

Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

Dezember 2022



Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm
Hauptplatz 22
85276 Pfaffenhofen a.d. Ilm

NahverkehrsBeratung Südwest
Partnerschaftsgesellschaft

Galileistraße 2
69115 Heidelberg

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Erstellung eines Nahverkehrsplanes	1
2	Rechtliche Rahmenbedingungen	1
2.1	Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplanes	1
2.2	Barrierefreiheit.....	3
2.3	Wettbewerb und Genehmigungsverfahren.....	3
3	Bestandsaufnahme.....	6
3.1	Raumstruktur und administrative Zugehörigkeit	7
3.2	Bevölkerung	10
3.2.1	Prognose	14
3.2.2	Demographie	15
3.3	Daseinsgrundfunktionen.....	16
3.3.1	Wirtschaft und Arbeit.....	16
3.3.2	Bildung.....	20
3.3.3	Tourismus und Freizeit.....	21
3.3.4	Versorgung und Einkauf.....	23
3.4	Verkehrsangebot im Landkreis.....	24
3.4.1	Schiennenverkehr.....	24
3.4.2	Straßengebundener ÖPNV (Bus)	25
3.4.3	Freigestellter Schülerverkehr (FSV).....	27
3.4.4	Bürgerbusse.....	27
3.4.5	Stadtverkehr Pfaffenhofen.....	28
3.4.6	Angebot in einzelnen Städten und Gemeinden.....	29
3.5	Nachfrage nach Verkehren	33
3.5.1	MIV.....	33
3.5.2	ÖPNV.....	34
3.5.3	Verkehrsmittelübergreifende Nachfrage.....	38
3.6	Nutzungsstruktur und resultierende Mobilität im Landkreis	40
3.7	Identifizierbare Herausforderungen im Angebot.....	42
3.8	Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung	44
4	Anforderungen und Zielvorgaben für den ÖPNV.....	47
4.1	Stellung der Zielvorgaben im Nahverkehrsplan.....	47
4.2	Grundziele und Leitbilder	48
4.3	Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV	49
4.3.1	Reisezeit und Reisezeitverhältnis.....	50
4.3.2	Netzabdeckung.....	51
4.3.3	Bedienungshäufigkeit	52

4.4	Bedarfsorientierter Fahrplan, On-Demand-Verkehr und Taktfahrplan	52
4.5	Fahrgastseitige Anforderungen	54
4.6	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV.....	56
4.6.1	Bestimmung zur Barrierefreiheit von Kraftomnibussen	56
4.6.2	Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit.....	57
5	Zielnetz	59
5.1	Kreisweite Mobilitätsgarantie, Bedienungsstandards.....	60
5.2	Achsenkonzept.....	61
5.2.1	Gestaltungsgrundsätze.....	61
5.2.2	Taktnetz und mögliches Buslinienangebot	65
5.3	Bedarfsverkehr in der Fläche.....	74
5.4	Integrierter Schulverkehr	77
5.4.1	Neustrukturierung des Schulverkehrs	77
5.4.2	Unterrichtszeitenstaffelung	79
5.5	Wirtschaftliche Aspekte	82
6	Umsetzung	83
7	Ausblick.....	85
8	Quellenverzeichnis	0
9	Anlage zum Nahverkehrsplan.....	1

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Wirkungsfeld des Nahverkehrsplanes.....	5
Abbildung 3-1: Räumliche Zusammensetzung des Landkreises Pfaffenhofen a.d.Ilm mit Nachbarlandkreisen	8
Abbildung 3-2: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2039 für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm (Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).....	14
Abbildung 3-3: Altersverteilung der Bevölkerung im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm in den Jahren 2020 und 2039 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2020)	16
Abbildung 3-4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	18
Abbildung 3-5: Sozialversicherungspflichtige je Gemeinde (Stand: Januar 2021) [eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit]	19
Abbildung 3-6: Bildungseinrichtungen im Landkreis nach Schulformen .	21
Abbildung 3-7: Analyse der Verkehrsströme auf Basis von Mobilfunkdaten.....	39
Abbildung 3-8: Modal Split im Vergleich, Quelle: MiD (2017)	41
Abbildung 4-1: Schematischer Taktfahrplan Pfaffenhofen- Schrobenhausen.....	53
Abbildung 5-1: Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm.....	59
Abbildung 5-2: Planungsprämissen zur Bestimmung des Zielnetzes	62
Abbildung 5-3: Liniennetzplan des Achsenkonzeptes	66
Abbildung 5-4: Erschließungswirkung des Achsenkonzeptes.....	68
Abbildung 5-5: Mögliches Finanzierungsmodell mit ÖPNV-Integration ...	78
Abbildung 5-6: Heutige Verteilung der Unterrichtszeiten	79
Abbildung 5-7: Vorzugsvariante einer möglichen Unterrichtszeitenstaffelung	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Stufen der zentralen Orte gemäß LEP Bayern	9
Tabelle 3-2: Bevölkerungsdaten des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm und benachbarte Kreise (31.12.2020)	11
Tabelle 3-3: Liste ansässiger Städte, Gemeinden und Märkte im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm mit aktueller Einwohnerentwicklung	12
Tabelle 3-4: Liste ansässiger Städte, Gemeinden und Märkte im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm mit Fläche und Einwohnerdichte	13
Tabelle 3-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene	20
Tabelle 3-6: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis	25
Tabelle 3-7: Linien und Konzessionäre im Landkreis Pfaffenhofen	26
Tabelle 3-8: Personenkraftwagen je Einwohner (2020), Eigene Berechnung	34
Tabelle 3-9: Schulen im Landkreis Pfaffenhofen nach Art	36
Tabelle 4-1: Einordnung der Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV	50
Tabelle 4-2: Einzugsbereiche von Haltestellen nach Raumstruktur	51
Tabelle 5-1: Angebotskategorien und Bedienungsstandards	61
Tabelle 5-2: Status quo der Taktachsen	67
Tabelle 5-3: Liniensteckbriefe der Taktachsen	74

Abkürzungsverzeichnis

a.d.Ilm	An der Ilm
BayBGG	Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bundeseisenbahngesellschaft
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
DB	Deutsche Bahn
EG	Europäische Gemeinschaft
FrStllgV	Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
GG	Grundgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
KBS	Kursbuchstrecke
KFZ	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LK / Lkr.	Landkreis
MiD	Mobilität in Deutschland
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
PAF	Pfaffenhofen an der Ilm
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBA	Regionalbus Augsburg
RE	Regionalexpress
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
VGI	Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Anlass der Erstellung eines Nahverkehrsplanes

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet. Während die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV durch den Landkreis in der Vergangenheit eher verwaltend wahrgenommen wurde, steht der vorliegende Nahverkehrsplan für eine aktive Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes. Nach der Jahrtausendwende haben sich neue Faktoren und Strukturen herauskristallisiert, welche die Aufgabenträger veranlassen, wieder konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anzustoßen. Im Zeichen der Mobilitätswende ist es gesellschaftspolitischer Wille, den Verkehrsmittel-Mix zu dekarbonisieren und nachhaltige Verkehrsangebote des Umweltverbundes – dabei auch insbesondere den ÖPNV – auszubauen. In Verbindung mit steigenden Energiepreisen schaffen bundesweit gültige Flatrateangebote für den Nahverkehr (9€-Ticket, 49€-Ticket) neue Anreize zur Nutzung des ÖPNV für weite Teile der Bevölkerung. Mithilfe des vorliegenden Nahverkehrsplanes soll der ÖPNV im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, welcher heute vor allem an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist, den neuesten Entwicklungen und Erwartungen der Bürger¹ folgen. Der Nahverkehrsplan dient dabei als Rahmenplan zur Festlegung von einheitlichen Zielen und eröffnet damit eine Basis für die zukünftige Umsetzung von Mobilitätsoffensiven im Landkreis.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan folgt den allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Weiterhin werden Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen, die zentral für die Planung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs sind.

2.1 Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplanes

Nach Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG steht die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten in den jeweils eigenen Wirkungskreisen als freiwillige Aufgabe zu, die die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs umfasst.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gemäß Art. 15 BayÖPNVG der Freistaat Bayern. Das aktuelle

¹ Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text das generische Maskulinum verwendet.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach § 8 Abs. 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines Nahverkehrsplans vor, um „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ zu gewährleisten und dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ zu definieren.

Das bayerische Landesrecht ermächtigt die Aufgabenträger in Art. 12, 13 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG zum Erlass eines solchen Nahverkehrsplans in ihren Gebieten und konkretisiert dessen Inhalte weiter: Er soll gemäß § 13 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen erfassen und das künftig erwartete Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene aufzeigen. Weiter soll er die Zielvorstellungen für das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße entwickeln und planerische Maßnahmen nennen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Laut § 13 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG soll er außerdem die Ziele des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs enthalten und muss „mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen“.

Der – gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG unter Beteiligung der ansässigen Unternehmerschaft aufzustellende – Nahverkehrsplan bildet demnach die Basis zur Umsetzung dieser gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG und § 8 Abs. 3 PBefG mit der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft einhergehenden Aufgaben. Er benennt, ordnet und hierarchisiert die – gegebenenfalls konkurrierenden – Zielsetzungen in der Landschaft des ÖPNV, welche die „ausreichende Verkehrsbedienung“ beinhaltet.

Der Nahverkehrsplan dient für den konkreten Planungszeitraum im jeweiligen Gebiet als Maxime für planerisches Agieren für alle Beteiligten des ÖPNV im Landkreis und definiert grundlegende Leitlinien, aus denen sich weitere Maßnahmen konsistent ableiten lassen.

In der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, 1998) sind die Inhalte und der Planungsablauf des NVP konkret beschrieben. Zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes sind detaillierte Grenzwerte für ein Mindestangebot und Richtwerte für ein gutes ÖPNV-Angebot aufgeführt. Hierbei gilt es anzumerken, dass sich seit der Veröffentlichung der Leitlinie die Anforderungen an den ÖPNV in vielerlei Hinsicht geändert haben.

2.2 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Dies geht aus einer Reihe von Rechtsvorschriften hervor, wie etwa der 2006 von der Generalversammlung beschlossenen und 2008 in Deutschland ratifizierten UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, die vorsieht, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeiten einer unabhängigen Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen eröffnet wird. Dies umfasst somit ebenso den gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln. Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) gibt in Artikel 3 Abs. 3 vor, dass „Niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [darf].“

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] 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.“

Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 4 ist die Barrierefreiheit definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung sowie -umsetzung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, nutzbar sein.

2.3 Wettbewerb und Genehmigungsverfahren

Am 3. Januar 2009 trat die Verordnung (EG) 1370/2007 in Kraft, die die Öffnung des ÖPNV-Marktes in Europa zum Zweck hat. Sie beschreibt Verfahren der Vergabe von Personenverkehrsleistungen und zeigt Methoden auf, um diese auszugestalten. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013. Ziel der rechtlichen Neuerungen ist es hauptsächlich, Möglichkeiten für den Aufgabenträger zu schaffen, um Verkehrsleistungen im Rahmen eines „regulierten“ Wettbewerbs zu vergeben und so „sichere, effiziente und

hochwertige“ Personenverkehrsdienste zu gewährleisten, wie es in der Begründung zur Verordnung heißt.

Das PBefG n. F. bevorzugt nach § 8 Abs. 4 grundsätzlich sogenannte „eigenwirtschaftliche“ Verkehrsleistungen, also Leistungen, die ohne Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand vom Unternehmer selbst erbracht werden können. Diese finanzieren sich ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen und sonstige unternehmerische Einnahmen, Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG oder Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX sowie Mittel aus allgemeinen Vorschriften nach Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 zum Ausgleich eventueller Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste. Im Falle der anzustrebenden eigenwirtschaftlichen Verkehre erfolgt keine Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und der Aufgabenträger initiiert demnach auch kein Vergabeverfahren.

Um den ÖPNV auszugestalten, hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, für die einzelnen zu erbringenden Verkehrsleistungen eine Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG zu erlassen. Soweit der Verkehr nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann und daher im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben werden muss, besteht sogar eine Verpflichtung zum Erlass der Vorabbekanntmachung – mindestens 12 Monate vor der Vergabe des Auftrages. Die Vorabbekanntmachung entspringt den Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplanes und kann inhaltlich auf die einzelnen (Teil-)Leistungen zugeschnitten werden. Sie enthält neben der Bestellabsicht der Verkehrsleistung selbst auch Rahmenbedingungen und Vorgaben bzw. Kriterien für deren Durchführung. Sie dient als Instrument der Information über die einzuhaltenden Standards der Verkehrsbedienung für Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde. Dabei ist sie konsistent aus dem Nahverkehrsplan abzuleiten und weiterzuentwickeln.

Die Vorabbekanntmachung öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eventuelle eigenwirtschaftliche Anträge. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag wird seitens des Verkehrsunternehmens bei der Genehmigungsbehörde zur Entscheidung eingereicht. Diese kann grundsätzlich eine eigene Ermessensentscheidung fällen und führt evtl. einen „Genehmigungswettbewerb“ auf eine bzw. mehrere Liniengenehmigung(-en) durch, sofern mehrere konkurrierende Anträge eingehen. Die Genehmigungsbehörde ist nach § 8 Abs. 3a PBefG verpflichtet, bei ihrer endgültigen Entscheidung über einen Genehmigungsantrag die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen und den Aufgabenträger anzuhören. Der Nahverkehrsplan stellt hierbei also – in Verbindung mit der ggf. erlassenen Vorabbekanntmachung – ein bedeutsames Instrument für den Aufgabenträger zur Mitgestaltung des ÖPNV im Landkreis dar. Er definiert die maßgeblichen Kriterien für die Verkehrsbedienung im betrachteten Raum und gibt so einen Standard vor, nach dem die einzelnen Anträge zu bewerten sind, wie aus § 13 PBefG hervorgeht.

Zudem zeigt der Nahverkehrsplan eventuellen Leistungserstellern den Rahmen und die grundlegenden Bedingungen für die zu erbringenden Leistungen im Verkehrsraum auf. Dabei spielt der Nahverkehrsplan eine zentrale Rolle, denn er definiert die maßgeblichen Kriterien für die Verkehrsbedienung im betrachteten Raum und gibt so einen Standard vor, nach dem die einzelnen Anträge zu bewerten sind, wie aus § 13 PBefG hervorgeht.

Wenn keine oder keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge während der Frist eingehen, kann der Aufgabenträger ein entsprechendes Vergabeverfahren auf Basis der Vorabbekanntmachung einleiten. Zudem entfaltet sie eine rechtliche Wirkung durch Auslösen der genannten Frist und bildet die Grundlage für ein eventuell darauffolgendes Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Aufgabenträger. Eine rechtlich solide Vorabbekanntmachung kann jedoch nur durch konsistente Ableitung und Weiterentwicklung der Festlegungen im Nahverkehrsplan erfolgen. Die Genehmigungsbehörde ist nach § 8 Abs. 3a PBefG verpflichtet, hier bei ihrer endgültigen Entscheidung über einen Genehmigungsantrag die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen und den Aufgabenträger anzuhören. Der Nahverkehrsplan stellt also auch hier ein bedeutsames Instrument für den Aufgabenträger dar. Zudem zeigt der Nahverkehrsplan eventuellen Leistungserstellern den Rahmen und die grundlegenden Bedingungen für die zu erbringenden Leistungen im Verkehrsraum auf. Abbildung 2-1 zeigt das Wirkungsfeld eines Nahverkehrsplanes:

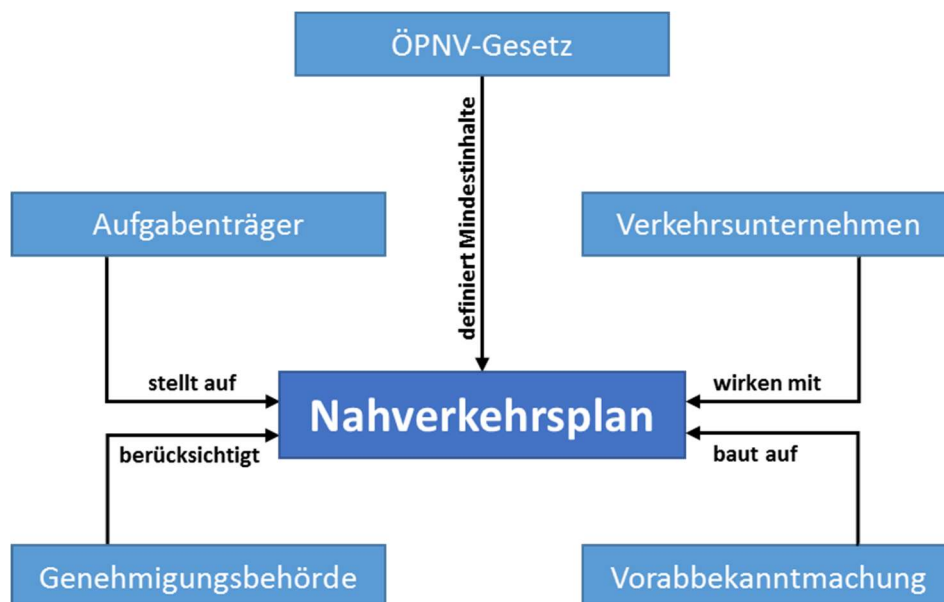


Abbildung 2-1: Wirkungsfeld des Nahverkehrsplanes

Ist trotz Vorabbekanntmachung kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen, schließt sich im Regelfall das Zeitfenster für derartige Anträge nach § 12 Abs. 6 PBefG und der Aufgabenträger kann die Verkehre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach

Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 entsprechend der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen vergeben. Auch in diesem Fall kommt dem Nahverkehrsplan eine besondere Relevanz zu. Es können die geforderten Standards der Vorabbekanntmachung zwar durchaus überschritten werden, jedoch ist für die Konsistenz zwischen Nahverkehrsplan, Vorabbekanntmachung und den geforderten Standards bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Sorge zu tragen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Nahverkehrsplan ein wichtiges Instrument für alle Akteure im ÖPNV darstellt, diesen zu gestalten. Er zeichnet potenziellen Erbringern der Verkehrsleistung ein Bild der Anforderungen und Standards und eröffnet diesen die Möglichkeit, den ÖPNV selbst mitzugestalten. Der Nahverkehrsplan definiert die „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Landkreis und damit die Position des Landkreises in Bezug auf den ÖPNV, insbesondere gegenüber der Genehmigungsbehörde. Ein Nahverkehrsplan ermöglicht es dem Aufgabenträger, Zielkorridore und Hierarchien festzulegen, die sich nur so konsistent auch auf höheren Ebenen rechtlich haltbar implementieren und weiter konkretisieren lassen.

So stellt der Nahverkehrsplan für den Aufgabenträger die Grundlage, um den ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich gleichmäßig gestalten zu können – insbesondere in Sachen Bedienungsangebot und Qualitätsstandards. Bei der Definition der Bedienungsstandards im ÖPNV ist der Aufgabenträger weitgehend frei, kann sich jedoch an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) orientieren, die mit ihren Grenz- und Richtwerten Bandbreiten für die räumliche Erschließung und Bedienungshäufigkeiten vorgibt. Zusätzlich trifft das Landesentwicklungsprogramm (LEP) in seiner Fassung vom 01.09.2013 folgende Aussagen:

- Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.
- Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung wichtig, um dessen Standortqualität zu erhalten bzw. zu verbessern. Aufgrund des demographischen Wandels ist ein Rückgang des Schülerverkehrs, der bisher das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum bildet, in bestimmten Bereichen möglich. Andererseits wird die Zahl älterer Menschen zunehmen, für die ein spezifisches Mobilitätsangebot wichtig ist. Das Angebot im ÖPNV soll an diese Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden.

3 Bestandsaufnahme

Das Verkehrsgeschehen in einem Raum wird maßgeblich über die Standorte und Arten verkehrserzeugender Einrichtungen sowie der Zusammensetzung und Verteilung der Bevölkerung bestimmt. Daher muss eine solide Analyse der Raumstruktur und des

soziodemographischen Umfelds Grundlage eines aussagekräftigen Nahverkehrsplanes sein.

Außerdem wird die derzeitige Verkehrssituation dargestellt. Diese Analyse ist nicht nur auf den öffentlichen Verkehr beschränkt, sondern umfasst auch alle weiteren relevanten Verkehrsmittel.

3.1 Raumstruktur und administrative Zugehörigkeit

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm befindet sich als Teil des Regierungsbezirkes Oberbayern zentral gelegen im Freistaat Bayern zwischen der Großstadt Ingolstadt und der Landeshauptstadt München. Das Kreisgebiet umfasst eine Fläche von 761 km², erstreckt sich über 45 km von der nördlichen bis zur südlichen Kreisgrenze und zählt folgende drei Städte, zwölf Gemeinden sowie vier Marktgemeinden:

- Städte: Geisenfeld, Pfaffenhofen a.d. Ilm, Vohburg a.d. Donau
- Märkte: Hohenwart, Manching, Reichertshofen, Wolnzach
- Gemeinden: Baar-Ebenhausen, Ernsgaden, Gerolsbach, Hettenshausen, Immünster, Jetzendorf, Münchsmünster, Pörnbach, Reichertshausen, Rohrbach, Scheyern, Schweitenkirchen

An das geographische Gebiet des Landkreises grenzt im Norden direkt die kreisfreie Großstadt Ingolstadt, der das Kreisgebiet Pfaffenhofen a.d. Ilm bezüglich der Raumentwicklung zugeordnet ist. Südlich liegt die Landeshauptstadt München, ca. 40 km entfernt. Zudem grenzen folgende Landkreise an das Kreisgebiet:

- Im Norden der Landkreis Eichstätt
- Im Nordosten der Landkreis Kelheim
- Im Südosten der Landkreis Freising
- Im Süden der Landkreis Dachau
- Im Südwesten der Landkreis Aichach-Friedberg
- Im Westen der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

Die beschriebenen geographischen Zusammenhänge werden in der Abbildung 3-1 dargestellt.

Landschaftlich weist der Kreis Pfaffenhofen a.d. Ilm im Süden ein flachwelliges Relief auf, wobei der höchstgelegene Punkt mit 545 m ü. NN bei Junkenhofen liegt. Durch den Norden zieht sich die Ebene des Donautals, welche mit 351 m ü. NN den tiefsten Punkt im Kreisgebiet bei Münchsmünster erreicht. Die Donau durchfließt den Landkreis von Westen nach Osten. Neben der namensgebenden Ilm ist die Paar ein weiteres bedeutendes Gewässer im Kreisgebiet. Beide Flüsse ziehen sich aus dem Süden kommend bis in den Norden des Landkreises.

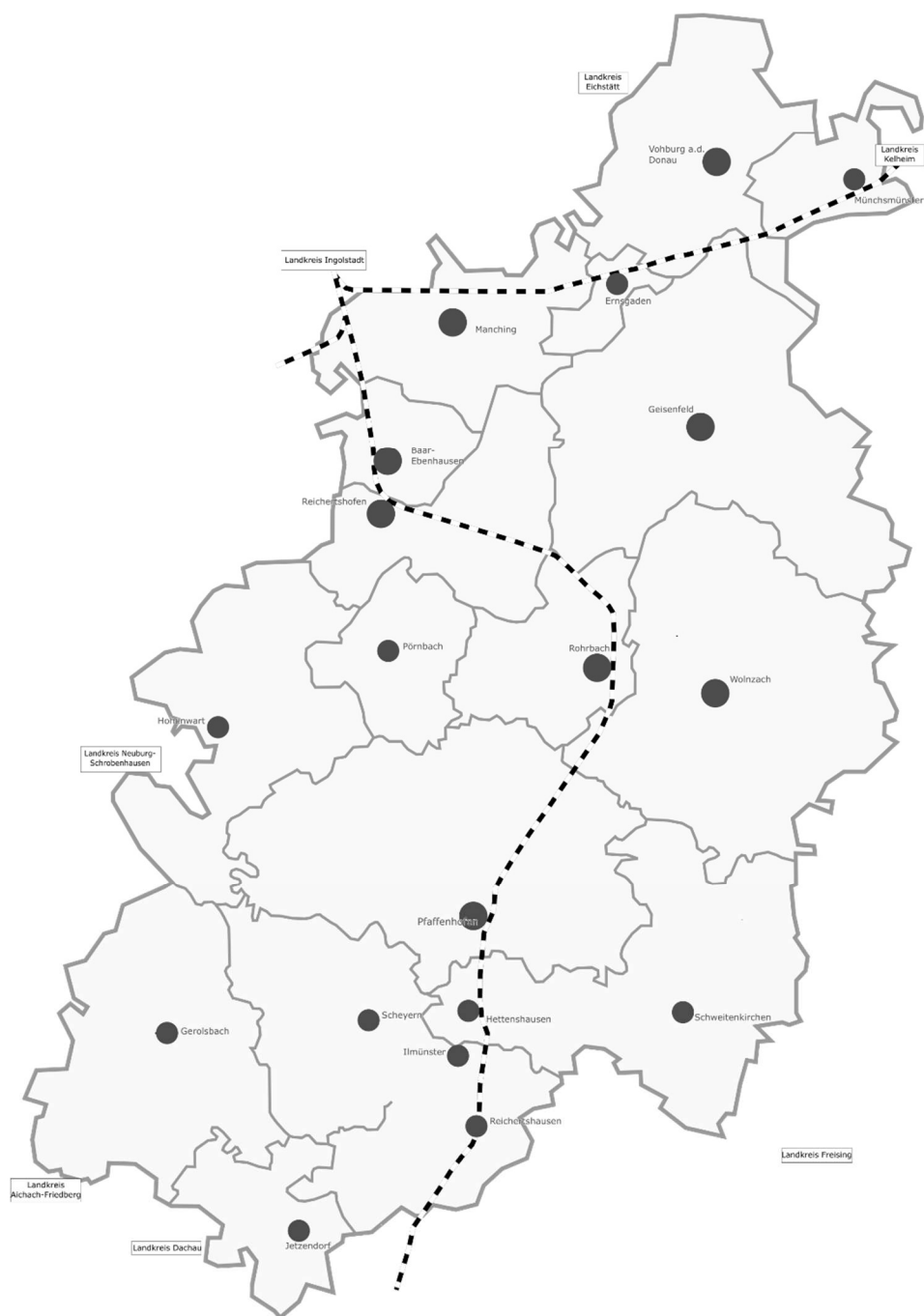


Abbildung 3-1: Räumliche Zusammensetzung des Landkreises Pfaffenhofen a.d.Ilm mit Nachbarlandkreisen

Die grundsätzlichen Ziele zur räumlichen Ordnung werden in Bayern von der Staatsregierung im LEP festgelegt; der derzeit gültige LEP stammt aus dem Jahr 2013 und wurde 2016 sowie 2020 teilfortgeschrieben. Ein wichtiger Bestandteil des LEP ist die Festlegung der zentralörtlichen Gliederung. Damit soll die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen verschiedener Hierarchiestufen im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden. Alle Gemeinden, die gewisse Versorgungsfunktionen wahrnehmen, sind „Zentrale Orte“.

Diese zentralen Orte sind vier Stufen zuzuordnen, siehe Tabelle 3-1:

Stufe	Beschreibung
Grundzentren	Orte mit umfassendem Angebot an zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung für die Einwohner ihres Nahbereichs (umfasst i. d. R. eine oder mehrere Gemeinden)
Mittelzentren	Orte mit über die Grundzentren hinausgehender Versorgung zentralörtlicher Einrichtungen des gehobenen Bedarfs
Oberzentren	Orte mit über die Mittelzentren hinausgehender Versorgung zentralörtlicher Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs
Metropolen	Orte mit herausragender landes- und bundesweiter Bedeutung als Bildungs-, Handels-, Kultur-, Messe-, Sport-, Verwaltungs-, Wirtschafts- und Wissenschaftsschwerpunkt.

Tabelle 3-1: Stufen der zentralen Orte gemäß LEP Bayern

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm besitzt mit der gleichnamigen Stadt ein zentral im Kreisgebiet gelegenes Mittelzentrum, welches eine wichtige Versorgungsfunktion für das Kreisgebiet einnimmt. Weitere Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen sind Schrobenhausen, Neuburg a.d. Donau, Beilngries, Neustadt a.d. Donau, Abensberg, Kelheim, Mainburg sowie Moosburg a.d. Isar. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Ingolstadt, welches gleichzeitig als Regionalzentrum fungiert, Landshut, Freising und Erding. Die nächsten Metropolen sind die Landeshauptstadt München sowie Augsburg.

Bezüglich der Raumstruktur des Landkreises gehören die Gemeinden Baar-Ebenhausen und der Markt Manching im Norden des Kreisgebietes dem Umlandbereich im Verdichtungsraum der Stadt Ingolstadt an. Auch der Markt Reichertshofen, die Gemeinden Münchsmünster und Ernsgraben, sowie die Stadt Vohburg a.d. Donau befinden sich in der äußeren Verdichtungszone dieses Raumes.

Der zentrale Teil des Landkreises kann, mit Ausnahme des Mittelzentrums Pfaffenhofen a.d. Ilm, dem ländlichen Raum zugeordnet werden. Die Gemeinden Schweitenkirchen sowie Rohrbach sind jedoch, als Ziel der Raumordnung und Landesplanung, als „bevorzugt zu entwickelnde zentrale Orte“ eingestuft. Die Entwicklung des ländlichen Teilraums um Hohenwart soll, laut Stand der Raumordnung und Landesplanung vom 01.01.2011, ebenfalls „in besonderem Maße gestärkt werden“.

Im Süden des Landkreises ist das Gebiet um die Gemeinde Reichertshausen durch eine ländliche Raumstruktur im Umfeld des Verdichtungsraums der Region München geprägt.

Als Weiterentwicklung und Konkretisierung des LEP wurde Bayern in 18 regionale Planungsverbände aufgeteilt, die jeweils eigene Regionalpläne

aufstellen. Gemeinsam mit der kreisfreien Stadt Ingolstadt sowie den Landkreisen Eichstätt und Neuburg-Schrobenhausen gehört der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm zur Planungsregion 10 „Ingolstadt“. Auf dieser Ebene werden bspw. die Grundzentren festgelegt. Im LEP 2013 sind gegenüber älteren Plänen zahlreiche Vereinfachungen bezüglich Festlegungen zur Raumstruktur enthalten. So gibt es z. B. eine feinere Unterteilung der Grundzentren in Klein- und Unterzentren, welche gemäß § 2. Abs. 1 der Verordnung über das LEP Bayern vom 22. August 2013 „bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt“ sind. Die Aufteilung der Gemeinden im Kreisgebiet wurde im Regionalplan wie folgt vorgenommen:

- Unterzentren: Münchsmünster, Vohburg a.d. Donau, Manching, Geisenfeld, Reichertshofen, Rohrbach und Wolnzach
- Kleinzentren: Hohenwart, Schweitenkirchen, Scheyern sowie Ilmmünster

Zudem sind mit dem LEP 2006 „Entwicklungssachsen von überregionaler Bedeutung“ in der Planungsregion Ingolstadt definiert worden. Im Zentrum dieser Entwicklungssachsen befindet sich die Großstadt Ingolstadt. Von dort aus verlaufen vier Teilachsen durch das Untersuchungsgebiet Pfaffenhofen a.d. Ilm, zumeist entlang wichtiger Gewässer (siehe Karte in Anlage 1):

- *Ingolstadt – Großmehring – Vohburg a.d. Donau – Münchsmünster* (entlang der Donau, mit Ausnahme von Münchsmünster)
- *Ingolstadt – Manching – Geisenfeld*
- *Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Ilmmünster – Reichertshausen* (entlang der Ilm)
- *Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Hohenwart – Schrobenhausen* (entlang der Paar).

Durch die schnellen Verbindungen auf der Bahnstrecke München-Ingolstadt ist diese Verkehrsachse zudem für den Landkreis und die resultierende Verkehrsnachfrage bedeutend. Die sich ergebenden Pendlerbeziehungen sind in Kapitel 3.5.2 näher beschrieben.

3.2 Bevölkerung

Zum Stichtag 31.12.2020 betrug die Einwohnerzahl des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm 129.128. Der Anteil der Bevölkerung des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm an der Gesamtbevölkerung Oberbayerns, aus 20 Landkreisen und drei kreisfreien Städten bestehend, beträgt zum Jahresende 2020 2,7 %. Damit liegt der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm im Mittelfeld der oberbayerischen Kreise.

Mit einer räumlichen Ausdehnung von 761 km² ist Pfaffenhofen a.d. Ilm flächenmäßig auf Platz 13 der Landkreise in Oberbayern, liegt jedoch vor den kreisfreien Städten München, Ingolstadt sowie Rosenheim. Die Bevölkerungsdichte liegt bei ca. 170 Einwohnern pro km² und damit im Vergleich mit den anderen Landkreisen in Bayern im oberen Drittel. Zum Vergleich: Die Bevölkerungsdichte Oberbayerns beträgt 269 Einw./km²; im gesamten Freistaat Bayern beträgt sie 186 Einw./km². In der Tabelle 3-2 sind die Bevölkerungsdaten des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm und seiner Nachbarlandkreise dargestellt:

	Einwohnerzahl	Fläche	Einwohnerdichte
LK Pfaffenhofen a.d. Ilm	129.128	761 km ²	170 Einw./km ²
LK Neuburg-Schrobenhausen	97.730	740 km ²	132 Einw./km ²
LK Eichstätt	133.169	1.214 km ²	110 Einw./km ²
LK Kelheim	123.400	1.065 km ²	116 Einw./km ²
LK Freising	180.313	800 km ²	225 Einw./km ²
LK Dachau	155.117	579 km ²	268 Einw./km ²
LK Aichach-Friedberg	135.000	780 km ²	173 Einw./km ²

Tabelle 3-2: Bevölkerungsdaten des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm und benachbarte Kreise (31.12.2020)

Die Kreisverwaltung des Landkreises hat ihren Sitz in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm. Es haben sich außerdem Verwaltungsgemeinschaften, bestehend aus Geisenfeld und Ernsgaden, Ilmünster und Hettenhausen sowie Reichertshofen und Pörnbach, mit Sitz in den jeweils erstgenannten Orten zusammengeschlossen. Diese nehmen für die aufgeführten Nachbargemeinden Verwaltungsaufgaben wahr. Tabelle 3-3 gibt einen Überblick über die bereits in Kapitel 3.1 genannten Städte, Gemeinden und Märkte des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm mit ihren zugehörigen Einwohnerzahlen. Diese sind zum 31.12.2020 im Vergleich zum Vorjahr in fast allen Orten des Landkreises gestiegen, mit Ausnahme der Gemeinden Ilmünster, Jetzendorf, Pörnbach sowie des Marktes Hohenwart. Insgesamt stieg die Bevölkerungszahl des Kreises im Jahr 2020 dennoch um 901 Personen.

Städte	Einwohnerzahl		Einwohner- entwicklung
	(31.12.2019)	(31.12.2020)	
Pfaffenhofen a.d. Ilm	26.124	26.272	+148
Vohburg a.d. Donau	8.399	8.541	+142
Geisenfeld	11.473	11.520	+47
Gemeinden			
Baar-Ebenhausen	5.465	5.541	+76
Ernsgaden	1.710	1.716	+6
Gerolsbach	3.636	3.685	+49
Hettenshausen	2.088	2.143	+55
Ilmmünster	2.268	2.252	-16
Jetzendorf	3.152	3.150	-2
Münchsmünster	3.071	3.081	+10
Pörnbach	2.175	2.173	-2
Reichertshausen	5.054	5.095	+41
Rohrbach	6.104	6.108	+4
Scheyern	4.867	4.877	+10
Schweitenkirchen	5.305	5.385	+80
Marktgemeinden			
Hohenwart	4.771	4.764	-7
Manching	12.639	12.790	+151
Reichertshofen	8.268	8.331	+63
Wolnzach	11.658	11.704	+46
Summe	128.227	129.128	+901

Tabelle 3-3: Liste ansässiger Städte, Gemeinden und Märkte im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm mit aktueller Einwohnerentwicklung

Der heterogene Charakter des Landkreises wird jedoch anhand der unterschiedlichen Einwohnerdichten der Gemeinden sichtbar. Von der Gemeinde Gerolsbach mit einer Bevölkerungsdichte von 62 EW/km² bis Ernsgaden mit 375 EW/km² wird eine große Spannbreite zwischen ländlichem Raum und den äußeren Verdichtungszone von Großstädten deutlich. Durchschnittlich leben 170 Einwohner auf einem Quadratkilometer im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm. Tabelle 3-4 zeigt die Fläche sowie die resultierende Bevölkerungsdichte der einzelnen Ortschaften des Landkreises.

Städte	Fläche (gerundet in km ²)	Einwohnerdichte (31.12.2020)
Pfaffenhofen a.d. Ilm	93	288
Vohburg a.d. Donau	45	189
Geisenfeld	88	130
Gemeinden:		
Baar-Ebenhausen	15	375
Ernsgaden	8	229
Gerolsbach	59	62
Hettenshausen	19	115
Ilmmünster	14	162
Jetzendorf	22	145
Münchsmünster	16	190
Pörnbach	23	96
Reichertshausen	24	215
Rohrbach	30	206
Scheyern	38	127
Schweitenkirchen	53	102
Märkte:		
Hohenwart	52	91
Manching	35	361
Reichertshofen	36	227
Wolnzach	92	128

Tabelle 3-4: Liste ansässiger Städte, Gemeinden und Märkte im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm mit Fläche und Einwohnerdichte

Auffällig ist bei näherer Betrachtung, dass vorrangig die Randgebiete des Landkreises dünn besiedelt sind. Dies betrifft im Besonderen die südlich bzw. südwestlich im Landkreis gelegenen Ortschaften Gerolsbach, Hohenwart sowie Pörnbach mit je unter 100 EW/km². Aber auch weitere, dem ländlichen Raum zugehörige, Gebiete weisen deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegende Einwohnerdichten auf. Ilmmünster ist mit 162 EW/km² etwa auf dem Kreisniveau und Rohrbach sowie Reichertshausen bilden mit jeweils mehr als 200 EW/km² Ausnahmen unter den ländlichen Gebieten.

Im gesamten Landkreis gibt es insgesamt 467 Orte, deren Durchschnittsgröße bei 288 Einwohnern liegt. In 36 % der Orte leben 10 Einwohner oder weniger. Mindestens 100 Einwohner verzeichnet reichlich ein Viertel aller Ortschaften im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm. In diesen Orten leben insgesamt 96 % der Anwohner des Kreisgebietes.

Alle Orte im Landkreis mit ihren Einwohnerzahlen sind in Anlage 2 aufgelistet. Da in offiziellen Statistiken die feinste Erfassungsebene für Einwohnerzahlen nur die Gemeinden sind, wurden die Daten direkt bei den Städten und Gemeinden erhoben. Die gelieferten Werte wurden so umgerechnet, dass sie mit den Gemeindedaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung kongruent sind.

3.2.1 Prognose

Die Bevölkerungszahl verändert sich einerseits bedingt durch natürliche Bevölkerungsbewegungen und andererseits aufgrund von Wanderungsbewegungen im Laufe der Zeit. Geburten und Sterbefälle bilden die erstgenannte Gruppe, Zu- sowie Abwanderungen in Städten oder Gebieten gehören zur letzteren.

In seiner regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039 geht das Bayerische Landesamt für Statistik davon aus, dass die Bevölkerung im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm bis zum genannten Jahr gleichmäßig um 10,1 % auf 141.200 Einwohner ansteigen wird, wobei 2019 als Basisjahr für diese Prognose dient. Damit weist das Kreisgebiet, nach den Landkreisen Ebersberg und Dachau, das drittstärkste Bevölkerungswachstum im Regierungsbezirk Oberbayern auf. Zum Vergleich: In Oberbayern wird der Zuwachs bis 2039 bei 6,6 % liegen, in Bayern insgesamt bei 3,2 %. Dargestellt sind die Prognosewerte des Landkreises Pfaffenhofen a.d.Ilm bis zum Jahr 2039 in Abbildung 3-2.

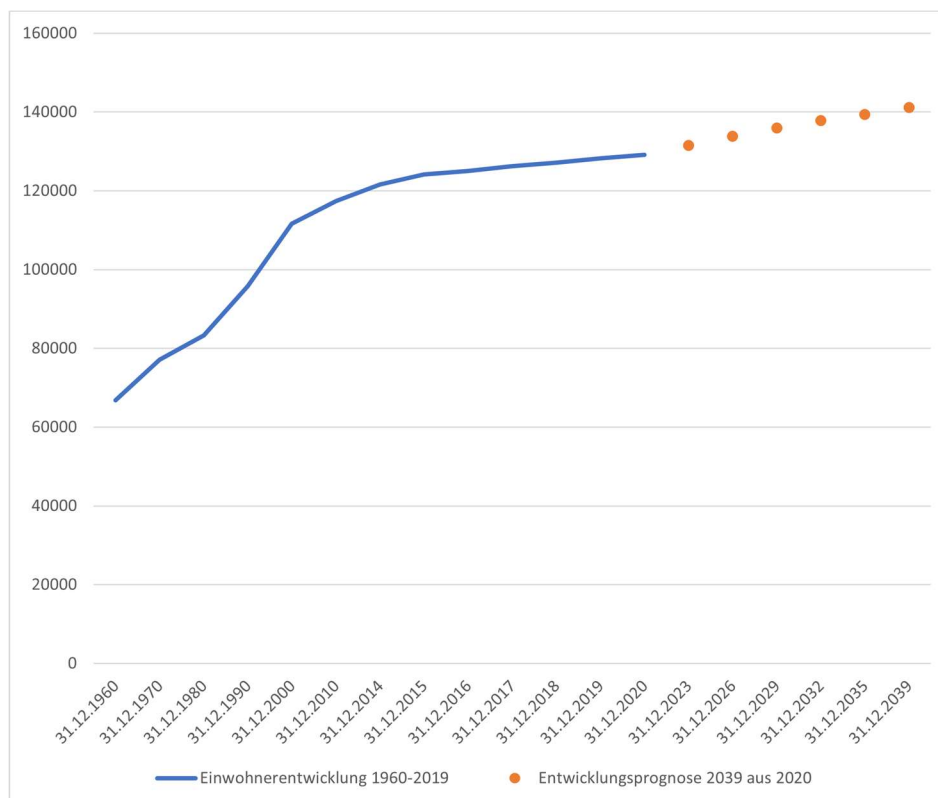


Abbildung 3-2: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2039 für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm (Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik)

Auf Ebene der Gemeinden ist laut Bayerischem Landesamt für Statistik davon auszugehen, dass zumindest bis 2031 ein starkes Bevölkerungswachstum, insbesondere in den Märkten und Gemeinden direkt angrenzend an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie in Vohburg a.d.Donau und Ernsghaden, auftreten wird.

