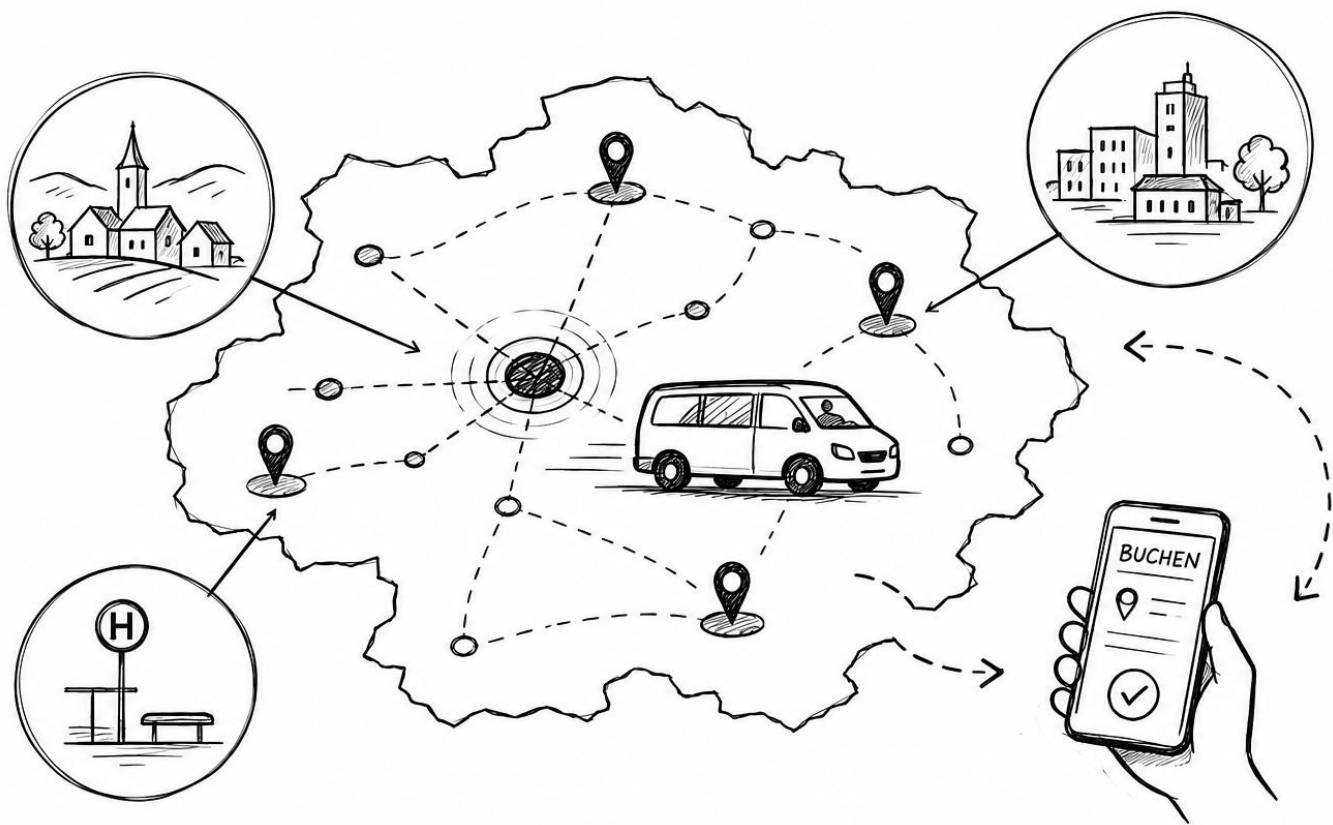




Gemeinde Wielenbach

Regionales Bedarfsverkehrs- konzept

September 26

Impressum

Auftraggeber:



Gemeinde Wielenbach

Peter-Kaufinger-Straße 11

82407 Wielenbach

<https://www.wielenbach.de/>

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.

Stand: 16.09.26

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Rahmenbedingungen und Bestandsanalyse	4
2.1	Vorliegende Planungen und Grundlagen.....	4
2.1.1	Nahverkehrsplan des Landkreises Weilheim-Schongau (2022).....	4
2.1.2	Erstellung eines Konzeptes zur On-Demand-Bedienung im Landkreis Weilheim-Schongau 2024	4
2.1.3	Förderrichtlinie ErNa.....	5
2.2	Raumstruktur	6
2.3	Pendelverflechtungen	6
2.4	Bedeutende Einrichtungen und Ziele	9
2.5	Bewertung des Mobilitätsangebotes	10
2.6	Erschließungsqualität	16
2.7	Nachfragedaten.....	17
2.8	Zusammenfassende Bewertung (in Hinblick auf ODV)	18
3	Konzept für den Bedarfsverkehr	19
3.1	Einsatzmöglichkeiten Bedarfsverkehr	19
3.1.1	Anruflinientaxi (ALT) / Bedarfslinienverkehr.....	19
3.1.2	Richtungsbandbetrieb	20
3.1.3	Sektorbetrieb.....	21
3.1.4	On-Demand-Verkehre / Flächenbetrieb.....	22
3.1.5	Kombinierte Bedienformen	23
3.2	Konzeptionelle Vorüberlegungen.....	24
3.3	Planungskonzepte	27
3.3.1	Variante 1 – Ergänzung Regionalbus	27
3.3.2	Variante 2 – Ergänzung Regionalbus	28
3.3.3	Variante 3 – Anforderungen d. Förderung	29
3.3.4	Variante 4 – Anforderungen d. Förderung	30
4	Bewertung.....	31
4.1	Verkehrliche Bewertung	31
4.2	Wirtschaftliche Bewertung	32
5	Umsetzungsempfehlung.....	34

Abbildungsverzeichnis	35
Tabellenverzeichnis	36

1 Einleitung

Die Gemeinden Eberfing und Wielenbach stehen wie viele ländlich geprägte Kommunen im Landkreis Weilheim-Schongau vor der Herausforderung, ein attraktives und wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV-Angebot für ihre Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Insbesondere abseits der Hauptachsen des Regional- und Schienenverkehrs zeigen klassische, liniengebundene Bedienformen häufig Schwächen in der Fläche und in Tagesrandzeiten. Vor diesem Hintergrund haben die beiden Gemeinden die Erarbeitung eines regionalen Konzeptes für Bedarfsverkehre in Auftrag gegeben, mit dem Ziel, ein bedarfsgerechtes, flexibles und zugleich betrieblich sinnvolles Ergänzungsangebot zum bestehenden ÖPNV zu entwickeln.

Ein besonderer Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf der verkehrlichen und betrieblichen Anbindung an die Stadt Weilheim i. OB als zentralen Verknüpfungspunkt zum Regional- und Schienenverkehr sowie auf der Abstimmung mit der parallel durchgeführten Untersuchung zur Optimierung des Stadtbusverkehrs Weilheim. Auf diese Weise sollen mögliche Synergien – etwa beim Fahrzeugeinsatz, bei der technischen Ausstattung oder bei einer gemeinsamen Betriebsführung – frühzeitig identifiziert und in die Konzeption einbezogen werden.

Die Untersuchung baut auf einer systematischen Auswertung bestehender Planungsgrundlagen auf, insbesondere des Nahverkehrsplans und des On-Demand-Konzepts des Landkreises Weilheim-Schongau. Darauf aufbauend werden die raumstrukturellen Rahmenbedingungen sowie das bestehende ÖPNV-Angebot – Stadtbuslinien, Regionalverkehr und SPNV – analysiert und hinsichtlich ihrer Verknüpfung und Angebotsqualität bewertet. Ergänzend erfolgt eine Abschätzung des zu erwartenden Bedarfs und Potenzials auf Basis verfügbarer Daten, etwa zu Pendlerverflechtungen und Ziel-Quell-Beziehungen.

Auf dieser analytischen Grundlage werden geeignete Bedienungssysteme geprüft und ein Vorschlag für die künftige Angebotsgestaltung erarbeitet – von der Definition relevanter Angebotsparameter über erforderliche betriebliche und technische Ausstattungsmerkmale bis hin zur Einbindung in die bestehende MVV-Tarifstruktur. Die Ergebnisse münden in eine Grobkostenschätzung, konkrete Handlungsempfehlungen zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs sowie eine Einschätzung der Förderfähigkeit im Rahmen der aktuellen Fördermöglichkeiten im Freistaat Bayern.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, den beiden Gemeinden eine fundierte fachliche Entscheidungsgrundlage für die Weiterentwicklung ihres ÖPNV-Angebots an die Hand zu geben und damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum zu leisten.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse werden jeweils in eigenständigen Berichten für die Gemeinden Eberfing und Wielenbach dargestellt.

2 Rahmenbedingungen und Bestandsanalyse

2.1 Vorliegende Planungen und Grundlagen

Die folgenden Planungen und Grundlagen für die Einführung eines Bedarfsverkehrskonzeptes werden berücksichtigt.

2.1.1 Nahverkehrsplan des Landkreises Weilheim-Schongau (2022)

Der Nahverkehrsplan (NVP) befasst sich mit den ÖPNV-Leistungen im Regionalbusverkehr in Aufgabenträgerschaft der Landkreises Weilheim-Schongau. Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbus in Weilheim liegt bei der Stadt Weilheim.

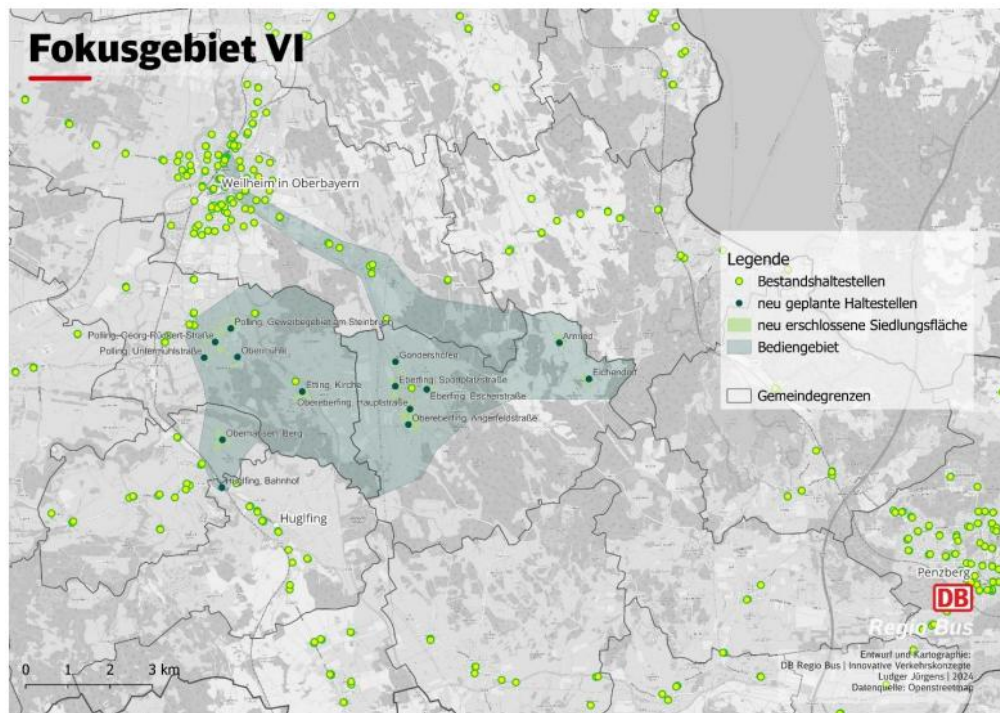
Der Bahnhof Weilheim ist ein Verknüpfungspunkt 1. Ordnung und somit ein Hauptumsteigepunkt mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus.

Der NVP sieht den Bereich um Weilheim mit den Gemeinden Eberfing und Wielenbach zur Prüfung eines Bedarfsverkehrsangebots vor.

2.1.2 Erstellung eines Konzeptes zur On-Demand-Bedienung im Landkreis Weilheim-Schongau 2024

Das Konzept wurde im Auftrag des Landkreises Weilheim-Schongau erstellt. Weilheim ist Teil des Fokusgebietes VI als Zielort der Gemeinden Eberfing und Polling. Das Konzept sieht den Einsatz eines fahrplangebundenen Bedarfsverkehrsangebots vor.

Abbildung 1: Fokusgebiet VI



2.1.3 Förderrichtlinie ErNa¹

Mit der „Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ (ErNa) besteht im Freistaat Bayern eine Fördermöglichkeit für flexible und bedarfsorientierte Bedienformen, die das Verkehrsangebot des regulären Linienverkehrs örtlich und zeitlich ergänzen.

Zentrale Anforderungen sind, dass von montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit und mindestens 20 Fahrtmöglichkeiten (zehn Fahrtenpaare) pro Tag bestehen. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 8 bis 18 Uhr eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit (in allen Dörfern mit mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohnern). Das Angebot kann in Ergänzung von Linien- und Bedarfsverkehr erreicht werden. Eine Anmeldung für Fahrten zwischen 9 und 18 Uhr ist noch 90 Minuten vor der Fahrt möglich. Bei Fahrten vor 9 Uhr muss eine Anmeldung bis spätestens 17 Uhr des Vortages möglich sein. Eine Bereitstellung der Daten an das durchgängige Elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System (DEFAS) beziehungsweise künftig die Mobilitätsplattform des Freistaates Bayern ist sicherzustellen. Die Anbindung an die Mobilitätsplattform Bayern ist auch zum Zweck der Voranmeldung, der Buchung und der Bezahlung erforderlich. Landes- oder bundesweite Tarifangebote, wie das Deutschlandticket, müssen akzeptiert werden.

Die Richtlinie läuft am 31. Dezember 2026. Eine Nachfolgerichtlinie wird erwartet, ist aber noch nicht bekannt.

Eine Förderung ist für die Dauer von maximal vier Jahren mit einer degressiven Förderquote in Höhe von 65 % (erstes Jahr), 55 % (zweites Jahr), 45 % (drittes Jahr), 40 % (viertes Jahr) des Betriebskostendefizits möglich. Zuwendungsfähig ist der Anteil des Betriebskostendefizits von 10 Euro je erschlossenem Einwohner. Nach Ablauf des Förderzeitraums ist eine Anschlussfinanzierung in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern von bis zu 35 % des Betriebskostendefizits möglich.

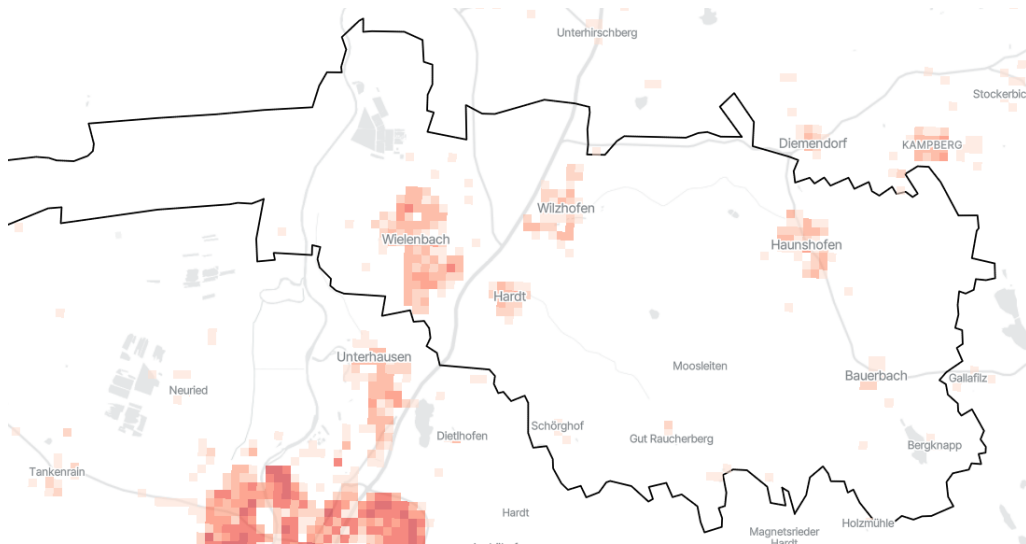
¹ https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_13808

2.2 Raumstruktur

Wielenbach ist eine Gemeinde im Landkreis Weilheim-Schongau. Sie umfasst ca. 3.300 ha Fläche und hat rund 3.400 Einwohner (Stand 2025).

Im Hauptort Wielenbach leben rund 2.000 Menschen. Weitere Ortsteile sind Wilzhofen und Haunshofen (> 400 EW), Am Hardt (> 250 EW) sowie Bauerbach.

Abbildung 2: Einwohnerverteilung Gemeinde Wielenbach



Quelle: Eigene Darstellung

In den vergangenen fünf Jahren verzeichnete Wielenbach ein Bevölkerungswachstum von etwa 7 %. Laut aktuellen Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik wird bis 2031 ein Bevölkerungsrückgang auf 3.260 (ca. -3 %) erwartet.²

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung und Prognose

Bevölkerungsentwicklung Wielenbach								
Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2031
Wielenbach	3208	3242	3301	3368	3372	3425	3425	3260

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Stand 21.01.2026

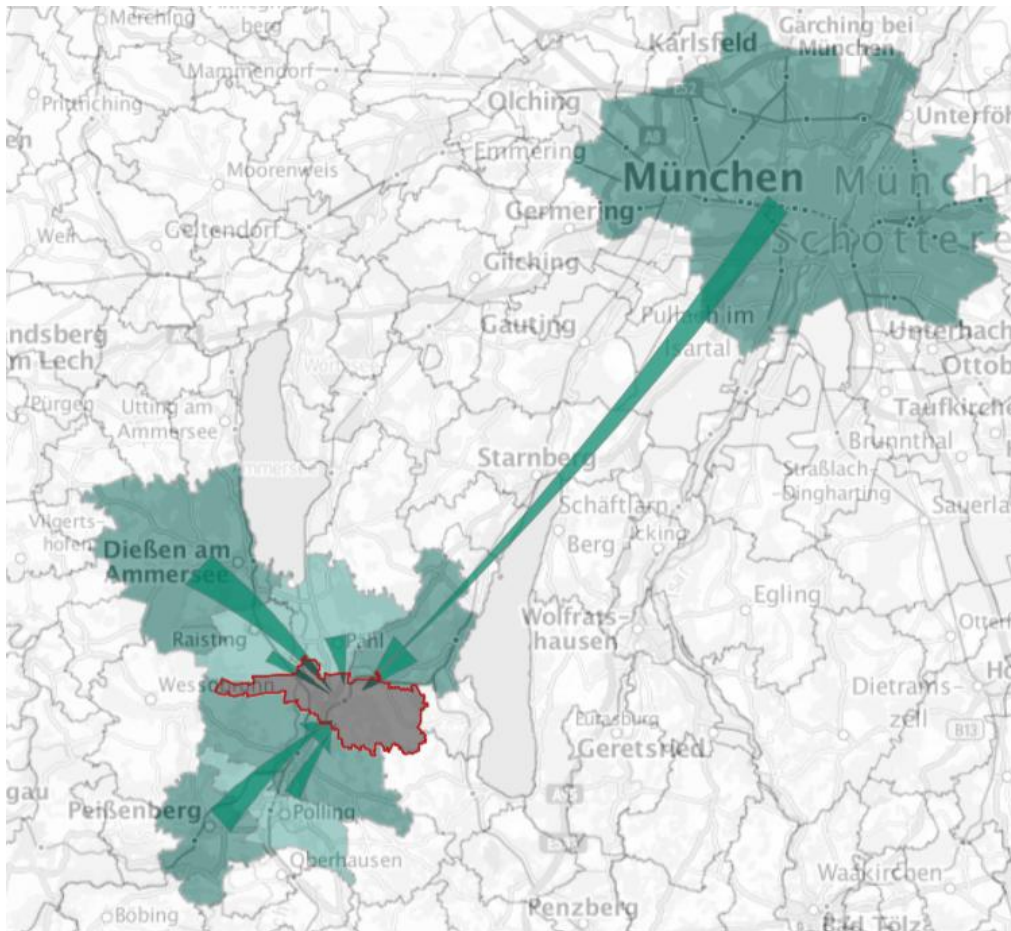
2.3 Pendelverflechtungen

Nachfolgend dargestellt sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die nach Wielenbach ein- und auspendeln.

Die meisten Einpendelnden nach Wielenbach kommen aus Weilheim i. OB. Auspendelgebiete befinden sich in alle Nachbargemeinden. Die stärksten Auspendelverflechtungen bestehen nach Weilheim, dicht gefolgt von München.

² Gutachterliche Anmerkung: Nach Jahren des überdurchschnittlichen Wachstums erscheint der plötzliche Bevölkerungsrückgang nicht unbedingt plausibel.

Abbildung 3: Einpendelverflechtungen Wielenbach



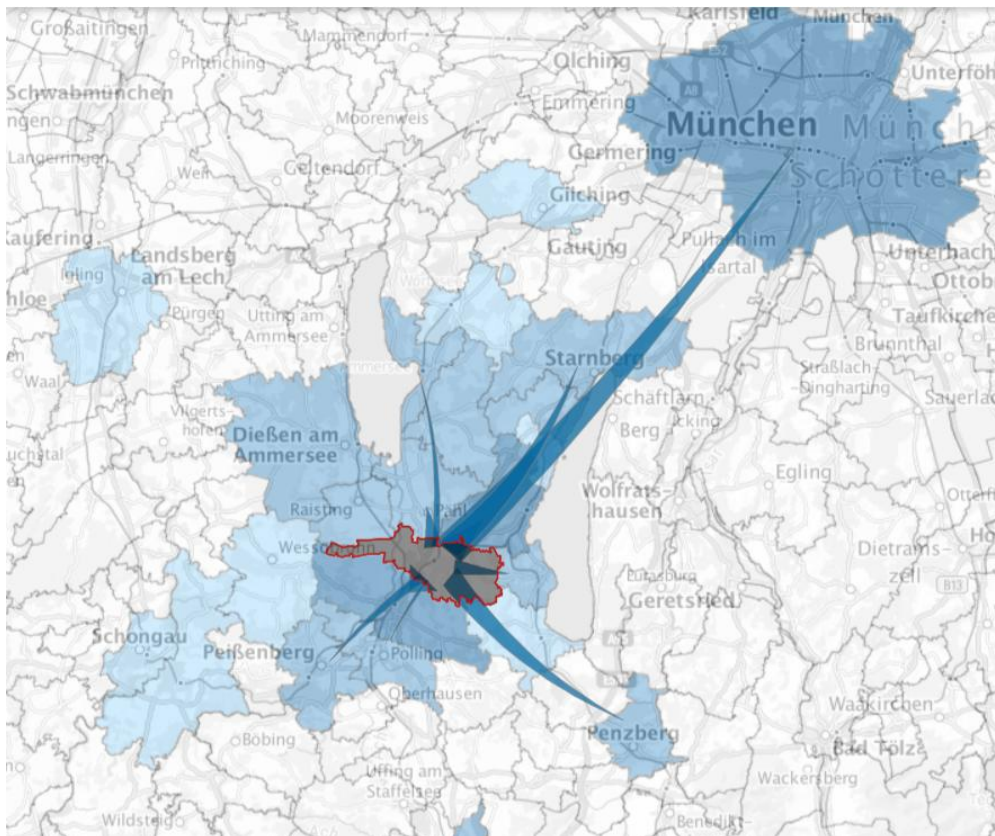
Einpendelgebiete	Pendelnde	Km
Weilheim i.OB	105	4,2
Diessen am Ammersee	34	13,6
Tutzing	27	6,3
Peißenberg	23	11,8
München	20	41,4
Pähl	16	5,6
Polling	12	7,7
Raisting	12	7,0

Dargestellt werden die 10 – soweit vorhanden – größten Einpendelströme ab mindestens 10 Pendelnden.

- 50 % aller Einpendelnden
- 75 % aller Einpendelnden
- 90 % aller Einpendelnden

Quelle: Statistische Ämter der Länder, Stand 21.01.2026

Abbildung 4: Auspendelverflechtungen Wielenbach



Auspendelgebiete	Pendelnde	Km
Weilheim i.OB	383	4,2
München	241	41,4
Tutzing	99	6,3
Starnberg	89	19,0
Penzberg	86	19,1
Pähl	47	5,6
Bernried am Starnberger See	37	6,6
Peißenberg	32	11,8
Herrsching a. Ammersee	31	15,3
Polling	25	7,7

Quelle: Statistische Ämter der Länder, Stand 21.01.2026

2.4 Bedeutende Einrichtungen und Ziele

Die Kernstadt Wielenbach weist die meisten bedeutenden Einrichtungen, davon eine Grundschule (Haltestelle Wielenbach, Schule), einen Supermarkt, eine Zoohandlung, ein Autohaus, zwei Ärzte und das Rathaus, sowie eine Dienststelle des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, als ÖPNV-relevante Ziele auf. In Wilzhofen befindet sich ein Arzt, in Hardt eine Senioren-Tagespflege. In Haunshofen sitzen eine kleine Transportfirma und ein Reitverein. Bauerbach weist keine nennenswerten ÖPNV-relevanten Orte auf.

Wesentliche Zielpunkte für die Bevölkerung von Wielenbach finden sich darüber hinaus in Weilheim mit Bahnhof, Innenstadt, Ärztehaus und Krankenhaus sowie den Arbeitsplätzen. Weitere Ziele sind Pähl und Herrsching (insbesondere aus Wilzhofen) und Tutzing (insbesondere aus Haunshofen).

2.5 Bewertung des Mobilitätsangebotes

In diesem Kapitel erfolgt eine Bewertung der Angebotsqualität des ÖPNV in Eberfing und Wielenbach.

In der Gemeinde Wielenbach verkehren die vier Regionalbuslinien 891, 937, 953 und 979. Wielenbach wird dabei von den Linien 891, 937 und 953 angefahren, Bauerbach und Haunshofen von der Linie 937, Haunshofen zusätzlich noch von der Linie 979.

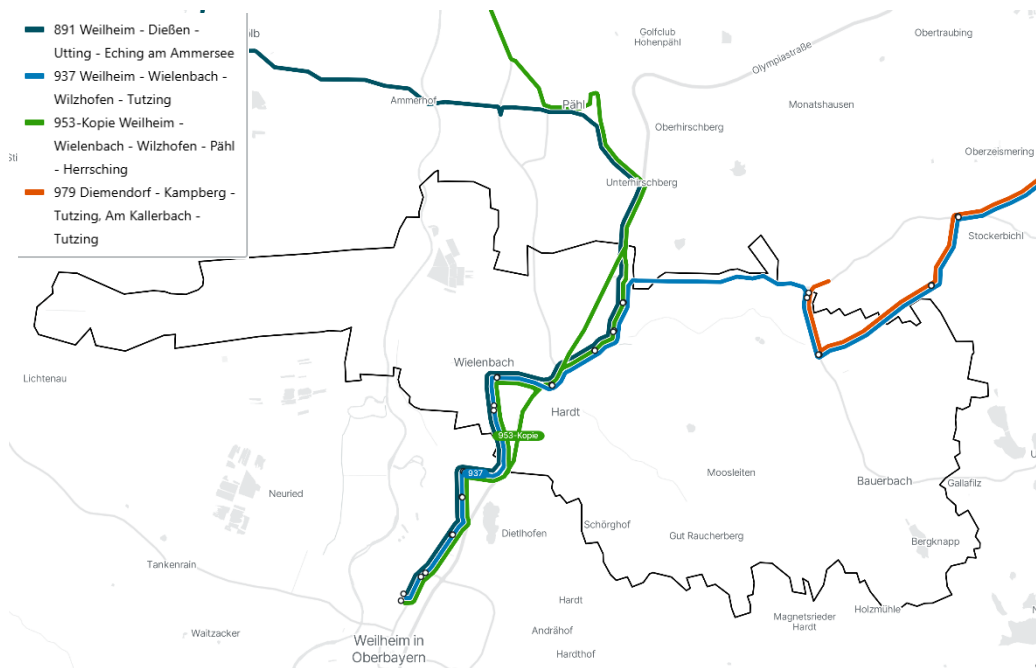
Die Linie 891 bedient Wielenbach Richtung Ammersee mit einer Fahrt (eine weitere nur zum Aussteigen) und in Richtung Weilheim mit 3 Fahrten (jeweils Mo-Fr).

Die Linie 937 bedient Wielenbach und Haunshofen mit 8 Fahrten zwischen ca. 05:30 – 17:30 Uhr, Bauerbach wird von der Linie 937 mit 2 Fahrten zw. 12:40 – 13:40 Uhr bedient (jeweils Mo-Fr).

Die Linie 953 bedient Wielenbach mit 8 Fahrten zwischen 07:40 – 17 Uhr, bei zwei weiteren Fahrten Richtung Herrsching kann nur ausgestiegen werden, in Richtung Weilheim wird Wielenbach mit 10 Fahrten bedient (jeweils Mo-Fr).

Samstags besteht linienübergreifend ein stark eingeschränktes Angebot, sonntags verkehren keine Buslinien.

Abbildung 5: Regionalbuslinien Wielenbach



Quelle: Eigene Darstellung

ÖPNV-Anbindung in Richtung Weilheim

In Richtung Weilheim besteht Mo-Fr ein tagesdurchgängiges Angebot von 5-19 Uhr mit mindestens einer stündlichen Fahrtenmöglichkeit: die einzige Angebotslücke besteht zwischen 11 - 12 Uhr. In Richtung Wielenbach besteht linienübergreifend ein mindestens stündliches Fahrtenangebot von 5 -18 Uhr.

Tabelle 2: Regionalbusangebot - Wielenbach

Linien-nummer	Linienweg	Mo-Fr	Sa
891	Weilheim – Dießen – Utting – Eching am Ammersee	3 Fahrten; zw. 7-8 (Teilfahrt), 8 – 9, 13-14	EF
	Eching am Ammersee – Utting – Dießen - Weilheim	4 Fahrten; 1 zw. 6-7 Uhr, 2 zw. 13-14 Uhr	1 Fahrt zw. 9- 10 Uhr
937	Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen - Tutzing	8 Fahrten; unregelmäßiger Takt	2 Fahrten
	Tutzing – Wilzhofen – Wielenbach - Weilheim	10 Fahrten; Ca. T60; ab 8 Uhr unregelmäßiger Takt	2 Fahrten
953	Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen – Pähl - Herrsching	8 Fahrten; ca. T60 zw. 8 – 17 Uhr	2 Fahrten zw. 08 – 12 Uhr
	Herrsching – Pähl – Wilzhofen – Wielenbach - Weilheim	10 Fahrten zw. 6 – 18 Uhr; T120/T60	
979	Tutzing - Tutzing, Am Kallerbach – Kampberg – Haunshofen - Diemendorf	16 Fahrten zw. 6 – 21 Uhr; T60	14 Fahrten zw. 7 – 20 Uhr; T60
	Diemendorf – Haunshofen – Kampberg – Tutzing, Am Kallerbach - Tutzing	17 Fahrten zw. 5:30 – 21:30 Uhr; T60	15 Fahrten zw. 06:30 – 20:30 Uhr; T60

Quelle: MVV, Fahrplanstand 2025

Nachfolgend erfolgt eine differenzierte Aufbereitung des Bedienungsangebots an Schul- und an Ferientagen für jede Stunde:

Tabelle 3: Angebot der Linie 891

Weilheim – Dießen – Utting – Eching am Ammersee (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5	6	7	8	9 -	10	11 -	12 -	13 -	14	15	16 -	17	18
	-	-	-	-	10	-	12	13	14	-	-	17	-	-
	6	7	8	9		11				15	16		18	19
891	-	-	1*	1*	-	-	1 n.A.	-	1* n.A.	-	-	-	-	-
Eching am Ammersee – Utting – Dießen – Weilheim (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5	6	7	8	9 -	10	11 -	12 -	13 -	14	15	16 -	17	18
	-	-	-	-	10	-	12	13	14	-	-	17	-	-
	6	7	8	9		11				15	16		18	19
891	-	1*	-	-	-	-	-	-	2*	-	-	1* n.A.	-	-

Quelle: MVV, Fahrplanstand 2025

Anmerkung: n.A. = nur Ausstieg

Anmerkung: * = nur an Schultagen

Tabelle 4: Angebot der Linie 937

Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen – Tutzing (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5	6	7 -	8	9	10	11	12	13 - 14	14	15	16	17	18 - 19
	-	-	8	-	-	-	-	-		-	-	-	-	
	6	7		9	10	11	12	13		15	16	17	18	
937	1	1*	1	-	1	-	-	1*	1	-	-	1	1	-
Tutzing – Wilzhofen – Wielenbach – Weilheim (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5	6	7	8	9	10	11	12	13 - 14	14	15	16	17	18 - 19
	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	
	6	7	8	9	10	11	12	13		15	16	17	18	
937	-	1*	1	1*	1	-	-	-	2*, davon 1 n.A.	-	1	-	1	2 n.A., davon 1*

Quelle: MVV, Fahrplanstand 2025

Anmerkung: n.A. = nur Ausstieg

Anmerkung: * = nur an Schultagen

Tabelle 5: Angebot der Linie 953

Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen – Pähl – Herrsching (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7- 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
953	-	-	1*	-	-	1*	1	1*	2, davon 1* n.A.	1	1	1* n.A.	1	-
Herrsching – Pähl – Wilzhofen – Wielenbach – Weilheim (Mo – Fr)														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19
953	1*	2	-	1*	-	1*	-	1	-	1	1	1	-	1

Quelle: MVV, Fahrplanstand 2025

Anmerkung: n.A. = nur Ausstieg

Anmerkung: * = nur an Schultagen

Ab Ende 2027 verändert sich die Bedienung der Linie 953. Richtung Pähl verbessert sich das Angebot mit einer neuen Fahrt zwischen 9 – 10 Uhr. Zudem ist nun bei allen Fahrten das Einsteigen möglich. Richtung Weilheim gibt es keine Änderungen der Bedienzeiten.

Die Linien 891 und 937 verkehren unverändert.

Tabelle 6: Angebot der Linie 953 ab Ende 2027

Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen – Pähl – Herrsching (Mo – Fr) - 2027														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	1 4 - 1 5	1 5 - 1 6	1 6 - 1 7	1 7 - 1 8	1 8 - 1 9
953	1*	1	1	-	1	1*	2, dav on 1*	1	2, davo n 1*	1	1	1*	1	1
Herrsching – Pähl – Wilzhofen – Wielenbach – Weilheim (Mo – Fr) - 2027														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	1 4 - 1 5	1 5 - 1 6	1 6 - 1 7	1 7 - 1 8	1 8 - 1 9

953	1	2, da von 1*	-	1	-	1	-	1	1	1	1	1	-	1
-----	---	-----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Quelle: Kreis Weilheim-Schongau

Anmerkung: * = nur an Schultagen

Eine zusammenfassende Übersicht über das Bedienungsangebot an Ferientagen zwischen Wilzhofen, Wielenbach und Weilheim ab 2027 ist Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7: Angebot zwischen Wilzhofen, Wielenbach und Weilheim an Ferientagen

Weilheim – Wielenbach - Witzhofen (Mo – Fr) ab 2027 gesamt														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7 8	8 - 9	9 - 1 0	1 - 1 1	11 - 12	1 2 - 1 3	13 - 14	1 4 - 1 5	1 5 - 1 6	1 6 - 1 7	1 7 - 1 8	1 8 - 1 9
Alle Linien	1	1	2		2		4	1	3	1	1	1	2	1
Wilzhofen - Wielenbach - Weilheim (Mo – Fr) ab 2027 gesamt														
Linie / Uhrzeit	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 1 0	1 - 1 1	11 - 12	1 2 - 1 3	13 - 14	1 4 - 1 5	1 5 - 1 6	1 6 - 1 7	1 7 - 1 8	1 8 - 1 9
Alle Linien	1	1	1	1	1	1		1	2	1	2	1	1	2

Nachfolgend findet sich eine kartografische Aufbereitung des Fahrtenangebots in Wielenbach und in die angrenzenden Kommunen ab 2027. Das Angebot der Linie 979 ist mit seiner regelmäßigen Vertaktung zwischen Haunshofen und Tutzing gesondert dargestellt.

Abbildung 6: Fahrtenangebot Wielenbach und Weilheim an einem Schultag

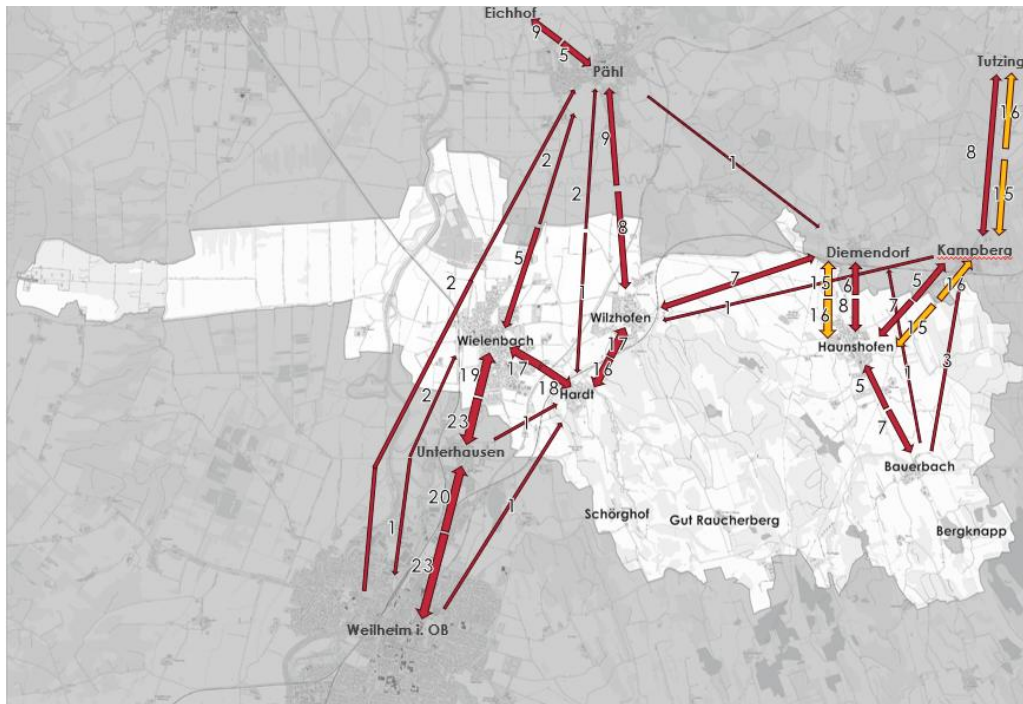
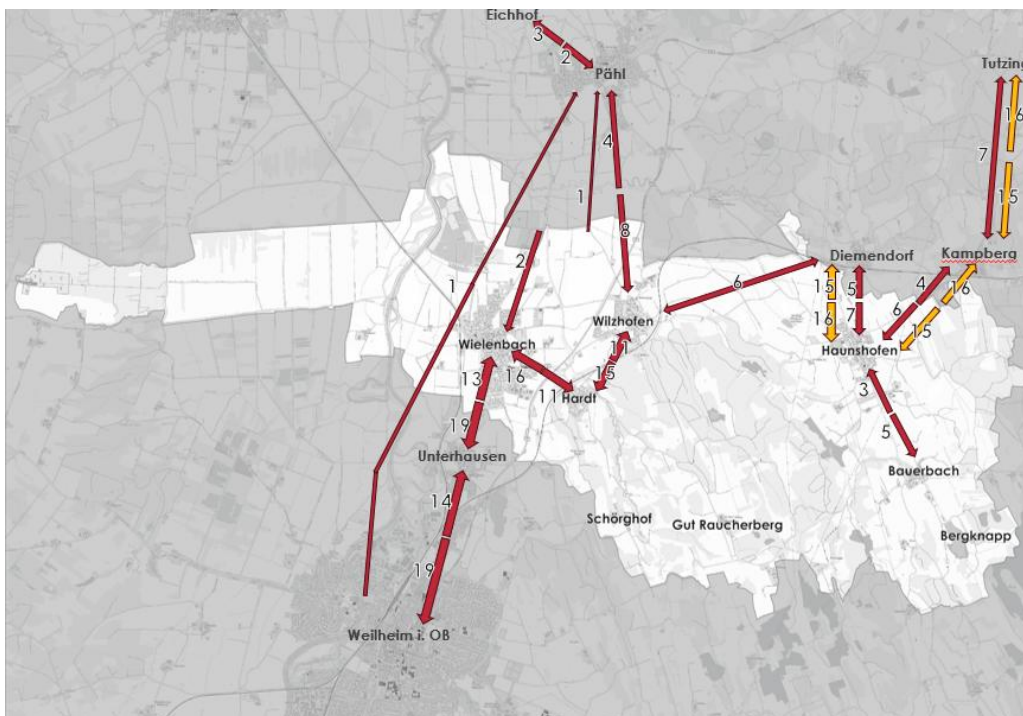


Abbildung 7: Fahrtenangebot Wielenbach und Weilheim an einem Ferientag



2.6 Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut durch Bushaltestellen erschlossen sein.

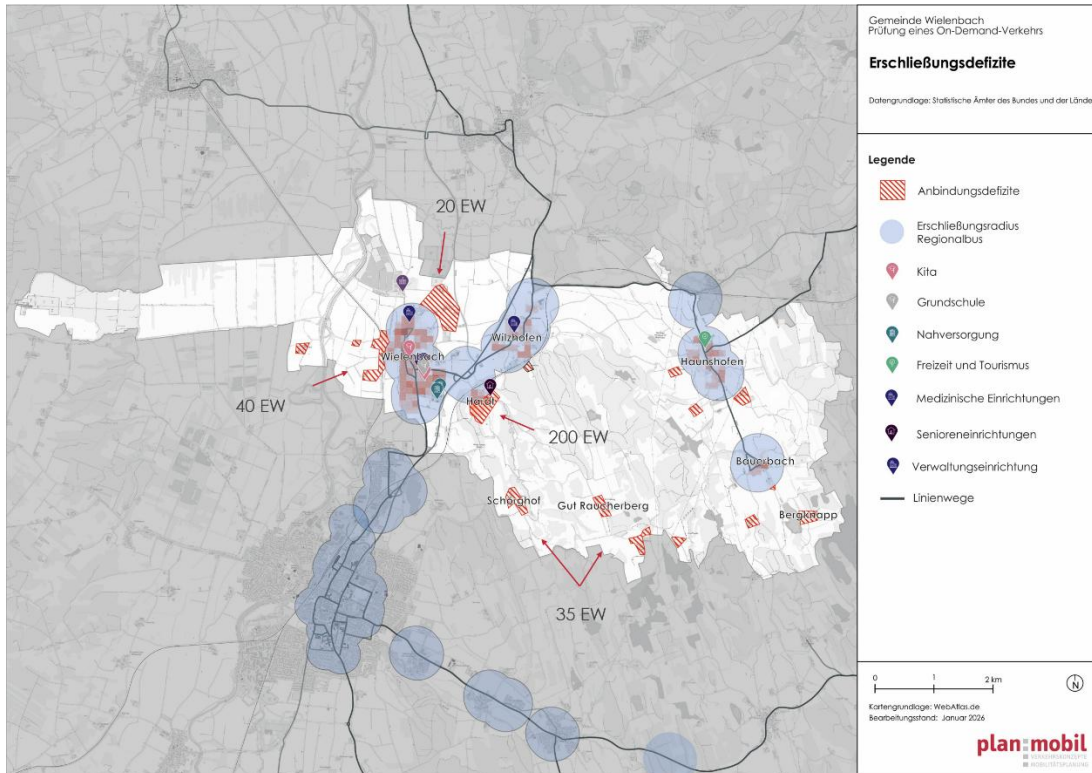
Der Nahverkehrsplan des Landkreises Weilheim-Schongau definiert die Anforderungen an die Erschließungsqualität wie folgt:

Tabelle 8: Erschließungsqualität nach Nahverkehrsplan Weilheim-Schongau

Ortskategorie	Siedlungsstruktur	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
Oberzentrum Weilheim und Mittelzentren	Zentraler Bereich	300 Meter	600 Meter
	Übriges Gebiet	400 Meter	1.000 Meter
Orte im Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum sowie im ländlichen Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume	Zentraler Bereich	400 Meter	800 Meter
	Übriges Gebiet	600 Meter	1.500 Meter

Grundsätzlich sorgt der Regionalbus für eine gute Erschließung innerhalb der Gemeinde. Ca. 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner sind erschlossen. Größere Bereiche ohne ÖPNV-Bedienung sind der Ortsteil Hardt sowie Siedlungsbereiche in Randlage von Wielenbach sowie einige Bauernschaften.

Tabelle 9: Erschließungsqualität



2.7 Nachfragedaten

Es liegen keine aktuellen Nachfragedaten vor.

2.8 Zusammenfassende Bewertung (in Hinblick auf ODV)

In Wielenbach verkehren die drei Regionalbuslinien 891, 937 und 953. Dabei besteht Richtung Weilheim ein Angebot zwischen 5-19 Uhr mit einer Bedienungslücke zwischen 11-12 Uhr. Richtung Wielenbach (von Weilheim i. OB) besteht ein Angebot zwischen 5-18 Uhr ohne vorhandene Angebotslücken.

Samstags sowie sonntags besteht kein regelmäßiges Fahrtenangebot. ÖPNV relevante Orte werden bedient. Ein Großteil der Siedlungsgebiete wird durch den Regionalbus erschlossen (Zielwert laut NVP > 80%). In den Ortsteil Hardt fährt jedoch kein Regionalbus, stattdessen gibt es eine Bushaltestelle an der B2 ca. 400 Meter vom Ortsteil entfernt.

Es besteht ein negatives Pendlersaldo, also mehr Menschen, die in Wielenbach leben, pendeln zu ihren Arbeitsplätzen als umgekehrt. Die meisten Einpendler kommen aus Weilheim i. OB, Ziele der Auspendler sind Weilheim i. OB, München und Tutzing.

Ein On-Demand-Angebot könnte in Wielenbach zu einer deutlichen Verbesserung der innergemeindlichen Erschließung dienen und das Angebot in Richtung Weilheim ergänzen. Zudem besteht für die Stadt Weilheim die Möglichkeit Marnbach und Deutenhausen ebenfalls zu bedienen und Angebotslücken zu schließen.

3 Konzept für den Bedarfsverkehr

3.1 Einsatzmöglichkeiten Bedarfsverkehr

Hohe Fahrgastnachfrage im ÖPNV-System sowie klar erkennbare Relationen mit kontinuierlichem Mobilitätsbedarf bilden die zentrale Grundlage für den Einsatz von liniengebundenen Regelverkehren. In Zeiten mit geringer Nachfrage oder in räumlich dünn besiedelten bzw. infrastrukturell schwächer erschlossenen Gebieten bieten bedarfsorientierte Verkehrsformen – wie On-Demand-Verkehre, Rufbusse oder Flexible Bedienformen – eine wirtschaftlich sinnvolle und gleichzeitig bedarfsgerechte Ergänzung zum klassischen Linienangebot. Nachfolgend werden die zentralen Merkmale und Einsatzmöglichkeiten aufgeführt.

3.1.1 Anruflinientaxi (ALT) / Bedarfslinienverkehr

Merkmale

Bedarfslinienverkehre zeichnen sich dadurch aus, dass sie nur nach vorheriger (meist 30 - 120 Minuten vor Fahrtantritt) telefonischer oder digitaler Anmeldung verkehren. Die Fahrgäste steigen dabei an festgelegten Haltestellen ein und aus und die Fahrt erfolgt entlang eines vorgegebenen Linienweges und zu einem festen Fahrplan. Die Anschlüsse sind oft an regulär verkehrende Linien abgestimmt. Die VDV empfiehlt, dass mittlere Wartezeiten deutlich unter 30 Minuten liegen sollten, damit das Angebot attraktiv bleibt.

Wann ist ein Bedarfslinienverkehr passend?

Diese Bedienform ist besonders dort passend, wo eine Grundversorgung gesichert werden soll, die Nachfrage jedoch zu gering ist, um einen regulären Linienverkehr mit festen Fahrten wirtschaftlich anzubieten. Der Betrieb ist aber nur dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn bei Anfrage im Umlauf nur ein Teil der Haltestellen angefahren wird und dadurch Fahrleistung und Betriebskosten eingespart werden.³

Ein wesentlicher Vorteil ist der geringe betrieblich Aufwand bei der Umstellung vom regulären Linienbetrieb auf den Bedarfsbetrieb und umgekehrt (falls die Fahrgastnachfrage wieder steigen sollte). Wichtig ist die Integration in die digitale Auskunft- und Buchungssysteme, damit Fahrgäste Bedarfsfahrten genauso einfach finden, wie den regulären Linienverkehr.

³ Sommer & Assadollah. (2019). ÖPNV-Angebotsformen im ländlichen Raum: S. 15 – In: HVK - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Wichmann, Berlin.

Abbildung 8: Bedarfslinienverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.2 Richtungsbandbetrieb

Merkmale

Fahrzeuge im Richtungsbandbetrieb verkehren, wie im Bedarfslinienbetrieb in Form von Umläufen, mit dem Unterschied, dass auch Fahrten abseits des direkten Linienweges bei Bedarf angefahren werden.⁴ Je nach Raumstruktur wird der Richtungsbandbetrieb als Linienabweichung betrieben mit bedarfsorientierten Abstechern, wenn nur wenige (Teil-)Orte abseits des Siedlungsbandes liegen, oder als Linienaufweitung mit einer flächigen Erschließung, bei disperser Verteilung der (Teil-)Orte abseits der Hauptroute.⁵

Wann ist der Richtungsbandbetrieb passend?

Die Bedienungsform bietet sich an, wenn das Zielgebiet nicht nur entlang der Verbindungsstraße besiedelt ist, sondern auch abseits dieser (Teil-)Orte liegen.⁶ Schwach nachgefragte Linien, die zur Erschließung von Siedlungen entlang einer klaren Hauptroute einen mäandrierenden Linienweg oder Abstecher mit Hin- und Rückwegen aufweisen, eignen sich besonders gut für eine Umstellung auf den Richtungsbandbetrieb.

⁴ Kirchhoff & Tsakarestos (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen, Teubner, Wiesbaden: S. 6.

⁵ Sommer & Assadollah. (2019). ÖPNV-Angebotsformen im ländlichen Raum: S. 16 – In: HVK - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Wichmann. Berlin.

⁶ Kirchhoff & Tsakarestos (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen, Teubner, Wiesbaden: S. 8.

Abbildung 9: Richtungsbandbetrieb



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.3 Sektorbetrieb

Merkmale

Beim Sektorbetrieb wird das Bediengebiet in mehrere Teilbereiche untergliedert. Dieser wird durch die Einengung des Flächenbetriebs auf einen bestimmten Teilraum charakterisiert.⁴ Innerhalb dieser Sektoren gibt es feste Sammelpunkte/virtuelle Haltestellen, an denen Fahrgäste abgeholt und abgesetzt werden. Eine direkte Haustürbedienung erfolgt nicht, wodurch Fahrten effizienter gebündelt und wirtschaftlicher durchgeführt werden können.

Wann ist der Sektorbetrieb passend?

Der Einsatz bietet sich in Zeiten und Räumen geringer, aber gerichteter Verkehrsnachfrage an, und erfüllt eine Zubringerfunktion für zentrale Verknüpfungspunkte im ÖPNV-System.⁷ Somit eignet sich dieses Modell vor allem für dünn besiedelte Regionen mit verstreuten Wohnorten. Durch die Nutzung von Sammelpunkten wird eine gute Flächenerschließung erreicht, ohne dass der Aufwand des klassischen Linienverkehrs entsteht. Das Bediengebiet sollte nicht zu groß sein (maximal 100 km²), die Durchführung des Betriebs erfolgt häufig über Taxi- oder Mietwagenunternehmen und aufgrund des Komforts werden häufig Zuschläge zum ÖPNV-Tarif erhoben.⁷

⁷ Sommer & Assadollah (2019): ÖPNV-Angebotsformen im ländlichen Raum: S. 17 – In: HVK - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Wichmann, Berlin.

Abbildung 10: Sektorenbetrieb



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.4 On-Demand-Verkehre / Flächenbetrieb

Merkmale

On-Demand-Verkehre können kurzfristig gebucht werden, meist über eine App oder telefonisch. Die Fahrten werden dabei algorithmisch gebündelt, sodass mehrere Personen mit ähnlicher Fahrtrichtung gemeinsam fahren können. Auf diese Weise entstehen flexible Routen, die sich an der tatsächlichen Nachfrage orientieren und nicht an einem festen Fahrplan. Bedient wird jeweils ein klar definiertes Gebiet, innerhalb dessen die Fahrten individuell angepasst werden.

„Der Begriff „On-Demand-Angebot“ impliziert eine zeitnahe Verfügbarkeit sowie eine volle Flexibilität und wird mit aktuellen Entwicklungen Appbasierter Angebote in Verbindung gebracht.“⁸ Vor dem Aufkommen des Begriffes „On-Demand-Verkehr“, wurden entsprechend räumlich und zeitliche flexible Angebote als Flächenbetrieb bezeichnet.⁸

Die Fahrzeuge sind in der Regel Kleinbusse oder Vans, die zum Teil auch barrierefrei ausgestattet sind. Häufig sind sie in den bestehenden ÖPNV-Tarif integriert, sodass Fahrgäste ohne zusätzliche Hürden von diesem Angebot profitieren können. Durch die Kombination aus einfacher Buchung, flexibler Bedienung und nachfrageorientierter Bündelung bieten On-Demand-Verkehre eine attraktive Ergänzung zum klassischen Linienverkehr, insbesondere in Bereichen mit schwächerer Nachfrage oder für Wege, die sich mit festen Linien nur schwer abdecken lassen.

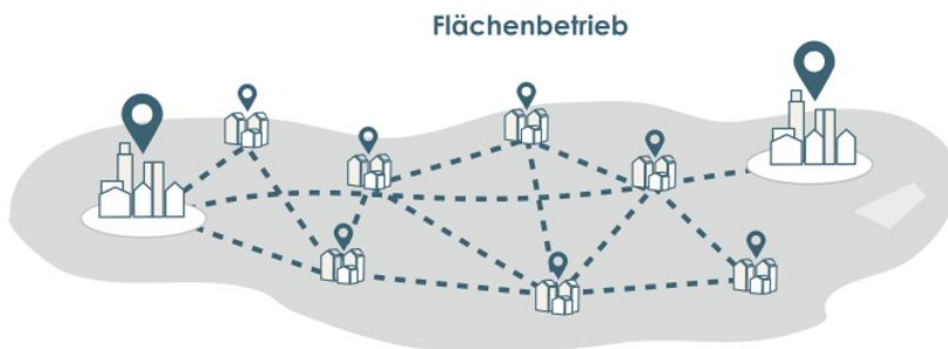
Wann sind On-Demand-Verkehre / Flächenbetriebe passend?

Der Einsatz eines Flächenbetriebes ist in Räumen mit sehr geringer Verkehrsnachfrage sinnvoll, in denen das Fahrgastaufkommen nicht bündelbar ist und

⁸ Gies & Langer (2021): Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren. BMBF (Hrsg.), Berlin: S. 10

die nicht zu groß sind (maximal 100 km²).⁹ Zudem sind sie geeignet um die „letzte Meile“ zu Bahnhöfen oder Knotenpunkten zu erschließen, in denen kein Linienverkehr sinnvoll eingesetzt werden kann. In Tagesrandlagen oder am Wochenende können On-Demand-Verkehre ein attraktiver Ersatz für schwach ausgelastete Linien sein. Sie bieten sich vor allem dort an, wo die Fahrgäste mit digitalen Buchungssystemen vertraut sind.

Abbildung 11: Flächenbetrieb



Quelle: Eigene Darstellung

3.1.5 Kombinierte Bedienformen

In der Praxis zeigt sich häufig, dass Mischformen von Linien- und Bedarfsverkehren besonders zweckmäßig sind. Eine mehrstufige, differenzierte Bedienung kann dabei die Hauptlinien stärken und zugleich eine flexible Feinerschließung gewährleisten. Entscheidend ist, dass Bedarfsverkehre nicht als „Notlösung“, sondern als gleichwertiger Bestandteil des ÖPNV verstanden werden. Sie erfüllen eine wichtige Funktion als Zubringer zu den starken Achsen und tragen so zur Gesamtattraktivität des Netzes bei.

Ein Beispiel für solche Mischformen ist die zeitabhängige Anpassung: Tagsüber kann eine Linie im regulären Taktverkehr betrieben werden, während sie abends, bei geringerem Fahrgastaufkommen, als Rufbus angeboten wird. Auf diese Weise lässt sich sowohl eine verlässliche Grundversorgung als auch ein wirtschaftlicher Betrieb sicherstellen.

In städtischen Räumen bieten sich flexible On-Demand-Angebote an, während im ländlichen Raum Lösungen mit festgelegten Bedienungsgebieten eine praktikable Lösung darstellen. Ergänzend können Bürgerbusse eine wichtige Rolle übernehmen, da sie nicht nur Mobilitätslücken schließen, sondern auch die soziale Teilhabe insbesondere für ältere Menschen und Personen ohne eigenes Auto sichern.

⁹ Sommer & Assadollah (2019): ÖPNV-Angebotsformen im ländlichen Raum: S. 18 – In: HVK - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Wichmann, Berlin.

3.2 Konzeptionelle Vorüberlegungen

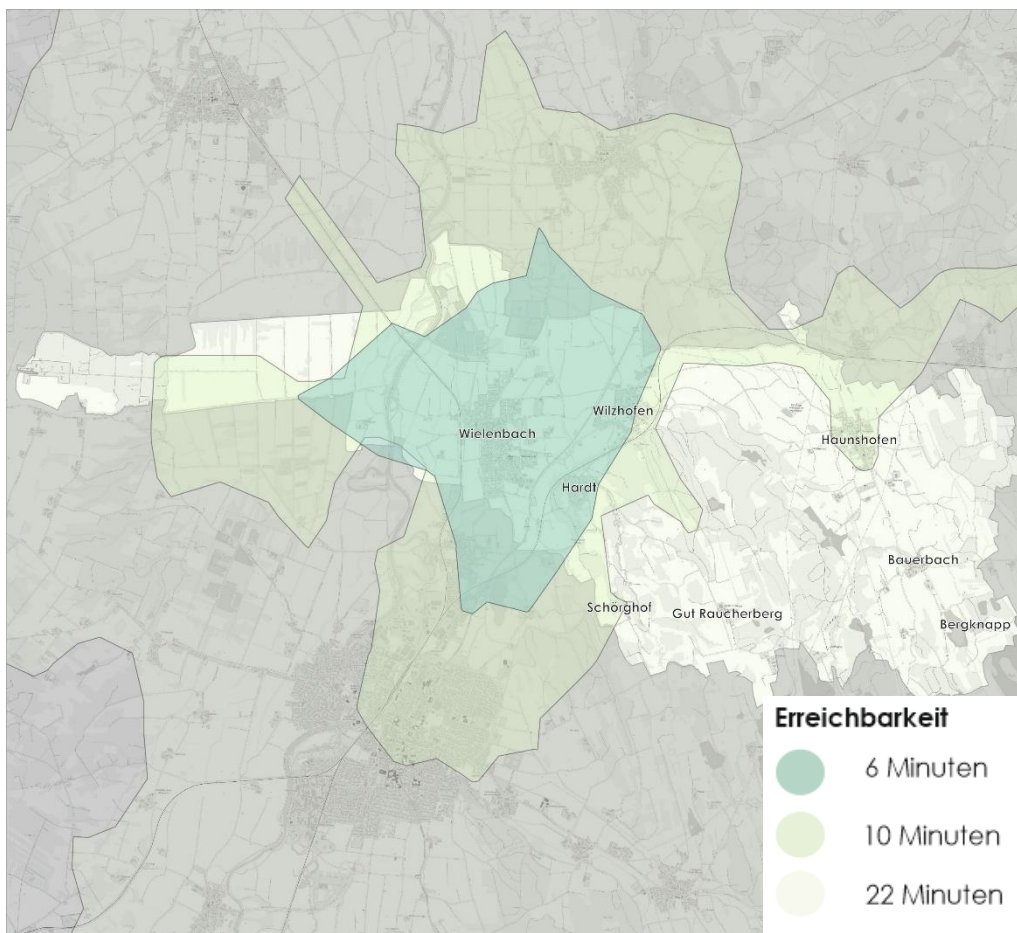
Ableitung für Wielenbach

Für die Gemeinde Wielenbach sollen die Möglichkeiten der Einführung eines On-Demand-Verkehrs untersucht werden, um eine flexible, attraktive Ergänzung zum Regionalbusverkehr anzubieten. Anhand von Isochronen erfolgt nachfolgend eine erste Annäherung an Reisezeiten in Wielenbach zur Herleitung erwartbarer Fahrzeugbedarfe.

Für Wielenbach, Wilzhofen und Hardt ist bei Stationierung des Fahrzeugs in Wielenbach eine effiziente Bedienung möglich.

Für Fahrten in Richtung Weilheim i. OB zum Bahnhof oder in die Innenstadt wird ein Fahrzeug für mind. 20 Minuten gebunden (Hin- und Rückfahrt). Eine Einbindung von Haunshofen würde das Nachfragepotenzial nach Weilheim über Wielenbach erhöhen, kann die lange Fahrzeugbindung bei Fahrtenwünschen von Haunshofen nach Weilheim dazu führen, dass mehr als ein Fahrzeug in Spitzenzeiten erforderlich ist oder Fahrtenwünsche nicht bedient werden können.

Abbildung 12: Reisezeitisochronen Wielenbach



Innerhalb von Wielenbach sind Fahrtenwünsche erwartbar, die durch Kreuz- und-Quer-Fahrten gekennzeichnet sind, wenngleich der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit des Hauptortes liegt. Aufgrund begrenzter Wegelängen könnten dann viele Fahrtenwünsche pro Stunde erfüllt werden.

Eine Einbindung von Haunshofen würde das Nachfragepotenzial nach Weilheim über Wielenbach erhöhen. Gleichzeitig kann die lange Fahrzeugbindung bei Fahrtenwünschen von Haunshofen nach Weilheim dazu führen, dass mehr als ein Fahrzeug in Spitzenzeiten erforderlich ist oder Fahrtenwünsche nicht bedient werden können.

Einsatzszenarien für Bedarfsverkehre in Wielenbach

Tabelle 10: Ganztägiges Angebot in Ergänzung zum Regionalbus

+	-
Deutliche Verbesserung der innergemeindlichen Erschließung	Bereits regelmäßiges Angebot in Richtung Pähl / Herrsching und Weilheim, Konkurrenz bzw. Herausforderung der Integration
Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	

Tabelle 11: Tagesrand und Wochenende

+	-
Attraktivitätssteigerung der ÖPNV	Nutzung des Fahrzeugs außerhalb der Betriebszeiten unklar
Gezielte Ergänzung des Angebots	Begrenzte Nachfrage erwartbar
	Voraussichtlich keine Förderfähigkeit

Tabelle 12: Schwerpunkt Anbindung Haunshofen, Bauerbach, Hardt an Wielenbach und ggf. weiter nach Weilheim

+	-
Schließt bestehende Bedienungslücken	Orientierung von Haunshofen eher in Richtung Tutzing
	Schwierigkeit einer regionalen Integration

Rahmenkonzept

In diesem Kapitel werden verschiedene konzeptionelle Ansätze für einen regionalen Bedarfsverkehr entwickelt. Es werden folgende Varianten betrachtet:

Tabelle 13: Übersicht über die untersuchten Varianten

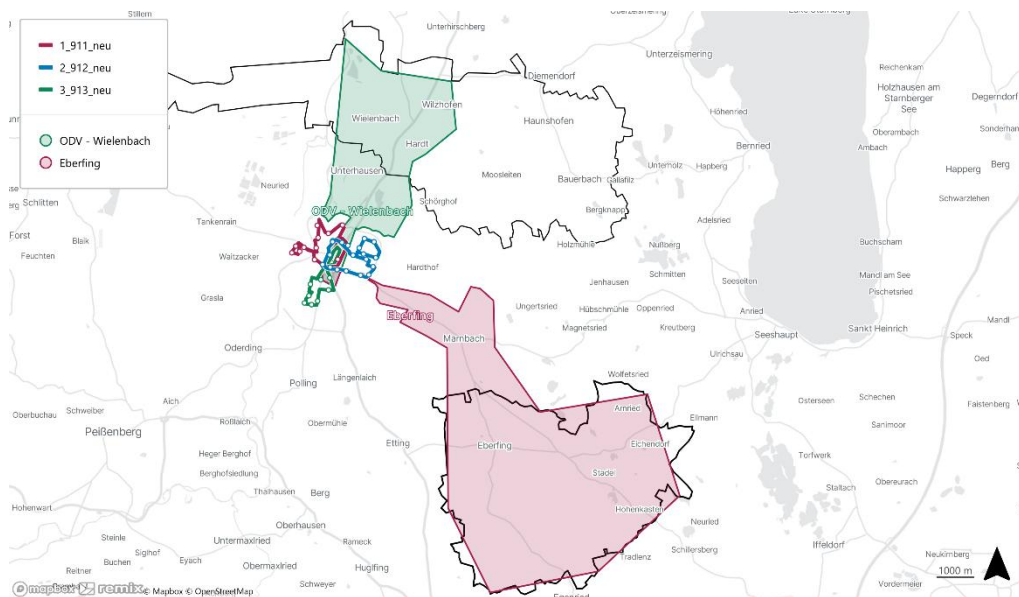
Variante		ODV Bedienungzeiten
ODV als Ergänzung zum Regionalbus	Variante 1	Mo-Fr 8 - 12 Uhr, 14 - 19 Uhr
	Variante 2	Mo-Fr 6 – 19 Uhr
ODV und Regionalbus erfüllen die Förderbedingungen	Variante 3	Mo-Fr 8 - 12 Uhr, 14 - 19 Uhr, Sa + So 08 - 18 Uhr
	Variante 4	Mo-Fr 6 – 19 Uhr, Sa + So 08 – 18 Uhr
Fahrplangebundener Bedarfsverkehr	Variante 5 (nur Eberfing)	Mo-Fr 10 – 16 Uhr

Für die Gemeinde Wielenbach liegt der Schwerpunkt dabei auf einem On-Demand-Verkehr. Für die Gemeinde Eberfing wird aufgrund der geringen Einwohnerdichte zusätzlich noch ein fahrplangebundenes Angebot mit dem Schwerpunkt auf einem möglichst wirtschaftlichen Betrieb untersucht.

Bei allen Varianten gilt, dass keine Buchung von Fahrten im Bedarfsverkehr möglich ist, die zeitlich und räumlich parallel zu bestehenden Fahrten im Regionalbusverkehr liegen (Konkurrenzverbot).

Als Bedienbereiche werden jeweils die Gemeindegebiete von Eberfing und Wielenbach festgelegt. Zusätzlich werden in Weilheim der Bahnhof, das Krankenhaus, die Innenstadt sowie aus Eberfing die Weilheimer Stadtteile Deutenhausen und Marnbach sowie aus Wielenbach der Weilheimer Stadtteil Unterhausen mitbedient.

Abbildung 13: Konzeptioneller Vorschlag der Bedienbereiche



Quelle: Eigene Darstellung

3.3 Planungskonzepte

3.3.1 Variante 1 – Ergänzung Regionalbus

Die Variante sieht eine Bedienung des On-Demand-Angebots in Ergänzung zum Regionalbusverkehr werktags zwischen 8 - 12 Uhr und 14 - 19 Uhr vor.

Tabelle 14: Kennwerte der Variante 1

Bediengebiet	Wielenbach, Hardt, Wilzhofen Unterhausen
Größe des Bediengebiets / Einwohner	ca. 11,5 km² / ca. 6.800
Anzahl max. Fahrzeuge	1
Betriebszeiten	8-12 Uhr und 14-19 Uhr
Verknüpfungspunkte	
Regionalbahn	Weilheim Bahnhof
Bus	Weilheim Bahnhof
Satellitenhaltestellen (außerhalb des Bediengebiets)	
Ort, Tag (Bedeutung A)	Weilheim Bahnhof, Weilheim Innenstadt
Ort, Tag (Bedeutung B)	Weilheim Krankenhaus / Ärztehaus
Ladepositionen	noch zu klären
Wartepositionen	
Kalkulierte Kennwerte	
Betriebskilometer pro Tag	97 km
Beförderte Personen pro Tag	33
Beförderte Personen pro Jahr	8.250
durchschn. Fahrdistanz pro Fahrt	3,6 km
durchschn. Anzahl an Fahrten pro Stunde	3,4

3.3.2 Variante 2 – Ergänzung Regionalbus

Die Variante sieht eine Bedienung des On-Demand-Angebots in Ergänzung zum Regionalbusverkehr werktags zwischen 6 – 19 Uhr vor.

Tabelle 15: Kennwerte der Variante 2

Bediengebiet	Wielenbach, Hardt, Wilzhofen Unterhausen
Größe des Bediengebiets / Einwohner	ca. 11,5 km² / ca. 6.800
Anzahl max. Fahrzeuge	1
Betriebszeiten	6 – 19 Uhr
Verknüpfungspunkte	
Regionalbahn	Weilheim Bahnhof
Bus	Weilheim Bahnhof
Satellitenhaltestellen (außerhalb des Bediengebiets)	
Ort, Tag (Bedeutung A)	Weilheim Bahnhof, Weilheim Innenstadt
Ort, Tag (Bedeutung B)	Weilheim Krankenhaus / Ärztehaus
Ladepositionen	noch zu klären
Wartepositionen	
Kalkulierte Kennwerte	
Betriebskilometer pro Tag	108 km
Beförderte Personen pro Tag	41
Beförderte Personen pro Jahr	10.250
Durchschn. Fahrdistanz pro Fahrt	3,2 km
Durchschn. Anzahl an Fahrten pro Stunde	2,8

3.3.3 Variante 3 – Anforderungen d. Förderung

Die Variante sieht eine Bedienung des On-Demand-Angebots in Ergänzung zum Regionalbusverkehr werktags zwischen 8 - 12 Uhr und 14 - 19 Uhr. Samstags, sonntags und feiertags besteht ein Angebot zwischen 8 – 18 Uhr.

Tabelle 16: Kennwerte der Variante 3

Bediengebiet	Wielenbach, Hardt, Wilzhofen Unterhausen
Größe des Bediengebiets / Einwohner	ca. 11,5 km² / ca. 6.800
Anzahl max. Fahrzeuge	1
Betriebszeiten	Mo-Fr 8 – 12 + 14 – 19 Uhr, Sa + So 8 – 18 Uhr
Verknüpfungspunkte	
Regionalbahn	Weilheim Bahnhof
Bus	Weilheim Bahnhof
Satellitenhaltestellen (außerhalb des Bediengebiets)	
Ort, Tag (Bedeutung A)	Weilheim Bahnhof, Weilheim Innenstadt
Ort, Tag (Bedeutung B)	Weilheim Krankenhaus / Ärztehaus
Ladepositionen	noch zu klären
Wartepositionen	
Kalkulierte Kennwerte	
Betriebskilometer pro Tag	95,5 km
Beförderte Personen pro Tag	31
Beförderte Personen pro Jahr	9.855
Durchschn. Fahrdistanz pro Fahrt	3,3 km
Durchschn. Anzahl an Fahrten pro Stunde	2,8

3.3.4 Variante 4 – Anforderungen d. Förderung

Die Variante sieht eine Bedienung des On-Demand-Angebots in Ergänzung zum Regionalbusverkehr werktags zwischen 6 - 19 Uhr. Samstags, sonntags und feiertags besteht ein Angebot zwischen 8 – 18 Uhr.

Tabelle 17: Kennwerte der Variante 4

Bediengebiet	Wielenbach, Hardt, Wilzhofen Unterhausen
Größe des Bediengebiets / Einwohner	ca. 11,5 km² / ca. 6.800
Anzahl max. Fahrzeuge	1
Betriebszeiten	Mo-Fr 6 - 19 Uhr, Sa + So 8 – 18 Uhr
Verknüpfungspunkte	
Regionalbahn	Weilheim Bahnhof
Bus	Weilheim Bahnhof
Satellitenhaltestellen (außerhalb des Bediengebiets)	
Ort, Tag (Bedeutung A)	Weilheim Bahnhof, Weilheim Innenstadt
Ort, Tag (Bedeutung B)	Weilheim Krankenhaus / Ärztehaus
Ladepositionen	noch zu klären
Wartepositionen	
Kalkulierte Kennwerte	
Betriebskilometer pro Tag	74,5 km
Beförderte Personen pro Tag	27
Beförderte Personen pro Jahr	11.315
Durchschn. Fahrdistanz pro Fahrt	3,3 km
Durchschn. Anzahl an Fahrten pro Stunde	2,5

4 Bewertung

Nachfolgend erfolgt eine verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der entwickelten Varianten.

4.1 Verkehrliche Bewertung

Für die Bewertung der verkehrlichen Wirkung der Varianten werden verschiedene Kriterien herangezogen:

- Erschließungsqualität in Verbindung mit dem Bedienungsangebot
- Erreichbarkeit von wichtigen Zielen
- Netz- und Beförderungsqualität in Form der Transparenz und Verständlichkeit des Angebots aus Fahrgastsicht
- Künftige Fahrgastpotenziale

Tabelle 18: Verkehrliche Bewertung Wielenbach

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Erschließungsqualität	+	++	++	++
Erreichbarkeit von Zielen	+	++	++	++
Netz- und Beförderungsqualität	o	+	o	++
Künftige Fahrgastpotenziale	+	++	+	++

Deutlich wird, dass Variante 4 aus verkehrlicher Sicht insgesamt die beste Bewertung erhält. Sie erzielt in drei der vier Kriterien die höchste Bewertung (++) und weist durch das umfassende Bedienungsangebot an allen Wochentagen als einzige Variante sehr gut ab. Variante 2 erreicht ebenfalls gute Bewertungen, weist kein Wochenendangebot auf.

4.2 Wirtschaftliche Bewertung

Für die Ermittlung der Kosten für On-Demand-Verkehre (Varianten 1-4) wurden folgende Kostensätze angesetzt:

Tabelle 19: Kennwerte Bilanzierung On-Demand-Verkehre

Kriterien	Kennwerte
Fahrpersonalkosten	45,00 EUR / Fahrzeugstunde
Fahrzeugkosten	12.000 EUR / Fahrzeug / Jahr (Leasing, 10 Jahre)
Laufleistungsabhängige Kosten	0,22 EUR / km (Stromkosten, anteilig Werkstatt + Wartung)
Kosten ODV-Plattform	20.000 EUR einmalige Einrichtungskosten 500 EUR / Fahrzeug / Monat
Kundendienst	5 EUR / Anruf (Annahme: bei jeder 10. Buchung)
Fahrzeugdesign und Dispositionshardware	3.000 EUR / Fahrzeug
Overheadkosten	Annahme: 7,5 % der Gesamtkosten
Erlösszenario	Annahme: 50 % der Fahrgäste verfügen über eine Zeitkarte

Fördermöglichkeiten durch den Freistaat Bayern

Mit der ErNa-Richtlinie (aktuelle Fassung bis Ende des Jahres 2026 gültig) kann das tatsächliche Betriebskostendefizit anteilig gefördert werden.

Der maximale Fördersatz beträgt 10 € pro Einwohner für die 4 Jahre der Regelförderung. Der Deckelungsbetrag liegt bei einer Höchstförderung von 65 % (erstes Jahr), 55 % (zweites Jahr), 45 % (drittes Jahr), 40 % (viertes Jahr) des Betriebskostendefizits.

Der Fördersatz kann sich um 5 Prozentpunkte erhöhen, wenn der Bedarfsverkehr ausschließlich mit emissionsfreien Fahrzeugen betrieben wird.

Nach Ende der Regelförderung besteht die Möglichkeit einer Anschlussförderung. Hierbei gilt ein Fördersatz von 10 € je Einwohner oder von 50 € pro durchschnittlichem Beförderungsfall zur Anwendung auf das tatsächliche Betriebskostendefizit. Der maximale Fördersatz beträgt 35 %.

Tabelle 20: Wirtschaftliche Bewertung Wielenbach

Variante	Kosten	Erlös- prognose	Förderung/ Jahr (gemittelt über 4 Jahre)	Zuschussbe- darf / Jahr (gemittelt über 4 Jahre)	Zuschussbedarf / Jahr nach Ende Förderung mit Anschluss- förderung
Variante 1	155.000	17.000	/	138.000	138.000
Variante 2	207.000	20.000	/	187.000	187.000
Variante 3	302.000	19.000	68.000	215.000	184.000
Variante 4	330.000	22.000	68.000	240.000	200.000

5 Umsetzungsempfehlung

In der Abwägung von Kosten und Nutzen wird Variante 2 empfohlen, weil

- Angebot: Tagesdurchgängiges integriertes Angebot von Regionalbus und On-Demand
- Verbindung: deutliche Flexibilisierung des Angebots aus Wielenbach / Unterhausen und Eberfing / Marnbach, Deutenhausen
- Fahrgast: Hohe Attraktivität aus Fahrgastsicht
- Pilot: Pilotcharakter für den Landkreis Weilheim-Schongau

Sollte eine Fördermöglichkeit durch den Freistaat Bayern über 2026 hinaus fortgeführt oder durch den Bund geschaffen werden, ist die Umsetzung eines Angebotes gemäß der Förderregularien zu prüfen, um die Akzeptanz eines On-Demand-Angebots, das Montag bis Sonntag verkehrt, zu erproben. Hierbei ist eine Angebotsqualität im Umfang von Variante 4 zu favorisieren. Nach Ende der Förderung sind die Perspektiven einer Anschlussförderung zu eruieren.

Das Pilotprojekt sollte nach Ende der Förderphase auf etwaigen Anpassungen und Optimierungen hin überprüft werden.

Hinweise und Empfehlungen

- Empfohlen wird, in jedem Bediengebiet für jedes Fahrzeug einen festen Wartepplatz vorzusehen, Positionierung in der Nähe aufkommensstarker Einrichtungen oder Verknüpfungshaltstellen zum Schienenverkehr bzw. Regionalbusverkehr
- Bei Einsatz Elektrofahrzeuge: Möglichkeit zum Laden bzw. Zwischenladen in den Bediengebieten muss gegeben sein
- Empfehlung Betrieb als FLEX mit Vollintegration in den MVV-Tarif (im aktuellen MVV-Tarif sind keine Zuschläge für die Nutzung von ODV vorgesehen)
- Empfehlung zur Umsetzung von virtuellen Haltestellen (maximale Zugangsweite 250 m Luftlinie), damit können nahezu 100% aller Menschen in den Bediengebieten erschlossen werden; Detailabstimmung der Standorte vor Umsetzung erforderlich
- Empfehlung, keine Restriktionen im Betrieb (z. B. Sperrung von Fahrzeugen und Buchungszeiten für die Belange des Schulverkehrs) vorzusehen; Beförderung von Schülerinnen und Schülern grundsätzlich im Linienverkehr
- Empfehlung, keine Buchung von Fahrten im ODV, die zeitlich und räumlich parallel zu bestehenden Fahrten im Regionalbusverkehr liegen (Konkurrenzverbot)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fokusgebiet VI	4
Abbildung 2: Einwohnerverteilung Gemeinde Wielenbach	6
Abbildung 3: Einpendelverflechtungen Wielenbach	7
Abbildung 4: Auspendelverflechtungen Wielenbach	8
Abbildung 5: Regionalbuslinien Wielenbach	10
Abbildung 6: Fahrtenangebot Wielenbach und Weilheim an einem Schultag	15
Abbildung 7: Fahrtenangebot Wielenbach und Weilheim an einem Ferientag	15
Abbildung 8: Bedarfslinienverkehr	20
Abbildung 9: Richtungsbandbetrieb	21
Abbildung 10: Sektorenbetrieb	22
Abbildung 11: Flächenbetrieb	23
Abbildung 12: Reisezeitisochronen Wielenbach	24
Abbildung 13: Konzeptioneller Vorschlag der Bedienbereiche	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung und Prognose	6
Tabelle 2: Regionalbusangebot - Wielenbach.....	11
Tabelle 3: Angebot der Linie 891	12
Tabelle 4: Angebot der Linie 937	12
Tabelle 5: Angebot der Linie 953	13
Tabelle 6: Angebot der Linie 953 ab Ende 2027	13
Tabelle 7: Angebot zwischen Wilzhofen, Wielenbach und Weilheim an Ferientagen.....	14
Tabelle 8: Erschließungsqualität nach Nahverkehrsplan Weilheim-Schongau...	16
Tabelle 9: Erschließungsqualität	17
Tabelle 10: Ganztägiges Angebot in Ergänzung zum Regionalbus	25
Tabelle 11: Tagesrand und Wochenende	25
Tabelle 12: Schwerpunkt Anbindung Haunshofen, Bauerbach, Hardt an Wielenbach und ggf. weiter nach Weilheim	25
Tabelle 13: Übersicht über die untersuchten Varianten	26
Tabelle 14: Kennwerte der Variante 1	27
Tabelle 15: Kennwerte der Variante 2	28
Tabelle 16: Kennwerte der Variante 3	29
Tabelle 17: Kennwerte der Variante 4	30
Tabelle 18: Verkehrliche Bewertung Wielenbach	31
Tabelle 19: Kennwerte Bilanzierung On-Demand-Verkehre	32
Tabelle 20: Wirtschaftliche Bewertung Wielenbach	33



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de