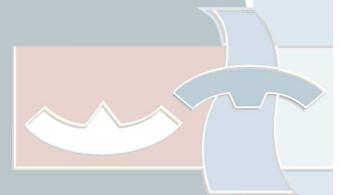


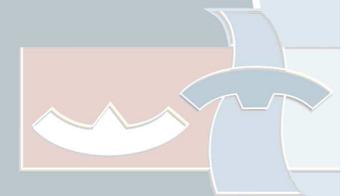
→ **2. Stammstrecke**

→ **S-Bahn S4 West**

→ **ÖPNV des Landkreises**



MVV-Gesamtgebiet



Gesellschafter der Verbundgesellschaft

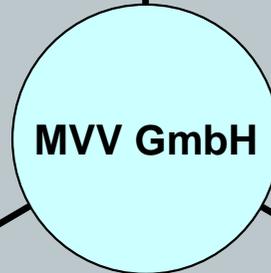
(Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:
Münchens Oberbürgermeister Christian Ude)



Verbundrat gibt Empfehlungen
an Gesellschafterversammlung



Vertreten durch:
-Wirtschaftsministerium
-Finanzministerium

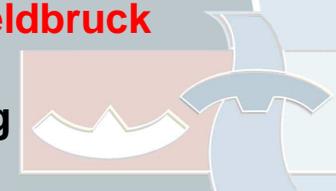


Vertreten durch:
-Oberbürgermeister
-Referat für Arbeit und Wirtschaft

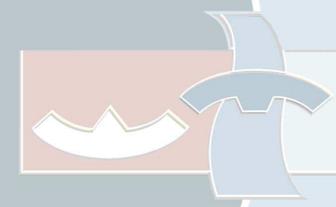
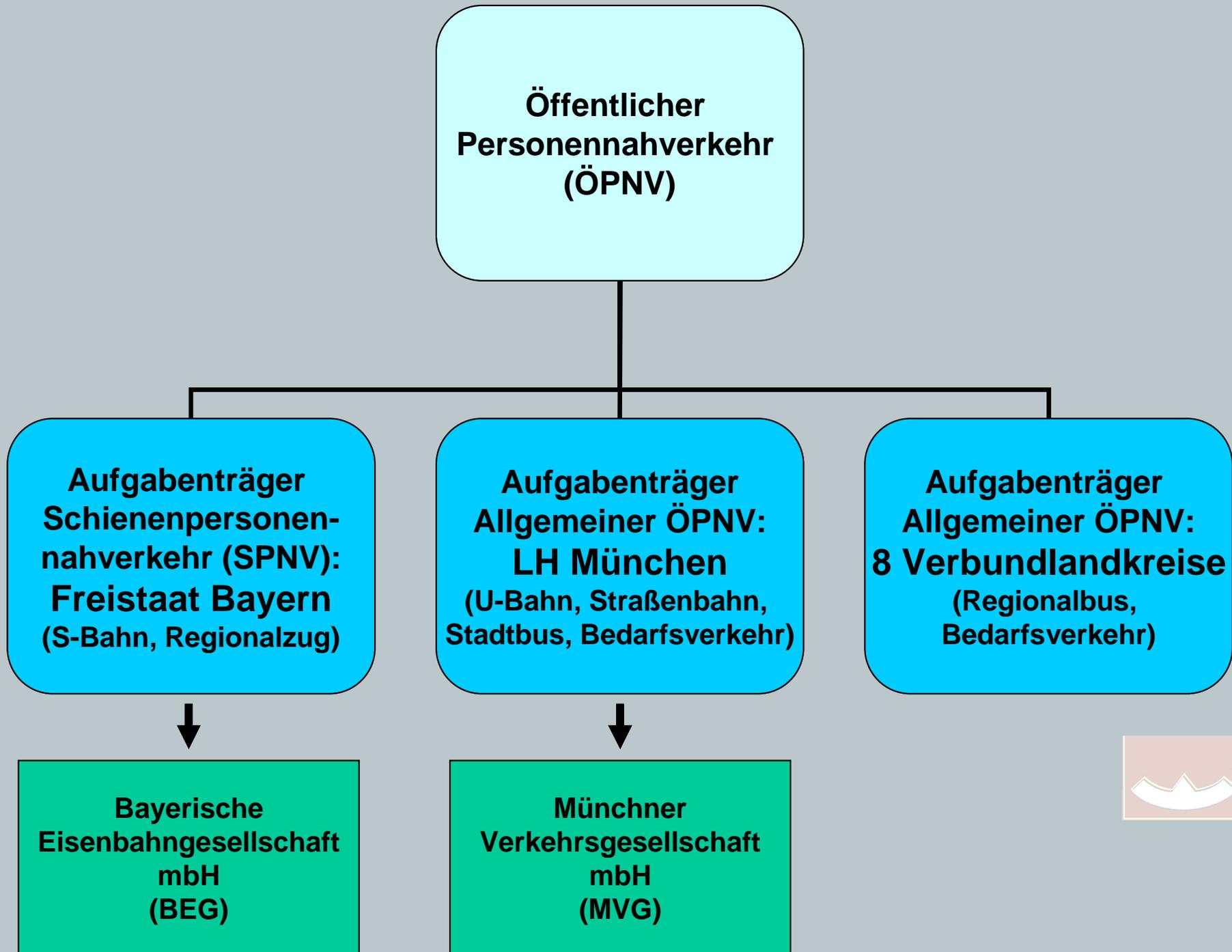


-Bad
Tölz/Wolfratshausen
-Dachau
-Ebersberg
-Erding
-Freising
-Fürstenfeldbruck
-München
-Starnberg

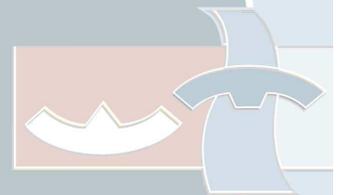
Sprecher der Verbundlandkreise:
Landrat Karmasin
(Vertreter: Landrat Fauth, EBE)



Aufgabenträgerschaft der Gesellschafter

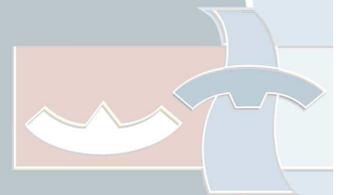


Landkreis Fürstentfeldbruck:
Aktuelle Beschlusslage zur
2. Stammstrecke
und zum Ausbau S4 West



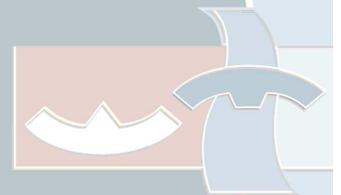
Kreistagsbeschluss vom 17.12.2009

- Unterstützung des Baus der 2. Stammstrecke
- Aufforderung an Verantwortliche für zügige Verwirklichung der Planung
- Begrüßung zielführender Investitionsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München und zu entsprechender Prioritätensetzung, soweit dies zu keinen Verzögerungen bei der Realisierung des 2. S-Bahn-Tunnels führt.
- Forderung nach zeitnahe Ausbau des westlichen Streckennetzes, um durch Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing“ und viergleisigen Ausbau der Strecke nach Grafrath die Voraussetzungen für ein attraktiveres Zugangebot und insbesondere für eine Express-S-Bahn zu schaffen.



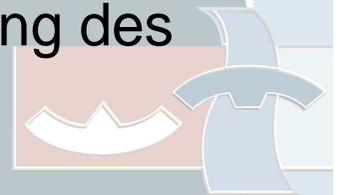
Kreistagsbeschluss vom 25.2./4.3.2010

- Aufforderung, in der Hauptverkehrszeit Langzüge einzusetzen.
- Aufforderung, den werktäglichen 10-Minuten-Takt auch Freitag Nachmittag zu fahren.
- Aufforderung, die Taktlücken durch eine Verlängerung des 20-Minuten-Takts im stadtnahen Bereich täglich bis Betriebsschluss sowie an Sonn- und Feiertagen auch ab Betriebsbeginn zu schließen.
- Aufforderung, an Wochenenden und in den Nächten vor Feiertagen einen durchgehenden einstündigen Takt zwischen 2 Uhr früh und dem nächsten Betriebsbeginn anzubieten.
- Aufforderung, in den Nachtstunden Vollzüge einzusetzen.



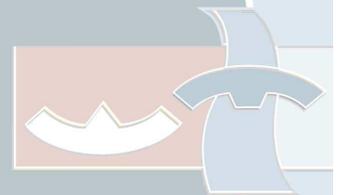
Kreistagsbeschluss vom 24.2.2011

- Feststellung, dass Verzicht auf Ausbau des Westarmes der S4 oder verspäteter Beginn 2018 bzw. 2020 inakzeptabel ist.
- Aufforderung für Ausbaumaßnahmen zu dichteren Takt auf Westarm der S4 und zur Beendigung gegenseitiger Behinderungen von S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterzügen.
- Aufforderung zur Vorfinanzierung und Beauftragung von Planungen für eine Realisierung der notwendigen Investitionsmaßnahmen.
- Missbilligung der Vorwürfe gegenüber Kritikern der SPNV-Infrastrukturpolitik.
- Bekräftigung des Beschlusses vom 17.12.2009 zur Unterstützung des Baus der 2. Stammstrecke.



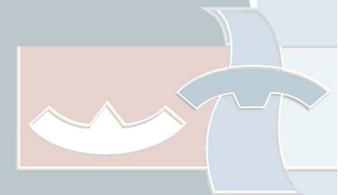
Kreistagsbeschluss vom 15.12.2011

- Aufforderung für Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke und des S4-Ausbaus sowie zur Einsetzung einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund.
- Aufforderung an MdB, sich für Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel für den Bau der 2. Stammstrecke und des viergleisigen Ausbaus der S4 einzusetzen.



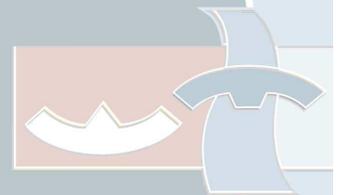
Kreistagsbeschluss vom 3.5.2012

- Nachdrückliche Bekräftigung der Forderung nach zügiger Realisierung der 2. Stammstrecke, auch als Voraussetzung einer Taktverdichtung auf der S4.
- Aufforderung zum Voranbringen der Planungen für die 2. Stammstrecke und zur Bereitstellung der nötigen Finanzmittel.
- Aufforderung an MdB und MdL zum nachdrücklichen Einsatz für eine rasche Realisierung der 2. Stammstrecke und die Bereitstellung der erforderlichen Gelder.
- Aufforderung für Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs, ohne die 2. Stammstrecke zu gefährden.



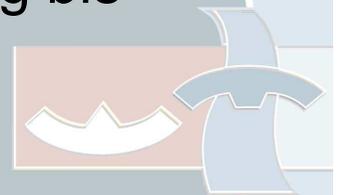
Kreistagsbeschluss vom 28.6.2012

- Aufforderung, den Ausbau des Westarms der S4 in das 13-Punkte-Sofortprogramm für besseren Nahverkehr der Metropolregion München aufzunehmen.
- Die Umschichtung der ursprünglich für die 3. Startbahn am Flughafen München eingestellten Mittel für den Bau der 2. Stammstrecke soll ermöglicht werden.

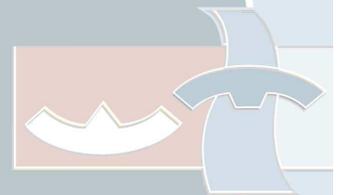


Wirtschaftsministerium (EUPAS 16.7.2012)

- 2010 Beschluss des Freistaats für ein Bahnknotenkonzept. Wichtiger Bestandteil: 2. Stammstrecke.
- Weiterer Bestandteil im Bahnknotenkonzept: Ausbau der S4.
- 2. Stammstrecke ist wesentliche Voraussetzung für weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Bereich, u.a. als Basis für S4-Ausbau (geplant: vier S-Bahnen je Stunde und Richtung zzgl. Express-S-Bahn).
- Freistaat und DB haben im April 2011 Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet. Im Juni 2012 erfolgte mit der DB eine Aktualisierung durch einen Nachtrag (Frist zur Klärung der Gesamtfinanzierung bis Ende 2014 verlängert).



