

Nahverkehrsplan für den Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm

– Teilfortschreibung Linienbündelungskonzept –

Dezember 2023

– Entwurfssfassung –



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

nbsw nahverkehrsberatung
Partnerschaftsgesellschaft
Galileistraße 2
69115 Heidelberg

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Teilfortschreibung	1
2	Bestandsaufnahme und Handlungserfordernis.....	1
2.1	ÖPNV- und FSV-Angebot heute	1
2.2	Schwachstellenanalyse Schülerverkehr.....	2
2.3	Schwachstellenanalyse Jedermannverkehr	3
2.4	Zielkonzept	3
3	Rechtliche Grundlagen.....	3
4	Linienbündelungskonzept.....	4
4.1	Räumliche Linienbündelung	5
4.2	Zeitliche Linienbündelung	10
	Anlage 1: Räumliche Aufteilung der Linienbündel.....	12
	Anlage 2: Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel.....	14
	Anlage 3: Bündelfreie Linien.....	16

Abkürzungsverzeichnis

a.d.Ilm	an der Ilm
EG	Europäische Gemeinschaft
LK DAH	Landkreis Dachau
LK EI	Landkreis Eichstätt
LK FS	Landkreis Freising
LK KEH	Landkreis Kelheim
LK ND-SOB	Landkreis Neuburg-Schrobenhausen
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VO	Verordnung
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil A

1 Anlass der Teilfortschreibung

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet. Die vom Landkreis forcierte Weiterentwicklung des ÖPNV wurde im Dezember 2022 in einem ersten Nahverkehrsplan verabschiedet. Kernstück dieses Rahmenplans ist das sogenannte Achsenkonzept, das unter anderem auf den Relationen mit dem am höchsten zu erwartenden Fahrgastpotenzial den Ausbau des ÖPNV-Angebotes hin zu einem Stundentakt vorsieht. Es handelt sich dabei sowohl um eine Verdichtung bzw. Erweiterung bereits bestehender Linien als auch die Umsetzung neuer Linien, die in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern zum Teil kreisüberschreitend verkehren sollen.

Um das im Achsenkonzept definierte integrierte Verkehrskonzept realisieren zu können, bedarf es einer linienübergreifenden Betrachtung des Verkehrsgebietes. Die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung ist folgerichtig nicht auf Basis der Linien, sondern nur anhand der Bedienung der einzelnen Orte und somit ausgehend von der ganzheitlichen Betrachtung eines Verkehrsraumes festgelegt. Andernfalls, bei Definition verbessernder Maßnahmen lediglich auf linienscharfer Ebene, blieben verkehrliche Synergien im Gebiet unberücksichtigt und führten in der Umsetzung zu struktureller Systemineffizienz oder Bedienungsredundanzen.

2 Bestandsaufnahme und Handlungserfordernis

Das heutige ÖPNV-Angebot ist historisch gewachsen, wird von einer Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen unabhängig voneinander geplant und produziert und zusätzlich überlagert durch eine Vielzahl von Fahrten des Freistellungsverkehrs. Letztere dienen insbesondere zur Erschließung der Einzugsbereiche für die Grund- und Mittelschulen jedoch auch teilweise der Andienung der weiterführenden Schulen, während sich das ÖPNV-Angebot am Bedarf vorrangig aus dem Schülerverkehr der weiterführenden Schulen entwickelt hat.

2.1 ÖPNV- und FSV-Angebot heute

Das Verkehrsangebot im Landkreis Pfaffenhofen setzt sich zusammen aus 5 kreisinternen ÖPNV-Linien, 14 kreisüberschreitenden Linien, 6 Stadtbuslinien sowie 17 Bedienungsbereichen im freigestellten Schülerverkehr (FSV), die zum Teil aus mehreren Linien bestehen. Dazu kommen noch 5 Rufbuslinien und 3 Bürgerbuslinien.

Der Landkreis verfügt über insgesamt 32 Schulen, die sich auf 22 Standorte verteilen. Die weiterführenden Schulen befinden sich in Pfaffenhofen, Manching, Geisenfeld, Wolnzach und Scheyern. Im Bereich der weiterführenden Schulen spielen auch Schulen außerhalb des Kreises eine

wichtige Rolle, insbesondere die Gymnasien und Realschulen in Ingolstadt und Schrobenhausen sowie Berufsschulen, Berufsfachschulen und Fachoberschulen.

2.2 Schwachstellenanalyse Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV-Angebotes in ländlichen Räumen, denn Schüler stellen einen wesentlichen Teil der Nachfrage und den weit überwiegenden Anteil an der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes. Gleichzeitig sind die Anforderungen an eine ausreichende ÖPNV-Bedienung von Seiten des Schülerverkehrs aufgrund einer sich verändernden Schullandschaft im Laufe der vergangenen Jahre ständig gewachsen:

- Vermehrte Ganztagesbeschulung
- Nachmittagsunterricht
- Schulverbände mit unterschiedlichen pädagogischen Schwerpunkten benachbarter Schulstandorte

Insbesondere die Anforderungen für die Schüler sollen durch das ÖPNV-Angebot in ausreichendem Umfang sichergestellt werden.

Das aktuelle Verkehrsangebot im Pfaffenhofen erfüllt die dargestellten Anforderungen im Schülerverkehr nur teilweise. Die teils langen Fahr- und Wartezeiten sowohl zu den Grund- und Mittelschulen, die im Verantwortungsbereich der Gemeinden und Schulverbände stehen, als auch den im Verantwortungsbereich des Landkreises stehenden weiterführenden Schulen wurden als verbesserungsbedürftig eingestuft.

Ca. 80 % der im Landkreis eingesetzten Busse verkehren im Freigestellten Schülerverkehr (FSV) im Auftrag des Landkreises und der Gemeinden für deren Grund- und Mittelschulen. In der Regel werden hier alle Ortsteile bedient, während im ÖPNV, der vornehmlich den Schülern weiterführender Schulen vorbehalten ist, nicht alle Ortsteile zu allen maßgeblichen Unterrichtszeiten bedient werden. Die Schüler müssen hier zum Teil sehr lange Fußwege zur nächsten Haltestelle in Kauf nehmen, oftmals müssen auch die Eltern einspringen („Elterntaxi“)¹.

Eine weitere Erschwernis stellt der Beginn fast aller Schulen im Zeitraum zwischen 7.45 Uhr und 8.00 Uhr dar (Ausnahme: Weiterführende Schulen in Pfaffenhofen). Hierdurch entsteht einerseits ein hoher Bedarf an Spitzenfahrzeugen, die sowohl für die Verkehrsunternehmer als auch für die Schulaufwandsträger sehr teuer sind. Zum anderen werden Schüler zum Teil bereits sehr früh an der Schule abgesetzt, um den Bus für eine zweite Anfahrt zu nutzen, was lange Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und dementsprechend nach Unterrichtsende zur Folge hat.

¹ Dies gilt nur für Bedienungsangebote außerhalb der regulären Unterrichtsbeginns- und -schlusszeiten. Hier entfällt die Beförderungspflicht nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der Schülerbeförderungsverordnung SchBefV.

2.3 Schwachstellenanalyse Jedermannverkehr

Das ÖPNV-Angebot der verschiedenen Unternehmen ist in der Regel am Schülerverkehr orientiert. Deshalb bestehen außerhalb des Schülerverkehrs zeitliche Bedienungslücken insbesondere am Vormittag, am Nachmittag und abends.

Zudem sind die Fahrten des Freigestellten Schülerverkehrs für andere Nutzergruppen nicht zugänglich. In einigen Bereichen stellen diese Verbindungen jedoch das einzige Angebot dar. Dadurch ergeben sich neben den zeitlichen auch räumliche Bedienungslücken und aus vielen Gebieten des Landkreises ist es nicht möglich für Arztfahrten, Behördengänge, Einkaufs- und Erledigungsfahrten etc. auf den ÖPNV zurückzugreifen.

Die Abstimmung der Linien untereinander und mit weiterführenden Verbindungen insbesondere im Bahnverkehr (Pfaffenhofen etc.) ist ebenfalls mangelhaft. Anschlüsse sind oftmals nur zufällig, längere Reiseketten somit kaum möglich oder nur mit großem Zeitaufwand zu bewerkstelligen.

Das Bemühen, möglichst viele Ortsteile abzudecken, führt zudem zu einer umwegigen Linienführung mit langen Fahrzeiten und unübersichtlichen Fahrplänen mit vielen Varianten der Linienführung.

Wie die Auswertung der Pendlerverflechtungen zeigt, genügt das heutige Fahrten-Angebot den Ansprüchen im Jedermannverkehr nur bedingt.

2.4 Zielkonzept

Zur Behebung der oben beschriebenen Mängel möchte der Landkreis Pfaffenhofen das historisch gewachsene, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechende Liniengeflecht neu ordnen und optimieren. Hierzu soll das heutige Angebot hin zu einem System von Hauptachsen im Taktverkehr und Zuführungsverkehren weiterentwickelt werden.

Den Ansprüchen des Jedermannverkehrs soll hierbei in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Sowohl Pendlerverflechtungen als auch Fahrtenangebote im Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie Schülerverkehre finden im Zielkonzept Berücksichtigung.

Eine ausführliche Beschreibung des Zielnetzes findet sich im Kapitel 5 des Nahverkehrsplanes. Dieses enthält auch kreisüberschreitende Verbindungen, die im vorliegenden Linienbündelungskonzept ebenfalls enthalten sind. Für mögliche Linienführungen außerhalb des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm sind Delegationsvereinbarungen mit den zuständigen benachbarten Aufgabenträgern zu schließen.

3 Rechtliche Grundlagen

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden und daher die Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem

im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde“. Davon unbenommen können auch weiterhin – wie bisher im Falle von Gemeinschaftskonzessionen üblich – mehrere Unternehmer gemeinschaftlich in enger Abstimmung ein Linienbündel bedienen.

Die Bildung von Linienbündeln stellt grundsätzlich einen Eingriff in die grundgesetzliche Berufsfreiheit dar. § 9 Abs. 2 PBefG stuft die gebündelte Genehmigung deshalb auch als „Sonderfall“ ein. Als „Regelfall“ wird weiterhin von linienbezogenen Einzelgenehmigungen ausgegangen. Die Bündelungsentscheidung kann demnach nicht willkürlich erfolgen. Es handelt sich bei der Bildung von Linienbündeln um eine Ermessensentscheidung, die nachvollziehbar zu begründen ist.

Es muss eine gewissenhafte Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Recht auf freie Berufsausübung erfolgen. Entscheidend für die Berücksichtigung von Bündelungswünschen durch die Genehmigungsbehörde ist dabei der Umstand, dass die vorgeschlagenen Linienbündel auf einer rechtlich tragfähigen Abwägung beruhen. Die Abwägungsentscheidung sollte deshalb im Sinne der Nachvollziehbarkeit auch ordentlich dokumentiert werden. Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger nicht an sachgerechten Kriterien orientiert, und somit den Zielsetzungen von § 8 PBefG zuwidergelaufen wird.

Im Lichte des dargelegten Spannungsverhältnisses zwischen Berufsfreiheit und verkehrlichen Interessen mag es zunächst widersprüchlich erscheinen, dass eine Linienbündelung aber auch eine nicht zu vernachlässigende Schutzwirkung für die örtliche Unternehmerschaft entfaltet. Dies gilt gerade im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, wo traditionell vorwiegend kleine und mittelständische Unternehmen agieren. Der Umstand, dass keine einzelne Linie unabgestimmt aus den definierten Bündeln herausgelöst, sprich einzeln beantragt werden kann, sichert den/die Konzessionär(e) eines Bündels gegen den Verlust einzelner ertragsreicher Linien ab. Eine solche sogenannte „Rosinenpickerei“, womöglich durch überregional tätige Großkonzerne, entzöge die eigenwirtschaftliche Grundlage für weniger ertragreiche Linien, die aber trotzdem verkehrlich unverzichtbar sind, etwa im Schülerverkehr, und durch die Bestandsunternehmen deshalb auch aus gutem Grund angeboten werden. Somit kann festgehalten werden, dass eine Linienbündelung sowohl im Interesse der Unternehmerschaft als auch des Aufgabenträgers – vor allem aber der Nutzer des Verkehrsangebotes liegen muss.

4 Linienbündelungskonzept

Um die Linienbündel sachgerecht festzulegen, werden im Sinne des § 9 Abs. 2 PBefG insbesondere verkehrliche und betriebliche Aspekte betrachtet und abgewogen. Im Einzelnen sind dies:

- Wirtschaftlich relevante, betriebliche Zusammenhänge (effizienter Wageneinsatz)
- Relevante verkehrliche Zusammenhänge und Verflechtungen (maßgebliche systemische Wechselwirkungen zwischen Linien)
- Nutzung von Synergien durch eine Zusammenführung von Freistellungsverkehr und ÖPNV
- Berücksichtigung der Belange kleiner und mittelständischer Verkehrsunternehmen

Die Linienbündelung dient dabei dem Ziel, das vorhandene und teilweise ineffiziente Verkehrsangebot zu optimieren durch die Möglichkeit einer linien- und unternehmübergreifenden Betrachtung sowohl der ÖPNV-Angebote als auch der freigestellten Schülerverkehre (Planung aus einer Hand).

Durch die gemeinsame unternehmens- und gemeindeübergreifende Überplanung sowohl der freigestellten Schülerverkehre als auch der ÖPNV-Linien können Synergien genutzt und die Effizienz des Systems deutlich gesteigert werden. So reduziert sich die Zahl der in der Spitzenzeit eingesetzten Busse deutlich. Die erwarteten Einsparungen sollen im Nahverkehrssystem verbleiben und zu einer möglichen Ausweitung der Angebote im Jedermannverkehr beitragen.

Die vorliegende Bündelung wurde im Auftrag und in enger Abstimmung mit der Landkreisverwaltung erarbeitet. Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden und werden während der Bearbeitungsphase beteiligt. Eine Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern erfolgte und erfolgt.

Auch die Schulen werden in den Planungsprozess mit einbezogen, insbesondere da Schulverbünde bestehen und Schüler zwischen einzelnen Schulen ausgetauscht werden.

4.1 Räumliche Linienbündelung

Die Realisierung einer Linienbündelung erfordert eine Reihe zeitlich hintereinander gereihter Maßnahmen. Der erste Schritt ist die konkrete Festlegung der Teilnetze. Hierfür muss bereits Klarheit über die weitere Entwicklung und die zukünftig angestrebte Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes bestehen. Die Bündelung hat dann unter Beachtung entsprechender Randbedingungen zu erfolgen, insbesondere sind zu nennen:

- geografische Stimmigkeit,
- verkehrliche Sinnhaftigkeit (Bedienungsschwerpunkte, Durchbindungen, Anschlüsse, Schülerverkehr),
- produktionstechnische Abhängigkeiten (Wageneinsatz, Umlaufplan),
- systematische Passfähigkeit (Bedeutung der Linien, Linienhierarchie, angemessene Bündelgröße) und
- wirtschaftliche Gesichtspunkte (voraussichtliche Ertragskraft).

Hauptaugenmerk bei der Einteilung der Bündelung liegt auf dem Schülerverkehr, da die Schüler im Landkreis Pfaffenhofen bei weitem die größte Nutzergruppe stellen und ihre Belange wie bereits dargestellt von besonderer Relevanz sind.

Die Linienbündelung soll auch dazu dienen, das im PBefG und BayÖPNVG dem ÖPNV eingeräumte Primat gegenüber dem Freigestellten Schülerverkehr umzusetzen, soweit dies aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll ist.

Es erfolgte eine integrierte Betrachtung und Auswertung aller Relationen im Schülerverkehr (ÖPNV und FSV) und die Ermittlung der verkehrlichen Verflechtungen und Zusammenhänge. Grundsätzlich lassen sich dabei die Schülerströme im Landkreis in ein nördliches und südliches Gebiet zusammenfassen, sodass eine entsprechende geographische Unterteilung der Linienbündel sinnvoll ist.

In Anbetracht des verfolgten Leistungsumfanges der geplanten Verkehre würde die Aufteilung in nur zwei Linienbündel zu sehr hohen Leistungsmengen führen, sodass auch im Nord- bzw. Südbereich des Landkreises eine weitere Unterteilung in Linienbündel zu realisieren ist. Es ergeben sich damit vier Linienbündel, die im Folgenden beschrieben werden. Um ein Gleichgewicht zwischen der mittelstandsfreundlichen Ausgestaltung der Verkehre und einer weiter effizient geplanten Verzahnung des Schulverkehrs zu finden, können die Linienbündel bei einer möglichen Vergabe jeweils in weitere Lose unterteilt werden. Für die Linienbündel wurden daher weitere Teilbereiche definiert. Eine Unterteilung in eigene Lose für die geplanten Bedarfsverkehrsleistungen wird ebenfalls angestrebt.

