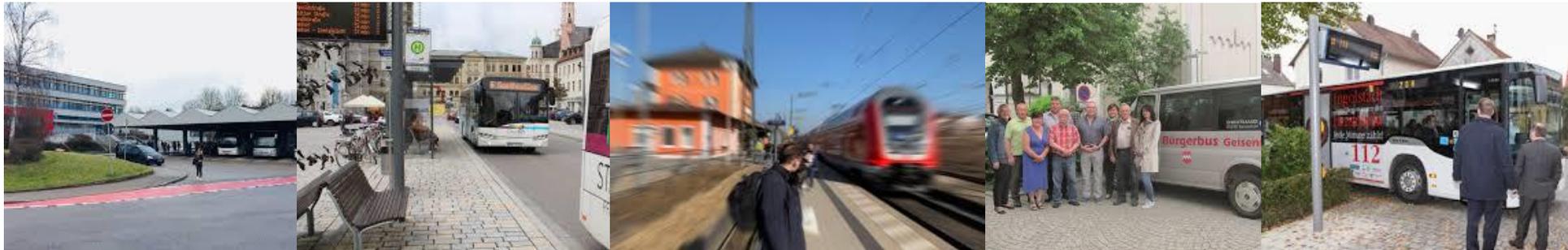


Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm

Thematische Schwerpunkte



07.11.2022

Stephan Kroll, Pascal Sommer



Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

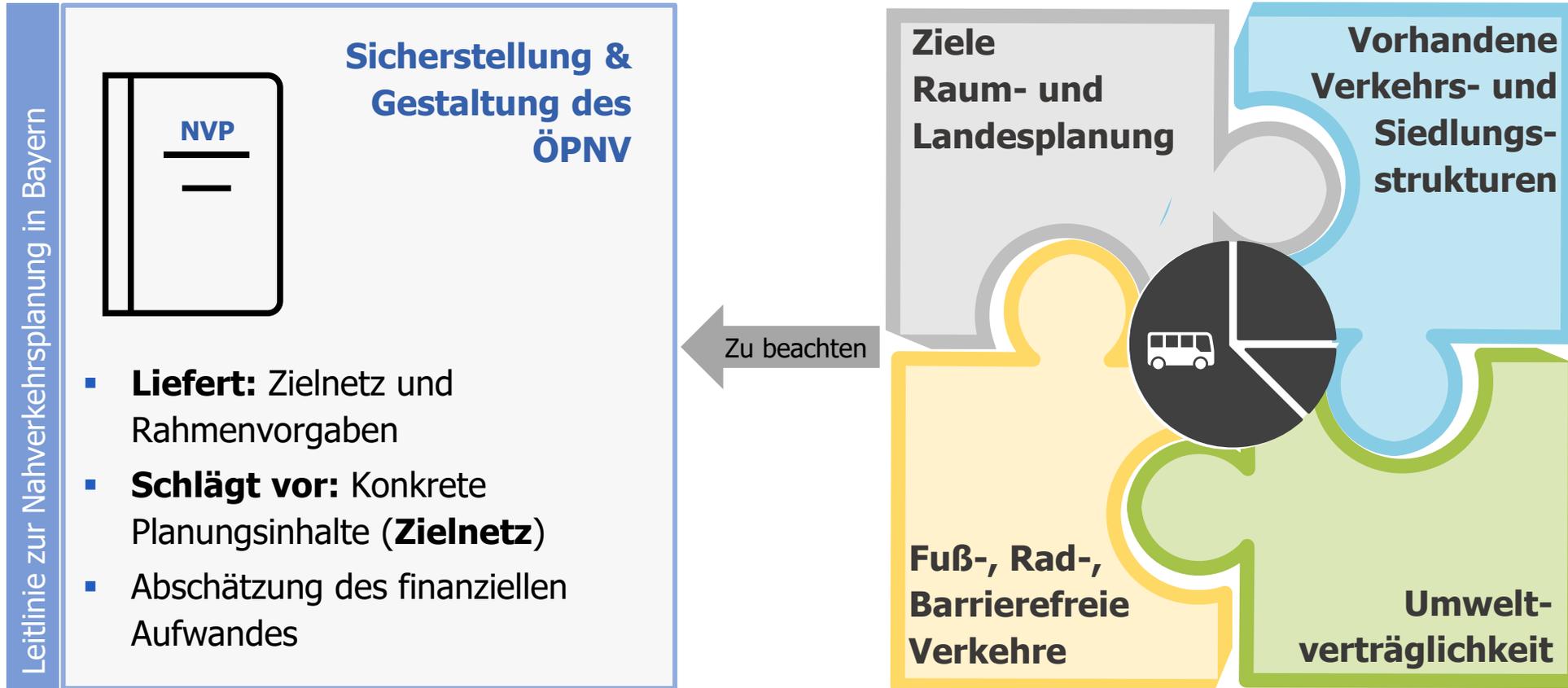
Agenda

1. Funktion und Aufbau des Nahverkehrsplanes
2. Bestandsaufnahme
3. Zielnetz
 - Bedienungsstandards/Kreisweite Mobilitätsgarantie
 - Achsenkonzept
 - Bedarfsverkehr
4. Auswirkungen auf den Schülerverkehr
 - Organisatorische Zusammenführung FSV-ÖPNV und gemeinsame Planung
 - Unterrichtszeitenstaffelung (Verfahren, Modelle)
5. Kosten für Achsen, Bedarfsverkehr, Gegenfinanzierung Unterrichtszeitenstaffelung
6. Vom Rahmenplan zur Umsetzung



Nahverkehrsplan für den Lkr. Pfaffenhofen

Was ist ein Nahverkehrsplan? Ein Rahmenplan!

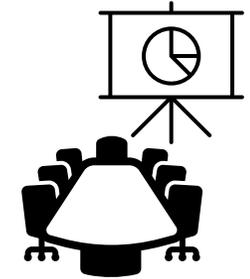


Funktionen von Nahverkehrsplänen



Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe
„Aufstellung und Fortschreibung Nahverkehrsplan“

Politische Willensbildung
über
angestrebte Standards des ÖPNV



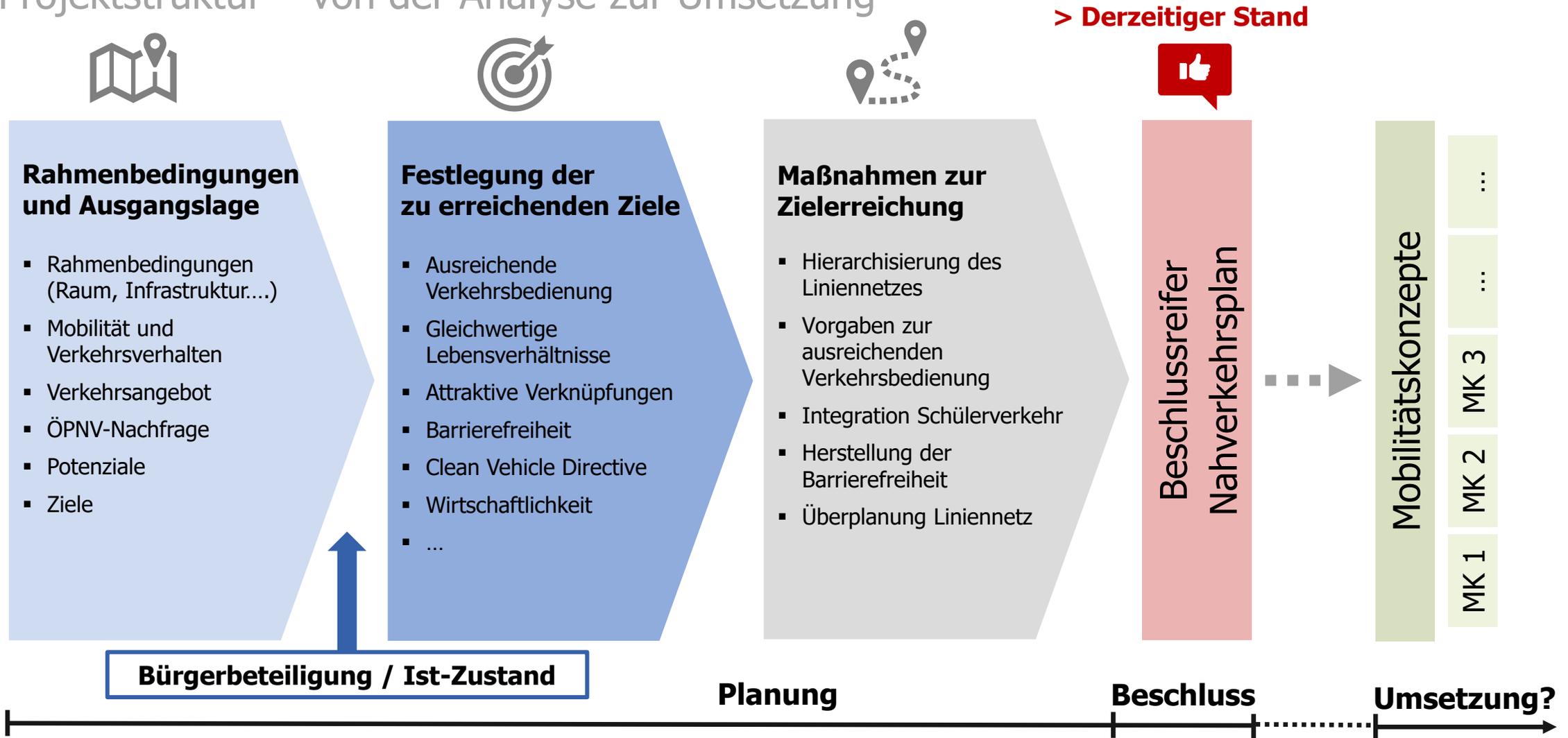
Rechtsinstrument
zur Durchsetzung kommunaler ÖPNV-Interessen

Festlegung einzelner planerischer Ziele



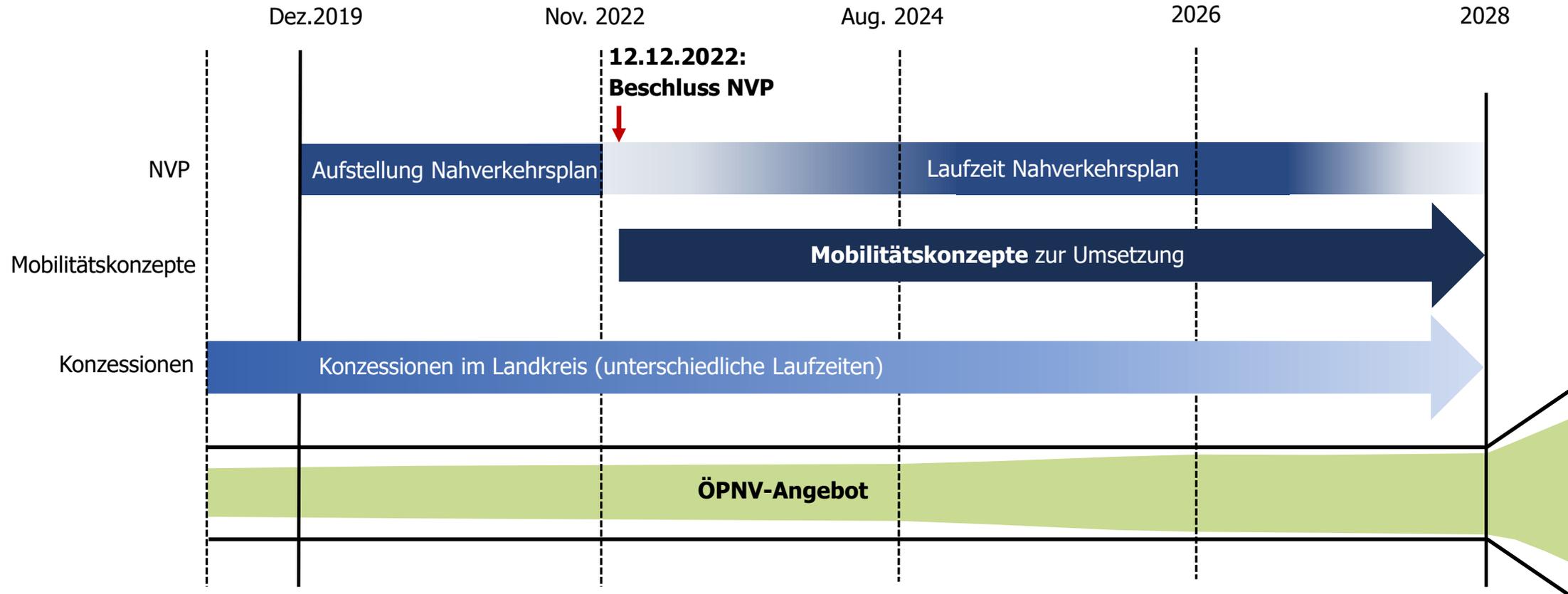
Nahverkehrsplan für den Lkr. Pfaffenhofen

Projektstruktur – von der Analyse zur Umsetzung



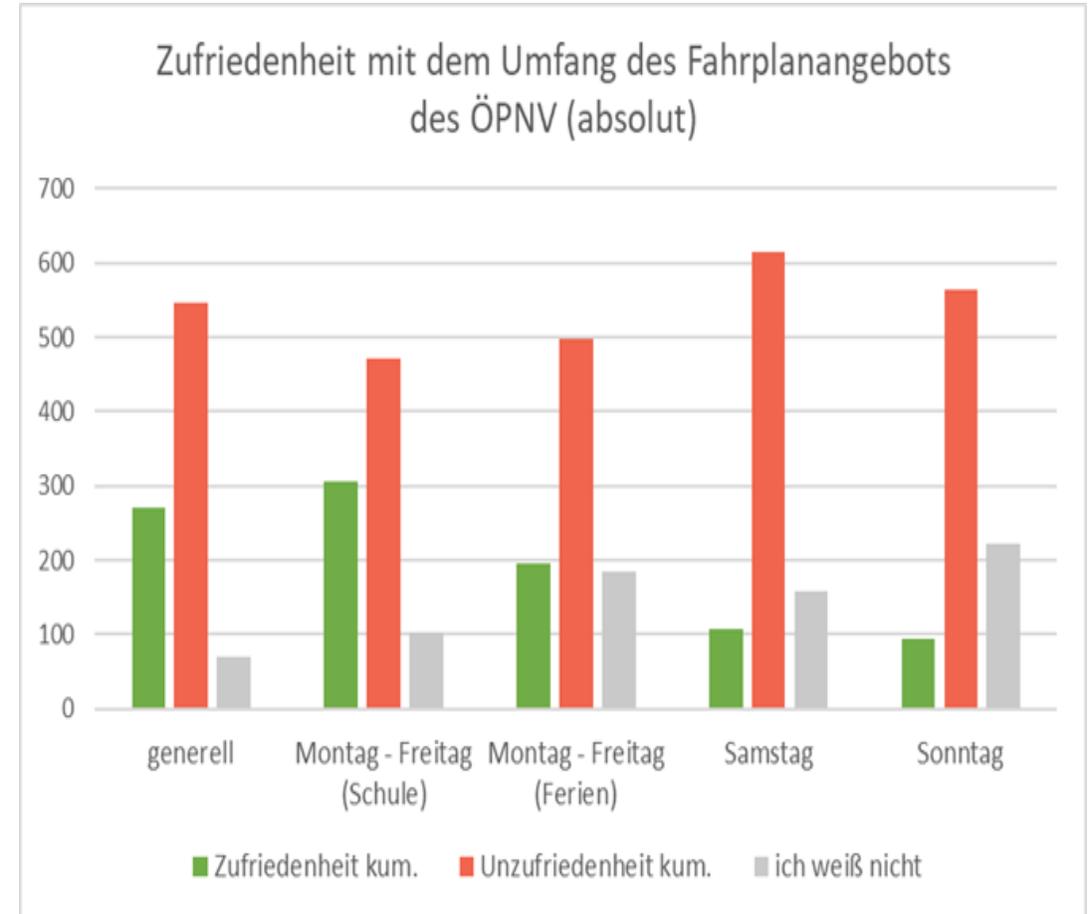
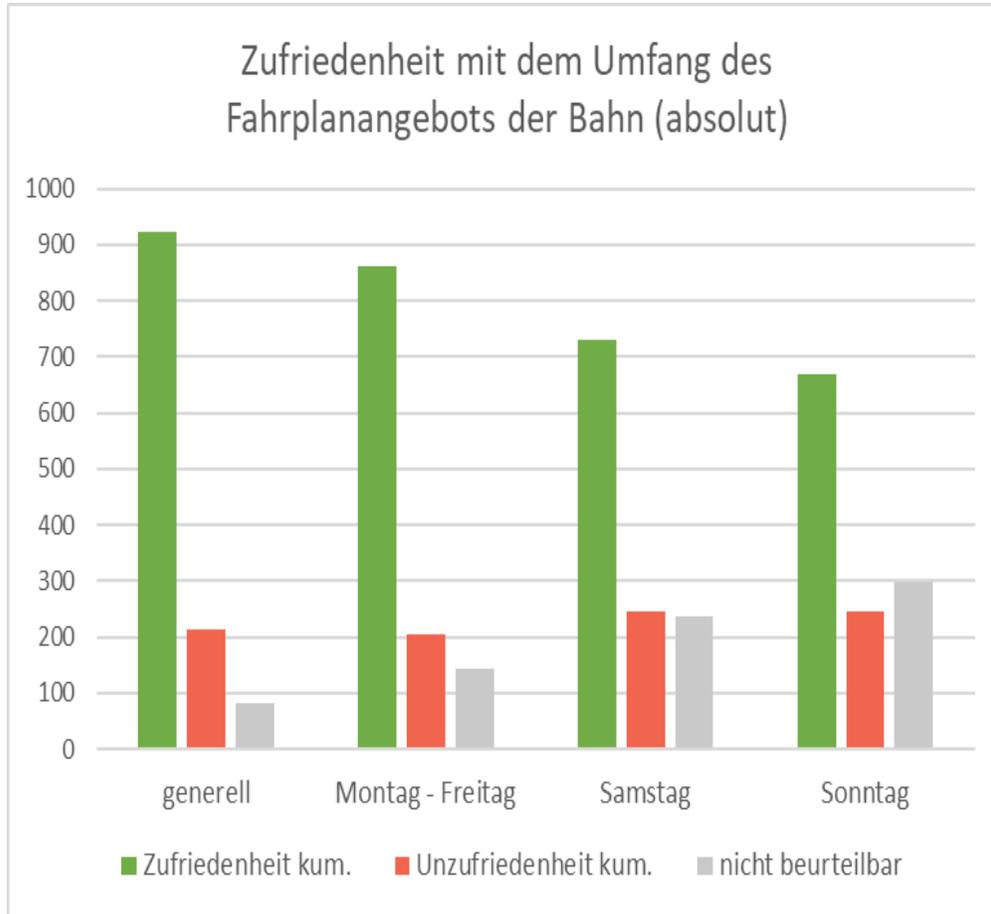
Aufstellung Nahverkehrsplan Lkr. Pfaffenhofen

Grundsätzliche zeitliche Einordnung



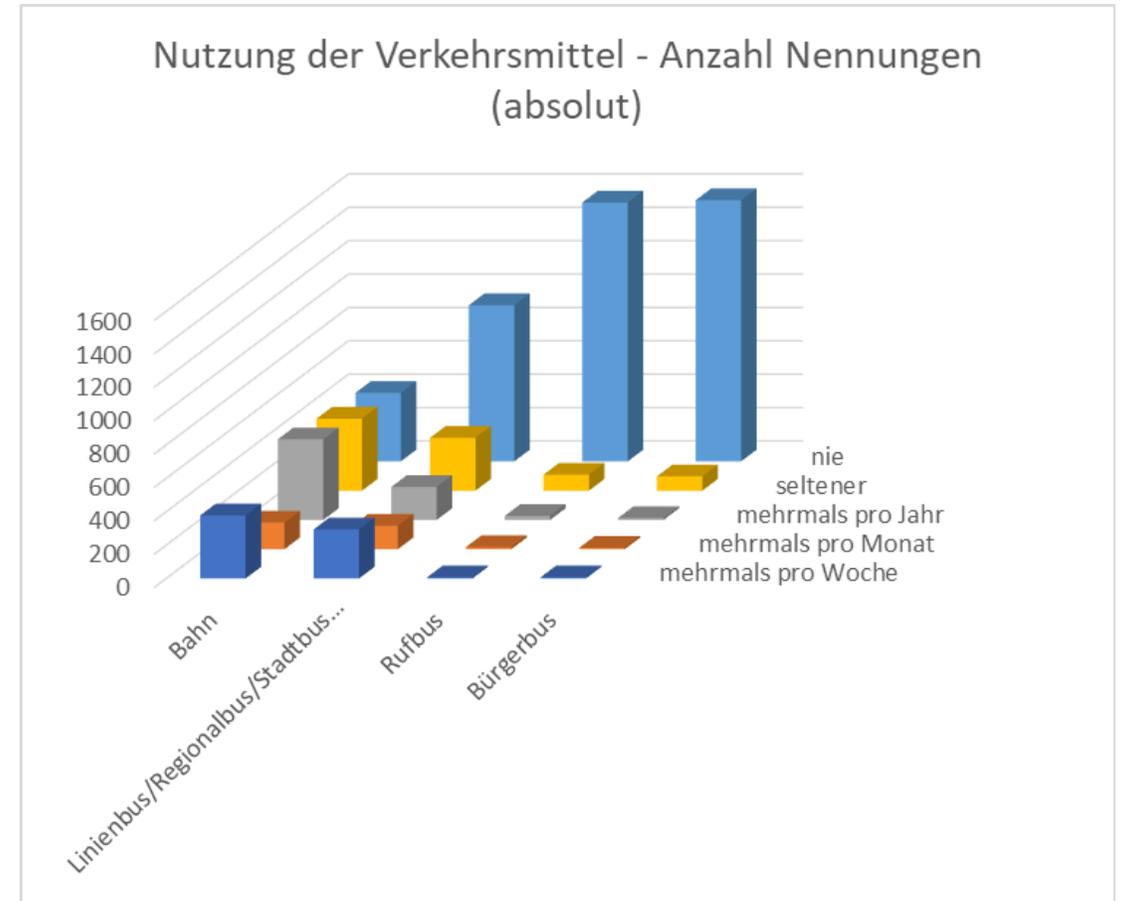
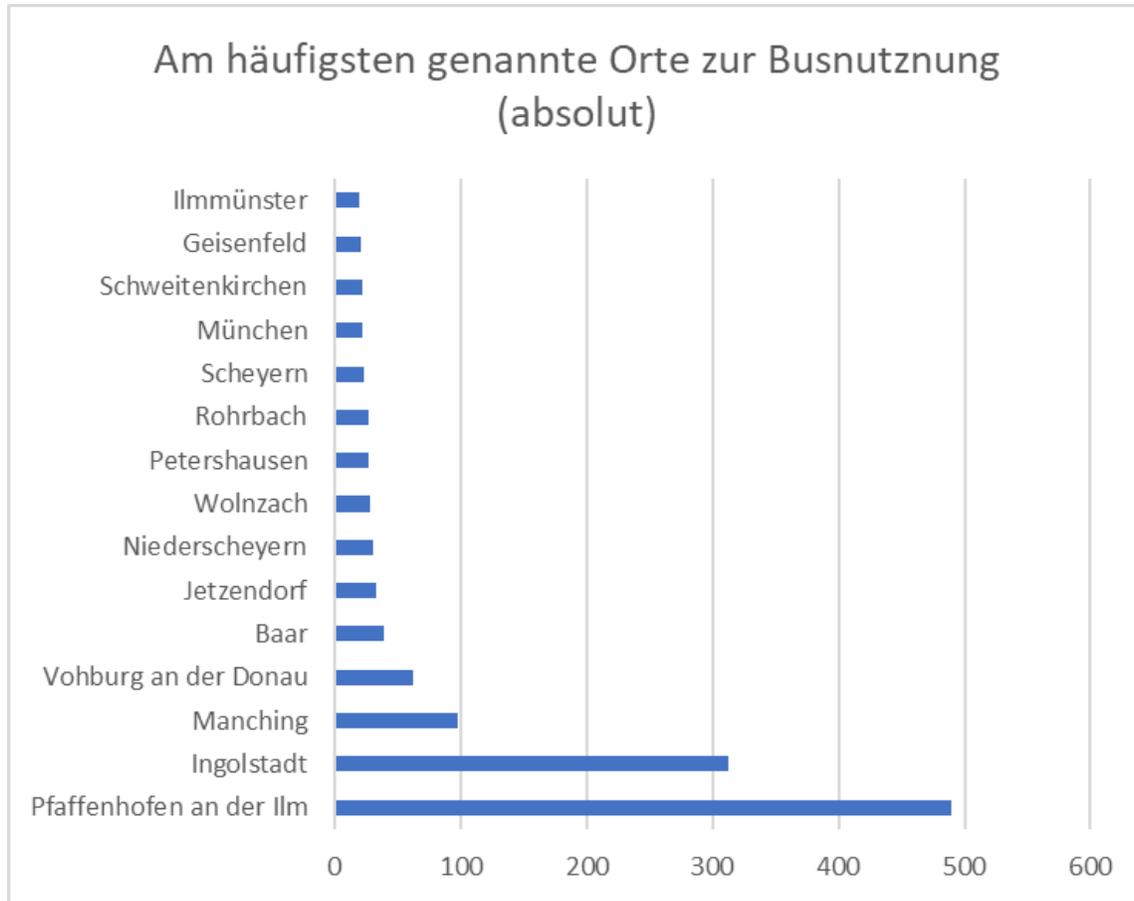
Bestandsaufnahme: Bürgerbefragung (Oktober 2020)

Hohe Zufriedenheit Schiene - Wenig im Busverkehr



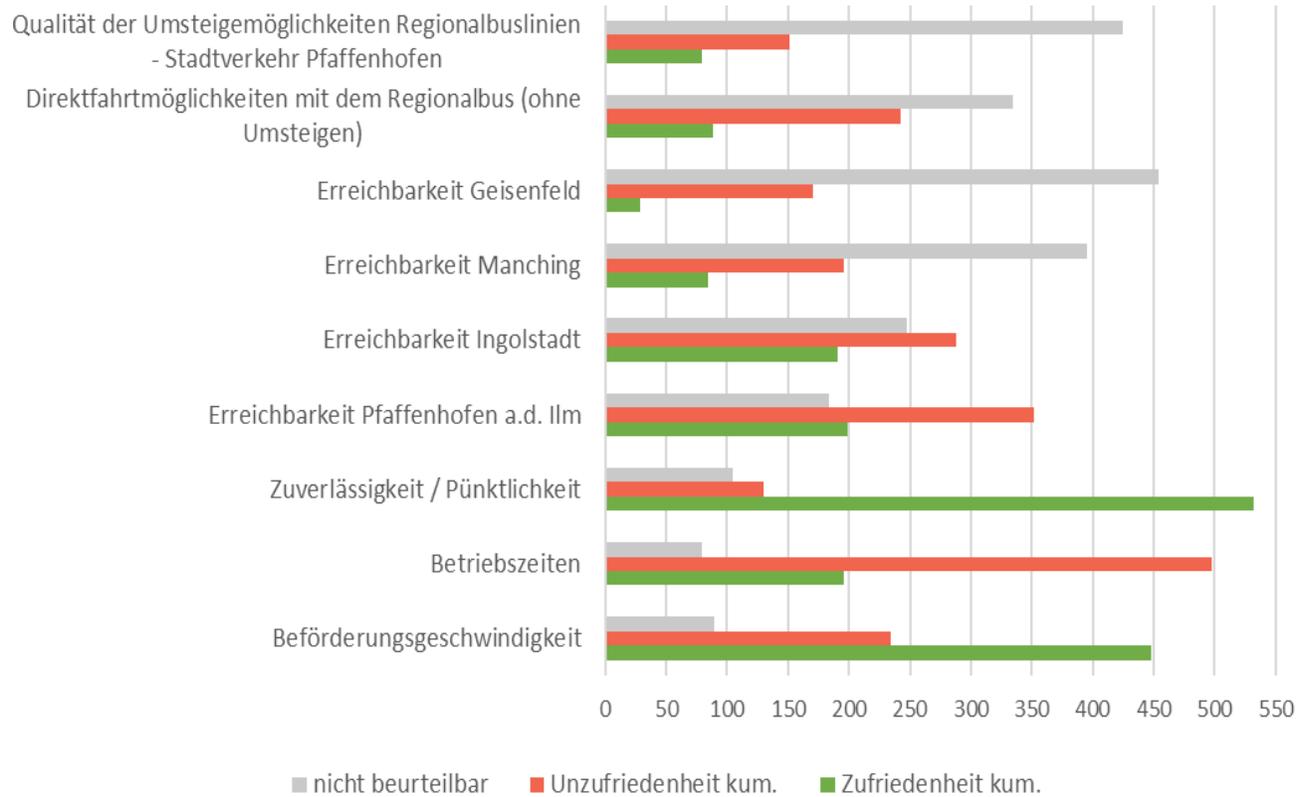
Bestandsaufnahme: Bürgerbefragung (Oktober 2020)

Unzufriedenheit - geringe Nachfrage außerhalb der Stadt Pfaffenhofen



Bestandsaufnahme: Bürgerbefragung (Oktober 2020)

Unzufriedenheit mit Betriebszeiten und Erreichbarkeit



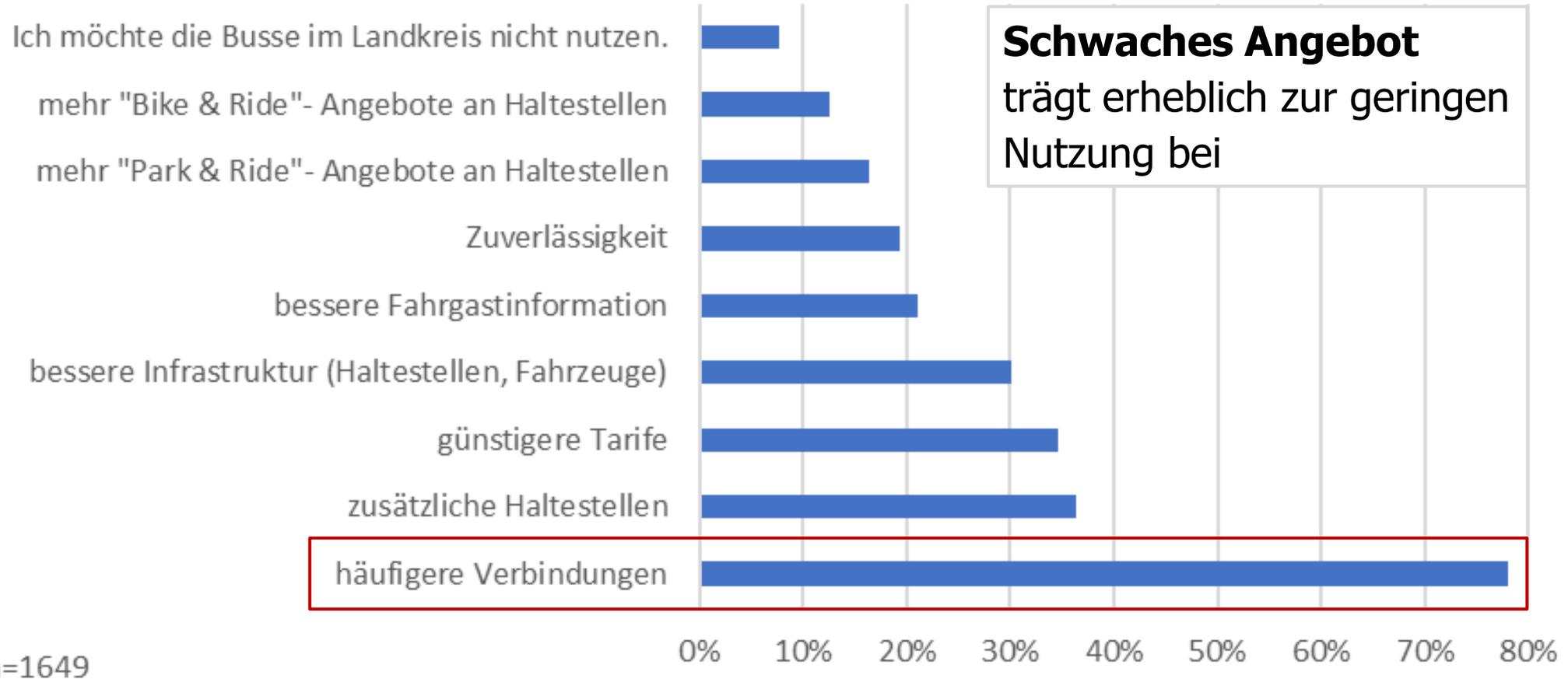
Fazit:

- Angebot ist **unübersichtlich und kompliziert** zu verstehen.
- Nur Nutzer, die auf den Bus angewiesen sind – mangels Alternative – nutzen ihn.
- Andere Nutzergruppen werden nicht angesprochen, selbst wenn eine mögliche Busverbindung angeboten wird.



Bestandsaufnahme: Bürgerbefragung (Oktober 2020)

Bürger erwarten vor allem häufigere Verbindungen

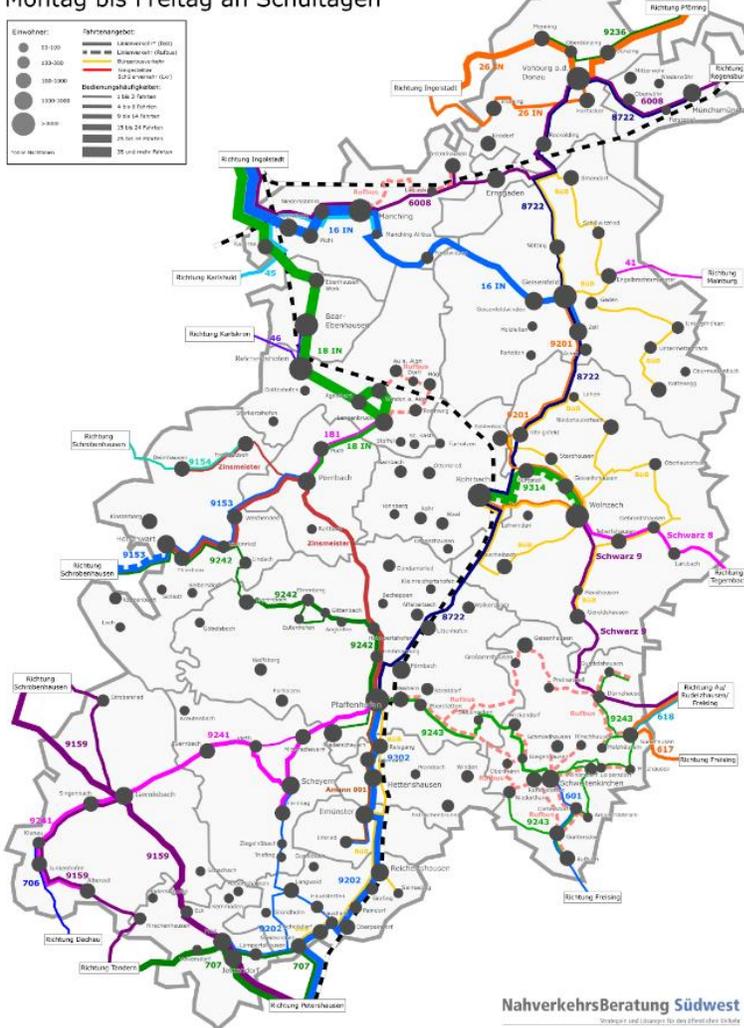


Analyse: Heutiges Nahverkehrsangebot

Verkehrsangebot im ÖPNV sowie im FSV (an Schultagen)

Liniennetz Landkreis Pfaffenhofen

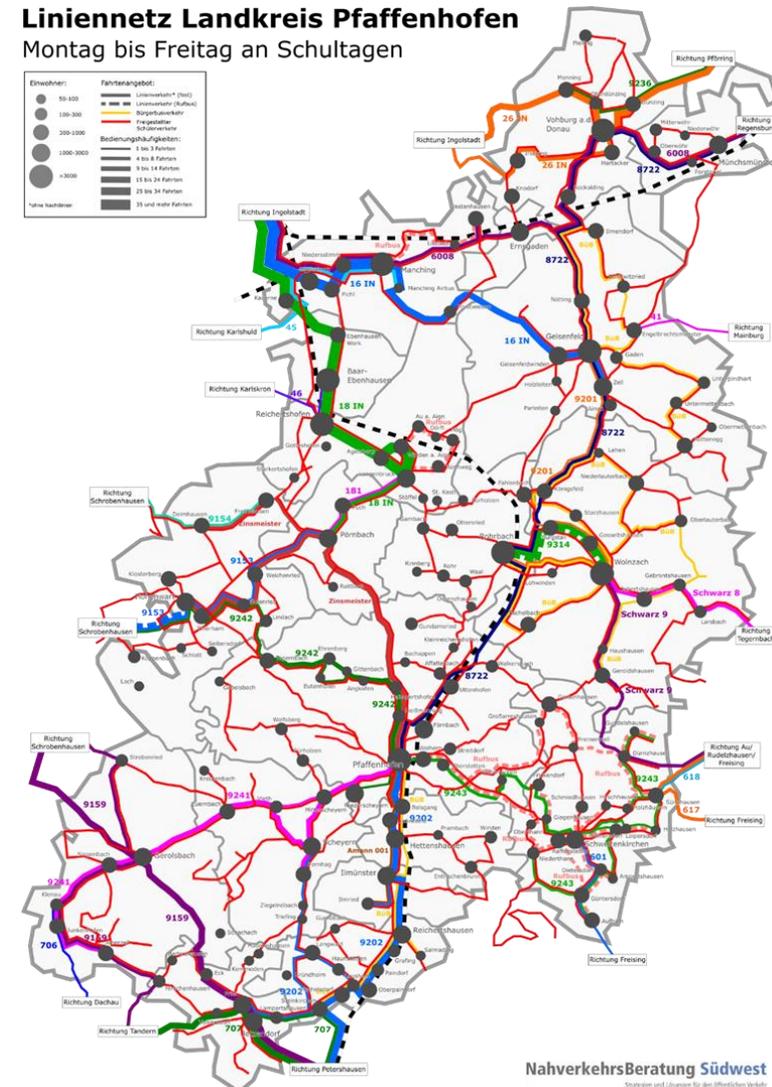
Montag bis Freitag an Schultagen



Nahverkehrsberatung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Liniennetz Landkreis Pfaffenhofen

Montag bis Freitag an Schultagen



Nahverkehrsberatung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr



Landkreis Pfaffenhofen

Nahverkehrsberatung Südwest

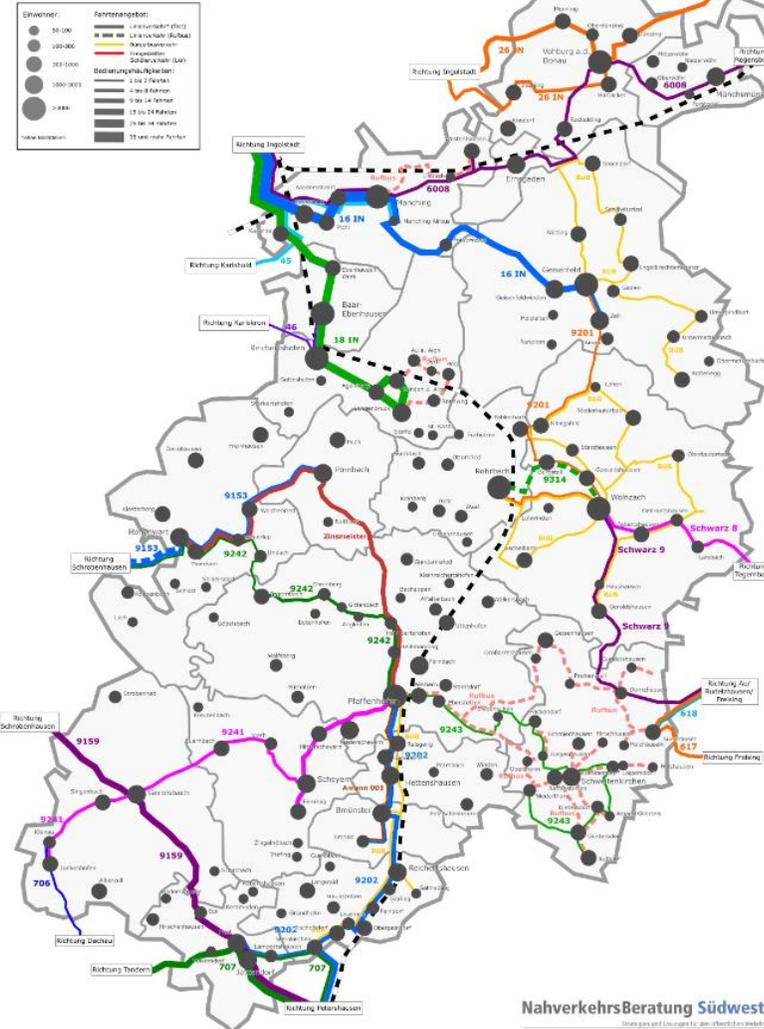
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Analyse: Heutiges Nahverkehrsangebot

Schulfreie Tage Mo-Fr

Liniennetz Landkreis Pfaffenhofen

Montag bis Freitag an Ferientagen



- Darstellung inkl. Rufbusse und Bürgerbusse, letztere meist nur 2-3 Mal die Woche
- Hälfte des Kreisgebiets überhaupt kein ÖPNV
- Abgesehen von Linie 16 und 18 und Stadtbus Pfaffenhofen nur **Minimalangebote** mit max. 5 Fahrten am Tag
- Kein Angebot für Pendler



Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

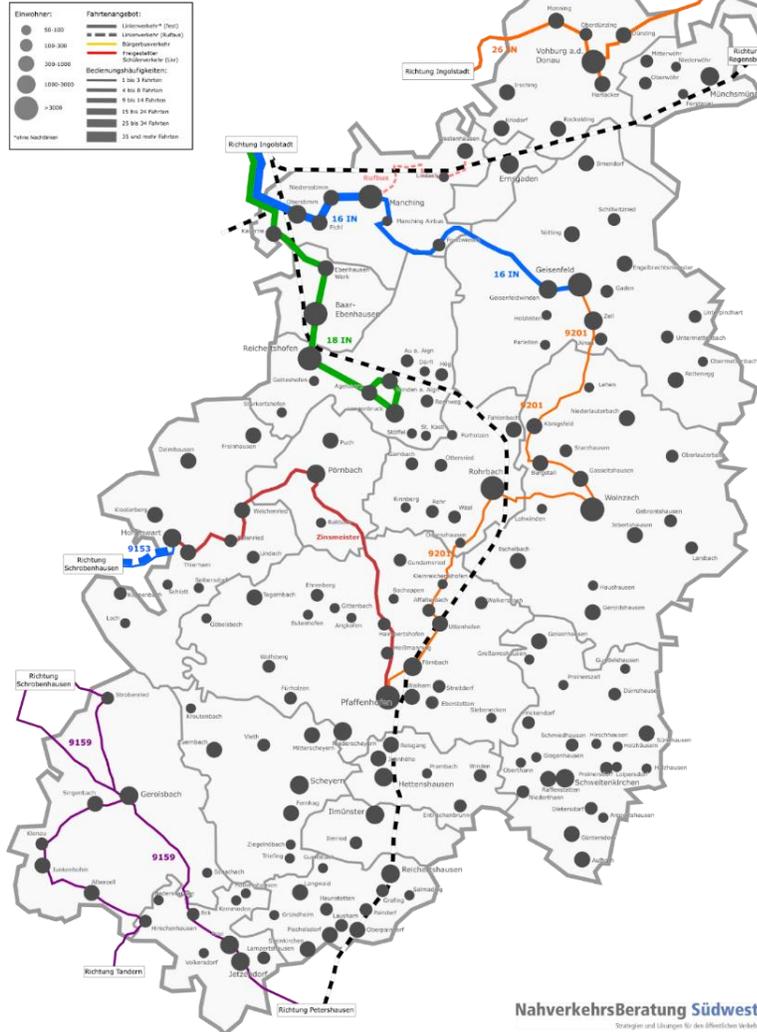
NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

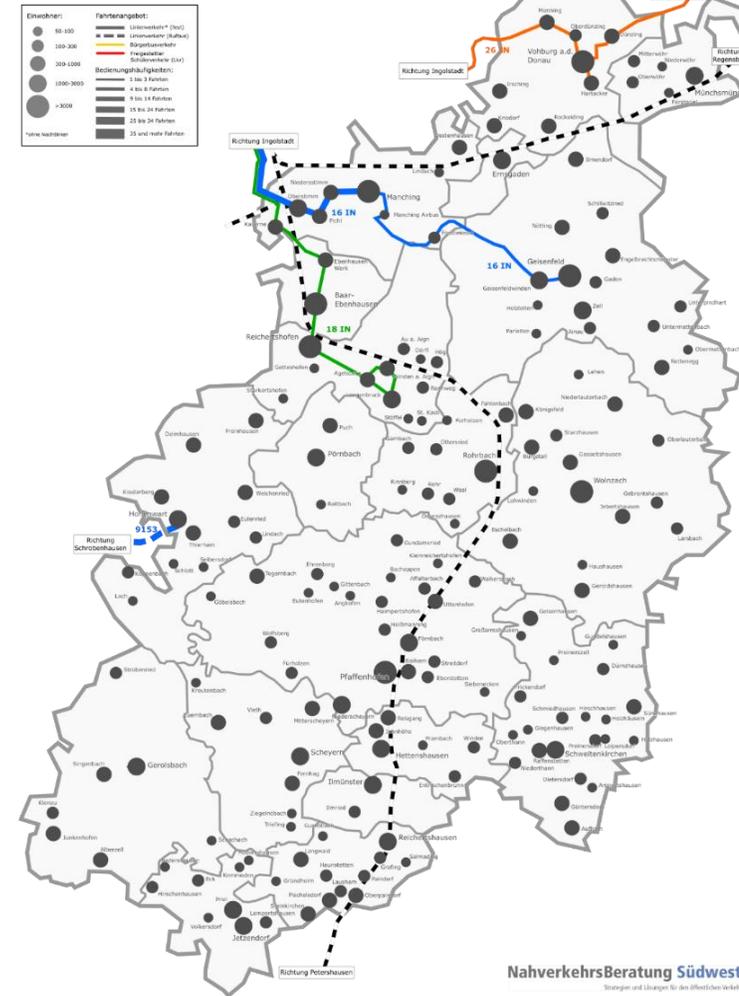
Analyse: Heutiges Nahverkehrsangebot

Samstag und Sonn-/Feiertag

Liniennetz Landkreis Pfaffenhofen Samstag



Liniennetz Landkreis Pfaffenhofen Sonntag



Nahverkehrsberatung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr



Landkreis Pfaffenhofen

Nahverkehrsberatung Südwest
Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Nahverkehrsberatung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Bestandsaufnahme

Gesamtanalyse des Nahverkehrsangebotes

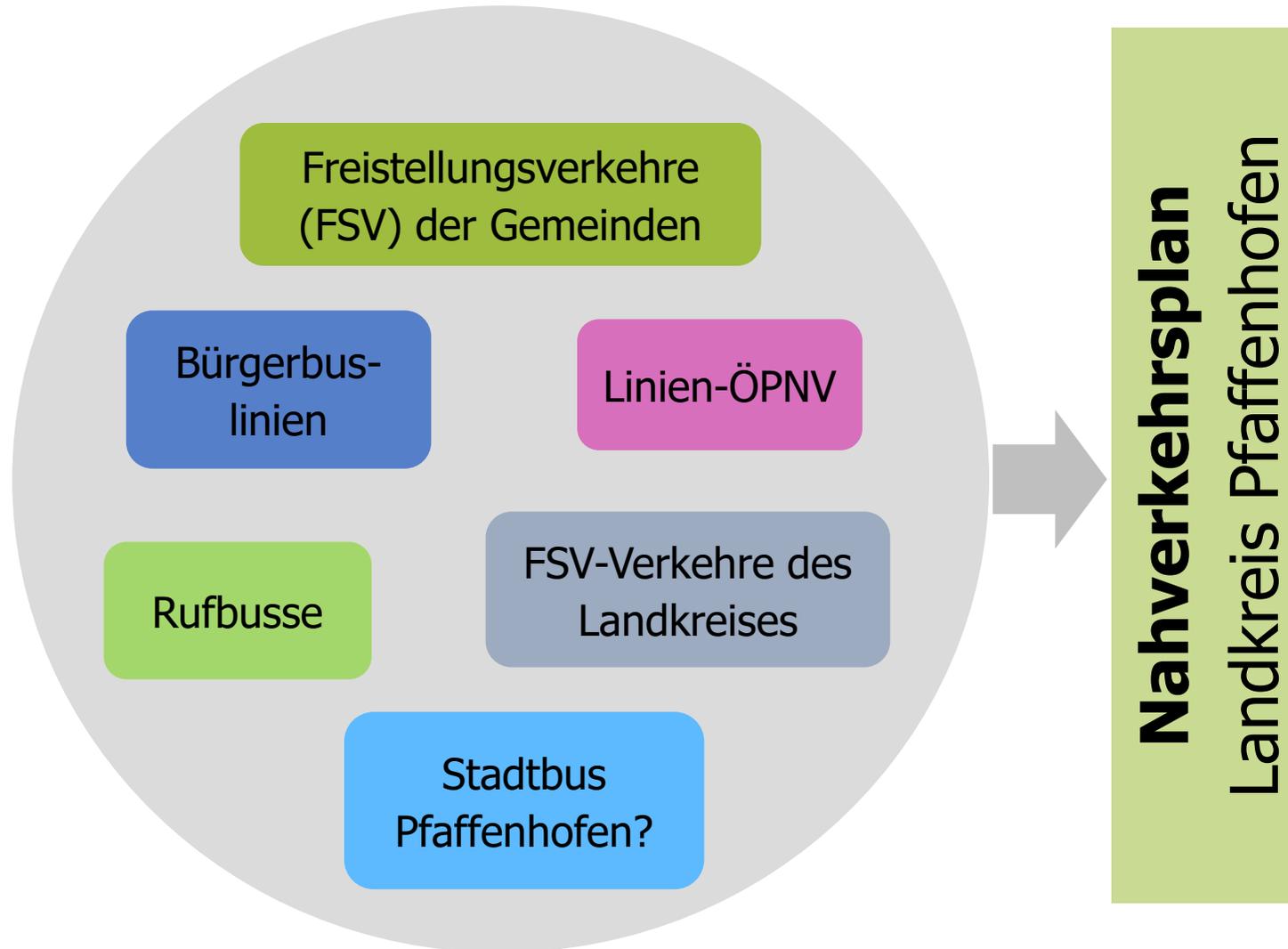
Heutiger Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Angebot

- 2/3 des Landkreises praktisch ohne Grundangebot im ÖPNV (2-h-Takt)
 - Größter Teil des Kreises: **Nur Schülerverkehr**, häufig FSV
 - teils lange Unterwegszeiten (insbes. Wartezeiten) vor Unterrichtsbeginn
 - nur wenige Rückfahrten – abgestimmt auf Unterrichtssituation
 - Keine Reiseketten möglich
 - Besetzungszahlen/Auslastung der Busse teils nicht bekannt
 - Bindung v.a. an Mittelzentrum Pfaffenhofen gering, teils nicht erreichbar
 - Gemeindliche Initiativen verbessern das Verkehrsangebot, führen jedoch zu einem „**Flickenteppich**“ unterschiedlichster Angebotsformen
- Eine integrierte Überplanung über alle Gemeinden, die freigestellte Verkehre und ÖPNV-Verkehre umfasst, wird Synergien heben, die das Verkehrsangebot verbessern und weitestgehend aus sich selbst heraus finanzieren!



Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen

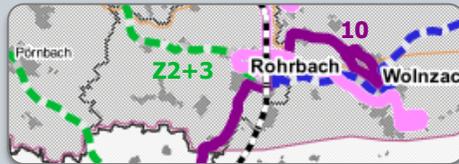
Integriertes Mobilitätsangebot statt Einzellinien



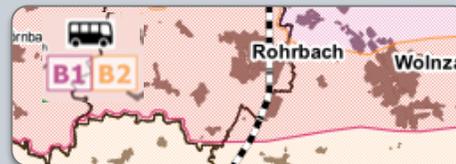
Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen

Kreisweite Mobilitätsgarantie

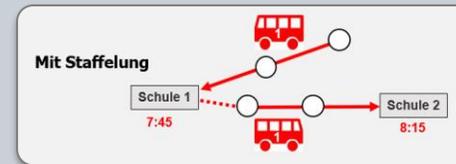
Einheitliche Bedienungsstandards



Achsenkonzept



Bedarfsverkehr in der Fläche



Integrierter Schulverkehr

Zielnetz

Ansatz

- Problem: Mobilität ist in den Gemeinden bisher größtenteils über die Nutzung **eines eigenen Autos** möglich → praktisch **kein ÖPNV-Angebot** in der Fläche
- Hier soll das **neue Zielnetz** ansetzen:
 - **Lückenlose Anbindung aller Ortschaften** mit regelmäßigen ÖPNV-Angeboten
 - **Umfassende Taktverkehre** und **attraktive Fahrtmöglichkeiten** über den Landkreis hinaus als ganzheitliches Liniennetz
 - **Flexible Bedarfsangebote (Rufbus)** auch für kleinere Weiler
 - ÖPNV als Beitrag zur **Verkehrswende** und **Alternative** zu Parkplatzknappheit sowie Stauproblemen
 - Stärkung der **wirtschaftlichen und touristischen Attraktivität** im Landkreis Pfaffenhofen durch den Standortfaktor ÖPNV
- Die erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens kann nur mithilfe einer **umfassenden Überarbeitung und Neuordnung** des bisherigen Verkehrssystems gelingen



Zielnetz

Kreisweite Mobilitätsgarantie – Entwurf

Kategorie	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage
Taktachse Verdichtung Ingolstadt I IN-Manching	<u>2 Fahrten pro h</u> 05-21 Uhr <u>1 Fahrt pro h</u> 21-24 Uhr Mo-Do 21-01 Uhr Fr	<u>1 Fahrt pro h</u> 06-21 Uhr <u>1 Fahrt pro h</u> 21-01 Uhr	<u>1 Fahrt pro h</u> 08-20 Uhr <u>1 Fahrt pro h</u> 21-24 Uhr
Taktachse Verdichtung Ingolstadt II IN-Langenbruck	<u>1 Fahrt pro h</u> 05-21 Uhr <u>1 Fahrt pro 2h</u> 21-24 Uhr Mo-Do 21-01 Uhr Fr	<u>1 Fahrt pro h</u> 06-21 Uhr <u>1 Fahrt pro 2h</u> 21-24 Uhr	<u>1 Fahrt pro h</u> 08-20 Uhr <u>1 Fahrt pro 2h</u> 21-24 Uhr
Taktachse Grundangebot	<u>1 Fahrt pro h</u> 06-20 Uhr als Festverkehr	<u>1 Fahrt pro 2h</u> 07-19 Uhr als Festverkehr 06-07 Uhr 19-20 Uhr als Rufbus	<u>1 Fahrt pro 2h</u> 08-18 Uhr als Festverkehr 06-08 Uhr 18-20 Uhr als Rufbus
Mindestens alle übrigen Orte mit >50 Einwohnern (Richtwert)	<u>1 Fahrt pro h</u> 06-20 Uhr als Rufbus sowie ergänzender Schulbusverkehr	<u>1 Fahrt pro 2h</u> 06-20 Uhr als Rufbus	<u>1 Fahrt pro 2h</u> 06-20 Uhr als Rufbus

- **Einheitliche** Bedienungszeiträume und Takthäufigkeiten durch Bedienungskategorien
- Basisangebot: Kreisweite ÖPNV-Abdeckung zwischen **5 und 20 Uhr** für alle Ortschaften mit mindestens 50 Einwohnern (als Richtwert für die Kostenschätzung)
- Entweder mit **festen Bussen** (Achsenkonzept) oder als **Bedarfsverkehr** (Rufbus)
- Montag-Freitag: **Stundentakt**
- Wochenende/Feiertage: **Zweistundentakt**
- **Erweiterte Bedienungsstandards** in die Stadt Ingolstadt berücksichtigen vorhandenes gutes INVG-Busangebot (Verbesserungen v.a. am Wochenende)



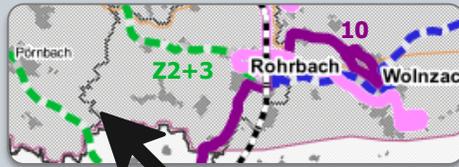
Zielnetz

Kreisweite Mobilitätsgarantie – Beispiel Grundangebot

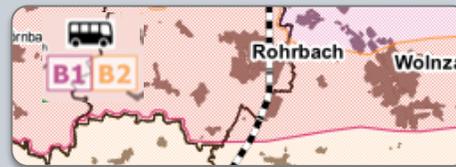
Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen

Kreisweite Mobilitätsgarantie

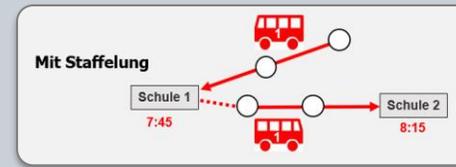
Einheitliche Bedienungsstandards



Achsenkonzept



Bedarfsverkehr in der Fläche



Integrierter Schulverkehr



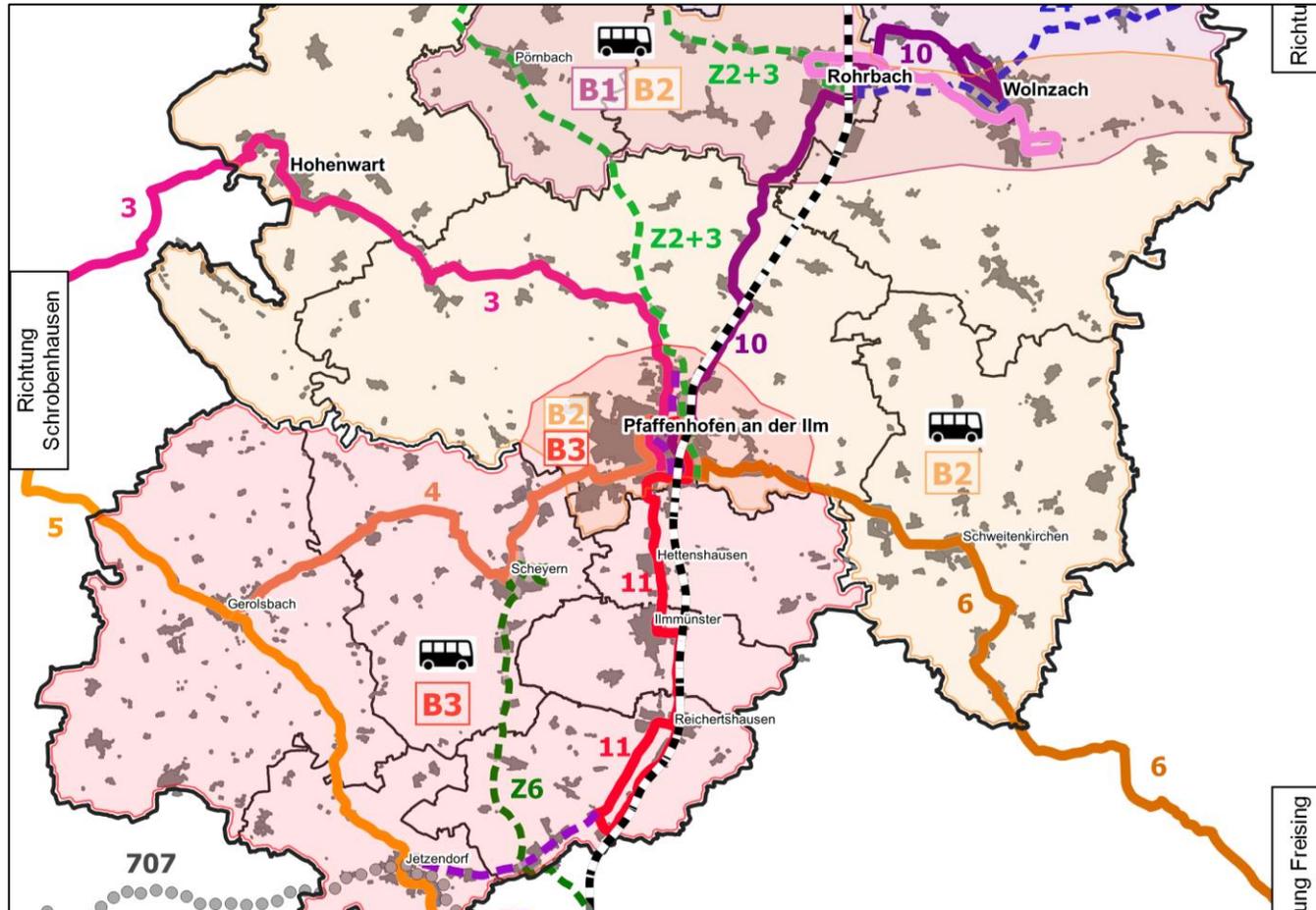
Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Zielnetz

Achsenkonzept (ohne Schülerverkehre)



Beispiel: Achsenkonzept für den südlichen Landkreis

Achsenkonzept

- Stündliche Regionalbusse
- Klarer Takt mit einheitlichen Linienwegen
- Abstimmung auf SPNV bzw. Bildung von Taktknoten
- Bedienungszeiträume:
 - Mo-Fr 6-20 Uhr
 - Sa 7-19 / So 8-18 Uhr (2h)
- In Tagesrandlagen Ergänzung durch Bedarfsverkehr
- Alle weiteren Orte außerhalb der Achsen: grds. Bedarfsverkehr



Zielnetz

Begründung Achsenkonzept/Netzaufbau

- Bisherige **starke ÖPNV-Achsen** wurden übernommen
- **Zentrale-Orte-Modell** (Landesplanung und Regionalplanung)
- Analyse von **Pendlerbeziehungen**
- Auswertung der **Schülerströme** (Schülerverflechtungsmatrix)
- **Tatsächliche Bewegungen** im Raum durch Mobilfunkdaten „Teralytics“
- **Abstimmung** mit kreisangehörigen Städten und Gemeinden



