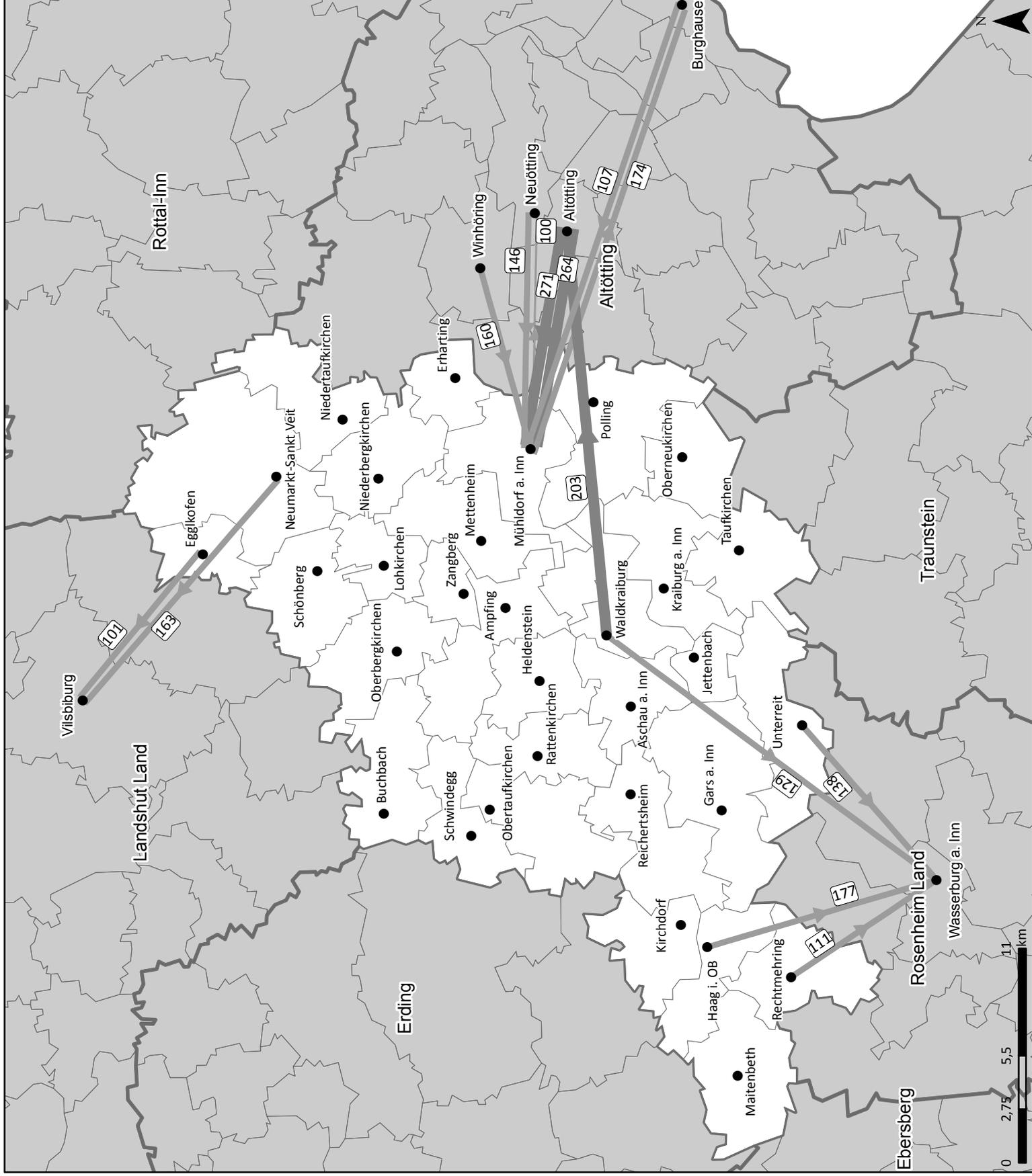
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 10b

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

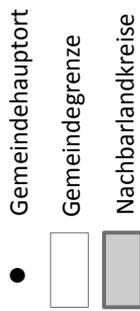
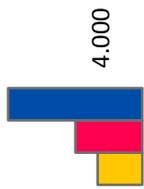
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Binnenpendleranteil in den Kommunen

-Berufspendler-
(Stand: 30.06.2014)

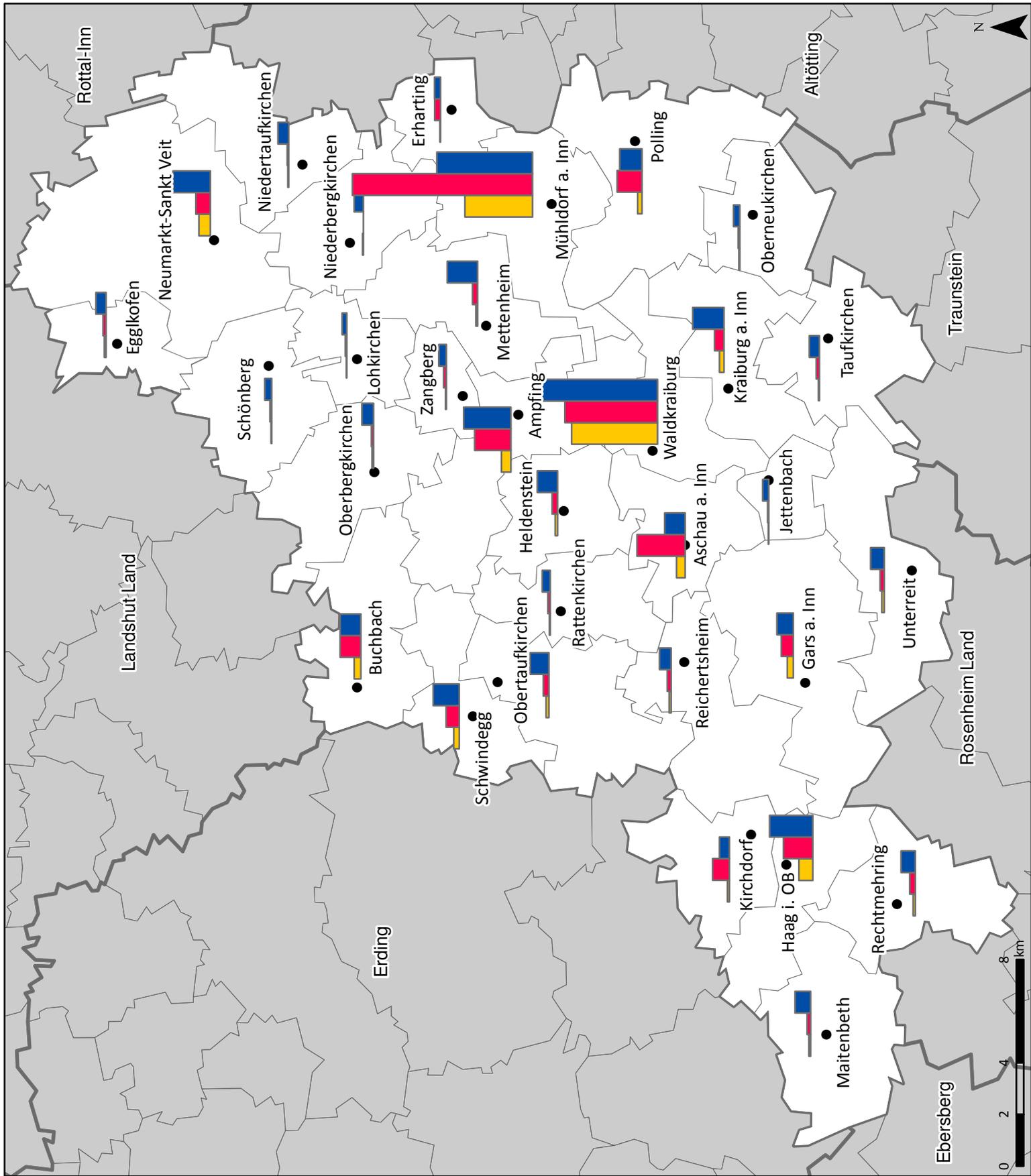
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 11

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Pendlerverflechtungen mit dem Großraum München

-Berufspendler-

(Stand: 30.06.2014)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel

Pendlerströme der Berufspendler aus München

→ > 50 bis 100

Pendlerströme der Berufspendler nach München

← > 50 bis 100

← > 100 bis 200

← > 200 bis 300

← > 300 bis 500

← > 500

● Gemeindehauptort

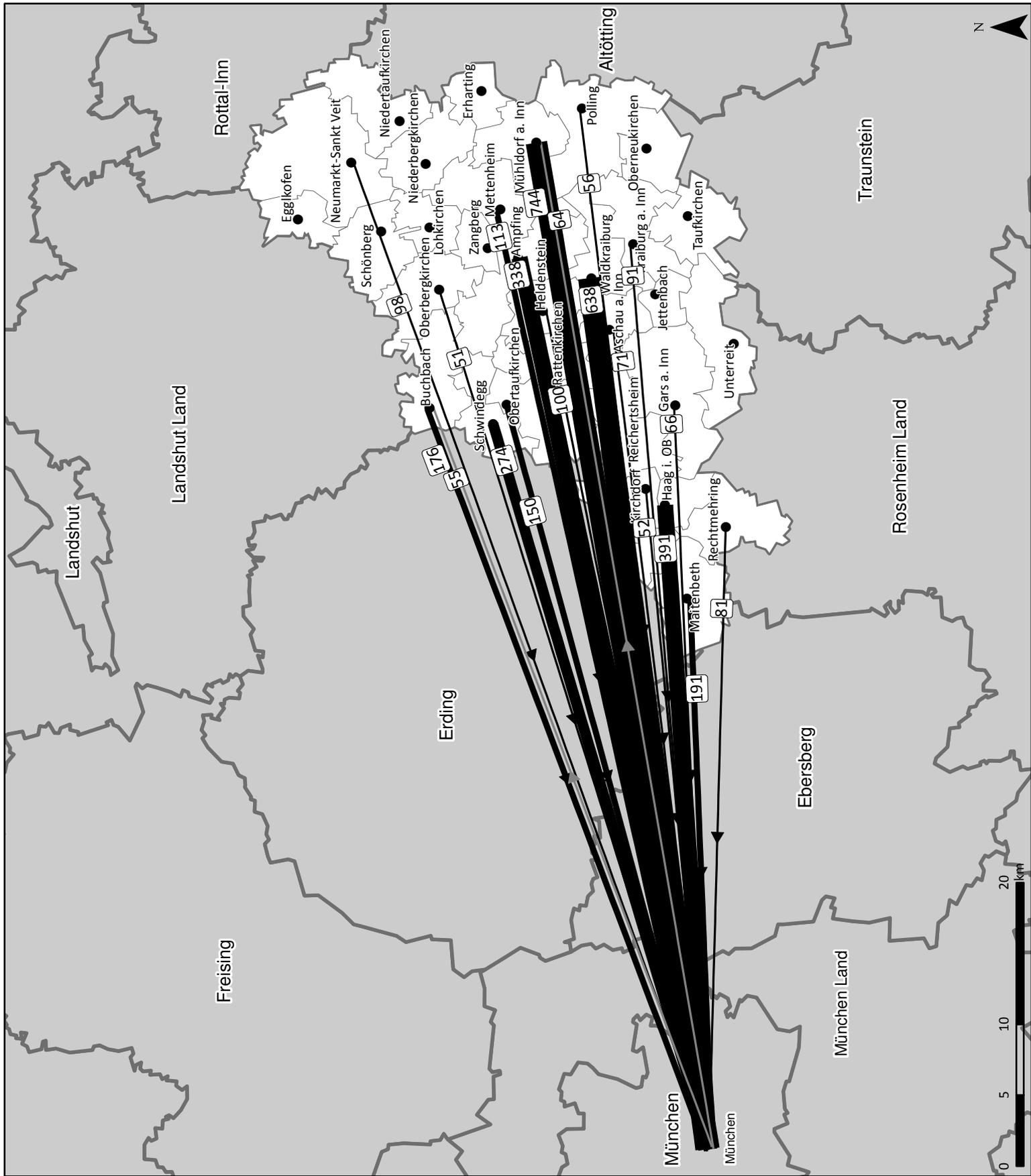
□ Gemeindegrenze

■ Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 12

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.1.5 Freizeit und Tourismus

Um räumliche Schwerpunkte im Tourismus feststellen zu können, wurde bei der Befragung der Gemeinden die Anzahl der Betten und Übernachtungen in Tourismusbetrieben nach Monaten und Ortsteilen für das Jahr 2014 erhoben. Die Ergebnisse sind nachfolgend in Tabelle 6 abgebildet. Sofern vorhanden, sind die Angaben ortsteilscharf dokumentiert.

Da die Datenbasis auf Grundlage der Befragung sehr uneinheitlich ausgeprägt und sehr unvollständig ist, wurden die erhobenen Daten um Angaben des Statistischen Landesamtes auf Gemeindeebene ergänzt [13]. Die dabei gewonnenen Kennziffern zum Tourismus sind in Tabelle 7 dargestellt. Die Daten des Statistischen Landesamtes liegen nur auf Gemeindeebene vor. Insgesamt zeigt sich eine relativ geringe Bedeutung des Tourismus im Landkreis Mühldorf a. Inn. Dominierend ist dabei die Stadt Mühldorf a. Inn mit ca. 161.560 Übernachtungen im Jahr 2014.

Im Folgenden werden auch Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen im Landkreis behandelt, die nicht nur überregional bedeutsam sind, sondern auch einen regionalen bzw. örtlichen Bezug aufweisen.

Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf (Befragung der Gemeinden)			
	Betriebe	Betten	Übernachtungen
Ampfing	5 (OT Ampfing) 1 (OT Salmannskirchen)	99 (OT Ampfing) 8 (OT Salmannskirchen)	k.A.
Aschau a. Inn	4 (OT Aschau) 1 (OT Tödtenberg) 1 (OT Hörmannsberg)	103 (OT Aschau) 24 (OT Tödtenberg) 7 (OT Hörmannsberg)	k.A.
Buchbach, M	1 (OT Buchbach) 1 (OT Ranoldsberg)	15 (OT Buchbach) 10 (OT Ranoldsberg)	k.A.
Egglkofen	0	0	0
Erharting	0	0	0
Gars a. Inn, M	1 (OT Aich) 1 (OT Au. a. Inn) 2 (OT Gars) 1 (OT Graben) 1 (OT Höfen) 3 (OT Huttenstätt) 1 (OT Lengmoos) 2 (OT Mittergars) 1 (OT Osterreit) 1 (OT Treschberg) 1 (OT Weingarten)	k.A.	k.A.
Haag i. OB, M	1 (OT Haag)	6 (OT Haag)	k.A.
Heldenstein	0	0	0
Jettenbach	1 (OT Grafengars)	k.A.	k.A.
Kirchdorf	1 (OT Moosham)	k.A.	k.A.
Kraiburg a. Inn, M	3	k.A.	k.A.
Lohkirchen	0	0	0
Maitenbeth	4 (OT Maitenbeth) 2 (OT Straßmaier)	k.A.	k.A.
Mettenheim	0	0	0
Mühldorf a. Inn, St	13 (OT Mühldorf)	469 (OT Mühldorf)	k.A.
Neumarkt-Sankt Veit, St	3 (OT Neumarkt-St. Veit) 1 (OT Feichten) 1 (OT Weibach)	41 (OT Neumarkt-St. Veit) 11 (OT Feichten) 8 (OT Weibach)	1475 (OT Neumarkt-St. Veit) 3300 (OT Feichten) - (OT Weibach)
Niederbergkirchen	0	0	0
Niedertaufkirchen	1 (OT Niedertaufkirchen)	13 (OT Niedertaufkirchen)	k.A.
Oberbergkirchen	0	0	0
Oberneukirchen	0	0	0
Obertaufkirchen	1 (OT Annabrunn) 1 (OT Vogldom)	16 (OT Annabrunn) 7 (OT Vogldom)	3190 (OT Annabrunn) 20 (OT Vogldom)
Polling	1 (OT Gröben) 1 (OT Ehring)	14 (OT Gröben) 4 (OT Ehring)	k.A.
Rattenkirchen	0	0	0
Rechtmehring	1 (OT Fleckhäusl) 1 (OT Rechtmehring)	10 (OT Fleckhäusl) 8 (OT Rechtmehring)	k.A.
Reichertsheim	0	0	0
Schönberg	0	0	0
Schwindegg	1 (OT Schafdom)	15 (OT Schafdom)	k.A.
Taufkirchen	1 (OT Frail) 1 (OT Franking)	5 (OT Frail) 10 (OT Franking)	k.A.
Unterreit	0	0	0
Waldkraiburg, St	3 (OT Waldkraiburg) 1 (OT Asbach) 1 (OT St. Erasmus) 1 (OT Holzhausen)	190 (OT Waldkraiburg) 6 (OT Asbach) 30 (OT St. Erasmus) 8 (OT Holzhausen)	k.A.
Zangberg	0	0	0

Tabelle 6 Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf a. Inn (Befragung der Gemeinden)

Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf °					
	Geöffnete Betriebe	Angebote Betten (Jahresmittel)	Gästeankünfte (Jahressumme)	Gästeübernachtungen (Jahressumme)	Durchschnittliche Auslastung (%)
Mühldorf a. Inn (Lkr)	38	1287	73612	161552	34,6
Ampfing	3	92	5857	11261	33,5
Aschau a. Inn	2	-	-	-	-
Buchbach, M	3	37	1901	3795	28,1
Egglkofen	-	-	-	-	-
Erharting	1	-	-	-	-
Gars a. Inn, M *	3	59	371	1501	7,7
Haag i. OB, M	-	-	-	-	-
Heldenstein	-	-	-	-	-
Jettenbach	1	-	-	-	-
Kirchdorf	1	-	-	-	-
Kraiburg a. Inn, M	4	74	2795	6713	25,5
Lohkirchen	-	-	-	-	-
Maitenbeth	-	-	-	-	-
Mettenheim	-	-	-	-	-
Mühldorf a. Inn, St	8	406	26816	51265	34,7
Neumarkt-Sankt Veit, St	1	-	-	-	-
Niederbergkirchen	-	-	-	-	-
Niedertaufkirchen	1	-	-	-	-
Oberbergkirchen	-	-	-	-	-
Oberneukirchen	-	-	-	-	-
Obertaufkirchen	2	-	-	-	-
Polling	2	-	-	-	-
Rattenkirchen	-	-	-	-	-
Rechtmehring	-	-	-	-	-
Reichertshausen	-	-	-	-	-
Schönberg	-	-	-	-	-
Schwindegg	1	-	-	-	-
Taufkirchen	-	-	-	-	-
Unterreit	1	-	-	-	-
Waldkraiburg, St	4	189	9718	23336	34,1
Zangberg	1	-	-	-	-
Gemeindefreie Gebiete	-	-	-	-	-

°: Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen

*: es liegen nur Werte von September bis Dezember vor

Tabelle 7 Kennziffern zum Tourismus 2014 im Landkreis Mühldorf a. Inn [13]

Die wichtigsten kulturellen Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen sind in Karte 13 dargestellt. In der Stadt Mühldorf a. Inn sind neben dem Jagdmuseum, Kreismuseum und der KZ-Gedenkstätte Mühldorfer Hart, v.a. die Innfähre und die Flugplatzanlage des Fliegerclubs Mühldorf e.V. zu nennen. Weitere Museen im Landkreis finden sich in Waldkraiburg (Industriemuseum, Stadtmuseum, Glasmuseum, Feuerwehrmuseum), Kraiburg a. Inn (Heimatmuseum, Hammerschmiede, Industriedenkmal Schuster Schleif), Haag i. OB (Geschichtliches Museum), Neumarkt-St. Veit (Schulmuseum) und Mettenheim (Oldtimer-Bulldogmuseum). In Au a. Inn, Gars a. Inn und Zangberg bestehen mit den drei Klöstern weitere kulturelle Einrichtungen im Landkreis, Schlösser sind in Haag i. OB, Egglkofen und Schwindegg zu entdecken.

Freizeiteinrichtungen finden sich u.a. in Ampfing mit dem Naturfreibad Grüne Lagune und einer Kartbahn, in Unterreit mit dem Waldseilgarten und Wildfreizeitpark und in Oberbergkirchen mit der Tertiärwelt Aubenham. Konkrete Angaben zu Besucherzahlen liegen nicht vor.

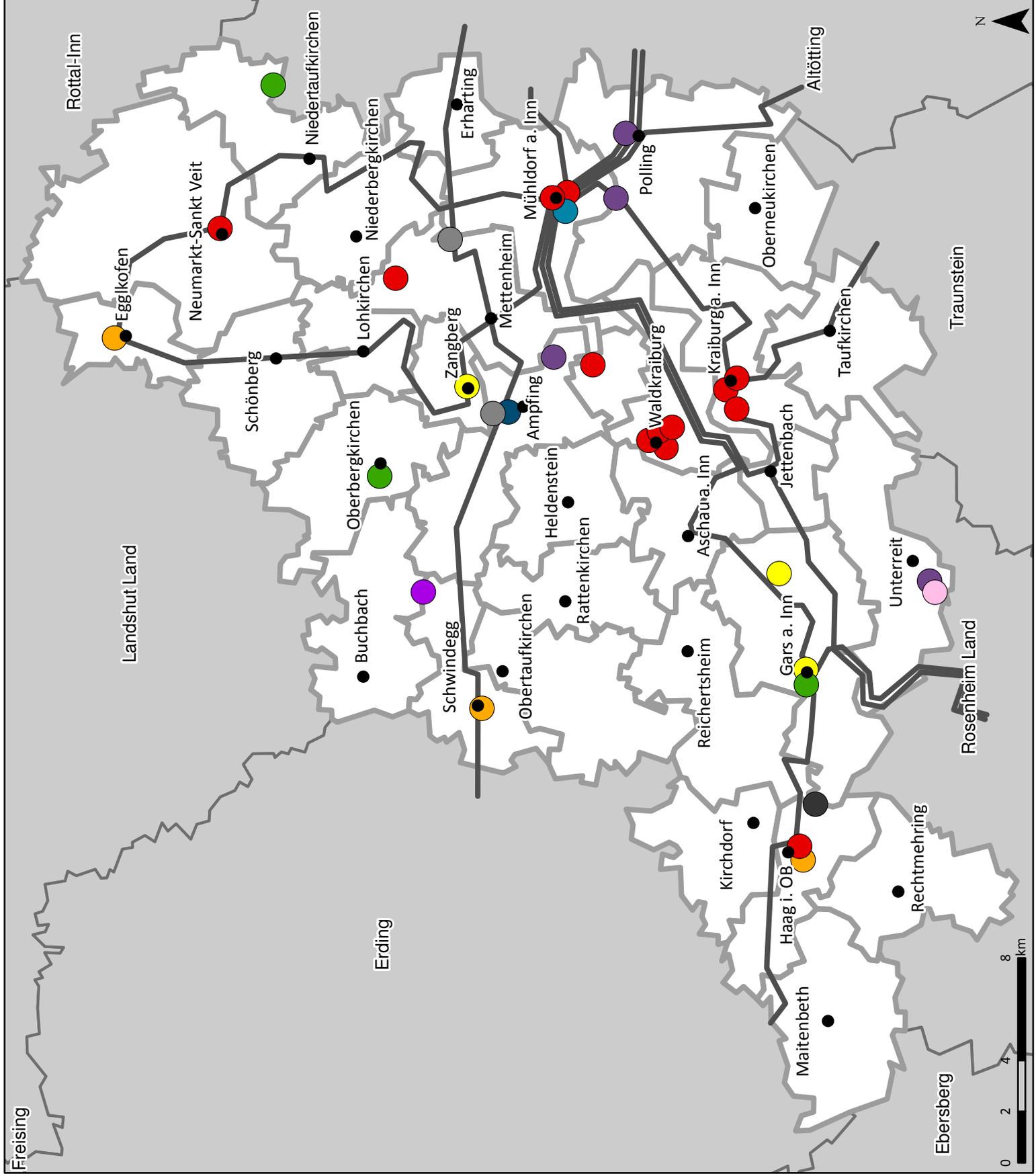
Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten

- Museum
- Schloss
- Kloster
- Freizeitpark
- Freilichtbühne
- Freizeit (Sport)
- Freizeit (Natur/Tiere)
- Flugplatz
- Schifffahrt
- Bad
- Wanderweg
- Radwege
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 13

Quelle: Befragung Gemeinden,
Landratsamt Mühldorf,
Zweckverband Erholungs- und
Tourismusregion Inn-Salzach

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.1.6 Einkaufs- und sonstige Einrichtungen

Grundlage für die Bestandsaufnahme der Einkaufsmöglichkeiten und sonstiger wichtiger Einrichtungen im Landkreis bildet die Befragung der Gemeinden. Die Ergebnisse der Rückmeldungen sind in Karte 14 dargestellt.

Die Angaben der Gemeinden hinsichtlich Einzelhandelseinrichtungen und Einrichtung der medizinischen Versorgung (Ärzte, Krankenhäuser) liegen in Anlage 13 und Anlage 14 bei.

Einkaufs- und sonstige Einrichtungen

Einrichtungen

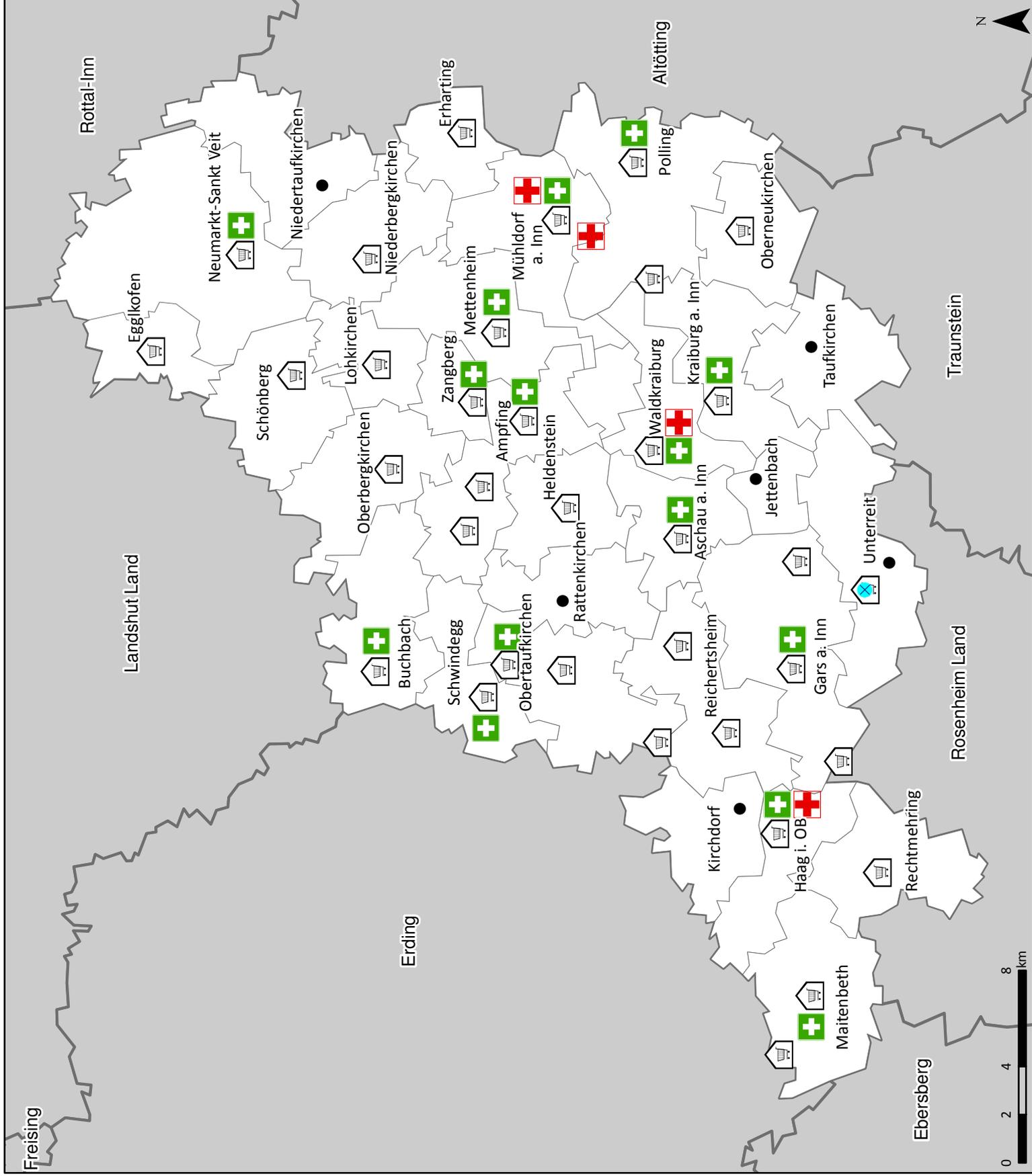


-  Krankenhaus, Ärztehaus
-  Arzt
-  Einkaufsmöglichkeit

-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 14

Quelle: Befragung Gemeinden



2.2 Analyse des ÖPNV-Angebots

Nachfolgend wird das Verkehrsangebot im ÖPNV eingehender betrachtet und analysiert. Neben einer Übersicht über den räumlichen Umfang des bestehenden Angebotes wird auch der zeitliche Angebotsumfang betrachtet und dargestellt. Die Auswertung der Befragung der Verkehrsunternehmer gibt zusätzlich einen Überblick über Anzahl, Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge.

2.2.1 Linienübersicht

Im Landkreis Mühldorf a. Inn bestehen 2015 insgesamt sieben Kursbuchstrecken im SPNV und 46 öffentliche Buslinien, von denen fünf Linien Stadtbuslinien in Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn sind und eine Linie eine Nachtbuslinie ist. Weiterhin gibt es im Landkreis Mühldorf a. Inn 28 Werksverkehre und eine Vielzahl freigestellter Schülerverkehre.

Die Fahrpläne im ÖPNV inklusive der bekannten, nicht veröffentlichten Verstärkerfahrten sowie alle Fahrpläne der Werksverkehre und der freigestellten Schülerverkehre wurden zusammengefasst und liegen dem Landratsamt, gemeinsam mit einer Übersicht über Laufwege, Betreiber und ggf. Genehmigungslaufzeiten, vor. Die Fahrpläne im ÖPNV können zudem dem Fahrplanheft entnommen werden. Die Verstärkerfahrten im ÖPNV wurden aufgrund unzureichender Angaben der Verkehrsunternehmer auf Basis der Angaben des Landratsamtes Mühldorf a. Inn ergänzt.

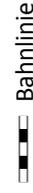
Die räumliche Darstellung der im Landkreis verkehrenden SPNV- und ÖPNV-Linien sowie der freigestellten Schülerverkehre erfolgt für den ÖPNV in Karte 15a/b/c, für den SPNV in Karte 15d und für den freigestellten Schülerverkehr in Karte 16.

Linienetzplan Landkreis Mühldorf

(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien

1	36	59
2	45	60
3	46	67
4	47	70
10	48	71
11	49	72
12	50	73
20	51	74
22	52	76
25	53	77
26	54	81
30	55	82
31	56	83
32	57	84
33	58	85
34		



Gemeindegrenze



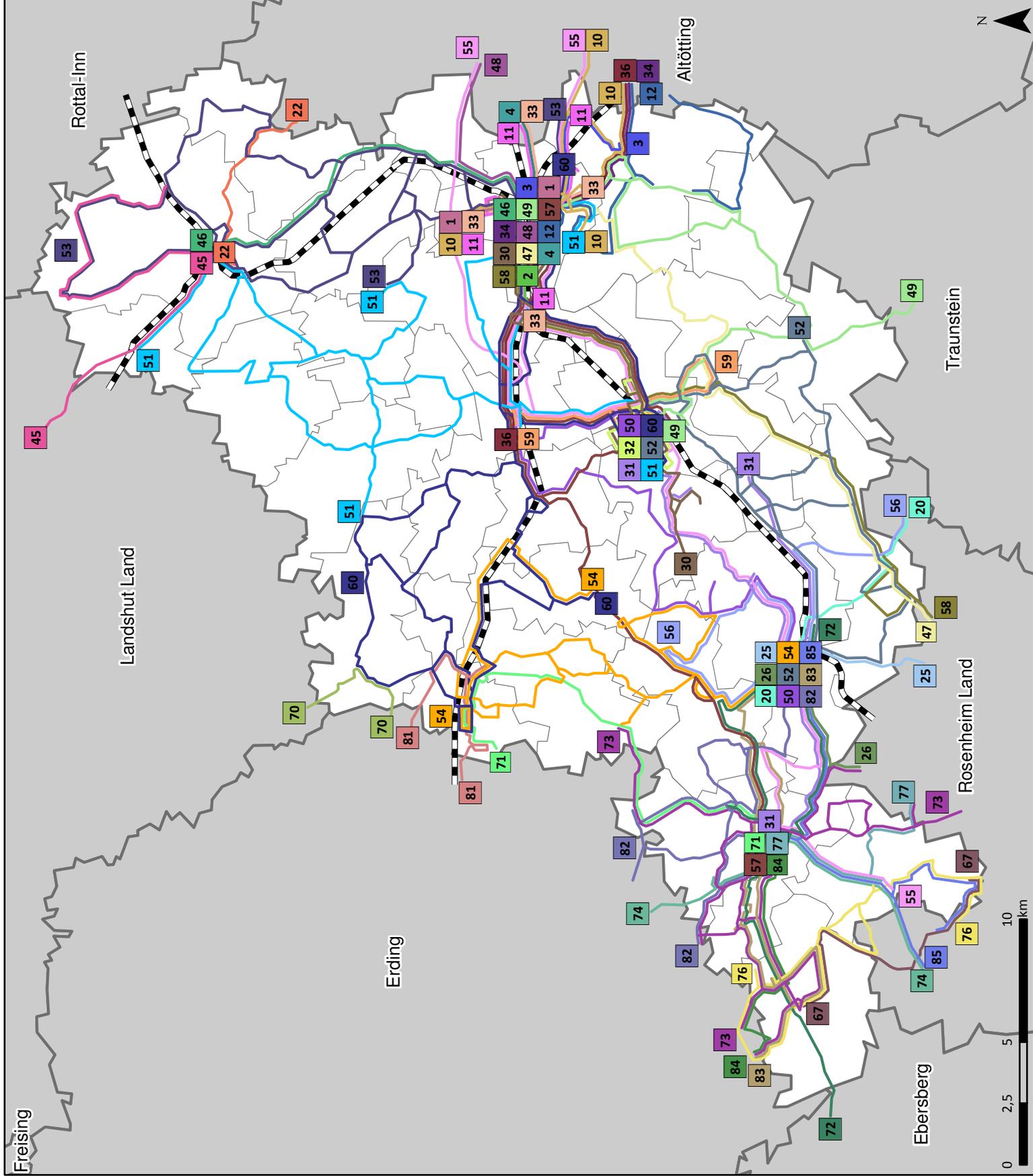
Nachbarlandkreise



Karten-Nr.: 15a

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Linienetzplan Ausschnitt Stadt Mühldorf

(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien

- 1
- 2
- 3
- 4
- 10
- 11
- 12
- 30
- 33
- 34
- 36
- 46
- 47
- 48
- 49
- 51
- 53
- 55
- 57
- 60

Bahnlinie

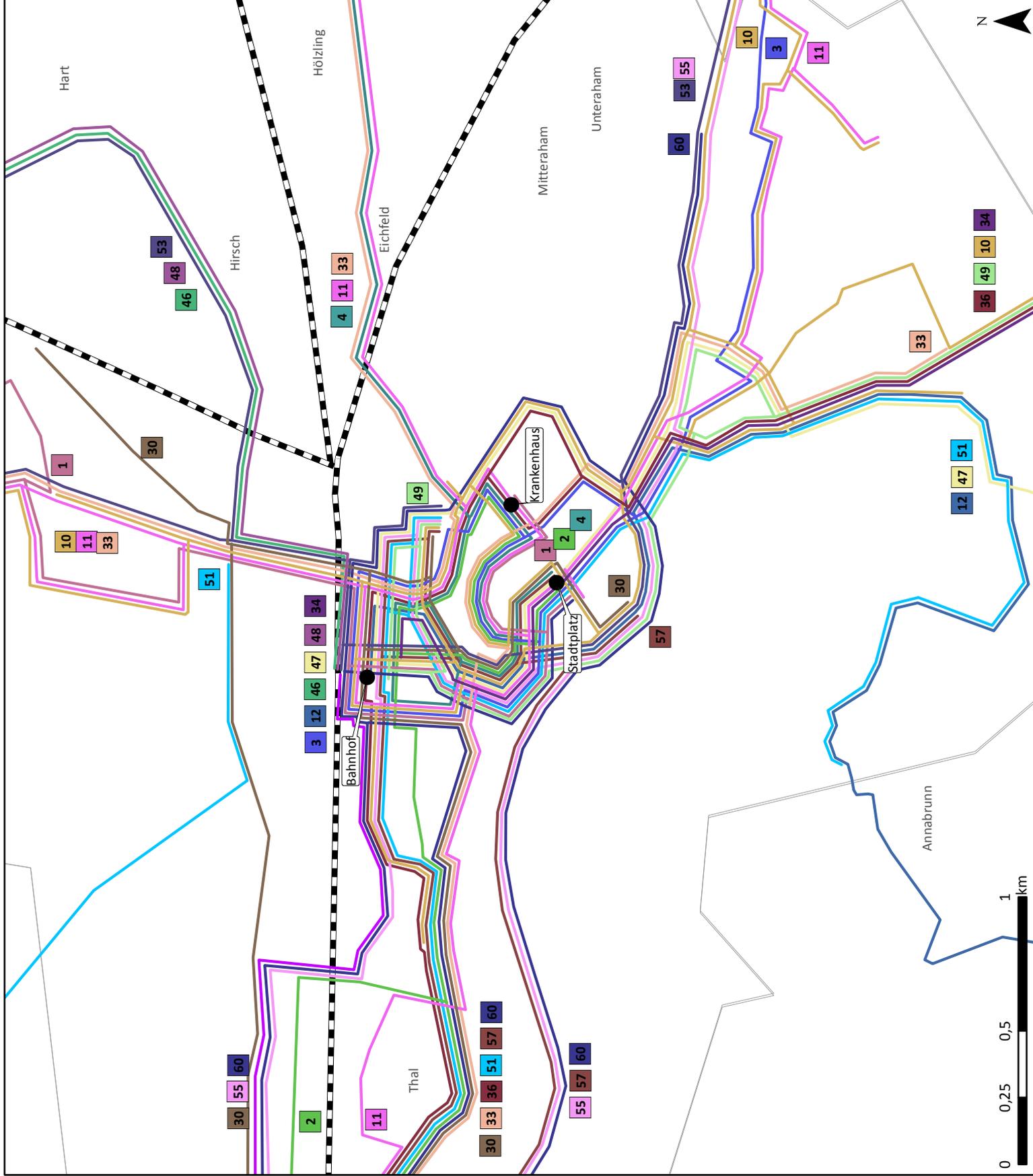
Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 15b

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV



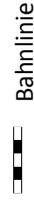
Linienetzplan

Ausschnitt Stadt Waldkraiburg

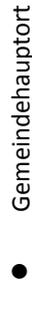
(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien

- 30
- 31
- 32
- 49
- 50
- 51
- 52
- 55
- 57
- 58
- 59
- 60



Bahnlinie



Gemeindehauptort



Gemeindegrenze

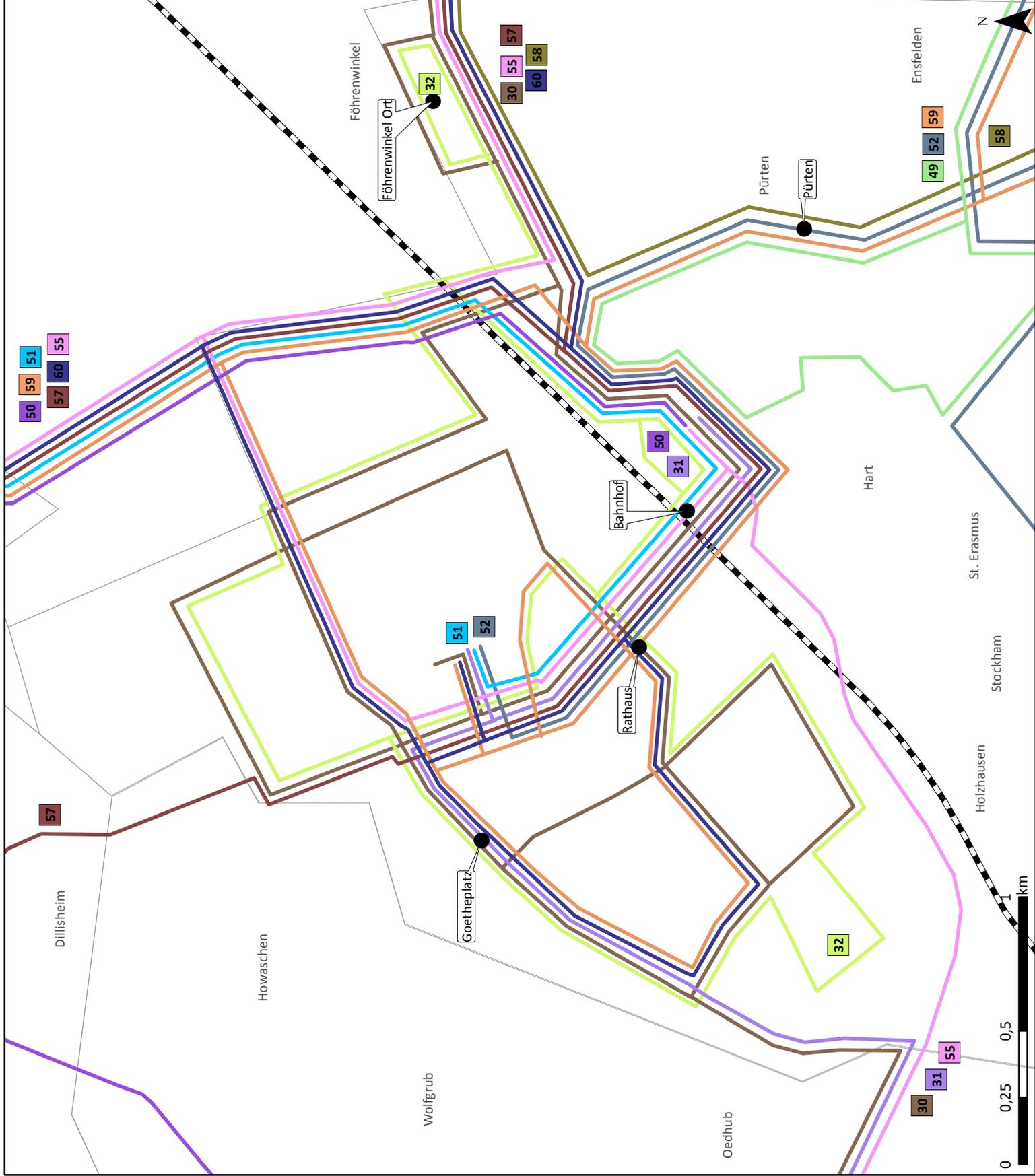


Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 15c

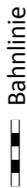
Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Linienetzplan SPNV Landkreis Mühldorf

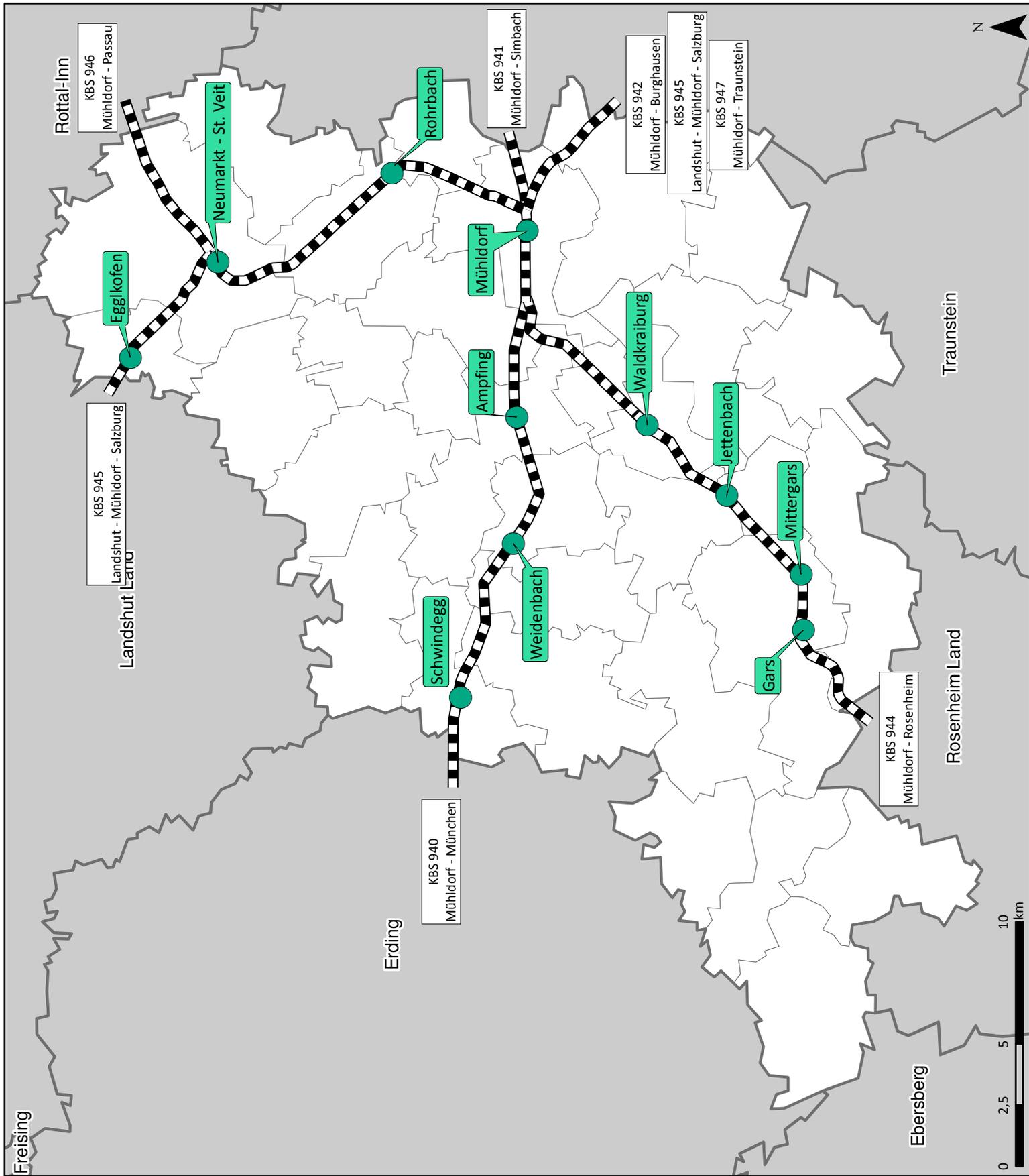
(Stand: Fahrplan 2015)

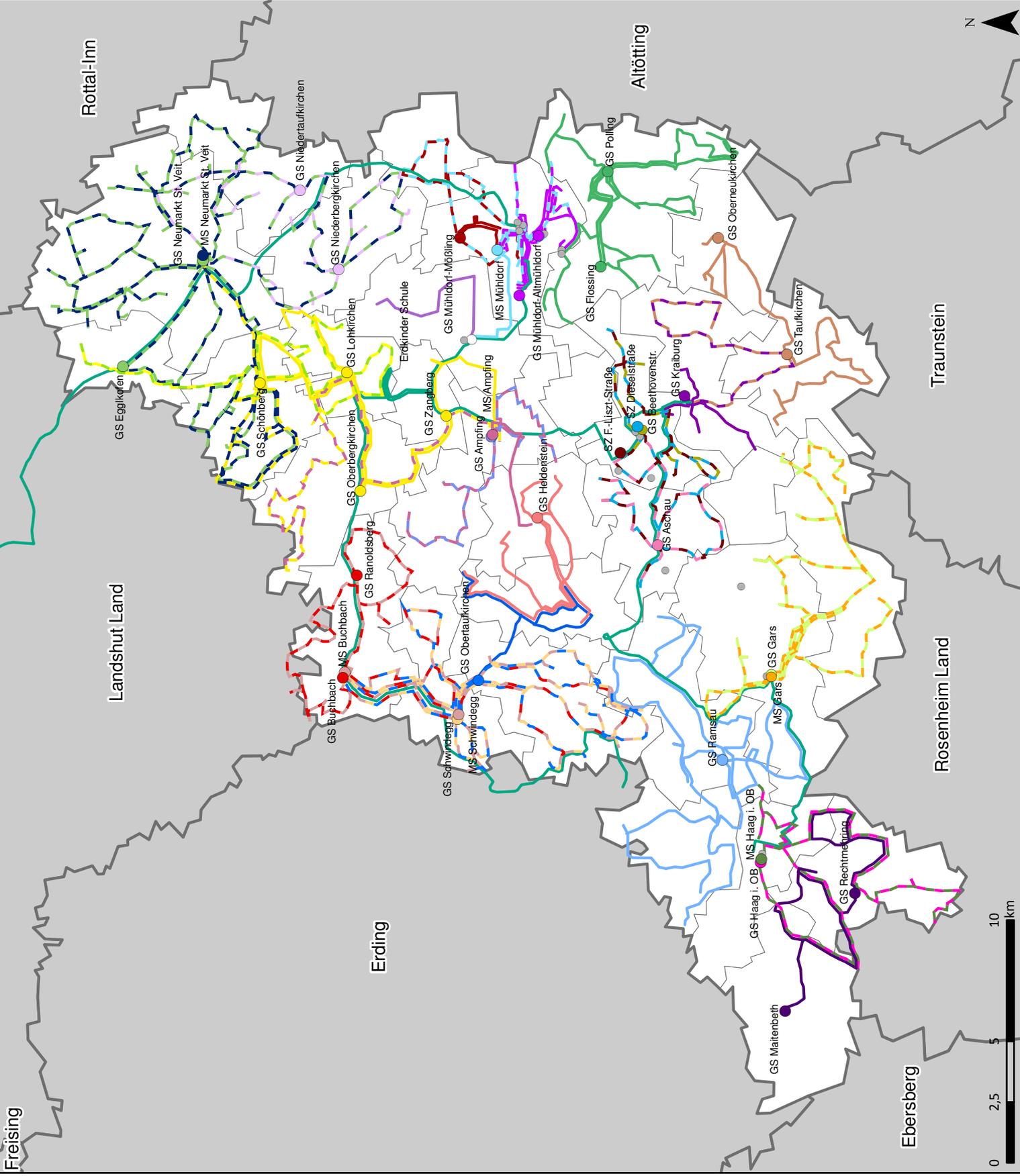


Karten-Nr.: 15d

Quelle: Fahrpläne des SPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn





freigestellte Schülerverkehre Landkreis Mühldorf

(Stand: Schuljahr 2014/2015)

Schulbuslinien

- Erdkinder Schule
- GS Ampfing
- GS Aschau
- GS Buchbach
- GS Gars a. Inn
- GS Haag
- GS Heldenstein
- GS Kraiburg
- GS Mettenheim
- GS Mühldorf-Altmühldorf
- GS Mühldorf-Mößling
- GS Niederbergkirchen
- GS Neumarkt-St. Veit
- GS Oberbergkirchen
- GS Obertaufkirchen
- GS Polling
- GS Ramsau
- GS Rechtmehring-Maitenbeth
- GS Schwindegg
- GS Taufkirchen-Oberneukirchen
- GS Waldkraiburg Beethovenstr.
- MS Ampfing
- MS Buchbach
- MS Gars a. Inn
- MS Haag
- MS Mühldorf
- MS Neumarkt-St. Veit
- Schulzentrum Dieselstraße
- Schulzentrum F.-Liszt-Straße

- Schule ohne Angaben
- Schule ohne FSV
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 16

Quelle: Befragung Schulen und
Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

2.2.2 Fahrtenangebot

Das Angebot im ÖPNV wurde in Form der Bedienungshäufigkeit für verschiedene Tagtypen ausgewertet:

- Montag – Freitag an Schultagen
- Montag – Freitag an Ferientagen
- Montag – Freitag an Ferientagen nach 19:30 Uhr
- Samstag
- Sonn- und Feiertag

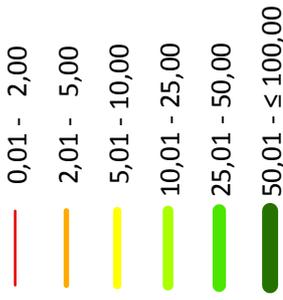
Die Ergebnisse der Auswertung sind in Karte 17 bis Karte 21 dargestellt. Das maximale Angebot besteht Montag bis Freitag an Schultagen (Karte 17). Hier kann von einem flächendeckenden Angebot gesprochen werden, dessen Umfang aber eine erhebliche Bandbreite zeigt, die von wenigen Fahrtenpaaren bis zu sehr umfangreichen Bedienungen auf den Hauptachsen reicht. Es zeigt sich deutlich, dass bereits an Ferientagen das Angebot gegenüber Schultagen deutlich reduziert ist. An Samstagen werden viele Teile des Landkreises bereits nicht mehr an den ÖPNV angebunden und an Sonn- und Feiertagen sowie an Ferientagen ab 19.30 Uhr besteht ein nur noch minimales ÖPNV-Angebot mit Konzentration auf Mühldorf a. Inn bzw. Waldkraiburg.

Eine linienbezogene Auswertung der Fahrtenhäufigkeiten nach den definierten Tagtypen zeigt Karte 22 bis Karte 26 für den ÖPNV und Karte 27 bis Karte 31 für den SPNV.

ÖPNV Angebot

Montag bis Freitag an Schultagen
(Stand: Fahrplan 2015)

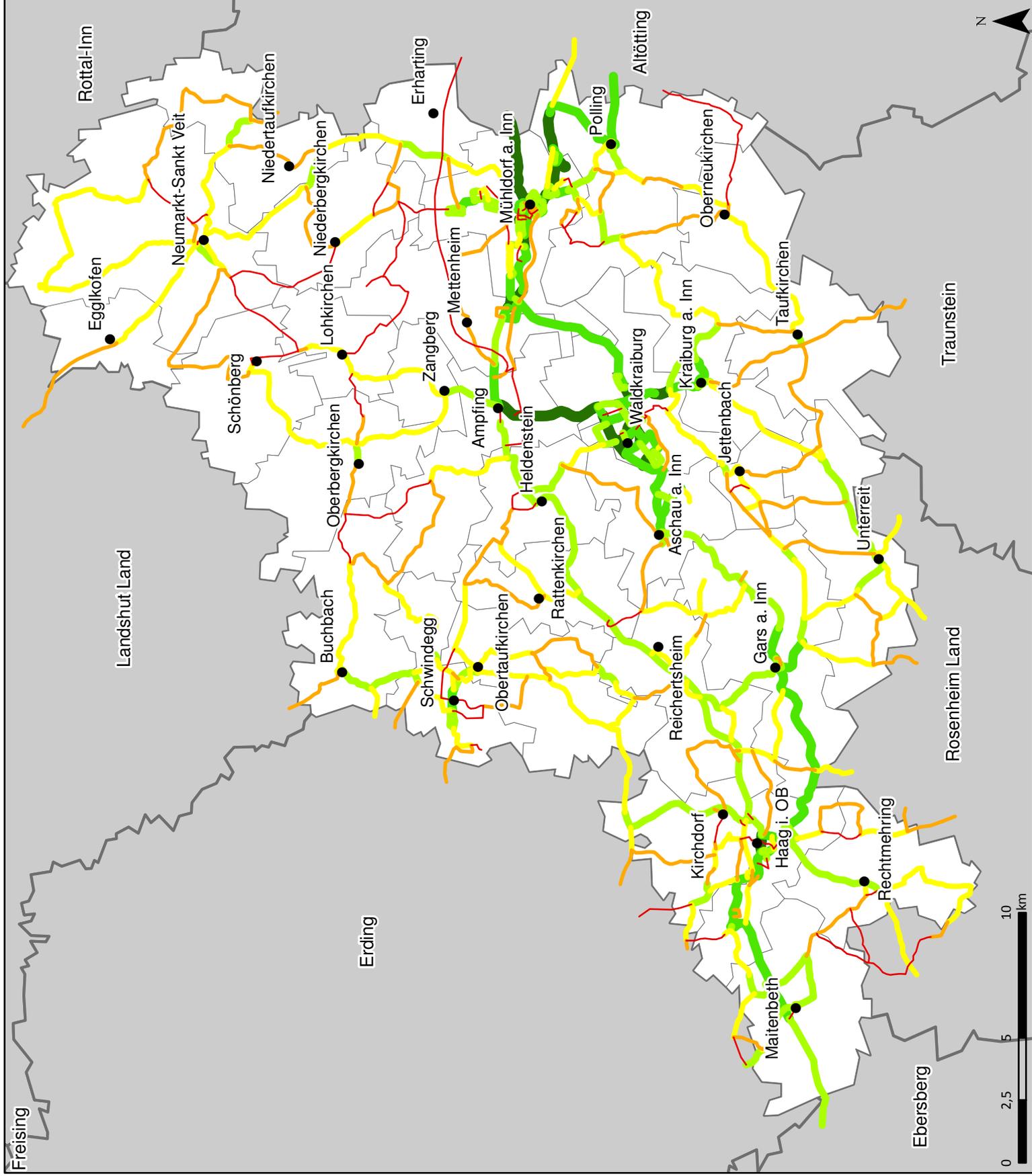
Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 17

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

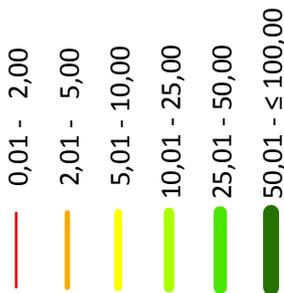
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



ÖPNV Angebot

Montag bis Freitag in den Ferien
(Stand: Fahrplan 2015)

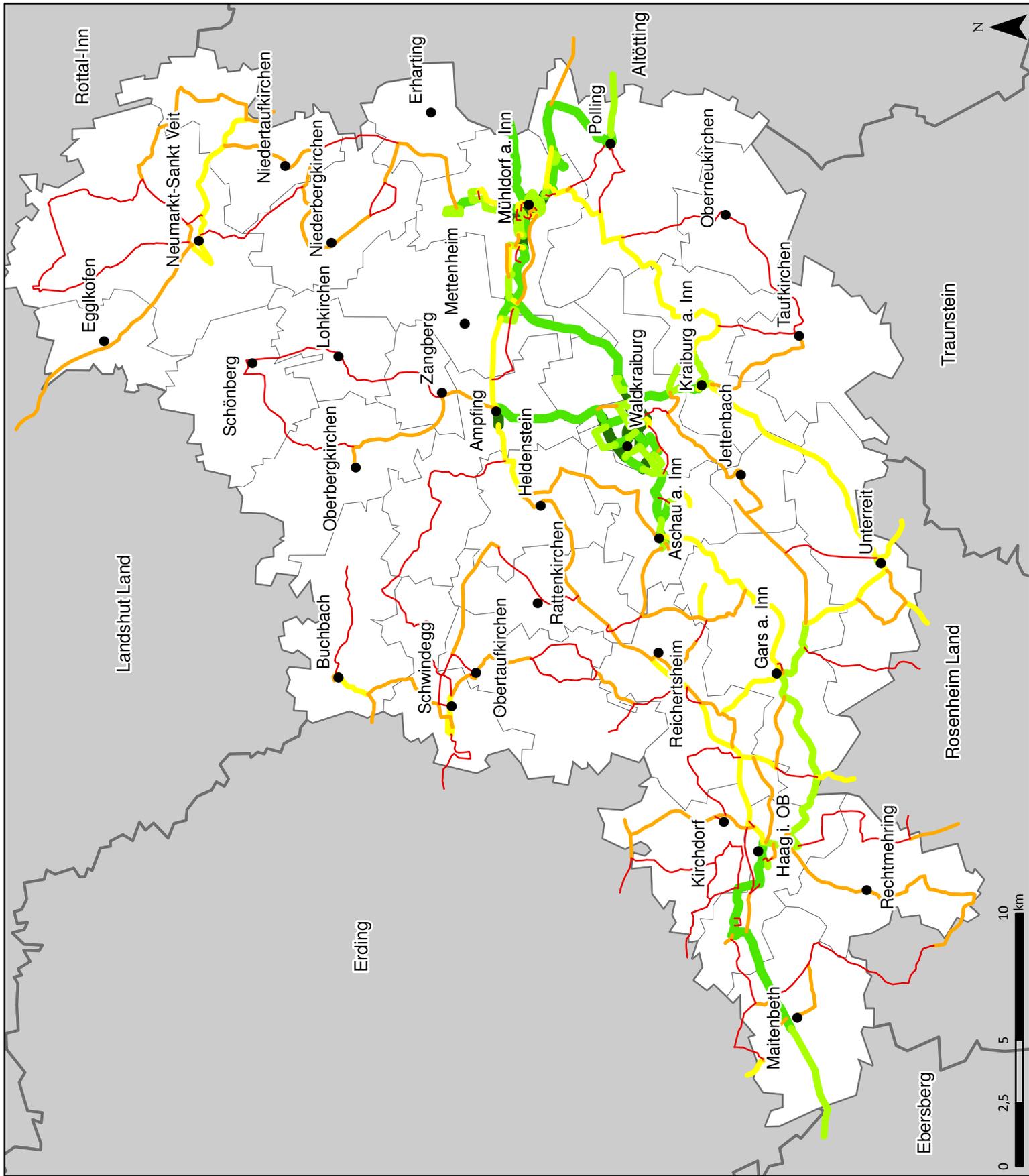
Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 18

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn





ÖPNV Angebot

Montag bis Freitag in den Ferien
nach 19:30 Uhr
(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

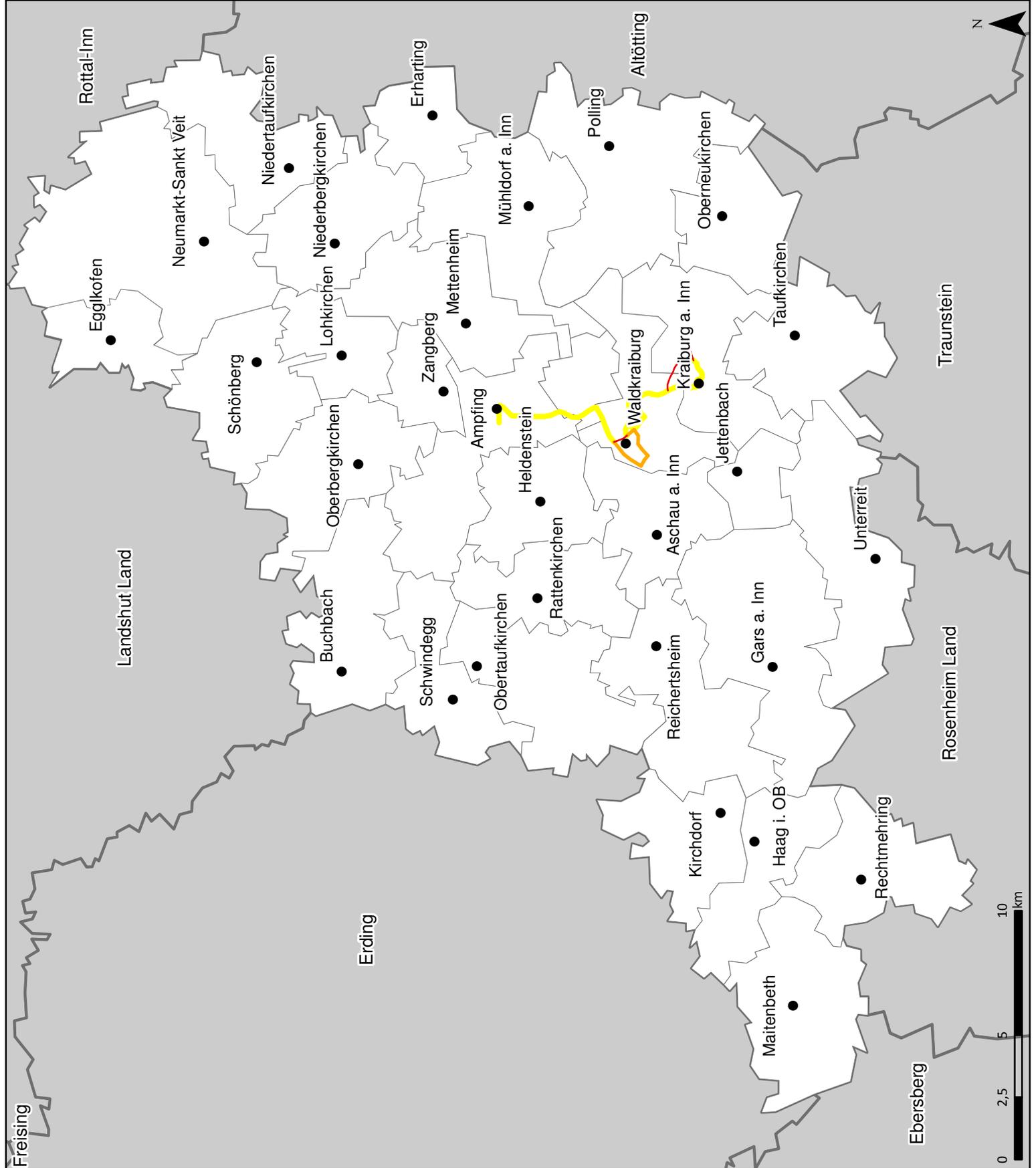
- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- 50,01 - ≤ 100,00

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 19

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

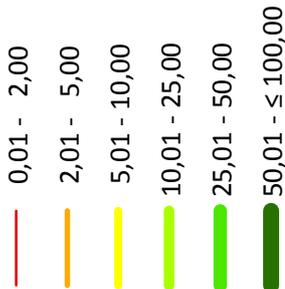


ÖPNV Angebot

Samstag

(Stand: Fahrplan 2015)

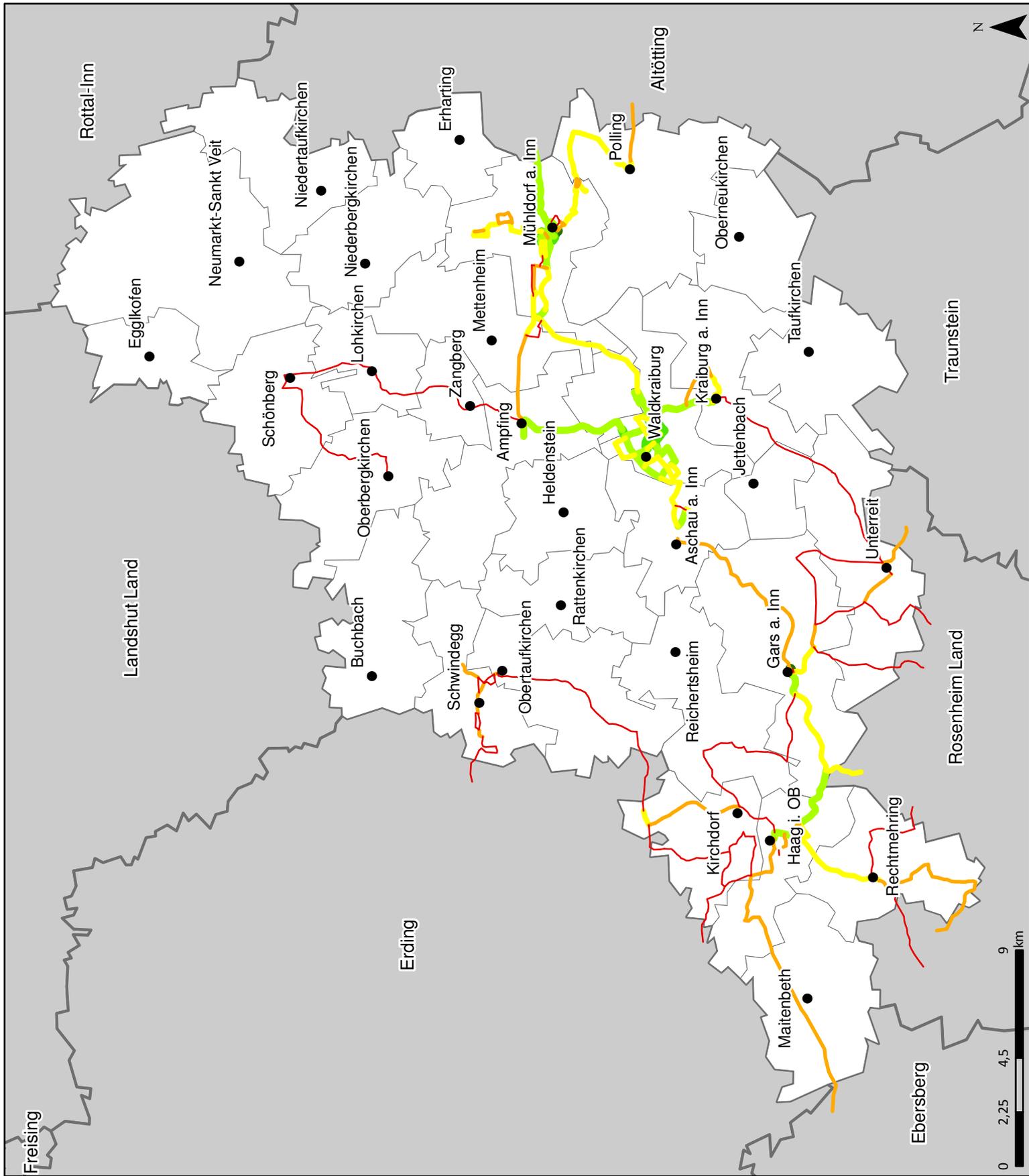
Angebot im Busverkehr
(Fahrten gesamt am Tag)



Karten-Nr.: 20

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

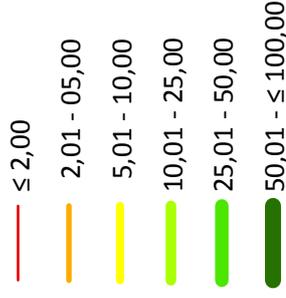


ÖPNV Angebot

Sonntag

(Stand: Fahrplan 2015)

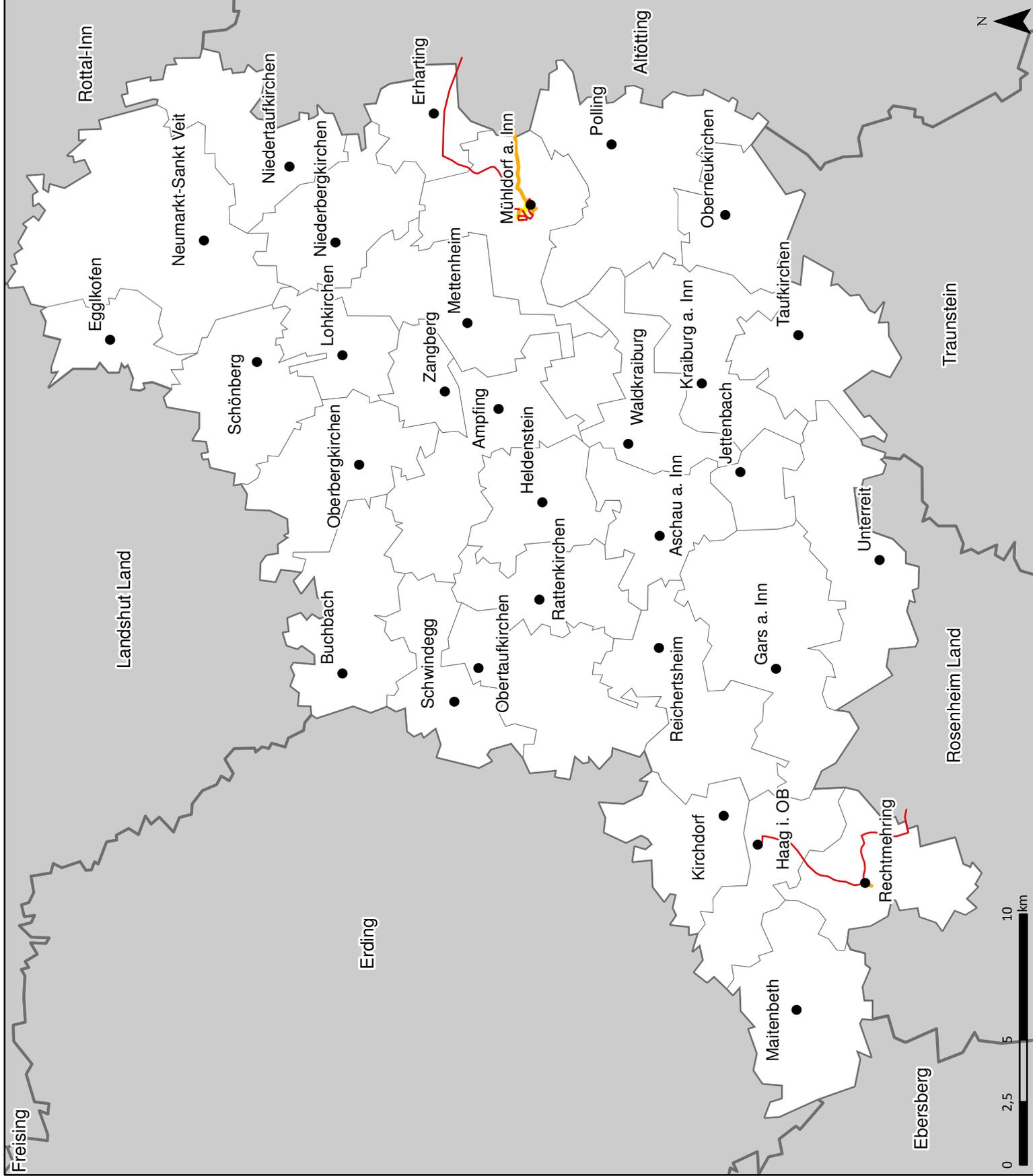
Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 21

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

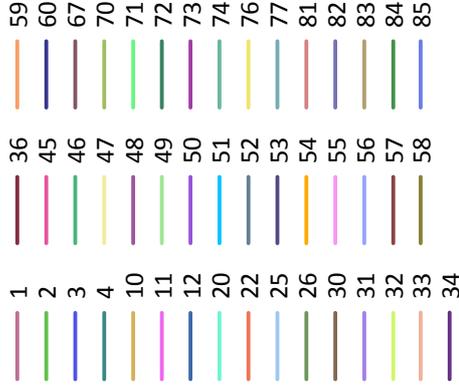
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



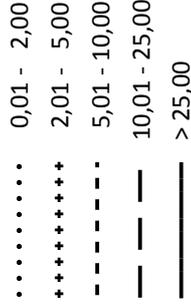
ÖPNV Angebot je Linie

Montag bis Freitag an Schultagen
(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien



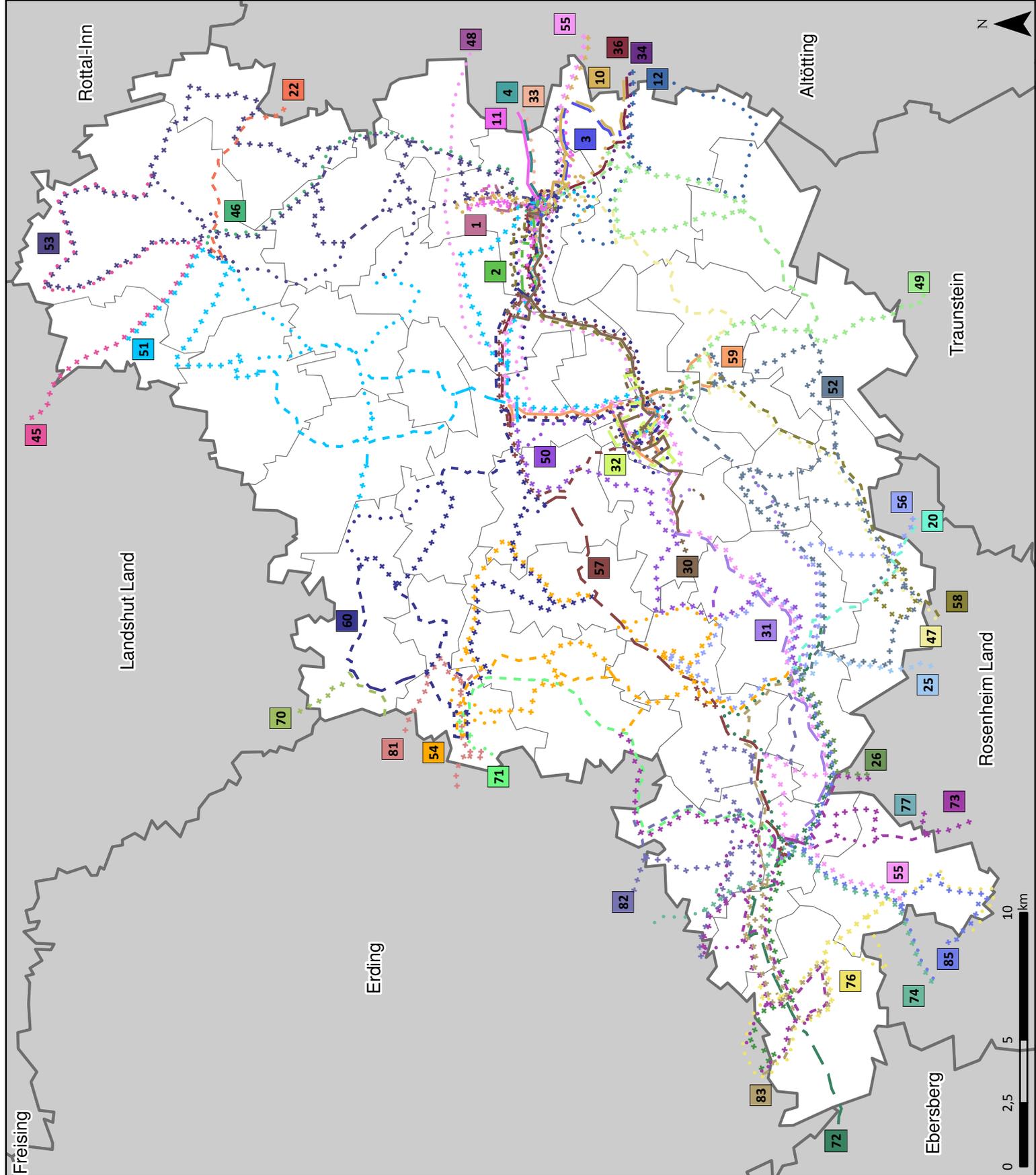
Angebot im Busverkehr (Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 22

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

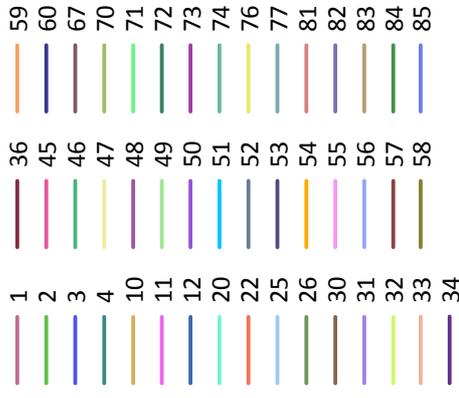
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



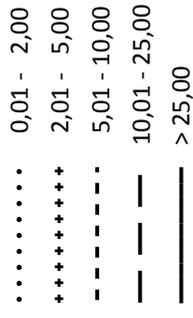
ÖPNV Angebot je Linie

Montag bis Freitag in den Ferien
(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien



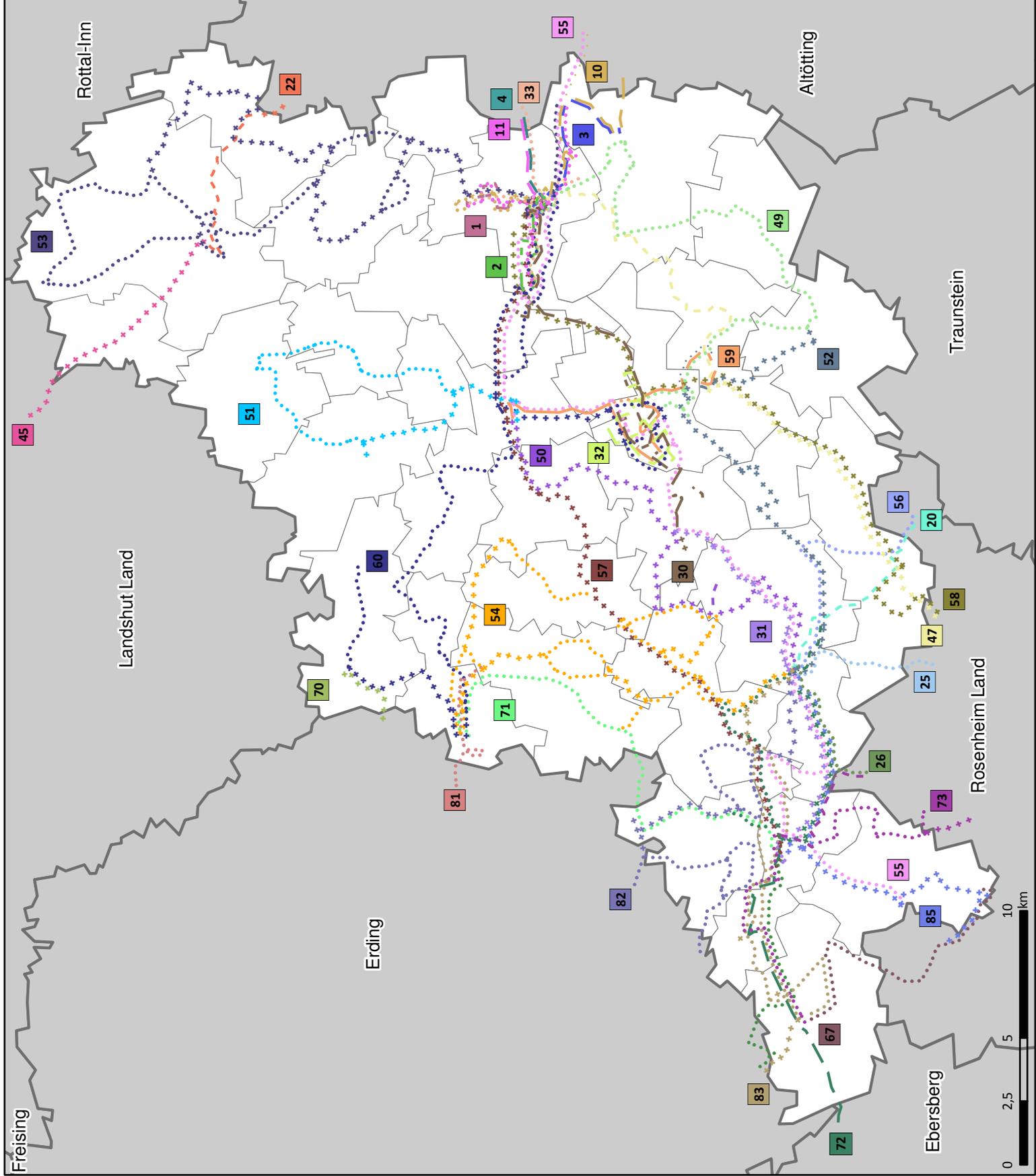
Angebot im Busverkehr (Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 23

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn





ÖPNV Angebot je Linie

Montag bis Freitag in den Ferien
nach 19:30 Uhr
(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien	1	2	3	4	10	11	12	20	22	25	26	30	31	32	33	34	36	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	67	70	71	72	73	74	76	77	81	82	83	84	85

Angebot im Busverkehr (Fahrtenzahl je Tag)

.....	0,01 - 2,00
+++++	2,01 - 5,00
-----	5,01 - 10,00
-----	10,01 - 25,00
-----	> 25,00

Gemeindegrenze
 Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 24

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



ÖPNV Angebot je Linie

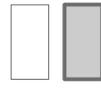
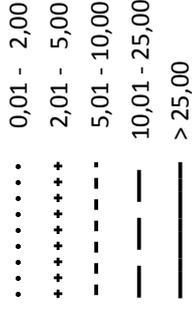
Samstag

(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien



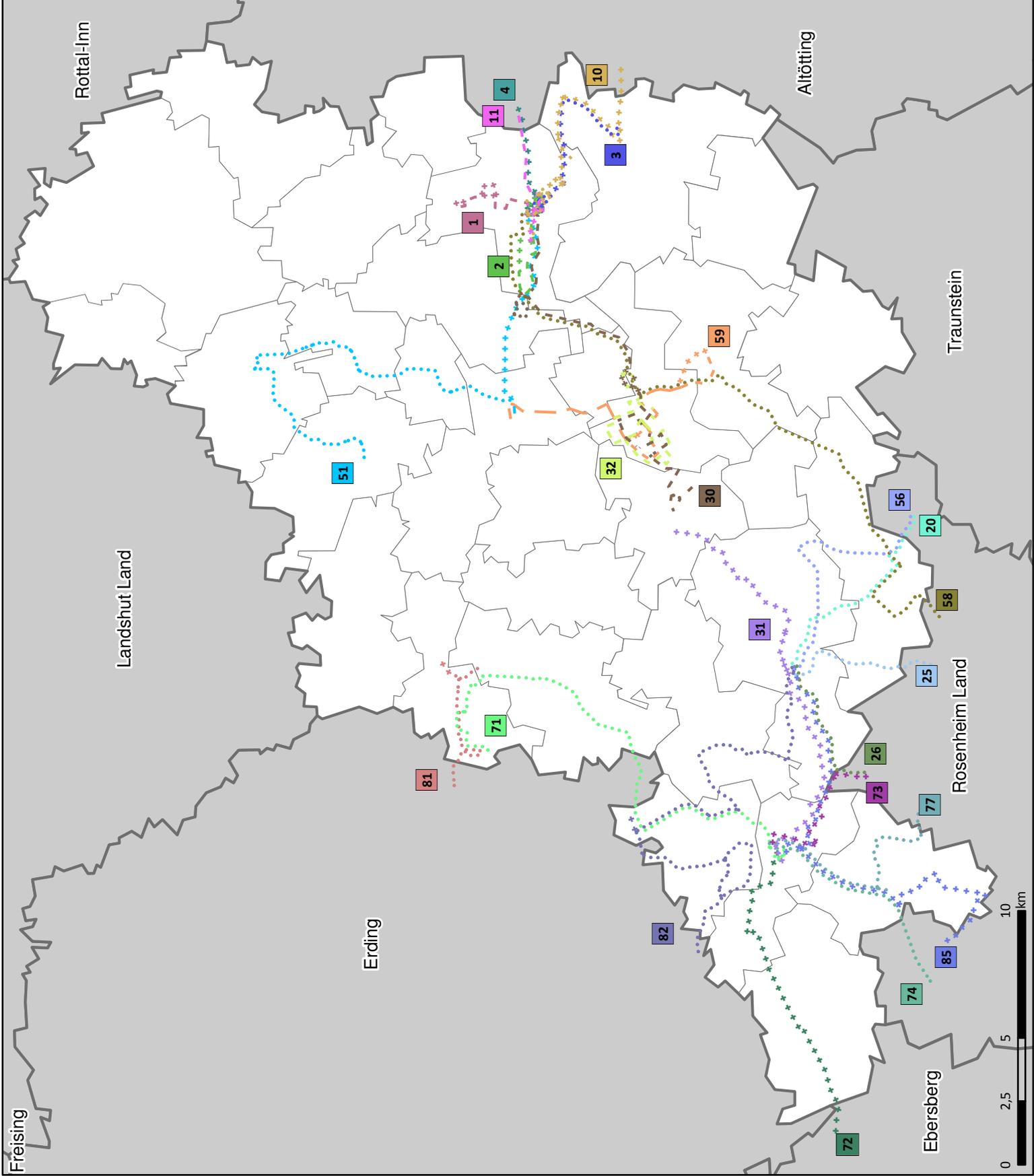
Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)