Linienbündel Nordwest

Das Linienbündel Nordwest beinhaltet die geplanten Taktachsen:

Linie 2: Ingolstadt – Manching – Geisenfeld

Linie 9: Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck

Linie Z2: Pfaffenhofen – Pörnbach – Reichertshofen – Baar-Ebenhausen

Linie Z3: Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Rohrbach

Bedarfsverkehr Nordwest:

Baar-Ebenhausen / Reichertshofen / Pörnbach / Hohenwart

Bereich 1

Der Bereich 1 umfasst die Grund- und Mittelschulstandorte in Manching bzw. Oberstimm und deren Einzugsbereiche sowie Verkehre zu den weiterführenden Schulen nach Ingolstadt, Pfaffenhofen, Manching und Geisenfeld. Ergänzend sind Verbindungen zu den beruflichen Schulen in Ingolstadt, Pfaffenhofen und Scheyern in den Bereich 1 integriert.

Der Bereich 1 umfasst ca. 550 Fahrschüler und erschließt ca. 13.200 Ein-

wohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach Ingolstadt.

Bereich 2

Die Grund- und Mittelschulstandorte in Baar-Ebenhausen, Langenbruck Reichertshofen, Pörnbach und deren Einzugsbereiche sind dem Bereich 2 zugeordnet. An der Grundschule Baar-Ebenhausen sind derzeit keine Fahrschüler vorhanden. Zwischen den Grundschulen in Langenbruck und Pörnbach besteht eine Kooperation: Einzelne schulische Leistungen werden nur an einer Schule angeboten, was zu einem Austausch von Schülern zwischen beiden Schulen während des Unterrichts führt.

In Ingolstadt, Pfaffenhofen, Manching und Wolnzach befinden sich die weiterführenden Schulen des Einzugsbereiches (Realschule und Gymnasium). Dazu kommen noch die beruflichen Schulen in Ingolstadt, Pfaffenhofen und Scheyern.

Die Ortsteile Gambach und Ottersried die sich auf dem Linienweg zu der weiterführenden Schule in Wolnzach (Gymnasium) befinden, sind ebenfalls dem Bereich 2 zugeordnet.

Der Bereich 2 umfasst ca. 560 Fahrschüler und erschließt ca. 16.300 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach Ingolstadt und Pfaffenhofen.

Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Nordwest“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Reichertshofen, Pörnbach und Hohenwart sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführten Tangentialachsen:

- Baar-Ebenhausen/Reichertshofen – Hohenwart
- Hohenwart – Pörnbach – Rohrbach

Linienbündel Nordost

Das Linienbündel Nordost beinhaltet die geplanten Taktachsen:

Linie 7: Vohburg – Ernsgaden – Geisenfeld – Mainburg

Linie 8: Geisenfeld – Rohrbach – Wolnzach

Linie Z1: Münchsmünster – Vohburg – Ilmendorf

Bedarfsverkehr Nordost:

Münchsmünster / Geisenfeld / Rohrbach

Bedarfsverkehr Nord:

Reichertshofen / Manching / Ernsgaden / Vohburg

Bereich 1

Der Bereich 1 umfasst die Grund- und Mittelschulstandort in Ernsgaden, Geisenfeld, Münchsmünster und Vohburg a.d. Donau.

Die weiterführenden Schulen (Realschule und Gymnasium) befinden sich in Ingolstadt sowie in Pfaffenhofen, Geisenfeld und Wolnzach, berufliche Schulen in Ingolstadt, Pfaffenhofen und Scheyern.

Der Bereich 1 umfasst ca. 850 Fahrschüler und erschließt ca. 25.200 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach Ingolstadt sowie nach Pfaffenhofen und Neustadt a.d. Donau.

Bereich 2

Der Grund- und Mittelschulstandort in Wolnzach ist dem Bereich 2 zugeordnet.

In Pfaffenhofen, Geisenfeld und Wolnzach befinden sich die weiterführenden Schulen (Realschule und Gymnasium) des Bereiches. Dazu kommen noch die beruflichen Schulen in Pfaffenhofen und Scheyern.

Der Bereich 2 umfasst ca. 1.300 Fahrschüler und erschließt ca. 11.800 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach München, Pfaffenhofen und Ingolstadt.

Bedarfsverkehr

1. Bedarfsverkehr Nordost

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Nordost“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Münchsmünster, Geisenfeld und Rohrbach sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführte Tangentialachse:

- Geisenfeld – Münchsmünster

2. Bedarfsverkehr Nord

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Nord“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Manching, Ernsgaden und Vohburg sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführte Tangentialachse:

- Baar-Ebenhausen/Reichertshofen – Manching – Ernsgaden

Linienbündel Süd 1

Das Linienbündel Süd 1 beinhaltet die geplanten Taktachsen:

Linie 10: Pfaffenhofen – Rohrbach – Wolnzach

Linie 11: Pfaffenhofen – Hettenshausen – Ilmmünster - Reichertshausen
– Jetzendorf/Petershausen

Linie Z6: Scheyern – Reichertshausen – Petershausen

Bedarfsverkehr Ost:
Schweitenkirchen / Wolnzach / Rohrbach

Das Linienbündel Süd 1 umfasst die Grund- und Mittelschulstandorte in Rohrbach, Ilmmünster, Reichertshausen, Steinkirchen und Jetzendorf.

Die weiterführenden Schulen (Realschule und Gymnasium) befinden sich in Pfaffenhofen, Geisenfeld, Wolnzach und Schrobenhausen. Berufliche Schulen befinden sich in Pfaffenhofen und Scheyern.

Das Linienbündel umfasst ca. 1.000 Fahrschüler und erschließt ca. 19.000 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bündel bestehen überwiegend nach München und Pfaffenhofen.

Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Ost“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Schweitenkirchen, Wolnzach und Rohrbach sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführte Tangentialachse:

- Wolnzach – Schweitenkirchen

Linienbündel Süd 2

Das Linienbündel Süd 2 beinhaltet die geplanten Taktachsen:

Linie 3: Pfaffenhofen – Hohenwart – Schrobenhausen

Linie 4: Pfaffenhofen – Scheyern – Gerolsbach

Linie 6: Pfaffenhofen – Schweitenkirchen – Freising

Bedarfsverkehr Südwest:

Hohenwart / Gerolsbach / Jetzendorf / Reichertshausen

Bedarfsverkehr Südost:

Scheyern / Hettenshausen / Ilmmünster / Schweitenkirchen

Bereich 1

Der Bereich 1 umfasst die Grund- und Mittelschulstandorte in Hohenwart, Gerolsbach und Scheyern.

Die weiterführenden Schulen (Realschule und Gymnasium) befinden sich in Pfaffenhofen und Schrobenhausen, berufliche Schulen in Pfaffenhofen und Scheyern.

Der Bereich 1 umfasst ca. 1.000 Fahrschüler und erschließt ca. 13.500 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach München, Pfaffenhofen und Schrobenhausen.

Bereich 2

Der Bereich 2 umfasst den Grund- und Mittelschulstandort in Schweitenkirchen. Hinzu kommt der Schulstandort Paunzhausen im Landkreis Freising. Zwischen den Grundschulen Schweitenkirchen und Paunzhausen besteht eine Kooperation: einzelne schulische Leistungen werden nur an einer Schule angeboten, was zu einem Austausch von Schülern zwischen beiden Schulen während des Unterrichts führt.

Die weiterführenden Schulen (Realschule und Gymnasium) befinden sich in Pfaffenhofen und Wolnzach. Dazu kommen noch die beruflichen Schulen in Ingolstadt, Pfaffenhofen und Scheyern.

Der Bereich 2 umfasst ca. 360 Fahrschüler und erschließt ca. 5.603 Einwohner. Pendlerverflechtungen in diesem Bereich bestehen überwiegend nach München, Pfaffenhofen und Freising.

Bedarfsverkehr

1. Bedarfsverkehr Südwest

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Nordost“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Gerolsbach, Jetzendorf und Reichertshausen sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführte Tangentialachse:

- Hohenwart – Gerolsbach

2. Bedarfsverkehr Südost

Der Bedarfsverkehr in diesem Linienbündel umfasst das Bedienungsgebiet „Südost“ mit Verkehrsleistungen innerhalb der Gemeinden Scheyern, Hettenshausen, Ilmmünster und Schweitenkirchen sowie die im Nahverkehrsplan aufgeführte Tangentialachse:

- Scheyern – Ilmmünster – Schweitenkirchen

4.2 Zeitliche Linienbündelung

Hinzu sind die Laufzeiten der einzelnen Liniengenehmigungen eines designierten Teilnetzes zu harmonisieren. Die Genehmigungen für einzelne Linien eines Linienbündels werden dabei regelmäßig nur für die Dauer bis zum Auslaufen der am längsten laufenden Genehmigung (Harmonisierungszeitpunkt) des jeweiligen Bündels erteilt. Ab diesem Harmonisierungszeitpunkt können Liniengenehmigungen grundsätzlich nicht mehr für einzelne Linien, sondern nur noch für das ganze Teilnetz/Linienbündel erteilt werden.

Anlage 1 stellt die Harmonisierungszeiträume der einzelnen Linienbündel dar. Für diesen Übergangszeitraum ist eine enge Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde notwendig. In Anbetracht der Zielsetzung ist seitens der Genehmigungsbehörde zu gewährleisten, dass eigenwirtschaftliche Anträge auf Liniengenehmigungen nach

§ 42 PBefG, die den Harmonisierungszeitpunkt der entsprechenden Konzeption überschreiten, nicht mehr oder nur noch bis zu diesem Zeitpunkt genehmigt werden.

Diesbezüglich sind Fristen zu beachten, die im Regelfall die Veröffentlichung einer Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 27 Monate vor dem geplanten Betriebsbeginn eines Verkehrs bzw. dem Harmonisierungszeitpunkt durch den Landkreis als Aufgabenträger erforderlich machen. Eine solche Vorabbekanntmachung dient der Information der Verkehrsunternehmen über das Vorhaben des Aufgabenträgers, die entsprechende Verkehrsleistung zu bestellen.

Aus rechtlicher Sicht löst die Vorabbekanntmachung eine dreimonatige Frist nach § 12 Abs. 6 PBefG aus, die interessierten Verkehrsunternehmen ein Zeitfenster für eigenwirtschaftliche Anträge gibt. Des Weiteren nennt sie den geforderten Mindeststandard für die zu erbringende Verkehrsleistung, den sie unmittelbar aus dem Nahverkehrsplan ableitet. Dort sind die wesentlichen Kriterien der Verkehrsbedienung nach § 13 Abs. 2a PBefG aufgeführt, die von eigenwirtschaftlichen Anträgen auf Liniengenehmigungen nicht unterschritten werden dürfen. Der Erlass einer solchen Vorabbekanntmachung stellt den zweiten grundlegenden Schritt bezüglich einer nachhaltigen und wirtschaftlichen ÖPNV-Konzeption dar.

Nach formellem und materiell korrektem Erlass einer Vorabbekanntmachung können drei Szenarien eintreten. Zum einen besteht die Möglichkeit des Eingangs eigenwirtschaftlicher Anträge. Diese richten sich lediglich an die Regierung von Oberbayern als genehmigende Behörde, was eine Abstimmung zwischen Landkreis und Regierung im Vorfeld einer Vorabbekanntmachung zwingend erforderlich macht. Letztere bildet die Grundlage für die Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde und bietet dem Landkreis dadurch die Möglichkeit der Einflussnahme. Geht nur ein eigenwirtschaftlicher Antrag ein und dieser unterschreitet mit seinem Angebot die Vorabbekanntmachung nur unwesentlich, wird die Genehmigungsbehörde diesem in der Regel zustimmen.

Bei Eingang mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge hat die Genehmigungsbehörde einen „Genehmigungswettbewerb“ zu initiieren und letztendlich den „besten“ Antrag zu genehmigen.

Gehen keine bzw. keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge ein, ist es Aufgabe des Landkreises, die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen einzuleiten. Je nach Marktrisikoverhältnis und Ausgestaltung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages kommen dabei entweder die VOL/A (EG) oder die VO (EG) 1370/2007 mit ihren jeweils individuellen Inhalten und Bestimmungen zur Anwendung, im Falle des Landkreises Pfaffenhofen a.d. Ilm hauptsächlich letztgenannte.

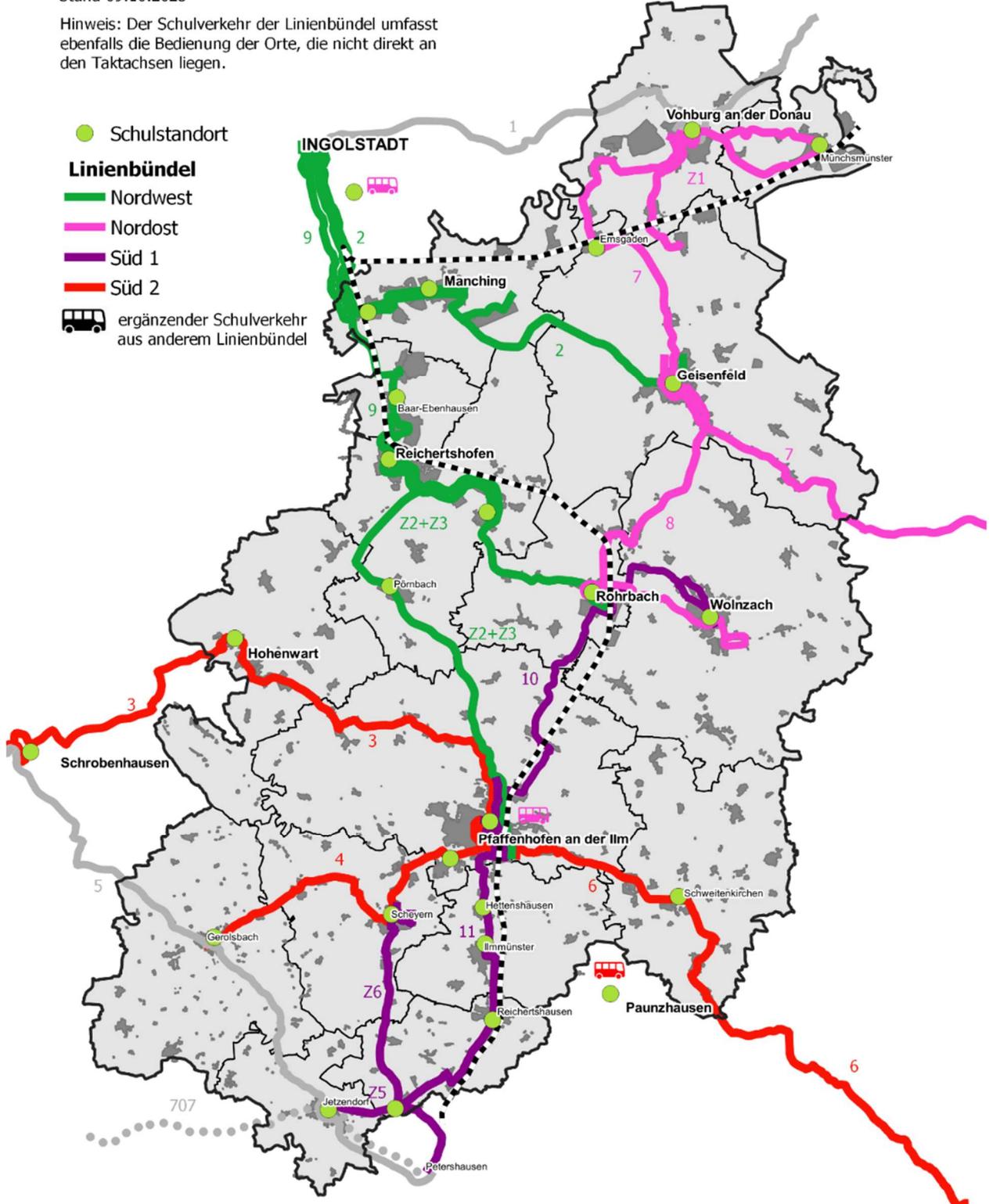
In Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen beabsichtigt der Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm, die Leistungen der Linienbündel in Lose zu unterteilen, sodass eine Erbringung der Verkehre auch durch verschiedene Anbieter möglich ist.

Anlage 1: Räumliche Aufteilung der Linienbündel

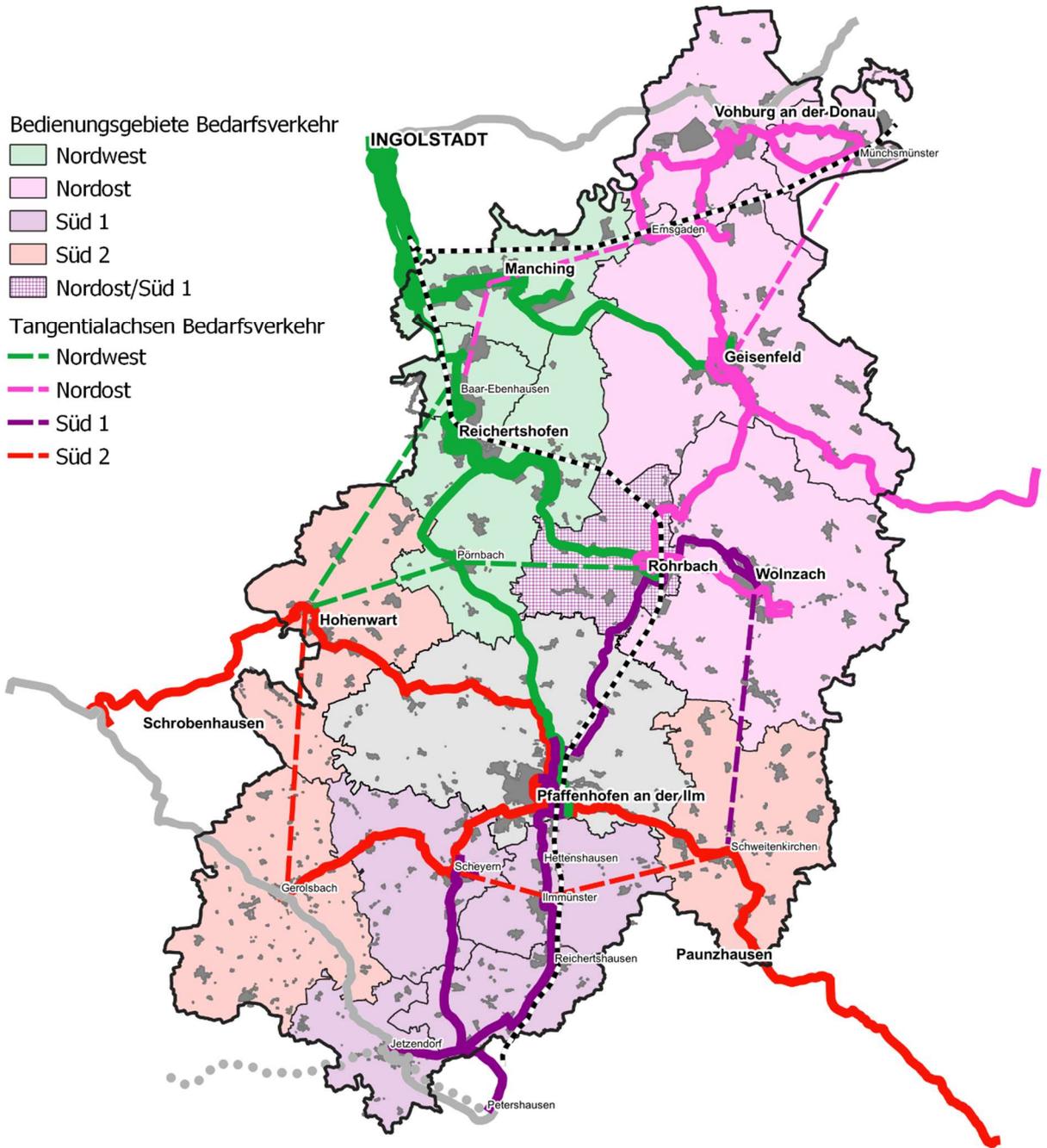
Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm: Linienbündelungskonzept

Stand 09.10.2023

Hinweis: Der Schulverkehr der Linienbündel umfasst ebenfalls die Bedienung der Orte, die nicht direkt an den Taktachsen liegen.



Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm: Bedarfsverkehre



Anlage 2: Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel

Linienbündel		Derzeitige Linien		Ende lfd. Genehmigung	Zukünftige Linien gemäß NVP		Startzeitpunkt	Integration FSV	Endzeitpunkt
LB 1	Nordwest	18	Ingolstadt – Reichertshofen – Langenbruck	31.07.2025	9	Ingolstadt – Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Langenbruck	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
		Rufbus	Baar-Ebenhausen – Pörnbach – Pfaffenhofen	31.12.2024 / 31.12.2025 opt.	Z2	Baar-Ebenhausen – Pörnbach – Pfaffenhofen	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
		Rufbus	Winden – Au – Hög – Ronnweg - Langenbruck	30.09.2024	Z3	Baar-Ebenhausen – Reichertshofen – Rohrbach	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
					FX	Bedarfsverkehr Nordwest: Baar-Ebenhausen / Reichertshofen / Pörnbach / Hohenwart	01.08.2025	–	31.07.2035
		9201	Dörfl – Langenbruck – Geisenfeld – Pfaffenhofen	31.12.2026	9	(Schulverkehr Langenbruck – Geisenfeld)	01.01.2027	01.01.2027	31.07.2035
		16	Ingolstadt – Manching – Geisenfeld	31.12.2028	2	Ingolstadt – Manching – Geisenfeld - Ernsgaden	01.01.2029	01.01.2029	31.07.2035
LB 2	Nordost	8	Tegernbach (Au) – Nandlstadt – Wolnzach	14.09.2024	Z1	Münchsmünster – Vohburg – Ilmendorf	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
		9	Rudelzhausen – Au – Dellnhausen – Wolnzach (Münchsmünster-)	14.09.2024	7	Vohburg – Ernsgaden – Geisenfeld – Mainburg	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
		8	Geisenfeld – Rohrbach (- Pfaffenhofen)	31.07.2025	8	(Münchsmünster-) Geisenfeld – Rohrbach – Wolnzach (- Pfaffenhofen) inkl. Schulverkehr Wolnzach	01.08.2025	01.08.2025	31.07.2035
		Rufbus	Rufbus Manching	31.07.2025	FX	Bedarfsverkehr Nordost: Münchsmünster / Geisenfeld / Rohrbach	01.08.2025	–	31.07.2035
					FX	Bedarfsverkehr Nord: Reichertshofen / Manching / Ernsgaden / Vohburg	01.08.2025	–	31.07.2035

Linienbündel		Derzeitige Linien		Ende lfd. Genehmigung	Zukünftige Linien gemäß NVP	Startzeitpunkt	Integration FSV	Endzeitpunkt	
LB 3	Süd 1				Z6 (Pfaffenhofen-) Scheyern – Petershausen	01.08.2026	01.08.2027	31.07.2036	
		10	Pfaffenhofen – Rohrbach – Wolnzach	31.07.2026	10 Pfaffenhofen – Rohrbach – Wolnzach	01.08.2026	01.08.2027	31.07.2036	
		11	Pfaffenhofen – Hettenshausen – Ilmmünster – Reichertshausen – Jetzendorf (- Petershausen)	31.12.2026	11 Pfaffenhofen – Hettenshausen – Ilmmünster – Reichertshausen – Jetzendorf (- Petershausen) FX Bedarfsverkehr Ost: Schweitenkirchen / Wolnzach / Rohrbach	01.01.2027 01.08.2026	01.08.2027 –	31.07.2036 31.07.2036	
LB 4	Süd 2	9153	Pörnbach – Hohenwart – Schrobenhausen	31.12.2026	3 Pfaffenhofen – Hohenwart – Schrobenhausen	01.01.2027	01.08.2027	31.12.2036	
		9242	Pfaffenhofen – Tegernbach – Schrobenhausen	31.12.2026	4 Pfaffenhofen – Scheyern – Gerolsbach	01.01.2027	01.08.2027	31.12.2036	
		Z60	Hohenwart – Pörnbach – Pfaffenhofen	28.02.2027	6 Pfaffenhofen – Schweitenkirchen – Freising FX Bedarfsverkehr Südost: Scheyern / Hettenshausen / Ilmmünster / Schweitenkirchen	01.01.2027 01.01.2027	–	31.12.2036 31.12.2036	
		9241	Pfaffenhofen – Scheyern – Alberzell	31.12.2026	FX Bedarfsverkehr Südwest: Hohenwart / Gerolsbach / Jetzendorf / Reichertshausen	01.01.2027	–	31.12.2036	
		9243	Niederthann – Dürnzhausen – Pfaffenhofen	31.12.2026					
		Rufbus	Rufbus Schweitenkirchen	31.07.2024 opt.					
		FX 3	Flexi Scheyern	31.12.2026					

Anlage 3: Bündelfreie Linien

Linien außerhalb der Linienbündel			Ende lfd. Genehmigung	Zukünftige Linien gemäß NVP		Federführung
	9154	Ingolstadt – Schrobenhausen	31.12.2026			LK ND-SOB
	9159	Schrobenhausen – Gerolsbach – Petershausen	31.12.2023	5	Schrobenhausen – Gerolsbach – Petershausen	LK ND-SOB
	9236	Menning – Pförring – Kösching – Eichstätt	28.07.2027			LK EI
MVV	601	Pfaffenhofen – Letten – Kirchdorf – Freising/Schweitenkirchen – Freising	10.12.2026			LK FS/MVV
MVV	617	Rudelzhausen – Sünzhausen – Jägersdorf – Wolfersdorf – Freising	10.12.2026			LK FS/MVV
MVV	618	Sünzhausen – Gütlisdorf – Freising	10.12.2026			LK FS/MVV
RVO / MVV	9213 / 706	(Klenau/Schiltberg) – Hilgertshausen – Markt Indersdorf – Dachau – Karlsfeld – München – Allach	08.12.2028			LK DAH/MVV
MVV	707	Petershausen – Jetzendorf – Hilgertshausen – Tandern – Altomünster	11.12.2027			LK DAH/MVV
MVV	7280	Vierkirchen – Weichs – Hilgertshausen – Tandern – Jetzendorf – Petershausen				LK DAH/MVV
	26	Pförring – Vohburg (-Irsching) – Großmehring – Ingolstadt	31.08.2029	1	Pförring – Vohburg (-Irsching) – Großmehring – Ingolstadt	LK EI
	X 109	Ingolstadt – Flughafen München (Airport Express)	31.12.2024			Stadt Ingolstadt
	6008	Regensburg – Saal (Donau)	30.11.2028			LK KEH
	45	Karlshuld – Probfeld – Grillheim – Karlskron – Manching	31.08.2030			LK ND-SOB
	46	Probfeld – Karlskron – Grillheim – Reichertshofen	25.04.2029			LK ND-SOB