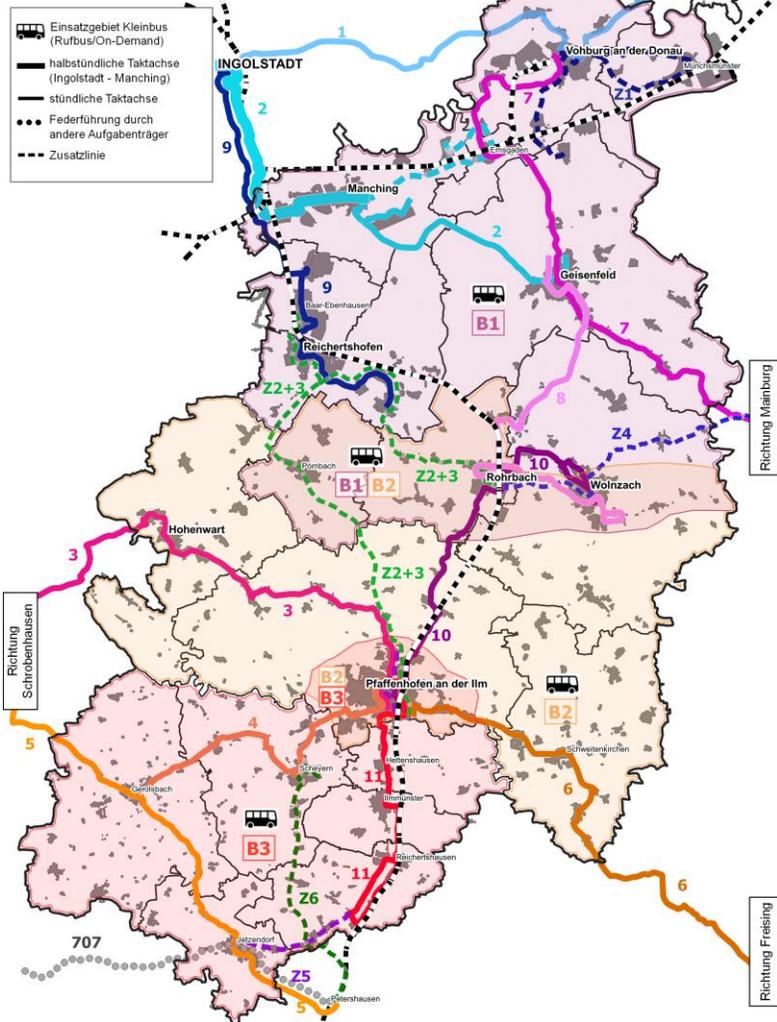
Planungsprämissen

- Abbau von Parallelverkehren (Bus/Bahn bzw. ÖPNV/FSV)
 - Abstimmung auf SPNV / Umsteigeverbindungen
 - Bestmögliche Integration der schulnotwendigen Verkehre
 - Wirtschaftlichkeit (= Berücksichtigung von Wagenumläufen, Vermeidung sprungfixer Kosten durch zusätzlichen Fahrzeug-/Personalbedarf)
- **Hierarchisches Netz auf Basis der ermittelten Potenziale**



Zielnetz

Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm
Zielnetz Achsenkonzept - Liniennetzplan
Entwurf: 28.09.2022



Achsenkonzept – Grundangebot (ohne Schülerverkehre)

Nr.	Linienverlauf
1	Ingolstadt – Großmehring – Vohburg – Pförring
2	Ingolstadt – Manching – Geisenfeld
3	Pfaffenhofen – Tegernbach – Hohenwart – Schrobenhausen
4	Pfaffenhofen – Scheyern – Gerolsbach
5	Petershausen – Jetzendorf – Gerolsbach – Schrobenhausen
6	Pfaffenhofen – Schweitenkirchen – Kirchdorf – Freising
7	Vohburg – Ernsgraden – Geisenfeld – Mainburg
8	Geisenfeld – Rohrbach – Wolnzach
9	Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck
10	Pfaffenhofen – Uttenhofen – Affalterbach – Rohrbach Rohrbach – Wolnzach
11	Pfaffenhofen – Hettenshausen – Immünster – Reichertshausen



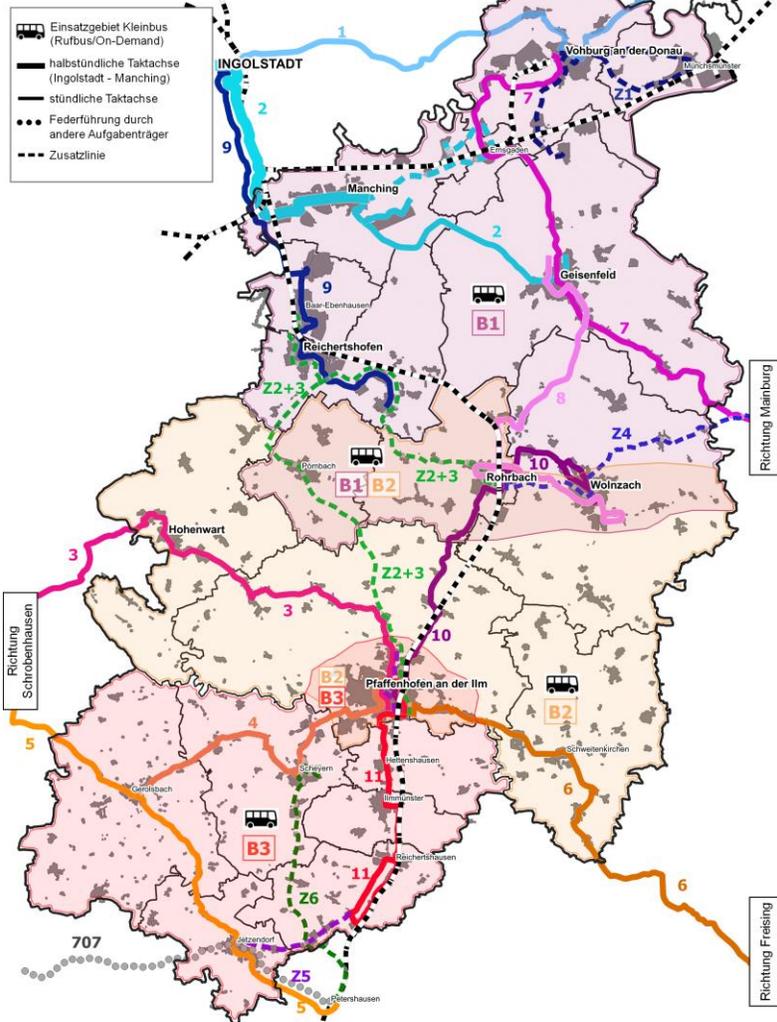
Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Zielnetz

Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm
Zielnetz Achsenkonzept - Liniennetzplan
Entwurf: 28.09.2022



Achsenkonzept – Zusatzlinien (ohne Schülerverkehre)

Nr.	Linienverlauf
Z1	Münchsmünster – Vohburg – Ilmendorf
Z2	Pfaffenhofen – Pörnbach – Baar-Ebenhausen
Z3	Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Rohrbach
Z4	Rohrbach – Wolnzach – Mainburg
Z5	(Pfaffenhofen –) Reichertshausen – Jetzendorf
Z6	Scheyern – Petershausen



Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

Achsenkonzept – nicht berücksichtigter Aspekt: Konzessionslaufzeiten

Verkehrsunternehmen	Bestehende Verkehre (Von – Nach)	Eigenwirtschaftlich?	Konzessionsdauer
Lankl	➤ Münchsmünster – Pfaffenhofen	Ja	07/23
RBA	➤ Rufbus Manching	Nein	12/23
Stanglmeier	➤ Rufbus Schweitenkirchen ➤ Rufbus Wolnzach ➤ Rufbus Pörnbach ➤ Ingolstadt ZOB - Langenbruck ➤ Rufbus Reichertshofen ➤ VGI-Flexi Scheyern	Nein	07/23 08/23 12/23 08/24 09/24 12/24
SBI	➤ Ingolstadt – München Flughafen	-	12/24
Schwarz	➤ Tegernbach – Wolnzach ➤ Rudelzhausen – Wolnzach	Ja	09/24 09/24
RBA	➤ Pörnbach – Schrobenhausen ➤ Ingolstadt – Schrobenhausen ➤ Dörfel – Pfaffenhofen ➤ Pfaffenhofen – Petershausen ➤ Pfaffenhofen – Alberzell ➤ Schrobenhausen – Pfaffenhofen ➤ Niederthann – Pfaffenhofen	Ja	12/26
Stanglmeier	➤ Pfaffenhofen – Freising ➤ Rohrbach – Wolnzach – Rohrbach	MVV Ja	12/26 07/26
Zinsmeister	➤ Hohenwart – Pfaffenhofen	Ja	02/27
RBA	➤ Menning – Eichstätt	LK Eichstätt	07/27
RBO	➤ Regensburg – Saal (Donau)	Ja	11/28
RVO	➤ Klenau/Schiltberg - Gerolsbach	Nein	12/28
Stempfl	➤ Klinikum - Geisenfeld		12/28
RBA	➤ Pförring – Ingolstadt ZOB	LK Eichstätt	08/29
Spangler	➤ Probfeld – Reichertshofen ➤ Karlshuld – Manching	Ja	04/29 08/30

Lösung:
Umsetzungskaskade



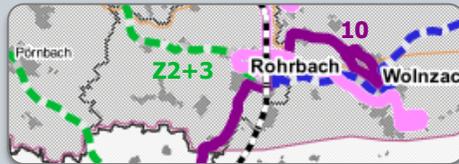
Zielnetz

Bedarfsverkehr

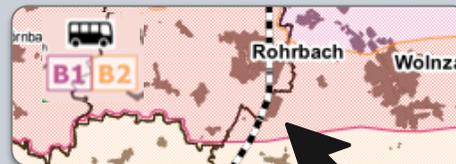
Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen

Kreisweite Mobilitätsgarantie

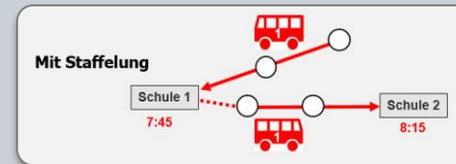
Einheitliche Bedienungsstandards



Achsenkonzept



Bedarfsverkehr in der Fläche



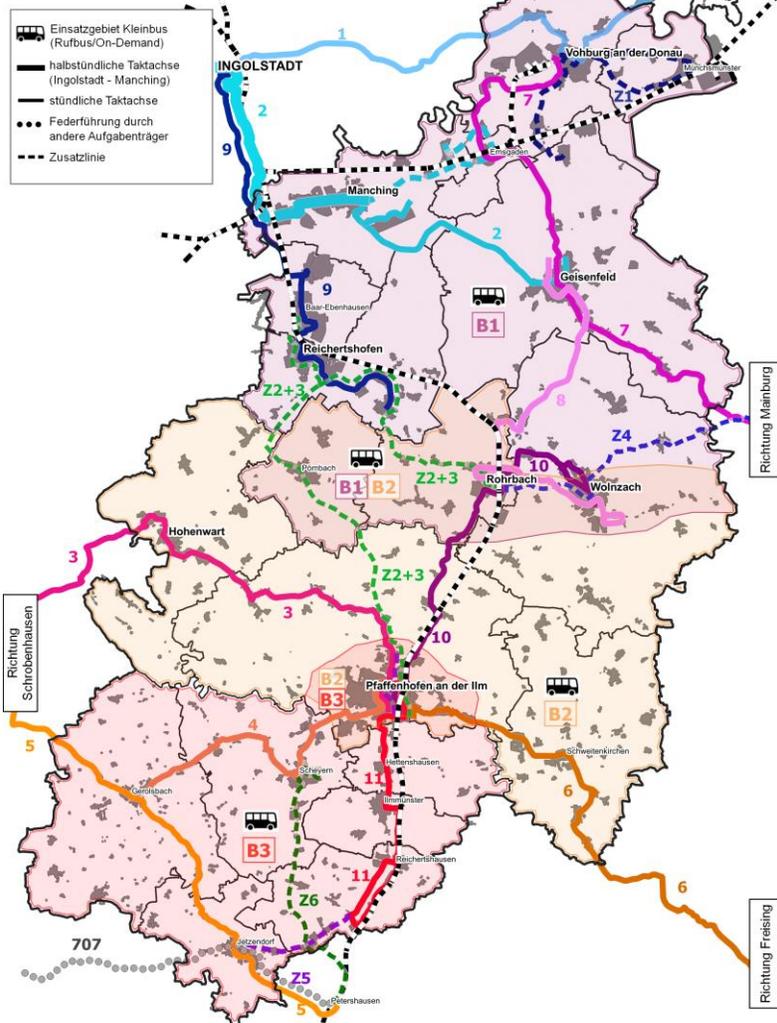
Integrierter Schulverkehr



Zielnetz

Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm
Zielnetz Achsenkonzept - Liniennetzplan

Entwurf: 28.09.2022



Bedarfsverkehr

- **Flächenhafte Ergänzung** der festen ÖPNV-Achsen, ebenfalls im Stundentakt
- Einsatz von **Rufbussen**, die ebenfalls im Schulverkehr genutzt werden können
- Bedienung für mindestens **alle Ortschaften mit mehr als 50 Einwohnern** (als Basis der Kostenschätzung), die nicht an den Taktachsen liegen
- Kein Parallelverkehr: Ausrichtung auf nächstgelegene **Knotenpunkte** (i.d.R. Gemeindehauptorte) an den neuen Busachsen und Bahnhöfen
- Bedienung der Rufbusse als **Nachfolger der Bürgerbussysteme**:
 - Anbindung der Gemeindeteilorte an Hauptorte
 - Dort Umsteigemöglichkeit in umliegende Städte
 - Tangentialverbindungen zwischen den Taktachsen



Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung **Südwest**

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr

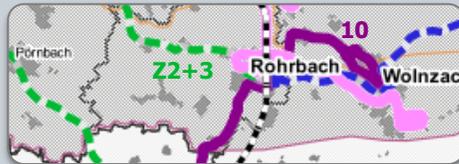
Zielnetz

Auswirkungen auf den Schulverkehr

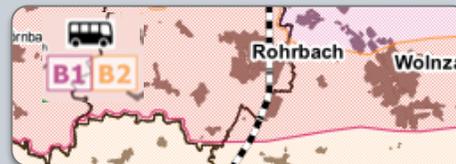
Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen

Kreisweite Mobilitätsgarantie

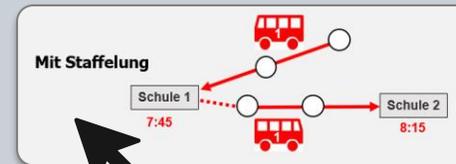
Einheitliche Bedienungsstandards



Achsenkonzept



Bedarfsverkehr in der Fläche

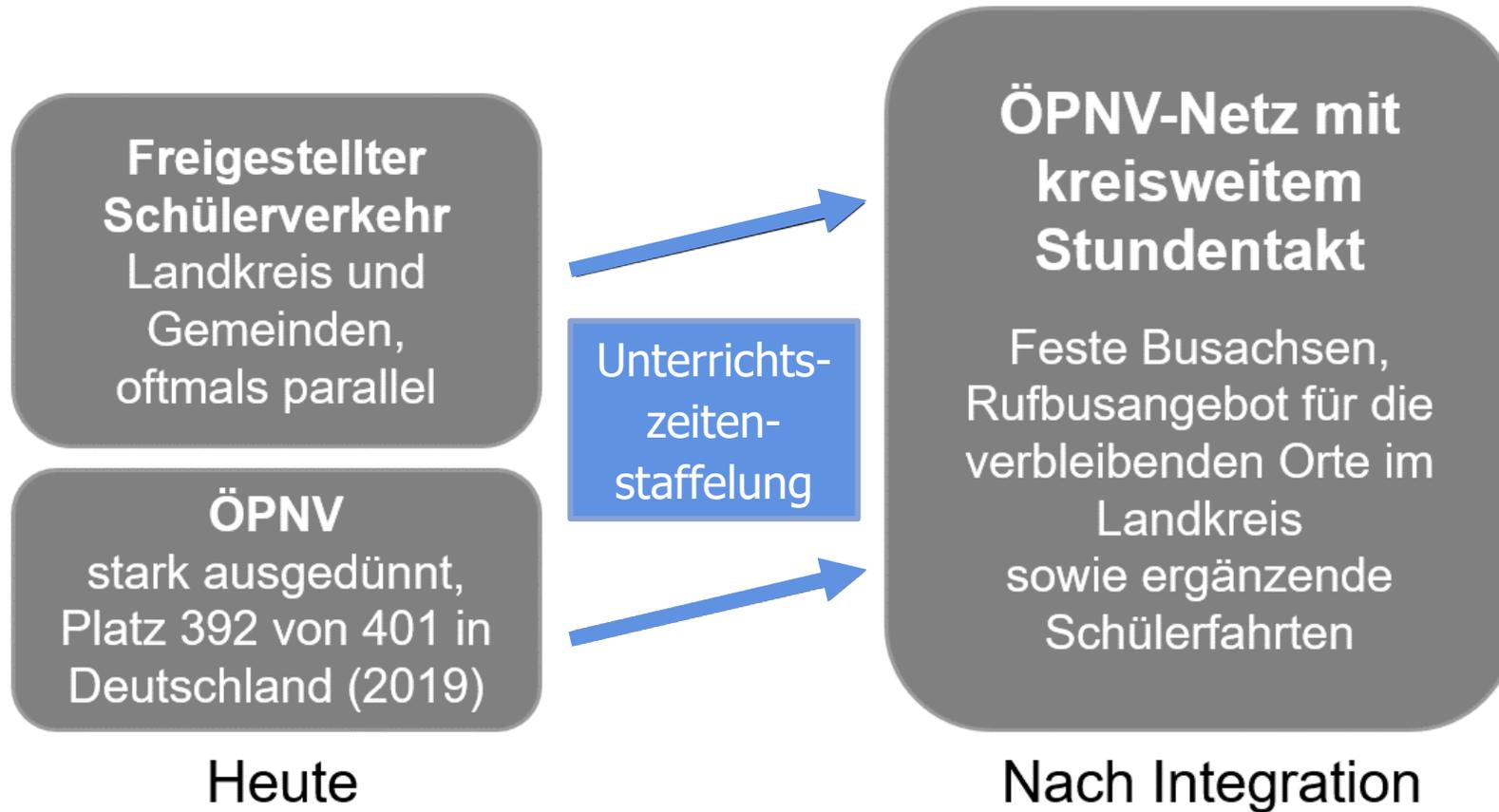


Integrierter Schulverkehr



Zielnetz

Auswirkungen auf den Schulverkehr



Integration und Neuordnung des Schulverkehrs

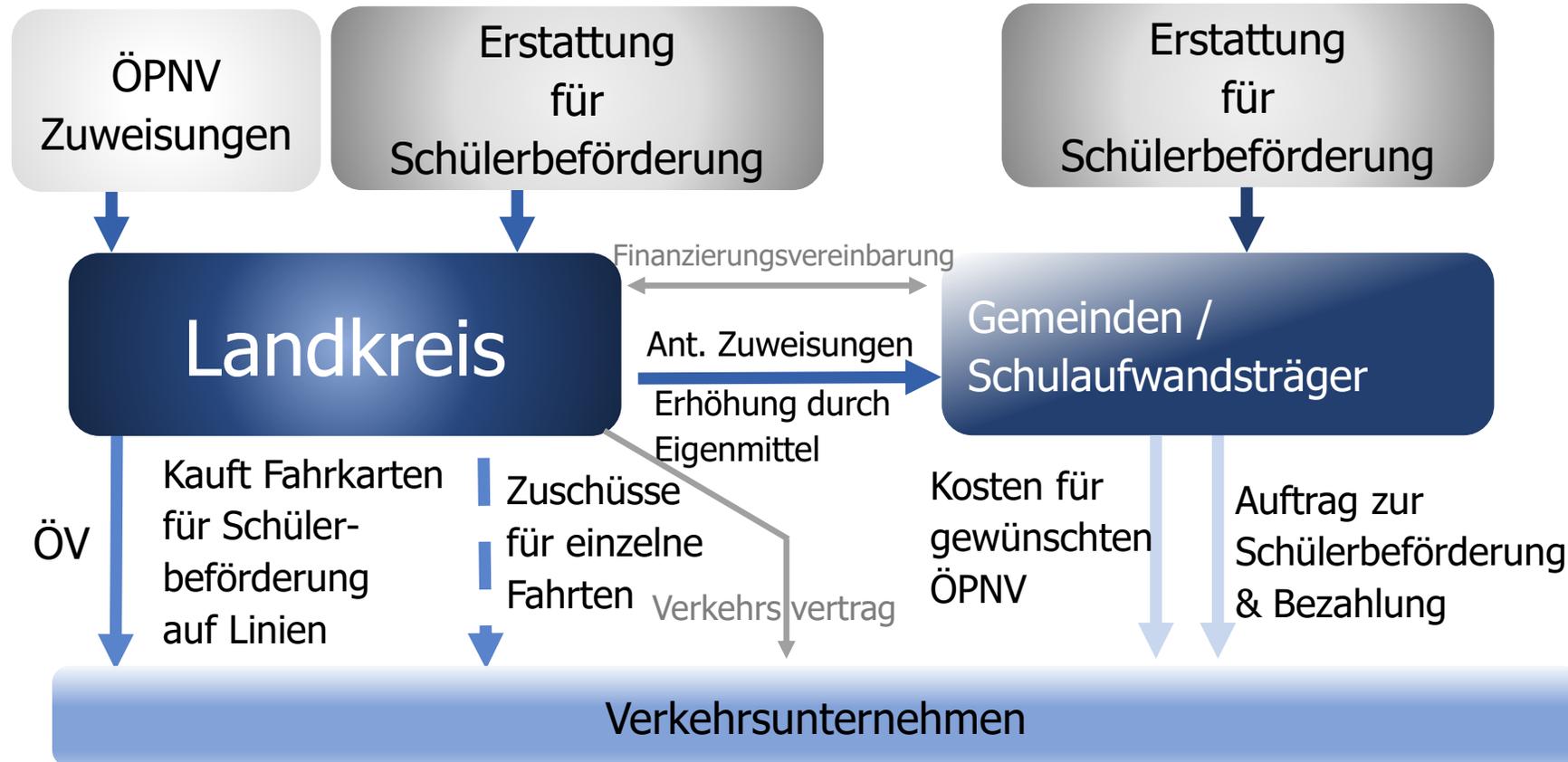
Was bedeutet das?

- Alle Fahrten werden als **öffentliche Linienfahrten (ÖPNV)** durchgeführt
- Einen freigestellten Schülerverkehr (FSV) gibt es dann **nicht mehr**
- Die Planung, Bestellung und Weiterentwicklung der Schulverkehre übernimmt der **Landkreis** für **alle Schularten** → Gemeinsame Planung und Organisation **aus einer Hand**
- Dabei **kontinuierliche Abstimmung** mit allen Schulaufwandsträgern
- Vorteil: Die anspruchsberechtigten Schüler und Schülerinnen bekommen eine Fahrkarte, die für **alle Busfahrten auf ihrer Strecke** gilt – sie können dann auch mit den neuen, stündlichen Bussen im Taktverkehr nach Hause
- Wenn die neuen **Taktfahrten** zu den Unterrichtszeiten passen, sollen sie von den Schülern genutzt werden, aber:
 - Zur Abwicklung des Schulverkehrs gibt es oftmals weiterhin **separate Schulfahrten**, wenn es erforderlich ist: Diese sind ebenfalls **öffentliche Linienfahrten** und durch den **Landkreis** organisiert
 - Kriterien für Zusatzfahrten: Wartezeit vor Unterrichtsbeginn **länger als 30 Minuten** und nach Ende des Unterrichts **länger als 15 Minuten (GS) bzw. 20 Minuten** und/oder **nur Rufbus** für Wohnort der Schüler vorhanden



Auswirkungen auf den Schulverkehr

Aktuelle Organisation und Finanzierung ÖPNV + FSV



- § 45a PBefG, §§ 145ff. SGB IX
- Ggf. Fahrzeugförderung



Auswirkungen auf den Schulverkehr

Finanzierungsmodell mit ÖPNV-Integration



- § 45a PBefG, §§ 145ff. SGB IX
- Ggf. Fahrzeugförderung

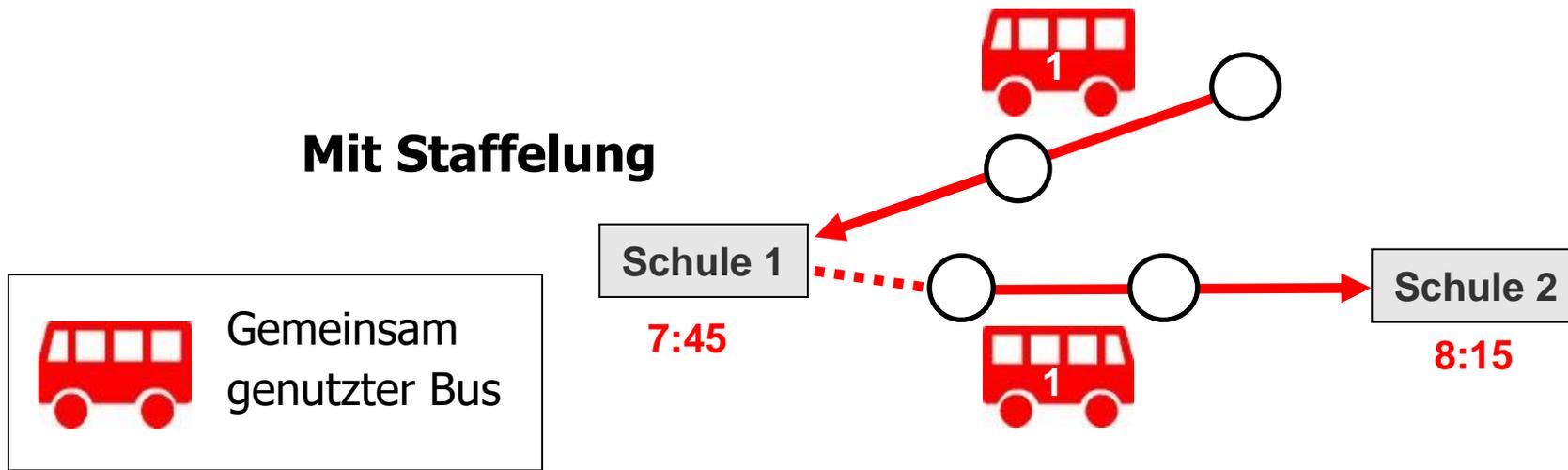
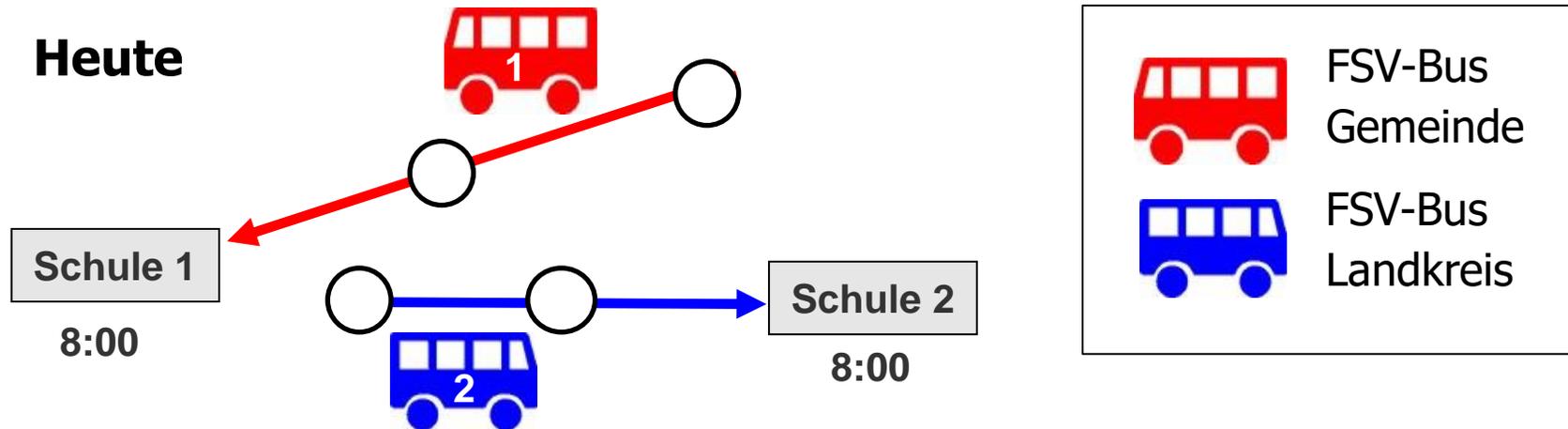
* Vertragliche Regelung: Schulaufwandsträger – Landkreis:

- Qualitätsstandards im Schülerverkehr
- maximale Warte- und Unterwegszeiten
- Anzahl zulässiger Umstiege (ggf. gestaffelt nach Schulform)
- Anzahl zugesicherter Rückfahrten nach Unterrichtsende
-



Auswirkungen auf den Schulverkehr

Unterrichtszeitenstaffelung zur Gegenfinanzierung = Spreizung des Beginns



Auswirkungen auf den Schulverkehr

Unterrichtszeitenstaffelung: Verfahren und entwickelte Modelle

Wirtschaftliches Modell

- Ausrichtung nach Kosteneffizienz
- Starke Spreizung der Unterrichtszeiten

Pädagogisches Modell

- Ausrichtung nach pädagogischen Belangen
- Befragung der Schulen zur Änderungsbereitschaft
- Schwache Spreizung der Unterrichtszeiten

Konsensmodell: Erster Entwurf

- Kompromiss der ersten beiden Modelle
- Mittlere Spreizung der Unterrichtszeiten

Konsensmodell nach Abstimmung mit Schulen

- Intensiver Austausch mit Schulen und Gemeinden
- Punktuelle Anpassungen des Konsensmodells
- Vorzugsvariante, im Einvernehmen mit den Schulen

- **Zielkonflikt:** Kosteneinsparung vs. pädagogische Eingriffe
- Rahmenbedingungen der Schulen sehr **unterschiedlich:**
 - Heutige Schulabfahrts-/ankunftszeiten
 - Fußwege Haltestelle – Klassenzimmer
 - Betreuungszeiten / Unterrichtsmodelle
 - Alter bzw. Selbständigkeit der Schüler
- **Individuelle Abstimmung** mit den einzelnen Schulen notwendig
- **Komplexe Planung:** Anpassung einer einzelnen Schule erfordert wiederum eine Prüfung bzw. Überarbeitung des Gesamtmodells



Auswirkungen auf den Schulverkehr

Unterrichtszeitenstaffelung: Vorzugsvariante Konsensmodell

- In der Regel moderate **Früherlegung** der Grund- und Mittelschulen, **Späterlegung** der weiterführenden Schulen (jeweils mit Ausnahmen, je nach Schülerströmen)
- Spreizung der Schulen zwischen **07:40 Uhr und 08:20 Uhr**
- Akzeptanz der Schulen, jedoch **Ablehnung durch Realschule/Gymnasium Pfaffenhofen:**
 - Problem: **Größter zeitlicher Sprung** vorgesehen (07:30 auf 08:20 Uhr) und späteres Ende des langen Nachmittagsunterrichtes am Gymnasium (neu: 17:30 Uhr, nur Oberstufe)
 - Dafür wären jedoch **deutliche Verbesserungen** in der Schülerbeförderung zu erwarten (z.T. erheblich kürzere Unterwegszeiten, vor allem zur ersten Stunde)
 - Diskutierter **Kompromiss** mit Mehrkosten: Weiterhin Beginn um 07:30 Uhr für Schüler mit langen Unterrichtstagen, jedoch **ebenfalls abgelehnt**
 - **Moderate Späterlegung** (z.B. auf 8:00 Uhr) aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, hohe Kostensteigerung aufgrund fehlender Spreizungen zu GS/GMS
 - Alternative: **Beibehaltung 07:30 Uhr**, dann jedoch deutlich geringere Effizienzgewinne bzw. noch höhere Mehrkosten



Kosten

Zielnetz (ohne Schülerverkehr): Finanzieller Mehraufwand

Zielnetz	Kosten p.a.
Bisherige Ausgaben Jedermannverkehr*	-1,0 Mio. EUR
Achsenkonzept – Grundangebot	3,9 Mio. EUR
Bedarfsverkehr	0,9 Mio. EUR
Mehraufwand Grundangebot	3,8 Mio. EUR
Achsenkonzept – Zusatzlinien	1,3 Mio. EUR
Mehraufwand mit Zusatzlinien	5,1 Mio. EUR

* ohne Stadtbus PAF, Ausgaben Landkreis und Gemeinden (2019).



Kosten

Zielnetz: Gegenfinanzierung mit Unterrichtszeitenstaffelung

Mehraufwand ÖPNV	5,1 Mio. EUR
./. heutige Ausgaben Schulverkehr	-6,7 Mio. EUR

Variante 1	Kosten p.a.
Schulverkehr mit ursprünglichem Konsensmodell RS/GY PAF 08:20	4,6 Mio. EUR
Verbleibender Mehraufwand	3,0 Mio. EUR

Variante 2	Kosten p.a.
Schulverkehr mit Kompromisslösung RS/GY PAF 07:30 und 08:20	5,2 Mio. EUR
Verbleibender Mehraufwand	3,6 Mio. EUR
Variante 3	Kosten p.a.
Schulverkehr mit Alternative RS/GY PAF 07:30	5,6 Mio. EUR
Verbleibender Mehraufwand	4,0 Mio. EUR

Mehraufwand ist ungleich Haushaltsbelastung!



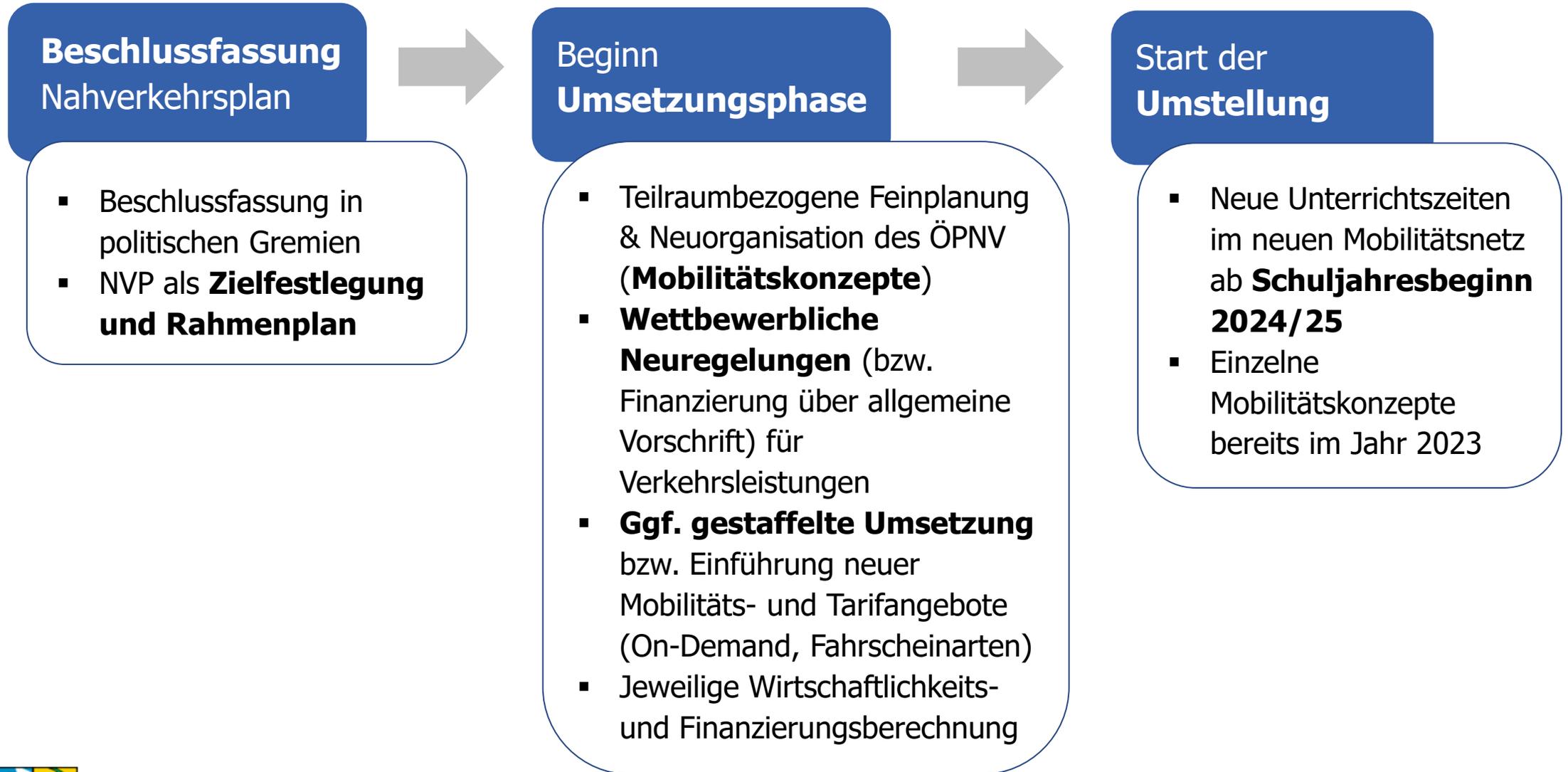
Kosten

Umsetzung des Zielnetzes erschließt weitere Optionen der Gegenfinanzierung

- Integration des FSV in den ÖPNV erhöht die Zahl der mit dem ÖPNV beförderten Schüler und steigert damit die wesentliche Berechnungsgrundlage für die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG
→ höhere Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen ggü. Freistaat
- Gesteigerte Nutzwagenkilometer im ÖPNV führt zu einer Steigerung der Berechnungsgrundlage für die ÖPNV-Zuweisungen des Freistaates an den Aufgabenträger
→ höhere Zuweisungen an den Aufgabenträger durch Regierung
- Freistaat fördert handelnde Aufgabenträger durch wechselnde Förderprogramme, aktuell insbesondere die Einrichtung von On-Demand, bzw. Rufbusverkehren
→ Innovations- und Anschubförderungen zu erwarten



Zeitlicher Ablauf bis zur Umsetzung



NahverkehrsBeratung Südwest
Galileistraße 2
69115 Heidelberg

www.nahverkehrsberatung.de



Landkreis Pfaffenhofen

NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr