

# **Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Starnberg**

**Berichtsband 1  
Kapitel 1 - 6**

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

---

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>5</b>
<b>Begriffsbestimmungen</b> .....	<b>6</b>
<b>0 Präambel</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Zielvorgaben</b> .....	<b>8</b>
1.1 Anlass und Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans .....	8
1.2 Vorgehen bei der Erstellung .....	8
1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen .....	10
<b>2 Rahmenbedingungen</b> .....	<b>11</b>
2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung .....	11
2.1.1 Landesentwicklungsprogramm .....	12
2.1.2 Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region München .....	12
2.1.3 Regionaler Nahverkehrsplan und Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise .....	13
2.2 Ziele des Landkreises Starnberg .....	14
2.2.1 Vision Mobilität 2020 .....	14
2.2.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Fünfseenland .....	15
2.2.3 Alltagsradroutennetz im Landkreis Starnberg .....	16
<b>3 Bestandsaufnahme und Analyse</b> .....	<b>17</b>
3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten .....	17
3.1.1 Bevölkerung .....	17
3.1.2 Gewerbe und Arbeitsplätze .....	19
3.1.3 Schulen und Schülerinnen beziehungsweise Schüler .....	21
3.1.4 Freizeit- und Tourismuseinrichtungen .....	23
3.1.5 Versorgungseinrichtungen .....	25
3.2 Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen .....	25
3.2.1 Individualverkehr .....	25
3.2.2 Schieneninfrastruktur .....	27
3.3 Gesamtverkehrsnachfrage .....	27
3.3.1 Pendleraufkommen .....	27



3.3.2	Schulpendler .....	30
3.3.3	Verkehrsmittelnutzung .....	30
<b>4</b>	<b>ÖPNV-Angebot und -Nutzung .....</b>	<b>33</b>
4.1	Fahrplanangebot .....	33
4.1.1	Schienenpersonennahverkehr .....	33
4.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	34
4.2	ÖPNV-Infrastruktur und Barrierefreiheit .....	36
4.2.1	Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit .....	36
4.2.2	Bushaltestellen .....	38
4.2.3	Eingesetzte Fahrzeuge .....	39
4.2.4	Bahnhöfe .....	40
4.3	Fahrgastzahlen .....	41
<b>5</b>	<b>Evaluation und Entwicklungsprognose .....</b>	<b>43</b>
5.1	Räumliche Erschließung .....	43
5.2	Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit) .....	45
5.3	Erreichbarkeit zentraler Orte .....	46
5.4	Maßnahmenkonzept Nahverkehrsplan 2004 .....	50
5.5	Voraussichtliche Entwicklungen .....	52
5.5.1	Planungen zur Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur .....	52
5.5.2	Planungen im SPNV .....	54
<b>6</b>	<b>Rahmenkonzeption .....</b>	<b>55</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>56</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Raumordnung des Landkreises Starnberg .....	11
Abbildung 2:	Bevölkerungsverteilung und -dichte .....	17
Abbildung 3:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Starnberg .....	18
Abbildung 4:	Bevölkerungsentwicklung und Prognose nach Altersgruppen...	19
Abbildung 5:	Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Landkreis nach Wohn- und Arbeitsort .....	20
Abbildung 6:	Verhältnis Arbeitsplätze zu Arbeitskräfte und Binnenpendelnde.....	21
Abbildung 7:	Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulart .....	22
Abbildung 8:	Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulart....	23
Abbildung 9:	Besucherzahlen im Landkreis Starnberg nach Herkunft der Gäste .....	24
Abbildung 10:	Übernachtungszahlen im Landkreis Starnberg im Jahr 2018 (gemeindefein).....	24
Abbildung 11:	Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen .....	26
Abbildung 12:	Auspendelnde aus dem Landkreis Starnberg .....	28
Abbildung 13:	Einpendelnde in den Landkreises Starnberg.....	29
Abbildung 14:	Modal Split 2017 im Landkreis Starnberg, den MVV- Verbundlandkreisen und dem MVV-Verbundgebiet.....	31
Abbildung 15:	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Starnberg sowie den MVV-Verbundlandkreisen.....	32
Abbildung 16:	Anteile der Wege nach Wegezwecken im Landkreis Starnberg, den MVV-Verbundlandkreisen und dem MVV- Verbundgebiet .....	32
Abbildung 17:	Netzstruktur des ÖPNV im Landkreis Starnberg .....	34
Abbildung 18:	Entwicklung der Betriebsleistung im Landkreis Starnberg .....	35
Abbildung 19:	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Landkreis Starnberg ....	41
Abbildung 20:	Erreichbarkeit der Haltestellen im Landkreis Starnberg .....	44

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmenpakete Mobilität und Verkehr im Integrierten Klimaschutzkonzept .....	16
Tabelle 2:	Entwicklung und Prognose der Bevölkerung in den Kommunen im Landkreis Starnberg.....	19
Tabelle 3:	Entwicklung des Beherbergungsangebots im Landkreis Starnberg .....	23
Tabelle 4:	Pendlerbeziehungen im Landkreis Starnberg.....	29
Tabelle 5:	Matrix Wohnort - ausgewählte Schulorte .....	30
Tabelle 6:	SPNV-Angebot im Landkreis Starnberg .....	33
Tabelle 7:	Fahrgastnachfrage im Landkreis Starnberg nach Linien und Wochentagen.....	42
Tabelle 8:	Wohngebäude in den Kommunen des Landkreises Starnberg und prozentualer Anteil innerhalb eines Haltestelleneinzugsbereichs.....	44
Tabelle 9:	Gegenwärtiges Angebot im ÖPNV Landkreises Starnberg (Fahrplanstand: 2018/19).....	46
Tabelle 10:	Erreichbarkeit übergeordneter Orte gemäß der „Leitlinie für die Nahverkehrsplanung im Freistaat Bayern“ .....	47
Tabelle 11:	Erreichbarkeit zentraler Orte im Landkreis Starnberg.....	47
Tabelle 12:	Erreichbarkeit zentraler Orte nach Gemeindeteilen im Landkreis Starnberg.....	50

## Begriffsbestimmungen

BayEUG	Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen
BayGVFG	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GV	Güterverkehr
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2013
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RNP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

## 0 Präambel

Der Kreistag hat 2018 die Vision Mobilität 2020 - Mobilität mit mehrWert beschlossen. Der Kernsatz „Die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg stärkt die Werte unserer Region - elementarer Bestandteil ist eine nachhaltige, zukunftsfähige und naturgesunde Mobilität für alle.“ gibt die Richtschnur vor, an der sich auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises orientiert.

Der Nahverkehrsplan ermöglicht, die Ziele, Handlungsfelder sowie die grundlegenden Maßnahmen der Vision Mobilität 2020 im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zukunftsorientiert zu gestalten, Standards hierfür zu entwickeln und konkrete Maßnahmen sowie Prüfaufträge zur Realisierung in absehbarer Zeit zu formulieren. Damit verdeutlicht der Landkreis seinen politischen Willen, allen Menschen im Landkreis eine notwendige Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten und Zugangshemmnisse abzubauen.

Der Landkreis beschließt den Nahverkehrsplan in dem Verständnis, dass es nur gemeinsam und im Zusammenspiel mit den Kommunen im Landkreis, dem Freistaat, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und den umliegenden Landkreisen gelingen wird, wenn sich alle für die Fortentwicklung verantwortlich fühlen und die dazu aufzuwendenden Ressourcen gemeinschaftlich schultern.

Auf dem Weg auch weiterhin allen Menschen im Landkreis eine moderne Mobilität anbieten zu können, spielt die ständige und zeitnahe Weiterentwicklung eines attraktiven, zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots eine herausragende Rolle. Daher soll der Nahverkehrsplan nach fünf Jahren evaluiert und erneut fortgeschrieben werden.

# 1 Zielvorgaben

## 1.1 Anlass und Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Der Landkreis Starnberg ist nach Artikel 8 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG; GVBl. S. 336) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in seinem Gebiet und damit gefordert, die Rahmenbedingungen für einen attraktiven ÖPNV zu schaffen. Der Landkreis Starnberg schreibt hiermit den im Jahr 2004 beschlossenen Nahverkehrsplan unter Beachtung der Anforderungen von § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie Artikel 12 und 13 BayÖPNVG fort.

Die Notwendigkeit der Planung resultiert aus folgenden rechtlichen Rahmenbedingungen und übergeordneten Planungen und Vorgaben:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (2013)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (1996)
- Leitlinie des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998)
- Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) (2013) inklusive Teilfortschreibung (2018)
- Regionalplan der Region München

Grundlage des Nahverkehrsplanes sind weiterhin bestehende Konzeptionen des Landkreises, insbesondere:

- Vision Mobilität 2020
- Integriertes Klimaschutzkonzept und Klimapakt
- Konzept für ein Alltagsradroutennetz im Landkreis
- Aktionsplan für Menschen mit Behinderung

## 1.2 Vorgehen bei der Erstellung

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Starnberg umfasste die Erarbeitung der Inhalte gemäß der Leitlinie:

- Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse für
  - Raumstruktur und soziodemografische Daten
  - Gesamtverkehrsnachfrage
  - Erfassung und Analyse des vorhandenen Verkehrsangebotes (Leistungen, Infrastruktur und Schnittstellen, Information, Tarif)
  - Derzeitige ÖV-Nutzung
- Voraussichtliche Entwicklungen
  - Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung und Entwicklung von Zielen für den ÖPNV
- Rahmenkonzeption

- Ausarbeitung von Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV-Angebotes auf Grundlage der o. g. Projektabschnitte

Die Erarbeitung erfolgte in engem Zusammenwirken durch das Landratsamt Starnberg, Stabsstelle Verkehrsmanagement, mit dem beauftragten Büro ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH.

Zwischenergebnisse wurden in einem Arbeitskreis, der insgesamt viermal tagte, diskutiert. Mitglieder des Arbeitskreises waren:

- Vertreterinnen und Vertreter aller Fraktionen des Kreistages (CSU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, Freie Wähler, ödp, SPD)
- MVV
- Stabsstelle Verkehrsmanagement im Landratsamt
- Behindertenbeauftragter des Landratsamtes
- Klimaschutzmanagerin
- FB Kinder, Jugend und Familie
- ISUP GmbH

Zur Problematik der Finanzierung wurde eine Sitzung des Arbeitskreises erweitert durch die Einbeziehung der Bürgermeister. Die im Arbeitskreis erarbeiteten Teile der Nahverkehrsplanung wurden in insgesamt drei Workshops mit weiteren Beteiligten, unter anderem Vertretern aller Gemeinden, der angrenzenden Landkreise, der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen und weiterer Verbände (unter anderem ProBahn, ADFC) diskutiert.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Rahmen einer Fragebogenaktion, die vom 30. März 2019 bis 10. Mai 2019 allen Bürgern online sowie im Landratsamt, in den Gemeinden und den Tourist-Informationen in Herrsching und Starnberg zugänglich war. Von dieser Möglichkeit machten 1.729 Bürger\*innen Gebrauch und gaben wertvolle Hinweise zur weiteren Gestaltung des ÖPNV im Landkreis. Zusätzlich wurde ein Haltestellenkataster, das den gegenwärtigen Stand des Ausbaus jeder einzelnen ÖPNV-Haltestelle im Landkreis dokumentiert, erstellt und mit den Gemeinden abgestimmt.

### 1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Starnberg (exklusive der S-Bahn) erfolgt grundlegend sowohl nutzerfinanziert durch Fahrgeldeinnahmen von Fahrgästen sowie durch Mitfinanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand von Bund, Ländern und Kommunen.

Bundesweit einheitliche Regelungen sind neben dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vor allem die Ausgleichszahlungen zur Schülerbeförderung gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz und die Erstattung von Fahrgeldausfällen bei der Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 231 ff. des IX. Buches des Sozialgesetzbuches.

Der Freistaat Bayern gewährt nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) sowie nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Verwaltungsvorschriften zu Art. 23 und 44 der Haushaltsordnung des Freistaates Bayern, Zuwendungen für den öffentlichen Personennahverkehr.

Gemäß Beschluss des Kreistages vom 21. September 1981 erfolgt eine zusätzliche Beteiligung der Gemeinden an dem vom Landkreis zu tragenden Defizit gestaffelt nach Linienart:

- innergemeindliche Verkehre zu 100 Prozent
- bei Linien, die zwei Gemeinden verbinden, 50 Prozent
- bei allen anderen Verkehren 30 Prozent,

wobei bei Gemeinden ohne S-Bahn-Anschluss (Andechs, Berg und Inning) der Landkreis nochmals 50 Prozent des im Einzelfall auf die Gemeinde treffenden Defizitanteils übernimmt. Bemessungsgrundlage ist nach Beschluss des Kreistages vom 14. Dezember 1981 das Verhältnis des Nutzens für die Gemeindebürger auf der Basis der MVV-Erhebungen.

Die zukünftigen finanziellen Rahmenbedingungen und die landkreisinternen Abrechnungsmodalitäten werden in einer gesonderten Finanzierungsrichtlinie geregelt. Bei Investitionen in und für den ÖPNV prüft der Landkreis Starnberg im Einzelfall im Rahmen seiner gemeinschaftlichen Verantwortung seine finanzielle Unterstützung zugunsten der Kommunen.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Starnberg ist Teil des Regierungsbezirks Oberbayern, der Planungsregion 14 und Mitglied der Europäischen Metropolregion München. Er grenzt im Norden an den Landkreis Fürstenfeldbruck, im Osten an den Landkreis München und im Westen an den Landkreis Landsberg am Lech. Südlich des Landkreises Starnberg liegen die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Weilheim-Schongau. Der Landkreis ist Teil der Kulturlandschaft StarnbergAmmersee, bis 2018 als Fünf-Seen-Land bezeichnet, da er den östlichen Teil des Ammersees, den Pilsensee, den nordwestlichen Teil des Starnberger Sees, den Weßlinger See und den Wörthsee einschließt.

Im Landesentwicklungsprogramm werden die 14 Gemeinden des Landkreises in zwei Gebietskategorien eingestuft: Die Gemeinden Berg, Feldafing, Gauting, Gilching, Herrsching am Ammersee, Krailling, Pöcking, Seefeld, Tutzing, Weßling, Wörthsee und die Stadt Starnberg werden der Kategorie „Verdichtungsraum“ zugeordnet. Die Gemeinden Andechs und Inning am Ammersee werden hingegen der Kategorie „allgemeiner ländlicher Raum“ zugeordnet (LEP, 2018, S. Anhang 2).

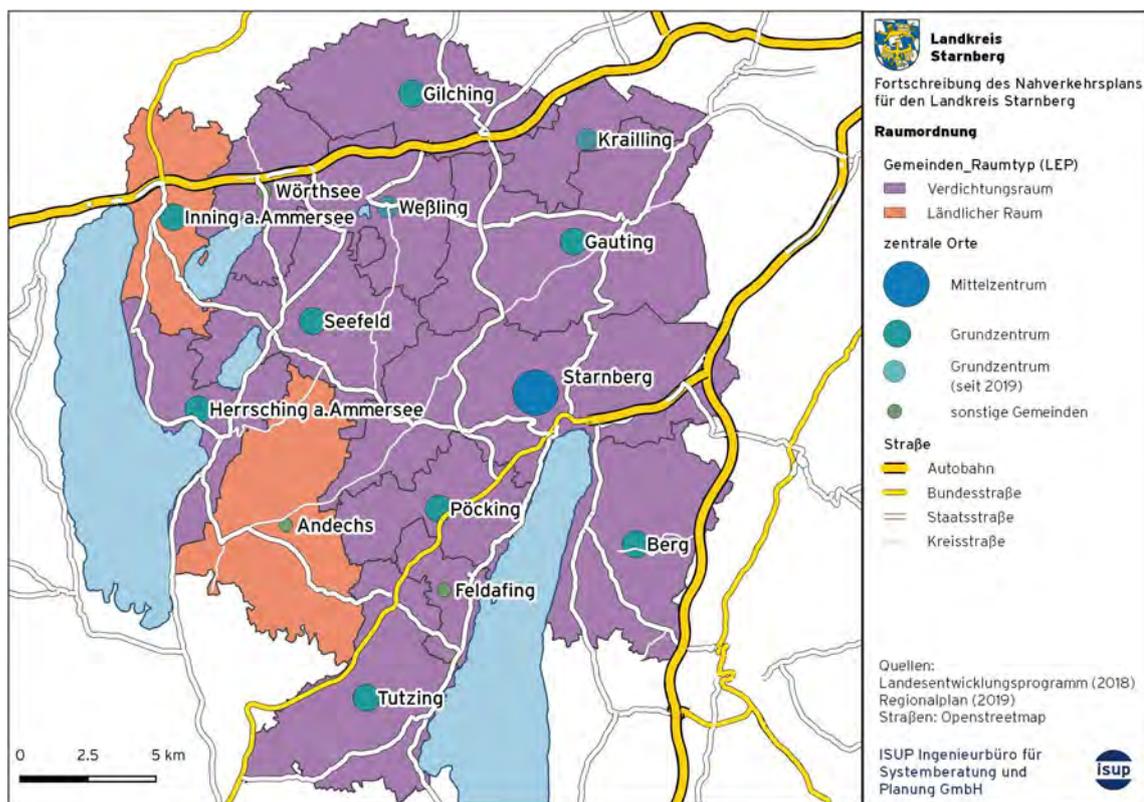


Abbildung 1: Raumordnung des Landkreises Starnberg

In der Landesplanung werden zudem zentrale Orte definiert. Diese bilden ein hierarchisches System, das die funktionale Bedeutung einer Gemeinde beschreibt. Im Landesentwicklungsprogramm wird der Stadt Starnberg die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Seit 2019 werden neben den bereits bestehenden Grundzentren Gauting, Gilching, Inning, Herrsching, Seefeld, Pöcking, Tutzing und Berg auch Weßling und Krailling (als grundzentraler Verbund mit Planegg und Gräfelfing) als Grundzentren eingestuft (vgl. Abbildung 1, detaillierte Ansicht in Karte 1).

Die Entwicklungsachsen entlang der S 6 (München-Starnberg-Tutzing) und entlang der Autobahn 96 (München-Landsberg a. Lech), die im Nahverkehrsplan (2004: A-1) aufgeführt werden, sind dem LEP 2003 entnommen. Im aktuellen LEP wird auf die Festlegung von Entwicklungsachsen verzichtet<sup>1</sup>. Im Folgenden werden die für den Nahverkehrsplan relevanten zentralen Inhalte übergeordneter Planungsinstrumente und benachbarter Fachplanungen dargestellt.

### 2.1.1 Landesentwicklungsprogramm

Als zentrale Herausforderungen für die Entwicklung Bayerns werden im Leitbild des LEP „der demographische Wandel, die fortschreitende Globalisierung, der Klimawandel und der Umbau der Energieversorgung“ identifiziert. Das LEP (LEP, 2018, S. 4f) soll als verbindliches Regelwerk diesen Herausforderungen begegnen. Es „legt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung in Bayern fest“ und fasst diese innerhalb des Leitbilds als „Vision 2025“ zusammen:

- gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen
- attraktive Lebens- und Arbeitsräume in allen Regionen
- räumlich ausgewogene, polyzentrale Entwicklung
- flächendeckend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen
- nachhaltige und leistungsfähige Energieinfrastruktur
- vielfältige Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften
- maßvolle Flächeninanspruchnahme

In den Grundsätzen zur Verkehrsentwicklung wird für Verdichtungsräume und Tourismusgebiete eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mit einem überzeugenden Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr gefordert, das sich „unter anderem durch verkehrsträgerübergreifend gute Anschlusssituationen, weitgehende Barrierefreiheit sowie kurze Reisezeiten“ auszeichnet. Im ländlichen Raum soll das Angebot im ÖPNV an die, durch den demographischen Wandel sich verändernden, Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden. Wobei eine Vernetzung zu den Fernverkehrshaltestellen durch verbesserte Flächenbedienungen den Anschluss des ländlichen Raums gewährleisten soll (LEP, 2018, S. 54).

### 2.1.2 Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region München

Im Regionalplan der Region München (Planungsregion 14) werden verbindliche Ziele und abzuwägende Grundsätze der Raumordnung auf regionaler Ebene festgelegt. Der Landkreis Starnberg als Teil der Region München bekennt sich zu diesen Grundsätzen und Zielen. Wesentliche Grundsätze (RP, 2014, S. B III 1f) für den Nahverkehrsplan sind dabei:

---

<sup>1</sup> Eine Begründung findet sich in der Änderungsbegründung zur Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013: 4.

- G 2.1.1 Die bisher überwiegend monozentrisch angelegte Verkehrsstruktur soll insbesondere durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen weiterentwickelt werden (vgl. A I G 1.3).
- G 2.1.2 Der Tarif in der Region München soll vereinfacht werden und überall in der Region gelten. Ein großräumiger Tarif soll angestrebt werden.
- G 2.2.3 Die Strecke Tutzing - Garmisch-Partenkirchen soll mehrgleisig ausgebaut werden.

Insbesondere sind für den Nahverkehrsplan folgende Ziele von Bedeutung:

- Z 2.3.2 Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle S-Bahnlinien zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Richtung und Stunde aufweisen.
- Z 2.5.1 Der Busverkehr und damit die Erschließung der Fläche in der Region München und darüber hinaus ist deutlich auszubauen und zu beschleunigen. Dabei ist vor allem die taktgerechte Verknüpfung mit U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzugverkehr zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sind umweltfreundlich angetriebene Busse (Hybrid- bzw. Elektroantriebe) einzusetzen.
- Z 2.5.2 Busverbindungen sind zu beschleunigen. In Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen müssen großräumige, tangentiale, leistungsfähige Verbindungen möglichst bald realisiert werden; sie müssen an die regionalen S-Bahn-Verkehre und an geeignete U-Bahn-Haltestellen anbinden.
- Z 2.5.3 Der Einsatz von Elektrobussen ist zu fördern.
- Z 3.2 Stellplätze und Bike-and-Ride-Anlagen, insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, müssen ausgebaut werden.
- Z 3.5 Die Infrastruktur zur Förderung von Elektromobilität und CarSharing, Pendlerparkplätze und Mobilitätsstationen sind auszubauen.
- Z 5.1 Park-and-Ride-Plätze sind zu Mobilitätsstationen weiter zu entwickeln. Dort ist die Verknüpfung des MIV mit Radverkehr, ÖPNV, CarSharing, Miet-Fahrrädern auch mit Elektrobikes, Ladestationen und weiterer Infrastruktur zu bündeln. Ebenso sind Park-and-Ride-Anlagen und Pendlerparkplätze weiter auszubauen.
- Z 5.2 Großräumige tangentiale Verbindungen, zunächst mit Expressbussen, müssen möglichst bald realisiert werden.

### 2.1.3 Regionaler Nahverkehrsplan und Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern (Art. 15 BayÖPNVG). Wurde nach Art. 6 Abs. 1 BayÖPNVG ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt, so kann für diesen Raum ein Nahverkehrsplan erstellt werden (Art. 13 BayÖPNVG und § 8 Abs. 3 PBefG). Der Regionale Nahverkehrsplan (RNP) München erstreckt sich räumlich über den gesamten MVV-Verbundraum und ist damit nicht deckungsgleich zur Planungsregion München. Aktuell liegt der RNP der dritten Fortschreibung (2018) vor. Er „zeigt die Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen den einzelnen, bereits existierenden Nahverkehrsplänen auf und trifft grundsätzliche Aussagen über die verkehrliche Situation“ (RNP, 2018, S. 8), entfaltet

jedoch keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit. Der Inhalt ähnelt dem der Nahverkehrspläne der Landkreise und umfasst:

- eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse der Verkehrseinrichtungen,
- eine Prognose des zu erwarteten Verkehrsaufkommens,
- eine umfassende Zusammenstellung künftiger Projekte und Planungen sowie
- die Entwicklung von Zielvorstellungen und Verbesserungsmaßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

Im Nachbarlandkreis Fürstentumbruck wurde 2019 die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes abgeschlossen. Der Landkreis Weilheim-Schongau hat sich dazu entschieden auf Basis des alten Nahverkehrsplans eine regionale Nahverkehrskonzeption (2012)<sup>2</sup> zu erarbeiten. Für den Landkreis München existiert ein Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013<sup>3</sup>, der Beschluss zur Fortschreibung wurde 2017<sup>4</sup> gefasst und befindet sich derzeit in Bearbeitung. Der Nahverkehrsplan des Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen stammt aus dem Jahr 1996 und wird seit 2019 überarbeitet.

## 2.2 Ziele des Landkreises Starnberg

### 2.2.1 Vision Mobilität 2020

Der Leitsatz „Die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg stärkt die Werte unserer Region - elementarer Bestandteil ist eine nachhaltige, zukunftsfähige und naturgesunde Mobilität für alle.“ definiert die Zielsetzung auch für die Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Starnberg. Die Entwicklung dieser Vision ist Grundlage zur Fortentwicklung einer innovativen, nachhaltigen, transparenten, sicheren, finanzierbaren und effektiven Mobilität und Basis für die Schaffung der politischen Rahmenbedingungen und der infrastrukturellen Entwicklung. Verfolgt werden mit der Vision Mobilität die Ziele:

- Luftreinhaltung/Lärmreduktion
- CO<sub>2</sub>-Reduktion
- Schutz der Lebensgrundlagen
- intelligente Vernetzung von Orten und Ortsteilen und unterschiedlichen Mobilitätsarten
- Reduktion des MIV
- gerechte Verteilung des öffentlichen Raums
- sichere Verkehrswege
- die Teilhabe aller Menschen gleichberechtigt und
- die Akzeptanz in der Bevölkerung

---

<sup>2</sup> vgl. <https://www.weilheim-schongau.de/media/1203/nahverkehrskonzept.pdf>

<sup>3</sup> vgl. <https://www.landkreis-muenchen.de/themen/mobilitaet/oeprnv/nahverkehrsplan/>

<sup>4</sup> vgl. <https://www.landkreis-muenchen.de/artikel/artikel/nahverkehrsplan-wird-vorzeitig-fortgeschrieben/>

Als wesentliche Handlungsfelder zur Erreichung dieser Ziele wurden dabei definiert:

- die Stärkung des ÖPNV
- die Stärkung weiterer vielfältiger Mobilitätsangebote
  - Radverkehr
  - Elektromobilität
  - Fußgehendenverkehr
- eine vernetzte Mobilität als Basis zur Schaffung multimodaler Systeme
- die Schaffung einheitlicher Mobilitätsstandards
- die Schaffung von Komfort für den Kunden, nicht nur bei der Nutzung der Verkehrsmittel, sondern auch durch einen einfachen Zugang zu den Systemen.

Die Bürgerbeteiligung soll dabei einerseits Anreiz, andererseits auch Akzeptanz schaffen. Als grundlegende Maßnahmenpakete, die auch in der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden müssen, wurden festgeschrieben:

- die Schaffung einer einheitlichen Mobilitätsplattform
- möglichst auf der Ebene des MVV zur Integration neuer Mobilitätsmöglichkeiten bei gleichzeitiger informatorischer und organisatorischer Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen
- die Stärkung der Elektromobilität im Landkreis
- Einsatz von Elektrobussen im ÖPNV
- Effektiver und gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur
- Standards für die Ausgestaltung von Bushaltestellen
- Landkreisweites Ladeinfrastrukturnetz
- Umsetzungskonzept für ein digitales Fahrgastinformationssystem
- die Schaffung multimodaler Schnittstellen
- Erarbeitung der physisch notwendigen multimodalen Schnittstellen unter Integration der Netzplanung für das öffentliche Leihradsystem
- die Steigerung von landkreisweiten Mobilitätsangeboten
- Fortführung der Leistungssteigerung des ÖPNV insbesondere durch weitere neue Angebote, wie Expressbuslinien und bedarfsorientierte Verkehre
- Erstellung eines Netzes öffentlicher Leihradstationen
- Entwicklung der Mobilitätskarte

## 2.2.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Fünfseenland

Unter dem Namen "Klimaregion Fünfseenland" wurde im Jahr 2010 ein Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Starnberg entwickelt und seitdem mit Unterstützung durch die Stabstelle Klimaschutz im Landratsamt umgesetzt. Seit November 2015 wird dieses Klimaschutzkonzept durch den Klimapakt und einen dazugehörigen Maßnahmenplan ergänzt. Viele Gemeinden haben sich inzwischen dem Klimapakt angeschlossen und verpflichten sich zur Umsetzung von drei relevanten Maßnahmen jährlich. Im Klimaschutzkonzept des Landkreises sind konkrete CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für den Bereich Mobilität und Verkehr festgelegt worden:

Handlungsfeld	Maßnahmen u. a.
Ressourcenverbrauch im MIV und GV um 40 Prozent senken bis 2020	Umweltverbund stärken und Reduzierung des MIV Schienengebundenen Verkehr ausbauen Carsharing-Angebote für Privatpersonen, Unternehmen und Institutionen ausbauen Mitfahren leichter, attraktiver und bekannter machen Kollektive Lösungen bei Mobilität fördern: Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Kommunen aufbauen und landkreisweit vernetzen Anreize für Elektromobilität schaffen
Mobilität im Landkreis ist ohne Pkw gut und bequem möglich und wird angenommen	ÖPNV flächendeckend mit häufiger Taktung auch in kleinen Ortsteilen anbieten und die Landkreisteile miteinander verbinden, ergänzt durch bürgergestützte Modelle Nutzung des ÖPNV im Landkreis fördern Fuß- und Radverkehr stärken, Infrastruktur „gut in Schuss halten“ und ausbauen Barrierefreie und altersgerechte Mobilitätsangebote fördern und umsetzen Bestimmte Ortsteile für belastenden Verkehr unattraktiv machen Restriktive Maßnahmen für MIV durchsetzen
durch intelligente Siedlungs- und Versorgungsstrukturen wird Verkehr vermieden	Ausrichtung der Siedlungsstrukturen an den ÖPNV-Achsen
Die Klimaregion hat eine Vorreiterrolle beim Einsatz alternativer Antriebsstoffe und -systeme unter Einsatz erneuerbarer Energiequellen	Innovative Antriebe fördern, Bündnispartner in der Wirtschaft und Forschung suchen Infrastruktur für alternative Antriebe fördern: Batteriewechselsystem, E-Tankstellen, Biogas- und Biosprit-Zapfsäulen flächendeckend Vorbildfunktion: u. a. Dienst-Pedelecs

**Tabelle 1: Maßnahmenpakete Mobilität und Verkehr im Integrierten Klimaschutzkonzept**

Die fachliche Umsetzung der klimafreundlichen Mobilität geschieht durch die Stabsstelle Verkehrsmanagement im Landratsamt. Mit der Neugestaltung des ÖPNV-Netzes seit 2012 sind wesentliche Teile des Integrierten Klimaschutzkonzeptes bereits in die Praxis umgesetzt worden.

### 2.2.3 Alltagsradroutennetz im Landkreis Starnberg

Das Konzept für ein Alltagsrouten-Radnetz wird seit 2016 umgesetzt und beinhaltet die Optimierung des Alltagsroutennetzes in enger Abstimmung mit den Kommunen.

Insgesamt stehen dem Radverkehr 471 Kilometer Radwegenetz, davon 71 Kilometer straßenbegleitende Radwege und neun ausgeschilderte Touren, zur Verfügung. Es wurde als übergemeindliche Planung gestaltet und bildet die Basis für die Zukunftsplanung für alle Baulastträger. Die kommunale Planungshoheit wird dabei beibehalten.

## 3 Bestandsaufnahme und Analyse

### 3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Die Analyse der Siedlungsstruktur und der soziodemografischen Daten erfolgt auf Grundlage der beim Statistischen Landesamt Bayern und bei anderen öffentlichen Stellen verfügbaren Datenbasis. Sie wurde je nach Datengrundlage und Zweckmäßigkeit auf Landkreisebene, gemeindefein oder auch ortsteilfein durchgeführt. Dies erlaubt möglichst hochaufgelöste Ergebnisse und präzise Aussagen und lässt eine Vergleichbarkeit der Werte zu älteren Daten des Nahverkehrsplans von 2004 zu. Abbildung 1 (siehe Kapitel 2.1 sowie detaillierte Ansicht in Karte 1 des Anlagenbandes 1) verdeutlicht die zentralen Orte, Entwicklungsachsen und Raumtypen im Landkreis Starnberg.

#### 3.1.1 Bevölkerung

Die Bevölkerung auf dem Gebiet des Landkreis Starnberg wuchs seit 2004 kontinuierlich auf 137.600 Einwohner\*innen (EW) zum Stichtag 31. Dezember 2018 (vgl. 2004: 128.283 EW zum Stichtag 31.12.).<sup>5</sup> Bei einer Fläche von 487,7 km<sup>2</sup> entspricht das einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 278 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner pro km<sup>2</sup>.

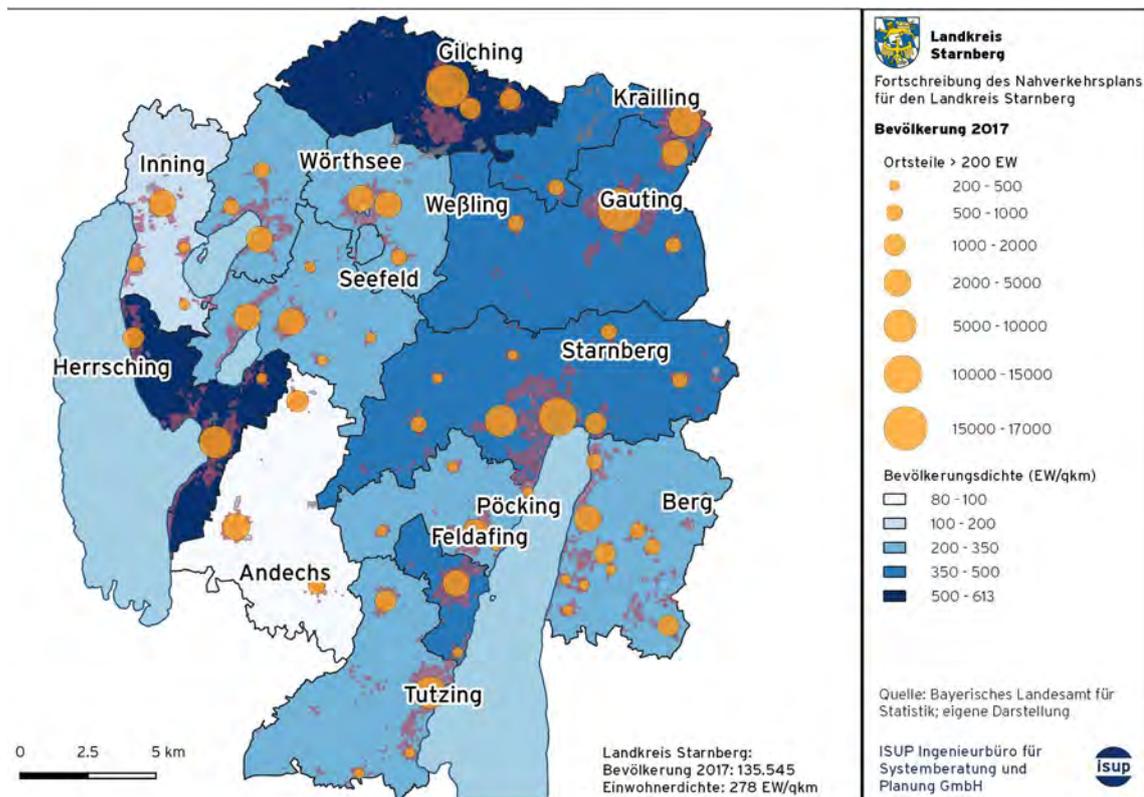


Abbildung 2: Bevölkerungverteilung und -dichte

<sup>5</sup> Alle statistischen Daten stammen - wenn nicht anders angegeben - aus der öffentlich zugänglichen Datenbank des Bayerischen Landesamts für Statistik <https://www.statistikdaten.bayern.de>.

Die gemeindegenaue Betrachtung der Bevölkerungsverteilung und -dichte in Abbildung 2 (detaillierte Ansicht in Karte 2) verdeutlicht die unterschiedliche Siedlungsstruktur im Landkreis Starnberg. Insbesondere die nördlichen Gemeinden Gilching, Krailling und Gauting aber auch Herrsching, Feldafing und Starnberg sind dicht besiedelt. Demgegenüber weisen Andechs mit 90 EW je km<sup>2</sup> und Inning mit 194 EW pro km<sup>2</sup> die niedrigsten Bevölkerungsdichten auf. Markant in Berg ist eine breite Streuung der einzelnen Gemeindeteile über das gesamte Gemeindegebiet, wohingegen die anderen Gemeinden klare Siedlungsschwerpunkte aufweisen.

Am bevölkerungsreichsten ist die Kreisstadt Starnberg mit circa 23.900 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern, gefolgt von den Gemeinden Gauting und Gilching mit jeweils etwa 20.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern. Im Allgemeinen ist entlang der S-Bahn-Achsen eine dichtere Siedlungsstruktur festzustellen, als in den Gemeinden ohne einen Anschluss an das S-Bahn-System München.

Der aktuelle Bevölkerungsstand liegt in allen Gemeinden höher als 2011 (vgl. Abbildung 3). Am stärksten verlief der Bevölkerungszuwachs in den Gemeinden Andechs (13,7 %), Inning (11,2 %) und Gilching (10,1 %). Schwächer vollzog sich die Bevölkerungsentwicklung in Feldafing (0,9 %) und Wörthsee (2,7 %). Eine detaillierte gemeindefeine Übersicht über die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Starnberg liefert Tabelle 2.

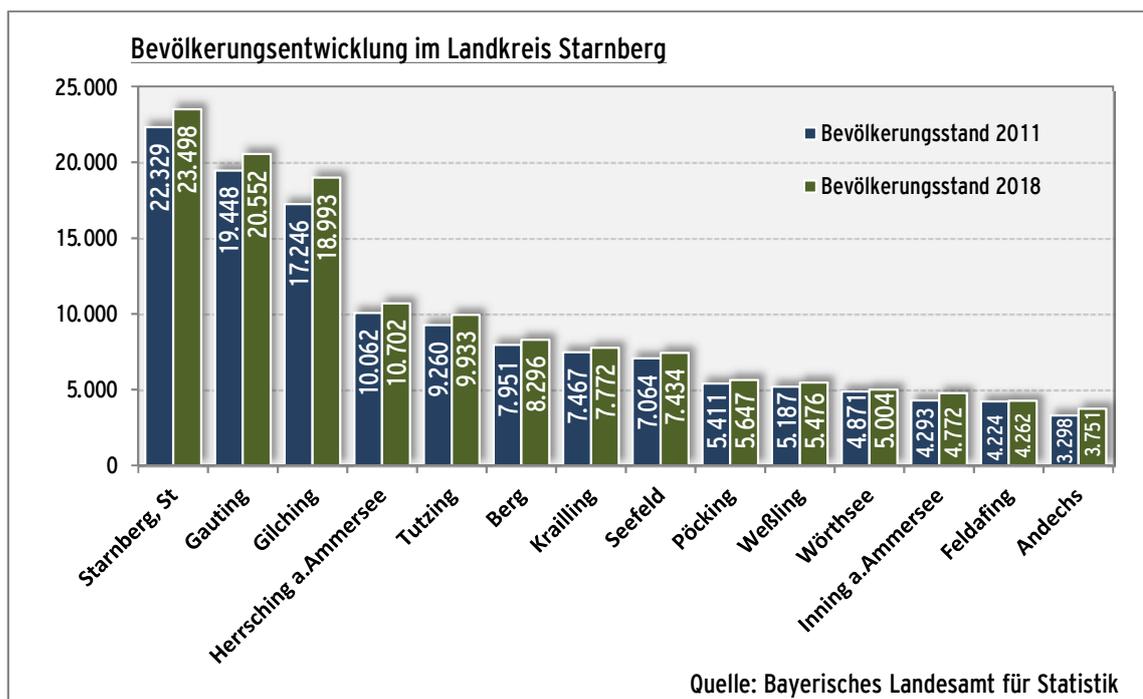


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Starnberg

Auch im Landkreis Starnberg sind die Anzeichen des demographischen Wandels zu erkennen: Bei konstantem Bevölkerungswachstum fand eine Verschiebung bei den Anteilen der Altersgruppen statt. Der Anteil an Menschen über 65 Jahren ist bis 2018 auf 22,9 Prozent gestiegen (vgl. 2010: 22,4 %). Der Anteil an 20 bis 64-jährigen ist von 57,5 Prozent im Jahr 2010 auf 56,9 Prozent gesunken, während der Anteil der unter 20-jährigen bei 20,1 Prozent konstant blieb. Dieser Trend wird sich gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung fortsetzen (vgl. Abbildung 4).

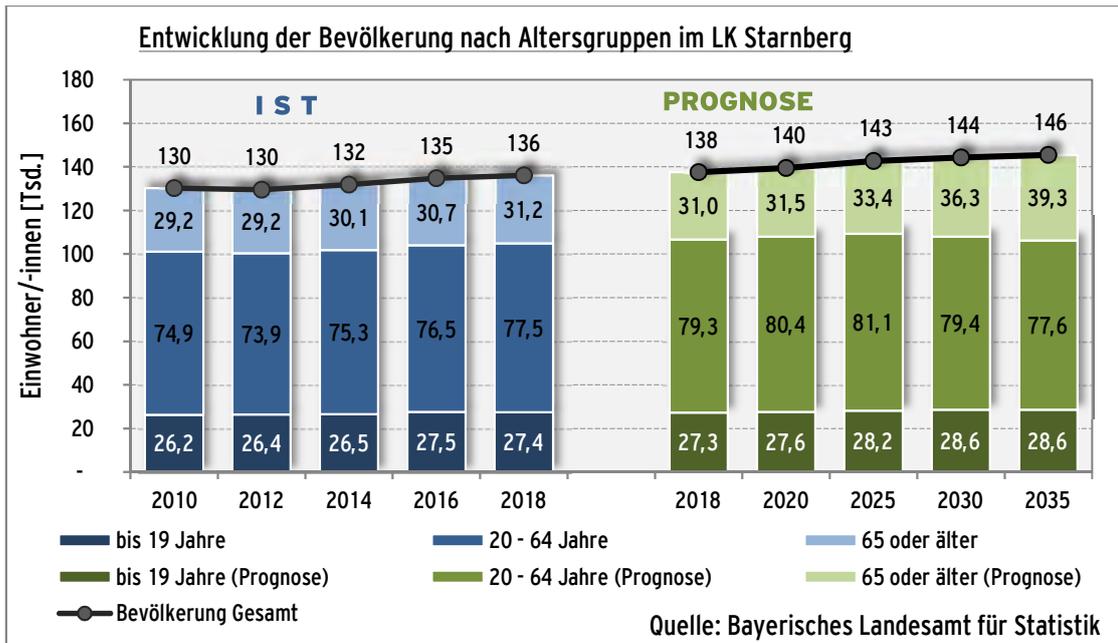


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und Prognose nach Altersgruppen

Gleichzeitig ist im gesamten Landkreis laut Prognose eine weiter steigende Entwicklung der Bevölkerungszahl zu erwarten. Lediglich in Pöcking wird bis 2028 ein leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. Tabelle 2 und Karte 3).

	Bevölkerungsstand zum 31.12.		Bevölkerungsentwicklung 2011 - 2018	Bevölkerungsprognose 2028	Bevölkerungsentwicklung 2018 - 2028
	2011	2018			
Andechs	3.298	3.751	13,7 %	3.870	3,2 %
Berg	7.951	8.296	4,3 %	8.650	4,3 %
Feldafing	4.224	4.262	0,9 %	4.560	7,0 %
Gauting	19.448	20.552	5,7 %	22.200	8,0 %
Gilching	17.246	18.993	10,1 %	21.050	10,8 %
Herrsching am Ammersee	10.062	10.702	6,4 %	11.380	6,3 %
Inning am Ammersee	4.293	4.772	11,2 %	4.930	3,3 %
Krailling	7.467	7.772	4,1 %	7.990	2,8 %
Pöcking	5.411	5.647	4,4 %	5.500	-2,6 %
Seefeld	7.064	7.434	5,2 %	7.540	1,4 %
Starnberg, St	22.329	23.498	5,2 %	25.030	6,5 %
Tutzing	9.260	9.933	7,3 %	10.130	2,0 %
Weßling	5.187	5.476	5,6 %	5.900	7,7 %
Wörthsee	4.871	5.004	2,7 %	5.560	11,1 %
Landkreis gesamt	128.111	136.092	6,2 %	144.290	6,0 %

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Tabelle 2: Entwicklung und Prognose der Bevölkerung in den Kommunen im Landkreis Starnberg

### 3.1.2 Gewerbe und Arbeitsplätze

Die Arbeitsplatzsituation im Landkreis Starnberg hat sich seit der Erstellung des Nahverkehrsplans 2004 deutlich verändert. In den letzten Jahren gab es einen beständigen Zuwachs an Beschäftigten um circa 40 Prozent<sup>6</sup> sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort. Bis 2013 überwog die Zahl der Arbeitskräfte (Beschäftigte nach Wohnort) gegenüber den Arbeitsplätzen (Beschäftigte nach Arbeitsort), gemessen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Im Jahr 2018 (Stichtag 30. Juni) standen 48.655 Arbeitskräften 50.298 Arbeitsplätze gegenüber (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).<sup>7</sup> Die Entwicklung der Arbeitskräfte und den Arbeitsplätzen der vergangenen acht Jahre verdeutlicht Abbildung 5.

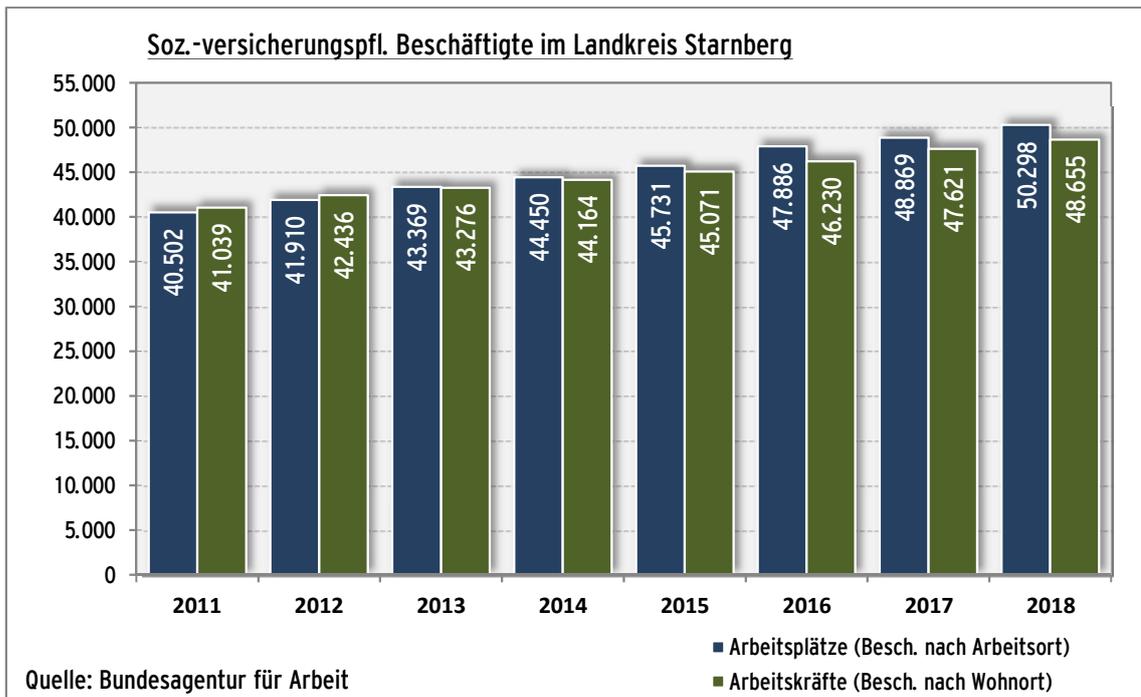


Abbildung 5: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Landkreis nach Wohn- und Arbeitsort

Seit 2013 stehen mehr Arbeitsplätze als Arbeitskräfte zur Verfügung, was ein positives Pendlerstromsaldo (die Pendlerströme werden ausführlicher im Abschnitt 3.3.1 thematisiert) zur Konsequenz hat. Das Verhältnis der Arbeitsplätze zu den Arbeitskräften im Landkreis Starnberg zeigt Abbildung 6. Am deutlichsten fällt der Überhang an Arbeitsplätzen in Weßling aus (5.746 Arbeitsplätze zu 1.886 Arbeitskräfte). Aber auch Starnberg, Krailling und Seefeld weisen ein größeres Angebot an Arbeitsplätzen (Beschäftigte am Arbeitsort) auf. Am deutlichsten überwiegen die Arbeitskräfte (Beschäftigte nach Wohnort)<sup>8</sup> in Wörthsee, Feldafing, Gauting und Berg.

<sup>6</sup> Beschäftigte 1999: ca. 34.000 laut (NVP, 2004, S. A-5).

<sup>7</sup> Alle Daten zu Beschäftigung und Arbeitsplätze stammen von der Bundesagentur für Arbeit (via Bayerisches Landesamt für Statistik).

<sup>8</sup> Beim Verhältnis Beschäftigte Wohnort/Beschäftigte Arbeitsort.

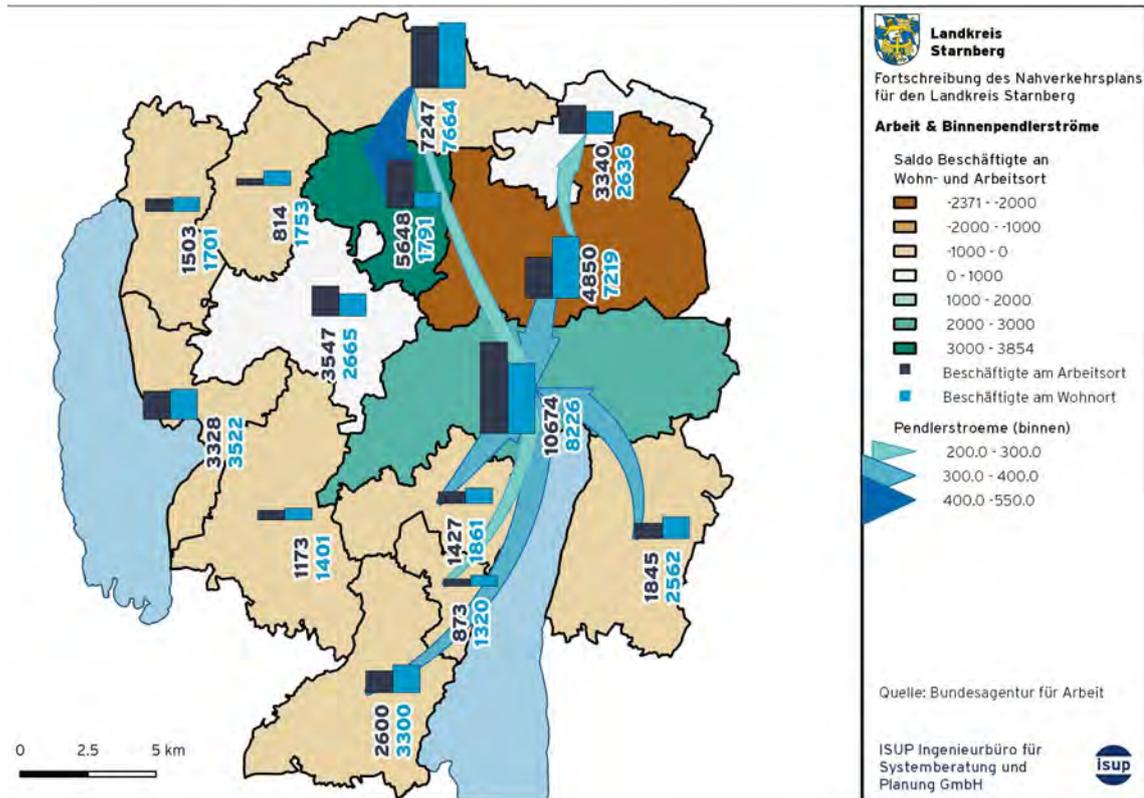


Abbildung 6: Verhältnis Arbeitsplätze zu Arbeitskräfte und Binnenpendelnde

Der Anteil an Arbeitslosen bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen lag 2018 bei 2,3 Prozent<sup>9</sup> und ist seit 2011 gesunken (bis 2017 zwischen 2,8 und 3,0 %). Damit liegt die Arbeitslosenquote unter dem bayerischen Durchschnitt (vgl. 2017: 3,2 %).

### 3.1.3 Schulen und Schülerinnen beziehungsweise Schüler

Die Verteilung von Schulen ist im Landkreis Starnberg dezentral geprägt: In jeder Gemeinde befindet sich zumindest eine der insgesamt 24 Grundschulen. Die Verteilung der Schulstandorte (ohne Unterscheidung nach privater und staatlicher Trägerschaft) ist in Karte 5 ersichtlich. Starnberg und Gauting sind mit einem Großteil an allgemeinbildenden Schulen<sup>10</sup> versorgt, hier können alle allgemeinbildenden Abschlüsse erlangt werden, in Starnberg befinden sich zudem berufliche Schulen. Ebenfalls existieren weiterführende allgemeinbildende Schulen in

- Herrsching (Real- und Mittelschule),
- Tutzing (Gymnasium, Real- und Mittelschule),
- Berg (Mittelschule),
- Gilching (Gymnasium und Mittelschule).

Die Schülerzahlen haben sich in den vergangenen zehn Jahren weitgehend stabil

<sup>9</sup> Bezogen auf alle abhängigen zivilen Erwerbspersonen liegt der Wert 2017 bei 3,1 Prozent.

<sup>10</sup> Allgemein bildende Schulen umfassen in Bayern die Grundschule, die Mittelschule, die Realschule, die Realschule zur sonderpädagogischen Förderung, das Gymnasium, das Förderzentrum, die Freie Waldorfschule, die Schulen besonderer Art und die Schularten des zweiten Bildungswegs. (Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus: Bayerns Schulen in Zahlen 2017/2018).

entwickelt (vgl. Abbildung 7). Ein messbarer Rückgang ist bei den Schülerinnen und Schülern in Gymnasien zu verzeichnen. Dem gegenüber steht ein Zuwachs der Schülerinnen und Schüler beruflicher Schulen. Im Schuljahr 2018/19 besuchten im Landkreis Starnberg insgesamt 18.601 Schülerinnen und Schüler eine Bildungseinrichtung (öffentliche allgemeinbildende und berufliche Schulen) und haben grundsätzlich einen Anspruch auf Schülerbeförderung. Für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler sind die Schulaufwandsträger zuständig, für die Grund- und Mittelschulen in der Regel die Städte und Gemeinden, für die weiterführenden Schulen der Landkreis.



Abbildung 7: Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulart

Nach Art. 42 des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG) gilt bei Grund- und Mittelschulen, Förderschulen sowie Berufsschulen die Sprengelpflicht<sup>11</sup>. Alle weiterführenden Schulen (Realschulen, Gymnasien, Fachoberschulen und Berufsoberschulen) können frei gewählt werden und sind nicht auf den Landkreis beschränkt.

Bei Betrachtung der Bevölkerungsvorausberechnung der Einwohner\*innen im schulpflichtigen Alter (6- bis unter 19-Jährige) im Landkreis Starnberg bis 2035 kann von konstanten bis leicht steigenden Schülerzahlen ausgegangen werden:

- Die Bevölkerung in der Altersgruppe der 6- bis unter 10-Jährigen (Grundschüler) stagnierte zwischen 2010 und 2014. In den folgenden Jahren setzte ein kontinuierliches Wachstum ein, welches sich künftig bis 2035 anhalten soll.
- In der Altersgruppe der 10- bis unter 16-Jährigen ist ein ähnlicher, aber um drei bis vier Jahre nach hinten verschobener Verlauf wie bei den Grundschulern zu erkennen. In den kommenden 15 Jahren geht die Bevölkerungsvorausberechnung von einem Wachstum von rund 600 Menschen in dieser Altersgruppe aus.
- Den geringsten Schwankungen soll die Altersgruppe der 16- bis unter 19-Jährigen unterliegen, wobei dies auch die zahlenmäßig geringste Gruppe ist. Bis 2027 ist von einem leichten Rückgang der Bevölkerung in dieser Altersklasse auszugehen. Erst danach setzt ein Wachstum dieser Bevölkerungsgruppe ein.

<sup>11</sup> Bindung an die Schule innerhalb des Schulsprengels des Wohnorts.

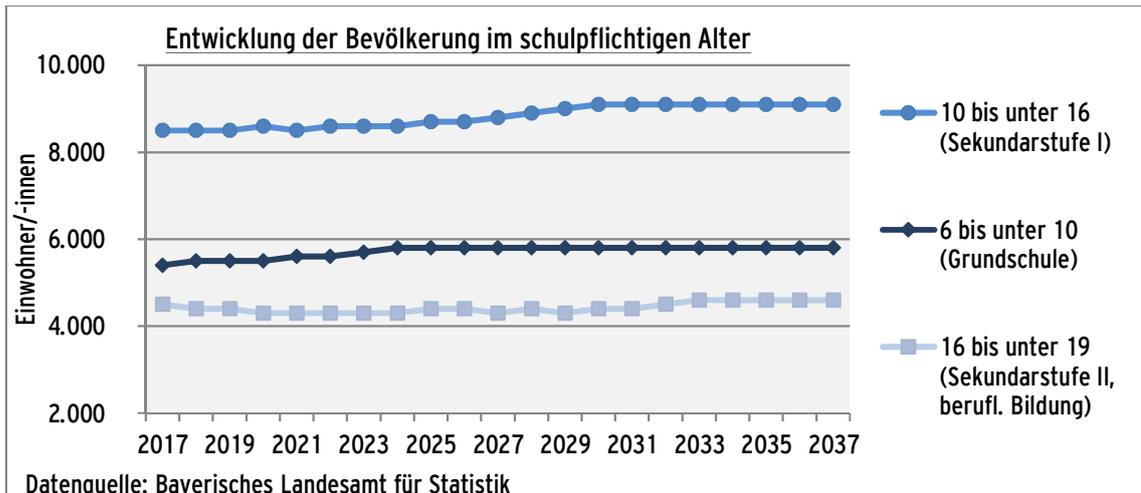


Abbildung 8: Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulart.

### 3.1.4 Freizeit- und Tourismuseinrichtungen

Neben den Berufspendler\*innen und Auszubildenden sowie den Schüler\*innen stellt der Tourismus- und Freizeitverkehr die dritte maßgebliche Nachfragegruppe für den ÖPNV dar. Der Landkreis Starnberg ist das Herz der Tourismusregion Starnberg-Ammersee mit Starnberger See, Ammersee, Pilsensee, Wörthsee und Weßlinger See.

Durch seine landschaftliche Lage ist der Landkreis Starnberg ein wichtiges Ausflugsziel im Ballungsgebiet München. Deshalb spielt der Freizeit- und Tourismusverkehr im Landkreis eine maßgebliche Rolle für den ÖPNV. Karte 6 zeigt die wichtigsten Freizeitziele bezogen auf ihre verkehrserzeugende Wirkung. Touristische Schwerpunkte bilden die beiden großen Seen Starnberger See und Ammersee. Besonders im Sommer sind diese – wie auch der Wörthsee, Pilsensee und Weßlinger See – Anziehungspunkte des Badetourismus. Daneben sind bekannte Sehenswürdigkeiten wie das Kloster Andechs oder die Roseninsel (Teil des UNESCO-Weltkulturerbes Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen) weitere touristische Ziele.

Für den Tourismus stehen 82 gewerbliche Beherbergungsstätten mit insgesamt 4.449 Gästebetten zur Verfügung (vgl. Tabelle 3). Die Zahl der geöffneten Beherbergungsstätten hat zwar in den vergangenen Jahren abgenommen, dahingegen ist die Zahl der angebotenen Gästebetten zwischen 2010 und 2018 um rund 3,3 Prozent angestiegen. Auch die durchschnittliche Auslastung der Beherbergungsbetriebe hat im langjährigen Vergleich zugenommen.

	2010	2015	2016	2017	2018
geöffnete Beherbergungsstätten	94	85	88	83	82
angebotene Gästebetten	4.307	4.45	4.492	4.267	4.449
durchschnittliche Auslastung [%]	39,1	40,0	39,3	41,1	41,9

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Tabelle 3: Entwicklung des Beherbergungsangebots im Landkreis Starnberg

Als Indikatoren für Umfang und Entwicklung des Fremdenverkehrs sind unter anderem die Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen zu betrachten. Im Jahr 2018 waren in den Touristenunterkünften insgesamt 768.275 Übernachtungen zu verzeichnen. Sowohl die Gästeankünfte als auch die -übernachtungen weisen im langjährigen

Trend einen konstanten Anstieg auf (vgl. Abbildung 9). Mit einem nahezu konstanten Niveau von um die 88 Prozent aller Gästeankünfte wird die Tourismusbranche vor allem durch inländische Gäste geprägt (vgl. Abbildung 9).

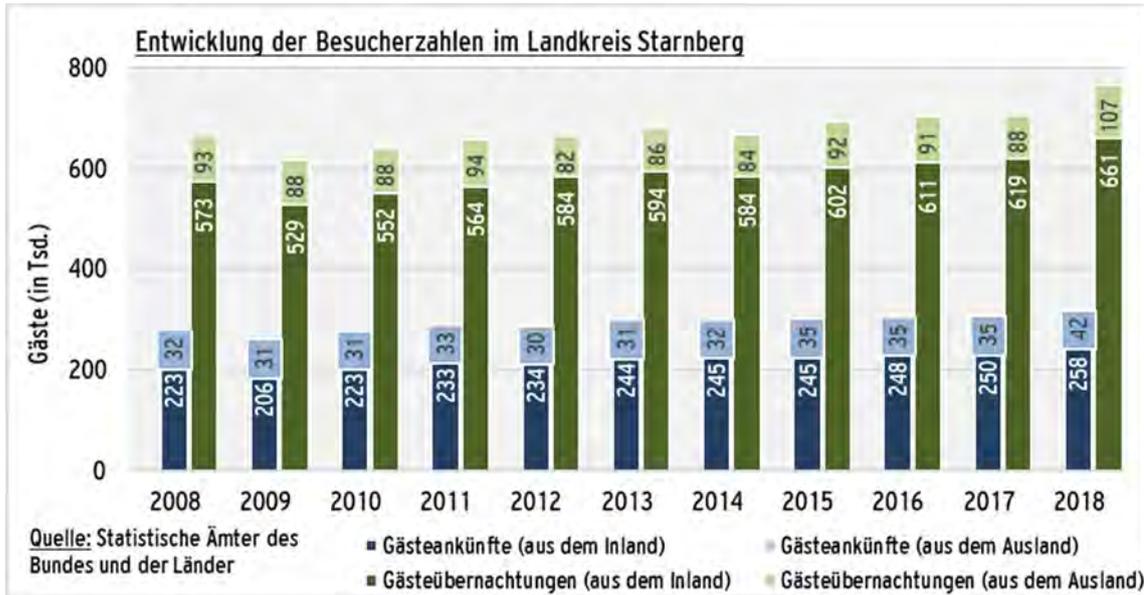


Abbildung 9: Besucherzahlen im Landkreis Starnberg nach Herkunft der Gäste

Bei der Zahl der Gästeübernachtungen war in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen. Die Übernachtungszahlen zeigen dabei einen Schwerpunkt in den Gemeinden in See-Nähe (vgl. Abbildung 10). Schwerpunkt des Touristenaufkommens stellen die Monate von Juni bis September dar. Am stärksten ist die Sommerspitze der Tourismuskonsum bei der Gemeinde Seefeld zu erkennen.

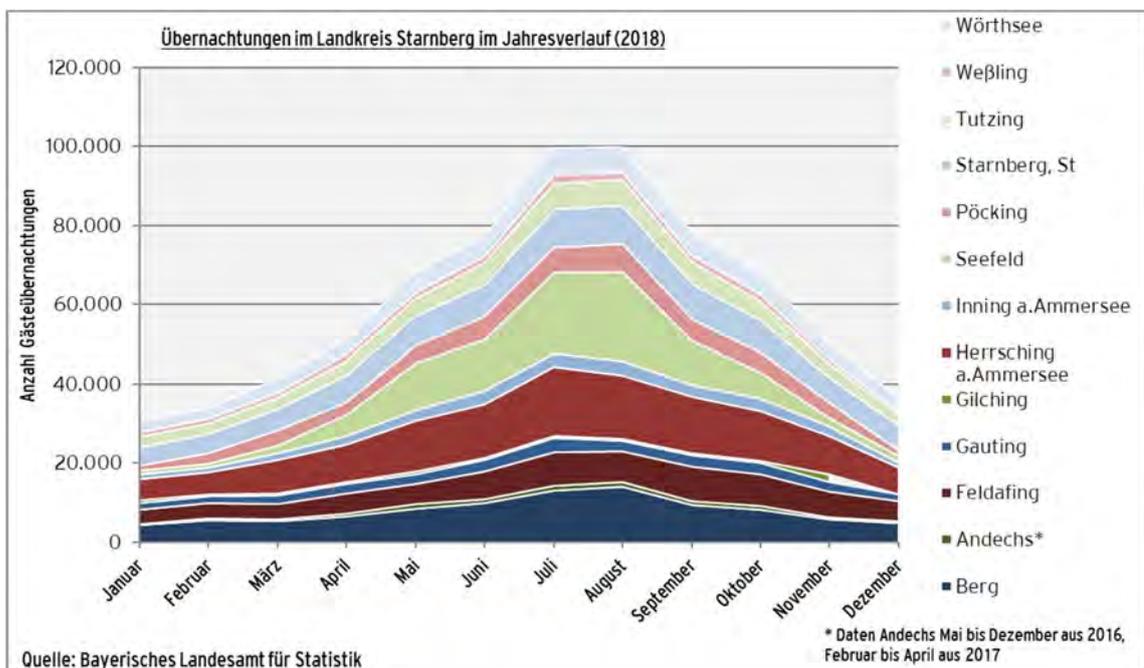


Abbildung 10: Übernachtungszahlen im Landkreis Starnberg im Jahr 2018 (gemeindefein)

Bezogen auf die Bevölkerungszahl sind die Übernachtungszahlen in Feldafing (2018: 17.318 Übernachtungen pro 1.000 EW), Seefeld (13.181), Berg (11.514) und Wörthsee

(11.048) am höchsten. Eine deutlich geringere bis kaum eine Rolle spielen die Hotelübernachtungen in Gauting oder Gilching, für Krailling lagen keine Daten vor.

### 3.1.5 Versorgungseinrichtungen

Eine verkehrserzeugende Wirkung kommt auch vielen Versorgungseinrichtungen im Landkreis Starnberg zu. Versorgungseinrichtungen mit großem Nachfragepotenzial für den ÖPNV sind unter anderem:

- zehn Krankenhäuser mit 1.273 Betten (Stand: 2018)
- 13 Senioren- und Pflegeeinrichtungen mit knapp 1.155 Plätzen (Stand: 2019)
- 135 Kindertagesstätten (Kindergarten, Kinderkrippe, Netz für Kinder, Kinderhäuser) mit insgesamt circa 8.000 Plätzen
- vier Volkshochschulen mit 3.126 Veranstaltungen und 31.205 Teilnehmenden (Stand: 2017)
- sechs Musikschulen mit 5.167 Schüler\*innen
- zahlreiche Jugendeinrichtungen, unter anderem sieben Jugendzentren, eine Jugendherberge und ein Jugendbergheim
- zahlreiche Behörden insbesondere in der Kreisstadt Starnberg (Amtsgericht, Landratsamt, Agentur für Arbeit...)

## 3.2 Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Individualverkehr

#### **Straßenerschließung**

Der Landkreis Starnberg wird von den radial auf München zulaufenden Bundesautobahnen A 95 (München-Garmisch) und A 96 (München-Lindau) durchquert und der Zubringerautobahn A 952, die Starnberg an die A 95 anbindet. Die A 95 berührt den Landkreis im Osten und verläuft am Rand der Stadt Starnberg und der Gemeinde Berg. Die A 96 überquert das Gebiet von Gilching, Weßling, Wörthsee und Inning. Als weitere überregional bedeutsame Straße verläuft die Bundesstraße 2 westlich des Starnberger Sees entlang Tutzing, Feldafing und Pöcking nach Starnberg, wo sie in die A 952 mündet sowie ein kurzes Stück der B 471 von der Bundesautobahn-Anschlussstelle Inning Richtung Fürstenfeldbruck. Die Binnenerschließung des Landkreises wird in erster Linie durch die Staats- und Kreisstraßen abgedeckt (vgl. Karte 7).

Die größte Veränderung im Straßenverkehr wird der Bau des B 2-Tunnels im Stadtgebiet Starnberg mit sich bringen. Die Fertigstellung ist 2026<sup>12</sup> geplant, dann wird die B 2 zwischen Leutstettener und Franz-Heidinger-Straße im Tunnel verkehren.

---

<sup>12</sup>

[https://www.stbawm.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B17S.ABBA0008.00/stbawm\\_tunnel\\_sta\\_erste\\_buergeninformation\\_flyer\\_a4.pdf](https://www.stbawm.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B17S.ABBA0008.00/stbawm_tunnel_sta_erste_buergeninformation_flyer_a4.pdf)

## Radverkehr

Das Radwegenetz im Landkreis Starnberg umfasste im Jahr 2018 eine Gesamtlänge von 471 Kilometern. Davon stellen 356 Kilometer asphaltierte Radwege dar, 118 Kilometer sind unbefestigt. Straßenbegleitende Radwege haben eine Gesamtlänge von 71 Kilometern. Im Landkreis Starnberg gibt es insgesamt elf ausgeschilderte Radrouten. Das Alltagsradnetz wurde im Jahr 2016 entwickelt und wird seitdem in die Praxis umgesetzt.

## Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Kraftfahrzeugbestand

Ein besonders hohes Verkehrsaufkommen wird, laut Verkehrsmengenkarte<sup>13</sup>, neben den Autobahnen und Bundesstraße auch auf einigen Staatsstraßen (mit Zubringerfunktion für die Autobahnen) gemessen. Die Zählungen im Jahr 2015 ergaben auf der Staatsstraße 2069 zwischen Autobahnanschluss Gilching und Starnberg, der St 2068 zwischen Anschlussstelle Wörthsee und Seefeld sowie der St 2070 zwischen der Anschlussstelle Percha und Berg einen Kfz-Gesamtverkehr von mehr als 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag.

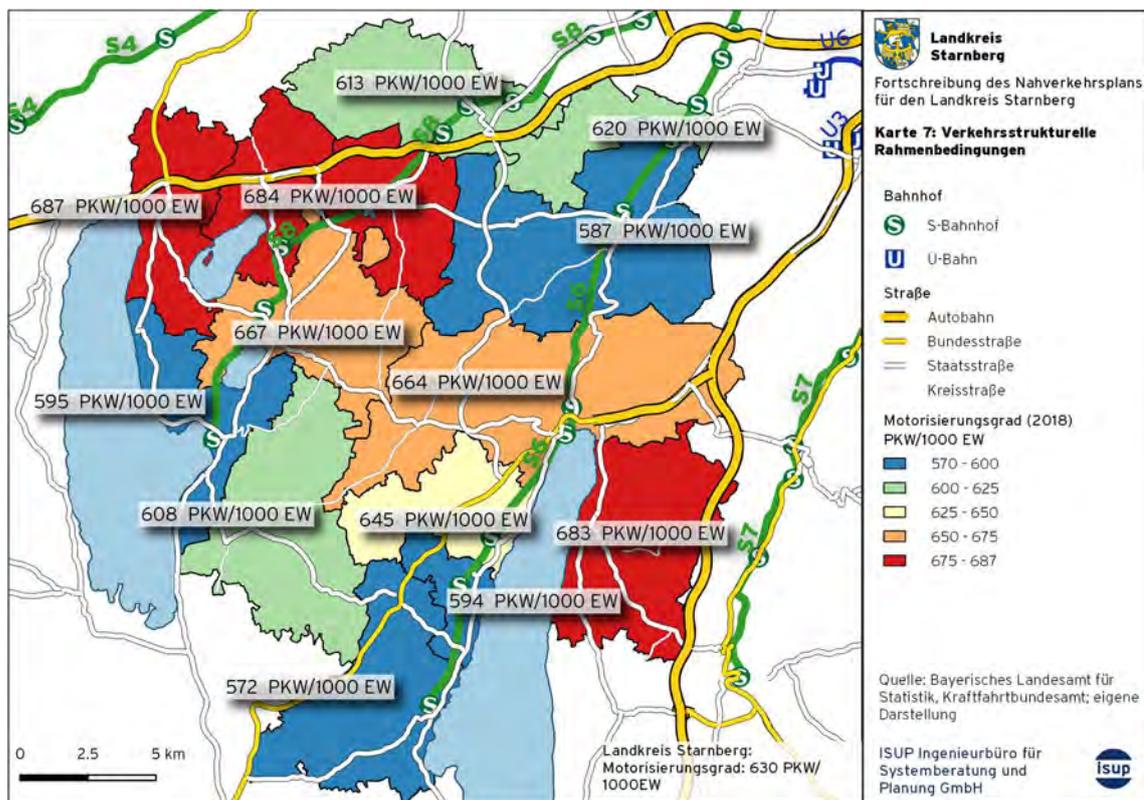


Abbildung 11: Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

Im Dezember 2018 waren im Landkreis 117.137 Kraftfahrzeuge (davon 85.244 Pkw)<sup>14</sup> gemeldet. Bezogen auf die Bevölkerungszahl ergibt sich damit ein Motorisierungsgrad von 630 Pkw/1.000 EW (2008: 582). Am höchsten sind die Werte mit etwa

<sup>13</sup> Herausgegeben von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2015) <https://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/kennwerteundkarten.aspx>

<sup>14</sup> Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg

680 Pkw/1.000 EW in Inning, Weßling, Berg und Wörthsee (vgl. Abb. 11/Karte 7). Diese Gemeinden verfügen durch nah gelegene Autobahnanschlussstellen eine besonders gute Anbindung an das Fernstraßennetz. Ein Motorisierungsgrad unter 600 Pkw/1.000 EW weisen Feldafing, Herrsching, Gauting und Tutzing auf. Damit liegen diese Gemeinden unter dem bayerischen Durchschnitt von 604 Pkw/1.000 EW. In allen Kommunen, mit Ausnahme Andechs, war in den letzten zehn Jahren eine Zunahme des Motorisierungsgrades zu beobachten.

### 3.2.2 Schieneninfrastruktur

Der Schienenpersonennahverkehr stellt im Landkreis Starnberg mit dem Regional- und S-Bahn-Angebot ein übergeordnetes Angebot des öffentlichen Personenverkehrs dar. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt dabei beim Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr des Freistaats Bayern. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH als 100-prozentiges Tochterunternehmen des Freistaates ist mit der Planung, Koordinierung, Bestellung und Qualitätskontrolle des SPNV in Bayern betraut.

Das Schienennetz im Landkreis Starnberg umfasst 32,5 Kilometer Hauptstrecken und 19,0 Kilometer Nebenstrecken. Rückgrat des SPNV im Landkreis Starnberg sind die beiden S-Bahnlinien S6 (Tutzing - Pasing - München Hauptbahnhof - München Ostbahnhof) und S8 (Herrsching - Pasing - München Hauptbahnhof - München Ostbahnhof) mit insgesamt 14 Zugangsstellen im Kreisgebiet.

## 3.3 Gesamtverkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage umfasst alle Fahrten im ÖPNV und motorisierten Individualverkehr. Es werden alle Verkehrsströme unabhängig vom Vorhandensein und der Qualität des ÖPNV-Angebots ermittelt. Dadurch können Schwachstellen und Potentiale für den ÖPNV verdeutlicht werden (Erläuterungsband Leitlinie, 1998, S. 5).

Die relevanten und messbaren Verkehrsströme im Landkreis Starnberg sind die Pendelverkehre von und zu Arbeits-, Ausbildungsplatz und Schule. Von Bedeutung ist ebenso der Freizeit- und Tourismusverkehr, der aber aufgrund der Datenlage in diesem Abschnitt nicht näher betrachtet werden kann. Die Verkehrsströme werden in der Regel durch Verkehrserhebungen ermittelt, bei welchen Touristen aufgrund einer relativ kurzen Verweildauer nur unterrepräsentiert eingehen. Eine Aufteilung der Verkehrsströme auf die verschiedenen Verkehrsmittel wird anhand der Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 (MiD) dargestellt.

### 3.3.1 Pendleraufkommen<sup>15</sup>

Das wichtigste Ziel und auch die wichtigste Quelle der Außenpendlerströme ist die Landeshauptstadt München (vgl. Anlagen Karten 8 - 10). Abbildung 12 verdeutlicht die große Bedeutung der Pendlerbeziehung für alle Gemeinden im Landkreis Starnberg

---

<sup>15</sup> „Pendler im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Ob und wie häufig gependelt wird, ist aus dem Blickwinkel der Beschäftigungsstatistik unerheblich.“ (Bundesagentur für Arbeit)

mit der bayrischen Landeshauptstadt. Mehr als 2.000<sup>16</sup> sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln von Gauting (3.004), Gilching (2.823) und Starnberg (2.595) in die Landeshauptstadt München. Auch von Wörthsee, Seefeld, Herrsching, Weßling, Krailling, Pöcking, Tutzing und Berg pendeln mehr als 550 Beschäftigte nach München.

Die größten Einpendlerströme gehen auch von der Stadt München aus: nach Starnberg (1.666), Weßling (1.373), Gilching (1.319), Gauting (1.135) und Krailling (959). Im Vergleich dazu fallen die Pendelbewegungen innerhalb des Landkreises deutlich geringer aus: Am größten sind die Ströme von Gilching nach Weßling (534) und von Tutzing (356), Gauting (353), Pöcking (321) und Berg (316) nach Starnberg.

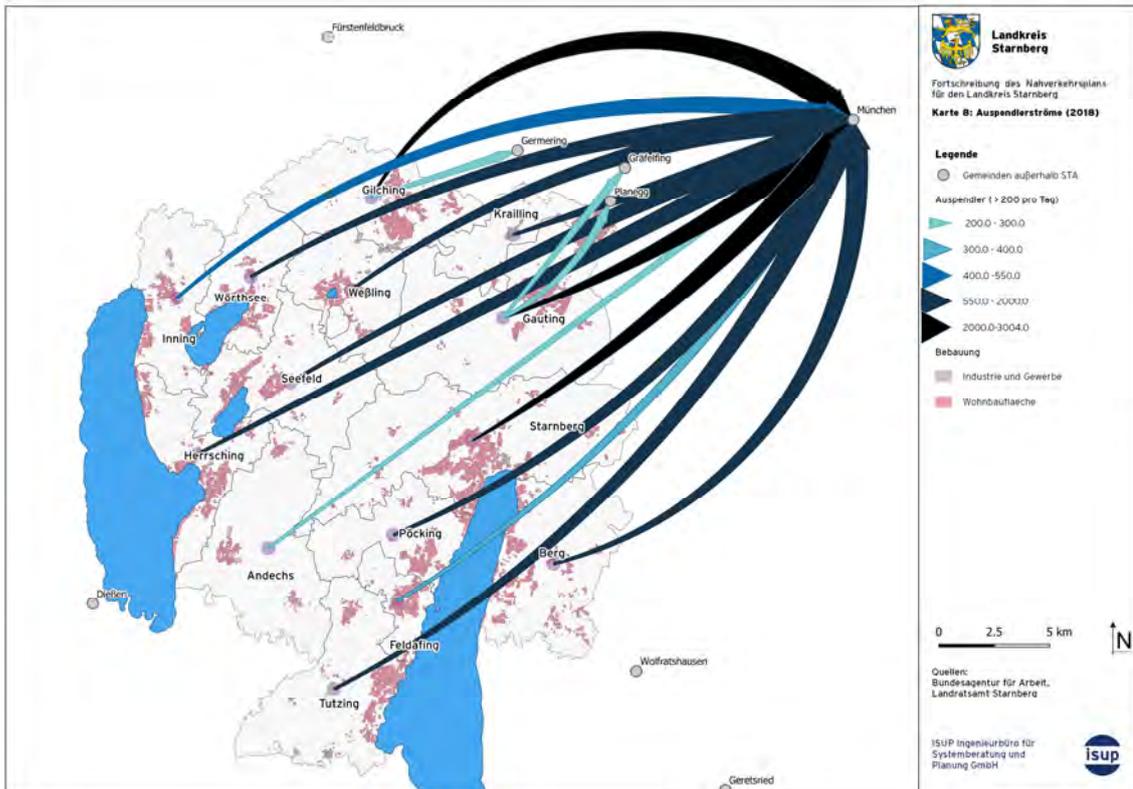


Abbildung 12: Auspendelnde aus dem Landkreis Starnberg

<sup>16</sup> Daten der Bundesagentur für Arbeit für das Jahr 2017 (Stichtag 30. Juni)

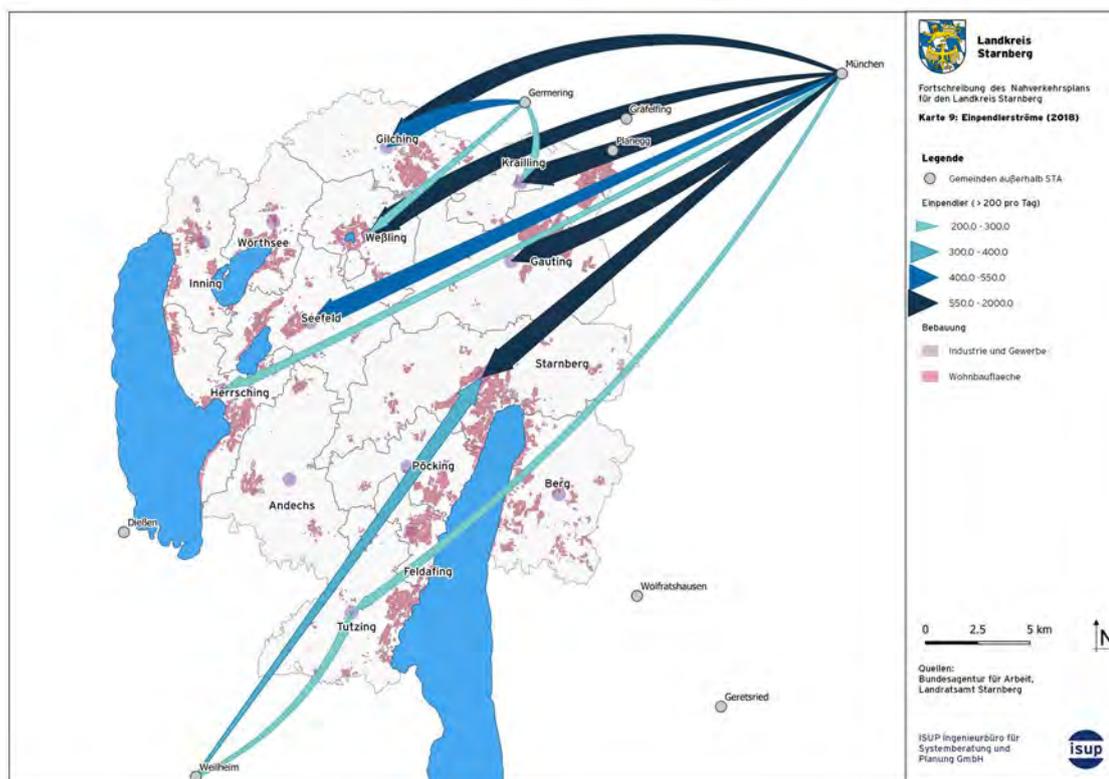


Abbildung 13: Einpendelnde in den Landkreises Starnberg

Tabelle 4 fasst die gemeindefeine Pendlerstatistik des Landkreises Starnberg zusammen, getrennt nach Binnenpendlern (innerhalb des Landkreises) und Außenpendlern (aus bzw. in den Landkreis).

	Pendler-saldo	Einpendelnde			Auspendelnde		
		Binnen	Außen	gesamt	Binnen	Außen	gesamt
Andechs	- 229	467	449	916	572	573	1.145
Berg	- 719	320	982	1.302	444	1.577	2.021
Feldafing	- 451	283	391	674	401	724	1.125
Gauting	- 2.371	699	2.968	3.667	979	5.059	6.038
Gilching	- 423	935	5.063	5.998	1.415	5.006	6.421
Herrsching am Ammersee	- 194	802	1.584	2.386	864	1.716	2.580
Inning am Ammersee	- 199	156	1.072	1.261	421	1.039	1.460
Krailling	703	504	2.507	3.011	307	2.001	2.308
Pöcking	- 435	411	756	1.167	601	1.001	1.602
Seefeld	882	861	2.145	3.006	807	1.317	2.124
Starnberg, St	2.439	2.432	5.666	8.098	1.233	4.426	5.659
Tutzing	- 703	380	1.488	1.868	733	1.838	2.571
Weßling	3.854	1.164	4.123	5.287	440	993	1.433
Wörthsee	- 939	168	467	635	398	1.176	1.574
Landkreis gesamt	1.215	9.615	29.661	39.276	9.615	28.446	38.061

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Tabelle 4: Pendlerbeziehungen im Landkreis Starnberg

### 3.3.2 Schulpendler

Aufgrund der bereits erwähnten freien Schulwahl für weiterführende Schulen entstehen Pendelbeziehungen zwischen Wohn- und Schulort. Zum großen Teil finden die Pendelbeziehungen im Schulverkehr innerhalb des Landkreises statt, gehen aber auch teilweise über die Kreisgrenzen hinaus. Die Tabelle 5 gibt die wesentlichsten Beziehungen zwischen Wohn- und Schulort für das Schuljahr 2017/18 wieder. Dabei wurden nur diejenigen Schulorte berücksichtigt, bei den mehr als zehn einpendelnde Schülerinnen beziehungsweise Schüler aus den genannten Wohnorten auftreten. In der Spalte gesamt sind alle aus den Wohnorten auspendelnden Schüler\*innen erfasst.