Wie nahezu überall in Bayern werden die natürlichen Bevölkerungsbewegungen zunächst zu einer Bevölkerungsabnahme führen, was auf die allgemein niedrige Geburtenrate zurückzuführen ist. Der bereits erwähnte Zuwachs von 10,1 % im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm setzt sich aus einem Rückgang von 1,4 % aus der natürlichen Bevölkerungsbewegung und einem Zuwachs von 11,6 % aus einem positiven Wanderungssaldo zusammen. Das heißt, dass die Zuwanderung in den Landkreis den natürlichen Bevölkerungsrückgang im Prognosezeitraum deutlich ausgleichen kann.

3.2.2 Demographie

Die Bevölkerungszahl mit ihrer räumlichen Verteilung sowie die Bevölkerungsprognose für die nächsten Jahre sind wichtige Kenngrößen für die Analyse im Zuge einer regional zugeschnittenen Verkehrsplanung. Weiterhin ist es notwendig, die Verteilung verschiedener Merkmalsgruppen im Planungsraum zu kennen, da diese unterschiedliche Mobilitätsanforderungen haben. Eine Unterscheidung nach Altersgruppen ist üblich, weshalb im Folgenden die diesbezüglichen Entwicklungen im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm erläutert werden.

Die Altersgruppenverteilung ist in Abbildung 3-3 dargestellt. Von den 129.128 Einwohnern (Stand 31.12.2020) liegt laut regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung von 2020 der Anteil an unter 19-jährigen Personen im gleichen Jahr bei knapp einem Viertel der Gesamtbevölkerung im Kreisgebiet. Weitere 34 % macht die Altersklasse der 19- bis 39-Jährigen aus. Der größte Bevölkerungsanteil mit 38,0 % liegt bei den 40- bis 59-Jährigen. Ein Drittel der Einwohner im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ist im Jahr 2020 60 Jahre alt oder älter und wird im Jahr 2039 bereits 43,6 % der Gesamtbevölkerung im Kreisgebiet ausmachen. Trotz eines parallel ansteigenden Anteils der jüngsten Altersgruppe um knapp drei Prozentpunkte bis zum Jahr 2039, was für die Prognose gleichzeitig einen erwarteten Anstieg der Schülerzahlen bedeutet, schlagen sich die Auswirkungen des demographischen Wandels im Durchschnittsalter des Untersuchungsgebietes nieder. Der Mittelwert lag 2019 bei 42,8 Jahren und soll bis zum Jahr 2039 auf 45,1 Jahre ansteigen.

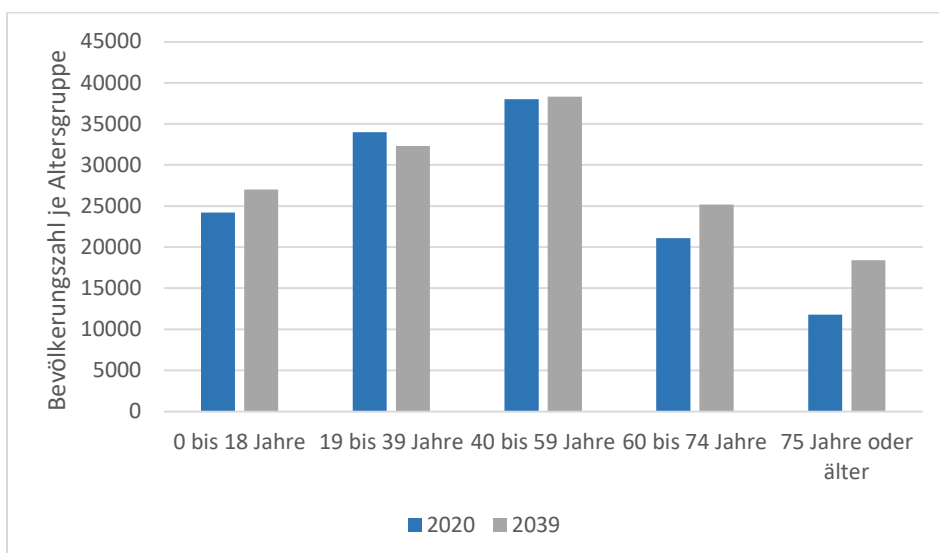


Abbildung 3-3: Altersverteilung der Bevölkerung im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm in den Jahren 2020 und 2039 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2020)

Im Vergleich zum gesamten Freistaat Bayern (Durchschnittsalter 2019: 43,9 Jahre, 2039: 45,9 Jahre) ist der Altersdurchschnitt im Landkreis Pfaffenhofen rund ein Jahr geringer. Die Betrachtung des Regierungsbezirkes Oberbayern zeigt, dass dieser aufgrund der Zugehörigkeit der Landeshauptstadt München sowie der kreisfreien Stadt Ingolstadt im Mittel das geringste Alter im Freistaat aufweist (Durchschnittsalter 2019: 43,1 Jahre, 2039: 44,7 Jahre), da Großstädte und insbesondere Universitätsstädte attraktiv auf junge Menschen wirken. Innerhalb des Regierungsbezirkes liegt der Untersuchungsraum Pfaffenhofen immerhin auf Rang 5 der jüngsten Landkreise im Hinblick auf das Prognosejahr 2039.

3.3 Daseinsgrundfunktionen

Im Zuge einer sorgfältigen Raumanalyse, welche die anschließende Verkehrsplanung im Landkreis Pfaffenhofen ebnet, ist es notwendig, die Daseinsgrundfunktionen – Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Erholung, Teilnahme am Verkehr, sowie die Versorgung – näher zu betrachten. Die betreffenden Informationen geben Aufschluss über Bedürfnisse und alltägliche Wege von Einwohnern des Raumes, aus denen sich die Verkehrsnachfrage ableiten lässt.

3.3.1 Wirtschaft und Arbeit

Um einen Überblick über die Arbeitsplätze in den Städten, Gemeinden und Märkten zu ermöglichen, werden die Daten der Bundesagentur für Arbeit zum kommunalen Arbeitsmarkt herangezogen. Die Daten enthalten ausschließlich sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, ausgenommen hiervon sind Selbständige, Honorarkräfte, geringfügig Beschäftigte oder mithelfende Familienangehörige. Weiterhin folgt aus

diesen Daten auch das Verhältnis der Anzahl der Beschäftigten am Wohnort zu den Pendlern. Dieses ist für eine Betrachtung der verkehrsräumlichen Beziehungen von Bedeutung. Die Daten ermöglichen einen ersten Überblick über die Heterogenität der Gegebenheiten innerhalb des Landkreises.

Gleichermaßen kann auf Ebene der Gemeinden ein wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte ermittelt werden. Diese deuten auf erhöhtes Pendleraufkommen hin und können folglich einen Hinweis auf eine erhöhte Verkehrsnachfrage geben.

Die Wirtschaft des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm zeichnet sich unter anderem durch eine geringe Arbeitslosenquote von 2,6 % (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Januar 2021) aus. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Durchschnitt für Bayern im gleichen Zeitraum (Arbeitslosenquote: 3,5 %; Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie).

Die untenstehende Abbildung 3-4 zeigt die Verteilung der insgesamt 45.838 Beschäftigten, die im Landkreis Pfaffenhofen arbeiten, auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche. Die meisten der Beschäftigten sind demnach im verarbeitenden Gewerbe sowie im Handel, der Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen (Kfz) tätig. Demgegenüber stehen 59.026 Beschäftigte, die ihren Wohnsitz im Kreisgebiet haben (Stand: 30.09.2021). Im Februar 2021 verzeichnete der Kreis 21.767 Einpendler sowie 34.586 Auspendler. Daraus ergibt sich ein negativer Pendlersaldo von 12.819 Personen, welcher in der Lage des Landkreises zwischen der Landeshauptstadt München im Süden sowie der kreisfreien Großstadt Ingolstadt im Norden begründet liegt. Das heißt, es pendeln deutlich mehr Personen zum Arbeiten aus dem Landkreis heraus in die umliegenden Städte als umgekehrt. Insgesamt knapp 57 % der Auspendler des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm pendeln entweder in die Landeshauptstadt oder nach Ingolstadt. Weitere Analysen zum Thema Pendler sind im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage im Landkreis Pfaffenhofen in Kapitel 3.5.2 erläutert. Eine Aufstellung der Beschäftigtenzahlen auf Gemeindeebene findet sich im folgenden Unterkapitel.

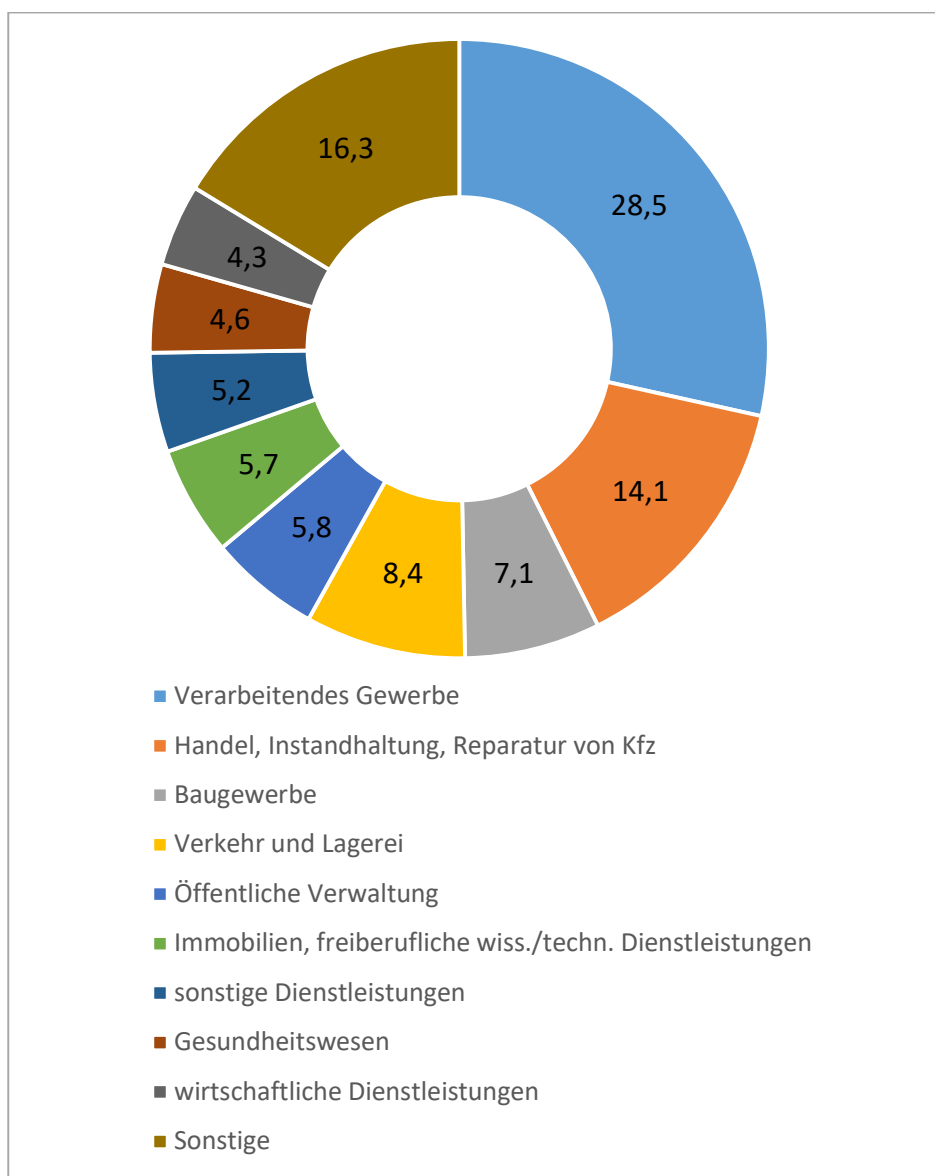


Abbildung 3-4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

Beschäftigungszahlen auf Gemeindeebene

In Abbildung 3-5 sind, neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort, die noch nicht ausdifferenzierten sozialversicherungspflichtigen Ein- und Auspendlerinnen je Stadt und Gemeinde mittels Säulendiagrammen in einer thematischen Karte mengenmäßig dargestellt.

Sozialversicherungspflichtige

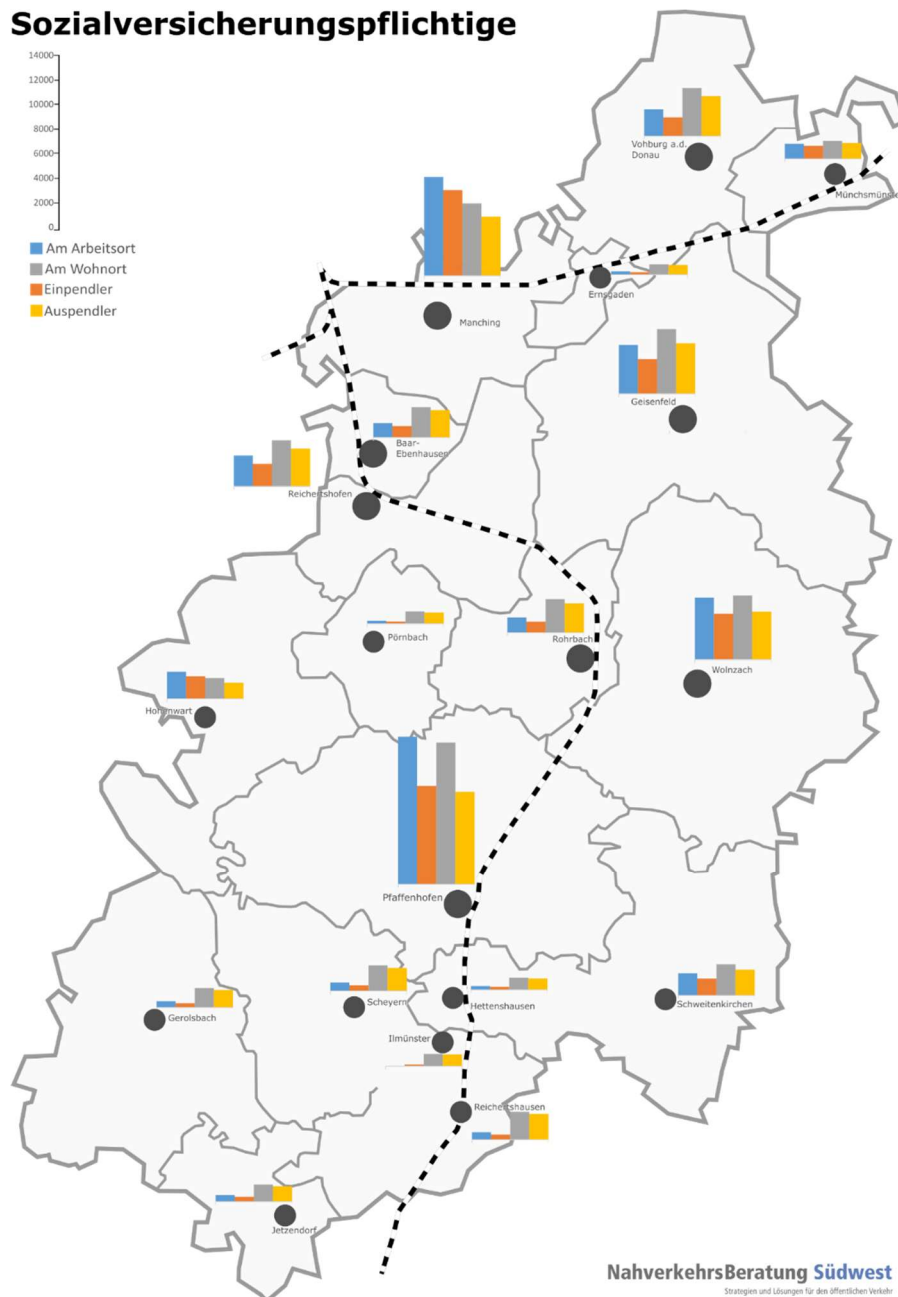


Abbildung 3-5: Sozialversicherungspflichtige je Gemeinde (Stand: Januar 2021)
[eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit]

Vor allem in kleineren Gemeinden kann durch Zu- und Wegzüge einzelner Betriebe, Betriebsverlagerungen oder Erweiterungen innerhalb weniger Jahre die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort bei einem geringen absoluten Niveau gewissen Schwankungen unterliegen, weshalb die hier dargestellten Daten die Zusammenhänge zum Stichtag und für die aktuelle Situation wiedergeben.

In der Regel ist eine Korrelation zwischen den Einwohnern und den Beschäftigten am Wohnort vorhanden, größere Gemeinden weisen somit auch mehr sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort auf. Für die Beschäftigten am Arbeitsort hingegen ist vor allem die lokale Wirtschaftsstruktur in der Gemeinde ein bestimmender Faktor.

Tabelle 3-5 zeigt, dass das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d. Ilm im Juni 2020 erwartungsgemäß den größten Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis mit rund 12.000 Beschäftigten am Arbeitsort darstellt. Gefolgt von Manching mit ungefähr 8.000 und Wolnzach (5.000) bzw. Geisenfeld (4.000). Das Verhältnis zwischen Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort liegt in Manching mit 1,4 kreisweit am höchsten. Gemeinsam mit Hohenwart (1,3) und Pfaffenhofen (1,0) sind dies die einzigen Gemeinden, die einen positiven Pendlersaldo aufweisen und somit mehr Einpendler als Auspendler verzeichnen. Alle anderen Gemeinden des Landkreises weisen Verhältniswerte von deutlich unter 1 auf (Pendleratlas, Juni 2020). Die niedrigsten Beschäftigungszahlen verzeichnen die Gemeinden Immünster und Hettenshausen, wobei ein Großteil der Beschäftigten seinen Wohnsitz in den jeweiligen Ortschaften hat.

Städte	Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte am Wohnort
Pfaffenhofen a.d. Ilm	12.103	11.611
Vohburg a.d. Donau	2.180	3.926
Geisenfeld	3.987	5.247
Gemeinden:		
Baar-Ebenhausen	1.174	2.464
Ernsgaden	258	840
Gerolsbach	517	1.584
Hettenshausen	314	987
Immünster	189	995
Jetzendorf	532	1.391
Münchsmünster	1.232	1.452
Pörnbach	254	1.005
Reichertshausen	617	2.278
Rohrbach	1.240	2.725
Scheyern	685	2.084
Schweitenkirchen	1.791	2.530
Märkte:		
Hohenwart	2.194	1.683
Manching	8.053	5.898
Reichertshofen	2.523	3.764
Wolnzach	5.054	5.222
Summe	44.867	57.686

Tabelle 3-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene

3.3.2 Bildung

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ist, wie in Abbildung 3-6 zu sehen, mit allen Schularten ausgestattet. Für die etwa 13.000 Schüler stehen, zentral im Kreisgebiet gelegen, zwei Gymnasien in der Stadt Pfaffenhofen und in Wolnzach zur Verfügung. Außerdem gibt es fünf Mittel- und Realschulen,

zahlreiche Grundschulen bzw. Grund- und Mittelschulen und Schulen privater Träger. Aber auch berufsbildende Schulen wie die Fach- und Berufsoberschule in Scheyern sowie die Berufsschule und die Landwirtschaftsschule Pfaffenhofen sind im Kreisgebiet ansässig. Eigenständige Hochschulen gibt es im Landkreis nicht.

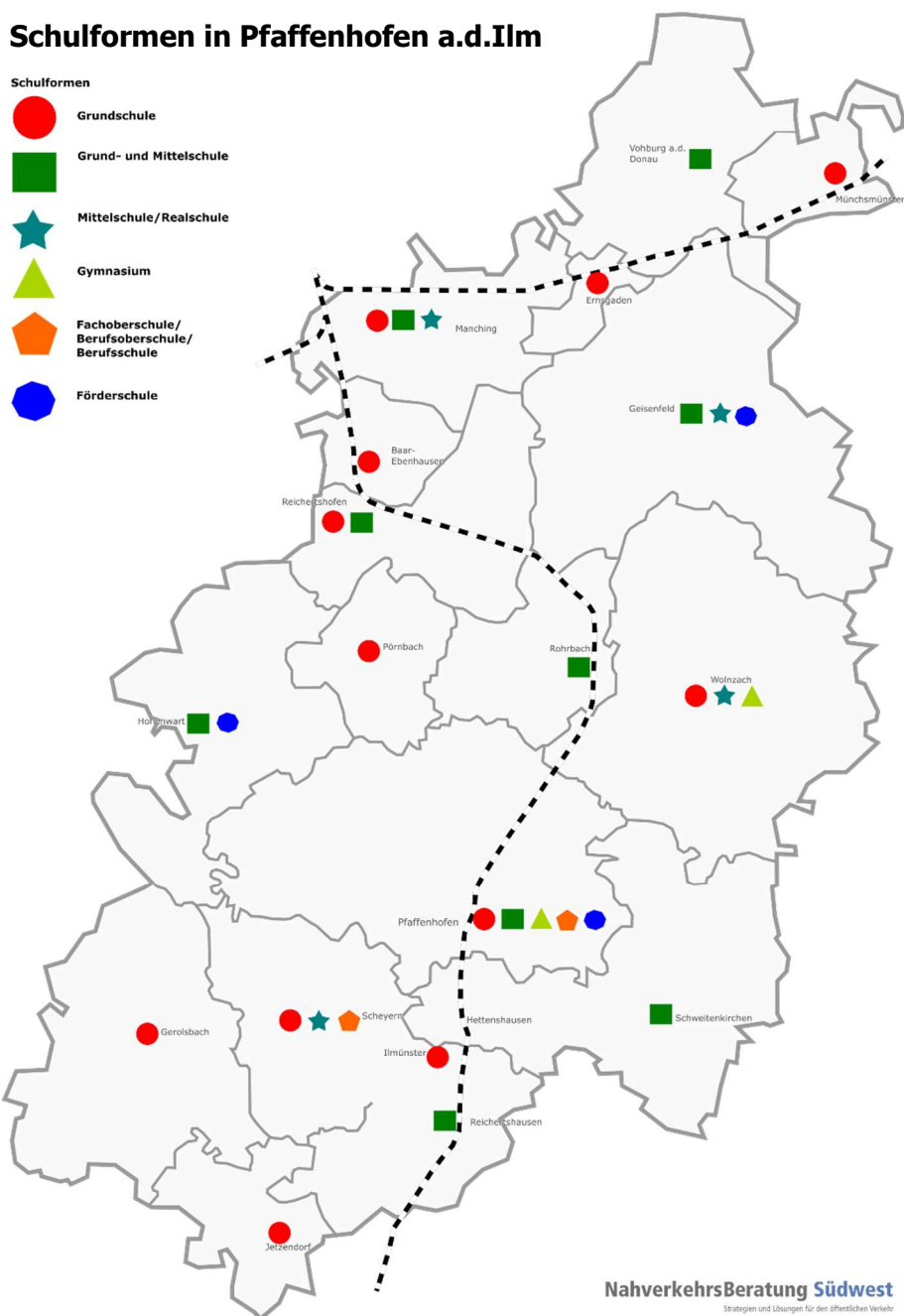


Abbildung 3-6: Bildungseinrichtungen im Landkreis nach Schulformen

3.3.3 Tourismus und Freizeit

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm hat nicht nur aufgrund seiner Lage im weltweit größten zusammenhängenden Hopfenanbaugebietes „Hallertau“, welches sich zwischen München, Ingolstadt, Regensburg und Landshut erstreckt, einige touristisch relevante Einzelattraktionen und

Freizeitziele zu bieten. Die wichtigste Rolle spielt dabei der Tagestourismus. Neben den Hallertauer Hügeln, die sich im Hopfenanbaugebiet erheben, sind auch die idyllischen Flusstäler der Ilm und Paar Anziehungspunkte des Landkreises. Insgesamt befinden sich vier Naturschutzgebiete im Kreisgebiet, die zum Genießen der unberührten Landschaft einladen:

- „Nöttinger Viehweide und Badertaferl“ (Größe: 148,2 ha)
- „Königsau“ bei Großmehring (Größe: 28,3 ha)
- „Oberstimmer Schacht“ (Größe: 19,5 ha)
- „Windsberg“ (Größe: 8,2 ha)

Besonders für Familien und andere aktive Besucher gibt es für jede Jahreszeit Erlebnisangebote. Verschiedene Seen, wie zum Beispiel im Naherholungsgebiet Feilenmoos, aber auch Parks, Wander- und Naturerlebnispfade sowie Kletterparks bilden ein vielfältiges Freizeitangebot für die trockenen Tage des Jahres.

Gleichzeitig bieten zahlreiche Museen, wie beispielsweise das überregional bedeutende Hopfenmuseum in Wolnzach oder das Kelten Römer Museum Manching, zusammen mit den vielzähligen erhaltenen Kirchen und Klöstern, wie sie zum Beispiel in Scheyern und Geisenfeld zu finden sind, spannende Einblicke in die Kultur des Landkreises und des Freistaates Bayern für verschiedenste Wetterlagen.

Quantitative Anhaltspunkte zur Bedeutung des Tourismus liefern Zahlen zu Beherbergungsbetrieben und Übernachtungen. Statistisch erfasst werden dabei in Deutschland grundsätzlich alle Beherbergungsbetriebe, die mindestens zehn Betten anbieten. Neben Hotels, Gasthöfen und Pensionen können dies z.B. auch Jugendherbergen, Ferienheime, Reha-Einrichtungen und Hütten sein. Außerdem sind Campingplätze in der Statistik berücksichtigt, wobei hier Bezug auf die Stellplätze genommen wird. Allerdings ist bezüglich der Aussagekraft dieser Daten zu berücksichtigen, dass nicht nur Übernachtungen zu touristischen Zwecken erfasst sind, sondern auch von Geschäftsreisenden oder Leiharbeitskräften. Außerdem liefern die Daten keine Informationen zur Bedeutung des Tagestourismus sowie zu kleinen Betrieben, die im ländlichen Raum trotzdem eine wichtige Rolle spielen können.

Eigenen Zahlen zufolge verzeichnete der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm im Jahr 2018 234.553 Ankünfte im Hopfengebiet Hallertau und insgesamt 464.077 Übernachtungen. Letzterer Wert bedeutet eine Zunahme von 4,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Durchschnittlich verweilen die Gäste in der Region 2 Tage. (Quelle: Landkreis Pfaffenhofen, Stand: 01.04.2019)

Gemäß den Antworten aus der Befragung der Gemeinden im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes stehen im Kreisgebiet Pfaffenhofen 1.675 Betten für Übernachtungsgäste zur Verfügung. Jedoch ist hinzuzufügen, dass sieben der 19 befragten Kommunen keine Daten geliefert haben, sodass keine vollständige Erfassung gewährleistet ist.

Auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten sind die meisten Übernachtungsmöglichkeiten in der Kreisstadt Pfaffenhofen a.d. Ilm gegeben (543 Betten). Der Markt Reichertshofen folgt mit 445 Betten und an dritter Stelle liegt der Markt Wolnzach mit 320 verfügbaren Betten. Die gleichermaßen unvollständige Zahl der Übernachtungen im Jahr 2018 beläuft sich auf 120.529, wobei aufgrund der hohen Bettendichte die Stadt Pfaffenhofen und der Markt Reichertshofen mit jeweils 51.433 und 46.288 Übernachtungen über 80 % der Gäste beherbergen. Ein weiterer bedeutender Anteil liegt bei der Stadt Vohburg a.d. Donau mit 13.118 Übernachtungen.

Diese Werte entsprechen erwartungsgemäß nur einem Bruchteil eines Wertes, wie er in anderen touristisch bedeutsameren Landkreisen üblich ist.

3.3.4 Versorgung und Einkauf

Zur Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen und spezielleren Bedarfs zählen beispielsweise der Einkauf von Lebensmitteln und anderen Kleinwaren, die medizinische Versorgung, die Erledigung von Bankgeschäften und Behördengänge.

Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, Bankfilialen oder Allgemeinmedizin, ist im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm auch in der Fläche in vielen größeren Orten noch vorhanden. Für Facharzt- oder Klinikbesuche muss man in die Kreisstadt Pfaffenhofen fahren, wo unter anderem die Ilmtalklinik ansässig ist.

Um den übergemeindlichen Einflussbereich des Einzelhandels zu quantifizieren, wurde im Zuge des LEP der „einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich“ definiert und berechnet. Er gibt auf Basis der abgeschöpften Kaufkraft an, wie viele Einwohner ein Standort gemäß dem System der zentralen Orte versorgen kann bzw. darf. Demnach umfasst der Verflechtungsbereich der Stadt Pfaffenhofen 72.474 Einwohner, was beinahe der dreifachen Zahl der eigenen Bevölkerung entspricht. Weitere Standorte mit großen Überschüssen sind Wolnzach, Reichertshofen, Reichertshausen, Hohenwart und Scheyern. (Quelle: Bayerisches Staatsministerium, Abt. Landesentwicklung und Heimat, Stand: 01.02.2019)

Um für verschiedenste Wegezwecke eine ausreichende Erreichbarkeit im Sinne einer möglichst freizügigen Mobilität zu gewährleisten, bedarf es eines angemessenen Verkehrsangebotes. Eine Darstellung und Analyse der vorhandenen Angebote im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm folgt im nachstehenden Kapitel 3.4.

3.4 Verkehrsangebot im Landkreis

Im folgenden Abschnitt wird das derzeitige Verkehrsangebot aller Verkehrsarten im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm beschrieben. Für die Nahverkehrsplanung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises ist dabei vor allem der straßengebundene ÖPNV relevant.

3.4.1 Schienenverkehr

Die Bahnstrecke München-Ingolstadt-Nürnberg (Kursbuchstrecke 900) durchquert den Landkreis von Süd nach Nordwest und schafft Anschlüsse in München, Ingolstadt und Nürnberg an den Fernverkehr. Bedient wird diese Strecke von zwei Linien (RE1 und RB16). Der Regionalexpress (RE) hält in Pfaffenhofen und Rohrbach. Die Regionalbahn (RB) hält zusätzlich in Baar-Ebenhausen und Reichertshausen sowie am Haltepunkt Paindorf. Der RE verkehrt täglich von 5:30 bis 21:30 Uhr im Stundentakt, zwischen Nürnberg und Ingolstadt im 2-Stunden-Takt. Die RB verkehrt Montag bis Samstag von 5:00 bis 1:00 Uhr im Stundentakt, am Sonntag ab 6:00 Uhr. Der Zugverkehr wird durch DB Regio mit lokbespannten Zügen durchgeführt. Eingesetzt werden Wendezüge mit 4 Doppelstockwagen. Im Jahr 2021 waren im Netz München-Nürnberg-Express 90 % der Züge pünktlich, was im Qualitätsranking der BEG dem 13. Platz (von 31) entspricht. Eine Bedienung des Landkreises durch den Fernverkehr besteht nicht.

Im nördlichen Bereich bedient die weitestgehend eingleisige Bahnstrecke Regensburg-Ingolstadt (Kursbuchstrecke 993) die drei Halte Ernsgaden, Vohburg und Münchsmünster. Nach erneuter Ausschreibung des Netzes Regensburg/Donautal durch die BEG im Juni 2021 betreibt die agilis Eisenbahngesellschaft dieses Netz bis 2036 weiter. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge des Typs Coradia Continental von Alstom. Es wird Mo-Fr von 4:00 bis 1:00 Uhr ein Stundentakt mit RB-Leistungen angeboten. Morgens und mittags wird der Verkehr durch Verstärker auf einen annähernden 30-Minuten-Takt erweitert. Da am Wochenende im 2-Stunden-Takt ein Regionalexpress als Ersatz für die Regionalbahn angeboten wird, werden die Halte Samstag und Sonntag nur im 2-Stunden-Takt bedient. Die Pünktlichkeit lag für das Netz Regensburg/Donautal im Jahr 2021 bei 90,9 % und damit nur unwesentlich unter dem Durchschnittswert von 92,3 %. Im Qualitätsranking, welches verschiedene Kriterien bewertet, lag das Netz 2021 auf dem 6. Platz von 31.

Bezeichnung	Ortslage
aktuell in Betrieb (KBS 900 München – Ingolstadt – Nürnberg)	
Paindorf	Reichertshausen-Oberpaindorf
Reichertshausen (Ilm)	Reichertshausen
Pfaffenhofen (Ilm)	Pfaffenhofen (Ilm)
Rohrbach (Ilm)	Rohrbach (Ilm)
Baar-Ebenhausen	Baar-Ebenhausen
aktuell in Betrieb (KBS 993 Ulm – Ingolstadt – Regensburg)	
Ernsgaden	Ernsgaden
Vohburg	Vohburg-Rockolding
Münchsmünster	Münchsmünster
aktuell kein Verkehrshalt (KBS 993 Ulm – Ingolstadt – Regensburg)	
Manching	Manching

Tabelle 3-6: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis

Im Gebiet des Landkreises gibt es zusätzlich eine Bahnstrecke von Rohrbach nach Wolnzach bzw. Geisenfeld. Die Strecke Rohrbach – Wolnzach wurde 1894 als erstes Teilstück der Strecke von Wolnzach Bahnhof (heute: Rohrbach) nach Mainburg eröffnet. Ein Jahr später konnte die ganze Strecke befahren werden. 1906 folgte dann die Strecke von Wolnzach Bahnhof nach Geisenfeld. Der Personenbetrieb wurde auf der Strecke im Jahr 1969 komplett eingestellt. Auf dem Reststück bis Jebertshausen findet noch Güterverkehr zur Firma ARS Altmann (Autoverladung) in Wolnzach statt. Die Strecke wurde im Herbst 2013 saniert und eine Aufrüstung von Bahnübergängen mit Lichtsignalanlagen und Schranken ist in Planung.

3.4.2 Straßengebundener ÖPNV (Bus)

Im Fahrplanjahr 2022 gibt es im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm 26 Buslinien (zuzüglich Stadtbus Pfaffenhofen). Die Linien haben einen sehr unterschiedlichen Charakter, ein Großteil verkehrt flächenmäßig und dient vorrangig dem Sammelverkehr für Schüler. Daneben gibt es noch Linien, die ihren Ursprung in Nachbarkreisen haben. Eine schematische Übersicht des Buslinienangebotes ist, dargestellt nach den jeweiligen Verkehrstagen, der Anlage zu entnehmen.

Feste Taktverkehre mit einem regelmäßigen, dichten Angebot sind neben dem Stadtbus Pfaffenhofen nur auf den Linien von der Stadt Ingolstadt in die Kreismunicipien Manching, Baar-Ebenhausen, Reichertshofen und Vohburg zu finden. Ferner können auch die im südlichen Landkreis befindlichen Linien Petershausen-Jetzendorf-Gerolsbach-Schrobenhausen bzw. Petershausen-Jetzendorf-Tandern als ÖPNV-

Achsen mit erkennbar höherer Fahrtenzahl angesehen werden. Im gemeindlich organisierten Bedarfsverkehr sind ebenfalls Angebote mit Taktstrukturen bzw. häufigen Fahrtmöglichkeiten entstanden: Neben der Achse Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Pörnbach – Pfaffenhofen (Rufbus Pörnbach) gehört hierzu auch der „VGI-Flexi“, der die Gemeinde Scheyern mit den angrenzenden Gemeinden verbindet.

Für die restlichen Gebiete des Landkreises ist das bestehende Angebot deutlich schwächer ausgeprägt. Allein an Schultagen gibt es oftmals ein Minimalangebot, das hauptsächlich an den Schulzeiten ausgerichtet ist, d.h. ein Großteil der Fahrten findet nur morgens und nachmittags statt. Es gibt trotz des Minimalangebotes eine Vielzahl von kleineren Ortschaften, welche nicht Teil des Linienverkehrs sind bzw. nur durch einzelne Fahrten von Bürgerbussen bedient werden. In den Ferien ist die Fahrtenanzahl dieser Linien nochmals geringer. Die Hälfte des Kreises ist hier nicht vom Linienverkehr erschlossen. Bei den Linien, welche an Samstagen verkehren, besteht das Fahrtenangebot oftmals aus nur einer Fahrt am Tag. An Sonntagen findet im Landkreis Pfaffenhofen nur ausgehend von Ingolstadt ein Linienverkehr statt.

Eine tabellarische Übersicht des Linienangebotes sowie eine schematische Darstellung der Fahrtenhäufigkeit je Verkehrstag sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Unternehmer	Konzessionierte Linien
Regionalbus Augsburg GmbH (RBA)	9153, 9154, 9159, 9201, 9202, 9236, 9241, 9242, 9243, 26 IN
Stempfl	16 IN
MVV	601, 617, 618, 707
RVO/MVV	RVO 9213/ MVV 706
RBO	6008
Lankl-Reisen	8722
Stanglmeier	9314, 18 IN
Zinsmeister	60
Spangler	45, 46
Schwarz	8, 9

Tabelle 3-7: Linien und Konzessionäre im Landkreis Pfaffenhofen

Die Verkehrsleistung im ÖPNV wird von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht. Tabelle 3-6 gibt eine Übersicht der aktuellen Konzessionslandschaft. Viele Linien im Landkreis sind im Besitz der Firma Regionalbus Augsburg GmbH (RBA). Die RBA ist im Besitz eines Konsortiums von lokalen und privaten Busunternehmen und betreibt eine Vielzahl von Linien im nördlichen Oberbayern. Dazu kommen einige Konzessionen, die im Besitz des MVV sind. Alle anderen Konzessionen

werden von kleinen und mittelständischen, regional verwurzelten Unternehmen innegehalten, mit Ausnahme zweier Linien, welche durch Tochterunternehmen der DB AG betrieben werden.

3.4.3 Freigestellter Schülerverkehr (FSV)

Üblicherweise nutzen Fahrschüler für ihren Schulweg den ÖPNV. Insbesondere im gemeindlichen Schülerverkehr zu Grund- und Mittelschulen ist es jedoch gängig, dass Schulaufwandsträger bei einem fehlenden ÖPNV-Angebot direkt bei Busunternehmen Verkehre bestellen, die nicht öffentlich sind und allein der Beförderung vom und zum Unterricht dienen. Solche Verkehre sind gemäß der „Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes“ (Freistellungs-Verordnung, FrStllgV) von den Vorschriften des PBefG, wie etwa der Genehmigungspflicht, freigestellt (§ 1 Abs. 4d FrStllgV).

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sieht unter Art. 3 einen „Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs“ vor. So sind freigestellte Verkehre „so weit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen“. „Schulbusse (...)“, gemeint ist der freigestellte Schülerverkehr, „(...) sind nur zu verwenden, soweit damit die Beförderung wirtschaftlicher oder sachgerechter durchgeführt werden kann“. Dieser Vorgabe liegt der Gedanke zugrunde, dass der Busverkehr, der aufgrund der Schülerbeförderung durchgeführt wird, auch als Element der allgemeinen Daseinsvorsorge zur Verfügung stehen sollte.

Im Landkreis Pfaffenhofen gibt es eine Vielzahl dieser Verkehre, die auch Schulen mit Trägerschaft des Landkreises bedienen. Durchgeführt werden die Schülerverkehre damit sowohl im Auftrag des Landkreises als auch im Auftrag der Kommunen. Insgesamt werden 72 Fahrten/Linien im Auftrag des Landkreises durchgeführt. Auf kommunaler Ebene werden zusätzlich 68 Fahrten/Linien durchgeführt. Eine Vielzahl kleinerer Ortschaften wird nur durch diese Verkehre bedient und verfügt damit über keinerlei Fahrmöglichkeiten außerhalb des für die Schüler exklusiv angebotenen Freigestellten Schülerverkehrs. Damit steht die Vielzahl der FSV-Verbindungen aktuell einer flächendeckenden ÖPNV-Erschließung entgegen. Weiterhin ist zu erwähnen, dass eine Vielzahl dieser Verkehre (teilweise) parallel zum vorhandenen Linienverkehr fährt oder gleichzeitig durch den Landkreis und die Gemeinden durchgeführt wird.

3.4.4 Bürgerbusse

In den letzten Jahren entstanden in einigen Kommunen sogenannte „Bürgerbusse“, um im ländlichen Raum das öffentliche Verkehrsangebot zu ergänzen und den örtlichen gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern. Bürgerbusse sind in der Regel Angebote, die durch ehrenamtliches Vereinsengagement getragen werden, oft aber in Kooperation mit Verkehrsunternehmen. Dabei wird unter dem Motto

„Bürger fahren Bürger“ ein Verkehrsangebot innerhalb oder zwischen Gemeinden eingerichtet, welches sich nah und persönlich an den örtlichen Mobilitätsbedürfnissen orientiert und die eigenständige Erledigung von Einkäufen, Wahrnehmung von Terminen und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Als formaler Linienverkehr stehen Bürgerbusse allen Kundengruppen offen, allerdings sind Senioren in der Regel die Hauptzielgruppe.

Bürgerbusse sind meist an einem oder mehreren Wochentagen im Einsatz. Die Fahrpläne sind häufig so gestaltet, dass vormittags eine Hin- und Rückfahrmöglichkeit zu wichtigen lokalen Zielen angeboten wird, sodass am Zielort eine Aufenthaltszeit von etwa zwei bis drei Stunden zur Verfügung steht. Es gibt auch Modelle, die einer telefonischen Voranmeldung bedürfen. Möglich werden Bürgerbusse insbesondere dadurch, dass das Fahrpersonal ehrenamtlich tätig ist. Damit die Hürde des Besitzes eines Busführerscheins (Klasse D) entfällt, werden üblicherweise Fahrzeuge mit nur acht Fahrgastplätzen eingesetzt. Hierfür ist der klassische Pkw-Führerschein (Klasse B) in Verbindung mit der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung („P-Schein“), die gegen Nachweis gesundheitlicher Eignung sowie straf- und verkehrsrechtlicher Unauffälligkeit erteilt wird, ausreichend. Die größten Kosten des Bürgerbusverkehrs fallen für die Fahrzeugbereitstellung an, vor allem, wenn ein eigenes Fahrzeug zu beschaffen ist und nicht auf bereits vorhandene Fahrzeuge, etwa aus dem Schülerverkehr, zurückgegriffen werden kann. Diese Kosten werden neben den Fahrgeldeinnahmen vor allem durch gemeindliche Zuwendungen, Spenden und Sponsoring getragen.

Im Landkreis Pfaffenhofen gibt es klassische Bürgerbussysteme in den Gemeinden Geisenfeld, Reichertshausen, Rohrbach und Wolnzach. Der Bürgerbus Geisenfeld verkehrt Dienstag und Donnerstag mit 2 Fahrten (Hinfahrt: 8:20 Uhr, Rückfahrt: 11:00 Uhr). Er bedient in einem Rundkurs, welcher die Haltestellen in unterschiedlicher Reihenfolge anfährt, die Ortsteile sowie die Gemeinde Ernsgraben mit dem Stadtplatz Geisenfeld. In Reichertshausen schafft der Bürgerbus am Montag, Dienstag und Donnerstag eine Verbindung nach Pfaffenhofen. Es werden zwei Hinfahrten um 8:00 und 11:00 Uhr und zwei Rückfahrten um 10:25 und 12:00 Uhr angeboten. Die Gemeinde Rohrbach bietet ebenfalls einen Bürgerbus an. Er verbindet Rohrbach mit Pfaffenhofen und verkehrt jeden Dienstag mit jeweils zwei Hin- und Rückfahrten (Hinfahrten: 8:30 und 10:30 Uhr, Rückfahrten: 11:30 und 14:00 Uhr). In der Marktgemeinde Wolnzach verbinden zwei Ringfahrten an Dienstag und Freitag den Hauptort mit den Gemeindeteilen.

3.4.5 Stadtverkehr Pfaffenhofen

Um den besonderen verkehrlichen Anforderungen in der Stadt Pfaffenhofen Rechnung zu tragen, gibt es einen Stadtverkehr, welcher die außerhalb liegenden Stadtteile mit dem Stadtzentrum im Taktfahrplan verbindet. Die Aufgabenträgerschaft für diesen Verkehr liegt bei der Stadt

Pfaffenhofen selbst. Der Stadtbus ist bis mindestens 2023 kostenlos und besteht aus 3 Linien und 3 Expressbuslinien. Die Linien 1 bis 3 verkehren Montag bis Freitag und am Samstagvormittag nach einem festgelegten Fahrplan. Betriebszeit ist Montag bis Freitag von 5:30 bis 20:30 Uhr. Am Samstag wird von 8:00 bis 12:00 Uhr im Stundentakt gefahren. Die 3 Expressbuslinien verkehren täglich und bedienen zudem die Linien 1 bis 3 samstags von 12:00 bis 22:00 Uhr und den ganzen Sonntag als On-Demand-Verkehr. Für diesen Verkehr muss mindestens 30 Minuten vor dem Fahrtwunsch die Fahrt gebucht werden. Die Abfahrtszeit ist flexibel und vom Verkehrsaufkommen abhängig und wird beim Buchungsvorgang mitgeteilt. Eine Buchung kann über eine App, eine Internetseite oder per Telefon erfolgen.

3.4.6 Angebot in einzelnen Städten und Gemeinden

Im Folgenden ist für jede Stadt bzw. Gemeinde die örtliche Situation der Bedienung im straßengebundenen Linienverkehr kurz zusammenfassend beschrieben. Bei den genannten Linien handelt es sich hauptsächlich um Schülerverkehrslinien, die während der Schulzeiten verkehren. Einzelne Linie verkehren am Samstag mit einzelnen Fahrten.

Pfaffenhofen

Das gemeindeübergreifende Angebot im ÖPNV beschränkt sich hauptsächlich auf die Linien, die in der Stadt Pfaffenhofen enden bzw. beginnen. Dies sind meist schulisch geprägt, die Angebotsdichte variiert erheblich. Die Anbindung der Pfaffenhofener Ortsteile erfolgt vorrangig über den Stadtbus, eine parallele Bedienung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr gibt es auf den Relationen nach Ehrenberg bzw. Tegernbach sowie in Richtung Pörnbach, Rohrbach und Schweitenkirchen.

Manching

Der Markt Manching ist über die Linie 16 an Ingolstadt angebunden. Die Linie 16 verkehrt von Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt. Am Wochenende besteht ein Stundentakt, ergänzt wird das Angebot an allen Tagen durch zusätzliche Fahrten der Linie N16 am späten Abend. Ferner gibt es Verbindungen nach Geisenfeld (durch eine Verlängerung der Linie 16), welche sich vor allem durch Schul- und Berufsverkehr ergeben. Weiterhin verkehrt zu den Schulzeiten eine Verbindung nach Karlshuld (Linie 45). Dazu kommt ein Rufbus zwischen Manching Ost und Westenhausen, der die Teilorte Westenhausen und Lindach vor allem montags bis freitags anschließt.

Wolnzach

Der Markt Wolnzach hat eine direkte Verbindung nach Rohrbach (Ilm). Hier besteht durch die Rufbuslinie an Werktagen ein direkter Anschluss an die Bahnen Richtung München und Ingolstadt. Zusätzlich gibt es die

reguläre Linie 9314 (verkehrt nur während der Schulzeiten). Weiterhin bestehen von Wolnzach aus einzelne Fahrten nach Rudelzhausen (über Dellnhausen, Au) und nach Tegernbach über Nandlstadt im Landkreis Freising. Ein innergemeindlicher Bürgerbus verbindet die verschiedenen Ortsteile miteinander.

Geisenfeld

Durch die Stadt Geisenfeld führt die Linie 8722 von Münchsmünster nach Pfaffenhofen mit einzelnen Fahrten. Darüber hinaus besteht eine Anbindung nach Ingolstadt durch die Linie 16. Am Samstag verbindet die Linie 9201 mit einem Fahrtenpaar Geisenfeld mit Pfaffenhofen. Ein regelmäßiges Fahrtenangebot Richtung Süden besteht nicht. Eine interkommunale Vernetzung der einzelnen Stadtteile bzw. der Gemeinde Ernsgraben bietet der dienstags und donnerstags verkehrende Bürgerbus Geisenfeld.

Vohburg

Die Linie 26 verbindet Vohburg mit Ingolstadt. Diese verkehrt von Montag bis Freitag vor allem während der Schulzeiten, am Samstag mit 8 Fahrtenpaaren und am Sonntag sind es 2 Fahrtenpaare. Eine Verbindung nach Pfaffenhofen mit einzelnen Fahrten besteht an Schultagen mit der Linie 8722. Zusätzlich gibt es mit der Linie 6008 von Montag bis Freitag 4 Fahrtenpaare nach Ingolstadt bzw. Neustadt/Donau.

Reichertshofen

Über die Linie 18 besteht von Montag bis Freitag (1-Stunden-Takt) und an Samstagen (2-Stunden-Takt) ein Linienverkehr nach Ingolstadt über Baar-Ebenhausen, der auch die Ortsteile Langenbruck, Agelsberg und Winden bedient. Den kleineren Ortsteilen steht ein Rufbusangebot einzelner Fahrten mit Anschluss von bzw. zur Linie 18 zur Verfügung. In Richtung Pfaffenhofen verkehrt ein in der Regel stündlicher Rufbus. Nach Karlskron schafft die Linie 46 mit je einer Fahrt morgens und mittags eine Verbindung. An der Autobahnauffahrt Langenbruck verbindet die Linie X109 die Gemeinde mit dem Flughafen München.

Rohrbach (Ilm)

Rohrbach besitzt eine Verbindung nach Wolnzach (Ilm). Hier gibt es die Linie 9314 an Schultagen. Zusätzlich schafft ein Rufbus montags bis freitags weitere Fahrtmöglichkeiten nach Wolnzach. Die Linie 8722 verbindet über einzelne Fahrten an Schultagen Rohrbach mit Vohburg, Münchsmünster und Geisenfeld bzw. Pfaffenhofen.

Baar-Ebenhausen

Aus Baar-Ebenhausen führt die Linie 18 direkt nach Ingolstadt. Hier besteht von Montag bis Freitag ein Stundentakt. Samstags besteht ein 2-Stunden-Takt. Am Sonntag gibt es über den Tag verteilt 3 Fahrtenpaare. Die Linie 18 schafft ebenfalls eine Verbindung nach Reichertshofen. Analog zu Reichertshofen verkehrt hier ebenfalls die Schülerverkehrslinie 46 in Richtung Karlskron.

Schweitenkirchen

Es gibt morgens mit der Linie 601 eine Direktfahrt nach Freising und am späten Nachmittag eine Fahrt zurück. Dazu kommen noch zwei Rufbuslinien, die Schweitenkirchen von Montag bis Freitag mit Pfaffenhofen und den Ortsteilen der Gemeinde verbinden. Mit der Linie 9243 bestehen einzelne feste Fahrtangebote nach Pfaffenhofen. Die MVV-Linien 617 und 618 stellen weitere Fahrtmöglichkeiten in Richtung Freising dar: Sie bedienen einzelne Teilorte im östlichen Gemeindegebiet mit wenigen Fahrten. Ferner verläuft auch die Schulverkehrslinie 9 zwischen Wolnzach und dem Landkreis Freising durch die Gemeinde Schweitenkirchen.

Reichertshausen

Die Gemeinde Reichertshausen ist montags bis freitags durch die Linie 9202 auf mehreren Fahrten mit Pfaffenhofen und Petershausen verknüpft. Der Bürgerbus Reichertshausen schafft an Montagen, Dienstagen und Donnerstagen am Vormittag eine Verbindung nach Pfaffenhofen. Am Wochenende gibt es keinen Busverkehr im Gemeindegebiet. Eine Anbindung nach Scheyern gewährleistet der VGI-Flexi.

Scheyern

Montags bis freitags verkehrt die Linie 9241 mit mehreren Fahrten in Richtung Pfaffenhofen und Gerolsbach. Weiterhin gibt es den Bedarfsverkehr des VGI-Flexi, der die Teilorte mit Scheyern verbindet und weitere Fahrtmöglichkeiten nach Pfaffenhofen, Gerolsbach, Hettenshausen, Ilmmünster und Reichertshausen sicherstellt.

Hohenwart

Die Linie 9153 bedient Hohenwart montags bis freitags auf dem Weg von Pörnbach nach Schrobenhausen. In den Zeiten, in denen diese Linie nicht fährt, schafft der Rufbus 9153 eine Anbindung von Hohenwart nach Schrobenhausen, die auch am Wochenende besteht. Eine Verbindung nach Pfaffenhofen stellt die Linie 60 her, die auch an Samstagen einzelne Fahrten aufweist.

Gerolsbach

Die Gemeinde Gerolsbach wird unter der Woche durch die Linie 9241 nach Pfaffenhofen und Scheyern angebunden. Die Linie 9159 gewährleistet vor allem von Montag bis Freitag regelmäßige Verbindungen nach Schrobenhausen und Petershausen. Ferner verkehrt in Gerolsbach der VGI-Flexi Scheyern.

Jetzendorf

Die Gemeinde Jetzendorf wird von der Linie 707 (MVV) auf dem Weg von Petershausen nach Hilgertshausen-Tandern bzw. Altomünster durchfahren. Hier besteht täglich ein Stundentakt nach Petershausen. Mit etwa 15 Fahrtenpaaren auf der Linie 9159 besteht neben einer Anbindung nach Petershausen auch ein Anschluss in Richtung Schrobenhausen. Zusätzlich gibt es wenige Fahrten morgens und mittags nach Pfaffenhofen mit der Linie 9202.

Münchsmünster

Mit der Linie 6008 besteht von Montag bis Freitag ein Fahrtangebot nach Ingolstadt bzw. nach Neustadt/Donau. Weiterhin bedient die Linie 8722 an Schultagen Münchsmünster und schafft eine Verbindung nach Pfaffenhofen über Vohburg und Geisenfeld.

Ilmmünster / Hettenshausen

Nach Pfaffenhofen und Reichertshausen bzw. Petershausen verkehrt die Linie 9202 mit mehreren Fahrten pro Tag. Ein Wochenendangebot gibt es nicht. Beide Gemeinden liegen im Bedienungsgebiet des VGI-Flexi Scheyern.

Pörnbach

Von Pörnbach bestehen Busverbindungen nach Pfaffenhofen mit der Linie 60 der Firma Zinsmeister morgens und nachmittags. Die Linie wird durch einen stündlichen Rufbus, der neben Pfaffenhofen ebenfalls in Richtung Baar-Ebenhausen/Ingolstadt verkehrt und die Pörnbacher Ortsteile bedient, ergänzt. Dieser ermöglicht auch ein Angebot am Wochenende bzw. im Spätverkehr. Nach Schrobenhausen gibt es über die Linie 9153 einzelne Verbindungen.

Ernsgaden

Die Gemeinde hat mit der Linie 6008 direkte Verbindungen nach Ingolstadt und Neustadt (Donau). Der Bürgerbus Geisenfeld schafft Dienstag und Donnerstag am Vormittag eine Fahrt von und nach Geisenfeld.

3.5 Nachfrage nach Verkehren

Grundlage für die Bewertung und Festlegung angebotsseitiger Kenngrößen im ÖPNV ist in der Regel die zugrundeliegende Nachfrage. Im Gegensatz zu umfangreichen und stark nachgefragten ÖPNV-Netzen in Städten und Verdichtungsräumen ist es im regionalen Verkehr nicht möglich, durchschnittliche Nachfragezahlen über gewisse zeitliche und räumliche Einheiten zu prognostizieren.

Besser geeignet ist ein Ansatz, bei dem aus den beobachteten Verkehrsverflechtungen gewisser Nachfragegruppen ein tragfähiges und wünschenswertes Grundangebot abgeleitet wird. Die wichtigste derartige Nachfragegruppe ist der Schülerverkehr, der in den betrachtungsgegenständlichen Verkehren üblicherweise 60 bis 100 % der Nachfrage ausmacht. Doch auch im Pendlerverkehr kristallisieren sich in der Regel ausreichend gewichtige Nachfrageschwerpunkte und Zeitschichten heraus, die auf den potenziellen Bedarf für ein Verkehrsangebot schließen lassen.

Auf der Basis eines solchen Grundgerüsts können nun in einem weiteren Schritt weniger differenzierte Informationen zur Verkehrsnachfrage herangezogen werden, um Korridore oder Schwerpunkte mit einem generell hohen Verkehrsaufkommen zu identifizieren. Das Ziel ist, auf potenziellen starken Achsen das Angebot, sofern zu Grenzkosten möglich, weiter aufzustocken. Hinweise hierauf können beispielsweise das Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr [oder Reisendenzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)] geben.

3.5.1 MIV

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und -prognose zur Verfügung stehen, werden sowohl die Ergebnisse bundesweiter Analysen als auch die landkreisspezifischen Daten dargestellt.

Auf Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten, der Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, wurde im Regionalbericht Bayern zur individuellen Mobilität festgestellt, dass die durchschnittliche Wegelänge 2017 in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen mit 41 km pro Tag etwas höher war als der Durchschnittswert von 39 km pro Tag in ganz Deutschland. In Bayern sowie auch bundesweit ist klar zu erkennen, dass sich die Wegelängen am Wochenende reduzieren, da der Arbeits-/Schulweg an diesen Tagen wegfällt. Insgesamt haben in Deutschland ca. ein Drittel aller Wege einen beruflichen oder schulischen Anlass. (Mobilität in Deutschland, 2017, Regionalbericht Freistaat Bayern)

Im Jahr 2017 erhöhte sich der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Wegen seit 2008 im Freistaat Bayern erstmalig wieder. In Pfaffenhofen a.d. Ilm wurden 2017 69 % aller Wege mittels MIV zurückgelegt. Zum Vergleich: In Bayern lag dieser Wert 2017 im gleichen Jahr bei 59 %. (Mobilität in Deutschland, 2017)

Im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm stieg die Fahrzeugdichte im Jahr 2020

von 1.031 Fahrzeugen auf 1.046 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Dies bedeutet eine Steigerung von knapp 1,5 %. Die ausgehändigten EU-Kartenführerscheine sanken 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 15,25 %, stiegen jedoch in den 10 Jahren zuvor um insgesamt 4,69 %. Im Jahr 2020 gab es gut 2 % mehr neu zugelassene Fahrzeuge als im Vorjahr. Verglichen mit dem Jahr 2012 lag die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge damit im Jahr 2020 um knapp ein Viertel höher. (Landkreis Pfaffenhofen, *Jahresbericht 2020 - Verkehr, ÖPNV*)

	Bestand an Personenkraftwagen 2020		
	Pkw (Anzahl)	Einwohner	Pkw je 100 Einwohner
Deutschland	47.716.000	83.240.000	57
Bayern	8.096.844	13.123.566	62
Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm	134.529	129.128	104

Tabelle 3-8: Personenkraftwagen je Einwohner (2020), Eigene Berechnung

Quellen: Statista, KBA, Jahresbericht LK PAF, Statistik Bayern, LK Pfaffenhofen

Die Pkw-Verfügbarkeit ist im Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm mit 104 Pkw je 100 Einwohner sowohl im Vergleich zu Bayern als auch gegenüber dem bundesdeutschen Durchschnitt von 57 Pkw pro 100 Einwohner sehr hoch (vgl. Tabelle 3-6). Eine hohe Pkw-Verfügbarkeit ist häufig ein Indiz dafür, dass der Pkw für viele Wege genutzt wird oder sogar genutzt werden muss. Dies liegt vor allem darin begründet, dass es aufgrund der Raum- oder Angebotsstruktur des ÖPNV an adäquaten Alternativen mangelt oder das ÖPNV-Angebot nicht als Alternative zur Fahrt mit dem Pkw wahrgenommen wird.

3.5.2 ÖPNV

Nachfrage im Busverkehr

Laut MiD wurden im Jahr 2017 in Pfaffenhofen a.d. Ilm 7 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Das ist der kleinste Wert im Modal Split des Landkreises; zu Fuß gingen 15 % und das Fahrrad nutzten 9 %. Für ganz Bayern und Deutschland liegt der mit dem ÖV zurückgelegte Wert gemäß MiD 2017 bei 10 %.

Die Multimodalität beschreibt die Nutzung von zwei oder mehr verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Zur Multimodalität lässt sich in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen sagen, dass über die Hälfte (53 %) ausschließlich den Pkw nutzen. Dahinter folgt mit rund einem Viertel (27 %) eine Kombination aus Pkw- und Fahrradnutzung. Es wird zudem eher der Pkw in Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) genutzt als das Fahrrad und der ÖV (4 % vs. ca. 2%).

Die Intermodalität beschreibt die Nutzung von zwei oder mehreren verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg. Zur Intermodalität auf verschiedenen Wegen, die in Verbindung mit dem ÖPNV genutzt werden, liegen für den Untersuchungsraum jedoch keine Daten vor.

Dem Aufgabenträger liegen zudem – abgesehen vom Schülerverkehrsaufkommen – für die meisten Linien keine Daten zum Fahrgastaufkommen oder den verkauften Fahrscheinen vor. Diese Angaben werden von den Verkehrsunternehmen im eigenwirtschaftlichen Verkehr gewöhnlich nicht zur Verfügung gestellt.

Pendlerverkehr

Die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm ist im gleichnamigen Landkreis mit 8.096 Einpendlern der wichtigste Arbeitsplatzstandort, dicht gefolgt von Manching. Im Pendlersaldo steht klar Manching im Vordergrund, da dieser Ort einen Überschuss von 2.150 Einpendlern aufweist. Darauf folgen Hohenwart und schließlich Pfaffenhofen a.d. Ilm, jeweils mit einem positiven Pendlersaldo von rund 500 Personen. Alle anderen Gemeinden im Landkreis verzeichnen negative Pendlersalden, das heißt, es pendeln mehr Beschäftigte aus als ein. Der ganze Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm hat insgesamt einen negativen Pendlersaldo von 12.819.

In Anlage 4 sind die Pendlerbeziehungen dargestellt. Die Pendlerströme sind dabei auf das Straßennetz umgelegt. Die stärksten Verflechtungen gibt es von Pfaffenhofen a.d. Ilm und Rohrbach in Richtung München. Mit 18.558 Einpendlern ist die Landeshauptstadt München der wichtigste Zielort der Menschen des Landkreises. Ein weiterer wichtiger Zielort mit ca. 11.300 Einpendlern ist Ingolstadt mit starken Strömen aus Manching und Baar-Ebenhausen/Reichertshofen. Auch die Richtungen Freising mit rund 1.700 Einpendlern sowie Eichstätt und Kelheim mit jeweils ca. 1500 Einpendlern weisen zu berücksichtigende Werte auf.

Die wichtigsten Pendlerströme in den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm kommen aus Richtung München und Ingolstadt, aber auch aus Richtung Neuburg-Schrobenhausen, Eichstätt, Kelheim und Freising.

Auf der Karte in Anlage 5 wird deutlich, dass die Stadt Pfaffenhofen mit 4.432 Binneneinpendlern der wichtigste Zielort für Binnenpendler ist. Weitere Zielorte sind Rohrbach, Manching, Wolnzach, Reichertshofen, Baar-Ebenhausen, Ernsgraben und Geisenfeld.

Hinweise zur Datengrundlage:

Alle genannten Zahlen haben den Stand 2020 und beziehen sich nur auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. In dieser Menge sind also Arbeiter und Angestellte enthalten, aber u.a. auch Auszubildende, Praktikanten und Werkstudenten. Nicht enthalten sind bspw. Freiberufler und Selbstständige. Als Pendler gelten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, deren Arbeitsgemeinde nicht der Wohngemeinde entspricht. Der Pendlersaldo gibt an, wie groß die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern eines Raumes ist.

Weiterhin basiert die Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit auf dem „Inlandsprinzip“. Daher sind nur Einpendler aus dem Ausland erfasst, aber keine Auspendler in das Ausland. Es ist allerdings davon auszugehen, dass Pendlerverflechtungen mit dem Ausland für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm nur eine vernachlässigbare Rolle spielen. Sogenannte „Transitpendler“, die den Landkreis nur durchqueren (etwa von Neuburg an der Donau nach München), sind in der Verflechtungsdarstellung nicht enthalten.

Schülerverkehr

In der folgenden Tabelle sind alle allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm nach Standort und Schulart aufgeführt.

Ort	GS	GMS	RS	GYM	FS	BS
Baar-Ebenhausen	1					
Ernsgaden	1					
Geisenfeld		1	1		1	
Gerolsbach	1					
Hohenwart		1			1	
Ilmmünster	1					
Jetzendorf	1					
Manching	1	1	1			
Münchsmünster	1					
Pfaffenhofen	2	1	1	1	2	2
Pörnbach	1					
Reichertshausen	1	1				
Reichertshofen		1				
Langenbruck	1*					
Rohrbach		1				
Scheyern		1				1
Schweitenkirchen		1				
Vohburg		1				
Wolnzach		1		1		

Tabelle 3-9: Schulen im Landkreis Pfaffenhofen nach Art

Abkürzungen: GS (Grundschule), GMS (Grund- und Mittelschule), RS (Realschule), GYM (Gymnasium), FS (Förderschule), BS (berufliche Schulen bzw. FOS/BOS); * Grundschule Langenbruck in Langenbruck-Pörnbach

Der wichtigste Schulstandort, in dem es ein Angebot für alle Schularten gibt, ist die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm. Die wichtigsten Schulstandorte, in denen es ein Angebot für mindestens drei unterschiedliche Schularten gibt, sind Geisenfeld, Manching, Scheyern und Wolnzach.

Vom Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm nutzen insgesamt 256 Berufsschüler, 1.074 Schüler der weiterführenden Schulen, 219 Grund- und Mittelschüler sowie 185 Grundschüler die Busse in die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm.

Insgesamt bewegen sich 1.051 Fahrschüler aus dem Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm in andere Landkreise. Davon fahren 960 Schüler nach Ingolstadt und Schrobenhausen.

Aus anderen Landkreisen in die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm kommen insgesamt 535 Berufsschüler, 68 Schüler aus weiterführenden Schulen (v.a. aus Dachau und Freising) sowie 7 Grund- und Mittelschüler (aus Freising). Die meisten Berufsschüler kommen aus den Landkreisen Neuburg-Schrobenhausen (165 Fahrschüler), Freising (83 Fahrschüler) und der Stadt Ingolstadt (67 Fahrschüler).

Besonders stark frequentierte Schülerverbindungen von Gemeinden innerhalb des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm sind u.a.:

Für die weiterführenden Schulen:

- Geisenfeld – Wolnzach (206 Fahrschüler)
- Wolnzach – Geisenfeld (192 Fahrschüler)
- Scheyern – Pfaffenhofen a.d. Ilm (183 Fahrschüler)
- Reichertshausen – Pfaffenhofen a.d. Ilm (153 Fahrschüler)
- Rohrbach – Geisenfeld (139 Fahrschüler)
- Vohburg a.d. Donau – Geisenfeld (124 Fahrschüler)
- Pfaffenhofen – Scheyern (107 Fahrschüler)
- Schweitenkirchen – Pfaffenhofen a.d. Ilm (93 Fahrschüler)
- Ilmmünster – Pfaffenhofen a.d. Ilm (89 Fahrschüler)
- Reichertshofen – Manching (88 Fahrschüler)
- Baar-Ebenhausen (84 Fahrschüler)
- Rohrbach – Wolnzach (84 Fahrschüler)

Für die Grund- und Mittelschulen:

- Innerhalb von Vohburg a.d. Donau: 153 Fahrschüler
- Innerhalb von Wolnzach: 151 Fahrschüler
- Innerhalb von Geisenfeld: 127 Fahrschüler
- Baar-Ebenhausen – Reichertshofen (80 Fahrschüler)
- Innerhalb von Scheyern: 79 Fahrschüler
- Innerhalb von Pfaffenhofen a.d. Ilm: 78 Fahrschüler

Für die Grundschulen:

- Innerhalb von Pfaffenhofen a.d. Ilm: 185 Fahrschüler
- Innerhalb von Schweitenkirchen: 86 Fahrschüler
- Innerhalb von Reichertshausen: 70 Fahrschüler

3.5.3 Verkehrsmittelübergreifende Nachfrage

Zur Bewältigung der Verkehrsbedürfnisse stehen den Bürgern des Landkreises unterschiedliche Mobilitätsformen zur Verfügung: Neben dem ÖPNV werden die Wege im MIV als Mit- oder Selbstfahrer bewältigt, gleichzeitig verzeichnet der Radverkehr durch die steigende Zahl elektrisch unterstützter Fahrräder auch für mittlere Distanzen eine immer größere Beliebtheit. Um einen umfassenden Überblick über das bestehende Mobilitätsverhalten im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm zu erhalten, ist es daher von Bedeutung, eine Analyse über alle Verkehrsträger vorzunehmen. Nur so kann die Summe der Verkehrsverflechtungen ganzheitlich abgebildet werden. Als innovatives probates Mittel kann eine solche Untersuchung über die Auswertung von Mobilfunkdaten erfolgen. Die dabei erfassten Bewegungen sind verkehrsmittelunabhängig und geben die gelebte Mobilität äußerst realistisch wieder und treffen zusätzlich Aussagen darüber, wie stark das Fahrtenaufkommen innerhalb eines Verkehrstages schwankt.



Abbildung 3-7: Analyse der Verkehrsströme auf Basis von Mobilfunkdaten

Eine Auswertung der für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm erfassten Mobilfunkdaten legt im Binnenverkehr des Kreises folgende Hauptachsen nahe:

- Geisenfeld/Wolnzach – Rohrbach – Pfaffenhofen a.d. Ilm
- Reichertshofen – Baar-Ebenhausen – Ingolstadt
- Geisenfeld – Manching – Ingolstadt
- Schweitenkirchen – Pfaffenhofen a.d. Ilm
- Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Pörmbach – Pfaffenhofen a.d. Ilm
- (Gerolsbach –) Scheyern – Pfaffenhofen a.d. Ilm
- Reichertshausen – Ilmmünster – Hettenshausen – Pfaffenhofen a.d. Ilm

Im ein- und ausbrechenden Verkehr sind insbesondere folgende Nachbarstädte bzw. Nachbarlandkreise zentral für die Mobilität der Bürger:

- Stadt Ingolstadt/Landkreis Eichstätt für die Gemeinden Manching, Baar-Ebenhausen, Reichertshofen, Vohburg, Münchsmünster und Ernsgaden
- Landkreis Neuburg-Schrobenhausen für die Gemeinden Hohenwart, Gerolsbach, Scheyern und die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm
- Stadt München/Landkreise Dachau und Freising für die südlichen Gemeinden des Landkreises
- Landkreis Kelheim für die nordöstlichen Gemeinden des Landkreises

Aus der zeitlichen Verteilung der Fahrten lassen sich folgende Aussagen zum Verkehrsverhalten der Bürger ableiten:

- Das Verkehrsaufkommen ist zwischen Montag und Freitag am größten. An Samstagen beträgt der Zahl der Bewegungen etwa 80 % dieses Niveaus, an Sonn- und Feiertagen 65 %.
- Hauptverkehrszeiten sind von Montag bis Freitag zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 12 und 19 Uhr festzustellen. Die Spitzenstunden liegen dabei zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr. Zwischen 20 und 5 Uhr ist ein deutlich geringeres Niveau an Bewegungen vorhanden.
- Am Wochenende und an Feiertagen liegt der Schwerpunkt des Verkehrs in einem Zeitraum zwischen 10 und 19 Uhr. Die Anzahl der Fahrten ist dabei relativ gleich verteilt, sodass keine Spitzenstunde zu erkennen ist.

3.6 Nutzungsstruktur und resultierende Mobilität im Landkreis

Das Angebot im Linienverkehr ist sehr stark an den Bedürfnissen der Schüler ausgerichtet. Ein Großteil der Linien verkehrt deshalb nur Montag bis Freitag und nur während der Schulzeiten. Während der Schulferien bleibt es bei einem Minimalangebot von 1-5 Fahrten am Tag. An Samstagen findet, mit Ausnahme einiger Linien, kein Verkehr statt. Auf den Linien, die am Samstag verkehren, sind oftmals nur ein oder zwei Fahrten am Tag. Sonntags findet fast kein Verkehr statt.

Eine weitere Nutzergruppe sind diejenigen Personengruppen, die keine andere Möglichkeit haben als den ÖPNV zu nutzen. Hier ist das Angebot nur sehr eingeschränkt nutzbar für die Erledigungen der täglichen Bedürfnisse. Das liegt daran, dass die Fahrpläne im Linienverkehr oft Taktlücken zwischen 8:00 und 12:00 bzw. 14:00 und 15:30 Uhr aufweisen. Einige Gemeinden im Landkreis Pfaffenhofen haben deshalb einen Rufbus oder Bürgerbus eingerichtet, der diese Angebotslücken füllt. Die Fahrthäufigkeit der Systeme variiert dabei erheblich.

Zusätzlich gibt es Verkehre für die Pendler. Diese sind ausgerichtet an der Kreisstadt Pfaffenhofen an der Ilm sowie an der Großstadt Ingolstadt und dem Ballungszentrum München.

Besonders hervorzuheben sind der nördliche und der südliche Landkreis sowie das Angebot im Stadtkreis Pfaffenhofen durch den Stadtbus. Im nördlichen Landkreis, der an den Stadtkreis Ingolstadt angrenzt, besteht durch Linien, die Ingolstadt als Ziel haben, ein täglicher Taktverkehr. Durch Zubringerverkehre an den S-Bahn-Halt Petershausen besteht im südlichen Landkreis an Werktagen tagsüber ein Taktverkehr. Im Stadtkreis Pfaffenhofen schafft der Stadtbus mit 3 Linien und 3 Rufbuslinien (Samstagmittag und Sonntag tagsüber 6 Rufbuslinien) ein attraktives und kostenloses Angebot.

Eine flächendeckende Bedienung wird nur durch die freigestellten Schülerverkehre erreicht. Da diese nicht für alle frei zugänglich sind, kann festgehalten werden, dass es für viele Bevölkerungsgruppen keinen attraktiven ÖPNV gibt. Ganz besonders am Wochenende gibt es eine große Zahl von Orten, die keine Bedienung durch Buslinienverkehr aufweisen. Für viele der in den Mobilfunkdaten ersichtlichen Verkehrsströme ist der ÖPNV daher keine Alternative.

Im Landkreis Pfaffenhofen wurde 2017 jede zweite Fahrt mit dem PKW durchgeführt. Zählt man die Mitfahrer dazu, sind es fast 70 %. Dieser Anteil ist deutlich höher als in Deutschland und Bayern. Zu Fuß wurden 15 % der Wege zurückgelegt. 9 % nutzten das Fahrrad. Für Bus und Bahn haben sich 7 % entschieden. Vergleicht man diesen Wert mit den Werten aus Deutschland und Bayern, so ist dieser deutlich niedriger. Dieses Defizit kann auf eine schlechte ÖPNV-Bedienung hindeuten.

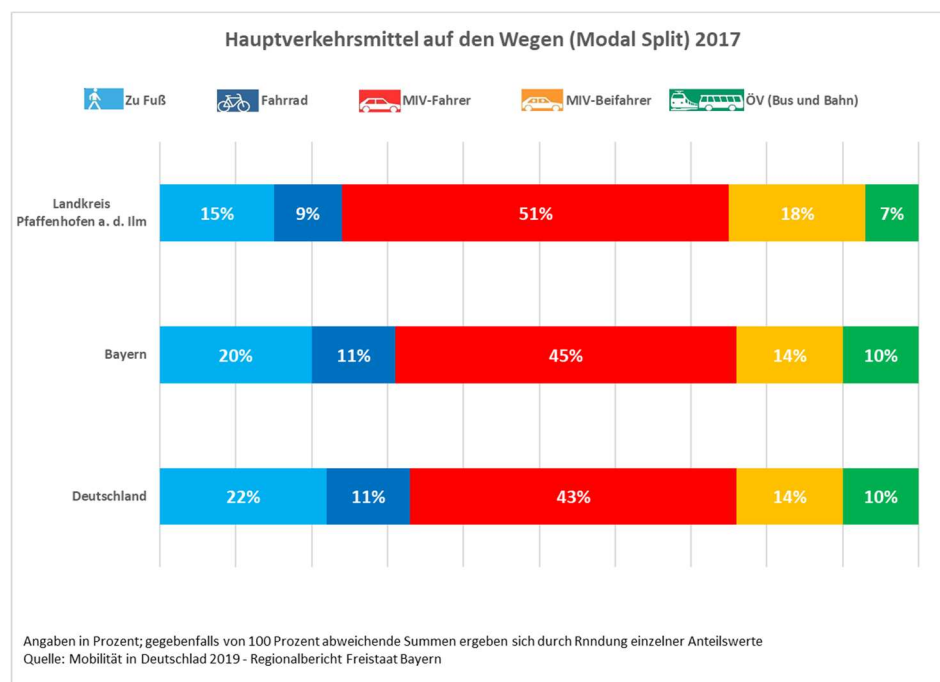


Abbildung 3-8: Modal Split im Vergleich, Quelle: MiD (2017)

3.7 Identifizierbare Herausforderungen im Angebot

Grundsätzlich besteht in Pfaffenhofen a.d. Ilm ein unübersichtliches Angebot. Zwischen den Gemeinden finden größtenteils Bedarfsfahrten statt, teilweise wurden Insellösungen entwickelt. Es ist deutlich erkennbar, dass das Angebot Unregelmäßigkeiten aufweist, wodurch eine komplizierte Informationsbeschaffung für die Fahrgäste entsteht. Dadurch verliert die Nutzung des ÖPNV an Attraktivität und gleichzeitig entsteht eine Hemmschwelle für den Wechsel auf den öffentlichen Verkehr. Die Nutzer nehmen das Angebot vor allem deshalb wahr, da sie – aufgrund mangelnder Alternativen ihrerseits – darauf angewiesen sind. Konkret geändert werden sollten Fahrplan- sowie Tarifübersichten, um potenziellen Kunden in kurzer Zeit die Fahrpläne verständlich zu vermitteln. Ein Liniennetzplan zur besseren geographischen Nachvollziehbarkeit der Linienwege ist für Pfaffenhofen a.d. Ilm bisher nicht vorhanden.

Räumliche und zeitliche Erschließung

Im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm beruht das ÖPNV-Angebot von Montag bis Freitag an Schultagen hauptsächlich auf dem umfangreichen Angebot der Linien 16, 18 und 26 Richtung Ingolstadt. Weiterhin verkehren der Stadtbus Pfaffenhofen, sowie Ruf- und Bürgerbusse in einzelnen Gemeinden des Landkreises. Der Großteil der Linienfahrten findet dabei morgens und nachmittags statt. Für beförderungsberechtigte Schüler stehen zudem freigestellte Schülerverkehre zur Verfügung, die das öffentliche Nahverkehrsangebot ergänzen, jedoch kein Teil davon sind. Im Vergleich zu schulfreien Tagen besteht ein umfangreicheres Angebot.

Das Angebot von Montag bis Freitag an schulfreien Tagen im Landkreis beruht auf Ruf- und Bürgerbussen. Die Bürgerbusse fahren jedoch meist nur zwei bis drei Mal die Woche. Zudem verkehren der Stadtbus Pfaffenhofen und folgende weitere Linien ausgehend von Ingolstadt:

- die Linie 16 nach Geisenfeld (teilweise nur bis Manching), die mit einigen Ausnahmen ein ähnlich weites zeitliches Fenster bedient wie an Schultagen (ab 6:00 Uhr bis 20:30 Uhr)
- Linie 18 nach Langenbruck mit 15 Fahrtenpaaren ab 6:15 Uhr bis 20:15 Uhr mit Lücken am Mittag sowie Nachmittag (zum Vergleich: 20 Fahrtenpaare an Schultagen)
- Linie 26 nach Pförring über Vohburg mit 12 Fahrtenpaaren ab 5:25 Uhr bis 19:15 Uhr (zum Vergleich: 13 Fahrtenpaare an Schultagen)

Abgesehen von den genannten Linien werden Minimalangebote mit maximal fünf Fahrten am Tag bereitgestellt.

An Samstagen fahren die Linien 16, 18 und 26 – wobei die räumliche Erschließung der zuvor beschriebenen gleicht –, sowie folgende Regionalbusse:

- Linie 9201 von Geisenfeld bis Pfaffenhofen: ein Fahrtenpaar (morgens hin, mittags zurück)
- Linie 9153 von Hohenwart bis Schrobenhausen: ein Fahrtenpaar Abfahrt um 8:00 Uhr und 10:30 Uhr
- Linie 9159 von Petershausen bis Schrobenhausen: 2 Fahrtenpaare, eine Fahrt morgens und eine abends)
- Linie 60 von Hohenwart bis Pfaffenhofen – 2 Fahrtenpaare am Morgen.

An Sonn- und Feiertagen finden im Landkreis ausgehend von Ingolstadt lediglich drei Linien im Linienverkehr statt. Dazu gehören, wie oben:

- Linie 16 mit 10 Fahrtenpaaren bis Manching und vier bis Geisenfeld, wobei eine Morgenfahrt (ab 8:00 Uhr), eine Mittagsfahrt und zwei Abendsfahrten (bis 18:30) angeboten werden.
- Linie 18 nur bis nach Reichertshofen mit drei Fahrtenpaaren, darunter eine Fahrt am Mittag und zwei am Abend
- Linie 26 mit zwei Fahrtenpaaren - eine mittags, die andere abends

Durch eine Bürgerbefragung zur Zufriedenheit über den Umfang des Fahrplanangebots der Bahn und des ÖPNV wurde deutlich, dass - im Gegensatz zur Schiene - mit dem Angebot im Busverkehr des Landkreises eher Unzufriedenheit herrscht. Weitere Befragungen gaben Aufschluss über konkrete Verbesserungspotenziale der Leistungen im ÖPNV. Dabei wurde deutlich, dass für die Einwohner des Landkreises vor allem die Betriebszeiten einen Kritikpunkt darstellen. Zudem sind die Bürger unzufrieden mit der Erreichbarkeit der Städte Pfaffenhofen a.d. Ilm, Ingolstadt, Geisenfeld und dem Markt Manching. Weiterhin wird die Qualität der Umsteigemöglichkeiten der Regionalbuslinien bemängelt und gleichzeitig besteht seitens der Einwohner der Wunsch nach Direktfahrmöglichkeiten mit dem Regionalbus.

Zusammenfassend lässt sich ableiten, dass das schwache Angebot sowohl in Bezug auf die Bedienung in der Fläche als auch hinsichtlich der Betriebszeiten erheblich zur geringen Nutzung des ÖPNV beiträgt.

Schülerverkehr

Gegenwärtig besteht in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm an Schultagen im Linienverkehr mit dem Stadtbus ein attraktives Angebot. Der größte Teil des Kreises hat jedoch nur ein Minimalangebot für den Schülerverkehr. Zahlreiche kleine Orte haben keinen ÖPNV oder nur Bürgerbusse. Ansonsten gibt es nur die drei Linien 16, 18 und 26 (siehe Unterkapitel

3.9.1.1 Räumliche und zeitliche Erschließung), die von Ingolstadt aus freizügige Mobilität gewährleisten. Es bestehen räumliche und zeitliche Bedienungslücken.

Das ÖPNV-Angebot an Schultagen beläuft sich überdies hauptsächlich auf freigestellte Schülerverkehre (FSV). Diese verkehren in den durch den Linienverkehr nicht bedienten Orten im Landkreis. Im FSV des Landkreises gibt es 72 Linien/Fahrten, die zu den Real- und Berufsschulen sowie zu den Gymnasien verkehren. Gleichzeitig besteht ein FSV der Gemeinden zu den Grund- und Mittelschulen mit 68 Linien/Fahrten. Diese Verkehre sind lediglich von Schülern mit Zugangsberechtigung nutzbar. Demnach bezieht sich die räumliche Erschließung nur auf Schüler zu Unterrichtsbeginn und -ende, wodurch stellenweise Parallelverkehre zwischen öffentlichem Linienverkehr und FSV entstehen. Auch innerhalb des FSV kommt es in den Bedienegebieten des Landkreises und der Gemeinden zu zeitlichen sowie räumlichen Überschneidungen, die zu Ineffizienzen führen.

Es lässt sich weiterhin feststellen, dass hohe Kosten auf Landkreis- und Gemeindeebene für ein insgesamt geringes Angebot anfallen. Das Finanzierungsmodell und die hohe Anzahl der Akteure (Landkreis und Gemeinden) erschweren eine gemeinsam abgestimmte Planung im Schülerverkehr. Durch die Aufteilung der Leistungen in ÖPNV und FSV ist kaum eine Nutzung von Synergieeffekten, wie z.B. gegenläufigen Schülerströmen, möglich. Eine weitere Schwachstelle des bestehenden Verkehrsangebotes liegt in der Konzentration des Unterrichtsbeginns um 8 Uhr vieler Schulen.

3.8 Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung

Auf die Bevölkerungsentwicklung, die im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm zu erwarten ist (siehe Kapitel 3.2.1), aber auch um die Lebensqualität zu erhöhen, reagieren die einzelnen Gemeinden mit der Ausweisung von neuem Baugrund bzw. Nachverdichtung. Diese Veränderungen in der Siedlungsstruktur sollen in der zukünftigen Haltestellen- und Linienplanung berücksichtigt werden, um im Optimalfall bereits von Beginn an den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr anbieten zu können. Bauvorhaben der Landkreisgemeinden sind in diesem Kapitel aufgelistet; Details hierzu sind in Anlage 6 zu finden. Gemeinden, die hier nicht aufgeführt sind, haben aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Baar-Ebenhausen

Im Ortsteil Ebenhausen-Werk ist in der Sudetenstraße eine Wohnanlage geplant. Am nordwestlichen Ortsrand sollen ein Wohngebiet und ein Gewerbegebiet, das sich zwischen bereits bestehende Gewerbegebiete einordnet, entstehen. Rund um den Bahnhof sind mehrere größere Wohn-, Gewerbe- und Sondergebiete (ggf. eine Schule) geplant, die fußläufig vom Bahnhof erreichbar sind. Eine Nachverdichtung ist zwischen der Brückenstraße und der Weiherstraße vorgesehen.

Gerolsbach

Im Ortsteil Alberzell entsteht am östlichen Ortsende ein Gewerbe- und Mischgebiet mit Wohneinheiten. Das Ortszentrum von Gerolsbach wird nachverdichtet. Neben einem Supermarkt sollen ca. 50 Wohneinheiten errichtet werden.

Hettenshausen

Im Westen des Ortsteils Entrischenbrunn soll eine bestehende Bebauung als Dorfgebiet überplant werden. Im Norden von Hettenshausen, in unmittelbarer Nähe zur Ilmtalklinik, ist ein Mischgebiet und ein Wohngebiet geplant. Südlich von Reisgang entsteht ein Sondergebiet „Einzelhandel“.

Hohenwart

In Hohenwart soll eventuell ein Wohngebiet zwischen Thierham und Hohenwart („Angerfeld“) und ein Gewerbegebiet in der Nähe der B300 entstehen.

Ilmmünster

In Ilmmünster sind zwei Wohngebiete geplant, nämlich zwischen dem Tannenweg und dem Ilmrieder Kirchweg sowie zwischen der Riedermühler Straße und dem Eichenweg. Weitere, an die Plangebiete angrenzende Gebiete, sind Prognosegebiete, die im Zeitraum von 10 - 20 Jahren relevant werden können, abhängig vom Wohnungsbedarf und dem politischen Willen.

Manching

Derzeit laufen Verfahren für den „Technologiepark Ost“ als Gewerbegebiet, das neue Wohngebiet „Pichl West II“ sowie das Gebiet „Zum Schillert“, wo neben Wohnbebauung-Gewerbeansiedlung geplant ist, allerdings in geringerem Umfang als bisher.

Konkrete Planungen sind in Vorbereitung für die Wasserwacht und ein Gewerbe im Gebiet „Am Braunweiher“ und eine Freizeitfläche für Jugend und Verein auf dem Gebiet „GE Oberstimm“.

Noch nicht beschlossen, jedoch für die nächsten Jahre geplante Verfahren gibt es für Wohnbebauung in Oberstimm Ost, Gewerbeflächen bei der Immelman-Kaserne, eine Seniorenanlage in der Schulstraße 10/12 sowie für die Vergrößerung der Kita in Niederstimm.

Münchsmünster

Am nördlichen Siedlungsrand von Westerfeld ist ein neues Wohngebiet geplant.

Pfaffenhofen a.d. Ilm

In Pfaffenhofen sind folgende, teils große Wohngebiete geplant, die teilweise bereits umgesetzt sind: Das ein 13 Hektar große Wohngebiet „Pfaffelleiten“, ein 5,6 Hektar großes Wohngebiet in Heißmanning, ein Wohngebiet von 1,3 Hektar in Affalterbach im Bachappener Feld, ein Wohngebiet mit 3,2 Hektar in Tegernbach, ein Wohngebiet mit 1,1 Hektar in Ehrenberg sowie 3 Hektar in Uttenhofen für das Wohngebiet „Straßfeld“.

Darüber hinaus wird eine Erweiterung des Gewerbegebietes „Am Kuglhof“ geplant. Im Bebauungsplan wird großer Wert auf Nachhaltigkeit und Artenschutz gelegt.

Pörsbach

In der Nähe der Sonnenstraße soll voraussichtlich im Jahr 2024 ein Wohnbaugebiet erschlossen werden.

Reichertshausen

In Reichertshausen sind mehrere kleine bis mittlere Wohnbaugebiete geplant, in Größen zwischen einer und 26 Parzellen: Reichertshausen Süd-Ost IV, in Langwald in Haunstetten, in Kreut, in Paindorf und in Ilmgrund. Darüber hinaus ist ein Kindergarten in Steinkirchen geplant und es gibt Ideen für ein kleines Gewerbegebiet in Grafing.

Reichertshofen

Aktuell werden zwei Gebiete erschlossen: Ein Wohngebiet mit 40 Parzellen in Winden Südwest und ein Gewerbegebiet bei Winden, östlich der A 9 mit rund 10 Hektar Bauland. Ein weiteres Baugebiet in Neustockau mit etwa 22 Bauparzellen soll 2024 erschlossen werden.

Rohrbach

Das Baugebiet „Im Schelmengrund“ mit 84 Parzellen im Westen von Rohrbach wird 2023 erschließungstechnisch fertiggestellt. In der Ortsmitte wird das ehemalige BayWa-Gelände mit 13 Parzellen bebaut werden. Darüber hinaus sind keine großen Wohnbaugebiete geplant. Nachverdichtungen, beispielsweise ehemaliger Hofstellen, sind jedoch jederzeit möglich und denkbar.

Östlich von Rohrbach, an der ST 2232 gelegen, ist grundsätzlich die Ausweisung eines Gewerbegebietes angedacht. Die Planungen dazu haben jedoch noch nicht begonnen.

Scheyern

Derzeit befindet sich ein großflächiger REWE-Markt im Ort Scheyern im Bau. Geplant ist außerdem ein Wohngebiet am südlichen Ortsrand am Ortsausgang nach Ilmmünster, hinter dem bestehenden Wertstoffhof.

Das größte Vorhaben zur Siedlungsentwicklung ist die Ortsmitte von Scheyern, die aktiv aufgewertet wird. Neben einem neuen Rathaus entstehen hier auch Räumlichkeiten für eine öffentliche Bücherei, eine Volkshochschule, eine Gaststätte und für weitere Nutzungsmöglichkeiten. Auf einem weiteren Grundstück in der Ortsmitte ist es beabsichtigt, seniorengerechtes, barrierefreies Wohnen zu verwirklichen, was allerdings noch in der Planungsphase ist.

Schweitenkirchen

In folgenden Ortsteilen sind Baugebiete für Wohnbebauung vorgesehen: Dürnzhausen, Aufham, Güntersdorf, Niederthann, Schmiedhausen und Giegenhausen. Zusätzlich ist noch das Sondergebiet Einzelhandel für einen EDEKA-Markt vorgesehen. Darüber hinaus soll die Ortsmitte mit einem Gemeindehaus, Rathaus, Ärztehaus, Café, Seniorengerechtes Wohnen etc. überplant werden.

Gegenüber der Autobahnauffahrt ist ein Gewerbegebiet geplant. Langfristig soll ein weiteres Gewerbegebiet in Geisenhausen und ein Wohnbaugebiet im Osten von Schweitenkirchen entstehen. Zudem wird der Bau einer Anlage für Betreutes Wohnen und die Errichtung eines Kindergartens mit Kinderkrippe entweder in Schweitenkirchen selbst oder in den südlichen Ortsteilen angestrebt.

Vohburg a.d. Donau

Im Westen vom Ortsteil Menning sowie im Osten vom Ortsteil Oberdünzing sind Baugebiete geplant. Im Ortsteil Oberwöhr ist die Auswertung des Gewerbegebietes an der B 16 geplant, das Vorhaben ist vom Stadtrat jedoch noch nicht beschlossen (Stand Oktober 2022).

4 Anforderungen und Zielvorgaben für den ÖPNV

4.1 Stellung der Zielvorgaben im Nahverkehrsplan

Wie im Kapitel 2.1 beschrieben, sind laut Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG die Landkreise und kreisfreien Städte die Aufgabenträger und damit zuständig für den allgemeinen ÖPNV: „Sie erfüllen die Aufgaben als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit.“

Mit den allgemeinen und speziellen Vorgaben formuliert der Auftraggeber des Nahverkehrs, der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, in einem Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil für den künftigen ÖPNV im Landkreis. Darin enthalten sind konkrete Vorstellungen und Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV.

Dieses Anforderungsprofil ist die übergeordnete und verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm. Es gilt so lange, bis der vorliegende

Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt. Schließlich leitet sich daraus die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, indem der Anbieter für die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch eigenwirtschaftliche Verkehre oder einem Ausschreibungswettbewerb ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen aus dem Nahverkehrsplan bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen.

Mit dem Nahverkehrsplan und dem Anforderungsprofil als dessen maßgebender Bestandteil wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Aufgabenträgers festgelegt. Dieses hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 2a PBefG in Verbindung mit § 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten.

4.2 Grundziele und Leitbilder

Mobilität ist eine der wichtigsten Komponenten gesellschaftlicher Teilhabe. Sie stellt sicher, dass sich Personen im Raum bewegen können. Gerade in ländlichen Gebieten muss fast immer ein Ortswechsel stattfinden, um der Arbeit, der Bildung, der Versorgung oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Der dominante Verkehrsträger in Bayern mit einem Anteil von 59 % (2017) für alle Wege ist das Kraftfahrzeug, mehr als drei Viertel davon als Alleinfahrer. 44% der Menschen in Bayern nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich den Pkw. Im ländlichen Raum ist der Anteil des Kraftfahrzeuges noch höher. Einzig im Bereich des Ausbildungsverkehrs ist das Verhältnis umgekehrt.

Neben den größten Vorteilen des Kraftfahrzeuges, namentlich Flexibilität und Verfügbarkeit, führt der Individualverkehr zu negativen externen Effekten bzw. Kosten. Diese werden trotz vorhandener Besteuerung des Individualverkehrs nur zu einem kleinen Teil von den Verursachern selbst getragen. Zu den negativen externen Kosten zählen insbesondere lokale und globale Luftschadstoffe, Unfallkosten, Lärm und Raumverbrauch.

Andererseits werden aufgrund mangelnder Alternativen Bevölkerungsgruppen, die kein Kraftfahrzeug besitzen können oder wollen, von der Mobilität und dadurch der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen, sofern es einen Mangel an Alternativen gibt.

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundenem ÖPNV (dazu zählen neben Bussen auch Taxen, sofern sie den ÖPNV ergänzen), ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet. Es ist damit ebenso Bestandteil des

Gesamtverkehrssysteme einer Region wie der motorisierte und nicht-motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur.

Die Grundziele des ÖPNV ordnet das BayÖPNVG in Art. 2 Abs. 1 wie folgt ein:

Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen.

Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG erklärt, was darunter zu verstehen ist:

„Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.“

In den folgenden Kapiteln wird aus den hier vorliegenden Grundzielen ein Anforderungsprofil für das künftige Angebot im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm abgeleitet und formuliert. Dieses beinhaltet im Kern eine Neuausrichtung und eine klare Ausdifferenzierung des Verkehrsangebotes anhand erreichbarer Nachfragepotenziale.

4.3 Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems steht die sogenannte „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird. Der Nahverkehrsplan ist das geeignete Instrument, diese „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet des Aufgabenträgers zu definieren.

Der Aufgabenträger trifft eine Festlegung dahingehend, was er in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur (Bspw. Netzabdeckung, Haltestellendichte) und Verkehrsangebot (Bspw. Bedienungshäufigkeit, umsteigefreie Verbindungen) als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. In Hinblick auf die Verkehrsinfrastrukturen erfolgt die Weiterentwicklung in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern (kreisangehörige Kommunen, Straßenbaulastträger). Bei der Konkretisierung der „ausreichenden

Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe der finanziellen Spielräume während der Laufzeit des Nahverkehrsplans: „Interessen der Verkehrsunternehmen müssen angemessen berücksichtigt werden, die aktive Mitarbeit muss gewährleistet werden. Die Interessen sind auch konzessionsrechtlich geschützt. Aufgabenträger sollen bei der Aufstellung und dem Vollzug nahverkehrlicher Planung zusammenwirken.“

Nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG hat die: Genehmigungsbehörde dafür zu sorgen, dass folgende Ziele erfüllt werden:

- Ausreichende Verkehrsbedienung
- Wirtschaftliche Verkehrsgestaltung
- Integrierte Nahverkehrsbedienung
- Abgestimmte Tarife und Fahrpläne

In diesem Kapitel werden die oben genannten Ziele analysiert und ausformuliert, wobei die einzelnen Punkte voneinander abhängig sind. Aus diesem Grund werden sie hier aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet sowie sinnvoll und praxisnah verbunden.

4.3.1 Reisezeit und Reisezeitverhältnis

Bei der Entscheidung zwischen mehreren Verkehrsmitteln ist die Reisezeit ein wichtiger Indikator. Vor allem in ländlichen Gebieten ist ein Auto mit Punkt-zu-Punkt-Verbindung im deutlichen Reisezeitvorteil gegenüber dem ÖPNV. Wenn eine Verbindung mit dem Bus etwas länger als mit dem Kraftfahrzeug dauert, wird das in der Regel aber akzeptiert und durch die Vorteile vom ÖPNV (niedrigere Kosten, keine Parkplatzsuche, Möglichkeit alternativer Beschäftigung während der Fahrt etc.) kompensiert. Einen Überblick über das Reisezeitverhältnis gibt die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Die qualitativen Werte sind die Reisezeit mit dem ÖPNV dividiert durch die Reisezeit mit dem MIV.

Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	
quantitativ	qualitativ
<1,0	sehr günstig für ÖPNV
1,0 - 1,25	günstig für ÖPNV
1,25 - 1,5	mittel
>1,5	ungünstig für ÖPNV

Tabelle 4-1: Einordnung der Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV

Als Reisezeit ist immer die sogenannte komplexe Reisezeit ausschlaggebend, also die Verbindung „von Tür zu Tür“. Beim Individualverkehr zählen Staupufferzeiten, Parkplatzsuche und Entfernung vom Parkplatz zum Ziel hinzu. Beim ÖPNV die Haltestellenzugangs- und Haltestellenabgangszeiten, sowie Pufferzeiten zwischen der geplanten und der tatsächlichen Ankunft/Abfahrt. Entscheidende Faktoren für die Reisezeiten im ÖPNV sind Netzabdeckung

und Bedienungshäufigkeit, die in den folgenden Unterkapiteln beschrieben werden.

4.3.2 Netzabdeckung

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sieht für bestimmte Siedlungs- bzw. Raumstrukturen unterschiedliche Einzugsbereiche von Haltestellen für Busse vor. Die folgende Tabelle zeigt die für den Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm relevanten Werte aus der Leitlinie. Die Werte stellen die Einzugsbereiche von Haltestellen in Metern Luftlinie dar.

Indikator	Richtwert	Grenzwert
Mittelzentrum¹		
Kernbereich	300	400
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	400	500
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	600	800
Grundzentrum²		
zentraler Bereich	400	500
übriges Gebiet	600	800
Verkehrsachsen	600	800
sonstige Räume		
zentraler Bereich	400	600
ländlicher Raum	800	1000

Tabelle 4-2: Einzugsbereiche von Haltestellen nach Raumstruktur

¹ Kreisstadt Pfaffenhofen a.d. Ilm

² In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung heißt dieser Indikator Unter-/Kleinzentrum. In der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern vom 22. August 2013 werden Unter-/Kleinzentren den Grundzentren gleichgestellt. Grund- und Kleinzentren sind laut der Verordnung des LEP: Geisenfeld, Hohenwart, Manching, Münchsmünster, Reichertshausen, Reichertshofen, Rohrbach, Scheyern, Schweitenkirchen, Vohburg und Wolnzach.

Zusätzlich sollen alle Teilflächen ab 200 Einwohnern (Richtwert) bzw. 500 Einwohnern (Grenzwert) erschlossen werden und mindestens 80% der Einwohner der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Die Richtwerte sind hier als Orientierung für eine akzeptable Netzabdeckung zu verstehen, da die detaillierte Haltestellenplanung von mehreren zusätzlichen Faktoren abhängt, wie etwa Anbindung von Unternehmen, Einkaufszentren, Schulen etc. Zusätzlich muss beachtet werden, dass zum Beispiel der Richtwert im ländlichen Raum von 800 Metern für den Fahrgast unattraktiv bis unzumutbar ist.

Folgendes Beispiel soll diesen Umstand veranschaulichen:

Zugangs- und Abgangszeiten zu und von den Haltestellen werden zur Reisezeit addiert. Sind die Haltestellen jeweils 800 Meter von Start- und Zielort entfernt, ergibt das 1600 Meter. Hierbei wird außer Acht gelassen, dass die meisten Wege deutlich länger sind als die Luftlinie. Bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h sind ergibt das Zugangszeiten von 20 Minuten für Personen ohne eingeschränkte Mobilität. Mit einem PKW kann in der gleichen Zeit bei 60 km/h ein Weg von 20 Kilometern zurückgelegt werden.

4.3.3 Bedienungshäufigkeit

Neben der Haltestellenabdeckung trägt die Bedienungshäufigkeit einen großen Teil zum attraktiven ÖPNV bei. Je häufiger ein Bus fährt, desto individueller kann eine Fahrt geplant werden und umso geringer ist der Nachteil zum Individualverkehr. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern definiert Richt- und Grenzwerte für die Taktfolge in der Neben- und Schwachverkehrszeit für unterschiedlich verdichtete Räume. Die Empfehlungen reichen von 15 bis 120 Minuten. Die unterschiedlichen Taktzeiten widersprechen dem Grundsatz der leichten Merkbarkeit. Darüber hinaus sieht die Leitlinie im ländlichen Raum nur einzelne Fahrtenpaare pro Werktag vor. Das führt zu einer sehr geringen Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr.

Um dem entgegenzuwirken wird ein Achsenkonzept im Taktverkehr mit zusätzlichen On-Demand-Verkehren empfohlen, das in den folgenden Kapiteln detailliert beschrieben wird. Für ein leichteres Verständnis der Konzepte folgt nun eine Definition der unterschiedlichen Fahrpläne.

4.4 Bedarfsorientierter Fahrplan, On-Demand-Verkehr und Taktfahrplan

Ein bedarfsorientierter Fahrplan ist bei einer sehr schwachen Nachfrage, die auch perspektivisch nicht oder nur wenig steigt, in Erwägung zu ziehen. Hier können Fahrzeuge und Personal nach einem bestimmten Bedarf geplant und eingesetzt werden. Dies können beispielsweise Fahrten von und zu großen Betrieben mit Schichtbetrieb oder Schulen sein. Diese Bedarfe gilt es im Vorhinein zu ermitteln. Es gilt zu beachten, dass das Angebot dem Bedarf entspricht und dadurch nur in seltenen Fällen neuen Bedarf generiert.

Im Gegensatz zum bedarfsorientierten Fahrplan wird der Bedarf beim On-Demand-Verkehr (Rufbus oder Ruftaxi) direkt vom Fahrgast mitgeteilt, indem er per Telefon, App oder E-Mail seinen Fahrtwunsch mitteilt. Diese Fahrtwünsche gilt es zu kombinieren und zu bündeln. Hierzu ist eine Koordinierungsstelle nötig. Auch wenn die Flexibilität bei den Abfahrtszeiten On-Demand-Verkehre auszeichnet, können diese Verkehre durch sogenannte Schattenfahrpläne dargestellt werden, welche einen groben zeitlichen Korridor vorgeben. Der Vorteil dieser Mischform liegt darin, die On-Demand-Verkehre an bestimmte

Umsteigepunkte (z.B. Zug- oder Busanschlüsse) zu binden und die damit einhergehenden Reiseketten in einer elektronischen Fahrplanauskunft abbilden zu können.

In allen anderen Fällen soll ein Taktfahrplan Anwendung finden. Er ist die Grundlage für einen attraktiven ÖPNV, weil dadurch die Eintrittsbarrieren – also die Hemmschwelle, einen Bus zu nutzen – stark sinken. Das liegt an der leichten Merkbarkeit und Verlässlichkeit bzw. Regelmäßigkeit. Auch im ländlichen Raum ist mindestens ein Stundentakt anzustreben, besser ist ein Halbstundentakt. Die definierten Takte können für einen bestimmten zeitlichen Korridor je nach Verkehrstag definiert werden. Darüber hinaus soll dann beispielsweise jede Stunde an Knotenpunkten Anschluss zu weiteren Achsen bestehen (= integrierter Taktfahrplan). Aus Kundensicht bedeutet das, dass von der AbfahrtsHaltestelle jede weitere Haltestelle an einer beliebigen Achse im Landkreis und im Regionalzentrum Ingolstadt jede Stunde erreicht werden kann und im Optimalfall auch Verbindungen außerhalb sowie Anschlüsse zu Zügen. Somit muss nicht jede Fahrt aufs Neue vom Fahrgast geplant werden.

Buslinie: Pfaffenhofen - Tegernbach - Hohenwart - Schrobenhausen

RB/RE von Ingolstadt		6:31	7:30	8:09		15:25	16:25	17:25	18:23	19:27
RB/RE von München		6:28	7:31	8:32		15:30	16:32	17:28	18:30	19:32
Pfaffenhofen (Ilm)	Busbahnhof	6:36	7:36	8:36	alle 60 Minuten	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
	Evangelische Kirche	6:38	7:38	8:38		15:38	16:38	17:38	18:38	19:38
	Schulstraße	6:39	7:39	8:39		15:39	16:39	17:39	18:39	19:39
	Hauptplatz	6:41	7:41	8:41		15:41	16:41	17:41	18:41	19:41
	Ingolstädter Straße	6:42	7:42	8:42		15:42	16:42	17:42	18:42	19:42
	Kreisel	6:43	7:43	8:43		15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
	Eisstadion/Freibad	6:43	7:43	8:43		15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
	Friedhof/Ingolstädter Str.	6:44	7:44	8:44		15:44	16:44	17:44	18:44	19:44
	Dieselstraße	6:45	7:45	8:45		15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
	Luitpoldstraße	6:46	7:46	8:46		15:46	16:46	17:46	18:46	19:46
Haimpertshofen		6:48	7:48	8:48		15:48	16:48	17:48	18:48	19:48
Angkofen		6:50	7:50	8:50		15:50	16:50	17:50	18:50	19:50
Gittenbach		6:51	7:51	8:51		15:51	16:51	17:51	18:51	19:51
Ehrenberg	Tegernbacher Straße	6:52	7:52	8:52		15:52	16:52	17:52	18:52	19:52
	Ort	6:53	7:53	8:53		15:53	16:53	17:53	18:53	19:53
Tegernbach	Oberhofstraße/Bergweg	6:55	7:55	8:55		15:55	16:55	17:55	18:55	19:55
	Oberhofstraße/AW	6:56	7:56	8:56		15:56	16:56	17:56	18:56	19:56
Thierham		6:00	7:00	8:00	9:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Hohenwart	Siedlung	6:01	7:01	8:01	9:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01
	Hopfenhalle	6:02	7:02	8:02	9:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02
	Marktplatz	6:02	7:02	8:02	9:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02
	Neuburger Straße	6:03	7:03	8:03	9:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03
Klosterberg	Eichenstraße	6:04	7:04	8:04	9:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
Wangen		6:06	7:06	8:06	9:06	16:06	17:06	18:06	19:06	
Waidhofen	Sankt-Wendelin-Straße	6:09	7:09	8:09	9:09	16:09	17:09	18:09	19:09	
	Hofmarkstraße	6:10	7:10	8:10	9:10	16:10	17:10	18:10	19:10	
Mühlried	Ingolstädter Straße	6:17	7:17	8:17	9:17	16:17	17:17	18:17	19:17	
	Siebenbürgerner Straße	6:18	7:18	8:18	9:18	16:18	17:18	18:18	19:18	
	Adalbert-Stifter-Straße	6:19	7:19	8:19	9:19	16:19	17:19	18:19	19:19	
Schrobenhausen	Stärkefabrik	6:20	7:20	8:20	9:20	16:20	17:20	18:20	19:20	
	Regensburger Straße	6:21	7:21	8:21	9:21	16:21	17:21	18:21	19:21	
	Bahnhof	6:23	7:23	8:23	9:23	16:23	17:23	18:23	19:23	
RB nach Augsburg		6:27	7:28	8:27	9:27	16:27	17:27	18:27	19:27	
RB nach Ingolstadt		6:28	7:28	8:28	9:28	16:28	17:28	18:28	19:28	
	Stadtmitte	6:25	7:25	8:25	9:25	16:25	17:25	18:25	19:25	
	Omnibusbahnhof	6:27	7:27	8:27	9:27	16:27	17:27	18:27	19:27	

Abbildung 4-1: Schematischer Taktfahrplan Pfaffenhofen-Schrobenhausen

Dabei ist es für die Merkbarkeit wichtig, dass keine Lücken entstehen und sich der Takt möglichst nicht verschiebt. Das macht einen Fahrplan kundenfreundlich und attraktiv. Abbildung 4-1 stellt einen solchen Taktfahrplan exemplarisch für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm dar. Der Takt kann durch bedarfsorientierte Fahrten ergänzt bzw. verdichtet werden. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Planung ländlich geprägter

Taktachsen können leichte Verschiebungen der Taktminuten oder Linienwege zugunsten des Schulverkehrs einem starren Takt vorgezogen werden, sofern dies nur einzelne Fahrten betrifft und bestehende Umsteigebeziehungen möglichst nicht gefährdet oder gar außer Kraft gesetzt werden.

4.5 Fahrgastseitige Anforderungen

Eines der wichtigsten Ziele der Neugestaltung des ÖPNV ist die Steigerung der Fahrgastzahlen, also die bestehenden Fahrgäste zu halten und neue zu akquirieren. Die Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Freistaat Bayern“ vom November 2019 sieht ein hohes Potenzial im ÖPNV. Mit einer Verbesserung weicher Angebotsfaktoren wie Komfort und Zuverlässigkeit, einem passenden Tarifangebot und umfangreicher Kommunikation können potenziell rund 50% der Bevölkerung erreicht werden.

Um neue Fahrgäste zu akquirieren und bestehende Fahrgäste zu halten, müssen die wichtigsten Leistungsmerkmale des ÖPNV erfüllt und vor allem kommuniziert werden:

- Regelmäßige Bedienung
- Möglichst kurze Reisezeiten
- Anschluss- und Übergangssicherheit
- Pünktlichkeit
- Sicherheit
- Sauberkeit
- Aktuelle Fahrgastinformationen
- Leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem
- Ausreichende Kapazitäten

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen angesichts ihres unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens die Formulierung einer Reihe konkreter operativer Anforderungen an bauliche Anlagen, laufenden Betrieb und Kundenkommunikation:

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Daseinsgrundfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich, zwischenörtlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung alternativer Betriebsformen)
- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Arbeitsplatzschwerpunkten

- Sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen: Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV-System und der Umsteigepunkte sowie deren Betrieb und Pflege ist auf folgende Punkte zu achten:

- (verkehrs-)sichere und kurze Zu- und Abgangswege, einbezogen ist auch das öffentliche Fuß- und Radwegenetz im Umfeld der Zugangshaltestelle (im Einvernehmen mit den Baulastträgern)
- helle und funktionierende Beleuchtung
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle)
- Vermeidung von Unterführungen und Untertunnelungen
- Vermeidung von Wartehäuschen aus undurchsichtigen Werkstoffen – Werbung soll nicht sichtverdeckend gegen die Fahrtrichtung angebracht werden, sodass das Fahrpersonal ungestörten Blick auf das Wartehäuschen hat
- Vandalismusresistenz der Anlagen und Einrichtungen sowie zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung vorzubeugen
- keine sichtbehindernde Vegetation
- Aktuelle Fahrpläne und weitere Fahrgastinformationen wie Möglichkeiten zum Fahrkartenerwerb
- Möglichkeit der sicheren und wetterfesten Fahrradunterstellung in unmittelbarer Nähe der Haltestelle bei Bedarf
- nach Möglichkeit autarke Stromzufuhr mittels Solaranlage und Begrünung des Wartehäuschendaches (natürliche Klimatisierung, Förderung der Artenvielfalt)

Bei den Fahrzeugen aber auch bei den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu bedenken:

- problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen durch entsprechende Ab- bzw. Aufstellflächen
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest an hochfrequentierten Zugangsstellen oder in den Fahrzeugen des SPNV)
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal

4.6 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

Abgeleitet von den rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (siehe Kapitel 2.2) gibt es Richtlinien zur Gestaltung des ÖPNV, die in diesem Unterkapitel ausgearbeitet werden.

4.6.1 Bestimmung zur Barrierefreiheit von Kraftomnibussen

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) maßgebend:

„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“

Der bereits erwähnte Anhang zu § 30d Abs. 4 StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG, die durch die Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) (UNECE R 107.07) abgelöst wurde. Die technischen Bestimmungen gemäß Anhang 8 der UNECE R 107.07 mit Vorschriften für „Unterbringung und Barrierefreiheit für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ sind anzuwenden.

Die UNECE R 107.07 unterscheidet – ähnlich wie die StVZO – bei den Kraftomnibussen folgende Klassen: Klasse I (Typ Bus für Stadtverkehr), Klasse II (Typ Bus für Überlandverkehr), Klasse III (Typ Bus für Fernreise- und Gelegenheitsverkehr).

In Ziffer 5.2 UNECE R 107.07 werden an Kraftomnibusse der Klasse I (für den Stadtverkehr) folgende Anforderungen an die barrierefreie Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität gestellt:

„Fahrzeuge der Klasse I müssen nach den technischen Vorschriften gemäß Anhang 8 für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sein [...].“

Für Busse anderer Klassen gilt dies optional. Sofern diese Busse jedoch mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind (z. B. einer Einstieghilfe), sind alle Vorgaben aus dem Anhang 8 zu beachten: „Wenn jedoch andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Klasse I mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Rollstuhlfahrer ausgestattet sind, müssen diese Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften des Anhangs 8 entsprechen.“ (Ziffer 5.3 UNECE R 107.07)

4.6.2 Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit

Begrifflichkeit und Systemkomponenten

Unter dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrssektor in der Außendarstellung oftmals die Gruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert, denen baulich bedingte Hürden die Verkehrsteilnahme bzw. die Nutzung des ÖPNV erheblich erschweren. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter auch Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen.

In der konsequenten Auslegung der rechtlichen Vorgabe ist für diesen heterogenen Personenkreis künftig eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige – d. h. ohne fremde Hilfestellung – und sichere Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Voraussetzung für eine nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System ist jedoch, dass eine behinderte oder mobilitätseingeschränkte Person von sich aus in der Lage ist, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Arbeit, Versorgung etc.) eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/oder Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm verfolgt in seinem Verantwortungsbereich – zum einen als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV und zum anderen als Verbandsmitglied des Verkehrsverbundes Großraum Ingolstadt (VGI) – die grundlegende Zielsetzung, ein ÖPNV-System zu schaffen, das für mobilitätseingeschränkte Personen vollständig barrierefrei nutzbar sein wird. Bei der schrittweisen Umsetzung dieser grundlegenden Zielsetzung wird es in einem ländlichen Flächenkreis wie dem Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm zu Priorisierungen kommen müssen.

Diese aus den gesetzlichen Vorgaben abgeleitete Selbstverpflichtung bezieht sich auf die folgenden Systemkomponenten (soweit durch den Landkreis direkt beeinflussbar):

- bauliche Infrastrukturen
- Fahrzeuge
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
- laufender Betrieb und Unterhalt

Fahrgastinformation nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“

Wegeketten werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen müssen nach dem sogenannten „Zwei-Sinne-Prinzip“ sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer dargereicht werden. Die

Informationssysteme sind einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliche Designs der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch auf Standardisierung).

Prioritätensetzung zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet sowie mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtlinien beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen sowie bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG bzw. entsprechend der einschlägigen Fachgesetze und Vorschriften vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zum Bussteig bzw. zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde und Sehbehinderte nach Möglichkeit umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle, kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, die als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm

§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG enthält die Forderung einer vollständig barrierefreien Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG schränkt diese Forderung dahingehend ein, dass die gesamte Umsetzungsfrist bis zum 1. Januar 2022 nicht gilt, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen für eine vollständige Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden.

Eine „vollständige Barrierefreiheit“ für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG, des PBefG und des BayBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im gesamten Kreisgebiet ist in einer ländlich geprägten Region nur langfristig und mit sehr hohen Investitions- und Betriebsaufwänden zu erreichen, besonders im Hinblick auf die Haltestelleninfrastruktur und deren Zugänge.

Die Zielsetzung des Landkreises Pfaffenhofen an der Ilm für einen vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV auf seinem Gebiet unter Berücksichtigung der o. g. Systemkomponenten bezieht sich in einer ersten Priorisierungsstufe auf:

- Bahnhöfe und Haltestellen (soweit durch eisenbahnbetriebliche und -technische Spezifika herstellbar)
- Achsenlinien
- Zubringerlinien

Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt ausreichender Planungsressourcen und der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln.

5 Zielnetz

Im Zentrum der geplanten Maßnahmen steht die Anpassung des Nahverkehrsangebotes an die Anforderungen der Zukunft. Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm soll nach den Zielvorgaben des BayÖPNVG als Aufgabenträger ein Angebot ermöglichen, welches der Mobilität der Bürger gerecht wird. Die Maßnahmen bilden die Grundlage für die Entwicklung eines einheitlichen und flächendeckenden Verkehrsangebotes.

Ziel ist es, bestehende redundante Strukturen zu vereinfachen und gleichzeitig freigewordene Ressourcen zur Angebotsverbesserung einzusetzen. Hierfür wurde ausgehend von den ermittelten Verkehrsströmen aus Kapitel 3.5 und dem derzeitigen Angebot aus Kapitel 3.4 ein Zielnetz erstellt.



Abbildung 5-1: Zielnetz für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

Die Umsetzung des Schülerverkehrs durch eine einheitliche Planung, verbunden mit einem Achsen- und Taktkonzept in der Fläche, stellen das Fundament dieses Konzepts dar und werden im Folgenden vorgestellt. Um diese Teilkonzepte innerhalb des Finanzrahmens zu ermöglichen ist eine stringente und ganzheitliche Umsetzung anhand von systemübergreifenden Mobilitätskonzepten zu verfolgen. Das

vorliegende Zielnetz stellt die Mindestanforderungen und Rahmenbedingungen dieser zukünftigen Mobilitätskonzepte dar.

5.1 Kreisweite Mobilitätsgarantie, Bedienungsstandards

Mit der schrittweisen Umsetzung neuer Verkehrsangebote setzt sich der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm das Ziel, seinen Bürgern eine kreisweite Mobilitätsgarantie zu bieten. Darunter ist zum einen die räumliche Ausweitung des bestehenden Linienverkehrs zu verstehen, mit welcher der Anteil der durch ÖPNV-Angebote erschlossenen Einwohner maximiert werden soll. Zum anderen umfasst die Leitlinie auch die Einführung lückenloser Bedienungszeiträume für das Kreisgebiet durch fest definierte Taktfahrpläne und Verkehrszeiten.

Als Kernelement der Umsetzungsmaßnahmen ist geplant, Busverkehre mit einheitlichen Bedienungszeiträumen und -häufigkeiten einzuführen. Je nach bestehendem ÖPNV-Angebot und den vorhandenen Verkehrsströmen bzw. der Einwohnerdichte auf den definierten Achsen wird dabei eine Unterteilung in verschiedene Bedienungskategorien vorgenommen.

Als Mindestangebot im Sinne einer kreisweiten Mobilitätsgarantie sind dabei folgende Bedienungszeiträume vorgesehen:

- Montag-Freitag: 06:00-20:00 Uhr Stundentakt
- Samstag: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt
- Sonn- und Feiertage: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt

Die Ausgestaltung der Takte in diesen Zeiträumen ist durch feste Busse oder einen Rufbus-Verkehr möglich und soll für die wirtschaftliche Betrachtung im ersten Schritt alle Siedlungen im Landkreis mit mehr als 50 Einwohnern umfassen. In Teilgebieten mit höherer Nachfrage kann der Mindeststandard durch einen verdichteten Takt während und/oder durch zusätzliche Fahrten außerhalb des Mindestangebots erweitert werden.

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 Grund- angebot	<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	<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

Tabelle 5-1: Angebotskategorien und Bedienungsstandards

Das Grundangebot auf den Taktachsen sieht einen festen Busverkehr für die in der Mobilitätsgarantie definierten Zeiträume und Bedienungshäufigkeiten vor. Zu den Randzeiten am Wochenende (vor 7 bzw. 8 Uhr sowie nach 18 bzw. 19 Uhr) soll dieser als Rufbusverkehr durchgeführt werden. Mindestens alle Orte des Landkreises mit über 50 Einwohnern, die außerhalb der Taktachsen liegen, werden – ergänzend zum weiter fest erbrachten Schulverkehr – täglich über einen Rufbus-Verkehr angebunden.

Für die Marktgemeinden Manching und Reichertshofen sind die unmittelbaren Verdichtungsstrukturen zwischen dem nördlichen Kreisgebiet und dem Regionalzentrum Ingolstadt sowie der bereits bestehende, gut ausgebaute ÖPNV-Linienverkehr durch höhere Bedienungsstandards berücksichtigt: Hier steht der Ausbau des Angebots am Wochenende durch dichtere Takte im Fokus.

5.2 Achsenkonzept

5.2.1 Gestaltungsgrundsätze

Als Basis der vorgestellten Maßnahmen soll die Einführung integraler Taktachsen die Mobilität möglichst vieler Bürger im Landkreis durch eine

spürbare Aufwertung des ÖPNV-Angebotes verbessern. Im Sinne der gesetzlich geregelten Aufgabenträgerschaft handelt es sich hier um klassische Regionalbusangebote zur Vernetzung der kreisangehörigen Kommunen. Diese sollen sowohl Orte innerhalb der Gemeinden miteinander verbinden als auch zu wichtigen Zielen in den Nachbarlandkreisen führen.

Die Funktion der geplanten Taktlinien ist die Sicherstellung regelmäßiger, fest verkehrender Busangebote auf den wichtigsten Verkehrsachsen des Landkreises. Als verlässliches Mindestangebot sollen die Busse dabei zuverlässig mindestens im Stundentakt mit festen Abfahrtsminuten verkehren, am Wochenende mindestens im Zweistundentakt. Eine Definition der geplanten Takte und Verkehrszeiträume – unter Berücksichtigung des bereits vorhandenen Angebotes – erfolgt mithilfe der vorab festgelegten Bedienungsstandards.

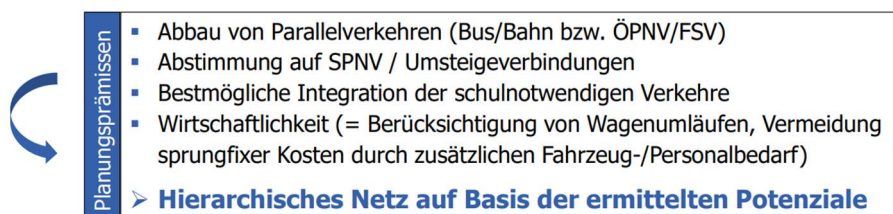


Abbildung 5-2: Planungsprämissen zur Bestimmung des Zielnetzes

Wie sich Abbildung 5-2 entnehmen lässt, sind für die betriebliche Umsetzung und spätere Gestaltung der geplanten Taktachsen weiterhin folgende Charakteristika möglichst zu beachten:

Auswahl der Linienwege und Linienführung

Im Vordergrund der Linienplanung steht – gemäß dem Zentrale-Orte-Modell – die Anbindung der Kreisgemeinden an die zugehörigen Mittelzentren sowie an die Kreisstadt Pfaffenhofen a.d. Ilm. Ferner sollen auch durchgehende, schnelle Reiseketten in Richtung der Landeshauptstadt München sowie zum Regionalzentrum Ingolstadt ermöglicht werden. Bestehen im Landkreis besondere interkommunale Verflechtungen (beispielsweise innerhalb eines Gemeindeverwaltungsverbandes), so ist dies bei der Ausgestaltung der Achsen prinzipiell zu berücksichtigen. Kreisspezifische Gegebenheiten der Nachfrage, die sich durch die Auswertung der Pendlerbeziehungen, Schülerströme und der Mobilfunkdaten aus Kapitel 3 ergeben, sind ebenfalls bei der Ausgestaltung der Linien zu beachten.

Für die Umsetzung der Taktachsen wird der Aspekt der Wirtschaftlichkeit zugrunde gelegt. So sollen der Fahrzeug- bzw. Personalbedarf geringgehalten und eine hohe zeitliche Auslastung der Busse erreicht werden. Mögliche Änderungen an den Linienführungen sind ebenfalls unter diesen Gesichtspunkten zu bewerten.

Die Linienwege der neuen Taktangebote sollen sich an den Strecken der bestehenden Linien orientieren und dabei in der Regel über Bundes- und

Staatsstraßen führen. Je nach Relation sind die Fahrtzeiten der Buslinien möglichst zu minimieren, um wesentlich längere Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in unattraktivem Maße zu vermeiden. Schleifenfahrten und Linienwege über niedrigklassifizierte Straßen sind vor allem an den äußeren Linienästen bzw. zur Feinerschließung von Siedlungsgebieten anzustreben, sofern hier von einem hohen Fahrgastpotenzial auszugehen ist. Die Umsetzung der Taktfahrten sollte durch direkte, einheitliche Linienwege bestehen, abweichende Zeitlagen und Linienwege sowie mäandrierende Verschwenkungen sind dabei zu vermeiden. Von diesem Grundsatz ausgenommen sind überwiegend schulrelevante Fahrten, die in die Taktlinien integriert werden.

Vernetzung mit anderen Linien

Wesentlicher Bestandteil des Achsenkonzeptes ist der Aufbau eines integralen Taktnetzes. Statt Insellösungen sollen die verschiedenen Linien dabei aufeinander abgestimmt werden, sodass Fahrgäste in der Lage sind, die Taktlinien auf möglichst vielen Relationen ganztäglich und kreisübergreifend mit geringen Umsteigezeiten zu nutzen. Um eine entsprechende Netzwirkung zu erzielen, ist eine Bildung von Taktknoten zu gewährleisten, an denen die unterschiedlichen Linien des Bus- und Schienenverkehrs zeitlich aufeinandertreffen. Im Fokus stehen dabei die Stärkung intermodaler Verbindungen und der Abbau schienenparalleler Verkehre, wodurch die Anbindung der Kommunen an die umliegenden Städte neben direkten Busverkehren auch Umsteigeverbindungen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfassen kann.

Idealerweise sind die einzelnen Taktachsen durch ihre Linienführung und zeitliche Lage so zu konzipieren, dass entlang der Strecke mehrere Verknüpfungspunkte zu anderen Linien entstehen. Sollten sich hier Anschlüsse gegenseitig ausschließen, ist die Bedeutung der einzelnen Umsteigeverbindungen vergleichend zu bewerten und eine Priorisierung vorzunehmen.

Taktintegration des Schulverkehrs

Mit der Neuordnung des Schulverkehrs sieht das Zielnetz eine Integration der Schulfahrten in den ÖPNV vor (siehe Kapitel 5.4). Ein Teil dieser Leistungen kann den neuen Achsen zugeordnet werden und das Angebot der Taktlinien ergänzen. Dabei sollen Synergieeffekte zwischen Takt- und Schulverkehr erzielt werden. In Anbetracht der zeitlichen Lage und der zu erwartenden Fahrgastzahl können Taktfahrten auf den Achsen dann auch für den Schulverkehr genutzt werden. Zur Vermeidung zusätzlicher, gering ausgelasteter Fahrzeuge im Schulverkehr besteht hier die Möglichkeit, die zeitliche Lage bzw. den Linienweg der Taktbusse entsprechend anzupassen. Wichtige Anschlüsse zu anderen Linien oder dem Bahnverkehr sind im Sinne anderer Fahrgastgruppen bei der schulbedingten Anpassung von Taktfahrten jedoch möglichst zu berücksichtigen.

Haltestellen

Neben der bestehenden Haltestelleninfrastruktur des ÖPNV- und Schulverkehrs sind für die Umsetzung des Zielnetzes weitere Haltestellen zur besseren Erschließung vorgesehen. Diese können bei der Umsetzung der Taktbusverkehre in ihrer Lage bewertet und durch die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden und lassen sich durch zusätzliche Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entlang der Linienwege weiter ergänzen. Verantwortlich für die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen sind neben den zugehörigen Kommunen und Straßenbaulastträgern die Verkehrsunternehmen sowie die verkehrsrechtlichen Aufsichtsbehörden. Im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG ist hier von den kreisangehörigen Gemeinden eine ganzheitliche Prüfung zum möglichen barrierefreien Ausbau von Haltestellen und dessen Dringlichkeit im Hinblick auf die zusätzlichen ÖPNV-Angebote vorzunehmen.

Zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit und Stärkung der Marke VGI sollen alle Haltestellen im Landkreis mit einer geplanten Taktbedienung durch eine einheitliche Ausstattung – differenziert je nach Fahrgastaufkommen – versehen werden. Dazu zählen die Bereiche Haltestellenschilder, Fahrgastinformation sowie weitere Einrichtungen, beispielsweise Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz. Zu beachten sind hier die vorhandenen sowie perspektivisch noch weiterzuentwickelnden Gestaltungskonzepte des VGI.

Fahrzeugeinsatz

Die Fahrleistungen des Achsenkonzeptes sollen mit Überland-Standardbussen erfolgen, bei denen es sich um Neufahrzeuge oder junge Gebrauchtfahrzeuge handelt. Um den Fahrgästen barrierefreie Ein- und Ausstiege zu ermöglichen, sind für den Betrieb der Taktlinien Niederflurbusse vorgesehen. Aufgrund der zu erwartenden hohen Reiseweiten und die überregionale Bedeutung der Taktlinien ist hier ein hoher Sitzplatzanteil der Busse anzustreben. Die Durchführung kann beispielsweise über gemischtflurige Fahrzeuge (z.B. Low Entry) erfolgen. Mithilfe eines Mehrzweckabteils und dem Einsatz von Kneeling bzw. Klapprampen soll die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen sowie der Transport von Kinderwägen sichergestellt werden.

In Bezug auf die Beachtung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes für den Freistaat Bayern ist der anteilige Einsatz alternativer Antriebsformen (Elektro, Biodiesel, etc.) für den Ausbau des Regionalbusverkehrs zu erörtern. Es wird angestrebt, die Emissionen im ÖPNV sukzessive zu senken.

Analog zur Haltestellenausstattung sind die Gestaltungskonzepte des VGI zum äußeren Erscheinungsbild der Busse zu berücksichtigen. Dieses lässt sich gegebenenfalls durch kreiseigene Schriftzüge zur Identifizierung und Vermarktung des neuen Achsenkonzeptes ergänzen.

5.2.2 Taktnetz und mögliches Buslinienangebot

Das neue Zielnetz im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm soll als ein hierarchisches System unterschiedlicher Verkehrsträger ausgestaltet und verzahnt werden. Rückgrat des ÖPNV sind alle Eisenbahnstrecken, die durch den Landkreis bzw. die angrenzenden Landkreise führen. Die neuen Regionalbusse stellen eine stündliche Anbindung an die Bahnhöfe sicher und ermöglichen so günstige Anschlüsse an den Schienenverkehr. Als wichtigste Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn sind folgende Stationen Teil des Konzeptentwurfes:

- **Pfaffenhofen (Ilm) Bahnhof** (Minuten 00/30)
 - Richtung Petershausen, Dachau, München
 - Richtung Rohrbach, Ingolstadt, Nürnberg
- **Rohrbach (Ilm) Bahnhof** (Minuten 15/45)
 - Richtung Pfaffenhofen, Dachau, München
 - Richtung Baar-Ebenhausen, Ingolstadt, Nürnberg
- **Baar-Ebenhausen Bahnhof**
 - Richtung Ingolstadt
- **Reichertshausen Bahnhof**
 - Richtung Petershausen, Dachau, München
- **Petershausen (Obb) Bahnhof** (Minute 30)
 - Richtung Dachau, München
- **Ernsgaden Bahnhof**
 - Richtung Ingolstadt/AUDI
 - Richtung Neustadt (Donau), Kelheim, Regensburg
- **Schrobenhausen Bahnhof**
 - Richtung Ingolstadt
 - Richtung Aichach, Friedberg, Augsburg
- **Freising Bahnhof**
 - Richtung München
 - Richtung Landshut, Passau, Regensburg

Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm
Zielnetz Achsenkonzept - Liniennetzplan

Stand: 06.12.2022

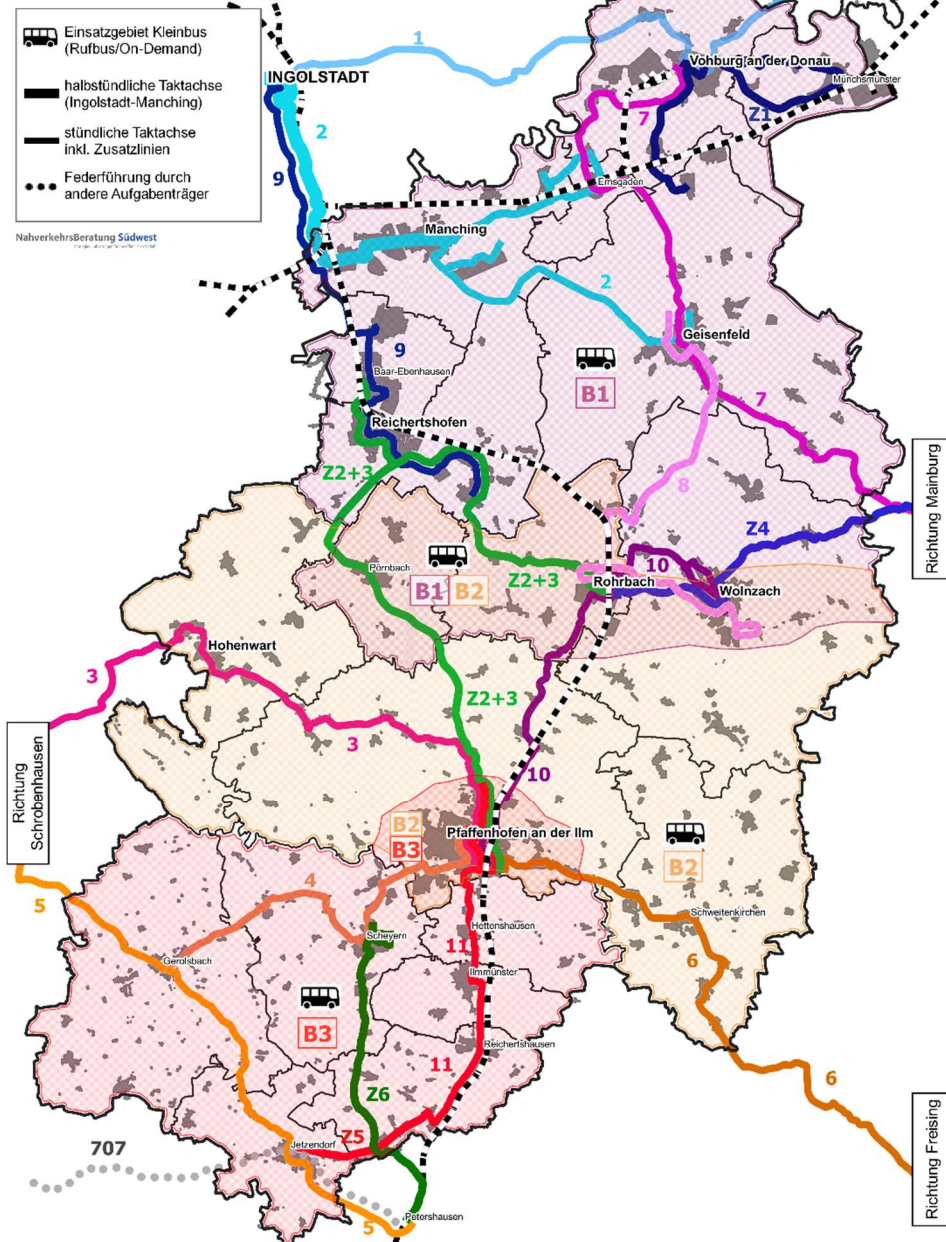


Abbildung 5-3: Liniennetzplan des Achsenkonzeptes

Für das neue Zielnetz im Landkreis sind 11 Regionalbuslinien sowie 6 ergänzende Zusatzlinien vorgesehen, die durch den Ausbau bestehender Linien bzw. die Inbetriebnahme neuer Verkehre realisiert werden können. Die Zusatzlinien verstehen sich als notwendige Erweiterung des Grundangebotes zur ganzheitlichen Erfüllung der Verkehrsnachfrage und sind den anderen Taktachsen in der Dringlichkeit ihrer Umsetzung gleichgestellt.

Neben einer detaillierten Beschreibung der geplanten Linien sollen dabei im Folgenden auch die Veränderungen gegenüber dem heutigen Angebot sowie die Erschließungswirkungen vorgestellt werden.

Linie	Linienverlauf	Vergleich status quo
1	Ingolstadt – Großmehring – Vohburg – Pförring	Bestehend
2	Ingolstadt – Manching – Geisenfeld	Bestehend
3	Pfaffenhofen – Tegernbach – Hohenwart – Schrobenhausen	Bestehend
4	Pfaffenhofen – Scheyern – Gerolsbach	Bestehend
5	Petershausen – Jetzendorf – Gerolsbach – Schrobenhausen	Bestehend
6	Pfaffenhofen – Schweitenkirchen – Kirchdorf – Freising	Teilweise neu
7	Vohburg – Ernsgraben – Geisenfeld – Mainburg	Teilweise neu
8	Geisenfeld – Rohrbach – Wolnzach	Teilweise neu
9	Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck	Bestehend
10	Pfaffenhofen – Uttenhofen – Affalterbach – Rohrbach / Rohrbach – Wolnzach	Bestehend
11	Pfaffenhofen – Hettenshausen – Ilmmünster – Reichertshausen	Bestehend
Z1	Münchsmünster – Vohburg – Ilmendorf	Teilweise neu
Z2	Pfaffenhofen – Pörrbach – Baar-Ebenhausen	Bestehend
Z3	Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Rohrbach	Neu
Z4	Rohrbach – Wolnzach – Mainburg	Neu
Z5	(Pfaffenhofen –) Reichertshausen – Jetzendorf	Bestehend
Z6	Scheyern – Petershausen	Neu

Tabelle 5-2: Status quo der Taktachsen

Tabelle 5-2 zeigt, dass es sich bei 10 der 17 geplanten Taktachsen um heute bereits bestehende Linien handelt. Im Bereich Ingolstadt (Linien 1, 2 und 9) sowie auf der Achse Petershausen-Schrobenhausen (Linie 5) weisen diese als starke ÖPNV-Achsen bereits eine hohe Fahrtendichte auf. Im Vordergrund soll hier vor allem die Verbesserung des Angebotes zu Schwachverkehrszeiten durch einen klaren Takt stehen und es sollen eventuell bestehende Bedienungslücken geschlossen werden. Auf den Linien 3, 4, 10, 11, Z2 und Z5 – die vor allem durch den südlichen Landkreis führen – ist die Anzahl der bestehenden Fahrten geringer oder durch Anmeldeverkehre geprägt. Hier ist eine deutliche Aufwertung des Angebotes mithilfe der neuen Bedienungsstandards vorgesehen.

Vier weitere Linien sollen im Zielnetz erweitert werden, da sie heute nur zum Teil bestehen: Zum einen zählen dazu potenzialversprechende kreisüberschreitende Verbindungen (Linie 6 Richtung Freising sowie Linie 7 Richtung Mainburg) zum anderen Achsen, die heute noch nicht durchgängige Verbindungen aufweisen (Linie 8: Geisenfeld-Wolnzach bzw. Linie Z1: Vohburg-Ilmendorf).

Die übrigen Taktachsen stellen völlig neue ÖPNV-Angebote dar und sollen als Tangentialverbindungen durch den Landkreis die Anbindung an den SPNV in Rohrbach (Linien Z3 und Z4) bzw. Petershausen (Linie Z6) verbessern. Ziel sind dabei direkte Wege zu den nächsten Bahnhöfen, um schnelle Reiseketten in Richtung München und Ingolstadt zu ermöglichen.



Abbildung 5-4: Erschließungswirkung des Achsenkonzeptes

Abbildung 5-4 verdeutlicht die hohe Erschließungswirkung des Zielnetzes: Mit den neuen Linien profitieren fast 90% der Kreisbewohner in Wohnorten mit mehr als 100 Einwohnern von einer Anbindung an einen festen Busverkehr. Betrachtet man alle Ortschaften des Landkreises sowie die bereits heute vom Stadtbus erschlossene Kernstadt Pfaffenhofen, so liegt der Anteil der vom ÖPNV bedienten Siedlungen bei 87% durch den Festverkehr sowie weiteren 9% durch den geplanten Rufbusverkehr, womit sich eine neue Gesamtabdeckung in Höhe von 96% aller Kreisbewohner ergäbe.

In den folgenden Linienstreckbriefen ist eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Taktachsen aufgeführt. Dabei werden die in Kapitel 5.1 definierten Bedienungsstandards berücksichtigt. Die Linienstreckbriefe geben einen Überblick über die daraus resultierenden Verkehrsleistungen, die zentrale Funktion der einzelnen Linien und darüber, in welcher Form eine Vernetzung mit dem Schienenverkehr sowie innerhalb der Taktachsen realisierbar ist.

Linienstreckbriefe der Taktachsen mit Zusatzlinien

Linie	Linienbeschreibung		
1	Ingolstadt – Großmehring – Vohburg a.d.Donau – Pförring		
	<u>Taktdichte</u>		
	Montag-Freitag 60	Samstag 120	Sonn- und Feiertage 120
	<u>Verkehrsleistung</u>		
	Gesamt 230.000 km p.a.	davon Lkr. PAF 85.000 km p.a.	davon andere Landkreise 145.000 km p.a.
	<u>Linienfunktion</u>		
	(1) Anbindung der Stadt Vohburg a.d.Donau an das Regionalzentrum Ingolstadt		
	(2) Anschluss der Stadtteile Menning, Oberdünzing und Dünzing an die Kernstadt Vohburg a.d.Donau		

	<u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Vohburg ZOB > Linie 7 von/nach Mainburg (vorm. bzw. nachm.) ▪ Ingolstadt ZOB > Stadtverkehr Ingolstadt															
2	Ingolstadt – Manching – Geisenfeld <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60 bis Geisenfeld</td><td>120 bis Geisenfeld</td><td>120 bis Geisenfeld</td></tr><tr><td>30 bis Manching</td><td>60 bis Manching</td><td>60 bis Manching</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>405.000 km p.a.</td><td>265.000 km p.a.</td><td>140.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Direkte Anbindung des Marktes Manching und der Stadt Geisenfeld an das Regionalzentrum Ingolstadt (2) Erschließung des Airbus-Geländes mit Anbindung an das Regionalzentrum Ingolstadt, den Markt Manching und die Stadt Geisenfeld <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Ingolstadt ZOB > Stadtverkehr Ingolstadt ▪ Ingolstadt Hbf > SPNV <u>Besonderheiten</u> Optional Verlängerung in Richtung Westenhausen/Ernsgaden möglich. Zusätzliche Verkehrsleistung: 55.000 km p.a.	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60 bis Geisenfeld	120 bis Geisenfeld	120 bis Geisenfeld	30 bis Manching	60 bis Manching	60 bis Manching	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	405.000 km p.a.	265.000 km p.a.	140.000 km p.a.
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage														
60 bis Geisenfeld	120 bis Geisenfeld	120 bis Geisenfeld														
30 bis Manching	60 bis Manching	60 bis Manching														
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise														
405.000 km p.a.	265.000 km p.a.	140.000 km p.a.														
3	Pfaffenhofen a.d.Ilm – Tegernbach – Hohenwart – Schrobenhausen <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>260.000 km p.a.</td><td>160.000 km p.a.</td><td>100.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung des Marktes Hohenwart an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm (2) Anbindung des Marktes Hohenwart an die Stadt Schrobenhausen sowie an das Oberzentrum Ingolstadt und die Metropole Augsburg mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Schrobenhausen (3) Anbindung der Stadtteile Tegernbach, Ehrenberg und Gittenbach an die Kernstadt Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München und das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 nach München ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 nach Ingolstadt ▪ Bahnhof Schrobenhausen > RB 13 nach Ingolstadt ▪ Bahnhof Schrobenhausen > RB 13 nach Augsburg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	260.000 km p.a.	160.000 km p.a.	100.000 km p.a.			
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage														
60	120	120														
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise														
260.000 km p.a.	160.000 km p.a.	100.000 km p.a.														

	▪ PAF Bahnhof > Stadtverkehr Pfaffenhofen a.d.Ilm ▪ PAF Bahnhof > Linie 11 nach Reichertshausen ▪ PAF Bahnhof > Linie 4 nach Scheyern/Gerolsbach														
4	Pfaffenhofen a.d.Ilm – Scheyern – Gerolsbach – Singenbach <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> 155.000 km p.a. <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Gemeinden Gerolsbach und Scheyern an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München und das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm (2) Anbindung der Ortsteile Euernbach und Mitterscheyern an die Gemeinde Scheyern <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 von/nach München ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 von/nach Ingolstadt ▪ PAF Bahnhof > Stadtverkehr Pfaffenhofen a.d.Ilm ▪ PAF Bahnhof > Linie 11 nach Reichertshausen ▪ PAF Bahnhof > Linie 3 nach Hohenwart ▪ Gerolsbach > Linie 5 nach Schrobenhausen ▪ Gerolsbach > Linie 5 nach Petershausen <u>Besonderheiten</u> Optional Verlängerung in die Ortsteile Klenau, Junkenhofen und Alberzell möglich. Zusätzliche Verkehrsleistung: 55.000 km p.a.			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120						
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage													
60	120	120													
5	Petershausen – Jetzendorf – Gerolsbach – Schrobenhausen <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>255.000 km p.a.</td><td>150.000 km p.a.</td><td>105.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Gemeinden Gerolsbach und Jetzendorf an die Landeshauptstadt München sowie das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm mit Umstieg auf SPNV am Bahnhalt Petershausen (2) Anbindung der Gemeinden Gerolsbach und Jetzendorf an das Regionalzentrum Ingolstadt und die Metropole Augsburg mit Umstieg auf SPNV am Bahnhalt Schrobenhausen (3) Anbindung der Gemeinden Gerolsbach und Jetzendorf an die Stadt Schrobenhausen <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Bahnhof Petershausen > RE1/RB16/S2 von/nach München ▪ Bahnhof Schrobenhausen > RB13 von/nach Ingolstadt ▪ Bahnhof Schrobenhausen > RB13 von/nach Augsburg			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	255.000 km p.a.	150.000 km p.a.	105.000 km p.a.
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage													
60	120	120													
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise													
255.000 km p.a.	150.000 km p.a.	105.000 km p.a.													

	<u>Besonderheiten</u> Verlängerung zum Hagenauer Forst betrieblich möglich.														
6	Pfaffenhofen a.d.Ilm – Schweitenkirchen – Freising <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>250.000 km p.a.</td><td>130.000 km p.a.</td><td>120.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Gemeinde Schweitenkirchen an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München und das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm (2) Anbindung der Gemeinde Schweitenkirchen an das Oberzentrum Freising sowie an das Oberzentrum Landshut mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Freising (3) Expressverbindung zwischen dem Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm und dem Oberzentrum Freising (4) Anschluss des Gewerbegebietes Kuglhof an die Kernstadt Pfaffenhofen a.d.Ilm (5) Anschluss der Teilorte Dietersdorf, Güntersdorf und Aufham sowie des Gewerbegebiets Schweitenkirchen an die Gemeinde Schweitenkirchen <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 von/nach München ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm > RE1/RB16 von/nach Ingolstadt ▪ Bahnhof Freising > RB/RE/ALX von/nach Landshut ▪ Bahnhof Freising > S1/RB/RE/ALX von/nach München ▪ PAF Bahnhof > Stadtverkehr Pfaffenhofen a.d.Ilm ▪ PAF Bahnhof > Linie 10 nach Försbach/Rohrbach a.d.Ilm <u>Besonderheiten</u> Umsetzung als kreisüberschreitender Schnellbus.			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	250.000 km p.a.	130.000 km p.a.	120.000 km p.a.
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage													
60	120	120													
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise													
250.000 km p.a.	130.000 km p.a.	120.000 km p.a.													
7	Vohburg a.d.Donau – Irsching/Knodorf – Ernsgaden – Geisenfeld – Mainburg <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>280.000 km p.a.</td><td>220.000 km p.a.</td><td>60.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Expressanbindung der Städte Geisenfeld und Mainburg an das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Ernsgaden (2) Interkommunale Direktverbindung innerhalb der Verwaltungsgemeinschaft Geisenfeld-Ernsgaden (3) Anschluss der Stadtteile Knodorf, Irsching und Hartacker an die Kernstadt Vohburg a.d.Donau sowie an das Regionalzentrum Ingolstadt			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	280.000 km p.a.	220.000 km p.a.	60.000 km p.a.
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage													
60	120	120													
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise													
280.000 km p.a.	220.000 km p.a.	60.000 km p.a.													

	(4) Kreisüberschreitende Anbindung des nordöstlichen Landkreises Pfaffenhofen a.d.Ilm an den Versorgungsstandort Mainburg (5) Anbindung der Ortsteile Nötting, Zell, Ainau und Rottenegg an die Stadt Geisenfeld <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Vohburg ZOB > Linie 1 von/nach Ingolstadt (vormittags bzw. nachmittags) ▪ Ernsgraden > RB 15/17 von/nach Ingolstadt ▪ Mainburg > Linie 302 von/nach Landshut (einzelne Fahrten) ▪ Mainburg > Linie 602 von/nach Freising (einzelne Fahrten) <u>Besonderheiten</u> Umsetzung Ernsgraden – Mainburg als kreisüberschreitender Schnellbus.												
8	Geisenfeld – Rohrbach a.d.Ilm – Wolnzach <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> 200.000 km p.a. <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Stadt Geisenfeld sowie der Orte Zell, Königsfeld und Fahlenbach an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Rohrbach a.d.Ilm (2) Anbindung des Marktes Wolnzach an das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Rohrbach a.d.Ilm (3) Bahnhofsanbindung des Rohrbacher Ortskernes an den SPNV in die bzw. von der Landeshauptstadt München (4) Anschluss des Ortsteiles Fahlenbach an die Gemeinde Rohrbach a.d.Ilm (5) Verbindung wichtiger Schulstandorte und Abbildung der Schülerströme Geisenfeld – Rohrbach – Wolnzach <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Geisenfeld > Bahnhof Rohrbach (Ilm) > RE1/RB16 von/nach München/PAF ▪ Wolnzach > Bahnhof Rohrbach (Ilm) > RE1/RB16 von/nach Ingolstadt ▪ Rohrbach Ort > Bahnhof Rohrbach (Ilm) > RE1/RB16 von/nach München/PAF	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120						
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage											
60	120	120											
9	Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>60</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> <table><tr><td>Gesamt</td><td>davon Lkr. PAF</td><td>davon andere Landkreise</td></tr><tr><td>215.000 km p.a.</td><td>145.000 km p.a.</td><td>70.000 km p.a.</td></tr></table> <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Gemeinde Baar-Ebenhausen sowie des Marktes Reichertshofen an das Regionalzentrum Ingolstadt (2) Anschluss der Siedlung Ebenhausen Werk an die Gemeinde Baar-Ebenhausen (3) Anschluss der Ortsteile Agelsberg, Winden am Aign und Langenbruck an den Markt Reichertshofen <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Ingolstadt ZOB > Stadtverkehr Ingolstadt	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	60	120	Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise	215.000 km p.a.	145.000 km p.a.	70.000 km p.a.
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage											
60	60	120											
Gesamt	davon Lkr. PAF	davon andere Landkreise											
215.000 km p.a.	145.000 km p.a.	70.000 km p.a.											

	▪ Ingolstadt Hbf > SPNV in alle Richtungen								
10	Pfaffenhofen a.d.Ilm – Fölnbach – Rohrbach a.d.Ilm – Wolnzach <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> 200.000 km p.a. <u>Linienfunktion</u> (1) Direktanbindung der Gemeinde Rohrbach a.d.Ilm an die Kernstadt Pfaffenhofen a.d.Ilm (2) Anbindung des Marktes Wolnzach sowie der Ortsteile Gosseltshausen und Burgstall an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an die Landeshauptstadt München mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Rohrbach a.d.Ilm (3) Anbindung der Stadtteile Fölnbach, Uttenhofen und Affalterbach an das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Rohrbach a.d.Ilm (4) Anbindung der Stadtteile Fölnbach, Uttenhofen und Affalterbach an die Landeshauptstadt München mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm (5) Anschluss der Stadtteile Fölnbach, Uttenhofen und Affalterbach an die Kernstadt Pfaffenhofen a.d.Ilm (6) Anschluss der Ortsteile Burgstall und Gosseltshausen an den Markt Wolnzach (7) Anschluss des Ortsteiles Ossenzhausen an die Gemeinde Rohrbach a.d.Ilm (8) Interkommunale Vernetzung des Marktes Wolnzach und der Gemeinde Rohrbach a.d.Ilm <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Wolnzach > Bahnhof Rohrbach (Ilm) > RE1/RB16 von/nach München/PAF ▪ PAF > Bahnhof Rohrbach (Ilm) > RE1/RB16 von/nach Ingolstadt ▪ Rohrbach > Bahnhof Pfaffenhofen (Ilm) > RE1/RB16 von/nach München ▪ PAF Evangelische Kirche > Stadtverkehr Pfaffenhofen a.d.Ilm ▪ PAF Bahnhof > Linie 6 von/nach Schweitenkirchen/Freising <u>Besonderheiten</u> Brechung der Linienabschnitte in Rohrbach betrieblich sinnvoll. Verbindung Wolnzach-PAF erfolgt durch Reisezeitersparnisse über Rohrbach a.d.Ilm und den SPNV.			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage							
60	120	120							
11	Pfaffenhofen a.d.Ilm – Hettenshausen – Ilmmünster – Reichertshausen <u>Taktdichte</u> <table><tr><td>Montag-Freitag</td><td>Samstag</td><td>Sonn- und Feiertage</td></tr><tr><td>60</td><td>120</td><td>120</td></tr></table> <u>Verkehrsleistung</u> Gesamt 115.000 km p.a. <u>Linienfunktion</u> (1) Anbindung der Gemeinden Hettenshausen, Ilmmünster und Reichertshausen an das Mittelzentrum Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie an das Regionalzentrum Ingolstadt mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Pfaffenhofen a.d.Ilm (2) Anbindung der Gemeinden Hettenshausen und Ilmmünster an die Landeshauptstadt München mit Umstieg auf SPNV am Bahnhof Reichertshausen			Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	60	120	120
Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage							
60	120	120							

	(3) Anschluss der Ortsteile Grafing, Paindorf und Lausham an die Gemeinde Reichertshausen <u>Vernetzung mit anderen Linien</u> ▪ Bahnhof Pfaffenhofen a.d. Ilm > RE1/RB16 von/nach Ingolstadt ▪ Bahnhof Reichertshausen > RB16 von/nach München ▪ PAF Bahnhof > Stadtverkehr Pfaffenhofen a.d. Ilm ▪ PAF Bahnhof > Linie 3 nach Hohenwart/Schrobenhausen ▪ PAF Bahnhof > Linie 4 nach Scheyern/Gerolsbach
Z1	Münchsmünster – Vohburg a.d. Donau – Rockolding – Ilmendorf Verkehrsleistung: 90.000 km p.a. / Montag – Freitag / Midibus ▪ Anbindung Münchsmünster > Vohburg a.d. Donau ▪ Anschluss Rockolding > Vohburg a.d. Donau ▪ Expressverbindung Ilmendorf > Bahnhof Vohburg > Ingolstadt (RB 15/17)
Z2	Pfaffenhofen a.d. Ilm – Pörnbach – Reichertshofen – Baar-Ebenhausen Verkehrsleistung: 155.000 km p.a. / Montag – Freitag / Solobus ▪ Direktverbindung Reichertshofen/Pörnbach > Pfaffenhofen a.d. Ilm ▪ Expressverbindung Pörnbach/Reichertshofen > Ingolstadt (RB 16)
Z3	Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck – Rohrbach a.d. Ilm Verkehrsleistung: 110.000 km p.a. / Montag – Freitag / Solobus ▪ Ortsteile Reichertshofen > München (RE1/RB16) ▪ Taktverdichtung Ortsteile Reichertshofen > Markt Reichertshofen
Z4	Rohrbach a.d. Ilm – Wolnzach – Mainburg Verkehrsleistung: 165.000 km p.a. / Montag – Sonntag / Solobus ▪ Direktanbindung Wolnzach > Mainburg ▪ Expressverbindung Mainburg > Wolnzach > München (RE1/RB16) ▪ Halbstundentakt München/PAF > Wolnzach zusammen mit Linie 10
Z5	(Pfaffenhofen a.d. Ilm –) Reichertshausen – Jetzendorf Verkehrsleistung: 95.000 km p.a. / Montag – Sonntag / Solobus ▪ Verlängerung Linie 11 > Direktverbindung PAF – Jetzendorf ▪ Anbindung Ortsteil Steinkirchen und Gewerbegebiet PAF ▪ Optional: Verlängerung Jetzendorf – Petershausen
Z6	Scheyern – Petershausen Verkehrsleistung: 95.000 km p.a. / Montag – Freitag / Midibus ▪ Direkte Anbindung Scheyern > Petershausen > S1 nach München

Tabelle 5-3: Liniensteckbriefe der Taktachsen

5.3 Bedarfsverkehr in der Fläche

Im Vergleich zu seinen Nachbarkreisen zeichnet sich der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm durch eine mittlere Einwohnerdichte aus, die aber aufgrund stark ländlich geprägter Flächengemeinden insgesamt sehr heterogen verteilt ist. In den Teilräumen mit schwacher Besiedlung ist eine Mobilitätsgarantie für die Bevölkerung durch regelmäßig verkehrende, feste Busse wirtschaftlich nur schwer umsetzbar. Abseits der nachfragestärkeren Taktachsen braucht es hier Alternativlösungen.

Einen weiteren Konzeptbaustein stellt daher die Einführung eines flächendeckenden Rufbus-Systems im Landkreis mit Rufbussen dar, mit der sich Fahrtwünsche der Bevölkerung bündeln lassen.

Der Einsatz von Rufbussen soll mindestens allen Ortschaften mit mehr als 50 Einwohnern dienen, die keinen unmittelbaren Zugang zu den geplanten Taktachsen haben und eine ganztägige regelmäßige Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte ermöglichen. Ergänzend soll der Rufbus-Verkehr am Wochenende zu Zeiten schwacher Nachfrage auf die Taktachsen ausgeweitet werden. Ein Ausbau des Systems, durch den auch Weiler mit weniger als 50 Einwohnern bedient werden, soll als ergänzende Handlungsoption für die Umsetzung der Mobilitätskonzepte berücksichtigt werden.

Basis der Rufbusbedienung ist eine Zu- und Abbringerfunktion: Indem die Bedarfsangebote auf die neuen Taktachsen ausgerichtet sind, lässt sich eine Kannibalisierung mit dem Linien-ÖPNV vermeiden. So sollen die Rufbusse neben ihrer innergemeindlichen Direktversorgung auch an die bestehenden und geplanten ÖPNV-Hauptlinien im Bus- und Schienenverkehr anschließen, um eine Anschlussmobilität an das vorgesehene integrale Taktliniennetz zu den umliegenden Großstädten, Mittelzentren und in andere Gemeinden zu ermöglichen.

Als zentrale Umsteigepunkte zwischen Bedarfsverkehr und Taktachsen bzw. dem Schienenverkehr sollen folgende Haltestellen dienen:

- Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm: Pfaffenhofen Bahnhof, Hauptplatz
- Markt Manching: Manching Zentrum
- Markt Wolnzach: Wolnzach Hopfenmuseum
- Stadt Geisenfeld: Geisenfeld Stadtplatz
- Stadt Vohburg: Vohburg Burgstraße/Feuerwehr
- Markt Reichertshofen: Reichertshofen Kellerweg
- Gemeinde Rohrbach: Rohrbach Bahnhof
- Gemeinde Baar-Ebenhausen: Baar-Ebenhausen Bahnhof
- Gemeinde Schweitenkirchen: Schweitenkirchen Rathaus
- Gemeinde Reichertshausen: Reichertshausen Raiffeisenbank, Bahnhof
- Markt Hohenwart: Hohenwart Marktplatz
- Gemeinde Scheyern: Scheyern Schyrenplatz
- Gemeinde Gerolsbach: Gerolsbach Ortsmitte
- Gemeinde Jetzendorf: Jetzendorf Post
- Gemeinde Münchsmünster: Münchsmünster Bahnhof
- Gemeinde Ilmünster: Ilmünster Grundschule

- Gemeinde Hettenshausen: Hettenshausen Kirche
- Gemeinde Pörnbach: Pörnbach Post
- Gemeinde Ernsgraden: Ernsgraden Bahnhof

Zusätzlich zur Anbindung an die jeweiligen Gemeindehauptorte, an die Taktachsen zur Kreisstadt Pfaffenhofen a.d. Ilm sowie an die Bahnhöfe im Kreisgebiet sollen folgende gemeindeübergreifende Tangentialverbindungen durch den Bedarfsverkehr sichergestellt werden:

- Geisenfeld – Münchsmünster
- Baar-Ebenhausen/Reichertshofen – Manching – Ernsgraden (– Regensburg)
- Baar-Ebenhausen/Reichertshofen – Hohenwart
- Hohenwart – Pörnbach – Rohrbach
- Hohenwart – Gerolsbach
- Scheyern – Ilmmünster – Schweitenkirchen
- Wolnzach – Schweitenkirchen

Die mögliche Ausweitung des Bedarfsverkehrs in bestimmte Nachbargemeinden des Landkreises wird bei der Umsetzung des Verkehrs untersucht und bewertet. Für das Zielnetz ist der Einsatz von 6 Rufbussen vorgesehen, die sich auf die drei Kreisbereiche Nord (B1), Mitte (B2) und Süd (B3) verteilen (vgl. Abbildung 5-3). Aufgrund des zu erwartenden geringeren Fahrgastaufkommens und der notwendigen Geländegängigkeit zur Erschließung schwer erreichbarer Weiler ist für die Bedienung des Rufbusverkehrs der Einsatz kleinerer Fahrzeuge zu priorisieren. Im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm haben sich hier bei den bestehenden Bürgerbussen vieler Gemeinden vermehrt Sprinterbusse mit 8 Sitzplätzen (inkl. Fahrer) etabliert. Für das kreisweite Rufbusssystem soll daran angeknüpft werden. Während der Schulzeiten, zu denen kleinere Ortschaften durch den neu integrierten Schulverkehr an den festen ÖPNV anzubinden sind, lassen sich die Rufbusfahrzeuge dann ebenfalls zur Beförderung von Schülern ohne Anmeldung verwenden.

Für die Umsetzungsphase des Rufbus-Verkehrs sind weiterhin folgende Parameter festzulegen:

- Definition der Ein- und Ausstiegspunkte (Feste oder virtuelle Haltestellen, Haus-zu-Haus-Bedienung, Integration kleinster Siedlungen)
- Dauer der Vorbestellungsfrist vor Fahrtbeginn
- Kanäle zur Anmeldung der Bedarfsfahrten (Telefon, App, Internet)
- Disposition der Rufbus-Verkehre (kreisweite Mobilitätszentrale oder über Taxi-/Mietwagenunternehmen)

- Tarifbestimmungen (VGI-Tarif, ggf. Komfortzuschlag)
- Gestaltung der Rufbusfahrzeuge (VGI-/Landkreisdesign) sowie Ausstattung und Barrierefreiheit
- Nutzung bestehender Ressourcen bei den Gemeinden (Bürgerbusse) für das neue kreisweite System
- Ggf. Ausweitung der Bedienung in kreisüberschreitende Gemeinden

5.4 Integrierter Schulverkehr

5.4.1 Neustrukturierung des Schulverkehrs

Der bestehende Personenverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises und seiner Gemeinden ist bisher durch einen hohen Anteil an Freigestellten Schülerverkehren (FSV) neben dem regulären ÖPNV gekennzeichnet. Auf vielen Relationen besteht neben rudimentären Linienangeboten und ergänzenden Bürgerbussen ausschließlich FSV. Dieser ist in seiner Nutzung allein auf Schüler festgelegt und verkehrt nur mit einem auf die Schulen festgelegten Minimalangebot. Gleichzeitig ist es für Schüler trotz gültiger Fahrtberechtigungen für den FSV nicht möglich, das ebenfalls vorhandene ÖPNV-Angebot unentgeltlich in Anspruch zu nehmen.

Neben der ungünstigen Fahrgastperspektive weisen auch die Organisation und die Finanzierung der heutigen Verkehre ineffiziente Strukturen auf: Hauptverantwortlich für den Schulverkehr sind die Sachaufwandsträger der einzelnen Schulen. Je nach Schulart sind dies neben dem Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm (für die weiterführenden allgemeinbildenden Schulen) auch die einzelnen Gemeinden (für Grund- und Mittelschulen). Folglich ist die Umsetzung der Verkehre durch Insellösungen geprägt, die zum Teil parallel und nicht wirtschaftlich geplant werden können, da die Unterrichtszeiten benachbarter Schulen nicht aufeinander abgestimmt sind und so das Potenzial gemeinsamer Schülerströme weitestgehend ungenutzt bleibt. Für die beteiligten Verkehrsunternehmen ist die Erbringung der Verkehrsleistungen daher von starken Spitzen am Morgen und Mittag gekennzeichnet. Dies führt zu einem hohen Fahrzeug- und Personalbedarf, der mit einer kritischen zeitlichen Auslastung der Fahrzeuge in Erscheinung tritt und den Mangel an Fahrpersonal durch einen hohen Anteil kurzer sowie geteilter und damit oftmals unattraktiver Dienste verschärft.

Um hier strukturelle Verbesserungen erzielen zu können und die gesamtwirtschaftliche Lage für den ÖPNV aufzuwerten, findet die Neuordnung des Schulverkehrs im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ebenfalls Eingang in das Zielkonzept. Mithilfe einer gemeinsamen, kreisweiten Planung des gesamten Schulverkehrs soll die Beförderung der Schüler unabhängig vom jeweiligen Sachaufwandsträger im Zusammenhang gedacht werden. Es erfolgt damit eine Umwandlung des Freigestellten Schülerverkehrs in ÖPNV-Leistungen und ein Abbau der parallelen, sich ausschließenden Verkehrssysteme.

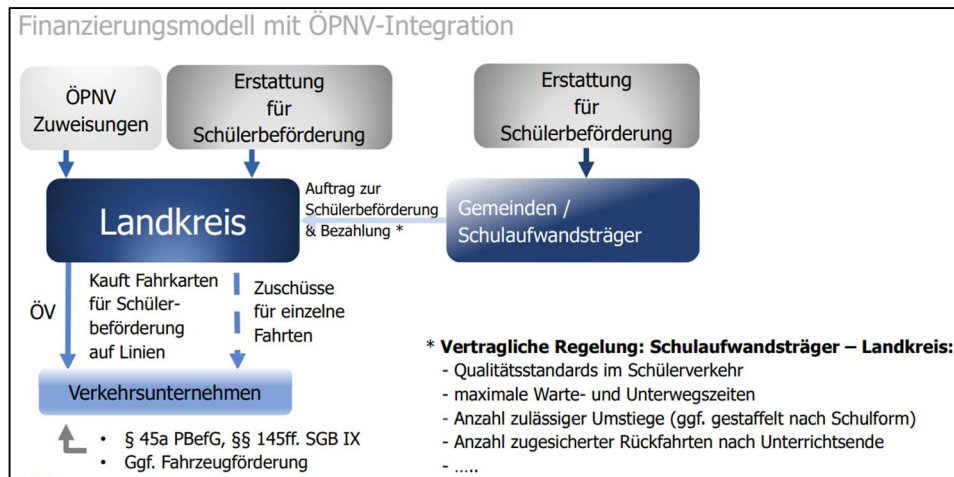


Abbildung 5-5: Mögliches Finanzierungsmodell mit ÖPNV-Integration

Mit der vollständigen Integration in den ÖPNV sollen die Gemeinden dem Landkreis zukünftig einen Auftrag zur Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung erteilen. Dabei fließen die heute anfallenden Ausgaben sowie die vom Freistaat Bayern erstatteten Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung in das ÖPNV-Budget des Landkreises. Vertragliche Regelungen sollen die erforderlichen Qualitätsstandards für den Schulverkehr festlegen und gewährleisten. Hierbei wird definiert, wie viele Fahrten angeboten werden müssen und welche Maximalkriterien für Wartezeiten sowie Umstiege gelten.

Zusammen mit den Erstattungsmitteln der kreiseigenen Schulen sowie der allgemeinen ÖPNV-Zuweisungen finanziert, plant, organisiert und überwacht der Landkreis die neuen Verkehrsleistungen. Er kauft dann die Fahrkarten für alle fahrtberechtigten Schüler im Landkreis, bei denen es sich mit dem neuen Modell durchwegs um ÖPNV-Tickets handelt. Durch eine kontinuierliche Abstimmung mit den gemeindlichen Schulaufwandsträgern sollen die Fahrten fortlaufend optimiert und an die sich stetig ändernden Bedürfnisse der Schulen angepasst werden.

Mithilfe der integrierten Planung des Landkreises als Aufgabenträger lassen sich Synergien schaffen: Ziel ist es, die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Landkreis trotz gleicher Leistung zu reduzieren, indem mehrere Fahrten über eine Kettenstruktur miteinander verbunden und von den gleichen Fahrzeugen erbracht werden. Voraussetzung hierfür ist eine Staffelung der Unterrichtszeiten im Landkreis, mit der sich die Schülerströme entzerren lassen. Diese Staffelung wird im folgenden Unterkapitel 5.4.2 näher erläutert.

Im Zusammenspiel mit dem geplanten Achsenkonzept und der regelmäßigen Anbindung aller Orte ergibt sich im Schulverkehr demnach ein dichteres, mindestens stündliches Angebot, das neben speziellen Schulfahrten eine Vielzahl gesteigerter Fahrtmöglichkeiten bietet und die Freizeitmobilität stärkt. Anhand der Integration aller Schulverkehre in das neue Verkehrsnetz wird so ebenfalls das Prinzip der freien Schulwahl unterstützt.

5.4.2 Unterrichtszeitenstaffelung

Die im Zielkonzept bisher vorgestellten Nahverkehrsangebote sind mit einem finanziellen Mehraufwand, bedingt durch die erhebliche Ausweitung der ÖPNV-Angebote, verbunden. Gleichzeitig sind die bisher im Schulverkehr erbrachten Fahrleistungen sehr hoch. Neben der bereits beschriebenen Doppelstruktur in der Organisation der Schülerbeförderung ist hier vor allem die bisherige Verteilung der Unterrichtszeiten im Landkreis entscheidend.

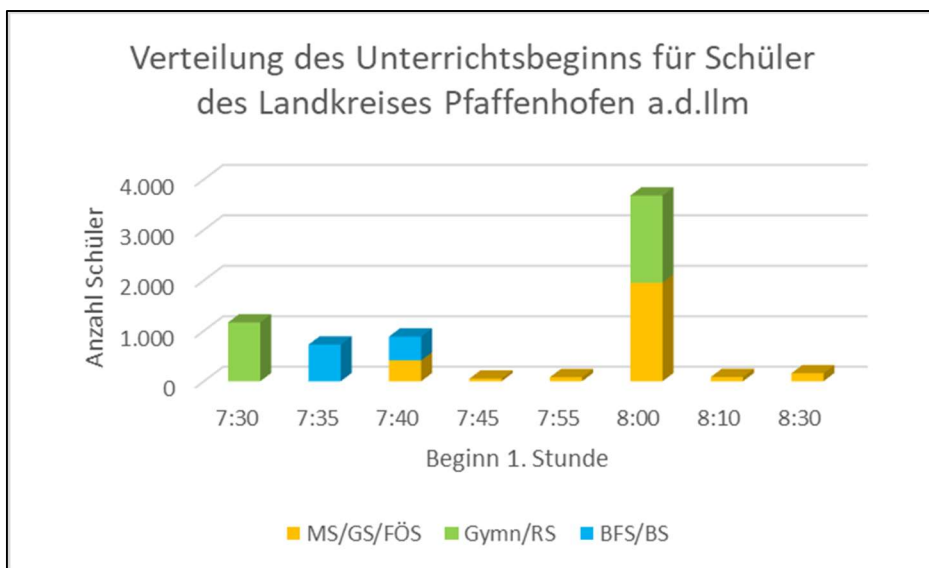


Abbildung 5-6: Heutige Verteilung der Unterrichtszeiten

Abbildung 5-6 verdeutlicht das Schüleraufkommen in Bezug auf den Unterrichtsbeginn für die Schulen im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm sowie die Schulstandorte Ingolstadt und Schrobenhausen. Dabei sind zwei morgendliche Spitzen zu erkennen: Für etwa 40% der Schüler startet der Unterricht zwischen 07:30 und 07:40 Uhr, wohingegen der Beginn für mehr als jeden zweiten Schüler zwischen 7:55 und 8:10 Uhr liegt. Grundsätzlich lassen sich die Schülerströme entlang einer Linie Hohenwart – Pörnbach – Rohrbach – Wolnzach in zwei Teilgebiete trennen, für die sich ein jeweils unterschiedliches Bild abzeichnet.

Nördlicher Landkreis

Im nördlichen Bereich des Landkreises dominiert der Anteil großer Schulen, die alle um etwa 8 Uhr beginnen (Ingolstadt, RS Manching, RS Geisenfeld, Gymnasium Wolnzach, GMS Manching, GMS Hohenwart, GMS Geisenfeld, GMS Rohrbach, GMS Wolnzach). Es handelt sich dabei um über 75% der Schüler der nördlich gelegenen Schulen. Die Fahrschüler an diesen Standorten müssen zur selben Zeit befördert werden, was vor allem zur ersten Stunde einen hohen Fahrzeug- und Personalbedarf auslöst. Synergiepotenziale durch gegenläufige Schülerströme innerhalb

kürzerer Entfernungen sind vorhanden (v.a. zwischen Manching/IN Südwest und Rohrbach/Geisenfeld/Wolnzach), können durch den zeitgleichen Beginn der Schulen jedoch nicht genutzt werden.

Südlicher Landkreis

Der Südteil des Landkreises ist geprägt durch die weiterführenden Schulen in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm, welche morgens zwischen 7:30 und 7:35 Uhr mit dem Unterricht beginnen. Bei den verbleibenden Grund- und Mittelschulen der Kreisstadt sowie der angrenzenden Gemeinden ist analog zum nördlichen Kreisgebiet eine Konzentration auf 8 Uhr erkennbar. Eine Staffelung der beiden Zeitblöcke wird durch die Verkehrsunternehmen bereits teilweise umgesetzt. Aufgrund der teils langen Wege innerhalb des Stadtgebietes von Pfaffenhofen hat dies aber zur Folge, dass viele Schüler aus den Nachbargemeinden bereits sehr früh an den weiterführenden Schulen ankommen, um die Kapazitäten der Busse für die nachfolgenden Schulen um 8 Uhr freihalten zu können. Aufgrund der getrennten Organisation durch die jeweiligen Schulaufwandsträger müssen die Schulbusse in der Regel jeden Ort mehrmals anfahren. Eine Bündelung verschiedener Schulstandorte insbesondere für kleinere Ortschaften ist so nicht zu realisieren und führt daher neben einer hohen Verkehrsleistung im Schulverkehr auch zu oftmals unausgelasteten Fahrzeugen und zum Teil sehr langen Fahrzeiten der Schüler.

Die bisherige Verteilung der Unterrichtszeiten führt damit im gesamten Landkreis zu Schwachstellen bei der Schülerbeförderung, die sich sowohl in der Beförderungs- und Angebotsqualität bestimmter Schulrelationen als auch kostenseitig sowohl für den Landkreis als auch die Gemeinden bemerkbar machen. Um die im Zielnetz beschriebenen ÖPNV-Angebote umsetzen zu können und den schulbedingten Verkehr sowohl effizienter als auch attraktiver zu gestalten, strebt der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm daher im Zuge der ÖPNV-Integration eine Staffelung der Unterrichtszeiten an.

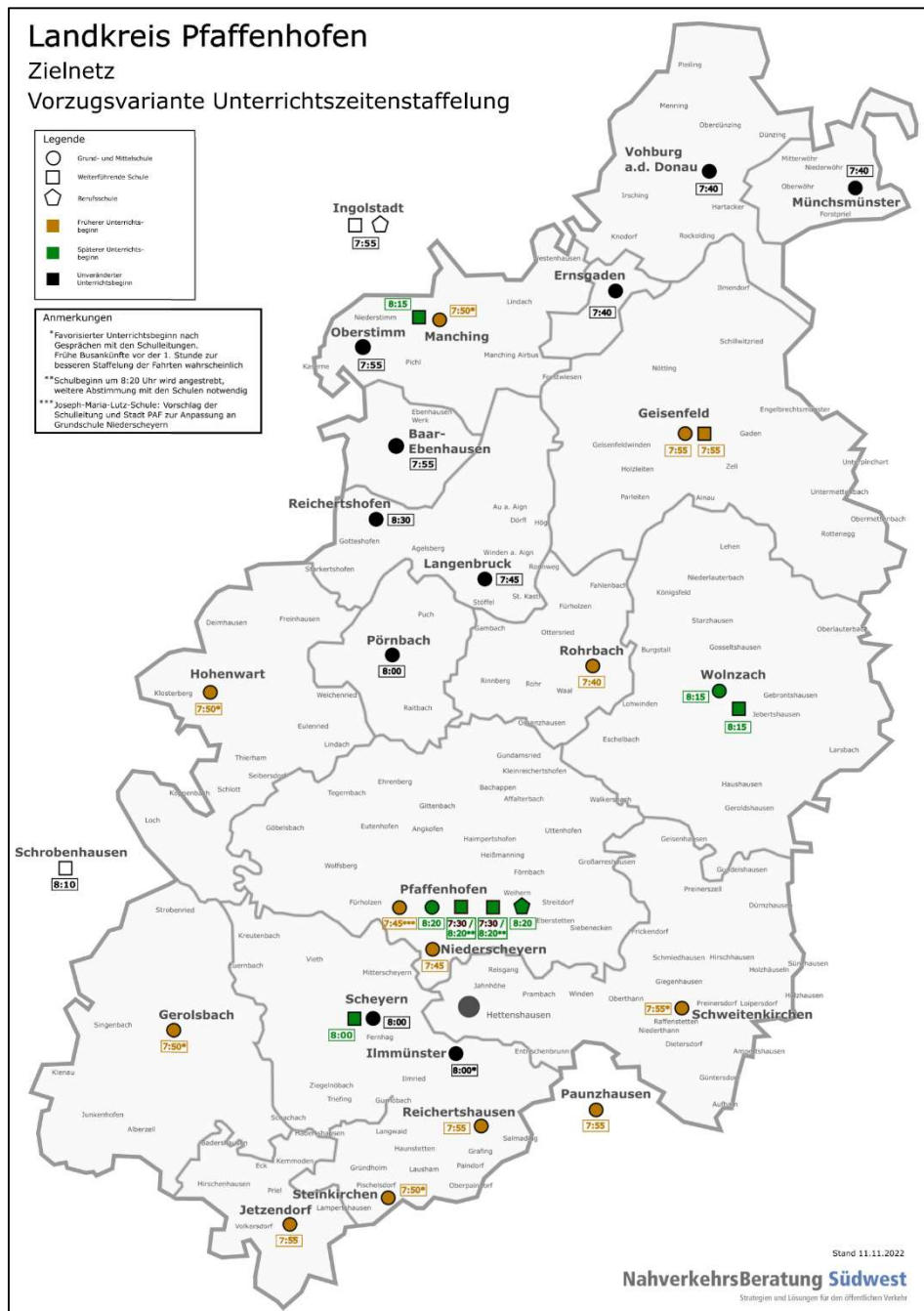


Abbildung 5-7: Vorzugsvariante einer möglichen Unterrichtszeitenstaffelung

Ziel der Unterrichtszeitenstaffelung ist es, durch die zeitliche Verschiebung der Anfangszeiten an verschiedenen Schulstandorten die bestehenden Verkehrsströme zu entzerren und eine stärkere Spreizung zwischen den Schulen zu erreichen, um redundante Verkehrsleistungen zu vermeiden. Abbildung 5-7 beschreibt die Vorzugsvariante der neuen Unterrichtszeiten für das Zielnetz des Landkreises. Die dargestellten Verlegungen der Schulen ergeben sich dabei aus den folgenden Grundsätzen:

- In Anlehnung an die Altersstruktur der einzelnen Schulformen soll der Unterricht an Grund- und Mittelschulen tendenziell früher beginnen als an den anderen Schulen.

- Die Spreizung der Unterrichtszeiten erfolgt so, dass verschiedene Schulstandorte mit gleichen Schülerherkünften durch gemeinsame Fahrten kombiniert werden können. Gegenläufige Schülerströme zwischen weiterführenden Schulen sollen zeitlich entzerrt und nacheinander mit den gleichen Fahrzeugen erbracht werden.
- Die Verteilung der Unterrichtszeiten bewegt sich möglichst in einem begrenzten Korridor zwischen 07:40 und 08:20 Uhr.
- Aus Rücksichtnahme auf nicht fahrtberechtigte Schüler können Unterrichtszeiten an Grund- und Mittelschulen ggf. nur leicht vorverlegt werden, wenn dies einer sinnvollen Staffelung gegenüber späteren Schulen nicht widerspricht.

5.5 Wirtschaftliche Aspekte

Das in den vorherigen Kapiteln dargestellte Zielnetz beinhaltet einen erheblichen Ausbau der ÖPNV-Angebote im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm und soll als Mindeststandard für die Umsetzung zukünftiger Mobilitätskonzepte gelten. Die Gestaltung der Taktachsen und die zugrundeliegende Ergänzung durch Bedarfsverkehre unterliegt Planungsansätzen eines möglichst wirtschaftlichen Linienaufbaus mit dem Ziel, eine finanzielle Tragfähigkeit erreichen zu können. Die Verwirklichung des Achsenkonzeptes führt zu einer Erhöhung des ÖPNV-Volumens auf schätzungsweise 2,5 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr im Festverkehr, zuzüglich schulrelevanter Verstärkungsfahrten und der Linien des Stadtverkehrs Pfaffenhofen. Für den Bedarfsverkehr in der Fläche wird von einer Verkehrsleistung in Höhe von weiteren 0,4-0,5 Mio. Kilometern jährlich ausgegangen.

Im Rahmen dieser Angebotsausweitungen können der geplante Takt- und Rufbusverkehr nicht einfach auf das bestehende, vom Schulverkehr dominierte Verkehrssystem aufgesetzt werden. Eine solide Kostenaufteilung ist nur dann zu erreichen, wenn Möglichkeiten zur Gegenfinanzierung durch die Integration der heutigen Verkehre gefunden werden. Für Fahrten im allgemeinen Interesse, zu denen neben dem ÖPNV des Landkreises vor allem die gemeindlich initiierten Ruf- und Bürgerbusse gehören, ist dies nur durch die Eingliederung und Vereinheitlichung der unterschiedlichen kommunalen Verkehre zu einem kreisweiten Bedarfsverkehr realisierbar.

Eine zentrale Rolle für die Finanzierbarkeit der im Zielnetz beschriebenen Mobilitätsgarantie nimmt die Integration des Schulverkehrs sowie die konkrete Umsetzbarkeit der avisierten Unterrichtszeitenstaffelung ein. Durch den Abbau der bereits dargestellten Parallelstrukturen besteht hier das größte Gegenfinanzierungspotenzial. Gleichzeitig bringt die geplante Umstellung des Schulverkehrs das größte Risiko für die finanzielle Tragfähigkeit der neuen Mobilitätskonzepte mit sich, da Abweichungen vom geplanten Staffelnungsmodell schon bei einem fehlenden Konsens einzelner Schulstandorte zu erheblichen Mehrkosten führen können. Die im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplanes

erfolgten Abstimmungen zwischen Landkreis, Gemeinden und Schulen sollen daher auch im weiteren Verlauf transparent und konstruktiv fortgeführt werden, um negative Eingriffe in die Schülerbeförderung und einen daraus resultierenden Dissens zu vermeiden. Je nach Umsetzbarkeit der geplanten Unterrichtszeiten werden für die Umsetzung des Zielnetzes zusätzliche Haushaltsausgaben zwischen 3,0 und 4,0 Millionen Euro pro Jahr im Vergleich zu den heutigen Kosten angenommen

Eine Minderung des Mehraufwandes ist durch weitere Optionen der Gegenfinanzierung zu erwarten:

- Mit Hilfe der Integration des FSV in den ÖPNV erhöht sich die Zahl der mit dem ÖPNV beförderten Schüler, wodurch sich die wesentliche Berechnungsgrundlage für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG steigern lässt, was wiederum zu höheren Ausgleichsansprüchen gegenüber dem Freistaat führt.
- Die mit dem Achsenkonzept verbundene Ausweitung der Nutzwagenkilometer erhöht die ÖPNV-Zuweisungen der Regierung an den Landkreis als Aufgabenträger.
- Der Freistaat Bayern fördert handelnde Aufgabenträger durch wechselnde Förderprogramme, aktuell insbesondere die Einrichtung von Bedarfsverkehren sowie kreisüberschreitenden Schnellbussen, sodass Innovations- und Anschubförderungen der geplanten Vorhaben zu erwarten sind.

6 Umsetzung

Das in Kapitel 5 vorgestellte Zielnetz liefert konkrete Planungsinhalte und eine Abschätzung des finanziellen Aufwandes für ein neues ÖPNV-Grundangebot im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, das eine kreisweite Mobilitätsgarantie für die Kreisbewohner sicherstellen soll. Zusammen mit den in diesem Nahverkehrsplan definierten Rahmenvorgaben stellt es die Grundlage für die Weiterentwicklung und künftige Gestaltung des Nahverkehrs dar.

Mit dem Beschluss des Nahverkehrsplanes beginnt die Umsetzungsphase der festgelegten Ziele. Aufgrund unterschiedlicher Konzessionslaufzeiten auf den bestehenden Linien wird angestrebt, die Umsetzung in einzelne Mobilitätskonzepte aufzuteilen. Jedes Mobilitätskonzept soll eine teilraum- bzw. linienbezogene Feinplanung beinhalten. In diesem Schritt sind dann alle Details zur Ausgestaltung der einzelnen Linien (Fahrpläne, Takt, Linienweg, Haltestellen, Tarife und Fahrzeuge) mithilfe einer Leistungsbeschreibung festzulegen. Auch die Detailplanung des ergänzenden Bedarfsverkehrs ist dann, unter Beachtung der bestehenden kommunalen Verkehre und gemeindespezifischen Besonderheiten, auszuarbeiten. Die Umsetzungsplanung kann dabei auch über die Standards des Zielnetzes hinausgehen. Die Wirtschaftlichkeits-

und Finanzierungsberechnung erfolgt für jedes Mobilitätskonzept einzeln.

Je nach Definition der Teilräume und Konzessionslage ist gegebenenfalls eine gestaffelte Realisierung der Mobilitätskonzepte notwendig. Da sich neue Mobilitätsangebote – insbesondere im Linien-ÖPNV - in der Regel nicht aus sich selbst heraus finanzieren, bedarf es in der Regel öffentlicher Dienstleistungsaufträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, in denen das Verkehrsangebot definiert und der hierfür zu leistende finanzielle Ausgleich für einen festgelegten Zeitraum vereinbart ist. Der Abschluss solcher Verträge unterfällt dabei dem Regelungsgehalt der EU-VO 1370/2007, die – bei Überschreiten entsprechender Schwellenwerte – ein wettbewerbliches Vergabeverfahren als Voraussetzung für das Zustandekommen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages für Verkehrsleistungen des ÖPNV vorsieht.

Das PBefG bevorzugt nach § 8 Abs. 4 grundsätzlich sogenannte „eigenwirtschaftliche“ Verkehrsleistungen, also Leistungen, die ohne Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand vom Unternehmer selbst erbracht werden können. Diese finanzieren sich ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen und sonstige unternehmerische Einnahmen, Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG oder Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX sowie Mittel aus allgemeinen Vorschriften nach Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 zum Ausgleich eventueller Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste. Im Falle der anzustrebenden eigenwirtschaftlichen Verkehre erfolgt keine Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und der Aufgabenträger initiiert demnach auch kein Vergabeverfahren. Eine Handlungsoption des Aufgabenträgers kann darin bestehen, mittels tariflicher Maßnahmen die Attraktivität des Nahverkehrsangebotes zu stärken und dabei den Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die damit verbundenen Einnahmenverluste mittels einer „allgemeinen Vorschrift“ zu gewähren und damit die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen zu sichern. Eine direkte Einflussnahme des Aufgabenträgers auf das Verkehrsangebot ist dabei jedoch nicht verbunden, sondern ergibt sich allenfalls mittelbar über die Festlegungen des Nahverkehrsplanes, die ggf. in Vorabbekanntmachungen konkretisiert werden.

Im Grundsatz unterfallen Angebotsverbesserungen im On-Demand-Bereich den gleichen, bereits dargestellten Regelungen für Angebotsverbesserungen im Linien-ÖPNV. Zusätzliches Leistungselement neben der Verkehrsleistung, die sich aus der Bereitstellung dafür erforderlicher Fahrzeuge und Fahrer ergibt, sind dabei jedoch die Disposition (ggf. mittels Software) von Fahrtwünschen bzw. Fahrzeugen und die Einrichtung und der Betrieb eines entsprechenden Kundencenters. Diese ergänzenden Dienstleistungen unterfallen nicht der EU-VO 1370/2007, jedoch ist für den Einkauf entsprechender Leistungen durch die öffentliche Hand das allgemeine Vergaberecht zu beachten.

Eine innovative Alternative hierzu bietet das ÖPNV-Taxi, bei dem die vorhandene Flotte der Taxi- und Mietwagenunternehmer für die Erbringung der On-Demand-Dienstleistungen abgestellt wird. In diesem Modell wird der Tarif gemäß Taxitarifordnung für den Kunden mittels einer allgemeinen Vorschrift rabattiert bzw. der für den Fahrgast gültige Tarif auf den Taxitarif durch den Aufgabenträger aufgefüllt. Bei der Abrechnung der Fahrten ist die Möglichkeit eröffnet, auf eine Ex-Post-Überkompensationskontrolle zu verzichten. Hierdurch eröffnet sich für den Aufgabenträger die Möglichkeit einer zeitnahen Einführung von On-Demand-Leistungen unter Verzicht auf die sonst üblichen Fristen von Vorabbekanntmachung und wettbewerblichen Vergabeverfahren und gleichzeitig die Möglichkeit, die Taxi- und Mietwagenunternehmer enger an die ÖPNV-Leistung heranzuführen.

Als wichtiger Meilenstein für die Umstellung der Schulverkehre gilt die Verschiebung der Unterrichtszeiten im Mobilitätsnetz, die möglichst zum gleichen Zeitpunkt realisiert werden sollten. Einzelne Mobilitätskonzepte, die weitestgehend unabhängig von der Neuorganisation des Schulverkehrs sind, können bereits vor der Umstellung verwirklicht werden.

7 Ausblick

Im vorliegenden Nahverkehrsplan definiert der Aufgabenträger mit dem Zielnetz einen neuen Angebotsstandard für den ÖPNV in seinem Geltungsbereich. Die inhaltlichen Festlegungen sind dabei davon gekennzeichnet, den ÖPNV durch ein integriertes Verkehrskonzept schrittweise auf ein neues Angebotsniveau zu heben und ihn zu einer Mobilitätsalternative zum MIV zu etablieren.

Für die Entwicklung von einer aus Einzellinien und Räumen des Freistellungsverkehrs gekennzeichneten Nahverkehrslandschaft zu einem landkreisweiten integrierten Verkehrskonzept ist eine linienübergreifende Betrachtung des Verkehrsgebietes zielführend und sachgerecht. Die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung wird folgerichtig nicht auf Basis der Bestandslinien, sondern anhand der Bedienung der einzelnen Orte und somit ausgehend von der ganzheitlichen Betrachtung eines Verkehrsraumes festgelegt. Anderenfalls, nämlich bei einer Definition verbessernder Maßnahmen lediglich auf linienscharfer Ebene, blieben verkehrliche Synergien im Gebiet unberücksichtigt und führten in der Umsetzung zu struktureller Systemineffizienz oder Bedienungsredundanzen.

Für die Umsetzung und den Erfolg der definierten Maßnahmen ist es daher maßgeblich, dass die verkehrliche Abstimmung innerhalb eng verflochtener Gebiete nicht an einer heterogen zersplitterten Konzessionslandschaft leidet. Nur so kann sichergestellt werden, dass vorhandene Bedienungslücken unter Hebung maximaler Effizienzpotenziale geschlossen werden und auch die ausreichende

Verkehrsbedienung nachhaltig vorgehalten werden kann. Die bisher erteilten Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG erfolgten aber überwiegend für einzelne Linien und berücksichtigen weder flächenhafte Zusammenhänge noch harmonische Konzessionslaufzeiten. Die dadurch bereits vorherrschende und weiter voranschreitende Fragmentierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis steht im Widerspruch zur oben beschriebenen Umsetzungsstrategie.

Vor diesem Hintergrund ist es empfehlenswert, die einzelnen Linien im Landkreis gemäß § 9 Abs. 2 PBefG zu sogenannten Teilnetzen („Linienbündeln“) zusammenzufassen und so die Basis für eine sukzessive Umsetzung des Zielnetzes in den Teilräumen – abgestimmt auf die jeweiligen Konzessionslaufzeiten – zu erwirken.

Mit Umsetzung des im Nahverkehrsplan entwickelten Zielnetzes erhält das ÖPNV-Angebot im Landkreis Pfaffenhofen eine neue, bisher nicht erreichte Qualität. Es ist das Fundament gelegt, um den öffentlichen Verkehr weg von einem Sammelsurium hergebrachter Leistungen weiterzuentwickeln, um eine zeitgemäße Antwort auf die Frage zu geben: Wie kann man den Verkehrsraum mit seinen Menschen und ihren Bedürfnissen möglichst gut auch ohne Auto erschließen. Wesentliche Kennzeichen des dafür entworfenen Zielnetzes sind:

- Flächendeckendes ÖPNV-Angebot mit attraktiven Bedienungsstandards
- Abgestimmtes, hierarchisches Liniennetz zur Herstellung von Reiseketten
- Mobilitätsgarantie für Orte mit über 50 Einwohnern

Die Weiterentwicklung ist zunächst in einer zeitlichen und räumlichen Arrondierung des neuen Nahverkehrsangebotes zu sehen:

- Erweiterung des Verkehrsangebotes in die Abendstunden und Ausdehnung auf das Wochenende
- On-Demand-Angebote auch in Orten mit weniger als 50 Einwohnern

Doch auch wenn diese weiteren Verbesserungen eingeführt sind, wird es kaum gelingen, sämtliche Mobilitätserfordernisse mit Angeboten des ÖPNV zu erfüllen. Daher muss es Ziel sein, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen und damit umweltverträgliche Transportmittel zu stärken, um eine Mobilität auch ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Mobilstationen sind beispielsweise kundenfreundliche Angebote, die den Umstieg zu einer umweltfreundlichen Mobilität erleichtern, da sie die Vernetzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten fördern, indem den Kunden an einem zentralen Ort, meist einer Bestandshaltestelle des ÖPNV, verschiedene Verkehrsmittel zusätzlich zum ÖPNV zur Verfügung gestellt

werden. Es würde sich daher empfehlen, im Falle von Haltestellenum- oder -neubauten auch Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car-Sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV zu installieren, um so Haltestellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten (Bike and Ride, Park and Ride) auszubauen. Die Ausstattungsmerkmale sind dabei – in Abhängigkeit von Größe, Lage und Funktion der Haltestelle – mannigfaltig und situationsbezogen:

- B&R Boxen/Käfige und Gepäckschließfächer
- Taxistand, Car-Sharing
- Aufsicht vor Ort
- Car-Sharing
- Ladestation E-Auto
- Fahrradverleihsystem
- Servicegastronomie
- Interaktive Monitore
- Kundenservicecenter
- Öffentliches WC
- Supermarkt/Discounter/Drogerie
- WLAN-Zugangspunkt
- E-Bike Ladestation
- E-Roller
- Fahrradparkhaus
- Lastenräder Sharing
- Postpaketstation
- P&R Parkplatz/Parkhaus
- Radstation
- Videoüberwachung

Basis für diese Maßnahmen könnte ein kreisweites Haltestellenkataster bilden als Ergebnis einer systematischen Haltestellenerfassung.

Ein Nahverkehrsplan bildet die Rahmenplanung für Verbesserungen im Nahverkehrsangebot (Pull-Maßnahmen). Für eine wirkungsvolle Verlagerung vom MIV zum ÖPNV bedürfte es jedoch zusätzlicher Push-Faktoren, um die „Leichtigkeit der Kfz-Nutzung“ einzugrenzen. Denn in den vergangenen Jahrzehnten wurde der motorisierte Individualverkehr

massiv gefördert, beginnend mit einer auf die Erreichbarkeit mit dem Auto ausgerichteten Siedlungsentwicklung bis hin zu einer auf die Pkw-Erreichbarkeit abgestimmten Flächennutzungs- und Bauleitplanung. Für eine Mobilitätswende bedürfte es parallel zum Angebotsausbau des ÖPNV auch der Einleitung restriktiver Maßnahmen für den MIV; diese reichen von sanften Maßnahmen – wie beispielsweise einer Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung – bis zu einer Neuverteilung vorwiegend des städtischen Raumes durch beispielsweise einer aktiven Parkraumbewirtschaftung in Innenstadtlagen oder der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen als Umsetzung einer Neuverteilung von Verkehrsflächen im Sinne des Shared-Space-Gedankens.

8 Quellenverzeichnis

Bayerisches Landesamt für Statistik (2020): *Daten zur Raumb Beobachtung – Bevölkerungsvorausberechnung.* Fürth.

- (2020): *Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039 – Demographisches Profil für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm.* Fürth.

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat (2019): *Einzelhandelsspezifischer Verflechtungsbereich der Zentralen Orte in Bayern.*

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (2021): *Verzeichnis der Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften und gemeindefreien Gebiete in Bayern nach dem Stand 01.07.2021.* Bayerische Staatskanzlei. München.

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (2002): *Gesamtverkehrsplan Bayern 2002.* München.

Feuerwehr Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm (2020): *Daten aus dem Landkreis.* H-Verlag, Partner der Feuerwehren. Pfaffenhofen a.d.Ilm.

Infas, DLR, IVT & infas 360 (2018): *Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht* (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin.

- (2019): *Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Freistaat Bayern* (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin.

Planungsverband Region Ingolstadt (2006): *Regionalplan Ingolstadt.* Lenting.

- (2011): *Zentrale Orte und Nahbereiche, Siedlungsschwerpunkt.* Lenting.
- (2005): *Siedlung und Versorgung – Tourismus- und Erholungsgebiete.* Lenting.
- (2011): *Raumstruktur – Ziele der Raumordnung und Landesplanung.* Lenting.

Kommunalunternehmen Strukturentwicklung Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm (2022): *Sehenswertes Pfaffenhofen a.d.Ilm.* <https://www.kus-pfaffenhofen.de/tourismus/sehenswertes/>. 01.11.2022.

Landkreis Pfaffenhofen (2021): *Jahresbericht 2020 – Verkehr, ÖPNV.* Pfaffenhofen a.d.Ilm.

- (2019): *Erneut steigende Übernachtungszahlen im Hopfenland.* <https://www.landkreis-pfaffenhofen.de/alle-meldungen/erneut-steigende-uebernachtungszahlen-im-hopfenland/>. 01.11.2022.

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2020): *Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen.* Nürnberg.

- (2021): *Regionalreport über Beschäftigte.* Nürnberg.
- (2022): *Arbeitsmarktreport Pfaffenhofen a.d.Ilm.* Nürnberg.

9 Anlage zum Nahverkehrsplan

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Ziele der Raumordnung und Landesplanung	2
Anlage 2: Einwohnerübersicht nach Ortsteilen	3
Anlage 3: Heutiges Linienangebot und Fahrtenhäufigkeit nach Verkehrstag	8
Anlage 4: Pendlerverflechtungen im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	9
Anlage 5: Binnenpendler im Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	10
Anlage 6: Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung nach Gemeinden	11
Anlage 7: Erschließung der Ortschaften durch das geplante Zielnetz	42
Anlage 8: Tabellarische Übersicht zu den Rückmeldungen der Beteiligungsphase	44

Anlage 1: Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Karte 1

Raumstruktur

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

keine Darstellung

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele

-  Unterzentrum
-  Doppelort
-  Kleinzentrum
-  Siedlungsschwerpunkt

c) Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum
-  bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
-  Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
-  Grenze der Region

Regionalplan Ingolstadt

Planungsverband Region Ingolstadt

Ingolstadt, den 16.05.2013

gez. 
Martin Wolf
Landrat
Verbandsvorsitzender

Verdichtungsraum

-  Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum
-  Äußere Verdichtungszone

Ländlicher Raum

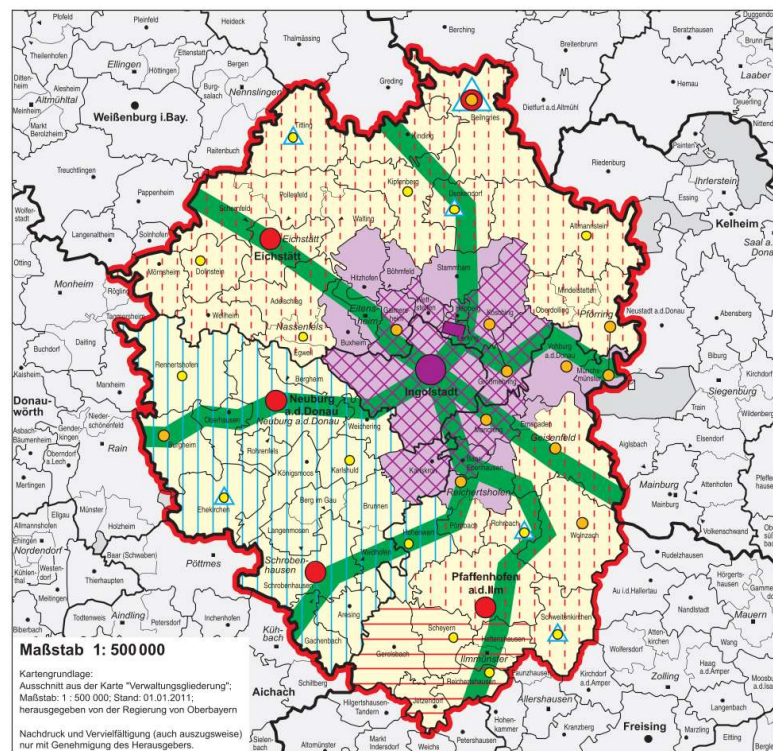
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume
-  Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll

Bearbeiter: Der Regionsbeauftragte für die Region Ingolstadt

Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1

Stand: 29.07.2011

Herausgeber: Planungsverband Region Ingolstadt



Anlage 2: Einwohnerübersicht nach Ortsteilen

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Entwicklung
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Pfaffenhofen an der Ilm	18.541	---
Markt	Manching	Manching	8.993	---
Markt	Wolnzach	Wolnzach	6.455	---
Stadt	Geisenfeld	Geisenfeld	5.500	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Vohburg an der Donau	4.769	2%
Markt	Reichertshofen	Reichertshofen	4.487	---
Gemeinde	Rohrbach	Rohrbach	4.281	---
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Baar	3.051	---
Gemeinde	Münchsmünster	Münchsmünster	2.551	---
Gemeinde	Scheyern	Scheyern	2.498	---
Gemeinde	Ilmmünster	Ilmmünster	2.188	+1%
Gemeinde	Reichertshausen	Reichertshausen	2.175	2%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Niederscheyern	1.959	---
Stadt	Geisenfeld	Zell	1.937	---
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Ebenhausen	1.860	---
Markt	Manching	Oberstimm	1.798	---
Markt	Hohenwart	Hohenwart	1.787	+5%
Gemeinde	Ernsgaden	Ernsgaden	1.763	---
Gemeinde	Pömbach	Pömbach	1.610	2%
Gemeinde	Gerolsbach	Gerolsbach	1.570	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schweitenkirchen	1.297	---
Markt	Reichertshofen	Langenbruck	1.228	---
Gemeinde	Jetzendorf	Priel	1.205	---
Gemeinde	Hettenshausen	Hettenshausen	1.033	---
Stadt	Geisenfeld	Geisenfeldwinden	1.032	---
Gemeinde	Jetzendorf	Jetzendorf	1.024	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Fömbach	1.017	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Rockolding	975	2%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Tegernbach	932	---
Markt	Reichertshofen	Winden am Aign	879	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Weihern	834	---
Gemeinde	Rohrbach	Fahlenbach	814	---
Markt	Wolnzach	Geroldshausen	798	---
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Ebenhausen-Werk	782	---
Markt	Manching	Pichl	779	---
Markt	Manching	Niederstimm	766	---
Gemeinde	Scheyern	Mitterscheyern	749	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Irsching	743	2%
Markt	Wolnzach	Niederlauterbach	712	---
Markt	Manching	Westenhausen	709	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Menning	643	2%
Stadt	Geisenfeld	Ilmdorf	637	---
Gemeinde	Scheyern	Fernhag	637	---
Markt	Reichertshofen	Agelsberg	630	---
Markt	Wolnzach	Gosseltshausen	620	---
Gemeinde	Reichertshausen	Steinkirchen	610	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Hartacker	593	2%
Markt	Hohenwart	Klosterberg	538	+2%
Markt	Hohenwart	Thierham	534	+2%
Markt	Wolnzach	Königsfeld	523	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Güntersdorf	505	---
Markt	Hohenwart	Freinhausen	486	+2%
Gemeinde	Reichertshausen	Pischelsdorf	473	---
Gemeinde	Scheyern	Euernbach	453	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Uttenhofen	444	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Sünzhausen	444	---
Markt	Manching	Max-Immelmann-Kaserne	436	---
Markt	Hohenwart	Weichenried	433	+2%
Stadt	Geisenfeld	Rottenegg	430	---
Gemeinde	Gerolsbach	Singenbach	418	---
Gemeinde	Gerolsbach	Alberzell	417	---
Gemeinde	Reichertshausen	Oberpandorf	413	3%
Gemeinde	Schweitenkirchen	Geisenhausen	408	---
Stadt	Geisenfeld	Engelbrechtsmünster	405	---
Gemeinde	Pömbach	Puch	397	---
Markt	Wolnzach	Jeberthausen	397	---
Markt	Wolnzach	Burgstall	393	---
Gemeinde	Hettenshausen	Jahnhöhe	368	---
Gemeinde	Hettenshausen	Reisgang	344	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Aufham	337	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Dünzing	337	2%
Gemeinde	Reichertshausen	Langwaid	331	---
Markt	Wolnzach	Eschelbach	325	---
Stadt	Geisenfeld	Nötting	323	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Raffenstetten	320	---
Gemeinde	Gerolsbach	Junkenhofen	310	---
Markt	Hohenwart	Deimhausen	310	+2%
Stadt	Vohburg an der Donau	Knodorf	308	1%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eberstetten	288	---
Markt	Reichertshofen	Hög	287	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Dürnzhausen	285	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Heißmanning	278	---
Stadt	Geisenfeld	Unterpindhart	273	---
Markt	Wolnzach	Oberlauterbach	272	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Affalterbach	268	---
Markt	Reichertshofen	Ronnweg	262	---
Gemeinde	Jetzendorf	Lampertshausen	256	---
Markt	Wolnzach	Larsbach	237	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Ehrenberg	233	---
Gemeinde	Hettenshausen	Entrischenbrunn	211	---
Markt	Hohenwart	Eulenried	209	+2%
Gemeinde	Reichertshausen	Lausham	207	---
Gemeinde	Rohrbach	Waal	207	---
Markt	Wolnzach	Gebrontshausen	202	---
Gemeinde	Jetzendorf	Hirschenhausen	194	---
Gemeinde	Rohrbach	Rohr	194	---
Gemeinde	Ilmmünster	Ilmried	186	0%

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Entwicklung
Gemeinde	Münchsmünster	Oberwöhr	186	---
Gemeinde	Reichertshausen	Haunstetten	185	5%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Walkersbach	177	---
Markt	Hohenwart	Koppenbach	176	---
Gemeinde	Münchsmünster	Mitterwöhr	175	---
Stadt	Geisenfeld	Schillwitzried	174	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schmiedhausen	173	---
Gemeinde	Reichertshausen	Grafing	172	5%
Gemeinde	Reichertshausen	Paindorf	172	---
Stadt	Geisenfeld	Gaden b. Geisenfeld	166	---
Gemeinde	Rohrbach	Gambach	162	---
Gemeinde	Rohrbach	Ottersried	161	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Preinersdorf	147	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Oberdünzing	147	2%
Gemeinde	Jetzendorf	Eck	144	---
Gemeinde	Gerolsbach	Strobenried	137	---
Markt	Reichertshofen	Au a. Aign	132	---
Stadt	Geisenfeld	Untermettenbach	131	---
Markt	Wolnzach	Starzhausen	129	---
Markt	Manching	Forstwiesen	125	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Haimpertshofen	125	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Niederthann	123	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Gundamsried	121	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Frickendorf	120	---
Gemeinde	Gerolsbach	Klenau	118	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Streitdorf	117	---
Gemeinde	Scheyern	Vieth	112	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Wolfsberg	108	---
Markt	Hohenwart	Lindach	107	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Fürholzen (Pfaffenhofen)	105	---
Gemeinde	Hettenshausen	Winden	104	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Dietersdorf	104	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Pleiling	101	2%
Markt	Hohenwart	Seibersdorf	100	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Holzhausen	97	---
Gemeinde	Pömbach	Raitbach	95	0,2%
Gemeinde	Schweitenkirchen	Holzhauseln	95	---
Markt	Reichertshofen	Starkertshofen	94	---
Gemeinde	Rohrbach	Rinnberg	94	---
Gemeinde	Jetzendorf	Volkersdorf	93	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Oberthann	93	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Göbelsbach	92	---
Gemeinde	Münchsmünster	Niederwöhr	90	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Gundelshausen	90	---
Markt	Hohenwart	Schlott	88	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Giegenhausen	86	---
Markt	Reichertshofen	Gotteshofen	85	---
Stadt	Geisenfeld	Holzleiten	83	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Ampertshausen	83	---
Markt	Reichertshofen	Dörl	81	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Preinerszell	80	---
Gemeinde	Münchsmünster	Forstpriell	79	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Gittenbach	78	---
Gemeinde	Scheyern	Kreutenbach	78	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Hirschhausen	77	---
Markt	Wolnzach	Haushausen	77	---
Markt	Wolnzach	Lohwinden	77	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eutenhofen	75	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Bachappen	73	---
Stadt	Geisenfeld	Parleiten	72	---
Gemeinde	Scheyern	Triefing	72	---
Gemeinde	Hettenshausen	Prambach	71	---
Gemeinde	Jetzendorf	Kemmoden	71	---
Gemeinde	Reichertshausen	Salmading	71	---
Stadt	Geisenfeld	Obermettenbach	69	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Loipersdorf	68	---
Gemeinde	Gerolsbach	Schachach	66	---
Markt	Reichertshofen	Stöffell	65	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Großarreshausen	64	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Kleinreichertshofen	63	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Siebenecken	62	---
Gemeinde	Rohrbach	Fürholzen (Rohrbach)	61	---
Markt	Manching	Lindach	58	---
Gemeinde	Reichertshausen	Gründholm	58	---
Gemeinde	Reichertshausen	Gurnöbach	58	---
Gemeinde	Scheyern	Ziegelhöbach	57	---
Gemeinde	Rohrbach	Ossenzhausen	55	---
Gemeinde	Jetzendorf	Habertshausen	54	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Angkofen	54	---
Markt	Wolnzach	Lehen	53	---
Markt	Hohenwart	Loch	49	---
Markt	Reichertshofen	St. Kastl	49	---
Gemeinde	Jetzendorf	Badershausen	48	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Menzenbach	46	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Reisdorf	46	---
Markt	Wolnzach	Gschwend	46	---
Gemeinde	Scheyern	Winden b. Scheyern	44	---
Stadt	Geisenfeld	Ainau	43	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Höfartsmühle	41	0%
Stadt	Geisenfeld	Eichelberg	40	---
Gemeinde	Gerolsbach	Einsassen	40	---
Gemeinde	Gerolsbach	Lichthausen	40	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eckersberg	39	---
Gemeinde	Gerolsbach	Garbertshausen	38	---
Gemeinde	Reichertshausen	Kreut	38	---
Gemeinde	Rohrbach	Buchersried	37	---
Stadt	Geisenfeld	Schillwitzhausen	36	---
Gemeinde	Pömbach	Maushof	36	0,2%
Gemeinde	Gerolsbach	Gröben	35	---
Gemeinde	Hettenshausen	Wabling	35	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Sulzbach	35	---

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Entwicklung
Markt	Wolnzach	Hüll	36	---
Gemeinde	Pömbach	Oberkreut	34	0,2%
Gemeinde	Scheyern	Grainstetten	34	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Oberhartheim	34	0%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eja	33	---
Gemeinde	Jetzendorf	Thann	32	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Radlhöfe	32	---
Markt	Reichertshofen	Wolnhofen	32	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Kleinarrshausen	32	---
Gemeinde	Scheyern	Plöcking	31	---
Markt	Wolnzach	Schwaig	31	---
Markt	Hohenwart	Wolfsdorf	30	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Jetzelmaierhöfe	30	---
Markt	Wolnzach	Egg	30	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Seugen	29	---
Markt	Wolnzach	Siegerszell	29	---
Gemeinde	Gerolsbach	Kohlstatt	28	---
Markt	Wolnzach	Auhöfe	28	---
Markt	Wolnzach	Kemnathen	28	---
Gemeinde	Hettenshausen	Streitberg	27	---
Markt	Manching	Rottmannshart	27	---
Gemeinde	Scheyern	Edersberg	27	---
Gemeinde	Scheyern	Gneisdorf	27	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Thalhof	26	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schaching	26	---
Markt	Wolnzach	Stadelhof	26	---
Gemeinde	Scheyern	Unterschnatterbach	25	---
Markt	Hohenwart	Englmanszell	24	---
Gemeinde	Jetzendorf	Lindhof	24	---
Markt	Reichertshofen	Feilenmoos	24	---
Markt	Wolnzach	Beigelswinden	24	---
Markt	Wolnzach	Irlmühle	24	---
Gemeinde	Gerolsbach	Gütersberg	23	---
Markt	Hohenwart	Hardt	23	---
Gemeinde	Scheyern	Schmidhausen	23	---
Gemeinde	Gerolsbach	Singern	22	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Schabenberg	22	---
Gemeinde	Scheyern	Edling	22	---
Gemeinde	Scheyern	Oberschnatterbach	22	---
Gemeinde	Gerolsbach	Wolferthausen	21	---
Gemeinde	Reichertshausen	Bärnhausen	20	---
Markt	Wolnzach	Hagertshausen	20	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Holzried	19	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Eurorastpark	19	---
Markt	Wolnzach	Thongraben	19	---
Markt	Hohenwart	Ellenbach	18	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Kienhöfe	18	---
Gemeinde	Reichertshausen	Ilmberg	18	---
Gemeinde	Scheyern	Durchschlacht	18	---
Markt	Wolnzach	Hirnsberg	18	---
Gemeinde	Gerolsbach	Eisenhut	17	---
Markt	Hohenwart	Hochstattmühle	17	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Altkaulehen	17	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Weikenhausen	17	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Doderhof	16	---
Markt	Wolnzach	Buch	16	---
Stadt	Geisenfeld	Einberg	15	---
Markt	Hohenwart	Steinerskirchen	15	---
Gemeinde	Ilmmünster	Unterdummltshausen	15	0%
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Pernzhof	15	---
Gemeinde	Reichertshausen	Kerum	15	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Langenwiesen	14	---
Gemeinde	Reichertshausen	Kleingumbach	14	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hickern	13	---
Gemeinde	Ilmmünster	Riedermühle	13	0%
Gemeinde	Schweitenkirchen	Loipertshausen	13	---
Markt	Wolnzach	Schlagenhausermühle	13	---
Gemeinde	Gerolsbach	Lahnauer	12	---
Gemeinde	Gerolsbach	Schleichem	12	---
Gemeinde	Gerolsbach	Thalern	12	---
Gemeinde	Gerolsbach	Weichselbaum	12	---
Gemeinde	Jetzendorf	Grubhof	12	---
Gemeinde	Jetzendorf	Schemberg	12	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eberhof	12	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Weingarten (Pfaffenhofen)	12	---
Gemeinde	Scheyern	Klingbach	12	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Unterhartheim	12	0%
Gemeinde	Gerolsbach	Bergern	11	---
Gemeinde	Gerolsbach	Eulenthal	11	---
Gemeinde	Gerolsbach	Fürholzen (Gerolsbach)	11	---
Gemeinde	Gerolsbach	Labersberg	11	---
Gemeinde	Münchsmünster	Dimbergmühle	11	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Kuglhof	11	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Menzenpriel	11	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Pallertshausen	11	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Weyern	11	---
Gemeinde	Scheyern	Schönberg	11	---
Gemeinde	Scheyern	Zell	11	---
Markt	Wolnzach	Kreithof	11	---
Gemeinde	Gerolsbach	Dallach	10	---
Gemeinde	Gerolsbach	Duckernied	10	---
Gemeinde	Gerolsbach	Oberzell	10	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Brunnhof	10	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Kreuzmühle	10	---
Gemeinde	Scheyern	Oberdummltshausen	10	---
Gemeinde	Scheyern	Wemthal	10	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Neukaslehen	10	---
Stadt	Geisenfeld	Brunn	9	---
Stadt	Geisenfeld	Obereulenthal	9	---
Gemeinde	Gerolsbach	Breitsamet	9	---
Gemeinde	Gerolsbach	Finkenzell	9	---

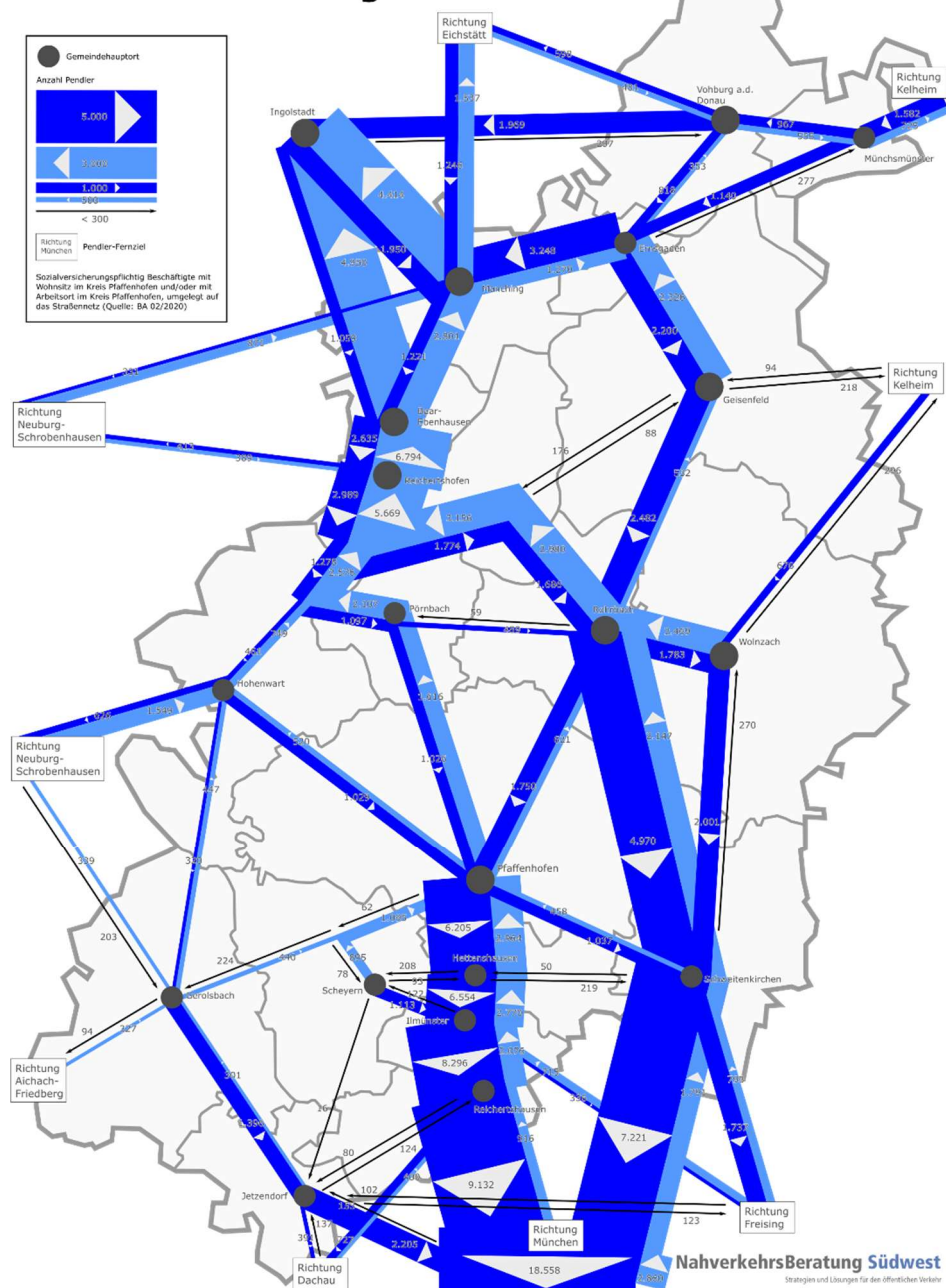
Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Entwicklung
Gemeinde	Gerolsbach	Weilerau	9	---
Gemeinde	Münchsmünster	Auhausen	9	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Griesbach	9	---
Gemeinde	Scheyern	Biberg	9	---
Gemeinde	Scheyern	Öd	9	---
Stadt	Vohburg an der Donau	Auhöfe	9	0%
Markt	Wolnzach	Kumpfmühle	9	---
Markt	Wolnzach	Moosmühle	9	---
Markt	Wolnzach	Stockberg	9	---
Stadt	Geisenfeld	Homlohe	8	---
Stadt	Geisenfeld	Moosmühle	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Amsried	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Felbern	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Mammertshausen	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Oberwengen	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Wüstersberg	8	---
Gemeinde	Hettenshausen	Ehrensberg	8	---
Gemeinde	Hettenshausen	Schaibmaierhof	8	---
Markt	Hohenwart	Englmannsberg	8	---
Gemeinde	Jetzendorf	Weingarten	8	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Höflmaier	8	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Zweckhof	8	---
Gemeinde	Scheyern	Gumelsberg	8	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Bettermacher	8	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Hueb	8	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schellneck	8	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Westing	8	---
Markt	Wolnzach	Haunerhof	8	---
Markt	Wolnzach	Nietenhausen	8	---
Gemeinde	Gerolsbach	Eggern	7	---
Gemeinde	Gerolsbach	Gerenzhausen	7	---
Gemeinde	Gerolsbach	Graham	7	---
Gemeinde	Gerolsbach	Voglhof	7	---
Gemeinde	Hettenshausen	Harres	7	---
Gemeinde	Hettenshausen	Washof	7	---
Gemeinde	Jetzendorf	Thalhof	7	---
Gemeinde	Scheyern	Eichberg	7	---
Gemeinde	Scheyern	Grub	7	---
Gemeinde	Scheyern	Voglrud	7	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Feldhof	7	---
Markt	Wolnzach	Attenhausen	7	---
Markt	Wolnzach	Schermbach	7	---
Stadt	Geisenfeld	Birkenheide	6	---
Stadt	Geisenfeld	Schafhof	6	---
Stadt	Geisenfeld	Ziegelstadel	6	---
Gemeinde	Gerolsbach	Durchschlacht	6	---
Gemeinde	Gerolsbach	Dümthal	6	---
Gemeinde	Gerolsbach	Großsommersberg	6	---
Gemeinde	Gerolsbach	Stockhausen	6	---
Gemeinde	Gerolsbach	Zaderhof	6	---
Markt	Hohenwart	Schwaig	6	---
Gemeinde	Jetzendorf	Grünthal	6	---
Gemeinde	Jetzendorf	Oberstark	6	---
Gemeinde	Jetzendorf	Unterstark	6	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Einödshof	6	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Gumpersdorf	6	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Riedhof	6	---
Gemeinde	Pömbach	Unterkreut	6	---
Gemeinde	Reichertshausen	Haselhof	6	---
Gemeinde	Reichertshausen	Holzshof	6	---
Gemeinde	Scheyern	Rauhof	6	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Kerschhof	6	---
Markt	Wolnzach	Edenthal	6	---
Markt	Wolnzach	Grubwinn	6	---
Markt	Wolnzach	Kreut	6	---
Markt	Wolnzach	Weingarten (Wolnzach)	6	---
Markt	Wolnzach	Wilhelm	6	---
Stadt	Geisenfeld	Kolmshof	5	---
Stadt	Geisenfeld	Untereulenthal	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Ankertshausen	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Bockhof	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Forstshof	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Großpalmberg	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Grub	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Leithen	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Sachenbach	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Sappenberg	5	---
Gemeinde	Gerolsbach	Tränk	5	---
Markt	Hohenwart	Rothof	5	---
Gemeinde	Jetzendorf	Brunnhof	5	---
Gemeinde	Jetzendorf	Happertshofen	5	---
Gemeinde	Jetzendorf	Saxau	5	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Buchhof	5	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Stelzenberg	5	---
Markt	Wolnzach	Abeltshausen	5	---
Markt	Wolnzach	Hankolm	5	---
Stadt	Geisenfeld	Wasenstatt (Geisenfeld)	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Brenntenholz	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Friedhof	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Gmeind	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hof	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Kleinsommersberg	4	---
Gemeinde	Gerolsbach	Schardling	4	---
Gemeinde	Hettenshausen	Leiten	4	---
Markt	Hohenwart	Beuern	4	---
Gemeinde	Jetzendorf	Kremshof	4	---
Gemeinde	Jetzendorf	Lueg	4	---
Gemeinde	Jetzendorf	Maxhof	4	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Neuhäusler	4	---

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Entwicklung
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Zierlmühle	4	---
Gemeinde	Scheyern	Froschbach	4	---
Gemeinde	Scheyern	Günthal	4	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Auhof	4	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Hareß	4	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Peiglmühle	4	---
Stadt	Geisenfeld	Furthof	3	---
Stadt	Geisenfeld	Gießühl	3	---
Stadt	Geisenfeld	Scheuerhof	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hudhub	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Kleinhub	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Kleinpalmberg	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Riedern	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Siebeneich	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Unterwengen	3	---
Gemeinde	Hettenshausen	Feldmühle	3	---
Gemeinde	Jetzendorf	Frechmühle	3	---
Gemeinde	Jetzendorf	Kaltenberg	3	---
Gemeinde	Jetzendorf	Kolmhof	3	---
Gemeinde	Münchsmünster	Niedermühle	3	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Köhlhof	3	---
Gemeinde	Reichertshausen	Kohlmühle	3	---
Gemeinde	Scheyern	Edenhub	3	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Blasl	3	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Ödhof	3	---
Markt	Wolnzach	Bratzmühle	3	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hasenhof	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hilm	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Hörzell	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Kreuth	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Pitzlhof	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Saulbach	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Spielberg	2	---
Gemeinde	Münchsmünster	Au	2	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Frechmühle	2	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Grubhof	2	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Köglhaus	2	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Aign	2	---
Gemeinde	Schweitenkirchen	Birketbaur	2	---
Markt	Wolnzach	Bruckbach	2	---
Markt	Wolnzach	Giglhof	2	---
Markt	Wolnzach	Rinnermaierhof	2	---
Markt	Wolnzach	Schrittenlohe	2	---
Gemeinde	Gerolsbach	Aichmühle	1	---
Gemeinde	Gerolsbach	Forstern	1	---
Gemeinde	Gerolsbach	Maria Zell	1	---
Gemeinde	Gerolsbach	Oberbuch	1	---
Gemeinde	Jetzendorf	Hanneshof	1	---
Gemeinde	Jetzendorf	Kreithof	1	---
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Wasenstatt (Pfaffenhofen)	1	---
Gemeinde	Scheyern	Blaumosen	1	---

Anlage 3: Heutiges Linienangebot und Fahrtenhäufigkeit nach Verkehrstag

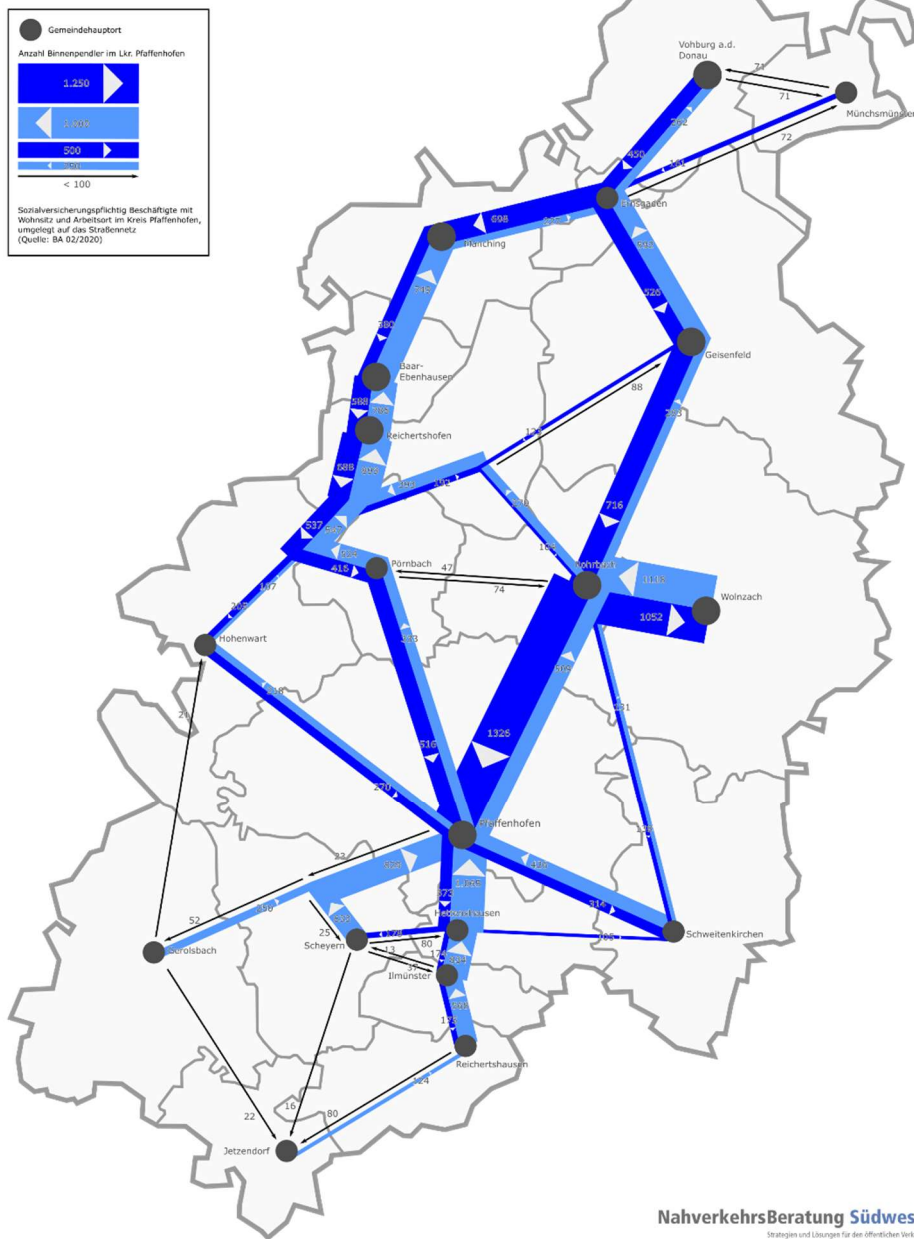
Wird noch aktualisiert.

Pendlerverflechtungen Landkreis Pfaffenhofen



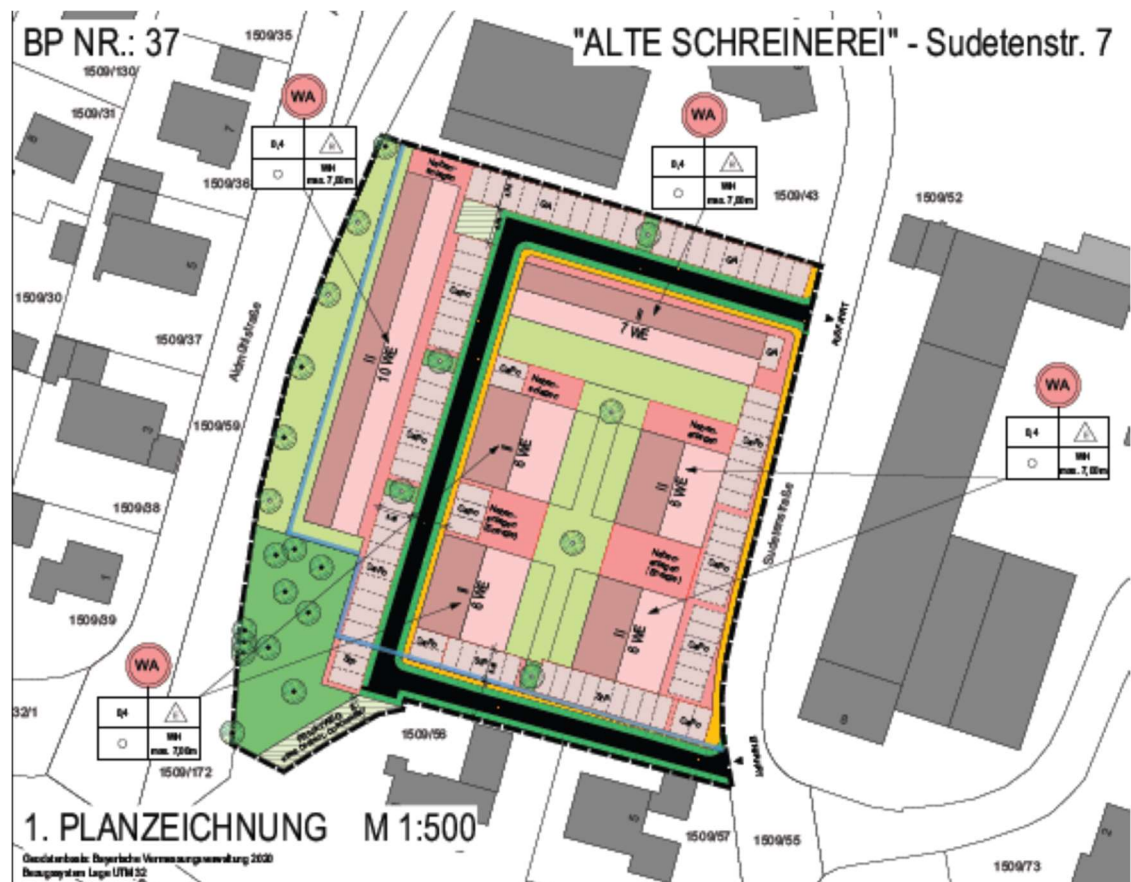
Anlage 5: Binnenpendler im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

Pendlerverflechtungen Landkreis Pfaffenhofen **Binnenpendler**



Anlage 6: Planungen zur Siedlungs- und Raumentwicklung nach Gemeinden

Baar-Ebenhausen



B-Plan Nr. 37 „Alte Schreinerei“, insgesamt 7.255 m², davon 3.951 m² Net-
tobaufläche WA.



B-Plan Nr. 32 „Am alten Bahnhof“, insgesamt 1,37 ha, davon 6.824 m² Netto-
baufäche WA.



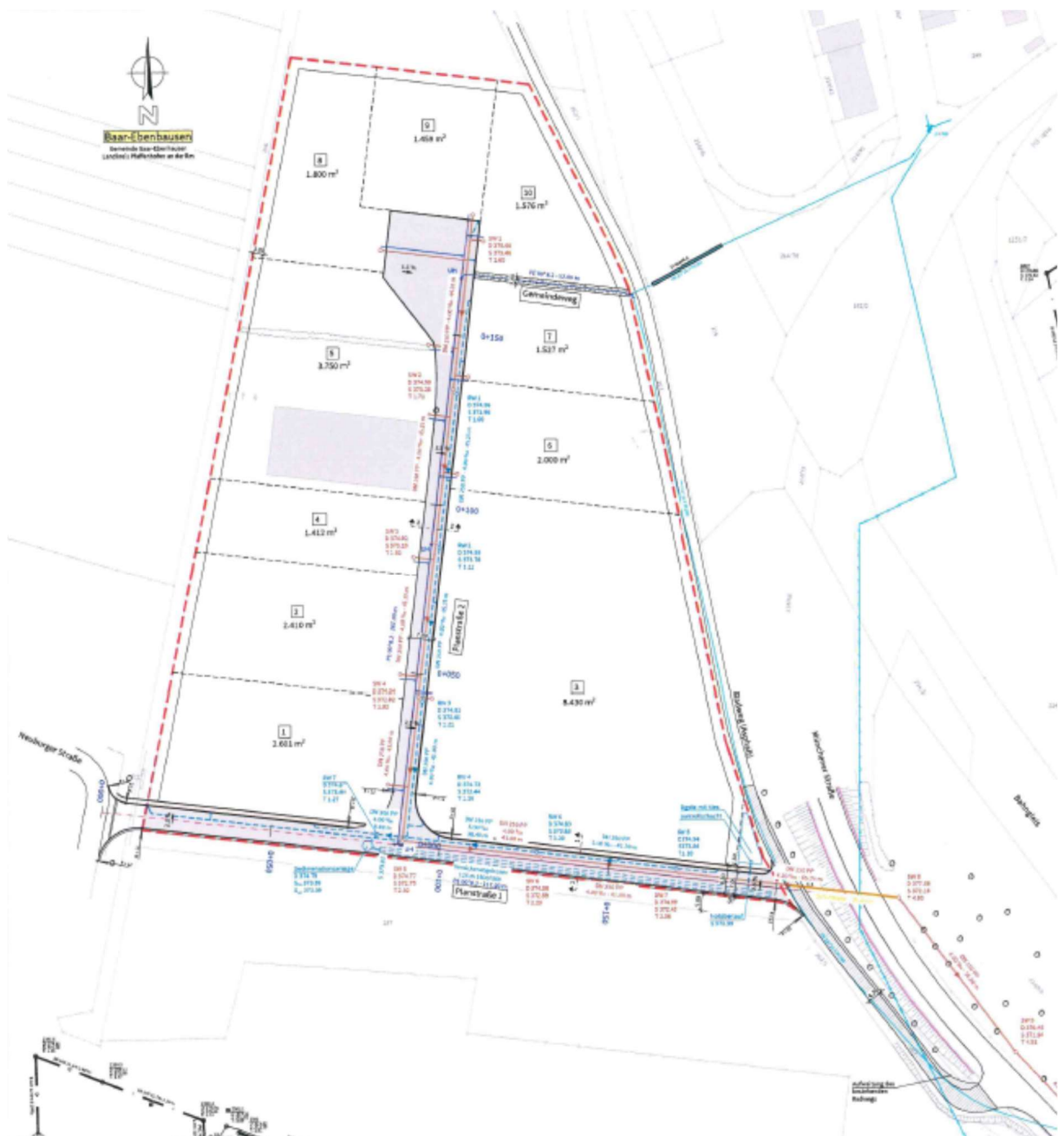
An der B 13, insgesamt 15,75 ha: Gewerbegebiet, Sondergebiet (ggf. Schule, ILS).



Ortsteil Ebenhausen-Werk, Bereich nordwestlicher Ortstrand, insgesamt 9,5 ha:
WA geplant.



B-Plan Nr. 39 „Gänsweiher“, insgesamt 0,491 ha, davon 0,396 ha Nettobauland
WA/MI.



B-Plan Nr. 40 „GE An der Bahnbrücke“, insgesamt 3 ha.



B-Plan Nr. 26 „Gewerbegebiet Äußerer Ring“, insgesamt 4,5 ha.



Quartier 2, insgesamt 3,5 ha, davon 2,5 ha Nettobauland WA

Ernsgaden

Diese Gemeinde hat aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Geisenfeld (Stadt)

Diese Gemeinde hat aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Gerolsbach

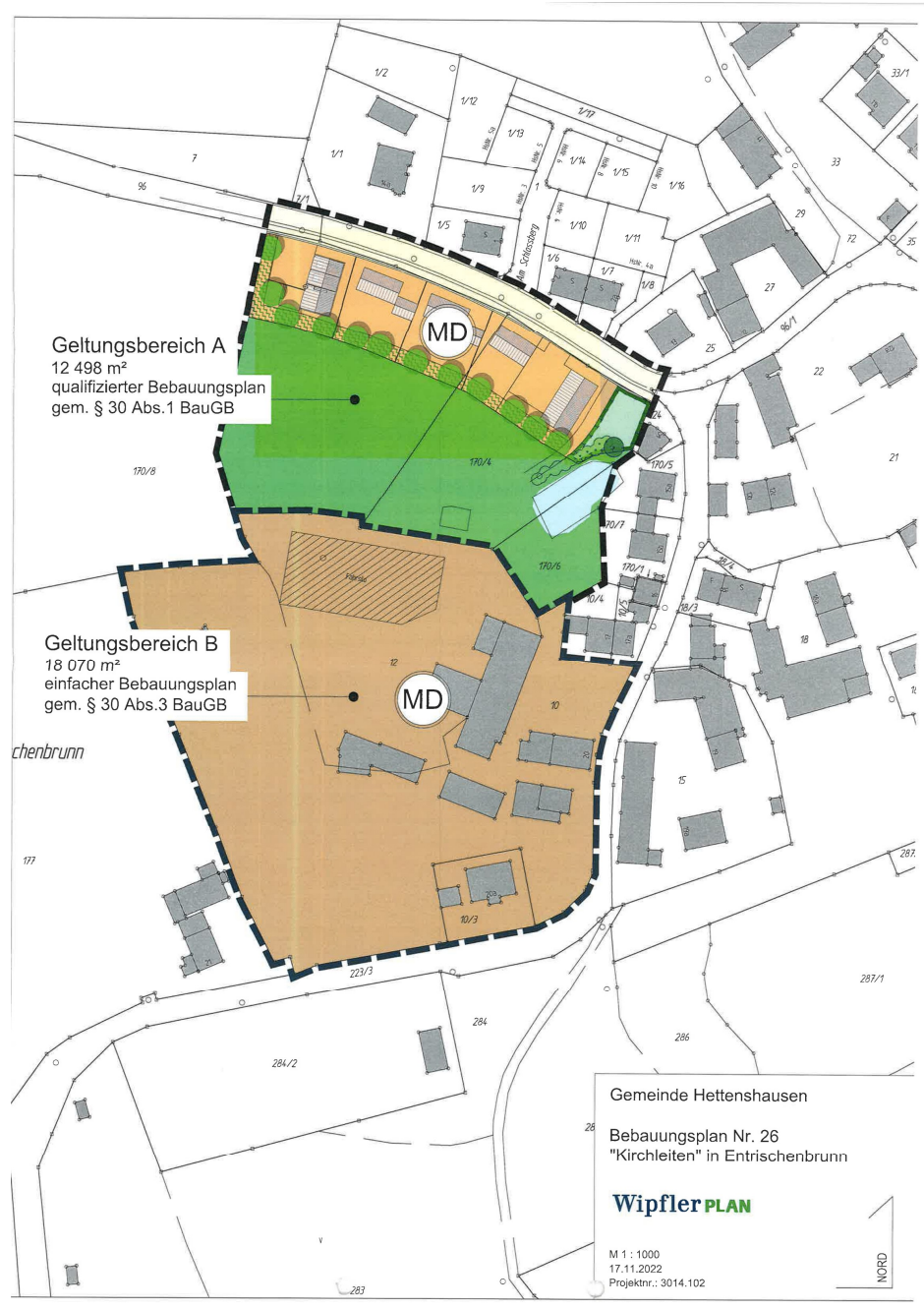


Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 46 „Alberzell-Ost“ in Alberzell (Gewerbegebiet und Mischgebiet mit Wohneinheiten).

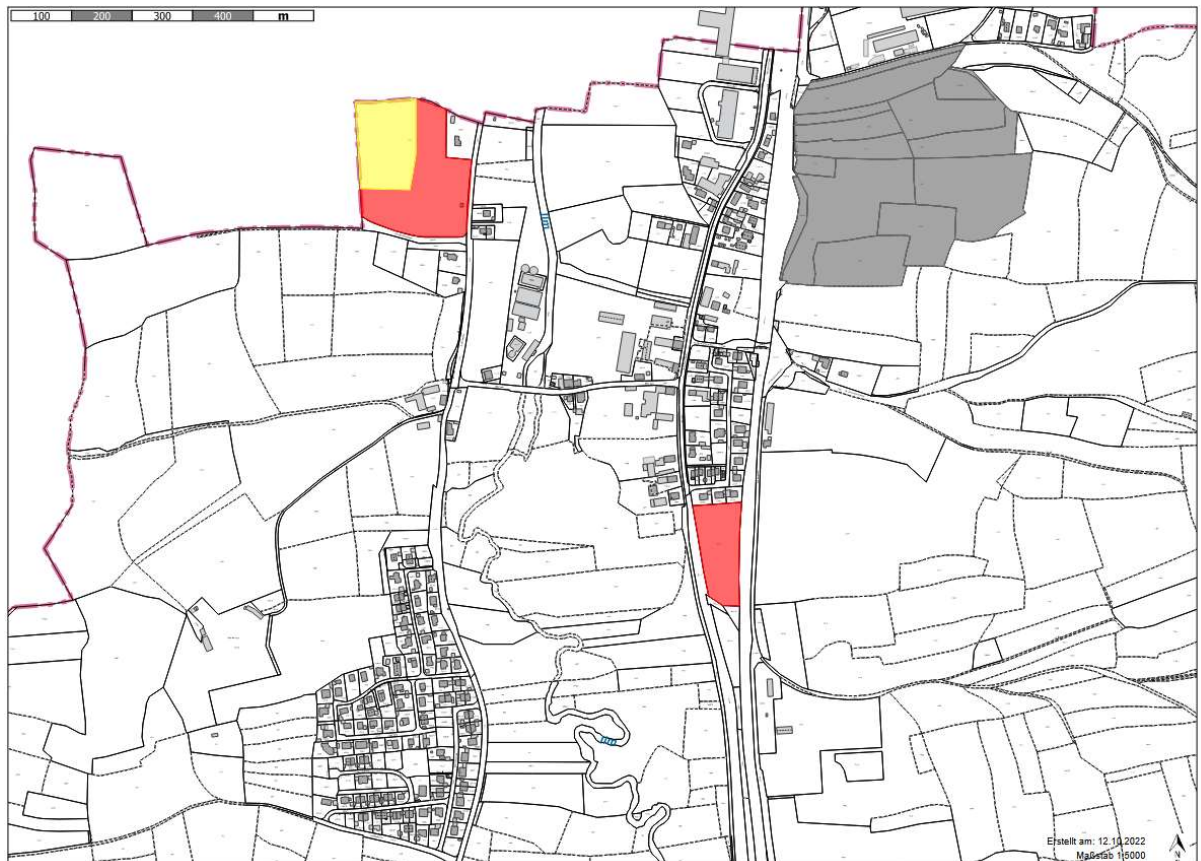


Bebauungsplan Nr. 49 „Nähe Raiffeisen“ in Gerolsbach (Sondergebiet [Supermarkt] und Allg. Wohngebiet). Im Zentrum von Gerolsbach werden in den nächsten Jahren an dieser Stelle ca. 50 Wohneinheiten entstehen.

Hettenshausen



Dorfgebiet in Entrischenbrunn



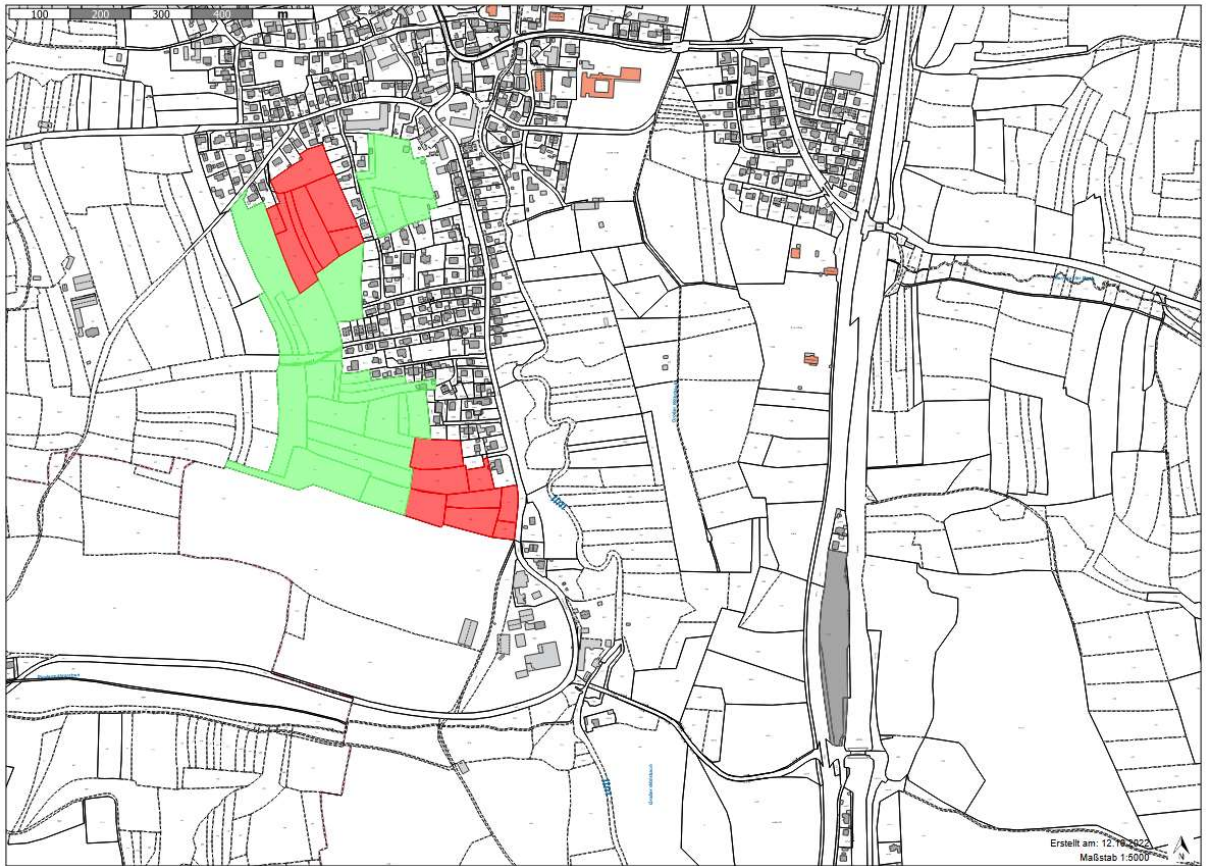
Reisgang

Rot = Wohngebiet, Gelb = Misch-/Dorfgebiet

Hohenwart (Markt)

In Hohenwart ist evtl. ein Wohngebiet zwischen Thierham und Hohenwart geplant (Angerfeld). Des Weiteren eventuell ein weiteres Gewerbegebiet Nähe B 300.

Ilmmünster



Rot = Wohngebiet, Grün = Prognosegebiete, die im Zeitraum 10 – 25 Jahren relevant werden könnten, abhängig vom Wohnungsbedarf und politischem Willen.

In Ilmried gibt es derzeit keine konkreten Ausweisungsabsichten.

