

Nahverkehrsplan für den Landkreis Dingolfing-Landau



Landratsamt Dingolfing-Landau
Obere Stadt 1
84130 Dingolfing

Heidelberg, 10.07.2019

Bearbeitung:
Stephan L. Kroll

NahverkehrsBeratung **Südwest**

Berschin Blome Jaißle Kroll
Partnerschaftsgesellschaft

Bergheimer Straße 102
69115 Heidelberg

Fon: 06221 6 47 01-40
Fax: 06221 13 75 59-90
E-Mail: kroll@nahverkehrsberatung.de

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	8
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Räumliche Abgrenzung	9
2.2	Rechtlicher Rahmen, Inhalt und Ziele des Nahverkehrsplanes	9
2.2.1	Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans.....	9
2.2.2	Barrierefreiheit	10
2.2.3	Wettbewerb und Genehmigungsverfahren	11
3	Bestandsaufnahme	14
3.1	Raumstruktur und Bevölkerung	14
3.1.1	Bevölkerung und Fläche	14
3.1.2	Demographie	17
3.1.3	Raumordnung	17
3.2	Daseinsgrundfunktionen	19
3.2.1	Wirtschaft und Arbeit	19
3.2.2	Bildung	20
3.2.3	Tourismus und Freizeit	21
3.2.4	Versorgung und Einkauf	22
3.3	Derzeitiges ÖPNV-Angebot.....	24
3.3.1	Schienenverkehr	24
3.3.2	Straßengebundener ÖPNV	27
3.3.2.1	Liniennetz und Unternehmerlandschaft	27
3.3.2.2	Betriebsmittel/Infrastruktur	30
3.3.2.3	Finanzierung des ÖPNV	34
3.3.2.4	Weiterer Busverkehr	36
3.3.2.5	Angebot in den einzelnen Städten und Gemeinden	41
3.3.3	Schnittstellen / Verknüpfungspunkte.....	44
3.4	Verkehrsnachfrage.....	46
3.4.1	Individueller Straßenverkehr	47
3.4.2	Nachfrage im Schienenverkehr	48
3.4.3	Nachfrage im Busverkehr	48
3.4.4	Pendler.....	49
3.4.5	Schülerverkehr.....	50
3.4.6	Freizeitverkehr und Tourismus.....	51
4	Zielvorgaben	53

4.1	Anlass zur Festlegung von Zielvorgaben.....	53
4.2	Qualitäten im ÖPNV.....	54
4.3	Standards für die räumliche und zeitliche Erschließung	55
4.3.1	Abstufung des Anforderungsprofils.....	56
4.3.2	Erschließungswirkung von Haltestellen.....	56
4.3.3	Relevante Zielorte.....	57
4.3.4	Bedienungsumfang.....	57
4.3.4.1	Montag bis Freitag.....	57
4.3.4.2	Samstag.....	58
4.3.4.3	Sonntag.....	58
4.3.5	Reisezeit.....	59
4.3.6	Umsteigen.....	60
4.3.6.1	Umsteigen zwischen Bussen.....	60
4.3.6.2	Zuganschlüsse	60
4.4	Schülerverkehr.....	60
4.5	Marketing und Information	61
4.6	Tarif.....	62
4.7	Haltestellengestaltung	64
4.8	Fahrzeugausstattung	67
4.9	Barrierefreiheit	68
4.10	Weitere Zielvorgaben	69
4.10.1	Fahrpersonal.....	69
4.10.2	Zuverlässigkeit	69
4.10.3	Systemeffizienz.....	70
5	Schwachstellenanalyse	71
5.1	Räumliche und zeitliche Erschließung	71
5.1.1	Erklärung der Darstellungsweise	71
5.1.2	Bewertung der Ergebnisse.....	72
5.1.2.1	Hauptquellorte	72
5.1.2.2	Nebenquellorte.....	72
5.1.3	Schülerverkehr.....	73
5.1.4	Zwischenfazit	73
5.2	Tarif.....	74
5.3	Marketing und Information	74
5.4	Haltestellengestaltung	77
5.5	Fahrzeugausstattung	80
5.6	Weitere Mängel.....	81

5.7	Umsetzungsstand des bisherigen Nahverkehrsplanes	81
6	Maßnahmenpaket	84
6.1	Zubestellung von Einzelfahrten im Schülerverkehr	84
6.2	Verbesserungen für den Jedermannverkehr	86
6.2.1	Netzergänzung durch Zubestellung von Einzelfahrten im Regelverkehr	86
6.2.2	Netzergänzung durch Angebote differenzierter Bedienung	88
6.3	Haltestellenkataster: Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen	93
6.4	Tarifsystem	94
6.5	Maßnahmenbewertung	95
6.6	Langfristige Zielkonzeption	96
6.6.1	Bestellung zusätzlicher Fahrten	98
6.6.2	Tarifsystem	98
6.6.3	Engführung von Zuständigkeiten	99
6.6.4	Modellbeispiel für die Engführung: Planung am Beispiel Mengkofen	101
6.6.5	Linienbündelung	105
7	Rückmeldungen aus dem Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan	108
8	Quellen	111

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Wirkungsfeld des Nahverkehrsplanes	12
Abbildung 3-1:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Dingolfing-Landau	19
Abbildung 3-2:	Verteilung der Wege auf Wegezwecke in ländlichen Kreisen	24
Abbildung 3-3:	Fahrleistung aller Linien im Landkreis	28
Abbildung 3-4:	Fahrleistung der 16 umfangreichsten Linien im Landkreis ...	28
Abbildung 3-5:	Nutzwagenkilometeranteile nach Konzessionären im Landkreis Dingolfing-Landau	30
Abbildung 3-6:	Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis nach Fahrtenhäufigkeit (Fahrten Mo-Fr; Schul- und Ferienfahrten anteilig gewichtet)	31
Abbildung 3-7:	ÖPNV-Bus im Landkreis Dingolfing-Landau	33
Abbildung 3-8:	ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Landau	45
Abbildung 3-9:	ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Dingolfing	45
Abbildung 3-10:	ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Wallersdorf	46

Abbildung 3-11: Bestand Personenkraftwagen im Landkreis Dingolfing-Landau im Vergleich zu Bayern und Deutschland	48
Abbildung 4-1: Qualitätspyramide im ÖPNV	55
Abbildung 4-2: Schematische Darstellung des Zielnetzes	57
Abbildung 4-3: Matrix zum Mindestbedienungsumfang für Hauptquellorte	59
Abbildung 4-4: Matrix zum Mindestbedienungsumfang für Nebenquellorte	59
Abbildung 4-5: Preis-Absatz-Kurve im ÖPNV	63
Abbildung 4-6: Beispiel für barrierefrei ausgebaute Hauptumsteigepunkt eines ÖPNV-Netzes (Hildesheim, ZOB).....	65
Abbildung 4-7: Haltestellenausstattung (Qualitätsstandards).....	67
Abbildung 5-1: Zentraler Umsteigehalt Dingolfing-Herrnweiher.....	77
Abbildung 5-2: Haltestellenkennzeichnung am Zentralen Umsteigehalt Dingolfing-Herrnweiher.	78
Abbildung 5-3: Haltestellenausstattung und -gestaltung Dingolfing Bahnhof.....	79
Abbildung 5-4: Regionalbushaltestelle innerorts	79
Abbildung 5-5: Regionalbushaltestelle innerorts.....	80
Abbildung 6-1: Einordnung der differenzierten Bedienung	89
Abbildung 6-2: Möglichkeiten der Flexibilisierung.....	90
Abbildung 6-3: Räumliche Flexibilisierung	91
Abbildung 6-4: Vergleich Anteil Umsteiger (Anfahrten zur 1. Stunde)	104
Abbildung 6-5: Vergleich durchschnittliche Fahr- und Wartezeiten nach Schulstandorten (Anfahrten zur 1. Stunde)	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Bevölkerungsdaten des Landkreises Dingolfing-Landau und Nachbarkreise (30. Juni 2018)	14
Tabelle 3-2: Liste der Städte und Märkte im Landkreis Dingolfing-Landau mit Einwohnerzahlen (Stand: 30. Juni 2018)	15
Tabelle 3-3: Liste der Gemeinden im Landkreis Dingolfing-Landau mit Einwohnerzahlen (Stand: 30. Juni 2018)	15
Tabelle 3-4: Große (> 600 Einwohner) gemeindeuntergeordnete Orte im Landkreis Dingolfing-Landau (Stand: 31. Dezember 2015)....	16
Tabelle 3-5: Durchschnittsalter der Landkreisbevölkerung.....	17
Tabelle 3-6: Stufen der zentralen Orte gemäß LEP Bayern	18
Tabelle 3-7: Große Betriebe im Landkreis Dingolfing-Landau.....	20
Tabelle 3-8: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis (nur Strecke 931)	25
Tabelle 3-9: Linien und Konzessionäre im Landkreis Dingolfing-Landau.....	29
Tabelle 3-10: Die am häufigsten bedienten Haltestellen im Landkreis Dingolfing-Landau	32

Tabelle 3-11: Tägliche Ein- und Aussteiger SPNV (Jahr 2017)	48
Tabelle 3-12: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau	51
Tabelle 6-1: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau	85
Tabelle 6-2: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau	85
Tabelle 6-3: Kostenprognose für zusätzliche Linienfahrten (Stand 2015).....	88
Tabelle 6-4: Vorläufige Sektorenplanung für Bedarfsverkehre durch RBO	92

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Landkreis Dingolfing-Landau: Bevölkerungszahl /-dichte
- Karte 2: Landkreis Dingolfing-Landau: Raumstruktur
- Karte 3: Landkreis Dingolfing-Landau: Verkehrsinfrastruktur
- Karte 4: Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot an Schultagen
- Karte 5: Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot Mo-Fr (Ferien)
- Karte 6: Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot Samstag
- Karte 7: Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz und Fahrten Werksverkehr
- Karte 8: Landkreis Dingolfing-Landau: Verkehrsmengen
- Karte 9: Landkreis Dingolfing-Landau: Pendler
- Karte 10: Landkreis Dingolfing-Landau: Pendlerströme
- Karte 11: Landkreis Dingolfing-Landau: Schulbeginn 1. Stunde nach Schularten
- Karte 12: Landkreis Dingolfing-Landau: Schulende 6. Stunde nach Schularten
- Karte 13: Landkreis Dingolfing-Landau: Nahverkehrsplan - Bedienungsstandards
- Karte 14: Landkreis Dingolfing-Landau: Maßnahmen NVP (Schülerverkehr)
- Karte 15: Landkreis Dingolfing-Landau: Maßnahmen NVP (Jedermannverkehr)
- Karte 16: Landkreis Dingolfing-Landau: Planung Bedarfsverkehrs-Sektoren RBO
- Karte 17: Landkreis Dingolfing-Landau: Linienbündel
- Karte 18: Landkreis Dingolfing-Landau: Schülerverflechtungen: weiterführende Schulen
- Karte 19: Landkreis Dingolfing-Landau: Schülerverflechtungen: Fachoberschule (FOS)

Anlagen

- Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau
- Anlage 2: Bevölkerungsentwicklung
- Anlage 3: Einwohnerzusammensetzung nach Altersklassen
- Anlage 4: Linienliste
- Anlage 5: Haltestellenliste
- Anlage 6: Zuschussleistungen des Landkreises
- Anlage 7: Räumliche und zeitliche Erschließung
- Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

1 Anlass der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Der Landkreis Dingolfing-Landau ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet. Der erste Nahverkehrsplan für den Landkreis Dingolfing-Landau wurde im Jahr 1995 erstellt. Aufgrund unsicherer Entwicklung der Rahmenbedingungen (Regionalisierung, aufkommender Wettbewerb im Verkehrsgewerbe, europäischer Rechtsrahmen, schwer planbare Fördersituation) wurden viele Maßnahmen daraus nicht umgesetzt. Die zur Umsetzung gebrachten Maßnahmen nahm man im Zeitablauf wieder zurück, da sich keine entsprechende Fahrgastnachfrage entwickelte und die Nutzerzahlen weit hinter den Erwartungen zurückblieben.

Um und nach der Jahrtausendwende haben sich neue Faktoren und Strukturen herauskristallisiert, die die Aufgabenträger veranlassen, wieder konkrete Maßnahmen bezüglich des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) anzustoßen. Maßgeblich sind dabei die sinkenden Schülerzahlen und die damit verbundenen Veränderungen in der Schullandschaft sowie der zunehmende Wunsch nach einer Etablierung von alternativen Mobilitätsangeboten zum Auto oder zumindest zum Zweitwagen.

Aus diesem Grund hat sich der Landkreis Dingolfing-Landau dazu entschlossen, den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1995 fortzuschreiben. Der vorliegende Nahverkehrsplan ist für den Landkreis Dingolfing-Landau gültig und basiert auf dem entsprechenden Grundsatzbeschluss des Kreistages zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes vom 30.05.2011.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Räumliche Abgrenzung

Der Landkreis Dingolfing-Landau liegt zentral im bayerischen Regierungsbezirk Niederbayern und ist umgeben von den Landkreisen Landshut, Straubing-Bogen, Deggendorf und Rottal-Inn. Er ging im Zuge der bayerischen Gebietsreform im Jahr 1972 aus den ehemaligen Landkreisen Dingolfing und Landau hervor. Einige Gemeinden waren zuvor Teil der aufgelösten Landkreise Mallersdorf und Vilsbiburg.

Das Kreisgebiet ist hauptsächlich geprägt von einer sanften Hügellandschaft, wird aber quer vom markanten flachen unteren Isartal durchzogen, das einige Kilometer breit ist und sich im nordöstlichen Landkreis im Übergang zum Gäuboden aufweitet. Die Städte Dingolfing und Landau liegen am Rande des Isartals und weisen eine teils anspruchsvolle topographische Lage auf. Weitere bedeutende Gewässer sind die Vils und die Aitrach, die mit ihren Tälern beinahe parallel zur Isar verlaufen. Im Bereich der Flusstäler befindet man sich auf einer Höhe von 300 bis 350 m ü. NN, während die Höhenlagen dazwischen bis zu 500 m ü. NN erreichen.

2.2 Rechtlicher Rahmen, Inhalt und Ziele des Nahverkehrsplanes

2.2.1 Aufstellung und Inhalte des Nahverkehrsplans

Nach Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG steht die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten in den jeweils eigenen Wirkungskreisen als freiwillige Aufgabe zu, die die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs umfasst. Diese Aufgabe nimmt der Landkreis Dingolfing-Landau für das Kreisgebiet wahr, mit Ausnahme der Städte Dingolfing und Landau an der Isar – diese haben sich gemäß Art. 9 Abs. 1 BayÖPNVG die Aufgabenträgerschaft übertragen lassen, um ihre eigenen Stadtbusverkehre verantworten zu können. Der regionale ein- und ausbrechende Busverkehr auf dem Territorium dieser beiden Städte wird aufgrund des Sinnzusammenhanges im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes jedoch mitbetrachtet. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gemäß Art. 15 BayÖPNVG der Freistaat Bayern.

Das aktuelle Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht nach § 8 Abs. 3 für die Aufgabenträger die Erstellung eines Nahverkehrsplans vor, um „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ zu gewährleisten und dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ zu definieren.

Das bayerische Landesrecht ermächtigt die Aufgabenträger in Art. 12/13 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG zum Erlass eines solchen Nahverkehrsplans in ihren Gebieten und konkretisiert dessen Inhalte weiter: Er soll gemäß § 13 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen erfas-

sen und das künftig erwartete Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene aufzeigen. Weiter soll er die Zielvorstellungen für das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße entwickeln und planerische Maßnahmen nennen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen. Laut § 13 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG soll er außerdem die Ziele des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs enthalten und muss „mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen“.

Der – gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG unter Beteiligung der ansässigen Unternehmenschaft aufzustellende – Nahverkehrsplan bildet demnach die Basis zur Umsetzung dieser gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG und § 8 Abs. 3 PBefG mit der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft einhergehenden Aufgaben. Er benennt, ordnet und hierarchisiert die – gegebenenfalls konkurrierenden – Zielsetzungen in der Landschaft des ÖPNV, die die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ beinhaltet. Der Nahverkehrsplan dient für den konkreten Planungszeitraum im jeweiligen Gebiet als Maxime für planerisches Agieren für alle Beteiligten des ÖPNV im Landkreis und definiert grundlegende Leitlinien, aus denen sich weitere Maßnahmen konsistent ableiten lassen.

In der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, 1998) sind die Inhalte und der Planungsablauf des NVP konkret beschrieben. Zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes sind detaillierte Grenzwerte für ein Mindestangebot und Richtwerte für ein gutes ÖPNV-Angebot aufgeführt.

2.2.2 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert, dass der Nahverkehrsplan *„[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“*

Im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 4 ist die Barrierefreiheit definiert: *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“*

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mo-

bilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, nutzbar sein.

2.2.3 Wettbewerb und Genehmigungsverfahren

Am 3. Januar 2009 trat die Verordnung (EG) 1370/2007 in Kraft, die die Öffnung des ÖPNV-Marktes in Europa zum Zweck hat. Sie beschreibt Verfahren der Vergabe von Personenverkehrsleistungen und zeigt Methoden auf, um diese auszugestalten. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013. Ziel der rechtlichen Neuerungen ist es hauptsächlich, Möglichkeiten für den Aufgabenträger zu schaffen, um Verkehrsleistungen im Rahmen eines „regulierten“ Wettbewerbs zu vergeben und so „sichere, effiziente und hochwertige“ Personenverkehrsdienste zu gewährleisten, wie es in der Begründung zur Verordnung heißt.

Das PBefG n. F. bevorzugt nach § 8 Abs. 4 grundsätzlich sogenannte „eigenwirtschaftliche“ Verkehrsleistungen, also Leistungen, die ohne Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand vom Unternehmer selbst erbracht werden können. Diese finanzieren sich ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen und sonstige unternehmerische Einnahmen, Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG oder Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX sowie Mittel aus allgemeinen Vorschriften nach Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 zum Ausgleich eventueller Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste. Im Falle der anzustrebenden eigenwirtschaftlichen Verkehre erfolgt keine Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und der Aufgabenträger initiiert demnach auch kein Vergabeverfahren.

Um den ÖPNV auszugestalten, hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, für die einzelnen zu erbringenden Verkehrsleistungen eine Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG zu erlassen. Soweit der Verkehr nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann und daher im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben werden muss, besteht sogar eine Verpflichtung zum Erlass der Vorabbekanntmachung – mindestens 12 Monate vor der Vergabe des Auftrages. Die Vorabbekanntmachung entspringt den Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplanes und kann inhaltlich auf die einzelnen (Teil-)Leistungen zugeschnitten werden. Sie enthält neben der Bestellabsicht der Verkehrsleistung selbst auch Rahmenbedingungen und Vorgaben bzw. Kriterien für deren Durchführung. Sie dient als Instrument der Information über die einzuhaltenden Standards der Verkehrsbedienung für Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde. Dabei ist sie konsistent aus dem Nahverkehrsplan abzuleiten und weiterzuentwickeln.

Die Vorabbekanntmachung öffnet ein Zeitfenster von drei Monaten für eventuelle eigenwirtschaftliche Anträge. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag wird seitens des Verkehrsunternehmens bei der Genehmigungsbehörde zur Entscheidung eingereicht. Diese kann grundsätzlich eine eigene Ermessensentscheidung fällen und führt evtl. einen „Genehmigungswettbewerb“ auf eine bzw. mehrere Liniengenehmigung(-en) durch, sofern mehrere konkurrierende Anträge eingehen. Die Genehmigungsbehörde ist nach § 8 Abs. 3a PBefG verpflichtet, bei ihrer endgültigen Entscheidung über einen Genehmigungsantrag die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen und den Aufgabenträger anzuhören. Der Nahverkehrsplan stellt hierbei also – in Verbindung mit der ggf. erlassenen Vorabbekanntmachung – ein bedeutsames Instrument für den Aufgabenträger zur

Mitgestaltung des ÖPNV im Landkreis dar. Er definiert die maßgeblichen Kriterien für die Verkehrsbedienung im betrachteten Raum und gibt so einen Standard vor, nach dem die einzelnen Anträge zu bewerten sind, wie aus § 13 PBefG hervorgeht. Zudem zeigt der Nahverkehrsplan eventuellen Leistungserstellern den Rahmen und die grundlegenden Bedingungen für die zu erbringenden Leistungen im Verkehrsraum auf. Dabei spielt der Nahverkehrsplan eine zentrale Rolle, denn er definiert die maßgeblichen Kriterien für die Verkehrsbedienung im betrachteten Raum und gibt so einen Standard vor, nach dem die einzelnen Anträge zu bewerten sind, wie aus § 13 PBefG hervorgeht.

Wenn keine oder keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge während der Frist eingehen, kann der Aufgabenträger ein entsprechendes Vergabeverfahren auf Basis der Vorabbekanntmachung einleiten. Zudem entfaltet sie eine rechtliche Wirkung durch Auslösen der genannten Frist und bildet die Grundlage für ein eventuell darauffolgendes Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Aufgabenträger. Eine rechtlich solide Vorabbekanntmachung kann jedoch nur durch konsistente Ableitung und Weiterentwicklung der Festlegungen im Nahverkehrsplan erfolgen.

Die Genehmigungsbehörde ist nach § 8 Abs. 3a PBefG verpflichtet, hier bei ihrer endgültigen Entscheidung über einen Genehmigungsantrag die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen und den Aufgabenträger anzuhören. Der Nahverkehrsplan stellt hier also – in Verbindung mit der ggf. erlassenen Vorabbekanntmachung – ein bedeutsames Instrument für den Aufgabenträger zur Mitgestaltung des ÖPNV im Landkreis dar. Zudem zeigt der Nahverkehrsplan eventuellen Leistungserstellern den Rahmen und die grundlegenden Bedingungen für die zu erbringenden Leistungen im Verkehrsraum auf. Abbildung 1-1 zeigt das Wirkungsfeld eines Nahverkehrsplanes:

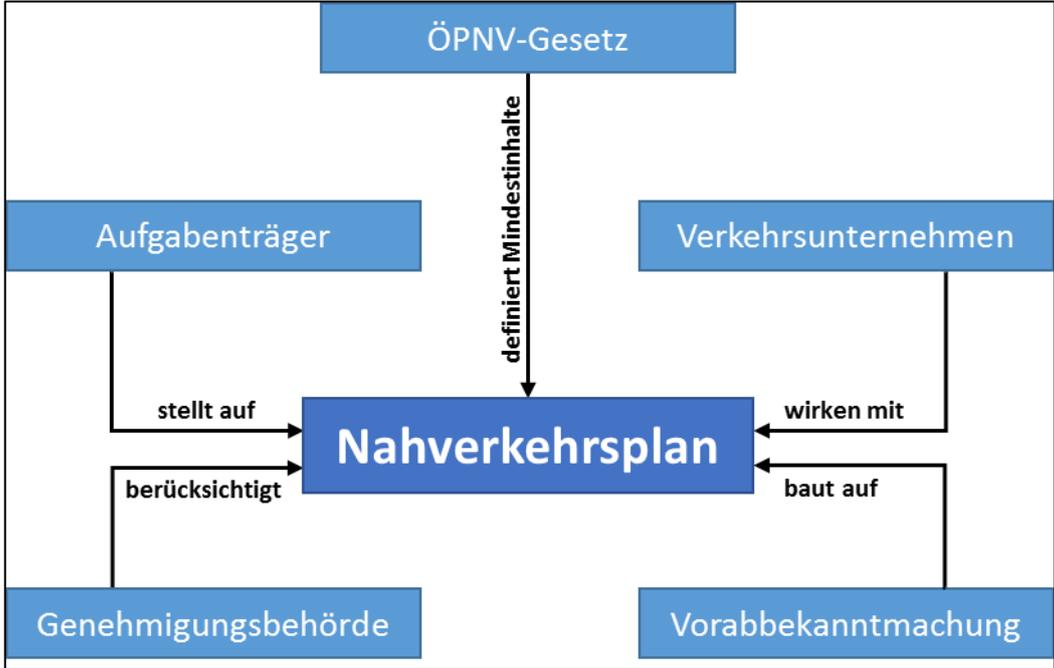


Abbildung 1-1: Wirkungsfeld des Nahverkehrsplanes

Ist trotz Vorabbekanntmachung kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen, schließt sich im Regelfall das Zeitfenster für derartige Anträge nach § 12 Abs. 6 PBefG und der Aufgabenträger kann die Verkehre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 entsprechend der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen vergeben. Auch in diesem Fall

kommt dem Nahverkehrsplan eine besondere Relevanz zu. Es können die geforderten Standards der Vorabbekanntmachung zwar durchaus überschritten werden, jedoch ist für die Konsistenz zwischen Nahverkehrsplan, Vorabbekanntmachung und den geforderten Standards bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Sorge zu tragen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Nahverkehrsplan ein bedeutendes Instrument für alle Akteure im ÖPNV darstellt, diesen zu gestalten. Er zeichnet potenziellen Erbringern der Verkehrsleistung ein Bild der Anforderungen und Standards und eröffnet diesen die Möglichkeit, den ÖPNV selbst mitzugestalten. Der Nahverkehrsplan definiert die „ausreichende Verkehrsbedienun-“ im Landkreis und damit die Position des Landkreises in Bezug auf den ÖPNV, insbesondere gegenüber der Genehmigungsbehörde. Ein Nahverkehrsplan ermöglicht es dem Aufgabenträger, Zielkorridore und Hierarchien festzulegen, die sich nur so konsistent auch auf höheren Ebenen rechtlich haltbar implementieren und weiter konkretisieren lassen.

So stellt der Nahverkehrsplan für den Aufgabenträger die Grundlage, um den ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich gleichmäßig gestalten zu können – insbesondere in Sachen Bedienungsangebot und Qualitätsstandards. Bei der Definition der Bedienungsstandards im ÖPNV ist der Aufgabenträger weitgehend frei, kann sich jedoch an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) orientieren, die mit ihren Grenz- und Richtwerten Bandbreiten für die räumliche Erschließung und Bedienungshäufigkeiten vorgibt. Zusätzlich trifft das Landesentwicklungsprogramm (LEP) in seiner Fassung vom 01.09.2013 folgende Aussagen zu den verkehrsträgerübergreifenden Festlegungen in Kapitel 4.1.3:

- Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienun- durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.
- Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung wichtig, um dessen Standortqualität zu erhalten bzw. zu verbessern. Aufgrund des demographischen Wandels ist ein Rückgang des Schülerverkehrs zu erwarten, der bisher das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum bildet. Andererseits wird die Zahl älterer Menschen zunehmen, für die ein spezifisches Mobilitätsangebot wichtig ist. Das Angebot im ÖPNV soll an diese Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden.

3 Bestandsaufnahme

Das Verkehrsgeschehen in einem Raum wird maßgeblich über Standort und Art von verkehrserzeugenden Einrichtungen sowie der Zusammensetzung und Verteilung der Bevölkerung bestimmt. Daher muss eine solide Analyse der Raumstruktur und des soziodemographischen Umfelds Grundlage eines aussagekräftigen Nahverkehrsplanes sein.

Außerdem wird die derzeitige Verkehrssituation dargestellt. Diese Analyse ist nicht nur auf den öffentlichen Verkehr beschränkt, sondern umfasst auch alle weiteren relevanten Verkehrsmittel; insbesondere den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr.

3.1 Raumstruktur und Bevölkerung

3.1.1 Bevölkerung und Fläche

Zum Stichtag 30. Juni 2018 betrug die Einwohnerzahl des Landkreis Dingolfing-Landau 96.171. Unter den 96 bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten liegt er damit auf dem 65. Rang. Der Anteil der Bevölkerung des Landkreises Dingolfing-Landau an der Gesamtbevölkerung Niederbayerns, das aus neun Landkreisen und drei kreisfreien Städten besteht, beträgt 7,8 %. Damit liegt der Landkreis Dingolfing-Landau noch vor den gering bevölkerten Landkreisen Regen und Freyung-Grafenau im Bayerischen Wald sowie den kreisfreien Städten Landshut, Passau und Straubing, jedoch hinter allen anderen niederbayerischen Kreisen.

Mit einer räumlichen Ausdehnung von 878 km² ist Dingolfing-Landau flächenmäßig der zweitkleinste Landkreis in Niederbayern, vor dem Landkreis Deggen-dorf und den kreisfreien Städten. Die größte Ausdehnung des Kreises in Ost-West-Richtung liegt bei etwa 50 km. Die Bevölkerungsdichte liegt bei ca. 110 Einwohnern pro km² und damit im Vergleich mit den anderen Landkreisen in Bayern im unteren Drittel. Zum Vergleich: Die Bevölkerungsdichte von Niederbayern beträgt 117 Einw./km²; von Bayern 182 Einw./km². In der Tabelle 3-1 sind die Bevölkerungsdaten des Landkreises Dingolfing-Landau und seiner Nachbarlandkreise dargestellt:

	Einwohnerzahl	Fläche	Einwohnerdichte
Landkreis Dingolfing-Landau	96.171	878 km ²	110 Einw./km ²
Landkreis Landshut	157.239	1.348 km ²	117 Einw./km ²
Landkreis Straubing-Bogen	99.838	1.202 km ²	83 Einw./km ²
Landkreis Passau	190.504	1.530 km ²	125 Einw./km ²
Landkreis Rottal-Inn	120.371	1.281 km ²	94 Einw./km ²

Tabelle 3-1: Bevölkerungsdaten des Landkreises Dingolfing-Landau und Nachbarkreise (30. Juni 2018)

Im Landkreis Dingolfing-Landau gibt es zwei Städte, sechs Märkte und sieben Gemeinden. Die Kreisverwaltung befindet sich in Dingolfing. Tabelle 3-2 gibt einen Überblick über die Städte und Gemeinden des Landkreises Dingolfing-Landau mit ihren jeweiligen Einwohnerzahlen:

Städte		Märkte	
Name	Einwohnerzahl	Name	Einwohnerzahl
Dingolfing	19.727	Reisbach	7.762
Landau an der Isar	13.542	Wallersdorf	6.967
		Eichendorf	6.599
		Pilsting	6.591
		Frontenhausen	4.627
		Simbach	3.967

Tabelle 3-2: Liste der Städte und Märkte im Landkreis Dingolfing-Landau mit Einwohnerzahlen (Stand: 30. Juni 2018)

In der nachfolgenden Tabelle 3-3 sind die Gemeinden nach deren Einwohnerzahl aufgelistet. Es haben sich dabei Mamming und Gottfrieding zur Verwaltungsgemeinschaft Mamming zusammengeschlossen.

Gemeinden	
Name	Einwohnerzahl
Mengkofen	6.109
Moosthenning	4.909
Marklkofen	3.724
Loiching	3.595
Mamming	3.246
Niederviehbach	2.575
Gottfrieding	2.231

Tabelle 3-3: Liste der Gemeinden im Landkreis Dingolfing-Landau mit Einwohnerzahlen (Stand: 30. Juni 2018)

Der Karte 1 im Anhang kann die Einwohnerzahl sowie die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Einwohnern pro km² auf Gemeindeebene entnommen werden. Es ist gut zu erkennen, dass es Ungleichgewichte innerhalb des Kreises gibt: Während der Südwesten und der Nordosten dichter besiedelt sind, ist die Bevölkerungsdichte im Nordwesten und Südosten gering.

Auffällig ist bei näherer Betrachtung vielerorts im Landkreis eine recht starke Zersiedelung. Neben einigen größeren Dörfern bestehen viele Gemeinden aus einer großen Anzahl von kleinen Weilern und Einöden; teils sogar über 100 Stück. Dieser Effekt zeigt sich insbesondere in den Gemeinden, die abseits des Isartals liegen. Im gesamten Landkreis gibt es insgesamt 898 Orte. Die durchschnittliche Ortsgröße liegt bei etwa 105 Einwohnern. 468 Orte, also mit 52 % mehr als die Hälfte, haben nur höchstens 10 Einwohner – diese Orte tragen zusammen aber nur 2 % zur gesamten Landkreisbevölkerung bei. In 12 % der Orte leben wenigstens 100 Einwohnern. In diesen Orten leben 87 % der Gesamtbevölkerung des Landkreises.

Alle Orte im Landkreis mit ihren Einwohnerzahlen sind in Anlage 1 aufgelistet. Da in offiziellen Statistiken die feinste Erfassungsebene für Einwohnerzahlen nur die Gemeinden sind, wurden die Daten direkt bei den Städten und Gemeinden erhoben. Die gelieferten Werte wurden so umgerechnet, dass die mit den Gemeindedaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung kongruent sind. Keine genaueren Angaben stellte die Marktgemeinde Simbach zur Verfügung. Daher wurden hier die Einwohnerzahlen abgeschätzt.

Die größten Orte des Landkreises sind meist auch die Verwaltungssitze der jeweiligen Gemeinden. Die größten Ortschaften im Landkreis Dingolfing-Landau, die einer Gemeinde untergeordnet sind, sind in Tabelle 3-4 aufgelistet. Ebenso gibt es auch verhältnismäßig kleine Orte, die dennoch Verwaltungssitz einer Gemeinde sind, wie z. B. Gottfrieding (553 Einwohner) und Loiching (642 Einwohner).

Name	Einwohnerzahl	Name	Einwohnerzahl
Kronwieden (Loiching)	1.507	Gottfriedingerschwaige (Gottfrieding)	1.148
Haidlfing (Wallersdorf)	1.248	Griesbach (Reisbach)	997
Teisbach (Dingolfing)	1.221	Dornwang (Moosthenning)	888
Großköllnbach (Pilsting)	1.211	Aufhausen (Eichendorf)	622

Tabelle 3-4: Große (> 600 Einwohner) gemeindeuntergeordnete Orte im Landkreis Dingolfing-Landau (Stand: 31. Dezember 2015)

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sieht eine Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen vor, die als kleinste Untersuchungseinheiten dienen. Dazu seien die Gemeinden gut geeignet, denn eine feinere Aufteilung scheitert oft an nicht verfügbaren statistischen Daten. Für viele Untersuchungsaspekte trifft diese Sichtweise zu und wird daher übernommen. Trotzdem werden, soweit erforderlich und nötig, punktuelle detailliertere Analysen vorgenommen, da es bspw. wenig sinnvoll ist, den Grundschulverkehr nur auf Gemeindeebene zu betrachten, obwohl er meist bloß innergemeindlich zwischen den einzelnen Ortsteilen stattfindet.

Prognose

Die Bevölkerungszahl verändert sich aus zwei Gründen:

- natürliche Bevölkerungsbewegungen und
- Wanderungsbewegungen.

Natürliche Bevölkerungsbewegungen umfassen die Bevölkerungsänderungen aufgrund von Geburten und Sterbefälle, während Wanderungsbewegungen durch Zu- oder Abwanderung zustande kommen.

In seiner regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 geht das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung davon aus, dass es im Landkreis Dingolfing-Landau zwischen 2015 und 2035 insgesamt zu einem Bevölkerungszuwachs von 6,4 % gekommen sein wird. Die absolute Bevölkerungszahl wird bis 2025 vergleichsweise steil auf etwa 99.200 Einwohner steigen und danach nur noch leicht; für das Jahr 2035 wurden 100.100 Einwohner vorausberechnet. Zum Vergleich: In Niederbayern wird der Zuwachs bis 2035 bei 4,8 % liegen, in Bayern insgesamt bei 5,4 %. Der zeitliche Verlauf des Anstiegs entspricht grundsätzlich dem wie für den Landkreis Dingolfing-Landau beschrieben. (vgl. Anlage 2: Bevölkerungsentwicklung). Auf gemeindlicher Ebene ist davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum insbesondere in den Städten und Gemeinden im Isartal stattfinden wird.

Wie nahezu überall in Bayern werden die natürlichen Bevölkerungsbewegungen zu einer Bevölkerungsabnahme führen, was auf die allgemein niedrige Geburtenrate zurückzuführen ist. Der oben genannte Zuwachs von 6,4 % im Landkreis

Dingolfing-Landau setzt sich aus einem Rückgang von 5,0 Prozentpunkten der natürlichen Bevölkerungsbewegung und einem Zuwachs von 11,4 Prozentpunkten durch Wanderungen zusammen. Das heißt also, dass die Zuwanderung bzw. der Zuzug in den Landkreis den natürlichen Bevölkerungsrückgang zumindest in den nächsten 20 Jahren ausgleichen kann. Im Gegensatz zu früheren Prognosen wurde die Einschätzung der Zuwanderung somit nach oben korrigiert, um den Einflüssen aus der vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit in der EU (seit 2014/15) und des Flüchtlingszustromes (seit 2015) sowie des erwarteten Familiennachzuges gerecht zu werden.

3.1.2 Demographie

Neben der Bevölkerungsanzahl und der räumlichen Bevölkerungsverteilung ist die strukturelle Zusammensetzung der Bevölkerung aus Gruppen unterschiedlicher Merkmale eine wichtige Größe in der Verkehrsplanung, da Personen aus verschiedenen Merkmalsgruppen auch unterschiedliche Mobilitätsanforderungen haben. Gängig ist die Unterscheidung nach den Altersgruppen, die im Folgenden dargestellt wird. Aus solchen Daten können mittelbar Angaben zur Anzahl von bspw. Schülern gewonnen werden.

Von den 94.104 Einwohnern des Landkreises Dingolfing-Landau sind jeweils etwa 25 % jünger als 25 Jahre sowie 60 Jahre und älter. Zwischen 25 und 59 Jahre alt sind 50 % der Bevölkerung (Datenstand: 31.12.2015). Die genaue Zusammensetzung kann der Anlage 3 (Einwohnerzusammensetzung nach Altersklassen) entnommen werden. Vergleicht man die Bevölkerungszusammensetzung mit der von 1995, so lassen sich die Auswirkungen des demografischen Wandels erkennen. So war der Anteil der unter 20-jährigen 1992 noch etwa fünf Prozentpunkte höher als 2012. Das schlägt sich auch im Durchschnittsalter nieder, dessen Entwicklung in Tabelle 3-5 dargestellt ist:

Jahr	Durchschnittsalter
1995	38,4 Jahre
2015	43,1 Jahre
2035	46,3 Jahre

Tabelle 3-5: Durchschnittsalter der Landkreisbevölkerung

Prognose

Der Trend der älter werdenden Gesellschaft wird sich auch im Landkreis Dingolfing-Landau fortsetzen. Wie Tabelle 3-5 zeigt, wird das Durchschnittsalter bis 2035 weiter steigen, was jedoch in Niederbayern nach den Landkreisen Kelheim (46,1 Jahre) und Landshut (Stadt: 46,2 Jahre; Kreis: 46,1 Jahre) immerhin der drittkleinste Wert ist (Mittelwert für Niederbayern: 47,2 Jahre; Bayern gesamt: 46,1 Jahre). Der Anteil der unter 25-jährigen wird auf etwa 22 % fallen und die mindestens 60-jährigen werden 33 % der Einwohner ausmachen. Da der Zuzug bzw. die Zuwanderung in den Landkreis vermutlich hauptsächlich von jüngeren Personen erfolgt, fällt der relative Anteil der jungen Bevölkerung weniger schnell.

3.1.3 Raumordnung

Die grundsätzlichen Ziele zur räumlichen Ordnung werden in Bayern von der Staatsregierung im Landesentwicklungsprogramm (LEP) festgelegt; das derzeit

gültige LEP stammt aus dem Jahr 2013 (Teilfortschreibung seit 2016). Ein wichtiger Bestandteil des LEP ist die Festlegung der zentralörtlichen Gliederung. Damit soll die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen verschiedener Hierarchiestufen im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden. Alle Gemeinden, die gewisse Versorgungsfunktionen wahrnehmen, sind „Zentrale Orte“. Diese zentralen Orte sind vier Stufen zuzuordnen, siehe Tabelle 3-6:

Stufe	Beschreibung
Grundzentren	Orte mit umfassendem Angebot an zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung für die Einwohner ihres Nahbereichs (umfasst i. d. R. eine oder mehrere Gemeinden)
Mittelzentren	Orte mit über die Grundzentren hinausgehender Versorgung zentralörtlicher Einrichtungen des gehobenen Bedarfs
Oberzentren	Orte mit über die Mittelzentren hinausgehender Versorgung zentralörtlicher Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs
Metropolen	Orte mit herausragender landes- und bundesweiter Bedeutung als Bildungs-, Handels-, Kultur-, Messe-, Sport-, Verwaltungs-, Wirtschafts- und Wissenschaftsschwerpunkt.

Tabelle 3-6: Stufen der zentralen Orte gemäß LEP Bayern

Der Landkreis Dingolfing-Landau besitzt nach der Aufwertung der Kreisstadt Dingolfing vom Mittelzentrum zum Oberzentrum durch die Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 21. Februar 2018 erstmals ein eigenes Oberzentrum in den Grenzen des Landkreises, während Landau a.d.Isar seine angestammte Funktion als Mittelzentrum behalten hat (siehe Karte 2 Raumstruktur im Anhang). Weitere Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen sind u. a. Vilsbiburg, Rottenburg a.d.Laaber, Mallersdorf-Pfaffenberg, Bogen, Osterhofen, Vilshofen an der Donau, Arnstorf, Pfarrkirchen und Eggenfelden. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Landshut, Straubing, Passau und Plattling/Deggendorf. Die nächste Metropole ist München. Das gesamte Kreisgebiet gilt als „allgemeiner ländlicher Raum“, wobei das Gemeindegebiet von Simbach als „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ klassifiziert ist, da hier ein Strukturindikator auf Basis diverser Kriterien zu Demografie und Ökonomie vergleichsweise ungünstig ausfällt.

Als Weiterentwicklung und Konkretisierung des LEP wurde Bayern in 18 regionale Planungsverbände aufgeteilt, die jeweils eigene Regionalpläne aufstellen. Gemeinsam mit der kreisfreien Stadt Landshut und den Landkreisen Landshut, Rottal-Inn und Teilen des Landkreises Kelheim gehört der Landkreis Dingolfing-Landau zur Planungsregion 13 „Landshut“. Auf dieser Ebene werden bspw. die Grundzentren festgelegt.

Im LEP 2013 sind gegenüber älteren Plänen zahlreiche Vereinfachungen bezüglich Festlegungen zur Raumstruktur enthalten. So gab es z. B. eine feinere Unterteilung der Grundzentren in Klein- und Unterzentren und es sind „Entwicklungachsen“ entlang wichtiger Verkehrsachsen festgelegt worden, auf die inzwischen verzichtet wird, da davon auszugehen wird, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entlang dieser Achsen hinreichend fortgeschritten oder abgeschlossen sei. Die Regionalpläne sind jedoch noch nicht entsprechend fortgeschrieben worden. Die Darstellung in Karte 2 im Anhang ist bereits dem neuen LEP angepasst, wobei die bisherigen Entwicklungsachsen nachrichtlich dennoch dargestellt sind:

- Landshut – Dingolfing – Landau a.d.Isar – Plattling/Deggendorf (entlang der Bundesautobahn A 92 bzw. der Bahnstrecke Landshut – Plattling),
- Straubing – Landau a.d.Isar - Eggenfelden (entlang der Bundesstraße 20).

3.2 Daseinsgrundfunktionen

3.2.1 Wirtschaft und Arbeit

Die globale Fahrzeugindustrie, deren Zulieferbetriebe, hoch spezialisierte mittelständische Unternehmen, aber auch die Landwirtschaft sind die wichtigsten wirtschaftlichen Grundpfeiler im Landkreis Dingolfing-Landau. Die wirtschaftliche Stärke des Landkreises zeigt sich bspw. in einer Arbeitslosenquote von nur 2,6 % im Dezember 2016 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Durchschnitt für Bayern und Niederbayern; es herrscht quasi Vollbeschäftigung.

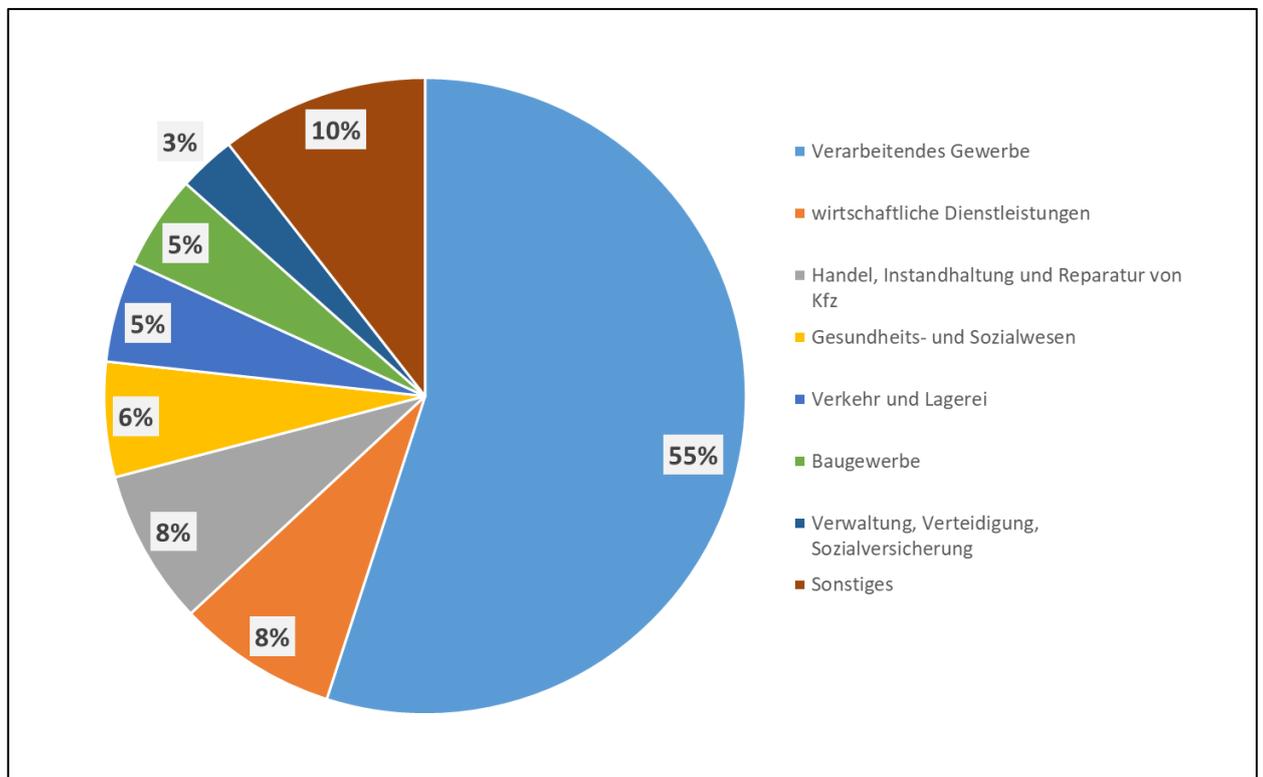


Abbildung 3-1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Landkreis Dingolfing-Landau

Die obenstehende Abbildung 3-1 zeigt ein Diagramm, wie sich die insgesamt 48.456 Beschäftigten, die im Landkreis Dingolfing-Landau arbeiten, auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche verteilen. Dem gegenüber stehen 40.721 Beschäftigte, die ihren Wohnort im Landkreis Dingolfing-Landau haben (Datenstand: 30. Juni 2014). Dingolfing-Landau ist also ein Landkreis mit deutlich positivem Pendlersaldo (7.735), es gibt mehr Einpendler aus anderen Landkreisen als Auspendler in andere Landkreise. Dies ist ein Beleg für die große Wirtschaftskraft des Landkreises, obwohl auch weitere große Wirtschaftsstandorte, wie etwa der Flughafen München, unweit des Landkreises Dingolfing-Landau liegen. Weitere Analysen zum Thema Pendler und Arbeitsplatzzahlen (auch auf Gemeindeebene) im Landkreis Dingolfing-Landau sind im Kapitel 3.4.4 zu finden.

Die nachfolgende Tabelle 3-7 zeigt die größten Industrie- und Handwerksbetriebe im Landkreis Dingolfing-Landau:

Name	Ort	Sparte	Beschäftigte
BMW Group	Dingolfing	Fahrzeugbau	19.000
Mann & Hummel	Marklkofen	Filterherstellung	2.800
Kühne+Nagel/Imperial	Wallersdorf	Logistik	2.000
ELDRA GmbH	Landau a.d.Isar	Autointerieur	400
Einhell Germany AG	Landau a.d.Isar	Werkzeugbau	300
Kühne + Nagel AG & Co. KG	Dingolfing	Logistik	300
Girnghuber GmbH	Marklkofen	Tonbaustoffe	300
Brandl Industrielackierung	Mamming	Lackierung	300
Develey Senf und Feinkost	Dingolfing	Lebensmittel	200
SAR Elektronik GmbH	Dingolfing	Automatisierung	200

Tabelle 3-7: Große Betriebe im Landkreis Dingolfing-Landau (Quelle: Wirtschaftsförderung Lkr. Dingolfing-Landau, bearbeitet)

Insgesamt arbeitet also ca. die Hälfte aller im Landkreis Beschäftigten in einem der genannten großen Betriebe, allein 40 % im BMW-Werk Dingolfing; es ist der größte Produktionsstandort der BMW Group weltweit. Bereits im 19. Jahrhundert war das Werk durch die Hans Glas GmbH, einem traditionsreichen Hersteller von Fahrzeugen und Landmaschinen aus dem Landkreis Dingolfing-Landau, gegründet worden. Nachdem zuvor die Firma Glas durch BMW übernommen wurde, wird seit 1967 auch das Werk Dingolfing von BMW geführt und kontinuierlich ausgebaut.

Da große Teile des Landkreises ländlich geprägt sind, spielt die Landwirtschaft eine wichtige Rolle. Neben der Tierhaltung und dem Getreideanbau ist vor allem der Gemüseanbau sehr stark ausgeprägt, der von den fruchtbaren Böden im Vilstal und Isartal profitiert. Im Landkreis befindet sich etwa eines der größten Anbaugebiete für Gurken. Viele der Produkte werden direkt in der Region weiterverarbeitet.

Prognose

Ein großer Teil der Wirtschaft im Landkreis Dingolfing-Landau hängt von der allgemeinen Entwicklung auf dem Automobilssektor ab, dies ist einerseits BMW selbst als größter Arbeitgeber und andererseits die nachgelagerten Zulieferbetriebe. Die weitere Entwicklung der Automobilbranche gilt mittel- bis langfristig als relativ unsicher, insbesondere angesichts der Herausforderungen des Umweltschutzes und alternativer Antriebe. Trotz der Wirtschaftskrisen in Europa steht BMW hervorragend da. In den letzten Jahren konnten neue Absatzmärkte in Asien und Amerika erschlossen werden; die Nachfrage nach hochwertigen Automobilen ist hier ungebrochen. Auch in den Bereichen alternativer Antriebe ist BMW gut aufgestellt. So wurde für einige Modelle mit Elektroantrieb die Serienfertigung aufgenommen. Der Standort Dingolfing wird auch in Zukunft weiter ausgebaut, außerdem hat BMW im Jahr 2016 in Wallersdorf ein großes Logistikzentrum eröffnet. Es wird künftig eine große Herausforderung sein, angesichts des demographischen Wandels auch weiterhin genügend Facharbeitskräfte gewinnen zu können.

3.2.2 Bildung

Der Landkreis Dingolfing-Landau ist flächendeckend mit allen Schularten ausgestattet. Für die etwa 12.000 Schüler stehen zwei Gymnasien in Dingolfing und

Landau, drei Realschulen sowie zahlreiche Mittel- und Grundschulen zur Verfügung. Weiterhin gibt es Berufsschulen, Förderschulen und weitere Schulen privater Träger. Zum Schuljahresbeginn 2018/19 nahm die erste Fachoberschule (FOS) im Landkreis Dingolfing-Landau als Außenstelle der staatlichen FOS Landshut am Standort der Hans-Glas-Berufsschule ihren Lehrbetrieb auf; Schwerpunktbildung wird sein: Technik, Wirtschaft und Soziales. Auf weitere Einzelheiten zur Schulsituation und zum Schülerverkehr wird in Kapitel 3.4.5 eingegangen.

Eigenständige Hochschulen gibt es im Landkreis nicht. Allerdings hat die Hochschule Landshut im Jahr 2016 in Dingolfing eine Außenstelle „Technologiezentrum Produktions- und Logistiksysteme“ (TZ PULS) als modernen Lehr- und Forschungsstandort eröffnet. Weitere nahegelegene Hochschulen sind die Technische Hochschule Deggendorf, das Wissenschaftszentrum Straubing und die Universitäten Passau und Regensburg.

3.2.3 Tourismus und Freizeit

Der Landkreis Dingolfing-Landau ist keine touristische Gunstregion wie etwa die oberbayerischen Alpen. Dennoch bietet er Besuchern und Einheimischen eine Vielzahl von Einzelattraktionen und Freizeitzielen. Die wichtigste Rolle spielt dabei der Tagestourismus. In sechs Naturschutzgebieten kann man die unberührte Landschaft erleben. Der ganze Landkreis ist mit einem dichten Netz an Wander- und Radwegen versehen, beispielsweise dem Isar- oder Vilstalradweg. Der „Bockerlbahnradweg“ verläuft auf stillgelegten Eisenbahnstrecken und ermöglicht ein Vorankommen ohne große Steigungen. Herausragende geologische Naturschönheiten werden als „Geotop“ eingestuft. Eines davon ist der „Wachsende Felsen“ von Usterling nahe Landau an der Isar.

Zahlreiche bedeutende archäologische Funde im Landkreis laden zu einer Zeitreise in die Vergangenheit ein. Einiges ist im Archäologiemuseum Landau, einem Zweig der prähistorischen Staatssammlung München, ausgestellt. Die jüngere Geschichte wird vor allem in den kleineren Dörfern bewahrt, wo lange Traditionen und regionales Brauchtum gelebt werden. Alte Kirchen, urige Gaststätten und die Landwirtschaft prägen hier die Region.

Erholung und Freizeitspaß findet man auch im Naherholungsgebiet Mittleres Vilstal am Vilstalsee. Das „Caprima“ ist ein großes Freizeitbad in Dingolfing. Über die Landkreisgrenzen hinaus bekannt ist auch der „Bayern-Park“ in Reisbach mit vielen Attraktionen auf einer Fläche von 400.000 m². Zudem sind die Thermen des Rottaler Landes, vom südlichen Landkreis Dingolfing-Landau aus, nicht weit entfernt.

Quantitative Anhaltspunkte zur Bedeutung des Tourismus liefern Zahlen zu Beherbergungsbetrieben und Übernachtungen. Statistisch erfasst werden dabei in Deutschland grundsätzlich alle Beherbergungsbetriebe, die mindestens zehn Betten anbieten. Neben Hotels, Gasthöfen und Pensionen können dies z. B. auch Jugendherbergen, Ferienheime, Reha-Einrichtungen und Hütten sein. Außerdem sind Campingplätze in der Statistik berücksichtigt, wobei hier Bezug auf die Stellplätze genommen wird. Allerdings ist bezüglich der Aussagekraft dieser Daten zu berücksichtigen, dass nicht nur Übernachtungen zu touristischen Zwecken erfasst sind, sondern auch von Geschäftsreisenden oder Leiharbeitskräften. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation des Landkreises ist hierbei von einem nicht geringen Anteil auszugehen. Außerdem liefern die Daten natürlich

keine Informationen zur Bedeutung des Tagestourismus sowie zu kleinen Betrieben, die im ländlichen Raum trotzdem eine wichtige Rolle spielen können.

Im Juni 2015 sind insgesamt 43 Betriebe mit mindestens 10 Betten im Landkreis Dingolfing-Landau geöffnet gewesen, die meisten davon in Dingolfing (acht) und Landau (sechs). Die angebotene Bettenanzahl lag bei 1.284 (Dingolfing: 344; Landau: 205). Im gesamten Jahr 2015 wurden 185.352 Gästeübernachtungen registriert (mit Campingplätzen), davon 74 % von Gästen aus dem Inland. Diese Werte entsprechen erwartungsgemäß nur einem Bruchteil eines Wertes, wie er in anderen touristisch bedeutsameren Landkreisen üblich ist. Die meisten Übernachtungen fanden im August statt (20.744). Doch auch in den touristisch schwachen Monaten in Regionen, in denen der Wintersport keine Rolle spielt, nämlich Januar und Februar, gibt es noch über 12.000 Übernachtungen. Dies ist ein Hinweis auf die starke Geschäftsreisertätigkeit, deren Anteil an den Übernachtungen sich schätzungsweise zwischen 30 und 40 % bewegen dürfte. Dementsprechend sind die Betriebe auch in schwachen Monaten zu mindestens 30 % ausgelastet. Die durchschnittliche Verweildauer liegt ganzjährig zwischen zwei und drei Nächten.

Prognose

Es ist schwierig, die zukünftige Entwicklung im Tourismus abzuschätzen. Aus den erhobenen Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung der letzten Jahre kann man keinen eindeutigen Trend ablesen, zumal die Erhebungskriterien sich geändert haben. Zudem ist nicht klar ersichtlich, welche Arten des Tourismus von Änderungen betroffen waren, und in welchem Umfang sich insbesondere die Geschäftsreisertätigkeit geändert hat.

In der letzten Zeit scheint der allgemeine Trend verstärkt zu kürzeren Städtereisen zu gehen. Demgegenüber steht jedoch auch der Trend zu Gesundheits-, Wellness- und Aktivurlaub. In Verbindung mit zunehmender Reiseaktivität älterer Bevölkerungsgruppen und neuen technischen Entwicklungen wie z. B. dem E-Bike ergibt sich daraus unter der Voraussetzung von hochqualitativen und zielgruppenorientierten Angeboten durchaus eine Chance, den Tourismus im Landkreis weiterzuentwickeln.

Ferner ist auch von einer positiven Entwicklung der Freizeitangebote im Landkreis auszugehen, da durch die wirtschaftliche Stärke der Region auch künftig eine große Zahl wohlhabender Facharbeiter hier leben wird, die die örtlichen Angebote nutzen werden.

Im Freizeitverkehr wurden in ländlichen Kreisen in Deutschland 2008 die meisten Wege zurückgelegt. Zusammen mit den Versorgungswegen lag der Anteil bei zwei Dritteln. Durch den demografischen Wandel werden diese Anteile weiter steigen.

3.2.4 Versorgung und Einkauf

Zur Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen und spezielleren Bedarfs zählen beispielsweise der Einkauf von Lebensmitteln und anderen Kleinwaren, die medizinische Versorgung, die Erledigung von Bankgeschäften und Behördengänge.

Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, Bankfilialen oder Allgemeinmedizin, ist im Landkreis Dingolfing-Landau auch in der Fläche in vielen größeren

Orten noch vorhanden. Für Facharzt- oder Klinikbesuche muss man nach Dingolfing oder Landau fahren.

Um den übergemeindlichen Einflussbereich des Einzelhandels zu quantifizieren, wurde im Zuge des LEP der „einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich“ definiert und berechnet. Er gibt auf Basis der abgeschöpften Kaufkraft an, wie viele Einwohner ein Standort gemäß dem System der zentralen Orte versorgen kann bzw. darf. Demnach umfasst der Verflechtungsbereich der Stadt Dingolfing 54.666 Einwohner, was beinahe der dreifachen Zahl der eigenen Bevölkerung entspricht. Für Landau gilt dies entsprechend – somit würden allein Dingolfing und Landau den gesamten Landkreis versorgen. Weitere Standorte mit großen Überschüssen sind Frontenhausen und Marklkofen, Simbach und Wallersdorf. Allerdings versorgen diese Zentren auch die Randbereiche der Nachbarlandkreise.

Prognose

In den letzten Jahren ist die Ausstattung des ländlichen Raumes mit Geschäften, Bank- und Postfilialen und Ärzten zunehmend dünner geworden und es ist davon auszugehen, dass dieser Trend auch noch anhalten wird. Durch die Verfügbarkeit des Automobils und die Konkurrenz durch große Discounter in Gewerbegebieten „auf der grünen Wiese“ sowie den Onlinehandel mussten bereits viele kleinere Standorte in zentraler wohnortnaher Lage aufgegeben werden.

Ein Instrument zur Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften ist das LEP. Größere Einzelhandelsprojekte sind nur in zentralen Orten zulässig. Durch die Novelle aus dem Jahr 2013 wurden jedoch zahlreiche neue Orte zu zentralen Orten, zudem wurde die Verkaufsflächenbegrenzung angehoben. Die eigentliche Absicht dessen war, zukünftig wieder mehr Standorte in der Fläche zu ermöglichen. Ob sich dies erfüllt oder ob stattdessen noch mehr kleinere Geschäfte aus den Ortszentren verdrängt werden, bleibt abzuwarten.

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in regelmässigen Abständen beauftragte Studie zum alltäglichen Verkehrsverhalten bestätigt die dargestellte Verteilung der Wege nach Verkehrszwecken. Auf Basis bundesweiter, repräsentativer Haushaltsbefragungen liefert die Untersuchung repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemographie von Personen und Haushalten und kann so Aussagen zum Mobilitätsverhalten differenziert nach beispielsweise Regionen treffen.

Abbildung 3-2 gibt die typische Wegeverteilung nach Wegezwecken für ländliche Räume in Deutschland wieder und bestätigt die in den vorigen Kapiteln getroffenen Aussagen zum Primat der Freizeitwege in der Tagesmobilität, gefolgt von Wegen zum Zwecke von Einkäufen, Arbeit und privater Erledigung.

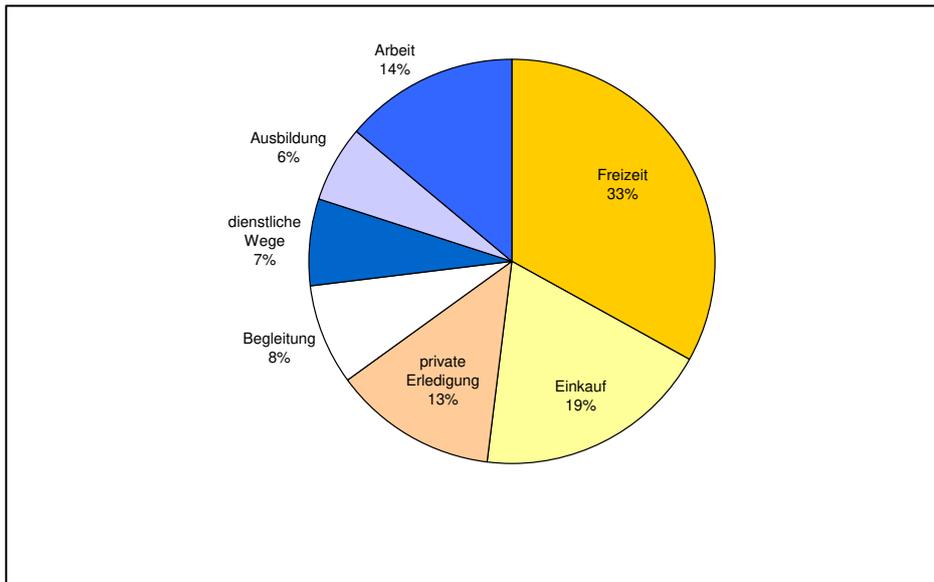


Abbildung 3-2: Verteilung der Wege auf Wegezwecke in ländlichen Kreisen¹, Eigene Darstellung

3.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

Als Grundlage für die weitere Planung und die Schwachstellenanalyse wird im folgenden Teil der Bestandsaufnahme das derzeitige Verkehrsangebot aller Verkehrsarten beschrieben (Infrastruktur und Betrieb). Im Sinne der Nahverkehrsplanung ist dabei nur der straßengebundene ÖPNV relevant. Alle anderen Verkehrsarten sind nur kurz und nachrichtlich dargestellt. In Karte 3 im Anhang ist die vorhandene Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur dargestellt.

3.3.1 Schienenverkehr

Angebot im SPNV

Durch den Landkreis Dingolfing-Landau führt, dem Isartal folgend, die Bahnstrecke von Landshut nach Plattling (Kursbuchstrecke 931). Neben den beiden größten Städten des Kreises, Dingolfing und Landau, hat auch Wallersdorf eine Zugangsstelle an dieser Strecke. Ursprünglich gab es an dieser Bahnstrecke noch weitere Bahnhöfe (siehe Tabelle 3-8). Bis zum Ende der 1980er-Jahre wurde die Bedienung dieser Halte durch die Deutsche Bundesbahn jedoch eingestellt, um sich auf schnellere Verbindungen mit Eilzügen zu konzentrieren. Die Unterwegsbedienung wurde auf eine Buslinie zwischen Landshut und Landau verlegt, die noch heute als Linie 11 verkehrt und durch Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) bedient wird, während der westliche Landkreis ansonsten bis heute traditionell nicht zu den Hauptverkehrsgebieten des Bahnbus-Nachfolgeunternehmens gehört.

¹ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>. Die Befragungen für die aktuelle Studie wurden im September 2017 abgeschlossen; Ergebnisse werden ab 2018 zur Verfügung stehen.

Bezeichnung	Ortslage
aktuell in Betrieb	
Dingolfing	Dingolfing
Landau	Landau
Wallersdorf	Wallersdorf
Personenverkehr eingestellt	
Niederviehbach	Rothhaus
Loiching	Kronwieden
Gottfrieding	Gottfriedingerschwaige
Schwaigen	Mammingerschwaigen
Pilsting	Weihern

Tabelle 3-8: Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Landkreis (nur Strecke 931)

Angeboten wird grundsätzlich ein Stundentakt zwischen 5:30 Uhr und 0:30 Uhr. Eine Reaktivierung von Haltepunkten für den Bahnverkehr wird regelmäßig diskutiert, ist aber für den Zeithorizont des Nahverkehrsplanes nicht zu erwarten, da die Leistungsfähigkeit der Streckeninfrastruktur begrenzt ist. So ist die gesamte Strecke zwar elektrifiziert, aber nur mit einem Gleis ausgestattet. Die Lage der Bahnhöfe, an denen Zugkreuzungen möglich sind, bestimmt daher das Fahrplanregime. Maßgeblich sind die Anschlüsse im Knoten Plattling zur vollen Stunde und die erforderliche Fahrzeit von knapp 30 Minuten zwischen Wörth (Isar) und Plattling. Hinzu kommt noch der Güterverkehr für BMW, der die Kapazitäten für den Personenverkehr weiter beschränkt.

Der Zugverkehr wird nach einer Ausschreibung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) seit Dezember 2009 durch die DB Regio AG unter dem Markennamen „Donau-Isar-Express“ für zwölf Jahre betrieben. Die meisten Züge fahren dabei nach München bzw. Passau durch und ermöglichen dort und in Landshut sowie Plattling einen Umstieg auf andere Linien. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird mit Inbetriebnahme des „Überregionalen Flughafenexpress“ (ÜFEX) erstmals der Flughafen München direkt per Bahn aus Niederbayern erreichbar sein, wenngleich vom Donau-Isar-Express zunächst ein Umstieg in Landshut oder Freising erforderlich sein wird. Die Notwendigkeit zur Nutzung der S-Bahn oder des Regionalbusses entfällt jedoch und die Reisezeit wird spürbar kürzer.

Auf dem Donau-Isar-Express werden vier- und fünfteilige Triebzüge der Baureihe 440 des französischen Herstellers Alstom eingesetzt. Wegen technischer Probleme und Kapazitätsengpässen sind zu Spitzenzeiten jedoch auch Zuggarnituren mit Loks und Doppelstockwagen unterwegs, wie es bereits vor der Ausschreibung des Verkehrs der Fall war. Die verwendeten Fahrzeuge ermöglichen an den Bahnhöfen in aller Regel einen Einstieg für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, meist aber nur mit Hilfestellung zur Überwindung einer Stufe.

Nach Angaben der BEG lag die Pünktlichkeitsquote des Donau-Isar-Express im Jahr 2015 nur bei knapp 87 %. Die Pünktlichkeit aller SPNV-Angebote in Bayern lag bei etwa 92 %. Dass gerade der Donau-Isar-Express vergleichsweise schlecht abschneidet, liegt zu einem großen Teil daran, dass die Streckenabschnitte München – Landshut und Plattling – Passau sehr dicht befahren und daher anfällig für Störungen sind. Da die Strecke Landshut – Plattling nur eingleisig ist, übertragen sich Verspätungen schnell auf entgegenkommende Züge. Die Verspätungen führen weiterhin dazu, dass Anschlusszüge in den wichtigen Umsteigebahnhöfen des Fern- und Nahverkehrs (Plattling, Landshut, Freising, München) nicht

immer erreicht werden können. Wenn ein Zug aus Richtung Landshut den Bahnhof Freising zu spät erreicht, muss dieser oft noch einige Zeit hinter der langsameren S-Bahn herfahren, so dass sich seine Verspätung weiter erhöht.

Ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Landshut – Plattling, der Voraussetzung für umfassende Angebotsverbesserungen ist, wurde für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 vorgeschlagen, welcher im Jahr 2016 in Kraft trat. Allerdings erfolgte die Einstufung vorerst in den „potenziellen Bedarf“, so dass eine Umsetzung erst langfristig möglich erscheint.

Neben der Pünktlichkeit erhebt die BEG im Rahmen eines Qualitätssystemes auch Sauberkeit, Fahrgastinformation, Funktionsfähigkeit der Ausstattung sowie Kunden- und Serviceorientierung in den einzelnen Verkehrsverträgen. Im Jahr 2017 belegte der Donau-Isar-Express hier den 13. Platz (von 28). Seit Vertragsbeginn bewegt sich dieses Netz im Mittelfeld mit einem leichten Trend nach oben.

Weitere Bahnen

Im Gebiet des Landkreises gibt es noch eine Bahnstrecke von Frontenhausen-Marklkofen nach Neumarkt-St. Veit und Mühldorf am Inn. Sie war ursprünglich Teil einer bis nach Pilsting führenden Hauptstrecke, allerdings wurde der gesamte Personenverkehr 1970 eingestellt. Auf dem Reststück fand noch bis 06. Oktober 2017 Güterverkehr statt (Müllverladung), da alle Bemühungen – bis hin zur Befassung des Bayerischen Landtages - für die mit ca. 3 Mio. € angesetzte Sanierung der maroden Strecke scheiterten. Außerdem gab es noch eine Bahnstrecke von Landau nach Arnstorf über Haunersdorf und Simbach („Bockerlbahn“). Von Aufhausen gab es zudem eine Zweigstrecke nach Kröhstorf über Eichendorf. Der Personenverkehr auf diesen Strecken wurde bereits in den 1960er-Jahren eingestellt; inzwischen sind die Strecken abgebaut und teils in einen Radweg umgewandelt worden (vgl. auch 3.2.3).

An keinem Bahnhof im Landkreis Dingolfing-Landau besteht eine Zugangsmöglichkeit zum Eisenbahn-Fernverkehr. Die nächsten Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss sind Plattling, Passau, Straubing und Regensburg.

Bedeutung des SPNV für den Verkehr im Landkreis

Der SPNV im Landkreis Dingolfing-Landau gewährleistet die Einbindung in das überregionale Netz des Bayerntaktes und des Fernverkehrs. Reisende nach München, Landshut und Passau profitieren von regelmäßigen, schnellen und direkten Verbindungen, wobei seitens des Landkreises kontinuierlich auf eine Einhaltung der zugesagten Qualitätsstandards, etwa zu den Themen Kapazität und Pünktlichkeit, gedrängt wird.

Insgesamt kann man für den Landkreis Dingolfing-Landau sagen, dass der SPNV sicherlich die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs zwischen den Städten Dingolfing und Landau sowie Wallersdorf trägt, wobei auch zwischen diesen Orten dem Busverkehr die Aufgabe der Unterwegsbedienung zufällt. Ansonsten dient der SPNV eher der Anbindung des Landkreises an die benachbarten Zentren und Verkehrsknoten wie Landshut und Plattling. Die Hauptlast der Verbindungs- und Erschließungsverkehre und insbesondere die Zuführung in das Mittelzentrum Landau und das Oberzentrum Dingolfing ist somit Aufgabe des straßengebundenen ÖPNV.

3.3.2 Straßengebundener ÖPNV

3.3.2.1 Liniennetz und Unternehmerlandschaft

Im landkreisweiten Fahrplan für das Jahr 2017 sind 44 einzelne Linien (zuzüglich Stadtbusse und Freizeitverkehr) ausgewiesen, wobei manche Linien noch in Unterlinien aufgespalten sind. Die Linien haben einen sehr unterschiedlichen Charakter. Neben einigen Hauptlinien, die beinahe sternförmig auf Dingolfing oder Landau zulaufen, gibt es zahlreiche Linien, die nur auf Gemeindeebene und eher flächenmäßig verkehren und vorrangig Sammelverkehr für Schüler sind. Einige Linien haben ihren Haupteinzugsbereich auch in einem Nachbarlandkreis, tangieren den Landkreis Dingolfing-Landau aber an seinen Rändern.

Im Anhang sind Liniennetzkarten enthalten, die den (stilisierten) räumlichen Verlauf sowie die Bedienungshäufigkeiten (Fahrten pro Tag in beide Richtungen) der Linien zeigen. Dabei gibt es je nach Verkehrstagesart eine eigene Karte; es wird unterschieden zwischen:

- Montag bis Freitag an Schultagen (Karte 4 im Anhang),
- Montag bis Freitag in den Ferien (Karte 5 im Anhang) sowie
- Samstag (Karte 6 im Anhang).

An Sonntagen findet im gesamten Landkreis kein Linienverkehr statt. Die Karten zeigen anschaulich, dass es an Schultagen ein beinahe flächendeckendes Grundangebot gibt, während das Angebot schon in den Ferien auf einige Rumpfrelationen schrumpft, die in der Fläche allenfalls durch Einzelfahrten ergänzt werden. An Samstagen werden selbst die Hauptrelationen meist nur mit einem Fahrtenpaar bedient, viele Linien auch gar nicht mehr. Ein Taktfahrplan existiert nirgendwo. Die Fahrlagen orientieren sich an den Schulzeiten, so dass vormittags und abends in der Regel keine oder nur wenige Fahrten angeboten werden.

In tabellarischer Darstellung von Anlage 4 (Linienliste) sind alle Linien aufgelistet und kurz charakterlich beschrieben. Außerdem ist durch ein **X** gekennzeichnet, in welcher Verkehrstagesgruppe die Linie bedient wird. Das Vorliegen besonderer Verkehrstage ist durch (**X**) markiert. Angegebene Linienvläufe gelten grundsätzlich auch für die Gegenrichtung. Linien ohne Bedeutung für den Binnenverkehr im Landkreis Dingolfing-Landau sind in grauer Schrift angegeben. Neben den im Fahrplanbuch des Landkreises angegebenen Liniennummern sind in Klammern ggf. auch die vierstelligen Nummern gelistet, die bei den Linien von RBO gebräuchlich sind.

Auf allen oben aufgelisteten Linien werden jährlich etwa 2,3 Millionen Nutzwagenkilometer erbracht. Davon entfallen aber nur ca. 60 % auf das Gebiet des Landkreis Dingolfing-Landau, die restlichen 40 % auf die Nachbarlandkreise (vgl. Abbildung 3-3), da viele der genannten Linien nicht ausschließlich den Binnenverkehr bedienen, sondern auch Verbindungen nach Landshut, Straubing o. ä. herstellen, oder gar ihren Bedienungsschwerpunkt im Nachbarlandkreis haben. Die Angaben zu den Nutzwagenkilometern wurden direkt bei den Unternehmen erhoben und haben den Stand aus dem Jahr 2011. Falls hierzu keine Angaben gemacht wurden, wurden die Daten aus den Fahrplänen ermittelt. Soweit bekannt sind in den Werten auch Verstärkerfahrten zu ÖPNV-Linien inbegriffen.

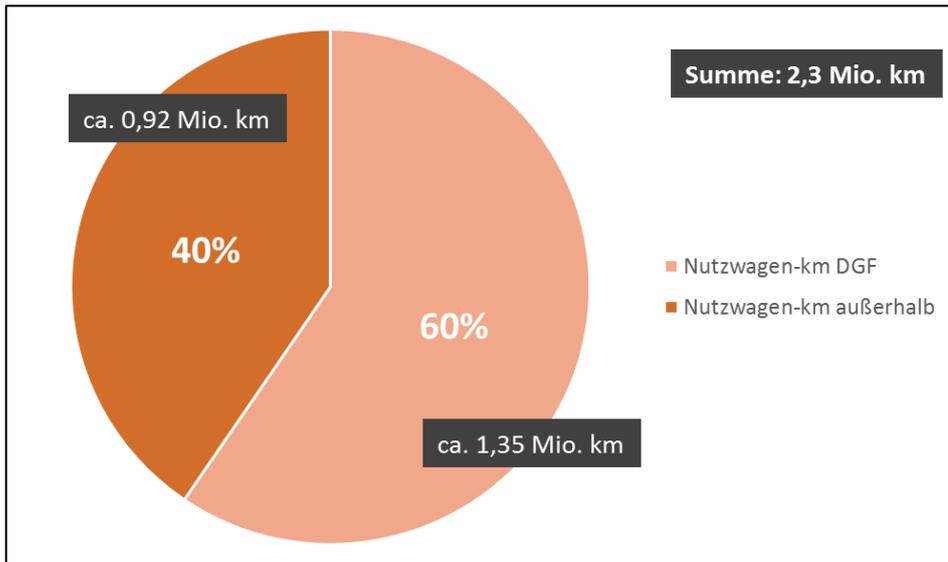


Abbildung 3-3: Fahrleistung aller Linien im Landkreis

Die in Abbildung 3-4 vorgenommene Sortierung der Linien zeigt alle Linien mit mindestens 30.000 Nutzwagenkilometern innerhalb des Landkreis Dingolfing-Landau in absteigender Reihenfolge. Kilometer außerhalb des Landkreises sind ggf. durch eine zusätzliche gestapelte Säule in hellblau angedeutet. Durch die Auswahl aller Linien mit mindestens 30.000 Nutzwagenkilometern sind in Bezug auf den Landkreis mit 16 Linien (46 % aller Linien) ca. 72 % der Nutzwagenkilometer erfasst. Alle weiteren Linien haben nur eine geringe Bedeutung, etwa im kleinräumigen Schülerverkehr oder es entfällt nur ein sehr geringer Anteil der Fahrleistung auf das Gebiet des Landkreis Dingolfing-Landau.

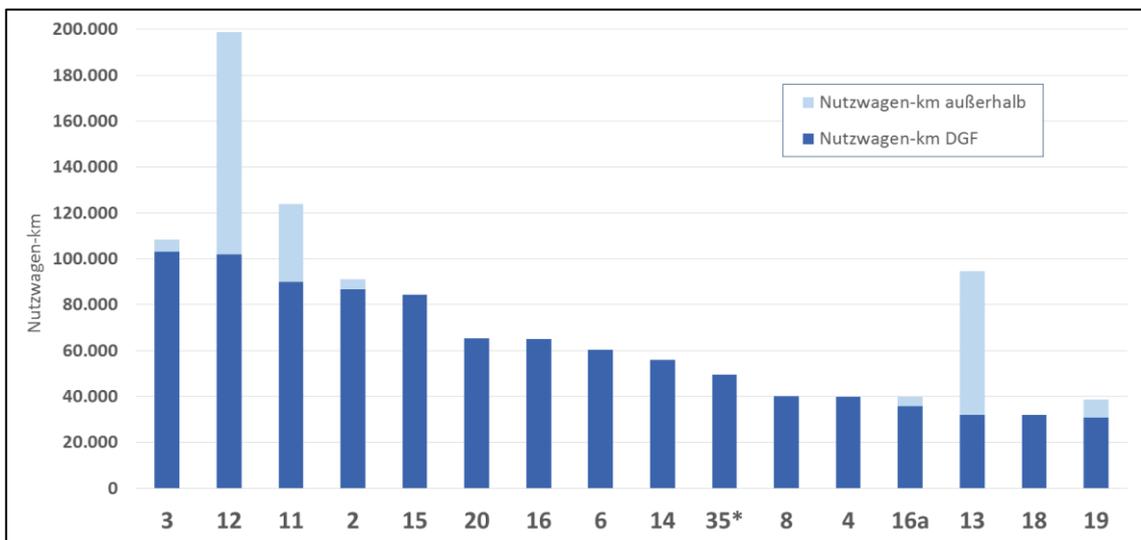


Abbildung 3-4: Fahrleistung der 16 umfangreichsten Linien im Landkreis (* = Daten abgeschätzt)

Mit knapp über 100.000 Nutzwagenkilometern pro Jahr steht die Linie 3 zwischen Landau und Kröhstorf mit vielen Fahrten und langem Linienweg an der Spitze. Die gesamte Fahrleistung auf der Linie 12 zwischen Dingolfing und Straubing ist jedoch beinahe doppelt so groß, allerdings entfällt davon nur die Hälfte auf den Landkreis Dingolfing-Landau.

Die Kilometerleistung ist wesentlich durch Linienlänge und Linienzuschnitt beeinflusst und sagt daher nichts über die Bedienungsqualität aus. Die räumliche

und zeitliche Erschließung wird im Rahmen der Schwachstellenanalyse systematisch in Kapitel 5.1 analysiert.

Die Verkehrsleistung im ÖPNV wird von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht. Tabelle 3-9 gibt eine Übersicht der aktuellen Konzessionslandschaft. Viele Linien im Landkreis sind im Besitz der Firma Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO), die dem DB-Konzern angehört. Alle anderen Konzessionen werden von kleinen und mittelständischen regional verwurzelten Unternehmen innegehalten, die ihre Linien oft schon seit sehr langer Zeit betreiben. Auch etwa 90 % der Leistungen auf den RBO-Linien werden von diesen Unternehmen erbracht, sei es als Subunternehmer oder als Betriebsführer. Nur sehr wenig Verkehr wird unmittelbar von Bussen der DB durchgeführt, was im Vergleich zu anderen südbayerischen Landkreisen eher selten ist.

In den letzten Jahren kam es bei den kleinen und mittelständischen Unternehmen zu einer Konsolidierung. Die Linien der ehemaligen Unternehmen Hofer (14, 15/15a/15b, 16/16a) und Hien (44 I/II/III/IV) wurden durch Ebenbeck übernommen. Die Linien von Kiermeier (18, 19) und Obermaier (45, 46) wurden durch Mückenhausen übernommen. Vor allem die Firma Ebenbeck, die bereits umfangreichen Busverkehr im Landkreis und in der Stadt Straubing betreibt, konnte ihren Marktanteil im Landkreis Dingolfing-Landau somit stark erhöhen.

Unternehmer	Konzessionierte Linien
Ebenbeck	12, 14, 15/15a/15b, 16/16a, 24, 44 I/II/IV
Frey u. Salzer	20
Mückenhausen	17, 18, 19, 21, 22, 38, 45, 46
Mühlhofer	23
Pellkofer	25, 26, 27
RBO	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 40, 41, 43
Reicheneder	28, 35, 36
Speckner	29, 30, 32, 33, 34, 39, 42

Tabelle 3-9: Linien und Konzessionäre im Landkreis Dingolfing-Landau

Abbildung 3-5 macht die unterschiedliche Verteilung der Nutzwagenkilometer auf die verschiedenen Konzessionäre offensichtlich. Gemessen an den auf seinen Linien erbrachten Nutzwagenkilometern ist die RBO der bedeutendste Konzessionär im Landkreis, gefolgt von der Firma Ebenbeck.

Durch die geringe Eigenerbringungsquote von RBO sind die Anteile anderer Unternehmer bei der realen Verkehrsdurchführung jedoch viel größer. Für die mit einem Stern* gekennzeichneten Unternehmer lagen keine Informationen vor, so dass die nötigen Daten geschätzt bzw. hochgerechnet wurden.

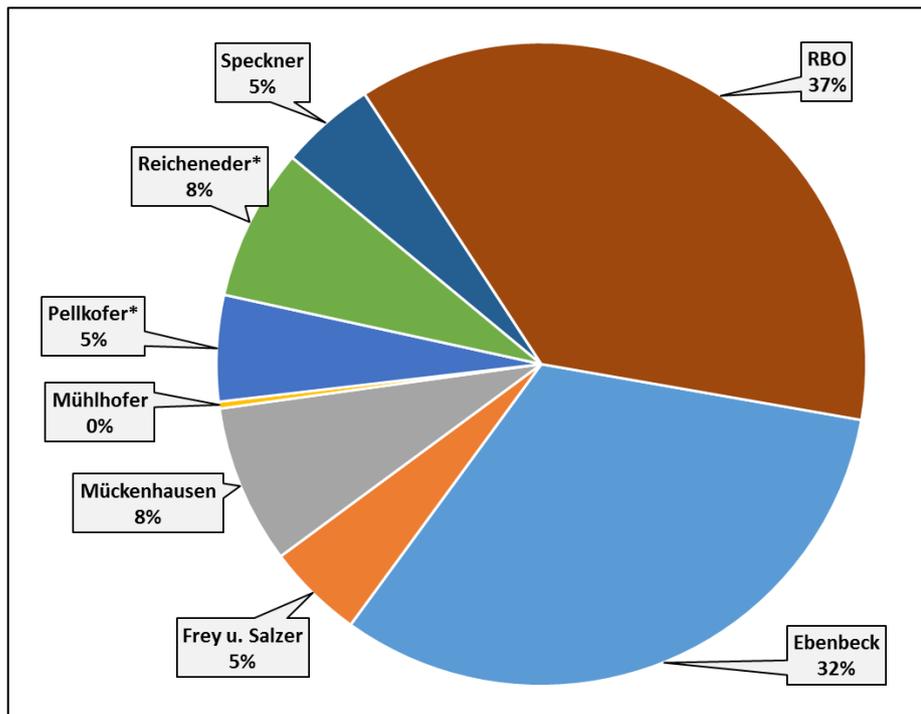


Abbildung 3-5: Nutzwagenkilometeranteile nach Konzessionären im Landkreis Dingolfing-Landau

3.3.2.2 Betriebsmittel/Infrastruktur

Haltestellen

Im Landkreis Dingolfing-Landau gibt es ca. 450 bis 500 Bushaltestellen, die im Rahmen des vom Landkreis verantworteten ÖPNV bedient werden. Hinzu kommen noch die weiteren Haltestellen der Stadtbusse, Aufnahmestellen von Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs sowie des Werksverkehrs. Die Anzahl der Haltestellen lässt sich nur schwer eindeutig quantifizieren, da einige Haltestellen bei verschiedenen Unternehmern uneinheitliche Bezeichnungen haben; außerdem ist es eine Frage der Auslegung, inwieweit nicht direkt gegenüberliegende Halteorte für Hin- und Rückrichtung oder bei Einmündungen als eine oder zwei Haltestellen zu behandeln sind, falls sie nicht unmittelbar gegenüber liegen.

Zur Einschätzung der Bedeutung der Haltestellen werden diese klassifiziert und zwar nach ihrer Bedienungshäufigkeit durch Fahrten des regionalen ÖPNV im Wirkungsbereich des Nahverkehrsplanes (vgl. Abbildung 3-6). Die Fahrtenzahl entspricht den Abfahrten oder Ankünften (falls keine Abfahrtszeit ausgewiesen ist) pro Tag (Mo-Fr), wobei Schultage, Ferientage und nur tageweise stattfindende Fahrten entsprechend ihrer Häufigkeit gewichtet sind.

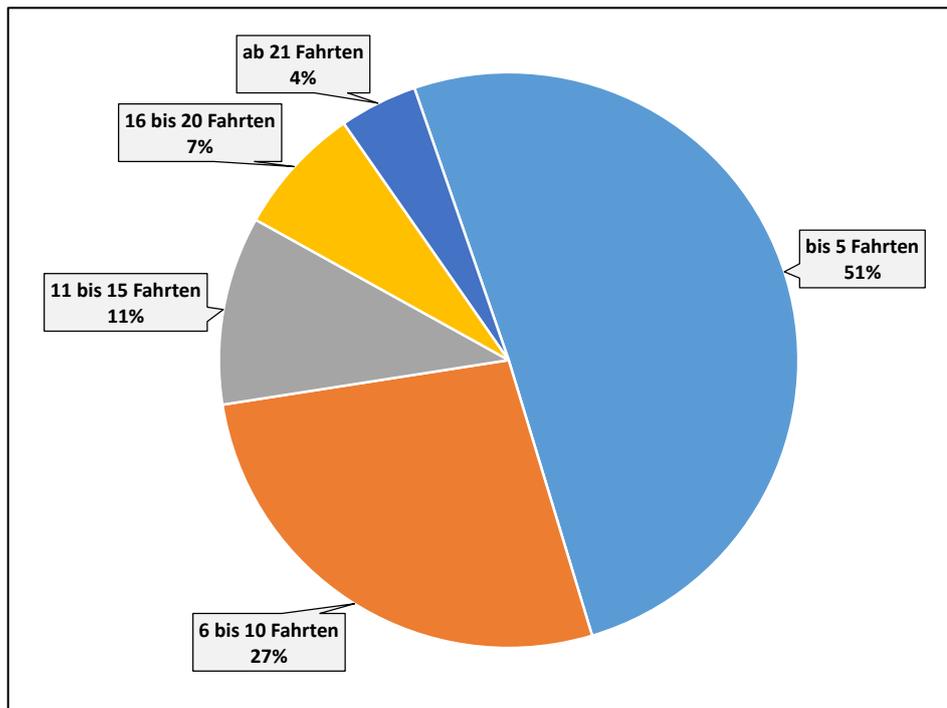


Abbildung 3-6: Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis nach Fahrtenhäufigkeit (Fahrten Mo-Fr; Schul- und Ferienfahrten anteilig gewichtet)

Es zeigt sich, dass etwa die Hälfte aller Haltestellen von nur weniger als fünf Fahrten pro Tag bedient wird. Diese große Zahl kommt zustande durch die vielen Buslinien, die im Wesentlichen nur den Bedürfnissen des Schülerverkehrs dienen, die aber in den ÖPNV integriert wurden. Hier gibt es in der Regel eine morgendliche Hinfahrt und eine bis drei Rückfahrten mittags und nachmittags. Haltestellen mit mehr als fünf bis 15 Fahrten werden oft von mehreren Linien des Schülerverkehrs parallel bedient. Schließlich verbleiben nur noch 11 % aller Haltestellen, die von mindestens 16 Fahrten bedient werden, bzw. 4 % mit mindestens 21 Fahrten. Diese sind in Tabelle 3-10 dargestellt:

Haltestelle	Fahrten	Linien
Dingolfing Busbahnhof (Herrnweiher)	78	11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 15a, 15b
Landau Bahnhof	62	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13
Landau Dr.-Schlögl-Platz	62	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13
Landau Theresienplatz	43	2, 3, 4, 6, 8, 11, 13
Dingolfing Gymnasium	42	14, 15, 16, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 31, 15a, 15b
Landau Gymnasium	42	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13
Reisbach Marktplatz	36	6, 14, 15, 16
Dingolfing Bahnhofstr./E-Center/Mittelschule	35	11, 12, 15, 16, 20, 25, 27
Landau Amtsgericht	35	2, 3, 6, 11, 13
Dingolfing Bahnhof	34	11, 14, 15, 15a, 16, 18, 19, 20, 27
Eichendorf Busbahnhof	29	3, 5, 40, 41, 43, 46
Landau Bahnübergang	29	2, 3, 5, 6, 13
Landau Sebastianiplatz	27	2, 3, 4, 6, 11, 13
Landau Süd Hubertusklausur	27	2, 3, 6
Dingolfing Berufsschule	24	14, 15, 18, 19, 20, 25, 26, 27
Frontenhausen Frantoplatz	24	15, 15a, 16, 16a, 17
Simbach Rathaus	24	1, 2, 26
Mengkofen Weichshofen	23	12, 29, 33, 39
Simbach Thannhackl	22	1, 2, 26
Landau Isarbrücke Süd	21	3, 4, 5, 6, 11, 13
Mengkofen Am Schwebach	21	12, 29, 33

Tabelle 3-10: Die am häufigsten bedienten Haltestellen im Landkreis Dingolfing-Landau

Die hohe Bedeutung der genannten Haltestellen ergibt sich daraus, dass sie innerhalb der Städte Dingolfing oder Landau auf Bündelungsabschnitten mit vielen parallel verlaufenden Linien liegen (z. B. Landau Dr.-Schlögl-Platz), Verknüpfungspunkte sind (z. B. Landau Bahnhof) oder wichtige Quell- und Zielorte darstellen (Schulen).

Weitere Aussagen zur Haltestellensituation finden sich in der Schwachstellenanalyse unter Kapitel 5.4. Eine Haltestellenliste ist im Anhang (Anlage 5) zu finden.

Fahrzeugpark

Die im Landkreis agierenden, vorwiegend kleinen und mittelständischen Unternehmen sind neben dem regionalen ÖPNV, auch anderweitig tätig, etwa im Reise- und Gelegenheitsverkehr, Stadtbusverkehr, Werksverkehr oder Schülerverkehr. Im vom Landkreis Dingolfing-Landau verantworteten Verkehr werden daher Fahrzeuge von sehr unterschiedlicher Bauart und Ausstattung eingesetzt (Beispiel siehe Abbildung 3-7).



Abbildung 3-7: ÖPNV-Bus im Landkreis Dingolfing-Landau. Quelle: Eigene Aufnahme

Im ÖPNV wird im Allgemeinen der Niederflrbus präferiert, sei es in Form eines Standardbusses von etwa 12 Metern Länge und mit 40 bis 50 Sitzplätzen, eines Gelenkbusses (in der Regel 18 Meter lang; 55 bis 65 Sitzplätze) oder eines überlangen einteiligen Standardbusses mit 15 Metern Länge und 50 bis 60 Sitzplätzen. Obwohl Niederflrbusse ursprünglich vor allem im Stadtbusverkehr zum Einsatz kamen, gelten sie inzwischen auch im Überlandverkehr als Standard. Im Landkreis Dingolfing-Landau sind Fahrzeuge aller genannten Typen im Einsatz, wobei die meisten Fahrzeuge nicht über Niederflrigkeit verfügen. Im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen werden Standard- oder Gelenkbusse teilweise mit niederflrigem Einstieg angeschafft, gegebenenfalls als „Low-Entry-Bus“, der im vorderen Bereich niederflrig ist, nach hinten aber mit Stufen versehen ist.

Für den Reiseverkehr besitzen Busunternehmen meist besondere Reisebusse mit 45 bis 55 Sitzplätzen. Sie haben eine große Fußbodenhöhe, um im Unterboden möglichst viel Stauraum für Gepäck anbieten zu können. Weitere Ausstattungsmerkmale sind etwa eine Toilette, bequemere Sitze, ein größerer Sitzabstand, Vorhänge und ein Bordentertainment-System. Dafür fehlen typische ÖPNV-Einrichtungen wie eine breite Hintertür, Fahrtzielanzeige, Liniennummernanzeige oder Haltewunschtaasten. Dennoch werden Reisebusse häufig im Linienverkehr eingesetzt. Einige Unternehmer, etwa Frey und Salzer oder Mückenhausen, verfügen sogar über doppelstöckige Reisebusse mit 75 bis 80 Sitzplätzen.

Ein Kompromiss sind sogenannte Kombibusse. Sie können, wenn auch mit Abstrichen, gleichermaßen im Reise- und Linienverkehr eingesetzt werden, und werden daher landläufig auch als „Doppelverdiener“ bezeichnet. Der Fahrzeugboden ist zwar hochflurig, aber nicht ganz so hoch wie beim Reisebus. Die hintere Tür ist meist doppelbreit ausgeführt, dafür ist in der Regel keine Toilette vorhanden. Zu Gunsten eines höheren Platzangebotes (50 bis 60 Sitzplätze) ist die Bestuhlung einfacher ausgeführt. Im Bereich der hinteren Tür können Sitze

ausgebaut werden, um eine Stellfläche für Kinderwagen zu schaffen. Zur Mitnahme von Rollstühlen muss jedoch ein Hublift eingebaut sein. Weiterhin sind Fahrtzielanzeige, Haltewunschasten und ähnliches vorhanden. Aufgrund der vielseitigen Einsatzbereiche, insbesondere auch im Werksverkehr, sind Kombibusse im Landkreis Dingolfing-Landau häufig anzutreffen.

Ferner werden kleinere Bauarten von Bussen eingesetzt, insbesondere auf Buslinien des gemeindlichen Sammelverkehrs zu Grund- und Mittelschulen. Hierbei unterscheidet man zwischen Midibussen, die eine verkürzte Variante von Standardbussen sind (20 bis 30 Sitzplätze), und Kleinbussen auf Basis von Transportern („Sprinter“) mit 8 bis 15 Sitzplätzen.

Die Betriebshöfe bzw. die Werkstätten befinden sich an unterschiedlichen Standorten innerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau oder in benachbarten Landkreisen. In der Regel sind die Standorte durch die Verkehrsunternehmen so gewählt, dass die zugeordneten Verkehre effizient mit in der Summe möglichst kurzen Leerfahrten bedient werden können.

3.3.2.3 Finanzierung des ÖPNV

Der regionale Buslinienverkehr im Landkreis Dingolfing-Landau wird durch die Verkehrsunternehmen grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Die Einnahmen der Unternehmen, die dem ÖPNV zuzuordnen sind, setzen sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

Schülerverkehr

Da Schüler die Hauptnutzergruppe des regionalen ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau sind, sind die Einnahmen im Zusammenhang mit deren Beförderung der größte Posten der gesamten Einnahmen, die sich direkt oder indirekt aus dem Fahrbetrieb ergeben.

In Bayern gilt die Kostenfreiheit des Schulweges bis einschließlich Jahrgangsstufe 10 gemäß dem Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) in Verbindung mit der Verordnung über die Schülerbeförderung (SchBefV), wobei die Beförderung grundsätzlich unter Nutzung des ÖPNV stattfinden soll (Art. 1 Abs. 1-2 SchKfrG; § 3 Abs. 2 SchBefV). Die Notwendigkeit der Beförderung durch ein Verkehrsmittel ist an einige Bedingungen geknüpft. So muss der Schulweg länger als drei Kilometer sein (Grundschule: zwei Kilometer), außer eine Behinderung erfordert die Beförderung oder der Schulweg wird als beschwerlich oder besonders gefährlich eingestuft (Art 2 SchKfrG i. V. m. § 2 Abs. 2 SchBefV). Für Schüler ab der 11. Jahrgangsstufe werden die Kosten nur in der Höhe übernommen, in der die Gesamtkosten für die Schülerbeförderung innerhalb einer Familie pro Schuljahr die sogenannte Familienbelastungsgrenze, die seit 2017 bei 440 € liegt, überschreiten. Für kinderreiche Familien oder Bezieher von Sozialleistungen werden die Kosten vollständig übernommen.

An die Schüler werden Fahrkarten nach den Tarifen der Verkehrsunternehmen ausgegeben, deren Kosten durch den Aufgabenträger getragen werden, der hierfür wiederum pauschale Zuweisungen des Freistaates Bayern nach dem Finanzausgleichsgesetz erhält (Art. 10a FAG). Üblicherweise gibt es unter den Nutzern von Schülerfahrausweisen aber auch „Selbstzahler“. Das sind Schüler, die keinen Anspruch auf Kostenübernahme oder Kostenerstattung haben, aber dennoch den ÖPNV für den Schulweg nutzen möchten.

Zeitkarten für Schüler sind üblicherweise um etwa 20 bis 25 % günstiger als Jedermann-Zeitkarten. Die Mindereinnahmen durch die Ausgabe solcher ermäßigten Fahrkarten werden den Verkehrsunternehmen nach § 45a PBefG auf Antrag ausgeglichen. Diese Ausgleichsleistungen, sogenannte Fahrgeldsurrogate, sind ein weiterer wichtiger Baustein der Finanzierung des ÖPNV und werden berechnet durch Vergleich der tatsächlichen Erträge der Fahrausweise und den geleisteten Personenkilometern und deren verkehrsspezifischen Kostensätzen. Näheres hierzu regelt die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV). Hierin ist unter anderem beschrieben, wie diese Kostensätze zu ermitteln sind. Da es sich als nicht zweckmäßig herausgestellt hat, dass die Kosten bei jedem Antrag individuell berechnet werden, wurde auf Landesebene eine Verordnung über Kostensätze für Ausgleichszahlungen (PBefKostenV) erlassen, in der pauschale Kostensätze zur Anwendung vorgegeben sind. Diese sind nach Verkehrsmittel und Art des Bedienungsbereiches differenziert und werden regelmäßig fortgeschrieben. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Höhe der Mittel nach § 45a PBefG sind somit also die Anzahl der Schüler sowie deren zurückgelegte Reiseweite.

Jedermannverkehr

Natürlich tragen auch alle anderen Fahrgäste durch deren Fahrkartenkauf nach den jeweiligen Tarifen zur Finanzierung des Verkehrs bei, wobei dieser Anteil im ländlichen Regionalverkehr eher klein ist. Im weiteren Sinne sind diesen Einnahmen natürlich auch Einnahmen aus Gepäckbeförderung oder aus erhöhten Beförderungsentgelten hinzuzurechnen.

Nach Maßgabe des 13. Kapitels des neunten Sozialgesetzbuches (SGB IX) werden im ÖPNV unter bestimmten Voraussetzungen schwerbehinderte Personen unentgeltlich befördert. Hierfür erhalten die Verkehrsunternehmen ebenfalls Ausgleichszahlungen (§ 148 SGB IX). Diese bemessen sich nach den gesamten Fahrgeldeinnahmen, gewichtet mit dem Anteil der freifahrtberechtigten Personen. Dieser Anteil wird durch die zuständige Behörde auf Basis der in ihrem Zuständigkeitsbereich in Umlauf befindlichen entsprechenden Wertmarken jährlich pauschal neu festgestellt. Weist ein Verkehrsunternehmen aber durch geeignete Erhebung nach, dass in dessen Verkehrsgebiet der Anteil an unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten höher ist, wird dieser individuelle Anteil zugrunde gelegt.

Direkte Zuschusszahlungen

Der Umfang des für die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich darstellbaren Verkehrsangebotes entspricht nicht in vollem Umfang den Wünschen des Landkreises Dingolfing-Landau, etwa bezüglich Fahrten, die vorwiegend den Bedürfnissen von Schülern zugutekommen, die Nachmittagsunterricht haben. Solche Fahrten werden nur von einigen Schülern genutzt und führen nicht unmittelbar zur Mehrung von Fahrgeldeinnahmen. Deswegen bestellt der Landkreis auf einigen Linien einzelne Zusatzfahrten hinzu und bezahlt den Verkehrsunternehmen hierfür einen Zuschuss. Umfang und Zweck dieser Leistungen sind im Gesamtbericht über gewährte Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verzeichnet, der jährlich gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 veröffentlicht wird. Bei derartigen Zahlungen ist zu beachten, dass diese konform mit dem Vergaberecht und der VO (EG) 1370/2007 sind (vgl. Anlage 6: Gesamtbericht 2018 „Direkte Zuschusszahlungen des Landkreises Dingolfing-Landau“).

Weitere Einnahmen

Weitere Einnahmen, die direkt mit der Verkehrserbringung in Zusammenhang stehen – denkbar sind etwa Zahlungen aufgrund von Mitgliedschaften in Tarifverbänden bzw. aufgrund weiterer allgemeiner Vorschriften im Rahmen von Höchsttarifen – gibt es im Landkreis Dingolfing-Landau nicht. Unbenommen davon können aber bspw. noch Einnahmen aus der Vermarktung von Werbeflächen, der Beförderung von Kuriergut oder der Fahrzeug- und Betriebshofförderung (siehe auch Kapitel 4.8) wenigstens anteilig dem ÖPNV zugerechnet werden.

Bewertung

Viele Einnahmen des formal eigenwirtschaftlichen ÖPNV stammen aus öffentlichen Mitteln, insbesondere die Fahrgelder für die Schülerbeförderung sowie diverse Ausgleichsleistungen. Da die Fahrgeldsurrogate aber zumindest indirekt an den Verkauf von Fahrscheinen gebunden sind, ist ein gewisser Marktanzreiz durchaus zu bejahen.

3.3.2.4 Weiterer Busverkehr

Neben den beschriebenen Linienverkehren im regionalen Busverkehr, für die der vorliegende Nahverkehrsplan gegenständlich ist, gibt es im Landkreis Dingolfing-Landau weitere Angebote im Busverkehr auf Basis des PBefG, die im Folgenden nachrichtlich erwähnt werden.

Werksverkehr

In § 43 PBefG sind regelmäßige Fahrten zur Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste stattfinden, als eine Sonderform des Linienverkehrs definiert. Solche Fahrten, die auch als „Berufsverkehr“ oder „Werksverkehr“ bezeichnet werden, sind ebenso genehmigungspflichtig wie der klassische Linienverkehr, stehen aber nur einer bestimmten Personengruppe zur Verfügung.

Der größte Teil der Mitarbeiter des BMW-Standortes Dingolfing muss zur Arbeit pendeln. Um die Umgebung des Werkes vom Individualverkehr zu entlasten, bietet BMW seinen Mitarbeitern in Zusammenarbeit mit zahlreichen regionalen Busunternehmen ein umfangreiches Netz mit über 150 Buslinien allein zum Standort Dingolfing an, das nicht nur den Landkreis, sondern fast ganz Niederbayern abdeckt und zu einem günstigen Fahrpreis optimal auf die Schichtzeiten angepasste Verbindungen bietet. Die gesamte Fahrleistung des Werksverkehrs vom Standort Dingolfing wird auf jährlich 6 bis 7 Millionen Kilometer geschätzt, was die Bedeutung des klassischen ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau mehrfach übersteigt!

In kleinem Umfang betreiben noch andere Unternehmen im Landkreis derartigen Werksverkehr, etwa die Firma Mann & Hummel am Standort Marklkofen. Liniennetz und Bedienungsumfang des Werksverkehrs im Landkreis Dingolfing-Landau kann der Karte 7 im Anhang entnommen werden. Je nach betrieblichem Erfordernis werden die Verkehre regelmäßig angepasst. Die Karte soll einen Eindruck über den großen Umfang der Werksverkehre im Kreis vermitteln.

Freigestellter Verkehr

Üblicherweise nutzen Schüler für den Schulweg die Angebote im Rahmen des ÖPNV. Gerade im gemeindlichen Schülerverkehr zu Grund- und Mittelschulen

ist es aber auch gängig, dass Schulaufwandsträger direkt bei Busunternehmen Verkehre bestellen, die nicht öffentlich sind und allein der Beförderung zum und vom Unterricht dienen. Solche Verkehre sind gemäß der „Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes“ (Freistellungs-Verordnung, FrStllgV) von den Vorschriften des PBefG, wie etwa der Genehmigungspflicht, freigestellt (§ 1 Abs. 4d FrStllgV).

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sieht unter Art. 3 einen „Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs“ vor. So sind freigestellte Verkehre „soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen“. „Schulbusse (...)“, gemeint ist der freigestellte Schülerverkehr, „(...) sind nur zu verwenden, soweit damit die Beförderung wirtschaftlicher oder sachgerechter durchgeführt werden kann“. Dieser Vorgabe liegt der Gedanke zugrunde, dass der Busverkehr, der aufgrund der Schülerbeförderung durchgeführt wird, auch als Element der allgemeinen Daseinsvorsorge zur Verfügung stehen sollte.

Im Laufe der Jahre ist die Überführung freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV weit vorangeschritten, auch im Landkreis Dingolfing-Landau. Trotzdem gibt es in einigen Gemeinden noch freigestellte Verkehre, die – soweit bekannt – auch in der Karte 4 im Anhang – zusammen mit den Regelfahrten - dargestellt sind. Diese Verkehre dienen überwiegend der Beförderung einzelner Schüler aus kleinen Ortsteilen innerhalb der Gemeinden. Da sich die Linienführung von Jahr zu Jahr ändert, etwa durch Schulwechsel bzw. Zu- oder Fortzug von Schülern, erscheint es nicht sinnvoll, hierfür pauschal eine Überführung in den ÖPNV mit den damit verbundenen Pflichten anzustreben, zumal der Nutzen für weitere potenzielle Fahrgäste eher gering ist. Stattdessen ist der vorliegende Nahverkehrsplan ein geeigneteres Mittel, um auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung Vorschläge für eine bessere Verkehrsbedienung aller Nutzergruppen abzuleiten.

Darüber hinaus ist auch zu beachten, dass eine „Überführung“ von freigestellten Verkehren in den ÖPNV nicht ohne weiteres möglich ist, denn grundsätzlich ist der Busverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen – es bedarf also der Initiative eines Verkehrsunternehmens, eine entsprechende Linie auf eigene Verantwortung einzurichten. Falls dies unter Berücksichtigung des Marktumfeldes nicht geschieht, kann der Aufgabenträger ein Vergabeverfahren initiieren und die Erbringung entsprechender Leistungen, auch gegen Zahlung von Ausgleichsleistungen, ausschreiben. Die Wahl zwischen ÖPNV und freigestelltem Verkehr erfolgt dabei unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.

Bürgerbusse

In den letzten Jahren entstanden in einigen Kommunen sogenannte „Bürgerbusse“, um im ländlichen Raum das öffentliche Verkehrsangebot zu ergänzen und den örtlichen gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern. Bürgerbusse sind in der Regel Angebote, die durch ehrenamtliches Vereinsengagement getragen werden, oft aber in Kooperation mit Verkehrsunternehmen. Dabei wird unter dem Motto „Bürger fahren Bürger“ ein Verkehrsangebot innerhalb oder zwischen Gemeinden eingerichtet, welches sich nah und persönlich an den örtlichen Mobilitätsbedürfnissen orientiert und die eigenständige Erledigung von Einkäufen, Wahrnehmung von Terminen und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Als formal normaler Linienverkehr stehen Bürgerbusse allen Kundengruppen offen, allerdings sind Senioren in der Regel die Hauptzielgruppe.

Bürgerbusse sind meist an einem oder mehreren Wochentagen im Einsatz. Die Fahrpläne sind häufig so gestaltet, dass vormittags eine Hin- und Rückfahrmöglichkeit zu wichtigen lokalen Zielen angeboten wird, so dass dort eine Aufenthaltszeit von etwa zwei bis drei Stunden zur Verfügung steht. Es gibt auch Modelle, wo eine telefonische Voranmeldung erforderlich ist.

Möglich werden Bürgerbusse insbesondere dadurch, dass das Fahrpersonal ehrenamtlich tätig ist. Damit die Hürde des Besitzes eines Busführerscheins (Klasse D) entfällt, werden üblicherweise Fahrzeuge mit nur acht Fahrgastplätzen eingesetzt. Hierfür ist der klassische Pkw-Führerschein (Klasse B) in Verbindung mit der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung („P-Schein“), die gegen Nachweis gesundheitlicher Eignung sowie straf- und verkehrsrechtlicher Unauffälligkeit erteilt wird, ausreichend. Die größten Kosten des Bürgerbusverkehrs fallen für die Fahrzeugbereitstellung an, vor allem, wenn eigens ein Fahrzeug zu beschaffen ist und nicht auf bereits vorhandene Fahrzeuge, etwa aus dem Schülerverkehr, zurückgegriffen werden kann. Diese Kosten werden neben den Fahrgeldeinnahmen vor allem durch gemeindliche Zuwendungen, Spenden und Sponsoring getragen.

Im Landkreis Dingolfing-Landau gibt es Bürgerbusse in den Gemeinden Loiching und Niederviehbach (Stand 2016). Der Bürgerbus Loiching verkehrt seit 2011, und zwar jeden Dienstag von Oberspechtrain über Wendelskirchen, Oberwolkersdorf, Weigendorf, Loiching und Kronwieden nach Dingolfing (Ankunft 9:00 Uhr) und zurück (Abfahrt 11:30 Uhr). Der Verkehr wurde von der FreiwilligenAgentur Dingolfing-Landau initiiert und das Fahrzeug wird durch die Pfarrgemeinde St. Peter und Paul zur Verfügung gestellt. Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat wird Dingolfing vormittags zudem vom Bürgerbus Niederviehbach bedient, der auch Oberviehbach und Lichtensee anfährt.

Die Gemeinden Gerzen und Aham des Nachbarlandkreises Landshut planen die Initiierung eines Bürgerbusses, der mit Frontenhausen auch den Landkreis Dingolfing-Landau berührt und Anschluss an das Mittelzentrum Vilsbiburg herstellen soll.

Bürgerbusse gehören nicht grundsätzlich zum Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplanes. Das Vorhandensein eines Bürgerbusverkehrs kann aber ein „Symptom“ für eine Nachfrage sein, die im klassischen ÖPNV bislang nicht hinreichend befriedigt wird. Daraus ist nicht zwangsweise abzuleiten, dass das örtliche ehrenamtliche Engagement durch regulären ÖPNV ersetzt werden sollte. Zumindest eine Unterstützung der Verkehre, etwa durch Integration in das Marketing des regionalen ÖPNV oder Kooperation bei etwaigen Tarifgemeinschaften, könnte aber angezeigt sein.

Stadtverkehr

Um den besonderen verkehrlichen Anforderungen in den beiden größten Städten des Landkreises, Dingolfing und Landau, Rechnung zu tragen, gibt es in diesen Städten eigene Stadtbussysteme, welche die außerhalb liegenden Stadtteile mit dem Stadtzentrum im Taktfahrplan verbinden. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt bei den jeweiligen Städten. Die Konzessionen für die Verkehre haben jeweils die Stadtwerke, die ihrerseits mit der Verkehrsdurchführung jedoch private Busunternehmen beauftragt haben.

Der Stadtbus Dingolfing mit dem Namen „Dingo“ ist seit 1997 in Betrieb. Das Netz besteht aus vier Linien, die farblich – auch im Fahrzeugeinsatz – unterschieden werden (Blauer Dingo, Gelber Dingo, Roter Dingo und Grüner Dingo). Die

Betriebszeit ist montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr. An Samstagen beginnt der Betrieb eine Stunde später. Sonntags findet kein Verkehr statt. Der Blaue und der Gelbe Dingo bedienen vornehmlich das Stadtgebiet Dingolfing im Halbstundentakt, wobei jeweils zur vollen und zur halben Stunde ein Treffen der Busse am zentral gelegenen Spitalplatz stattfindet, so dass in alle Richtungen umgestiegen werden kann. Der Rote und Grüne Dingo bedienen auch außerhalb der Kernstadt gelegene Ortsteile wie etwa Gaubitzhausen, Teisbach, Höfen, Oberbubach, Frauenbiburg und Schermau, allerdings nur stündlich. Der Anschluss zu den anderen Linien wird zur vollen Stunde am Spitalplatz hergestellt.

In einem Ausschreibungsverfahren haben die Stadtwerke Dingolfing den Betrieb des Dingo seit 2014 für acht Jahre mit jährlich etwa 293.000 Kilometern an die Firma Eichberger Reisen GmbH & Co. KG aus Thyrnau (Landkreis Passau) vergeben. Mit dem Dingo unterhält die Stadt Dingolfing ein Angebot, welches für Schüler, Pendler und Jedermann eine echte Mobilitätsalternative darstellt. Das Qualitätsniveau des ÖPNV hebt sich hier deutlich von dem der Umlandgemeinden ab.

Bereits seit 1986 gibt es in Landau a.d.Isar eine Stadtbuslinie unter der Bezeichnung „Der Landauer“. Die Linie verbindet die Ober- und Unterstadt sowie den Stadtbereich nördlich der Isar montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr im Stundentakt (samstags von 8:00 Uhr bis 16:30 Uhr, sonntags kein Betrieb). Das Betriebskonzept dieses Verkehrs hat sich im Laufe der Jahre bewährt, wobei für die Zukunft im Norden die Anbindung des Bereiches Gansmühle und im Süden des Ortsteils Fichtheim diskutiert wird. Der Betrieb wird seit 1999 durch das Unternehmen Heindl Reisen aus Osterhofen (Landkreis Deggenedorf) durchgeführt.

Dem Stadtbus Landau sind formal noch drei weitere Linien zugeordnet. Sie verbinden die Ortsteile im Gemeindegebiet mit der Kernstadt, etwa Kleegarten, Zeholfing, Möding, Wildthurn, Mettenhausen, Oberhöcking und Niederhöcking. Diese Fahrten verkehren nicht im Takt und dienen fast ausschließlich dem Schülerverkehr. Sie werden durch das Unternehmen Frey und Salzer aus Pilsting durchgeführt.

Freizeitverkehr

Ein problematisches Thema im ländlichen Raum ist die Freizeitmobilität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Da das normale ÖPNV-Angebot gerade abends und am Wochenende stark ausgedünnt oder nicht vorhanden ist, gibt es beinahe keine Möglichkeit, Freizeiteinrichtungen wie Bars, Kinos oder Diskotheken ohne Auto zu erreichen. Da junge Fahrer überproportional häufig in schwere Unfälle verwickelt sind, Gründe sind u.a. wenig Fahrpraxis, falsche Risikoeinschätzung, Ablenkung bei Gruppenfahrten und Alkoholeinfluss, besteht Interesse, für solche Fälle eine Mobilitätsalternative zu bieten. Hierzu wurden vielerorts Discobusse und vergünstigte Nachttaxis eingerichtet. Discobusse verkehren abends und nachts wie reguläre Linienbusse auf speziell optimierten Routen, um möglichst viele Einrichtungen zu bedienen und um den Besuchern eine angemessene Aufenthaltszeit zu ermöglichen. Nachttaxis sind reguläre Taxis von kooperierenden Unternehmen, die von Personen einer bestimmten Zielgruppe genutzt werden können, wobei ein Rabatt auf den regulären Taxitarif gewährt wird. Die Finanzierung des Unterdeckungsbetrages solcher Angebote, der nach Abzug von Fahrgeldern, Sponsorengeldern und sonstiger Einnahmen verbleibt, obliegt der öffentlichen Hand.

Im Landkreis Dingolfing-Landau hat man sich bereits im Jahr 1993 entschieden, ein Nachtbusnetz unter der Bezeichnung „Freizeitbus“ und in Zusammenarbeit mit der Firma Mückenhausen aus Gangkofen einzuführen. Nach anfangs zwei besteht das Netz inzwischen aus vier Linien, die mit je einem Bus bedient werden:

- Linie 1: Reisbach – Dingolfing – Landau – Ruhstorf
- Linie 2: Landau – Pilsting – Dingolfing – Simbach
- Linie 3: Reisbach – Eichendorf – Landau – Ruhstorf
- Linie 4: Lichtensee – Dingolfing – Ruhstorf – Simbach

Mit den Bussen können insbesondere auch Diskotheken in Dingolfing, Landau, Simbach und Ruhstorf direkt erreicht werden. Sie verkehren samstags, allerdings nicht im Sommer zwischen Mitte Juni und Anfang September. Die Hinfahrt erfolgt auf jeder Linie etwa zwischen 20:45 Uhr und 22:45 Uhr. Zudem werden zwei Rückfahrten angeboten (zwischen 0:00 Uhr und 2:00 Uhr sowie zwischen 3:00 Uhr und 5:00 Uhr). Eine weitere etwa zwei Stunden frühere Hinfahrt wird seit Herbst 2016 nicht mehr durchgeführt, da sich die Nachfrage im Laufe der Zeit stark auf die spätere Fahrlage konzentriert hat. Der Fahrpreis beträgt 4 € für Hin- und Rückfahrt; 3 € nur für eine Rückfahrt. Die Ausgleichsleistungen für den Freizeitbus, die der Landkreis Dingolfing-Landau im Jahr 2016 geleistet hat, beliefen sich auf etwa 61.000 €.

Ein großer singulärer Freizeitzielort im Landkreis Dingolfing-Landau ist der Bayern-Park. Dieser Freizeitpark existiert seit 1985 und liegt etwa fünf Kilometer südlich von Reisbach. Er wurde in der Vergangenheit mehrmals erweitert und ist inzwischen etwa 400.000 m² groß. Um Besuchern von auswärts, aber auch aus der Stadt Dingolfing, die Anreise mit dem ÖPNV zu ermöglichen, bieten der Bayern-Park und der Landkreis in der Sommersaison zwischen Pfingsten und Anfang September zweimal wöchentlich (mittwochs und samstags) einen kostenlosen Shuttlebus zwischen dem Bahnhof Dingolfing und dem Bayern-Park an. Die einfache Fahrzeit beträgt etwa 30 Minuten; die Fahrlagen sind auf die Zugfahrzeiten von und nach München und Passau abgestimmt und ermöglichen einen Parkaufenthalt von sechs bis sieben Stunden. Der Verkehr wurde im Jahr 2016 vom Unternehmen Frey und Salzer durchgeführt und vom Landkreis mit etwa 2.900 € bezuschusst, jedoch im Laufe des Jahres 2017 aufgrund der unzuverlässigen Anschlusssituation durch die inzwischen hohe Verspätungsanfälligkeit im SPNV (Strecke: München – Passau) eingestellt.

Fernverkehr

Seit dem Jahr 2013 ist der Personenfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in Deutschland auf Basis von § 42a PBefG weitgehend liberalisiert („Fernbus“), nachdem die Einrichtung solcher Verbindungen zuvor an strenge Bedingungen zum Schutze des Eisenbahnverkehrs vor Konkurrenz geknüpft war. Unzulässig ist es inzwischen nur noch Verkehre zwischen zwei Haltestellen anzubieten, die weniger als 50 Kilometer voneinander entfernt sind, damit die durch die öffentliche Hand finanzierten Nahverkehrsangebote nicht unterlaufen werden können. Seitdem setzt ein starkes Wachstum bei solchen Verkehren ein. Neben Linien zwischen den großen Ballungsräumen wurden dabei vielerorts auch Haltestellen in kleineren Städten eingerichtet.

So richtete die Deutsche Post mit dem „Postbus“ auch eine Linie zwischen dem Flughafen München und Passau über Landshut, Dingolfing (Bahnhof) und Deg-

gendorf mit sechs täglichen Fahrtenpaaren ein, wobei die Beförderung von Dingolfing nach Landshut oder nach Deggendorf aufgrund Unterschreitung der 50-km-Grenze nicht zulässig war. Im Zuge der Konsolidierung des Fernbusmarktes wurde diese Linie allerdings im Jahr 2016 wieder eingestellt.

3.3.2.5 Angebot in den einzelnen Städten und Gemeinden

Im Folgenden ist für jede Stadt bzw. Gemeinde die örtliche Situation der Bedienung im straßengebundenen Linienvkehr kurz zusammenfassend beschrieben. Der Fokus liegt dabei auf dem Verlauf der jeweiligen Linien.

Dingolfing

Das Angebot im regionalen ÖPNV im Gebiet der Stadt Dingolfing ergibt sich hauptsächlich aus den zahlreichen ein- und ausbrechenden Linien aus anderen Gemeinden, die in Dingolfing Start oder Ziel haben, wobei auf parallelen Abschnitten mehrerer Linien zum Teil Bedienungsverbote bestehen, etwa für die Linie 20 (Kirchlehen – Dingolfing) im Stadtgebiet Dingolfing. Der Verkehr zwischen den Ortsteilen von Dingolfing wird überwiegend durch den Stadtbus „Dingo“ abgewickelt, wobei unter anderem auch die Linien 18 und 19 (Höfen, Teisbach) sowie 15 und 16 (Oberbubach) gewisse Binnenverkehrsfunktionen haben.

Landau a.d.Isar

Wie Dingolfing ist auch die Stadt Landau a.d.Isar Ausgangsort vieler ein- und ausbrechender Linien. Da der Stadtbus Landau aber nur innerhalb der Kernstadt verkehrt und die Fläche der Stadt Landau a.d.Isar sehr groß ist, haben die regionalen Linien eine wichtige Funktion für die Verbindung der Ortsteile mit der Kernstadt, wenngleich diese im Schülerverkehr durch drei weitere Stadtlinien ergänzt werden (vgl. Unterkapitel „Stadtverkehr“). Die Linie 11 bedient etwa die Orte Nieder- und Oberhöcking. Parallel zur Bundesstraße 20 erschließt die Linie 6 Fichthem und Mettenhausen, während der Korridor Möding und Wildthurn durch die Linien 2 (von und nach Simbach) und 3 (von und nach Eichendorf) angebunden sind, wobei einzelne Fahrten der Linie 3 auch den Weg über Thalham und Kammern nehmen. Aus den östlichen Ortsteilen Oberframmering, Zeholfing und Kleegarten kann man mit der Linie 5 nach Landau gelangen.

Reisbach

Der Ort Reisbach ist über die Linie 6 mit Landau a.d.Isar verbunden. Nach Dingolfing führen die Linien 14 (über Griesbach) und 15 (über Marklkofen und Frontenhausen). Die Linie 16 übernimmt die flächenhafte Erschließung des südlichen Gemeindegebietes für den Schülerverkehr und bedient unter anderem Wildprechting, Haberskirchen und Thannenmais. Im weiteren Verlauf ist die Linie 16 auch nach Dingolfing durchgebunden und führt dabei durch die nördlich der Vils gelegenen Marklkofener Ortsteile Warth und Poxau. Über die Zweiglinie 16a wird eine Verbindung zwischen Griesbach und der Realschule Niederviehbach hergestellt. Im Transit durchqueren die Linien 15b und 26 die Gemeinde Reisbach, die insbesondere dem Schülerverkehr in den Nachbargemeinden dienen und nur vereinzelte Haltestellen in Reisbach haben.

Wallersdorf

Da die Gemeinde Wallersdorf recht wenig zersiedelt ist und die schwerpunktmäßige Nachfrage aus dem Ort Wallersdorf in Richtung Landau durch die Bahn

bedient wird, gibt es in dieser Relation nur die Buslinie 8, die insbesondere dem Schülerverkehr dient und dabei auch Haidlfing und Haidenkofen erschließt. Einzelne Fahrten sind zudem verlängert, um auch Altenbuch, Moosfürth und Teile der Gemeinde Otzing anzubinden. Die Linie 28 durchquert das gesamte Gemeindegebiet, beginnend in Wallersdorfer Moos über Zeholfing (Stadt Landau a.d.Isar), Ettliling, Wallersdorf, Altenbuch und weiter bis nach Straubing. Zusätzlich erschließt die Linie 35 den südlichen Teil der Gemeinde (Moosfürth, Ettliling) und die Linie 36 den nördlichen Teil als Ringlinie (Haidlfing, Altenbuch).

Eichendorf

Die wichtigste Buslinie für Eichendorf ist die Linie 3. Sie verbindet in ihrem Hauptlauf Eichendorf und Landau a.d.Isar, wobei einige Fahrten im Schülerverkehr auch noch den Ostteil der Gemeinde bis Kröhstorf eher flächenhaft bedienen oder auch im Westteil im Bereich Aufhausen eine andere Linienführung haben. Zudem gibt es auch noch eine Linienwegsvariante zwischen Landau und Eichendorf über Wisselsdorf. Aufhausen liegt außerdem an der Linie 2 von und nach Simbach. Die kleinteilige Erschließung im gemeindlichen Schülerverkehr obliegt darüber hinaus der Linie 44 mit den vier Unterlinien. Da Eichendorf verkehrlich auch mit den umliegenden Landkreisen stark verflochten ist, gibt es mit den Linien 40, 41, 43, 45 und 46 auch Verbindungen nach Vilshofen, Deggendorf, Osterhofen und Arnstorf.

Pilsting

Etwa die Hälfte der Fahrten der Linie 11 zwischen Landau a.d.Isar und Dingolfing nutzt den Linienweg über Pilsting, Harburg und Großköllnbach. Die Linie 13 verbindet Landau a.d.Isar mit Straubing und bedient dabei auch Pilsting und Ganacker, wobei Ganacker und Trieching auch auf dem Weg der Linie 8 aus Wallersdorf liegen. Die weitere Erschließung des Gemeindegebietes gewährleistet die Linie 4 zwischen Landau a.d.Isar und Großköllnbach über Parnkofen, wobei einzelne Fahrten im Schülerverkehr auch Leonsberg und Ottering (Gemeinde Moosthenning) bedienen.

Mengkofen

Die wichtigste Linie in der Gemeinde Mengkofen ist die Linie 12 von Dingolfing nach Straubing über Mengkofen und Puchhausen mit der Linienwegsvariante über Hofdorf. Von Kirchlehen über Obertunding und Moosthenning verkehrt die Linie 20 nach Dingolfing, während es von Martinsbuch nordwärts mit der Linie 24 einige Fahrten nach Straubing gibt. Die Linien 29, 33 und 34 stellen kleinräumige Verbindungen im Schülerverkehr nach Niederviehbach und Landshut (teilweise mit Umstieg) her. Der innergemeindliche Schülerverkehr nach Mengkofen erfolgt mit den Linien 39 (Ottending, Mühlhausen) und 42 (Puchhausen, Obertunding). Einige Ortsteile im Westen der Gemeinde (Pramersbuch, Mühlhausen) haben im Schülerverkehr direkte Fahrtmöglichkeiten nach Dingolfing. Für den landkreisübergreifenden Schülerverkehr aus Hagenau und Mühlhausen kann die Linie 38 nach Neufahrn und Mallersdorf genutzt werden.

Moosthenning

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage an der Staatsstraße 2111 wird Unterholerau von den Linien 27 und 12 (Dingolfing – Straubing) bedient, während der Gemeindehauptort Moosthenning nur über die Linie 20 eine Verbindung nach Dingolfing hat. Die Linie 34 durchquert das Gemeindegebiet in Ost-West-Rich-

tung über Ottering, Moosthenning und Dornwang und dient dem Schülerverkehr nach Niederviehbach. Weitere Linien des Schülerverkehrs bedienen das Gemeindegebiet nur peripher (Linie 29 Dreifaltigkeitsberg und Linie 4 Ottering).

Frontenhausen

Die Linien 15 und 16 aus Reisbach ermöglichen eine schnelle Verbindung zwischen Frontenhausen und Dingolfing. Im weiteren Verlauf des Vilstals bietet außerdem die Linie 17 mehrere Fahrtmöglichkeiten zwischen Altenkirchen, Frontenhausen und Vilsbiburg, während die Linie 7 Frontenhausen mit Landshut verbindet. Der innergemeindliche Schülerverkehr wird über die Linien 15a und 16a zum Teil im ÖPNV durchgeführt, wobei die Fahrten dieser Linien bis Dingolfing bzw. Niederviehbach geführt werden. Die Linien 21 und 22 durchqueren nur den äußersten Süden des Gemeindegebietes und dienen dem Schülerverkehr der Nachbargemeinde Gangkofen.

Marklkofen

Für Marklkofen stellt sich die Situation ähnlich wie für Frontenhausen dar. Die Linien 15 und 16 sind die Hauptlinien im Verkehr nach Dingolfing, wobei die Linie 15 Aunkofen bedient und die Linie 16 Poxau. Linie 7 stellt eine Verbindung nach Landshut her. Die kleinräumige Bedienung im Schülerverkehr erfolgt gemeinsam mit den Nachbargemeinden über die Zweiglinien 15b und 16a.

Simbach

Die Linie 2 stellt die Verbindung zwischen Landau a.d.Isar und Simbach über Hainersdorf her, verzweigt sich dort aber zur Feinerschließung im Schülerverkehr, etwa nach Ruhstorf. Ein Linienast führt außerdem weiter nach Arnstorf im Landkreis Rottal-Inn. Simbach ist zudem Ausgangspunkt der Linie 1 nach Eggenfelden über Langgraben. Mit der Linie 26 von Fränkendorf über Ruhstorf und Simbach gibt es außerdem auch Direktverbindungen nach Dingolfing. Bedingt durch seine Lage im Verkehrsnetz führt auch die Linie 6 von Landau a.d.Isar nach Reisbach durch Hainersdorf, welches außerdem durch Einzelfahrten der Linie 3 angefahren wird, zur Herstellung von Anschlussmöglichkeiten.

Loiching

Ein kleiner Teil des Gemeindegebietes von Loiching bedeckt das flache Isartal rund um Kronwieden. Hier verlaufen die Linien 11 und 19 zwischen Landshut, Wörth und Dingolfing. Die flächenhafte Erschließung der Gemeinde wird durch die Linie 18 gewährleistet, die unter anderem Oberspechtrain, Oberwolkersdorf, Weigendorf und Loiching mit Kronwieden verbindet und weiter nach Dingolfing führt. Oberwolkersdorf und Wendelskirchen, ganz im Süden der Gemeinde gelegen, sind über die Linie 7 mit Frontenhausen und Landshut verbunden. Die Linie 16a durchquert die Gemeinde Loiching als Transitverkehr ohne Unterwegsbedienung und stellt die Verbindung von Frontenhausen und Marklkofen zur Realschule Niederviehbach sicher.

Mamming

Der Ortsteil Mammingerschwaigen liegt verkehrsgünstig an der Staatsstraße 2074 zwischen Dingolfing und Landau a.d.Isar und wird durch fast alle Fahrten der Linie 11 in dieser Relation bedient. Für den Hauptort Mamming gilt dies jedoch nur für die Fahrten, die nicht den Weg über Pilsting nehmen. Der restliche

ÖPNV in der Gemeinde Mammig beschränkt sich auf die Linie 25, die von Ruh-sam über Bubach und Mammig nach Dingolfing verkehrt.

Niederviehbach

Wie auch in der Gemeinde Loiching liegt der nördliche Teil des Gemeindegebietes im Isartal. Somit wird der Ortsteil Lichtensee von den Linien 11 und 19 bedient, die zwischen Landshut, Wörth und Dingolfing verkehren, wobei einige Fahrten der Linie 19 auch in Niederviehbach oder Oberviehbach ihren Ausgangspunkt haben. Aufgrund der dortigen Realschule fahren außerdem die Linien 15, 16a, 23, 29, 30, 32, 33 und 34 im Schülerverkehr nach Niederviehbach.

Gottfrieding

Ähnlich wie in der Gemeinde Mammig ist auch die Situation in Gottfrieding, wobei die Linie 11 grundsätzlich über Gottfriedingerschwaige fährt. Die einzige Verbindung von Gottfrieding nach Dingolfing ist die Linie 25 aus Mammig. Der Ortsteil Frichlkofen ist über die Linie 14 aus Reisbach an Dingolfing angebunden; Unterweilnbach wird von der Linie 15b aus Marklkofen bedient.

3.3.3 Schnittstellen / Verknüpfungspunkte

Die Attraktivität eines Nahverkehrssystems ist höher, wenn es den Umstieg zwischen den Verkehrsangeboten unterschiedlicher Linien eines Verkehrsträgers ermöglicht (z. B. zwischen verschiedenen Buslinien) oder verkehrsträgerübergreifende Umsteigemöglichkeiten zulässt (z. B. zwischen Bus und Bahn). Durch zwischen den einzelnen Linien, den verschiedenen Verkehrsunternehmen oder den Verkehrsträgern abgestimmten Fahrplänen, wird so die Möglichkeit zu Reisetketten geboten, die dem (potenziellen) Fahrgast ermöglichen, weitere Ziele zu erreichen als nur die Halte entlang seiner Linie.

Die Umsteigebereitschaft der Fahrgäste zwischen verschiedenen Linien oder Verkehrsträgern steigt mit der Qualität der Haltestellen, an denen Aus- und Einstieg erfolgen müssen, zumal neben dem eigentlichen Umsteigevorgang gegebenenfalls Wartezeiten zu überbrücken sind.

Naturgemäß sind die Bahnhöfe in Dingolfing, Landau und auch Wallersdorf als Verknüpfungspunkte im ÖPNV anzusehen, da hier Umstiege zwischen dem Busverkehr und dem Bahnverkehr stattfinden. Außerdem sind hier in der Regel auch geordnete Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder vorhanden (P+R, B+R). Ein Übergang zwischen Bussen unterschiedlicher Linien, Unternehmer und Verkehrsarten (Regionalbus, Stadtbus) findet zudem an weiteren zentralen Haltestellen in den Städten statt, etwa dem Busbahnhof Dingolfing am Herrenweiher, dem Dr.-Schlögl-Platz in Landau und dem Marktplatz in Reisbach. Außerdem bedienen die meisten Linien auch die großen Schulstandorte (Dingolfing Gymnasium, Landau Gymnasium). Die Relevanz dieser Verknüpfungspunkte spiegelt sich auch in der Häufigkeit der Abfahrten an den jeweiligen Haltestellen wider (siehe Abschnitt „Haltestellen“ in Kapitel 3.3.2.2).

Die Haltestellenausstattung ist heterogen. Der Bahnhof in Landau ist zu einem vorbildlichen Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und ÖPNV ausgebaut, mit barrierefrei zugänglichen Businseln, einheitlichem Haltestellendesign und Wetter-schutz (siehe Abbildung 3-8).



Abbildung 3-8: ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Landau. Quelle: Eigene Aufnahme

Auch das Umfeld des Bahnhofes Dingolfing wurde in den letzten Jahren baulich stark verändert und aufgewertet, jedoch stand der Busfahrgast anscheinend (noch) nicht so sehr im Fokus von Planung und Umsetzung. (Noch) mangelt es an der neuen Haltestelle, die sich zwischen Bahnhofsgebäude und neuem Parkhaus befindet an Wetterschutz, Ruhebänken etc. Bei der Aufpflasterung hat man sich für eine Variante entschieden, die dauerhaft keinen barrierefreien Einstieg in den ÖPNV ermöglicht (siehe Abbildung 3-9).



Abbildung 3-9: ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Dingolfing. Quelle: Eigene Aufnahme

Bei dem ebenso umgestalteten Bahnhofsvorplatz von Wallersdorf standen Fahrgast, Verknüpfung der Verkehrsträger und Barrierefreiheit deutlich im Mittelpunkt, wie die nachfolgende Aufnahme zeigt. Dort sind Wetterschutz, Sitzmöglichkeit und kurze Wege zum Bahnsteig gut erkennbar (siehe Abbildung 3-10).



Abbildung 3-10: ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof Wallersdorf. Quelle: Eigene Aufnahme

3.4 Verkehrsnachfrage

Die Grundlage für die Bewertung und Festlegung angebotsseitiger Kenngrößen im ÖPNV ist in der Regel die zugrunde liegende Nachfrage. Im Gegensatz zu umfangreichen und stark nachgefragten ÖPNV-Netzen in Städten und Verdichtungsräumen ist es im regionalen Verkehr weder seriös möglich noch sinnvoll, durchschnittliche Nachfragezahlen über gewisse zeitliche und räumliche Einheiten zu prognostizieren.

Besser geeignet ist ein Ansatz, bei dem aus den beobachteten Verkehrsverflechtungen gewisser Nachfragegruppen ein tragfähiges und wünschenswertes Grundangebot abgeleitet wird. Die wichtigste derartige Nachfragegruppe ist der Schülerverkehr, der in den betrachtungsgegenständlichen Verkehren üblicherweise 60 bis 100 % der Nachfrage ausmacht. Doch auch im Pendler- oder Freizeitverkehr kristallisieren sich in der Regel ausreichend gewichtige Nachfrageschwerpunkte und Zeitschichten heraus, die auf den potenziellen Bedarf für ein Verkehrsangebot schließen lassen.

Auf der Basis eines solchen Grundgerüsts können nun in einem weiteren Schritt weniger differenzierte Informationen zur Verkehrsnachfrage herangezogen werden, um Korridore oder Schwerpunkte mit einem generell hohen Verkehrsaufkommen zu identifizieren. Das Ziel ist, auf potenziellen starken Achsen das Angebot, sofern zu Grenzkosten möglich, weiter aufzustocken. Hinweise hierauf können beispielsweise das Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr oder Reisezahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger) geben.

Dieser Nahverkehrsplan definiert in Kapitel 4.3 eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ als ein Mindestangebotsniveau, welches in jedem Fall im Rahmen der Daseinsvorsorge unabhängig von der zu erwartenden Nutzung zu gewähren ist. Darüber hinaus ist auch der Schülerverkehr zu gewährleisten, und zwar mindestens auf Basis des gegenwärtigen Angebotsniveaus und ergänzt durch im Nahverkehrsplan definierte Zusatzfahrten.

3.4.1 Individueller Straßenverkehr

Da nur wenige lokale Daten zur Verkehrsnachfrage und –prognose zur Verfügung stehen, werden zunächst die Ergebnisse bundesweiter Analysen dargestellt.

Auf der Basis der größten Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland, MiD 2002 und 2008 durchgeführt²) wurde zur individuellen Mobilität festgestellt, dass die Anzahl der Wege pro Tag zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen hat, etwas stärker am Wochenende. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im ländlichen Raum bei 12,3 km. Die Mobilität – vor allem der älteren Personen – wird sich weiter erhöhen. Die Führerscheinquote hat sich auf 88 % im Jahr 2008 (MiD) erhöht. In den Altersklassen bis 40 Jahre sind leichte Rückgänge zu verzeichnen, bei den älteren Jahrgängen Anstiege, vor allem bei den über 65-jährigen.

Der Pkw-Bestand in privaten Haushalten nimmt laut aktueller Shell-Prognose (Shell Deutschland / Prognos AG, 2014) zunächst weiter zu: von 44,2 Mio. Pkw im Jahr 2014 auf 45,2 Mio. Pkw 2022 und geht dann zurück. Die Pkw-Verkehrsleistung insgesamt wird noch bis 2020 ansteigen, auf 626 Mrd. km pro Jahr (2014: 610 Mrd. km), die Pkw-Verkehrsleistung pro Einwohner wird sogar noch bis 2025 ansteigen, auf 11.650 km pro Einwohner und Jahr (2014: 11.330 km). Diese Anstiege sind vor allem auf den größer werdenden Anteil der Älteren und deren intensivere Pkw-Nutzung zurückzuführen.

Die Pkw-Verfügbarkeit ist im Landkreis Dingolfing-Landau mit 68 Pkw/100 Einwohner sowohl im Vergleich zu Bayern als auch gegenüber dem bundesdeutschen Durchschnitt von 56 Pkw/100 Einwohner relativ hoch (vgl. Abbildung 3-11). Eine hohe Pkw-Verfügbarkeit ist häufig ein Indiz dafür, dass der Pkw für viele Wege genutzt werden (muss), auch weil es bedingt durch Raum- oder Angebotsstruktur des ÖPNV an adäquaten Alternativen mangelt oder das ÖPNV-Angebot nicht als Alternative zur Fahrt mit dem Pkw wahrgenommen wird.

² <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>, die Befragungen für die aktuelle Studie wurden im September 2017 abgeschlossen; Ergebnisse werden ab 2018 zur Verfügung stehen.

Bestand an Personenkraftwagen			
Personenkraftwagen (Anzahl)		Einwohner	Pkw/100 Ew
Deutschland	46.474.594	82.900.000	56
Bayern	7.845.761	13.067.186	60
Lkr. Dingolfing-Landau	65.248	96.171	68

Stichtag: 01.01.2018
 Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Einwohner: DE-Statist, Statistik Bayern
 Eigene Berechnung

Abbildung 3-11: Bestand Personenkraftwagen im Landkreis Dingolfing-Landau im Vergleich zu Bayern und Deutschland. Quelle: Eigene Darstellung

In Karte 8 im Anhang ist der Kfz-Gesamtverkehr pro Tag auf den klassifizierten Straßen im Landkreis Dingolfing-Landau dargestellt.

3.4.2 Nachfrage im Schienenverkehr

Die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr wird üblicherweise haltestellenfein fortlaufend erhoben und ausgewertet, so auch auf der Bahnstrecke zwischen Plattling und Landshut. Für die im Landkreis Dingolfing-Landau befindlichen Haltestellen gibt die BEG die nachfolgenden Summen aus Ein- und Aussteigern für einen Werktag (Montag bis Freitag) an Schultagen im Jahr 2017 an (siehe Tabelle 3-11):

Bahnhof	Ein-/Aussteiger
Dingolfing	1.099
Landau (Isar)	870
Wallersdorf	237

Tabelle 3-11: Tägliche Ein- und Aussteiger SPNV (Jahr 2017)

Die größte Ein-/Aussteigerzahl hat der Bahnhof Dingolfing. Bei rund 40 täglichen Zugabfahrten pro Tag bedeutet dies, dass – unter der eher theoretischen Annahme tageszeitlich gleicher Verteilung – pro Zug jeweils 14 Fahrgäste ein- und aussteigen.

Die durchschnittliche tägliche Besetzung der Züge im Querschnitt zwischen Plattling und Wallersdorf liegt bei etwa 3.300 Reisenden. Zwischen Wallersdorf und Landau wächst dieser Wert auf ca. 3.400 Reisende. Im weiteren Verlauf bis Dingolfing sind es 3.700 Reisende und westlich von Dingolfing schließlich 4.300 Reisende. Die Besetzungszahlen ergeben sich durch Überlagerung der Reisendenströme Richtung Plattling sowie Richtung Landshut. Tendenziell zeigt sich aber eine wachsende Besetzung in westliche Richtung, also im Zulauf auf Landshut und München.

3.4.3 Nachfrage im Busverkehr

Laut Mobilität in Deutschland wurden im Jahr der letzten großen Stichprobenerhebung 2008 in ländlichen Kreisen 6 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt. 79 % davon waren reine ÖV-Wege, 13 % Kombinationen mit dem Pkw und 7 % Kombinationen mit dem Fahrrad (im Bundesdurchschnitt 10 % und 5 %). Fahrrad und Pkw als Zubringer zum ÖV haben damit in ländlichen Räumen eine überdurchschnittliche Bedeutung.

Dem Aufgabenträger liegen – abgesehen vom Schülerverkehrsaufkommen – keine Daten zum Fahrgastaufkommen oder den verkauften Fahrscheinen vor. Diese Angaben werden von den Verkehrsunternehmen im eigenwirtschaftlichen Verkehr gewöhnlich nicht zur Verfügung gestellt.

3.4.4 Pendler

In der Karte 9 im Anhang sind die Einwohner sowie die Aus- und Einpendler pro Gemeinde dargestellt. Deutlich wird Dingolfing als mit großem Abstand wichtigster Arbeitsplatzstandort, gefolgt von Landau und Marklkofen. Dingolfing und Marklkofen weisen Einpendlerüberschüsse aus, für Landau ist die Bilanz in etwa ausgeglichen mit einem leichten Einpendlerplus. Aus allen anderen Gemeinden im Landkreis pendeln mehr Beschäftigte aus als ein. Der Landkreis insgesamt hat einen positiven Pendlersaldo.

In der Karte 10 Pendlerströme im Anhang sind die Pendlerbeziehungen dargestellt. Die Ströme sind dabei auf das vorhandene Verkehrsnetz (ÖPNV-Liniennetz) umgelegt. Die stärksten Pendlerströme gibt es entlang der Schienenstrecke / Autobahn 92 in Ost-West-Richtung. Der wichtigste Zielort - für 13.400³ Binnen- und 13.100 Einpendler - ist Dingolfing. Nach Landau pendeln 3.400 Beschäftigte aus dem Kreis und 1.100 von außerhalb des Kreises ein, nach Marklkofen 2.500 bzw. 800. Alle anderen Orte weisen deutlich geringere Einpendlerzahlen auf.

Das wichtigste Ziel der Auspendler aus dem Landkreis ist der westliche Nachbarlandkreis Landshut und die Stadt Landshut mit zusammen 3.300 Beschäftigten. Ins gut 100 km entfernte München pendeln 1.700 Beschäftigte aus dem Kreisgebiet. Diese Distanz ist mit Zug und Auto in jeweils ca. 1:10 Stunde zurückzulegen.

In den nördlichen Nachbarlandkreis Straubing-Bogen mit dem Oberzentrum Straubing pendeln 1.600 Beschäftigte aus, in den südlichen Nachbarkreis Rottal-Inn 1.200 und in den östlichen Nachbarkreis Deggendorf 1.000.

Hinweise zur Datengrundlage:

Alle genannten Zahlen haben den Stand 2014 und beziehen sich nur auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. In dieser Menge sind also Arbeiter und Angestellte enthalten, aber u. a. auch Auszubildende, Praktikanten und Werkstudenten. Nicht enthalten sind bspw. Freiberufler und Selbständige. Als Pendler gelten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, deren Arbeitsgemeinde nicht der Wohngemeinde entspricht. Der Pendlersaldo gibt an, wie groß die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern eines Raumes ist.

Weiterhin basiert die Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit auf dem „Inlandsprinzip“. Daher sind nur Einpendler aus dem Ausland erfasst, aber keine Auspendler in das Ausland. Es ist allerdings davon auszugehen, dass Pendlerverflechtungen mit dem Ausland für den Landkreis Dingolfing-Landau nur eine vernachlässigbare Rolle spielen.

„Transitpendler“, die den Landkreis nur durchqueren (etwa von Deggendorf nach München), sind in der Verflechtungsdarstellung nicht enthalten.

³ Alle folgenden Werte sind auf Hunderter gerundet.

3.4.5 Schülerverkehr

In Tabelle 3-12 sind alle allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Dingolfing nach Standort und Schulart aufgeführt.

Ort	Grundschulen	Real-/ Mittelschulen	Gymnasien	Förderschulen	Berufliche Schulen
Dingolfing	Grundschule Dingolfing-Altstadt	Mittelschule Dingolfing	Gymnasium Dingolfing	Herzog-Georg-Schule Sonderpäd. Förderzentrum	Hans-Glas-Schule, Staatl. Berufsschule
Dingolfing	Grundschule Dingolfing-St. Josef	Herzog-Tassilo-Realschule Dingolfing			
Dingolfing			Fachoberschule (FOS) ab Schuljahr 2018/19		
Dingolfing Teisbach	Grundschule Teisbach				
Eichendorf	Joseph-von-Eichendorff-Grundschule	Joseph-von-Eichendorff-Mittelschule			
Frontenhausen		Mittelschule Frontenhausen			
Kronwieden	Grundschule Loiching				
Landau	Grundschule Landau	Mittelschule Landau	Gymnasium Landau	Lebenshilfe-Schule Landau	Hans-Glas-Schule, Außenstelle
Landau		Viktor-Karell-Realschule Landau		Pfarrer-Huber-Schule Sonderpäd. Förderzentrum	Landwirtschaftsschule
Landau	Montessori-Schule Landau Private Grundschule	Montessori-Schule Landau Private Hauptschule			
Mamming	Grundschule Mamming-Gottfrieding	Mittelschule Mamming-Gottfrieding			
Marklkofen	Grundschule Marklkofen				
Menghofen	Grundschule Aitrachtal	Mittelschule Aitrachtal			
Moosthenning	Grundschule Moosthenning				

Ort	Grundschulen	Real-/ Mittelschulen	Gymnasien	Förderschulen	Berufliche Schulen
Niederviehbach		Mittelschule Niederviehbach			
Pilsting	Hans-Carossa-Grundschule	Hans-Carossa-Mittelschule			
Reisbach	Grundschule Reisbach	Maximus-von-Imhof-Mittelschule			
Simbach	Grundschule Simbach				
Wallerdorf	Bischof-Ricabona-Grundschule	Bischof-Ricabona-Mittelschule			

Tabelle 3-12: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau

Die wichtigsten Schulstandorte, in denen es ein Angebot für alle Schularten gibt, sind Dingolfing und Landau. Eine kartographische Darstellung aller allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau mit ihren jeweiligen Schulbeginnzeiten sowie den Hauptschulabschlusszeiten findet sich im Anhang (Karten 11 und 12).

Der Landkreis ist als Schulaufwandsträger zuvorderst für die Fahrschüler weiterführenden Schulen verantwortlich. Wie in Form von Schülerspinnen der Karte 18 visualisiert, sind die Wohnorte der Schüler, die weiterführende Schulen besuchen, über den gesamten Landkreis verteilt und reichen auch über die Landkreisgrenzen hinaus. Mit Einführung der Fachoberschule (FOS) am Standort Dingolfing und ihrem gegenüber den weiterführenden Schulen nochmals erweiterten Einzugsbereich (vgl. Karte 19) wird das Erfordernis einer ÖPNV-Erschließung für alle Landkreisteile offensichtlich.

3.4.6 Freizeitverkehr und Tourismus

Der Landkreis Dingolfing-Landau verfügt über verschiedene Freizeitgelegenheiten, die insbesondere der Naherholung dienen. Tourismus und Freizeit im Landkreis Dingolfing-Landau sind „blühende Landschaften, radeln auf ausgewiesenen Touren, Geschichte hautnah erleben, Spaß in, am und im Wasser, gesunde Schmankerl genießen und bei Freunden gemütlich feiern. Das ist Niederbayerns Sonnenseite.“ (Quelle: Homepage des Landkreises Dingolfing-Landau, Rubrik „Ferienland Dingolfing-Landau“)

Freizeitverkehr im Landkreis Dingolfing-Landau versteht sich daher eher im Sinne einer „Erlebnisreise“, bei der die Fahrt als solche durch die Landschaften des Landkreises als Teil des Freizeiterlebnisses wahrgenommen wird. Dies unterscheidet den Freizeitverkehr dieses Landkreises von Freizeit- und Tourismusverkehren in touristischen Vorzugsregionen, bei denen singuläre „Leuchttürme des Freizeitverkehrs“ oder unter Ausflüglern/Touristen besonders beliebte Gegenden ein eigenes Verkehrsaufkommen erzeugen, das seinerseits belastend auf die Erholenden bzw. das Freizeiterlebnis wirkt.

Orte einer höheren touristischen Zentralität, die eine besondere ÖPNV-Erschließung rechtfertigen, sind das Freizeitbad „Caprima“ (erschlossen durch die Nähe

zum Gymnasium Dingolfing), der „Bayern-Park“ Reisbach (Freizeitpark), das Erholungsgebiet „Mittleres Vilstal“ sowie die Badeseen des Landkreises.

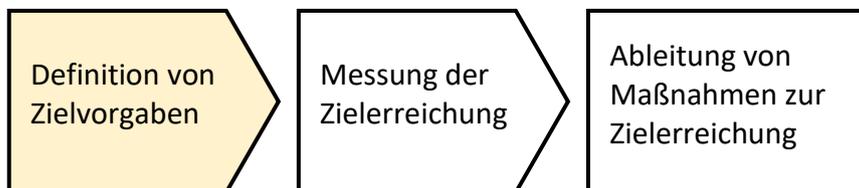
Der Landkreis hat in der Vergangenheit die ÖPNV-Verbindung zum Bayern-Park finanziell gefördert, dies jedoch mangels Fahrgastnachfrage im Sommer 2017 eingestellt. Aufbauend auf diesen Erfahrungen, sind keine weiteren Angebote geplant, die besonders auf den Tourismus- und Freizeitverkehr ausgerichtet sind.

Die Aktivitäten des Landkreises zielen daher auf die finanzielle Förderung der Freizeitmobilität der jugendlichen Bevölkerung durch die finanzielle Unterstützung der Freizeitbuslinien, die in den Nächten von Samstag auf Sonntag eine zeitlich und preislich attraktive Reisemöglichkeit zu den Freizeiteinrichtungen des Landkreises ermöglichen:

- Reisbach- Dingolfing – Landau – Ruhstorf
- Landau – Pilsting – Dingolfing – Simbach
- Reisbach – Eichendorf – Landau – Ruhstorf
- Lichtensee – Dingolfing – Ruhstorf - Simbach

4 Zielvorgaben

Während in den bisherigen Kapiteln die verkehrliche Situation und die damit verknüpften raumstrukturellen und soziodemographischen Begebenheiten im Landkreis Dingolfing-Landau nur qualitativ beschrieben wurden, soll nun eine quantitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Dafür wird ein dreistufiger Ansatz gewählt:



4.1 Anlass zur Festlegung von Zielvorgaben

Der Landkreis Dingolfing-Landau als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV hat es sich zum Ziel gesetzt, einen qualitativ und wirtschaftlich angemessenen Busverkehr im Landkreis anzubieten. Der ÖPNV soll dazu dienen, allen Personengruppen eine bedarfsgerechte Mobilität zur Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen zu ermöglichen. So soll einerseits den Ansprüchen der Bevölkerungsgruppen Rechnung getragen werden, die nicht Auto fahren, wie z. B. Schülern, Jugendlichen und zunehmend auch Senioren. Andererseits soll der ÖPNV in einigen Bereichen durchaus auch eine Alternative zum Individualverkehr darstellen, etwa im Pendler- oder Freizeitverkehr. Damit kommt der Landkreis Dingolfing-Landau den Forderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) nach. Artikel 2 Abs. 1 lautet:

Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen.

In den letzten Jahren wurden im regionalen Eisenbahnverkehr viele Verbesserungen von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der DB Regio AG angestoßen. Der „Donau-Isar-Express“ durchquert den Landkreis in Ost-West-Richtung und verbindet die größten Städte, Dingolfing und Landau miteinander, stellt aber auch Anschluss nach Landshut, München, Plattling und Passau her. Der Landkreis Dingolfing-Landau ist daher sehr gut in das überregionale Eisenbahnnetz eingebunden.

Allerdings leben viele Einwohner des Landkreises auch abseits des unteren Isartales mit seinen verkehrlichen Schlagadern, und auch entlang der Bahnlinie wurden viele kleinere Haltepunkte aufgelassen. Auf allen Nebenbahnen, die den südlichen Landkreis erschlossen haben (Frontenhausen – Pilsting und Landau – Arnstorf/Kröhstorf), wurde der Betrieb im Personenverkehr schon vor Jahrzehnten eingestellt, da es schwierig ist, in einer dispersen Siedlungsstruktur einen wirtschaftlichen Betrieb aufrecht zu erhalten.

Daher muss der Busverkehr diese Aufgabe im Landkreis übernehmen und so gestaltet werden, dass ein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglichst flächendeckendes Angebot von solider Qualität besteht, dass den Mobilitätsanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen gerecht wird.

4.2 Qualitäten im ÖPNV

Ähnlich einer Maslowschen Bedürfnispyramide, die die unterschiedlichen menschlichen Bedürfnisse in Ebenen zu gliedern versucht, die von den Basiserfordernissen einer Befriedigung der Grundbedürfnisse bis zur Selbstverwirklichung aufsteigen, lassen sich auch die Qualitätskriterien des ÖPNV-Systems auf verschiedenen Hierarchiestufen stellen (vgl. Abbildung 4-1).

Das wichtigste Kriterium ist sicherlich die räumliche und zeitliche Erschließung, denn beides ist ausschlaggebend, ob überhaupt ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht („ausreichende Verkehrsbedienung“). Ist dies der Fall, muss der Kunde die Möglichkeit haben, sich über das bestehende Verkehrsangebot und die Tarifbestimmungen und schließlich über die Vertriebsmöglichkeiten zu informieren. Unmittelbar vor Fahrtantritt sind dann die Attraktivität der Zugangsstellen sowie die pünktliche Abfahrt relevant. Während der Fahrt legt der Kunde Wert auf eine sichere Beförderung, gute Ausstattung und Komfort/Platzangebot des Transportgefäßes sowie freundliches und kompetentes Fahrpersonal. Und nach Beendigung der Fahrt (oder beim Umsteigen) ist wiederum eine Haltestelle zu benutzen; außerdem sollte auch eine pünktliche Ankunft gewährleistet sein.

Dem ganzen System übergeordnet ist ferner der Anspruch der Allgemeinheit nach einer insgesamt effizienten Abwicklung des Verkehrs, sprich eine Eigenwirtschaftlichkeit oder, wo dies nicht möglich ist, ein hohes Niveau der vorgenannten Qualitätskriterien bei moderatem Einsatz an Finanzmitteln. Diese Reihung von Bewertungsgrößen könnte exemplarisch auf eine Busfahrt im Landkreis Dingolfing-Landau angewendet werden und ist in nachfolgender Abbildung illustriert.

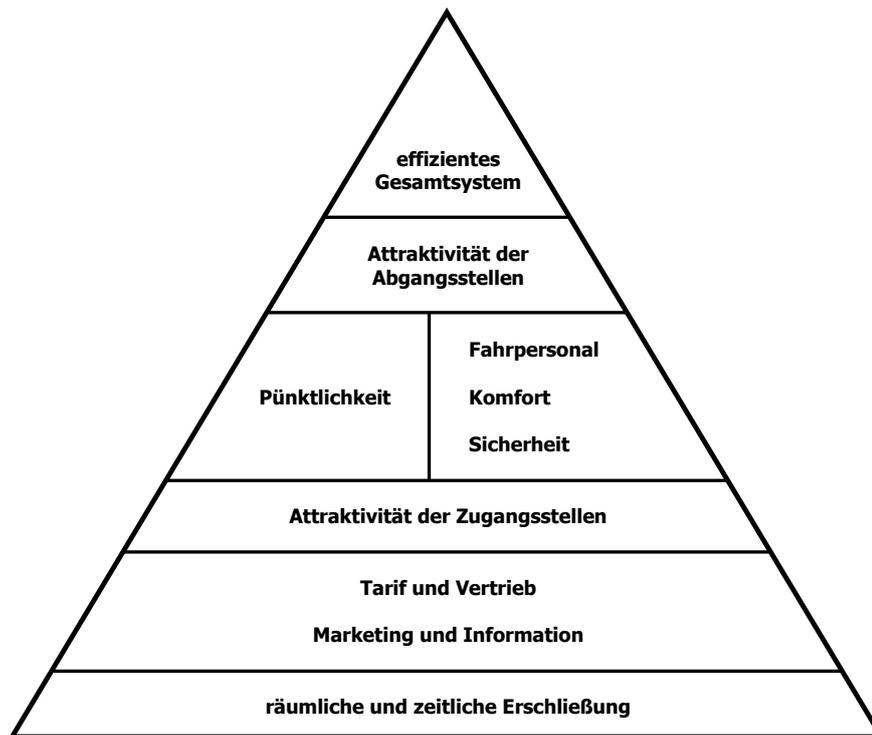


Abbildung 4-1: Qualitätspyramide im ÖPNV

4.3 Standards für die räumliche und zeitliche Erschließung

Der Oberbegriff „räumliche und zeitliche Erschließung“ lässt sich in mehrere Teilaspekte untergliedern:

- räumliche Erschließung
 - Größe zu erschließender Siedlungsflächen
 - Erschließungswirkung von Haltestellen/Einzugsbereiche
 - Linienverlauf: Direkte Verbindung zu einem Ziel oder Umsteigerforder-nis?
- zeitliche Erschließung
 - täglicher Bedienungszeitraum
 - Fahrtenfolge (Anzahl Fahrten pro Zeiteinheit; Abstände zwischen Fahrt-möglichkeiten; Merkbarkeit des Fahrplanes)
 - Fahrplanabstimmung verschiedener Linien bzw. Wartezeit bei nötigen Umstiegen
 - früheste Ankunfts- und späteste Rückfahrmöglichkeiten bei Zielen unter Einbeziehung möglicher Umstiege
 - Reisezeit bzw. Reisegeschwindigkeit

Es wäre praxisfern, wenn man die aufgezählten Aspekte jeweils isoliert bewertet (und ggf. auch diese Einzelbewertungen dann gegeneinander aufrechnet): Man nehme an, auf einer Relation gibt es fünf Fahrten, die alle in der Früh verkehren.

So gibt es innerhalb dieses Zeitraumes eine dichte Fahrtenfolge, aber der tägliche Bedienungszeitraum ist nur sehr kurz. Daher wäre das Gesamtangebot als unzureichend einzustufen.

In diesem Sinne wird ein Anforderungsprofil entwickelt, das mehrere Aspekte gemeinsam berücksichtigt. Die Grenzwerte sind so bemessen, dass den Rahmenbedingungen im Landkreis Dingolfing-Landau und auch gewachsenen und bewährten Strukturen Rechnung getragen wird. Das Anforderungsprofil und somit die ausreichende Verkehrsbedienung gilt genau dann als erfüllt, wenn all diese Werte ohne größere nötige Toleranzen eingehalten werden.

4.3.1 Abstufung des Anforderungsprofils

Bewertet werden Orte im Landkreis dahingehend, ob dort die Bedienungsstandards für Fahrten in relevante Zielorte eingehalten werden. Es ist klar, dass ein öffentliches Massenverkehrsmittel es nicht leisten kann, jeden Einwohner zu bedienen, gerade im ländlich geprägten Landkreis Dingolfing-Landau mit dessen charakteristischer Siedlungsstruktur.

Gemäß dem Richtwert in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sollen alle „Teilflächen“ ab 200 Einwohnern erschlossen sein, wobei als „Teilflächen“ die amtlich benannten Ortsteile zugrunde gelegt werden. So wird erreicht, dass 79 % aller Einwohner im Landkreis mit ÖPNV versorgt werden. Dabei ist zu beachten, dass der Schülerverkehr gemäß dem tatsächlichen Bedarf natürlich auch in kleineren Orten durchzuführen ist.

Das Anforderungsprofil ist abgestuft, so dass für größere Orte eine bessere Bedienung gefordert wird als für kleinere Orte. Die Grenze wird hierfür auf 900 Einwohner festgelegt. Dadurch sind die meisten Gemeindehauptorte (Moosthenning und Niederviehbach haben knapp unter 1.000 Einwohner) und große gemeindeangehörige Orte wie z. B. Kronwieden oder Großköllnbach erfasst. Orte mit mindestens 900 Einwohnern werden als **Hauptquellorte** bezeichnet; alle anderen Orte mit 200 bis unter 900 Einwohnern als **Nebenquellorte**.

4.3.2 Erschließungswirkung von Haltestellen

Dass ein Ort durch den ÖPNV „bedient“ wird, bedeutet nach genauerer Sichtweise, dass es dort wenigstens eine Haltestelle gibt, die von den meisten Einwohnern des Ortes zu Fuß mit möglichst geringem Wegeaufwand erreicht werden kann. In der Verkehrsplanung und im Besonderen auch in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern ist es üblich, die Erschließungswirkung der Haltestellen zu prüfen, indem ein kreisförmiger Einzugsbereich in einem vorgegebenen und abgestuften Radius (Luftlinie) gebildet wird, in dem die Einwohner leben (in der Leitlinie mindestens 80 % der Einwohner). Für die Größe der Einzugsbereiche gilt der Grundsatz, dass größere Radien eher akzeptiert werden, wenn der Ort kleiner bzw. ländlicher ist, das Verkehrsmittel als „höherwertiger“ angesehen wird (z. B. S-Bahn), öfter verkehrt oder die Reiseweite länger ist.

Es wird angenommen, dass ein Ort grundsätzlich erschlossen ist, wenn eine Haltestelle im Ort oder ortsnahe vorhanden ist. So wurde die Haltestellenlage in jedem Einzelfall unter Einsatz elektronischer Karten gesichtet. Daher wird dennoch darauf hingewiesen, wenn es auffällige Erschließungsdefizite bei Haltestellen gibt, die bspw. nur an einem Abzweig entlang einer Hauptstraße liegen. Als ungefähre oberer Grenzwert für einen Einzugsbereich kann für den Landkreis Dingolfing-Landau von 1.000 Metern ausgegangen werden.

4.3.3 Relevante Zielorte

Relevante Zielorte (Hauptziele) sind im Landkreis Dingolfing-Landau das Mittelzentrum Landau sowie das Oberzentrum Dingolfing. Sie bieten die größte Zahl an ÖPNV-relevanten Zielen (insbesondere in den Bereichen Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit) und außerdem ist aus Dingolfing und Landau eine regelmäßige Weiterreise mit der Bahn zu übergeordneten Zielen möglich.

Die Hauptziele Dingolfing und Landau werden als gleichwertig angesehen, daher muss es nur Verbindungen in eine dieser Städte geben. Zudem sind Dingolfing und Landau auch durch die Bahn verbunden. Verbindungen in Mittelzentren in benachbarten Landkreisen (z. B. Vilsbiburg, Eggenfelden) oder Oberzentren (z. B. Landshut, Straubing, Plattling/Deggendorf) existieren in Einzelfällen. Sie sind aber im Sinne des Anforderungsprofils nicht relevant.

Wenn die Gemeinden Bedarf zur systematischen Anbindung der Grundzentren sehen, können sie selbst perspektivisch entsprechende freiwillige Leistungen anbieten, die über den gemeindlichen Schülerverkehr hinausgehen, etwa in Form von Bürgerbussen. Von der NahverkehrsBeratung Südwest wurde für den Teilraum Mengkofen ein solches Konzept exemplarisch unter Berücksichtigung des gemeindlichen Schülerverkehrs erarbeitet (siehe Abbildung 4-2).

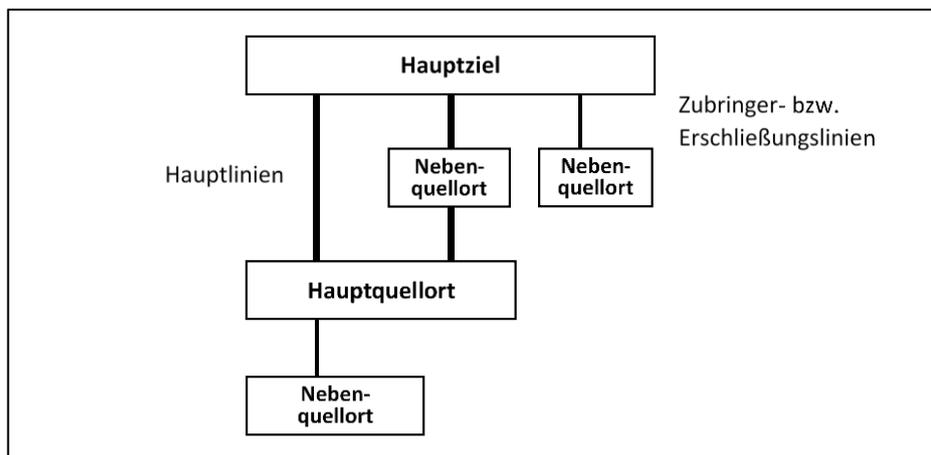


Abbildung 4-2: Schematische Darstellung des Zielnetzes

Verbindungen zwischen Hauptquellorten untereinander sind durch Umstieg in einem Hauptziel gewährleistet, wobei es in einigen Fällen natürlich auch direkte Verbindungen gibt, wenn beide Orte auf einer Linie liegen. Dies wird jedoch nicht allgemein verlangt.

4.3.4 Bedienungsumfang

Man kann von einem angemessenen Bedienungsumfang sprechen, wenn an einem Tag über einen gewissen Zeitraum hinweg in möglichst regelmäßigen Abständen ausreichend Fahrten angeboten werden. Dabei sind entsprechend dem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten drei Verkehrstagesgruppen zu unterscheiden: Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage.

4.3.4.1 Montag bis Freitag

Durch die starke Orientierung des regionalen Busverkehrs am Schülerverkehr werden viele Fahrten nur an Schultagen angeboten. Verkehrsbedürfnisse im Je-

dermannverkehr ändern sich jedoch in aller Regel nicht saisonal, sondern erfordern ein zuverlässig im gesamten Jahresverlauf nutzbares Angebot – immerhin machen Ferien etwa ein Viertel eines Jahres aus.

Als Kompromiss zwischen Nutzbarkeit im Jedermannverkehr und Wirtschaftlichkeit ist die Mehrzahl der Fahrten zwischen Hauptquellorten und Hauptzielen ganzjährig anzubieten, darunter natürlich die für Pendler hauptsächlich relevanten Fahrten in der Früh und abends. Nur für Fahrten von Nebenquellorten ist eine Bedienung nur an Schultagen zulässig. Wo erforderlich, sollte für diese Räume zukünftig jedoch eine bedarfsgerechte Ergänzung durch anrufpflichtige Verkehre geprüft werden.

Vom Umfang her sind zwischen allen Hauptquellorten und je einem Hauptziel an jedem Werktag von Montag bis Freitag sechs Fahrtenpaare anzubieten, für die gewisse zeitliche Lagen einzuhalten sind. Diese sind der untenstehenden Abbildung 4-3 zu entnehmen. Die genannten Zeitbereiche sind zum Teil aus den Schulzeiten abgeleitet, da die Anforderungen des Schülerverkehrs als Hauptnachfragesegment auf jeden Fall zu beachten sind. Die Zeiten sind als Orientierung zu verstehen und beruhen nicht auf einer Detailplanung oder Optimierung der Schülerbeförderung. Dadurch wird sichergestellt, dass die Bedienungsstandards grundsätzlich mit den Schulzeiten verträglich sind. Örtliche Einzelaspekte sind jedoch zu beachten. Daher sind in Ausnahmefällen auch moderate Abweichungen von den genannten Zeitbereichen möglich, wenn dies aus Gründen der Umlauf-/Dienstplanung, Anschlussgewährung oder des Schülerverkehrs erforderlich ist.

Fahrten, die mit einer weiß hinterlegten Fahrtnummer ① bezeichnet sind, sind zumindest an Schultagen durchzuführen (zwei Fahrtenpaare pro Tag). Die restlichen Fahrten ② sind auch in den Ferien anzubieten. Durch diese Festlegungen bestehen Fahrten, die für Pendler nutzbar sind und den Anforderungen des Schülerverkehrs genügen, ggf. auch für Heimfahrten nachmittags oder bereits nach der fünften Schulstunde. Außerdem sind tagsüber Freizeit- und Erledigungsfahrten möglich.

Die Nebenquellorte mit unter 900 Einwohnern sind nur an Schultagen mit mindestens drei Fahrtenpaaren zu bedienen (siehe Abbildung 4-4). Hierbei gelten für die Hinfahrten die Zeitlagen ②, ③ und ④; für die Rückfahrten ③, ④ und ⑤.

4.3.4.2 Samstag

An Samstagen sind nur noch die Hauptquellorte zu bedienen. Es sollen dabei drei Fahrtenpaare angeboten werden. Für eine bestmögliche Verteilung über den Tag sollen diese Fahrten jeweils in den kombinierten Intervallen der werktäglichen Fahrten ①+②, ③+④ und ⑤+⑥ liegen. Dies erlaubt einen späteren Betriebsbeginn und ein früheres Betriebsende sowie mehr Flexibilität für einen ggf. linienübergreifenden Fahrzeugeinsatz, um mit einem Fahrzeug nacheinander mehrere Linien bedienen zu können.

4.3.4.3 Sonntag

Wegen der geringen zu erwartenden Nachfrage erscheint es nicht sinnvoll, regelmäßige Linienbusfahrten an Sonntagen zu fordern.

von/nach	Hauptziel	Hauptquellort
	zwischen Dingolfing und Landau ausreichende Bedienung durch Bahn vorhanden; im Binnenverkehr Stadtbus	<ul style="list-style-type: none"> ① Abfahrt nach 7 Uhr ② Abfahrt nach der 5. Schulstunde (Ende 12:00 bis 12:15 Uhr) ③ Abfahrt nach der 6. Schulstunde (Ende 12:45 bis 13:00 Uhr) ④ Abfahrt nach 15 Uhr, ! ⑤ Abfahrt zwischen 16 und 18 Uhr, ! ⑥ Abfahrt zwischen 18 und 19 Uhr, !
	<ul style="list-style-type: none"> ① Ankunft bis 7 Uhr, ! ② Ankunft bis 8 Uhr (Schulbeginn) ③ Ankunft vormittags zwischen 9 und 12 Uhr ④ Ankunft mittags zwischen 12 und 14 Uhr ⑤ Ankunft nachmittags zwischen 14 und 17 Uhr ⑥ Ankunft abends zwischen 17 und 19 Uhr 	keine Verbindungen zwischen Hauptquellorten verlangt

Abbildung 4-3: Matrix zum Mindestbedienungsumfang für Hauptquellorte

von/nach	Hauptziel	Nebenquellort
	zwischen Dingolfing und Landau ausreichende Bedienung durch Bahn vorhanden; im Binnenverkehr Stadtbus	<ul style="list-style-type: none"> ③ Abfahrt nach der 6. Schulstunde (Ende 12:45 bis 13:00 Uhr) ④ Abfahrt nach 15 Uhr ⑤ Abfahrt zwischen 16 und 18 Uhr
	<ul style="list-style-type: none"> ② Ankunft bis 8 Uhr (Schulbeginn) ③ Ankunft vormittags zwischen 9 und 12 Uhr ④ Ankunft mittags zwischen 12 und 14 Uhr 	keine Verbindungen zwischen Nebenquellorten verlangt

Abbildung 4-4: Matrix zum Mindestbedienungsumfang für Nebenquellorte

In Karte 13 im Anhang sind diese Bedienstungsstandards grafisch dargestellt.

4.3.5 Reisezeit

Die Gesamtreisezeiten sind ein Kriterium im Regionalverkehr. Bisher war es in der Nahverkehrsplanung üblich, Reisegeschwindigkeiten zu bewerten.

Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass die Reisezeit als Qualitätskriterium deutlich nachgelagert ist. Zentral sind im Regionalverkehr abgestimmte Anschlüsse

sowie eine gute Erschließung. Es ist davon auszugehen, dass zu stark „mäandrierende“ Linienführungen schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht gewählt werden, sofern keine gewichtigen Gründe dafürsprechen.

4.3.6 Umsteigen

4.3.6.1 Umsteigen zwischen Bussen

Umsteigevorgänge wirken sich meist ungünstig auf Reisezeiten aus, sind aber auch an sich ein Reisewiderstand. Daher sollen alle Verbindungen zwischen Hauptquellorten und möglichst auch Nebenquellorten in ein Hauptziel umsteigefrei sein. Dies ist im Landkreis Dingolfing-Landau von besonderer Bedeutung, da es bisher kein gemeinsames Marketing (Fahrplaninformation und gemeinsamer Tarif), keine systematische Fahrplanabstimmung und oft nicht einmal gemeinsame Haltestellen zwischen den Linien verschiedener Busunternehmen gibt.

4.3.6.2 Zuganschlüsse

Gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayÖPNVG ist der Schienenverkehr das Grundangebot im ÖPNV und der übrige ÖPNV soll darauf ausgerichtet sein. Erwünscht sind Anschlüsse zwischen Bus und Zug an den Bahnhöfen in Dingolfing und Landau. Anschlüsse sind zu gewähren bei den Fahrten ① vom Hauptquellort ins Hauptziel sowie für die Rückfahrten ④, ⑤ und ⑥. Dies bedeutet einerseits eine zeitliche Fahrtenabstimmung, wobei eine Mindestübergangszeit von etwa fünf Minuten (Pufferzeit, Wegezeit, Fahrkartenkauf etc.) und eine Maximalübergangszeit von etwa 20 Minuten zu beachten ist. Andererseits sollte auch die bediente Haltestelle direkt am Bahnhof liegen.

Da Dingolfing und Landau im Eisenbahnnetz keine Taktknoten sind, kann in der Regel kein Anschluss innerhalb der gegebenen Zeiten in zwei Richtungen gleichzeitig hergestellt werden. Daher müssen die Vorgaben nur für eine Richtung erfüllt sein.

4.4 Schülerverkehr

Ein qualitativ hochwertiger Schülerverkehr ist im Zuge des demografischen Wandels ein wichtiger Standortfaktor. Denn nur wenn der Zugang für die Kinder und Jugendlichen zu den Bildungsangeboten nachhaltig gesichert ist, kann sich der ländliche Raum für Familien mit Kindern im Wettbewerb mit anderen Standorten dauerhaft behaupten. Andernfalls droht im umkämpften Bereich der Ansiedlung und Bindung von jungen Familien an die Region eine Abwärtsspirale einzusetzen. Die neuen Anforderungen aus G8 und ihrer neuerlichen „Rückwandlung“ zu G9, vermehrter Ganztagsbeschulung und Unterrichtsangeboten am Nachmittag, sowie das Entstehen neuer Verflechtungsanforderungen aufgrund erweiterter Schuleinzugsbereiche, wie sie bspw. durch die Einführung von Schulen mit M-Zug entstehen, stellt hier gegenwärtig den ÖPNV vor völlig neue Herausforderungen. Und dies hat Auswirkungen auf das gesamte ÖPNV-System im Landkreis, reichen doch die Einzugsbereiche insbesondere der weiterführenden Schulen nunmehr über alle Orte des Landkreises bzw. darüber hinaus (vgl. Karte 18).

Diese Anforderungen an das ÖPNV-System aus Weiterentwicklungen in der bestehenden Schullandschaft werden verstärkt durch Anforderungen neuer Schulformen, insbesondere aus der Neueinrichtung der FOS am Standort Dingolfing, deren Einzugsbereich den gesamten Landkreis Dingolfing-Landau umfasst und somit ein ÖPNV-Angebot erfordert, das dem landkreisweiten Schülereinzugsbereich dieser neuen Schulform gerecht wird und neue, teilraumübergreifende ÖPNV-Angebote erfordert (vgl. Karte 19). Im Sinne einer steigenden Bildungsvielfalt kommt zusätzlich einer guten Erreichbarkeit insbesondere der bedeutenden Schulstandorte außerhalb des Landkreises zunehmende Bedeutung zu (insbesondere: Landshut, Deggendorf und Straubing).

Der Schülerverkehr bildet insbesondere in tendenziell eher ländlich geprägten Räumen das Rückgrat für den ÖPNV. Gelingt es hier Synergien und Rationalisierungspotenziale zu heben, so stellt dies häufig die wichtigste Möglichkeit dar, um aufwands- und damit kostenneutral kurz- und mittelfristig Angebotsverbesserungen im ÖPNV zu realisieren, da sich diese damit quasi aus sich selbst heraus finanzieren. Unter diesem Aspekt kommt einer Optimierung der Schüler- und Sonderverkehre besondere Bedeutung zu.

Gerade im Gebiet des Aufgabenträgers des Landkreises Dingolfing-Landau liegt ein wesentlicher Schwerpunkt des Angebotes und der Nachfrage im Bereich des Schülerverkehrs. Es besteht eine hohe Sensibilität von Fahrgästen (= Schülern), Eltern und Lehrern hinsichtlich der Angebotsgüte: Reisezeiten, Wartezeiten vor und nach dem Unterricht aber auch die Zahl der Fahrtmöglichkeiten unterliegen kritischer Beobachtung. Dies bedeutet positiv, dass Angebotsverbesserungen im Schülerverkehr vergleichsweise große Wirkung entfalten und hierfür eingesetzte Finanzmittel im Vergleich zu Verbesserungen in anderen Bereichen effektiv eingesetzt sind. Denn von jeder Verbesserung profitieren heute bereits das ÖPNV-System nutzende Fahrgäste oder Schüler, die sich gegenwärtig auf dem Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte anderweitig behelfen müssen und gegebenenfalls vorhandene Bedienungsdefizite im gelebten Alltag als schmerzlich und belastend empfinden. So werden bei nicht vorhandenen oder als ungenügend eingestuften Fahrtangeboten „aus der Not“ Fahrgemeinschaften gebildet, Nachbarschaften schließen sich zu „Eltern-Taxis“ mit wechselnden Fahrverpflichtungen zusammen oder das Verbindungsangebot im ÖPNV ist sogar mitentscheidend für die Auswahl einer erreichbaren Schule oder eines zugänglichen Ausbildungsplatzes.

Vor diesem Hintergrund sieht es der Aufgabenträger als unbedingt erforderlich an, die in diesem Bereich bestehenden Bedienungsdefizite zu schließen, um so für eine der Kernzielgruppen des ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau zu einer qualitativ hochwertigeren ausreichenden Verkehrsbedienung zu kommen und die allfälligen Systemschwächen zu beseitigen. Darüber hinaus darf nicht vergessen werden, dass es auch im Schülerverkehr einen gewissen Marktanziehung gibt: So gibt es durchaus Schüler, die – etwa aufgrund von Wohnort oder Alter – keinen Anspruch auf kostenfreie Beförderung haben, aber als sogenannte „Selbstzahler“ trotzdem den ÖPNV nutzen würden, sofern es ein geeignetes Angebot gibt.

4.5 Marketing und Information

Eine einheitliche, verkehrsunternehmensübergreifende Öffentlichkeitsarbeit für das ÖPNV-Angebot macht den ÖPNV als „Marke“ erkennbar. Hierzu bedarf

es eines einheitlichen Systems von Liniennummern und einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen im Landkreis Dingolfing-Landau.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger die Fahrplandaten und weitere Informationen zur Veröffentlichung zur Verfügung. Die Fahrpläne sollen nutzerfreundlich an den Haltestellen ausgehängt, gedruckt und im Internet veröffentlicht werden. Die Fahrplandarstellung soll einheitlich sein. Die Erstellung und Herausgabe eines Fahrplanbuches wird durch den Aufgabenträger übernommen. Hierin sollen die im Landkreis verkehrenden Buslinien, die Stadtbusse Dingolfing und Landau und Kursbuchstrecken enthalten sein, ebenso ein Haltestellenverzeichnis, Abfahrtspläne der Bahnhöfe, relevante Ansprechpersonen mit Kontaktdaten und zeitlicher Erreichbarkeit und Tarifinformationen. Auch im Internet sollen diese Daten vorgehalten werden, ergänzt um aktuelle Informationen zur betrieblichen Situation (Änderungen aufgrund von Baustellen, Sonderverkehre). Diese sollen auch mit mobilen Endgeräten abrufbar sein. Die Fahrplaninformationen auf der Internetseite sollen barrierefrei zugänglich sein.

Zu einer modernen Fahrgastinformation gehören Echtzeitdaten zum Bahn- und Busverkehr. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft betreibt hierzu ein Online-Auskunftssystem auf der Grundlage des durchgängigen elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems (DEFAS; <https://www.bayern-fahrplan.de/de/auskunft>). Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Dingolfing-Landau sollen Fahrplan- und Echtzeitdaten an DEFAS melden.

4.6 Tarif

Die Fahrgeldeinnahmen hängen unmittelbar von der Gestaltung des Tarifes ab. Diese besteht im Wesentlichen aus der Gestaltung der Fahrpreise (Pricing) und dem angebotenen Fahrscheinsortiment. Die Tarifgestaltung liegt dabei im Spannungsfeld mehrerer Anforderungen: Die **Verkehrsunternehmen** streben – wenigstens langfristig – die Deckung ihrer Kosten an, um dauerhaft am Markt bestehen zu können. Der Fortbestand ist das natürliche Oberziel eines jeden am freien Markt tätigen Unternehmens. Je nach unternehmenseigener Zielsetzung muss hiermit nicht zwingend die Generierung eines Gewinnanteils als Unterziel einhergehen. Liegt der Fokus des Unternehmens in der Etablierung am Markt oder in der Erhöhung des Marktanteils, wird die Strategie entsprechend auf einen Zuwachs an Fahrgästen ausgerichtet. In einem solchen Fall kann das Pricing kurzfristig auf die Deckung der Selbstkosten ausgerichtet werden, um die Fahrscheine möglichst zu einem niedrigen Preis anbieten zu können. Abbildung 4-5 zeigt exemplarisch diesen Zusammenhang zwischen Preis und Marktanteil des ÖPNV, mit in der Tendenz steigender Nutzung bei niedrigeren Preisen, bzw. zurückgehendem Marktanteil bei hohen Preisen für die Endkunden.

Je nach Zielsetzung und Strategie ist die Tarifgestaltung (Sortiment und Pricing) auszugestalten. Hierzu dient einerseits ein auf die jeweiligen Zielgruppen und deren spezifische Bedürfnisse abgestimmtes Fahrscheinsortiment. Mögliche Zielgruppen lassen sich durch Maßnahmen der Marktforschung identifizieren, gängige Einteilungen differenzieren bspw. nach Alter (Senioren, Jugendliche) und/oder Berufsstand (Schüler, Auszubildende, Berufstätige etc.). Zum anderen ist auch das Pricing an die gewählte Strategie anzupassen. Je nach Zielsetzung werden die Ticketpreise bzw. die Preisstaffelungen gewählt, um die gewünschten Effekte zu erzielen.

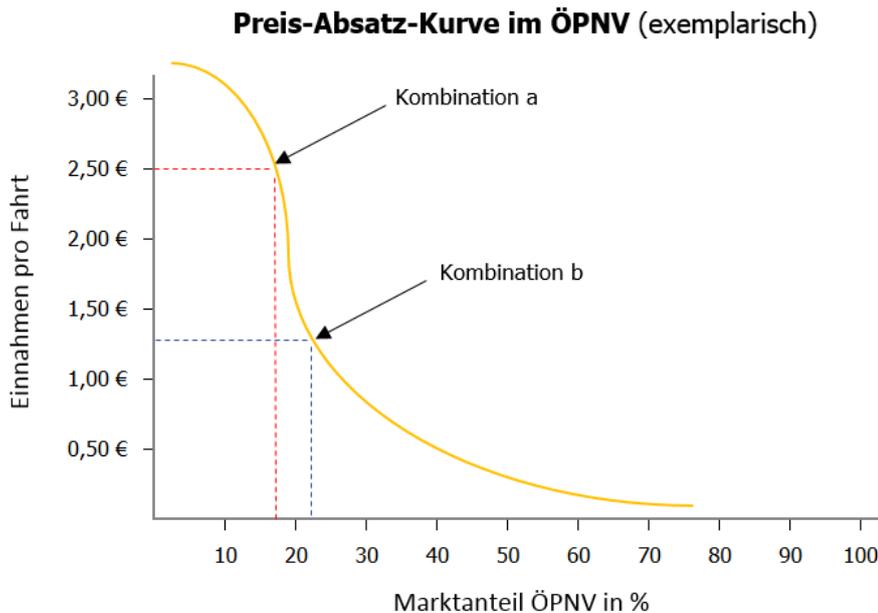


Abbildung 4-5: Preis-Absatz-Kurve im ÖPNV

Beförderungsentgelte (Tarife) sind nach § 39 Abs. 1 PBefG im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre von der **Genehmigungsbehörde** (Regierung von Bayern) zu genehmigen, was den Gestaltungsspielraum des Verkehrsunternehmens einschränkt. Die Genehmigungsbehörde prüft die Tarife nach § 39 Abs. 2 PBefG, ob die einzelnen Tarifbestandteile in einem angemessenen Spannungsverhältnis zueinander stehen und ob diese unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.

Schon durch die Vorgaben der Regierung zu einem gewissen Spreizungsverhältnis zwischen Jedermann-Fahrausweisen und Schülerfahrkarten sowie zwischen Einzelfahrausweisen und Dauerkarten ist es geschuldet, dass Unternehmenstarife, die sich tendenziell an einer hohen Tarifergiebigkeit im nicht wahlfreien Segment des Schülerverkehrs orientieren, oftmals von den wahlfreien Kunden als wenig preisgünstig eingeschätzt werden. Der Gestaltungsspielraum der einzelnen Unternehmen ist somit hierdurch begrenzt.

Zusätzlich wird die Tariffindung der Verkehrsunternehmen durch die Regelungen der Fahrgeldsurrogate beeinflusst. So erhalten die Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Schülern im ÖPNV zusätzliche Zuschüsse.

Die **Fahrgäste** haben eigene Ansprüche an die Tarifgestaltung: Die Übersichtlichkeit und der Zuschnitt auf die jeweiligen Nutzergruppen des Fahrscheinsortiments sowie die Transparenz und die (subjektiv empfundene) „Gerechtigkeit“ und das gefühlte „Preis-Leistungs-Verhältnis“ wirken sich unmittelbar auf die Akzeptanz des Angebots aus, insbesondere im sogenannten „Jedermannverkehr“. Ein klar definiertes Fahrscheinsortiment in Kombination mit einem durchsichtigen, logischen und als angemessen empfundenen Pricing führen hier zum Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV.

Grundsätzlich liegt das Interesse eines Aufgabenträgers für den ÖPNV im Tarifbereich auf einem unternehmensunabhängigen, transparenten sowie leicht verständlichen Tarif. Zusätzlich hat der Aufgabenträger Vorteile durch eine preislich

interessante und auch für Nutzergruppen, die nicht zwangsweise ÖPNV-Fahrgäste sind, günstige Preisgestaltung.

Zusammenfassung der wichtigsten Zielvorgaben zum Tarif:

- Es soll im Verkehrsraum ein einheitliches, unternehmensunabhängiges Tarifsystem bestehen. Die Fahrgäste sollen auch bei Umsteigeverbindungen mit einem Fahrschein ans Ziel kommen.
- Das Tarifsystem soll übersichtlich, transparent und verständlich sein.
- Die Tarife sollen in geeigneter Weise veröffentlicht werden.
- Es sollen zielgruppenspezifische Tarifangebote entwickelt werden.

4.7 Haltestellengestaltung

Bushaltestellen sind die Zu- und Abgangspunkte für die Fahrt mit dem Bus. Einige Haltestellen sind Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien untereinander oder mit anderen Verkehrsmitteln. Alle Haltestellen sind – wie auch die Fahrzeuge - Visitenkarte und Marketinginstrument für den ÖPNV – durch ihre Lage im öffentlichen Raum auch für potenzielle Neukunden. Haltestellen sollten daher attraktiv und übersichtlich gestaltet sein.

Die Mindestausstattung von Haltestellen im ÖPNV ist durch einschlägige Gesetze und Verordnungen vorgegeben. So ist an Haltestellen grundsätzlich das Verkehrszeichen 224 anzubringen (runde gelbe Scheibe mit grünem Rand und grünem **H**). Derartig gekennzeichnete Haltestellen führen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) zu bestimmten Pflichten für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere besteht 15 Meter davor und dahinter Parkverbot. Zur Klarstellung oder Erweiterung dieses Bereiches, etwa um Bussen optimales Befahren der Haltestelle zu ermöglichen, kann zusätzlich das Zeichen 299 verwendet werden.

Weitere Konkretisierungen und Ergänzungen enthalten die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft). So sind an Haltestellen die Liniennummer, die Bezeichnung des Unternehmers (in Verkehrsverbänden oder Verkehrsgemeinschaften genügt deren Bezeichnung) und zumindest die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten anzugeben. Im „Orts- und Nachbarorts-Linienverkehr“ ist die Bezeichnung der Haltestelle besonders anzugeben, etwa als Zusatzschild. An „verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs“ sind „Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine anzubringen“ (§ 32 BOKraft Abs. 2 Satz 3). Es ist Aufgabe des Unternehmers, für die notwendige Ausstattung der Haltestellen zu sorgen. Die oben aufgeführten Merkmale sind die Grundausstattung. Bei wichtigen Haltestellen, Umstiegshaltestellen und Verknüpfungspunkten sind weitere Ausstattungsmerkmale sinnvoll, um den Fahrgästen Komfort und Attraktivität zu bieten:

- Witterungsschutz
- Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung
- Notrufmöglichkeit
- Ggf. Fahrradabstellmöglichkeiten

Dies ist in der Regel aber nur möglich, wenn Städte und Gemeinden die Aufwendungen hierfür teilweise oder ganz übernehmen. Dementsprechend ist die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Dingolfing-Landau von Gemeinde zu Gemeinde je nach örtlichem Engagement und finanzieller Leistungsfähigkeit sehr unterschiedlich.

Die Straßenbaulastträger sollen bei Baumaßnahmen Barrierefreiheit herstellen. Bei Neueinrichtung und Umbau von Haltestellen sollen die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen entsprechend berücksichtigt werden. Bis 2022 soll der ÖPNV laut den gesetzlichen Vorgaben (s. Kapitel 2.2.2) barrierefrei nutzbar sein. Dies betrifft die niveaugleiche Einstiegssituation und die Zuwegung zur Haltestelle (mit Rollstühlen befahrbar und mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet).

Aufgrund der dispersen Siedlungsstrukturen sind die Wege zur nächstgelegenen Haltestelle zum Teil weit. D.h. die ÖPNV-Nutzung ist nur intermodal, unter Einbeziehung von weiteren Verkehrsmitteln möglich. Im ländlichen Raum sind Pkw quasi flächendeckend vorhanden. Der eigene Pkw bietet sich als Zubringer zu Bus und SPNV an, sofern der Umstieg attraktiv hinsichtlich der Gesamtreisezeit und der Umstiegssituation an der ÖV-Haltestelle ist. Entsprechende Parkflächen müssen zur Verfügung stehen (Park & Ride bzw. Kiss & Ride). Der Fahrgast kann so sein privates Fahrzeug nutzen um sich, Familienmitgliedern oder Bekannten Zugang zum ÖPNV zu verschaffen, der sonst verwehrt bliebe. Für die Sommermonate und für den näheren Umkreis des Verknüpfungspunktes in den Wintermonaten kommt auch Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes eine Bedeutung als Zubringerverkehrsmittel zu. Die vorzuhaltende Infrastruktur (Fahrradständer) beschränkt sich hier auf ein Minimum.

Wünschenswert für eine attraktiven ÖPNV wäre es, wenn insbesondere Hauptumsteigepunkte, wie beispielsweise Dingolfing „Am Herrenweiher“ in einer Weise ausgestattet werden könnten, dass den Anforderungen an Barrierefreiheit, Witterungsschutz und Information genügen würde, wie das folgende Beispielfoto (Abbildung 4-6) des ZOB aus Hildesheim zeigt:



Abbildung 4-6: Beispiel für barrierefrei ausgebaute Hauptumsteigepunkt eines ÖPNV-Netzes (Hildesheim, ZOB). Quelle: SvHI.

- Eine durchgehende Bedachung bietet Witterungsschutz auch bei vielen Wegen zwischen den Haltestellenpositionen der Busse.
- An den Enden abgesenkte Hochborde erlauben es, die Haltestellensteige stufenlos zu erreichen.

- Hochborde sind Voraussetzung für den barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge.
- Durch die bauliche Ausführung der Bussteige im „Sägezahnprinzip“ ist dem Erfordernis nach einer Zuweisung der Linien zu eindeutigen Haltepositionen ebenso genügt, wie dem betrieblichen Erfordernis nach positionsunabhängiger An- und Abfahrtsmöglichkeit der Busse von und zu jeder Halteposition.
- Blindenleitstreifen bilden zusammen mit einem entsprechend in Brailleschrift gefassten Übersichtsplan die Voraussetzung für eine leichte Orientierung auch sehbehinderter Reisender.
- Ausreichende Beleuchtung erhöht die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden.
- Leicht lesbare Fahrpläne, angebracht in angemessener Höhe.
- Monitore an den Dächern des Witterungsschutzes bieten Echtzeitinformationen über den Betriebszustand und eventuelle Verspätungen.
- Nicht im Bild: Witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bike-Ladestation(en).

Den Anstoß für eine systematische Ertüchtigung der Haltestellen im Landkreis wird mit dem Nahverkehrsplan durch die unter Kapitel 6.3 vorgeschlagene Maßnahme einer Haltestellenerhebung und die Erstellung eines Haltestellenkatalogs gegeben.

Die Standards für die Herstellung der Barrierefreiheit werden in Kapitel 4.9 dargestellt. Darüber hinaus sind folgende Qualitätsstandards anzustreben. Dabei soll die Ausstattung einer Haltestelle ihrer Bedeutung entsprechen, die sich aus Lage und Einsteigeraufkommen bemisst. Dazu werden die folgenden Richtgrößen (Kategorien) festgelegt.

Kategorie 1:

Wichtige Umsteigehaltestelle oder hoch frequentierte Haltestelle mit mehr als 500 Einsteigern / Tag

Kategorie 2:

Zentralhaltestelle mit 200 bis 500 Einsteigern / Tag

Kategorie 3:

Ortshaltestelle (mindestens eine Haltestelle je Ort)

Kategorie 4:

Nebenhaltestelle (sonstige Haltestelle)

Dieser Einteilung folgend ergeben sich die in Abbildung 4-7 aufgezeigten Ausstattungsmerkmale für die jeweilige Kategorie, mit einer mit steigender Haltestellenbedeutung höherwertigen Ausstattung.

Ausstattungsmerkmale	Kategorie			
	1	2	3	4
Einheitliches Haltestellenschild	x	x	x	x
Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan	x	x	x	x
Taktile Leitstreifen	x	x	x	
Erhöhter Bordstein (Kasseler Hochbord)	x	x	x	
Papierkorb	x	x	x	
Wetterschutz	x	x	x	
Beleuchtung (Fahrplan plus Haltestellenbereich)	x	x	x	(x)
Sitzgelegenheit	x	x	x	
ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)	x	x	x	
Stadtplan / Umgebungsplan / Infovitrine	x	x		
Fahrradabstellanlage	x	x	(x)	(x)
Uhr	x			
Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)	(x)			

(x) Notwendigkeit im Einzelfall prüfen

Abbildung 4-7: Haltestellenausstattung (Qualitätsstandards)

4.8 Fahrzeugausstattung

Die Busunternehmen sind bestrebt, ihren Fuhrpark möglichst schlank zu halten und universell sowie effizient für verschiedene Aufgaben zu verwenden, wobei das Spannungsfeld der Einsatzgrenzen für Reise- und Linienverkehr beachtet werden muss. Ein weiterer Einflussfaktor auf die Flottenzusammensetzung ist die Busförderung. Hierbei wird die Anschaffung eines Busses mit einem Festbetrag auf Antrag bei der Regierung bezuschusst, wobei sich der Betrag nach Art und Ausstattung des Busses richtet, gewisse Mindeststandards aber zwingend einzuhalten sind. Der Anteil des Förderbetrages kann dabei 20 bis 35 % des Fahrzeugpreises umfassen. Die Busförderung in Bayern wurde bis 2006 gewährt, anschließend für zwei Jahre aus Haushaltsgründen ausgesetzt, aber auf Drängen des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) im Jahr 2009 wieder eingeführt. Demnach werden grundsätzlich keine Reisebusse gefördert, sondern nur Fahrzeuge, die für den Linienverkehr ausgestattet sind. Wichtig ist dabei insbesondere die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. über einen Hublift) sowie die Einhaltung des aktuellen Abgasstandards EURO VI für Dieselmotoren. Keine Voraussetzung ist hingegen die Niederflrigkeit – sie führt aber zu einem höheren Förderbetrag, ebenso wie alternative Antriebsweisen (Gas, Elektro, Hybrid). Diese spielen jedoch derzeit im Landkreis Dingolfing-Landau noch keine Rolle.

Unbenommen von den Richtlinien zur Busförderung unterliegen Busse natürlich allgemeinen rechtlichen Normen. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere diese Gesetze bzw. Verordnungen:

- Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO): Allgemeine Vorschriften zur Ausstattung von Kraftfahrzeugen
- Richtlinie 2001/85/EG: Besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz)
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft): Ergänzende Regelungen zur Fahrzeugausstattung im Linienverkehr

Der Anteil der Low Entry- oder Niederflurbusse, Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (Kneeling, Hublift, Rampen) soll erhöht werden. Im Fahrzeug soll ausreichend Raum für mindestens einen Rollstuhl oder Kinderwagen vorhanden sein, der über eine doppelbreite Tür (mit Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen) erreicht werden kann. Fahrzeuge, die ausschließlich für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr eingesetzt werden, können hiervon und von den unten aufgeführten Qualitäten ausgenommen werden. D.h. auch Reisebusse sollen nur für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr eingesetzt werden. Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen sind im Fahrplan auszuweisen.

Auf eine ausreichende Innenraumbelichtung, einer zusätzlichen Ausleuchtung des Türbereichs bei geöffneten Türen ist zu achten. Haltestangen, Haltegriffe müssen vorhanden sein.

Das Vorhandensein von Klimaanlage erhöht den Komfort für die Fahrgäste.

Zur Fahrgastinformation ist ein Bordmikrofon, Anlagen zur akustischen und optischen Information und eine „Wagen hält“-Anzeige erforderlich. An der Fahrzeugfront und an der rechten Seite sollen Liniennummer und Endpunkt der Linie angezeigt werden, am Heck die Liniennummer.

Fahrzeuge müssen stets in verkehrssicherem, sauberem und gepflegtem Zustand sein.

Im Rahmen von Neuanschaffungen ist auf die Ausstattung mit RBL als Voraussetzung für Echtzeitdaten zu achten.

4.9 Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG besteht die Pflicht, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen „mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“, soweit nicht

- Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden,
- das Land aus nachweislichen technischen oder ökonomischen Gründen einen abweichenden Zeitpunkt festlegt oder Ausnahmetatbestände regelt.

Um die gesetzlichen Vorgaben für die Umsetzung der Barrierefreiheit im Busverkehr erfüllen zu können, soll der Anteil der Low Entry- oder Niederflurbusse, Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (Kneeling, Hublift, Rampen) erhöht werden. Im Fahrzeug soll ausreichend Raum für mindestens einen Rollstuhl oder Kinderwagen vorhanden sein, der über eine doppelbreite Tür (mit Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen) erreicht werden kann. Weitere Anforderungen an die Fahrzeuge finden sich in Kapitel 4.8 dieses Nahverkehrsplanes.

Die barrierefrei durchgeführten Kurse sind von den Verkehrsunternehmen in den Fahrplänen kenntlich zu machen, denn ohne Planbarkeit verpufft die Wirkung der heute schon oder zukünftig verkehrenden Fahrzeuge.

Auf Schülerlinien und für Verstärkerkurse im Schülerverkehr können auch über das Jahr 2022 hinaus Fahrzeuge mit niedrigerem Standard eingesetzt werden, soweit diese Ausnahmen gesetzlich möglich bleiben. Da in diesem Bereich ein relevanter Teil der Busse gebunden ist, können auch weiterhin Kombi- und Reisebusse im Linienverkehr eingesetzt werden. Da Low-Entry- oder Niederflurfahrzeuge bauartbedingt weniger Sitzplätze aufweisen als gleichgroße Mittel-

oder Hochflurbusse, kann durch den Einsatz letztgenannter Fahrzeuge insbesondere in der Morgen- und Mittagsspitzenstunde mehr Kindern / Fahrgästen und über längere Strecken ein Sitzplatz angeboten werden. Dies dient dem Komfort und letztlich der zumindest subjektiven Sicherheit der jungen Fahrgäste.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit im Busverkehr sind auch die Haltestellen entsprechend auszubauen. Dazu sind die Haltestellen sukzessive mit geeigneten Bordsteinen (Kasseler Sonderbord mit Bordsteinhöhen von 18-20 cm), taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten und es ist zu gewährleisten, dass die Busse die Haltestellen bündig anfahren können.

Da für den Bau von Haltestellen die jeweiligen Straßenbaulastträger verantwortlich sind, dies sind auch Städte und Gemeinden, und der Nahverkehrsplan an dieser Stelle keine bindende Wirkung entfaltet, sollen die Straßenbaulastträger ihre Planungen eng mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV abstimmen.

Zusätzlich wird im Rahmen des Nahverkehrsplanes die Erstellung eines Haltestellenkatasters empfohlen (vgl. Maßnahmen), um einerseits im Übergangszeitraum eine Übersicht bereits entsprechend ausgestatteter Haltestellen zu erhalten und um eine mögliche Priorisierung für die erforderlichen Baumaßnahmen und einen Handlungsleitfaden für die Haltestellenumbauten zu schaffen.

Barrierefreiheit ist auch ein Thema für die Fahrgastinformation. Bei Fahrplanveröffentlichungen ist auf ausreichende Schriftgröße zu achten. Dies trifft sowohl auf die Printmedien als auch die Veröffentlichungen im Internet zu. Aushangfahrpläne an Haltestellen sind als haltestellenbezogene Fahrpläne in ausreichender Schriftgröße und in einer ausreichend niedrigen Höhe anzubringen.

4.10 Weitere Zielvorgaben

4.10.1 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal soll kundenorientiert sein, stets freundlich und hilfsbereit. Im Bedarfsfall hat der Fahrer eine Klapprampe als Einstiegshilfe zu bedienen.

Außerdem kennt das Fahrpersonal Fahrplan, Linien, Tarif, Netz und örtliche Gegebenheiten.

Das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache in der Form mächtig sein, dass es neben Fahrscheinverkauf und Haltestellendurchsage auch Auskünfte erteilen kann.

Der Verkehrsunternehmer verpflichtet sich, die tarifvertraglichen Bedingungen und Tarifverträge einzuhalten.

4.10.2 Zuverlässigkeit

In der Zeit der Betriebspflicht muss eine telefonische Erreichbarkeit beim Verkehrsunternehmen gewährleistet sein.

Ein Beschwerdemanagement ist sicherzustellen. Das Verkehrsunternehmen nimmt Hinweise der Fahrgäste auf und bearbeitet diese innerhalb von vier Wochen. Aufnahme und Bearbeitung der Beschwerden sind zu dokumentieren.

Die Pünktlichkeit soll dokumentiert werden. Als pünktlich gilt eine Abfahrt bis zu drei Minuten nach der im Fahrplan angegebenen Zeit (Abfahrten vor dieser Zeit

sind nicht zulässig). Die Dokumentation der Kundenbeschwerden und der Pünktlichkeit ist dem Aufgabenträger vorzulegen.

Bei planbaren Störungen (beispielsweise Straßensperrungen) sind Ersatzfahrpläne zu planen und die Fahrgäste an allen relevanten Haltestellen darüber zu informieren.

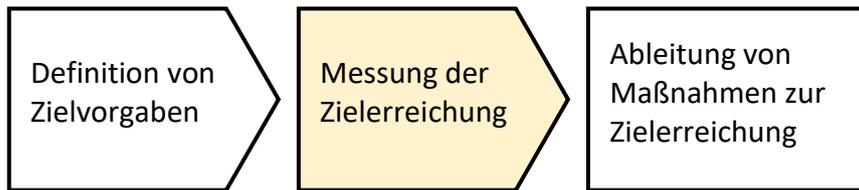
Ein Notfallmanagement ist vorzuhalten, das den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht.

4.10.3 Systemeffizienz

Die Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Parallele Bedienungen sind zu vermeiden. Neu- und Umplanungen sind in den Zusammenhang des Gesamtnetzes zu stellen.

5 Schwachstellenanalyse

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse werden die im vorherigen Kapitel definierten Zielvorgaben mit dem aktuellen Verkehrsangebot abgeglichen.



Werden mit dem derzeitigen Angebot die Zielvorgaben nicht erreicht, so liegt ein Mangel vor und es werden Maßnahmen erarbeitet. Qualitätsüberschreitungen - etwa im Bereich von Fahrzeugen oder Infrastruktur - sind erwünscht zumal sie häufig keinen erheblich steileren Verlauf der laufenden Kosten verursachen. Insbesondere kann auch bezüglich der räumlichen und zeitlichen Erschließung bei einer Übererreichung der Zielvorgaben im Landkreis Dingolfing-Landau nicht von einer „Überbedienung“ gesprochen werden, da die Zielvorgaben hauptsächlich auf den Jedermannverkehr abstellen und etwa aus dem Schülerverkehr zahlreiche weitere unabdingbare Spezialanforderungen erwachsen. Ferner kann festgehalten werden, dass sich der überwiegend eigenwirtschaftlich initiierte Verkehr am Markt orientiert und allein aus diesem systematischen Grund Überbedienungen ausgeschlossen sind.

Neben den Mängeln, die sich aus dem Abgleich mit den Zielvorgaben ergeben, wurden im Rahmen des in der Nahverkehrsplanung üblichen Beteiligungsverfahrens weitere Schwachstellen von Gemeinden, Schulen, Schulträgern und Verkehrsunternehmen genannt. Diese zielen meist auf einzelne konkrete Sachverhalte ab, auf die unter Kapitel 5.6 eingegangen wird.

5.1 Räumliche und zeitliche Erschließung

Die unter Kapitel 4.3 beschriebenen Bedienungsstandards wurden für den gesamten Landkreis Dingolfing-Landau zur Anwendung gebracht. Es gibt im Landkreis 68 Orte mit mindestens 200 Einwohnern, wodurch 79 % der Einwohner repräsentiert werden. Dabei sind 26 % der Gesamteinwohner den Städten und Hauptorten Dingolfing und Landau zuzuordnen, weitere 33 % den Hauptquellorten und 20 % den Nebenquellorten mit mindestens 200 Einwohnern.

5.1.1 Erklärung der Darstellungsweise

Die Ergebnisse sind in der beigefügten Tabelle dargestellt (Anlage 7 - Räumliche und zeitliche Erschließung). Darin sind in den Zeilen die einzelnen Haupt- bzw. Nebenquellorte, absteigend sortiert nach ihrer Einwohnerzahl, enthalten. Außerdem sind für jeden Ort die berücksichtigten Linien angegeben. Die Spalten beziehen sich auf die anzubietenden Fahrten, jeweils sechs pro Richtung bzw. drei für die Orte mit weniger als 900 Einwohnern.

Eine Erfüllung einer Bedingung ist durch einen grünen Kasten markiert, eine Nicht-Erfüllung mit einem roten Kasten. Eine Teilerfüllung ist gelb markiert. Dies ist der Fall, wenn eine Bedingung nicht ganz erfüllt ist, etwa eine Fahrt, die auch in den Ferien fahren soll, aber nur an Schultagen fährt; die Mo-Fr fahren soll, aber nur Mo-Do fährt; die zeitlich etwas verschoben verkehrt oder bei der kein

geforderter Zuganschluss gewährt ist. Sobald mehrere Teilanforderungen nicht erfüllt sind, liegt eine Nichterfüllung vor.

5.1.2 Bewertung der Ergebnisse

5.1.2.1 Hauptquellorte

Erwartungsgemäß gibt es in allen Hauptquellorten an Schultagen eine Ankunft bis 8:00 Uhr, also dem Beginn der ersten Schulstunde. Weniger oft gibt es eine frühere Ankunft bis 7:00 Uhr. In einigen Fällen wird eine solche Fahrt nur an Schultagen angeboten (Pilsting, Großköllnbach). Von Eichendorf aus ist mit einer Ankunft um 6:27 Uhr in Landau kein Zuganschluss vor 6:55 Uhr (München) zu erreichen. Keine entsprechenden Verbindungen haben Kronwieden, Gottfriedingerschwaige und Niederviehbach.

Vormittags zwischen 9:00 und 12:00 Uhr gibt es hingegen fast gar keine Fahrtmöglichkeiten außer für Wallersdorf (Bahnanschluss) und Teisbach, wo durch den Dingolfinger Stadtbus „Dingo“ ein regelmäßiges Angebot besteht. Darüber hinaus kann man Landau von Eichendorf aus um 9:08 Uhr erreichen, dafür aber nicht zwischen 12:00 und 14:00 Uhr. Keine mittägliche Ankunft gibt es auch von Haidlfing und Moosthenning. Für diese Orte gibt es auch am Nachmittag keine weiteren Fahrtmöglichkeiten mehr.

Zwischen 14:00 und 17:00 Uhr gibt es von Mengkofen und Mamming nur zu Schulzeiten Fahrten. Eine späte Ankunft nach 17:00 Uhr gibt es tendenziell eher aus den größeren Hauptquellorten.

In der Gegenrichtung fällt auf, dass es örtlich nur eingeschränkte Rückfahrmöglichkeiten am Vormittag gibt, etwa nach Mamming, Gottfriedingerschwaige oder Moosthenning. Zwar gibt es an Schultagen immer eine Fahrtmöglichkeit nach 13:00 Uhr, doch diese Möglichkeit gibt es mehrheitlich nicht in den Ferien.

Auch bei den nachmittäglichen Fahrten gibt es kein einheitliches Bild: Es fällt auf, dass bei mehreren Fahrten die verlangten Zuganschlüsse nicht gewährleistet werden, weil der Bus gar nicht den Bahnhof bedient oder die Ankunftszeiten in manchen Fällen nur sehr knapp verpasst. Vor allem für Pendler relevante Rückfahrten nach 18:00 Uhr gibt es nur für Wallersdorf (Bahn), Frontenhausen, Reisbach, Mengkofen (jedoch ohne Anschluss), Teisbach (Dingo), Moosthenning und Griesbach.

An Samstagen haben wieder nur Wallersdorf und Teisbach ein in allen Aspekten ausreichendes Angebot. Ansonsten gibt es keinerlei Hin- und Rückfahrmöglichkeit am Nachmittag. Mamming, Kronwieden und Gottfriedingerschwaige haben gar keine Samstagsfahrten. Zwei Rückfahrmöglichkeiten gibt es nach Reisbach und Mengkofen; in den anderen Fällen muss der Fahrgast sich genau auf eine Hin- und Rückfahrzeit festlegen, wobei die mögliche Aufenthaltszeit zwischen durch dann bei etwa drei bis fünf Stunden liegt.

5.1.2.2 Nebenquellorte

Die zu erfüllenden Standards für die Nebenquellorte sind geringer. Hier ist nur an Schultagen zu fahren und das erste Fahrtenpaar richtet sich nach Schulbeginn um 8:00 Uhr bzw. Schulschluss nach der 6. Stunde. Demzufolge wird diese Anforderung für jeden Ort erfüllt. Schlecht sieht es jedoch mit einer Hinfahrtmöglichkeit am Vormittag aus. Bis auf ganz wenige Ausnahmen gibt es hierfür nahezu keine Fahrtmöglichkeiten. Etwas besser sieht es mit der dritten täglichen

Hinfahrt aus. Eine solche Fahrt gibt es für knapp zwei Drittel aller Nebenquellorte, wobei diese Fahrten in vielen Fällen erst nach 14:00 Uhr ankommen.

Rückfahrmöglichkeiten nach 15:00 Uhr und zwischen 16:00 und 18:00 Uhr sind in die meisten Nebenquellorte vorhanden, allerdings fällt hier besonders oft auf, dass die Anschlussgewährung vom Zug nicht funktioniert. Außerdem werden manche Nachmittagsfahrten nicht an Freitagen angeboten. Neben einem Fahrtenpaar für den Schülerverkehr gibt es für Dornwang, Mühlhausen und Rimbach gar keine weiteren anforderungsgemäßen Fahrten.

5.1.3 Schülerverkehr

Unabhängig von den unter Kapitel 4.3 beschriebenen Bedienungsstandards für den Jedermannverkehr ist der ÖPNV natürlich auch für die Schüler weiter zu optimieren. Gegenwärtig bestehen auf vielen Linien lediglich Rückfahrmöglichkeiten nach der sechsten Unterrichtsstunde (Abfahrt vom Schulort um ca. 13:00 Uhr) und gegebenenfalls noch nach drei bis vier weiteren Stunden (Abfahrt nach 16:00 Uhr). Seitens des Aufgabenträgers wird es jedoch als erforderlich betrachtet, den gestiegenen Anforderungen, die in den Zielen unter Kapitel 4.4 beschrieben sind, dadurch Rechnung zu tragen, dass zumindest eine weitere Rückfahrt zwischen 13:00 Uhr und 16:00 Uhr angeboten wird.

Weiteren Handlungsbedarf im Schülerverkehr sieht der Aufgabenträger insbesondere in einer engeren Vernetzung zwischen ÖPNV und SPNV bzw. in der Abstimmung von Linien unterschiedlicher Verkehrsunternehmen, um die Verbindungen zu weiteren Schulorten außerhalb des Landkreises herzustellen. Dies sind insbesondere Plattling, Deggendorf, Landshut und Straubing als Standorte berufsbildender Schulen und weiterführender Schulen besonderen Schwerpunktes. So kann etwa der wichtige Zug um 7:07 Uhr ab Dingolfing nach Landshut mit dem Bus in der Regel nicht erreicht werden, da es keine zeitlich passende Fahrt gibt und der Bahnhof in Dingolfing auch meist nicht von den Bussen bedient wird. Einige dieser Defizite konnten bereits während der Erstellung des Nahverkehrsplanes durch singuläre Maßnahmen beseitigt werden, während das grundsätzliche Problem weiter besteht.

Zusätzlicher Handlungsbedarf ist durch die zum Schuljahresbeginn 2018/19 eröffnete erste Fachoberschule (FOS) im Landkreis Dingolfing-Landau am Standort Dingolfing entstanden. Die besondere Herausforderung lag hierbei in dem großen Einzugsbereich ihres Schulsprengels, der das gesamte Landkreisgebiet umfasst. Um die Erreichbarkeit der neuen Schule sicherzustellen, bedurfte es neuer Verbindungen, die größtenteils umgesetzt werden konnten.

5.1.4 Zwischenfazit

Im Rahmen der Analyse der Verkehrsnachfrage im ÖPNV unter Kapitel 3.4 wurde bereits angedeutet, dass die vorhandene Nachfrage im Jedermannverkehr gering ist, da der Kreislauf aus geringer Nachfrage und daran angepasstem geringem Angebot sich selbst verstärkt bis zu einem Punkt, an dem nur noch ein Rumpfangebot im Schülerverkehr mit sehr wenigen weiteren Fahrten besteht, wobei selbst diese Fahrten oftmals nicht wegen einer konkreten Nachfrage angeboten werden, sondern aus wirtschaftlichen Erwägungen hinsichtlich finanzieller Ausgleichsleistungen. So ist etwa die Höhe der Zahlungen nach § 45a PBefG unter anderem davon abhängig, ob es ein Angebot an Samstagen gibt (!).

Zusammenfassend kann man festhalten, dass im Landkreis Dingolfing-Landau ein Basisangebot besteht, das durch weitere Fahrten ergänzt ist. Allerdings gibt es viele Linien, die nur ein sehr eingeschränktes Angebot für den Schülerverkehr haben, so dass in den anliegenden Orten nicht von einem für Jedermann nutzbaren Angebot gesprochen werden kann, etwa in Moosthenning, das abseits der Hauptachse Dingolfing – Straubing liegt, oder in Mamming, das sich verkehrstechnisch ebenso in Randlage befindet.

Auf fast allen Linien gibt es kein brauchbares Fahrtenangebot vormittags Richtung Dingolfing oder Landau. Erfahrungsgemäß ist eine Fahrt zwischen 9:00 und 12:00 Uhr jedoch sehr wichtig im Jedermannverkehr, da viele Erledigungen erst ab ca. 9:00 Uhr möglich sind (Ladenöffnungszeiten).

Im Nachmittagsverkehr sind weitere vereinzelte Lücken im Fahrtenangebot auszumachen; teilweise werden Fahrten angeboten, aber nur zu Schulzeiten.

Ein weiterer bedeutender Mangel ist, dass es bisher keine konsequente Gewährung von Anschlüssen vom Zug gibt. Viele Fahrten bedienen v.a. in Dingolfing nicht den Bahnhof, und wenn doch, dann kommt es nicht selten vor, dass sich Zugankünfte und Busabfahrten bzw. Busankünfte und Zugabfahrten nur um wenige Minuten verpassen.

5.2 Tarif

Im Landkreis Dingolfing-Landau gibt es derzeit kein einheitliches Tarifsysteem. Jedes Verkehrsunternehmen wendet einen eigenen meist entfernungsabhängigen Tarif an. Die Tarife unterscheiden sich sowohl in ihrer Struktur als auch in der jeweiligen Tarifhöhe. Oft sind die Tarife nicht in einfach zugänglichen Quellen wie dem Internet veröffentlicht. Fahrgäste müssen somit eine individuelle Anfrage durchführen oder erfahren den Fahrpreis erst unmittelbar beim Fahrscheinkauf im Bus. Mit Stand Oktober 2017 haben sechs der acht im Landkreis tätigen Busunternehmen eine eigene Webseite. Die Informationen zum Linienverkehr beschränken sich überwiegend auf einen kleinen Passus, bei einem Unternehmen wird nicht erkenntlich, dass er auch im Linienverkehr tätig ist. Tarife sind nur bei den folgenden Unternehmen online abrufbar:

- RBO
- Mückenhausen

Die unterschiedlichen Tarifstrukturen und Fahrscheinsortimente machen das ÖPNV-Gesamtsystem unattraktiver. Mangels Kommunikation gegenüber den Kunden sind die meisten Tarife transparent und nachvollziehbar. Dies erschwert einerseits das Zurechtfinden (potenzieller) Fahrgäste im Tarifsysteem, führt zu einer wenigstens subjektiv wahrgenommenen Ungerechtigkeit und zu Mehrkosten für die Fahrgäste auf längeren Fahrtrelationen. Bei Umsteigeverbindungen müssen teilweise mehrere Fahrscheine erworben werden, da es keine unternehmensübergreifende Anerkennung der Fahrscheine gibt.

5.3 Marketing und Information

Marketing und Information über das bestehende ÖPNV-Angebot erfolgen im Landkreis Dingolfing-Landau nicht aus einer Hand. Die Verkehrsunternehmen veröffentlichen zwar ihre Fahrplantabellen ortsüblich, falls vorhanden auch auf ihrer Homepage, aber stets in ihrem eigenen mehr oder minder zweckmäßigen

Layout. Da die im Landkreis tätigen Unternehmen überwiegend neben dem ÖPNV auch Reise- und Gelegenheitsverkehre betreiben, zielen auch deren Marketingbemühungen zum Teil in eine andere Richtung.

Auch innerhalb des Angebotes eines Verkehrsunternehmens bestehen Inkonsistenzen, so ist beispielsweise die Liniennummerierung zwischen Eichendorf und Mengkofen nicht einheitlich (41, 42, 43) oder als Werksbus gekennzeichnete Fahrzeuge übernehmen Fahrten im Schülerverkehr.

Das Landratsamt stellt Fahrplantabellen zum Download im Internet und in gedruckter Form als Fahrplanheft zur Verfügung. Es wurde im Rahmen der Beteiligung häufig kritisch darauf hingewiesen, dass der Fahrgast bei seinen Fahrten im Landkreis keine einheitlichen Produkte mit der damit verbundenen Verlässlichkeit und Wiedererkennbarkeit vorfindet; begonnen bei der Reiseplanung zu Hause, der Gestaltung der Haltestellen, dem Fahrkartensortiment bis hin zur Fahrzeuggestaltung.

Weit verbreiteter Standard ist die Möglichkeit zur Verbindungsauskunft im Internet. Die gängigsten Auskunftsportale (Bayern-Fahrplan, bahn.de) kennen jedoch nahezu keine Fahrpläne von Nicht-DB-Unternehmen.

Erschwerend für die Orientierung im ÖPNV-System sind die teilweise zwischen den Verkehrsunternehmen abweichenden Haltestellennamen, so dass ggf. die gleiche Haltestelle unter verschiedenen Namen – je nach Verkehrsunternehmen – geführt ist bzw. wenig eindeutige Zusatzbezeichnungen in Fahrplantabellen, wie beispielsweise „keine Unterwegsbedienung“.

Planung der Fahrt

Das wichtigste Informationsmedium zum ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau ist das vom Landratsamt in einer Auflage von ca. 3.000 Stück herausgegebene Fahrplanbuch. Es wird neben dem Landratsamt insbesondere über die Rathäuser verteilt. Um herausfinden zu können, welche Linien zwischen Quelle und Ziel der gewünschten Reise angeboten werden, stehen ein einfacher Liniennetzplan sowie ein Haltestellenverzeichnis zur Verfügung. Die einzelnen Linien sind nach der landkreisweiten Systematik nummeriert; zusätzlich sind auch abweichende Liniennummern, etwa der RBO-Linien oder der Linien, die auch im Landkreis Straubing verkehren, angegeben (siehe auch Kapitel 3.3.2.1).

Die Fahrpläne der RBO-Linien sind in deren **originalem** Layout abgedruckt, während die meisten anderen Linien in einem sehr schlicht gehaltenen einheitlichen Format wiedergegeben werden. Zu jeder Linie ist Name, Anschrift, Telefonnummer sowie – falls vorhanden – E-Mail oder Webseite des Konzessionärs angegeben. Die Fahrplanfußnoten sind nicht immer konsistent und für jede Linie gesondert aufgeführt. Ferner sind im Fahrplanbuch die Fahrpläne der Stadtbusse Dingolfing und Landau, des Freizeitbusses, der Bahnverbindungen nach Passau, München und Bayerisch Eisenstein sowie des MVV-Busses zwischen Freising und dem Flughafen München verzeichnet. Tarifliche Informationen sind nicht enthalten.

Liniennetz, Haltestellenverzeichnis und Fahrplantabellen der Buslinien im Landkreis Dingolfing-Landau sind auch online über die Homepage des Landratsamtes als PDF-Dateien abrufbar. Darüber hinaus wird angestrebt, dass auch Fotos und direkte Links zu den zugehörigen Fahrplänen verfügbar werden. Außerdem wird eine internetbasierte Fahrplanauskunft mit den Daten aller Unternehmer angestrebt.

Bis zur Umsetzung wird für weitere Informationen zum ÖPNV-Angebot im Internet unter Angabe von Anschrift, Telefonnummer und Erreichbarkeitszeiten auf die Sachbearbeiterin des Landratsamtes verwiesen.

Darüber hinaus gibt es derzeit keine weitere benannte Stelle, die eine gesamt-haftige Auskunft zum öffentlichen Verkehr erteilen kann. Weitere Informationen stellen gegebenenfalls die Verkehrsunternehmen zur Verfügung, aber in der Regel nur für ihr eigenes Angebot. Auskünfte werden hier telefonisch erteilt, eine persönliche Beratung in Form eines Kundencenters ist im Landkreis Dingolfing-Landau nicht vorgesehen.

Fahrpläne, die vor allem für den Schülerverkehr relevant sind, werden darüber hinaus bedarfsgerecht ortsüblich publiziert, etwa über die Schule selbst, Aus-hänge in den Gemeinden oder die lokale Presse.

Vor Abfahrt des Busses und während der Fahrt

Es gibt keine Möglichkeit, sich kurz vor Abfahrt eines Busses über die aktuelle Verkehrslage zu informieren, da die Echtzeitposition der Fahrzeuge nicht über-wacht wird. Zudem ist die Haltestellengestaltung nicht einheitlich, ebenso wenig die Zielbeschilderung an den Bussen.

In den Bussen wird nicht einheitlich im Zwei-Sinne-Prinzip (akustisch und op-tisch) über die nächste Haltestelle informiert. Es werden auch keine Auskünfte zu Verspätungen und Anschlüssen gegeben. Eine Anschlusssicherung wird der-zeit nicht gewährleistet.

Leider mangelt es noch an einheitlichen Standards zur Zielbeschilderung der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. So findet sich die gesamte Bandbreite möglicher Ausstattungsvarianten und reicht von Fahrzeugen mit einer beleuchteten, elekt-ronischen Zielbeschilderung mit LED Display an Front und Seite bis hin zu Fahr-gastinformationen, die sich auf Steckschilder in der Frontscheibe beschränkt. Letzteres erschwert insbesondere bei Dunkelheit die Orientierung im ÖPNV-Sys-tem insbesondere für Neukunden bzw. Systemfremde.

Während der Fahrt

Es gibt gegenwärtig leider noch keine einheitliche Qualität der Fahrgastinforma-tion während der Fahrt. Die Bandbreite streut dabei von automatisierten TFT-Monitoren mit einer Haltestellenansage in den Fahrzeugen bis hin zu einer Fahr-gastinformation, die sich im Wesentlichen auf die Auskünfte des Fahrers be-schränkt. Es ist sicherlich auch Folge des aktuellen Konzessionsregimes, in dem jede Linie einzeln konzessioniert ist und wenige zusammenhängende Linien-netze – insbesondere zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen – vorhan-den sind, dass Anschlussinformationen zwischen Linien unterschiedlicher Ver-kehrsunternehmen eher selten möglich sind.

Nach der Fahrt

Leider gibt es gegenwärtig noch kein systematisches Beschwerdemanagement und auch keine zentrale Stelle, die Beschwerden entgegennehmen und bearbei-ten würde, so dass Fahrgastbeschwerden verschiedene Wege nehmen. Es ist da-von auszugehen, dass sich Fahrgäste direkt an das die Verkehrsleistung erbrin-gende Verkehrsunternehmen bzw. konzessionierte Verkehrsunternehmen wende-n, um ihre Anregungen und Beschwerden vorzubringen. Art und Umfang der Bearbeitung liegen dabei im eigenen Ermessen der ÖPNV-Dienstleister.

Zusätzlich treten Bürgerinnen und Bürger sowie Fahrgäste auch direkt an die zuständige Stelle des Landratsamtes Dingolfing-Landau heran. Das Sachgebiet ÖPNV klärt und hilft im Rahmen der Möglichkeiten und stimmt sich dabei mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen ab.

5.4 Haltestellengestaltung

Leider verfügt der Landkreis Dingolfing-Landau bisher über keine systematische Bestandsanalyse der in seinem Gebiet liegenden Haltestellen, so dass auch keine belastbare Aussage über den Bestand bereits barrierefrei eingerichteter Haltestellen gegeben werden kann. Jedoch werden auch gegenwärtig fallweise neu eingerichtete Haltestellen nicht barrierefrei ausgeführt, so dass insgesamt davon ausgegangen werden muss, dass bisher keine barrierefreien Haltestellen eingerichtet wurden.

Die Bahnhöfe Landau, Dingolfing und Wallersdorf sind die natürlichen Verknüpfungspunkte zwischen den Angeboten des SPNV und des ÖPNV im Landkreis. Kapitel 3.3.3 beschreibt die auch gegenwärtig bestehenden, unterschiedlichen Ausstattungsqualitäten dieser zentralen Umsteigehalte, die auch nicht durch die in jüngster Zeit durchgeführten Umbaumaßnahmen der Bahnhofsvorplätze beseitigt werden konnte.

Aufgrund der randständigen Lage der Bahnhöfe von Dingolfing und Landau zu den Altstädten hat sich in Dingolfing ein weiterer zentraler Umsteigehalt „Am Herrenweiher“ etabliert, der in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten der Kreisstadt gelegen ist und somit sowohl eine bedeutende Erschließungs- als auch Umsteigefunktion erfüllt. Während bereits in Kapitel 4.7 der angestrebte Ausstattungsstandard beschrieben ist, weist die bauliche Situation gegenwärtig erhebliche Mängel auf, wie anhand einiger ausgewählter Fotos offensichtlich wird (siehe Abbildung 5-1):



Abbildung 5-1: Zentraler Umsteigehalt Dingolfing-Herrnweiher; Eigene Aufnahme, 2018.

Zwar bietet sich für die Wartenden ein zentraler Unterstand, der jedoch lage- und konstruktionsbedingt den Wartenden auf den einzelnen Bussteigen keinen Witterungsschutz beim Einstieg bieten kann. Die Businseln bieten zumindest einen gewissen Komfort, da sie Fahrbahn und Aufstellflächen trennen, sind jedoch in einer so geringen Höhe ausgeführt, dass ein niveaufreier Einstieg in die Busse nicht erreicht wird. Da sie über keine Absenkung verfügen, müssen sie von allen Seiten „erklommen“ werden und bieten keine barrierefreie Erreichbarkeit. Das Fehlen von taktilen Leitstreifen ist zudem für sehbehinderte Fahrgäste ebenfalls als Manko anzusehen.

Wenig hilfreich erscheint auch die individuelle Gestaltung der Haltestellenschilder sowie Aushangfahrpläne, die es zumindest einem Ortsunkundigen und neuen Fahrgast erschweren, sich zurechtzufinden (siehe Abbildung 5-2).



Abbildung 5-2: Haltestellenkennzeichnung am Zentralen Umsteigehalt Dingolfing-Herrnweiher; Eigene Aufnahme, 2018.

Hierbei ist zu beachten, dass, aufgrund der Lage der Bahnhöfe abseits der Altstädte mit ihren Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten liegen, sich in Dingolfing und Landau zusätzlich Zentrale Omnibushalte in unmittelbarer Nähe der Altstädte und damit in räumlicher Entfernung zu den Bahnhöfen entwickelt haben.

Dabei stellt der Zentrale Umsteigepunkt „Am Herrenweiher“ keinen Ausreißer „nach unten“ dar. Vielmehr präsentieren sich die Haltestellen sowohl im städtischen als auch ländlichen Bereich heterogen.

Während im eher städtischen Umfeld zumindest Wert auf die Kenntlichmachung der Haltestellen durch eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Beschilderung genügt ist, unterliegt die ÖPNV-Haltestelle dabei oftmals dem „Konkurrenzkampf“ mit anderen Nutzungsinteressen des öffentlichen Raumes (siehe Abbildung 5-3).



Abbildung 5-3: Haltestellenausstattung und -gestaltung Dingolfing Bahnhof; Eigene Aufnahme, 2018.

Auch werden Haltebuchten des Nahverkehrs gern als willkommene Kurzparkzonen zweckentfremdet und zwingen so den Bus zum Halt im fließenden Verkehr. Neben den damit verbundenen Störungen anderer Verkehrsteilnehmer kann dies im Einzelfall durchaus zu Gefahren für die wartenden und auch ein- und aussteigenden Fahrgäste führen (siehe Abbildung 5-4).



Abbildung 5-4: Regionalbushaltestelle innerorts; Eigene Aufnahme, 2018.

In dörflichen Situationen sind die Haltestellen des ÖPNV zumindest teilweise nicht eindeutig als solche ausgeschildert, wie im folgenden Beispiel (Abbildung 5-5) die „Mitnutzung“ einer Schulbushaltestelle durch den ÖPNV:



Abbildung 5-5: Regionalbushaltestelle innerorts; Eigene Aufnahme, 2018.

Haltestellen des ÖPNV sind neben den Fahrzeugen und Fahrplänen die Visitenkarten des Nahverkehrs, sind sie doch Zugangsstelle und erster Informationspunkt. Sie sollten für die Angebote des Nahverkehrs werben; ihre bauliche Ausgestaltung erlaubt oftmals Rückschlüsse auf den Stellenwert des an ihnen verkehrenden Verkehrsangebotes. Seitens aller Akteure des ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau wird Handlungsbedarf in diesem Bereich formuliert, so wird seitens der Busunternehmer die Befahrbarkeit vorhandener Haltestellen moniert und darauf hingewiesen, dass selbst bei Straßenbauarbeiten die Haltestellen „verschleppt eingerichtet“ würden.

Die individuelle Gestaltung der Haltestellen findet sich letztlich selbst in der Namensgebung wieder. So kann es vorkommen, dass ein und dieselbe Haltestelle von verschiedenen Linien unterschiedlicher Konzessionäre angefahren wird und dabei je einen eigenen Namen führt. Dies ist für den (potenziellen) Fahrgast verwirrend.

Eine Haltestellenerfassung erfolgte bereits im letzten Nahverkehrsplan, jedoch kann seitdem keine grundlegende Änderung/Verbesserung verzeichnet werden.

5.5 Fahrzeugausstattung

Es liegen keine Angaben zur Art und Qualität der eingesetzten Fahrzeuge vor. Bislang verkehren aber keine Niederflurfahrzeuge.

Die Verkehrsunternehmen sollen bei Neuanschaffungen die unter Kapitel 4.8 aufgeführten Qualitätsstandards für die Fahrzeuge erfüllen.

5.6 Weitere Mängel

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden vom Landratsamt Städte, Märkte und Gemeinden, Schulen, Schüler und Verkehrsunternehmen befragt.

Von den 14 Städten, Märkten und Gemeinden habe neun geantwortet und insgesamt 24 Anmerkungen gemacht. Sechs Kommunen bemängelten die fehlende Barrierefreiheit des ÖPNV. Fünf benannten eine fehlende Haltestellenausstattung vor allem bezüglich Witterungsschutz und/oder Sitzgelegenheiten als Problem (wobei das in ihre eigene Zuständigkeit fällt). Sechs Kommunen beklagten sich über die Leistungen der Verkehrsunternehmen: schlecht lesbar Fahrpläne an den Haltestellen, überfüllte Busse und unfreundliches Fahrpersonal. Darüber hinaus wurden konkrete Mängel bezüglich einzelner Verbindungen/Fahrten benannt.

Die Schülerinnen und Schüler bemängelten vor allem die Kapazität; die Busse seien überfüllt und die Festhaltungsmöglichkeiten beschränkt, zudem seien die Fahrzeuge alt und ungepflegt. Auch das Verhalten und der Fahrstil der Busfahrer wurden kritisiert. Darüber hinaus wurde eine ungünstige/fehlende Abstimmung der Abfahrtszeiten auf die Schulzeiten benannt. Die Lage an stark befahrenen Straßen und das Fehlen von Witterungsschutz einiger Haltestellen wurde ebenfalls kritisiert.

5.7 Umsetzungsstand des bisherigen Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1995 stützt sich in seiner Beurteilung des damaligen Angebotes auf die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern und kommt zu dem Schluss, dass insbesondere bei der Erreichbarkeit der Mittelzentren Dingolfing und Landau erhebliche Mängel bestünden: „Die erwünschte Fahrtenhäufigkeit wird in 14 Gemeindeteilen nicht erreicht. In weiteren 23 Gemeindeteilen wird sogar der Grenzwert unterschritten.“ {gevas, 1995: S. 4}.

Der damalige Nahverkehrsplan sah daher eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in zwei Stufen vor:

- Basiskonzept
- Ausbaukonzept

Das **Basiskonzept** setzte am bestehenden Verkehrsangebot an und versuchte, dieses mit geringen Veränderungen zu optimieren. Insbesondere sollte mit gezielten Verbesserungen des Fahrtenangebotes ein der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern entsprechendes ÖPNV-Grundangebot erreicht werden. Hierzu wurden zusätzliche Fahrten „an allen Werktagen“ vorgeschlagen:

- Ruhstorf – Landau (mittags)
- Landau – Parnkofen – Großköllnbach (abends)
- Ettling – Landau (mittags)
- Dingolfing – Mammingerschwaigen (mittags)
- Wildprechting – Reisbach (mittags)
- Martinsbuch – Dingolfing (mittags)
- Bubach – Dingolfing (mittags)
- Pramersbuch – Dingolfing (mittags)

Weitere Fahrten, die bisher nur an Schultagen durchgeführt werden, sollten auch an Ferientagen stattfinden:

- Landau – Ruhstorf (abends)
- Landau – Heimhart – Eichendorf (mittags)
- Eichendorf – Heimhart – Landau (morgens)
- Landau – Eichendorf – Kröhstorf (mittags)
- Kröhstorf – Eichendorf – Heimhart – Landau (mittags)
- Landau – Großköllnbach (mittags)
- Großköllnbach – Landau (mittags)
- Landau – Altenbuch (mittags und abends)
- Altenbuch – Landau (morgens)
- Mammingerschwaigen – Dingolfing (mittags)
- Wildprechting – Reisbach (morgens)
- Reisbach – Wildprechting (mittags)
- Dingolfing – Oberwolkersdorf (mittags)
- Oberwolkersdorf – Dingolfing (mittags)
- Dingolfing – Oberviehbach (mittags)
- Oberviehbach – Dingolfing (morgens und mittags)
- Pramersbuch – Dingolfing (morgens)
- Dingolfing – Pramersbuch (mittags)

Neben diesen konkreten Zusatzfahrten wird fallweise die Öffnung von freigestellten Schülerverkehren und Fahrten des Berufsverkehrs empfohlen sowie auch eine bessere Abstimmung von ÖPNV und SPNV an den Bahnhöfen in Landau und Dingolfing. Darüber hinaus werden die mangelhafte Ausstattung vieler Bushaltestellen und die unzureichende Information über das ÖPNV-Angebot (nicht einheitlich gestaltete Fahrpläne, verschiedene Nummern für dieselben Linien, uneinheitliche Haltestellenbezeichnungen) bemängelt.

Das **Ausbaukonzept** beinhaltet weitere Vorschläge, die zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau führen sollten:

- Sämtliche Zusatzfahrten gemäß Basiskonzept,
- Erhöhung des Fahrtenangebotes zwischen den Gemeindezentren und den Mittelzentren Dingolfing und Landau auf mindestens sechs Fahrtenpaare,
- Zusätzliche Fahrten an Samstagen auf drei Linien,
- Einführung von bedarfsorientierter Bedienung als Ersatz für reguläre Angebote sowie für neue Erschließung und
- Einführung eines Gemeinschaftstarifes.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat seinerzeit die Vorschläge des Nahverkehrsplanes aufgegriffen und die Vorschläge des Basiskonzeptes umgesetzt. Hierzu wurden ab dem Jahr 1996 die für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlichen Zusatzfahrten bei den auf den jeweiligen Linien aktiven Verkehrsunternehmen bestellt, um so insbesondere für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr durch zusätzliche Vor- und Nachmittagsfahrten zum Teil erstmalig ein ÖPNV-Angebot außerhalb des Schülerverkehrs zu schaffen. Für diese Maßnahmen hat der Landkreis Dingolfing-Landau im Jahr 1996 ca. 260.000 DM aufgewendet; im Jahr 1997 sogar 360.000 DM.

Auf diesen Zusatzkursen durchgeführten Fahrgastzählungen zeigten jedoch ein ernüchterndes Resultat: Die Nachfrage war äußerst gering. Auf vielen Fahrten

konnten auch nach einem halben Jahr seit Einführung keine Fahrgäste gezählt werden. In der Folge hat sich der Landkreis sukzessive aus der Bestellung von diesen Zusatzfahrten zurückgezogen, da der erhebliche Einsatz öffentlicher Mittel in einem Missverhältnis zum erzeugten Nutzen für die Allgemeinheit stand. Verblieben sind nur einige Fahrten, die insbesondere im Rahmen des Schülerverkehrs für notwendig erachtet werden (vgl. Anlage 6: Zuschussleistung des Landkreises).

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen bestehen seitens der Politik und der Verkehrsunternehmen Vorbehalte für eine Ausweitung des Regelangebotes zur Erschließung neuer Kundenkreise im Jedermannverkehr. Somit bestehen die bereits im Nahverkehrsplan von 1995 aufgezeigten Bedienungsdefizite im Jedermannverkehr grundsätzlich auch heute noch bzw. wieder. Die Erfahrungen über die damaligen Bestrebungen für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes wirken indes bis heute nach und sind mitursächlich dafür, dass bei den aktuellen Vorschlägen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen den Zielgruppen der Schüler und des Jedermannverkehrs unterschieden wird:

Wenig Bewegung gab es bei den Themen Ausstattung von Haltestellen, Qualität der Fahrgastinformation und Tarif. Auch über 20 Jahre nachdem diese Probleme im Rahmen des Nahverkehrsplanes 1995 thematisiert worden sind, gibt es hier, wie in den voranstehenden Kapiteln ausgewiesen, immer noch großen Handlungsbedarf. Der Misserfolg der damals durchgeführten Maßnahmen in Form der Bestellung einiger Zusatzfahrten zeigt, dass es nicht effizient ist, isolierte Lösungen zu verfolgen, ohne flankierend auch bei anderen Problemfeldern Abhilfe zu schaffen. Denn ohne einen attraktiven und einheitlichen Tarif, eine moderne Präsentation des Angebotes und eine funktionale Gestaltung von Haltestellen als Visitenkarte des ÖPNV werden zusätzliche Fahrten auch in Zukunft nicht wie gewünscht genutzt werden.

6 Maßnahmenpaket

Nachdem die Zielvorgaben für das ÖPNV-Angebot definiert und die Zielerreichung geprüft wurde, werden Maßnahmen abgeleitet. Außerdem werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Aufgabenträger im ÖPNV gestaltend tätig werden kann.



Die Maßnahmen zur Zielerreichung sind wiederum drei Kategorien zuzuordnen. Die Kapitel 6.1 und 6.2 enthalten Maßnahmen, die auf Basis des heutigen ÖPNV-Angebotes Ergänzungen darstellen, die kurz- bis mittelfristig umsetzbar sind. Die verkehrliche Grundstruktur des Status-quo bleibt erhalten und wird durch Zusatzangebote verdichtet, so dass die Anforderungen im Schülerverkehr und zur ausreichenden Verkehrsbedienung im Jedermannverkehr erfüllt sind.

Kapitel 6.6 zeigt auf, wie eine Zielkonzeption im Sinne eines angebotsorientierten ÖPNV aussehen kann. Das Liniennetz würde dabei neu strukturiert werden. Im Rahmen einer einheitlichen Planung auf Grundlage von Nachfragepotenzial, Infrastruktur, Fahrplantechnologie und Netzwirkung und unabhängig von verkehrlich nicht begründbaren und wirtschaftlich einengenden Strukturen wie Verwaltungs- und Zuständigkeitsgrenzen.

In den Kapiteln zwischen den kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen auf Basis des heutigen Bestandsnetzes und den eher langfristigen Maßnahmen einer Zielkonzeption im Sinne eines angebotsorientierten ÖPNV sind in den Kapiteln 6.3 bis 6.5 Maßnahmen beschrieben, die zweifelsohne auch Bestandteil einer langfristigen Zielkonzeption sein können, die jedoch unabhängig von dessen Umsetzung auch schon im Bestandsnetz realisiert werden sollten. Hierzu zählen Maßnahmen zu Haltestellen (vgl. Kapitel 6.3) und zum Tarifsystem (vgl. Kapitel 6.4).

6.1 Zubestellung von Einzelfahrten im Schülerverkehr

Im nachfolgenden Kapitel sind die Maßnahmen beschrieben, die erforderlich sind, um bisher bestehende Angebotslücken in der Schülerbeförderung im Landkreis Dingolfing-Landau zu schließen. Hierbei wurde in einer linienscharfen Detailanalyse das aktuelle Verkehrsangebot der Nachfrage aus dem Schülerverkehr gegenübergestellt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren sich an den vorhandenen Fahrtangeboten und ergänzen dieses durch kleinere Zubestellungen von Einzelfahrten oder Vorschläge für geänderte Linienführungen im Detail (siehe Karte 14 im Anhang). Diese Vorschläge basieren einerseits auf den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse und andererseits sind sie Ergebnis einer Auswertung der im Sachgebiet „Schülerbeförderung“ beim Landratsamt vorliegenden Anregungen und Beschwerden aus den Kreisen der heutigen Nutzer.

Durch die Einführung der Fachoberschule (FOS) zum Schuljahr 2018/19 mit ihrem landkreisweiten Einzugsbereich bestand der Bedarf, bereits zum Schulstart einzelne Verbindungen zu schaffen. Hierbei handelt es sich sowohl um morgendliche Hinfahrten, die zeitlich so gelegt wurden, dass sie den Umstieg auf

den SPNV ermöglichen, so dass ebenfalls eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulstandorte Landshut und Deggendorf erzielt werden konnte. Die Einrichtung von zusätzlichen Rückfahrtmöglichkeiten schließen zudem Bedienungslücken, die auch den Schülern anderer Schulformen zugutekommen. Eine Übersicht der im Rahmen der FOS-Einführung durchgeführten Linienenerweiterungen bietet die folgende Tabelle 6-1:

Durchgeführte Linienenerweiterungen im Rahmen des Nahverkehrsplanes (FOS-Einführung)					
Linie	Nummer	Unternehmer	Bedarf	ca. km	km/Jahr
3	6235	RBO Deggendorf	zusätzliche Morgen- und Nachmittagsfahrt über Wisselsdorf bis Linienende	19	3.515
5	6152	RBO Deggendorf	zusätzliche Morgen- und Nachmittagsfahrten	17	3.090
8	6237	RBO Deggendorf	zusätzliche Morgen- und Nachmittagsfahrt ab Wallersdorf u. Landau bis Linienende	20	3.700
11	6232	RBO Landshut	Landau Richtung Dingolfing: zusätzliche Fahrt morgens	10	1.869
			Dingolfing Richtung Landau: zusätzliche Fahrt morgens (ab Mammig)	10	1.887
			Landau Richtung Landshut Verlängerung Nachmittagsfahrt bis Mammig	14	2.664
15a		Hofer/Ebenbeck	zusätzliche Nachmittagsfahrt (ab Frontenhausen L15)		
15b		Hofer/Ebenbeck	zusätzliche Nachmittagsfahrt (nur bis Marklkofen L15)		
16		Hofer/Ebenbeck	Nachmittagsfahrt Montag - Freitag	43	7.937
26		Pellkofer	zusätzliche Nachmittagsfahrt Montag - Freitag	38	6.975

Tabelle 6-1: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau

Die zur Durchführung dieser Angebotsverbesserungen erforderliche Verkehrsleistung beläuft sich incl. Leerkilometer auf ca. 64 tkm p.a., wofür **Kosten in Höhe von ca. 190 t€ p.a.** entstehen.

Während diese Maßnahmen bereits umgesetzt wurden, besteht weiterhin Bedarf an Zusatzfahrten insbesondere für die Schüler weiterführender Schulen, um die noch verbleibenden Bedienungslücken zu schließen: insbesondere für die weiteren Schulformen besteht nach wie vor Bedarf an folgenden Zusatzfahrten, um Bedienungslücken im Schülerverkehr zu schließen (vgl. nachfolgende Tabelle 6-2):

Notwendige Linienenerweiterungen im Rahmen des Nahverkehrsplans (Schülerverkehr)					
Linie	Nummer	Unternehmer	Bedarf	km	km/Jahr
2	6236	RBO Deggendorf	zusätzliche Nachmittagsrückfahrt (um 17.06 Uhr) ab Arnstorf	32	5.920
7	6242	RBO Landshut	zusätzliche Nachmittagsfahrt ab Landshut, Verlängerung Hin- und Rückfahrten bis Reisbach	28	5.217
				13	2.479
13		RBO Landshut	zusätzliche Nachmittagsfahrt bis Landau	30	5.550
18		Kiermeier/ Mückenhausen	zusätzliche Fahrt morgens	23	4.255
19		Kiermeier/ Mückenhausen	zusätzliche Fahrt morgens	18	3.330
24		Ebenbeck	zusätzliche Nachmittagsfahrt bis Martinsbuch	7	1.240
25		Pellkofer	zusätzliche Fahrt morgens zu DB, Haltestelle Bahnhof einrichten	18	3.256
27		Pellkofer	Verlängerung der Fahrt morgens auf ganzer Linie mit Anschluss DB	17	3.071

Tabelle 6-2: Schulen im Landkreis Dingolfing-Landau

Diese weiteren Maßnahmen umfassen incl. Leerkilometer ca. 69 tkm p.a., wofür bei analogen Produktionskosten wie für die bereits zubestellten FOS-Verkehre (ca. 3 € p. km) mit **Kosten in Höhe von ca. 210 t€ p.a.** zu rechnen wäre.

Letztlich sind die zusätzlichen Fahrten bei den betroffenen Verkehrsunternehmen zu bestellen. Da diese Zusatzfahrten aktuell eigenwirtschaftlich nicht angeboten werden, ist vom Erfordernis eines Betriebskostenzuschusses durch den Aufgabenträger auszugehen. Die genaue Höhe dieser Aufwendungen muss – nach Beschlussfassung durch den Aufgabenträger – mit den Verkehrsunternehmen vereinbart werden. Hierbei kann es in Einzelfällen zu abweichenden Kostenansätzen der Verkehrsunternehmen gegenüber den angenommenen Werten kommen, insbesondere wenn für die Erbringung der zusätzlichen Ver-

kehrleistungen sprungfixe Kosten entstehen. Dies ist dann der Fall, wenn Zusatzfahrten nicht allein aus dem bestehenden Fahrzeugpark heraus bestritten werden können. In diesen Fällen sollte überlegt werden, zur Kostendämpfung auch im Schülerverkehr auf Angebote der differenzierten Bedienung zurückzugreifen.

6.2 Verbesserungen für den Jedermannverkehr

Verkehrsverbessernde Maßnahmen im Schülerverkehr lassen eine vergleichsweise große Wirkung bei überschaubarem Mitteleinsatz erwarten, da eine mit dem ÖPNV bereits vertraute Klientel erreicht wird. Es ist aber vergleichsweise schwierig, bisher nicht den ÖPNV nutzende Kundenkreise erstmalig für Fahrten mit dem ÖPNV zu gewinnen, daher ist im Jedermannverkehr mit einer tendenziell geringeren Nachfrage – zumindest in der Einführungsphase neuer Angebote – zu rechnen. Daraus wird abgeleitet, dass der aktuelle Nahverkehrsplan für die Schließung von Bedienungslücken im Schülerverkehr tendenziell auf Angebote des Linienverkehrs abstellt, während im Jedermannverkehr in Angeboten der differenzierten Bedienung ein effizienteres Kosten-Nutzen-Verhältnis vermutet wird.

Für den Jedermannverkehr, etwa für Pendler, Einkaufs- oder Erledigungsfahrten, hat die Schwachstellenanalyse ein zu geringes Angebot ermittelt. Es bedarf umfangreicher Anstrengungen, um auch in diesem Bereich ein ÖPNV-Angebot für die Daseinsvorsorge bereitstellen zu können. So sollte auch eine Systematisierung des Angebotes an Samstagen sowie insgesamt eine Ausweitung am Nachmittag angestrebt werden. Dies würde einer Nutzung im Freizeit- und Erledigungsverkehr entgegenkommen, zumal sich im ländlichen Raum die Ladenöffnungszeiten auch samstags zunehmend in den Nachmittag ausgeweitet haben.

Da auf vielen Relationen von einer geringen Nachfrage auszugehen ist, können hier bedarfsorientierte Fahrten angeboten werden. Denn während Linienfahrten unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme und damit gegebenenfalls auch ohne Fahrgäste durchgeführt werden (müssen), werden Bedarfsfahrten nur dann kostenwirksam durchgeführt, wenn eine vorher angemeldete Nachfrage vorhanden ist. Grundsätzlich sind dennoch beide Varianten geeignet, um die vorhandenen Defizite im Jedermannverkehr zu schließen.

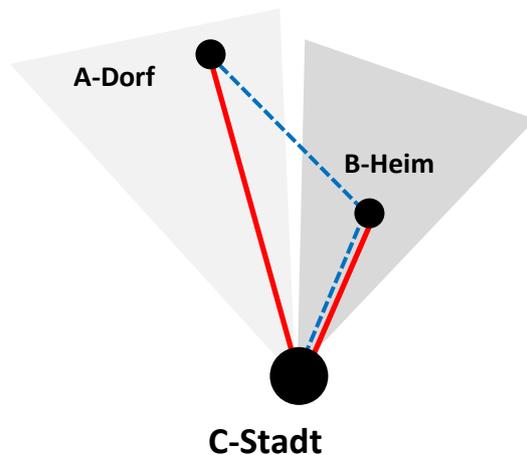
6.2.1 Netzergänzung durch Zubestellung von Einzelfahrten im Regelverkehr

Lücken können geschlossen werden, indem das Fahrplanangebot auf bestehenden Linien durch den jeweiligen Unternehmer und auf Wunsch des Aufgabenträgers ergänzt oder geändert wird. Mögliche Maßnahmen sind:

- Zeitliche Verschiebung von Fahrten zur Herstellung von Anschlüssen oder zur Bedienung in einer anderen Zeitscheibe,
- Wahl eines anderen Linienweges, falls die Linie mehrere Linienwegsvarianten umfasst,
- Durchführung von Fahrten in den Ferien, die sonst nur an Schultagen angeboten werden, von Fahrten an Samstagen sowie
- Durchführung von neuen, zusätzlichen Fahrten auf einer bestehenden Linie.

Sofern nicht die entsprechenden genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen sowie insbesondere das Einverständnis der beteiligten Unternehmer vorliegt,

können zusätzliche Fahrten nur im Rahmen der bestehenden Linienkonzessionen eingerichtet werden. Für manche Relationen wäre es wirtschaftlicher, Zusatzfahrten konzessionsübergreifend zu konzipieren.



Die beiden auf C-Stadt zulaufenden Dreiecke kennzeichnen die Konzessionsbereiche unterschiedlicher Unternehmer. Für den Fall, dass jeweils von A-Dorf und von B-Heim nach C-Stadt eine Zusatzfahrt nötig ist, wäre es naheliegend, Verkehrsströme zu bündeln und mit einem Bus von A-Dorf über B-Heim nach C-Stadt zu fahren (blau gestrichelte Linie), sofern dies für die Fahrgäste aus A-Dorf kein unzumutbarer Umweg wäre. Tatsächlich gibt es Beispiele aus anderen Landkreisen, wo derartige Unternehmenskooperationen pragmatisch gehandhabt werden.

Die normale Verfahrensweise ist jedoch, zwei Zusatzfahrten durchzuführen. Einmal von A-Dorf nach C-Stadt und einmal von B-Heim nach C-Stadt (rote Linien), womit in aller Regel ein höherer Kilometeraufwand verbunden ist.

Auch im Linienportfolio innerhalb einer Konzession sollte versucht werden, diejenigen Linien für Zusatzleistungen zu identifizieren, mit denen bei möglichst geringem Aufwand viele Bedienungslücken behoben werden können. Linien müssen auch nicht in vollständiger Länge von Zusatzfahrten befahren werden, sondern nur soweit erforderlich. Auch Zubringerverkehre zu Bahnhöfen oder anderen Buslinien sind denkbar.

Da der regionale ÖPNV im Landkreis Dingolfing-Landau durch die ortsansässigen Unternehmer hauptsächlich eigenwirtschaftlich erbracht wird, hat der Aufgabenträger im Rahmen bestehender Liniengenehmigungen keinen Anspruch auf Änderungen im Leistungsangebot, also weder auf Änderungen bei bestehenden Fahrten, noch auf die Einführung zusätzlicher (auch finanzierter) Fahrten. Ablehnungsgründe seitens der Unternehmen wären etwa die Nichtverfügbarkeit von Fahrzeugen oder fehlende Einbindungsmöglichkeiten in bestehende Wagenlauf- oder Dienstpläne.

Im Landkreis Dingolfing-Landau besteht jedoch eine gute Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Alle Beteiligten versuchen hier, das Angebot auf wirtschaftlich tragbarer Basis weiterzuentwickeln. Im Jahr 2015 trat der Landkreis in einen konstruktiven Dialog mit den Verkehrsunternehmen ein. Im Ergebnis legten die Unternehmen Angebote für die Schließung der ausgemachten Bedienungslücken durch Linienfahrten vor, die in Anlage 8 im Einzelnen dargestellt sind.

	Mo-Fr	Samstag	Gesamt
Zusätzliche Kilometer	536.411 km	90.596 km	627.007 km
Kosten	847.529 €	124.307 €	971.860 €
Kosten pro Kilometer	1,58 €/km	1,37 €/km	1,55 €/km

Tabelle 6-3: Kostenprognose für zusätzliche Linienfahrten (Stand 2015)

Um die angegebenen Werte einordnen zu können, muss man beachten, dass die Behebung einer Bedienungslücke meist eine Hin- und eine Rückfahrt erfordert, wobei die anfallenden Zu- oder Rückführungen der Fahrzeuge als Leer- oder Besetztfahrt durchgeführt werden können. Grundsätzlich ist die Öffnung möglichst vieler Leerfahrten für Fahrgäste anzustreben, aber trotzdem können Leerfahrten in Einzelfällen sinnvoll sein, wenn aus Umlaufgründen schnelle Fahrzeugüberführungen mit Benutzung von Umgehungsstraßen oder Autobahnen von Nöten sind. Die in der Tabelle genannten Werte berücksichtigen bereits sämtliche Zu- und Rückführungsfahrten. In Karte 15 im Anhang sind die zusätzlichen Fahrten grafisch dargestellt.

Kostenseitig muss davon ausgegangen werden, dass viele Zusatzfahrten zu Grenzkosten erbracht werden können, also unter Anlastung von überwiegend nur unmittelbar anfallenden variablen Kosten (Personal, Kraftstoff, Verschleiß etc.). Die meisten Bedienungslücken sind vormittags, abends, in den Ferien und samstags. Zu diesen Zeiten findet kein Schülerverkehr statt, so dass die Fahrzeuge des Schülerverkehrs hier grundsätzlich zur Verfügung stehen. Allerdings betreiben viele Busunternehmer im Landkreis Dingolfing-Landau neben dem Linienverkehr auch noch Gelegenheitsverkehr oder Werksverkehr. Deshalb können zu Kostenstrukturen keine pauschalen Aussagen getätigt werden.

6.2.2 Netzergänzung durch Angebote differenzierter Bedienung

Als ein erster Schritt wurde als Zielvorgabe die „ausreichende Verkehrsbedienun-“ definiert. Somit besteht die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot für die Zielgruppe des Jedermannverkehrs systematisch und hierarchisch zu bewerten und zu vergleichen. Das Adjektiv „ausreichend“ darf aber nicht so verstanden werden, dass mit solch einem Angebot eine sofortige nachhaltige Trendwende in der Nachfrage einsetzen wird – stattdessen werden allenfalls grobe Mängel behoben. Eine „ausreichende“ Verkehrsbedienun- entspricht, analog zum Schulwesen, der Note 4.

Ohne Zweifel existiert im Landkreis Dingolfing-Landau ein umfassendes Bedürfnis nach Mobilität. Für den ÖPNV kann aus diesem bloßen Nachfragepotenzial nur dann eine tatsächliche Nachfrage wachsen, wenn ein entsprechendes Angebot vorgehalten und der Zirkel des Angebotsabbaus durchbrochen wird. Wie oben dargelegt, kann zumindest ein ausreichendes Angebot zu einem gewissen Preis hergestellt werden. Es liegt aber auf der Hand, dass klassischer und kostenintensiver Linienverkehr mit Kraftomnibussen nicht unbedingt die effizienteste Lösung ist, um ein gerade mal „ausreichendes“ Angebot herzustellen, mit dem die eine oder andere zusätzliche Fahrmöglichkeit innerhalb des bestehenden Liniennetzes geschaffen wird, die grundsätzlichen Unzulänglichkeiten aber erhalten bleiben.

Eine innovative und in vielen Regionen bereits bewährte Lösung bieten hier differenzierte Bedienformen. „Differenziert“ bedeutet, dass klassischer ÖPNV in seiner Eigenschaft als Massenverkehrsmittel mit hohen spezifischen Kosten nicht auch in Schwachlastbereichen (zeitlich und örtlich) mit geringem Kosten-

deckungsgrad verkehren soll, sondern hier flexiblere und bedarfsorientierte Angebote (nach telefonischer Vorbestellung) zum Einsatz kommen sollen. So kann das Angebot im ÖPNV auch vormittags, abends, in den Ferien oder am Wochenende sowie auch für kleinere Orte, gerade im Hinblick auf die disperse Siedlungsstruktur im Landkreis Dingolfing-Landau, wo vielen Gegenden eigentlich gar kein ÖPNV „zusteht“, aufrecht erhalten oder gar erstmals angeboten werden und zusätzliche Nachfrage stimuliert werden.

So kann bei geringer Nachfragedichte erreicht werden, dass bei einem dennoch akzeptablen Fahrplanangebot nur die Fahrten durchzuführen sind, die tatsächlich nachgefragt werden. Demzufolge ist die Einführung einer Anrufpflicht bei bereits bestehenden Linien nur sinnvoll, wenn es Fahrten gibt, die regelmäßig von keinem Fahrgast benutzt werden, man diese Fahrten aber nicht streichen möchte. Die Stärken und Schwächen der beiden Bedienungsformen und damit auch die jeweils bevorzugten Einsatzfelder von „Klassischem Linienverkehr“ im Vergleich zum „Bedarfsverkehr“ zeigt Abbildung 6-1.

Montags bis freitags ist daher eine Rufbusbedienung bei Fahrten, die regelmäßig von Schülern oder Pendlern genutzt werden, nicht sinnvoll, in anderen Fällen aber zulässig (etwa verstärkt in den Ferien, vormittags oder abends). Am Wochenende kann ggf. ganztags auf Rufbusse zurückgegriffen werden.

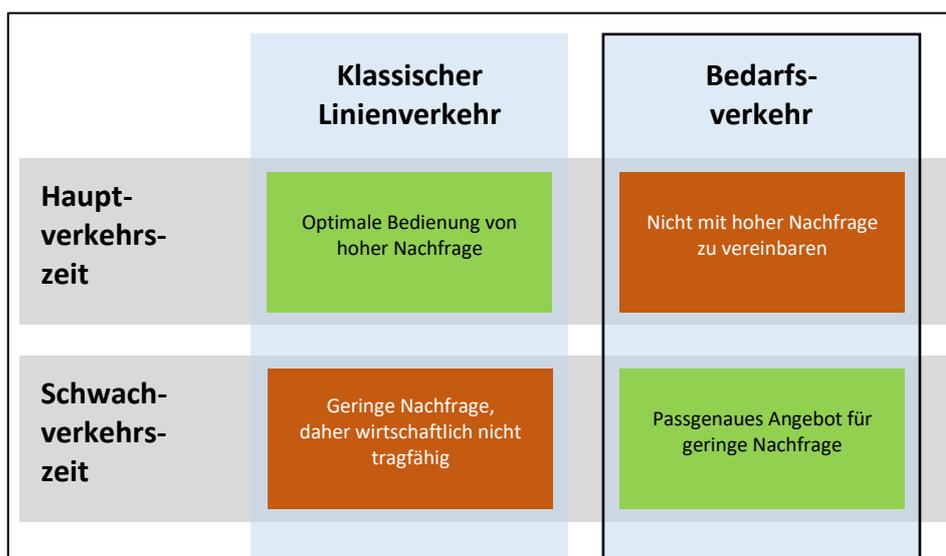


Abbildung 6-1: Einordnung der differenzierten Bedienung

Es handelt sich dabei um nach § 42 PBefG genehmigte Linienverkehre, die etwa in Form von Ruftaxi- oder Rufbusverkehren zusätzlich in Ergänzung des bestehenden Verkehrs installiert werden. Die Wahrung der ausschließlichen Bedienungsrechte der etablierten Verkehrsunternehmen ist dabei gewährleistet, denn inzwischen werden Linienkonzessionen nicht mehr nur räumlich, sondern auch zeitlich berücksichtigt. Der Genehmigung sich örtlich überschneidender, aber zeitlich gegenseitig ergänzender Verkehre stehen somit keine grundsätzlichen Bedenken entgegen.

Eine Bedarfsfahrt findet nur bei fahrgastseitig vor Fahrtantritt telefonisch oder elektronisch angemeldetem Bedarf statt. Die Fahrten können nach einem festen Fahrplan oder individuell verkehren – auch Haustürbedienungen sind möglich. Vorzugsweise kommen Kleinbusse der Verkehrsunternehmen zum Einsatz oder man bedient sich des ortsansässigen Taxigewerbes. Neben dieser Förderung der

lokal angesiedelten Unternehmerschaft bietet der Ansatz der bedarfsorientierten Verkehre eine Reihe weiterer Vorteile: Die Fahrten sind in der Regel zu Grenzkosten zu erbringen, da der nötige Fuhrpark unternehmerseitig meist schon aus anderen Gründen vorgehalten wird. Weiter verursacht der angebotene Leistungsumfang als solcher keine nennenswerten Kosten. Diese fallen erst bei konkretem Abruf einer Fahrt, also einem tatsächlichen Beförderungsfall an, liegen aber weit unterhalb der Kosten vom klassischen ÖPNV – und das bei höherem Nutzen. Zudem versprechen mehrere Programme eine großzügige Förderung von bedarfsorientierten Angeboten im ÖPNV, so dass sich die finanzielle Belastung des Aufgabenträgers in Grenzen hält.

Für den Fahrgast sind bedarfsorientierte Verkehre mit der Erfordernis verbunden, eine Fahrt vorab zu bestellen. Dies wird bisweilen als Zugangshemmnis angesehen. Die Erfahrung zeigt aber, dass die positiven Effekte aus der Angebotsverbesserung überwiegen, sofern die Bestellmöglichkeiten für alle Zielgruppen optimiert werden, also von der Bestellung über einen persönlichen Ansprechpartner am Telefon bis hin zur Anforderung mittels Smartphones für die eher technologieaffine Zielgruppe junger Menschen.

Die Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes kann dabei räumlich und/oder zeitlich erfolgen (siehe Abbildung 6-2).

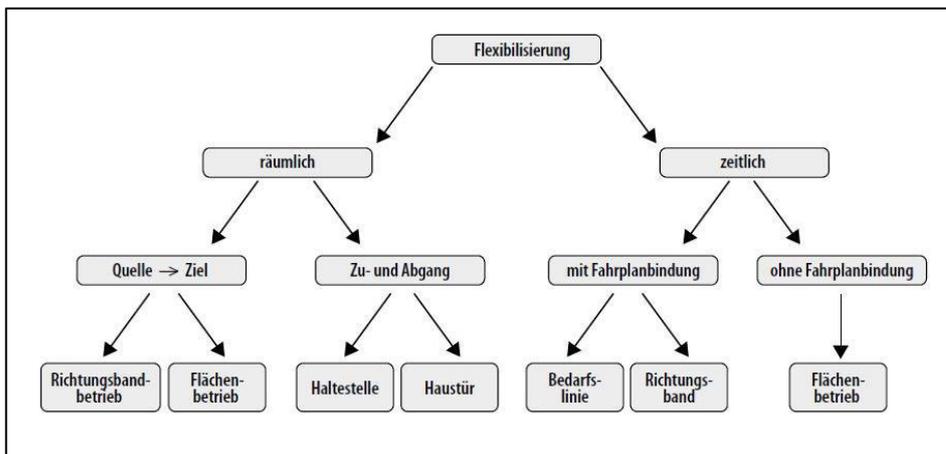


Abbildung 6-2: Möglichkeiten der Flexibilisierung
(Quelle: Böhler, 2009, S.26)

Die räumliche Flexibilisierung bezieht sich zum einen auf die Verbindung zwischen Quelle und Ziel, d.h. ein fester Linienweg besteht nicht. Zum anderen besteht die Möglichkeit einer Haustürbedienung, d.h. die Fahrgäste sind nicht an eine Haltestelle gebunden. Die folgende Abbildung 6-3 stellt Modelle mit zunehmender räumlicher Flexibilisierung dar, vom Linienbetrieb mit festem Linienweg und Haltestellen bis hin zum Flächenbetrieb mit unterschiedlichen, bedarfsge- steuerten Fahrtwegen und frei wählbarem Ein- und Ausstieg.

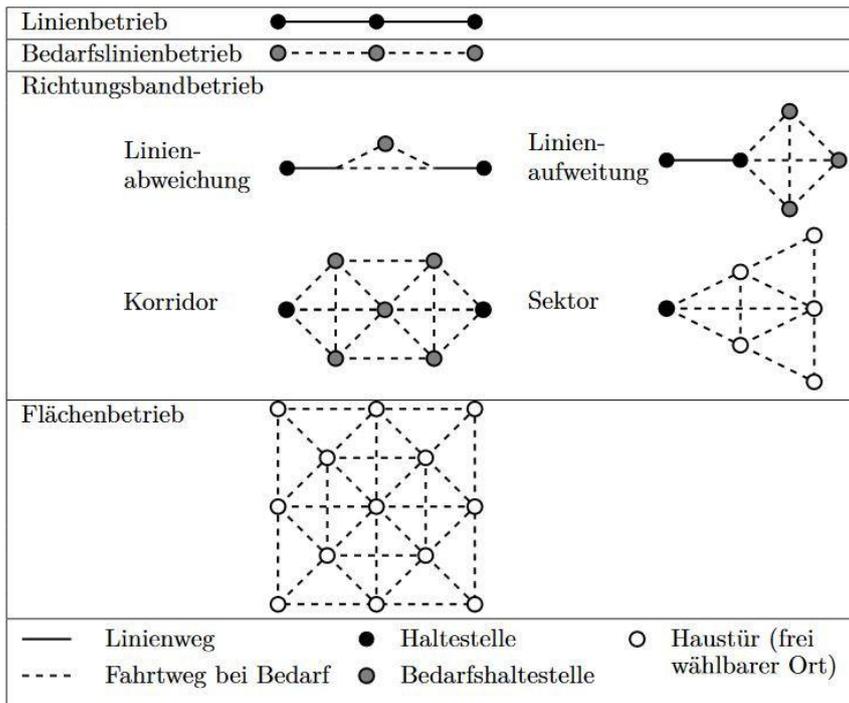


Abbildung 6-3: Räumliche Flexibilisierung

(Quelle: aus Bültemann, 2016, S.3, nach Mehlert, 1998, S.65)

Die vielfältigen Möglichkeiten der differenzierten Bedienung bieten also ein Portfolio an Maßnahmen, die kostengünstig und effizient ein ÖPNV-Angebot ermöglichen – auch und besonders dort, wo der klassische Linienverkehr aufgrund seines für die dortigen Verhältnisse zu statischen und unflexiblen Charakters sowie seiner Kostenintensivität unverhältnismäßig oder gar nicht realisierbar ist.

Im Landkreis Dingolfing-Landau existieren bisher nahezu keine anrufpflichtigen Verkehre.

Vorplanung für den Landkreis Dingolfing-Landau

Im Benehmen mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen hat der Landkreis Dingolfing-Landau im Jahr 2015 die Firma RBO Regionalbus Ostbayern GmbH damit beauftragt, eine grobe Vorplanung und Kostenschätzung für die landkreisweite Einführung und Durchführung bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote zu erstellen. RBO verfügt über umfangreiche Erfahrung in der Konzeption und Umsetzung derartiger Verkehre und kann in Bayern auf mehrere Referenzen verweisen, wobei die Verkehrsdurchführung entweder durch Dritte oder selbst erfolgt.

In einem ersten Schritt wurde das Landkreisgebiet in zehn sektorenförmige Bedienungskorridore eingeteilt (siehe Karte 16 im Anhang und Tabelle 6-4). Für jeden dieser Sektoren wurde in Abhängigkeit vom Umfang des parallel bestehenden ÖPNV eine anzubietende Fahrtenanzahl abgeschätzt, um gemeinsam mit den bestehenden Fahrten im Linienverkehr insgesamt zu einer ausreichenden Bedienung zu kommen:

	Bezeichnung	Angebot*	weitere Orte (Auswahl)
Sektor 1	Mengkofen West	2/2/2/0	Dornwang, Hofdorf, Pramersbuch
Sektor 2	Mengkofen Ost	2/2/2/0	Ottering, Tunzenberg, Puchhausen
Sektor 3	Mamming	6/4/6/0	Moosthenning, Bubach, Pilberskofen
Sektor 4	Pilsting	5/5/3/0	Harburg, Ganacker, Großköllnbach
Sektor 5	Wallersdorf	5/5/3/0	Ettling, Haidenkofen, Altenbuch
Sektor 6	Eichendorf	2/2/4/0	Kröhstorf, Lappersdorf, Indersbach
Sektor 7	Simbach	3/3/4/0	Ruhstorf, Aufhausen, Haunersdorf
Sektor 8	Reisbach	1/1/4/0	Haberskirchen, Griesbach, Steinberg
Sektor 9	Frontenhausen	1/1/4/0	Wettersdorf, Poxau, Scherchau
Sektor 10	Niederviehbach/ Loiching	6/4/6/0	Teisbach, Oberviehbach, Weigendorf, Oberspechtrain

Tabelle 6-4: Vorläufige Sektorenplanung für Bedarfsverkehre durch RBO

(* vorgesehene Fahrtenanzahlen pro Tag an Mo-Fr Schultag/Mo-Fr Ferientag/Samstag/Sonntag)

Die Planungen und kostenseitigen Abschätzungen beruhen auf Annahmen und Erfahrungswerten, die im Zweifelsfall eher zu einer Aufwandsüberschätzung führen.

- Die Abrufwahrscheinlichkeit liege je Haltestelle und Relation durchschnittlich bei 15 bis 18 %.
- Bei Abruf einer Fahrt sei, je nach Strecke, von Kosten in Höhe von 35 bis 40 € in Form einer Abrufpauschale auszugehen.
- Weitere fixe Vorhaltekosten fallen für das durchführende Unternehmen nicht an und seien durch die Abrufpauschalen abgegolten.

Insgesamt würden pro Jahr etwa Fahrten im Umfang von 18.000 Nutzkilometern durchgeführt werden, was aufgrund der Abrufpauschalen zu Kosten von ca. **65.000 €** p.a. führe. Weiterhin fallen noch Kosten für Verwaltung, Abrechnung und Disposition an, die mit jährlich **25.000 bis 30.000 €** zu beziffern seien. Für die Disposition wurde zugrunde gelegt, dass diese über die sogenannte „Fahrtwunschzentrale“ abgewickelt werde, die durch DB Regio Bus Bayern etabliert wurde und bereits für Bedarfsverkehre in anderen Regionen aktiv ist. Hinzu kommen noch einmalige Aufwendungen für eine umsetzungsreife Planung. Verglichen mit der Aufstockung des Angebotes im klassischen ÖPNV liegen die Kosten für den Bedarfsverkehr also bei nur etwa einem Zehntel.

Der Landkreis Dingolfing-Landau präferiert ein zweistufiges Vorgehen zur Einführung der beschriebenen Verkehre. Zunächst sollten in einem ersten Schritt praktische Erfahrungen gesammelt werden, bevor die flächendeckende Umsetzung erfolgt. So können eventuelle Probleme und „Kinderkrankheiten“ frühzeitig erkannt und behoben sowie dann im größeren Stil vermieden werden. Als besonders geeignet erscheint hierfür der Sektor 3 (Mamming), da hier ein Angebot im klassischen Linienverkehr aufgrund der geringen Nachfragedichte besonders schwierig umsetzbar erscheint. Mamming liegt zwischen den Städten Dingolfing und Landau, so dass keine Bündelung in Richtung einer dieser Städte erfolgen kann, sondern Verkehr in beide Richtungen anzubieten ist.

6.3 Haltestellenkataster: Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen

Das seit Januar 2013 gültige novellierte Personenbeförderungsgesetz stellt in § 8 (3) folgende Forderung: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Vor diesem Hintergrund stellt die Erfassung der derzeitigen ÖPNV-Infrastruktur eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV dar, damit ein Maßnahmenprogramm erstellt werden kann. Dies gilt in besonderem Maße für die Haltestelleninfrastruktur, weshalb die Erstellung eines Haltestellenkatasters für den Landkreis Dingolfing-Landau als weitere Maßnahme des Nahverkehrsplanes empfohlen wird, um auf dieser Basis ein gezieltes Umsetzungskonzept ableiten zu können. Ohne diese Grundlage kann nur eine grobe Behandlung der Thematik mit allgemeinen Zielsetzungen erfolgen, wie im vorliegenden Nahverkehrsplan in Kapitel 4.7 geschehen.

Leistungen:

- Erstellung eines landkreisweiten Haltestellenkatasters, das in GIS darstell- und bearbeitbar ist, dabei Erfassung von Lage, Ausstattung und Barrierefreiheit, im Einzelnen
 - Ort und Haltestellenname,
 - Geocodierung,
 - Klassifizierung der Ausstattung (Wartehäuschen, Sitzgelegenheit, Fahrradabstellanlagen),
 - differenzierte Aufschlüsselung der Ausstattung (z. B. Beleuchtung, Art der Fahrplanaushänge, Befestigung des Haltestellenschildes etc.),
 - Klassifizierung im Hinblick auf die Barrierefreiheit (z. B. Kasseler Sonderbordstein, Hochbord, kein Hochbord) und Erfassung/Messen der Höhe der Hochborde sowie
 - fotografische Dokumentation.
- Definition, welche Kriterien zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit angesetzt werden (z. B. Höhe der Hochborde, Leitstreifen erforderlich oder nicht, vollständige Niederflrigkeit der Fahrzeuge oder auch Low-Entry etc.)
- Definition, welche Ausnahmen gemäß PBefG zugelassen (und begründet) werden
- Erstellung eines Stufenplans zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 (ggf. mit definierten Ausnahmen)

Ein solches Haltestellenkataster sollte seitens des Landkreises erstellt oder ein Planungsbüro damit beauftragt werden. Hierfür sind erfahrungsgemäß Einmal-Kosten in Höhe von **ca. 20 t€** zu veranschlagen.

Die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle ist sinnvoll, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist bzw. werden kann. Dies kann beispielsweise in alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur oder in

Flusstälern mit steilen Hanglagen nicht immer gewährleistet werden (vgl. Kapitel 2.2.2).

Daher bedarf es zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen und deren Umfeld der Mithilfe der Städte und Gemeinden als Baulastträger und der Mithilfe der Verkehrsunternehmen.

6.4 Tarifsystem

Die Festlegung der Fahrpreise fällt in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen, die ihre Tarife unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zur Deckung der Betriebskosten und Gewinnerzielung bilden. Für die Anwendung eines Tarifes bedarf es der Genehmigung des entsprechenden Tarifableaus durch die zuständige Regierung von Niederbayern.

Aus Sicht des Aufgabenträgers wäre die Weiterentwicklung der gegenwärtig rein streckenbezogenen und unternehmensindividuellen Haustarife zu unternehmensübergreifenden Tarifen wünschenswert, da diese die Zugangsbarrieren zum ÖPNV-System senken und dem Fahrgast insbesondere linienübergreifende Reiseketten erleichtern (eine Reise = ein Fahrschein).

Für polyzentrische Landkreise haben sich in der Vergangenheit sogenannte „Wabentarifsysteme“ bewährt. Hierbei werden mehrere Haltestellen eines Gebiets zu einzelnen „Tarifwaben“ zusammengefasst, im Landkreis Dingolfing bieten sich beispielsweise die Gemeindegrenzen als angenäherte Wabengrenzen an. Dies reduziert die Zahl der möglichen Relationen und damit der zu bepreisenden Elementen. Die Preisbildung erfolgt auf Basis von Mischkalkulationen für das Durchfahren der einzelnen Waben und hat ein Preisstufensystem zum Ergebnis, welches für den gesamten Landkreis gilt. Das Wabentarifsystem bietet gegenüber der bisherigen Praxis eine Reihe von Vorteilen:

- Fahrgastfreundlichkeit durch „einfache“ Struktur (Ermittlung des Fahrpreises durch Abzählen von Waben);
- Transparenz und Nachvollziehbarkeit („subjektives Gerechtigkeitsempfinden“ der Fahrgäste);
- einfache Abrechnung (auch technisch);
- einfache Darstellung auf Karten möglich.