Karten-Nr.: 25

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



ÖPNV Angebot je Linie

Sonntag

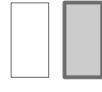
(Stand: Fahrplan 2015)

Buslinien

1	36	59
2	45	60
3	46	67
4	47	70
10	48	71
11	49	72
12	50	73
20	51	74
22	52	76
25	53	77
26	54	81
30	55	82
31	56	83
32	57	84
33	58	85
34		

Angebot im Busverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

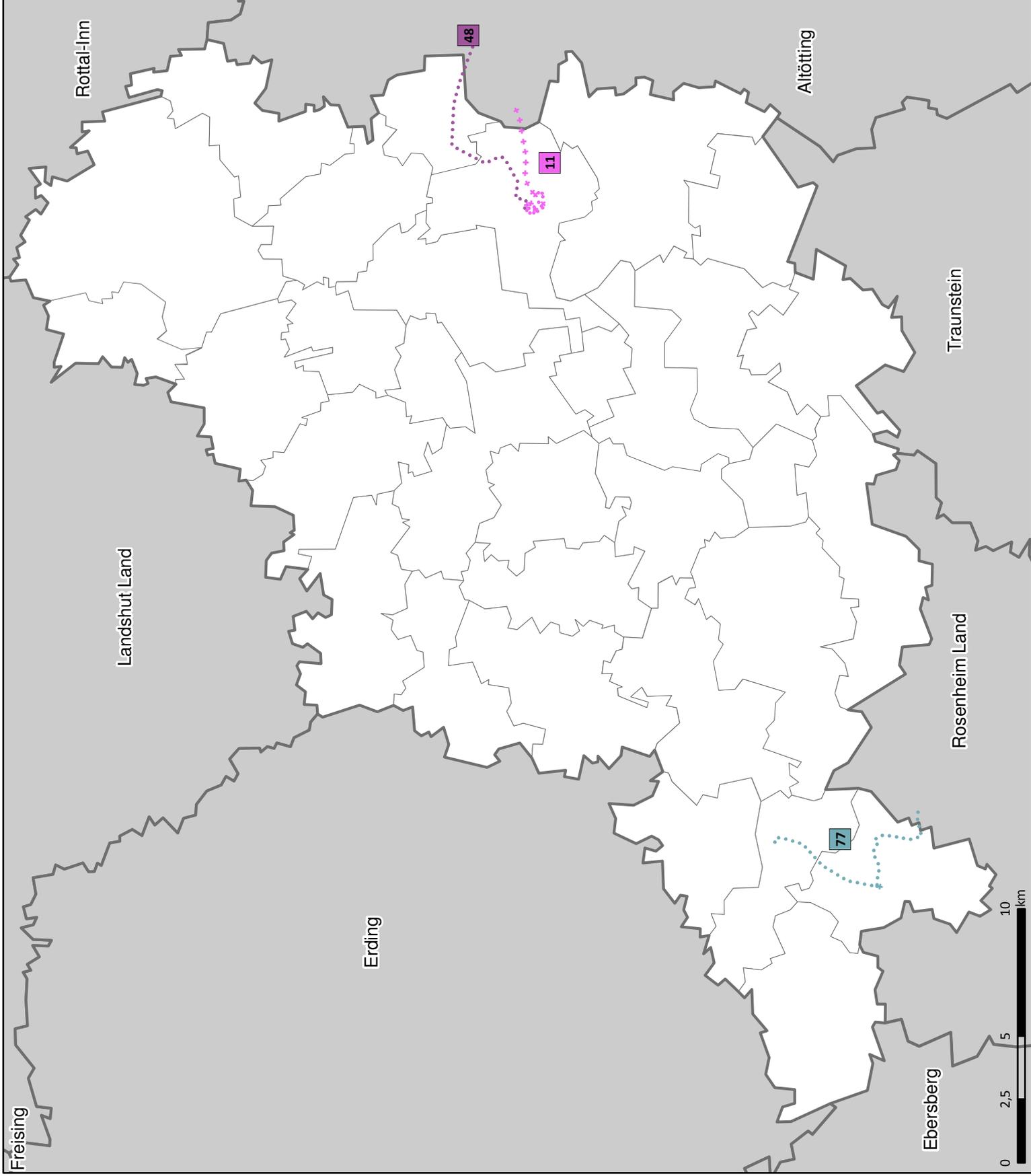
.....	0,01 - 2,00
+++++	2,01 - 5,00
-----	5,01 - 10,00
----	10,01 - 25,00
—	> 25,00



Karten-Nr.: 26

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



SPNV Angebot Bedienungshäufigkeit

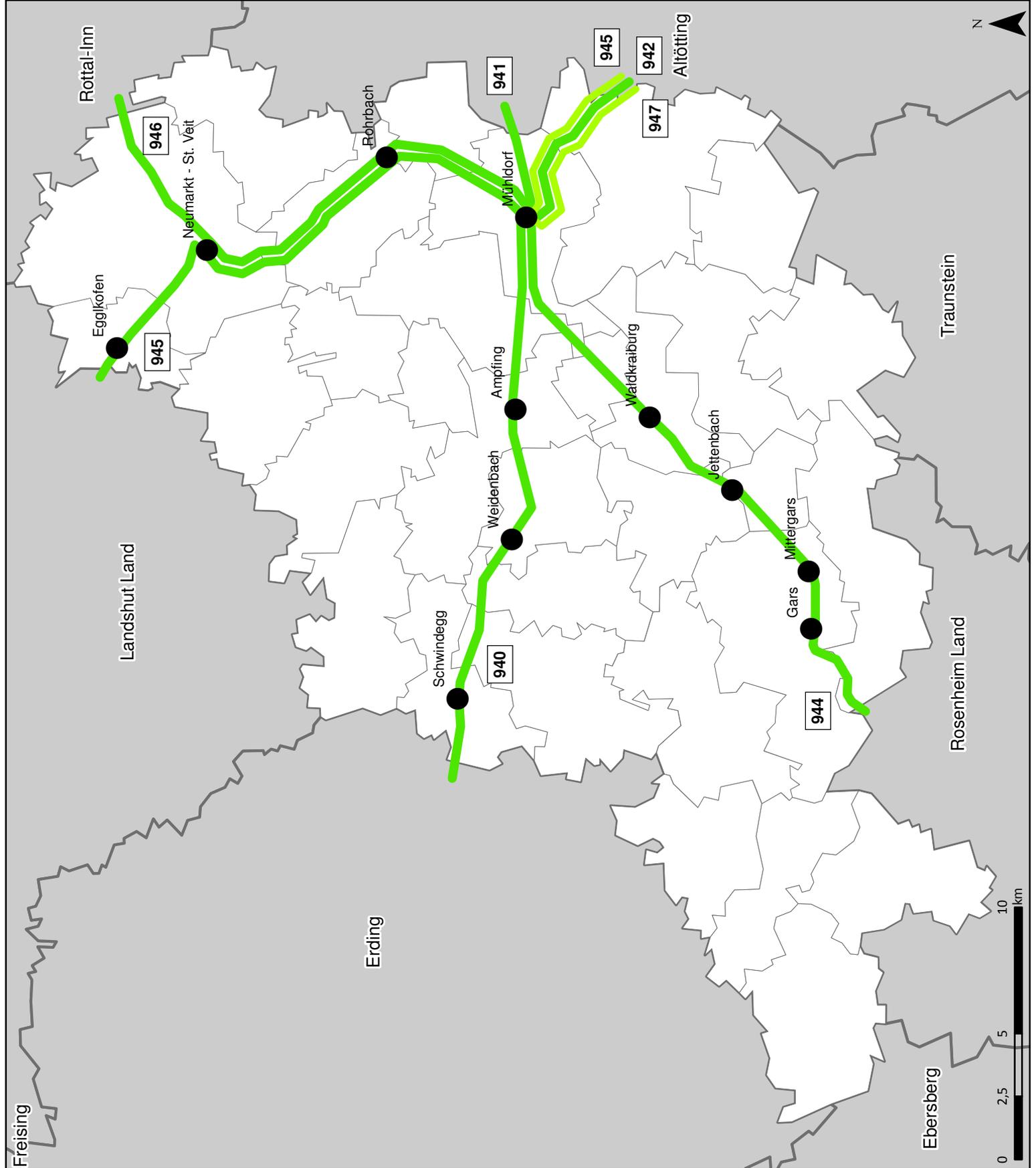
Montag bis Freitag an Schultagen
(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Bahnlinienverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- ≤ 100

- Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 27
Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn



SPNV Angebot Bedienungshäufigkeit

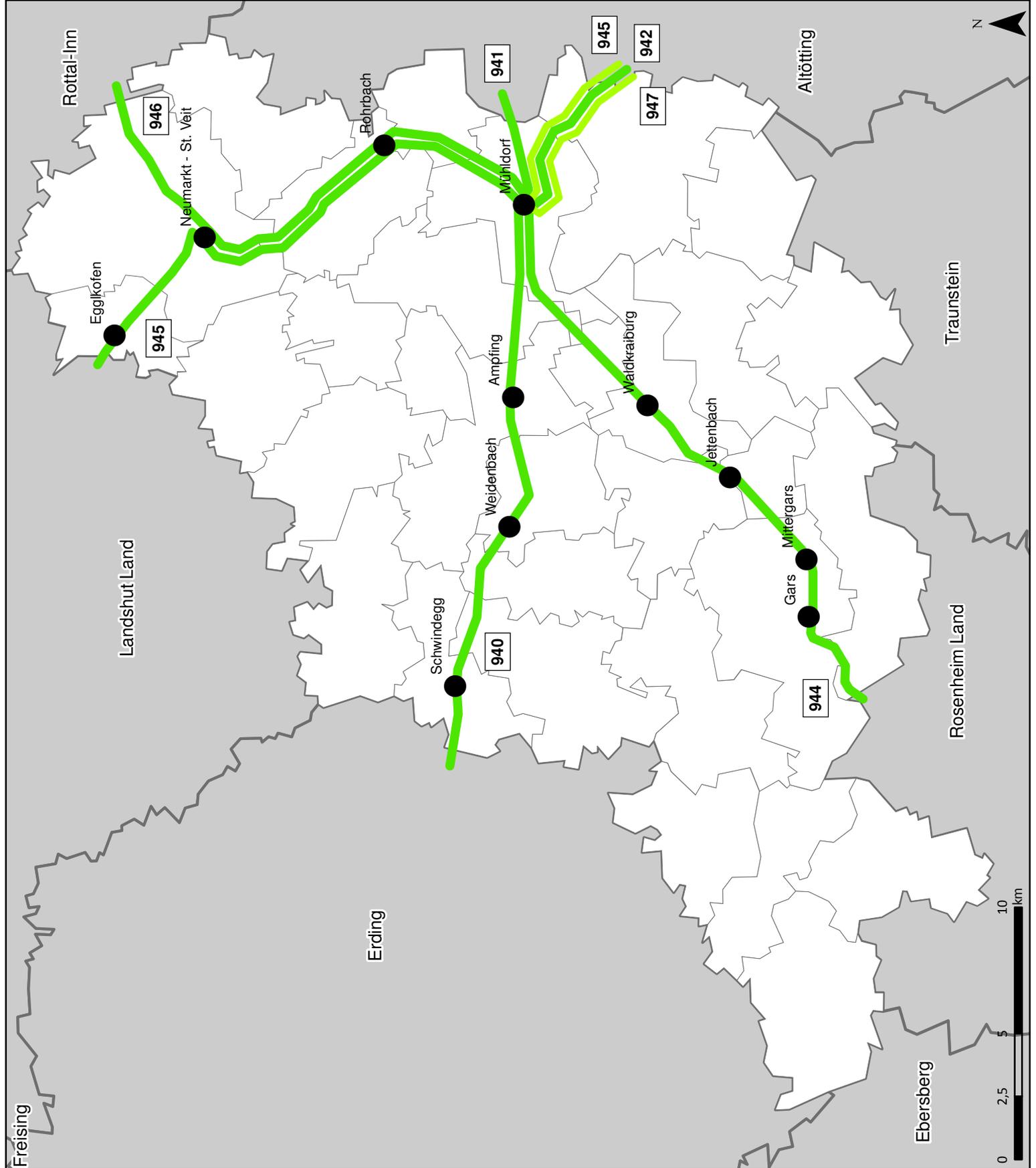
Montag bis Freitag in den Ferien
(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Bahnlinienverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- ≤ 100

- Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 28
Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn



SPNV Angebot Bedienungshäufigkeit

Montag bis Freitag
in den Ferien nach 19:30 h
(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Bahnlinienverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

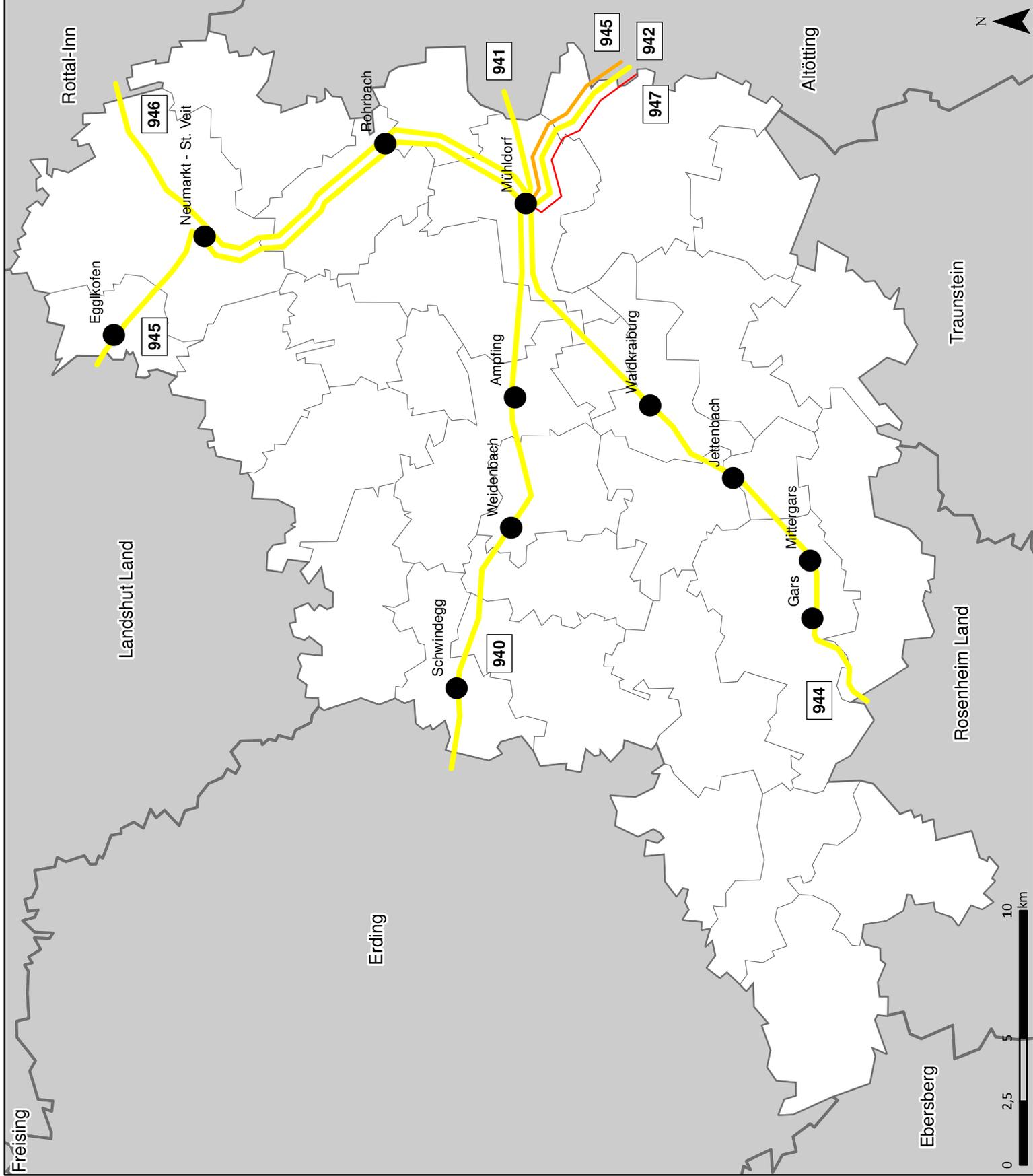
- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- ≤ 100

- Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 29

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



SPNV Angebot Bedienungshäufigkeit

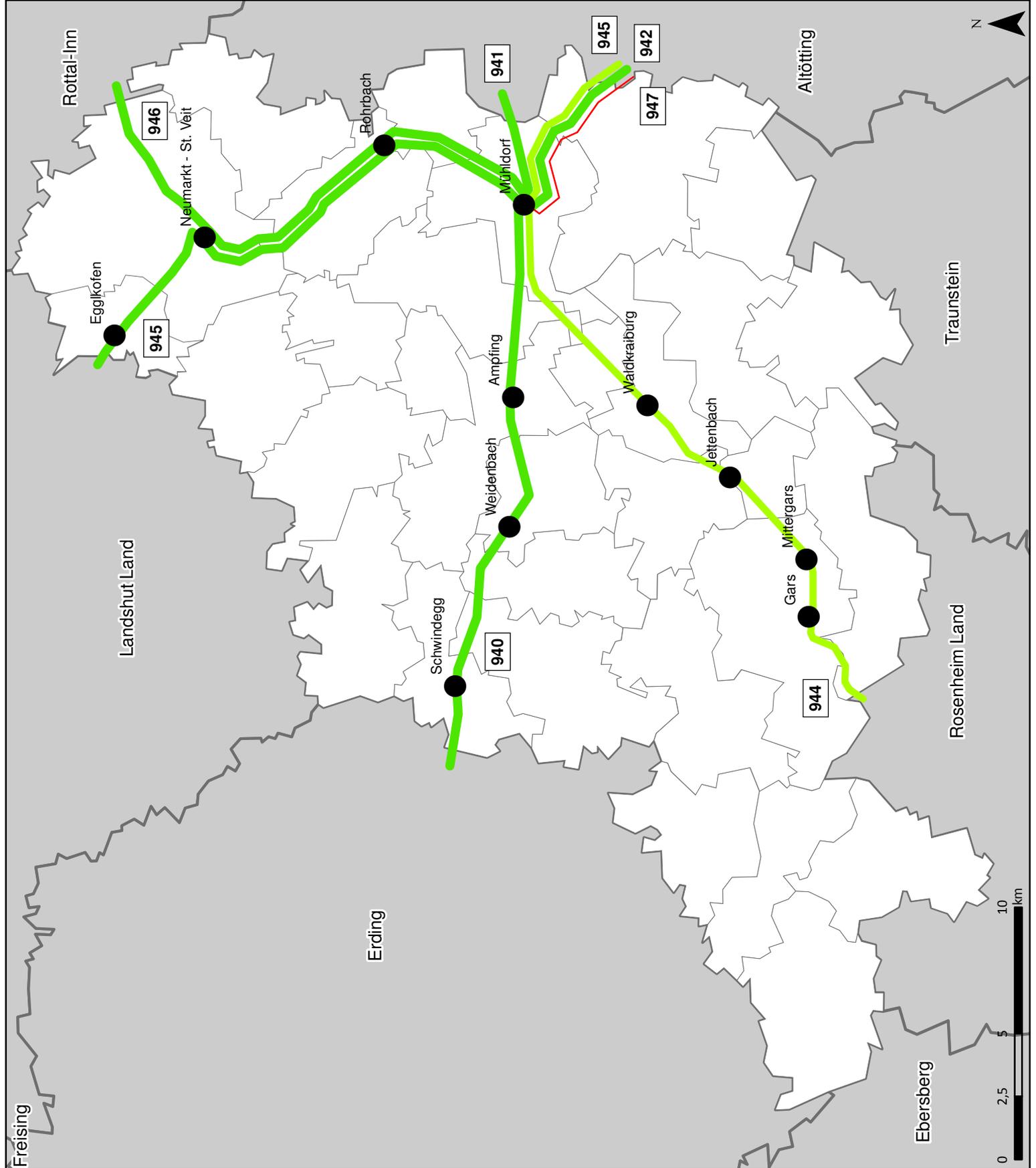
Samstag
(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Bahnlinienverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- ≤ 100

- Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 30
Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn



SPNV Angebot Bedienungshäufigkeit

Sonntag

(Stand: Fahrplan 2015)

Angebot im Bahnlinienverkehr
(Fahrtenzahl je Tag)

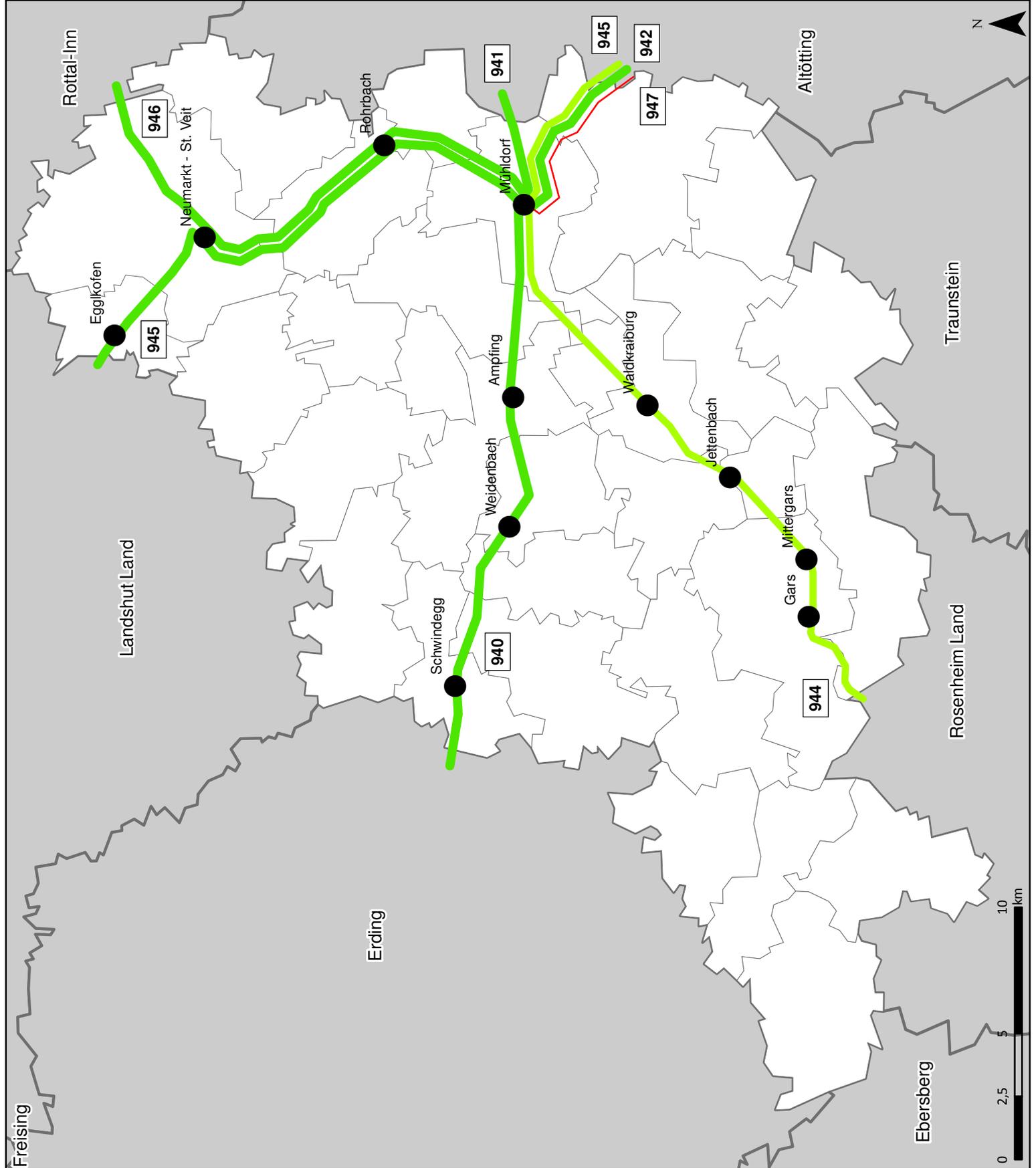
- 0,01 - 2,00
- 2,01 - 5,00
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- ≤ 100

- Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 31

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.2.3 Räumliche Erschließung

Mit der Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt eine Überprüfung, in welchem Umfang relevante Siedlungsgebiete durch die Einzugsbereiche bestehender Haltestellen abgedeckt werden. Die Analyse der räumlichen Erschließung trifft dagegen keine Aussage bezüglich der Angebotsqualität oder des Angebotsumfangs an bestehenden Haltestellen.

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14]. Hier wird bei den Einzugsbereichen zwischen Grenz- und Richtwerten unterschieden, die Werte werden jeweils in Metern Luftlinie angegeben. Die Grenzwerte stellen eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Richtwerte orientieren sich dagegen an einem guten ÖPNV-Angebot.

Als Einzugsbereiche werden in der vorliegenden Untersuchung – in Anlehnung an den bestehenden Nahverkehrsplan – die Richtwerte angesetzt. Dabei sind gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] alle Ortsteile ab 200 Einwohner zu berücksichtigen.

Weiterhin erfolgt in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] eine Differenzierung der Richtwerte anhand der Gebietskategorien. Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn werden der Gebietskategorie der Mittelzentren zugeordnet. Haag i.OB, Gars a. Inn, Kraiburg a. Inn, Ampfing, Schwindegg, Buchbach und Neumarkt-St. Veit zählen zur Kategorie der Unter- und Kleinzentren. Alle verbleibenden Gemeinden sind den sonstigen Räumen zuzuordnen (vgl. Karte 1).

Als Richtwerte wurden in allen Gebietskategorien für Bushaltestellen Einzugsbereiche von 400m festgelegt, für Bahnhöfen wurden in Mittel-, Unter- und Kleinzentren Einzugsbereiche von 600m definiert und in sonstigen Räumen von 800m (Abbildung 2). Eine weitere Unterteilung der Raumkategorien in Kernbereiche, Gebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte etc. erfolgt nicht, da eine Zuordnung zu diesen Teilgebieten in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [14] offen bleibt und eine derart feine Differenzierung durchaus auch inhaltlich umstritten ist.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab ¹¹	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Abbildung 2 Einzugsbereiche gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14]

In Karte 32 werden alle relevanten ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe in Ortsteilen ab 200 Einwohnern betrachtet, die an Schultagen bedient werden. Demnach ergeben sich im Schülerverkehr (Bedienung an Schultagen) nur einige vereinzelte Defizite.

Karte 33 zeigt die Haltestellenabdeckung, die sich bei Ansatz der Richtwerte auf alle im Ferienfahrplan bedienten relevanten ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe in Ortsteilen ab 200 Einwohnern ergibt. Mit wenigen Ausnahmen ist hier auch für den Jedermannverkehr (Bedienung in den Ferien) eine weitestgehend flächenhafte Haltestellenerschließung im Landkreis Mühldorf a. Inn gegeben.

Haltestellenerschließung Schultage

Mittel- bis Kleinzentren

-  Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 600 m

sonstige Räume

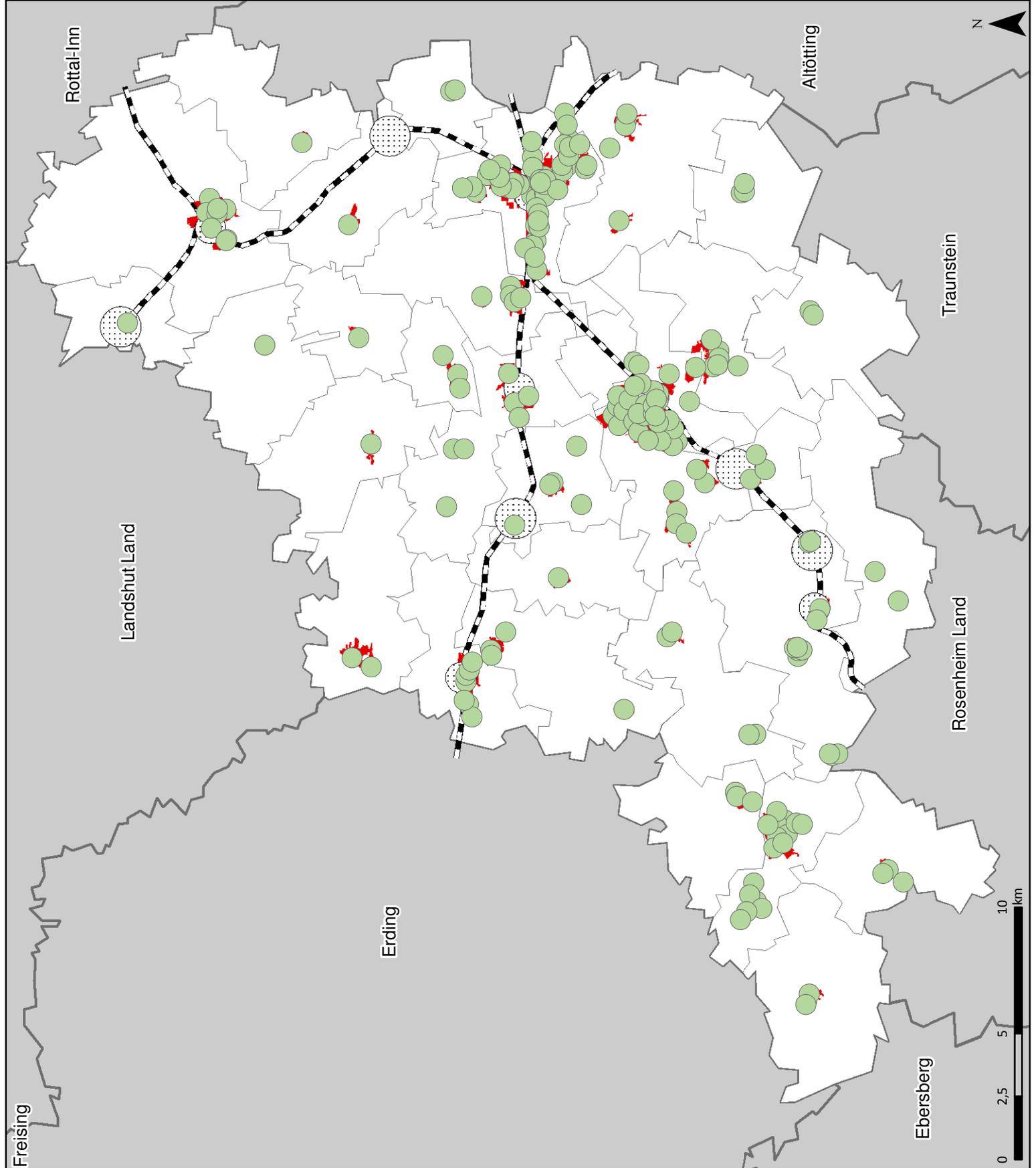
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 800 m

 Siedlungsflächen
(mind. 200 EW)

 Bahnlinie

 Gemeindegrenze

 Nachbarlandkreise



Karten-Nr.: 32

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Befragung der Schulen und
Schulwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

Haltestellenerschließung Ferien

Mittel- bis Kleinzentren

-  Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 600 m

sonstige Räume

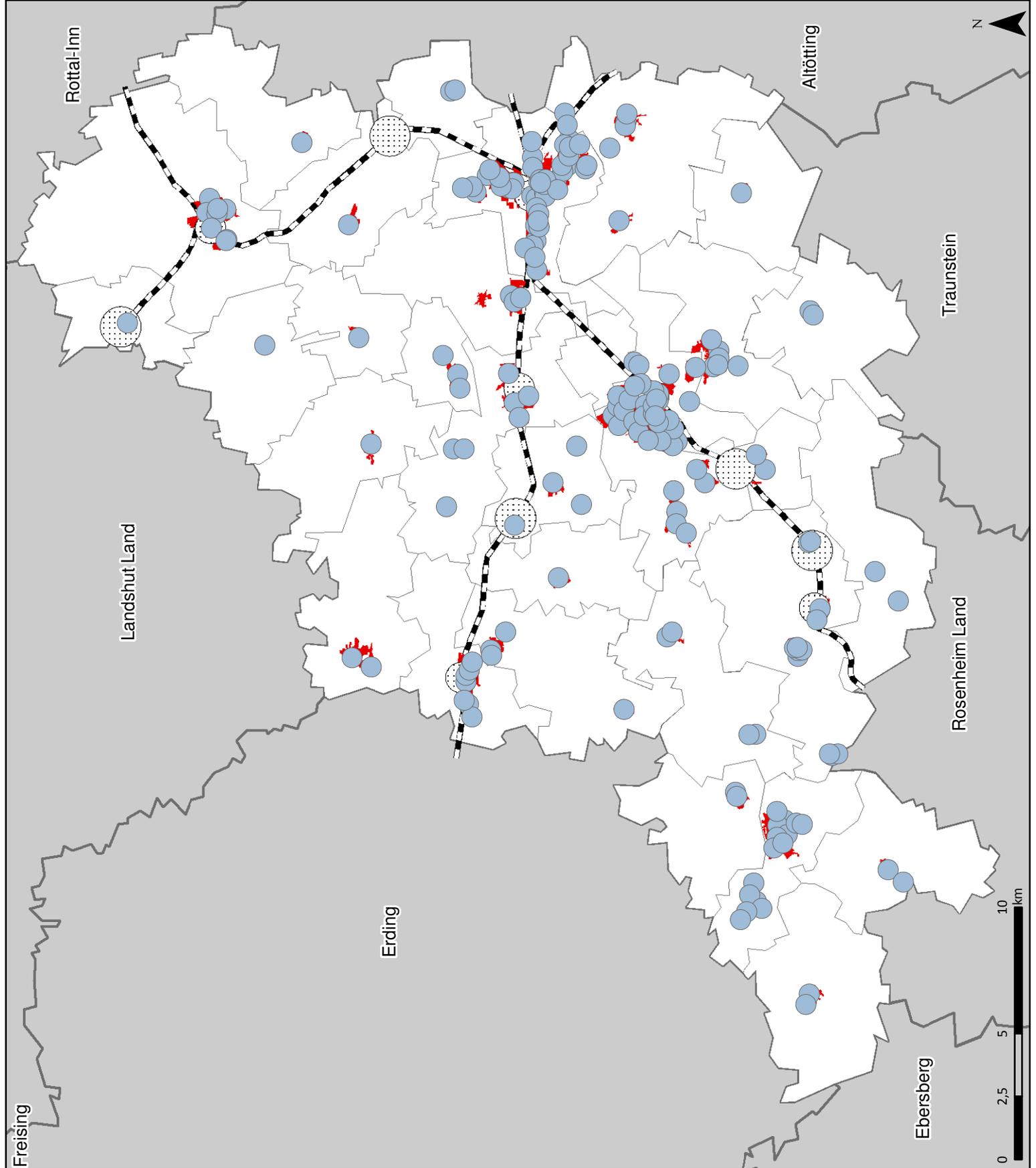
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
-  Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 800 m

-  Siedlungsflächen
(mind. 200 EW)
-  Bahnlinie
-  Gemeindegrenze
-  Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 33

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.2.4 Fahrzeuge im ÖPNV / freigestellten Schülerverkehr

Im Rahmen der Befragung der Verkehrsunternehmen erfolgte auch eine Aufnahme von Angaben zu eingesetzten Fahrzeugen bei den Unternehmern im Landkreis. Es sind lediglich von 15 Verkehrsunternehmen hierzu Angaben eingegangen. Somit decken die Auswertungen nicht alle im Landkreis eingesetzte Fahrzeuge ab. Die Ergebnisse dieser eingegangenen Rückmeldungen sind nachfolgend dargestellt.

Von den insgesamt 469 benannten Fahrzeugen werden 20% nur im allgemeinen ÖV und 12% nur im freigestellten Schülerverkehr (FSV) eingesetzt. 25% der Fahrzeuge werden, abhängig vom Bedarf, im ÖV und im FSV eingesetzt (Abbildung 3).

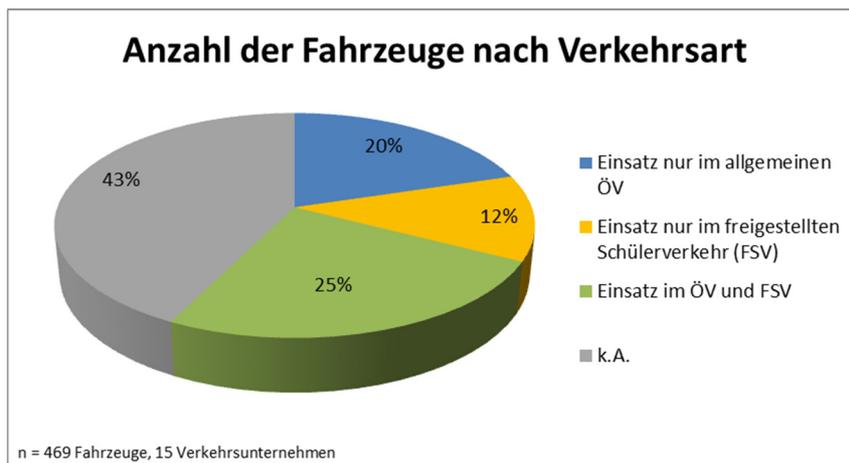


Abbildung 3 Anzahl der Fahrzeuge nach Verkehrsart

Den Anteil verschiedener Fahrzeugarten an den Fahrzeugen zeigt Abbildung 4. Dabei überwiegen v.a. 8-Sitzer, Überland- und Reisebusse.

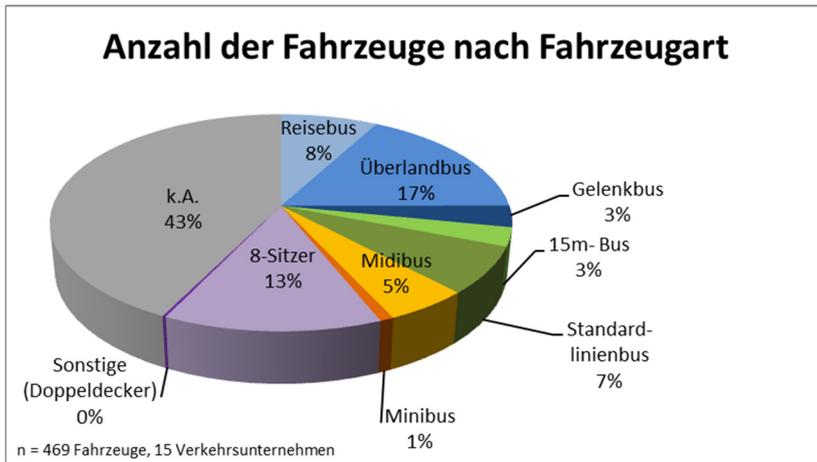


Abbildung 4 Anzahl der Fahrzeuge nach Fahrzeugart

Das Durchschnitts- sowie Höchstalter der Fahrzeuge nach Fahrzeugart ist in Tabelle 8 dargestellt. Auf Grundlage der Befragung der Verkehrsunternehmen fehlen jedoch die Altersangaben häufig.

	Durchschnitts-/Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge in Jahren und nach Fahrzeugart									
	Reisebus	Überlandbus	Gelenkbus	15m- Bus	Standardlinienbus	Midibus	Minibus	8-Sitzer	Sonstige (Doppeldecker)	k.A.
Verkehrsunternehmen A	10/10	10/10	-/-	-/-	-/-	8/11	11/13	6/8	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen B	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	4/5	-/-	4/8	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen C	-/-	9/12	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen D	k.A./k.A.	k.A./k.A.	-/-	k.A./k.A.	-/-	k.A./k.A.	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen E	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen F	17/17	13/18	-/-	-/-	k.A./15	13/13	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen G	-/-	4/8	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen H	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	-/-	-/-	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	k.A./k.A.	-/-
Verkehrsunternehmen I	10/10	6/6	-/-	8/8	-/-	1/1	-/-	9/9	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen J	4/7	6/10	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen K	8/k.A.	-/-	-/-	-/-	10/k.A.	8/k.A.	12/12	7/k.A.	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen L	7/7	8/8	15/15	k.A./8	k.A./12	10/10	-/-	k.A./5	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen M	-/-	-/-	3,5/9	6/6	3,5/5	1,5/3	-/-	-/-	-/-	-/-
Verkehrsunternehmen N	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	k.A./k.A.
Verkehrsunternehmen O	-/-	-/-	-/-	-/-	10/12	-/-	-/-	5/5	-/-	-/-

* Durchschnittsalter aller Busse 5,5 Jahre

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 8 Durchschnitts- und Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge nach Fahrzeugart

Die Auswertungen zur Abgasnorm der Fahrzeuge zeigen Abbildung 5 und Abbildung 6. Darin wird deutlich, dass Euro IV-Fahrzeuge am häufigsten vertreten sind.

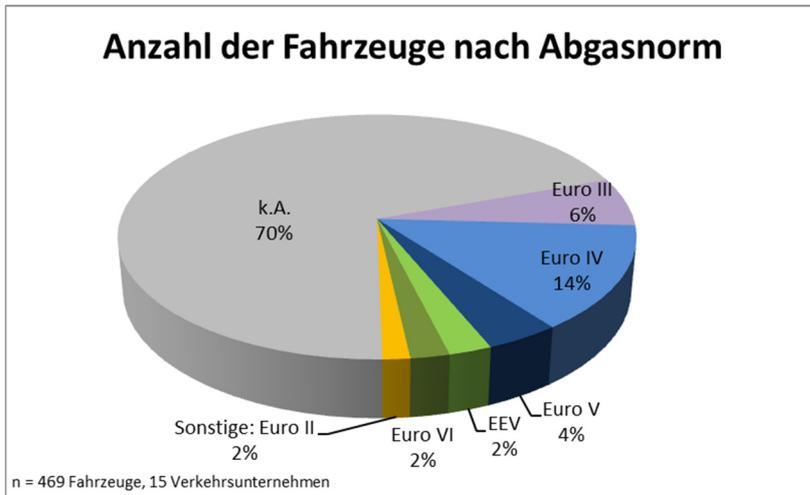


Abbildung 5 Anzahl der Fahrzeuge nach Abgasnorm

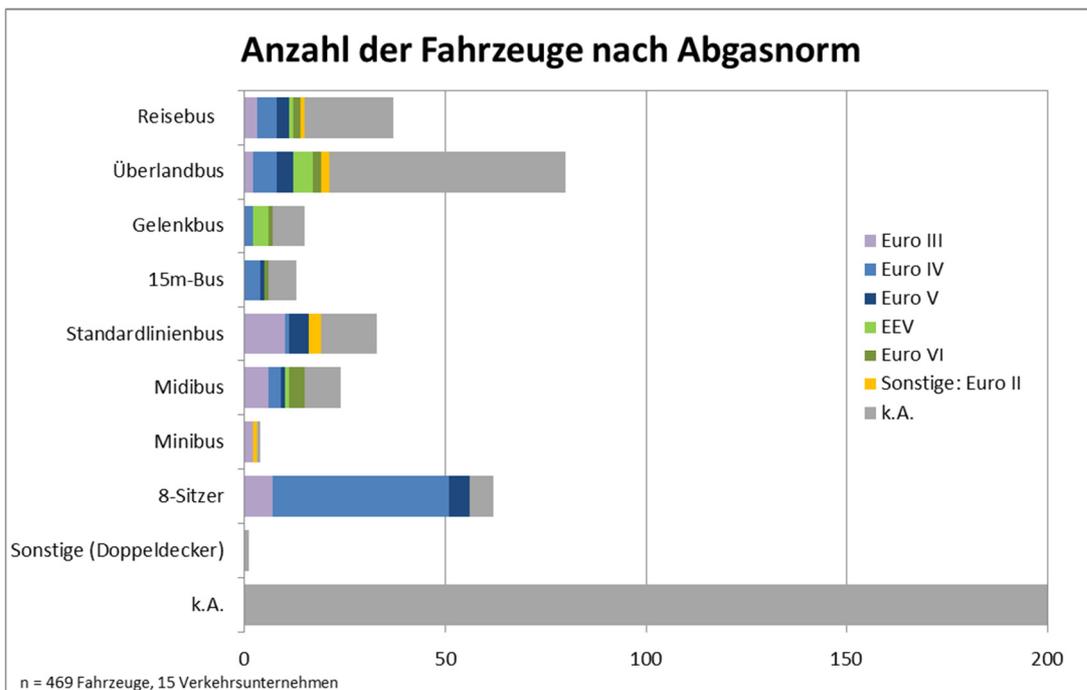


Abbildung 6 Anzahl der Fahrzeuge nach Abgasnorm und Fahrzeugtyp

Bezogen auf die Ausstattungsmerkmale wurden Kriterien der Erreichbarkeit der Fahrzeuge, der technischen Ausstattung sowie der behindertengerechten Ausstattung abgefragt. Die Auswertungen der erhobenen Daten zeigen Tabelle 9 und Tabelle 10.

Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

	Anzahl der Busse	Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge										
		Erreichbarkeit			techn. Ausstattung							
		Handy	Betriebs-funk	Sonstiges	Lautsprecher-anlage	autom. Haltestellen-ansage	Fahrtziel-anzeige außen	Haltestellen-anzeige innen	Fahrschein-drucker	RBL-gerechter Bordrechner	Klimati-sierung	
Verkehrsunternehmen A	10	10	0	0	5	0	0	0	0	0	0	10
Verkehrsunternehmen B	34	34	0	0	2	0	0	2	0	0	0	30
Verkehrsunternehmen C	3	0	0	0	3	0	1	0	2	2	0	0
Verkehrsunternehmen D	15	15	0	0	15	0	0	0	10	0	0	15
Verkehrsunternehmen E	70	70	70	0	70	70	70	70	70	70	70	70
Verkehrsunternehmen F	8	8	0	0	8	1	4	4	0	0	0	7
Verkehrsunternehmen G	5	5	0	0	5	0	0	0	5	0	0	5
Verkehrsunternehmen H	51	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsunternehmen I	5	5	0	2	3	2	2	1	3	2	2	5
Verkehrsunternehmen J	4	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4
Verkehrsunternehmen K	33	33	0	0	13	0	4	0	19	0	0	32
Verkehrsunternehmen L	12	12	0	0	7	3	4	0	4	4	4	4
Verkehrsunternehmen M	16	16	16	0	16	0	16	0	16	0	0	9
Verkehrsunternehmen N	200	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsunternehmen O	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	469	215	86	2	151	76	101	77	129	78	191	

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 9 Erreichbarkeit und technische Ausstattung der Fahrzeuge

	Anzahl der Busse	Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge					
		behindertengerechte Ausstattung					
		Niederflur-fahrzeuge	mit Kneeling	Low-Entry Fahrzeuge	mit Hublift	1 zuge-lassener Roll-stuhlplatz	2 zuge-lassene Roll-stuhlplätze
Verkehrsunternehmen A	10	0	0	0	0	0	0
Verkehrsunternehmen B	34	0	0	0	10	6	5
Verkehrsunternehmen C	3	0	0	0	0	0	0
Verkehrsunternehmen D	15	0	0	0	9	0	8
Verkehrsunternehmen E	70	nach Anforderung	70	0	70	0	70
Verkehrsunternehmen F	8	3	3	0	0	1	2
Verkehrsunternehmen G	5	0	0	0	5	5	0
Verkehrsunternehmen H	51	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsunternehmen I	5	0	0	1	1	2	0
Verkehrsunternehmen J	4	0	0	0	1	0	0
Verkehrsunternehmen K	33	0	0	0	0	0	0
Verkehrsunternehmen L	12	2	2	0	2	4	0
Verkehrsunternehmen M	16	13	10	0	3	16	0
Verkehrsunternehmen N	200	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsunternehmen O	3	0	0	0	0	0	0
Summe	469	18	85	1	101	34	85

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 10 behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge

Insgesamt konnten, gerade bei den großen Verkehrsunternehmen, kaum detailliertere Aussagen durch die Befragung gewonnen werden, so dass die vorliegende Auswertung den Fahrzeugbestand im Landkreis nur fragmentarisch wiedergibt.

2.2.5 Haltestellenaufnahme

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes erfolgte im Frühjahr 2019 auch eine umfassende Aufnahme aller ÖPNV-Haltestellen im Landkreis Mühldorf a. Inn. Gerade im Hinblick auf die Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes und die damit verbundene Forderung nach Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 (vgl. Kapitel 5.4) wurden auch Merkmale der Barrierefreiheit an den Haltestellen erfasst. Neben der Aufnahme baulicher Faktoren wurden auch zahlreiche Merkmale der Kennzeichnung, Information und Haltestellenausstattung aufgenommen. Zudem erfolgte eine fotografische Dokumentation sowie eine Erfassung der räumlichen Lage. Der Erfassungsbogen ist in Anlage 15 dargestellt, die Ergebnisse werden dem Landkreis Mühldorf a. Inn als Haltestellendatenbank zur Verfügung gestellt.

Auch für die Bahnhöfe im Landkreis Mühldorf a. Inn erfolgte auf Basis der BEG-Stationsdatenbank [15] eine Auswertung zur Barrierefreiheit, die in Karte 36 zusammengefasst ist.

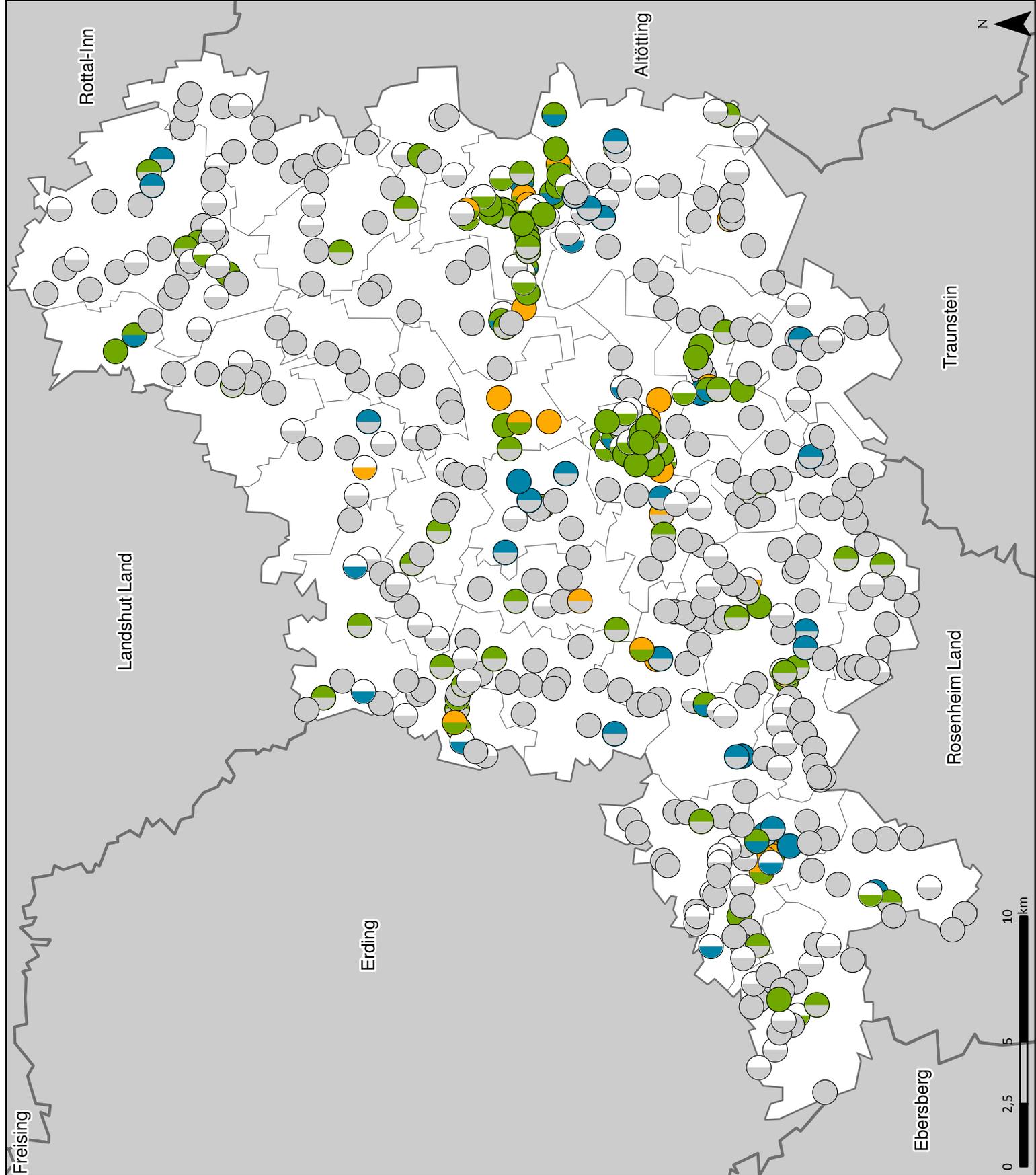
Bordhöhe an Haltestellen

(Stand: Frühjahr 2019)

- Bordhöhe (richtungsbezogen)
- <10 cm
 - 10 - 15 cm
 - ≥ 16 cm
 - kein Hochbord
 - Haltestelle nur in einer Richtung

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 34
Quelle: Haltestellenerfassung



Wartehäuschen an Haltestellen

(Stand: Frühjahr 2019)

- Wartehäuschen (richtungsbezogen)
- kein Wartehäuschen vorhanden
 - Wartehäuschen vorhanden
 - Haltestelle nur in einer Richtung

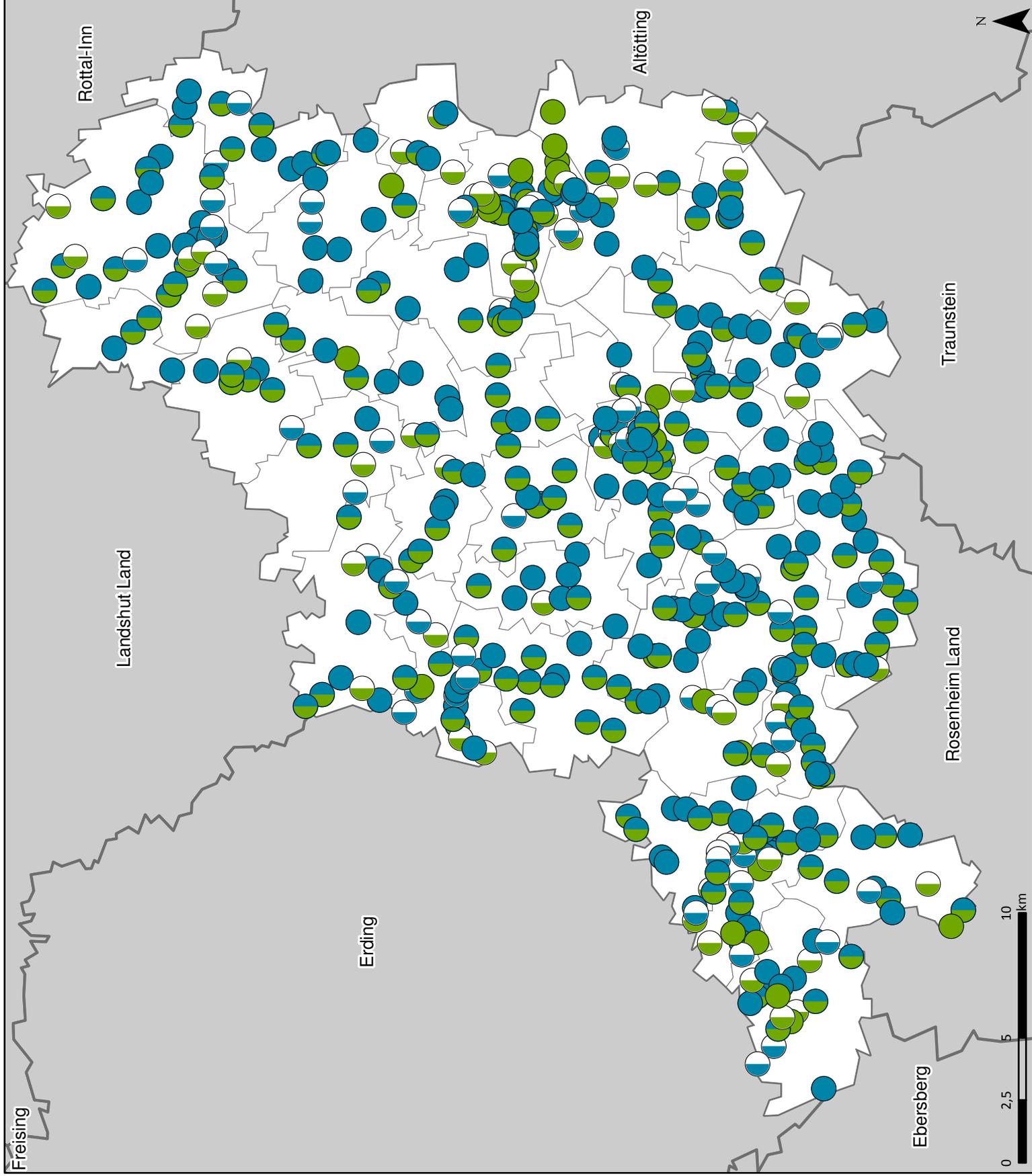


- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise



Karten-Nr.: 35

Quelle: Haltestellenerfassung



Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Landkreis Mühldorf (Stand: 2019)

Barrierefreiheit

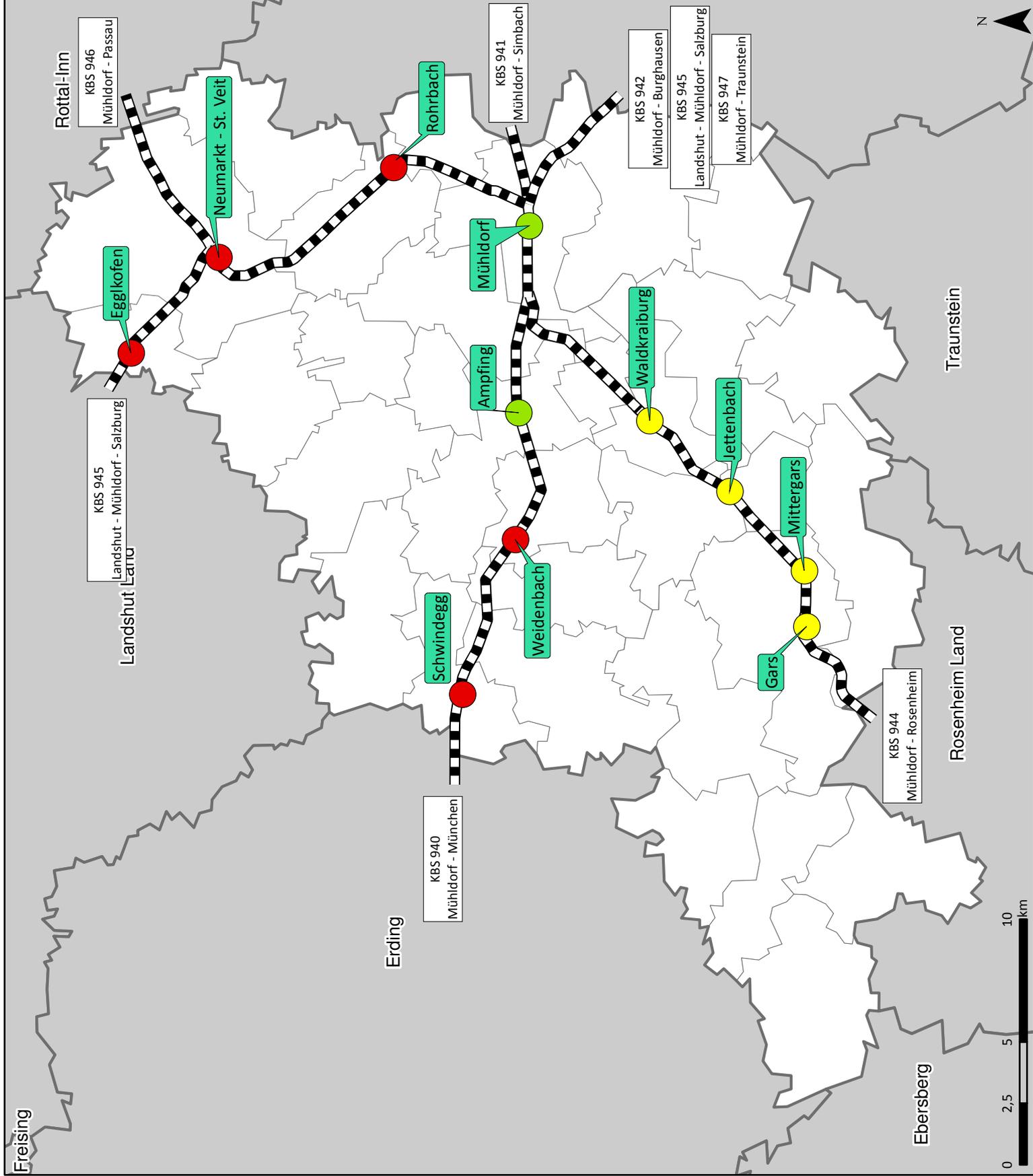
- Station vollständig barrierefrei
- Station z.T. barrierefrei
- Weg zum Bahnsteig barrierefrei
- Bahnsteige nur mit Bahnpersonal erreichbar
- Station nicht barrierefrei
- k.A.

- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 36

Quelle: Stationsdatenbank BEG

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.2.6 Organisation des ÖPNV, Information und Tarifsystem

Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn ist der Landkreis Mühldorf a. Inn, wobei die Aufgabenträgerschaft für die Stadtverkehre Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn den jeweiligen Städten übertragen wurden.

Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt 10 Konzessionsinhabern (Stand 2018). Seit 01.01.2001 besteht die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Mühldorf (VLMÜ), der seit 2003 nachfolgende acht Verkehrsunternehmen angehören:

- Brodschelm Verkehrsbetrieb GmbH
- Elite-Reisen Vorderobermeier GmbH
- Verkehrsunternehmen Josef Kalb
- Perseus-Reisen GmbH
- RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- S. u. C. Vorderobermeier GmbH & Co. KG
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH
- Verkehrsbetrieb Isenquelle Maitenbeth OHG

Auf allen Linien der beteiligten Verkehrsunternehmen der VLMÜ gilt seit 2001 ein Einheitstarif, d.h. ein Fahrausweis ist innerhalb seines Geltungsbereiches auf allen Linienfahrten der Partnerunternehmen gültig. Die Tarifberechnung erfolgt dabei auf Basis eines Wabenplanes für das Gebiet der VLMÜ, d.h. jede Haltestelle des Tarifgebietes wird dabei einer Wabe zugeordnet und der Fahrpreis errechnet sich auf Grundlage der durchfahrenen Waben, die tatsächlich zurückgelegte Strecke ist damit nicht relevant.

Aktuell wird, gemäß den Ergebnissen der Befragung der Verkehrsunternehmen (Tabelle 11), keine Linie als Rufbus oder in differenzierter Bedienungsform betrieben. Neben dem Fahrplanheft des Landkreises Mühldorf a. Inn werden von den Verkehrsunternehmen als Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV v.a. Homepages der Verkehrsunternehmen oder auch der Bahn bzw. über den Bayern-Fahrplan genannt sowie Geschäftsstellen und Büroräume der Verkehrsunternehmer. Fahrkarten können vorwiegend im Bus gekauft werden, gerade bei den größeren Verkehrsunternehmen werden aber auch die Geschäftsstelle der VLMÜ sowie weitere Büros benannt. Neben dem Büro der VLMÜ in Mühldorf a. Inn wird von den meisten Verkehrsunternehmern jedoch kein Kundencenter betrieben.

Technische Voraussetzungen für die Beförderungsorganisation und Fahrgastinformation auf Grundlage eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind lediglich bei den größeren Unternehmen gegeben.

	Organisation des ÖPNV				
	Betrieb einer Linie als Rufbus	Informationsangebot des Verkehrsunternehmens	Möglichkeiten zum Fahrkartenkauf	Betrieb eines Kundencenters	techn. Voraussetzungen für Beförderungsorganisation und Fahrgastinformation
Verkehrsunternehmen A	nein	-	Im Bus	nein	-
Verkehrsunternehmen B	nein	-	-	nein	-
Verkehrsunternehmen C	nein	Aushang an Haltestellen Internet	Im Bus	nein	RBL
Verkehrsunternehmen D	nein	VLMÜ-Geschäftsstelle Busfahrer telefonisch	Geschäftsstelle VLMÜ Im Bus	nein	k.A.
Verkehrsunternehmen E	nein	VLMÜ/VU-Geschäftsstelle Busfahrer Internet telefonisch Bayern-Fahrplan DB	Im Bus Geschäftsstelle VLMÜ und DB	VLMÜ-Geschäftsstelle VU	Vorbereitungen für diese Bausteine sind vorhanden, aber die Finanzierung für den Ausbau ist noch nicht gesichert
Verkehrsunternehmen F	nein	Homepage Flyer Aushang an Haltestellen ÖPNV-Fahrplanheft	Im Bus Reisebüro	VU	-
Verkehrsunternehmen G	nein	VLMÜ-Geschäftsstelle Büro Busfahrer Homepage	KOM WOM Büro	VLMÜ-Geschäftsstelle	-
Verkehrsunternehmen H	nein	VLMÜ-Geschäftsstelle Internet Busfahrer telefonisch	Geschäftsstelle VLMÜ Im Bus	VU	Anschlussicherung RBL
Verkehrsunternehmen I	nein	VU telefonisch Busfahrer	RVO	nein	k.A.
Verkehrsunternehmen J	nein	Fahrplanaushang telefonisch Busfahrer	Im Bus Landratsamt	nein	k.A.
Verkehrsunternehmen K	nein	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verkehrsunternehmen L	nein	k.A.	k.A.	nein	k.A.
Verkehrsunternehmen M	nein	Internet telefonisch Busfahrer	KOM Büro	VLMÜ-Geschäftsstelle	-
Verkehrsunternehmen N	nein	VLMÜ-Geschäftsstelle Internet Fahrplanaushang	Geschäftsstelle VLMÜ Im Bus	nein	Anschlussicherung Einbindung in DEFAS RBL
Verkehrsunternehmen O	nein	-	-	nein	-

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 11 Organisation des ÖPNV

Insgesamt konnten, gerade bei den großen Verkehrsunternehmen, kaum detailliertere Aussagen durch die Befragung gewonnen werden, so dass die vorliegende Auswertung den Fahrzeugbestand im Landkreis sowie die Organisation des ÖPNV nur fragmentarisch wiedergibt.

Konkrete Planungen zu Fahrplanänderungen liegen gemäß den Angaben der Verkehrsunternehmer

größtenteils nicht vor. Ausnahme ist hier die Stadt Waldkraiburg, dort wurde der Betrieb des Stadtbusses durch die Stadtwerke zum 31.12.2015 eingestellt. In der Folge hat zunächst das Verkehrsunternehmen Hofstetter Reisen den Stadtbusbetrieb eigenwirtschaftlich übernommen. Nachdem für die Firma Hofstetter der Betrieb auf Dauer nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben war, wird seit August 2017 der Stadtbus von der Firma Hinmüller betrieben.

2.2.7 Umsteigemöglichkeiten Bus-Bahn

Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen an den meisten Bahnhöfen im Landkreis Mühlendorf a. Inn. Es erfolgt für alle Bahnhöfe im Landkreis eine qualitative Überprüfung, ob und mit welchen Linien an den SPNV-Haltestellen eine Bedienung durch den ÖPNV vorliegt und in welcher Entfernung die nächste Haltestelle des ÖPNV zu erreichen ist.

Der Bahnhof Ampfing wird mit dem direkt am Bahnhof liegenden Busbahnhof Ampfing an den ÖPNV angeschlossen. Der Busbahnhof wird Montag bis Freitag mit einem Fahrtenpaar im Schülerverkehr der Linie 36, wenigen Fahrten der Linien 50 und 57, Fahrten der Linie 51 und 60 (vorrangig im Schülerverkehr) und 1,5 Fahrtenpaaren im Schülerverkehr der Linie 55 bedient. Die Linie 59 bedient den Busbahnhof Montag bis Freitag stündlich. Am Samstag verkehren am Busbahnhof lediglich die Linien 51 mit zwei Fahrtenpaaren und 59 mit sechs Fahrtenpaaren.

Der Bahnhof Egglkofen ist nicht direkt an eine ÖPNV-Haltestelle angeschlossen. Die nächstgelegene Haltestelle befindet sich mit der Haltestelle Egglkofen Schule in ca. 800 Meter Entfernung.

Der Bahnhalt Gars a. Inn liegt außerhalb des Hauptortes im Ortsteil Gars-Bahnhof und wird über die direkt am Bahnhof liegende Haltestelle Gars a. Inn Bf. an den ÖPNV angeschlossen. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag mit wenigen Fahrten durch die Linie 20, ein Fahrtenpaar im Schülerverkehr der Linie 31 und jeweils wenige Fahrten der Linien 52, 56 und 72 bedient. Am Samstag wird die Haltestelle mit jeweils einem Fahrtenpaar von den Linien 20 und 56 angefahren.

Der Bahnhalt Jettenbach liegt westlich des Hauptortes und wird über die Haltestelle Jettenbach Bf. an den ÖPNV angeschlossen, die die Haltestelle Montag bis Freitag mit wenigen Fahrten im Schülerverkehr bedient.

Die nächste Haltestelle zum Bahnhalt Mittergars liegt mit der Haltestelle Mittergars Abzw. in rund 100m Entfernung. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag durch die Linie 52 mit drei Fahrten im Schülerverkehr und durch die Linie 56 mit wenigen Fahrten bedient. Einige weitere Anschlüsse an Fahrten der Linie 52 sind von der Haltestelle Mittergars Ort gegeben, die rund 200 Meter vom Bahnhof entfernt liegt. Am Samstag wird die Haltestelle Mittergars Abzw. mit einem Fahrtenpaar der Linie 56 an den ÖPNV angebunden.

Der Bahnhof Mühlendorf wird über die Haltestelle Mühlendorf a. Inn Bahnhof, die direkt im Bahnhofsumfeld liegt, an den ÖPNV angeschlossen. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag von allen Stadtbuslinien Mühlendorf (Linie 1 bis 4) bedient sowie von zahlreichen Regionalbuslinien (10, 11, 12, 30, 34, 36, 47, 49, 51, 53, 57, 58, 60, 69 und 71). Am Samstag verkehren an der Haltestelle ebenfalls die vier Stadtbuslinien mit einigen v.a. vormittäglichen Fahrten sowie die Regionalbuslinien 10, 11, 30, 51, 58

und 71 mit einigen Fahrten. An Sonn- und Feiertagen wird der Bahnhof Mühldorf a. Inn im ÖPNV lediglich durch Einzelfahrten auf den Linien 11 und 48 angebunden.

Der Bahnhof Neumarkt-St. Veit wird direkt über die Haltestelle Neumarkt-St. Veit Bahnhof an den ÖPNV angebunden. Bedient wird die Haltestelle Montag bis Freitag durch drei Fahrtenpaar der Linie 22, einige Fahrten der Linie 45, ein schultägliches Fahrtenpaar der Linie 46, einigen schultäglichen Fahrten der Linie 51 und einigen Fahrten der Linie 53.

Der Bahnhof Rohrbach liegt nördlich des Ortes Rohrbach im Ortsteil Rohrbach-Bahnhof und ist nicht direkt an eine ÖPNV-Haltestelle angeschlossen. Die nächstgelegene Haltestelle befindet sich mit der Haltestelle Rohrbach WH in ca. 1.100 Meter Entfernung.

Der Bahnhof Schwindegg wird direkt über die Haltestelle Schwindegg Bahnhof an den ÖPNV angebunden. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag mit vorrangig schultäglichen Fahrten der Linien 54 und 60 sowie 1,5 schultäglichen Fahrtenpaaren der Linie 71 erschlossen. Am Samstag verkehrt ein Fahrtenpaar der Linie 71.

Der Bahnhof Waldkraiburg ist über die Haltestelle Waldkraiburg Bf./Bayernbrücke direkt an den ÖPNV angebunden. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag im Stundentakt durch die Stadtbuslinie und die Linie 30 bedient, die auch am Samstag mit einigen Fahrten verkehren. In fußläufiger Entfernung (ca. 100 Meter) liegt zudem auch die Haltestelle Berliner Straße Bf., die neben der Stadtbuslinie Montag bis Freitag durch die Linien 52, 55 und 60 mit Einzelfahrten (v.a. im Schülerverkehr) und die Linie 59 etwa stündlich angefahren wird. Am Samstag verkehrt hier, neben der Stadtbuslinie, lediglich die Linie 59 mit einigen Fahrten.

Der Bahnhof Weidenbach ist über die direkt am Bahnhof liegende Haltestelle Weidenbach bei Ampfing an den ÖPNV angeschlossen. Die Haltestelle wird Montag bis Freitag mit wenigen Fahrten (v.a. Schülerfahrten) durch die Linien 54 sowie 60 bedient.

Anzumerken ist, dass viele ÖPNV-Fahrten vor allem auf die Schulanfangs- und -endzeiten in den zentralen Orten abgestimmt sind und weniger auf den Anschluss an die Bahn.

2.3 Analyse des Schülerverkehrs

Im folgenden Kapitel erfolgt eine Analyse der Schülerbeförderung im Landkreis Mühldorf a. Inn. Da insbesondere der Schülerverkehr eine wichtige Basis des ÖPNV im ländlichen Raum darstellt, werden diese Verkehre möglichst kleinräumig und feingliedrig erfasst. Neben einer Übersicht über die Schulstruktur und die jeweiligen Haltestellen an den Schulen und die Schulzeiten wurden daher insbesondere Informationen zu den bestehenden freigestellten Schülerverkehren und zu bestehenden Schülerverflechtungen gesammelt. In einem weiteren Schritt erfolgte eine Umlegung der Schülerverflechtungen auf das bekannte Netz.

Alle nachfolgend aufbereiteten Daten wurden bei den zuständigen Schulen, Schulaufwandsträgern und beim Landkreis abgefragt. Die Auswertungen beziehen sich nur auf die Fahrschüler der Schulen.

2.3.1 Schulstandorte und Schulzeiten

Im Landkreis Mühldorf a. Inn gibt es insgesamt 25 Grundschulen mit acht Außenstellen, acht Mittelschulen mit einer Außenstelle, zwei Realschulen in Waldkraiburg und Haag i. OB und drei Gymnasien in Mühldorf, Waldkraiburg und Gars a. Inn. Alle Standorte von Grund- und weiterführenden Schulen sind in Karte 37 bis Karte 40 abgebildet. Eine Übersicht über die einzelnen Schulen und Schularten mit Anzahl der Schüler und Fahrschüler erfolgt in Tabelle 12 bis Tabelle 15.

Schülerzahl an Grundschulen (Schuljahr 2014/15)			
Schule	Schulaufwandsträger	Anzahl Schüler	Anzahl Fahrschüler
Grundschule Ampfing	Schulverband Ampfing	188	47
Grundschule Aschau a. Inn	Gemeinde Aschau	119	47
Grundschule Buchbach	Schulverband Buchbach	64	33
Grundschule Buchbach - Außenstelle Ranoldsberg	Schulverband Buchbach	45	42
Grundschule Gars am Inn	Schulverband Gars	197	127
Grundschule Haag i. OB	Schulverband Haag	412*	71
Grundschule Heldenstein	VG Heldenstein	131	76
Grundschule Kraiburg a. Inn	Markt Kraiburg	139	55
Grundschule Mettenheim	Gemeinde Mettenheim	130	15
Grundschule Mühldorf a. Inn (Konrad-Adenauer-Str.)	Stadt Mühldorf	285	87
Grundschule Mühldorf a. Inn - Außenstelle Altmühldorf	Stadt Mühldorf		35
Grundschule Mühldorf a. Inn - Mößling	Stadt Mühldorf	300	238
Grundschule Neumarkt-St. Veit	Schulverband Neumarkt-St. Veit	228	87
Grundschule Neumarkt-St. Veit - Außenstelle Eggkofen	Schulverband Neumarkt-St. Veit	46	10
Grundschule Niederbergkirchen	VG Rohrbach	36	23
Grundschule Niederbergkirchen - Außenstelle Niedertaufkirchen	VG Rohrbach	40	28
Grundschule Oberbergkirchen	VG Oberbergkirchen	47	31
Grundschule Oberbergkirchen - Außenstellen Zangberg	VG Oberbergkirchen	38	22
Grundschule Oberbergkirchen - Außenstellen Lohkirchen	VG Oberbergkirchen	41	27
Grundschule Oberbergkirchen - Außenstellen Schönberg	VG Oberbergkirchen	37	30
Grundschule Obertaufkirchen	Gemeinde Obertaufkirchen	80	35
Grundschule Polling	VG Polling	56	39
Grundschule Polling - Außenstelle Flossing	VG Polling	58	49
Grundschule Ramsau	Schulverband Ramsau	134	120
Grundschule Rechtmehring	Schulverband Rechtmehring-Maitenbeth	76	26
Grundschule Rechtmehring - Außenstelle Maitenbeth	Schulverband Rechtmehring-Maitenbeth	82	25
Grundschule Schwindegg	Gemeinde Schwindegg	86	31
Grundschule Taufkirchen	Schulverband Taufkirchen-Oberneukirchen	41	77
Grundschule Taufkirchen - Außenstellen Oberneukirchen	Schulverband Taufkirchen-Oberneukirchen	36	k.A.
Grundschule Waldkraiburg Beethovenstraße	Stadt Waldkraiburg	171	37
Grundschule Waldkraiburg Dieselstraße	Stadt Waldkraiburg	178	0
Grundschule Waldkraiburg Goetheplatz	Stadt Waldkraiburg	206	0
Grundschule Waldkraiburg Graslitzerstraße	Stadt Waldkraiburg	199	0

*: zusammen mit der Mittelschule Haag

Quelle: Befragung der Schulen/Schulaufwandsträger

Tabelle 12 Übersicht zu den Schülerzahlen an Grundschulen

Schülerzahl an Mittelschulen (Schuljahr 2014/15)			
Schule	Schulaufwandsträger	Anzahl Schüler	Anzahl Fahrschüler
Mittelschule Ampfing	Schulverband Ampfing	273	175
Mittelschule Buchbach	Schulverband Buchbach	106	81
Mittelschule Buchbach - Außenstelle Schwindegg	Schulverband Buchbach	40	33
Mittelschule Gars am Inn	Schulverband Gars	236	162
Mittelschule Haag	Schulverband Haag	412*	80
Mittelschule Mühldorf a. Inn	Stadt Mühldorf	463	k.A.
Mittelschule Neumarkt St. Veit	Schulverband Neumarkt-St. Veit	248	153
Mittelschule an der Dieselstraße	Stadt Waldkraiburg	393	116
Mittelschule an der Franz-Liszt-Straße	Stadt Waldkraiburg	289	60

*: zusammen mit der Grundschule Haag

Quelle: Befragung der Schulen/Schulaufwandsträger

Tabelle 13 Übersicht zu den Schülerzahlen an Mittelschulen

Schülerzahl an Realschulen (Schuljahr 2014/15)			
Schule	Schulaufwandsträger	Anzahl Schüler	Anzahl Fahrschüler
Staatliche Realschule Haag	Landkreis Mühldorf	930	633
Staatliche Realschule Waldkraiburg	Landkreis Mühldorf	1.011	977

Quelle: Befragung der Schulen; Angaben des Landratsamtes

Tabelle 14 Übersicht zu den Schülerzahlen an Realschulen

Schülerzahl an Gymnasien (Schuljahr 2014/15)			
Schule	Schulaufwandsträger	Anzahl Schüler	Anzahl Fahrschüler
Gymnasium Gars a. Inn	Landkreis Mühldorf	816	455
Gymnasium Mühldorf a. Inn	Landkreis Mühldorf	850	479
Gymnasium Waldkraiburg	Landkreis Mühldorf	814	329

Quelle: Befragung der Schulen; Angaben des Landratsamtes

Tabelle 15 Übersicht zu den Schülerzahlen an Gymnasien

Die Berufsschulen konzentrieren sich auf den Bereich Mühldorf a. Inn, insgesamt gibt es hier zwei Staatliche Berufsschulen, eine Außenstelle der BOS/FOS Altötting, die Fachakademie für Sozialpädagogik sowie die Private Wirtschaftsschule Gester. Die Standorte der Berufsschulen sind in Karte 41 zusammengefasst.

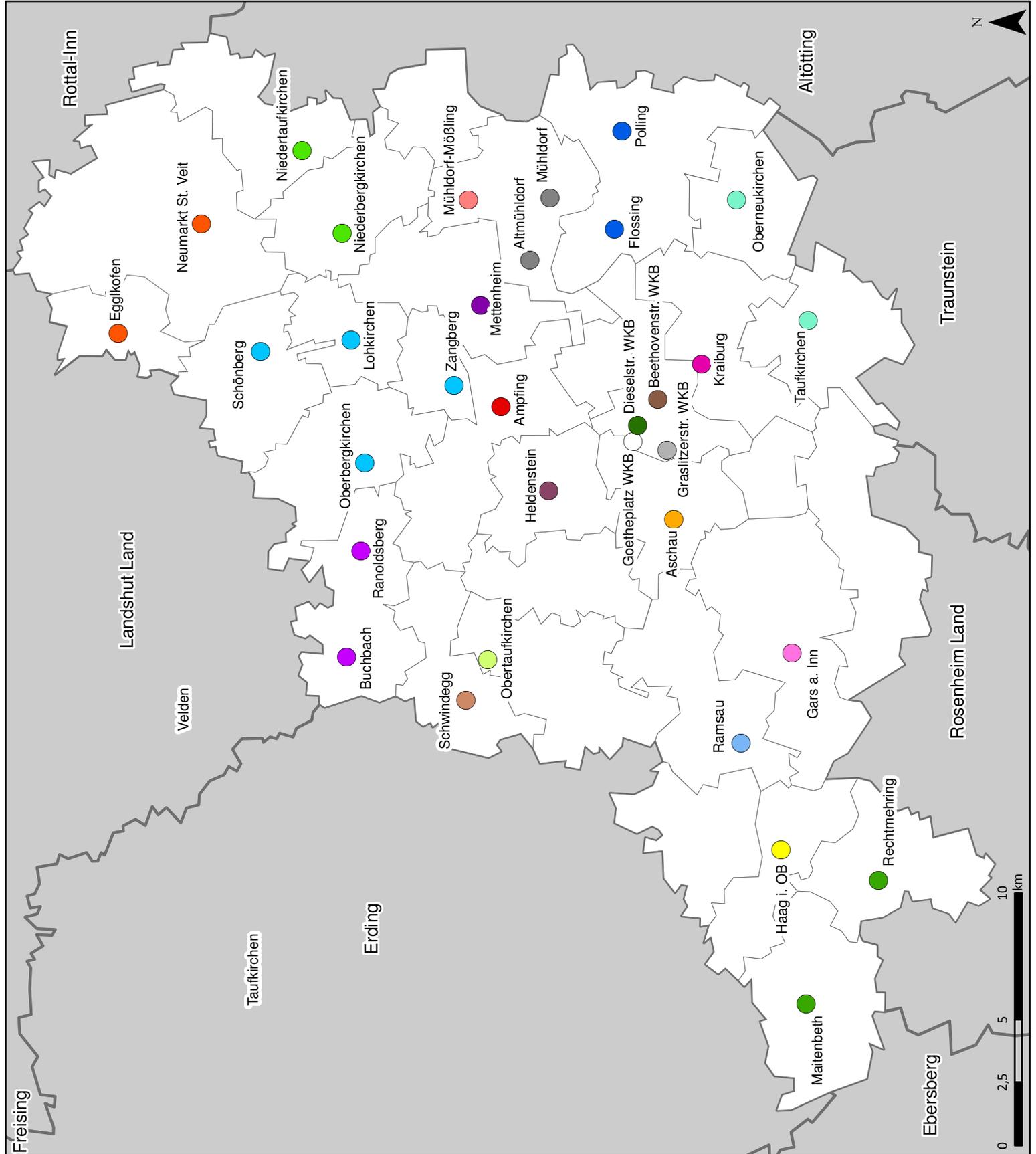
Weiterhin gibt es im Landkreis vier Förderschulen mit weiteren vier Außenstellen, diese sind in Karte 42 abgebildet.

Eine Zusammenfassung der Schulanfangs- sowie Schulschlusszeiten der einzelnen Schulen mit Angaben zum durchschnittlichen Anteil der abreisenden Schüler je Unterrichtsstunde findet sich in Anlage 16.

Betrachtet werden nachfolgend Grundschulen, Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien im Landkreis. Aufgrund einer unvollständigen Datenbasis bzw. der fehlenden Nutzbarkeit von Verkehren zu Förderschulen sowie Privatschulen werden Berufs-, Förder- und Privatschulen im Weiteren nach Rücksprache mit dem Auftraggeber nicht mit betrachtet. Textliche Angaben zu Schwachstellen und weiteren Problemen, die von Berufs-, Förder- und Privatschulen gemacht wurden, finden sich jedoch in Kapitel 6.1.