Jetzendorf

Diese Gemeinde hat aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Manching (Markt)



Derzeit laufende Verfahren:

- 1. Änderung B-Plan Nr. 20 „Technologiepark Ost“ (Gewerbe) → **Änderung B-Plan 020**
- Aufstellung B-Plan Nr. 46 „Pichl West II“ (neues Wohngebiet) → **westlich B-Plan Nr. 041_1**
- 3. Änderung B-Plan Nr. 6 „Zum Schillert“ (neue Wohnbebauung, weniger Gewerbe als bisher) → **Änderung B-Plan 006**

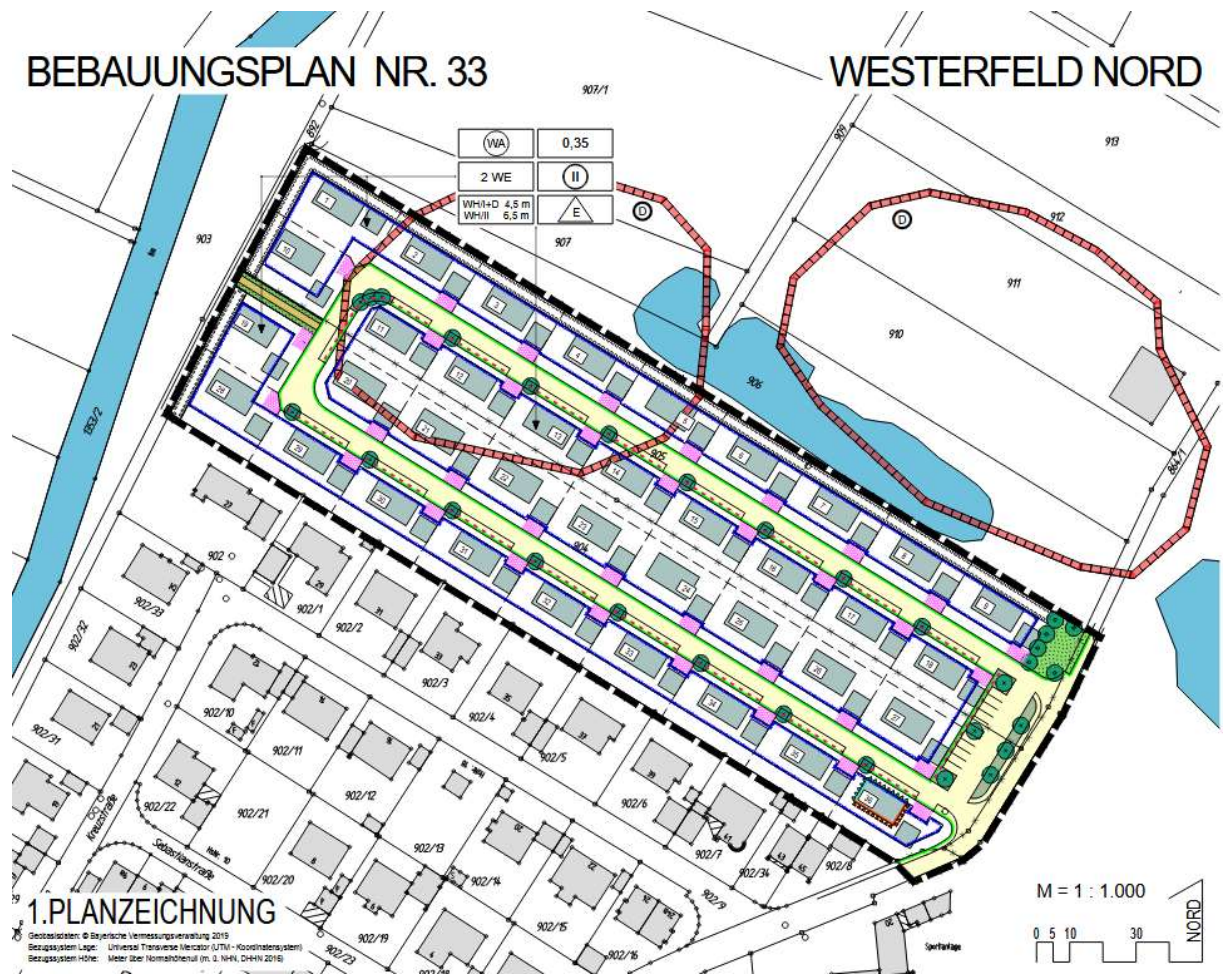
Konkrete Planungen in Vorbereitung:

- 3. Änderung B-Plan Nr. 5 „Am Braunweiher“ (Wasserwacht und wenig Gewerbe) → **Änderung bei B-Plan 005**
- 2. Änderung B-Plan Nr. 34 „GE Oberstimm“ (Freizeitfläche für Jugend und Verein) → **Änderung B-Plan 034 (Oberstimm)**

In den nächsten Jahren geplante Verfahren, aber noch nicht beschlossen:

- B-Plan Oberstimm Ost (Wohnbebauung) → **nördlich B-Plan 030**
- B-Plan Oberstimm Kaserne (Gewerbe) → **bei Immelmann-Kaserne**
- **Seniorenanlage (Manching, Schulstraße 10 / 12)**
- **Vergrößerung Kita Niederstimm** → **bei B-Plan 060/8**

Münchsmünster



Westerfeld Nord

Pfaffenhofen a.d. Ilm (Stadt)

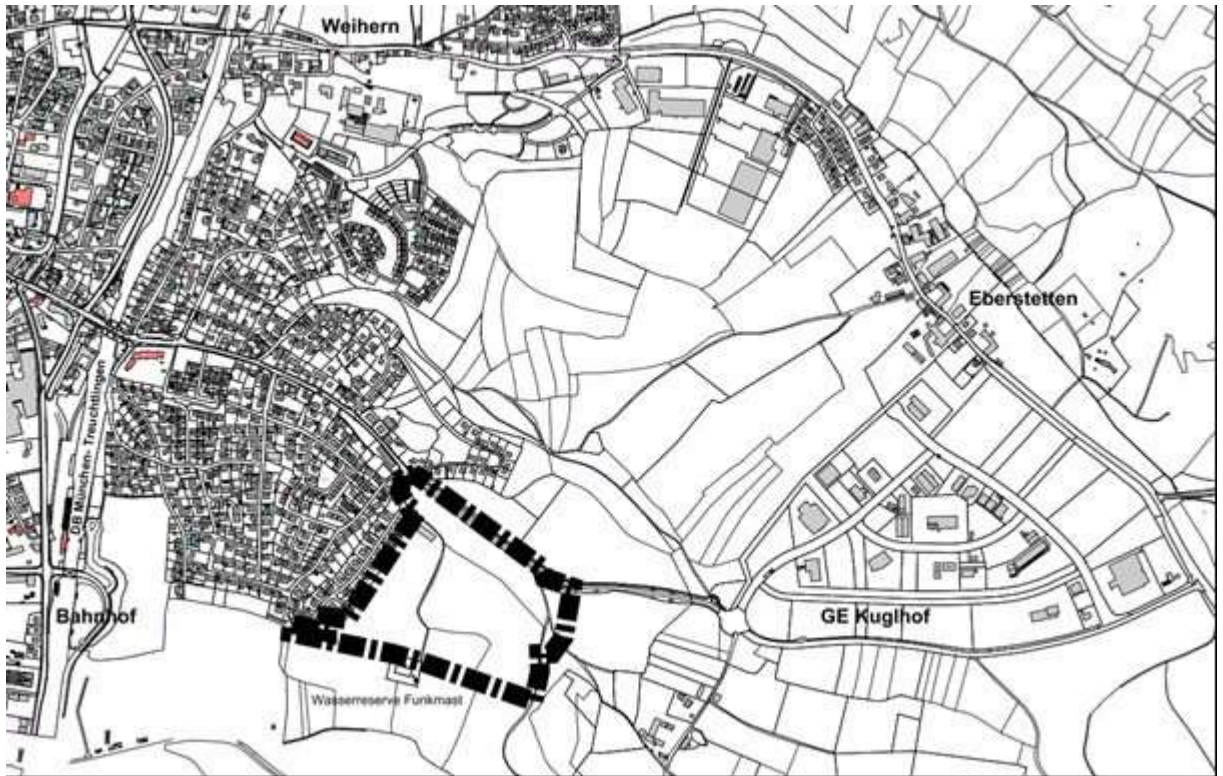


Wohngebiet „Heißmanning-Weingartenfeld“

Bauzeichnung Heißmanning

Das neue, rund 5,6 Hektar große Wohngebiet „Heißmanning-Weingartenfeld“ liegt zwischen dem Ortsteil Heißmanning und der Westtangente. Der rechtskräftige Bebauungsplan beinhaltet ca. 60 Parzellen zur Bebauung mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern. Die Stadt hat sich in diesem Gebiet Flächen gesichert und diese bereits im sogenannten Einheimischenmodell vergeben.

Zusätzliche Flächen hat die Stadt in diesem Gebiet auch für Sozialwohnungen in Mehrfamilienhäusern vorgesehen (ca. 30 Wohneinheiten). Daneben wird es auch frei finanzierte Wohnungen in Mehrfamilienhäusern geben (ca. 30-40 Wohneinheiten).



Wohngebiet „Pfaffelleiten“ im Osten des Stadtgebietes

Bauzeichnung Pfaffelleiten

Das Areal „Pfaffelleiten“ ist rund 13 Hektar groß. Es erstreckt sich entlang der Äußeren Moosburger Straße und reicht bis zur Kapelle im Osten und der Wasserreserve bzw. dem Sendemast im Süden. Der rechtskräftige Bebauungsplan beinhaltet etwa 90 Parzellen zur Bebauung mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern, wovon die Stadt einen sich aus der Umlegung ergebenden Anteil im sogenannten Einheimischenmodell vergeben wird. Die Bewerbung und Vergabe erfolgt ausschließlich über das Portal www.baupilot.com. Neben den privat finanzierten Mehrfamilienhäusern wird die Stadt Pfaffenhofen auch im Baugebiet „Pfaffelleiten“ Sozialwohnungen in Mehrfamilienhäusern bauen.





Baugebiet Tegernbach „Habereckfeld“

Baugebiet Tegernbach

Das geplante ca. 3,2 ha große Baugebiet in Tegernbach befindet sich linker Hand am nördlichen Ortsausgang Richtung Hohenwart. Die trapezförmige Fläche umfasst ca. 43 Bauparzellen für Einfamilienhäuser und Reihen- und Doppelhaushälften und wird damit das größte neue Wohngebiet in den Ortsteilen.

Der Bebauungsplan wird 2020 / 2021 aufgestellt, die Erschließung und Vermarktung der Grundstücke erfolgt 2022, sodass ab 2023 gebaut werden kann.

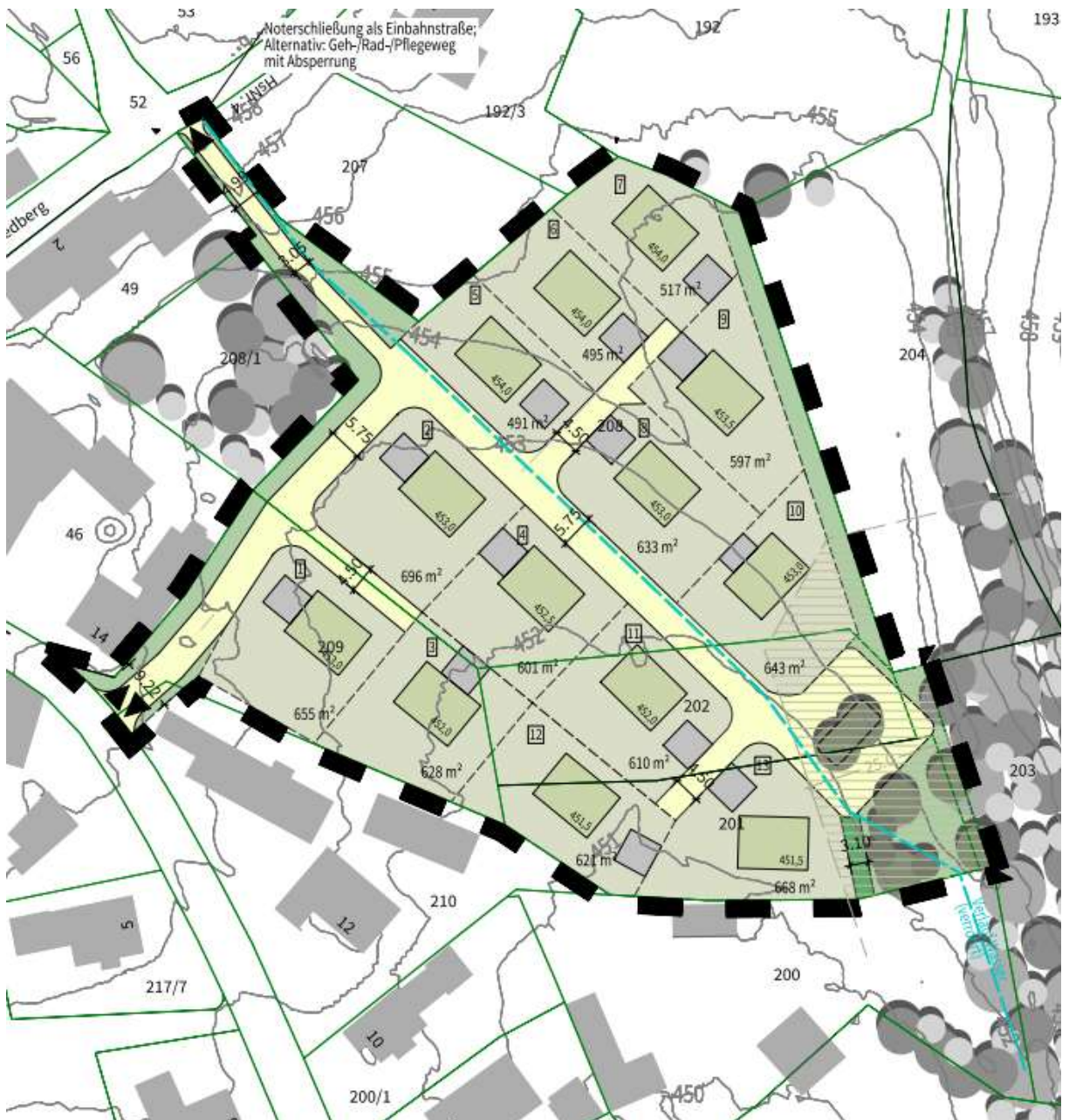


Baugebiet Uttenhofen „Straßfeld“

Baugebiet Uttenhofen

Das geplante ca. 3 ha große Baugebiet befindet sich am südlichen Ortsrand Richtung Försbach und bietet Platz für rund 40 Wohneinheiten. Die Lärmproblematik durch die Bahnlinie soll voraussichtlich durch Riegelbebauung zur Geisenfelder Straße hin gelöst werden.

Nach der Erschließung der Baugebiete in Affalterbach und Tegernbach sollen die Baugebiete in Uttenhofen und Ehrenberg entwickelt werden.



Baugebiet Ehrenberg

In Ehrenberg ist mit 1,1 ha und rund 14 Wohneinheiten ein Baugebiet nördlich der Tegernbacher Straße und östlich der Straße Am Schmiedberg geplant.

Nach der Erschließung der Baugebiete in Affalterbach und Tegernbach sollen die Baugebiete in Uttenhofen und Ehrenberg entwickelt werden.



Pfaffenhofen soll neue Industrie- und Gewerbeflächen bekommen. Am Kuglhof ist die Erweiterung des Gewerbegebiets geplant. Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss des Stadtrats hat im September 2022 einstimmig beschlossen, dass ein entsprechender Bebauungsplan aufgestellt werden soll. Hier die wichtigsten Fakten und die Gründe, warum die Stadt Pfaffenhofen ein neues Gewerbegebiet entwickelt, wie sie dabei bestmöglich auf Nachhaltigkeit und Artenschutz achtet und wie die Planung an die kommende Umgehungsstraße andockt.

Pörnbach

Wohnbaugebiet Nähe Sonnenstraße, Nettobaulandfläche ca. 33.000 m² - Erschließung voraussichtlich 2024 – derzeit Flächennutzungsplanänderung – Bebauungsplanverfahren noch nicht begonnen.

Reichertshausen



Langwaid „Am Langfeld“ mit 4 Parzellen



Kindergarten Steinkirchen mit 2 Parzellen



Reichertshausen Süd-Ost IV mit ca. 26 Parzellen und Geschosswohnungsbau



Haunstetten mit 1 Parzelle und 2 WE



Kreut mit 4 Parzellen



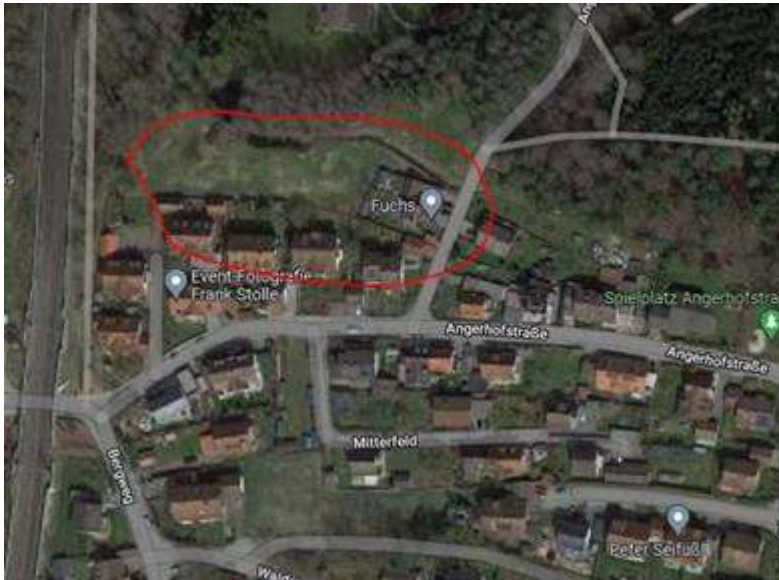
Paindorf noch keine Parzellenanzahl festgelegt



Reichertshausen Ilmgrund mit 4 Parzellen und Geschosswohnungsbau



Es gibt dann noch ein kleines Gewerbegebiet in Grafing mit einem Unternehmen. Das ist aber noch in der Schwebe.



Reichertshausen Angerweg mit 4 Parzellen

Reichertshofen (Markt)

- Wohnbaugebiet Winden Südwest 40 Bauparzellen – Erschließung derzeit, Bebauungsplan Nr. 42.
- GE bei Winden, östlich der A 9 (TGB 1) ca. 10 ha Bauland – Erschließung derzeit, Bebauungsplan Nr. 38.
- Baugebiet Neustockau ca. 22 Bauparzellen – Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren – Erschließung voraussichtlich 2024.

Rohrbach

- Wir werden in 2023 das Baugebiet „Schelmengrund – 2.BA“ (84 Parzellen, im Rohrbacher Westen) erschließungstechnisch fertigstellen.
- Ebenso wird in der Rohrbacher Ortstmitte das ehemalige BayWa-Gelände mit 13 Parzellen bebaut werden. Stand heute werden keine großen Wohnbaugebiete in den nächsten Jahren neu geplant werden. Planungen wie Nachverdichtungen ehem. Hofstellen etc. sind jedoch jederzeit möglich und denkbar.
- In Sachen Gewerbegebiet ist östlich von Rohrbach (an der ST 2232 gelegen) die Ausweisung eines Gewerbegebietes grundsätzlich ange-dacht (Planungen haben noch nicht begonnen).

Scheyern

- Derzeit befindet sich ein großflächiger REWE-Markt im Bau im Ort Scheyern.
- Am südlichen Ortsrand von Scheyern (Ortsausgang Richtung Illmünster, hinter bestehendem Wertstoffhof) wird derzeit ein Bebauungsplan aufgestellt zur Verwirklichung eines Wohngebietes.

- Die Ortsmitte von Scheyern an der Marienstraße wird derzeit aktiv aufgewertet. Neben dem neuen Rathaus entstehen hier auch Räumlichkeiten für eine öffentliche Bücherei, VHS, eine Gaststätte und für weitere Nutzungsmöglichkeiten. Auf einem weiteren Grundstück in der Ortsmitte ist beabsichtigt, seniorengerechtes, barrierefreies Wohnen zu verwirklichen, dies ist noch in der Planungsphase.



Das **städtebauliche Grundkonzept** des 1. Preisträgers sieht den Alt- sowie Neubau respektvoll nebeneinander. Gemeinsam mit dem Maibaum bilden diese die neue Ortsmitte.

Es entsteht ein neues Platzniveau mit durchgehend barrierefreier Nutzung sowie Möglichkeit zu Veranstaltungen aller Art.

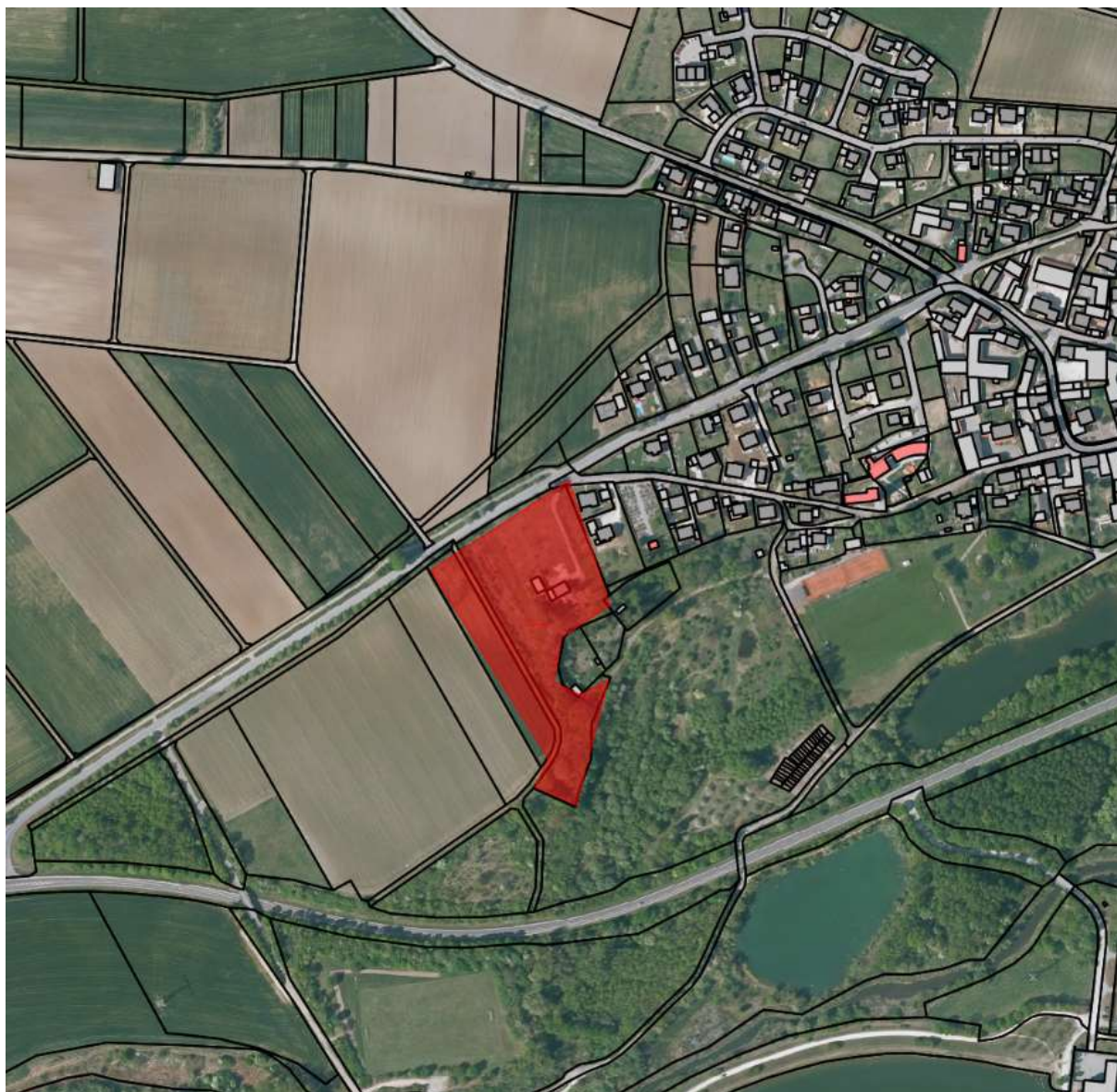
Die ehemalige Waldbauernschule soll dabei u. a. über einen neuen Treppenturm durch einen barrierefreien Sitzungsaal mit Foyer und dadurch auch Nutzungsmöglichkeit für diverse Veranstaltungen, einen VHS-Raum und eine Gaststätte mit Gastraum und Biergarten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Schweitenkirchen

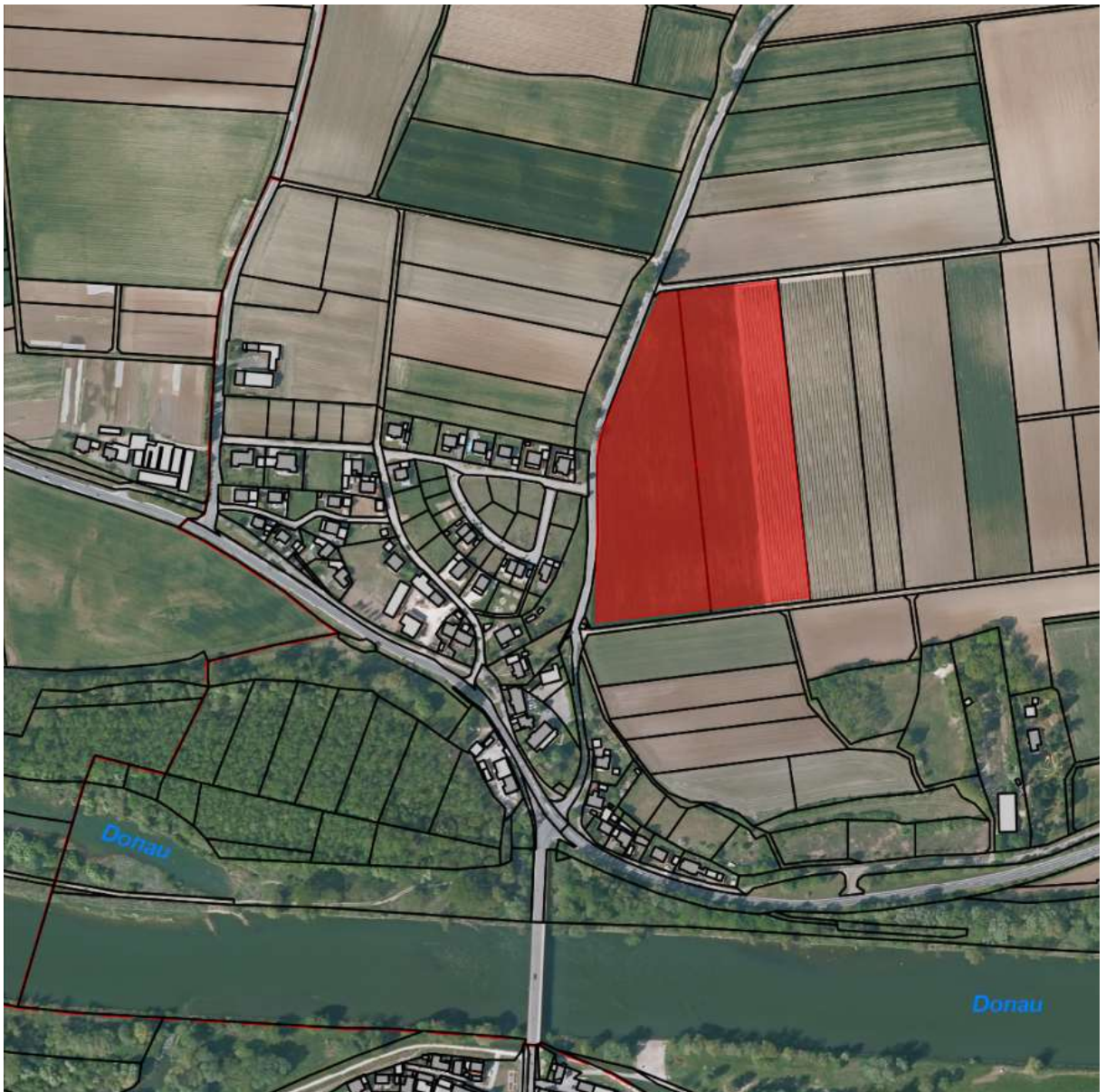
- Sondergebiet Einzelhandel (Edeka) in Schweitenkirchen.
- Gewerbegebiet gegenüber der Autobahnauffahrten.
- Baugebiet (Wohnbebauung) in Dürnzhausen.
- Baugebiet (Wohnbebauung) in Aufham.
- 2 Baugebiete (Wohnbebauung) in Güntersdorf.
- Baugebiet (Wohnbebauung) in Niederthann.
- Baugebiet (Wohnbebauung) in Schmiedhausen.
- Baugebiet (Wohnbebauung) in Giegenhausen.
- Überplanung der Ortsmitte Schweitenkirchen (Gemeindehaus/Rathaus/Ärztehaus/Cafe/Seniorengerechtes Wohnen etc.).
- Einzelne Einbeziehungssatzungen in den anderen Ortsteilen.

- Langfristig ist immer noch ein Gewerbegebiet Geisenhausen und ein Wohnbaugebiet im Osten von Schweitenkirchen im Gespräch, aber hier gibt es noch keinen konkreten Ansatz.
- Zudem wird der Bau einer Anlage für Betreutes Wohnen und die Errichtung eines Kindergartens mit Kinderkrippe entweder in Schweitenkirchen selbst oder in den südlichen Ortsteilen angestrebt.

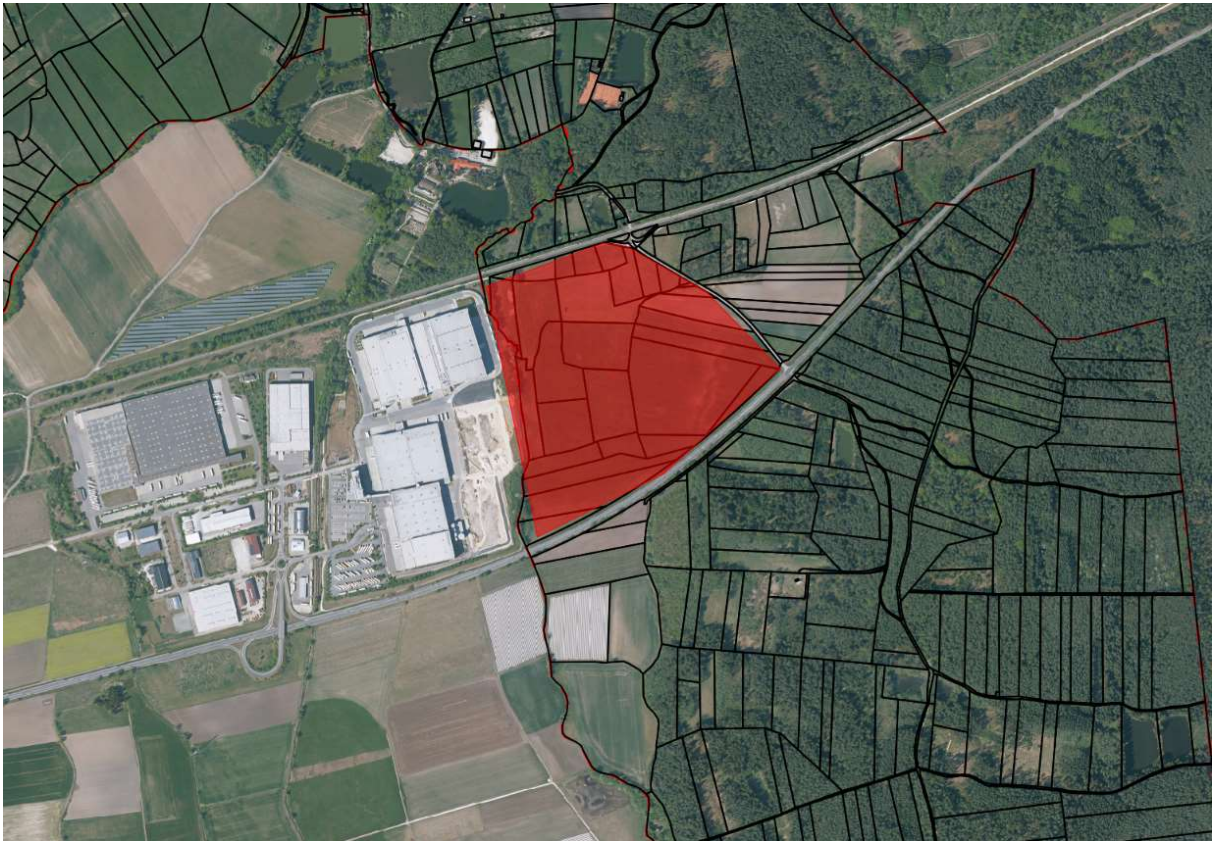
Vohburg a.d.Donau (Stadt)



Ortsteil Menning: Baugebiet „Trübswetter-Garten“, hier läuft bereits das Bauleitplanverfahren.



Ortsteil Oberdünzing: Baugebiet, hier laufen die Grundstücksverhandlungen bzw. der Grunderwerb, noch keine Bauleitplanung.



Ortsteil Oberwöhr: Gewerbegebiet an der B16, unter Vorbehalt, über das Vorhaben soll in der kommenden Stadtratssitzung eine Grundsatzentscheidung getroffen werden.

Wolnzach (Markt)

Diese Gemeinde hat aktuell keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

Anlage 7: Erschließung der Ortschaften durch das geplante Zielnetz

Erschließung Zielnetz Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

ohne Kernstadt Pfaffenhofen a.d. Ilm

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Anbindung	Taktachse	Zusatzlinien	Rufbus
Markt	Manching	Manching	8.993	Linie 2	x		
Markt	Wolnzach	Wolnzach	6.455	Linie 8/ 10/ Z4	x		
Stadt	Geisenfeld	Geisenfeld	5.500	Linie 2/ 7/ 8	x		
Stadt	Vohburg an der Donau	Vohburg an der Donau	4.769	Linie 1/ 7/ Z1	x		
Markt	Reichertshofen	Reichertshofen	4.487	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Gemeinde	Rohrbach	Rohrbach	4.281	Linie 8/ 10/ Z2+Z3/ Z4	x		
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Baar	3.051	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Gemeinde	Münchsmünster	Münchsmünster	2.551	SPNV/ Linie Z1	x		
Gemeinde	Scheyern	Scheyern	2.498	Linie 4/ Z6	x		
Gemeinde	Ilmmünster	Ilmmünster	2.188	Linie 11/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Reichertshausen	Reichertshausen	2.175	Linie 11/ 11+Z5	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Niederscheyern	1.959	Stadtbus	x		
Stadt	Geisenfeld	Zell	1.937	Linie 7/ 8	x		
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Ebenhausen	1.860	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Markt	Manching	Oberstimm	1.798	Linie 2/ 9	x		
Markt	Hohenwart	Hohenwart	1.787	Linie 3	x		
Gemeinde	Ernsgraben	Ernsgraben	1.763	Linie 7	x		
Gemeinde	Pörrbach	Pörrbach	1.610	Linie Z2+Z3		x	
Gemeinde	Geroltsbach	Geroltsbach	1.570	Linie 4/ 5	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schweitenkirchen	1.297	Linie 6	x		
Markt	Reichertshofen	Langenbruck	1.228	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Gemeinde	Jetzensdorf	Priel	1.205	Linie 5/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Hettenshausen	Hettenshausen	1.033	Linie 11/ 11+Z5	x		
Stadt	Geisenfeld	Geisenfeldwinden	1.032	Linie 2	x		
Gemeinde	Jetzensdorf	Jetzensdorf	1.024	Linie 5/ 11+Z5	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Föhrbach	1.017	Stadtbus/ Linie 10	x		
Stadt	Vohburg an der Donau	Rockolding	975	SPNV/ Linie Z1	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Tegernbach	932	Stadtbus/ Linie 3	x		
Markt	Reichertshofen	Winden am Aign	879	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Weihern	834	Stadtbus	x		
Gemeinde	Rohrbach	Fahlenbach	814	Linie 8	x		
Markt	Wolnzach	Geroldshausen	798	Rufbus			x
Gemeinde	Baar-Ebenhausen	Ebenhausen-Werk	782	Linie 9	x		
Markt	Manching	Pichl	779	Linie 2	x		
Markt	Manching	Niederstimm	766	Linie 2	x		
Gemeinde	Scheyern	Mitterscheyern	749	Linie 4	x		
Stadt	Vohburg an der Donau	Irsching	743	Linie 7	x		
Markt	Wolnzach	Niederlauterbach	712	Rufbus			x
Markt	Manching	Westenhausen	709	Rufbus			x
Stadt	Vohburg an der Donau	Menning	643	Linie 1	x		
Stadt	Geisenfeld	Ilmdorf	637	Linie Z1		x	
Gemeinde	Scheyern	Fernhag	637	Linie Z6		x	
Markt	Reichertshofen	Agelsberg	630	Linie 9/ Z2+Z3	x		
Markt	Wolnzach	Gosseltshausen	620	Linie 10	x		
Gemeinde	Reichertshausen	Steinkirchen	610	Linie 11+Z5/ Z6		x	
Stadt	Vohburg an der Donau	Hartacker	593	Linie 1/ 7/ Z1	x		
Markt	Hohenwart	Klosterberg	538	Linie 3	x		
Markt	Hohenwart	Thierham	534	Linie 3	x		
Markt	Wolnzach	Königsfeld	523	Linie 8	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Güntersdorf	505	Linie 6	x		
Markt	Hohenwart	Freinhausen	486	Rufbus			x
Gemeinde	Reichertshausen	Pischelsdorf	473	Linie 11+Z5		x	
Gemeinde	Scheyern	Euernbach	453	Linie 4	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Uthenhofen	444	Stadtbus/ Linie 10	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Sünzhausen	444	Rufbus			x
Markt	Manching	Max-Immelmann-Kaserne	436	Linie 9	x		
Markt	Hohenwart	Weichenried	433	Rufbus			x
Stadt	Geisenfeld	Rottenegg	430	Linie 7	x		
Gemeinde	Geroltsbach	Singenbach	418	Linie 4	x		
Gemeinde	Geroltsbach	Alberzell	417	Rufbus			x
Gemeinde	Reichertshausen	Oberpaindorf	413	Rufbus			x
Gemeinde	Schweitenkirchen	Geisenhausen	408	Rufbus			x
Stadt	Geisenfeld	Engelbrechtsmünster	405	Rufbus			x
Gemeinde	Pörrbach	Puch	397	Z2+3		x	
Markt	Wolnzach	Jebertshausen	397	Linie 8	x		
Markt	Wolnzach	Burgstall	393	Linie 10	x		
Gemeinde	Hettenshausen	Jahnhöhe	368	Linie 11/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Hettenshausen	Reisgang	344	Linie 11/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Aufham	337	Linie 6	x		
Stadt	Vohburg an der Donau	Dünzing	337	Linie 1	x		
Gemeinde	Reichertshausen	Langwaid	331	Linie Z6		x	
Markt	Wolnzach	Eschelbach	325	Rufbus			x
Stadt	Geisenfeld	Nötting	323	Linie 7	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Raffenstetten	320	Linie 6	x		
Gemeinde	Geroltsbach	Junkenhofen	310	Rufbus			x
Markt	Hohenwart	Deimhausen	310	Rufbus			x
Stadt	Vohburg an der Donau	Knodorf	308	Linie 7	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Eberstetten	288	Stadtbus/Rufbus			x
Markt	Reichertshofen	Hög	287	Rufbus			x
Gemeinde	Schweitenkirchen	Dürnzhausen	285	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Heißmanning	278	Stadtbus/Rufbus			x
Stadt	Geisenfeld	Unterpindhart	273	Rufbus			x
Markt	Wolnzach	Oberlauterbach	272	Linie Z4		x	
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Affalterbach	268	Stadtbus/Linie 10	x		
Markt	Reichertshofen	Ronnweg	262	Rufbus			x
Gemeinde	Jetzensdorf	Lampertshausen	256	Linie 11+Z5		x	
Markt	Wolnzach	Larsbach	237	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Ehrenberg	233	Stadtbus/Linie 3	x		
Gemeinde	Hettenshausen	Entrischenbrunn	211	Rufbus			x
Markt	Hohenwart	Eulenried	209	Rufbus			x
Gemeinde	Reichertshausen	Lausham	207	Linie 11/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Rohrbach	Waal	207	Rufbus			x
Markt	Wolnzach	Gebrontshausen	202	Rufbus			x
Gemeinde	Jetzensdorf	Hirschenhausen	194	Rufbus			x
Gemeinde	Rohrbach	Rohr	194	Rufbus			x
Gemeinde	Ilmmünster	Ilmried	186	Rufbus			x

Art	Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Anbindung	Taktachse	Zusatzlinien	Rufbus
Gemeinde	Münchsmünster	Oberwöhr	186	Linie Z1		x	
Gemeinde	Reichertshausen	Haunstetten	185	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Walkersbach	177	Stadtbus/Rufbus			x
Markt	Hohenwart	Koppenbach	176	Rufbus			x
Gemeinde	Münchsmünster	Mitterwöhr	175	Linie Z1		x	
Stadt	Geisenfeld	Schillwitzried	174	Rufbus			x
Gemeinde	Schweitenkirchen	Schmiedhausen	173	Rufbus			x
Gemeinde	Reichertshausen	Graßing	172	Linie 11/ 11+Z5	x		
Gemeinde	Reichertshausen	Paindorf	172	Linie 11/ 11+Z5	x		
Stadt	Geisenfeld	Gaden b. Geisenfeld	166	Rufbus			x
Gemeinde	Rohrbach	Gambach	162	Linie Z2+Z3		x	
Gemeinde	Rohrbach	Ottersried	161	Linie Z2+Z3		x	
Gemeinde	Schweitenkirchen	Preinersdorf	147	Rufbus			x
Stadt	Vohburg an der Donau	Oberdünzing	147	Linie 1	x		
Gemeinde	Jetzendorf	Eck	144	Linie 5	x		
Gemeinde	Gerolsbach	Strobenried	137	Rufbus			x
Markt	Reichertshofen	Au a. Aign	132	Rufbus			x
Stadt	Geisenfeld	Untermettenbach	131	Rufbus			x
Markt	Wolnzach	Starzhausen	129	Linie 10	x		
Markt	Manching	Forstwiesen	125	Linie 2	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Haimpertshofen	125	Stadtbus/ Linie 3/ Z2+Z3	x		
Gemeinde	Schweitenkirchen	Niederthann	123	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Gundamsried	121	Stadtbus/Rufbus			x
Gemeinde	Schweitenkirchen	Frickendorf	120	Rufbus			x
Gemeinde	Gerolsbach	Klenau	118	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Streitdorf	117	Stadtbus/Rufbus			x
Gemeinde	Scheyern	Vieth	112	Linie 4	x		
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Wolfsberg	108	Stadtbus/Rufbus			x
Markt	Hohenwart	Lindach	107	Rufbus			x
Stadt	Pfaffenhofen an der Ilm	Fürholzen (Pfaffenhofen)	105	Stadtbus/Rufbus			x
Gemeinde	Hettenshausen	Winden	104	Rufbus			x
Gemeinde	Schweitenkirchen	Dietersdorf	104	Linie 6	x		
Stadt	Vohburg an der Donau	Pleiling	101	Rufbus			x
Markt	Hohenwart	Seibersdorf	100	Rufbus			x
			105.755		87.543	5.907	12.305
					82,8%	5,6%	11,6%

Anlage 8: Tabellarische Übersicht zu den Rückmeldungen der Beteiligungsphase

Beteiligte	Datum	Art der Rückmeldung	Resultierende Änderungen zur Anhörungsfassung
Gemeinde Pörnbach	22.11.2022	Redaktionelle und inhaltliche Anmerkungen mit Änderungsbedarf sowie Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	Tabelle 3-9: Redaktionelle Anpassung Fußnote (Grundschule Langenbruck-Pörnbach) Abbildung 5-3: Kartographische Gleichstellung der Zusatzlinien zu den ursprünglichen Taktachsen
Gemeinde Jetzendorf	25.11.2022	Inhaltliche Anmerkungen mit Änderungsbedarf	Abbildung 5-3: Kartographische Gleichstellung der Zusatzlinien zu den ursprünglichen Taktachsen
Gemeinde Rohrbach	25.11.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Gemeinde Münchsmünster	30.11.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Markt Reichertshofen	30.11.2022	Redaktionelle und inhaltliche Anmerkungen mit Änderungsbedarf	Tabelle 3-4: Anpassung Fläche und Einwohnerdichte des Marktes Reichertshofen Kapitel 5.3: Neudefinition des zentralen Umsteigepunktes von Reichertshofen Schloßgasse zu Reichertshofen Kellerweg
Gemeinde Hettenshausen	01.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen mit Änderungsbedarf sowie Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	Kapitel 3.8: Inhaltliche Anpassung Gemeinde Hettenshausen Anlage 6: Inhaltliche Anpassung Gemeinde Hettenshausen
Markt Hohenwart	01.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
Gemeinde Ilmmünster	02.12.2022	Redaktionelle Anmerkungen mit Änderungsbedarf	Kapitel 5.3: Korrektur des zentralen Umsteigepunktes von Ilmmünster Pfarrhof zu Ilmmünster Grundschule
Gemeinde Scheyern	02.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	

Beteiligte	Datum	Art der Rückmeldung	Resultierende Änderungen zur Anhörungsfassung
Omnibusunternehmen Albert Lankl	21.11.2022	Redaktionelle Anmerkungen mit Änderungsbedarf	Kapitel 3.4.6: Anpassung bestehendes ÖPNV-Angebot Stadt Vohburg und Gemeinde Rohrbach (Ergänzung Linie 8722)
RBA Regionalbus Augsburg	23.11.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Landkreis Aichach-Friedberg	28.11.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Seniorenbeauftragter Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm	29.11.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
Zinsmeister Omnibus- und Gütertransportunternehmen	30.11.2022		
Reinhard Schwarz Reisebüro und Omnibusse	01.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
Handwerkskammer München	02.12.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Landkreis Eichstätt	02.12.2022	Kenntnisnahme, ohne Anmerkungen	
Landkreis Freising	02.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
VCD Ingolstadt	02.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
Gleichstellungsbeauftragte Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm	05.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	
IHK München und Oberbayern	06.12.2022	Inhaltliche Anmerkungen, Berücksichtigung bei anschließender Umsetzung	