Fahrgastentwicklung und aktuelle Nachfragesituation



S-Bahnstationen in der Stammstrecke

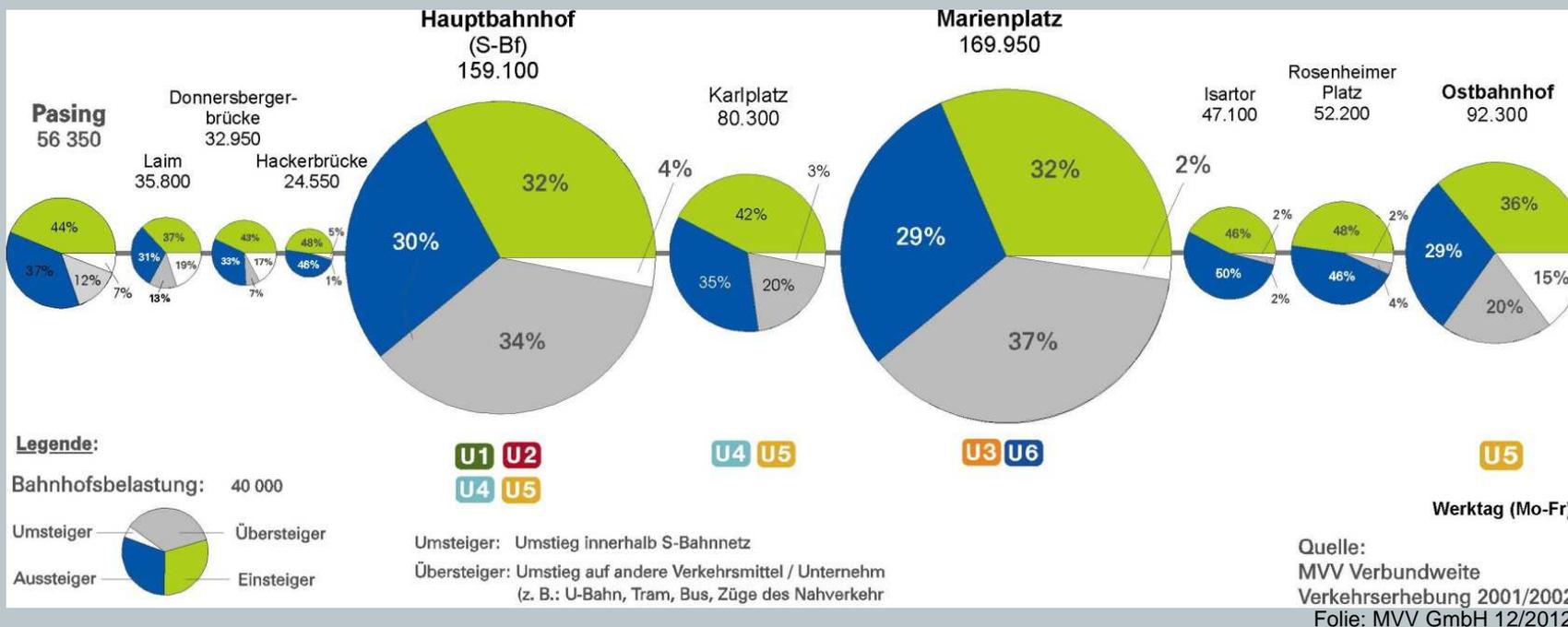


- Gewährleistung einer **Zugfolgezeit von 2 Minuten**
- **hohes Fahrgastaufkommen**, insbesondere am
 - Marienplatz (175.400 Ein-/Aussteiger)
 - Hauptbahnhof (165.500 Ein-/Aussteiger)
 - Ostbahnhof (91.700 Ein-/Aussteiger)
 - Stachus (87.700 Ein-/Aussteiger)
- „**Spanische Lösung**“ (getrennte Ein- und Ausstiegsbahnsteige) in den aufkommenstarken Tunnelstationen
- Abfertigung der Züge in der HVZ durch **örtliches Personal (ZpT)**



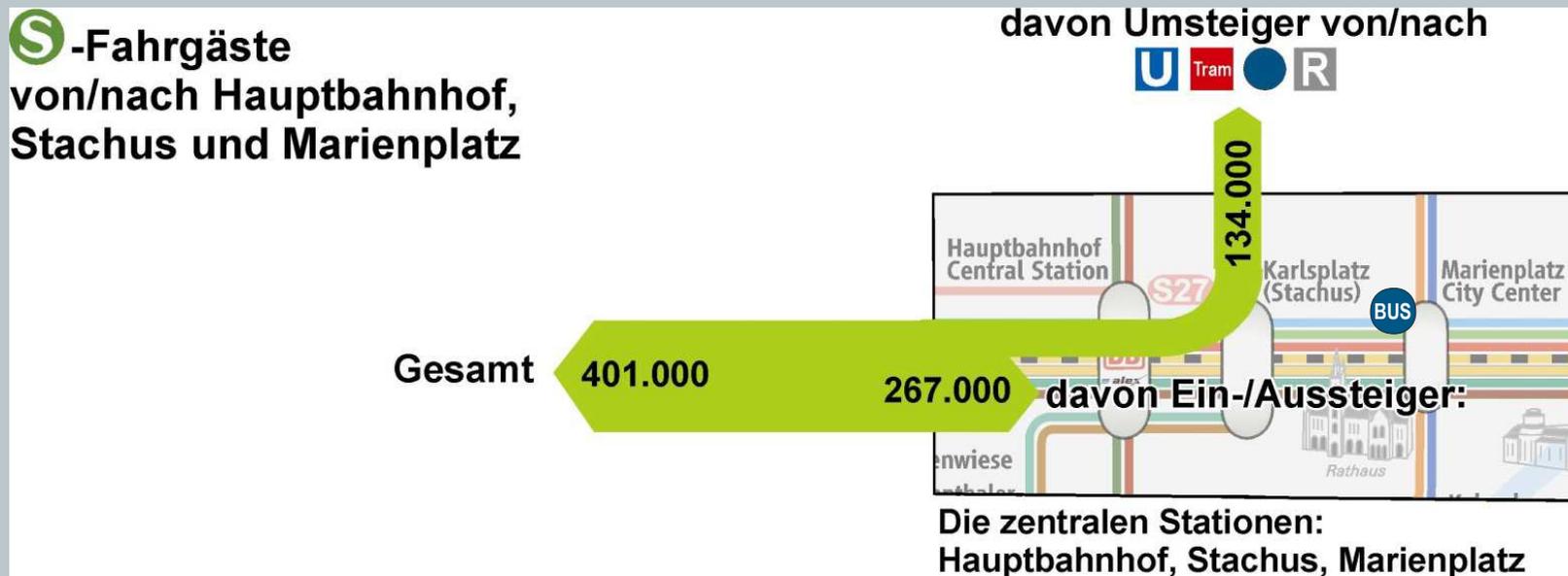
Fahrgastnachfrage an den zentralen S-Bahn-Stationen

- Marienplatz, Haupt- und Ostbahnhof sind die wichtigsten Stationen
- zwei Drittel aller Ein-/Aus- und Umsteiger entfallen auf Stationen, die auch von der 2. S-Bahn-Stammstrecke bedient werden
- Die 2. S-Bahn-Stammstrecke erschließt in sehr guter Weise die Aufkommensschwerpunkte der S-Bahn-Fahrgäste

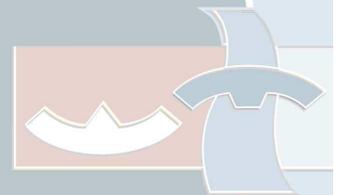


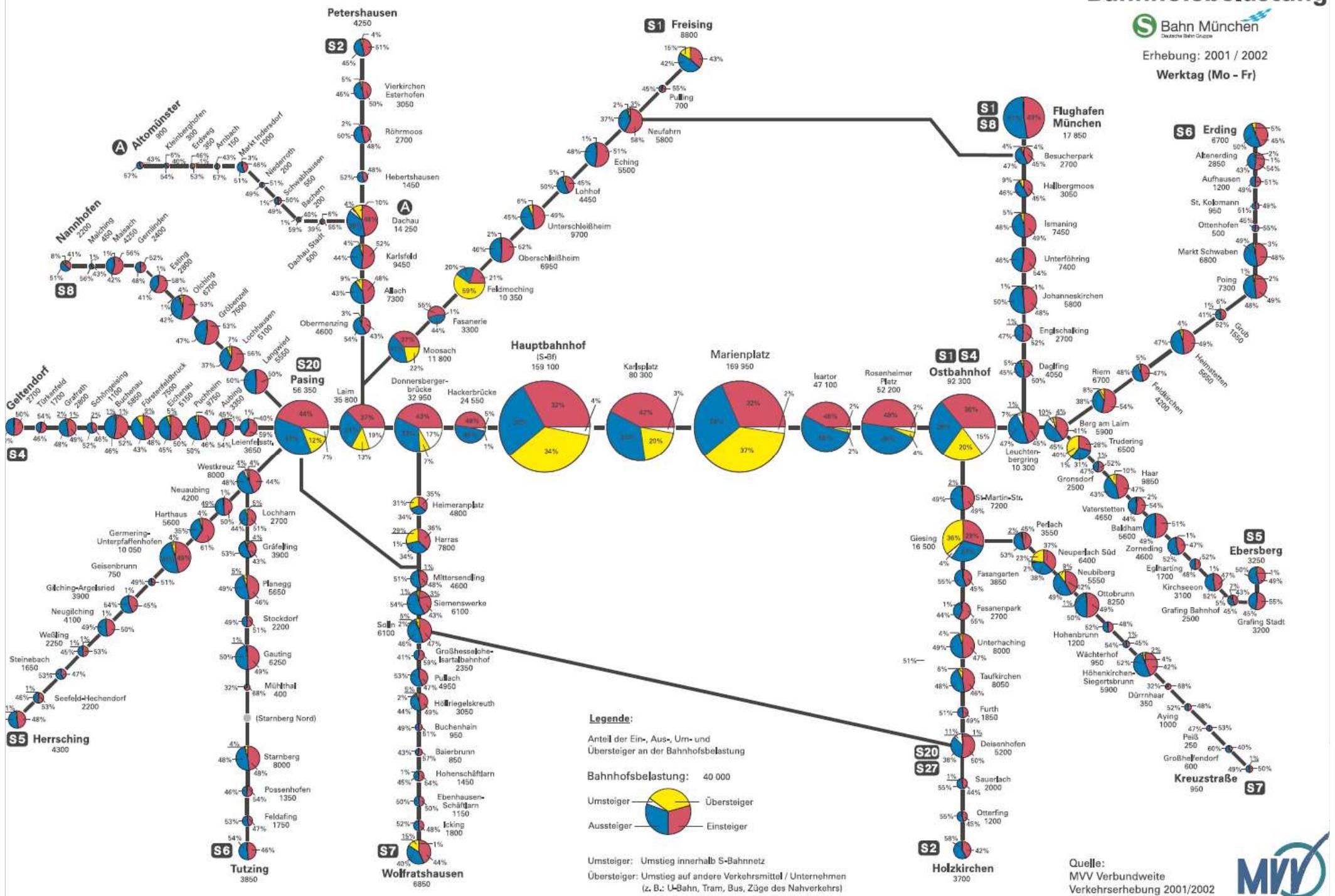
Hauptbahnhof, Stachus und Marienplatz

- ca. zwei Drittel aller S-Bahn-Fahrgäste an diesen Stationen sind Ein- und Aussteiger
- nur ca. ein Drittel sind Umsteiger von/zu anderen Verkehrsmitteln (z.B. U-Bahn)



Quelle: MVV Verbundweite Verkehrserhebung 2001/02 – Folie: MVV GmbH 12/2012





Legende:

Anteil der Ein-, Aus-, Um- und Übersteiger an der Bahnhofsbelastung

Bahnhofsbelastung: 40 000

Umsteiger Übersteiger

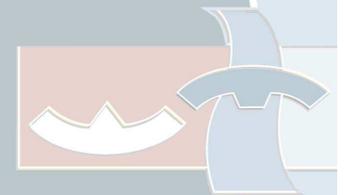
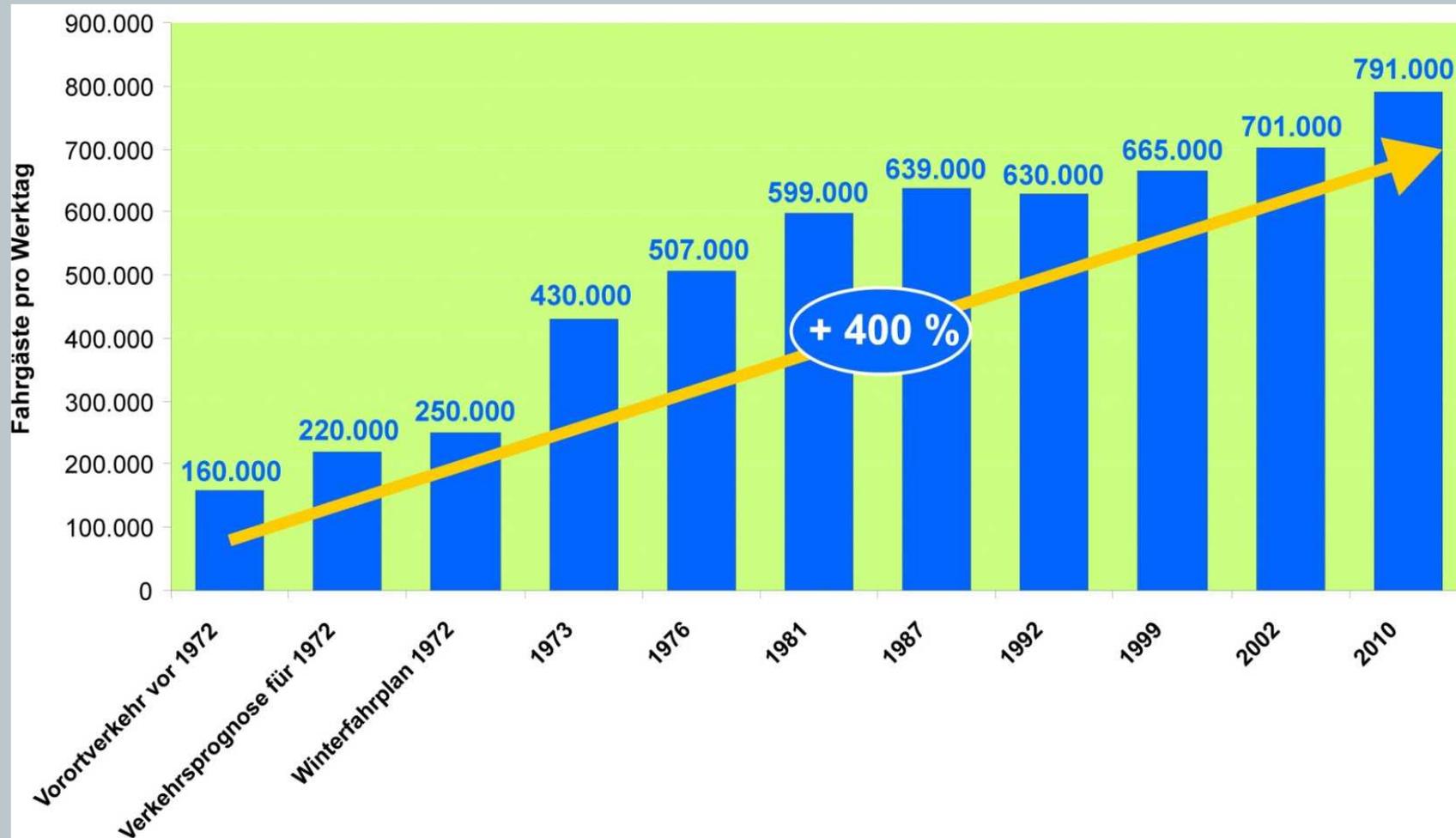
Aussteiger Einsteiger

Umsteiger: Umstieg innerhalb S-Bahnnetz
 Übersteiger: Umstieg auf andere Verkehrsmittel / Unternehmen
 (z. B.: U-Bahn, Tram, Bus, Züge des Nahverkehrs)

Quelle:
 MVV Verbundweite
 Verkehrserhebung 2001/2002

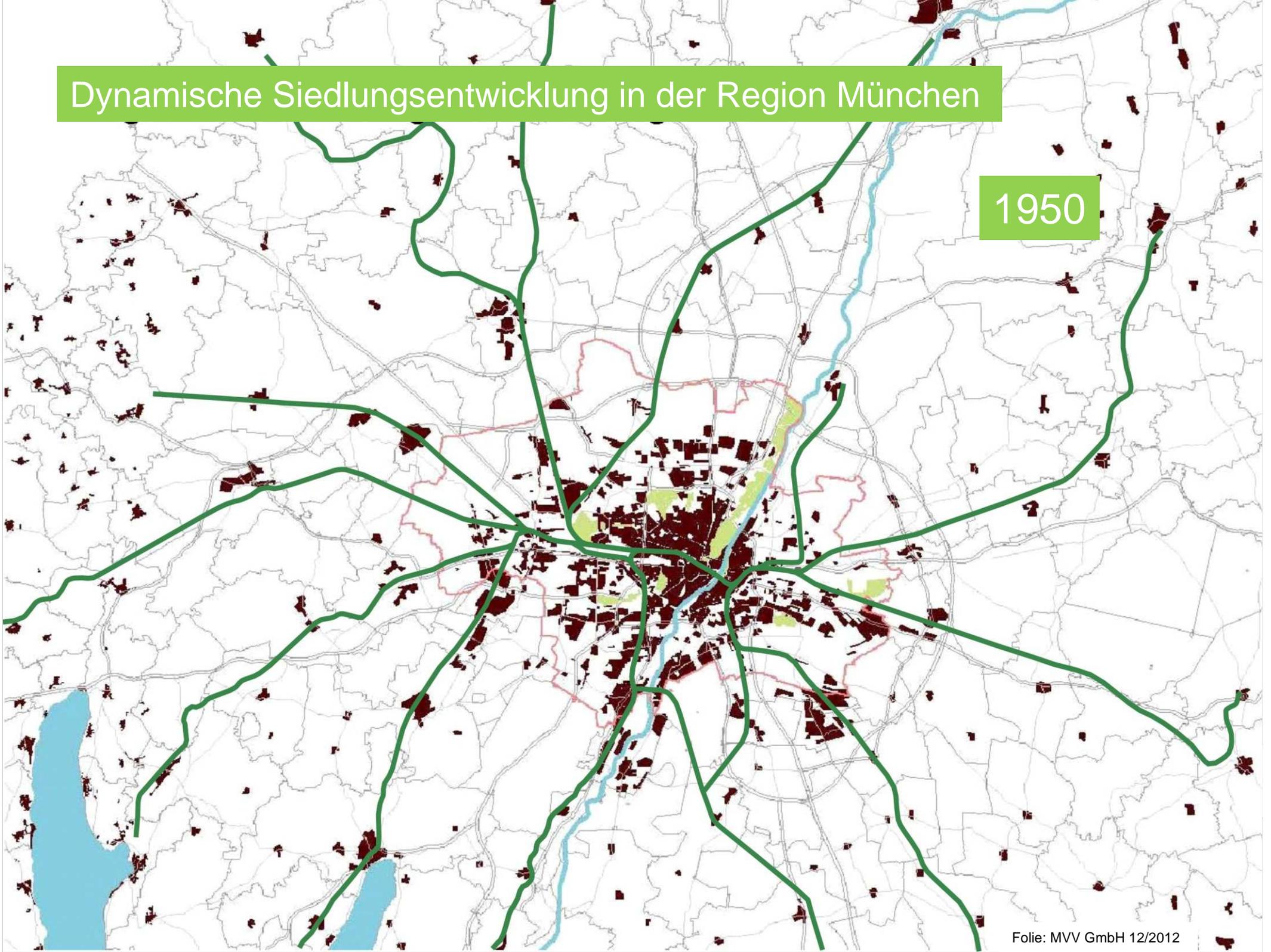


Fahrgastentwicklung von 1972 bis 2010



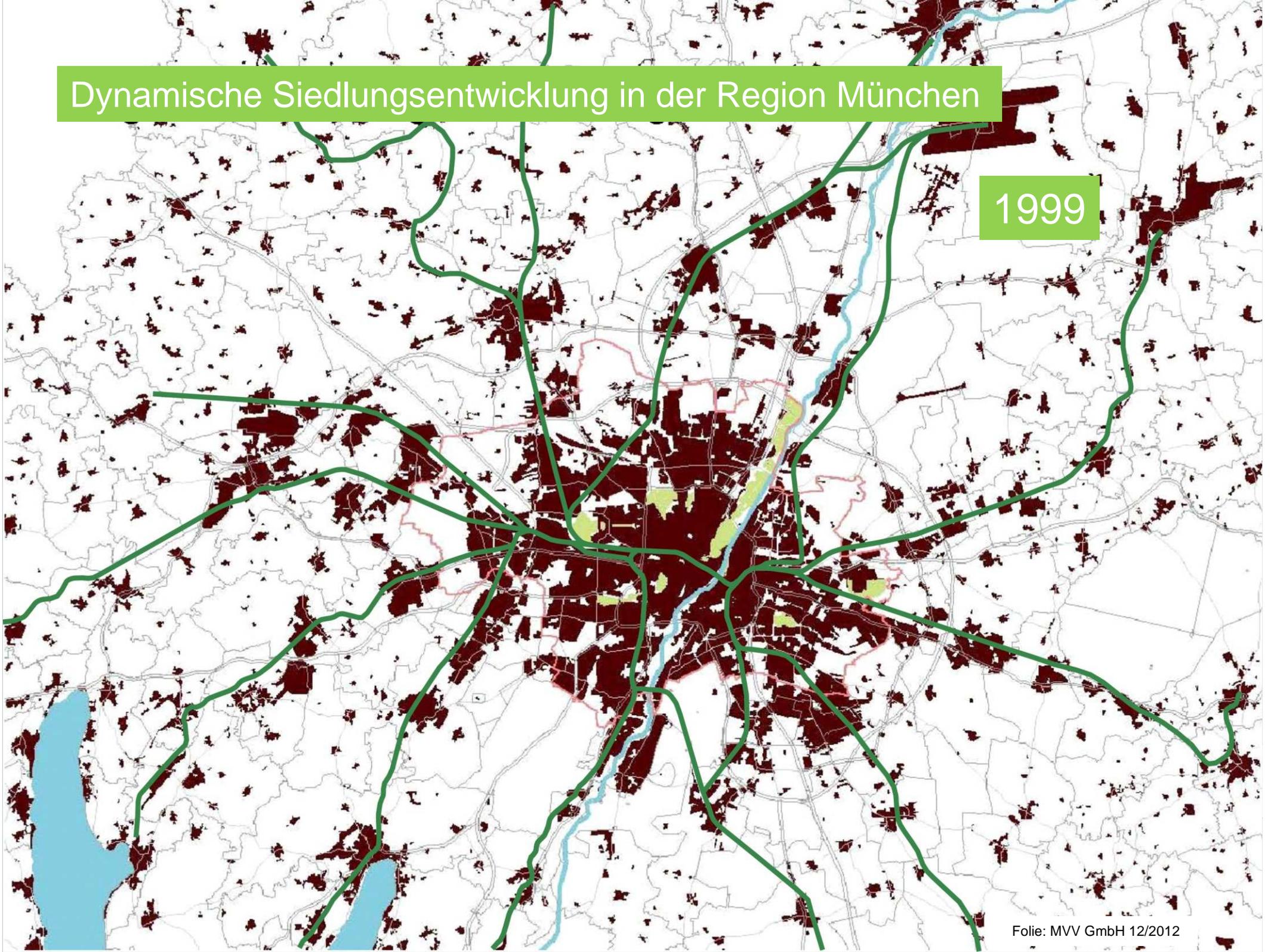
Dynamische Siedlungsentwicklung in der Region München

