

# Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Sarnberg

**Anlagen Band 2 Öffentlichkeitsbeteiligung**

A U F T R A G G E B E R

Landratsamt Sarnberg  
Verkehrsmanagement  
Strandbadstraße 2  
82319 Sarnberg

D A T U M

20. Februar 2020

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120  
01127 Dresden  
Tel. (03 51) 8 51 07 - 11  
Fax (03 51) 8 48 90 60  
E-Mail [isup@isup.de](mailto:isup@isup.de)  
[www.isup.de](http://www.isup.de)

# A Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung

---

## Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bürgerbefragung

Im Rahmen eines zukunftsorientierten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), hat sich der Landkreis Starnberg die Aufgabe gestellt, diesen zusammen mit seinen Bürgerinnen und Bürgern weiterzuentwickeln und diesen damit künftig weiterhin attraktiv zu gestalten. Dementsprechend sollten zusätzliche Anregungen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes gewonnen werden.

Hinsichtlich dessen konnten die Bürger vom 30. März 2019 bis 10. Mai 2019 sowohl online unter [www.lk-starnberg.de/NVPumfrage](http://www.lk-starnberg.de/NVPumfrage) als auch analog an der Hauptinformation im Landratsamt Starnberg, in den Rathäusern der jeweiligen Gemeinde an der Information und den Touristeninformationen in Starnberg und Herrsching einen Fragebogen ausfüllen. Die Einwohner des Landkreises Starnberg sowie die Fahrgäste hatten hierbei die Möglichkeit, Wünsche und Verbesserungsvorschläge zu äußern und Ihre aktuelle Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs mitzuteilen.

Die Ergebnisse der Auswertung werden im Nachfolgenden dargestellt, gegliedert nach:

1	Teilnahme und Grundlagen.....	3
2	Verkehrsmittelnutzung.....	5
3	Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot.....	8
4	Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot.....	14
5	Bushaltestellen und Multimodalität.....	16
6	Ticket und Vertrieb.....	21
7	Information und Werbung.....	25
8	Fazit.....	27

Die Ergebnisse dieser Beteiligung wurden ausgewertet und bei der Erarbeitung der jeweiligen Einzelmaßnahmen des Nahverkehrsplanes in den Abwägungsprozess einbezogen. Grundsätzlich sollen die Rückmeldungen der Teilnehmern bei den weiteren Planungen neu bewertet und abgewogen werden.

# 1 Teilnahme und Grundlagen

Bei einem Befragungszeitraum von fünf Wochen haben online und analog insgesamt 1.726 Personen teilgenommen. Dabei überwiegt die Onlinebefragung mit einem Anteil von rund 90,9 Prozent (1.569 von 1.726 Teilnehmenden) verglichen zur analogen Befragung mit rund 9,1 Prozent deutlich. Für den einleitend genannten Zeitraum ist die Anzahl der Rückläufe als sehr positiv zu bewerten und spiegelt die hohe Anteilnahme der Bevölkerung am öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Starnberg wieder.

Die Umfrage ist keine repräsentative und statistisch gesicherte Umfrage. Die Rückläufe sind auf Basis dessen, dass die Teilnehmer eigeninitiativ an der Befragung teilgenommen haben, sehr positiv einzustufen, reichen jedoch für eine statistisch gesicherte Auswertung anhand von signifikanten Werten nicht aus. Da eine freiwillige Teilnahme keiner repräsentativen Stichprobe entspricht, bei der im vorherigen Personengruppen explizit ausgewählt und entsprechend der realen Verteilung häufig befragt wurden, wird nachfolgend von einer statistisch gesicherten Auswertung abgesehen.

Der Schwerpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung lag auf der Rücklaufquote, anhand der möglichst viele Aussagen zu Ideen und Vorschlägen gesammelt und die derzeitige Zufriedenheit mit dem ÖPNV sowie seine Nutzung festgestellt werden sollen. Auf dieser Grundlage können mit der gewählten Methodik Entwicklungen und Wünsche im Anschluss sehr gut dargestellt werden.

44,4 Prozent der Teilnehmer dieser Umfrage sind weiblich und 54,4 Prozent sind männlich. Im Landkreis Starnberg ist das Verhältnis von Männern zu Frauen im Gesamten ziemlich ausgewogen. Der Frauenanteil dieser Befragung ist damit nur minimal unterrepräsentiert. 1,2 Prozent der Befragten gaben zudem divers an.

Neben dem Geschlecht wurde zusätzlich die Altersstruktur der Teilnehmenden ausgewertet und stellt sich wie folgt dar (vgl. Abbildung 1).

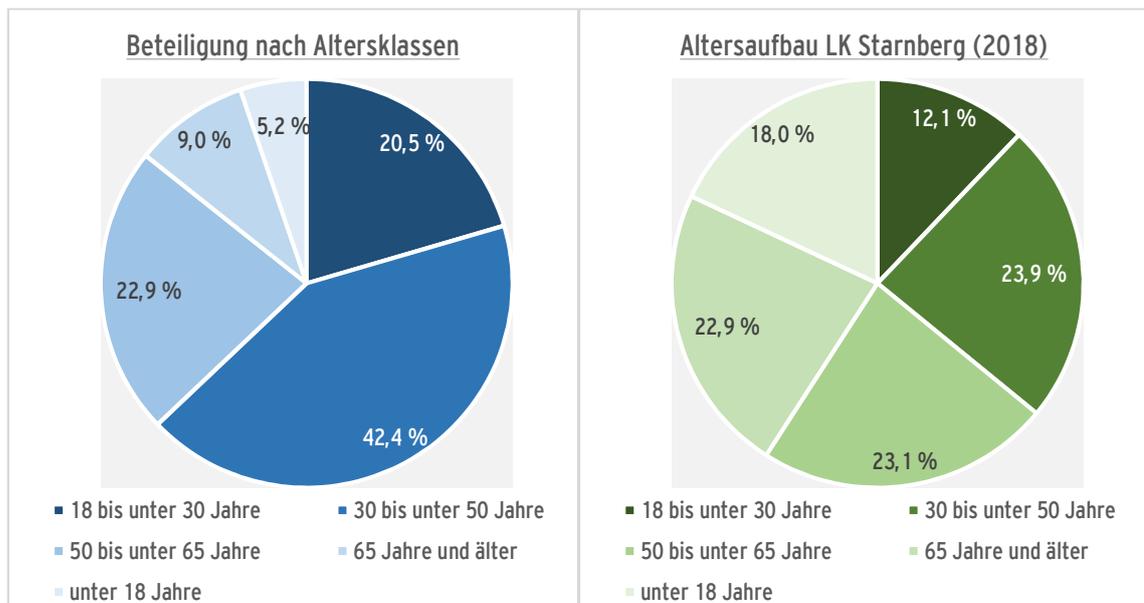


Abbildung 1: Altersstruktur der Teilnehmenden im Vergleich zum Landkreis Starnberg

Es ist zu erkennen, dass mit 42,4 Prozent insbesondere die Altersklasse 30 bis unter 50 Jahre an der Befragung teilgenommen hat. Damit ist diese Altersgruppe, verglichen zur Einwohnerstruktur im Landkreis Starnberg überrepräsentiert (Anteil an der Landkreisbevölkerung 23,9 Prozent). Daneben sind Personen aus der Altersklasse 50 bis unter 65 Jahren in der Befragung mit 22,9 Prozent sehr gut repräsentiert und die 18 bis unter 30-Jährigen sind mit 20,5 Prozent (Anteil an der Landkreisbevölkerung 12,1 Prozent) auch etwas überrepräsentiert. Die unter 18-Jährigen sind hingegen mit rund 5 Prozent, verglichen zu 18,0 Prozent im Landkreis Starnberg, deutlich unterrepräsentiert. Dies lässt sich damit begründen, dass das Interesse von Jugendlichen und Kindern für online und analoge Umfragen des Landratsamtes vermutlich weniger vorhanden ist und diese Altersgruppe daher schwer für eine Teilnahme zu begeistern ist. In Bezug darauf ist herauszustellen, dass dennoch insgesamt 90 Personen unter 18 Jahren unsere Befragung bereichert haben und damit Rückschlüsse auf die Bedürfnisse der Jugend im Landkreis gezogen werden können, die später letztendlich auch am meisten davon profitieren. Zuletzt ist die Gruppe der 65-Jährigen und älter zu nennen, die 9 Prozent der Befragten darstellen. Auch diese Altersklasse ist im Gegenzug zu 22,9 Prozent im Landkreis unterrepräsentiert. Hierfür könnte der ausschlaggebende Grund die Onlinebefragung als Hauptmedium sein. Die Internetnutzung ist in dieser Altersklasse geringer, als in den jüngeren Altersstufen.

Neben Geschlecht und Alter wurden alle Teilnehmenden der Bürgerbeteiligung zu ihrem Heimatort befragt, um auch ortsspezifische Rückschlüsse tätigen zu können und eventuelle Unterschiede zwischen den Gemeinden aufzudecken. Hinsichtlich der Wohnorte der Befragten, ist folgende Abbildung 2 zu betrachten.

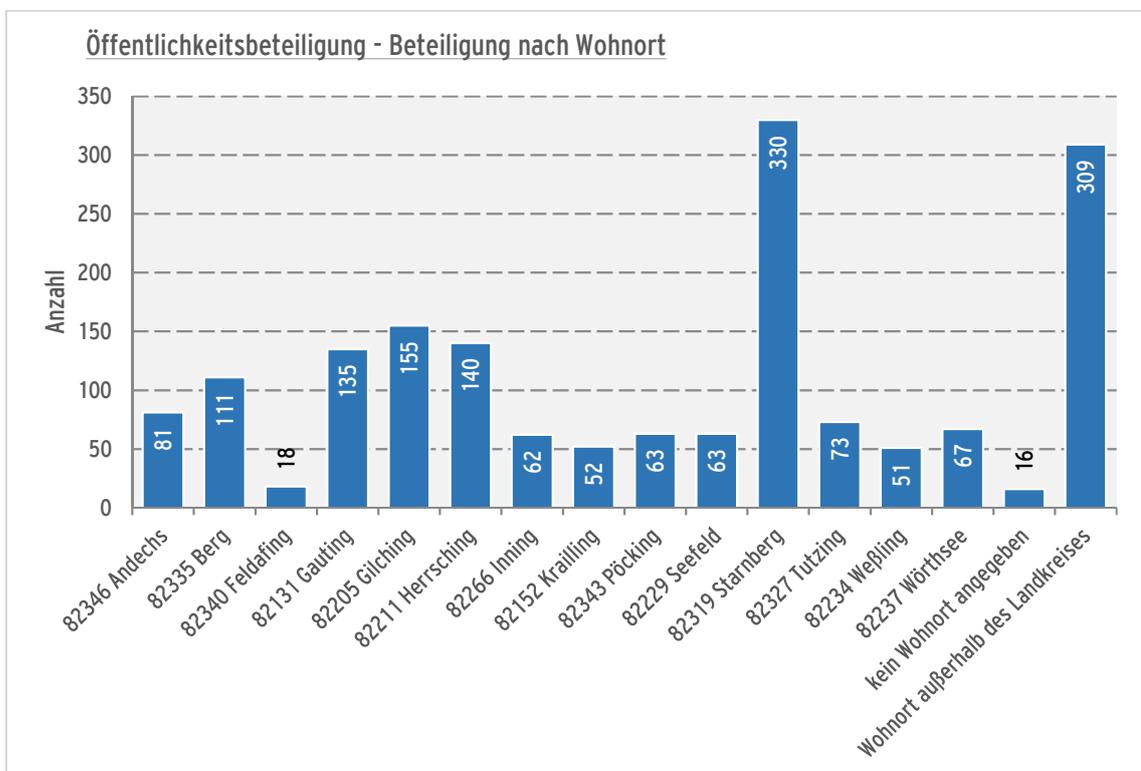


Abbildung 2: Beteiligung nach Wohnort

Zur Einordnung der vorstehend dargestellten Beteiligung nach Wohnort zeigt Abbildung 3 die Verteilung der Bevölkerung im Landkreis Starnberg nach Wohnort. Erwartungsgemäß war die Beteiligung aus der Stadt Starnberg mit 330 Teilnehmern am

höchsten. Auch aus Gilching, Herrsching und Gauting haben jeweils über 130 Personen bei der Befragung teilgenommen. Demnach fällt bei Betrachtung von Abbildung 3 auf, dass die Wohnorte, die auch die höchste Einwohnerzahl haben, entsprechend am häufigsten vertreten sind. Dass insgesamt 309 Befragte angaben, ihren Wohnort außerhalb des Landkreises zu haben, scheint zunächst überraschend zu sein, lässt sich jedoch über die Pendler begründen, die außerhalb wohnen aber ihren Arbeitsplatz im Landkreis haben.

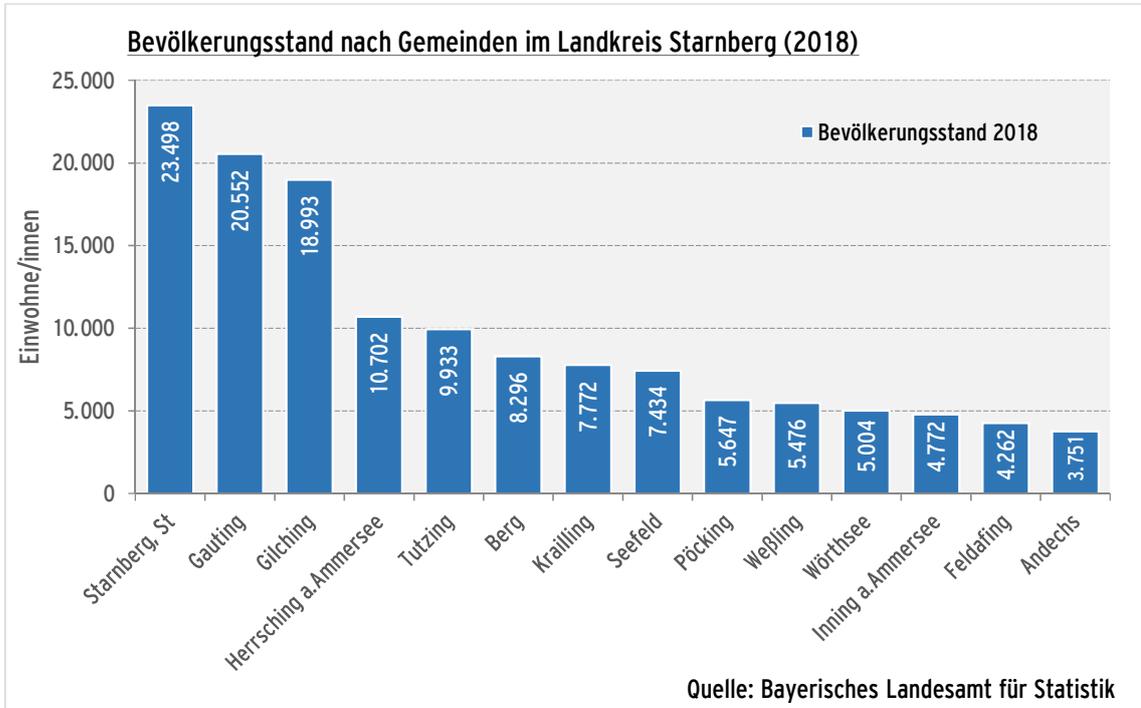


Abbildung 3: Bevölkerungszahl im Landkreis Starnberg nach Wohnort (2018)

## 2 Verkehrsmittelnutzung

Besonders von Interesse für den Landkreis Starnberg ist die Verkehrsmittelnutzung der einzelnen Beteiligten. Es wurde hierfür ein Rahmen gesetzt, bei dem fünf Verkehrsmittel zur Nutzung (S-Bahn, Regionalzug, Regionalbus, privater Pkw sowie Fahrrad) ausgewählt werden konnten. Zudem konnte die Häufigkeit der Nutzung mit täglich, mehrmals die Woche, mehrmals im Monat und seltener angekreuzt werden. Damit wurde ab einer Nutzung von mehrmals die Woche das entsprechende Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel eingestuft. Die Abbildung 4 zeigt die entsprechende Auswertung.

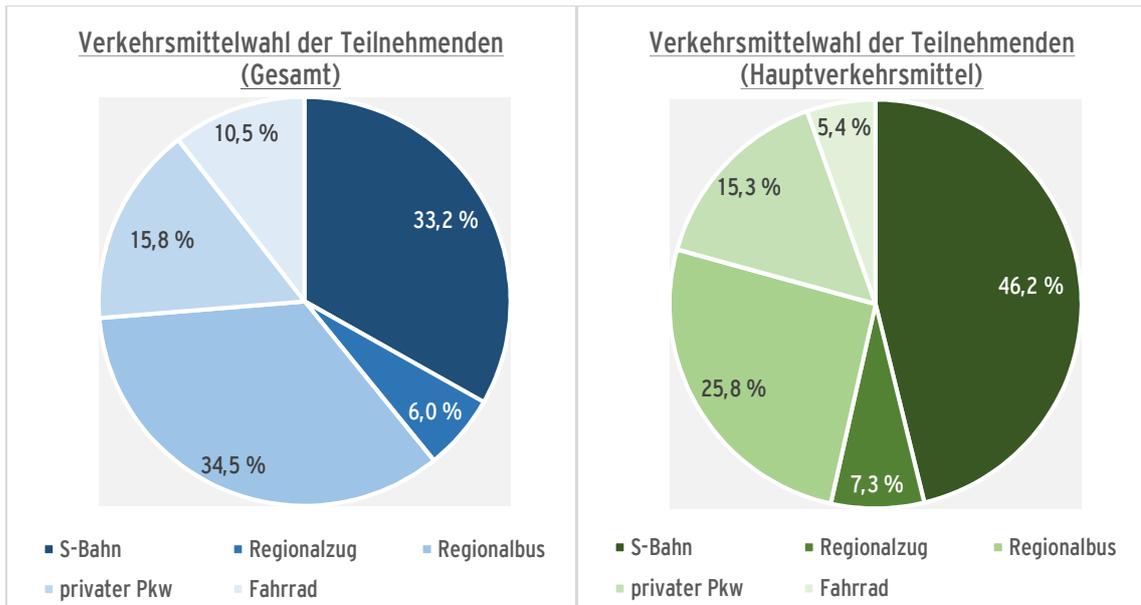


Abbildung 4: Beteiligung nach Verkehrsmittelnutzung gesamt und Hauptverkehrsmittel

Die Fragestellung wurde jedoch nicht hinsichtlich bestimmter Fahrtzwecke, wie beispielsweise für den Arbeitsweg oder für den privaten Zweck eingeschränkt. Es sollte ganzheitlich die Verkehrsmittelnutzung betrachtet werden. Dennoch ist anzumerken, dass Personen, die ausschließlich Fahrten mit dem Pkw zurücklegen, sich vermutlich von der Umfrage für den öffentlichen Personennahverkehr weniger angesprochen fühlen. Der niedrige Wert von 15,3 Prozent für Pkws als Hauptverkehrsmittel und 15,8 Prozent als Verkehrsmittel gesamt bestätigt diese Annahme (vgl. Abbildung 4). Aus weiteren Erhebungen des Landratsamtes Starnberg ist bekannt, dass der Kfz-Bestand im Landkreis Starnberg zum Stand Dezember 2018 bei circa 117.137 liegt, wovon etwa 85.244 Pkws sind. Dies entspricht vergleichsweise einem relativ hohen Wert von rund 630 Pkws pro 1.000 Einwohner\*innen.

Die ÖPNV-Nutzung der Befragten fällt im Verhältnis zum Pkw deutlich positiver auf. Insgesamt können sich die Einwohner\*innen des Landkreises Starnbergs mit zwei S-Bahnlinien, 29 Buslinien und zwei Ruf-taxi-Linien fortbewegen. Allein die S-Bahnlinien verzeichnen täglich circa 47.500 Fahrgäste. Die S-Bahn wird auch von knapp der Hälfte der Teilnehmer als Hauptverkehrsmittel und von über einem Drittel als generelles Verkehrsmittel genutzt (vgl. Abbildung 4).

Die Buslinien und RufTaxis fahren zum Stand 2019 mit insgesamt 79 Fahrzeugen auf einem Streckennetz von rund 546,3 Kilometern und bedienen circa 299 Haltestellen. Sie weisen eine jährliche Fahrleistung von ungefähr 5.184.088 Millionen Kilometern auf. Der Regionalbus wird auch von einem Viertel der Befragten als Hauptverkehrsmittel und von über einem Drittel als generelles Verkehrsmittel favorisiert (vgl. Abbildung 4). Der im Zeitpunkt der Umfrage erst kurzfristig und nur in wenigen Bereichen im Landkreis eingesetzte MVV-RufBus wurde bisher von den Teilnehmern leider nicht verwendet.

Mit den Regionalzugfahrenden zusammen nutzen 79,3 Prozent der Teilnehmer den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel. Damit steigert sich innerhalb dieser Befragung auch die Qualität sowie die Aussagekraft der gewonnenen Informationen zum öffentlichen Personenverkehr im Landkreis Starnberg.

Das Fahrrad liegt bei der Hauptverkehrsmittelnutzung mit 5,4 Prozent hinter den anderen Beförderungsmitteln und mit 10,5 Prozent bei der generellen Verkehrsmittelnutzung an vorletzter Position (vgl. Abbildung 4). Die Befragung zeigt, dass noch viel Potenzial im Radverkehr steckt. Die Fahrradnutzung zu steigern ist ein Ziel des Landkreises Starnbergs. Schon in diesem Jahr 2020 soll anhand von verschiedenen Maßnahmen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel in den Fokus gerückt werden.

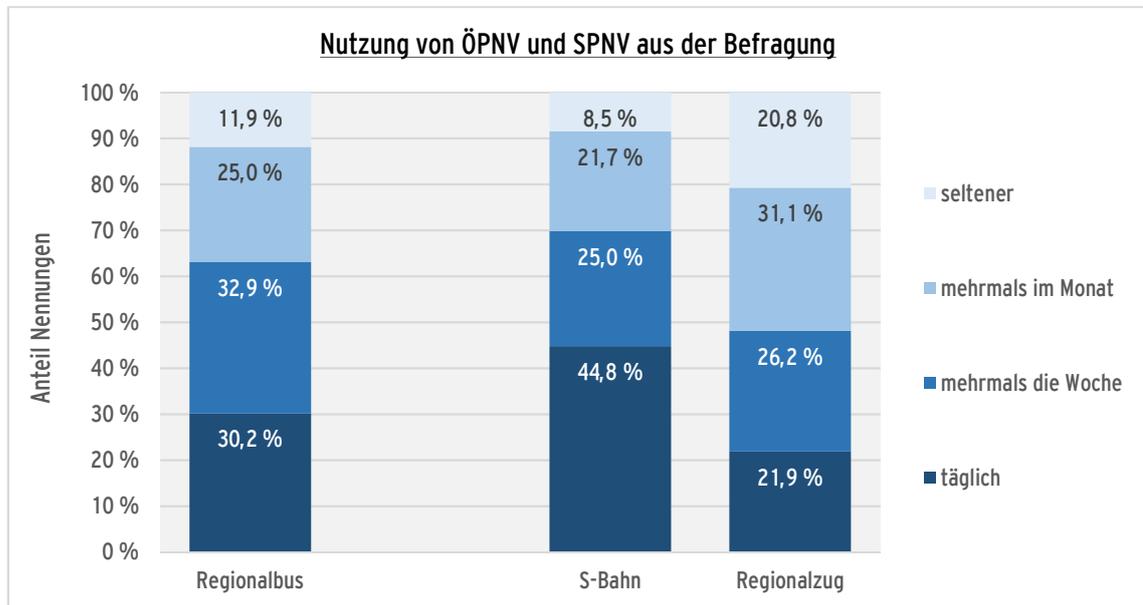


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung ÖPNV / SPNV der Teilnehmenden nach Häufigkeiten

Bezüglich der Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV zeigt sich, dass mehr als 60 Prozent der Befragten regelmäßig den Regionalbus nutzen (30,2 Prozent tägliche Nutzung, 32,9 Prozent Nutzung mehrmals die Woche). 25,0 Prozent nutzen öffentliche Verkehrsmittel gemäß eigener Angabe mehrmals im Monat. 11,9 Prozent der Teilnehmenden gaben an, den ÖPNV seltener zu nutzen. Die S-Bahn ist im Landkreis Starnberg ebenfalls wichtig für den öffentlichen Personenverkehr, was sich auch in der Bürgerbefragung widerspiegelt. Fast die Hälfte der Teilnehmer gab an, die S-Bahn täglich zu nutzen. Der Regionalzug wird besonders mit 31,1 Prozent mehrmals im Monat genutzt und wird im gesamten seltener Häufig genutzt, verglichen zur S-Bahn und dem Regionalbus.

Insgesamt gilt es zu berücksichtigen, dass die Zielgruppe der Befragung meist am Thema ÖPNV interessierte Bürgerinnen und Bürger gewesen sind und dementsprechend auch hohe Nutzungswerte festgestellt wurden.

Großen Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel nimmt die Anzahl im Haushalt verfügbarer Pkw ein. Der Landkreis Starnberg ist grundsätzlich durch einen hohen Motorisierungsgrad gekennzeichnet, welcher in den vergangenen Jahren sogar angestiegen ist. Die Auswertung in Abbildung 6 zeigt, dass die Nutzungshäufigkeit des Regionalbusses bei den Teilnehmenden der Bürgerbefragung in Abhängigkeit zur Pkw-Verfügbarkeit steht. In Haushalten ohne Pkw erfolgt die regelmäßige Nutzung des ÖPNV (täglich oder mehrmals die Woche) in circa 85 Prozent der Fälle. Ist ein Pkw im Haushalt vorhanden, sinkt der Anteil bereits deutlich auf rund 61 Prozent ab. Ein zweiter Pkw führt zur Reduktion auf etwa 55 Prozent. Ein dritter Pkw im Haushalt führt gemäß der Bürgerbefragung zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, was auf eine ÖPNV-Affinität der Teilnehmenden schließen lässt.

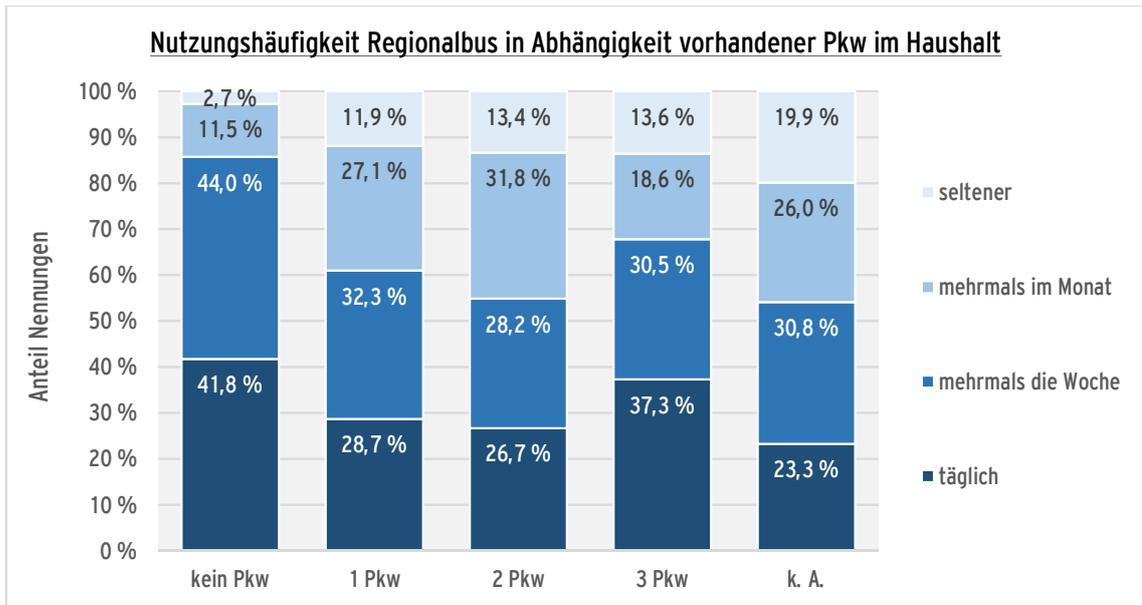


Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit Regionalbus nach Pkw-Verfügbarkeit

### 3 Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot

#### Allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNV

Die Zufriedenheit der Fahrgäste ist ein wichtiges Beurteilungskriterium für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Starnberg. Die Bewertung durch die Teilnehmenden erfolgte hierbei nach dem klassischen Schulnotensystem (Note 1 „sehr gut“ bis Note 6 „ungenügend“). Aus den 1.726 ausgefüllten Fragebögen geht die in Abbildung 7 dargestellte Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV im Landkreis Starnberg hervor.

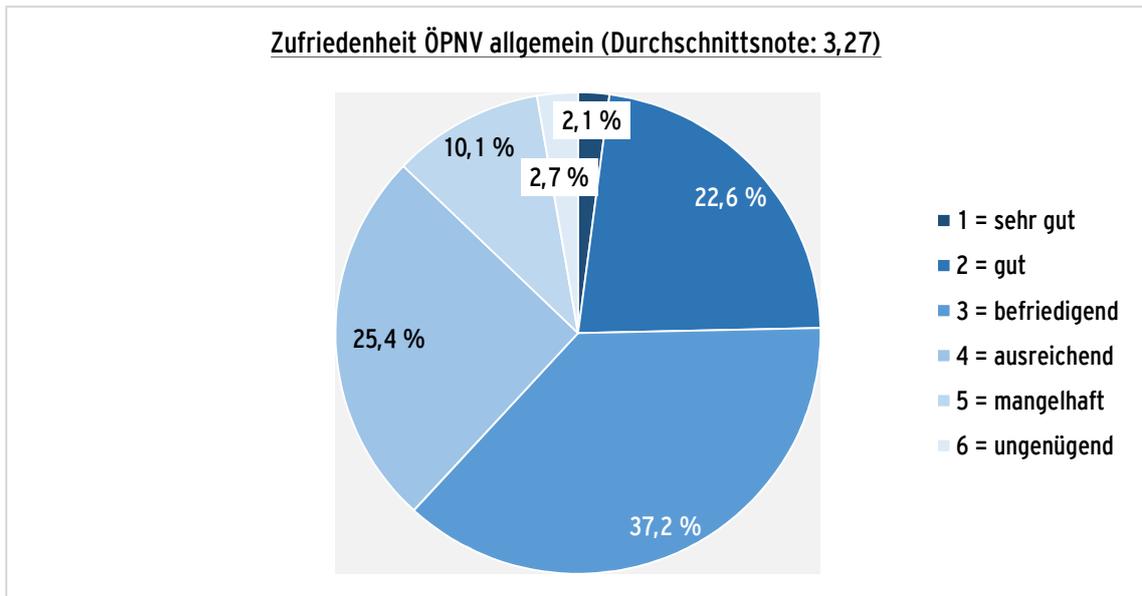


Abbildung 7: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Allgemeinen im Landkreis Starnberg

Insgesamt ist mit einer durchschnittlichen Notenbewertung von 3,27 die Gesamtzufriedenheit mit dem öffentlichen Personennahverkehr vergleichsweise hoch. Rund 25

Prozent der Teilnehmer vergaben die Note sehr gut oder gut. Zusammen mit 37,2 Prozent für befriedigend sind rund 62 Prozent aller Befragten mit dem ÖPNV im Landkreis Starnberg zufrieden. Weitere 25,4 Prozent empfinden ihn als noch ausreichend. Hingegen haben ihn 12,8 Prozent als mangelhaft oder ungenügend deklariert (vgl. Abbildung 7).

Die Abbildung 8 zeigt die Zufriedenheit der einzelnen Verkehrsmittel. Dargestellt sind der Mittelwert und die Standardabweichung differenziert nach dem ÖPNV-Verkehrsmittel. Insgesamt fällt eine hohe Streuung der Werte auf.

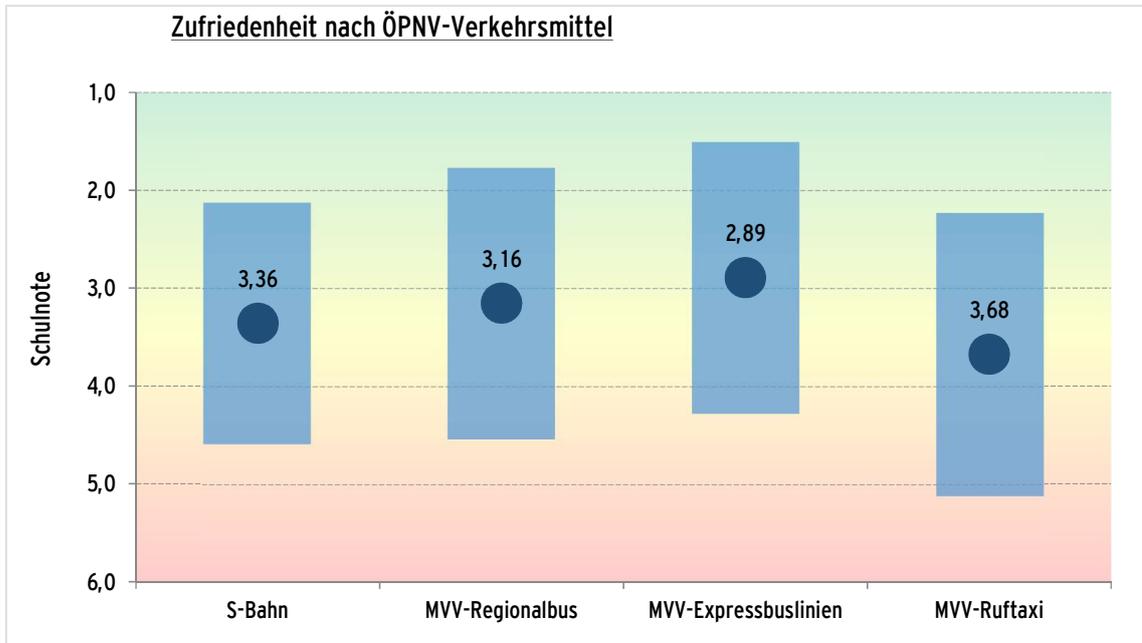


Abbildung 8: Zufriedenheit nach ÖPNV-Verkehrsmittel

Für den ÖPNV in seiner Gesamtheit ergaben sich in den einzelnen Gemeinden die in Abbildung 9 dargestellten Zufriedenheitswerte.

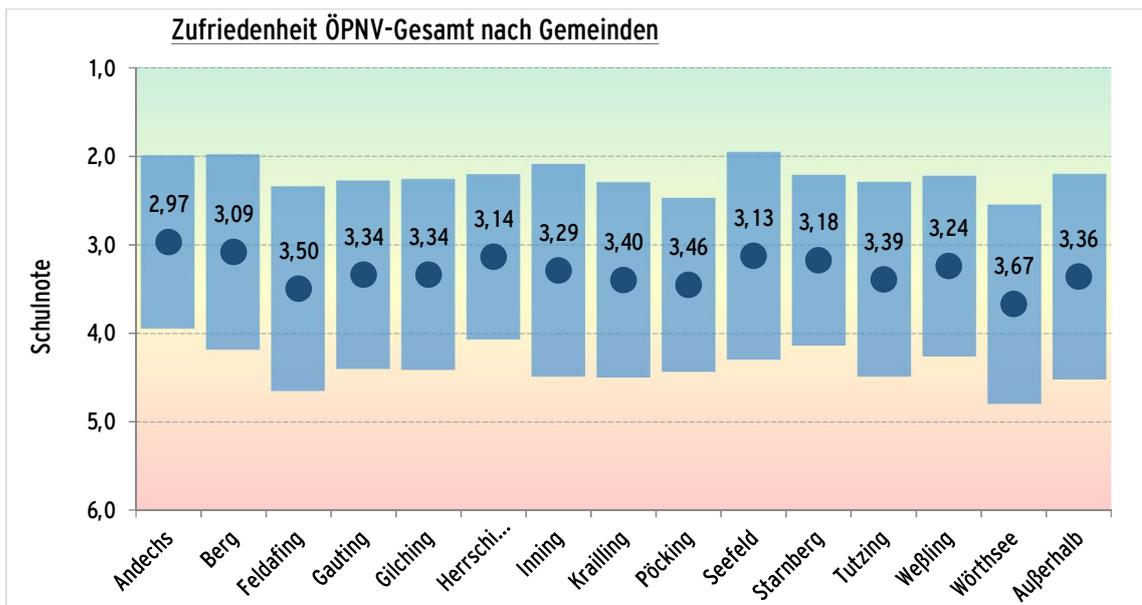


Abbildung 9: Zufriedenheit mit dem ÖPNV nach Gemeinden

Die höchste Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Gesamten weist Andechs mit einer durchschnittlichen Note von 2,97 auf. Deutlich schlechter fällt die Zufriedenheit dagegen in Wörthsee mit einer durchschnittlichen Note von 3,67 aus. Weshalb hier deutliche Diskrepanzen zwischen einzelnen Gemeinden bestehen, muss im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung näher betrachtet werden, um künftig eine Verbesserung der Zufriedenheit einzelner Gemeinden zu schaffen.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass das subjektive Zufriedenheitsempfinden das komplette Verkehrssystem ÖPNV umfasst, sodass bei einem schlechten Teilverkehrsmittel in der Regel das Komplettsystem als schlecht bewertet wird.

Betrachtet man die Verkehrsmittel einzeln, ergibt sich für die S-Bahn (vgl. Abbildung 10), den Regionalbus (vgl. Abbildung 11), den Expressbus (vgl. Abbildung 12) sowie für das RufTaxi (vgl. Abbildung 13) die in den folgenden vier Grafiken dargestellte gemeindespezifische Zufriedenheit.

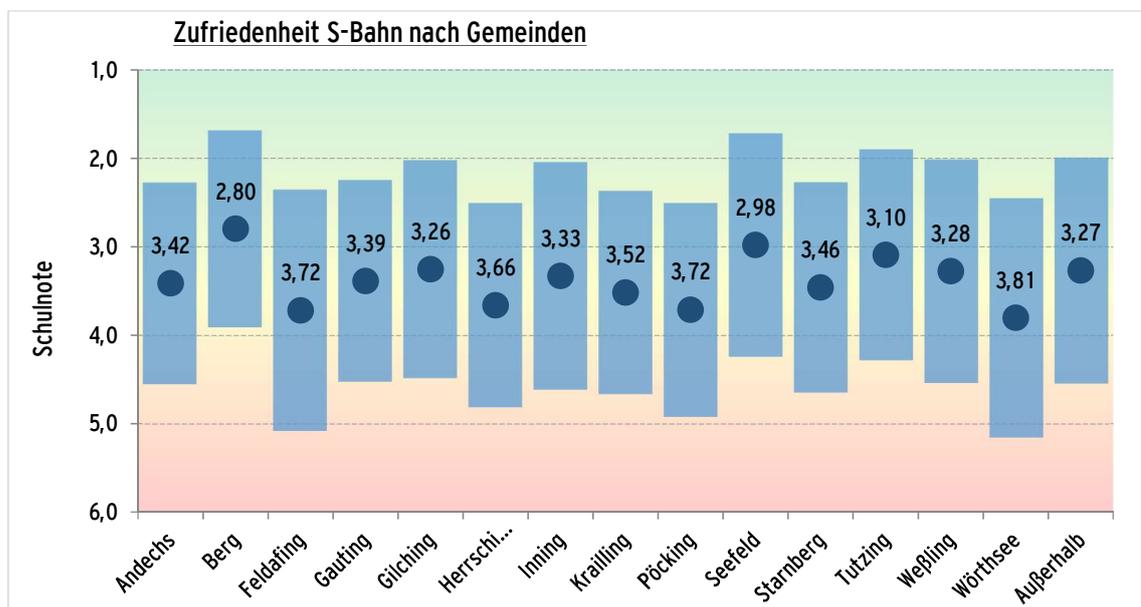


Abbildung 10: Zufriedenheit mit der S-Bahn nach Gemeinden

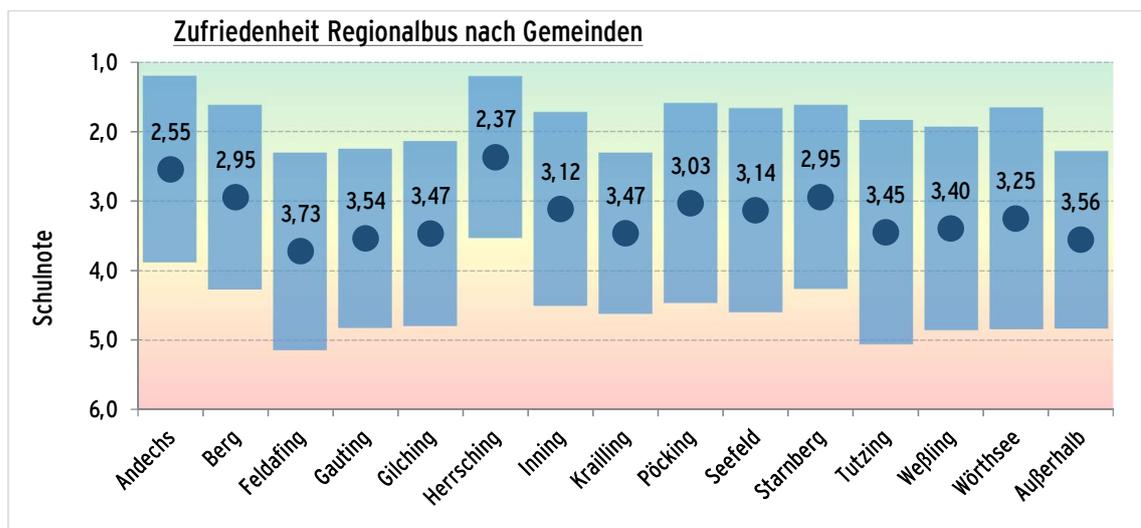


Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem Regionalbus nach Gemeinden

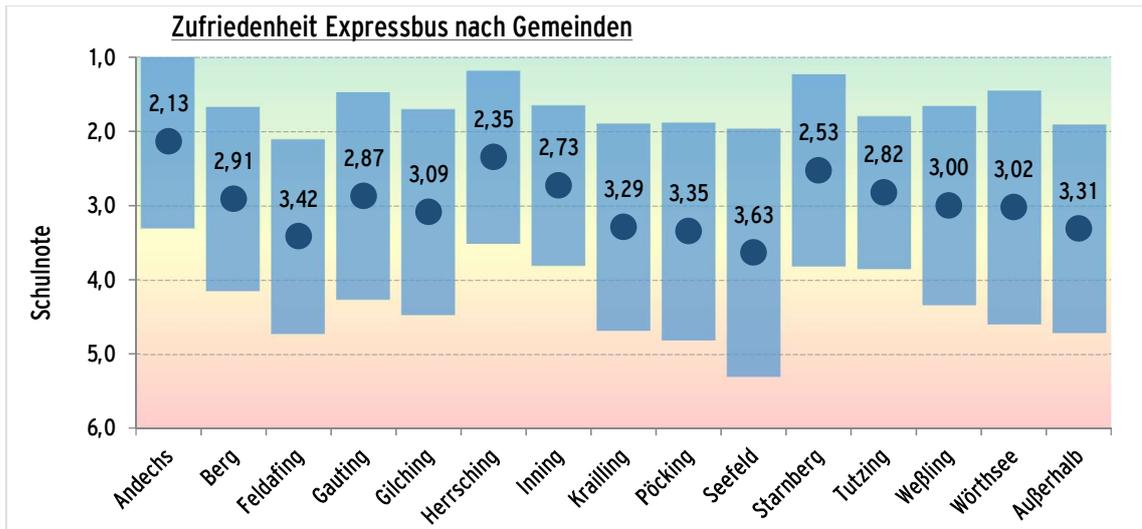


Abbildung 12: Zufriedenheit mit dem Expressbus nach Gemeinden

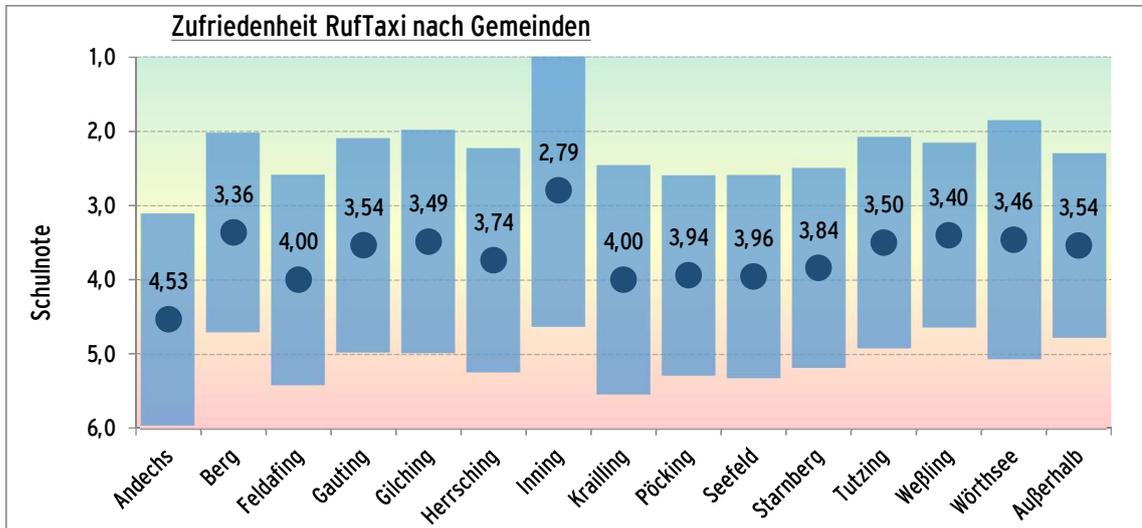


Abbildung 13: Zufriedenheit mit dem RufTaxi nach Gemeinden

Hinsichtlich der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Zufriedenheit mit den einzelnen Verkehrsmitteln fällt auf, dass insbesondere die Zufriedenheit mit den Regionalbussen und den Expressbussen positiv zu bewerten ist. Es gilt zu beachten, dass in der Regel Regionalbussysteme, so wie sie im Landkreis Starnberg vorherrschen, aufgrund einer schlechteren Taktung schlechter bewertet werden als ein Stadtbussystem. Und dennoch werden bei vier Gemeinden durchschnittliche Noten über 2,95 für Regionalbusse erzielt. Die Expressbusse können bei den Teilnehmern durchschnittlich mit 2,89 die höchste Zufriedenheit aufweisen. Auch bei Betrachtung der einzelnen Gemeinden fällt auf, dass Expressbusse in sieben Gemeinden Notenwerte oberhalb von 2,91 erzielen konnten. Dies ist für den Landkreis Starnberg sehr positiv zu bewerten. Die Zufriedenheit mit der S-Bahn ist im Gegenzug etwas schlechter einzustufen. Zwei Gemeinden benoten die S-Bahn noch oberhalb von 2,98. Fünf Gemeinden vergeben jedoch eine durchschnittliche Note unterhalb von 3,50 für die S-Bahn. Noch schlechtere Noten erhielt das RufTaxi mit einer durchschnittlichen Zufriedenheit von 3,68. In einzelnen Gemeinden fällt der Zufriedenheitswert sogar auf nur 4,00 oder 4,53. Das RufTaxi im Speziellen aber auch die anderen Verkehrsmittel müssen im Gesamten und explizit nach Gemeinde untersucht werden, damit künftig

sinnvolle Maßnahmen für eine Zufriedenheitssteigerung geschaffen werden können. Da die Werte auch innerhalb einer Gemeinde teilweise sehr differieren und eine hohe Streuung aufweisen, muss ebenfalls auf die hohe Subjektivität bei einer solchen Zufriedenheitsauswertung hingewiesen werden.

Bei einer altersgruppenspezifischen Betrachtung fällt auf, dass die Teilnehmenden über 65 Jahre den ÖPNV insgesamt sowie die einzelnen Verkehrssysteme positiver bewerten als jüngere Altersgruppen. Die größte Unzufriedenheit ergibt sich in der Regel in der Altersgruppe der 18 bis unter 30-Jährigen, was durchaus problematisch sein könnte, da sich in dieser Altersgruppe das eigene Auto als Alternative zum ÖPNV entwickelt.

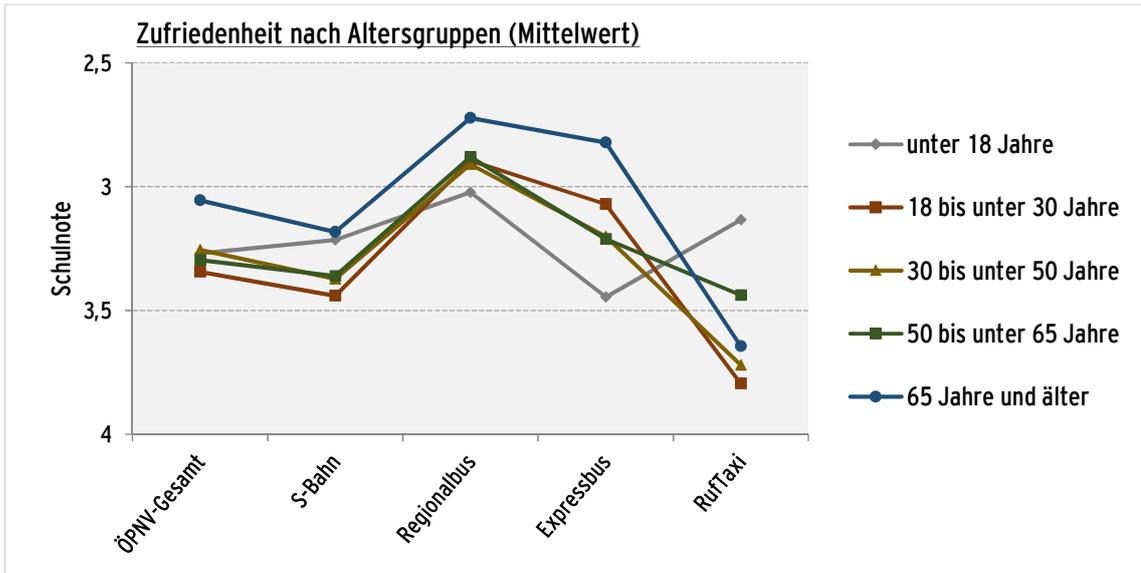


Abbildung 14: Zufriedenheit nach Altersklassen

### Allgemeine Zufriedenheit mit den MVV-Regionalbussen

Bei der Zufriedenheit mit den MVV-Regionalbussen, die gesondert bewertet werden konnten, ergab sich das folgende Bild gemäß Abbildung 15.

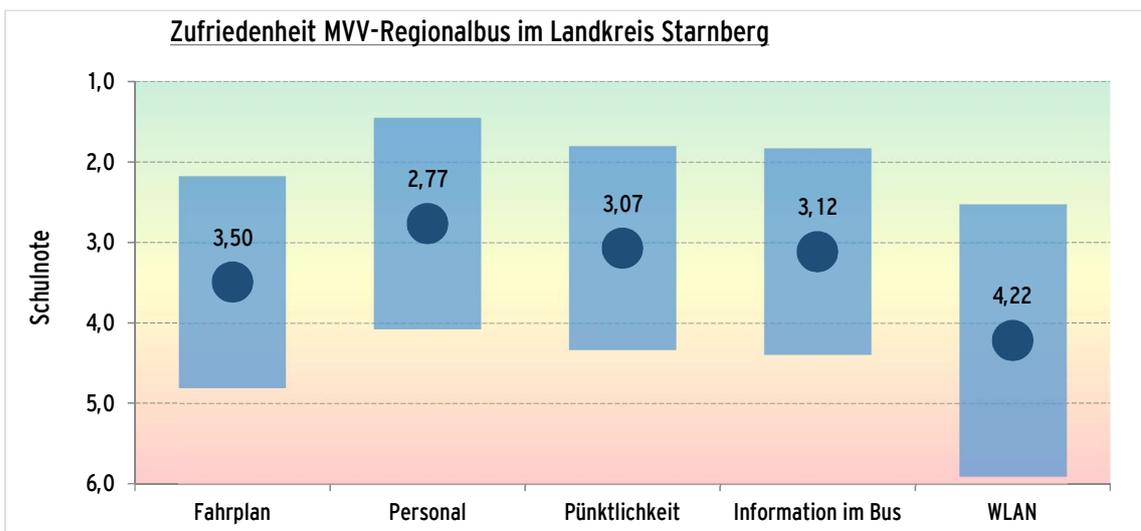


Abbildung 15: Zufriedenheit mit den MVV-Regionalbussen

Mit einer Auswahlmöglichkeit nach dem klassischen Schulnotensystem (Note 1 „sehr gut“ bis Note 6 „ungenügend“) haben die Teilnehmer am besten das Fahrpersonal mit der Note 2,77 bewertet. Durchschnittlich zufrieden sind sie mit der Pünktlichkeit der Busse sowie der Information im Bus. Der Fahrplan tendiert mit der Note 3,50 schon nur noch zu einer ausreichenden Bewertung und das WLAN wird mit der Note 4,22 am schlechtesten bewertet. Werden diese Werte mit den Spitzenwerten aus einem deutschlandweiten Vergleich (Quelle: Kantar TNS) und den Werten aus dem MVV-Gebiet verglichen, ergibt sich Tabelle 1.

	bundesweite Spitzenwerte	MVV allgemein	Regionalbusse im MVV	Regionalbusse im Landkreis Starnberg
Fahrplan	2,95	3,55	4,16	3,50
Personal	k. A.	3,20	3,17	2,77
Pünktlichkeit	2,74	3,82	3,56	3,07

Tabelle 1: Qualitätsbewertungen im Vergleich

Im Vergleich zeigt sich, dass der Landkreis Starnberg besonders in Bezug auf den MVV deutlich bessere Werte in allen Bereichen aufweisen kann. Damit lassen sich die Bewertungen für den Landkreis nochmals positiver einstufen. Der Vergleich mit den Spitzenwerten in Deutschland offenbart jedoch auch, dass durchaus noch Potenzial für den Landkreis Starnberg nach oben besteht.

Alle Anmerkungen und Beschwerden zu den Regionalbussen im Landkreis Starnberg werden stetig geprüft und erfasst, wodurch der Landkreis an dieser Stelle relativ gute Werte erreicht. Dennoch soll an einigen Stellschrauben weiter gedreht werden, um langfristig eine Verbesserung für die Bürger\*innen zu erreichen.

Die Teilnehmer konnten im Fragebogen zudem freie Anmerkungen zur Zufriedenheit mit den MVV-Regionalbussen machen und auf Missstände verweisen. Wesentliche Hinweise, die sich teilweise schon in der Umsetzung befinden, waren:

a) hinsichtlich des Fahrplanes:

Häufige Nennungen

- Bei 109 von 1.726 Teilnehmenden ging es um die Fahrplan-Taktgestaltung, die besser auf den S-Bahn Takt abgestimmt werden soll. Damit sollen Anpassungen stattfinden, die für den 20-Minuten-Takt der S-Bahn geeigneter sind und eine abgestimmte Fahrtenfolge bei verschiedenen Linien auf gleichem Streckenabschnitt gewährleistet.
- 102 von 1.726 Teilnehmenden haben hinsichtlich des S-Bahnanschlusses die oftmals unzureichende Umsteigezeit im Sollfahrplan zwischen Busankunft/-abfahrt und S-Bahnabfahrt/-ankunft bemängelt. Zusätzlich wurde auf die S-Bahn-Unpünktlichkeit verwiesen.

Gelegentliche Nennungen

- Bei 78 von 1.726 Teilnehmenden war die Taktverdichtung thematisch relevant. Eine notwendige höhere Taktfolge wurde hierbei aufgeführt.

- Bei 34 von 1.726 Teilnehmenden gab es Anmerkungen zum Schwachlastverkehr, für den ein früherer Fahrtbeginn und ein späteres Fahrtende auf der werktäglichen Linie gefordert werden.
- 30 von 1.726 Teilnehmenden wünschen sich in der Regel auch einen Wochenendverkehr auf der Linie.

#### Seltene Nennungen

- 13 von 1.726 Teilnehmenden gaben Mängel beim Bus-Bus-Umstieg in der Fläche an, die jedoch auf wenige Linien begrenzt waren.

#### b) hinsichtlich des Fahrpersonals:

##### Gelegentliche Nennungen

- 37 von 1.726 Teilnehmenden haben sich insbesondere zur Auskunftsverweigerung beziehungsweise zur Auskunftsfähigkeit sowie zum fehlenden Verkauf von Fahrausweisen negativ geäußert.
- Bei 29 von 1.726 Teilnehmenden ging es um die fehlenden Sprachkenntnisse der Busfahrer bezüglich der deutschen Sprache und damit um die fehlende Kommunikationsfähigkeit.
- 24 von 1.726 Teilnehmenden führten zudem das ruppige und oftmals nicht kundenorientierte Verhalten des Busfahrers sowie seine nicht gute Fahrweise auf.

#### c) hinsichtlich der übrigen Merkmale:

##### Gelegentliche Nennungen

- 33 von 1.726 Teilnehmenden forderten Informationen an den Haltestellen insbesondere zu Busausfällen und Verspätungen der jeweiligen Linien.
- 24 von 1.726 Teilnehmenden bemängeln die Informationen im Fahrzeug selbst. Der Nichteinsatz der akustischen und optischen Anzeige vor allem bei Verspätungen war hier Thema.

##### Seltene Nennungen

- Bei 9 von 1.726 Teilnehmenden wurde ein fehlendes „Sozialticket“ erwähnt.
- 4 von 1.726 Teilnehmenden beziehen sich auf die Fahrradmitnahme und die touristische Nutzung am Wochenende.

## **4 Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot**

Bei der Auswertung der Wünsche und Anregungen zum Verkehrsangebot zu den einzelnen Linien ergaben sich eine Fülle von Einzelanregungen, die sich teilweise ebenfalls bereits in Umsetzung befinden beziehungsweise bei der Formulierung des Nahverkehrsplanes ihren Eingang gefunden haben.

Als Schwerpunkte waren festzustellen:

#### a) Wunsch nach mehr Fahrten beziehungsweise einem regelmäßigen Takt:

- Die Mehrzahl der Rückmeldungen und der Durchschnitt für Montag bis Freitag tendiert grundsätzlich zum 20-Minuten und 30-Minuten-Takt.
- Bei der Forderung nach mehr Fahrten Montag bis Freitag sind die Linien 936 und 947 dominierend.

- Bei der Forderung nach Wochenendverkehr werden die Linien 936, 955 und 966 (bisher kein Verkehr) sowie die Linien 950, 951, 958, 961, 964, 974 und 975 (diese haben Wochenendverkehr, der aber offenbar nicht ausreicht) genannt.
- Der fehlende Sonntagsverkehr auf den Linie 820, X900, X910, 903, 965, 967 und 982 wurde bemängelt. Auf der Linie 949 gab es eine Forderung nach Samstagsverkehr. Auf den Linien 906, 923, 924, 947 und 968 gab es keine Forderung nach Wochenendverkehr.
- Die Forderungen zum Spätverkehr beziehen sich vor allem auf die Linien 902, 950 und 951.

#### b) Optimierung der Streckenführung:

- Auf der Linie X910 wird hauptsächlich der zu geringe Takt, die zu lange Fahrzeit und ein fehlender Halt in Unterbrunn kritisiert.
- Auf der Linie 947 wird der schlechte S8-Anschluss in Gilching-Argelsried, die dauerhaften Verspätungen durch den Stau an der Einfahrt zur Claude-Dornier-Straße und der zu geringe Takt angegeben.
- Bei der Linie X900 geht es um die Abstimmung des Umstiegs zur X910 an der Haltestelle Gilching Gewerbegebiet Süd und um eine höhere Taktfolge.
- Auf der Linie 921 wird die Weiterfahrt mindestens bis DLR und die Einbindung von Walchstadt (Wörthsee) gefordert.
- Auf der Linie 982 sollte der Anschluss S6 in Starnberg und nicht in Possenhofen gewährt werden.
- Die Linie 974 sollte eindeutiger und klare Linienführung und Takte mit Anschluss in Berg Grafstraße an die Linie 975 haben.
- Auf der Linie 950 wird hauptsächlich eine bessere Abstimmung zur Linie 924 an der Haltestelle Marienplatz oder eine direkte Anbindung an die S-Bahn in Seefeld-Hechendorf kritisiert.
- Auf der Linie 936 wird hauptsächlich der zu geringe Takt angegeben.
- Bei der Linie 820 geht es um die Abstimmung der S-Bahn in Buchenau und in Seefeld-Hechendorf sowie um die gegabelte Linienführung über Bachern oder Obermühle.
- Auf der Linie 964 wird die Weiterfahrt bis Traubing Schule und der Anschluss an die Linie 958 gefordert.
- Auf der Linie 904 sollte eine geordnete und getaktete eindeutige Linienführung gewährt werden.
- Auf der Linie 951 sollte der Anschluss in Andechs verbessert werden.
- Auf der Linie 928 wird der Anschluss an die S-Bahn in Seefeld-Hechendorf und zur 958 in Andechs Kloster kritisiert.
- Von den weiteren Linien ist nur noch die Forderung der besseren Anbindung von Unterzeismering und Kamberg an Tutzing erwähnenswert.

## 5 Bushaltestellen und Multimodalität

Um herauszufinden, mit welchen Verkehrsmitteln die Befragten im Sinne der Multimodalität unterwegs sind und um Informationen über die Bushaltestellen im Landkreis Starnberg zu erhalten, wurden vier verschiedene Fragestellungen in der Öffentlichkeitsbeteiligung konzipiert. Die erste Frage zielte dabei auf die Ausstattungsmerkmale an einer Bushaltestelle ab, die nach Wichtigkeit gekennzeichnet werden konnten (sehr wichtig = 1, ziemlich wichtig = 2, weniger wichtig = 3, unwichtig = 4).

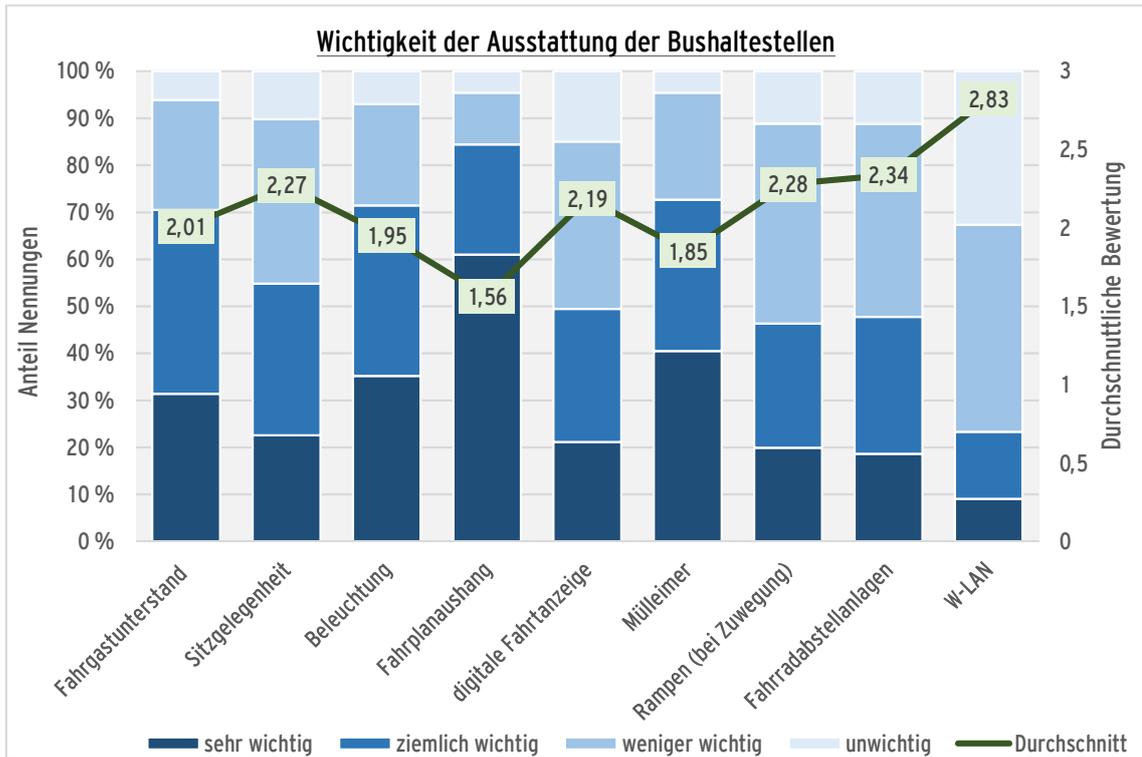


Abbildung 16: Ausstattungsmerkmale an Bushaltestellen

Im Ranking wird besonders der Fahrplanaushang als wichtig erachtet. Dieser stellt die Grundausrüstung zur Orientierung für Fahrgäste dar und soll auch künftig an allen Haltestellen etabliert sein. Die digitale Fahrtanzeige ist hierbei eine Thematik, mit der sich derzeit der Landkreis Starnberg beschäftigt. Die Planung sieht vor, die Bushaltestellen schrittweise mit Echtzeitinformationen und Informationen zu den nächsten Abfahrten auszustatten. Durch die Kombination aus Fahrplanaushängen und digitalen Anzeigern soll der Informationsaustausch deutlich verbessert werden, sodass Informationen zu Abfahrten und Taktung weiterhin vorhanden sind, aber auch im Falle von Verspätungen oder Störungen der Fahrgast benachrichtigt wird.

Des Weiteren wurden auch Mülleimer und eine entsprechende Beleuchtung als besonders wichtig erachtet. Bushäuschen (Fahrgastunterstand), Rampen und Fahrradabstellanlagen erhielten mit durchschnittlichen Noten von 2,01 bis 2,34 eine ähnliche Relevanz (vgl. Abbildung 16). Die Ausstattung der Bushaltestellen mit WLAN wurde im Vergleich mit der Note 2,83 bewertet. Damit ist WLAN für viele eine Ausstattung, die gut ist, aber die vielleicht nicht unbedingt für Bushaltestellen zur Fahrtbewältigung notwendig ist.

Neben den vorgegebenen Ausstattungsmerkmalen konnten die Teilnehmer im Freitext weitere Wünsche angeben. An dieser Stelle gab es nur vereinzelte Hinweise, die die Sauberkeit und Umstiege betreffen. Zudem wurden WC-Anlagen, Notrufsäulen und ein Winterstreudienst genannt.

Die nächste Frage im Sinne der Multimodalität zielt auf die Pkw-Nutzenden ab. Dabei konnten die Befragten Mehrfachnennungen abgeben, welche Bedingungen als Voraussetzung für eine Nutzung des Umweltverbundes erachtet werden und damit der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert wird. Die Auswertung zeigt Abbildung 17.

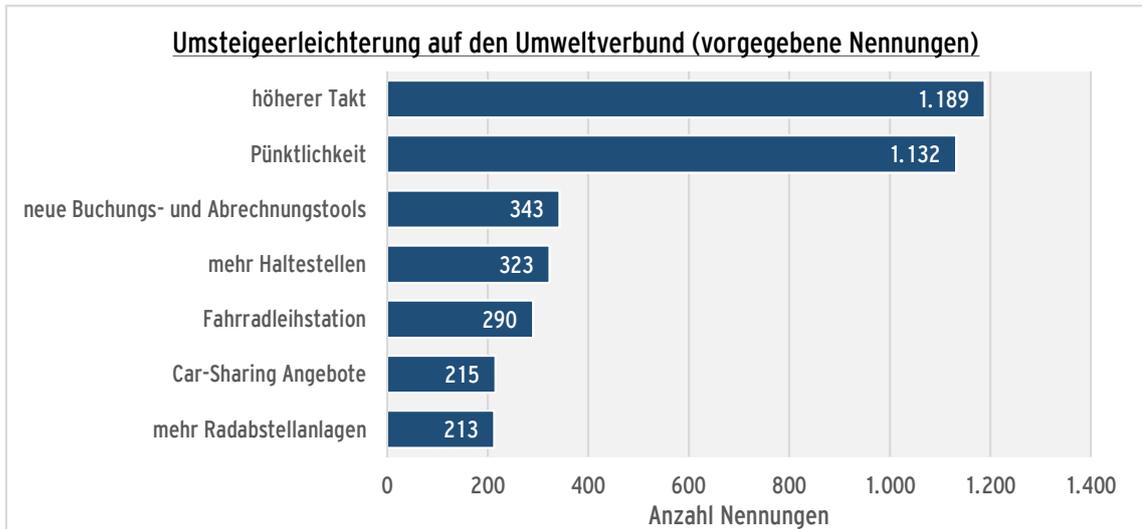


Abbildung 17: Wechselerleichterung auf den Umweltverbund (vorgegebene Nennungen)

Für mehr als die Hälfte aller Befragten wurde als wichtigstes Merkmal ein höherer Takt genannt. Ebenfalls gaben mehr als die Hälfte an, dass die Pünktlichkeit ein elementarer Aspekt ist. Verglichen dazu sind neue Buchungs- und Abrechnungstools, mehr Haltestellen, Fahrradleihstationen, mehr Radabstellanlagen und Car-Sharing-Angebote deutlich abgeschlagen. Damit kristallisiert sich heraus, dass Pkw-Nutzende maßgeblich von Verspätungen und/oder schlechter oder zu geringer Taktung von einem Umstieg zum Umweltverbund abgehalten werden.

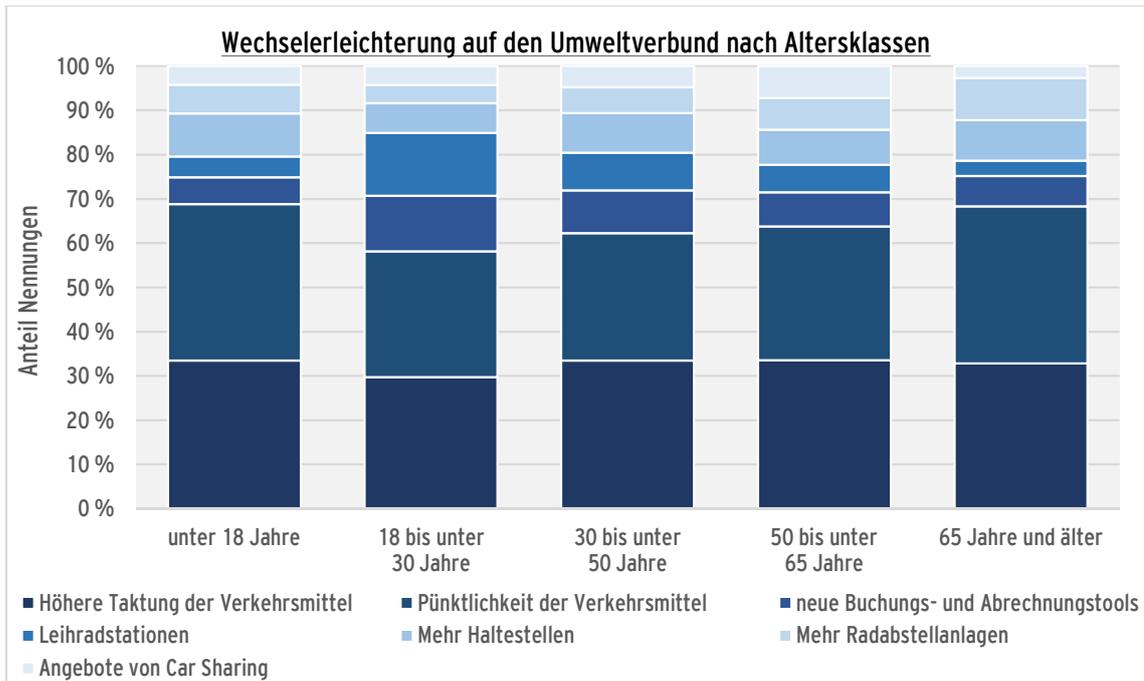


Abbildung 18: Wechselerleichterung auf den Umweltverbund nach Altersklassen

Die Teilnehmenden der Befragung in der Altersklasse bis unter 18 Jahre und 65 Jahre und älter sehen vor allem in der Verbesserung der Pünktlichkeit den größten Anreiz zum Umstieg auf den Umweltverbund (vgl. Abbildung 18). In den übrigen Altersklassen dominiert vor allem der Wechselgrund „Höhere Taktung der Verkehrsmittel“. Die unwichtigsten Wechselgründe auf den Umweltverbund sind Angebote von Car-Sharing (in den Altersklassen unter 18 Jahre, 30 bis unter 50 Jahre und 65 Jahre und älter).

Eine Auswertung der Wechselerleichterung auf den Umweltverbund nach den Wohnorten der Bürgerinnen und Bürgern zeigt Abbildung 19. Auffällig ist dabei, dass bis auf die Gemeinden Herrsching und Inning in allen übrigen Gemeinden eine höhere Taktung der Verkehrsmittel den größten Effekt auf die Bevölkerung im Hinblick eines Wechsels auf den Umweltverbund erzielt. Die unwichtigsten Wechselgründe auf den Umweltverbund sind Angebote von Car-Sharing (Gilching, Krailling, Pöcking und Tutzing), mehr Radabstellanlagen (Andechs, Feldafing, Herrsching, Inning und Starnberg) sowie Leihradstationen (Gauting, Seefeld und Wörthsee).

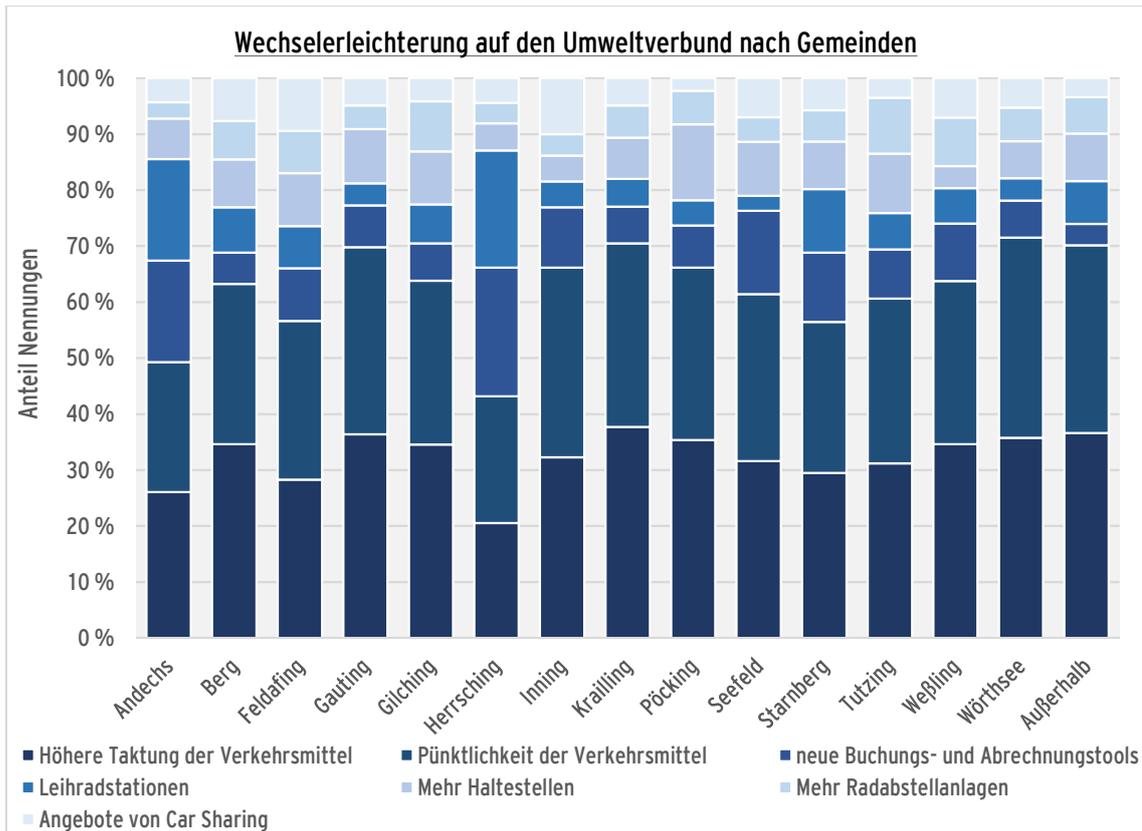


Abbildung 19: Wechselerleichterung auf den Umweltverbund nach Gemeinden

Neben den vorgegebenen Nennungen, konnten die Befragten auch an dieser Stelle durch die Möglichkeit eines Freitextes weitere Anmerkungen tätigen. Als wichtigster Aspekt für einen möglichen Umstieg auf den Umweltverbund und von immerhin 78 Personen genannt, ist ein billigerer und besserer Tarif (vgl. Abbildung 20). Die Umfrage fand im Frühjahr 2019 statt, wodurch die Tarifreform, die Mitte Dezember 2019 wirksam wurde, damals noch nicht bestand. Innerhalb dieser Tarifreform wurden überwiegend Vergünstigungen für Pendler und die, die den ÖPNV zahlreich nutzen, im Landkreis Starnberg gewährt. Damit bieten beispielsweise Jahreskarten durch die Reform einen großen finanziellen Vorteil. Auch die Zoneneinteilung wurde sinnvoller und kostengünstiger gestaltet. Positive Rückmeldungen bestätigen dieses Vorgehen.

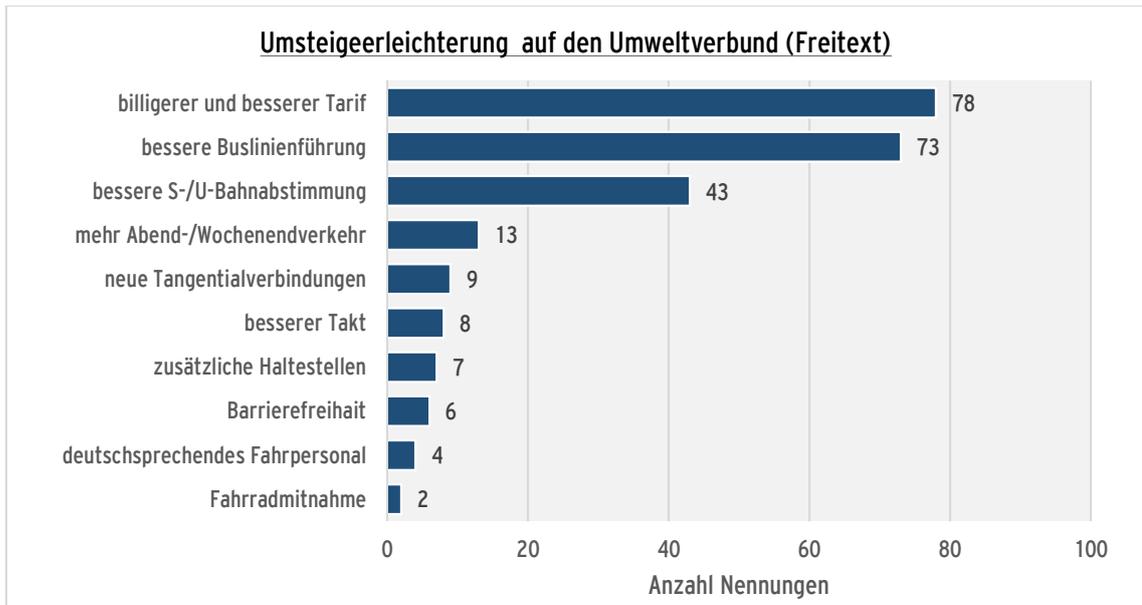


Abbildung 20: Umsteigerleichterung auf den Umweltverbund (Freitext)

Neben den Tarifen ist die Buslinienführung, die von 73 Personen erwähnt wird, ein weiterer wichtiger Aspekt. Auch eine bessere S-Bahn beziehungsweise U-Bahn Abstimmung wünschen sich immerhin noch 43 Personen für den Umstieg auf den ÖPNV (vgl. Abbildung 20). Zudem erwähnten 13 Personen den Abend-/Wochenendverkehr, der ausgebaut werden sollte. Weitere Nennungen, wie neue Tangentialverbindungen, ein besserer Takt, zusätzliche Haltestellen, Barrierefreiheit, ein deutschsprachiges Fahrpersonal und eine Fahrradmitnahme werden mit jeweils unter zehn Nennungen an dieser Stelle als weniger wichtig für den Umstieg auf den ÖPNV betrachtet. An dieser Stelle soll erwähnt sein, dass womöglich ein besserer Takt einen höheren Takt beinhalten kann, der wie bereits weiter vorne erwähnt, durchaus eine hohe Relevanz für den Umstieg auf den ÖPNV hat. Er kann aber auch für eine bessere Abstimmung der Verbindungen stehen.

Das verstärkte Angebot von Sharing-Fortbewegungsmitteln veranlasste den Landkreis Starnberg dazu herauszufinden, ob und wie Sharing-Angebote die Nutzung des ÖPNV erhöhen können. Hinsichtlich des Wechsels zum ÖPNV durch die Bereitstellung von Sharing-Angeboten, ergibt sich in der Öffentlichkeitsbeteiligung das folgende Bild gemäß Abbildung 21.

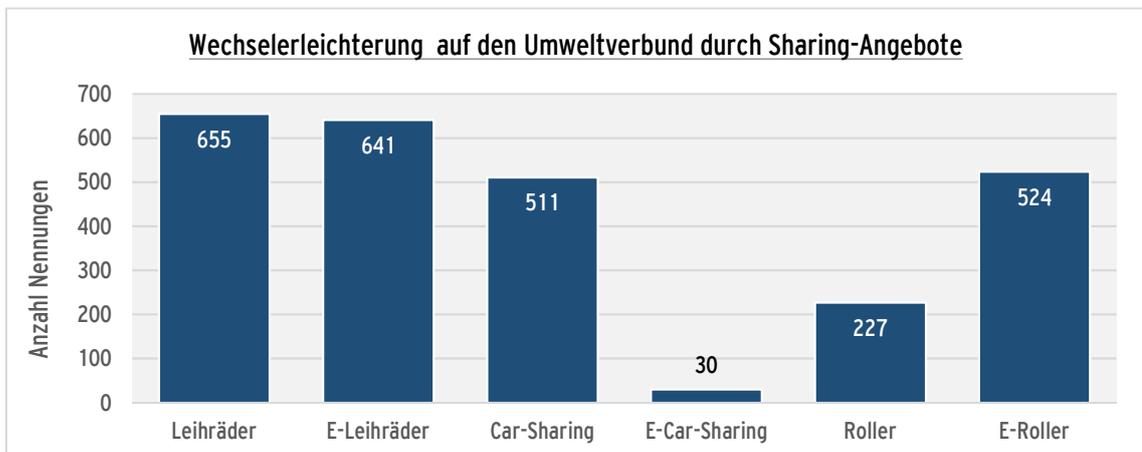


Abbildung 21: Sharing-Angebote (Mehrfachnennung)

Insbesondere die Bereitstellung von Leihrädern, sowohl klassisch als auch als E-Bike, wird durch die Teilnehmenden als größter Umsteigeanreiz gesehen. Danach folgen E-Roller und die Möglichkeit von Car-Sharing-Angeboten. Im Landkreis das Leihräderangebot daher auszuweiten, scheint ein sinnvoller Ansatz zu sein. Dies könnte in Kombination zu einem erweiterten E-Roller-Angebot stattfinden.

Neben den Sharing-Angeboten spielt auch der Standort eine wichtige Rolle. Bei der Frage nach den Standorten für Sharing-Angebote, wurden bei vorgegebener Auswahl die S-Bahnhöfe mit 1.467 Nennungen im Landkreis favorisiert (vgl. Abbildung 22).

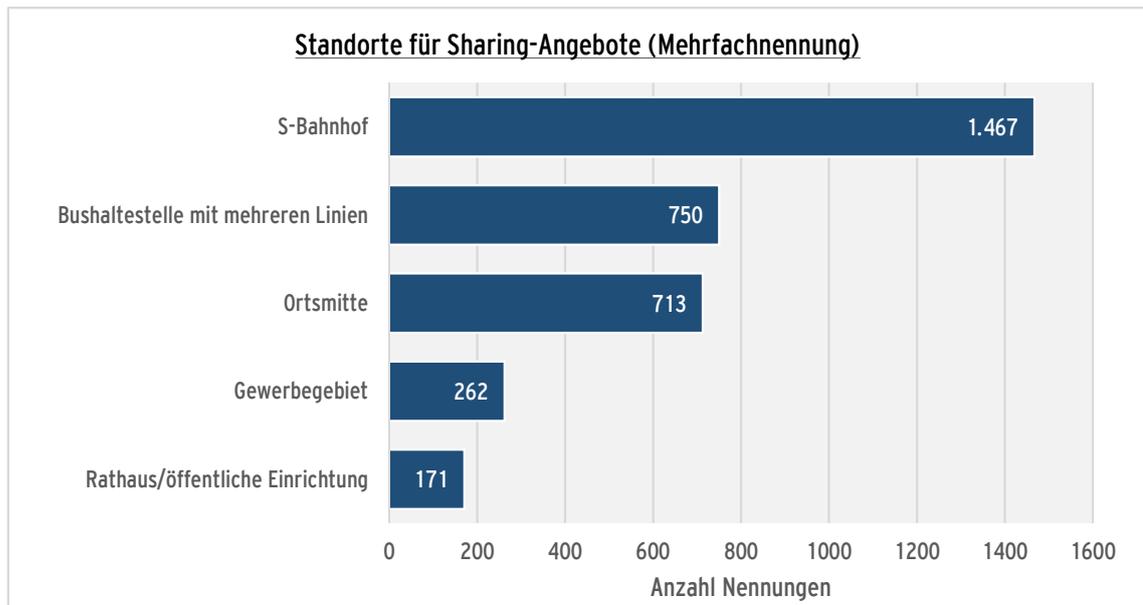


Abbildung 22: Standorte für Sharing-Angebote (Mehrfachnennung)

Die S-Bahnhöfe stellen Knotenpunkte zwischen einzelnen Verkehrsmitteln dar. Von hier aus sind oftmals nur noch kürzere Wegstrecken innerhalb des Ortes/der Stadt zurückzulegen, was ideal für ein Sharing-Angebot ist. Zudem könnten Sharing-Angebote an dieser Stelle oftmals vorhandene Lücken durch schlechte Taktungen bei Umstiegen entschärfen und den Übergang zwischen einzelnen Verkehrsmitteln erleichtern. Auch Bushaltestellen mit mehreren Linien werden von 750 Teilnehmenden als sinnvoll für Sharing-Angebote erachtet. Dicht gefolgt von der Ortsmitte mit 713 Nennungen. Weiter abgeschlagen sind als Standorte die Gewerbegebiete sowie Rathäuser und öffentliche Einrichtungen zu nennen. Hier scheint weniger Bedarf an Sharing-Angeboten zu bestehen.

Im Freitext kamen als vereinzelte Nennungen unter anderem noch große Firmen, die Claude-Dornier-Straße, Wohngebiete, Ortsteile und Krankenhäuser hinzu.

## 6 Ticket und Vertrieb

Auch die Tickets sowie ihr Vertrieb waren Untersuchungsgegenstand der Erhebung. Hierbei wurden alle Tickets in Papierform aufgelistet und die Teilnehmenden konnten aus dieser Auswahl ihre Ticketnutzung angeben. Bei Papiertickets wurden die in Tabelle 2 aufgeführten Aspekte durch die Teilnehmer angegeben.

Art des Tickets	Anzahl Nennungen
Streifenkarte	403
IsarCard Jahreskarte ABO	286
Tagesticket	256
Keine Nutzung	134
IsarCard Monatskarte ABO	123
Einzelfahrkarte	112
IsarCard Monatskarte	111
IsarCard Jahreskarte	94
Semesterticket	77
Ausbildungstarif	57
Schülerkarte	55
IsarCard 9 Uhr Monatskarte	37
IsarCard 60	36
Wochenkarte	34
IsarCard 9 Uhr Monatskarte ABO	30

Tabelle 2: Genutzte Ticketarten in Papierform

Neben den verschiedenen Arten der Zeitkarten, insbesondere die IsarCard als Jahres- beziehungsweise Monatskarte sowie die IsarCard ABO als Jahres- beziehungsweise Monatskarte, die von 614 Personen verwendet wird, werden vor allem die Streifenkarte und das Tagesticket im Landkreis Starnberg von 659 Personen vorrangig genutzt. Neben der klassischen Variante der Tickets in Papierform, sind Onlinetickets heutzutage ebenfalls nicht mehr wegzudenken. Bei Handy-Online-Tickets wurden die in Abbildung 23 dargestellten Antworten gegeben.

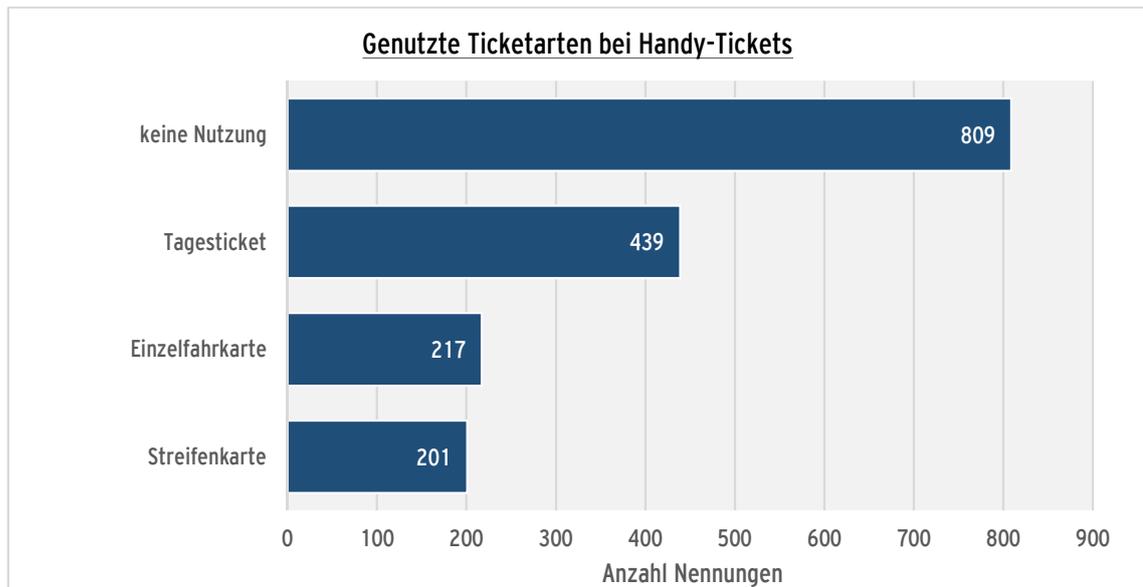


Abbildung 23: Genutzte Ticketarten Handy - Online

Im direkten Vergleich zu den Tickets in Papierform, lässt sich jedoch feststellen, dass die Nutzung von Onlinetickets deutlich hinter der Nutzung der herkömmlichen Tickets liegt. 809 Personen gaben sogar an, die Onlinetickets überhaupt nicht zu nutzen.

Hingegen sind es nur 134 Teilnehmer, die die Tickets in Papierform nicht verwenden. Damit liegt der Fokus auch heute noch klar auf den analogen Tickets. Bei den Onlinetickets standen jedoch nur drei Ticketvarianten (Tagesticket, Einzelfahrkarte und Streifenkarte) zur Auswahl. Tagestickets stehen an dieser Stelle auf Rang eins mit insgesamt 439 Nutzungen und übertreffen in der Einzelwertung der Tagestickets auch die Papierform mit nur 256 Nutzern. Gleiches gilt für die Einzelfahrkarte, die mit 217 Onlinenutzungen die 112 analogen Nutzungen übersteigt. Das steigende Interesse und der Gebrauch von Onlinetickets ist damit nicht von der Hand zu weisen. Da aber, wie bereits erwähnt, die meisten Tickets in Form der IsarCard verwendet werden, kann es daher bei der begrenzten Auswahl der Onlinetickets zu der hohen Anzahl an Nicht-Nutzungen kommen. IsarCard-Varianten und die verschiedenen Abomöglichkeiten sind Online derzeit noch nicht buchbar, sollen aber künftig umgesetzt werden.

Neben den Tickets selbst war auch ihr Vertrieb als Fragestellung im Befragungsbogen der Öffentlichkeitsbeteiligung enthalten. Die favorisierten Vertriebswege zeigt Abbildung 24.

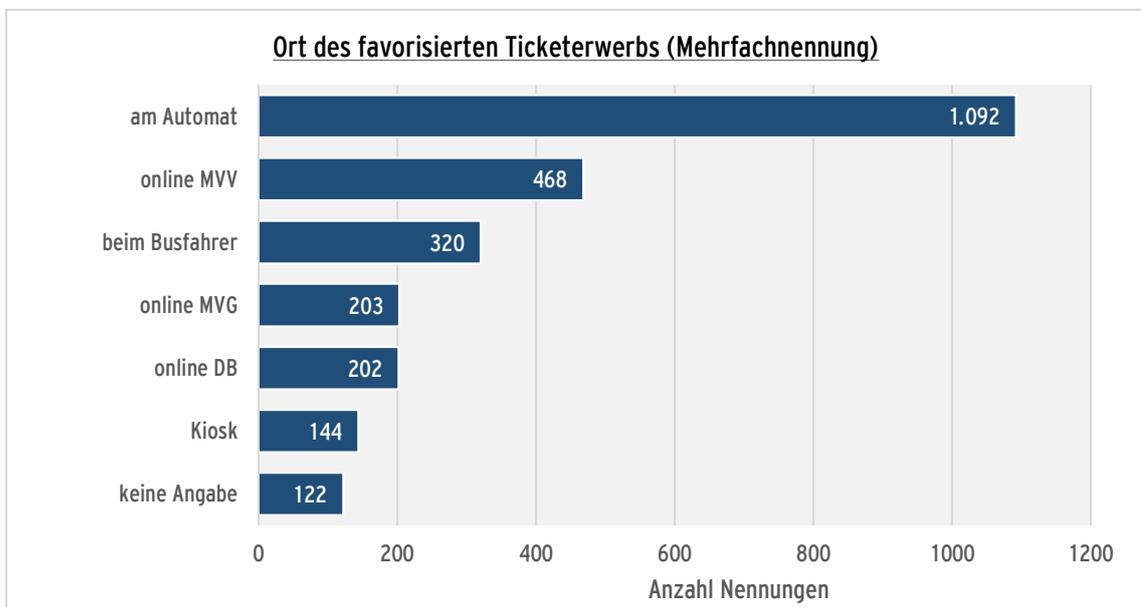


Abbildung 24: Ort des Ticketerwerbs (Mehrfachnennung)

Da Papiertickets immer noch viel genutzt werden, ist es nicht verwunderlich, dass Automaten mit Abstand das Mittel der Wahl zum Ticketkauf sind. 1.092 Teilnehmer erhalten über diesen Weg ihr Ticket. An zweiter Stelle positioniert sich der Verkauf über die Onlineplattform des MVV mit 468 Nennungen.

Bei der Frage, ob sich die Bürgerinnen und Bürger denn noch weitere Vertriebswege wünschen und wo diese genau positioniert werden sollen, ergeben sich gemäß der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Freitextnennungen die in Tabelle 3 dargestellten Ergebnisse.

gewünschter neuer Ort des Ticketerwerbs	Anzahl Nennungen
Automaten an ausgewählten Bushaltestellen	45
Automatenstandorte in Ortsmitte oder Einkaufszentren	42
Automaten im Bus statt nicht kompetentes Fahrpersonal	41
einheitliche bessere App auch für Wochen- und Monatskarten	36
mehr Automaten an S-Bahnhöfen für Spitzenzeiten	22
Einbeziehung weiterer Kioske auch an S-Bahnhöfen	17
Reisezentrum Bhf. Starnberg, Starnberg Nord, Wessling, Gilching-Argesried, Herrsching und Gauting	11
automatische Registrierung bei Ein- und Ausstieg mit Abbuchung	6

Tabelle 3: Möglichkeiten des Ticketerwerbs

Auch bei der Freitextnennung wünschen sich die Beteiligten vorwiegend Automaten an weiteren Standorten, wie beispielsweise an ausgewählten Bushaltestellen, in der Ortsmitte, mehr an S-Bahnhöfen, in Einkaufszentren oder im Bus. Im Bus gibt es natürlich den Ticketverkauf über das Fahrpersonal, wobei es hier oftmals zu Schwierigkeiten in der Kommunikation und beim Verkauf in der Vergangenheit kam. Die Probleme die existieren, sind dem Landratsamt Starnberg durchaus bekannt und könnten zum Beispiel durch ein künftig verbessertes Qualitätsmesssystem oder durch E-Ticketing gelöst werden. Neben Automaten wurde als weiterer Vertriebsweg eine einheitliche und bessere App auch für Wochen- und Monatskarten vorgeschlagen sowie eine automatische Registrierung beim Ein- und Ausstieg mit Abbuchung. Eine automatische Registrierung ist derzeit im Landkreis Starnberg noch nicht möglich, wengleich der Gedanke an neue Abrechnungs- und Abbuchungsformen für die Zukunft durchaus besteht.

Um die Nutzung des ÖPNVs hinsichtlich der Abrechnungsart einfacher und sinnvoller gestalten zu können, gibt es verschiedene Überlegungen seitens des Landkreises. Die einzelnen Optionen wurden innerhalb der Umfrage den Teilnehmenden präsentiert und damit auf ihre Tauglichkeit getestet. Die Abbildung 25 zeigt hierzu die Auswertung.

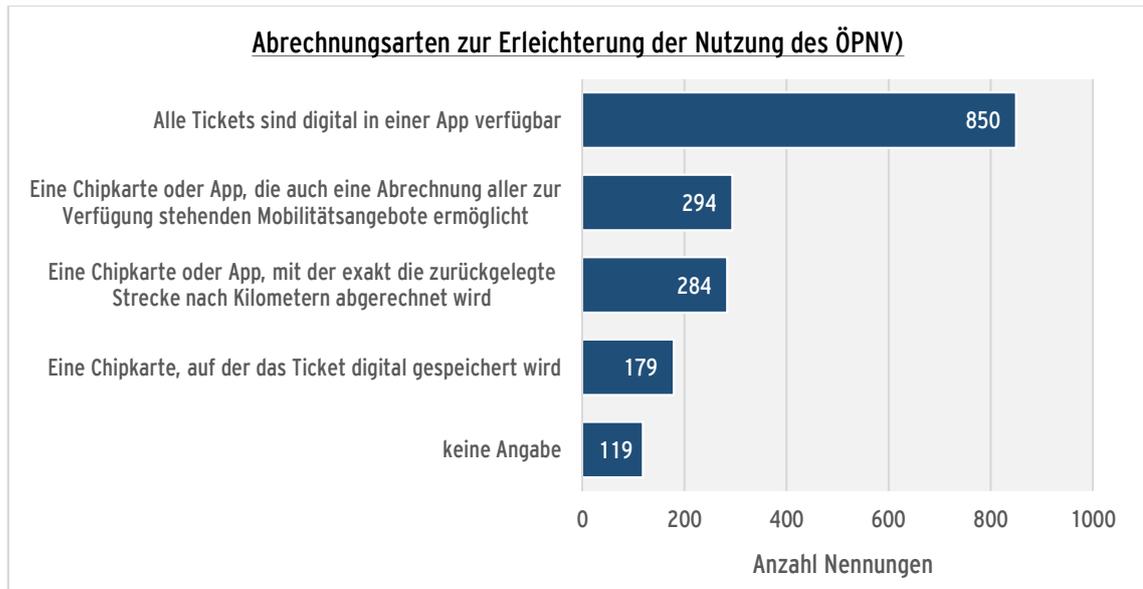


Abbildung 25: Abrechnungsarten

Die favorisierte Abrechnungsvariante mit 850 Stimmen ist mit Abstand eine App, in der alle Tickets digital verfügbar sind. Da es dieses System schon etwas länger gibt und es sich bewährt hat, geht es hierbei vor allem um die Ausweitung der Möglichkeiten zur Abrechnung und dass es für alle Ticketvarianten vereinheitlicht und anwendbar wird. Die Abrechnung über eine Chipkarte oder App zu absolvieren und alle existierenden Mobilitätsangebote zu integrieren, können sich immerhin noch 294 Personen vorstellen. Gleiches gilt für die Abrechnung nach zurückgelegter Strecke nach Kilometern, die 284 Teilnehmer für sinnvoll erachten. Eine reine Chipkarte, auf der das Ticket gespeichert wird, wurde mit 179 Stimmen ausgewählt. Vermutlich ist eine App, verglichen zu einer zusätzlichen Chipkarte, das attraktivere Angebot, da das Handy heutzutage im Alltag und im Berufsleben immer mit dabei ist. Ein zusätzlicher Chip scheint da unnötig zu sein. Auf der anderen Seite kann die Chipkarte ohne Akku oder sonstige Hilfsmittel funktionieren, was für die junge als auch für die ältere Generation von Vorteil sein kann, die nicht immer ein Handy zur Hand haben. Da diese beiden Gruppen in der Befragung, wie Anfangs bereits erwähnt, unterrepräsentiert sind, sollte man diesen Aspekt nicht außer Acht lassen.

## 7 Information und Werbung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die Teilnehmer angeben, welche Informationskanäle über ÖPNV-Angebote genutzt werden. Dabei bestand wiederum die Möglichkeit, mehrere Angaben machen zu können, sodass aus den 1.726 Beteiligungen insgesamt 2.581 Aussagen zu entnehmen waren. Nach den Antwortmöglichkeiten ergibt sich aus der Umfrage entsprechend nachstehender Abbildung 26 folgende Verteilung der Informationswege.

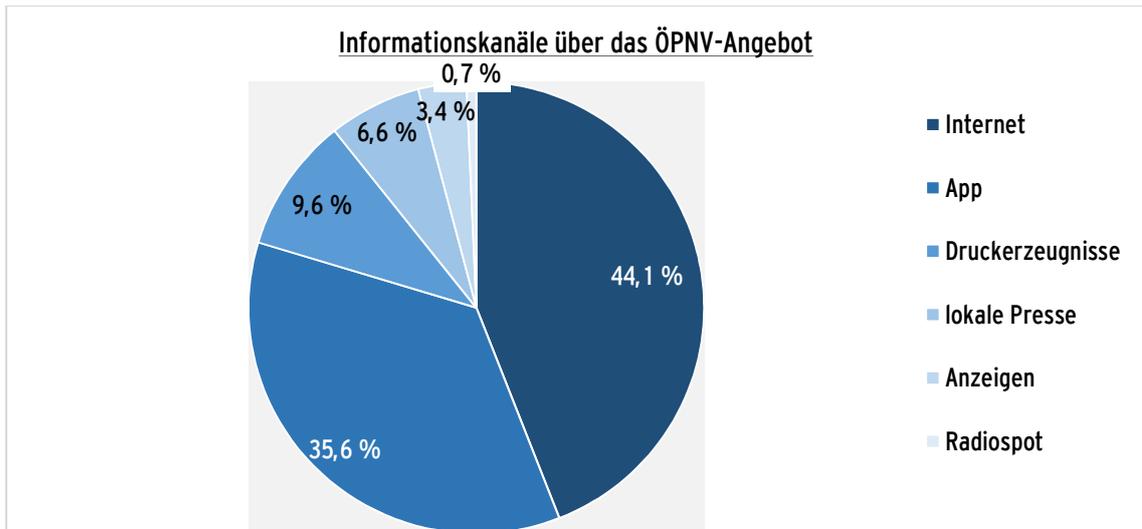


Abbildung 26: Informationskanäle über das ÖPNV-Angebot im Landkreis Starnberg (Mehrfachnennung)

Bei den Informationskanälen über das ÖPNV-Angebot überwiegt im Landkreis Starnberg eindeutig die Nutzung von Internet und App mit zusammen 79,7 Prozent. Deutlich dahinter liegen Druckerzeugnisse, die lokale Presse und Anzeigen mit zusammen 19,6 Prozent. Radio scheint mit 0,7 Prozent bei der Informationsbeschaffung keine besondere Relevanz zu haben.

Welche weiteren Informationen und Informationswege gewünscht sind, konnten die Befragten wieder anhand einer Freitextnennung aufzeigen. Daraus ergibt sich die nachstehende Tabelle 4.

Informationskanal	Anzahl Nennungen
aktuelles Internet beziehungsweise E-Mail	73
aktuelle/einheitliche App	67
Ist-/Störungsanzeige	64
optimierte Haltestellenaushänge	59
Newsletter und Broschüren	34
aktuelle Information über Zeitung	24

Tabelle 4: Zukünftige Informationen über das ÖPNV-Angebot

Als zusätzlichen Informationsweg wünschen sich die Beteiligten schnelle und aktuelle Informationen im Internet oder per E-Mail. Auch aktuelle und einheitliche Informationen per App wären wünschenswert. Ist-Anzeigen und Störungsanzeigen sollen zudem an die ÖPNV-Nutzer übermittelt werden. Alle drei Aspekte fließen in die Darstellung und Übermittlung der Echtzeitdaten ein und finden in aktuellen Projekten Anwendung. Der Landkreis Starnberg ist diesbezüglich schon mit der Thematik beschäftigt.

Als der Landkreis Starnberg 2015 die ersten Expressbusse einführte, das Angebot bis zu 150 Prozent ausweitete und auch noch 13 Linien im Hinblick auf Linienverlauf und Taktung änderte, wollte er seine Bürger\*innen im Rahmen einer Plakatkampagne darauf aufmerksam machen. Die Bürgerbeteiligung zeigte, dass auf der einen Seite die Marktdurchdringung der Kampagne nur recht gering war; rund 83,0 Prozent der Teilnehmenden kannte sie nicht (vgl. Abbildung 27).

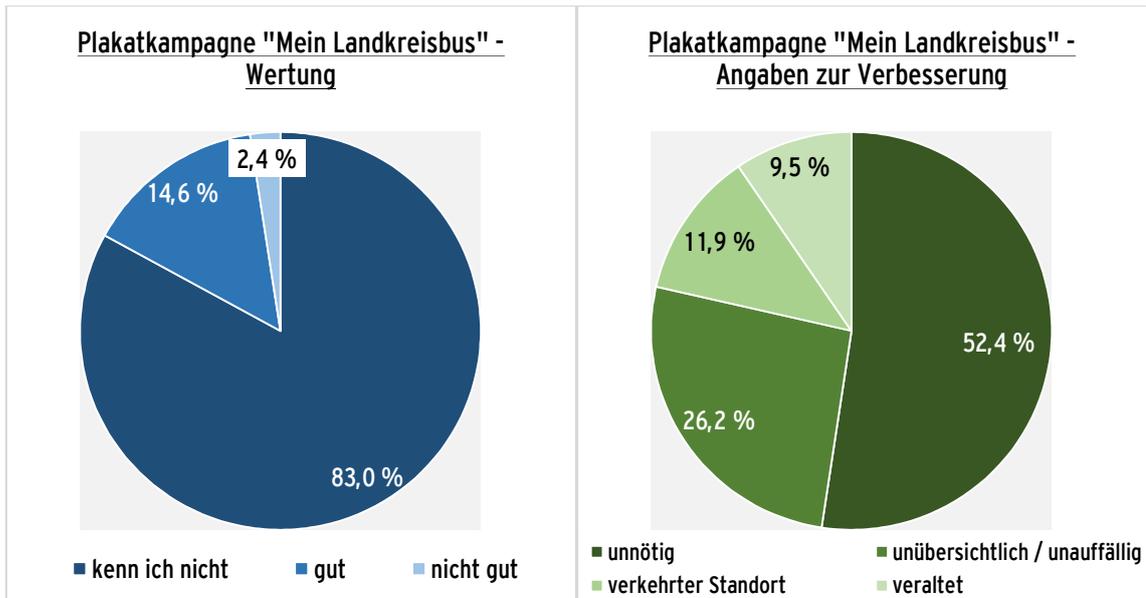


Abbildung 27: Plakatkampagne „Mein Landkreisbus“

Auf der anderen Seite fanden nur 2,4 Prozent der Teilnehmenden die Plakatkampagne nicht gut. Diese 42 Nennungen wurden mit den Aussagen gemäß Abbildung 27 untersetzt. Dabei schätzten 22 der Teilnehmenden die Marketingaktion als unnötig ein, weitere elf als unübersichtlich beziehungsweise unauffällig. Oftmals wurde im Zusammenhang mit der negativen Bewertung der Plakatkampagne genannt, dass sie durch die Positionierung diejenigen Personen ansprechen würde, welche ohnehin den ÖPNV nutzen und sich somit auch über das Angebot informiert haben. Mehrfach wurde auch bemängelt, dass durch die Marketingkampagne ÖPNV-Nutzende außerhalb des Landkreises nicht angesprochen werden können.

## 8 Fazit

Der Landkreis Starnberg erhält über den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund unmittelbar oder über die Verkehrsunternehmen permanent Rückmeldung zu ÖPNV-Angelegenheiten seiner Bürgerinnen und Bürger. Aufgrund der erheblichen Umstrukturierung des öffentlichen Personennahverkehrs führte der Landkreis Starnberg im Zusammenhang mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes eine Befragung seiner Bürgerinnen und Bürger durch, um eine Rückmeldung der Bevölkerung bezüglich des Busangebotes abzufragen und die Landkreisbevölkerung in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu beteiligen. In diesem Zusammenhang konnte die Bürgerbeteiligung genutzt werden, zusätzliche Anregungen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu gewinnen.

Insgesamt kann die Bürgerbeteiligung als gelungen bezeichnet werden. Die Ergebnisse ergänzen die bei den Fachworkshops und in der gebildeten Arbeitsgruppe gewonnenen Erkenntnisse und werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Insgesamt ist die Landkreisbevölkerung vergleichsweise zufrieden mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Die Gesamtzufriedenheit variiert je nach örtlichen Bedingungen in Hinblick auf die Lage und das Verkehrsangebot. Insbesondere in den Kategorien Fahrplan, Personal und Pünktlichkeit erreichte der Landkreis Starnberg durch-



schnittlich eine bessere Bewertung, als die Regionalbusse im MVV allgemein. Vor allem in den Fragestellungen bezüglich der ÖPNV-Verbindungen und der Taktdichte auf vorhandenen Linien mit der Möglichkeit zur Freitexteingabe durch die Befragten sowie in Hinblick auf die Ausstattung der Bushaltestellen und Multimodalität konnten zusätzliche Anregungen für den Nahverkehrsplan gewonnen werden.

## B Abwägungsprotokoll

Lfd. Nr.	Wunsch/Anregung	Abwägung
	ÖPNV-Angebot - Fahrplan	
1	Fahrplan-Taktgestaltung - Verbesserung der Abstimmung mit der S-Bahn	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
2	Fahrplan - Taktgestaltung - abgestimmte Fahrtenfolge bei verschiedenen Linien auf gleichem Streckenabschnitt	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
3	Höhere Taktfolge auf ausgewählten Linien	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
4	Schwachlastverkehr - früherer Fahrtbeginn und späteres Fahrtende auf werktäglichen Linien	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
5	Forderung nach mehr Wochenendverkehren	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
6	Einzelforderungen zum Bus-Bus-Umstieg in der Fläche	Einzelmaßnahmen, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
	Fahrpersonal	
7	Mängel in der Auskunftsfähigkeit und im Fahrausweisverkauf	nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster wettbewerblicher Vergabe berücksichtigt
8	Mängel in den Sprachkenntnissen und damit fehlende Kommunikationsmöglichkeit	nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster wettbewerblicher Vergabe berücksichtigt
9	Mängel im Verhalten und in der Fahrweise	nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster wettbewerblicher Vergabe berücksichtigt
	Sonstiges	
10	Forderung nach Informationen insbesondere zu Busausfällen und Verspätungen der Linien an den Haltestellen	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises

Lfd. Nr.	Wunsch/Anregung	Abwägung
11	Mangelnde Informationen im Fahrzeug und Nichtnutzung sowohl der akustischen als auch der optischen Anzeigen	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
12	Fehlendes Sozialticket	Mit Tarifreform zum 15.12.2019 umgesetzt
13	Fahrradmitnahme vor allem für touristische Nutzung am Wochenende	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
	<b>Verkehrsangebot - Fahrten/Takt</b>	
14	Taktung - mehrheitlich Montag - Freitag 20 - 30 - Minuten - Takt, vorrangig auf den Linien 936 und 947	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
15	Wochenendverkehre vorrangig auf den Linien 936, 955 und 966 sowie 950, 951, 958, 961, 974 und 975 gewünscht	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
16	Bemängelung des fehlenden Sonntagsverkehrs auf ausgewählten Linien	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
17	Forderung nach Spätverkehr insbesondere auf den Linien 902, 950 und 951	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
	<b>Optimierung der Streckenführung</b>	Reihenfolge der Linien in Abhängigkeit von Häufigkeit der Nennungen
18	X 910 - Forderung nach höherem Takt, geringerer Fahrzeit und fehlender Halt in Unterbrunn	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
19	947 - Forderung nach besserem Anschluss an S8 in Gilching-Argelsried und höherem Takt, Bemängelung der Verspätungen durch Stau an Claude-Dornier-Straße	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
20	X 900 - Verbesserung des Umstiegs zur X 910 an Hst Gilching Gewerbegebiet Süd, höhere Taktfolge	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
21	921 - Verlängerung bis DLR und Einbindung von Walchstadt (Wörthsee)	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
22	982 - Anschlusssicherung besser an S6 in Starnberg und nicht in Possenhofen	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft

Lfd. Nr.	Wunsch/Anregung	Abwägung
23	974 - eindeutiger und klare Linienführung und Taktung mit Anschluss in Berg Grafstraße an 975	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
24	950 - bessere Abstimmung zur Linie 924 an Hst. Marienplatz oder direkte Anbindung an S-Bahn Seefeld-Hechendorf	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
25	936 - höherer Takt gewünscht	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
26	820 - bessere Abstimmung zur S-Bahn in Buchenau und Seefeld-Hechendorf Gegabelte Linienführung über Bachern oder Obermühle	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
27	964 - Weiterfahrt bis Traubing Schule und Anschluss an Linie 958	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
28	904 - geordnete und getaktete eindeutige Linienführung	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
29	951 - Verbesserung des Anschlusses in Andechs	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
30	928 - Verbesserung der Anschlüsse an S-Bahn in Seefeld-Hechendorf und zur 958 in Andechs Kloster	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
31	Bessere Anbindung von Unterzeismering und Kamberg an Tutzing	Einzelmaßnahme, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
32	diverse Einzelwünsche	Einzelmaßnahmen, nicht Gegenstand des NVP, Umsetzung wird bei nächster Fahrplangestaltung geprüft
	Umstiegserleichterungen MIV-ÖPNV	
33	Hauptwünsche für das ÖPNV - Angebot sind höherer Takt und Pünktlichkeit Viele Einzelwünsche	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises

Lfd. Nr.	Wunsch/Anregung	Abwägung
	Bushaltestellen und Multimodalität	
34	Bewertung der Wichtigkeit einzelner Ausstattungsmerkmale	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises, verantwortlich Baulastträger (i.d.R. Gemeinden)
35	Gewünschtes wichtigstes Sharing - Angebot sind Leihräder und E-Leihräder, gefolgt von E-Rollern und Car-Sharing	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises, verantwortlich Baulastträger (Gemeinden bzw. Bahn) Einführung Beteiligung MVG-Rad
36	Gewünschter Standort für Sharing - Angebote vorrangig S-Bahnhöfe und Bushaltestellen mit mehreren Linien	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises, verantwortlich Baulastträger (Gemeinden bzw. Bahn)
	Ticketerwerb	
37	Wunsch nach Ticketerwerb an Automaten an verschiedenen Standorten	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
38	Ticketerwerb beim Busfahrer und am Kiosk weiter notwendig	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
39	Wunsch nach digitalem Ticketerwerb und digitaler Abrechnung	Im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises
	Information und Werbung	
40	Überwiegende Nutzung von Internet und App	Weiterer Ausbau im NVP verankert im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises

#### Allgemein:

Alle Hinweise und Anregungen wurden von der Verwaltung ausgewertet und werden bei der permanenten Verbesserung des ÖPNV im Landkreis im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt.