

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Starnberg

Berichtsband 2
Kapitel 7 Maßnahmen und 8 Fazit

A U F T R A G G E B E R

Landratsamt Starnberg Verkehrsmanagement Strandbadstraße 2 82319 Starnberg D A T U M

20. Februar 2020



Inhalt

Ab	bildun	gsverz	eichnis	3
Ta	bellen	verzeic	hnis	3
7	Maßr	ahmen	konzept	4
	7.1	Verke	hrsachsen	4
	7.2	Bedie	nstandards	7
		7.2.1	Definitionen	7
		7.2.2	Erschlieβung und Erreichbarkeiten	9
		7.2.3	Verkehrszeiten	9
		7.2.4	Taktung	10
		7.2.5	Fahrzeugkapazitäten	10
		7.2.6	Einzelmaβnahmen	11
	7.3	Barrie	refreiheit	12
	7.4	Haltes	stellenstandards	13
		7.4.1	Haltestellenkategorien	13
		7.4.2	Einordnung der Haltestellen im Landkreis	16
		7.4.3	Umsetzung der Haltestellenstandards und der Barrierefreiheit	17
		7.4.4	Ausnahmen	19
	7.5	Multin	nodale Schnittstellen	19
	7.6	Ansch	lusssicherung	. 20
	7.7	Busbe	schleunigung / ÖPNV-Bevorrechtigung	21
	7.8	Altern	ative Antriebe	22
	7.9	Marke	ting und Information	23
	7.10	Tarif		. 24
	7.11	Vertri	eb	25
Q	Fazif	ŀ		27



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kriterien für ÖPNV-Verkehrsachsen	.4
Abbildung 2:	ÖPNV-Verkehrsachsen	.5
Abbildung 3:	Zielnetz Haltestellen im Landkreis Starnberg1	18
Abbildung 4:	Geplante "MVG-Leihrad"-Stationen (Stand 2019)2	20
Tabelle	enverzeichnis	
Tabelle 1:	Verkehrsachsen mit überregionaler Bedeutung	.6
Tabelle 2:	Verkehrsachsen mit landkreisweiter Bedeutung	.6
Tabelle 3:	Perspektivische Verkehrsachsen	.7
Tabelle 4:	Einteilung der Linienkategorien nach Struktur und Funktion	.9
Tabelle 5:	Festlegung der Verkehrszeiten anhand von Linienstruktur und Funktion1	Ю
Tabelle 6:	Festlegung der Bedienhäufigkeit anhand der Verkehrszeiten1	Ю
Tabelle 7:	Haltestellenkategorien im Landkreis Starnberg	15
Tabelle 8:	Priorisierung der Haltestellen1	18



7 Maβnahmenkonzept

7.1 Verkehrsachsen

Aus der Raumstruktur, den Entwicklungsachsen insbesondere für Wohnen und Gewerbe und den Ein- und Auspendlerströmen ergeben sich die gegenwärtigen wesentlichen Verkehrsachsen für die Bevölkerung des Landkreises Starnberg.

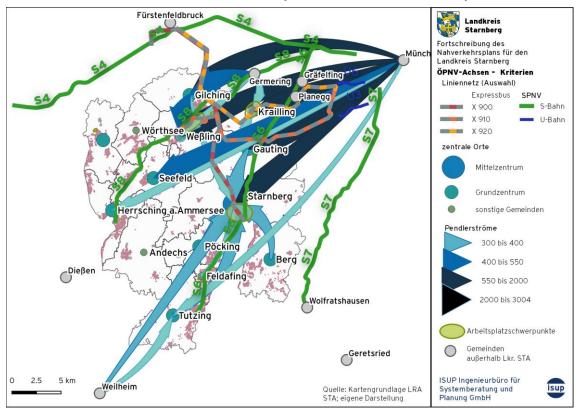


Abbildung 1: Kriterien für ÖPNV-Verkehrsachsen

Hinzu kommen die in der Analyse nicht erfassten Transitverkehre insbesondere von Pendlern und Touristen aus den angrenzenden Landkreisen Landsberg am Lech, Weilheim-Schongau und Bad Tölz-Wolfratshausen, die gegenwärtig nicht bzw. nicht vollständig in das Verbundgebiet des MVV integriert sind, aus Sicht der perspektivischen Entwicklung aber unbedingt zu berücksichtigen sind.

Zur Definition der der zukünftigen ÖPNV-Planung zugrundeliegenden Verkehrsachsen dienen als **Kriterien**:

- Sicherung der Anbindung der Gemeinden an die Landeshauptstadt München und das Mittelzentrum Starnberg außerhalb des SPNV
- Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten an den SPNV
- Anbindung von touristischen Schwerpunkten an den SPNV

Daraus ergibt sich als Definition für die Verkehrsachsen:

- umstiegsfreie, schnelle Direktverbindung
- erfüllen in erster Linie eine Verbindungsfunktion als Zubringer zur S-Bahn/Regionalbahn
- bieten eine Alternativroute zum SPNV



Verkehrsachsen mit überregionaler Bedeutung

- sichern wesentliche Verknüpfungen zur Landeshauptstadt München, den benachbarten Oberzentren Weilheim in Oberbayern und Augsburg und den Mittelzentren Fürstenfeldbruck, Landsberg a. Lech und Wolfratshausen/Geretsried
- binden Arbeitsplatz- und/oder Freizeitschwerpunkte an den SPNV
- Einsatz von Expressbussen mit hoher Taktung

Verkehrsachsen mit landkreisweiter Bedeutung

- sichern wesentliche Verknüpfungen der Landkreiskommunen zur Kreisstadt Starnberg
- sichern eine schnelle und direkte Anbindung an den SPNV
- Einsatz von gut getakteten und direkt geführten Regionalbuslinien, insbesondere bei Kommunen ohne eigenen S-Bahn-Anschluss

Für den Landkreis Starnberg ergeben sich damit folgende Verkehrsachsen:

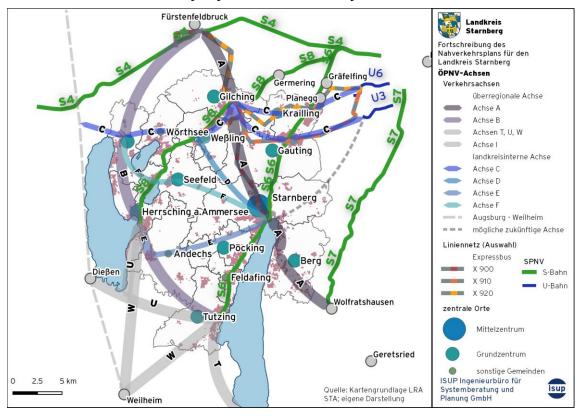


Abbildung 2: ÖPNV-Verkehrsachsen



Kürzel	Verlauf	Priorisierung
Α	Mittlere Tangentialachse A	hoch
	Wolfratshausen – Berg – Starnberg – Gilching – Fürstenfeld- bruck	
	Verbindet die Grundzentren Berg und Gilching mit den Mittelzentren Starnberg, Fürstenfeldbruck und Wolfratshausen	
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 4, 6, 7 und 8	
	Beinhaltet die Binnenpendlerströme Gilching - Starnberg und Berg - Starnberg	
В	Tutzing – Herrsching – Inning – Fürstenfeldbruck	hoch
	Verbindet die Grundzentren Tutzing, Herrsching, Inning untereinander und an das Mittelzentrum Fürstenfeldbruck	
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 4, 6 und 8 (von 6 und 8 die Endpunkte)	
С	Nördliche Achse C	Bis Inning hoch,
	Fürstenried/Großhadern – Krailling/Gauting – Gilching – Weßling – Inning – Achse Augsburg/Weilheim	Fortführung bis Ammerseebahn
	Bindet die großen Gewerbegebiete im Norden an den SPNV an	in Abhängigkeit von Verbunder-
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 6 und 8, der U-Bahn U3 bzw. U6 und der Ammerseebahn	weiterung
U	Herrsching/Tutzing - Dießen - Achse Augsburg/Weilheim	in Abhängigkeit von Verbunder- weiterung
W	Herrsching/Tutzing - Weilheim	in Abhängigkeit von Verbunder- weiterung