1950

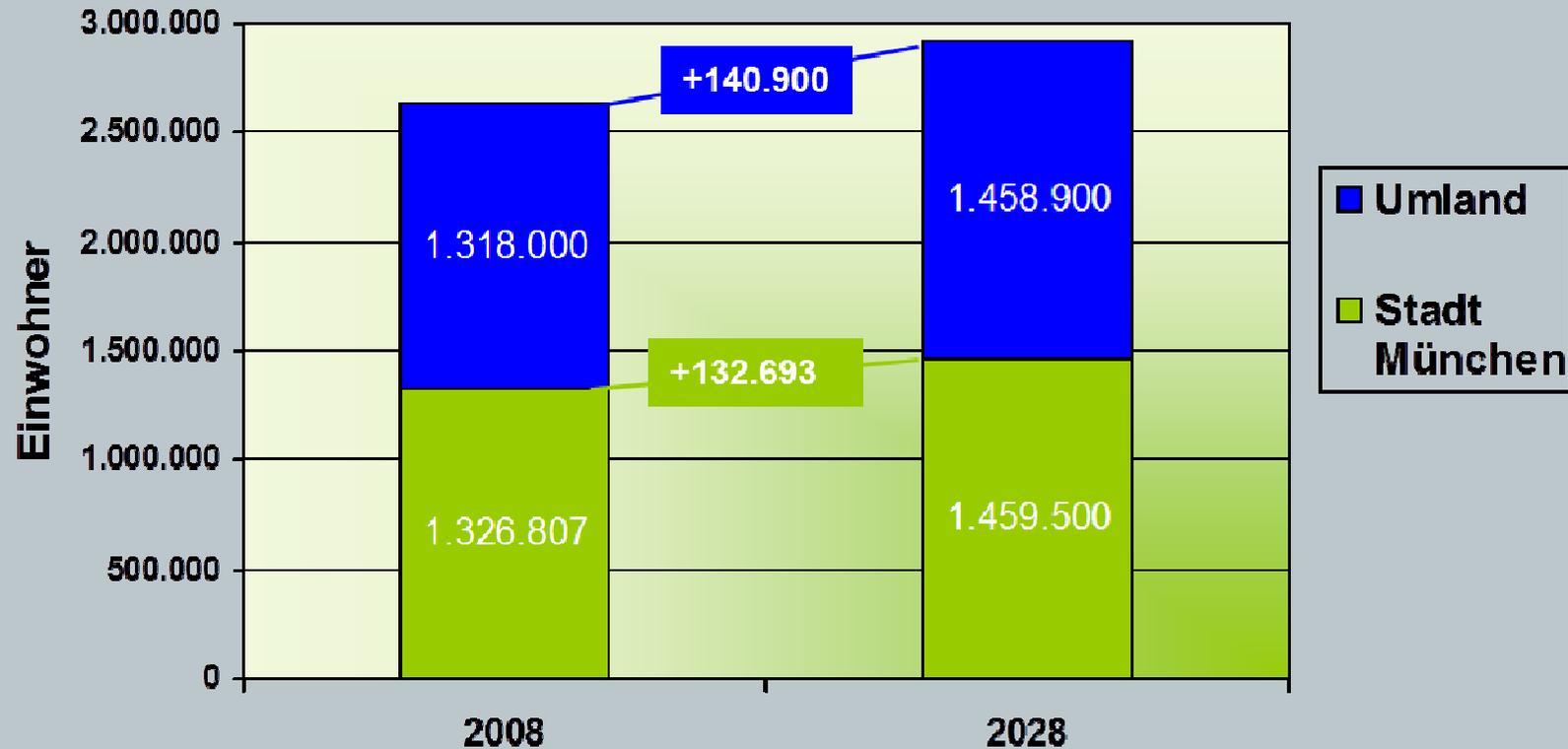


Dynamische Siedlungsentwicklung in der Region München

1999

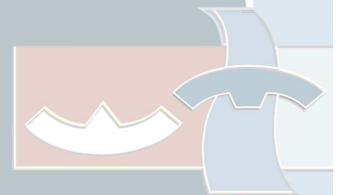


Einwohnerentwicklung 2008 - 2028



Quelle: Statistisches Landesamt/ Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LHM

Folie: MVV GmbH 12/2012



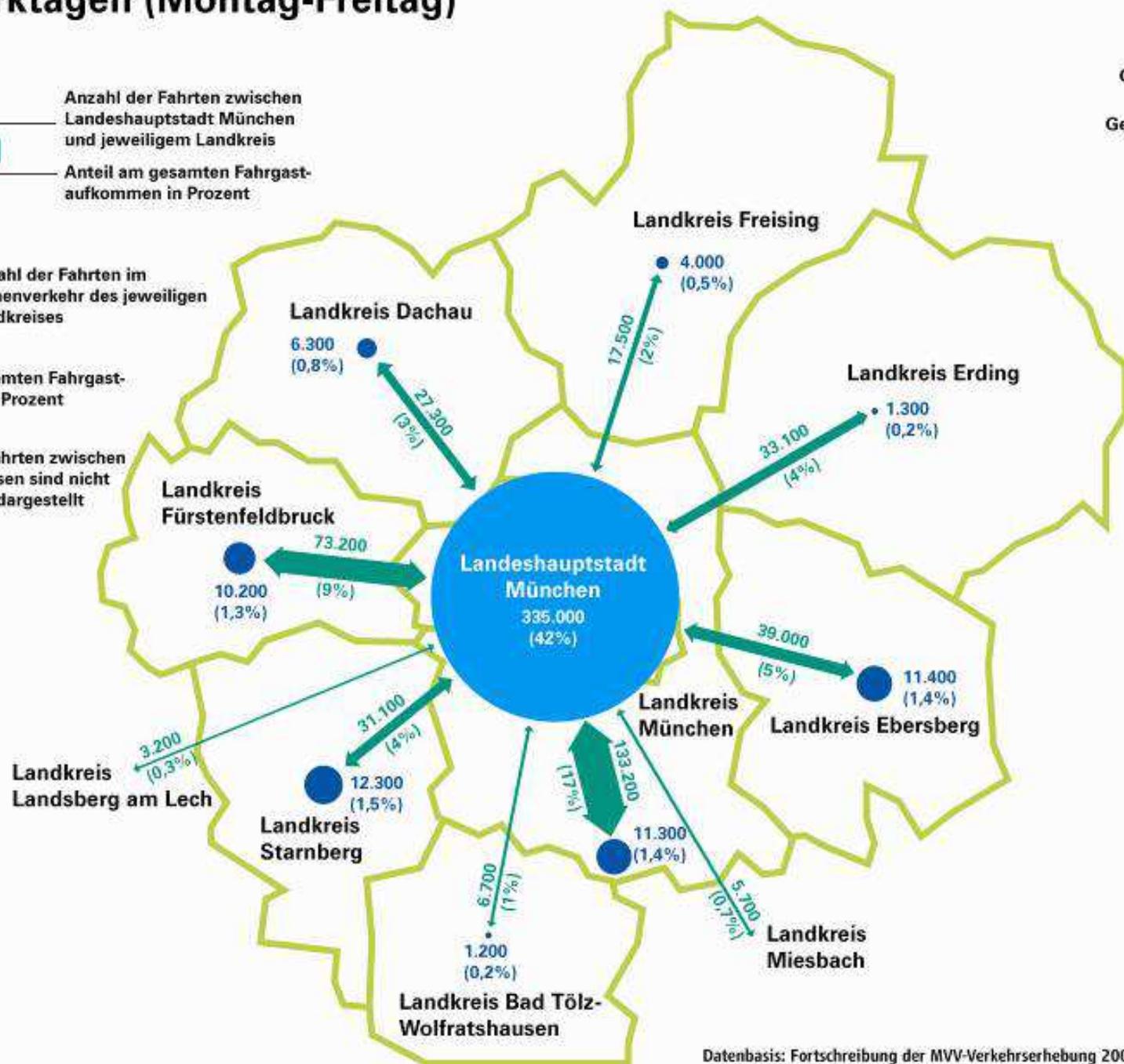
Fahrgastaufkommen der S-Bahn an Werktagen (Montag-Freitag)



Landkreis
 80.000
 (10%)
 Anzahl der Fahrten zwischen Landeshauptstadt München und jeweiligem Landkreis
 Anteil am gesamten Fahrgastaufkommen in Prozent

8.000
 (1%)
 Anzahl der Fahrten im Binnenverkehr des jeweiligen Landkreises
 Anteil am gesamten Fahrgastaufkommen in Prozent

* Anzahl der Fahrten zwischen den Landkreisen sind nicht in der Grafik dargestellt

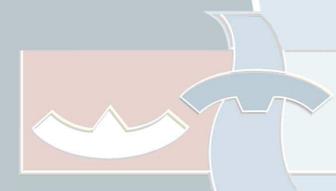


Gesamtzahl Fahrten je Werktag **800.000**
 Gesamtzahl Binnenverkehr in den jeweiligen Landkreisen **58.000 (7,3%)**
 Gesamtzahl Fahrten zwischen den Landkreisen* **37.000 (4,7%)**

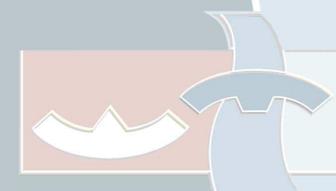
Gesamtzahl Fahrten zwischen den Landkreisen und der Landeshauptstadt München **370.000 (46%)**

Fahrten innerhalb der Landeshauptstadt München **335.000 (42%)**

Aus-/Einsteiger an S-Bahnhöfen (Werktag)



Fahrgäste zwischen S-Bahnhöfen (Werktag)



Übrigens...

40 Jahre MVV:

Die Politik entschied sich vor dem Verbundstart für den Bau einer **U-Bahn**. Als Alternative wurde zuvor ernsthaft eine Unterpflastertram diskutiert.



Tramstation Schörlistraße in Zürich

Quelle: Extrawurst, 18.10.2006



U-Straßenbahn Südtiroler Platz in Wien

Quelle: Extrawurst, 6.6.2004

S-Bahn: Bahn und Stadt nahmen beide die Trasse über den Marienplatz für sich in Anspruch. Letztlich verzichtete die Stadt zugunsten der Bahn. So konnten die Vorortbahnen von Osten und Westen mit dem neuen S-Bahntunnel verbunden werden.

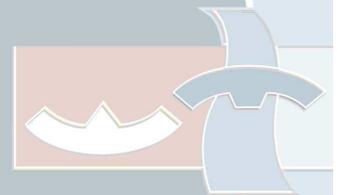
Quelle: MVV Presseinfo vom 25.5.2012

„Vor 40 Jahren gab es eine parteiübergreifende Kooperation. So etwas wünsche ich mir für die zweite Stammstrecke.“

(Alt-OB Dr. Hans-Jochen Vogel beim Festakt „40 Jahre MVV“ am 15.6.2012)



Das Projekt „2. Stammstrecke“

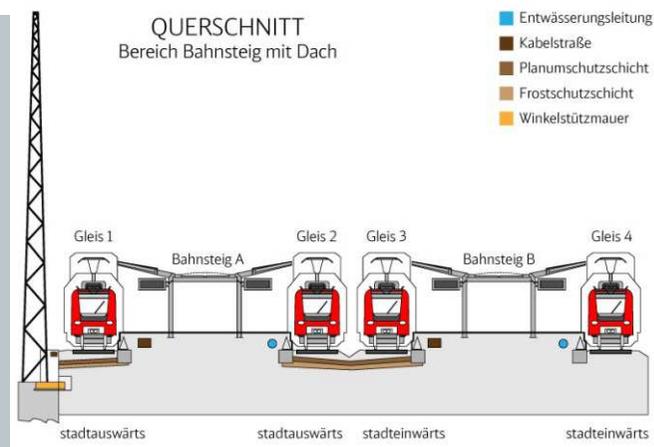


Planung für 2. Stammstrecke ist umsetzungsreif



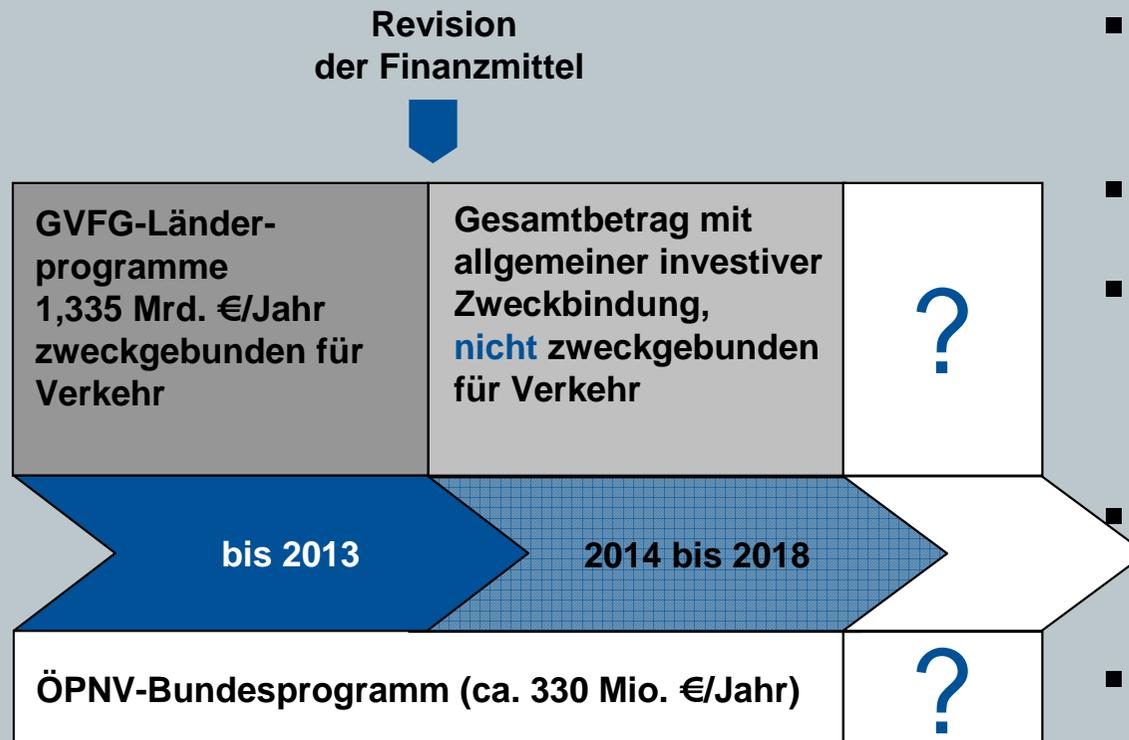
Skizze des Bahnhofs Laim nach Umbau mit neuer Umweltverbundröhre

Quelle: Lahmeyer München im Auftrag der LH München Baureferat



- Planung für 2. Stammstrecke dauert nunmehr rund 15 Jahre.
- Hoher zweistelliger Millionenbetrag an öffentlichen Mitteln ist in Planungen geflossen.
- Abbruch der Planungen kurz vor Abschluss der Planungen und Schaffung von Baurecht wäre kontraproduktiv.
- Alternative Planungen (z.B. Südring und Nordtunnel) würden wieder Jahrzehnte in Anspruch nehmen.
- Auch „kleinere“ Maßnahmen (die keine Alternative für die 2. Stammstrecke sein können) bedürfen mehrjähriger Planungsvorläufe.

