
Nahverkehrsplan Landkreis München

Christoph Nadler
Stellvertretender Landrat
Vorsitzender der Grünen Kreistagsfraktion



Nahverkehrsplan im Landkreis München

- **Landkreis München: 350.000 Einwohner*innen**
 - Zuzugs-Landkreis mit großen Verkehrsproblemen**
 - 29 sehr unterschiedlichen Gemeinden**
- **Bis 2013: Zusätzliche Busse nur auf Anforderung der Gemeinden („Nachfrageprinzip“)**
- **2009: Grünen-Antrag Nahverkehrsplan**
- **2010-2013: Erstellung Nahverkehrsplan unter Federführung Büro Planmobil**
- **Ab 2013: schrittweise Umsetzung des Nahverkehrsplans („Angebotsprinzip“)**
- **2020: Fortschreibung Nahverkehrsplan**

<https://www.landkreis-muenchen.de/themen/mobilitaet/oepnv/nahverkehrsplan/>

Vorgehensweise

- 1. Bestandsaufnahme**
- 2. Festsetzung von Qualitätsstandards und Linienführung**
- 3. Strukturierte Neuvorschläge mit Umsetzungsplan**
 - jeweils in Regionalkonferenzen auf Verwaltungsebene mit Verkehrsabteilung LRA, Gemeinden, MVV und Busunternehmen und KR
- 4. Landkreis macht Angebot und übernimmt alle Kosten**
- 5. Schrittweise Umsetzung nach Auslaufen der 8-jährigen Konzessionsverträge**

Beispiel: Einführung von einheitlichen Qualitätsstandards

- Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wurde das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet.
- Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers:
 - Verkehrsmiteinsatz (welche Busse?), Betriebs-/ Verkehrszeiten, Bedienungsqualität,
 - Verbindungsqualität und Umsteigehäufigkeit, Netz- und Fahrplangestaltung,
 - Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Fahrzeugauslastung und Besetzungsgrad,
 - Qualitätsstandards Haltestellen und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
 - Qualitätsstandards Fahrzeuge, Qualitätsanforderungen Fahrpersonal,
 - Qualitätsanforderungen Betrieb und Verkehrsdurchführung,
 - Qualitätsanforderungen Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif

Definition der Verkehrs- Zeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Zeitraum	
Montag – Freitag	Schwachverkehrszeit	SVZ	5:00 – 6:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	6:00 – 9:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	9:00 – 15:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	15:00 – 19:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	19:00 – 21:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 24:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	0:00 – 3:00 Uhr
Samstag	Schwachverkehrszeit	SVZ	5:00 – 7:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	7:00 – 18:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:00 – 24:00 Uhr

Zuordnung der Gemeinden zu den Verkehrszeiten und Festlegung des Taktes

Alle 29 Gemeinden wurden bestimmten Kategorien wie z.B. Einwohnerzahl oder Struktur gemäß Regionalplan zugeordnet und dafür jeweils verbindliche Takte festgelegt

z.B.

Verbindung	HVZ	NVZ	SVZ
Orte/ Ortsteile mit mehr als 10.000 Einwohner	Mind. 6 Fahrtenpaare pro Stunde (10-Min.-Takt)	Mind. 3 Fahrtenpaare pro Stunde (20-Min.-Takt)	Mind. 2 Fahrtenpaare pro Stunde (20/ 40-Min.-Takt bzw. 30-Min.-Takt)
Orte/ Ortsteile zwischen 5.000 und 10.000 Einwohner	Mind. 4 Fahrtenpaare pro Stunde (10/ 20-Min.-Takt bzw. 15-Min.-Takt)	Mind. 3 Fahrtenpaare pro Stunde (20-Min.-Takt)	Mind. 2 Fahrtenpaare pro Stunde (20/ 40-Min.-Takt bzw. 30-Min.-Takt)

→ Festlegung des Bustaktes in jeder Verkehrszeit für jede Linie

Leistungsveränderungen und Kosten / Jahr

Region	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungs- veränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Rufbus/ Ruftaxi Abschätzung Leistungs-änderungen [Fahrplankilometer/ Jahr, Berücksichtigung durchschnittlicher Abrufgrade]	Summe Linienverkehr + Rufbus/Ruftaxi Abschätzung Leistungs- veränderungen [Fahrplankilometer pro Jahr]
Summe Landkreis München	+ 2.770.000 km (+31 % gegenüber Ver- kehrsleistung 2013)	+ 270.000 km (+ 3%)	+ 3.040.000 km (+34 %)

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Linienverkehre (2,80 €/km) und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (1,80 €/km) wird durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption eine **Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 8,2 Mio. € pro Jahr** abgeschätzt bzw. nach Abzug der Einnahmезuscheidungen und der kompletten Umsetzung rund **4,0 - 4,5 Mio € pro Jahr**.

Warum ist ein Nahverkehrsplan für Grüne so wichtig?

- **Wichtiger Beitrag zur Verkehrswende!**
- **Wichtiger Beitrag zur Energiewende (Elektro- / Wasserstoffbusse)!**
- **Attraktive Alternative zum Autoverkehr!**
- **Nahverkehrsplan wird den Grünen „zugerechnet“ (Grünes „Branding“)**
- **Wichtig ist die konsequente Umsetzung – nicht das Konzept!**
- **ÖPNV kostet viel Geld – Schwerpunktsetzung im Haushalt**
- **Attraktives Angebot wird von der Bevölkerung und Wirtschaft (!) gut angenommen**
- **Jeden Umsetzungsschritt „abfeiern“ (z.B. Presse, Fahrpläne, „Busparties“)**



Fazit und Empfehlungen

- **Busse sind eine Aufgabe der Landkreise!**
- **Externes (!) Büro mit Projektleitung beauftragen!**
- **Neutrale, unangreifbare Qualitätsstandards festlegen!**
- **Breite Mehrheiten im KT und in den Gemeinden finden!**
- **Personell gute Ausstattung der Verkehrsabteilung im LRA!**
- **Gemeinden und grüne Gemeinderäte mit einbeziehen!**
- **Mit dem Nahverkehrsplan die TO des Kreistags dominieren!**
- **Viel Geduld – viel Hartnäckigkeit – gute Nerven!**

VIELEN
DANK.