Tabelle 1: Verkehrsachsen mit überregionaler Bedeutung

Kürzel	Verlauf	Priorisierung
D	Starnberg - Weßling	Mittel
	Bindet Weßling direkt an das Mittelzentrum Starnberg an	
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 6 und 8	
Е	Herrsching - Andechs - Starnberg	Mittel
	Bindet an das Mittelzentrum Starnberg und an den SPNV in Herrsching und Starnberg an	
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 6 und 8	
F	Starnberg - Seefeld - Inning - Buchenau	Mittel
	Bindet Inning und Seefeld direkt an das Mittelzentrum Starnberg an	
	Verknüpft die Äste der S-Bahnlinien 6 und 8	
Т	Tutzing - Seeshaupt	in Abhängigkeit von Verbunderweiterung

Tabelle 2: Verkehrsachsen mit landkreisweiter Bedeutung

Kürzel	Verlauf		
-	Starnberg - Schorn - Fürstenried (U-Bahn)		
	In Abhängigkeit von Siedlungs- und Gewerbegebietsentwicklung		

Tabelle 3: Perspektivische Verkehrsachsen

7.2 Bedienstandards

7.2.1 Definitionen

Für die Definition der Mindestbedienstandards des zukünftigen ÖPNV-Angebots im Landkreis erfolgt zunächst die Kategorisierung der einzelnen (gegenwärtigen) Linien. Differenziert wird anhand verschiedener Liniencharakteristika:

- nach Linienstruktur: Expressbus, Regionalbus, Ortsbus, RufTaxi
- nach Linienfunktion: Grundversorgung, Berufsverkehr, Schulverkehr, Freizeitverkehr, überregionaler Verkehr

Für den Landkreis Starnberg werden die Linienklassen wie folgt definiert:

Expressbus

- beschleunigte Verbindungen zwischen den Haltestellen des SPNV in mehreren Orten mit geringer Haltestellendichte und einer direkten Linienführung (vorrangig auf den überregional bedeutsamen Verkehrsachsen)
- Verknüpfung von Haltepunkten des SPNV (S-Bahn- und U-Bahnnetzes) und des Regionalbahnnetzes in Gemeinden ohne eigenen SPNV-Haltepunkt
- Die Verbindung von mehreren Expressbuslinien schafft eine dem SPNV vergleichbare Mobilitätsmöglichkeit.

Regionalbus

- Verdichtung des SPNV- und Expressliniennetzes entlang der Verkehrsachsen mit landkreisweiter Bedeutung über das Gebiet von zwei und mehr Gemeinden mit direkter Linienführung und Bedienung von mehreren auf dem Linienweg liegenden Haltepunkten im Rahmen der Grundversorgung im öffentlichen Nahverkehr (landkreisbedeutsame Regionalbuslinien).
- Verbindungen zwischen zwei oder mehr Gemeinden mit direkter Linienführung und Bedienung von mehreren auf dem Linienweg liegenden Haltepunkten im Rahmen der Grundversorgung im öffentlichen Nahverkehr, die außerhalb landkreisweit bedeutenden beziehungsweise überregional bedeutsamen Verkehrsachsen geführt werden (gemeindeverbindende Regionalbuslinien).
- Keine Ortserschließungsfunktion

Ortsbus

- Ortsbuslinien verkehren vorwiegend innerhalb einer Gemeinde/Ort
- Übernehmen die Funktion der Ortserschließung, das heißt auch eine Anbindung kleinerer Wohnquartiere/Ortsbereiche
- Bieten eine Zubringerfunktion zum SPNV, zum Expressbus- und Regionalbusnetz

RufTaxi

- Gewährleistung eines ÖPNV-Angebots auβerhalb der Bedienzeiten des regulären Linienverkehrs zu Schwachverkehrszeiten.
- Es handelt sich um ein bedarfsorientiertes Angebot, das heißt Fahrten werden nur auf Bestellung durchgeführt.
- Es gibt keine feste Linienführung, sondern es wird stets die kürzeste Strecke gefahren.
- Bedient werden dabei nur Haltestellen, aber keine Privatadressen.
- Ruftaxis verkehren nicht zwingend zu festgelegten Zeiten, sondern zu festgelegten Zeitintervallen (abhängig von Nachfrage und Routenführung), die im Fahrplan aber als eine Abfahrtszeit dargestellt werden.

Buslinien können grundsätzlich die folgenden Funktionen in der Daseinsvorsorge übernehmen:

Grundversorgung

• Gewährleistung einer regelmäßigen Bedienung aller Orte und Ortschaften ab 200 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner durch den ÖPNV.

Berufsverkehr

 Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten an Wohngebiete und an Umsteigepunkte zum SPNV.

Schulverkehr

- Sicherstellung der Beförderung aller Schülerinnen und Schüler gemäß SchBefV zwischen Wohn- und Schulort.
- Die Fahrzeiten orientieren sich an den Unterrichtszeiten und werden in der Regel durch die Grundversorgung abgedeckt. Sofern notwendig werden zusätzliche Verstärkerfahrten angeboten.

Freizeitverkehr

- ermöglicht die An- und Abreise zu/von Freizeitaktivitäten und touristischen Zie-
- Eine zeitliche Ausweitung des Linienbetriebs über die Bedienzeiten der Grundversorgung hinaus soll auf den für den Freizeitverkehr relevanten Verbindungen angeboten werden.

Um die Linienfunktionen bestmöglich zu gewährleisten, sollen die unterschiedlichen Klassen von Buslinien zielgerichtet zur Befriedigung eines oder mehrerer Bedarfe eingesetzt werden. Damit ergibt sich die folgende Zuordnung der Buslinien-Klassen zu den Linienfunktionen:

	Buslinien-Klassen			
Linienfunktion	Expressbus	Regionalbus	Ortsbus	RufTaxi
Grundversorgung				
Berufsverkehr				
Schulverkehr				
Freizeitverkehr				
Überregionaler Verkehr				

Tabelle 4: Einteilung der Linienkategorien nach Struktur und Funktion

7.2.2 Erschließung und Erreichbarkeiten

Alle Orte und Ortsteile im Landkreis Starnberg ab 200 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner müssen an den ÖPNV angebunden sein. Für alle Ortsteile ab 200 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner muss die Hauptgemeinde mit dem ÖPNV direkt erreichbar sein.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Starnberg muss gleichzeitig folgende Erreichbarkeiten gewährleistet:

Haltestellenentfernung

Der Einzugsbereich einer Bushaltestelle wird mit 400 Meter Luftlinienentfernung und eines S-Bahnhofs mit 1.000 Meter Luftlinienentfernung festgelegt. Das ÖPNV-Angebot ist so zu gestalten, dass mindestens 80 Prozent der Bevölkerung im Einzugsbereich anzubindender Haltestellen liegen. Die Haltestellen für Expressbuslinien orientieren sich an der Verknüpfung mit dem SPNV sowie Bushaltestellen mit hoher Bus/Bus-Verknüpfung oder pendlerrelevanter Ausrichtung.

Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Die angestrebte Reisezeit soll betragen:

nach München (Oberzentrum): 60 Minuten
 nach Starnberg (Mittelzentrum): 60 Minuten
 in benachbarte Grundzentren: 40 Minuten

Ausnahme:

Die Richtwerte sollen keine Anwendung in der Relation Andechs – Pöcking finden. Die Relation ist für einen Großteil der Ortsbewohner von untergeordneter Bedeutung.

7.2.3 Verkehrszeiten

Entsprechend der Linienfunktion soll das ÖPNV-Verkehrsangebot mindestens in folgenden Verkehrszeiten gewährleistet sein:

	Verkehrszeiten			
Kategorie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- & Feiertag	
Grundversorgung	06:00 - 20:00	07:00 - 20:00	08:00 - 20:00	
Berufsverkehr	05:30 - 21:30	07:00 - 21:30		
Berufsverkehr (HVZ)	05:30 - 09:00 15:30 - 20:30	07:00 - 09:00 15:30 - 20:30		
Berufsverkehr (NVZ)	11:00 - 13:00	11:00 - 13:00		
Freizeitverkehr	bis 21:30	bis 21:30	bis 21:30	

Tabelle 5: Festlegung der Verkehrszeiten anhand von Linienstruktur und Funktion

7.2.4 Taktung

Das ÖPNV-Angebot soll mindestens in der im Fahrplan 2019/20 abgebildeten Bedienhäufigkeit fortgeführt werden (siehe Anlagenband 3 – Linienplan). Als Mindeststandard wird ausgehend von der Linienfunktion und der Verkehrszeit folgende Taktdichte festgelegt:

	Takt in Minuten			
Kategorie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- & Feiertag	
Grundversorgung	60	60	120	
Berufsverkehr HVZ	30	30		
Berufsverkehr NVZ	60	60		
Schulverkehr	60 (ggfs. Verstärkerfahrten)			
Freizeitverkehr	60	60	120	
Schwachverkehrszeit	Bedarfsverkehr	Bedarfsverkehr	Bedarfsverkehr	

Tabelle 6: Festlegung der Bedienhäufigkeit anhand der Verkehrszeiten

7.2.5 Fahrzeugkapazitäten

Die Fahrgastzahlen sind im Rahmen des Tagesganges und auf einzelnen Linienabschnitten starken Schwankungen unterworfen. Die Vorhaltung verschiedener Fahrzeuggrößen für unterschiedliche Tageszeiten ist betriebswirtschaftlich nicht darstellbar.

Die Fahrzeuggröße bemisst sich deshalb an der größten zu erwartenden Fahrgastzahl. Hierbei ist der Bedarf der Fahrzeugkapazitäten im Schülerverkehr (zum Schulbeginn und nach der 6. Unterrichtsstunde) im Kontext des sonstigen Kapazitätenbedarfs nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen.

7.2.6 Einzelmaßnahmen

Zur Umsetzung der oben definierten Bedienstandards sind schrittweise folgende Ergänzungen des ÖPNV-Netzes in räumlicher und/oder zeitlicher Hinsicht vorzunehmen:

Anbindung an das Grundnetz

Die Anbindung der Ortsteile

- Im Gemeindegebiet Berg das Gebiet zwischen Kempfenhausen und Berg (Seestraße, Waldstraße), Teile von Aufkirchen (südlich), Kreuzweg und Assenbuch.
- In Inning der Ortsteil Schorn (Schoner Straße) sowie das Gewerbegebiet südlich der Autobahn.
- Im Gemeindegebiet Herrsching der Bereich Rausch (um die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege) und in Breitbrunn der Bereich entlang des Seeufers sowie die Ortsteile Wartaweil/Mühlfeld.
- Im Gemeindegebiet Andechs Randbereiche des Ortsteils Frieding.

ist schrittweise den Standards anzupassen.

Für die Anbindung der Tutzinger Ortsteile Unterzeismering und Kampberg, die gegenwärtig nur von den "MVV-fremden" Linien 9600 und 9614 angebunden sind, sollte die Einbindung in den MVV bzw. den MVV-Tarif kurzfristig geprüft werden.

Wochenendverkehre

Die vorhandenen Wochenendverkehre (südlicher Landkreisbereich) sollen schrittweise auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden.

Ausweitung der Bedienzeiten

Bei der Ausweitung der Bedienzeiten auf die definierten Zeitfenster soll das Hauptaugenmerk zunächst auf die Pendlerlinien und deren Anbindung an die S-Bahn, danach auf den touristischen Linien liegen.

Taktverdichtung

Die Taktverdichtung über den gegenwärtigen Fahrplanstand hinaus erfolgt nach Bedarf. Dieser ist durch die Beobachtung der Nachfrage und der siedlungs- und raumstrukturellen Entwicklung regelmäßig neu einzuschätzen und – bei Notwendigkeit – im Fahrplan abzubilden. Schrittweise werden dazu auch die AFZS-Daten in die Entscheidungsfindung einbezogen.

Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist weiter nur in Ausnahmefällen durch freigestellten Schülerverkehr abzudecken.

Die Integration des freigestellten Schülerverkehrs zum Schulstandort Tutzing in den MVV-Regionalbusverkehr ist zeitnah entsprechenden den vorhandenen Regionalbuslinien umzusetzen. Dies betrifft die Schulbuslinien 15 und 16.

Reguläre Fahrplanfahrten werden zur Abdeckung der notwendigen Kapazitäten weiterhin durch Verstärkerfahrten ergänzt.

<u>RufTaxi (Bedarfsverkehre)</u>

Aufbau eines landkreisweiten im MVV integrierten Anrufsammeltaxisystems (Basis: aktuelles als probeweise in Stufen aufzubauendes MVV-Rufbus-System):

Zu den abendlichen und nächtlichen Schwachverkehrszeiten sollen Bedarfsverkehre eingerichtet werden. Bisher sind Inning sowie Teile der Gemeinden Herrsching, Seefeld und Gilching in das RufTaxi-Netz eingebunden. Als nächstes sollen folgen:

- die Haltestellen der Linie 950 und 951, die in den Gemeinden Andechs, Herrsching und Seefeld liegen,
- alle Haltestellen der Linie 924 sowie
- die Haltestellen der Linie 928 in der Relation Andechs Seefeld- Hechendorf.

Danach sollen die verbleibenden Gemeinden beziehungsweise Gemeindeteile in den Bedarfsverkehr angebunden werden. Hierzu soll auf Grundlage der Erkenntnisse des probeweise eingeführten MVV-Rufbus-System ein landkreisweites Konzept zur Umsetzung erarbeitet werden.

Nach Einführung eines RufTaxi-Netzes sollten Kontrollen die tatsächliche Durchführung der angemeldeten Fahrten überprüfen.

Ausweitung der Bedienzeiten zu Zeiten von Großveranstaltungen

Bisher gibt es zu Großveranstaltungen außerhalb des SPNV keine erweiterten Bedienzeiten. Die Möglichkeiten entsprechender Angebotserweiterungen soll geprüft und nach Möglichkeit punktuell kurzfristig umgesetzt werden.

Die Auswirkungen der punktuellen Ausweitungen der Bedienzeiten auf den Bedarfsverkehr sind zu beachten.

Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Orte

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte ist insbesondere die Anbindung der Gemeinde Andechs sowie der Gemeindeteile Breitbrunn, Herrsching, Ried, Wartaweil und Widdersberg (Herrsching), Bachern, Buch und Stegen (Inning), Aschering (Pöcking), Unering (Seefeld) und Schorn (Starnberg) zu überprüfen.

7.3 Barrierefreiheit

Die zum O1. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert von den kommunalen Aufgabenträgern die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum O1. Januar 2022 und bedarf zwingend einer ganzheitlichen Betrachtung von:

- Haltestelleninfrastruktur inkl. Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Kommunikation und Information
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen.

Das Ziel der Barrierefreiheit ist unter Anbetracht der hohen Anzahl von Haltestellen im Landkreis Starnberg und der damit verbundenen finanziellen Belastung für die Gemeinden beim Haltestellenumbau sowie der topographischen Herausforderungen (viele Haltestellen liegen in Neigungen über 6 %) bis zum 01. Januar 2022 im Landkreis Starnberg nicht vollständig zu erreichen. Zudem unterscheiden sich die Haltestellen auch in ihrer verkehrlichen Bedeutung im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen und die städtebauliche Einbindung. Daraus resultieren unterschiedliche Anforderungen an den Haltestellenstandard.

Bestandteil des Nahverkehrsplanes ist deshalb ein Haltestellenkataster, in dem alle Haltestellen des ÖPNV im Landkreis Starnberg im Fahrplanjahr 2018/2019 erfasst sind. Für jede Haltestelle ist dabei ein Erfassungsbogen entstanden, der die aktuelle Ausstattung und den Zustand der Haltestelle, auch mit Bildern, dokumentiert. Zudem wurden für den Haltestellenstandard drei Kategorien hinsichtlich des Ausstattungsumfangs erarbeitet, diese Kategorien mit gestaffelter Priorität hinsichtlich des Zeitraums für die Umsetzung versehen und die Haltestellen im Landkreis diesen Kategorien zugeordnet. Die Zuordnung der Haltestellen zu den unterschiedlichen Kategorien erfolgt unter Beurteilung der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Haltestelle. Die Entwicklung einer standardisierten Ausstattung der Haltestellen hat dabei auch die anzuwendenden MVV-Standards zu berücksichtigen.

Das Haltestellenkataster erfasst bereits bestehende Haltestellen und legt für diese auch den Umsetzungszeitraum fest. Haltestellen, die neu eingerichtet werden, sollen bereits von Beginn einer Haltestellenkategorie zugeordnet und entsprechend baulich hergerichtet werden. Das Haltestellenkataster wird durch den Landkreis permanent fortgeschrieben.

Bei der Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge ist im Landkreis Starnberg der MVV-Standard zwingende Vorgabe.

Hinsichtlich Information und Kommunikation wird bei der Umsetzung von neuen Maßnahmen die Barrierefreiheit berücksichtigt. Der Landkreis Starnberg wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten und Verantwortung darauf hin, dass:

- Fahrgastinformationen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein sollen.
- Basisinformationen, die die selbständige Nutzung des ÖPNV-Angebotes ermöglichen, auch in leichter Sprache (online und im Print-Format) zur Verfügung stehen sollen. Zudem sollten sämtliche digitale Informationen gemäß BITV 2.0. zugänglich und nutzbar gemacht werden.
- Das Fahrpersonal für die Belange von Menschen mit Behinderungen geschult und sensibilisiert wird.

7.4 Haltestellenstandards

7.4.1 Haltestellenkategorien

Die Entwicklung einer standardisierten Ausstattung der Haltestellen entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung

- ist eine wichtige Orientierungshilfe für die Kommunen bei der Ausgestaltung von Haltestellen, da sie im Allgemeinen als Baulastträger für den Ausbau zuständig sind
- bedeutet einen Qualitätsgewinn für den Fahrgast, da die Serviceausstattung gleichzeitig mit der geforderten Barrierefreiheit umgesetzt werden soll
- berücksichtigt die Aspekte der Barrierefreiheit an allen Haltestellen sowohl gemäß den Forderungen aus dem Personenbeförderungsgesetz als auch aus dem Inklusionsplan

• erhöht die repräsentative Wirkung und Wiedererkennbarkeit von Haltestellen im Landkreis (Schaffung eines einheitlichen Standards in Ergänzung zum einheitlichen Haltestellenmast des MVV) Im Landkreis Starnberg werden die Haltestellen in drei Kategorien eingeteilt:

Ka- tego-	Merkmale	Ausstattung
A A	Alle Haltestellen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung nicht unter die Kategorien B und C fallen	 Dem Gesetz entsprechende Mindestausstattung insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit (Stufenfreiheit, taktile Elemente, Befestigung, Durchgangsbreiten und Wartefläche, etc.) (DIN 18040) Haltestellenmast gemäß MVV-Standard inkl. Aushangfahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation ausreichende Beleuchtung
В	Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit verkehrlicher Bedeutung im regionalen Netz des Landkreises, grundsätzlich: • mehr als 150 Einsteiger/Tag oder • mehr als 25 Einsteiger/Tag und mehr als 50 Abfahrten/Tag • Haltestellen an Expressbuslinien • ggf. S-Bahn-Anschlusshalte-stellen (nach verkehrlicher Bedeutung)	 Ausstattung der Kategorie A Zusätzlich obligatorisch: Witterungsschutz/Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit in transparenter Ausführung (Ausnahme: unzureichende Platzverhältnisse) Abfallbehälter (Rückbau möglich bei dauerhafter Fremdnutzung - Nachweis der Gemeinde nötig) Optional: Radabstellanlagen mindestens an einem Bussteig (Ausnahme: weniger als 50 Einsteiger/Tag) dynamische Fahrgastinformation (Kleinanzeiger) akustische Fahrgastinformationen und Leitinformationen (Wegweisung) (Ausnahme: weniger als 50 Einsteiger/Tag) WLAN
С	Haltestellen mit verkehrlicher Bedeutung im überregionalen Netz, grundsätzlich: • mehr als 500 Einsteiger/Tag oder • mehr als 150 Einsteiger/Tag und mehr als 200 Abfahrten/Tag • Überragende Verknüpfungsfunktion im überregionalen Netz • Haltestellen bei Einrichtungen mit erhöhtem ÖPNV-Bedarf (z. B. Gewerbegebiete, aber auch große Wohngebiete) • ggf. S-Bahn-Anschlusshaltestellen (nach verkehrlicher Bedeutung)	 Ausstattung der Kategorie B Zusätzlich obligatorisch: Radabstellanlagen mindestens an einem Bussteig (bei ausreichender Dimensionierung auch gemeinsame Nutzung für mehrere Bussteige möglich) Dynamische Fahrgastinformation (Groβanzeiger) WLAN Witterungsschutz: bei ausreichender Dimensionierung auch gemeinsame Nutzung für mehrere Bussteige möglich Fahrscheinverkaufsautomat (bei zentraler Lage ein Fahrscheinverkaufsautomat je Haltestelle ausreichend) Optional: akustische Fahrgastinformationen Leitinformationen (Wegweisung) weitergehende Tarifinformationen, Umgebungsund Ortsplan

Tabelle 7: Haltestellenkategorien im Landkreis Starnberg

Zusätzlich zu den genannten Ausstattungsmerkmalen sollte insbesondere an hochfrequentierten beziehungsweise Endhaltestellen die Einrichtung von Toiletten / sozialen Einrichtungen vorrangig für das Fahrpersonal geprüft werden.