Schulstandorte Grundschulen

- Schulstandorte**
- Ampfing
 - Aschau
 - Buchbach + AS Ranoldsberg
 - Gars a. Inn
 - Haag i. OB
 - Heidenstein
 - Kraiburg
 - Mettenheim
 - Mühldorf-Altühldorf
 - Mühldorf-Mößling
 - Neumarkt-St. Veit + AS Eggkofen
 - Niederbergkirchen + AS
 - Niedertaufkirchen
 - Oberbergkirchen + AS Lohkirchen
 - + AS Schönberg + AS Zangberg
 - Obertaufkirchen
 - Polling + AS Flossing
 - Ramsau
 - Rechtmehring-Maitenbeth
 - Schwindegg
 - Taufkirchen + As Oberneukirchen
 - An der Beethovenstraße Waldkraiburg
 - An der Dieselstraße Waldkraiburg
 - An der Graslitzerstraße Waldkraiburg
 - Am Goetheplatz Waldkraiburg
- Grundschulen**
- Gemeindegrenze
 - Nachbarlandkreise



Karten-Nr.: 37

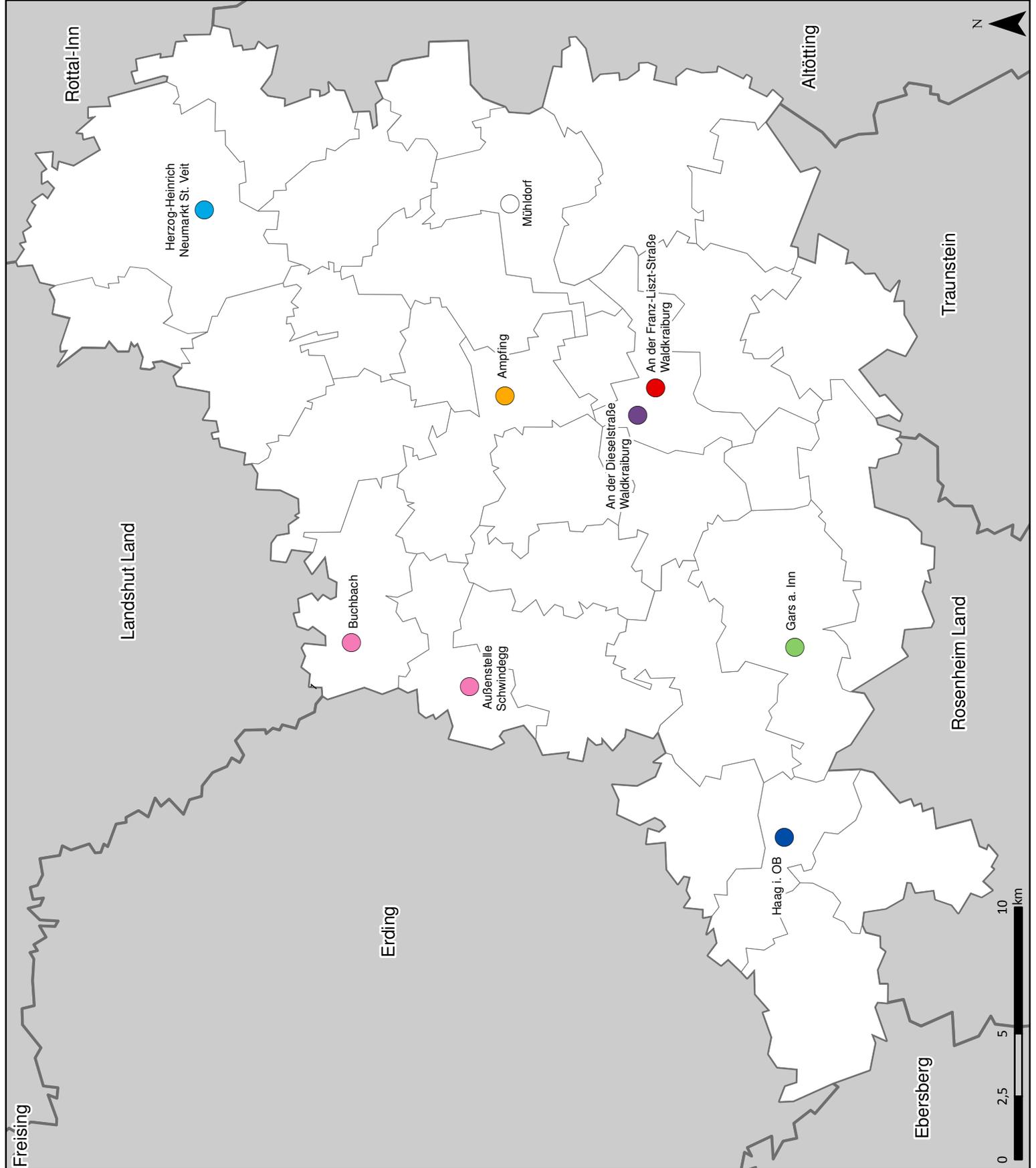
Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

Schulstandorte Mittelschulen

- Schulstandorte
- Herzog-Heinrich Mittelschule Neumarkt St. Veit
 - Mittelschule Buchbach + Außenstelle Schwindegg
 - Mittelschule Ampfing
 - Mittelschule an der Dieselstraße Waldkraiburg
 - Mittelschule an der Franz-Liszt-Straße Waldkraiburg
 - Mittelschule Gars a. Inn
 - Mittelschule Haag i. OB
 - Mittelschule Mühldorf

- Gemeindegrenze
 - Nachbarlandkreise
- Karten-Nr.: 38
Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015 Mühldorf a. Inn





Schulstandorte Realschulen

Schulstandorte

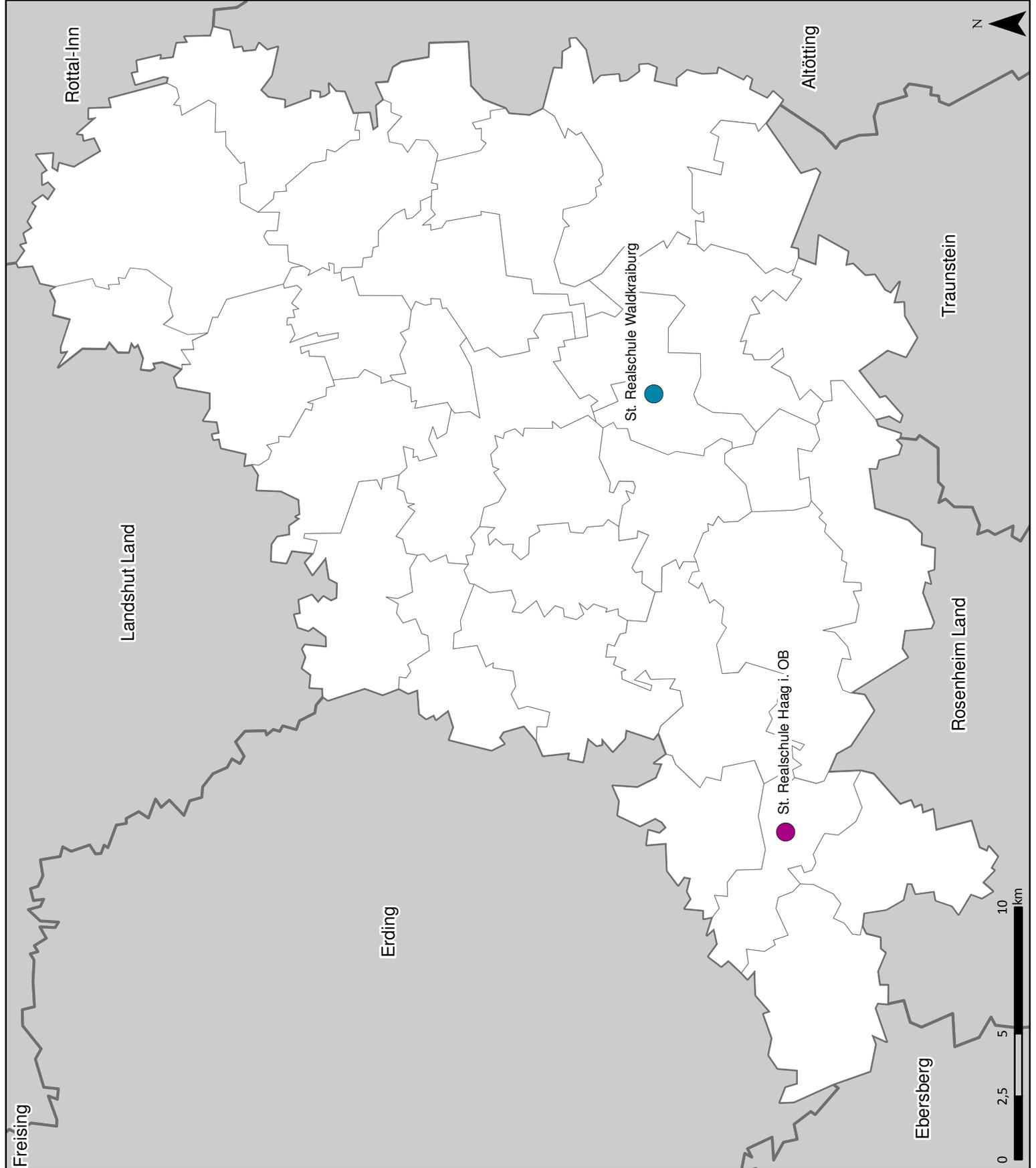
- Staatsl. Realschule Waldkraiburg
- Staatsl. Realschule Haag i. OB

□ Gemeindegrenze
■ Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 39

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



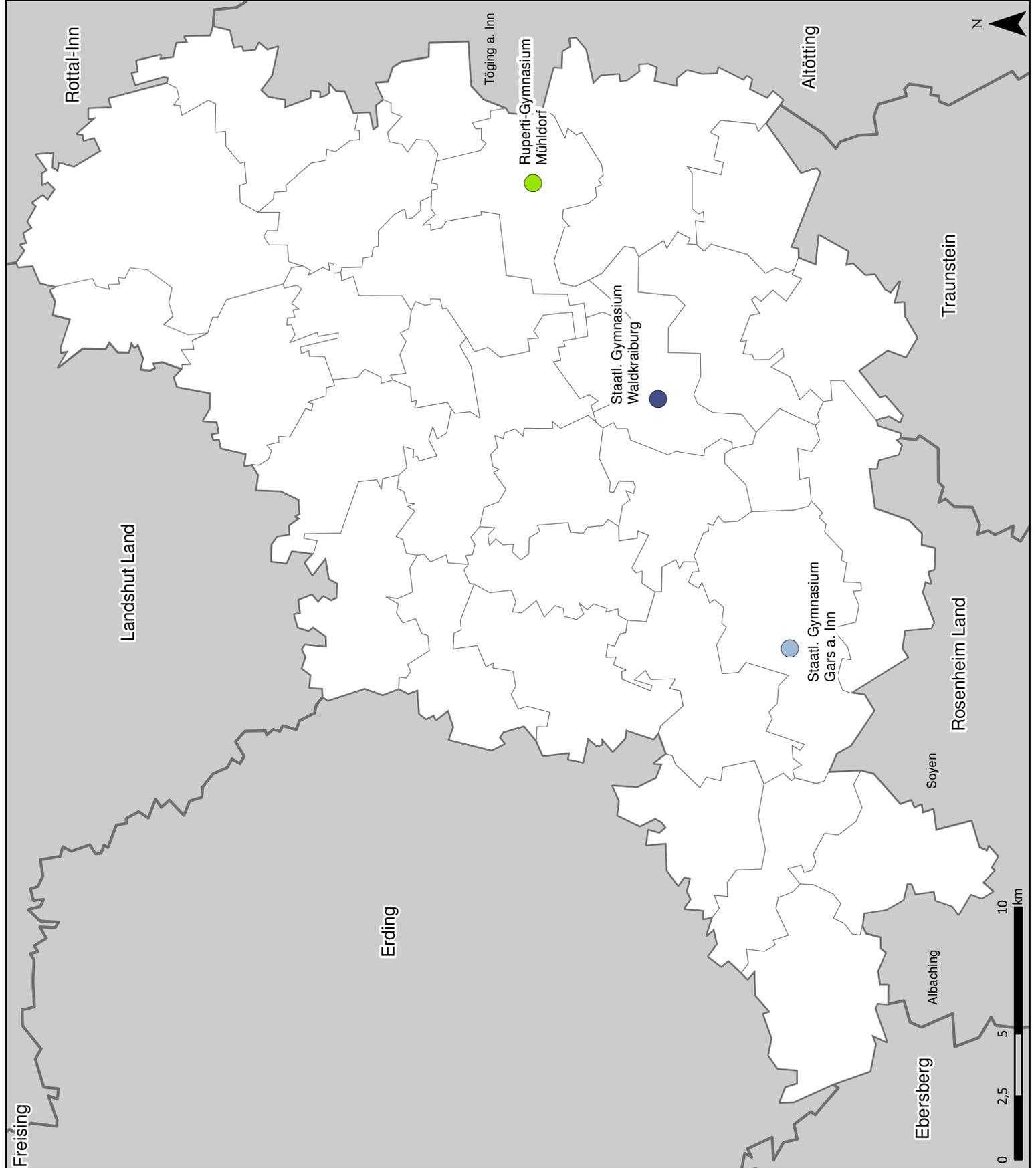
Schulstandorte Gymnasien

Schulstandorte

- Ruperti-Gymnasium Mühldorf
- Staatl. Gymnasium Gars a. Inn
- Staatl. Gymnasium Waldkraiburg

- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 40
Quelle: Befragung Schulen & Schulaufwandsträger



Schulstandorte Berufsschulen

Schulstandorte

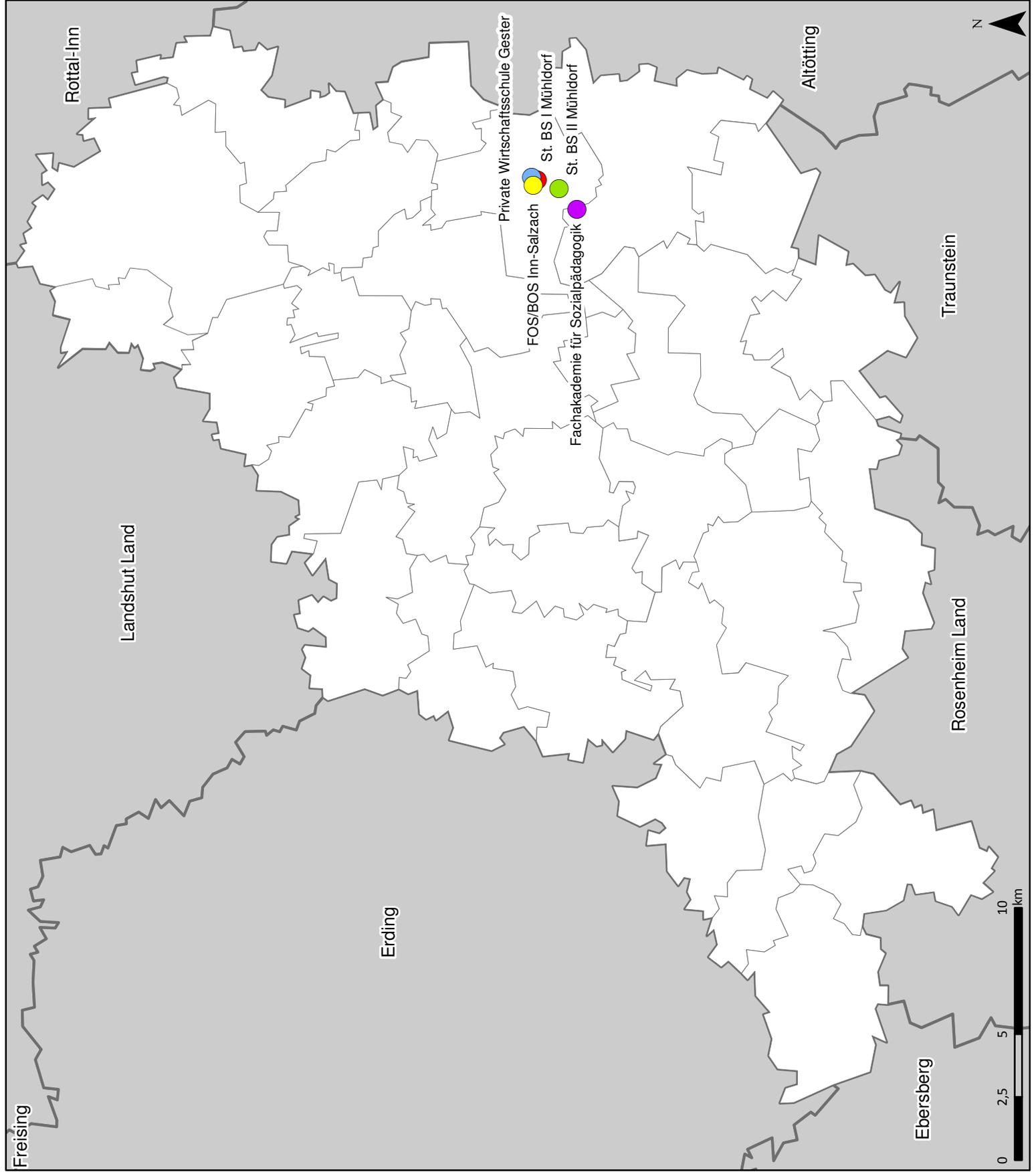
- Berufliche Oberschule Inn-Salzach
- Fachakademie für Sozialpädagogik
- Private Wirtschaftsschule Gester
- Staatliche Berufsschule I Mühldorf a. Inn
- Staatliche Berufsschule II Mühldorf a. Inn

- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 41

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Schulstandorte

Förderschulen

Schulstandorte

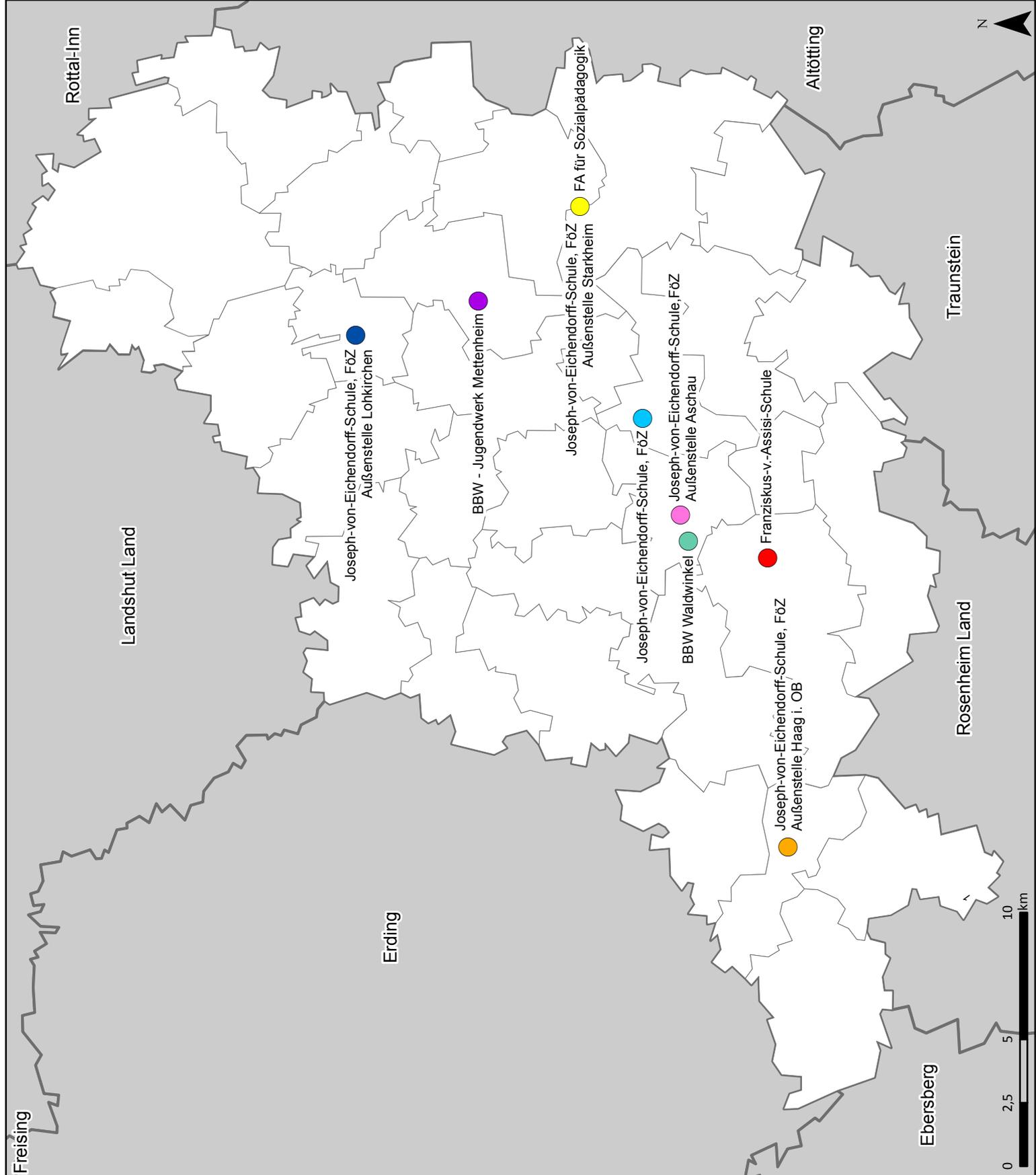
- Berufsbildungswerk Waldwinkel
- Jugendwerk Mettenheim
- Franziskus-v.-Assisi-Schule
- Joseph-von-Eichendorff-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum
- Joseph-von-Eichendorff-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum, Außenstelle Aschau
- Joseph-von-Eichendorff-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum, Außenstelle Haag i. OB
- Joseph-von-Eichendorff-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum, Außenstelle Lohkirchen
- Joseph-von-Eichendorff-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum, Außenstelle Starkheim

- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 42

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.3.2 Schulhaltestellen

Die für die Schulen relevanten Schulhaltestellen gemäß Angaben der Schulen sind in Anlage 17 zusammengefasst.

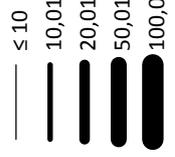
2.3.3 Schülerverflechtungen

Von den Schulen und Schulaufwandsträgern wurden ortsteilscharfe Angaben zu Wohn- und Schulort der Fahrschüler geliefert, die in Form einer Verflechtungsmatrix aufbereitet wurden und in Anlage 18 zusammengefasst sind. Weiterhin erfolgte auch eine kartographische Darstellung in Form von „Schülerspinnen“ je Schulart. Diese sind nachfolgend in Karte 43 bis Karte 46 abgebildet.

Schülerverflechtungen

Grundschulen

Anzahl Fahrschüler



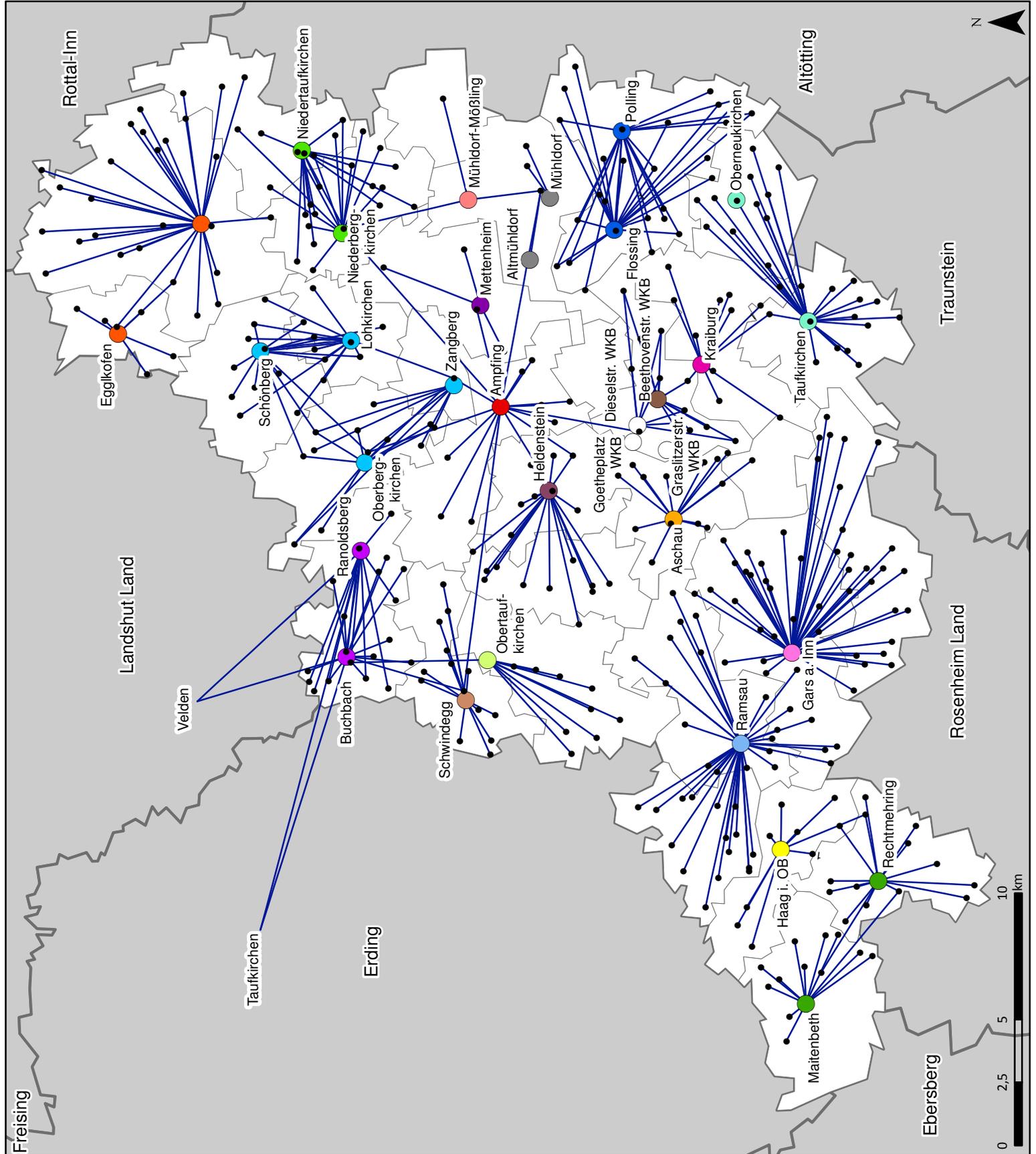
Schulstandorte

- Ampfing
- Aschau
- Buchbach + AS Ranoldsberg
- Gars a. Inn
- Haag i. OB
- Heidenstein
- Kraiburg
- Mettenheim
- Mühldorf-Altühldorf
- Mühldorf-Möbiling
- Neumarkt St. Veit + AS Eggkofen
- Niederbergkirchen + AS Niedertaufkirchen
- Oberbergkirchen + AS Lohkirchen
- + AS Schönberg + AS Zangberg
- Obertaufkirchen
- Polling + AS Flossing
- Ramsau
- Rechtmehring-Maitenbeth
- Schwindegg
- Taufkirchen + AS Oberneukirchen
- (keine Aufteilung auf die Standorte)
- An der Beethovenstraße Waldkraiburg
- An der Dieselstraße Waldkraiburg
- An der Graslitzerstraße Waldkraiburg
- Am Goetheplatz Waldkraiburg

- Schülerwohnorte
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

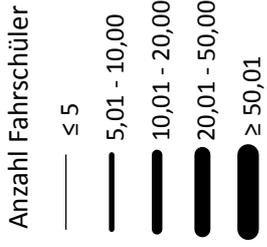
Karten-Nr.: 43
Quelle: Befragung Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Schülerverflechtungen

Mittelschulen



Schulstandorte

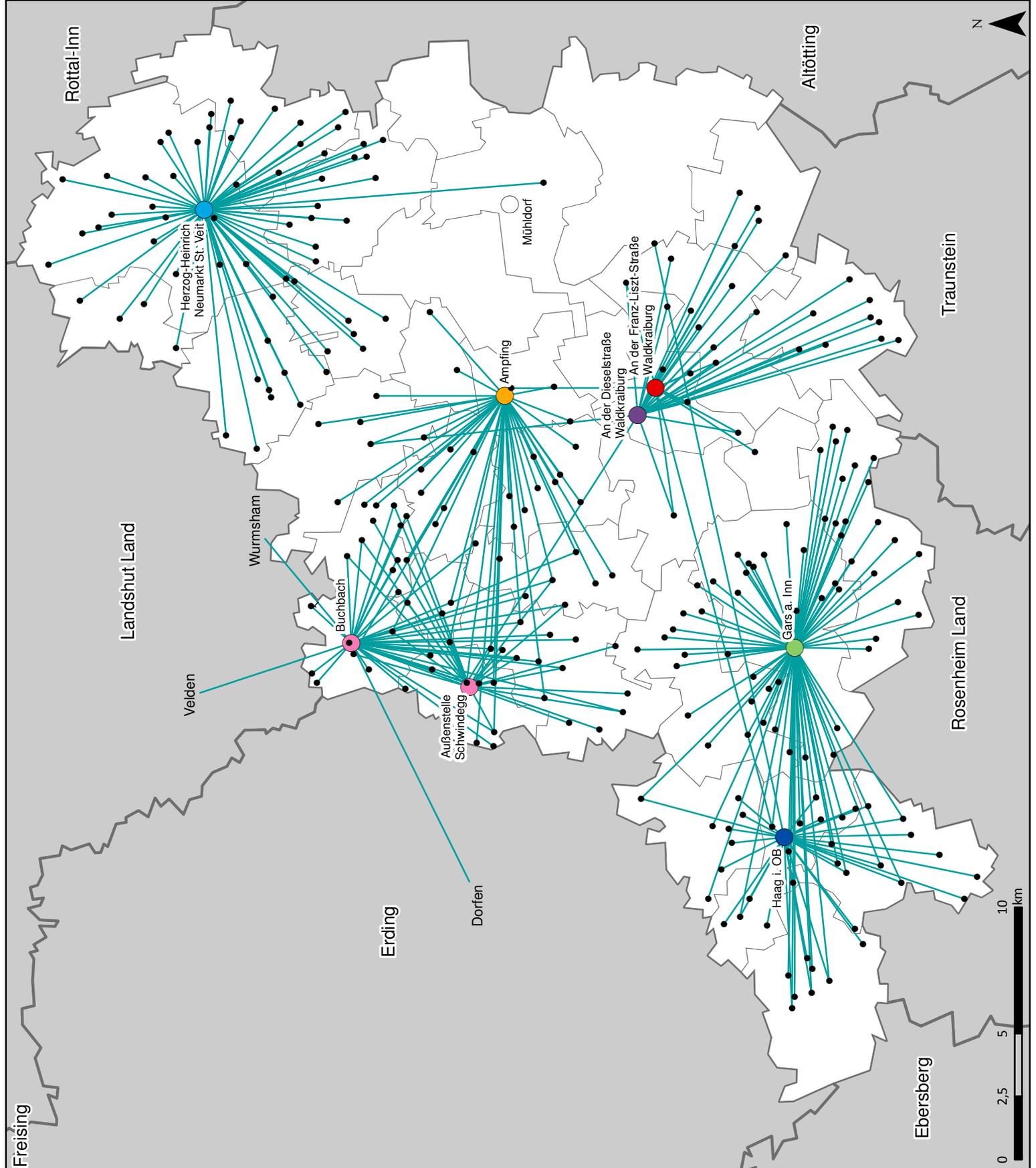
- Herzog-Heinrich Mittelschule Neumarkt St. Veit
- Mittelschule Buchbach + Außenstelle Schwindegg
- Mittelschule Ampfing
- Mittelschule an der Dieselstraße Waldkraiburg
- Mittelschule an der Franz-Liszt-Straße Waldkraiburg
- Mittelschule Gars a. Inn
- Mittelschule Haag i. OB
- Mittelschule Mühldorf: keine Daten!

- Schülerwohnorte
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 44

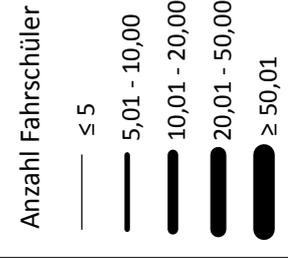
Quelle: Befragung Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Schülerverflechtungen

Realschulen



Schulstandorte

- Staaatl. Realschule Waldkraiburg
- Staaatl. Realschule Haag i. OB

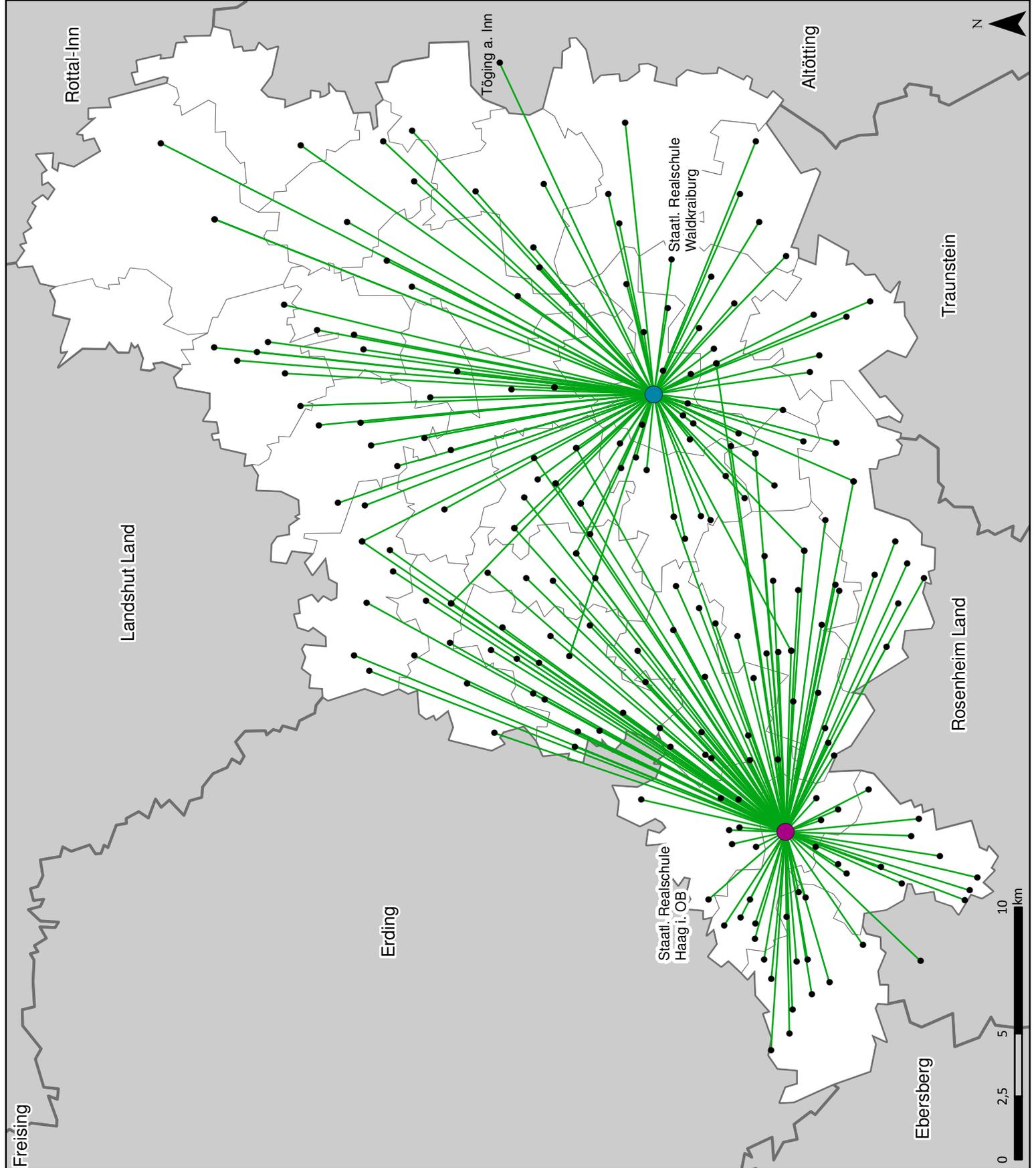
● Schülerwohnorte



Karten-Nr.: 45

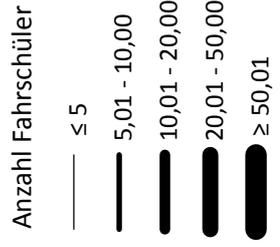
Quelle: Befragung Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Schülerverflechtungen

Gymnasien



Schulstandorte

- Ruperti-Gymnasium Mühldorf
- Staatl. Gymnasium Gars a. Inn
- Staatl. Gymnasium Waldkraiburg

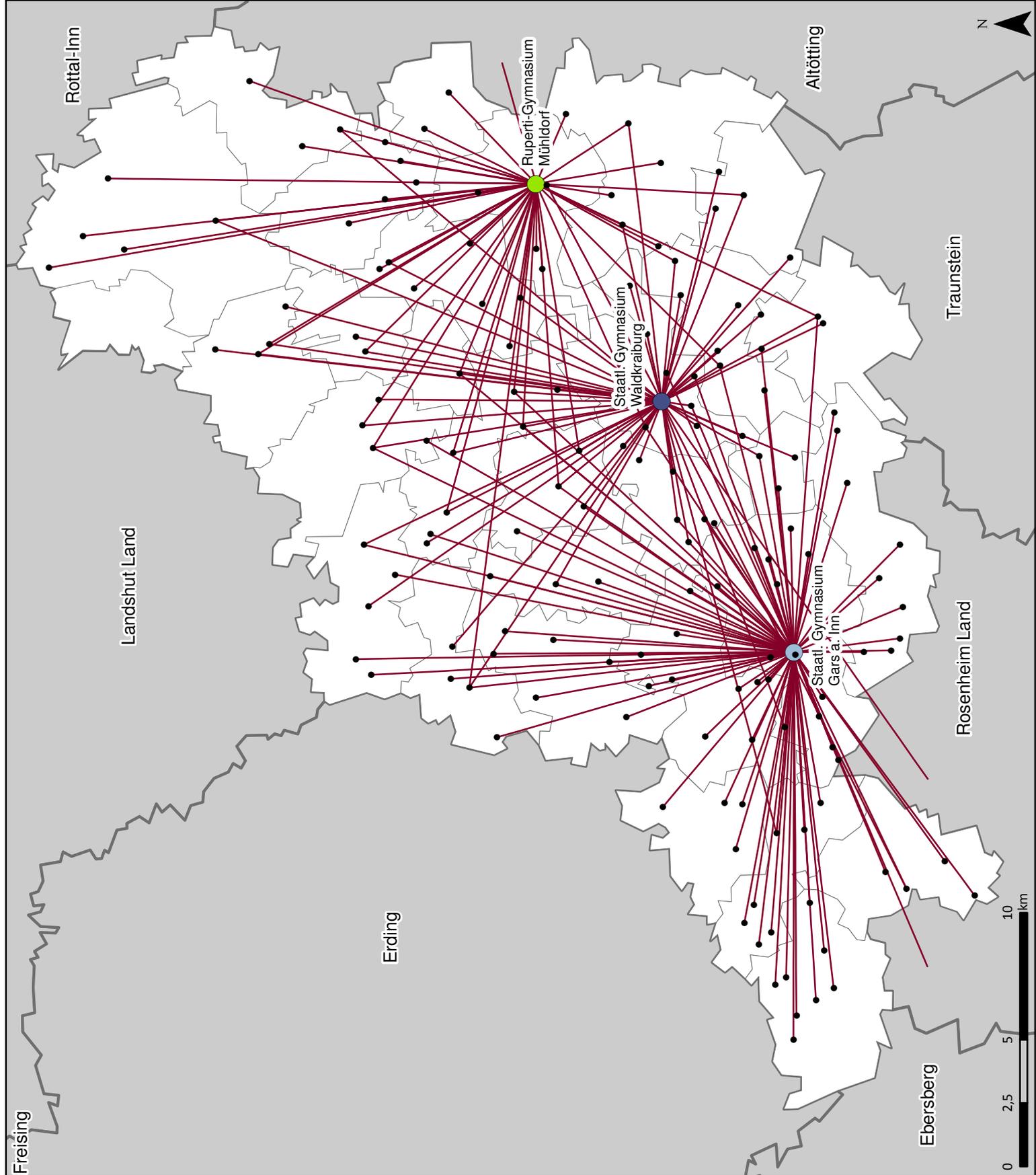
- Schülerwohnorte



Karten-Nr.: 46

Quelle: Befragung Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.3.4 Umlegung der Schülerverflechtungen auf das Netz

Ausgehend von den vorliegenden Schülerverflechtungen der Fahrschüler (Kapitel 2.3.3) und auf Basis der bereits dargestellten vorhandenen Linien im ÖPNV, SPNV und FSV (Kapitel 2.2) wurden die Schülerverflechtungsdaten auf das vorhandene Netz umgelegt, um dadurch Strukturen und Belastungen besser erkennen zu können.

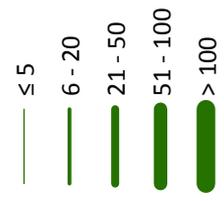
In Fällen, in denen keine eindeutige Zuordnung möglich war, wurde die aus Sicht des Gutachters plausibelste Fahrtmöglichkeit gewählt. Bei vorhandenen parallelen Fahrtmöglichkeiten mit Bus oder Bahn wurde die Bahn gewählt. Weiterhin gibt es nach Angaben des Landkreises auch Fahrschüler, die eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV und SPNV erhalten. Die Schüler wählen hier offenbar individuell und abhängig von Faktoren wie Wetter etc. das jeweilige Verkehrsmittel. Solche Fälle können in den nachfolgenden Auswertungen nicht in beiden Ausprägungen abgebildet werden, daher wurde hier lediglich das plausibelste Verkehrsmittel angenommen.

Die Ergebnisse der Umlegung der Schülerverflechtungen auf das vorhandene Netz sind kartographisch in Karte 47 bis Karte 50 zusammengefasst.

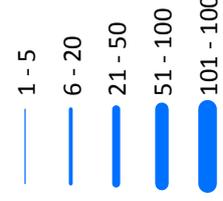
Umlegung der Fahrschüler Grundschule

(Stand: Schuljahr 2014/2015)

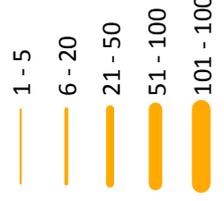
Freigestellter Schülerverkehr



ÖPNV



SPNV



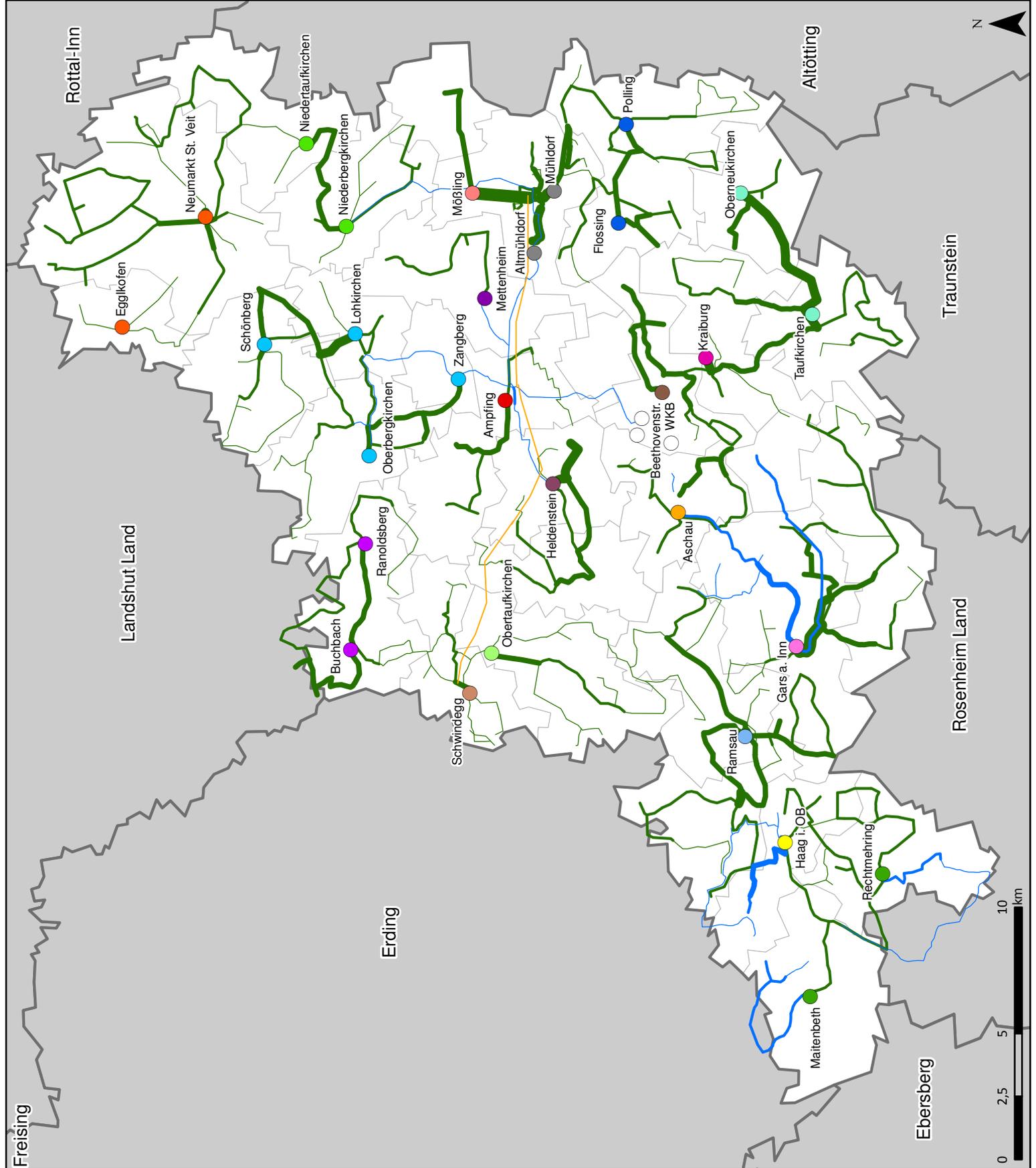
○ Grundschule



Karten-Nr.: 47

Quelle: Befragung Schulen und
Schulaufwandsträger

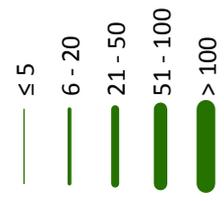
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



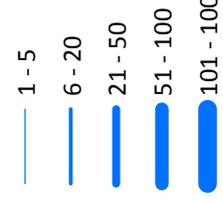
Umlegung der Fahrschüler Mittelschule

(Stand: Schuljahr 2014/2015)

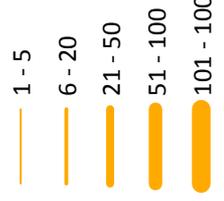
Freigestellter Schülerverkehr



ÖPNV



SPNV

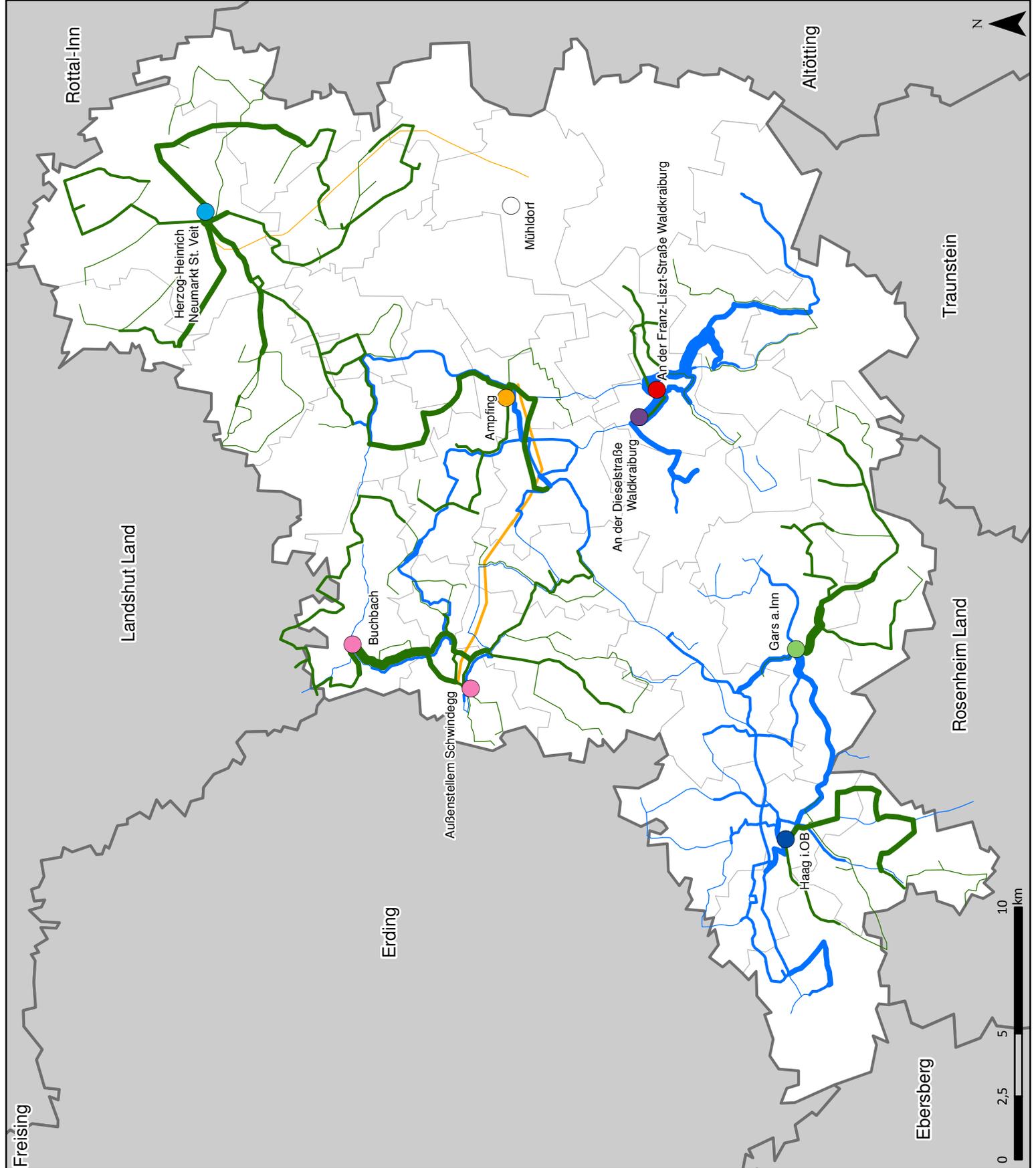


- Mittelschule
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 48

Quelle: Befragung Schulen und
Schulwandsträger

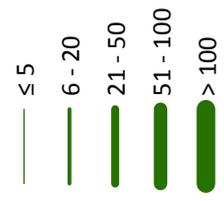
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



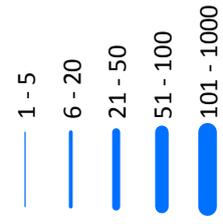
Umlegung der Fahrschüler Realschule

(Stand: Schuljahr 2014/2015)

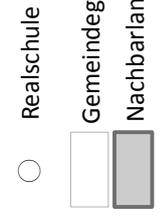
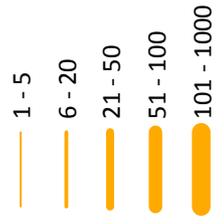
Freigestellter Schülerverkehr



ÖPNV



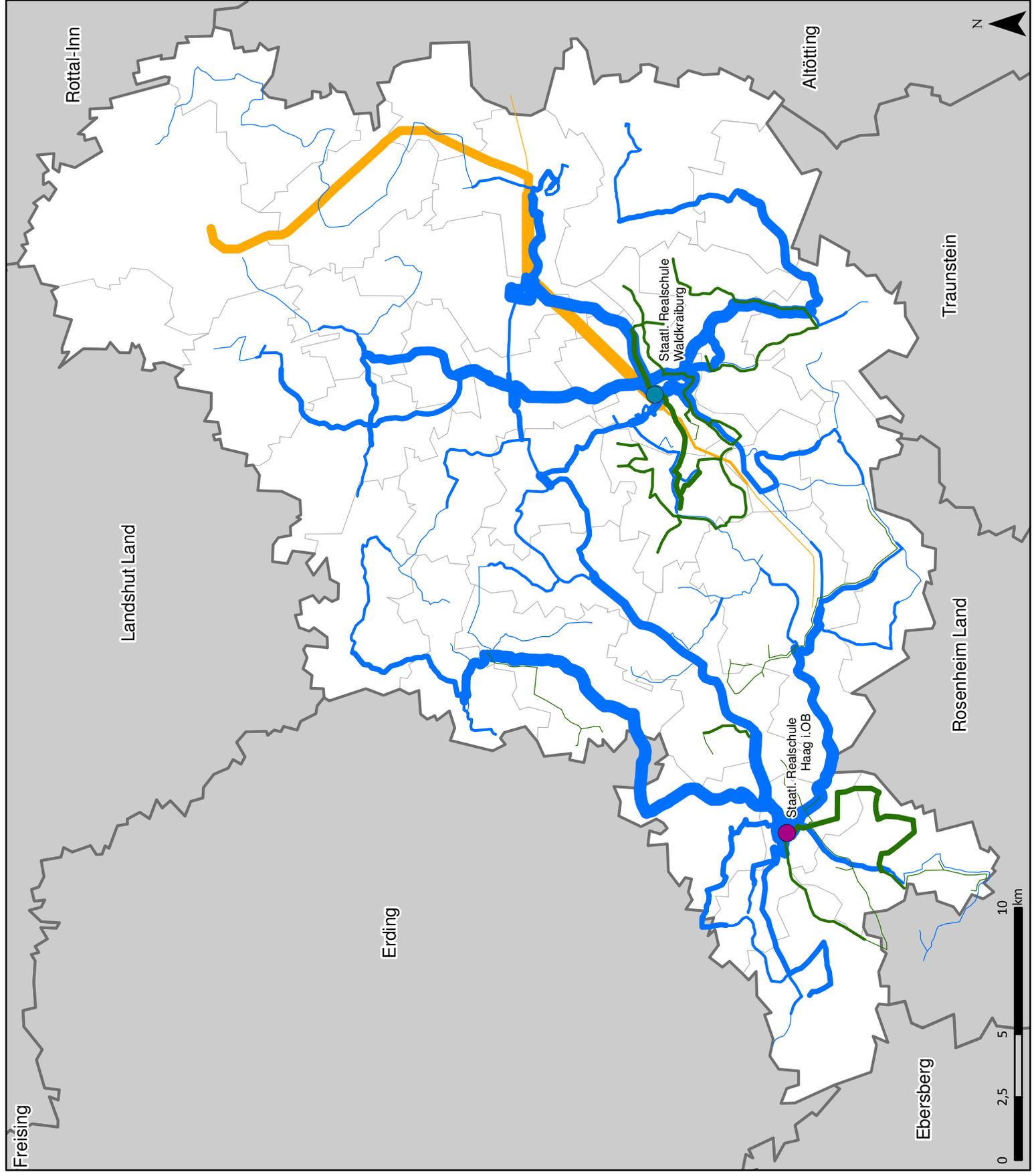
SPNV



Karten-Nr.: 49

Quelle: Befragung Schulen und
Schulaufwandsträger

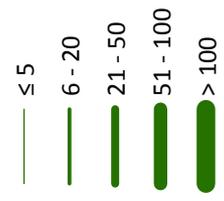
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



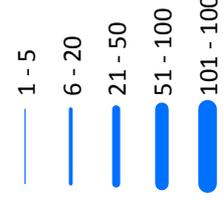
Umlegung der Fahrschüler Gymnasium

(Stand: Schuljahr 2014/2015)

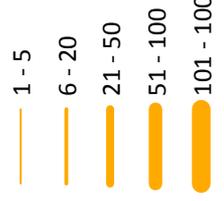
Freigestellter Schülerverkehr



ÖPNV



SPNV

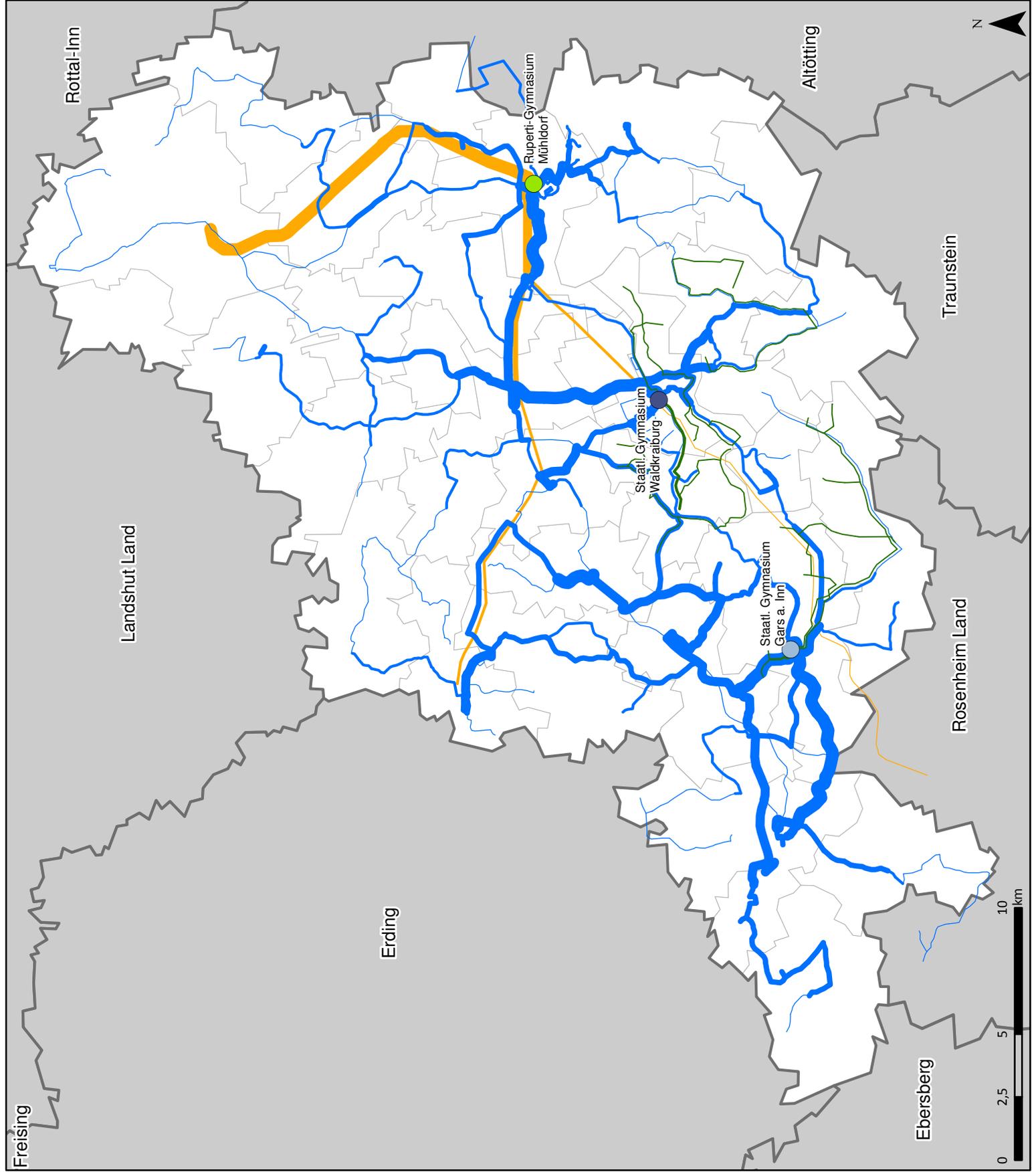


- Gymnasium
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 50

Quelle: Befragung Schulen und
Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



2.3.5 Schülerzahlentwicklung

Seit dem Schuljahr 2003/2004 waren die Schülerzahlen der Grundschüler im Landkreis Mühldorf a. Inn gemäß Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik [16] deutlich rückläufig von rund 5.000 Schülern 2003/2004 auf etwa 3.800 Grundschüler im Schuljahr 2014/15 (vgl. Abbildung 7). Auch die Anzahl der Mittel- und Hauptschüler hat von rund 3.400 Schülern 2003/2004 auf etwa 2.200 Schüler abgenommen. Die Anzahl der Gymnasiasten hat minimal abgenommen, während bei der Anzahl der Realschüler ein Zuwachs von etwa 1.600 Schüler auf rund 2.200 Schüler verzeichnet werden konnte. Eine Darstellung der aktuellen Schülerzahlen auf Grundlage der Befragung der Schulen erfolgte bereits in Kapitel 2.3.1.

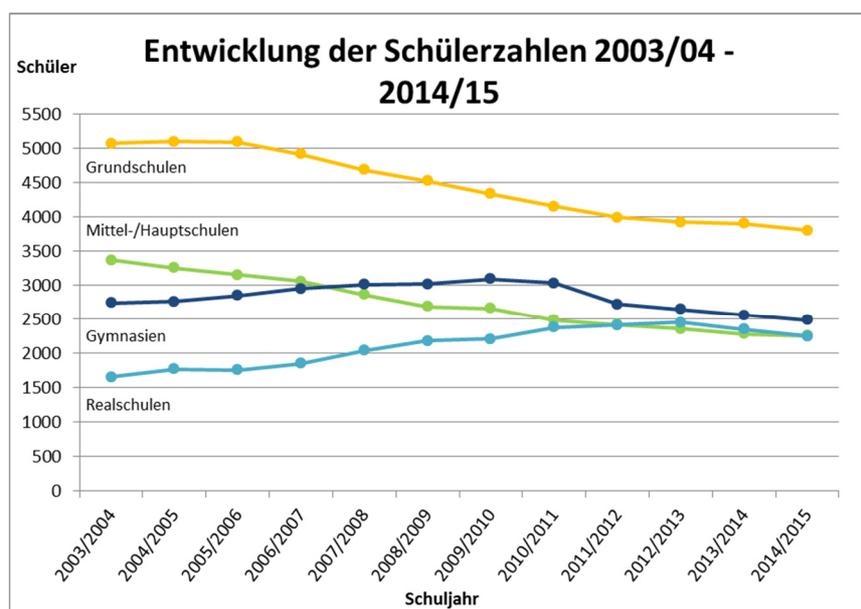


Abbildung 7 Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis 2003/04 bis 2014/15 [16]

Insgesamt war die Anzahl aller Grund-, Mittel-, Realschüler und Gymnasiasten in den letzten zwölf Schuljahren um rund 16% rückläufig.

Bezogen auf die zu erwartende Schülerzahlentwicklung liegen keine umfassenden Angaben vor. Die Daten wurden bei den jeweiligen Schulen angefragt, die Rückmeldungen waren jedoch meist nur qualitativer Art ohne weitere Zahlenangaben. Insgesamt gehen die meisten Schulen von weiterhin konstant bleibenden Schülerzahlen mit leichten Abweichungen nach oben oder unten aus.

2.4 Analyse der Finanzierung

Um Art und Höhe der unterschiedlichsten Finanzierungsströme im ÖPNV und (freigestellten) Schülerverkehr im Landkreis Mühldorf a. Inn zu identifizieren und einen Überblick über die eingesetzten Finanzmittel zu erhalten, wurden 2015 die finanziellen Beiträge und Refinanzierungen bei den zuständigen Aufgabenträgern abgefragt. Eine Übersicht der dabei gewonnenen Daten erfolgt in Kapitel 2.4.1 bis 2.4.5.

2.4.1 Finanzielle Beiträge des Landkreises Mühldorf a. Inn inkl. Refinanzierungen

Die Kosten des Landkreises für den ÖPNV sowie die Schülerverkehre setzen sich zusammen aus den Kosten für allgemeine Linienzuschüsse im ÖPNV, Kosten für die Schülerbeförderung im (freigestellten) Schülerverkehr (inkl. Behinderten-/Förderschulbeförderung), Fahrtkostenrückerstattungen sowie sonstigen Kosten (z.B. Fahrplanheft, Fahrradmitnahme etc.).

Der Landkreis Mühldorf a. Inn erhält zum einen für die Finanzierungsleistungen im (freigestellten) Schülerverkehr Zuweisungen zur Schülerbeförderung aus Bundes- und Landesmitteln gemäß §10a FAG und zum anderen ÖPNV-Zuweisungen.

Insgesamt werden rund 62% der aufgebrauchten Kosten des Landkreises durch Refinanzierungen abgedeckt (vgl. Abbildung 8).



Abbildung 8 Aufwendungen und Refinanzierungen des Landkreises

2.4.2 Finanzielle Beiträge der Kommunen zum ÖPNV inkl. Refinanzierungen

Neben dem allgemeinen ÖPNV bestehen in einem Großteil der Gemeinden im Landkreis Mühldorf a. Inn gemäß der Befragung der Gemeinden keine weiteren eigenfinanzierten Angebote im ÖPNV. Zu den wenigen Ausnahmen zählen Haag i. OB mit einem wöchentlichen Einkaufs-Shuttle sowie die beiden Städte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg mit den eigenen Stadtbuslinien. Buchbach bezuschusst zudem die ÖPNV-Linie 7512, Oberneukirchen finanziert einen Kindergartenbus und Maitenbeth unterhält die Pacht für einen P+R-Parkplatz für Pendler.

Zur Stadt Waldkraiburg ist zu erwähnen, dass die Konzession für den angebotenen Stadtbus zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme bei den Stadtwerken Waldkraiburg lag. Aus diesem Grund werden die Kosten für die eigenfinanzierten ÖPNV-Angebote sowie die Refinanzierungen nach § 45a PBefG und SGB IX der Stadt Waldkraiburg zugeschrieben. Die Stadtwerke Waldkraiburg haben jedoch zum 31.12.2015 den Betrieb des Stadtbusse eingestellt. Seither wird der Stadtbus-Betrieb eigenwirtschaftlich von den Firmen Hofstetter bzw. Hinmüller erbracht.

Der Anteil der Refinanzierungen fällt bei den Gemeinden mit rund 3% kaum ins Gewicht.



Abbildung 9 Aufwendungen und Refinanzierungen der Gemeinden

2.4.3 Finanzielle Beiträge der Kommunen zum (freigestellten) Schülerverkehr inkl. Refinanzierungen

Abgesehen von den weiterführenden Schulen wird die Finanzierung der (freigestellten) Schülerverkehre von den zuständigen Gemeinden bzw. Schulverbänden abgewickelt.

Mit einem Anteil von rund 41% werden die Kosten im Schülerverkehr durch die Schulaufwandsträger (Gemeinden, Schulverbände) getragen, rund 59% der Kosten werden durch Bundes- und Landesmittel refinanziert.



Abbildung 10 Aufwendungen und Refinanzierungen im Schülerverkehr durch die Schulaufwandsträger

2.4.4 Finanzmittel an die Verkehrsunternehmen

Die direkt von Bund und Freistaat an die Verkehrsunternehmen ausgekehrten Finanzmittel (z.B. Ausgleichsleistungen zur Schülerbeförderung nach § 45a PBefG, Ausgleichszahlungen nach SGB IX, GVFG Fahrzeugförderung etc.) wurden in der Befragung der Verkehrsunternehmer abgefragt. Aufgrund fehlender Angaben der Unternehmen zum Themenfeld Finanzierung sind hierfür jedoch keine Auswertungen möglich.

2.4.5 Gesamtfinanzierung

Für den gesamten Landkreis ergeben sich somit für die Schulaufwandsträger, Gemeinden und den Landkreis Kosten von rund 7.022.000 € jährlich, die für den ÖPNV und (F)SV aufgebracht werden. Dem gegenüber stehen Refinanzierungen in Höhe von 4.074.000 €, was einem Anteil von rund 58% entspricht (Abbildung 11).

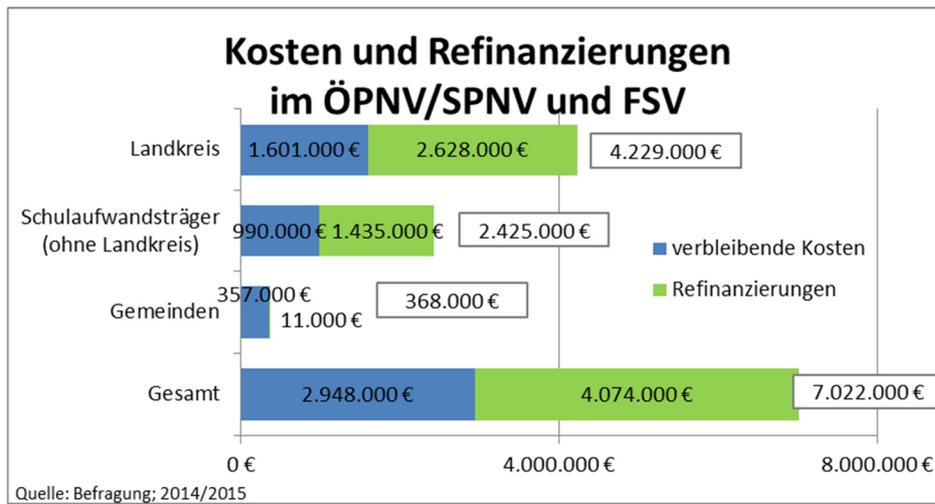


Abbildung 11 Kosten und Refinanzierungen im Landkreis

2.5 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Auf Basis der erarbeiteten Grundlagen der Bestandsaufnahme wurde durch das Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (ISUP) in Dresden eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Gesamtsystems ÖPNV unter Einbeziehung der freigestellten Schülerverkehre vorgenommen.

In einem ersten Schritt erfolgte hierzu eine Mengenermittlung der Fahrplanmasse und des Fahrzeugbedarfs. Darauf aufbauend wurden eine Kosten- und Erlösermittlung vorgenommen, um so zu einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu gelangen.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgte als Gesamtermittlung für den ÖPNV-Raum und – unter Berücksichtigung der engen Verflechtung des Landkreises zu den angrenzenden Nachbarlandkreisen und zum Verdichtungsraum München – auch unter Einbeziehung der ein- und ausbrechenden Linien.

Die detaillierten Ergebnisse zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurden durch ISUP in einem gesonderten Bericht zusammengefasst [17].

3 Schwachstellenanalyse

Auf Basis der bereits dargestellten Bestandsaufnahme wurde für den ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt, in der neben räumlichen Erschließungsdefiziten (Kapitel 3.1) auch die zielgruppenorientierte Bedienungs- und Anbindungsqualität (Kapitel 3.2) untersucht wird.

Als Referenzgrößen für die Durchführung der Schwachstellenanalyse wurden Kriterien festgesetzt, die sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] orientieren und mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden. Generell unterscheidet die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [14] zwischen der Analyse von Grenz- und Richtwerten. Während die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV darstellen, wird mit Anwendung der Richtwerte durchaus ein guter ÖPNV-Standard gesetzt, der über die Mindestanforderungen hinausgeht.

Maßgeblich für die Schwachstellenanalyse ist die Festlegung der zu untersuchenden Ortsteile im Landkreis. In Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] werden in die Schwachstellenanalyse der vorliegenden Untersuchung alle Ortsteile ab 200 Einwohner (Anwendung der Richtwerte) mit einbezogen. Wie Abbildung 12 zeigt, werden mit Anwendung dieser Mindestgröße rund 79% der gesamten Landkreisbevölkerung abgedeckt. Kleinere Ortsteile mit 100 bis 200 Einwohner treten im Landkreis kaum auf (3,8% der Landkreisbevölkerung) und Ortsteile unter 100 Einwohner weisen ein nur äußerst geringes Fahrgastpotential auf, so dass sie für eine differenzierte Analyse nicht geeignet sind.

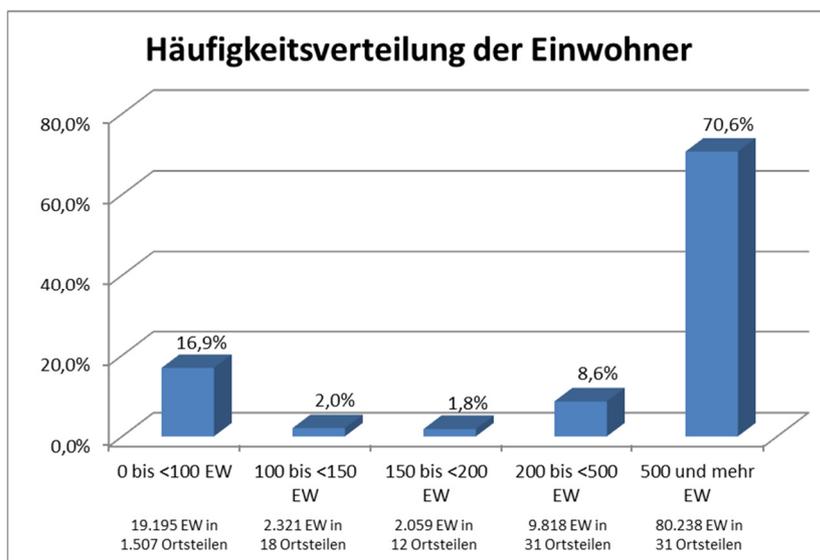


Abbildung 12 Häufigkeitsverteilung der Einwohner im Landkreis Mühldorf a. Inn

Bei der zielgruppenorientierten Schwachstellenanalyse spielt auch die Erreichbarkeit der nächsten Mittel- und Unterzentren eine Rolle. Wie bereits in Kapitel 2.1.1 beschrieben, erfolgt im aktuellen LEP [1] keine Zuordnung der Unterzentren mehr, stattdessen wird hierfür auf den entsprechenden Regionalplan verwiesen, der aktuell jedoch noch nicht dem LEP angepasst wurde. Somit gibt es bis zur Fortschreibung des Regionalplanes vorerst keine Einteilung in Unter- und Kleinzentren mehr. Aus diesem Grund werden für die nachfolgende Schwachstellenanalyse – abweichend zur Darstellung der zentralörtlichen Gliederung in Karte 1 – die Unterzentren herangezogen, die im zuletzt gültigen LEP 2006 ausgewiesen waren (Haag i. OB, Ampfing, Neumarkt-St. Veit).

3.1 Räumliche Erschließungsdefizite

Mit der Analyse räumlicher Erschließungsdefizite werden Bereiche identifiziert, die nicht ausreichend durch Haltestellen des ÖPNV oder SPNV erschlossen werden. Die Analyse räumlicher Erschließungsdefizite führt jedoch zu keiner Aussage bezüglich der Angebotsqualität oder des Angebotsumfangs an bestehenden Haltestellen und untersucht lediglich die Einzugsbereiche bestehender Haltestellen.

Das Ergebnis der Prüfung auf Basis der in Kapitel 2.2.3 festgelegten Richtwerte wurde bereits in Karte 32 und Karte 33 differenziert für Schul- und Ferientage dargestellt.

Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] sind bei Anwendung des Richtwertes alle Teilflächen von Ortsteilen ab 200 Einwohner über den festgesetzten Einzugsbereich (vgl.) zu erschließen. Eine Teilfläche gilt dann als erschlossen, wenn mindestens 80% der Einwohner der Ortsteile im Einzugsbereich von bestehenden Haltestellen liegen.

Bei Betrachtung aller Haltestellen, die an Schultagen durch den ÖPNV bedient werden, weisen nur wenige Ortsteile größere Randbereiche mit mindestens 20% nicht durch den ÖPNV oder SPNV erschlossener Fläche auf (Karte 51). Hierzu zählen Rosenberg (56%), Buchbach (40%), Niederbergkirchen (34%), Niederndorf (31%), Kraiburg a. Inn (30%), Oberbergkirchen (28%), Obertaufkirchen (24%), Oberflossing (22%) und Polling (21%). Unter zusätzlicher Einbeziehung der freigestellten Schülerverkehre wird jedoch auch die Einbindung dieser Ortsteile sowie die flächendeckende Erschließung von Ortsteilen unter 200 Einwohnern gewährleistet.

Auch an Ferientagen ist mit wenigen Ausnahmen für den Jedermannverkehr (Bedienung in den Ferien) eine weitestgehend flächenhafte Haltestellenerschließung im Landkreis Mühldorf a. Inn gegeben (Karte 52). Lediglich der Ortsteil Mettenheim wird im Ferienfahrplan gar nicht durch den ÖPNV bedient. Nicht erschlossene größere Randbereiche mit mindestens 20% nicht erschlossener Fläche weisen zudem die Ortsteile Rosenberg (56%), Buchbach (40%), Niederbergkirchen (34%), Niederndorf (31%), Kraiburg a. Inn (30%), Oberbergkirchen (28%), Hart (27%), Obertaufkirchen (24%), Heldenstein (23%), Kirchdorf (22%), Oberflossing (22%) und Polling (21%) auf.

Weitere zielgruppenspezifische Analysen zur räumlichen Erschließung finden sich in Kapitel 3.2.

Haltestellenerschließung Schultage

Mittel- bis Kleinzentren

- Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 600 m

sonstige Räume

- Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 800 m

Anzahl nicht durch den ÖPNV/SPNV erschlossener Fahr-
schüler in Ortsteilen, die zu
mind. 20% nicht durch Halte-
stellen des ÖPNV/SPNV
erschlossen sind

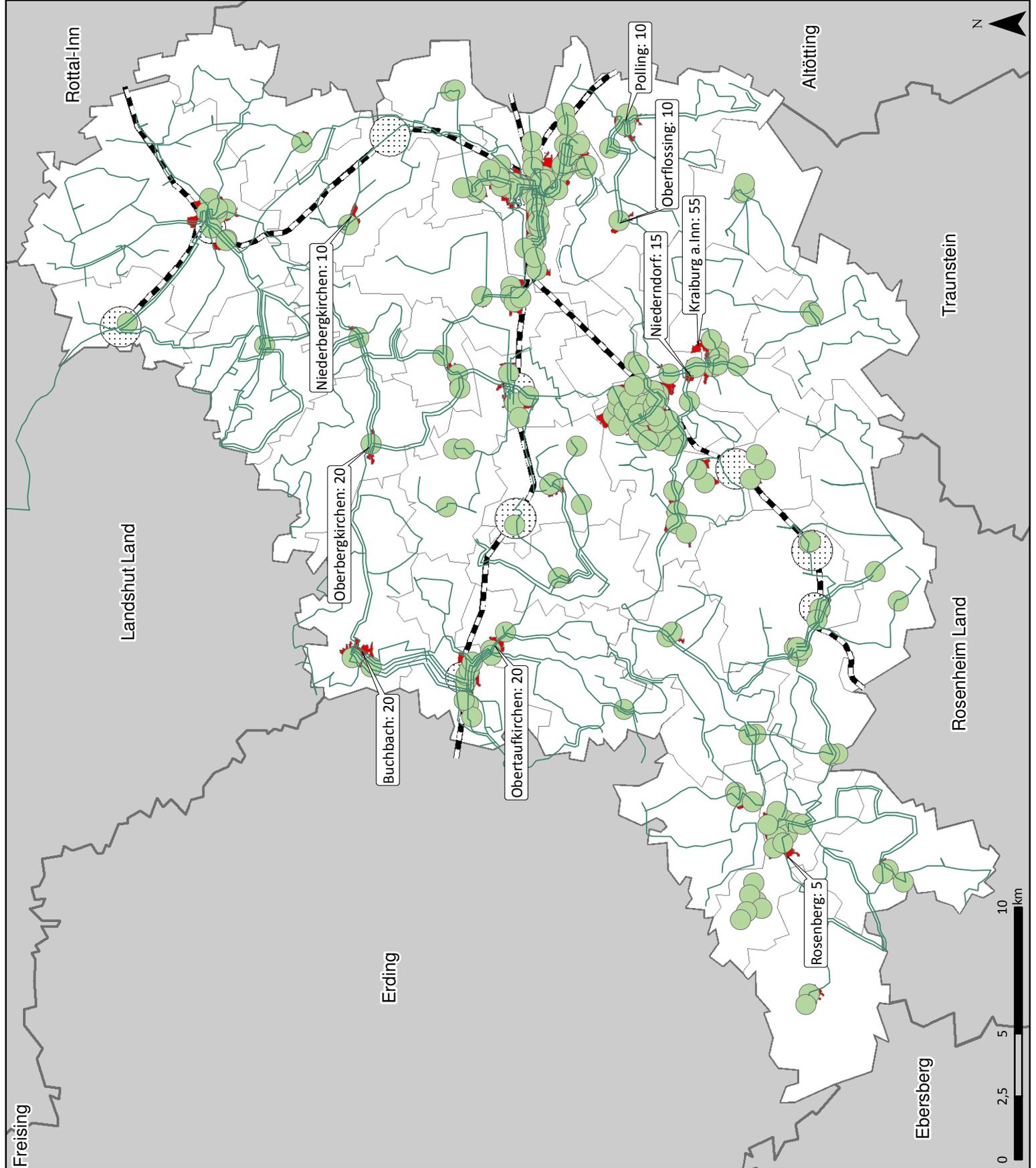
5

- freigestellter Schülerverkehr
- Siedlungsflächen
(mind. 200 EW)
- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 51

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Befragung der Schulen und
Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Haltestellenerschließung Ferien

Mittel- bis Kleinzentren

- Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 600 m

sonstige Räume

- Haltestelleneinzugsbereich
Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich
Bahn 800 m

Anzahl nicht erschlossener Einwohner in Ortsteilen, die zu mind. 20% nicht durch Haltestellen des ÖPNV/SPNV erschlossen sind

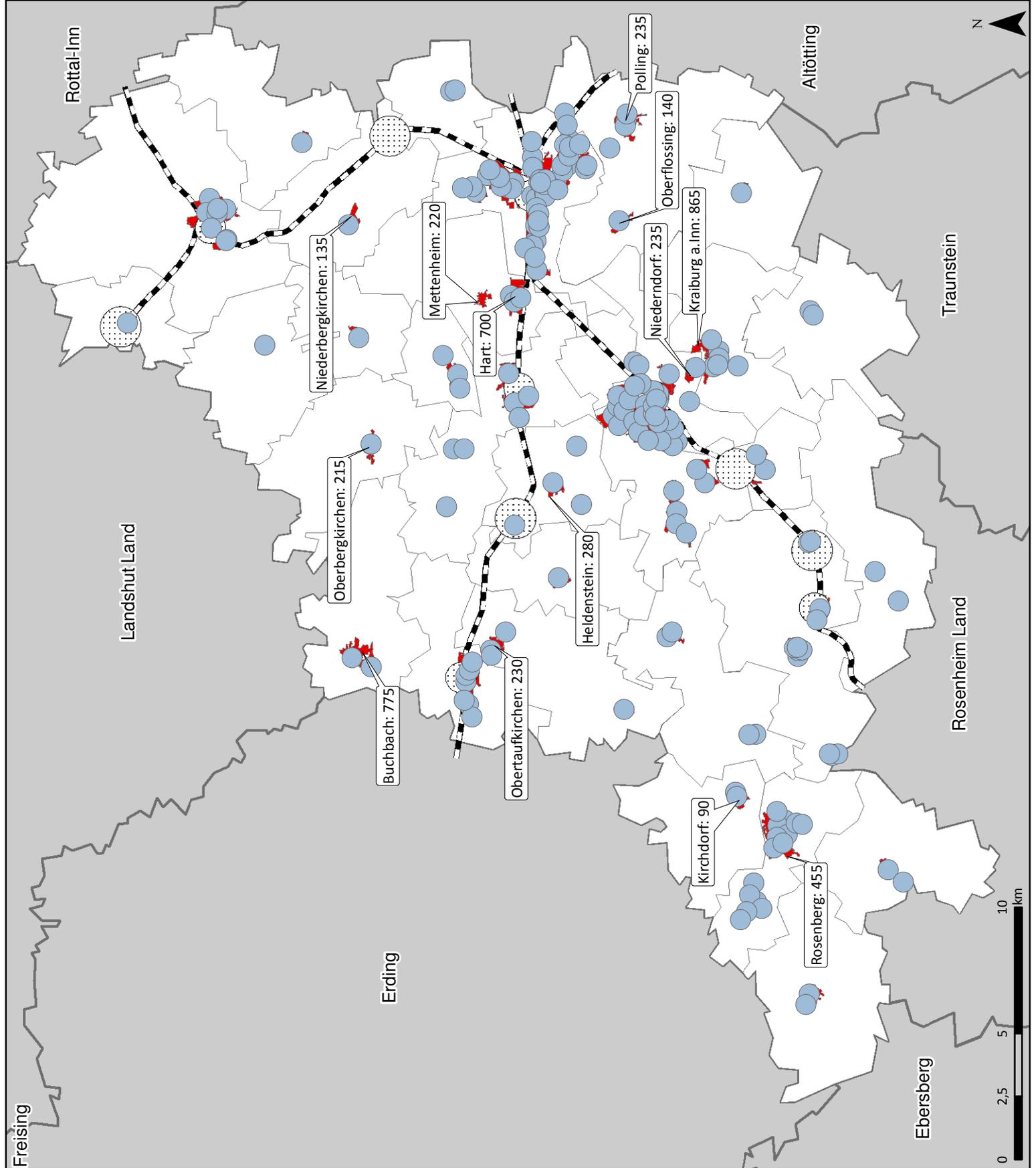
775

- Siedlungsflächen (mind. 200 EW)
- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 52

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



3.2 Zielgruppenspezifische Schwachstellenanalyse

3.2.1 Zielgruppe Berufspendler

Für die Zielgruppe der Berufspendler spielt insbesondere die generelle Erreichbarkeit der Arbeitsplätze mit dem ÖPNV/SPNV eine wichtige Rolle. Zur Überprüfung dieses Kriteriums werden nachfolgend die Anbindungen an größere Arbeitsplatzkonzentrationen innerhalb der einzelnen Gemeinden (Kapitel 3.2.1.1) sowie innerhalb des Landkreises Mühldorf a. Inn (Kapitel 3.2.1.2) untersucht. Darüber hinaus werden in Kapitel 3.2.1.3 auch die Anbindungen von Pendlern an die Landeshauptstadt München geprüft.

Berücksichtigt werden bei der Überprüfung der Fahrtmöglichkeiten alle Linienverkehre im ÖPNV sowie die Verbindungen im SPNV. Zusätzlich zu diesen Fahrtmöglichkeiten bestehen auch gesonderte Werksverkehre. Da detaillierte und firmenscharfe Angaben zu den Pendlerverflechtungen jedoch nicht vorliegen, sind diese Werksverkehre nicht in die Überprüfung der Fahrtmöglichkeiten mit eingegangen.

3.2.1.1 Erreichbarkeit der Arbeitsplätze innerhalb der Kommunen

Innerhalb der einzelnen Gemeinden wird überprüft, in welchem Rahmen die größeren Arbeitgeber in der Kommune (mind. 50 Arbeitsplätze, vgl. Kapitel 2.1.4) von den einzelnen Ortsteilen (mind. 200 Einwohner) der Kommune aus mit dem ÖPNV/SPNV erreichbar sind.

Bei der Überprüfung, ob zeitlich passende Fahrtenangebote vorhanden sind, werden – in Orientierung an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] – folgende Kriterien angesetzt: Prüfung, ob an allen Werktagen eine Hinfahrt zwischen 5:30 und 8:00 Uhr und eine Rückfahrt zwischen 15:30 und 19:00 Uhr vorhanden ist. Dieses Vorgehen orientiert sich am Indikator „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14]. Eingang in die Prüfung finden Direktverbindungen oder – unter Betrachtung der Wartezeit und dem Verhältnis von Entfernung und Gesamtfahrzeit – ggf. auch akzeptable Umsteigeverbindungen. Liegt die Arbeitsstätte im gleichen Ortsteil wie der zu prüfende Wohnort, wird bei Betrachtung der Fahrtmöglichkeiten auf Gemeindeebene aufgrund der generell geringen Distanzen von einer gegebenen fußläufigen Verbindung ausgegangen.

Die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze innerhalb der einzelnen Kommunen zeigt Karte 53.

Eine Anbindung der Ortsteile ab 200 Einwohner an alle größeren Arbeitgeber (mit mind. 200 Beschäftigten) innerhalb der Kommune mit dem ÖPNV oder SPNV ist in den Ortsteilen Maitenbeth,

Egglkofen, Ramsau, Hart, Haag i. OB, Rosenberg, Oberndorf, Winden, Altdorf, Gars a. Inn, Lengmoos, Aschau-Werk und Waldkraiburg gegeben.

Von den Ortsteilen Freimehring, Rechtmehring, Gars Bahnhof, Neumarkt-St. Veit, Buchbach, Schwindegg, Ampfing, Ehring, Föhrenwinkel, Pürten, Altmühldorf und Mühldorf a. Inn können Pendler 50% bis 99% aller größeren Arbeitgeber (mit mind. 50 Arbeitsplätzen) innerhalb der Kommune zeitlich passend mit dem ÖPNV oder SPNV an allen Werktagen erreichen.

Aus den Ortsteilen Stefanskirchen, Salmanskirchen, Polling, Ecksberg, Eichfeld und Mößling bestehen zeitlich passende Fahrtmöglichkeiten an allen Werktagen zu maximal 49% der größeren Arbeitgeber (mit mind. 50 Beschäftigten) innerhalb der jeweiligen Gemeinde.