Generelle Finanzierungsproblematik von Großprojekten

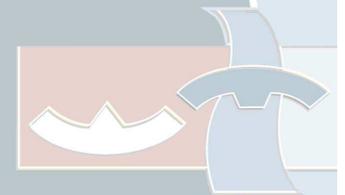


- Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen generell problematisch und zum Großteil nicht gesichert.
- Bundesverkehrswegeplan seit Jahren chronisch unterfinanziert.
- GVFG auf Prüfstand.
- Zweckbindung der Länderprogramme (Entflechtungsgesetz) läuft 2014 aus.
- Gesamtes Programm endet 2019, noch keine Nachfolgeregelung.
- Mit der auf die 2. Stammstrecke angewendeten Logik der mangelnden Finanzierung müssten alle größeren Investitionsvorhaben hinterfragt werden.

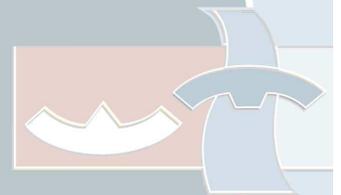
Nächste Schritte

Für das weitere Vorgehen sind nachfolgende Schritte erforderlich:

- Verzögerungsfreie **Fertigstellung der Planung** der 2. Stammstrecke bis zur Schaffung des Baurechts.
- Prüfung alternativer ergänzender Finanzierungsformen.
- Realisierung von vorgezogenen Maßnahmen, die aufwärtskompatibel zur 2. Stammstrecke sind, um den aktuellen Verkehrsdruck zu lindern (aber: keine Alternativen zur 2. Stammstrecke), z.B.:
 - Vorziehen von Maßnahmen, die mit 2. Stammstrecke aufwärtskompatibel sind.
 - Weiterführung der Planungen für den Ausbau der Außenäste.
 - Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge zur Optimierung des Behängungsgrades.



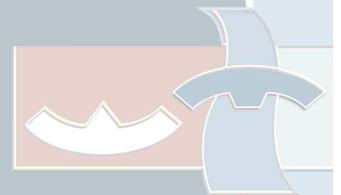
Der viergleisige Ausbau der S4



Nutzen-Kosten-Untersuchung



- Optimierung der Bahnhofslagen in Aubing und Leienfelsstraße
- Abschluss der NKU im März 2012
- Mehrverkehr im ÖV von 9.960 Personenfahrten je Werktag
- zusätzliche Einsteiger in Fürstenfeldbruck: +2.700 Fahrgäste
- zusätzliche Einsteiger in Puchheim: + 2.500 Fahrgäste
- NKU-Faktor 1,04
- 2. S-Bahntunnel wird für hinreichende Kapazität auf der Stammstrecke vorausgesetzt.



Express-S-Bahnen für die S4

Verkehrsangebot ohne viergleisigen Ausbau (Ohnefall)

- Angebotskonzept entsprechend Startkonzept 6T für 2. Stammstrecke.
- bis Buchenau: ganztags 15-Min-Takt (71 Fahrtenpaare/Tag, heute 60 Fahrten)
- bis Geltendorf: 15/30- (HVZ) bzw. 30-Min-Takt (NVZ) (46 Fahrten/Tag wie heute)

Verkehrsangebot nach viergleisigen Ausbau (Mitfall)

- bis Buchenau: ganztags 15-Min-Takt (S4)
- in Buchenau und FFB halten alle S-Bahnen (S4, S14, S24)
- Puchheim: zusätzlicher Expresshalt
- bis Geltendorf: ganztags halbstündlicher Express (S14) + stündlicher Express (S24) (halbstündlich in HVZ) + S4 im 30-Min-Takt (15-Min-Takt in HVZ)



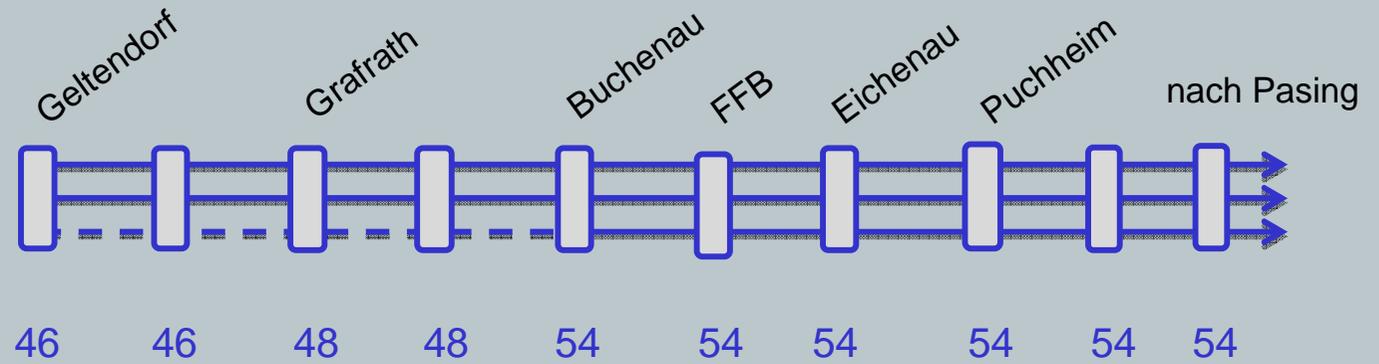
Fahrtenangebot je Stunde auf S4 Geltendorf

heute:

20-Min-Takt in HVZ

20- bzw. 20/40-Min-Takt in NVZ

Halte je Tag + Rtg

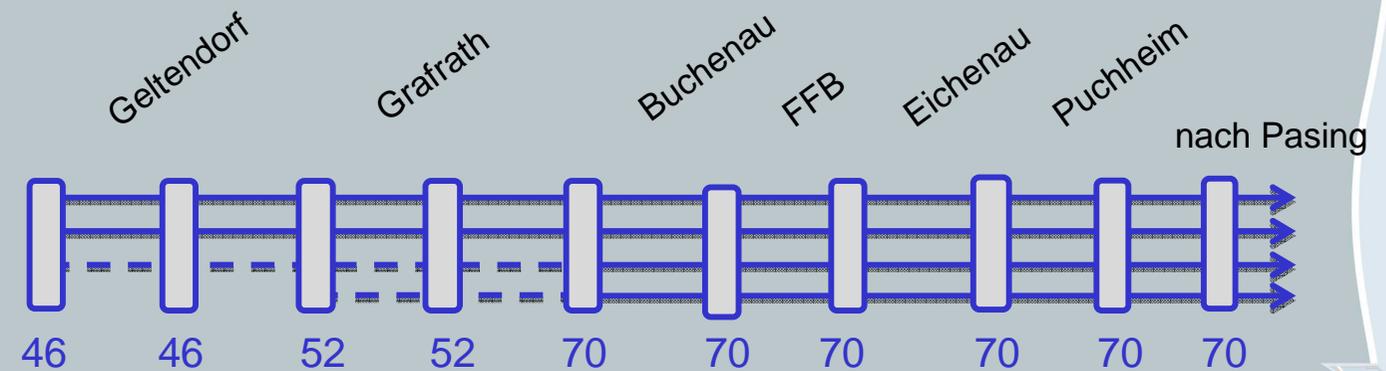


Mitfall 6T:

15- bzw. 15/30 Min-Takt in HVZ

15- bzw. 30-Min-Takt in NVZ

Halte je Tag + Rtg



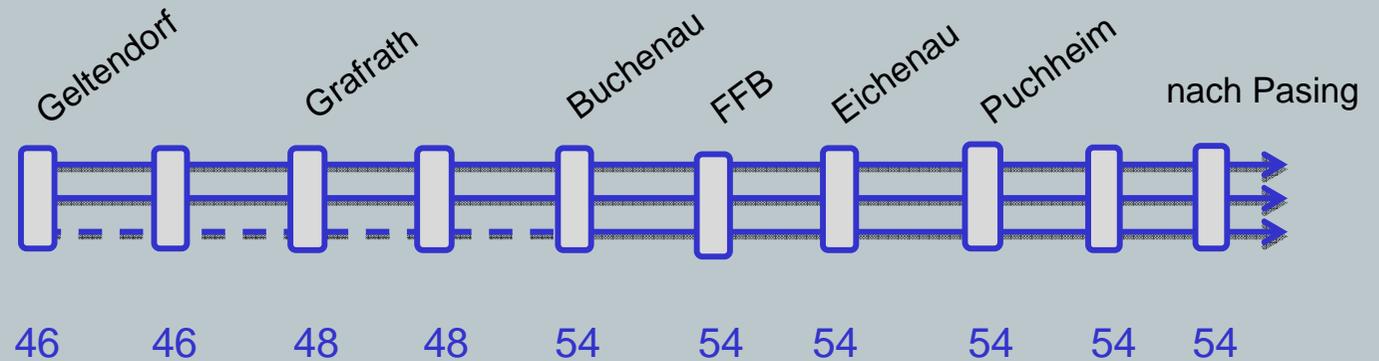
Fahrtenangebot je Stunde auf S4 Geltendorf

heute:

20-Min-Takt in HVZ

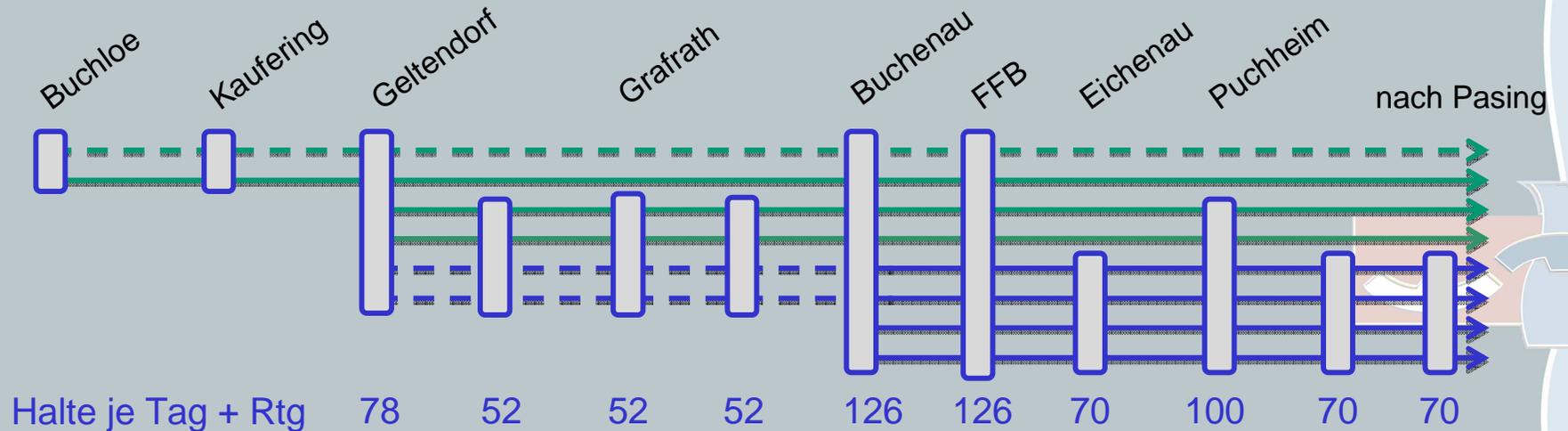
20- bzw. 20/40-Min-Takt in NVZ

Halte je Tag + Rtg

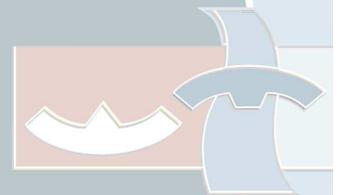


Nach Ausbau der Strecke Pasing - Eichenau

15-Min-Grundtakt plus Express im
Halbstundentakt ganztags

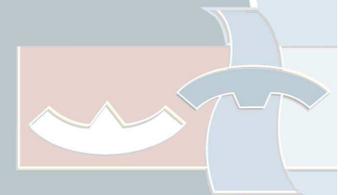


Übergangsmaßnahmen



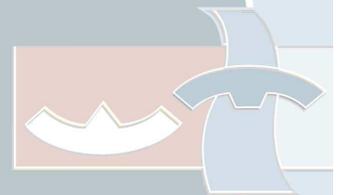
Schreiben von Landrat Karmasin an Staatsminister Zeil (21.7.2011):

- kurzfristig und mit überschaubarem Mittelaufwand umsetzbare Ertüchtigungen der Schieneninfrastruktur (z.B. leistungsfähigere Abstellanlagen und mit höherer Geschwindigkeit überfahrbare Weichen)
- Schwachstellenanalyse und Maßnahmenkatalog mit Prioritätenliste inkl. Konkretem Umsetzungszeitplan
- Katalog mit Daten zur aktuell tatsächlich verfügbaren Fahrzeuganzahl, den Wartungsintervallen und den geplanten Ersatzbeschaffungen



Schreiben von Landrat Karmasin an Staatsminister Zeil (14.11.2011):

- Verlagerung von S-Bahn-Fahrzeugen aus anderen Regionen
- Einsatz von Nürnberger Zugmaterial (E-Lok der Baureihe 111 mit x-Wagen), wird in Nürnberg durch Einsatz neuer Talent2-Züge frei



Aktuelle Anfragen/Anträge:

Vorschlag Dr. Wiedenmann:

Zwischen 6:00 und 9:00 Uhr auf S3 und S8 je Stunde jeweils eine S-Bahn über die Sendlinger Spange statt über die Stammstrecke leiten. Für frei werdende Kapazitäten der Stammstrecke könnten zwei S4-Züge je Stunde zusätzlich eingesetzt werden.

→ Problem: Welches Zugmaterial auf S4? Kapazität S4-Strecke?

Prüfantrag Kreisrat Bode:

„...In der Diskussion ist die Führung einiger zusätzlicher S4-Züge über die Sendlinger Spange. Mangels Verfügbarkeit von Zuggarnituren sollen Züge von der S3 bzw. S8 dafür abgezogen werden...“

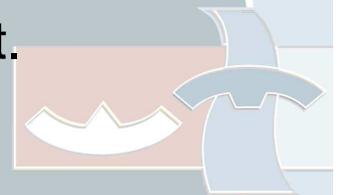
→ Problem: S3 und S8 verlieren Züge. Kapazität S4-Strecke?

Vorschlag Landkreis:

Nürnberger Zugmaterial als „Sprinter“ (nur Fürstenfeldbruck und/oder Puchheim/Eichenau) auf S4 einsetzen und dann Halte in Pasing und Hauptbahnhof (Starnberger Flügelbahnhof?)

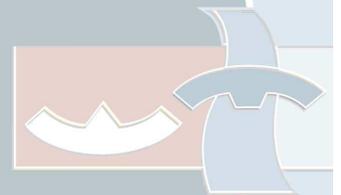
→ Vorteil: Zugmaterial verfügbar. „Sprinter“ behindert Regionalzüge nicht.

→ Problem: Engpass Pasing.



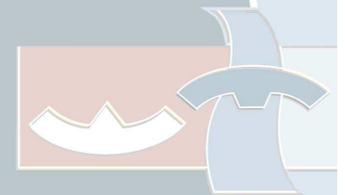
ÖPNV des Landkreises

(MVV-Regionalbusse und Anrufsammeltaxis)



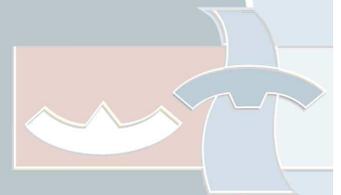
Nahverkehrsplan: Festlegung der Verkehrszeiten

- **Hauptverkehrszeit (HVZ):**
 - 6:00 bis 9:00 Uhr
 - 12:00 bis 14:00 Uhr
 - 16:00 bis 20:30 Uhr
- **Nebenverkehrszeit (NVZ):**
 - 9:00 bis 12:00 Uhr
 - 14:00 bis 16:00 Uhr
 - (Samstag 8:00 bis 16:00 Uhr)
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):**
 - Ab 20:30 Uhr
 - (Samstag vor 8:00 Uhr und nach 16:00 Uhr)
 - (Sonn- und Feiertag)



Nahverkehrsplan: Festlegung der „Ausreichenden Verkehrsbedienung“

- **Westlicher Landkreis:**
40-Minuten-Takt in NVZ
Bedarfsorientiert in HVZ auch 20-Minuten-Takt
- **Östlicher Landkreis:**
20-Minuten-Takt in NVZ
Bedarfsorientiert in HVZ auch 10-Minuten-Takt



MVV-Regionalbusnetz - Streckenbelastung



Nahverkehrsplan
Landkreis Fürstfeldbruck

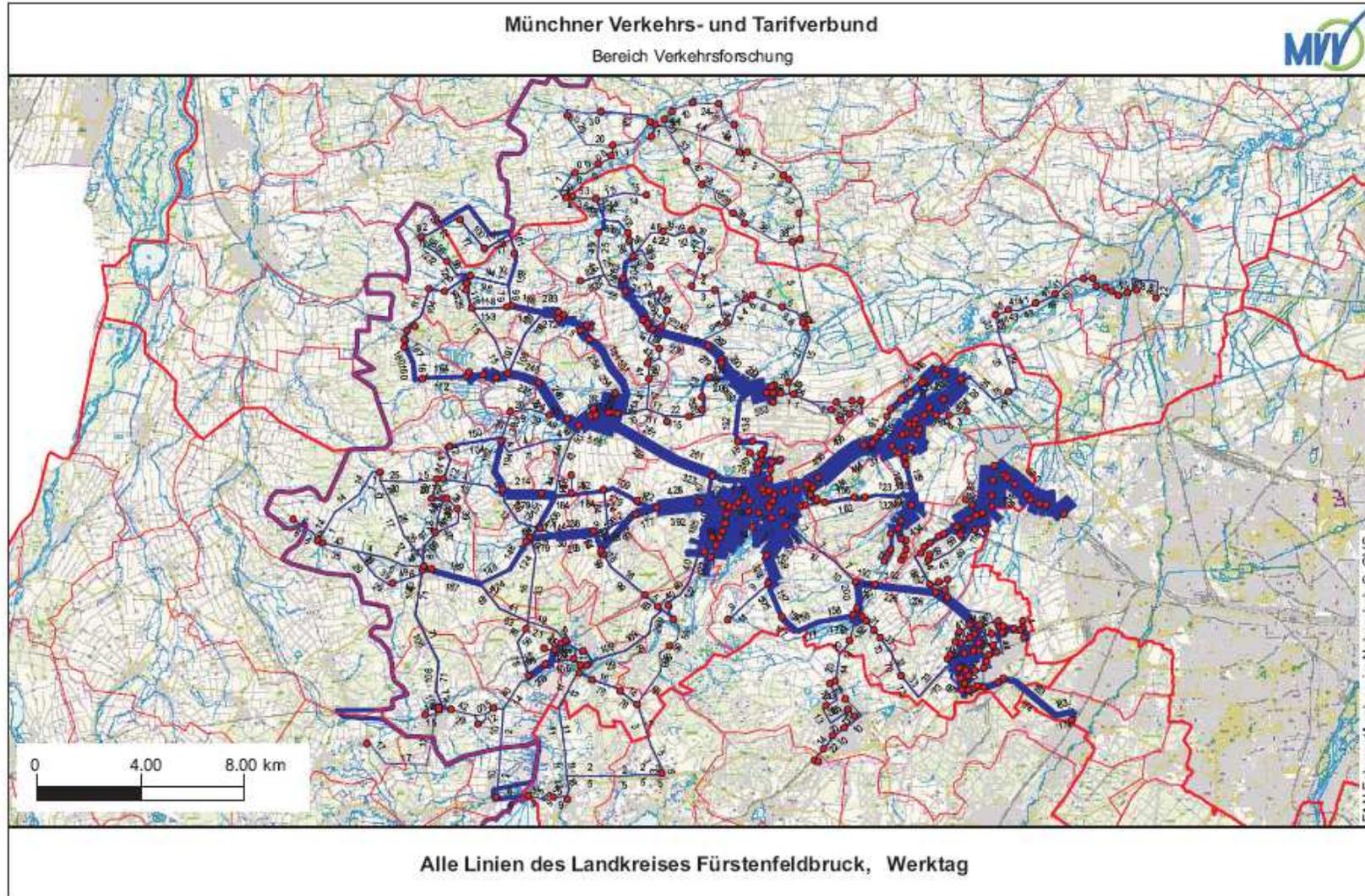


Abbildung 3.11: Streckenbelastungen Landkreis Fürstfeldbruck

Anrufsammeltaxi – Einsatzgebiet



A.S.T.O.

Anrufsammeltaxi Olching
Olching mit Verbindungen nach Alling, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck, Germering, Gröbenzell und Puchheim

Tel.: 08142 / 477 477

CITYBUS EICHENAU

Außerdem gibt es noch den Citybus Eichenau für Fahrten innerhalb von Eichenau (bei Abfahrt vom S-Bahnhof ist kein Anruf nötig)

Tel.: 0170 / 293 88 72

DRIVE WEST

Anrufsammeltaxi für den westlichen Landkreis Fürstenfeldbruck

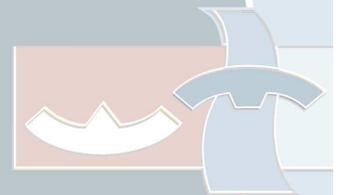
Fürstenfeldbruck/Emmering und westlicher Landkreis, auch mit Verbindungen von Fürstenfeldbruck nach Eichenau, Germering, Gröbenzell, Olching und Puchheim

Tel.: 08141 / 35 35 31

Anrufsammeltaxi für den östlichen Landkreis Fürstenfeldbruck

Germering, Gröbenzell, und Puchheim mit Verbindungen nach Alling, Eichenau, Emmering, Fürstenfeldbruck und Olching

Tel.: 08141 / 35 35 31



Fahrplanangebot Anrufsammeltaxi

- **Fahrtmöglichkeiten**

Innerhalb Fürstfeldbrucks und von/nach
alle Gemeinden im westlichen und östlichen Landkreis
(Tarifzonen 1 bis 3 = 2,30 €, 3,40 €, 4,50 €)

- **Bedienungszeitraum**

Mo – Fr an Werktagen zw. 19:30 Uhr und 5:30 Uhr
Sa, So und Feiertag zw. 6:30 Uhr und 5:30 Uhr

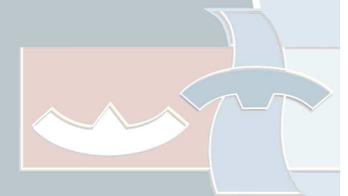
- **Taktangebot**

- **Von zentralen Haltestellen:**

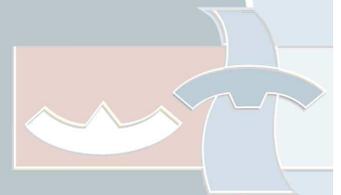
6:30 Uhr bis 19:30 Uhr alle 60 Minuten
19:30 Uhr bis 0:10 Uhr alle 20 Minuten
0:10 Uhr bis 5:30 Uhr 7 Fahrtmöglichkeiten

- **Zu zentralen Haltestellen:**

6:30 Uhr bis 0:30 Uhr alle 60 Minuten
sowie um 4:30 Uhr und 5:30 Uhr



Fahrgastuntersuchungen

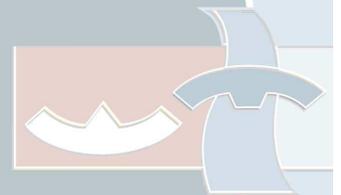


MVV-Fahrgasterhebung 2009 und 2010

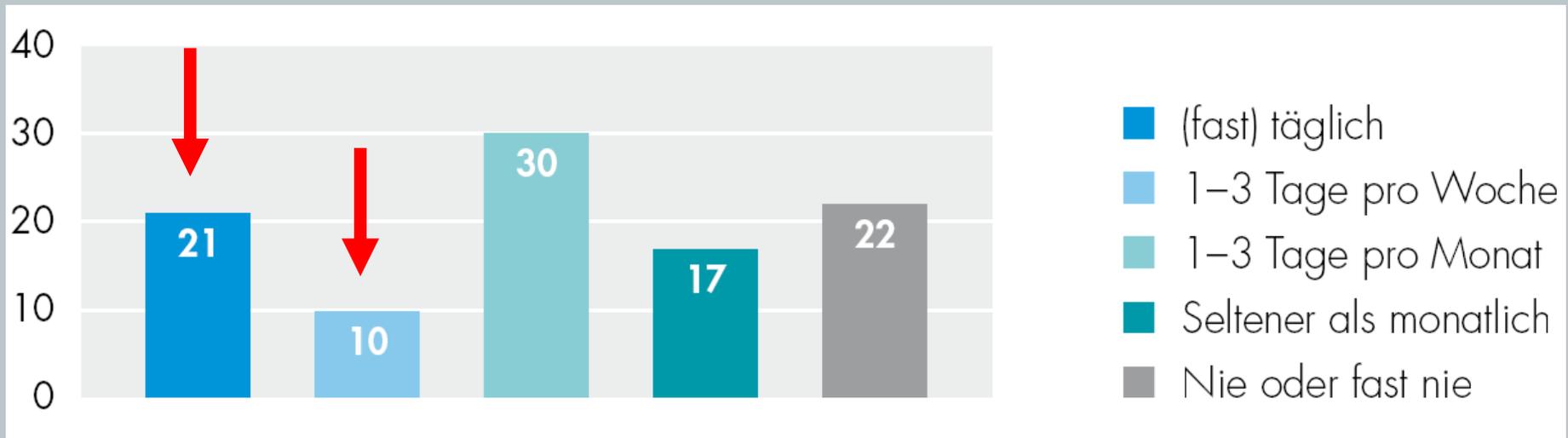
- 27 Mio Fahrgäste/Jahr nutzen MVV-Verkehrsmittel
- 6,05 Mio Busfahrgäste/Jahr (+17 Prozent seit 2006)
- 3,8 Mio fahren nur mit dem Linienbus (Rest steigt um)

Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID)

- Marktanteil ÖPV beträgt im Landkreis ca. 31 Prozent bei mindestens wöchentlicher Nutzung (Bundesdurchschnitt 18 Prozent)



Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel



Marktanteil im Landkreis für mindestens wöchentliche Nutzung: 31 Prozent

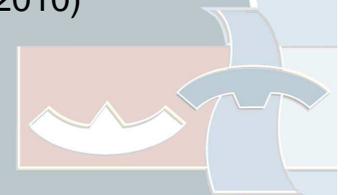
Zum Vergleich:

Bundesdurchschnitt verdichteter Landkreise: 18 Prozent

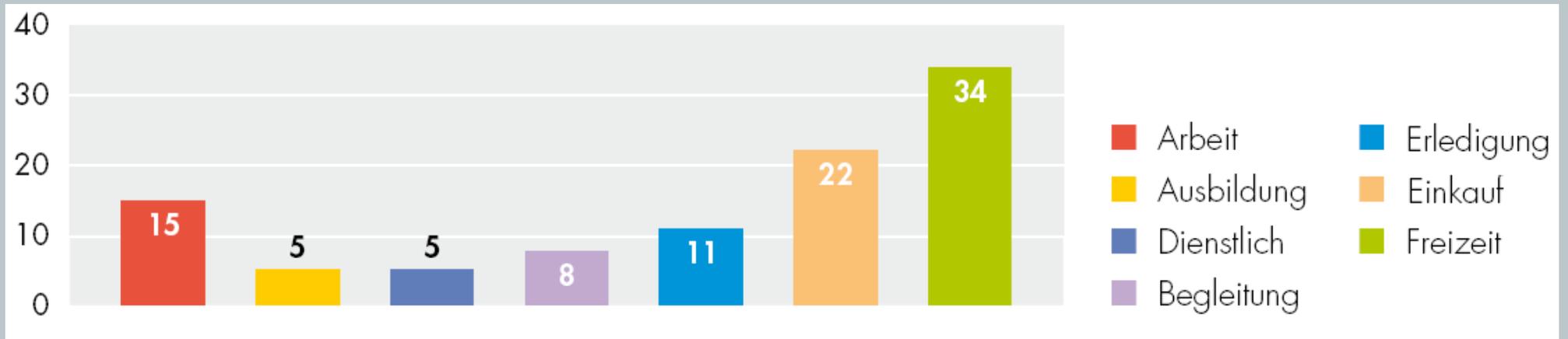
Bundesdurchschnitt ländlich strukturierter Landkreise: 13 Prozent

Quelle: Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck – Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (2010)

[Daten: „Mobilität in Deutschland“ 2008]

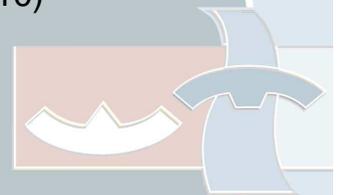


Hauptzweck zurückgelegter Wege

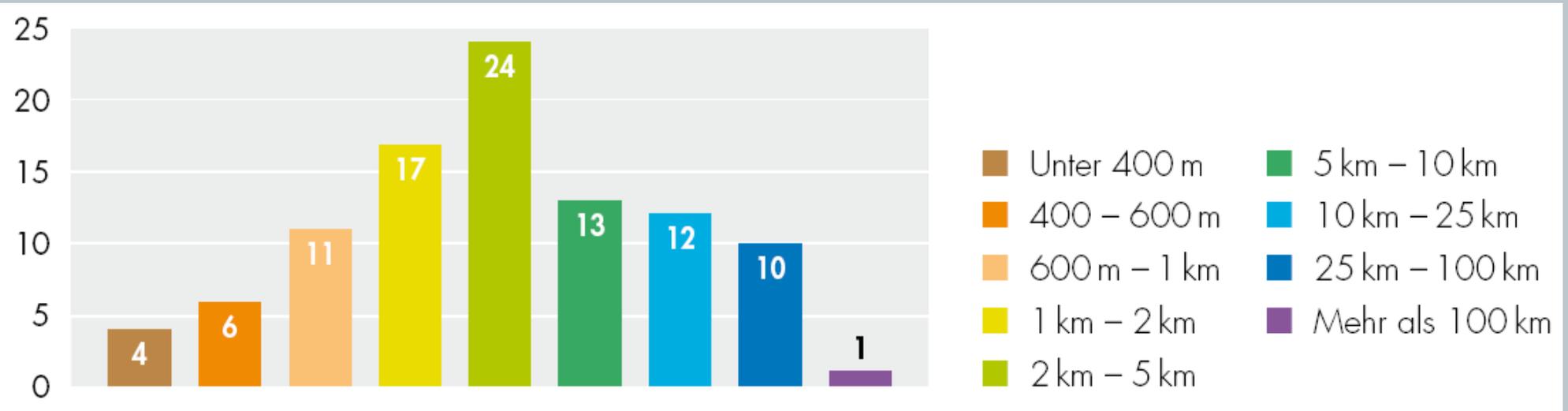


Freizeit ist Grund für ein Drittel aller zurückgelegten Fahrten/Wege, und Freizeit/Einkauf für 56 Prozent!

Quelle: Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck – Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (2010)
[Daten: „Mobilität in Deutschland“ 2008]



Länge und Dauer von im Landkreis zurückgelegten Wegen

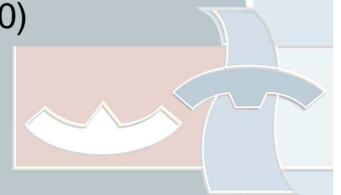


Durchschnittliche Weglänge: 9,9 Kilometer (Bundesdurchschnitt: 11,5 Kilometer)

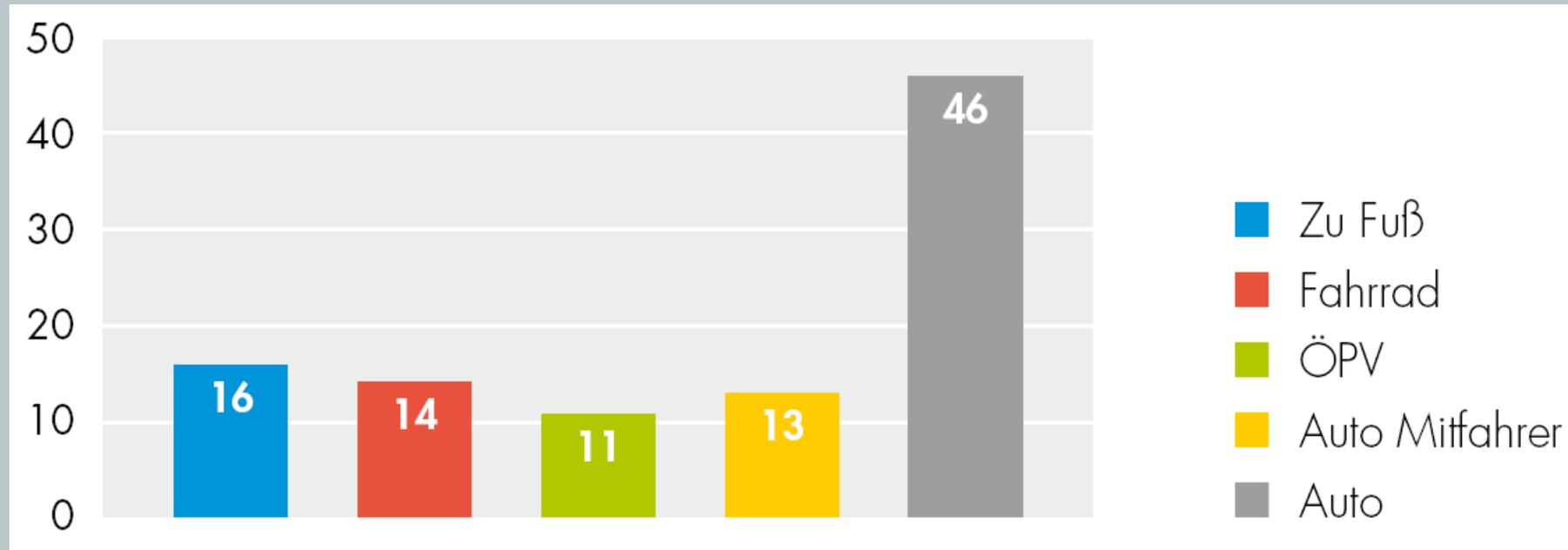
Durchschnittlich 3,5 Wege mit Gesamtlänge von ca. 35 km je Landkreisbürger und Tag

Durchschnittliche Wegedauer: 23 Minuten pro Weg und 85 Minuten je Tag
(Bundesdurchschnitt: 88 Minuten je Tag)

Quelle: Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck – Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (2010)
[Daten: „Mobilität in Deutschland“ 2008]

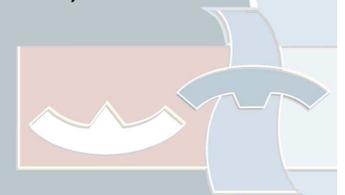


Hauptverkehrsmittel im Landkreis (bei allen Wegen am häufigsten genutzt)