	Berg	Ebenhausen	Gauting	Germering	Gilching	Gräfelfing	Herrsching	Icking	München	Planegg	Starnberg	Tutzing	Wolfratshausen	gesamt
Andechs	1	1			22		46				14	2		94
Berg	166	23	6					50	4		51	11	61	381
Feldafing	5	14	12	1	2		3	1	9		8	165		225
Gauting	8	16	275	15	1	34		4	30	69	36	4		523
Gilching			20	100	10		283		21		25			470
Herrsching			3	20	208		41		7		23	2		320
Inning				1	105		94		5		8			221
Krailling			237	13	1	74			12	13	7			379
Pöcking	9	7	17		2		1	1	6	1	89	136		271
Seefeld	2		2	34	131	1	130		9		20	1		344
Starnberg	114	30	101	1	1		76	1	13		86	107	4	557
Tutzing	7	6	9				6	1	2		25	2		65
Weßling	1	2	10	44	107		60		9		10			260
Wörthsee				23	130		92		11		1			271
gesamt	313	99	692	252	720	109	833	58	138	83	403	430	65	4.382

Quelle: Landratsamt Landkreis Starnberg

Tabelle 5: Matrix Wohnort – ausgewählte Schulorte

### 3.3.3 Verkehrsmittelnutzung

Der Pkw ist mit einem 64-prozentigen Anteil am Modal Split (statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens) das dominierende Verkehrsmittel über alle Reisezwecke im Landkreis Starnberg. Im Vergleich dazu wird der Pkw in den übrigen Landkreisen im MVV-Verbundgebiet<sup>17</sup> deutlich weniger genutzt (46 Prozent), in den übrigen Verbundlandkreisen 58 Prozent (vgl. Abbildung 14). Die Werte stammen aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“. Der Modal Split gibt die Verkehrsmittelnutzung wieder, laut Methodik wird hierfür bei mehreren für einen Weg genutzten Verkehrsmitteln das Hauptverkehrsmittel gezählt. Als Hauptverkehrsmittel wird das

<sup>17</sup> Die Ergebnisse der MiD 2017 sind differenziert nach dem MVV-Verbundgebiet, der Stadt München und den MVV-Verbundlandkreisen. Die MVV-Verbundlandkreise sind dabei Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landkreis München und Starnberg.

Verkehrsmittel gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Wegs unter-  
nommen wurde.

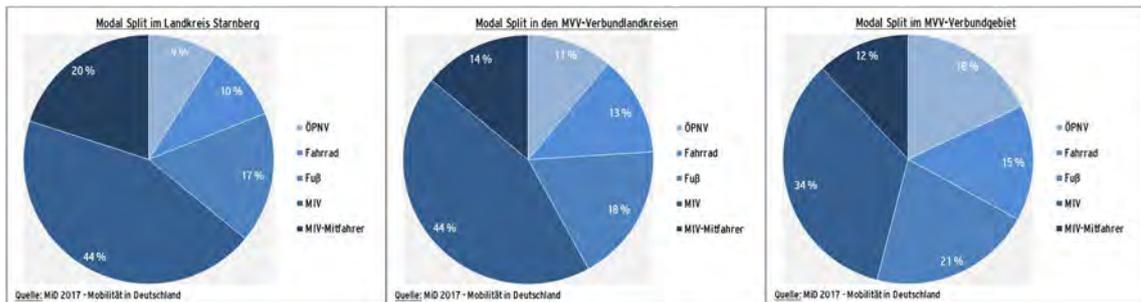


Abbildung 14: Modal Split 2017 im Landkreis Starnberg, den MVV-Verbundlandkreisen und dem MVV-Verbundgebiet

Während der Anteil der Pkw-Fahrer mit 44 Prozent im Landkreis Starnberg genauso hoch ist wie in den MVV-Verbundlandkreisen, ist der Anteil der Mitfahrer mit 20 Prozent im Landkreis Starnberg gegenüber 14 Prozent in den MVV-Verbundlandkreisen deutlich höher (vgl. Abbildung 14). Der Umweltverbund (zusammengefasst die drei umwelt- und klimafreundlichen Fortbewegungsarten per ÖPNV, per Fahrrad und zu Fuß) umfasst 36 Prozent gegenüber 42 Prozent bei den MVV-Verbundlandkreisen und 54 Prozent im gesamten MVV-Verbundgebiet gesamt und ist damit insgesamt noch ausbaufähig. Sowohl bei der ÖPNV-Nutzung als auch bei der Nutzung des Fahrrades hat der Landkreis Starnberg im Vergleich zu den durchschnittlichen Werten über alle MVV-Verbundlandkreise noch Potentiale zur Verbesserung. Ein Vergleich der Modal-Split-Werte mit denen aus der letzten MiD-Erhebung von 2008 wird hier nicht vorgenommen, da die Ergebnisse beider MiD-Studien nicht direkt miteinander vergleichbar sind.<sup>18</sup>

Im Gegensatz zum Modal Split, welcher die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe-  
darstellt, beschreibt die übliche Verkehrsmittelnutzung aus der MiD-Studie das durch-  
schnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum. Im Vergleich zum  
Modal Split lassen sich somit individuelle Mobilitätsmuster beschreiben. Abbildung 15  
stellt die im Rahmen der MiD-Studie 2017 ermittelte übliche Verkehrsmittelnutzung  
im Landkreis Starnberg, in den MVV-Verbundlandkreisen sowie im MVV-  
Verbundgebiet gegenüber. Am häufigsten werden Wege zu Fuß beziehungsweise mit  
dem Auto zurückgelegt. Im Vergleich zu den anderen Verbundlandkreisen und zum  
Verbund insgesamt (44 Prozent) werden die meisten (fast) täglichen Wege zu Fuß  
zurückgelegt. Die fast tägliche Nutzung des ÖPNV liegt im Landkreis Starnberg über  
den Verbundlandkreisen, aber noch unter dem MVV-Durchschnitt (26 Prozent). Bei  
der (fast) täglichen Nutzung des Pkw liegen alle Verbundlandkreise über dem MVV-  
Durchschnitt mit 36 Prozent; hier kommen die Unterschiede zwischen dem ländlichen  
Raum und städtischen Gebieten zum Ausdruck.

<sup>18</sup> Die MiD 2017 erlaubt bisher nur einen eingeschränkten Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen aus den Jahren 2002 und 2008. Grund hierfür sind die 2011 erfolgte Zensuskorrektur sowie weitere methodische Anpassungen. Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse auf Landkreisebene ist insbesondere aufgrund der im Jahr 2017 größeren Basis- und vor allem auch größeren Bayern-Stichprobe mit zusätzlichen Gemeindestichproben nur bedingt möglich. Die aktuelle MiD 2017 stellt in jedem Fall die größere und somit statistisch belastbarere Datenbasis dar.

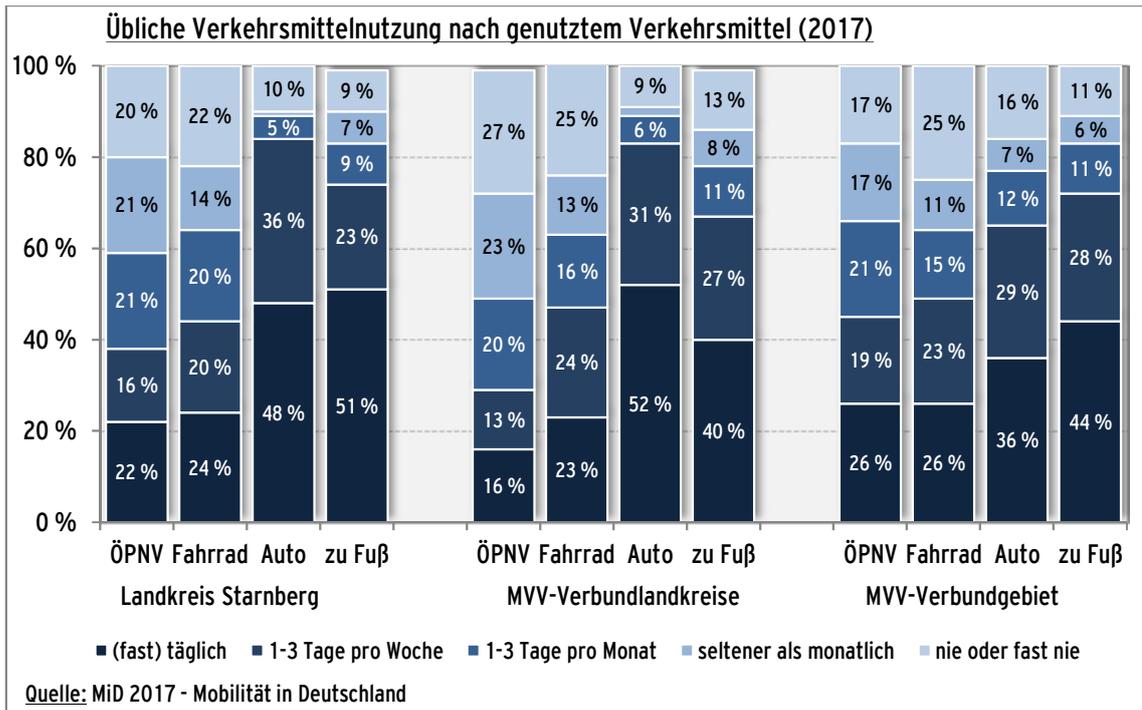


Abbildung 15: Übliche Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Starnberg sowie den MVV-Verbundlandkreisen

Der Anteil der ÖPNV-Dauernutzer (d. h. (fast) tägliche Nutzung / mindestens 1-3 Tage pro Woche) im Landkreis Starnberg liegt mit 38 Prozent deutlich über den durchschnittlichen Werten aller MVV-Verbundlandkreise (29 %), was ein Indikator für das gute Verkehrsangebot ist. Ihr Anteil im MVV-Verbundgebiet beträgt 45 Prozent.

Das im Rahmen der MiD-Studie 2017 ermittelte Wegeaufkommen unabhängig von der Verkehrsmittelwahl teilt sich grob zu je einem Drittel in ausbildungs- und berufsbedingte Wege (zur Arbeit, Ausbildung und dienstliche/geschäftliche Wege), Einkaufs- und private Erledigungswege und Freizeitwege (vgl. Abbildung 16).

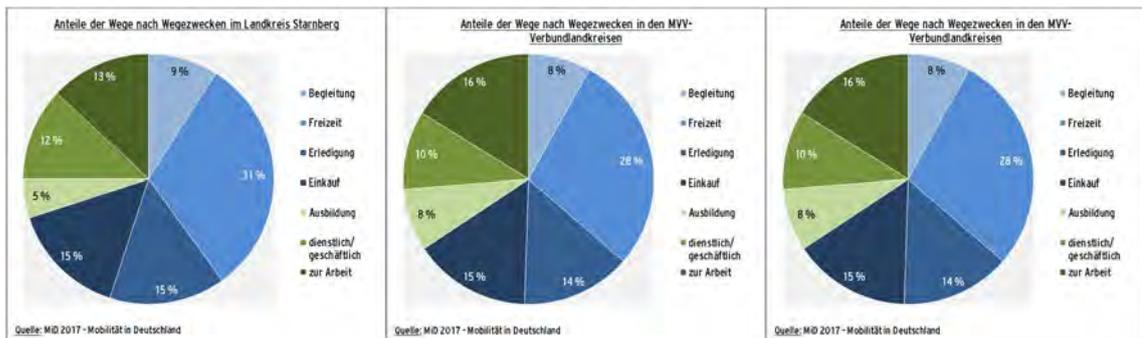


Abbildung 16: Anteile der Wege nach Wegeziucken im Landkreis Starnberg, den MVV-Verbundlandkreisen und dem MVV-Verbundgebiet

Einen leicht höheren Anteil haben im Landkreis Starnberg der Freizeit- und Erledigungsverkehr, einen leicht geringeren der Ausbildungsverkehr.

## 4 ÖPNV-Angebot und -Nutzung

### 4.1 Fahrplanangebot

#### 4.1.1 Schienenpersonennahverkehr

SPNV wird im Landkreis Starnberg auf den Strecken München - Herrsching und München - Tutzing - Kochel/Garmisch-Partenkirchen angeboten. Auf diesen Achsen verkehren zwei S-Bahnlinien sowie zwei Regionalbahnlinien. Die nachfolgende Tabelle 6 enthält eine detaillierte Leistungsübersicht über das SPNV-Angebot im Landkreis:

Angebot	Haltepunkte im LK Starnberg	Takt/Fahrten (Mo-Fr: Montag-Freitag; Sa: Samstag; SF: Sonn- und Feiertag)	Betriebszeit
S-Bahn <b>S 8</b> (Herrsching-München-Flughafen)	Herrsching, Seefeld-Hechendorf, Steinebach, Weßling, Neugilching, Gilching-Argelsried, Geisenbrunn	<u>von/bis Herrsching:</u> Mo-Fr: 20'-Takt: 6 - 9 und 13 - 21 Uhr; sonst 20/40'-Takt Sa: 20'-Takt: 6 - 9 Uhr (Apr.-Okt. bis 19 Uhr); sonst 20/40'-Takt SF: 20/40'-Takt (Apr.-Okt. 20'-Takt 9 - 19 Uhr) <u>von/bis Weßling:</u> Mo-Fr: 20'-Takt bis 0 Uhr (Verstärker 6 - 9 Uhr) Sa: 20'-Takt 7 - 0 Uhr; sonst 20/40'-Takt SF: 20'-Takt 8 - 0 Uhr; sonst 20/40'-Takt	<u>von/bis Herrsching:</u> Mo - Do 04:45 - 01:15 Fr - Sa 04:45 - 03:15 SF 04:45 - 02:15
S-Bahn <b>S 6</b> (Tutzing-München-Ebersberg)	Tutzing, Feldafing, Possenhofen, Starnberg Bf See, Starnberg Nord, Gauting, Stockdorf	<u>von/bis Tutzing:</u> Mo-Fr: 20'-Takt: 5 - 9 und 13 - 21 Uhr; sonst 20/40'-Takt Sa: 20'-Takt: 6 - 9 Uhr (Apr.-Okt. bis 19 Uhr); sonst 20/40'-Takt SF: 20/40'-Takt (Apr.-Okt. 20'-Takt 9 - 19 Uhr) <u>von/bis Starnberg:</u> Mo-Fr: 20'-Takt 5 - 0 Uhr Sa: 20'-Takt 6 - 0 Uhr SF: 20'-Takt 7 - 0 Uhr	<u>von/bis Tutzing:</u> Mo - Do 04:24 - 02:16 Fr - Sa 04:24 - 03:16 SF 05:04 - 02:16
Regionalbahn <b>R 960</b> (München-Weilheim-(Garmisch-Part.-Mittenwald))	Tutzing, Starnberg Bf See	<u>von/bis Tutzing:</u> tägl. ~30'-Takt 7 - 21 Uhr; 60'-Takt ab 21 Uhr <u>von/bis Starnberg:</u> tägl. 60'-Takt (teilweise unsauber)	<u>von/bis Tutzing:</u> Mo - Fr 04:47 - 01:01 Sa - SF 05:55 - 01:01 <u>von/bis Starnberg:</u> tägl. 04:56 - 21:17
Regionalbahn <b>R 961</b> (München-Penzberg-Kochel)	Tutzing, Starnberg Bf See	<u>von/bis Tutzing:</u> Mo-Fr ~30'-Takt bis 9 und 15 - 21 Uhr; sonst 60'-Takt Sa-SF 60'-Takt (teilweise unsauber) <u>von/bis Starnberg:</u> tägl. 60'-Takt (teilweise unsauber)	<u>von/bis Tutzing:</u> Mo - Fr 05:15 - 0:03 Sa - SF 05:55 - 0:03 <u>von/bis Starnberg:</u> Mo - Fr 05:12 - 20:40 Sa - SF 06:17 - 20:40

Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Starnberg

Die Reisezeit der Regionalbahn ist aufgrund der geringeren Zahl an Zwischenhalten deutlich kürzer. Die Fahrzeit von Tutzing und Starnberg nach München Hauptbahnhof beträgt nur circa zwei Drittel der Fahrzeit der S-Bahn<sup>19</sup>. Deshalb bedeutet eine Taktverdichtung des Regionalbahnverkehrs trotz parallel verkehrender S-Bahn eine At-

<sup>19</sup> Tutzing - München Hbf.: 26 bis 32 Minuten Regionalbahn gegenüber 45 Minuten S-Bahn;  
Starnberg - München Hbf.: 20 bis 24 Minuten Regionalbahn gegenüber 35 Minuten S-Bahn.

traktivitätssteigerung des SPNV.

#### 4.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Starnberg beinhaltet 28 Regionalbuslinien (Linie 978 ab September 2019) und drei Expressbuslinien (X920 ab 01.03.2020), die in den Tarif des MVV integriert sind. Ergänzend dazu verkehren zu Schwachverkehrszeiten in den Gemeinden Inning, Seefeld, Herrsching und Gilching zwei Linien des MVV-RufTaxis des benachbarten Landkreises Fürstentfeldbruck. Daneben sind die Gemeinden Herrsching und Tutzing durch eine bzw. zwei Buslinien des Oberbayernbus an den Landkreis Weilheim angeschlossen sowie die Gemeinde Inning mit einzelnen Fahrten der Landsberger Verkehrsgemeinschaft an den Landkreis Landsberg (nicht in den MVV integriert). Ebenfalls außerhalb des MVV-Tarifs verkehren die privat organisierten Bürgerbusse in Gauting, Starnberg sowie das Sammeltaxi in Berg. Auch die Seeschifffahrt auf dem Ammersee und Starnberger See haben einen öffentlichen Charakter, sie dienen aber überwiegend dem Tourismusverkehr und sind nicht in den MVV integriert.

#### Netzstruktur

Das Netz der Regional- und Expressbusse verdichtet und verknüpft das SPNV-Netz. Jede Linie ist mindestens an einem Ende an einen Bahnhof mit S- oder U-Bahnanschluss angebunden. Die Netzstruktur zeigt Abbildung 17 (vgl. Karte 10 und 11).

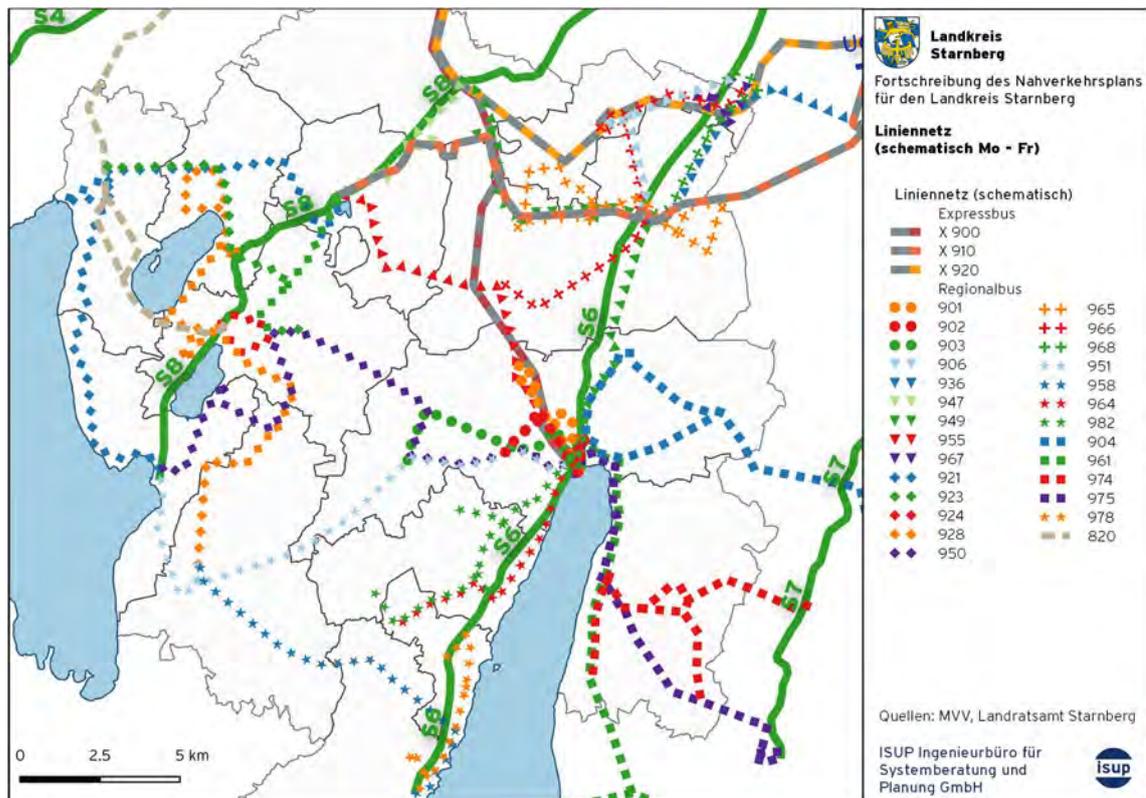


Abbildung 17: Netzstruktur des ÖPNV im Landkreis Starnberg

Die Linien erfüllen je nach Verlauf verschiedene Funktionen. Tangentiallinien verknüpfen die radial auf München ausgerichteten S-Bahn-Äste untereinander und binden die dazwischenliegenden Gemeinden und Ortsteile ohne direkten Anschluss an

das SPNV-Netz an. Die Linien 820, 904, 949, 950, 951, 955, 975 und die X-Linien erfüllen diese Funktion<sup>20</sup>. Andere Linien dienen in erster Linie der Erschließung einzelner Gemeinden und verlaufen ganz oder überwiegend innerhalb einer Gemeinde. Diese Funktion erfüllen die Linien 901, 902, 903 für Starnberg, die 924 für Seefeld, die Linie 965 in Gauting, die Linie 967 in Krailing sowie die Linie 974 in Berg.