7.4.2 Einordnung der Haltestellen im Landkreis

Es ergeben sich zum Fahrplanstand 2018/2019 folgende Einordnungen der Haltestellen im Landkreis Starnberg: (eine Zusammenstellung aller Bushaltestellen ist in der Anlage beigefügt)

Kategorie A

Alle Haltestellen, die nicht der Kategorie B oder C angehören (259).

Kategorie B (28 Haltestellen):

- Berg (STA), Grafstraβe
- Buchhof MIS
- Gauting, Rathaus
- Gilching, Gewerbegebiet Süd
- Herrsching, Realschule
- Kempfenhausen, Milchberg
- Krailling, KIM, Konrad-Zuse-Bogen
- Oberalting, Marienplatz
- Oberpfaffenhofen, Claude-Dornier-Straße
- Oberpfaffenhofen, DLR
- Percha, Berger Straße
- Percha, Bucentaurweg
- Possenhofen, S-Bahn
- Söcking, Bründlwiese

• Starnberg, Friedenskirche

Söcking, Georg-Bader-Weg

• Starnberg, Agentur für Arbeit

Starnberg, Bozener Straße

• Starnberg, Brunnangerhalle

Starnberg, Egerer Straße

• Söcking, Mitte

Söcking, Kreissparkasse/Luitpoldstraße

- Starnberg, Gymnasium
- Starnberg, Kirchplatz
- Starnberg, Landratsamt / Seebad
- Starnberg, Moosstraße
- Steinebach, S-Bahn
- Tutzing, S-Bahn

Kategorie C (14 Haltestellen):

- Andechs, Kloster
- Gauting, S-Bahn
- Gauting, Schulzentrum
- Gauting, Würmbrücke
- Gilching-Argelsried, S-Bahn
- Herrsching, S-Bahn
- Inning am Ammersee, Marktplatz

- Neugilching, S-Bahn
- Seefeld-Hechendorf, S-Bahn
- Starnberg Nord, S-Bahn
- Starnberg, S-Bahn
- Starnberg, Klinikum-MediCenter
- Starnberg, Wittelsbacherstraβe
- Weßling

Details sind dem Haltestellenkataster zu entnehmen. Es sollte durch die Gemeinden überprüft werden, inwieweit wenigstens eine Haltestelle auf ihrem Gebiet mindestens in die Kategorie B aufgenommen werden kann.

isup

Neu hinzugekommene Bushaltestellen (z. B. der Linien 978 und X920) werden zunächst in Kategorie A eingestuft. Das betrifft gegenwärtig die Haltestellen:

- Dröβling, Hasenau
- Erling, Sportplatz
- Feldafing, Am Kirchplatz
- Feldafing, Artemed
- Feldafing, Bahnhofstraße
- Feldafing, Eugen-Friedl-Straße
- Feldafing, Rathaus
- Gauting, Sonderflughafen Ost
- Gilching, Gutenbergstraße
- Gilching, Talhofstraße
- Gilching, Waaghäusl

Priorität 3

• Hanfeld, Abt-Hörl-Weg

- Herrsching, Gewerbestraße
- Percha, St. Christophorus-Kirche
- Starnberg, Ferdinand-Maria-Grundschule
- Tutzing, Bergwiesenstraße
- Tutzing, Heimgartenstraße
- Tutzing, Kirchenstraße
- Tutzing, Klenzestraße
- Tutzing, Luswiese
- Tutzing, Neustätterstraße
- Tutzing, Rathaus
- Tutzing, Von-Hillern-Weg
- Tutzing, Waxensteinstraße

7.4.3 Umsetzung der Haltestellenstandards und der Barrierefreiheit

Die Terminisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen ist auf den 01. Januar 2022 durch das Personenbeförderungsgesetz erfolgt. Ziel ist die schnellstmögliche Erreichung der Barrierefreiheit.

Mit der Herstellung der Barrierefreiheit sollen gleichzeitig die Haltestellenstandards des Landkreises Starnberg umgesetzt werden. Die sukzessive Umsetzung des Haltestellenstandards und der Barrierefreiheit im Landkreis Starnberg:

- unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und des städtebaulichen Umfelds,
- der personellen und (finanziellen) Kapazitäten der Kommunen und
- der Verfügbarkeit von Baufirmen zur Realisierung der Maßnahmen

nach 01. Januar 2025

soll im Rahmen von drei Prioritäten erfolgen:

Priorität 1 bis 01. Januar 2022
Priorität 2 bis 01. Januar 2025

Priorität	Anzahl Haltestellen	Umsetzungszeitrahmen	Haltestellen
1	36	bis 01.01.2022	 alle Haltestellen der Kategorie C Haltestellen mit mehr als 100 Einsteigern pro mittlerer Werktag
			 Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung (z. B. Schulen, Krankenhäuser, kommunale Verwaltungen, Pflegeund Wohnheimen, Kindertageseinrichtungen)

Priorität	Anzahl Haltestellen	Umsetzungszeitrahmen	Haltestellen
			 Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen
			 Haltestellen für Sonderverkehre be- hinderter Menschen
2	136	bis 01.01.2025	• übrige Haltestellen der Kategorie B
			 Haltestellen in Orten/Ortsteilen, die bislang über keine barrierefreie Halte- stelle verfügen
			 mäßig frequentierte Haltestellen (mehr als 50 Einsteiger/mittlerer Werktag)
			 Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen) und Nahversorgungseinrichtungen
3	129	nach 01.01.2025	Haltestellen der Kategorie A, die weder der Prioritätsstufe 1 oder 2 zugeordnet wurden und neue Haltestellen

Tabelle 8: Priorisierung der Haltestellen

Damit ergibt sich folgendes Ziel-Netz Haltestellen im Landkreis Starnberg bis 2025:

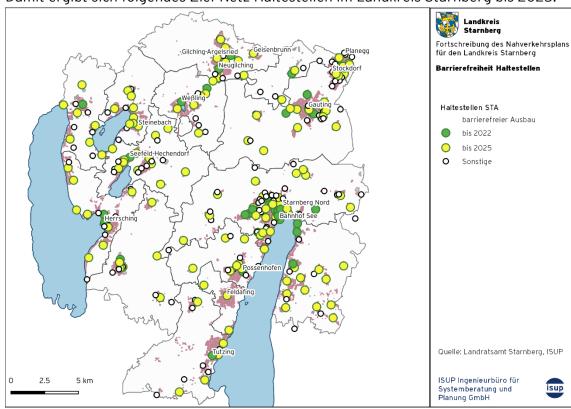


Abbildung 3: Zielnetz Haltestellen im Landkreis Starnberg

7.4.4 Ausnahmen

Mögliche Ausnahmen, die zu einer Verschiebung des Endtermins führen können, jedoch unter der Voraussetzung stehen, dass dort kein erhöhtes Nachfragepotenzial sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen im Einzugsbereich der Haltestelle besteht:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen
- keine Barrierefreiheit im Umfeld der Haltestelle
- sehr gering frequentierte Haltestellen (weniger als 25 Einsteiger/Werktag)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung zu einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie und Fahrtrichtung befinden
- kurzfristig keine Realisierbarkeit möglich (fehlende Kapazitäten in der Umsetzung: insbesondere verwaltungstechnisch und bautechnisch)

Für folgende Haltestellen liegt eine dauerhafte Ausnahmeregelung vor:

- temporär eingerichtete Haltestellen, z.B. aufgrund von Baustellenbetrieb
- neu eingerichtete und im Probebetrieb befindliche Haltestelle
- Haltestelle wird nur von Fahrzeugen angefahren, die bauartbedingt für den Einund Ausstieg keinen Bussteig benötigen (z. B. Bedarfshaltestelle für flexible Bedienformen mit Pkw)
- Haltestelle wird nicht durch ÖPNV-Linien bedient, z. B. Haltestellen für Reisebusse

7.5 Multimodale Schnittstellen

Unter Multimodalität ist die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines gewissen Zeitraums (z. B. innerhalb einer Woche) zu verstehen. Dazu gehört auch die sog. Intermodalität, die beschreibt, wenn für einen Weg (z. B. den Arbeitsweg) mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.

Damit der ÖPNV eine echte Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw sein kann, sollten diese Mobilitätsbedürfnisse aufgegriffen und in ein entsprechendes Angebot für Nutzer übertragen werden. Dies kann durch die Schaffung von sog. multimodalen Schnittstellen geschehen, an denen dem Nutzer verschiedene Verkehrsmittel/angebote zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es, die Angebote von S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Busverkehren mit öffentlichen Fahrradleihsystemen, Carsharing-Angeboten sowie ggfs. auch mit dem Taxigewerbe oder Mitfahrzentralen zu verknüpfen.

Der Landkreis soll dabei als Koordinator fungieren und ein Standortkonzept für Mobilitätsstationen in enger Abstimmung mit den Kommunen erarbeiten, um ein landkreisweites Netz von Mobilitätsstationen aufzubauen. Durch die Koordination und Netzplanung auf Landkreisebene sollen Insellösungen vermieden werden. Außerdem können dadurch Verkehrsangebote entwickelt und bereitgestellt werden, die bereits im MVV-Verbundgebiet etabliert sind. Konkret sollen zunächst die Angebote geschaffen werden, für die bereits Beschlüsse der Kreisgremien vorliegen. Hier ist die Einführung des MVG Rad als öffentliches Fahrradverleihsystem zu nennen, das auch im Sin-



ne der technologischen Entwicklungen (E-Rad/Pedelec im Leihsystem) weiterentwickelt werden soll. Öffentliche Leihradsysteme bieten dem Fahrgast eine Alternative für die sog. letzte Meile entlang einer Wegstrecke zur Benutzung von Bus und/oder Bahn. Weitere Verkehrsangebote sollen in enger Abstimmung mit den Kommunen bereitgestellt werden. An den Mobilitätsstationen soll ein dynamisches Fahrgastinformationssystem die Nutzer bei der Wahl des geeigneten Verkehrsmittels unterstützen.

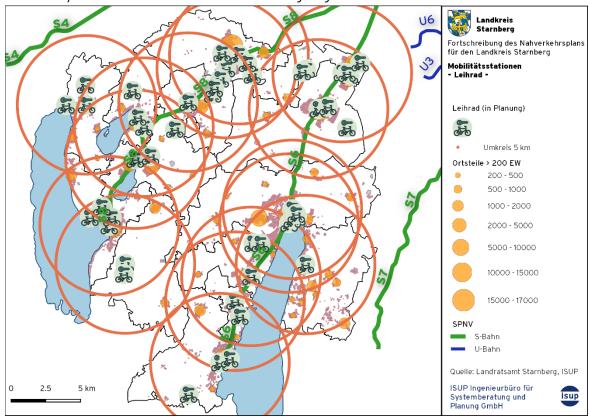


Abbildung 4: Geplante "MVG-Leihrad"-Stationen (Stand 2019)

7.6 Anschlusssicherung

Unter Anschlusssicherung ist die Gewährleistung eines Umstiegs von einem Verkehrsmittel auf ein anderes im Rahmen einer Wegekette zu verstehen. Ziel der Gestaltung der Anschlusssicherheit im Landkreis Starnberg ist die Schaffung verlässlicher Reisewege für alle Fahrgäste im ÖPNV. Der Landkreis wirkt deshalb im Rahmen seiner Verantwortlichkeiten auf eine Verbesserung der Anschlusssicherung hin.

statische Anschlusssicherung

- Gestaltung der Fahrpläne des Busverkehrs in der Weise, dass Übergänge zum SPNV und in der Relation Bus-Bus ermöglicht werden. Gegebenenfalls sind sog. Verspätungspuffer einzuplanen.
- Permanente Prüfung der Anschlusszeiten für alle Verknüpfungspunkte im Rahmen der Fahrplangestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen (Pendler, Schüler, Touristen etc.) sowie der Linienklassen.
- Verbesserung der Leitinformationen an den Verknüpfungspunkten Bahn-Bus und Bus-Bus (Informationen zur Lage der Bahnsteige und Situierung der Linien)

dynamische Anschlusssicherung

- Echtzeitinformationen für Fahrpersonal und Fahrgäste in den Bussen, die über die Anschlüsse an den folgenden Haltestellen informieren (ggfs. über einen zweiten TFT-Bildschirm).
- Umsetzung des MVV-Projekts DFI (Dynamische Fahrgastinformation) in den Bussen, an den Bushaltestellen der Kategorien B und C im Landkreis Starnberg in Zusammenarbeit mit den Kommunen sowie an einzelnen Mobilitätsstationen. Dabei sollen statische Anzeigen durch dynamische ersetzt werden.
- Weiterentwicklung der MobilitätsApp des MVV, so dass Fahrgäste auch darüber Echtzeitinformationen zum ÖPNV-Angebot beziehen können.
- Weiterarbeit im Rahmen des MVV an der Vereinheitlichung der für die Echtzeitinformationen notwendigen Datenbasis (Hintergrundsystem bzw. bayernweite Plattform DEFAS - Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformationsund Anschlusssicherungssystem).

7.7 Busbeschleunigung / ÖPNV-Bevorrechtigung

Busbeschleunigungs- und ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen dienen der Erhöhung der Zuverlässigkeit und Attraktivität im ÖPNV durch:

- die Reduzierung der Reisezeit
- die Verbesserung der Pünktlichkeit
- die Steigerung des Fahrgastkomforts
- die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und
- die Verbesserung für den Umweltschutz.

Grundsätzlich unterstützt der Landkreis Maßnahmen der Bevorrechtigung des ÖPNV unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs. Im Einzelnen bedeutet das:

- Konkrete Untersuchungen über mögliche Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV zunächst für Expressbuslinien zeitnah durchzuführen
- Im Rahmen der Steuerungs- und Lenkungsverantwortung des Steuergremiums "Vision Mobilität 2020" sollen
 - Pilotlinien identifiziert werden, an deren Strecken Maßnahmen zur Fahrzeitbeschleunigung durchgeführt werden,
 - Untersuchungen angestoßen werden, die durch optimierte Lichtsignalanlagensteuerung Zeitgewinne für den ÖPNV schaffen,
 - Untersuchungen zur Identifikation neuralgischer Punkte zur genaueren Festlegung von Beschleunigungsmaßnahmen veranlasst werden

Zur Prüfung der Festlegung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist dem Kreistag regelmäßig (mindestens alle zwei Jahre) Bericht zu erstatten.

7.8 Alternative Antriebe

Der Kreistag hat 2018 die "Vision Mobilität 2020"zur Entwicklung einer innovativen, nachhaltigen, transparenten, sicheren, finanzierbaren und effektiven Mobilität im Landkreis beschlossen. Dabei sind auch die Aspekte "Umweltschutz" und "Naturgesundheit" bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.

Wesentlicher Bestandteil ist der Einsatz sauberer Fahrzeuge auch im ÖPNV.

Am 20.06.2019 trat die Verordnung (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ("Clean Vehicle") in Kraft. Mit der geänderten Richtlinie

"haben die Mitgliedsstaaten sicherzustellen, dass öffentliche Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO2-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer, zu berücksichtigen, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union zu verbessern."

Diese Richtlinie gilt unter anderem für die Beschaffung im Wege von "öffentlichen Dienstleistungsverträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007" über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Als Mindestziele für Busse (Fahrzeugklasse M₃) wurde festgelegt, dass

ab 2021 bis 2025: 45 Prozentab 2026 bis 2030: 65 Prozent

der Fahrzeuge bei der Beschaffung im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 den Anforderungen der Verordnung genügen müssen.

Ungeklärt und durch deutsches Recht zu untersetzen ist gegenwärtig die Festlegung der Bezugsgrößen zur Berechnung dieser Mindestziele (Beispiel: Sind die Mindestziele auf alle in einem Landkreis eingesetzten Busse zu beziehen oder gelten sie für eine Buslinie oder ein Linienbündel?)

Gegenwärtig erfüllen nur neue oder umgerüstete E-Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge die geforderte Norm. Hybrid-Fahrzeuge entsprechen der Verordnung nicht.

Um die Umsetzung der Verordnung im Landkreis vorzubereiten, werden die folgenden Prüfaufträge aufgenommen:

- Das gesamte Regionalbusliniennetz im Landkreis ist hinsichtlich des Einsatzes von Bussen mit Elektroantrieb und/oder Brennstoffzellenantrieb zu untersuchen.
- Eine Untersuchung zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur im Landkreis, um Busse mit Elektroantrieb oder mit Brennstoffzellen landkreisweit einsetzen zu können, ist umgehend anzustoβen.
- Die Implementierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben soll mit einem Pilotprojekt getestet werden. Hierbei sollen ggf. auch die Möglichkeiten der Umrüstung von Bussen und deren Einsatz einbezogen werden.

7.9 Marketing und Information

Zur Umsetzung der Vision Mobilität 2020 und zur Erreichung der Klimaziele des Landkreises Starnberg ist die Erweiterung der Kundenbasis im ÖPNV zwingend notwendig. Dazu sollen Fahrgäste in allen Zielgruppen gewonnen werden: Berufspendler, Schüler und Auszubildende, Senioren, Touristen und Tagesgäste sowie Personen, die Einkäufe und Besorgungen erledigen.

Maβnahmen aus den Bereichen Marketing und Kommunikation sollen gezielt eingesetzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. ¹ Bereits jetzt gibt es eine Vielzahl von Aktivitäten, die die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises über das ÖPNV-Angebot, dessen permanente Verbesserung und Angebotsneuerungen informieren. Beispielhaft seien dazu genannt:

- Printinformationen:
 - Fahrplanheft des Landkreises
 - Minifahrpläne für jede Landkreislinie
 - Broschüren zum ÖPNV-Angebot in einzelnen Gemeinden
 - Broschüren zum Schülerverkehr
 - Flyer zu Angebotsneuerungen (z. B. Sozialticket IsarCard S)
 - Plakatkampagne ("Mein Landkreisbus")
- Digitale Informationen:
 - MVV-Fahrplanauskunft
 - MVV-App
 - Website des Landratsamtes Starnberg mit Bestellformular für Printinformationen
- Telefon:
 - MVV-Fahrplanauskunft
 - Landratsamt
- ÖPNV-Beauftragter am Landratsamt als Ansprechpartner für alle Bürgerinnen und Bürger für alle Belange des ÖPNV
- Beratungsveranstaltungen für Seniorinnen und Senioren in den Landkreisgemeinden

Folgende weitere Maßnahmen aus dem Bereich Marketing/Information sollen angestoßen werden:

- Der Landkreis unterstützt die Gemeinden bei der Verlinkung ihrer Gemeinde-Websites mit dem MVV-Portal.
- Der Landkreis konzipiert eine bessere Informationsdarstellung zum ÖPNV-Angebot im Landratsamt sowie in den Gemeinden/Stadtverwaltungen (z.B.: die Einrichtung einer ÖPNV-Ecke mit Informationsmaterialien in den Bürgerbüros) und strebt eine Umsetzung in Abstimmung mit den Kommunen an.

-

Die laufende Information des Fahrgastes während der Fahrt siehe Kapitel Anschlusssicherung, in diesem Kapitel werden die Informationen vor Fahrantritt dargestellt.

- Der Landkreis unterstützt die Wiederaufnahme der Beratungsveranstaltungen für die Nutzerinnen und Nutzer von Rollatoren und Rollstühlen.
- Als Anregung zur Umsetzung sowohl von den Landkreiskommunen als des Landkreises sollen nachfolgende beispielhafte Kampagnen aus anderen Landkreisen/Kommunen aufgenommen, auf Realisierung geprüft bzw. beworben werden:
 - Neubürgermappe der Landeshauptstadt München mit Informationen zum ÖPNV-Angebot
 - "Mobile Wundertüte" des Landkreises Fürstenfeldbruck mit Informationen zum ÖPNV-Angebot; ggfs. mit kostenlosem Einzelticket/Streifenkarte
 - "Schnuppertage" des Landkreises Fürstenfeldbruck: Kostenlose Benutzung der Busse innerhalb eines bestimmten Zeitraums
 - Marktsonntage der Stadt Starnberg: Kostenlose Benutzung der Stadtbuslinien
 - Entwicklung einer Gästekarte für Touristen in Zusammenarbeit mit der gwt und den Gastgebern im Landkreis
 - Verlängerte Fahrzeiten der Busse abends bei Großveranstaltungen

7.10 Tarif

Der öffentliche Busverkehr im Landkreis Starnberg ist in den Münchner Verkehrsund Tarifverbund (MVV) integriert. Darin gilt ein einheitlicher Gemeinschaftstarif. Dieser Tarif ist grundsätzlich im Landkreis anzuwenden.

Der Landkreis Starnberg begrüßt eine Ausweitung des MVV-Tarifgebiets um die Landkreise Weilheim-Schongau und Landsberg a. Lech und das gesamte Gebiet des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen.

Ziel ist es, die für den Landkreis Starnberg wichtige Achsen

- Herrsching Dießen,
- Herrsching -Weilheim,
- Tutzing Seeshaupt,
- Tutzing Weilheim und
- Schondorf (Ammerseebahn) Inning Weβling Gilching

in den MVV zu integrieren.

Das derzeitige Fahrkartensortiment bedient die Bedürfnisse sowohl von Fahrgästen, die nur gelegentlich mit dem ÖPNV unterwegs sind, und als auch von Vielfahrern:

- Einzelfahrkarten
- Streifenkarten
- Verschiedene Tageskarten für Einzelpersonen und Gruppen
- IsarCard: Wochen-, Monats- und Jahreskarte (auch im Abonnement verfügbar)

Der Landkreis wirkt bereits gegenwärtig an der Tarifgestaltung mit. Der Landkreis wirkt dabei insbesondere darauf hin, dass die Entwicklung der Tarife im MVV im Sinne der Vision Mobilität 2020 die Nutzung der Verkehrsmittel im ÖPNV für alle Menschen

im Landkreis ermöglicht (Sozialverträglichkeit, z. B. bei der Einführung des Sozialtickets IsarCardS, Barrierefreiheit).

Außerdem unterstützt er die Entwicklung eines e-Tarifs im Rahmen des Pilotprojektes e-Ticketing im Sinne eines Entfernungstarifs.

7.11 Vertrieb

Der unkomplizierte Zugang zum Ticketerwerb ist eine wesentliche Säule zur Nutzung des ÖPNV, insbesondere für Gelegenheitsnutzer. Dieser ist auch ein wesentliches Handlungsfeld aus der Vision Mobilität 2020.

Gegenwärtig ist der Ticketerwerb grundsätzlich an Fahrkartenautomaten der S-Bahnstationen im Landkreis möglich. Im regionalen Busverkehr werden Fahrkarten auch durch das Fahrpersonal verkauft. Darüber hinaus können elektronische Tickets über den MVV-Ticketshop oder die MVV-App sowie über die Ticketshops/Apps der MVG und DB erworben werden.

Der Landkreis strebt die Digitalisierung auch im Bereich des Vertriebs der Fahrkarten im MVV an. Um jedermann den Zugang zum Erwerb einer Fahrkarte zu ermöglichen, soll auch zukünftig grundsätzlich der analoge Erwerb des gesamten Fahrkartensortiments im Landkreis möglich sein.

Daher wird der Landkreis:

- im MVV-Projekt "e-Ticketing" weiter mitarbeiten.
 - Dabei soll die eingeführte Chipkarte (VDV-KA 2-Standard) über ein reines Speichermedium für Fahrkarten hinaus grundsätzlich zu einer Mobilitätskarte, mit der möglichst alle Angebote im ÖPNV genutzt werden können, weiterentwickelt werden. (Derzeit ist die Chipkarte für Zeitkundenkarten im Probebetrieb. Allerdings können die Chipkarten nicht im Landkreis erworben werden, sondern nur bei der MVG oder der DB.)
 - Dabei soll die bereits im Pilotprojekt begonnene Weiterentwicklung der Chipkarte hin zu einem e-Ticketing mit einer CheckIn/CheckOut oder Beln/BeOut-Funktion bzw. Varianten davon, forciert werden. Im Rahmen des Pilotprojektes soll auch die Möglichkeit eines eigenen e-Ticket-Tarifs entwickelt und beurteilt werden.
- Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass Tickets in Papierform (Einzelfahrkarten, Streifenkarten) weiterhin erworben werden können. Hier besteht ein Bedürfnis von Landkreisbürgerinnen und -bürgern, einen Vorratskauf zu tätigen.
- Der Landkreis sucht den Kontakt zur gwt (Gesellschaft zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung im Landkreis Starnberg mbH), um ein Fahrkartenangebot für Landkreisgäste/Touristen zu schaffen.
- Die beiden vorgenannten Punkten bzw. deren Umsetzbarkeit sollen im Rahmen einer Untersuchung des MVV näher beleuchtet werden.
- Der Landkreis soll gemeinsam mit der MVV sowie den Verbundlandkreisen an einer Vertriebsstrategie arbeiten, die für die Landkreisbürger*innen einen barrierefreien Zugang zum Fahrkartenangebot auch innerhalb des Landkreises ermöglicht.

• Der Landkreis arbeitet im MVV auf eine einheitliche Gestaltung und Nutzung der vorhandenen Vertriebswege, insbesondere bei den elektronischen Tickets, hin.

8 Fazit

Der Landkreis Starnberg ist gekennzeichnet durch eine starke Verflechtung mit der Landeshauptstadt München und seinen Nachbarlandkreisen. Das spiegelt sich in den Verkehrsströmen wider:

- Die Pendlerbeziehungen sind charakterisiert sowohl durch einen starken Pendlerstrom nach München, wobei der Landkreis zusätzlich auch eine Transitfunktion hat, als auch aus München und den Nachbarlandkreisen in den Landkreis, insbesondere in die im nördlichen Teil liegenden Gewerbegebiete. Die starke Arbeitsplatzentwicklung im Landkreis dokumentiert sich auch in der höheren Zahl der Ein- als Auspendler.
- Für die Landkreisbevölkerung spielt München im Einkaufs- und Freizeitverkehr eine herausragende Rolle.
- Der Landkreis Starnberg ist ein wesentlicher Naherholungsraum für die Landeshauptstadt München, was sich vorrangig im Sommerhalbjahr an den Wochenenden widerspiegelt.

Die bevölkerungsstärksten Gebiete sind die Kreisstadt Starnberg, dicht gefolgt von Gauting und Gilching. Am dichtesten besiedelt sind die Gemeinden Gilching und Herrsching. Für den gesamten Landkreis wird in den nächsten acht Jahren ein weiteres Bevölkerungswachstum bis zu sechs Prozent prognostiziert. Die Schulstandorte sind dezentral im Landkreis verteilt, die Schülerzahlen werden in den nächsten Jahren leicht ansteigen. Der Landkreis ist das Herz der Tourismusregion Starnberg Ammersee, was sich insbesondere in den Sommermonaten in einem starken Freizeit- und Tourismusverkehr widerspiegelt.

Der motorisierte Individualverkehr hat durch ein gut ausgeprägtes Straßennetz und eine überdurchschnittlich hohe Pkw-Verfügbarkeit sehr gute Grundvoraussetzungen. Das Rückgrat des ÖPNV bilden die beiden S-Bahnlinien mit insgesamt 14 Zugangsstellen im Kreisgebiet.

Im Regionalbusverkehr hat sich das Angebot seit dem letzten Nahverkehrsplan vervierfacht. Es wurde ein angebotsorientiertes, nahezu auf allen Linien gut vertaktetes ÖPNV-Angebot geschaffen, das in Kombination mit einer hohen Haltestellendichte eine sehr gute räumliche und zeitliche Erschließung des Landkreises ermöglicht.

Der Abbau vereinzelter Defizite ist Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes und damit Aufgabe der zukünftigen ÖPNV-Gestaltung. Das betrifft zum Beispiel:

- die Verbesserung der Anbindung einzelner Ortsteile der Gemeinden Berg, Inning, Herrsching und Tutzing
- die Verbesserung des Angebots an den Wochenenden
- die Ausweitung der Bedienzeiten insbesondere in den Abendstunden
- die Verbesserung der Anschlusssicherheit

Die Umsetzung der Barrierefreiheit sowohl an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und bei der Fahrgastinformation wird in den nächsten Jahren den Landkreis, die Kommunen, aber auch den MVV vor große Herausforderungen stellen.



Der Landkreis wird in Abstimmung mit den Gemeinden den Aufbau einheitlicher Haltestellenstandards unterstützen.

Zur Schaffung multimodaler Wegeketten unterstützt der Landkreis die Bemühungen zur Schaffung multimodaler Schnittstellen und der Installation von Sharing-Systemen.

Das Niveau der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge kann nach wie vor als sehr gut eingeschätzt werden. Es sind jedoch Vorbereitungen nötig, um die Umsetzung der Verordnung (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ("Clean Vehicle") gewährleisten zu können.