Zudem können die Fahrgäste in den jeweiligen Zonen flexibel reisen, da die Fahrschein keine genauen Start- und Endhaltestellen definieren – das ist insbesondere für Inhaber von Zeitkarten sehr attraktiv.

Ein Wabensystem vereinfacht auch die Ausgestaltung des Fahrscheinsortiments erheblich. Durch den Wegfall der Bindung an eine vorgegebene Strecke kann dieses weitaus flexibler gestaltet und besser auf die einzelnen Nutzergruppen und Zeitscheiben zugeschnitten werden. Ein prominentes Beispiel ist der Schülerfahrausweis, der nachmittags auch zur Fahrt durch das gesamte Netz berechtigt.

Im Jedermannverkehr besteht eine große Nachfrage nach kurzen Relationen. Im klassischen Wabensystem wäre für jede noch so kurze Strecke der Fahrpreis für eine vollständige Wabe zu entrichten, was unter Umständen vom Fahrgast als unangemessen hoch empfunden wird. Hier hat es sich bewährt, vergünstigte Fahrschein (Kurzstrecke) außerhalb des regulären Wabentarifsystems anzubieten.

Ein landkreisweit durchtarifiertes Wabentarifsystem ermöglicht es den Fahrgästen auf einer Fahrt Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen zu nutzen, ohne verschiedene Fahrscheine lösen zu müssen.

Ferner ist ein einheitlicher Wabentarif die Vorstufe für einen vollwertigen Verkehrs- und Tarifverbund, der auch die Schienenstrecken einbezieht. Derartige Verbünde existieren bereits in den benachbarten Landkreisen Passau (Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau – VLP) sowie Rottaler Land (Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn – VGRI). Der Landkreis Dingolfing-Landau könnte diesem Beispiel folgen und auch auf einen Zusammenschluss der bisher nur auf die Landkreisebene beschränkten Verbünde zu einem „Niederbayerischen Verkehrsverbund“ hinwirken. Diese landkreisübergreifende Sicht trägt den realen verkehrlichen Verflechtungen in der Region Rechnung und wird dem ÖPNV nach aller Erfahrung einen großen Nutzensvorschub bringen. Außerdem wird Augenhöhe mit den benachbarten großen Verbänden in München und Regensburg hergestellt.

Solch ein Verbund müsste sich dann auch nicht mehr allein auf den Tarif beschränken, sondern könnte zu einer Koordinierungsstelle für den ÖPNV weiterentwickelt werden. Alle für den Fahrgast relevanten Informationen werden aus einer Hand kommen – dies steigert die Attraktivität des Angebotes und entlastet die Verkehrsunternehmen. Die Organisation der Ausgabe von Schülerfahrkarten wird übersichtlicher. Neue Angebote im Jedermannverkehr (Jobtickets für große Arbeitgeber, Kombitickets für Touristen) können einfacher und effektiver realisiert werden. Gleichzeitig eröffnet ein Verbund den Zugang zu weiteren finanziellen Mitteln, bspw. dem 20%-igen Zuschlag zu den „45a-Mitteln“ oder Ausgleichszahlungen für Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste. Somit kann insgesamt die Effizienz im ÖPNV stark verbessert werden – bei insgesamt überschaubaren Kosten.

Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplanes wird angeregt, eine engere Zusammenarbeit der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen auch im Tarifwesen anzustoßen mit dem Ziel eines verkehrsunternehmensübergreifenden Tarifangebotes.

6.5 Maßnahmenbewertung

Die in den Kapiteln 6.1 bis 6.4 dargestellten Maßnahmen dienen dazu, im Landkreis Dingolfing-Landau die ausreichende Verkehrsbedienung herzustellen bzw. die Grundlage für die Barrierefreiheit im ÖPNV zu legen. In den einzelnen Kapiteln findet sich sowohl eine Beschreibung und Auflistung der jeweiligen Maßnahmen als auch eine Abschätzung der mit den jeweiligen Maßnahmen verbundenen Kosten.

An dieser Stelle wird auf die Herleitung in den jeweiligen Kapiteln Bezug genommen und eine Übersicht der mit allen Maßnahmen verbundenen Kosten geboten:

Um die Bedienungslücken im **Schülerverkehr** durch Einführung der FOS zu schließen ist die Einrichtung von Zusatzfahrten im Umfang von ca. 64 tkm p.a. erforderlich, wofür **Kosten in Höhe von ca. 190 t€ p.a.** entstehen. Diese Maßnahmen wurden bereits im Sommer 2018 mit Einführung der FOS umgesetzt.

Um die weiterhin noch bestehenden Bedienungslücken im **Schülerverkehr** zu schließen, sind weitere einzelne Fahrten – insbesondere nachmittags – erforderlich. Diese Maßnahmen umfassen incl. Leerkilometer ca. 69 tkm p.a., wofür bei

analogen Produktionskosten wie für die bereits zubestellten FOS-Verkehre (ca. 3 € p. km) mit **Kosten in Höhe von ca. 210 t€ p.a.** zu rechnen wäre.

Zur Herstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im **Jedermannverkehr** bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

- Die Schließung der Bedienungslücken durch Angebote des Linienverkehrs (Zusatzfahrten) gem. Kapitel 6.2.1 führen mit für das Jahr 2015 ermittelten Kostensätzen zu jährlichen Aufwendungen in Höhe von ca. 1,0 Mio. €. Bei einer Fortschreibung auf heutigem Preisstand muss mit einer Kostensteigerung in Höhe von ca. 50 % bezogen auf den damaligen Preisstand gerechnet werden, so dass bei einer Umsetzung dieser Maßnahmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt von **ca. 1,5 Mio. € jährlichen Kosten** ausgegangen werden muss;
- Die Herstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Jedermannverkehr durch die Einrichtung eines flächendeckenden Rufbusangebotes gem. Kapitel 6.2.2 ist im Vergleich zur Einrichtung von Linienfahrten deutlich günstiger und führt zu jährlichen Kosten für Betrieb und Disposition von **ca. 100 t€ p.a.** Diese angenommenen Kosten können insbesondere bei einer gegenüber den Annahmen abweichenden Abrufquote variieren. Zusätzlich würde die für den Landkreis verbleibende Haushaltsbelastung bei einer Teilhabe an den gegenwärtigen Förderprogrammen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum – zumindest in der Startphase – nochmals gemindert. Weitere Einsparungen gegenüber dem dargestellten Betriebskostendefizit sind beispielsweise durch eine sukzessive, teilraumbezogene Umsetzung möglich.

Insbesondere um dem gesetzlichen Anspruch zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV nachzukommen, wird ein Haltestellenkataster empfohlen, dessen Einmalkosten auf **ca. 20 t€** geschätzt werden (vgl. Kapitel 6.3).

Die in Kapitel 6.4 aufgeführten tariflichen Maßnahmen liegen tendenziell im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen, so dass eine Beschlussfassung lediglich empfehlenden Charakter entwickeln würde; ggf. könnten die Kooperationsbestrebungen der Unternehmen durch eine entsprechende Begleitung durch den Landkreis angeregt werden.

6.6 Langfristige Zielkonzeption

Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten innerhalb des bestehenden Systems, sei es durch Linienfahrten oder sei es im Rahmen differenzierter Bedienung, ist eine problemorientierte Reaktion zur Herstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Historisch gewachsene Strukturen und die damit verbundenen Ineffizienzen und Unzulänglichkeiten bleiben erhalten. Hier sind die strenge Abgrenzung nach Zuständigkeit der einzelnen Unternehmer, die kleinteiligen administrativen Grenzen sowie unterschiedlichen Sektoren (Schülerverkehr, Jedermannverkehr, Werksverkehr etc.) zu nennen. Diese haben zu Ineffizienzen und geringer Attraktivität geführt, da es keine Durchlässigkeit zwischen den Angeboten und keine abgestimmten Schnittstellen gibt.

Die alternative Möglichkeit, um aktiv langfristig einen ÖPNV zu etablieren, der eine reale Mobilitätsalternative für die breite Bevölkerung vor dem Hintergrund der besonderen Herausforderungen im ländlichen Raum darstellt, ist eine grundlegende und ganzheitliche, unternehmensübergreifende Neukonzeption des Verkehrsangebotes:

- Wichtige Achsen, auf denen der ÖPNV konkurrenzfähig sein kann, sind zu stärken, damit diese ein möglichst großes Potenzial entfalten können. Auf solchen Achsen sind starke Schülerströme gebündelt und es werden direkte Verbindungen zwischen den Aufkommensschwerpunkten im Landkreis und auch darüber hinweg hergestellt. Das Fahrtenangebot ist regelmäßig und es gibt Verbindungen von früh bis spät.
- Ergänzungslinien binden weitere Teile des Landkreises in das Netz ein und orientieren sich dabei vornehmlich am Schülerverkehr (mit weiteren Ergänzungen).
- Das Grundangebot in der Fläche sowie in der Schwachverkehrszeit abseits der Hauptachsen ist durch bedarfsorientierte Bedienung gewährleistet.
- Alle Verkehre sind in ein abgestimmtes Netz eingebunden. Sollte es keine Direktverbindung in einer Relation geben, kann an Umsteigepunkten in eine Anschlussfahrt umgestiegen werden. Die Umsteigezeit ist dabei möglichst kurz, und zwar regelmäßig bei jeder Verbindung, aber der Umstieg ist trotzdem gesichert. So werden Reiseketten durch den ganzen Landkreis angeboten und an Bahnhöfen ist ein Umstieg zwischen Zug und Bus möglich.
- Soweit es möglich und sinnvoll ist, sind Bürger-, Schüler- oder Werksverkehre in das Angebot integriert. Weitere Angebote, wie z. B. der Freizeitbus oder der Shuttle zum Bayern-Park Reisbach, sind mit dem ÖPNV zusammenzuführen. Stadtbusse sind optimal mit dem Regionalverkehr abgestimmt, so dass ineffiziente Doppelbedienungen vermieden werden. Linienführungen richten sich nach dem realen Verkehrsbedürfnis und nicht nach Verwaltungsgrenzen.
- Das komplexe System des Schülerverkehrs wird optimiert, um innerhalb dieser Verkehrsspitze einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz zu erreichen; dazu sind gegebenenfalls auch Schulzeiten anzupassen. Für Schüler weiterführender Schulen oder von Schulen in Nachbarkreisen wird es neue Fahrtmöglichkeiten geben.
- Die Fahrzeugeinsatzplanung wird so gestaltet, dass eine hohe Nutzleistung bei gleichzeitig geringen Leerkilometern erbracht wird. Der Einsatz kann auch konzessionsübergreifend sein, um überflüssigen „Verschnitt“ zu vermeiden.
- Durch einen modularen Netzaufbau ist es möglich, Teilnetze einzeln zu beplanen und Änderungen schrittweise einzuführen. Die Module sind außerdem als wirtschaftlich zu betreibende Teillose zu verstehen, die direktvergabetauglich sind und bestmöglich auf kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen zugeschnitten sind. In der Regel ist es auch anzustreben, verkehrliche Verbesserungen durch Änderungen bestehender Konzessionen umzusetzen.
- Das Verkehrsangebot ist aufwärtskompatibel ausgeführt, so dass eventuelle Angebotsverbesserungen bestens in das System integriert werden und sofort ihre Wirkung entfalten können. Umgekehrt sind nach vorheriger Prüfung auch punktuelle Einschränkungen denkbar.

Natürlich lassen sich diese formulierten idealisierten Ziele nicht immer ohne weiteres flächendeckend realisieren, da in der Realität stets unterschiedliche technische oder wirtschaftliche Zwänge und Abhängigkeiten existieren. Die Aufgabe bei einer detaillierten Umsetzungsplanung besteht somit darin, unter Abwägung aller Rahmenbedingungen eine maßgeschneiderte Lösung für jeden Teilraum zu finden, die dem Optimum insgesamt am nächsten kommt.

6.6.1 Bestellung zusätzlicher Fahrten

Bei der Bestellung von Fahrten im ÖPNV durch einen öffentlichen Auftraggeber bei einem privatwirtschaftlichen Busunternehmen sind die einschlägigen vergaberechtlichen Bestimmungen zur Vermeidung von Wettbewerbsbeschränkungen zu berücksichtigen. Demnach sind derartige Aufträge grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben, sofern ein gewisser Auftragsumfang überschritten wird.

Die allgemeinen Regelungen hierfür treffen unter anderem das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), die Vergabeverordnung (VgV) und die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL). Da die dort enthaltenen Schwellenwerte für den Auftragsumfang in Bezug zu naturgemäß kapitalintensiven Leistungen im ÖPNV eher gering sind und somit beinahe immer überschritten werden, gibt es hierfür speziellere Rechtsnormen, allen voran die EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 über „öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“, die zur Effizienzsteigerung durch weiter gefasste Direktvergabemöglichkeiten sowie zur Wahrung der Interessen von kleinen und mittelständischen Unternehmen beiträgt.

Allerdings kommt die VO 1370 nicht immer zur Anwendung, sondern – vereinfacht formuliert – nur dann, wenn die Ausgleichszahlungen des Auftraggebers nicht den größten Teil der Einnahmen des Verkehrs umfassen, sondern vorwiegend risikobehaftete Einnahmen zur Finanzierung dienen (hierzu zählen neben Fahrgeldeinnahmen auch Fahrgeldsurrogate). Dies kann für die eigenwirtschaftlichen Verkehre im Landkreis Dingolfing-Landau bejaht werden. Somit gelten die nachfolgend genannten Schwellenwerte (nach Artikel 5 Abs. 4 VO 1370):

- Geschätzter Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000 € oder
- jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km.

Für „kleine und mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben“, verdoppeln sich diese Werte.

Wie sich aus Abbildung 3-4 auf Seite 28 ableiten lässt, bewegen sich alle Buslinien im Landkreis Dingolfing-Landau insgesamt unterhalb der Schwellenwerte, meist sogar deutlich. Zudem trifft auf viele Unternehmer die Kategorisierung „klein oder mittelständisch“ zu. Zusatzleistungen im beschriebenen Rahmen können also problemlos direkt an die jeweiligen Unternehmen vergeben werden, sofern die rechtliche Form eingehalten wird. Insbesondere sind sogenannte Überkompensationskontrollrechnungen durchzuführen, um nachzuweisen, dass es zu keinen überhöhten Ausgleichszahlungen kommt, und zwar, zur sachgerechten Erstfestsetzung des Betrages, vorab („ex-ante“), sowie auch fortwährend, sobald nach Verstreichen entsprechender Perioden die tatsächliche wirtschaftliche Situation beziffert werden kann („ex-post“).

6.6.2 Tarifsysteem

Voraussetzung für die Durchtarifizierung eines Wabensystems ist die Einigung der Verkehrsunternehmen auf einen gemeinschaftlichen Tarif und eine entsprechende Einnahmenaufteilung im Hintergrund. Im Landkreis Dingolfing sind hierzu zwei Ansätze denkbar:

- Entwicklung einer landkreisweiten Tarifgemeinschaft oder
- Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarifen durch den Aufgabenträger.

Durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift tritt der Aufgabenträger als Initiator der Tarifsetzung auf. In dieser Funktion gibt er als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung einen landkreisweit von allen Verkehrsunternehmen einzuhaltenen Tarif vor und definiert einen Schlüssel, nach dem Ausgleichsleistungen gewährt werden, falls der neue landkreisweite Tarif zu Einnahmenverlusten im Vergleich zur Anwendung eines Haustarif bei einzelnen Unternehmen führen würde. Diese Ausgleichsleistungen gefährden nicht die Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG. Eine solche allgemeine Vorschrift nach Art. 2 lit. I) VO (EG) 1370/2007 ermöglicht es dem Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für die Anwendung eines „Höchsttarifes“ zu gewähren, wenn sich dieser vom jeweiligen Haustarif der Unternehmen unterscheidet und diesen dadurch Verluste entstehen.

Der entscheidende Systemvorteil dieser Vorgehensweise liegt darin, dass die unternehmensspezifischen Haustarife und die damit verbundene Tarifoheiten der Unternehmen grundsätzlich beibehalten werden können. Damit verbunden bleiben auch die entsprechenden Effekte bzgl. der optimalen Erlösausschöpfung durch die unternehmensindividuelle Tarifstruktur insbesondere in Bezug auf Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG erhalten. Ebenso ist die Offenlegung der absoluten Fahrgelderträge der jeweiligen Unternehmen gegenüber der gesamten Unternehmerschaft – anders als im Zuge klassischer Einnahmenaufteilungsmodelle – nicht erforderlich. Eine allgemeine Vorschrift stellt also ein für alle Seiten sehr attraktives Instrument zur Tarifgestaltung dar. Der Aufgabenträger kann die Tarife in der Außenwirkung einheitlich festsetzen und fügt den einzelnen Unternehmen dabei keinen wirtschaftlichen Schaden zu, da das Einnahmendelta ausgeglichen werden kann.

Die Regelungen einer allgemeinen Vorschrift müssen immer abstrakt-generellen Charakter besitzen, das heißt für jedes Verkehrsunternehmen im betreffenden (zu definierenden) geografischen Gebiet uneingeschränkt gültig sein. Der Erlass der allgemeinen Vorschrift kann grundsätzlich in freier Form erfolgen, bewährt hat sich jedoch der Erlass als Satzung.

6.6.3 Engführung von Zuständigkeiten

Die momentane Organisationsstruktur des Schülerverkehrs besteht grundsätzlich aus zwei Säulen. Die Schülerbeförderung zu den weiterführenden Schulen, für die der Landkreis Dingolfing-Landau zuständig ist, wird nahezu vollständig durch den ÖPNV und SPNV geleistet. Im Rahmen der Schulwegkostenfreiheit übernimmt der Landkreis hier die Kosten der Schülerbeförderung mittels Ausgabe/Erstattung von Fahrausweisen.

Für die Grund- und Mittelschulen nehmen die Städte und Gemeinden die Aufgabe der Schülerbeförderung wahr. Sie nutzen den ÖPNV, richten oft aber auch weitere Verkehre im Rahmen der Freistellungsverordnung ein. Entsprechend werden Verkehrsunternehmen mit der Leistung beauftragt, die diese dann gegen ein Entgelt erbringen. Die Kosten dafür tragen die Städte und Gemeinden als Aufwandsträger. Freigestellte Verkehre sind nicht für andere Fahrgäste nutzbar; es werden allenfalls nur Berechtigungsnachweise und keine Fahrscheine ausgegeben.

Die Zersplitterung der Zuständigkeiten und Finanzierungswege führt zum Entstehen paralleler, in sich geschlossener Systeme, die zwar für sich genommen schlüssig und in gewisser Weise optimiert sind, gleichwohl aber bei einer Ge-

sambetrachtung des Verkehrsangebotes an verschiedenen Stellen zu ineffizienten Parallelbedienungen führen, ohne dass die Nutzer bei Überfüllung auf freie Kapazitäten im anderen Fahrzeug ausweichen können. Da die freigestellten Verkehre in der Regel individuell für die Schulen bestellt werden, wurden bislang auch kaum betriebswirtschaftliche Optimierungspotenziale identifiziert. Betriebswirtschaftlich spielt die zeitliche Flexibilität beim Schulbeginn eine Rolle. Entsprechende Staffelungskonzepte würden es Unternehmen ermöglichen, mehrere Schulstandorte in einem oder zumindest mit weniger Umläufen zu bedienen. Das Fehlen solcher Konzepte verursacht hohe spezifische Kosten für die jeweiligen Aufwandsträger und führt dazu, dass die Verkehre häufig nur auf einem qualitativ mäßigen Niveau erbracht werden können.

Eine aufgaben- und kostenträgerübergreifende Planung und Organisation würde zweifelsohne die Möglichkeit bieten, verschiedene Synergien in der Leistungserstellung zu heben. Ansätze hierzu sind an verschiedenen Orten in der Bundesrepublik Deutschland bereits aufgegriffen und umgesetzt worden. Jedoch besteht dabei immer eine hohe Abhängigkeit zur entsprechenden landesgesetzlichen Situation.

In Baden-Württemberg wurden beispielsweise mit Übergang der Finanzmittel für die Schülerbeförderung auf die Landkreise in den 1990er-Jahren so gut wie alle freigestellten Schülerverkehre im ländlichen Raum – außer Behindertenspezialverkehre – in den ÖPNV überführt. Im Vergleich zu Baden-Württemberg kommen in Bayern zu der gegebenen finanziellen Abhängigkeit von Zuweisungen des Freistaats für die Schülerbeförderung die gesplitteten Zuständigkeiten in Abhängigkeit von der Schulform erschwerend hinzu.

Gleichwohl gibt es auch in Bayern erfolgreiche Ansätze zur Überwindung der schulformbezogenen Aufspaltung der Schülerverkehrsorganisation. Im Landkreis Forchheim (Oberfranken) übernimmt der Landkreis im Auftrag der Gemeinden auch die Organisation und Abwicklung der kommunal verantworteten Schülerverkehre, entscheidet fallweise über eine Integration in den ÖPNV und gewährleistet eine abgestimmte, möglichst flächendeckende schulstandortübergreifende Beförderung, auch zu weiterführenden Schülern sowie aus den kleineren Teilorten der Gemeinden.

Für den Landkreis Dingolfing-Landau wird empfohlen, die Organisationskompetenz für ÖPNV und freigestellte Schülerverkehre zentral beim Landkreis zu bündeln. Nötige Voraussetzung hierfür ist jedoch die Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Gemeinden. Letztere müssten ihre Kompetenzen freiwillig an den Landkreis abtreten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang die eventuelle Gefahr der Verletzung des verfassungsrechtlichen Konnexitätsprinzips, welches einer Aufgabenverantwortung die jeweilige Finanzverantwortung zuordnet. Übertagen die Gemeinden ihre Organisationskompetenz auf den Landkreis, muss letzterer demnach auch die Finanzgrundlage dafür schaffen. Entsprechende Mittel dafür müssten dann vom Freistaat Bayern an den Landkreis anstelle der Gemeinden fließen.

Die genehmigungsrechtliche Unterscheidung zwischen regulärem Linienverkehr nach § 42 PBefG und freigestellten Verkehren nach § 43 PBefG bleibt von der beschriebenen, rein organisatorischen Systemnovelle zumindest vorerst gänzlich unberührt.

6.6.4 Modellbeispiel für die Engführung: Planung am Beispiel Mengkofen

NahverkehrsBeratung Südwest hat im Jahr 2013 für den Bereich der Gemeinde Mengkofen ein beispielhaftes Konzept erarbeitet, in dem das bestehende Angebot durch gemeinsame Planung von ÖPNV und freigestelltem Schülerverkehr aufwandsneutral und aufwärtskompatibel umgestaltet werden kann, so dass sämtliche Verkehre im Endeffekt besser miteinander verzahnt sind und erheblich mehr Verbindungen zur Verfügung stehen.

Vorgehensweise

Hierfür wurde zunächst die Verkehrsleistung im Bereich Mengkofen erfasst (alle ÖPNV-Linien und der freigestellte Schülerverkehr der Gemeinde) und alle Schüler nach Wohnorten und Beschulungsort in einer Schülerverflechtungsmatrix abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse

Bei unveränderter Fahrzeuganzahl und Laufleistung ist es möglich, im Teilraum Mengkofen durch eine gegenseitige Abstimmung der Verkehrsleistung ein effizientes Netz aus Haupt- und Erschließungslinien zu knüpfen, so dass bei gleichem Aufwand (...)

- alle Schulstandorte innerhalb und außerhalb des Landkreises von allen Wohnorten (Ortsteilen) aus erreicht werden können,
- Fahrzeiten und Wartezeiten für die Schüler deutlich verkürzt werden,
- die Buslinien Anschluss an die Züge in Dingolfing erhalten und so auch für Pendler interessant werden können,
- zusätzliche Fahrtmöglichkeiten beispielsweise vormittags (Einkaufs- und Erledigungsverkehr) oder nachmittags (zusätzliche Heimfahrten für Schüler oder Pendler) zu Grenzkosten relativ preisgünstig zubestellt werden können.

Für die Umsetzung des Konzeptes ist eine Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen erforderlich (gegenseitige Tarifanerkennung bzw. Tarifgemeinschaft und Sicherung der Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien). Durch eine Verschiebung der Schulanfangszeit in Mengkofen um 10 Minuten nach hinten oder 20 Minuten nach vorne können zusätzliche Einsparungen erzielt werden.

Im Ergebnis konnte am Beispiel eines der verkehrsplanerisch schwierigsten Gebiete im Landkreis der Beweis geführt werden, dass eine systematische Verknüpfung von Haupt- und Erschließungslinien eine signifikante Angebotsverbesserung für Schüler und Jedermann-Fahrgäste ermöglicht. Dieses Ergebnis kann auf andere Gebiete im Landkreis übertragen werden.

Detaillierte Darstellung des Status-Quo

Im Raum Mengkofen bestehen Schülerverflechtungen in mehrere Richtungen: Neben der Grund- und Mittelschule in Mengkofen werden unter anderem die weiterführenden und beruflichen Schulen in Dingolfing, Niederviehbach, Straubing und Landshut besucht. Das heutige Fahrtenangebot verteilt sich auf neun Buslinien, die das Gemeindegebiet jeweils teilweise erschließen und keine Anbindung an die Bahn bieten.

- **Richtung Straubing**
Linie 12 verkehrt zwischen Dingolfing und Straubing und bedient die dort

befindlichen Schulen. Da keine Verknüpfungspunkte mit anderen Linien bestehen, ist für die Schüler aus Gemeindeteilen, die nicht an dieser Linie liegen, die Fahrt nach Straubing nur über längere Fußwege bzw. Zubringerdienste der Eltern möglich.

Linie 24 fährt ab Martinsbuch nach Straubing, bedient dabei eine Reihe von Zwischenorten im Landkreis Straubing, so dass die Abfahrt in Martinsbuch bereits um 6:25 Uhr erfolgt.

- **Richtung Landshut**

Linie 29/30 fährt ab Mengkofen nach Landshut (via Rothhaus). Abfahrt in Mengkofen ist bereits um 5:55 Uhr. Der Bus endet in Landshut in der Altstadt, so dass zur Erreichung der Schulen in Bahnhofsnähe auf den Stadtbus umgestiegen werden muss. Eine weitere Fahrtmöglichkeit nach Landshut mit deutlich kürzeren Fahrzeiten würde mit dem RE ab Dingolfing um 7:07 Uhr bestehen, es gibt jedoch keinen Zubringerbus aus Richtung Mengkofen. Nachmittags bestehen ebenfalls keine Anschlüsse an die aus Richtung Landshut ankommenden Züge, so dass die Rückfahrt gar nicht oder nur mit längeren Wartezeiten möglich ist.

- **Richtung Niederviehbach**

Zur Realschule in Niederviehbach verkehren die Linien 33 und 34, die jeweils einen Teil des Gemeindegebiets bedienen, insgesamt aber nicht alle Ortsteile erschließen. Durch die langwierige Linienführung über diverse Ortsteile innerhalb und außerhalb des Landkreises Dingolfing-Landau sind auch hier die Fahrzeiten sehr lang (Abfahrt Mengkofen Post um 6:40 Uhr für Schulbeginn um 7:55 Uhr).

- **Richtung Dingolfing**

Richtung Dingolfing bestehen Fahrtmöglichkeiten mit den Linien 12, 20 und 27. Diese Linien erschließen zwar einen Großteil des Gemeindegebietes, jedoch gibt es auch hier „weiße Flecken“, bei denen die Eltern gefordert sind.

- **Richtung Mengkofen**

Die Bedienung der Grund- und Mittelschule Mengkofen erfolgt mit den Linien 39 und 42, allerdings verkehren die Busse nicht gemäß dem im Fahrplanbuch veröffentlichten Fahrplan, so dass das Angebot für Dritte nicht nachvollziehbar ist.

Neukonzeption

Das neue Fahrplankonzept sieht eine Gliederung des Fahrtenangebotes in Haupt- und Erschließungslinien vor, die an bestimmten Umsteigepunkten miteinander verknüpft sind. So entsteht ein Netz von Linien, das es erlaubt, von jedem Ortsteil alle Schulen zu erreichen und nach Unterrichtsende, auch am Nachmittag, in alle Ortsteile zurückzufahren.

Zum Unterrichtsbeginn (1. Stunde) sowie nach Unterrichtsende (6. Stunde) verkehren auch die Erschließungslinien aufgrund des hohen Schüleraufkommens größtenteils bis bzw. ab Dingolfing, so dass zu diesen Zeiten für die meisten Schüler eine umsteigefreie Verbindung gegeben ist. Ist das Schüleraufkommen nicht so groß, wie beispielsweise bei Anfahrten zur 2. Stunde oder Rückfahrten am Nachmittag, steigen die Schüler an den Verknüpfungspunkten zwischen Erschließungs- und Hauptlinie um. Die Wartezeiten, die hierbei entstehen, betragen in der Regel 3 bis 10 Minuten. Damit die Anschlüsse funktionieren, ist eine Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Linienbetreibern vorzusehen.

Hauptlinien

- Dingolfing – Mengkofen – Straubing
Die Linie stellt in Dingolfing immer den Zuganschluss sowohl Richtung Plattling als auch Richtung Landshut/München her. Die Verknüpfung mit den Erschließungslinien erfolgt an der neu einzurichtenden Haltestelle „Unterhollerau Rathausweg“ sowie an der Haltestelle Mengkofen Post. Die Linienführung in Dingolfing verläuft über die neue Berufsschule sowie den Bahnhof.
- Dingolfing – Moosthenning – Pilsting (– Landau)
Die zweite Hauptlinie erschließt die Gemeinde Moosthenning und stellt ebenfalls in Dingolfing den Anschluss an die Bahn her. In nachfrageschwachen Zeiten werden beide Hauptlinien in Unterhollerau Rathausweg miteinander verknüpft.

Erschließungslinien

- Unterhollerau – Dornwang – Niederviehbach
- Mühlhausen – Pramersbuch – Mengkofen – Unterhollerau
- Martinsbuch/Krottenthal – Mengkofen
- Mengkofen – Tunzenberg – Obertunding – Unterhollerau
- Weitenhülln – Multham – Obertunding – Mengkofen
- Unterhollerau – Schöndorf – Ottering (Erschließung Gde. Moosthenning)

Auswirkungen auf die einzelnen Schulstandorte

- Richtung Straubing
Es bestehen aus allen Ortsteilen Fahrtmöglichkeiten zu den Schulen in Straubing: Direktverbindungen auf den beiden Hauptlinien sowie mit Umstieg in Unterhollerau Rathausweg bzw. Mengkofen Post auf den Erschließungslinien.
Durch die optimierten Verbindungen reduzieren sich die Fahrzeiten deutlich, beispielsweise fahren Schüler aus Martinsbuch statt heute um 6:25 Uhr erst um 6:49 Uhr ab.
- Richtung Landshut
Die Schüler erreichen aus allen Ortsteilen den Zug um 7:07 Uhr ab Dingolfing in Richtung Landshut und München. Auch am Nachmittag haben alle Busse Zugang, so dass für alle Schüler aus allen Ortsteilen Heimfahrtmöglichkeiten bestehen.
- Richtung Niederviehbach
Zukünftig bestehen zur Realschule in Niederviehbach Verbindungen aus allen Ortsteilen. Der Linienweg wurde zudem bereinigt, so dass die Fahrzeit beispielsweise zwischen Mengkofen Post und Niederviehbach statt 52 Minuten nun 26 Minuten beträgt.
- Richtung Dingolfing
Am Nachmittag bestehen nun nahezu stündliche Rückfahrtmöglichkeiten in alle Ortsteile.
- Richtung Mengkofen
Durch eine Verlegung der Schulzeiten lassen sich die Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn bzw. nach Unterrichtsende deutlich verkürzen. Zudem können die Busse im Anschluss an die Schule Mengkofen weitere Schulen bedienen.

Das neue Konzept bietet somit Verbindungen „von überall nach überall“ zu allen relevanten Unterrichtszeiten sowie kürzere Fahrzeiten und/oder kürzere Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Unterrichtsende. Zwar erhöht sich der Anteil

der Schüler, die einen Umstieg in Kauf nehmen müssen, von 3 % auf 21 %, was durch entsprechende Maßnahmen so angenehm wie möglich zu gestalten ist. Dafür gibt es aber auch für alle Schüler Fahrmöglichkeiten, während bislang 7 % der Schüler nicht den ÖPNV nutzen konnten, sondern bspw. durch ihre Eltern zur Schule oder einer Haltestelle gebracht werden müssen (vgl. Abbildung 6-4).

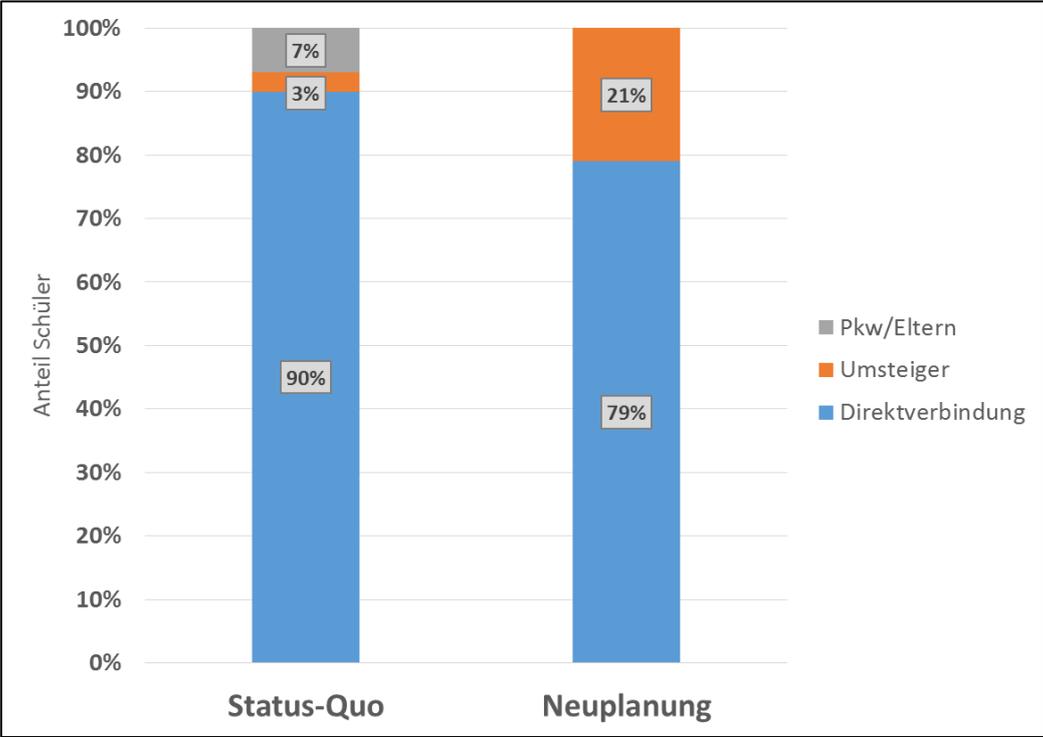


Abbildung 6-4: Vergleich Anteil Umsteiger (Anfahrten zur 1. Stunde)

Die durchschnittlichen Fahr- und Wartezeiten verkürzen sich für alle Schulstandorte, im Falle von Mengkofen etwa um ein Drittel (siehe Abbildung 6-5). Für die Anfahrten zur 1. Stunde entsteht darüber hinaus kein Mehrbedarf an Fahrleistung. Zudem können die Linien problemlos um Fahrten im Jedermann-Verkehr ergänzt werden, beispielsweise über Rufbus-Angebote.

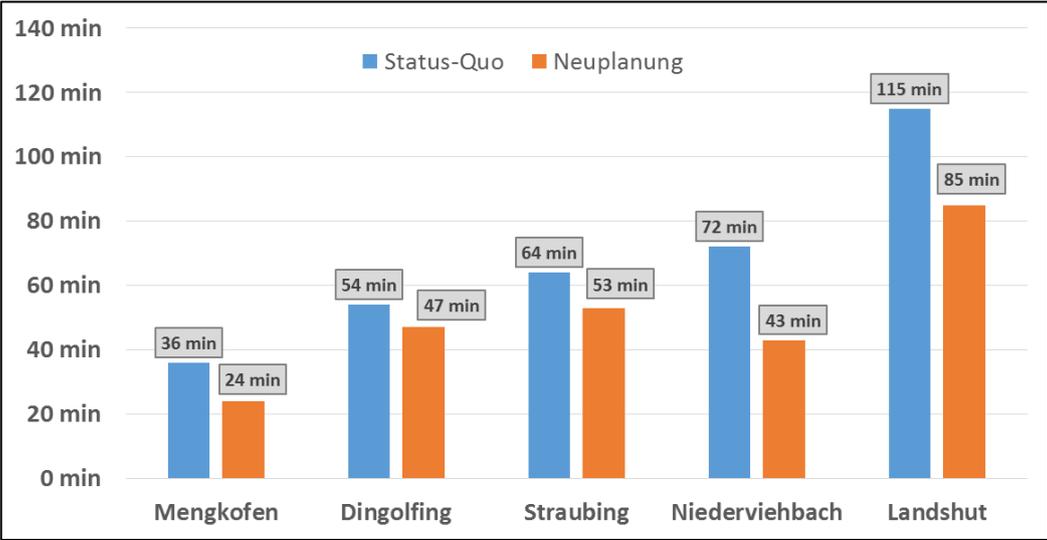


Abbildung 6-5: Vergleich durchschnittliche Fahr- und Wartezeiten nach Schulstandorten (Anfahrten zur 1. Stunde)

6.6.5 Linienbündelung

Um Schwachstellen identifizieren und beheben zu können, bedarf es nach dem Anspruch eines landkreisweiten integrierten Verkehrskonzeptes einer linienübergreifenden Betrachtung des Verkehrsgebietes. Die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung ist folgerichtig nicht auf Basis der Linien, sondern nur anhand der Bedienung der einzelnen Orte und somit ausgehend von der ganzheitlichen Betrachtung eines Verkehrsraumes festgelegt. Andernfalls, bei Definition verbessernder Maßnahmen lediglich auf linienscharfer Ebene, blieben verkehrliche Synergien im Gebiet unberücksichtigt und führten in der Umsetzung zu struktureller Systemineffizienz oder Bedienungsredundanzen.

Für die Umsetzung und den Erfolg der definierten Maßnahmen ist es daher maßgeblich, dass die verkehrliche Abstimmung innerhalb eng verflochtener Gebiete nicht an einer heterogen zersplitterten Konzessionslandschaft leidet. Nur so kann sichergestellt werden, dass vorhandene Bedienungslücken unter Hebung maximaler Effizienzpotenziale geschlossen werden und auch die ausreichende Verkehrsbedienung nachhaltig vorgehalten werden kann. Die bisher erteilten Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG erfolgten aber überwiegend für einzelne Linien und berücksichtigen weder flächenhafte Zusammenhänge, noch harmonische Konzessionslaufzeiten. Die dadurch bereits vorherrschende und weiter voranschreitende Fragmentierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis steht im Widerspruch zur oben beschriebenen Umsetzungsstrategie für die in den Kapiteln 6.1 bis 6.6 definierten Maßnahmen zur Herstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung.

Vor diesem Hintergrund ist es empfehlenswert, die einzelnen Linien im Landkreis gemäß § 9 Abs. 2 PBefG zu sogenannten Teilnetzen („Linienbündeln“) zusammenzufassen. § 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden und daher die Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde“. Davon unbenommen können natürlich auch weiterhin – wie bisher im Falle von Gemeinschaftskonzessionen üblich – mehrere Unternehmer gemeinschaftlich in enger Abstimmung ein Linienbündel bedienen.

Die Bildung von Linienbündeln stellt grundsätzlich einen Eingriff in die grundgesetzliche Berufsfreiheit dar. § 9 Abs. 2 PBefG stuft die gebündelte Genehmigung deshalb auch als „Sonderfall“ ein. Als „Regelfall“ wird weiterhin von linienbezogenen Einzelgenehmigungen ausgegangen. Die Bündelungsentscheidung kann demnach nicht willkürlich erfolgen. Es handelt sich bei der Bildung von Linienbündeln um eine Ermessensentscheidung, die nachvollziehbar zu begründen ist. Es muss eine gewissenhafte Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Recht auf freie Berufsausübung erfolgen. Entscheidend für die Berücksichtigung von Bündelungswünschen durch die Genehmigungsbehörde ist dabei der Umstand, dass die vorgeschlagenen Linienbündel auf einer rechtlich tragfähigen Abwägung beruhen. Die Abwägungsentscheidung sollte deshalb im Sinne der Nachvollziehbarkeit auch ordentlich dokumentiert werden. Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger nicht an sachgerechten Kriterien orientiert, und somit den Zielsetzungen von § 8 PBefG zuwidergelaufen wird.

Im Lichte des dargelegten Spannungsverhältnisses zwischen Berufsfreiheit und verkehrlichen Interessen mag es zunächst widersprüchlich erscheinen, dass eine

Linienbündelung aber auch eine nicht zu vernachlässigende Schutzwirkung für die örtliche Unternehmerschaft entfaltet. Dies gilt gerade im Landkreis Dingolfing-Landau, wo traditionell vorwiegend kleine und mittelständische Unternehmen agieren. Der Umstand, dass keine einzelne Linie unabgestimmt aus den definierten Bündeln herausgelöst, sprich einzeln beantragt werden kann, sichert den/die Konzessionär(e) eines Bündels gegen den Verlust einzelner ertragsreicher Linien ab. Eine solche sogenannte „Rosinenpickerei“, womöglich durch überregional tätige Großkonzerne, entzöge die eigenwirtschaftliche Grundlage für weniger ertragreiche Linien, die aber trotzdem verkehrlich unverzichtbar sind, etwa im Schülerverkehr, und durch die Bestandsunternehmen deshalb auch aus gutem Grund angeboten werden.

Somit kann festgehalten werden, dass eine Linienbündelung sowohl im Interesse der Unternehmerschaft als auch des Aufgabenträgers – vor allem aber der Nutzer des Verkehrsangebotes liegen muss.

Realisierung der Linienbündelung

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

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

Karte 17 enthält einen Vorschlag für Linienbündel auf der Basis der oben beschriebenen Kriterien.

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

Für diesen Übergangszeitraum ist eine enge Abstimmung mit der Regierung von Niederbayern als Genehmigungsbehörde notwendig. In Anbetracht der Zielsetzung ist seitens der Genehmigungsbehörde zu gewährleisten, dass eigenwirtschaftliche Anträge auf Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG, die den Harmonisierungszeitpunkt der entsprechenden Konzession überschreiten, nicht mehr oder nur noch bis zu diesem Zeitpunkt genehmigt werden.

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

über das Vorhaben des Aufgabenträgers, die entsprechende Verkehrsleistung zu bestellen.

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

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

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

7 Rückmeldungen aus dem Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Der Aufgabenträger hat mit Schreiben vom 28. Mai 2019 das Anhörungsverfahren eingeleitet und hierzu den Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Dingolfing-Landau versandt an

- Verkehrsunternehmen
- Gemeinden des Landkreises
- Aufgabenträger des ÖPNV aller angrenzenden Landkreise

Die folgenden Stellungnahmen und Anregungen sind innerhalb der vorgesehenen Frist (21. Juni 2019) eingegangen:

Stellungnahme der Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO)

Keine Einwendungen im Großen und Ganzen.

Lediglich bei der Gestaltung der Linienbündel ist m.E. die Linie 6 (6151) beim Bündel Mitte-Süd deplaziert. Da eindeutig auf Landau ausgerichtet sehe ich die Linie im Bündel Südost. Auch aus wirtschaftlicher Sicht neben den beiden eher schwächeren Linien 2 und 3 sinnvoll. Bei den Linien 625d9 und 7544 würde ich auf jeden Fall vorab das Gespräch mit den Kollegen aus dem Landratsamt Pfarrkirchen suchen. Insbesondere die Linie 7544 ist beispielsweise eine Linie der VGRI.

Interessieren würde mich insbesondere auch, inwiefern die ab Punkt 6.6 skizzierte langfristige Zielsetzung so auch vom Landkreis umgesetzt werden soll, oder handelt es sich um eine mögliche Handlungsoption?

Stellungnahme des Aufgabenträgers Landkreis Dingolfing-Landau

Die in **Kapitel 6.6 Langfristige Zielkonzeption** aufgeführten Maßnahmen stellen Handlungsoptionen des Landkreises dar, für deren Umsetzung es neuerlicher Beschlussfassung in den einzelnen Handlungsfeldern bedürfte. Karte 17 enthält lediglich einen Vorschlag zur Bildung für Linienbündel, der im Falle einer Umsetzung (durch Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers im Falle auslaufender Linienkonzessionen) nochmals konkretisiert würde. In diesem Zusammenhang kann es dann aufgrund neuerer Erkenntnisse auch zur „Umbündelung“ einzelner Linien kommen.

Die Hinweise zum Linienbündelungskonzept werden zur Kenntnis genommen, seitens des Aufgabenträgers wird an dem dargestellten Linienbündelungskonzept festgehalten.

Stellungnahme der DB Regio Bus, Region Bayern

bzgl. des Entwurfs des Nahverkehrsplan Dingolfing-Landau gibt es von unserer Seite ein paar Anmerkungen, welche hauptsächlich die Bündelung der Linien betrifft.

Richtigerweise wurde hier schon die Landkreislinie 7 (RBO-Linie 6242) außen vor gelassen, da hier doch der Großteil des Verkehrs im Landkreis Landshut stattfindet. Eine ähnliche, wenn auch nicht ganz vergleichbare Situation, haben wir bei

der Landkreislinie 13 (RBO 6097), wo 2/3 des Verkehrs und sogar mehr als ¾ der Einnahmen im Landkreis Straubing-Bogen stattfindet. Eine Zuordnung in ein Linienbündel des Landkreises Dingolfing-Landau ist hier daher nicht so einfach möglich, hier muss vorab eine Abstimmung mit dem Landkreis Straubing-Bogen stattfinden.

Eine besonders Situation haben wir bei der Linie 11 (RBO 6232), welche im Prinzip aus 2 Teilbereichen besteht. Einen Bereich zwischen Landshut und Dingolfing, wo der Verkehr sich zu 99% nach Landshut bewegt, und den anderen Bereich zwischen Dingolfing und Landau, welcher rein im Landkreis Dingolfing-Landau liegt. Hier ist evtl. eine Teilung dieser Linie in zwei Linien angebracht, so dass eine Zuordnung der dann neuen Linien im jeweiligen Landkreis stattfinden kann.

Von unserer Seite sei noch angemerkt, dass wir ein Bündelungskonzept immer kritisch sehen, da dies nach unserer Erfahrung immer einen gewissen Wettbewerb hervorruft und eine Konzessionssicherheit für den derzeitigen Konzessionär nicht gegeben ist.

Stellungnahme des Aufgabenträgers Landkreis Dingolfing-Landau

Die in **Kapitel 6.6 Langfristige Zielkonzeption** aufgeführten Maßnahmen stellen Handlungsoptionen des Landkreises dar, für deren Umsetzung es neuerlicher Beschlussfassung in den einzelnen Handlungsfeldern bedürfte. Karte 17 enthält lediglich einen Vorschlag zur Bildung für Linienbündel, der im Falle einer Umsetzung (durch Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers im Falle auslaufender Linienkonzessionen) nochmals konkretisiert würde. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern; im Ergebnis können dann neuere Erkenntnisse bzw. das Ergebnis des Abstimmungsprozesses auch zur „Umbündelung“ einzelner Linien oder Linienabschnitten führen.

Die Hinweise zum Linienbündelungskonzept werden zur Kenntnis genommen, seitens des Aufgabenträgers wird an dem dargestellten Linienbündelungskonzept festgehalten.

Stellungnahme des Landratsamtes Landshut

Der Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis Landshut sieht bei den landkreisübergreifenden Linien Abstimmungsbedarf im Falle eines etwaigen Ausschreibungswettbewerbes.

Stellungnahme des Aufgabenträgers Landkreis Dingolfing-Landau

Die in **Kapitel 6.6 Langfristige Zielkonzeption** aufgeführten Maßnahmen stellen Handlungsoptionen des Landkreises dar, für deren Umsetzung es neuerlicher Beschlussfassung in den einzelnen Handlungsfeldern bedürfte. Sollte die Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes beschlossen werden, so würden selbstverständlich selbst eventuelle Vorabbekanntmachungen zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung als Vorstufe für die Einleitung wettbewerblicher Vergabeverfahren bei den die Landkreisgrenzen überschreitenden ÖPNV-Linien in enger Abstimmung mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern erfolgen.

Die Hinweise zum Linienbündelungskonzept werden zur Kenntnis genommen, seitens des Aufgabenträgers wird an dem dargestellten Linienbündelungskonzept festgehalten.

8 Quellen

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Kreise, Beschäftigte am Arbeitsort, Wirtschaftsabschnitte, Stichtag: 30.06.2018.

Böhler, Susanne: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Hrsgg. von Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung / Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn, 2009.

Bültemann, Stefanie: Wirtschaftlichkeitsanalyse bei differenzierter Bedienung im ÖPNV, Masterarbeit im Fach Verkehrswirtschaft, Technische Universität Dresden, 2016.

Gevas, Humberg & Partner, Nahverkehrsplan für den Landkreis Mühldorf, 1995.

Mehlert, Christian: Angebotsbezeichnungen bei alternativen Bedienungsformen. In: Der Nahverkehr 6/1998.

Shell Deutschland/Prognos AG: Shell PKW-Szenarien bis 2040: Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität. Hamburg, 2014

<http://www.shell.de/medien/shell-publikationen/shell-pkw-szenarien-bis-2040.html>

<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

Wirtschaftsförderung des Landkreises Dingolfing-Landau: Eigene Erhebung der Betriebe, 2016.

(1) Landkreis Dingolfing-Landau: Bevölkerungszahl /-dichte

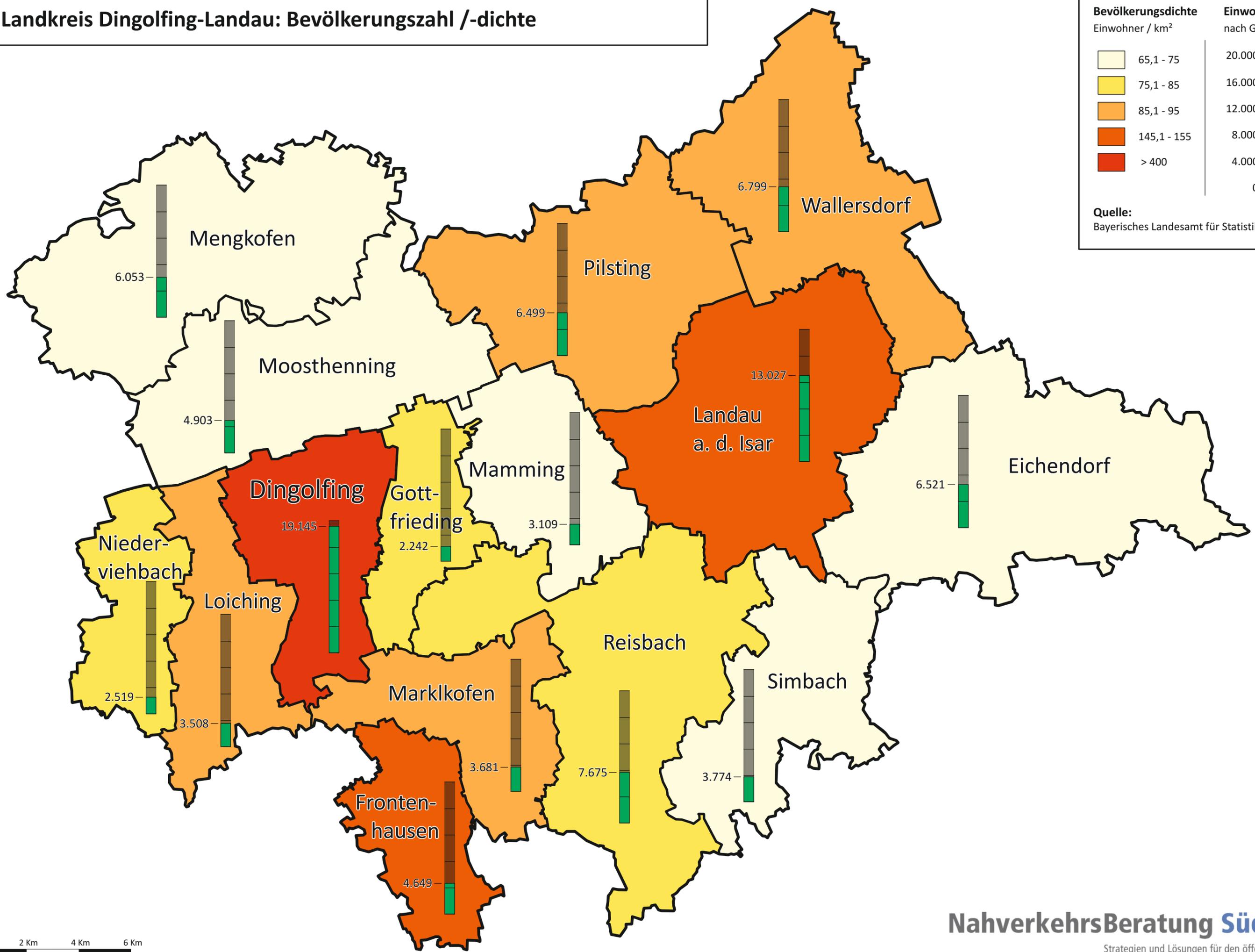
Bevölkerungsdichte
Einwohner / km²

- 65,1 - 75
- 75,1 - 85
- 85,1 - 95
- 145,1 - 155
- > 400

Einwohnerzahl
nach Gemeinden

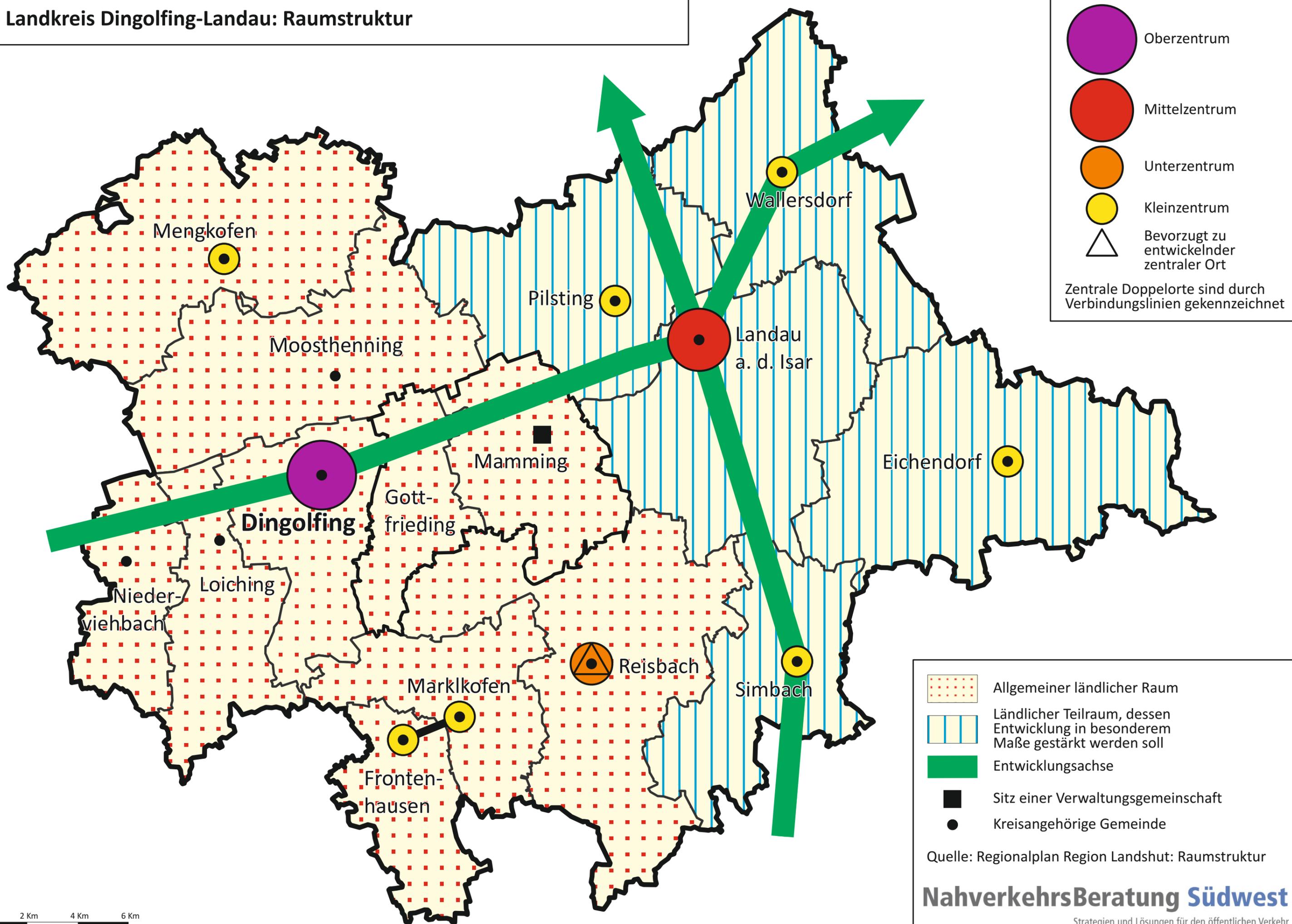
20.000
16.000
12.000
8.000
4.000
0

Quelle:
Bayerisches Landesamt für Statistik

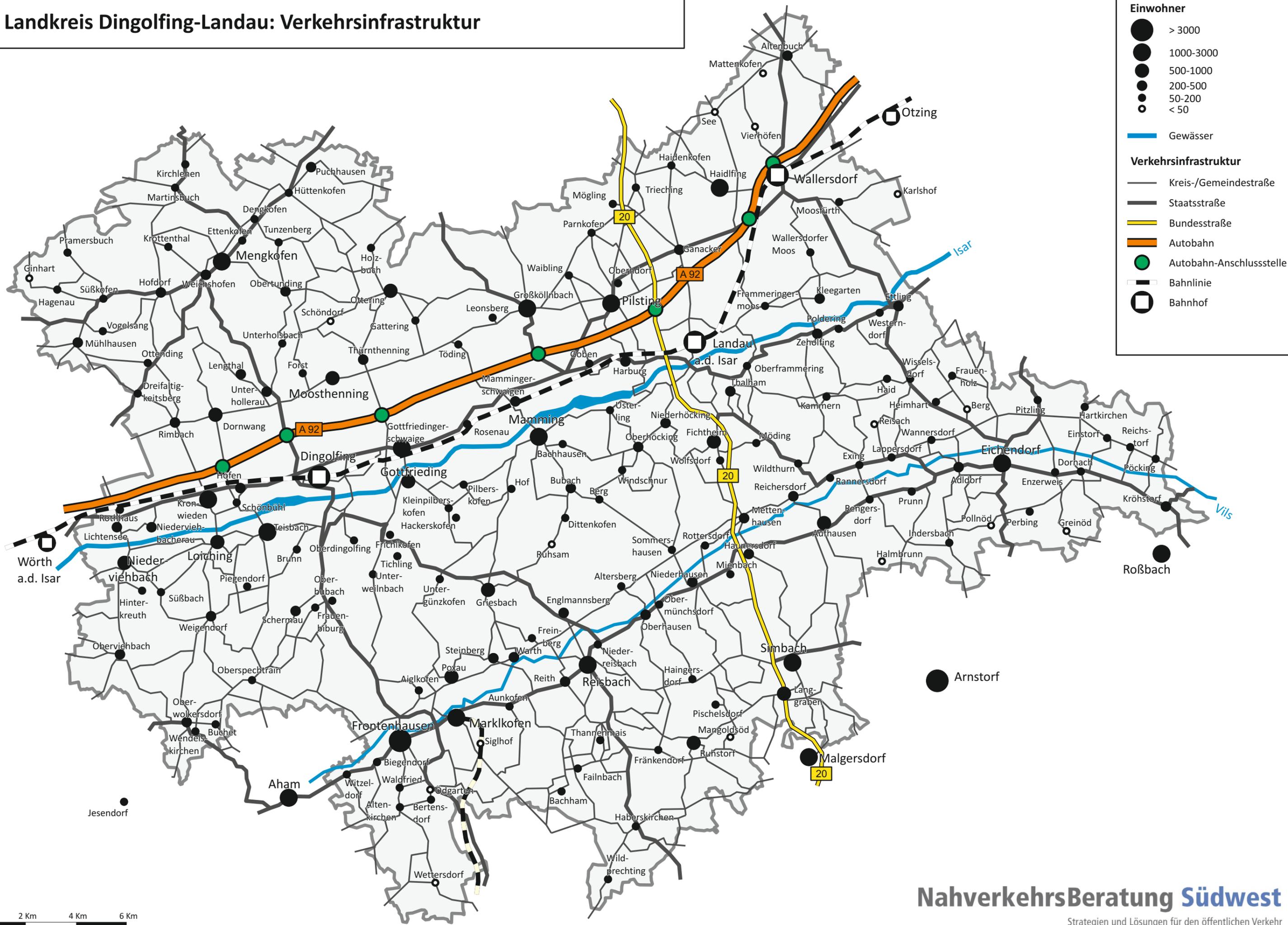


0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(2) Landkreis Dingolfing-Landau: Raumstruktur



(3) Landkreis Dingolfing-Landau: Verkehrsinfrastruktur



Einwohner

- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

Verkehrsinfrastruktur

- Kreis-/Gemeindestraße
- Staatsstraße
- Bundesstraße
- Autobahn
- Autobahn-Anschlussstelle
- Bahnlinie
- Bahnhof

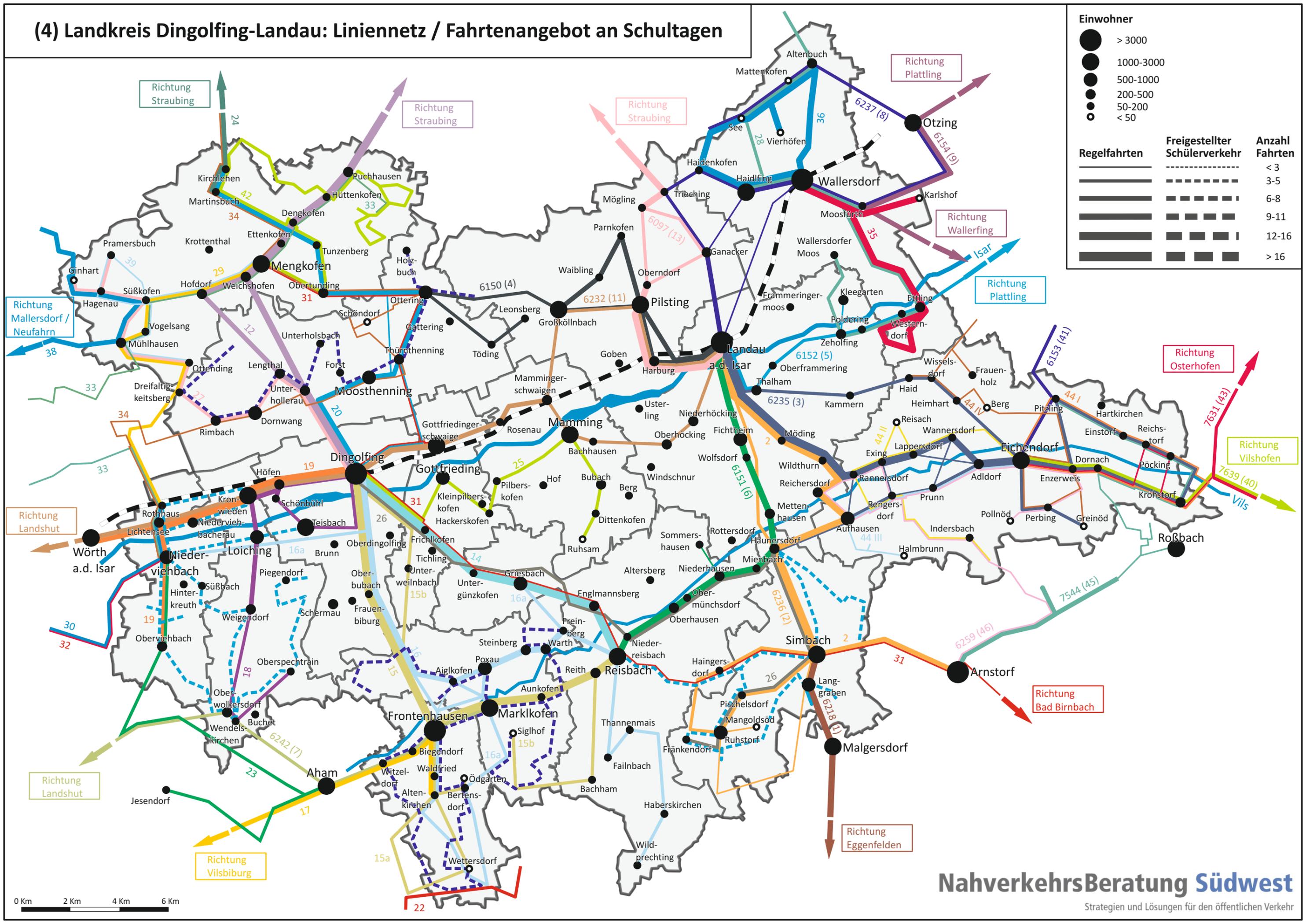
0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(4) Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot an Schultagen

Einwohner

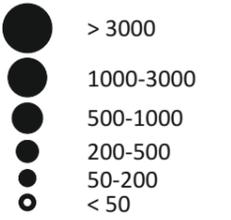
- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

Regelfahrten	Freigestellter Schülerverkehr	Anzahl Fahrten
—	- - - - -	< 3
—	- - - - -	3-5
—	- - - - -	6-8
—	- - - - -	9-11
—	- - - - -	12-16
—	- - - - -	> 16

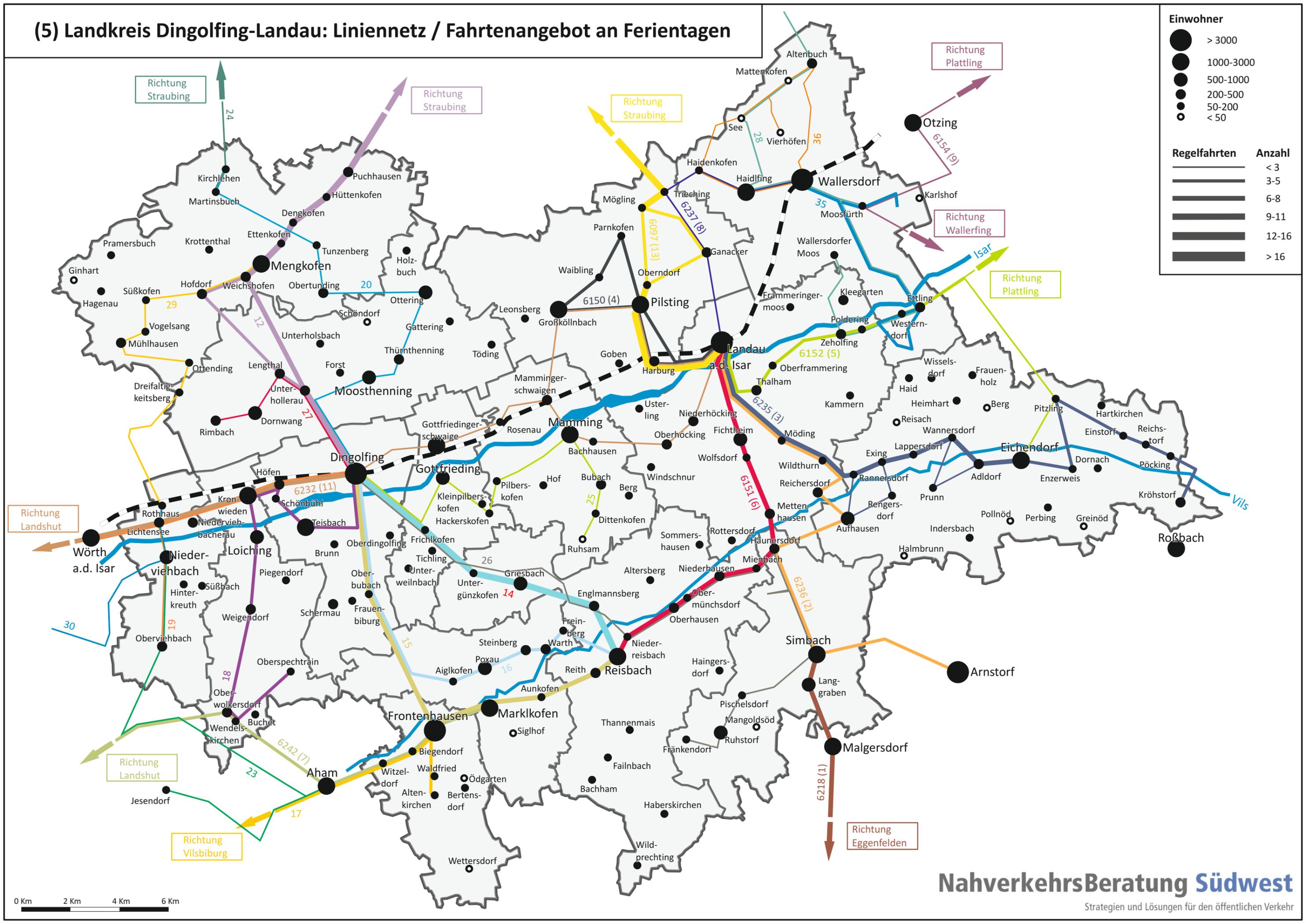
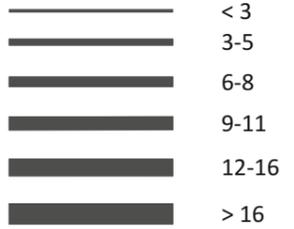


(5) Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot an Ferientagen

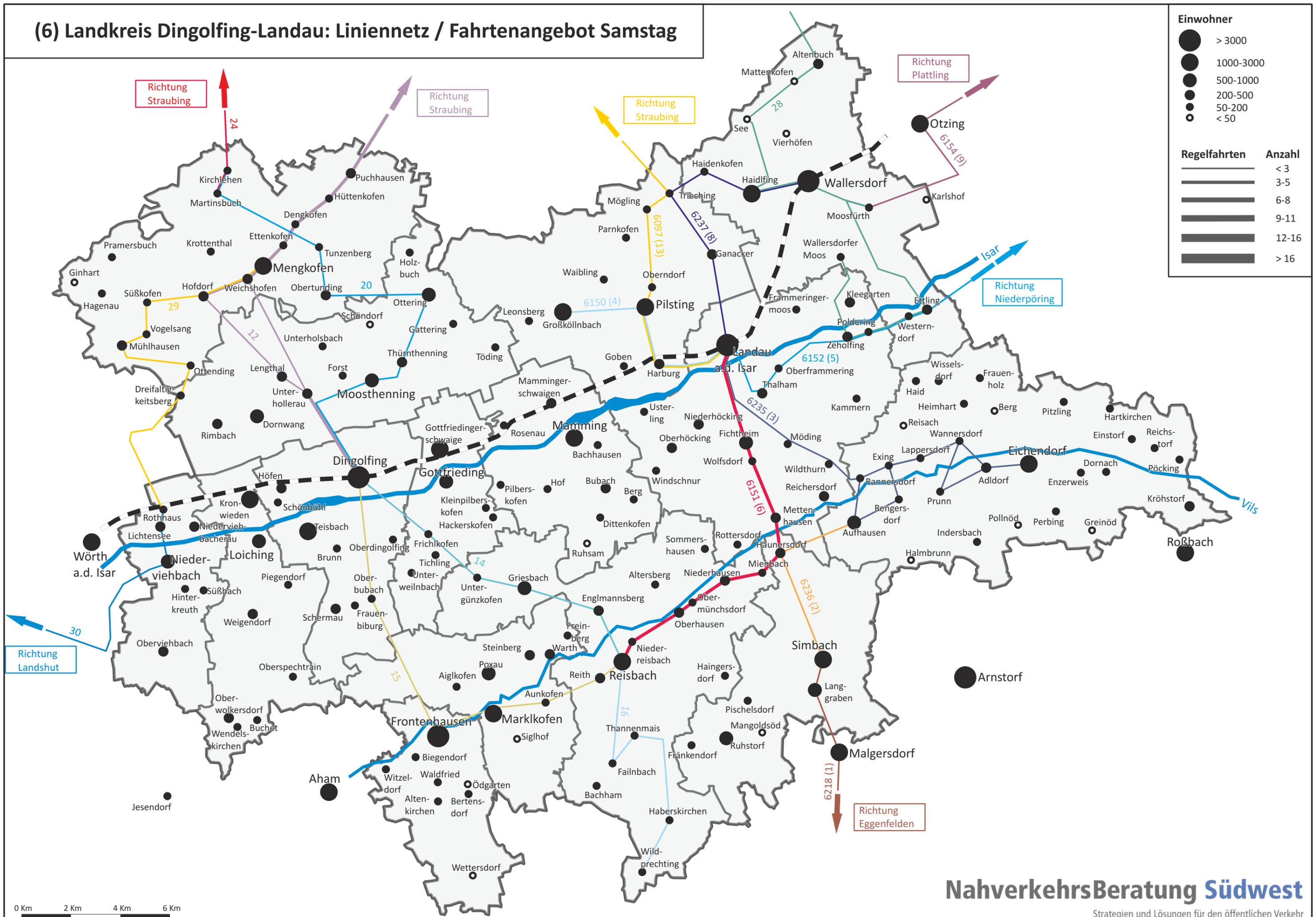
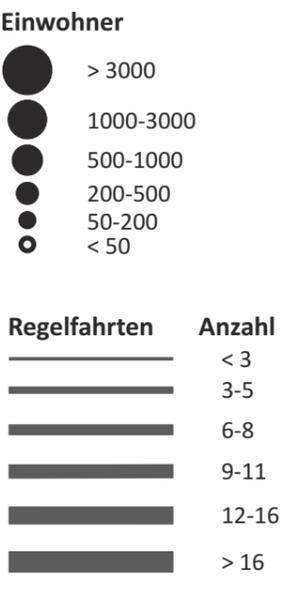
Einwohner



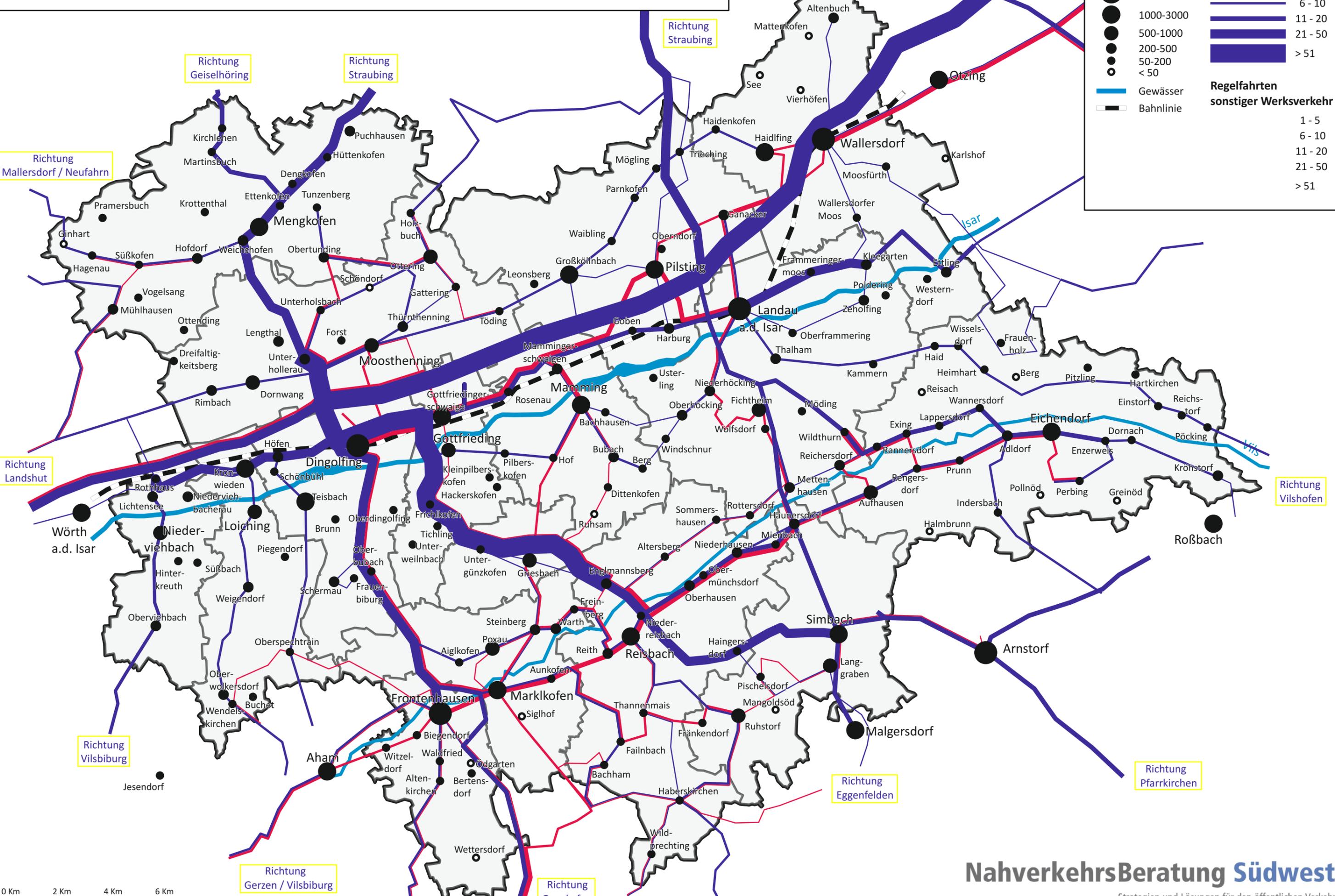
Regelfahrten Anzahl



(6) Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz / Fahrtenangebot Samstag

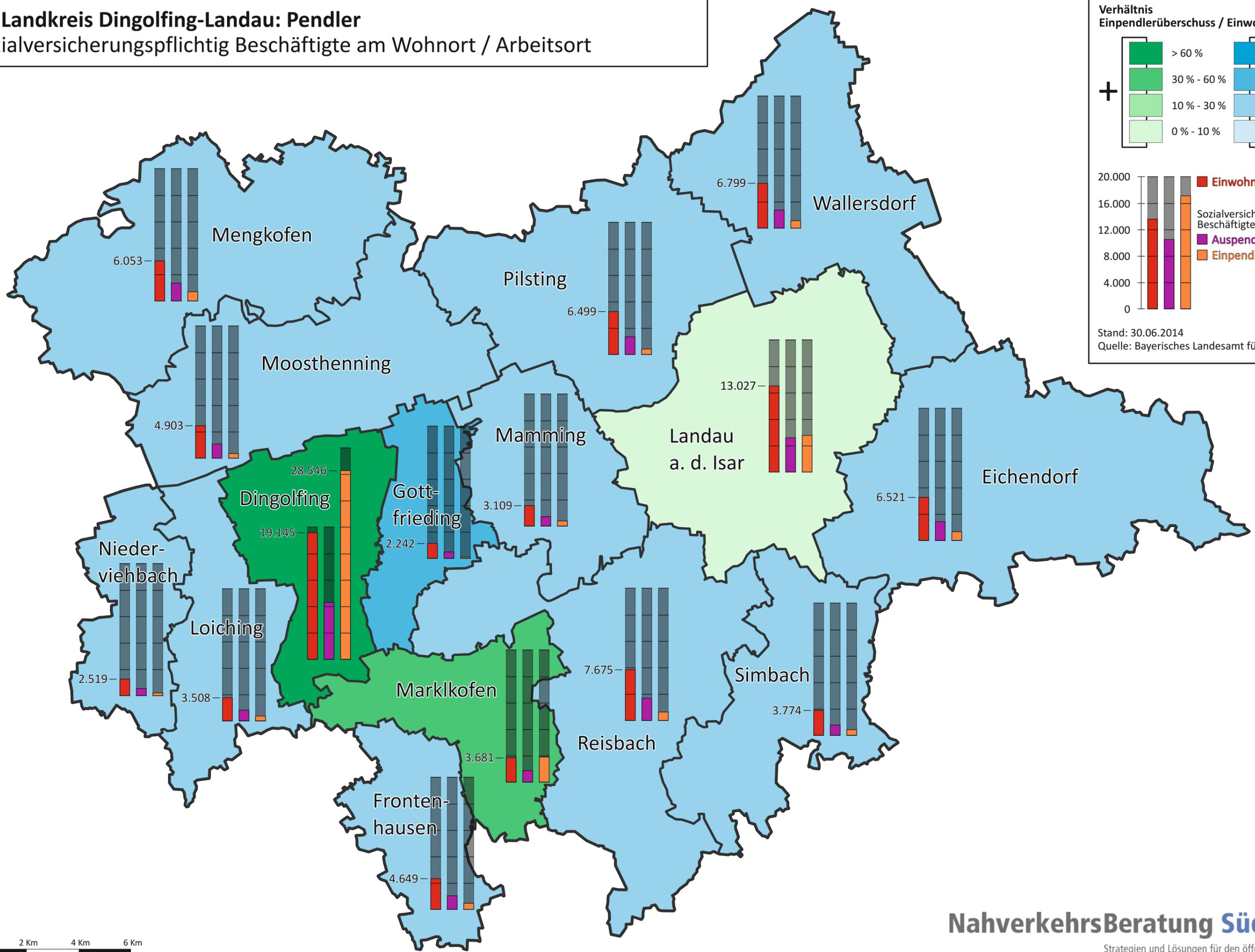
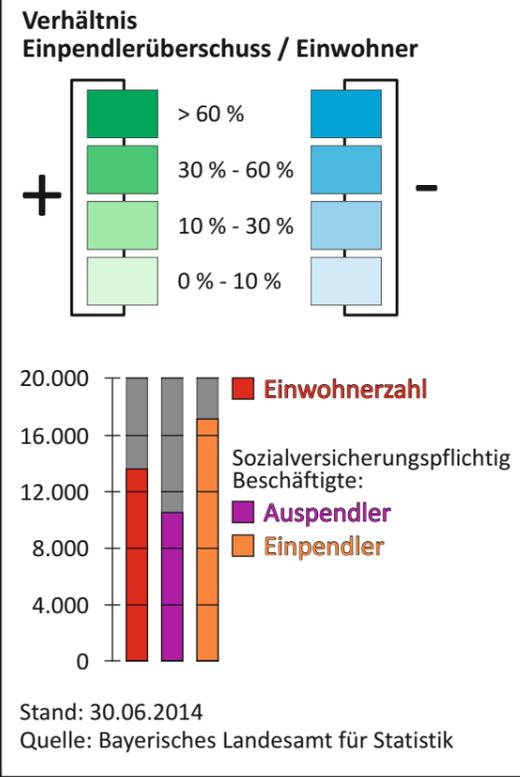


(7) Landkreis Dingolfing-Landau: Liniennetz und Fahrten Werksverkehr



0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(9) Landkreis Dingolfing-Landau: Pendler
 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort / Arbeitsort



0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

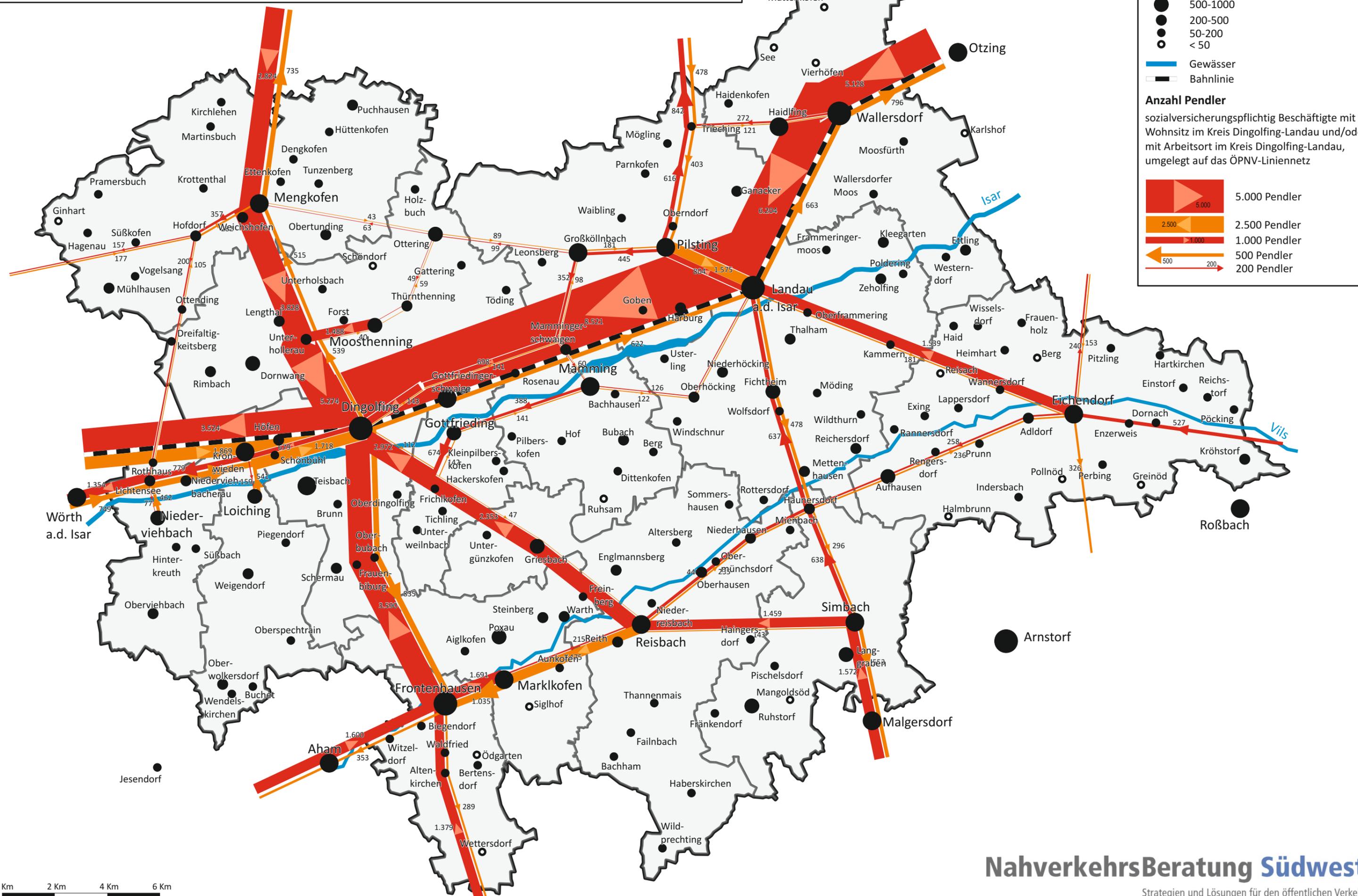
(10) Landkreis Dingolfing-Landau: Pendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Einwohner

- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

Anzahl Pendler
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz im Kreis Dingolfing-Landau und/oder mit Arbeitsort im Kreis Dingolfing-Landau, umgelegt auf das ÖPNV-Liniennetz

- 5.000 Pendler
- 2.500 Pendler
- 1.000 Pendler
- 500 Pendler
- 200 Pendler



(11) Landkreis Dingolfing-Landau: Schulbeginn 1. Stunde nach Schularten

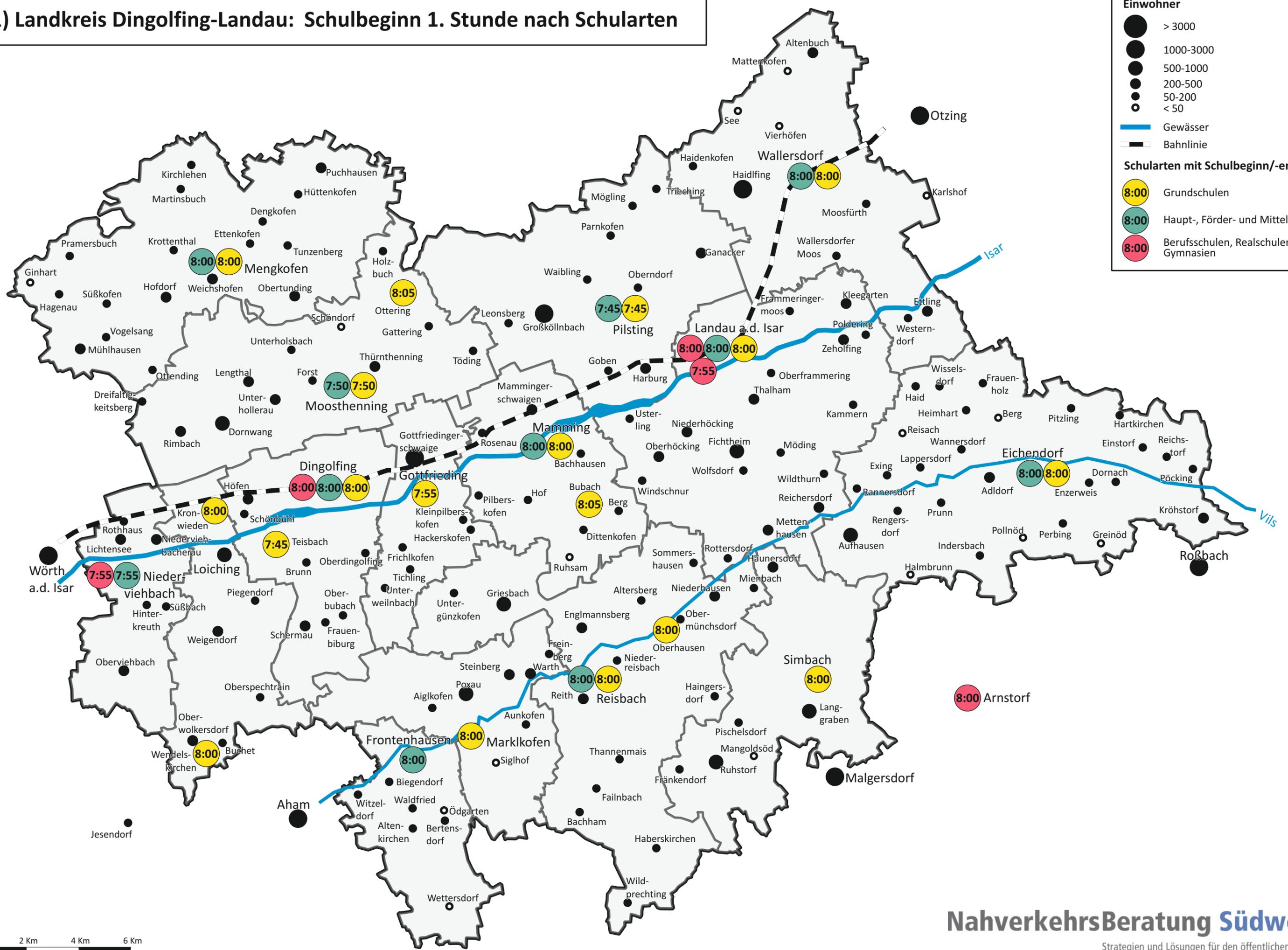
Einwohner

- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

— Gewässer
 - - - - - Bahnlinie

Schularten mit Schulbeginn/-ende

- 8:00 Grundschulen
- 8:00 Haupt-, Förder- und Mittelschulen
- 8:00 Berufsschulen, Realschulen, Gymnasien



0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(12) Landkreis Dingolfing-Landau: Schulende 6. Stunde nach Schularten

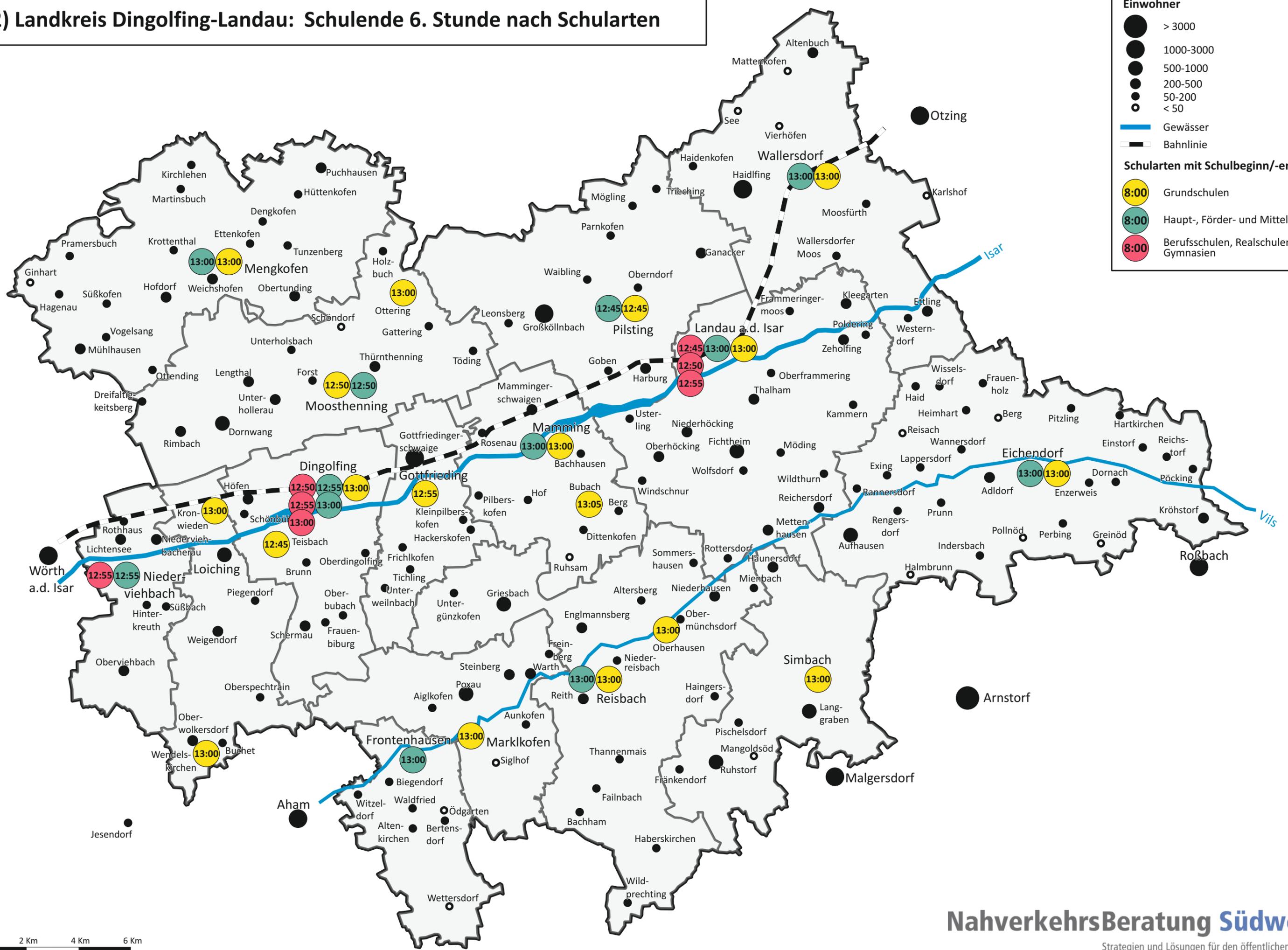
Einwohner

- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

— Gewässer
 - - - - - Bahnlinie

Schularten mit Schulbeginn/-ende

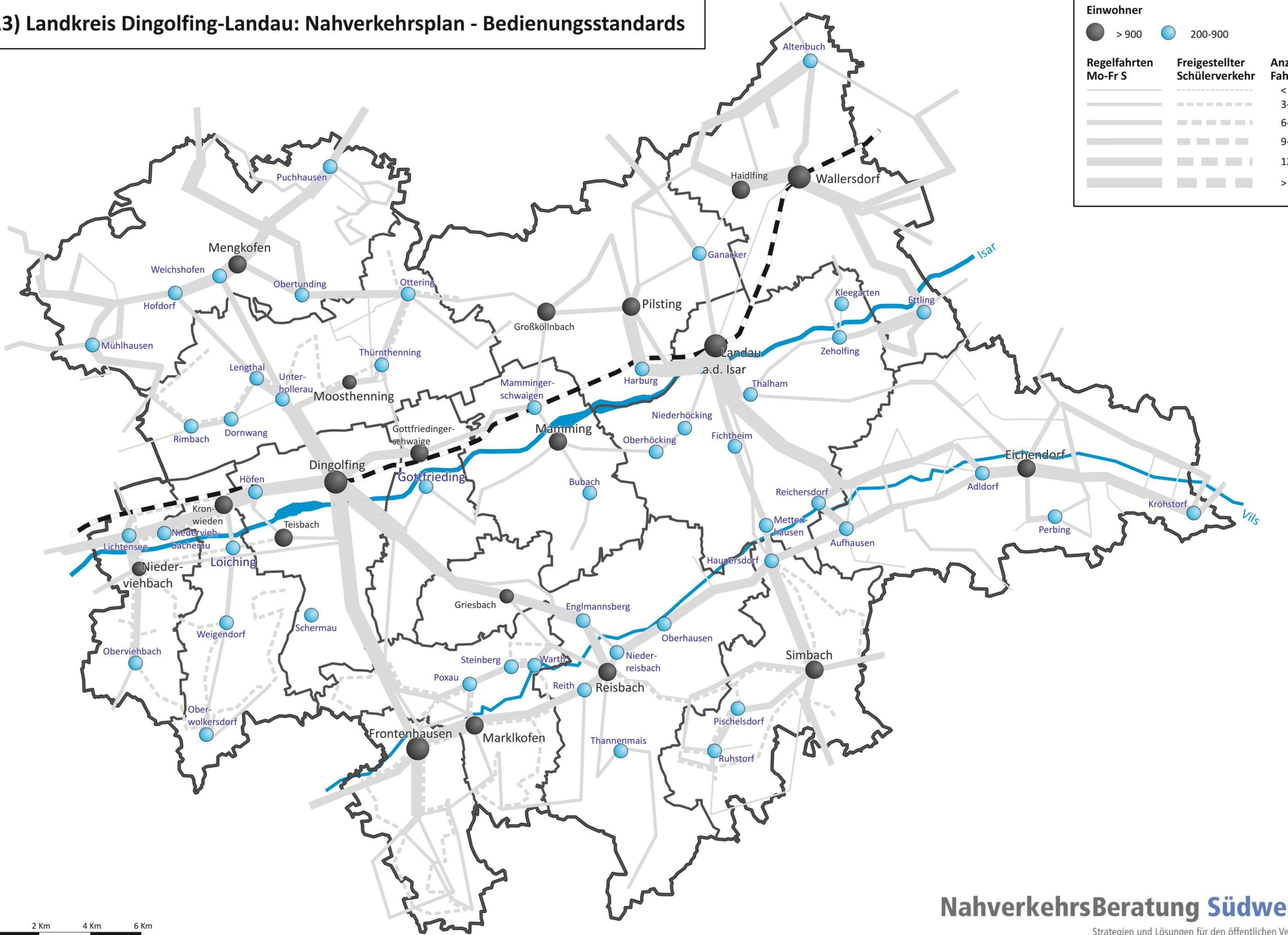
- 8:00 Grundschulen
- 8:00 Haupt-, Förder- und Mittelschulen
- 8:00 Berufsschulen, Realschulen, Gymnasien



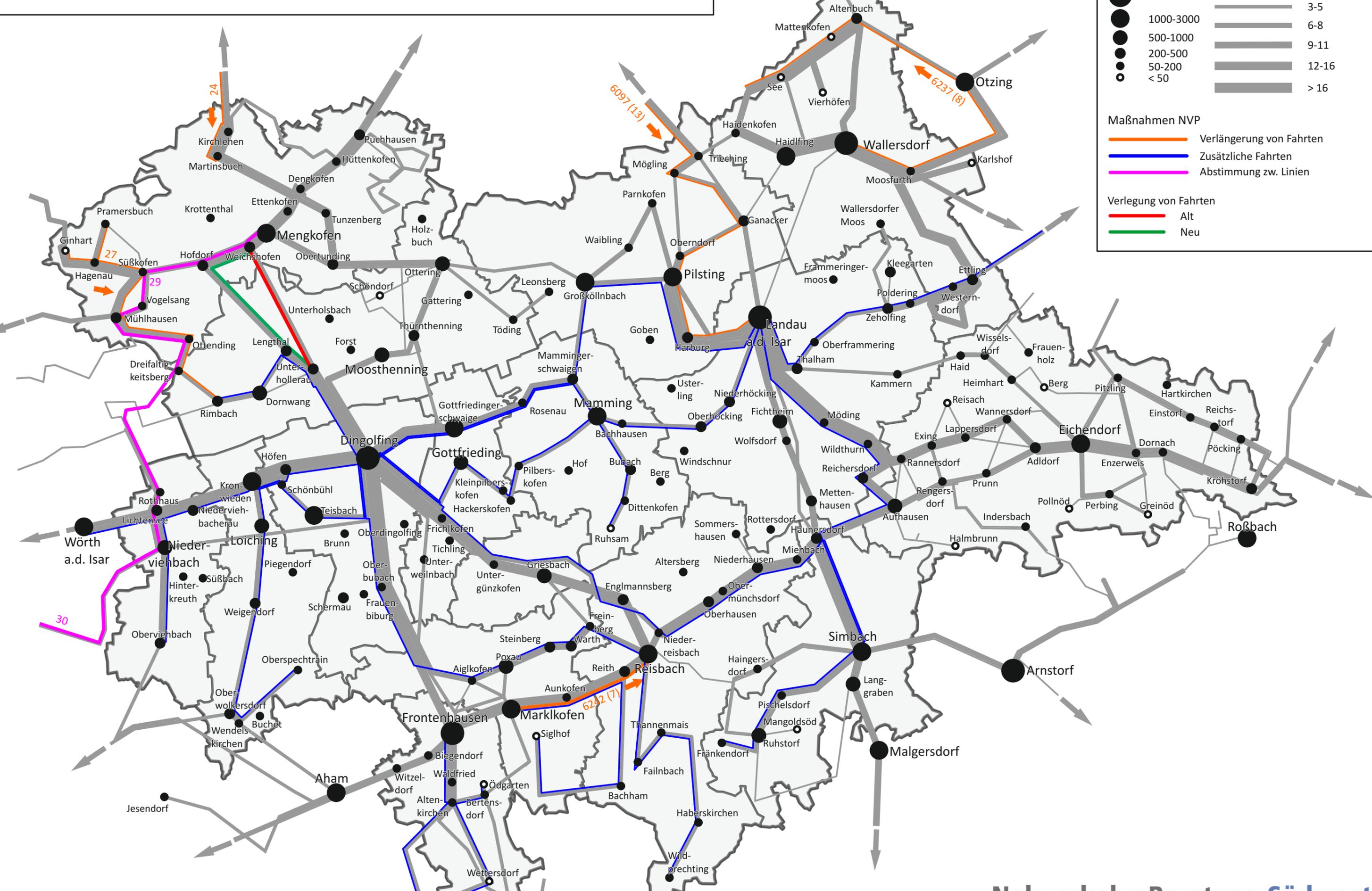
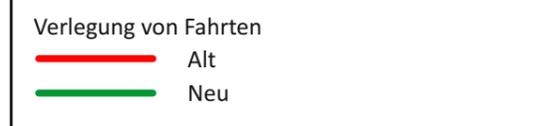
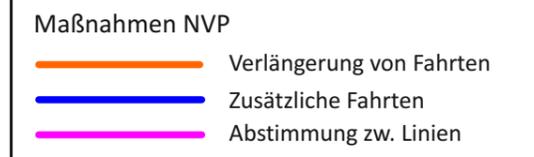
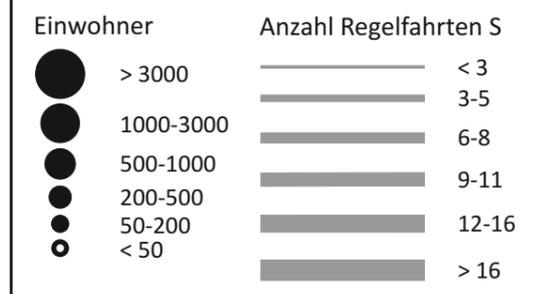
0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(13) Landkreis Dingolfing-Landau: Nahverkehrsplan - Bedienungsstandards

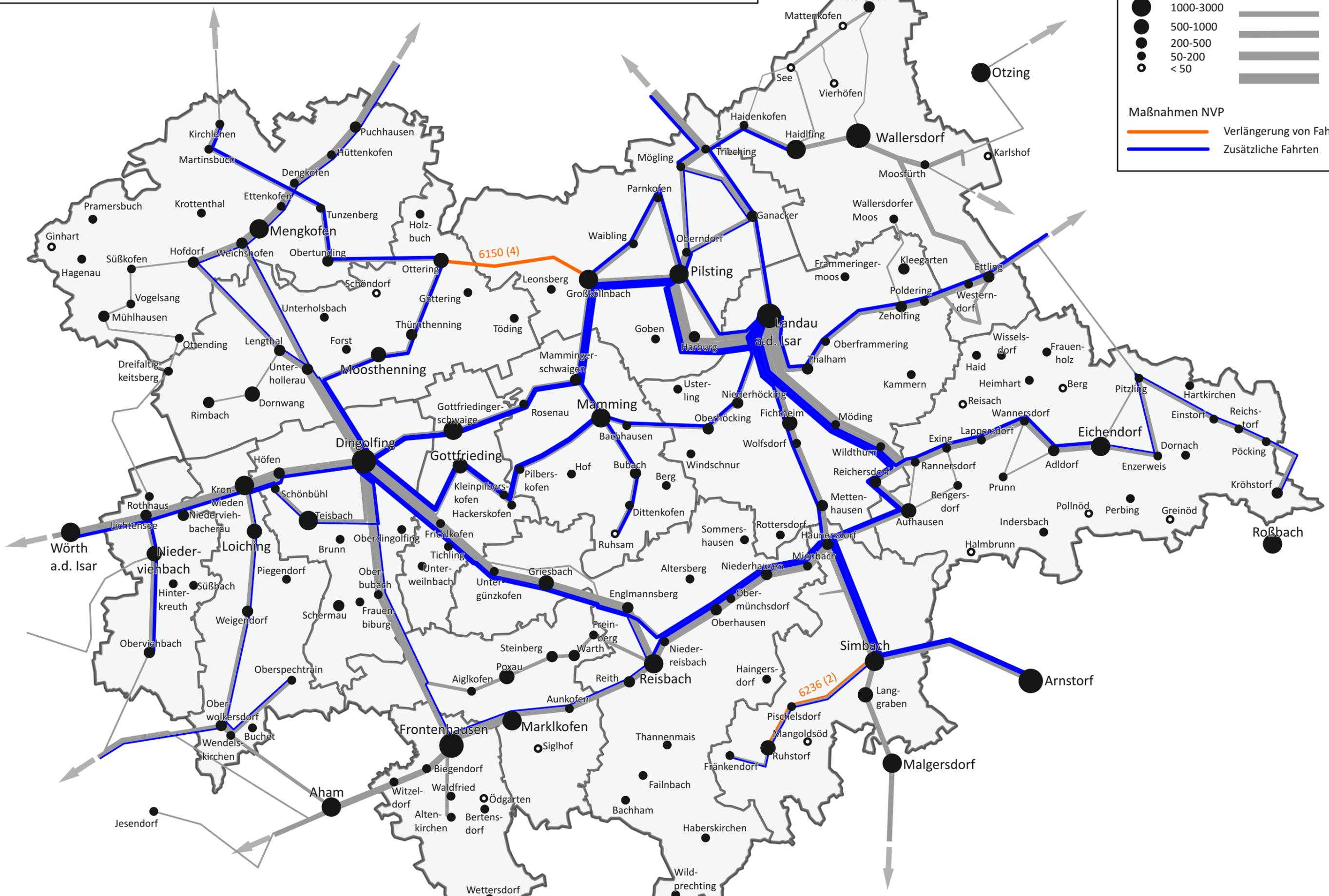
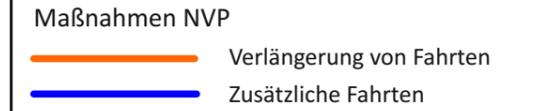
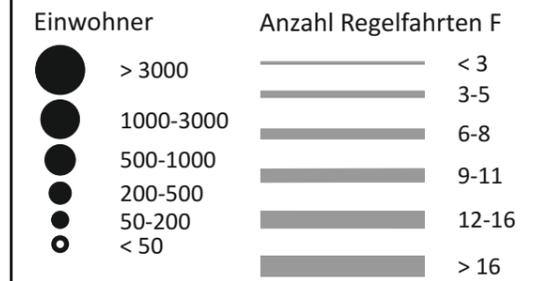
Einwohner		Regelfahrten Mo-Fr S		Freigestellter Schülerverkehr		Anzahl Fahrten	
●	> 900	—	< 3	—	< 3	—	< 3
●	200-900	—	3-5	—	3-5	—	3-5
		—	6-8	—	6-8	—	6-8
		—	9-11	—	9-11	—	9-11
		—	12-16	—	12-16	—	12-16
		—	> 16	—	> 16	—	> 16



(14) Landkreis Dingolfing-Landau: Maßnahmen NVP (Schülerverkehr)



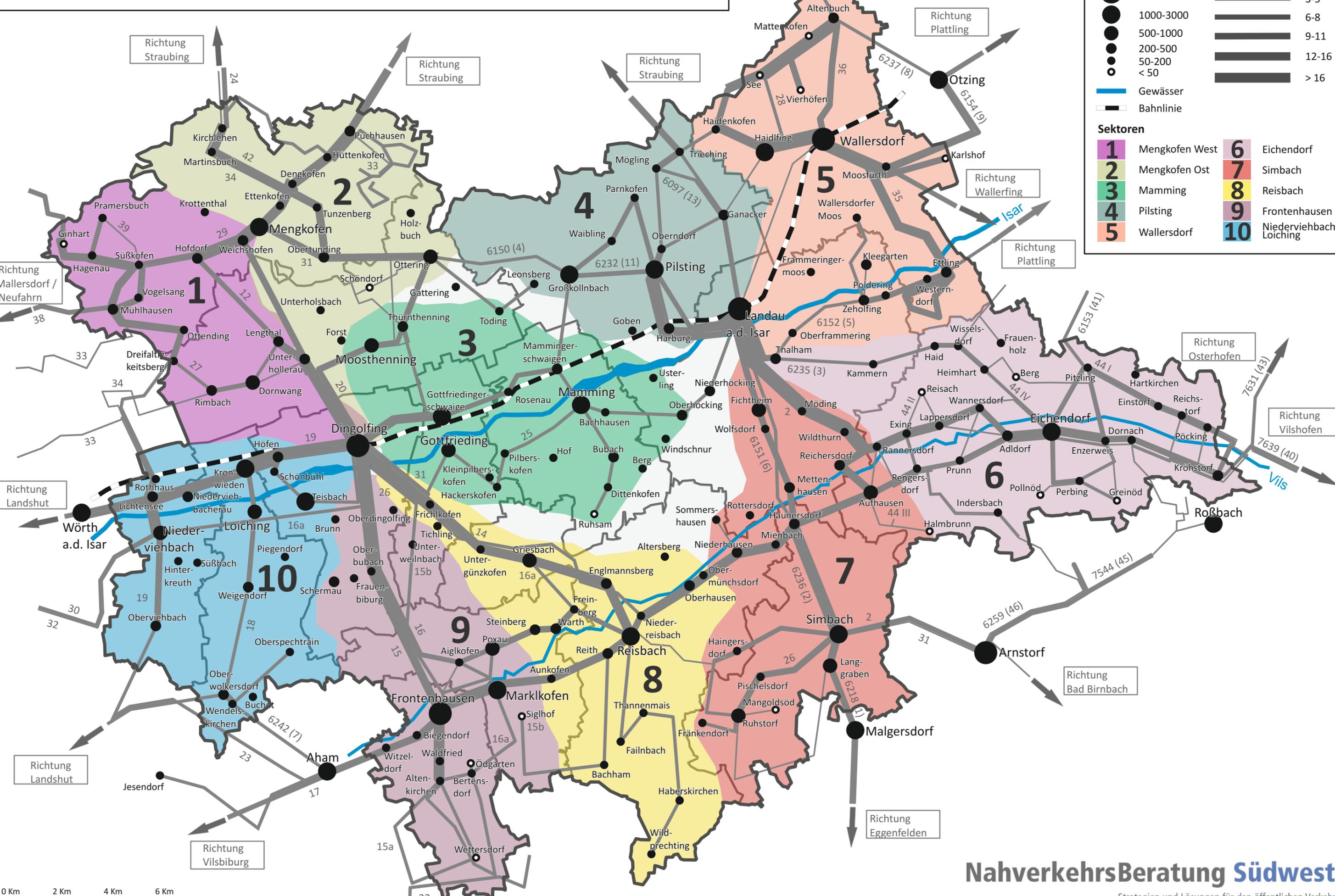
(15) Landkreis Dingolfing-Landau: Maßnahmen NVP (Jedermannverkehr)



(16) Landkreis Dingolfing-Landau: Planung Bedarfsverkehrs-Sektoren RBO

Einwohner		Anzahl Fahrten	
●	> 3000	—	< 3
●	1000-3000	—	3-5
●	500-1000	—	6-8
●	200-500	—	9-11
●	50-200	—	12-16
○	< 50	—	> 16
—	Gewässer		
—	Bahnlinie		

Sektoren	
1	Mengkofen West
2	Mengkofen Ost
3	Mammig
4	Pilsting
5	Wallersdorf
6	Eichendorf
7	Simbach
8	Reisbach
9	Frontenhausen
10	Niederviehbach Loiching



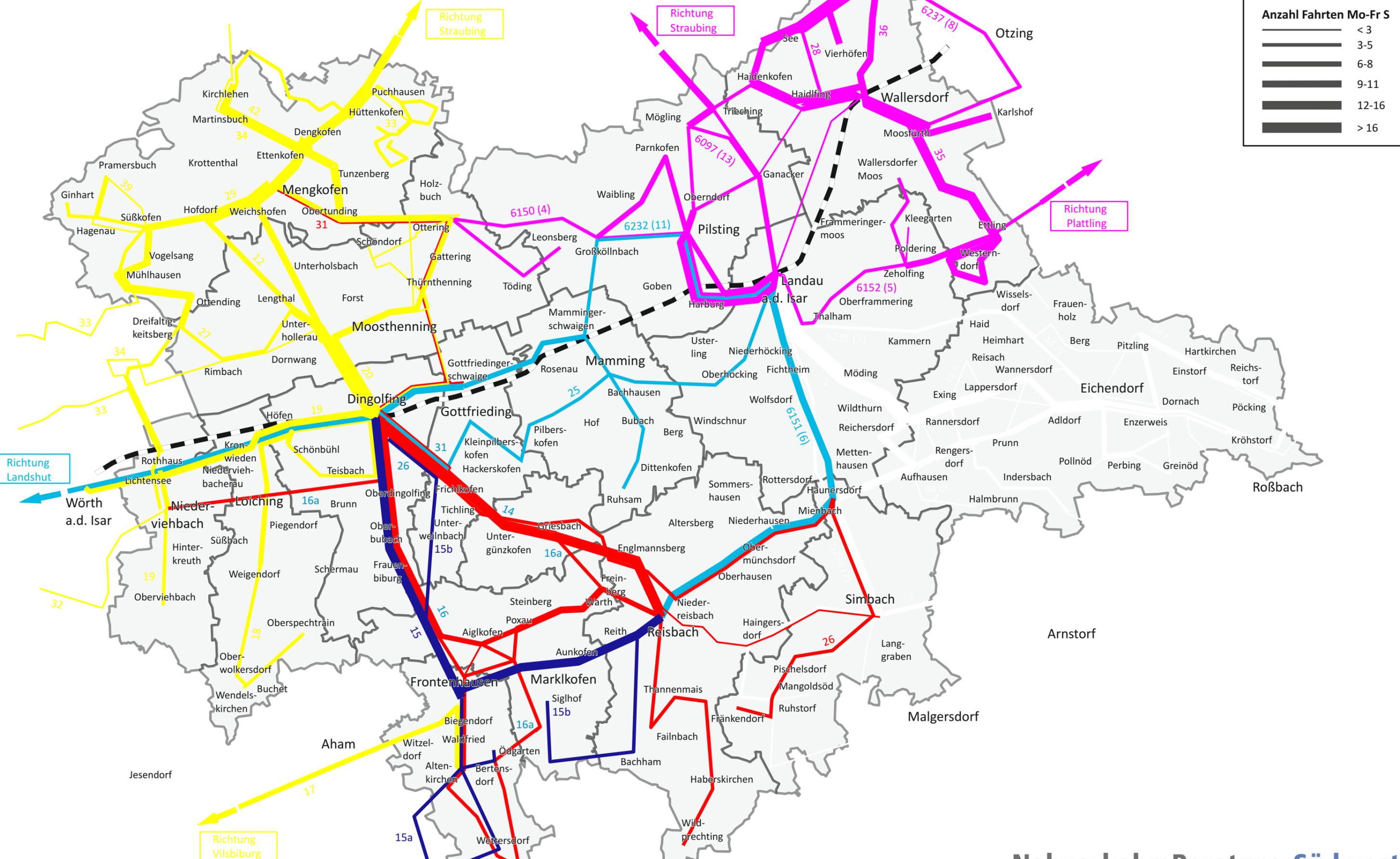
(17) Landkreis Dingolfing-Landau: Linienbündel

Bündel

- Nordwest
- Mitte-Süd
- Nordost
- Südwest

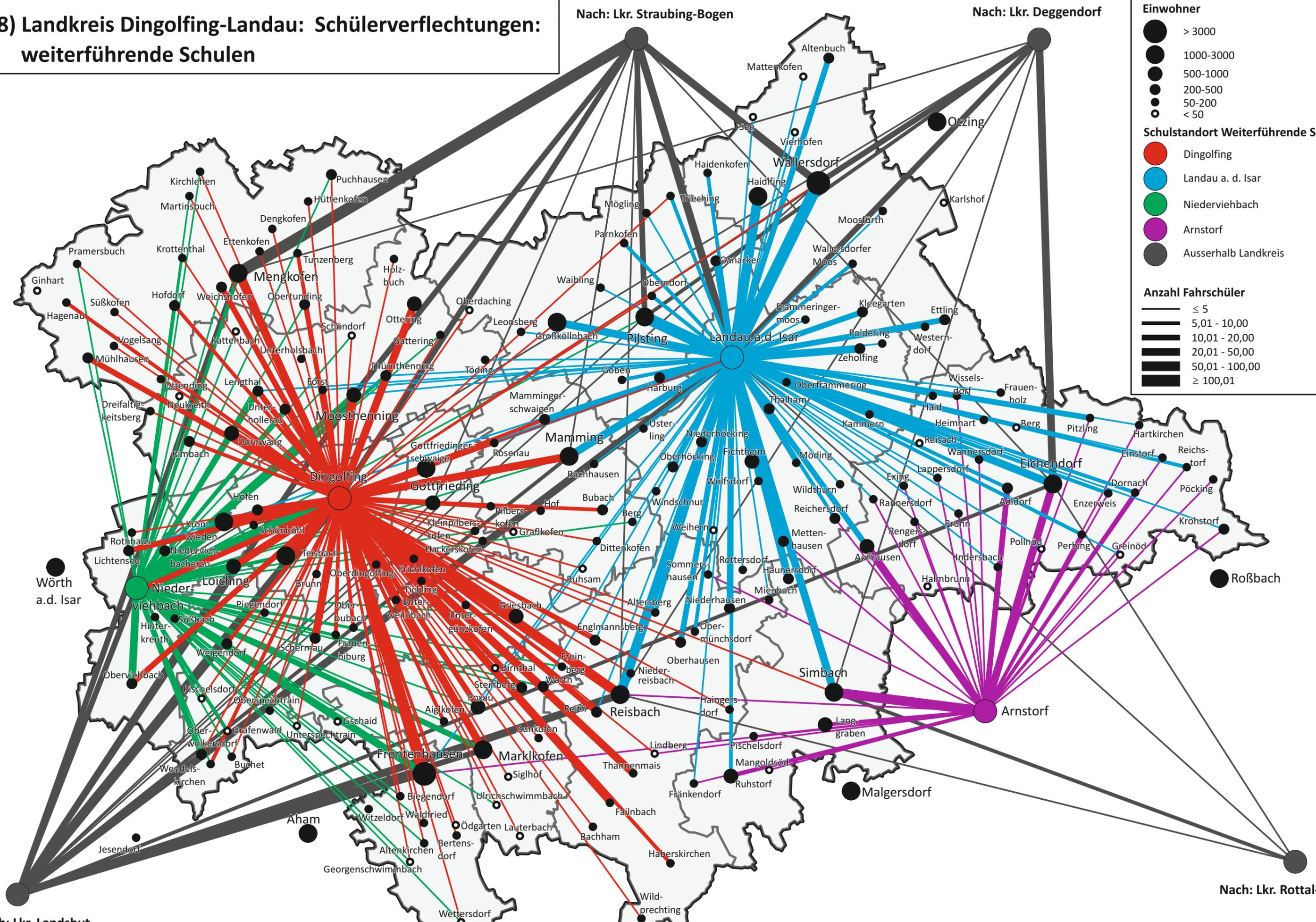
Anzahl Fahrten Mo-Fr S

- < 3
- 3-5
- 6-8
- 9-11
- 12-16
- > 16



0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

(18) Landkreis Dingolfing-Landau: Schülerverflechtungen: weiterführende Schulen



Einwohner

- > 3000
- 1000-3000
- 500-1000
- 200-500
- 50-200
- < 50

Schulstandort Weiterführende Schulen

- Dingolfing
- Landau a. d. Isar
- Niederviehbach
- Arnstorf
- Ausserhalb Landkreis

Anzahl Fahrschüler

- ≤ 5
- 5,01 - 10,00
- 10,01 - 20,00
- 20,01 - 50,00
- 50,01 - 100,00
- ≥ 100,01

Nach: Lkr. Landshut

0 Km 2 Km 4 Km 6 Km

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Dingolfing	Dingolfing	16.266	0,00111	0,00111	0,1729	0,17285
Dingolfing	Teisbach	1.221	0,00111	0,00223	0,0130	0,18583
Dingolfing	Höfen	425	0,00111	0,00334	0,0045	0,19034
Dingolfing	Schermau	419	0,00111	0,00445	0,0045	0,19480
Dingolfing	Frauenbiburg	174	0,00111	0,00557	0,0018	0,19664
Dingolfing	Schönbühl	120	0,00111	0,00668	0,0013	0,19792
Dingolfing	Oberbubach	115	0,00111	0,00780	0,0012	0,19914
Dingolfing	Oed	71	0,00111	0,00891	0,0008	0,19990
Dingolfing	Brunn	63	0,00111	0,01002	0,0007	0,20057
Dingolfing	Oberdingolfing	58	0,00111	0,01114	0,0006	0,20118
Dingolfing	Oberholzhausen	38	0,00111	0,01225	0,0004	0,20159
Dingolfing	Mietzing	32	0,00111	0,01336	0,0003	0,20193
Dingolfing	Spiegelbrunn	22	0,00111	0,01448	0,0002	0,20216
Dingolfing	Unterbubach	22	0,00111	0,01559	0,0002	0,20239
Dingolfing	Gaubitzhausen	19	0,00111	0,01670	0,0002	0,20260
Dingolfing	Achatzstall	17	0,00111	0,01782	0,0002	0,20278
Dingolfing	Kaltenberg	17	0,00111	0,01893	0,0002	0,20296
Dingolfing	Oberbergmühle	13	0,00111	0,02004	0,0001	0,20309
Dingolfing	Unterholzhausen	12	0,00111	0,02116	0,0001	0,20322
Dingolfing	Neuhausen	9	0,00111	0,02227	0,0001	0,20332
Dingolfing	Einöd	6	0,00111	0,02339	0,0001	0,20338
Dingolfing	Weinpreß	6	0,00111	0,02450	0,0001	0,20345
Eichendorf	Eichendorf	2.028	0,00111	0,02561	0,0216	0,22500
Eichendorf	Auffhausen	622	0,00111	0,02673	0,0066	0,23161
Eichendorf	Adldorf	384	0,00111	0,02784	0,0041	0,23569
Eichendorf	Kröhstorf	229	0,00111	0,02895	0,0024	0,23812
Eichendorf	Perbing	209	0,00111	0,03007	0,0022	0,24034
Eichendorf	Prunn	191	0,00111	0,03118	0,0020	0,24237
Eichendorf	Exing	189	0,00111	0,03229	0,0020	0,24438
Eichendorf	Heimhart	188	0,00111	0,03341	0,0020	0,24638
Eichendorf	Enzerweis	185	0,00111	0,03452	0,0020	0,24834
Eichendorf	Lappersdorf	158	0,00111	0,03563	0,0017	0,25002
Eichendorf	Wisselsdorf	158	0,00111	0,03675	0,0017	0,25170
Eichendorf	Reichstorf	156	0,00111	0,03786	0,0017	0,25336
Eichendorf	Pitzling	148	0,00111	0,03898	0,0016	0,25493
Eichendorf	Hartkirchen	134	0,00111	0,04009	0,0014	0,25635
Eichendorf	Dornach	118	0,00111	0,04120	0,0013	0,25761
Eichendorf	Indersbach	115	0,00111	0,04232	0,0012	0,25883
Eichendorf	Frauenholz	101	0,00111	0,04343	0,0011	0,25990
Eichendorf	Rannersdorf	98	0,00111	0,04454	0,0010	0,26095
Eichendorf	Rengersdorf	73	0,00111	0,04566	0,0008	0,26172
Eichendorf	Pöcking	68	0,00111	0,04677	0,0007	0,26244
Eichendorf	Wannersdorf	67	0,00111	0,04788	0,0007	0,26316
Eichendorf	Haid	58	0,00111	0,04900	0,0006	0,26377
Eichendorf	Einstorf	56	0,00111	0,05011	0,0006	0,26437
Eichendorf	Rohrbach	45	0,00111	0,05122	0,0005	0,26485
Eichendorf	Wochenweis	40	0,00111	0,05234	0,0004	0,26527
Eichendorf	Steinberg	38	0,00111	0,05345	0,0004	0,26567
Eichendorf	Badersdorf	34	0,00111	0,05457	0,0004	0,26604
Eichendorf	Attenkaisen	27	0,00111	0,05568	0,0003	0,26632
Eichendorf	Hütt	25	0,00111	0,05679	0,0003	0,26659
Eichendorf	Thanhausen	23	0,00111	0,05791	0,0002	0,26683
Eichendorf	Berg	22	0,00111	0,05902	0,0002	0,26707
Eichendorf	Paßhausen	19	0,00111	0,06013	0,0002	0,26727
Eichendorf	Gneidingerhart	18	0,00111	0,06125	0,0002	0,26746
Eichendorf	Greinöd	17	0,00111	0,06236	0,0002	0,26764
Eichendorf	Eichet	16	0,00111	0,06347	0,0002	0,26781
Eichendorf	Neuölling	16	0,00111	0,06459	0,0002	0,26798
Eichendorf	Zeitlstadt	16	0,00111	0,06570	0,0002	0,26815
Eichendorf	Kellerhäuser	15	0,00111	0,06682	0,0002	0,26831
Eichendorf	Voglau	15	0,00111	0,06793	0,0002	0,26847
Eichendorf	Wildeneck	15	0,00111	0,06904	0,0002	0,26863
Eichendorf	Habersbrunn	13	0,00111	0,07016	0,0001	0,26877
Eichendorf	Wimpersing	13	0,00111	0,07127	0,0001	0,26890
Eichendorf	Antonsruh	11	0,00111	0,07238	0,0001	0,26902
Eichendorf	Asbach	11	0,00111	0,07350	0,0001	0,26914
Eichendorf	Rödlhub	11	0,00111	0,07461	0,0001	0,26926
Eichendorf	Eggendorf	10	0,00111	0,07572	0,0001	0,26936
Eichendorf	Hellenhub	10	0,00111	0,07684	0,0001	0,26947
Eichendorf	Jahrstorf	10	0,00111	0,07795	0,0001	0,26957
Eichendorf	Silbersberg	10	0,00111	0,07906	0,0001	0,26968
Eichendorf	Spielberg	9	0,00111	0,08018	0,0001	0,26978
Eichendorf	Weilöd	9	0,00111	0,08129	0,0001	0,26987
Eichendorf	Feldöd	8	0,00111	0,08241	0,0001	0,26996
Eichendorf	Hörmannsdorf	8	0,00111	0,08352	0,0001	0,27004
Eichendorf	Reisach	8	0,00111	0,08463	0,0001	0,27013
Eichendorf	Unterfrauenholz	8	0,00111	0,08575	0,0001	0,27021
Eichendorf	Edengrub	7	0,00111	0,08686	0,0001	0,27029
Eichendorf	Ganackersberg	7	0,00111	0,08797	0,0001	0,27036
Eichendorf	Hellenhart	7	0,00111	0,08909	0,0001	0,27043
Eichendorf	Weichslöd	7	0,00111	0,09020	0,0001	0,27051
Eichendorf	Feuereck	6	0,00111	0,09131	0,0001	0,27057
Eichendorf	Grimöd	6	0,00111	0,09243	0,0001	0,27064

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Eichendorf	Huberöd	6	0,00111	0,09354	0,0001	0,27070
Eichendorf	Knottenöd	6	0,00111	0,09465	0,0001	0,27076
Eichendorf	Kuglöd	6	0,00111	0,09577	0,0001	0,27083
Eichendorf	Lindert	6	0,00111	0,09688	0,0001	0,27089
Eichendorf	Perlöd	6	0,00111	0,09800	0,0001	0,27096
Eichendorf	Sichenöd	6	0,00111	0,09911	0,0001	0,27102
Eichendorf	Wegnagl	6	0,00111	0,10022	0,0001	0,27108
Eichendorf	Granitz	5	0,00111	0,10134	0,0001	0,27114
Eichendorf	Halmbrunn	5	0,00111	0,10245	0,0001	0,27119
Eichendorf	Hochwimm	5	0,00111	0,10356	0,0001	0,27124
Eichendorf	Jetzeneck	5	0,00111	0,10468	0,0001	0,27130
Eichendorf	Kraglöd	5	0,00111	0,10579	0,0001	0,27135
Eichendorf	Petzenbach	5	0,00111	0,10690	0,0001	0,27140
Eichendorf	Reuth	5	0,00111	0,10802	0,0001	0,27145
Eichendorf	Salzberg	5	0,00111	0,10913	0,0001	0,27151
Eichendorf	Schlag	5	0,00111	0,11024	0,0001	0,27156
Eichendorf	Schwaig	5	0,00111	0,11136	0,0001	0,27161
Eichendorf	Schwatzen	5	0,00111	0,11247	0,0001	0,27167
Eichendorf	Stelzenöd	5	0,00111	0,11359	0,0001	0,27172
Eichendorf	Birnbaum	4	0,00111	0,11470	0,0000	0,27176
Eichendorf	Burg	4	0,00111	0,11581	0,0000	0,27181
Eichendorf	Eichenberg	4	0,00111	0,11693	0,0000	0,27185
Eichendorf	Hart	4	0,00111	0,11804	0,0000	0,27189
Eichendorf	Holzmann	4	0,00111	0,11915	0,0000	0,27193
Eichendorf	Madl	4	0,00111	0,12027	0,0000	0,27198
Eichendorf	Nißlöd	4	0,00111	0,12138	0,0000	0,27202
Eichendorf	Pollnöd	4	0,00111	0,12249	0,0000	0,27206
Eichendorf	Schusteröd	4	0,00111	0,12361	0,0000	0,27210
Eichendorf	Burgstall	3	0,00111	0,12472	0,0000	0,27214
Eichendorf	Eckreit	3	0,00111	0,12584	0,0000	0,27217
Eichendorf	Gablöd	3	0,00111	0,12695	0,0000	0,27220
Eichendorf	Haag	3	0,00111	0,12806	0,0000	0,27223
Eichendorf	Hiemling	3	0,00111	0,12918	0,0000	0,27226
Eichendorf	Höfen	3	0,00111	0,13029	0,0000	0,27229
Eichendorf	Hötzenhub	3	0,00111	0,13140	0,0000	0,27233
Eichendorf	Kuföd	3	0,00111	0,13252	0,0000	0,27236
Eichendorf	Obermadl	3	0,00111	0,13363	0,0000	0,27239
Eichendorf	Ölling	3	0,00111	0,13474	0,0000	0,27242
Eichendorf	Reith	3	0,00111	0,13586	0,0000	0,27245
Eichendorf	Vitzdom	3	0,00111	0,13697	0,0000	0,27249
Eichendorf	Anglöd	2	0,00111	0,13808	0,0000	0,27251
Eichendorf	Brunnberg	2	0,00111	0,13920	0,0000	0,27253
Eichendorf	Grub	2	0,00111	0,14031	0,0000	0,27255
Eichendorf	Hintergrub	2	0,00111	0,14143	0,0000	0,27257
Eichendorf	Kanzlöd	2	0,00111	0,14254	0,0000	0,27259
Eichendorf	Muggenthal	2	0,00111	0,14365	0,0000	0,27261
Eichendorf	Stingham	2	0,00111	0,14477	0,0000	0,27263
Eichendorf	Unterklingenbach	2	0,00111	0,14588	0,0000	0,27266
Eichendorf	Waidweber	2	0,00111	0,14699	0,0000	0,27268
Eichendorf	Büchsenholz	1	0,00111	0,14811	0,0000	0,27269
Eichendorf	Mildenberg	1	0,00111	0,14922	0,0000	0,27270
Eichendorf	Oberklingenbach	1	0,00111	0,15033	0,0000	0,27271
Eichendorf	Rannersberg	1	0,00111	0,15145	0,0000	0,27272
Eichendorf	Stieberg	1	0,00111	0,15256	0,0000	0,27273
Eichendorf	Straß	1	0,00111	0,15367	0,0000	0,27274
Eichendorf	Abwandten	0	0,00111	0,15479	0,0000	0,27274
Eichendorf	Gschaid	0	0,00111	0,15590	0,0000	0,27274
Eichendorf	Haufenöd	0	0,00111	0,15702	0,0000	0,27274
Eichendorf	Holzwagen	0	0,00111	0,15813	0,0000	0,27274
Eichendorf	Thomasbach	0	0,00111	0,15924	0,0000	0,27274
Frontenhausen	Frontenhausen	3.905	0,00111	0,16036	0,0415	0,31424
Frontenhausen	Waldfried	173	0,00111	0,16147	0,0018	0,31608
Frontenhausen	Witzelsdorf	65	0,00111	0,16258	0,0007	0,31677
Frontenhausen	Biegendorf	62	0,00111	0,16370	0,0007	0,31743
Frontenhausen	Bertensdorf	53	0,00111	0,16481	0,0006	0,31799
Frontenhausen	Georgenschwimmbach	38	0,00111	0,16592	0,0004	0,31839
Frontenhausen	Wettersdorf	37	0,00111	0,16704	0,0004	0,31879
Frontenhausen	Altenkirchen	33	0,00111	0,16815	0,0004	0,31914
Frontenhausen	Eisesdorf	29	0,00111	0,16927	0,0003	0,31944
Frontenhausen	Loitersdorf	29	0,00111	0,17038	0,0003	0,31975
Frontenhausen	Rampoldstetten	29	0,00111	0,17149	0,0003	0,32006
Frontenhausen	Friedersdorf	25	0,00111	0,17261	0,0003	0,32033
Frontenhausen	Wachlkofen	25	0,00111	0,17372	0,0003	0,32059
Frontenhausen	Moselding	13	0,00111	0,17483	0,0001	0,32073
Frontenhausen	Schaufl	12	0,00111	0,17595	0,0001	0,32086
Frontenhausen	Schwaige	11	0,00111	0,17706	0,0001	0,32097
Frontenhausen	Ödgarten	10	0,00111	0,17817	0,0001	0,32108
Frontenhausen	Berg	9	0,00111	0,17929	0,0001	0,32118
Frontenhausen	Reisach	8	0,00111	0,18040	0,0001	0,32126
Frontenhausen	Bach	7	0,00111	0,18151	0,0001	0,32134
Frontenhausen	Aign	6	0,00111	0,18263	0,0001	0,32140
Frontenhausen	Bircha	6	0,00111	0,18374	0,0001	0,32146
Frontenhausen	Feldmühle	6	0,00111	0,18486	0,0001	0,32153

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Frontenhausen	Grubwinkel	6	0,00111	0,18597	0,0001	0,32159
Frontenhausen	Haag	6	0,00111	0,18708	0,0001	0,32165
Frontenhausen	Sandöb	6	0,00111	0,18820	0,0001	0,32172
Frontenhausen	Sonnenleiten	6	0,00111	0,18931	0,0001	0,32178
Frontenhausen	Wollöd	6	0,00111	0,19042	0,0001	0,32185
Frontenhausen	Fuchsberg	5	0,00111	0,19154	0,0001	0,32190
Frontenhausen	Grub	4	0,00111	0,19265	0,0000	0,32194
Frontenhausen	Grund	4	0,00111	0,19376	0,0000	0,32198
Frontenhausen	Oed	4	0,00111	0,19488	0,0000	0,32203
Frontenhausen	Rieglöd	4	0,00111	0,19599	0,0000	0,32207
Frontenhausen	Moospoint	3	0,00111	0,19710	0,0000	0,32210
Frontenhausen	Gaiswang	1	0,00111	0,19822	0,0000	0,32211
Frontenhausen	Geisbruck	1	0,00111	0,19933	0,0000	0,32212
Frontenhausen	Lichtenegg	1	0,00111	0,20045	0,0000	0,32213
Frontenhausen	Schern	1	0,00111	0,20156	0,0000	0,32214
Gottfrieding	Gottfriedingerschwaige	1.148	0,00111	0,20267	0,0122	0,33434
Gottfrieding	Gottfrieding	553	0,00111	0,20379	0,0059	0,34022
Gottfrieding	Frichlkofen	185	0,00111	0,20490	0,0020	0,34219
Gottfrieding	Kleinpilberskofen	89	0,00111	0,20601	0,0009	0,34313
Gottfrieding	Unterweilnbach	64	0,00111	0,20713	0,0007	0,34381
Gottfrieding	Tichling	60	0,00111	0,20824	0,0006	0,34445
Gottfrieding	Hackerskofen	58	0,00111	0,20935	0,0006	0,34507
Gottfrieding	Ottenkofen	35	0,00111	0,21047	0,0004	0,34544
Gottfrieding	Daibersdorf	20	0,00111	0,21158	0,0002	0,34565
Gottfrieding	Holzhausen	13	0,00111	0,21269	0,0001	0,34579
Gottfrieding	Golding	7	0,00111	0,21381	0,0001	0,34586
Gottfrieding	Oberweilnbach	6	0,00111	0,21492	0,0001	0,34593
Gottfrieding	Hacklberg	4	0,00111	0,21604	0,0000	0,34597
Landau a. d. Isar	Landau a. d. Isar	8.756	0,00111	0,21715	0,0930	0,43901
Landau a. d. Isar	Fichtheim	532	0,00111	0,21826	0,0057	0,44467
Landau a. d. Isar	Zeholfing	385	0,00111	0,21938	0,0041	0,44876
Landau a. d. Isar	Thalham	349	0,00111	0,22049	0,0037	0,45247
Landau a. d. Isar	Oberhöcking	308	0,00111	0,22160	0,0033	0,45574
Landau a. d. Isar	Niederhöcking	276	0,00111	0,22272	0,0029	0,45867
Landau a. d. Isar	Kleegarten	264	0,00111	0,22383	0,0028	0,46148
Landau a. d. Isar	Reichersdorf	264	0,00111	0,22494	0,0028	0,46428
Landau a. d. Isar	Mettenhausen	207	0,00111	0,22606	0,0022	0,46648
Landau a. d. Isar	Möding	199	0,00111	0,22717	0,0021	0,46860
Landau a. d. Isar	Kammern	143	0,00111	0,22829	0,0015	0,47012
Landau a. d. Isar	Wildthurn	143	0,00111	0,22940	0,0015	0,47164
Landau a. d. Isar	Oberframmering	122	0,00111	0,23051	0,0013	0,47293
Landau a. d. Isar	Frammeringemoos	75	0,00111	0,23163	0,0008	0,47373
Landau a. d. Isar	Windschnur	73	0,00111	0,23274	0,0008	0,47451
Landau a. d. Isar	Usterling	72	0,00111	0,23385	0,0008	0,47527
Landau a. d. Isar	Poldering	71	0,00111	0,23497	0,0008	0,47603
Landau a. d. Isar	Wolfsdorf	55	0,00111	0,23608	0,0006	0,47661
Landau a. d. Isar	Rottersdorf	53	0,00111	0,23719	0,0006	0,47717
Landau a. d. Isar	Zulling	46	0,00111	0,23831	0,0005	0,47766
Landau a. d. Isar	Unterframmering	45	0,00111	0,23942	0,0005	0,47814
Landau a. d. Isar	Thanhöcking	41	0,00111	0,24053	0,0004	0,47858
Landau a. d. Isar	Hilgersdorf	39	0,00111	0,24165	0,0004	0,47899
Landau a. d. Isar	Weihern	39	0,00111	0,24276	0,0004	0,47941
Landau a. d. Isar	Dietlsberg	31	0,00111	0,24388	0,0003	0,47974
Landau a. d. Isar	Moos	31	0,00111	0,24499	0,0003	0,48006
Landau a. d. Isar	Kothingeichendorf	29	0,00111	0,24610	0,0003	0,48037
Landau a. d. Isar	Zanklau	27	0,00111	0,24722	0,0003	0,48066
Landau a. d. Isar	Ahausen	26	0,00111	0,24833	0,0003	0,48094
Landau a. d. Isar	Rappach	25	0,00111	0,24944	0,0003	0,48120
Landau a. d. Isar	Steinhaus	21	0,00111	0,25056	0,0002	0,48142
Landau a. d. Isar	Weilnbach	19	0,00111	0,25167	0,0002	0,48163
Landau a. d. Isar	Hochberg	16	0,00111	0,25278	0,0002	0,48180
Landau a. d. Isar	Brunnhof	15	0,00111	0,25390	0,0002	0,48196
Landau a. d. Isar	Sonderham	15	0,00111	0,25501	0,0002	0,48212
Landau a. d. Isar	Stocka	12	0,00111	0,25612	0,0001	0,48224
Landau a. d. Isar	Haag	11	0,00111	0,25724	0,0001	0,48236
Landau a. d. Isar	Ashöcking	9	0,00111	0,25835	0,0001	0,48246
Landau a. d. Isar	Holzhäuser	9	0,00111	0,25947	0,0001	0,48255
Landau a. d. Isar	Brunnmann	8	0,00111	0,26058	0,0001	0,48264
Landau a. d. Isar	Dattenberg	8	0,00111	0,26169	0,0001	0,48272
Landau a. d. Isar	Entensee	8	0,00111	0,26281	0,0001	0,48281
Landau a. d. Isar	Rohrbach	8	0,00111	0,26392	0,0001	0,48289
Landau a. d. Isar	Schlüpfing	8	0,00111	0,26503	0,0001	0,48298
Landau a. d. Isar	Moosmühle	7	0,00111	0,26615	0,0001	0,48305
Landau a. d. Isar	Steinbeißen	7	0,00111	0,26726	0,0001	0,48313
Landau a. d. Isar	Hoferöd	6	0,00111	0,26837	0,0001	0,48319
Landau a. d. Isar	Holzhäuseln	6	0,00111	0,26949	0,0001	0,48325
Landau a. d. Isar	Kühbach	6	0,00111	0,27060	0,0001	0,48332
Landau a. d. Isar	Lanzenöd	6	0,00111	0,27171	0,0001	0,48338
Landau a. d. Isar	Schauerneck	6	0,00111	0,27283	0,0001	0,48344
Landau a. d. Isar	Schönberg	6	0,00111	0,27394	0,0001	0,48351
Landau a. d. Isar	Schreieröd	6	0,00111	0,27506	0,0001	0,48357
Landau a. d. Isar	Bartlsberg	5	0,00111	0,27617	0,0001	0,48362
Landau a. d. Isar	Biberg	5	0,00111	0,27728	0,0001	0,48368

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Landau a. d. Isar	Flexöd	5	0,00111	0,27840	0,0001	0,48373
Landau a. d. Isar	Pöringerschwaig	5	0,00111	0,27951	0,0001	0,48378
Landau a. d. Isar	Tuntenberg	5	0,00111	0,28062	0,0001	0,48384
Landau a. d. Isar	Aign	4	0,00111	0,28174	0,0000	0,48388
Landau a. d. Isar	Holleröd	4	0,00111	0,28285	0,0000	0,48392
Landau a. d. Isar	Kettn	4	0,00111	0,28396	0,0000	0,48396
Landau a. d. Isar	Leberl	4	0,00111	0,28508	0,0000	0,48401
Landau a. d. Isar	Rappensberg	4	0,00111	0,28619	0,0000	0,48405
Landau a. d. Isar	Rohrhof	4	0,00111	0,28731	0,0000	0,48409
Landau a. d. Isar	Straß	4	0,00111	0,28842	0,0000	0,48413
Landau a. d. Isar	Thambach	4	0,00111	0,28953	0,0000	0,48418
Landau a. d. Isar	Wolfsgasse	4	0,00111	0,29065	0,0000	0,48422
Landau a. d. Isar	Attenhausen	3	0,00111	0,29176	0,0000	0,48425
Landau a. d. Isar	Großkäger	3	0,00111	0,29287	0,0000	0,48428
Landau a. d. Isar	Jungholzen	2	0,00111	0,29399	0,0000	0,48430
Landau a. d. Isar	Kleinkäger	2	0,00111	0,29510	0,0000	0,48433
Landau a. d. Isar	Rufenberg	2	0,00111	0,29621	0,0000	0,48435
Landau a. d. Isar	Scheern	2	0,00111	0,29733	0,0000	0,48437
Landau a. d. Isar	Christlöd	1	0,00111	0,29844	0,0000	0,48438
Landau a. d. Isar	Einsiedl	1	0,00111	0,29955	0,0000	0,48439
Landau a. d. Isar	Leithn	1	0,00111	0,30067	0,0000	0,48440
Landau a. d. Isar	Bach	0	0,00111	0,30178	0,0000	0,48440
Landau a. d. Isar	Friedhoföd	0	0,00111	0,30290	0,0000	0,48440
Loiching	Kronwieden	1.507	0,00111	0,30401	0,0160	0,50041
Loiching	Loiching	642	0,00111	0,30512	0,0068	0,50724
Loiching	Oberwolkersdorf	233	0,00111	0,30624	0,0025	0,50971
Loiching	Weigendorf	232	0,00111	0,30735	0,0025	0,51218
Loiching	Wendelskirchen	186	0,00111	0,30846	0,0020	0,51415
Loiching	Oberspechtrain	83	0,00111	0,30958	0,0009	0,51504
Loiching	Piegendorf	52	0,00111	0,31069	0,0006	0,51559
Loiching	Buchet	50	0,00111	0,31180	0,0005	0,51612
Loiching	Maßendorf	41	0,00111	0,31292	0,0004	0,51656
Loiching	Anzenbrunn	36	0,00111	0,31403	0,0004	0,51694
Loiching	Unterspechtrain	36	0,00111	0,31514	0,0004	0,51732
Loiching	Pischelsdorf	33	0,00111	0,31626	0,0004	0,51767
Loiching	Wornstorf	31	0,00111	0,31737	0,0003	0,51800
Loiching	Oberteisbach	29	0,00111	0,31849	0,0003	0,51831
Loiching	Grafenwald	24	0,00111	0,31960	0,0003	0,51856
Loiching	Unterwolkersdorf	24	0,00111	0,32071	0,0003	0,51882
Loiching	Loichingermoos	22	0,00111	0,32183	0,0002	0,51905
Loiching	Göttersdorf	20	0,00111	0,32294	0,0002	0,51927
Loiching	Reinöd	20	0,00111	0,32405	0,0002	0,51948
Loiching	Bergham	18	0,00111	0,32517	0,0002	0,51967
Loiching	Goben	17	0,00111	0,32628	0,0002	0,51985
Loiching	Haindlfing	15	0,00111	0,32739	0,0002	0,52001
Loiching	Feldkirchen	14	0,00111	0,32851	0,0001	0,52016
Loiching	Baiersdorf	13	0,00111	0,32962	0,0001	0,52030
Loiching	Ehrenreith	13	0,00111	0,33073	0,0001	0,52043
Loiching	Krottenthal	12	0,00111	0,33185	0,0001	0,52056
Loiching	Lehen	12	0,00111	0,33296	0,0001	0,52069
Loiching	Oed	11	0,00111	0,33408	0,0001	0,52081
Loiching	Heising	8	0,00111	0,33519	0,0001	0,52089
Loiching	Wastlmühle	8	0,00111	0,33630	0,0001	0,52098
Loiching	Gummeringerau	6	0,00111	0,33742	0,0001	0,52104
Loiching	Pfeffersberg	6	0,00111	0,33853	0,0001	0,52110
Loiching	Polling	6	0,00111	0,33964	0,0001	0,52117
Loiching	Rampelsberg	6	0,00111	0,34076	0,0001	0,52123
Loiching	Reit	6	0,00111	0,34187	0,0001	0,52130
Loiching	Baumgarten	5	0,00111	0,34298	0,0001	0,52135
Loiching	Staudach	5	0,00111	0,34410	0,0001	0,52140
Loiching	Deixlerb	4	0,00111	0,34521	0,0000	0,52144
Loiching	Eßig	4	0,00111	0,34633	0,0000	0,52149
Loiching	Heck	4	0,00111	0,34744	0,0000	0,52153
Loiching	Sterzenreith	4	0,00111	0,34855	0,0000	0,52157
Loiching	Atzbach	3	0,00111	0,34967	0,0000	0,52160
Loiching	Erb	3	0,00111	0,35078	0,0000	0,52164
Loiching	Nußberg	3	0,00111	0,35189	0,0000	0,52167
Loiching	Stemmern	1	0,00111	0,35301	0,0000	0,52168
Mamming	Mamming	1.671	0,00111	0,35412	0,0178	0,53944
Mamming	Mammingerschwaigen	489	0,00111	0,35523	0,0052	0,54463
Mamming	Bubach	281	0,00111	0,35635	0,0030	0,54762
Mamming	Rosenau	176	0,00111	0,35746	0,0019	0,54949
Mamming	Bachhausen	86	0,00111	0,35857	0,0009	0,55040
Mamming	Pilberskofen	74	0,00111	0,35969	0,0008	0,55119
Mamming	Berg	66	0,00111	0,36080	0,0007	0,55189
Mamming	Hof	58	0,00111	0,36192	0,0006	0,55251
Mamming	Dittenskofen	55	0,00111	0,36303	0,0006	0,55309
Mamming	Grafkofen	29	0,00111	0,36414	0,0003	0,55340
Mamming	Heilberskofen	28	0,00111	0,36526	0,0003	0,55370
Mamming	Hirnkofen	20	0,00111	0,36637	0,0002	0,55391
Mamming	Ruhsam	17	0,00111	0,36748	0,0002	0,55409
Mamming	Seemannskirchen	16	0,00111	0,36860	0,0002	0,55426
Mamming	Attenberg	11	0,00111	0,36971	0,0001	0,55438

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Mamming	Benkhausen	9	0,00111	0,37082	0,0001	0,55447
Mamming	Kuttenkofen	7	0,00111	0,37194	0,0001	0,55455
Mamming	Schneiderberg	7	0,00111	0,37305	0,0001	0,55462
Mamming	Vollnbach	6	0,00111	0,37416	0,0001	0,55468
Mamming	Schellmühl	3	0,00111	0,37528	0,0000	0,55472
Mamming	Adlkofen	0	0,00111	0,37639	0,0000	0,55472
Mamming	Stockpoint	0	0,00111	0,37751	0,0000	0,55472
Marklkofen	Marklkofen	1.271	0,00111	0,37862	0,0135	0,56822
Marklkofen	Poxau	577	0,00111	0,37973	0,0061	0,57435
Marklkofen	Warth	446	0,00111	0,38085	0,0047	0,57909
Marklkofen	Steinberg	370	0,00111	0,38196	0,0039	0,58303
Marklkofen	Freinberg	192	0,00111	0,38307	0,0020	0,58507
Marklkofen	Aiglkofen	185	0,00111	0,38419	0,0020	0,58703
Marklkofen	Weinberg	58	0,00111	0,38530	0,0006	0,58765
Marklkofen	Aunkofen	57	0,00111	0,38641	0,0006	0,58825
Marklkofen	Wunder	52	0,00111	0,38753	0,0006	0,58881
Marklkofen	Ulrichschwimmbach	50	0,00111	0,38864	0,0005	0,58934
Marklkofen	Birnthal	42	0,00111	0,38976	0,0004	0,58978
Marklkofen	Gindlkofen	32	0,00111	0,39087	0,0003	0,59012
Marklkofen	Grietzen	30	0,00111	0,39198	0,0003	0,59044
Marklkofen	Gschaid	28	0,00111	0,39310	0,0003	0,59074
Marklkofen	Schönblick	28	0,00111	0,39421	0,0003	0,59104
Marklkofen	Mülleröd	25	0,00111	0,39532	0,0003	0,59130
Marklkofen	Lauterbach	19	0,00111	0,39644	0,0002	0,59151
Marklkofen	Weiherr	15	0,00111	0,39755	0,0002	0,59166
Marklkofen	Johannisschwimmbach	13	0,00111	0,39866	0,0001	0,59180
Marklkofen	Aigen	12	0,00111	0,39978	0,0001	0,59193
Marklkofen	Einaugmühle	12	0,00111	0,40089	0,0001	0,59206
Marklkofen	Rosenmühle	11	0,00111	0,40200	0,0001	0,59217
Marklkofen	Klosbach	10	0,00111	0,40312	0,0001	0,59228
Marklkofen	Reithen	10	0,00111	0,40423	0,0001	0,59239
Marklkofen	Bogen	9	0,00111	0,40535	0,0001	0,59248
Marklkofen	Hub	9	0,00111	0,40646	0,0001	0,59258
Marklkofen	Kay	9	0,00111	0,40757	0,0001	0,59267
Marklkofen	Fellerhof	8	0,00111	0,40869	0,0001	0,59276
Marklkofen	Wildenschönau	8	0,00111	0,40980	0,0001	0,59284
Marklkofen	Hansöd	7	0,00111	0,41091	0,0001	0,59292
Marklkofen	Siglhof	7	0,00111	0,41203	0,0001	0,59299
Marklkofen	Ernsthof	6	0,00111	0,41314	0,0001	0,59306
Marklkofen	Gruberhof	6	0,00111	0,41425	0,0001	0,59312
Marklkofen	Roßhof	6	0,00111	0,41537	0,0001	0,59318
Marklkofen	Stockhof	6	0,00111	0,41648	0,0001	0,59325
Marklkofen	Berngern	5	0,00111	0,41759	0,0001	0,59330
Marklkofen	Grub	5	0,00111	0,41871	0,0001	0,59335
Marklkofen	Liebertsöd	5	0,00111	0,41982	0,0001	0,59341
Marklkofen	Ziegelstadl	5	0,00111	0,42094	0,0001	0,59346
Marklkofen	Heimlichschönau	4	0,00111	0,42205	0,0000	0,59350
Marklkofen	Leiten	4	0,00111	0,42316	0,0000	0,59355
Marklkofen	Petzenbrunn	4	0,00111	0,42428	0,0000	0,59359
Marklkofen	Pflanzenöd	4	0,00111	0,42539	0,0000	0,59363
Marklkofen	Eckscheid	3	0,00111	0,42650	0,0000	0,59366
Marklkofen	Schwingham	3	0,00111	0,42762	0,0000	0,59369
Marklkofen	Straßschwimm	3	0,00111	0,42873	0,0000	0,59373
Marklkofen	Aichberg	2	0,00111	0,42984	0,0000	0,59375
Marklkofen	Holzhäusl	2	0,00111	0,43096	0,0000	0,59377
Marklkofen	Rußhäusl	2	0,00111	0,43207	0,0000	0,59379
Marklkofen	Senetsberg	2	0,00111	0,43318	0,0000	0,59381
Marklkofen	Göttersberg	1	0,00111	0,43430	0,0000	0,59382
Marklkofen	Hackl	1	0,00111	0,43541	0,0000	0,59383
Mengkofen	Mengkofen	1.862	0,00111	0,43653	0,0198	0,61362
Mengkofen	Puchhausen	380	0,00111	0,43764	0,0040	0,61766
Mengkofen	Weichshofen	375	0,00111	0,43875	0,0040	0,62164
Mengkofen	Hofdorf	326	0,00111	0,43987	0,0035	0,62511
Mengkofen	Obertunding	306	0,00111	0,44098	0,0033	0,62836
Mengkofen	Mühlhausen	284	0,00111	0,44209	0,0030	0,63138
Mengkofen	Hüttenkofen	196	0,00111	0,44321	0,0021	0,63346
Mengkofen	Tunzenberg	188	0,00111	0,44432	0,0020	0,63546
Mengkofen	Martinsbuch	161	0,00111	0,44543	0,0017	0,63717
Mengkofen	Kirchlehen	157	0,00111	0,44655	0,0017	0,63884
Mengkofen	Hagenau	140	0,00111	0,44766	0,0015	0,64032
Mengkofen	Berg	92	0,00111	0,44878	0,0010	0,64130
Mengkofen	Dengkofen	89	0,00111	0,44989	0,0009	0,64225
Mengkofen	Pramersbuch	79	0,00111	0,45100	0,0008	0,64309
Mengkofen	Süßkofen	72	0,00111	0,45212	0,0008	0,64385
Mengkofen	Krottenthal	71	0,00111	0,45323	0,0008	0,64461
Mengkofen	Vogelsang	64	0,00111	0,45434	0,0007	0,64529
Mengkofen	Ettenkofen	50	0,00111	0,45546	0,0005	0,64582
Mengkofen	Kleinweichshofen	48	0,00111	0,45657	0,0005	0,64633
Mengkofen	Niedertunding	47	0,00111	0,45768	0,0005	0,64683
Mengkofen	Oberwackerstall	47	0,00111	0,45880	0,0005	0,64733
Mengkofen	Ottending	42	0,00111	0,45991	0,0004	0,64777
Mengkofen	Radlkofen	42	0,00111	0,46102	0,0004	0,64822
Mengkofen	Weitenhülln	40	0,00111	0,46214	0,0004	0,64864

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Mengkofen	Pramwinkl	38	0,00111	0,46325	0,0004	0,64905
Mengkofen	Leppersberg	36	0,00111	0,46437	0,0004	0,64943
Mengkofen	Hönigsbach	31	0,00111	0,46548	0,0003	0,64976
Mengkofen	Klausen	31	0,00111	0,46659	0,0003	0,65009
Mengkofen	Schönrain	31	0,00111	0,46771	0,0003	0,65042
Mengkofen	Feldkirchen	30	0,00111	0,46882	0,0003	0,65074
Mengkofen	Birket	29	0,00111	0,46993	0,0003	0,65105
Mengkofen	Steinbach	29	0,00111	0,47105	0,0003	0,65135
Mengkofen	Ziegelstadel	28	0,00111	0,47216	0,0003	0,65165
Mengkofen	Unterwackerstall	24	0,00111	0,47327	0,0003	0,65191
Mengkofen	Bräugraben	23	0,00111	0,47439	0,0002	0,65215
Mengkofen	Ginhart	22	0,00111	0,47550	0,0002	0,65238
Mengkofen	Haberndorn	20	0,00111	0,47661	0,0002	0,65260
Mengkofen	Multham	20	0,00111	0,47773	0,0002	0,65281
Mengkofen	Limbach	19	0,00111	0,47884	0,0002	0,65301
Mengkofen	Eckhof	18	0,00111	0,47996	0,0002	0,65320
Mengkofen	Gern	18	0,00111	0,48107	0,0002	0,65339
Mengkofen	Hanny	17	0,00111	0,48218	0,0002	0,65357
Mengkofen	Untersalhof	17	0,00111	0,48330	0,0002	0,65376
Mengkofen	Unterneiger	16	0,00111	0,48441	0,0002	0,65393
Mengkofen	Hammelhof	14	0,00111	0,48552	0,0001	0,65407
Mengkofen	Kothlaken	14	0,00111	0,48664	0,0001	0,65422
Mengkofen	Oberhirschwell	14	0,00111	0,48775	0,0001	0,65437
Mengkofen	Hausenthal	13	0,00111	0,48886	0,0001	0,65451
Mengkofen	Lohe	13	0,00111	0,48998	0,0001	0,65465
Mengkofen	Obersteinbach	13	0,00111	0,49109	0,0001	0,65479
Mengkofen	Furth	11	0,00111	0,49220	0,0001	0,65490
Mengkofen	Huchelwies	11	0,00111	0,49332	0,0001	0,65502
Mengkofen	Wackerstall	11	0,00111	0,49443	0,0001	0,65514
Mengkofen	Auholz	10	0,00111	0,49555	0,0001	0,65524
Mengkofen	Kleinhaslau	10	0,00111	0,49666	0,0001	0,65535
Mengkofen	Bruckhof	9	0,00111	0,49777	0,0001	0,65545
Mengkofen	Lueg	9	0,00111	0,49889	0,0001	0,65554
Mengkofen	Muckenwinkel	9	0,00111	0,50000	0,0001	0,65564
Mengkofen	Rasch	9	0,00111	0,50111	0,0001	0,65573
Mengkofen	Süßwies	9	0,00111	0,50223	0,0001	0,65583
Mengkofen	Hofstetten	8	0,00111	0,50334	0,0001	0,65591
Mengkofen	Hüttleiten	8	0,00111	0,50445	0,0001	0,65600
Mengkofen	Kleinlug	8	0,00111	0,50557	0,0001	0,65608
Mengkofen	Oberallmannsbach	8	0,00111	0,50668	0,0001	0,65617
Mengkofen	Oberreuth	8	0,00111	0,50780	0,0001	0,65625
Mengkofen	Buchwald	7	0,00111	0,50891	0,0001	0,65633
Mengkofen	Hueb	7	0,00111	0,51002	0,0001	0,65640
Mengkofen	Kupfermühl	7	0,00111	0,51114	0,0001	0,65648
Mengkofen	Rogau	7	0,00111	0,51225	0,0001	0,65655
Mengkofen	Esterthal	6	0,00111	0,51336	0,0001	0,65661
Mengkofen	Hausndorf	6	0,00111	0,51448	0,0001	0,65668
Mengkofen	Heinzleck	6	0,00111	0,51559	0,0001	0,65674
Mengkofen	Mauka	6	0,00111	0,51670	0,0001	0,65681
Mengkofen	Rauheck	6	0,00111	0,51782	0,0001	0,65687
Mengkofen	Rauhleiten	6	0,00111	0,51893	0,0001	0,65693
Mengkofen	Waldhof	6	0,00111	0,52004	0,0001	0,65700
Mengkofen	Grünleiten	5	0,00111	0,52116	0,0001	0,65705
Mengkofen	Haunmühle	5	0,00111	0,52227	0,0001	0,65710
Mengkofen	Meising	5	0,00111	0,52339	0,0001	0,65716
Mengkofen	Mißlbach	5	0,00111	0,52450	0,0001	0,65721
Mengkofen	Reifberg	5	0,00111	0,52561	0,0001	0,65726
Mengkofen	Reith	5	0,00111	0,52673	0,0001	0,65732
Mengkofen	Wunder	5	0,00111	0,52784	0,0001	0,65737
Mengkofen	Brunnholz	4	0,00111	0,52895	0,0000	0,65741
Mengkofen	Hochstraß	4	0,00111	0,53007	0,0000	0,65745
Mengkofen	Neukreit	4	0,00111	0,53118	0,0000	0,65750
Mengkofen	Oberhütt	4	0,00111	0,53229	0,0000	0,65754
Mengkofen	Pfarrholz	4	0,00111	0,53341	0,0000	0,65758
Mengkofen	Sommeracker	4	0,00111	0,53452	0,0000	0,65762
Mengkofen	Steinbühl	4	0,00111	0,53563	0,0000	0,65767
Mengkofen	Unterallmannsbach	4	0,00111	0,53675	0,0000	0,65771
Mengkofen	Brettbach	3	0,00111	0,53786	0,0000	0,65774
Mengkofen	Großlug	3	0,00111	0,53898	0,0000	0,65777
Mengkofen	Hinflucht	3	0,00111	0,54009	0,0000	0,65780
Mengkofen	Kohlschlag	3	0,00111	0,54120	0,0000	0,65784
Mengkofen	Oberbibelsbach	3	0,00111	0,54232	0,0000	0,65787
Mengkofen	Raschen	3	0,00111	0,54343	0,0000	0,65790
Mengkofen	Unterhirschwell	3	0,00111	0,54454	0,0000	0,65793
Mengkofen	Unterhütt	3	0,00111	0,54566	0,0000	0,65796
Mengkofen	Eisental	2	0,00111	0,54677	0,0000	0,65798
Mengkofen	Frauenthal	2	0,00111	0,54788	0,0000	0,65801
Mengkofen	Neukreit	2	0,00111	0,54900	0,0000	0,65803
Mengkofen	Niederreuth	2	0,00111	0,55011	0,0000	0,65805
Mengkofen	Obersalhof	2	0,00111	0,55122	0,0000	0,65807
Mengkofen	Rumplmühl	2	0,00111	0,55234	0,0000	0,65809
Mengkofen	Stolzenberg	2	0,00111	0,55345	0,0000	0,65811
Mengkofen	Altendorf	1	0,00111	0,55457	0,0000	0,65812

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Mengkofen	Eck	1	0,00111	0,55568	0,0000	0,65813
Mengkofen	Haunhart	1	0,00111	0,55679	0,0000	0,65814
Mengkofen	Murrenkreuth	1	0,00111	0,55791	0,0000	0,65815
Moosthenning	Moosthenning	1.025	0,00111	0,55902	0,0109	0,66905
Moosthenning	Dornwang	888	0,00111	0,56013	0,0094	0,67848
Moosthenning	Ottering	561	0,00111	0,56125	0,0060	0,68444
Moosthenning	Thürnthenning	516	0,00111	0,56236	0,0055	0,68993
Moosthenning	Lengthal	445	0,00111	0,56347	0,0047	0,69466
Moosthenning	Rimbach	281	0,00111	0,56459	0,0030	0,69764
Moosthenning	Unterhollerau	208	0,00111	0,56570	0,0022	0,69985
Moosthenning	Forst	181	0,00111	0,56682	0,0019	0,70178
Moosthenning	Gattering	66	0,00111	0,56793	0,0007	0,70248
Moosthenning	Holzbuch	59	0,00111	0,56904	0,0006	0,70311
Moosthenning	Unterholsbach	58	0,00111	0,57016	0,0006	0,70372
Moosthenning	Töding	52	0,00111	0,57127	0,0006	0,70427
Moosthenning	Oberviehmoos	46	0,00111	0,57238	0,0005	0,70476
Moosthenning	Stockerpoint	39	0,00111	0,57350	0,0004	0,70518
Moosthenning	Haid	35	0,00111	0,57461	0,0004	0,70555
Moosthenning	Wolfsacker	32	0,00111	0,57572	0,0003	0,70589
Moosthenning	Neukreith	25	0,00111	0,57684	0,0003	0,70615
Moosthenning	Buchberg	24	0,00111	0,57795	0,0003	0,70641
Moosthenning	Unterschellhart	24	0,00111	0,57906	0,0003	0,70666
Moosthenning	Seyfriedsheim	21	0,00111	0,58018	0,0002	0,70689
Moosthenning	Dreifaltigkeitsberg	17	0,00111	0,58129	0,0002	0,70707
Moosthenning	Buchreith	16	0,00111	0,58241	0,0002	0,70724
Moosthenning	Großweiher	16	0,00111	0,58352	0,0002	0,70741
Moosthenning	Zieglstadt	16	0,00111	0,58463	0,0002	0,70758
Moosthenning	Franzberg	15	0,00111	0,58575	0,0002	0,70774
Moosthenning	Behrhof	14	0,00111	0,58686	0,0001	0,70789
Moosthenning	Schöndorf	14	0,00111	0,58797	0,0001	0,70804
Moosthenning	Breitenau	13	0,00111	0,58909	0,0001	0,70817
Moosthenning	Eglhof	13	0,00111	0,59020	0,0001	0,70831
Moosthenning	Habich	13	0,00111	0,59131	0,0001	0,70845
Moosthenning	Klosterberg	13	0,00111	0,59243	0,0001	0,70859
Moosthenning	Kronberg	13	0,00111	0,59354	0,0001	0,70873
Moosthenning	Gießübl	12	0,00111	0,59465	0,0001	0,70885
Moosthenning	Kleinweiher	12	0,00111	0,59577	0,0001	0,70898
Moosthenning	Oberschellhart	12	0,00111	0,59688	0,0001	0,70911
Moosthenning	Strohberg	11	0,00111	0,59800	0,0001	0,70923
Moosthenning	Oberhollerau	10	0,00111	0,59911	0,0001	0,70933
Moosthenning	Reichenstall	10	0,00111	0,60022	0,0001	0,70944
Moosthenning	Rothbühl	10	0,00111	0,60134	0,0001	0,70954
Moosthenning	Unterviehmoos	8	0,00111	0,60245	0,0001	0,70963
Moosthenning	Harpoint	7	0,00111	0,60356	0,0001	0,70970
Moosthenning	Winkl	7	0,00111	0,60468	0,0001	0,70978
Moosthenning	Oberholsbach	6	0,00111	0,60579	0,0001	0,70984
Moosthenning	Kattenbach	5	0,00111	0,60690	0,0001	0,70990
Moosthenning	Königsau	5	0,00111	0,60802	0,0001	0,70995
Moosthenning	Stopfenreuth	5	0,00111	0,60913	0,0001	0,71000
Moosthenning	Rothleck	4	0,00111	0,61024	0,0000	0,71004
Moosthenning	Burgstall	3	0,00111	0,61136	0,0000	0,71008
Moosthenning	Greßlsbach	3	0,00111	0,61247	0,0000	0,71011
Moosthenning	Haihholz	3	0,00111	0,61359	0,0000	0,71014
Moosthenning	Oberdietenau	3	0,00111	0,61470	0,0000	0,71017
Moosthenning	Unterhaslau	3	0,00111	0,61581	0,0000	0,71020
Moosthenning	Birket	2	0,00111	0,61693	0,0000	0,71022
Moosthenning	Hammeröd	2	0,00111	0,61804	0,0000	0,71025
Moosthenning	Deisenau	1	0,00111	0,61915	0,0000	0,71026
Moosthenning	Oberhaslau	0	0,00111	0,62027	0,0000	0,71026
Moosthenning	Unterdietenau	0	0,00111	0,62138	0,0000	0,71026
Niederviehbach	Niederviehbach	994	0,00111	0,62249	0,0106	0,72082
Niederviehbach	Lichtensee	348	0,00111	0,62361	0,0037	0,72452
Niederviehbach	Niederviehbacherau	328	0,00111	0,62472	0,0035	0,72800
Niederviehbach	Oberviehbach	327	0,00111	0,62584	0,0035	0,73148
Niederviehbach	Rothhaus	171	0,00111	0,62695	0,0018	0,73330
Niederviehbach	Hinterkreuth	73	0,00111	0,62806	0,0008	0,73407
Niederviehbach	Süßbach	62	0,00111	0,62918	0,0007	0,73473
Niederviehbach	Walperstetten	41	0,00111	0,63029	0,0004	0,73517
Niederviehbach	Hörglkofen	39	0,00111	0,63140	0,0004	0,73558
Niederviehbach	Eschlhof	22	0,00111	0,63252	0,0002	0,73581
Niederviehbach	Lichtenseermoos	20	0,00111	0,63363	0,0002	0,73603
Niederviehbach	Winterstetten	15	0,00111	0,63474	0,0002	0,73619
Niederviehbach	Wimpersing	14	0,00111	0,63586	0,0001	0,73633
Niederviehbach	Gummering	9	0,00111	0,63697	0,0001	0,73643
Niederviehbach	Vorderkreuth	8	0,00111	0,63808	0,0001	0,73651
Niederviehbach	Hattenkofen	7	0,00111	0,63920	0,0001	0,73659
Niederviehbach	Wocka	7	0,00111	0,64031	0,0001	0,73666
Niederviehbach	Birnthal	6	0,00111	0,64143	0,0001	0,73673
Niederviehbach	Höll	6	0,00111	0,64254	0,0001	0,73679
Niederviehbach	Mühlen	6	0,00111	0,64365	0,0001	0,73685
Niederviehbach	Schreg	6	0,00111	0,64477	0,0001	0,73692
Niederviehbach	Schlot	5	0,00111	0,64588	0,0001	0,73697
Niederviehbach	Reith	4	0,00111	0,64699	0,0000	0,73701

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Niederviehbach	Geltenhof	1	0,00111	0,64811	0,0000	0,73702
Pilsting	Pilsting	2.710	0,00111	0,64922	0,0288	0,76582
Pilsting	Großköllnbach	1.211	0,00111	0,65033	0,0129	0,77869
Pilsting	Ganacker	484	0,00111	0,65145	0,0051	0,78383
Pilsting	Harburg	392	0,00111	0,65256	0,0042	0,78800
Pilsting	Oberndorf	199	0,00111	0,65367	0,0021	0,79012
Pilsting	Goben	196	0,00111	0,65479	0,0021	0,79220
Pilsting	Parnkofen	191	0,00111	0,65590	0,0020	0,79423
Pilsting	Trieching	171	0,00111	0,65702	0,0018	0,79604
Pilsting	Pilstingermoos	161	0,00111	0,65813	0,0017	0,79776
Pilsting	Weigen	141	0,00111	0,65924	0,0015	0,79925
Pilsting	Waibling	124	0,00111	0,66036	0,0013	0,80057
Pilsting	Leonsberg	72	0,00111	0,66147	0,0008	0,80134
Pilsting	Herzogau	47	0,00111	0,66258	0,0005	0,80184
Pilsting	Wirnsing	41	0,00111	0,66370	0,0004	0,80227
Pilsting	Etzenhausen	40	0,00111	0,66481	0,0004	0,80270
Pilsting	Gosselding	40	0,00111	0,66592	0,0004	0,80312
Pilsting	Oberdaching	37	0,00111	0,66704	0,0004	0,80352
Pilsting	Unterdaching	37	0,00111	0,66815	0,0004	0,80391
Pilsting	Mögling	32	0,00111	0,66927	0,0003	0,80425
Pilsting	Waiblingermoos	32	0,00111	0,67038	0,0003	0,80459
Pilsting	Weihern	31	0,00111	0,67149	0,0003	0,80492
Pilsting	Schanz	20	0,00111	0,67261	0,0002	0,80513
Pilsting	Eggerpoint	14	0,00111	0,67372	0,0001	0,80528
Pilsting	Würglberg	14	0,00111	0,67483	0,0001	0,80543
Pilsting	Wiesen	9	0,00111	0,67595	0,0001	0,80552
Pilsting	Griesenau	8	0,00111	0,67706	0,0001	0,80561
Pilsting	Elisium	7	0,00111	0,67817	0,0001	0,80568
Pilsting	Kreuth	7	0,00111	0,67929	0,0001	0,80576
Pilsting	Waldeck	6	0,00111	0,68040	0,0001	0,80582
Pilsting	Waldhof	6	0,00111	0,68151	0,0001	0,80588
Pilsting	Petzenhausen	5	0,00111	0,68263	0,0001	0,80594
Pilsting	Bäckermühle	3	0,00111	0,68374	0,0000	0,80597
Pilsting	Hacklöd	3	0,00111	0,68486	0,0000	0,80600
Pilsting	Schönthal	3	0,00111	0,68597	0,0000	0,80603
Pilsting	Reinthal	2	0,00111	0,68708	0,0000	0,80606
Pilsting	Winkl	2	0,00111	0,68820	0,0000	0,80608
Pilsting	Grenzheim	1	0,00111	0,68931	0,0000	0,80609
Reisbach	Reisbach	2.909	0,00111	0,69042	0,0309	0,83700
Reisbach	Griesbach	997	0,00111	0,69154	0,0106	0,84759
Reisbach	Oberhausen	375	0,00111	0,69265	0,0040	0,85158
Reisbach	Niederhausen	321	0,00111	0,69376	0,0034	0,85499
Reisbach	Englmannsberg	256	0,00111	0,69488	0,0027	0,85771
Reisbach	Thannenmais	249	0,00111	0,69599	0,0026	0,86036
Reisbach	Reith	241	0,00111	0,69710	0,0026	0,86292
Reisbach	Obermünchs Dorf	159	0,00111	0,69822	0,0017	0,86461
Reisbach	Niederreisbach	136	0,00111	0,69933	0,0014	0,86605
Reisbach	Haberskirchen	132	0,00111	0,70045	0,0014	0,86746
Reisbach	Fainbach	106	0,00111	0,70156	0,0011	0,86858
Reisbach	Haingersdorf	77	0,00111	0,70267	0,0008	0,86940
Reisbach	Mienbach	68	0,00111	0,70379	0,0007	0,87012
Reisbach	Sommershausen	63	0,00111	0,70490	0,0007	0,87079
Reisbach	Wildprechtling	62	0,00111	0,70601	0,0007	0,87145
Reisbach	Altersberg	61	0,00111	0,70713	0,0006	0,87210
Reisbach	Bachham	58	0,00111	0,70824	0,0006	0,87272
Reisbach	Hötzendorf	57	0,00111	0,70935	0,0006	0,87332
Reisbach	Untergünzkofen	53	0,00111	0,71047	0,0006	0,87388
Reisbach	Geigenkofen	48	0,00111	0,71158	0,0005	0,87439
Reisbach	Atzmannsberg	46	0,00111	0,71269	0,0005	0,87488
Reisbach	Lindberg	43	0,00111	0,71381	0,0005	0,87534
Reisbach	Watzendorf	40	0,00111	0,71492	0,0004	0,87577
Reisbach	Unterkenading	39	0,00111	0,71604	0,0004	0,87618
Reisbach	Perastorf	37	0,00111	0,71715	0,0004	0,87657
Reisbach	Oberkenading	33	0,00111	0,71826	0,0004	0,87692
Reisbach	Lodersöd	31	0,00111	0,71938	0,0003	0,87725
Reisbach	Ludersdorf	31	0,00111	0,72049	0,0003	0,87758
Reisbach	Bentlohn	30	0,00111	0,72160	0,0003	0,87790
Reisbach	Edenthal	28	0,00111	0,72272	0,0003	0,87820
Reisbach	Unterstuben	27	0,00111	0,72383	0,0003	0,87849
Reisbach	Unterfainbach	26	0,00111	0,72494	0,0003	0,87876
Reisbach	Bruckmühl	25	0,00111	0,72606	0,0003	0,87903
Reisbach	Hornach	25	0,00111	0,72717	0,0003	0,87929
Reisbach	Anterskofen	24	0,00111	0,72829	0,0003	0,87955
Reisbach	Grünbach	24	0,00111	0,72940	0,0003	0,87980
Reisbach	Waid	23	0,00111	0,73051	0,0002	0,88005
Reisbach	Obergünzkofen	22	0,00111	0,73163	0,0002	0,88028
Reisbach	Schornberg	22	0,00111	0,73274	0,0002	0,88052
Reisbach	Eisenthal	21	0,00111	0,73385	0,0002	0,88074
Reisbach	Petzlsdorf	21	0,00111	0,73497	0,0002	0,88096
Reisbach	Hasenöd	20	0,00111	0,73608	0,0002	0,88117
Reisbach	Hochholzen	20	0,00111	0,73719	0,0002	0,88139
Reisbach	Mooshäusln	20	0,00111	0,73831	0,0002	0,88160
Reisbach	Breitenloh	19	0,00111	0,73942	0,0002	0,88180

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Reisbach	Siegsdorf	19	0,00111	0,74053	0,0002	0,88200
Reisbach	Lindach	18	0,00111	0,74165	0,0002	0,88219
Reisbach	Reisach	17	0,00111	0,74276	0,0002	0,88237
Reisbach	Untergries	17	0,00111	0,74388	0,0002	0,88256
Reisbach	Gablkofen	16	0,00111	0,74499	0,0002	0,88273
Reisbach	Giglberg	16	0,00111	0,74610	0,0002	0,88290
Reisbach	Nackenberg	16	0,00111	0,74722	0,0002	0,88307
Reisbach	Oberndorf	16	0,00111	0,74833	0,0002	0,88324
Reisbach	Reitl	16	0,00111	0,74944	0,0002	0,88341
Reisbach	Berg	15	0,00111	0,75056	0,0002	0,88356
Reisbach	Siegersbach	15	0,00111	0,75167	0,0002	0,88372
Reisbach	Taubenöd	15	0,00111	0,75278	0,0002	0,88388
Reisbach	Gigersreuth	14	0,00111	0,75390	0,0001	0,88403
Reisbach	Wimbach	14	0,00111	0,75501	0,0001	0,88418
Reisbach	Reuth	13	0,00111	0,75612	0,0001	0,88432
Reisbach	Dingdorf	12	0,00111	0,75724	0,0001	0,88445
Reisbach	Reitholz	12	0,00111	0,75835	0,0001	0,88457
Reisbach	Aufeld	11	0,00111	0,75947	0,0001	0,88469
Reisbach	Bergen	10	0,00111	0,76058	0,0001	0,88480
Reisbach	Sommersberg	10	0,00111	0,76169	0,0001	0,88490
Reisbach	Thann	10	0,00111	0,76281	0,0001	0,88501
Reisbach	Elsberg	9	0,00111	0,76392	0,0001	0,88511
Reisbach	Fellbach	9	0,00111	0,76503	0,0001	0,88520
Reisbach	Gschaid	9	0,00111	0,76615	0,0001	0,88530
Reisbach	Hiendlsöd	9	0,00111	0,76726	0,0001	0,88539
Reisbach	Holzschneid	9	0,00111	0,76837	0,0001	0,88549
Reisbach	Mais	9	0,00111	0,76949	0,0001	0,88558
Reisbach	Asbach	8	0,00111	0,77060	0,0001	0,88567
Reisbach	Loitersdorf	8	0,00111	0,77171	0,0001	0,88575
Reisbach	Schmidlkofen	8	0,00111	0,77283	0,0001	0,88584
Reisbach	Schmidöd	8	0,00111	0,77394	0,0001	0,88592
Reisbach	Altmannsöd	7	0,00111	0,77506	0,0001	0,88600
Reisbach	Gröben	7	0,00111	0,77617	0,0001	0,88607
Reisbach	Höcking	7	0,00111	0,77728	0,0001	0,88615
Reisbach	Oberstuben	7	0,00111	0,77840	0,0001	0,88622
Reisbach	Scharlach	7	0,00111	0,77951	0,0001	0,88630
Reisbach	Breitenhof	6	0,00111	0,78062	0,0001	0,88636
Reisbach	Lerchenberg	6	0,00111	0,78174	0,0001	0,88642
Reisbach	Obergries	6	0,00111	0,78285	0,0001	0,88649
Reisbach	Onatsberg	6	0,00111	0,78396	0,0001	0,88655
Reisbach	Ried	6	0,00111	0,78508	0,0001	0,88661
Reisbach	Biberg	5	0,00111	0,78619	0,0001	0,88667
Reisbach	Granitz	5	0,00111	0,78731	0,0001	0,88672
Reisbach	Hartspiart	5	0,00111	0,78842	0,0001	0,88677
Reisbach	Holzhausen	5	0,00111	0,78953	0,0001	0,88683
Reisbach	Lehen	5	0,00111	0,79065	0,0001	0,88688
Reisbach	Stockau	5	0,00111	0,79176	0,0001	0,88693
Reisbach	Giebelsöd	4	0,00111	0,79287	0,0000	0,88698
Reisbach	Neumühle	4	0,00111	0,79399	0,0000	0,88702
Reisbach	Painten	4	0,00111	0,79510	0,0000	0,88706
Reisbach	Schachten	4	0,00111	0,79621	0,0000	0,88710
Reisbach	Vorderstetten	4	0,00111	0,79733	0,0000	0,88715
Reisbach	Arnöd	3	0,00111	0,79844	0,0000	0,88718
Reisbach	Brunnhäusl	3	0,00111	0,79955	0,0000	0,88721
Reisbach	Eschbaum	3	0,00111	0,80067	0,0000	0,88724
Reisbach	Gmeinhäusl	3	0,00111	0,80178	0,0000	0,88727
Reisbach	Griesmais	3	0,00111	0,80290	0,0000	0,88731
Reisbach	Hintergrub	3	0,00111	0,80401	0,0000	0,88734
Reisbach	Hinterstetten	3	0,00111	0,80512	0,0000	0,88737
Reisbach	Hub	3	0,00111	0,80624	0,0000	0,88740
Reisbach	Mühlen	3	0,00111	0,80735	0,0000	0,88743
Reisbach	Paßbrunn	3	0,00111	0,80846	0,0000	0,88746
Reisbach	Erlach	2	0,00111	0,80958	0,0000	0,88749
Reisbach	Geiersberg	2	0,00111	0,81069	0,0000	0,88751
Reisbach	Höfen	2	0,00111	0,81180	0,0000	0,88753
Reisbach	Ötz	2	0,00111	0,81292	0,0000	0,88755
Reisbach	Reichenöd	2	0,00111	0,81403	0,0000	0,88757
Reisbach	Schönthal	2	0,00111	0,81514	0,0000	0,88759
Reisbach	Schröttmoos	2	0,00111	0,81626	0,0000	0,88761
Reisbach	Hochfeld	1	0,00111	0,81737	0,0000	0,88762
Reisbach	Reiseck	1	0,00111	0,81849	0,0000	0,88763
Reisbach	Straßschneid	1	0,00111	0,81960	0,0000	0,88765
Reisbach	Stieberg	0	0,00111	0,82071	0,0000	0,88765
Simbach	Simbach	1.475	0,00111	0,82183	0,0157	0,90332
Simbach	Hauenersdorf	469	0,00111	0,82294	0,0050	0,90830
Simbach	Pischelsdorf	372	0,00111	0,82405	0,0040	0,91226
Simbach	Ruhstorf	323	0,00111	0,82517	0,0034	0,91569
Simbach	Rahstorf	66	0,00111	0,82628	0,0007	0,91639
Simbach	Fränkendorf	59	0,00111	0,82739	0,0006	0,91702
Simbach	Kugl	46	0,00111	0,82851	0,0005	0,91751
Simbach	Pirka	46	0,00111	0,82962	0,0005	0,91799
Simbach	Haag b. Ruhstorf	43	0,00111	0,83073	0,0005	0,91845
Simbach	Bergstorf	35	0,00111	0,83185	0,0004	0,91882

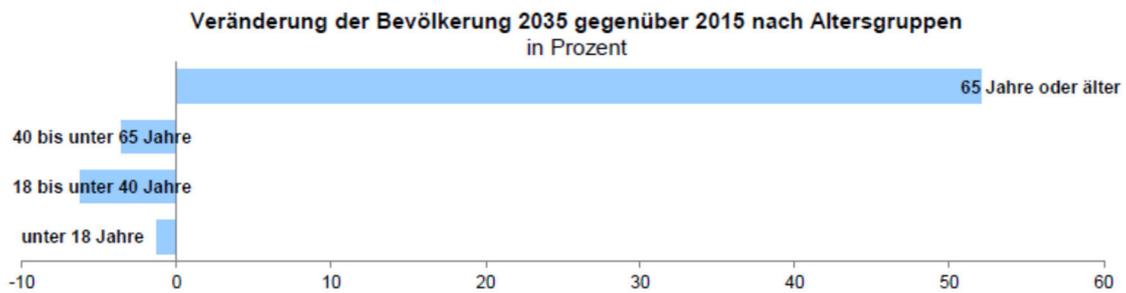
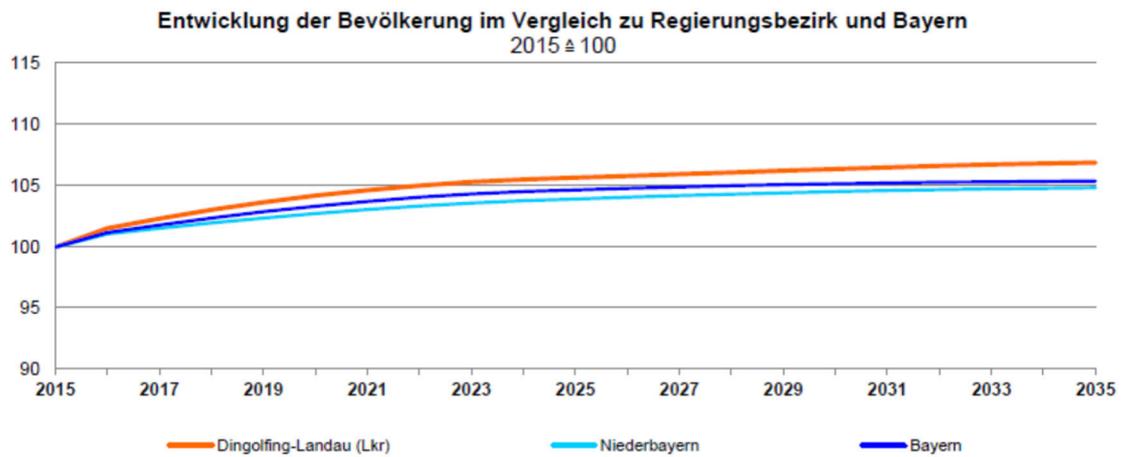
Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Simbach	Langgraben	35	0,00111	0,83296	0,0004	0,91920
Simbach	Falterhaid	32	0,00111	0,83408	0,0003	0,91954
Simbach	Bach	26	0,00111	0,83519	0,0003	0,91981
Simbach	Griesen	26	0,00111	0,83630	0,0003	0,92009
Simbach	Straß	24	0,00111	0,83742	0,0003	0,92034
Simbach	Höherkirchen	20	0,00111	0,83853	0,0002	0,92056
Simbach	Pramet	16	0,00111	0,83964	0,0002	0,92073
Simbach	Wannersberg	16	0,00111	0,84076	0,0002	0,92090
Simbach	Biberg	14	0,00111	0,84187	0,0001	0,92104
Simbach	Gmeinbauer	13	0,00111	0,84298	0,0001	0,92118
Simbach	Großwalln	13	0,00111	0,84410	0,0001	0,92132
Simbach	Mehnberg	13	0,00111	0,84521	0,0001	0,92146
Simbach	Nattersdorf	13	0,00111	0,84633	0,0001	0,92160
Simbach	Scharloh	13	0,00111	0,84744	0,0001	0,92174
Simbach	Schoberöd	13	0,00111	0,84855	0,0001	0,92187
Simbach	Unterkollbach	13	0,00111	0,84967	0,0001	0,92201
Simbach	Fischhaus	12	0,00111	0,85078	0,0001	0,92214
Simbach	Büchel	11	0,00111	0,85189	0,0001	0,92226
Simbach	Eben	11	0,00111	0,85301	0,0001	0,92237
Simbach	Hochholzen	11	0,00111	0,85412	0,0001	0,92249
Simbach	Höfen	11	0,00111	0,85523	0,0001	0,92261
Simbach	Narnham	11	0,00111	0,85635	0,0001	0,92272
Simbach	Widhalm	11	0,00111	0,85746	0,0001	0,92284
Simbach	Aigen	9	0,00111	0,85857	0,0001	0,92294
Simbach	Berngraben	9	0,00111	0,85969	0,0001	0,92303
Simbach	Blösham	9	0,00111	0,86080	0,0001	0,92313
Simbach	Sankt Antoni	9	0,00111	0,86192	0,0001	0,92322
Simbach	Vordereich	9	0,00111	0,86303	0,0001	0,92332
Simbach	Amberg	7	0,00111	0,86414	0,0001	0,92339
Simbach	Bichl	7	0,00111	0,86526	0,0001	0,92347
Simbach	Bindermann	7	0,00111	0,86637	0,0001	0,92354
Simbach	Binderöd	7	0,00111	0,86748	0,0001	0,92362
Simbach	Fleischöd	7	0,00111	0,86860	0,0001	0,92369
Simbach	Hofstetten	7	0,00111	0,86971	0,0001	0,92377
Simbach	Kerschbaum	7	0,00111	0,87082	0,0001	0,92384
Simbach	Mangolsöd	7	0,00111	0,87194	0,0001	0,92391
Simbach	Mooshaus	7	0,00111	0,87305	0,0001	0,92399
Simbach	Oberkager	7	0,00111	0,87416	0,0001	0,92406
Simbach	Schnarrn	7	0,00111	0,87528	0,0001	0,92414
Simbach	Schneewinkel	7	0,00111	0,87639	0,0001	0,92421
Simbach	Solleck	7	0,00111	0,87751	0,0001	0,92429
Simbach	Straßhaus	7	0,00111	0,87862	0,0001	0,92436
Simbach	Unterschabing	7	0,00111	0,87973	0,0001	0,92443
Simbach	Unterschneewinkel	7	0,00111	0,88085	0,0001	0,92451
Simbach	Asang	5	0,00111	0,88196	0,0001	0,92456
Simbach	Berg	5	0,00111	0,88307	0,0001	0,92462
Simbach	Breitenhub	5	0,00111	0,88419	0,0001	0,92467
Simbach	Etschneid	5	0,00111	0,88530	0,0001	0,92472
Simbach	Gartner	5	0,00111	0,88641	0,0001	0,92477
Simbach	Grüben	5	0,00111	0,88753	0,0001	0,92483
Simbach	Guggenberg	5	0,00111	0,88864	0,0001	0,92488
Simbach	Hintereich	5	0,00111	0,88976	0,0001	0,92493
Simbach	Holzhausen	5	0,00111	0,89087	0,0001	0,92499
Simbach	Kruckenhub	5	0,00111	0,89198	0,0001	0,92504
Simbach	Lindach	5	0,00111	0,89310	0,0001	0,92509
Simbach	Oberengbach	5	0,00111	0,89421	0,0001	0,92515
Simbach	Oberhaid	5	0,00111	0,89532	0,0001	0,92520
Simbach	Oberschabing	5	0,00111	0,89644	0,0001	0,92525
Simbach	Scheuwimm	5	0,00111	0,89755	0,0001	0,92531
Simbach	Starzenberg	5	0,00111	0,89866	0,0001	0,92536
Simbach	Taubenberg	5	0,00111	0,89978	0,0001	0,92541
Simbach	Zollöd	5	0,00111	0,90089	0,0001	0,92547
Simbach	Bachlberg	4	0,00111	0,90200	0,0000	0,92551
Simbach	Böckel	4	0,00111	0,90312	0,0000	0,92555
Simbach	Bocköd	4	0,00111	0,90423	0,0000	0,92559
Simbach	Buchöd	4	0,00111	0,90535	0,0000	0,92564
Simbach	Edenreich	4	0,00111	0,90646	0,0000	0,92568
Simbach	Gänsberg	4	0,00111	0,90757	0,0000	0,92572
Simbach	Göppel	4	0,00111	0,90869	0,0000	0,92576
Simbach	Gütlberg	4	0,00111	0,90980	0,0000	0,92581
Simbach	Hanslhub	4	0,00111	0,91091	0,0000	0,92585
Simbach	Hasenpoint	4	0,00111	0,91203	0,0000	0,92589
Simbach	Hinteramberg	4	0,00111	0,91314	0,0000	0,92593
Simbach	Hölleralth	4	0,00111	0,91425	0,0000	0,92598
Simbach	Hollmannsöd	4	0,00111	0,91537	0,0000	0,92602
Simbach	Holzmann	4	0,00111	0,91648	0,0000	0,92606
Simbach	Kerschberg	4	0,00111	0,91759	0,0000	0,92610
Simbach	Kleinwalln	4	0,00111	0,91871	0,0000	0,92615
Simbach	Küchl	4	0,00111	0,91982	0,0000	0,92619
Simbach	Lehen	4	0,00111	0,92094	0,0000	0,92623
Simbach	Niedereck	4	0,00111	0,92205	0,0000	0,92627
Simbach	Niederlehen	4	0,00111	0,92316	0,0000	0,92632
Simbach	Oberhaarland	4	0,00111	0,92428	0,0000	0,92636

Anlage 1: Einwohnerzahlen im Landkreis Dingolfing-Landau

Gemeinde	Ort	EW sortiert	n_OT %	kum.	n_EW %	kum.
Simbach	Öd	4	0,00111	0,92539	0,0000	0,92640
Simbach	Rabenberg	4	0,00111	0,92650	0,0000	0,92644
Simbach	Rehmbach	4	0,00111	0,92762	0,0000	0,92649
Simbach	Sand	4	0,00111	0,92873	0,0000	0,92653
Simbach	Sandberg	4	0,00111	0,92984	0,0000	0,92657
Simbach	Schillingsfürst	4	0,00111	0,93096	0,0000	0,92661
Simbach	Schlapping	4	0,00111	0,93207	0,0000	0,92666
Simbach	Schöllach	4	0,00111	0,93318	0,0000	0,92670
Simbach	Schwarzenberg	4	0,00111	0,93430	0,0000	0,92674
Simbach	Spirkenthal	4	0,00111	0,93541	0,0000	0,92678
Simbach	Thal	4	0,00111	0,93653	0,0000	0,92683
Simbach	Thannhackl	4	0,00111	0,93764	0,0000	0,92687
Simbach	Unterhaarland	4	0,00111	0,93875	0,0000	0,92691
Simbach	Unterhaid	4	0,00111	0,93987	0,0000	0,92695
Simbach	Untermadl	4	0,00111	0,94098	0,0000	0,92700
Simbach	Kerschl	3	0,00111	0,94209	0,0000	0,92703
Simbach	Eckelsberg	2	0,00111	0,94321	0,0000	0,92705
Simbach	Engerthal	2	0,00111	0,94432	0,0000	0,92707
Simbach	Fuchsberg	2	0,00111	0,94543	0,0000	0,92709
Simbach	Grillenberg	2	0,00111	0,94655	0,0000	0,92711
Simbach	Grünöd	2	0,00111	0,94766	0,0000	0,92713
Simbach	Haag	2	0,00111	0,94878	0,0000	0,92716
Simbach	Hainbuch	2	0,00111	0,94989	0,0000	0,92718
Simbach	Hasenöd	2	0,00111	0,95100	0,0000	0,92720
Simbach	Haslach	2	0,00111	0,95212	0,0000	0,92722
Simbach	Johannszell	2	0,00111	0,95323	0,0000	0,92724
Simbach	Kainzhub	2	0,00111	0,95434	0,0000	0,92726
Simbach	Kaisersberg	2	0,00111	0,95546	0,0000	0,92728
Simbach	Kopoltsöd	2	0,00111	0,95657	0,0000	0,92730
Simbach	Marienthal	2	0,00111	0,95768	0,0000	0,92733
Simbach	Matzöd	2	0,00111	0,95880	0,0000	0,92735
Simbach	Mitterschabing	2	0,00111	0,95991	0,0000	0,92737
Simbach	Neuhäuseln	2	0,00111	0,96102	0,0000	0,92739
Simbach	Nußbaum	2	0,00111	0,96214	0,0000	0,92741
Simbach	Obereck	2	0,00111	0,96325	0,0000	0,92743
Simbach	Oberfeichten	2	0,00111	0,96437	0,0000	0,92745
Simbach	Oberlucken	2	0,00111	0,96548	0,0000	0,92747
Simbach	Reichenöd	2	0,00111	0,96659	0,0000	0,92750
Simbach	Salehen	2	0,00111	0,96771	0,0000	0,92752
Simbach	Schaitl	2	0,00111	0,96882	0,0000	0,92754
Simbach	Schmalzthal	2	0,00111	0,96993	0,0000	0,92756
Simbach	Stadl	2	0,00111	0,97105	0,0000	0,92758
Simbach	Steresöd	2	0,00111	0,97216	0,0000	0,92760
Simbach	Stifting	2	0,00111	0,97327	0,0000	0,92762
Simbach	Straßweb	2	0,00111	0,97439	0,0000	0,92764
Simbach	Unterfeichten	2	0,00111	0,97550	0,0000	0,92767
Simbach	Unterkuglöd	2	0,00111	0,97661	0,0000	0,92769
Simbach	Vöglsberg	2	0,00111	0,97773	0,0000	0,92771
Simbach	Weißened	2	0,00111	0,97884	0,0000	0,92773
Simbach	Wildeneck	2	0,00111	0,97996	0,0000	0,92775
Simbach	Wintersberg	0	0,00111	0,98107	0,0000	0,92775
Wallersdorf	Wallersdorf	4.151	0,00111	0,98218	0,0441	0,97186
Wallersdorf	Haidfing	1.248	0,00111	0,98330	0,0133	0,98512
Wallersdorf	Altenbuch	397	0,00111	0,98441	0,0042	0,98934
Wallersdorf	Ettling	339	0,00111	0,98552	0,0036	0,99294
Wallersdorf	Moosfürth	162	0,00111	0,98664	0,0017	0,99467
Wallersdorf	Haidenkofen	141	0,00111	0,98775	0,0015	0,99616
Wallersdorf	Westerndorf	92	0,00111	0,98886	0,0010	0,99714
Wallersdorf	Wallersdorfermoos	61	0,00111	0,98998	0,0006	0,99779
Wallersdorf	Mattenkofen	41	0,00111	0,99109	0,0004	0,99823
Wallersdorf	See	35	0,00111	0,99220	0,0004	0,99860
Wallersdorf	Karlshof	30	0,00111	0,99332	0,0003	0,99892
Wallersdorf	Wolfersdorf	27	0,00111	0,99443	0,0003	0,99920
Wallersdorf	Meisterthal	21	0,00111	0,99555	0,0002	0,99943
Wallersdorf	Vierhöfen	17	0,00111	0,99666	0,0002	0,99961
Wallersdorf	Ettlingermoos	16	0,00111	0,99777	0,0002	0,99978
Wallersdorf	Haidfingermoos	16	0,00111	0,99889	0,0002	0,99995
Wallersdorf	Lindhof	5	0,00111	1,00000	0,0001	1,00000

Anlage 2: Bevölkerungsentwicklung



Quelle: Beiträge zur Statistik – A182A2 201600 – Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035. Bayerisches Landesamt für Statistik

Anlage 3: Einwohnerzusammensetzung nach Altersklassen

	gesamt	unter 3	3 bis unter 6	6 bis unter 10	10 bis unter 16	16 bis unter 19	19 bis unter 25	25 bis unter 40	40 bis unter 60	60 bis unter 75	75 und älter	80 Durchschnittsalter	
		1	4	7,5	12,5	17	21,5	32	49,5	67			
1992	82,3	3	3	3,8	5,8	2,7	7,2	20,5	20	11,3	4,9	37,9	
1993	83,6	3,1	3,1	3,9	6	2,7	6,8	21,2	20,4	11,7	4,8	37,8	
1994	84,7	3	3,2	4	6,1	2,8	6,4	21,7	20,6	12	4,8	37,9	
1995	86,6	3	3,3	4,3	6,3	2,9	6,3	22,2	21,2	12,2	5	37,9	
1996	87,9	3	3,3	4,4	6,4	3	6,1	22,4	21,7	12,4	5,3	38,1	
1997	88,8	2,9	3,1	4,5	6,5	3,3	6	22,1	22,2	12,7	5,5	38,4	
1998	89,5	2,9	3,1	4,6	6,6	3,3	6	21,9	22,5	13	5,6	38,6	
1999	90,1	2,9	3,1	4,6	6,7	3,4	6,2	21,5	22,9	13,4	5,7	38,7	
2000	90,6	2,9	3	4,4	6,9	3,3	6,3	20,9	23,3	13,7	5,8	39,0	
2001	91,2	2,8	3	4,3	7	3,3	6,5	20,5	23,9	14	6	39,3	
2002	91,9	2,7	2,9	4,2	7,1	3,4	6,7	20,1	24,8	14	6,1	39,5	
2003	92,1	2,6	3	4,1	7	3,4	6,8	19,4	25,6	14	6,3	39,8	
2004	92,1	2,5	2,9	4,1	7	3,5	6,7	18,8	26,3	13,9	6,5	40,0	
2005	91,9	2,4	2,8	4	6,8	3,5	6,7	18,2	27,1	13,7	6,7	40,4	
2006	91,6	2,3	2,6	4	6,7	3,5	6,5	17,8	27,7	13,6	6,9	40,7	
2007	91,5	2,3	2,6	3,9	6,4	3,6	6,5	17,2	28,2	13,8	7	41,0	
2008	91,1	2,3	2,5	3,8	6,3	3,5	6,4	16,7	28,5	13,9	7,2	41,4	
2009	90,7	2,2	2,4	3,7	6,1	3,5	6,5	16,2	28,9	13,9	7,4	41,7	
2010	91	2,2	2,3	3,5	6,1	3,3	6,9	16	29,1	14	7,6	41,9	
2011	90,6	2,1	2,3	3,4	6	3,2	6,8	15,9	29,1	14,1	7,7	42,2	
2012	91,3	2,2	2,3	3,3	5,9	3,1	7	16,2	29,3	14,1	8	42,3	
2013	92,7	2,2	2,3	3,2	5,8	3,1	7,2	16,9	29,5	14,2	8,3	42,4	
2014	93	2,2	2,3	3,2	5,6	3,1	7,1	17,2	29,5	14,2	8,6	42,6	
2015	93,3	2,3	2,3	3,2	5,4	3	7	17,5	29,3	14,3	9	42,8	
2016	93,5	2,3	2,3	3,2	5,2	3	6,8	17,9	29,1	14,6	9,2	43,0	
2017	93,7	2,3	2,3	3,1	5,1	2,9	6,6	18,1	28,8	15,1	9,2	43,2	
2018	93,8	2,3	2,3	3,1	5	2,8	6,5	18,3	28,5	15,7	9,2	43,4	
2019	93,8	2,3	2,3	3,1	4,9	2,7	6,5	18,3	28,2	16,3	9,2	43,6	
2020	93,9	2,3	2,3	3,1	4,9	2,6	6,3	18,3	27,9	17,1	9,1	43,8	
2021	93,8	2,3	2,3	3,2	4,8	2,5	6,1	18,3	27,5	17,7	9,1	44,0	
2022	93,8	2,3	2,3	3,2	4,8	2,5	6	18,2	27,1	18,2	9,2	44,2	
2023	93,7	2,2	2,3	3,2	4,8	2,4	5,8	18,1	26,7	18,8	9,3	44,5	
2024	93,6	2,2	2,3	3,2	4,8	2,5	5,7	17,9	26,4	19,2	9,4	44,6	
2025	93,5	2,2	2,3	3,2	4,8	2,4	5,5	17,9	26	19,6	9,6	44,9	
2026	93,4	2,2	2,3	3,2	4,8	2,4	5,4	17,7	25,8	19,9	9,8	45,1	
2027	93,4	2,2	2,3	3,2	4,8	2,4	5,4	17,4	25,5	20,3	10	45,3	
2028	93,3	2,1	2,3	3,2	4,8	2,4	5,3	17,2	25,2	20,6	10,2	45,5	
2029	93,2	2,1	2,2	3,2	4,9	2,4	5,2	17	25	20,8	10,4	45,7	
2030	93,1	2,1	2,2	3,1	4,9	2,4	5,2	16,7	24,9	20,9	10,7	45,9	
2031	93	2	2,2	3,1	4,9	2,4	5,2	16,4	24,9	20,9	11	46,1	
2032	92,9	2	2,2	3,1	4,8	2,4	5,2	16,2	24,9	20,7	11,4	46,2	

Anlage 4: Linienliste

Linie	Verlauf/Beschreibung	Verkehrstage		
		S	F	Sa
1 (6218)	Eggenfelden – Malgersdorf – Simbach; bedient überwiegend den Lkr. Rottal-Inn	X	X	X
2 (6236)	Landau – Aufhausen – Simbach – Arnstorf; einzelne Fahrten sind Sammelfahrten im Schülerverkehr für die kleinen Ortsteile Simbachs	X	X	X
3 (6235)	Landau – Adldorf – Eichendorf – Kröhstorf; zwischen Eichendorf und Kröhstorf flächenhafte Bedienung der Ortsteile von Eichendorf; Einzelfahrten zwischen Landau und Eichendorf über Kammern/Heimhart	X	X	X
4 (6150)	Landau – Pilsting – Parnkofen – Großköllnbach; einzelne Fahrten im Schülerverkehr weiter über Ottering und Töding nach Leonsberg	X	X	X
5 (6152)	Landau – Oberpörling – Plattling; ein Fahrtenpaar fährt nicht ab Landau, sondern ab Eichendorf	X	(X)	(X)
6 (6151)	Landau – Hainersdorf – Reibach	X	X	X
7 (6242)	Landshut – Aham – Marklkofen; verkehrt überwiegend im Landkreis Landshut; nur einzelne Fahrten tangieren Oberwolkersdorf bzw. sind über Frontenhausen bis Marklkofen geführt	X	X	X
8 (6237)	Neuhausen – Wallersdorf – Landshut; zwischen Wallersdorf und Neuhausen über Otzing und Altenbuch nur Sammelbedienung im Schülerverkehr	X	(X)	(X)
9 (6154)	Deggendorf – Plattling – Oberpörling – Obergessenbach; fährt vor allem im Landkreis Deggendorf mit Ausnahme von Moosfürth	X	(X)	(X)
10 (7630)	Arnstorf – Galgweis – Osterhofen; berührt nicht den Landkreis Dingolfing-Landau und ist daher nur nachrichtlich dargestellt	X	(X)	(X)
11 (6232)	Landshut – Dingolfing – Landau; Linienweg ist gespalten und führt teils über Pilsting und teils über Mamming	X	X	
12	Dingolfing – Mengkofen – Straubing; einige Fahrten über Hofdorf	X	X	X
13 (6097)	Straubing – Pilsting – Landau	X	X	X
14	Reibach – Griesbach – Dingolfing	X	X	X
15	Reibach – Frontenhausen – Dingolfing; mit Unterlinien 15a (Ödgarten – Georgenschwimmbach – Dingolfing) und 15b (Siglhof – Reith – Dingolfing) als Sammelfahrten im Schülerverkehr	X	X	X
16	Wildprechtling – Reibach – Steinberg – Dingolfing; bedient weitere Gemeindeteile von Marklkofen sowie den südlichen Bereich von Reibach; mit Unterlinie 16a als Schülerverkehr von Frontenhausen, Marklkofen und Griesbach nach Niederviehbach	X	X	X
17	Altenkirchen – Frontenhausen – Vilsbiburg; verbindet Frontenhausen mit dem südlichen Landkreis Landshut	X	X	
18	Oberspechtrain – Loiching – Dingolfing; Verbindungen zwischen dem Gemeindegebiet Loiching und Dingolfing über Teisbach	X	X	
19	Oberviehbach – Niederviehbach – Dingolfing	X	X	
20	Kirchlehen – Ottering – Moosthenning – Dingolfing	X	X	X
21	Gangkofen – Hölsbrunn – Kollbach – Gangkofen; flächenhafter Ringverkehr zur Schülerbeförderung, überwiegend in der Gemeinde Gangkofen (Lkr. Rottal-Inn)	X		
22	Gangkofen – Hölsbrunn – Kollbach – Eggenfelden; Schülerverkehr im Kreis Eggenfelden, tangiert nur Wettersdorf in der Gemeinde Frontenhausen; ein Marktfahrtenpaar zwischen Diepoltskirchen und Taufkirchen	X	(X)	
23	Jesendorf – Aham – Niederviehbach; Schülerverkehr aus dem Landkreis Landshut nach Niederviehbach	X		

Anlage 4: Linienliste

Linie	Verlauf/Beschreibung	Verkehrstage		
		S	F	Sa
24	Martinsbuch – Feldkirchen – Straubing; Einzelfahrten ab Martinsbuch, ansonsten Verdichtung im Landkreis Straubing-Bogen	X	X	X
25	Ruhsam – Mamming – Gottfrieding – Dingolfing; hauptsächlich Schülerverkehr aus den Gemeinden Mamming und Gottfrieding	X	X	
26	Fränkendorf – Simbach – Dingolfing; Schülerverkehr Gemeinde Simbach und nach Dingolfing	X	(X)	
27	Pramersbuch – Rimbach – Dingolfing; Schülerverkehr Gemeinden Mengkofen und Moosthenning und weitere Fahrten Rimbach – Dingolfing	X	X	
28	Wallersdorfermoos – Ettling – Wallersdorf – Straubing; Sammelbedienung in der Gemeinde Wallersdorf und direkte Anbindung nach Straubing	X	X	X
29	Mengkofen – Ottending – Rothhaus, einzelne Fahrten über Süßkofen/Mühlhausen; Erschließung des westlichen Gemeindegebietes von Mengkofen; ab Rothhaus meist Durchbindung auf Linie 30 Richtung Landshut	X	X	X
30	Rothhaus – Niederviehbach – Niederaichbach – Landshut; Bedienungsschwerpunkt im Landkreis Landshut, einzelne Fahrten jedoch ab/bis Rothhaus	X	X	X
32	Niederaichbach – Niederviehbach; Schülerverkehr in der Gemeinde Niederaichbach, Anbindung an Realschule Niederviehbach	X		
33	Oberhütt – Mengkofen – Postau – Niederviehbach; Schülerverkehr aus der Gemeinde Mengkofen und den Gemeinden Weng und Postau (Lkr. Landshut) zur Realschule Niederviehbach	X		
34	Leppersberg – Mengkofen – Ottering – Niederviehbach; Schülerverkehr aus den Gemeinden Moosthenning und Mengkofen zur Realschule Niederviehbach	X		
35	Wallersdorf – Ettling – Wallersdorf; Erschließung des südlichen Gemeindegebietes von Wallersdorf	X	X	
36	Wallersdorf – Altenbuch – Haidlfing – Wallersdorf; Erschließung des nördlichen Gemeindegebietes von Wallersdorf	X	X	
38	Greilsberg – Bayerbach – Mallersdorf – Neufahrn; Schülerverkehr v.a. von der Gemeinde Bayerbach bei Ergoldsbach nach Mallersdorf und Neufahrn	X		
39	Ottending – Pramersbuch – Mengkofen; Schülerverkehr in der westlichen Gemeinde Mengkofen	X		
40 (7639)	Eichendorf – Göttersdorf – Vilshofen; Schülerverkehr von Eichendorf nach Vilshofen	X	(X)	
41 (6153)	Eichendorf – Wallerfing – Plattling – Deggendorf; Schülerverkehr nach Plattling und Deggendorf	X	(X)	
42	Oberhütt – Mengkofen; Schülerverkehr in der nordöstlichen Gemeinde Mengkofen	X		
43 (7631)	Eichendorf – Osterhofen – Deggendorf; Schülerverkehr von Eichendorf nach Osterhofen und Deggendorf	X	(X)	(X)
44	Vier Teillinien (I bis IX), die die Gemeinde Eichendorf im Schülerverkehr flächenhaft bedienen	X		
45 (7544)	Hölldobl/Pitzling – Arnstorf; Schülerverkehr aus der östlichen Gemeinde Eichendorf nach Arnstorf	X		
46 (6259)	Pollnöd – Eichendorf – Arnstorf; Schülerverkehr aus der südlichen Gemeinde Eichendorf nach Arnstorf	X		

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges
Dingolfing	Busbahnhof (Herrenweiher)	11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 15a, 15b	86,2	53,2	78
Landau	Bahnhof	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13	71,2	35,8	62
Landau	Dr.-Schlögl-Platz	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13	70,6	37,5	62
Landau	Theresienplatz	2, 3, 4, 6, 8, 11, 13	48,2	30	43
Dingolfing	Gymnasium	14, 15, 16, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 31, 15a, 15b	52,15	14,15	42
Landau	Gymnasium	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13	51,2	14,5	42
Reisbach	Marktplatz	6, 14, 15, 16	38,8	29	36
Dingolfing	Bahnhofstr./E-Center/Mittelschule	11, 12, 15, 16, 20, 25, 27	39,6	21,8	35
Landau	Amtsgericht	2, 3, 6, 11, 13	37,2	27	35
Dingolfing	Bahnhof	11, 14, 15, 15a, 16, 18, 19, 20, 27	35,8	30	34
Eichendorf	Busbahnhof	3, 5, 40, 41, 43, 46	36,2	10	29
Landau	Bahnübergang	2, 3, 5, 6, 13	31,2	22	29
Landau	Sebastianiplatz	2, 3, 4, 6, 11, 13	29,4	19	27
Landau	Süd Hubertusklause	2, 3, 6	29,2	19	27
Dingolfing	Berufsschule	14, 15, 18, 19, 20, 25, 26, 27	29	11	24
Frontenhausen	Frantoplatz	15, 15a, 16, 16a, 17	27,6	14	24
Simbach	Rathaus	1, 2, 26	27,8	14	24
Mengkofen	Weichshofen	12, 29, 33, 39	26,4	14	23
Simbach	Thannhackl	1, 2, 26	24,8	14	22
Landau	Isarbrücke Süd	3, 4, 5, 6, 11, 13	22,8	15	21
Mengkofen	Am Schwebach	12, 29, 33	23,4	14	21
Dingolfing	Krankenhaus	15, 16, 18	21	16	20
Frontenhausen	Wimberger	7, 15, 16, 16a	21,6	14	20
Mengkofen	Dengkofen	12, 33, 42	23,4	11	20
Mengkofen	Hüttenkofen	12, 33, 42	23,4	11	20
Pilsting	Herzogau Gh Hindinger	4, 11, 13	21,8	14,8	20
Dingolfing	Oberbubach	15, 16, 16a	20,8	12	19
Eichendorf	West	3, 46	22,2	8	19
Dingolfing	Kreuzstraße	12, 27	20,2	13	18
Landau	Eichendorfer-/Nußbaumstr.	2, 3	20,4	13	18
Landau	Möding	2, 3	20,4	13	18
Landau	Realschule	2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13	23,8	3	18
Landau	Wildthurn Bahnhof	2, 3	20,4	13	18
Landau	Wildthurn Schloßwirtschaft	2, 3	20,4	13	18
Mengkofen	Puchhausen	12, 42	20,6	11	18
Simbach	Hauersdorf	2, 3, 6	20,6	11	18
Wallersdorf	Schule	35, 36	21	10	18
Dingolfing	Bahnunterführung (Isaria)	12, 27	19,2	11	17
Dingolfing	St.-Anton-Apotheke	14, 15, 16, 15a	18	16	17
Landau	Kreiskrankenhaus	3, 4, 6, 13	17,8	14	17
Marklkofen	Steinleitner	15, 16, 15b, 16a	19,6	10	17
Mengkofen	Ettenkofen	12, 33	19,4	11	17
Reisbach	Bruckmühl	14, 16	18,2	12	17
Reisbach	Hofauer	14, 16	18,2	12	17
Reisbach	Jägerstraße	14, 16	18,2	12	17
Niederviehbach	Lichtensee Kreisverkehr	11, 19, 30, 32	19,2	11	17
Dingolfing	Salitersheim/BMW-BKK	12, 27	18,2	11	16
Dingolfing	Spiegelbrunn Abzw.	15, 16	18	12	16
Eichendorf	Adldorf Gutsverwaltung	3, 46	19,2	8	16
Eichendorf	Enzerweis	3, 40, 43, 46, 44 IV	21,2	3	16
Eichendorf	Kröhstorf	3, 40, 43, 45, 44 I	20,6	3	16
Pilsting	Harburg Abzw. Öhlschlagstr.	4, 11, 13	16,8	11,8	16
Pilsting	Harburg Gh Hopfenspringer	4, 11, 13	16,8	11,8	16
Pilsting	Peigen Brücke	4, 11, 13	16,8	11,8	16
Wallersdorf	Marktplatz	8, 28, 35, 36	18,8	7	16
Wallersdorf	Moosfürth	8, 9, 28, 35	19	7	16
Dingolfing	Höfen Gh Teisbacher Hof	11, 18, 19	16,8	11	15
Eichendorf	Exing	3, 46, 44 II	17,2	8	15
Loiching	Kronwieden (Bf Loiching)	11, 18, 19	16,8	11	15
Marklkofen	Pfarrplatz	15, 15b, 16a	17,6	8	15
Mengkofen	Gh Post	12	16,6	11	15
Moosthenning	Unterhollerau	12, 34	17,4	10	15
Pilsting	Marktplatz	4, 13	16	12	15
Dingolfing	Rathaus/Stadthalle	11, 12, 14, 15, 16, 31	15,15	11,35	14
Eichendorf	Aufhausen Bahnhof	2, 3, 46	16,6	7	14
Eichendorf	Badersdorf	3, 40, 43, 46	17,4	3	14
Eichendorf	Rannersdorf	3, 46, 44 II	16,2	7	14
Niederviehbach	Realschule	15, 16a, 23, 32, 33, 34	16,8	6,6	14
Simbach	Gh Wiese/Festplatz	2, 26	16,8	6	14
Simbach	Marktplatz/Kirche	2, 26	16,8	6	14
Dingolfing	Feuerwehr	12, 20	14,6	10	13
Eichendorf	Lappersdorf	3, 44 II	15,4	8	13
Marklkofen	Aunkofen	15, 15b	14,8	8	13
Marklkofen	Schwimmer	15, 15b	14,8	8	13
Marklkofen	Weier	15, 15b	14,8	8	13
Mengkofen	Martinsbuch Raiffeisen-Lagerhaus	20, 24, 34, 42	15,6	4,5	13
Pilsting	Trieching	8, 13	13,8	10	13
Reisbach	Griesbach	14, 16a, 31	14,95	8,15	13
Simbach	Biberg/Kugl Abzw.	2, 26	14,8	6	13
Simbach	Straßhaus	2, 26	14,8	6	13
Wallersdorf	Westerndorf	5, 28, 35	15	8	13
Dingolfing	Caprima	11, 12	14,4	7	12
Dingolfing	Kaufland	14, 15	13	11	12

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges	
Eichendorf	Eichendorf	44 I, 44 II, 44 III, 44 IV	16,2	0	12	12
Eichendorf	Jahrstorf	3, 40, 43, 44 I, 45	16,6	0	12	12
Reisbach	Mienbach	6, 26	13,8	7	12	12
Reisbach	Niederhausen	6, 26	13,8	7	12	12
Reisbach	Oberhausen	6, 26	13,8	7	12	12
Reisbach	Obermünchschorf	6, 26	13,8	7	12	12
Wallersdorf	Haidfing Kirche	8, 36	14,8	5	12	12
Wallersdorf	Mattenkofen	8, 28, 36	14	6	12	12
Wallersdorf	See	8, 28, 36	14	6	12	12
Dingolfing	Ennsr Str. (Miele-Uhr)	11, 14, 15, 16, 31, 15a	12,15	8,15	11	11
Dingolfing	Unterbubach	15	11,8	8	11	11
Eichendorf	Aufhausen Gh Buchner	2, 46	12,6	5	11	11
Eichendorf	Pitzling GH Apfelböck	3, 5, 41, 45	13	4	11	11
Frontenhausen	Biegendorf	7, 17	12	8	11	11
Frontenhausen	Wunderlich	7, 17	12	8	11	11
Gottfrieding	Frichlkofen	14, 31	12,15	8,15	11	11
Marklkofen	Oberweilnbach Abzw.	15	11,8	8	11	11
Mengkofen	Obertunding	20, 31, 34, 42	12,75	4,15	11	11
Reisbach	Dingdorf	15	11,8	8	11	11
Reisbach	Englmannsberg	14, 31	12,15	8,15	11	11
Reisbach	Hötzendorf	6, 26	12,8	7	11	11
Reisbach	Niederreisbach	6, 26	12,8	7	11	11
Reisbach	Reith	15	11,8	8	11	11
Reisbach	Untergünzkofen	14	12	8	11	11
Eichendorf	Feldöd	2, 3	11,8	5	10	10
Eichendorf	Wannersdorf Abzw.	3	10,6	8	10	10
Frontenhausen	Altenkirchen	17, 15a, 16a	12,8	3	10	10
Frontenhausen	Friedrich-Then-Weg	15a, 16a, 17	12,8	3	10	10
Frontenhausen	Waldfried Gh Huber	15a, 16a, 17	12,8	3	10	10
Landau	Reichersdorf (b. Aufhausen)	2, 3	10,8	6	10	10
Landau	Steinbeißer	2, 3	11,8	5	10	10
Loiching	Oberwolkersdorf	7, 18	10	10	10	10
Mengkofen	Kirchlehen Kfz Troll	20, 24, 42	11,6	4,5	10	10
Mengkofen	Oberwackerstall	20, 34, 42	12,6	4	10	10
Mengkofen	Süßkofen	27, 29, 33, 39	13,4	1	10	10
Moosthenning	Buchberg	12	10,8	8	10	10
Moosthenning	Kronberg	12	10,8	8	10	10
Moosthenning	Oberschellhart	12	10,8	8	10	10
Niederviehbach	Lichtenseeremoos	11, 19	10,8	6	10	10
Wallersdorf	Altenbuch Raiffeisenbank	28, 36	11	6	10	10
Wallersdorf	Wallersdorfer Moos 1	28, 35	11	6	10	10
Wallersdorf	Wallersdorfer Moos 2	28, 35	11	6	10	10
Eichendorf	Einstorf	3, 45, 44 I	10,8	3	9	9
Eichendorf	Hellenhub Abzw.	3, 40, 43, 45	12,8	0	9	9
Eichendorf	Plattlinger Str.	3, 5, 41	10,8	2	9	9
Eichendorf	Pöcking	3, 45, 44 I	10,8	3	9	9
Eichendorf	Prunn Abzw.	3	9,6	8	9	9
Eichendorf	Reichstorf	3, 45, 44 I	10,8	3	9	9
Eichendorf	Wochenweis	3, 45, 44 I	10,8	3	9	9
Landau	Fichtheim	2, 6	9,8	6	9	9
Landau	Mettenhausen Gh Neumayer	6	9,8	6	9	9
Landau	Zeholfing	5, 28	10	6	9	9
Loiching	Wendelskirchen	7, 18	9	9	9	9
Mengkofen	Hagenau	27, 38, 39	12,4	0	9	9
Mengkofen	Hofdorf Abzw. Breitenau	12, 39	10,8	5	9	9
Moosthenning	Lengthal Gh Wimmer	12, 27	10,4	5	9	9
Pilsting	Großköllnbach Kriegerdenkmal	4, 11	11	5	9	9
Pilsting	Mögling	13	9	9	9	9
Pilsting	Oberndorf	13	9	9	9	9
Simbach	Langgraben	1	10	8	9	9
Dingolfing	Durach	15, 16	9	5	8	8
Dingolfing	St. Josef	11, 19	10,2	2,8	8	8
Eichendorf	Prunn	3, 46, 44 III	10,6	1	8	8
Eichendorf	Rengersdorf	3, 46, 44 II	9,6	2	8	8
Landau	Brunnhof	6	8,8	6	8	8
Landau	Spitalplatz	3, 5, 8, 11, 13	10	3	8	8
Landau	Wolfsdorf	6	8,8	6	8	8
Marklkofen	Aiglkofen	16, 16a	9	4	8	8
Marklkofen	Freinberg	16, 16a	9	4	8	8
Marklkofen	Poxau Abzw. Bergstr.	16, 16a	9	4	8	8
Marklkofen	Steinberg Gh Baumgartner	16, 16a	9	4	8	8
Marklkofen	Steinberg Kirche	16, 16a	9	4	8	8
Mengkofen	Abzw. Krottenthal	12, 33	9,6	5	8	8
Mengkofen	Hofdorf Kirche	29, 33, 39	9,8	1	8	8
Mengkofen	Tunzenberg	20, 42	9,8	4	8	8
Mengkofen	Vogelsang	29, 33, 39	9,8	1	8	8
Moosthenning	Dornwang	27, 34	9,2	2,8	8	8
Moosthenning	Oberviehmoos	20, 31, 34	8,75	4,15	8	8
Moosthenning	Rimbach	27, 34	9,2	2,8	8	8
Moosthenning	Thürnthennung	20, 31, 34	8,75	4,15	8	8
Pilsting	Gosselding	8, 13	8,8	5	8	8
Wallersdorf	Haidfing Landauer Str.	36	9	4	8	8
Wallersdorf	Haidfing Waas	36	9	4	8	8

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges
Wallersdorf	Haidlfinger Moos	36	9	4	8
Wallersdorf	Volksfestplatz	8, 28	9,8	2	8
Eichendorf	Dornach Brücke	3, 40, 43	9,8	0	7
Eichendorf	Haid	3, 44 IV	8,6	1	7
Eichendorf	Hütt	3, 44 IV	7,8	3	7
Eichendorf	Indersbach	3, 44 II, 46	9,6	0	7
Eichendorf	Perbing	3, 46, 44 IV	9,6	0	7
Eichendorf	Petzenbach	3, 46, 44 IV	9,6	0	7
Eichendorf	Reichstorf Schulbus-Hst Abzw.	3, 40, 43	9,8	0	7
Eichendorf	Voglau	3, 46, 44 IV	9,6	0	7
Eichendorf	Wisselsdorf	3, 44 IV	8,6	1	7
Frontenhausen	Witzeldorf	17	8	4	7
Gottfrieding	Gottfriedingerschwaige	11, 31	8,55	2,95	7
Landau	Schreieröd Abzw.	6	7,8	5	7
Mamming	Gh Fischer	11, 25	7,8	3,4	7
Mamming	Kirche/Raiffeisenkasse	11, 25	7,8	3,4	7
Mengkofen	Ginhart Abzw.	38, 39	8,8	0	7
Mengkofen	Mühlhausen	27, 29, 33	9,4	1	7
Mengkofen	Ottending	27, 29, 39	9,6	0	7
Mengkofen	Rogau	20, 42	8,8	3	7
Mengkofen	Untersalhof	20, 42	8,8	3	7
Moosthenning	Kronberg Abzw. Gießübl	12	7,8	5	7
Moosthenning	Moosthenning	20, 34	8,6	4	7
Niederviehbach	Gemeindezentrum	19	8,8	2	7
Reisbach	Schule	6	7,8	5	7
Simbach	Fleischöd Abzw.	2, 26	8,8	1	7
Wallersdorf	Altenbuch Schmidbauer	36	8	4	7
Wallersdorf	Ettling Moos	35	8	4	7
Wallersdorf	Ettling Raika	35	8	4	7
Wallersdorf	Haidenkofen	36	8	4	7
Wallersdorf	Haidlfing Gh Hartmann	8, 28	8,8	3	7
Wallersdorf	Karlshof	35	8	4	7
Wallersdorf	Meisterthal	35	8	4	7
Wallersdorf	Vierhöfen	36	8	4	7
Wallersdorf	Wolfersdorf	36	8	4	7
Dingolfing	Auenweg	12	6,8	5	6
Dingolfing	Develey	20, 27	6,8	5	6
Dingolfing	Gaubitzhausen	18	6	5	6
Dingolfing	Schönbühl	18	6	5	6
Gottfrieding	Rinngries Abzw.	11	7,4	2,8	6
Landau	Montessori-Schule	3, 8, 11, 13	7	2	6
Loiching	Kronwieden Lindenstraße	18	6	5	6
Loiching	Kronwieden Raiffeisenbank	18	6	5	6
Mamming	Rosenau Abzw. Roba-Werk	11	7,4	2,8	6
Mamming	Rosenau Anw. Kössbauer	11	7,4	2,8	6
Mamming	Rosenau Anw. Mückl	11	7,4	2,8	6
Marklkofen	Poxau	16	6,2	4	6
Mengkofen	Abzw. Feldkirchen	12	6,8	5	6
Mengkofen	Kloster	39, 42	8	0	6
Mengkofen	Martinsbuch Kirchlehen	24, 42	8	1,5	6
Mengkofen	Post	29, 33	6,8	3	6
Mengkofen	Pramersbuch	27, 39	7,6	0	6
Mengkofen	Schule	39, 42	8	0	6
Moosthenning	Breitenau	12	6,8	5	6
Moosthenning	Dreifaltigkeitsberg	27, 29	6,8	3	6
Moosthenning	Eglhof	12	6,8	5	6
Moosthenning	Gießübl	12	6,8	5	6
Moosthenning	Lengthal Unteres Dorf	12	6,8	5	6
Moosthenning	Ottering Feuerwehrhaus	4, 20	7,8	2	6
Niederviehbach	Lichtensee Gasthaus	19	6,8	2	6
Niederviehbach	Oberviehbach	19, 23	6,8	2	6
Niederviehbach	Sparkasse	19, 30	7	5	6
Reisbach	Haberskirchen	16, 22	7,2	3	6
Reisbach	Milchstr./Abzw. Armöd	16	6,2	4	6
Reisbach	Unterstuben	16, 22	7,2	3	6
Simbach	Mehnberg	2, 26	7,8	1	6
Simbach	Pischelsdorf	2, 26	7,8	1	6
Simbach	Ruhstorf	2, 26	7,8	1	6
Simbach	Ruhstorf Abzw. Pischelsdorf	2, 26	7,8	1	6
Simbach	Scharloh Abzw.	2	6,8	5	6
Simbach	Schnarrn	2	6,8	5	6
Wallersdorf	Karlshof Abzw.	8, 9	8	1	6
Dingolfing	Gärtnerei Filser	19	6,8	1	5
Dingolfing	Teisbach Marktplatz	18	5	5	5
Eichendorf	Dornach	45, 44 I	6,8	0	5
Eichendorf	Grub	3, 44 II	6,8	0	5
Eichendorf	Pitzling Kapelle	5, 41	6	1	5
Eichendorf	Schlag	45, 44 I	6,8	0	5
Eichendorf	Schwätzen	46, 44 III	6,6	0	5
Eichendorf	Thanhausen	44 II, 46	6,6	0	5
Frontenhausen	Eiselsdorf	22, 15a	7	0	5
Frontenhausen	Friedersdorf	22, 15a	7	0	5
Frontenhausen	Wachlkofen	22, 16a	6,8	0	5

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges
Frontenhausen	Wettersdorf	15a, 22	7	0	5
Landau	Landauermoos	8	5,8	1	5
Landau	Plankenschweige Abzw.	8	5,8	1	5
Loiching	Abzw. Eßig	18	5	5	5
Loiching	Abzw. Schlott	18	5	5	5
Loiching	Abzw. Sigl	18	5	5	5
Loiching	Göttersdorf	18	5	5	5
Loiching	Pischelsdorf	18	5	5	5
Loiching	Weigendorf	18	5	5	5
Mengkofen	Abzw. Unterwackerstall	20	5,8	4	5
Mengkofen	Feldkirchen	29, 33	5,8	2	5
Mengkofen	Hofdorf Breitenau	29, 33	5,8	2	5
Mengkofen	Leppersberg	34, 42	6,8	0	5
Mengkofen	Leppersberg Abzw. Frauenthal	34, 42	6,8	0	5
Mengkofen	Mühlhausen Raiffeisen	29, 33	5,8	1	5
Mengkofen	Niedertunding	34, 42	6,8	0	5
Mengkofen	Oberhütt	33, 42	6,8	0	5
Mengkofen	Unterwackerstall	34, 42	6,8	0	5
Moosthenning	Großweiher	20	5,8	4	5
Moosthenning	Haid	20	5,8	4	5
Moosthenning	Oberdietenau/Forst	20	5,8	4	5
Moosthenning	Ottering Gasthof Huber	20	5,8	4	5
Pilsting	Ganacker Gemeindehaus	8	5,8	1	5
Pilsting	Parnkofen	4	6	3	5
Pilsting	Waibling	4	6	3	5
Pilsting	Wirnsing	13	5	5	5
Simbach	Blösham Abzw.	2, 26	7	1	5
Eichendorf	Heimhart Abzw.	3	4,8	1	4
Eichendorf	Hörmannsdorf	3	4,8	1	4
Eichendorf	Mittelbach	3, 46	5,8	0	4
Eichendorf	Rohrbach Gh Huber	3	4,8	1	4
Frontenhausen	Bertensdorf Ortsmitte	15a, 16a	5,8	0	4
Frontenhausen	Georgenschwimmbach	15a, 16a	5,8	0	4
Frontenhausen	Rampoldstetten	15a, 16a	5,8	0	4
Frontenhausen	Sebastianiplatz	7	4	4	4
Gottfrieding	Ortsmitte	25	4,2	2,4	4
Gottfrieding	Ottenkofen	25	4,2	2,4	4
Landau	Dietlsberg Abzw.	3	4,8	1	4
Landau	Gansmühle	8	4,8	1	4
Landau	Hilgersdorf Abzw.	3	4,8	1	4
Landau	Kammern	3	4,8	1	4
Landau	Mettenhausen Einm. B20	6	4	3	4
Landau	Rappach Abzw.	3	4,8	1	4
Landau	Thalham	3	4,8	1	4
Loiching	Anzenbrunn	18	4	4	4
Loiching	Grafenwald	18	4	4	4
Loiching	Loichingermoos	11	4	4	4
Loiching	Oberspechtrain	18	4	4	4
Loiching	Reinöd	18	4	4	4
Mamming	Abzw. Hof	25	4,2	2,4	4
Mamming	Bubach	25	4,2	2,4	4
Mamming	Pilberskofen	25	4,2	2,4	4
Mamming	Ruhsam	25	4,2	2,4	4
Marklkofen	Bahnhof	7	4	4	4
Niederviebach	Rothhaus	29	4	3	4
Niederviebach	Rothhaus	30	4	4	4
Pilsting	Auwärter	4, 11	5	2	4
Pilsting	Ganacker Gh Axthammer	13	4	4	4
Pilsting	Kotterweiher	4	4	3	4
Pilsting	Pilstingermoos Fa. Kroiß	4	4	3	4
Simbach	Mitterloh	2	5,8	0	4
Wallersdorf	Haidenkofen Abzw. Ganacker	8	4,8	1	4
Eichendorf	Adldorf	44 III	3,8	0	3
Eichendorf	Antonsruh	44 I	3,8	0	3
Eichendorf	Aufhausen	44 III	3,8	0	3
Eichendorf	Berg	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Frauenholz	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Greinöd	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Halmbrunn	44 III	3,8	0	3
Eichendorf	Heimhart	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Heimhart Schule	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Hellenhart	44 I	3,8	0	3
Eichendorf	Knottenöd	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Laubenbacher	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Madl	44 III	3,8	0	3
Eichendorf	Pitzling	44 I	3,8	0	3
Eichendorf	Rohrbach	44 IV	3,8	0	3
Eichendorf	Wannersdorf	44 II	3,8	0	3
Frontenhausen	Moselding Abzw	22	4	0	3
Gottfrieding	Abzw. Golding	25	3,8	2	3
Gottfrieding	Schule	25	3,8	2	3
Landau	Kothingeichendorf Trafo	5	4	2	3
Landau	Meisterthal Abzw.	28	3	2	3

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges
Landau	Niederhöcking	11	3,6	1	3
Landau	Oberframmering Gh Leitl	5	4	2	3
Landau	Oberhöcking Gasthaus	11	3,6	1	3
Landau	Oberhöcking Haus Nr. 116	11	3,6	1	3
Landau	Poldering Am Hang	5	4	2	3
Landau	Thalham Lagerhaus	5	4	2	3
Landau	Unterframmering Höhenweg	5	4	2	3
Landau	Weilnbach Abzw.	11	3,6	1	3
Mamming	Abzw. Heilberskofen	25	3,8	2	3
Mamming	Bachhausen Gh Johann	11	3,6	1	3
Mamming	Dittenkofen	25	3,8	2	3
Mamming	Mammingerschwaigen Anw. Zettl	11	3,6	1	3
Mamming	Mammingerschwaigen Gh	11	3,8	1,8	3
Mamming	Mammingerschwaigen Obere Ringstr.	11	3,6	1	3
Mamming	Sedlmeier	25	3,8	2	3
Mengkofen	Aitrachbrücke	42	4	0	3
Mengkofen	Auholz	42	4	0	3
Mengkofen	Eckhof Abzw. Hüttl	42	4	0	3
Mengkofen	Eckhof Haus Nr. 1	42	4	0	3
Mengkofen	Eisental	42	4	0	3
Mengkofen	Feldkirchen Abzw.	39	4	0	3
Mengkofen	Gern	42	4	0	3
Mengkofen	Ginhart	27	3,6	0	3
Mengkofen	Hofstetten	42	4	0	3
Mengkofen	Kindergarten	42	4	0	3
Mengkofen	Kleinlug Abzw.	27	3,6	0	3
Mengkofen	Leppersberg Abzw. Schwimmb.	24	4	1,5	3
Mengkofen	Meising	42	4	0	3
Mengkofen	Muckenwinkel Abzw.	42	4	0	3
Mengkofen	Mühlhausen Abzw. Hösacker	39	4	0	3
Mengkofen	Mühlhausen Gh	39	4	0	3
Mengkofen	Multham	42	4	0	3
Mengkofen	Oberallmannsbach	39	4	0	3
Mengkofen	Puchhausen Schneiderberg	42	4	0	3
Mengkofen	Radlkofen	42	4	0	3
Mengkofen	Rauheck Abzw.	39	4	0	3
Mengkofen	Reith Abzw.	42	4	0	3
Mengkofen	Steinbach	39	4	0	3
Mengkofen	Steinbühl	42	4	0	3
Mengkofen	Tunzenbergstr.	42	4	0	3
Mengkofen	Unterallmannsbach	39	4	0	3
Mengkofen	Vogelsang Abzw.	27	3,6	0	3
Mengkofen	Weitenhülln	42	4	0	3
Mengkofen	Wunder	42	4	0	3
Mengkofen	Ziegelstadel	29	3	2	3
Mengkofen	Ziegelstadel Abzw.	39	4	0	3
Moosthenning	Unterhollerau Siedlung	27	3,6	0	3
Niederviehbach	Erlenweg	19	4	2	3
Niederviehbach	Eschlbach Abzw.	19	4	2	3
Niederviehbach	Gasthaus	30	3	3	3
Niederviehbach	Hüttenkofener Str.	30	3	3	3
Niederviehbach	Lehen Abzw.	19	4	2	3
Reisbach	Bentlohn	16	3,2	3	3
Reisbach	Berg Café	16	3,2	3	3
Reisbach	Bergen	16	3,2	3	3
Reisbach	Breitenloh	22	4	0	3
Reisbach	Failnbach	16	3,2	3	3
Reisbach	Griesmais Abzw.	16	3,2	3	3
Reisbach	Hochholzen	16	3,2	3	3
Reisbach	Lindach Abzw.	16	3,2	3	3
Reisbach	Nackenberg	16	3,2	3	3
Reisbach	Oberkenading	16	3,2	3	3
Reisbach	Oberstuben	16	3,2	3	3
Reisbach	Ruhstorf Abzw.	16	3,2	3	3
Reisbach	Siegsdorf	16	3,2	3	3
Reisbach	Sommershausen	6	3,8	0	3
Reisbach	Thannenmais Abzw.	16	3,2	3	3
Reisbach	Thannenmais Gh Säntfl	16	3,2	3	3
Reisbach	Thannenmais Hertreiter	16	3,2	3	3
Reisbach	Unterkenading	16	3,2	3	3
Reisbach	Waid Abzw.	16	3,2	3	3
Reisbach	Watzendorf	16	3,2	3	3
Reisbach	Wildprechting	16	3,2	3	3
Reisbach	Wimbach Abzw.	16	3,2	3	3
Simbach	Büchel	2	3,8	0	3
Simbach	Fränkendorf	26	4	1	3
Simbach	Hauersdorf Abzw. Reisbach	26	4	1	3
Simbach	Hauersdorf Ortsmitte	26	4	1	3
Simbach	Malgersdorf Abzw.	26	4	1	3
Wallersdorf	Bahnhof	8	3,8	1	3
Wallersdorf	Ettling Feuerwehrhaus	28	3	2	3
Wallersdorf	Ettling Kriegerdenkmal	5	4	2	3
Wallersdorf	Fa. Lung	28	3	2	3

Anlage 5: Haltestellenliste

Gemeinde	Haltestelle	Linien	Fahrten S	Fahrten F	Fahrten ges	
Wallersdorf	Meisterthal Abzw.	5		4	2	3
Dingolfing	Brunnerfeld	16a	2,8	0	2	2
Eichendorf	Attenkaisen	44 II	3	0	2	2
Eichendorf	Indersbach Abzw. Voglau	46	2,8	0	2	2
Eichendorf	Pollnöd	46	2,8	0	2	2
Eichendorf	Reichersdorf	46	2,8	0	2	2
Frontenhausen	Abzw. Schwaig	15a	3	0	2	2
Frontenhausen	Altenkirchen Abzw. Bach	15a	3	0	2	2
Frontenhausen	Ödgarten	15a	3	0	2	2
Frontenhausen	Prosmering Abzw.	15a	3	0	2	2
Frontenhausen	Sonnleiten	15a	3	0	2	2
Frontenhausen	Wollöd	16a	2,8	0	2	2
Gottfrieding	Hackerskofen	25	2,8	1	2	2
Gottfrieding	Unterweilnbach	15b	3	0	2	2
Landau	Kleegarten	5	3	0,5	2	2
Landau	Kleegarten Kreuzung	28	2	2	2	2
Landau	Poldering	28	2	2	2	2
Landau	Steinhaus	3	3	0	2	2
Marklkofen	Abzw. Oberweilnbach	16a	2,8	0	2	2
Marklkofen	Abzw. Ulrichschwimmbach	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Aigen	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Hansöd	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Lauterbach	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Poxau Abzw. Klosterstr.	16a	2,8	0	2	2
Marklkofen	Reith	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Schwingham	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Siglhof	15b	3	0	2	2
Marklkofen	Ulrichschwimmbach	16a	2,8	0	2	2
Mengkofen	Am Berg	34	2,8	0	2	2
Mengkofen	Ottending Abzw. St. 2141	29	2	2	2	2
Mengkofen	Puchhausen Hofstetter Str.	33	2,8	0	2	2
Moosthenning	Abzw. Forst	34	2,8	0	2	2
Moosthenning	Abzw. Schöndorf	34	2,8	0	2	2
Moosthenning	Kleinweiher Abzw. Thürnthenning	34	2,8	0	2	2
Moosthenning	Schöndorf	34	2,8	0	2	2
Moosthenning	Töding Abzw.	4	3	0	2	2
Moosthenning	Ziegelstadl	34	2,8	0	2	2
Pilsting	Abzw. Carossastr.	4	2	1	2	2
Pilsting	Klabautermann Abzw. Großköllnbach	11	3	1	2	2
Pilsting	Leonsberg Abzw.	4	3	0	2	2
Pilsting	Oberdaching Abzw.	4	3	0	2	2
Pilsting	Rathaus	4	3	1	2	2
Pilsting	Siedlung West	4	2	1	2	2
Pilsting	Unterdaching Abzw.	4	3	0	2	2
Reisbach	Bachham	15b	3	0	2	2
Reisbach	Geigenkofen	15b	3	0	2	2
Reisbach	Haingersdorf	2	2,8	0	2	2
Reisbach	Hiendlsöd	2	2,8	0	2	2
Reisbach	Taubenöd Abzw.	2	2,8	0	2	2
Simbach	Bergstorf Abzw.	2	2,8	0	2	2
Simbach	Höherskirchen	2	2,8	0	2	2
Simbach	Nattersdorf	2	2,8	0	2	2
Simbach	Straß bei Ruhstorf	2	2,8	0	2	2
Wallersdorf	Altenbuch Gh Donhauser	8	3	0	2	2
Moosthenning	Unterhollerau Schule	12	1	1	1	1
Pilsting	Goben Tankstelle	11	0,8	0,8	1	1
Simbach	Mangolsöd	2	2	0	1	1
Simbach	Pirka Ort	2	2	0	1	1
Simbach	Rahstorf bei Malgersdorf	2	2	0	1	1
Simbach	Ruhstorf Abzw.	2	2	0	1	1
Simbach	Unterkollbach	2	2	0	1	1
Simbach	Unterschneewinkel	2	2	0	1	1
Wallersdorf	Kindergarten	35	1	1	1	1
Mengkofen	Mengkofen	31	0,15	0,15	0	0
Moosthenning	Ottering Brücke	31	0,15	0,15	0	0
Reisbach	Reisbach	31	0,15	0,15	0	0
Simbach	Simbach	31	0,15	0,15	0	0

Anlage 6: Zuschussleistungen des Landkreises

Öffentlicher Personennahverkehr - Gesamtbericht 2018

vom Landkreis Dingolfing - Landau gewährte Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
gem. Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Linienbezeichnung	Linienbeschreibung			Verkehrsunternehmen	Ausgleichsleistungen vom Aufgabenträger
Linie 2 (RBO 6236) Arnstorf - Landau	12.12 - 12.45 12.45 - 13.00 13.55 - 14.31 15.15 - 16.02	Landau - Simbach Simbach - Landau Fleischöd - Landau Landau - Ruhstorf	Mo - Fr/Sch	RBO Deggendorf ¹	27.002 €
Linie 3 (RBO 6235) Landau - Eichendorf - Kröhstorf	siehe Fahrplan	Landau - Kammern - Eichendorf - Mittelbach		RBO Deggendorf	52.503 €
Linie 5 (RBO 6152) Landau - Zeholfing - Kammern - Rohrbach	6.50 14.20 16.30 17.50 15.20	ab Rohrbach ab Landau ab Landau ab Landau ab Landau	Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr	RBO Deggendorf RBO Deggendorf	9.880 €
Linie 8 (RBO 6237) Landau - Neuhausen	6.50 14.20 17.50 15.42	ab Neuhausen ab Landau ab Landau ab Wallersdorf	Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr	RBO Deggendorf	9.146 €
Linie 11 (RBO 6232) Landau - Landshut	6.35 7.05 16.05 14.20 17.40 15.20	ab Mamming - Landau ab Landau - DGF ab DGF - Landau ab Landau - Mamming ab Landau - Mamming ab Landau - Mamming	Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Mo - Fr Fr	RBO Landshut ²	21.869 €
Linie 12 Dingolfing - Straubing	15.42 - 16.22 16.24 - 17.18	Leiblfing - Dingolfing Dingolfing - Straubing	Mo - Do/Sch	Ebenbeck Reisen GmbH	11.760 €
Linie 14 Dingolfing - Griesbach - Reisbach	15.15 - 15.34	Dingolfing - Griesbach - Reisbach	Mo - Do/Sch	Hofer Verkehrsbetriebe GmbH	5.880 €

Anlage 6: Zuschussleistungen des Landkreises

Linienbezeichnung	Linienbeschreibung			Verkehrsunternehmen	Ausgleichsleistungen vom Aufgabenträger
Linie 15 Dingolfing - Marklkofen - Reisbach	15.20 - 15.50	Dingolfing - Frontenhausen - Marklkofen - Reisbach	Mo - Do/Sch	Hofer Verkehrsbetriebe GmbH	5.830 €
Linie 16 Dingolfing - Steinberg - Reisbach - Wildprechting	15.20 - 16.17	Dingolfing - Reisbach - Wildprechting	Die/Sch	Hofer Verkehrsbetriebe GmbH	2.080 €
Linie 16a Niederviehbach - Frontenhausen - Griesbach	16.15 - 17.20	Niederviehbach - Frontenhausen - Marklkofen - Griesbach	Mo - Do/Sch	Hofer Verkehrsbetriebe GmbH	11.760 €
Linie 18 Dingolfing - Oberspechtrain	15.10 - 15.44	Dingolfing - Loiching - Oberspechtrain	Mo - Fr/Sch	Mückenhausen Busunternehmen GmbH	10.230 €
Linie 19 Dingolfing - Niederaichbach - Oberviehbach	15.05 - 15.53	Dingolfing - Wörth - Niederviehbach - Oberviehbach	Mo - Fr/Sch	Mückenhausen Busunternehmen GmbH	8.742 €
Linie 20 Dingolfing - Ottering - Tunzenberg - Kirchlehen	15.05 - 15.52	Dingolfing - Ottering - Kirchlehen	Mo - Do/Sch	Frey u. Salzer Reise GmbH	10.437 €
Linie 25 Dingolfing - Mamming - Ruhsam	15.15 - 15.55	Dingolfing - Mamming - Ruhsam	Mo - Do/Sch	Reisepartner Pellkofer e.K.	8.274 €
Linie 26 DGF - Haunersdorf - Simbach	15.12 - 16.15	Dingolfing - Simbach	Mo - Fr	Reisepartner Pellkofer e.K.	4.802 €
Linie 27 Pramersbuch - Rimbach - Dingolfing	15.15 - 16.02	Dingolfing - Rimbach - Pramersbuch	Mo - Do/Sch	Reisepartner Pellkofer e.K.	11.500 €
Linie 41 (RBO 6153) Eichendorf - Deggendorf	06.26 - 06.35 17.57 - 18.05	Eichendorf - Neubachling Neubachling - Eichendorf	Mo - Fr/Sch	RBO Deggendorf	3.233 €
Freizeitbus	Samstag abend	Reisbach - Dingolfing - Landau - Ruhstorf Landau - Pilsting - Dingolfing - Simbach Reisbach - Eichendorf - Landau -Ruhstorf Lichtensee - Dingolfing - Ruhstorf - Simbach	Sa/Sept - Juni	Mückenhausen Busunternehmen GmbH	53.382 €

¹ RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Niederlassung Süd/ Ast Deggendorf

² RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Niederlassung Mitte/ Ast Landshut

Anlage 7: Räumliche und zeitliche Erschließung

Montag bis Freitag

EW-Daten: 12/2013

Gemeinde	Ort	EW	Linien	nach Dingolfing/Landau						von Dingolfing/Landau					
				1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Wallersdorf	Wallersdorf	4.108	931	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn
Frontenhausen	Frontenhausen	3.824	15, 16									Ferien?	Anschluss?		
Reisbach	Reisbach	2.885	6, 14, 15, 16												
Pilsting	Pilsting	2.671	4, 11, 13	Ferien?											
Eichendorf	Eichendorf	2.007	3, 5, 41, 43	Anschluss?								Ferien?			
Mengkofen	Mengkofen	1.855	12					Ferien?						Anschluss?	Anschluss?
Mamming	Mamming	1.623	11, 25					Ferien?				Ferien?		Anschluss?	
Loiching	Kronwieden	1.512	11, 18, 19							Ferien?					
Simbach	Simbach	1.433	1, 2, 26										Anschluss?		
Marklkofen	Marklkofen	1.294	7, 15, 16									Ferien?			
Wallersdorf	Haidfing	1.243	8, 28, 36									Ferien?		Anschluss?	
Pilsting	Großköllnbach	1.196	4, 11	Ferien?								Ferien?	Anschluss?		
Dingolfing	Teisbach	1.180	18, D	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo
Gottfrieding	Gottfriedingerschwaige	1.103	11									Ferien?			
Moosthenning	Moosthenning	1.002	20									Ferien?	nicht an Fr	Anschluss?	
Reisbach	Griesbach	992	14									Ferien?			
Niederviehbach	Niederviehbach	989	15, 19, 30									Ferien?	Anschluss?		
Orte mit weniger als 900 Einwohnern:					2	3	4					3	4	5	
Moosthenning	Dornwang	873	27, 34												
Loiching	Loiching	646	18				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Eichendorf	Aufhausen	618	2, 3, 44, 46										Anschluss?	Anschluss?	
Marklkofen	Poxau	586	16, 16a				etw. später							Anschluss?	
Moosthenning	Ottering	551	4, 20										nicht an Fr		
Gottfrieding	Gottfrieding	533	25											Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Fichtheim	520	6, L				etw. später						nicht an Fr		
Moosthenning	Thürnthening	507	20, 34										nicht an Fr		
Pilsting	Ganacker	478	8, 13										Anschluss?	Anschluss?	
Mamming	Mammingserschwaigen	475	11				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Simbach	Hauenersdorf	459	2, 3, 6, 26				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Marklkofen	Warth	453	16, 16a				etw. später							Anschluss?	
Moosthenning	Lengthal	437	12, 27										Anschluss?	Anschluss?	
Dingolfing	Höfen	411	11, 18, 19, D	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo
Dingolfing	Schermau	405	D	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo
Wallersdorf	Altenbuch	394	8, 28, 36										Anschluss?	Anschluss?	
Pilsting	Harburg	387	4, 11, 13												
Eichendorf	Addorf	381	3, 44, 46										Anschluss?		
Mengkofen	Puchhausen	379	12, 33, 42										Anschluss?	Anschluss?	
Marklkofen	Steinberg	376	16, 16a				etw. später							Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Zeholfing	376	5, 28, L												
Mengkofen	Weichshofen	374	12, 29, 33, 39										Anschluss?	Anschluss?	
Reisbach	Oberhausen	373	6, 26				etw. später						nicht an Fr	Anschluss?	
Simbach	Pischelsdorf	364	2, 26				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Niederviehbach	Lichtensee	346	11, 19, 30										Anschluss?		
Landau a. d. Isar	Thalham	341	3, 5, L											Anschluss?	
Wallersdorf	Ettling	336	5, 28, 35										Anschluss?	Anschluss?	
Mengkofen	Hofdorf	326	12, 29, 33, 39										Anschluss?	Anschluss?	
Niederviehbach	Niederviehbacherau	326	(Lichtensee)										Anschluss?		
Niederviehbach	Oberviehbach	325	19										Anschluss?		
Reisbach	Niederhausen	319	6, 26				etw. später						nicht an Fr	Anschluss?	
Simbach	Ruhstorf	316	2, 16, 26				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Mengkofen	Obertunding	306	20, 34, 42										nicht an Fr	Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Oberhöcking	301	11, L				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Mengkofen	Mühlhausen	284	27, 29, 33, 39												
Moosthenning	Rimbach	276	27, 34												
Mamming	Bubach	273	25											Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Niederhöcking	270	11, L				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Kleergarten	258	5, 28, L											Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Reichersdorf	258	2, 46, L				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Reisbach	Englmannsberg	255	14												
Reisbach	Thannenmais	248	16											Anschluss?	
Reisbach	Reith	240	15												
Loiching	Oberwolkersdorf	234	7, 18				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Loiching	Weigendorf	233	18				etw. später						Anschluss?	Anschluss?	
Eichendorf	Kröhstorf	227	3, 43, 44, 45											Anschluss?	
Eichendorf	Perbing	208	3, 44, 46											Anschluss?	
Moosthenning	Unterhollerau	204	12, 27, 34										Anschluss?	Anschluss?	
Landau a. d. Isar	Mettenhausen	202	6, L				etw. später						nicht an Fr		

Anlage 7: Räumliche und zeitliche Erschließung

Samstag

Gemeinde	Ort	EW	Linien	nach Dingolfing/Landau			von Dingolfing/Landau		
				1/2	3/4	5/6	1/2	3/4	5/6
Wallersdorf	Wallersdorf	4.108	931	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn	Bahn
Frontenhausen	Frontenhausen	3.824	15, 16	etw. später					
Reisbach	Reisbach	2.885	6, 14, 15, 16						
Pilsting	Pilsting	2.671	4, 11, 13						
Eichendorf	Eichendorf	2.007	3, 5, 41, 43						
Mengkofen	Mengkofen	1.855	12	etw. später					
Mamming	Mamming	1.623	11, 25						
Loiching	Kronwieden	1.512	11, 18, 19						
Simbach	Simbach	1.433	1, 2, 26						
Marklkofen	Marklkofen	1.294	7, 15, 16	etw. später					
Wallersdorf	Haidfing	1.243	8, 28, 36	August?	Straubing				
Pilsting	Großköllnbach	1.196	4, 11						
Dingolfing	Teisbach	1.180	18, D	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo	Dingo
Gottfrieding	Gottfriedingerschwaige	1.103	11						
Moosthenning	Moosthenning	1.002	20						
Reisbach	Griesbach	992	14						
Niederviehbach	Niederviehbach	989	15, 19, 30						

Legende

- grobe Abweichung/Nichterfüllung der Mindeststandards
- kleinere Abweichung in höchstens einem Teilaspekt
- Erfüllung der Mindeststandards

- 1 Fahrt ist an Schultagen anzubieten
- 1 Fahrt ist auch in den Ferien anzubieten

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Montag bis Freitag								Samstag										
	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	
2	Landau - Simbach	1	bis 7 Uhr	x						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x							
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x	22	44	51	2.244	
		3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	28	56	245	13.720,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	22	44	51	2.244
		4	zwischen 12 und 14 Uhr		x	x ab Ruhstorf	5	10	185	1.850,00									
		5	zwischen 14 und 17 Uhr																
		6	zwischen 17 und 19 Uhr				x	28	56	185	10.360,00								
	Summe			2	2	3			25.930,00			1	0	2				4.488	
Simbach - Landau	Landau - Simbach	1	nach 7 Uhr		x	22	44	245	10.780,00	1	bis 13 Uhr	x							
		2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	x						2	bis 16 Uhr			x	22	44	51	2.244	
		3	nach 13 Uhr	x		x Ferien bis Ruhstorf	9	18	245	4.410,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	22	44	51	2.244
		4	nach 15 Uhr	x (DB Anschluss)															
		5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (nicht Ferien, Freitag)		28	56	72	4.032,00									
		6	zwischen 18 und 19 Uhr			x (zu früh, DB Anschluss)													
	Summe			3	2	2		19.222,00			1	0	2				4.488		
	Gesamtsumme							45.152,00										8.976	
3	Eichendorf - Landau	1	bis 7 Uhr	x (DB Anschluss)						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x							
		2	bis 8 Uhr	x ab Kröhstorf						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x	17	34	51	1.734	
		3	zwischen 9 und 12 Uhr	x						3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	17	34	51	1.734	
		4	zwischen 12 und 14 Uhr		x (nicht alle Haltestellen, Freitag) ab Kröhstorf		20	40	185	7.400,00									
		5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (nicht Ferien, Freitag)		17	34	109	3.706,00								
		6	zwischen 17 und 19 Uhr	x															
	Summe			4	2	0		11.106,00			1	0	2				3.468		
Landau - Eichendorf	Eichendorf - Landau	1	nach 7 Uhr	x						1	bis 13 Uhr	x							
		2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	x						2	bis 16 Uhr			x	17	34	51	1.734	
		3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien)	13	26	72	1.872,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	17	34	51	1.734
		4	nach 15 Uhr			x (nicht Freitag) bis Kröhstorf	16	32	185	5.920,00									
		5	zwischen 16 und 18 Uhr	x															
		6	zwischen 18 und 19 Uhr			x	17	34	245	8.330,00									
	Summe			3	2	1		16.122,00			1	0	2				3.468		
	Gesamtsumme							27.228,00										6.936	
4	Großköllnbach - Landau	1	bis 7 Uhr		x (nicht Ferien)	14	28	72	2.016,00	1	zwischen 7 - 8 Uhr	x							
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr	x							
		3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	6	12	245	2.940,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	14	28	51	1.428
		4	zwischen 12 und 14 Uhr		x (nicht Otterring)	6	12	185	2.220,00										
		5	zwischen 14 und 17 Uhr	x															
		6	zwischen 17 und 19 Uhr			x	6	12	245	2.940,00									
	Summe			2	2	2		10.116,00			2	0	1				1.428		
Landau - Großköllnbach	Großköllnbach - Landau	1	nach 7 Uhr		x (bis Pilsting an Scht)	7	14	72	1.008,00	1	bis 13 Uhr			x	14	28	51	1.428	
		2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	x						2	bis 16 Uhr	x							
		3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien)	6	12	72	864,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	14	28	51	1.428
		4	nach 15 Uhr			x (nicht Otterring, Anschluss DB)	6	12	185	2.220,00									
		5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (Otterring nicht Ferien)	6	12	72	864,00									
		6	zwischen 18 und 19 Uhr			x	6	12	245	2.940,00									
	Summe			1	4	1		7.896,00			1	0	2				2.856		
	Gesamtsumme							18.012,00										4.284	

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Montag bis Freitag								Samstag											
	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	gesamt	Tage	Km/Jahr		
5	Platting - Landau	1	bis 7 Uhr	n.n.						1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.								
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.								
	3	4	zwischen 9 und 12 Uhr		x	10	20	245	4.900,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.								
		4	zwischen 12 und 14 Uhr		x	10	20	185	3.700,00											
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	n.n.	x																
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	n.n.																	
Summe			2	0	2			8.600,00	0	0	0	0	0				0			
Landau - Platting	1	nach 7 Uhr	n.n.						1	bis 13 Uhr	n.n.									
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.						2	bis 16 Uhr	n.n.									
	3	4	nach 13 Uhr		x (nicht Ferien)	10	20	72	1.440,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.								
		4	nach 15 Uhr		x (nicht Ferien)	10	20	72	1.440,00											
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (nicht August, DB Anschluss)	10	20	20	400,00											
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	n.n.																	
Summe			0	3	0			3.280,00	0	0	0	0	0				0			
Gesamtsumme									11.880,00									0		
6	Reisbach - Landau	1	bis 7 Uhr	x (DB Anschluss)						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x								
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr	x								
		3	4	zwischen 9 und 12 Uhr		x	20	40	245	9.800,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	20	40	51	2.040	
			4	zwischen 12 und 14 Uhr		x (Abfahrt 14.03 Uhr)														
		5	zwischen 14 und 17 Uhr		x															
		6	zwischen 17 und 19 Uhr			x (Abfahrt 17.10 Uhr, nicht Ferien)	20	40	72	2.880,00										
Summe			4	1	1			12.680,00	2	0	1						2.040			
Landau - Reisbach	1	nach 7 Uhr	x						1	bis 13 Uhr	x									
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)		x	20	40	180	7.200,00	2	bis 16 Uhr			x	20	40	51	2.040			
	3	4	nach 13 Uhr	x						3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	20	40	51	2.040		
		4	nach 15 Uhr		x (Freitag)															
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (Ferien)															
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x (früher)															
Summe			2	3	1			7.200,00	1	0	2						4.080			
Gesamtsumme									19.880,00									6.120		
7	Marktkofen - Landshut	1	bis 7 Uhr	x (außerhalb NVPL)						1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.								
		2	bis 8 Uhr	n.n.			74 voll + leer km	148	k.A.	k.A.	2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.							
		3	4	zwischen 9 und 12 Uhr	n.n.			74 voll + leer km	148	k.A.	k.A.	3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.						
			4	zwischen 12 und 14 Uhr	n.n.			74 voll + leer km	148	k.A.	k.A.									
		5	zwischen 14 und 17 Uhr	x																
		6	zwischen 17 und 19 Uhr	n.n.			74 voll + leer km	148	k.A.	k.A.										
Summe			2	0	0			0,00	0	0	0	0	0				0			
Landshut - Marktkofen	1	nach 7 Uhr	n.n.						1	bis 13 Uhr	n.n.									
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.						2	bis 16 Uhr	n.n.									
	3	4	nach 13 Uhr	x		x (bis Oberaichbach)	74 voll + leer km	148	185	27.380,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.							
		4	nach 15 Uhr																	
	5	zwischen 16 und 18 Uhr	x																	
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x (bis Oberwolkersdorf)	30 voll + leer km	60	245	14.700,00											
Summe			2	0	2			42.080,00	0	0	0	0	0				0			
Gesamtsumme									42.080,00									0		

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Montag bis Freitag								Samstag									
	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr
8 Ganacker (Haidfling) - Landau	1	bis 7 Uhr	(x ab Haidfl.)							1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.			12	24	k.A.	k.A.
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.			12	24	k.A.	k.A.
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	12	24	245	5.880,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.			12	24	k.A.	k.A.
	4	zwischen 12 und 14 Uhr	x (Linie 13)															
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	x (Linie 13)															
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	x (Linie 13)															
	Summe		5	0	1			5.880,00			0	0	0				0	
Landau - Ganacker (Haidfling)	1	nach 7 Uhr	n.n.							1	bis 13 Uhr	x						
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.							2	bis 16 Uhr	x						
	3	nach 13 Uhr		x (Ferien)		12	24	72	1.728,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr	x						
	4	nach 15 Uhr		x (nicht Freitag)		12	24	37	888,00									
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (nicht August, Anschluss)		12	24	20	480,00									
	6	zwischen 18 und 19 Uhr		x		12	24	245	5.880,00									
	Summe		0	3	1			8.976,00			3	0	0				0	
Gesamtsumme								14.856,00									0	
11 Mamming - Landau	1	bis 7 Uhr		x (nicht in den Ferien)		22 + leer km	44	72	3.168,00	1	zwischen 7 - 8 Uhr			x				
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr			x				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	6 + leer km	12	245	2.940,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x				
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x	6 + leer km	12	185	2.220,00									
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x	6 + leer km	12	245	2.940,00									
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x	6 + leer km	12	245	2.940,00									
	Summe		1	1	4			14.208,00			0	0	3				0	
Landau - Mamming	1	nach 7 Uhr			x	22 + leer km	44	245	10.780,00	1	bis 13 Uhr			x				
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x	6 + leer km	12	185	2.220,00	2	bis 16 Uhr			x				
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien)	6 + leer km	12	72	864,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x				
	4	nach 15 Uhr																
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (nicht August, Freitag, DB Anschluss)	6 + leer km	12	57	684,00									
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x	6 + leer km	12	245	2.940,00									
	Summe		0	2	3			17.488,00			0	0	3				0	
Gesamtsumme								31.696,00									13.464	
11(2) Pilsting - Dingolfing	1	bis 7 Uhr			x	30 + leer km	60	245	14.700,00	1	zwischen 7 - 8 Uhr			x				
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr			x				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	10 + leer km	20	185	3.700,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x				
	4	zwischen 12 und 14 Uhr	x															
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (nicht August, Freitag)				57									
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x	10 + leer km	20	245	4.900,00									
	Summe		2	1	3			23.300,00			0	0	3				0	
Dingolfing - Pilsting	1	nach 7 Uhr			x	30 + leer km	60	245	14.700,00	1	bis 13 Uhr			x				
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x	22 + leer km	44	185	8.140,00	2	bis 16 Uhr			x				
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien)					3	zwischen 16 - 19 Uhr			x				
	4	nach 15 Uhr			x (kein DB Anschluss)													
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (nicht August, Freitag, kein DB Anschluss)													
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x													
	Summe		0	3	3			22.840,00			0	0	3				0	
Gesamtsumme								46.140,00									12.240	

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Montag bis Freitag							Samstag							Tage	Km/Jahr
	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden		
12	Straubing - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	x						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x				
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr	x				
		3	zwischen 9 und 12 Uhr			x		86	245	21.070,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	86
		4	zwischen 12 und 14 Uhr													
		5	zwischen 14 und 17 Uhr	x												
		6	zwischen 17 und 19 Uhr	x												
	Summe		5	0	1			21.070,00			2	0	1			4.386
Dingolfing - Straubing	1	1	nach 7 Uhr	x						1	bis 13 Uhr	x				
		2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x		32	185	5.920,00	2	bis 16 Uhr	x			
		3	nach 13 Uhr	x							3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	86
		4	nach 15 Uhr			x										
		5	zwischen 16 und 18 Uhr	x												
		6	zwischen 18 und 19 Uhr	x												
	Summe		4	1	1			5.920,00			2	0	1			4.386
Gesamtsumme								26.990,00								8.772

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Montag bis Freitag								Samstag									
	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Takt	S	vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden	zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr
13	Straubing - Landau	1	bis 7 Uhr							1	zwischen 7 - 8 Uhr	x			14 + leer km	28	51	
		2	bis 8 Uhr	x		x	64			2	zwischen 9 - 14 Uhr			x				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	14 + leer km	28	245	6.860,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	14 + leer km	28	51	1.428
	4	zwischen 12 und 14 Uhr	x															
	5	zwischen 14 und 17 Uhr																
	6	Neue Zusatzfahrt nötig			x (nur bis Reibling)	30	60	245	14.700,00									
	zwischen 17 und 19 Uhr	x																
	Summe		3	0	3			21.560,00		1	0	2					1.428	
Landau - Straubing	1	nach 7 Uhr	x							1	bis 13 Uhr			x	14 + leer km	28	51	
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x	14 + leer km	28	185		2	bis 16 Uhr	x						
	3	nach 13 Uhr	x							3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	14 + leer km	28	51	1.428
	4	nach 15 Uhr			x	14 + leer km	28	185										
	5	zwischen 16 und 18 Uhr	x															
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x	14 + leer km	28	245	6.860,00									
	Summe		3	0	3			6.860,00		1	0	2					1.428	
	Gesamtsumme							28.420,00										2.856
14	Reisbach - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	x Anschluss DB nach Landshut für Schüler						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x						
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x		38	51	1.938
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	38	245	9.310,00		3	zwischen 14 - 19 Uhr			x		38	51	1.938
	4	zwischen 12 und 14 Uhr	x															
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	x															
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	x															
	Summe		5	0	1			9.310,00		1	0	2					3.876	
Dingolfing - Reisbach	1	nach 7 Uhr	x							1	bis 13 Uhr	x (12.18 L 15)						
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	x (Linie 15)							2	bis 16 Uhr	x (13.19, nicht Griesbach)						
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien, kein Anschluss an DB)					3	zwischen 16 - 19 Uhr			x		38	51	1.938
	4	nach 15 Uhr			x (nicht Freitag, kein Anschluss an DB)													
	5	zwischen 16 und 18 Uhr	x															
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	x															
	Summe		4	2	0			0,00		2	0	1					1.938	
	Gesamtsumme							9.310,00										5.814
15	Reisbach - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	x						1	zwischen 7 - 8 Uhr	x						
		2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x		38	51	1.938
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	38	245	9.310,00		3	zwischen 14 - 19 Uhr			x		38	51	1.938
	4	zwischen 12 und 14 Uhr	x															
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	x (L 16)															
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	x						1,18 €/km									
	Summe		5	0	1			9.310,00		1	0	2					3.876	
Dingolfing - Reisbach	1	nach 7 Uhr	x							1	bis 13 Uhr	x						
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	x							2	bis 16 Uhr			x (nur Reisbach L 14)		38	51	1.938
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien, DB Anschluss)					3	zwischen 16 - 19 Uhr			x		38	51	1.938
	4	nach 15 Uhr			x (nicht Freitag, DB Anschluss)													
	5	zwischen 16 und 18 Uhr	x															
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	x															
	Summe		4	2	0			0,00		1	0	2					3.876	
	Gesamtsumme							9.310,00										7.752

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Takt	S	Montag bis Freitag			zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Samstag			zusätzl. km einfach	gesamt	Tage	Km/Jahr	
			vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden					vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden					
16 Wildbrechting - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	n.n.							1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.					
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.					
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x (Abfahrt 8.00 Uhr nicht Thannenmais)					3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.					
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x (Abfahrt 14.00 Uhr nicht Thannenmais)												
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	n.n.														
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	n.n.														
Summe			1	2	0			0,00		0	0	0			0		
Dingolfing - Wildbrechting	1	nach 7 Uhr	n.n.							1	bis 13 Uhr	n.n.					
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.							2	bis 16 Uhr	n.n.					
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien, DB Anschluss)					3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.					
	4	nach 15 Uhr			x (nicht in den Ferien)	60	72	4320									
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (DB Anschluss, Ferien nicht Thannenmais)												
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	n.n.														
Summe			0	3	0			4.320,00		0	0	0			0		
Gesamtsumme									4.320,00			0					
18 Oberspechtrain - Dinqolfing	1	bis 7 Uhr	n.n.							1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.					
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.					
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	50	245	12.250,00		3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.					
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x (Abfahrt 14.00 Uhr)												
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	n.n.														
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	n.n.														
Summe			1	1	1			12.250,00		0	0	0			0		
Dingolfing - Oberspechtrain	1	nach 7 Uhr	n.n.							1	bis 13 Uhr	n.n.					
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.							2	bis 16 Uhr	n.n.					
	3	nach 13 Uhr	x							3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.					
	4	nach 15 Uhr			x (DB Anschluss)												
	5	zwischen 16 und 18 Uhr			x (DB Anschluss)												
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	n.n.														
Summe			1	2	0			0,00		0	0	0			0		
Gesamtsumme									12.250,00			0					
19 Oberviehbach - Dingolfing	1	bis 7 Uhr			x	32	245	7.840,00		1	zwischen 7 - 8 Uhr			x	32	51	1.632
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr		x (Linie 15, nur Niederviehbach)				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	40	245	9.800,00		3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	32	51	1.632
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x (nicht Oberviehbach)												
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (nicht Ferien, nicht Niederviehbach)												
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x	32	245	7.840,00									
Summe			1	2	3			25.480,00		1	0	2			3.264		
Dingolfing - Oberviehbach	1	nach 7 Uhr			x (nicht Ferien)					1	bis 13 Uhr			x	32	51	1.632
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x	40	185	7.400,00		2	bis 16 Uhr		x (Linie 15, nur Niederviehbach)				
	3	nach 13 Uhr			x (nicht Ferien)					3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	32	51	1.632
	4	nach 15 Uhr			x (DB Anschluss)												
	5	zwischen 16 und 18 Uhr	x														
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x	32	245	7.840,00									
Summe			1	3	2			15.240,00		1	0	2			3.264		
Gesamtsumme									40.720,00			6.528					

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Takt	S	Montag bis Freitag			zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Samstag			zusätzl. km einfach	gesamt	Tage	Km/Jahr		
			vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden					vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden						
20 Kirchlehen - Tunzenberg - Dingolfing	1	bis 7 Uhr		x (nicht August)		45,6	20	912,00	1	zwischen 7 - 8 Uhr	x							
	2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x	k.A.	33,6	51	1713,6	
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x		45,6	245	11.172,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x	k.A.	33,6	51	1713,6
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x		33,6	185	6.216,00									
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (ab Moosthenning)		33,6	245	8.232,00									
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x (ab Moosthenning)		33,6	245	8.232,00									
Summe			1	1	4			34.764,00		1		0	2			3.427,20		
Dingolfing - Tunzenberg - Kirchlehen	1	nach 7 Uhr			x (bis Moosthenning)	33,6	245	8.232,00	1	bis 13 Uhr	x							
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x (bis Moosthenning)	33,6	185	6.216,00	2	bis 16 Uhr			x	k.A.	33,60 €	51	1713,6	
	3	nach 13 Uhr		x (nicht Ferien)		33,6	75	2.520,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x	k.A.	33,60 €	51	1713,6	
	4	nach 15 Uhr		x (nicht Freitag)		33,6	37	1.243,20										
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (nicht August)		33,6	20	672,00										
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x (nicht August)		33,6	20	672,00									
Summe			0	4	2			19.555,20		1		0	2			3.427,20		
Gesamtsumme								54.319,20							6.854,40			
25 Ruhsam - Dingolfing	1	bis 7 Uhr			x (ab Mamming)	32	245	7.840,00	1	zwischen 7 - 8 Uhr			x	wird von L 11 RBO bedient				
	2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr			x					
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x	42	245	10.290,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr			x					
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x	42	185	7.770,00										
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (ab Mamming)	32	245	7.840,00										
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x (ab Mamming)	32	245	7.840,00										
Summe			1	0	5			41.580,00		0		0	3			0,00		
Dingolfing - Ruhsam	1	nach 7 Uhr			x (bis Mamming)	32	245	7.840,00	1	bis 13 Uhr			x	wird von L 11 RBO bedient				
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)			x (bis Mamming)	32	185	5.920,00	2	bis 16 Uhr			x					
	3	nach 13 Uhr		x (nicht Ferien)		42	72	3.024,00	3	zwischen 16 - 19 Uhr			x					
	4	nach 15 Uhr		x (nicht Freitag)		42	37	1.554,00										
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (DB Anschluss fehlt)														
	6	zwischen 18 und 19 Uhr			x (bis Mamming)	32	245	7.840,00										
Summe			0	3	3			26.178,00		0		0	3			0,00		
Gesamtsumme								67.758,00						0,00				
26 Fränkendorf - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	n.n.		x (Simbach Anbindung an Landau, L 2)				1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.					Simbach Anbindung an Landau, L 2		
	2	bis 8 Uhr	x						2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.							
	3	zwischen 9 und 12 Uhr			x				3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.							
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x (ab 14.10 Uhr)													
	5	zwischen 14 und 17 Uhr			x (ab Simbach)													
	6	zwischen 17 und 19 Uhr			x (ab Simbach)													
Summe			1	1	4			0,00		0		0	0			0,00		
Dingolfing - Fränkendorf	1	nach 7 Uhr			x (Simbach Anbindung an Landau, L 2)				1	bis 13 Uhr	n.n.					Simbach Anbindung an Landau, L 2		
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.		Simbach Anbindung an Landau, L 2				2	bis 16 Uhr	n.n.							
	3	nach 13 Uhr		x (nicht Ferien)					3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.							
	4	nach 15 Uhr		x (nicht in den Ferien)		50	72	3.600,00										
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (nicht im August)														
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	n.n.		Simbach Anbindung an Landau, L 2													
Summe			0	3	3			3.600,00		0		0	0			0,00		
Gesamtsumme								3.600,00						0,00				

Anlage 8: Maßnahmen im Jedermannverkehr

Montag bis Freitag

Samstag

Linie	Takt	S	Montag bis Freitag			zusätzl. km einfach	km gesamt gesamt	Tage	Km/Jahr	Samstag			zusätzl. km einfach	gesamt	Tage	Km/Jahr
			vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden					vorhanden	eingeschränkt	nicht vorhanden				
27 Prammersbuch - Dingolfing	1	bis 7 Uhr	x (nicht alle Haltestellen)							1	zwischen 7 - 8 Uhr	n.n.				
	2	bis 8 Uhr	x							2	zwischen 9 - 14 Uhr	n.n.				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr		x (früher nicht alle Haltestellen, Di und Do)			48	245	11.760,00	3	zwischen 14 - 19 Uhr	n.n.				
	4	zwischen 12 und 14 Uhr			x		58	185	10.730,00							
	5	zwischen 14 und 17 Uhr	n.n.													
	6	zwischen 17 und 19 Uhr	n.n.													
	Summe		2	1	1			22.490,00		0	0	0				0,00
Dingolfing - Prammersbuch	1	nach 7 Uhr	x (nicht alle Haltestellen Di und Do)							1	bis 13 Uhr	n.n.				
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)	n.n.							2	bis 16 Uhr	n.n.				
	3	nach 13 Uhr		x (nicht Ferien)						3	zwischen 16 - 19 Uhr	n.n.				
	4	nach 15 Uhr		x (DB Anschluss, nicht Freitag)												
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x (DB Anschluss, nicht Freitag)												
	6	zwischen 18 und 19 Uhr	x (nicht alle Haltestellen)													
	Summe		2	3	0			0,00		0	0	0				0,00
Gesamtsumme									22.490,00						0,00	
36 Wallersdorf - Altenbuch - Wallersdorf	1	bis 7 Uhr								1	zwischen 7 - 8 Uhr	k.A.				
	2	bis 8 Uhr								2	zwischen 9 - 14 Uhr	k.A.				
	3	zwischen 9 und 12 Uhr		x (Haltestelle Bahnhof fehlt Abfahrt DB 08.08 und 09.08 Uhr)						3	zwischen 14 - 19 Uhr	k.A.				
	4	zwischen 12 und 14 Uhr														
	5	zwischen 14 und 17 Uhr														
	6	zwischen 17 und 19 Uhr														
	Summe		0	1	0			0,00		0	0	0				0,00
Wallersdorf - Altenbuch - Wallersdorf	1	nach 7 Uhr								1	bis 13 Uhr	k.A.				
	2	nach 12 Uhr (5. Stunde)		x (Haltestelle Bahnhof fehlt, Ankunft DB 12.49 Uhr, 14.54 Uhr und 16.54 Uhr)						2	bis 16 Uhr	k.A.				
	3	nach 13 Uhr								3	zwischen 16 - 19 Uhr	k.A.				
	4	nach 15 Uhr		x												
	5	zwischen 16 und 18 Uhr		x												
	6	zwischen 18 und 19 Uhr														
	Summe		0	3	0			0,00		0	0	0				0,00
Gesamtsumme									0,00						0,00	