Aus den Ortsteilen Kirchdorf, Wang, Stadl, Reichertsheim, Mettenheim, Mittergars, Moos, Oberflossing, Aschau a. Inn, Waldwinkel, Wiesengrund, St. Erasmus und Niederndorf gibt es keine passenden Verbindungen im ÖPNV/SPNV, mit denen Pendler aus den Ortsteilen mit mind. 200 Einwohnern die größeren Arbeitgeber innerhalb der relevanten Zeitfenster und an allen Werktagen erreichen können.

Von den Gemeinden Erharting, Jettenbach, Kraiburg a. Inn, Lohkirchen, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberbergkirchen, Oberneukirchen, Rattenkirchen, Schönberg, Heldenstein, Obertaufkirchen, Taufkirchen und Zangberg sind keine größeren Arbeitgeber mit mind. 50 Arbeitsplätzen benannt worden, daher sind die entsprechenden Ortsteile nicht in die Überprüfung mit eingegangen.

3.2.1.2 Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte in den nächsten Unter- und Mittelzentren

Neben der Prüfung der Erreichbarkeit der innergemeindlichen größeren Arbeitsplätze erfolgt auch eine Überprüfung der Anbindungen an die Gewerbe- und Industriestandorte in den nächsten Unter- und Mittelzentren.

Analog zu Kapitel 3.2.1.1 wird für die morgendliche Hinfahrt ein Zeitfenster zwischen 5:30 und 8:00 Uhr angenommen und für die nachmittägliche Rückfahrt ein Zeitfenster zwischen 15:30 und 19:00 Uhr. Als zeitlich passende Fahrten gelten Direktverbindungen oder – unter Betrachtung der Wartezeit und dem Verhältnis von Entfernung und Gesamtfahrzeit – ggf. auch akzeptable Umsteigeverbindungen. Liegt die Arbeitsstätte im gleichen Ortsteil wie der zu prüfende Wohnort, wird von einer gegebenen fußläufigen Verbindung ausgegangen. Fahrtmöglichkeiten müssen an allen Werktagen gegeben sein, z.B. auch in den Ferien.

Die Zuordnung der Ortsteile ab 200 Einwohner zum nächsten Unter- und Mittelzentrum erfolgt im Regelfall auf Basis der Entfernung und der Ausrichtung im ÖPNV.

Für das Unterzentrum Ampfing wird von drei größeren Gewerbe- und Industriestandorten ausgegangen: Gewerbegebiet Wimpasing im Westen von Ampfing, Gewerbegebiet Holzheim und Gewerbegebiet Neuhaus im Nordosten von Ampfing.

In Neumarkt-St. Veit finden sich mit dem Gewerbegebiet an der Landshuter Straße, dem Gewerbegebiet an der Elsenbacher Straße im Nordosten und dem Südosten ebenfalls drei Gewerbe- und Industriestandorte.

In Haag i. OB wurden die Anbindung an das Gewerbegebiet Süd in Winden, an das Gewerbegebiet im Westen von Haag i. OB sowie an das Zentrum und Gewerbegebiet östlich des Zentrums überprüft.

Karte 54a zeigt die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der größeren Gewerbe- und Industriestandorte in den nächsten Unterzentren.

Zeitlich passende Direktanbindungen zu allen relevanten Gewerbe- und Industriestandorten bestehen nur für die Ortsteile Gars, Gars Bahnhof, Lengmoos, Altdorf, Rosenberg und Ramsau mit Anbindung an das Unterzentrum Haag i. OB.

Aus den Ortsteilen Salmanskirchen, Stefanskirchen, Buchbach und Schwindegg ist das Unterzentrum Ampfing zwar mit passenden Fahrmöglichkeiten angebunden, allerdings werden nicht alle Gewerbe- und Industriestandorte direkt angefahren, so dass zumindest teilweise ein zusätzlicher Fußweg nötig ist. Gleiches gilt auch für den Ortsteil Eggkofen mit Anbindung an das Unterzentrum Neumarkt-St. Veit.

Aus Oberndorf und Winden zu den Gewerbe- und Industriestandorten in Haag i. OB bestehen nur bedingt passende Fahrmöglichkeiten (z.B. unterschiedliche Abfahrtszeiten an verschiedenen Tagen, ggf. mit Fußweg), gleiches gilt auch für die Anbindung der Ortsteile Heldenstein, Lauterbach, Lohkirchen, Oberbergkirchen, Reichertsheim, Schönberg und Zangberg an das Unterzentrum Ampfing.

Keine passende Anbindung zu den Gewerbe- und Industriestandorten in Ampfing besteht für die Ortsteile Haigerloh, Weidenbach, Oberornau, Obertaufkirchen und Rattenkirchen. Zum Unterzentrum Haag i. OB bestehen keine zeitlich passenden Fahrten für die Ortsteile Kirchdorf, Maitenbeth, Freimehring, Rechtmehring, Stadl und Wang.

Für Ampfing, Haag i. OB und Neumarkt-St. Veit selbst erfolgt keine Überprüfung der Fahrmöglichkeiten, da diese selbst Unterzentrum sind und daher von einer fußläufigen Verbindung ausgegangen wird.

Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg werden ebenfalls nicht im Hinblick auf ihre Verbindung zu den Unterzentren überprüft, da diese selbst Mittelzentrum sind und für die Ortsteile Aschau a. Inn,

Aschau-Werk, Waldwinkel, Wiesengrund, Erharting, Mittergars, Jettenbach, Kraiburg a. Inn, Hart, Mettenheim, Altmühldorf, Ecksberg, Eichfeld/Hölzling, Mößling, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberneukirchen, Ehring, Moos, Oberflossing, Polling, Taufkirchen, Föhrenwinkel, Niederndorf, Pürten und St. Erasmus erfolgt keine Überprüfung, da diese näher an einem Mittelzentrum als an einem Unterzentrum liegen.

Bezogen auf die Anbindung der Ortsteile an die Gewerbe- und Industriestandorte in den Mittelzentren, werden für Waldkraiburg die drei Standortkonzentrationen Industriegebiet Nordost, Industriegebiet Nord und Zentrum betrachtet. Im Mittelzentrum Mühldorf a. Inn sind das Zentrum, der Industriepark im Nordosten, das Gewerbegebiet im Südosten, der Mühldorfer Westen, Ecksberg und Altmühldorf relevant.

In Karte 54b sind die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der größeren Gewerbe- und Industriestandorte in den nächsten Mittelzentren dargestellt.

Eine zeitlich passende Direktanbindung an allen Werktagen zu den Gewerbe- und Industriestandorten in Waldkraiburg besteht aus den Ortsteilen Aschau a. Inn, Wiesengrund, Kraiburg a. Inn, Föhrenwinkel und Pürten.

Für die Ortsteile Gars a. Inn, Lengmoos, Altdorf, Freimehring und Rechtmehring ist eine passende Anbindung an die Standorte Zentrum und Industriegebiet Nord in Waldkraiburg gegeben, bei Anbindung an das Industriegebiet im Nordosten ist jedoch ein zusätzlicher Fußweg nötig.

Keine zeitlich passende Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen zu den drei Gewerbe- und Industriestandorten in Waldkraiburg gibt es aus den Ortsteilen Aschau-Werk, Waldwinkel, Gars Bahnhof, Mittergars, Jettenbach, Kirchdorf, Oberneukirchen, Taufkirchen, Stadl, Wang, Niederndorf und St. Erasmus.

Im Mittelzentrum Mühldorf ist generell anzumerken, dass der Industriepark im Nordosten grundsätzlich nicht erreichbar ist, da dieser über keine fußläufig entfernte Haltestelle an das Busnetz angebunden ist (die nächste Haltestelle Leisederstraße wird nur an Schultagen und nur mit einem Fahrtenpaar bedient, das für den Berufsverkehr jedoch falsch gerichtet ist).

Darüber hinaus sind die verbleibenden fünf Standorte von den Ortsteilen Ampfing, Salmanskirchen, Stefanskirchen, Erharting, Altmühldorf, Ecksberg und Neumarkt-St. Veit zeitlich passend und an allen Werktagen erreichbar. Aus den Ortsteilen Buchbach, Egglkofen, Hart und Schwindegg sind zumindest teilweise noch kleinere Fußwege nötig. Aus den Ortsteilen Heldenstein, Lauterbach, Haag i. OB, Ramsau und Reichertsheim bestehen nur bedingt passende Fahrtmöglichkeiten (z.B. unterschiedliche Abfahrtszeiten an verschiedenen Tagen, ggf. mit Fußweg) zu den verbleibenden fünf Standorten. Aus den Ortsteilen Oberndorf, Rosenberg, Winden, Haigerloh, Weidenbach, Lohkirchen, Maitenbeth,

Mettenheim, Eichfeld/Hölzling, Mößling, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberbergkirchen, Oberornau, Obertaufkirchen, Ehring, Moos, Oberflossing, Polling, Rattenkirchen, Schönberg und Zangberg sind auch weitere oder alle Gewerbe- und Industriestandorte nicht zeitlich passend und an allen Werktagen erreichbar.

Für die Mittelzentren Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg selbst wird ortsintern keine Prüfung der Anbindung vorgenommen.

3.2.1.3 Anschlüsse an die Pendlerzüge von/nach München

Wie bereits in Karte 12 deutlich wurde, spielt die Landeshauptstadt München bei den Pendlerverflechtungen eine wichtige Rolle für den Landkreis Mühldorf a. Inn. Aus diesem Grund wird im Rahmen der Schwachstellenanalyse auch die zeitlich passende Anbindung an relevante Pendlerzüge von und nach München geprüft. Die Anbindung an München konzentriert sich maßgeblich auf die Bahnverbindungen, gerade im westlichen Landkreis besteht mit dem Angebot der Linie 72 jedoch eine sehr gute Direktanbindung an den Ostbahnhof München, daher wird auch die Linie 72 mit in die Prüfung einbezogen.

Bei der Überprüfung, ob zeitlich passende Fahrtenangebote vorhanden sind, werden – in Orientierung an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [14] und in Abstimmung mit dem Auftraggeber – folgende Kriterien angesetzt: Prüfung, ob eine morgendliche Hinfahrt zwischen 5:30 und 8:00 Uhr und eine nachmittägliche/abendliche Rückfahrt zwischen 15:30 und 19:00 Uhr vorhanden ist.

Herangezogen werden vorrangig Direktverbindungen, sofern jedoch keine direkten Fahrtmöglichkeiten zwischen den relevanten Ortsteilen und der Stadt München bestehen, werden auch Umsteigeverbindungen mit maximal einem Umsteigevorgang in die Prüfung mit aufgenommen. Da der Faktor Zeit für Berufspendler besonders wichtig ist, werden in diesen Fällen als maximale reine Wartezeit gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV [18] 10 Minuten (Qualitätsstufe B) angesetzt. Die Übergangszeit wird mit zusätzlich drei Minuten angesetzt.

QS	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤ 60 min	> 60 min
A	< 5	< 7,5
B	5 bis < 10	7,5 bis < 15
C	10 bis < 15	15 bis < 22,5
D	15 bis < 20	22,5 bis < 30
E	20 bis < 30	30 bis < 40
F	≥ 30	≥ 40

Tabelle 16 Wartezeiten bei Anschlussverkehrsmitteln [18]

Auf dieser Grundlage ergeben sich die in Karte 55 abgebildeten Anbindungsqualitäten der Ortsteile ab 200 Einwohner von/nach München. Dabei wird deutlich, dass entlang der Bahnachsen sowie der Buslinie 72 ist eine meist gute Direktanbindung an mehrere bis alle Züge oder Busse nach oder von München gegeben ist. Abseits dieser Hauptverkehrsachsen bestehen für Berufspendler dagegen überwiegend nur Umsteigeverbindungen an meist nur einige Fahrten im relevanten Zeitfenster bzw. gar kein oder kein passendes Angebot.

Direktanbindungen an München bestehen über die Linie 72 für die Ortsteile Gars a. Inn, Gars Bahnhof, Lengmoos, Altdorf, Haag i. OB, Oberndorf, Rosenberg, Winden, Maitenbeth und Ramsau. Direktverbindungen mit dem Zug sind für Ampfing, Weidenbach, Schwindegg und Mühldorf a. Inn gegeben. Dabei sind die Ortsteile Haag i. OB, Oberndorf, Rosenberg, Winden, Maitenbeth und die Stadt Mühldorf a. Inn an (fast) alle vorhandenen Verbindungen in den relevanten Zeitfenstern angebunden. Ampfing, Gars a. Inn, Gars Bahnhof und Schwindegg erreichen zumindest einige der angebotenen Verbindungen in den relevanten Zeitfenstern. In Lengmoos, Altdorf, Weidenbach und Ramsau bestehen dagegen nur wenige Anbindungen an die angebotenen Verbindungen in den relevanten Zeitfenstern.

Umsteigeverbindungen mit der Bahn liegen für Egglkofen, Jettenbach, Waldkraiburg und Neumarkt-St. Veit vor. Während Neumarkt-St. Veit zumindest einige der angebotenen Fahrten in den relevanten Zeitfenstern von und nach München erreicht, besteht für Egglkofen, Jettenbach und Waldkraiburg nur eine passende Anbindung an wenige der angebotenen Fahrten.

Umsteigeverbindungen mit Bus und Zug bestehen für die Ortsteile Salmanskirchen, Stefanskirchen, Buchbach, Kraiburg a. Inn, Hart, Altmühldorf, Ecksberg, Mößling, Oberbergkirchen, Oberornau, Obertaufkirchen, Niederndorf, Pürten und Zangberg. Die Anzahl der Anbindungen an vorhandene Fahrten auf der KBS 940 ist in allen Ortsteilen mit ein bis zwei Fahrtmöglichkeiten und/oder zu langen Wartezeiten nur akzeptabel.

Aus den Ortsteilen Aschau a. Inn, Wiesengrund, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Ehring, Freimehring und Rechtmehring bestehen nur notdürftige Umsteigeverbindungen von und nach München, bei denen die Zeitfenster der vorhandenen Anbindungen nicht passen und/oder für die Hin- und Rückfahrt unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

Gar keine Anbindung oder keine passende Anbindung (z.B. nur Fahrtmöglichkeit in eine Richtung, mehr als ein Bus bis zum Anschluss an Bahn nötig, Fahrt deutlich zu spät (nach 8:35) in München oder zu früh ab München) besteht für die Ortsteile Aschau-Werk, Waldwinkel, Erharting, Mittergars, Haigerloh, Heldenstein, Lauterbach, Kirchdorf, Lohkirchen, Mettenheim, Eichfeld/Hölzling, Oberneukirchen, Moos, Oberflossing, Polling, Rattenkirchen, Reichertsheim, Schönberg, Taufkirchen, Stadl, Wang, Föhrenwinkel und St. Erasmus.

3.2.1.4 Räumliche Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete

Allgemeine räumliche Erschließungsdefizite der Siedlungsgebiete wurden bereits in Kapitel 3.1 identifiziert und aufgezeigt. Darüber hinaus wird jedoch auch speziell für die größeren Gewerbe- und Industriegebiete im Landkreis Mühldorf a. Inn die Haltestellenversorgung in Form von Haltestelleneinzugsbereichen untersucht.

Als Grundlage gehen alle räumlich relevanten ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe in die Betrachtung mit ein, die im Ferienfahrplan bedient werden. So wird aussagekräftig die Anbindung für den Jedermann-Verkehr auch außerhalb der Schulzeiten abgebildet.

Als Einzugsbereiche werden gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] (vgl. Kapitel 2.2.3) für Bushaltestellen in Mittel- und Kleinzentren sowie in sonstigen Räumen 400m angesetzt. Für Bahnhöfe beträgt der Haltestelleneinzugsbereich in Mittel- und Kleinzentren 600m und in sonstigen Räumen 800m.

Das Ergebnis der Analyse der räumlichen Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete im Landkreis Mühldorf a. Inn ist in Karte 56 abgebildet.

Größere Erschließungsdefizite ergeben sich demnach in Mühldorf a. Inn mit einer komplett fehlenden Haltestellenerschließung des Industrieparks im Nordosten der Stadt. Auch die Gewerbegebiete Nord-Ost in Neumarkt-St. Veit und Neuhaus in Ampfing sowie das Gewerbegebiet in Kraiburg a. Inn sind nicht an das Haltestellennetz des ÖPNV angeschlossen. Lediglich in Randbereichen werden die Gewerbegebiete Polling, Haag i. OB und Winden erschlossen. Das großflächige Werk Aschau wird im Osten der Gewerbefläche an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

3.2.1.5 Analyse der Tarifangebote

Speziell für Pendler wird im Landkreis Mühldorf a. Inn in Zusammenhang mit der Linie 72 (Gars – Haag i. OB – Maitenbeth – München) ein GHMM-Abo-Ticket angeboten, das Pendler nutzen können, die mit der Linie 72 bis München fahren. Der monatliche Preis hierfür liegt bei rund 87€ bis 105€. Zudem kann das GHMM-Ticket auch in Kombination mit dem MVV-IsarCardAbo bestellt werden. Verfügbar ist das Angebot online über RVO sowie direkt in den Bussen, bei den betroffenen Gemeinden sowie im Landratsamt.

Abgesehen von diesem speziellen Angebot für den westlichen Landkreis mit Bezug auf München gelten für Pendler die regulären Tarife des VLMÜ. In diesem Rahmen wird, neben den regulären Einzel-/Mehrfahrten-/Monats- und Wochenkarten sowie dem vergünstigten Stammkunden-Abonnement insbesondere für Berufspendler ein Umwelt-Fahrausweis angeboten, der für 12 Monate gültig ist. Mit dem Umwelt-Fahrausweis besteht gegenüber der regulären Monatskarte gerade für

Berufspendler eine günstige Alternative, da hier der Landkreis sowie das Verkehrsunternehmen jeweils die Kosten für zwei Monatskarten übernehmen und somit vom Fahrgast für ein ganzes Jahr nur der Preis von acht Monatskarten bezahlt werden muss.

Für die Nutzung von Bus und Bahn in Kombination sowie bei Befahren mehrerer Tarifgebiete (z.B. VLMÜ und MVV) ist für Pendler der Kauf von zwei Tickets nötig.

Anbindung an Arbeitgeber innerhalb der Kommune

Arbeitsgeber mit mind. 50 Beschäftigten

- Kategorie der Anbindung***
- Direktverbindung zu 100% der Arbeitgeber
 - ◐ Direktverbindung zu 50-99% der Arbeitgeber
 - ◑ Direktverbindung zu 1-49% der Arbeitgeber
 - keine Verbindung
 - kein größerer Arbeitgeber in der Gemeinde

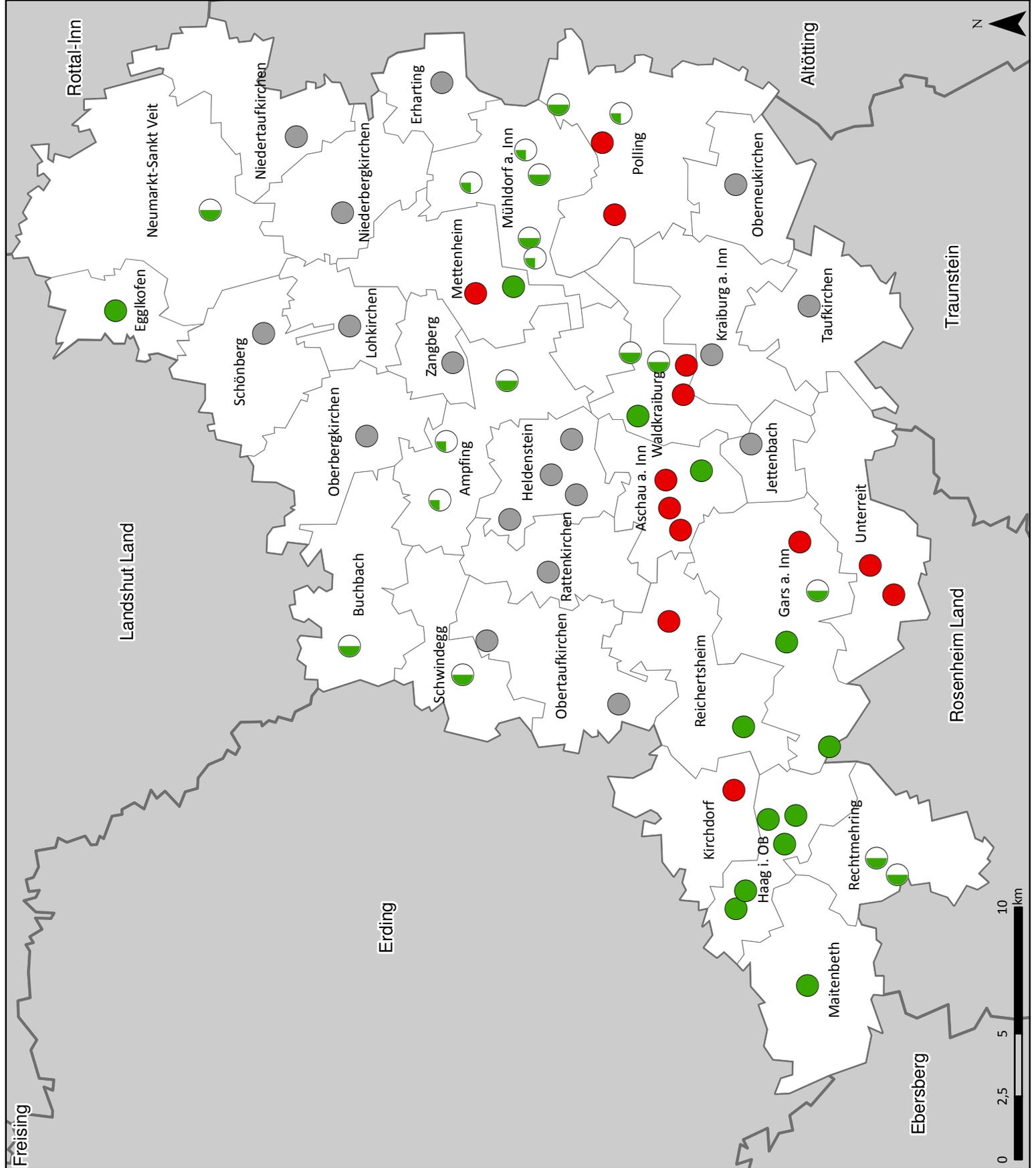
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten gewertet, die im Zeitfenster von ca. 5:30 - 8:00 und 15:30 - 19:00 stattfinden und mind. eine Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen ermöglichen; bei gleichem Wohn- und Arbeitsort wird von einer gegebenen Anbindung ausgegangen; passend sind Direktverbindungen oder akzeptable Umsteigeverbindungen (Betrachtung von Wartezeit und Verhältnis von Fahrzeit und Entfernung)

Karten-Nr.: 53

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn;
Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung an Gewerbe-/ Industriestandorte im nächsten Unterzentrum

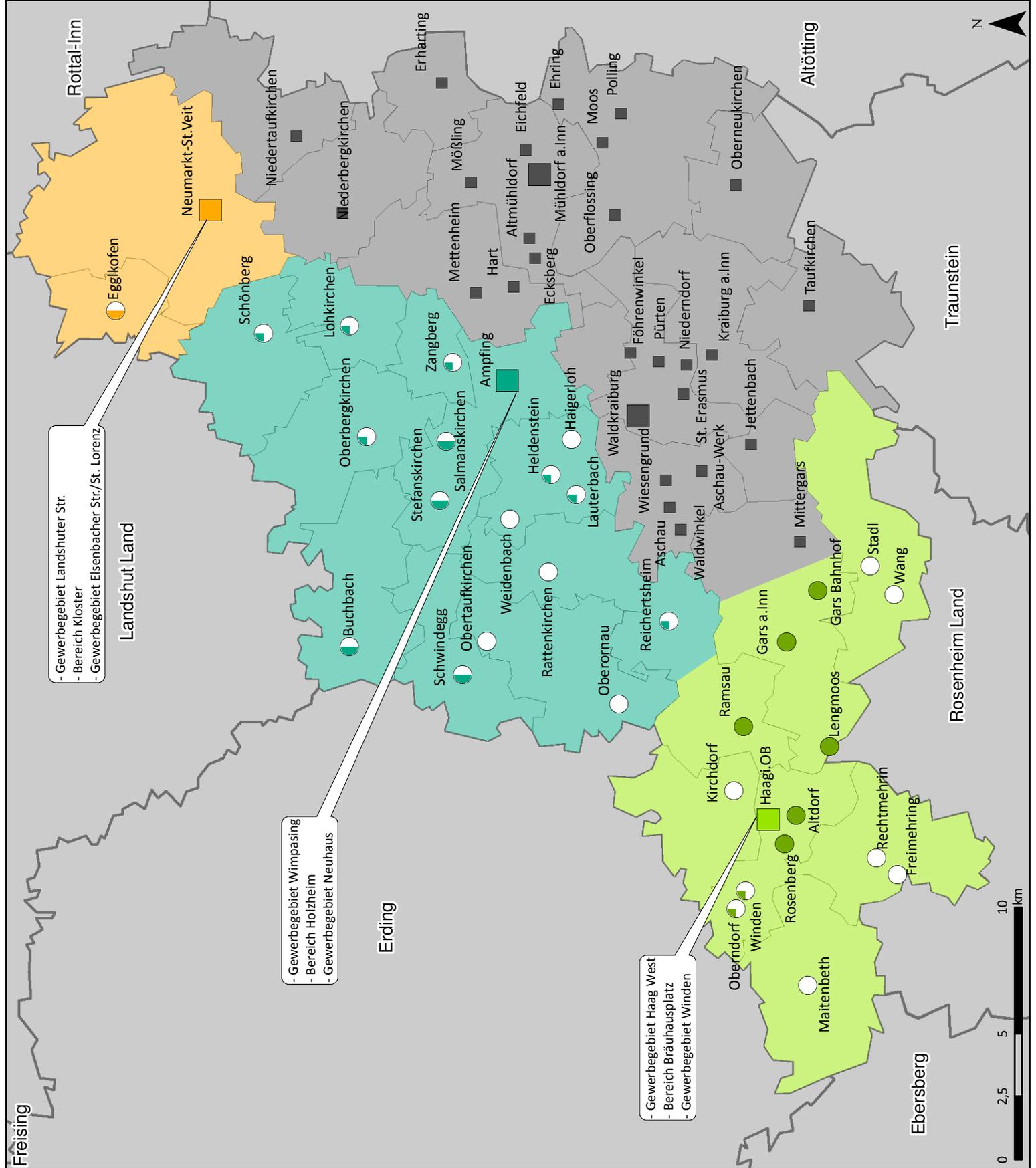
- Kategorie der Anbindung***
- Direktanbindung an Gewerbegebiet
 - ◐ Anbindung an Hauptort mit Fußweg zu Gewerbegebiet
 - ◑ Anbindung mit verschiedenen Verkehrsmitteln bei Hin- und Rückfahrt/zu unterschiedlichen Zeiten; ggf. mit Fußweg
 - keine (passende) Anbindung

- Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...**
- Mittelzentrum (s.Karte 48b)
 - Unterzentrum Ampfing
 - Unterzentrum Haag
 - Unterzentrum Neumarkt-St. Veit
 - Veit

- Gemeindegrenze
- ▬ Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten gewertet, die im Zeitfenster von ca. 5:30 - 8:00 und 15:30 - 19:00 stattfinden und mind. eine Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen ermöglichen; passend sind Direktverbindungen oder akzeptable Umsteigeverbindungen (Betrachtung von Wartezeit und Verhältnis von Fahrzeit und Entfernung)

Karten-Nr.: 54a
 Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
 Mühldorf a. Inn;
 Befragung der Gemeinden
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung an Gewerbe-/ Industriestandorte im nächsten Mittelzentrum

Kategorie der Anbindung*

- Direktanbindung an die Gewerbegebiete
- ◐ Anbindung an Hauptort mit Fußweg zu Gewerbegebieten
- ◑ Anbindung mit verschiedenen Verkehrsmitteln bei Hin- und Rückfahrt/zu unterschiedlichen Zeiten; ggf. mit Fußweg
- keine (passende) Anbindung

Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

- Mittelzentrum Mühldorf
- Mittelzentrum Waldkraiburg

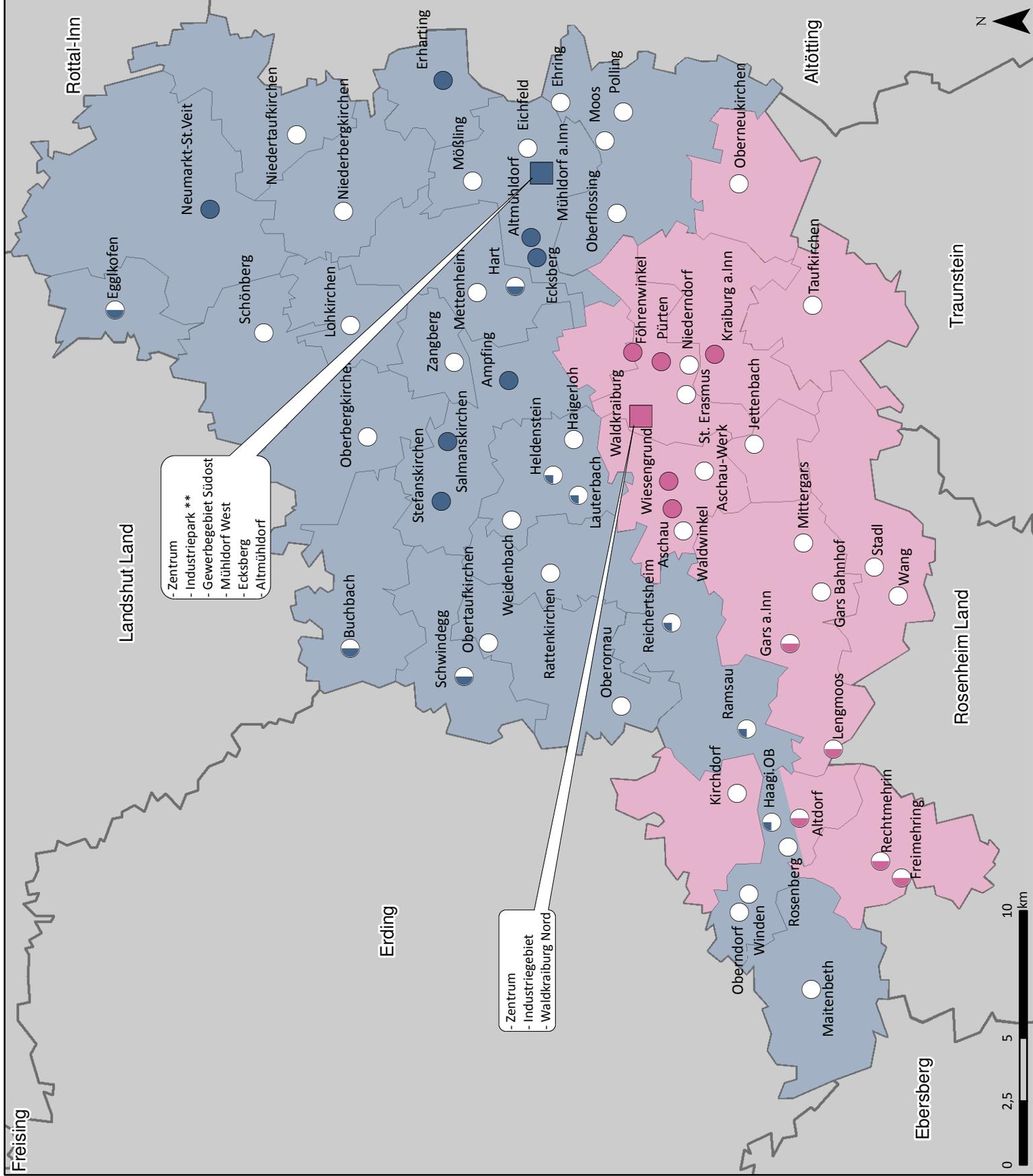
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten gewertet, die im Zeitfenster von ca. 5:30 - 8:00 und 15:30 - 19:00 stattfinden und mind. eine Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen ermöglichen; passend sind Direktverbindungen oder akzeptable Umsteigeverbindungen (Betrachtung von Wartezeit und Verhältnis von Fahrzeit und Entfernung)
** Anbindung generell nicht gegeben, da keine Haltestelle vorhanden ist

Karten-Nr.: 54b

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn;
Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung der Berufspendler nach München

Kategorie der Anbindung*

- Bus oder Bahn direkt
- Bahn/Bahn mit Umstieg
- Bus/Bahn mit Umstieg
- versch. Verkehrsmittel Hin/Rück, ungünstige Zeitfenster, etc.
- keine (passende) Anbindung
- Anbindung an (fast) alle Züge (Busse) im Zeitfenster, Wartezeit bei Umstieg <13 Min.
- Anbindung an einigige Züge (Busse) im Zeitfenster, Wartezeit bei Umstieg <13 Min.;
- Anbindung an (fast) alle Züge (Busse) im Zeitfenster, Wartezeit bei Umstieg >13 Min.
- Anbindung an wenige Züge (Busse) im Zeitfenster, Wartezeit bei Umstieg >13 Min.

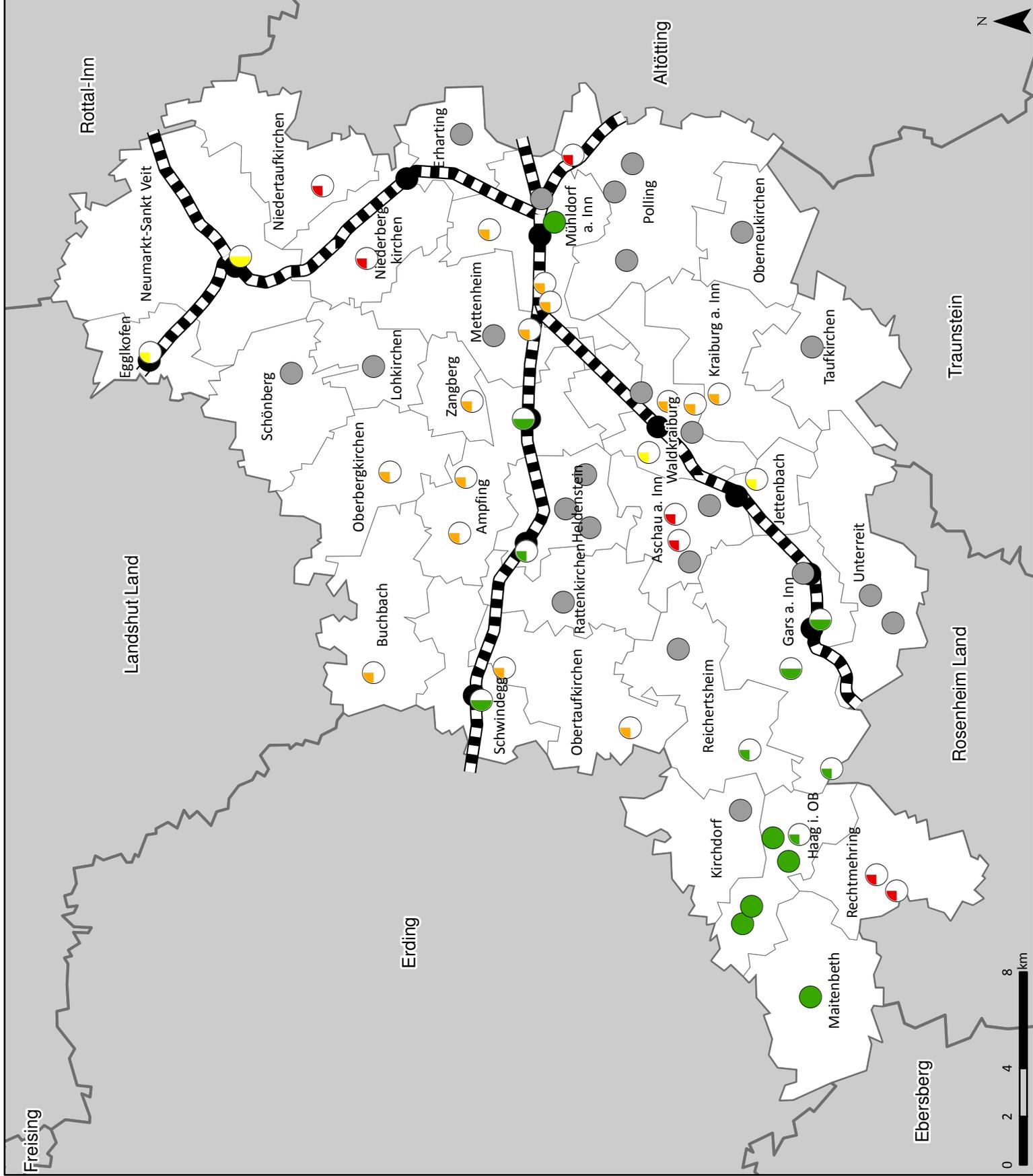
- Bahnhof
- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten gewertet, die im Zeitfenster von ca. 5:30 - 8:00 und 15:30 - 19:00 stattfinden, mindestens eine Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen ermöglichen und je Richtung maximal eine Bustfahrt beinhalten.

Karten-Nr.: 55

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV und SPNV 2015

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete (Ferien)

Mittel- bis Kleinzentren

- Haltestelleneinzugsbereich Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich Bahn 600 m

sonstige Räume

- Haltestelleneinzugsbereich Bus 400m
- Haltestelleneinzugsbereich Bahn 800 m

Gewerbe-/Industriegebiet mit Erschließungsdefizit durch Haltestellen des ÖPNV/SPNV im Ferienfahrplan (Jedermannsverkehr)



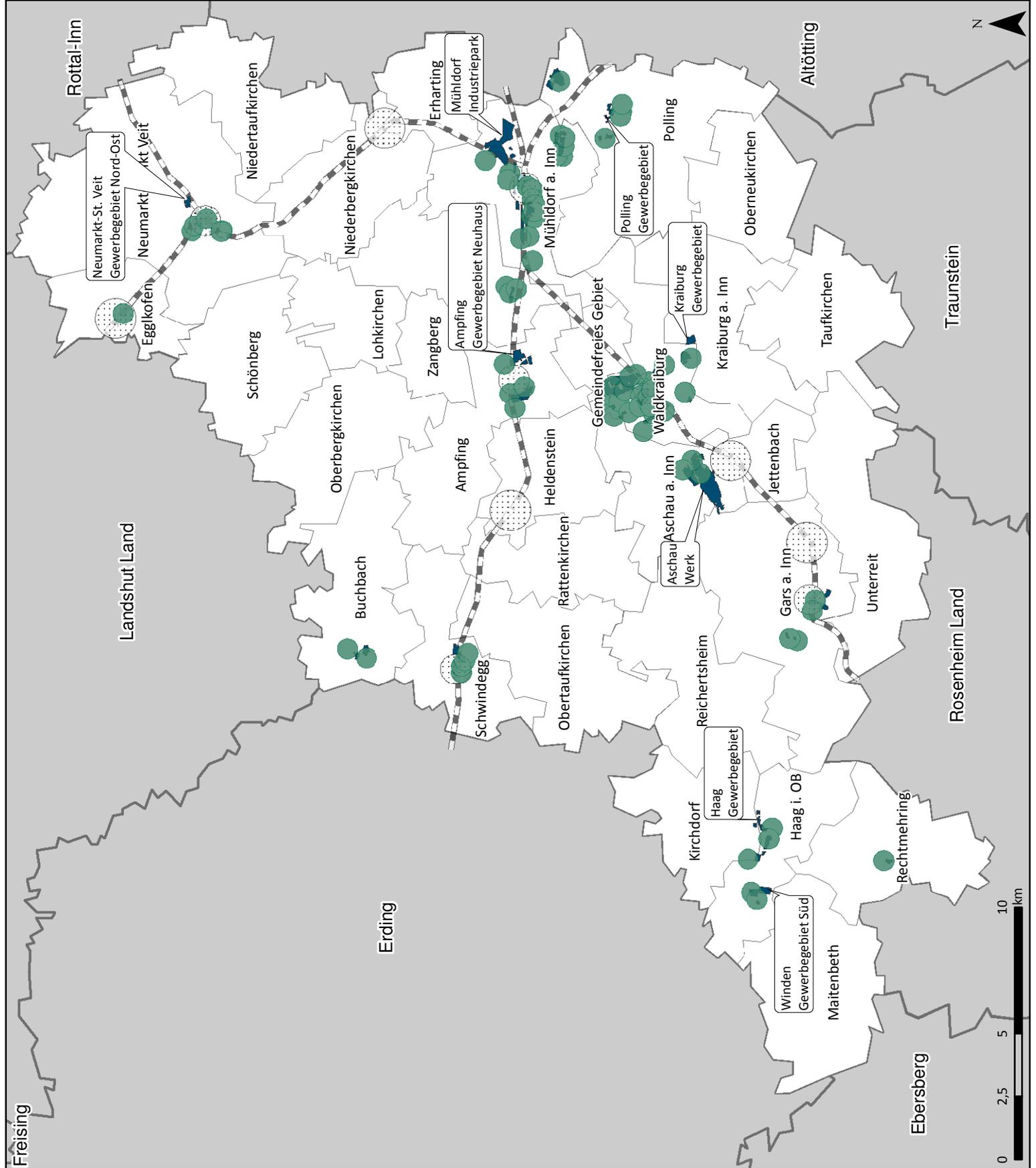
Gewerbe-/Industriegebiete in größeren Ortsteilen

- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 56

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a. Inn;
Befragung der Gemeinden;
Bayernatlas

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



3.2.2 Zielgruppe Einkaufs- und Erledigungsverkehr

Für die Zielgruppe des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs stehen bei der Anbindung mit dem ÖPNV insbesondere flexible und umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten im Vordergrund. Zur Überprüfung dieses Kriteriums werden nachfolgend die ÖPNV-Anbindungen an die Versorgungseinrichtungen innerhalb der einzelnen Gemeinden (Kapitel 3.2.2.1) sowie an die Unter- und Mittelzentren im Landkreis Mühldorf a. Inn (Kapitel 3.2.2.2) untersucht. Darüber hinaus werden in Kapitel 3.2.2.5 auch die Anbindungen an die Krankenhäuser im Landkreis geprüft.

Berücksichtigt werden bei der Überprüfung der Fahrtmöglichkeiten alle Linienverkehre im ÖPNV sowie die Verbindungen im SPNV.

3.2.2.1 Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen innerhalb der Kommune

Innerhalb der einzelnen Kommunen wird geprüft, in welcher Form Versorgungseinrichtungen in der Gemeinde von den einzelnen Ortsteilen (mind. 200 Einwohner) der Kommune aus mit dem ÖPNV erreicht werden können. Es wird dabei innerhalb der Kommune die Anbindung aller relevanten Ortsteile an das jeweilige Zentrum des Gemeindehauptortes überprüft. Hierbei wird die Annahme zugrunde gelegt, dass sich ein Großteil der relevanten Einrichtungen (Rathaus, Ärzte, Apotheke, Versorgungseinrichtungen) jeweils im Gemeindehauptort konzentriert (vgl. Kapitel 2.1.6). Ausnahmen bilden die Gemeinden Mettenheim (hier wird von einer Konzentration der Einrichtungen im Ortsteil Hart ausgegangen) und Unterreit (Konzentration der Einrichtungen in Stadl). Innerhalb des Gemeindehauptortes wird aufgrund der generell geringen Distanzen von einer gegebenen fußläufigen Verbindung ausgegangen.

In Orientierung an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] sind zeitlich passende Fahrtenangebote dann vorhanden, wenn an allen Werktagen eine morgendliche Hinfahrt und eine mittägliche Rückfahrt sowie eine mittägliche Hinfahrt und eine nachmittägliche Rückfahrt gegeben ist. In Absprache mit dem Auftraggeber wurde für die morgendliche Hinfahrt ein Zeitfenster zwischen 7:30 und 10:00 Uhr angesetzt, für die mittägliche Rück- bzw. Hinfahrt ein Zeitfenster zwischen 11:30 und 14:00 Uhr und die nachmittägliche Rückfahrt sollte zwischen 15:30 und 18:30 Uhr stattfinden. Dieses Vorgehen orientiert sich am Indikator „Erreichbarkeit übergeordneter Orte“ in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] und berücksichtigt, dass gerade im Einkaufs- und Erledigungsverkehr ein differenzierteres zeitliches Angebot nötig ist.

Da im Einkaufsverkehr nur die Mindestverbindung von einem vor- und einem nachmittäglichen Fahrtenpaar geprüft wird und zudem mit dem Transport der Einkäufe Umsteigeverbindungen unattraktiv und die Entfernungen innerhalb der Gemeinden sehr gering sind, werden in der Prüfung der Fahrtmöglichkeiten nur Direktverbindungen berücksichtigt.

Die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen innerhalb der einzelnen Kommunen zeigt Karte 57.

Aus den Ortsteilen Wiesengrund, Gars Bahnhof, Oberndorf, Rosenberg, Winden, Altmühldorf, Ecksberg, Eichfeld/Hölzling, Mößling, Ehring, Föhrenwinkel und Pürten sind die Zentren der Gemeindehauptorte innerhalb beider Zeitfenster mit zeitlich passenden Fahrtmöglichkeiten an allen Werktagen zu erreichen.

Die Ortsteile Mittergars und Niederndorf sind lediglich im vormittäglichen Zeitfenster mit passenden Fahrtmöglichkeiten an den jeweiligen Gemeindehauptort angebunden.

Von Aschau-Werk, Lengmoos und Altdorf sind passende zeitliche Fahrtmöglichkeiten an allen Werktagen zum jeweiligen Zentrum im Gemeindehauptort im nachmittäglichen Zeitfenster gegeben.

Aus den Ortsteilen Salmanskirchen, Stefanskirchen, Waldwinkel, Haigerloh, Lauterbach, Weidenbach, Mettenheim, Oberornau, Moos, Oberflossing, Freimehring, Ramsau, Wang und St. Erasmus bestehen weder im vormittäglichen noch im nachmittäglichen Zeitfenster zeitlich passende und an allen Werktagen stattfindende Fahrtmöglichkeiten ins Gemeindezentrum.

Die Ortsteile Ampfing, Aschau, Buchbach, Egglkofen, Erharting, Gars a. Inn, Haag i. OB, Heldenstein, Jettenbach, Kirchdorf, Kraiburg a. Inn, Lohkirchen, Maitenbeth, Mühldorf a. Inn, Neumarkt-St. Veit, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberbergkirchen, Oberneukirchen, Obertaufkirchen, Polling, Rattenkirchen, Rechtmehring, Reichertsheim, Schönberg, Schwindegg, Taufkirchen, Waldkraiburg und Zangberg sind selbst Gemeindehauptort, für die von einer fußläufigen Entfernung zu den Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen ausgegangen wird. Hart und Stadl werden ersatzweise für die eigentlichen Gemeindehauptorte Mettenheim und Unterreit herangezogen (s. oben), wobei hier ebenfalls von einer fußläufigen Entfernung zu den Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen ausgegangen wird.

3.2.2.2 Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen in den nächsten Unter- und Mittelzentren

Zusätzlich zur Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen innerhalb der jeweiligen Gemeinde erfolgt auch eine Überprüfung der Anbindungen an die Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen in den nächsten Unter- und Mittelzentren.

Analog zu Kapitel 3.2.2.1 wird für die morgendliche Hinfahrt ein Zeitfenster zwischen 7:30 und 10:00 Uhr angesetzt, für die mittägliche Rück- bzw. Hinfahrt ein Zeitfenster zwischen 11:30 und 14:00 Uhr und für die nachmittägliche Rückfahrt ein Zeitfenster zwischen 15:30 und 18:30 Uhr. In die Auswertung werden i.d.R. nur Direktverbindungen mit einbezogen, lediglich in Ausnahmefällen wurden auch

abgestimmte Umsteigebeziehungen mit aufgenommen. Fahrtmöglichkeiten müssen an allen Werktagen gegeben sein, z.B. auch in den Ferien.

Die Zuordnung der Ortsteile ab 200 Einwohner zum nächsten Unter- und Mittelzentrum erfolgt im Regelfall auf Basis der Entfernung und der Ausrichtung im ÖPNV. Bei der Anbindung an die Unter- und Mittelzentren wird, analog zu Kapitel 3.2.2.1, die Anbindung an das Zentrum des Unter-/Mittelzentrums geprüft, in dem sich jeweils ein Großteil der relevanten Versorgungseinrichtungen konzentriert (vgl. Kapitel 2.1.6).

Die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen in den nächsten Unterzentren zeigt Karte 58a.

Mit zeitlich passenden Fahrten sind lediglich die Ortsteile Oberndorf, Rosenberg, Winden und Maitenbeth mit Ausrichtung auf das Unterzentrum Haag i.OB und der Ortsteil Schwindegg mit Ausrichtung auf das Unterzentrum Ampfing in beiden Zeitfenstern an das Zentrum des jeweiligen Unterzentrums angebunden.

Der Ortsteil Eggkofen ist nur im nachmittäglichen Zeitfenster mit passenden Fahrten an das nächste Unterzentrum Neumarkt-St. Veit angebunden. Gleiches gilt auch für den Ortsteil Reichertsheim mit Anbindung an das Unterzentrum Ampfing und die Ortsteile Gars a. Inn, Lengmoos, Altdorf und Ramsau mit Anbindung an das Unterzentrum Haag i. OB.

Keine passende Anbindung in den jeweiligen Zeitfenstern und an allen Werktagen besteht für die Ortsteile Salmanskirchen, Stefanskirchen, Buchbach, Haigerloh, Heldenstein, Lauterbach, Weidenbach, Lohkirchen, Oberbergkirchen, Oberornau, Obertaufkirchen, Rattenkirchen, Schönberg und Zangberg an das Unterzentrum Ampfing und für die Ortsteile Gars Bahnhof, Kirchdorf, Freimehring, Rechtmehring, Stadl und Wang an das Unterzentrum Haag i. OB.

Für die Ortsteile Aschau a. Inn, Aschau-Werk, Waldwinkel, Wiesengrund, Erharting, Mittergars, Jettenbach, Kraiburg a. Inn, Hart, Mettenheim, Altmühldorf, Ecksberg, Eichfeld/Hölzling, Mößling, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberneukirchen, Ehring, Moos, Oberflossing, Polling, Taufkirchen, Föhrenwinkel, Niederndorf, Pürten und St. Erasmus erfolgt keine Überprüfung der Anbindungen an das nächste Unterzentrum, da in diesen Fällen das nächste Mittelzentrum näher liegt.

Ampfing, Haag i. OB und Neumarkt-St. Veit sind selbst Unterzentren, somit wird hier von einer fußläufigen Anbindung an die Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen ausgegangen.

Für die Mittelzentren Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg erfolgt ebenfalls keine Prüfung der Anbindung an das nächste Unterzentrum, da diese zwei Städte selbst Mittelzentren sind und entsprechende Einrichtungen aufweisen.

Die Ergebnisse zur Prüfung der Erreichbarkeit der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen in den nächsten Mittelzentren sind in Karte 58b dargestellt.

Zeitlich passende Fahrtmöglichkeiten im morgendlichen und nachmittäglichen Zeitfenster zum nächsten Mittelzentrum Waldkraiburg bestehen für die Ortsteile Aschau a. Inn, Wiesengrund, Gars Bahnhof, Jettenbach und Föhrenwinkel und zum nächsten Mittelzentrum Mühldorf a. Inn für die Ortsteile Ampfing, Eggkofen, Erharting, Hart, Altmühldorf, Ecksberg, Eichfeld/Hölzling, Mößling, Neumarkt-St. Veit, Ehring, Polling und Schwindegg.

Aus den Ortsteilen Kraiburg a. Inn, Niederndorf und Pürten kann das nächste Mittelzentrum Waldkraiburg im morgendlichen Zeitfenster mit zeitlich passenden Fahrten erreicht werden, im nachmittäglichen Zeitfenster bestehen keine passenden Fahrtmöglichkeiten (Hinfahrt nur an Schultagen).

In keinem der beiden Zeitfenster besteht eine zeitlich passende Verbindung von den Ortsteilen Aschau-Werk, Waldwinkel, Gars a. Inn, Lengmoos, Mittergars, Altdorf, Kirchdorf, Oberneukirchen, Freimehring, Rechtmehring, Taufkirchen, Stadl, Wang und St. Erasmus mit Anbindung an das Mittelzentrum Waldkraiburg und von den Ortsteilen Salmanskirchen, Stefanskirchen, Buchbach, Haag i. OB, Oberndorf, Rosenberg, Winden, Haigerloh, Lauterbach, Heldenstein, Weidenbach, Lohkirchen, Maitenbeth, Mettenheim, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberbergkirchen, Oberornau, Oberaufkirchen, Moos, Oberflossing, Rattenkirchen, Ramsau, Reichertsheim, Schönberg und Zangberg mit Anbindung an das Mittelzentrum Mühldorf a. Inn.

Mühldorf und Waldkraiburg sind selbst Mittelzentren, somit wird hier von einer fußläufigen Anbindung an die wichtigsten Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen ausgegangen.

3.2.2.3 Räumliche Erschließung der Versorgungseinrichtungen

Allgemeine räumliche Erschließungsdefizite der Siedlungsgebiete wurden bereits in Kapitel 3.1 identifiziert und aufgezeigt. Nachfolgend werden ergänzend dazu Defizite in der räumlichen Erschließung der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen überprüft.

Als Grundlage werden alle räumlich relevanten ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe in die Betrachtung mit einbezogen, die im Ferienfahrplan bedient werden. So wird aussagekräftig die Anbindung für den Jedermann-Verkehr auch außerhalb der Schulzeiten abgebildet.

Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [14] und analog zu Kapitel 2.2.3 werden für Bushaltestellen in Mittel- und Kleinzentren sowie in sonstigen Räumen Einzugsbereiche von 400m angesetzt.

Als relevante Einrichtungen im Einkaufs- und Erledigungsverkehr gelten allgemein die Zentren der Gemeindehauptorte sowie die Einzelhandelseinrichtungen in den Gemeindehauptorten und den Unter- und Mittelzentren, die im Rahmen der Befragung der Gemeinden benannt wurden (vgl. Kapitel 2.1.6).

Das Ergebnis der Analyse der räumlichen Erschließung der Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Mühldorf a. Inn sind in Karte 59 abgebildet.

Größere Defizite in der räumlichen Erschließung ergeben sich demnach für Ampfing mit einer schlechten Haltestellenerschließung des Ortszentrums, für Mühldorf a. Inn mit einer fehlenden Erschließung des Industrieparks (vgl. Kapitel 3.2.1.4) und der Einzelhandelseinrichtungen nordwestlich des Bahnhofs und für Haag i. OB mit einer nur randlichen Erschließung der Einzelhandelseinrichtungen im Westen. Die fehlende Haltestellenerschließung in Mettenheim im Ferienfahrplan wurde bereits in Kapitel 3.1 benannt.

3.2.2.4 Analyse der Tarifangebote

Generell gelten für die Fahrgäste des ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn die Tarife des VLMÜ auf Grundlage des Wabenplanes. Bei vereinzelt Fahrten im Einkaufs- und Erledigungsverkehr besteht für den ÖPNV-Nutzer hier, neben dem Kauf einer regulären Einzelfahrkarte, die Möglichkeit der Nutzung einer 10er-Mehrfahrtenkarte, die gegenüber dem Einzelfahrschein günstiger ist.

3.2.2.5 Erreichbarkeit von Krankenhäusern

Mit einer abnehmenden Anzahl an Krankenhäusern und einer zunehmenden Konzentrierung der klinischen Versorgung auf wenige Standorte spielt für die Versorgung der (ländlichen) Bevölkerung auch die Erreichbarkeit der Krankenhäuser eine wichtige Rolle. Die medizinische Versorgung des Landkreises Mühldorf a. Inn wird zum Stand der Datenabfrage durch die zwei Kliniken in Mühldorf a. Inn und Haag i. OB gesichert.

Untersucht wird für jeden Ortsteil ab 200 Einwohner die Erreichbarkeit des nächsten Krankenhauses an Werktagen in drei Zeitfenstern: Hinfahrt zwischen 7:30 und 10:00 Uhr und Rückfahrt zwischen 11:30 und 14:00 Uhr, Hinfahrt zwischen 11:30 und 14:00 Uhr und Rückfahrt zwischen 15:30 und 18:30 Uhr, Hinfahrt zwischen 15:30 und 18:30 Uhr und Rückfahrt ab ca. 18:30 Uhr. Je Zeitfenster muss an allen Werktagen jeweils mindestens ein Fahrtenpaar vorhanden sein. Für Samstag und Sonntag muss mindestens ein Fahrtenpaar (unabhängig von festgelegten Zeitfenstern) vorhanden sein. Eingang in die Untersuchung finden Direktverbindungen sowie akzeptable Umsteigeverbindungen (v.a. Bahn/Bus; unter Berücksichtigung von Wartezeit, Fahrzeit und Gesamtentfernung). Die Überprüfung der Fahrtmöglichkeiten erfolgt getrennt für Werktage sowie für Samstag/Sonntag. Die Ergebnisse der Analyse sind nachfolgend in Karte 60a/b dargestellt.

Für das Klinikum Haag i. OB relevante Haltestellen sind die Haltestellen Bräuhausplatz und Wasserburger Hof mit jeweils rund 350m Entfernung zum Krankenhaus. Eine gesonderte Haltestelle für das Krankenhaus gibt es nicht. Das Krankenhaus Mühldorf a. Inn wird direkt über die Haltestelle Krankenhaus bedient. Weitere Haltestellen (Ahamer Str., Stadtwall, Stadtplatz) finden sich mit bis zu 400m Fußweg in fußläufiger Entfernung.

Zum Klinikum in Haag i. OB gibt es aus den Ortsteilen Oberndorf, Rosenberg, Winden und Maitenbeth in allen drei Zeitfenstern am Werktag zeitlich passende Fahrtmöglichkeiten. Beim Krankenhaus Mühldorf a. Inn liegt eine optimale Anbindung für die Ortsteile Ampfing, Aschau a. Inn, Wiesengrund, Eggkofen, Gars Bahnhof, Jettenbach, Hart, Altmühldorf, Ecksberg, Mößling, Neumarkt-St. Veit, Schwindegg, Föhrenwinkel und Waldkraiburg vor.

Von Ramsau aus bestehen in zwei von drei Zeitfenstern passende Fahrtmöglichkeiten am Werktag zum Krankenhaus Haag i. OB, bezogen auf das Krankenhaus Mühldorf a. Inn werden die Ortsteile Erharting, Eichfeld/Hölzling, Ehring und Polling in zwei von drei Zeitfenstern zeitlich passend bedient.

Eine passende Hin- und Rückfahrt zum Krankenhaus Haag i. OB an allen Werktagen in einem der drei Zeitfenster ist für die Ortsteile Gars a. Inn, Lengmoos, Altdorf, Heldenstein, Lauterbach und Reichertsheim gegeben. Auch aus den Ortsteilen Kraiburg a. Inn und Pürten besteht in einem der drei Zeitfenster eine passende Fahrtmöglichkeit an Werktagen zum Krankenhaus Mühldorf a. Inn.

In keinem der drei Zeitfenster besteht für die Ortsteile Kirchdorf, Oberornau, Obertaufkirchen, Freimehring, Rechtmehring, Stadl und Wang eine zeitlich passende Anbindung an das Krankenhaus Haag i. OB. Gleiches gilt auch für die Ortsteile Salmanskirchen, Stefanskirchen, Aschau-Werk, Waldwinkel, Buchbach, Mittergars, Haigerloh, Weidenbach, Lohkirchen, Mettenheim, Niederbergkirchen, Nieder-
taufkirchen, Oberbergkirchen, Oberneukirchen, Moos, Oberflossing, Rattenkirchen, Schönberg, Taufkirchen, Niederndorf, St. Erasmus und Zangberg mit fehlender Anbindung an das Krankenhaus Mühldorf a. Inn.

Für Haag i. OB und Mühldorf a. Inn wird von einer fußläufigen Entfernung innerhalb des Ortsteiles ausgegangen, eine Überprüfung der Anbindung mit dem ÖPNV erfolgt hier nicht.

Am Wochenende konnte in Kapitel 2.2 allgemein bereits ein stark ausgedünntes Fahrtenangebot festgestellt werden. Bezogen auf die Erreichbarkeit der Krankenhäuser bedeutet dies am Wochenende häufig Defizite in der Anbindung.

Lediglich aus Ampfing, Schwindegg, Erharting und Eichfeld/Hölzling bestehen am Samstag und Sonntag mindestens eine Hin- und Rückfahrt zum/vom Krankenhaus Mühldorf a. Inn.

Aus den Ortsteilen Lengmoos, Altdorf, Oberndorf, Rosenberg, Winden, Kirchdorf, Maitenbeth, Oberornau und Obertaufkirchen besteht am Samstag mindestens ein Fahrtenpaar mit Anbindung an das Krankenhaus Haag i.OB, sonntags gibt es hier jedoch keine Fahrtmöglichkeiten. Gleiches gilt für die Ortsteile Aschau a. Inn, Aschau-Werk, Wiesengrund, Egglkofen, Gars Bahnhof, Mittergars, Jettenbach, Hart, Altmühldorf, Ecksberg, Mößling, Neumarkt-St. Veit, Ehring, Polling, Föhrenwinkel und Waldkraiburg mit Anbindung an das Krankenhaus Mühldorf a. Inn.

Aus den Ortsteilen Salmanskirchen, Stefanskirchen, Waldwinkel, Buchbach, Haigerloh, Weidenbach, Kraiburg a. Inn, Lohkirchen, Mettenheim, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Oberbergkirchen, Oberneukirchen, Moos, Oberflossing, Rattenkirchen, Schönberg, Taufkirchen, Niederndorf, Pürten, St. Erasmus und Zangberg kann das Krankenhaus Mühldorf a. Inn weder am Samstag noch am Sonntag mit einem passenden Fahrtenpaar erreicht werden. Ein Erreichbarkeitsdefizit am Samstag und Sonntag liegt auch in den Ortsteilen Gars a. Inn, Heldenstein, Lauterbach, Freimehring, Rechtmehring, Ramsau, Reichertsheim, Stadl und Wang für die Anbindung an das Krankenhaus Haag i. OB vor.

Für Haag i. OB und Mühldorf a. Inn wird von einer fußläufigen Entfernung innerhalb des Ortsteiles ausgegangen, eine Überprüfung der Anbindung mit dem ÖPNV erfolgt hier nicht.

Anbindung an die Unterzentren (Einkaufs- und Erledigungsverkehr)

Kategorie der Anbindung*

- in beiden Zeitfenstern
- im morgendlichen Zeitfenster
- im nachmittäglichen Zeitfenster
- keine (passende) Anbindung

Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

- Mittelzentrum (s.Karte 52b)
- Unterzentrum Ampfing
- Unterzentrum Haag
- Unterzentrum Neumarkt-St. Veit
- Veit

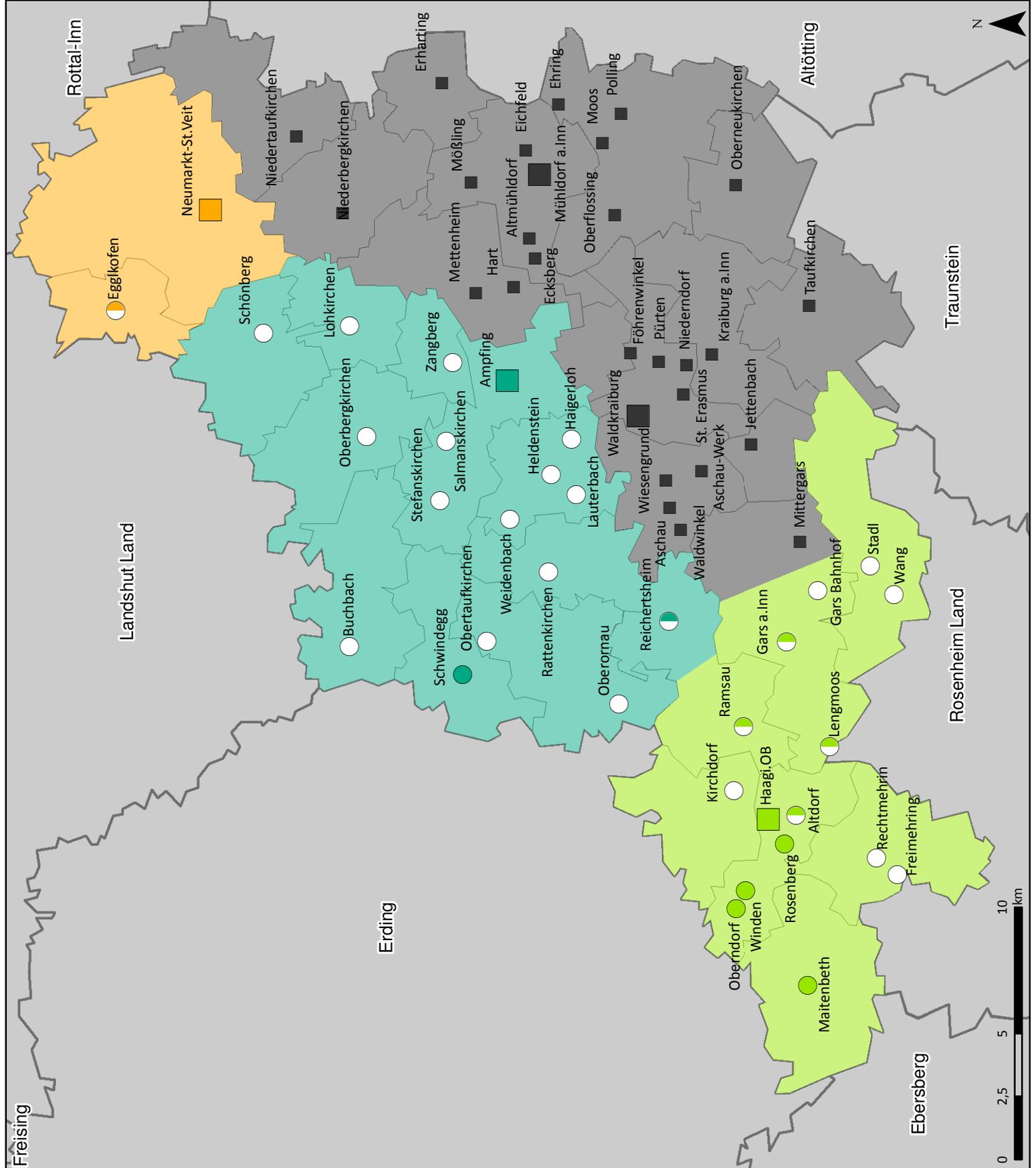
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten zum Unterzentrum (zentrale Haltestelle) in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
 Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00;
 Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30
 je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein;passend sind Direktverbindungen (in Ausnahmefällen auch Umsteigeverbindungen)

Karten-Nr.: 58a

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
 Mühldorf a.Inn;
 Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan
 Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung an die Mittelzentren (Einkaufs- und Erledigungsverkehr)

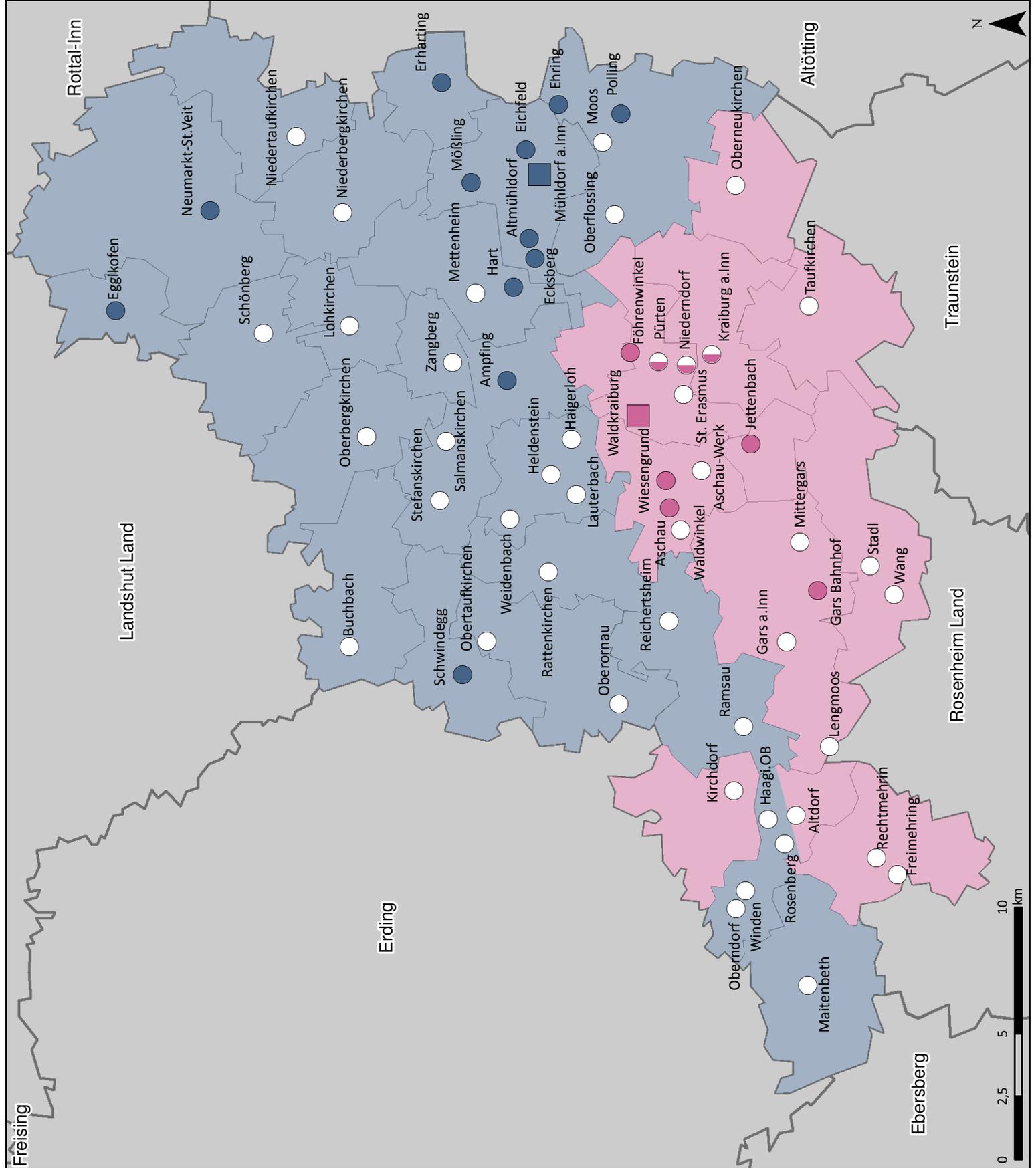
- Kategorie der Anbindung*
- in beiden Zeitfenstern
 - im morgendlichen Zeitfenster
 - im nachmittäglichen Zeitfenster
 - keine (passende) Anbindung

- Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...
- Mittelzentrum Mühldorf
 - Mittelzentrum Waldkraiburg

- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten zum Mittelzentrum (zentrale Haltestelle) in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
 Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00;
 Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30
 Je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein; passend sind Direktverbindungen (in Ausnahmefällen auch Umsteigeverbindungen)

Karten-Nr.: 58b
 Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
 Mühldorf a. Inn;
 Befragung der Gemeinden
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Mühldorf a. Inn



Erschließung der Einkaufs-/Versorgungseinrichtungen

in Gemeinde-/Mittel-/Unterzentren (Ferien)

Zentrale Haltestellen inkl. Stadtbushaltestellen

Haltestelleneinzugsbereich Bus 400m

Einrichtungen

- Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen
- Ortskern Gemeindezentrum

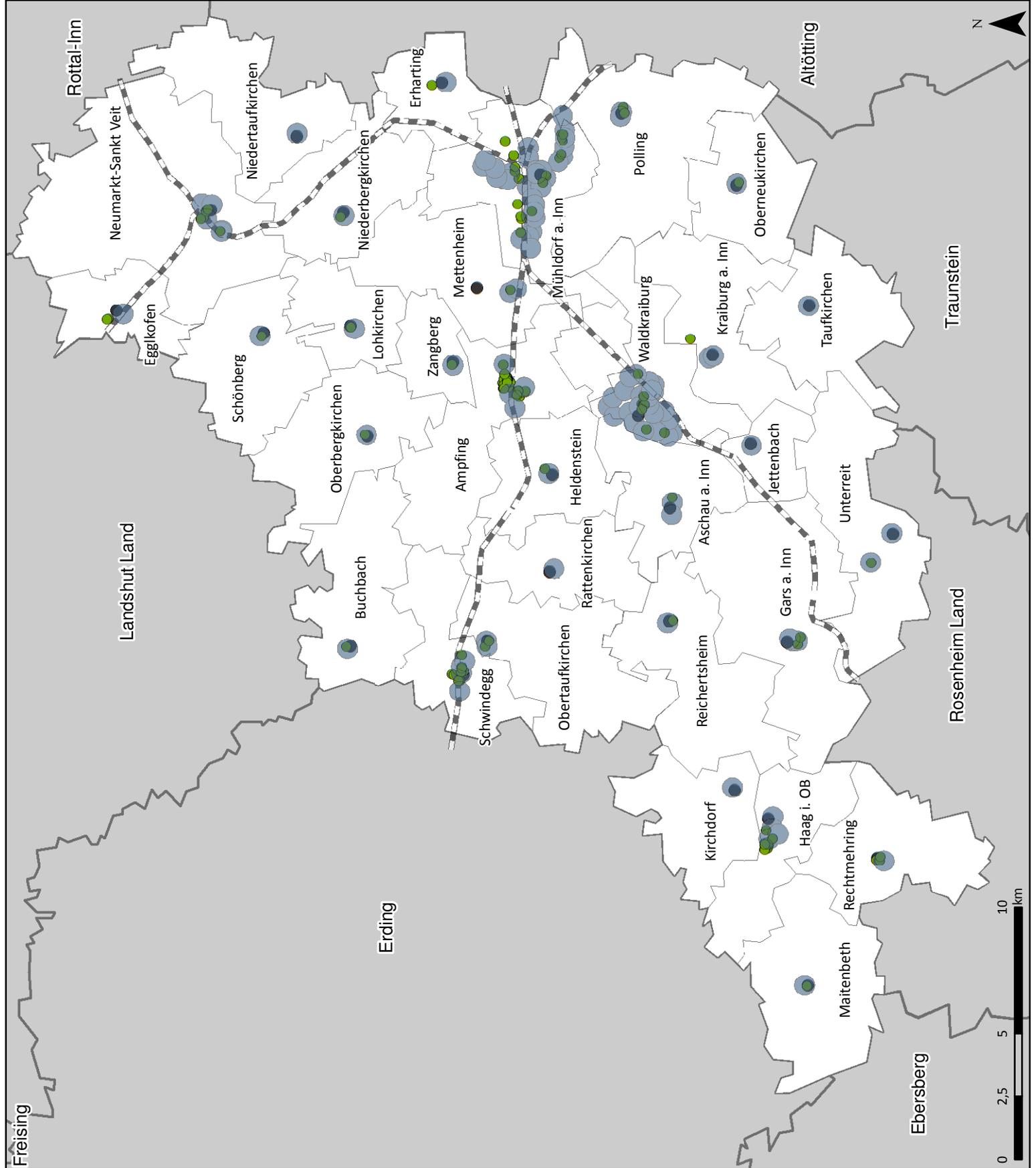
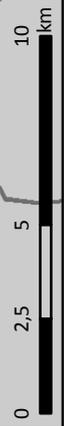
Bahnlinie

Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 59

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015 Mühldorf a. Inn; Befragung der Gemeinden



Anbindung an die Krankenhäuser im Landkreis Mühldorf (Werktag)

- Kategorie der Anbindung*
- Anbindung in drei Zeitfenstern
 - Anbindung in zwei Zeitfenstern
 - Anbindung in einem Zeitfenster
 - keine (passende) Anbindung

Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

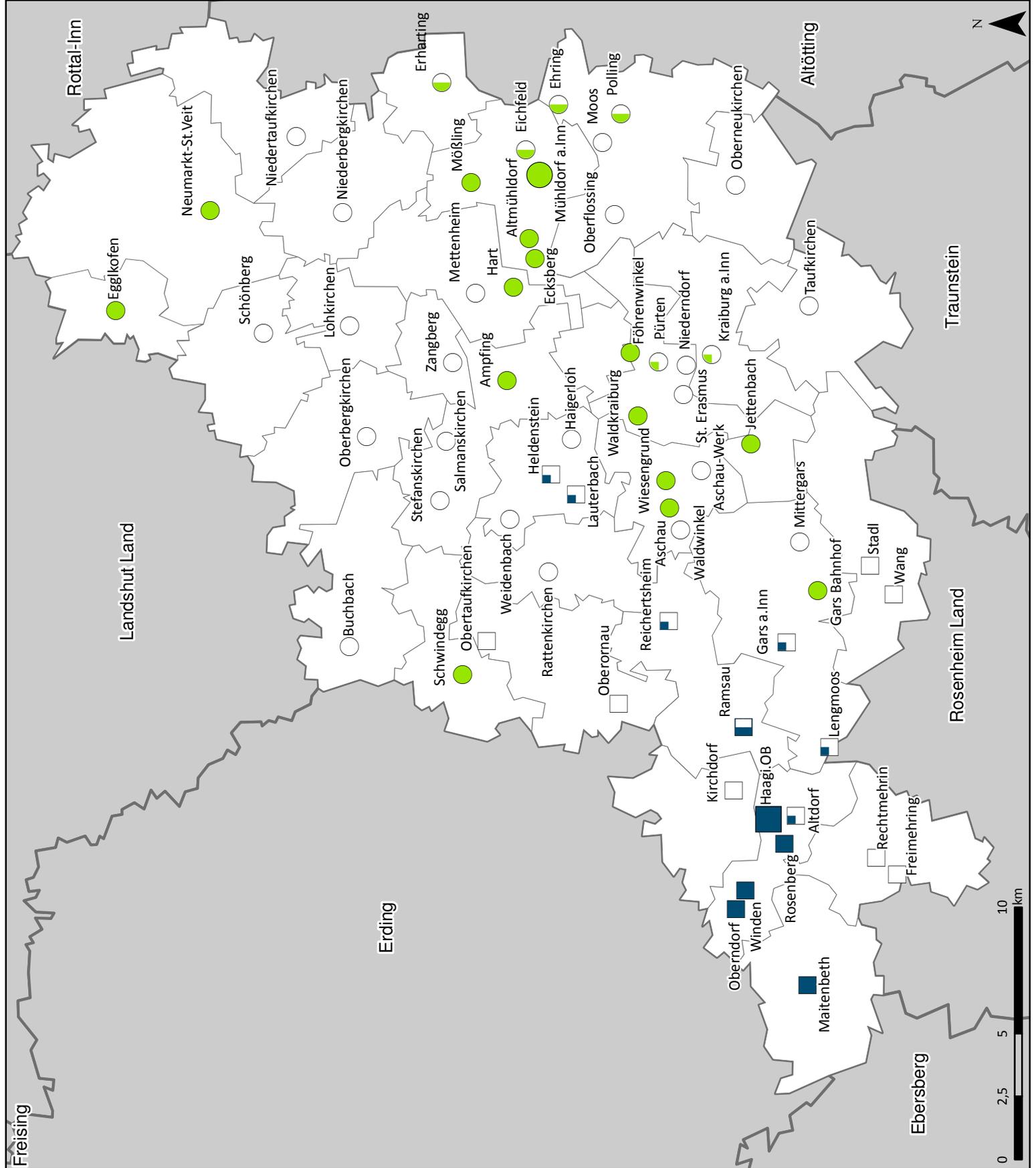
- Krankenhaus Mühldorf (Haltestelle Krankenhaus/Ahamer Str./Stadtplatz/Stadtwall)
- Krankenhaus Haag (Haltestelle Bräuhausplatz)
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

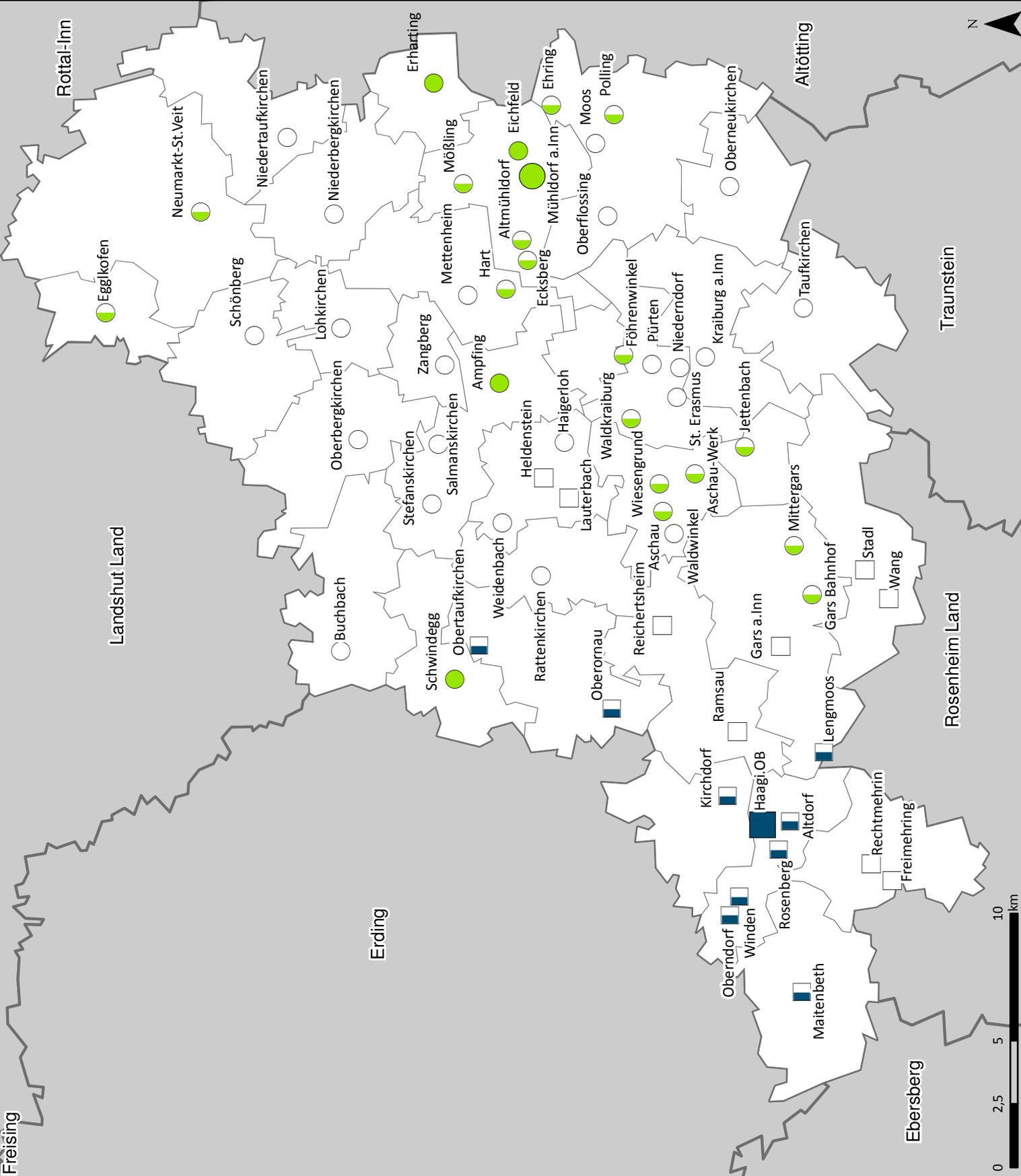
*Als passend werden an Werktagen nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden drei Zeitfenster gewertet:
 Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
 Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
 Hin 15:30 - 18:30/Rück ab ca. 18:30;
 je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein; passend sind Direktverbindungen oder akzeptable Umsteige-Verbindungen (Betrachtung von Wartezeit und Verhältnis von Fahrzeit und Entfernung)

Karten-Nr.: 60a

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Mühldorf a.Inn;

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn





Anbindung an die Krankenhäuser im Landkreis Mühldorf (Samstag/Sonntag)

- Kategorie der Anbindung***
- Samstag/Sonntag je ein passendes Fahrtenpaar
 - ◐ nur Samstag ein passendes Fahrtenpaar
 - ◑ nur Sonntag ein passendes Fahrtenpaar
 - ◐ keine (passende) Anbindung

- Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...**
- Krankenhaus Mühldorf (Haltestelle Krankenhaus/Ahamer Str./Stadtplatz/Stadtwall)
 - Krankenhaus Haag (Haltestelle Bräuhausplatz)
 - Gemeindegrenze
 - Nachbarlandkreise

* Am Wochenende muss je Tag mind. ein Fahrtenpaar vorhanden sein; passend sind Direktverbindungen oder akzeptable Umsteige-Verbindungen (Betriechnung von Wartezeit und Verhältnis von Fahrzeit und Entfernung)

Karten-Nr.: 60b
 Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015 Mühldorf a. Inn;
 Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

3.2.3 Zielgruppe Schüler

Ein großer Anteil der Fahrschüler im Landkreis Mühldorf a. Inn wird über den freigestellten Schülerverkehr zwischen Wohnort und Schulort transportiert. Da sich der freigestellte Schülerverkehr zumindest in seiner räumlichen Ausdehnung an den aktuellen Wohnorten der Schüler orientiert, ist somit eine gute räumliche Abdeckung gegeben.

Unklar bleibt dabei jedoch, wie für die einzelnen Schüler zu den jeweiligen Unterrichtsstunden Fahrtmöglichkeiten vorliegen und wie hoch dabei die Wartezeiten an den Schulen sind. Dies wird nachfolgend überprüft.

3.2.3.1 Erreichbarkeit der Schulen

Bei der Überprüfung, ob für die einzelnen Wohnorte und Schulstunden zeitlich passende Fahrtenangebote vorhanden sind, orientieren sich die Zeiten des zu prüfenden Fahrtenangebots an den benannten Schulanfangs- und Schulschlusszeiten der einzelnen Schulen.

Als maximal zulässige Wartezeit zwischen Ankunft an der Schule und Schulbeginn bzw. Schulende und Abfahrt an der Schule wird, in Rücksprache mit dem Auftraggeber, von einer maximalen Wartezeit von 30 Minuten ausgegangen.

Fahrtgrundlage bilden alle Fahrten im FSV, ÖPNV und SPNV. Da die Schulschlusszeiten der Schulen nicht für die einzelnen Tage sondern nur im Mittel für die ganze Woche vorliegen, wird bei Busfahrten, die nur an bestimmten Tagen stattfinden, davon ausgegangen, dass der Fahrplan auf die Schulen abgestimmt ist und die zugehörigen Schulschlusszeiten auch nur an diesen Tagen relevant sind. Betrachtet werden nur Schulzeiten, die für Fahrschüler relevant sind.

Die Zuordnung der Wohnorte zu den jeweiligen Schulen erfolgt auf Grundlage der übermittelten Schulsprengel bzw. bei weiterführenden Schulen auf Basis der Entfernung sowie der bekannten bestehenden Schülerverflechtungen.

Die Ergebnisse der Analyse sind in Karte 61a-d dargestellt.

3.2.3.1.1 Erreichbarkeit der Grundschulen

Durch die kleinräumigen Einzugsbereiche im Grundschulbereich werden viele der Ortsteile ab 200 Einwohner fußläufig im eigenen Ort an die Grundschule angebunden. Eine zusätzliche Überprüfung der ortsinternen Fahrtmöglichkeiten erfolgt nicht. Alle weiteren Verbindungen werden nachfolgend behandelt und sind in Karte 61a dargestellt.

Die Grundschule Neumarkt-St. Veit hat neben der Schule in Neumarkt-St. Veit selbst noch eine Außenstelle in Eggkofen. Mit diesen beiden Standorten ist die Grundschule aus den beiden relevanten Ortsteilen Neumarkt-St. Veit und Eggkofen fußläufig erreichbar.

Die Grundschule Niederbergkirchen deckt mit den Standorten in Niederbergkirchen und Niedertaufkirchen die beiden jeweils zugehörigen Ortsteile in fußläufiger Entfernung ab. Müssen Schüler von Niederbergkirchen nach Niedertaufkirchen, gibt es ein Defizit in der Anbindung der Rückfahrt von Niedertaufkirchen nach Ende der vierten Stunde um 11:05 Uhr, hier ist die Wartezeit mit 45 Minuten zu lang. Umgekehrt gibt es bei der Frühfahrt von Niedertaufkirchen nach Niederbergkirchen mit 40 Minuten eine zu lange Wartezeit bis zum Schulbeginn um 7:45 Uhr, gleiches gilt bei der Rückfahrt nach der vierten Stunde um 11:05 Uhr mit 45 Minuten Wartezeit.

Durch die Grundschule Oberbergkirchen mit den drei Außenstellen Lohkirchen, Schönberg und Zangberg werden alle vier relevanten Ortsteile fußläufig abgedeckt. Da von Seiten der Schule keine Zeiten zu Schulbeginn und Schulende benannt wurden, kann keine detailliertere Prüfung der Fahrtmöglichkeiten zwischen den Ortsteilen und den verschiedenen Schulstandorten vorgenommen werden. Da jedoch in diesem Bereich freigestellte Schülerverkehre vorhanden sind, wird davon ausgegangen, dass relevante Schülerströme darüber abgedeckt sind.

Für den Ortsteil Buchbach ist mit der Grundschule Buchbach die Schule fußläufig erreichbar. In der Anbindung des Ortsteils Buchbach an die Außenstelle Ranoldsberg bestehen keine Defizite.

Der Ortsteil Schwindegg wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden.

Der Einzugsbereich der Grundschule Ampfing umfasst fußläufig den Ort Ampfing sowie darüber hinaus die Ortsteile Salmanskirchen und Stefanskirchen. Passende Rückfahrmöglichkeiten sind für beide Ortsteile gegeben, bei der morgendlichen Hinfahrt besteht jedoch in Salmanskirchen und Stefanskirchen aufgrund der zu langen Wartezeit von ca. 40 Minuten ein Defizit.

Der Ortsteil Mettenheim wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Aus dem Ortsteil Hart bestehen keine Fahrtmöglichkeit zur und von der Grundschule Mettenheim, die Entfernung zwischen den beiden Ortsteilen beträgt rund 1,3 Kilometer.

Der Ortsteil Mößling ist fußläufig an die Grundschule Mühldorf-Mößling angebunden. Der Ortsteil Erharting sowie die Stadt Mühldorf a. Inn sind zu allen relevanten Zeiten über den freigestellten Schülerverkehr an die Grundschule Mößling angebunden.

Schüler der Stadt Mühldorf und des Ortsteiles Altmühldorf nutzen in fußläufiger Entfernung die Grundschule Mühldorf mit Außenstelle in Altmühldorf. Aus dem Ortsteil Ecksberg besteht nach der vierten Stunde mit 39 Minuten eine zu lange Wartezeit an der Schule in Altmühldorf, nach Eich-

feld/Hözliling fehlt nach Ende der siebten Stunde eine passende Rückfahrmöglichkeit von der Grundschule in Mühldorf a. Inn.

Die Ortsteile Polling und Oberflossing sind fußläufig durch die Grundschule Polling mit Außenstelle in Oberflossing versorgt. Die Ortsteile Ehring und Moos sind zu allen relevanten Schulstunden zeitlich passend angebunden und auch zwischen den beiden Ortsteilen Polling und Oberflossing bestehen zeitlich passende Fahrmöglichkeiten.

Im Einzugsbereich der Grundschule Heldenstein liegen, neben dem fußläufig erreichbaren Ort Heldenstein selbst, die Ortsteile Haigerloh, Lauterbach, Rattenkirchen und Weidenbach. Zur ersten Stunde sind aus allen vier Ortsteilen passende Fahrmöglichkeiten im freigestellten Schülerverkehr gegeben. Für die (nach-)mittäglichen Rückfahrten liegen keine Angaben vor.

Obertaufkirchen wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Der Ortsteil Oberornau hat bei der morgendlichen Hinfahrt mit 31 Minuten eine minimal erhöhte Wartezeit.

Aschau a. Inn wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Weiterhin liegen die Ortsteile Aschau-Werk, Waldwinkel, Wiesengrund und Jettenbach im Einzugsbereich der Grundschule. Waldwinkel ist gar nicht an die Schule angebunden und vom bzw. zum Ortsteil Wiesengrund besteht lediglich eine Fahrmöglichkeit mit dem ÖPNV zur ersten Stunde (mit zu langer Wartezeit) und nach der vierten Stunde. Allerdings liegen beide Ortsteile mit gut 900m Entfernung in sehr geringer Distanz zum Schulort. Der Ortsteil Aschau-Werk ist mit dem FSV zu allen relevanten Zeiten angebunden, lediglich in der Früh ist die Wartezeit mit 32 Minuten minimal zu lang. Auch von und nach Jettenbach fehlen zeitlich passende Verbindungen.

In Waldkraiburg gibt es nach Angaben der Schulen nur Fahrschüler an der Grundschule in der Beethovenstraße. Bei Schülern aus Waldkraiburg selbst wird von einer fußläufigen Anbindung ausgegangen. Da die Grundschule an der Beethovenstraße keine Angaben zu den Schulzeiten gemacht hat, kann die Anbindung aus den Ortsteilen Niederndorf, Pürten, St. Erasmus und Föhrenwinkel nicht detaillierter geprüft werden und es wird von einer passenden Anbindung durch den vorhandenen freigestellten Schülerverkehr ausgegangen.

Kraiburg wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden.

Taufkirchen und Oberneukirchen wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Zwischen den beiden Standorten bestehen in der Früh jeweils zeitlich passende Fahrmöglichkeiten, mittags fehlt eine Rückfahrmöglichkeit nach der fünften Stunde von Taufkirchen nach Oberneukirchen und nach der vierten und fünften Stunde von Oberneukirchen nach Taufkirchen. Zudem ist bei der Rückfahrt von Oberneukirchen nach Taufkirchen nach der sechsten Stunde die Wartezeit zu lang.

Gars a. Inn wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Zudem liegen auch die Ortsteile Mittergars, Gars Bahnhof, Stadl und Wang im Einzugsbereich der Grundschule. Schüler der Ortsteile Mittergars und Gars Bahnhof haben zum Ende der siebten Stunde mit 50 Minuten eine zu lange Wartezeit. Für den Ortsteil Wang ist ebenfalls die Wartezeit nach der siebten Stunde zu lang und auch bei der morgendlichen Hinfahrt wird die maximale Wartezeit mit 34 Minuten überschritten. Der Ortsteil Stadl ist nur morgens sowie nach der sechsten und achten Stunde an die Grundschule angebunden, nach der vierten, fünften und siebten Stunde fehlen Fahrtmöglichkeiten.

Ramsau wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Weiterhin liegen noch die Ortsteile Kirchdorf, Reichertsheim und Lengmoos im Einzugsbereich der Schule. Kirchdorf wird zu allen relevanten Schulzeiten zeitlich passend an die Grundschule Ramsau angebunden. Für den Ortsteil Lengmoos bestehen Defizite aufgrund fehlender Rückfahrtmöglichkeiten nach der vierten und sechsten Stunde und für den Ortsteil Reichertsheim nach der fünften Stunde. Zudem ist Richtung Reichertsheim die Wartezeit bis zur Rückfahrt nach der vierten Stunde mit 39 Minuten zu lang.

Haag i. OB wird fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Weiterhin liegen im Einzugsbereich der Schule auch die Ortsteile Rosenberg, Winden, Altdorf und Oberndorf. Der Ortsteil Rosenberg ist generell nicht an die Grundschule angebunden, liegt jedoch mit 600 Meter Distanz in fußläufiger Entfernung zur Grundschule. Die Ortsteile Altdorf und Winden sind zum Ende der achten Stunden nur mit einer erhöhten Wartezeit von 50 Minuten an die Grundschule angebunden und nach Oberndorf fehlen Rückfahrtmöglichkeiten nach der achten und neunten Stunde.

Rechtmehring und Maitenbeth werden fußläufig über die Grundschule vor Ort angebunden. Für den Ortsteils Freimehring fehlen Rückfahrmöglichkeiten nach der vierten und fünften Stunde.

3.2.3.1.2 Erreichbarkeit der Mittelschulen

Im Einzugsbereich der Mittelschule Neumarkt St.-Veit liegen, neben Neumarkt-St. Veit selbst mit einer fußläufigen Anbindung, die Ortsteile Eggkofen, Schönberg, Niedertaufkirchen, Niederbergkirchen und Lohkirchen. Schulbeginn ist um 8:00 Uhr, für Fahrschüler relevante Schulschlusszeiten sind zum Ende der sechsten Stunde um 13:00 Uhr, der achten Stunde um 15:00 Uhr und der neunten Stunde um 16:00 Uhr. Wie Karte 61b zeigt, fehlt für den Ortsteil Lohkirchen eine zeitlich passende Anbindung nach Neumarkt-St. Veit gänzlich und auch die Ortsteile Eggkofen und Niedertaufkirchen sind nach der achten und neunten Stunde und der Ortsteil Schönberg nach der sechsten, achten und neunten Stunde nicht an die Mittelschule in Neumarkt-St. Veit angebunden. Auch für Niederbergkirchen fehlt eine passende Rückfahrtmöglichkeit nach der achten und neunten Stunde und die Wartezeit bei der morgendlichen Hinfahrt ist mit 40 Minuten zu lang.

In den Einzugsbereich der Mittelschule Ampfing fallen die Ortsteile Oberbergkirchen, Stefanskirchen, Salmanskirchen, Zangberg, Weidenbach, Heldenstein, Haigerloh und Lauterbach. Innerhalb von Amp-

ding wird von einer fußläufigen und damit gegebenen Anbindung ausgegangen. Als Schulbeginn wurde die erste Stunde mit 8:00 Uhr benannt, relevante Schulschlusszeiten sind zur sechsten Stunde um 13:00 Uhr und zur neunten Stunde um 15:30 Uhr. Karte 61b zeigt die Defizite in der Anbindung der Ortsteile an die Mittelschule Ampfing. Abgesehen von Haigerloh sind aus allen Ortsteilen die Wartezeiten bei den Frühfahrten an der Schule zu lang. Auch bei der Anbindung der Rückfahrten nach der sechsten Stunde ergeben sich mit 32 bzw. 35 Minuten geringfügig zu lange Wartezeiten für Schüler aus den Ortsteilen Weidenbach, Heldenstein, Zangberg, Haigerloh und Oberbergkirchen. Nach Lauterbach besteht nach der sechsten Stunde keine passende Fahrtmöglichkeit und nach Haigerloh nach der neunten Stunde. Nach der neunten Stunde sind außerdem die Wartezeiten für die Ortsteile Heldenstein, Lauterbach und Weidenbach mit 70 Minuten zu lang.

Im Einzugsbereich der Mittelschule Buchbach (mit Außenstelle Schwindegg) liegen die Ortsteile Oberornau, Obertaufkirchen, Rattenkirchen und Schwindegg. Für Buchbach wird von einer fußläufigen Verbindung innerhalb des Ortes ausgegangen. Schulbeginn ist um 8:00 Uhr, relevante Schulschlusszeiten sind nach der vierten Stunde um 11:20 Uhr, nach der fünften Stunde um 12:10 Uhr, nach der sechsten Stunde um 12:55 Uhr und nach der neunten Stunde um 15:25 Uhr. Die Defizite in der Anbindung der Ortsteile an die Mittelschule Buchbach sind in Karte 61b zusammengefasst. Für den Ortsteil Rattenkirchen fehlt eine zeitlich passende morgendliche Anbindung an die Außenstelle Schwindegg sowie Rückfahrtmöglichkeiten nach der vierten, fünften und sechsten Stunde. Zudem besteht nach Oberornau keine Fahrtmöglichkeit nach Ende der neunten Stunde.

Im Einzugsbereich der Mittelschule Mühldorf liegen die Ortsteile Erharting, Mößling, Mettenheim, Hart, Altmühldorf, Ecksberg und Eichfeld. Für die Stadt Mühldorf a. Inn wird von einer fußläufigen Verbindung zur Mittelschule ausgegangen. Schulbeginn ist an der Mittelschule Mühldorf um 8:00 Uhr, für Fahrschüler relevante Schulschlusszeiten sind nach der sechsten Stunde um 13:00 Uhr und nach der neunten Stunde um 15:30 Uhr. Defizite in der Anbindung an die Schule ergeben sich, wie Karte 61b zeigt, lediglich für den Ortsteil Ecksberg, der in der Früh sowie nach Ende der sechsten Stunde nicht an die Schule angebunden wird.

Der Einzugsbereich der Mittelschule Waldkraiburg an der Dieselstraße umfasst neben der Stadt Waldkraiburg mit fußläufiger Anbindung die Ortsteile Kraiburg a. Inn, Oberneukirchen und Taufkirchen. Schulbeginn zur ersten Stunde ist um 8:00 Uhr, relevante Schulschlusszeiten sind nach der sechsten Stunde um 13:00 Uhr und nach der achten Stunde um 15:30 Uhr. Defizite in der Anbindung liegen für diese Ortsteile nicht vor (vgl. Karte 61b).

Die Ortsteile Föhrenwinkel, Pürten, St. Erasmus, Niederndorf, Jettenbach, Wiesengrund, Waldwinkel, Aschau a. Inn und Aschau-Werk sind auf die Mittelschule Waldkraiburg Franz-Liszt-Straße ausgerichtet. Für Schüler aus der Stadt Waldkraiburg selbst wird von einer fußläufigen Entfernung ausgegangen. Schulbeginn ist um 8:00 Uhr, relevante Schulschlusszeiten sind zur vierten Stunde um 11:10 Uhr, zur fünften Stunde um 12:15 Uhr, zur sechsten Stunde um 13:00 Uhr und zur neunten Stunde um

15:30 Uhr. Zu den Ortsteilen Wiesengrund und Aschau a. Inn ist die Wartezeit nach Ende der vierten Stunde mit 39 Minuten zu lang. Nach St. Erasmus und Jettenbach fehlt nach Ende der vierten Stunde eine zeitlich passende Anbindung. Nach der vierten, fünften und neunten Stunde fehlt eine Anbindung nach Aschau-Werk und der Ortsteil Waldwinkel ist gar nicht an die Mittelschule Waldkraiburg Franz-Liszt-Straße angebunden.

Im Einzugsbereich der Mittelschule Gars a. Inn liegen die Ortsteile Mittergars, Gars Bahnhof, Stadl, Wang, Lengmoos, Ramsau und Reichertsheim. Innerhalb von Gars a. Inn wird von einer fußläufigen Anbindung ausgegangen. Schulbeginn zur ersten Stunde ist um 8:00 Uhr, relevante Schulschlusszeiten sind zum Ende der vierten Stunde um 11:15 Uhr, zum Ende der fünften Stunde um 12:15 Uhr, zum Ende der sechsten Stunde um 13:00 Uhr, zum Ende der siebten Stunde um 14:45 Uhr und zum Ende der achten Stunde um 15:30 Uhr. Wie Karte 61b zeigt, bestehen einige Defizite in der Anbindung der Ortsteile an die Mittelschule Gars a. Inn. Die Ortsteile Mittergars, Gars Bahnhof und Wang sind nach der siebten Stunde um 14:45 Uhr nicht zeitlich passend an die Mittelschule angebunden. Zudem fehlen zeitlich passende Fahrtmöglichkeiten zum Ende der vierten und der siebten Stunde für den Ortsteil Lengmoos und zum Ende der vierten, fünften und siebten Stunde für die Ortsteile Ramsau, Reichertsheim und Stadl.

Der Einzugsbereich der Mittelschule Haag i. OB umfasst, neben Haag i. OB mit fußläufiger Entfernung zur Schule, die Ortsteile Kirchdorf, Oberndorf, Winden, Rosenberg, Altdorf, Rechtmehring, Freimehring und Maitenbeth. Schulbeginn zur ersten Stunde ist um 8:05 Uhr, relevante Schulschlusszeiten sind zum Ende der vierten Stunde um 11:20 Uhr, zur fünften Stunde um 12:20 Uhr, zur sechsten Stunde um 13:05 Uhr, zur achten Stunde um 14:45 Uhr und zur neunten Stunde um 15:30 Uhr. Wie Karte 61b zeigt, bestehen in der Anbindung der Ortsteile an die Mittelschule einige Defizite. Dies betrifft den Ortsteil Rosenberg, der gar nicht an die Mittelschule angebunden ist, der jedoch in fußläufiger Entfernung zur Schule liegt. Zum Ende der achten Stunde fehlt eine passende Anbindung an die Ortsteile Winden, Rechtmehring und Freimehring. Für Altdorf ist die Wartezeit zum Ende der achten Stunde mit 35 Minuten zu lang. Der Ortsteil Oberndorf ist nach der achten und neunten Stunde nicht an die Mittelschule angebunden und für Kirchdorf fehlen Fahrtmöglichkeiten nach der vierten, fünften und achten Stunde. Weiterhin haben Schüler aus Maitenbeth bei der morgendlichen Hinfahrt mit 33 Minuten eine etwas zu lange Wartezeit und nach der achten Stunde fehlt generell eine Rückfahrtmöglichkeit nach Maitenbeth.

Die Ortsteile Ehring, Moos, Polling und Oberflossing sind auf die Mittelschule Tüßling außerhalb des Landkreises ausgerichtet, eine Überprüfung der Anbindungen wurde hierfür nicht durchgeführt, da keine weiteren Angaben zu Schulzeiten vorliegen.

3.2.3.1.3 Erreichbarkeit der Realschulen

Für die Ortsteile Maitenbeth, Freimehring, Rechtmehring, Oberndorf, Winden, Rosenberg, Altdorf, Lengmoos, Wang, Stadl, Gars Bahnhof, Mitttergars, Gars a. Inn, Ramsau, Kirchdorf, Oberornau, Reichertsheim, Haigerloh, Heldenstein, Lauterbach, Rattenkirchen, Weidenbach, Obertaufkirchen, Schwindegg und Buchbach wird eine Anbindung an die Realschule Haag i. OB angenommen. Innerhalb von Haag i. OB wird von einer fußläufigen und damit gegebenen Anbindung ausgegangen. Der Schulbeginn an der Realschule Haag i. OB wurde mit 8:05 Uhr benannt, für Fahrschüler relevante Schulschlusszeiten sind zum Ende der sechsten Stunde um 13:05 Uhr und der achten Stunde um 15:15 Uhr. Die Realschule Haag i. OB wird über die Haltestelle Realschule (Enzenspergerstraße) angebunden. In Karte 61c wird deutlich, dass ein Großteil der Ortsteile zu allen relevanten Schulzeiten mit einer akzeptablen Wartezeit an die Realschule Haag i. OB angebunden wird. Defizite in der morgendlichen Hinfahrt bestehen aus den Ortsteilen Rechtmehring und Freimehring mit einer zu langen Wartezeit von 34 Minuten, ebenfalls zu hoch ist für die beiden Ortsteile auch die Wartezeit von 39 Minuten bis zur Rückfahrt nach der achten Stunde um 15:15 Uhr. Der Ortsteil Rosenberg ist generell nicht an die Realschule angebunden, allerdings ist er in fußläufiger Entfernung von etwa einem Kilometer zur Schule gelegen. Zum Ende der achten Stunde um 15:15 Uhr besteht keine Fahrtmöglichkeit in die Ortsteile Weidenbach und Oberndorf. Und die Ortsteile Rattenkirchen und Buchbach sind zwar zeitlich passend zum Ende der achten Stunde an die Realschule angebunden, bei dem nötigen Umstieg ergibt sich jedoch jeweils eine längere Wartezeit von 39 Minuten.

Für die Ortsteile Egglkofen, Neumarkt-St. Veit, Niedertaufkirchen, Schönberg, Niederbergkirchen, Lohkirchen, Erharting, Oberbergkirchen, Stefanskirchen, Salmanskirchen, Zangberg, Ampfing, Mettenheim, Mößling, Hart, Ecksberg, Altmühldorf, Eichfeld/Hözliling, Mühldorf a. Inn, Ehring, Moos, Polling, Oberflossing, Oberneukirchen, Taufkirchen, Föhrenwinkel, Pürten, Niederndorf, St. Erasmus, Kraiburg a. Inn, Jettenbach, Aschau a. Inn, Aschau-Werk, Waldwinkel und Wiesengrund wird von einer Anbindung an die Realschule Waldkraiburg ausgegangen. Innerhalb von Waldkraiburg wird von einer fußläufigen und damit gegebenen Anbindung ausgegangen. Schulbeginn an der Realschule Waldkraiburg ist um 8:00 Uhr, für die Fahrschüler relevante Schulschlusszeiten sind zum Ende der sechsten Stunde um 13:00 Uhr, siebten Stunde um 14:00 Uhr, achten Stunde um 14:40 Uhr und zehnten Stunde um 16:00 Uhr. Angebunden ist die Realschule über die Haltestelle Franz-Liszt-Straße und den Bahnhof. Karte 61c zeigt die Defizite in der Anbindung an die Realschule Waldkraiburg. Der Ortsteil Mettenheim ist generell nicht an die Realschule Waldkraiburg angebunden. Vom Ortsteil Waldwinkel ist bei der Frühfahrt die Wartezeit mit 40 Minuten zu lang, Rückfahrtmöglichkeiten gibt es (nach-)mittags gar keine. Weiterhin fehlt zum Ende der achten Stunde um 14:40 Uhr eine Rückfahrtmöglichkeit nach Egglkofen und zum Ende der zehnten Stunde um 16:00 Uhr nach Hart, Niederbergkirchen und Niedertaufkirchen. Eine zu lange Wartezeit zum Ende der achten Stunde mit 45 Minuten besteht für den Ortsteil Mößling, zum Ende der siebten Stunde um 14:00 Uhr für Schönberg und zum Ende der siebten und achten Stunde für die Ortsteile Kraiburg a. Inn, Niederndorf und Pürten. Eine Rückfahrtmöglichkeit zum Ende der siebten Stunde um 14:00 Uhr fehlt für die Ortsteile

Ampfing, Oberbergkirchen, Moos, Oberflossing, Polling und Zangberg. Nach Salmanskirchen und Stefanskirchen fehlen passende Rückfahrtmöglichkeiten nach der siebten und der zehnten Stunde, nach der achten Stunde ist die Wartezeit mit 50 Minuten zu lang. In die Ortsteile Aschau a. Inn, Aschau-Werk und Wiesengrund fehlt eine Rückfahrtmöglichkeit nach der siebten Stunde um 14:00 Uhr und die Wartezeit nach der zehnten Stunde ist mit 38 bis 49 Minuten zu lang. In Jettenbach, Lohkirchen und St. Erasmus gibt es ebenfalls keine Rückfahrt von der Realschule Waldkraiburg nach der siebten Stunde und die Wartezeiten auf die Rückfahrt nach der achten Stunde um 14:40 Uhr sind mit 50 bzw. 65 Minuten zu hoch. Weiterhin fehlen in Oberneukirchen und in Taufkirchen passende Fahrtmöglichkeiten nach der siebten und achten Stunde. Aus dem Ortsteil Ehring besteht weder morgens noch nach der siebten oder zehnten Stunde eine passende Verbindung und die Ortsteile Eichfeld/Hölzling und Erharting sind nach der siebten Stunde nicht angebunden und haben zudem bei der Rückfahrt nach der sechsten Stunde eine lange Umsteigezeit in Mühldorf a. Inn. Von Erharting aus ist die Realschule Waldkraiburg zudem in der Früh nicht zeitlich passend erreichbar.

3.2.3.1.4 Erreichbarkeit der Gymnasien

Für die Ortsteile Maitenbeth, Freimehring, Rechtmehring, Oberndorf, Winden, Rosenberg, Altdorf, Lengmoos, Wang, Stadl, Gars Bahnhof, Mittergars, Haag i. OB, Ramsau, Kirchdorf, Reichertsheim, Oberornau, Rattenkirchen, Obertaufkirchen und Schwindegg wird von einer Anbindung an das Gymnasium Gars a. Inn ausgegangen. Innerhalb von Gars a. Inn wird eine fußläufige und damit gegebene Anbindung angenommen. Als Schulbeginn wurde für die erste Stunde 8:00 Uhr benannt. Als relevante Schulschlusszeiten wurden die sechste Stunde um 13:00 Uhr, die neunte Stunde um 15.30 Uhr und die elfte Stunde um 17:00 Uhr benannt. Angebunden wird das Gymnasium über die Haltestelle Gymnasium und ergänzend die Haltestellen Hauptschule sowie St. Ulrich-Straße. Karte 61d zeigt, dass alle relevanten Ortsteile mit einer maximalen Wartezeit von 30 Minuten an das Gymnasium Gars a. Inn angebunden sind.

Die Ortsteile Taufkirchen, Oberneukirchen, Jettenbach, Kraiburg a. Inn, Niederndorf, St. Erasmus, Aschau-Werk, Waldwinkel, Aschau a. Inn, Wiesengrund, Pürten, Föhrenwinkel, Lauterbach, Haigerloh, Heldenstein, Weidenbach, Ampfing, Salmanskirchen, Stefanskirchen, Oberbergkirchen, Lohkirchen und Buchbach wurden dem Gymnasium Waldkraiburg zugeordnet. Innerhalb von Waldkraiburg wird von einer fußläufigen und damit gegebenen Anbindung ausgegangen. Schulbeginn ist hier zur ersten Stunde um 8:00 Uhr, Schulschluss zur sechsten Stunde um 13:00 Uhr oder zur achten Stunde um 15:15 Uhr. Angebunden wird das Gymnasium Waldkraiburg über die Haltestelle Franz-Liszt-Straße. Bei der morgendlichen Hinfahrt zur ersten Stunde um 8:00 Uhr sind die Wartezeiten an der Schule für Schüler aus den Ortsteilen Waldwinkel, Haigerloh, Heldenstein und Lauterbach mit 40 Minuten zu lang. Schüler aus den Ortsteilen Weidenbach, Taufkirchen und Oberneukirchen haben bei der Rückfahrt nach Ende der achten Stunde um 15:15 Uhr mit 55 Minuten eine zu lange Wartezeit. Für die Ortsteile Aschau-Werk, Wiesengrund und Aschau a. Inn beträgt die Wartezeit nach der achten Stunde um 15:15 Uhr 34 Minuten. Schüler aus dem Ortsteil Waldwinkel haben sowohl bei der

morgendlichen Hinfahrt wie auch bei der Rückfahrt zum Ende der achten Stunde mit 40 bzw. 34 Minuten eine zu lange Wartezeit. Zum Ende der sechsten Stunde besteht gar keine Anbindung an Waldwinkel. Zudem ist für die Ortsteile Aschau-Werk und Waldwinkel auf der Fahrt nach der achten Stunde ein Umstieg innerhalb der Linie 30 nötig, da eine direkte Anbindung nicht gegeben ist. Die Wartezeit bei diesem Umstieg liegt jedoch bei 22 Minuten.

Die Ortsteile Polling, Moos, Oberflossing, Ehring, Eichfeld, Altmühldorf, Ecksberg, Hart, Zangberg, Mettenheim, Mößling, Erharting, Niederbergkirchen, Niedertaufkirchen, Schönberg, Neumarkt-St. Veit und Egglkofen liegen im Einzugsbereich des Gymnasiums Mühldorf a. Inn. Innerhalb von Mühldorf a. Inn wird von einer fußläufigen und damit gegebenen Anbindung ausgegangen. Schulbeginn am Gymnasium Mühldorf a. Inn ist zur ersten Stunde um 7:50 Uhr, Schulende ist zur sechsten Stunde um 13:00 Uhr, zur neunten Stunde um 15:15 Uhr oder zur zehnten Stunden um 16:00 Uhr. Angebunden wird das Gymnasium über die Haltestellen Schulzentrum und Gymnasium und ergänzend, mit kleinerem Fußweg, die Haltestelle Landratsamt. Wie Karte 61d zeigt, werden die meisten relevanten Ortsteile mit einer annehmbaren Wartezeit zu den einzelnen Stunden an das Gymnasium Mühldorf a. Inn angebunden. Lücken bestehen in Egglkofen und Mettenheim mit einer fehlenden passenden Rückfahrtmöglichkeit zum Ende der neunten Stunde um 15:15 Uhr. Zu den Ortsteilen Moos und Polling bestehen nach der neunten und zehnten Stunde um 15:15 Uhr und 16:00 Uhr keine passenden Fahrtmöglichkeiten mit akzeptabler Wartezeit und zum Ortsteil Oberflossing fehlt eine zeitlich passende Anbindung mit kürzerer Wartezeit nach Ende der zehnten Stunde um 16:00 Uhr. Der Ortsteil Ehring ist morgens mit einer passenden Fahrt an das Gymnasium angebunden. Für die Rückfahrten besteht jedoch lediglich eine Anbindung ab der Haltestelle Krankenhaus, Stadtplatz oder Bahnhof.

3.2.3.2 Räumliche Erschließung der Wohnorte

Defizite in der räumlichen Erschließung der Wohngebiete und Siedlungen wurden bereits in Kapitel 3.1 überprüft und ausgewiesen.

3.2.3.3 Analyse der Tarifangebote

Die notwendige Beförderung der zwischen Wohnort und Schule unterliegt im Regelfall den Vorgaben im Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) und wird in der Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) geregelt. Demnach sind alle Schüler an öffentlichen Förderschulen, an öffentlichen und staatlich anerkannten privaten Realschulen / Gymnasien / Berufsfachschulen / Wirtschaftsschulen bis einschließlich zur 10. Jahrgangsstufe anspruchsberechtigt. Ein Beförderungsanspruch besteht jedoch bei Grundschulern erst ab zwei Kilometer Fußweg und bei Schülern ab der 5. Jahrgangsstufe ab drei Kilometern Fußweg. Bei Erfüllung dieser Voraussetzungen wird dem Schüler automatisch eine entsprechende Jahresfahrkarte am Schuljahresanfang ausgehändigt.

Ab der 11. Klasse besteht dieser Beförderungsanspruch jedoch nicht mehr, sondern lediglich ein Kostenerstattungsanspruch (unter Berücksichtigung eines Eigenanteils). Der Eigenanteil kann bei Vorliegen eines Ausnahmegrundes entfallen. Der Kauf eines speziellen Schülertickets ist somit v.a. für diese Schülergruppe relevant. Für Schüler wird im Rahmen der Tarife des VLMÜ eine spezielle Schüler-Wochenkarte oder Schüler-Monatskarte angeboten, die gegenüber den regulären Woche- und Monatskarten vergünstigt sind.



Anbindung an die Grundschulen im Landkreis

Kategorie der Anbindung*

- passende Verbindung
- keine passende Verbindung
- Schulstunde nicht relevant

■ Anreise zur 1. Stunde

■ Abreise nach der 4.-9. Stunde

Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

- Ampfing
- Aschau
- Buchbach + AS Ranoldsberg
- Gars a. Inn
- Haag i. OB
- Heldenstein
- Kraiburg
- Mettenheim
- Mühldorf-Altühldorf
- Mühldorf-Mößling
- Neumarkt-St. Veit + AS Eggkofen
- Niederbergkirchen + AS
- Oberbergkirchen + AS Lohkirchen + AS Schönberg + AS Zangberg
- Obertaufkirchen
- Polling + AS Flossing
- Ramsau
- Rechtmehring-Maitenbeth
- Schwindegg
- Taufkirchen + AS Oberneukirchen
- Beethovenstraße Waldkraiburg

Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten gewertet, bei denen eine Wartezeit von maximal 30 Minuten nicht überschritten wird

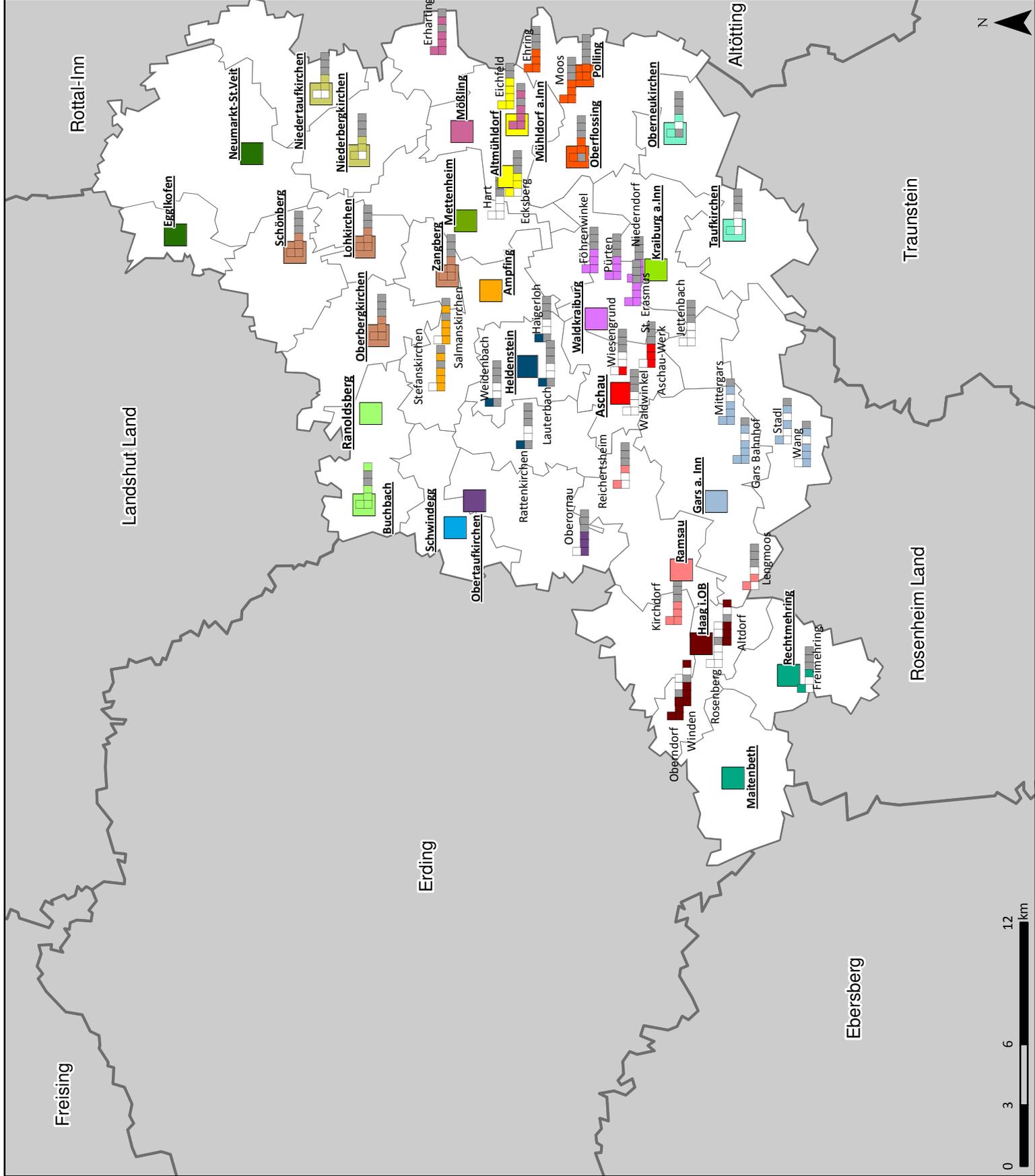
Karten-Nr.: 61a

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015

Mühldorf a. Inn;

Befragung der Schulen/Schul-
aufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung an die Realschulen im Landkreis

Kategorie der Anbindung*

- passende Verbindung
- keine passende Verbindung
- Schulstunde nicht relevant

Anreise zur 1. Stunde

Abreise nach der 6.-10. Stunde

Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

- Realschule Haag
- Realschule Waldkraiburg

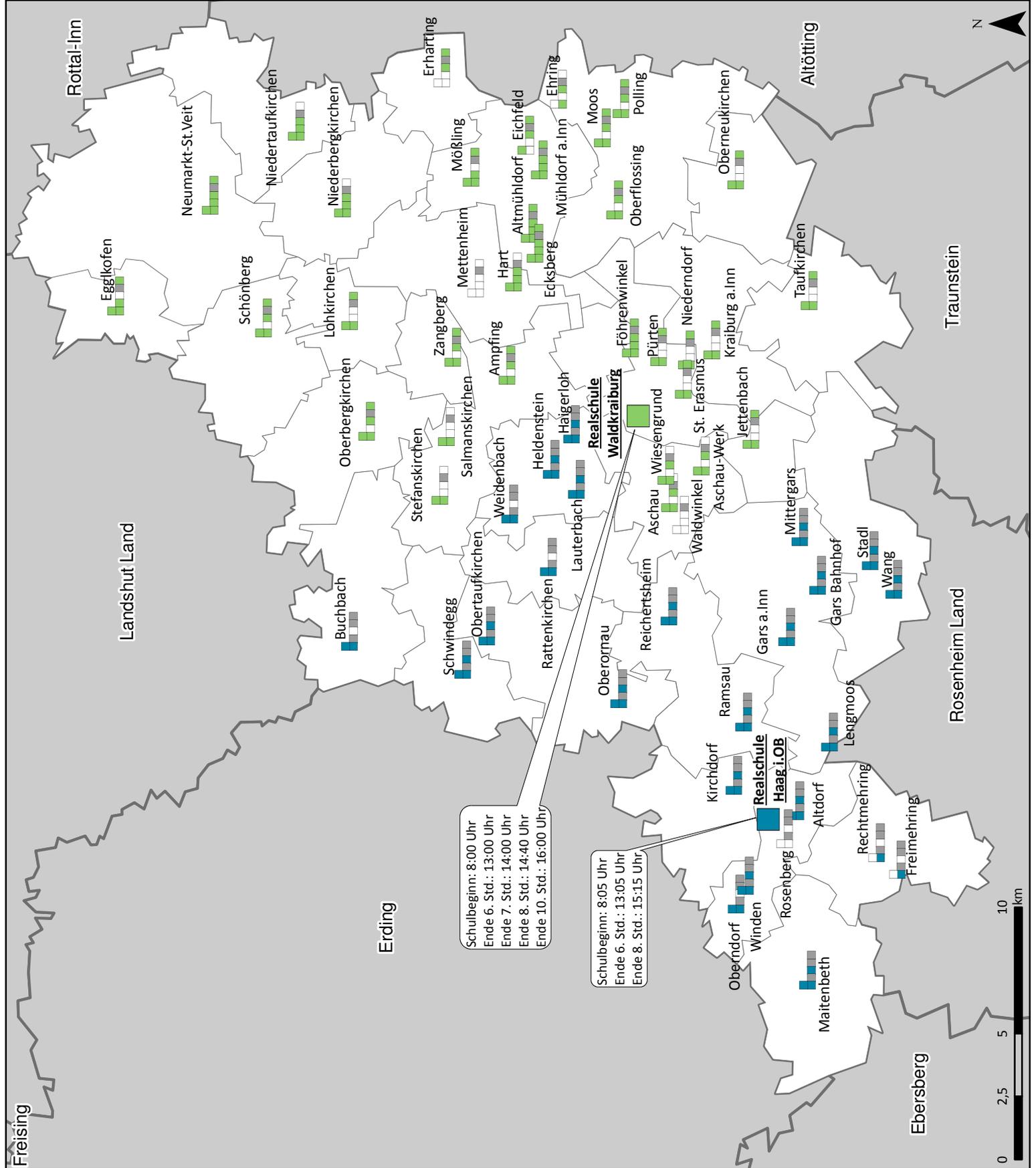
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrmöglichkeiten gewertet, bei denen eine Wartezeit von maximal 30 Minuten nicht überschritten wird

Karten-Nr.: 61c
 Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
 Mühldorf a. Inn;
 Befragung der Schulen/Schul-
 aufwandsträger

Nahverkehrsplan
 Landkreis Mühldorf a. Inn



Anbindung an die Gymnasien im Landkreis

Kategorie der Anbindung*

- passende Verbindung
- keine passende Verbindung
- Schulstunde nicht relevant

Anreise zur 1. Stunde

Abreise nach der 6.-11. Stunde

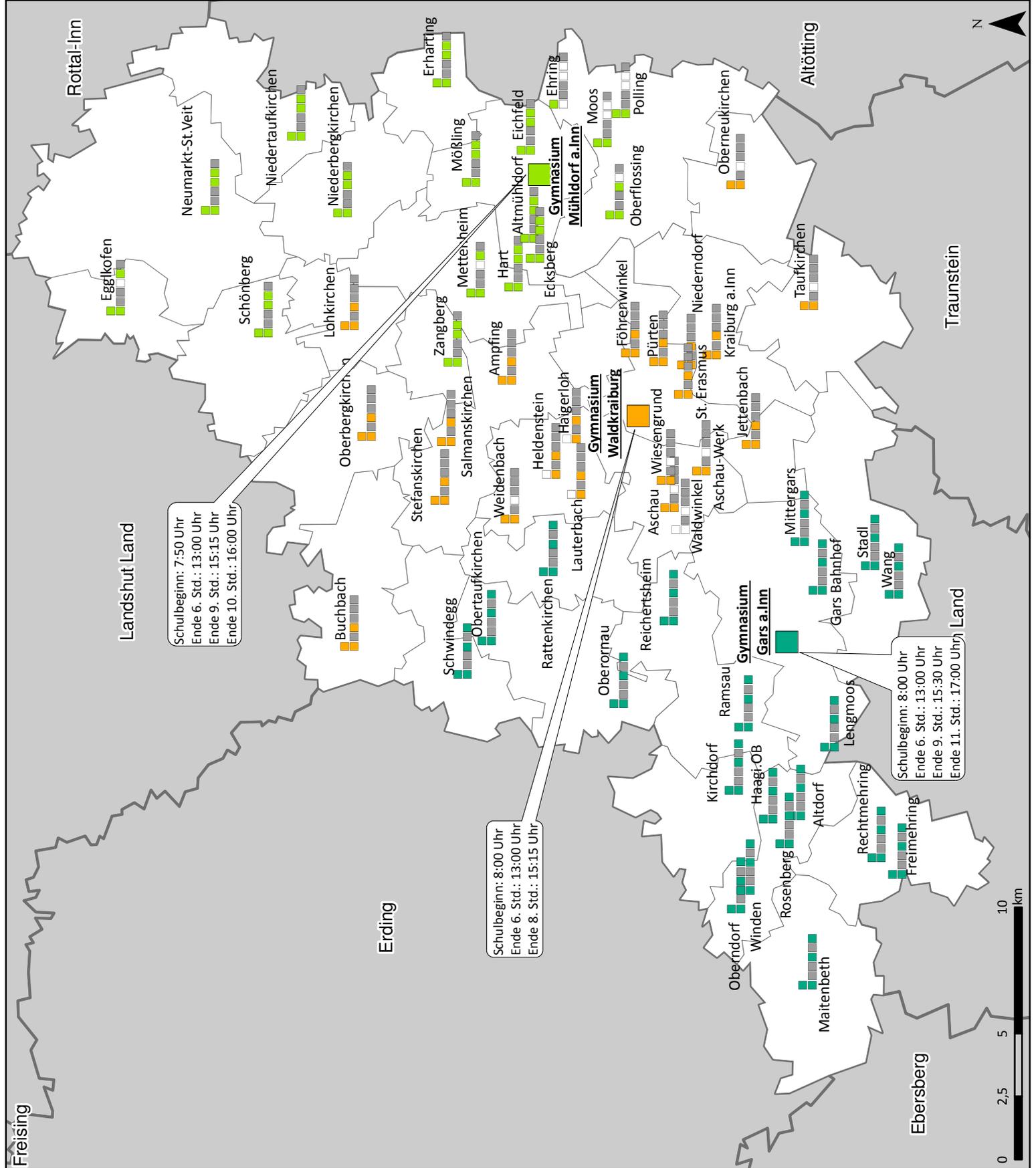
Ortsteile mit mind. 200 EW und Anbindung an ...

- Gymnasium Gars
- Gymnasium Mühldorf
- Gymnasium Waldkraiburg
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

*Als passend werden nur Fahrmöglichkeiten gewertet, bei denen eine Wartezeit von maximal 30 Minuten nicht überschritten wird

Karten-Nr.: 61d
 Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
 Mühldorf a.Inn;
 Befragung der Schulen/Schul-
 aufwandsträger

Nahverkehrsplan
 Landkreis Mühldorf a. Inn



3.2.4 Zielgruppe Freizeit und Touristik

Da im Landkreis Mühldorf a. Inn keine exponierten und stark frequentierten touristische Ziele auszumachen sind, ist eine Schwachstellenanalyse zur Erreichbarkeit touristischer Einrichtungen nicht sinnvoll.

Allgemein lässt sich jedoch festhalten, dass für den Ausflugs- und Freizeitverkehr, der sich häufig auf die Wochenenden konzentriert, am Samstag nur ein geringes ÖPNV Angebot besteht und am Sonntag kaum Fahrten im ÖPNV angeboten werden (vgl. Kapitel 2.2.2).

Darüber hinaus bieten sich im Landkreis Mühldorf a. Inn entlang des Inns zahlreiche Möglichkeiten für Radtouren an, ein darauf abgestimmtes ÖPNV-Angebot wie beispielsweise ein Radibus (mit Transportmöglichkeit für die Fahrräder) besteht aktuell jedoch nicht. Im Zug ist jedoch die kostenfreie Fahrradmitnahme möglich.

Sonderverkehre (z.B. Volksfeste, Messen) werden von den Kommunen oder dem Landkreis je nach Nachfrage separat beauftragt.

3.3 Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Im gesamten Projektverlauf erfolgte eine stetige Information und Einbindung beteiligter Akteure über Fragebögen, eine Online-Befragung, Informationsveranstaltungen und Regionalkonferenzen.

Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 6 vorgestellt. Dort werden auch alle geäußerten Probleme im ÖPNV und benannten Schwachstellen zusammengefasst.

3.4 Einordnung der Schwachstellenanalyse

Mit den getroffenen Festsetzungen zur Durchführung der Schwachstellenanalyse wird generell vor allem das Vorliegen eines Grundangebotes des ÖPNV überprüft. So wird beispielsweise im Pendlerverkehr das Vorliegen mindestens eines Fahrtenpaares am Tag überprüft. Damit ist eine Grundversorgung gesichert, jedoch noch lange kein gutes ÖPNV-Angebot gegeben, auf dessen Grundlage flexible Fahrtmöglichkeiten für einen Großteil der Fahrtenbeziehungen möglich wären.

Auch bei Prüfung eines Grundangebotes werden eine Reihe von Defiziten für die verschiedenen Zielgruppen deutlich. Bei Ansatz höherer Standards (z.B. Taktverkehr in wichtigsten Relationen und Zeitbereichen) ergeben sich dementsprechend größere Defizite.

Insoweit werden durch die Schwachstellenanalyse wichtige Grundlagen für die Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn gegeben, die Ableitung konkreter Maßnahmen erfolgt in Kapitel 5.

4 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde für den Landkreis Mühldorf a. Inn eine umfassende Bestandsanalyse und, darauf aufbauend, eine Schwachstellenanalyse und Bewertung des ÖPNV vorgenommen. Um jedoch den ÖPNV in die Zukunft gerichtet planen zu können, bedarf es neben der Analyse der aktuellen Situation auch der Informationen über zukünftige Entwicklungen, soweit diese bereits absehbar sind.

Diesbezüglich sind die Aussagen im Landesentwicklungsprogramm Bayern [1], im Regionalplan Südostoberbayern [2] sowie im Bundesverkehrswegeplan [20] und im Gesamtverkehrsplan Bayern [21] zu sichten. Zusätzlich wurden die kreisangehörigen Gemeinden des Landkreises Mühldorf a. Inn zu siedlungsstrukturellen Entwicklungsplanungen befragt. Planungen der benachbarten Aufgabenträger können den Nahverkehrsplänen (soweit vorhanden) der benachbarten Landkreise entnommen werden. Hierzu wurden die vorliegenden Nahverkehrspläne gesichtet. Daneben wurde die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern für die Einwohnerentwicklung im Landkreis Mühldorf a. Inn [10] herangezogen.

4.1 Entwicklungsplanung der Gemeinden

Die Bevölkerungsentwicklung für die nächsten Jahre auf Basis der Prognosen des Bayerischen Statistischen Landesamtes wurde bereits in Kapitel 2.1.3 aufgezeigt. Diese Prognosen basieren auf einer Modellrechnung, die die demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu den Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fortschreibt. Die Annahmen beruhen überwiegend auf einer Analyse der bisherigen Verläufe dieser Parameter. Kleinräumige Veränderungen wie z.B. das Ausweisen von Wohn- oder Gewerbegebieten werden dabei nicht berücksichtigt. Daher wurden im Rahmen der Befragung der Gemeinden (vgl. Kapitel 6) auch geplante Ausweisungen von Bau- und Gewerbegebieten abgefragt, die bereits in Tabelle 5 dargestellt wurden.

4.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Auch die benachbarten Landkreise Rosenheim, Rottal-Inn, Erding, Traunstein, Landshut Land, Ebersberg und Altötting wurden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens über einen Fragebogen eingebunden (Anlage 5). Unter anderem wurde in diesem Rahmen auch abgefragt, ob für den Landkreis ein Nahverkehrsplan vorliegt und ob es im ÖPNV Planungen gibt, die auch grenzüberschreitende Auswirkungen auf den Landkreis Mühldorf a. Inn haben. Demnach liegt in den Landkreisen Rosenheim, Erding und Landshut Land ein Nahverkehrsplan vor. Im Landkreis Traunstein befand sich zum Zeitpunkt der Befragung ein ÖPNV-Gesamtkonzept in Erstellung. Ein Nahverkehrsplan soll nach aktuellem Stand nun zusätzlich aufgestellt werden.

Lediglich der Landkreis Traunstein hat darüber hinaus angegeben, dass ÖPNV-Planungen im eigenen Landkreis ggf. grenzüberschreitend Auswirkungen auf den ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn haben. Dies betrifft die Einrichtung bedarfsorientierter Verkehre aus dem nordwestlichen Landkreis.

Der Landkreis Rosenheim regte im Fragebogen darüber hinaus an, die Verbindung in Richtung Haag i. OB zu verbessern. Der Landkreis Ebersberg wünscht sich ggf. weitere Verbindungen auf der Linie 9410 Richtung München bei Kostenneutralität.

Bei Sichtung der vorliegenden Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise zeigt sich, dass die Nahverkehrspläne keine konkreten Aussagen enthalten, die den Landkreis Mühldorf a. Inn betreffen.

4.3 Analyse der Festlegungen in übergeordneten Plänen

Die übergeordneten Pläne Bundesverkehrswegeplan, Gesamtverkehrsplan Bayern, Landesentwicklungsprogramm Bayern und die relevanten Regionalpläne wurden gesichtet und hinsichtlich ihrer Aussagen für den ÖPNV/SPNV im Landkreis überprüft. Für den Landkreis relevante verkehrliche Aussagen sind nachfolgend zusammengefasst.

4.3.1 Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 [20] als zentrales und verkehrsübergreifendes Planungsinstrument der Bundesregierung für die Verkehrspolitik wurde im Jahr 2016 beschlossen.

Für den Landkreis Mühldorf a. Inn ist darin bezüglich der Schienenverbindungen die Ausbaustrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing als laufendes und fest disponiertes Projekt aufgeführt (S. 158 in [20]). Insbesondere wird hier der zweigleisige Ausbau im Bereich Ampfing – Mühldorf a. Inn – Tüßling im Bezugsfall bzw. der zweigleisige Ausbau im Bereich Markt Schwaben – Ampfing und die Elektrifizierung Markt-Schwaben – Burghausen/Freilassing im nicht Bezugsfall benannt.

Als neues Vorhaben mit dringlichem Bedarf ist ebenfalls die Strecke München Ost – Mühldorf a. Inn – Freilassing mit einem zweigleisigen Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und der Elektrifizierung zwischen Markt Schwaben und Freilassing benannt (S. 163 in [20]).

Unter den Vorhaben des potentiellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können, findet sich die Ausbaustrecke Regensburg – Mühldorf a. Inn – Rosenheim, wo voraussichtlich abschnittsweise der zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung im Bereich Landshut – Mühldorf a. Inn – Rosenheim angestrebt wird. Die Projektdefinition hierzu ist noch nicht abgeschlossen (S. 168 in [20]). Als weitere Maßnahme wird in diesem Kapitel auch der allgemeine Deutschlandtakt benannt (S. 169 in [20]).

4.3.2 Gesamtverkehrsplan Bayern

Der Gesamtverkehrswegeplan Bayern [21] als Überblick über die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Ziele und Pläne der Bayerischen Staatsregierung wurde in seinem aktuellen Stand im Jahr 2002 veröffentlicht, für eine Fortschreibung werden derzeit noch die notwendigen Vorgutachten erstellt.

Insoweit sind die Aussagen darin teilweise veraltet und betreffen weitgehend die in Kapitel 4.3.1 genannten Maßnahmen. Im Einzelnen wird im Schienenverkehr die Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing als Maßnahme erwähnt, die als Überhang in den Bundesverkehrswegeplan mit aufgenommen werden soll, u.a. um auch die Strecke München – Rosenheim wesentlich zu entlasten.

Konkret umfasst die Maßnahme den zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Mühldorf a. Inn / Tüßling, den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau zwischen Mühldorf a. Inn und Freilassing nach Bedarf, die Elektrifizierung ab Markt Schwaben und die Beseitigung von Bahnübergängen (S. 14, 85, 87 in [21]). Weitere neu angemeldete Maßnahmen sind der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau auf der Strecke Rosenheim – Mühldorf a. Inn – Landshut zur Einbindung des Chemiedreiecks und zur Umgehung Münchens im Italienverkehr (S. 87 in [21]).

Ergänzend wurde 2018 durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern [22] herausgegeben, mit dem die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs gezielt angegangen werden soll. Die Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr sieht hier insbesondere die Förderung überregional wichtiger Buslinien vor, um attraktive Querverbindungen zu ermöglichen. Als eine mögliche verkehrliche Vernetzung von Landkreisen ist hier u.a. das Bahn – Bus – System mit Verbindung Ingolstadt – Landshut – Dorfen – Wasserburg benannt.

4.3.3 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP)

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern [1] wurde mit Stand 2013 aktualisiert und enthält die Ziele und Grundsätze, die für die räumliche Ordnung und Entwicklung Bayerns wichtig sind und zudem die Basis für die darauf aufbauenden Regionalpläne bildet.

Darin wird für den Landkreis Mühldorf a. Inn im Zusammenhang mit dem modularen Gesamtkonzept Bahnknoten München konkret der Ausbau und die Elektrifizierung der wichtigen Güter- und Personenverkehrsstrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing erwähnt (S. 48 in [1]).

Die Festlegungen zur zentralörtlichen Gliederung im Landkreis Mühldorf a. Inn wurden bereits in Kapitel 2.1.1 dargestellt.

4.3.4 Regionalpläne

Neben dem Regionalplan für die Planungsregion 18 Südostoberbayern, zu der auch der Landkreis Mühldorf a. Inn zugeordnet ist, wurden auch die Regionalpläne der umliegenden Planungsregionen 13 Landshut und 14 München auf relevante verkehrliche Aussagen für den Landkreis Mühldorf a. Inn gesichtet.

4.3.4.1 Planungsregion 13 Landshut

Im Regionalplan für die Planungsregion 13 (Stand 2004, somit teilweise überholt) ist als Ziel für die Schieneninfrastruktur eine Verbesserung des Schienenverkehrs auf den überregionalen Entwicklungsachsen Landshut – Vilsbiburg – Mühldorf a. Inn und München – Mühldorf a. Inn – Simbach (– Linz) sowie auf der regionalen Entwicklungsachse Neumarkt-St. Veit – Dingolfing aufgenommen. Zu-

dem wird als bedeutende Ausbaumaßnahme die Modernisierung der Strecke Mühldorf a. Inn – Neumarkt-St. Veit – Eggenfelden – Passau mit Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, Auflösung überflüssiger Bahnübergänge, technischer Sicherung der übrigen Bahnübergänge, Ertüchtigung der Infrastruktur und verbesserter Taktfolge durch Bau einer Kreuzungsstelle in Massing aufgeführt (S. 6 in [23]). Die Strecke Neumarkt-St. Veit – Marklkofen soll erhalten werden und auf der Strecke Landshut – Neumarkt-St. Veit (– Salzburg) soll der Abschnitt zwischen Landshut, Mühldorf a. Inn und Freilassing ausgebaut werden (S. 7 in [23]). Für die grenzüberschreitende Bahnlinie München – Mühldorf a. Inn – Simbach a. Inn – Braunau a. Inn – Linz wird im Abschnitt Mühldorf a. Inn – Simbach a. Inn ein Ausbau mit Elektrifizierung der Strecke und technischer Ertüchtigung gefordert (S. 7 in [23]).

4.3.4.2 Planungsregion 14 München

Der Regionalplan der Planungsregion München (Stand 2005, somit teilweise überholt) sieht für den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr den Bau der Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss als erforderlich an, um den Flughafen besser an die Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing und damit an Südostoberbayern anzuschließen (Kap. 2.2.3 und 2.2.6 in [24]). Zudem soll ein Ausbau der Strecke München – Markt Schwaben (– Mühldorf a. Inn – Freilassing) eine effizientere Schienenverbindung für Verkehrsbeziehungen in den südostbayerischen Raum schaffen, der starke Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum München aufweist (Kap. 2.2.4 in [24]).

4.3.4.3 Planungsregion 18 Südostoberbayern

Überfachlich ist im Regionalplan der Planungsregion Südostoberbayern (Stand 2001 mit Teilfortschreibungen) festgelegt, dass die Siedlungsentwicklung mit einem leistungsfähigen ÖPNV (fußläufige Entfernung von max. 15 Min., ausreichender Zeittakt v.a. in Hauptverkehrszeit) abgestimmt werden soll (A II 2.1.2, zu A II 2.1.2 in [2]), der ÖPNV als integriertes Verkehrsnetz ausgebaut und weiterentwickelt werden soll (A II 2.1.3 in [2]) und er dem sonstigen ländlichen Raum in Umfang und Qualität entsprechen soll. Auch die Verkehrsinfrastruktur soll ausgebaut und leistungsfähiger werden, insbesondere sollen die Bahnlinien München – Mühldorf a. Inn – Freilassing und München – Mühldorf a. Inn – Simbach ausgebaut und beschleunigt werden (A II 4.4, zu A II 4.4 in [2]). Insgesamt ist dem ÖPNV Vorrang vor dem Straßenausbau zu geben und ein attraktives Angebot mit einheitlichen Tarifen zu schaffen (zu A II 2.1.3 in [2]). Als Entwicklungsachsen werden, im Zuge der Bahnlinie Mühldorf a. Inn – Wasserburg – Rosenheim, die Achse Mühldorf a. Inn – Waldkraiburg – Soyen – Wasserburg sowie, im Zuge der St 2111/2086, die Achse Gangkofen – Neumarkt-St. Veit genannt (zu A III 2.1 in [2]).

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel im ÖPNV soll zeitlich und räumlich besser abgestimmt und intensiviert werden, als zentraler Verknüpfungspunkt im Bereich Rosenheim wird dabei u.a. der Bahnhof Mühldorf a. Inn genannt (B VII 2.1 in [2]). Für die Erschließung der Verflechtungsbereiche des

Mittelzentrums Mühldorf a. Inn soll im Schienenpersonenverkehr das morgendliche, mittägliche und abendliche Verkehrsangebot verstärkt und dem Bedarf der Pendler angepasst werden. Zudem sollen im Verflechtungsbereich und an der Strecke Mühldorf a. Inn – Simbach weitere Haltestellen eingerichtet werden. Die Verbindung der Teilräume ist zu stärken, indem die Mittelzentren im Stundentakt über den Schienenpersonenverkehr verbunden und die schienengleichen Bahnübergänge zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Verkehrssicherheit verringert werden (v.a. Kreuzungen mit der B 15 auf der Strecke Mühldorf a. Inn – Rosenheim, Strecke Mühldorf a. Inn – Burghausen, Kreuzungen mit der B 299 auf der Strecke Mühldorf a. Inn – Traunstein). Die Anbindung an den Verdichtungsraum München soll auf der Verbindung nach Mühldorf a. Inn über einen Stundentakt im Expresspersonenverkehr erfolgen, hierfür sind die Voraussetzungen für einen entsprechenden Betrieb zu schaffen. Ziel sollte es sein, den SPNV so zu verbessern, dass möglichst kostengünstig, schnell und attraktiv das Umsteigen auf den ÖPNV ermöglicht wird (B VII 2.1.1 in [2], B VII zu 2.1.1 in [2]). Ergänzend zum regionalen Schienenpersonenverkehr ist der Busverkehr im Landkreis weiter auszubauen und im Landkreis Mühldorf a. Inn sollen nicht durch die Bahn erschlossene Bereiche durch ein Angebot im Busverkehr abgedeckt werden, wobei der Linienbetrieb auf Waldkraiburg und Ampfing ausgerichtet und Verknüpfungsmöglichkeiten zur Bahn sichergestellt und die Verbindungen nach Neumarkt-St. Veit, Taufkirchen und Haag i. OB verbessert werden sollen (B VII 2.2 in [2]).

4.4 Einwohnerprognose

Bei der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird der Landkreis Mühldorf a. Inn in der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2037 als Landkreis mit zunehmender Bevölkerung (2,5% bis unter 7,5% Wachstum) eingestuft [25]. So wird auf Basis einer regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung zwischen 2017 und 2037 von einem Bevölkerungswachstum um 6,5% von rund 114.000 Einwohnern auf rund 122.000 Einwohner ausgegangen. Mit dieser Entwicklung liegt der Landkreis Mühldorf a. Inn über der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in Bayern, aber unter der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung im Regierungsbezirk Oberbayern (Abbildung 13).

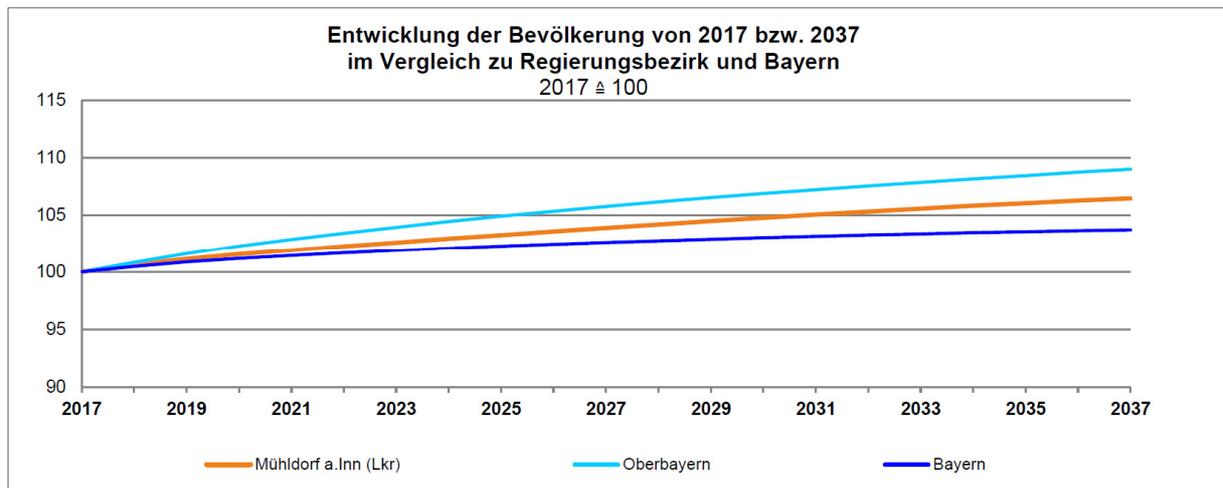


Abbildung 13 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Mühldorf a. Inn 2017 - 2037 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland [25]

Für die Entwicklung des ÖPNV ist die Bevölkerungsprognose für Personen zwischen 6 und 18 Jahren besonders bedeutsam. Denn diese Zielgruppe wird mit hohen Anteilen durch den ÖPNV befördert, da diese überwiegend noch schulpflichtig sind. Der Anteil der unter 18-Jährigen im Landkreis wird bis 2037 um 7,1% ansteigen, während der Anteil der 18- bis unter 40-Jährigen um 7,8% und der Anteil der 40- bis unter 65-Jährigen um 4,5% abnehmen wird. Für den Anteil der 65-Jährigen und älter dagegen wird von einer Zunahme um 45,4% bis 2037 ausgegangen [25]. Abbildung 14 verdeutlicht die Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Mühldorf a. Inn.



Abbildung 14 Bevölkerungsentwicklung 2017 – 2037 nach Altersgruppen im Landkreis Mühldorf a. Inn [25]

Da die Schüler, wie bereits angesprochen, das größte Potential an Fahrgästen im ÖPNV darstellen, soll auf die Entwicklung der unter 18-Jährigen im Folgenden nochmals näher eingegangen werden. Abbildung 15 zeigt hierzu die prognostizierte Entwicklung bis 2037 für den Landkreis Mühldorf a. Inn.

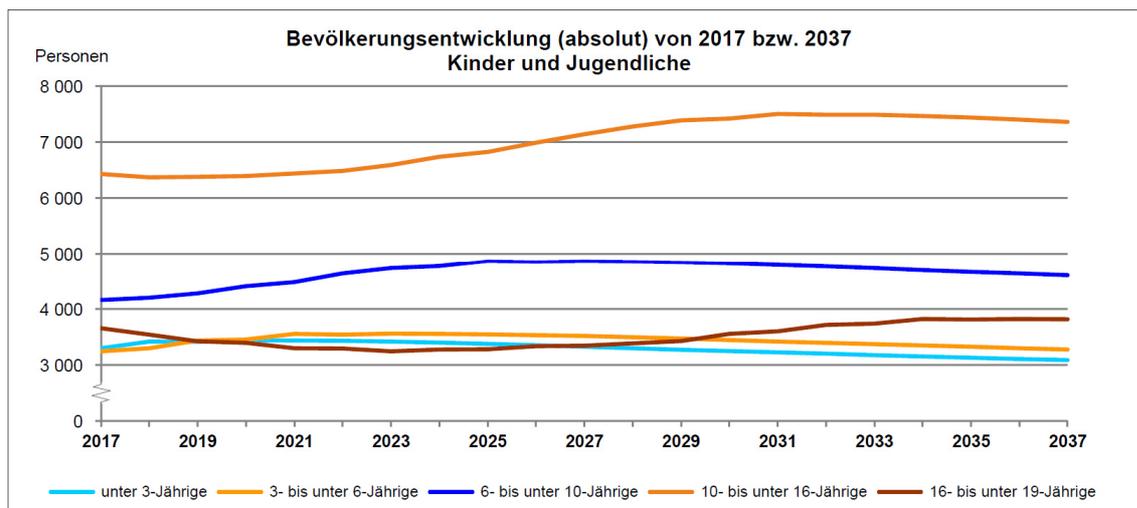


Abbildung 15 Bevölkerungsentwicklung 2017 – 2037 der Kinder und Jugendlichen im Landkreis Mühldorf a. Inn

In den Darstellungen wird deutlich, dass besonders die Bevölkerungsgruppe der 10- bis unter 16-Jährigen, die innerhalb Gruppe der Kinder und Jugendlichen das größte Potential für den ÖPNV darstellen, bis 2037 leicht zunehmen wird.

Neben den Detailbetrachtungen der einzelnen Bevölkerungsgruppen wird für den Landkreis Mühldorf a. Inn auch die Bevölkerungsentwicklung je Gemeinde im Zeitraum zwischen 2017 und 2028 betrachtet. Karte 62a bis Karte 62e zeigen die Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Gemeinden nach Altersklassen. So ist bei der Gesamtbevölkerung in einem Großteil der Gemeinden von einem stabilen bis (stark) zunehmenden Bevölkerungswachstum auszugehen, lediglich für die Gemeinden

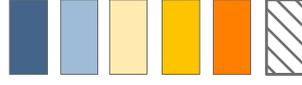
Lohkirchen, Niederbergkirchen, Rattenkirchen und Oberneukirchen wird ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert (Karte 62a). Auch bei den unter 18-Jährigen dominieren die Gemeinden mit stabiler bis (stark) zunehmender Bevölkerung, in einzelnen Bereichen ist bei dieser Bevölkerungsgruppe jedoch auch von einem starken Bevölkerungsrückgang auszugehen (Oberbergkirchen, Lohkirchen, Niederbergkirchen, Rattenkirchen, Oberneukirchen, Unterreit, Haag i. OB und Rechtmehring) (Karte 62b). Dagegen dominieren bei der Bevölkerungsgruppe der 18- bis unter 40-Jährigen die Gemeinden mit (stark) abnehmender Bevölkerung und nur in den Gemeinden Zangberg, Heldenstein und Polling wird eine zunehmende Einwohnerentwicklung prognostiziert (Karte 62c). Bei den 40- bis unter 65-Jährigen ist nur im westlichen Landkreis in den Gemeinden Rechtmehring und Maitenbeth von einer stark zunehmenden Bevölkerungsentwicklung und in Obertaufkirchen, Aschau a. Inn, Jettenbach, Mühldorf a. Inn, Erharting und Niedertaufkirchen von einer zunehmenden Bevölkerungsentwicklung auszugehen, für alle weiteren Gemeinden wird eine stabile bis stark abnehmende Entwicklung prognostiziert (Karte 62d). Das deutlichste Bild ergibt sich in der Altersgruppe der 65-Jährigen und älter, in der flächendeckend eine starke Zunahme der Bevölkerung bis 2028 prognostiziert wird (Karte 62e).

Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

Gesamtbevölkerung

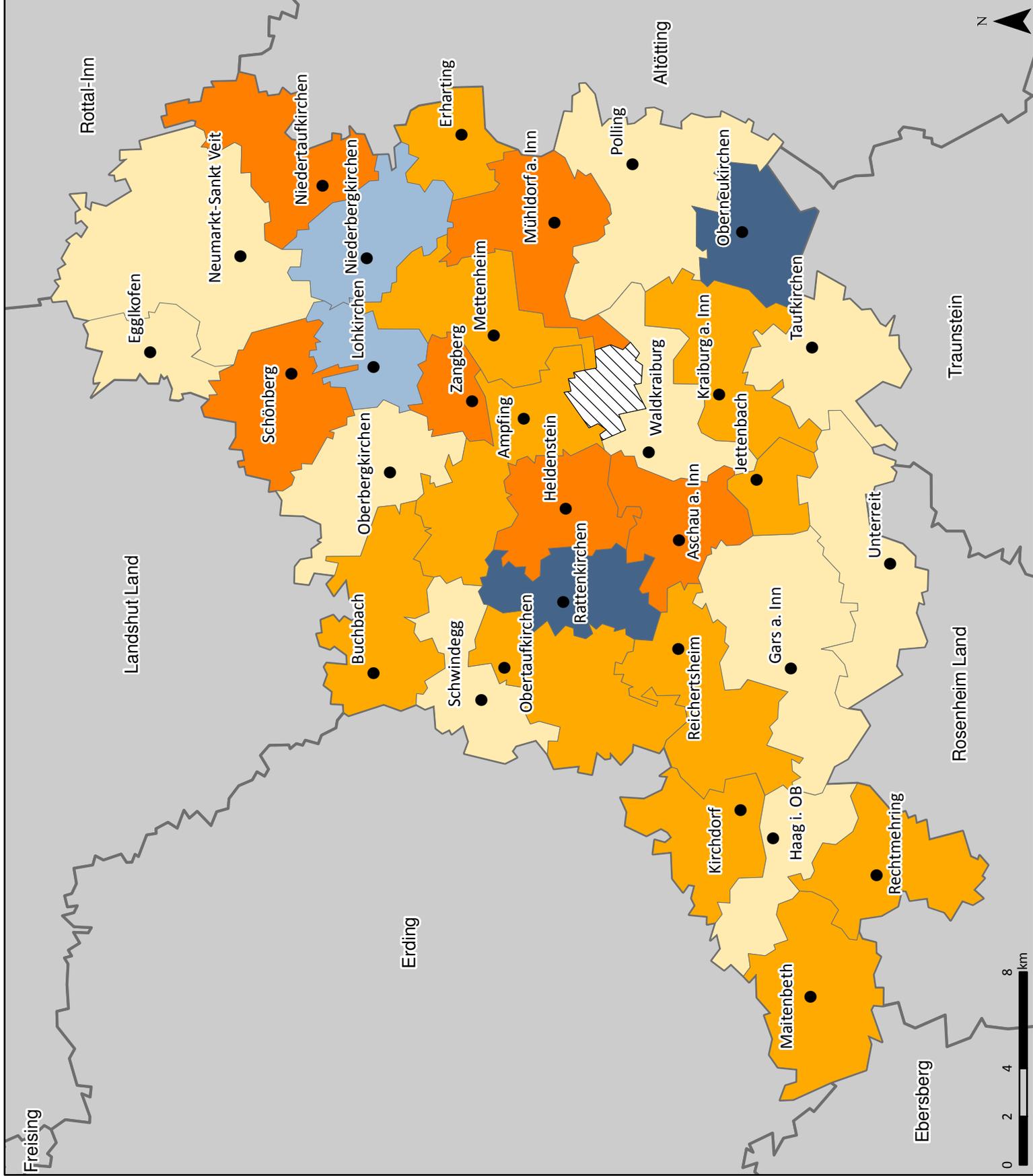
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)



Karten-Nr.: 62a

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



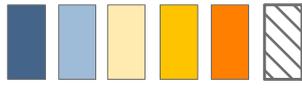
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

18- bis unter 40-Jährige

(regionalisierte

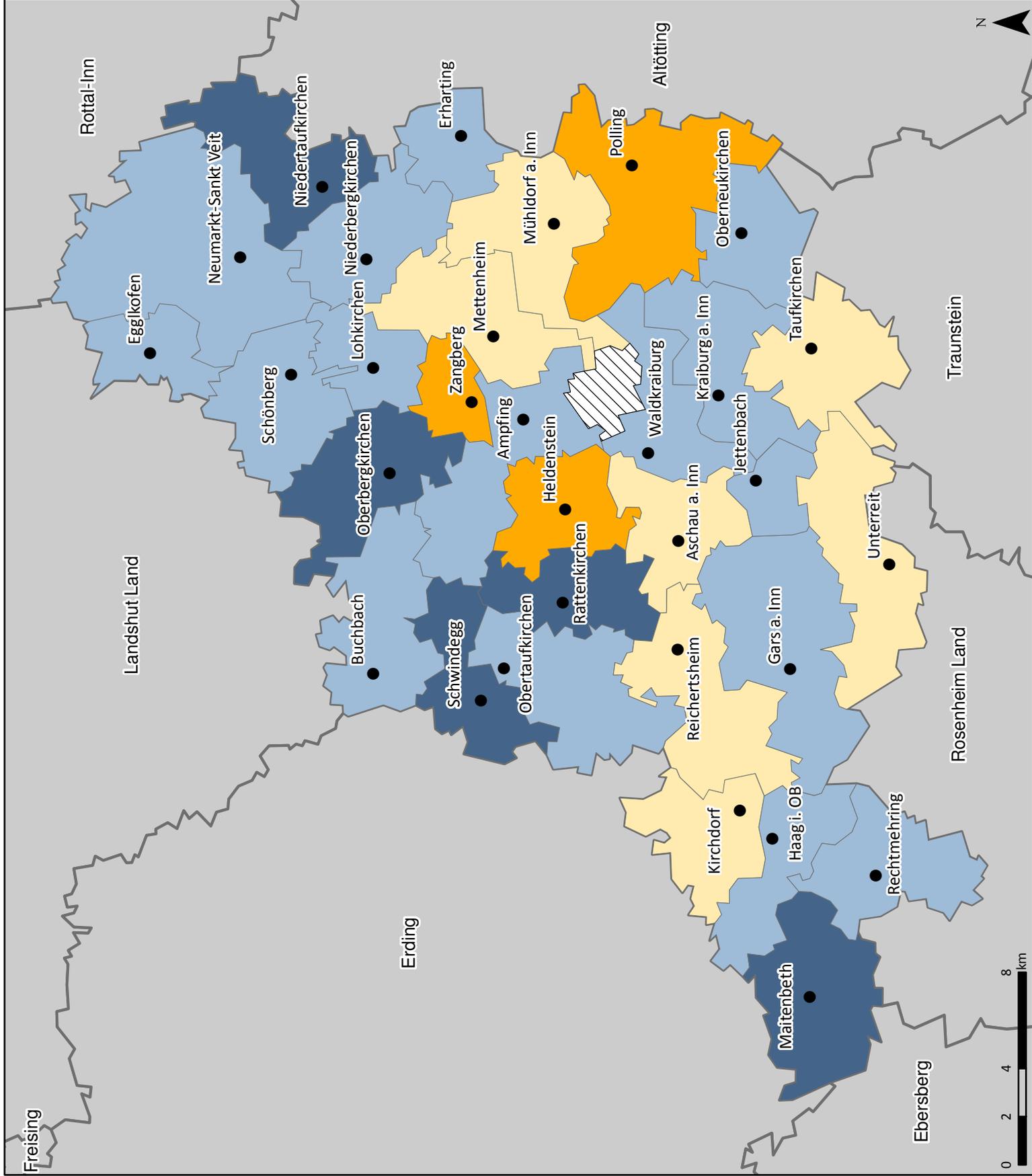
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)



Karten-Nr.: 62c

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



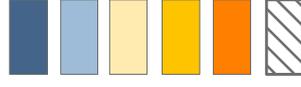
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

40- bis unter 65-Jährige

(regionalisierte

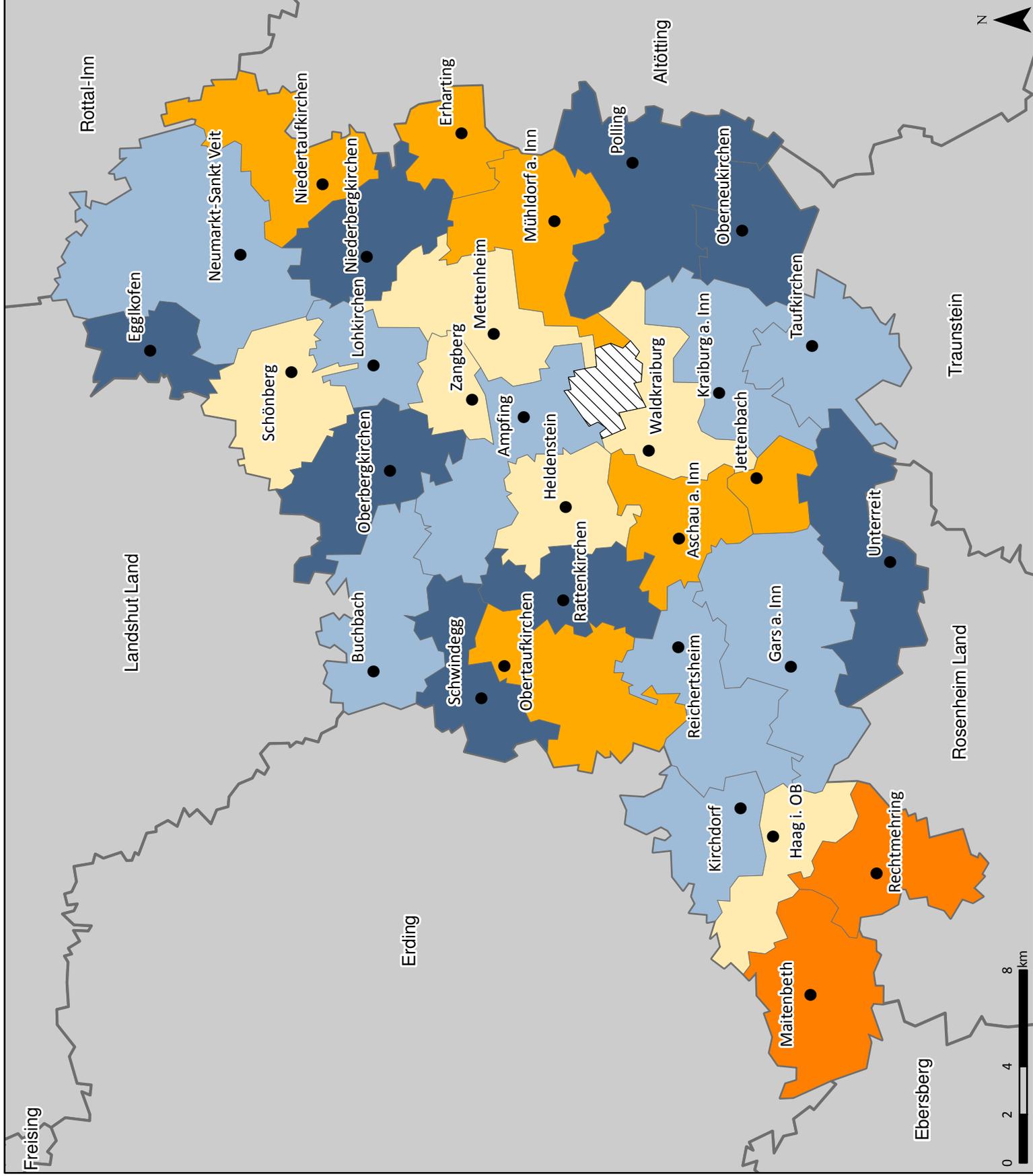
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)



Karten-Nr.: 62d

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



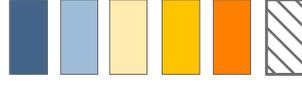
Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

65-Jährige und älter

(regionalisierte

Bevölkerungsvoraberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)

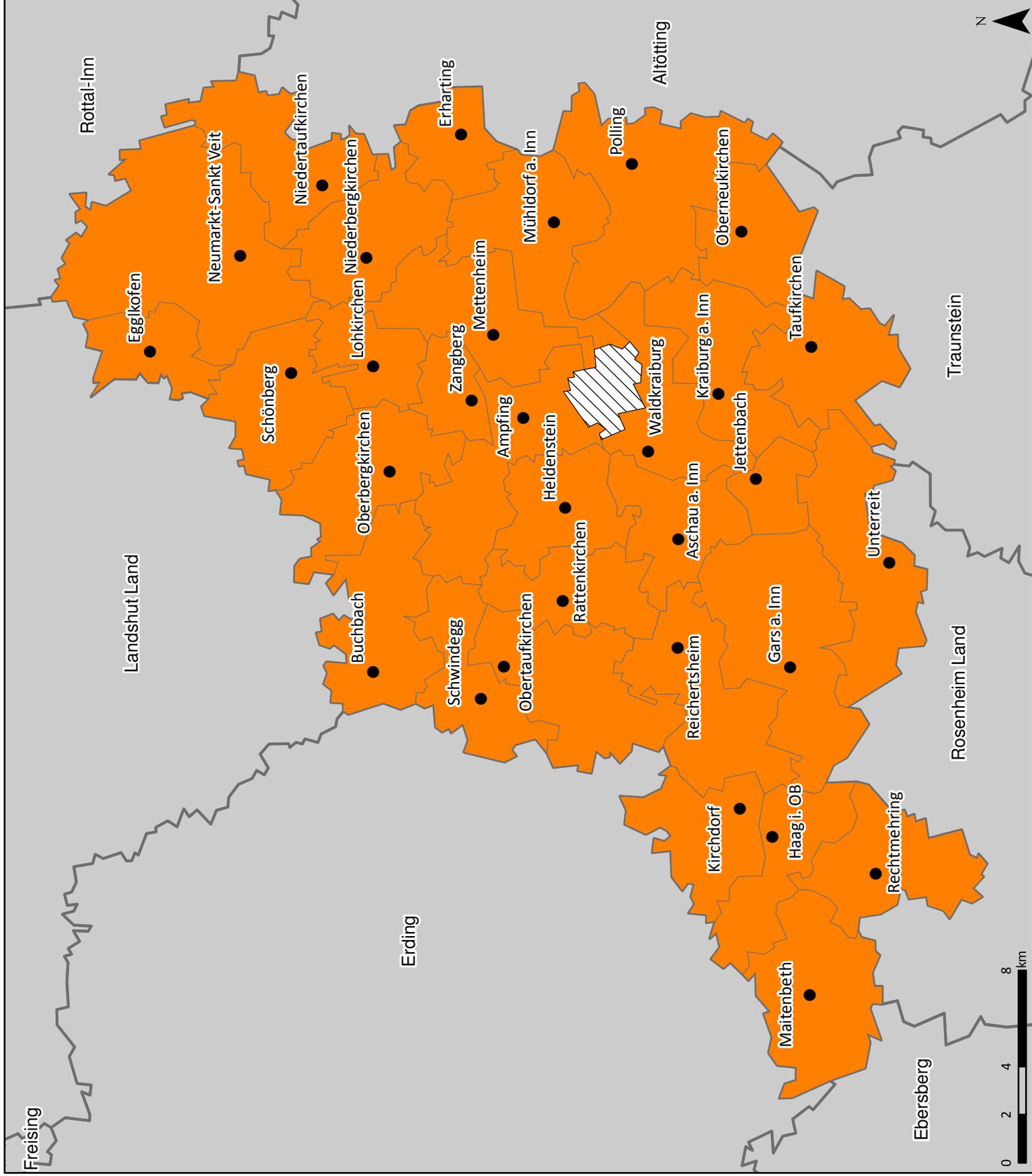


● Gemeindehauptort



Karten-Nr.: 62e

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



4.5 Entwicklungen im Schulwesen

Wie bereits in Kapitel 2.3.5 benannt, liegen bezüglich der zu erwartenden Schülerzahlentwicklung keine umfassenden Angaben vor. Die Rückmeldungen der Schulen im Rahmen der Befragung waren meist nur qualitativer Art ohne weitere Zahlenangaben. Insgesamt gehen die meisten Schulen von weiterhin konstant bleibenden Schülerzahlen mit leichten Abweichungen nach oben oder unten aus.

Kapitel 4.4 hat zudem gezeigt, dass die Anzahl der unter 18-Jährigen in den nächsten Jahren zunehmen wird, so dass vorerst keine Reduzierung der Schülerzahlen zu erwarten ist.

5 Maßnahmenpaket

Um den ÖPNV im gesamten Landkreis Mühldorf a. Inn an die zukünftigen verkehrlichen, strukturellen und demographischen Entwicklungen anzupassen, wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das nachfolgend dargestellt wird.

Grundlage hierfür war, neben den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Schwachstellenanalyse sowie den Rückmeldungen aus den umfassenden Beteiligungsverfahren, der Wunsch des Landkreises, bestehende freigestellte Schülerverkehre (FSV) in den bestehenden ÖPNV zu integrieren.

5.1 Anpassungen im Schülerverkehr

Basis für die Entwicklung eines Zielnetzes war die Prüfung, in welchem Umfang der freigestellte Schülerverkehr angepasst und ggf. sinnvoll in den ÖPNV integriert werden kann. Da das Ergebnis als wichtige Grundlage für weitere Konzeptbausteine des Zielnetzes angesehen wurde, war für die Erarbeitung des Zielnetzes ein stufenweises Vorgehen vorgesehen, bei dem in erster Stufe die Verbesserungsmöglichkeiten der intrakommunalen Verkehre insbesondere durch Anpassungen der Schülerverkehre geprüft werden sollte.

Von besonderem Interesse war dabei die Ermittlung von Synergieeffekten (Kosten, Anzahl benötigter Fahrzeuge und Fahrer), die z.B. durch die Integration der freigestellten Schülerverkehre in den ÖPNV erzielt werden können und die Fragestellung, welchen Beitrag Anpassungen im freigestellten Schülerverkehr zur Behebung bestehender Schwachstellen im ÖPNV leisten können und welche Handlungsspielräume sich auf Basis der freigestellten Schülerverkehre für den ÖPNV ergeben. Mögliche sich daraus ergebende finanzielle Einsparungen bei den Schulaufwandsträgern sollten Grundlage für weitere Angebotsverbesserungen im ÖPNV sein. Somit sollte durch die Überplanung insgesamt eine Effizienzsteigerung durch linien- und unternehmensübergreifenden Kapazitäteneinsatz erfolgen.

Haben Schüler im freigestellten Schülerverkehr bisher nur Fahrtmöglichkeiten bzw. eine Fahrtberechtigung auf Schulfahrten zwischen Wohnort und Schulort, so soll es, neben dem Freiwerden finanzieller Mittel durch Anpassungen im Schülerverkehr, auch Ziel der Integration des freigestellten Schülerverkehrs sein, verbesserte Fahrtmöglichkeiten und Fahrtberechtigungen für Schüler zu schaffen und die Nutzung schulergänzender Angebote sowie das Erfahren und Erlernen einer selbständigen Mobilität zu ermöglichen.

Die Erreichung dieses Zieles soll in mehreren Stufen erfolgen:

- Durch die Aufhebung von FSV und ÖPNV entstehen für Schüler, zusätzlich zu Schulfahrten, neue Fahrtmöglichkeiten im gesamten Liniennetz

- Umstrukturierung der bestehenden Einzellinien zu einem übergreifend geplanten Liniennetz, das, neben den Zielen entlang der „eigenen Linie“, durch geschickte Umsteigebeziehungen mehr Reisemöglichkeiten bietet
- Umsteigebeziehungen verbessern auch die Erreichbarkeit verschiedener Schulstandorte
- Flexibilität bei Schulschlusszeiten durch mehr Fahrtmöglichkeiten (nachmittags)

Die Netzbildung ist auch Voraussetzung für begleitende tarifliche Maßnahmen (z.B. Schaffung einer landkreisweit gültigen Fahrkarte statt/zusätzlich zu den Schülerkarten, die nur zwischen Wohn-/Schulort gelten).

5.1.1 Übersicht über die Arbeitsschritte

Für die Überprüfung der Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre mit Hebung möglicher Synergieeffekte wurden als Grundlage die Schulanfangszeiten der einzelnen Schulen sowie die räumliche Verteilung der Schulen zusammengestellt. Für die Detailprüfung wurde dann das Landkreisgebiet in vier sinnvolle Teilräume untergliedert, die den Bereich Gars a. Inn/Haag i. OB, Buchbach/Ampfing, Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg umfassen (Karte 63).

Überprüft wurden dabei drei Arten von Synergieeffekten:

- Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV mit Wegfall von Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs und damit verbunden Reduzierung benötigter Fahrzeuge und gefahrener Kilometer
- Kombination freigestellter Schülerverkehre im Bestandsfahrplan und damit verbunden Reduzierung benötigter Fahrzeuge
- Synergieeffekte durch Schulzeitenstaffelung

5.1.1.1 Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV

Je Teilraum wurde für die Morgenspitze zwischen 7:00 und 8:00 Uhr (maximaler Fahrzeugeinsatz durch den Schülerverkehr) ein Abgleich bestehender Schülerfahrten und bestehender ÖPNV-Fahrten durchgeführt mit dem Ziel, mögliche bestehende Synergieeffekte und Parallelbedienungen herauszufiltern (Karte 64 bis Karte 67).

Bei dem sich daraus ergebenden Einsparpotenzial für die Morgenspitze wurde in einem nächsten Arbeitsschritt überprüft, ob sich die Synergieeffekte auch bei den entsprechenden Rückfahrten am Mittag/Nachmittag ergeben. Sofern sich bei den Frühfahrten keine Synergieeffekte ergeben haben, erfolgte auch keine Überprüfung der mittäglichen Rückfahrtmöglichkeiten. Bei der Überprüfung der mittäglichen Rückfahrten waren dabei drei Szenarien möglich:

- Die benötigte Anzahl der Busse für die Rückfahrten liegt im Bestand unter oder bei der exakt gleichen Anzahl benötigter Busse für die morgendlichen Hinfahrten unter Berücksichtigung bestehender Integrationsmöglichkeiten. In diesen Fällen kann das festgestellte Einsparpotenzial bei den morgendlichen Hinfahrten bestätigt werden.
- Die benötigte Anzahl der Busse für die Rückfahrten liegt im Bestand über der Anzahl benötigter Busse für die morgendlichen Hinfahrten unter Berücksichtigung bestehender Integrationsmöglichkeiten. In diesen Fällen ist eine nähere Prüfung notwendig, ob und in welchem Ausmaß Synergieeffekte auch bei den mittäglichen Rückfahrten möglich sind. Bei hinreichenden Einsparungsmöglichkeiten auch bei den mittäglichen Rückfahrten kann das morgendliche Einsparpotenzial bestätigt werden. Bei nicht hinreichenden mittäglichen Synergieeffekten reduzieren sich auch die festgestellten Synergieeffekte, die für die morgendlichen Hinfahrten festgestellt wurden. Wenn sich für die mittäglichen Rückfahrten gar keine Synergieeffekte ergeben, sind insgesamt keine Einsparmöglichkeiten gegeben.
- In Sonderfällen kann die Anzahl benötigter Busse für die Rückfahrten im Bestand auch über der Anzahl benötigter Busse für die morgendlichen Frühfahrten im Bestand liegen. Dann ist zu prüfen, ob Einsparpotenziale bei den Rückfahrten und damit insgesamt bestehen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei der Hebung von Synergieeffekten bei Frühfahrten ggf. andere Schüler und Linien betroffen sind als bei den mittäglichen Fahrten, so dass es unter Umständen auch dazu kommen kann, dass Schüler durch die Hebung von Synergieeffekten im freigestellten Schülerverkehr und im ÖPNV transportiert werden.

Untersucht wurde das mögliche Einsparpotenzial bei unveränderter Organisation der Mittagsbeförderung. Bei Zusammenlegung von Fahrten und damit Inkaufnahme längerer Fahrzeiten bei den mittäglichen Rückfahrten besteht ggf. noch weiteres Synergiepotenzial.

Das sich bei dieser Prüfung ergebende Einsparpotenzial bezieht sich auf die komplette Einsparung von Fahrzeugen. Darüber hinaus können aber auch einzelne Fahrten ohne grundsätzliche Reduzierung der benötigten Fahrzeuge eingespart werden.

5.1.1.2 Kombination freigestellter Schülerverkehre

Zusätzlich sind auch Einsparpotenziale vorhanden, wenn bestehende Fahrten im Bestand miteinander kombiniert werden, indem z.B. zwei räumlich benachbarte Fahrten zu unterschiedlichen Schulen mit versetztem Unterrichtsbeginn nacheinander mit einem Fahrzeug gefahren werden. Aufgrund fehlender Informationen zur Umlaufplanung der Verkehrsunternehmen beruht die Prüfung auf der Annahme, dass die Fahrten heute noch nicht bereits durch ein Fahrzeug durchgeführt werden.

5.1.1.3 Synergieeffekte durch Schulzeitenstaffelung

Ziel der Schulzeitenstaffelung ist es, dass ein Bus durch Anpassung der Schulanfangszeiten nacheinander mehrere Schulen bedienen kann und damit Fahrzeuge eingespart werden können (Abbildung 16). Neben der einfachen Fahrzeit für die einzelnen Schülerfahrten sind somit bei der Betrachtung auch mögliche Transferzeiten zwischen den Fahrten ausreichend zu berücksichtigen.

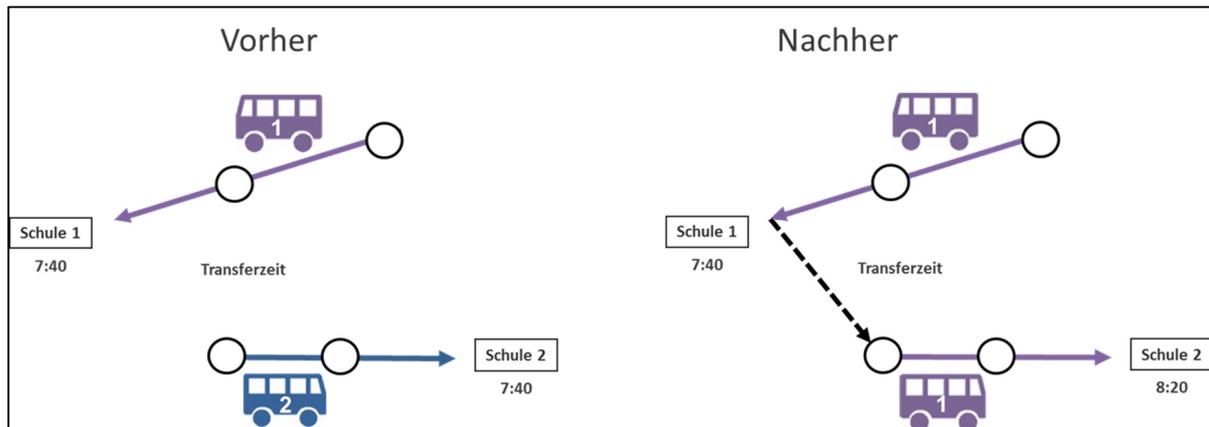


Abbildung 16 Zielsetzung der Schulzeitenstaffelung

Die Mittelschulen im Landkreis Mühldorf a. Inn sind überwiegend in Mittelschulverbänden organisiert und die Schulzeiten und Transferfahrten innerhalb der Verbände sind hier bereits intensiv aufeinander abgestimmt, so dass eine Veränderung der bestehenden Strukturen zu keinen sinnvollen Ergebnissen führt. Bei den Realschulen und Gymnasien dagegen können aufgrund der teilweise großen Einzugsbereiche hohe Anteile der SPNV-Nutzung festgestellt werden, d.h. aktuelle Schulzeiten und Anschlussverbindungen sind i.d.R. stark an die Zugfahrpläne angepasst, die wiederum nicht disponibel sind. D.h. auch bei Realschulen und Gymnasien werden kaum Möglichkeiten der Hebung von Synergieeffekten durch die Staffelung von Schulzeiten gesehen.

So erfolgt die Prüfung von Synergieeffekten durch Staffelung von Schulzeiten, nach Rücksprache mit dem Auftraggeber, nur für die Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs der Grundschulen.

Grundannahme dabei war, dass der Schulbeginn zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr liegen muss und dass keine Fahrt im Schülerverkehr vor 6:30 Uhr beginnen darf. Betrachtet werden Kombinationen mit Schülerfahrten (freigestellter Schülerverkehr oder ÖPNV) aller Schultypen, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Schulanfangszeiten bei Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien unverändert bleiben.

Geprüft wurden damit Einsparmöglichkeiten im freigestellten Schülerverkehr im Frühverkehr der Grundschulen mit Schulzeitenstaffelung durch:

- Zusammenführung räumlich und zeitlich benachbarter Fahrten im freigestellten Schülerverkehr
- Zusammenführung räumlich und zeitlich benachbarter Fahrten im freigestellten Schülerverkehr und im ÖPNV (zu weiterführenden Schulen)

Ausschlusskriterien für die Prüfung möglicher Synergiepotenziale durch die Staffelung von Schulzeiten sind (Abbildung 17):

- zu lange Transferzeiten zwischen den Fahrten oder zu lange einfache Strecke im freigestellten Schülerverkehr, d.h. der Schulbeginn ist nicht mehr an allen betroffenen Schulen im Zeitfenster 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr möglich
- Mitbedienung einer weiterführenden Schule auf einer Fahrt, d.h. der Schulbeginn kann nicht verändert werden
- Einfache Strecke im freigestellten Schülerverkehr ist sehr lang und die Fahrt beginnt bereits um 6:30 Uhr, d.h. der Schulbeginn ist nicht mehr an allen betroffenen Schulen im Zeitfenster 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr möglich und eine Verschiebung der ersten Fahrt nach vorne ist nicht möglich

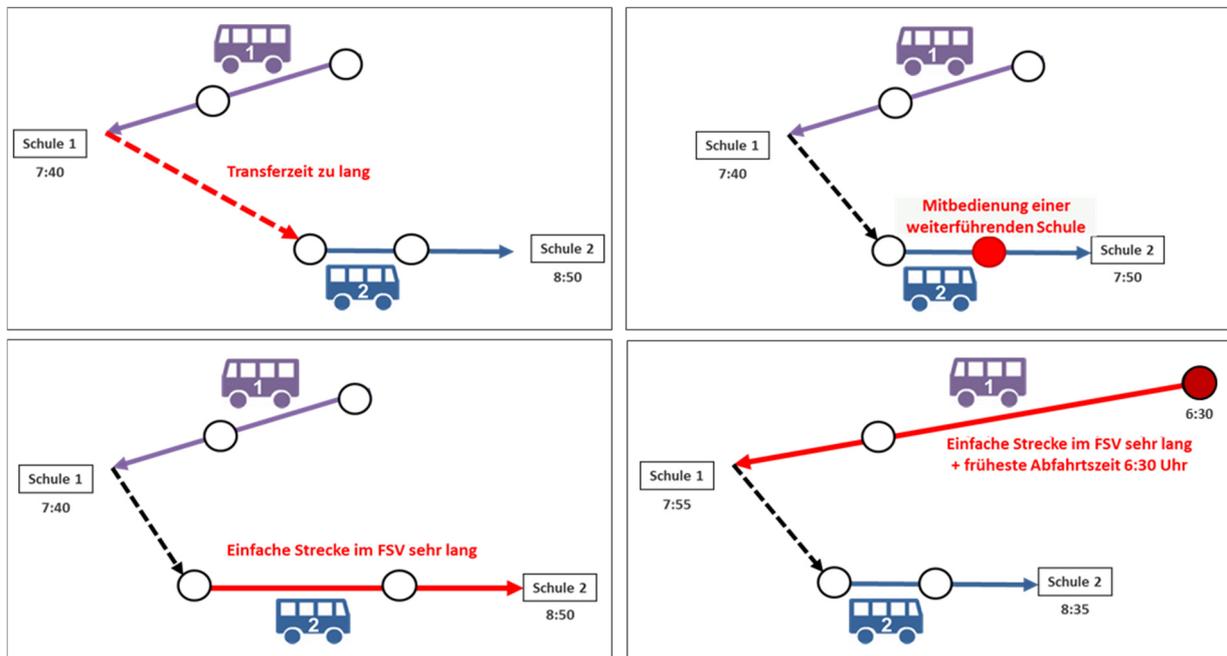


Abbildung 17 Ausschlusskriterien bei der Prüfung von Schulzeitenstaffelungen

5.1.2 Ergebnisse zur theoretischen Prüfung der Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre

Die in Kapitel 5.1.1 dargestellten Möglichkeiten zur Hebung von Synergieeffekten durch Anpassungen im freigestellten Schülerverkehr wurden umfassend auf Basis vorliegender Grundlagendaten geprüft und intensiv mit dem Auftraggeber sowie den Beteiligten abgestimmt. Im Ergebnis ergeben sich, ohne Berücksichtigung einer Schulzeitenstaffelung, die in Tabelle 17 und Tabelle 18 je Teilraum dargestellten Einsparpotenziale.

1.1 Einsparungspotenzial bei Integration des FSV in den ÖPNV		
	Fahrten	Summe
Gars / Haag	5	13
Buchbach / Ampfing	7	
Waldkraiburg	1	

Tabelle 17 Einsparungspotenzial durch Integration des freigestellten Schülerverkehrs ohne Schulzeitenstaffelung

1.2 Einsparungspotenzial bei Kombination FSV – FSV ohne Schulzeitenänderung		
Buchbach / Ampfing	3	6
Mühldorf	3	

Tabelle 18 Einsparungspotenzial durch Kombination von Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs ohne Schulzeitenstaffelung

Ist darüber hinaus auch die Umsetzung einer Schulzeitenstaffelung möglich, können sich daraus die in Tabelle 19 dargestellten Einsparpotenziale ergeben.

2.1 Einsparungspotenzial bei Kombination FSV – FSV mit Schulzeitenstaffelung		
	Fahrten	Summe
Gars / Haag	4	8
Mühldorf	2	
Mühldorf / Waldkraiburg	2	
2.2.1 Einsparungspotenzial bei Kombination FSV – ÖPNV mit Schulzeitenstaffelung (bis 8:30 Uhr)		
Gars / Haag	4	13
Buchbach	1	
Mühldorf	8	
2.2.2 Einsparungspotenzial bei Kombination FSV – ÖPNV mit Schulzeitenstaffelung (bis kurz nach 8:30 Uhr)		
Gars / Haag	1	4
Buchbach	1	
Waldkraiburg	2	

Tabelle 19 Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung

Die drei einzelnen Prüfschritte (Integration des freigestellten Schülerverkehrs, Kombination von Fahrten im freigestellten Schülerverkehr ohne Schulzeitenstaffelung, Umsetzung einer Schulzeitenstaffelung) wurden vorerst unabhängig voneinander durchgeführt, d.h. z.B. mit Umsetzung von Synergieeffekten durch Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV (Kapitel 5.1.1.1) entfallen z.B. ggf. Synergiepotenziale, die sich bei Prüfung der Kombinationsmöglichkeiten bestehender freigestellter Schülerverkehre (Kapitel 5.1.1.2) ergeben haben, da unter Umständen die gleichen Fahrten von den Maßnahmen betroffen sind. Daher sind die Einsparungspotenziale in Tabelle 17, Tabelle 18 und Tabelle 19 nicht automatisch additiv zu sehen und bei Umsetzung eines Maßnahmenpakets gibt es ggf. Änderungen bei anderen Maßnahmenpaketen.

Bei Kombination der Einzelergebnisse und Annahme einer Umsetzung ohne Schulzeitenstaffelung können von den sechs in Tabelle 18 dargestellten Fahrten drei Fahrten unabhängig von der Umsetzung der ÖPNV-Integration (Tabelle 17) eingespart werden, bei den übrigen drei Fahrten entfällt das Einsparpotenzial bei Umsetzung der ÖPNV-Integration. In Summe ergibt sich damit ein Einsparpotenzial von zwölf Fahrten.

Einsparungspotenzial durch Integration FSV in den ÖPNV	9 Fahrten	
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV ohne Schulzeitenänderung	3 Fahrten	
		<u>12 Fahrten</u>

Tabelle 20 **Einsparungspotenzial ohne Schulzeitenstaffelung**

Bei Kombination der Einzelergebnisse und Annahme einer Umsetzung mit Schulzeitenstaffelung können im Optimalfall insgesamt 23 Fahrten eingespart werden.

Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – ÖPNV mit Schulzeitenänderung (bis 8:30 Uhr)	14 Fahrten	
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – ÖPNV mit Schulzeitenänderung (bis kurz nach 8:30 Uhr)	3 Fahrten	
Einsparungspotenzial durch Integration FSV in ÖPNV ohne Schulzeitenänderung	5 Fahrten	22 Fahrten
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV mit Schulzeitenänderung	0 Fahrten	
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV ohne Schulzeitenänderung	1 Fahrt	1 Fahrt
		<u>23 Fahrten</u>

Tabelle 21 **Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung**

5.1.3 Ergebnisse nach Rückmeldungen der betroffenen Gemeinden zur Prüfung der Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre

Die konkreten Prüfergebnisse zu den Anpassungsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre sowie die Planungsansätze wurden den betroffenen Gemeinden regelmäßig in Teilraumgesprächen vorgestellt (vgl. Kapitel 6). Mit Abschluss des Prüfvorgangs wurden den von möglichen Änderungen betroffenen Gemeinden auch jeweils Gemeindeblätter übergeben, die alle detaillierten Informationen zu den jeweiligen relevanten Maßnahmen enthalten haben. Auf Basis dieser Gemeindeblätter sollten die Beteiligten Rückmeldungen zur Umsetzbarkeit der dargestellten Maßnahmen geben und jeweils

auch politische Beschlüsse fassen, ob einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs mit Umsetzung zum nächstmöglichen Zeitpunkt und dem Verbleib der bisherigen Finanzmittel im System des ÖPNV zugestimmt wird. Darüber hinaus sollte auch ein Beschluss erfolgen, ob die Gemeinde einer möglichen Schulzeitenstaffelung generell zustimmt und welcher Zeitversatz aus Sicht der Gemeinde tragbar wäre.

Von der Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV waren dabei drei Teilräume und neun Gemeinden betroffen (Tabelle 22).

Teilraum	Gemeinde	
Gars/Haag	Reichertsheim (GS Ramsau)	Einsparpotenzial 1 Bus
	Gars (GS/MS Gars)	Einsparpotenzial 2 Fahrten
	Haag (GS/MS Haag)	Einsparpotenzial 1 Fahrt
Buchbach/Ampfing	Ampfing (GS/MS Ampfing)	Einsparpotenzial 3 Busse
	Obertaufkirchen/Schwindegg (GS/MS Schwindegg, GS OTK)	Einsparpotenzial 1 Bus, Anpassung einer Fahrt im FSV
	Heldenstein (GS Heldenstein)	Einsparpotenzial 1 Fahrt
Waldkraiburg	Gemeinde Kraiburg (GS Kraiburg), Gemeinde Taufkirchen (GS TK)	Einsparpotenzial 1 Fahrt

Tabelle 22 Von der Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖV betroffene Gemeinden

Mögliche Fahrtenkombinationen mit und ohne Schulzeitenstaffelung haben alle vier Teilräume betroffen (Tabelle 23).

Teilraum	Gemeinde	Bemerkung
Gars/Haag	Haag (GS/MS Haag)	Kombi FSV, Schulzeit bleibt gleich
	Gars (GS/MS Gars)	Kombi FSV, Schulzeit bleibt gleich
	Reichertsheim (GS Ramsau)	Kombi FSV, mit Schulzeitenänderung; Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Rechtm.-Maitenb. (GS Rechtm.-Maitenb.)	Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
Buchbach/ Ampfing	Heldenstein (GS Heldenstein)	Kombi FSV im Bestand möglich; Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Ampfing (GS/MS Ampfing)	Kombi FSV im Bestand möglich
	Zangberg (GS Zangberg)	Kombi FSV im Bestand möglich
	Oberbergkirchen (GS Oberbergkirchen)	Kombi FSV im Bestand möglich
Mühldorf	Mühldorf (GS Mößling, MS Mühldorf)	Kombi FSV, Schulzeit bleibt gleich; Kombi FSV im Bestand möglich
	Mühldorf (GS Mühldorf, GS Altmühldorf)	Kombi FSV im Bestand möglich
	Mühldorf (GS Mößling, GS Altmü, GS/MS Mü)	Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Polling (GS Polling, GS Flossing)	Kombi FSV, mit Schulzeitenänderung; Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Mettenheim (GS Mettenheim)	Kombi FSV, mit Schulzeitenänderung; Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Niederbergkirchen (GS NBK)	Kombi FSV im Bestand möglich
	Neumarkt St.-Veit (GS/MS Neumarkt St.-Veit)	Kombi FSV im Bestand möglich
	Egglkofen (GS Egglkofen)	Kombi FSV im Bestand möglich
Waldkraiburg	Kraiburg (GS Kraiburg)	Kombi FSV, Schulzeit bleibt gleich; Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung
	Taufkirchen (GS Taufkirchen)	Kombi ÖV, mit Schulzeitenänderung; Kombi FSV, Schulzeit bleibt gleich

Tabelle 23 Von Fahrtenkombinationen betroffene Gemeinden

Von Seiten der Gemeinden gab es daraufhin vielfältige Rückmeldungen zu den Ergebnissen, die jedoch die Umsetzungsmöglichkeiten der Integration des FSV sowie der Schulzeitenstaffelung stark reduzierten. Als Einschränkungen wurden hierbei v.a. benannt:

- Schulzeitenstaffelung mit Verschiebung der Schulanfangszeit nach hinten nicht möglich, v.a. wegen der hohen Anzahl berufstätiger Eltern. Eine Verschiebung nach vorne mit Schulanfang zwischen 7:45 Uhr und 8:15 Uhr wird dagegen generell als möglich angesehen. Entsprechend dieser Vorgaben ist eine Überprüfung einer Verschiebung der Schulzeiten nach vorne erfolgt, daraus ergeben sich jedoch aufgrund des kleinen Zeitfensters keine Handlungsmöglichkeiten. Aus der bisherigen Prüfung verbleiben damit sechs Fahrten, die mit Verschiebung des Schulbeginns an vier Schulen innerhalb des neuen Zeitfensters 7:45 Uhr bis 8:15 Uhr noch eingespart werden können. Jedoch auch für die verbleibenden sechs Fahrten bestehen nach Rückmeldung der Gemeinden weitere Einschränkungen (neuer Schulbeginn dennoch später als heute; starke Verflechtung zwischen Schulen, Busse umlauftechnisch nicht verfügbar etc.), die eine Umsetzung der Schulzeitenstaffelung kaum sinnvoll möglich machen.
- Schulhausübergreifender Lehrereinsatz und gemeinsame Nutzung von z.B. Sporteinrichtungen machen Schulzeitenstaffelung nicht möglich

- Teilweise sehr geringe Kosten im freigestellten Schülerverkehr, womit sich bei Verlagerung der Schüler auf den ÖPNV und den dann nötigen Schülerfahrkarten höhere Kosten ergeben als im Bestand
- Hoheitsrecht der Planung/Organisation des freigestellten Schülerverkehrs soll in eigener Hand verbleiben
- Stehplatzbelegung für Grundschüler nicht akzeptabel
- Trotz Aktualisierung der Datenabfrage geänderte Datengrundlage: Fahrt im freigestellten Schülerverkehr gibt es nicht mehr, ist bereits in den ÖPNV integriert u.ä.
- Spezielle örtliche Randbedingungen: Haltestellen nur mit Kleinbus erreichbar, gefährlicher Schulweg, d.h. Integration in ÖPNV nicht bzw. nur mit zusätzlichem Zubringerbus möglich (hohe Kosten)
- Schüler sind teilweise zu früh an Schule, was zu Problemen mit den Aufsichtszeiten führt
- Betroffener Bus ist umlauftechnisch bereits anderweitig im Einsatz und daher nicht verfügbar

Somit verbleiben unter Berücksichtigung der Rückmeldungen der Gemeinden ohne Umsetzung der Schulzeitenstaffelung nur noch vier Fahrten, bei denen Synergieeffekte gehoben werden können (Tabelle 24). Betroffen sind hiervon die Gemeinden Reichertsheim, Heldenstein, Schwindegg/Obertaufkirchen und Niederbergkirchen/Neumarkt-St. Veit.

Umsetzung ohne Schulzeitenstaffelung:	
Einsparungspotenzial durch Integration FSV in den ÖPNV	3 Fahrten
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV ohne Schulzeitenänderung	1 Fahrt
<u>4 Fahrten</u>	

Reichertsheim, Heldenstein, Schwindegg/Obertaufkirchen

Niederbergkirchen/Neumarkt-St. Veit

Tabelle 24 **Einsparungspotenzial ohne Schulzeitenstaffelung nach Rückmeldung der Gemeinden**

Bei Umsetzung mit Schulzeitenstaffelung können unter Berücksichtigung der Rückmeldungen der Gemeinden fünf bis sechs Fahrten eingespart werden (Tabelle 25). Betroffen sind die Gemeinden Mettenheim, Polling, Reichertsheim, Heldenstein, Schwindegg/Obertaufkirchen und Niederbergkirchen/Neumarkt-St. Veit.

Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – ÖPNV mit Schulzeitenänderung (7:45 bis 8:15 Uhr)	1-2 Fahrten [°]	Mettenheim, Polling
Einsparungspotenzial durch Integration FSV in ÖPNV ohne Schulzeitenänderung	3 Fahrten	Reichertsheim, Heldenstein, Schwindegg/Obertaufkirchen
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV mit Schulzeitenänderung	0 Fahrten	
Einsparungspotenzial durch Kombination FSV – FSV ohne Schulzeitenänderung	1 Fahrt	Niederbergkirchen/ Neumarkt-St. Veit
<u>5-6 Fahrten</u>		
<small>° wenn keine Anschlussfahrt durch Unternehmer</small>		

Tabelle 25 **Einsparungspotenzial mit Schulzeitenstaffelung nach Rückmeldung der Gemeinden**

Eine Übersicht über die konkret betroffenen Fahrten ist in Anlage 19 beigefügt.

Auch wenn damit ein Großteil möglicher festgestellter Synergieeffekte im freigestellten Schülerverkehr wegfällt und die Integration bzw. Anpassung der Schülerverkehre kaum finanzielle Mittel freisetzt, so war doch auch Grundaussage der Gemeinden, dass Angebotsverbesserungen dennoch weiter gewünscht werden, auch wenn die Umsetzung eines möglichen Zielnetzes dann mit höheren Kosten verbunden ist. Darüber hinaus wird auch die Öffnung bestehender freigestellter Schülerverkehre, wie es auch bereits heute in der Gemeinde Oberbergkirchen praktiziert wird, von den Gemeinden als möglich und sinnvoll angesehen. So können durch bestehende Schülerfahrten Bereiche für die Landkreisbürger erschlossen werden, die heute nicht an den ÖPNV angebunden sind, wenngleich die Zeitfenster des Schülerverkehrs insbesondere bei den Frühfahrten nur für einen kleineren Teil der Bevölkerung relevant sein dürften, für Erledigungen u.ä. jedoch weniger geeignet sind. Rück- und Leerfahrten könnten zudem ggf. zur Mitnahme von Fahrgästen z.B. zum nächsten Bahnhof genutzt werden.

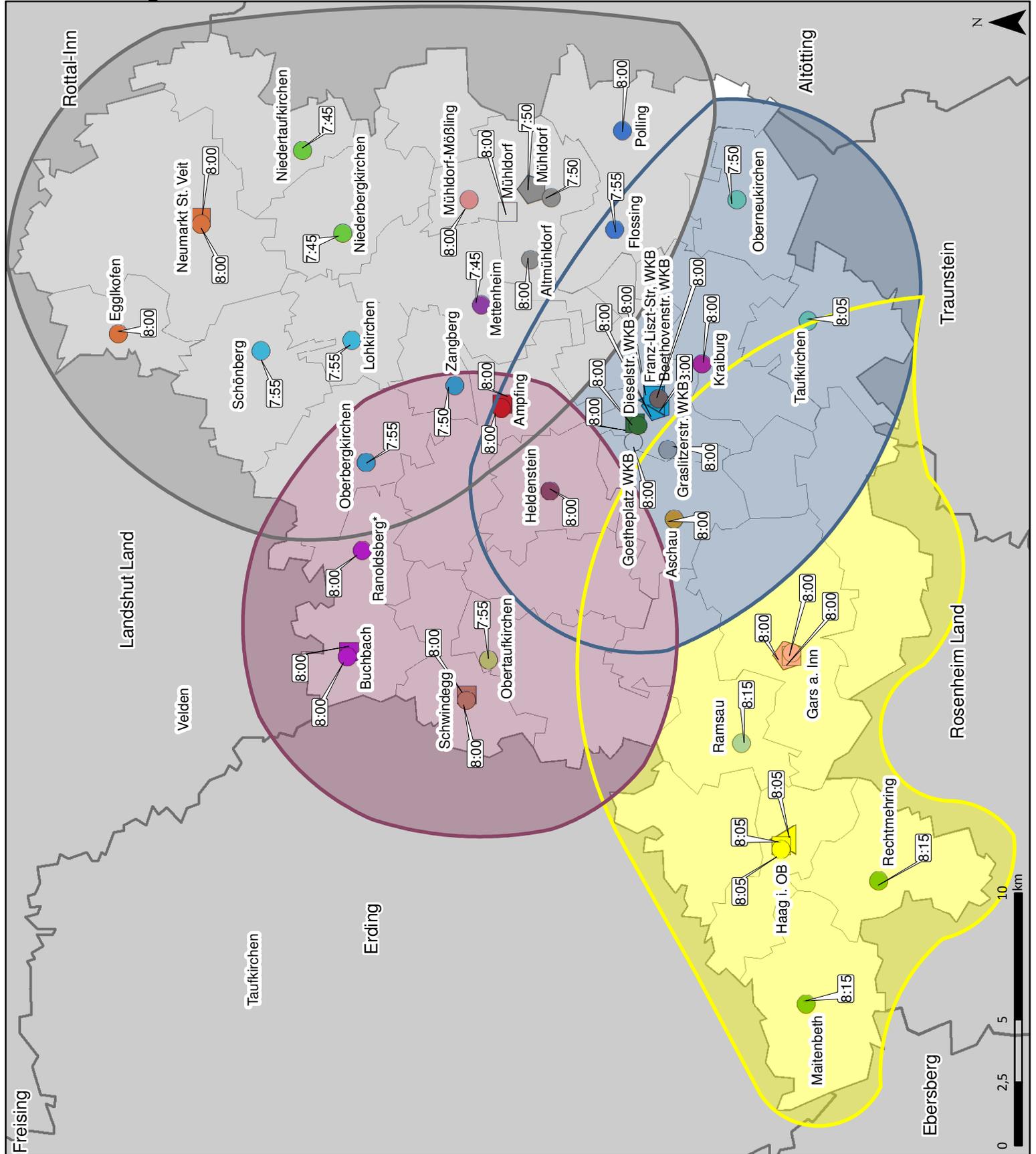
Teilräume zur Untersuchung der Integration des FSV

- GY/RS/MS/GS
- Ampfing
 - Aschau
 - Buchbach + AS Ranoldsberg
 - Gars a. Inn
 - Haag i. OB
 - Heldenstein
 - Kraiburg
 - Mettenheim
 - Mühldorf-Altműldorf
 - Műhdorf-Műbűsling
 - Neumarkt-St. Veit + AS Eggk.
 - Niederbergkirchen + AS
 - Niedertaufkirchen
 - Oberbergkirchen + AS Lohk.
 - + AS Schűnberg + AS Zangberg
 - Obertaufkirchen
 - Polling + AS Flossing
 - Ramsau
 - Rechtmehring-Maitenbeth
 - Schwindegg
 - Taufkirchen + AS Oberneuk.
 - An der Beethovenstraűe WKB
 - An der Dieselstraűe WKB
 - An der Graslitzerstraűe WKB
 - Am Goetheplatz Waldkraiburg
 - Franz-Liszt-Str. Waldkraiburg
 - ▲ Műhdorf
 - Schulbeginn zur 1. Stunde
 - Teilraum Buchbach
 - Teilraum Műhdorf
 - Teilraum Waldkraiburg
 - Teilraum Gars-Haag

*AS Ranoldsberg mittlerweile geschlossen
Karten-Nr.: 63

Quelle: Befragung

Nahverkehrsplan
Landkreis Műhdorf a. Inn



Parallelverkehre ÖPNV/FSV im Bereich Gars/Haag

Möglichkeiten der Integration

Schulstandort

- Gars a. Inn
- Haag i. OB

Linienverkehr (7:00 - 8:00 Uhr)

- für Integration relevante ÖPNV-Fahrten (11 Busse)
- erste Abfahrtszeit (im Landkreis) für Integration nicht relevante ÖPNV-Fahrten

Synergiepotential durch mögliche Zusammenführung...

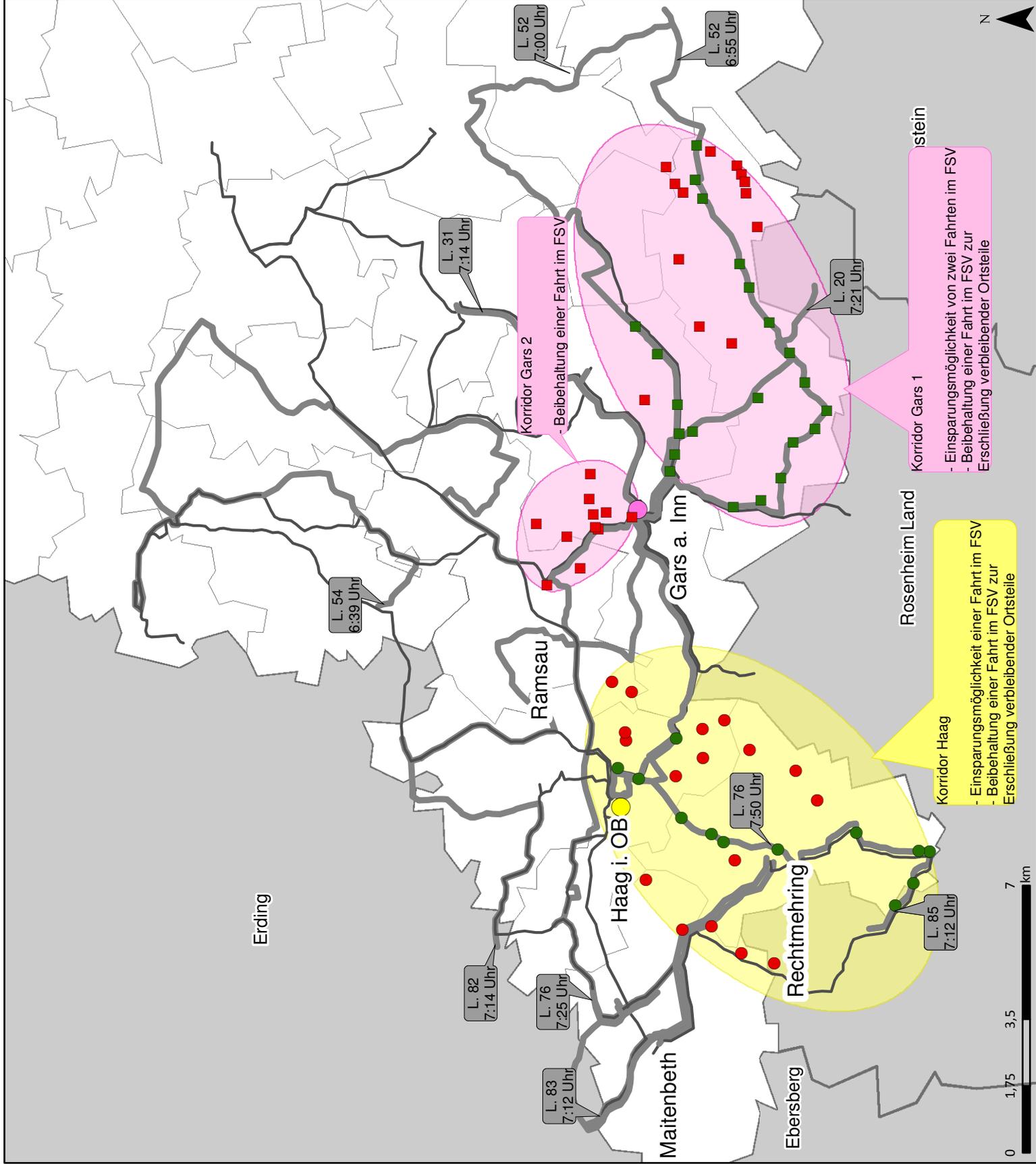
- ... vorhanden
- ... nicht vorhanden (weitgehend unveränderter FSV oder Modifikation FSV nötig)

- Fahrschüler Gars
- Fahrschüler Haag

Karten-Nr.: 64a

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Befragung der Schulen/Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Korridor Gars 2
- Beibehaltung einer Fahrt im FSV

Korridor Gars 1
- Einsparungsmöglichkeit von zwei Fahrten im FSV
- Beibehaltung einer Fahrt im FSV zur Erschließung verbleibender Ortsteile

Korridor Haag
- Einsparungsmöglichkeit einer Fahrt im FSV
- Beibehaltung einer Fahrt im FSV zur Erschließung verbleibender Ortsteile

Parallelverkehre ÖPNV/FSV im Bereich Gars/Haag

Möglichkeiten der Integration

Schulstandort

- Ramsau
- Rechtmehring-Maitenbeth

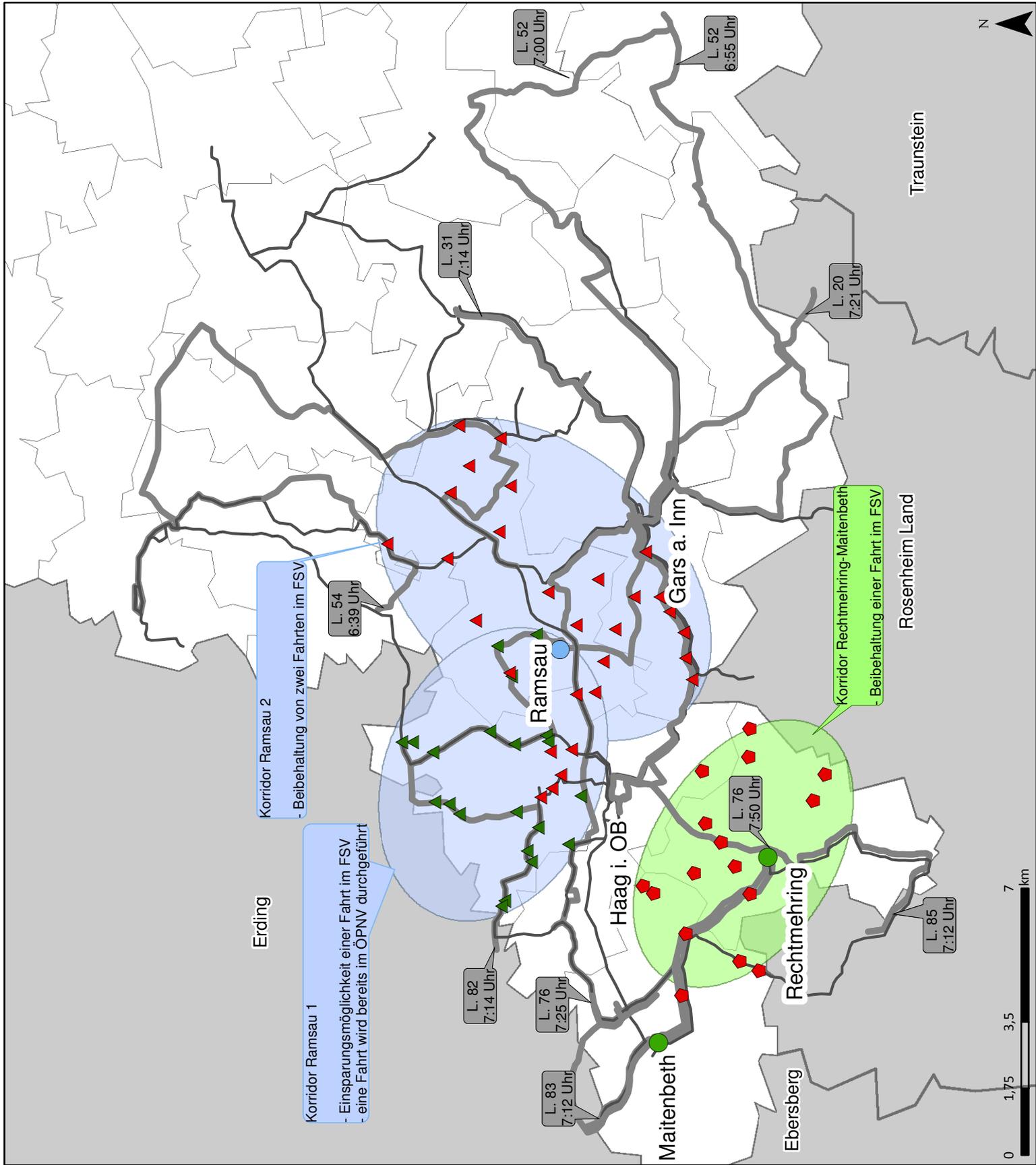
Linienverkehr (7:00 - 8:00 Uhr)

- für Integration relevante ÖPNV-Fahrten (11 Busse)
- erste Abfahrtszeit (im Landkreis) für Integration nicht relevante ÖPNV-Fahrten

Synergiepotential durch mögliche Zusammenführung...

- ... vorhanden
- ... nicht vorhanden (weitgehend unveränderter FSV oder Modifikation FSV nötig)

- Fahrschüler Ramsau
- Fahrschüler Rechtm.-Maitenb.



Karten-Nr.: 64b

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Befragung der Schulen/Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

Parallelverkehre ÖPNV/FSV im Bereich Buchbach

Möglichkeiten der Integration

- MS/GS
- Ampfing
 - Buchbach
 - Schwindegg
 - Obertaufkirchen
 - Oberbergkirchen mit Außenstellen
 - Heidenstein

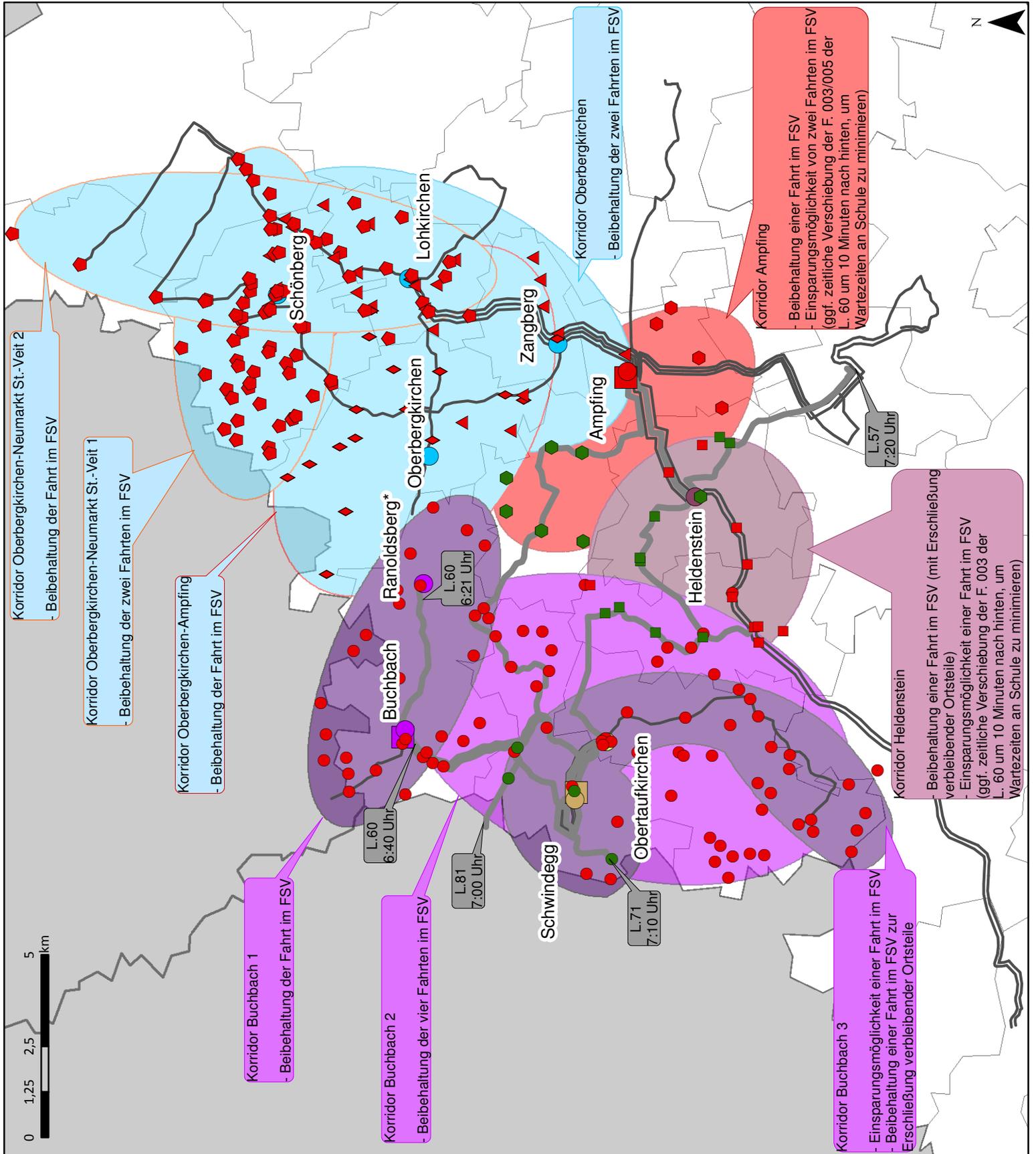
*AS Ranoldsberg mittlerweile geschlossen

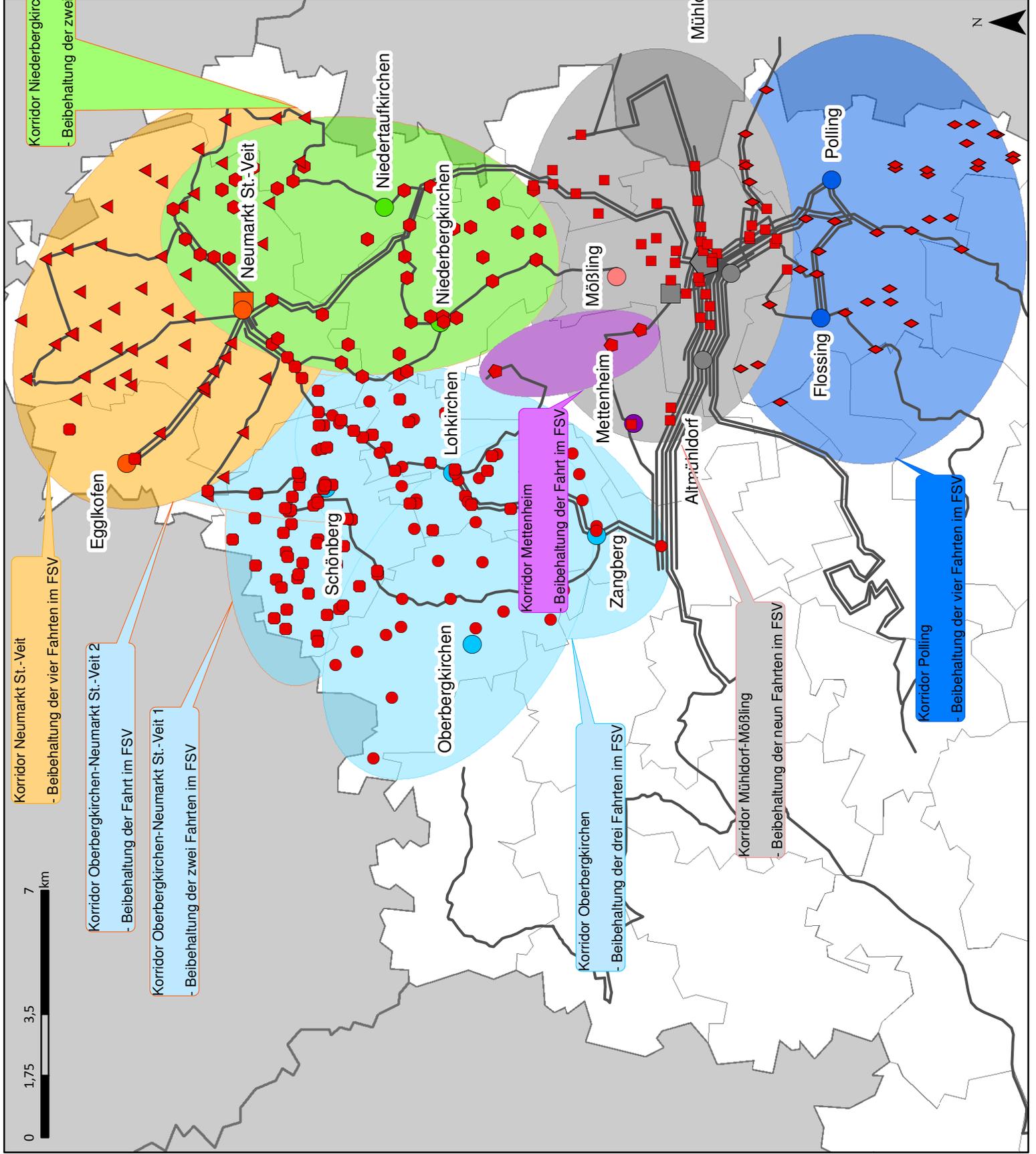
Linienverkehr (7:00 - 8:00 Uhr)
 für Integration relevante ÖPNV-Fahrten (5 Busse)
 erste Abfahrtszeit (im Landkreis)
 für Integration nicht relevante ÖPNV-Fahrten

Synergiepotential durch mögliche Zusammenführung

- ... vorhanden
- ... nicht vorhanden (weitgehend unveränderter FSV oder Modifikation FSV nötig)

- Fahrschüler Heidenstein
- Fahrschüler Oberbergkirchen
- Fahrschüler Ampfing
- Fahrschüler Buchbach/Schwindegg/OTK
- Fahrschüler OBK/Ampfing
- Fahrschüler OBK/NSV





0 1,75 3,5 7 km

Korridor Neumarkt St.-Veit
- Beibehaltung der vier Fahrten im FSV

Korridor Oberbergkirchen-Neumarkt St.-Veit 2
- Beibehaltung der Fahrt im FSV

Korridor Oberbergkirchen-Neumarkt St.-Veit 1
- Beibehaltung der zwei Fahrten im FSV

Korridor Oberbergkirchen
- Beibehaltung der drei Fahrten im FSV

Korridor Mettenheim
- Beibehaltung der Fahrt im FSV

Korridor Mühldorf-Möbbling
- Beibehaltung der neun Fahrten im FSV

Korridor Polling
- Beibehaltung der vier Fahrten im FSV

Korridor Niederbergkirchen-Neumarkt St.-Veit
- Beibehaltung der zwei Fahrten im FSV

Parallelverkehre ÖPNV/FSV im Bereich Mühldorf

Möglichkeiten der Integration

GY/MS/GS

- Mühldorf
- Mühldorf-Möbbling
- Neumarkt St.-Veit
- Niederbergkirchen/Niedertaufkirchen
- Oberbergkirchen m. Außenstellen
- Polling/Flossing
- Mettenheim

Linienverkehr (7:00 - 8:00 Uhr)
für Integration relevante ÖPNV-Fahrten (0 Busse)
erste Abfahrtszeit (im Landkreis)
für Integration nicht relevante ÖPNV-Fahrten



Synergiepotential durch mögliche Zusammenführung

- ... vorhanden
- ... nicht vorhanden (weitgehend unveränderter FSV oder Modifikation FSV nötig)

- Fahrschüler Mühldorf/Möbbling
- Fahrschüler Neumarkt St.-Veit
- Fahrschüler NSV/NBK/NTK
- Fahrschüler Oberbergkirchen
- Fahrschüler Polling/Flossing
- Fahrschüler Mettenheim
- Fahrschüler NSV/OBK

Karten-Nr.: 66

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015
Befragung der Schulen/Schulaufwandsträger
Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

Parallelverkehre ÖPNV/FSV im Bereich Waldkraiburg

Möglichkeiten der Integration

GY/RS/MS/GS

- Aschau
- Kraiburg
- Taufkirchen + AS Oberneukirchen
- An der Dieselstraße WKB
- An der Graslitzerstraße WKB
- Am Goetheplatz WKB
- Franz-Liszt-Str./Beethovenstr. WKB

Linienverkehr (7:00 - 8:00 Uhr)
 für Integration relevante
 ÖPNV-Fahrten (2 Busse)
 erste Abfahrtszeit (im Landkreis)
 für Integration nicht relevante
 ÖPNV-Fahrten

**Synergiepotential durch mögliche
Zusammenführung**

- ... vorhanden
- ... nicht vorhanden
(weitgehend unveränderter FSV
oder Modifikation FSV nötig)

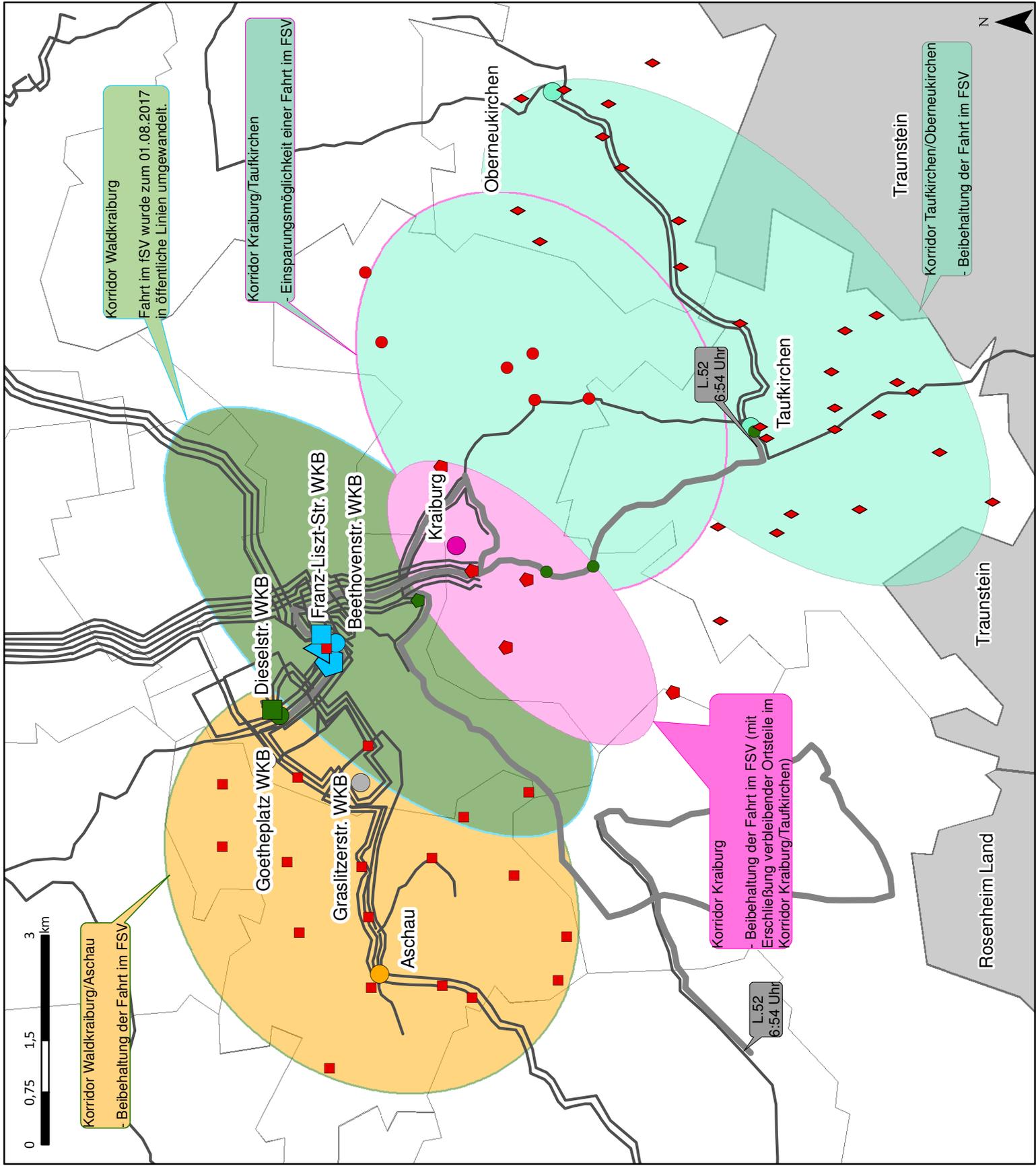
- Fahrschüler Waldkraiburg/Aschau
- Fahrschüler Waldkraiburg
- Fahrschüler Kraiburg
- Fahrschüler Kraiburg/Taufkirchen
- Fahrschüler Taufkirchen/Oberneukirchen

Karten-Nr.: 67

Quelle: ÖPNV Fahrplanheft 2015

Befragung der Schulen/Schulwandfahrer

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



5.2 Zielnetzentwicklung

Die Erarbeitung des Zielnetzes für den gesamten Landkreis Mühlendorf a. Inn erfolgte unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Modulen 1 bis 3 und zu bekannten Entwicklungen in den weiteren Daseinsgrundfunktionen.

Ziele sollten dabei die Sicherung der Grundmobilität, die Schaffung eines schlüssigen Angebots für alle Nutzergruppen sowie familienfreundliche Angebote im Freizeit- und Versorgungsverkehr sein.

Darauf aufbauend wurde ein stufenweise umsetzbares Konzept entwickelt, das aus drei Hierarchiestufen besteht (Karte 68):

- Für die erste Stufe werden Hauptachsen definiert, die im Taktverkehr bedient werden
- In zweiter Stufe erfolgt die Erschließung durch Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr
- Verbleibende Bereiche werden in dritter Stufe durch eine bedarfsorientierte Flächenerschließung angebunden

In den Städten Mühlendorf und Waldkraiburg bestehen darüber hinaus Stadtbusverkehre, die weiterhin auch Teil des Zielnetzes sein sollen.

Und auch die Bahn wird weiterhin als Rückgrat im Landkreis Mühlendorf angesehen, wobei Parallelverkehre mit der Bahn zu vermeiden sind und der ÖPNV vielmehr die Stärkung der Bereiche zwischen den Bahnachsen übernehmen soll. Auf eine stärkere Abstimmung zwischen Bahn und ÖPNV ist dabei hinzuwirken.

Auch wenn durch Anpassungen im freigestellten Schülerverkehr kaum Synergieeffekte gehoben werden können, so muss auch der freigestellte Schülerverkehr nach wie vor Berücksichtigung bei der Umsetzung des Zielnetzes finden, da er die Verfügbarkeit der Fahrzeuge maßgeblich bestimmt.

Für die einzelnen Achsen erfolgte auch eine grobe Kostenabschätzung für die vorgesehenen Maßnahmen. Berechnet wurden die Mehrkosten gegenüber dem Bestandsfahrplan, die sich für die einzelnen Maßnahmen auf Basis der zusätzlichen Kilometer-Fahrleistung ergeben. Der Bestand auf den einzelnen Achsen ist in Karte 69 a-d sowie Karte 70 a-d dargestellt.

Bei neuen Linien bzw. bei Bestandslinien mit Angebotserweiterungen in der Hauptverkehrszeit an Schultagen wurden dabei die Vollkosten bei Regionalbuslinien von 2,60€/km angesetzt, die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Kapitel 2.5) errechnet wurden. Abweichend davon wurde bei Linie 72 aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit ein Kostensatz von 2,00€/km angenommen. Sind bei bestehenden Linien an Schultagen nur einzelne Fahrplanlücken außerhalb der Hauptverkehrszeit aufzufüllen, wird, aufgrund der überwiegenden Nutzung vorhandener Fahrzeuge, von einem Ansatz der Grenzkosten in Höhe von 1,30€ ausgegangen. Gleiches gilt auch bei Fahrplanaussparungen in den Ferien und am Wochenende.

Die Berechnung der Kosten beruht auf Erfahrungswerten und umfasst die zusätzlichen Betriebskosten, die sich durch eine Maßnahme ergeben. Fahrgeldeinnahmen wurden nicht gegengerechnet, da deren Abschätzung seitens der Verkehrsunternehmen vorgenommen wird. Die tatsächlich anfallenden Kosten stehen dagegen erst mit Abschluss des jeweiligen Vergabeverfahrens fest, da z.B. auch die Möglichkeit der Abgabe eines eigenwirtschaftlichen Angebots besteht.

Da im westlichen Bereich des Landkreises Mühldorf a. Inn die Umsetzung aller drei Hierarchiestufen sinnvoll ist und sich hier auch die noch integrierbaren Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs mit Einsparpotential konzentrieren, wurde dieser Teil des Landkreises als Pilotraum definiert. Der Umfang des Pilotraumes ist in Karte 71 dargestellt. Für die dort geplanten Maßnahmen erfolgte die oben benannte Kostenrechnung. Für alle weiteren Maßnahmen außerhalb des Landkreises wurde eine Grobkostenschätzung durchgeführt. Bezüglich des Umsetzungshorizont muss sich die Umsetzung der Maßnahmen, auch im Pilotraum, am Auslaufen bestehender Linienlaufzeiten orientieren.

5.2.1 Maßnahmen und Planungsstandards der ersten Stufe

Für die erste Hierarchiestufe mit Erschließung im Taktverkehr werden folgende Planungsstandards festgelegt:

- Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen: Bedienung im Stundentakt zwischen ca. 5:00 Uhr und 20:00 Uhr; ab 20:00 Uhr ggf. Einzelfahrten
- Samstag: Bedienung im Stundentakt zwischen ca. 7:00 Uhr und 20:00 Uhr; ab 20:00 Uhr ggf. Einzelfahrten
- Sonn-/Feiertag: Bedienung im Stundentakt zwischen ca. 8:00 Uhr und 18:00 Uhr; ab 18:00 Uhr ggf. Einzelfahrten

Mit den bestehenden Bahnachsen sind bereits große Bereiche des Landkreises durch die oben benannten Planungsstandards erschlossen.

Lediglich im westlichen Landkreisgebiet fehlt hier eine Anbindung im Taktverkehr. Daher ist ein Ausbau der Verbindung München – Haag i. OB – Mühldorf a. Inn vorgesehen, der durch Verbesserungen auf den bestehenden Linien 72 und 57 erfolgen soll.

Die Linie 72, die heute bereits eine wichtige Linie für Berufspendler nach/von München ist, ist zwischen München und Haag i. OB auszubauen, zusätzlich soll für eine verbesserte Anbindung von Berufspendlern auch eine Mitbedienung der Messe München auf dem Linienverlauf erfolgen.

Die Mehrkosten durch Fahrplanausweitungen auf der Linie 72 liegen bei ca. 720.000€ pro Jahr (Tabelle 26).

Angebot		Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	5:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (1 FP)	400.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (2 FP)	140.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 60-min-Takt ab 18:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (1 FP)	180.000 €
Summe zusätzliche Kosten (zu Bestand Linie 72) pro Jahr		720.000 €

Tabelle 26 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 72

Zwischen Haag i. OB und Mühldorf a. Inn ist ein Ausbau der Linie 57 vorgesehen, die im Bestand nur mit wenigen Fahrten bedient wird. Die Linie soll von Haag i. OB über Reichertsheim und Mettenheim nach Mühldorf a. Inn führen. Eine Parallelbedienung der Strecke Waldkraiburg – Mühldorf a. Inn mit der Bahn bzw. den bestehenden Linien 30 und 59 soll vermieden werden.

Die Mehrkosten durch Fahrplanausweitungen auf der Linie 57 liegen bei ca. 830.000€ pro Jahr (Tabelle 27).

Angebot		Kosten
Montag bis Freitag	5:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt; ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (1 FP)	590.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt; ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (2 FP)	120.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 60-min-Takt; ab 18:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (2 FP)	120.000 €
Summe zusätzliche Kosten (zu Bestand Linie 57) pro Jahr		830.000 €

Tabelle 27 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 57

Die Linien 57 und 72 sind in Haag i. OB aufeinander abzustimmen, um so z.B. auch Maitenbeth besser an Mühldorf a. Inn anzubinden. Eine ursprünglich geplante durchgängige Busverbindung auf der Achse München – Haag i. OB – Waldkraiburg – Mühldorf a. Inn wird seitens der Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde durch den schienenparallelen Verlauf als nicht genehmigungsfähig angesehen. Daher wird, vorbehaltlich einer endgültigen Prüfung durch die Regierung von Oberbayern, die Südostbayernbahn und die Bayerische Eisenbahngesellschaft von einer getrennten Umsetzung in zwei Teilabschnitten ausgegangen.

Alternativ zum Ausbau der Linie 72 ist auch die Untersuchung einer Anbindung von Haag i. OB und Maitenbeth an den Bahnhof Dorfen erfolgt. Da bereits heute viele Pendler mit dem Auto zum Bahnhof Dorfen fahren, wäre hier Potenzial vorhanden. Zudem wäre der Linienverlauf nach Dorfen gegenüber der Linie 72 nach München kürzer, wodurch eine günstigere verbesserte Anbindung des

westlichen Landkreises nach München möglich wäre (Tabelle 28). Gegenüber der Nutzung der Linie 72 wäre damit ggf. aber ein zusätzlicher Umstieg verbunden, Pendler würden nach München bis zu drei Tickets benötigen (der MVV-Tarif gilt bis Dorfen nur im Bus) und eine entsprechende Verbindung könnte in Konkurrenz zur bestehenden Linie 72 stehen.

Angebot		Kosten/Jahr	
		Maitenbeth – Haag – Dorfen	Haag – Dorfen
Montag bis Freitag	5:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (1 FP)	500.000 €	340.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 60-min-Takt ab 20:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (2 FP)	90.000 €	70.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 60-min-Takt ab 18:00 Uhr: ggf. Einzelfahrten (1 FP)	90.000 €	60.000 €
Summe Kosten pro Jahr		680.000 €	470.000 €

Tabelle 28 Mehrkosten für die Maßnahmen zur Anbindung an Dorfen

Aufgrund der hohen Kosten und der geringen Vorteile für einen eher kleinen Nutzerkreis soll nach intensiver Abstimmung eine ursprünglich angedachte direkte Verbindung aus dem Landkreis Mühldorf a. Inn zum Flughafen München keine Umsetzung finden.

5.2.2 Maßnahmen und Planungsstandards der zweiten Stufe

Für die zweite Hierarchiestufe mit Erschließung durch regelmäßige Verkehre auf Ergänzungsachsen werden folgende Planungsstandards festgelegt:

- Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen: Bedienung im Zweistundentakt zwischen ca. 6:00 Uhr und 20:00 Uhr; morgens und abends sind zu stark ausgelasteten Zeiten Verdichtungsfahrten vorzusehen
- Samstag: Bedienung im Zweistundentakt zwischen ca. 7:00 Uhr und 20:00 Uhr
- Sonn-/Feiertag: Bedienung im Zweistundentakt zwischen ca. 8:00 Uhr und 18:00 Uhr

Die Bedienung am Wochenende kann durch Bedarfsverkehre erfolgen.

Da bei den Achsen zweiter Stufe am Wochenende die Durchführung der Fahrten in Form von Bedarfsverkehren vorgesehen ist, ist hier für die Berechnung der Mehrkosten nicht von einer Durchführung aller Fahrten im Fahrplan auszugehen. Auf Basis von Erfahrungswerten wurden davon ausgegangen, dass 50% der angebotenen Fahrten tatsächlich durchgeführt werden. In der Realität ist der Anteil durchgeführter Fahrten vermutlich noch geringer, da dennoch auch Vorhaltekosten anfallen, wird ein Anteil von 50% als realistisch angesehen.

In der zweiten Stufe sind im Pilotraum in folgenden Bereichen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung vorgesehen:

Auf der Achse Rechtmehring – Haag i. OB sollen Verdichtungen der Linie 85 im Teilabschnitt vorgenommen werden. Die Mehrkosten pro Jahr liegen bei ca. 39.000€ (Tabelle 29).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	35.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	2.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	2.000 €
Kosten pro Jahr		39.000 €

Tabelle 29 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 85

Auf der Achse Haag i. OB – Gars a. Inn erfolgt eine Verdichtung der Linie 31 im entsprechenden Teilabschnitt. Hierfür entstehen pro Jahr Mehrkosten von rund 102.000€ (Tabelle 30).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	90.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	5.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	7.000 €
Kosten pro Jahr		102.000 €

Tabelle 30 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 31

Die Achse Schwindegg – Obertaufkirchen – Kirchdorf – Haag i. OB soll durch Verdichtungen auf der Linie 71 verbessert werden, wofür Mehrkosten von ca. 175.000€ pro Jahr entstehen (Tabelle 31).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	155.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	10.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	10.000 €
Kosten pro Jahr		175.000 €

Tabelle 31 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 71

Für die Achse Schwindegg – Obertaufkirchen – Rattenkirchen – Heldenstein – Ampfing – Mühldorf sind Verdichtungen auf der Linie 60 im entsprechenden Teilabschnitt vorgesehen. Hier ist von Mehrkosten von ca. 290.000€ pro Jahr auszugehen (Tabelle 32).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	260.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	15.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	15.000 €
Kosten pro Jahr		290.000 €

Tabelle 32 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 60

Auf der Achse Gars a. Inn – Reichertsheim – Oberornau/Stierberg – Obertaufkirchen – Schwindegg – Buchbach ist eine neue Linie einzurichten, die im Richtungsbandbetrieb bedient werden soll. Dabei erfolgt die feste Bedienung einer Hauptroute (Buchbach – Schwindegg – Obertaufkirchen – Gars a. Inn) mit zusätzlicher bedarfsabhängiger Bedienung von Bedarfshaltestellen abseits der Hauptroute. So können auch die Bereiche Oberornau, Frauenornau, Annabrunn, Steinkirchen und Stierberg bei Bedarf mit eingebunden werden (Abbildung 18). Soweit dies möglich ist, ist auch eine Abstimmung mit der Achse Schwindegg – Haag i. OB und mit der Bahn am Bahnhof Schwindegg (v.a. in Richtung München) vorzunehmen. Die Bestandsfahrten der Linie 60 (Buchbach – Schwindegg) sowie der Linie 54 über Weidenbach – Rattenkirchen – Reichertsheim verbleiben im Fahrplan wie im Bestand.

Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

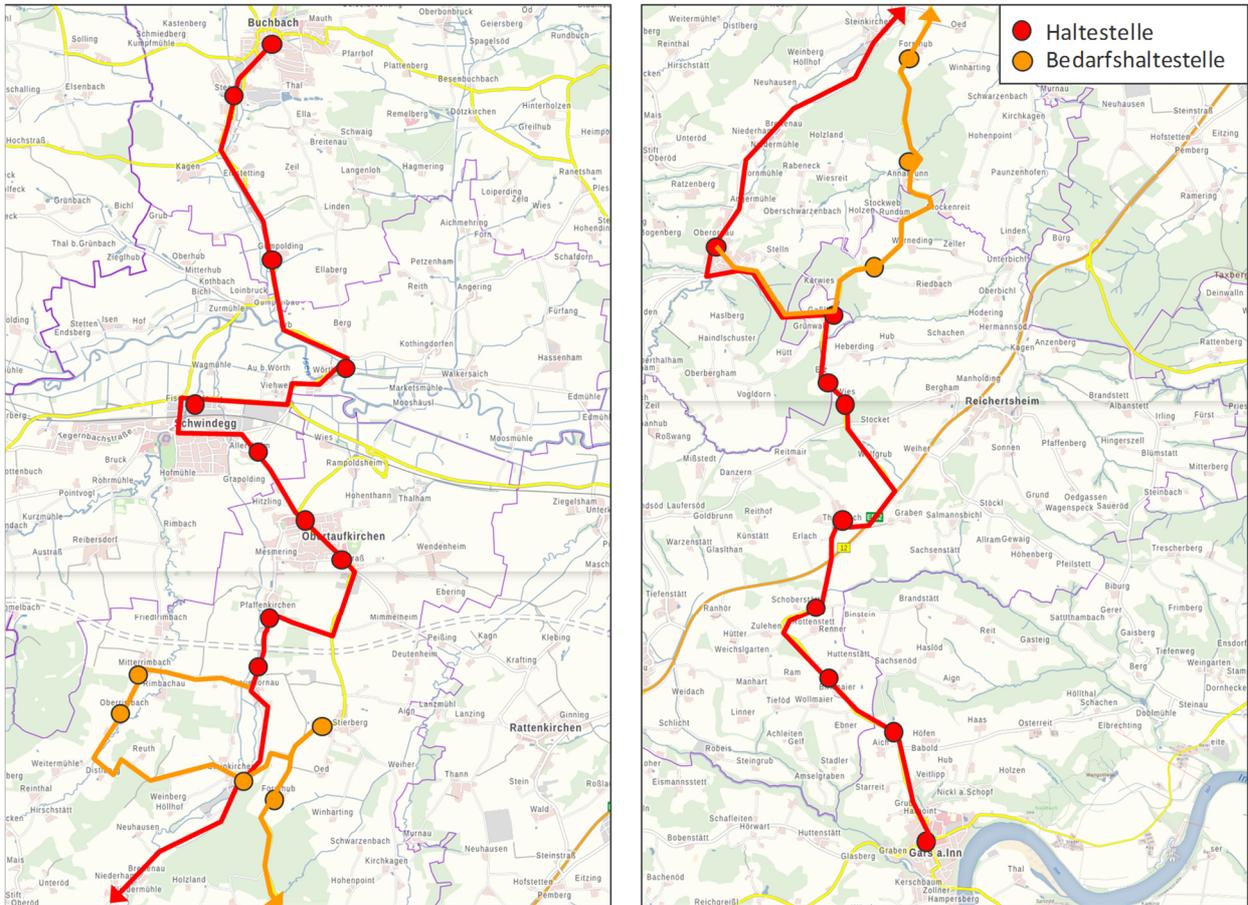


Abbildung 18 Ausgestaltung des Richtungsbandbetriebes

Die Mehrkosten für die Einrichtung des Richtungsbandbetriebes liegen bei ca. 255.000€ pro Jahr (Tabelle 33). Bei der Berechnung wurde angenommen, dass ca. 15% der bedarfsabhängigen Strecken in Anspruch genommen werden. Am Wochenende erfolgte gemäß Planungsstandards der zweiten Stufe generell der Ansatz eines Bedarfsverkehrs.

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	220.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	20.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	15.000 €
Kosten pro Jahr		255.000 €

Tabelle 33 Mehrkosten für den Richtungsbandbetrieb

Die Achse Dorfen – Haag i. OB – Rechtmehring – Wasserburg soll durch Verdichtungen auf der Linie 74 verbessert werden. Die Mehrkosten hierfür liegen bei ca. 595.000€ pro Jahr. Dabei handelt es sich um die Grobkosten für die gesamte Linienführung inklusive der außerhalb des Landkreises Mühldorf a. Inn liegenden Streckenabschnitte. Die Umsetzung der Achse steht unter dem Vorbehalt der Abstimmung mit den beiden Nachbarlandkreisen Rosenheim und Erding. Mit Umsetzung der Achse Dorfen – Haag i. OB – Rechtmehring – Wasserburg wäre auch die bereits beschriebene Achse Rechtmehring – Haag i. OB abgedeckt, d.h. die dabei anfallenden Kosten von ca. 39.000€ pro Jahr (Tabelle 29) würden dann entfallen.

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	6:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt 6:00 – 8:00 / 16:00 – 19:00 Uhr: Verstärkerfahrten	365.000 €
Samstag	7:00 – 20:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	150.000 €
Sonn-/Feiertag	8:00 – 18:00 Uhr: 120-min-Takt (Bedarfsverkehr)	80.000 €
Kosten pro Jahr		595.000 €

Tabelle 34 Mehrkosten für die Maßnahmen auf Linie 74

Außerhalb des Pilotraumes sind weitere Achsen von Maßnahmen der zweiten Stufe betroffen, die, inklusive der Grobkostenschätzung, in Tabelle 35 zusammengefasst sind.

Achse	Zusätzliche Kosten pro Jahr			
	Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Summe (aufgerundet)
Ampfing – Waldkraiburg (L. 59)	5.000 €	2.000 €	5.000 €	15.000 €
Schönberg – Lohk. – Zangb. – Ampfing (L. 51)	95.000 €	5.000 €	6.000 €	110.000 €
Neumarkt-St. Veit – Schönberg – Oberbergkirchen – Buchbach (L. 51)	175.000 €	10.000 €	15.000 €	200.000 €
Oberbergk. – Zangberg – Ampfing (L. 51)	50.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €
Niedertaufk. – Erharting – Mühldorf (L. 53)	120.000 €	7.000 €	8.000 €	135.000 €
Buchbach – Ampfing – Mettenh. – Mühldorf (L. 60)	200.000 €	10.000 €	15.000 €	225.000 €
Mühldorf – Kraiburg (L. 58)	75.000 €	5.000 €	7.000 €	90.000 €
Mühldorf – Polling – Oberneuk. – Taufk. (L. 49)	105.000 €	10.000 €	10.000 €	125.000 €
Niederbergkirchen – Mühldorf (L. 53)	75.000 €	5.000 €	5.000 €	85.000 €
Waldkraib. – Kraiburg (– Taufk. – Oberneuk.) (L. 49)	70.000 €	5.000 €	5.000 €	80.000 €
Taufkirchen – Unterreit – Gars (L. 52)	170.000 €	10.000 €	15.000 €	195.000 €
Stefanskirchen – Heldenstein – Rattenkirchen – Aschau – Jettenbach (neu)	365.000 €	25.000 €	30.000 €	420.000 €
Summe (aufgerundet)	1.505.000€	105.000 €	130.000 €	1.740.000 €

Tabelle 35 Mehrkosten für Achsen zweiter Stufe außerhalb des Pilotraums

5.2.3 Maßnahmen und Planungsstandards der dritten Stufe

Grundlage für die Umsetzung der dritten Hierarchiestufe ist, im Rahmen der Möglichkeiten, die möglichst flächendeckende Anpassung bestehender freigestellter Schülerverkehre. Dies ist insofern sinnvoll, dass gerade auch durch die Schülerverkehre Bereiche erschlossen werden, die durch den ÖPNV nicht bedient werden (Karte 72). Bei Schulen, bei denen sich Synergieeffekte durch Anpassungen im Schülerverkehr ergeben haben und die einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV zugestimmt haben (Karte 73), ist die Umsetzung der Integration in den ÖPNV anzustreben. Darüber hinaus sind auch alle weiteren Schülerfahrten der Schulen in den ÖPNV zu integrieren, auch wenn sich dadurch keine Synergieeffekte ergeben. Bei Schulen, bei denen sich kein Synergiepotenzial errechnet hat, ist eine Abfrage durchzuführen, ob dennoch einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV zugestimmt wird. Bei allen verbleibenden Schulen ist die Öffnung des bestehenden freigestellten Schülerverkehrs für die Mitnahme Dritter anzustreben.

Ziel ist es, mit dem Netz, das sich aus den drei Hierarchiestufen ergibt, mindestens alle Ortsteile ab 100 Einwohner Montag bis Freitag mit je einem vormittäglichen und einem nachmittäglichen Fahrtenpaar bzw. am Samstag mit mindestens einem vormittäglichen Fahrtenpaar zu erschließen. Eine entsprechende ausreichende Bedienung kann bereits durch das Bestandsangebot bestehen, kann durch geplante Maßnahmen im Zielnetz erreicht werden oder durch die Anpassungen im freigestellten Schülerverkehr hergestellt werden.

Alle dann noch verbleibenden Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnern, die weder durch Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe noch durch die Anpassungen im Schülerverkehr ausreichend an den ÖPNV angebunden werden, sind Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen sowie Samstagvormittag zwischen 7:00 Uhr und 13:00 Uhr mit mindestens einem festen Fahrtenpaar pro Halbtage zu erschließen. Kleinere Ortsteile sind mitzubedienen, sofern diese auf dem Linienweg liegen.

An Schul- und Ferientag kann die Durchführung der Fahrten mit Kleinbussen erfolgen, am Wochenende sind Bedarfsverkehre möglich. Bei einem darüber hinausgehend gewünschten Fahrtenangebot sollte generell von Bedarfsverkehren ausgegangen werden.

Eine konkrete Überprüfung der Mindestbedienung für Ortsteile ab 100 Einwohner erfolgte für den Pilotraum. Hier hat sich gezeigt, dass ein Großteil der relevanten Ortsteile bereits im Bestand oder mit bestehenden Planungen mit der Mindestbedienung angebunden wird. Lediglich wenige Ortsteile verbleiben, für die zusätzliche Maßnahmen vorzusehen sind.

Hierzu zählen die Ortsteile Haiden und Walkersaich, die als zusätzliche Bedarfshaltestelle mit in das Richtungsband zwischen Buchbach und Gars a. Inn eingebunden werden könnten. Hierfür würden zusätzliche Kosten von rund 5.000€ pro Jahr entstehen (Tabelle 36).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	Bedarfshaltestelle im Richtungsband	4.000 €
Samstag	Bedarfshaltestelle im Richtungsband	1.000 €
Kosten pro Jahr		5.000 €

Tabelle 36 Mehrkosten für die Einbindung von Haiden und Walkersaich

Die Anbindung der Ortsteile Freimehring, Lerchenberg und Hart kann, vorbehaltlich einer Prüfung von Wendemöglichkeiten, durch eine Einbindung der Ortsteile in die Achse Rechtmehring – Haag i. OB (L. 85) erfolgen. Hierfür entstehen jährliche Mehrkosten von rund 3.000€ (Tabelle 37).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	ein bis zwei Fahrtenpaare (abhängig von Bestand)	2.000 €
Samstag	ein Fahrtenpaar	1.000 €
Kosten pro Jahr		3.000 €

Tabelle 37 Mehrkosten für die Einbindung von Freimehring, Lerchenberg und Hart

Damit verbleiben im Pilotraum nur noch die Ortsteile Marsmeier, Berg und Moosham, die über eine gesonderte Linie mit der Mindestbedienung anzubinden sind. Hierfür ist von Kosten von ca. 14.000€ auszugehen (Tabelle 38).

	Angebot	Kosten/Jahr
Montag bis Freitag	ein Fahrtenpaar (Marsmeier, Berg, Moosham)	13.000 €
Samstag	ein Fahrtenpaar (Marsmeier) (Bedarfsverkehr)	1.000 €
Kosten pro Jahr		14.000 €

Tabelle 38 Mehrkosten für die Einbindung von Marsmeier, Berg und Moosham

In Karte 74a-c sind für den Pilotraum die Ergebnisse zur Prüfung der Flächenerschließung dargestellt. Für die Ortsteile außerhalb des Pilotraumes ist, bei Umsetzung der Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe sowie bei Anpassung der Schülerverkehre eine analoge Prüfung vorzunehmen, ob alle Ortsteile ab 100 Einwohner mit der Mindestbedienung erreicht werden.

5.2.4 Zusammenfassung zur Zielnetzentwicklung

Die Zielnetzentwicklung beinhaltet Grobplanungen zu Angebotsverbesserungen im gesamten Landkreisgebiet. Mit Ausnahme der Linie 57, für die aufgrund einer auslaufenden Genehmigungsverfahren kurzfristig Handlungsbedarf bestand, besteht noch keine konkrete Fahrplanausgestaltung und Detailierung des Linienweges für die einzelnen Linien. Dies erfolgt erst mit jeweiliger konkreter Umsetzung auf den einzelnen Linien. Dabei sind, nach Möglichkeit, die Rückmeldungen aus den Beteiligungsverfahren (Kapitel 6) zu berücksichtigen.

Zusammenfassend ergeben sich für die Maßnahmen der beschriebenen drei Stufen für die Erreichung des Zielnetzes gegenüber dem Bestand grobe Mehrkosten von rund 4,7 Mio. €. Die Kosten für die einzelnen Umsetzungsstufen sind in Tabelle 39 bis Tabelle 41 zusammengefasst. Wie bereits in Kapitel 5.2 beschrieben, handelt es sich bei den angegebenen Kosten um die Oberkante der Mehrkosten auf Basis der zusätzlichen Betriebskosten. Die tatsächlichen Mehrkosten, auch unter Berücksichtigung

sichtigung entsprechender Fahrgeldeinnahmen, zeigen sich erst mit Abschluss des jeweiligen Vergabeverfahrens.

Stufe	Achse	Zusätzliche Kosten pro Jahr			
		Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Summe (aufgerundet)
1. Stufe (60-min-Takt)	München – Haag i. OB (L. 72)	400.000 €	140.000 €	180.000 €	720.000 €
	Haag i. OB – Mühldorf (L. 57)	590.000 €	120.000 €	120.000 €	830.000 €
Summe (aufgerundet)		990.000 €	260.000 €	300.000 €	1.550.000 €

Tabelle 39 Mehrkosten für Maßnahmen der ersten Stufe

Stufe	Achse	Zusätzliche Kosten pro Jahr			
		Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Summe (aufgerundet)
2. Stufe (120-min-Takt)	<i>Rechtmeiring – Haag i. OB (L. 85)</i>	35.000 €	2.000 €	2.000 €	40.000 €
	Dorfen – Haag i. OB – Wasserburg (L. 74)	515.000 €	40.000 €	40.000 €	595.000 €
	Haag i. OB – Gars a. Inn (L. 31)	90.000 €	5.000 €	7.000 €	105.000 €
	Schwindegg – Obertaufkirchen – Kirchdorf – Haag i. OB (L. 71)	155.000 €	10.000 €	10.000 €	175.000 €
	Schwindegg – Obertaufk. – Rattenkirchen – Heldenstein – Ampfing – Mühldorf (L. 60)	260.000 €	15.000 €	15.000 €	290.000 €
	Buchbach – Obertaufkirchen – Gars (Richtungsband)	220.000 €	20.000 €	15.000 €	255.000 €
	Ampfing – Waldkraiburg (L. 59)	5.000 €	2.000 €	5.000 €	15.000 €
	Schönberg – Lohk. – Zangb. – Ampfing (L. 51)	95.000 €	5.000 €	6.000 €	110.000 €
	Neumarkt-St. Veit – Schönberg – Oberbergkirchen – Buchbach (L. 51)	175.000 €	10.000 €	15.000 €	200.000 €
	Oberbergk. – Zangberg – Ampfing (L. 51)	50.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €
	Niedertaufk. – Erharting – Mühldorf (L. 53)	120.000 €	7.000 €	8.000 €	135.000 €
	Buchbach – Ampfing – Mettenh. – Mühldorf (L. 60)	200.000 €	10.000 €	15.000 €	225.000 €
	Mühldorf – Kraiburg (L. 58)	75.000 €	5.000 €	7.000 €	90.000 €
	Mühldorf – Polling – Oberneuk. – Taufk. (L. 49)	105.000 €	10.000 €	10.000 €	125.000 €
	Niederbergkirchen – Mühldorf (L. 53)	75.000 €	5.000 €	5.000 €	85.000 €
	Waldkraib. – Kraiburg (– Taufk. – Oberneuk.) (L. 49)	70.000 €	5.000 €	5.000 €	80.000 €
	Taufkirchen – Unterreit – Gars (L. 52)	170.000 €	10.000 €	15.000 €	195.000 €
	Stefanskirchen – Heldenstein – Rattenkirchen – Aschau – Jettenbach (neu)	365.000 €	25.000 €	30.000 €	420.000 €
Summe (aufgerundet)	2.745.000 €	195.000 €	220.000 €	3.160.000 €	

Tabelle 40 Mehrkosten für Maßnahmen der zweiten Stufe

Stufe	Achse	Zusätzliche Kosten pro Jahr			
		Montag bis Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Summe (aufgerundet)
3. Stufe (2 Fahrtenpaare)	Ortsteile Haiden/Walkersaich	4.000 €	1.000 €	-	5.000 €
	Ortsteile Lerchenberg, Freimehring und Hart	2.000 €	1.000 €	-	5.000 €
	Marsmeier, Berg, Moosham	13.000 €	1.000 €	-	15.000 €
Summe (aufgerundet)		20.000 €	5.000 €	-	25.000 €

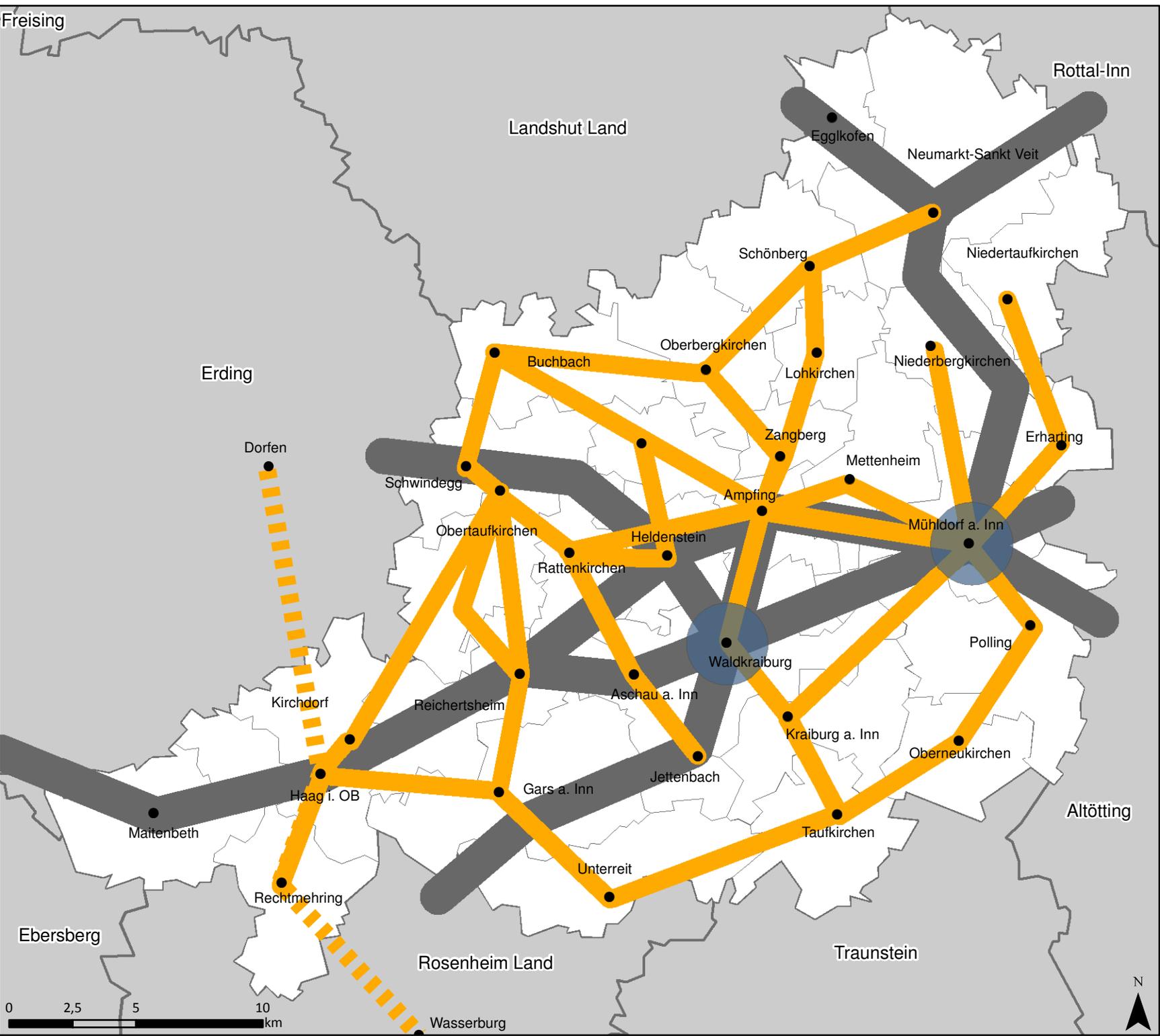
Tabelle 41 Mehrkosten für Maßnahmen der dritten Stufe (Pilotraum)

Grundsätzlich sind landkreisübergreifende Expressbuslinien sowie flexible und bedarfsorientierte Bedienungsformen im Rahmen der Anlaufphase von bis zu 5 Jahren förderfähig, in Einzelfällen ist auch eine darüber hinausgehende Anschlussförderung möglich. Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 65% (abschmelzend) der förderfähigen Kosten, d.h. der Betriebskostendefizite. Fördergebiet für das Förderprogramm ist der ländliche Raum im Sinne des Landesentwicklungsprogramms. Für den Landkreis Mühldorf a. Inn ist nach mündlichen Aussagen der Regierung von Oberbayern in diesem Rahmen, u.a. vorbehaltlich der Verfügbarkeit finanzieller Mittel, generell möglich, wobei Fördermöglichkeiten nur für den landkreisüberschreitenden Abschnitt der Linie 72 und der Linie 74 sowie ggf. für den Linienbandbetrieb bestehen (Förderprogramm „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“).

Bezüglich des zeitlichen Umsetzungshorizonts muss eine Orientierung an bestehenden Genehmigungslaufzeiten erfolgen. Mit Auslaufen einer Liniengenehmigung ist frühzeitig (u.a. Beachtung der Vorlaufzeiten bei Durchführung einer Vorabbekanntmachung) die Umsetzung der benannten Maßnahmen zu berücksichtigen. So erfolgte bereits Ende 2018, aufgrund des zeitnahen Auslaufens der Genehmigungslaufzeit, durch den Aufgabenträger eine entsprechende Vorabbekanntmachung, die die Umsetzung der benannten Maßnahmen auf der Linie 57 beinhaltet.

Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

- Zielnetz**
- 1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr
 - 2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)
 - 2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien) unter Voraussetzung Beteiligung Nachbarlandkreise
 - 3. Stufe: bedarfsorientierte Flächenerschließung
- Stadtbusse
 - Gemeindehauptort
 - Gemeindegrenze
 - Nachbarlandkreise



Karten-Nr.: 68
Quelle: eigene Daten

Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Mo-Fr Schule)

Zielnetz

1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr

höchstwertiges Angebot im Bestand

Linie 30

Linie 72

Linie 57

Linie 59

Bahnlinien

Gemeindehauptort

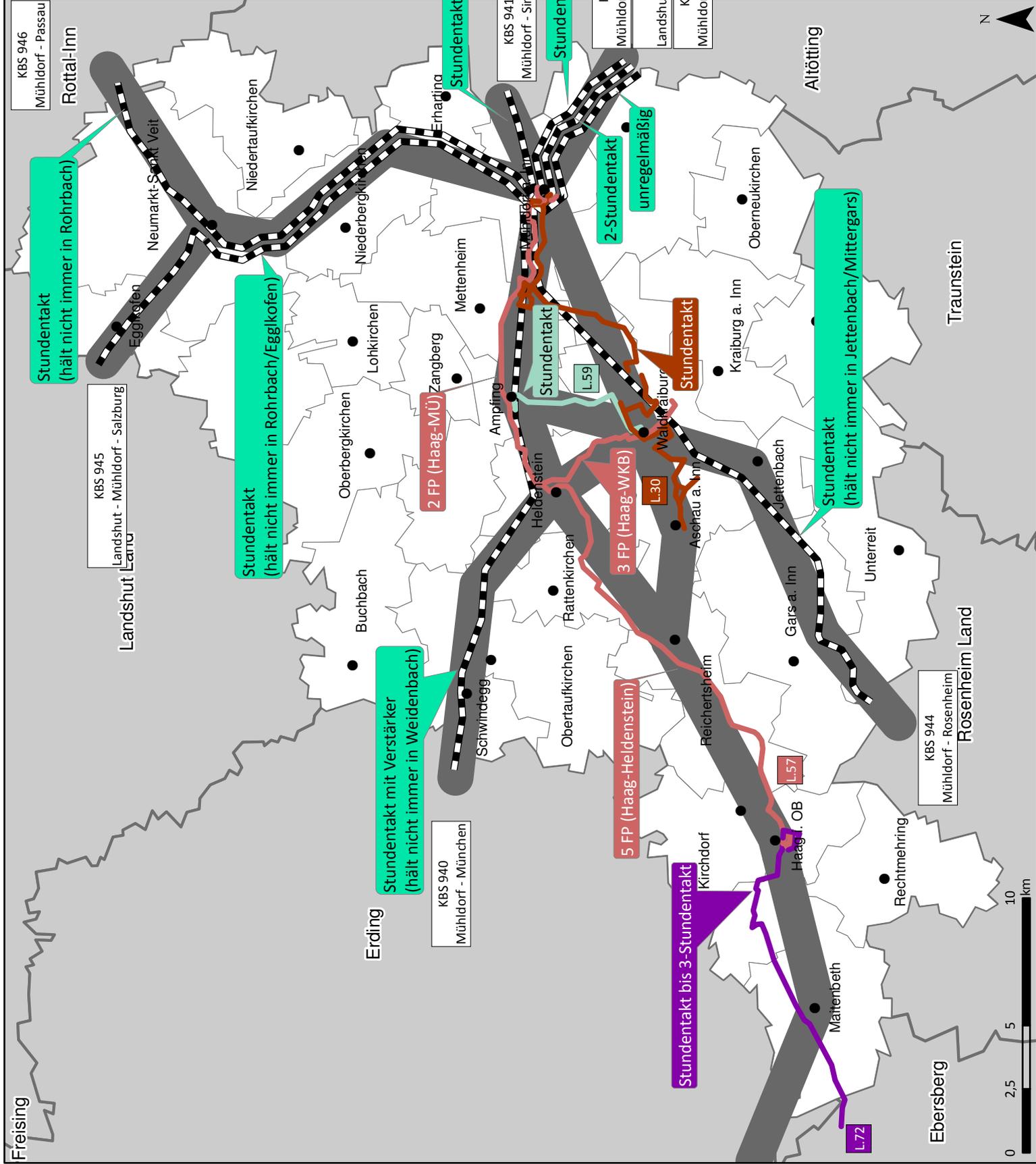
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 69a

Quelle: Fahrplanbuch 2017

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Mo-Fr Ferien)

Zielnetz

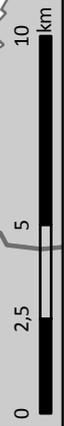
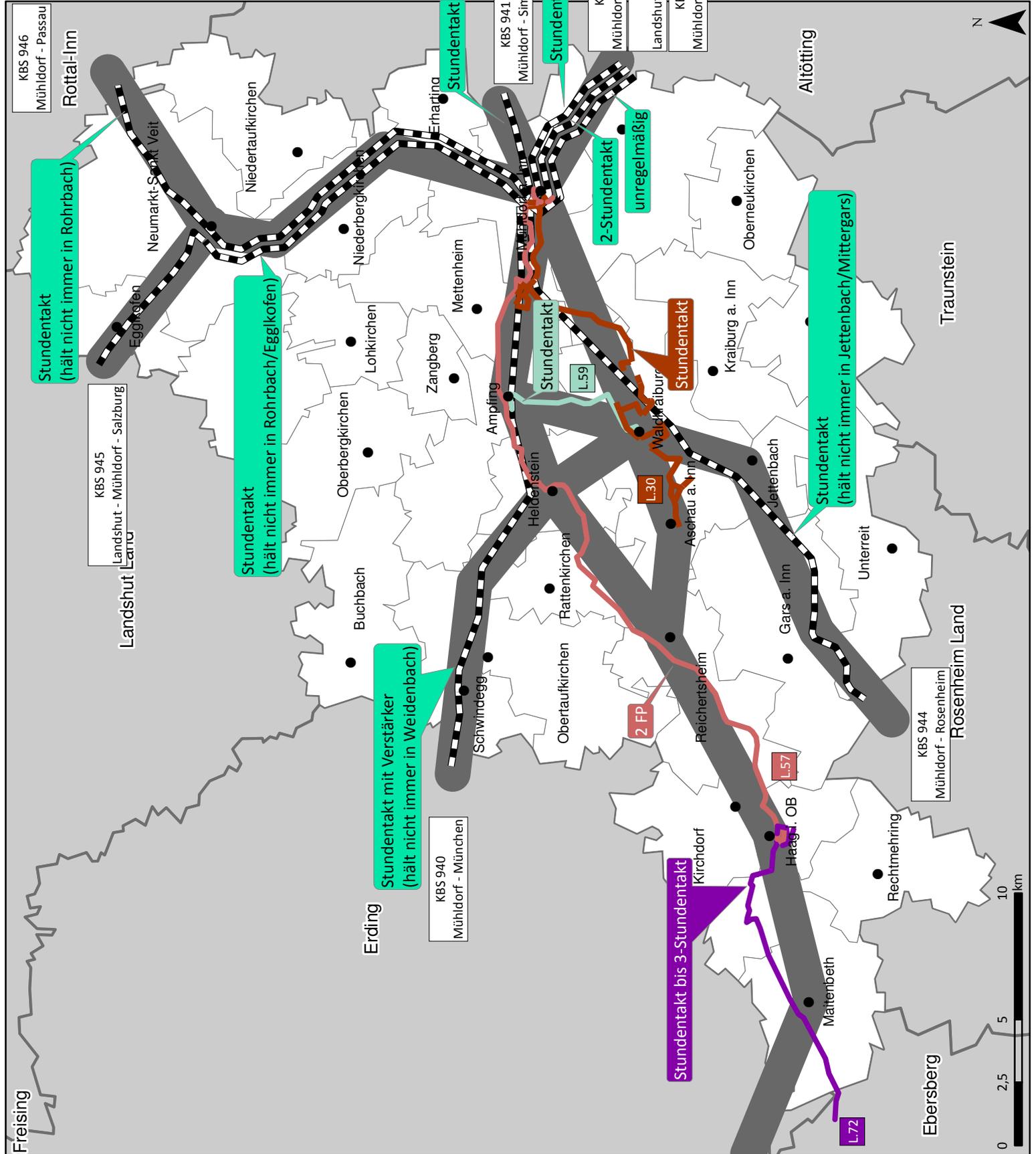
1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr

höchstwertiges Angebot im Bestand

- Linie 30
- Linie 72
- Linie 57
- Linie 59
- Bahnlinien

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 69b
Quelle: Fahrplanbuch 2017



Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Samstag)

Zielnetz

1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr

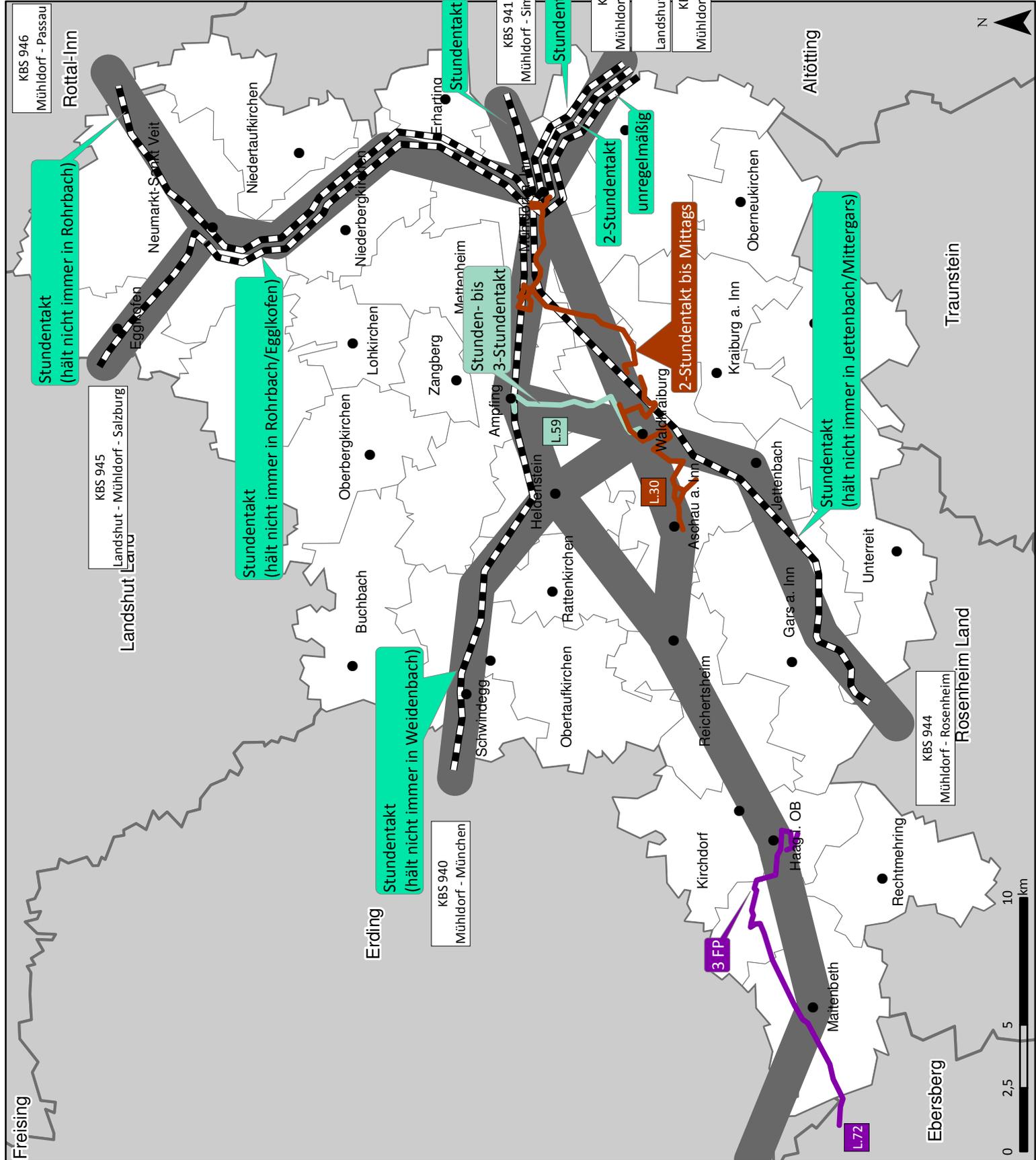
höchstwertiges Angebot im Bestand

- Linie 30
- Linie 72
- Linie 59
- Bahnlinien

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 69c
Quelle: Fahrplanbuch 2017

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Sonntag)

Zielnetz

1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr

höchstwertiges Angebot im Bestand

Bahnlinien

Gemeindehauptort

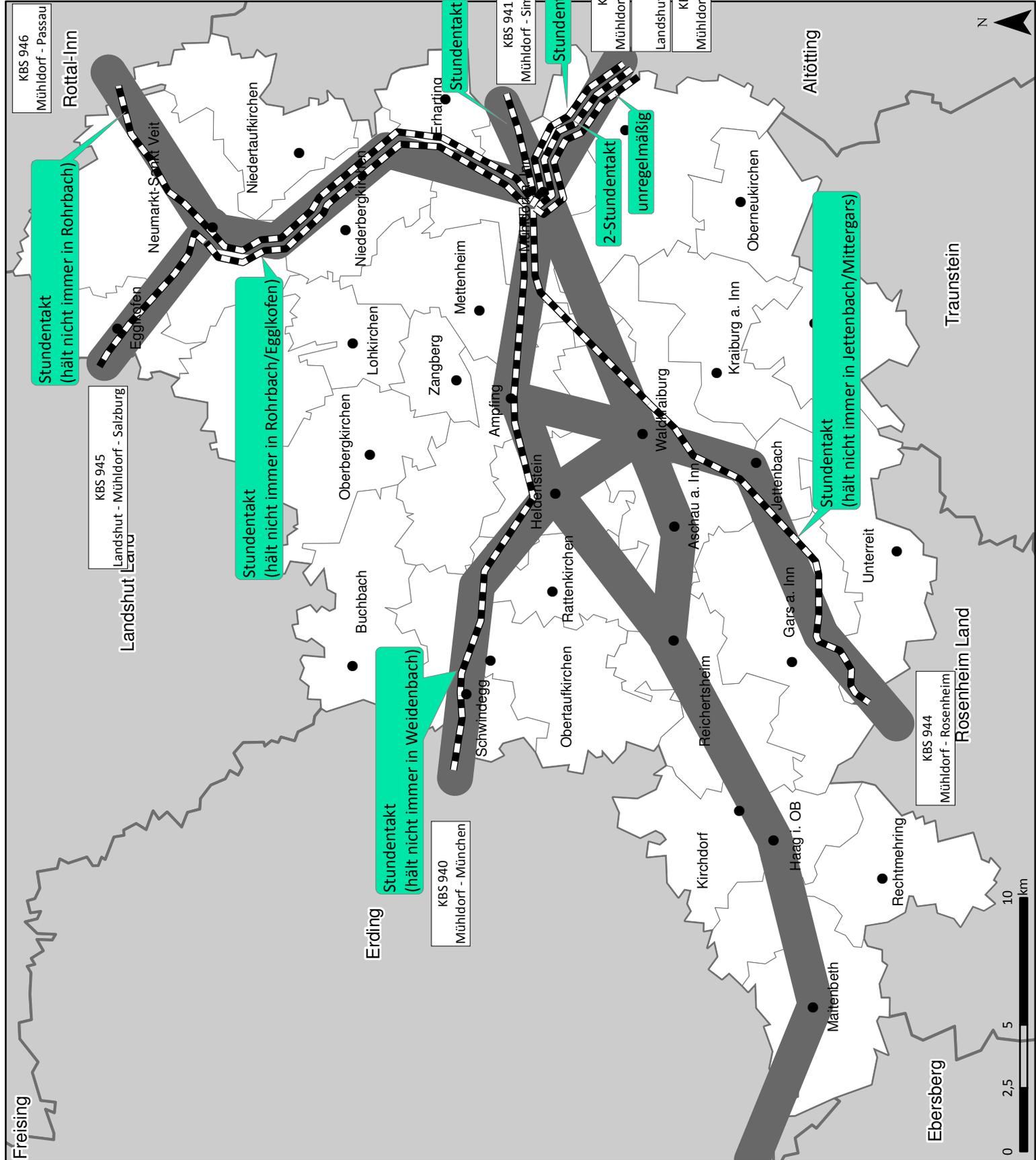
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 69d

Quelle: Fahrplanbuch 2017

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Stundentakt
(hält nicht immer in Rohrbach)

Stundentakt
(hält nicht immer in Rohrbach/Eggkofen)

Stundentakt
(hält nicht immer in Weidenbach)

2-Stundentakt
unregelmäßig

Stundentakt
(hält nicht immer in Jettenbach/Mittergars)

KBS 946
Mühldorf - Passau

KBS 945
Landshut - Mühldorf - Salzburg

KBS 940
Mühldorf - München

KBS 941
Mühldorf - Simbach

KBS 942
Mühldorf - Burghausen

KBS 945
Landshut - Mühldorf - Salzburg

KBS 947
Mühldorf - Traunstein

KBS 944
Mühldorf - Rosenheim

Freising

Ebersberg

Traunstein

Altötting

Rosenheim Land

Erding

Landshut

Rottal-Inn

Neumarkt-Sankt Veit

Niedertaufkirchen

Oberbergkirchen

Buchbach

Lohkirchen

Zangberg

Mettenheim

Erharting

Schwindegg

Obertaufkirchen

Rattenkirchen

Helbenstein

Ampfing

Waldraburg

Aachau a. Inn

Reichertsheim

Kraiburg a. Inn

Jettenbach

Gars a. Inn

Unterreit

Oberneukirchen

Mattenbeth

Rechtmehring

10

5

2,5

0

km

N

Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Mo-Fr Schule)

Zielnetz

2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)

höchstwertiges Angebot im Bestand

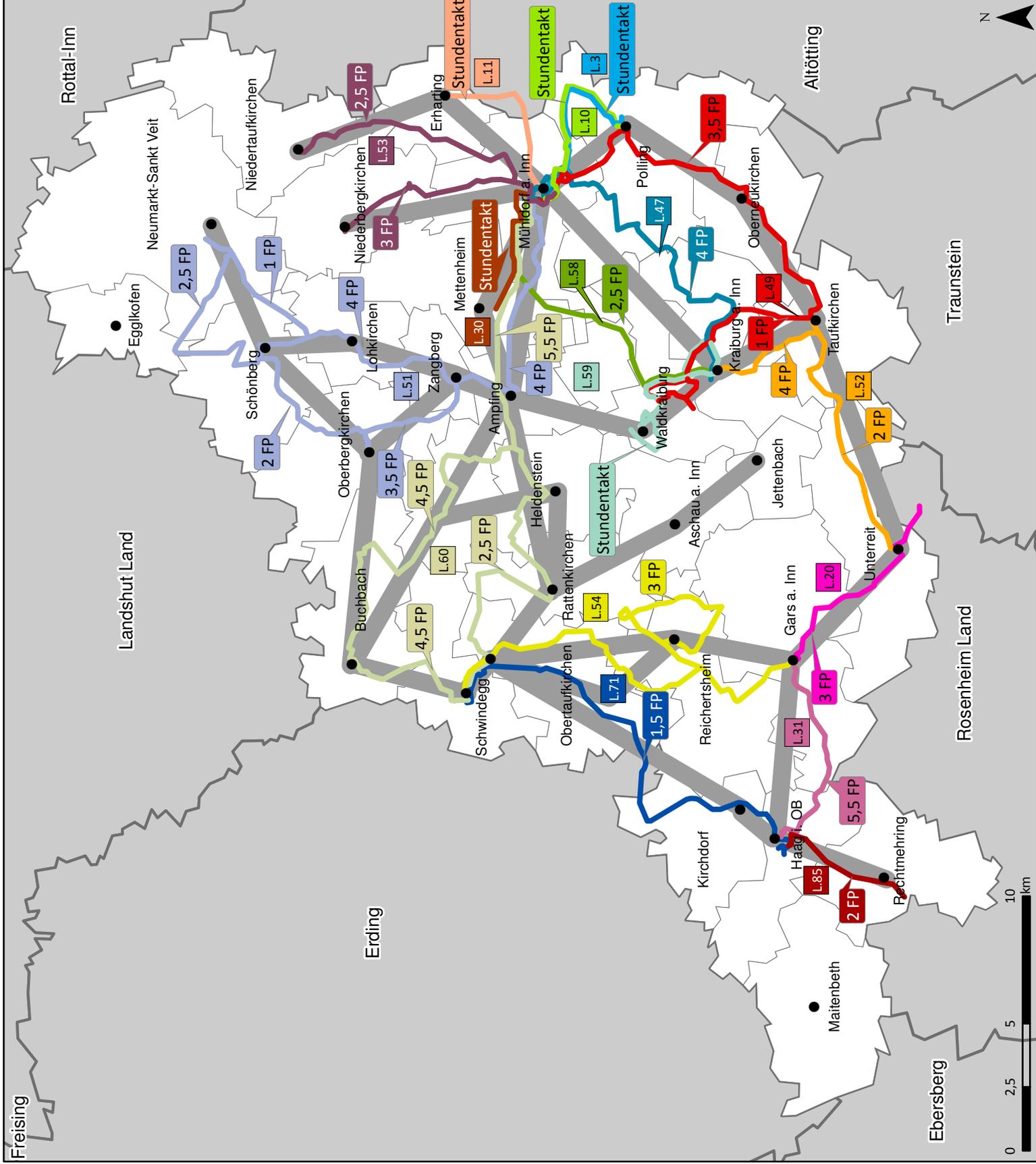
- Linie 3
- Linie 10
- Linie 11
- Linie 20
- Linie 30
- Linie 31
- Linie 47
- Linie 49
- Linie 51
- Linie 52
- Linie 53
- Linie 54
- Linie 58
- Linie 59
- Linie 60
- Linie 71
- Linie 85

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 70a

Quelle: Fahrplanbuch 2017

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Mo-Fr Ferien)

Zielnetz

2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)

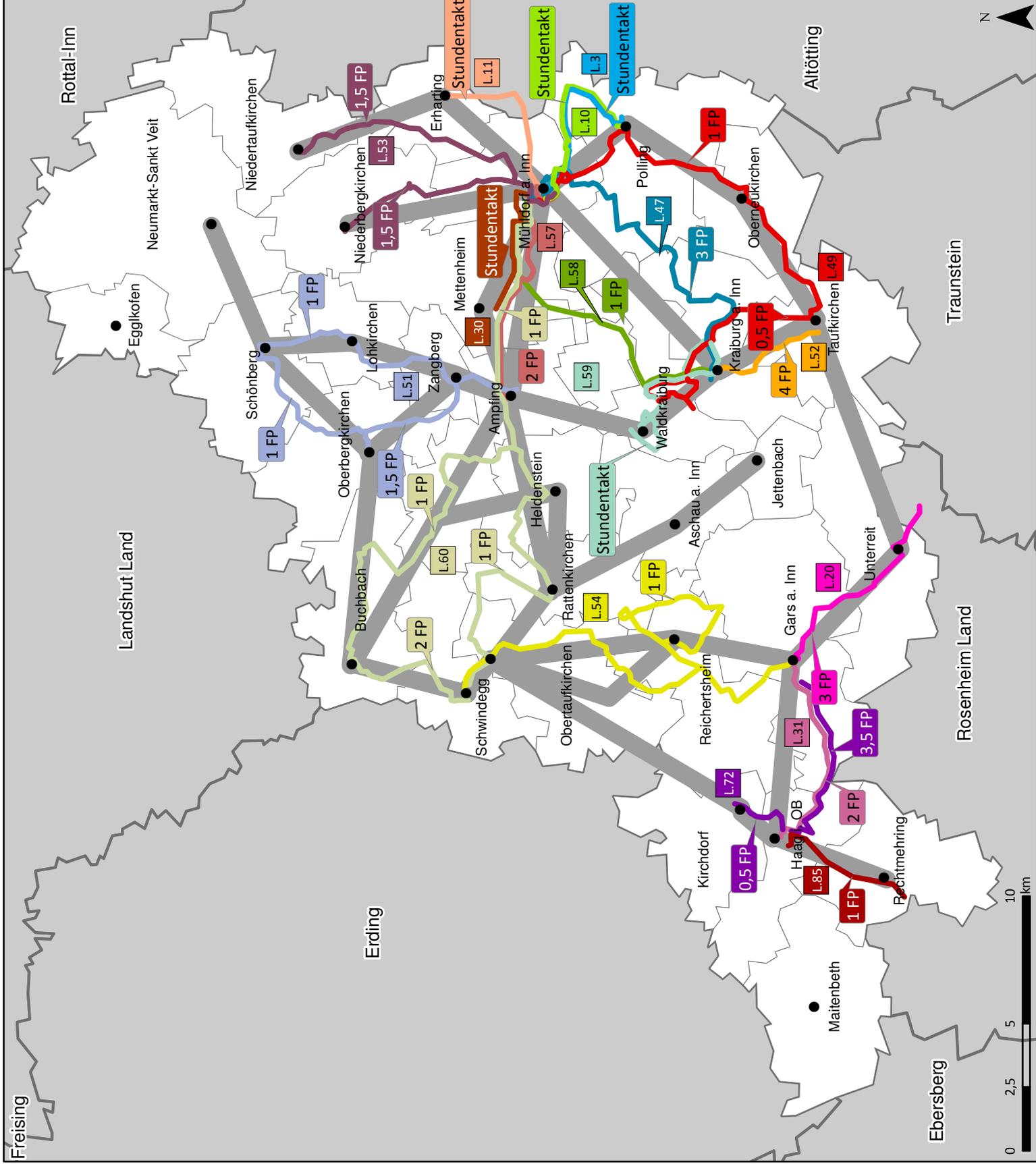
höchstwertiges Angebot im Bestand

- Linie 3
- Linie 10
- Linie 11
- Linie 20
- Linie 30
- Linie 31
- Linie 47
- Linie 49
- Linie 51
- Linie 52
- Linie 53
- Linie 54
- Linie 57
- Linie 58
- Linie 59
- Linie 60
- Linie 72
- Linie 85

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 70b

Quelle: Fahrplanbuch 2017





Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Samstag)

Zielnetz

2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)

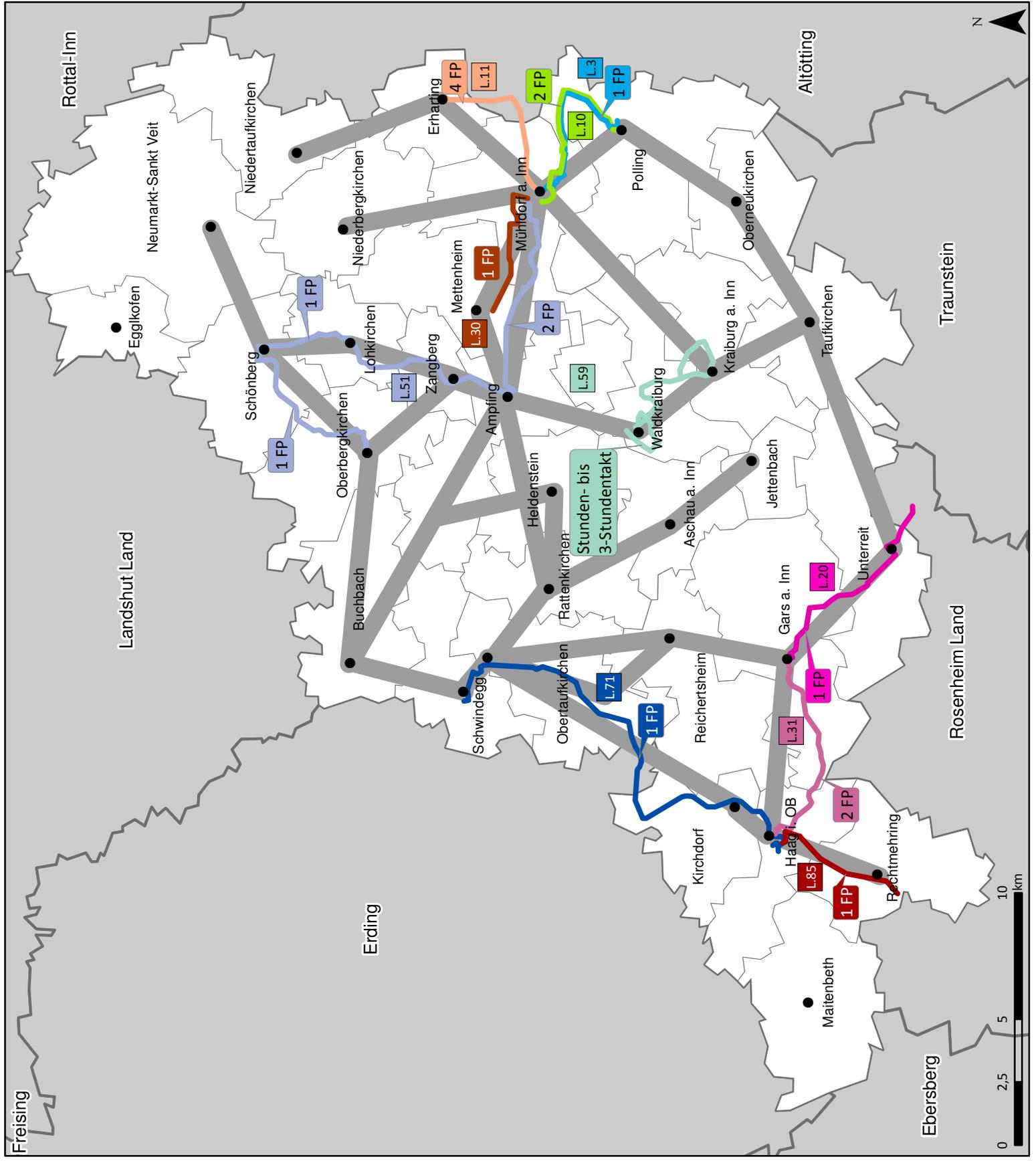
höchstwertiges Angebot im Bestand

- Linie 3
- Linie 10
- Linie 11
- Linie 20
- Linie 30
- Linie 31
- Linie 51
- Linie 59
- Linie 71
- Linie 85

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 70c
Quelle: Fahrplanbuch 2017

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Zielnetz für den Landkreis Mühldorf a. Inn

Angebot im Bestand (Sonntag)

Zielnetz

2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)

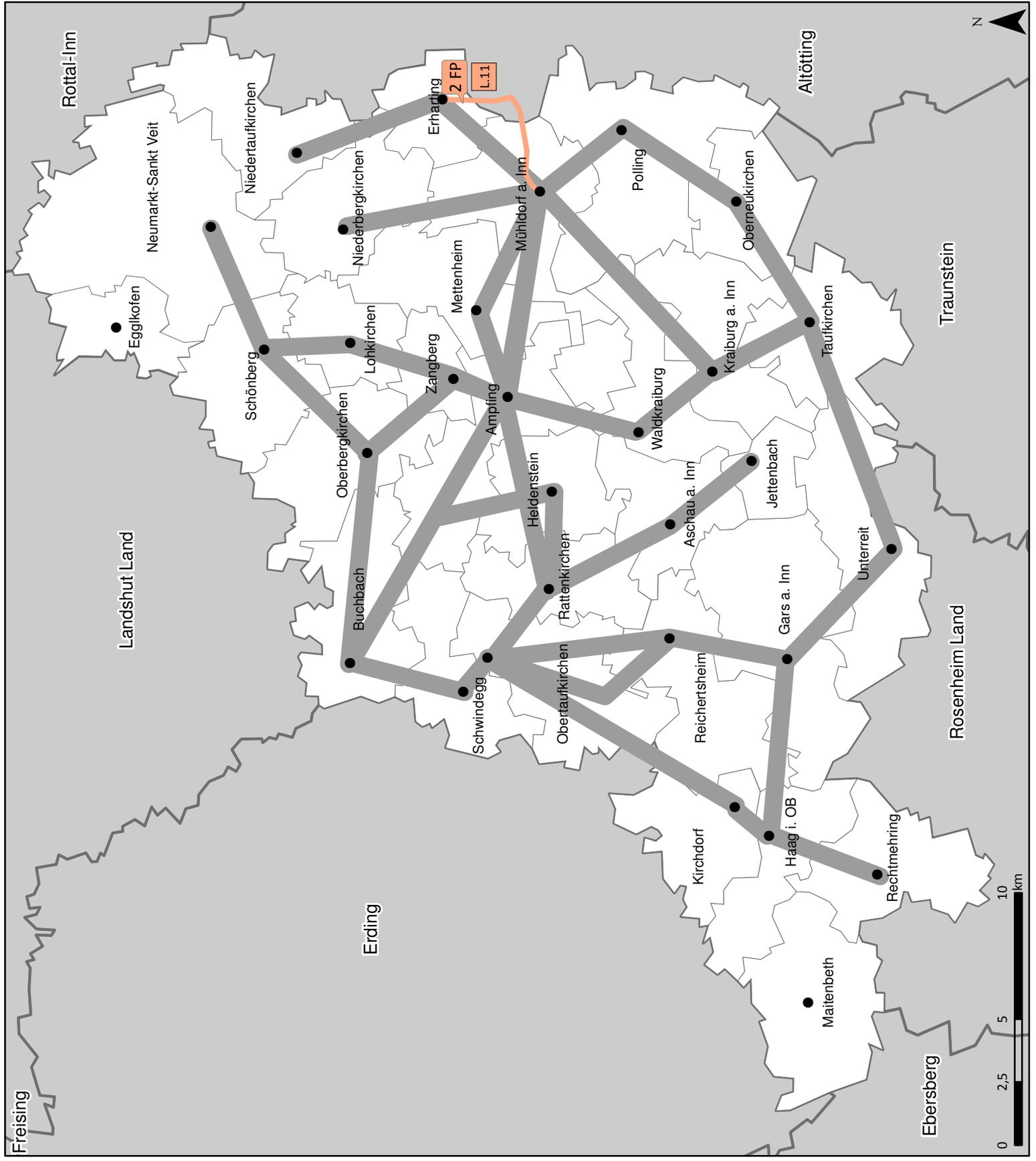
höchstwertiges Angebot im Bestand

Linie 11

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 70d

Quelle: Fahrplanbuch 2017



Freising

Definition des Pilotraumes

Zielnetz

- 1. Stufe: Hauptachsen (inkl. Bahn) mit Taktverkehr
- 2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien)
- 2. Stufe: Ergänzungsachsen mit regelmäßigem Verkehr (auch in Ferien) unter Voraussetzung Beteiligung Nachbarlandkreise
- 3. Stufe: bedarfsorientierte Flächenschließung

Stadtbusse
 Pilotraum
 Achsen im Pilotraum

Gemeindehauptort
 Gemeindegrenze
 Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 71

Quelle: eigene Daten

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn

Neu erschlossene Räume durch Integration des FSV

(Stand: Fahrplan 2015)

Linienverläufe

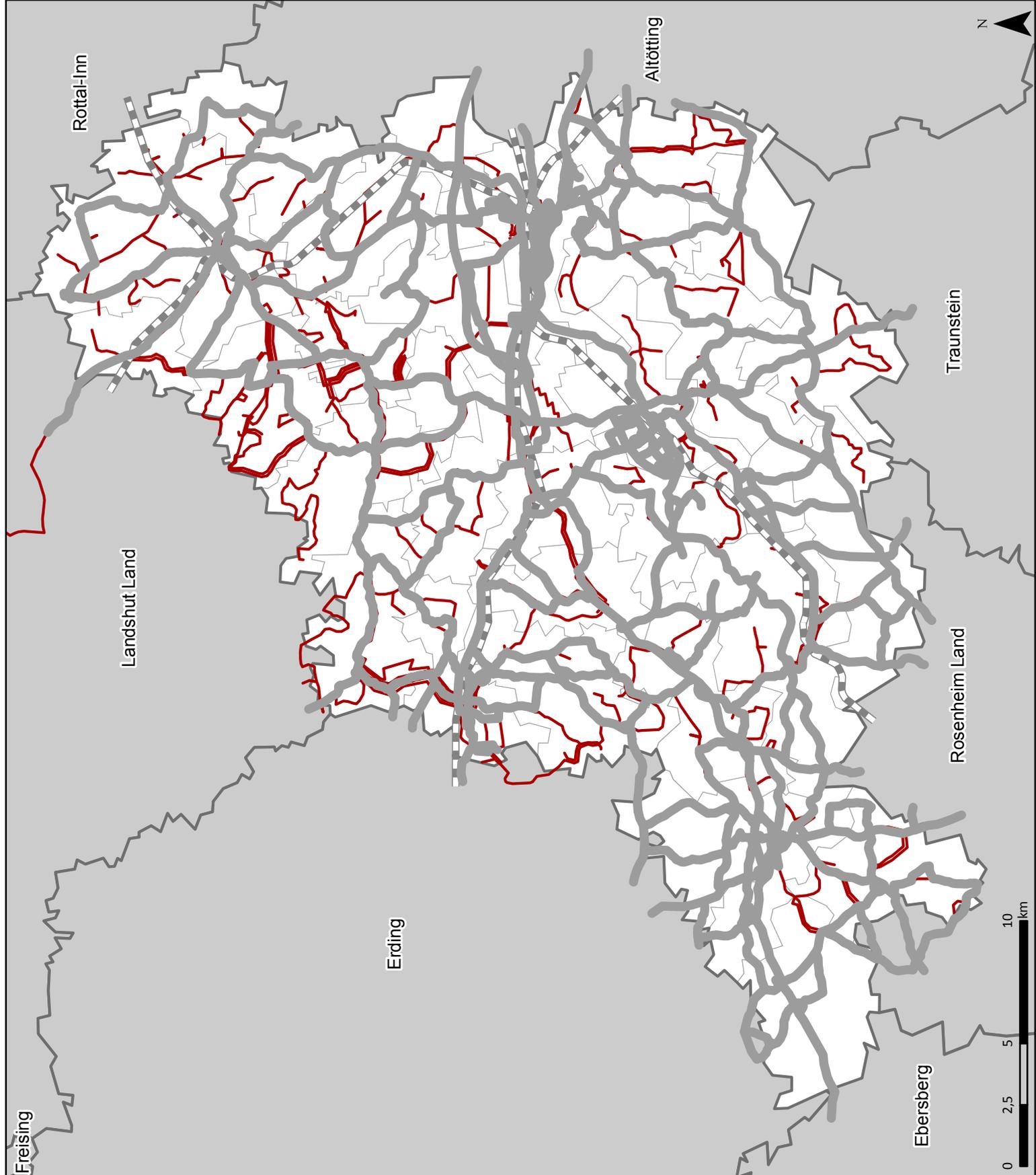
- Buslinien - FSV
- Buslinien - ÖPNV
- Bahnlinie - ÖPNV

- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 72

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV, Befragung Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



**verbleibende Fahrten zur
Integration des FSV
- mit Einsparpotential-
(Stand: Fahrplan 2015)**

**integrierbare Fahrten im FSV
mit Einsparpotential**

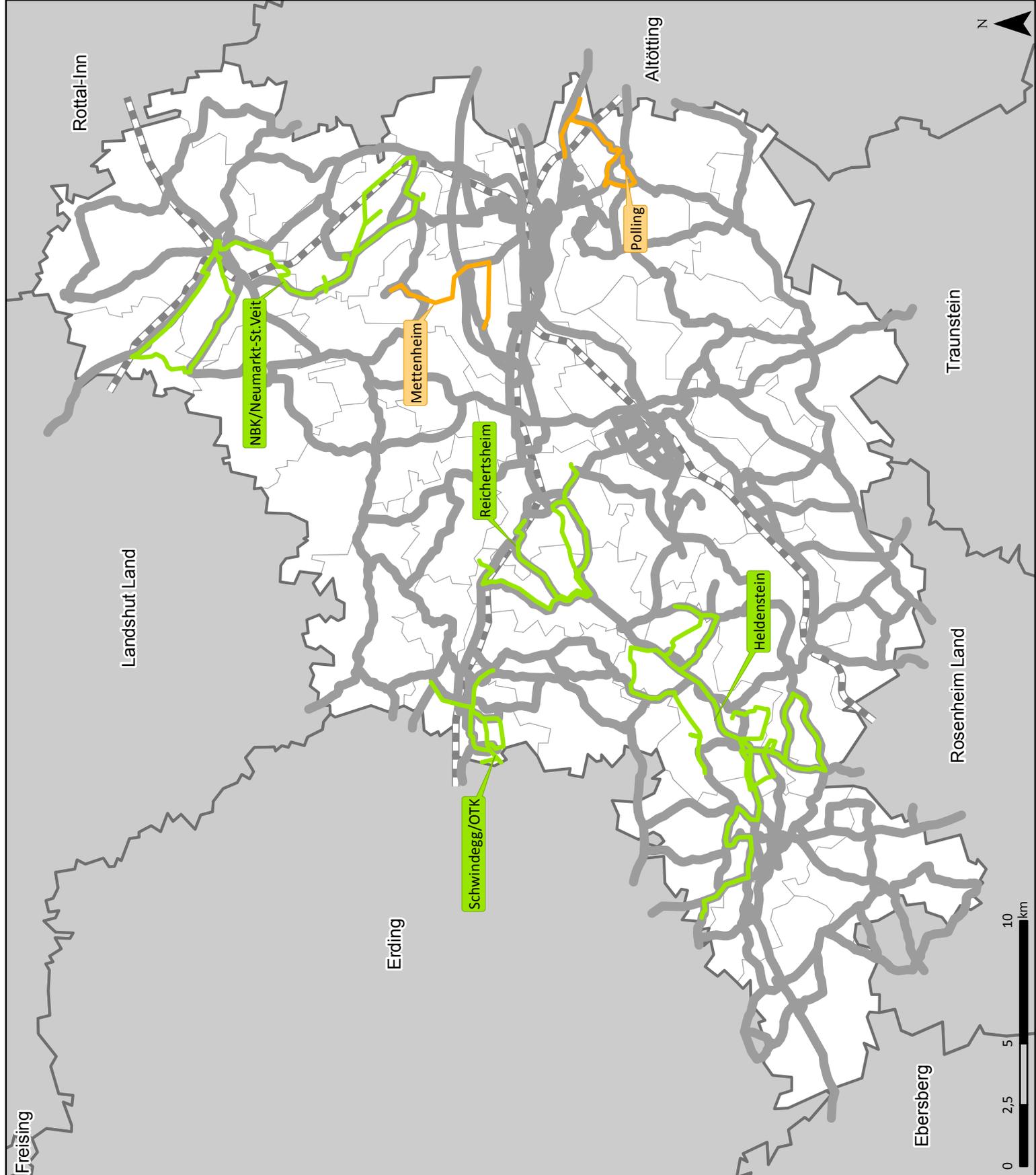
- Umsetzung ohne Schul-
zeitenstaffelung
- Umsetzung mit Schul-
zeitenstaffelung

- Buslinien - ÖPNV
- Bahnlinie - ÖPNV
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 73

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV, Befragung
Schulen & Schulaufwandsträger

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Flächenschließung dritte Stufe Mo-Fr Schule

- Angebot im Bestand (Ortsteile ab 100 EW)*
- ausreichende Bedienung erfüllt
 - ausreichende Bedienung nur im August nicht erfüllt
 - ausreichende Bedienung nicht erfüllt

* ausreichende Bedienung:
Mo-Fr je ein Fahrtenpaar pro Halbttag,
Sa je ein Fahrtenpaar vormittags

— neue Anbindung

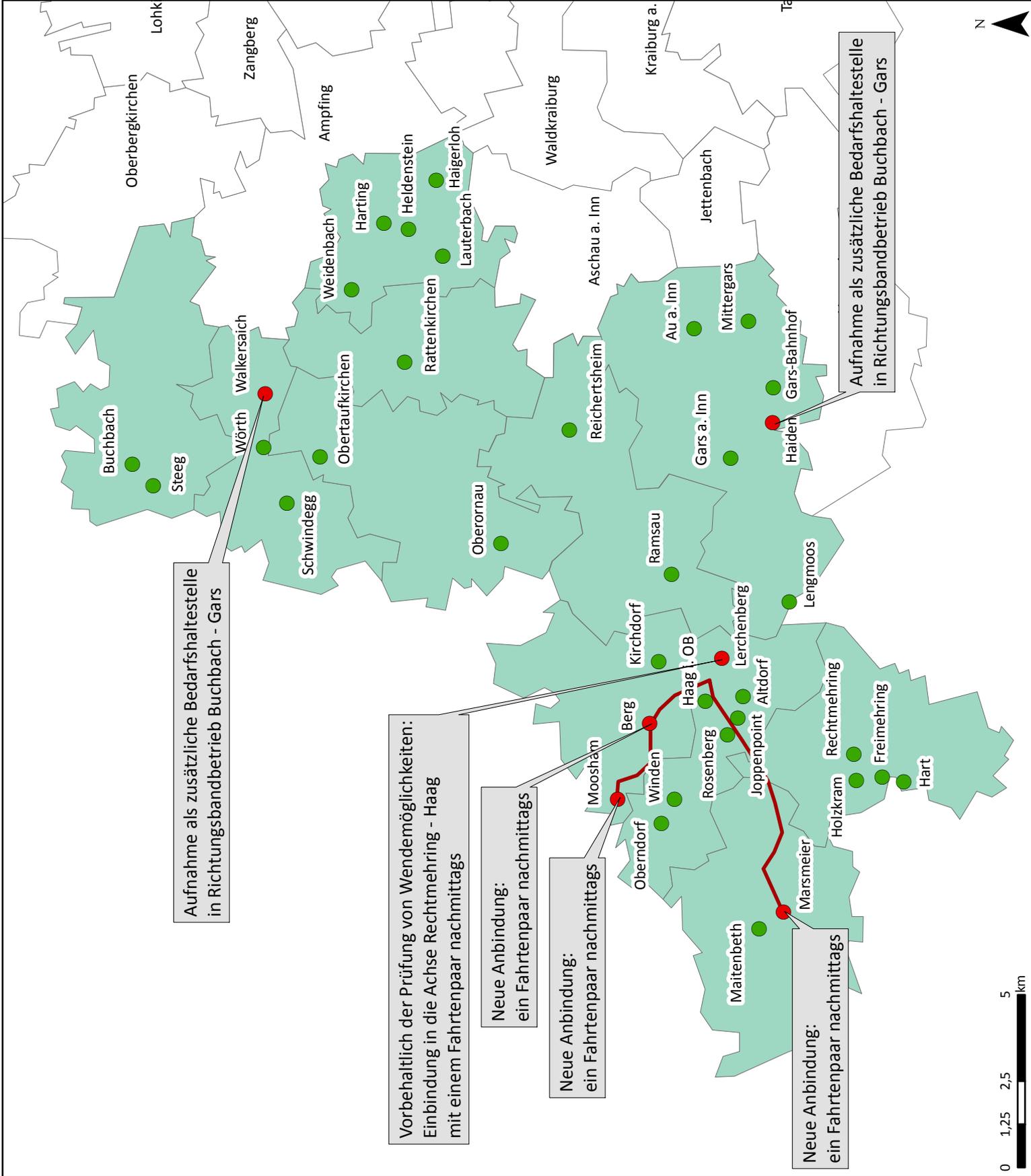
Pilotraum

Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 74a

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV



Aufnahme als zusätzliche Bedarfshaltestelle in Richtungsbandbetrieb Buchbach - Gars

Vorbehaltlich der Prüfung von Wendemöglichkeiten: Einbindung in die Achse Rechtmehring - Haag mit einem Fahrtenpaar nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Aufnahme als zusätzliche Bedarfshaltestelle in Richtungsbandbetrieb Buchbach - Gars

Flächenschließung dritte Stufe Mo-Fr Ferien

Angebot im Bestand (Ortsteile ab 100 EW)*



ausreichende Bedienung erfüllt



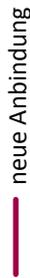
ausreichende Bedienung nur im August nicht erfüllt



ausreichende Bedienung nicht erfüllt

* ausreichende Bedienung:

Mo-Fr je ein Fahrtenpaar pro Halbttag, Sa je ein Fahrtenpaar vormittags



neue Anbindung



Pilotraum



Gemeindegrenze



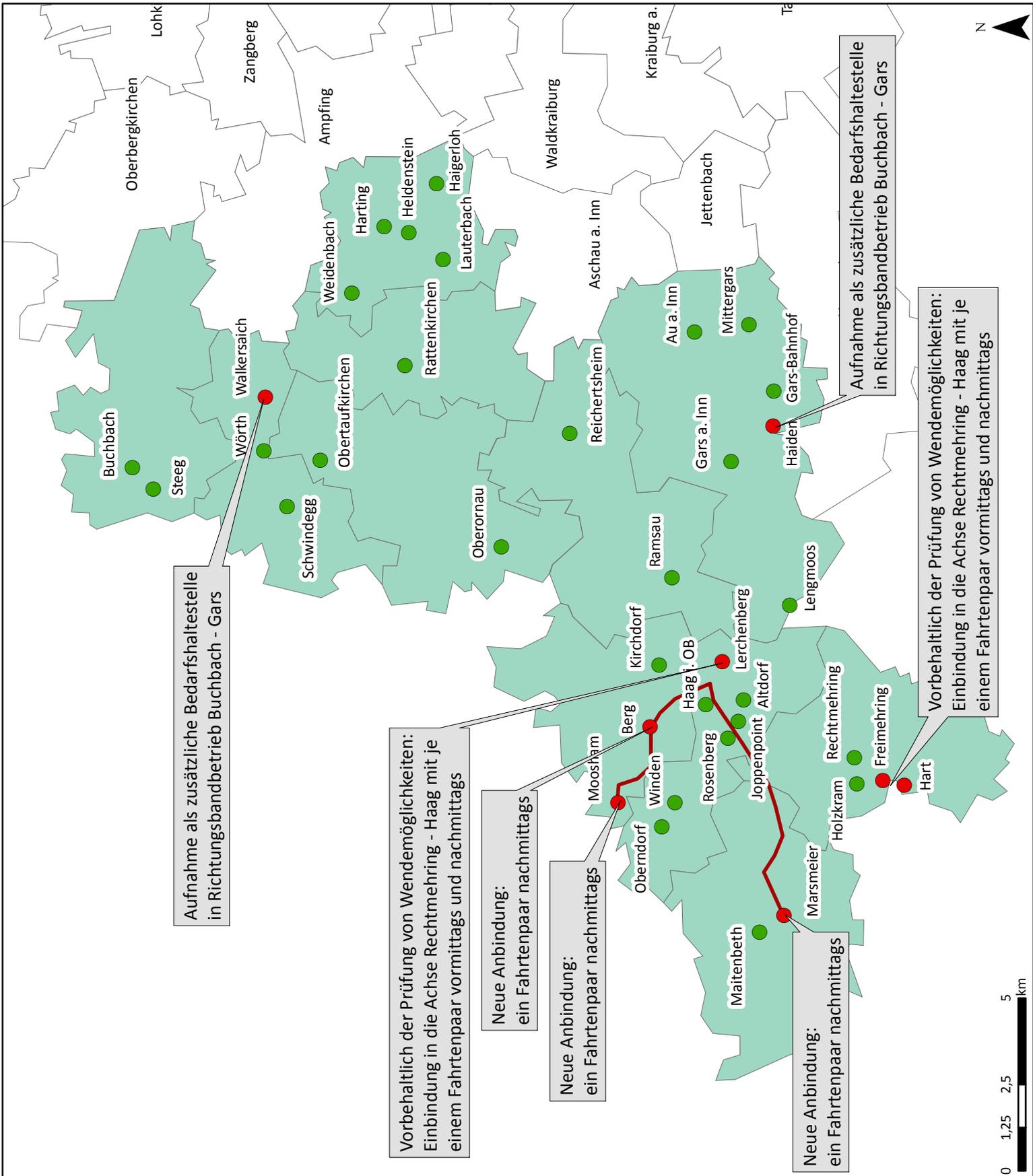
Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 74b

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV



Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Aufnahme als zusätzliche Bedarfshaltestelle in Richtungsbandbetrieb Buchbach - Gars

Vorbehaltlich der Prüfung von Wendemöglichkeiten: Einbindung in die Achse Rechtmehring - Haag mit je einem Fahrtenpaar vormittags und nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Neue Anbindung: ein Fahrtenpaar nachmittags

Aufnahme als zusätzliche Bedarfshaltestelle in Richtungsbandbetrieb Buchbach - Gars

Vorbehaltlich der Prüfung von Wendemöglichkeiten: Einbindung in die Achse Rechtmehring - Haag mit je einem Fahrtenpaar vormittags und nachmittags



Flächenschließung dritte Stufe Samstag

- Angebot im Bestand (Ortsteile ab 100 EW)*
- ausreichende Bedienung erfüllt
 - ausreichende Bedienung nur im August nicht erfüllt
 - ausreichende Bedienung nicht erfüllt

* ausreichende Bedienung:
Mo-Fr je ein Fahrtenpaar pro Halbttag,
Sa je ein Fahrtenpaar vormittags

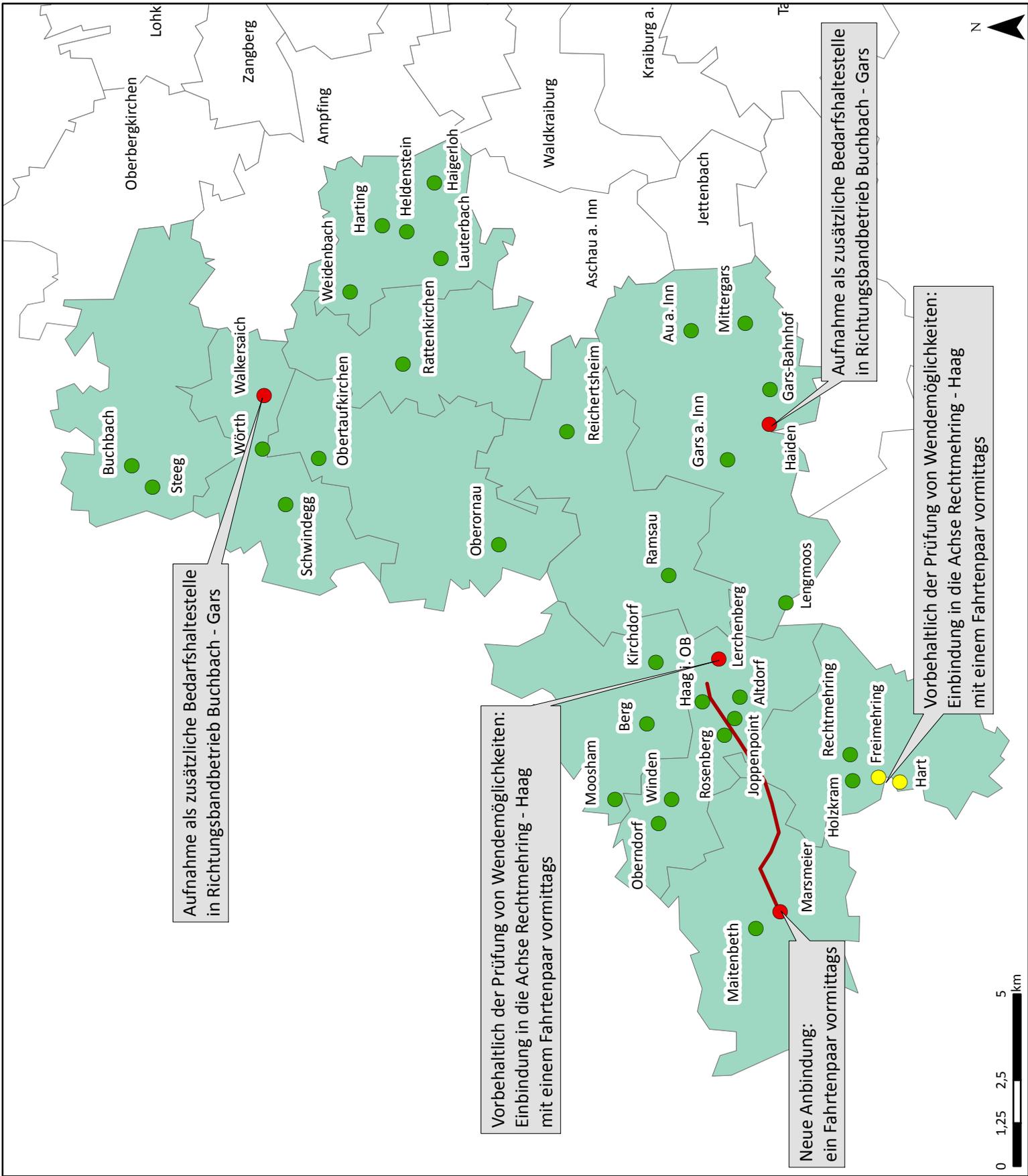
— neue Anbindung

- Pilotraum
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 74c

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



5.3 Stadtbusverkehre in Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn

Da der Stadt Waldkraiburg sowie der Stadt Mühldorf a. Inn die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV durch den Landkreis Mühldorf übertragen wurde, sind die Stadtverkehre der beiden Städte nicht Bestandteile des vorliegenden Nahverkehrsplanes für den Landkreis Mühldorf a. Inn. Für die Stadt Waldkraiburg wurde darüber hinaus im Jahr 2016 ein eigener Nahverkehrsplan erstellt. Nichtsdestotrotz können die beiden Systeme Regionalbusverkehr und Stadtbusverkehr nicht völlig isoliert voneinander betrachtet werden und für den Fahrgast ist letztendlich das Gesamtangebot im ÖV, inklusive auch des Schienenverkehrs, relevant, unabhängig von den formalen Zuständigkeiten.

Insofern sind bei der zukünftigen konkreten Ausgestaltung der einzelnen Linien des Zielnetztes alle Maßnahmen, die die Städte Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg als selbständigen Aufgabenträger betreffen, in besonderem Maße auch unter den Aufgabenträgern abzustimmen, um im Ergebnis ein optimales Gesamtangebot für den Fahrgast zu schaffen.

Dies gilt auch insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Stadtbus in Mühldorf a. Inn sich derzeit ebenfalls in einer Überplanung befindet, wobei zum aktuellen Zeitpunkt noch keine konkreten Aussagen zur detaillierten Ausgestaltung vorliegen. In der Stadt Waldkraiburg erfolgt die innerstädtische Erschließung aktuell durch zwei Stadtbuslinien.

5.4 Anbindung an die Nachbarlandkreise

Bei entsprechendem Bedarf ist die Verbesserung von Verbindungen in die Nachbarlandkreise Erding (z.B. Haag – Dorfen, Buchbach – Dorfen), Rosenheim (z.B. Haag – Wasserburg), Ebersberg, Landshut (z.B. Buchbach – Velden) und München zu prüfen. Dies muss in Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis erfolgen.

5.5 Herstellung der Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen im ÖPNV erleichtert die Zugänglichkeit zum ÖPNV nicht nur für Mobilitätsbehinderte im engeren Sinn, sondern für alle Fahrgäste, gerade auch für die immer größer werdende Gruppe älterer Menschen. Damit wird auch das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV immer wichtiger.

Mit Fortschreibung des PBefG gelten zudem seit 01.01.2013 gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“[19]

Eine Umsetzung dieser Neuerung im PBefG in Nahverkehrsplänen ist im Landkreis Mühldorf a. Inn bislang nicht einheitlich erfolgt. Vor diesem Hintergrund wird auf das Thema Barrierefreiheit im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich eingegangen. Die entsprechenden Vorgaben werden nachfolgend dargestellt und sind zu beachten.

5.5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit

Eine vollständige Barrierefreiheit liegt dann vor, wenn Anlagen und Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderung in allgemein üblicher Weise und ohne besondere Erschwernis sowie ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Die Festlegungen der Mindestkriterien zur Herstellung der Barrierefreiheit im Landkreis Mühldorf a. Inn werden nachfolgend dargestellt.

- Bei den Fahrzeugen erfüllen Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum) sowie Überlandlinienbusse mit Hublift und barrierefreie Reisebusse die Anforderungen zur Barrierefreiheit. Kneeling ist nicht zwingend erforderlich, aber anzustreben, um den maximalen Restspalt ausgleichen zu können (DIN 18040-3).
- Die Vorzugsform für Haltestellen ist das Haltestellenkap (in den Straßenraum vorgezogener Haltestellenbereich, der das gerade Anfahren an die Haltestelle ermöglicht) oder die Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich). Haltestellen sollen über ein farblich hell abgesetztes Hochbord mit möglichst reifenschonender Oberfläche (z.B. Kasseler Sonderbord) verfügen. Bei neuen oder von Umbaumaßnahmen betroffenen Halte-

stellen soll die Höhe des Bordes mindestens 18 cm, besser jedoch 21 cm betragen, sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist. Bei bestehenden Haltestellen sollen mindestens 16 cm Höhe gewährleistet sein, nach Möglichkeit jedoch 18 cm. Zudem sind taktile Leitstreifen einzurichten.

- Auch wenn der Ausbau der Bahnhalte nicht den Kommunen obliegt, sollten dennoch auch hier die Anforderungen zur Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Dies ist derzeit nicht bei allen Bahnhalten im Landkreis Mühldorf a. Inn gegeben.
- In der Zu- und Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Rampe zur Haltestelle soll die Längsneigung maximal 6% betragen. Die nutzbare Breite der Wege sollte mindestens 1,20 m betragen. Stufen sollten nicht höher als 3 cm sein. Eine ausreichende freie Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer an der Zuwegung und der Rampe zur Haltestelle ist zu gewährleisten. Im Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen. Der gesamte Haltestellenbereich (nicht nur ein kleines Einstiegsfenster) ist durch den Winterdienst zu räumen.
- Neben Haltestellen und Fahrzeugen sind auch die Fahrgastinformationen barrierefrei auszugestalten. Dies betrifft z.B. Homepage, mobile Informationssysteme, Fahrplanhefte und Fahrkartenautomaten.
- Bezüglich der betrieblichen Organisation ist das Fahr- und Servicepersonal entsprechend zu schulen. Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie der Winterdienst sind regelmäßig durchzuführen.

5.5.2 Ausnahmen zur Barrierefreiheit

Die benannten Vorgaben zur Barrierefreiheit sind grundsätzlich anzuwenden. In bestimmten Konstellationen kann die vollständige Barrierefreiheit jedoch nicht oder nicht sinnvoll hergestellt werden. Hierfür werden Ausnahmen definiert, die nachfolgend benannt werden und für Bestandshaltestellen gelten.

- Bei den Fahrzeugen sind nicht-barrierefreie Busse bei nur an Schultagen verkehrenden Fahrten (im Schülerverkehr bestehen gesonderte Fahrdienste für Mobilitätsbehinderte) sowie auf einzelnen Verstärkerfahrten zulässig, da hier bereits auf der regulären Fahrplanfahrt die Barrierefreiheit gewährleistet ist. Auch im Bedarfsverkehr sind nicht zwingend barrierefreie Fahrzeuge vorzusehen. Die genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht.
- Haltestellen, die außerhalb geschlossener Ortschaften liegen, die ggf. noch nicht einmal über einen befestigten Gehweg verfügen, müssen nicht zwingend barrierefrei ausgebaut werden. Zudem gilt bei Ortsteilen bis 1.000 Einwohnern, dass, bei mehreren vorhandenen Haltestel-

len, eine barrierefreie Haltestelle ausreicht. Bestehende Hochborde mit 10cm bis 16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen, um Haltestellen in der Nähe von für Mobilitätsbehinderte relevanten Einrichtungen handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden. Die genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht.

Bei Umbau- oder Neubaumaßnahmen gilt dagegen generell, dass im Zuge baulicher Veränderungen an Haltestellen durch den Straßenbaulastträger (z.B. Gemeinden) die vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen ausnahmslos herzustellen ist.

5.5.3 Prioritätensetzung bei der Maßnahmenumsetzung

Allein auf Basis finanzieller und zeitlicher Gründe kann die Herstellung einer flächendeckenden vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen gemäß den benannten Vorgaben bis 01.01.2022 im gesamten Landkreis Mühldorf a. Inn nicht geleistet werden, deshalb werden Prioritäten für die Maßnahmenumsetzung gesetzt, die nachfolgend benannt werden.

Die Prioritätensetzung erfolgt generell auf Basis der Zentralität einer Haltestelle sowie des jeweiligen Fahrgastaufkommens. Hohe Priorität in der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit gilt zudem generell für Haltestellen, die sich in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen befinden. Darunter fallen z.B. Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten oder Pflegeeinrichtungen.

In erster Priorität ist somit an Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfen, wichtigen Umsteigepunkte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen die vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen und bei Einkaufszentren fallen unter die Maßnahmen zweiter Priorität.

In dritter Priorität sind Haltestellen in dünn besiedelten Wohngebieten, kleineren Ortsteilen oder in Bereichen ohne barrierefreie Zu- und Abwegung anzupassen sowie Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

Haltestellen in Orten und Ortsteilen unter 200 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen fallen unter Maßnahmen in vierter Priorität.

5.6 Linienbündelung [Bearbeitung durch Nahverkehrsberatung Südwest]

5.6.1 Ziele der Linienbündelung

Derzeit sind die den Landkreis Mühldorf berührenden Linien in 48 Einzelgenehmigungen aufgeteilt. Eine Linienbündelung besteht derzeit nicht.

Es ist das Bestreben des Landkreises durch eine mittelstandsfreundliche Linienbündelung zu einer weitgehend abgestimmten Angebotskonzeption zu finden. In den definierten Teilräumen können Linien durch die Linienbündelung und damit verbundene Planung und Produktion „aus einer Hand“ besser betrieblich und verkehrlich abgestimmt werden. Damit verbunden ist auch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Zum einen können Synergien zwischen Linien gewonnen werden, zum anderen gilt, es die großen Unterschiede zwischen Linien hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit abzubauen. Denn während auf den Hauptachsen teilweise wirtschaftlich sehr starke Linien bestehen, weisen andere Linien, die insbesondere die dünn und dispers besiedelten Randbereiche des Landkreises abdecken, nur einen geringen Kostendeckungsgrad auf. Im Falle stagnierender oder gar zurückgehender Schülerzahlen sind gerade die ohnehin schon schwachen Linien ggf. gefährdet, jedenfalls kaum in der Lage, „aus eigener Kraft“ die seitens des Aufgabenträgers für erforderlich gehaltenen Angebotsverbesserungen hin zum Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung zu leisten.

Damit wird verhindert, dass sich Angebote nur auf die lukrativen Leistungen beziehen und einzelne Leistungen aus einem festgelegten Linienbündel herausgelöst werden (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 lit. d) PBefG). Auch ist die Festlegung von Linienbündeln planerische Hilfestellung, damit im Rahmen von Vorabbekanntmachungen Gesamtleistungen nach §§ 8a Abs. 2 Satz 3 und 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG festgelegt werden können und so verhindert wird, dass sich Anträge nur auf Teilleistungen beziehen.

Vor diesem Hintergrund und um die Weiterentwicklung von verkehrlich und betrieblich nicht miteinander abgestimmten Einzellinien zu miteinander und aufeinander abgestimmten Linienangeboten zu finden, hat sich der Landkreis Mühldorf entschlossen, nach § 8 und § 9 PBefG unter Berücksichtigung von Fahrgastnachfrage, Angebot, Genehmigungslaufzeiten und Wirtschaftlichkeit Linienbündel zu bilden. Die Linienbündel müssen dabei zu wirtschaftlich und organisatorisch sinnvollen Linienkombinationen führen.

Die Linienbündelung des Landkreises Mühldorf hat dabei den folgenden Kriterien zu entsprechen:

- Integration der Bedienung

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient dazu, Linien in einem Bündel zusammenzufassen, um so den erforderlichen Abstimmungsbedarf zwischen den Verkehrsunternehmen

zu verringern, der zum Beispiel aus der Koordination zusammenhängender Linien oder einer Anschlussplanung und -sicherung zwischen den Linien entsteht.

- Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtung der Linien

Der Aspekt verkehrlicher Verflechtung von Linien berücksichtigt fahrgastbezogene Aspekte. Dies können insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien sein. D.h. positiv: Wenn es gelingt Linien, zwischen denen hohe Umsteigeströme bestehen, in einem Bündel zusammenzufassen, so kann dadurch die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planungs- als auch der Betriebsphase verbessert werden, da diese dann in der „Hand eines Unternehmens“ liegen und dadurch eventuelle Abstimmungs- und Schnittstellenprobleme vermieden werden können.

Weitere Kennzeichen einer verkehrlichen Verflechtung zwischen Linien sind eine enge Verbundenheit zwischen Zubringer- und Hauptlinie, so dass Anschlussverbindungen oder durchgehende Fahrten angeboten werden oder (alternativ) decken die Linien eines Linienbündels einen „einheitlichen Markt“ ab, in dem sie gemeinsam einen Raum gemeinsam flächenhaft erschließen

- Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien

Dieser Aspektes soll dem Gedanken genügen, dass Linien mit hohen Umsteigerzahlen oftmals auch wirtschaftlich voneinander abhängen, dies ist offensichtlich, wenn es sich bei der einen Linie um eine Zubringerlinie zu einer anderen Linie handelt. In diesem Falle ist die Zubringerlinie direkt von der Hauptlinie abhängig, ebenso würde jedoch ggf. das wirtschaftliche Ergebnis auch der Hauptlinie durch Veränderungen der Zubringerlinie tangiert.

- Betriebliche Optimierung: Synergien im Fahrzeug- und Personaleinsatz

Der Aspekt betrieblicher Optimierung trägt dem Gedanken Rechnung, ein Netz so zu definieren, dass eine zwischen den gebündelten Linien optimierte Umlaufplanung möglich ist und auch weitere betriebliche Vorgänge wie z.B. Fahrerwechsel, Fahrzeugeinsatz oder betriebliches Störungsmanagement optimiert durchgeführt werden können. Parallele oder aneinander angrenzende Linien sind ggf. betrieblich verflochten oder könnten aus betrieblichen Erwägungen verflochten werden, d.h. dass beispielsweise Fahrzeuge linienübergreifend eingesetzt werden. Eine auf Einzellinien isolierte Produktion würde dagegen zu einem unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz bzw. einem Fahrzeug- und Fahrermehrbedarf führen.

- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Starke und schwache Linien innerhalb eines Bündels sollen wirtschaftlich ausgeglichen werden.

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Zu den jeweiligen Harmonisierungszeitpunkten sollen attraktive, aber auch planerisch für den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen beherrschbare Linienbündel für den eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb und hilfsweise den gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungswettbewerb zur Verfügung stehen. Die Zeitpunkte sollten möglichst bei gut realisierbaren Zeitpunkten für Angebotsmaßnahmen liegen. Neben dem regulären Fahrplanwechsel im Dezember bietet sich hier v.a. der Schuljahreswechsel im Sommer an. Andererseits soll aber auch eine zu große "genehmigungslose" Überbrückungszeit vermieden werden.

- Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Dies erfordert einerseits kleinere Linienbündel mit möglichst nicht mehr als 20 Fahrzeugen, so dass viele mittlere und kleine Unternehmen eine reelle Chance haben. Zudem ist es erforderlich die Bündel zeitlich zu staffeln, damit nicht im Ganzen alle Bündel quasi als Gesamtangebot beantragt werden können. Dieses Ziel steht im gewissen Spannungsverhältnis zur Herstellung der Wirtschaftlichkeit, die tendenziell mit größeren Bündeln steigt.

Eine besondere Herausforderung stellt die noch nicht mögliche vollständige Bündelung aufgrund unterschiedlicher Ablaufzeitpunkte dar, die nicht durch die kurzzeitige Überbrückung gelöst werden kann. In diesem Fall bietet es sich an, das Bündel zunächst nur teilweise herzustellen und das spätere Hinzubündeln von weiteren Linien vorzusehen, so dass das Bündel sukzessiv hergestellt wird. Alternativ ist es möglich, das Bündel zunächst mit kürzerer Laufzeit zunächst nur teilweise herzustellen und erst in der zweiten Vergabe das endgültige Bündel herzustellen. Dies bietet sich v.a. an, wenn die Endlaufzeiten der Konzessionen innerhalb eines Bündels 5 und mehr Jahre auseinanderliegen.

5.6.2 Vorgehen zur Linienbündelung

Im ersten Schritt werden alle Linien ermittelt, die im Landkreis Mühldorf a. Inn genehmigt sind und nach §§ 42 oder 43 PBefG verkehren. Es werden hierbei bewusst auch zunächst alle Linien einbezogen, die zwar als allgemeiner Linienverkehr genehmigt sind, aber ersichtlich nur den Bedarf einer einzelnen Schule oder einer einzelnen Firma abdecken, wobei diese Funktion festgehalten wird.

Soweit die Linien nur im Landkreis verkehren, werden sie ausnahmslos berücksichtigt, dies gilt auch für Linien, die nur im Gebiet einer kreisangehörigen Stadt als weiteren Aufgabenträger verkehren.

Soweit die Linien über die Kreisgrenzen verkehren erfolgt eine Zuordnung zum Bündelkonzept des Landkreises, wenn die Linien ihren Schwerpunkt im Landkreis Mühldorf haben. Dies ist anzunehmen

- wenn die Linien ihre Betriebsleistung ganz überwiegend im Landkreisgebiet haben
- wenn die Linien wichtige Standorte im Landkreis v.a. im Schülerverkehr zum Ziel haben
- wenn die Linien zur Erschließung der Landkreismunicipalitäten unabdingbar sind

Entsprechend diesen Kriterien werden 20 Linien als ungebündelt bzw. als Gegenstand der Bündelung der angrenzenden Landkreise zugeordnet. Hierbei ergeben sich folgende wesentlichen Gruppen:

- Linien bedienen exklusiv nur einen Schulstandort, der zudem außerhalb des Landkreises liegt (Montessori-Schule Neuötting; Berufsschulzentrum Altötting): Linien 11, 36, 37, 55
- Linien bedienen zwar einen wichtigen Schulstandort im Landkreis (Hier: Gymnasium Gars), liegen aber fast vollständig außerhalb des Landkreises: Linien 20, 56 bzw. (zur Realschule in Haag): Linie 84
- Linien sind zentral auf Ziele bzw. Verknüpfungen außerhalb des Landkreises ausgerichtet: Linien 70, 74, 81 und MVV 564 im Bereich Dorfen bzw. Linien 10, 12, 22, 48 im Bereich Altötting/Neuötting bzw. Linie 34 im Bereich Burghausen bzw. Linien 58, 73 im Bereich Wasserburg und Linie 45 im Bereich Landshut
- Gemeinsamer, landkreisgrenzen überschreitender Nachtbusverkehr mit dem Landkreis Rosenheim (Linie 77)

Die verbleibenden Linien werden darauffolgend unter dem Aspekt der räumlichen Lage, der bedienten Ziele, der Genehmigungslaufzeiten (vgl. Karte 75), der Verkehrsleistungen/Anzahl der Busse, der möglichen verkehrlichen und betrieblichen Verflechtungen untersucht und hieraus unter vielfältiger Abwägung der dargestellten Kriterien das Optimum entwickelt.

5.6.3 Festlegung der Linienbündel

In diesem Kapitel werden die einzelnen Bündel beschrieben und deren Aufteilung begründet. Zur Darstellung der Bündelgröße wurde die Zahl der Fahrzeuge (Spitzenstunde) dargestellt. Diese Angaben wurden aus Fahrplanauswertungen ermittelt. Hierbei sind keine Reserve- bzw. zusätzliche Verstärkerfahrzeuge berücksichtigt, die nicht im Fahrplan angeführt sind. Die Daten können daher nur Anhaltswerte darstellen. Durch eine integrierte Planung innerhalb der Bündel kann sich die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge innerhalb der Bündel ändern. Insbesondere auch geänderte Schü-

lerzahlen und eine sich ändernde Schullandschaft kann zu Änderungen bis zum Umsetzungszeitpunkt der Linienbündel führen.

Das Linienbündelungskonzept ist in Karte 77 sowie Anlage 20 dargestellt.

5.6.3.1 Linienbündel Nord (Oberbergkirchen)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 51 (7515) Brodschelm: Mühldorf/Ampfing – Oberbergkirchen – Schönberg – Neumarkt St. Veit
- 60 (7512) RBO: Buchbach – Schwindegg – Ampfing – Mühldorf

Im Bündel Nord werden in der Spitzenzeit ca. 7 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Dieses Linienbündel deckt die Verkehrsbeziehungen nördlich der Bahnachse München - Mühldorf ab und stellt die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen in Mühldorf, Buchbach und Ampfing her.

Harmonisierungszeitpunkt: 01.09.2027. Dieser ergibt sich aus der Konzessionsendlaufzeit der Linie 60. Die Genehmigung der Linie 51 ist entsprechend zu befristen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist das Bündel Nord dann komplett.

5.6.3.2 Linienbündel Nordost (Rohrbach)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 53 (7517) RBO: Neumarkt St. Veit – Niederbergkirchen – Mühldorf
- 46 (6209) RBO: (Passau) – Neumarkt St. Veit – Mühldorf

Im Bündel Nordost werden in der Spitzenzeit ca. 4 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Dieses Linienbündel deckt die Verkehrsbeziehungen östlich der Bahnachse Landshut – Neumarkt St. Veit - Mühldorf ab, stellt die Verbindungen zur Mittelschule Neumarkt St.-Veit und die Verbindungen zu den weiterführenden Schulstandorten insbesondere in Mühldorf her.

Harmonisierungszeitpunkt ist 01.09.2023, die bereits im Jahr 2021 auslaufende Genehmigung der Linie 46 wird darauf harmonisiert durch eine entsprechend verkürzte Laufzeit bei Wiedererteilung im Jahr 2021.

5.6.3.3 Linienbündel Südost (Kraiburg)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 47 (6225) RBO: Mühldorf – Flossing – Kraiburg
- 49 (7509) RBO: Taufkirchen – Mühldorf
- 52 (7516) RBO: Waldkraiburg – Kraiburg – Taufkirchen – Jettenbach – Gars

Im Bündel Südost werden in der Spitzenzeit ca. 4 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Das Linienbündel deckt den Verkehrsraum östlich des Inns ab und stellt die Beziehungen zu den weiterführenden Schulstandorten in Mühldorf, Waldkraiburg und Gars sicher.

Harmonisierungszeitpunkt ist 01.09.2023. Die vorher auslaufende Genehmigung der Linien 49 (2020) ist bei ihrer Wiedererteilung daraufhin zu befristen, die Genehmigung der Linie 47 ist entsprechend zu befristen.

5.6.3.4 Linienbündel Achse (München – Haag – Mühldorf)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 57 (7458) RBO: Haag – Ampfing – Mühldorf
- 72 (9410) RVO: Gars – Haag – München
- 30 Brodschelm: Aschau – Waldkraiburg – Mühldorf
- 31 Brodschelm: Waldkraiburg – Aschau – Haag

Im Bündel Achse (München – Haag – Mühldorf) werden in der Spitzenzeit ca. 12 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Das Bündel ist vergleichsweise groß. Dies ergibt sich aus der planerischen Notwendigkeit im Rahmen der Entwicklungsachse Mühldorf - Waldkraiburg – Haag - Mün-

chen eine durchgehende Expressbusbindung sicherzustellen. Es bedient zudem die weiträumigen Verbindungen zwischen den Zentren Haag, Ampfing, Waldkraiburg und Mühldorf.

Harmonisierungszeitpunkt ist 01.10.2027. Dies wird erreicht durch eine geänderte Vorabbekanntmachung zur Linie 57, dann endend zeitgleich mit der Linie 72 (auslaufend 2027). Um die Verkehrsleistung des Bündels zu komplettieren, empfiehlt sich die Linien 30 (auslaufend 2026), 31 (auslaufend 2026) entsprechend bis zum Bündelungszeitpunkt bei Wiedererteilung zu befristen.

5.6.3.5 Linienbündel Mitte (Ampfing – Kraiburg)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 50 (7510) RBO: Ampfing – Heldenstein – Aschau – Gars
- 59 Brodschelm: Ampfing – Waldkraiburg – Kraiburg
- 55 RBO/EVO/Brodschelm: Haag – Gars – Ampfing – (Altötting)

Im Bündel Ampfing-Kraiburg werden in der Spitzenzeit ca. 8 Busse eingesetzt.

Harmonisierungszeitpunkt ist 29.09.2027. Um dieses Harmonisierungsdatum erreichen zu können, ist die Wiedererteilung der vorab auslaufenden Genehmigung auf der Linie 50 (2023) darauf abzustimmen durch eine entsprechend verkürzte Laufzeit bei ihrer Wiedererteilung und die Linie 55 bei Auslaufen ihrer Konzession (2028) nachzubündeln.

5.6.3.6 Linienbündel Südwest (Schwindegg – Haag – Gars)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 54 (7518) RVO: Schwindegg – Reichertsheim – Gars
- 71 (9406) RVO: Schwindegg – Obertaufkirchen – Haag
- 85 Pers: Steinhöring – Rechtmehring – Haag – Gars
- 76 (9417) RVO/VIM: Schulverkehr Rechtmehring

Im Bündel Schwindegg – Haag – Gars werden in der Spitzenzeit ca. 6 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Das Linienbündel deckt v.a. die Querbeziehungen zum Bündel Achse (München – Haag – Mühldorf) her und sichert die Feinerschließung zu den weiterführenden Schulen in Haag und Gars, sowie stellt in Schwindegg die erforderlichen Anschlüsse zur Bahn von/nach München her.

Harmonisierungszeitpunkt ist 24.09.2025 und damit das Auslaufdatum der Linie 71. Um diesen Harmonisierungszeitpunkt erreichen zu können, ist die Wiedererteilung der vorab auslaufenden Konzession auf der Linie 54 (7518) darauf abzustimmen durch eine entsprechend verkürzte Laufzeit bei ihrer Wiedererteilung und die Linien 85 und 76 sind bei Auslaufen ihrer Konzession (2028) nachzubündeln.

5.6.3.7 Linienbündel West (Isen)

Das Linienbündel umfasst folgende Linien

- 82 Kalb: Dorfen – St. Wolfgang – Haag – Gars
- 83 Kalb: Dorfen – Isen – Haag – Gars

Im Bündel West werden in der Spitzenzeit ca. 3 Busse eingesetzt.

Begründung der Linienbündelung: Dieses Linienbündel dient v.a. dem Schülerverkehr ganz im Süden des Landkreises in der Achse Haag – Gars sowie der Anbindung nach Dorfen.

Harmonisierungszeitpunkt ist 31.08.2023, an dem alle Liniengenehmigungen dieses Bündels auslaufen.

5.6.3.8 Stadtverkehr Mühldorf

Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr ist der Stadt Mühldorf übertragen. Eine Linienbündelung der Stadtbuslinien 1,2,3 und 4 entfällt daher allein mangels Zuständigkeit des Aufgabenträgers.

5.6.3.9 Stadtverkehr Waldkraiburg

Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr ist der Stadt Waldkraiburg übertragen. Eine Linienbündelung der Stadtbuslinie 32 entfällt daher allein mangels Zuständigkeit des Aufgabenträgers.

Genehmigungen im ÖPNV Landkreis Mühldorf

(Stand: 01.04.2019)

Genehmigungslaufzeit bis...

- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028
- 2029
- k.A.

Bahnlinie

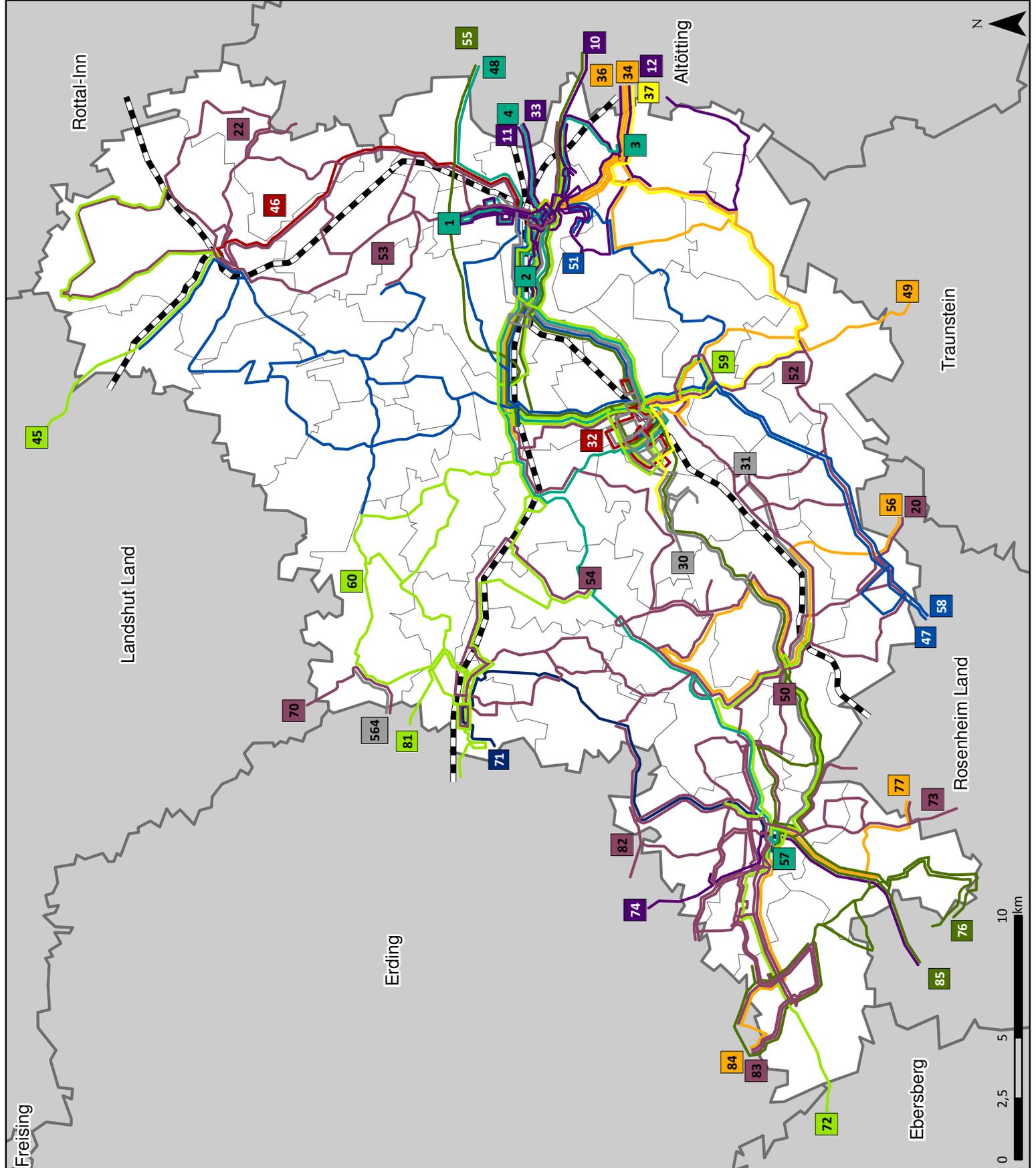
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 75

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV; Landratsamt Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Genehmigungsinhaber im ÖPNV Landkreis Mühldorf

(Stand: 2019)

Genehmigungsinhaber

- Brodschelm
- RBO
- EVO
- Gmeindl
- Kalb
- Niederhuber
- Perseus
- RBO/Brodschelm/EVO/LRA
- RVO
- RVO/MVV
- RVO/VIM
- Stadtbus Waldkraiburg
- k.A.

Bahnlinie

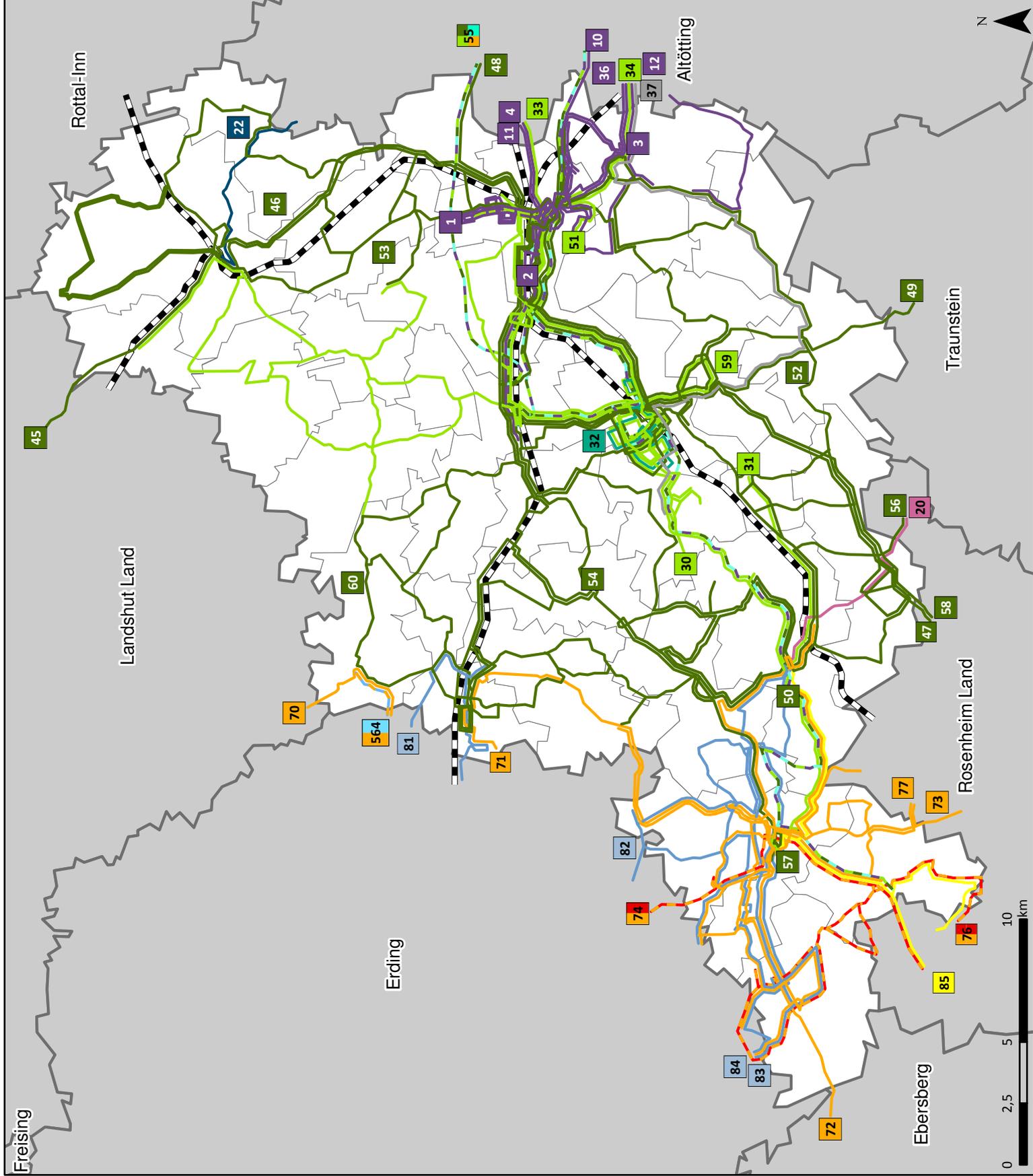
Gemeindegrenze

Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 76

Quelle: Fahrpläne des ÖPNV; Landratsamt
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Linienbündelung im ÖPNV Landkreis Mühldorf

Linienbündel

- Nord
- Nordost
- Südost
- Hauptachse
- Ampfing-Kraiburg
- Schwindegg-Haag-Gars
- West

Bündel:
Linie (Ablauf Linienlaufzeit)

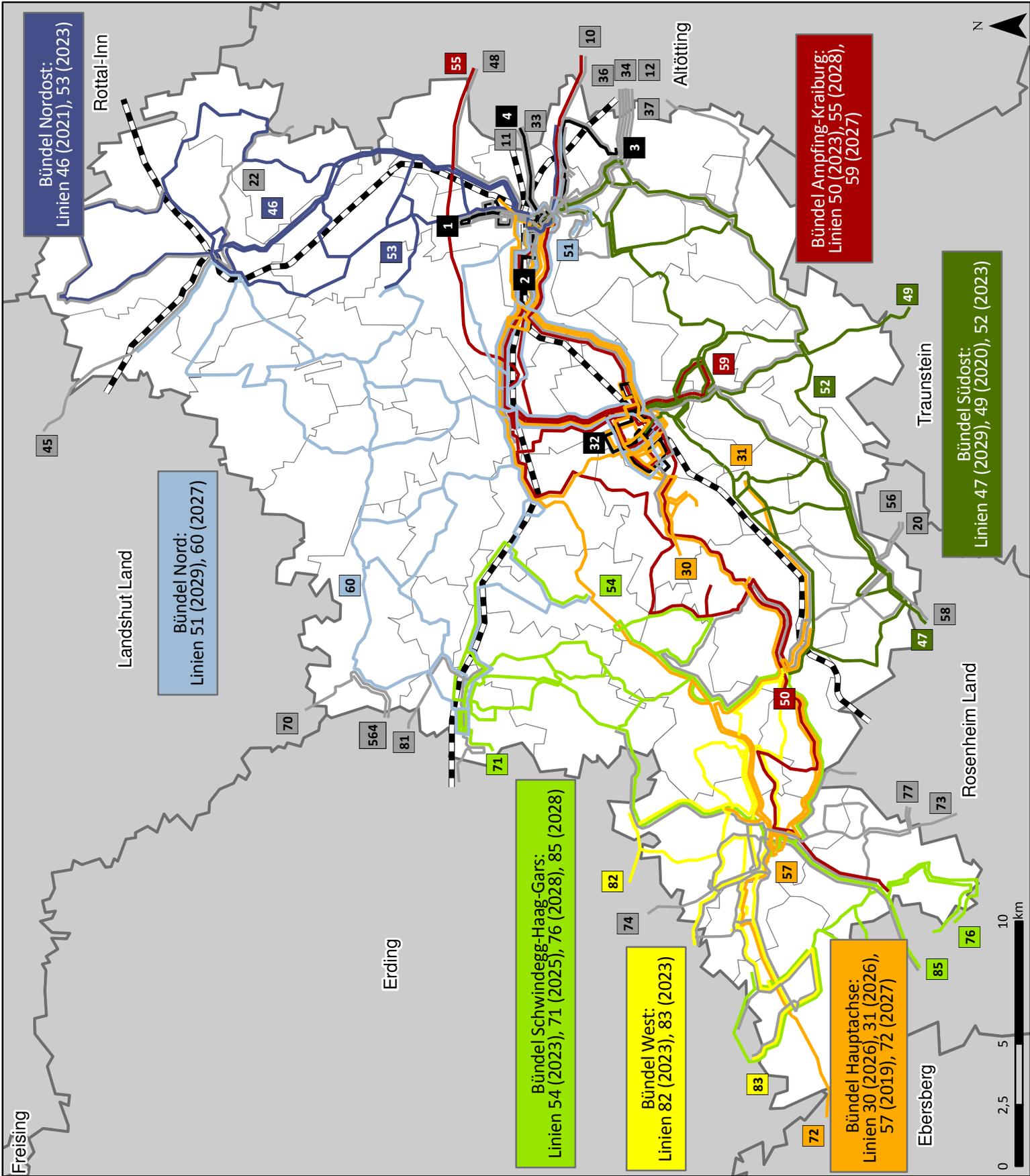
- Stadtbus Mühldorf
- Stadtbus Waldkraiburg
- kein Linienbündel

- Bahnlinie
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 77

Quelle: NahverkehrsBeratung Südwest;
Fahrpläne des ÖPNV; Landratsamt
Mühldorf a. Inn

Nahverkehrsplan
Landkreis Mühldorf a. Inn



Bündel Nordost:
Linien 46 (2021), 53 (2023)

Bündel Nord:
Linien 51 (2029), 60 (2027)

Bündel Ampfing-Kraiburg:
Linien 50 (2023), 55 (2028),
59 (2027)

Bündel Südost:
Linien 47 (2029), 49 (2020), 52 (2023)

Bündel Schwindegg-Haag-Gars:
Linien 54 (2023), 71 (2025), 76 (2028), 85 (2028)

Bündel West:
Linien 82 (2023), 83 (2023)

Bündel Hauptachse:
Linien 30 (2026), 31 (2026),
57 (2019), 72 (2027)

5.7 Tarif

Wie bereits in Kapitel 2.2.6 beschrieben, besteht seit 2001 im Landkreis Mühldorf a. Inn die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Mühldorf (VLMÜ), der acht Verkehrsunternehmen angehören. Auf allen Linien der beteiligten Verkehrsunternehmen der VLMÜ gilt ein Einheitstarif auf Basis eines Wabenplanes für das Gebiet der VLMÜ. Eine weitere Einbindung aller verbleibenden Verkehrsunternehmen und Linien im Landkreis Mühldorf a. Inn in die VLMÜ ist anzustreben.

Separat ist darüber hinaus zu prüfen, inwieweit eine Integration in den MVV-Tarif, auch in Abhängigkeit der Kosten, weiterverfolgt werden soll.

5.8 Begleitmaßnahmen zur Qualitätssteigerung

Neben den konkreten Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebotes im ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn werden weitere begleitende Maßnahmen aufgenommen, die nachfolgend genauer erläutert werden. Dies betrifft häufig Maßnahmen, die nicht zwingend erforderlich sind, die jedoch helfen, den ÖPNV qualitativ zu stärken (z.B. Multi- und Intermodalität).

Die Erfüllung der Begleitmaßnahmen liegt nicht immer im Bereich der ÖPNV-Aufgabenträger, sondern kann auch Dritte betreffen.

5.8.1 Infrastrukturmaßnahmen

Infrastrukturelle Anforderungen des ÖPNV sind generell weiterzuentwickeln, um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu gewährleisten. Hierzu zählt z.B. der Ausbau zentraler Omnibusbahnhöfe oder die Beschleunigung des ÖV.

5.8.2 Multi- und Intermodalität

Neben einer hohen Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots und einer guten Erreichbarkeit der Ziele spielt auch eine hohe Flexibilität eine wichtige Rolle in der Verkehrsmittelwahl. Daher sind multi- und intermodale Angebote im ÖPNV zu fördern und auszubauen.

Während Multimodalität die Nutzung diverser Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege meint, bedeutet Intermodalität die Verkettung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität sind an wichtigen und überörtlich bedeutsamen Haltestellen sowie an Haltestellen mit großen Einzugsbereichen Fahrradständer einzurichten und sogenannte B+R-Stationen auszubauen.

Auch die Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und allgemeinen ÖPNV einerseits und dem MIV andererseits sind durch die Schaffung neuer bzw. durch die Optimierung bestehender P+R-Anlagen zu verbessern. So kann die Erreichbarkeit wichtiger Haltestellen verbessert und Einzugsbereiche von Haltestellen können erweitert werden. Dies gilt insbesondere bei Ortsteilen, die Defizite in der räumlichen Erschließung aufweisen, die, beispielsweise aufgrund der topographischen Verhältnisse, jedoch nicht behoben werden können.

Wetterschutz und der Schutz vor Diebstählen sind dabei wesentliche Aspekte, die für die Nutzer dieser Anlagen von großer Bedeutung sind.

5.8.3 Verbesserung der Schnittstellen

Die Optimierung der Situation an Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, z.B. zwischen Bus und Bahn ist ein wesentlicher Aspekt bei der Schaffung eines attraktiven Angebots im ÖPNV, das zum Ziel hat, mehr Fahrgäste vom MIV (motorisierter Individualverkehr) zum ÖPNV zu bringen.

Daher soll im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten eine verbesserte Abstimmung zwischen ÖPNV und SPNV mit einer Optimierung der Umsteigezeiten angestrebt werden. Dies gilt insbesondere an Bahnhöfen oder Haltepunkten mit vielen Umsteigebeziehungen (Karte 78).

5.8.4 Immissionsarme Mobilität im ÖPNV

Mittel- bis langfristig ist ein dauerhafter Ausbau der Elektromobilität oder anderer, alternativer Antriebsformen (z.B. Wasserstoff) im ÖPNV zwingend notwendig und die immissionsarme Mobilität sollte grundsätzlich gefördert werden, soweit dies wirtschaftlich vertretbar und von der Betriebssicherheit her umsetzbar ist.

5.8.5 Marketing und Information

Ein wichtiger Bestandteil für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots ist die Fahrgastinformation. Diese sollte für alle Fahrgäste leicht zugänglich und verständlich sein.

Bezogen auf den Vertrieb ist das bestehende Netz mit Vorverkaufsstellen zu sichern und ggf. sinnvoll auszuweiten. Zudem ist zur generellen Erleichterung der ÖPNV-Nutzung für Fahrgäste und für die Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten der Barverkauf zu reduzieren. In diesem Rahmen ist auch der Online-Vertrieb (PC-, Handyticket) einzuführen bzw. auszuweiten.

Eine Verbesserung der Fahrgastinformation soll auf Grundlage folgender Maßnahmen erfolgen:

- Das Fahrplanbuch sowie das Informationsangebot im Internet sollte weitergeführt und im Sinne der Barrierefreiheit weiterentwickelt werden (Kennzeichnung barrierefreier Haltestellen im Fahrplan, Vorlesefunktion, etc.)
- Anbringen von Übersichtsplänen an Haltestellen, Aktualisierung und Vervollständigung der Fahrplanaushänge, Umgebungspläne für zentrale Haltestellen in zentralen Orten
- Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) insbesondere an zentralen oder aufkommensstarken Haltestellen mit Integration von Echtzeitdaten

- Verbesserung und Vereinheitlichung der Fahrgastinformation in und an den Fahrzeugen (z.B. Fahrzielanzeige, Linienplan etc.)

Damit Angebotsverbesserungen und -ausweitungen bei bestehenden oder potentiellen Fahrgästen auch bekannt werden, sind bei Angebotsverbesserungen begleitende Marketingmaßnahmen zu ergreifen.

5.8.6 Schienenanbindungen

Auch wenn der SPNV nicht im Handlungsbereich der allgemeinen ÖPNV-Aufgabenträger liegt, wird die Stärkung der Schienenverkehre dennoch als sinnvolle und notwendige Maßnahme angesehen, um auch künftig einen attraktiven Nahverkehr gewährleisten zu können. Zubringerlinien im ÖPNV sind auf wichtigen Umsteigebeziehungen bestmöglich mit dem SPNV abzustimmen.

6 Beteiligungsverfahren

Um eine hohe Transparenz bei der gesamten Projektbearbeitung zu gewährleisten und Betroffene frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden, wurde im gesamten Projektablauf ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchgeführt.

6.1 Beteiligungsverfahren im Rahmen von Modul 1 (Bestandsaufnahme)

6.1.1 Informationsveranstaltungen für Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen

Bereits vor Bearbeitung des ersten Moduls war es das Ziel, in einer ersten Kommunikationsrunde betroffene Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen über den anstehenden Planungsprozess und die damit verbundene Befragungsrunde zu informieren und allgemeine Anregungen und Wünsche aufzunehmen.

Diese erste Informationsrunde fand in Form von vier Auftaktveranstaltungen im Landkreis Mühldorf a. Inn statt, eingeladen wurden hierzu Vertreter der Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen:

- 17.03.2015: Mühldorf a. Inn (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 19.03.2015: Reichertsheim (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 23.03.2015: Waldkraiburg (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 29.04.2015: Mühldorf a. Inn (Verkehrsunternehmen)



Abbildung 19 Informationsveranstaltungen in Waldkraiburg und Reichertsheim

Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der vier benannten Termine findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 21. Neben den in den Protokollen aufgenommenen Anmerkungen wurden keine weiteren Rückmeldungen geäußert.

Nach Abschluss der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse fanden weitere Informationstermine zu den Ergebnissen der bisherigen Projektbearbeitung statt. Neben einer Darstellung der Ergebnisse sollte mit diesen Terminen den Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträgern und Verkehrsunternehmen erneut die Möglichkeit gegeben werden, sich in die Projektbearbeitung einzubringen und Anmerkungen zu äußern. Die vier Informationsveranstaltungen, zu denen alle Vertreter der Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen im Landkreis Mühldorf a. Inn eingeladen wurden, fanden im April 2016 statt:

- 19.04.2016: Mühldorf a. Inn (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 19.04.2016: Mühldorf a. Inn (Verkehrsunternehmen)
- 26.04.2016: Reichertsheim (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 28.04.2016: Waldkraiburg (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)

Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der vier benannten Termine im Jahr 2016 findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 22. Die in der Veranstaltung vorgestellte Präsentation ging allen Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträgern und Verkehrsunternehmen im Landkreis auch nochmals per Mail zu.

Neben den in den Protokollen aufgenommenen Anmerkungen gingen im Nachgang zu den Veranstaltungen durch die Beteiligten noch zwei Rückmeldungen von Herrn Retzer (Kreisrat) sowie Herrn Herr Bürgermeister Kirchmaier von der Verwaltungsgemeinschaft Maitenbeth ein. Diese sind in Anlage 23 aufgenommen.

6.1.2 Befragungen der Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen

Im Anschluss an die jeweiligen Informationsveranstaltungen im März/April 2015 wurden dann die bereits benannten Fragebögen an die Gemeinden, Schulen, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen versandt. Diese dienten zum einen der Bestandsaufnahme zur Projektbearbeitung, zum anderen wurde damit auch allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, Wünsche und Anregungen zum Thema ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn zu äußern.

Die Fragebögen sowie eine Teilnahmeübersicht finden sich, wie bereits in Kapitel 2 benannt, in Anlage 1 bis Anlage 5.

Die inhaltliche Auswertung der Rückmeldungen erfolgte weitestgehend bereits im Rahmen der Bestandsaufnahme in Kapitel 2. Über diese spezifischen Fragestellungen hinaus wurden jedoch auch allgemeine Wünsche und Anregungen geäußert, die nachfolgend dargestellt werden sollen.

6.1.2.1 Anregungen der Verkehrsunternehmen

Bezogen auf die Pünktlichkeit des ÖPNV werden insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen in Form von Vorfahrtsänderungen oder gesonderten Busspuren von den Verkehrsunternehmen benannt. Auch der Bau eines Busbahnhofs zur Abwicklung des ÖPNV in Mühldorf a. Inn wird von mehreren Unternehmen angesprochen (Tabelle 42).

	Probleme und Anregungen in Bezug auf	
	Pünktlichkeit	Lage und Gestaltung der Haltestellen
H. & A. Seisenberger GmbH & Co. KG	-	-
Schulbus Johann Meier GmbH	-	-
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Außenstelle Landshut	-	-
Perseus Reisen GmbH	- Vorfahrtsänderungen sollten durchgeführt werden - Ampelschaltungen sollten geändert werden - Bau eines Busbahnhofs in Mühldorf	Barrierefreiheit ist herzustellen
Brodtschelm Verkehrsbetrieb GmbH	- Vorrang der Busse bei der Ampelschaltung - Busspuren - Bau eines Busbahnhofs in Mühldorf	es gibt keine barrierefreie Haltestelle im Landkreis
Hofstetter Reisen GmbH / Stadtwerke Waldkraiburg	-	-
Omnibusreisen Josef Kalb	-	es gibt keine barrierefreie Haltestelle im Landkreis
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Außenstelle Mühldorf	- Bau eines Busbahnhofs in Mühldorf - Vorfahrtsänderungen - Ampelschaltung	Barrierefreiheit ist herzustellen
Verkehrsbetrieb Isenquelle Maitenbeth OHG	-	- Erreichbarkeit der Haltestelle in Haag ist nur erschwert möglich; generell sollten in Haag alle Haltestellen überprüft werden (Benotung der Haltestellen: Bräuhausplatz Nord = 5, Bräuhausplatz Süd = 3, Postamt Nord = 4, Postamt Süd = 4) - Fahrgäste in Maitenbeth, Abzw. B12 und Sinkenbach müssen die B12 queren
Busreisen Gmeindl	-	-
Hinmüller Reisen	-	-
Omnibusbetrieb Gerhard Buschek	-	-
Elite Reisen Vorderobermeier GmbH	- Bau eines Busbahnhofs in Mühldorf - Vorrang der Busse bei der Ampelschaltung	- Wartehäuschen sind zu nahe am Fahrbahnrand - Die Außenspiegel der Busse kollidieren - Bahnhof ist nicht barrierefrei ausgebaut
RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH	-	es gibt keine barrierefreie Haltestelle im Landkreis
Mückenhausen GmbH	-	-

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 42 Übersicht zu Problemen und Anregungen der Verkehrsunternehmen bzgl. Pünktlichkeit und Haltestellen

Was die Lage und Gestaltung von Haltestellen im Landkreis betrifft, wird insbesondere auf die fehlende Barrierefreiheit an allen Haltestellen im Landkreis Bezug genommen. Als weiteres Problem wird die Erreichbarkeit einiger Haltestellen benannt.

Darüber hinaus gehende Anregungen und Wünsche der Verkehrsunternehmer sind in Tabelle 43 zusammengefasst.

	Anregungen/Wünsche
H. & A. Seisenberger GmbH & Co. KG	-
Schulbus Johann Meier GmbH	-
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Außenstelle Landshut	-
Perseus Reisen GmbH	Der Bau eines Busbahnhofes sollte in Betracht gezogen werden, dieser könnte auch von Fernbuslinien genutzt werden (z.B. Linie 36 von MeinFernbus auf der Strecke München-Wien)
Brodtschelm Verkehrsbetrieb GmbH	- mehr Fahrgäste (Parkraumbewirtschaftung) - mehr Werbung für den ÖPNV - RBL mit Echtzeitauskunft an den Haltestellen - Alternative Bedienformen als Ergänzung für Schwachlastzeiten - Expresslinien
Hofstetter Reisen GmbH / Stadtwerke Waldkraiburg	-
Omnibusreisen Josef Kalb	- mehr Werbung für den ÖPNV - Attraktivität der Busse steigern durch weiter entfernt gelegene PKW-Parkplätze an den Bahnhöfen
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Außenstelle Mühldorf	- Alternative Bedienformen als Ergänzung und Stärkung des vorhandenen Angebotes - Freizeit- und Versorgungsverkehr als eigenständiges System unabhängig von bestehenden Konzessionen
Verkehrsbetrieb Isenquelle Maitenbeth OHG	- Anbindung der Gemeinden Rechtmehring, Kirchdorf und Maitenbeth (südlich B12) an die Linie 9410 mit Ruf- oder Bedarfsbussystem - Spätverbindung aus München - Anbindung von z.B. Haag und Maitenbeth an den ÖPNV Richtung München auch an Sonn-/Feiertagen - Anbindung des Zentrums von Gars an den Bahnhof mittels eines Rufbusses oder AST
Busreisen Gmeindl	-
Hinmüller Reisen	-
Omnibusbetrieb Gerhard Buschek	-
Elite Reisen Vorderobermeier GmbH	-
RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH	- Prüfung von Expresslinien für Berufsverkehr - Prüfung alternativer Bedienformen
Mückenhausen GmbH	-

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen

Tabelle 43 Anregungen und Wünsche der Verkehrsunternehmen

Über die Verkehrsunternehmen im ÖPNV hinaus wurde auch die Südostbayernbahn (SOB) in die Öffentlichkeitsbeteiligung mit einbezogen. Nachfolgende Anmerkungen wurden in diesem Rahmen geäußert.

- Wunsch nach einer jährlichen Abstimmungsrunde: es gibt keine Planungsrunden; Unterlagen werden zwar zwischen den Beteiligten ausgetauscht, aber es erfolgt keine richtige Abstimmung

- Abstimmung Bus/Bahn: Anschlüsse zwischen Zug und Bus sind nicht immer optimal aufeinander abgestimmt; es gibt keine technischen Lösungen für die Anschlusssicherung; es gibt keine Analyse, ob Parallelfahrten zwischen Zug und Bus bestehen
- E-Car-Sharing: Die Südostbayernbahn beschäftigt sich intensiv mit Angeboten im Bereich E-Car-Sharing → evtl. könnte eine koordinierende Stelle für diesen Bereich geschaffen werden

6.1.2.2 Anregungen der Gemeinden

Nachfolgend werden die Mängel und Anmerkungen aufgeführt, die durch die Gemeinden im Rahmen der Befragung geäußert wurden. Dies betrifft Mängel in der Infrastruktur oder für mobilitätseingeschränkte Personen (Tabelle 44), Anmerkungen zu Qualitätsmängeln in der Betriebsdurchführung (Tabelle 45), Angaben zu Schwachstellen im Netz (Tabelle 46) sowie die Nennung von Angebotslücken (Tabelle 47).

	Mängel in der Infrastruktur/für mobilitätseingeschränkte Personen
Ampfing	Haltestelle Mühldorfer Straße: kein Wartehäuschen; privatlich geregelter Wartebereich durch Gemeinde; mobilitätseingeschränkte Personen müssen von Fahrbahn in Bus einsteigen
Egglkofen	Der Gehweg an der Landshuter Straße (bei der Kirche) ist sehr schmal --> für Personen mit Rollator/Kinderwagen zu eng --> ggf. Ampel/Zebrastreifen
Erharting	Der Bus bedient zu selten den Gemeindekern
Gars a. Inn	Für ältere Mitbürger ist der Transport von vollen Einkaufstaschen/-wagen schwierig
Haag i. OB	- Busse sind zum Teil nicht rollstuhlgeeignet; - Eine Bushaltestelle in der Nähe der Klinik wäre wünschenswert
Jettenbach	Engstelle in der Ortsmitte
Kirchdorf	mobilitätseingeschränkte Personen können Busse nicht benutzen, da diese nicht behindertengerecht sind
Obertaufkirchen	in Oberornau fehlt eine Haltestelle auf der Linie 7518
Reichertsheim	- mobilitätseingeschränkte Personen können Busse nicht benutzen, da keine behindertengerechte Zugänge vorhanden sind - Die Unterführung unter der B12 ist mit der anschließenden Treppe mit Kinderwagen und für eingeschränkte Menschen nicht benutzbar - In Ramsau gilt das gleiche für Haltestelle an B12
Schwindegg	Engstelle: - Haltestelle Bahnhof ASchwindegg - beim Abbiegen Ecke Mühldorfer Str./ Rimbachstr.
Unterreit	fehlende Barrierefreiheit

Quelle: Befragung der Gemeinden

Tabelle 44 Anmerkungen der Gemeinden zu Mängeln in der Infrastruktur

	Qualitätsmängel in der Betriebsdurchführung
Haag i. OB	für ältere Menschen sehr schwer lesbare Fahrpläne (Schriftgrößen)

Quelle: Befragung der Gemeinden

Tabelle 45 Anmerkungen der Gemeinden zu Qualitätsmängeln in der Betriebsdurchführung

Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

	Schwachstellen im Netz
Aschau a. Inn	Busverbindung zum Bahnhof Ampfing, da viele Aschauer weiter nach München müssen
Erharting	- Der Bus von Töging sollte öfters bis zum alten Schulgebäude in Erharting fahren - Schüler des Gymnasiums Mühldorf können nur in Schoßbach zusteigen --> Weg zur Haltestelle ist relativ weit
Gars a. Inn	Takt
Haag i. OB	sehr mangelhafte Anbindung an Mühldorf und nach Waldkraiburg
Kirchdorf	Linien sind nicht aufeinander abgestimmt
Maitenbeth	Direktverbindung nach Wasserburg und Mühldorf
Mühldorf a. Inn	Anschluss des Industrieparks an ÖPNV
Neumarkt-Sankt Veit	ggf. bessere Anbindung der Ortsteile an das Stadtzentrum
Oberbergkirchen	bessere Verbindung zu den Orten Ampfing, Buchbach, Neumarkt-St. Veit erforderlich, um Arzttermine wahrnehmen zu können oder andere Einkaufsmöglichkeiten zu haben
Reichtmehring	- fehlende Verbindung zu Bahnhöfen Soyen, Reitmehring, Ebersberg - Anbindung an Linie 72 nach München - Anbindung nach Mühldorf und Waldkraiburg - Wasserburg ist nicht erreichbar - Nachbarlandkreise mehr einbeziehen
Reichertsheim	Linien sind nicht aufeinander abgestimmt
Schwindegg	- fehlende Anbindung von Walkersaich (Haltestelle innerorts) - fehlende Verbindung Walkersaich/Angering zum Bahnhof Schwindegg
Unterreit	- fehlende Verbindung nach Waldkraiburg - fehlende Realschulbushaltestelle in Unterbierwang
Waldkraiburg	vgl. Nahverkehrsplan Waldkraiburg
Zangberg	fehlende Verbindung zur Gemeinde Ampfing (ärztliche Versorgung, Einkauf, Bahnhof) --> aktuell sind nur wenige Fahrten vorhanden (v.a. im Schülerverkehr; morgens zu früh)

Quelle: Befragung der Gemeinden

Tabelle 46 Anmerkungen der Gemeinden zu Schwachstellen im Netz

Angebotslücken im Fahrplan	
Ampfing	Stefanskirchen/Salmanskirchen: Lücken auf der Linie 60, v.a. in den Ferien (nur einmal morgens und abends), keine Fahrten am Wochenende
Buchbach	tagsüber sind keine nennenswerten Verbindungen vorhanden
Gars a. Inn	Beförderung nur an Schultagen und zu schulisch erforderlichen Zeiten gegeben
Haag i. OB	- Anbindung an die Kreisklinik Haag (im 2 Stunden-Takt nach Mühldorf und Waldkraiburg) für ältere Menschen --> das Konzept der Kreiskliniken sieht eine vermehrte Anbindung an Haag vor und Angehörige mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit sind auf eine gute öffentliche Anbindung angewiesen; - Es besteht eine zeitliche Angebotslücke nach Dorfen/Schwindegg zur Bahn-Anbindung nach München/Mühldorf
Kirchdorf	- teilweise gibt es nur eine Fahrt pro Tag und Richtung, am Wochenende gibt es gar keine Fahrten - kein überregionaler Verkehr
Kraiburg a. Inn	In den Ferien besteht keine Möglichkeit, mit dem Bus nach Mühldorf zu fahren
Lohkirchen	- Verbindung Richtung Ampfing ist zeitlich sehr ungünstig - fehlende morgendliche Verbindung Richtung Neumarkt-St. Veit
Maitenbeth	Linie 9410 hat sehr schlechte Verbindungen am Wochenende
Oberbergkirchen	Busse fahren morgens sehr früh (ca. 7:00 Uhr) --> das ist oftmals zu früh für Arzttermine u.ä.
Oberneukirchen	es gibt keine Verbindungen am späten Vormittag und am späten Nachmittag in Richtung Waldkraiburg und Mühldorf
Polling	Nachmittagsangebote für alle Schularten
Rechtmehring	Anbindung zwischen 6:00 und 8:00 Uhr Richtung München, Soyen, Reitmehring, Ebersberg (zurück ab 16:00 Uhr)
Reichertshaim	- teilweise gibt es nur eine Fahrt pro Tag und Richtung, am Wochenende gibt es gar keine Fahrten - kein überregionaler Verkehr
Schönberg	schlechte Verbindung nach Neumarkt-St. Veit bzw. Richtung Ampfing, v.a. hinsichtlich Anzahl der Fahrten und des Zeitpunktes --> wichtig wg. Arztbesuchen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahn
Taufkirchen	eingeschränktes Angebot in den Ferien
Waldkraiburg	vgl. Nahverkehrsplan Waldkraiburg

Quelle: Befragung der Gemeinden

Tabelle 47 Anmerkungen der Gemeinden zu Angebotslücken im Fahrplan

Weitere Anregungen und Wünsche der Gemeinden, die über diese Kritikpunkte hinausgehen, sind in Tabelle 48 zusammengefasst.

Nahverkehrsplan Landkreis Mühldorf a. Inn

	Anregungen/Wünsche
Ampfing	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Anbindung und Zuverlässigkeit (--> Anschlussicherung) v.a. in den Ferien; - teilweise Unwissenheit der Fahrer (bzgl. Fahrkarten-Tarife, Monatskarte usw.); - alle Fahrpläne/Folien sind vergilbt und verschmutzt
Aschau a. Inn	es gibt nur zwei Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz (Schüler aus Waldkraiburg können einmal früh und nachmittags den Linienbus der Linie 30 benutzen), der Rest der Schüler kommt per Bahn nach Ampfing und wird dort von Fahrdienst abgeholt bzw. wieder hin gebracht (Fußweg wegen körperlicher Einschränkungen oft nicht möglich) --> durch Nichtanbindung an ÖPNV entstehen erhebliche Fahrtenanzahlen und Kosten --> Wunsch nach Anbindung
Eggkofen	Die Züge zwischen Neumarkt-St. Veit und Vilsbiburg sollten öfter in Eggkofen halten
Erharting	Eine Haltestelle in Erharting (z.B. ehem. Schulgebäude) wäre für Schüler des Gymnasiums sowie auch für ältere Bürger sehr sinnvoll
Haag i. OB	<ul style="list-style-type: none"> - es fehlen verstärkt Fahrten nach München (Kultur, Freizeit) und für Schüler/Pendler - zusätzl. Haltestelle im Bereich des Einkaufsparks könnte auch zu Herbstfestzeiten für eine bessere Anfahrt und Reduzierung der zunehmenden Verkehrsbelastung sorgen - Die Tarifeinheit im Vergleich des MVV Gebietes zum ÖPNV im LK Mühldorf wäre wünschenswert - Ein landkreisweiter ÖPNV-Plan mit Liniennetz wäre eine Erleichterung (Internet, App, auf Gemeinde-Homepage) - Größere Schriftgröße der Fahrpläne - Zentrale Bushaltestelle im Zentrum von Haag am Bräuhausplatz mit Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen wäre, v.a. im Hinblick auf die Nähe zur Kreisklinik mehr als wünschenswert - Die private Linie 83 von Omnibus Kalb Dorfen-Isen-Gars wäre ausbaufähig und über RVO/RBO abzuwickeln, um Fahrten nach Dorfen anzubieten (Bahn in Richtung München und Mühldorf) - Ein evtl. Ausbau der RVO-Linie 9409 Dorfen-Haag-Wasserburg würde einer Vernetzung des ÖPNV in Richtung Rosenheim entgegenkommen - Bestehender Beschluss des Gemeinderats, dass eine Erweiterung des MVV-Bereiches bis Haag als sinnvoll erachtet wird und geprüft werden soll (auch in der Gemeinde Maitenbeth gibt es bereits eine Initiative, im LK Rosenheim soll der MVV-Bereich bis Wasserburg erweitert werden) --> wesentliche Vorteile für Pendler
Kirchdorf	<ul style="list-style-type: none"> - deutlich mehr Fahrten pro Tag, Fahrten am Wochenende - Linien aufeinander abstimmen - behindertengerechte Busse - verträgliche Preise ähnlich dem MVV-System
Kraiburg a. Inn	gute Anbindung nach Waldkraiburg
Oberneukirchen	Verbindungen am späten Vormittag und am späten Nachmittag in Richtung Waldkraiburg und Mühldorf
Obertaufkirchen	<ul style="list-style-type: none"> - Stündliche Verbindung zum Bahnhof Schwindegg - regelmäßige Fahrten tagsüber in den Ferien für ältere Mitbürger - Einrichtung einer Haltestelle in Oberornau für die Schüler in Richtung Gars - regelmäßige Verbindungen für die Schüler zu den Hauptschulen Gars und Ampfing - regelmäßiger Busverkehr zwischen Oberornau und Haag (Einkauf, Erledigungen) - regelmäßiger und ganztägiger Busverkehr nach Schwindegg --> Einkaufsmöglichkeiten, Anbindung Pendler an Bahn - bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn in Schwindegg - bei Bedarf sollten Verstärkerbusse eingerichtet werden
Polling	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des südlichen Pollinger Gemeindegebietes an den ÖPNV - Bedarf an geeigneten Schulbusverbindungen nach Mühldorf, Waldkraiburg, Tüßling und Altötting zu Mittel-, Realschulen und Gymnasien - ständig zunehmender Nachmittagsunterricht erfordert zunehmend mehr Busverbindungen am Nachmittag
Rechtmehring	<ul style="list-style-type: none"> - An Sonn-, Feiertagen und zu Ferienzeiten gibt es keinen bzw. nur einen eingeschränkten Nahverkehr - ein ÖPNV-Konzept sollte mit einer MVV-Bereichserweiterung verknüpft werden - Probleme bei der Anbindung an die Bahnhöfe Reithmehring, Soyen, Ebersberg - Anbindung an München über Verlängerung der 9410 bis Rechtmehring
Reichertshaim	<ul style="list-style-type: none"> - deutlich mehr Fahrten pro Tag, Fahrten am Wochenende - Linien aufeinander abstimmen - behindertengerechte Busse - verträgliche Preise ähnlich dem MVV-System - mehr Verbindungen nach München
Unterreit	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung nach Waldkraiburg - Realschulbus soll Unterbierwang anfahren (die Kinder können derzeit nur in Ullading einsteigen und dort steht das Wartehäuschen auf der gegenüberliegenden Seite --> Querung der Staatsstraße)

Quelle: Befragung der Gemeinden

Tabelle 48 Anregungen und Wünsche der Gemeinden

6.1.2.3 Anregungen der Schulen

Die Anregungen der Schulen sind nachfolgend in Tabelle 49 zusammengefasst. Neben den Grund-, Mittel-, Realschulen und Gymnasien wurden hierbei auch Rückmeldungen der Berufsschulen sowie Förder- und Privatschulen berücksichtigt.

Schule	Anregungen/Wünsche
Grund- und Mittelschule Buchbach	Bessere Anbindung von den Schülerwohnorten aus zum Bahnhof Schwindegg (Praktika, Berufsschule, etc.)
Gymnasium Gars a. Inn	Alle Linien sollten am Freitagnachmittag bedient werden; Einsatz von Bussen in der letzten Ferienwoche der Sommerferien für Schüler, die an Ferienkursen teilnehmen
Gymnasium Mühldorf a. Inn	Es wär schön, wenn es am Landratsamt einen Ansprechpartner zum Thema Schulbeförderung gäbe, der die nötigen Kapazitäten hat, um vor Ort die Probleme zu dem Thema mit den betroffenen Schülern klären zu können
Gymnasium Waldkraiburg	Zusätzliche Transfermöglichkeit zwischen 14:35-14:45 Uhr
Mittelschule Ampfing	Im Rahmen des Schulverbundes der Mittelschule Ampfing und Mittelschule Buchbach ist der M-Zug und auch ein Großteil des Ganztagsangebots an der Mittelschule Ampfing angesiedelt -> eine regelmäßige Verbindung nach Ampfing mit engem Takt ist daher für Schüler aus Buchbach, Schwindegg und Obertaufkirchen wichtig; Zudem verliert die Mittelschule Ampfing seit Jahren wiederholt M-Schüler aus dem Orntal (Oberornau) an die Mittelschule Gars a. Inn, da eine akzeptable Verkehrsanbindung nach Ampfing nicht vorhanden ist
Staatliche Realschule Haag i. OB	Wünschenswert wäre sowohl eine Verbindung von Albaching (LK Rosenheim) als auch von Soyen (LK Rosenheim) zur Realschule Haag, da häufig Anfragen von Eltern eingehen; I.d.R. ist Schulschluss nach der 6.Stunde, ggf. fällt aber auch die 6.Stunde mal aus (Lehrer sind im Skilager u.ä.) --> es gibt bereits einige Busse, die um 12:15 fahren, was aber nicht ganz mit den Unterrichtszeiten zusammenpasst (die 5. Stunde endet um 12:20) --> die Busse sollen auf jeden Fall erhalten bleiben, nach Möglichkeit aber vielleicht minimal später abfahren (12:20/12:25)
Fachakademie für Sozialpädagogik Mühldorf	Die Schule ist derzeit nur mit zwei morgendlichen und mittäglichen Fahrten angebunden --> hier würden sich ggf. flexible Bedienungsformen anbieten, ggf. mit Zwischenstop Volksfestplatz (wg. Parkplatz); es bestehen kaum geeignete Busverbindungen von/zu den Zügen der Südostbayernbahn in Mühldorf (v.a. bei späterem Schulbeginn bzw. Nachmittags), Nutzerpotenzial besteht aber durchaus --> Einsatz bedarfsgesteuerte Angebote
Private Wirtschaftsschule Gester	Unser Einzugsgebiet reicht von St. Wolfgang bis Tann und von Massing bis Engelsberg --> wünschenswert wären Verkehrsverbindungen nach Ende der 8. Unterrichtsstunde
Sonderpädagogisches Förderzentrum	Es wäre wünschenswert, dass Linienbusse, die das Förderzentrum anfahren, nicht erst um 8:00 Uhr oder später ankommen, sondern pünktlich bzw. 5 Min. vor Schulbeginn; Für die jüngeren Schüler, die mit Kleinbussen in die Schule gebracht werden, sollten zu frühe Abholzeiten vermieden werden --> es reicht völlig aus, wenn die Schüler um 7:45 Uhr bzw. 7:50 Uhr an der Schule ankommen; Außerdem wäre es wünschenswert, wenn die Kinder während ihrer Fahrt zur Schule bzw. nach Hause nicht umsteigen müssen (großes Schüleraufkommen an den Haltestellen beispielsweise am Busbahnhof Ampfing oder an der Liszt-Schule in Waldkraiburg)
Berufsbildungswerk Waldwinkel	es gibt nur zwei Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz (Schüler aus Waldkraiburg können einmal früh und nachmittags den Linienbus der Linie 30 benutzen), der Rest der Schüler kommt per Bahn nach Ampfing und wird dort von Fahrdienst abgeholt bzw. wieder hin gebracht (Fußweg wegen körperlicher Einschränkungen oft nicht möglich) --> durch Nichtanbindung an das öffentliche Verkehrsnetz entstehen erhebliche Fahrtenanzahlen und Kosten --> Wunsch nach Anbindung

Quelle: Befragung der Schulen

Tabelle 49 Anregungen und Wünsche der Schulen

6.1.2.4 Anregungen der Schulaufwandsträger

Die Anregungen und Wünsche der Schulaufwandsträger im Landkreis Mühldorf a. Inn sind in Tabelle 50 dargestellt. Neben den Grund-, Mittel-, Realschulen und Gymnasien wurden hierbei auch Rückmeldungen der Berufsschulen sowie Förderschulen berücksichtigt. Insbesondere das Berufsbildungswerk Waldwinkel mit dem Jugendwerk Mettenheim bedarf hier einer Anbindung an das Verkehrsnetz (vgl. auch Kapitel 6.1.2.3).

	Anregungen/Wünsche
VG Polling	Es besteht Bedarf an geeigneten Schulbusverbindungen nach Mühldorf, Waldkraiburg, Tüßling und Altötting zu Mittel-, Realschulen und Gymnasien; ständig steigender Nachmittagsunterricht erfordert zunehmend mehr Busverbindungen am Nachmittag
Schulverband Gars a. Inn	Tägliche Rückfahrzeiten aller Linien um 15:40 Uhr
Private Wirtschaftsschule Gester Schulbetrieb GmbH, Mühldorf	Wünschenswert wären Verkehrsverbindungen nach Ende des Nachmittagsunterrichts gegen 14:45 Uhr
Diakonisches Werk Traunstein (Fachakademie für Sozialpädagogik Mühldorf, Starkheim)	"Vario-Bus" (vgl. LK Traunstein)
Berufsbildungswerk Waldwinkel (BBW)	Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz
Don Bosco Jugendwerk Mettenheim (DBJW)	Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz

Quelle: Befragung der Schulaufwandsträger

Tabelle 50 Anregungen und Wünsche der Schulaufwandsträger

6.1.2.5 Anregungen der Nachbarlandkreise

Von Seiten der Nachbarlandkreise wurden Anmerkungen und Wünsche durch die Landkreise Rosenheim, Traunstein und Ebersberg geäußert, die nachfolgend in Tabelle 51 zusammengefasst sind.

	Anregungen/Wünsche
LK Rosenheim	Verbindungen aus Richtung Haag könnten durchaus noch besser und häufiger bedient werden
LK Traunstein	Durchführung von bedarfsorientierten Busverkehren
LK Ebersberg	Evtl. bessere (weitere) Verbindungen der Linie 9410 Richtung München bei Kostenneutralität --> hierzu sollen die Gemeinden Hohenlinden und Forstinning befragt werden: - Tendenz geht Richtung München und Erding (MVV-Tarifgebiet) - günstiger MVV-Tarif sollte mit betrachtet werden. - mögliche Fragen können auch an den MVV gerichtet werden, wo der LK Ebersberg Gesellschafter ist

Quelle: Befragung der Nachbarlandkreise

Tabelle 51 Anregungen und Wünsche der Nachbarlandkreise

6.1.3 Beteiligung der Bürger

Um insbesondere auch interessierten und betroffenen Bürgern die Möglichkeit zu geben, am Planungsprozess teilzunehmen, wurde ein themenbezogener Internetauftritt erstellt. Auf diesem wurde über das Planungsverfahren sowie den aktuellen Planungsstand informiert. Zudem bestand die Möglichkeit, an einer Bürgerbefragung teilzunehmen.

6.1.3.1 Information über eine Homepage

Die Homepage zum ÖPNV-Gesamtkonzept im Landkreis Mühldorf a. Inn (www.oepnv-muehdorf.de) ist seit 08.06.2015 online und gibt interessierten Bürgern einen Überblick über die Zielsetzungen des Projektes, den allgemeinen Projektablauf und den aktuellen Projektstand.



Abbildung 20 Internetauftritt zum ÖPNV-Gesamtkonzept

6.1.3.2 Beteiligung über eine Befragung

Neben der Information war auch die Beteiligung der Bürger ein wichtiger Punkt für den Landkreis Mühldorf a. Inn. Dies wurde durch einen Online-Fragebogen auf der Internetseite zum ÖPNV-Gesamtkonzept ermöglicht. Hinweise auf die Möglichkeit der Bürgerbefragung erfolgten über einen Zeitungsartikel, über Hinweise und Links auf den Internetseiten der Gemeinden sowie des Landkrei-

ses und über Hinweise in den gemeindlichen Mitteilungsblättern. Eine Teilnahme war zwischen 08.06.2015 und 07.03.2016 möglich. Insgesamt sind über den Online-Fragebogen 107 Rückmeldungen von Bürgern zum Thema ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn eingegangen. Der Fragebogen ist in Anlage 24 beigefügt.

Um allen Bürgern uneingeschränkt die Teilnahme an der Befragung zu ermöglichen, wurden zusätzlich auch die Gemeinden im Landkreis gebeten, den Fragebogen über die gemeindlichen Mitteilungsblätter in Papierform zu verteilen. Dieser Möglichkeit sind viele Gemeinden nachgekommen und der Rücklauf liegt hier bei 33 Fragebögen.

Somit sind 140 Fragebögen der Bürger eingegangen, die alle aufgenommen und aufbereitet wurden. Der größte Anteil der Fragebögen entfiel dabei mit 20% auf Waldkraiburg und mit 14% auf Haag i. OB (Abbildung 21).

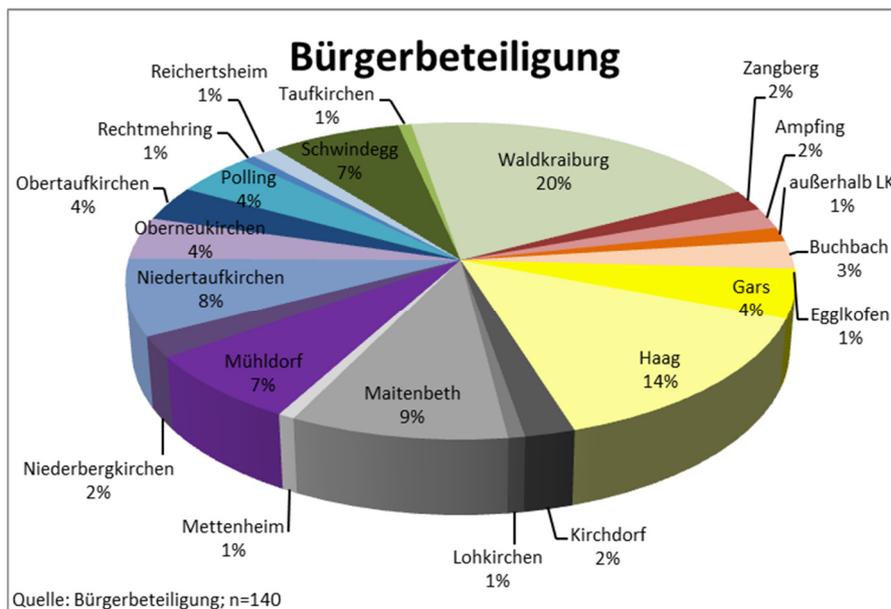


Abbildung 21 Anteil der Fragebögen nach Gemeinden

Am stärksten haben sich die Altersgruppen der 31 bis 45-Jährigen (29%) sowie der 46 bis 60-Jährigen (31%) geäußert.

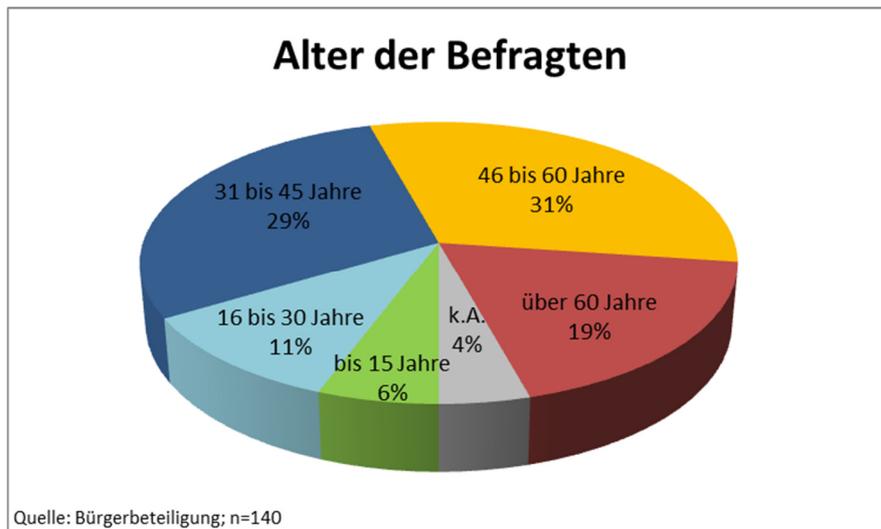


Abbildung 22 **Alter der Befragten**

Insgesamt handelt es sich bei den Rückmeldungen der Bürger häufig um Einzelnennungen, so dass eine allgemeine Kategorisierung oder Zusammenfassung nicht sinnvoll möglich ist. Dennoch gibt es einige kleinere Nennungshäufungen, die nachfolgend benannt werden sollen. Eine Übersicht über alle Rückmeldungen zur Bürgerbefragung ist in Anlage 25 beigefügt.

Bezüglich Bedienungslücken und fehlenden Anbindungen betreffen insgesamt 19 Nennungen die Linie 72 mit Verbindung nach München, für die ein weiterer Ausbau bzw. mehr Verbindungen v.a. in Randlagen (Abends/Nachts, Wochenende, mehr Expressbusse) gefordert werden.

Weiterhin gab es mehrere Rückmeldungen (sechs Nennungen) bezüglich der Linie 22 in Niedertaufkirchen. Da der Bus der Linie 22 nicht im Ortskern von Niedertaufkirchen hält sondern nur an den Haltestellen Haurertsholzen und Romöd, müssen die Kinder, die in die Realschule Altötting müssen, von den Eltern immer zu den entsprechenden Haltestellen gefahren werden. Hier wird eine Bedienung des Ortskerns von Niedertaufkirchen durch die Linie 22 gefordert.

In der Stadt Mühldorf a. Inn wird mehrfach (fünf Nennungen) angesprochen, dass die Stadtbuslinie 1 bereits früher fahren sollte, aktuell beginnt - abgesehen von einer Frühfahrt um 6:04 Uhr - die erste Fahrt gegen 9:00 Uhr. Konkret ergeben sich daraus offenbar Probleme für die Erreichbarkeit der Volkshochschule. Nach Bürgerwünschen sollte zumindest ein Bus – abgestimmt auf die Zugankünfte am Bahnhof Mühldorf a. Inn – um 8:00 Uhr an der VHS sein, um dort die Kurse pünktlich zu erreichen.

Aus Ranoldsberg gab es mehrere Rückmeldungen (fünf Nennungen), dass eine bessere und häufigere Anbindung des Ortsteiles gewünscht wird.

In Haag i. OB wird mehrfach (elf Nennungen) eine bessere und häufigere (z.B. auch abends) Anbindung an Dörfen (Bahnhof), Wasserburg, Mühldorf a. Inn und Erding gefordert.

Ein Bedienungsproblem besteht offenbar auch für Schüler auf der Linie 54, die von der Schule in Gars a. Inn zurück nach Oberornau müssen (vier Nennungen). Die vorhandene Direktverbindung mit der Linie 54 wird hier wohl kaum genutzt, weil die Schüler für eine Strecke von rund 9 Kilometern rund eine Stunde Fahrzeit benötigen. Stattdessen nutzen die Schüler aus Oberornau den Bus der Linie 54 von Gars a. Inn Richtung Schwindegg und steigen nach etwa 20 Minuten Fahrzeit an der Haltestelle Gaßlhub aus. Von dort werden sie dann von den Eltern mit dem Auto abgeholt. Hier wird eine direktere Linienführung gefordert.

In Maitenbeth fehlt nach Angaben der Bürger (vier Nennungen) in den Ferien eine Anbindung nach Haag i. OB um 6:12 Uhr.

Weiterhin wurde auch von Bürgern aus Gars a. Inn und Gars Bahnhof (vier Nennungen) angesprochen, dass eine bessere Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen fehlt.

Aus Oberneukirchen wird angemerkt (vier Nennungen), dass es – gerade auch für ältere Menschen – außerhalb der Schulbusse keine Fahrtmöglichkeiten nach Waldkraiburg o.ä. gibt.

Bezogen auf Probleme an Haltestellen wurden vermehrt Haltestellen benannt, die aus Sicht der Bürger zu gefährlich sind. Dies betrifft die Haltestelle in Gaßlhub (siehe auch Nennung bei Bedienungslücken) (vier Nennungen), bei der keine Haltebucht vorhanden ist. Zudem müssen die Schüler die Straße queren und durch die vielen (wendenden) Abholerautos ergeben sich offenbar häufiger gefährliche Situationen. Weiterhin wird die Haltestelle Maitenbeth B 12 benannt (fünf Nennungen), bei der in Fahrtrichtung München eine gefährliche Querung der stark befahrenden B 12 nötig ist. Auch die Schulbushaltestelle in Stadl wird durch die Bürger als gefährlich eingestuft (zwei Nennungen). Bei der Bahn wird zudem der Bahnhof Schwindegg vermehrt angesprochen (fünf Nennungen). Aus Sicht der Bürger sollte der Bahnhof zum einen saniert werden, zum anderen werden Probleme bei der Höhe der Bahnsteige sowie bei den Übergängen zu den Bahnsteigen gesehen (Höhendifferenzen zu groß, keine behindertengerechte Querung).

Bezüglich betrieblicher Probleme wird verstärkt angemerkt, dass Busse (v.a. zu Schulzeiten) häufig zu voll sind (17 Nennungen). Neben allgemeinen Anmerkungen wurden konkret die Linien 12, 22, 30, 32, 51, 71, 72 und 83 (meist jedoch mit nur einer Nennung) benannt. Ein weiteres Themenfeld, das mehrfach angesprochen wurde, sind Verspätungen und ggf. daraus resultierende Probleme mit Anschlussverbindungen. Ein klarer Linienbezug fehlt hier jedoch.

Die Bürger wurden jedoch nicht nur nach Kritikpunkten gefragt, sondern auch nach positiven Aspekten des ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn. U.a. wurde hier das freundliche Personal in den Bussen

sowie bei der Bahn benannt (drei Nennungen) und auch über die Anbindung mit den Linien 30 und 59 wird Zufriedenheit geäußert (fünf Nennungen). Zudem gab es positive Rückmeldungen (drei Nennungen) zu den Fahrzeugen der Bahn. Insbesondere wird aber die Linie 72 mit Anbindung nach München als sehr positiv beurteilt (zehn Nennungen), auch bezüglich des speziellen Pendlertarifs (zwei Nennungen).

Die weiteren allgemeinen Anmerkungen sind größtenteils sehr differenziert. Auszugsweise sind hier jedoch Anregungen zum Tarif (Integration in den MVV, einheitliches Tarifsysteem) zu nennen sowie zur Fahrgastinformation (vereinfachte Verbindungssuche, aktuelle Fahrpläne in den Wartehäuschen, verbesserte Kommunikation bei Verspätungen (v.a. zwischen Bus und Bahn), Verteilung der Busfahrpläne an die Haushalte, mehr Werbung für den ÖPNV). Bei der Bahn soll der zweigleisige Ausbau vorangetrieben werden und Bus und Bahn sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Ebenso soll auch die Angebotsgestaltung über die Landkreisgrenzen hinaus verbessert werden, Potential wird hier v.a. bezüglich Wasserburg, Dorfen, dem Landkreis Altötting und einem S-Bahn-Anschluss gesehen. Zudem wurde angeregt, auch den Einsatz flexibler Bedienungsformen im Landkreis zu prüfen.

6.1.4 Politische Gremien

Die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme und des Beteiligungsverfahrens wurden am 08.07.2016 dem Kreistag vorgestellt. Im Oktober 2017 erfolgte eine Vorstellung der Untersuchungsergebnisse zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Im Kreistag wurde daraufhin beschlossen, dass auf Grundlage dieser Ergebnisse im Jahr 2017 die Gesamtuntersuchung weitergeführt werden soll, um geeignete Lösungen für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Mühldorf a. Inn zu finden und dabei in möglichst großem Umfang die aufgezeigten Schwachstellen zu beheben.

6.2 Beteiligungsverfahren im Rahmen von Modul 4 (Zielnetzentwicklung)

6.2.1 Teilraumgespräche mit den Gemeinden

Im Rahmen der Bearbeitung der Fragestellung, ob und wie eine Integration freigestellter Schülerverkehre in das Gesamtsystem ÖPNV erfolgen soll, war von grundlegender Bedeutung für die Zielnetzentwicklung. Daher wurden die generellen Planungsansätze zur Integration freigestellter Schülerverkehre frühzeitig den Schulaufwandsträgern, Schulleitern und Gemeinden in insgesamt vier Terminen vorgestellt:

- 30.06.2017: Teilraumgespräch Buchbach/Ampfing (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 03.07.2017: Teilraumgespräch Gars a. Inn (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 03.07.2017: Teilraumgespräch Waldkraiburg (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 05.07.2017: Teilraumgespräch Mühldorf a. Inn (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)

Ziel dieser Gespräche war es, insbesondere mit den direkten Beteiligten eine Abstimmung vorzunehmen und mögliche Vorschläge, aber auch Bedenken, abzufragen und einen fachlichen Austausch zu ermöglichen. Die Ergebnisse dieser Teilraumgespräche sollten die Entscheidung vorbereiten, ob die Integration der freigestellten Schülerverkehre als Grundlage für die Zielnetzentwicklung weiterverfolgt werden soll.

Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der vier benannten Termine findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 26.

Im Dezember 2017 wurden den Schulaufwandsträgern, Schulleitern und Gemeinden in drei weiteren Teilraumgesprächen weitere konkrete Ergebnisse und Planungsansätze zu den Integrationsmöglichkeiten des FSV und zur Schulzeitenstaffelung vorgestellt.

- 04.12.2017: Teilraumgespräch Mühldorf/Waldkraiburg (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 05.12.2017: Teilraumgespräch Buchbach/Ampfing (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)
- 05.12.2017: Teilraumgespräch Gars a. Inn/Haag i. OB (Schulen, Gemeinden, Schulaufwandsträger)

Hier wurden den von Änderungen betroffenen Gemeinden auch Gemeindeblätter mit detaillierten Informationen zu den jeweiligen Maßnahmen an die Hand gegeben. Ziel dieser Gespräche war es, Rückmeldungen der Beteiligten zu den konkret vorgestellten Maßnahmen einzuholen und eine Rückmeldung der Gemeinden zum weiteren Vorgehen bezüglich der Integration des FSV in den ÖPNV zu erhalten.

Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der drei benannten Termine findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 27.

Die Rückmeldung der Gemeinden zu den Prüfergebnissen zur Integration freigestellter Schülerverkehre erfolgte bis März 2018. Zudem sollten in den von Änderungen betroffenen Gemeinden entsprechende Beschlüsse gefasst werden, ob einer Integration des FSV in den ÖPNV zugestimmt wird und ob und in welchem Rahmen einer möglichen Schulzeitenstaffelung generell zugestimmt wird. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5.1 aufbereitet.

Insgesamt gab es von den Gemeinden und Schulen vielfältige Rückmeldungen zu den Ergebnissen, die die Umsetzungsmöglichkeiten der Integration des FSV sowie der Schulzeitenstaffelung jedoch stark reduzierten, sodass unter Berücksichtigung der Rückmeldungen und Einwände kaum noch Einsparpotenziale durch die Integration des FSV in den ÖPNV und durch eine Schulzeitenstaffelung verblieben sind (vgl. Kapitel 5.1).

6.2.2 Politische Gremien

Bereits am 01.06.2017 wurden dem Kreistag in einer Sondersitzung die generellen Planungsansätze zur Integration freigestellter Schülerverkehre vorgestellt mit dem Ziel, die Entscheidung vorzubereiten, ob die Integration der freigestellten Schülerverkehre als Grundlage für die Zielnetzentwicklung weiterverfolgt werden soll.

Die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung zur Integration freigestellter Schülerverkehre sowie der Rückmeldungen der Schulen und Gemeinden wurden am 12.03.2018 dem Ausschuss für Umwelt, Nahverkehr, Natur und Tourismus und am 16.03.2018 dem Kreistag vorgestellt. In beiden Gremien wurde beschlossen, dass – auch mit weitestgehendem Wegfall der erhofften Synergieeffekte durch Zusammenführung des ÖPNV und des freigestellten Schülerverkehrs – ein Zielnetz für den Landkreis entwickelt werden soll, das die ÖPNV-Erschließung des Landkreises Mühldorf a. Inn verbessert und Bedienungsdefizite beseitigt.

In Folge dieser Festlegung wurden das Zielnetz in den darauffolgenden Monaten iterativ und in enger Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis des Ausschusses für Umwelt, Nahverkehr, Natur und Tourismus entwickelt. Die Abstimmung erfolgte im Rahmen von drei Arbeitskreisterminen:

- 04.06.2018: 1. begleitender Arbeitskreis
- 10.09.2018: 2. begleitender Arbeitskreis
- 01.04.2019: 3. begleitender Arbeitskreis

Das entwickelte Zielnetz wurde dem Kreistag am 28.09.2018 in einer Sondersitzung vorgestellt. Dabei wurde beschlossen, dass die Linie der 1. Stufe von Haag i. OB nach Mühldorf a. Inn sofort in die Umsetzung gehen soll. Darüber hinaus wurde auch festgelegt, dass eine Beteiligung der Wirtschaft im Landkreis Mühldorf a. Inn erfolgen soll, um auch dort bestehende Anforderungen in der Detailplanung des Liniennetzes berücksichtigen zu können. Die Umsetzung des Zielnetzes soll stufenweise erfolgen und in Abhängigkeit bestehender Laufzeiten der Liniengenehmigungen auf den Bestandslinien eingeführt werden.

6.2.3 Gespräche mit der Wirtschaft

Aufbauend auf den Ergebnissen zur Prüfung der Integrationsmöglichkeiten freigestellter Schülerverkehre erfolgte die Entwicklung eines Zielnetzes für den Landkreis Mühldorf a. Inn, das auch den Vertretern der Unternehmen im Landkreis Mühldorf a. Inn am 08.11.2018 vorgestellt wurde.

Aufbauend auf dieses Abstimmungsgespräch wurde im Dezember 2018/Januar 2019 eine Befragung der Unternehmen im Landkreis vorgenommen, um die spezifischen Randbedingungen der einzelnen Unternehmen und die jeweiligen Anforderungen an den ÖPNV durch die Mitarbeiter abzufragen. Die Ergebnisse wurden gesammelt und aufbereitet und in drei weiteren Teilraumgesprächen den Unternehmen Ende Januar vorgestellt.

- 28.01.2019: Unternehmergespräch Mühldorf a. Inn
- 30.01.2019: Unternehmergespräch Haag i. OB
- 31.01.2019: Unternehmergespräch Ampfing

Die Ergebnisse sollen, sofern möglich, in die konkrete Detailplanung des Liniennetzes einfließen. Die Rückmeldungen aus der Unternehmerbefragung liegen dem Landkreis vor. Karte 79 gibt einen Überblick, von welchen Unternehmen positive Rückmeldungen eingegangen sind.

6.2.4 Abstimmung mit der Südostbayernbahn (SOB)

Im Rahmen der umfassenden Beteiligung der einzelnen Akteure erfolgte im Verlauf der Zielnetzentwicklung am 02.05.2018 sowie am 10.09.2018 auch eine Abstimmung mit der Südostbayernbahn bezüglich der Schnittpunkte zwischen Bus und Bahn.

6.2.5 Aktualisierung der Datengrundlagen

Wie bereits in Kapitel 6.1.2 dargestellt, erfolgte im März 2015 eine umfangreiche Abfrage der Datengrundlagen bei den Gemeinden, Schulen und Schulaufwandsträgern. Da für die Bearbeitung von Modul 4 und die Prüfung der Integrationsmöglichkeiten des freigestellten Schülerverkehrs insbesondere die Angaben zu den Schülerverkehren im Landkreis Mühldorf a. Inn eine wichtige Datengrundlage darstellten, die 2015 abgefragten Daten aber den Stand des Schuljahres 2014/2015 widerspiegeln, sollte insbesondere der Datenbestand für den Schülerverkehr noch einmal aktualisiert werden. Daher erfolgte im Juli 2017 bei allen Gemeinden eine erneute Abfrage, ob sich zwischenzeitlich grundlegende Änderungen im Schülerverkehr ergeben haben (z.B. Schließung von Schulstandorten). Darüber hinaus wurden in diesem Rahmen bei einzelnen Gemeinden auch noch einzelne spezifische Fragestellungen abgeklärt.

Größtenteils bestanden keine relevanten Änderungen, für die weitere Bearbeitung relevanter Aktualisierungsbedarf wurde von lediglich zwei Gemeinden mitgeteilt:

- Markt Buchbach: Schließung der Grundschule Ranoldsberg
- Stadt Waldkraiburg: Umwandlung des freigestellten Schülerverkehrs in Waldkraiburg in eine öffentliche Linie

Bezüglich offener Fragestellungen an einzelne Gemeinden waren für die weitere Bearbeitung Rückmeldungen einer Schule in Waldkraiburg und der Grundschule Oberbergkirchen zu aktuellen Schulanfangszeiten relevant.

6.3 Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes

6.3.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Mit Erstellung des Nahverkehrsplanes wurden auch die im Landkreis aktiven Verkehrsunternehmen zu zwei Abstimmungsgesprächen am 26.02.2019 sowie am 02.04.2019 eingeladen. Hierbei wurde der aktuelle Stand zur Zielnetzentwicklung und zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgestellt. Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der benannten Termine findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 28 und Anlage 29. Darüber hinaus wurden auch der

Entwurf des Nahverkehrsplanes an die Verkehrsunternehmen, mit der Möglichkeit der Stellungnahme, versandt (vgl. Kapitel 6.3.3).

6.3.2 Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Im Rahmen der Festlegungen zur Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.4) erfolgte am 26.02.2019 eine Abstimmung der Inhalte mit den Behindertenbeauftragten des Landkreises Mühldorf a. Inn. Die Rückmeldungen der Teilnehmer sind in Kapitel 5.4 eingeflossen. Eine Übersicht über die Teilnehmer, den Ablauf und die Ergebnisse der vier benannten Termine findet sich in den zugehörigen Protokollen in Anlage 30.

6.3.3 Beteiligung im Rahmen der Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes

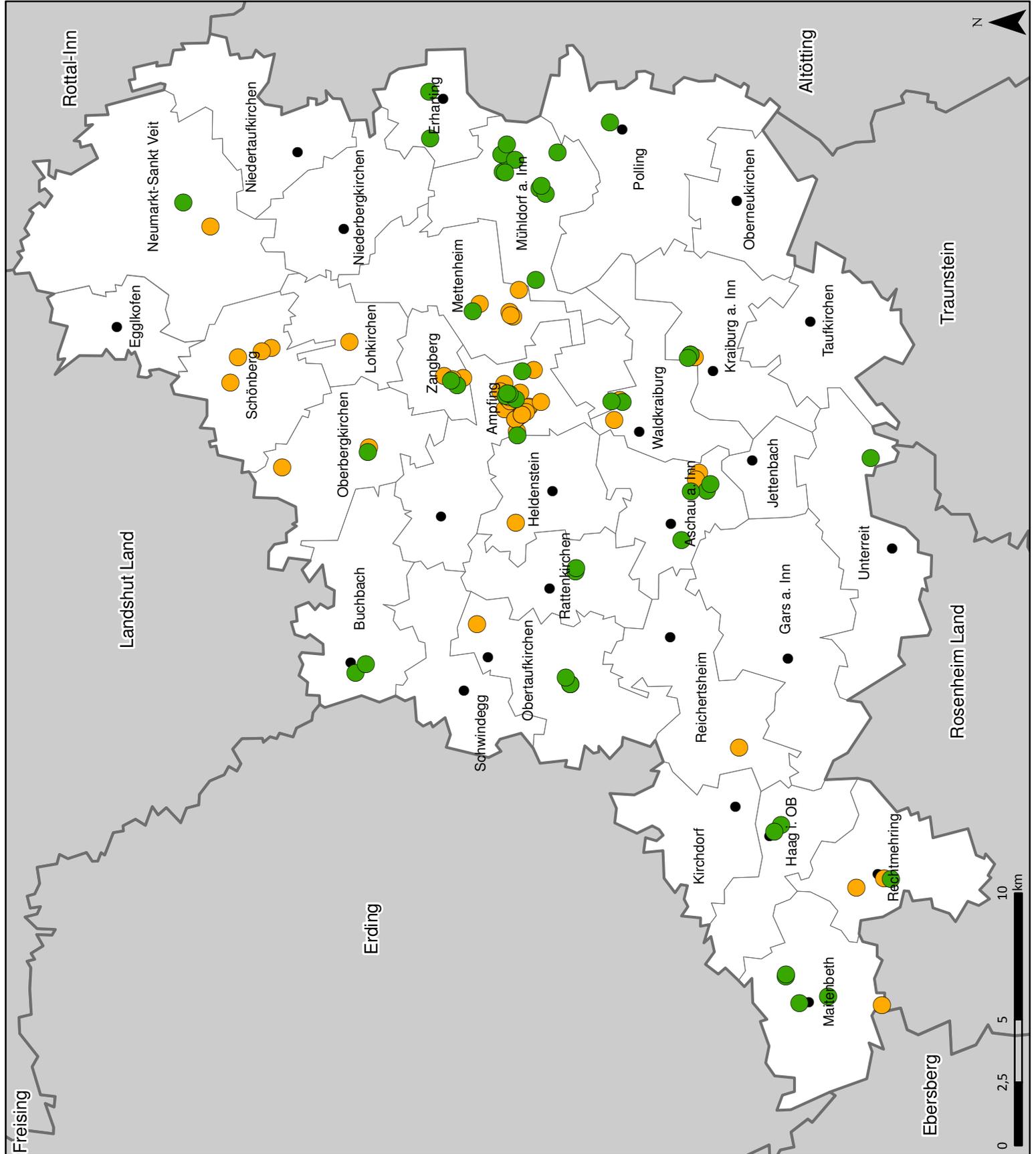
Im Rahmen der Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes wurde der Entwurf des Nahverkehrsplanes den Verkehrsunternehmen, den Gemeinden, den Nachbarlandkreisen sowie den Behindertenbeauftragten/-verbänden mit der Möglichkeit der Stellungnahme zugesandt. Die hierbei eingegangenen Rückmeldungen mit entsprechender Einordnung sowie eine Übersicht über die beteiligten Akteure sind in Anlage 31 beigefügt.

Rückmeldungen aus der Unternehmerbefragung

- Unternehmen mit ...
- ...Teilnahme an der Befragung aber ohne Interesse an ÖPNV
 - ...Teilnahme an der Befragung und Interesse an ÖPNV

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Nachbarlandkreise

Karten-Nr.: 79
Quelle: eigene Daten



München, 13. Juni 2019



Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur

7 Quellenverzeichnis

- [1] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Hrsg.); Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2013
- [2] <https://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/regplan/Textuebersicht/textueb.htm>; Stand 30.07.2015
- [3] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.); Bundesverkehrswegeplan 2030; Berlin; 2016
- [4] http://www.abdsb.bayern.de/projekte/planung/B15neu_.php; Stand 28.02.2019
- [5] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Abteilung Straßen- und Brückenbau: Straßenverkehrszählung 2010. Verkehrsmengen-Atlas Bayern; München, 2010
- [6] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Kraftfahrzeugbestand: Kreis, Fahrzeugarten, Stichtage; Stand 29.07.2015
- [7] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Bevölkerung: Gemeinde, Geschlecht, Stichtage; Stand 29.07.2015
- [8] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Bevölkerung: Gemeinden, Geschlecht, Quartale, Jahr; Stand 16.09.2015
- [9] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Fläche: Gemeinde, Stichtag; Stand: 26.03.2015
- [10] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Demographie-Spiegel je Gemeinde; München 2011
- [11] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Gemeinden, Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtage; Stand 25.08.2015
- [12] Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein- und Auspendler nach Gemeinden zum Stichtag 30.06.2014
- [13] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Tourismus: Gemeinden, Betriebe, Betten, Auslastung, Übernachtungen, Ankünfte, Monate, Jahr (ab 2006); Stand 05.08.2015
- [14] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern; München, 1998

- [15] <https://bahnland-bayern.de/de/service/stationsdatenbank>; Stand 07.03.2019
- [16] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Allgemein bildende Schulen: Gemeinden, Schulen / Lehrkräfte / Klassen / Schüler / Unterrichtswochenstunden, Art der allgemeinbildenden Schule, Schuljahr; Stand 18.02.2016
- [17] ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: ÖPNV-Gesamtkonzept für den Landkreis Mühldorf am Inn. Modul 3: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung; Dresden, 2016
- [18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010
- [19] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- [20] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030; Berlin, 2016
- [21] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München, 2002
- [22] Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.): Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern; München, 2018
- [23] http://www.region.landshut.org/plan/plan_aktuell/teil_b/b7_pdf.pdf; Stand 12.03.2019
- [24] <http://www.region-muenchen.com/regplan/regionalplan.htm>; Stand 30.07.2015
- [25] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2037. Demographisches Profil für den Landkreis Mühldorf a. Inn; Fürth 2018

8 Anlagen

Anlage 1a/b	Fragebogen und Teilnahmeliste der Gemeinden
Anlage 2a/b	Fragebogen und Teilnahmeliste der Schulen
Anlage 3a/b	Fragebogen und Teilnahmeliste der Schulaufwandsträger
Anlage 4a/b	Fragebogen und Teilnahmeliste der Verkehrsunternehmen
Anlage 5a/b	Fragebogen und Teilnahmeliste der Nachbarlandkreise
Anlage 6	Bevölkerung im Landkreis Mühldorf nach Ortsteilen
Anlage 7	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mühldorf zwischen 2009 und 2014 gemeindegemeinschaftlich
Anlage 8	voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mühldorf bis 2021 gemeindegemeinschaftlich
Anlage 9	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Mühldorf 2014 gemeindegemeinschaftlich
Anlage 10	Arbeitgeber mit mehr als 50 Beschäftigten
Anlage 11	Ein- und Auspendler im Landkreis Mühldorf 2014 gemeindegemeinschaftlich
Anlage 12	Pendlerverflechtungsmatrix
Anlage 13	Einzelhandelseinrichtungen je Gemeinde
Anlage 14	Einrichtungen der medizinischen Versorgung je Gemeinde
Anlage 15	Formblatt zur Haltestellenerfassung
Anlage 16	Schulanfangs- und Schulschlusszeiten mit Anteil der abreisenden Schüler

Anlage 17	Schulbushaltestellen an den Schulen
Anlage 18a-d	Schülerverflechtungen der Fahrschüler an Grund-/Mittel-/Realschulen und Gymnasien
Anlage 19a/b	Übersicht über mögliche Anpassungen im Schülerverkehr
Anlage 20	Linienbündelungskonzept
Anlage 21a-d	Protokolle und Teilnehmerlisten zu den Informationsveranstaltungen 2015
Anlage 22a-d	Protokolle und Teilnehmerlisten zu den Informationsveranstaltungen 2016
Anlage 23	Rückmeldungen im Nachgang zu den Informationsveranstaltungen 2016
Anlage 24	Fragebogen Bürgerbeteiligung
Anlage 25	Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung
Anlage 26a-d	Protokolle und Teilnehmerlisten zu den Informationsveranstaltungen Juni/Juli 2017
Anlage 27a-c	Protokolle und Teilnehmerlisten zu den Informationsveranstaltungen Dezember 2017
Anlage 28	Protokoll und Teilnehmerliste zur Informationsveranstaltungen mit den Verkehrsunternehmen Januar 2019
Anlage 29	Protokoll und Teilnehmerliste zur Informationsveranstaltungen mit den Verkehrsunternehmen April 2019
Anlage 30	Protokoll und Teilnehmerliste zur Informationsveranstaltungen mit den Behindertenbeauftragten Januar 2019
Anlage 31	Rückmeldungen aus der Beteiligung zum Nahverkehrsplan