### Angebotsumfang

Das Verkehrsangebot wurde in den vergangenen Jahren in mehreren Stufen stark erweitert (vgl. Abbildung 18). Zuletzt fand mit Fahrplanwechsel zum 10. Dezember 2017 eine Angebotsausweitung um rund 32,7 Prozent statt, um ein sehr gutes angebotsorientiertes Verkehrsnetz zu schaffen. Die Angebotserweiterung im Dezember 2017 vollzog sich vor allem mit der Erweiterung des Leistungsangebotes im Westbündel (Linien 820 STA, 921, 923, 924, 928, 950) um 207 Prozent.

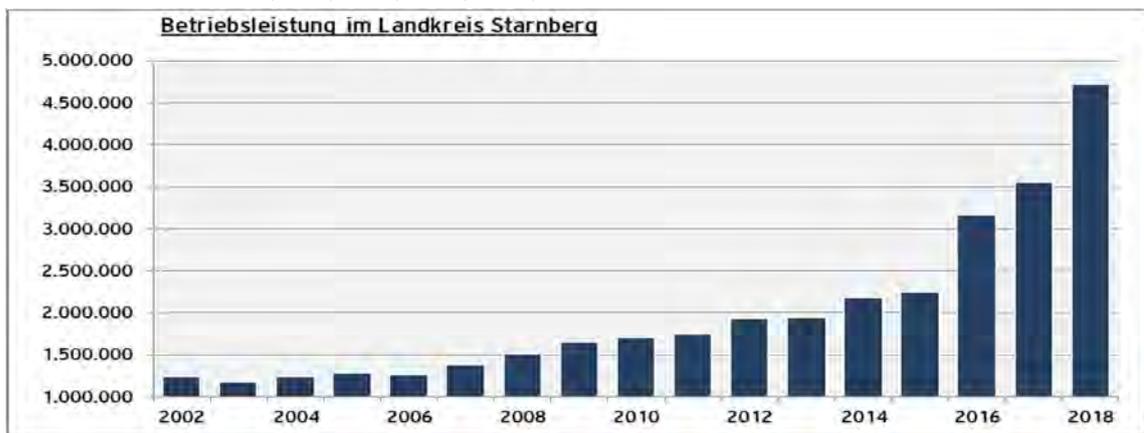


Abbildung 18: Entwicklung der Betriebsleistung im Landkreis Starnberg

Das Verkehrsangebot ist auf nahezu allen Linien getaktet. Ausnahme bilden hier die MVV-fremden Linien 9614 und 9653 (Oberbayernbus) sowie die Linien 40/41 der Landsberger Verkehrs Gemeinschaft. Über dieses angebotsorientierte Verkehrsangebot in Kombination mit einer hohen Haltestellendichte erfolgt eine sehr gute räumliche und zeitliche Erschließung des Landkreises Starnberg mit dem ÖPNV.

### Verkehrsunternehmen

Alle Linien im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Starnberg wurden wettbewerblich vergeben. Gegenwärtig sind acht Verkehrsunternehmen im Landkreis tätig:

- Busservice Watzinger GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH, Karlsfeld
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- Demmelmair GmbH & Co. KG, Friedberg
- Enders Reisen, Fürstenfeldbruck
- Geldhauser Linien- und Reiseverkehr GmbH & Co. KG, Hofolding

<sup>20</sup> Laut Netzplan „S-Bahn, U-Bahn und Regionalzug im MVV mit ausgewählten Tangentialbuslinien im Umland“ (Dezember 2018): <https://www.mvv-muenchen.de/plaene-bahnhoefe/plaene/index.html> (31.05.2019)

- Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
- deuCon GmbH, Landsberg am Lech

## 4.2 ÖPNV-Infrastruktur und Barrierefreiheit

### 4.2.1 Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit

#### Personenkreise mit Nutzungsbeeinträchtigungen

Personen mit Nutzungsbeeinträchtigungen sind alle Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben. Barrierefreiheit bedeutet deshalb nicht nur die Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen für körperlich Beeinträchtigte, sondern auch Maßnahmen für Personen mit Sinnesbeeinträchtigungen (vor allem Sehen, Hören) und für Menschen mit verminderter intellektueller Leistungsfähigkeit (z. B. durch einfache Sprache).

Mit der barrierefreien Gestaltung des Zuganges zum ÖPNV werden die immensen Einschränkungen der individuellen Mobilität einiger Nutzergruppen und damit deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wesentlich verbessert. Von einem barrierefreien Ausbau profitieren aber auch ältere und unfallbedingt eingeschränkte Menschen, Reisende mit Gepäck oder mit Kleinkindern sowie Fremdsprachler, denen ein vereinfachter und angenehmerer Zugang zum ÖPNV gewährt wird. Tatsächlich entsteht ein Qualitätsgewinn für jeden Nutzenden. Daher steht die Realisierung des barrierefreien Ausbaus im ÖPNV in unmittelbarem Zusammenhang zur Mobilität jedes Einzelnen.

Unter Berücksichtigung dieser Personengruppen sind an die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, Fahrgastinformationen und Betriebsabläufen im ÖPNV Kriterien anzulegen, die eine weitestgehend selbständige Nutzung der Verkehrssysteme ermöglichen.

#### Methodisches Vorgehen

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes erfolgte eine Bestandsaufnahme zum erreichten Stand der Barrierefreiheit, insbesondere bei den Haltestellen (dokumentiert im Haltestellenkataster; siehe Anlage 4). Grundsätzlich sind für die Schaffung der Barrierefreiheit folgende Arbeitsschritte notwendig:

- Festlegung von Standards (Zielvorgaben) zur barrierefreien Gestaltung des straßengebundenen ÖPNV
- Prioritätenbildung für die Umsetzung
- Festlegung und Begründung von Ausnahmen
- umzusetzende Maßnahmen

In gemeinsamer Diskussion mit den Gemeinden, bei denen im Rahmen der Baulastträgerschaft die Zuständigkeit für die meisten Haltestellen liegt, den Behindertenbeauftragten sowie Fahrgastgremien entstand die Umsetzungsstrategie für die Haltestellen. Für die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation setzt der Landkreis Starnberg die im Rahmen des MVV gemeinsam mit den anderen Verbundpartnern entwickelten Standards des MVV um.

Zur Umsetzung der Barrierefreiheit bei Sinnesbeeinträchtigungen hat sich das Zwei-Sinne-Prinzip bewährt, welches besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten

angesprochen werden müssen. Jegliche Informationen sind demzufolge visuell und akustisch oder taktil vorzuhalten, um Menschen mit Sinneseinschränkungen die Kompensation eines fehlenden Sinns zu ermöglichen.

### **Regelwerke und technische Normen**

Grundlegende gesetzliche Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit sind unter anderem definiert in:

- E-DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; Normausschuss Bau, 2014
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; Normausschuss Bau, 2009
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; Normausschuss Medizin, 2011
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude; Normausschuss Bau
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr und Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen sowie § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung - Kraftomnibusse i. V. mit RL 2001/85/EG (sog. „Busrichtlinie“) Anhang VII: „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ für Klasse I Busse

Vorgaben liefern in erster Linie die Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

Weitere Vorgaben und Empfehlungen enthalten:

- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2012
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, 2014

Hinzu kommen die einheitlichen Standards des MVV, insbesondere der MVV-Fahrzeugstandard.

### **Ausnahmebestimmungen**

Der Landkreis, die Kommunen und die tätigen Verkehrsunternehmen werden sich für eine bestmögliche Einhaltung der im PBefG festgesetzten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einsetzen. Grundsätzlich ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar, dass, wie in allen anderen Gebietskörperschaften, die vollständig barrierefreie Gestaltung der Haltestellen bis 2022 aufgrund fehlender Kapazitäten zur Planung, Ausführung und Finanzierung nicht realisierbar ist. Das PBefG erlaubt Ausnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 01. Januar 2022, wenn sie im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleis-

tungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“ (PBefG, § 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr, Absatz 3)

Der Landkreis Starnberg macht von diesem Recht Gebrauch und definiert die Ausnahmen in den Maßnahmen.

## 4.2.2 Bushaltestellen

Im Landkreis Starnberg existieren 301 Haltestellen mit 524 Bussteigen. Die Haltestellen wurden im Jahr 2019 zur Erstellung des Haltestellenkatasters protokolliert, die 24 neuen Haltestellen wurden in das Kataster aufgenommen, aber noch nicht vollständig dokumentiert und kategorisiert.

Für die 489 im Sommer 2019 kategorisierten Bussteige ergab sich folgendes Bild:

Mit einem Anteil von rund 72,3 Prozent sind die überwiegende Mehrheit Haltesteige am Fahrbahnrand. Ungefähr jeder fünfte Haltepunkt ist eine Busbucht. Vereinzelt gibt es Haltestellenkaps<sup>21</sup>. Ein möglichst einheitlicher Haltestellenstandard auf hohem Niveau (z. B. mit Fahrradabstellplätzen) prägt das Bild des ÖPNV und ist somit die unübersehbare Visitenkarte des Verkehrsunternehmens sowie des Landkreises. Beurteilungskriterien in diesem Zusammenhang seitens der Nutzenden des ÖPNV sind die Gestaltung und Ausstattung, Informationsmöglichkeiten sowie das subjektive Sicherheitsempfinden. Die Qualität der Haltestellen im Landkreis Starnberg ist dabei sehr heterogen. So verfügen rund ein Viertel der Haltesteige über einen Witterungsschutz und an circa 27,5 Prozent der Haltesteige sind Sitzmöglichkeiten vorhanden. An rund 21,1 Prozent der Haltesteige sind sowohl ein Witterungsschutz als auch Sitzmöglichkeiten vorhanden. Die Informationsmöglichkeiten an den Haltestellen sind gut: an rund 97,1 Prozent der Haltesteige ist ein Fahrplan vorhanden und an circa 94,7 Prozent der Haltesteige befindet sich eine Tarinforma-tion. Für das subjektive Sicherheitsempfinden an der Haltestelle ist die Beleuchtung maßgeblich. Rund 47,7 Prozent der Haltesteige in Landkreis Starnberg verfügen über eine Beleuchtung (43,4 Prozent

---

<sup>21</sup> Bei einer Haltestelle als Kap wird die Wartefläche der Haltestelle bis an den durchgehenden Fahrstreifen des Straßenverkehrs vorgezogen. Die Haltestelle wird somit gegenüber den Nebenanlagen, zum Beispiel Parkflächen oder Grünstreifen, in Richtung Fahrbahn vorgelagert.

der Haltesteige sind in der Nähe der Straßenbeleuchtung, 2,3 Prozent verfügen über eine eigene Beleuchtung).

Im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr wird allgemein vom Zwei-Sinne-Prinzip ausgegangen. Demnach gibt es drei Ausbauziele für die Haltestellen: Stufenfreiheit, taktiles Leitsystem und Lautsprecher. Im Haltestellenkataster ist der gegenwärtige Ausbaustand dieser drei Punkten festgehalten und auf dieser Basis die aktuelle Umsetzung der Barrierefreiheit mit „weitgehend barrierefrei“, „teilweise barrierefrei“ und „nicht barrierefrei“ bewertet.

„Stufenfreiheit“ bezieht sich grundsätzlich auf eine stufenfreie Zuwegung zum Haltesteig (inklusive des städtebaulichen Umfelds der Haltestelle) und einen stufenfreien Ausbau der Haltestelle an sich (z. B. mittels Rampen und angepasster Bordsteinhöhen von 18 Zentimetern). Gegenwärtig sind rund 55,9 Prozent der Haltesteige im Landkreis Starnberg als stufenfrei ausgebaut. Über ein taktiles Leitsystem verfügen hingegen nur insgesamt zwei Haltesteige (0,4 %), Lautsprecher sind an keinem Haltesteig verbaut. Unter Beachtung des gegenwärtigen Ausbaustandes ist ein Haltesteig<sup>22</sup> als „weitgehend barrierefrei“ (0,2 %) sowie sechs als „teilweise barrierefrei“ (1,2 %)<sup>23</sup> einzuschätzen. Somit sind rund 98,6 Prozent der Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Starnberg in Hinblick auf die vorstehend genannten Kriterien nicht barrierefrei ausgebaut.

### 4.2.3 Eingesetzte Fahrzeuge

Im Jahr 2018 wurden im Landkreis Starnberg durch die Verkehrsunternehmen insgesamt 73 Busse eingesetzt (67 Standard-Linienbusse und sechs Midibusse). Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge betrug etwas weniger als vier Jahre. Dies wird durch die konsequente Forderung nach Neufahrzeugen bei Betriebsaufnahme und die Dauer der Linienverkehrsgenehmigung mit acht Jahren (ein Abschreibungszyklus) erreicht.

Neben der Durchsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes im MVV und dem damit verbundenen Wiedererkennungswert für die Fahrgäste sind damit einheitliche Standards für Umwelt, Barrierefreiheit, Information gefordert und umsetzbar. Im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen im Landkreis Starnberg ist die Umsetzung des MVV-Fahrzeugstandards zwingend vorgeschrieben.

Ein wesentliches Kriterium stellt die Einhaltung der jeweils aktuellen Abgasnorm bei Betriebsaufnahme dar. Gegenwärtig sind alle eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Starnberg dieselgetrieben. Von den 73 im Landkreis Starnberg eingesetzten Fahrzeugen erfüllen 66 (d. h. über 90 Prozent) die aktuelle Abgasnorm Euro 6, die übrigen sieben Fahrzeuge den europäischen Abgasstandard für Busse Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV).

Zur Umsetzung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen werden vorrangig Niederflurfahrzeuge eingesetzt, deren Anteil beträgt gegenwärtig circa 70 Prozent an der Fahrzeugflotte. Alle Fahrzeuge verfügen über die Kneeling-Technik, mit der der Fahrzeugboden (Ausstieg) sich an das Höhenniveau des Haltestellenbor-

<sup>22</sup> „Inning am Ammersee, GWP Inning/Wörthsee“ (Steig 1)

<sup>23</sup> Dabei handelt es sich um die Haltestellen „Berg (STA), Grafstraße“ (Steig 1), „Seefeld-Hechendorf“ (Steig 2), „Hadorf“ (beidseitig), „Starnberg, Gymnasium“ (Steig 1) und „Starnberg, Stadtmarkt“ (Steig 1).

des angleichen lässt. Damit ist der stufenfreie Zustieg in sämtliche Fahrzeuge aus Fahrzeugsicht möglich. Außerdem verfügen alle Fahrzeuge über eine Sondernutzungsfläche.

Alle eingesetzten Fahrzeuge verfügen über einen Fahrscheindrucker sowie zwei Entwerter. Fahrgastinformationen sind visuell durch eine statische Anzeige der nächsten Haltestelle, die manuell durch den Fahrer bedient wird, und akustisch durch entsprechende Durchsagen in den Bussen möglich. Alle Fahrzeuge sind klimatisiert und mit einer Heizung ausgestattet.

Über den gegenwärtigen MVV-Fahrzeugstandard hinaus arbeitet der Landkreis Starnberg an der schrittweisen Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation und der schrittweisen Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN. Zusätzlich werden Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) verpflichtend.

#### 4.2.4 Bahnhöfe

Der Landkreis Starnberg verfügt über insgesamt 14 Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr. Gemäß den Angaben des Münchner Tarif- und Verkehrsverbundes befinden sich über 50 Prozent der Landkreisbevölkerung innerhalb des Einzugsgebietes eines Bahnhofs von 1.000 Metern; 25 Prozent wohnen vom nächsten Bahnhof zwei oder mehr Kilometer entfernt.

An 13 der 14 S-Bahnhöfe befindet sich eine P+R-Anlage mit einer Gesamtkapazität von rund 1.700 Stellplätzen. Dies entspricht einem Anteil von 92,9 Prozent. Die P+R-Anlagen sind entsprechend ihrer Stellplatzkapazität sehr heterogen: der kleinste P+R-Platz befindet sich in Geisenbrunn mit 19 Stellplätzen, Tutzing verfügt mit 382 über die meisten Stellplätze. Die MVV-Homepage liefert nach Tageszeit gestaffelt Informationen über die durchschnittliche Auslastung der P+R-Anlagen im kompletten Verbundgebiet. Somit können sich Fahrgäste informieren, wie hoch die Wahrscheinlichkeit auf einen freien Stellplatz am jeweiligen S-Bahnhof ist. Alle 14 S-Bahnhöfe im Landkreis Starnberg verfügen über ein Bike-and-Ride-Angebot. Insgesamt werden über 2.400 Radabstellmöglichkeiten vorgehalten. Die größten B+R-Anlagen befinden sich in Starnberg-Nord (360 Stellplätze) sowie in Gauting (358 Stellplätze).

Mit den Bahnhöfen Gauting, Gilching-Argelsried, Herrsching, Possenhofen, Starnberg Nord und Stockdorf verfügt der Landkreis Starnberg über sechs Bahnhöfe, welche über einen Zugang zum Bahnsteig mittels Fahrstuhl oder Rampe verfügen und eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern über Schienenoberkante haben. Der S-Bahn-Halt in Tutzing ist ebenfalls barrierefrei, lediglich die Bahnsteighöhe für die Regionalbahn erfüllt nicht die Anforderungen. Damit sind 50 Prozent der S-Bahn-Halte barrierefrei. Nicht bzw. nicht vollständig barrierefrei sind die S-Bahnhöfe Feldafing, Geisenbrunn, Neugilching, Seefeld-Hechendorf, Starnberg See, Steinebach und Weßling.

Barrierefrei zugängliche Informationen an den Bahnhöfen sind generell durch die Aushänge, Anzeigen und Lautsprecherdurchsagen gegeben. An deren Weiterentwicklung arbeitet die S-Bahn München stetig.

### 4.3 Fahrgastzahlen

Im Landkreis Starnberg wurden im Jahr 2018 rund 3,998 Millionen Gäste mit den Regionalbussen befördert. Seit der deutlichen Erweiterung des Fahrplanangebotes in den Jahren 2013 bis 2017 (vgl. Abschnitt 4.1.2) ist auch die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen erheblich angestiegen. Zwischen 2012 und 2015 ist die Zahl der jährlich beförderten Fahrgäste um 0,638 Millionen beziehungsweise 28,3 Prozent angestiegen. Zwischen 2015 und 2018 ist nochmals ein deutlicher Fahrgastzuwachs um 1,104 Millionen Fahrgäste beziehungsweise um 38,1 Prozent zu verzeichnen (vgl. Abbildung 19).

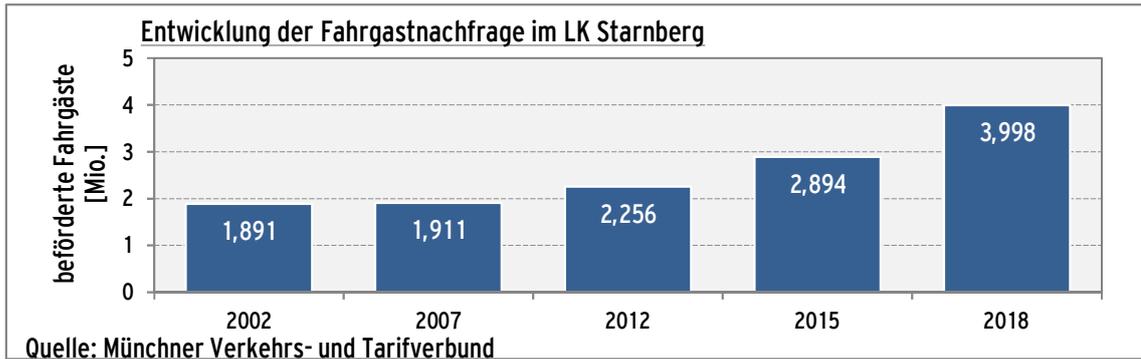


Abbildung 19: Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Landkreis Starnberg

Das Fahrgastaufkommen im Landkreis Starnberg verteilt sich dabei sehr unterschiedlich auf die Linien und Wochentage (vgl. Tabelle 7). Dabei ist festzustellen, dass die mittlere Fahrgastzahl aller Linien montags bis freitags höher ist, als am Wochenende.



Linie	Montag-Freitag			Samstag			Sonntag		
	Summe Fahrgäste pro Tag	MITTEL Summe Fahrgäste pro Fahrt	MAXIMUM Summe Fahrgäste pro Fahrt	Summe Fahrgäste pro Tag	MITTEL Summe Fahrgäste pro Fahrt	MAXIMUM Summe Fahrgäste pro Fahrt	Summe Fahrgäste pro Tag	MITTEL Summe Fahrgäste pro Fahrt	MAXIMUM Summe Fahrgäste pro Fahrt
X900	868	20,7	64	462	11,0	29			
X910	505	9,5	33	167	4,8	17			
X920									
820	709	10,7	69	382	5,8	22			
901	312	6,6	24	249	5,5	23	147	10,5	20
902	1.290	13,7	64	727	8,4	22	232	8,6	16
903	400	9,9	56	93	5,8	21			
904	795	16,9	62	130	8,7	42	74	5,3	18
906	398	8,1	26						
921	922	12,3	75	461	6,9	28	249	4,2	15
921V	173	43,3	70						
923	192	6,0	24	122	3,8	16			
924	644	12,6	79	258	5,1	18	127	3,0	10
928	237	7,4	42	212	8,2	25	116	4,5	15
928V	220	29,0	66						
936	1.026	18,1	103						
947	1.084	19,4	83						
949	366	9,4	47						
950	364	10,1	45	103	6,8	25	90	6,1	16
950V	70	14,0	33						
951	992	15,0	79	650	12,5	50	367	7,1	33
955	430	12,3	50	107	3,8	14			
958	482	15,1	46	358	14,9	36	206	8,6	19
961	606	13,7	72	326	11,6	41	150	5,8	19
964	274	8,3	29	104	8,7	18	38	3,2	6
965	945	11,9	77	317	11,3	21			
966	326	13,6	47						
967	542	6,0	23	424	4,7	15			
968	479	12,0	61	153	5,5	15			
974	329	5,8	53	59	8,4	19	23	3,3	6
975	1.403	22,6	80	417	14,4	30	219	7,6	26
978									
982	729	11,4	46	184	6,6	18			

Legende	
[light blue]	Zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht in Betrieb
[light green]	An diesem Wochentag kein Betrieb
Fahrgäste gesamt pro Tag	
[dark blue]	>1000
[medium blue]	>750 & <1000
[light blue]	>500 & <750
Maximum pro Fahrt	
[dark green]	≥ 70
Mittel pro Fahrt	
[dark green]	>20
[medium green]	>15 & <20
[light green]	>10 & <15
[light blue]	>2,5 & <5
[red]	<2,5

Tabelle 7: Fahrgastnachfrage im Landkreis Starnberg nach Linien und Wochentagen<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Quelle: MVV DIVA Web Betriebsstatistik; Auswertung Fahrplan 2018

## 5 Evaluation und Entwicklungsprognose

Die sogenannte Schwachstellenanalyse bewertet das derzeitige ÖPNV-Angebot und dessen Nutzung. Sie soll Anhaltspunkte liefern, in welchen Bereichen Verbesserungspotential besteht. Als Kennwerte werden, wie in den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung beschrieben, die räumliche und zeitliche Erschließung der Gemeinden oder Ortsteile, die Erreichbarkeit zentraler Orte und weitere qualitative Merkmale analysiert.

Für die Beurteilung werden für den gesamten Landkreis einheitliche Maßstäbe zugrunde gelegt, betrachtet werden alle amtlichen Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern, eine Unterteilung in Verdichtungsraum und ländlicher Raum wird nicht vorgenommen.

Eine Vielzahl qualitativer Standards (Fahrzeuge, Mindestausstattung Haltestellen gemäß PBefG, Fahrgastinformation) wird von allen Verbundmitgliedern im MVV erarbeitet und umgesetzt. Deren aktueller Stand wird in den Ausschreibungen zur Erteilung von Linienverkehrsgenehmigung grundsätzlich als Voraussetzung definiert.

### 5.1 Räumliche Erschließung

Zur Beurteilung der räumlichen Erschließung werden die Luftlinienentfernungen zu allen Haltestellen im Landkreis<sup>25</sup> ermittelt. Abweichend von den in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ definierten Richt- und Grenzwerten erfolgt keine Differenzierung verschiedener Raumtypen. Es werden hier für den gesamten Landkreis einheitliche Einzugsbereiche zugrunde gelegt. Als erschlossen gelten Gebiete die maximal 400 Meter von einer Bushaltestelle oder maximal 1.000 Meter von einem S-Bahn-Halt entfernt liegen. Die Abschätzung des Anteils der in diesen Bereichen lebenden Bevölkerung erfolgt über die Anzahl der Gebäude<sup>26</sup>. Es werden dabei alle Gebiete mit Wohnbebauung, unabhängig von der Orts- oder Ortsteilgröße, berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Wohnbebauung im Einzugsbereich einer oder mehrerer Haltestellen liegt. Einen Überblick über die räumliche Verteilung der Haltestellen und ihrer Einzugsbereiche gibt Abbildung 20 (detaillierte Ansicht in Karte 12).

Die quantitative Auswertung in Tabelle 8 schlüsselt den Erschließungsgrad nach Gemeinden auf. Abgesehen von der Gemeinde Berg liegen in allen Gemeinden mehr als 80 Prozent der Wohngebäude innerhalb eines Haltestelleneinzugsbereichs.

---

<sup>25</sup> Haltestellen der Nachbarlandkreise die so grenznah liegen (wie z. B. S-Bahnhof Planegg), dass deren Einzugsbereich auch Gebiete des Landkreis Starnberg abdecken werden ebenfalls mit einbezogen.

<sup>26</sup> Die Gebäudedaten stammen von der Plattform OpenStreetMap, berücksichtigt werden alle Gebäude, die innerhalb der Nutzungsart Wohnbebauung (Daten vom Landratsamt Starnberg) liegen.

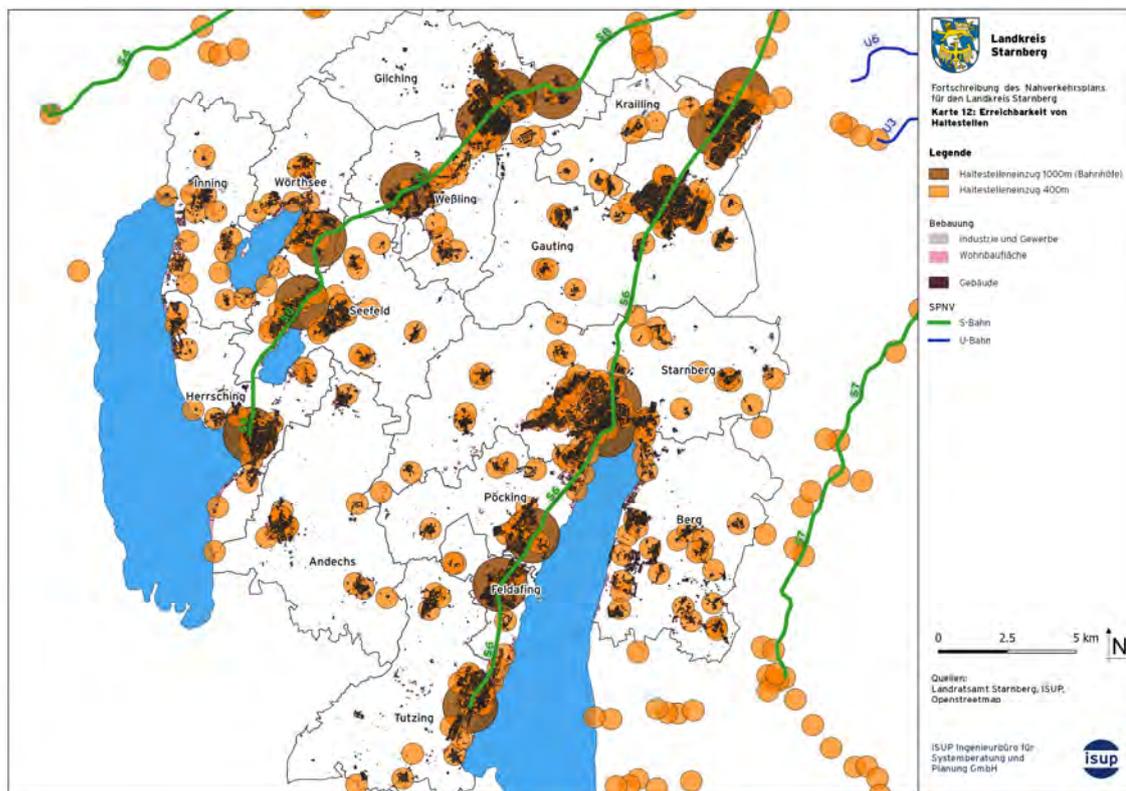


Abbildung 20: Erreichbarkeit der Haltestellen im Landkreis Starnberg

	Anzahl Wohngebäude	Anteil erschlossener Wohngebäude [%]
Andechs	774	89,0
Berg	3.422	72,6
Feldafing	1.239	97,8
Gauting	5.613	95,4
Gilching	3.601	96,1
Herrsching am Ammersee	2.058	81,5
Inning am Ammersee	1.001	80,8
Krailling	2.024	99,4
Pöcking	1.256	94,4
Seefeld	1.702	95,1
Starnberg, St	5.448	93,7
Tutzing	2.220	90,5
Weßling	1.410	93,7
Wörthsee	1.396	93,6
Landkreis gesamt	33.164	91,2

Quellen: OpenStreetMap (Gebäude), LRA Starnberg (Nutzungsarten), MVV (Haltestellen)

Tabelle 8: Wohngebäude in den Kommunen des Landkreises Starnberg und prozentualer Anteil innerhalb eines Haltestelleneinzugsbereichs

Es muss jedoch betont werden, dass die Anzahl der Gebäude nicht direkt mit der Anzahl an Bewohnern gleichzusetzen ist. Zudem werden in diesem Ergebnis auch Ort-

steile mit weniger als 200 EW<sup>27</sup> berücksichtigt. Deshalb sind die in Tabelle 8 genannten Zahlen als konservative Schätzung zu interpretieren, der Anteil an Menschen die in erschlossenen Gebieten leben, dürfte in den meisten Fällen über den oben genannten Zahlen liegen. Eine Auswertung der Karte zeigt, dass die nicht erschlossenen Gebiete in Berg, besonders das Gebiet zwischen Kempfenhausen und Berg (Seestraße, Waldstraße), Teile von Aufkirchen (südlich), Kreuzweg & Assenbuch (östlich) umfassen. In den anderen Ortsteilen gibt es, abgesehen von Farchach und Bachhausen, kleinere Lücken. Auch in Inning, Herrsching und Andechs zeigen sich kleinere unerschlossene Bereiche:

- Inning der Ortsteil Schorn, sowie das Gewerbegebiet südlich der Autobahn.
- In Herrsching der Ortsteil Rausch (um die Beamtenfachhochschule), Gebiete entlang des Seeufers im Ortsteil Breitbrunn und Mühlfeld/Wartaweil.
- In Andechs Randbereiche des Ortsteils Frieding.

Betrachtet man das Verhältnis von Haltestellenanzahl zur Bevölkerungszahl, fällt auf, dass es in Gilching und Geisenbrunn, dem Kernort Weßling, dem Andechser Ortsteil Frieding sowie dem Berger Ortsteil Aufkirchen weniger als eine Haltestelle pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner gibt.

## 5.2 Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)

Die zeitliche Erschließung beziehungsweise Bedienungshäufigkeit beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebots in den einzelnen Ortschaften. Das beinhaltet neben der Anzahl an Fahrtmöglichkeiten auch den täglichen Bedienzeitraum in der dieses Angebot vorgehalten wird.

Zur Bewertung der zeitlichen Erschließung wird die Anbindung aller Ortsteile mit mehr als 200 Einwohner\*innen an das Liniennetz des Busverkehrs in den Karten 13 und 14 untersucht. Grundlage der Auswertung war der Fahrplan 2018/19. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 und im Frühjahr 2020 werden weitere Angebotsverbesserungen in Kraft treten. Das Angebot wird zur Haupt- und Nebenverkehrszeit getrennt nach Tagarten (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag) ausgewertet. Da durch Linienüberlagerungen auf einzelnen Streckenabschnitten eine höhere Fahrtendichte zustande kommt, findet in Karte 13 eine Unterscheidung zwischen Regional- und Expressbuslinien statt. Innerhalb dieser Kategorien werden Linien auf gemeinsamen Abschnitten zusammengefasst.

Der überwiegende Teil der untersuchten Ortsteile ist von Montag bis Freitag in das Liniennetz des 60-Minuten-Taktes eingebunden. Eine Ausnahme bilden die Tutzinger Ortsteile Unterzeismering und Kampberg, diese werden lediglich von den „MVV-fremden“ Linien 9600 und 9614 ange bunden, die keinen durchgehenden Takt aufweisen. Im Berger Ortsteil Bachhausen wird nur die am Ortsrand liegende Haltestelle „Mühlenweg“ von der Regionalbuslinie 974 im 60-Minuten-Takt bedient, die zentrale Haltestelle „Bachhausen“ nur im 120-Minuten-Takt. Der Inninger Ortsteil Schlagenhofen wird durch die Haltestelle „Ort“ nur von einzelnen Fahrten des Schulverkehrs angefahren.

---

<sup>27</sup> In der Leitlinie wird als Richtwert gefordert, dass 80 Prozent der Bevölkerung in Ortsteilen mit mehr als 200 EW im Einzugsbereich einer Haltestelle liegen sollen.

	Verkehrszeit	Bemerkung
Montag bis Freitag		
HVZ	06:00 - 09:00 und 16:00 - 18:30 Uhr	Alle Linien werden in diesen Zeiträumen be- dient, auf einzelnen Linien Taktverdichtung
NVZ	09:00 - 16:00 und 18:30 - 20:00 Uhr	97 Prozent aller Linien werden in dieser Zeit im Grundtakt bedient
SVZ	sonst.	teilweise Bedienung an den Randzeiten zur NVZ
Samstag		
HVZ	--	
NVZ	10:00 - 20:00 Uhr	81 Prozent aller Linien werden bedient, d. h. alle Linien, die samstags fahren
SVZ	sonst.	
Sonn- und Feiertag		
HVZ	--	
NVZ	10:00 - 20:00 Uhr	41 Prozent aller Linien werden bedient, d. h. alle 14 Linien, die sonntags fahren
SVZ	sonst.	
Quelle: Fahrplandaten		

Tabelle 9: Gegenwärtiges Angebot im ÖPNV Landkreises Starnberg  
(Fahrplanstand: 2018/19)

An Sonn- und Feiertagen beschränkt sich das Regionalbusangebot auf die südlichen Landkreisteile, Expressbusse verkehren nicht. Dadurch gibt es in den Gemeinden Gilching, Krailling und Gauting an diesen Tagen keinen Buslinienverkehr, diese Gemeinden sind aber an die S-Bahn angebunden. Die außerhalb der Kernorte dieser Gemeinden liegenden Ortsteile werden somit sonntags nicht bedient. Gleiches gilt für die außerhalb des Kernorts Weßling liegenden Ortsteile dieser Gemeinde. Ebenso werden in weiteren Gemeinden einzelne Ortsteile nicht bedient: Aschering und Maising (Pöcking), Unterzeismering und Kampberg (Tutzing), Meiling (Seefeld), Schlagenhofen und Bachern (Inning). Auf einigen Streckenabschnitten (vgl. Karte 14) ist die Bedienung auf einen 120-Minuten-Takt beschränkt.

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanungen (S. C4) werden als Richtwerte für verdichtete Räume Taktfolgen zur NVZ von 15 bis 30 Minuten (für Orte ab 15.000 EW, betrifft die Kernorte Starnberg, Gilching und Gauting) beziehungsweise 30 bis 60 Minuten für kleinere Orte angegeben. An Samstagen soll dieses Angebot während der Ladenöffnungszeiten gewährleistet sein. An Sonn- und Feiertagen soll das Angebot mindestens dem der werktäglichen Schwachverkehrszeit entsprechen.

Die Karten 15 und 16 stellen die Haltestellenabfahrtsdichte dar und sind damit Ausdruck des in weiten Teilen bereits starken ÖPNV-Angebotes.

### 5.3 Erreichbarkeit zentraler Orte

Ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV ist die Erreichbarkeit zentraler Orte. Neben der Fahrtenhäufigkeit bestimmen die Anzahl der notwendigen Umstiege und das zur Verfügung stehende Verkehrsmittel die Reisezeit.

Wichtig für die Einwohner\*innen des Landkreises Starnberg sind:



- die Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes,
- die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Starnberg sowie
- die Erreichbarkeit des Oberzentrums München.

Die „Leitlinie für die Nahverkehrsplanung im Freistaat Bayern“ sieht dazu vor:

	Richtwert [min]	Grenzwert [min]
Oberzentrum	60	90
Mittelzentrum	60	90
Grundzentrum	40	50
Nachbarschaftsbereich	30	40

Tabelle 10: Erreichbarkeit übergeordneter Orte gemäß der „Leitlinie für die Nahverkehrsplanung im Freistaat Bayern“

Die Reisezeiten zu den übergeordneten Orten (Oberzentrum München, Mittelzentrum Starnberg, benachbarte Grundzentren, Nachbarschaftsbereiche) liegen alle innerhalb der in den Leitlinien festgelegten Grenzwerten. Für den überwiegenden Teil der Gemeinden und Ortsteile des Landkreises Starnberg werden die Richtwerte bereits jetzt unterschritten.

Eine Ausnahme bildet die Gemeinde Andechs, die bei der mittleren Reisezeit den Richtwert von 60 Minuten in das Oberzentrum (München Hbf.) überschreitet. Von Andechs aus dauert eine Fahrt in das benachbarte Grundzentrum Pöcking im Durchschnitt länger als die empfohlenen 40 Minuten, diese Relation ist in der Praxis gegenwärtig aber kaum relevant und die anderen benachbarten Grundzentren sind besser erreichbar (vgl. Tabelle 11; farbliche Markierungen entsprechend Festlegungen Tabelle 10).

Gemeinde	München Hbf.	Starnberg Bahnhof See	Gilching-Argelsried	Berg, Grafstraße	Seefeld-Hechendorf	Herrsching	Gauting	Inning, Marktplatz	Krailling	Pöcking, Possenhofen	Weßling	Tutzing
Andechs	65	43	44	49	20	10	50	38	58	41	32	24
Berg (STA)	56	23	52	6	78	73	29	59	48	35	39	35
Feldafing	53	29	57	47	88	69	29	71	35	2	51	5
Gauting	41	23	37	27	55	60	11	43	27	28	40	36
Gilching	30	21	9	49	25	32	33	32	32	56	18	58
Herrsching	50	38	17	60	4	3	42	16	44	49	32	36
Inning am A.	56	42	37	59	13	22	55	5	65	61	22	66
Krailling	34	27	34	48	39	44	16	65	10	38	44	45
Pöcking	54	23	53	42	79	71	29	61	45	8	60	22
Seefeld (Obb)	46	43	26	48	8	22	51	34	39	66	23	55
Starnberg	46	6	37	24	48	57	24	51	32	26	37	29
Tutzing	45	22	58	11	55	50	31	66	45	22	60	10
Weßling	53	37	18	39	23	32	40	22	44	51	6	60
Wörthsee	60	58	27		19	21	51	23	23	76	13	70

Tabelle 11: Erreichbarkeit zentraler Orte im Landkreis Starnberg

Eine Betrachtung der Teilorte zeigt zudem eine nicht optimale Erreichbarkeit des Oberzentrums München von Teilen Herrschings (Breitbrunn, Herrsching, Ried, Wartaweil und Widdersberg), Innings (Bachern, Buch und Stegen), Pöckings (Aschering), Seefelds (Unering) und Starnberg (Schorn) aus (vgl. Tabelle 12; farbliche Markierungen entsprechend Festlegungen Tabelle 10).

Gemeinde	Ort (> 200 EW)	München Hbf.	Starnberg Bahnhof See	Gilching-Argelsried	Berg, Grafstraße	Seefeld-Hechendorf	Herrsching	Gauting	Inning, Marktplatz	Krailling	Pöcking, Pössenhofen	Weßling	Tutzing
Andechs	Andechs	65	43	44	49	20	10	50	38	58	40	32	24
Andechs	Erling (Kr STA)	63	40	41	47	19	10	48	34	65	38	31	21
Andechs	Frieding (Andechs)	60	35	24	64	8	14	46	24	75	48	36	33
Andechs	Machtlfing	57	36	42	60	27	19	43	43	61	31	56	15
Andechs	Rothenfeld	58	25	39	44	25	17	30	56	64	37	49	30
Berg	Allmannshausen	55	30	58	6	74	71	28	81	54	43	64	43
Berg	Assenhausen (Kr STA)	53	25	56	4	72	69	26	87	52	41	62	41
Berg	Aufhausen (Kr STA)	57	24	54	4	79	82	34	63	90	34	46	35
Berg	Aufkirchen (Kr STA)	56	21	52	2	77	80	32	61	50	32	44	33
Berg	Bachhausen (Kr STA)	58	29	76	6	89	79	37	77	68	41	62	49
Berg	Berg (Starnbgr. See)	56	23	52	6	78	73	29	59	48	35	39	35
Berg	Biberkor	58	27	56	6	81	84	36	65	54	36	48	37
Berg	Farchach	60	25	61	5	74	72	30	89	48	34	67	42
Berg	Höhenrain (Kr STA)	59	31	58	10	82	86	38	67	56	37	50	38
Berg	Kempfenhausen	52	16	46	7	72	68	20	56	45	31	43	30
Berg	Mörlbach (Oberbay)	55	33	67	9	80	78	34	81	54	40	68	48
Berg	Sibichhausen	54	26	57	5	73	70	27	80	53	42	63	42
Feldafing	Feldafing	53	29	57	47	88	69	29	71	35	2	51	5
Feldafing	Garatshausen	47	21	57	52	37	36	32	52	52	12	65	6
Feldafing	Wieling	58	44	67	57	92	91	45	98	58	13	66	23
Gauting	Buchendorf b Gauting	46	28	55	50	59	66	14	74	50	32	52	39
Gauting	Gauting	41	23	37	27	55	60	11	43	27	28	40	36
Gauting	Hausen (b Gauting)	46	24	74	38	65	63	15	81	39	29	59	36
Gauting	Königswiesen/ Gauting	43	21	71	36	63	61	11	78	37	26	56	33
Gauting	Oberbrunn (Kr STA)	57	23	42	32	40	48	20	30	42	32	16	39
Gauting	Stockdorf	24	10	30	26	43	50	2	60	32	14	22	37
Gauting	Unterbrunn (Kr STA)	51	28	17	44	35	45	12	64	33	38	42	45
Gilching	Geisenbrunn	28	39	2		24	31	32	35	29	64	8	59
Gilching	Gilching	30	21	9	49	25	32	33	32	32	56	18	58
Gilching	Neugilching	32	30	3		20	28	38	32	33	68	3	63



Gemeinde	Ort (> 200 EW)	München Hbf.	Starnberg Bahnhof See	Gilching-Argelsried	Berg, Grafstraße	Seefeld-Hechendorf	Herrsching	Gauting	Inning, Marktplatz	Krailling	Pöcking, Possenhofen	Weßling	Tutzing
Herrsching	Breitbrunn (Ammersee)	66	50	40	82	19	7	59	10	87	66	22	75
Herrsching	Herrsching (a.Ammers)	50	38	17	60	4	3	42	16	44	49	32	36
Herrsching	Ried am Ammersee	63	63	29	89	17	6	62	15	94	74	29	82
Herrsching	Wartaweil am Ammersee	68	59	35	95	22	7	70	36	82	71	30	53
Herrsching	Widdersberg	70	41	35	59	22	11	52	30	76	59	49	65
Inning	Bachern am Wörthsee	63	60	31	88	11	25	65	5	63	76	25	75
Inning	Buch am Ammersee	65	53	40	81	28	15	52	6	86	66	21	74
Inning	Inning am Ammersee	56	42	37	59	13	22	55	5	65	61	22	66
Inning	Schlagenhofen	57	80	25	93	8	19	76	7	97	88	36	75
Inning	Stegen (Ammersee)	71	69	41	97	23	30	74	3	72	86	34	84
Krailling	Krailling	34	27	34	48	39	44	16	65	10	38	44	45
Krailling	Pentenried	42	35	37	54	43	50	9	70	39	40	34	47
Pöcking	Aschering	69	51	70	60	95	95	52	99	59	13	79	44
Pöcking	Maising	57	21	43	33	68	67	33	71	60	10	51	26
Pöcking	Maxhof (Pöcking)	57	17	44	33	68	62	33	66	35	8	48	27
Pöcking	Niederpöcking	45	5	37	30	75	68	26	88	56	4	51	18
Pöcking	Pöcking	54	23	53	42	79	71	29	61	45	2	60	22
Pöcking	Possenhofen	54	23	53	42	79	71	29	61	45	8	60	22
Seefeld	Delling	49	41	22	71	20	28	47	38	48	55	5	63
Seefeld	Drößling	54	47	36	52	6	19	46	29	73	53	34	48
Seefeld	Hechendorf a.Pilsens	55	52	23	78	7	15	57	28	55	66	17	53
Seefeld	Meiling (Kr STA)	49	58	25	73	11	14	60	33	62	62	10	70
Seefeld	Oberalting	56	43	28	48	10	26	49	41	56	49	13	55
Seefeld	Seefeld (Oberbay)	46	43	26	48	8	22	51	34	39	66	23	55
Seefeld	Unering (Kr STA)	63	34	51	44	14	33	37	46	62	44	19	50
Starnberg	Buchhof (Starnberg)	53	18	44	16	63	114	17	70	39	23	54	30
Starnberg	Fercha	57	29	53	28	33	96	29	66	56	35	49	42
Starnberg	Hadorf	55	26	48	27	37	37	32	49	57	38	23	45
Starnberg	Hanfeld	41	10	21	34	73	67	31	33	51	19	26	36
Starnberg	Landstetten (Obb)	54	19	57	39	34	24	43	48	54	38	38	38
Starnberg	Leutstetten (Kr STA)	53	15	29	27	66	72	24	63	38	25	48	36
Starnberg	Percha (Starnberg)	55	27	52	6	70	81	27	67	38	35	52	36
Starnberg	Perchting	56	26	50	33	34	33	34	52	55	36	42	42
Starnberg	Schorn (Starnberg)	75	54	83	32	100	90	53	105	81	53	86	60



Gemeinde	Ort (> 200 EW)	München Hbf.	Starnberg Bahnhof See	Gilching-Argelsried	Berg, Grafstraße	Seefeld-Hechendorf	Herrsching	Gauting	Inning, Marktplatz	Krailling	Pöcking, Possenhofen	Weßling	Tutzing
Starnberg	Söcking (Kr STA)	51	18	37	30	35	45	30	57	58	30	40	35
Starnberg	Starnberg	46	6	37	18	44	57	24	51	32	26	37	29
Starnberg	Wangen b Starnberg	54	24	44	21	70	93	24	61	51	29	44	36
Starnberg	Wildmoos (Starnberg)	54	24	42	26	70	77	26	62	50	30	45	37
Tutzing	Diemendorf (Tutzing)	59	37	63	64	57	41	43	66	63	27	62	20
Tutzing	Kampberg	54	28	58	55	63	52	35	79	61	23	66	11
Tutzing	Traubing	48	32	47	57	32	31	40	48	64	29	41	14
Tutzing	Tutzing	45	22	58	11	55	50	31	66	45	22	60	10
Tutzing	Unterzeismering	49	24	58	51	59	58	32	75	58	20	71	8
Weßling	Hochstadt (Oberbay)	58	30	16	38	22	41	38	24	55	40	9	45
Weßling	Oberpfaffenhofen	58	40	12	41	18	32	34	25	61	47	4	54
Weßling	Weßling	53	37	5	39	6	32	25	22	44	51	6	60
Wörthsee	Etterschlag	56	40	27	68	13	31	48	5	74	52	8	61
Wörthsee	Steinbach(Wörthsee)	40	38	9	66	3	17	52	18	56	76	3	69
Wörthsee	Walchstadt (Wörthsee)	58	56	27	88	14	20	61	28	71	72	21	79
Wörthsee	Waldbrunn (Wörthsee)	55	48	25	76	11	20	49	12	79	60	16	69

Tabelle 12: Erreichbarkeit zentraler Orte nach Gemeindeteilen im Landkreis Starnberg<sup>28</sup>

### 5.4 Maßnahmenkonzept Nahverkehrsplan 2004

Im Nahverkehrsplan 2004 wurden unter Einbeziehung der Landkreisgemeinden, der betroffenen Verkehrsunternehmen und des Behindertenbeauftragten des Landkreises Maßnahmen entwickelt, die sich in drei Hauptgruppen untergliederten:

- Maßnahmen zur unmittelbaren Erweiterung des Leistungsangebotes (Linien und Fahrten)
- Maßnahmen zur Optimierung des Angebotes (Fahrplanänderungen und -abstimmungen)
- Begleitende Maßnahmen (Tarif, Qualitätsstandards Bus und Haltestellen, Kundeninformation)

<sup>28</sup> Quelle: Fahrplanauskunft MVV 19.02.2020, Durchschnittswerte Hauptverkehrszeit

## **Maßnahmen zur unmittelbaren Erweiterung des Leistungsangebotes (Linien und Fahrten)**

Die Umsetzung der Maßnahmen:

- Fahrplanverdichtungen
- Verbesserte Verbindung Herrsching-Seefeld-Starnberg
- Neue Verbindung Herrsching - Tutzing
- Neue Verbindung Inning - Wörthsee - Starnberg
- Badebuslinie Possenhofen - Kempfenhausen
- Alternative Verkehre im Landkreis Starnberg

sind grundsätzlich erfolgt.

Seit 2004 wurde ein sehr gutes angebotsorientiertes Netz aufgebaut, mit rund 4,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr (seit 12/2017) ist eine Vervierfachung des Angebotes seit dem letzten Nahverkehrsplan zu verzeichnen. Zuletzt erfolgte eine Erweiterung (+ 207 %) des Leistungsangebotes im Westbündel (820 STA, 921, 923, 924, 928, 950).

## **Maßnahmen zur Optimierung des Angebotes (Fahrplanänderungen und -abstimmungen)**

Auch diese Maßnahmen wurden in Zusammenhang mit der Angebotserweiterung im Wesentlichen erfüllt. Beispielhaft seien hier genannt:

- stärkere Integration der freigestellten Schülerverkehre
  - Schulbuslinien 12, 15, 15, 17 und 32 in den allgemeinen ÖPNV integriert
- Erweiterung des Angebotes in den Schulferien
  - Erfüllt, Taktfahrplan vorhanden
- Optimierung von Linienweg und Fahrzeit
  - Aufnahme von Inning am Ammersee in die Linien 921, 820
  - Anbindung der neuen Haltestelle Gewerbegebiet Argelsrieder Feld (Linie 947)
  - Einbindung des Ortsteils Aschering (Gem. Pöcking) (Linie 982)
  - Verschiebung Abfahrtzeiten in Berg, Grafstraße bzw. Starnberg Nord auf den Linien 961 und 975
  - Verlegung Bushaltestelle Weßling (S) wieder direkt an den Bahnhof
- Verbesserung der Bus-Umsteigebeziehungen in Inning am Ammersee
  - Inning am Ammersee - Starnberg
  - Herrsching/Inning - Fürstenfeldbruck

Für die Maßnahme „Abstimmungsbedarf Bus- und Schifffahrtslinien“ hat die Feststellung aus dem Jahr 2004 weiter Gültigkeit, dass die Umsteigebeziehungen nicht abstimmbar sind. Ursache hierfür sind einerseits die geringe Fahrtenhäufigkeit und lange Fahrzeit mit saisonalem Fahrplan bei den Schifffahrtslinien und andererseits deren ausschließliche Bedeutung im Tourismus. Die Schifffahrt ist am Starnberger und am Ammersee durch die Haltestellen (S-Bahn und Bus) gut angebunden. Für die Schifffahrt am Starnberger See gilt eine Rabattierung bei MVV-Tagestickets.

## **Begleitende Maßnahmen (Tarif, Qualitätsstandards Bus und Haltestellen, Kundeninformation)**

In diesem Bereich sind vielfältige Aktivitäten zu verzeichnen, die wesentlich zur Verbesserung der Kundeninformation beigetragen haben. Das gedruckte Fahrplanheft des Landkreises ist in seinem Informationsgehalt und seiner Klarheit, zum Beispiel durch die grafische Darstellung der Linienführung, vorbildlich.

Ergänzt wird es durch eine Vielzahl von Einzelinformationen, Gemeinde- und Verbindungsfahrplänen, mit denen der Landkreis die über den MVV bereitgestellten Informationsmaterialien sinnvoll ergänzt und erweitert.

Die Informationen im Internet wurden verbessert. So wurde die Landkreis-Homepage um eine Rubrik Verkehr/ÖPNV und Radfahren mit Verlinkung zur Fahr- und Tarifauskunft zum MVV ergänzt. Im Sinne der Einheitlichkeit liegt hier der Schwerpunkt auf der Mitarbeit der Initiativen im MVV hinsichtlich der Verbesserung der Echtzeitinformationen für den Fahrgast, zum Beispiel über die MVV-App.

Die Integration der Linie Andechs-Herrsching in den MVV-Tarif wurde durch die Neugestaltung der Linie 951 umgesetzt. Durch die Neugestaltung des Tarifsystems zum Fahrplanwechsel 2019/2020 wird eine höhere Tarifgerechtigkeit an den Zonengrenzen erreicht und eine Forderung aus dem letzten Nahverkehrsplan erfüllt.

Seit 2004 sind wesentliche Forderungen nach der Einführung der MVV-Qualitätsstandards im Landkreis Starnberg erfüllt. Im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben wurde die strikte Durchsetzung des MVV-Standards Fahrzeuge und des MVV-Standards Haltestellenmast erreicht. Damit ist für den Fahrgast ein deutlicher Fortschritt erzielt worden. Die Ausstattung der nachfragestärksten Haltestellen wurde schrittweise verbessert; weitere Verbesserungen sind im Rahmen der Umsetzung der Barrierefreiheit geplant.

Die Bevorrechtigungsmaßnahmen für Busse im Straßenverkehr gestalten sich aufgrund des knappen Verkehrsraumes für alle Verkehrsteilnehmer und deren Konzentration auf die Spitzenstunden schwierig; liegen aber im Augenmerk der zuständigen Behörden bei Straßenbaumaßnahmen und bei der Fahrplangestaltung.

## **5.5 Voraussichtliche Entwicklungen**

### **5.5.1 Planungen zur Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur**

Die positiven Entwicklungsprognosen hinsichtlich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im Landkreis Starnberg (vgl. Abschnitt 3.1) finden ihren Niederschlag auch in der Siedlungsentwicklung. Die Siedlungsschwerpunkte orientieren sich dabei an den S-Bahnen, der östliche Landkreis wird sich zunächst stärker als der westliche aufgrund seiner Nähe zu München entwickeln. Analog entwickeln sich die Gewerbestandorte vorrangig im Norden des Landkreises, wobei die Autobahnanbindung dabei meist ein Kriterium der Standortwahl darstellt.

Für die nächsten Jahre sind unter anderem folgende Maßnahmen zu erwarten (Aufzählung nicht abschließend):

## **Erweiterung / Neuerschließung von Gewerbegebieten**

Der Gewerbestandort südlich der A 96 wird permanent erweitert, so zum Beispiel zwischen Weßling und Gilching das Gewerbegebiet Oberpfaffenhofen (Sonderflughafen). Mit der Fertigstellung des Ausbildungszentrums an der Bundeswehrkaserne am Maxhof in der Gemeinde Pöcking entstehen zusätzlich 2.000 Arbeitsplätze. Ein neues Gewerbegebiet ist unter anderem in Pöcking südlich vom Schmalzhof geplant. In Andechs soll das Gewerbegebiet Rothenfeld erweitert werden. Für den Weiler Schorn der Stadt Starnberg liegen ebenfalls Planungen zur Errichtung eines Gewerbegebietes vor.

## **Wohnbebauungen**

Neben der Nachverdichtung bereits bebauter Gebiete sind vielfältige Aktivitäten für die Bereitstellung von Wohnungsbauflächen zu verzeichnen.

Beispielhaft seien genannt:

- Bbauungsplan Ammerseestraße der Gemeinde Gauting
- Baugebiet Gilchinger Glatze der Gemeinde Gilching
- Baugebiet Breitbrunn der Gemeinde Herrsching
- Neues Wohngebiet in Schorn (Stadt Starnberg)
- Neues Wohngebiet in Feldafing (Planungen zur Nachnutzung des Geländes der Fernmeldeschule der Bundeswehr)

## **Schulnetzplanung**

Die steigende Bevölkerungszahl bedingt auch ein Überdenken der Schulnetzstruktur. Die Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen nach Schulart in Abschnitt 3.1.3 (vgl. Abbildung 8) zeigt bis zum Jahr 2037 leicht steigende Schülerzahlen, insbesondere in der Sekundarstufe 1. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Planungen für eine neue Grundschule in der Gemeinde Weßling und eines Gymnasiums in Herrsching bekannt.

## **Versorgungseinrichtungen**

Auch auf dem Gebiet der Versorgungseinrichtungen erfolgt eine ständige Ausweitung. So wurde die Klinik in Feldafing im November 2019 neu eröffnet, in Gauting wurden in 2019 die Modernisierung und Erweiterung der Caritas-Wohnanlage abgeschlossen.

Aus verkehrsinfrastruktureller Sicht wird durch den Bau des Straßentunnels in Starnberg (geplante Fertigstellung 2026) eine Entlastung Starnbergs vom Durchgangsverkehr der B 2 um täglich 18.000 Fahrzeuge erwartet, die auch Spielräume für die städtebauliche Weiterentwicklung von Starnberg, insbesondere seines Stadtzentrums schaffen kann.

Die damit einhergehende Verbesserung des Verkehrsflusses in der Stadt und die Reduzierung des Schleichverkehrs im Nebenstraßennetz ermöglichen auch eine höhere Fahrplanstabilität für den ÖPNV.

## 5.5.2 Planungen im SPNV<sup>29</sup>

Die verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung der kommenden Jahre im SPNV wird wesentlich durch den Bau der 2. Stammstrecke in München und der damit verbundenen Erweiterung der Schieneninfrastruktur bestimmt. Die damit verbundene höhere Durchlassfähigkeit in der Landeshauptstadt München ermöglicht auch höhere Taktzeiten in den Außenästen und damit eine bessere SPNV-Anbindung der MVV-Verbundlandkreise.

Der Landkreis Starnberg unterstützt gemeinsam mit allen anderen MVV-Verbund-Landkreisen diese Entwicklung und hat seine konkreten Erwartungen formuliert. Für den Landkreis Starnberg hat insbesondere die Ertüchtigung des S-Bahnabschnittes Steinebach - Seefeld - Hechendorf und die Schaffung des S-Bahnhofes Weichselbaum in Weßling auf der jetzigen S-Bahnstrecke S 8 Priorität. Infrastrukturell sollen die Stationen Starnberg See, Weßling und Seefeld-Hechendorf vollständig barrierefrei ausgebaut werden und bei den teilweise barrierefreien Halten Feldafing, Geisenbrunn, Neugilching und Steinebach die vollständige Barrierefreiheit erreicht werden.

Auf den S-Bahnen S 6 und S 8 wird ein durchgehender 20-Minuten-Takt bis zur Endstation Tutzing beziehungsweise Herrsching und die Verlängerung des 10-Minuten-Taktes bis Starnberg beziehungsweise Weßling angestrebt, insbesondere auf der S 8 ist an einer Verbesserung der fahrplanmäßigen Stabilität zu arbeiten. Die bestehenden Taktlücken sollen geschlossen werden.

Der Landkreis Starnberg unterstützt die Planungen des Freistaats Bayern für eine Express-S-Bahn auf der Linie S8 und setzt sich in diesem Zusammenhang für eine Realisierung von Express-Haltepunkten in Gilching und Weßling ein.

---

<sup>29</sup> Gemäß Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, 2017

## 6 Rahmenkonzeption

Ausgehend von den in der „Vision Mobilität 2020“ des Landkreises Starnberg formulierten Zielstellungen bildet der Nahverkehrsplan eine wesentliche Grundlage zur Erreichung dieser auf dem Gebiet des ÖPNV. Mobilität ist nur als ganzheitlicher Komplex gestaltbar, deshalb sind alle Maßnahmen, die in diesem Nahverkehrsplan formuliert werden, nur im Kontext und in Verknüpfung mit allen anderen Verkehrsarten umsetzbar.

Aus infrastruktureller Sicht bedeutet das, dass der begrenzte öffentliche Verkehrsraum intelligent zwischen Fußgängern, Radfahrern, dem ÖPNV und dem MIV aufgeteilt und genutzt werden muss. Dementsprechend sind die Maßnahmen insbesondere auf dem Gebiet der ÖPNV-Bevorrechtigung und -beschleunigung in Abstimmung mit allen anderen Verkehrsarten zu betrachten. Moderne Mobilität ist nutzerorientiert und bietet sowohl situations- als auch zweckabhängig Wahlmöglichkeiten. Der Umweltverbund mit dem SPNV und ÖPNV sowie dem Rad- Fußgehendenverkehr soll eine attraktive Alternative zum meist bequemen und gewohnten Auto bieten.

Dem stellt sich der Landkreis Starnberg mit einer steten Fortführung des Ausbaus eines modernen, angebotsorientierten ÖPNV, der nicht nur Berufspendlern und Schülern, sondern auch Touristen und Einwohnern bei ihren vielfältigen Freizeitaktivitäten in ansprechenden Bedienzeiten und -häufigkeiten an allen Wochentagen die Möglichkeiten zur Nutzung bietet. Der immer enger werdenden Verflechtung mit der Landeshauptstadt München, aber auch den angrenzenden Landkreisen muss auch der ÖPNV gerecht werden. Der Landkreis Starnberg bekennt sich zum MVV und unterstützt die Bestrebungen zur Verbunderweiterung, die durch die Einbindung weiterer benachbarter Landkreise positive Effekte auf das ÖPNV-Angebot bewirkt.

Nach wie vor gibt es Hemmschwellen bei der Nutzung des ÖPNV, sowohl physischer als auch mentaler Natur. Einfach, aber auch kosten- und arbeitsintensiv, ist der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen. Dazu bekennen sich der Landkreis und seine Gemeinden ausdrücklich im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten. Der Abbau der Hemmschwellen in den Gewohnheiten der Bürger\*innen des Landkreises Starnberg zur Nutzung des ÖPNV wird durch einen weiteren Ausbau der Informations- und Marketingmaßnahmen im Landkreis unterstützt.



## Literaturverzeichnis

---

- Bayerische Staatsregierung. (2018). Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013, geändert am 01.03.2018. München.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. (1998). Erläuterungsband zur Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. (1998). Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.
- MVV. (2018). Regionaler Nahverkehrsplan, Fortschreibung 2018. München.
- MVV Consulting. (2004). Nahverkehrsplan Landkreis Starnberg. München.
- Regionaler Planungsverband München. (2014). Regionalplan der Region München. München.