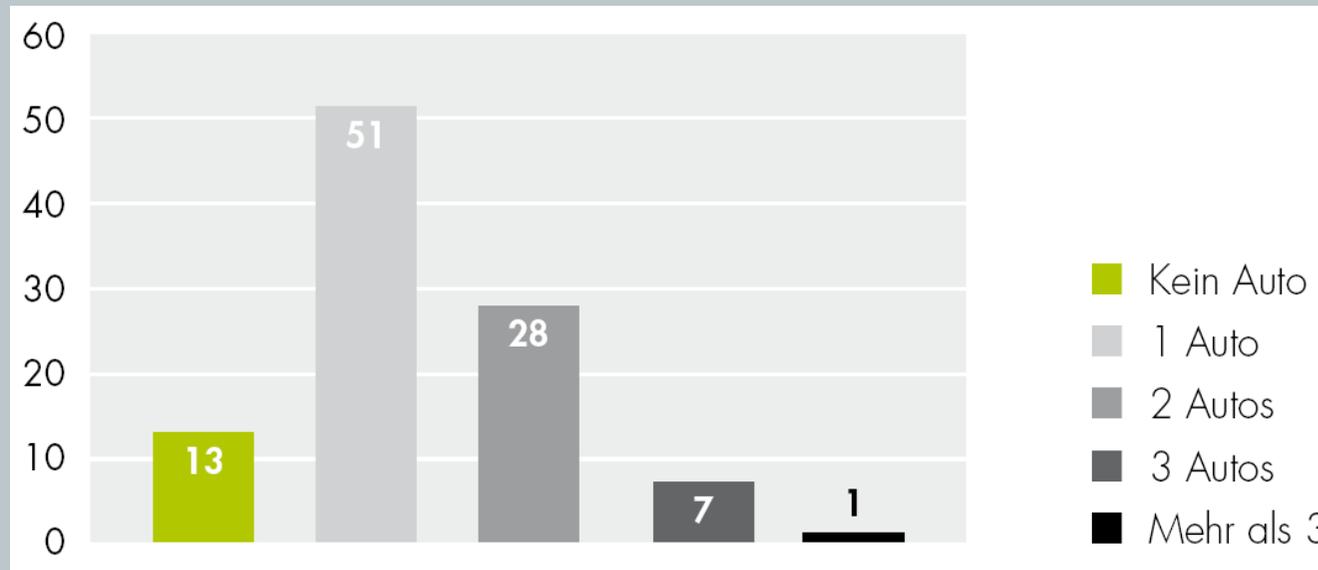


ÖPV im Bundesdurchschnitt vergleichbarer Landkreise: 6 Prozent

Quelle: Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck – Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (2010)
[Daten: „Mobilität in Deutschland“ 2008]

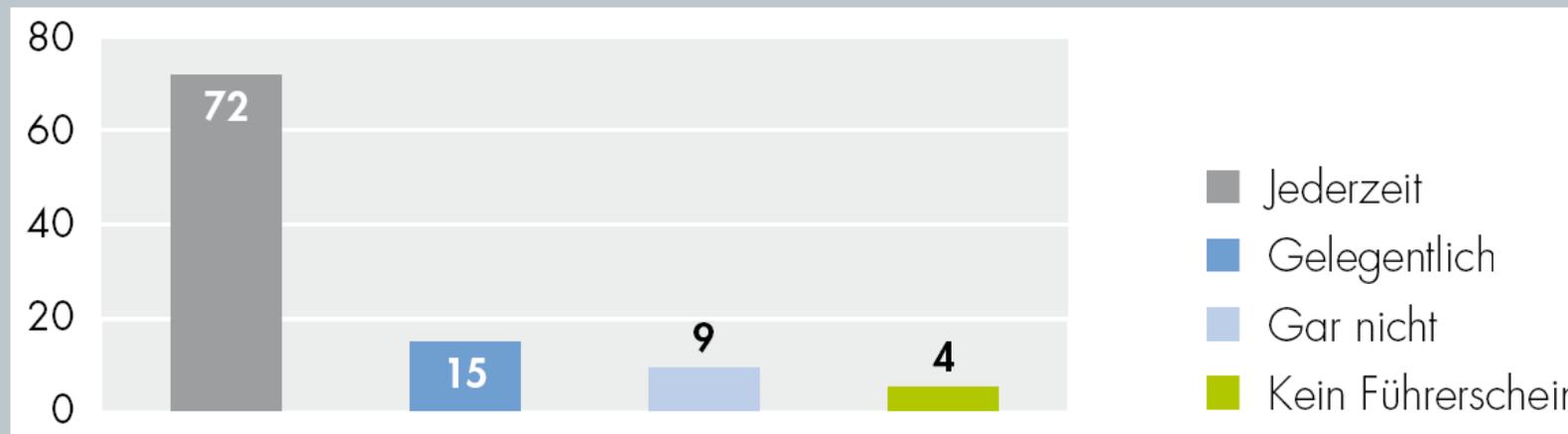


Vorhandenes Auto je Haushalt



Durchschnittswert: 1,3 Autos/Haushalt (Vergleichswert MVV-Landkreise: 1,4)

Verfügbarkeit als Fahrer



Quelle: Mobilität im Landkreis Fürstentfeldbruck – Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (2010)
[Daten: „Mobilität in Deutschland“ 2008]

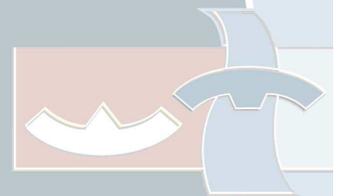
- 56 Prozent der Wege: Freizeit und Einkaufen (spontan)
- 62 Prozent der zurückgelegten Wege unter 5 km
- Für 46 Prozent der Wege wird das Auto genutzt
- 36 Prozent der Haushalte haben mehr als ein Auto
- 72 Prozent verfügen jederzeit über ein Auto

→ **Kurze Strecken**

→ **Spontane Freizeitfahrten**

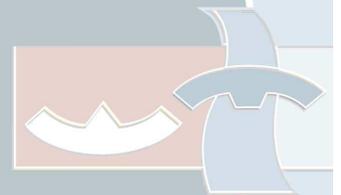
→ **Hohe Verfügbarkeit des Autos**

= Nachteil für nachfrageorientierten ÖPNV!



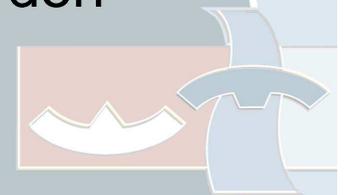
Mögliche Optimierungen im Bereich ÖPNV:

- Angebotsorientierung (Grundtakt)
- Hohe Verfügbarkeit
(Grundtakt, Haltestellendichte, Betriebszeiten, Tickets)
- Freizeitbedarf abdecken
- Attraktives Erscheinungsbild
- Zuverlässigkeit
- Kundenservice!



Integrations**S**ystem für **E**chtzeitdaten (**ISE**) im MVV-Regionalbusverkehr

- Generierung von Echtzeitdaten und Datenaustausch mit DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System in Bayern)
- **Dynamische Fahrgastinformation:** Fahrplandaten in Echtzeit über Internet und Handy, im Bus und an ausgewählten Haltestellen
- **Anschlusssicherung:** Fahrpersonal erhält Ist-Ankunft anderer Verkehrsmittel
- **Qualitätssicherung:** Optimierte Fahrzeiten, zielgerichtete Verkehrsplanung, Pünktlichkeitskontrolle
- **Kundenkommunikation:** Schnelle Bearbeitung von Beschwerden
- **Fahrzeugdisposition:** Unternehmer kann effizienter planen
- **Bus-Priorisierung:** Technische Grundlage für Busbeschleunigungsmaßnahmen



Dynamische Fahrgastinformationen



Anzeige eines Fahrgastinformationssystems an einer Bushaltestelle in Oldenburg (Oldb)
Foto: Theo Müller, 2011

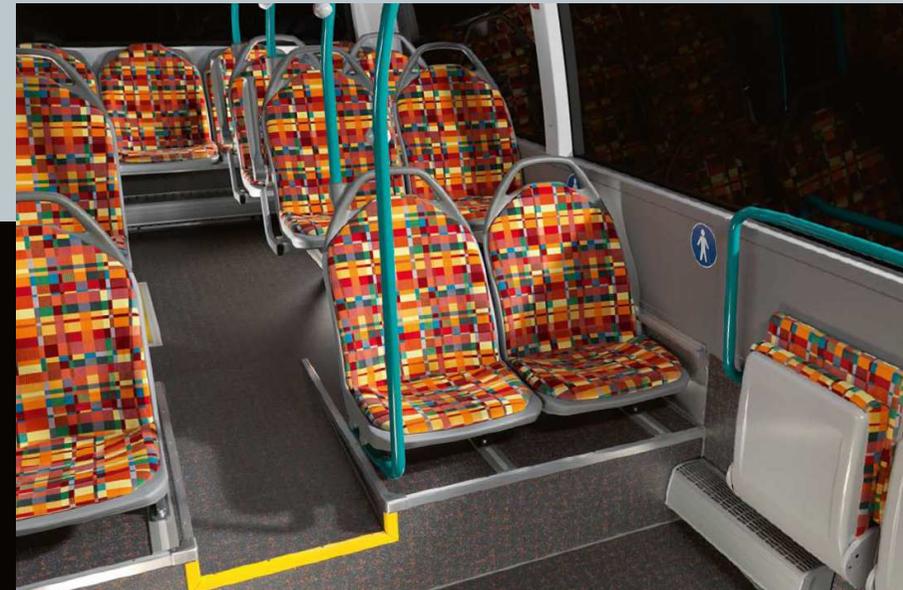


Dynamische Fahrgastinformation für Busse und Bahn vor dem Hauptbahnhof Saarlouis; Foto: „Phrontis auf Wikimedia Commons“, 2012; cc-by-sa-3.0
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>

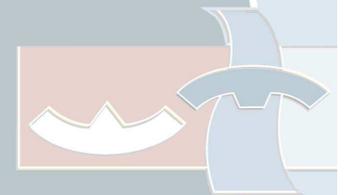
Kleinere Linienfahrzeuge

Voraussetzung:

- dichter Takt, damit Fahrzeuggröße ausreicht
- rasch verfügbare (größere) Ersatzfahrzeuge, falls Verstärker benötigt wird
- für Regelbetrieb im Linienverkehr zu Beginn und am Ende von Schulunterrichtszeiten nicht geeignet
- unter Umständen höhere Gesamtkosten



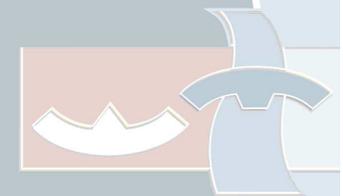
Quelle:
www.mercedes-benz.cz
Brosch_Sprinter_City_DE.pdf
2012



Beispiel Schnellbuslinie S4 – Fliegerhorst – S3

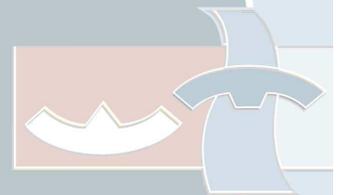
	850/3 FFB - Gernlinden ohne Ostumfahrung Gernlinden	850/3 Gernlinden - FFB ohne Ostumfahrung Gernlinden	850/3 FFB - Malsach	850/3 Malsach - FFB	850/3 FFB - Gernlinden mit Ostumfahrung Gernlinden	850/3 Gernlinden - FFB mit Ostumfahrung Gernlinden
Fahrzeit	ca. 16 min	ca. 17 min	ca. 15 min	ca. 16 min	ca. 14 min	ca. 15 min
Streckenlänge	ca. 9,28 km	ca. 9,49 km	ca. 9,6 km	ca. 9,8 km	ca. 8,58 km	ca. 8,79 km
Mittlere Verlustzeiten	- 3,5 min	- 4 min	- 3 min*	- 3,5 min*	- 3 min*	3,5 min*
Optimale Fahrzeit bei 100% Erfolg aller Maßnahmen	12 – 13 min	13 min	12 min	12 - 13 min	11 min	11 - 12 min

Quelle: Beschleunigungspotentiale Schnellbuslinie „Fürstenfeldbruck – Fliegerhorst – S3“
Abschlussbericht, TSC, 31.08.2012, Tabelle 13



Aktuelle Leitbilddiskussion u.a.:

- Ausbau Tangentialverkehre
- Landkreisübergreifende Regionalbusverbindungen
- Samstagsverbindungen
- Schnellbusverbindungen
- Taktverdichtungen



Taktverdichtungen:

Über Fortschreibung des Nahverkehrsplanes neu zu definierende „ausreichende Verkehrsbedienung“ vorstellbar:

Westlicher Landkreis:

30-Minuten-Takt in NVZ

Bedarfsorientiert in HVZ auch 15-Minuten-Takt

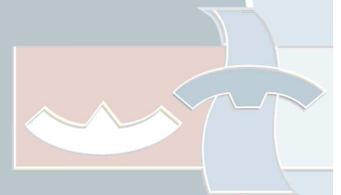
Östlicher Landkreis:

15-Minuten-Takt in HVZ/NVZ

Vorteil:

Verdichtung von 40- auf 30-Minuten-Takt oder von 20- auf 15-Minuten-Takt bedingt grundsätzlich ein Drittel mehr Fahrzeugaufwand, evtl. sogar weniger (→ Busbeschleunigung).

Busse haben als S-Bahn-Zubringer noch erhebliches Potenzial!



Dagegen: Verdichtung von 20- auf 10-Minuten-Takt bedingt grundsätzlich 100 Prozent mehr Fahrzeugaufwand (→ Für Landkreis nicht finanzierbar).

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

