



Nahverkehrsplan Landkreis Eichstätt

Abschlussbericht

Nahverkehrsplan Landkreis Eichstätt

Abschlussbericht

Im Auftrag des

Landkreises Eichstätt

Oktober 2019

Bearbeiter: Erik Meder, Dipl.-Geogr.
Esther Zakel, M.Sc.

Kap. 2 und 3: Lothar H. Fiedler, Rechtsanwalt
(BBG und Partner, Bremen)

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München – Karlsruhe
Grillparzerstraße 12a
81675 München

Telefon 089 / 489085 0
Telefax 089 / 489085 55
Email muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	11
2	Rechtliche Grundlagen zur Erstellung von Nahverkehrsplänen	13
2.1	Europarecht	14
2.2	Bundesrecht	14
2.3	Landesrecht	16
3	Anforderungen an Nahverkehrspläne	17
3.1	Allgemeine Inhalte und Anforderungen	17
3.2	Aspekt der „ausreichenden Bedienung“	20
4	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	22
4.1	Finanzielle Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	22
4.2	Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen	22
5	Bestandsaufnahme	24
5.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	24
5.1.1	Zentralörtliche Gliederung	24
5.1.2	Siedlungsstruktur	25
5.2	Gesamtverkehrsnachfrage	34
5.2.1	Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)	34
5.2.2	Potenzielle Verkehrsnachfrage	35
5.3	Analyse des ÖPNV-Angebotes	43
5.3.1	Räumliche Erschließung	49
5.3.2	Fahrtenhäufigkeit	55
5.3.3	Besonderheiten des ÖPNV-Angebots	64
5.3.4	Umsteigemöglichkeiten Bus - Bahn	67
5.3.5	Haltestellen im Busverkehr und Bahnhöfe/Haltepunkte im SPNV	70

5.3.6	Organisation	76
5.3.7	Information und Tarifsysteem	77
6	Schwachstellenanalyse und Bewertung	80
6.1	Räumliche Erschließung	82
6.2	Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums	96
6.3	Bedienungshäufigkeit	106
6.3.1	Bedienungshäufigkeit an Schultagen	108
6.3.2	Bedienungshäufigkeit an Ferientagen	110
6.3.3	Bedienungshäufigkeit an Samstagen	112
6.3.4	Bedienungshäufigkeit an Sonntagen	113
6.4	Zusammenfassung Bedienungsqualität	122
6.5	Infrastruktur, Organisation und Information	123
6.6	Tarif	124
6.7	Zusammenfassung der Bewertung	125
6.8	Verbesserungsvorschläge der Gemeinden und der Landkreisverwaltung	126
7	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	131
7.1	Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklungsplanung der Gemeinden	131
7.2	Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen	135
7.3	Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV	136
7.4	Einwohnerprognose und demographische Entwicklung	137
8	Rahmenkonzeption	142
8.1	Sicherung der ausreichenden Bedienung (Grenzwertefüllung)	143
8.2	Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV-Angebots	143
8.3	Weiterentwicklung des Schülerverkehrs	143
8.4	Weiterentwicklung der Infrastruktur	144

8.5	Begleitmaßnahmen	144
9	Maßnahmenkonzept	145
9.1	Sicherung der ausreichenden Bedienung – Grenzwert Erfüllung	145
9.1.1	Verbesserung der räumlichen Erschließung	146
9.1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralen Orte und des Gemeindezentrums	146
9.1.3	Verbesserung der Bedienungshäufigkeit	147
9.2	Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV-Angebots	156
9.2.1	Verbesserung der räumlichen Erschließung	156
9.2.2	Weiterentwicklung aufgrund von Richtwertunterschreitungen, Gemeindewünschen und besonderen funktionalen Anforderungen	161
9.2.3	Ergänzung flexibler Bedienungsformen	170
9.2.4	Bildung von Linienbündeln	177
9.2.5	Weiterentwicklung im SPNV und Abstimmung mit allgemeinem ÖPNV	178
9.2.6	Umsetzung in Teilräumen	179
9.3	Weiterentwicklung des Schülerverkehrs	179
9.3.1	Anpassungen an Nachfrageentwicklungen und strukturelle Änderungen	180
9.3.2	Integration freigestellter Schülerverkehr	180
9.4	Weiterentwicklung der Infrastruktur	184
9.4.1	Barrierefreiheit	184
9.4.2	Haltestellenkennzeichnung	190
9.4.3	Bauliche Verbesserung der Schnittstellen	190
9.5	Sonstige Begleitmaßnahmen	191
9.5.1	Weiterentwicklung VGI-Tarif	191
9.5.2	Fahrgastinformation	192
9.6	Bewertung der Maßnahmen und Prioritätenreihung	192
10	Quellenverzeichnis	195

Anlage: Stellungnahmen im Rahmen der Rückmeldungen zum Anhörungsverfahren zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Landkreis Eichstätt	198
---	-----

Abbildungen

Abbildung 1	Rechtsrahmen für die Einbettung eines Nahverkehrsplanes	13
Abbildung 2	Bindungswirkung des Nahverkehrsplanes	19
Abbildung 3	Einwohnerentwicklung im Landkreis Eichstätt 2006-2016	26
Abbildung 4	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – Barrierefreiheit	71
Abbildung 5	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – Haltestellenkennzeichnung	71
Abbildung 6	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – Fahrgastinformation	72
Abbildung 7	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – weitere Merkmale	72
Abbildung 8	Wartehäuschen in Langensallach (o. links), Eichstätt Stadtbahnhof (o. rechts), Wartehäuschen Sandersdorf (u. links) und Haltestellenkennzeichnung in Walting-Brunnmühle (u. rechts)	73
Abbildung 9	Auszug Bayern Fahrplan	77
Abbildung 10	Linienetzplan 2018	78
Abbildung 11	VGI-Tarifzonenplan (Stand Oktober 2018)	79
Abbildung 12	Einwohnerdichte bayerischer Landkreise	81
Abbildung 13	Tarifblatt VGI-Gemeinschaftstarif (Stand 01.09.2018)	124
Abbildung 14	Bevölkerungsentwicklung (Altersstruktur) Landkreis Eichstätt 2015 - 2035	137
Abbildung 15	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Eichstätt 2015 - 2035 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland	139
Abbildung 16	Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 im Regierungsbezirk Oberbayern (Ausschnitt)	139
Abbildung 17	Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 nach Altersgruppen	140
Abbildung 18	Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 der Kinder und Jugendlichen	140
Abbildung 19	Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche	142
Abbildung 20	Ausgestaltung flexibler Bedienungsformen	171

Tabellen

Tabelle 1	Krankenhäuser im Landkreis Eichstätt	35
Tabelle 2	Einteilung Gebietskategorien (Haltestelleneinzugsbereiche)	51
Tabelle 3	Angaben der Gemeinden zum freigestellten Schülerverkehr	65
Tabelle 4	Anschlussqualität	67
Tabelle 5	Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV im Landkreis	75
Tabelle 6	Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	82
Tabelle 7	Mängel in der räumlichen Erschließung - Grenzwert	83
Tabelle 8	Mängel in der räumlichen Erschließung - Richtwert	83
Tabelle 9	Mängel Erreichbarkeit Gemeindezentrum (Richtwert)	98
Tabelle 10	Bedienungshäufigkeit – ländlicher Raum	106
Tabelle 11	Bedienungshäufigkeit – verdichtete Räume und Verkehrsachsen	107
Tabelle 12	Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule - Grenzwert	108
Tabelle 13	Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule - Richtwert	109
Tabelle 14	Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Ferien - Grenzwert	110
Tabelle 15	Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Ferien - Richtwert	111
Tabelle 16	Mängel Bedienungshäufigkeit Samstag - Grenzwert	112
Tabelle 17	Mängel Bedienungshäufigkeit Sonntag - Grenzwert	113
Tabelle 18	Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (1/3)	128
Tabelle 19	Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (2/3)	129
Tabelle 20	Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (3/3)	130
Tabelle 21	Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 1/4)	162
Tabelle 22	Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 2/4)	163
Tabelle 23	Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 3/4)	164
Tabelle 24	Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 4/4)	165
Tabelle 25	Nachfrageseitige Einsatzbedingungen der verschiedenen Betriebsformen	172
Tabelle 26	Arten von Bedarfsverkehren	173

Karten

Karte 1	Zentrale Orte	28
Karte 2	Gemeindestrukturdaten	29
Karte 3	Einwohnerdichte je Gemeinde	30
Karte 4	Einwohnerverteilung	31
Karte 5	Einwohnerentwicklung	32
Karte 6	Schulen	33
Karte 7	Straßenbelastung MIV	38
Karte 8	Pendlereinzugsbereiche Berufspendler	39
Karte 9	Pendlerverflechtungen Berufspendler	40
Karte 10	Pendlereinzugsbereiche Ausbildungspendler	41
Karte 11	Pendlerverflechtungen Ausbildung	42
Karte 12	Linienetzplan	46
Karte 13	Schiennetzplan	48
Karte 14	Gebietskategorien	52
Karte 15	Haltestellenerschließung Grenzwert	53
Karte 16	Haltestellenerschließung Richtwert	54
Karte 17	ÖPNV-Angebot (Montag - Freitag an Schultagen)	58
Karte 18	ÖPNV-Angebot an schulfreien Tagen	59
Karte 19	ÖPNV-Angebot Samstag	60
Karte 20	ÖPNV-Angebot Sonntag	61
Karte 21	Angebot im SPNV (Montag - Freitag an Schul- und Ferientagen)	62
Karte 22	Angebot im SPNV (Samstag und Sonntag)	63
Karte 22a	Grund- und Mittelschulen im Lkr. Eichstätt mit freigestelltem Schülerverkehr	66
Karte 23	Anschlussqualität beim Umsteigen zwischen Bus und Bahn	69
Karte 24	Haltestellenerschließung Grenzwertunterschreitung – Ausschnitt Denkendorf	84
Karte 25	Haltestellenerschließung Grenzwertunterschreitung – Ausschnitt Pfürring	85

Karte 26	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Beilngries	86
Karte 27	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Denkendorf	87
Karte 28	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Dollnstein	88
Karte 29	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Obereichstätt	89
Karte 30	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Großmehring	90
Karte 31	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Hepberg	91
Karte 32	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Kipfenberg und Grösdorf	92
Karte 33	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Pförring	93
Karte 34	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Schernfeld	94
Karte 35	Haltestellenerschließung Richtwertunterschreitung – Ausschnitt Wettstetten	95
Karte 36	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Erreichbarkeit des Zentralen Ortes (Mo-Fr Schule)	99
Karte 37	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Erreichbarkeit des Zentralen Ortes (Mo-Fr Ferien)	100
Karte 38	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Ingolstadt	101
Karte 39	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Eichstätt	102
Karte 40	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Beilngries	103
Karte 41	Bewertung des ÖPNV-Angebotes: Erreichbarkeit des Gemeindezentrums - Grenzwert	104
Karte 42	Bewertung des ÖPNV-Angebotes: Erreichbarkeit des Gemeindezentrums - Richtwert	105
Karte 43	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Mo-Fr Schule)	114

Karte 44	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Mo-Fr Schule)	115
Karte 45	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Mo-Fr Ferien)	116
Karte 46	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Mo-Fr Ferien)	117
Karte 47	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Samstag)	118
Karte 48	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Samstag)	119
Karte 49	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Sonntag)	120
Karte 50	Bewertung des ÖPNV-Angebots: Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Sonntag)	121
Karte 51	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde	141
Karte 52	Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungshäufigkeit (Mo-Fr an Schul- und Ferientagen)	152
Karte 53	Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungshäufigkeit (Samstag und Sonntag)	153
Karte 54	Schnellbusanbindung Altmannstein – Mindelstetten – Oberdolling – Ingolstadt	154
Karte 55	Schnellbusanbindung Beilngries – Denkendorf – Stammham – Ingolstadt	155
Karte 56	Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung	158
Karte 57	Erschließung Lenting Süd	159
Karte 58	Erschließung Stammham West	160
Karte 59	Landkreislinie Gaimersheim – Lenting – Großmehring	168
Karte 60	Freizeitbus Regensburg – Dollnstein: Ausschnitt Lkr. Eichstätt	169
Karte 61	Pilotraum Rufbus Beilngries	176
Karte 62	Integration fSV der Mittelschule Lenting	181

Karte 63	Integration fSV in der Gemeinde Mörsheim	182
Karte 64	Integration fSV im Teilraum Gaimersheim (Frühfahrten)	183
Karte 65	Barrierefreiheit an Bahnhöfen	189

1 Aufgabenstellung

Durch das zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [1] wurde die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden als freiwillige Aufgabe übertragen. Zur Durchführung dieser Aufgabe haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufzustellen, in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben (Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG).

Für den Landkreis Eichstätt wurde der aktuelle Nahverkehrsplan 1995 gemäß Art. 13 BayÖPNVG erstellt und 2000 fortgeschrieben. Da die letzte Fortschreibung somit sehr lange zurück liegt, u.a. um die Entwicklung maßgeblicher Randbedingungen, wie z.B. Realisierung VGI-Gemeinschaftstarif, neue Schulstandorte und der neue Bahnhof Kinding abgewartet werden sollten, muss eine vollständige Neubearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgen.

Die Erstellung des Nahverkehrsplanes sieht als Grundlage eine aktuelle und differenzierte Bestandsaufnahme vor. In diesem werden auch die Auswirkungen von in den letzten Jahren für den ÖPNV veränderten Randbedingungen erfasst. Diese zu berücksichtigenden Änderungen betreffen u.a.:

- Änderungen der gesetzlichen/formalen Grundlagen, u.a. Verabschiedung der Bundes- und Landes-Behindertengleichstellungsgesetze und der neuen EU-Verordnung 1370/2007 (am 03.12.2009 in Kraft getreten), die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (seit 01.01.2013 in Kraft) sowie aktuell sich daraus ergebende Umsetzungskonsequenzen.
- demographischer Wandel mit (künftig) sinkenden Schülerzahlen
- Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen, besonders im schulischen Bereich (z.B. Einführung R6, Wiedereinführung G9 ab Schuljahr 2018/2019; neue Schulstandorte, wie z.B. Gymnasium Gaimersheim, Realschule Kösching)
- aktuelle Entwicklungen im Bereich der Infrastruktur des Landkreises (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete), neue Anforderungen an die ÖPNV-Infrastruktur (vollständige Barrierefreiheit bis 01. Januar 2022)
- seit dem letzten Nahverkehrsplan vollzogene Änderungen des ÖPNV-Angebotes.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beauftragte der Landkreis die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner aus München.

Der Nahverkehrsplan orientiert sich in seinen Inhalten an der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zunächst werden in der Bestandsaufnahme die allgemeinen Randbedingungen, wie beispielsweise die zentralörtliche Gliederung, die Siedlungsstruktur inklusive der Bevölkerungsverteilung und die Gemeindestrukturen untersucht. Wesentlicher Inhalt der Bestandsaufnahme ist zudem eine Untersuchung der Gesamtverkehrsnachfrage (MIV und ÖPNV) und eine umfassende Analyse des ÖPNV-Angebotes.

Auf Grundlage der durchgeführten Bestandsaufnahme wird eine detaillierte Schwachstellenanalyse auf Basis der Festlegung der ausreichenden Bedienung erstellt.

Diese Arbeitsschritte werden im vorliegenden ersten Zwischenbericht des Nahverkehrsplans dokumentiert. Die Schwachstellenanalyse, die siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung und Planungen benachbarter Aufgabenträger sowie eine Verkehrsprognose bilden letztendlich die Grundlage für die Eckpunkte der Maßnahmen, die die Zielvorstellungen des Landkreises Eichstätt zum ÖPNV für die nächsten Jahre berücksichtigt.

Auf dieser Basis wird abschließend ein konkretes Maßnahmenpaket erstellt. Zudem wird nach einer Bewertung eine Prioritätenreihung vorgenommen.

2 Rechtliche Grundlagen zur Erstellung von Nahverkehrsplänen

Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit verantwortlich für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe im Bereich der Daseinsvorsorge.

Der Nahverkehrsplan ist dabei ein Instrument der Aufgabenträger des ÖPNV zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im Rahmen der Aufgabenverantwortung. Dabei ist der Erhalt eines integrierten wirtschaftlichen und sich fortentwickelnden Bedienungsangebotes in allen Szenarien künftiger Verkehrsbedienug Hauptaufgabe des Nahverkehrsplans.

Die rechtlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans sind auf die verschiedenen Ebenen der Gesetzgebung verteilt. Auf sein Entstehen und seine Wirksamkeit haben Vorschriften von europäischer bis auf Landesebene Auswirkung. Dabei liegt häufig ein mittelbarer Einfluss vor. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die verschiedenen Ebenen des Rechtsrahmens.

Rechtsrahmen - Übersicht

EU	EG-Vertrag			
	VO 1370/2007		Sonstige	
Bund	Verfassung / GG			
	PBefG	AEG	RegG	Sonstige
	Verordnungen / untergesetzl. Normen			
Länder	LVerf			
	BayÖPNVG		Sonstige	
	Verordnungen / untergesetzl. Normen			

Abbildung 1 Rechtsrahmen für die Einbettung eines Nahverkehrsplanes

2.1 Europarecht

Seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans im Jahr 1995 hat sich vor allem das für den ÖPNV maßgebliche EU-Recht geändert.

Den (vorläufigen) Schlusspunkt der ÖPNV-Rechtsentwicklung auf EU-Ebene bildet das Inkrafttreten einer neuen EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr. So gilt seit dem 3. Dezember 2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007, [3]). Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedien-
 ung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern von Verkehrsdiensten (finanzielle) Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Hierbei handelt es sich um Kompensationsleistungen für die Erfüllung von Anforderungen, die die zuständigen Behörden den mit den Verkehrsdiensten betrauten Betreibern im Interesse des Gemeinwohls vorgeben. Nach der VO 1370/2007 dürfen solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechte in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) gewährt werden. Hierfür normiert die Verordnung vergabe- und beihilfenrechtliche Anforderungen.

2.2 Bundesrecht

Auf Bundesebene folgt die Pflicht zur Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem **Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG Bund)** - vom 27.12.1993 (BGBl. I, S. 2395, [4]), das die Übertragung der Aufgaben und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder vollzieht sowie dem **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** - neugefasst durch Bek. v. 8. 8.1990, BGBl. I, S. 1690; zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017, BGBl. I S. 2808 [5]) als rechtliche Grundlage für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV.

Obwohl der Nahverkehrsplan dabei im RegG Bund keine ausdrückliche Erwähnung findet, folgt aus § 3 RegG Bund und der Funktion des Nahverkehrsplans im Rahmen des „verkehrlichen Sicherstellungsauftrages“, dass der Nahverkehrsplan i.S.d. § 8 Abs. 3 PBefG sowie § 8 Abs. 3a PBefG ein Instrument der Sicherstellung ist. Er gehört damit zur Daseinsvorsorgeverwaltung. Die Gesetzgebungskompetenz hierfür liegt bei den Ländern. Daher bilden die Landesnahverkehrsgesetze die Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan ist insofern nicht primär ein

Instrument des Personenbeförderungsrechts. Das Bundesrecht regelt vielmehr lediglich die genehmigungsrechtlichen Wirkungen des Nahverkehrsplans, weshalb er nur im PBefG und nicht im AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) normiert ist.

Das zum 01.01.2013 auf Grund des Inkrafttretens der VO 1370/2007 novellierte **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** sieht weiterhin die Nahverkehrspläne vor und legt bspw. in § 8 Abs. 3 Satz 2ff. PBefG fest, dass die Aufgabenträger dazu, d.h. für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan definiert“. Auch weiterhin hat die Genehmigungsbehörde (nun in § 8 Abs. 3a PBefG geregelt) einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, insbesondere bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Verkehre (s. Kap. 3.1).

Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** - i. d. F. vom 28.01.1988, zuletzt geändert durch Art. 463 V v. 31.8.2015, BGBl I, S. 1474, ist auf Bundesebene beachtlich, da eine ausreichende Verkehrsbedienung immer mit der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zusammenhängt und das GVFG die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen regelt. Die Gelder können für Maßnahmen im ÖPNV und bei kommunalen Straßenbaumaßnahmen verwandt werden. Die förderungsfähigen Vorhaben sind in § 2 GVFG aufgeführt. Es muss sich um Investitionen und nicht um Unterhalt oder Verwaltung handeln. Die Fördervoraussetzungen und die Art und Weise der Förderung werden durch das GVFG sowie durch die Ausführungsbestimmungen und den Verwaltungsvorschriften der Länder zum Haushalt bestimmt. Im Gegensatz zu den Mitteln nach § 45 a PBefG besteht auf diese Fördermittel allerdings kein Rechtsanspruch.

Das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, vom 27.04.2002, BGBl. I, S. 1467 ([7]) zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 10.7.2018, BGBl. I. S. 1117, regelt als Zielvorgabe für den ÖPNV den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für behinderte Menschen. Insbesondere bei Neubauten ist diese Zielvorgabe für die Aufgabenträger zu berücksichtigen und kann daher auch für den Nahverkehrsplan eine Rolle spielen. So ist bspw. in § 8 Abs. 2 festgelegt, dass *„sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten (sind).“* In § 4 wird als wesentliches Ziel die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung räumlicher Barrieren als auch von Kom-

munikations-Barrieren beinhaltet benannt. Auf Landesebene wird dieses Ziel auch im Bayerischen Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (kurz: Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz BayBGG, [8]) genannt.

Das seit dem 01.01.2013 novellierte PBefG fordert im § 8 Abs. 3 Satz 3, dass der *„Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen (hat), für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 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.“* Weiter heißt es, dass der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle *„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weit reichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“* enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

2.3 Landesrecht

Anders als in vielen anderen Bundesländern, sieht das **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, [1])** auf Landesebene keine Pflicht zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen vor, sondern bestimmt in Art. 13 ausdrücklich, dass die Aufstellung im Ermessen der Aufgabenträger liegt. Sofern der Aufgabenträger sich indes für die Aufstellung entscheidet, finden sich in Art. 2 ff. und 14 BayÖPNVG wesentliche, die Nahverkehrsplanung bestimmende Aussagen.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998, die das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie herausgegeben hat, bietet eine weitere Orientierungshilfe bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne.

3 Anforderungen an Nahverkehrspläne

3.1 Allgemeine Inhalte und Anforderungen

Mit dem Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger, welche Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen angemessen ist und damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3, Abs. 3a und 4 PBefG darstellt. Er soll die Entscheidung und die ihr zugrunde liegenden Erwägungen über die mit ihm bzw. mit dem ÖPNV zu verfolgenden Ziele (konkretisierte Gemeinwohlbelange) und die hieraus an das ÖPNV-Angebot abgeleiteten Anforderungen dokumentieren. Damit ist der Nahverkehrsplan den Entwicklungs- und Bedarfsplänen zuzuordnen, die für den Bereich der Daseinsvorsorge und insbesondere für die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen und Diensten typisch sind. Der Nahverkehrsplan stellt damit keine Satzung dar und besitzt insofern keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit im Außenverhältnis, d.h. gegenüber außerhalb der Verwaltung stehenden Dritten. Weder begründet er Pflichten für die Verkehrsunternehmen, den planerischen Vorgaben Folge zu leisten, noch begründet er Ansprüche z.B. der Fahrgäste auf Umsetzung des Planes.

Der Nahverkehrsplan ist zudem nicht unmittelbar Genehmigungsvoraussetzung. Er kann als indikativer oder influenzierender Plan gelten, da er neben Daten und Prognosen auch Wertungen und Priorisierungen öffentlicher Interessen enthält, indem er zur Konkretisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung i.S.v. § 1 Abs. 1 RegG Bund Ziele und Anforderungen an den ÖPNV formuliert.

Der Nahverkehrsplan ist genehmigungsrechtlich sowohl für eigenwirtschaftliche als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre (seit dem 01.01.2013 einheitlich in § 13 PBefG geregelt) von Bedeutung.

Bei **eigenwirtschaftlichen** Genehmigungsanträgen im Sinne des novellierten PBefG wirkt sich der Nahverkehrsplan in zwei Situationen aus:

- Zum einen kann bei einem Abweichen vom Nahverkehrsplan und nicht ausreichender Verkehrsbedienung die Genehmigung nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG versagt werden.
- Zum anderen ist bei konkurrierenden Anträgen dem besseren Antrag die Genehmigung zu erteilen (Art. 13 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 BayÖPNVG i. V. m. § 13 Abs. 2b und § 8 Abs. 3 PBefG). Dabei ist Maßstab der Nahverkehrsplan.

Bei **gemeinwirtschaftlichen** Verkehren im Sinne des novellierten PBefG erfährt der Nahverkehrsplan eine neue Rolle, da mit der Novellierung die sog. Vorabbekanntmachung gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 in das PBefG Einzug gefunden hat. Vor der Novellierung des PBefG spielte der Nahverkehrsplan eine – oftmals strittige – Rolle für die Abgrenzung im Stufenverhältnis eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehre: Von seinen Anforderungen abweichende eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge verfehlen die ausreichende Verkehrsbedienung, was gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG a.F. oder jedenfalls gemäß § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG dann zwingend zur Versagung der Genehmigung führen musste, wenn der Aufgabenträger die fraglichen Verkehre auf gemeinwirtschaftlicher Basis sicherstellen will. Der Nahverkehrsplan bildete hiernach die Messlatte, die ein eigenwirtschaftlicher Bewerber überwinden musste. Andernfalls war der Weg für die gemeinwirtschaftliche Bestellung des Verkehrs durch den Aufgabenträger eröffnet.

Diese Streitfrage hat sich mit der Einführung des Instruments der Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG und dem neuen Versagungsgrund des § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG erledigt. Hiernach konkretisiert der Aufgabenträger (als zuständige Behörde) seine Bestellabsichten in der Vorabbekanntmachung. In dieser soll der Aufgabenträger die Anforderungen an den Verkehr angeben und er kann angeben, inwieweit er eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt oder auch Teilleistungen akzeptiert, § 8a Abs. 2 Sätze 3 und 4 PBefG. Diese in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen bilden gemäß § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG den rechtsverbindlichen Maßstab für die Prüfung und ggf. Ablehnung eigenwirtschaftlicher Konkurrenzanträge. Damit ist die Vorabbekanntmachung gegenüber dem Nahverkehrsplan hinsichtlich ihrer Bindungswirkung bedeutender, wobei der Nahverkehrsplan aber die planerische Grundlage für die Festlegung von Anforderungen an die gewünschte Bedienung auch für den Fall festlegt, dass der Aufgabenträger diese im Wege der gemeinwirtschaftlichen Bestellung umsetzen will. Eine weitere Entwicklung war die Verabschiedung der VO 2016/2338 am 14.12.2016 durch das EU-Parlament, mit der die VO 1370/2007 geändert wurde und die am 24.12.2017 in Kraft getreten ist. Die novellierte Fassung sieht dabei u.a. vor, dass die Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit den politischen Zielen aus Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in Einklang stehen muss. Als Strategiepapiere dürften in Deutschland v.a. die Nahverkehrspläne (NVP) anzusehen sein. Zukünftig muss also die Leistungsbeschreibung eines ÖDLA mit dem NVP in Einklang stehen. Der Nahverkehrsplan bildet somit das Fundament für die Vorabbekanntmachung und bleibt relevant für die Durchsetzung von Bestellabsichten des Aufgabenträgers gegenüber unzureichenden eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen.

Der Nahverkehrsplan kann hierbei einen Konkretisierungsgrad erreichen, der es ermöglicht, dass sich die Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG in Verweisen auf den Nahverkehrsplan er-

schöpft. Die alte Streitfrage zu den zulässigen Inhalten eines Nahverkehrsplans hat sich damit erledigt.

Der Nahverkehrsplan soll damit auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen einzustellen, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers gelten.

Da bei Aufstellung des Nahverkehrsplans auch nach dem novellierten PBefG nicht feststehen kann, welche Verkehre als eigenwirtschaftliche und welche als gemeinwirtschaftliche Verkehre zu behandeln sind, kann der Nahverkehrsplan nicht zwischen diesen genehmigungsrechtlichen Kategorien unterscheiden, sondern muss einheitlich für alle ÖPNV-Verkehre im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers aufgestellt werden.

Des Weiteren ist aus rechtlicher Sicht insbesondere der inhaltliche Aspekt der Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ durch Anforderungen an den ÖPNV bedeutsam.

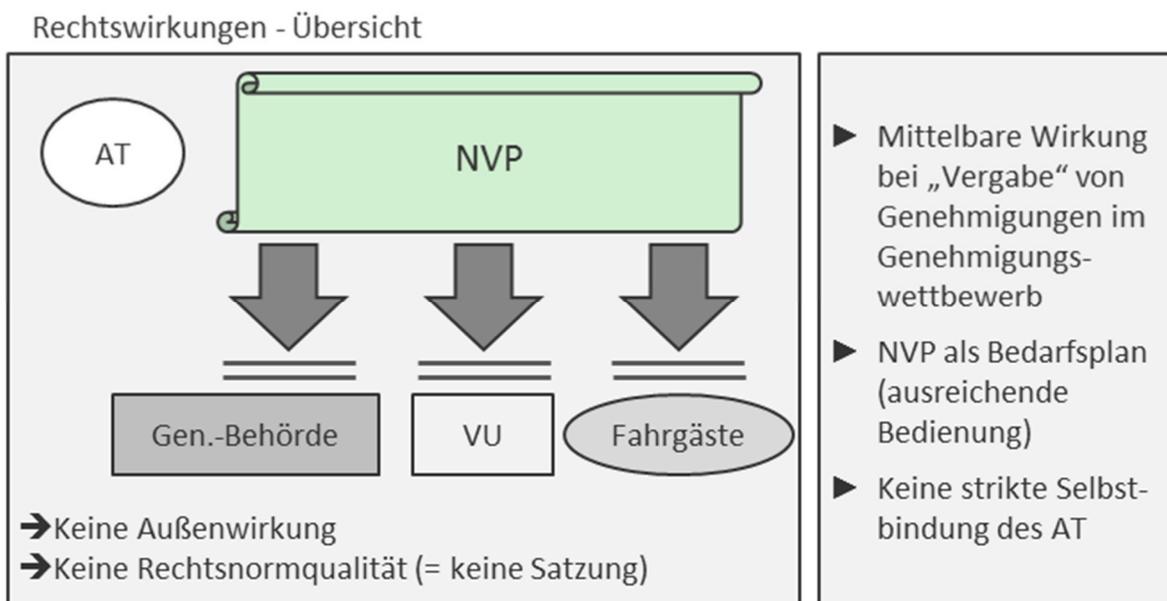


Abbildung 2 Bindungswirkung des Nahverkehrsplanes

3.2 Aspekt der „ausreichenden Bedienung“

Aus rechtlicher Sicht muss der Nahverkehrsplan in erster Linie die ausreichende Bedienung abbilden. Hiermit gemeint ist eine den öffentlichen Verkehrsinteressen angemessene Bedienung, wobei der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum besitzt.

Rechtlich betrachtet müssen hierfür zunächst die im BayÖPNVG abstrakt benannten öffentlichen Interessen für den örtlichen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisiert werden. Hierbei ist darzulegen, welche Belange im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers eine besondere Bedeutung besitzen (z.B. weil besondere Rahmenbedingungen herrschen, bestimmte bedeutsame Einrichtungen vom ÖPNV bedient werden sollen etc.).

Aus den so konkretisierten öffentlichen Interessen folgen Anforderungen an die Verkehrsbedienung. Diese können in Form von Standards für die Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsqualität konkretisiert werden. Genehmigungsrechtlich relevant werden dabei nur Standards für Bestandteile der Verkehrsbedienung, die auch Gegenstand der Genehmigung sind. Dies sind Linienführung, Fahrplan und Tarif (§ 9 Abs. 1, § 39, § 40 PBefG). Daraus folgt, dass Standards sowohl für den Umfang als auch für die Qualität der Bedienung im Hinblick auf diese drei Aspekte im Nahverkehrsplan festgelegt werden sollten. Dies sind insofern Mindestinhalte.

Mit der Aufnahme sog. verbindlicher Zusicherungen im PBefG (nunmehr in § 12 Abs. 1a PBefG geregelt) können ab dem 01.01.2013 auch bestimmte Standards Gegenstand der Genehmigung und damit Kriterium der Genehmigungsbehörde bei der Auswahlentscheidung sein. Zu den Standards gehören dabei bspw. die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, die Ausstattung von Haltestellen, Vertriebsaspekte, Freundlichkeit des Personals etc. pp. Auch zu diesen Aspekten der Bedienung kann der Nahverkehrsplan daher Aussagen treffen.

Hinsichtlich der Festlegung von Standards, die die öffentlichen Verkehrsinteressen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisieren, sind rechtlich die folgenden Grenzen zu beachten:

- Die Standards dürfen kein Verkehrsunternehmen begünstigen oder benachteiligen, sie müssen also dem Grundsatz der Gleichbehandlung und der Diskriminierungsfreiheit entsprechen.

- Die Standards müssen nachvollziehbar und plausibel begründet aus übergeordneten Interessen bzw. Zielsetzungen des ÖPNV abgeleitet sein.
- Konkrete Maßnahmen wiederum sollten aus den Standards abgeleitet sein, um der Anforderung der Begründetheit zu genügen. Sie sollten auf konkrete Verkehre bezogen sein, um der Genehmigungsbehörde einen Abgleich zwischen Genehmigungsanträgen und Nahverkehrsplan zu ermöglichen.

4 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes erstreckt sich auf das Gebiet des Landkreises Eichstätt.

4.1 Finanzielle Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Nach Art. 8 Abs. 1 des BayÖPNVG stellt der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und der kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis dar, die der Aufgabenträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit durchführt. Diese Leistung ist im Zuge der Daseinsvorsorge zu erbringen. Gegenwärtig setzt der Landkreis eigene finanzielle Mittel je nach Haushaltslage und ÖPNV-Zuweisungen für den ÖPNV im Landkreis ein.

Der Nahverkehrsplan definiert die Zielvorstellungen des Landkreises Eichstätt im ÖPNV für die nächsten Jahre.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist eine bedarfsorientierte Optimierung des vorhandenen ÖPNV unter Beachtung der Besonderheiten des ländlichen Raumes sowie die Sicherung einer ausreichenden Bedienung zur Gewährleistung einer hinreichenden Mobilität im Landkreis.

4.2 Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen

Ein wesentliches Ziel des zum 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) [7] ist die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung räumlicher Barrieren als auch von Kommunikations-Barrieren beinhaltet (§ 4 BGG). Auf Landesebene wird dieses Ziel im Bayerischen Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (kurz: Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz BayBGG) [9] genannt.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG [11]) wurde auf dieser Grundlage bislang eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zum Ziel erhoben. Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in nationales Recht wurden im Zuge der PBefG-Novellierung die diesbezüglichen Ausführungen konkreter und weitreichender gefasst. In der Novelle des PBefG, die am 01.01.2013 in Kraft getreten ist, heißt es: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Um-

fang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ [11].

Gleichgerichtete Aussagen für den SPNV ergeben sich zudem in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO [12]). Hierin heißt es: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird“ (§ 2 Abs. 3 Satz 1 EBO) [12].

5 Bestandsaufnahme

Um die Verkehrsbeziehungen differenziert darstellen zu können, erfolgt eine Untergliederung des Planungsraumes in Verkehrszellen. Als Verkehrszellen wurden die 28 Gemeinden des Landkreises und die beiden Städte Eichstätt und Beilngries gewählt. Gemeindefin liegen Daten etwa für die sozialversicherungspflichtigen Pendler vor. Detailliertere Aussagen werden auf der Ebene von Ortsteilen mit mindestens 200 Einwohnern getroffen, auf die die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] anzuwenden ist. Hierauf zielen dann auch die Einzelmaßnahmen ab.

Die Bestandsaufnahme gibt in den jeweiligen Kapiteln die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung wieder.

5.1 Raumstrukturen und soziodemographische Daten

5.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Nach dem gültigen Landesentwicklungsprogramm Bayern [14] von 2013 zählt der Landkreis Eichstätt zur Region Ingolstadt [17].

Nach der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2018 [15] wird der Landkreis in die Gebietskategorien „Verdichtungsraum“ (4 Gemeinden) und „Allgemeiner ländlicher Raum“ (26 Gemeinden und die Städte Eichstätt und Beilngries) untergliedert. Davon wird eine Gemeinde (Gemeinde Mörsheim) als „Einzelgemeinde, Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ definiert.

Der Landkreis verfügt über die Mittelzentren Eichstätt und Beilngries. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird sich auf diesen, aktuellen, Stand des LEPs bezogen. Allerdings ist anzumerken, dass sich der bestehende Regionalplan [17] auf den LEP-Stand von 2006 beruft. Dort gehört Beilngries zur Kategorie „mögliches Mittelzentrum“ und ist bevorzugt zu entwickeln.

Im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm werden nur noch Ober- und Mittelzentren definiert. Die Definition der weiteren Zentralen Orte erfolgt durch die Regionalpläne, die bis zum Jahr 2016 fortgeschrieben werden müssen. Die dort festgelegten Klein- und Unterzentren, sowie Siedlungsschwerpunkte sind bis zur Fortschreibung des Regionalplans zur Kategorie Grundzentren zusammenzufassen. Laut dem aktuell gültigen Regionalplan für die Region Ingolstadt gibt es im Landkreis Eichstätt somit 13 Grundzentren: Markt Altmannstein, Denkendorf, Markt Dollnstein, Markt Gaimersheim, Großmehring und Markt Kösching (Doppelgrundzentrum), Markt Kipfenberg, Lenting,

Markt Nassenfels, Markt Pförring (-Münchsmünster) (Doppelgrundzentrum) und Markt Titting. Dabei sind Denkendorf und Titting bevorzugt zu entwickeln. Einen Überblick über die Zentralen Orte im Landkreis Eichstätt gibt Karte 1 auf Seite 28.

Von den 30 Städten, Gemeinden und Märkten im Landkreis Eichstätt sind elf zu insgesamt vier Verwaltungsgemeinschaften (VG) zusammengeschlossen: VG Eichstätt (mit den Mitgliedsgemeinden Pollenfeld, Schernfeld und Walting), VG Eitensheim (mit den Gemeinden Böhmfeld und Eitensheim), VG Nassenfels (mit den Gemeinden Adelschlag, Egweil und Nassenfels) und VG Pförring (mit den Gemeinden Mindelstetten, Oberdolling und Pförring).

5.1.2 Siedlungsstruktur

Der Landkreis Eichstätt liegt im Regierungsbezirk Oberbayern und besitzt gemeinsame Landkreisgrenzen mit den Landkreisen Donau-Ries, Kelheim, Neuburg-Schrobenhausen, Neumarkt i. d. Oberpfalz, Pfaffenhofen a. d. Ilm, Roth sowie Weißenburg-Gunzenhausen. Zusätzlich grenzt er an die kreisfreie Stadt Ingolstadt.

Der Landkreis Eichstätt besteht aus 30 Städten, Märkten und Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 1.214 km². Damit gehört er im Regierungsbezirk Oberbayern zu den größeren Landkreisen.

Im Landkreis Eichstätt leben derzeit 131.646 Einwohner (30.12.2017). Die Bevölkerungsdichte liegt bei ca. 108 EW/km². Damit liegt der Landkreis Eichstätt deutlich unter der durchschnittlichen Einwohnerdichte von 183 EW/ km² in Bayern. Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden weisen eine große Spannweite auf. Diese reicht von 1.186 Einwohnern in der Gemeinde Egweil bis zu 13.457 Einwohnern in der Kreisstadt Eichstätt.

In Karte 2 ist die Anzahl der Einwohner für jede Gemeinde im Landkreis dargestellt (Stand: 30.06.2016). Außerdem zeigt die Karte die Anzahl an (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten (Personen, die in der jeweiligen Gemeinde arbeiten) sowie die Anzahl an Ein- und Auspendlern. Die Daten wurden der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit [13] entnommen (Stand: 30.06.2016).

Der Markt Gaimersheim weist mit rund 10.380 Beschäftigten die meisten Arbeitsplätze auf. Knapp 9.450 Personen pendeln in dieses Grundzentrum ein. Danach folgt die Stadt Eichstätt mit 8.000 Beschäftigten und rund 5.770 Einpendlern. Darauf folgen die Stadt Beilngries (rund 3.180 Beschäftigte), der Markt Kösching (gut 2.110 Beschäftigte) und die Gemeinde Großmehring (gut 1.680 Beschäftig-

te). Von den aufgeführten Kommunen weisen der Markt Gaimersheim sowie die Stadt Eichstätt ein positives Pendlersaldo auf.

Ein wichtiger Anhaltspunkt für die strukturellen Voraussetzungen einer ÖPNV-Bedienung ist die Einwohnerdichte der einzelnen Gemeinden mit ihren unterschiedlichen Ausprägungen. Karte 3 zeigt die Einwohnerdichte der einzelnen Gemeinden im Landkreis Eichstätt. Die Gemeinden mit der höchsten Einwohnerdichte im Landkreis sind im räumlich näheren Umfeld zur Stadt Ingolstadt zu finden. Ebenfalls eine hohe Einwohnerdichte weist die Stadt Eichstätt auf. Gemeinden mit niedriger Einwohnerdichte sind dagegen vor allem in den nördlichen und westlichen Randbereichen des Landkreises gelegen.

Als weiterer Aspekt der Siedungsstruktur werden die Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern entsprechend ihrer Größe in Karte 4 (Seite 31) dargestellt.

Karte 5 (Seite 32) gibt einen Überblick über die Einwohnerentwicklung in den Gemeinden zwischen 2006 und 2016. Auf Kreisebene hat sich die Anzahl der Einwohner von ca. 123.800 (31.12.2006) auf ca. 130.800 (31.12.2016) erhöht (s. Abbildung 3). Dies entspricht einer Zunahme von rund 5,7 %.

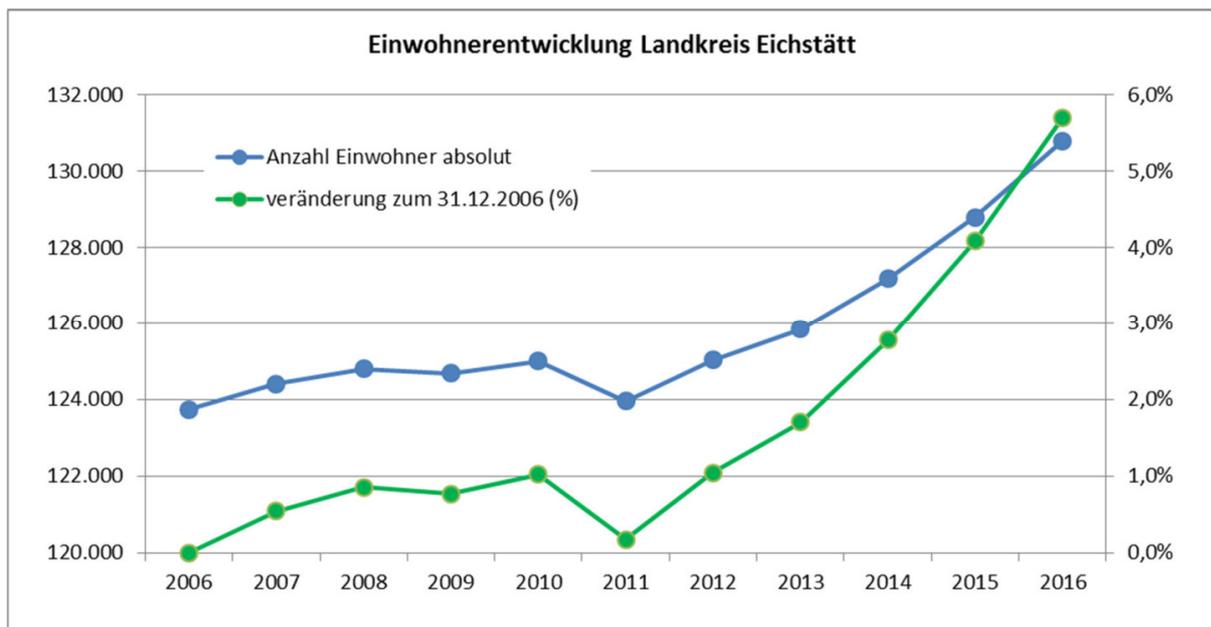


Abbildung 3 Einwohnerentwicklung im Landkreis Eichstätt 2006-2016

Neben der Bevölkerung spielt auch die Anzahl der Schüler und die räumliche Verteilung der Schulen eine wesentliche Rolle für den ÖPNV.

Im Schuljahr 2016/2017 gab es im Landkreis Eichstätt ca. 13.461 Schüler (ohne Berufsschulen), die die Schulen im Landkreis besuchten.

In Karte 6 (Seite 33) werden die Schulstandorte und die Anzahl der Schüler auf Gemeindeebene (ohne Berufsschulen) im Landkreis dargestellt. Die bedeutendsten Schulstandorte sind Eichstätt mit dreizehn Schulen (inkl. Berufsschulen) und 6.020 Schülern, Beilngries mit fünf Schulen und 1.919 Schülern, Kösching mit drei Schulen und 1.614 Schülern sowie Gaimersheim mit zwei Schulen und 1.777 Schülern.

Danach folgen die Schulstandorte Lenting (528 Schüler), Altmannstein (422 Schüler), Pförring (300 Schüler), sowie Denkendorf (268 Schüler).

Eine Besonderheit im Landkreis Eichstätt bilden die Mittelschulverbünde, zu denen sich insgesamt sieben Schulen zusammengeschlossen haben. Dabei bilden zum einen die Ignaz-Günther-Mittelschule Altmannstein und die Mittelschule Pförring einen Verbund. Zum anderen kooperieren die Mittelschulen Beilngries und die Mittelschule Kipfenberg Am Limes landkreisübergreifend mit der Mittelschule Greding (Landkreis Roth). Ein weiterer Mittelschulverbund existiert zwischen dem Schulverband Lenting, dem Markt Kösching und der Gemeinde Großmehring.

Zentrale Orte und Gebietskategorien

Zentrale Orte

- Gemeindehauptort
- Grundzentrum
- Mittelzentrum

Gebietskategorien

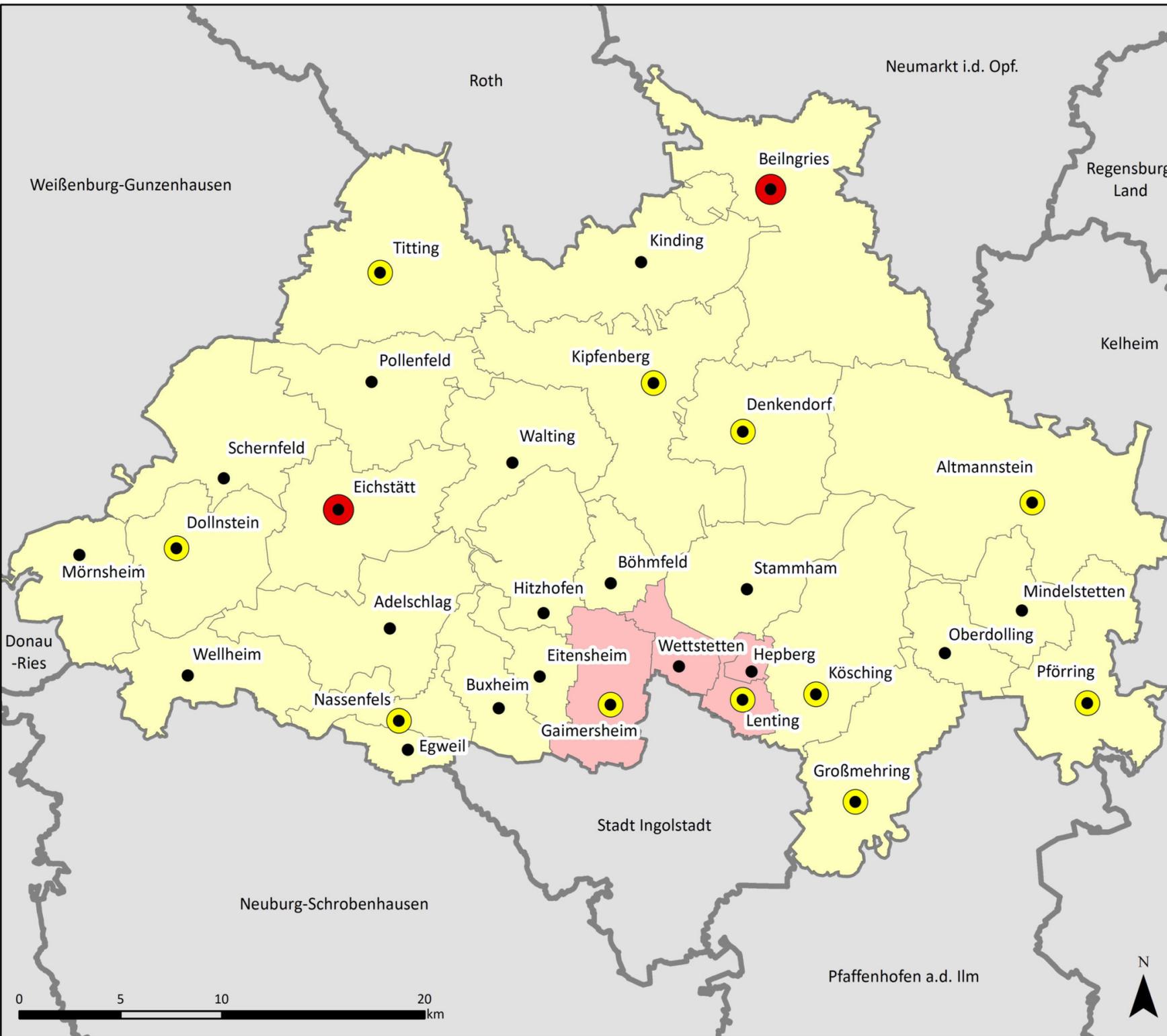
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Verdichtungsraum

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 01

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2018
Landratsamt Eichstätt

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Gemeindestrukturdaten

Stand 2016



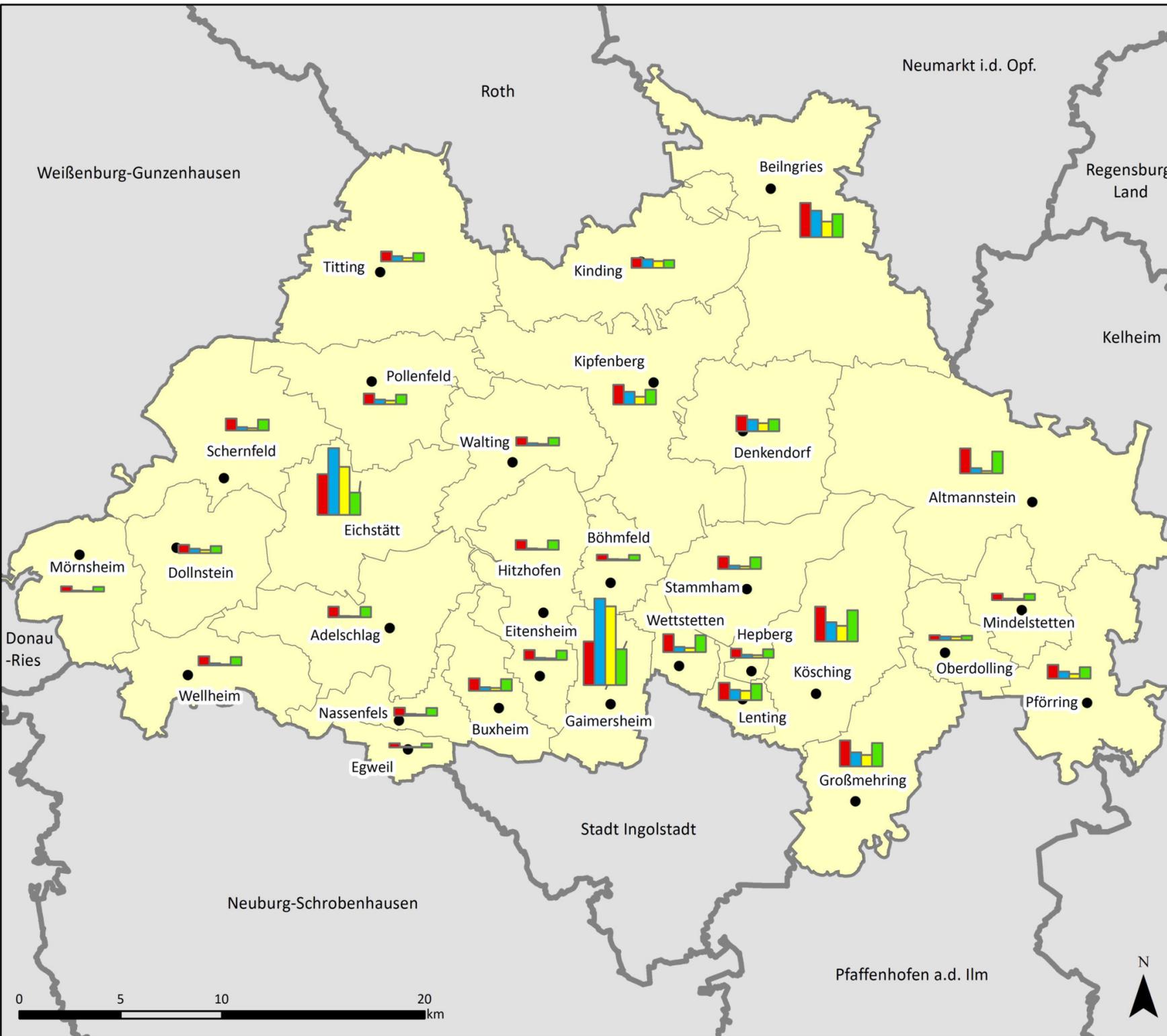
- Wohnort
- Arbeitsort
- Einpendler
- Auspendler

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 02

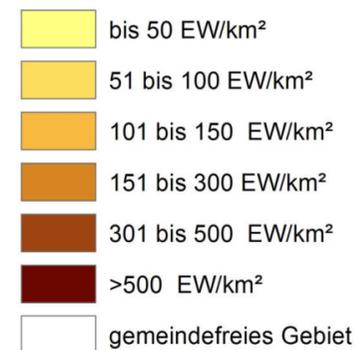
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Einwohnerdichte (2016)

Einwohnerdichte der Gemeinden

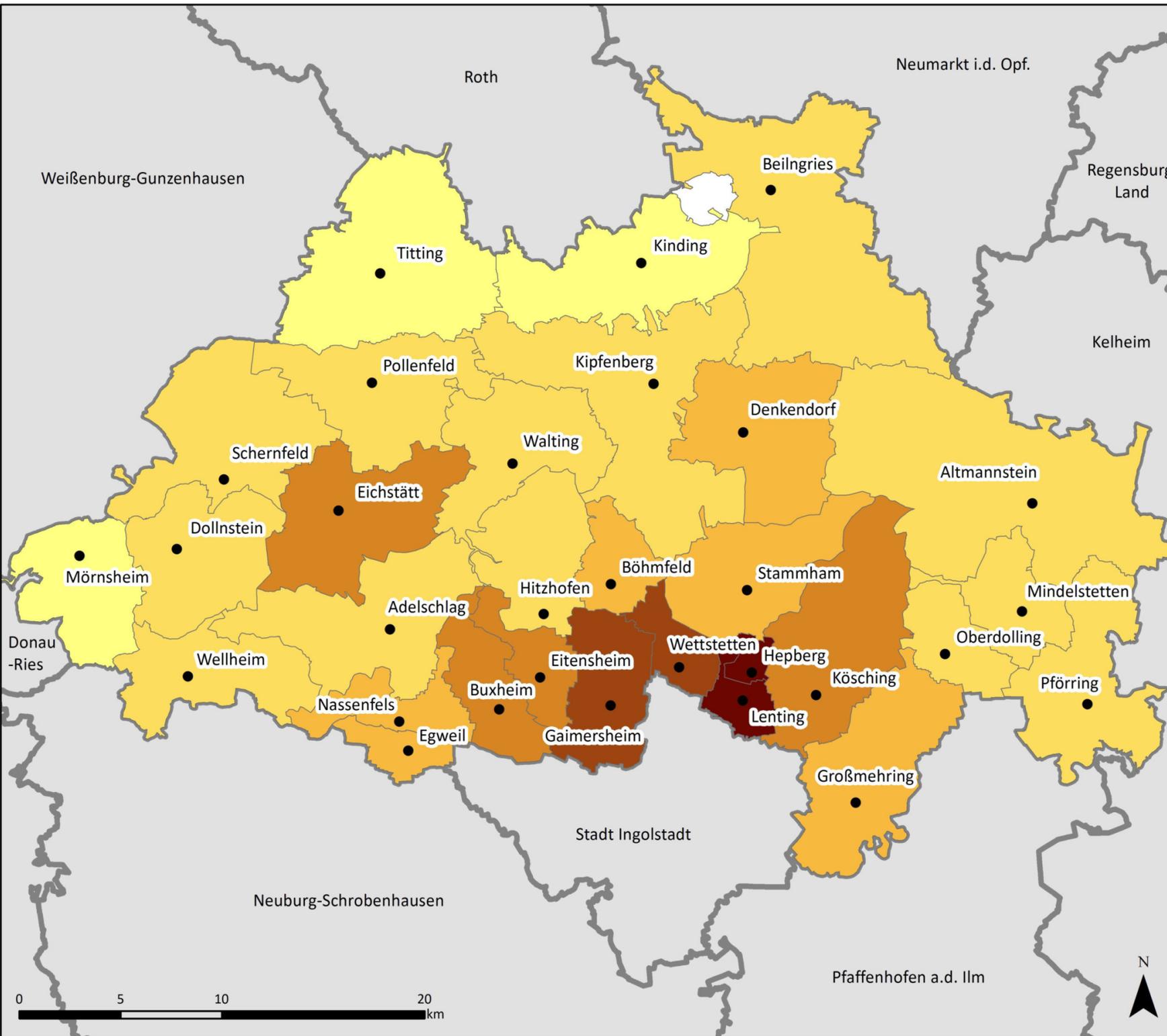


— Gemeindegrenze
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 03

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt



Einwohnerverteilung

Gemeindeteile mit mindestens 200 Einwohnern

Anzahl Einwohner

- 200 - 499
- 500 - 999
- 1.000 - 2.999
- 3.000 - 5.999
- ≥ 6.000

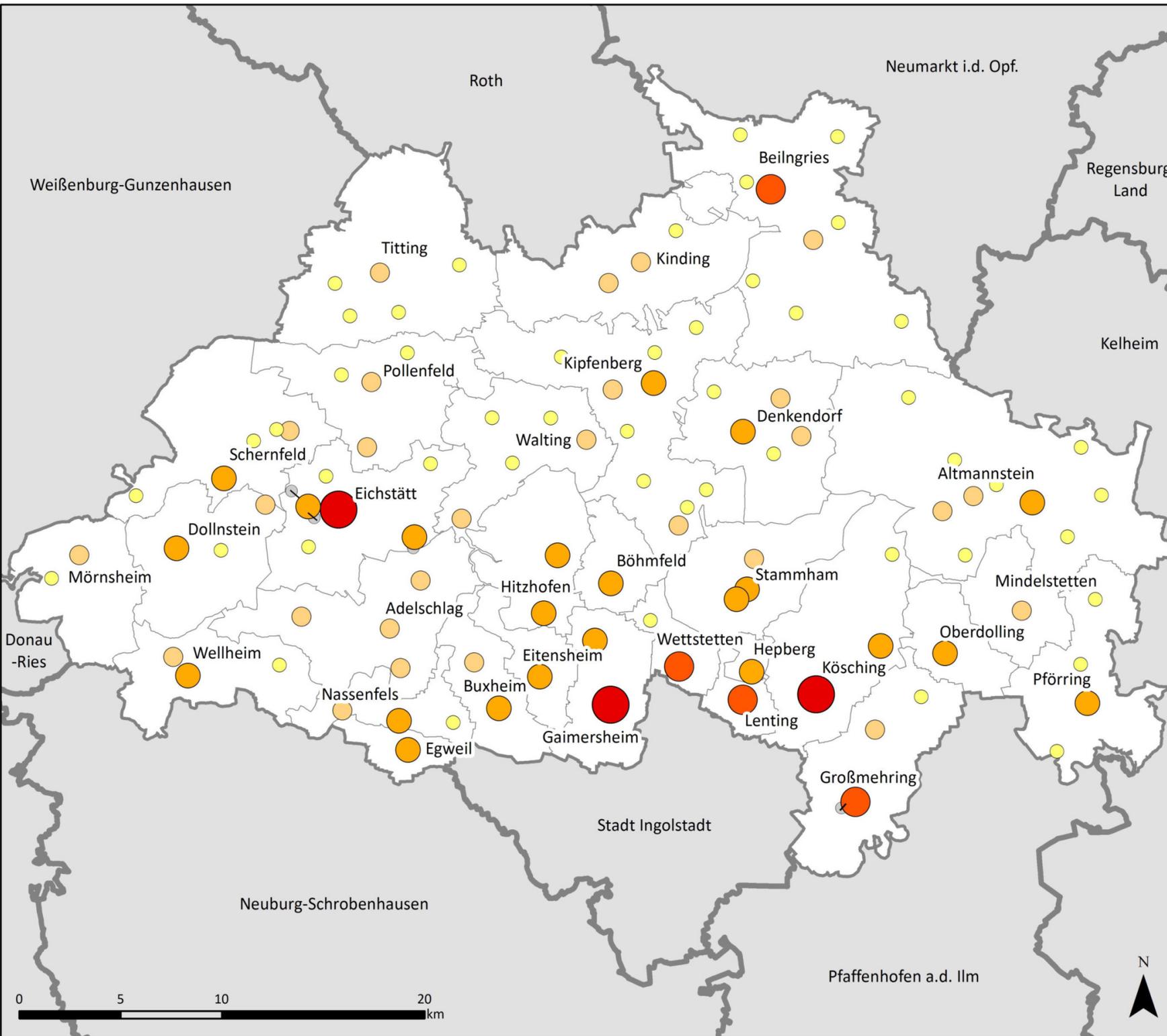
 in Nachbarortsteil erfasst

— Gemeindegrenze
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 04

Quelle: Gemeinden LK Eichstätt

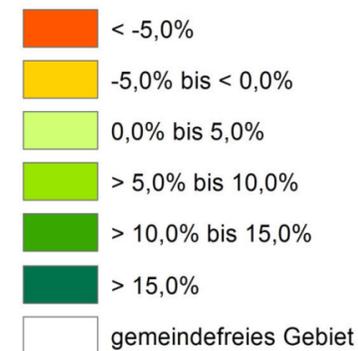
Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt



Bevölkerungsentwicklung

2006 - 2016
(Stichtag 31.12.)

Bevölkerungsentwicklung

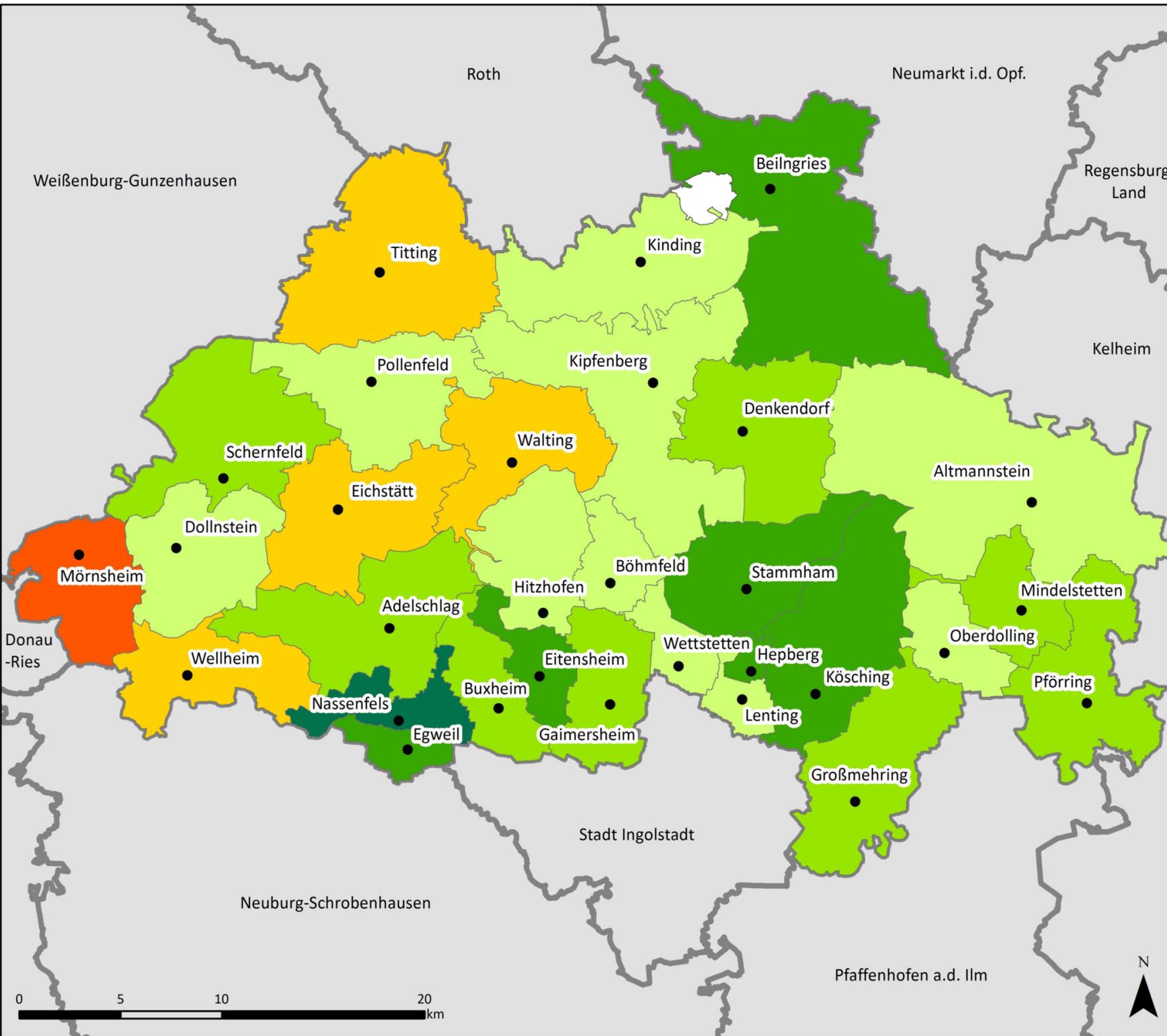


— Gemeindegrenze
— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 05

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Schulstandorte Landkreis Eichstätt

Schulen

- Grundschule
- Mittelschule
- Grund- u. Mittelschule
- Montessori Grund- & Mittelschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Berufsschule
- Private Berufsfachschule für Altenpflege
- Fachakademie
- Fachoberschule
- Universität

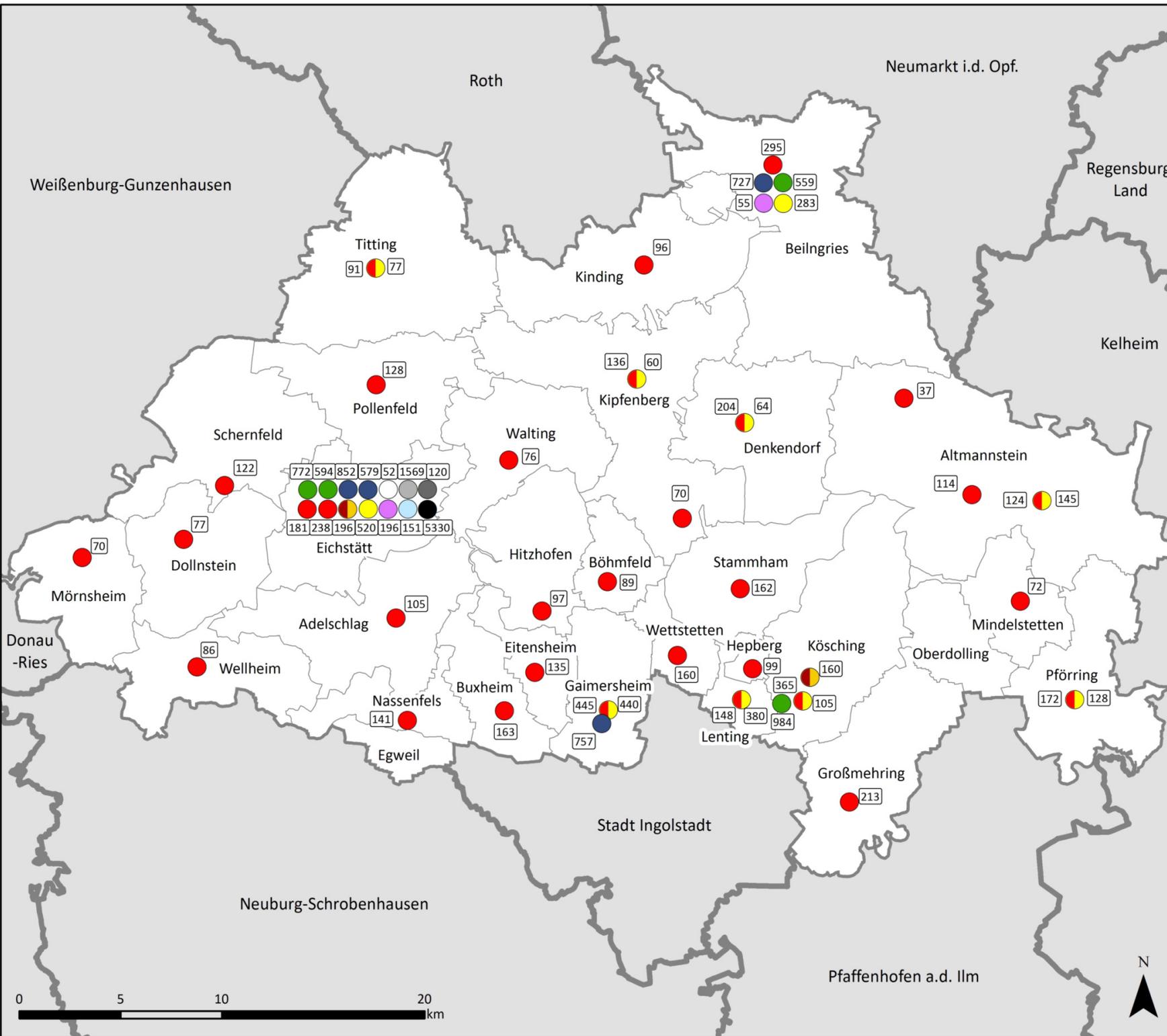
104 Anzahl Schüler Schuljahr 2016/17

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 06

Quelle: Gemeinden Eichstätt
Bay. Staatsministerium für Bildung
u. Kultus, Wissenschaft und Kunst

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.2 Gesamtverkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage kann in die vorhandene Verkehrsnachfrage (erfüllte Nachfrage) und die potenzielle Verkehrsnachfrage (nicht erfüllte Nachfrage) untergliedert werden.

5.2.1 Vorhandene Nachfrage im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Konkrete und flächendeckende Angaben zur vorhandenen ÖPNV-Nachfrage aus Fahrgastzählungen oder -Fahrgastbefragungen liegen für den Landkreis Eichstätt nicht vor, dementsprechend können keine Aussagen hierzu getroffen werden.

Neben der vorhandenen Nachfrage ist für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes auch die potenzielle Nachfrage zu berücksichtigen. Denn neben der Betrachtung der vorhandenen Fahrten muss die Planung insbesondere auch solche Fahrten und Wege mit in die Überlegung einbeziehen, die beim gegenwärtigen ÖPNV-Angebot mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden oder sogar völlig unterbleiben. Anhaltspunkte hierfür liefert u.a. die gegenwärtige Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für die vorhandene Nachfrage im MIV kann auf die Straßenverkehrszählung 2010 des Straßenverkehrsmengen-Atlas Bayern [16] zurückgegriffen werden. Aus diesem kann die Straßenbelastung im MIV entnommen werden. Darin sind alle Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen erfasst. Somit liegen zwar keine Zählergebnisse für sämtliche Straßen des Landkreises vor und die Mengen enthalten auch Fahrten von Bewohnern außerhalb des Landkreises Eichstätt, jedoch geben diese Zahlen einen sehr guten Überblick über die wesentlichen Nachfragestrukturen im MIV, wie dies auf Karte 7, Seite 38, dargestellt wird.

Die höchsten Verkehrsmengen finden sich insbesondere entlang der Bundesautobahn A9 von München über Ingolstadt, Nürnberg und Leipzig nach Berlin. Dort liegen die Belastungswerte zwischen rund 66.000 Kfz/Tag und 78.700 Kfz/Tag. Mit deutlichem Abstand folgt der Abschnitt der Bundesstraße B13 von Süden kommend bis Eichstätt Stadt mit einer Verkehrsbelastung von 7.700 Kfz/Tag bis 18.200 Kfz/Tag. Ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung weisen die Staatsstraßen St2335, St2214 und die Kreisstraße Ei12 mit 11.600 Kfz/Tag bis 15.200 Kfz/Tag auf. Außerdem liegen abschnittsweise auf der Bundesstraße B16A vor Ingolstadt Stadt mit 14.500 Kfz/Tag und der Staatsstraße St2229 östlich der Autobahn A9 mit 10.300 Kfz/Tag hohe Verkehrsbelastungen vor. Im näheren Umfeld zur kreisfreien Stadt Ingolstadt kann insgesamt eine höhere Verkehrsbelastung festgestellt werden.

5.2.2 Potenzielle Verkehrsnachfrage

Die potenzielle Verkehrsnachfrage kann aus dem Verkehrsbedarf der verschiedenen Fahrtzwecke abgeleitet werden. Dabei kann zwischen den drei folgenden Verkehrsarten unterschieden werden: Berufs- und Ausbildungsverkehr (Pendlerverflechtungen), Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie Freizeit- und Erholungsverkehr.

Die Daten für den **Berufsverkehr** können der Pendlerstatistik der Bundesanstalt für Arbeit [13] entnommen werden. Diese umfasst jedoch nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, somit fehlen z.B. Beamte und Selbstständige. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind aber von der Statistik rund 80 - 85 % der Erwerbstätigen erfasst. Die Daten der Volkszählung von 1987 hätten zwar den Vorteil der Vollständigkeit, sind jedoch inzwischen völlig veraltet.

Die Daten im **Ausbildungsverkehr** wurden von den Gemeinden im Landkreis sowie vom Landkreis Eichstätt zur Verfügung gestellt und enthalten die Schülerzahlen sowie die Herkunftsorte der Schüler.

Für den **Einkaufs- und Erledigungsverkehr** liegen dagegen keine quantitativ belegbaren Ergebnisse vor. Aus Erfahrungswerten lässt sich jedoch sagen, dass sich diese Verkehrsströme im Wesentlichen aus der zentralörtlichen Struktur eines Landkreises ableiten lassen. Hierbei werden Einkäufe und Erledigungen, die den täglichen Bedarf betreffen, oft innerhalb der Gemeinde durchgeführt. Das Hauptziel für die Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs, z.T. auch des täglichen Bedarfs, stellen die zentralen Orte dar. Neben dem Einkaufsverkehr, für den keine landkreisweiten Datengrundlagen (z.B. Verkaufsflächen) vorliegen, spielt auch der Erledigungsverkehr eine nicht unerhebliche Rolle. Ein Indikator hierfür ist die medizinische Versorgung, die u.a. durch folgende Krankenhäuser gewährleistet wird (vgl. Tabelle 1)

Gemeinde/ Markt/ Stadt	Name	Größe (Bettenanzahl)
Eichstätt	Klinik Eichstätt	152
Kipfenberg	Helios Klinik Kipfenberg	197
Kösching	Klinik Kösching	181

Tabelle 1 Krankenhäuser im Landkreis Eichstätt

Die Verkehrsströme im **Freizeit- und Erholungsverkehr** konzentrieren sich im Feierabendverkehr in aller Regel auf die Freizeiteinrichtungen in den zentralen Orten. Für den Wochenend- und Urlaubsverkehr kann von einer Konzentration auf das Altmühltal ausgegangen werden. Im Jahr 2017 gab es im Landkreis Eichstätt über 810.000 Übernachtungen (in Betrieben mit zehn oder mehr Betten und

Campingplätzen). Die meisten Übernachtungen gab es in der Stadt Beilngries (knapp 205.700 Übernachtungen), gefolgt vom Markt Kinding (ca. 115.800 Übernachtungen), der Großen Kreisstadt Eichstätt (ca. 103.900 Übernachtungen) und vom Markt Kipfenberg (ca. 85.600 Übernachtungen)[18].

Detaillierte Zahlen für die potenzielle Verkehrsnachfrage liegen **für den Berufs- und Ausbildungsverkehr** vor.

In Karte 8 (Seite 39) werden die Pendlereinzugsbereiche dargestellt. Diese sind definiert als überwiegend Zielort der Berufsauspendler. Die Karte zeigt, dass innerhalb des Landkreises nur zwei Städte wichtige Zielorte der Schüler sind: Eichstätt und Ingolstadt. Die **Stadt Eichstätt** stellt vor allem für die nördlich bzw. westlich angrenzenden Gemeinden Titting, Pollenfeld, Schernfeld und Dollnstein das Hauptziel der Berufspendler dar.

In den übrigen Gemeinden des Landkreises ist der Hauptzielort der Berufspendler die **kreisfreie Stadt Ingolstadt**. Die stark auf Ingolstadt ausgerichteten Pendlerströme spiegeln insbesondere die große Bedeutung der Audi AG in Ingolstadt für weite Bereiche des Landkreises wider. Für 26 der 30 Landkreiskommunen stellt die Stadt Ingolstadt den wichtigsten Arbeitsort der Berufsauspendler dar.

Zahlenmäßig am bedeutendsten sind die landkreisüberschreitenden Pendlerströme (in Karte 9 graue Bereiche). Die wichtigsten Beziehungen der Auspendler aus dem Landkreis Eichstätt betreffen mit rund 24.600 Beschäftigten die kreisfreie Stadt Ingolstadt. Danach folgt mit deutlichem Abstand die Landeshauptstadt München mit rund 1.100 und Neuburg a.d. Donau mit rund 690 Berufspendlern aus dem Landkreis Eichstätt.

Die stärksten Einpendlerströme von außerhalb des Landkreises kommen aus der kreisfreien Stadt Ingolstadt (6.340 Einpendler), gefolgt von Neuburg a.d. Donau (560 Einpendler) sowie der Stadt Greding (510 Einpendler). Hauptziel aller Berufseinpendler in den Landkreis Eichstätt stellt der Markt Gaimersheim mit rund 5.900 Einpendlern dar.

Den insgesamt rund 29.900 Berufsauspendlern des Landkreises Eichstätt stehen gut 12.800 Berufseinpendler gegenüber. Daraus ergibt sich ein negativer Pendlersaldo von ca. 17.100 Berufspendlern.

Einen detaillierteren Überblick über die wichtigsten Pendlerströme gibt Karte 9 (Seite 40). Hierin werden die Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Gemeinden bzw. über die Landkreisgrenzen hinaus abstrahiert und kumuliert dargestellt. In die Auswertung sind nur Anga-

ben über Pendler eingeflossen, die einem eindeutigen Quell- oder Zielort zugeordnet werden konnten. Landkreisüberschreitend wurden nur Pendlerverflechtungen berücksichtigt, die in beiden Richtungen zusammen mindestens 100 Pendler betragen.

Die stärksten Pendlerströme sind landkreisüberschreitend und bestehen zwischen der kreisfreien Stadt Ingolstadt und den Umlandgemeinden Gaimersheim (6.800 Berufspendler), Kösching (3.000 Berufspendler) sowie Großmehring (2.200 Berufspendler). Innerhalb des Landkreises treten nur deutlich geringere Pendlerverflechtungen auf. Die stärksten Verflechtungen bestehen zwischen der Stadt Eichstätt und den Gemeinden Schernfeld (600 Berufspendler), Pollenfeld (560 Berufspendler) und Dollnstein (350 Berufspendler).

Werden die **Ausbildungspendler** des Landkreises betrachtet, so lässt sich eine Konzentration vor allem auf die Stadt Eichstätt feststellen (Karte 10, Seite 41). In die Auswertung sind alle Schülerzahlen mit Ausnahme der Grundschulen eingeflossen. Betrachtet werden lediglich Fahrschüler mit Ziel außerhalb der eigenen Gemeinde.

Das überwiegende Ziel der Ausbildungspendler in den südöstlichen Gemeinden Gaimersheim, Hepberg, Pförring, Stammham und Wettstetten stellt der Markt Kösching dar. Die Ausbildungspendler der Gemeinden Denkendorf und Kinding konzentrieren sich auf den Zielort Stadt Beilngries. Die übrigen Gemeinden in diesem Bereich orientieren sich nach außerhalb des Landkreises. Dabei haben die meisten Ausbildungspendler aus den Gemeinden Großmehring, Kösching, Lenting und Oberdolling die kreisfreie Stadt Ingolstadt als Ziel. Die Ausbildungspendler aus den Gemeinden Altmannstein und Mindelstetten konzentrieren sich auf die Stadt Riedenburg (Landkreis Kelheim). Die Stadt Eichstätt orientiert sich hauptsächlich auf die Stadt Neuburg a.d. Donau (Landkreis Neuburg-Schrobenhausen).

Die Verflechtungen der Ausbildungspendler sind in Karte 11 (Seite 42) dargestellt. Generell liegen die Werte im Ausbildungsverkehr deutlich unter denen des Berufsverkehrs, die Bedeutung für den ÖPNV ist dennoch erheblich größer. Die stärksten Ströme mit 150 und mehr Ausbildungspendlern finden sich auf den Relationen zwischen Kösching – Ingolstadt, Großmehring – Ingolstadt, Altmannstein – Riedenburg, Gaimersheim – Kösching, Buxheim – Eichstätt, Schernfeld – Eichstätt, Pollenfeld – Eichstätt und Gaimersheim – Eichstätt. Der restliche Landkreis ist geprägt durch eine Vielzahl von Relationen, auf denen die Werte der Ausbildungspendler unter 150 Personen liegen.

Landkreisübergreifende Ausbildungspendlerströme treten insgesamt nur in sehr geringem Umfang auf (mit Ausnahme von/nach Ingolstadt).

Straßenbelastung MIV

nur Bundesautobahnen,
Bundesstraßen, Staatsstraßen
und Kreisstraßen

Verkehrsmengen [Kfz/24h] inkl. Schwerverkehr

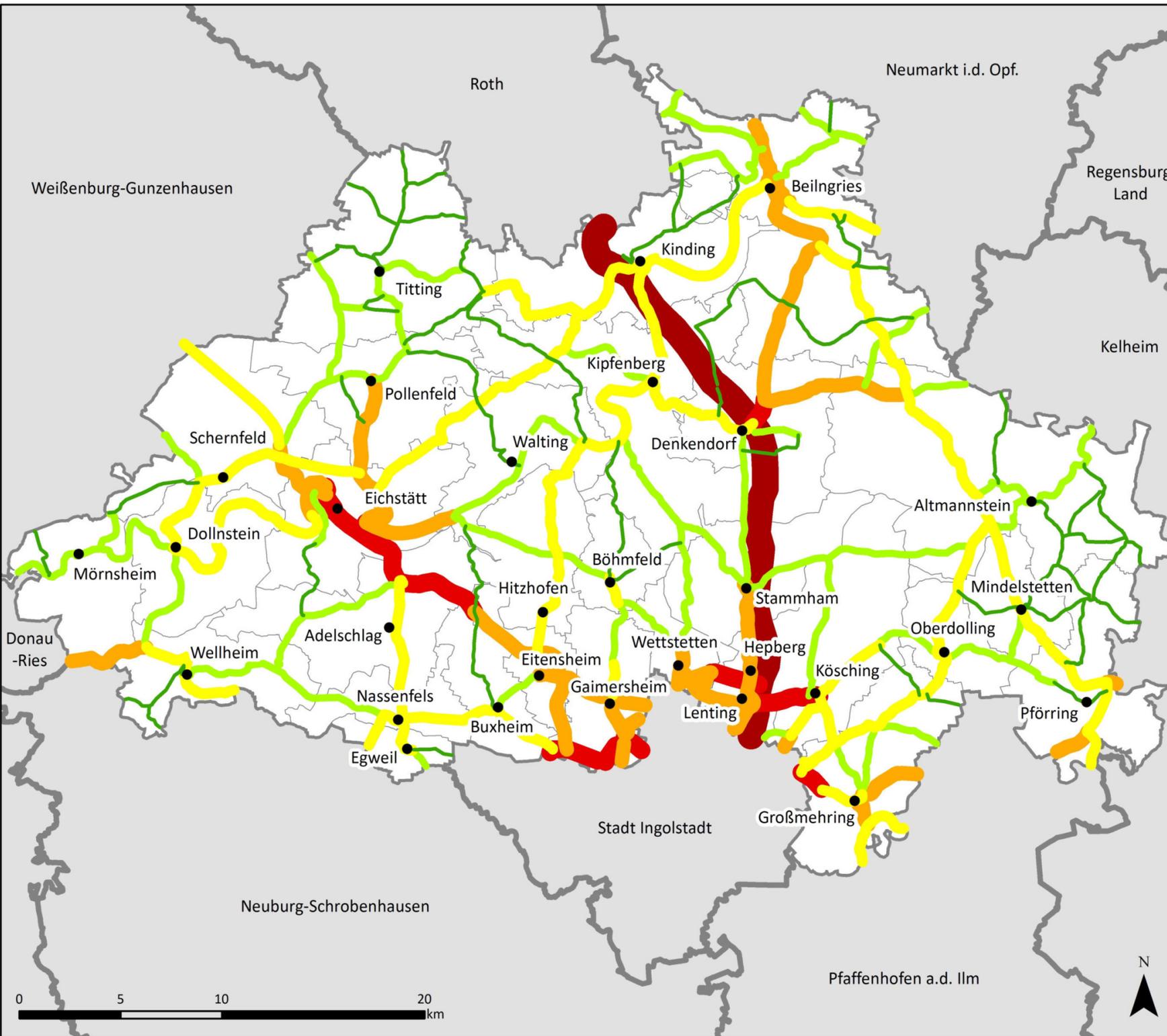


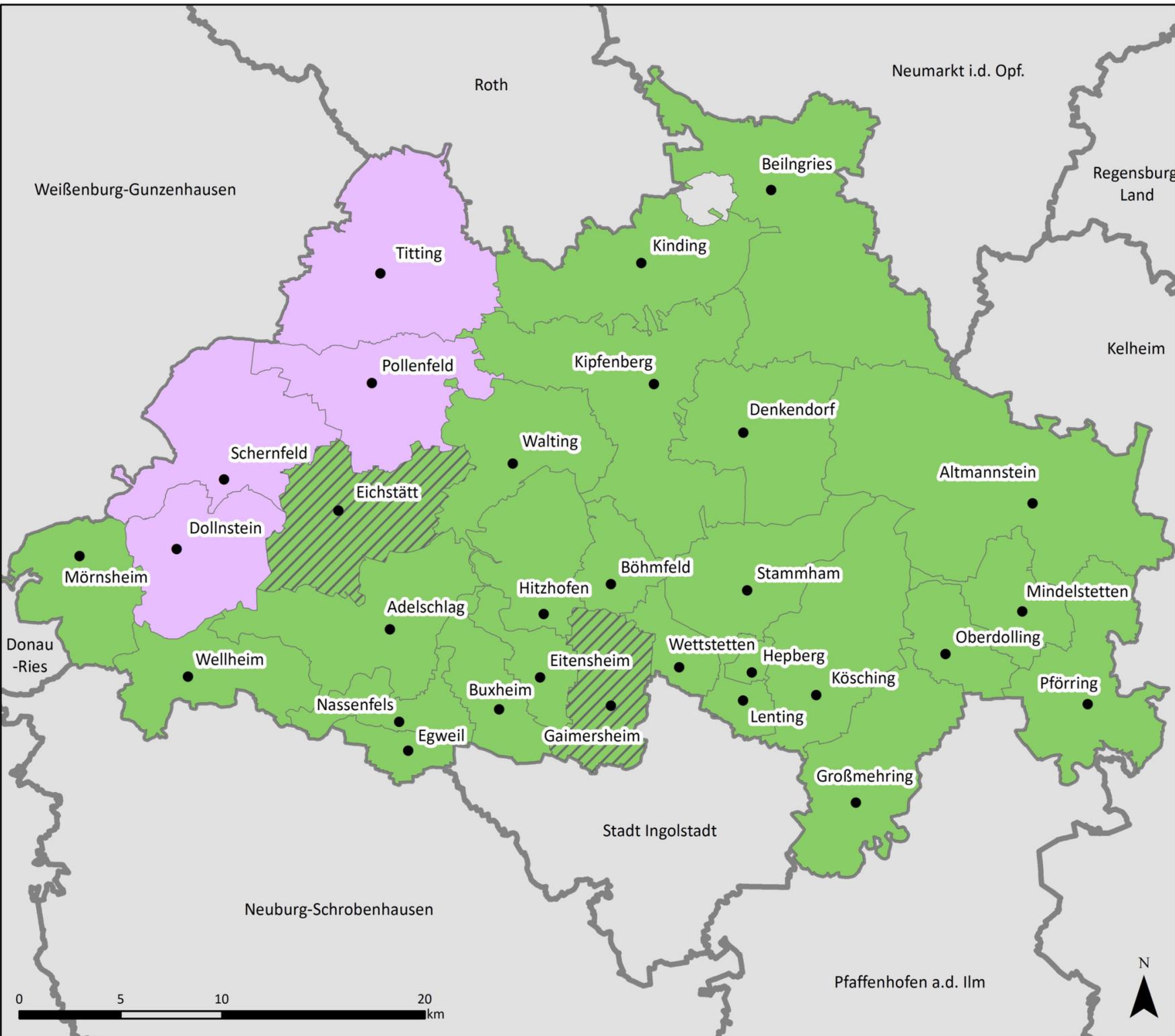
— Gemeindegrenze
— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 07

Quelle: Verkehrsmengenkarte 2010

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt





Pendlereinzugsbereiche

- Berufspendler -
sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte
(Stand: 30.06.2016)

Zentrale Orte

-  Eichstätt, Stadt
-  Ingolstadt, Stadt

 Anzahl der Einpendler ist
größer als die Anzahl
der Auspendler in der
jeweiligen Gemeinde

-  gemeindefreies Gebiet
-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 08

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

0 5 10 20 km



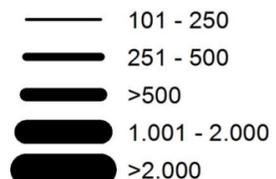
Pendlerverflechtungen

- Berufspendler -
(Stand: 30.06.2016)

Nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
Nur Pendlerströme, die insgesamt
mehr als 100 betragen

Pendlerströme der Berufspendler

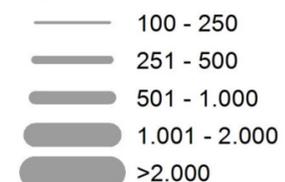
Stadt Eichstätt - Landkreis Eichstätt



Landkreis Eichstätt - Landkreis Eichstätt



Stadt/Landkreis - außerhalb Landkreis



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 09

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Pendlereinzugsbereiche

Ausbildungspendler
Schuljahr 2015/2016

wichtigster Zielort außerhalb
der eigenen Gemeinde

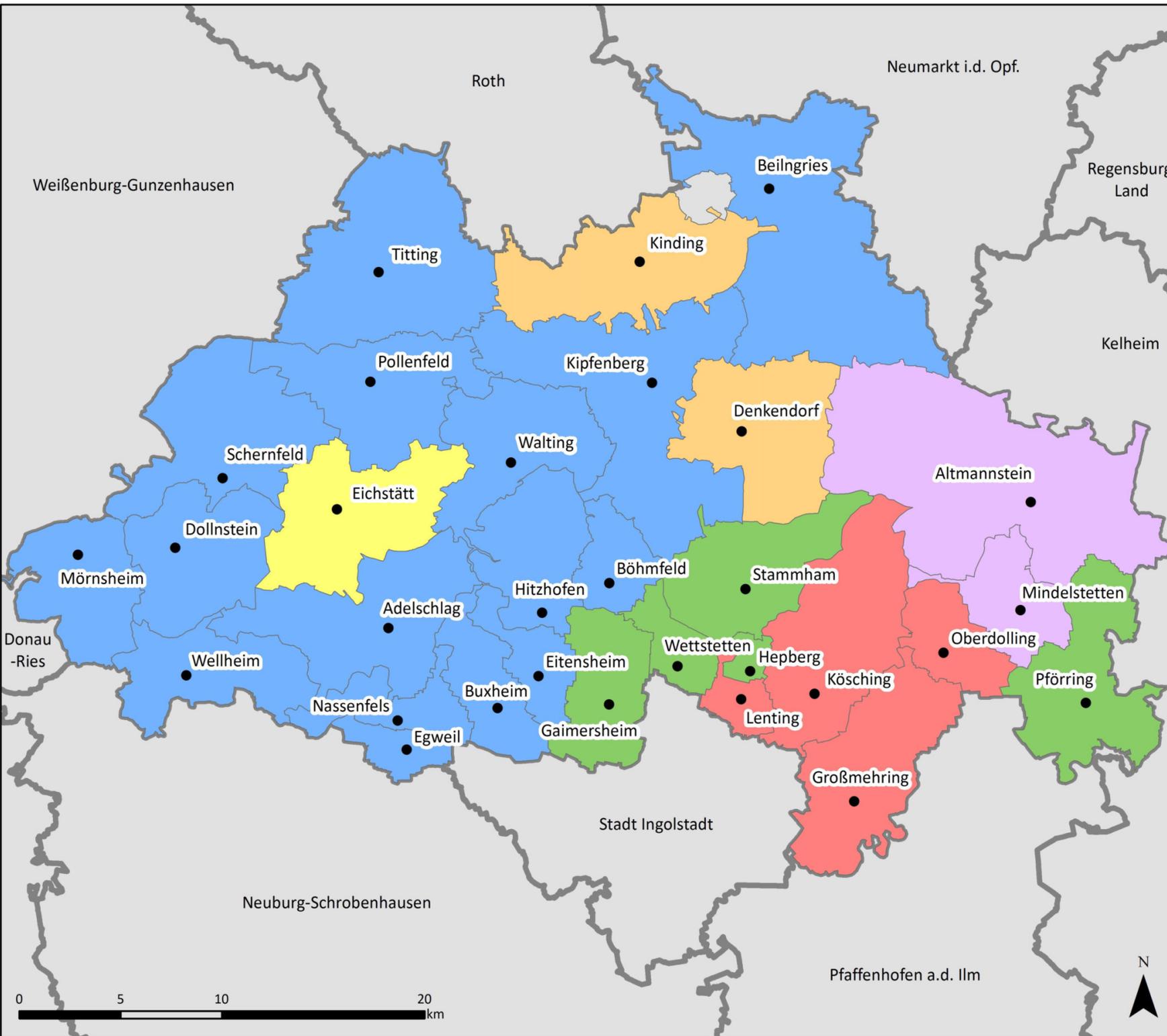
- Beilngries
- Eichstätt
- Ingolstadt
- Kösching
- Neuburg a.d. Donau
- Riedenburg

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 10

Quelle: Landratsamt Eichstätt

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



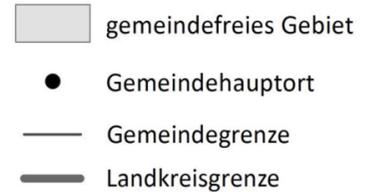
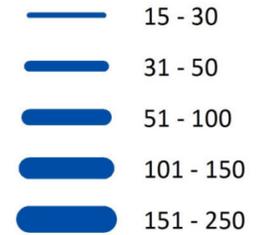
0 5 10 20 km



Pendlerverflechtungen

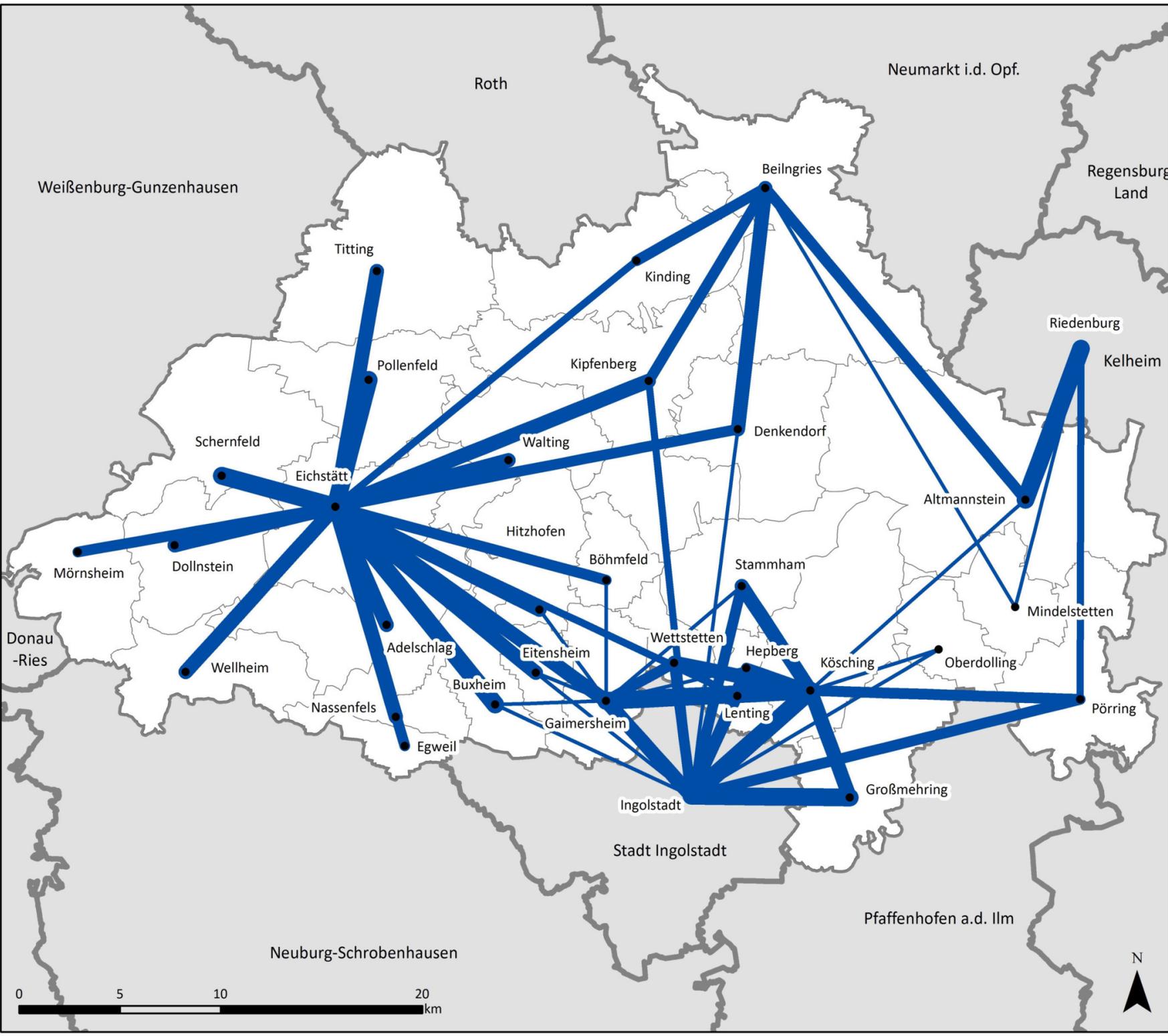
Ausbildungspendler
Schuljahr 2015/2016

Pendlerströme der
Ausbildungsspendler



Karten-Nr.: 11
Quelle: Landratsamt Eichstätt

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.3 Analyse des ÖPNV-Angebotes

Derzeit (Stand Jahresfahrplan 2018) gibt es im Landkreis Eichstätt 31 Regionalbuslinien, vier Stadtbuslinien in der Stadt Eichstätt, eine Expressbus-, eine Freizeitbus- sowie eine Nachtbuslinie. Außerdem fahren neun Stadt-, fünf Nacht- und vier Schnellbuslinien aus der kreisfreien Stadt Ingolstadt in das Landkreisgebiet Eichstätt. Einen Überblick über das Liniennetz gibt Karte 12 (Seite 46).

Bis Ende August 2018 waren die elf Verkehrsunternehmen im Landkreis zu keiner Verkehrs- oder Tarifgemeinschaft zusammengeschlossen, sondern es galten die Haustarife der einzelnen Linienbetreiber. Seit dem 01.09.2018 gilt im Landkreis Eichstätt der Verbundtarif der Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt VGI. Im Einzelnen werden die Linien von folgenden Verkehrsunternehmen bedient:

Bäumli-Reisen GmbH:

- VLK 70: Ettling – Lobsing – Riedenburg
- VLK 71: Winden – Riedenburg

Buchberger Reisen:

- 88: Lippertshofen – Eichstätt

ELKO-Tours GmbH:

- E525: Hausen – Greding – Beilngries

Jägle Bus GmbH / A. Seitz Omnibus GmbH/ Sillner Bus GmbH:

- Stadtlinie 110+120: Landershofen – Zentrum – Weinleite
- Stadtlinie 130: Seidlkreuz – Stadtbahnhof – Seidlkreuz
- Stadtlinie 140: Industriegebiet – Stadtbahnhof – Burgberg
- Stadtlinie 210: Eichstätt – Wintershof – Buchenhüll
- Linie 4: Konstein – Wellheim – Bergen – Neuburg
- Linie Beilngries – Kevenhüll – Oberndorf
- Linie Eichstätt – Eberswang/Schernfeld – Sappenfeld/Workerszell
- Linie Mühlheim/Mörnsheim – Dollnstein – Eichstätt

- 610: Obereichstätt – Dollnstein – Schernfeld
- 9233/39: Eichstätt – Nassenfels – Egweil nach Neuburg/Donau
- X80: Eichstätt – Ingolstadt

Merz Reisen GmbH:

- 517: Neumarkt (OPf) – Burggriesbach – Litterzhofen
- 519: Neumarkt (OPf) – Berching – Hainsberg – Dietfurt

Omnibusverkehr Franken GmbH:

- 515: Neumarkt (OPf) – Berching – Beilngries – Dietfurt
- 520: Neumarkt (OPf) – Berching – Beilngries – Dietfurt
- 524: Beilngries – Töging – Dietfurt – Muttenhofen/ Wildenstein
- Nachtbuslinie 5: Breitenbrunn – Dietfurt – Berching – Neumarkt (OPf)

RBA Regionalbus Augsburg GmbH:

- 9221: Ingolstadt – Kösching – Tettenwang – Riedenburg
- 9222 Denkendorf – Kinding
- 9223 Ingolstadt /Gaimersheim – Wettstetten – Kipfenberg – Beilngries
- 9224 Eichstätt – Titting – Greding
- 9226 Ingolstadt – Denkendorf – Beilngries
- 9227 Mindelstetten – Altmannstein – Beilngries
- 9231 Eichstätt – Dollnstein – Wellheim – Gammersfeld
- 9232 Eichstätt – Kipfenberg – Beilngries
- 9233 Ingolstadt – Buxheim – Eichstätt
- 9234 Rebdorf – Eichstätt – Pfahldorf – Beilngries – Greding
- 9235 Großmehring – Gaimersheim – Eichstätt – Rebdorf
- 9236 Menning – Pförring – Kösching – Eichstätt
- 9237 Mindelstetten – Denkendorf – Eichstätt – Rebdorf

- 9238 Eichstätt – Ochsenfeld – Wellheim – Hütting
- Freizeitbus (Eichstätt – Kinding – Beilngries – Riedenburg)

Rombs Touristik GmbH & CO. KG:

- 613: Hilpoltstein – Obermässing – Greding
- 614: Kinding – Greding – Weinsfeld

Für folgende Linien bestehen zudem bis Ende 2019 Betreiberverträge mit der **INVG mbH**:

- 15: Wettstetten – Etting – Audi – Nordbahnhof – ZOB
- 25: Pförring – (Oberdolling) – Theißing – Demling – Großmehring – ZOB
- 26: Pförring – Vohburg – (Irsching) – Großmehring – ZOB
- 30: (Stammham – Hepberg –) Lenting – Oberhaunstadt – ZOB – Ringsee – Rothenturm
(– Manchinger Straße) – Niederfeld
- 40: Kösching – Unterhaunstadt – ZOB
- 50: Lippertshofen – Gaimersheim – Friedrichshofen – Klinikum – ZOB
- 55: Böhmfeld – Gaimersheim – Etting – ZOB
- 65: Tauberfeld – Buxheim – Klinikum – ZOB
- 85: (Hofstetten – Hitzhofen –) Eitensheim – Gaimersheim – ZOB
- S5: Großmehring – Mailing – Goethestraße – Theodor-Heuss-Straße – Stadtwerke – Audi
- S7: Kasing – Kösching – Unterhaunstadt – Theodor-Heuss-Straße – Audi
- S8: Hepberg – Lenting – Oberhaunstadt – Audi
- S9: Lippertshofen – Gaimersheim – Gewerbegebiet Gaimersheim – Audi TE
- N2: Lippertshofen – Gaimersheim – Klinikum – Westpark – ZOB
- N4: Wettstetten – Etting – Audi – ZOB
- N5: (Stammham – Hepberg –) Lenting – Oberhaunstadt – ZOB
- N6: (Kasing –) Kösching – Unterhaunstadt – ZOB
- N8: (Vohburg – Großmehring –) Mailing – Regensburger Straße – Rathausplatz – ZOB



Liniennetzplan LK Eichstätt (Stand 2017)

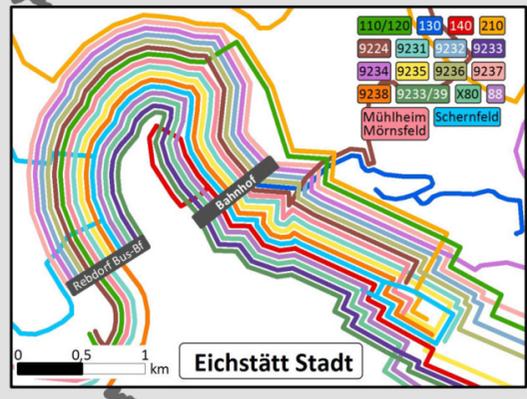
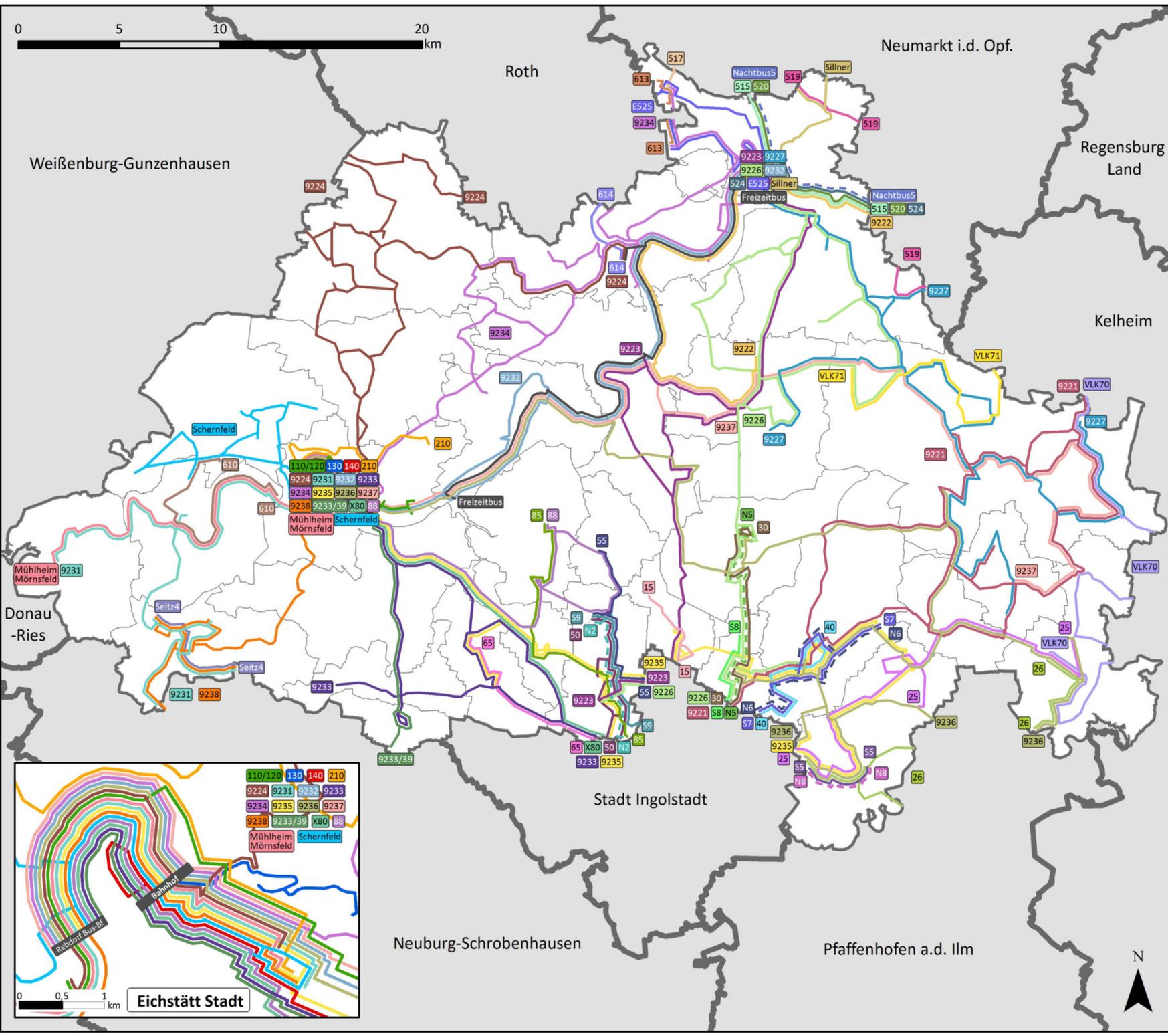
Buslinien

- | | |
|---------|--------------------|
| 110/120 | Mühlheim/Mörnsheim |
| 130 | Schernfeld |
| 140 | 15 |
| 210 | 25 |
| 515 | 26 |
| 517 | 30 |
| 519 | 40 |
| 520 | 50 |
| 524 | 55 |
| E525 | 65 |
| 610 | 85 |
| 613 | 88 |
| 614 | S5 |
| 9221 | S7 |
| 9222 | S8 |
| 9223 | S9 |
| 9224 | N2 |
| 9226 | N5 |
| 9227 | N6 |
| 9231 | N8 |
| 9232 | X80 |
| 9233 | Seitz4 |
| 9233/39 | Sillner |
| 9234 | VLK70 |
| 9235 | VLK71 |
| 9236 | Freizeitbus |
| 9237 | Nachtbus5 |
| 9238 | |

— Gemeindegrenze
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 12
 Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen

Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt



Die Regionalbuslinien sind vorwiegend auf die Städte Eichstätt und Beilngries ausgerichtet, sowie nach außerhalb des Landkreises auf die kreisfreie Stadt Ingolstadt.

Zwischen Eichstätt und Ingolstadt verkehrt ein Expressbus (X80). Des Weiteren verkehren im südlichen Bereich des Landkreises vier Schnellbuslinien der INVG im Berufsverkehr zur Audi AG. Zusätzliche Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis (AST) fahren im Landkreis nicht.

Im Landkreis Eichstätt gibt es weiterhin drei Kursbuchstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Nürnberg Hbf – Kinding – Ingolstadt Hbf – München Hbf (KBS 900), Treuchtlingen – Eichstätt Bf – Ingolstadt Hbf (KBS 990) und Eichstätt Bf – Eichstätt Stadt (KBS 991).

In Karte 13 sind die drei Strecken mit ihren zehn Bahnhöfen / Haltepunkten im Landkreis Eichstätt dargestellt:

- KBS 900: Kinding
- KBS 990: Dollnstein, Eichstätt Bf, Adelschlag, Tauberfeld, Eitensheim, Gaimersheim
- KBS 991 Eichstätt Bf, Wasserzell, Rebdorf-Hofmühle, Eichstätt Stadt

Nachfolgend wird das Angebot auf den Bus- und Bahnlinien in Bezug auf die räumliche Erschließung, Fahrtenhäufigkeit, vorhandene Infrastruktur (u.a. an Haltestellen), Organisation und Betrieb, Information und Tarifsystem sowie der Abstimmung zwischen Schienen- und Busverkehr untersucht.

Schiennetzplan

Stand: Juli 2017

Schiennetz

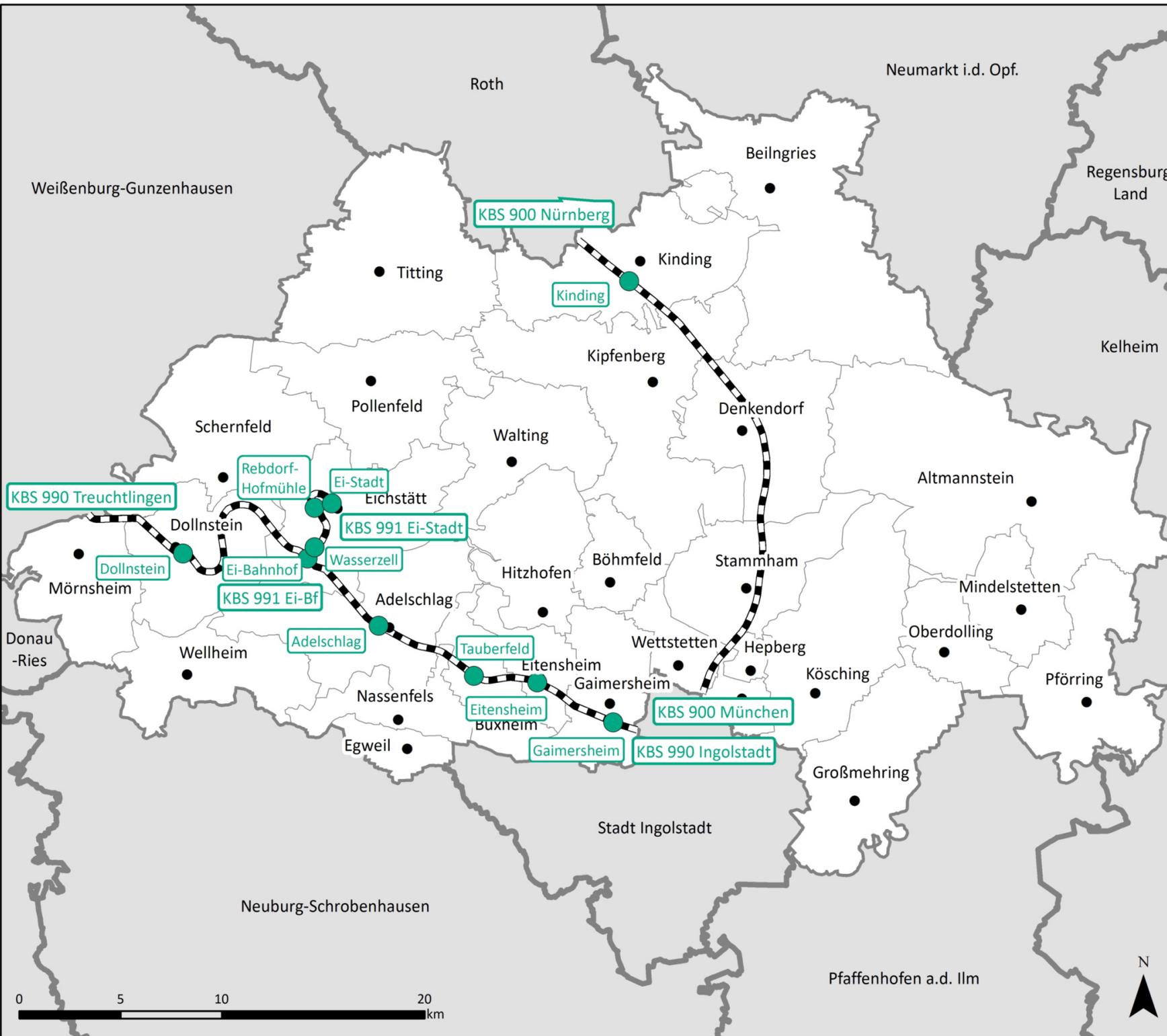
- bestehender Haltepunkt
- Schiennetz

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 13

Quelle: Deutsche Bahn

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.3.1 Räumliche Erschließung

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Diese werden nach Gebietskategorien unterschiedlich angesetzt. Bei der räumlichen Erschließung wird nach der Zuordnung zum jeweiligen Zentralen Ort bzw. zu sonstigen Räumen in diesen Kategorien zusätzlich in Kernbereich, Gebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte sowie in zentrale Bereiche und sonstige Räume unterschieden. Die im Landkreis Eichstätt gewählte Zuordnung der Gemeinden und Ortsteile zu Gebietskategorien ist Tabelle 2 und Karte 14 zu entnehmen.

Für die Mittelzentren Eichstätt und Beilngries wird als Kernbereich jeweils die Kernstadt ohne umliegende Ortsteile definiert. Zu den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte zählen hier die Ortsteile Blumenberg, Landershofen, Marienstein, Paulushofen, Pietenfeld a.d.Leithen und Rebdorf. Zu den Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte zählen die Ortsteile Aschbuch, Biberbach, Buchenhüll, Hirschberg, Irfersdorf, Kevenhüll, Kottingwörth, Wasserzell, Wintershof und Wolfsbuch.

In den Grundzentren Altmannstein, Denkendorf, Dollnstein, Gaimersheim, Großmehring, Kipfenberg, Kösching, Lenting, Nassenfels, Pförring und Titting wird zwischen zentralen Bereichen und sonstigen Bereichen unterschieden. Zum zentralen Bereich zählt dabei der jeweilige Gemeindehauptort, sowie alle weiteren Ortsteile der Gemeinden Gaimersheim, Großmehring und Kösching, da diese in der Gebietskategorie des verdichteten Raums liegen. Alle weiteren Räume gehören zum sonstigen Bereich.

Weiterhin wurden Verkehrsachsen erster und zweiter Ordnung definiert, die als bedeutsame Verbindungsachsen der räumlichen Verflechtungen innerhalb des Landkreises und darüber hinaus fungieren. Als Verkehrsachse erster Ordnung wurden die Bahnkursbuchstrecken 900 (Kinding), 990 (Gaimersheim - Eitensheim – Tauberfeld – Adelschlag – Eichstätt Bf. – Dollnstein) und 991 (Eichstätt Bf. – Wasserzell – Rebdorf-Hofmühle – Eichstätt Stadt) definiert. Die Verkehrsachsen zweiter Ordnung verlaufen zum einen von Beilngries über Denkendorf und Stammham Richtung Ingolstadt und zum anderen von Altmannstein über Mindelstetten und Oberdolling nach Ingolstadt.

Bei den sonstigen Räumen wird – analog zu den Grundzentren – in zentrale und sonstige Bereiche unterschieden. Zu den zentralen Bereichen zählen die jeweiligen Gemeindehauptorte Altmannstein, Böhmfeld, Buxheim, Egweil, Eitensheim, Hepberg, Hitzhofen, Kinding, Mindelstetten, Mörsheim, Oberdolling, Pollenfeld, Schernfeld, Stammham, Walting, Wellheim und Wettstetten sowie die Orts-

teile der im verdichteten Raum liegenden Gemeinde Wettstetten. Zu den sonstigen Bereichen bei den sonstigen Räumen zählen alle Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern der o.g. Gemeinden.

Bei den Einzugsbereichen wird in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zwischen Grenz- und Richtwerten unterschieden. Die Werte werden jeweils in Metern Luftlinie angegeben. Tabelle 2 auf der Seite 51 zeigt eine Übersicht der Grenz- und Richtwerte für alle Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern, wobei bei den Ortsteilen zwischen 200 und 500 Einwohnern nur die Richtwerte herangezogen werden. Die Grenzwerte stellen eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Richtwerte orientieren sich dagegen an einem guten ÖPNV-Angebot.

Die räumliche Erschließung eines Ortsteils ist gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung dann gegeben, wenn mindestens 80 % der Einwohner dieses Ortsteils durch Haltestellen erschlossen sind. Eine genaue Zuordnung der Anzahl der Einwohner zu den erschlossenen Bereichen ist nicht möglich, da hierfür kein ausreichendes Datenmaterial zur Verfügung steht. Daher wurde im Einzelfall untersucht, wie viel Prozent der Siedlungsfläche erschlossen sind.

Karte 15 (Seite 53) stellt die Grenzwerte der Haltestelleneinzugsbereiche dar. Die Grenzwerte sind nur auf Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern anzuwenden. In der Abbildung wird deutlich, dass nahezu sämtliche betroffenen Siedlungsflächen erschlossen sind. Nicht erschlossen sind jedoch Teile von Denkendorf (ca. 27%) und Pförring (ca. 22%).

Somit kann für den Landkreis Eichstätt eine gute flächendeckende Haltestellenerschließung bezüglich der Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgestellt werden.

In Karte 16 (Seite 54) werden die Richtwerte der Haltestellenerschließung auf die Siedlungsflächen des Landkreises angewandt. Aufgrund der geringeren Einzugsbereiche gegenüber dem Grenzwert und der Anwendung der Richtwerte auf kleinere Siedlungsflächen mit mindestens 200 Einwohnern fallen im Landkreis einige Ortsteile auf, die im Hinblick auf den Richtwert nicht vollständig vom ÖPNV erschlossen werden. Dabei handelt es sich um Randbereiche der Ortsteile von Größdorf, Kipfenberg, Obereichstätt, Großmehring, Hepberg, Wettstetten, Dollnstein, Beilngries und Schernfeld. Dazu vergrößern sich die nicht erschlossenen Siedlungsflächen bei den Ortsteilen, die bereits bei den Grenzwerten aufgefallen sind.

Zentraler Ort	Gebietskategorie	Ortsteile
Ober- / Mittelzentrum	Kernbereich	Beilngries, Eichstätt
	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	Blumenberg, Landershofen, Marienstein (inkl. Rebdorf und Blumenberg)
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	Aschbuch, Biberbach, Buchenhüll, Hirschberg, Irfersdorf, Kevenhüll, Köttingwörth, Paulushofen, Wasserzell, Wintershof, Wolfsbuch
Grundzentrum (Unter-/ Kleinzentrum)	zentraler Bereich	Altmannstein, Denkendorf, Dollnstein, Gaimersheim, Großmehring, Kipfenberg, Kleinmehring, Kösching, Lenting, Nassenfels, Pförring, Titting
	übriges Gebiet	Arnsberg, Attenzell, Bettbrunn, Biberg, Böhming, Breitenfurt, Demling, Dörndorf, Dunsdorf, Emsing, Erkertshofen, Forchheim, Gelbelsee, Grösdorf, Hagenhill, Hexenagger, Irlahüll, Kaldorf, Kasing, Lippertshofen, Lobsing, Meilenhofen, Mendorf, Neuenhinzenhausen, Obereichstätt, Petersbuch, Pfahldorf, Pondorf, Sandersdorf, Schamhaupten, Schelldorf, Schönbrunn, Steinsdorf, Tettenwang, Theißing, Wackerstein, Wolkertshofen/ Zell a.d. Speck, Zandt
Verkehrsachsen	1. Ordnung	Eichstätt Stadt - Rebdorf - Wasserzell - Eichstätt Bf (KBS 991), Dollnstein - Eichstätt Bf. - Adelschlag - Tauberfeld - Eitensheim - Gaimersheim (KBS 990), Kinding (KBS 900)
	2. Ordnung	(Riedenburg) - Altmannstein - Mindelstetten - Oberdolling - (Ingolstadt), Beilngries - Denkendorf - Stammham - (Ingolstadt)
sonstige Räume	zentraler Bereich	Adelschlag, Böhmfeld, Buxheim, Echenzell, Egweil, Eitensheim, Hepberg, Hitzhofen, Kinding, Mindelstetten, Mörsheim, Oberdolling, Pollenfeld, Schernfeld, Stammham, Walting, Wellheim, Wettstetten
	ländlicher Raum	Appertshofen, Biesenhard, Enkering, Gungolding, Haunstetten, Hofstetten, Konstein, Möckenlohe, Mühlheim, Ochsenfeld, Pfalzpaint, Pfünz, Pietenfeld, Preith, Rapperszell, Rupertsbuch, Sappenfeld, Schönfeld, Seuversholz, Tauberfeld, Wachenzell, Westerhofen, Workerszell

Tabelle 2 Einteilung Gebietskategorien (Haltestelleneinzugsbereiche)

Gebietskategorien (Ortsteile ab 200 EW)

Gebietskategorisierung orientiert
am RP 2013 und LEP 2017

- verdichteter Raum
- ländlicher Raum

verdichtete Räume

- ab 15.000 EW, zentrales Gebiet
- bis 15.000 EW, zentrales Gebiet
- bis 15.000 EW, nicht zentrales Gebiet

ländliche Räume

- über 3.000 EW
- 1.000 bis 3.000 EW
- bis 1.000 EW

Zentrale Orte

- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Gemeindehauptort

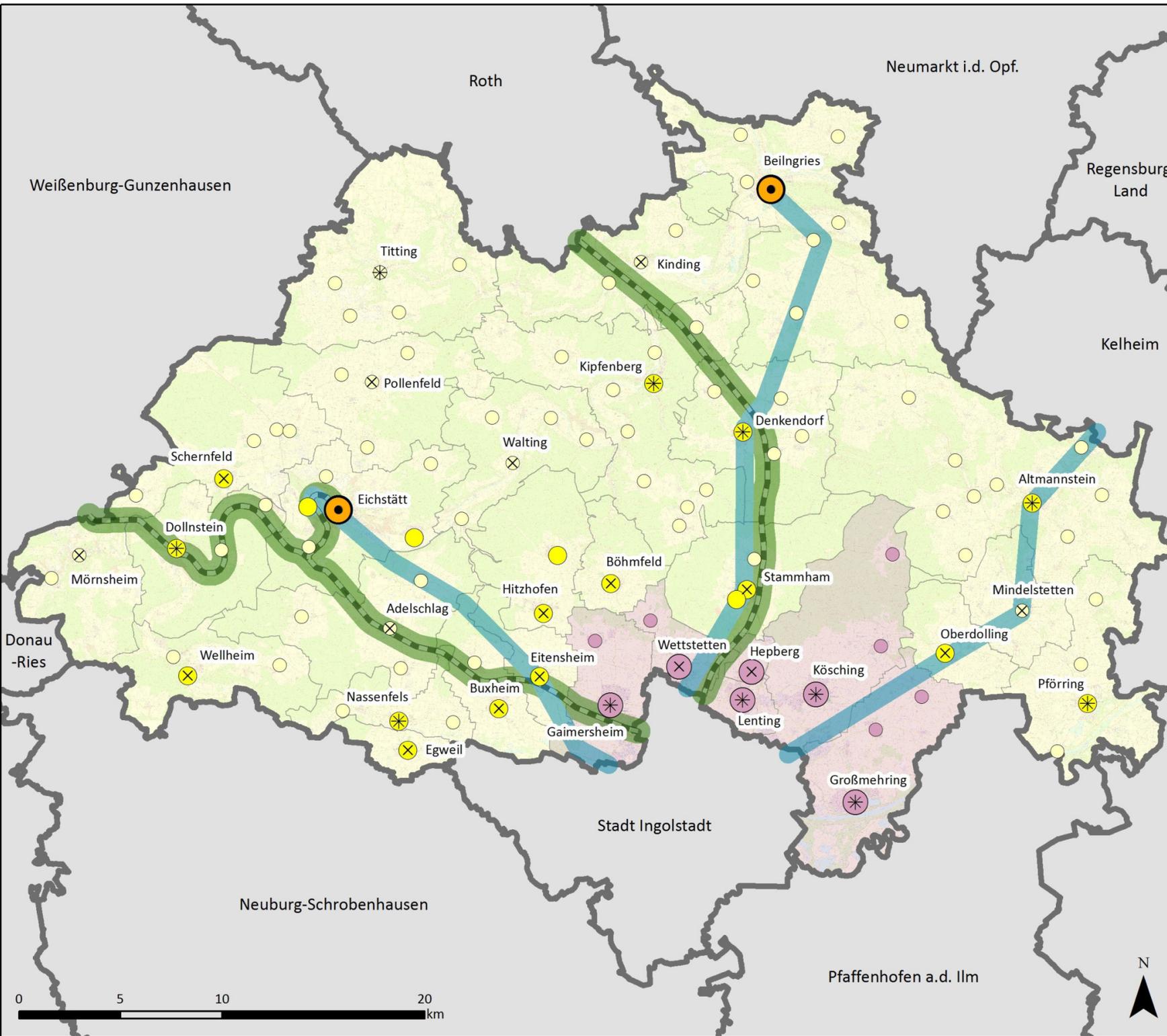
Verkehrsachsen

- 1. Ordnung
- 2. Ordnung
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 14

Quelle: Gemeinden LK Eichstätt
Eigene Daten

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Haltestellenerschließung (Grenzwert)

Oberzentrum/Mittelzentrum

Halstelleneinzugsbereich
 Bus 400 m (Kernbereich)
 Bus 500 m (hohe Nutzung)
 Bus 800 m (geringe Nutzung)

Halstelleneinzugsbereich
 Zug 600 m (Kernbereich)

Grundzentrum

Halstelleneinzugsbereich
 Bus 500 m (zentraler Bereich)
 Bus 800 m (übriges Gebiet)

Halstelleneinzugsbereich
 Zug 800 m (zentraler Bereich)

sonstige Räume

Halstelleneinzugsbereich
 Bus 600 m (zentraler Bereich)
 Bus 1.000 m (ländlicher Raum)

Halstelleneinzugsbereich
 Zug 1.000 m (zentraler Bereich)

Verkehrsachsen

Halstelleneinzugsbereich
 Zug 1.200 m

Siedlungsflächen (>500 EW)

• Haltepunkt

◦ Bushaltestelle

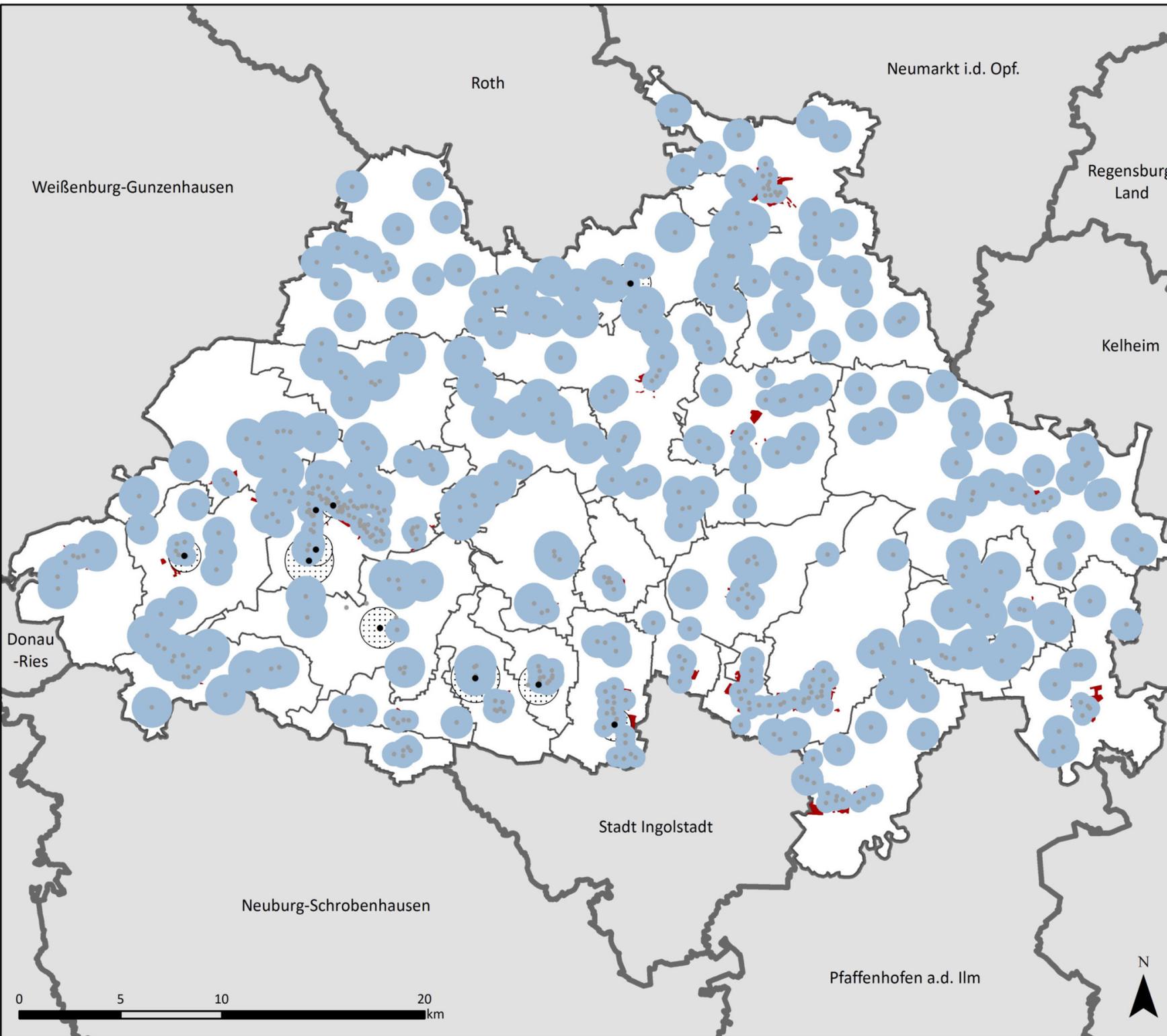
— Gemeindegrenze

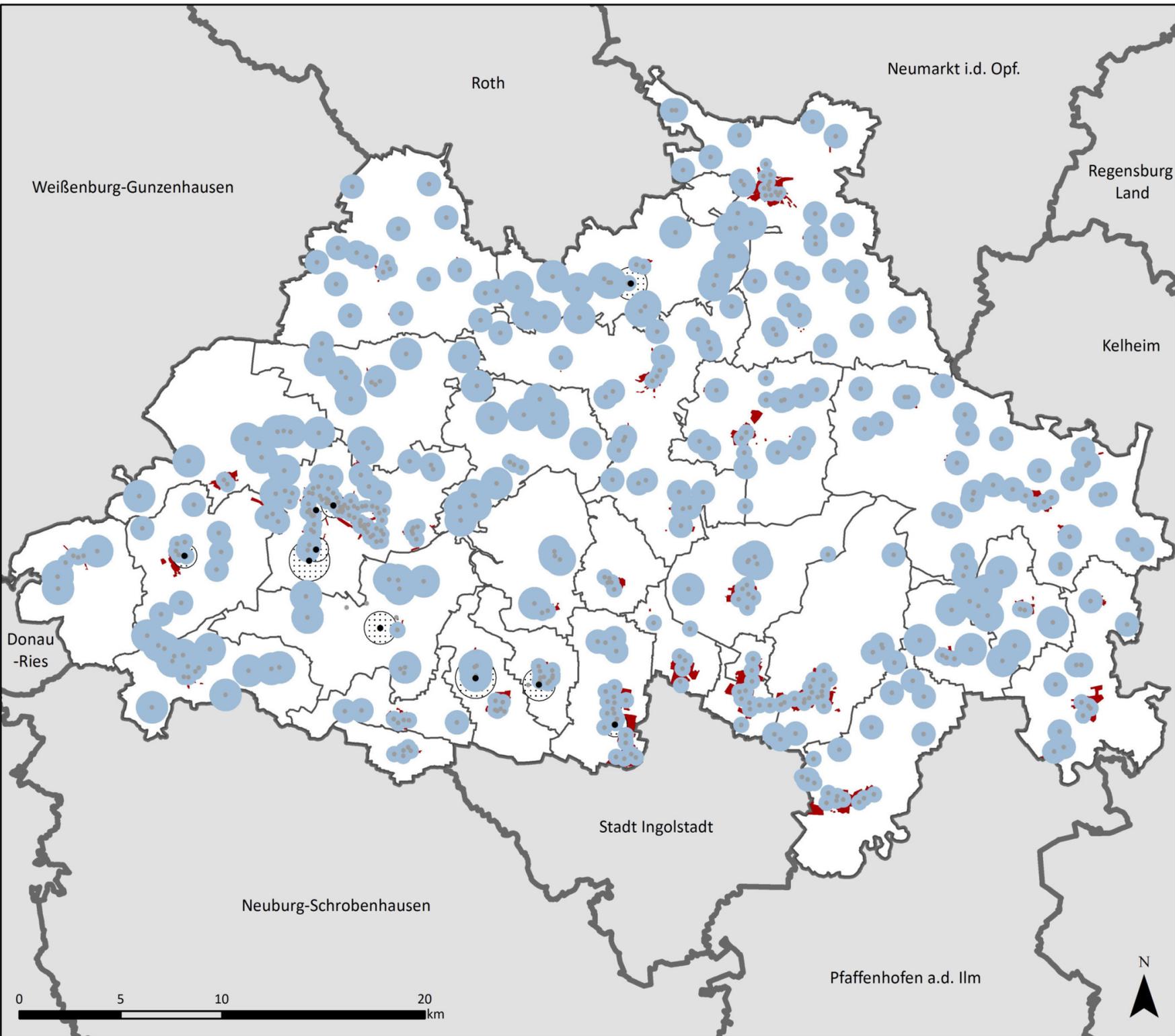
— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 15

Quelle: Bayerisches Statistisches
 Landesamt

Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt





Haltestellenerschließung (Richtwert)

Oberzentrum/Mittelzentrum

- Haltestelleneinzugsbereich
 - Bus 300 m (Kernbereich)
 - Bus 400 m (hohe Nutzung)
 - Bus 600 m (geringe Nutzung)
- Haltestelleneinzugsbereich Zug 600 m (Kernbereich)

Grundzentrum

- Haltestelleneinzugsbereich
 - Bus 400 m (zentraler Bereich)
 - Bus 600 m (übriges Gebiet)
- Haltestelleneinzugsbereich Zug 600 m (zentraler Bereich)

sonstige Räume

- Haltestelleneinzugsbereich
 - Bus 400 m (zentraler Bereich)
 - Bus 800 m (ländlicher Raum)
- Haltestelleneinzugsbereich
 - Zug 800 m (zentraler Bereich)
 - Zug 1.500 m (ländlicher Raum)

Verkehrsachsen

- Haltestelleneinzugsbereich Zug 1.000 m

Siedlungsflächen (>200 EW)

- Haltepunkt
- Bushaltestelle
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 16

Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt



5.3.2 Fahrtenhäufigkeit

Die räumliche Erschließung eines Ortsteiles bzw. einer Siedlungsfläche wird dann als gegeben betrachtet, wenn eine oder mehrere Haltestellen vorhanden sind und diese bedient werden. Ein weiteres wesentliches Qualitätskriterium stellt die Fahrtenhäufigkeit dar, d.h. die Anzahl von Fahrten, von denen eine Haltestelle, bzw. bei mehreren Haltestellen ein Ortsteil, bedient wird.

Da sich die Fahrtenhäufigkeit auf den einzelnen Linien in Abhängigkeit der Betriebstage unterscheidet, wurde die Auswertung der Fahrtenhäufigkeit differenziert nach:

- Montag – Freitag an Schultagen,
- Montag – Freitag an schulfreien Tagen (Ferien),
- Samstag,
- Sonn- und Feiertage.

Dabei wird zwischen dem Bus- und Bahnangebot unterschieden und diese Unterscheidung in den Plänen auch differenziert wiedergegeben. Fahrten, die nicht an allen Betriebstagen stattfinden, wurden mit den entsprechenden Anteilen eingerechnet (z.B. nur „Mo - Do“ als 0,8 Fahrten). Das Angebot wird jeweils als Fahrten/ Richtung und Tag dargestellt.

Karte 17 (Seite 58) und Karte 21 (Seite 62) geben das **ÖPNV-Angebot Montag - Freitag an Schultagen** für Bus und Bahn wieder. Die Fahrtenhäufigkeit weist entsprechend der jeweiligen strukturellen Voraussetzungen starke räumliche Unterschiede auf. Das Fahrtenangebot in der Stadt Eichstätt ist mit Abstand am höchsten (Stadtlinien eingeschlossen). Dort liegen an vereinzelt Haltestellen über 100 Fahrtenpaare pro Tag vor (Ostenstraße/Universität, Stadtbahnhof) vor. Von der Stadt Eichstätt abgesehen, ergeben sich die größten Bedienungshäufigkeiten in den Gemeinden um Ingolstadt (Gaimersheim, Kösching, Lenting, Wettstetten). Dort liegen die Maximalwerte bei rund 60 Fahrtenpaaren am Tag.

Taktverkehr besteht auf den folgenden Linien:

- Stadtlinie Landershofen - Weinleite in Eichstätt (Fa. Jäggle, 30-Minuten-Takt)
- Stadtlinie Seidlkreuz - Stadtbahnhof in Eichstätt (Fa. Jäggle, 30-Minuten-Takt)
- Stadtlinie Industriegebiet - Burgberg in Eichstätt (Fa. Jäggle, 30-Minuten-Takt)

- INVG-Linie 50 Ingolstadt - Gaimersheim (30-Minuten-Takt)
- INVG-Linie 15 Ingolstadt - Wettstetten (15- bis 30-Minuten-Takt)
- INVG-Linie 40 Ingolstadt - Kösching (30/60-Minuten-Takt)
- Expressbuslinie X80 Eichstätt - Ingolstadt (Fa. Jägle, 1-h-Takt)
- INVG-Linie 25 Ingolstadt - Großmehring (weitgehend Stundentakt)
- RBA-Linie 9221 Ingolstadt - Altmannstein (- Riedenburg) (weitgehend Stundentakt, bis Kösching in INVG integriert)
- RBA-Linie 9226 Ingolstadt - Appertshofen (- Beilngries) (weitgehend Stundentakt, bis Appertshofen in INVG integriert)

Durch die Überlagerung von mehreren Linien kommt es auf bestimmten Relationen zu einem höheren Fahrtenangebot.

Das Angebot im Schienenverkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass grundsätzlich Taktverkehr besteht, z.T. aber mit keinem echten Takt, sondern Abweichungen im Minutenbereich, z.T. auch ergänzt durch Taktverstärker (vgl. Karte 17):

- KBS 900 München Hbf. – Ingolstadt – Nürnberg Hbf.
2-Stunden-Takt Regionalexpress mit Abweichungen im Minutenbereich sowie zusätzlichen Zwischenbedienungen in der Hauptverkehrszeit (morgens).
- KBS 990 Treuchtlingen – Ingolstadt Hbf.
1-Stunden-Takt Regionalbahn mit teilweisen Abweichungen im Minutenbereich. Zusätzlicher 1-Stunden-Takt der BRB zwischen Eichstätt Bf. und Ingolstadt Hbf. mit teilweisen Abweichungen im Minutenbereich. Beide Takte ergänzen sich in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zu einem 30-Minuten-Takt zwischen Eichstätt Bf. und Ingolstadt Hbf. (Mo-Fr). Samstags und sonntags ganztägiger 1-Stunden-Takt mit teilweisen Abweichungen im Minutenbereich.
- KBS 991 Eichstätt Bf. – Eichstätt Stadt
1-Stunden-Takt BRB mit teilweisen Abweichungen im Minutenbereich, sowie 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags (Mo-Fr). Samstags und sonntags ganztägiger 1-Stunden-Takt mit teilweisen Abweichungen im Minutenbereich.

Das höchste Angebot im SPNV besteht auf der Relation Eichstätt Bf. – Eichstätt Stadt (KBS 991) mit 26,7 Fahrtenpaaren (Mo-Fr). Auf dem Abschnitt Ingolstadt Hbf. und Treuchtlingen (KBS 990) liegt das maximale Angebot bei 23,7 Fahrtenpaaren (Mo-Fr).

Auf Karte 18 (Seite 59) und Karte 21 (Seite 62) ist das ÖPNV-Angebot **Montag - Freitag an schulfreien Tagen** (Ferien) dargestellt. Das Angebot im Schienenverkehr ist gegenüber dem Angebot Montag bis Freitag an Schultagen unverändert. Hingegen kann beim Fahrtenangebot im Busverkehr gegenüber Schultagen eine deutlich abnehmende Bedienungshäufigkeit festgestellt werden. Das höchste Angebot besteht, wie auch an den Schultagen, in der Stadt Eichstätt mit knapp unter 100 Fahrten je Richtung und Tag an den Haltestellen Stadtbahnhof und Ostenstraße/Universität. Darüber hinaus werden die an Ingolstadt grenzenden Gemeinden Gaimersheim, Kösching, Lenting und Wettstetten am stärksten bedient. Der Maximalwert liegt bei rund 53 Fahrtenpaaren pro Tag. In den Gemeinden Altmannstein und Beilngries liegt in vielen Ortsteilen an Ferientagen gar kein Angebot mehr vor. Ähnlich ist es auch in den Gemeinden Titting und Kinding.

Noch deutlicher wird die Angebotsausdünnung am **Wochenende**. Bereits samstags (Karte 19) werden weite Teile des Landkreises nicht mehr oder nur noch eingeschränkt bedient. Die Orte Eichstätt, Gaimersheim, Lenting und Wettstetten werden noch am häufigsten bedient. Außerhalb dieser Relationen und der Einzugsbereiche durch den Stadtbus in Eichstätt liegt das vorhandene Angebot bei maximal 16 Fahrten je Richtung und Tag in der Gemeinde Hepberg gefolgt von 14 Fahrten je Richtung und Tag im Markt Kösching.

Die Bedienung im SPNV (Karte 22) ist zwar schwächer als Montag bis Freitag, trotzdem herrscht auf der Achse von Ingolstadt über Eichstätt bis Nürnberg (KBS 990) ein 1-Stunden-Takt. Das gleiche gilt für die Verbindung von Eichstätt Bahnhof nach Eichstätt Stadt (KBS 991). Der Bahnhof Kinding wird wie auch Montag bis Freitag im 1- bis 2-Stunden-Takt bedient (KBS 900).

Das geringste Angebot besteht an Sonn- und Feiertagen. Wie in Karte 20 sichtbar, findet im Busverkehr, im westlichen Teil des Landkreises fast flächendeckend und im Nordosten in weiten Bereichen, gar keine Bedienung statt. Am häufigsten bedient werden die Gemeinden Gaimersheim, Lenting, Kösching und Wettstetten mit maximal 11 bis 18 Fahrtenpaaren pro Tag. Die übrigen Bereiche weisen ein sehr geringes Angebot auf mit bis zu maximal 5 Fahrtenpaaren pro Tag. Im SPNV (Karte 22) verringert sich das Fahrtenangebot gegenüber Samstag nicht.

ÖPNV-Angebot Mo-Fr an Schultagen

BUS

Anzahl Fahrtenpaare (FP) je Haltestelle

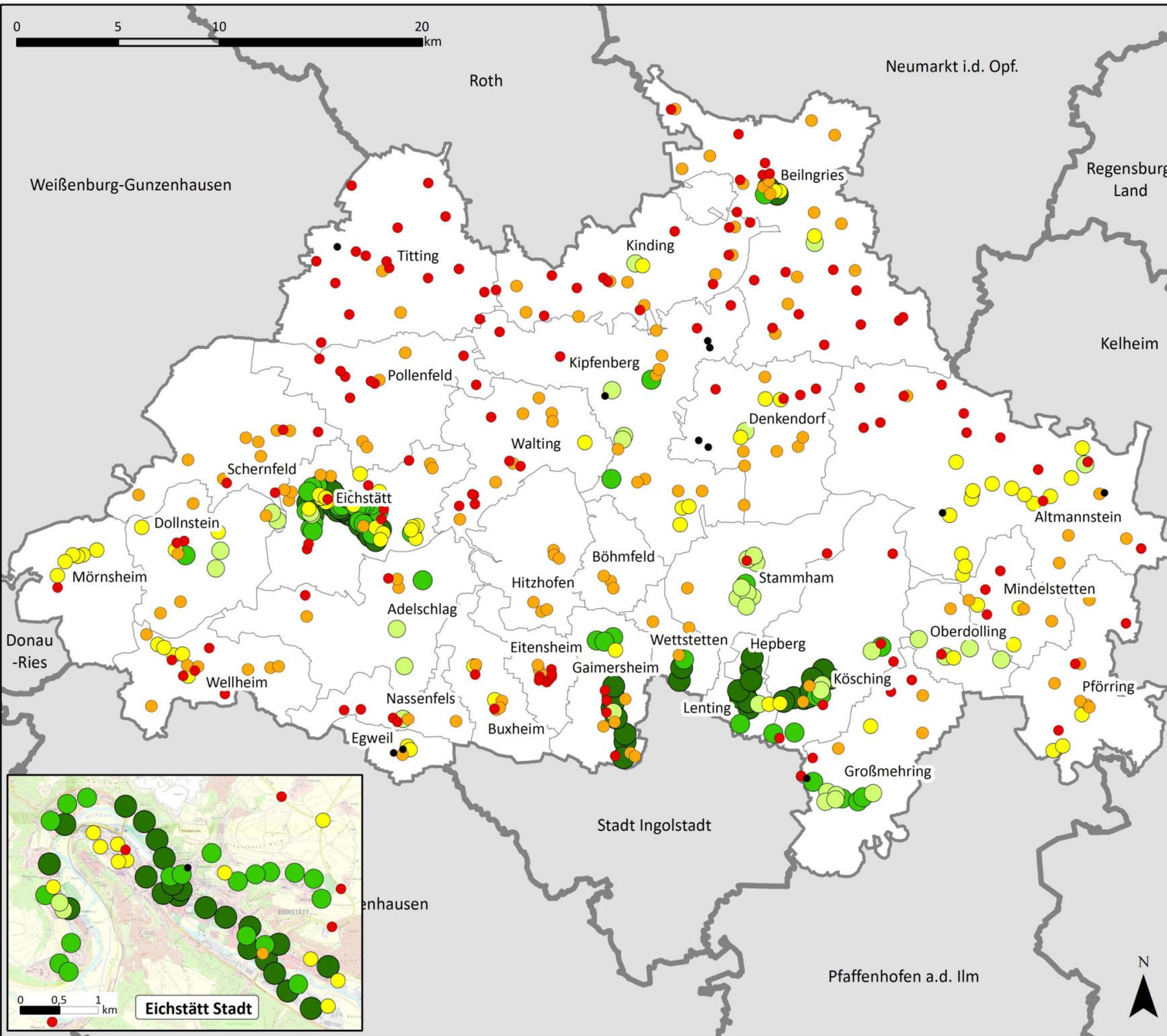
- kein Fahrtenangebot
- 0,5 - 5 Fahrtenpaare
- 5,1 - 10 Fahrtenpaare
- 10,1 - 15 Fahrtenpaare
- 15,1 - 20 Fahrtenpaare
- 20,1 - 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 17

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



ÖPNV-Angebot Mo-Fr an Ferientagen

BUS

Anzahl Fahrtenpaare (FP) je Haltestelle

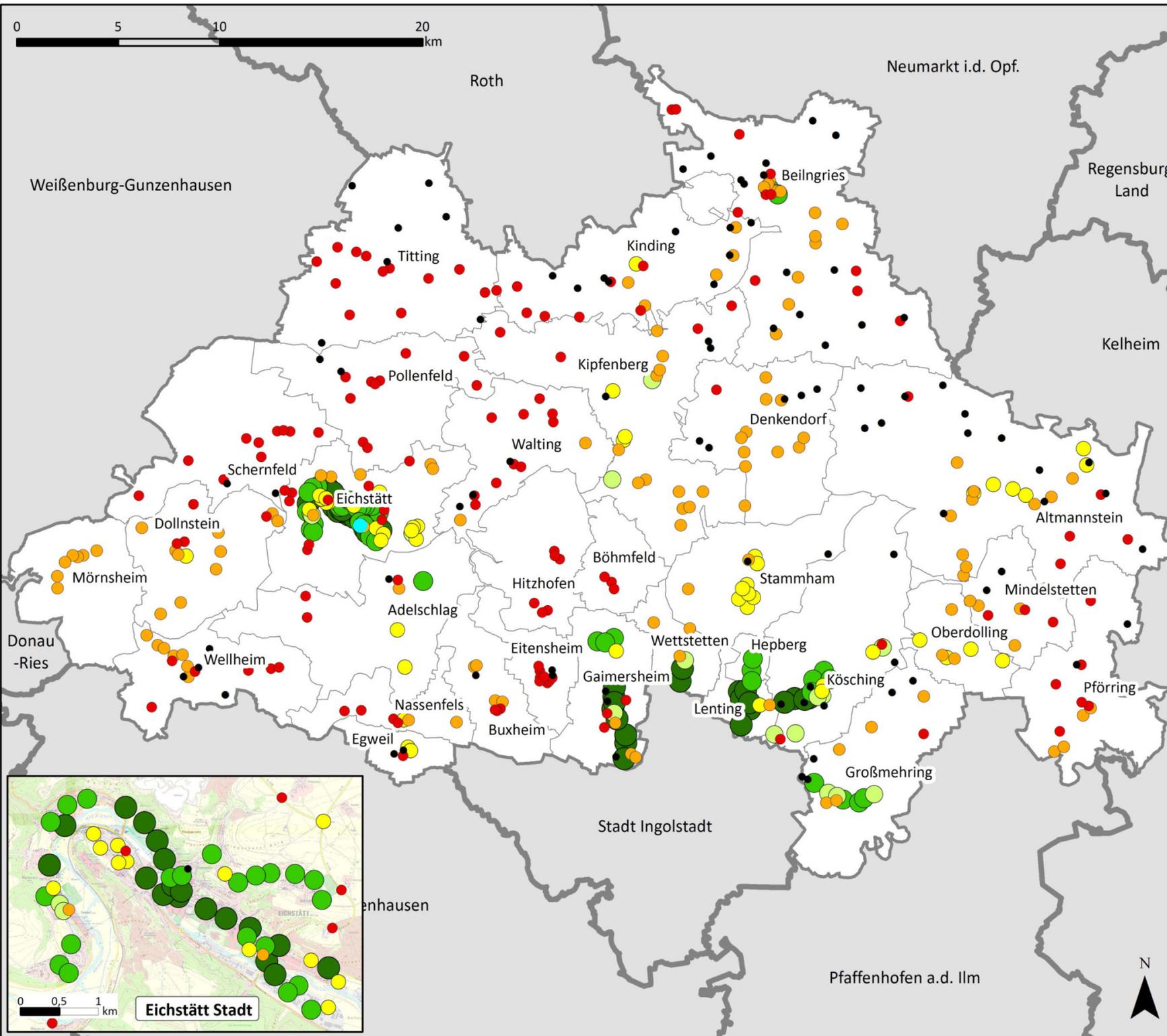
- kein Fahrtenangebot
- 0,5 - 5 Fahrtenpaare
- 5,1 - 10 Fahrtenpaare
- 10,1 - 15 Fahrtenpaare
- 15,1 - 20 Fahrtenpaare
- 20,1 - 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 18

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



ÖPNV-Angebot Samstag

BUS

Anzahl Fahrtenpaare (FP) je Haltestelle

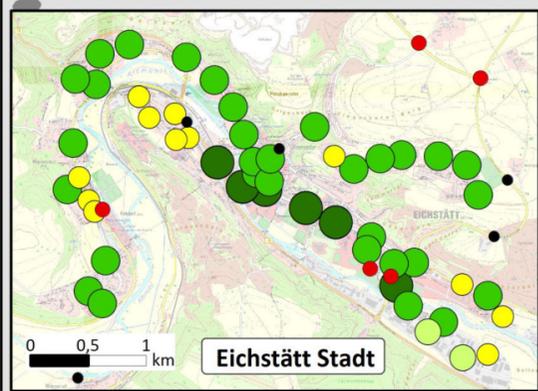
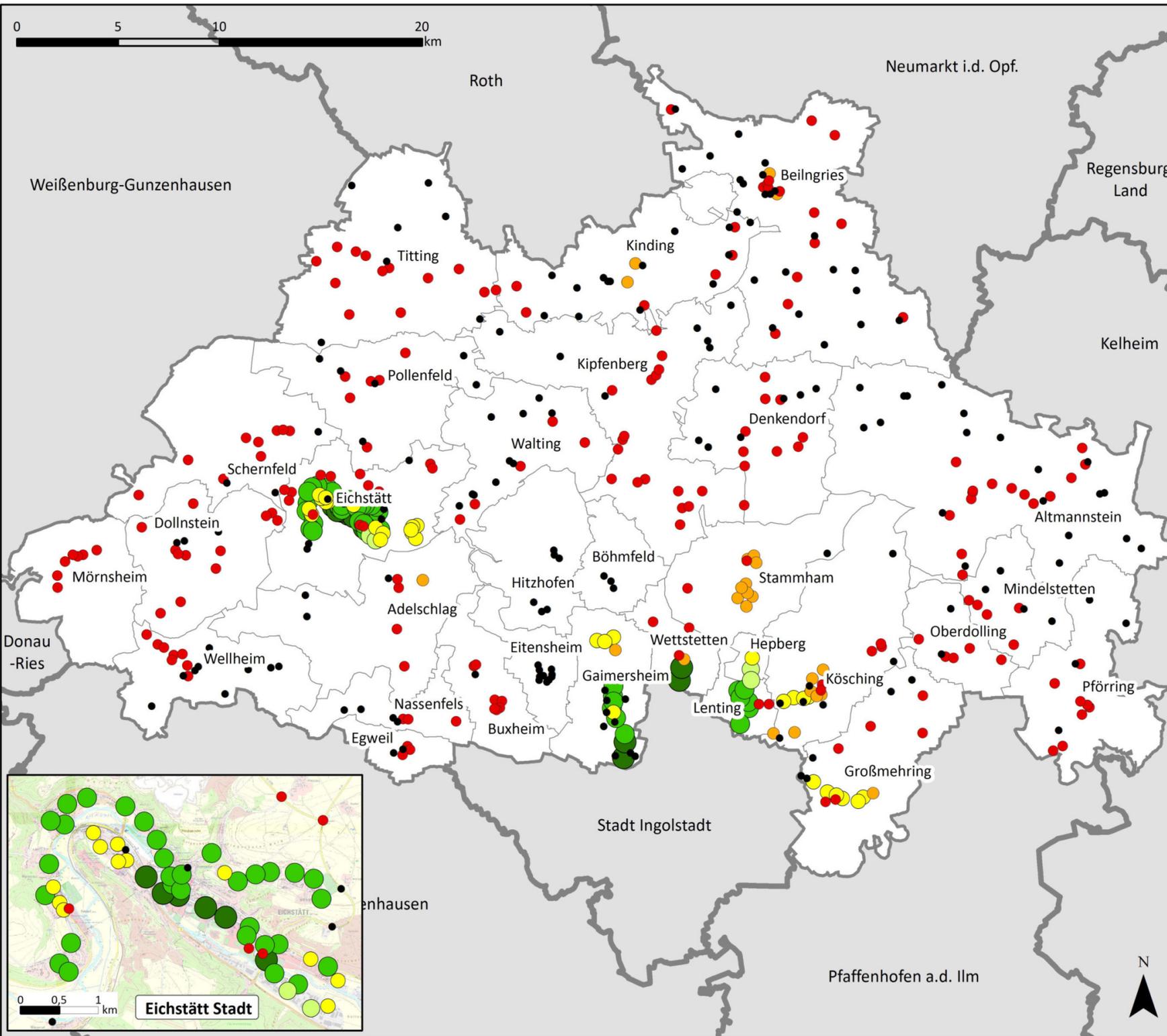
- kein Fahrtenangebot
- 0,5 - 5 Fahrtenpaare
- 5,1 - 10 Fahrtenpaare
- 10,1 - 15 Fahrtenpaare
- 15,1 - 20 Fahrtenpaare
- 20,1 - 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

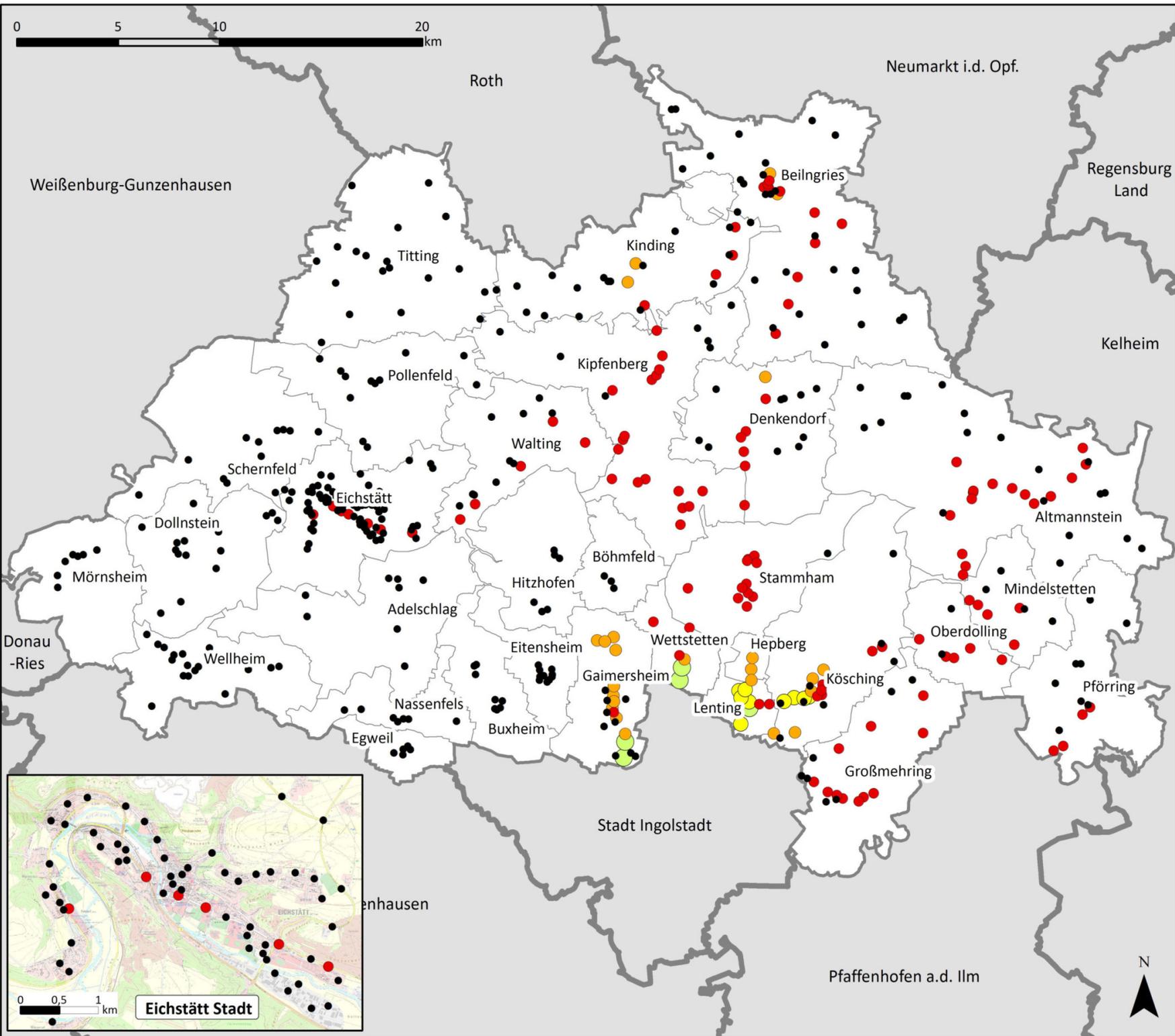
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 19

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt





ÖPNV-Angebot Sonntag

BUS

Anzahl Fahrtenpaare (FP) je Haltestelle

- kein Fahrtenangebot
- 0,5 - 5 Fahrtenpaare
- 5,1 - 10 Fahrtenpaare
- 10,1 - 15 Fahrtenpaare
- 15,1 - 20 Fahrtenpaare
- 20,1 - 30 Fahrtenpaare
- > 30 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 20
Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt

0 5 10 20 km

0 0,5 1 km
Eichstätt Stadt



ÖPNV-Angebot Mo-Fr

BAHN

Taktverkehr je Haltestelle

- 1h- / 2h-Takt
- 1h-Takt
- 30min- / 1h-Takt

Schienennetz

Gemeindegrenze

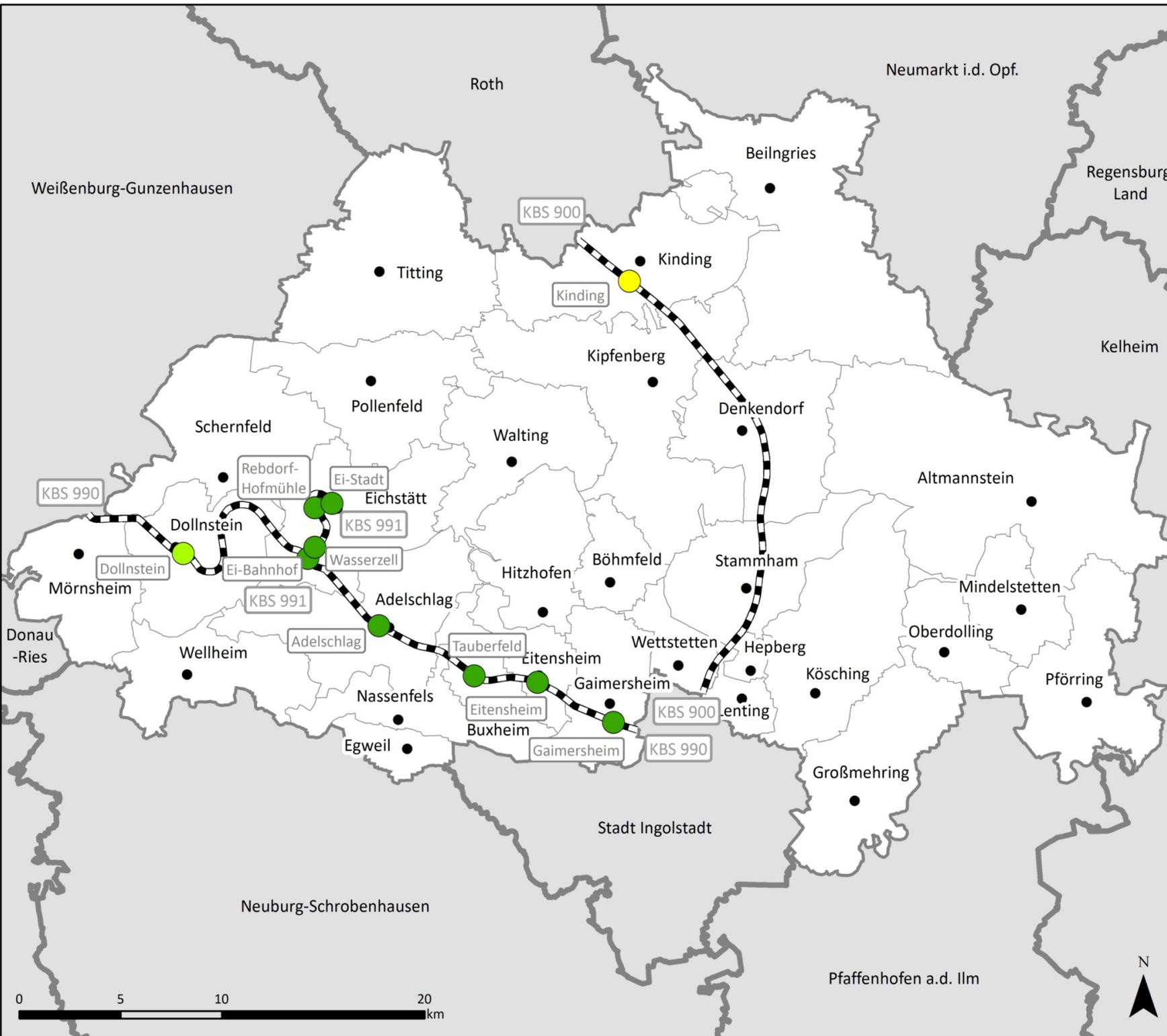
Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 21

Quelle: Deutsche Bahn



Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



ÖPNV-Angebot Samstag und Sonntag

BAHN

Taktverkehr je Haltestelle

- 1h- / 2h-Takt
- 1h-Takt
- 30min- / 1h-Takt

 Schienennetz

 Gemeindegrenze

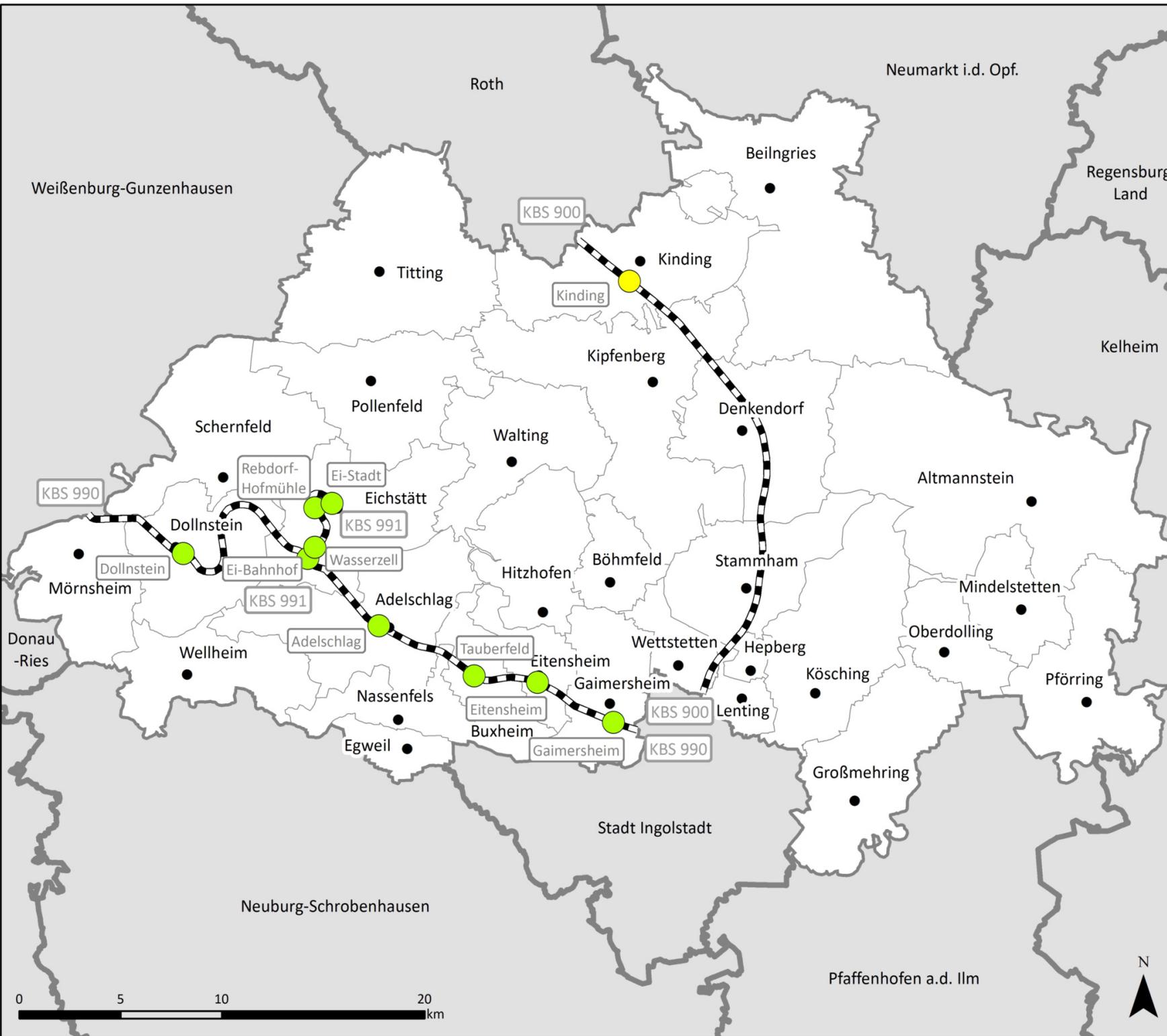
 Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 22

Quelle: Deutsche Bahn



Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.3.3 Besonderheiten des ÖPNV-Angebots

Im Landkreis Eichstätt gibt es mehrere Linien im freigestellten Schülerverkehr und Schulbus-Zubringer. Tabelle 3 auf Seite 65 zeigt die von den Gemeinden dazu getroffenen Angaben.

Eine räumliche Darstellung der Verbindungen im freigestellten Schülerverkehr ist der Karte 12a zu entnehmen.

Bedienungsverbote zugunsten der Bahn oder **Unterwegsbedienungsverbote** existieren im Landkreis Eichstätt nicht.

Gemeinde	Schule	Fahrschüler	VU	Fahrplan
Adelschlag	Grundschule	79	Jäggle	liegt vor
Altmannstein	Grundschule Pondorf	26	Bäuml	liegt vor
Altmannstein	Grundschule Sandersdorf	70	Bäuml/Hengl	liegt vor
Altmannstein	Ignaz-Günther Grundschule	82	Bäuml/Hengl	liegt vor
Altmannstein	Ignaz-Günther Mittelschule	108	Bäuml/Hengl	liegt vor
Beilngries	Grundschule	kein fSV (Ausnahme Heimfahrt 12:15h, Fa. Sillner)		liegt vor
Beilngries	Mittelschule	kein fSV		
Böhmfeld	Grundschule	36	Jäggle	liegt vor
Buxheim	Grundschule	16	Jäggle	liegt vor
Denkendorf	Grund- & Mittelschule	100	Buchberger	liegt vor
Dollnstein	Bgm.Wagner-Grundschule	13	Nar	liegt vor
Eitensheim	Grundschule	kein fSV		
Gaimersheim	Grundschule	40	Jäggle	liegt vor
Gaimersheim	Mittelschule	214	Jäggle	liegt vor
Großmehring	Grundschule	39	Fröschl/KiGA-Bus/Gemeindebus	liegt vor
Hepberg	Grundschule	kein fSV		
Hitzhofen	Grundschule	15	Jäggle	liegt vor
Kinding	Grundschule	24	Netter	liegt vor
Kipfenberg	Grund- & Mittelschule „Am Limes“	145	Frey	liegt vor
Kipfenberg	Grundschule Schelldorf	42	Frey	liegt vor
Kösching	Rudolf-Winterstein-Schulen	Nicht durch ÖPNV erschlossene Ortsteile werden mit gemeindeeigenem Schulbus bedient.		
Kösching	Montessori Grund- & Mittelschule			
Lenting	Grund- & Mittelschule	126	Birki	liegt vor
Mindelstetten	Grundschule	33	Bäuml	liegt vor
Mörnsheim	Grundschule	30	Lamm	liegt vor
Nassenfels	Grundschule	88	Göbel	liegt vor
Pförring	Mittelschule	67	Bäuml/Hengl	liegt vor
Pförring	Grundschule	92	Bäuml/Hengl	liegt vor
Pollenfeld	Grundschule	73	Kammerbauer	liegt vor
Schernfeld	Grundschule	73	Engeler	liegt vor
Stammham	Grundschule	kein fSV		
Titting	Grund- & Hauptschule August Horch	139	Kammerbauer	liegt vor
Walting	Grundschule	kein fSV		
Wellheim	Grundschule	kein fSV		
Wettstetten	Grundschule	kein fSV		
Eichstätt	Am Graben Grundschule	kein fSV		
Eichstätt	St. Walburg Grundschule	kein fSV		
Eichstätt	Schottenau Mittelschule	9	Engeler	liegt vor (vgl. Schernfeld)

Tabelle 3 **Angaben der Gemeinden zum freigestellten Schülerverkehr**

Grund- und Mittelschulen im Lkr. Eichstätt mit freigestelltem Schülerverkehr

Gemeinde

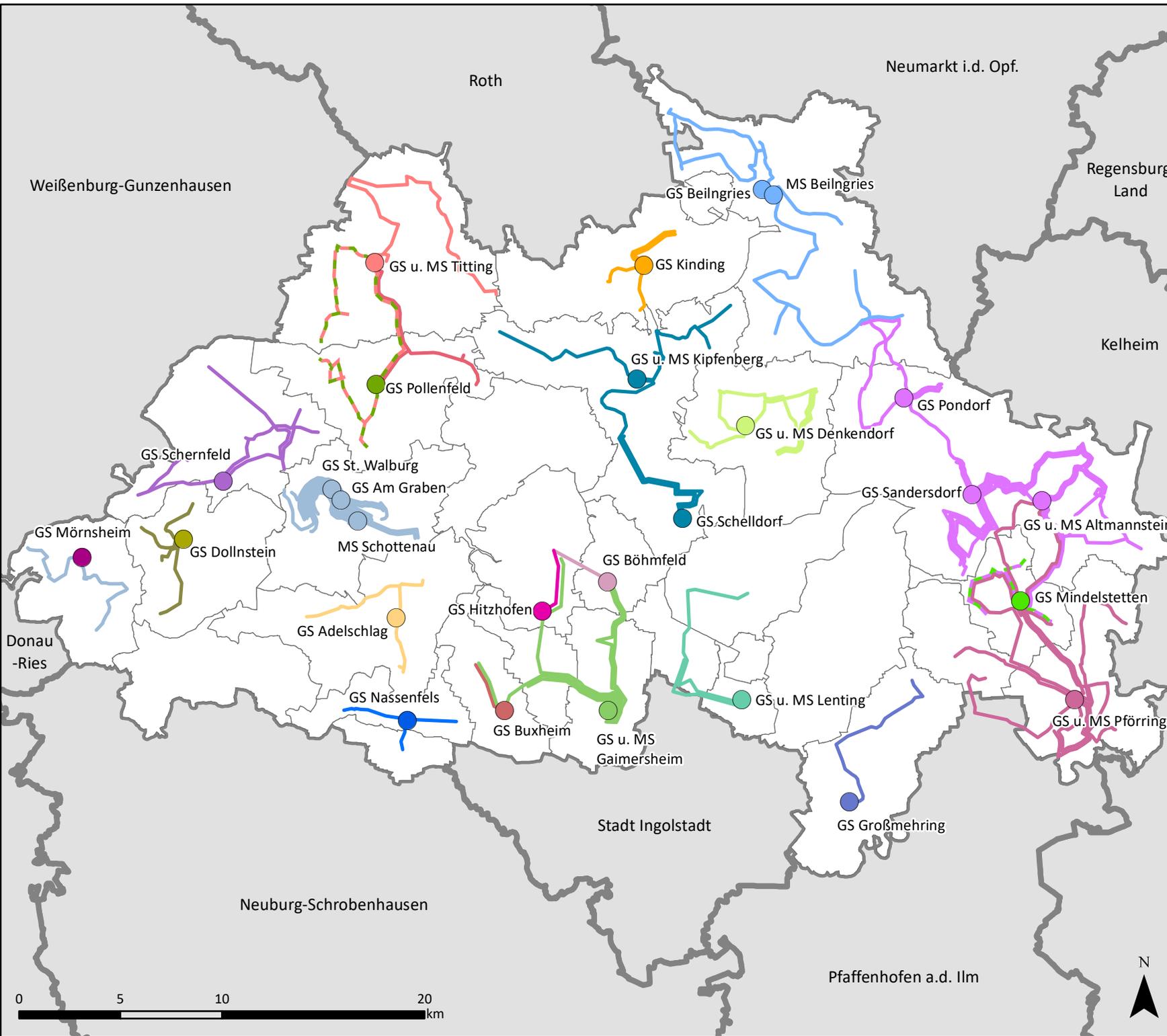
- | | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 22a

Quelle: Gemeinden Eichstätt
Bay. Staatsministerium für Bildung
u. Kultus, Wissenschaft und Kunst

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.3.4 Umsteigemöglichkeiten Bus - Bahn

Im Folgenden werden die Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn für Linien untersucht, die den jeweiligen Bahnhof bedienen und die regelmäßig Montag - Freitag an Schultagen verkehren.

Alle Bahnhöfe im Landkreis Eichstätt wurden unter dem Aspekt überprüft, ob an den SPNV-Haltestellen überhaupt eine Bedienung durch relevante Buslinien vorliegt und ob dabei von einer Abstimmung zwischen SPNV und Bus gesprochen werden kann. Die Einordnung der Anschlussqualität Bus - Bahn wurde auf Basis der Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs [8] bestimmt. Aus Tabelle 4 gehen die Wartezeiten in Minuten und die daraus resultierende Qualitätsstufe für die Anschlussqualität Bus - Bahn hervor.

Qualitätsstufe	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von ≤ 60 min
A	< 5
B	5 bis < 10
C	10 bis < 15
D	15 bis < 20
E	20 bis < 30
F	≥ 30

Tabelle 4 Anschlussqualität

Bei der Ermittlung der Qualitätsstufe für die durchschnittliche Wartezeit wird die Zeit für den Umsteigeweg in der Wartezeit nicht berücksichtigt und muss bei der Gesamtzeit zwischen z.B. Ankunft Bus – Anfahrt Bahn mit einbezogen werden. Die Zeit für Umsteigewege wurde zwischen drei und fünf Minuten als realistisch eingestuft.

Im Einzelnen ergeben sich daraus nachfolgende Ergebnisse:

Die Bahnhöfe Adelschlag, Eichstätt Bf., Wasserzell und Rebdorf-Hofmühle werden nicht von Regionalbuslinien angefahren.

Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn an den anderen Haltepunkten gibt Karte 23 wieder. Die beste Anschlussqualität mit der Stufe C ist in Eitensheim und Tauberfeld gegeben. Für Eichstätt Stadt und Kinding wurde eine Anschlussqualität der Stufe D errechnet. Gaimersheim und Dollnstein erreichen die Qualitätsstufe E.

Anzumerken ist, dass viele Fahrten vor allem auf die Schulanfangszeiten in den zentralen Orten abgestimmt sind und weniger auf den Anschluss an die Bahn. Des Weiteren kann eine Linie, die mehrere Bahnhöfe bedient, aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten von Bus und Bahn nur auf einen Bahnhof abgestimmt sein.

Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Bahnlinien sind in Eichstätt Bf. gegeben (zwischen KBS 990 und KBS 991).

Abstimmung Bus - Bahn

Stand: 2017

Bezugsbahnhof Ingolstadt

Anschlussqualität

- Qualitätsstufe C
- Qualitätsstufe D
- Qualitätsstufe E
- Qualitätsstufe F
- keine relev. Bus-Anbindung

Schienennetz

Gemeindegrenze

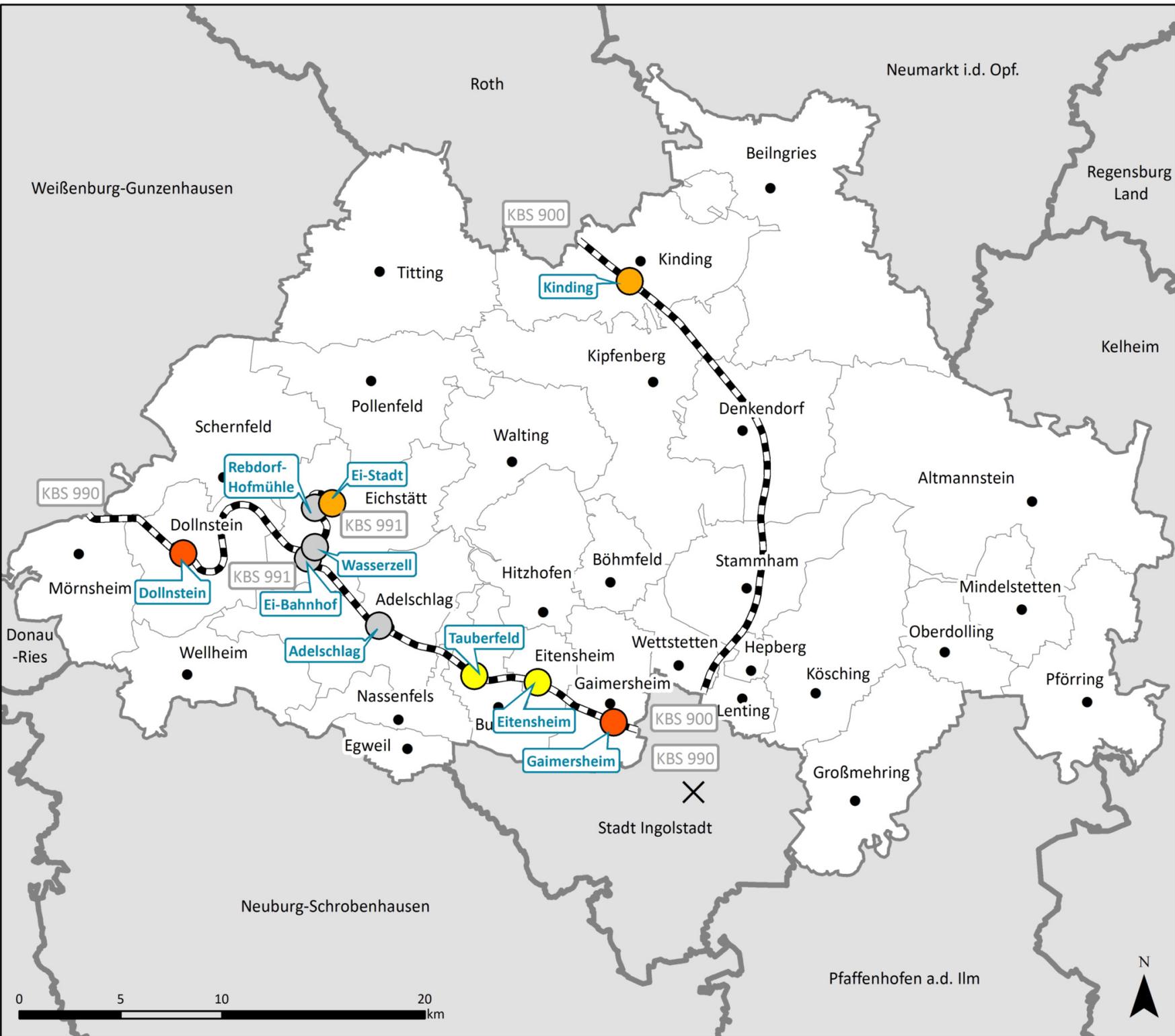
Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 23

Quelle: Deutsche Bahn



Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



5.3.5 Haltestellen im Busverkehr und Bahnhöfe/Haltepunkte im SPNV

Eine systematische Erfassung der Ausstattung der **Bushaltestellen** wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans im Frühjahr 2018 vorgenommen. Grundlage dafür stellt die Dokumentation der Haltestellen anhand von Fotos durch die Gemeinden dar. Insgesamt wurden 742 Haltestellen erfasst. Die Anzahl bezieht sich auf alle Haltepunkte, ohne Zusammenfassung der Richtungen. Auf dieser Basis wurden die Haltestellen nach einem Kriterienkatalog systematisch kategorisiert.

Bezüglich der Haltestellenausstattung ist eine große Bandbreite der Ausstattungsqualität festzustellen – von Wartehäuschen in unterschiedlicher Gestaltungsform bis hin zu Bushaltestellen ohne Schutz. Die Mindestausstattung der Haltestellen ist der Haltestellenmast. Doch selbst bei der Haltestellenkennzeichnung treten große Differenzen auf, was die Kennzeichnung der Haltestellenschilder mit Verkehrsunternehmen, Liniennummer u.Ä. betrifft. Nach Abschluss der Haltestellenerfassung wurde eine Datenbank mit allen Haltestellen und u.g. Kriterien erstellt, die dem Landkreis Eichstätt als Grundlage zur Verfügung gestellt wurde. Damit können neue Haltestellen oder umgebaute Haltestellen in der Datenbank entsprechend angelegt bzw. angepasst werden.

Bei einem Großteil der im Landkreis vorhandenen Haltestellen ist die Barrierefreiheit nicht gegeben, so dass im Hinblick auf mobilitätsbeeinträchtigte Personen eine Optimierung anzustreben ist, gerade im Hinblick auf die im novellierten Personenbeförderungsgesetz 2013 genannte Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit.

Ein Hochbord unterschiedlicher Höhe ist an 57% der Haltestellen vorhanden, ein Kassler Sonderbord dagegen lediglich an 3% der Haltestellen. Weitere vorhandene Ausstattungsmerkmale bezüglich der Barrierefreiheit können der Abbildung 4 (Seite 71) entnommen werden. Es ist festzustellen, dass fast keine Haltestelle über ein taktiles Leitsystem, ein Auffindungsfeld oder einen Leitstreifen verfügt. Ein stufenfreier Zugang zur Haltestelle, ist an 61% der Haltestellen gegeben.

In Abbildung 5 (Seite 71) sind die Merkmale zur Haltestellenkennzeichnung dargestellt. Ein Haltestellenschild ist an 93% der Haltestellen zu finden, allerdings nur an weniger als der Hälfte ein Haltestellenname und lediglich an gut einem Viertel eine Angabe zu den bedienenden Linien. Der Name oder das Symbol des entsprechenden Verkehrsunternehmens ist an 76% der Haltestellen vorhanden.

Die Auswertung hinsichtlich der Fahrgastinformation ist in Abbildung 6 (Seite 72) zu sehen. Ein Fahrplan ist an 74% der Haltestellen zu finden, Tarifinformationen dagegen lediglich an 24% der Haltestellen.

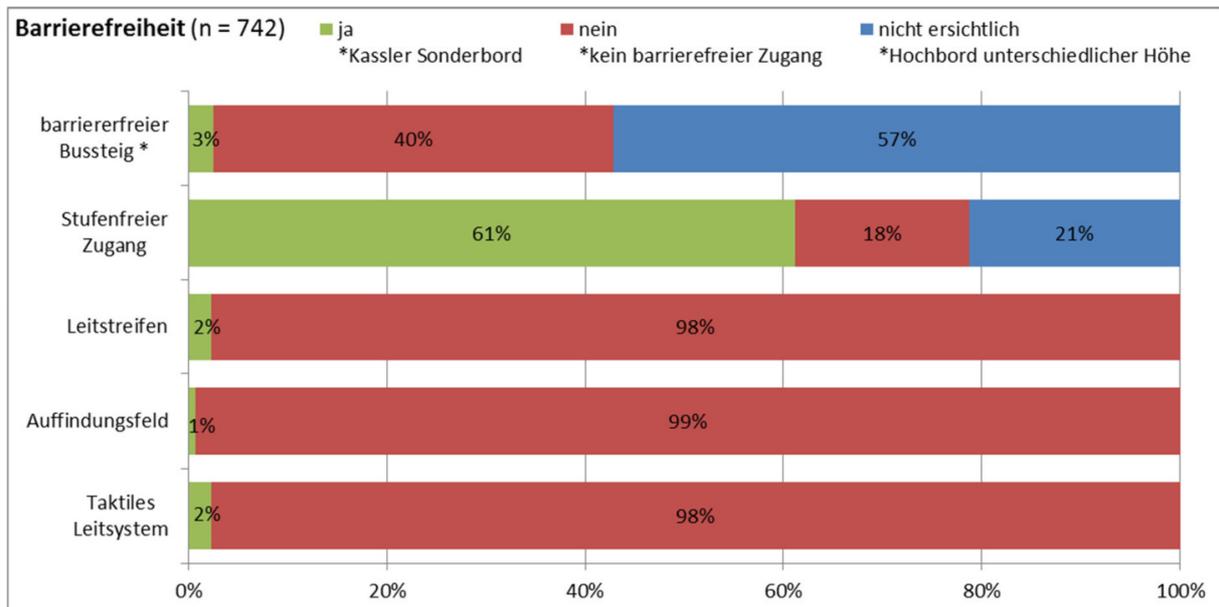


Abbildung 4 Ausstattungsmkmale der Haltestellen im Landkreis – Barrierefreiheit

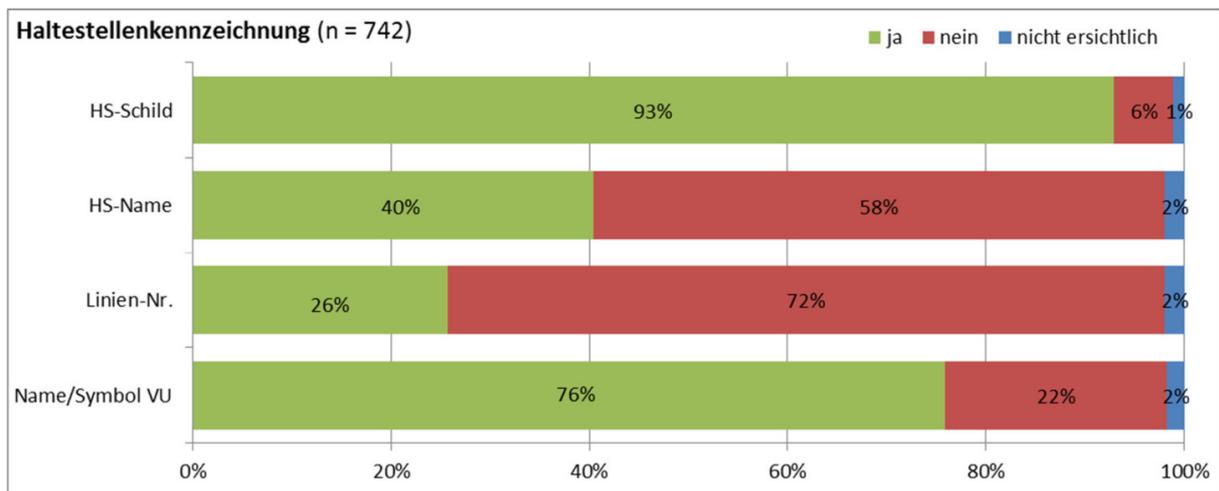


Abbildung 5 Ausstattungsmkmale der Haltestellen im Landkreis – Haltestellenkennzeichnung

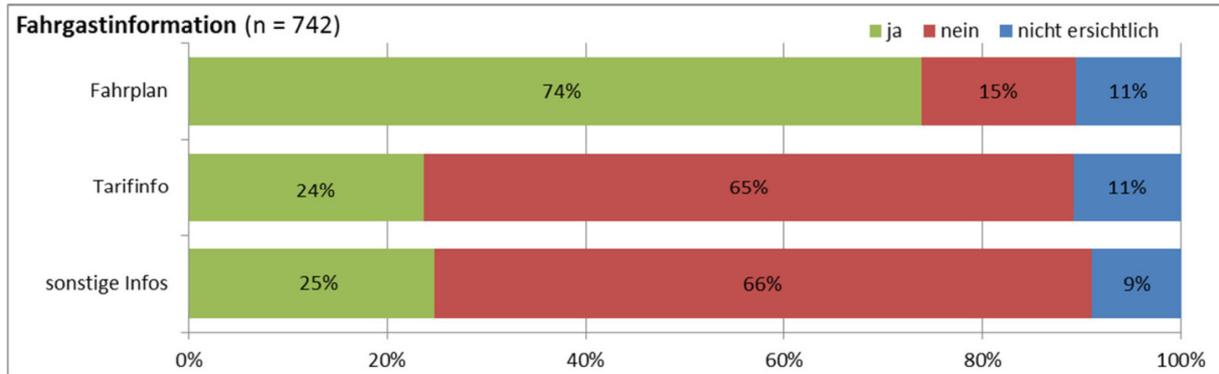


Abbildung 6 **Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – Fahrgastinformation**

Weitere Ausstattungsmerkmale sind in Abbildung 7 dargestellt und je Haltestelle über alle Richtungen zusammengefasst, dadurch ergibt sich eine Grundgesamtheit von 455 Haltestellen. Ein Fahrausweisautomat ist an keiner Haltestelle zu finden. Fahrradständer und ein Stromanschluss finden sich nur an 5% der Haltestellen. Positiv zu bewerten ist die Ausstattung mit Wartehäuschen, Sitzbänken und Papierkörben, die an 61%, 55% bzw. 44% der Haltestellen zu finden sind.

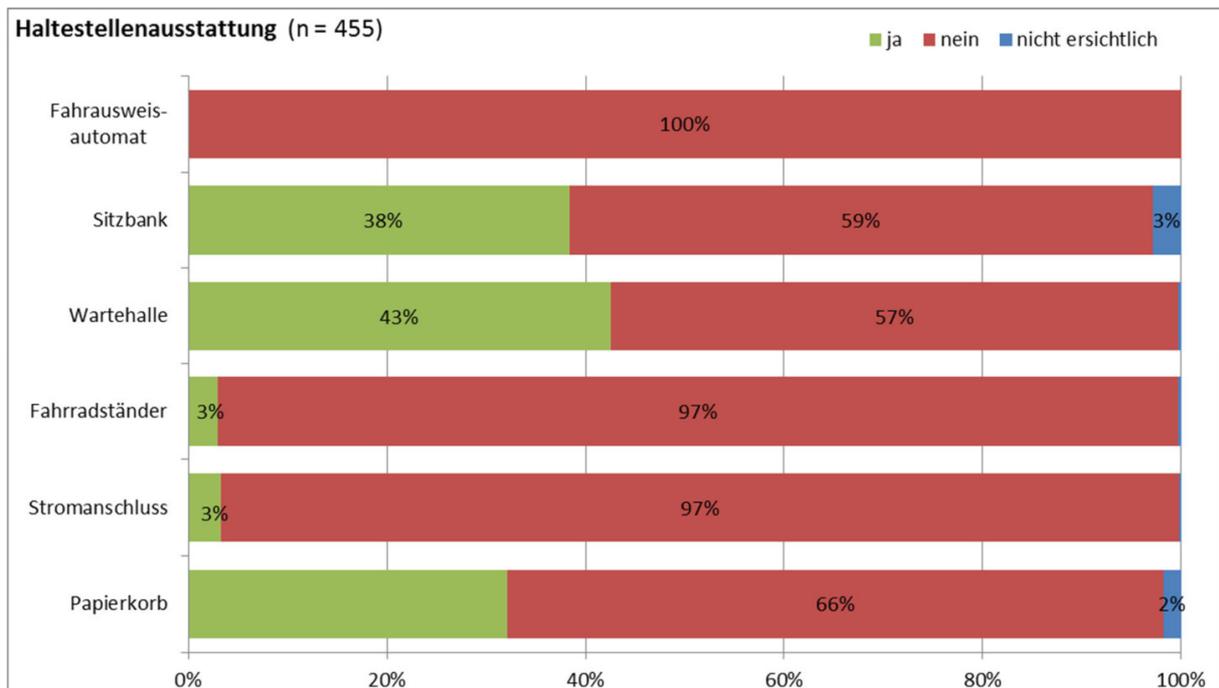


Abbildung 7 **Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis – weitere Merkmale**

Die Abbildung 8 (Seite 73) zeigt beispielhaft den unterschiedlichen Umfang der Haltestellenqualität und -ausstattung im Landkreis Eichstätt.



Abbildung 8 Wartehäuschen in Langensallach (o. links), Eichstätt Stadtbahnhof (o. rechts), Wartehäuschen Sandersdorf (u. links) und Haltestellen-Kennzeichnung in Walting-Brunnmühle (u. rechts)

Im Landkreis Eichstätt gibt es zehn **Haltepunkte und Bahnhöfe im SPNV**. Einen direkten Busanschluss mit Fußwegen unter 300 m besitzen sechs der zehn Haltepunkte bzw. Bahnhöfe.

Für die Bewertung der Bahnhöfe bezüglich ihrer Ausstattungsqualität wurde die Stationsdatenbank der Bayerischen Eisenbahngesellschaft genutzt (vgl. Tabelle 5, Seite 75).

Die Haltepunkte Adelschlag, Eichstätt Bahnhof, Gaimersheim, Tauberfeld und Wasserzell sind nicht barrierefrei gestaltet. An den SPNV-Halten Eitensheim und Rebdorf-Hofmühle ist der Weg zum Bahnsteig barrierefrei, jedoch nicht die Station. Vollständig barrierefreie Stationen gibt es lediglich in Eichstätt Stadt, Dollnstein und Kinding. Park-and-Ride-Anlagen bzw. Parkplätze sind an acht der zehn Haltestellen vorhanden, die Anzahl variiert zwischen 14 und 96 Stellplätzen (Anzahl am Bf. Eichstätt Stadt nicht bekannt). Keine Parkmöglichkeit gibt es an den Bahnhaltungen Rebdorf-Hofmühle und Wasserzell.

Behindertenstellplätze stehen nur an den fünf Haltestellen Dollnstein, Eichstätt Bahnhof, Eitensheim, Gaimersheim und Kinding zur Verfügung (ein bis vier Stellplätze) (k.A.am Bf. Eichstätt Stadt).

Fahrradstellplätze sind an acht der zehn Bahnhöfe und Haltepunkte vorhanden, wobei die Anzahl der Stellplätze von sechs bis 72 variiert. An den Bahnhaltungen Eichstätt Bahnhof und Wasserzell sind keine Fahrradstellplätze zu finden.

Fahrkartenautomaten für den Nah- und Fernverkehr sind ebenfalls an acht der zehn Bahnhöfe und Haltepunkte vorhanden. An den Haltepunkten Rebdorf-Hofmühle und Wasserzell ist ein Fahrkartenkäuf dagegen nur in den Zügen möglich. In Eichstätt Stadt ist zusätzlich eine Fahrkartenverkaufsstelle vorhanden.

Eine Übersicht über die Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV mit der jeweiligen Ausstattung ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bahnhof	Lage des Bahnhofs/ Haltepunkts	Barrierefreiheit	Anzahl P+R/ Parkplätze	Anzahl Behinderten- stellplätze	Anzahl Fahrrad- stellplätze	weitere Ausstattung
Adelschlag	westlicher Ortsrand	Station nicht barrierefrei	60	0	12	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Dollnstein	zentral im Ort	Station vollständig barrierefrei	46	3	72	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Eichstätt Bahnhof	südlich des Ortsteils Wasserzell	Station nicht barrierefrei	93	1	0	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Eichstätt Stadt	nordwestlich der Altstadt Eichstätt	Station vollständig barrierefrei	k.A.	k.A.	30	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr, Fahrkartenverkaufsstelle
Eitensheim	südlicher Siedlungsbereich	Weg zum Bahnsteig barrierefrei	35	2	30	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Gaimersheim	südwestlicher Ortsrand	Station nicht barrierefrei	30	2	52	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Kinding	südwestlich außerhalb von Kinding	Station vollständig barrierefrei	96	4	16	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Rebdorf-Hofmühle	nördöstlich außerhalb von Rebdorf	Weg zum Bahnsteig barrierefrei	0	0	6	-
Tauberfeld	südlicher Ortsrand	Station nicht barrierefrei	14	0	18	Fahrkartenautomat Nah- und Fernverkehr
Wasserzell	östlicher Ortsrand	Station nicht barrierefrei	0	0	0	-

Tabelle 5 Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV im Landkreis

5.3.6 Organisation

Der Landkreis ist Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV. Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt 8 Liniengenehmigungsinhabern (Stand 01.08.2018) (Bäuml, Buchberger, Jägle, RBA, SBI, Seitz, Sillner, Stemfl).

Der allgemeine ÖPNV wird im Landkreis Eichstätt im Wesentlichen eigenwirtschaftlich erbracht. Die Gemeinden Böhmfeld, Buxheim, Eitensheim, Gaimersheim, Großmehring, Hepberg, Kösching, Lenting, Stammham und Wettstetten haben Verkehrsbedienungsverträge mit der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG) geschlossen. Für diese INVG-Gemeinden bestellt der Landkreis die gewünschten Fahrleistungen, die Kosten (Defizite) dieser Verkehre werden von den jeweiligen Gemeinden getragen. Diese Verträge gelten bis 03. Dezember 2019.

Die Bemühungen zu einem flächendeckenden Gemeinschaftstarif in der Region 10 und somit auch im Landkreis Eichstätt wurden durch den Zusammenschluss zum Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt (VGI) seit 2010 intensiviert. Verbandsmitglieder sind die Stadt Ingolstadt und die Landkreise Eichstätt, Pfaffenhofen sowie Neuburg-Schrobenhausen.

Seit 14.12.2014 sind alle Bahnhalte in den INVG-Tarif integriert. Seit dem 01.09.2018 gilt der VGI-Gemeinschaftstarif flächendeckend auch in allen Buslinien (außer ein- und ausbrechende Verkehre).

Zusätzlich dazu gibt es den Tarif des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN), der in den Linien der Verkehrsunternehmen Merz Reisen GmbH (Linien 517, 519), Rombs Touristik GmbH & Co. KG (Linie 613, 614) und OVF GmbH (Linien 515, 520, 524) sowie im SPNV für die Haltestelle Kinding gilt.

5.3.7 Information und Tarifsystem

Der Landkreis Eichstätt verfügt über keine landkreisweite Fahrgastinformation in Form eines Fahrplanheftes. Lediglich im INVG-Verkehrsgebiet ist ein Fahrplanbuch vorhanden. Die übrigen Linienfahrpläne sind von den jeweiligen Verkehrsunternehmen zu beziehen. Eine weitere Möglichkeit zur Fahrplanauskunft bietet die Internetplattform „Bayern Fahrplan“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (Abbildung 9).

Ein abstrahierter Liniennetzplan über den gesamten Landkreis Eichstätt liegt vor und kann über die Landkreis-Homepage abgerufen werden (Abbildung 10, Seite 78).

The screenshot shows the 'Bayern Fahrplan' website interface. The search criteria are: 'Von: Eichstätt Bisch. Ordinariat', 'Nach: Gaimersheim Rathaus', and 'Hinfahrt: 17.10.2018 Ab 12:41'. The results table shows four routes:

	AM	AB	AN	DAUER	UMST.	
1	17.10.	12:34	13:01	00:27	0x	[Print] [Share] [Euro] [Info]
2	17.10.	12:32	13:01	00:24	1x	[Print] [Share] [Euro] [Info]
3	17.10.	13:20 +0	13:52 +0	00:32	0x	[Print] [Share] [Euro] [Info]
4	17.10.	13:32 +0	14:01 +0	00:29	0x	[Print] [Share] [Euro] [Info]

The map on the right shows the route path from Eichstätt to Gaimersheim, passing through various stations like Landershofen, Adelschlag, and Eitensheim.

Abbildung 9 Auszug Bayern Fahrplan

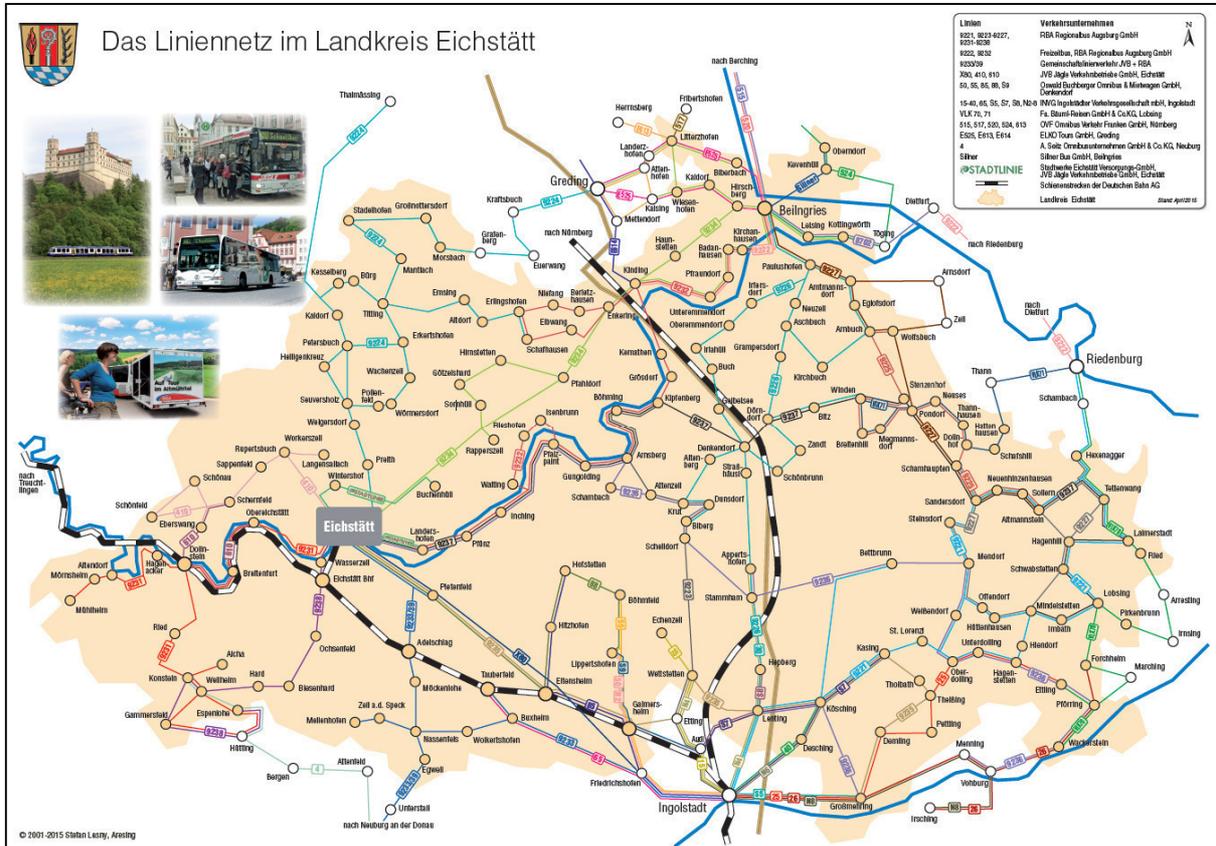


Abbildung 10 Liniennetzplan 2018

Ein regional einheitliches Tarif- und Fahrscheinsystem gibt es im Landkreis Eichstätt seit dem 01.09.2018 mit der Einführung des VGI-Verbundtarifes. Der VGI-Tarifzonenplan ist in Abbildung 11 (Seite 79) dargestellt. Bis dahin galten die Haustarife der Linienbetreiber im Landkreis.

Informationen zum **Angebot im ÖPNV** können auf der Internetseite des Landkreises Eichstätt bis auf den schematischen Liniennetzplan nicht direkt abgerufen werden. Es sind allerdings alle relevanten Links zu den Fahrplänen der im Landkreis verkehrenden Verkehrsunternehmen, zum Bayern Fahrplan sowie zur Bayerischen Regiobahn auf der Landkreis Homepage abrufbar. Persönliche Fahrpläne können z.T. über die Homepage der Deutschen Bahn und im Informationsdienst „bayerninfo“ erstellt werden.

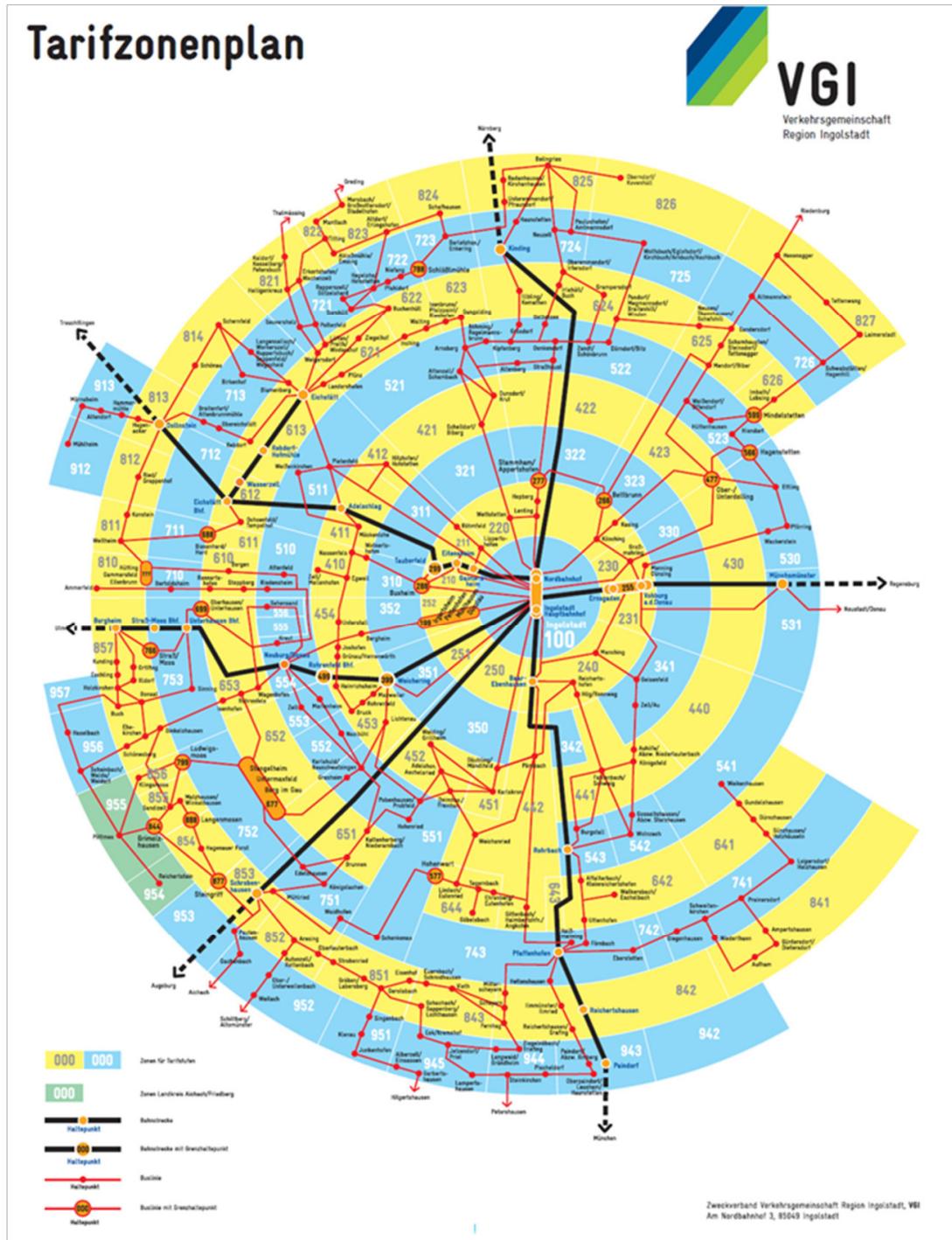


Abbildung 11 VGI-Tarifzonenplan (Stand Oktober 2018)

6 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Die Analyse der Schwachstellen erfolgt gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998 [2]. In dieser werden Grenz- und Richtwerte ausgewiesen, an denen sich der ÖPNV in allen bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten orientieren soll. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen guten ÖPNV-Standard dar. Werden die Werte unterschritten, so ist dies zu begründen.

Insbesondere die Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit weisen in der Leitlinie eine gewisse Bandbreite auf (z.B. für Orte bis 1.000 Einwohner 3 bis 5 Fahrtenpaare / Werktag), zudem soll der Aufgabenträger für die Ferien und Wochenenden eigene Vorgaben festlegen. Diese Spielräume tragen dem Umstand Rechnung, dass die konkrete Festlegung der Werte nicht unerheblich von den spezifischen Randbedingungen des jeweiligen Landkreises abhängt. Um für den Landkreis Eichstätt eine entsprechende Einordnung zu erleichtern, wurde ein bayernweiter Vergleich der Einwohnerdichte durchgeführt.

Abbildung 12 (Seite 81) zeigt in Form eines Streudiagramms die Einwohnerdichte aller bayerischen Landkreise unterteilt in drei Klassen (bis 100 Einwohner / km², 101 bis 150 Einwohner / km² und mehr als 151 Einwohner / km²). Der Landkreis Eichstätt liegt mit 106 Einwohner / km² im unteren Mittelfeld der Einwohnerdichte innerhalb Bayerns.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde in Arbeitskreisen sowie Bürgermeisterdienstbesprechungen Kennwerte für die ausreichende Bedienung empfohlen. Dazu wurden alle Ortsteile im Landkreis Eichstätt verschiedenen Gebietskategorien zugeordnet (vgl. Tabelle 2, Seite 35), anhand derer die Grenz- und Richtwerte für die räumliche Erschließung, Erreichbarkeit des Gemeindezentrums bzw. des nächsten Zentralen Ortes, die Bedienungshäufigkeit und die Auslastung festgelegt wurden. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt nur für die Gebiete außerhalb des ländlichen Raums Grenz- und Richtwerte für die Tagtypen Mo-Fr Ferien, Samstag und Sonntag vor. Für Gebiete im ländlichen Raum kann der Aufgabenträger eigene Festlegungen treffen. Diese wurden ebenfalls in Arbeitskreisen und Bürgermeisterdienstbesprechungen abgestimmt.

Auf Basis der Ergebnisse der Sitzungen in den Arbeitskreisen und den Bürgermeisterdienstbesprechungen wird festgelegt, dass als Mindestanforderung im Landkreis Eichstätt die Grenzwerte als Maßstab für die Festlegung der ausreichenden Bedienung herangezogen werden. Die entsprechen-

den Festlegungen sind in den Kapiteln 4.1, 4.2 und 4.3 festgehalten. Dabei gliedert sich die Schwachstellenanalyse nach folgenden Kriterien:

- Räumliche Erschließung durch Haltestellen (Kapitel 6.1)
- Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Kapitel 6.2)
- Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Kapitel 6.3)

Im Kapitel 6.4 werden die einzelnen Punkte der Bedienungsqualität nochmals zusammengefasst. In Kapitel 6.5 und 6.6 wird eine Bewertung der Infrastruktur, Organisation und Information sowie des Tarifs vorgenommen.

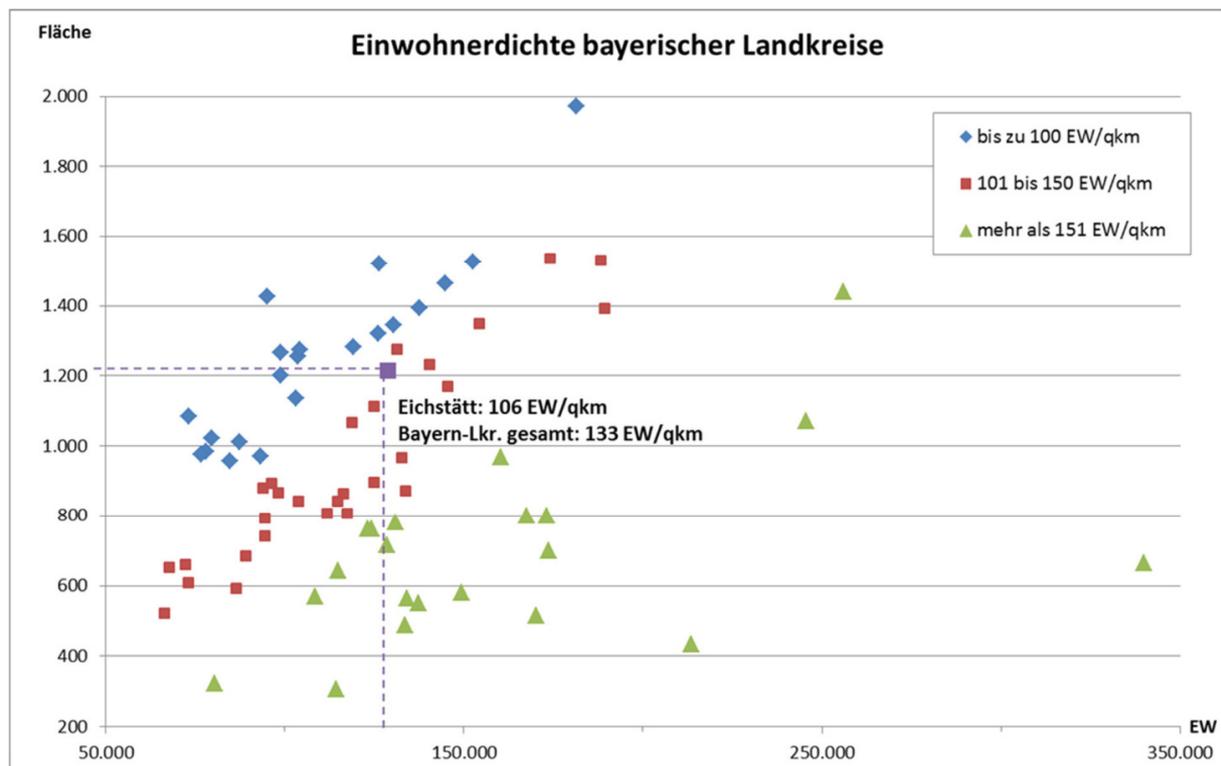


Abbildung 12 Einwohnerdichte bayerischer Landkreise

6.1 Räumliche Erschließung

Die Einzugsbereiche zur räumlichen Erschließung der Haltestellen werden wie folgt festgelegt:

- **Grenz- und Richtwerte der räumliche Erschließung:**

Indikator		Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)		Bus	Bahn	Bus	Bahn
Ober-/ Mittelzentrum	Kernbereich	400	600	300	600
	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1.200	600	1.000
Grundzentrum	zentraler Bereich	500	800	400	600
	übriges Gebiet	800	1.200	600	1.000
Verkehrsachsen		800	1.200	600	1.000
sonstige Räume	zentraler Bereich	600	1.000	400	800
	ländlicher Raum	1.000	1.800	800	1.500
räumliche Erschließung		Erschließung aller Teilflächen ab			
		500 Einwohner		200 Einwohner	
		Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Tabelle 6 Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

Die räumliche Erschließung im Landkreis Eichstätt ist insgesamt sehr gut. Bei der Bewertung auf Grundlage der Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ergeben sich nur kleinere Unterschiede. In Karte 15 (Seite 53) und Karte 16 (Seite 54) sind die Ortsteile mit über 500 Einwohnern (Grenzwert) bzw. über 200 Einwohnern (Richtwert) dargestellt, die über eine nur unzureichende räumliche Erschließung verfügen. Das heißt, sie oder Teile davon liegen außerhalb der definierten Einzugsbereiche von Haltestellen. Ein Mangel nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung liegt aber erst dann vor, wenn mehr als 20 % der Siedlungsfläche des Ortsteils nicht erschlossen sind.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Siedlungsflächen im Landkreis Eichstätt fast flächendeckend erschlossen sind. Die Prüfung der Grenzwerte zeigt Erschließungslücken in den Ortsteilen Denkendorf und Pförring auf (vgl. Tabelle 7). Bei den genannten Orten wird der Grenzwert in Randbereichen nicht erreicht. Eine Darstellung in der Karte findet sich in Karte 24 und Karte 25.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Anteil nicht erschlossene Fläche
Denkendorf	Denkendorf	2.552	27%
Pförring	Pförring	2.240	22%

Tabelle 7 Mängel in der räumlichen Erschließung - Grenzwert

Darüber hinaus gibt es noch einige weitere Ortsteile, die den Richtwert nicht erreichen und in denen mehr als 20% der Siedlungsfläche nicht erschlossen sind. Dazu gehören neben den oben genannten Orten auch Grösdorf (Kipfenberg), Kipfenberg, Wettstetten, Obereichstätt (Dollnstein), Großmehring, Hepberg, Dollnstein, Beilngries und Schernfeld (vgl. Tabelle 9 sowie Karte 26 bis Karte 35). Allerdings liegen die nicht erschlossenen Bereiche nur in den Randbereichen der genannten Ortsteile.

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	Anteil nicht erschlossene Fläche
Beilngries	Beilngries	5.185	34%
Denkendorf	Denkendorf	2.552	36%
Dollnstein	Dollnstein	1.670	33%
Dollnstein	Obereichstätt	660	28%
Großmehring	Großmehring	5.438	28%
Hepberg	Hepberg	2.880	29%
Kipfenberg	Grösdorf	366	21%
Kipfenberg	Kipfenberg	1.827	23%
Pförring	Pförring	2.240	32%
Schernfeld	Schernfeld	1.222	39%
Wettstetten	Wettstetten	4.638	29%

Tabelle 8 Mängel in der räumlichen Erschließung - Richtwert

Insgesamt ist der Landkreis Eichstätt, mit den oben genannten Ausnahmen, dennoch annähernd flächendeckend durch Haltestellen erschlossen.

Haltestellenerschließung (Grenzwert)

Ausschnitt Denkendorf

Haltestelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

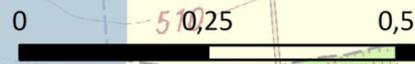
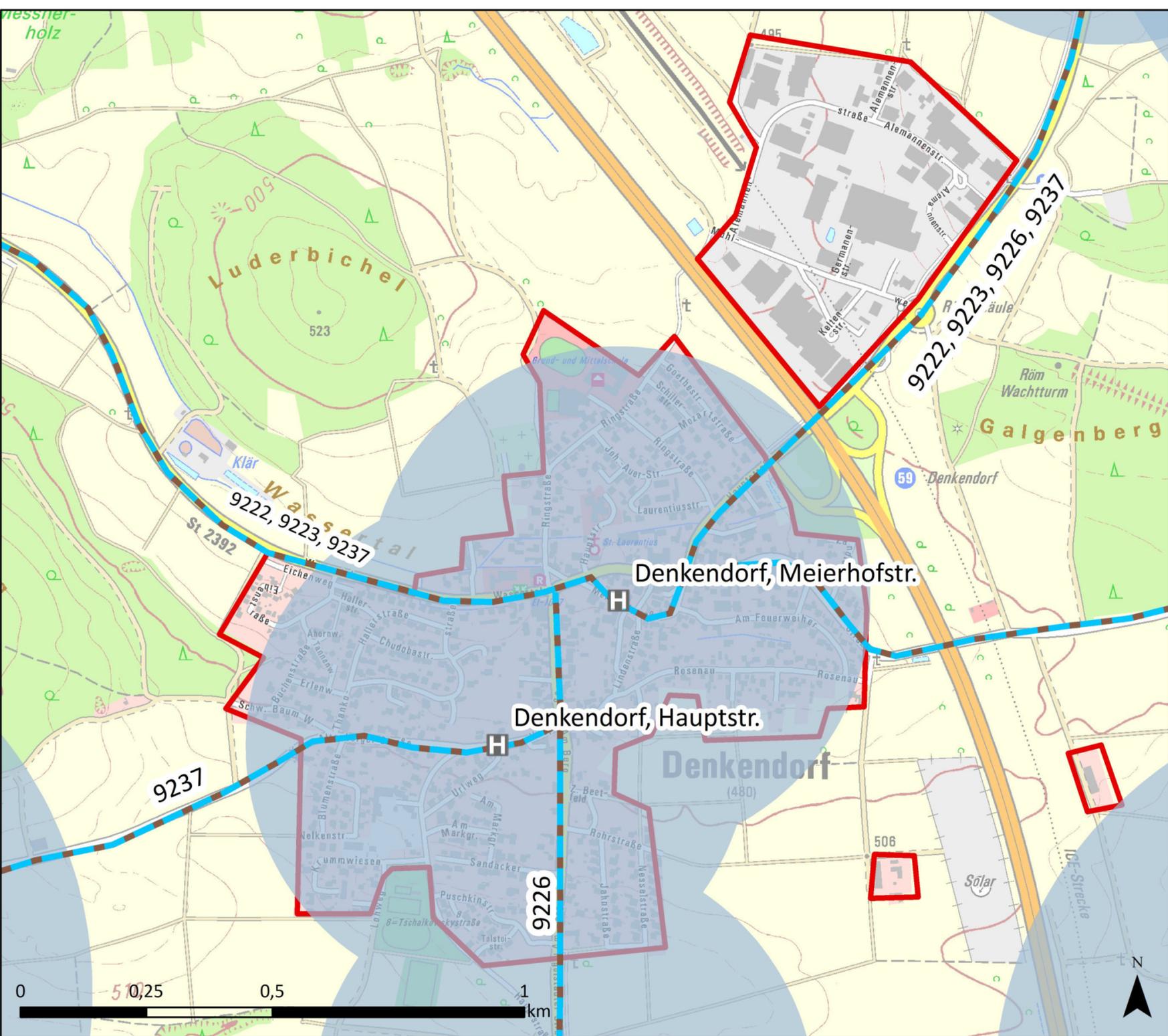
Buslinien

Siedlungsflächen (>500 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 24

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Grenzwert)

Ausschnitt Pförring

Halstelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

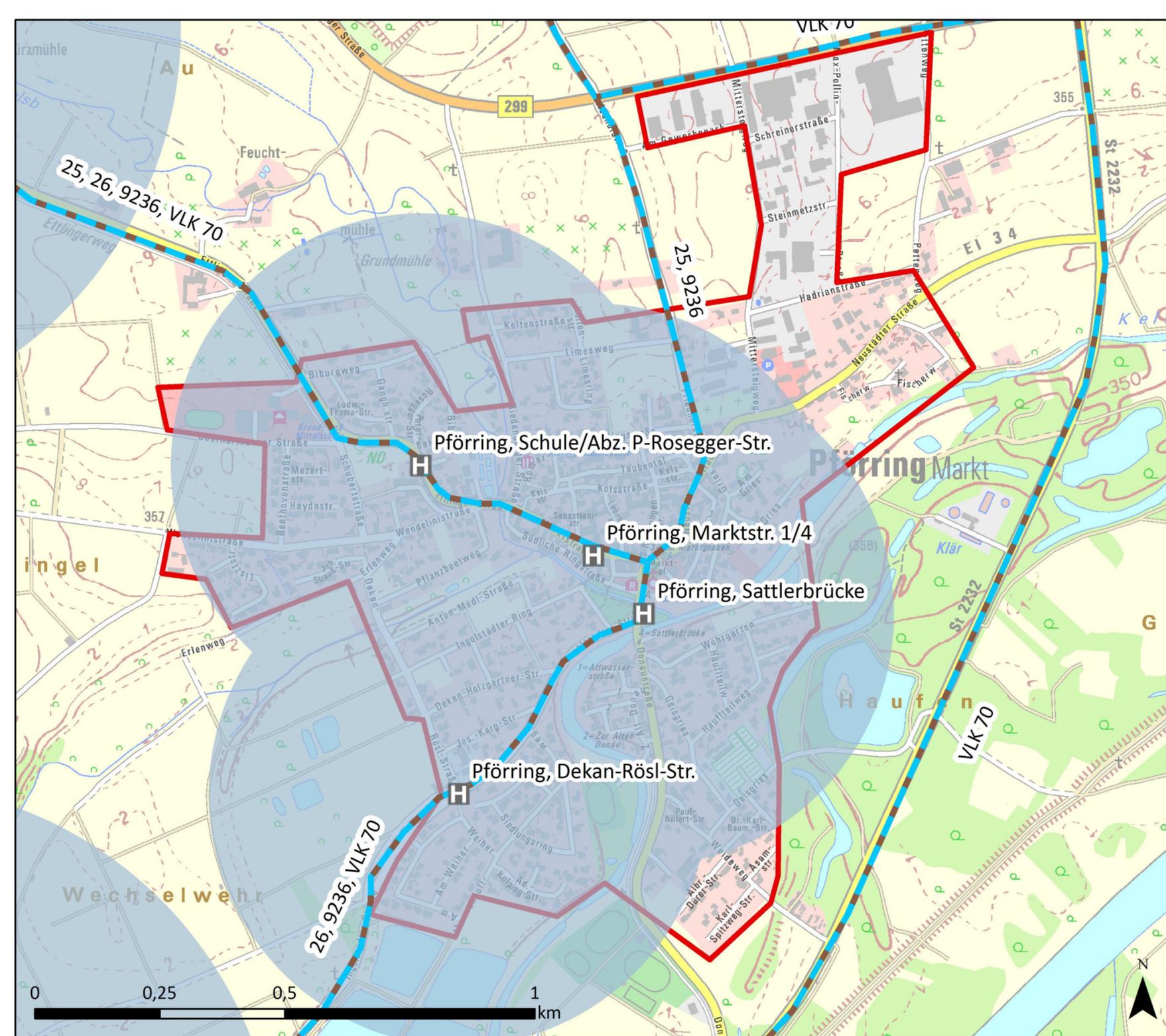
Buslinien

Siedlungsflächen (>500 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 25

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Beilngries

Haltestelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

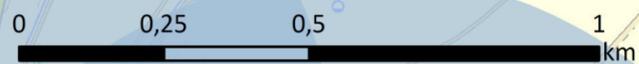
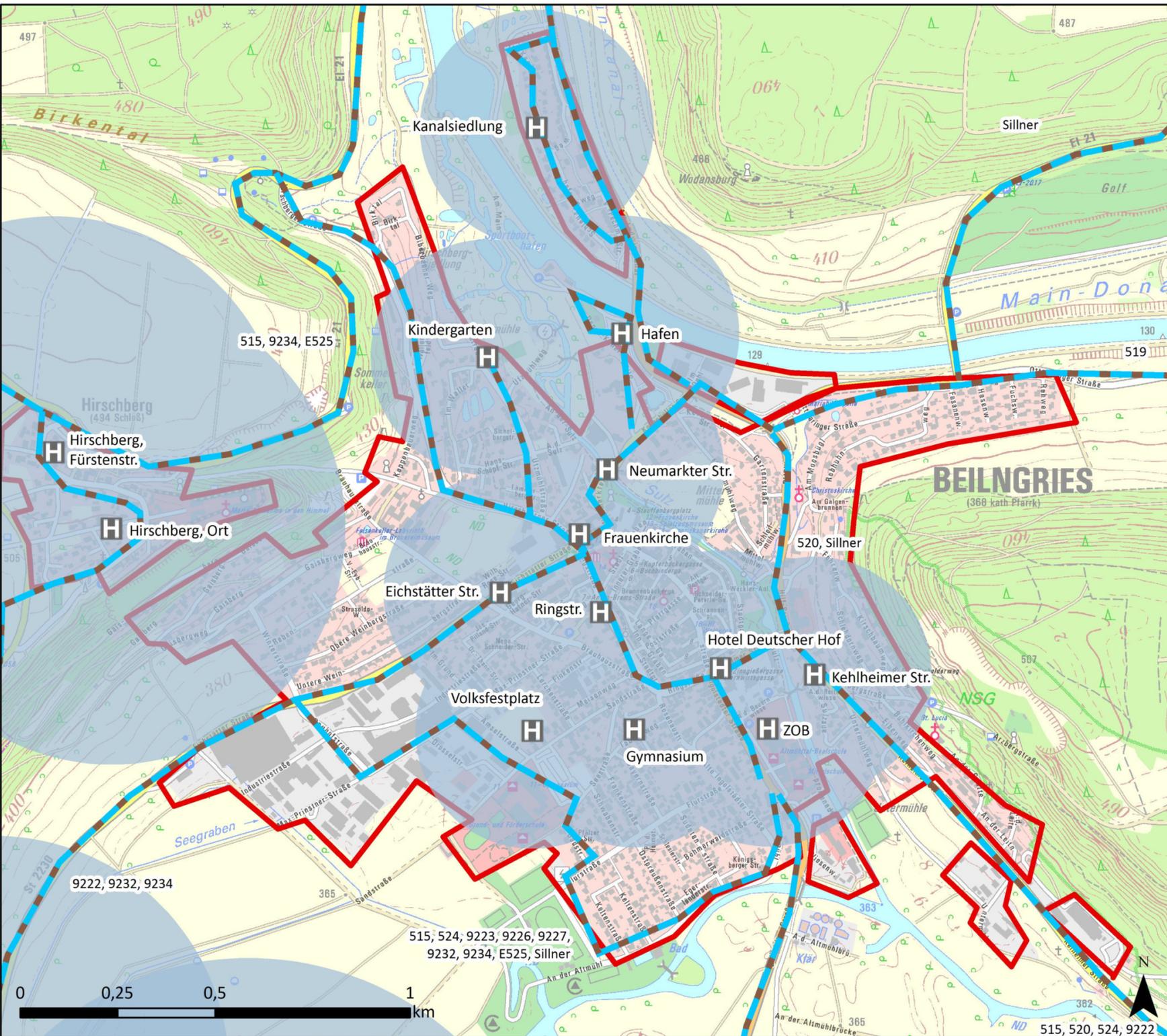
Buslinien

Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 26

Quelle: LRA Eichstätt



9222, 9232, 9234

515, 9234, E525

515, 524, 9223, 9226, 9227,
9232, 9234, E525, Sillner

515, 520, 524, 9222

Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Denkendorf

Halstelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

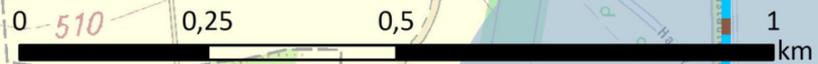
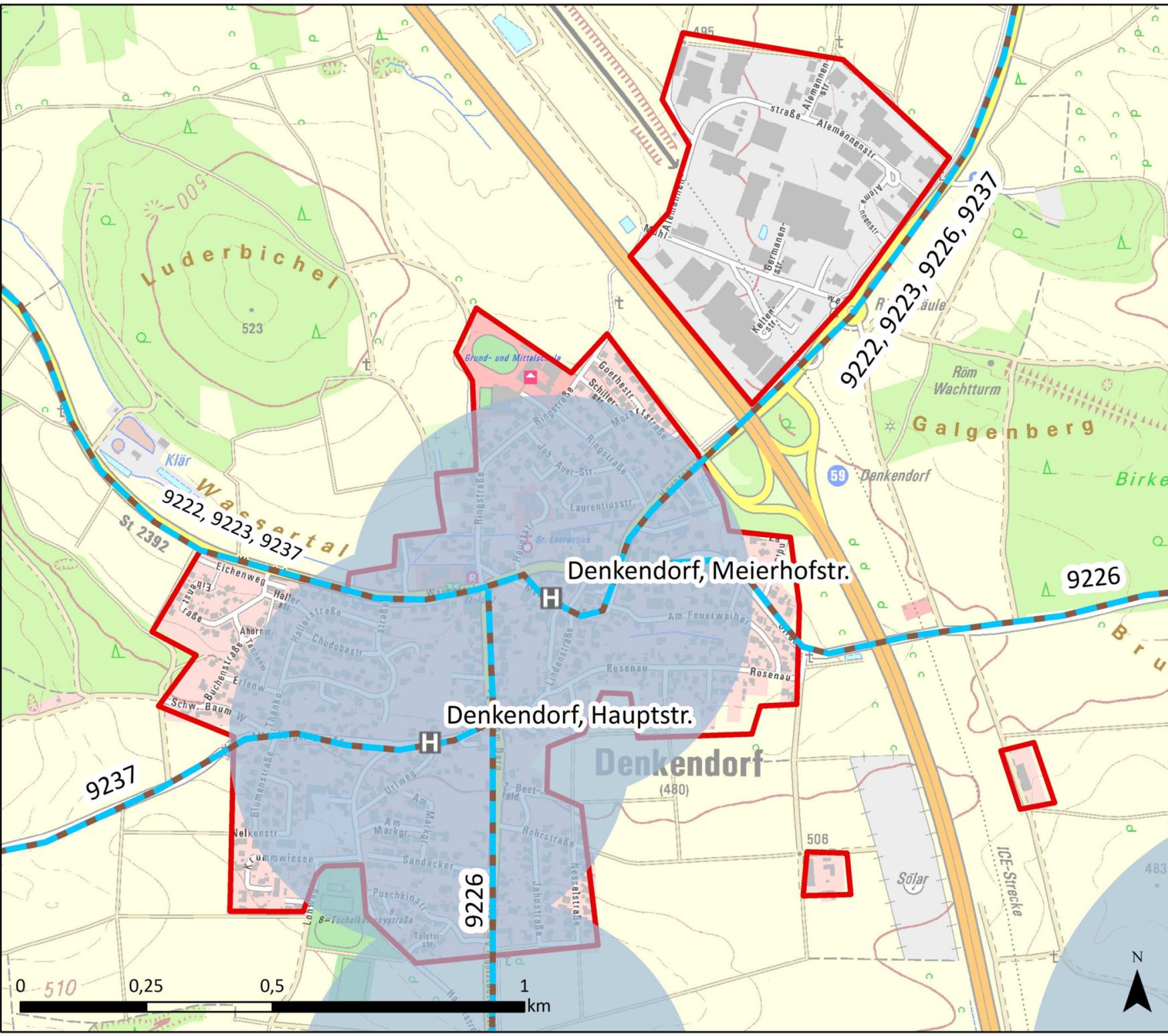
Buslinien

Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 27

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Dollnstein

Haltestelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

Buslinien

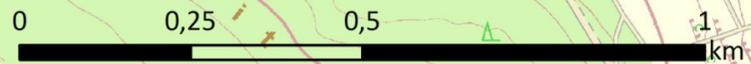
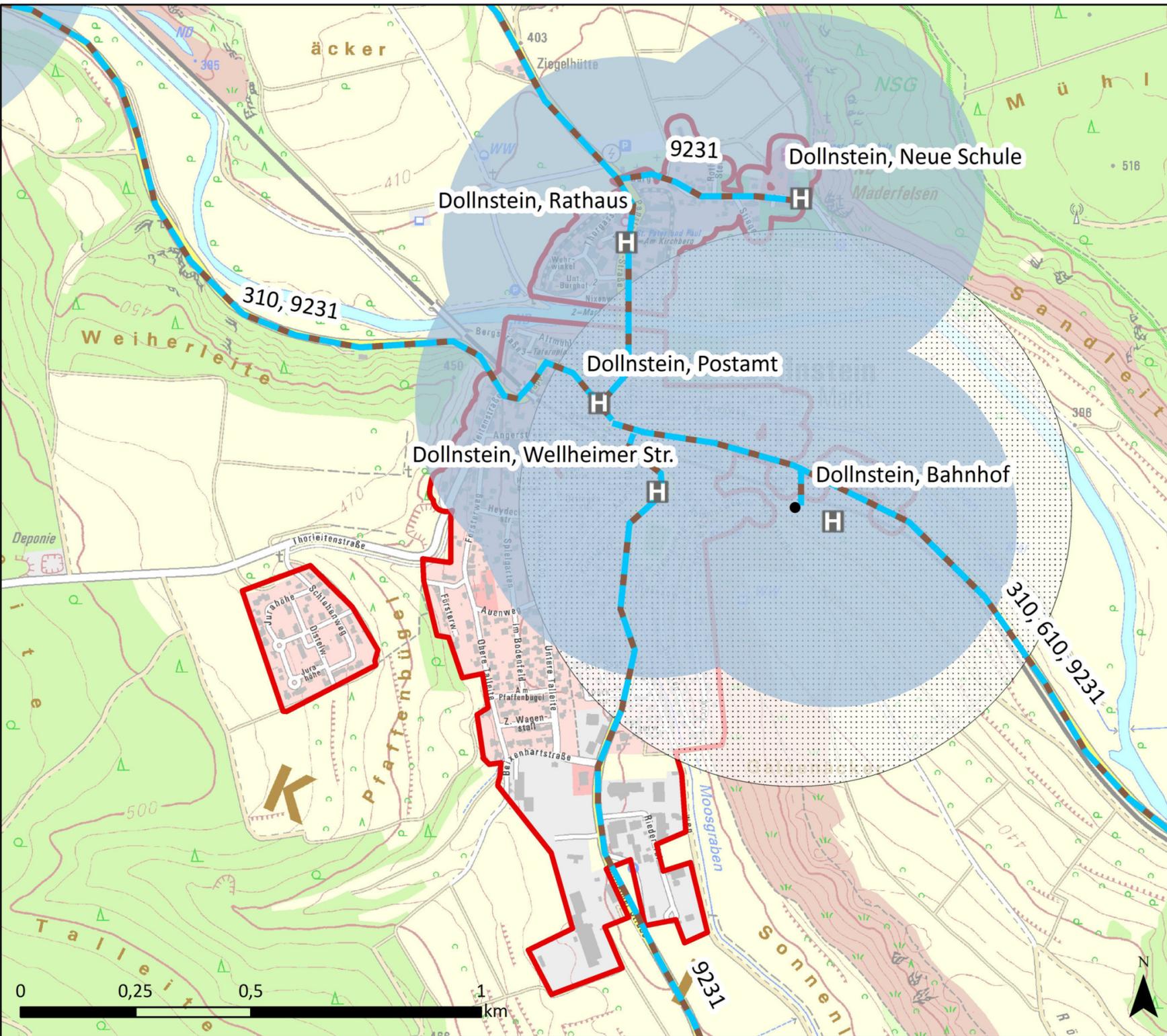
Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 28

Quelle: Bayerisches Statistisches Landesamt

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Obereichstätt

Haltestelleneinzugsbereich

-  Bus
-  Bahn

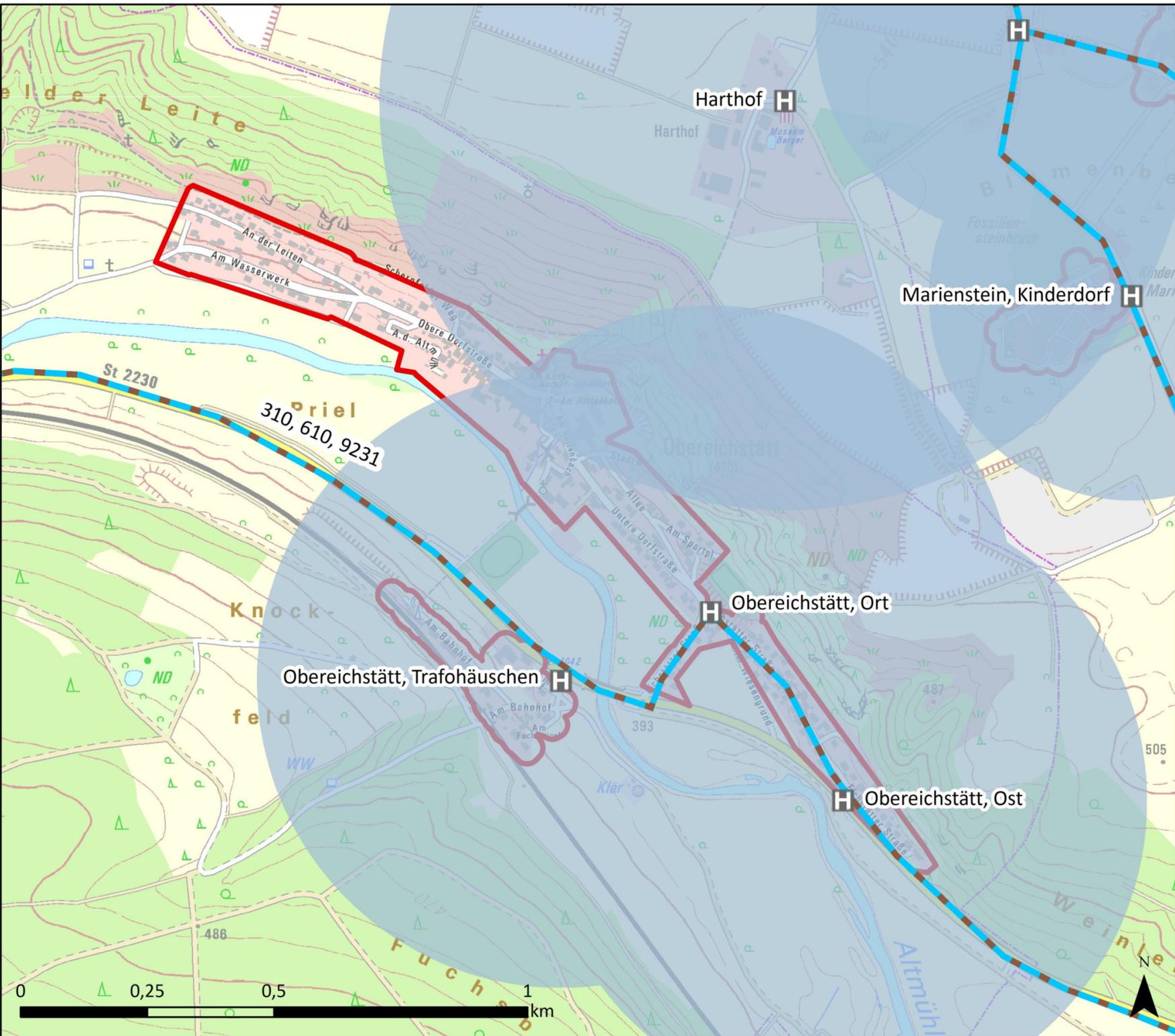
 Buslinien

 Siedlungsflächen (>200 EW)

 Haltestelle

Karten-Nr.: 29

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Großmehring

Haltestelleneinzugsbereich

-  Bus
-  Bahn

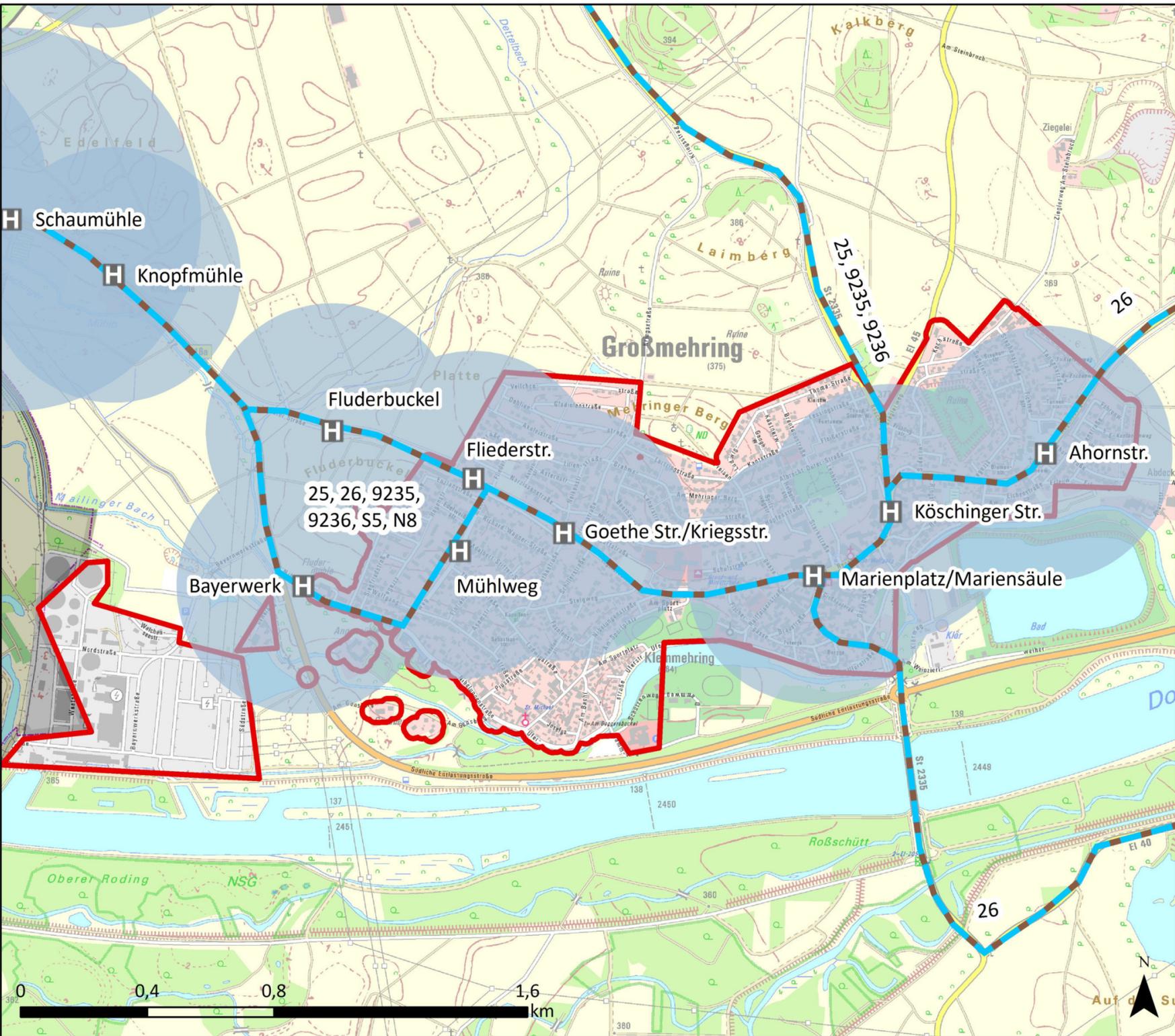
 Buslinien

 Siedlungsflächen (>200 EW)

 Haltestelle

Karten-Nr.: 30

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Hepberg

Halstelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

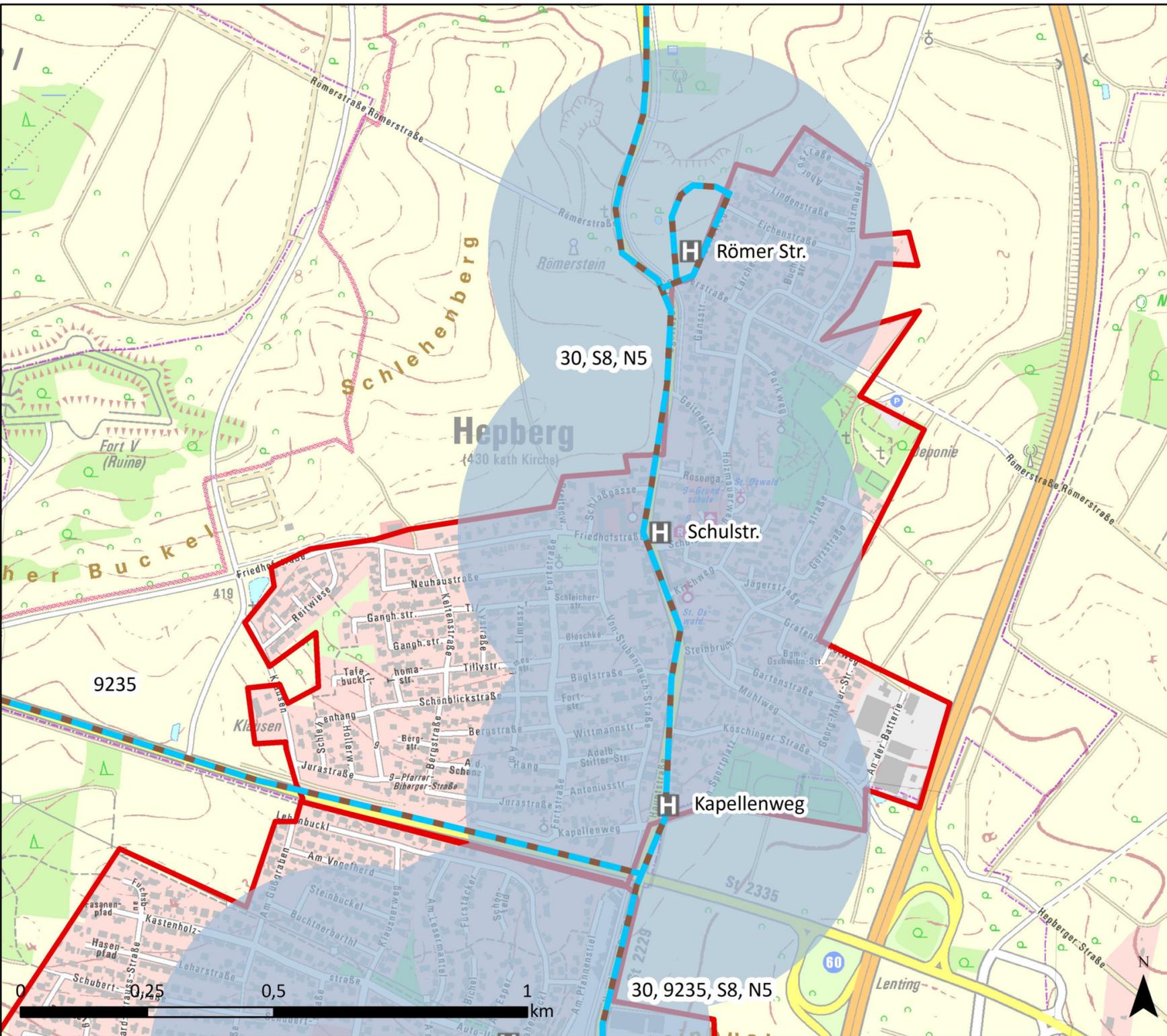
Buslinien

Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 31

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Kipfenberg und Grösdorf

Halstelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

Buslinien

Siedlungsflächen (>500 EW)

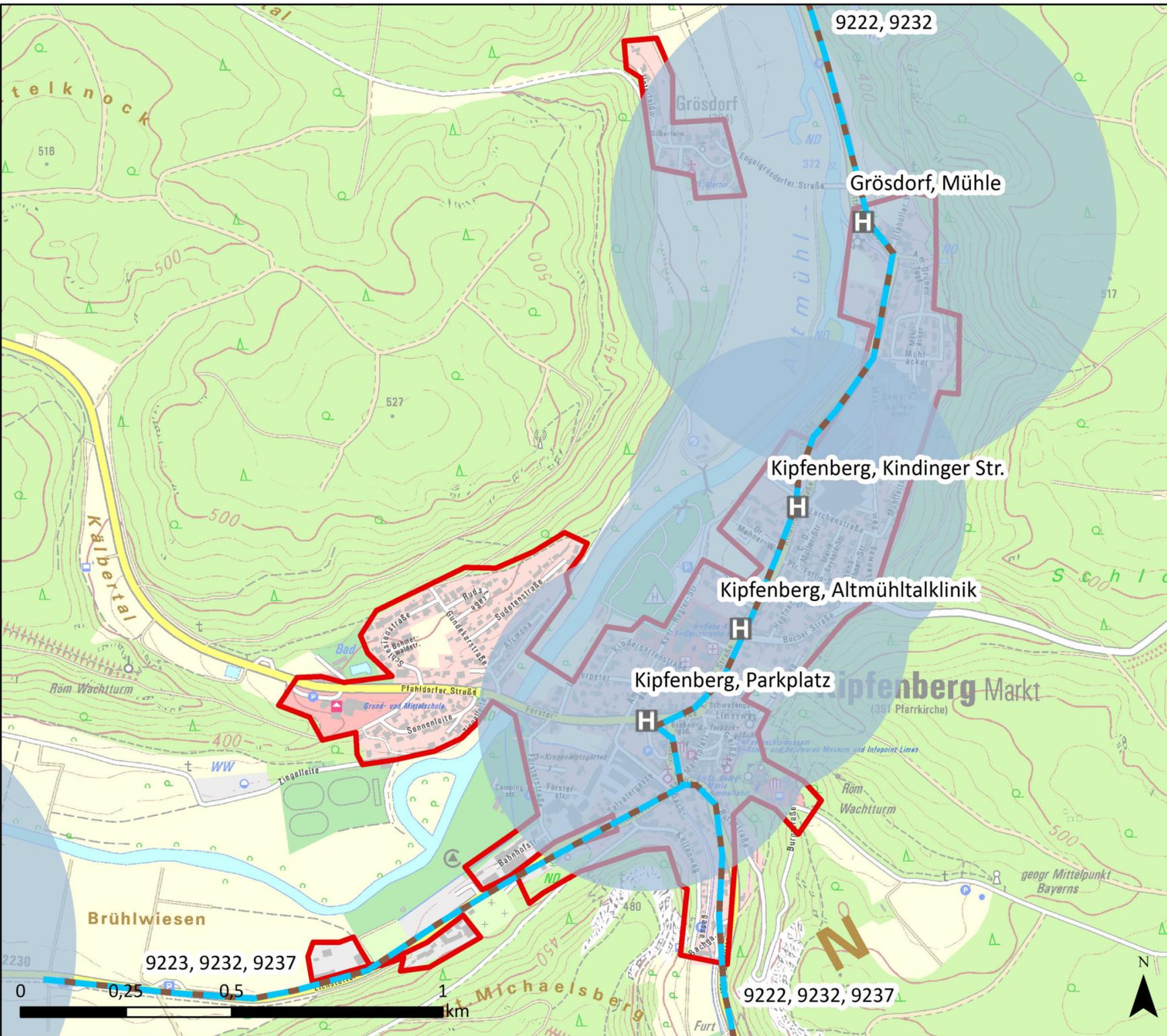
Haltestelle

Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 32

Quelle: LRA Eichstätt



9222, 9232

Grösdorf, Mühle

Kipfenberg, Kindinger Str.

Kipfenberg, Altmühltalklinik

Kipfenberg, Parkplatz

Brühlwiesen

9223, 9232, 9237

9222, 9232, 9237

0 0,25 0,5 1 km

Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Pförring

Haltestelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

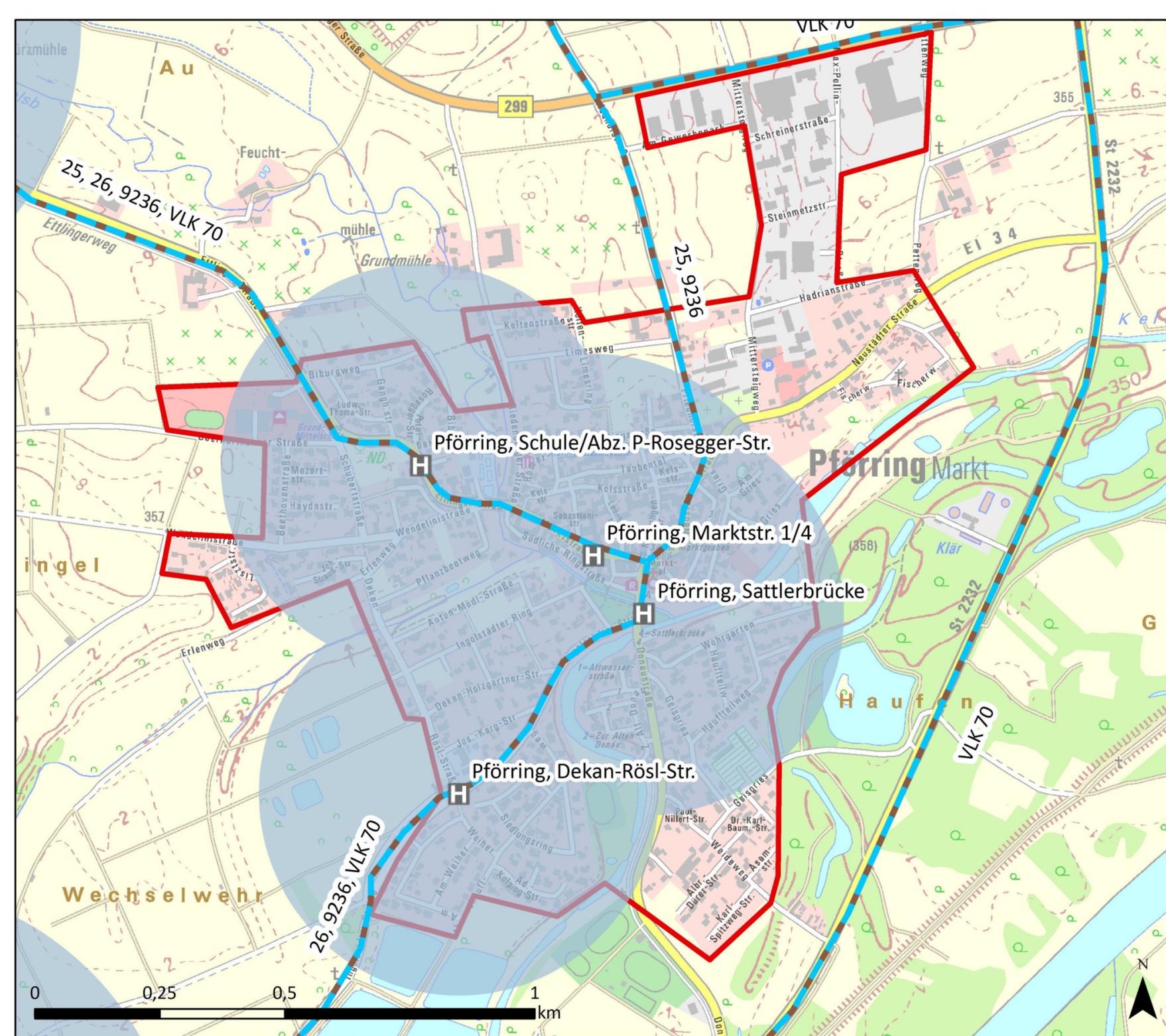
Buslinien

Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 33

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Schernfeld

Halstelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

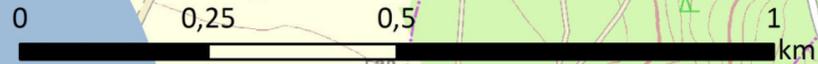
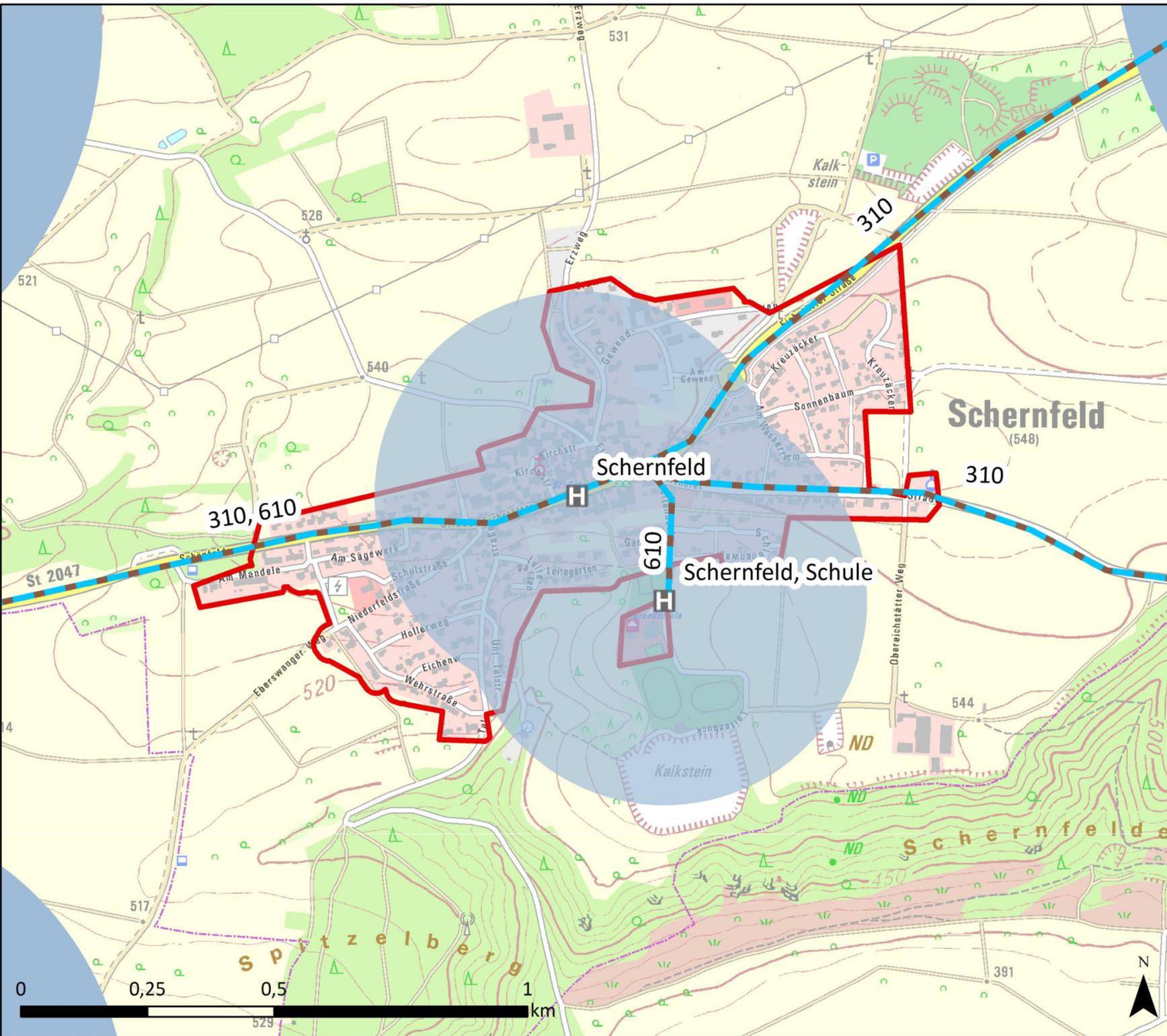
Buslinien

Siedlungsflächen (>500 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 34

Quelle: LRA Eichstätt



Haltestellenerschließung (Richtwert)

Ausschnitt Wettstetten

Haltestelleneinzugsbereich

Bus

Bahn

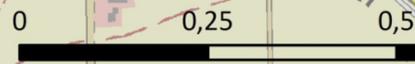
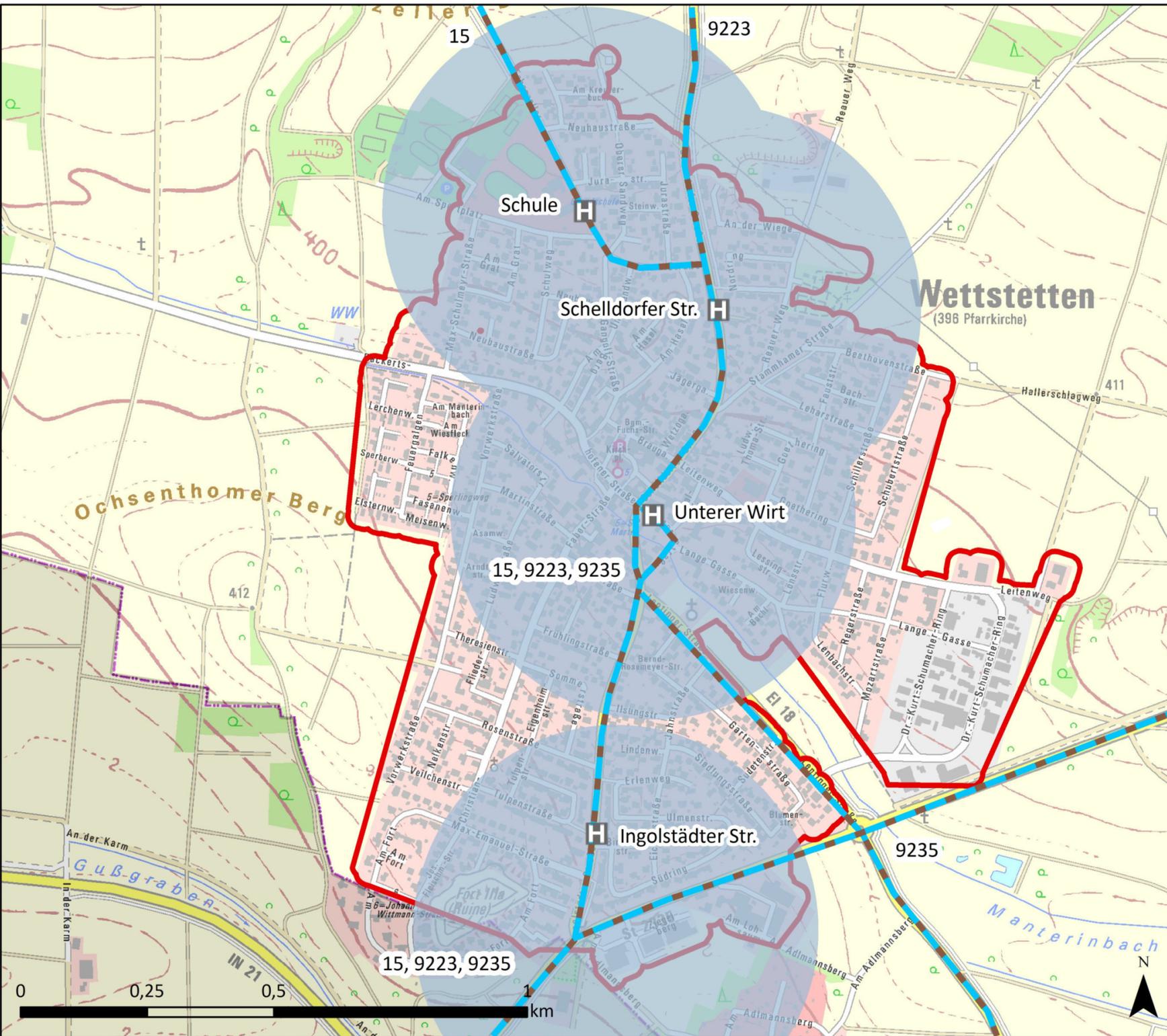
Buslinien

Siedlungsflächen (>200 EW)

Haltestelle

Karten-Nr.: 35

Quelle: LRA Eichstätt



6.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums

Die Erreichbarkeit Zentraler Orte und die Erreichbarkeit des Gemeindezentrums wurden anhand folgender Kriterien geprüft:

- **Erreichbarkeit Zentraler Orte:**

Allen Ortsteilen ab 500 Einwohnern soll Montag-Freitag an Schul- und Ferientagen eine halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Mittel-/ Oberzentrums innerhalb von 90 Minuten möglich sein. Die Erreichbarkeit ist gegeben wenn mindestens eine Hin- (früh) und zwei Rückfahrten (mittags & abends) pro Tag ohne Umstieg zum Zentrum vorhanden sind. Alternativ ist eine Direktverbindung zum nächsten Grundzentrum innerhalb von 50 Minuten zu prüfen.

- **Erreichbarkeit des Gemeindezentrums:**

Grenzwerte: Bei einer Mindestentfernung von 5 Straßenkilometern zum Gemeindezentrum soll Montag-Freitag die halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums innerhalb von 40 Minuten möglich sein. Die Anbindung ist für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern zu schaffen.

Richtwerte: Bei einer Mindestentfernung von 3 Straßenkilometern zum Gemeindezentrum soll Montag-Freitag die halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums innerhalb von 30 Minuten möglich sein. Die Anbindung ist für alle Ortsteile ab 200 Einwohnern zu schaffen.

Die **Erreichbarkeit der Zentralen Orte** wurde für das Oberzentrum (Ingolstadt) für alle Ortsteile im Landkreis ab 500 Einwohner geprüft. Die Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums (Eichstätt und Beilngries) wurde lediglich für ausgewählte Bereiche näher betrachtet. Für das Mittelzentrum Beilngries untersucht wurden die Ortsteile (>500 EW) der Gemeinden Altmannstein, Beilngries, Denkendorf, Kinding und Kipfenberg. Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Eichstätt wurde von den Ortsteilen aller Gemeinden bis auf Altmannstein, Großmehring, Mindelstetten, Oberdolling und Pförring geprüft. In den Gemeinden Denkendorf und Kösching wurde hierbei nur der Gemeindehauptort einbezogen.

Montag bis Freitag an Schultagen wird die Erreichbarkeit eines der nächsten Mittelzentren (Eichstätt und Beilngries) oder des Oberzentrums (Ingolstadt) für alle Ortsteile im Landkreis Eichstätt ab 500

Einwohnern erfüllt, somit liegt kein Mangel vor. Karte 36 (Seite 99) stellt dar, welches der Zentren im halb- und tageszeitraum von den jeweiligen Ortsteilen erreicht werden kann.

Montag bis Freitag an Ferientagen ist die Erreichbarkeit eines der Mittel- bzw. des Oberzentrums für die Ortsteile Mörnshelm (Gemeinde Mörnshelm), Ochsenfeld (Gemeinde Adelschlag) und Meilenhofen (Gemeinde Nassenfels) nicht gegeben. In Mörnshelm ist alternativ dazu allerdings das nächste Grundzentrum, Dollnstein, nach den oben genannten Kriterien zu erreichen und weist somit keinen Mangel auf. Die Ortsteile Ochsenfeld und Meilenhofen hingegen erfüllen auch die Erreichbarkeit zum nächsten Grundzentrum nicht und weisen somit hinsichtlich der Erreichbarkeit Zentraler Orte einen Mangel auf. Eine graphische Darstellung findet sich in Karte 37 auf Seite 100.

Zusätzlich wurde das durchschnittliche **Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV** für die bestehenden Direktverbindungen im Busverkehr zwischen den relevanten Mittel-/ Oberzentren und den jeweiligen Ortsteilen ermittelt. Diese sind Qualitätsstufen zugeordnet und können Karte 38 (Seite 101, Ingolstadt), Karte 39 (Seite 102, Eichstätt) und Karte 40 (Seite 103, Beilngries) entnommen werden.

Hinsichtlich der **Erreichbarkeit des Gemeindezentrums** wurde die Grenz- bzw. Richtwernerfüllung nach den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung geprüft, wie bereits am Anfang dieses Kapitels erläutert.

Der Grenzwert zur Erreichbarkeit des Gemeindezentrums wird in allen Ortsteilen ab 500 Einwohnern im Landkreis Eichstätt erreicht (vgl. Karte 41, Seite 104).

Hinsichtlich des Richtwertes zur Erreichbarkeit des Gemeindezentrums treten in mehreren Fällen Mängel auf. In den Ortsteilen Bettbrunn, Irlahüll, Lobsing, Ochsenfeld, Petersbuch, Pfahldorf, Pöndorf und Rapperszell wird weder im Halbtages- noch im Ganztageszeitraum die Erreichbarkeit erfüllt. In den Ortsteilen Gelbsee, Haunstetten, Irfersdorf, Meilenhofen und Tettenwang wird die Erreichbarkeit Mo-Fr an Schultagen gewährleistet, allerdings nicht an Mo-Fr Ferientagen.

Zusätzlich treten in weiteren 10 Fällen Mängel hinsichtlich des Richtwertes zur Erreichbarkeit des Gemeindezentrums auf (s. Karte 42). Bei manchen Ortsteilen kann dies auch nur den Halb- oder nur den Ganztageszeitraum betreffen (vgl. Tabelle 9).

Gemeinde	Ortsteil	Einwohner	~ Entfernung Gemeinde- zentrum [km]	Schule / Ferien	
				Halbtageszeitraum	Ganztageszeitraum
Adelschlag	Ochsenfeld	726	4,8	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Altmannstein	Pondorf	420	10	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Altmannstein	Tettenwang	402	5,6	erfüllt / nicht erfüllt	erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Aschbuch	365	8,8	erfüllt / nicht erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Biberbach	252	3,7	erfüllt / nicht erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Hirschberg	200	3,4	erfüllt / nicht erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Irfersdorf	481	8,8	erfüllt / nicht erfüllt	erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Kevenhüll	366	5	erfüllt / erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Beilngries	Wolfsbuch	499	11,1	erfüllt / nicht erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Denkendorf	Gelbelsee	439	3,5	erfüllt / nicht erfüllt	erfüllt / nicht erfüllt
Kinding	Haunstetten	461	4,3	erfüllt / nicht erfüllt	erfüllt / nicht erfüllt
Kipfenberg	Irlahüll	254	4,8	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Kipfenberg	Pfahldorf	454	5,5	nicht erfüllt / nicht erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Kösching	Bettbrunn	253	10,5	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Nassenfels	Meilenhofen	513	3,2	erfüllt / nicht erfüllt	erfüllt / nicht erfüllt
Pförring	Lobsing	384	6	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Pollenfeld	Preith	926	3,6	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt
Schernfeld	Rupertsbuch	412	4,5	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Schernfeld	Workerszell	559	4,8	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt	bedingt erfüllt / nicht erfüllt
Titting	Kaldorf	300	4,7	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt	bedingt erfüllt / bedingt erfüllt
Titting	Petersbuch	202	3,7	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Walting	Rapperszell	235	3,4	nicht erfüllt / nicht erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt
Wellheim	Biesenhard	298	5,1	erfüllt / bedingt erfüllt	nicht erfüllt / nicht erfüllt

Tabelle 9 Mängel Erreichbarkeit Gemeindezentrum (Richtwert)

Bewertung des ÖPNV-Angebots

Erreichbarkeit des nächsten Mittel- und Oberzentrums Mo-Fr an Schultagen

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erreichbarkeit* im Halbtages- und Tageszeitraums erfüllt für:

- Eichstätt
- Beilngries
- Ingolstadt

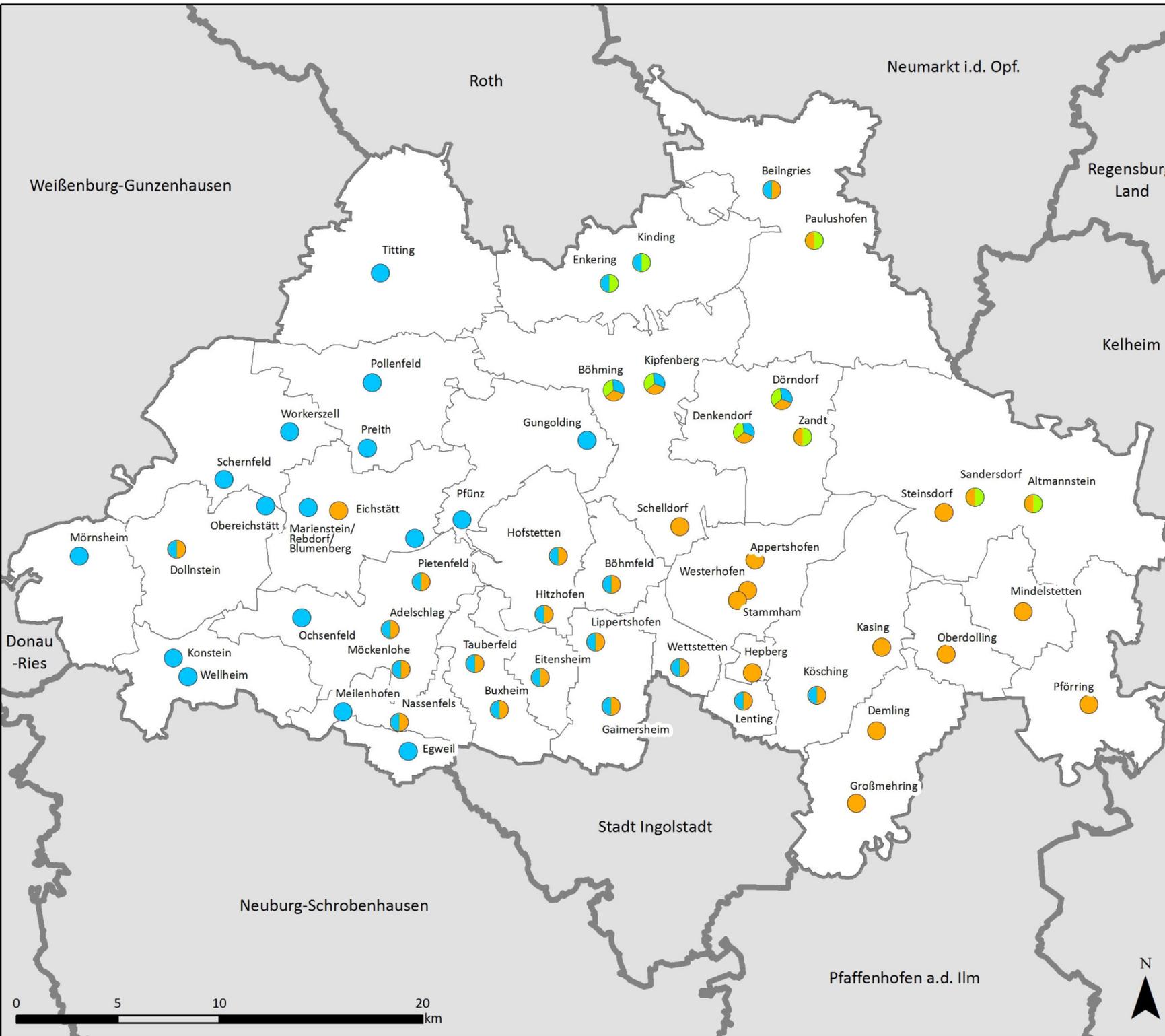
* Erreichbarkeit zum Oberzentrum Ingolstadt immer geprüft, Erreichbarkeit den Mittelzentren Eichstätt und Beilngries für ausgewählten Bereichen geprüft.

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 36

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Erreichbarkeit des nächsten Mittel- und Oberzentrums Mo-Fr an Ferientagen

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erreichbarkeit* im Halbtages- und Tageszeitraums erfüllt für:

- Eichstätt
- Beilngries
- Ingolstadt
- nächstes Grundzentrum
- nicht erfüllt

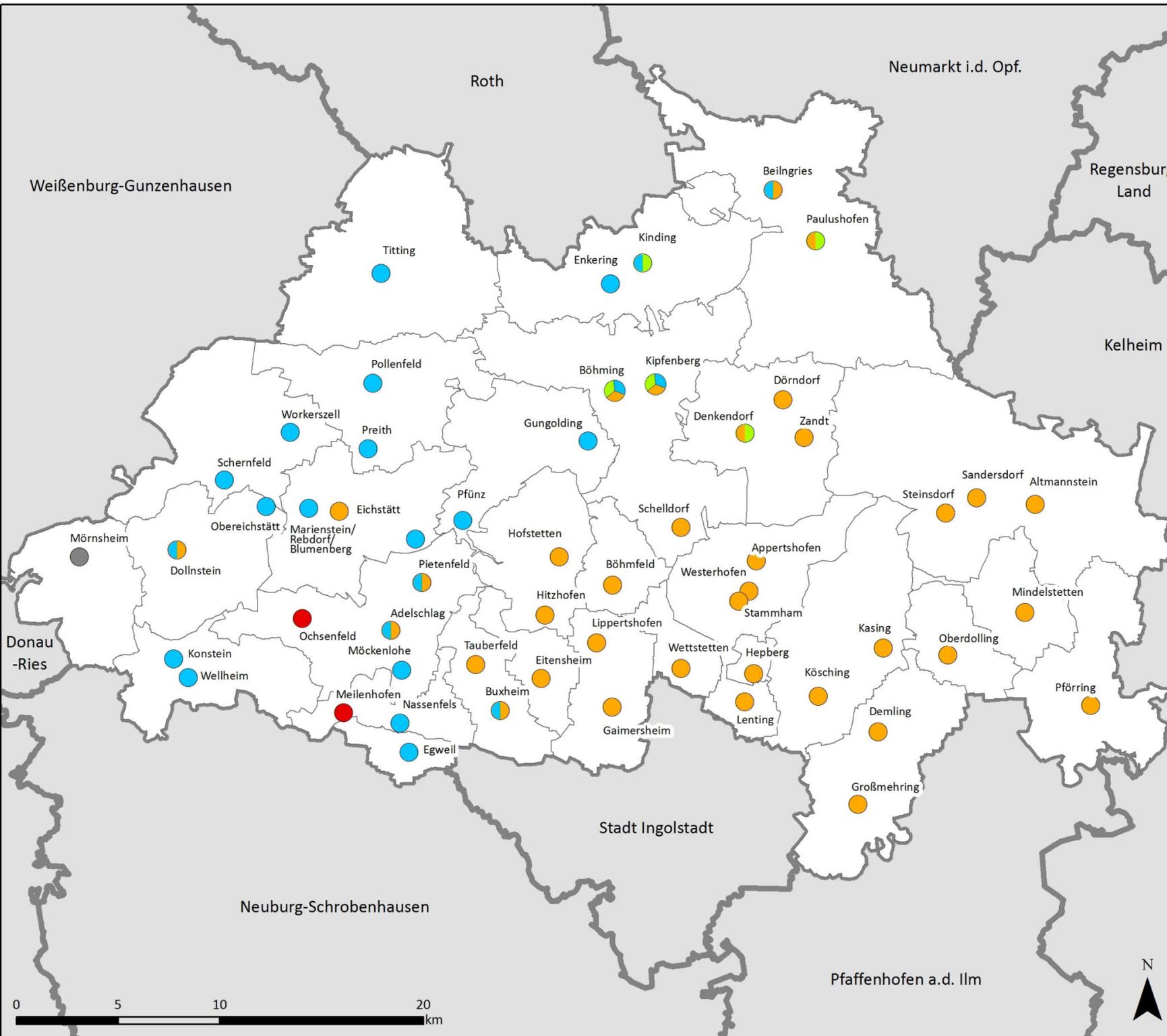
* Erreichbarkeit zum Oberzentrum Ingolstadt immer geprüft, Erreichbarkeit den Mittelzentren Eichstätt und Beilngries für ausgewählten Bereichen geprüft.

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 37

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Ingolstadt BUS

Reisezeitverhältnis mit Qualitätsstufen

- < 1,0 (Qualitätsstufe A)
- 1,0 bis < 1,5 (Qualitätsstufe B)
- 1,5 bis < 2,1 (Qualitätsstufe C)
- 2,1 bis < 2,8 (Qualitätsstufe D)
- 2,8 bis < 3,8 (Qualitätsstufe E)
- ≥ 3,8 (Qualitätsstufe F)
- keine Direktverbindung mit dem Bus
- außerhalb des definierten Einzugsbereiches

● Ausgangspunkt

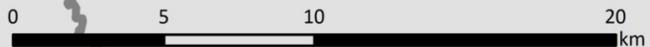
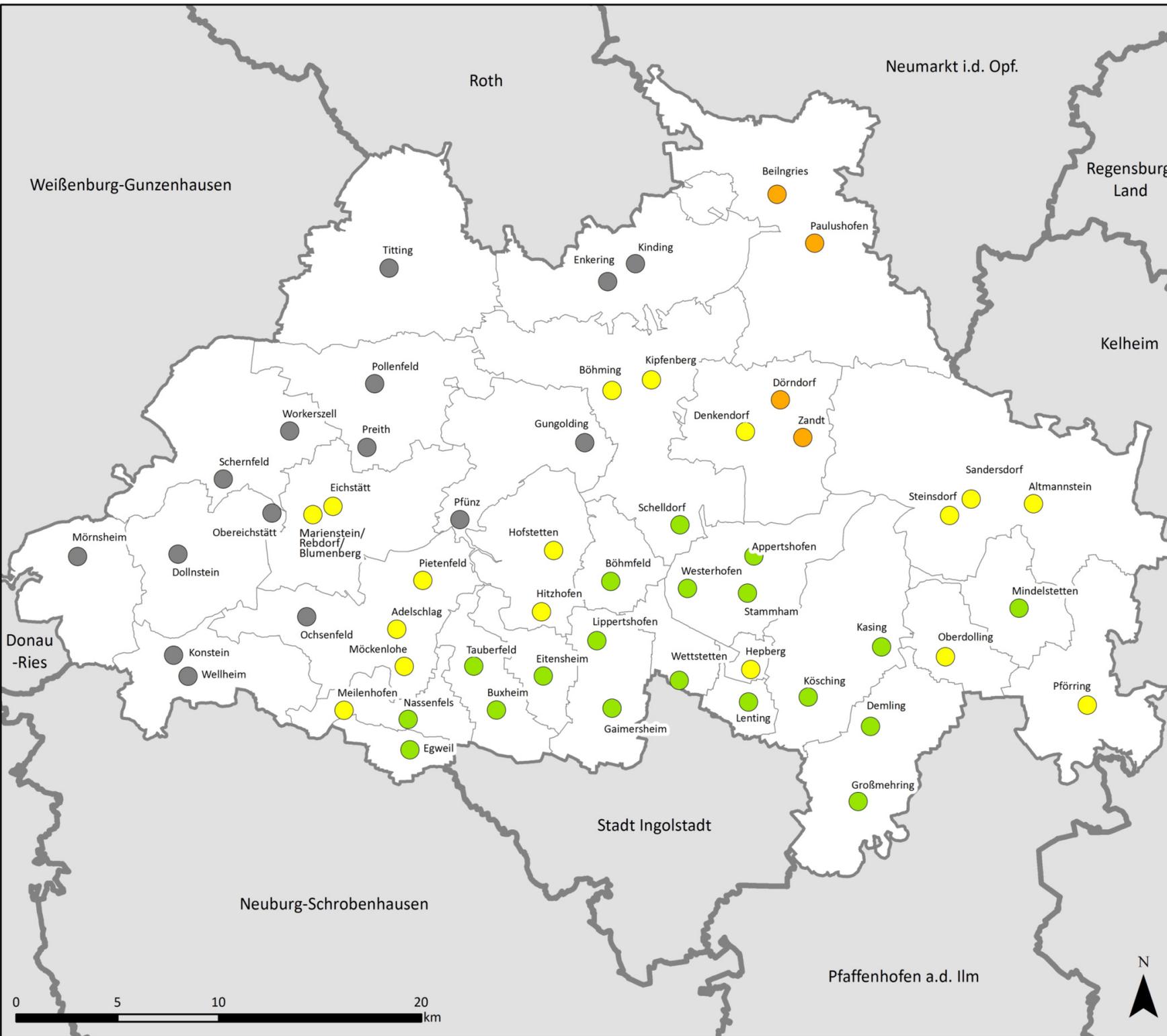
— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 38

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Eichstätt Stadt BUS

Reisezeitverhältnis mit Qualitätsstufen

- < 1,0 (Qualitätsstufe A)
- 1,0 bis < 1,5 (Qualitätsstufe B)
- 1,5 bis < 2,1 (Qualitätsstufe C)
- 2,1 bis < 2,8 (Qualitätsstufe D)
- 2,8 bis < 3,8 (Qualitätsstufe E)
- ≥ 3,8 (Qualitätsstufe F)
- keine Direktverbindung mit dem Bus
- außerhalb des definierten Einzugsbereiches

● Ausgangspunkt

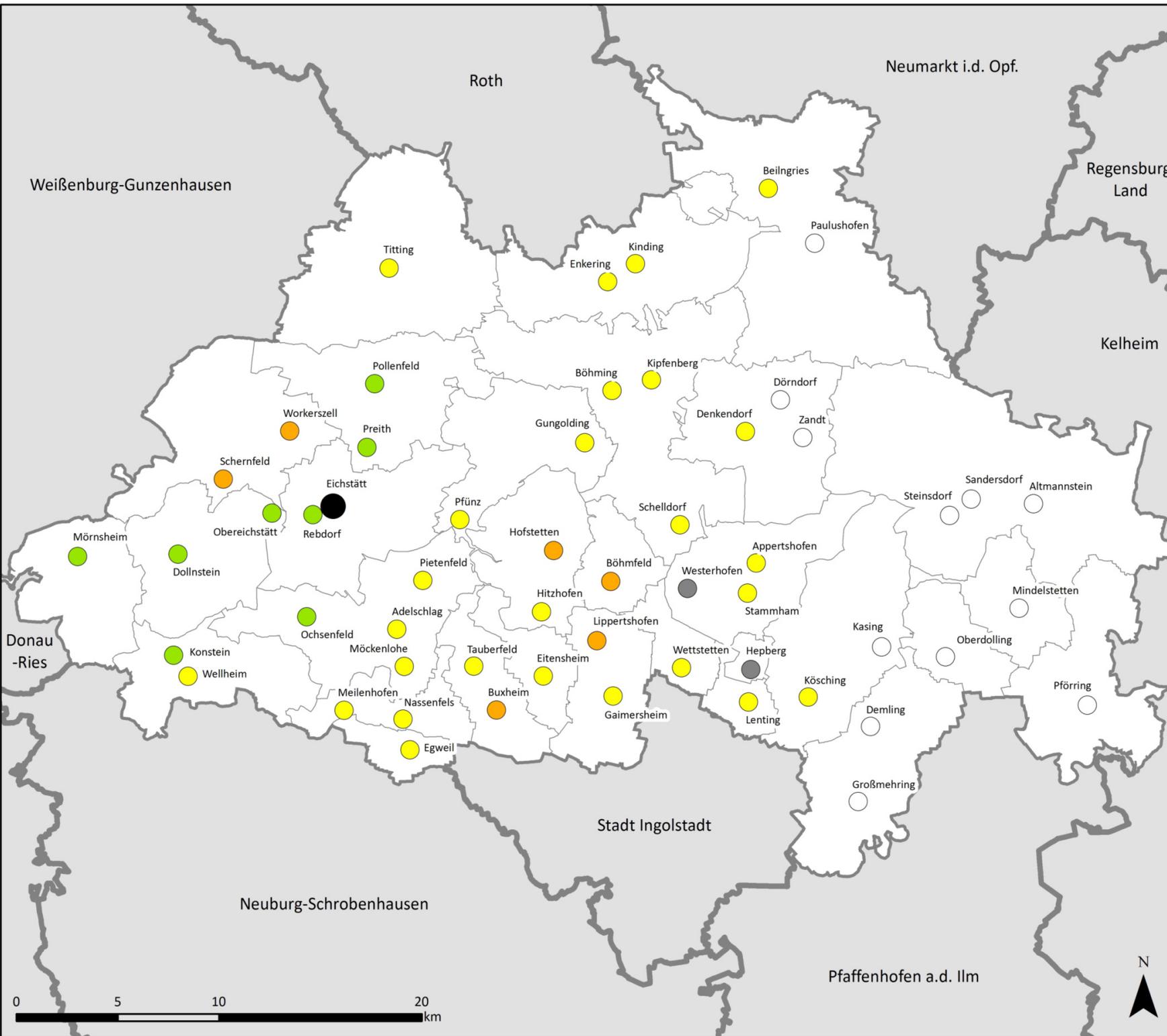
— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 39

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nach Beilngries BUS

Reisezeitverhältnis mit Qualitätsstufen

- < 1,0 (Qualitätsstufe A)
- 1,0 bis < 1,5 (Qualitätsstufe B)
- 1,5 bis < 2,1 (Qualitätsstufe C)
- 2,1 bis < 2,8 (Qualitätsstufe D)
- 2,8 bis < 3,8 (Qualitätsstufe E)
- ≥ 3,8 (Qualitätsstufe F)
- keine Direktverbindung mit dem Bus
- außerhalb des definierten Einzugsbereiches

● Ausgangspunkt

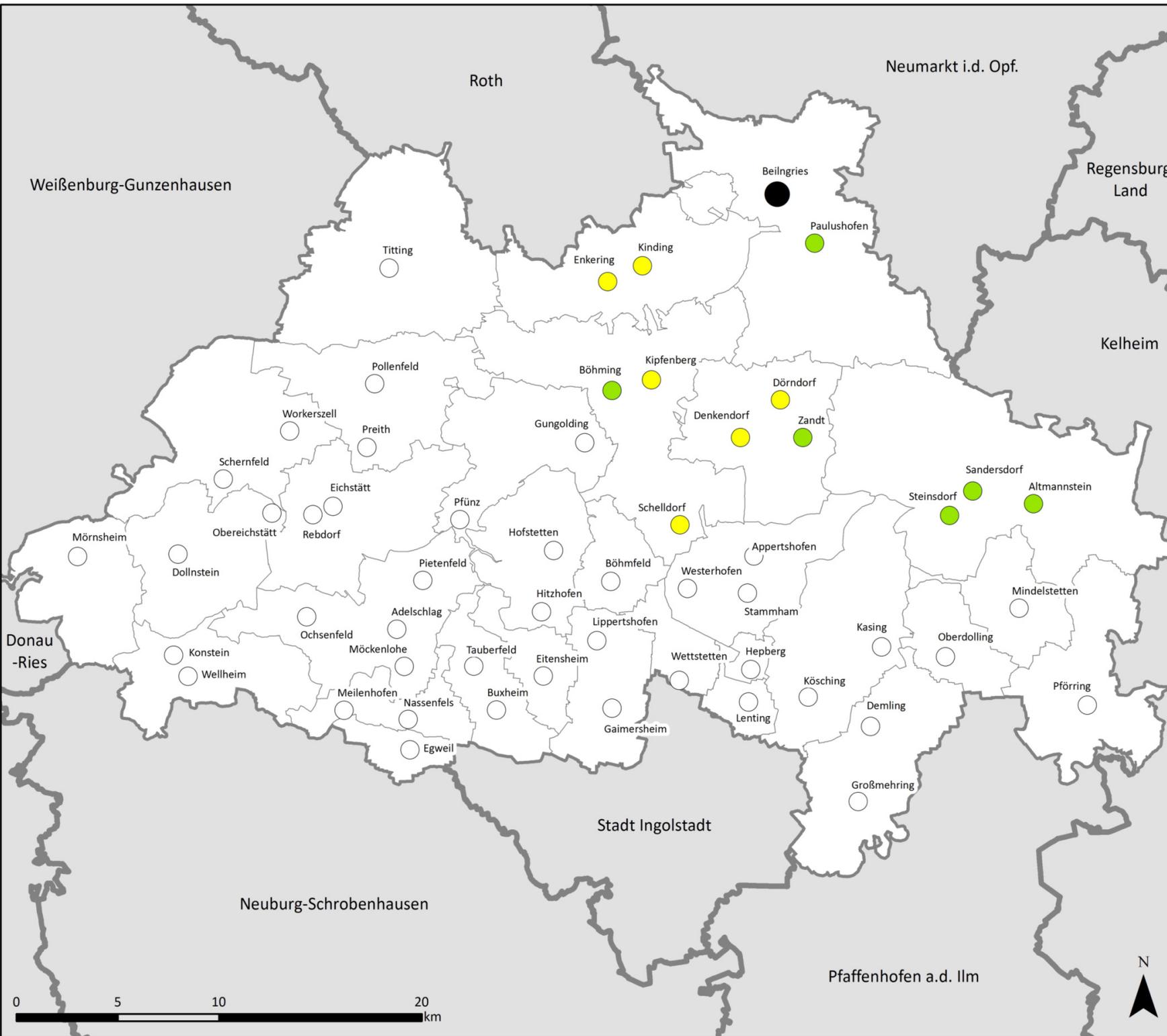
— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 40

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Erreichbarkeit des Gemeindezentrums

(Stand: Fahrplan 2017)

Prüfung der Erreichbarkeit nach Richtwert*

- Richtwert erfüllt
- Richtwert bedingt* erfüllt
- Richtwert nicht erfüllt
- nicht betrachtet: Entfernung zum Gemeindezentrum < 5km
- Schule | Ferien

* bedingt erfüllt bedeutet:

- Fahrten nur bei Bedarf
- Bedienungseinschränkungen z.B. Mo-Do
- Hinfahrtmöglichkeit erst mittags

● Gemeindezentrum

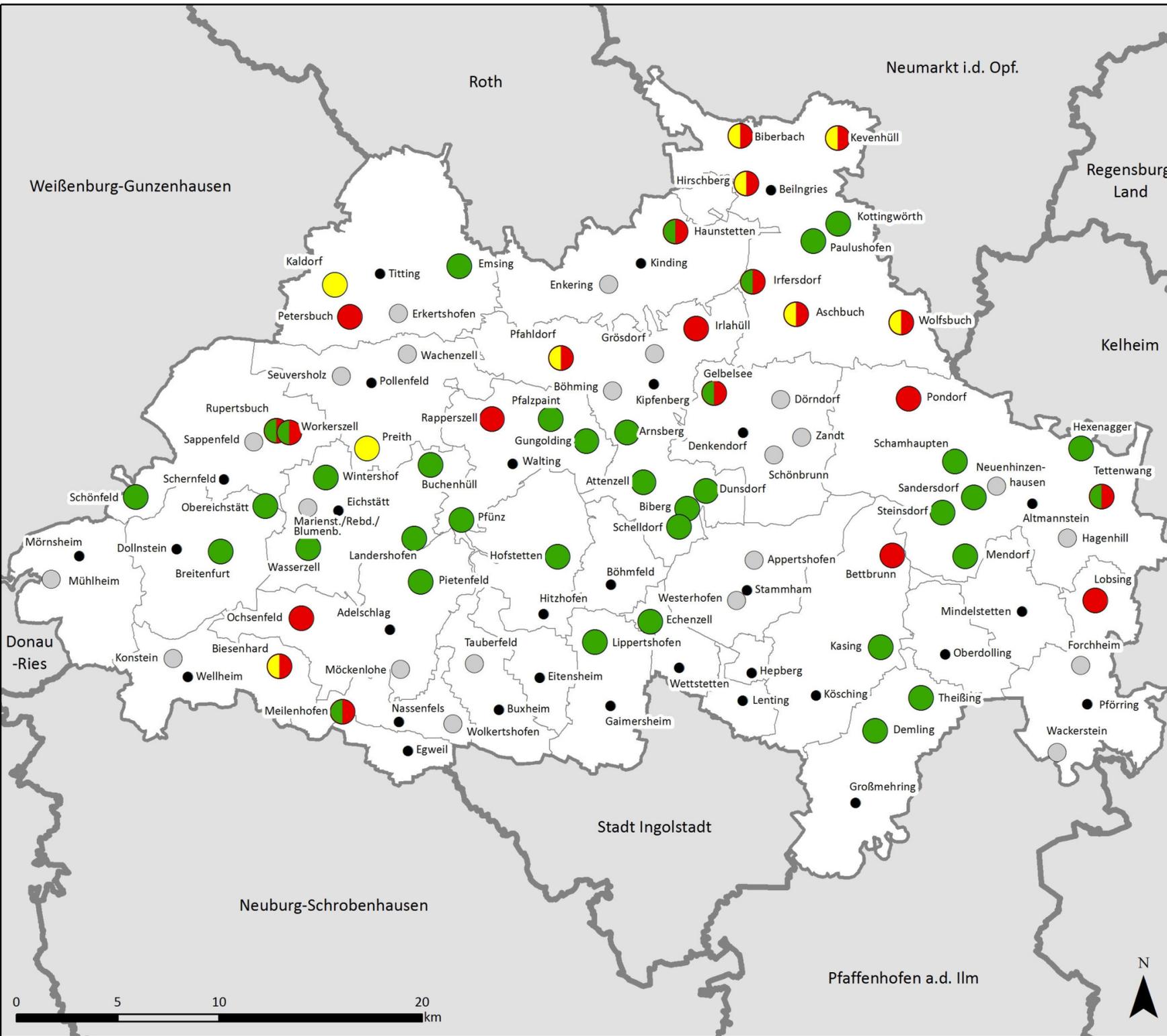
— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 42

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



6.3 Bedienungshäufigkeit

Die Grenz- und Richtwerte, die zur Beurteilung der Bedienungshäufigkeit im Landkreis Eichstätt herangezogen werden, orientieren sich wiederum an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern von 1998 [2]. Im ländlichen Raum wird eine bestimmte Anzahl an Fahrtenpaaren über den gesamten Tag als Mindestanforderung festgelegt, die der Tabelle 10 zu entnehmen sind. In den verdichteten Räumen und auf den Verkehrsachsen werden die Festlegungen des angestrebten Taktes nicht über den gesamten Tag getroffen, sondern nach Verkehrszeiten aufgeteilt. Die Gliederung der Verkehrszeiten Montag-Freitag im Landkreis Eichstätt wird wie folgt festgelegt:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): 06:00 - 09:00 Uhr und 16:00 - 19:00 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): 09:00 - 16:00 Uhr und 19:00 - 20:00 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): 05:00 - 06:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr

An Samstagen wird nur zwischen Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit unterschieden. Sonntags erfolgt die Bewertung nur noch anhand der Werte für die Schwachverkehrszeiten.

Die Grenz- bzw. Richtwerte in den verdichteten Räumen und auf den Verkehrsachsen für die entsprechenden Verkehrszeiten sind Tabelle 11 (Seite 107) zu entnehmen. Im Unterschied zum ländlichen Raum werden hier statt Fahrtenpaare Taktverkehr gefordert.

Indikator	Anzahl der Fahrtenpaare/Tag Grenzwert				Anzahl der Fahrtenpaare/Tag Richtwert			
	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
ländlicher Raum								
über 3.000 EW	11-14	7	6	4	21	11	9	6
1.000 - 3.000 EW	6-7	4	3	2	12	6	5	3
bis 1.000 EW	3-5	3	2	2	7	4	3	2

Tabelle 10 Bedienungshäufigkeit – ländlicher Raum

Indikator	Bedienungshäufigkeiten Grenzwert Mo-Fr Schule und Ferien		Bedienungshäufigkeiten Richtwert Mo-Fr Schule und Ferien	
	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
verdichtete Räume				
zentrales Gebiet	60 min-Takt	Bedarfsfahrten	30 min-Takt	60 min-Takt
nicht zentrales Gebiet	120 min-Takt	Bedarfsfahrten	60 min-Takt	120 min-Takt
Verkehrsachsen				
1. Ordnung	60 min-Takt	Bedarfsfahrten	20-30 min-Takt	60 min-Takt
2. Ordnung	FP je Gebietskategorie, zusätzlich Schnellbusfahrten für Berufspendler		FP je Gebietskategorie, zusätzlich Schnellbusfahrten für Berufspendler	
<p>In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten</p> <p>Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot: Samstag: Angebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ; sonst wie SVZ Sonntag: Angebot mindestens wie SVZ</p>				

Tabelle 11 Bedienungshäufigkeit – verdichtete Räume und Verkehrsachsen

6.3.1 Bedienungshäufigkeit an Schultagen

Bezüglich der Grenzwerte zur Bedienungshäufigkeit an Werktagen (Schule) tritt lediglich im Ortsteil Demling ein Mangel auf. Zudem liegen Grenzwertunterschreitungen auf den Verkehrsachsen vor. Auf der Verkehrsachse 1. Ordnung liegt ein Mangel in Kinding vor. Auf den Verkehrsachsen 2. Ordnung fehlen auf den Achsen Beilngries, Paulushofen, Denkendorf sowie Altmannstein, Mindelstetten, Oberdolling Schnellbusanbindungen von/nach Ingolstadt. Eine tabellarische Auflistung der Unterschreitungen bzw. die räumliche Verteilung dieser Orte ist in Tabelle 12 (Seite 108) bzw. Karte 43 (Seite 114) dargestellt.

Hinsichtlich der Richtwerte liegen in deutlich mehr Ortsteilen Mängel in der Bedienungshäufigkeit vor. Die entsprechenden Ortsteile sind in Tabelle 13 auf Seite 109 erfasst. Die räumliche Verteilung dieser Orte ist in Karte 44 (Seite 115) abgebildet.

Gebietskategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	HVZ	NVZ	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit
verdichteter Raum	Großmehring	Demling	10,4	kein Takt	Einzelfahrt(en)	kein Angebot	120 / Bedarf	HVZ + NVZ
Verkehrsachse 1.0	Kinding	Kinding	11,2	60-min-Takt	120-min-Takt	Einzelfahrten	60 / Bedarf	NVZ
Verkehrsachse 2.0	Beilngries	Beilngries		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Beilngries	Paulushofen		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Denkendorf	Denkendorf		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Stammham	Stammham		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Altmannstein	Altmannstein		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Mindelstetten	Mindelstetten		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Oberdolling	Oberdolling		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	

Tabelle 12 Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule - Grenzwert

Gebiets-kategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	HVZ	NVZ	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit
ländlicher Raum	Adelschlag	Ochsenfeld	5,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	1,5
	Altmannstein	Pondorf	6,6	zu wenig Fahrtenpaare			7	0,4
	Beilngries	Biberbach	2	nur Einzelfahrten			7	5
	Beilngries	Hirschberg	5,9	zu wenig Fahrtenpaare			7	1,1
	Beilngries	Irfersdorf	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	3,5
	Beilngries	Wolfsbuch	4,1	zu wenig Fahrtenpaare			7	2,9
	Böhmfeld	Böhmfeld	7,5	zu wenig Fahrtenpaare			12	4,5
	Denkendorf	Gelbelsee	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	3,5
	Hitzhofen	Hitzhofen	6	zu wenig Fahrtenpaare			12	6
	Hitzhofen	Hofstetten	6	zu wenig Fahrtenpaare			12	6
	Kinding	Haunstetten	3	nur Einzelfahrten			7	4
	Kipfenberg	Irlahüll	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	3,5
	Kipfenberg	Pfahldorf	4,9	zu wenig Fahrtenpaare			7	2,1
	Nassenfels	Meilenhofen	3	nur Einzelfahrten			7	4
	Nassenfels	Wolkertshofen	6,6	zu wenig Fahrtenpaare			7	0,4
	Pförring	Forchheim	6,4	zu wenig Fahrtenpaare			7	0,6
	Pollenfeld	Pollenfeld	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	3,5
	Pollenfeld	Preith	5,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	1,5
	Pollenfeld	Seuversholz	2,5	nur Einzelfahrten			7	4,5
	Pollenfeld	Wachenzell	6	zu wenig Fahrtenpaare			7	1
	Schernfeld	Schernfeld	8	zu wenig Fahrtenpaare			12	4
	Schernfeld	Schönfeld	6,5	zu wenig Fahrtenpaare			7	0,5
	Titting	Emsing	4	zu wenig Fahrtenpaare			7	3
	Titting	Erkertshofen	6	zu wenig Fahrtenpaare			7	1
Titting	Kaldorf	2,9	nur Einzelfahrten			7	4,1	
Titting	Petersbuch	2,9	nur Einzelfahrten			7	4,1	
Walting	Rapperszell	3	nur Einzelfahrten			7	4	
Wellheim	Biesenhard	6	zu wenig Fahrtenpaare			7	1	
verdichteter Raum	Gaimersheim	Gaimersheim	84,8	tw. verdichtet	30-min-Takt	Einzelfahrt(en)	30 / 60	SVZ
	Gaimersheim	Lippertshofen	29,4	verdichtet	60/120-min-Takt	Einzelfahrt(en)	60 / 120	SVZ
	Großmehring	Demling	10,4	kein Takt	kein Takt	Einzelfahrt(en)	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ
	Großmehring	Großmehring	29,6	verdichtet	tw. 60-min-Takt	Einzelfahrt(en)	30 / 60	NVZ + SVZ
	Großmehring	Theißing	9,4	kein Takt	kein Takt	Einzelfahrt(en)	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ
	Hepberg	Hepberg	33,8	verdichtet	60-min-Takt	Einzelfahrt(en)	30 / 60	NVZ + SVZ
	Kösching	Bettbrunn	2	Einzelfahrt(en)	kein Angebot	kein Angebot	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ
	Kösching	Kasing	20,7	tw. 60-min Takt	120-min-Takt	Einzelfahrt(en)	60 / 120	NVZ + SVZ
	Kösching	Kösching	50,4	verdichtet	30/60-min-Takt	Einzelfahrt(en)	30 / 60	NVZ + SVZ
	Lenting	Lenting	62,6	verdichtet	60-min-Takt	Einzelfahrt(en)	30 / 60	NVZ + SVZ
	Wetstetten	Echzell	7	kein Takt	Einzelfahrt(en)	kein Angebot	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ
	Wetstetten	Wetstetten	61,8	verdichtet	30-min-Takt	nur bis 21h	30 / 60	SVZ
Verkehrsachse 1.Ordnung	Kinding	Kinding	11,2	60-min-Takt	120-min-Takt	Einzelfahrten	20-30 / 60	HVZ + NVZ + SVZ
	Dollnstein	Dollnstein	19	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Eichstätt	Eichstätt	50,4	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Adelschlag	Adelschlag	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Buxheim	Tauberfeld	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Eitensheim	Eitensheim	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Gaimersheim	Gaimersheim	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Eichstätt	Wasserzell	26,2	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
	Eichstätt	Rebdorf	25,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ
Eichstätt	Eichstätt	26,2	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
Verkehrsachse 2.Ordnung	Beilngries	Beilngries		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Beilngries	Paulushofen		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Denkendorf	Denkendorf		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Stammham	Stammham		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Altmannstein	Altmannstein		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Mindelstetten	Mindelstetten		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Oberdolling	Oberdolling		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	

*unechter Takt, oder mit Zeitsprüngen

Tabelle 13 Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule - Richtwert

6.3.2 Bedienungshäufigkeit an Ferientagen

Die Bedienungshäufigkeit Montag bis Freitag an Ferientagen soll in verdichteten Räumen mindestens dem Angebot der Nebenverkehrszeit (NVZ) der Schultage entsprechend. Auf den Verkehrsachsen entsprechen die Anforderungen an Schultagen. Für den ländlichen Raum wurden für den Tageswert rund 50% des Grenz- bzw. Richtwerts von Montag-Freitag Schule angewendet.

Die Auswertung der Mängelanalyse zeigt im Vergleich zu den Schultagen, dass bei den Grenzwerten in den Ferien auf den Verkehrsachsen dieselben Defizite bestehen. Im verdichteten Raum wird weiterhin lediglich im Ortsteil Demling der Grenzwert nicht erreicht. Hinzu kommen Unterschreitungen des Grenzwerts im ländlichen Raum für die Ortsteile Hitzhofen, Hofstetten und Ochsenfeld (vgl. Tabelle 14).

Wie auch an Schultagen liegen bei der Anwendung der Richtwerte deutlich mehr Mängel in allen Raumkategorien vor. Die entsprechenden Ortsteile sind in Tabelle 15 auf Seite 111 erfasst.

Die räumliche Verteilung der Mängelanalyse für Grenz- und Richtwerte sind in Karte 45 (Seite 116) und Karte 46 (Seite 117) veranschaulicht.

Gebietskategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	HVZ	NVZ	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit
ländlicher Raum	Adelschlag	Ochsenfeld	1,5	zu wenig Fahrtenpaare			3	1,5
	Hitzhofen	Hofstetten	3	zu wenig Fahrtenpaare			4	1
	Hitzhofen	Hitzhofen	3	zu wenig Fahrtenpaare			4	1
verdichteter Raum	Großmehring	Demling	7,5	kein Takt	kein Takt	1 Fahrt	120 / Bedarf	HVZ + NVZ
Verkehrsachse 1.0	Kinding	Kinding	11,2	60-min-Takt	120-min-Takt	Einzelfahrten	60 / Bedarf	NVZ
Verkehrsachse 2.0	Beilngries	Beilngries		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Beilngries	Paulushofen		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Denkendorf	Denkendorf		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Stammham	Stammham		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Altmannstein	Altmannstein		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Mindelstetten	Mindelstetten		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	
	Oberdolling	Oberdolling		keine Schnellbusanbindung			Schnellbusanbindung nach IN	

Tabelle 14 Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Ferien - Grenzwert

Gebietskategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	HVZ	NVZ	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit	
ländlicher Raum	Adelschlag	Ochsenfeld	1,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	2,5	
	Altmanstein	Pondorf	1	zu wenig Fahrtenpaare			4	3	
	Beilngries	Biberbach	1,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	2,5	
	Beilngries	Hirschberg	0	kein Angebot			4	4	
	Beilngries	Irfersdorf	0,5	nur Einzelfahrt			4	3,5	
	Beilngries	Kevenhüll	0	kein Angebot			4	4	
	Beilngries	Wolfsbuch	1	zu wenig Fahrtenpaare			4	3	
	Böhmfeld	Böhmfeld	4,5	zu wenig Fahrtenpaare			6	1,5	
	Denkendorf	Gelbelsee	0,5	nur Einzelfahrt			4	3,5	
	Hitzhofen	Hitzhofen	3	zu wenig Fahrtenpaare			6	3	
	Hitzhofen	Hofstetten	3	zu wenig Fahrtenpaare			6	3	
	Kinding	Haunstetten	0	kein Angebot			4	4	
	Kipfenberg	Irlahüll	0,5	nur Einzelfahrt			4	3,5	
	Kipfenberg	Pfahldorf	2,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	1,5	
	Nassenfels	Meilenhofen	1	zu wenig Fahrtenpaare			4	3	
	Schernfeld	Schernfeld	4,5	zu wenig Fahrtenpaare			6	1,5	
	Titting	Emsing	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	0,5	
	Titting	Petersbuch	2	zu wenig Fahrtenpaare			4	2	
	Walting	Rapperszell	2,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	1,5	
	Walting	Walting	3,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	0,5	
Wellheim	Biesenhard	1,5	zu wenig Fahrtenpaare			4	2,5		
verdichteter Raum	Gaimersheim	Gaimersheim	75,1	verdichtet	30-min-Takt	Einzelfahrten	30 / 60	SVZ	
	Großmehring	Demling	7,5	kein Takt	kein Takt	1Fahrt	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ	
	Großmehring	Großmehring	25,7	verdichtet	60-min-Takt	Einzelfahrten	30 / 60	HVZ + NVZ + SVZ	
	Großmehring	Theißing	6,5	kein Takt	kein Takt	1Fahrt	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ	
	Hepberg	Hepberg	26,8	tw. verdichtet	60-min-Takt	Einzelfahrten	30 / 60	HVZ + NVZ + SVZ	
	Kösching	Bettbrunn	0	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ	
	Kösching	Kasing	15,2	60-min-Takt	120-min-Takt	1Fahrt	60 / 120	NVZ + SVZ	
	Kösching	Kösching	35,7	verdichtet	30/60-min-Takt	keine	30 / 60	NVZ + SVZ	
	Lenting	Lenting	48,3	tw. verdichtet	60-min-Takt	Einzelfahrten	30 / 60	HVZ + NVZ + SVZ	
Wettstetten	Echenzell	6	kein Takt	kein Takt	kein Angebot	60 / 120	HVZ + NVZ + SVZ		
Verkehrsachse 1.Ordnung	Kinding	Kinding	11,2	60-min-Takt	120-min-Takt	Einzelfahrten	20-30 / 60	HVZ + NVZ + SVZ	
	Dollnstein	Dollnstein	19	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Eichstätt	Eichstätt	50,4	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Adelschlag	Adelschlag	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Buxheim	Tauberfeld	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Eitensheim	Eitensheim	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Gaimersheim	Gaimersheim	23,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Eichstätt	Wasserzell	26,2	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
	Eichstätt	Rebdorf	25,7	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ	
Eichstätt	Eichstätt	26,2	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	20-30 / 60	NVZ		
Verkehrsachse 2.Ordnung	Beilngries	Beilngries	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
	Beilngries	Paulushofen	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
	Denkendorf	Denkendorf	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
	Stammham	Stammham	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
	Altmanstein	Altmanstein	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
	Mindelstetten	Mindelstetten	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN		
Oberdolling	Oberdolling	keine Schnellbusanbindung				Schnellbusanbindung nach IN			

*unechter Takt, oder mit Zeitsprüngen

Tabelle 15 Mängel Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Ferien - Richtwert

6.3.3 Bedienungshäufigkeit an Samstagen

An Samstagen wird ein vergleichbares Angebot wie Montag bis Freitag an Ferientagen gefordert. Die Grenz- bzw. Richtwerte für den ländlichen Raum entsprechen rund 80% des geforderten Angebots der Ferientage. Im verdichteten Raum ist während der Ladenöffnungszeiten mindestens das Angebot der Nebenverkehrszeit (NVZ) von Mo-Fr zu gewährleisten. Ansonsten gelten die Anforderungen wie in der Schwachverkehrszeit (SVZ) Mo-Fr.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit bei Anwendung der Grenzwerte liegen bei 26 Ortsteilen vor und sind Tabelle 16 sowie Karte 47 (Seite 118) zu entnehmen. Deutlich mehr Defizite entstehen bei Anwendung der Richtwerte. Diese werden in Karte 48 auf Seite 119 dargestellt.

Gebietskategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	NVZ	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit
ländlicher Raum	Adelschlag	Ochsenfeld	0	kein Angebot		2	2
	Altmannstein	Altmannstein	2,5	zu wenig Fahrtenpaare		3	0,5
	Altmannstein	Steinsdorf	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1
	Böhmfeld	Böhmfeld	0	kein Angebot		3	3
	Buxheim	Buxheim	2	zu wenig Fahrtenpaare		3	1
	Denkendorf	Dörndorf	0,5	nur Einzelfahrt		2	1,5
	Denkendorf	Zandt	0,5	nur Einzelfahrt		2	1,5
	Dollnstein	Obereichstätt	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1
	Hitzhofen	Hitzhofen	0	kein Angebot		3	3
	Hitzhofen	Hofstetten	0	kein Angebot		3	3
	Kinding	Enkering	0	kein Angebot		2	2
	Nassenfels	Meilenhofen	0	kein Angebot		2	2
	Pollenfeld	Pollenfeld	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1
	Pollenfeld	Preith	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1
	Schernfeld	Schernfeld	1	zu wenig Fahrtenpaare		3	2
	Schernfeld	Workerszell	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1
	Wellheim	Wellheim	1	zu wenig Fahrtenpaare		3	2
Wellheim	Konstein	1	zu wenig Fahrtenpaare		2	1	
verdichteter Raum	Gaimersheim	Lippertshofen	12	60-min-Takt mit Lücken	Einzelfahrten	120 / Bedarf	NVZ
	Großmehring	Großmehring	11	60/120-min-Takt	kein Angebot	60 / Bedarf	NVZ
	Großmehring	Demling	2,5	kein Takt	1Fahrt	120 / Bedarf	NVZ
	Hepberg	Hepberg	16	Einzelfahrten	kein Angebot	60 / Bedarf	NVZ
	Kösching	Kösching	14	120-min-Takt	1 Fahrt	60 / Bedarf	NVZ
Kösching	Kasing	5	Einzelfahrten	1Fahrt	120 / Bedarf	NVZ	
Verkehrsachse 1.0	Kinding	Kinding	11,2	60/120-min-Takt	Einzelfahrten	60 / Bedarf	NVZ

Tabelle 16 Mängel Bedienungshäufigkeit Samstag - Grenzwert

6.3.4 Bedienungshäufigkeit an Sonntagen

Die Grenz- bzw. Richtwerte für den ländlichen Raum an Sonntagen wurden auf rund 50% des geforderten Angebots Mo-Fr Ferien festgelegt. Im verdichteten Raum ist ganztägig mindestens das Angebot der Schwachverkehrszeit (SVZ) von Mo-Fr zu gewährleisten.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit bei Anwendung der Grenzwerte liegen nur im ländlichen Raum vor und sind Tabelle 17 sowie Karte 47 (Seite 120) zu entnehmen. Die Defizite bei Anwendung der Richtwerte werden in Karte 50 auf Seite 121 dargestellt.

Gebietskategorie	Gemeinde	Ortsteil	Bedienung max. (FP)	SVZ	SOLL FP oder Takt (NVZ/SVZ)	fehlende FP/ Taktdefizit
ländlicher Raum	Adelschlag	Möckenlohe	0	kein Angebot	2	2
	Adelschlag	Ochsenfeld	0	kein Angebot	2	2
	Adelschlag	Pietenfeld	0	kein Angebot	2	2
	Altmannstein	Steinsdorf	0,5	nur Einzelfahrt	2	1,5
	Böhmfeld	Böhmfeld	0	kein Angebot	2	2
	Buxheim	Buxheim	0	kein Angebot	2	2
	Denkendorf	Dörndorf	0	kein Angebot	2	2
	Denkendorf	Zandt	0	kein Angebot	2	2
	Dollnstein	Obereichstätt	0	kein Angebot	2	2
	Egweil	Egweil	0	kein Angebot	2	2
	Hitzhofen	Hitzhofen	0	kein Angebot	2	2
	Hitzhofen	Hofstetten	0	kein Angebot	2	2
	Kinding	Enkering	0	kein Angebot	2	2
	Mörnsheim	Mörnsheim	0	kein Angebot	2	2
	Nassenfels	Nassenfels	0	kein Angebot	2	2
	Nassenfels	Meilenhofen	0	kein Angebot	2	2
	Pollenfeld	Pollenfeld	0	kein Angebot	2	2
	Pollenfeld	Preith	0	kein Angebot	2	2
	Schernfeld	Schernfeld	0	kein Angebot	2	2
	Schernfeld	Workerszell	0	kein Angebot	2	2
Titting	Titting	0	kein Angebot	2	2	
Wellheim	Wellheim	0	kein Angebot	2	2	

Tabelle 17 Mängel Bedienungshäufigkeit Sonntag - Grenzwert

Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr an Schultagen

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Grenzwert

- ▲ Grenzwert erfüllt
- ▲ Grenzwert nicht erfüllt

Erfüllung Grenzwert Verkehrsachse

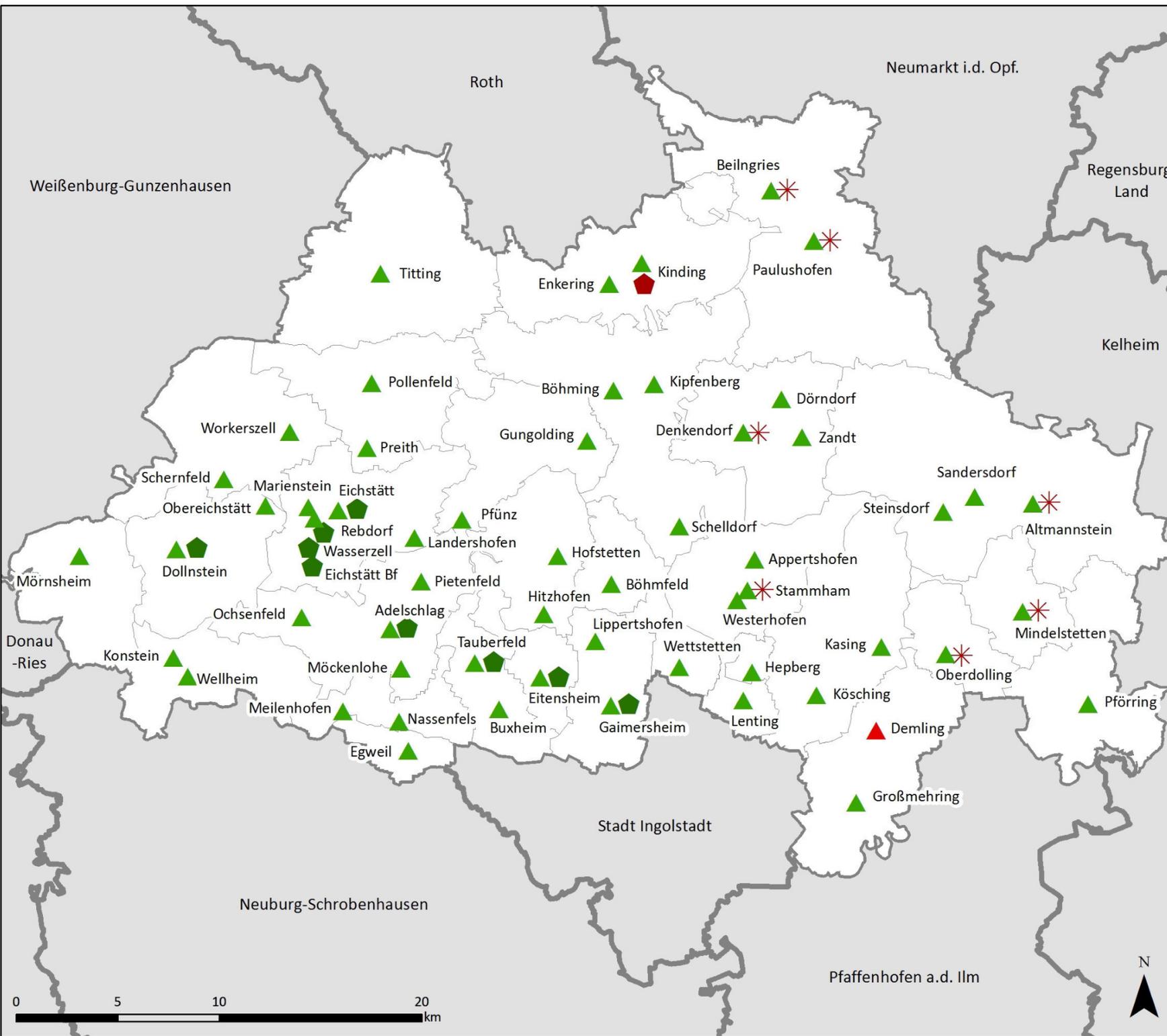
- ◆ Grenzwert erfüllt
- ◆ Grenzwert nicht erfüllt
- ✱ keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:43

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr an Schultagen

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Richtwert

- ▲ Richtwert erfüllt
- ▲ Richtwert nicht erfüllt

Erfüllung Richtwert Verkehrsachse

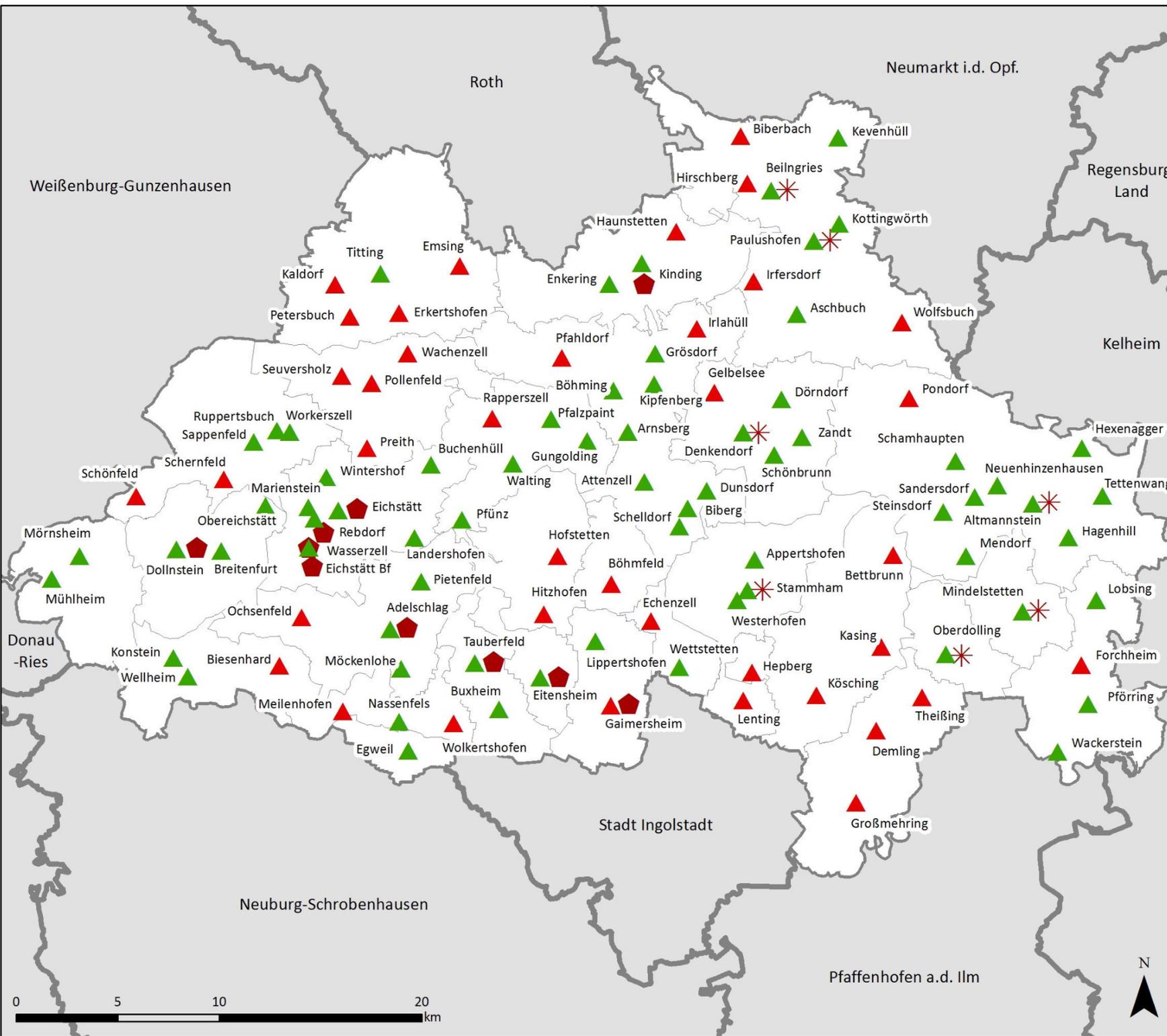
- ◆ Richtwert erfüllt
- ◆ Richtwert nicht erfüllt
- ✱ keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:44

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr an Ferientagen

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Richtwert

- ▲ Richtwert erfüllt
- ▲ Richtwert nicht erfüllt

Erfüllung Richtwert Verkehrsachse

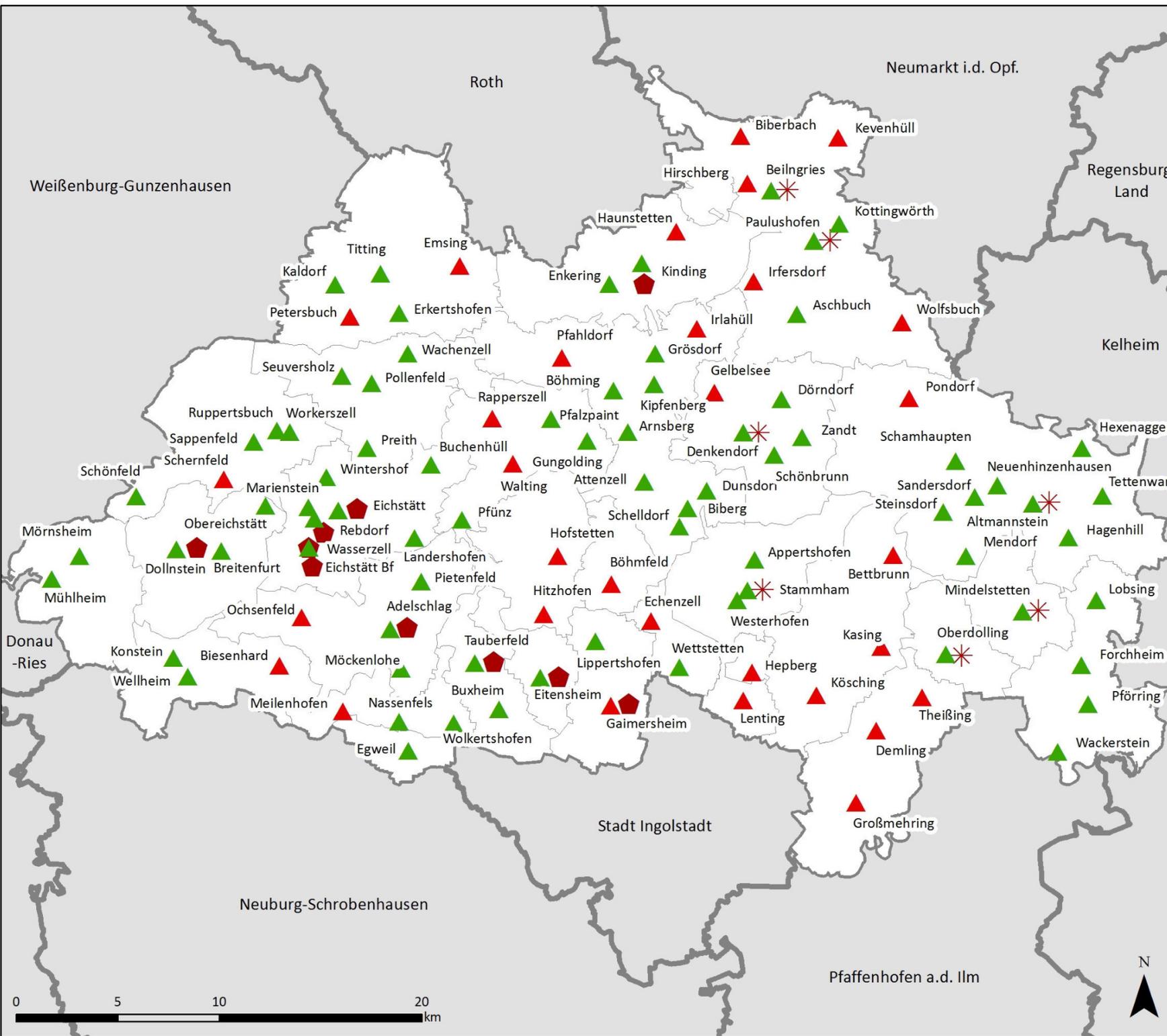
- ◆ Richtwert erfüllt
- ◆ Richtwert nicht erfüllt
- ✱ keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:46

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Samstag
(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Richtwert

- ▲ Richtwert erfüllt
- ▲ Richtwert nicht erfüllt

Erfüllung Richtwert Verkehrsachse

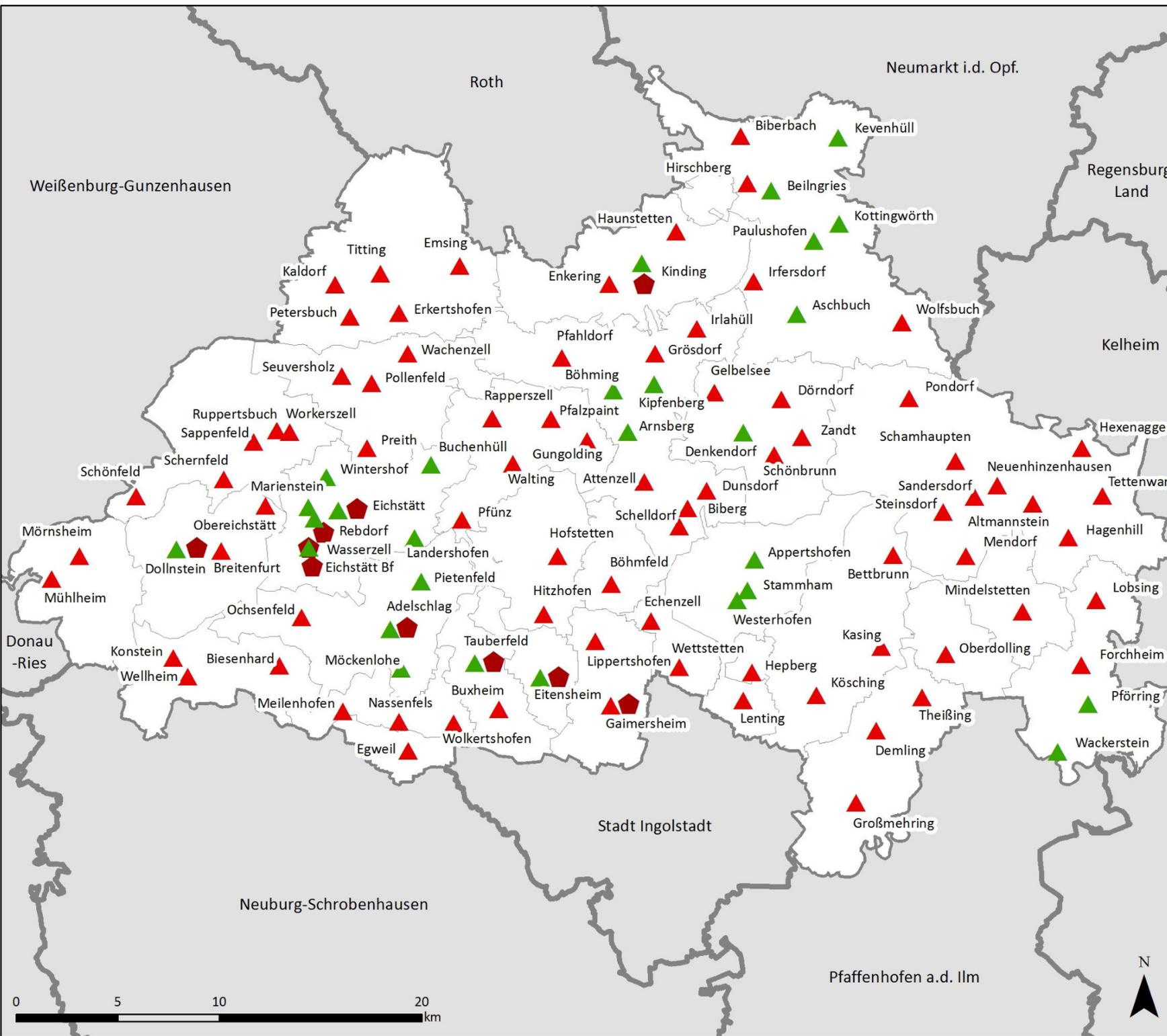
- ◆ Richtwert erfüllt
- ◆ Richtwert nicht erfüllt
- ✱ keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:48

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Sonntag

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Grenzwert

- Grenzwert erfüllt
- Grenzwert nicht erfüllt

Erfüllung Grenzwert Verkehrsachse

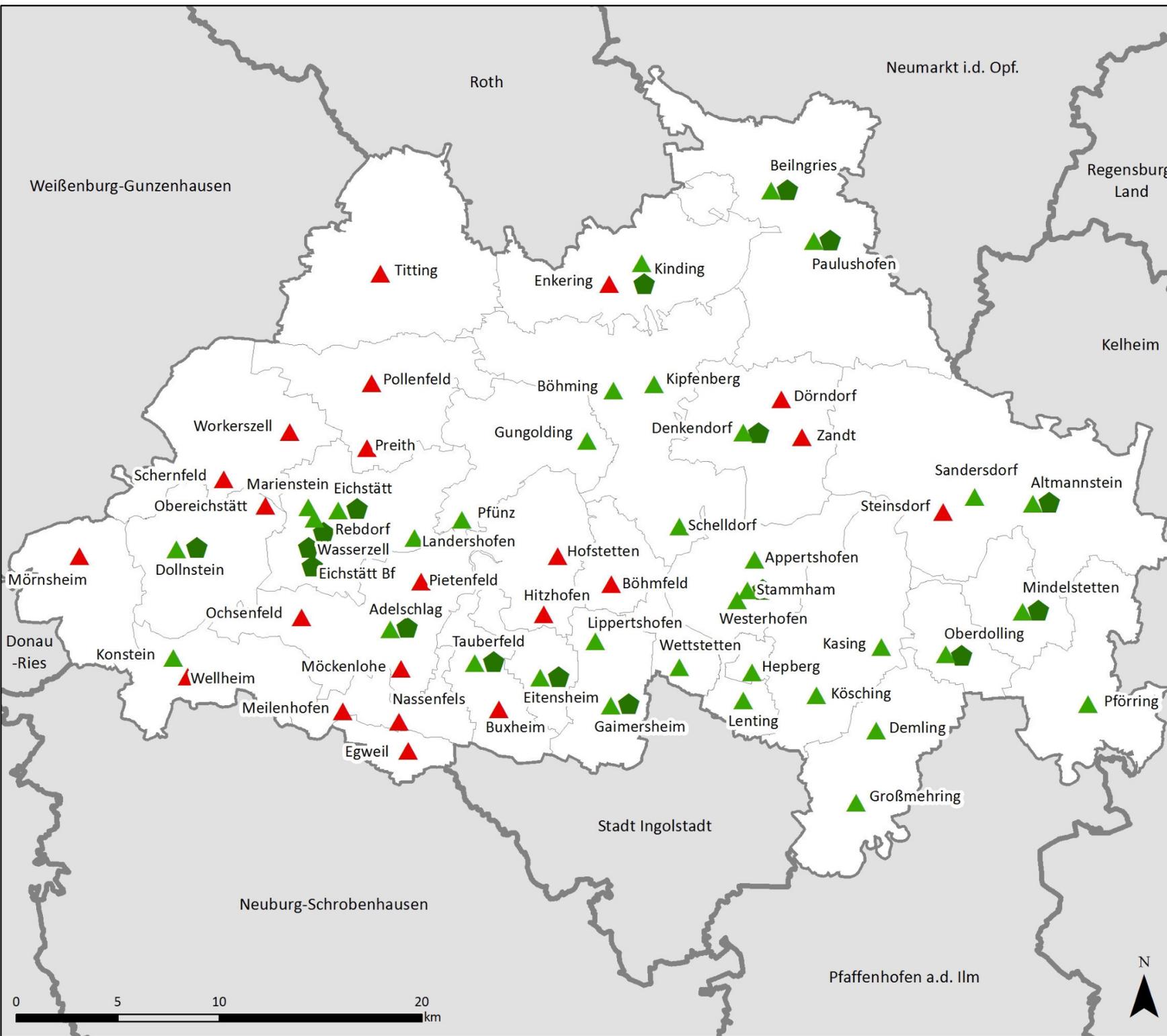
- Grenzwert erfüllt
- Grenzwert nicht erfüllt
- keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:49

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Bewertung des ÖPNV-Angebots

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Sonntag

(Stand: Fahrplanjahr 2017)

Erfüllung Richtwert

- ▲ Richtwert erfüllt
- ▲ Richtwert nicht erfüllt

Erfüllung Richtwert Verkehrsachse

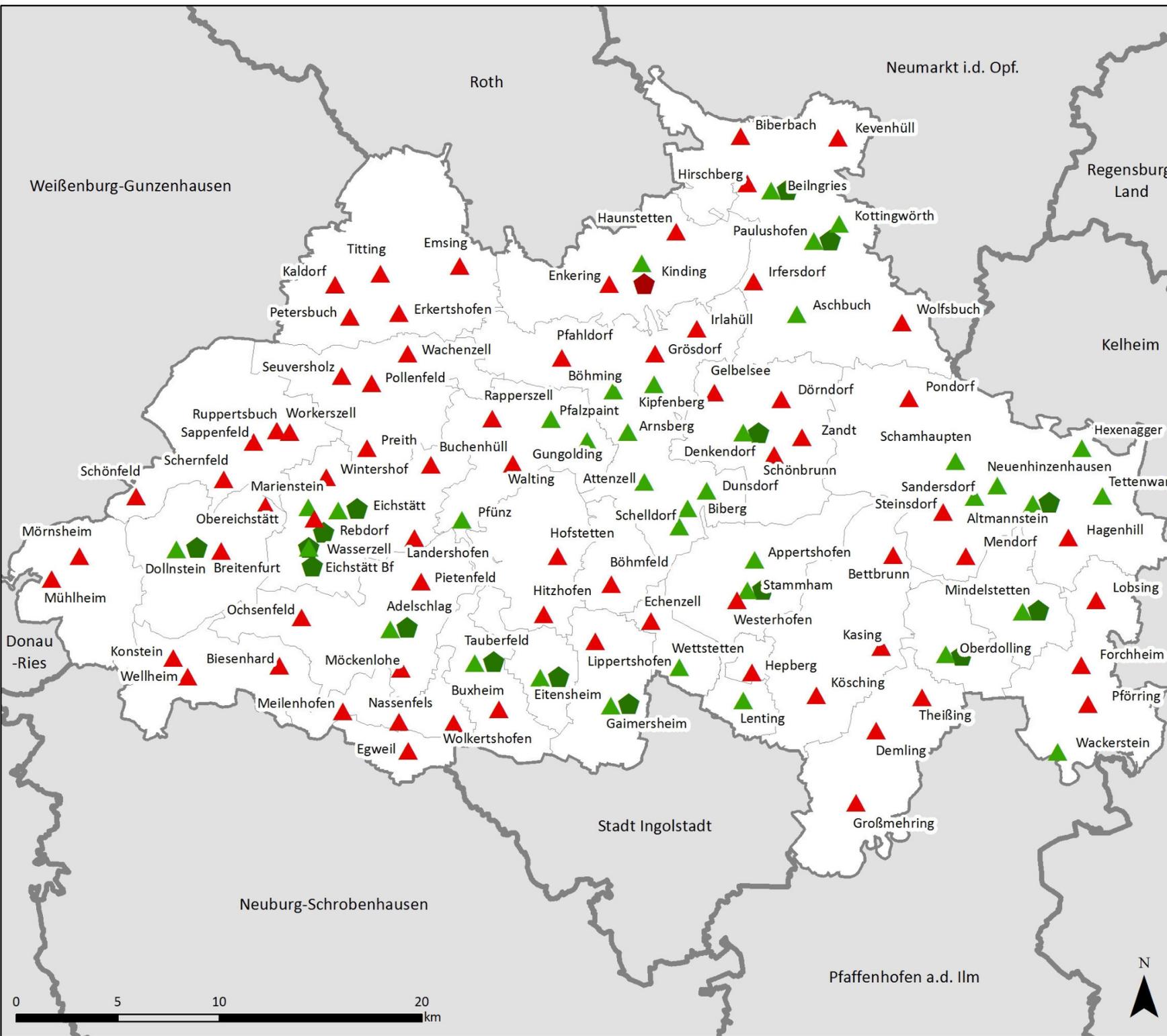
- ◆ Richtwert erfüllt
- ◆ Richtwert nicht erfüllt
- ✱ keine Schnellbusfahrten vorhanden

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 50

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



6.4 Zusammenfassung Bedienungsqualität

Die räumliche ÖPNV-Erschließung des Landkreises ist gemäß den Werten in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern überwiegend gesichert. Angebotsmängel hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit Montag-Freitag an Schultagen in Bezug auf Grenzwerte treten in neun der 56 Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern auf. An Ferientagen fallen die Mängel hinsichtlich der Grenzwerte in der Bedienungshäufigkeit ähnlich gering aus wie an Schultagen. Betroffen sind dabei insgesamt zwölf Ortsteile. An Samstagen und Sonntagen ist die Anzahl der Ortsteile, die den Grenzwert nicht erreichen, im Vergleich zu Schul- und Ferientagen deutlich höher. Es treten in insgesamt 26 (Samstag) bzw. 23 (Sonntag) der 56 Ortsteile mit über 500 Einwohnern Grenzwertunterschreitungen auf.

Bei 57 der 105 Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern bestehen Mängel in den untersuchten Richtwerten an Montag-Freitag Schultagen. In den Ferien liegen Richtwertunterschreitungen in 48 Ortsteilen, samstags in 88 Ortsteilen und sonntags in 71 Ortsteilen vor.

Aufgrund der Rahmenbedingungen im Landkreis Eichstätt sollte für ein Mindestbedienungsangebot der Grenzwert als Richtgröße angesetzt werden, um den Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge bzw. der ausreichenden Bedienung zu sichern.

Neben dem SPNV, den Stadtbuslinien der Stadt Eichstätt und den INVG-Linien, die im südlichen Bereich des Landkreises Eichstätt verkehren, gibt es im ÖPNV im Landkreis Eichstätt keinen Taktverkehr. Ein Großteil des flächendeckenden Angebots ist auf die Schulzeiten ausgerichtet, was sich auch in der Angebotseinschränkung bzw. Angebotseinstellung an schulfreien Tagen und am Wochenende zeigt.

Abstimmungen zwischen Bus und Bahn sind nur an den Bahnhöfen Eitensheim und Tauberfeld in mehr oder weniger guter Qualität vorhanden. An allen anderen Bahnhöfen ist nur eine eingeschränkte bzw. zufällige bis gar keine Abstimmung vorhanden. An vier Bahnhöfen besteht gar keine Möglichkeit zu einer Bus-Anbindung.

Eine systematische Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus im Landkreis Eichstätt erfolgte nicht, zumal diese in der Praxis ohnehin nur eine geringe Bedeutung habe. Dafür notwendige Nachfragezahlen stehen nicht zur Verfügung.

Im Wesentlichen ist im Landkreis ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot im Busverkehr vorhanden, das sich an der Nachfrage orientiert.

6.5 Infrastruktur, Organisation und Information

Die Haltestellen im Landkreis Eichstätt weisen eine große Bandbreite in ihrer Ausstattung auf, dabei sind jedoch die Kriterien der Barrierefreiheit größtenteils nicht erfüllt.

Der ÖPNV im Landkreis Eichstätt wird außerhalb des INVG-Bediensgebietes größtenteils eigenwirtschaftlich erbracht, nur einzelne Zusatzfahrten werden durch den Landkreis gefördert.

Ein Informationsangebot für ÖPNV-Nutzer über den ÖPNV im Landkreis Eichstätt steht nur bedingt zur Verfügung. Ein Fahrplanheft des Landkreises über alle Fahrpläne der im Landkreis Eichstätt verkehrenden Buslinien und Kursbuchstrecken gibt es nicht. Die bestehenden Fahrpläne sind direkt über die Verkehrsunternehmen zu beziehen und daher sehr uneinheitlich gestaltet.

Vom Landkreis zur Verfügung gestellt werden lediglich auf der Landkreis-Homepage ein schematisierter Liniennetzplan sowie Verweise zu den bedienenden Verkehrsunternehmen.

Persönliche Fahrplanauskünfte können auf der Seite der Deutschen Bahn bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft oder im Auskunftssystem „bayern-info“ erstellt werden.

Weitere Informationen kann sich der Fahrgast an den Haltestellen durch die Aushangfahrpläne einholen (soweit vorhanden). Dabei handelt es sich größtenteils um linienbezogene Fahrpläne, die somit nur Informationen über die jeweilige Haltestelle bedienende Linie, nicht jedoch auf die jeweilige Haltestelle zugeschnittene Informationen geben. Insbesondere an Haltestellen mit einer „Knotenpunktfunktion“ sind Verbesserungen vorstellbar, auch hinsichtlich von Informationen zu Umsteigemöglichkeiten.

Positiv zu bewerten ist die seit 01.09.2018 einheitliche Tarifgestaltung im Rahmen der VGI. Einen Überblick über die Tarife in Form eines Tarifzonenplans sind beim Landkreis erhältlich.

6.6 Tarif

Im Landkreis Eichstätt existiert seit der Einführung des VGI-Gemeinschaftstarifs ein einheitliches Tarifsystem über alle im Landkreis verkehrenden Verkehrsunternehmen. Dies macht die ÖPNV-Nutzung für die Fahrgäste deutlich einfacher, insbesondere für Umsteiger zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen.

Der VGI-Gemeinschaftstarif ist ein Zonentarif über die gesamte Region 10 und ist in 20 Tarifstufen gegliedert. Der Schienenverkehr ist im Verbundverkehr ebenfalls integriert. Abbildung 13 zeigt das ab 01.09.2018 gültige Tarifblatt der VGI.



Vorverkauf

Fahrscheinart	Kurzstrecke	Tarifstufe 1	Tarifstufe 2	Tarifstufe 3	Tarifstufe 4	Tarifstufe 5	Tarifstufe 6	Tarifstufe 7	Tarifstufe 8	Tarifstufe 9	Tarifstufe 10	Tarifstufe 11	Tarifstufe 12	Tarifstufe 13	Tarifstufe 14	Tarifstufe 15	Tarifstufe 16	Tarifstufe 17	Tarifstufe 18	Tarifstufe 19	Tarifstufe 20
Einzelfahrkarte Erwachsene		2,30 €	3,00 €	3,80 €	4,60 €	5,40 €	6,20 €	7,00 €	7,70 €	8,30 €	9,10 €	9,70 €	10,30 €	10,90 €	11,70 €	12,30 €	12,90 €	13,70 €	14,30 €	15,00 €	15,80 €
Einzelfahrkarte Kind		1,20 €	1,50 €	1,80 €	2,20 €	2,60 €	3,00 €	3,30 €	3,60 €	3,90 €	4,30 €	4,60 €	4,90 €	5,20 €	5,50 €	5,80 €	6,10 €	6,50 €	6,80 €	7,20 €	7,60 €
Tageskarte		4,60 €	6,00 €	7,50 €	9,30 €	10,90 €	12,60 €	14,10 €	15,40 €	16,70 €	18,10 €	19,40 €	20,60 €	21,90 €	23,30 €	24,60 €	25,90 €	27,30 €	28,60 €	30,00 €	31,60 €
Parierlagkarte		8,10 €	11,00 €	13,80 €	16,60 €	19,70 €	22,80 €	25,30 €	27,70 €	30,20 €	32,60 €	35,00 €	37,40 €	39,80 €	42,30 €	44,70 €	47,10 €	49,40 €	51,50 €	54,10 €	56,80 €
Ger-Karte		12,00 €	16,00 €	20,30 €	24,50 €	29,20 €	33,90 €	38,60 €	41,50 €	44,80 €	48,00 €	52,10 €	55,40 €	58,80 €	62,70 €	66,10 €	69,40 €	73,40 €	76,70 €	80,70 €	85,10 €
Ger-Karte Kind		6,00 €	7,80 €	9,90 €	12,00 €	13,80 €	15,60 €	17,40 €	19,00 €	20,60 €	22,70 €	24,30 €	25,90 €	27,40 €	29,00 €	30,60 €	32,20 €	34,30 €	35,90 €	38,00 €	40,10 €
Monatskarte Erwachsene		56,50 €	74,50 €	96,00 €	114,50 €	136,50 €	159,50 €	177,50 €	193,00 €	212,00 €	230,00 €	237,50 €	254,00 €	271,00 €	288,00 €	304,50 €	321,00 €	334,50 €	347,50 €	364,00 €	382,00 €
900 Uhr-Karte		44,00 €	58,50 €	73,50 €	88,50 €	105,00 €	122,00 €	137,50 €	150,00 €	164,00 €	178,00 €	187,00 €	200,00 €	213,00 €	226,00 €	239,50 €	252,50 €	263,50 €	274,50 €	288,00 €	302,50 €
Monatskarte Schüler/Azubi		45,50 €	60,00 €	73,50 €	89,50 €	106,50 €	123,50 €	139,00 €	151,50 €	166,00 €	180,50 €	187,00 €	200,00 €	213,00 €	226,00 €	239,50 €	252,50 €	263,50 €	274,50 €	288,00 €	302,50 €
Ferienicket		19,50 €	26,50 €	33,00 €	40,50 €	48,00 €	55,50 €	63,00 €	69,50 €	76,00 €	83,00 €	89,50 €	96,00 €	103,00 €	110,00 €	117,00 €	124,00 €	131,00 €	138,00 €	145,00 €	152,00 €
Monatskarte Senioren		48,00 €	63,50 €	81,50 €	97,00 €	115,50 €	134,00 €	151,00 €	164,50 €	179,50 €	195,00 €	205,50 €	220,50 €	235,50 €	250,50 €	265,50 €	280,50 €	293,00 €	305,00 €	320,50 €	336,60 €
Wochenkarte Erwachsene		21,50 €	25,50 €	31,50 €	36,50 €	43,00 €	50,50 €	57,00 €	62,00 €	67,50 €	72,50 €	73,00 €	77,50 €	82,00 €	86,50 €	90,50 €	95,50 €	100,00 €	104,00 €	109,50 €	114,50 €
Wochenkarte Schüler/Azubi		19,00 €	21,00 €	25,00 €	28,00 €	35,00 €	40,00 €	45,50 €	48,50 €	53,00 €	57,50 €	58,00 €	61,50 €	64,50 €	67,50 €	72,00 €	75,50 €	78,50 €	82,00 €	86,00 €	90,00 €
Jahreskarte		597,50 €	706,50 €	916,00 €	1.095,00 €	1.306,50 €	1.508,00 €	1.697,50 €	1.842,50 €	2.017,50 €	2.190,50 €	2.260,00 €	2.417,50 €	2.578,00 €	2.734,00 €	2.889,50 €	3.056,00 €	3.181,00 €	3.307,50 €	3.469,00 €	3.637,50 €
DonauCard Senior 900 Uhr		441,00 €	588,00 €	740,00 €	893,00 €	1.061,00 €	1.229,00 €	1.396,00 €													
Job-Ticket Premium Rabattstufe 1		474,00 €	601,00 €	779,00 €	931,00 €	1.111,00 €	1.282,00 €	1.443,00 €	1.568,00 €	1.715,00 €	1.862,00 €	1.921,00 €	2.055,00 €	2.191,00 €	2.324,00 €	2.456,00 €	2.598,00 €	2.704,00 €	2.811,00 €	2.948,00 €	3.092,00 €
(für 1 Jahr) Rabattstufe 2		418,00 €	530,00 €	687,00 €	821,00 €	980,00 €	1.131,00 €	1.273,00 €	1.392,00 €	1.513,00 €	1.643,00 €	1.696,00 €	1.813,00 €	1.934,00 €	2.051,00 €	2.167,00 €	2.292,00 €	2.386,00 €	2.441,00 €	2.602,00 €	2.728,00 €
Job-Ticket Rabattstufe 1		382,00 €	458,00 €	595,00 €	712,00 €	843,00 €	980,00 €	1.103,00 €	1.190,00 €	1.311,00 €	1.424,00 €	1.469,00 €	1.571,00 €	1.676,00 €	1.777,00 €	1.876,00 €	1.980,00 €	2.068,00 €	2.150,00 €	2.250,00 €	2.364,00 €
(für 1 Jahr) Rabattstufe 2		307,00 €	389,00 €	504,00 €	627,00 €	719,00 €	829,00 €	934,00 €	1.013,00 €	1.110,00 €	1.205,00 €	1.243,00 €	1.330,00 €	1.418,00 €	1.504,00 €	1.589,00 €	1.681,00 €	1.750,00 €	1.819,00 €	1.908,00 €	2.001,00 €
Job-Ticket Rabattstufe 1		251,00 €	318,00 €	412,00 €	493,00 €	598,00 €	679,00 €	764,00 €													
(für 1/2 Jahr) Rabattstufe 2		223,00 €	283,00 €	366,00 €	438,00 €	523,00 €	603,00 €	679,00 €													

Rabattstufe 1: Abnahme 100 bis 1.499 Stück nicht gültig auf den in den Verbundverkehr integrierten Schienenstrecken
 Rabattstufe 2: Abnahme mind. 1.500 Stück nur gültig in den Tarifzonen 100, 199, 210, 211, 220, 230, 240, 266, 277, 288, 299, 330, 341, 342, 430 und 530, allerdings nicht auf den in den Verbundverkehr integrierten Schienenstrecken

Fahrerverkauf

Fahrscheinart	Kurzstrecke	Tarifstufe 1	Tarifstufe 2	Tarifstufe 3	Tarifstufe 4	Tarifstufe 5	Tarifstufe 6	Tarifstufe 7	Tarifstufe 8	Tarifstufe 9	Tarifstufe 10	Tarifstufe 11	Tarifstufe 12	Tarifstufe 13	Tarifstufe 14	Tarifstufe 15	Tarifstufe 16	Tarifstufe 17	Tarifstufe 18	Tarifstufe 19	Tarifstufe 20
Einzelfahrkarte Erwachsene	1,70 €	2,60 €	3,20 €	4,30 €	5,10 €	6,00 €	7,20 €	7,80 €	8,40 €	9,20 €	10,00 €	10,20 €	10,80 €	11,60 €	12,20 €	12,80 €	13,50 €	14,20 €	14,80 €	15,50 €	16,40 €
Einzelfahrkarte Kind	0,80 €	1,50 €	1,80 €	2,20 €	2,60 €	3,10 €	3,50 €	3,90 €	4,20 €	4,60 €	4,80 €	4,90 €	5,20 €	5,50 €	5,80 €	6,10 €	6,50 €	6,80 €	7,10 €	7,40 €	7,80 €
Tageskarte		5,20 €	6,80 €	8,40 €	10,10 €	12,00 €	14,20 €	15,50 €	16,80 €	18,20 €	19,70 €	20,20 €	21,50 €	22,90 €	24,20 €	25,40 €	26,90 €	28,10 €	29,40 €	30,80 €	32,40 €
Parierlagkarte		9,90 €	12,70 €	14,90 €	18,10 €	22,10 €	25,10 €	27,90 €	30,40 €	33,00 €	35,50 €	36,70 €	38,60 €	41,50 €	43,90 €	46,30 €	48,80 €	51,00 €	53,10 €	55,70 €	58,50 €
Wochkarte		3,60 €	4,30 €	5,50 €	6,50 €	7,60 €	8,90 €	9,40 €													
Ger-Karte		12,00 €	16,00 €	20,30 €	24,50 €	29,20 €	33,90 €	38,60 €	41,50 €	44,80 €	48,00 €	52,10 €	55,40 €	58,80 €	62,70 €	66,10 €	69,40 €	73,40 €	76,70 €	80,70 €	85,10 €
Ger-Karte Kind		6,00 €	7,80 €	9,90 €	12,00 €	13,80 €	15,60 €	17,40 €	19,00 €	20,60 €	22,70 €	24,30 €	25,90 €	27,40 €	29,00 €	30,60 €	32,20 €	34,30 €	35,90 €	38,00 €	40,10 €
Monatskarte Erwachsene		56,50 €	74,50 €	96,00 €	114,50 €	136,50 €	159,50 €	177,50 €	193,00 €	212,00 €	230,00 €	237,50 €	254,00 €	271,00 €	288,00 €	304,50 €	321,00 €	334,50 €	347,50 €	364,00 €	382,00 €
900 Uhr-Karte		44,00 €	58,50 €	73,50 €	88,50 €	105,00 €	122,00 €	137,50 €	150,00 €	164,00 €	178,00 €	187,00 €	200,00 €	213,00 €	226,00 €	239,50 €	252,50 €	263,50 €	274,50 €	288,00 €	302,50 €
Monatskarte Schüler/Azubi		45,50 €	60,00 €	73,50 €	89,50 €	106,50 €	123,50 €	139,00 €	151,50 €	166,00 €	180,50 €	187,00 €	200,00 €	213,00 €	226,00 €	239,50 €	252,50 €	263,50 €	274,50 €	288,00 €	302,50 €
Monatskarte Senioren		48,00 €	63,50 €	81,50 €	97,00 €	115,50 €	134,00 €	151,00 €	164,50 €	179,50 €	195,00 €	205,50 €	220,50 €	235,50 €	250,50 €	265,50 €	280,50 €	293,00 €	305,00 €	320,50 €	336,60 €
Wochenkarte Erwachsene		21,50 €	25,50 €	31,50 €	36,50 €	43,00 €	50,50 €	57,00 €	62,00 €	67,50 €	72,50 €	73,00 €	77,50 €	82,00 €	86,50 €	90,50 €	95,50 €	100,00 €	104,00 €	109,50 €	114,50 €
Wochenkarte Schüler/Azubi		19,00 €	21,00 €	25,00 €	28,00 €	35,00 €	40,00 €	45,50 €	48,50 €	53,00 €	57,50 €	58,00 €	61,50 €	64,50 €	67,50 €	72,00 €	75,50 €	78,50 €	82,00 €	86,00 €	90,00 €

nicht gültig auf den in den Verbundverkehr integrierten Schienenstrecken
 Die Kurzstreckenkarte gilt nur im Stadtgebiet Ingolstadt (Zonen 100 und 199) und berechtigt zu Fahrten bis zur 4. Haltestelle nach dem Einstieg, allerdings nicht auf den in den Verbundverkehr integrierten Schienenstrecken
 nur gültig in den Tarifzonen 100, 199, 210, 220, 211, 230, 240, 266, 277, 288, 299, 330, 341, 342, 430 und 530, allerdings nicht auf den in den Verbundverkehr integrierten Schienenstrecken

Abbildung 13 Tarifblatt VGI-Gemeinschaftstarif (Stand 01.09.2018)

6.7 Zusammenfassung der Bewertung

Nachfolgend erfolgt eine zusammenfassende Einschätzung des derzeitigen ÖPNV-Angebots im Landkreis Eichstätt.

Mittels der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] enthaltenen Grenz- und Richtwerte lässt sich insbesondere feststellen, inwieweit eine ausreichende ÖPNV-Grundversorgung besteht. Die Grundversorgung ist überwiegend gegeben, da bei den meisten Kriterien der Leitlinie nur geringe Mängel festzustellen sind.

- Beinahe vollständige Erschließung aller Ortsteile über 200 Einwohner innerhalb der definierten Haltestellen-Einzugsbereiche, nur zwei Orte sind in mehr als 20% der Siedlungsfläche nicht vollständig erschlossen.
- Geringe Mängel in Bezug auf die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Grundzentrum bzw. Mittel-/Oberzentrum).
- Mängel in Bezug auf die Erreichbarkeit des Gemeindezentrums liegen nur bei Anwendung der Richtwerte vor.

Im Bereich der Grundversorgung in der Bedienungshäufigkeit sind einige negative Punkte anzumerken, dies betrifft vor allem die Bedienung am Wochenende und zu Randzeiten.

- Etliche Orte mit Mängeln in der Bedienungshäufigkeit (Anzahl Fahrtenpaare), vor allem mit Unterschreitung der Richtwerte
- Starke Einschränkung bzw. Einstellung des ÖPNV-Angebots im Busverkehr am Wochenende, z.T. auch in den Ferien
- Nachts besteht fast gar kein Angebot im Busverkehr

Die Nutzung des ÖPNV-Angebots wird dadurch erschwert, dass kein einheitliches ÖPNV-Informationsangebot über den Landkreis Eichstätt besteht.

Positiv zu bewerten ist dagegen der VGI-Gemeinschaftstarif.

Über eine Grundversorgung hinausgehender, attraktiver ÖPNV besteht im Landkreis im Wesentlichen entlang der Schienenstrecken (vgl. Karte 21, Seite 62). Auf fast allen Strecken besteht weitgehend mindestens ein 60-min-Takt, der auch am Wochenende aufrechterhalten wird. Lediglich am Bahnhof Kinding liegt teilweise nur ein 120-min-Takt vor. An den anderen Bahnhöfen, ausgenommen Dollnstein, kann in der Hauptverkehrszeit eine Taktverdichtung auf 30-min festgestellt werden. Auch spät abends ist durch den SPNV noch eine Bedienung gewährleistet.

Eine systematische Verknüpfung von Bus und Bahn oder Bus und Bus ist dagegen in den wenigsten Fällen gegeben.

Taktverkehr bzw. ein über die Grundversorgung hinausgehendes Angebot im ÖPNV besteht lediglich in der Stadt Eichstätt (Stadtbuslinien) und den Gemeinden Gaimersheim, Großmehring, Hepberg, Kösching, Lenting und Wettstetten.

6.8 Verbesserungsvorschläge der Gemeinden und der Landkreisverwaltung

Für die Erstellung der Schwachstellenanalyse wurde auch den kreisangehörigen Gemeinden die Möglichkeit gegeben, Verbesserungsvorschläge zu äußern. Von den insgesamt 30 Gemeinden des Landkreises haben 24 Gemeinden Wünsche vorgebracht, die in Tabelle 18 (Seite 128), Tabelle 19 (Seite 129) und Tabelle 20 (Seite 130) zusammengefasst sind.

Seitens der Landkreisverwaltung wurden hinsichtlich der Weiterentwicklung, Verbesserung und Optimierung des ÖPNV im Landkreis folgende Anregungen und Wünsche geäußert:

- Integration der Schülerverkehre in den ÖPNV zur Vermeidung von Parallelverkehren (u. a. Mittelschule Gaimersheim/Gymnasium Gaimersheim, Mittelschule Lenting)
- Definitionen der nötigen Leistungspakete für erforderliche Vorabbekanntmachungen diverser Regionalbuslinien (ab 03.12.2019)
- Anbindung des neuen Dienstleistungszentrums Lenting, der Klinik Kösching und weiterer zentraler Einrichtungen im Südosten des Landkreises (Tangentiallinie)
- Expressbusverbindungen für Berufspendler unter Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen Altmannstein - IN und Beilngries - IN (Verkehrsachsen)

- Verbesserungen bei der Schülerbeförderung (Anschlussbeförderung Kipfenberg - Denkendorf, Arnsberg - Schambach/Attenzell., Anschluss Mörsheim - Haunsfeld/ Ensfeld, Beilngries - Haunstetten)
- Neuausrichtung Freizeitbus
- Unterstützung der Gemeinden bei der Einrichtung flexibler, bedarfsorientierter Bedienungsformen
- Weiterentwicklung VGI-Tarif, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit

Des Weiteren wurden vom Amt für „Fremdenverkehr, Kultur- und Heimatpflege, Umweltinformation“ weitere Wünsche und Anregungen hinsichtlich des Freizeitverkehrs im Landkreis Eichstätt geäußert. Zentraler Punkt ist dabei eine Prüfung der Freizeitbuslinie zwischen Eichstätt – Kinding – Beilngries – Denkendorf – Riedenburg erforderlich um Angebotsverbesserungen für den Tourismus zu generieren. Dabei sollen im Rahmen einer Neuausrichtung und Neustrukturierung der Freizeitbuslinie folgende Punkte Berücksichtigung finden:

- 3-4 Fahrtenpaare auf der Relation Dollnstein bzw. Eichstätt/Stadt nach Regensburg mit durchgehenden Verbindungen
- Attraktive Startzeiten (Früh-/Mittag/Nachmittag/Abend)
- Fahrt als „Schnellbus“:
 - Unterwegshalte primär an Standorten mit hoher touristischer Attraktivität
 - Keine Halte in dichter Folge (mind. Abstand von 5 km)
- Abstimmung der Linie mit den Bahnhöfen Kinding sowie Eichstätt/Stadt und/oder Dollnstein
- Einfaches Tarifsystem:
 - Tagesticket mit Fahrradtransport auf der gesamten Relation gültig (unter 10,-€)
 - Anerkennung Bayernticket und Bayern-Ticket-Fahrrad
 - Kurzrelationen im jeweiligen Tarifsystem (VGI, VLK)
- Verkehrszeiten 1. Mai bis Ende Oktober, an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen

Gemeinde	Wunsch
Adelschlag	Einrichten einer neuen Linie von Konstein über Wellheim, Hard und Ochsenfeld zum Bahnhof Adelschlag, zur Anbindung der zahlreichen Audi-Mitarbeiter an den Bahnhof
	Fortführen der o.g. Linie bis nach Pietenfeld, mit Anschlussmöglichkeit an die Schnellbuslinie X80
	Einrichtung eines Rufbus- oder Bürgerbussystems im Bereich Ochsenfeld, Hard und Biesenhard (Meilenhofen, Zell)
	Integration des freigestellten Schülerverkehrs der Grundschule Adelschlag
Altmannstein	Bessere Anbindung von Pondorf und Winden (Breitenhill, Megmannsdorf) Richtung Ingolstadt via Denkendorf und Richtung Altmannstein
	Bessere Anbindung von Altmannstein nach Ingolstadt und Kelheim
	Seniorentaxi/ Bürgerbus (Rufbus) innerhalb der Gemeinde Altmannstein für Arzt- u. Einkaufsfahrten
Beilngries	Bessere Anbindung: zwischen Ortsteilen und Kernstadt, über leicht handhabbare und flexible Mobilitätsangebote
	Bedarfsgerechte Anbindung an den Bahnhof Kinding (für Einwohner und Gäste)
	Aufrechterhaltung einer bedarfs- und serviceorientierten Bedienung mit dem Freizeitbus (incl. Fahrradtransport)
	Landkreisübergreifende Verbindungen in Ri. Neumarkt, Berching, Dietfurt und Greding, v.a. in Randlage von Beilngries
	Bedarfsorientierte Angebote für Jugendliche zur Erreichung von Diskotheken/Events (gemeindeübergreifend)
Integration des freigestellten Schülerverkehrs: Schließung von Bedienungslücken in der Schülerbeförderung (v.a. nachmittags) oder Prüfung alternativer Verbesserungsmöglichkeiten	
Böhmfeld	-
Buxheim	-
Denkendorf	Bessere Anbindung an Ingolstadt: z.B. mit Schnellbuslinie
	Bessere Vernetzung der Ortsteile v.a. für nicht mobile Bürger in den Hauptort (Arzt, Rathaus, Pfarramt, Nahversorgung)
	Verbesserung des Schülerverkehrs: von/nach Ingolstadt und von/nach Eichstätt (Betriebsfahrt zwischen Kipfenberg und Denkendorf zur Schülerbeförderung nutzen)
Dollnstein	Gewährleistung der Barrierefreiheit an den Haltestellen
	Bessere Einbindung des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV
	Ergänzung von Nahverkehrsanbindung Mörsheim-Haunsfeld-Baugebiet Pfaffenbügel zu prüfen (ggf. mit Zubringerbus)
	Takterweiterung an den Wochenenden in den Ortsteilen Obereichstätt und Breitenfurt
	Anschluss des Bahnhofs Dollnstein an den VGN
Anbindung an die Freizeitbuslinie	
Eichstätt	Optimierung der An- und Abzeiten des SPNVs am ZOB Eichstätt im Hinblick auf den 30-Min-Takt der STADTLINIE
	Anbindung der künftigen Wohnbauflächen im Bereich Blumenberg an den ÖPNV ggf. auch unter Einbindung der Kletterhalle des DAV
	Weiterer Ausbau des DFI-Anzeigesystems an Schwerpunkthaltestellen
	Integration der Stadt Eichstätt in ein mögliches landkreisweites Rufbussystem für Jugendliche und junge Erwachsene (Disco-Bus)
Egweil	Mitbetrachtung der ÖPNV-Verbindungen nach/von Neuburg a.d. Donau als Ziel vieler Berufspendler & Schüler
	Zubringerlinie zu den Bahnhöfen Adelschlag (u. Tauberfeld) (evtl. mit anderen Gemeinden zusammen) als Anbindung an „Audi – Bahnhof“ für die Pendler aus Egweil
	Prüfung der Mitfahrt von Pendlern in den Schulbussen
	Prüfung der Optimierung der Fahrplananpassung
	Einsatz von Kleinbussen v.a. außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende anstatt der bisherigen Busse
Anbindung an INVG: Pettenhofen – Egweil – Bergheim	
Eitensheim	Halt der Schnellbuslinie X80 Eichstätt – Ingolstadt im Ort
Gaimersheim	Neue Linie: Etting - Gaimersheim (Kraiberg Nord) - Gaimersheim Gymnasium - Gewerbegebiet-Westpark - (Audi)

Tabelle 18 **Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (1/3)**

Gemeinde	Wunsch
Großmehring	Anbindung Klinik Kösching
Hepberg	-
Hitzhofen	Wiedereintritt zur INVG
	Linie 85: Bedarfsgerechte Verbesserung der Teilstrecke Hofstetten - Hitzhofen -Eitensheim zur besseren Erreichbarkeit der Infrastruktur in Eitensheim
	Linie 88: Verbesserung Busangebot für Rückfahrt aus Eichstätt nach Schulende in der 5. Stunde und Einführung Busangebot an schulfreien Tagen
Kinding	Studentakt am Bahnhof Kinding
Kipfenberg	Einführung eines Rufbussystems zur Anbindung der Nachbargemeinden an den Bahnhof Kinding und zur Verbindung der Hauptorte
	Gemeindeeigene Kleinbusse zur regulären Fahrgastbeförderung einsetzen, dazu Prüfung einer möglichen Förderung durch den Freistaat Bayern
	Anbindung des Museums mit dem Info-Point Limes an die Linie 9222 (Dinopark Denkendorf)
	Einführung eines 1h-Taktes der Bahn am Bf. Kinding in der Früh und am Abend und entsprechende Anpassung der Busanbindungen
	Prüfung der Einrichtung neuer Buslinien: - (Stammham – Appertshofen) - Denkendorf - Gelbsee – Buch – Irlahüll – Kemathen – Kinding (Bhf) - Anschluss Pfahldorfs an eine Schnellbuslinie Eichstätt – Kinding (Bhf) – Beilngries
Kösching	ÖPNV-Anbindung an InterPark und Ingolstadt Village
Lenting	Einbringung der RBA-Linien in die Taktung der INVG-Linien
	Ausbau der Ost-West Verbindung des ÖPNV mit Errichtung einer Haltestelle beim Landratsamt Lenting
	Anschluss des Lentinger Südens an den ÖPNV auf Höhe des Gemeindefriedhofs (Ecke Wettstettener Str./ Veilchenstr.)
Mindelstetten	Anbindung Klinik Kösching
	Vertaktung der Fahrten
	Bedienungshäufigkeit
	Schnellbuslinie mit südlicher Routenführung
Mörnsheim	-
Nassenfels	Aufrechterhaltung bzw. Weiterentwicklung des ÖPNVs: Ausweitung des Angebots für alle Ortsteile über die Grenzwerte hinaus (min. werktags), alternativ Ausweitung in Form von flexiblen Bedienungsformen
	Optimierung der ÖPNV-Versorgung der Ortsteile Meilenhofen und Zell
	Anbindung zum Bahnhof Adelschlag mit Zubringerlinie oder Rufbuskonzept
	Bedienung weiterer Ortsteile durch die Buslinie Eichstätt – Neuburg (für Schüler), Bedienung der Haltestelle Nassenfels Römerstraße
	Ausweitung der Tangentiallinie bis Nassenfels zur Anbindung an Gaimersheim (für Schüler)
Ggf. Integration des freigestellten Schülerverkehrs	
Oberdolling	Linienführung über Kasing
	Angebot für Jugendliche abends/Wochenende
Pförring	Anbindung an die künftige Außenstelle des LRAs Eichstätt in Lenting
	Bessere Anbindung an Kösching, insbesondere an die Klinik Kösching und die Realschule Kösching
	Erstmalige Anbindung an Neustadt/Donau, insbesondere an OT Bad Gögging mit dem Kurhaus/ Rehazentrum
	Allg. Ausbau der Anbindung an Ingolstadt

Tabelle 19 Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (2/3)

Gemeinde	Wunsch
Pollenfeld	Bessere Verbindung der Ortsteile an den Hauptort Pollenfeld
	Einbindung des Ortsteiles Preith in die Stadtlinie Eichstätt
	Optimierung der Linien für Beschäftigte in Eichstätt und Ingolstadt
	Haltestelle beim Gewerbegebiet Preith
Schernfeld	Verstärkung der Linien oder zeitliche Versetzung, um Schnellbus nach Ingolstadt zu erreichen
	sukzessiver behindertengerechter/barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen in der Gemeinde
Stammham	Änderung der Buslinienführung durch Anbindung der Baugebiete im westl. Bereich von Stammham und Schaffung zusätzlicher Haltestellen
Titting	Berücksichtigung einer positiven Bevölkerungsentwicklung bis 2028 (entgegen Daten Bay. Landesamtes für Statistik)
	Berücksichtigung kleinerer Ortsteile (unter 200 Einwohner), unabhängig vom Schülerverkehr
	insgesamt bessere Taktung im ÖPNV
	Integration des freigestellten Schülerverkehrs
Walting	Anbindung an den Bahnhof Kinding ist insgesamt zu stärken. Zusätzlich soll dabei auch die Fahrradbeförderung berücksichtigt werden.
	Busanbindung Ri. Ingolstadt, über Hofstetten, Hitzhofen und Eitensheim (Früh, Mittag und Abend)
	Bessere Anbindung an das Schienennetz: Bf. Eitensheim oder Bf. Gaimersheim, Routenvorschlag: Gungolding - Hofstetten - Hitzhofen - Eitensheim (für Berufspendler und Schüler)
	Schaffung einer Verbindung von Walting via Arnsberg nach Ingolstadt (über Audi-Bahnhalt)
	Rufbus-Angebot
Wellheim	Prüfung einer Art "Nachtrufbussystem (insbesondere für Jugendliche)
	Anbindung aller Ortsteile an den Bahnhof Adelschlag (evtl. mit Verbindung zum Schnellbus in Pietenfeld)
	Anpassung der Buslinien an die Abfahrtszeiten der Bahn (Vermeidung lange Wartezeiten): Zielgruppe: Berufspendler (v.a. AUDI AG)
	Linien v.a. für Berufspendler (v.a. AUDI AG), Azubis und Berufsschüler erforderlich, Anbindung für Schichtarbeitszeiten und reguläre Zeiten
	Einführung einer Zubringerlinie von Gammersfeld nach Wellheim
	Bedienung der Linien auch in den Ferien in vollem Umfang
	Beibehaltung und Verbesserung der Linien nach Neuburg a.d. Donau
	Anschluss an den VGN bis mindestens Eichstätt-Bahnhof
Einführung Rufbussystem/ Sammeltaxi: für Senioren nach Eichstätt, Neuburg und Ingolstadt (Arztbesuche); für Jugendliche in den Wochenendnächten (Hin & Rück zu Veranstaltungen, Discos etc.)	
Wettstetten	-

Tabelle 20 Verbesserungsvorschläge der Gemeinden (3/3)

7 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde für den Landkreis Eichstätt eine umfassende Bestandsaufnahme und, darauf aufbauend, eine Schwachstellenanalyse und Bewertung des ÖPNV vorgenommen. Um jedoch den ÖPNV in die Zukunft gerichtet planen zu können, bedarf es neben der Analyse der aktuellen Situation auch der Informationen über zukünftige Entwicklungen, soweit diese bereits absehbar sind. Diesbezüglich sind die Aussagen im Landesentwicklungsprogramm Bayern [14], im Regionalplan Region Ingolstadt [17] sowie im Gesamtverkehrsplan Bayern [19] zu sichten. Zusätzlich wurden die kreisangehörigen Gemeinden des Landkreises Eichstätt zu siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungsplanungen befragt. Planungen im SPNV und der benachbarten Aufgabenträger können dem Schienennahverkehrsplan [20] und den Nahverkehrsplänen (soweit vorhanden) der benachbarten Landkreise Kelheim, Neuburg-Schrobenhausen, Neumarkt i.d. Opf., Pfaffenhofen a.d. Ilm, Roth, Weißenburg-Gunzenhausen sowie der kreisfreien Stadt Ingolstadt entnommen werden. Für die Einwohner-Entwicklung im Landkreis Eichstätt wurde die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 [21] herangezogen.

7.1 Siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklungsplanung der Gemeinden

Die Gemeinden gaben in der Befragung z.T. sehr detaillierte Informationen über ihre zukünftigen siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungsplanungen an. Von einigen Gemeinden gab es jedoch keine Angaben zu Planungen.

Im Einzelnen planen folgende Gemeinden relevante Wohn- und/oder Gewerbegebiete:

- **Markt Altmannstein:** Baugebiete "Hofbauernfeld" in Altmannstein (ab Sommer 2016, 28 Parzellen), „Zum Markweg" in Steinsdorf, (ab Herbst 2016, 26 Parzellen), „Am Steinbuckel II" in Tettenwang (ab Herbst 2016, 12 Parzellen), „Hinter der Hut" in Pondorf (ab Sommer 2017, 6 Parzellen), „Am Sand" in Sandersdorf (ab Sommer 2017, 20 Parzellen), „Am Görzenberg" in Sandersdorf (ab Sommer 2018, 14 Parzellen), „Auf der Holzen II" in Hexenagger (ab Sommer 2018, 19 Parzellen), „Am Weingarten III" in Pondorf (ab Frühjahr 2019, 35 Parzellen) und „Am Schindberg II" in Neuhinzenhausen (ab Frühjahr 2019, 20 Parzellen). Bei einer Belegung von 2 Personen pro Haushalt handelt es sich um eine Wohnraumschaffung für 360 Personen.
- **Stadt Beilngries:** Erschließung von Wohnbaugebieten in Biberbach und Wolfsbuch; weitere Baugebiete in den nächsten Jahren in Aschbuch, Grampersdorf, Neuzell und Oberndorf.

- **Gemeinde Böhmfeld:** Wohnbaugebiete „Reicheläcker“ (am östlichen Ortsrand, mittelfristig ca. 75 Neubürger) und „Im Lehen“ (am westlichen Ortsrand, mittelfristig ca. 90 Neubürger).
- **Gemeinde Buxheim:** Wohnbaugebiete am südwestlichen Ortsrand von Buxheim (ca. 5,3ha) und am westlichen Ortsrand von Tauberfeld (ca. 5,2 ha) (Fertigstellung der Erschließungsanlagen voraussichtlich Herbst 2018 mit insgesamt rund 100 Bauplätzen); Erweiterung des Gewerbegebiets „Breitwiese“ (ca. 4 ha, 2018/2019).
- **Gemeinde Denkendorf:** Erweiterung des Gewerbegebiets gegenüber dem bestehenden Standort östlich der Staatsstraße 2229.
- **Markt Dollnstein:** Ausweisung neuer Baugebiete in Dollnstein, Breitenfurt und Obereichstätt in Planung. Realisierung in 1-2 Jahren.
- **Kreisstadt Eichstätt:** Siedlungsschwerpunkt in den nächsten Jahren im Bereich des sog. "Blumenberges". Umsetzung frühestens 2020.
- **Gemeinde Eitensheim:** Wohnbaugebiet „Am Anger“ in Vorplanung. Gewerbegebiet Nord-West IV in Erschließung.
- **Markt Gaimersheim:** Ausweisung von ca. 10 ha Wohnbauflächen (Verfügbarkeit ca. 2019/2020) Lage nicht bekannt.
- **Gemeinde Großmehring:** Wohnbaugebiete „Fluderbuckel West“ (2019, 36 Parzellen) und „Nord-West“ (2018, 140 Parzellen, ca. 40% bebaut) in Großmehring, „Hohenrein I“ (bereits fertig gestellt, 24 Parzellen, zur Hälfte bebaut) und „Hohenrein II“ (2019, 65 Parzellen) in Demling, „Schliegen“ (2018, 20 Parzellen) in Teißing. Mischbaugebiet „Fluderbuckel West“ (12 Parzellen, Gewerbe und Wohnen) in Großmehring. Gewerbegebiet „Fluderbuckel West“ (2019, 14.000m², Parzellierung noch nicht bekannt), Interpark Erweiterung (Mai 2017, 360.000m², derzeit 47 Parzellen), Sondergebiet Nahversorgungszentrum „Fluderbuckel“ (November 2017, 5 Gebäude Einzelhandel) in Großmehring.
- **Gemeinde Hitzhofen:** Baugebiete „Sonnenhang II“ (in Bau) und „Am Feuerwehrhaus“ (geplant) in Hitzhofen, „Zur Veitskapelle Bauabschnitt 01“ (in Bau) und „Zur Veitskapelle Bauabschnitt 02“ (in Bau) in Hofstetten. Gewerbegebiet „ Am Feuerwehrhaus“ in Hitzhofen (geplant).

- **Markt Kinding:** Baugebiet (27 Einzelhausparzellen, derzeit in Bau), Innerortsverdichtung und Gewerbegebiet (400 Arbeitsplätze, 9 Betriebe, z.Zt. Errichtung eines Schulungszentrums) in Haunstetten. Dorferneuerungsmaßnahmen in Enkering und Erlingshofen.
- **Markt Kipfenberg:** Baugebiete in Böhming (16 Bauplätze, 2020-2021), Buch (16 Bauplätze, 2019-2020), Grösdorf (14 Bauplätze, 2018), Hirnstetten (6 Bauplätze, 2018), Schelldorf (22 Bauplätze, 2020-2021) und Pfahldorf (16 Bauplätze, geplant).
- **Markt Kösching:** Gewerbegebiet „Ruppertswies“ mit Ansiedelung von Betrieben seit 2015, Gewerbegebiet „InterPark“ mit weiterhin zunehmender Ansiedelung
- **Gemeinde Lenting:** Wohngebiet „Lenting Süd“ (ca. 2022) und Gewerbegebiet „Lenting Ost II“ (ca. 2020) geplant.
- **Gemeinde Mindelstetten:** Baugebiete „Mindelstetten Süd Erweiterung“ (58 Parzellen, Fertigstellung ca. 2019) in Mindelstetten, „Zum Dettenbach“ (9 Parzellen, Fertigstellung ca. 2019) in Offendorf und „Hüttenhausen Mitte“ (5 Parzellen, Fertigstellung ca. 2019) in Hüttenhausen.
- **Markt Mörsheim:** Planungen zur Ausweisung von Ergänzungsflächen mit ca. 10 Parzellen und mittelfristiger Realisierung in den nächsten 5 Jahren.
- **Gemeinde Oberdolling:** Baugebiet mit 23 Parzellen, 2018.
- **Markt Pfförring:** Neue Baugebiete mit ca. 50 Parzellen ausgewiesen.
- **Gemeinde Pollenfeld:** Wohnbaugebiete in Pollenfeld (für ca. 90 Einwohner), in Preith (für ca. 80 Einwohner) und in Weigersdorf (für ca. 30 Einwohner). Erweiterung des Gewerbegebiets „Am Dörrenhof“ (11.000qm, 2018, 150 zu erwartende Arbeitsplätze).
- **Gemeinde Schernfeld:** 3 Wohnbaugebiete für ca. 300 neue Einwohner in Planung (Fertigstellung voraussichtlich 2019).
- **Gemeinde Stammham:** Wohnbaugebiet „Nord-West IV, BA III“ (Erschließung 2018, Einwohnerzuwachs ca. 55 Personen) und „Appertshofen-Nord, BA II“ (Realisierung ca. 2019, Einwohnerzuwachs ca. 100 Personen). Erweiterung des Gewerbegebiets „Stadtweg, BA II“ (Erschließung 2017/2018, ca. 70 Arbeitsplätze) und Gewerbegebiet „Nördlich Jurahof“ (Realisierung ca. 2018/2019, ca. 40 Arbeitsplätze).

- **Gemeinde Walting:** Geplante moderate Siedlungsentwicklung in den einzelnen Orten bezüglich Wohnens.
- **Gemeinde Wettstetten:** Wohnbaugebiet „Wettstetten – Feuergalgen II“ (im Anschluss an Feuergalgen I, für ca. 250 neue Einwohner). Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes „Wettstetten – Im Speck“ (2019/2020, Zahl der Arbeitsplätze noch offen).

Die im Landkreis Eichstätt geplanten Straßenbauprojekte haben im Regelfall keine unmittelbaren Auswirkungen auf den ÖPNV im Landkreis, da sie sich größtenteils auf kommunale Vorhaben konzentrieren. Größere Straßenbauprojekte sind in folgenden Gemeinden geplant:

- **Stadt Beilngries:** Ende 2017 Bau der Umgehungsstraße BA I.
- **Gemeinde Buxheim:** Asphaltierung der Gemeindeverbindungsstraße in Tauberfeld (2017).
- **Gemeinde Hepberg:** Umbau der "Weberkreuzung" mit dem Ziel eines ungehinderten Verkehrsflusses und Senkung der hohen Unfallquote.
- **Markt Kipfenberg:** Sanierung bzw. Neubau bestehender Gemeindeverbindungsstraßen laufend.
- **Markt Mörnshiem:** Sanierung der Haunsfelder Straße (2014-2017), Komplettausbau der Tagmersheimer Straße von Mühlheim bis Tagmersheim (bis in ca. 5 Jahren).
- **Gemeinde Schernfeld:** Umgehung der B13 in Ruppertsbuch.

Geplante Projekte mit Bezug zum ÖV:

- **Gemeinde Buxheim:** Ausbau des Bahnhaltes Tauberfeld im Zusammenhang mit dem neuen Audi-Bahnhalt mit entsprechender Infrastruktur wie P+R, B+R, Bussteig, Dorfladen/ Dorfcafé im zu sanierendem Bahnhofsgebäude (2018/2019)
- **Gemeinde Großmehring:** Geplante Busanbindung des InterPark an die Orte Großmehring, Ingolstadt und Kösching.

7.2 Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen

Im **Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013** [14] und der **Teilfortschreibung Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018** [15] werden neben der Definition der Gebietskategorien, der zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte sowie der Entwicklungsachsen zum Thema Verkehr im Allgemeinen, ÖPNV und Schienenverkehr lediglich Aussagen allgemeiner und nicht regionspezifischer Art gemacht. Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung von großer Bedeutung. Weiterhin wird erwähnt, dass das Angebot im ÖPNV im ländlichen Raum an die äußeren Rahmenbedingungen (demographischer Wandel mit Rückgang der Schülerzahlen und Zunahme der Zahl der älteren Personen) angepasst werden soll. Weiter heißt es *„Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden“*.

Im **Regionalplan Region Ingolstadt** [17] wird grundsätzlich gefordert den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken. Dies ist sowohl zur Erfüllung einer sozialen Funktion, als auch unter umweltverträglichen Aspekten anzustreben. Erforderlich ist neben einer engen und gut koordinierten Zusammenarbeit aller Verkehrsträger auch ein regionsübergreifendes, effizientes und einheitliches Gesamtkonzept mit einem umfangreichen Angebot. Zur Qualitätsverbesserung sollen auch alternative Bedienungsformen eingebunden werden. Eine regionsübergreifende Kooperation ist auch zukünftig anzustreben.

Des Weiteren soll die Anbindung aller Grundzentren (urspr. Klein- und Unterzentren) an das nächste Mittelzentrum oder das Oberzentrum Ingolstadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden, um deren Versorgungsfunktion aufrecht zu erhalten.

Es ist in Erwägung zu ziehen, Werksbusse und Schulbusverkehre zur Angebotsverbesserung im öffentlichen Personenverkehr zur Mitbenutzung freizugeben.

Ziel ist zudem die Sicherstellung eines flexiblen und gleichzeitig ökonomisch vertretbaren öffentlichen Personennahverkehrs auch in den dünn besiedelten Räumen der Region.

P+R-Anlagen an geeigneten Schnittstellen des MIVs und ÖPNVs sollen eingerichtet werden.

Der **Gesamtverkehrsplan Bayern 2002** [19] trifft u.a. Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, zu allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, zum Umweltschutz und zum Güterverkehr. Außerdem werden Finanzierungsfragen des ÖPNV sowie technische Umsetzungsmöglichkeiten dargestellt. Auf den Landkreis Eichstätt bezogen ergeben sich keine ÖPNV-relevante Aussagen.

Planungen im SPNV können dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen **Schienenahverkehrsplan 2003-2005** [20] entnommen werden. Dieser trifft außer allgemeinen Aussagen zu den Punkten Qualität im SPNV, kontinuierliche Zielüberprüfung, Schieneninfrastruktur und Fahrzeuge sowie Finanzierung keine konkrete Aussagen zum Landkreis Eichstätt.

7.3 Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV

Auf kommunaler Ebene liegen für die Gemeinden im Landkreis Eichstätt keine Daten zu Verkehrsprognosen für den MIV und ÖPNV vor. Daher muss auf allgemeine Prognosen wie beispielsweise des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zurückgegriffen werden.

Gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur [22] wird die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in Deutschland zwischen 2010 und 2030 um rund 2,3% abnehmen. Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr in Deutschland wird zwischen 2010 und 2030 um 4,6% zunehmen.

Die Prognosen zu den aktuell gültigen Verkehrs(wege)plänen müssen als veraltet eingeordnet werden. Aktueller ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 als zu sehen. Hier wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um gut 19 % für den Eisenbahnverkehr erwartet. Dadurch erhöht sich der Modal-Split-Anteil des Eisenbahnverkehrs in Bezug auf die Verkehrsleistung um 0,4% auf 7,9%. Dies ist auf die Angebotsverbesserungen aufgrund des Ausbaus des Schienennetzes im Nah- und Fernverkehr zurückzuführen.

Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um 6 % erwartet. Jedoch sinkt der Modal-Split-Anteil des ÖSPV um 0,4% auf 6,6%.

7.4 Einwohnerprognose und demographische Entwicklung

Bei der **regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung** [21] wird der Landkreis Eichstätt in der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2035 als **stark zunehmend** eingestuft. Für die Entwicklung des ÖPNV ist vor allem die Bevölkerungsprognose für Personen zwischen 6 und 18 Jahren bedeutsam. Denn diese Zielgruppe wird mit hohen Anteilen durch den ÖPNV befördert, da die unter 18-Jährigen überwiegend noch schulpflichtig sind. Im Jahr 2015 lag im Landkreis Eichstätt der Anteil der 6-18 Jährigen bei 17,8 Prozent. Für das Jahr 2025 wird für den Landkreis ein Anteil der 6-18 Jährigen von 18,1 Prozent prognostiziert. Weitere zehn Jahre später, im Jahr 2035, wird der Anteil dieser Altersgruppe um ein weiteres Prozent auf 19,1 steigen. Die folgende Grafik (Abbildung 14) verdeutlicht die Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Eichstätt.

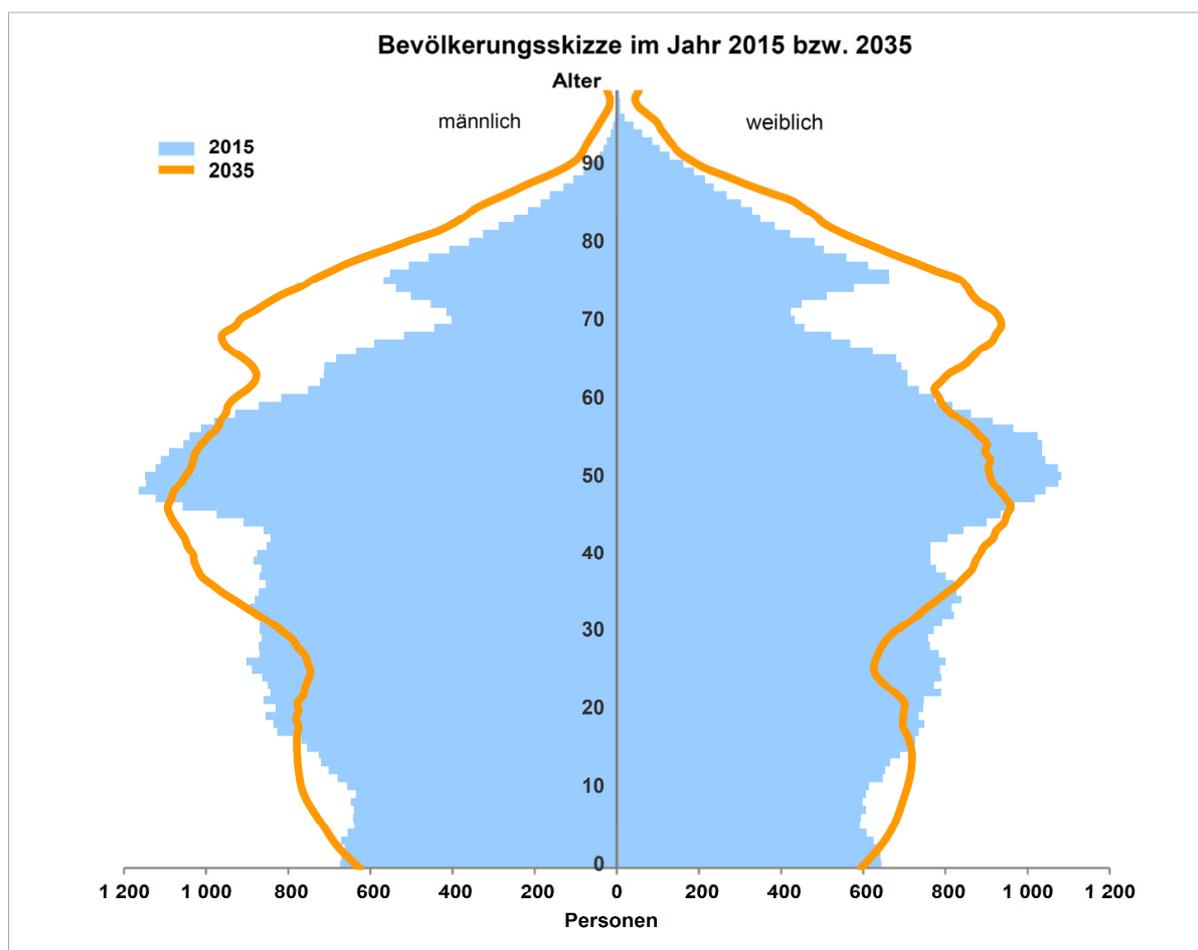


Abbildung 14 Bevölkerungsentwicklung (Altersstruktur) Landkreis Eichstätt 2015 - 2035

Im Vergleich zum gesamten Freistaat entwickelt sich die Bevölkerung im Landkreis Eichstätt stärker steigend und bis 2035 wird ein Zuwachs um knapp 10 Prozent prognostiziert (vgl. Abbildung 15, Seite 139).

Im Regierungsbezirk Oberbayern wächst die Bevölkerung bis 2035 um gut zehn Prozent, wobei insbesondere in der Landeshauptstadt München und den umliegenden Landkreisen (Erding, Ebersberg, München, Fürstenfeldbruck und Dachau) sowie im Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm eine sehr starke Zunahme der Bevölkerung prognostiziert wird. Abbildung 16 (Seite 139) zeigt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in Oberbayern.

Bei Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen ergeben sich deutliche Unterschiede in der Entwicklung bis 2035. Während die Altersgruppe der über 65-Jährigen deutlich zunehmen wird, wird es bei der Altersgruppe der unter 18-Jährigen, die zugleich auch den Großteil des Fahrgastpotentials im ÖPNV ausmachen, nur ein geringer Zuwachs zu verzeichnen. Diese Veränderungen sind in Abbildung 17 (Seite 140) dargestellt.

Da die Schüler, wie bereits angesprochen, das größte Potential an Fahrgästen im ÖPNV darstellen, soll auf die Entwicklung der unter 18-Jährigen im Folgenden nochmals näher eingegangen werden. Abbildung 18 (Seite 140) zeigt hierzu die prognostizierte Entwicklung bis 2035. In der Darstellung wird deutlich, dass besonders die Bevölkerungsgruppe der 10- bis unter 16-Jährigen, die innerhalb Gruppe der Kinder und Jugendlichen das größte Potential für den ÖPNV darstellen, bis 2035 ansteigen wird. Dies ist gerade für die Entwicklung und Planung des ÖPNV als Randbedingung zu beachten.

Neben den Detailbetrachtungen der einzelnen Bevölkerungsgruppen wird für den Landkreis Eichstätt auch die Bevölkerungsentwicklung je Gemeinde im Zeitraum zwischen 2015 und 2028 betrachtet. Karte 51 auf Seite 141 zeigt, dass für die Gemeinden, besonders mit der Nähe zur Stadt Ingolstadt, größtenteils von einer recht hohen positiven Entwicklung ausgegangen werden kann. Eine negative Einwohnerentwicklung wird vor allem für die Gemeinden Oberdolling, Titting, Dollnstein und insbesondere Mörsnheim erwartet.

Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Prognose des Statistischen Landesamtes im Wesentlichen auf einer Betrachtung der demografischen Entwicklung basiert, ortsspezifische Entwicklungen (wie z.B. Ausweisung von Baugebieten) aber nicht im Detail abbildet. Insoweit kann es im Einzelfall zu Diskrepanzen zwischen dieser Prognose und den in den jeweiligen Gemeinden bestehenden Erwartungen kommen.

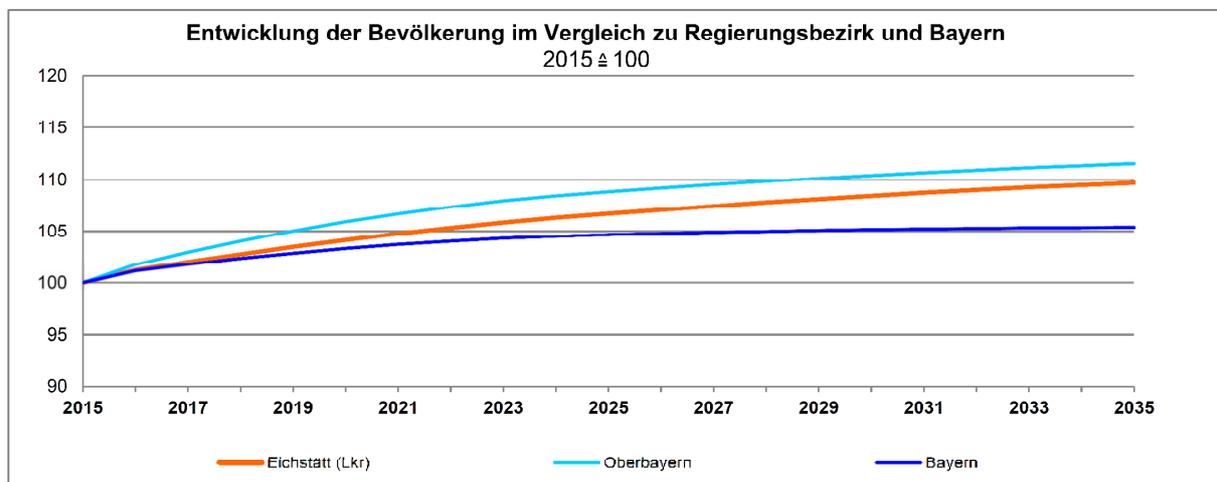


Abbildung 15 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Eichstätt 2015 - 2035 im Vergleich zu Regierungsbezirk und Bundesland

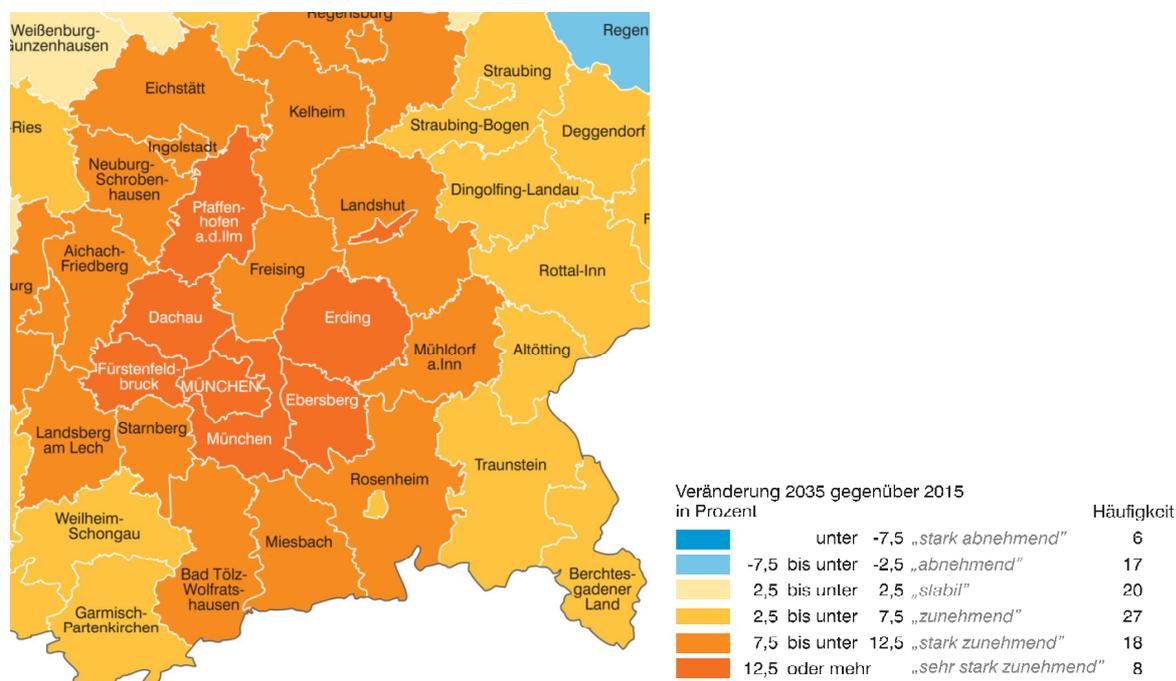


Abbildung 16 Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 im Regierungsbezirk Oberbayern (Ausschnitt)

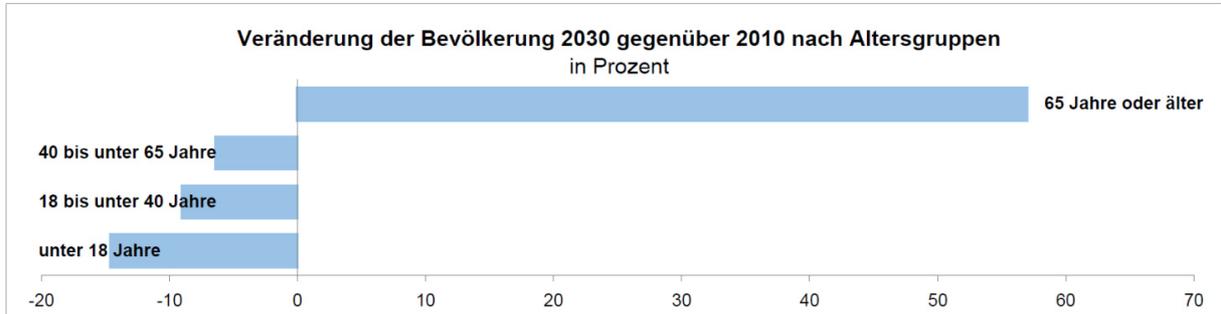


Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 nach Altersgruppen

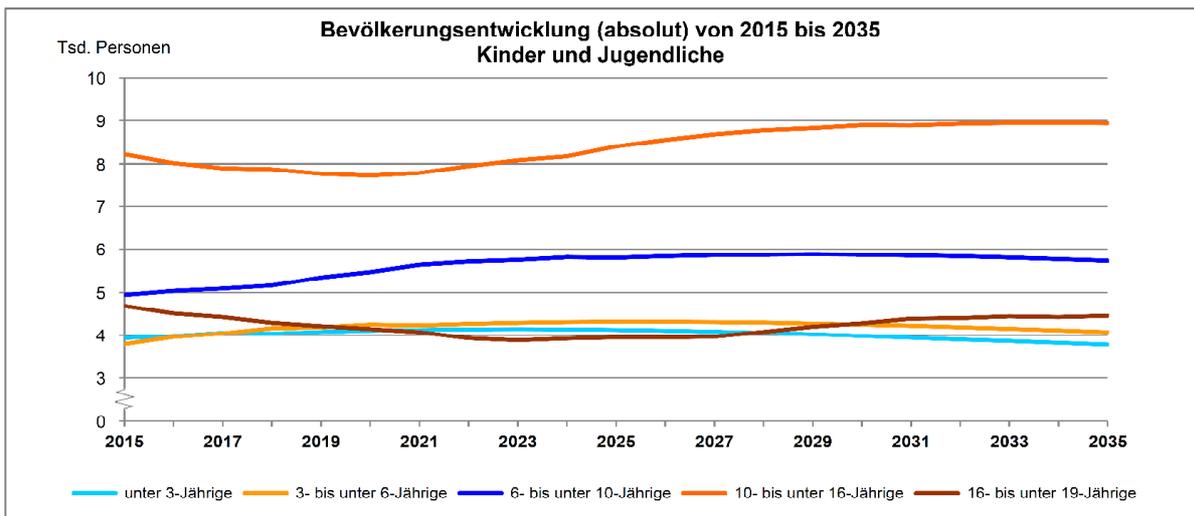
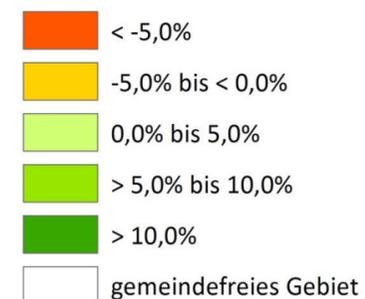


Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2035 der Kinder und Jugendlichen

Prognose zur Bevölkerungsentwicklung

2015 - 2028

Bevölkerungsentwicklung

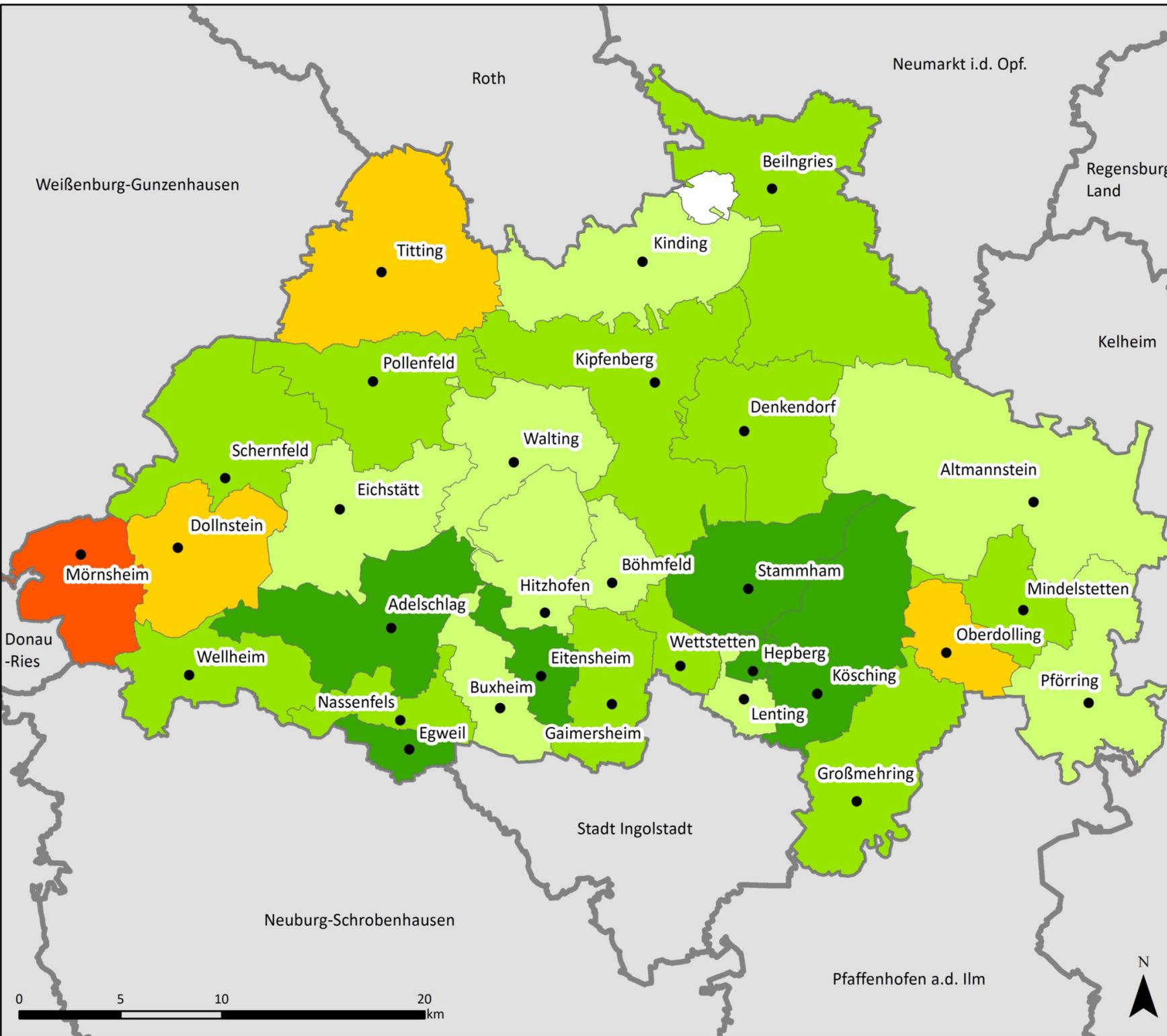


— Gemeindegrenze
 — Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 51

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt



8 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Eichstätt für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, insbesondere der Mängelanalyse und der Bewertung, dem vorgegebenen formalen Rahmen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und den konkreten räumlichen Bedingungen.

Die Eckpunkte der Rahmenkonzeption beinhalten im Wesentlichen fünf Themenschwerpunkte:

- Sicherung der ausreichenden Bedienung (Grenzwertbefüllung)
- Weiterentwicklung des Angebotes im allg. ÖPNV
- Weiterentwicklung Schülerverkehr
- Weiterentwicklung Infrastruktur
- Begleitmaßnahmen

Die aus diesen Themenschwerpunkten abgeleiteten Maßnahmenbereiche sind in Abbildung 19 dargestellt.

Sicherung der ausreichenden Bedienung: Grenzwertbefüllung	Weiterentwicklung des Angebotes im allg. ÖPNV	Weiterentwicklung Schülerverkehr	Weiterentwicklung Infrastruktur	Begleitmaßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung bestehendes Angebot • Beseitigung von Schwachstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • generelle Weiterentwicklung unter Einbeziehung von: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeforderungen - Richtwertunterschreitungen • Weiterentwicklung bei spezifischen funktionalen Anforderungen • Ergänzung flexible Bedienungsformen 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen an Nachfrageentwicklung • Anpassung an veränderte Schulzeiten • Integration des freigestellten Schülerverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen, Information) • Haltestellen-Kennzeichnung und -Ausstattung • Bauliche Verbesserung der Schnittstellen • Verbesserung der fahrplanmäßigen Umsteigebeziehungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung des VGI-Tarifs • Verbesserung Information

Abbildung 19 Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche

8.1 Sicherung der ausreichenden Bedienung (Grenzwertbefreiung)

Der bisherige Umfang des bestehenden ÖPNV-Angebots ist sicherzustellen und muss mindestens erhalten bleiben. Die im Rahmen der Schwachstellenanalyse festgestellten Defizite, für den Bestandsverkehr, sollen durch zusätzliche Bedienung abgebaut werden. Oberstes Ziel muss dabei die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung gemäß den Grenzwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sein, um den Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge zu sichern.

Des Weiteren gilt es neben den Schwachstellen in der Bedienungshäufigkeit, die Defizite im Hinblick auf die räumliche Erschließung und die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte zu beheben. Auch hier gilt es mindestens die Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu erreichen.

8.2 Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV-Angebots

Neben der Gewährleistung einer Mindestmobilität im Sinne der ausreichenden Bedienung ist in Bereichen mit höherem Nachfragepotential ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot anzustreben. Dies gilt vor allem für die Verstärkung regionaler Achsen. Hier werden Optimierungen angestrebt, um in diesen Bereichen eine möglichst gute Alternative zum PKW bieten zu können. Auch die einzelnen Wünsche der Gemeinden sollen bei der Weiterentwicklung des Angebotes berücksichtigt werden.

Eine generelle Weiterentwicklung kann auch unter Prüfung der Richtwertunterschreitungen erfolgen. Darüber hinaus gilt es spezifisch funktionalen Anforderungen gerecht zu werden und entsprechende Angebote bereit zu stellen (z.B. Freizeitbus, Schnellbuslinien)

Der erweiterte Einsatz flexibler Bedienungsformen ist allgemein immer zu prüfen, insbesondere aber in nachfrageschwächeren Zeiten (z.B. an Ferientagen oder an Wochenenden).

8.3 Weiterentwicklung des Schülerverkehrs

Die Gestaltung des Schülerverkehrs ist für den ÖPNV im Landkreis Eichstätt von grundlegender Bedeutung. Das Angebot im ÖPNV ist generell an die Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr anzupassen. Ebenfalls zu prüfen sind die Möglichkeiten zur Integration des freigestellten Schülerverkehrs. Dabei ist die generelle Stärkung des ÖPNVs durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots im Linienverkehr und/ oder der Vermeidung von Parallelfahrten zwischen fSV und ÖPNV je nach örtlichen Randbedingungen anzustreben.

8.4 Weiterentwicklung der Infrastruktur

Der Themenschwerpunkt Weiterentwicklung der Infrastruktur befasst sich in erster Linie mit der Herstellung der Barrierefreiheit für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation. Nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 wird die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 gefordert, sofern nicht im Rahmen eines Nahverkehrsplans entsprechende Ausnahmen definiert werden.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Haltestellen-Kennzeichnung und Haltestellen-Ausstattung. Um dem Fahrgast ein einheitliches Bild des ÖPNV im Landkreis Eichstätt zu vermitteln, sollen einheitliche Empfehlungen zur Haltestellen-Kennzeichnung herausgegeben werden.

Ebenfalls anzuführen ist die Verbesserungen der fahrplanmäßigen Umsteigebeziehungen. Dabei ist eine verbesserte Abstimmung von Bus und Bahn an Bahnhöfen und Haltepunkten anzustreben, um die Umsteigebeziehungen attraktiver zu gestalten. Bei geringer Bedienung ist eine systematische Verknüpfung von An- und Abfahrtszeiten allerdings schwer umzusetzen.

8.5 Begleitmaßnahmen

Zentraler Aspekt für die Begleitmaßnahmen ist die Weiterentwicklung des VGI-Tarifs. Die Optimierung der einheitlichen Tarifstruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zur Senkung von Nutzungshemmnissen bei den Fahrgästen. Ziel ist es die Nutzung des ÖPNVs so einfach wie möglich zu gestalten.

Eine weitere sinnvolle Begleitmaßnahme ist die Verbesserung des Informationsangebots. Um die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung zu steigern, den Zugang zu erleichtern und auf die angebotenen Möglichkeiten aufmerksam machen, ist beispielsweise die Entwicklung eines landkreisübergreifenden Fahrplanheftes oder die Bereitstellung von Echtzeitinformationen mit einer einheitlichen Fahrplanauskunft zu empfehlen.

9 Maßnahmenkonzept

Um den ÖPNV im Landkreis Eichstätt an die zukünftigen verkehrlichen, strukturellen und demographischen Entwicklungen anzupassen, wurde – aufbauend auf die Rahmenkonzeption im vorangegangenen Kapitel – ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das folgende Themenbereiche beinhaltet:

- Sicherung der ausreichenden Bedienung (Grenzwertbefreiung) (Kapitel 9.1)
- Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV-Angebots (Kapitel 9.2)
- Weiterentwicklung des Schülerverkehrs (Kapitel 9.3)
- Weiterentwicklung der Infrastruktur (Kapitel 9.4)
- Sonstige Begleitmaßnahmen (Kapitel 9.5)

9.1 Sicherung der ausreichenden Bedienung – Grenzwertbefreiung

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes soll gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG über die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ bestimmt werden. Eine Konkretisierung des Begriffes erfolgt im Gesetz nicht. Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans wird zur Definition der ausreichenden Bedienung die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung herangezogen. Auf Basis der in Kapitel 5.3 erläuterten Kriterien wurde festgelegt, dass aufgrund der äußeren Rahmenbedingungen im Landkreis Eichstätt bezüglich Einwohnerzahl und -dichte der Grenzwert als Mindestangebot einzuhalten ist.

Die dazu definierten Werte sind folgenden Tabellen bzw. Textpassagen zu entnehmen:

- Grenz- und Richtwerte der räumlichen Erschließung: Tabelle 6, Seite 82
- Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums: Seite 96
- Grenz- und Richtwerte der Bedienungshäufigkeit – ländlicher Raum: Tabelle 10, Seite 106
- Grenz- und Richtwerte der Bedienungshäufigkeit – verdichtete Räume und Verkehrsachsen: Tabelle 11, Seite 107

Generell ist der bestehende Umfang des Fahrtenangebots weiterhin zu sichern und darüber hinaus die festgestellten Schwachstellen zu beseitigen. Es ist mindestens eine ausreichende Bedienung gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu gewährleisten.

9.1.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung

Die Mängel der räumlichen Erschließung wurden bereits in Kapitel 6.1 zur Schwachstellenanalyse aufgezeigt. Die räumliche Erschließung bei Ortsteilen bei denen mehr als 20% der Fläche nicht erschlossen sind, gilt es zu verbessern. Eine einfache Möglichkeit hierbei ist die Einrichtung neuer Haltestellen, sofern dabei keine Veränderungen im Linienverlauf notwendig sind, weil die entsprechende Linie das Gebiet auch heute schon durchfährt. Sofern die Einrichtung einer neuen Haltestelle entlang einer vorhandenen Linie nicht möglich ist bzw. das Problem nicht löst, so kann auch eine Änderung oder Verlängerung der vorhandenen Linienführung notwendig werden.

Hinsichtlich der Grenzwertefüllung wird im Landkreis Eichstätt für folgende Ortsteile die Einrichtung neuer Haltestellen empfohlen:

- Denkendorf: Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich des Gewerbegebiets Römersäule auf den Linien 9222/9223/9226/9237 (vgl. Karte 24 auf Seite 84)

Für den Ortsteil Pförring wurde für den noch nicht erschlossenen nordöstlichen Bereich (vgl. Karte 25 auf Seite 85) bereits eine Maßnahme beschlossen. Dabei soll der betroffene Bereich durch die Linien 25 und 26 neu angebunden werden.

9.1.2 Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralen Orte und des Gemeindezentrums

Wie bereits in Kapitel 6.2 untersucht, liegen Mängel hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte lediglich Montag bis Freitag an Ferientagen im Ortsteil Ochsenfeld der Gemeinde Adelschlag und im Ortsteil Meilenhofen der Gemeinde Nassenfels vor.

Zur Beseitigung der festgestellten Mängel können einzelne Fahrten des bestehenden Fahrtenangebots auf die Ferientage ausgeweitet werden. Dies betrifft im Einzelnen folgende Fahrten:

- Ochsenfeld: Mittagsfahrt der Linie 9238 mit der Fahrtnummer 3858 von Eichstätt Stadt Richtung Ochsenfeld mit Ankunft in Ochsenfeld um 13:35 Uhr

- Meilenhofen: Frühfahrt der Linie 9233 mit der Fahrtnummer 3307/2507 von Meilenhofen (Abfahrt 06:45 Uhr) in Richtung Eichstätt Stadt. Mittagsfahrt der Linie 9233 mit der Fahrtnummer 3318 von Eichstätt Stadt Richtung Meilenhofen mit Ankunft in Meilenhofen um 13:55 Uhr

9.1.3 Verbesserung der Bedienungshäufigkeit

Die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert die Bedienungsqualität für den allgemeinen ÖPNV in Form von Grenz- und Richtwerten. Dabei werden Bandbreiten vorgegeben, die einen Mindeststandard (Grenzwert) und einen guten ÖPNV-Standard (Richtwert) definieren. Fahrten, die durch den Einsatz flexibler Bedienungsformen (Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Bus etc.) erbracht werden, sind ebenfalls Bestandteil der ÖPNV-Bedienung des jeweils betrachteten Ortes.

Neben der Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeit Zentraler Orte sowie der Gemeindezentren stellt die Sicherstellung der ausreichenden Bedienungshäufigkeit eine weitere wichtige Säule bei der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes dar. Die genannten Grenzwerte sind die Fahrtenpaare bzw. die Taktung, die zur Sicherung eines Mindeststandards notwendig sind. Die geforderte Anzahl an Fahrtenpaaren kann sich auch aus der halbierten Summe der Hin- und Rückfahrten ergeben, soweit dies verkehrlich sinnvoll ist.

Bezüglich der ausreichenden Bedienung (Fahrtenhäufigkeiten) sind im Landkreis Eichstätt folgende Maßnahmen zum Abbau der Schwachstellen notwendig:

Montag – Freitag (Schule und Ferien)

- Altmannstein (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (bereits in Planung, s. unten)
- Beilngries (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (weitere Aussagen s. unten)
- Demling: Ausweitung des Fahrtenangebots gemäß der Grenzwertbefüllung (in diesem Fall 120-min-Takt in der NVZ) nicht sinnvoll
- Denkendorf (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (bereits in Planung, s. unten)

- Hitzhofen: Verbesserung im Rahmen geplanter Teilraumkonzepte (s. Kapitel 9.2.6), zusätzliche Verbesserung an Ferientagen ggf. durch Ergänzung eines bedarfsorientierten Angebots, z.B. Rufbus
- Hofstetten: Verbesserung im Rahmen geplanter Teilraumkonzepte (s. Kapitel 9.2.6), zusätzliche Verbesserung an Ferientagen ggf. durch Ergänzung eines bedarfsorientierten Angebots, z.B. Rufbus
- Kinding Bf. (Verkehrsachse 1.Ordnung, KBS 900): Verdopplung des bestehenden 120-min.-Taktes in der Normalverkehrszeit zum 60-min.-Takt, Zuständigkeit liegt bei BEG
- Mindelstetten (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (bereits in Planung, s. unten)
- Oberdolling (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (bereits in Planung, s. unten)
- Ochsenfeld: Ausweitung drei bestehender Fahrten der Linie 9238 auch auf Ferientage. Maßnahme in Kombination mit der Maßnahmenempfehlung zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralen Orte (s. Kapitel 9.1.2) umzusetzen. Verbesserung ggf. auch durch Ergänzung eines bedarfsorientierten Angebots, z.B. Rufbus, möglich
- Paulushofen (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (weitere Aussagen s. unten)
- Stammham (Verkehrsachse 2.Ordnung): Einführung einer Schnellbuslinie für Berufspendler nach Ingolstadt (weitere Aussagen s. unten)

Für die Verkehrsachsen 2. Ordnung sind Schnellbuslinien an Schul- und Ferientagen vorgesehen. Im Einzelnen bestehen folgende Planungen:

- Schnellbus (Riedenburg) – Altmannstein – Mindelstetten – Oberdolling – Ingolstadt AUDI
 - Einführung von 3 Schnellbusfahrtenpaaren (davon zwei Frühfahrten und eine Mittagsfahrt in Richtung Ingolstadt sowie zwei nachmittags und eine Spätfahrt aus Richtung Ingolstadt)

- Linienführung vgl. Karte 54
- Schnellbus Beilngries – Denkendorf – Stammham – Ingolstadt AUDI
 - Einführung von 3 Schnellbusfahrtenpaaren (davon zwei Frühfahrten und eine Mittagsfahrt in Richtung Ingolstadt sowie zwei nachmittags und eine Spätfahrt aus Richtung Ingolstadt)
 - Linienführung vgl. Karte 55

Samstag und Sonntag

Alle Maßnahmen zur Beseitigung der Grenzwertunterschreitungen an den Wochenenden werden in Karte 53 dargestellt. Die Maßnahmen können zu folgenden Kategorien zusammengefasst werden:

- **SPNV:** Für den Bahnhof Kinding wird an Samstagen in der Normalverkehrszeit (NVZ) als Mindestanforderung ein 60-min.-Takt gefordert. Das heutige Angebot mit einem 60-min. bzw. 120-min.-Takt im Wechsel, wird voraussichtlich ab Dezember 2020 zu einem durchgängig 60-min.-Takt erweitert. Anzumerken ist hierbei, dass die Zuständigkeit der Maßnahmen zum SPNV bei der BEG liegt.
- **Ergänzung von Einzelfahrten an Samstagen:** Werden Ortsteile grundsätzlich an Samstagen durch bestehende Linien bedient, weisen jedoch eine zu geringe Bedienungshäufigkeit auf, kann die Grenzwertunterschreitung durch Ergänzung zusätzlicher Fahrten bzw. Fahrtenpaare beseitigt werden. Diese können auch bedarfsorientiert angeboten werden. Dazu gehören die folgenden Ortsteile.
 - Buxheim: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.9233
 - Konstein: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.9231
 - Obereichstätt: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.310 oder L. 9231
 - Pollenfeld: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.9224
 - Preith: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.9224
 - Schernfeld: 2 zusätzliche Fahrtenpaare bei L.410

- Wellheim: 2 zusätzliche Fahrtenpaare bei L.9231
- Workerszell: 1 zusätzliches Fahrtenpaar bei L.410
- **Bedarfsorientierte Ergänzung an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen:** Sofern ganztägig kein Angebot im Bestand vorhanden ist, wird für die folgenden Ortsteile die Erfüllung der Grenzwerte durch Ergänzung eines bedarfsorientierten Angebots, beispielsweise in Form eines Rufbusses, empfohlen.
 - Böhmfeld: samstags 3 FP (L.55, L.88), sonntags 2 FP (L.55, L.88)
 - Buxheim: sonntags 2FP (L.9233)
 - Egweil: sonntags 2FP (L.9233, L.9233/39)
 - Enkering: samstags 3 FP (L.9224, L.9234), sonntags 2 FP (L.9224, L.9234)
 - Hitzhofen: samstags 2 FP (L.85, L.88), sonntags 2 FP (L.85, L.88)
 - Hofstetten: samstags 3 FP (L.85, L.88), sonntags 2 FP (L.85, L.88)
 - Meilenhofen: samstags 2 FP (L.9233), sonntags 2 FP (L.9233)
 - Möckenlohe: sonntags 2FP (L.9233, L.9233/39)
 - Mörsnheim: sonntags 2 FP (L.9231, L.310)
 - Nassenfels: sonntags 2FP (L.9233, L.9233/39)
 - Obereichstätt: sonntags 2FP (L.9231, L.310)
 - Ochsenfeld: samstags 2 FP (L.9238), sonntags 2 FP (L.9238)
 - Pietenfeld: sonntags 2FP (L.9233)
 - Pollenfeld: : sonntags 2FP (L.9224)
 - Preith: sonntags 2FP (L.9224)
 - Schernfeld: sonntags 2FP (L.410)
 - Titting: sonntags 2FP (L.9224)

- Wellheim: sonntags 2 FP (L.9231)
- Workerszell: sonntags 2FP (L.410)
- **Fahrtverlaufsänderungen:** Zur Behebung der Grenzwertunterschreitung wird bei folgenden Ortsteilen empfohlen, bei bestehenden Fahrten einen zusätzlichen Halt einzurichten:
 - Altmannstein: samstags L.9221 zusätzlicher Halt bei 0,5 FP
 - Dörndorf: samstags L.9226 zusätzlicher Halt bei 1,5 FP, sonntags L.9226 zusätzlicher Halt bei 2 FP
 - Steinsdorf: samstags L.9221 zusätzlicher Halt bei 1 FP, sonntags L.9221 zusätzlicher Halt bei 1,5 FP
 - Zandt: samstags L.9226 zusätzlicher Halt bei 1,5 FP, sonntags L.9226 zusätzlicher Halt bei 2 FP
- **Ergänzung von Taktverkehren:** Angebotserweiterungen an Samstagen während der Ladenöffnungszeiten zu den geforderten Taktverkehren sind grundsätzlich anzustreben in:
 - Großmehring: Angebotsergänzungen bei L.25, L.26 zu 60-min.-Takt während der Ladenöffnungszeiten
 - Hepberg: Angebotsergänzungen bei L.30 zu 60-min.-Takt während der Ladenöffnungszeiten
 - Kösching: Angebotsergänzungen bei L.40 zu 60-min.-Takt während der Ladenöffnungszeiten
- **Maßnahmen nicht sinnvoll umsetzbar:** In den Ortsteilen Demling (Großmehring) und Kasing (Kösching) ist die Erweiterung des heutigen Fahrtenangebots an Samstagen zu einem 120-min.-Takt in der Normalverkehrszeit nicht sinnvoll umzusetzen, da das entsprechende Nachfragepotential als zu gering bewertet wird.

Grundsätzlich ist an den Wochenendtagen die Erfüllung der Grenzwerte auch rein durch bedarfsorientierte, flexible Bedienungsformen möglich.

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungshäufigkeit

Stand: Fahrplanjahr 2017

Beseitigung von Grenzwertunterschreitungen

- Mo-Fr Schule
- Mo-Fr Ferien
- + Mo-Fr keine Schnellbusfahrten vorhanden

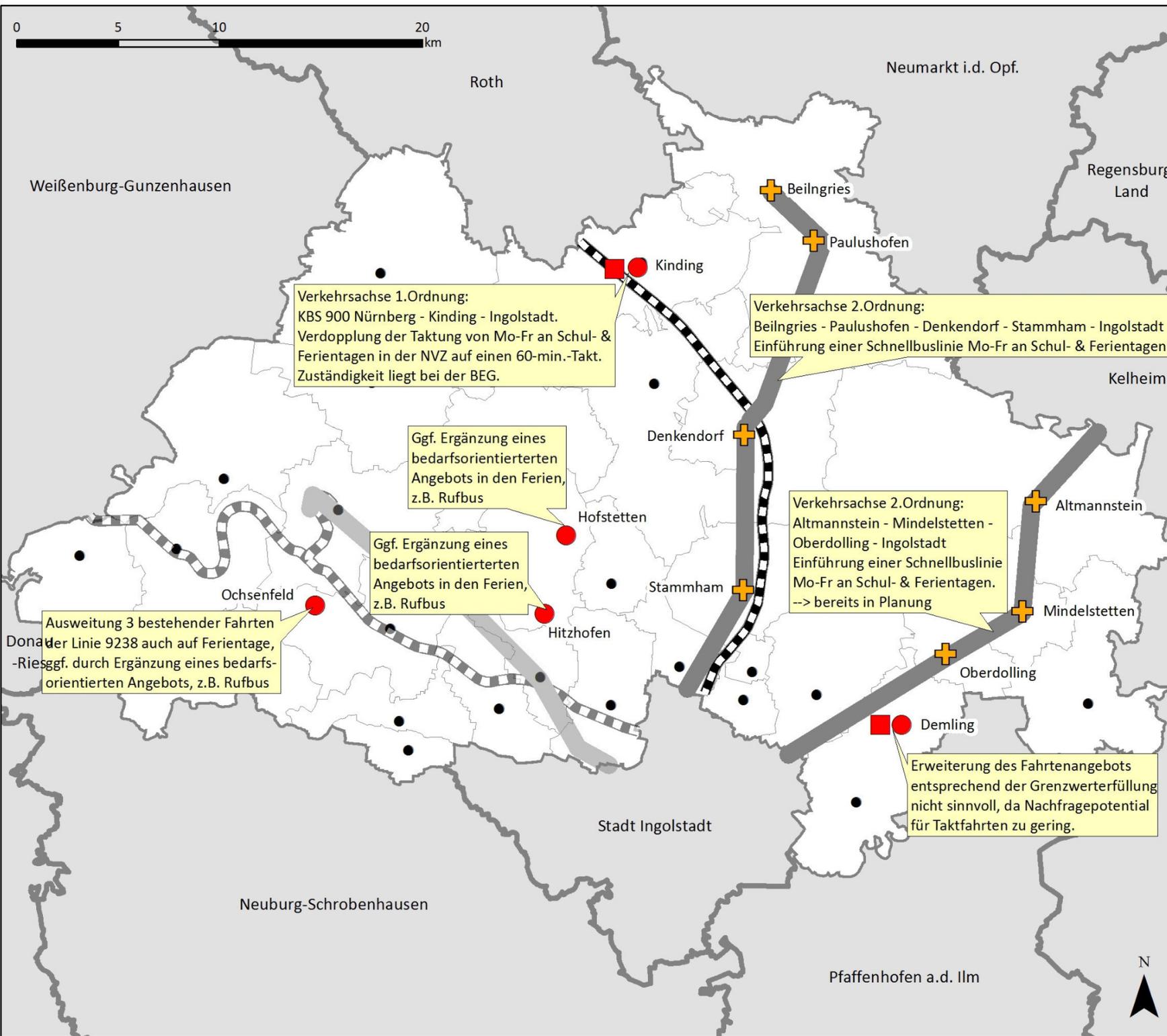
- Verkehrsachse 1. Ordnung
- Verkehrsachse 2. Ordnung

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:52

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Flächenübergreifende Beseitigung bestehender Mängel hinsichtlich der Bedienungshäufigkeiten an Samstagen und insbesondere an Sonntagen, Erfüllung durch bedarfsabhängige Fahrten möglich

Neumarkt i.d. Opf.

Regensburg Land

Kelheim

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungshäufigkeit

Stand: Fahrplanjahr 2017

Beseitigung von Grenzwertunterschreitungen

- Samstag
- Sonntag

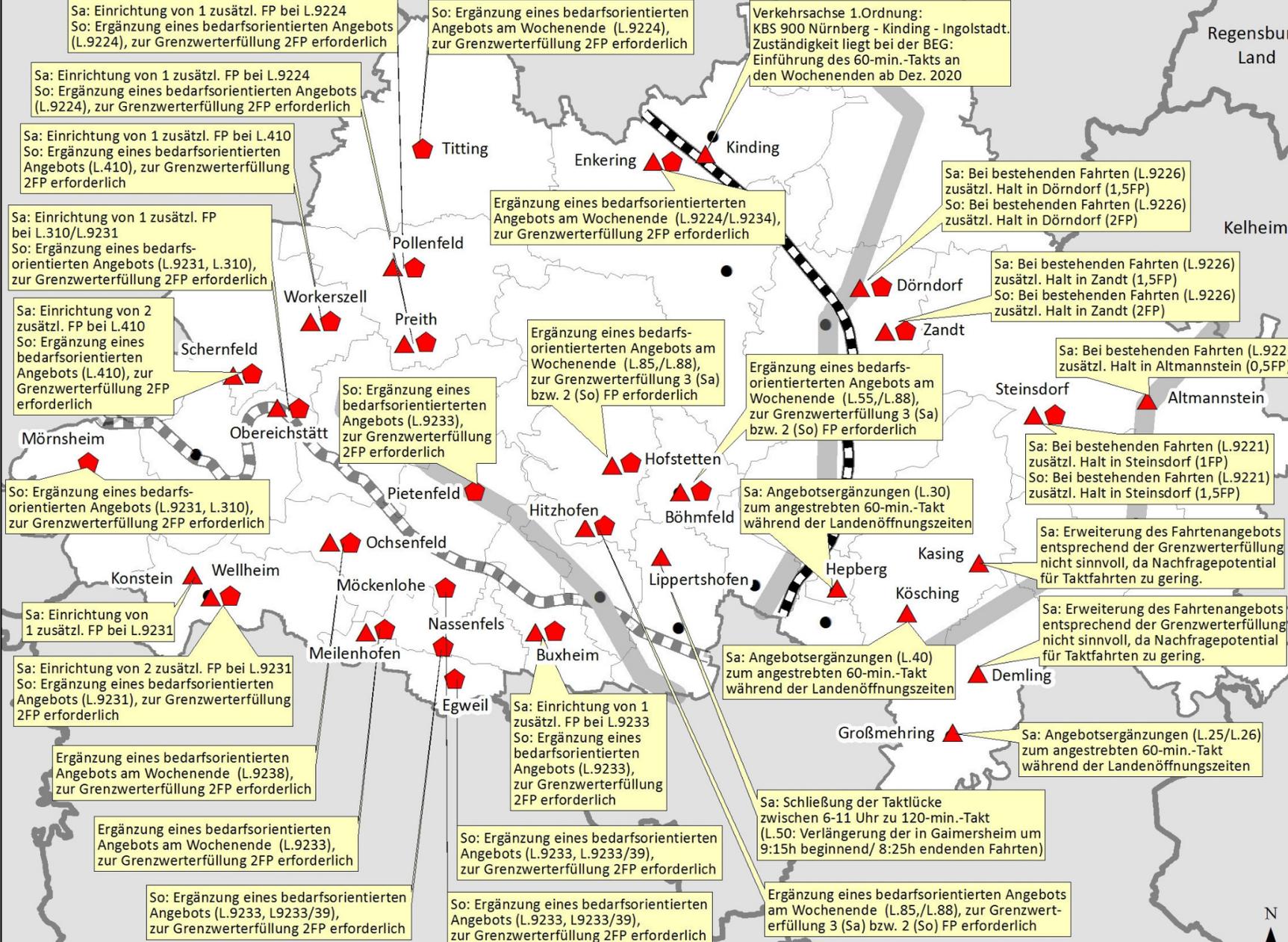
- Verkehrsachse 1. Ordnung
- Verkehrsachse 2. Ordnung

- Gemeindehauptorte
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.:53

Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Schnellbusanbindung Ingolstadt - Altmannstein (- Riedenburg) mit Haltestellen

— Schnellbus

H Haltestellen Schnellbus

● Gemeindehauptort

— Gemeindegrenze

— Landkreisgrenze

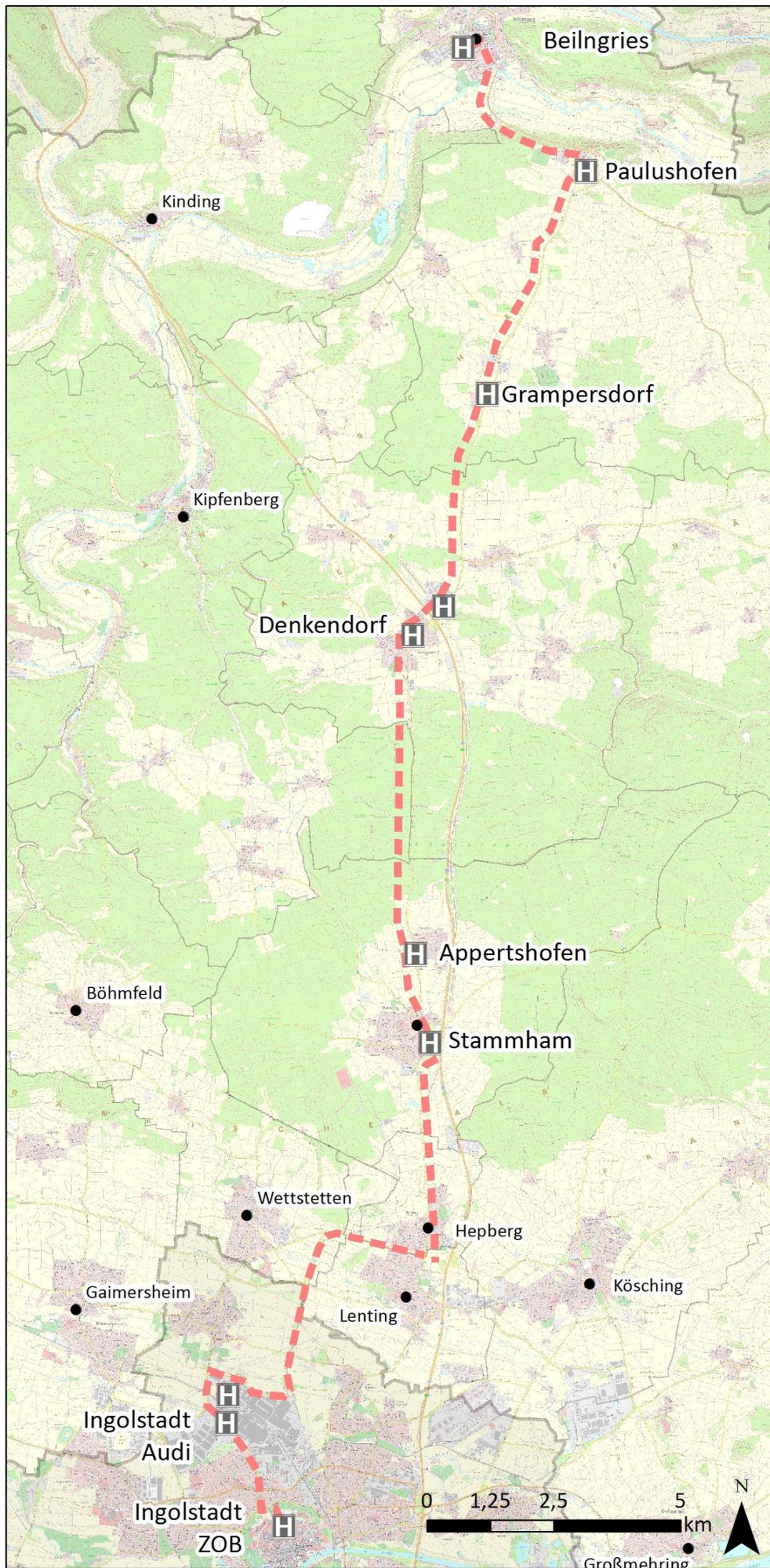
Karten-Nr.: 54

Quelle: LRA Eichstätt

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Schnellbusanbindung Ingolstadt - Beilngries mit Haltestellen



- - - Schnellbus
- Haltestellen Schnellbus
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 55
Quelle: LRA Eichstätt



9.2 Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV-Angebots

Die Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Angebotes stellt den Hauptteil des Maßnahmenkonzeptes für den ÖPNV im Landkreis Eichstätt dar. Nachfolgend wird auf die verschiedenen Aspekte detaillierter eingegangen.

9.2.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung

Ergänzend zu den Maßnahmenbausteinen aus Kapitel 9.1.1, die zur Erfüllung der Grenzwerte erforderlich sind, können unter Einbeziehung der Richtwertunterschreitungen weitere Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der räumlichen Erschließung empfohlen werden.

Dabei wird die Einrichtung neuer Haltestellen im Landkreis Eichstätt für folgende Ortsteile als sinnvoll erachtet:

- Beilngries: Einrichtung weiterer Haltestellen in den Randbereichen der Stadt Beilngries und/oder Erschließung durch flexible Bedienungsformen (Rufbus) (vgl. Karte 26, Seite 86)
- Dollnstein: Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Süden auf der Linie 9231 (vgl. Karte 28, Seite 88)
- Schernfeld: Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Westen auf der Linie 310/610, sowie Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Osten auf der Linie 310 (vgl. Karte 34, Seite 94)

Bei folgenden Ortsteilen sind Änderungen der Buslinien zur Verbesserung der räumlichen Erschließung oder die Erschließung durch flexible Bedienungsformen zu prüfen:

- Dollnstein: Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Erschließung des Neubaugebiets Pfaffenbügel im bedarfsorientierten Zubringerverkehr oder auf bestehenden Linien durch Änderung des Linienverlaufs (Linien 310, 620 oder 9231) (vgl. Karte 28, Seite 88)

Bei folgenden Ortsteilen sind Verlängerungen oder Änderungen der Buslinien zur Verbesserung der räumlichen Erschließung nicht sinnvoll. Soweit zukünftig der Linienverkehr durch flexible Bedienungsformen in den genannten Orten ergänzt wird (s. Kapitel 9.2.3), kann in diesem Zusammenhang ggf. die räumliche Erschließung verbessert werden.

- Grösdorf: vgl. Karte 32
- Großmehring: vgl. Karte 30
- Hepberg: vgl. Karte 31
- Kipfenberg: vgl. Karte 32
- Obereichstätt: vgl. Karte 29
- Wettstetten: vgl. Karte 35

In Karte 56 sind die erarbeiteten Maßnahmen für den Landkreis Eichstätt dargestellt.

Neben den im Bestand aufgetretenen Grenz- und Richtwertunterschreitungen sollten auch neue Baugebiete möglichst gut durch den ÖPNV erschlossen werden. Dies gilt generell und wurde für folgende Bereiche konkret geprüft:

- Dollnstein-Pfaffenbügel (vgl. Seite 156)
- Lenting Süd (vgl. Karte 57)
- Stammham West (vgl. Karte 58)
- Landratsamt Eichstätt - Dienstleistungszentrum Lenting (vgl. Kapitel 9.2.2.2)

Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung

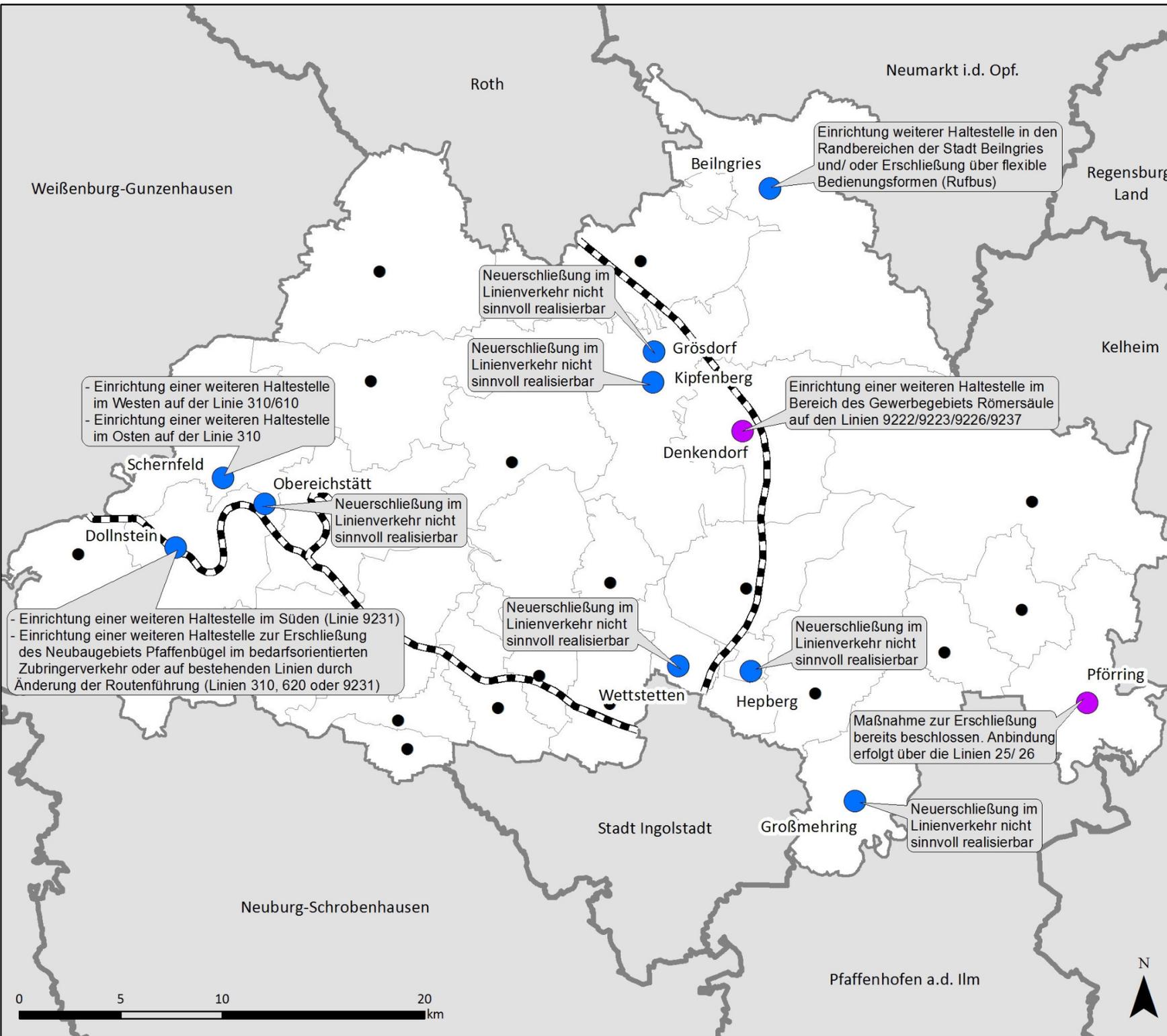
(Grenz- und Richtwerte)
Stand: 2018

Unterschreitung Grenzwert / Richtwert

- Grenzwert / Richtwert
- Richtwert

- Gemeindehauptorte
- Bahnlinien
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 56
Quelle: Lkr. Eichstätt, eigene Erhebung



Einrichtung weiterer Haltestelle in den Randbereichen der Stadt Beilngries und/ oder Erschließung über flexible Bedienungsformen (Rufbus)

Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

- Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Westen auf der Linie 310/610
- Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Osten auf der Linie 310

Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich des Gewerbegebiets Römersäule auf den Linien 9222/9223/9226/9237

Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

- Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Süden (Linie 9231)
- Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Erschließung des Neubaugebiets Pfaffenbügel im bedarfsorientierten Zubringerverkehr oder auf bestehenden Linien durch Änderung der Routenführung (Linien 310, 620 oder 9231)

Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

Maßnahme zur Erschließung bereits beschlossen. Anbindung erfolgt über die Linien 25/ 26

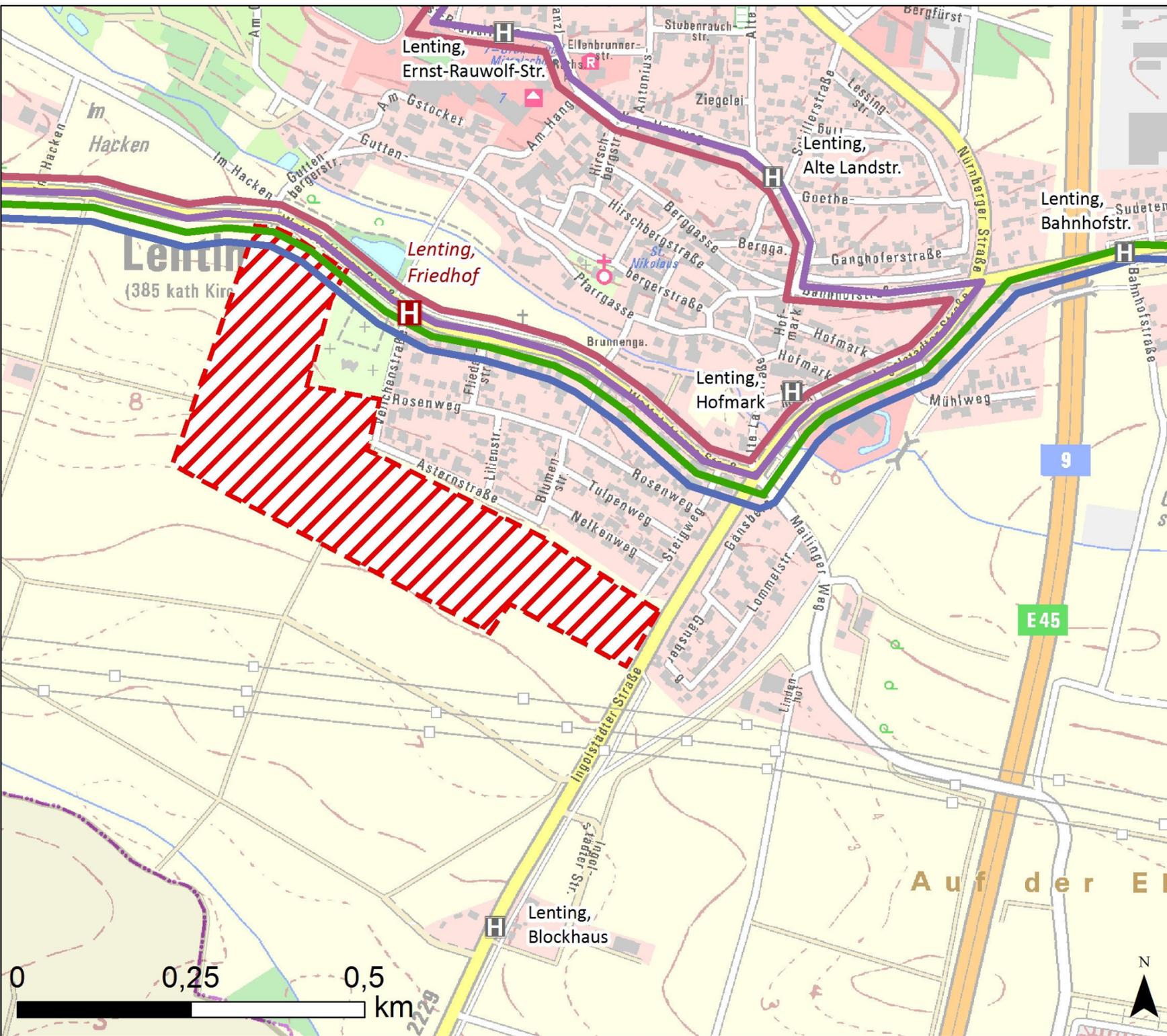
Neuerschließung im Linienverkehr nicht sinnvoll realisierbar

Erschließung Lenting Süd

- Haltstellen
- Neue Haltestelle

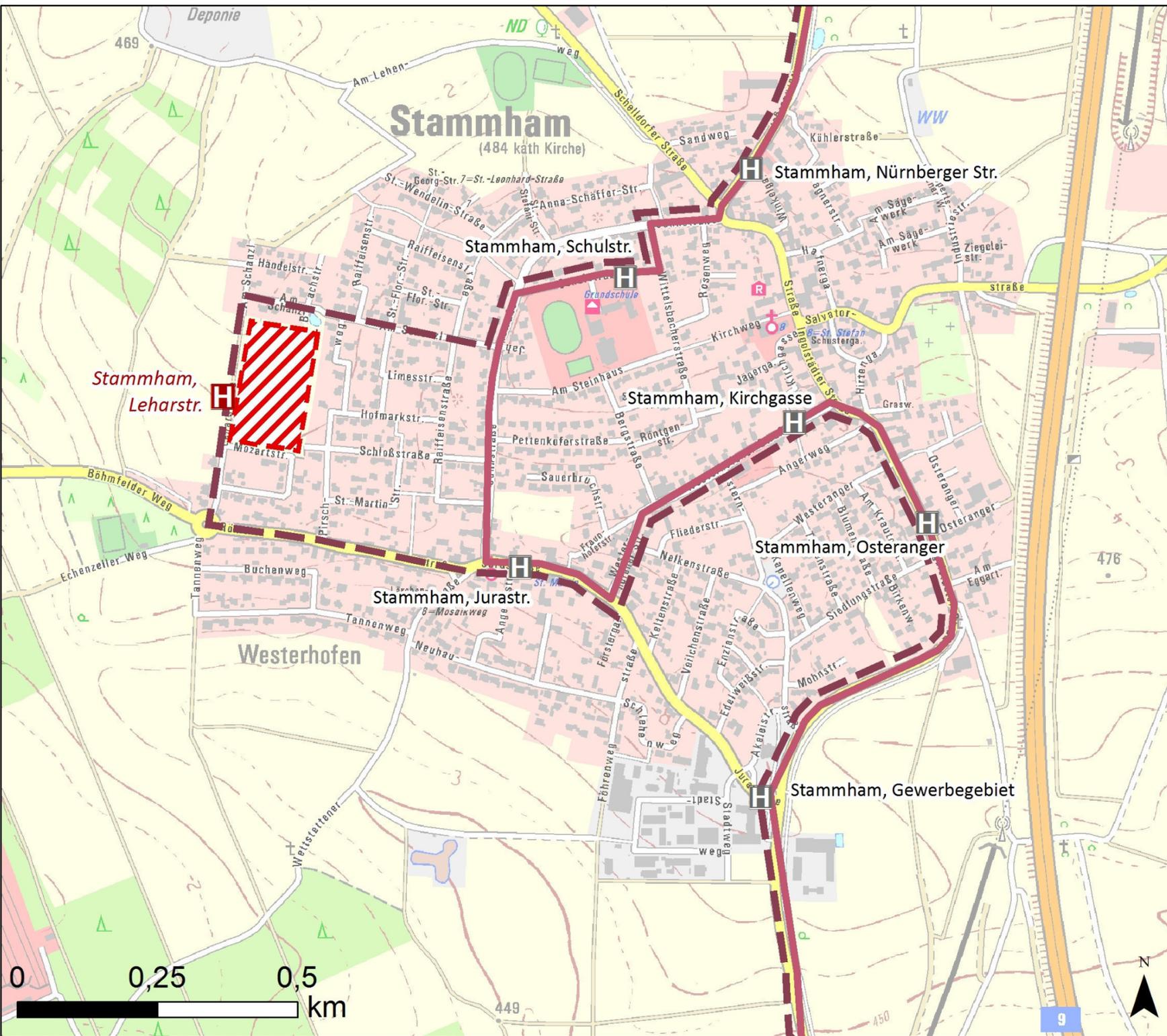
- L 9226
- L 9230
- L 9235
- L S8

- Geplantes Wohnbaugbiet
Lenting Süd (ca. 2022)



Erschließung Stammham West

-  Haltstellen
-  Neue Haltestelle
-  Linie 9226
-  Linie 9226 möglicher neuer Linienverlauf
-  Wohngebiet „Nord-West IV, BA III“ (Erschließung 2018)



Karten-Nr.: 58

Quelle: LRA und Gemeinden in Eichstätt, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt

9.2.2 Weiterentwicklung aufgrund von Richtwertunterschreitungen, Gemeindewünschen und besonderen funktionalen Anforderungen

Als Mindeststandard im Sinne der ausreichenden Bedienung wurden in Kapitel 9.1 die Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern definiert. Es besteht aber die Zielsetzung, den ÖPNV im Landkreis Eichstätt auch darüber hinaus weiterzuentwickeln. Grundlage zur näheren Definition dieser allgemeinen Zielsetzung sind die in Kapitel 6 dargestellten Richtwertunterschreitungen, Gemeindewünsche sowie besondere funktionale Anforderungen.

9.2.2.1 Richtwertunterschreitungen und Gemeindewünsche

Die in Kapitel 6, insbesondere in den Kapiteln 6.2 und 6.3, dargestellten Richtwertunterschreitungen sind wichtige Anhaltspunkte für eine Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Eichstätt über die in Kapitel 9.1 im Einzelnen dargestellte ausreichende Bedienung auf Basis der Grenzwerte hinaus. Gerade für unternehmensinitiierte eigenwirtschaftliche Anträge auf Liniengenehmigungen stellt die Einhaltung der Richtwerte eine sichere Grundlage dafür dar, auch bei konkurrierenden Genehmigungsanträgen die Liniengenehmigung zu erhalten, da in diesem Falle dem besseren Antrag bzw. dem Antrag, der die Vorgaben im Nahverkehrsplan besser erfüllt, der Zuschlag zu erteilen ist.

Auch wenn im Zuge künftiger eigenwirtschaftlicher Anträge insoweit zumindest ein Annähern an das Niveau der Richtwerte bei einigen Linien möglich erscheint, kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine flächendeckende Erreichung der Richtwerte im Landkreis Eichstätt eigenwirtschaftlich realisierbar sein wird.

Vor diesem Hintergrund sind seitens des Aufgabenträgers Landkreis Eichstätt über die ausreichende Bedienung bzw. Grenzwernerfüllung hinausgehende Zielsetzungen im Rahmen künftiger Vorabbe-
kanntmachungen näher zu definieren. Grundlage dafür ist aber die Absicherung der notwendigen Finanzierung seitens des Aufgabenträgers für den Fall, dass kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht. Da im Landkreis Eichstätt bei allen gemeinwirtschaftlichen Verkehren die betroffenen Gemeinden jeweils unmittelbar an der Finanzierung beteiligt werden, haben die seitens der Gemeinden geäußerten Wünsche in diesem Zusammenhang eine erhebliche Bedeutung.

Es werden deshalb in Tabelle 21 bis Tabelle 24 alle Gemeindewünsche eingeordnet bzw. bewertet und angegeben, in welcher Weise diese Wünsche im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden.

Gemeinde	Wunsch	Einordnung bzw. Behandlung im Nahverkehrsplan
Adelschlag	Einrichten einer neuen Linie von Konstein über Wellheim, Hard und Ochsenfeld zum Bahnhof Adelschlag, zur Anbindung der zahlreichen Audi-Mitarbeiter an den Bahnhof	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Fortführen der o.g. Linie bis nach Pietenfeld, mit Anschlussmöglichkeit an die Schnellbuslinie X80	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Einrichtung eines Rufbus- oder Bürgerbussystems im Bereich Ochsenfeld, Hard und Biesenhard (Meilenhofen, Zell)	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Integration des freigestellten Schülerverkehrs der Grundschule Adelschlag	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
Altmannstein	Bessere Anbindung von Pondorf und Winden (Breitenhill, Megmannsdorf) Ri. Ingolstadt via Denkendorf und Ri. Altmannstein	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Bessere Anbindung von Altmannstein nach Ingolstadt und Kelheim	Umgesetzt: Teilraumunters. Süd-Ost; Vorabkennzeichnungen 2018
	Seniorentaxi/ Bürgerbus (Rufbus) innerhalb der Gemeinde Altmannstein für Arzt- u. Einkaufsfahrten	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Beilngries	Bessere Anbindung: zwischen Ortsteilen und Kernstadt, über leicht handhabbare und flexible Mobilitätsangebote	In Planung: Rufbus Beilngries; vgl. Kap. 9.2.3.2 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Bedarfsgerechte Anbindung an den Bahnhof Kinding (für Einwohner und Gäste)	In Planung: Rufbus Beilngries; vgl. Kap. 9.2.3.2 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Aufrechterhaltung einer bedarfs- und serviceorientierten Bedienung mit dem Freizeitbus (incl. Fahrradtransport) v.a. für Gäste	Umgesetzt: Einführung der neuen Freizeitbuslinie seit Mai 2019; vgl. Kap. 9.2.2
	Landkreisübergreifende Verbindungen in Ri. Neumarkt, Berching, Dietfurt und Greding, v.a. in Rاندlage von Beilngries	Weiterentwicklung in Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen
	Bedarfsorientierte Angebote für Jugendliche zur Erreichung von Diskotheken/Events für den gesamten Teilraum Beilngries	In Planung: Projekt „fifty-fifty-Taxi“; vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Integration des freigestellten Schülerverkehrs: Schließung von Bedienungslücken in der Schülerbeförderung (v.a. nachmittags) oder Prüfung alternativer Verbesserungsmöglichkeiten	In Planung: Integration in Rufbus Beilngries; vgl. Kap. 9.2.3 und Kap. 9.3.2
Böhmfeld	-	-
Buxheim	-	-
Denkendorf	Bessere Anbindung an Ingolstadt: z.B. mit Schnellbuslinie	Maßnahmenkonzept: Schnellbuslinie Beilngries - Denkendorf - Stammham - Ingolstadt, vgl. Kap. 9.1.3
	Bessere Vernetzung der Ortsteile v.a. für nicht mobile Bürger in den Hauptort (Arzt, Rathaus, Pfarramt, Nahversorgung)	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Verbesserung des Schülerverkehrs: von/nach Ingolstadt und von/nach Eichstätt, Betriebsfahrt zwischen Kipfenberg und Denkendorf zur Schülerbeförderung nutzen	Umsetzung in Abstimmung mit Betreiber
Dollnstein	Gewährleistung der Barrierefreiheit an den Haltestellen	Vgl. Kap. 9.4.1 Barrierefreiheit
	Bessere Einbindung des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV (betroffene Orte: Ried, Eberswang, Hagenacker und Pfaffenbügel)	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
	Ergänzung von Nahverkehrsanbindung Mörnshiem-Haunsfeld-Baugebiet Pfaffenbügel zu prüfen (ggf. mit Zubringerbus)	Vgl. Kap. 9.2.1 und Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Takterweiterung an den Wochenenden in den Ortsteilen Obereichstätt und Breitenfurt	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Anschluss des Bahnhofs Dollnstein an den VGN	Vgl. Kap. 9.5.1, Zuständigkeit VGN
	Anbindung an die Freizeitbuslinie	Umgesetzt: Einführung der neuen Freizeitbuslinie seit Mai 2019; vgl. Kap. 9.2.2

Tabelle 21 Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 1/4)

Gemeinde	Wunsch	Einordnung bzw. Behandlung im Nahverkehrsplan
Eichstätt	Optimierung der An- und Abzeiten des SPNVs am ZOB Eichstätt im Hinblick auf den 30-Min-Takt der STADTLINIE	Zuständigkeitsbereich der BEG
	Anbindung der künftigen Wohnbauflächen im Bereich Blumenberg an den ÖPNV ggf. auch unter Einbindung der Kletterhalle des DAV	Anpassung der Linie 410, ggf. Ergänzung flexibler Bedienungsformen (vgl. Kap. 9.2.3)
	Weiterer Ausbau des DFI-Anzeigesystems an Schwerpunkthaltestellen	Vgl. Kap. 9.5.2 Fahrgastinformation
	Integration der Stadt Eichstätt in ein mögliches landkreisweites Rufbussystem für Jugendliche und junge Erwachsene (Disco-Bus)	In Planung: Projekt „fifty-fifty-Taxi“; vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Egweil	Mitbetrachtung der ÖPNV-Verbindungen nach/von Neuburg a.d. Donau als Ziel vieler Berufspendler & Schüler	Weiterentwicklung in Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen
	Zubringerlinie zum Bf. Adelschlag (u. Tauberfeld) (evtl. mit anderen Gemeinden) als Anbindung an „Audi – Bahnhof“ für die Pendler aus Egweil	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Prüfung der Mitfahrt von Pendlern in den Schulbussen	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
	Prüfung der Optimierung der Fahrplananpassung	Behandlung im Zuge Maßnahmenumsetzung
	Einsatz von Kleinbussen v.a. außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende anstatt der bisherigen Busse	Behandlung im Zuge Maßnahmenumsetzung
	Anbindung an INVG: Pettenhofen – Egweil – Bergheim	Geringes Fahrgastpotenzial, ggf. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Eitensheim	Halt der Schnellbuslinie X80 Eichstätt – Ingolstadt im Ort	Aufgrund Fahrzeitverlängerung X80 und Bahnparallelverkehr nicht sinnvoll
Gaimersheim	Neue Linie: Etting - Gaimersh. (Kraiberg Nord) - Gaim. Gymnasium - Gewerbegebiet-Westpark - (Audi)	Durch Linien 50, 55, S9 bereits abgedeckt
Großmehring	Anbindung Klinik Kösching	Umgesetzt: Einführung der Landkreislinie 9230; vgl. Kap. 9.2.2
Hepberg	-	-
Hitzhofen	Wiedereintritt zur INVG	Einführung des VGI als übergreifendes Tarifsysteem; vgl. Kap. 6.6
	Linie 85: Bedarfsger. Verbesserung der Teilstrecke Hofstetten – Hitzhofen - Eitensheim zur besseren Erreichbarkeit der Infrastruktur in Eitensheim	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
	Linie 88: Verbesserung Busangebot für Rückfahrt aus Eichstätt nach Schule in der 5. Stunde und Einführung Busangebot an schulfreien Tagen	Prüfung Erweiterung L. 88
Kinding	Stundentakt am Bahnhof Kinding	Zuständigkeitsbereich der BEG, Einführung des 1h-Takts ggf. ab Dez. 2020 zu erwarten
Kipfenberg	Einführung eines Rufbussystems zur Anbindung der Nachbargemeinden an den Bahnhof Kinding und zur Verbindung der Hauptorte	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Gemeindeeigene Kleinbusse zur regulären Fahrgastbeförderung einsetzen, dazu Prüfung einer möglichen Förderung durch den Freistaat Bayern	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Anbindung des Museums mit dem Info-Point Limes an die Linie 9222 (Dinopark Denkendorf)	verworfen, da großer Bus im Einsatz
	Einführung eines 1h-Taktes der Bahn am Bf. Kinding in der Früh und am Abend und entsprechende Anpassung der Busanbindungen	Zuständigkeitsbereich der BEG, Einführung des 1h-Takts ab Dez. 2020
	Prüfung der Einrichtung neuer Buslinien: - (Stammham - Appertshofen) - Denkendorf - Gelbsee - Buch - Irlahüll - Kemathen - Kinding (Bhf) - Anschluss Pfahldorfs an eine Schnellbus Eichstätt-Kinding (Bf)-Beilngries	gemeinsame Lösung m. Rufbus/ flexiblen Bedienungsformen (s. oben), ggf. Modifikation L. 9232
Kösching	ÖPNV-Anbindung an InterPark	Umgesetzt: Einführung der Landkreislinie 9230 zur Anbindung InterPark; vgl. Kap. 9.2.2
	ÖPNV-Anbindung an Ingolstadt Village	Geprüft: verworfen

Tabelle 22 Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 2/4)

Gemeinde	Wunsch	Einordnung bzw. Behandlung im Nahverkehrsplan
Lenting	Einbringung der RBA-Linien in die Taktung der INVG-Linien	Behandlung im Zuge Maßnahmenumsetzung
	Ausbau der Ost-West-Verbindung des ÖPNV mit Errichtung einer Haltestelle beim Landratsamt Lenting	Umgesetzt: Einführung der Landkreislinie 9230; vgl. Kap.9.2.2
	Anschluss des Lentinger Südens an den ÖPNV auf Höhe des Gemeindefriedhofs (Ecke Wettstettener Str./ Veilchenstr.)	Umgesetzt: Einrichtung der Haltestelle "Lenting, Friedhof", Bedienung u.a. mit der neuen Landkreislinie 9230; vgl. Kap.9.2.2
Mindelstetten	Anbindung Klinik Kösching	Geprüft: verworfen, durch L. 9221 bereits abgedeckt, Halt im unmittelbaren Umfeld der Klinik Kösching
	Vertaktung der Fahrten	Geprüft: verworfen
	Bedienungshäufigkeit	In Planung: Schnellbuslinie Altmanstein - Mindelstetten - Oberdolling - Ingolstadt; vgl. Kap.9.1.3
	Schnellbuslinie mit südlicher Routenführung	In Planung: Schnellbuslinie Altmanstein - Mindelstetten - Oberdolling - Ingolstadt; vgl. Kap.9.1.3
Mörnsheim	-	-
Nassenfels	Aufrechterhaltung bzw. Weiterentwicklung des ÖPNVs: Ausweitung des Angebots für alle Ortsteile über die Grenzwerte hinaus (min. werktags), alternativ Ausweitung in Form von flexiblen Bedienungsformen	Vgl. Kap.9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Optimierung der ÖPNV-Versorgung der Ortsteile Meilenhofen und Zell	Maßnahmenkonzept: Zusätzliche Fahrten bei L. 9233; vgl. Kap. 9.1.2, Kap. 9.1.3
	Anbindung zum Bf. Adelschlag mit Zubringerlinie oder Rufbuskonzept	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Bedienung weiterer Ortsteile durch die Buslinie Eichstätt – Neuburg (für Schüler), Bedienung der Haltestelle Nassenfels Römerstraße	ggf. Modifikation L. 9239
	Ggf. Integration des freigestellten Schülerverkehrs	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
Oberdolling	Linienführung über Kasing	Geprüft: verworfen
	Angebot für Jugendliche abends/Wochenende	In Planung: Projekt „fifty-fifty-Taxi“; vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Pförring	Anbindung an die künftige Außenstelle des LRAs Eichstätt in Lenting	Umgesetzt: Einführung der Landkreislinie 9230 mit Umstiegsmögl. zu L. 25/L. 26; vgl. Kap. 9.2.2
	Bessere Anbindung an Kösching, insbesondere an die Klinik Kösching und die Realschule Kösching	Umgesetzt: Einführung der Landkreislinie 9230 mit Umstiegsmögl. zu L. 25/L. 26; vgl. Kap. 9.2.2
	Erstmalige Anbindung an Neustadt/Donau, insbesondere an OT Bad Göging mit dem Kurhaus/ Rehaszentrum	In Abstimmung mit Lkr. Kelheim, ggf. im Rahmen von flex. Bedienungsformen
	Allg. Ausbau der Anbindung an Ingolstadt	Wesentlicher Ausbau entspricht nicht Nachfragepotenzial
Pollenfeld	Bessere Verbindung der Ortsteile an den Hauptort Pollenfeld	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Einbindung des Ortsteiles Preith in die Stadtlinie Eichstätt	Prüfung in Abstimmung mit Stadt/ Stadtwerken Eichstätt
	Optimierung der Linien für Beschäftigte in Eichstätt und Ingolstadt	Verstärkung L. 9224 mit Fahrplanabstimmung von/zur Bahn bzw. von/zur L. X80 in Eichstätt
	Haltestelle beim Gewerbegebiet Preith	Behandlung im Zuge Maßnahmenumsetzung

Tabelle 23 Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 3/4)

Gemeinde	Wunsch	Einordnung bzw. Behandlung im Nahverkehrsplan
Schernfeld	Verstärkung der Linien oder zeitliche Versetzung, um Schnellbus nach Ingolstadt zu erreichen	Prüfung betrieblicher Anpassungsplanung
	sukzessiver behindertengerechter/barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen in der Gemeinde	Vgl. Kap. 9.4.1 Barrierefreiheit
Stammham	Änderung der Buslinienführung durch Anbindung der Baugebiete im westl. Bereich von Stammham und Schaffung zusätzlicher Haltestellen	Geprüft: Konzept zum heutigen Stand verworfen; vgl. Kap. 9.2.1
Titting	Berücksichtigung einer positiven Bevölkerungsentwicklung bis 2028 (entgegen Daten Bay. Landesamtes für Statistik)	Anmerkung in Kap. 7.4 aufgenommen
	Berücksichtigung kleinerer Ortsteile (unter 200 Einwohner), unabhängig vom Schülerverkehr	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	insgesamt bessere Taktung im ÖPNV	Verstärkung L. 9224 mit Fahrplanabstimmung von/zur Bahn bzw. von/zur L. X80 in Eichstätt
	Integration des freigestellten Schülerverkehrs	Vgl. Kap. 9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr
	Anbindung an den Bahnhof Kinding ist insgesamt zu stärken. Zusätzlich soll dabei auch die Fahrradbeförderung berücksichtigt werden.	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Walting	Busanbindung Ri. Ingolstadt, über Hofstetten, Hitzhofen und Eitensheim (Früh, Mittag und Abend)	geringes Nachfragepotenzial, perspektivisch Prüfung Verlängerung L. 85
	Bessere Anbindung an das Schienennetz: Bf. Eitensheim oder Bf. Gaimersheim, Routenvorschlag: Gungolding - Hofstetten - Hitzhofen - Eitensheim (für Berufspendler und Schüler)	s. oben
	Schaffung einer Verbindung von Walting via Arnsberg nach Ingolstadt (über Audi-Bahnhalte)	Nachfragepotenzial für Direktverbindung sehr gering, ggf. Verbesserung Umsteigemöglichkeiten
	Rufbus-Angebot	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Prüfung einer Art "Nachrufbussystem (insbesondere für Jugendliche)	In Planung: Projekt „fifty-fifty-Taxi“; vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Wellheim	Anbindung aller Ortsteile an den Bahnhof Adelschlag (evtl. mit Verbindung zum Schnellbus in Pietenfeld)	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Anpassung der Buslinien an die Abfahrtszeiten der Bahn (Vermeidung lange Wartezeiten): Zielgruppe: Berufspendler (v.a. AUDI AG)	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Linien v.a. für Berufspendler (v.a. AUDI AG), Azubis und Berufsschüler erforderlich, Anbindung für Schichtarbeitszeiten und reguläre Zeiten	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen (ggf. gemeinsam mit Adelschlag)
	Einführung einer Zubringerlinie von Gammersfeld nach Wellheim	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
	Bedienung der Linien auch in den Ferien in vollem Umfang	zu geringes Fahrgastpotenzial
	Beibehaltung und Verbesserung der Linien nach Neuburg a.d. Donau	im Rahmen betrieblicher Möglichkeiten
	Anschluss an den VGN bis mindestens Eichstätt-Bahnhof	Vgl. Kap. 9.5.1, Zuständigkeit VGN
	Einführung Rufbussystem/ Sammeltaxi: für Senioren nach Eichstätt, Neuburg und Ingolstadt (Arztbesuche); für Jugendliche in den Wochenendnächten (Hin & Rück zu Veranstaltungen, Discos etc.)	Vgl. Kap. 9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen
Wettstetten	-	-

Tabelle 24 Bewertung der Gemeindewünsche (Teil 4/4)

Eine Reihe der geäußerten Wünsche wurde bereits umgesetzt bzw. deren Umsetzung im Rahmen von Vorabbekanntmachungen vorbereitet. Zu nennen ist hier u.a. die Schnellbuslinie Altmannstein – Mindelstetten – Oberdolling – Ingolstadt.

Zahlreiche Gemeindewünsche werden aufgrund vorhandenem, aber überschaubarem Fahrgastpotenzial, in erster Linie im Rahmen der Ergänzung flexibler Bedienungsformen zu erfüllen sein. In diesen Fällen erfolgt ein Verweis auf Kapitel 9.2.3, in dem flexible Bedienungsformen näher beschrieben werden und in Kapitel 9.2.3.2 auch auf den Pilotraum Beilngries beispielhaft eingegangen wird.

Weiterhin wird von mehreren Gemeinden die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV gewünscht (s. Kapitel 9.3.2).

Für folgende Linien bestehen explizite Gemeindewünsche, die u.a. mit einer Annäherung an die Richtwerte verbunden wären:

- Linie 9224 Eichstätt – Titting – Greding: Verstärkung des Fahrtenangebotes mit Fahrplanabstimmung von/zur Bahn in Eichstätt (Gemeinden Pollenfeld und Titting)
- Linie 9232 Eichstätt – Kipfenberg – Beilngries: Ausgestaltung als Schnellbuslinie unter Anbindung von Pfahldorf (Gemeinde Kipfenberg)
- Linie 9233/39 Eichstätt Nassenfels – Egweil – Neuburg/Buxheim – Ingolstadt: zusätzliche Fahrten und verbesserte Anbindung der Nassenfeler Ortsteile (Gemeinde Nassenfels)

9.2.2.2 Besondere funktionale Anforderungen

Unabhängig von der Zielsetzung, mindestens die Grenzwerte, möglichst die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu erreichen, ist es sinnvoll, bei besonderen funktionalen Anforderungen, die sich nicht aus allgemeinen Zielwerten ableiten lassen, auch spezifisch auf diese Anforderungen ausgerichtete Maßnahmen zu entwickeln.

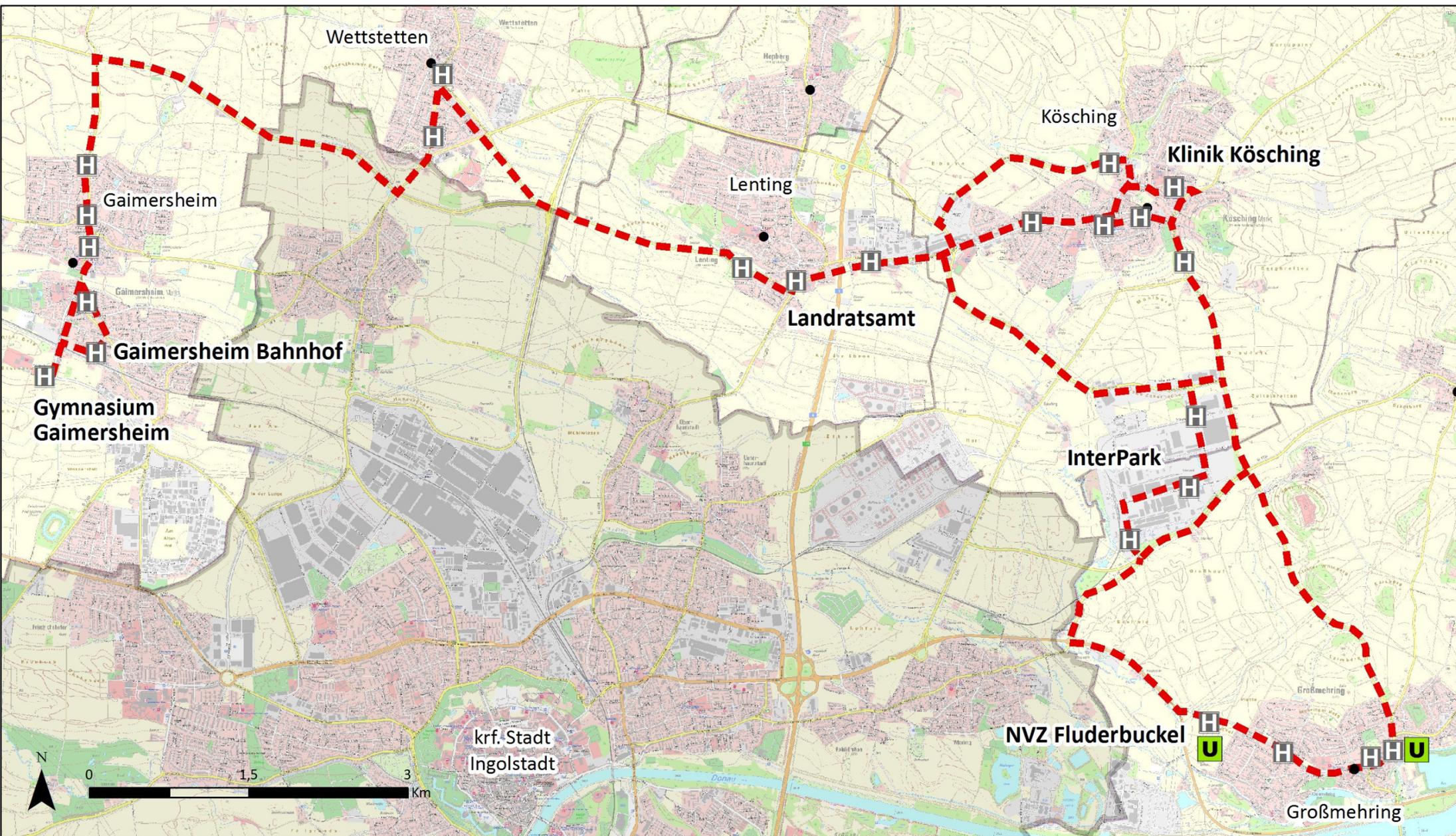
Derartige besondere funktionale Anforderungen wurden bereits in Kapitel 6.8 benannt. Neben der Einrichtung von Expressbuslinien (s. Kapitel 9.1.3) wurden vor allem die folgenden beiden Maßnahmen gefordert:

- Anbindung des neuen Dienstleistungszentrums Lenting des Landratsamtes Eichstätt, der Klinik Kösching und weiterer zentraler Einrichtungen im Südosten mittels einer Tangentiallinie
- Neuausrichtung des Freizeitbusses im Altmühltal mit einer Ausweitung des Fahrtenangebotes am Wochenende und an Feiertagen und einer landkreisübergreifenden Linienführung bis in den Landkreis Kelheim und von/zur Stadt Regensburg

Die neue Landkreis-Tangentiallinie im Südosten des Landkreises Eichstätt wurde rechtzeitig zur Eröffnung des Dienstleistungszentrums im Dezember 2018 in Betrieb genommen. Die als Linie 9230 bezeichnete neue Linie führt von Großmehring über Kösching (u.a. Klinik) nach Lenting (vor allem Landratsamt) und weiter über Wettstetten nach Gaimersheim und zurück. Die Linienführung im Einzelnen kann Karte 59 entnommen werden.

Der Angebotsumfang unterscheidet sich geringfügig nach Schultagen und schulfreien Tagen, beträgt im Mittel aber ca. 10 Fahrtenpaare im Abschnitt Großmehring – Lenting und ca. 5 Fahrtenpaare im Abschnitt Gaimersheim – Lenting.

Der Freizeitbus im Altmühltal wurde zur Saison 2019 (01.05. – 03.10.2019) durch Ausweitung des Fahrtenangebotes und Verknüpfung der bislang in den Landkreisen Eichstätt und Kelheim separat betriebenen Freizeitbussen sowie einer Linienverlängerung deutlich attraktiver gestaltet. Er verkehrt nunmehr zwischen Dollnstein – Eichstätt – Kipfenberg – Kinding – Beilngries – Riedenburg – Kelheim – Bad Abbach – Regensburg (Linienführung im Einzelnen vgl. Karte 60). Das Fahrtenangebot umfasst an Wochenenden und Feiertagen 4 Fahrtenpaare im gesamten Linienverlauf.

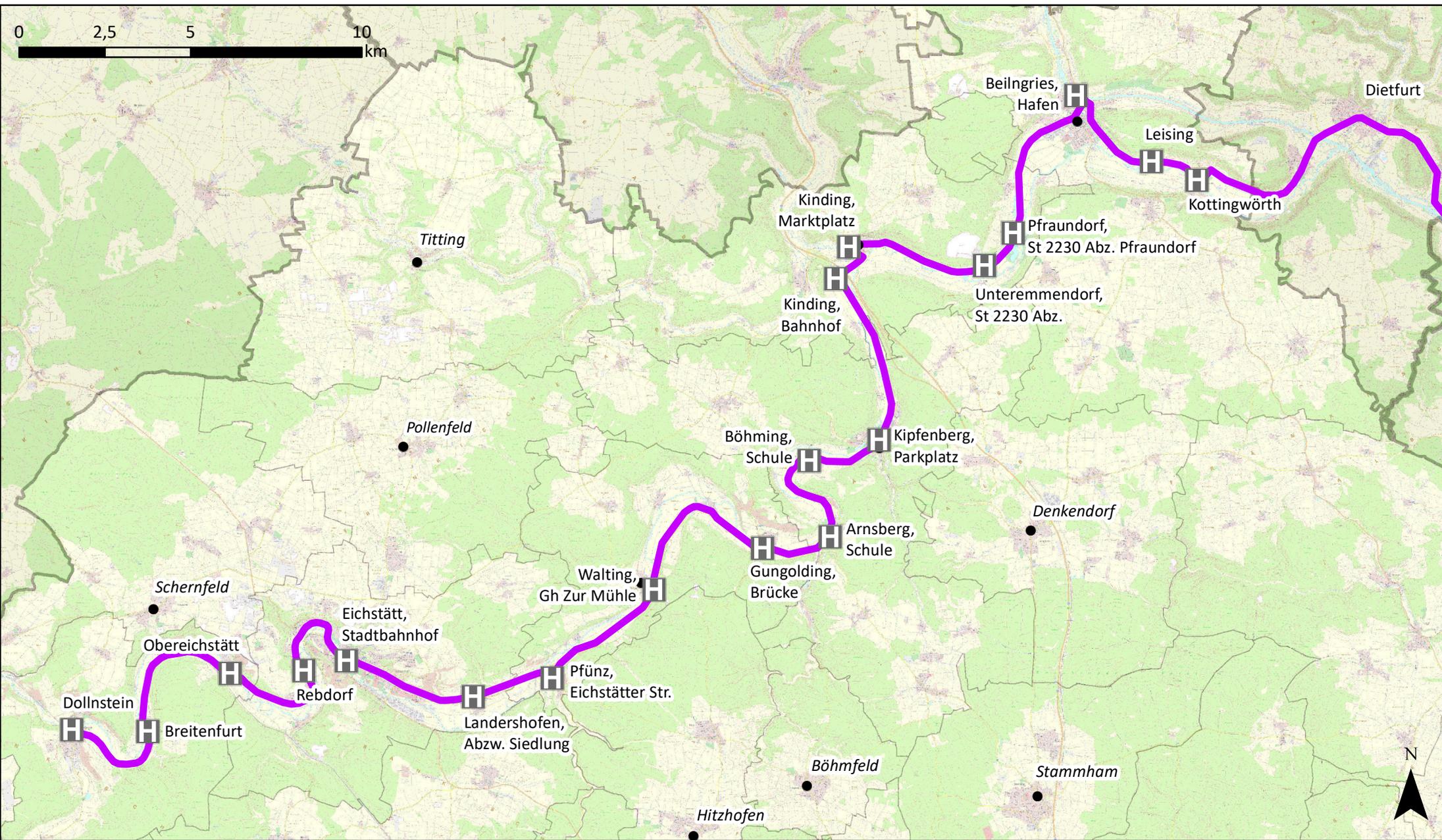


Landkreislinie Gaimersheim – Lenting – Großmehring

- - - Linienverlauf neuer Tangentialfahrten
- H Haltestellen der neuen Linienumläufe
- U Umstiegsmöglichkeiten von/nach Pförring
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



Karten-Nr.: 59
 Quelle: Lkr. Eichstätt
 Nahverkehrsplan Landkreis Eichstätt



Freizeitbus Regensburg - Dollnstein: Ausschnitt Lkr. Eichstätt

- Freizeitbus Linienverlauf
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Freizeitbus Haltestelle im Lkr. Eichstätt



Karten-Nr.: 60
 Quelle: LRA Eichstätt

9.2.3 Ergänzung flexibler Bedienungsformen

Bei vielen Ortsteilen und Gemeinden mit vergleichsweise geringem Nachfragepotenzial sowie in nachfrageschwachen Zeitbereichen (Abend, Wochenende) wird es nicht möglich sein, bestehende Mängel in der ÖPNV-Erschließung mit Hilfe konventioneller Linienverkehre zu beseitigen bzw. entsprechende Gemeindewünsche auf diese Weise zu erfüllen. Sei es, dass die entsprechende Nachfrage nicht ausreichend groß ist, oder sei es, dass die Finanzierung nicht gesichert werden kann. In diesen Fällen kann die Einrichtung flexibler Bedienungsformen (z.B. Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi) dazu beitragen, auch geringere Nachfragepotentiale noch effizient zu bedienen.

9.2.3.1 Arten und Einsatzbereiche flexibler Bedienungsformen

Flexible Bedienungsformen eignen sich insbesondere für Zeiten und Räume mit geringer oder disperser ÖPNV-Nachfrage. Fahrten können bedarfsabhängig und flexibel angeboten werden. In Abhängigkeit der räumlichen sowie der zeitlichen Ausprägung lassen sich verschiedene Arten von Bedarfsverkehren unterscheiden.

Hinsichtlich der räumlichen Ausgestaltung kann man grundsätzlich in folgende Betriebsformen unterteilen (vgl. Abbildung 20):

- **Richtungsbandbetrieb**
 - Feste Bedienung der Anfangs- UND Endhaltestelle, ggf. auch von Zwischenhaltestellen mit beständiger Nachfrage
 - Richtungsgebundener Fahrtverlauf
 - Minimalroute wird immer gefahren
 - Ausreichend hohe Nachfrage auf der Minimalroute unabdingbar
 - Bedienung der dazwischenliegenden Haltestellen erfolgt bedarfsabhängig (Anmeldung erforderlich)
- **Sektorbetrieb**
 - Feste Bedienung der Anfangs- UND Endhaltestelle
 - Richtungsgebundener Fahrtverlauf
 - Minimalroute wird immer gefahren
 - Ausreichend hohe Nachfrage auf der Minimalroute unabdingbar

- Bedienung der dazwischenliegenden Haltestellen erfolgt bedarfsabhängig (Anmeldung erforderlich)
- **Flächenbetrieb**
 - Keine räumliche (Fahrweg) oder zeitliche (Fahrplan) Bindung
 - Nur Festlegungen zum Bedienungsraum und Bedienungszeitraum gegeben
 - Bedienung aller Haltestellen/ Orte nur bei Bedarf
 - Bedienung alle Verkehrsbeziehungen innerhalb des Gebietes möglich (many-to-many)
 - Zufällige Reihenfolge der angefahrenen Haltestellen/Orte, von aktuellen Fahrtwünschen abhängig
 - Systemzu- und -abgang häufig an der Haustür
 - höherer Dispositionsaufwand als bei Richtungsband- oder Sektorbetrieb
 - Nur bei sehr geringer und ungerichteter Verkehrsnachfrage sinnvoll
 - Betriebskosten pro Fahrgast i.d.R. hoch

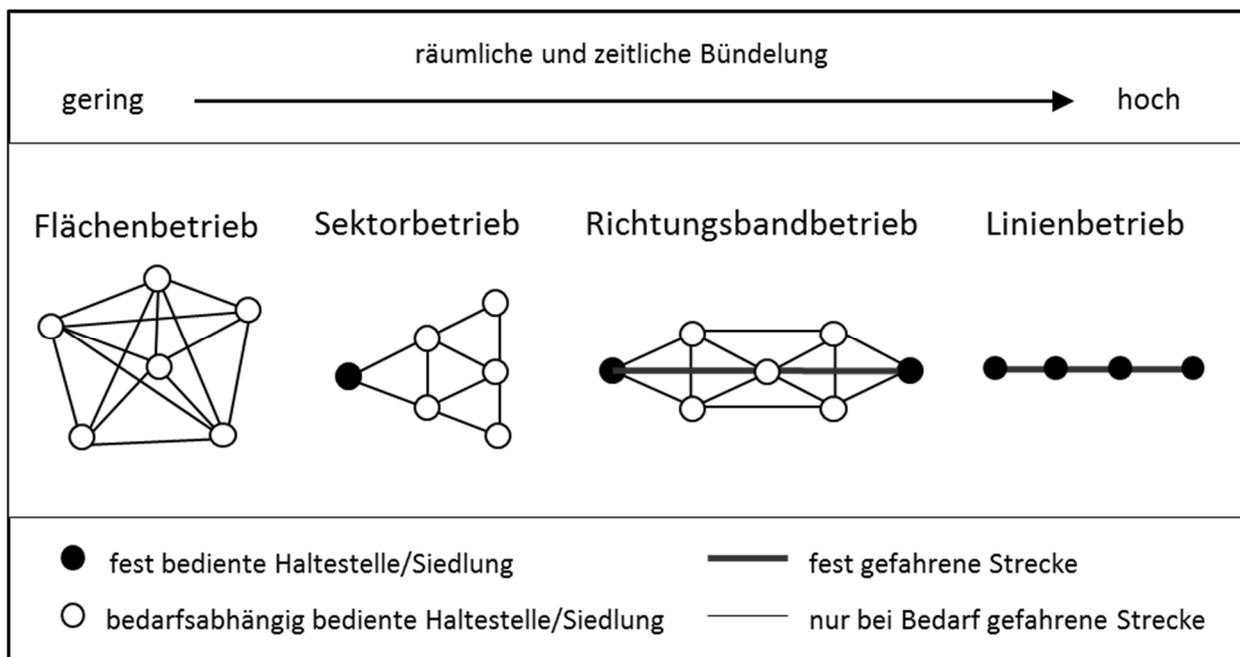


Abbildung 20 **Ausgestaltung flexibler Bedienungsformen**

Hinsichtlich der zeitlichen Ausgestaltung kann der Grad der Fahrplanbindung individuell ausgestaltet werden. Es sind fahrplangebundene, fahrplangebundene mit Schwankungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie fahrplanungebundene Formen möglich.

Nachfrageseitig ergeben sich aus der Kombination der räumlichen und zeitlichen Ausprägungen folgende Einsatzbereiche der verschiedenen Betriebsformen (Tabelle 25):

Betriebsform	Verkehrsbeziehungen	Fahrgastaufkommen	Regelmäßigkeit des Fahrgastaufkommens
Linienbetrieb	auf eine Achse bündelbar	hoch	regelmäßig
Richtungsbandbetrieb	bündelbar auf Korridor, auf Anfangs- und End-HS ausgerichtet	Anfangs- und End-HS: mittel Zwischen-HS: gering	Anfangs- und End-HS: regelmäßig Zwischen-HS: unregelmäßig
Sektorbetrieb	bündelbar auf Sektor, auf einen Punkt (Anfangs- bzw. End-HS) ausgerichtet	Anfangs- bzw. End-HS: mittel-gering übrige HS: gering	Anfangs- bzw. End-HS: regelmäßig/unregelmäßig übrige HS: unregelmäßig
Flächenbetrieb	ungerichtet	gering	unregelmäßig

Tabelle 25 Nachfrageseitige Einsatzbedingungen der verschiedenen Betriebsformen

Die aus den verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten resultierenden Arten von Bedarfsverkehren werden in Tabelle 26 dargestellt.

räumliche Ausprägung	zeitliche Ausprägung		
	fahrplangebunden bedarfsunabhängig	fahrplangebunden bedarfsabhängig	fahrplanungebunden bedarfsabhängig
streckengebunden	Linienverkehr	Linienbedarfsverkehr	-
streckengebunden mit Abweichungen	Richtungsbandbetrieb (teilw. bedarfsabhängig)	-	-
streckenungebunden	-	Anruf-Sammeltaxen Rufbus	u.a. door2door, Taxen/Mietwagen

Tabelle 26 Arten von Bedarfsverkehren

Die am weitesten verbreiteten Arten von flexiblen Bedienungsformen sind das Anruf-Sammeltaxi und der Rufbus. Beide Angebotsformen sind in der Regel fahrplan- und haltstellengebunden (z.T. aber auch Haustürbedienung), aber streckenungebunden und unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes (Pkw oder Kleinbus).

In den letzten Jahren ist eine Reihe weiterer On-Demand-Verkehre entwickelt worden, z.B. „FLEXIBUS“ oder „door2door“. Diese Verkehre haben keine Fahrplanbindung (FLEXIBUS) oder auch keine Fahrplan- und Haltestellenbindung (door2door). Dadurch wird die Flexibilität erhöht, allerdings die Bündelungswirkung erschwert.

An der Nahtstelle zwischen ÖPNV und Taxiverkehr wurde zudem bundesweit in einer Reihe von Landkreisen das „fifty-fifty-Taxi“ eingeführt.

Auf Basis der Gemeindewünsche nach einem ÖPNV-Angebot zu Nachtzeiten für Jugendliche und junge Erwachsene bietet sich das „fifty-fifty-Taxi“ auch im Landkreis Eichstätt als Angebotsform an. Es handelt sich um eine TaxiApp, bei der Jugendliche und junge Erwachsene am Wochenende und vor Feiertagen zum halben Preis mit dem Taxi fahren können. Die übrigen 50 Prozent werden von den Kommunen übernommen.

Generell ist die Entscheidung darüber, welches konkrete Instrument der flexiblen Bedienungsformen genutzt wird, in jedem Einzelfall auf Grundlage der örtlichen Randbedingungen gesondert zu überprüfen, u.a. ist hierbei für die Umsetzung wichtig, ob überhaupt geeignete Taxi- oder Busunternehmen vor Ort zur Verfügung stehen, da ansonsten entsprechende Angebote mit langen Anfahrten bzw. Leerfahrten verbunden sind.

Im Landkreis Eichstätt gibt es mehrere Bereiche, die für den Einsatz flexibler Bedienungsformen – gegebenenfalls auch in Form von Pilotprojekten – geeignet erscheinen. In Tabelle 21 bis Tabelle 24 sind derartige Ansätze im Einzelnen benannt. Nachfolgend werden exemplarisch Bereiche angeführt, in denen sich die Einführung flexibler Bedienungsformen zur Ergänzung des Linienverkehrs eignen würde.

Die von den Gemeinden Adelschlag und Wellheim gewünschte Einrichtung einer neuen Linie von Konstein über Wellheim, Hard und Ochsenfeld zum Bahnhof Adelschlag und ggf. weiter bis Pietenfeld sowie der Wunsch der Gemeinde Wellheim nach einer Einführung einer Zubringerlinie von Gammersfeld nach Wellheim lässt sich mit dem ebenfalls bestehenden Wunsch der beiden Gemeinden nach der Einrichtung eines Rufbus- oder Bürgerbussystems sinnvoll zusammenführen. Optimal wäre dabei eine Anpassung an den Fahrplan der Bahn in Adelschlag. Dadurch entstehen auch für Berufspendler neue Anbindungsmöglichkeiten.

Ebenfalls räumlich sinnvoll verknüpfbar wäre der Wunsch der beiden Gemeinden Egweil und Nassenfels nach einer Anbindung zum Bahnhof Adelschlag.

In der Gemeinde Altmannstein ist in Verbindung mit dem Gemeindewunsch nach einer besseren Anbindung der Ortsteile Pondorf, Winden, Breitenhill und Megmannsdorf der Einsatz flexibler Bedienungsformen in Betracht zu ziehen.

Die weitläufige Gemeinde Titting weist ein insgesamt geringes ÖPNV-Angebot und eine fast flächendeckende Unterschreitung der Richtwerte hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit auf. Insoweit besteht u.a. der Wunsch nach einer Ausweitung der Linie 9224 (s. Kapitel 9.2.2.1).

Zusätzlich hat die Gemeinde Titting den Wunsch geäußert auch kleinere Ortsteile unter 200 Einwohnern in der Erschließung der Gemeinde zu berücksichtigen. Da das Nachfragepotential allerdings eher überschaubar scheint, bietet sich hierfür die Prüfung des Einsatzes einer bedarfsorientierten Bedienungsform an.

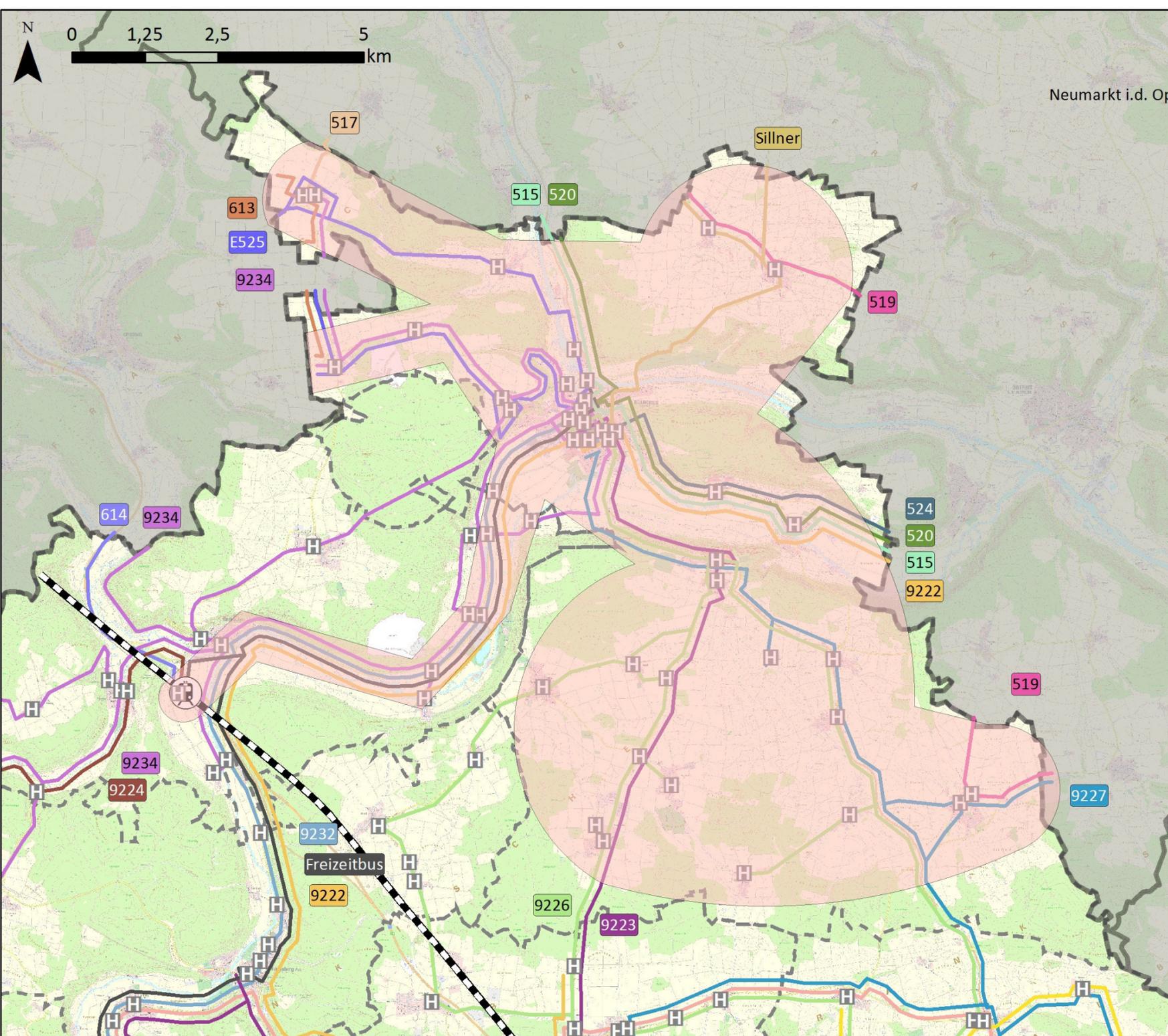
Die Stadt Beilngries wünscht verschiedene Verbesserungen (s. Tabelle 21), die sich nicht (nur) im klassischen Linienverkehr umsetzen lassen. Aus der Vielzahl der gewünschten Aspekte lässt sich ein erster beispielhafter Ansatz für eine mögliche Umsetzung flexibler Bedienungsformen ableiten, der im Folgenden dargestellt wird.

9.2.3.2 Pilotraum Beilngries

Die Stadt Beilngries bietet sich unter verschiedenen Aspekten als Pilotraum für die Einführung eines Rufbussystems an und kann ggf. als Vorreiter für weitere Gemeinden mit dem Wunsch nach Projekten im Rahmen der flexiblen Bedienungsformen dienen. Generell ist eine Umsetzung stufenweise vorzusehen und sollte neben der Prüfung verkehrlicher Voraussetzungen auch hinsichtlich der betrieblichen Möglichkeiten entschieden werden.

Der Einzugsbereich für den Rufbus im Pilotraum Beilngries ist in Karte 61 abgebildet. Für diesen Bereich sollen folgende Aspekte abgedeckt werden:

- Beseitigung im Rahmen der Schwachstellenanalyse festgestellter Defizite, u.a. in der räumlichen Erschließung (vor allem Randbereiche von Beilngries), aber auch in der Bedienungshäufigkeit
- Bessere Verbindung zwischen Ortsteilen und Kernstadt
- Bedarfsgerechte Anbindung an den Bahnhof Kinding für Einwohner und Gäste
- Schließung von Bedienungslücken in der Schülerbeförderung unter Integration des freigestellten Schülerverkehrs



Neumarkt i.d. Op

Pilotraum Rufbus Beilngries

- BUS**
- 515
 - 517
 - 519
 - 520
 - 524
 - E525
 - 613
 - 614
 - 9222
 - 9223
 - 9224
 - 9226
 - 9227
 - 9232
 - 9234
 - 9237
 - Sillner
 - VLK71

- BAHN**
- KBS 900

- Pilotraum
- H Bushaltestelle
- 🚂 Bahnhof
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 61
 Quelle: Fahrpläne des öffentlichen
 Linienverkehrs, Lkr. Eichstätt
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Eichstätt

9.2.4 Bildung von Linienbündeln

Nach § 9 (Umfang der Genehmigung) PBefG können Genehmigungen für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, sofern dies die Zielsetzung des § 8 (Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr) erfordert. Es können insoweit unter Berücksichtigung von Fahrgastnachfrage, Angebot, Genehmigungslaufzeiten und Wirtschaftlichkeit Linienbündel gebildet werden. Zielsetzung muss dabei stets die Bildung wirtschaftlich und organisatorisch sinnvoller Linienkombinationen sein.

Entscheidende Kriterien für die Bildung und Begründung von Linienbündeln sind:

- Integration der Bedienung
- Enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung von Linien
- Betriebliche Optimierung: Synergien im Fahrzeug- und Personaleinsatz
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien
- Zubringer- und Hauptlinie
- Genehmigungslaufzeiten (ggf. Harmonisierungsbedarf)
- Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung (Vermeidung zu großer Linienbündel)

Soweit diese Voraussetzungen gegeben sind, kann die Bildung von Linienbündeln ein geeignetes Instrument zur effizienten Umsetzung geplanter Maßnahmen sein.

Im Landkreis Eichstätt war es aufgrund des Auslaufens von für Maßnahmen relevanten Liniengenehmigungen notwendig, bereits vor Beschluss des Nahverkehrsplanes Vorabbekanntmachungen nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu veröffentlichen. Diese Vorabbekanntmachungen sind für einzelne Linien und nicht für Linienbündel erfolgt, u.a., da dies zeitlich nicht möglich war und auch zum damaligen Zeitpunkt die Voraussetzungen für die vollständige Prüfung der Kriterien für die Bildung und Begründung von Linienbündeln (u.a. wirtschaftlicher Querausgleich) nicht gegeben waren.

Unter diesen Randbedingungen erfolgt auch im vorliegenden Nahverkehrsplan (noch) keine Bildung von Linienbündeln. Es ist aber Zielsetzung, u.a. auf Basis der Erfahrungen aus den bisherigen Vorab-bekanntmachungen und z.T. folgenden wettbewerblichen Vergabeverfahren in der Folge die Bildung von Linienbündeln intensiv zu prüfen und ggf. im Rahmen einer (Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplanes festzuschreiben.

9.2.5 Weiterentwicklung im SPNV und Abstimmung mit allgemeinem ÖPNV

Eine für den Landkreis Eichstätt besonders relevante Neuerung hinsichtlich des SPNV ist die Einrichtung des AUDI-Bahnhalts auf der KBS 990. Die Bedienung der neuen Haltestelle erfolgt ab Dezember 2019 im Stundentakt und wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ, im morgendlichen Berufsverkehr) mit zusätzlichen Verstärkerfahrten ergänzt.

Innerhalb des Landkreises Eichstätt gibt es weiterhin Bestrebungen bzw. Planungen, den Bahnhof Kinding im Stundentakt zu bedienen (s. Kapitel 9.1).

Auf Basis dieser Entwicklung gilt es für den Landkreis Eichstätt verstärkt, für Bus-Zubringer zu den Schnittstellen mit dem SPNV zu sorgen, um insbesondere für Berufspendler eine gute Anbindung gewährleisten zu können.

Die Verbesserung der Schnittstelle zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Bus und Bus kann maßgeblich zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV beitragen und soll daher nachfolgend betrachtet werden.

Soweit es die örtlichen und betrieblichen Randbedingungen zulassen, ist eine flächendeckende und durchgängige Abstimmung aller Verkehrsmittel anzustreben.

Bei der Untersuchung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn in Kapitel 5.3.4 wurde festgestellt, dass einzelne Bahnhöfe nicht von Bussen bedient werden oder dass keine oder überwiegend zumindest keine systematische Abstimmung vorhanden ist.

An für Umsteiger wichtigen Haltestellen zwischen Buslinien oder zwischen Bus und Bahn sollen, soweit möglich, infrastrukturelle Maßnahmen umgesetzt werden, um Umsteigevorgänge zu erleichtern. Dabei sollen insbesondere die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen berücksichtigt werden.

Bushaltestellen sind – sofern möglich – möglichst nahe an die Bahnhaltdepunkte zu legen und die dazwischen liegenden Wege zu minimieren. Ebenso können Wetterschutzeinrichtungen auf diesen Wegen die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Räumliche und zeitliche Parallelbedienungen von Bus und Bahn sind zu vermeiden, soweit diese verkehrlich nicht notwendig sind. Verkehrlich notwendige Bedienungen können dann bestehen, wenn durch die Busbedienung zusätzliche Haltestellen zwischen den Bahnhaltdepunkten bedient oder schnellere Direktverbindungen gegenüber Umsteigebeziehungen im Schienenverkehr realisiert werden.

Die Umsteigemöglichkeiten Bahn/Bahn sind systembedingt nicht generell möglich, sondern nur an bestimmten Knotenpunktsbahnhöfen. Die Sicherung von Anschlüssen im SPNV (insbesondere bei Verspätung des Zubringerzuges) ist Aufgabe des jeweiligen Betreibers und kann daher von Seiten des Landkreises nur mittelbar beeinflusst werden. Der Landkreis sollte deshalb im Rahmen seiner diesbezüglichen Möglichkeiten auf die Sicherung von Anschlüssen hinwirken.

9.2.6 Umsetzung in Teilräumen

Die Umsetzung der insbesondere in Kapitel 9.2 benannten Maßnahmen erfolgt sinnvollerweise in Teilräumen, da dann die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einzelmaßnahmen, die den Teilraum betreffen, in einem gemeinsamen Maßnahmenpaket berücksichtigt werden können. Die zeitliche Abfolge der Maßnahmenumsetzung in Teilräumen wird dabei u.a. dadurch bestimmt, wann welche Liniengenehmigungen auslaufen. In diesem Sinne wurden bereits Maßnahmenpakete im Rahmen von Vorabbekanntmachungen für die davon betroffenen Linien für die Teilräume Gaimersheim und Südost eingeleitet.

9.3 Weiterentwicklung des Schülerverkehrs

Im ländlichen Raum spielt der Schülerverkehr eine sehr bedeutende Rolle für den ÖPNV. Insoweit ist seine Weiterentwicklung eine ständige und wichtige Aufgabe. Dies gilt generell für die Anpassung an Nachfrageentwicklungen und strukturelle Änderungen. Zudem besteht die Zielsetzung, möglichst weitgehend den freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV zu integrieren.

9.3.1 Anpassungen an Nachfrageentwicklungen und strukturelle Änderungen

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf sich ändernde Schülerströme stellt eine ständige und wichtige Aufgabe dar. Dabei sind laufende Anpassungen notwendig. Zudem sind Änderungen in der Schulstruktur (z.B. neue Schulstandorte, Schulzeitenänderungen) angemessen in der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

Generell sollen angemessene und zumutbare Fahrt-, Umsteige- und Wartezeiten an der Schule (vor Beginn und nach Ende des Unterrichts) eingehalten werden. Schulbeginns- und Schulschlusszeiten sollen möglichst mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abgestimmt werden. Gegebenenfalls kann ein gestaffelter Unterrichtsbeginn Verkehrsspitzen vermeiden helfen.

9.3.2 Integration freigestellter Schülerverkehr

Im Landkreis Eichstätt wird in vielen Gemeinden freigestellter Schülerverkehr durchgeführt (s. Karte 12a). Es besteht das generelle Bestreben, diesen freigestellten Schülerverkehr im Sinne möglicher Synergieeffekte und einer Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den ÖPNV zu integrieren. Eine Voraussetzung dafür ist die entsprechende Bereitschaft der jeweiligen Gemeinde. In Tabelle 21 bis Tabelle 24 wird deutlich, dass bei vielen Gemeinden diese Bereitschaft besteht bzw. explizit der Wunsch nach einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV geäußert wurde.

Insoweit gilt es, u.a. in Abhängigkeit von bestehenden Vertragslaufzeiten im freigestellten Schülerverkehr und sonstigen im jeweiligen Bereich anstehenden Maßnahmen sowie Laufzeiten relevanter Liniengenehmigungen, die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV im Landkreis Eichstätt stufenweise umzusetzen.

Nachfolgend werden beispielhaft die diesbezüglich bereits durchgeführten Planungen für folgende Bereiche dargestellt:

- Integration fSV der Mittelschule Lenting (vgl. Karte 62)
- Integration fSV in der Gemeinde Mörsheim (vgl. Karte 63)
- Integration fSV im Teilraum Gaimersheim (vgl. Karte 64)

Integration des fSV der Mittelschule in Lenting

(Stand: SJ 2018/2019)

relevante Schulen

Haltestellen im fSV

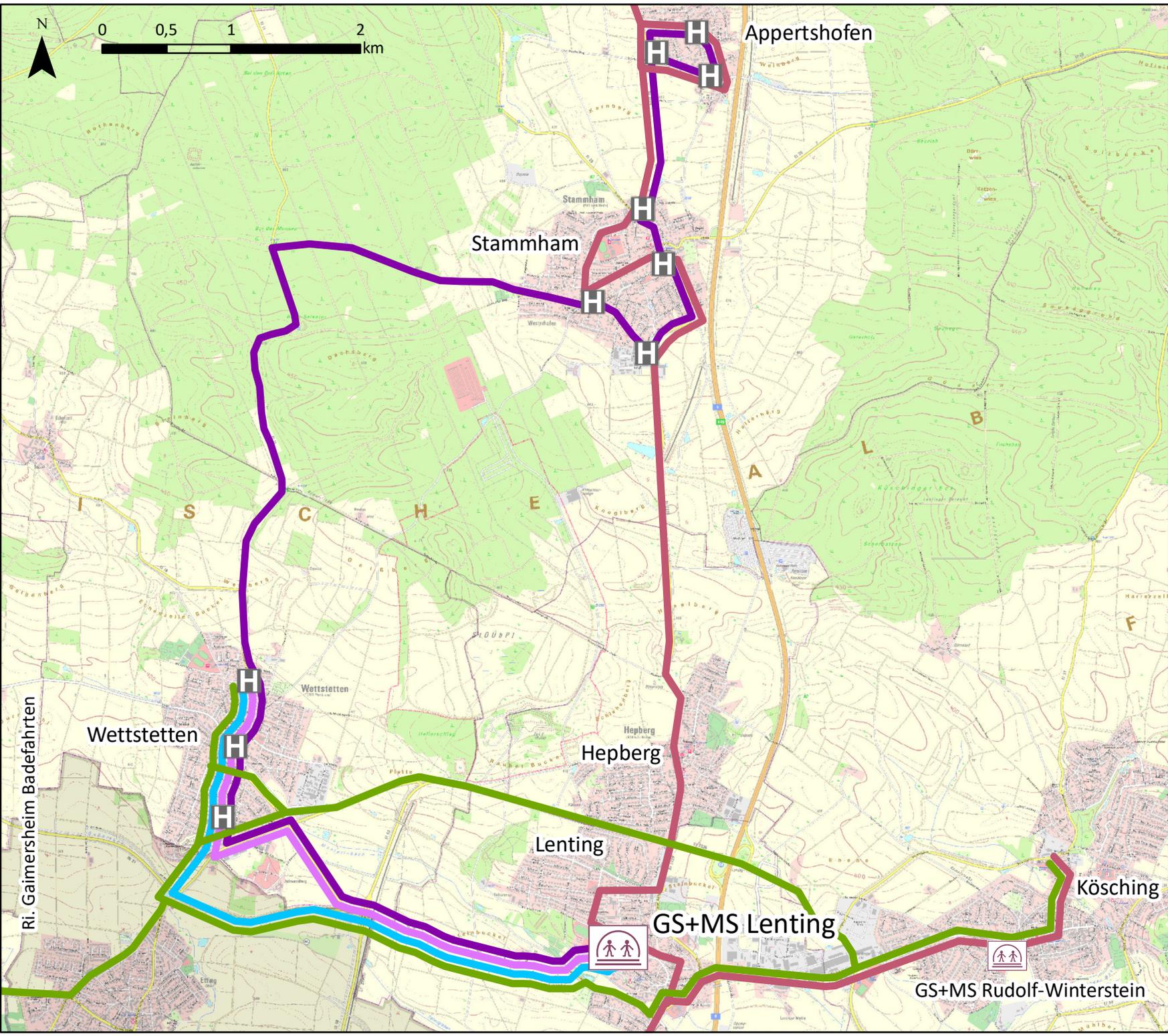
fSV

Frühfahrt
 Wettstetten - Lenting

(Nach-) Mittagsfahrten
 Lenting - Wettstetten
 Lenting - Wettstetten -
 Stammham - Appertshofen

ÖPNV

9226
 9235
 — Gemeindegrenze
 — Landkreisgrenze



Integration des fSV in der Gemeinde Mörnsheim

(Stand: SJ 2018/2019)

Grundschule Mörnsheim

Haltestellen im FSV

fSV

Zubringer nach Eichstätt

fSV GS Mörnsheim

ÖPNV

Jäggle-Linie
Eichstätt-Mörnsheim

Erweiterung
der Jäggle-Linie

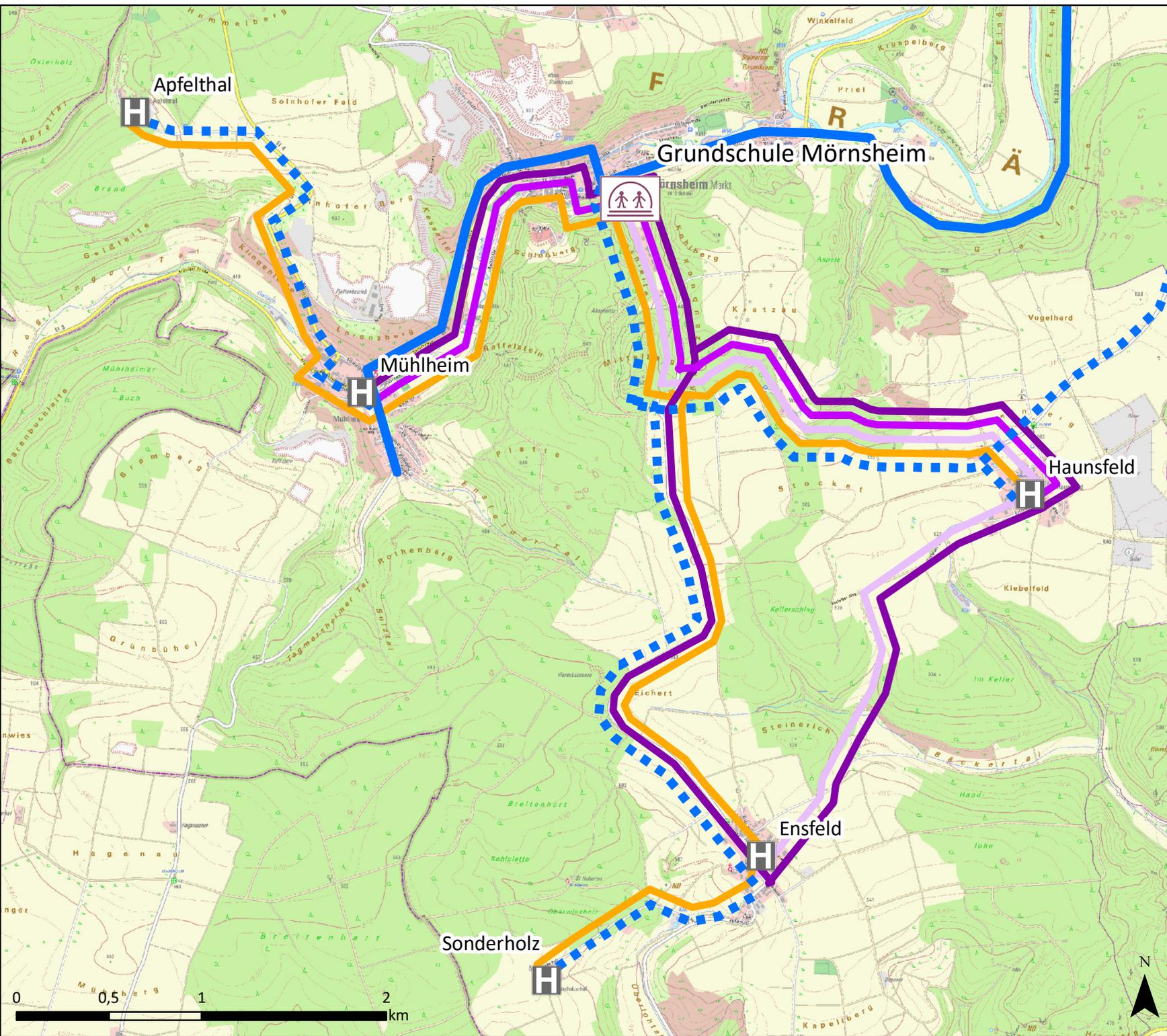
Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

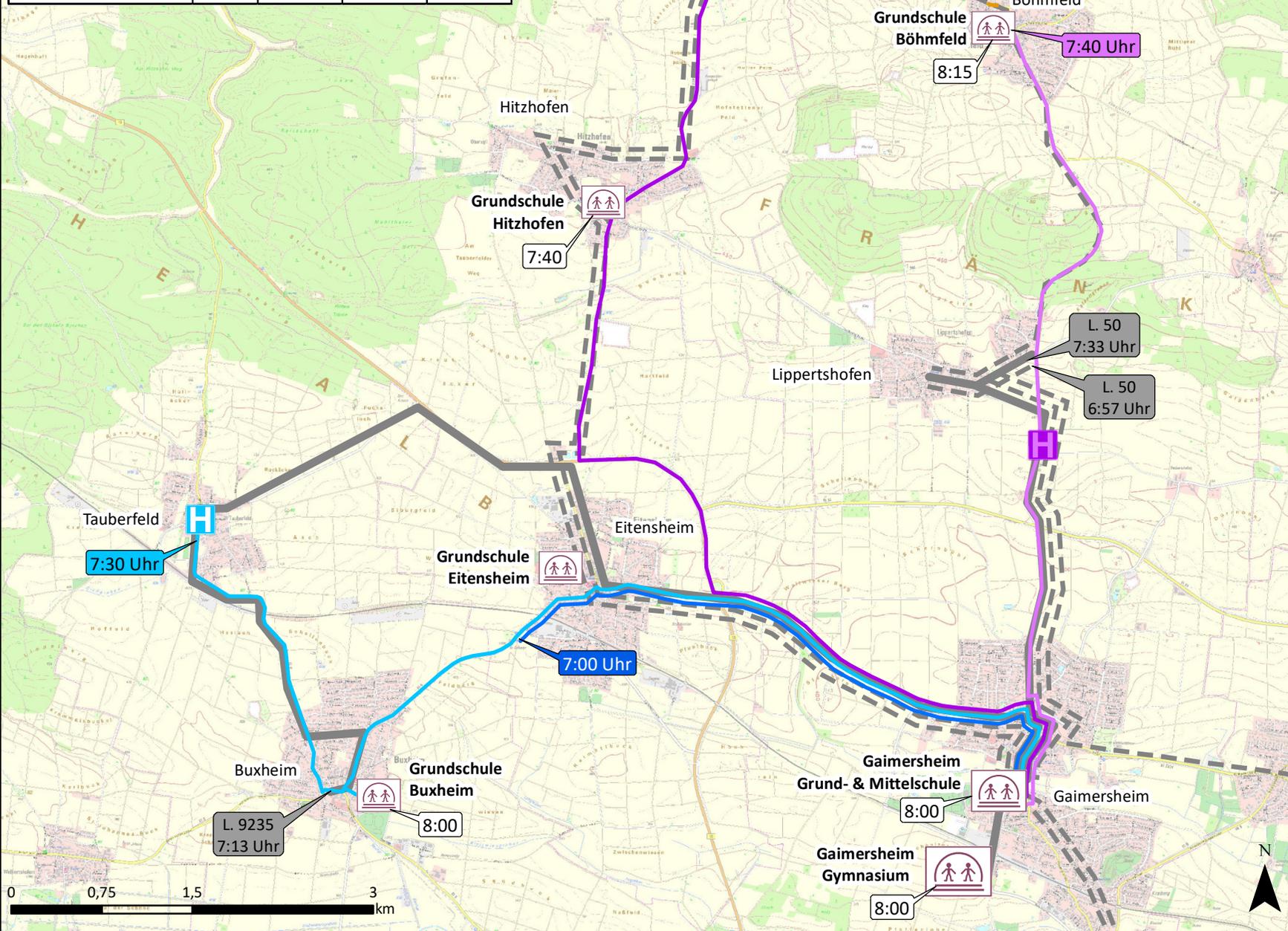
Karten-Nr.: 63

Quelle: LRA und Gemeinden in Eichstätt,
Fahrpläne der Verkehrsunternehmen

Nahverkehrsplan
Landkreis Eichstätt



Fahrschüler aus:	Linie	Max. Schüler-Besetzung	Ankunft GS/MS	Ankunft Gymnasium
Lippertshofen + Reisberg	50	72	07:41	07:45
Böhmfeld	55	54	07:39	07:43
Hofstetten + Hitzhofen	85	75	07:48	07:52
Eitensheim	85	85	07:46	07:50
Buxheim + Tauberfeld	9235	82	07:37	07:41



Integration des fSV im Teilraum Gaimersheim

(Stand: SJ 2018/2019)

Frühfahrten

relevante Schulen

Haltestellen im fSV

1. Schulstunde

fSV (Frühfahrten)

Bus 1

Bus 2

Bus 3

erste Abfahrtszeit

relevante ÖPNV-Linien

(Fahrtenangebot Mo-Fr Schule)

ÖPNV-Fahrten (4 Busse)

ÖPNV-Fahrten in angrenz. Zeitfenstern (4 Busse)

erste Abfahrtszeit

Karten-Nr.: 64

Quelle: LK Eichstätt & Fahrpläne der VU

9.4 Weiterentwicklung der Infrastruktur

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur betrifft vor allem Maßnahmen für Fahrzeuge und Haltestellen im Landkreis Eichstätt, auf die nachfolgend genauer eingegangen wird.

9.4.1 Barrierefreiheit

Nach der Novellierung im Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Anforderung gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist somit zunächst festzulegen, welche Mindestkriterien zur Herstellung der Barrierefreiheit einzuhalten sind. Hierfür gelten folgende Festlegungen.

- **Fahrzeuge**
 - Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum), Überlandlinienbussen mit Hublift und barrierefreien Reisebussen ist für die Gewährleistung der Barrierefreiheit ausreichend.
 - Kneeling (rechtsseitiges Absenken des Busses) wird nicht als zwingend erforderlich angesehen, ist aber anzustreben, um den verbleibenden Restspalt ausgleichen zu können
- **Haltestellen:**
 - Die Vorzugsform ist ein Haltestellenkap oder eine Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich) mit einem farblich hell abgesetzten Hochbord mit möglichst reifenschonender Oberfläche.
 - Die Bordhöhe soll möglichst 18 cm, mindestens jedoch 16 cm betragen. Sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist, sind 21 cm Bordhöhe anzustreben.
 - Zudem sollten möglichst taktile Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden sein.

- **Zu- und Abwegung:**

- In der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Rampe zur Haltestelle soll die Längsneigung maximal 6% betragen.
- Die nutzbare Breite der Wege soll mindestens 1,20 m betragen, Stufen sollen nicht höher als 3 cm sein.
- Eine ausreichende freie Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer an der Zuwegung und Rampe zur Haltestelle ist zu gewährleisten.
- Im Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen.
- Der gesamte Haltestellenbereich ist vom Winterdienst zu räumen.

- **Fahrgastinformation:**

- Fahrgastinformationen sind barrierefrei auszugestalten (z.B. Homepage, mobile Informationssysteme, Fahrplanhefte, Fahrkartenautomaten)

- **Betriebliche Organisation:**

- Schulung des Fahr- und Servicepersonals
- Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie Winterdienst

Im SPNV sind lediglich die Haltestellen Dollnstein, Eichstätt Stadt und Kinding vollständig barrierefrei ausgebaut (Karte 65). An den Haltestellen Eitensheim und Rebdorf-Hofmühle ist lediglich der Weg zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Die Haltestellen Adelschlag, Eichstätt Bahnhof, Gaimersheim, Tauberfeld und Wasserzell sind nicht barrierefrei. Auch wenn der Ausbau der Bahnhalte nicht dem Landkreis Eichstätt unterliegt, sollte dennoch auch für die Bahnhalte der barrierefreie Ausbau weiterverfolgt werden.

Neben oben genannten Mindestanforderungen gilt weiterhin, dass neben den Haltestellen auch Zu- und Abgangswege barrierefrei zu gestalten sind. Der Fahrstil der Fahrer sollte zudem den Bedürfnis-

sen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Relevante Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte sollen in die Informationsmedien aufgenommen, das Aufsichts- und Fahrpersonal soll dementsprechend sensibilisiert und geschult werden (vgl. oben).

Für den Landkreis Eichstätt gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgehaltene Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Januar 2022 mit den oben genannten Anforderungen. Es werden aber folgende Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet:

- **Fahrzeuge**

- Bei Fahrten, die nur an Schultagen verkehren, sind auch nicht-barrierefreie Busse (Überlandlinienbusse ohne Hublift oder Reisebusse) für die Fahrgastbeförderung zulässig. Dies wird deshalb als Ausnahme zugelassen, weil z.T. im Schülerverkehr gesonderte Fahrdienste für Mobilitätsbehinderte angeboten werden und zudem hierdurch höhere Sitzplatzkapazitäten bei längeren Überlandfahrten im Schülerverkehr gewährleistet werden können.
- Zudem ist der Einsatz von nicht-barrierefreien Bussen auch bei solchen Linien zulässig, die pro Richtung höchstens vier Fahrten auch an Ferientagen anbieten. Weiterhin ist bei Fahrten mit geringer Nachfrage (z.B. Bedarfsverkehre) der Einsatz von Kleinbussen zulässig, die nicht allen Aspekten der Barrierefreiheit gerecht werden. Dadurch soll für die Busunternehmer eine gewisse Verhältnismäßigkeit der Investitionen gewahrt werden.
- Die für die Fahrzeuge genannten Ausnahmen gelten aber nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht.

- **Haltestellen**

- Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften müssen nicht über Hochborde verfügen. Dasselbe gilt für Haltestellen ohne vorhandenen, befestigten Gehweg.
- Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt die Anforderung der Haltestellenausstattung mit Hochborden nur für Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern, da für kleinere Ortsteile gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung überhaupt keine Bedienung gefordert wird (gemäß Richtwerten).

- Für Ortsteile mit 500 – 1.000 Einwohnern gilt, dass bei Vorhandensein von mehreren Haltestellen die barrierefreie Ausstattung einer (zentralen) Haltestelle ausreicht.
- Bei Gemeinden bzw. Ortsteilen mit mehr als 1.000 Einwohnern gilt die Anforderung der Barrierefreiheit grundsätzlich für alle Haltestellen, sofern nicht für einzelne Haltestellen eine sehr geringe Nachfrage von unter täglich 10 Ein- und Aussteigern nachgewiesen werden kann.
- Bestehende Hochborde mit 10-16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen, um eine Haltestelle in direkter Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden.
- Die definierten Ausnahmen bei der Barrierefreiheit sollen die Verhältnismäßigkeit des notwendigen Einsatzes von Investitionsmitteln gewährleisten, sie gelten aber nicht, wenn die jeweilige Haltestelle in der Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte liegt oder ein begründeter individueller Anspruch bei einer bestimmten Haltestelle geltend gemacht wird.

Die Realisierung dieser Grundsätze zur Barrierefreiheit fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises sondern ebenso sind auch die Verkehrsunternehmen und Gemeinden angesprochen, die genannten Anforderungen bestmöglich umzusetzen. Grundsätzlich fällt dem Landkreis jedoch die Aufgabe zu darauf hinzuwirken, dass eine Umsetzung der genannten Ziele möglichst umfassend erfolgt.

Kurzfristig ist eine vollständige Umsetzung dieser Anforderungen nicht möglich. Daher muss zunächst vorrangig darauf geachtet werden, bei der Einrichtung neuer Haltestellen, beim Umbau bestehender Haltestellen oder der Beschaffung neuer Fahrzeuge diese Grundsätze zu berücksichtigen und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Bei bestehenden Haltestellen sollen in erster Priorität stark frequentierte Haltestellen sowie Haltestellen im Umfeld relevanter Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte (z.B. Altenheime) und Haltestellen mit aktuellem Bedarf barrierefrei umgebaut werden.

Für die Umsetzung gelten folgende Prioritätenstufen:

1. Priorität: Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfen, wichtige Umsteigepunkte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen

2. Priorität: Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen und bei Einkaufszentren

3. Priorität: Haltestellen in dünn besiedelten Wohngebieten, kleineren Ortsteilen oder in Bereichen ohne barrierefreie Zu- und Abwegung sowie Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

4. Priorität: Haltestellen in Orten und Ortsteilen unter 500 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen

Barrierefreiheit an Bahnhöfen

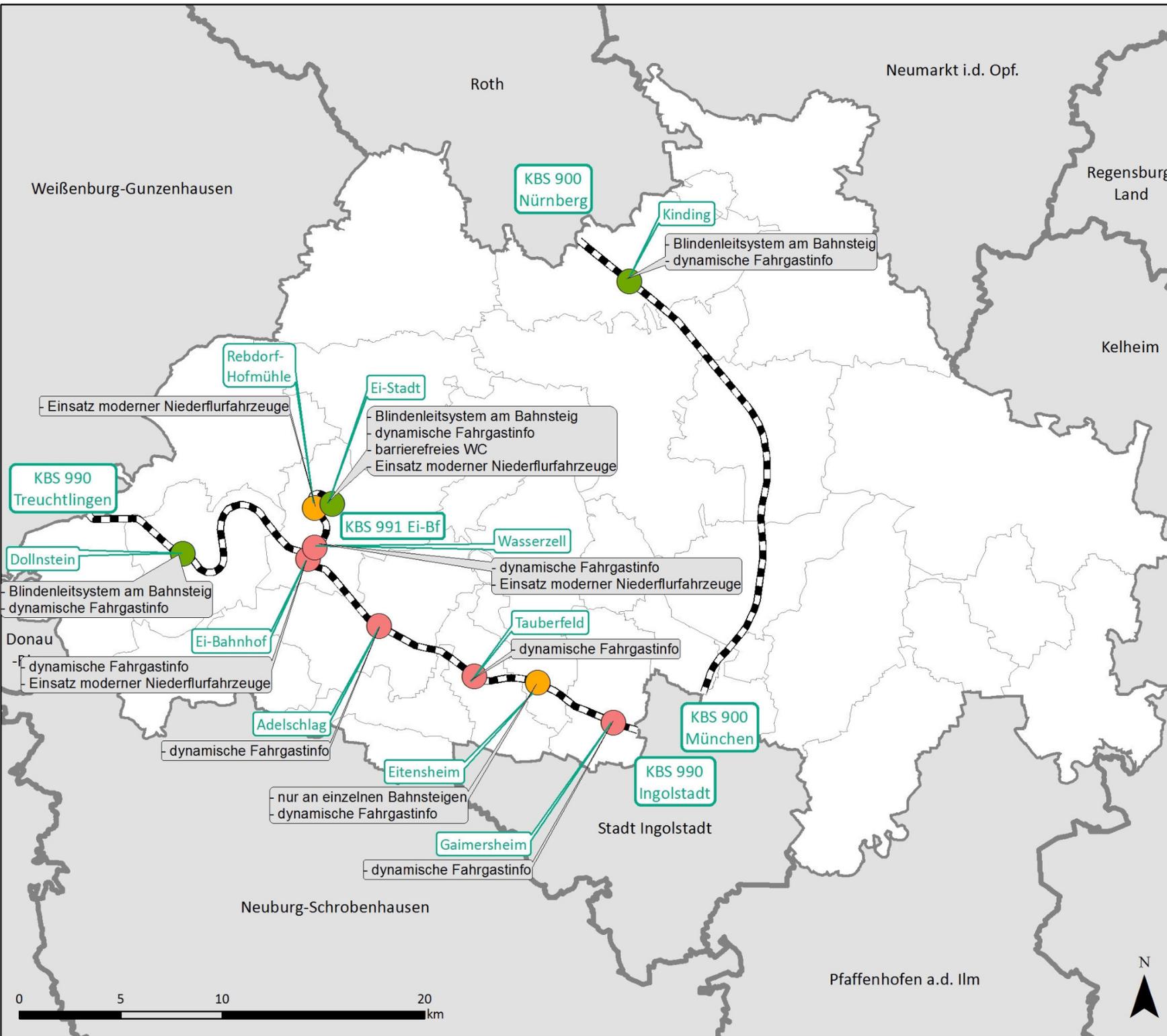
Stand: 2018

Einstufung Barrierefreiheit

- Station vollständig barrierefrei
- Weg zum Bahnsteig barrierefrei
- Station nicht barrierefrei

- Bahnlینien
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 65
Quelle: Stationsdatenbank der BEG



9.4.2 Haltestellenkennzeichnung

Im Rahmen der Bestandsanalyse fiel auf, dass die Haltestellen im Landkreis Eichstätt in wenigen Fällen nicht, aber in zahlreichen Fällen nur unvollständig und insgesamt sehr uneinheitlich gekennzeichnet sind.

Die Haltestellen sind künftig ohne Ausnahmen wie folgt zu kennzeichnen:

- Mast mit Haltestellenschild und Fahrplanaushang (in Ausnahmefällen kann auf den Mast verzichtet werden, sofern eine andere Anbringung von Haltestellenschild und Fahrplanaushang vorteilhafter ist)
- Haltestellenschild mit (außer dem Haltestellen-Symbol, Zeichen 224 StVO) mindestens Bezeichnung des jeweiligen Busunternehmens und des Haltestellennamens, ggf. auch der Liniennummer und des Endziels
- Fahrplanaushang mit Angabe des jeweiligen Busunternehmens, des Haltestellennamens sowie der Liniennummer, zudem mindestens Aushang des jeweiligen Linienfahrplanes mit Unterstreichen der betreffenden Haltestelle, besser (insbesondere bei mehreren Linien) des haltestellenbezogenen Fahrplanes mit Angabe aller Abfahrtszeiten und der Fahrdauer zu den weiteren Haltestellen („Perlschnur“)

Es wird angestrebt, diese einheitliche Haltestellenkennzeichnung, verbunden auch mit entsprechenden Fahrgastinformationen (s. Kapitel 9.5.2), einheitlich und mit im Rahmen von Vorabbekanntmachungen näher spezifizierten Detailanforderungen für das gesamte Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt (VGI) zu erreichen und dafür Fördermittel zu gewinnen.

9.4.3 Bauliche Verbesserung der Schnittstellen

Neben der Verbesserung der in Kapitel 9.2.5 behandelten Schnittstellen zwischen Bus und Bahn gibt es weitere Ansatzpunkte zu Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln, die bei Bereitstellung eines attraktiven Angebots zur Erhöhung der Anteile der Verkehrsmittel im Umweltverbund führen können. Dabei sind u.a. Verknüpfungen zu alternativen Verkehrsmitteln im Bereich Car-Sharing oder Elektromobilität zu nennen.

Die Schaffung und Optimierung von Park-and-Ride-Anlagen und Bike-and-Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen ist ein weiterer wesentlicher Punkt zur Verbesserung der Schnittstellen.

Neben der Schaffung von P+R-Anlagen sind B+R-Anlagen ein weiterer wesentlicher Punkt zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, da durch die Schaffung oder Erweiterung von Radabstellplätzen das Umsteigen auf den ÖPNV gefördert werden kann. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird beim Fahrrad im Vergleich zum Fußgänger deutlich erhöht, weil hierdurch auch ein längerer Weg zur Haltestelle in akzeptabler Zeit bewältigt werden kann.

9.5 Sonstige Begleitmaßnahmen

Neben den in den vorstehenden Kapiteln 9.1 bis 9.4 behandelten Maßnahmen, die vor allem das Fahrtenangebot und auch die Infrastruktur betreffen, sind zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV bzw. zur Senkung von Hemmschwellen für die ÖPNV-Nutzung weitere Begleitmaßnahmen wichtig, die insbesondere den Tarif sowie die Fahrgastinformation betreffen.

9.5.1 Weiterentwicklung VGI-Tarif

Wie in Kapitel 5.3.7 ausgeführt, war die flächendeckende Einführung des einheitlichen VGI-Tarifes zum 01. September 2018 ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem möglichst leicht nutzbaren ÖPNV-Angebot „aus einem Guss“, da nun auch das Umsteigen zwischen verschiedenen (Bus-) Verkehrsunternehmen sowie zwischen Bus und Bahn mit einem Fahrschein möglich ist. Zudem ist dadurch eine wichtige Grundlage gelegt worden, um auch im Hinblick auf eine einheitliche Fahrgastinformation Verbesserungen erzielen zu können (s. Kapitel 9.5.2).

Es gilt nun, auch auf Basis erster Erfahrungen mit dem neuen Tarif, den VGI-Tarif zielgerichtet im Sinne einer möglichst großen Attraktivität für den Fahrgast und unter Anpassung an sich ggf. ändernde Randbedingungen weiterzuentwickeln. Dies betrifft u.a. das Tarifsortiment, aber auch organisatorische Weiterentwicklungen und ggf. auch Anpassungen des Tarifzonenplans. Als Ansatzpunkte für entsprechende Weiterentwicklungen können genannt werden:

- Einführung einer Netz-Tageskarte
- Ausweitung der Job-Ticket-Regelungen mit leichter Anwendbarkeit auch im Landkreis Eichstätt

- Einheitliche Tarif- und Fahrplanauskunft über zentrale VGI-Homepage (s. auch Kapitel 9.5.2)
- Ausweitung Vorverkauf in den Gemeinden
- Regelung der Übergangsbereiche zu benachbarten Verkehrs- und Tarifverbänden
- Einführung E-Ticketing
- Vollständige Integration des Stadtbusses Eichstätt.

9.5.2 Fahrgastinformation

Allgemein sind über den gesamten Landkreis hinweg die Vereinheitlichung und Aktualisierung der statischen Informationen anzustreben (s. auch Kapitel 9.4.2). Dazu zählen Haltestellenaushänge und auch Fahrpläne in den verschiedenen Medien.

Außerdem ist die Einführung von Echtzeitinformationen (Internet, App) für das gesamte ÖPNV-Angebot im Landkreis Eichstätt anzustreben. Wie bei der Haltestellenkennzeichnung (s. Kapitel 9.4.2) wird auch hier eine gemeinsame Lösung für das gesamte VGI-Gebiet angestrebt. Damit wären dann auch die technischen Voraussetzungen gegeben, um ergänzend zielgerichtet an ausgewählten Haltestellen in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) einzurichten.

9.6 Bewertung der Maßnahmen und Prioritätenreihung

Eine gleichzeitige Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Eichstätt sowie zur Beseitigung von Schwachstellen ist aufgrund von finanziellen, aber auch organisatorischen Rahmenbedingungen unmöglich. Wie viele Maßnahmen umsetzbar sind, hängt maßgeblich vom Umfang der zur Verfügung stehenden Mittel ab, d.h. die Umsetzung neuer Maßnahmen wird ein iterativer Prozess sein. Die Abwägung der Prioritäten zwischen den einzelnen Maßnahmenbereichen muss auf Grundlage der konkreten finanziellen Rahmenbedingungen sowie des zeitlichen Horizonts der möglichen Realisierung erfolgen. Nicht zuletzt sind auch die entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen sowie die Laufzeiten der jeweils relevanten Liniengenehmigungen zu berücksichtigen. Die abschließende Auswahl bleibt Einzelentscheidungen vorbehalten.

Eine generelle Prioritätenreihung der unterschiedlichen Maßnahmen ist insoweit nicht möglich, vielmehr hängt die zeitliche Abfolge der Maßnahmenumsetzung von den zuvor benannten Randbedingungen ab.

Für alle künftig umzusetzenden Maßnahmen gilt, dass nach einem ausreichenden Einführungszeitraum von mindestens zwei Jahren der Erfolg der jeweiligen Maßnahme evaluiert werden sollte, um ggf. erforderliche Korrekturen vornehmen zu können.

Der Landkreis Eichstätt fördert den ÖPNV auch weiterhin im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten. Es erfolgt dabei eine maßnahmenbezogene Kostenaufteilung zwischen dem Landkreis Eichstätt und den jeweils betroffenen Gemeinden. Die bauliche Ausführung der Haltestellen und deren Kostentragung obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern, die Ausgestaltung der Haltestellen den Kommunen.

München, 27.09.2019

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Hessel', written in a cursive style.

Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur

10 Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG); 1996
- [2] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern; München; 1998
- [3] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Straßburg, 2007
- [4] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993
- [5] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Oktober 2012, am 01.01.2013 in Kraft getreten
- [6] Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 18.03.1971 in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988, zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015
- [7] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG); 2002
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Köln; 2010
- [9] Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (BayBGG); 2003
- [10] Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung (Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz – BayBGG), München, 2003
- [11] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- [12] Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703)
- [13] Bundesagentur für Arbeit; Beschäftigungsstatistik. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten; Nürnberg; 2017
- [14] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat (Hrsg.); Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2013

- [15] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat (Hrsg.); Teilfortschreibung Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2018
- [16] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; Verkehrsmengenatlas Bayern; München; 2010
- [17] Regionalplan Ingolstadt - Region 10; 2013
- [18] Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.):
<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/data?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=2&levelid=1522768161570&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=45511-001r&auswahltext=%23Z-01.01.2017%23SGKRL-%2409176&nummer=2&variable=1&name=GUEB03&nummer=5&variable=3&name=GEMEIN&werteabruf=Werteabruf> (aufgerufen am 03.04.2018)
- [19] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München; 2002
- [20] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Schienennahverkehrsplan 2003-2005; München; 2005
- [21] Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.); Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035; Demografisches Profil für den Landkreis Eichstätt; Fürth; 2016
- [22] Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.); Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht; München, Freiburg; Juni 2014

Anlage: Stellungnahmen im Rahmen der Rückmeldungen zum Anhörungsverfahren zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Landkreis Eichstätt

Gemeinden	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort Landkreis Eichstätt
Markt Mörnshheim	* Karte 5: hier wird eine Prognose <-5% angegeben; seit Jahren stagniert die Bevölkerungsentwicklung, nun aber wird aufgrund Bauland-Ausweisung und Schaffung neuen Wohnraumes ein positiver Trend erwartet; deshalb sollte analog Dollnstein die Prognose in 0 - 5% bzw. in hellgrüne Farbe geändert werden	wird zur Kenntnis genommen; eine Änderung der Karte erfolgt aber nicht, da diese auf der einheitlichen Basis der Prognose des Statistischen Landesamtes erstellt wurde
	* Anbindung südliche Ortsteile: Feststellung, dass eine Anbindung der Ortsteile Haunsfeld und Ensfield unwirtschaftlich und nur mit hohen Defiziten erreichbar wäre; aufgrund fehlender zentraler Einrichtungen in Mörnshheim ist für die Bürger aus Ensfield die Verbindung nach Wellheim wichtiger, für die Bürger aus Haunsfeld der Weg nach Dollnstein; Versorgungsfahrten werden notwendig, die durch Bedarfsverkehre (Rufbusse oder ähnliches) geschaffen werden sollen; hier wäre ggf. auch die Nachbarschaftshilfe ein geeigneter Partner	wird zur Kenntnis genommen; bestätigt die im Nahverkehrsplan in Kap. 9.2.3 aufgenommene Zielsetzung der stufenweisen Ergänzung flexibler Bedienungsformen; bei der weiteren Umsetzung werden die Wünsche des Marktes Mörnshheim berücksichtigt
	* Schwachstellenanalyse Wochenende: ein Angebot am Wochenende besteht für Samstag mit einer Fahrt, an Sonntagen werden keine Fahrten angeboten; eine erweiterte Bedienung wurde in früheren Jahren erprobt, aber aufgrund zu geringer Nachfrage nach einem Jahr wieder eingestellt; ein weiterer Versuch sollte nur gestartet werden, wenn sich dazu ein Unternehmen eigenwirtschaftlich bereit erklärt, diese Aktion müsste dann unbedingt beworben werden	wird zur Kenntnis genommen
	* aktuelles Busunternehmen: auf S.66 sollte das aktuelle Busunternehmen getauscht werden; anstatt Lamm wäre für den ÖPNV Jägle, für den fSV die Firma Hegenberger zu nennen	die in Tabelle 3 enthaltenen Informationen stellen den Stand zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse wieder; es ist nicht möglich, alle seither erfolgten Änderungen in den Analyseteil einzuarbeiten; eine Berücksichtigung dieser aktuellen Information erfolgt aber durch Aufnahme der vorliegenden Anlage in den Nahverkehrsplan
	* Organisation: auf S.77 sind die Gemeinden genannt, in denen der ÖPNV eigenwirtschaftlich von Unternehmen betrieben wird, dazu zählt ab dem Jahr 2020 auch der Markt Mörnshheim, anteilige Defizite werden nur bis Ende 2019 vom Markt Mörnshheim übernommen	wird zur Kenntnis genommen
	* VGN-Tarif: es wäre wünschenswert, wenn die westlichen Kommunen bis zur Stadt Eichstätt Gespräche mit dem VGN aufnehmen könnten, um mittelfristig auch hier einen vergünstigten Tarif bis Nürnberg zu erzielen	wird zur Kenntnis genommen; in alle tariflichen Abstimmungen sollte der Zweckverband VGI einbezogen werden
	* barrierefreie Bushaltestellen: fünf Haltestellen befinden sich an der Kreisstraße E13, weshalb hier gemeinsam mit dem Landratsamt Lösungen für eine barrierefreie Ausgestaltung zu suchen sind, eine gesonderte gemeinsame Abstimmung ist erforderlich	wird zur Kenntnis genommen; der Landkreis wird im Sinne einer stufenweisen Umsetzung mit allen vor Ort Beteiligten Abstimmungen vornehmen
Gemeinde Stammham	* Berichtigung Seite 133 (Ziffer 7.1): "Gemeinde Stammham: Wohnbaugebiet "Nord-West IV, BA III" (realisiert, Einwohnerzuwachs ca. 55 Personen) und "Appertshofen-Nord, BA II" (Realisierung ca. 2021, Einwohnerzuwachs ca. 100 Personen); Erweiterung des Gewerbegebietes "Stadtweg, BA II" (realisiert, ca. 70 Arbeitsplätze) und Gewerbegebiet "Nördlich Jurahof" (in Planung, ca. 40 Arbeitsplätze)."	die auf S.133 dargelegten Informationen stellen den Stand zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse wieder; es ist nicht möglich, alle seither erfolgten Änderungen in den Analyseteil einzuarbeiten; eine Berücksichtigung dieser aktualisierten Information erfolgt aber durch Aufnahme der vorliegenden Anlage in den Nahverkehrsplan
Gemeinde Hitzhofen	Einverständnis mit Entwurf	wird zur Kenntnis genommen
Gemeinde Egweil	keine Änderungswünsche bzw. Ergänzungen	wird zur Kenntnis genommen
Markt Wellheim	* Buslinien-Fahrtenpaare am Sonntag werden aus Sicht des Marktes Wellheim nicht benötigt	wird zur Kenntnis genommen
	* Buslinie Konstein - Wellheim - Hard - Biesenhard - Ochsenfeld - Adelschlag Bahnhof - Pietenfeld (mit Schnellbusanschluss nach Ingolstadt, vor allem Klinikum und Westpark) wird von der Gemeinde Adelschlag und dem Markt Wellheim als unverzichtbar gesehen; mit den Verweisen auf Kap. 9.2.3 in Tabelle 24 besteht kein Einverständnis, da flexible Bedienungsformen hier nicht zielführend sind; seitens des Marktes Wellheim und der Gemeinde Adelschlag wird diese Buslinie weiter gefordert, zumal auch die Defizitkosten seitens der Gemeinden zu tragen wären (s. auch Stellungnahme Gemeinde Adelschlag)	der Landkreis Eichstätt begrüßt den Wunsch des Marktes Wellheim und der Gemeinde Adelschlag nach der neuen Buslinie; eine Einordnung dieses Wunsches hinsichtlich der Fahrgastpotenziale und effizienter Umsetzungsmöglichkeiten hat allerdings ergeben, dass für die gewünschte Linie zwar ein gewisses (Pendler-)Fahrgastpotenzial erkennbar ist, dieses aber deutlich unter dem vergleichbarer Linien mit einem nicht bedarfsabhängigen Fahrtenangebot liegt und deshalb (zunächst) die Einführung der gewünschten Verbindung durch flexible Bedienungsformen sinnvoll erscheint; derartige Angebote können z.B. durch die Möglichkeit einer Dauermanagement auch für Berufspendler interessant ausgestaltet werden, bieten zudem die Chance, mehr Fahrten in den Fahrplan aufzunehmen, als es bei vergleichbaren oder höheren Kosten im Rahmen einer bedarfsunabhängigen Linienverbindung möglich wäre; sofern sich nach einer Einführungsphase eine hinreichende Nachfrage zeigt, ist eine spätere Überführung in festen Linienverkehr vorstellbar (s. auch Gemeinde Adelschlag)
	* der Hinweis in Tabelle 24 zum Wunsch, die Linien auch in den Ferien vollumfänglich zu bedienen ("zu geringes Fahrgastpotenzial") wird nicht akzeptiert, da dieser im direkten Zusammenhang mit dem vorigen Absatz zur Linie nach Adelschlag bzw. Pietenfeld steht	s. oben (Anmerkungen zur Linie nach Adelschlag/Pietenfeld generell)
	* Hinweis auf flexible Bedienung für den Ortsteil Gammersfeld wird als geeignete Lösung angesehen	wird zur Kenntnis genommen
	* Einordnung zur Buslinie nach Neuburg in Tabelle 24 ist nicht aussagekräftig	wird zur Kenntnis genommen
* Einschätzung zum Punkt Einführung Rufbusssystem/Sammeltaxis für Senioren kann mitgetragen werden, Forderung für die Jugendlichen wird durch fifty-fifty-Taxis teilweise erfüllt	wird zur Kenntnis genommen	

Gemeinden	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort Landkreis Eichstätt
Markt Titting	* Marktgemeinderat stimmt dem Entwurf zu	wird zur Kenntnis genommen
	* bei der Umsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollen folgende strukturelle Entwicklungen berücksichtigt werden: Ausweisung eines Baugebietes in Titting; moderate Siedlungsentwicklung insbesondere in Altdorf, Erkertshofen, Mantlach, Kaldorf, Morsbach und Emsing; Innerortsverdichtung; Dorferneuerungsmaßnahmen in Petersbuch und Heiligenkreuz; diverse Straßenbauprojekte in Titting, Erkertshofen, Kesselberg	wird zur Kenntnis genommen
Gemeinde Eitensheim	* Beschluss, im Rahmen der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen (Neugestaltung Ortsmitte) die Bushaltestellen auf Barrierefreiheit und Blindenleitsystem gemäß PBefG zu überprüfen und ggf. anzupassen	Beschluss wird seitens Landkreis begrüßt
	* Wunsch nach einem Halt des Schnellbusses X80 Eichstätt - Ingolstadt am Ort wird aufrechterhalten	wird zur Kenntnis genommen
Markt Dollnstein	keine Einwände, Zustimmung	wird zur Kenntnis genommen
Gemeinde Adelschlag	* Buslinie Konstein - Wellheim - Hard - Biesenhard - Ochsenfeld - Adelschlag Bahnhof - Pietenfeld (mit Schnellbusanschluss nach Ingolstadt, vor allem Klinikum und Westpark) wird von der Gemeinde Adelschlag und dem Markt Wellheim als unverzichtbar gesehen; mit den Verweisen auf Kap. 9.2.3 in Tabelle 24 besteht kein Einverständnis, da flexible Bedienungsformen hier nicht zielführend sind; seitens des Marktes Wellheim und der Gemeinde Adelschlag wird diese Buslinie weiter gefordert, zumal auch die Defizitkosten seitens der Gemeinden zu tragen wären (s. auch Stellungnahme Markt Wellheim)	der Landkreis Eichstätt begrüßt den Wunsch des Marktes Wellheim und der Gemeinde Adelschlag nach der neuen Buslinie; eine Einordnung dieses Wunsches hinsichtlich der Fahrgastpotenziale und effizienter Umsetzungsmöglichkeiten hat allerdings ergeben, dass für die gewünschte Linie zwar ein gewisses (Pendler-)Fahrgastpotenzial erkennbar ist, dieses aber deutlich unter dem vergleichbarer Linien mit einem nicht bedarfsabhängigen Fahrtenangebot liegt und deshalb (zunächst) die Einführung der gewünschten Verbindung durch flexible Bedienungsformen sinnvoll erscheint; derartige Angebote können z.B. durch die Möglichkeit einer Dauermanmeldung auch für Berufspendler interessant ausgestaltet werden, bieten zudem die Chance, mehr Fahrten in den Fahrplan aufzunehmen, als es bei vergleichbaren oder höheren Kosten im Rahmen einer bedarfsunabhängigen Linienverbindung möglich wäre; sofern sich nach einer Einführungsphase eine hinreichende Nachfrage zeigt, ist eine spätere Überführung in festen Linienverkehr vorstellbar (s. auch Markt Wellheim)
	* Bitte, die erwähnten Ergänzungsformen zum ÖPNV-Angebot wie Einbindung des freigestellten Schülerverkehrs oder flexible Bedienungsformen wie Rufbus und Sammeltaxi etc. sowie eine Verbesserung der Anbindung an Bahnhöfe auch weiterhin im Auge zu behalten und zu prüfen	wird bei der weiteren Umsetzung berücksichtigt
Markt Kipfenberg	* grundsätzlich Einverständnis	wird zur Kenntnis genommen
	* Anregung: das Römer- und Bajuwaren-Museum Burg Kipfenberg mit Info-Point Limes sollte in die Planung des Rufbusmodells im Zusammenhang mit dem Bahnhof Kinding aufgenommen werden	Prüfung im Rahmen der Feinplanung
Markt Nassenfels	* Bitte, die erwähnten Ergänzungsformen zum ÖPNV-Angebot wie Einbindung des freigestellten Schülerverkehrs oder flexible Bedienungsformen wie Rufbus und Sammeltaxi etc. sowie eine Verbesserung der Anbindung an Bahnhöfe auch weiterhin im Auge zu behalten und zu prüfen	wird bei der weiteren Umsetzung berücksichtigt
	* schwierige Bushaltestellensituation im Kreuzungsbereich Eichstätter Straße/Wolkertshofener Straße sollte durch Veränderung des Buslinienverlaufes unter Einbindung der Römerstraße, zudem durch bauliche Veränderungen im Kreuzungsbereich (Prüfung Kreisverkehr) verbessert werden	gemeinsame Prüfung mit Straßenbaulastträger
Gemeinde Kinding	* Maßnahmen des Nahverkehrsplanes werden ausdrücklich begrüßt	wird zur Kenntnis genommen
	* Bitte, beim Pilotprojekt "Rufbus Beilngries" auch die Ortsteile des Marktes Kinding, die auf dem Weg von Beilngries zum Bahnhof Kinding liegen (Kirchanhausen, Badanhausen, Pfraundorf, Kratzmühle, Unteremmendorf, Kinding und Haunstetten), mitzubetrachten	Prüfung im Rahmen der Feinplanung

Verkehrsunternehmen	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort Landkreis Eichstätt
keine Stellungnahmen		

Angrenzende Aufgabenträger	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort Landkreis Eichstätt
Landkreis Donau-Ries	keine Anregungen oder Einwendungen	wird zur Kenntnis genommen
Landkreis Pfaffenhofen	keine Einwände	wird zur Kenntnis genommen
Landkreis Neumarkt i. d. Opf.	* Korrekturen zu 5.3 Analyse des ÖPNV-Angebotes (S. 44): Bedienung VGN-Linie 515 durch OVF GmbH (nicht Firma Merz), Bedienung VGN-Linie 517 durch Firma Merz (nicht OVF GmbH), OVF GmbH bedient zudem Nachtbuslinie 5, die u.a. auch Beilngries anfährt	Aufnahme der Korrektur in den Bericht
	* Korrekturen zu 5.3.6 Organisation (S. 76): keine Anerkennung VGN-Tarif auf Linie E525, Bedienung Linien 517 und 613 durch Merz Reisen (nicht OVF)	Aufnahme der Korrektur in den Bericht
	* Hinweise zu 5.3.7 Information und Tarifsystem (S. 77): den Landkreis Eichstätt bedienende VGN-Linien werden über die VGN-EFA beauskunftet (www.vgn.de); außerdem können alle VGN-Linienfahrpläne über den VGN bezogen werden; weiterhin haben die Landkreise Neumarkt und Roth auch Gebietsfahrpläne herausgegeben, die auch Linien enthalten, die in den Landkreis Eichstätt fahren	wird zur Kenntnis genommen
	* Hinweis zu 6.2 Erreichbarkeit Zentraler Orte und Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (S. 96): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung fordert keine umsteigefreie Verbindung	da es sich insbesondere bei Verbindungen zum Gemeindezentrum um in der Regel kurze Verbindungen handelt, stellt ein Umsteigevorgang eine erhebliche Attraktivitätsminderung dar, weshalb dieser Aspekt zusätzlich gefordert wird
	* Hinweis zu 6.3 Bedienungshäufigkeit (S. 106): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung teilt auch für den ländlichen Raum die Bedienungshäufigkeiten in verschiedene Verkehrszeiten auf	Hinweis ist grundsätzlich zutreffend, da aber in der Leitlinie die Verkehrszeiten nicht eindeutig festgelegt werden und deren Abgrenzung inhaltlich nicht immer zu sinnvollen Ergebnissen führt, wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes Eichstätt die Verwendung von Tageswerten abgestimmt
	* Hinweis zu 9.4.1 Barrierefreiheit (S. 184): Kneeling ist zur Gewährleistung von Barrierefreiheit zwingend erforderlich, da sonst verbleibende Reststufe größer als 5 cm ist	die Festlegung auf S. 184 wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes mit allen Beteiligten unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen abgestimmt

Sonstige	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort Landkreis Eichstätt
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)	* Anstrengungen zur Attraktivierung des ÖPNV (z.B. Definition Bedienungsstandards, Einrichtung von Tangentiallinien und flexiblen Bedienungsformen, ergänzendes Angebot für Pendler nach Ingolstadt) werden begrüßt	wird zur Kenntnis genommen
	* auch die BEG definierte 2019 Bedienungsstandards für den SPNV: jeweils stündliche Bedienung aller Halte Montag bis Freitag ab 5 Uhr, Samstag ab 6 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 7 Uhr, jeweils bis 23 Uhr; dieser Standard wird auf allen Strecken und an allen Stationen im Landkreis Eichstätt erfüllt, mit Ausnahme der Station Kinding; nach Verfügbarkeit der dafür notwendigen Neufahrzeuge soll das Fahrtenangebot auch in Kinding zunächst am Wochenende auf einen Stundentakt verdichtet werden, perspektivisch auch täglich	wird zur Kenntnis genommen, die Einführung eines Stundentaktes am Bahnhof Kinding wäre für den nördlichen Landkreis Eichstätt von großer Bedeutung und würde auch die Grundlage für weiter verbesserte Zubringerlinien schaffen (s. unten)
	* für den Eisenbahnverkehr essentiell ist die Verknüpfung mit dem allgemeinen ÖPNV (Busverkehr), weshalb auch gemäß BayÖPNVG die Busverkehre auf den Schienenverkehr ausgerichtet werden sollen; in diesem Sinne wird empfohlen, eine vertaktete Zubringerlinie Beilngries - Kinding (und ggf. weiter nach Eichstätt) mit kurzen Übergängen zum Eisenbahnverkehr einzurichten; im Norden könnte eine solche Linie landkreisübergreifend über Berching nach Neumarkt oder über Dietfurt nach Parsberg weitergeführt werden (dort jeweils Anschluss an die Mitte der 2020er-Jahre seitens BEG auf einen Stundentakt verdichtete Regionalexpresslinie Nürnberg - Regensburg)	die Einrichtung einer vertakteten Zubringerlinie wird auch seitens des Landkreises Eichstätt als grundsätzlich anstrebenswert erachtet; Voraussetzung dafür ist allerdings ein Stundentakt am Bahnhof Kinding; zunächst wird deshalb eine verbesserte Anbindung durch bedarfsorientierte Angebote favorisiert, wie in Kap. 9.2.3.2 (Pilotraum Beilngries) beschrieben
	* ebenfalls Mitte der 2020er-Jahre wird nach Fertigstellung eines Wendegleises in Gaimersheim eine stündliche Verlängerung der bisher in Ingolstadt Nord endenden Regionalzüge aus Regensburg bis Gaimersheim erfolgen; dann wird der verdichtete Raum im Landkreis Eichstätt im Halbstundentakt auf der Schiene bedient; ein entsprechender Ausbau des Busverkehrs im Taktverkehr mit Ausrichtung auf den SPNV könnte Synergieeffekte im ÖPNV als Ganzes erzeugen	wird grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis genommen; konkrete busseitige Ausbaumaßnahmen dürften aber der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorbehalten bleiben, da dann die schienenseitigen Voraussetzungen konkreter absehbar sind
	* drei im Nahverkehrsplan Eichstätt angewandte methodische Ansätze erschweren aus Sicht der BEG die wichtige Verknüpfung zwischen Straße und Schiene: 1. Heranziehen der Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung mit vergleichsweise niedrigen bzw. nicht mehr zeitgemäßen Ansprüchen; 2. feingliedrige Definition der Mindestbedienung unterhalb der Gemeindegebietsgrenze; 3. starker Einfluss des Schülerverkehrs auf die Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes (Handlungsbedarf für den Jedermannverkehr daraus nicht zuverlässig ableitbar)	zu 1.: die Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung bilden bis heute die Grundlage für alle Nahverkehrspläne in Bayern; die konkreten Werte wurden auch im Nahverkehrsplan Eichstätt hinsichtlich ihrer Aktualität geprüft und teilweise modifiziert, grundlegend andere Standards werden jedoch auch in neueren Regelwerken (z.B. FGSV) nicht gesetzt; zu 2.: die Anwendung der Grenz- und Richtwerte auf die Ortsteile gemäß amtlichem Gemeindeverzeichnis wird in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zwingend vorausgesetzt; zu 3.: der Schülerverkehr besitzt im Landkreis Eichstätt große Bedeutung für den ÖPNV und muss deshalb auch entsprechend gewürdigt werden; dennoch wurden Jedermannverkehre ebenfalls betrachtet und Maßnahmen für z.B. Berufspendler abgeleitet
Planungsverband Region Ingolstadt	* grundsätzlich wird die Aktualisierung des Nahverkehrsplanes mit den enthaltenen Planungszielen begrüßt und aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich unterstützt	wird zur Kenntnis genommen
	* bei der Erreichbarkeit der zentralen Orte wurden allerdings grundsätzliche Mängel festgestellt (bei Annahme von Richtwerten, die von den Festlegungen des LEP abweichen), hinsichtlich der Erreichbarkeiten sollte sich der Nahverkehrsplan an den Festlegungen des LEP orientieren	unmittelbare Grundlage des Nahverkehrsplanes ist die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, weshalb auch für den Aspekt der Erreichbarkeit zentraler Orte die darin enthaltenen Grenz- und Richtwerte angewandt wurden; bei der Maßnahmenumsetzung können aber die Festlegungen im LEP ergänzend Berücksichtigung finden