

Bericht

Nahverkehrsplan
Landkreis Weilheim-Schongau

Kassel, 9. Mai 2022

Auftraggeber:

Landratsamt Weilheim-Schongau

Pütrichstraße 8, 82362 Weilheim

Bearbeitung:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

Tel.: 0561 / 40 09 05 55, Fax: 0561 / 7 08 41 04

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

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc, Christian Kühn M.A.

Inhaltsverzeichnis

1	ZIELSETZUNG UND AUFGABENSTELLUNG	11
2	ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN	13
2.1	Rechtliche Vorgaben	13
2.2	Organisationsstruktur	16
2.2.1	Aufgabenträgerschaft	16
2.2.2	Finanzielle Rahmenbedingungen	16
2.2.3	Möglicher Beitritt zum Münchener Verkehrs- und Tarifverbund	16
2.3	Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben	17
2.3.1	Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern	17
2.3.2	Rahmen- und Fachpläne	17
2.3.3	Untersuchungen und Planungen	20
2.3.4	Aktuelle Beschlüsse zur Nahverkehrsplanung im Landkreis Weilheim-Schongau	24
2.3.5	Planungen benachbarter Aufgabenträger	24
3	ABSTIMMUNGS- UND BETEILIGUNGSVERFAHREN	26
4	ANFORDERUNGSPROFIL FÜR DIE NAHVERKEHRSPLANUNG	27
4.1	Leitbild zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	28
4.1.1	Differenzierung des Nahverkehrsraumes	28
4.1.2	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum	29
4.1.3	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV	30
4.2	Anforderungen an die Angebotsqualität	33
4.3	Qualitätsstandards für das Verkehrsangebot (Leistungsangebot)	34
4.3.1	Netzhierarchie	34
4.3.2	Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrszeiten	36
4.3.3	Anforderungen an die Bedienungsqualität	38
4.3.4	Anforderungen an die Verbindungsqualität	39
4.3.5	Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	41
4.3.6	Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung	42
4.3.7	Anforderungen an den Verkehrsmiteinsatz	43
4.3.8	Anforderungen an die Erschließungsqualität	43
4.4	Qualitative Standards für die Beförderungsqualität	44
4.4.1	Qualitätsstandards Haltestellen	44

4.4.2	Qualitätsstandards Fahrzeuge	47
4.4.3	Anforderungen an den Betriebsablauf	49
4.4.4	Qualitätsanforderungen Fahrpersonal	50
4.4.5	Anforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	51
4.4.6	Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	51
4.4.7	Qualitätsanforderungen Marketing, Fahrgastinformation	52
4.4.8	Anforderungen Tarif und Vertrieb	52
4.4.9	Qualitätsmanagement	54
4.5	Allgemeine Standards und Ausnahmen der vollständigen Barrierefreiheit	54
4.5.1	Belange der Barrierefreiheit	54
4.5.2	Haltestellen und Stationen	56
4.5.3	Fahrzeuge	58
4.5.4	Information	59
4.5.5	Betrieb	60
5	BESTANDSAUFNAHME RAUMSTRUKTUR	61
5.1	Raumstruktureller Überblick	61
5.2	Bevölkerung	62
5.2.1	Bevölkerungsentwicklung	62
5.2.2	Demographische Entwicklung	64
5.2.3	Siedlungs- und Flächenentwicklung	65
5.3	Verkehrsverhalten	67
5.3.1	Modal Split	67
5.3.2	Kraftfahrzeug-Bestand	68
5.4	Arbeitsplätze und Pendlerrelationen	69
5.4.1	Arbeitsplatzstandorte	69
5.4.2	Relationen von Pendelnden	70
5.5	Bildungseinrichtungen	71
5.5.1	Schulstruktur	71
5.5.2	Universitäten und Hochschulen	73
5.5.3	Weitere Bildungseinrichtungen	73
5.6	Versorgungsstandorte und Freizeitziele	73
5.6.1	Krankenhäuser	73
5.6.2	Seniorenheime	74
5.6.3	Verwaltungsstandorte	74
5.6.4	Einzelhandel	74

5.6.5	Naherholung, Freizeit und Tourismus	74
5.6.6	Zusammenfassung	76
6	ANALYSE DES ANGEBOTS DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS	77
6.1	Öffentlicher Personennahverkehr	77
6.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	77
6.1.2	Straßengebundener Personennahverkehr	77
6.1.3	Weitere Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs	86
7	STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE	87
7.1	Bedienungsqualität	87
7.2	Verbindungsqualität	87
7.2.1	Verbindung der Mittelzentren an das Oberzentrum Weilheim	87
7.2.2	Verbindung von Grundzentren an das Oberzentrum Weilheim	88
7.2.3	Verbindung von Grundzentren an Mittelzentren des Landkreises	88
7.3	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	89
7.4	Netz- und Fahrplangestaltung	90
7.5	Erschließungsqualität	90
7.6	Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen	93
7.6.1	Komfort und Kundenservice	93
7.6.2	Erreichbarkeit	93
7.6.3	Fahrgastinformation	93
7.6.4	Barrierefreiheit	94
7.6.5	Sicherheit	94
7.6.6	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	94
7.7	Bewertung der Fahrzeuge	96
7.8	Barrierefreiheit	96
7.8.1	Fahrzeuge	96
7.8.2	Haltestellen	97
7.8.3	Information	97
7.9	Bewertung von Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb	97
7.9.1	Fahrgastinformation	97
7.9.2	Tarif	98
7.9.3	Vertrieb	99
7.10	Bewertung des Qualitätsmanagements	99
7.11	Anregungen der Städte und Gemeinden sowie weiterer Beteiligter	99

7.12	Zentrale Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	101
7.13	Zusammenfassende Bewertung	105
8	VERKEHRSPROGNOSE	107
8.1	Siedlungsentwicklung, Einwohnerprognose und demographische Veränderungen	107
8.2	Ausbildungs- bzw. Arbeitsmarkt- und Pendlerentwicklung	110
8.3	Verkehrsverhalten	110
8.4	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)	111
9	RAHMENKONZEPTION	115
10	MAßNAHMENKONZEPTION	119
10.1	Maßnahmenvorschläge und Forderungen an den Schienenpersonennahverkehr	120
10.2	Linienetz und Fahrplan	121
10.3	Infrastruktur und Verknüpfung	142
10.4	Betrieb und Organisation	150
10.5	Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog	156
11	WIRKUNG UND BEWERTUNG	161
11.1	Verkehrliche Bewertung	163
11.2	Finanzielle Wirkung	164
12	UMSETZUNG DER MAßNAHMEN	168
13	QUELLEN	171
14	ANHANG	172

Hinweis:

Der Nahverkehrsplan besteht aus diesem Bericht, Anlagen sowie einem Kartenband.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage	37
Tabelle 2: Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Weilheim-Schongau	39
Tabelle 3: Reisezeiten	40
Tabelle 4: Umsteigevorgänge	40
Tabelle 5: Definition von Verknüpfungspunkten im Landkreis Weilheim-Schongau	41
Tabelle 6: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ/SVZ	41
Tabelle 7: Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen	43
Tabelle 8: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit	45
Tabelle 9: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	46
Tabelle 10: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge	48
Tabelle 11: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung	61
Tabelle 12: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Weilheim-Schongau	62
Tabelle 13: Siedlungs- und Flächenentwicklung seit 2010 in den Gemeinden	65
Tabelle 14: Gewerbe- und Infrastrukturentwicklungen seit 2010 in den Gemeinden	67
Tabelle 15: Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 2019	68
Tabelle 16: Standorte weiterführender Schulen, Mittelschulen und Berufsschulen im Landkreis Weilheim-Schongau mit Angabe der Schüleranzahl	72
Tabelle 17: Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Weilheim-Schongau	73
Tabelle 18: SPNV im Landkreis Weilheim-Schongau	77
Tabelle 19: Linienangebot im Landkreis Weilheim-Schongau (Fahrplanstand 2020)	82
Tabelle 20: Verbindungsqualität zwischen Grundzentren und den Mittelzentren	88
Tabelle 21: Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf im Landkreis Weilheim-Schongau	91
Tabelle 22: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Weilheim-Schongau	107
Tabelle 23: Geplante Siedlungsentwicklungen in den Städten und Gemeinden	108
Tabelle 24: Zukünftige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen bis 2028 in den Gemeinden	109
Tabelle 25: Maßnahmen und Prüfaufträge Liniennetz und Fahrplan	121
Tabelle 26: Maßnahmen und Prüfaufträge Infrastruktur und Verknüpfung	142
Tabelle 27: Maßnahmen und Prüfaufträge Betrieb und Organisation	150
Tabelle 28: Maßnahmen und Prüfaufträge Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog	156
Tabelle 29: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Landkreis Weilheim Schongau	164
Tabelle 30: Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Fahrplan	169
Tabelle 31: Linienangebot im Landkreis Weilheim-Schongau (Fahrplanstand 15.12.2019)	172
Tabelle 32: Arbeitsplatzschwerpunkte in den Gemeinden (> 300 Beschäftigte)	181

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentrale Orte und besonderer Handlungsbedarf im Landkreis Weilheim-Schongau	18
Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV	32
Abbildung 3: Netzhierarchie Landkreis Weilheim-Schongau	36
Abbildung 4: Verkehrszeiten im Landkreis Weilheim-Schongau	37
Abbildung 5: Bevölkerungszahlen der Gemeinden (Stand 2018)	63
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2008 - 2018 im Landkreis Weilheim-Schongau	63
Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau aus dem Jahr 2018	64
Abbildung 8: Bevölkerungsverteilung des Landkreises nach Altersgruppen	65
Abbildung 9: Modal Split im Landkreis Weilheim (2017)	68
Abbildung 10: Abbildung zu Sozialversicherungsbeschäftigten (SVB) am Arbeitsort und Arbeitgeber	70
Abbildung 11: Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene (2017)	71
Abbildung 12: Raumstrukturanalyse	75
Abbildung 13: Liniennetz	78
Abbildung 14: Bedienungsangebot (Mo-Fr an Schultagen)	79
Abbildung 15: Bedienungsangebot (Mo-Fr an Ferientagen)	80
Abbildung 16: Bedienungsangebot (Samstag)	81
Abbildung 17: Bedienungsangebot (Sonntag)	81
Abbildung 18: Bewertung der Bedienungsqualität	87
Abbildung 19: Verbindungsqualität	89
Abbildung 20: Angesprochene Themenbereiche	102
Abbildung 21: Verbesserungsvorschläge nach Linien	103
Abbildung 22: Konkrete Vorschläge zum Fahrtenangebot der Linien	104
Abbildung 23: Einrichtungen und Bereiche, die mit dem ÖPNV nicht optimal angebunden sind.	104
Abbildung 24: Haltestellen, an denen das Umsteigen problematisch ist	105
Abbildung 25: Bevölkerungsentwicklung 2017 - 2031 im Landkreis Weilheim-Schongau	107
Abbildung 26: Bevölkerung nach Altersgruppen	108
Abbildung 27: Abschätzung der Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030	113
Abbildung 28: Abschätzung der Modal-Split-Entwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030	113
Abbildung 29: Maßnahmen und Prüfaufträge Liniennetz und Fahrplan	122

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählssysteme
AST	AnrufSammelTaxi
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BstMWIVT	Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
B-Plan	Bebauungsplan
B + R	Bike and Ride
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicles Directive
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DS	Drucksache
EFH	Einfamilienhaus
EG	Europäische Gemeinschaft
EW	Einwohner
Fa.	Firma
Fe	Feiertag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FP	Fahrtenpaare
Fr	Freitag
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HBf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit

IHK	Industrie- und Handelskammer
ITCS	Intermodal Transport Control System
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
IVI	Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme
Kfw	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kfz	Kraftfahrzeug
K + R	Kiss and Ride
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
MVV	Münchner Tarif- und Verkehrsverbund
NVP	Nahverkehrsplan
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
P + R	Park and Ride
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RVO	Regionalverkehr Oberbayern GmbH
RZÖPNV	Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr
Sa	Samstag
SaubFahrzeug	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz BeschG
SEV	Schienenersatzverkehr
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

StMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
SVB	Sozialversicherungsbeschäftigte
SVZ	Schwachverkehrszeit
TÖB	Träger öffentlicher Belange
Txx	xx-Minuten-Takt
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Für den Landkreis Weilheim-Schongau liegt ein Nahverkehrsplan aus Mitte der 1990er Jahre vor, der nur ansatzweise umgesetzt und bislang nicht fortgeschrieben wurde. Ein Ende 2012 erstellter Abschlussbericht des regionalen Nahverkehrskonzeptes hatte als Handlungsschwerpunkte die Arbeitsfelder Optimierung des Schülerverkehrs, touristische Verkehre, Pendlerverkehre und Infrastruktur untersucht.

Der politische Wille hat sich seitdem zugunsten einer Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgesprochen. Die Rahmenbedingungen haben sich zwischenzeitlich ebenfalls deutlich geändert. Zielsetzung ist somit eine Optimierung und Anpassung des ÖPNV an die heutigen Standards für einen überwiegend ländlich strukturierten Flächenlandkreis. Die Nutzung des ÖPNV soll möglichst allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Landkreises ermöglicht werden und eine echte Alternative zum eigenen Pkw darstellen.

Die in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung genannten Handlungsempfehlungen mit Planungs- und Bewertungskriterien sowie Grenz- und Richtwerten sollen für den Landkreis Weilheim-Schongau zu einer angemessenen und finanzierbaren ausreichenden Bedienung in den einzelnen Teilräumen weiterentwickelt werden. Dabei sollen insbesondere die Ergebnisse des Strukturgutachtens für die Planungsregion 17 berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind verschiedene landkreisspezifische Themen zu betrachten, u.a.

- Erhebung und Bewertung des Bestandes unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen bei der Umsetzung von Projekten und vorhandener Fahrgastzählungen
- Analyse der im Strukturgutachten aufgezeigten Schwächen im ÖPNV unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs
- Ermittlung von Relationen mit ÖPNV-Potenzial auf der Grundlage der Ergebnisse der vorliegenden Befragungen und Beteiligungen
- Hierarchisierung des Netzes mit Ausgestaltung von Haupt-, Neben- und Ergänzungslinien mit Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung
- Verbesserung des Fahrplanangebotes (regelmäßiges Taktangebot, Verknüpfung, Bedienungszeiten)
- Prüfung der Einrichtung von Bedarfsverkehren im Freizeit- und Tourismusverkehr, für Pendler als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes sowie in Zeiten, in denen nur ein geringes oder gar kein Angebot besteht
- Prüfung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes (Information, Anschlusssicherung, Tarif wie z. B. Einführung Jobtickets)
- Prüfung der Vorschläge zur Einrichtung von landesbedeutsamen Buslinien (Alpenbus, Allgäubus) sowie der Einrichtung einer Querverbindung Schongau – Bahnhof Biessenhofen (– Kaufbeuren) u.a. zu den Themen Vorteile der Einrichtung, Linienführung und Haltestellenbedienung, direkte Anbindung großer Arbeitgeber, Vernetzung und Verknüpfung und parallel verfügbare Angebote
- Prüfung von Angeboten mit Fahrradmitnahme
- Prüfung der Anbindung zentraler Einrichtungen und Standorte (Krankenhausstandorte, Behörden, große Arbeitsplatzstandorte) und relevanter touristischer Ziele (z. B. Wieskirche)

- Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Erarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge mit belastbarer Kostenschätzung, Bedarfsermittlung und Vorschlag eines Finanzierungsmodells (ggf. mit Fördermöglichkeiten) sowie eines Umsetzungsplanes (Prioritätenreihung)

2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Vorgaben

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Grundlegend ist die am 23.10.2007 beschlossene und seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat dazu eine Leitlinie zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße verfasst. Diese trat am 03.12.2009 in Kraft.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

Personenbeförderungsgesetz

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs auch nach dem 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. (...)“.

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) regelt u. a. die Aufgabenverantwortung für den allgemeinen ÖPNV (Art. 8-14) und die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV (Art. 19-28).

In Art. 13 werden die Aufstellung, der Prozess der Aufstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans geregelt. Gemäß Art. 13 Abs. 1 des BayÖPNVG können die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen durchführen. Dabei sind insbesondere

- die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,
- das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu entwickeln und
- planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG enthält der NVP Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs 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. Soweit erforderlich ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. In § 8 Abs. 5 heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt 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.“

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge ist am 15.6.2021 in Kraft getreten. Es dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates

vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

Nach § 2 Abs.1 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) werden „Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber“ geregelt. In § 3 Abs. 2 fallen unter die Anwendung des Gesetzes:

- „Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr.1370/2007 [...], die die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gemäß § 2 Nummer 3 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 2 zum Gegenstand haben; hiervon ausgenommen sind Aufträge,
 - a) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Million Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300 000 Kilometer nicht übersteigt oder
 - b) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 2 Millionen Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 600 000 Kilometer nicht übersteigt, sofern die öffentlichen Dienstleistungsaufträge an Auftragnehmer vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.

- Nach § 2 Ziffer 5 „ist ein "sauberes schweres Nutzfahrzeug" ein Fahrzeug der Klasse M3, N2 oder N3 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe iii, Buchstabe b Unterbuchstabe ii und iii der Verordnung (EU) 2018/858, das mit alternativen Kraftstoffen [...] betrieben wird, soweit diese Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der DIN EN 15940* , Ausgabe Oktober, 2019, entsprechen.“ sowie nach § 2 Ziffer 6 „ist "emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug" ein Fahrzeug im Sinne von Nummer 5
 - a) ohne Verbrennungsmotor oder
 - b) mit einem Verbrennungsmotor,
 - aa) der weniger als 1 g CO₂/kWh, [...] ausstößt oder
 - bb) der weniger als 1 g CO₂/km, [...]ausstößt;“.

Nach § 6 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) wird folgendes Mindestziel für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen und somit Bussen im ÖPNV-Einsatz definiert: „Bei der Beschaffung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge gelten für ihren Anteil an der Gesamtzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge folgende Mindestziele:

- 1. im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025:
 - [...]
 - b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 45 Prozent,
- 2. im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030:
 - [...]
 - b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 65 Prozent.

Bei den Mindestzielen soll der Anteil der sauberen als auch emissionsfreien Fahrzeugen bei jeweils 50 Prozent liegen.

2.2 Organisationsstruktur

2.2.1 Aufgabenträgerschaft

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV im Landkreis Weilheim-Schongau übernehmen gem. Art. 1 BayÖPNVG

- der Freistaat Bayern für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und
- der Landkreis Weilheim-Schongau für den regionalen Busverkehr (allgemeiner ÖPNV) innerhalb des Landkreises.
- die Städte Weilheim, Penzberg und Schongau für ihre jeweiligen Stadtverkehre

Der Landkreis Weilheim-Schongau ist zurzeit kein Mitglied eines Verkehrsverbundes MVV.

2.2.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Busverkehre im Landkreis Weilheim-Schongau werden aktuell überwiegend in eigenwirtschaftlicher Erbringung durch die Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) und Enzian Bus-touristik GmbH & Co.KG (Enzian) erbracht. Der Landkreis Weilheim-Schongau übernimmt eine finanzielle Unterstützung auf einzelnen Kursen in Höhe von 38.000 Euro pro Jahr (Stand 2018). Für das Haushaltsjahr 2020 werden 420.000 Euro bereitgestellt.

Für den Stadtbus Schongau übernimmt die Stadt Schongau als Aufgabenträger einen Defizitausgleich von ca. 70.000 Euro/Jahr.

Für den Stadtbus Penzberg übernimmt die Stadt Penzberg als Aufgabenträger Kosten der Stadtverkehre von ca. 430.000 Euro jährlich (Stand 2019). Mit jährlichen Einnahmen von 100.000 Euro ergibt sich ein Defizitausgleich von 330.000 Euro im Jahr, das durch die Stadt Penzberg gedeckt wird. Von 2019 bis Juli 2020 wurde eine Gratis-Nutzung des Stadtbusses für Penzberger Schüler eingeführt. Hierdurch erhöht sich der Defizitausgleich um 40.000 Euro/Jahr.

Was den Stadtbus Weilheim betrifft, beliefen sich die Kosten im Jahr 2018 auf ca. 350.000 Euro. Der Defizitausgleich betrug nach Abzug der Fahrgasteinnahmen in Höhe von ca. 55.000 Euro und der Zuweisung über 115.000 Euro vom Land ca. 180.000 Euro im Jahr 2018.

2.2.3 Möglicher Beitritt zum Münchener Verkehrs- und Tarifverbund

Der Landkreis Weilheim-Schongau hat mit dem Beschluss vom 25.10.2019 zur Erarbeitung einer Grundlagenstudie für den Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), seine Absicht erklärt, ein einheitliches Tarifsysteem über den Verkehrsraum des Landkreises hinaus einzuführen und dadurch eine deutliche Attraktivitätssteigerung im ÖPNV herbeizuführen. Die möglichen Auswirkungen eines Beitritts zum MVV werden in der Grundlagenstudie erarbeitet. Gründe für einen Beitritt sind die intensiven verkehrlichen Verflechtungen mit dem Ballungsraum München (insbesondere vor dem Hintergrund des möglichen Beitritts weiterer Landkreise zum MVV im Oberland (Landkreise Landsberg, Garmisch-Partenkirchen, Wolfratshausen-Bad Tölz). Daher ist es erforderlich Zugangshindernissen zum ÖPNV für die Fahrgäste abzubauen z. B. durch einen einheitlichen Verbundtarif und insbesondere Pendlern, dem Ausflugsverkehr und anderen überregionalen Verkehren eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Nach Verbundbeitritt soll im gesamten Landkreis der MVV-Tarif Anwendung finden, bestehende Linienverkehre sollen dabei erhalten bleiben. Nach Vorgabe des Landkreises wird sukzessive die Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV initiiert. Vorgabe für die Angebotserweiterung und die Qualitätsstandards, welche langfristig umgesetzt werden sollen, bildet dieser Nahverkehrsplan. Die Entscheidung wann und in welchem Umfang entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden, liegt beim Landkreis Weilheim-Schongau.

Der Freistaat unterstützt die Erweiterung des MVV. Er übernimmt rund 85 Prozent der Kosten für eine Grundlagenstudie. Mit ihr soll herausgefunden werden, ob ein Beitritt zum MVV sinnvoll und wirtschaftlich ist. Für die Fahrgäste würde dies vor allem einheitliche Tickets, einheitliche Preise und eine Verbesserung der Mobilität gerade im ländlichen Raum bedeuten. Auch die benachbarten Landkreise prüfen mit der Grundlagenstudie den Beitritt zum MVV. Mit Hilfe der Studienergebnisse sollen die Kommunen auf Basis realistischer Kostenprognosen und Zeitpläne eine fundierte Entscheidung über einen Beitritt zum MVV treffen können. Über einen Beitritt entscheiden anschließend die Landkreise. Im positiven Fall stellt der Freistaat eine Förderung auch für Einmal- und Dauerkosten der Verbundintegration in Aussicht. Alle Landkreise haben kundgetan, dass ein Beitritt nur im Falle der Übernahme der Tarifierungskosten der Bahn durch den Freistaat Bayern erfolgen kann. Die Kosten wären sonst für die Landkreise nicht darstellbar.

Das endgültige Ergebnis mit allen Daten und Kostenschätzungen für den gesamten Landkreis Weilheim-Schongau wird im Frühjahr 2023 erwartet. Auf Grundlage dieser Daten und Zahlen wird der Kreistag dann darüber entscheiden, ob dem MVV beigetreten werden soll.

2.3 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

2.3.1 Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie hat 1998 die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ herausgegeben. In der Leitlinie sind die wesentlichen Planungsinhalte dargestellt, die im Rahmen der Erstellung oder Fortschreibung eines NVP behandelt werden sollen.

2.3.2 Rahmen- und Fachpläne

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Weilheim-Schongau werden die allgemeinen Ziele und Grundsätze

- des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern (Stand 2013, aktualisiert 2018) und
- des Regionalplans Oberland (Stand 2001)

als übergeordnete Rahmenpläne berücksichtigt.

Darüber hinaus sind insbesondere das Strukturgutachten Oberland (2018) sowie das Nahverkehrskonzept (2012) Grundlagenstudien, die bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Weilheim-Schongau Berücksichtigung finden.

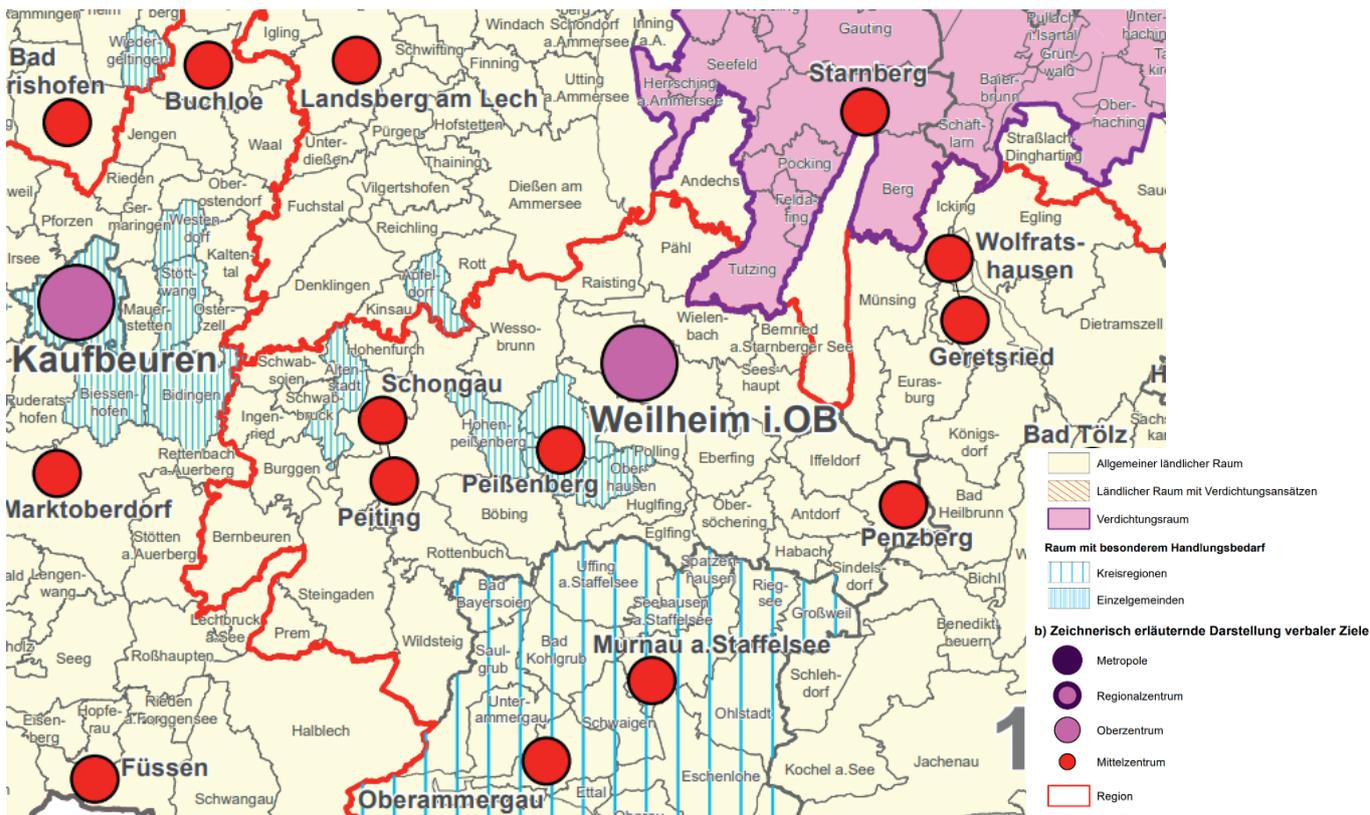
Als weitere übergeordnete Ebene werden die Planungen im SPNV nachrichtlich wiedergegeben.

2.3.2.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP) (2018)

Mit der Überarbeitung des Landesentwicklungsprogramms aus dem Jahr 2018 wird die Stadt Weilheim zum Oberzentrum. Im Landkreis Weilheim-Schongau sind darüber hinaus die Kommunen Penzberg, Peißenberg sowie Schongau/Peiting als Mittelzentren festgelegt. Die Unterzentren werden im Regionalplan Oberland definiert.

Die Gemeinden Altenstadt, Hohenpeißenberg, Peißenberg sowie Oberhausen werden als Raum mit besonderem Handlungsbedarf (vorrangige Entwicklung) klassifiziert.

Abbildung 1: Zentrale Orte und besonderer Handlungsbedarf im Landkreis Weilheim-Schongau



Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Ziele der Raumordnung: Ausschnitt Strukturkarte

2.3.2.2 Regionalplan Oberland (Fortschreibung Stand Mai 2019)

Der Regionalplan Oberland formuliert die folgenden Leitlinien zum ÖPNV:

- Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs sollen durch einen beschleunigten angebotsorientierten Ausbau von Infrastruktur und Angebot verbessert werden.
- Das bisher radial auf den Verdichtungsraum München hin orientierte Verkehrssystem soll durch den Ausbau tangentialer Querverbindungen weiterentwickelt werden.
- Das Tarifsystem in der Region Oberland soll vereinheitlicht und vereinfacht werden.
- Die Aufstellung bzw. Fortschreibung der Nahverkehrspläne soll zwischen den Landkreisen der Region abgestimmt werden und langfristig ein regionaler Nahverkehrsplan angestrebt werden.

- An den bedeutenden Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs sollen bedarfsgerechte Pkw- und Fahrradabstellanlagen geschaffen werden.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll barrierefrei ausgebaut werden.

Zum SPNV trifft der Regionalplan Oberland folgende Aussagen den Landkreis Weilheim-Schongau betreffend:

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots des regionalen Schienenverkehrs müssen insbesondere,

- die Strecke (Tutzing –) Weilheim – Murnau a. Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen mehrgleisig ausgebaut,
- die Strecke Weilheim – Schongau elektrifiziert werden
 - Perspektivisch soll eine Ost-West-Verbindung im Schienenverkehr angestrebt werden.
 - Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg) soll reaktiviert werden.
 - Trassen für den künftigen Ausbau schienengebundener Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden.
 - Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten sollen zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden.
 - Die Zahl höhengleicher Bahnübergänge soll verringert und Bahnübergänge verkehrssicher beschränkt werden.
 - Zur Verbesserung des Angebots im regionalen Schienenverkehr soll der Takt im Berufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr verdichtet und die Fahrzeugkapazitäten erhöht werden.

Zum Busverkehr trifft der Regionalplan Oberland folgende Aussagen:

- Zur Gewährleistung eines regionsweiten Grundangebots sollen Bedarfsverkehre und innovative Bedienformen ausgebaut werden.
- Gewerbestandorte sollen durch ein auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Angebot leistungsfähig angebunden werden.
- Die leistungsfähige Anbindung hoch frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen soll durch den Ausbau und die Schaffung von touristischen Linien und Bedarfsverkehren gewährleistet werden.
- Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte im Busverkehr soll verbessert werden.
- Die Anbindung der Bahnhöfe im Busverkehr soll verbessert und eine taktgerechte Verknüpfung mit dem Schienenverkehr sichergestellt werden. Regionsweit ist ein getaktetes Hauptnetz im Busverkehr einzurichten.
- Schnelle Ost-West-Tangenten mittels Express-Bus-Verbindungen sind insbesondere auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a. Staffelsee/Weilheim i. OB zu realisieren (aktuelle Entwicklungen siehe Kapitel 2.3.3 Alpenbus).

2.3.3 Untersuchungen und Planungen

2.3.3.1 Strukturgutachten Oberland (2018)

Einer der aktuellsten und wichtigsten Planungsgrundlagen für den Nahverkehrsplan ist das im Jahr 2018 veröffentlichte Strukturgutachten für die gesamte Region Oberland. Neben einer umfangreichen Analyse verschiedener Verkehrsträger werden auch Maßnahmen identifiziert, die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen. Für den allgemeinen ÖPNV (Busverkehr) werden folgende Maßnahmen benannt:

- Definition eines getakteten Hauptnetzes mit Bündelungsfunktion
- Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeitszeiten in Gewerbestandorten
- Einrichtung von (schnelle) Ost-West-Tangenten im Busverkehr (siehe Entwicklungen Alpen- und Allgäubus)
- Einrichtung von Bedarfsverkehren in Räumen mit disperser Siedlungsstruktur sowie zu Zeiten geringer Nachfrage
- Ausbau/Einrichtung touristischer Linien sowie Bedarfsverkehre im Freizeit- und Tourismusverkehr
- Verbesserung der Anbindung (wichtiger) Zentraler Orte (erfolgt ist eine Stärkung der Linie 9655 Weilheim – Seeshaupt – Penzberg sowie der Linie 9617 Penzberg – Iffeldorf – Habach – Sindelsdorf – Penzberg, ab Dezember 2020 durchgehende Linie 374/9590 mit Anbindung Roche)
- Anbindung der Bahnhöfe und Anschlussoptimierung

Weitere Begleitende Maßnahmen mit Relevanz für den ÖPNV

- Einheitlicher Tarif und einheitliches Ticketing (aktuelle Grundlagenstudie zur MVV-Integration)
- Besondere Tarifangebote für Touristen (Umsetzung von kostenlosen Gästekarten: Königscard)
- Informationskonzepte nachhaltige Mobilität und zielgruppenspezifisches Marketing
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Aufstellen von Nahverkehrsplänen
- Ausweitung von inter- und multimodalen Schnittstellen

2.3.3.2 Optimierung der Eisenbahn-Infrastruktur und Steigerung der Attraktivität des Schienensystems im Landkreis Weilheim-Schongau (2013)

Diese Untersuchung zeigt zahlreiche Handlungsbedarfe und Ergänzungen des bestehenden Schienenangebots auf: Wiederinbetriebnahme Fuchstalbahn, Einrichtung einer Stadtbahn Penzberg – Bad Tölz, Elektrifizierung der Ammersee- sowie Pfaffenwinkelbahn, Reaktivierung des Bahnhofs Polling, Einrichtung neuer Haltepunkte (In der Au und Schongau-Nord), feste Bedienung des Bahnhofs Iffeldorf und weitere infrastrukturelle Optimierungen wie Fahrzeitverkürzungen, Modernisierung der Bahnhöfe und Bahnsteige, zweigleisigen Ausbau und Kreuzungsmöglichkeiten.

2.3.3.3 Nahverkehrsgutachten Landkreis Weilheim-Schongau (2012)

Das Nahverkehrsgutachten von 2012 mit den Schwerpunktthemen Schülerverkehr, Tourismus, Pendlerverkehr und Infrastruktur beschreibt für die einzelnen Untersuchungsebenen Handlungsbedarfe und formuliert folgende Maßnahmen:

Maßnahme Nahverkehrsgutachten	Status
Optimierungsansätze für die Beförderungen von Schülerinnen und Schülern:	Vorgeschlagenen Maßnahmen zum freigestellten Schülerverkehr in der Verantwortung des Landkreises wurden umgesetzt. Zu freigestellten Verkehren in der Verantwortung der Gemeinden liegen keine Informationen vor.
Einrichtung einer Pfaffenwinkel-Tourismuslimie (Wochenende)	Nach Inbetriebnahme im Jahr 2014 wurde die Tourismuslimie eingestellt.
Pfaffenwinkelticket	Entfällt mit Aufgabe der Projektversuche Erlebnisrunde Pfaffenwinkel bzw. Pfaffenwinkler Erlebnisfahrt
Kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Gäste im Landkreis	Einführung einer elektronischen Gästekarte (vsl. Königscard) zur kostenfreien ÖPNV-Nutzung im Jahr 2020. Die Finanzierung erfolgt durch einen Kurbeitrag. Bisher zeigen drei Gemeinden Interesse: Steingaden, Bernried, Rottenbuch (Stand: Feb. 2020)
Anbindung Roche (Shuttlebus in Abstimmung mit Stadtbus) und Schaffung attraktives Ticketangebot: Job-Ticket	Die Fa. Roche ist aktuell mit drei Werksbuslinien (aus München, Murnau und Bad Tölz) angebunden. Seit 01.02.2020 wird das Umwelt-Abo "Weilheim-Schongau" angeboten (Finanzierung von 2 Monatsbeiträge, gültig auf allen RVO-Linien im Landkreis einschl. bis zum Endpunkt ausbrechender Linien). Das Umwelt-Abo "Weilheim-Schongau" kann mit einem Job-Ticket kombiniert werden (Voraussetzung dazu ist die Übernahme mindestens eines weiteren Monatsbeitrages durch den Arbeitgeber). Die Fa. Roche beteiligt sich bei ihren Arbeitnehmern mit 2 Monatsbeiträgen bzw. bei Auszubildenden mit 4 Monatsbeiträgen.
Pfaffenwinkelbahn (Prüfung und Umsetzung neuer Haltepunkt)	Der im Rahmen der Stationsoffensive angebotene neue Bahnhalt "Weilheim Süd (Au)" wurde von der Stadt Weilheim abgelehnt. Für den Haltepunkt Schongau - Krankenhaus (mit Verlängerung der Pfaffenwinkelbahn bis zum Krankenhaus) wurde positive Fahrgastprognose mit 144 Personen festgestellt. Für den Kostenaufwand von 19 bis 20 Millionen Euro gibt es jedoch lt. DB Netz AG keine Finanzierung (die hohen Kosten sind vor allem dem Umbau der gesamten Stellwerkstechnik geschuldet, während der eigentliche Haltepunkt nur mit ca. 1 Mio. Euro zu Buche schlägt)
Modernisierung der Schnittstellen zwischen SPNV und ÖPNV bzw.	Bahnhof Penzberg: Busbahnhof wurde vor einigen Jahren gebaut. Bahnhof Weilheim: Neuer Busbahnhof entsteht derzeit und geht vsl.

<p>Bus und Bus (SPNV-Haltepunkte sowie die Haltestellen Echelsbacher Brücke und Steingaden)</p>	<p>Mitte 2020 in Betrieb. Busbahnhof Fa. Roche: ist seit einigen Monaten in Betrieb. Busbahnhof Echelsbacher Brücke: wird nach Fertigstellung der neuen Brücke gebaut (4 Haltebuchten für den Linienverkehr und 2 Haltebuchten für den Reiseverkehr und ca. 21 Stelleplätze für Pkw, plus Abstellplätze für Motorräder und Fahrräder.)</p>
---	--

2.3.3.4 Lokale Entwicklungsstrategie 2014-2020 (LAG Auerbergland-Pfaffenwinkel e.V.)

Als Ergebnis der SWOT-Analyse wird sowohl im Bereich Tourismus, Naherholung und Kultur wie auch im Bereich Infrastruktur, Siedlung und Energie Schwächen bzw. Gefahren durch eine unbefriedigende und unzureichende ÖPNV-Anbindung festgestellt.

Das Entwicklungsziel 5.2. thematisiert die Schaffung von neuen innovativen ÖPNV-Angebot sowie die Herstellung von barrierefreien Infrastrukturen im ÖPNV. Bei der Zwischenbilanz im Mai 2018 wurde festgestellt, dass die Ziele/Vorhaben zur Stärkung des ÖPNV erst zu 20% erreicht worden sind.

2.3.3.5 Örtliche Angebots- und Teilhabeplanung im Landkreis Weilheim-Schongau (2010) und 1. Seniorenpolitisches Gesamtkonzept (2019)

Der Teilhabeplan des Landkreises Weilheim-Schongau attestiert in seiner Schwachstellenanalyse einen für mobilitätseingeschränkte Menschen kaum nutzbaren ÖPNV. Auch das seniorenpolitische Gesamtkonzept für den Landkreis Weilheim-Schongau stellt fest, dass der klassische ÖPNV aufgrund der geringen Angebotsdichte (insbesondere auf dem Land) keine Mobilitätsoption darstellt.

2.3.3.6 Klimaschutzkonzept für den Landkreis Weilheim-Schongau (2010)

Zur Erreichung des Klimaschutzziels (Reduzierung der CO₂-Emissionen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990) des Landkreises Weilheim-Schongau sind folgende ÖPNV-relevante Maßnahmen im Klimaschutzkonzept beschrieben:

Maßnahme Klimaschutzkonzept	Status
<p>Ausweitung Mobilitätsmanagement (Mobilitätskompass)</p>	<p>Der Mobilitätskompass wurde 2010 als Broschüre von der Stadt Weilheim umgesetzt. Ein neueres Beispiel für Mobilitätsmanagement in der Region ist z.B. auch die "Wohin du willst"-App der Deutschen Bahn, die Bus- und Zugverbindungen der Region bündelt.</p>
<p>Aufbau von Servicestationen(en) für Mobilitätsberatung</p>	<p>Aufgrund von Personalmangel nicht umgesetzt</p>
<p>Regelmäßiger Mobilitätsbericht zur Verbesserung des Mobilitätsverhaltens</p>	<p>Aufgrund von Personalmangel nicht umgesetzt</p>

<p>Koordinierung und Initiierung eines verbesserten integralen Fahrplans mit besserer Verzahnung von Bus und Bahn (Erarbeitung in Arbeitskreis aus Regionalverkehr und Verbraucher/Fahrgastverband)</p>	<p>Erfolgt durch den Bereich ÖPNV des Landratsamtes Weilheim-Schongau: z.B. Stärkung der Linie 9655 Weilheim – Seeshaupt – Penzberg sowie der Linie 9617 Penzberg – Iffeldorf – Habach – Sindelsdorf – Penzberg, ab Dezember 2020 durchgehende Linie 374/9590 mit Anbindung Roche</p>
<p>Verdichtung des Angebots attraktiver Linien</p>	<p>WM: durch den Bau des Parkhauses hinter dem Weilheimer Bahnhof soll die Stadt entlastet werden. Landkreis: Das Thema ist auch unter dem Aspekt "Büro-Sharing" weiterhin in den Aktionsplan integriert, hierzu gibt es Abstimmungsgespräche mit den Kommunen, auf Landkreisebene sind die Möglichkeiten aber begrenzt.</p>
<p>Lösungssuche für Pendlerproblematik und bessere Abstimmung der „Park & Ride“ Angebote (Pendlerbahnhof Weilheim: Einzugsbereich vor allem südlich der Stadt, Befürchtung, dass zusätzliches Bahnangebot Pendlerstrom durch die Stadt erhöht).</p> <p>Drängen im Bereich des schienengebundenen Personenverkehrs auf: den zügigen barrierefreien Ausbau des Weilheimer Bahnhofs. den zügigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Tutzing - Weilheim und Elektrifizierung der Strecke Weilheim-Schongau. Reaktivierung der Fuchstalbahn mit attraktivem Angebot, etwa nach dem Beispiel der Vinschger Bahn in Südtirol. Schaffung von absperzbaren Fahrradplätzen und Ladestationen für Pedelecs für Pendler an den Bahnhöfen; kostenfreie Nutzung in Kombination mit Monatsticket.</p>	<p>Barrierefreier Bahnhof Weilheim 2019 umgesetzt</p> <p>Letzte Besprechung im April 2019 führt nicht zu gewünschtem Ergebnis</p> <p>Der Kreistag im Landkreis Weilheim-Schongau hat sich für eine Reaktivierung des Personenverkehrs der Fuchstalbahn ausgesprochen. Die Kommunen zwischen Schongau und Landsberg sind derzeit aber skeptisch, teilweise existieren hier auch keine Bahnhöfe mehr. Dies steht dem Projekt im Weg.</p> <p>Aufgrund der Infrastrukturkosten von Kommunen bisher nicht umgesetzt</p>

2.3.3.7 Freistaat Bayern – Alpenbus

Im Jahr 2018 wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der „Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern“ vorgestellt. Unter anderem wurde darin die Einführung von überregionalen Buslinien vorgestellt, die das vorhandene Schienennetz ergänzen sollen. Mit zwei landesbedeutsamen

neuen Querverbindungen sollen unter anderem Tourismusregionen miteinander verbunden werden und somit zu einer Verminderung des MIV-Anteils im Tourismus beitragen. Den Landkreis Weilheim-Schongau betrifft dabei der Alpenbus:

- Verbindung von Rosenheim über Miesbach, Bad Tölz, Penzberg, Murnau/Weilheim als schnelle Ost-West-Verbindung. Im Rahmen der Abstimmung wurde Weilheim als Start/Ziel des Alpenbusses aufgrund von Anschlussproblematiken und bereits bestehenden Angeboten zwischen Weilheim und Penzberg ausgeschlossen. Als Start/Endpunkt des Alpenbusses wird Murnau definiert. Jedoch als auf der Relation Penzberg – Peißenberg (via Huglfing/Oberhausen) eine zusätzliche Zubringerlinie ebenfalls im Stundentakt angeboten werden. In Penzberg soll die Anbindung der Firma Roche von Montag bis Freitag vorgesehen werden (Stand März 2020).
- Der Landkreis stimmt grundsätzlich dem Antrag der RVO bezüglich der Genehmigung der Linie 9642 zu. Abzustimmen ist mit der RVO noch die Konzessionslänge.
- Der vom MVV geplante Zubringer von Peißenberg nach Penzberg soll nicht bei den weiteren Planungen des Alpenbusses berücksichtigt werden. Alternativ prüft der MVV ob auf der Hauptlinie des Alpenbusses, auf dem Linienabschnitt Murnau-Penzberg, der Halt Habach mit aufgenommen werden kann. Habach hat nach Peißenberg, bezogen auf den Landkreis Weilheim-Schongau das zweitgrößte Pendlerpotenzial nach Penzberg.

2.3.3.8 Freistaat Bayern – Neuausschreibung E-Netz Werdenfels

Stand Februar 2020 laufen die Planungen zur Neuausschreibung im SPNV im E-Netz Werdenfels. Dabei wurden planerische Schwerpunkte und Zielsetzungen bereits formuliert, jedoch befinden sich noch einige Angebots- und Fahrplandetails in Abstimmung.

2.3.4 Aktuelle Beschlüsse zur Nahverkehrsplanung im Landkreis Weilheim-Schongau

- Beschluss des Kreistages (30/099/2019) zur Einführung des Umwelttickets (Jahres-Abos) Weilheim-Schongau: Bezuschussung des Jahres-Abos mit zwei Monatsbeiträgen.
- Beschluss des Kreistages (30/100/2019) zur Anschubfinanzierung in Höhe von ca. 89.600 Euro für das Fahrplanjahr 2020 zur Angebotsausweitung und Taktverdichtung auf der Linie 9617
- Beschluss des Kreistages (30/086/2019) zur Beibehaltung des Parallelverkehrs (mit Zuzahlung der tatsächlichen Mehrkosten) als freiwillige Leistung unter Anwendung des geltenden Schülerbeförderungsrechts
- Beschluss des Kreistages zur Schülerfreifahrt (Oberlandler Schüler-Ticket) ab Dezember 2019
- Beschluss des Kreistages zur dreijährigen kostenlosen Nutzung des Senioren-Tickets bei freiwilliger Abgabe des Führerscheines

2.3.5 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Die Nahverkehrspläne der benachbarten Landkreise befinden sich aktuell ebenfalls größtenteils in der Fortschreibung bzw. Neukonzeption:

Landkreise

- Landsberg am Lech (soll bald aufgestellt werden)

- Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Juli 2021)
 - Aufnahme eines ganztägigen Bedarfsverkehrsangebots zur Anbindung der bisher nicht vom ÖPNV erschlossenen Ortsteile über 200 Einwohner (und bei Gelegenheit auch unter 200 Einwohner) der Gemeinde Bad Heilbrunn in den Hauptort sowie in das Mittelzentrum Penzberg, Mo-Fr mit einem Stunden- oder 2-h-Takt, Wochenende und Feiertage mit 2-h-Takt
 - Schienenparallelverkehr zur Kochelseebahn zwischen Penzberg und Benediktbeuern (Verlängerung 374) bzw. Parallelverkehr zur Linie 9612 auf dem Abschnitt Bad Heilbrunn - Benediktbeuern sowie umsteigefreie und schnellere Verbindung vom Loisachtal (Gemeinden Benediktbeuern und Bichl) in den nördlichen Landkreis und Penzberg
- Landkreis Garmisch-Partenkirchen (2010 erstellt, befindet sich seit Februar 2020 in Bearbeitung und wurde am 16.12.2021 im Kreistag beschlossen)
- Landkreis Ostallgäu (Fortschreibung von Oktober 2020)
 - L9821 Schongau-Lechbruck-Prem-Steingaden: Ergänzung von zusätzl. 9 Fahrten nötig, kein Takt
- Landkreis Starnberg (Februar 2020)
 - Verkehrsachse mit überregionaler Bedeutung: u.a. nach Weilheim in Oberbayern:
 - Fürstenried/Großhadern – Krailing/Gauting – Gilching – Weßling – Inning – Achse Augsburg/Weilheim
 - Herrsching/Tutzing – Dießen – Achse Augsburg/Weilheim
 - Herrsching/Tutzing – Weilheim
 - Ziel des Landkreis Starnberg ist es, die wichtigen Achsen (u.a. Tutzing - Weilheim) in den MVV zu integrieren

3 Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Weilheim-Schongau wurden verschiedene Arten und Ebenen der Beteiligung unterschiedlichster Akteure durchgeführt. Die Erfahrung zeigt, dass die transparente Gestaltung des Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses zu einem erfolgreichen Abschluss des Verfahrens mit einem Beschluss des Kreistages führt. Daher sind Vorstellung und Diskussion der Arbeitsergebnisse in den Regionalkonferenzen eine große Hilfe, aber auch die intensive Abstimmung auf Arbeitsebene zwischen den Gutachtern und dem Landratsamt Weilheim-Schongau sowie mit der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan waren bei der stringenten Bearbeitung des Projektes von hoher Bedeutung.

Die Einbindung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen, Interessensverbänden und weiteren Planungspartnern (z.B. Nachbargaufgabenträgern) erfolgte bereits zu Beginn des Projektes mit einer Auftaktveranstaltung sowie einer Auftaktbefragung als Basis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Weilheim-Schongau.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte über eine Online-Umfrage im Zeitraum von Anfang Dezember 2019 bis Ende Januar 2020. Die Online-Umfrage wurde in der Presse sowie in Sozialen Medien beworben. Insgesamt nahmen 1061 Personen teil und gaben 386 Anregungen (siehe Kapitel 7.12) ab, die in die Analyse und Bewertung des Handlungsbedarfs einfließen.

Im letzten Abstimmungs- und Beteiligungsschritt wird den Anhörungsberechtigten ein Nahverkehrsplanteilwurf für den Landkreis Weilheim-Schongau zur Verfügung gestellt, um vor Beschluss des Nahverkehrsplans durch den Kreistag, Stellungnahmen aller Beteiligter einzuholen und ggf. in den Nahverkehrsplan einfließen zu lassen.

4 Anforderungsprofil für die Nahverkehrsplanung

Der Landkreis Weilheim-Schongau strebt als Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Der ÖPNV soll in seiner Funktion zur Mobilitätssicherung für die Bevölkerung und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes gestärkt und weiter ausgebaut werden. Dazu sollen alle finanziellen Möglichkeiten, insbesondere Bundes- und Landesmittel, ausgeschöpft werden.

Mit den Nachbaraufgabenträgern sowie dem Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den SPNV wird eine enge, permanente und partnerschaftliche Zusammenarbeit angestrebt. Der Ausbau des ÖPNV soll als wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik dazu beitragen, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den privaten Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu ist eine Zunahme des ÖPNV-Anteils, bei gleichzeitigem Rückgang des MIV-Anteils notwendig, bezogen auf das Gesamtwegeaufkommen im Landkreis.

Die Gestaltung des ÖPNV orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung und soll deren Zielsetzungen aufgreifen und konkretisieren. Ein zentraler Aspekt ist hierbei, dass die Netzgestaltung auf die zentralen Orte ausgerichtet wird. Mit attraktiven Verbindungen und einer guten Erreichbarkeit werden die Funktionen der zentralen Orte und die Nahversorgung gestärkt. Die unterschiedlichen Anforderungen an den ÖPNV in Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen sind ein wesentlicher Bestandteil einer differenzierten Angebotsplanung. Neben der Angebotsqualität ist der Erfolg des ÖPNV auch abhängig von der Stadt- und Regionalentwicklung. Wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des ÖPNV ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Diese soll so gestaltet werden, dass sie einen wirtschaftlichen und attraktiven Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Städte und Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau sind mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Sie sollen die formulierten Ziele zur Verbesserung des ÖPNV unterstützen. Bei Verkehrsplanungen in den Städten und Gemeinden sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Verkehrsablaufs, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Das Ziel der Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV¹ ist in Zusammenarbeit aller gesetzgebenden (Bund und Land) und ausführenden (relevanten) Akteure (u. a. Landkreis Weilheim-Schongau, Gemeinden/ Städte, Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen) zu erreichen. Mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan sind dazu die wesentlichen Grundlagen zu erarbeiten, konkrete Ziele für den Geltungszeitraum des NVP zu formulieren sowie einen längerfristigen Ausblick über die Frist des PBefG zum 1. Januar 2022 hinaus zu geben.

1 Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

4.1.1 Differenzierung des Nahverkehrsraumes

Dem ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Verkehrssystems zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme in den Verdichtungsräumen, zum anderen zur Sicherung der Mobilität für alle Nachfragegruppen in der Fläche und der Sicherstellung der zentralen Orte im Landkreis Weilheim-Schongau. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in eine Gesamtverkehrsplanung trägt maßgeblich zu einer Weiterentwicklung der Mobilität in der Region bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus die Einbindung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

Auf Grundlage der räumlichen Differenzierung des Nahverkehrsraums (siehe Kapitel 5 Raumstruktur) ist im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung eine entsprechende Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV anzustreben. Dieses ist auch in Bezug auf die Planungen für den MIV zu berücksichtigen. Folgende drei Bereiche mit der dazugehörigen Aufgabenteilung werden im Rahmen der Entwicklungsziele angestrebt.

1. ÖPNV als weitgehendes Vorrangsystem gegenüber dem MIV in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage

Als Vorrangsystem gegenüber dem MIV kommt den schienengebundenen Verkehrsmitteln aufgrund der Systemvorteile und der höheren Leistungsfähigkeit eine besondere Bedeutung zu. In Gebieten mit hoher Verkehrsnachfrage ist nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz grundsätzlich ein vertaktetes Bedienungsangebot vorzusehen, das der vorhandenen und aktivierbaren Nachfrage entspricht und auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden soll. Dies gilt auch für Relationen außerhalb der Schienenkorridore.

2. ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit hoher bis mittlerer Verkehrsnachfrage

Auf Hauptrelationen kann ein attraktiver ÖPNV angeboten werden, der gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist. Dies gilt insbesondere für Entwicklungsachsen mit Ausrichtung auf den Verdichtungsraum München bzw. auf das Oberzentrum Weilheim und die direkte und attraktive Erreichbarkeit der mittl-zentralen Orte Schongau/Peiting, Peißenberg und Penzberg sowie ggf. deren Verbindung untereinander und mit höherstufigen zentralen Orten. Auf den Hauptrelationen soll ein vertaktetes Bedienungsangebot vorgehalten werden. Ferner sind auf den wichtigen Achsen aus dem ländlichen Raum in Richtung Oberzentrum Weilheim sowie innerhalb der Ober-/Mittelzentren konkurrenzfähige Angebote zu etablieren bzw. zu sichern.

3. ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage

Aufgrund der geringeren Personenverkehrrichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials soll (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) im ländlichen Raum ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das zwar eine Alternative zum MIV darstellt, aber vielfach gegenüber dem MIV nicht

konkurrenzfähig sein kann, bezogen auf Reisgeschwindigkeit und Direktheit bei der Anbindung sämtlicher Ziele. Neben einer Verbesserung des allgemeinen Linienverkehrs im Sinne eines verlässlichen Grundtaktes soll in den ländlichen Gebieten darauf hingewirkt werden, dass der Schul- und Werksverkehr soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr integriert wird. Ineffiziente Angebotsformen mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung können in diesen Gebieten auch durch nachfragegesteuerte, kosteneffizientere Angebotsformen ergänzt werden.

4.1.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum

Der ÖPNV² ist ein wichtiger integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Landkreis Weilheim-Schongau, der zu fördern und auszubauen ist. Ein angebotsorientierter ÖPNV trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität der Kommunen, Arbeitsplatzstandorte und Einrichtungen im Landkreis zu sichern. Ziel ist es, diese weiter zu verbessern und damit die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – auch künftig umfassend befriedigen zu können.

Zentrale Herausforderungen auch der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen, sind weiterhin das Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft, der demographische Wandel, der Klimaschutz und die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Der ÖPNV liefert als Teil des sogenannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren ergänzenden Mobilitätsangeboten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Der ÖPNV bleibt Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Landkreis Weilheim-Schongau und die angrenzenden Regionen und Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV soll ein nahtloses Reisen in diesem Gebiet ermöglichen und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

- Die gezielte, wirksame Stärkung von Korridoren und Verbindungen mit Rückgratfunktion für das Gesamtnetz im Landkreis Weilheim-Schongau hat Vorrang vor der flächenhaften Verbesserung mit geringer nachfragerrelevanter Wirksamkeit. Die weitere Ausgestaltung des ÖPNV soll neben der Erfüllung der Bedürfnisse des auch zukünftig starken Berufs- und Schulverkehrs sowie der Sicherung einer selbstbestimmten Mobilität für alle Nachfragegruppen auch neue Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr erschließen. Das Angebot soll stärker auf diese Kundengruppen ausgerichtet und vermarktet werden.
- Die Schienenstrecken stellen attraktive Verbindungen innerhalb der Region und auch zu den benachbarten Zentren dar. Entsprechend den Zielen des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes soll der Schienenverkehr vom Freistaat Bayern als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und weiter ausgebaut werden. Das Angebot des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs soll auf den SPNV ausgerichtet sein und mit diesem vernetzt werden.
- Die Entwicklung eines vertakteten Hauptnetzes im Busverkehr soll die Erreichbarkeit der zentralen bzw. relevanten Orte im Landkreis Weilheim-Schongau sicherstellen.

2 ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr, beinhaltet den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie den Busverkehr

- Die Angebotsstrukturen sind zukünftig noch übersichtlicher und für die Fahrgäste und potenziellen Nutzerinnen und Nutzer leicht begreifbar zu gestalten. Unterschiedliche Linienführungen auf einer Linie im Tages- und Wochenverlauf sind weitgehend abzubauen.
- Der Schulverkehr stellt heute und auch zukünftig eines der Hauptnachfragepotenziale im ÖPNV dar. Kapazitätsengpässe infolge der hohen Spitzenbelastungen begrenzen in diesen Zeiten die Möglichkeiten für die Gewinnung anderer Fahrgastgruppen. Verbesserungen in den Schulverkehren sollen auch bei sich verändernden Schülerzahlen die Schülerbeförderung unter Gewährleistung eines Mindestbeförderungskomforts sicherstellen. Darüber hinaus ist der Abbau der durch die Schulverkehre verursachten Kapazitätsengpässe anzustreben, um Spielräume zur Verlagerung von zeitgleichen Berufsverkehren vom Kfz auf den ÖPNV zu ermöglichen.
- Die Verknüpfung zwischen Individualverkehr und ÖPNV soll durch die Entwicklungen multi- und intermodaler Schnittstellen auch unter Einbezug des Themenfeldes der Elektromobilität gestärkt werden.
- Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf den Zugang zum ÖPNV-System, die Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.
- Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind nachhaltig durch den Einsatz alternativer Antriebsformen zu vermindern.

4.1.3 Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Landkreis Weilheim-Schongau verfolgt das Ziel einen Planungshorizont für die Entwicklung und Gestaltung eines – für alle in ihrer Mobilität, kognitiv oder sensorisch eingeschränkten Personen – vollständig barrierefreien ÖPNVs zu schaffen.

Der Umsetzungsprozess zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit soll kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

erreicht werden. Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 4.5 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 im Landkreis Weilheim-Schongau unter Berücksichtigung des aktuellen Ausbauzustandes noch nicht erreicht werden konnte, gilt es begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen (siehe Kapitel 4.5).

Folgende Leitsätze werden formuliert:

1. Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste

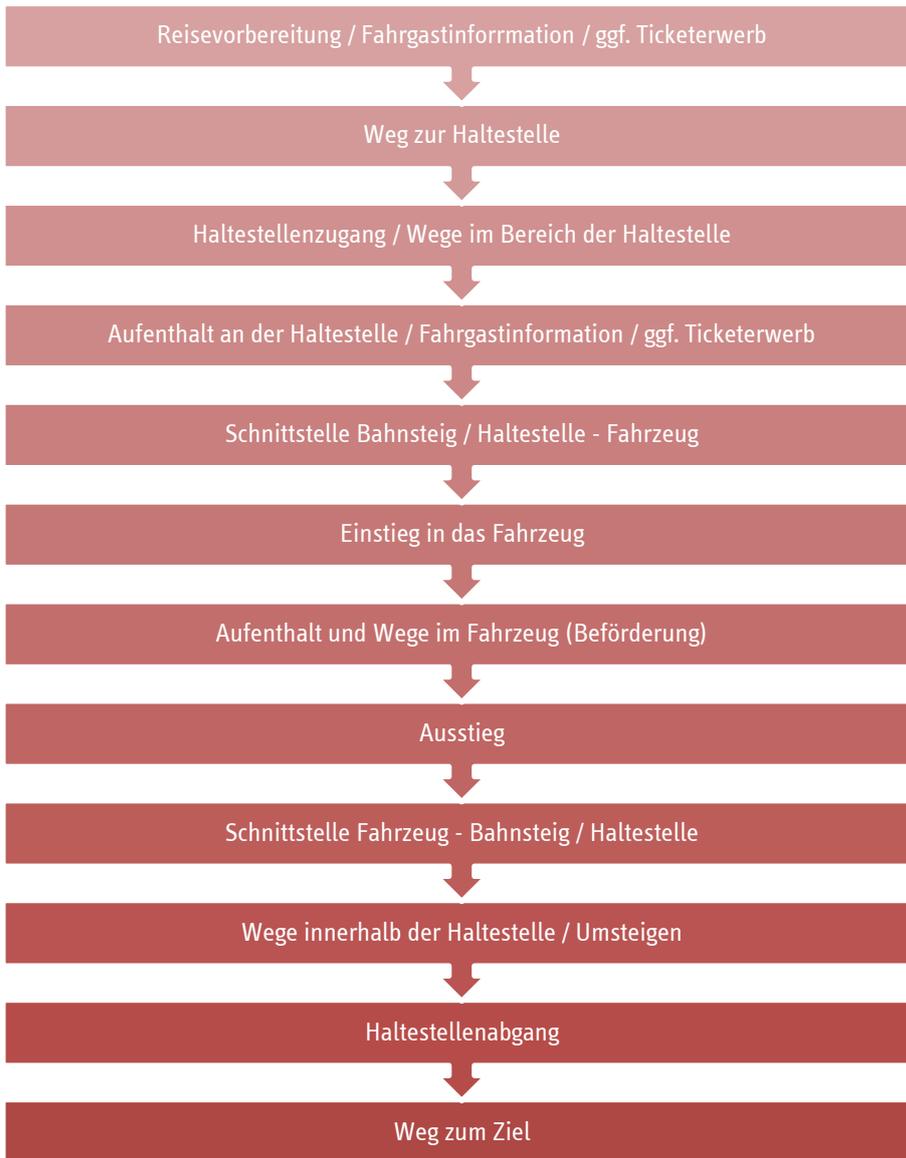
Der Landkreis Weilheim-Schongau verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten vollständig barrierefreien ÖPNV. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge. Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung.

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, und barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten wie bspw. der Weg von zu Hause zu einer Haltestelle (vgl. nachfolgende Abbildung) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu beachten und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV³



3. Berücksichtigung der Belange verschiedener Nutzergruppen

Bei der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der Stand der Technik dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der Stand der Technik ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften

³ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

5. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.

4.2 Anforderungen an die Angebotsqualität

Im Anforderungsprofil erfolgt eine Konkretisierung der Zielsetzungen in Form von Qualitätsstandards für das Verkehrsangebot.

Die hier definierten Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellung des Aufgabenträgers von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die agierenden Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich bei der Ausgestaltung ihrer Verkehre an diesen Kriterien zu orientieren und alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen, um deren Umsetzung zu realisieren.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Rahmen der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Weilheim-Schongau derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Bei den nachfolgend definierten Qualitätsstandards wird zur „Leitlinie Nahverkehrsplanung in Bayern“ Bezug genommen. Die ausreichende Verkehrsbedienung soll sich an der Leitlinie orientieren, welche den anzustrebenden Standard im ÖPNV widerspiegeln. Ein Abweichen von der Leitlinie kann durch aktuelle Erfahrungen in der Nahverkehrsplanung begründet werden.

Für die nachfolgenden Merkmale werden Anforderungen formuliert:

- Verkehrsmiteinsatz
- Verkehrszeiten
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen
- Beförderungsqualität
- Sicherheit im ÖPNV
- Tarifangebot und Vertrieb
- Marketing und Kommunikation
- Qualitätsmanagement

Dieser Nahverkehrsplan enthält bewusst zum Teil ehrgeizige Zielsetzungen und Bewertungskriterien. Die hier definierten Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen des Aufgabenträgers von einer ausreichenden Verkehrsbedienug. Die Zielerreichung und die Bearbeitung der Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV erfordern eine intensive Zusammenarbeit aller Verantwortlichen.

4.3 Qualitätsstandards für das Verkehrsangebot (Leistungsangebot)

4.3.1 Netzhierarchie

Grundlage für die Ausgestaltung der Netzhierarchie bildet das innerhalb des Strukturgutachtens Oberland entwickelte Hauptnetz, welches auch als Bestandteil des neuen Regionalplans als Basis für die Entwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes gilt.

Da sich die Nachfrage innerhalb des Landkreises sowie zu Zielen außerhalb des Landkreises nach Bevölkerungsdichte bzw. Bevölkerungszahl unterscheidet, sollte auch das ÖPNV-Angebot der potenziellen Verkehrsnachfrage entsprechend angebotsorientiert gestaltet werden.

Um das ÖPNV-System nach dieser Maßgabe zu strukturieren, sind die Einzugsbereiche zu den zentralen Orten sowie Pendler- und Schülerströme von Bedeutung. Anhand der Daten zu diesen Strömen können unter anderem Verkehrsbeziehungen im Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Erledigungsverkehr sowie die Verkehrsnachfrage im Tagesablauf analysiert werden. So sind anhand dieser Daten sowohl die Hauptkorridore mit hoher Nachfrage, Nebenkorridente mit mittlerer Nachfrage und Ergänzungskorridente mit eher schwächerer Nachfrage ableitbar.

- Hauptkorridore

Die Hauptkorridore stellen die Anbindung des Landkreises an das Oberzentrum Weilheim her und verbinden Mittelzentren untereinander, so dass hier auf den entsprechenden Relationen ein entsprechendes Nachfragepotenzial ableitbar ist. Die Linien, die somit die zentralen Achsen des Netzes bedienen und zum Teil weite Strecken zurücklegen, sind in ihrer Bedeutung mit dem Schienenverkehrsangebot vergleichbar und ergänzen daher das Schienennetz funktional. Die entsprechenden Verkehre sollen möglichst direkt verlaufen und eine häufige Bedienung sowie attraktive Reisezeiten aufweisen. Ebenso sollten auf den zentralen Achsen des Netzes die Einführung bzw. Stärkung von beschleunigten Buslinien, die sich durch eine kürzere Fahrtdauer auszeichnen, geprüft werden.

- Ergänzungskorridente und Verflechtungsverkehre

Linien innerhalb der Ergänzungskorridoren zeichnen sich vermehrt durch Erschließungsfunktionen aus und sind mit systematischen Umsteigemöglichkeiten auf die Fahrpläne und Angebote der Hauptkorridore auszurichten (dabei Nutzung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL), um Anschlüsse sicherzustellen). Sie stellen überwiegend die Verbindung von den größeren Gemeindehauptorten zu den Mittelzentren her. Verkehre in den Ergänzungsbereichen (oder Verflechtungsverkehre) zeichnen sich hauptsächlich durch Erschließungsfunktionen aus und sind in der Regel auf die Bedürfnisse im Schülerverkehr ausgerichtet, bieten darüber hinaus ein Angebot im Tagesverlauf zur Anbindung kleinerer Gemeindehauptorte an die Haupt- und Nebenkorridore (als Bedarfsverkehr).

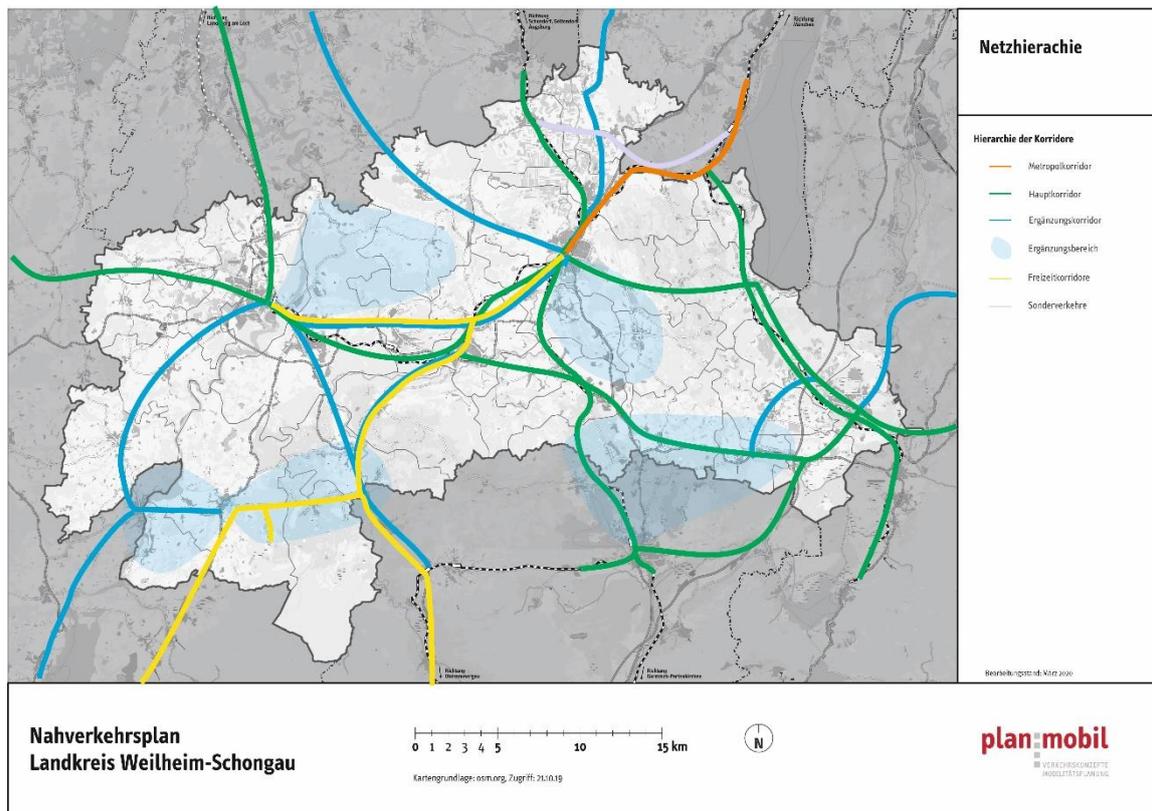
- Freizeitverkehre

Zur Anbindung der touristisch relevanten Bereiche sind Freizeitverkehre auszugestalten. Eine Bedienung ist insbesondere am Wochenende sowie in den Schulferien von Bedeutung. Die Freizeitverkehre können über bestehende Linien oder als spezielle Freizeitlinien angeboten werden

- Sonderverkehre

Über die entwickelten Korridore zur Anbindung der einzelnen Orte im Landkreis Weilheim-Schongau hinaus, sind weitere Verkehre für die Erhaltung, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Busangebots notwendig. Zu den Sonderverkehren gehören insbesondere Schulverkehrsverbindungen, die zur Sicherstellung der Schülerbeförderung entsprechend den aktuellen Schülerströmen abgebildet werden sollen. In diese Kategorie fallen auch Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtlicher Sondernachfrage im Sinne bedarfsgerechter Verkehre ohne explizite Vertaktung (z.B. Pendlerebus).

Abbildung 3: Netzhierarchie Landkreis Weilheim-Schongau



Für die einzelnen Netzkategorien gelten Mindestbedienstungsstandards, die gemäß Tabelle 2 bei bestehenden und neuen Linienverkehren angewendet werden.

In den verschiedenen Korridoren sowie in den Nebenbereichen können unterschiedliche Angebotsformen zum Einsatz kommen. Zur Hauptverkehrszeit ist fast ausschließlich der reguläre Linienverkehr geeignet, um die erforderlichen Kapazitäten im Schul- und Berufsverkehr bereitstellen zu können. In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist.

4.3.2 Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrszeiten

Es werden Verkehrszeiten definiert, die in Kombination mit der Bedienungshäufigkeit die Bedienstungsqualität des ÖPNV beschreiben. Durch die Verkehrszeiten wird der Bedienstungszeitraum im Landkreis Weilheim-Schongau festgelegt. Für die Festlegung der Verkehrszeiten werden tageszeittypische Strukturen von Wirtschaft und Bevölkerung berücksichtigt:

- Charakteristische Nutzerstrukturen (Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, ...)
- Aktuelle Ladenöffnungszeiten
- Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖV und im MIV

Bei dieser Betrachtung wird grundsätzlich nach der Normalverkehrszeit (NVZ), der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden. Ausnahmen von den dargestellten Verkehrszeiten sind im begründeten Einzelfall möglich. Abbildung 4 stellt die Verkehrszeiten für die verschiedenen Verkehrstage im Tagesgang dar.

Abbildung 4: Verkehrszeiten im Landkreis Weilheim-Schongau

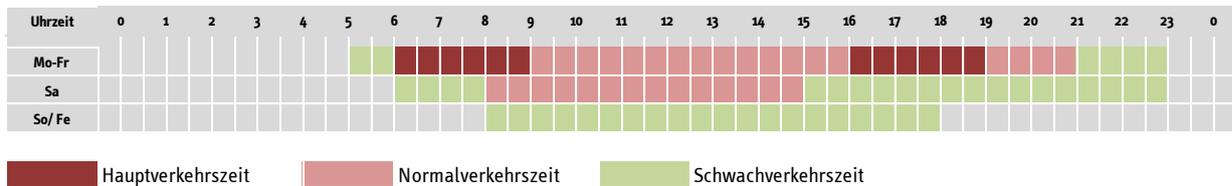


Tabelle 1: Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage

Verkehrszeit	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Schwachverkehrszeit I	05:00 – 06:00	06:00 – 08:00	08:00 – 18:00
Hauptverkehrszeit I	06:00 – 09:00	-	-
Normalverkehrszeit	09:00 – 16:00	08:00 – 15:00	-
Hauptverkehrszeit II	16:00 – 19:00	-	-
Schwachverkehrszeit II	19:00 – 23:00	15:00 – 23:00	-
Ergänzung	Verdichtung im Schulverkehr zu relevanten Zeiten	-	-

- **Normalverkehrszeit (NVZ)**
 Die NVZ ist durch ein mittleres Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Sie orientiert sich an den Zeiträumen gängiger Ladenöffnungszeiten an Werktagen sowie an Samstagen, außerhalb der Zeitfenster der HVZ. Die NVZ ist charakterisiert durch einen Schwerpunkt an Einkaufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehren.
- **Hauptverkehrszeit (HVZ)**
 Die HVZ bilden innerhalb der NVZ die Spitzenzeiten ab, in denen erhöhte Kapazitäten (dichteres Bedienungsangebot, ggf. größere Fahrzeuge) erforderlich sind. Die HVZ ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehren. Die Verkehre in diesem Zeitfenster sind zeitlich stark an den Beginn sowie das Ende der Schulen, sowie die Arbeits- und Ladenöffnungszeiten an Arbeits- und Einkaufsstandorten geknüpft.
- **Schwachverkehrszeit (SVZ)**
 Die SVZ umfasst den Frühverkehr an Werktagen vor der morgendlichen HVZ sowie den Spätverkehr nach der abendlichen HVZ. An Wochenenden umfasst die SVZ die Zeitfenster

außerhalb der NVZ. Der Verkehrszweck der ÖPNV-Nutzer bildet sich schwerpunktmäßig aus Freizeitverkehren.

Die Verkehrszeiten sind dabei als Rahmen zu interpretieren, der im Einzelfall (bspw. hinsichtlich der Berücksichtigung von Schul- und Schichtzeiten, eine erhöhte Nachfrage auf bestimmten Relationen an Wochenenden oder lastrichtungsbezogene Schwankungen mit Ausrichtung auf zentrale Orte und Nachfrageschwerpunkte) flexibel zu gestalten ist. Auch regionale Unterschiede sollten eine angemessene Berücksichtigung bei der Ausgestaltung der Verkehrszeiten erfahren.

4.3.3 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit von zentraler Bedeutung.

Der Aufgabenträger im Landkreis Weilheim-Schongau sichert eine "Mindestbedienung". Diese Mindestbedienung stellt die Untergrenze der Bedienungshäufigkeit dar, die nicht unterschritten werden soll. Mit dem Mindestangebot soll eine Grundversorgung an ÖPNV-Leistungen gewährleistet werden. Die Mindestbedienung befriedigt somit lediglich einen Grundbedarf an ÖPNV-Angebot.

Für die Region werden aufbauend auf Grundlagen der raumstrukturellen Gegebenheiten, den Inhalten des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplans (Grundlage Strukturgutachten Oberland), Bedienungskorridore entwickelt und entsprechend hierarchisiert. Darauf aufbauend werden die Standards für die Bedienung der Relationen festgelegt⁴.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit) sowie nach Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, dass an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

4.3.3.1 Ausgestaltung von Taktverkehren im Regionalbusverkehr

Zur Schaffung transparenter und kundenfreundlicher Angebote gehört i.d.R. die Einrichtung von Taktverkehren zu merkbaren Taktzeiten. Ziel ist es daher, das Verkehrsangebot soweit wie möglich zu vertakten und den Fahrplan in einem "integralen Taktverkehr" (Bayern-Takt) zu organisieren. Dazu ist neben der Weiterentwicklung des Taktsystems die Einführung von Systemknoten an den Hauptverknüpfungspunkten der verschiedenen Bedienungsebenen notwendig. Das Taktsystem im Landkreis Weilheim-Schongau soll sich am Taktraster 30/60/120 orientieren. Dies bedeutet, dass der gesamte Verkehr auf der Grundlage miteinander kompatibler Takte konzipiert ist, bei dem dauerhaft merkbare Anschlüsse möglich sind. Nicht miteinander kompatibel sind die Taktfamilien 15/30 und 20/40. Hiermit wird ebenfalls eine Kompatibilität zum SPNV (außer der S-Bahn) erreicht, um besser integrierte Anschlussverbindungen zu gewährleisten.

⁴ Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Landkreise.

Hinweis: Zu beachten ist, dass sich das Taktangebot sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchisierung sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien (Stadt- und Regionalverkehr) als auch auf den SPNV-Linien mit ein.

4.3.3.2 Standards der Bedienungsqualität

Für den Verkehrsraum Landkreis Weilheim-Schongau werden nachfolgende Standards der Bedienungsqualität formuliert.

Tabelle 2: Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Weilheim-Schongau

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten) in den verschiedenen Verkehrszeiten		
	HVZ Mo–Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo–Fr: 16:00 – 19:00 Uhr	NVZ Mo–Fr: 09:00 – 16:00 Uhr Mo–Fr: 19:00 – 21:00 Uhr Sa. 08:00 – 15:00 Uhr	SVZ Mo–Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo–Fr: 21:00 – 23:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 15:00 – 23:00 Uhr So: 08:00 – 18:00 Uhr
Metropolkorridor	T30	T60	T60
Hauptkorridor	T60	T60	T120
Ergänzungskorridor und -bereich	T60	T120	bedarfsgerecht
Sonderverkehr (z.B. Pendlerangebot, Schulverkehr)	bedarfsgerecht		
Freizeitkorridor	4-6 Fahrtenpaare (bedarfsgerecht) (insbesondere am Wochenende und Ferien)		
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit. Die dargestellten Bedienungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden.</p>			

4.3.3.3 Ausgestaltung von Taktverkehren im Stadtverkehr

In den Städte Weilheim, Schongau und Penzberg bestehen Stadtbusangebote in der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Stadt. Nach Auffassung des Landkreises Weilheim-Schongau sind die Stadtverkehre mindestens in die Kategorie der Hauptkorridore einzuordnen.

4.3.4 Anforderungen an die Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist neben der Bedienungsqualität eine der Kernqualitäten des ÖPNV. Um den ÖPNV nachhaltig zu stärken und dessen Erfolg zu sichern, ist ein Ziel der Nahverkehrsplanung, eine möglichst schnelle Erreichbarkeit relevanter Ziele zu gewährleisten. Maßgebliche Faktoren der Verbindungsqualität sind die Reisezeit und damit zusammenhängend die Umsteigehäufigkeit.

4.3.4.1 Reisedauer

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sind für den ländlichen Raum Grenz- und Richtwerte für die Verbindungsqualität in Form der Reisezeit angegeben. Auf Basis der zentralörtlichen Gliederung des Landkreises Weilheim-Schongau werden die in der Leitlinie angegebenen Werte wie folgt definiert:

Tabelle 3: Reisezeiten

Gemeindeklasse	Erreichbarkeit in Minuten	
	Grenzwert	Richtwert
Ortsteil zum nächstgelegenen Grund-, Unter- oder Mittelzentrum	Bei mehr als 3 - 5 Straßenkilometer Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV	
	In max. 40 Min.	In max. 30 Min.
Gemeindezentrum – nächstes Mittelzentrum	In max. 60 Min.	In max. 50 Min.
Gemeindezentrum – nächstes Oberzentrum	In max. 90 Min.	In max. 60 Min.
Anschlussmöglichkeit und Wartezeit nach Ankunft der ÖPNV-Linie im Gemeindezentrum bis zum Anschluss/zur Weiterfahrt zum Grund-/Mittel- und/oder Oberzentrum	80 Prozent Anschluss (gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb 15 Min. möglich ist)	100 Prozent Anschluss (gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb 10 Min. möglich ist)

4.3.4.2 Umsteigevorgänge

Ebenso relevant für die Verbindungsqualität ist neben der Reisedauer auch die Anzahl der Umsteigevorgänge.

Tabelle 4: Umsteigevorgänge

Relation	Max. Umsteigevorgänge
Ortsteile \leftrightarrow Grund-, Unter- oder Mittelzentrum	0
Gemeindezentrum \leftrightarrow Mittelzentrum	1
Gemeindezentrum \leftrightarrow Oberzentrum	1
Mittelzentren \leftrightarrow Oberzentrum	0

Sofern mit einem zusätzlichen Umstieg ein günstigeres Reisezeitverhältnis erreicht werden kann, z. B. durch Anschluss an eine schneller verkehrende Bus-/Zuglinie, kann eine solche Verbindung trotz des zusätzlichen Umstiegs als angemessen eingestuft werden. In diesem Fall sind jedoch besondere Anforderungen an die Anschlusssicherung zu stellen, damit diese Umstiege auch zuverlässig angeboten werden können.

4.3.4.3 Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 60 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den

festgelegten Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlussicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt.

Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen, z. B. durch Verkehrsbehinderungen, können fahrplanmäßige Umsteigezeiten häufig nicht gewährleistet werden. Hier sollen an ausgewählten Verknüpfungspunkten, insbesondere mit längeren Umsteigewegen, Zuschläge von bis zu 5 Minuten zulässig sein, um den Anschluss noch zu gewährleisten.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt definiert:

Tabelle 5: Definition von Verknüpfungspunkten im Landkreis Weilheim-Schongau

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien	Weilheim Bahnhof Schongau Bahnhof Penzberg Bahnhof Peißenberg Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere wichtige Verknüpfungspunkte mit SPNV- oder Bus-Bus-Verknüpfung	Echelsbacher Brücke Peiting Bahnhof Raisting
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (tagesdurchgängige vertaktete Anschlüsse nicht zwingend erforderlich)	

Tabelle 6: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ/SVZ

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (insbesondere in und aus Richtung der Mittel- und Oberzentren)		
Umsteigen Bus / SPNV oder zwischen Buslinien	15 Minuten		

Eine Anschlussicherung hat mit Hilfe geeigneter Maßnahmen (z. B. rechnergesteuertes Betriebsleitsystems) zu erfolgen.

4.3.5 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist. Ziel ist es, eine hohe Pünktlichkeitsquote für alle öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis Weilheim-Schongau zu erreichen.

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Dabei sollen auch aktuelle Daten zur Pünktlichkeit der Verkehrsmittel erhoben werden. Nach Vorlage und Auswertung dieser Daten soll eine Ermittlung der bestehenden Pünktlichkeitsquote erfolgen und daraus Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und damit Zuverlässigkeit des Bedienungsangebotes abgeleitet werden.

Weitere Projekte zur Kundengewinnung und Kundenbindung sollen geprüft werden, bei denen die Serviceorientierung des Nahverkehrs im Vordergrund steht. Beispiele aus anderen Regionen wie die Einführung einer Mobilitätsgarantie oder 5-/ 10-Minuten-Garantie⁵ mit verbindlichen Ersatzleistungen bei Nicht-Einhaltung der Garantieverprechen (Erstattung Fahrpreis, Übernahme von Taxikosten bei Nicht-Erreichen eines Anschlusses etc.) sind hier als Vorbild zu nennen.

Die bestehende ÖPNV-Infrastruktur, aber auch die Einrichtung neuer Infrastrukturen ist wesentliche Voraussetzung für einen auch künftig attraktiven ÖPNV. Der Bau und die Entwicklung von Infrastrukturen ist das Ergebnis von Entwicklungsprozessen, in deren Verlauf Systementscheidungen getroffen wurden und künftig getroffen werden müssen, um auf (auch künftige) Veränderungen in der Raum-, Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung vorbereitet zu sein.

Erhalt, Ausbau und Modernisierung bzw. Ersatz von Fahrwegen und anderen Anlagen zur Gewährleistung eines attraktiven, sicheren und pünktlichen ÖPNV sind eine dauerhafte Aufgabe, zu deren Erfüllung die notwendigen finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen sichergestellt werden müssen. Instandhaltung, Sanierung und Ausbau der Infrastruktur werden in den kommenden Jahren zunehmend Bedeutung erhalten, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungs- und Nutzerzahlen sowie den steigenden Ansprüchen an den ÖPNV.

In enger Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren, insbesondere auch den (Straßen-)Baulastträgern, ist auf die Bereitstellung bzw. Schaffung einer zuverlässigen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur (z. B. Fahrwege, Trassen, Haltestellen, Verknüpfungspunkte, betriebliche Infrastruktur etc.) hinzuwirken. Diese Aufgabe ist für die Umsetzung der im Anforderungsprofil benannten Qualitäten mit hoher Priorität anzugehen; eine zusätzliche finanzielle und personelle Ausstattung insbesondere beim Landkreis und den kreisangehörigen Kommunen ist hierfür unabdingbar.

4.3.6 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen, um eine hohe Transparenz des ÖPNV-Systems für die Fahrgäste gewährleisten zu können. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen möglichst gleich sein.

Ziel soll sein, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Verwendung bestimmter Nummernkreise). Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation zu vermarkten.

5 5-Minuten-Garantie des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Garantieverprechen für saubere und sichere Fahrzeuge und Haltestellen; 10-Minuten-Garantie in verschiedenen Verkehrsräumen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes; Mobilitätsgarantie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr bei Verspätungen über 20 Minuten.

4.3.7 Anforderungen an den Verkehrsmiteinsatz

Kriterien für die Wahl des Fahrzeugeinsatzes sind in der Regel

- das Beförderungsaufkommen und damit einhergehend die erforderliche Bereitstellung von Beförderungskapazitäten sowie
- die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (Befahrbarkeit der Strecken, Wendemöglichkeiten etc.).

In Zeiten und Räumen schwacher Fahrgastnachfrage soll der Einsatz alternativer Fahrzeuggrößen (z. B. Midi- oder Kleinbusse, Großraumtaxi etc.) sowie die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen geprüft werden. Ebenso sind ehrenamtlich getragene Bürgerbus-Angebote und mögliche weitere Sonderformen bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems zu berücksichtigen und die Verknüpfungen mit diesen zu verbessern.

4.3.8 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die Anforderungen an die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV durch die Anbindung mit Haltestellen (bewertet mit einem Einzugsbereich als Radius um eine Haltestelle).

4.3.8.1 Erschließung von Orten bzw. Ortsteilen

Im Landkreis Weilheim-Schongau sind alle Gemeinden und Ortsteile an den ÖPNV anzubinden, welche eine Einwohnerzahl von mindestens 200 Personen aufweisen. Dies entspricht dem Richtwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (vgl. BStMWIVT 1998, Anhang C2).

Das Mindestziel der Anbindung aller Ortsteile ab 200 Einwohnern schließt somit nicht aus, dass auch kleinere Ortsteile an den ÖPNV angebunden werden. Sie können beispielsweise auf Grund ihrer Lage an einer Straßenverbindung zwischen zwei größeren Orten oder durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen erreicht werden.

4.3.8.2 Einzugsbereiche von Haltestellen

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlung des VDV (VDV: Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000) sowie die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (vgl. BStMWIVT 1998, Anhang C2) die in Tabelle 7 dargestellten Werte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Die Einzugsbereiche der Haltestellen sind dabei vereinfacht als konzentrische Kreise zu verstehen und geben die Luftlinienentfernung wieder.

Tabelle 7: Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen

Ortskategorie	Siedlungsstruktur	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
Oberzentrum Weilheim und Mittelzentren	Zentraler Bereich	300 Meter	600 Meter
	Übriges Gebiet	400 Meter	1.000 Meter

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

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topografischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (im Einzelfall auch geringere Richt- und Grenzwerte für den Haltestelleneinzugsbereich) zu berücksichtigen.

Ein Siedlungsbereich gilt dann als erschlossen, wenn insgesamt 80 Prozent der Einwohner im Einzugsbereich mindestens einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofes liegen. In dünn besiedelten Bereichen (zersiedelte, isoliert liegende Ortsteile in peripherer Lage) sollen mindestens 70 Prozent der Bevölkerung erschlossen sein.

4.4 Qualitative Standards für die Beförderungsqualität

4.4.1 Qualitätsstandards Haltestellen

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße auch durch die Ausstattung der Haltestellen definiert. Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild, die Aufenthaltsqualität sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖV zu nutzen.

4.4.1.1 Haltestellenqualität

Klare Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität im Landkreis Weilheim-Schongau weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei zu gestalten.

Die beiden Haltepositionen einer Haltestelle (Richtungshaltestellen) sollten nahe beieinander (in Sichtweite) liegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im (Nah-)Bereich der Haltestellen sowie bei Umsteigewegen sollen, soweit erforderlich, Querungsmöglichkeiten (Ampel, Fußgängerüberweg oder sonstige Querungshilfen) mit Bodenindikatoren angelegt sein.

Ferner sind die Belange des Betriebs (bspw. Sozialräume für Fahrer) zu beachten. An zentralen Haltestellen/Verknüpfungspunkten und Endhaltestellen sollen Sozialräume und Toiletten für das Fahrpersonal vorgesehen werden.

Für die Einrichtung, den Betrieb und ggf. die Auflassung von Haltestellen sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

Die **Bushaltestellen** werden in folgende Kategorien gegliedert:

- Kategorie A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (1. Ordnung und 2. Ordnung).
- Kategorie B: Zentrale Haltestellen in den Kernorten mit mehr als 500 Einwohnern, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen.
- Kategorie C: Weitere Haltestellen in zusammenhängenden Siedlungsbereichen.
- Kategorie D: Übrige Haltestellen mit geringer Nachfrage und außerhalb der Siedlungsbereiche.

Für Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen können darüber hinaus besondere Ausstattungsstandards erforderlich sein.

Folgende Aspekte sind für Menschen mit mobilitäts- und/oder sensorischen Einschränkungen bei der Gestaltung von Haltestellen von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestelle und damit den Zugang zum ÖPNV gewährleisten zu können.

Tabelle 8: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	A	B	C	D
Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereiches sowie der Zugangswege	■	■	○*	-*
Geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf mind. 20 cm)	■	■	○*	-*
Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion	■	■	○*	-*
Kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierung)	■	■	○*	-*
Geeignete Bedienungshöhen bei Fahrkartenautomaten (sofern vorhanden) sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftung (z. B. für Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige)	■	■	○*	-*
Gut erkennbare, lesbare und nach Möglichkeit barrierefreie Fahrgastinformation (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen kontrastierende Farbgebung)	■	■	○*	-*
Geeignete Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen	■	■	○*	-*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	■	■	○*	-*
Räumliche Nähe von Richtungshaltestellen für eine leichte Orientierung. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen vorhanden sein	■	■	○*	-*
Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche auch für Rollstuhlfahrer	■	■	○*	-*
Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation	■	○*	-*	-*

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung
- * bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

Ein weiteres grundlegendes Kriterium für die Beförderungsqualität stellt die allgemeine Aufenthaltsqualität an Haltestellen dar. Tabelle 9 gibt einen Überblick über die weiteren Ausstattungsmerkmale für die einzelnen Haltestellenkategorien.

Tabelle 9: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	A	B	C	D
Komfort, Kundenservice, Sicherheit, Sauberkeit				
Abfalleimer	■	■	■	○
Witterungsschutz	■	■	○	-
Fahrgastinformation				
Aushangfahrplan	■	■	■	■
Haltestellenschild	■	■	■	■
Informationen zur Tarifstruktur	■	■	■	■
Liniennummer	■	■	■	■
Linienetzplan	■	■	○	○
Linienziel	■	■	■	■
Umgebungsplan	■	■	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuelle, akustische Anzeige) am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	■	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung				
Bike+Ride-Stellplätze	○	○	-	-
Park+Ride-Stellplätze	○	○	-	-
Relevante Informationen zur Verknüpfungssituation	■	-	-	-

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

4.4.1.2 Haltestellenreinigung- und pflege

- Alle Haltestellen sind sauber und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Hierzu zählt auch die Räumung von Schnee. Haltestellen der Kategorien 1-2 besitzen dabei hohe Priorität.
- Die Kundeninformation an allen Haltestellen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind auf aktuellstem Stand zu halten. Vandalismusschäden (z. B. Graffiti) sind schnellstmöglich zu entfernen.

4.4.1.3 Verknüpfung und Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Park+Ride-Anlagen (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, deren Kapazitäten regelmäßig erschöpft sind, sollen ausgebaut werden.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken SPNV-Stationen im Pendlerverkehr sind zusätzlich gesicherte Abstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradgaragen) anzuordnen. Die Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist zu fördern, z. B. durch die Installation von Ladeeinrichtungen an geeigneten Schnittstellen zum ÖPNV. Ferner sind Kiss+Ride-Anlagen (Kurzzeitparkzonen zum Bringen oder Abholen von Fahrgästen mit dem MIV) an Verknüpfungsstellen vor allem mit dem SPNV einzurichten.

An den SPNV-Stationen und weiteren geeigneten Haltestellen, insbesondere entlang der Hauptachsen, ist die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen sowie die Installation von Leihfahrradstationen zu prüfen. P+R- und B+R-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Systeme sind soweit als möglich in ein einheitliches Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern. Es sind Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV zu prüfen. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

4.4.2 Qualitätsstandards Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und die Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal aus Sicht der Nutzer für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind dabei saubere, moderne, ansprechende, komfortable und barrierefreie Fahrzeuge.

Die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV ist gemäß PBefG § 8 Abs. 3 spätestens bis zum 1. Januar 2022 auch im Bereich der Fahrzeugausstattung herzustellen. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG ist darzulegen, wie diese Barrierefreiheit in den Fahrzeugen durch die betreffenden Verkehrsunternehmen umgesetzt wird. Dabei ist ein niederfluriger Ein- und Ausstieg auf allen eingesetzten Fahrzeugen umzusetzen.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bei Neu- und Ersatzbeschaffungen vorrangig Busse mit Niederflurtechnik (oder Low-Entry-Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Hublift) vorzusehen (korrespondierend zu

den aktuellen Förderrichtlinien im ÖPNV), die über folgende Aspekte der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Erlangung der Barrierefreiheit verfügen:

- Ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe; die Einstiegshöhe an den Türen darf eine Höhe von 360 mm nicht überschreiten
- Podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen
- Kontrastreiche Rufeinrichtung (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche
- Behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende Abstellflächen für mindestens einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck, etc. und Rückenstütze)
- Ergänzende Fahrgastinformation (Linien- und Zielanzeige) an den Fahrzeugen sowie eine Haltestellenanzeige und -ansage in den Fahrzeugen

Auch beim Einsatz von Kleinbussen soll die Beförderung von Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglicht werden. Beim Einsatz kleinerer Fahrzeuge (z. B. 9-Sitzer oder Pkw bei bedarfsgesteuerten Bedienungsformen) soll die Möglichkeit vorgesehen werden, zusammenklappbare Rollstühle und Kinderwagen transportieren zu können.

Für die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge gelten folgende Mindestanforderungen:

Tabelle 10: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Fahrzeugart		
	Standardlinienbus	Gelenkbus	Midibus/Kleinbus
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)	■	■	■
Digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme innen inklusive akustische Haltestellenansage	■	■	○
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (alternativ: Lift)	■	■	■
Sondernutzungsfläche (bspw. für Kinderwagen oder Rollstuhl)	■	■	■
Doppelflügelige Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel	■	■	-
Gut erreichbare, kontrastreiche Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche	■	■	■
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Fahrscheine im Tarif (der Verbundlandkreise bei Beitritt MVV) und der Übergangstarife ermöglicht	■	■	■

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Fahrzeugart		
	Standardlinienbus	Gelenkbus	Midibus/Kleinbus
Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk oder Handy	■	■	■
Klimaanlage	■	○	○
Steuerung der LSA zur Beschleunigung	■	○	○

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

Das maximale Fahrzeugalter bei allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen eines Verkehrsunternehmens darf 15 Jahre nicht überschreiten.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist generell die EU-Richtlinie Euro-6 oder die EEV-Norm bzw. die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges jeweils aktuelle Abgas-Norm bei Neufahrzeugen einzuhalten.

Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrten sowie für bedarfsgesteuerte Angebote können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Bei Fahrzeug-Außenwerbung soll darauf geachtet werden, dass die Türöffnungsknöpfe sich entsprechend kontrastreich abheben, um auch von sehbehinderten Menschen erkannt zu werden.

Für die Belange des Schulverkehrs ist auf den Linien mit hohem Schüleranteil und ferner bei Linien mit einem hohen Anteil an Fahrgästen, die eine längere Fahrzeit auf einer Fahrt verbringen, darauf zu achten, dass eine möglichst hohe Zahl von Sitzplätzen angeboten wird.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

4.4.3 Anforderungen an den Betriebsablauf

4.4.3.1 Rauchverbot

Das Fahrzeug hat zum Einsatzpunkt und zu allen übrigen Einsatzzeiten rauchfrei und frei von sonstigen belästigen Gerüchen zu sein.

4.4.3.2 Störungsmanagement

Bei ungeplanten Betriebsstörungen ist kurzfristig zu reagieren, um ggf. den Einsatz von Ersatzverkehren oder die Ersatzbeförderung von Fahrgästen gewährleisten zu können. Das Fahrpersonal informiert bei entsprechenden Störungen die Betriebsleitstelle (oder eine sonstige während der Betriebszeiten der Linie erreichbare Stelle) des Verkehrsunternehmens. Die Betriebsleitstelle informiert bei gravierenden Störungen (z. B. Ausfall einer Fahrt, keine unmittelbare Beförderungsmöglichkeit von Fahrgästen) den Aufgabenträger und stimmt, soweit erforderlich, mit diesen Maßnahmen zur möglichst kurzfristigen Beseitigung der Betriebsstörung ab.

Die Verkehrsunternehmen haben hierfür während des Betriebs die Kommunikation zu den Fahrzeugen zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw. zu gewährleisten.

4.4.3.3 Fahrzeugzustand und -reinigung

In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten. Die Fahrzeuge müssen sich, sowohl innen als auch außen, in einem sauberen Zustand befinden. Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, sofern ein Fahrzeugaustausch nicht ermöglicht werden kann. Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig zu beseitigen.

4.4.3.4 Zustand der Straßen

Der Aufgabenträger wirkt auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Der jeweilige Straßenbaulastträger sollte Baustellen und Umleitungen im Vorfeld mit dem Aufgabenträger abstimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

4.4.3.5 Betriebsleitsystem

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Die Projektpartner (Landkreis Weilheim-Schongau, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Partner) vereinbaren mit dem Betreiber des Betriebsleitsystems Rahmenvorgaben zur Nutzung des Betriebsleitsystems, insbesondere zu Betriebsabwicklung und Fahrgastinformation im Störfall sowie zum Monitoring der Betriebsqualität.

4.4.4 Qualitätsanforderungen Fahrpersonal

Die Qualitätsstandards für das Fahrpersonal dienen dazu, eine einheitlich hohe Qualität im Kontakt mit den Fahrgästen herzustellen, da der direkte und persönliche Umgang ein zentrales Element der Dienstleistung im öffentlichen Verkehr darstellt. Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass es den Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven Nahverkehr mit umfassender Kundenorientierung entspricht.

Folgende Qualitätsmerkmale sind durch regelmäßige Qualitätskontrollen durch die jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen sicherzustellen:

- Das Fahrpersonal soll über ausreichende sprachliche und fachliche Kenntnisse verfügen, um Fahrgästen Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und relevanten Anschlussbeziehungen, zum Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. öffentliche Verwaltungsstandorte, Freizeit- und Kultureinrichtungen) geben zu können.
- Das Fahrpersonal ist in der Lage, die Vertriebstechnik im Fahrzeug sowie ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem ordnungsgemäß bedienen zu können.
- Über kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigebeziehungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und möglichst umfangreich zu informieren.

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und weiteren Verkehrsteilnehmern stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aussprechen von Verweisen aus dem Fahrzeug, ggf. Hinzuziehung der Polizei).
- Das Fahrpersonal übermittelt beschwerdeführenden Fahrgästen die Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens sowie des Aufgabenträgers (z. B. mittels Visitenkarten mit den entsprechenden Kontaktdaten).
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten über regelmäßige jährliche Schulungen des Fahrpersonals die vorgenannten Kompetenzen. Dem Aufgabenträger werden hierzu jährlich entsprechende Bestätigungen zur Teilnahme des Fahrpersonals an diesen Schulungen vorgelegt.

Die dargestellten Anforderungen an das Fahrpersonal gelten sinngemäß auch für den Einsatz bei ergänzenden Mobilitätsangeboten wie z.B. On-Demand-Verkehre.

Ist es aufgrund der Lage auf dem Arbeitsmarkt für die Verkehrsunternehmen problematisch, ausreichend Fahrer mit den geforderten Qualitäten anzustellen, so prüft nach entsprechender Meldung auch der Landkreis Weilheim-Schongau als Aufgabenträger, ob es Möglichkeiten gibt, die Verkehrsunternehmer hierbei zu unterstützen.

4.4.5 Anforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Im Landkreis Weilheim-Schongau wird eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV vorgehalten, die vielfältige Beförderungsbedarfe der Schülerinnen und Schüler bedient. Die ÖPNV-Angebote berücksichtigen in ihren Fahrplanlagen zahlreiche wichtige Verknüpfungen zum SPNV und zu weiteren Buslinien. Grundsätzlich sollten sich daher die Unterrichtszeiten der Schulen auch an den Erfordernissen des ÖPNV ausrichten. Bei den weiterführenden Schulstandorten wird im Regelfall eine Anfahrt zur 1. Unterrichtsstunde und bis zu drei Rückfahrten mittags bzw. am Nachmittag vorgesehen.

Eine besondere Bedeutung hat die integrative Weiterentwicklung der Unterrichtszeiten bei Änderungsbedarfen seitens der Schulen. Hier ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen Schule und ÖPNV-Aufgabenträger unabdingbar. Dabei sind die pädagogischen Belange mit denen der Schülerbeförderung im Linienverkehr in angemessener Weise in Einklang zu bringen.

Das zur Verfügung stehende ÖPNV-Angebot im Landkreis wird hinsichtlich der eingesetzten und erforderlichen Kapazitäten regelmäßig überprüft. Bei Bedarf werden (im Rahmen der Möglichkeiten der jeweiligen Vergaben) bei Kapazitätsengpässen größere Fahrzeugeinheiten eingesetzt. Eine Sitzplatzgarantie besteht für keine Fahrgastgruppe.

4.4.6 Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Nutzerbefragungen in den letzten Jahren in verschiedenen Verkehrsräumen kommen zu dem Ergebnis, dass das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zunehmend beeinträchtigt wird. Dies kann zu deutlichen Mobilitätseinschränkungen, in Extremfällen sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht von Menschen führen, die sich unsicher in öffentlichen Verkehrsmitteln, an Bahnhöfen und Haltestellen oder in deren Umfeld fühlen. Dies bezieht sich schwerpunktmäßig auf die Abend- und Nachtstunden. Es ist Aufgabe

von Aufgabenträger, Straßenbaulastträger, Städten und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen, dieser Entwicklung in ihrem Zuständigkeitsbereich durch spezielle (Gestaltungs-)Maßnahmen, aber auch Schulungen des eingesetzten Personals entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV und Förderung des Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum, sowohl an Haltestellen als auch im Haltestellenumfeld, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden (bspw. durch ausreichende Beleuchtung, durch transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs)
- Bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der SVZ abends und am Wochenende
- Sicherheit im Fahrzeug durch Sensibilisierung/Schulung Fahrpersonal zum Thema Sicherheit
- Haltestellen sollen möglichst dort situiert werden, wo gesicherte Straßenquerungen vorhanden sind oder realisiert werden können. Insbesondere bei Verknüpfungspunkten soll besonders auf Querungsmöglichkeiten und die Umsteigewege geachtet werden. An bedeutenden Verknüpfungspunkten (hoher Fahrgastwechsel zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen oder den einzelnen Linien) sollen die Querungsmöglichkeiten ausgebaut, sicherer gestaltet (Beleuchtung, Markierung etc.) und barrierefrei ausgestaltet werden. Dies gilt insbesondere für Haltestellen bei denen das Überqueren größerer Straßen notwendig ist.

4.4.7 Qualitätsanforderungen Marketing, Fahrgastinformation

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes ist kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen seitens des Aufgabenträgers sowie der Verkehrsunternehmen zu bewerben, um die Nutzung entsprechend positiv zu beeinflussen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sollen in den Medien der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanaushänge, Fahrplantabellen, internetbasierte Fahrplanauskunft, Apps und andere geeignete Pre-Trip-Informationssystemen) geeignete Hinweise gegeben werden. Die Fahrgastinformationen und insbesondere die Fahrplanaushänge sollen nach Möglichkeit barrierefrei gestaltet und zur Verfügung gestellt werden.

Generell sind leicht verständliche und gleichlautende Fahrgastinformationen in den verschiedenen Medien vorzusehen – z. B. Liniennetzplan, Fahrplantabellen, Informationen zu Tarifen, dynamische Fahrplaninformationen, Hinweise zu bedarfsgesteuerten und multimodalen Verkehren etc. Die Informationen sollen Gültigkeit für den gesamten Nahverkehrsraum und ggf. darüber hinaus zu benachbarten Verkehrsräumen haben. An Informationsstellen (auch in den Randbereichen des Nahverkehrsraumes) sollen Auskünfte über das Verkehrs- und Fahrkartenangebot des gesamten Nahverkehrsraumes gegeben werden können.

Flankierend ist die Durchführung von Aktivitäten im kommunalen, schulischen und/oder betrieblichen Mobilitätsmanagement zu prüfen.

4.4.8 Anforderungen Tarif und Vertrieb

In Deutschland sind nahezu alle Oberzentren mit deren Umland, aber auch zahlreiche Mittel- und Kleinstädte sowie die umliegenden Landkreise Teil eines Tarifverbundes. Merkmale der Tarif- und Vertriebsgestaltung in solchen Tarifverbänden sind in der Regel:

- Die Tarifgestaltung soll vom Fahrgast als gerecht empfunden werden. Merkmale können z. B. sein:
 - keine übermäßig großen Tarifsprünge, wenn eine Tarifgrenze überfahren wird,
 - für annähernd gleiche Entfernungen soll annähernd der gleiche Tarif gezahlt werden,
 - ein höheres Tarifniveau wird akzeptiert, wenn auch das zur Verfügung stehende ÖPNV-Angebot attraktiver und dichter ist,
 - in einem Bedienungskorridor sollen alle Verkehrsmittel (Schiene und Bus) aller Verkehrsunternehmen mit dem gleichen Ticket genutzt werden können,
 - für die gleichen Kundengruppen soll ein einheitliches Tarifangebot gelten,
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Merkmale können z. B. sein:
 - klar strukturiertes Fahrkartenangebot,
 - leicht verständliche und insbesondere nicht zu kleinteilige Zonen-/Wabenregelung oder sonstige Einteilung des Verkehrsraumes,
 - Durchgängigkeit der Nutzung z. B. zwischen Landkreis und Stadt Rosenheim mit nur einem Ticket (Einzel- und Zeitkarten sowie Sondertarife),
 - Nutzung aller Verkehrsmittel aller Verkehrsunternehmen auf gleichen Relationen,
- Der Tarif soll für den Kunden preislich attraktiv sein. Merkmale können z. B. sein:
 - preislich günstige Ticketangebote in Form z. B. einer 365-Euro-Jahreskarte für einen Verkehrsraum, stark rabattierten Mehrfahrtenkarten gegenüber dem Kauf von Einzelfahrkarten,
 - attraktive Tarifangebote mit weiteren Vorteilen zu bestimmten Zeiten, z. B. Netzvorteil, Mitnahme von Kindern etc.,
 - Ticketangebote mit Flatrate-Charakter, z. B. mit Nutzungsmöglichkeiten weiterer (ergänzender) Mobilitätsangebote,
 - die Höhe des Tarifes auf den einzelnen Relationen soll für Fahrgäste im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten einer Pkw-Nutzung attraktiv sein,
- Die Tarifgestaltung soll für die Aufgabenträger bzw. für die Verkehrsunternehmen ergiebig sein. Merkmale können z. B. sein:
 - der Anteil der Fahrgeldeinnahmen soll einen bestimmten Anteil der entstehenden Kosten betragen, damit der vom Aufgabenträger als Grenze festgelegte Zuschussbedarf nicht überschritten wird,
- Die Gestaltung des Vertriebs von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und einfach gestaltet werden. Merkmale können z. B. sein:
 - Die Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten (z. B. Handyticket) ist vorzusehen.
 - Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist sicherzustellen.

- Es sind Verkaufs- und Informationsstellen in den größeren Orten des Landkreises sowie an zentralen Punkten in der Stadt Weilheim, Schongau und Penzberg vorzusehen. Darüber hinaus kann die Einrichtung von Mobilitätszentralen an zentralen Aufkommensschwerpunkten weitere Fahrgäste ansprechen, wenn dort ein erweitertes Informationsangebot zum ÖPNV und zu weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Fahrradverkehr auf den Freizeitrouten, Bike+Ride, Nutzung von Pedelecs und E-Bikes etc.) vorgehalten wird.

Die Einführung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems im Landkreis Weilheim-Schongau sowie darüber hinaus zu den Zielen in der Region München / Ostallgäu / Garmisch-Partenkirchen / Landsberg z. B. in Form eines Tarifverbundes kann neben der Verbesserung des Bedienungsangebotes die wesentliche Voraussetzung für die attraktivere Gestaltung des Mobilitätsangebotes in der Region sein. Mit einem einheitlichen, gerechten, leicht verständlichen und preislich attraktiven Tarif- und Vertriebsangebot soll das Fahren im ÖPNV in der Region mit einer Fahrkarte so leicht wie möglich gemacht werden. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sollen sichergestellt werden. Der vom Freistaat Bayern angestrebte Landestarif Bayern kann hierzu ein wichtiger Ansatzpunkt sein.

Bei einem Beitritt zum MVV soll auf allen Bus- und Schienenstrecken der MVV-Tarif gelten.

4.4.9 Qualitätsmanagement

Der Landkreis Weilheim-Schongau prüft regelmäßig die Einhaltung der Qualitätsstandards (v.a. Fahrzeugausstattung, Erscheinungsbild und Verhalten Fahrpersonal, Fahrgastinformation) im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden auch den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

Der Landkreis Weilheim-Schongau erfasst regelmäßig die Nutzung der Mobilitätsangebote, die in seinem Verantwortungsbereich liegen. Hierfür führen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Nachfrageermittlungen (z.B. durch das Automatische Fahrgastzählsystem (AFZS) und Erhebungen) durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Für ergänzende Mobilitätsangebote sollen die jeweiligen Betreiber dem Landkreis Weilheim-Schongau aussagekräftige Daten der Nutzung zum Zwecke der Statistik, der Verkehrsplanung, des Controllings und für die Evaluierung der Verkehre in regelmäßigen, mindestens jährlichen Abständen zur Verfügung stellen.

4.5 Allgemeine Standards und Ausnahmen der vollständigen Barrierefreiheit

4.5.1 Belange der Barrierefreiheit

In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, (BGG) (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. gehbehinderte Personen, gehörlose Personen, sehbehinderte Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung, aber auch hochbetagte Nutzer). Im weiteren Sinne werden zu der Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen Personen z. B. Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck gezählt. Unter Berücksichtigung der UN-Behindertenrechtskonvention sowie der

gesetzlichen Vorgaben durch das Behindertengleichstellungsgesetz sowie das BayÖPNVG definiert der Nahverkehrsplan des Landkreises Weilheim-Schongau die vollständige Barrierefreiheit.

Definition: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV

Alle baulichen Anlagen, Fahrzeuge, Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV müssen für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig aufgrund einer motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen oder sonstigen Behinderung oder Einschränkung oder aufgrund ihres Alters beeinträchtigt sind, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.

Für alle Nutzer des ÖPNV ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Information,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV grundsätzlich zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan. **Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV übernehmen.** Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen und nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme (noch) nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Konzeption, nicht aber für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit zuständig.

Zuständig für die Umsetzung im ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge bzw. der Aufgabenträger durch entsprechende Vorgaben in Vergabeverfahren,
- die Straßenbaulastträger (Städte und Gemeinden, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen bzw. der Verkehrsverbund für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. Barrierefreiheit bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln. Die Schaffung der Barrierefreiheit ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 7.8). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine vollständige

Barrierefreiheit im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich.

Die Erreichung dieses Ziels vor allem hinsichtlich der Infrastruktur und der Fahrzeuge erfordert auch weiterhin entsprechende finanzielle Investitionen. Dabei sind wirtschaftliche Investitionszyklen sowie die technische Machbarkeit zu berücksichtigen. Ausnahmen sind jedoch nur aus schwerwiegenden, nachvollziehbaren sachlichen oder technischen Gründen möglich. Sie werden jeweils gemeinsam mit den Rahmenvorgaben und konkreten Standards für die einzelnen Handlungsfelder benannt und begründet (siehe nachfolgende Unterkapitel). Weitere Ausnahmen sind in Abstimmung mit der Beauftragten für Menschen mit Behinderung bei begründeten Einzelfällen zulässig. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

4.5.2 Haltestellen und Stationen

Die Haltestellen des ÖPNV auch über den 01.01.2022 grundsätzlich barrierefrei zugänglich und nutzbar sein, dafür müssen mindestens die folgenden Normen und Empfehlungen (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) Beachtung finden:

- DIN 18040-3 (2014) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Flächen, Raumbedarf
- DIN 32984 Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen
- H BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden, wenn das Planungsziel des barrierefreien Ausbaus bis zum Jahr 2022 absehbar nicht realisiert werden konnte.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen entsprechend des vorgesehenen Standards (vgl. Kapitel 4.4.1) unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit / Zugänglichkeit / Auffindbarkeit
- Kurzfristige Umsetzung wichtiger barrierefreier Verknüpfungspunkte und Haltestellen
- Die zuständigen Straßenbaulastträger setzen in Abstimmung mit dem Landkreis Weilheim-Schongau als Aufgabenträger und ggf. weiteren erforderlichen Beteiligten die Barrierefreiheit
 - an allen Verknüpfungspunkten bzw. Haltestellen der Kategorie A,
 - in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
 - in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen,
 - und in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen, mit hoher Fahrgastnachfrage
 - sowie an ausgewählten Haltestellen mit besonderer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

um. Die konkrete Benennung dieser Verknüpfungspunkte bzw. Haltestellen erfolgt im Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans. Haltestellen sind grundsätzlich mit allen

Richtungshaltestellen auszubauen. Eine Haltestelle gilt erst dann als barrierefrei, wenn alle Richtungshaltestellen ausgebaut sind.

- Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen. Über das Jahr 2022 hinaus soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen. Die Priorisierung erfolgt fortlaufend mit den Kommunen und ist im Maßnahmenkonzept dargestellt.
- Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.
- Ergänzend zum Infrastrukturausbau ist bei bestehenden Verkehrsanlagen, insbesondere wenn diese noch durch eine Fördermittelbindung belegt sind, eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können (z. B. Halteverbot vor der Haltestelle, damit die Busse die Fahrbahnrandhaltestelle besser kantenrein/parallel anfahren können).
- Haltestellenkaps zur Überbrückung von Einstieglücken werden vor dem Hintergrund ihrer Vorteile zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit grundsätzlich als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten bieten schlechtere Grundvoraussetzungen für die Barrierefreiheit durch das oftmals notwendige Überstreifen der Bordsteinkante durch das Fahrzeug und der dadurch nur niedrigeren Bordsteinkanten und erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.
- Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische teilweise barrierefreie Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.
- An Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 Metern aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) sollten Haltestellen nicht mit Hochbord ausgebaut, sondern kleinräumig verlegt werden. Nur im Falle, dass eine Haltestelle nicht kleinräumig verlegt werden kann, ist auch bei einer geringen Durchgangsbreite des Gehwegs ein Ausbau dieser Haltestelle mit einem Hochbord vorzusehen.
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.
- Der „Innenraum“ der Wartehalle ist so zu gestalten, dass die Nutzbarkeit des Witterungsschutzes auch von Menschen mit Rollstühlen oder Kinderwägen möglich ist (Aussparung bei Sitzgelegenheiten).

Ausnahmen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Aufgabenträgers vorerst verzichtet werden, wenn

- die Haltestelle der Kategorie D zugeordnet wird (siehe Kapitel 4.4.1)
- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag), sofern kein Bedarf besteht
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: überproportionale Kosten eines normalen Ausbaus (ca. 30.000-60.000 EUR pro Halteposition) an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitäts eingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwgsänderungen ausgelassen werden soll
- es sich um eine temporäre Ersatzhaltestelle handelt (z. B. wegen Baustellen) oder nur im Probetrieb bedient wird (ab einer Einsatzdauer von mehr als sechs Monaten ist die Herstellung einer provisorischen barrierefreien Haltestelle erforderlich, sofern keine anderen Abstimmungen getroffen wurden)
- es sich um Haltestellen des freigestellten Schülerverkehrs handelt
- es sich um virtuelle Haltestellen handelt
- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn eine barrierefreie Zuwegung im Haltestellenumfeld nicht hergestellt werden kann (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).

4.5.3 Fahrzeuge

Alle im Landkreis Weilheim-Schongau im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sollen auch über den 01.01.2022 hinaus grundsätzlich entsprechend der definierten Standards (siehe Kapitel 4.4.2) barrierefrei nutzbar und zugänglich sein, soweit nicht nachfolgend Ausnahmen gemäß den Vorgaben des PBefG benannt werden. Bei neu nach PBefG zu genehmigenden Linien muss grundsätzlich fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleistet sein. Dies umfasst auch Fahrzeuge für Verkehre gemäß § 8 Abs. 2 PBefG, die den Linienverkehr ergänzen.

Ausnahmen

- Für Fahrzeuge auf Verstärkerfahrten im Schulverkehr sowie in Probetrieben können linien-spezifische bzw. räumlich ausgeprägte Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen. Zu beachten sind bei jeder Einzelfallentscheidung, inwieweit die Leitsätze zur Barrierefreiheit ggf. über alternative Mobilitätsangebote erreicht werden können.
- Im Fall von nicht planbaren SEV-Leistungen können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Es muss jedoch pro ersetzten Zug mindestens ein Bus eine barrierefreie Beförderung ermöglichen.

- Reservefahrzeuge eingesetzt werden, die nur im Ausnahmefall als Ersatz für regulär eingesetzte Fahrzeuge verkehren

Die Ausnahmen sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

4.5.4 Information

Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette im ÖPNV hinweg erforderlich – vor Fahrtantritt, bei Fahrtantritt, während der Fahrt und bei ggf. erforderlichen Umsteigevorgängen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Informationen noch mehr als für andere Fahrgäste von erheblicher Bedeutung und entsprechend barrierefrei vorzuhalten.

Alle Fahrgastinformationen sind grundsätzlich so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen und müssen jeweils auch über die Barrierefreiheit der Verbindungen informieren. Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen müssen sich mindestens an folgenden Anforderungen orientieren:

- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich
- DIN 1450 Schriften und Leserlichkeit, DIN EN ISO 24505 Farbkombinationen unter Berücksichtigung altersbedingter Veränderungen der menschlichen Farbwahrnehmung
- VDV Schrift 725 Gestaltung von Aushangfahrplänen
- Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0), soweit es sich um Informationen in elektronischen Medien (Internet, Apps, Smartphones etc.) handelt

Die konkrete Umsetzung der Vorgaben erfolgt in Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten des Landkreises Weilheim-Schongau auch unter Berücksichtigung der Verständlichkeit (leichte Sprache) und Nutzbarkeit.

- Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen müssen sich vor Antritt einer Fahrt informieren können:
 - Ob und in welcher Form die von ihnen gewünschte Verbindung barrierefrei ist und
 - welche Alternativen es ggf. bei einer Störung oder Ausfall von Fahrten oder für die barrierefreie Nutzung erforderlicher Infrastruktur gibt.
- An Haltestellen soll die gute Lesbarkeit (z.B. Schriftgröße, Beleuchtung, Entspiegelung der Glasscheiben) sowie die Aushang-Höhe der Informationen Beachtung finden.
- Bei Bushaltestellen, an denen mehrere Linien oder Linien mit unterschiedlichen Endpunkten verkehren, ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips über alternative Formen der akustischen Information in Ergänzung zu visuellen Informationsmöglichkeiten herzustellen. Folgende grundlegende Alternativen sind zu prüfen:
 - Außenansagen von Fahrtziel und Liniennummer durch fahrzeugseitige Lautsprecher
 - Akustische Informationsmöglichkeit an der Haltestelle, integriert in ein DFI-System zur Fahrgastinformation, die „sprechende Haltestelle“;
 - App-basierte Lösung, bei der Fahrgäste mittels Smartphones die entsprechenden Informationen erhalten können

- Im Fahrzeug sind die nächsten Haltestellen rechtzeitig akustisch verständlich und visuell erkennbar anzukündigen.

Ausnahmen

Ausnahmen in der barrierefreien Fahrgastinformation betreffen vor allem das Zwei-Sinne-Prinzip. Dieses lässt sich nicht uneingeschränkt auf alle Formen der Fahrgastinformation übertragen. Generell sind Ausnahmen vom Zwei-Sinne-Prinzip zulässig, wenn eine Umsetzung aufgrund der Menge der bereitgestellten Information nicht praktikabel (bspw. in der für eine Ansage verfügbaren Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen nicht realisierbar) oder technisch nicht möglich ist. Darunter fallen:

- Akustische Information zu konkreten Echtzeit-Anschlüssen an der jeweils nächsten Haltestelle;
- akustische Informationen zu einzelnen Anschlusslinien an großen Knotenpunkten, hier ist je nach Anzahl der Linien eine Beschränkung bspw. auf bestimmte bedeutsame Linien oder die Nennung der Verkehrsmittel zulässig;
- Aushangfahrpläne an Haltestellen, hier soll über QR-Codes oder andere Formen der Standortidentifizierung die Möglichkeit der akustischen Information über Endgeräte gewährleistet werden;
- visuelle Informationen auf DFI-Anzeigen in Fahrzeugen bei operativen Umleitungen und kurzfristigen Störungen; in diesen Fällen reicht aus, wenn visuell zumindest auf die Existenz einer Unregelmäßigkeit hingewiesen wird.
- Informationen durch Fahrpersonal und Mitarbeiter in Servicecentern und Beschwerdestellen müssen nicht für gehörlose Menschen übersetzt werden. Nach Möglichkeit sind entsprechende Informationen schriftlich mitzuteilen.

4.5.5 Betrieb

Für den Betrieb gelten folgende Grundsätze:

- Barrierefreies Anfahren von Haltestellen, sodass die Spaltbreite auf ein Minimum reduziert wird. Das Fahrpersonal wird hierzu geschult.
- Bei Schulungen werden ebenfalls Inhalte zum kundenorientierten Verhalten inkl. notwendiger Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen behandelt.
- Bei geplanten Störungen sind Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip zu entsprechenden Änderungen bereitzustellen. Die Beförderung erfolgt im geplanten Störungsfall ebenfalls barrierefrei.
- Bei ungeplanten Störungen sind Informationen soweit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen (Innen- und Außenraum).
- Bedarfsverkehre werden barrierefrei betrieben und können telefonisch, per App oder SMS angemeldet werden.

Ausnahmen

- Im Fall von ungeplanten Störungen im Betriebsablauf können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind.
- Bei ungeplanten Störungen sind Ausnahmen des Zwei-Sinne-Prinzips zulässig.

5 Bestandsaufnahme Raumstruktur

5.1 Raumstruktureller Überblick

Der Landkreis Weilheim-Schongau liegt im Südwesten des bayerischen Regierungsbezirks Oberbayern im Alpenvorland. Der Hohe Peißenberg trennt mit einer Höhe von 988 m die ehemals eigenständigen Landkreise Weilheim und Schongau. Der höchste Punkt des Landkreises liegt auf 1.589 m, der niedrigste auf 533 m. Der Landkreis Weilheim-Schongau erstreckt sich in Ost-West-Richtung über etwa 53 km, in Nord-Süd Richtung über 37 km und nimmt damit eine Fläche von 966,3 km² ein. Mit einer Einwohnerzahl von rund 135.000 Menschen (Stand 2018) ergibt sich eine Einwohnerdichte von circa 140 Einwohnern/km².

Der Landkreis besteht aus drei Städten, zwei Märkten und 29 weiteren Gemeinden. Im Regionalplan Oberland ist die Stadt Weilheim als Oberzentrum, die Städte Penzberg, Schongau, Peiting und Peißenberg als Mittelzentren gekennzeichnet. Weiterhin wird der östliche Teil als allgemeiner ländlicher Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume und der westliche Teil als ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll, eingestuft. Die nächste größere Stadt ist München in 35 bis 80 km Entfernung. Der Landkreis Weilheim-Schongau gehört zur Europäischen Metropolregion München.

Tabelle 11: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung

Landkreis Weilheim-Schongau		
	Einwohnerzahl (Stand 2018)	135.000
	Fläche in km ² (Stand 2018)	966,3
	Einwohnerdichte in EW/km ² (Stand 2018)	140
Zentralörtliche Gliederung <ul style="list-style-type: none"> ● Unterzentrum ● Mittelzentrum ● Oberzentrum 		
Ziele der Raumordnung <ul style="list-style-type: none"> Allgemeiner ländlicher Raum Raum mit besonderem Handlungsbedarf 		
Zentralörtliche Gliederung		
Oberzentrum (mit Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs)	Weilheim (seit März 2018)	

Mittelzentrum (mit Einrichtungen des gehobenen Bedarfs)	Penzberg, Schongau/Peiting, Peißenberg
Grundzentrum (mit Einrichtungen der Grundversorgung)	Altenstadt, Steingaden Hohenpeißenberg, Oberhausen/ Huglfing, Bernried/Seeshaupt

Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) (2013/2018), Regionalplan Oberland (2001)

5.2 Bevölkerung

5.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Weilheim-Schongau ist durch eine wachsende Bevölkerungszahl gekennzeichnet. Ab 2008 ist die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohnern innerhalb von zehn Jahren bis 2018 um 5,7% angestiegen. Die größten Bevölkerungszuwächse mit über 10 % weisen die Gemeinden Antdorf, Eberfind, Egelfing, Habach, Huglfing, Ingenried, Seeshaupt und Sindelsdorf auf. Ein leichter Rückgang der Einwohnerzahl ist in den Gemeinden Oberhausen (-3,4%) und Peiting (-2,2) zu verzeichnen.

Die einwohnerstärksten Städte sind im Jahr 2018 Weilheim mit über 22.000 Einwohnenden, Penzberg mit ungefähr 16.500 Einwohnenden, Peißenberg mit circa 12.500 Einwohnenden, Schongau mit über 12.000 Einwohnenden und Peiting mit knapp 11.500 Einwohnenden.

Tabelle 12: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Weilheim-Schongau

Jahr	1987	2008	2012	2017	2018
Einwohnerzahl	106.374	130.926	129.568	134.252	135.348

Quelle: Statistik kommunal 2018. Bayerisches Landesamt für Statistik.

Abbildung 5: Bevölkerungszahlen der Gemeinden (Stand 2018)

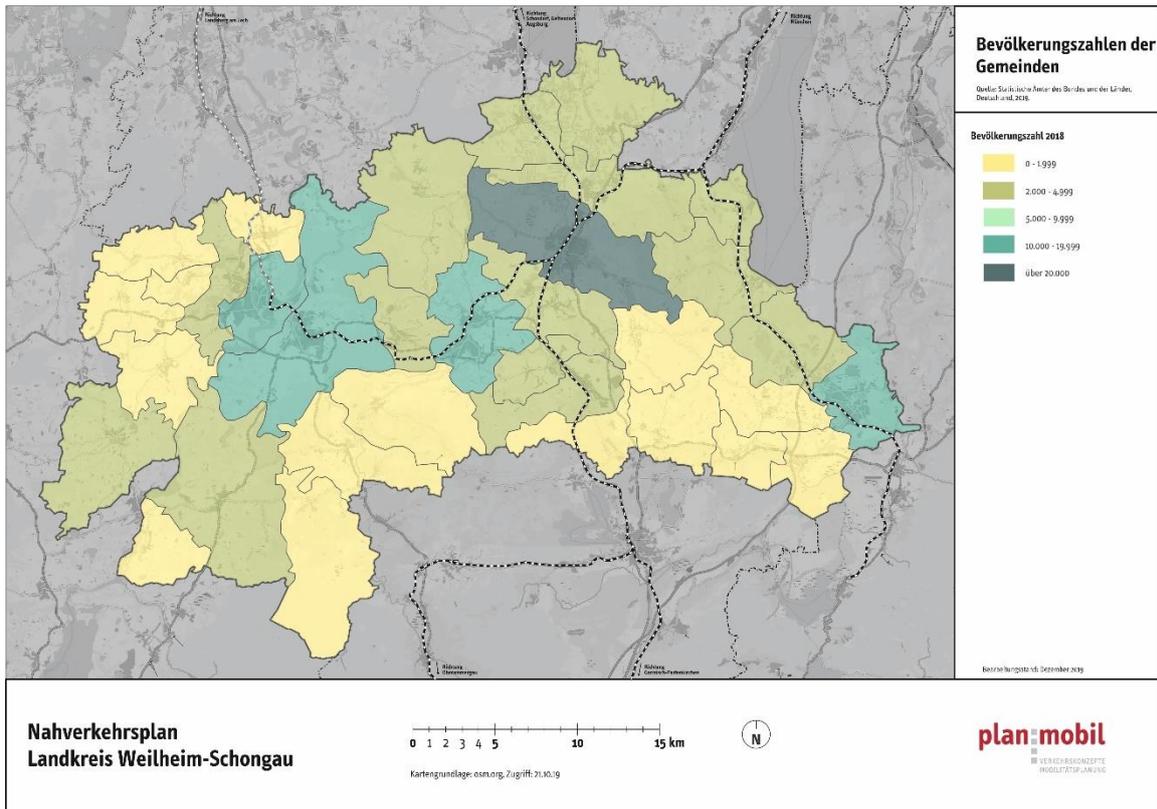
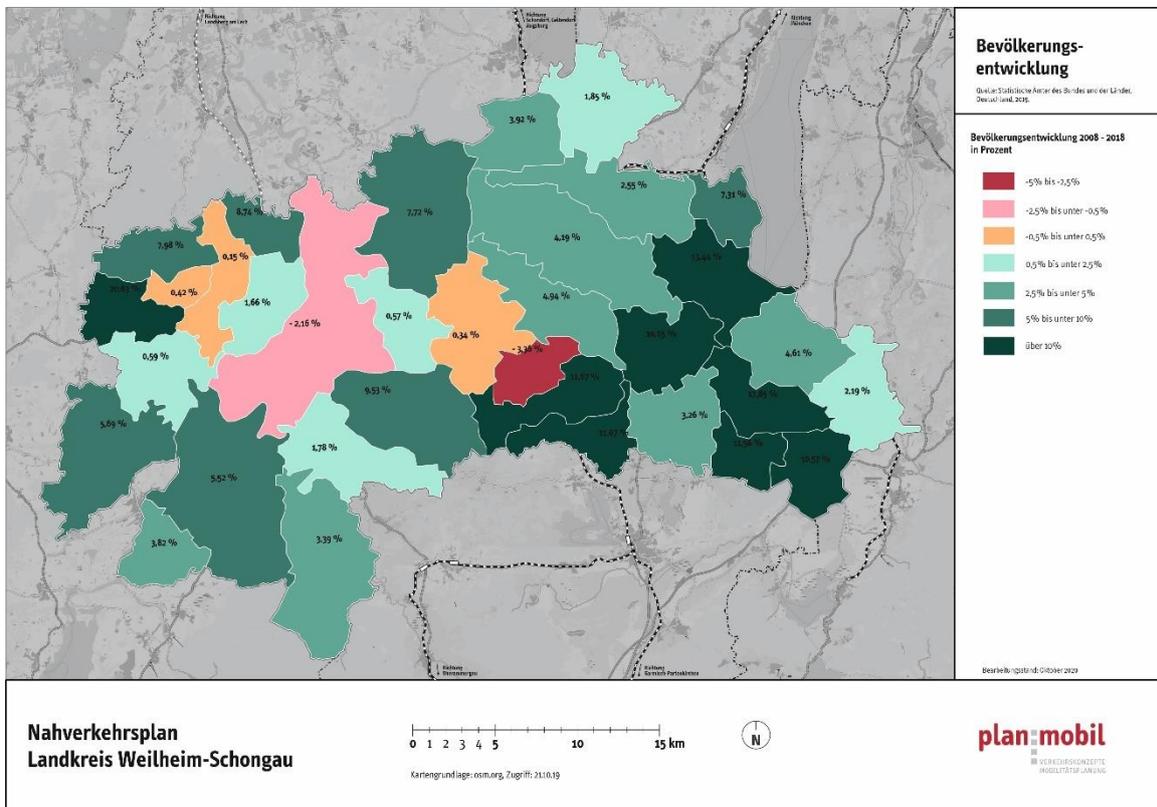
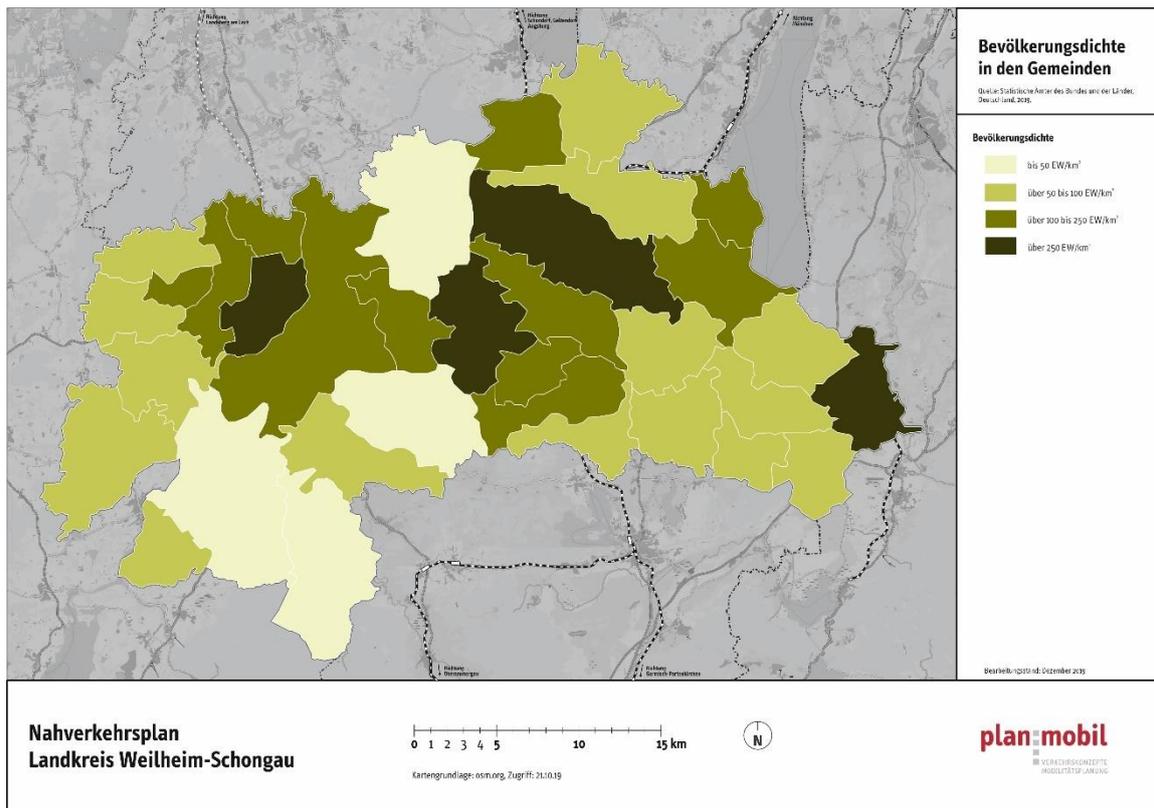


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2008 - 2018 im Landkreis Weilheim-Schongau



Die Bevölkerungsdichte ist eine Kennzahl, die die mittlere Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner pro km² für ein bestimmtes Gebiet angibt. Anhand von Abbildung 5 und Abbildung 7 wird erkenntlich, dass in den Gemeinden mit einer hohen Bevölkerungszahl (Weilheim, Schongau, Peißenberg und Penzberg) die Bevölkerungsdichte ebenfalls hoch ist. Im Oberzentrum Weilheim gibt es 2018 rund 22.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die Dichte dieser ist, wie bei den Gemeinden Schongau, Peißenberg und Penzberg ebenfalls, über 250 EW/km². Einige Gemeinden mit einer geringen Zahl der Einwohnerinnen weisen auch eine geringe Bevölkerungsdichte. Grund dafür sind insbesondere die ländlich geprägten Strukturen dieser Gemeinden.

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau aus dem Jahr 2018

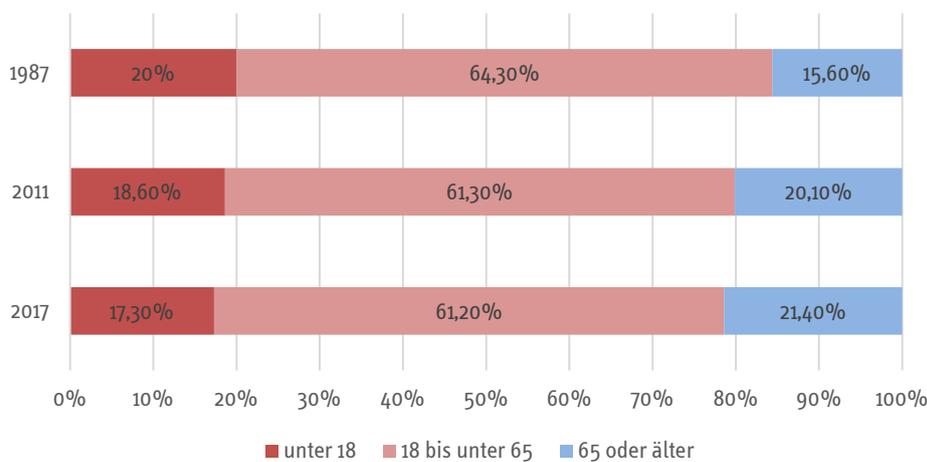


5.2.2 Demographische Entwicklung

Für die Bewertung der demographischen Entwicklung im Landkreis Weilheim-Schongau wird zunächst die langfristige Entwicklung der Altersstruktur betrachtet. Der demographische Wandel hat zur Folge, dass die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Gemeinden an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Andererseits hat der demographische Wandel Auswirkungen auf die Infrastrukturausstattung von Siedlungen insbesondere im ländlichen Raum. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nur gering zu beeinflussen ist, muss dem Aspekt der Wanderung auf der Betrachtungsebene des demographischen Wandels ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen geboten werden und sie im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Dabei ist der ÖPNV als Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

Die Bevölkerungsverteilung des Landkreises Weilheim-Schongau nach Altersgruppen (Abbildung 8) zeigt, dass der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen (bis 18 Jahren) leicht rückgängig ist, im Jahr 1987 gab es einen Anteil von 20%, 2017 von 17,3%. Die absolute Anzahl aber ist gestiegen, im Jahr 1987 waren es 21.273 und 2017 waren es 23.261 Einwohnerinnen und Einwohner unter 18 Jahren. Der Anteil der Personengruppe im erwerbsfähigen Alter (18 bis unter 65) nahm in den letzten Jahren ebenfalls leicht ab, von 64,3% im Jahr 1987 zu 61,2% im Jahr 2017. Auch hier nahm die absolute Anzahl der 18 bis 64-jährigen deutlich zu, von 1987 mit 68.506 zu 2017 mit 82.241 Personen dieser Altersgruppe. Ein deutlicher Anstieg kann allerdings in der Altersgruppe der über 65-jährigen verzeichnet werden, hier waren es im Jahr 1987 16.595 und im Jahr 2017 28.750, das entspricht im Jahr 1987 von einem Anteil von 15,6% und 2017 von 21,4%. Dieser Anstieg entspricht der allgemeinen demografischen Entwicklungen in Bayern, die weiter ansteigen wird⁶.

Abbildung 8: Bevölkerungsverteilung des Landkreises nach Altersgruppen



Quelle: Statistik kommunal 2018. Bayerisches Landesamt für Statistik.

5.2.3 Siedlungs- und Flächenentwicklung

Neben der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung sind zudem die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden hinsichtlich der Beeinflussung von Entwicklungsdynamiken zu berücksichtigen. Als Beispiel kann die verstärkte Baulandausweisung angeführt werden. Im Folgenden werden die Siedlungs- und Flächenentwicklungen seit 2010 dargestellt, die im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Kommunen gemeldet wurden:

Tabelle 13: Siedlungs- und Flächenentwicklung seit 2010 in den Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	Maßnahme	Größe
Bernried, Am Weidenbach	Erweiterung Einheimischenmodell	/
Bernried, Fliederweg	Erweiterung Einheimischenmodell	/

⁶ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2019): Demographie-Spiegel für Bayern. Heft 550

Bernried, Holunderweg	Erweiterung Einheimischenmodell	/
Bernried, Am Rusgraben	Erweiterung Einheimischenmodell	/
Hohepeißenberg, Hetten Nordstraße	Badesee	/
Iffeldorf	nur Nachverdichtung und kleinere Erweiterungen von Wohn- und Gewerbegebieten	/
Pähl, Aidenried	Erholungsgelände	5.000 m ²
Polling	Wohngebiete (2x)	58 WE
Polling	Wohngebiet	15 WE
Polling, Oderding	Wohngebiet	15 WE
Polling, Etting	Wohngebiet	5 WE
Raisting, OT Raisting	Neubaugebiet/Flachfeld	20 WE
Rottenbuch, Solder, Im Gehren	Baugebiet	0,6 ha
Rottenbuch, Moos, Klosterblick	Baugebiet	1,6 ha
Schongau, Ulmenweg II	Wohngebiet	5 ha
Schongau, Kurt-Gnottner-Ring	Wohn-/ Mischquartier	6 ha
Weilheim, Am Gögerl	Wohngebiet	3,2 ha
Weilheim, östlich des Prälatenwegs	Wohngebiet	5 ha
Weilheim, südlich der Pöltner Kirche	Wohngebiet	1,2 ha
Weilheim, Am Hardtfeld II	Wohngebiet	2,6 ha
Weilheim, Kanalstraße/Singerstraße	Wohngebiet	1 ha
Weilheim, Nördliche Geistbühelstraße	Wohngebiet	270 WE
Weilheim, Römerstraße über Ulrichstraße	Wohngebiet	56 WE
Weilheim, Singerstraße über Ulrichstraße	Wohngebiet	30 WE
Weilheim, Krumpferplatz	Wohngebiet	20-30 WE

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden (2020)

Neben der Betrachtung der Siedlungs- und Flächenentwicklung sind zudem die gewerbestrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden hinsichtlich der Beeinflussung von Entwicklungsdynamiken zu berücksichtigen. Tabelle 14 ist dabei auch bei der Betrachtung von Arbeitsplatz- und Pendelrelationen wichtig zu beachten. Im Folgenden sind die Gewerbeflächen- und Infrastrukturentwicklungen seit 2010 dargestellt die im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Kommunen gemeldet wurden:

Tabelle 14: Gewerbe- und Infrastrukturentwicklungen seit 2010 in den Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	Maßnahme	Größe
Antdorf, Steinbacher Weg	Gewerbegebiet	4,5 ha
Habach, Mühlthal	Gewerbegebiet	7 ha
Iffeldorf	nur Nachverdichtung und kleinere Erweiterungen von Wohn- und Gewerbegebieten	/
Oberschöcherling, Äußere Kreuzacker	Gewerbegebiet	2,8 ha
Pähl, Süd	Gewerbegebiet	50.000 m ²
Peiting, Zeißlerweg	Ausweisung Gewerbegebiet	3 ha
Peiting, Zeißlerweg	Weitere Gewerbeflächen	3 ha
Raisting, OT Sölb	Gewerbegebiet	2 ha
Schongau, Dr. Manfred-Hirschvogel-Straße	Erweiterung Produktionsgebäude	6 ha
Schongau, Storferwiesen	Gewerbegebiet	4,3 ha

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, (2020)

5.3 Verkehrsverhalten

5.3.1 Modal Split

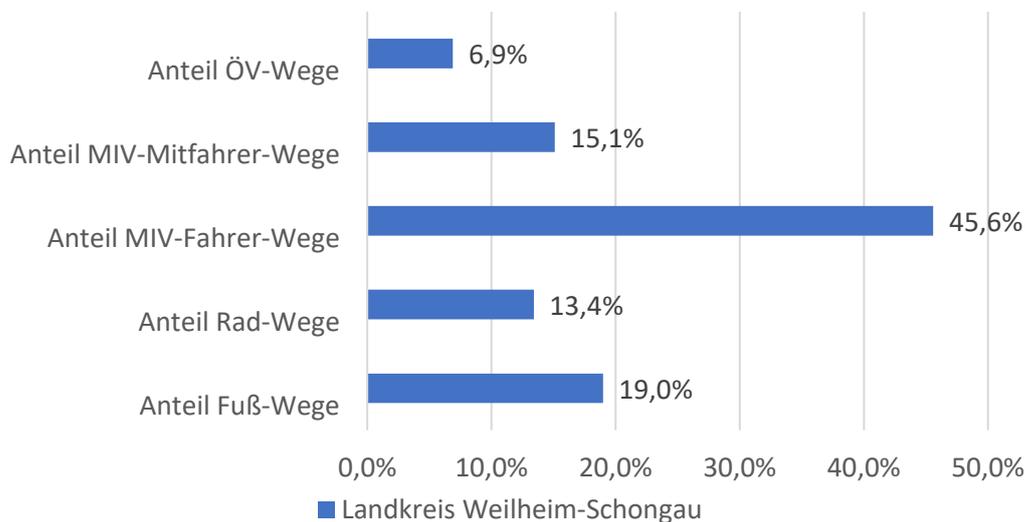
Im Rahmen der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ wurde eine repräsentative Erhebung des bundesweiten Mobilitätsverhalten durchgeführt.⁷

Im Landkreis Weilheim-Schongau werden gemäß im Durchschnitt 3,3 Wege am Tag zurückgelegt, was über dem Bundesdurchschnitt von 3,13 Wegen liegt. Was die Tageskilometer angeht, so kann der Landkreis mit 43,6 Tageskilometern im Durchschnitt mehr aufweisen als der Bundesdurchschnitt mit 39,5 Kilometer. Diese Wegewerden zu 77,5 Prozent mit dem MIV abgedeckt.

⁷ S. infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI)

Entsprechend werden auch die meisten Wege mit dem MIV zurückgelegt, wie in Abbildung 9 dargestellt. Mit ca. 60 Prozent entspricht der Wert etwa dem des Bundesdurchschnitts. Was den Anteil an zurückgelegten ÖV-Weegen angeht, war hier im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ein Defizit von 2,1 Prozent an weniger zurückgelegten ÖV-Weegen bezogen auf eine gesamte Verkehrswegebetrachtung festzustellen.

Abbildung 9: Modal Split im Landkreis Weilheim (2017)



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI)

5.3.2 Kraftfahrzeug-Bestand

Die Daten des Bestandes an Kraftfahrzeugen im Landkreis Weilheim-Schongau ist auf das Jahr 2019 begrenzt. Wegen fehlender Daten anderer Jahre kann somit keine Entwicklung aufgezeigt werden. Dennoch ist zu sagen, dass der Anteil der angemeldeten Busse (104 Stück) im Jahr 2019 nur einen Bruchteil der Gesamtanzahl der Kraftfahrzeuge darstellt. Mit etwa 90.000 gemeldeten Pkw ist dieser das meistgenutzte Fahrzeug. Es gab rund 60.000 Lkw und etwa 13.000 Krafträder.

Tabelle 15: Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 2019

Fahrzeugart	Anzahl der Zulassungen	Stand
Lkw	5986	16.10.2019
Bus	104	16.10.2019
Pkw	93258	05.11.2019
Kraftrad	13244	05.11.2019

Quelle: Landkreis Weilheim-Schongau. 2019

5.4 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen

5.4.1 Arbeitsplatzstandorte

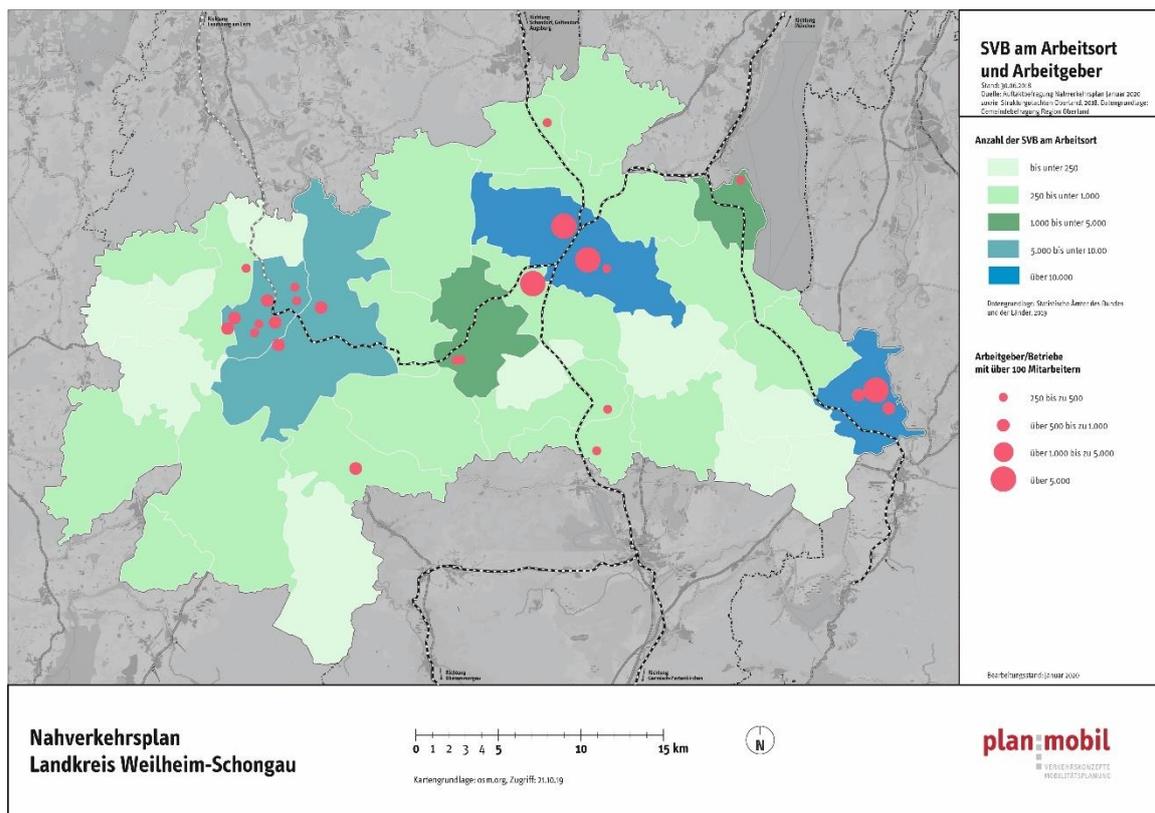
Für die Planung und Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote sind Arbeitsplatzstandorte ebenso wie öffentlicher Einrichtungen und Infrastrukturen mit einem hohen Publikumsverkehr von Relevanz. Im Landkreis Weilheim-Schongau existieren im Juni 2018 rund 49.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Die stärkste Konzentration von Arbeitsplätzen ist in den fünf einwohnerreichen Kommunen Weilheim, Penzberg, Peißenberg, Schongau und Peiting festzustellen. Die Wirtschaft zeichnet sich durch eine breite Branchenvielfalt aus und profitiert von der Nähe zur Landeshauptstadt München⁸.

Eine Konzentration an Arbeitsplätzen ist in Schongau in den Gewerbegebieten Äußerer Westen, Stockackerfeld, Am Forchet, Diessener Straße, der Altstadt, dem Schulzentrum und dem Krankenhaus sowie um den Betrieb UPM festzustellen. Hier sind jeweils 300 bis 600 Personen beschäftigt. Von Bedeutung ist das Gebiet Herzogsägmühle sowie das Gewerbegebiet am Bergwerk in Peiting, wo es zwei Betriebe mit 500 bzw. 1000 Angestellten gibt. In Weilheim befinden sich drei Betriebe mit 250 bis 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die großen Gewerbegebiete Paradeis/Am Öferl, Am Weidenbach und Trifthof zählen ca. 1.500, 500 und 1.200 Arbeitsplätze. Das Gewerbegebiet Achalaich ist zukünftig mit 600 Beschäftigten geplant. In der Altstadt Weilheims befinden sich weitere 3.000 Arbeitsplätze. Penzberg besitzt ein Gewerbegebiet an der Seeshaupter Straße und auf der Grube, hinzu kommt das Gewerbegebiet Nonnewald im Norden der Stadt. In Penzberg befindet sich einer der bedeutendsten Arbeitgeber im Landkreis/ der Region, Firma Roche mit 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ebenfalls in Penzberg hat ein weiteres Unternehmen seinen Sitz mit 500 bis 1.000 Beschäftigten. Peißenberg weist zwei Betriebe mit jeweils 250 bis 500 Mitarbeitern auf. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte mit 250 bis 500 Mitarbeitern befinden sich in Altenstadt, Eglfing, Huglfing, Raisting, Rottenbuch und Bernried.

Eine Übersicht über die Arbeitsplatzschwerpunkte in den Städten und Gemeinden des Landkreises Weilheim-Schongau geben die Abbildung zu Sozialversicherungsbeschäftigten (SVB) am Arbeitsort und Arbeitgeber in Abbildung 10 sowie Tabelle 32: Arbeitsplatzschwerpunkte in den Gemeinden im Anhang. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Kommunen gemeldet Standorte.

⁸ IHK-Standortportal Bayern. Landkreis Weilheim-Schongau

Abbildung 10: Abbildung zu Sozialversicherungsbeschäftigten (SVB) am Arbeitsort und Arbeitgeber



Übersicht über die größten Arbeitgeber im Landkreis Weilheim-Schongau:

- Penzberg: EMT Ingenieurgesellschaft Dipl.-Ing. Hartmut Euer mbH (ca. 260 Mitarbeitende in 2017), Roche Diagnostics GmbH (über 6.000 Mitarbeitende), Schleicher Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
- Peißenberg: Aerotech Peissenberg GmbH & Co. KG (450 Mitarbeitende), AGFA-Gevaert GmbH (312 Mitarbeitende)
- Schongau: UPM Schongau (ca. 540 Mitarbeitende), Hirschvogel Komponenten, Hoerbiger Antriebstechnik Holding GmbH
- Peiting: Diakonie Herzogsägmühle gGmbH (ca. 1.800 – 2.000 Mitarbeitende), ept connectors (ca. 500 Mitarbeitende)

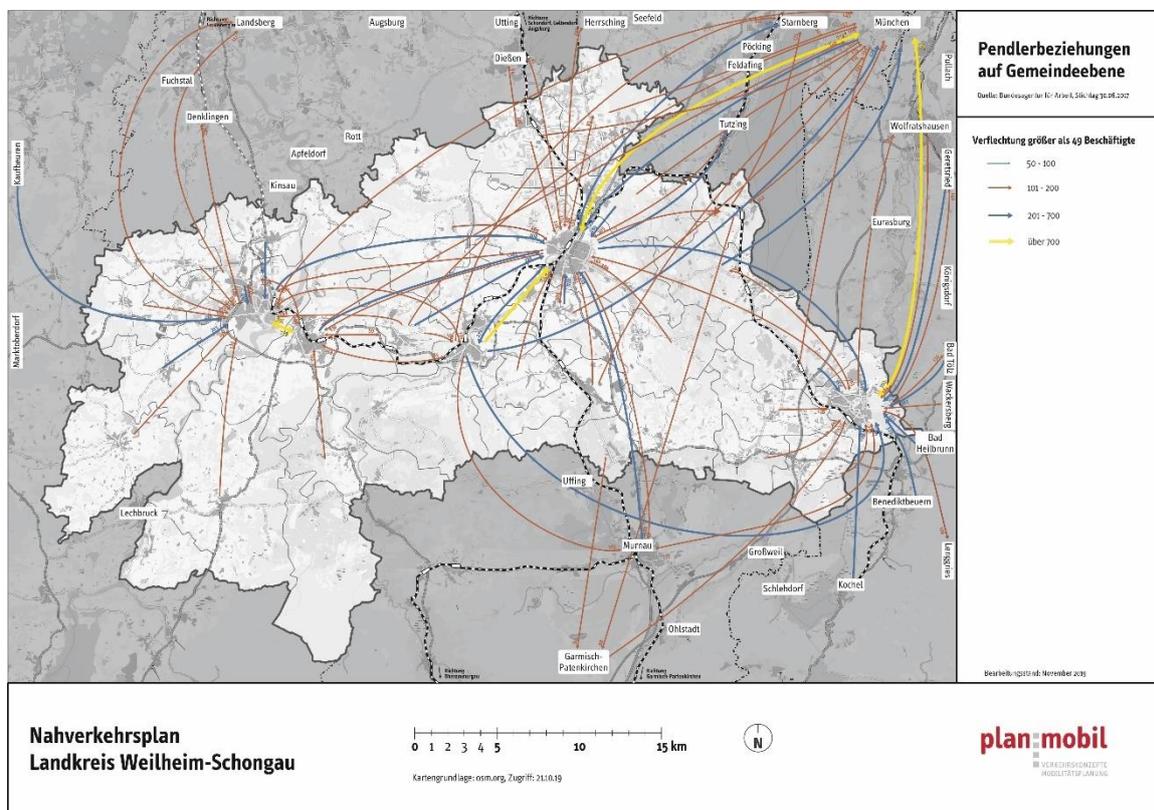
5.4.2 Relationen von Pendelnden

Die Auswertung der Pendlerverflechtungen geben Hinweis auf mögliche Nachfragepotenziale und sind entsprechend für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes von Bedeutung. Die Verkehrsnachfrage ist durch die Siedlungsstruktur, also die Verteilung der Einwohnerschaft, Arbeitsplätzen und Schulstandorten geprägt.

Die Pendlerrelationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Städte und Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau werden in Abbildung 11 dargestellt. Der Landkreis Weilheim-Schongau

hat im Jahr 2018 knapp 50.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Pendlerverflechtungen beziehen sich insbesondere auf die Ober-, Mittel- und Unterzentren, kleinere Ortschaften werden aufgrund der zu geringen Ein- und Auspendlerzahlen nicht berücksichtigt. Die Hauptpendlerströme (mehr als 700 Pendelnde pro Tag) beziehen sich auf das Oberzentrum Weilheim, die Mittelzentren Schongau, Peißenberg und Penzberg. Zum Stand 2017 gab es 1.375 Pendelnde zwischen der Landeshauptstadt München und dem Oberzentrum Weilheim. Von Peißenberg pendelten 1.271 Personen nach Weilheim, von Schongau nur 208, von Peiting 287 und von Penzberg nur 141. München ist als Landeshauptstadt der meistgenutzte Pendelweg aus dem Landkreis Weilheim-Schongau. 952 pendelten von Penzberg nach München, 724 in gegengesetzte Richtung. Aufgrund ihrer Lage gibt es in der Stadt Penzberg viele Pendelnde von außerhalb des Landkreises. Ausgependelt sind weniger als eingependelt. Dies gilt ebenfalls für das Mittelzentrum Schongau, das mehr Ein- als Auspendelnde hatte. Schongau steht im direkten Kontakt zu Peiting, hierhin pendelten 2017 776 aus und 956 ein.

Abbildung 11: Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene (2017)



5.5 Bildungseinrichtungen

5.5.1 Schulstruktur

Im Bereich des Schulverkehrs sind vor allem Schulpendlende zu weiterführenden Schulen bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes relevant, weshalb diese Schulformen in der Raumstrukturanalyse Beachtung finden. Im Landkreis Weilheim-Schongau besteht ein vielfältiges Bildungsangebot. Insgesamt gibt es derzeit (Stand: 2018/2019):

- 33 Grundschulen

- 9 Mittelschulen
- 3 Gymnasien
- 4 Realschulen
- 7 Berufliche Schulen

Gymnasien, Realschulen sowie Berufsschulen lassen sich ausschließlich im Oberzentrum Weilheim, in den Mittelzentren Penzberg, Schongau und Peißenberg verorten. Grundschulen sind, insbesondere wegen ihrer jungen Schülerinnen- und Schülerschaft, auch in den Unterzentren sowie kleinen Ortschaften vertreten, allerdings nicht in allen.

Tabelle 16: Standorte weiterführender Schulen, Mittelschulen und Berufsschulen im Landkreis Weilheim-Schongau mit Angabe der Schüleranzahl

Gymnasien	Ort	Anzahl Schüler 2019/2020
Staatl. Gymnasium Weilheim	Weilheim	1.161
Welfen-Gymnasium Schongau	Schongau	803
Staatl. Gymnasium Penzberg	Penzberg	924
Summe Gymnasien		2.888
Realschulen	Ort	Anzahl Schüler 2019/2020
Staatliche Realschule Weilheim	Weilheim	561
Heinrich-Campendonk-Realschule	Penzberg	528
Pfaffenwinkel Realschule	Schongau	792
Staatl. Realschule Peißenberg	Peißenberg	474
Summe Realschulen		2.355
Mittelschulen	Ort	Anzahl Schüler 2019/2020
Mittelschule Huglfing	Huglfing	119
Josef-Zerhoch-Mittelschule	Peißenberg	353
Mittelschule Peiting	Peiting	308
Bürgermeister-Prandl-Mittelschule	Penzberg	300
Mittelschule Schongau	Schongau	492
Mittelschule Steingaden	Steingaden	179
Wilhelm-Conrad Röntgen	Weilheim	551
Montessori-Schule	Peißenberg	188
Montessori-Schule	Penzberg	143
Summe Mittelschulen		2.633
Berufliche Schulen	Ort	Anzahl Schüler 2019/2020
Staatl. Berufsschule Weilheim	Weilheim	1.682

Staatl. Berufsschule Schongau	Schongau	1.104
Berufsfachschulen Schongau	Schongau	189
Fachoberschule Weilheim	Weilheim	485
Berufsoberschule Weilheim	Weilheim	52
Landwirtschaftsschule	Weilheim	24
Ökologischer Landbau	Weilheim	46
Summe		3.582

5.5.2 Universitäten und Hochschulen

Im Landkreis Weilheim-Schongau gibt es keine eigenständigen Universitäten oder Hochschulen. In Iffeldorf befindet sich die Limnologische Station der Technischen Universität München.

5.5.3 Weitere Bildungseinrichtungen

Weitere Bildungseinrichtungen sind die Volkshochschule Peißenberg sowie die Volkshochschule Weilheim e.V.

5.6 Versorgungsstandorte und Freizeitziele

5.6.1 Krankenhäuser

Im Landkreis Weilheim-Schongau befinden sich fünf Krankenhaus- bzw. Klinikstandorte. Die größte Einrichtung ist die Rehaklinik Höhenried mit 482 Betten, gefolgt von der Klinik Schongau mit einer Bettenanzahl von 180. Weiterhin gibt es die Klinik Weilheim und das Klinikum Penzberg, die ebenso wie die Klinik Schongau zur ersten Versorgungsstufe zählen. Hinzu kommen die Herz- und Kreislauklinik Lauterbacher Mühle und die Fachklinik kbo-Lech-Mangfall in Peißenberg.

Tabelle 17: Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Weilheim-Schongau

Gemeinde/ Stadt	Name	Bettenzahl 2018
Höhenried	Klinik Höhenried (Rehaklinik)	482
Schongau	Klinik Schongau	170
Weilheim	Klinik Weilheim	160
Penzberg	Klinikum Penzberg	100
Iffeldorf	Herz- und Kreislauklinik Lauterbacher Mühle	100
Peißenberg	Kbo-Lech-Mangfall Klinik Peißenberg	20 Plätze
Polling	Hospiz Pfaffenwinkel	10 Zimmer

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Krankenhausplan des Freistaates Bayern, Januar 2018

Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in der Landeshauptstadt München und in den Nachbarlandkreisen.

5.6.2 Seniorenheime

Ältere Menschen zählen häufig zu sogenannten captive-ridern. Das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot hat zusätzlich für Gäste, die Bewohnerinnen und Bewohner besuchen, sowie für die Angestellten der Seniorenheime eine Bedeutung.

Seniorenheime sind in fast allen Städten und Gemeinden zu finden, die Lage dieser sind der Abbildung 12 zu entnehmen. Seniorenheime finden sich zum einen in Peißenberg mit dem Seniorenheim St. Ulrich (93 Plätze), zum anderen in Peiting das Marienheim (60 Betten). In Raisting gibt es eine Seniorenwohnanlage mit 15 Wohnungen. Weitere an Senioren, aber auch andere Nutzergruppen gerichtete soziale Einrichtungen finden sich im Landkreis Weilheim-Schongau, wie das Städtische Bürgerheim Alten- und Pflegeheim und die CURATA Residenz Weilheim (96 Einzel- und 8 Doppelzimmer), das Pflegeheim im Pfaffenwinkel oder die Seeresidenz Alte Post. In Schongau handelt es sich um das Altenheim der Heiliggeist-Spital-Stiftung und das compassio Seniorenheim Haus Marie-Eberth. Die flächenmäßig größten Einrichtungen sind die Herzogsägmühle in Peiting sowie die Oberlandwerkstätte in Polling. Mit 500 Betten ist die Klinik Höhenried in Bernried die Einrichtung mit den meisten Betten. Im selben Ort befindet sich das Bildungshaus St. Martin, an dieses schließt das Kloster Bernried an. Die Klinik Schongau ist mit 180 Betten das größte Haus im Klinikverbund, die Klinik Weilheim ist mit 160 Betten das zweitgrößte Haus in der Krankenhaus GmbH.

5.6.3 Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Landkreises Weilheim-Schongau hat ihren Sitz in Weilheim und in Schongau, nahe der Bushaltestelle Mittlerer Graben. Die Agentur für Arbeit befindet sich in Schongau und Weilheim. Die Rathäuser und Bürgerbüros der kreisangehörigen Städte und Gemeinden liegen weitgehend in den zentralen Bereichen der jeweiligen Orte.

5.6.4 Einzelhandel

In den meisten Städten und Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. In den kleineren Siedlungsgebieten befinden sich teilweise Dorfläden, teilweise ist keine Nahversorgung vorhanden. Vergleichsweise große Einzelhandelskonzentrationen gemessen an der Verkaufsfläche befinden sich in Weilheim, Penzberg, Peißenberg, Schongau und Peiting. In Weilheim gibt es den Neidhart-Einkaufspark mit einer Auswahl an Fachmärkten. Weitere kleinere Ansammlungen von Fachmärkten gibt es in Schongau und Peißenberg.

5.6.5 Naherholung, Freizeit und Tourismus

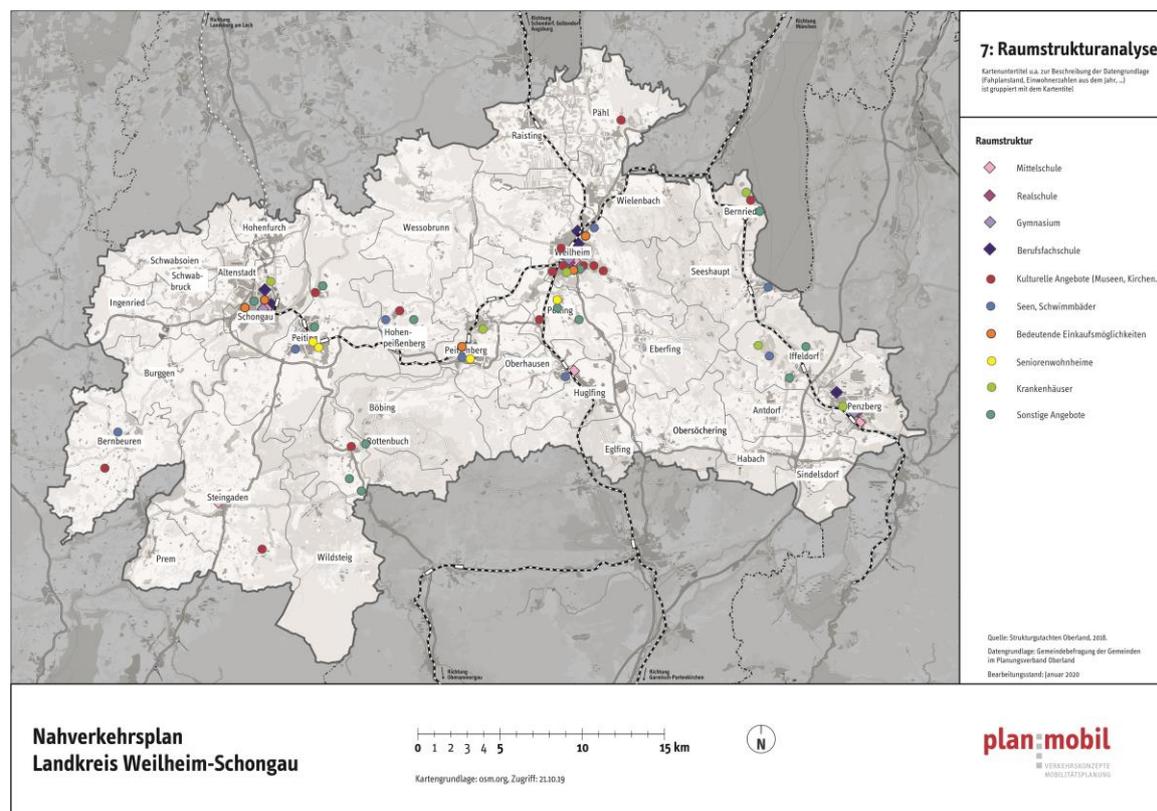
Durch die Lage im oberbayerischen Alpenvorland befinden sich im Landkreis Weilheim-Schongau zahlreiche freizeit- und naherholungsrelevante Ziele. Die Region „Pfaffenwinkel“, dessen Kerngebiet der Landkreis Weilheim-Schongau bildet, zeichnet sich durch Hügel, Wiesen, Wälder, Moore, Seen und Flussläufe aus, sodass sie ein attraktives Naturerlebnis für Radfahrende und Wandernde bietet. Zu den

Zielen im Landkreis zählen beispielsweise der Ammersee und der Starnberger See an der nördlichen Grenze des Landkreises. Weiterhin gilt der Hohe Peißenberg als ein Ausflugsziel mit geschätzten 350.000 Besuchern pro Jahr. Die Wieskirche in Steingaden ist ein UNESCO Weltkulturerbe und wird jährlich von circa einer Million Besuchern besichtigt. Das Buchheim Museum in Bernried zählt durchschnittlich 80.000 bis 100.000 Besucherinnen und Besucher pro Jahr. In Polling befindet sich die Künstlersäulenhalle „STOA169“, welche jährlich von etwa 120.000 Besucherinnen und Besuchern angesteuert wird. Weiterhin kann im Landkreis Weilheim-Schongau das Radom Raisting, eine denkmalgeschützte Satelliten-Bodenstation, besucht werden. Neben einer hohen Dichte an Klöstern existieren zahlreiche Sportanlagen und Veranstaltungsstandorte sowie tlw. auch saisonal relevante Ziele wie Freibäder und Badeseen.

Aus dem Strukturgutachten für die Region Oberland geht hervor, dass im Jahr 2015 im Landkreis Weilheim-Schongau über 542.800 Übernachtungen bei rund 159.800 Gästeankünften festgestellt werden konnten (= durchschnittlich 3,4 Nächte Aufenthaltsdauer). Im Vergleich zu den anderen Landkreisen im Oberland ist die Tourismuszahl am geringsten, jedoch wird der Landkreis Weilheim-Schongau von einer Vielzahl der Besucherinnen und Besucher des touristisch bedeutendsten Landkreises Garmisch-Partenkirchen durchquert.

Für Tagesausflügler aus den benachbarten Landkreisen (Gäste sowie Bewohnerinnen und Bewohner) ist die Erreichbarkeit der Freizeitziele genauso von Bedeutung, wie für die Tagesausflügler aus dem Landkreis Weilheim-Schongau in die benachbarten Tourismusgebiete.

Abbildung 12: Raumstrukturanalyse



5.6.6 Zusammenfassung

Es ist ein Bevölkerungswachstum im Oberland, insbesondere im nördlichen Bereich zu konstatieren. In der Bevölkerungszusammensetzung ist speziell flächenhaft ein deutlicher Anstieg des Anteils an über 65-jährigen Einwohnenden zu registrieren. Darüber hinaus gibt es einen Rückgang der unter 18-jährigen Bevölkerung und folglich einen Rückgang der Schülerzahlen, wobei Schülerinnen und Schüler heute ein Rückgrat der Nutzung und Finanzierung des ÖPNV darstellen.

Was die Gruppe Pendlerinnen und Pendler angeht, ist ein weiterer Anstieg der Beschäftigten besonders im nördlichen Bereich des Oberlandes zu registrieren. Ebenfalls sind wachsende Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen und dem Oberland und München weiter zu beobachten.

Was den Anstieg der touristischen Verkehrsnachfrage angeht gibt es die Gefahr des Anhaltens des Trends eines überproportionalen Wachstums mit Zielverkehren in kleinen Ortsteilen in den Gemeinden, die i.d.R. mit konventionellem ÖPNV wirtschaftlich schwer zu bedienen sind.

Daraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen für die bisherigen ÖV-Angebote:

- Anhand der Nachfrage werden die punktuellen Kapazitätsengpässe auf allen Schienenstrecken zunehmen.
- Die demographischen Entwicklungen erfordern im allgemeinen Busverkehr eine Umkehr vom durch den Schülerverkehr geprägten rein nachfrageorientierten hin zum angebotsorientierten ÖPNV.
- Der konventionelle Linienverkehr muss zwingend durch bedarfsorientierte On-Demand-Angebote ergänzt werden, um auch in der Fläche – in den kleinen Ortsteilen der Gemeinden – in den NVZ und SVZ ein attraktiveres, aber auch finanzierbares ÖPNV-Angebot sicherstellen können.
- Ein Ausbau der Angebote für die „letzte Meile“ ist zu berücksichtigen.
- Hemmschwellen zur Nutzung des ÖV müssen durch Informationskonzepte und einem einheitlichen / vereinfachten ÖV-Tarif bzw. Ticketing deutlich gesenkt werden.

6 Analyse des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs

Grundlage für die ÖPNV-Analyse ist das Fahrplanangebot im Fahrplanheft 2021 des Landkreises Weilheim-Schongau (Gültig vom 13. Dezember 2020 bis 11. Dezember 2021).

6.1 Öffentlicher Personennahverkehr

6.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Durch den Landkreis verkehren vier Bahnstrecken, auf welchen ein regelmäßiger und vertakteter SPNV angeboten wird. Hinzu kommt eine fünfte Strecke, welche derzeit nur dem Güterverkehr zur Verfügung steht. Hierdurch sind Regionalbahnverbindungen in Richtung der Metropolregionen München und Augsburg sowie in Richtung der Großstadt Innsbruck in Österreich mindestens im regelmäßigen Stundentakt vorhanden. Dabei ist die Durchbindung von Schongau über Weilheim nach Augsburg zu verbessern. Für die feingliederigere Erschließung im Landkreis bietet das Bahnstreckenangebot der Pfaffenwinkel-Bahn mittelzentrenbezogene Verbindungen an. So wird hierbei der westliche Teil des Landkreises um die Mittelzentren Schongau, Peiting und Peißenberg mit dem vom Oberzentrum Weilheim geprägten östlichen Teil des Landkreises verbunden.

Weitere SPNV-Verbindungen in Nord-Süd-Richtung werden ab Weilheim im Stundentakt mit der Linie 960 und der Ammersee-Bahn u.a. in Richtung München und Augsburg angeboten. Des Weiteren ergänzt die Kochelsee-Bahn die SPNV-Feinerschließung im östlichen Landkreis zwischen Penzberg in Richtung Norden entlang des Kochelsees und bietet in Tutzing Umsteigeverbindungen in Richtung Schongau und Direktverbindungen in Richtung München.

Tabelle 18: SPNV im Landkreis Weilheim-Schongau

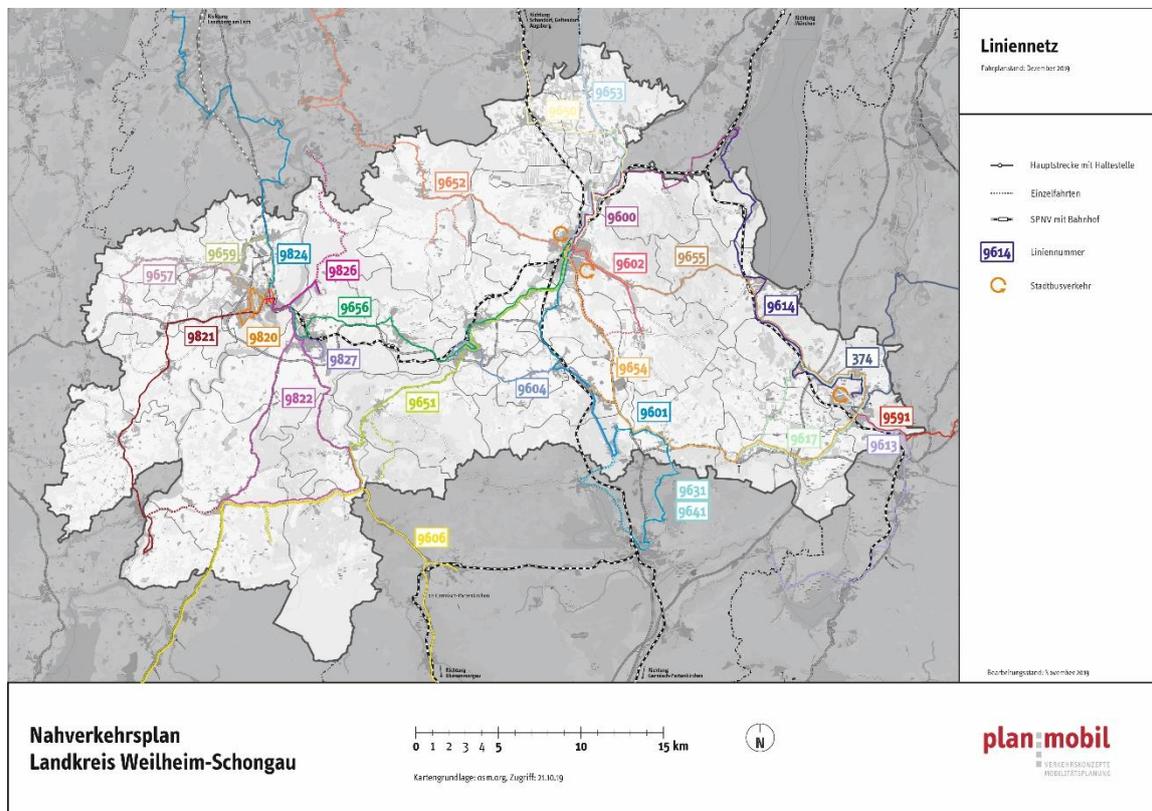
Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
960	(Innsbruck – Mittenwald) – Garmisch-Partenkirchen – Huglfing – Weilheim – München	(T240) T60	(T240) T60	(T240) T60
961 Kochelsee-Bahn	München - Tutzing – Bernried – Seeshaupt – Iffeldorf – Penzberg - Kochel	1-2 Fahrten pro Stunde	T60	T60
962 Pfaffenwinkel-Bahn	Weilheim – Peißenberg - Peiting - Schongau	1-2 Fahrten pro Stunde	T60	T60
985 Ammersee-Bahn	Augsburg – Raisting - Weilheim	1-2 Fahrten pro Stunde	T60	T60

6.1.2 Straßengebundener Personennahverkehr

Aktuell betreiben im Landkreis Weilheim-Schongau zwölf Verkehrsunternehmen, darunter u.a. RVO GmbH und Enzian Bustouristik, rund 30 Linien im Regionalverkehr und überwiegend unter eigenwirtschaftlicher Regie. Zusätzlich bestehen Stadtverkehre in Weilheim mit fünf, in Schongau mit zwei und

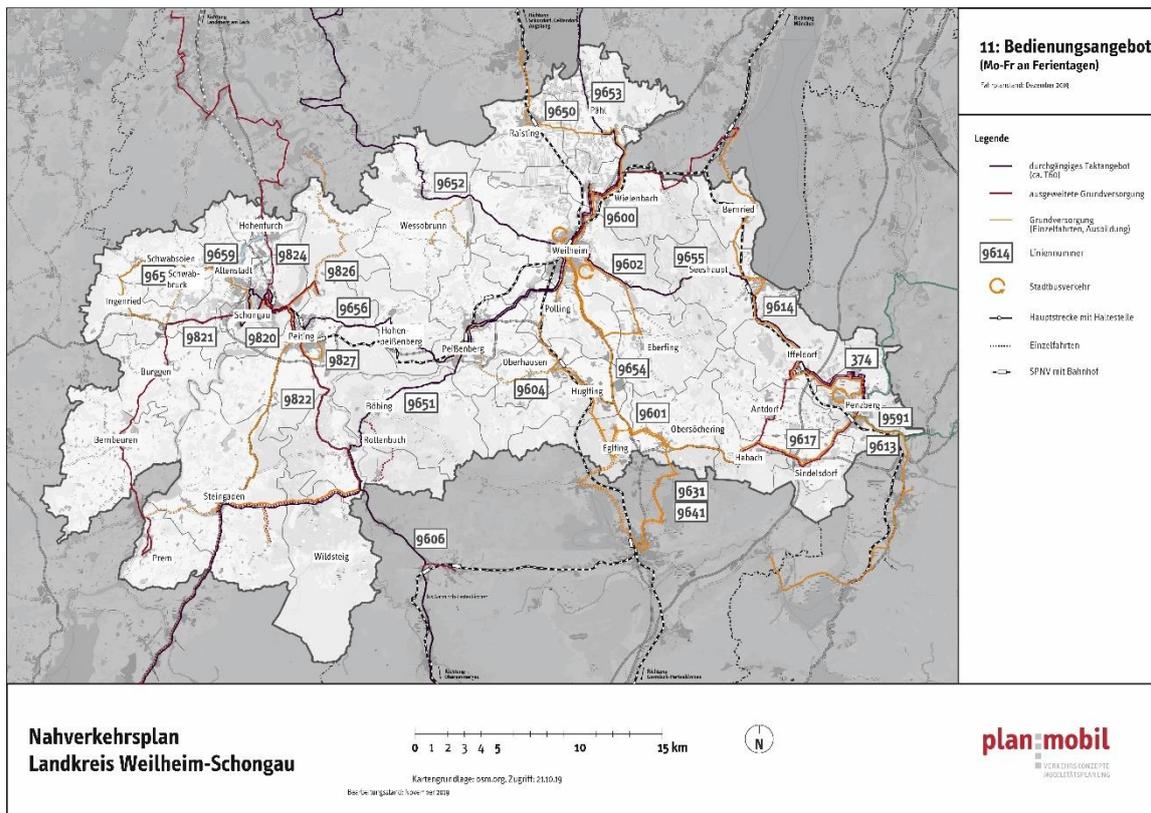
Penzberg mit fünf Linien. Das aktuelle Angebot im Landkreis Weilheim-Schongau ist unter Berücksichtigung der eigenwirtschaftlichen Erbringung als ausbaufähig zu bewerten. Das Liniennetz wird in Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 13: Liniennetz



In Weilheim und Schongau mit stündlicher und Penzberg größtenteils halbstündiger Bedienung im Stadtgebiet, bestehen durch die Stadtverkehre ein gutes Busnetz und eine halbstündliche über stündliche bis zweistündliche Bedienung in die angrenzenden Gemeinden, wie in Abbildung 14 dargestellt.

Abbildung 15: Bedienungsangebot (Mo-Fr an Ferientagen)



An Samstagen ist das Angebot, wie in Abbildung 16 dargestellt insgesamt deutlich ausgedünnt, an Sonntagen verkehren fast nur noch Linien mit touristischem Hintergrund, wie in Abbildung 17 dargestellt wird.

Abbildung 16: Bedienungsangebot (Samstag)

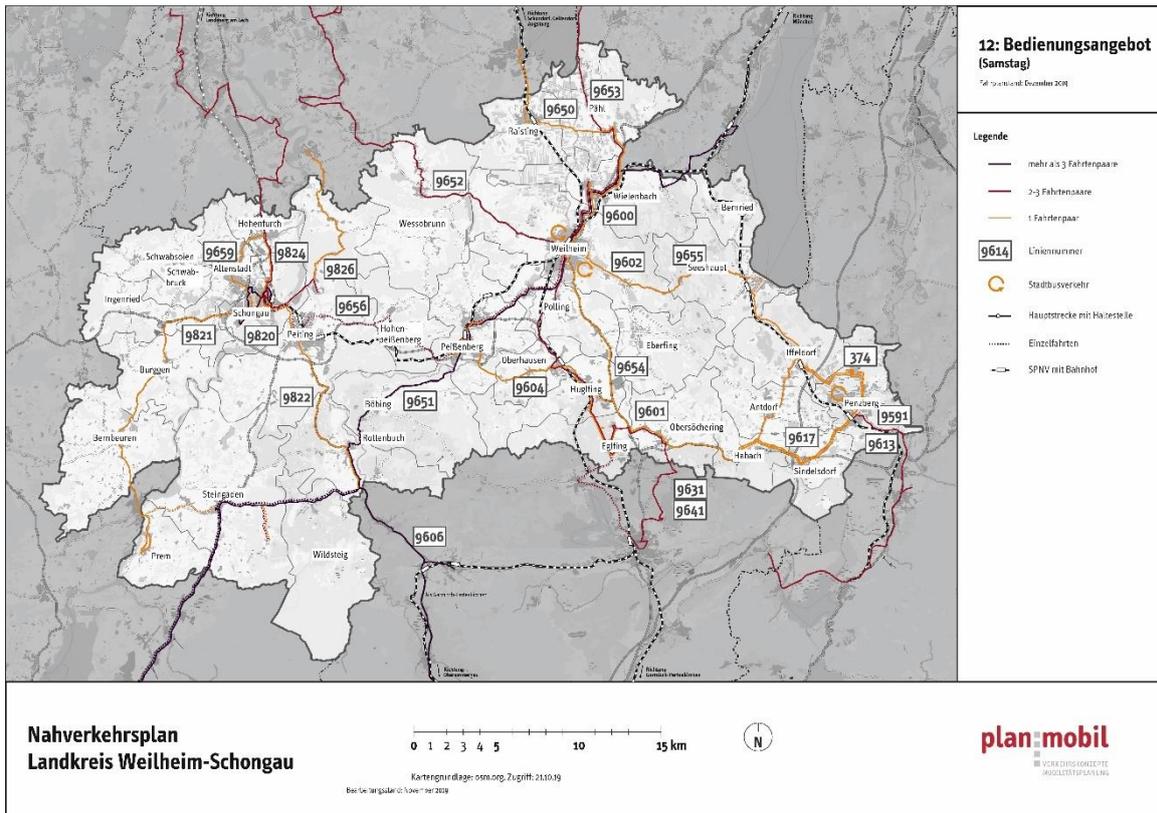
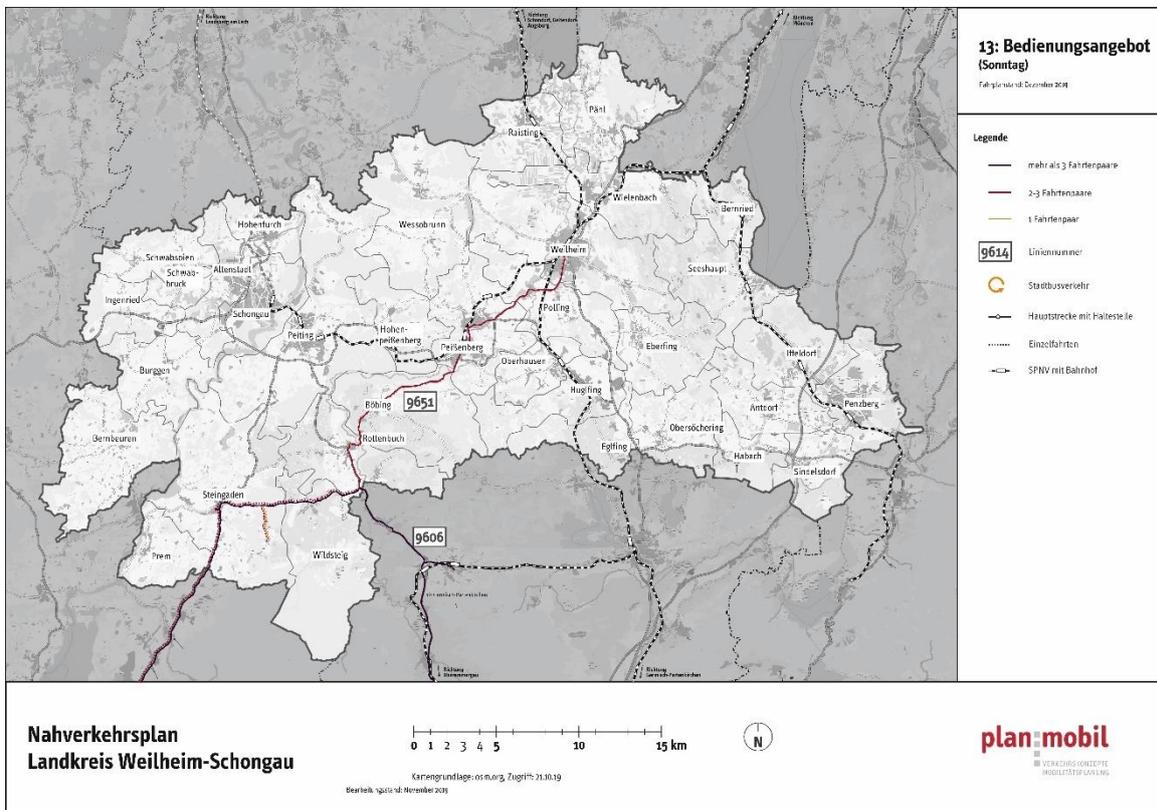


Abbildung 17: Bedienungsangebot (Sonntag)



In der nachfolgenden Tabelle werden die im Landkreis Weilheim-Schongau verkehrenden Linien mit ihrem Bedienungsangebot an den verschiedenen Verkehrstagen aufgeführt:

Tabelle 19: Linienangebot im Landkreis Weilheim-Schongau (Fahrplanstand 2020)

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
Regionalbuslinien				
374	Penzberg – Beuerberg – Kö- nigsdorf – Wolfratshausen	11 Fahrtenpaare hin und zurück (1 Schul- fahrt hin)	-	-
9591	Bad Tölz – Bad Heilbrunn - Penzberg	T120 + 3 Schulverstät- ker, rück Bad Heilbrunn bis Bad Tölz T120/Tenzberg bis Bad Heilbrunn 5 Fahrten	-	-
9600	Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen - Tutzing	Schulfahrten + 2 hin, Schulfahrten + 3 rück	4 Fahrten pro Richtung	-
9601	Weilheim – Huglfing – Uf- fing - Murnau	Schulfahrten + Einzel- fahrten	2 Fahrten pro Richtung	-
9631/9641	Teilstrecken Murnau – (Obersöchering – Eglfing / Uf- fing – Kirnberg)	Schulfahrten + Einzel- fahrt	-	-
9602	Weilheim – Eberfing - Weil- heim	Ca. T60 mit Lücke + Schulfahrten	-	-
9604	Tauting – Hugl- fing - Peißenberg	Schulfahrten	1 Fahrt pro Richtung	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
9606	Garmisch-Partenkirchen – Oberammergau – Wieskirche - Füssen	Ca T60 + Schulfahrten hin, 5 Fahrten ab Echelsbacher Brücke + Schulverstärker + 4 Fahrten bis Echelsbacherbrücke rück	Ca T120	5 Fahrten bis Echelsbacher Brücke, ab da bis Füssen 4 Fahrten
9613	Penzberg – Kochel - Schlehdorf	2 Fahrten + Schulfahrten pro Richtung	2 Fahrten pro Richtung	-
9614	Penzberg – Iffeldorf – Seeshaupt – Bernried - Tutzing	2 Fahrten + Schulfahrten	-	-
9617	Penzberg – Iffeldorf Antdorf – Habach – Sindelsdorf - Penzberg	Teilweise T60 + Schulfahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
9650	Weilheim – Raisting – Dießen	Schulfahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
9651	Weilheim – Peißenberg – Rottenbuch – Steingaden - Füssen	5 Fahrten, ab 17Uhr T30 + Schulfahrten + einzelne Teilstrecken nach/von Füssen	7 Fahrten (inkl. Teilstrecke nach Füssen)	6 Fahrten (inkl. Teilstrecke nach Füssen)
9652	Weilheim – Wessobrunn – Rott - Landsberg	5 Fahrten + Schulfahrten hin, 8 + Schulfahrten rück	2 Fahrten pro Richtung	-
9653	Weilheim Wiesenbach – Wilzhofen –	Schulfahrten + nachmittags ca. T60	5 Fahrten	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
	Pähl - Herrs- ching			
9654	Weilheim – Obersöchering - Penzberg	5 Fahrten + Schulfahr- ten hin, 3 Fahrten + Schulfahrten rück	1 Fahrt pro Richtung	-
9655	Weilheim – Seeshaupt - Penzberg	T60+ mit Lücke + Schulfahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
9656	Weilheim – Pei- ßenberg – Hohenpeißer- berg – Peiting - Schongau	Schulfahrten + Einzel- fahrten	2 Fahrten pro Richtung	-
9657	Schongau – Al- tenstadt – Schwabsoien – Sachsenried - Ingenried	Schulfahrten + nach- mittags T60	1 Fahrt pro Richtung	-
9659	Schongau – Al- tenstadt – Hohenfurch – Schongau	Schulfahrten + Einzel- fahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
9821	Schongau – Lechbruck – Prem - Steinga- den	5 Fahrten + Schulfahr- ten hin, 6 Fahrten + Schulfahrten rück	1 Fahrt pro Richtung	-
9822	Schongau – Peiting – Rot- tenbuch – Echelsbacher Brücke - Stein- gaden	Schulfahrten + 9 Fahr- ten pro Richtung	4 Fahrten hin, 3 Fahr- ten rück	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
9824	Landsberg – Fuchstal – Denklingen - Schongau	Schulfahrten + nachmittags ca. T60hin, rück Schulfahrten + Einzel-fahrten	4 Fahrten pro Richtung	-
9826	Schongau – Her-zogsägmühle – Birkland - Apfeldorf	Teilweise T60 + Schul-fahrten	Vormittags ca. T60	-
9827	Her-zogsägmühle – Peiting - Her-zogsägmühle	4 Fahrten	-	-
Stadtbuslinien				
1A (Stadt-verkehr Penzberg)	Bhf – Heiglhof – Steigenberg – Roche – Neue Heimat – Birkenstraße - Bhf	T30	T60 nur vormittags	-
1B (Stadt-verkehr Penzberg)	Bhf – Birkenstraße – Neue Heimat – Roche – Steigenberg – Heiglhof - Bhf	T30	T60 nur vormittags	-
2 (Stadt-verkehr Penzberg)	Sindelsdorfer Str. – Bhf – Freiheit - Maxkron	Ca. T60	T60	
9820 (Stadtbus Schongau)		T30	T30 nur vormittags	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So + Fei
9659/9824 (Stadtbus Schongau)	Gesamtverkehr Schongau Bhf - Kreiskrankenhaus	8 Hin- + 9 Rückfahrten + Schulfahrten: 7 hin und 6 zurück	3 Fahrten pro Richtung	-
Linie Unterhausen (Stadtbus Weilheim)		T60	T60	-
Linie Westend (Stadtbus Weilheim)		T60	T60	-
Linie Trift-hof (Stadtbus Weilheim)		T60	T60	-
Linie Süd (Stadtbus Weilheim)		T60	T60	-
Linie Ahorn-strasse (Stadtbus Weilheim)		T20/T40	T20/T40	.

6.1.3 Weitere Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs

Neben den im Regelverkehr durchgeführten Linienfahrten bestehen weitere bedarfsgesteuerte Angebote. Dazu zählt das Nachtschwärmer-Taxi, welches für die Zielgruppe der 16- bis 23-jährigen Nutzerinnen und Nutzer angeboten wird. Hierbei können berechnete Personen, die mit erstem Wohnsitz in einer Gemeinde des Landkreises registriert sind, bei jeder Fahrt in einem Taxi oder Mietwagen im Gültigkeitszeitraum von Freitag auf Samstag von 18 Uhr bis 6 Uhr, von Samstag auf Sonntag von 18 Uhr bis 6 Uhr, sonntags von 18 Uhr bis 24 Uhr und auf gesetzliche Feiertage von 18 Uhr bis 6 Uhr eine Reduktion des Fahrpreises sofort um 5,00 Euro pro berechnete Person erhalten. Hieran beteiligen sich neben Taxiunternehmen aus dem Landkreis Weilheim-Schongau ebenfalls weitere Taxiunternehmen aus benachbarten Landkreisen.

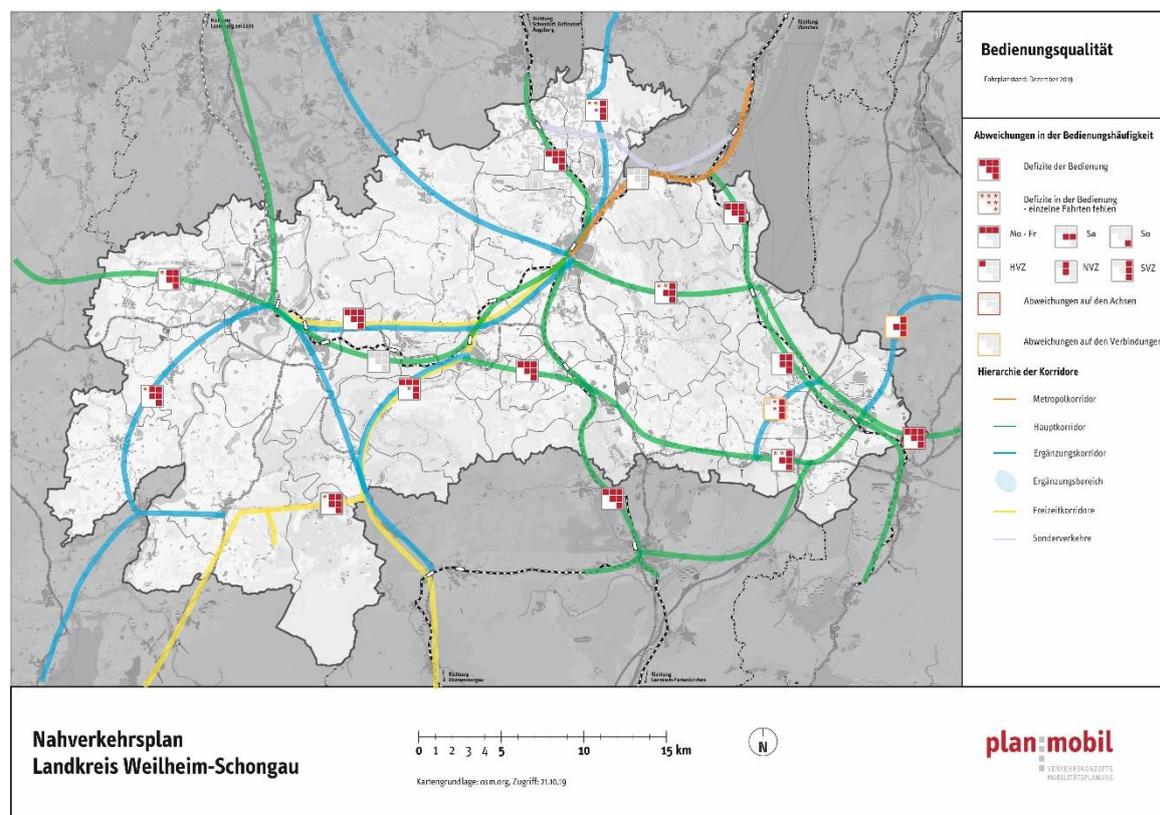
7 Stärken-Schwächen-Analyse

Für die nachfolgenden Analysen wurde der Fahrplanstand 2020 (Gültig vom 13. Dezember 2020 bis 11. Dezember 2021) verwendet.

7.1 Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener Raumstrukturen und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 4.3.3 definiert. Eine Übersicht über die festgestellten Defizite im aktuellen Bedienungsangebot bietet die nachfolgende Abbildung.

Abbildung 18: Bewertung der Bedienungsqualität



Deutlich wird, dass im gesamten Kreisgebiet Defizite im Bedienungsangebot bestehen. Sind dies auf den Hauptkorridoren in der Hauptverkehrszeit vorrangig einzelne Fahrten, nimmt das Fahrtenangebot in den anderen Verkehrszeiten deutlich ab. Insbesondere in den Schwachverkehrszeiten in den Tagesrandzeiten Montag – Freitag sowie am Wochenende sind deutliche Defizite festzustellen.

7.2 Verbindungsqualität

7.2.1 Verbindung der Mittelzentren an das Oberzentrum Weilheim

Aus den Mittelzentren Schongau, Peiting und Peißenberg ist das Oberzentrum des Kreises Weilheim innerhalb von maximal 45 Minuten Reisezeit und ohne Umstieg mit dem SPNV zu erreichen. Aus dem Mittelzentrum Penzberg im östlichen Teil des Landkreises ist Weilheim mit dem SPNV nur mit Umstieg

in Tutzing (Bf) von der Linie 961 auf die Linie 960 zu erreichen. Hierbei wird eine Reisezeit von 35 Minuten veranschlagt. Im Regionalbusverkehr besteht eine Direktverbindung von Penzberg nach Weilheim mit den Linien 9654 und 9655.

Betrachtet man im Folgenden neben der Verbindungsqualität der Mittelzentren an das Oberzentrum Weilheim und dazugehörige Reisezeiten ebenfalls die Relationen zwischen den Grundzentren und den Mittelzentren sowie den Grundzentren und dem Oberzentrum Weilheim, werden als Grundlage Richtwerte aus Kapitel 4.3.4 veranschlagt, um Defizite in der Verbindungsqualität zu definieren.

7.2.2 Verbindung von Grundzentren an das Oberzentrum Weilheim

Betrachtet man den Grenzwert von maximal 90 Minuten und den Richtwert von 60 Minuten von Grundzentren an das Oberzentrum Weilheim, werden die Werte aufgrund der SPNV-Angebote weitestgehend eingehalten. Aus den Grundzentren Raisting und Pähl im Norden des Landkreises sind Reisezeiten von maximal 45 Minuten vorhanden, wobei maximal ein Umstieg notwendig ist. Zwischen Pähl und Weilheim ist an Sonntagen keine Verbindung verfügbar, was ein Defizit darstellt. Was die Grundzentren Seeshaupt (maximal 43 Minuten Reisezeit, maximal ein Umstieg) und Huglfing (6 Minuten Reisezeit, keine Umstiege) angeht, sind ebenfalls keine Defizite vorhanden.

Verbindungen mit Überschreitung der Reisezeiten gibt es aus dem südwestlichen Landkreis in Richtung des Oberzentrums. Von den südwestlichen Grundzentren Bernbeuren und Steingaden bestehen ab 6 Uhr Verbindungen zum Oberzentrum Weilheim. Von Bernbeuren ist Weilheim mit einem bis zu drei Umstiegen über Schongau oder Steingaden zu erreichen. Je nach Verbindung beträgt die Reisezeit eine bis drei Stunden und liegt damit über den Richtwerten. Ab 18 Uhr ist das Oberzentrum Weilheim von Bernbeuren nicht mehr zu erreichen, sowie an Samstagen nur einmal morgens, an Sonntagen hingegen gar nicht. Regelmäßige Verbindungen von Steingaden nach Weilheim gibt es werktags von 6 bis 18 Uhr. An Wochenenden sind Verbindungen vorhanden, jedoch mit ein bis zwei Umstiegen und Reisezeiten von bis zu drei bis vier Stunden, was nicht den Grenzwerten entspricht.

7.2.3 Verbindung von Grundzentren an Mittelzentren des Landkreises

Was die Verbindung von Grundzentren an nahegelegene Mittelzentren angeht, sind ähnliche Defizite wie in Richtung des Oberzentrums Weilheim festzustellen. Dies geht aus Tabelle 20 hervor.

Tabelle 20: Verbindungsqualität zwischen Grundzentren und den Mittelzentren

	Mo-Fr	Sa	So + Fei
Bernbeuren – Schongau	Verbindung von 6 – 18 Uhr, 1-3 Umstiege, Reisezeit 1-3 Stunden	1 Verbindung am Tag, 1 Umstieg, 1-2 Stunden Reisezeit	Keine Verbindung
Steingaden – Schongau	Verbindung von 6:35 – 17:45 Uhr, 0 – 4 Umstiege, Reisezeit 0:30 – 2 Std.	Keine Verbindung	Keine Verbindung

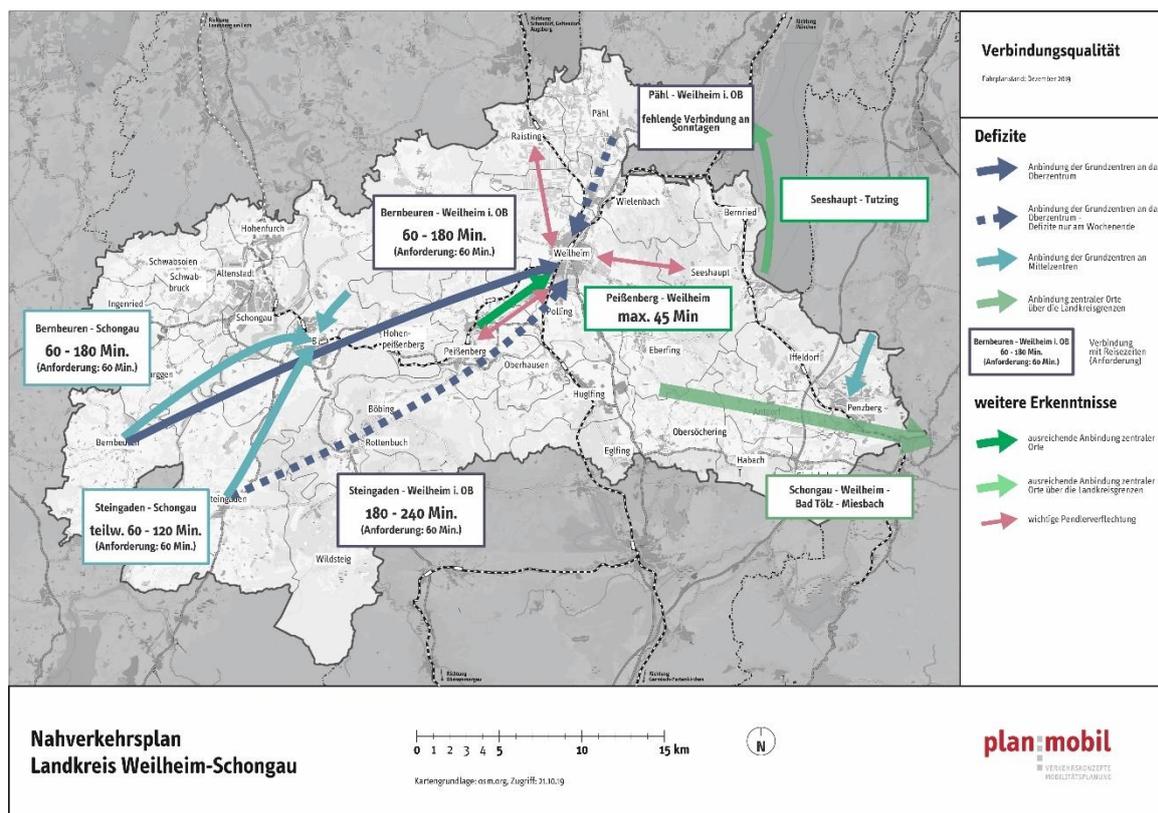
In Bezug auf die Verbindungsqualität hat die Gemeinde Steingaden den Antrag auf eine vom Landkreis Weilheim-Schongau bezuschusste Busfahrt zwischen 08:00 Uhr und 10:00 Uhr am Vormittag inkl. der Fahrt zurückgestellt. Konkret fehlt im aktuellen ÖPNV-Angebot die Möglichkeit werktags von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr nach Schongau und von dort nach Steingaden zu fahren ohne die Tour über die Echelsbacher Brücke mit einer Fahrtzeit von 1:30 h zu nehmen.

Bedeutende Pendlerverflechtungen nach Weilheim bestehen insbesondere aus Raisting, Seeshaupt, Penzberg, Peißenberg, Peiting und Schongau. Bis auf Pähl haben die genannten Orte SPNV-Verbindungen nach Weilheim. Pähl hat mit den Regionalbuslinien eine Direktverbindung nach Weilheim mit der Linie 9653 und einzelne Fahrten der Linie 9650.

Verflechtungen aus dem Untersuchungsgebiet zu umliegenden Mittelzentren bestehen insbesondere aus den Grundzentren Huglfing in Richtung Murnau am Staffelsee im Landkreis Garmisch-Partenkirchen sowie von Seeshaupt nach Tutzing im Landkreis Starnberg. Beide Verbindungen erfolgen über den SPNV innerhalb von 9 – 12 Minuten und ohne Umstiege und damit schnellere Reisezeiten als ins Oberzentrum Weilheim.

Diese und weitere Verbindungsqualitäten werden in Abbildung 19 dargestellt.

Abbildung 19: Verbindungsqualität



7.3 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentrale Kriterien für die Bewertung der Bedienstungsqualität im ÖPNV. Insbesondere der Aspekt der Pünktlichkeit stellt dabei eine Einflussgröße für andere Qualitätskriterien wie z. B. die Anschlusssicherung, das Warten auf Nachzügler sowie die Rücksichtnahme auf

mobilitätseingeschränkte Personen dar. Grundlagendaten zur Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit liegen nicht vor.

7.4 Netz- und Fahrplangestaltung

Im Landkreis Weilheim-Schongau weisen nur wenige Linien einen Taktverkehr bzw. ein regelmäßiges Angebot mit weitgehend einheitlicher Linienführung auf, sodass für den Fahrgast eine eingeschränkte Übersicht und Transparenz über das bestehende ÖPNV-Angebote geboten wird. Überwiegende Teile des derzeitigen ÖPNV-Angebots sind an die Belange des Schulverkehrs angepasst.

Durch diese Orientierung des Angebots kommt es in der Gestaltung der Linienwege zu variierenden Strecken und der Bedienung unterschiedlicher Haltestellen im Laufe eines Tages, auch die Fahrpläne variieren dadurch. Dadurch werden Fahrpläne sehr umfassend dargestellt und sind somit teilweise schwer verständlich.

Für Fahrgäste im Jedermannverkehr ist die Transparenz und Übersichtlichkeit dieser Linien deutlich eingeschränkt. Linien im Taktverkehr sind weitgehend auf die SPNV-Halte im Landkreis ausgerichtet. Bei Verknüpfungen der Fahrten mit dem SPNV bestehen teilweise längere Übergangszeiten, die wenig attraktiv sind.

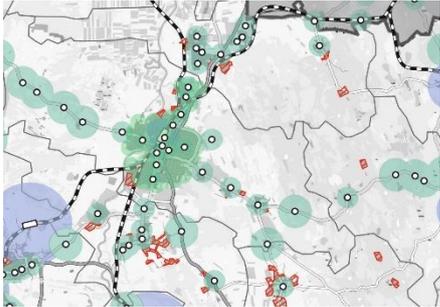
In der Außenwahrnehmung bzw. aus Fahrgastperspektive werden außerdem bessere Verbindungen am Bahnhof Weilheim sowie direkte Verbindungen nach München gewünscht.

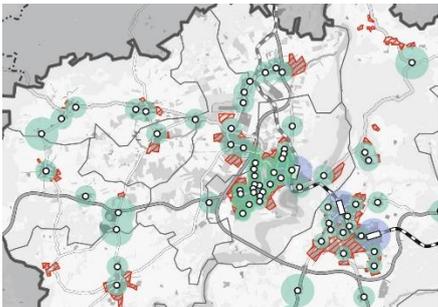
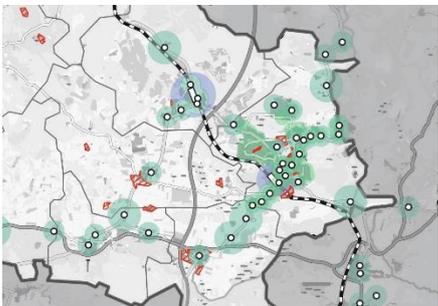
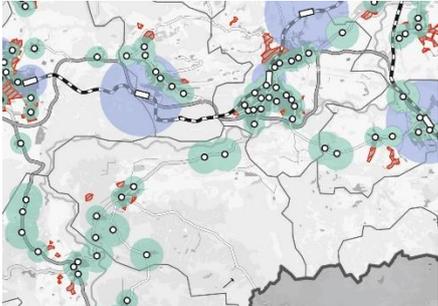
7.5 Erschließungsqualität

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ergebnisse der Überprüfung der Erschließungsqualität im Landkreis Weilheim-Schongau beschrieben. Dabei gilt zu beachten, dass lediglich Kommunen auftauchen, bei denen Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf festgestellt wurden. In der Beschreibung wird darüber hinaus bereits ein Handlungsansatz aufgezeigt. Grundsätzlich ist im gesamten Landkreis festzustellen, dass aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur mit zum Teil kleinsten Siedlungseinheiten und Bebauung außerhalb der ÖPNV-Korridore zahlreiche Erschließungsdefizite bestehen, die jedoch keine Notwendigkeit der Anbindung hervorrufen (Standard: Anbindung aller Orte/Siedlungseinheiten größer 200 Einwohner). Um die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu verbessern, sollten insbesondere für die abseits der Korridore liegenden Siedlungseinheiten der Einzugsbereich der ÖPNV-Hauptnetz-Haltestellen durch die Einrichtung von B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen ausgeweitet werden oder durch flexible Bedienungsangebote angebunden werden.

Im Mittelzentrum Schongau besteht ein Stadtbusangebot mit einer Linie, in Penzberg mit fünf Linien und in dem Oberzentrum Weilheim bestehen fünf innerörtliche Linien. Diese erschließen zusätzlich die Bereiche der Stadt, die von den restlichen Bus- oder auch Bahnlinien nicht erschlossen werden. In Weilheim kann dadurch eine fast vollständige Erschließung des Stadtkerns gesichert werden. Einziges Defizit ist die Anbindung des Gewerbegebietes Trifthof II. In Penzberg und Schongau werden ebenso die Ortskerne gut erschlossen, allerdings bestehen dort, vor allem in Schongau, in den Randlagen Erschließungsdefizite. Größere Lücken bestehen an den Ortsrändern von Peiting, Steingaden, Bernbeuren, Eberfing und Seeshaupt. Erschließungsdefizite bestehen vor allem in Einfamilienhausgebiete sowie Gewerbegebieten. Siedlungsbereiche, die keine ÖPNV-Anbindung aufweisen, sind (Ortsteile ab 200 Einwohnerinnen und Einwohnern):

Tabelle 21: Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf im Landkreis Weilheim-Schongau

<ul style="list-style-type: none"> ● Haltestelleneinzugsbereich Bus gemäß Standard ● Einzugsbereich SPNV-Haltepunkt gemäß Standard ● Zusätzliche Erschließung durch den Stadtverkehr Erschließungsdefizit 	
	<p>Weilheim: Die bestehenden Erschließungsdefizite in Weilheim weisen geringen Handlungsbedarf auf. Überwiegend handelt es sich um Randlagen von Gewerbegebieten oder einzelnen Gewerbebetrieben.</p> <p>Hardt: Lediglich durch eine Haltestelle am Straßenrand der Wielenbacher Straße wird der Ort Hardt, nördlich von Weilheim, mit dem ÖPNV erreicht. Durch einen kleinen Umweg in den Ort mit einer Haltestelle kann das Erschließungsdefizit aufgehoben werden.</p> <p>Polling: Das Erschließungsdefizit in Polling ist groß. Mehr als die Hälfte des Ortes wird nicht durch den Regionalverkehr erschlossen. Darunter zählen vor allem Einfamilienhaussiedlungen, Einrichtungen der Nahversorgung sowie kleinere Gewerbebetriebe. Die für den ÖPNV relevante Sozialeinrichtung Oberland Werkstätten GmbH für Menschen mit Behinderung wird ebenfalls nicht durch den ÖPNV erschlossen. Das gemeinsam mit der Stadt Weilheim geplante interkommunale Gewerbegebiet Achalaich ist ebenso in der ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen. Hier ist eine Verbesserung durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen erforderlich.</p> <p>Eberfing: In Eberfing bestehen erhebliche Erschließungsdefizite. Insbesondere Einfamilienhaussiedlungen sowie kleinere Gewerbebetriebe sind betroffen. Aufgrund der derzeitigen Linieneinführung wird Obereberfing nicht erschlossen, Untereberfing mit leichten Defiziten in den Siedlungsrandlagen.</p>

	<p>Peiting: Trotz der zwei SPNV-Haltestellen weist Peiting ein sehr hohes Erschließungsdefizit auf, überwiegend im südlichen Teil. Betroffen sind hier besonders Einfamilienhaussiedlungen, Einrichtungen der Nahversorgung sowie kleinere Gewerbebetriebe sind ebenfalls teils nicht gut erschlossen. Möglich ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Bergwerkstraße sowie eine zusätzliche Haltestelle auf der Linie 9822 in der Füsener Straße. Die restlichen Defizite befinden sich im Norden bei Siedlungseinheiten ohne Handlungsbedarf.</p> <p>Altenstadt: Insbesondere Einfamilienhaussiedlungen, kleinere Gewerbeflächen sowie die Kaserne im Norden werden schlecht vom ÖPNV erreicht. Durch eine Anpassung des Linienweges und der Angebotsverbesserung der Linie 9659 können diese Defizite aufgelöst werden.</p> <p>Schongau: Durch das Stadtbusangebot in Schongau werden weitere Teile der Stadt erschlossen, allerdings bestehen dennoch Erschließungsdefizite. Das Gewerbe-/ Industriegebiet im Süden wird nicht erschlossen. Eine Ausweitung der Stadtbuslinie im südlichen und westlichen Siedlungsbereich kann die Defizite lösen.</p>
	<p>Penzberg: Durch das Stadtbusangebot werden zusätzliche Siedlungsflächen erreicht, die der Regionalverkehr nicht erreicht. Somit entstehen lediglich kleine Defizite, die keine Handlungsbedürfnisse aufweisen.</p> <p>Antdorf: In Antdorf kann das Einführen einer weiteren Haltestelle auf der Hauptstraße das Erschließungsdefizit auflösen. In den weiteren Siedlungsbereichen der umliegenden Orte bestehen ebenfalls kleinere Defizite in Randlage, die allerdings keine Handlungsbedürfnisse aufweisen.</p>
	<p>Peißenberg: In Peißenberg sind die Siedlungen im Norden nicht vom ÖPNV erschlossen. Hier ist die Einrichtung von Haltestellen erforderlich.</p> <p>In den weiteren Siedlungsbereichen der umliegenden Orte bestehen ebenfalls kleinere Defizite in Randlage, die allerdings keine Handlungsbedürfnisse aufweisen.</p>

7.6 Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Die Ausstattung und das Erscheinungsbild sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Für die Analyse wurden die im Anforderungsprofil festgelegten Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer baulichen Ausgestaltung und der Ausstattungsmerkmal untersucht.

Eine stichprobenhafte Vor-Ort-Untersuchung im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes hat stattgefunden und stellt im allgemeinen Ergebnisse des Haltestellenzustandes fest. Bei der Bewertung der Haltestellen werden die Aspekte Fahrgastinformation, Komfort, Sicherheit sowie Barrierefreiheit der bestehenden Haltestellen im Untersuchungsraum bewertet. Es lässt sich bereits an dieser Stelle feststellen, dass sowohl ein ausgeprägter baulicher Handlungsbedarf besteht als auch Handlungsbedarf in der Ausstattung der einzelnen Haltestellen.

7.6.1 Komfort und Kundenservice

Die Aufenthaltsqualität einer Haltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, das Erscheinungsbild und der Lage im Umfeld bestimmt.

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Im Landkreis Weilheim-Schongau gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Ein einheitliches Aussehen würde jedoch zu einem Wiedererkennungseffekt bei den Kunden führen. Eine Gestaltungsrichtlinie sollte für die Zukunft vorgesehen werden.

Die Haltestellen im Untersuchungsraum weisen eine sehr unterschiedliche Ausstattungsqualität auf. Während Abfallbehälter an zahlreichen Haltestellen zu finden sind, ist ein Witterungsschutz zumeist zumindest in einer Fahrtrichtung gegeben. Sitzgelegenheiten sind nur selten vorhanden.

7.6.2 Erreichbarkeit

Im Strukturgutachten Oberland wurde die Erreichbarkeit der SPNV-Stationen eingehend untersucht. Festgestellt wurde, dass die Erreichbarkeit der SPNV-Stationen grundsätzlich positiv zu bewerten ist. Ausnahmen bilden hier die SPNV-Stationen in peripheren Lagen und mit topografischen Einschränkungen, wie z.B. SPNV-Station in Hohenpeißenberg. Eine negative oder nur ausreichende Beurteilung häuft sich außerdem an den Haltestellen entlang der Pfaffenwinkelbahn, wo lediglich die Erreichbarkeit der SPNV-Station Peißenberg positiv bewertet wurde.

Daten zur Erreichbarkeit von Bushaltestellen liegen nicht vor.

7.6.3 Fahrgastinformation

Eine stichprobenhafte Überprüfung der Haltestellen ergab, dass eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n), der diese Haltestellen anfahrenen Linie(n), das Fahrtziel sowie das Verkehrsunternehmen i. d. R. nicht besteht. Die untersuchten Haltestellen sind häufig mit dem aktuellen Fahrplan ausgestattet. Die Rückmeldung einzelner Städte und Gemeinden sowie Teilnehmer der Online-Befragung lässt jedoch auf ein Defizit in der Bestückung einzelner Haltestellen mit Linien- und Fahrplänen schließen. Weitergehende Informationen beispielsweise Umgebungspläne oder

Informationen zu Tarifen sind ebenso wie dynamische Fahrgastinformationen nur vereinzelt vorzufinden.

7.6.4 Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen werden sowohl der Zugang zur Haltestelle, der Aufenthalt an der Haltestelle sowie der Einstieg in das Fahrzeug betrachtet. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug (Niederflur) auch die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle relevant.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten: Haltestellen sollten sich nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt der Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem).

Insgesamt ist die Situation der untersuchten Haltestellen in Bezug auf eine barrierefreie Gestaltung als mangelhaft zu beurteilen, da nur wenige Haltestellen über entsprechende Ausbaustandards verfügt.

7.6.5 Sicherheit

Bei der Betrachtung der Sicherheit sind neben der Lage und dem Umfeld der Haltestelle weitere Kriterien wie die Entfernung zu Zielen, die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs, insbesondere in den Wintermonaten, die ausreichende Beleuchtung sowie die Abgrenzung und Quermöglichkeiten der Straße von Bedeutung.

7.6.6 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für eine intermodale Nutzung der Verkehrsmittel ist eine Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit anderen Verkehrsmitteln von Bedeutung. Dabei sind insbesondere die Verknüpfungen mit dem Radverkehr und dem Autoverkehr zu betrachten. Im Folgenden werden Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen bewertet. Die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Bahnhöfe verfügen über die dargestellte Anzahl an Park+Ride- und Bike+Ride-Stellplätzen.

Tabelle 22: P+R- und B+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten im Landkreis Weilheim-Schongau

Gemeinde	Parkplatz/Haltestelle	P+R Stellplätze	Kosten (Tageskarte)	B+R-Stellplätze
Bernried	Bahnhof	38	Kostenlos	0
Penzberg	Bahnhof	227	Kostenlos	68
Iffeldorf	Bahnhof	38	Kostenlos	37
Seeshaupt	Bahnhof	29	Kostenlos	68
Huglfing	Bahnhof	81	Kostenlos	132
Weilheim	Bahnhof	402	1 Euro pro Tag, 4 Euro pro Woche, 15 Euro im Monat, 100 Euro im Jahr	761
Raisting	Bahnhof	12	Kostenlos	30
Peißenberg-Nord	Bahnhof	0	Kostenlos	6
Peißenberg	Bahnhof	54	Kostenlos	80
Hohenpeißenberg	Bahnhof	19	Kostenlos	18
Peiting Ost	Bahnhof	150	Kostenlos	36
Peiting Nord	Bahnhof	6	Kostenlos	0
Schongau	Bahnhof	63	Kostenlos	20

Quelle: Stationsdatenbank, Bahnland Bayern

Hinsichtlich der Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen im Landkreis Weilheim-Schongau ist positiv zu bemerken, dass nahezu an jedem Bahnhof entsprechende Anlagen kostenfrei zur Verfügung stehen. Diese werden aktuell bereits stark frequentiert und erfahren eine steigende Nutzung. Die Belegung der Park+Ride-Anlagen hängt von der Tageszeit ab. Viele Anlagen sind zu mehr als 100% ausgelastet und zusätzlich werden Flächen im Umfeld einiger Bahnhöfe als Park+Ride-Flächen genutzt, obwohl diese nicht als solche ausgewiesen sind.⁹

Das Strukturgutachten Oberland untersuchte Ende 2017 P+R sowie B+R-Anlagen unter anderem hinsichtlich ihrer Auslastung. Diese wird für P+R- Anlagen im Landkreis Weilheim-Schongau unterschiedlich eingeschätzt. P+R-Anlagen in Penzberg, Hohenpeißenberg und Peißenberg wird eine ausreichende Kapazität zugesprochen. Für Peiting Ost und Iffeldorf sind die Kapazitäten noch ausreichende, während Raisting, Weilheim, Schongau, Huglfing und Seeshaupt über unzureichende P+R-Kapazitäten verfügen. Zu den P+R-Anlagen in Peiting Nord und Peißenberg Nord liegen keinen Informationen vor.

Die B+R-Anlagen werden in Raisting, Peißenberg und Hohenpeißenberg als ausreichend bewertet. Die Kapazitäten in Peiting Ost sind noch ausreichend, bevor sie wie in Weilheim, Huglfing und Schongau

⁹ <https://www.merkur.de/lokales/weilheim/weilheim-ort29677/im-landkreis-weilheim-schongau-sind-park-ride-plaetze-gefragt-und-meist-kostenlos-13140304.html>

nicht mehr genügen. Zu Peißenberg Nord, Peiting Nord, Bernried, Seeshaupt und Iffeldorf liegen keine Informationen hinsichtlich der Auslastung der B+R-Anlagen vor.

Im Landkreis Weilheim-Schongau bietet „teilAuto-CarSharing Pfaffenwinkel“ seinen 340 Nutzern 18 verschiedene Carsharing-Fahrzeuge an 15 Standorten an. Die Standorte befinden sich über 8 Gemeinden verteilt in Bernried, Weilheim, Schongau, Peiting, Peißenberg, Huglfing, Penzberg und Murnau. Bestehende Fahrradverleihsysteme sind nicht bekannt.

Für die Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen bietet sich die Fahrrad-Tageskarte Bayern für 6,50 Euro pro Fahrrad an. Für kürzere Strecken bis 20 bzw. 50 Kilometer ist außerdem eine Fahrrad-Kurzstreckenkarte erhältlich.

7.7 Bewertung der Fahrzeuge

Es liegen keine umfänglichen Daten vor. Im Rahmen der Auftaktbefragung gab die RVO an, dass die über zwei Busse der Euro-Norm IV, 27 Busse der Euro-Norm V und 42 Busse der Euro-Norm VI und somit über eine recht moderne Busflotte verfügt. Diese 70 Busse besitzen RBL/ITCS und die Möglichkeit Echtzeitdaten bereitzustellen.¹⁰

7.8 Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen werden sowohl der Zugang zur Haltestelle sowie der Aufenthalt an der Haltestelle als auch der Einstieg in das Fahrzeug bewertet. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug auch die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle von Relevanz.

Viele Menschen mit Behinderungen sind auf ein gutes ÖPNV-Angebot und Mobilitätsunterstützung angewiesen, da sie nicht selbst über eigenständige Nutzungsmöglichkeiten des motorisierten Individualverkehrs verfügen oder verfügen können. Die bisherigen Bemühungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind aufgrund der Vielzahl von Haltestellen noch nicht weit vorangeschritten.

7.8.1 Fahrzeuge

Auch die eingesetzten Bussen sind nicht immer barrierefrei nutzbar. 90% der Busse des RVO sind mit Niederflurtechnik ausgestattet. Teilweise ist ein Rollstuhlplatz am Hintereingang vorhanden und der Ein- bzw. Ausstieg über eine Rampe möglich. Weiterhin stehen in regelmäßigen Abständen im Innenraum Signalgeber/Rufknöpfe zur Verfügung. Die Eingangsbereiche und Treppen sind visuell kontrastreich und hell gestaltet. Eine barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge des ÖPNV wird jedoch durch die zu den Sitzen zu überwindende Stufe von ca. 20 cm, fehlende Leitsysteme und Bodenindikationen sowie fehlende Informationen in Braille- oder Prismenschrift erschwert.¹¹

¹⁰ Auftaktbefragung RVO

¹¹ <https://www.bayern.by/urlaub-fuer-alle/urlaub-fuer-alle/a-regionalverkehr-oberbayern-gmbh>

7.8.2 Haltestellen

Von den SPNV-Stationen im Landkreis sind lediglich Huglfing und Raisting nicht vollständig barrierefrei ausgebaut.¹²

7.8.3 Information

Bei der Fahrgastinformation bestehen zum Teil deutliche Defizite. Das Zwei-Sinne-Prinzip findet sich bisher an den Haltestellen kaum wieder. Dynamische Fahrgastanzeiger mit akustischer Ansagetechnik sind im Landkreis Weilheim-Schongau an Bushaltestellen aktuell noch nicht vorhanden. Der Hinweis auf die nächste Haltestelle im Fahrzeug wird hingegen sowohl optisch als auch akustisch wiedergegeben.

7.9 Bewertung von Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb

7.9.1 Fahrgastinformation

Für den Landkreis Weilheim-Schongau wird jährlich im Dezember ein Fahrplanbuch für das nächste Jahr veröffentlicht. Hierin sind die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen (auch des SPNV) zusammengefasst dargestellt sowie das Liniennetz des Landkreis Weilheim-Schongau, der Stadtverkehre in Weilheim, Penzberg und Schongau. Weiterhin zeigt das Fahrplanbuch das Liniennetz der S-Bahn, U-Bahn und Regionalzüge im MVV sowie Informationen zur Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen, Ferientagen und Taxi-/ Mietwagenunternehmen. Ergänzende Informationen werden zu Linien mit besonderer touristischer Bedeutung, wie der Zugspitzbahn oder Schifffahrten sowie zum Nachtschwärmer-Angebot bereitgestellt. Das Fahrplanbuch wird auch via pdf über die Homepage der RVO bereitgestellt. Negativ zum Fahrplanbuch anzumerken ist, dass kein einheitliches Fahrplanlayout besteht, was insbesondere für Ungeübte und Gelegenheitsnutzer eine Hürde bei der Auseinandersetzung mit Fahrplänen darstellt. Außerdem liegen kaum Informationen im Bereich Ticket und Tarif vor. Einige wichtige Informationen beschränken sich auf einzelne Seiten im Fahrplanbuch und laufen Gefahr überblättert zu werden.¹³

Online bestehen ergänzend Informationen auf den Webseiten der einzelnen Verkehrsunternehmen. Elektronische Fahrplanauskunftssysteme sind nicht direkt abrufbar. Über die Webseite des Regio Bus Bayern können weiterführende Informationen zu Angeboten, Fahrplan, Tickets und Tarifen usw. eingeholt werden. Fahrplaninformationen, z. B. zu Verspätungen, Fahrtausfällen oder Anschlüssen, sind nicht online verfügbar. Auch zu Anschlüssen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen sowie zwischen Bus und Bahn liegen keine für den Fahrgast nutzbaren Informationen vor. Eine garantierte Anschlussicherung zwischen zwei Buslinien oder zum SPNV ist derzeit immer auf den persönlichen Kontakt zwischen dem Fahrpersonal angewiesen. Aus Sicht des Fahrgastes ist dies ein unbefriedigender Zustand.

Die RVO verfügt über 70 Fahrzeuge die Echtzeitdaten bereitstellen können, jedoch bieten die Haltestellen im Landkreis keine Möglichkeit diese Informationen an Fahrgäste weiterzugeben. Fahrgäste erhalten

¹² <https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Fuer-mehr-Reisekomfort-Sechs-moderne-und-barrierefreie-Stationen-auf-der-Pfaffenwinkelbahn-6308464?contentId=1329144>

¹³ Landkreis Weilheim-Schongau: Fahrplan 2020, Bahnen und Busse im Pfaffenwinkel

also keine Informationen über ihre Reisekette in Echtzeit, außer über den DB Navigator der Deutschen Bahn.¹⁴

7.9.2 Tarif

Mit dem 01.01.21 gilt im gesamten Landkreis Weilheim-Schongau und dem Oberland der Streckentarif der RVO sowie die zugehörigen Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Berechnet wird der Fahrpreis je nach zurückgelegtem Kilometer, beispielsweise müssen für eine 2-Kilometer lange Einzelfahrt 1,70 Euro bezahlt werden, für eine 10-Kilometer lange Einzelfahrt 3,60 Euro. Eine Monatskarte für 2-Kilometer kostet 45,60 Euro, für 10-Kilometer 78,50 Euro.¹⁵

In der Außenwahrnehmung bzw. aus Fahrgastperspektive wird der Preis für Fahrkarten und Tickets im Landkreis Weilheim-Schongau als teuer empfunden (siehe Kapitel 7.12). Am häufigsten werden Einzeltickets und Bayertickets genutzt, es bestehen jedoch Forderungen nach günstigeren, einheitlichen und flexibleren Tickets.

Interessante Angebote sind das Umweltticket des RVO, die Königscard und die geplante elektronische Gästekarte in Steingaden. Besitzer des Umwelttickets zahlen maximal 8 Monate des Jahrestickets, je nachdem wie stark der jeweilige Arbeitgeber das Ticket unterstützt.¹⁶ Mit der Königscard, einer Erlebnis-Gästekarte für das Allgäu, Tirol und Oberbayern können Busse und Bahnen im Ostallgäu kostenlos genutzt werden.¹⁷ Aktuell arbeiten die Gemeinden Steingaden und Böbing gemeinsam mit dem Tourismusverband Pfaffenwinkel aktiv an der Einführung einer elektronischen Gästekarte (Verknüpfung mit der Königscard) zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung. Geplant ist die Einführung für Juni/Juli 2021. Die Gemeinden Rottenbuch, Bernried und Böbing überlegen ebenfalls die Gästekarte in Zukunft anzubieten. Weitere Gemeinden sollen folgen.¹⁸

Aktuelle Entwicklungen im Bereich Tickets sind das Oberlander Seniorenticket (für Fahrgäste ab 60 Jahren) zum Jahresbeitrag von 300,00 Euro. Es berechtigt zur Fahrt auf allen Linien der RVO (nicht MVV) in der Region Oberland. Bei freiwilliger Abgabe des Führerscheines werden bis zu 3 Jahren die Kosten für das Oberlander Seniorenticket übernommen. Das Oberlander Schülerticket ist eine Monatskarte für Schüler, die zur Fahrt an Schultagen ab 14 Uhr sowie an Ferientagen, am Wochenende und Feiertagen ganztags berechtigt (auf allen Linien der RVO (ohne MVV) in der Region Oberland). Das Abo-Umweltticket Weilheim-Schongau ist für alle Fahrgäste mit Hauptwohnsitz im Landkreis Weilheim-Schongau und für alle Linien der RVO im Landkreis Weilheim-Schongau einschließlich bis zum Endpunkt bei ausbrechenden Linien. Der Landkreis beteiligt sich dabei mit 2 Monatsbeiträgen. Das Umweltticket kann mit einem Job-Abo kombiniert werden. Voraussetzung dazu ist, dass sich der Arbeitgeber mit mindestens einem Monatsbeitrag beteiligt.

¹⁴ Strukturgutachten Oberland

¹⁵ Regio Bus Bayern: Der Haustarif der RV, <https://www.dbregiobus-bayern.de/regiobusbayern/view/rvo/tickets/haustarif.shtml>

¹⁶ Kreisbote: Umweltticket für Weilheim-Schongau, <https://www.kreisbote.de/lokales/weilheim-schongau/umweltticket-weilheim-schongau-13343241.html>

¹⁷ Königscard Gästekarten GmbH: Königscard, Bus- & Bahnfahren, <https://www.koenigscard.com/service/bus-bahn-kostenlos/>

¹⁸ Kreisbote: Steingaden will elektronische Gästekarte einführen, <https://www.kreisbote.de/lokales/schongau/steingaden-will-elektronische-gaestekarte-einfuehren-infos-radweg-13062598.html>

Um gegenüber dem MIV attraktiver zu werden, sind die damit angestoßenen Verbesserungen im Bereich Tarif und Information weiterzuführen.

7.9.3 Vertrieb

Neben den herkömmlichen Vertriebswegen in Form des Fahrkartenkaufs über einen Fahrkartenautomaten bzw. beim Fahrpersonal bietet der RVO zudem die Möglichkeit an, Tickets über die Webseite der Deutschen Bahn AG bzw. die App „DB Navigator“ zu erwerben. Mit der Wohin·Du·Willst-App besteht eine digitale Mobilitätsplattform mit Echtzeitauskunft und Ticketkauffunktion.

Die Tickets für den Busverkehr im Landkreis Weilheim-Schongau können ausschließlich in den Bussen beim Fahrpersonal erworben werden. Dies ist insbesondere in Hinblick auf einen zügigen Ein- und Ausstieg und damit für die Pünktlichkeit des Busverkehrs als kritisch anzumerken. Zukünftig sind die Themenfelder digitaler Vertrieb und E-Ticketing als zeitgemäße Vertriebskanäle zu entwickeln.

7.10 Bewertung des Qualitätsmanagements

Es sind keine Bestrebungen zur Durchführung eines Qualitätsmanagements bekannt.

7.11 Anregungen der Städte und Gemeinden sowie weiterer Beteiligter

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Städte und Gemeinden im Landkreis Weilheim-Schongau sowie weitere Akteure zu Ihren Anregungen und Hinweisen zur Nahverkehrsplanung befragt. Von den Beteiligten wurden dabei neben konkreten Anregungen zu bestimmten Linien nachfolgende Schwerpunktthemen genannt.

Die Städte und Gemeinden haben folgende Stärken und Schwächen hervorgehoben:

- Gutes Angebot im Bahnverkehr
- Gute Verbindung zwischen Peiting und Schongau
- Gutes Angebot des Stadtbus Schongau, auch am Samstag
- Ungenügende Taktung außerhalb der Verkehrszeiten, Mängel vor allem an den Wochenenden und abends
- Hohe Kosten, kein gemeinsamer Bus- und Bahntarif
- Mangelhafte Fahrgastinformation
- Unzureichende SPNV-Verbindung von Schongau nach Weilheim und Richtung München, lange Fahrtzeiten und mehrere Umstiege

Von dem Verkehrsunternehmen RVO wurden folgende Hinweise gegeben:

- Umbau der Bordsteine an Haltestellen (Kassler Sonderbord)
- Mehr Wartehäuschen
- Busbahnhof Schongau
- Wendemöglichkeit am Krankenhaus Schongau
- Wohin du willst App

- „Gib-mir-5“-Ticket

Die Schulen bemängelten hauptsächlich folgende Themen:

- Unzureichende Anbindung an Schulen, v.a. in Rottenbuch, Notwendigkeit eines privaten Schülerverkehrs
- Ungünstige Abfahrtszeiten im Schülerverkehr
- Kapazitätsprobleme im Schülerverkehr
- Hohe Kosten für Schüler
- Anbindung an Bahnhof Weilheim, lange Wartezeiten
- Schlechte Anbindung Richtung Landsberg am Lech,

Weitere Institutionen (z.B. Seniorenbeirat der Stadt Schongau, die Arbeitskreise Mobilität und Verkehr sowie Senioren des lokalen Agenda 21, Sozialverband, Privatpersonen und Unternehmen) baten um Berücksichtigung folgender Anmerkungen:

- Wiederbelebung Fuchstalbahn von Schongau nach Landsberg/Lech
- Verbesserung der Querverbindungen (Schongau - Kaufbeuren, Marktoberdorf, Füssen; Weilheim - Penzberg; Weilheim - Peißenberg, Rottenbuch, Steingaden - Füssen)
- Stadtbuss Schongau attraktiver machen
- Ausweitung des Streckennetzes des Weilheimer Stadtbusses
- Verlängerung der Fahrtzeiten am Abend
- Übersichtliche und einheitliche Tarifgestaltung
- Barrierefreiheit und Haltestellen ausbauen
- Taktverdichtung der Bahn
- Zugang zum Krankenhaus Schongau
- Ausbau der Zugverbindungen am Abend nach und von München
- Busverbindung über westliche Landesgrenze hinaus planen
- Taktverdichtung im Wochenendverkehr
- Expressverbindungen bei Pendlerauslastungen
- Verbesserung des Zubringersystems zu P + R Bahnhöfen und ausreichend Parkplätze
- Internetplattform zum Austausch von Mitfahrgelegenheiten
- Verbindung zwischen Oberhausen und Peißenberg verbessern
- Bahnhalt in Polling
- Bus auf die Bahn ausrichten
- Taktverkehr bei Bahn und Bus
- Wohnortnahe Anschlüsse im Taktverkehr

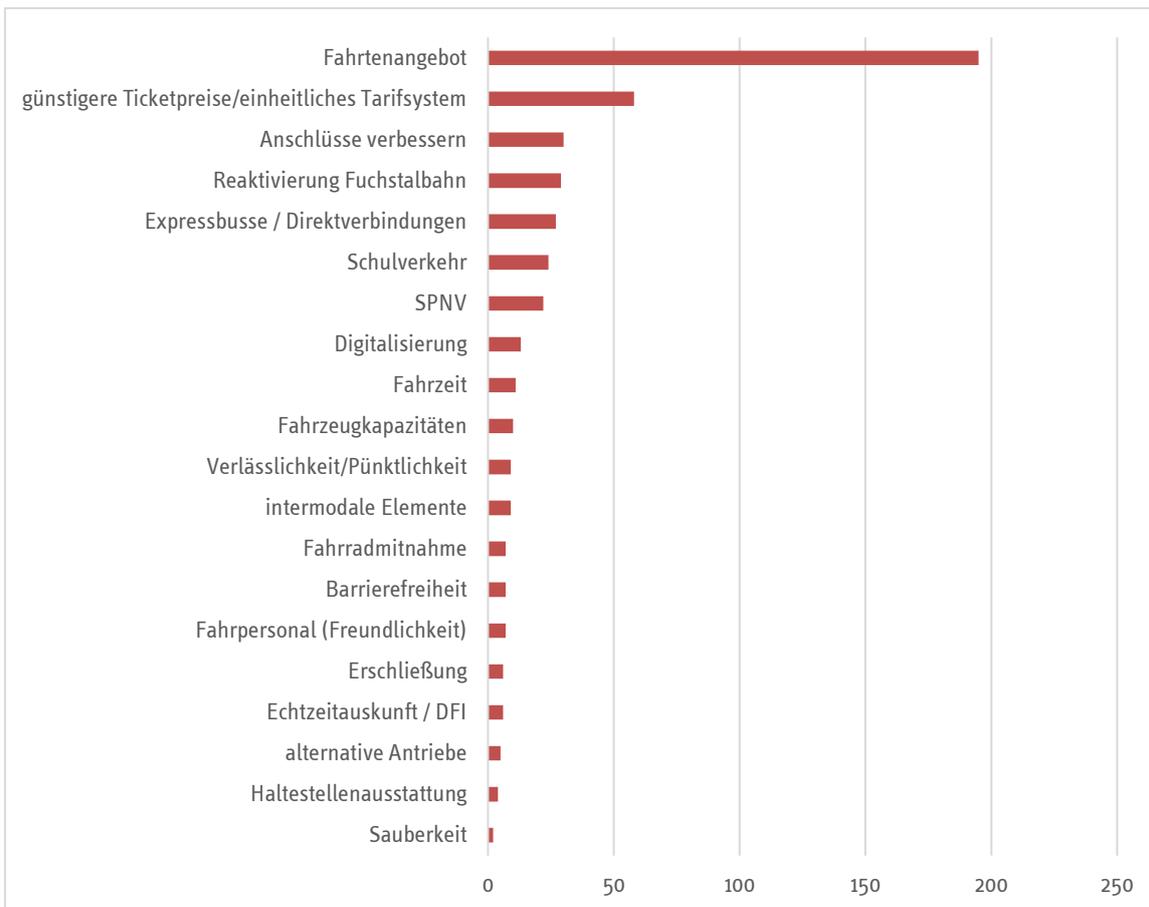
- Ausbau von Bike and Ride-Anlagen
- Abstimmung mit Nachbarlandkreisen
- Werbung einsetzen
- Spätverbindung auf Pfaffenwinkelbahn Schongau-Weilheim
- E-Ladeinfrastruktur an Knotenpunkten
- Mitnahme von Gepäck
- Echtzeitinfos an den Haltestellen

7.12 Zentrale Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit über eine Internetplattform. Über ein Kontaktformular sowie postalische Eingaben nutzten rund 240 Personen die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht bestehenden Schwachstellen im ÖPNV aufzuzeigen sowie Ideen und Anregungen zu benennen.

Einzelne Rückläufe zeigen keinen direkten Bezug zur Fragestellung auf und können in der weiteren Auswertung nicht berücksichtigt werden. Die auswertbaren Rückmeldungen werden in der Mängelanalyse integriert und im weiteren Bearbeitungsverlauf, insbesondere bei der Angebotskonzeption, berücksichtigt. Dabei wiesen die Rückläufe die folgenden thematischen Schwerpunkte auf:

Abbildung 20: Angesprochene Themenbereiche



Die vorangehende Grafik verdeutlicht die Schwerpunkte, die der Öffentlichkeit von Bedeutung sind. Mit deutlichem Abstand sind knapp 200 Anregungen zum Thema Fahrtenangebot eingegangen. Außerdem sind relativ viele Anregungen zu den Themen günstigere Ticketpreise / einheitliches Tarifsystem, Anschlüsse verbessern, Reaktivierung Fuchstalbahn, Expressbusse, Direktverbindungen, Schulverkehr und SPNV eingegangen. In einer Konkretisierung der Schwerpunktthemen können Handlungsbedarfe aus Sicht der Öffentlichkeit abgeleitet werden:

Insbesondere zum Handlungsbedarf „Busangebot“ konnte eine weitere Vertiefung der Anmerkungen ausgewertet werden. Die meisten Anmerkungen beziehen sich auf die Linie 9821 (Schongau – Lechbruck – Prem – Steingaden). Weiterhin wurde deutlich, dass sich Verbesserungsvorschläge für das Fahrtenangebot der Linien bei nahezu allen Linien gleichermaßen auf die Verdichtung des Angebots sowie die Ausweitung des Bedienungszeitraums beziehen. Die Verschiebung von Abfahrtszeiten spielt bei den meisten Linien eine untergeordnete Rolle, ist aber durchaus auch nicht zu vernachlässigen.

Abbildung 21: Verbesserungsvorschläge nach Linien

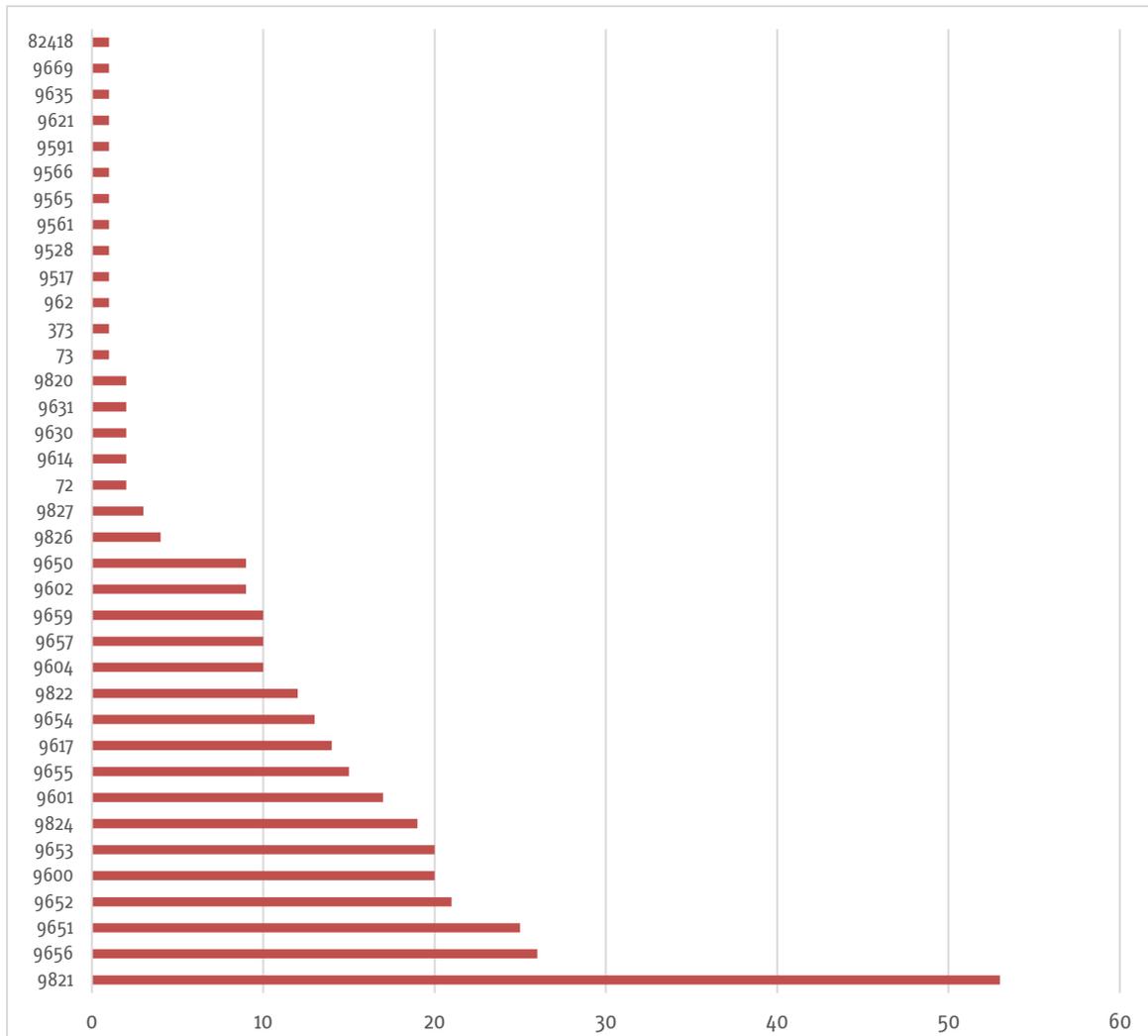
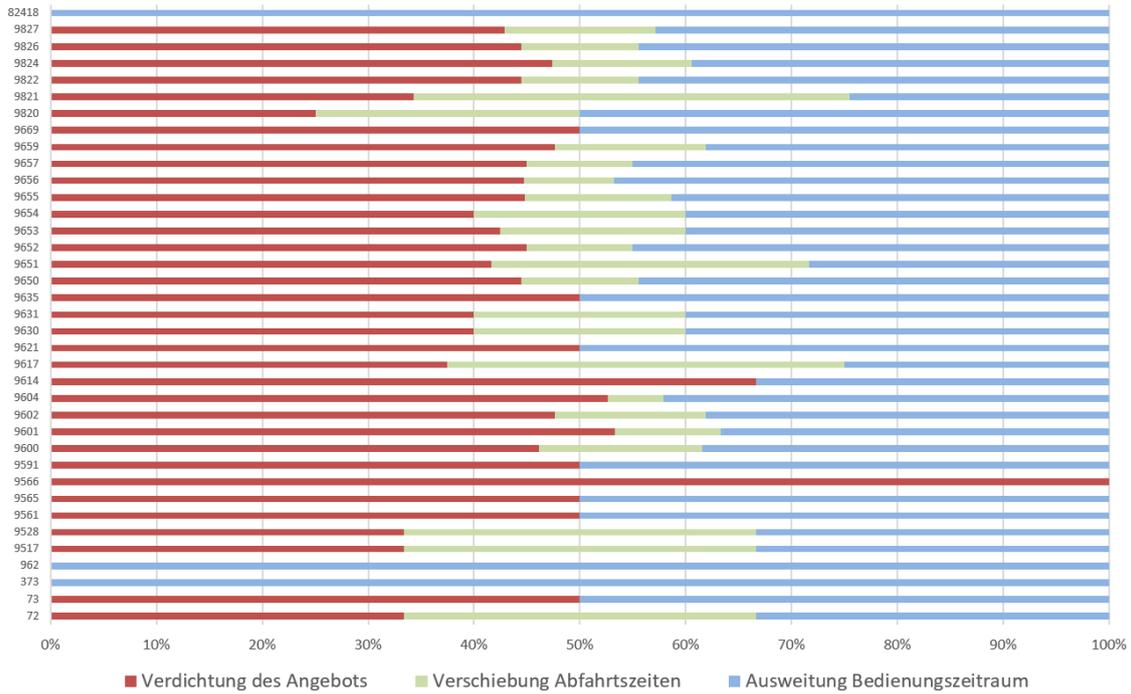


Abbildung 22: Konkrete Vorschläge zum Fahrtenangebot der Linien



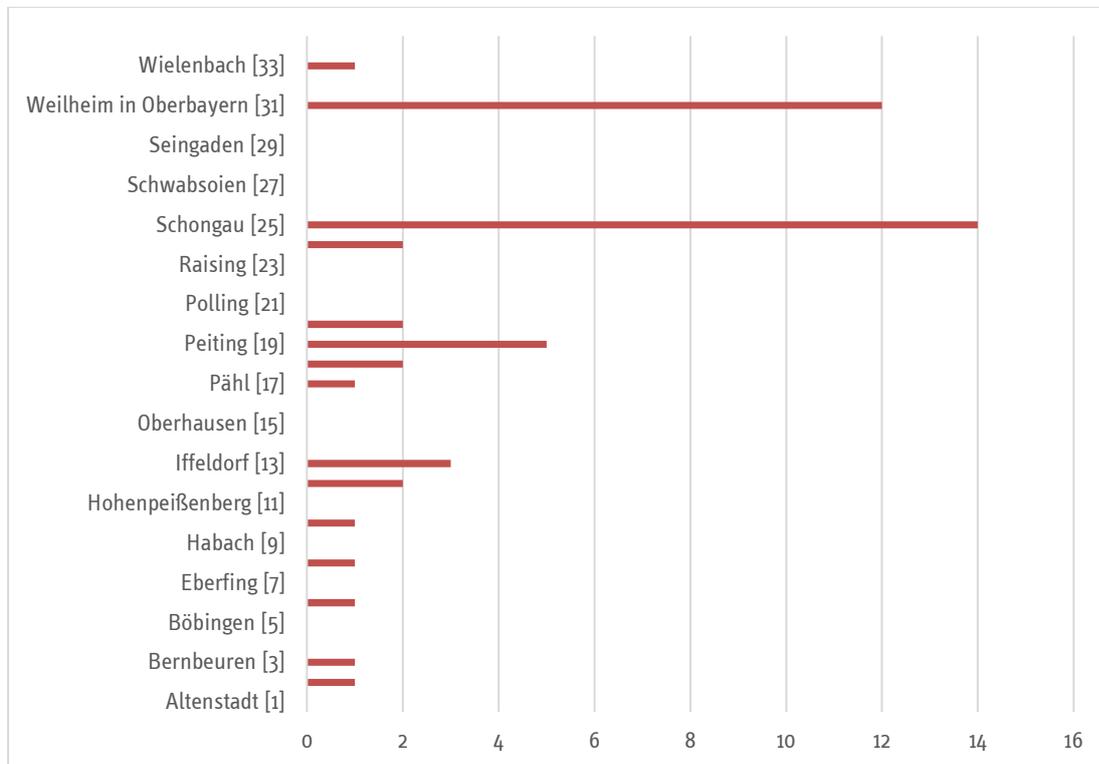
Weiterhin könnten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Einrichtungen und Bereiche identifiziert werden, die mit dem ÖPNV nicht optimal angebunden sind. Die Teilnehmenden nannten hier zum Großteil landkreisüberschreitende Anbindungen. Weiterhin wurden Herzogsägmühle und die Anbindung von Dörfern/Ortsteilen häufig erwähnt.

Abbildung 23. Einrichtungen und Bereiche, die mit dem ÖPNV nicht optimal angebunden sind.



Bei Frage nach Haltestellen, an denen der Umstieg verbessert werden sollte, ergab sich, dass der Umstieg vor allem in Weilheim und Schongau, aber auch in Peiting und Iffeldorf problematisch ist. Als Grund hierfür wurden in absteigender Reihenfolge zu lange Umsteigezeiten, kein vorgesehener Umstieg, zu kurze Umsteigezeiten und eine fehlende Barrierefreiheit erwähnt.

Abbildung 24: Haltestellen, an denen das Umsteigen problematisch ist



7.13 Zusammenfassende Bewertung

Deutlich wird, dass im gesamten Kreisgebiet Defizite im Bedienungsangebot bestehen. Sind dies auf den Hauptkorridoren in der Hauptverkehrszeit vorrangig einzelne Fahrten, nimmt das Fahrtenangebot in den anderen Verkehrszeiten deutlich ab. Insbesondere in den Schwachverkehrszeiten in den Tagesrandzeiten Montag – Freitag sowie am Wochenende sind deutliche Defizite festzustellen.

Räumliche Analyse

Eine Analyse der Raumstruktur ergab, dass regionale bedeutende räumliche Verbindungsdefizite in den Ost-West-Korridoren zwischen den zentralen Orten der Landkreise Weilheim-Schongau, Bad Tölz-Wolfartshausen und Miesbach bestehen. Landkreisintern bestehen Verbindungsdefizite in der Anbindung von kleineren Gemeinden an Schongau und Penzberg.

Durch das auf München ausgerichtete Schienenangebot, fehlen radiale ÖPNV-Netze mit tangentialen Verbindungen. Konkretisiert betrifft dies die Achse: Schongau – Peißenberg – Weilheim – Penzberg – Bad Tölz – Holzkirchen – Miesbach.

Darüber hinaus ist ein Mangel an ÖPNV-Angebot auf der letzten Meile festzustellen. Durch mobilitätsfördernde Konzepte in Form von innovativen Bedienungsformen kann das ÖPNV-Angebot auf der letzten Meile verbessert werden.

Zeitliche Analyse

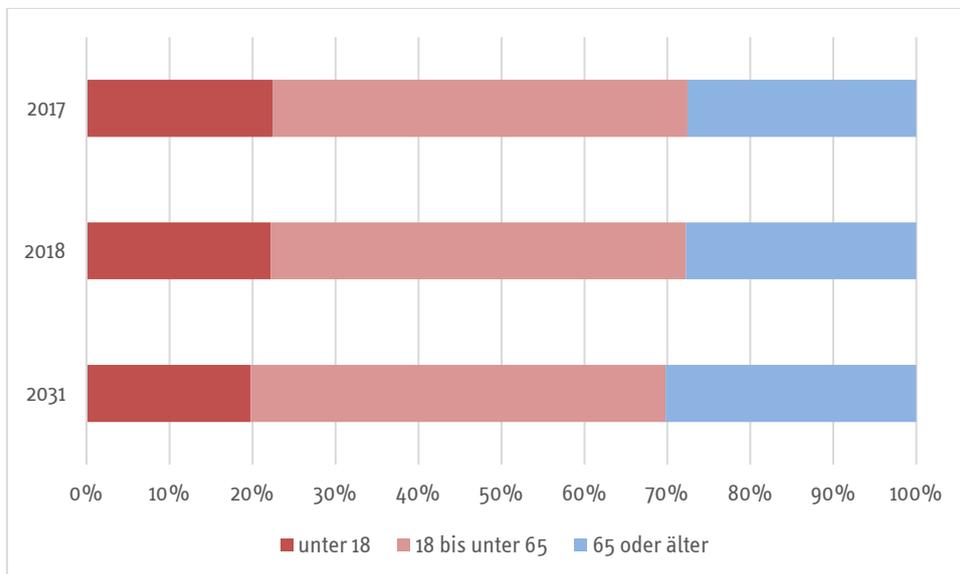
Zur zeitlichen Analyse des Angebots ist zu konstatieren, dass sich das Angebot im Busverkehr auf den HVZ an Werktagen und Schülerbeförderung konzentriert. Andere Zeiten weisen Qualitätsabfall auf. In den NVZ befinden sich die Fahrmöglichkeiten deutlich unter der Leitlinie für die Nahverkehrsplanung gesetzten Richtwerte. Ebenfalls sind während den SVZ große Angebotslücken.

Fahrgastinformation

Was die Bereiche Tarif und Ticketing angeht, soll die Attraktivität des ÖPNV zudem durch flächendeckende Informationen (u.a. Echtzeit) und eine verbesserte Anschlusssicherung erhöht werden. Ein Abbau von Hemmschwellen für die ÖV-Nutzung wird durch eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarife im allgemeinen ÖPNV und SPNV erreicht. Eine langfristig stärkere Rolle, um den Modal Split zugunsten des ÖV nachhaltig zu verändern, setzt einen vorrangigen Ausbau der Infrastruktur als Grundlage verbesserter Angebotskonzepte voraus.

Bei der demographischen Entwicklung der Bevölkerung wird deutlich, dass die bis ins Jahr 2031 ein Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung, während der Anteil der jungen Menschen stagniert, prognostiziert wird.

Abbildung 26: Bevölkerung nach Altersgruppen



Quelle: Bertelsmann Stiftung (o.J.): Demographiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Kommune

Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Tätigkeiten zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können. Für die nächsten Jahre sind folgende Siedlungsentwicklungen im Landkreis Weilheim-Schongau im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Städte und Gemeinden beantragt worden:

Tabelle 23: Geplante Siedlungsentwicklungen in den Städten und Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	Vorhaben	Absehbare Größe	Absehbarer Realisierungszeitpunkt
Antdorf	Altengerechtes Wohnen	/	/
Antdorf	Einheimischenmodell	/	/
Böbing	Wohnbau	80 WE	/
Böbing, Pischlach	Wohnbau	40 WE	/
Habach, Kirchwies	Einheimischenmodell	1,5 ha EFH und MFH	2025
Habach, Schulweg	Einheimischenmodell	0,7 ha	2022/2023
Oberhausen, OT Berg	Wohnraum	11-22 WE	2021
Pähl, Vorderfischen	Wohngebäude	50 WE	2021
Pähl	Tagespflege, arzt	30 Plätze	2022
Peißenberg, Ebertstraße	Reihenhaus-Bebauung	50 WE	ab 2023

Peißenberg, Hochreutherstraße	Wohnungen, Gewerbe, Kindergärten	150 WE	2022
Peißenberg, Bergwerkstraße	Wohnungsbau	40 WE	2020
Peiting, Bachfeld	Baugebiet	22 Plangrundstücke	2022
Peiting, Drosselstraße	Baugebiet	23 Plangrundstücke	2021
Polling, Steinbruchstraße		7 WE	2020/2021
Polling	div. B-Pläne	65 WE	Bis 2023
Rottenbuch, Solder	Baugebiet	10 EFH	2022
Rottenbuch, Büchel	Baugebiet	1020 EFH	2025
Rottenbuch, Ortszentrum	Wohnen, Gewerbe, Nachverdichtung	15-20 EFH	2025-2030
Schongau, Franz-Josef-Strauß-Straße	Wohngebiet Schongauer Norden	15 ha	Ab 2021
Schongau, Alte Steige	Wohnbebauung	1,6 ha	Ab 2023
Schongau, südlich der Marktoberdorfer-Straße	Wohnbebauung	2,5 ha	Ab 2022
Weilheim, Narbonner Ring	Waldorfschule	/	2022
Weilheim, Nördlich der Geistbühelstraße	Wohngebiet	4,5 ha	2021-2026
Weilheim, Narbonner Ring	Berufsschulzentrum IWM	/	/
Weilheim, südlich Bahnhof	Mischbebauung	6,8 ha	2022-2024

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2020

Im Folgenden sind die zukünftigen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen bis 2028, die im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Städte und Gemeinden beantragt worden, dargestellt:

Tabelle 24: Zukünftige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen bis 2028 in den Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	Vorhaben	Absehbare Größe	Absehbarer Realisierungszeitpunkt
Böbing	Gewerbe	2 ha	/
Böbing Pischlach	Gewerbe	5 ha	/
Peiting, Schongauer Straße	Diverser Einzelhandel (Drogerie, Bekleidung)	1.100 m ²	2020

Peiting, Zeißler Weg	Baumarkt	ca. 8.000 m ²	2022
Peiting, Gewerbegebiet Süd	Gewerbegebiet	164.568 m ²	/
Polling, Achalaich	Gewerbegebiet	42 ha	2020-2021
Polling, Oderding	Albrechtshof	Betriebserweiterung ca 30%	2020-2021
Polling	Zwei weitere Standorte	20-30 Arbeitsplätze	2020-2023
Rottenbuch, Peitinger Str.	Gewerbegebiet	20.000 m ²	2025
Schongau, Dr.-Manfred-Hirschvogel-Str.	Gewerbegebiet erweitert	ca. 28 ha	ab 2025
Weilheim, Achalaich	Gewerbegebiet	ca. 9 ha	2020
Weilheim, Deutenhauser Feld	Gewerbegebiet	ca. 5,2 ha	/
Weilheim, Leprosenweg	Gewerbegebiet	ca. 2,9 ha	2021

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2020

Im Bereich des Einzelhandels sowie der sozialen Infrastruktur sind für die Zukunft keine größeren relevanten Entwicklungen mit regionaler Bedeutung geplant. Bereits bestehende Einrichtungen sind im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

8.2 Ausbildungs- bzw. Arbeitsmarkt- und Pendlerentwicklung

Die prognostizierten Schülerzahlen im Landkreis steigen leicht an. Schulschließungen, Verlagerungen oder Neugründungen sind nicht bekannt.

In den letzten Jahren hat eine positive Entwicklung des Arbeitsmarktes stattgefunden. Die Anzahl der Arbeitsplätze steigt stetig leicht an. Langfristig sollten folgende Aspekte bei der Planung berücksichtigt werden:

- wachsende Pendlerdynamik in der Region
- Städte Weilheim, Schongau, Peißenberg und Penzberg sind Magnete im Landkreis Weilheim-Schongau, weitere wichtige Magneten außerhalb des Landkreises sind insbesondere München
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium bleibt konstant bestehen bzw. steigt leicht an

8.3 Verkehrsverhalten

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den persönlichen Präferenzen, sondern auch vom Angebot bestimmt. Die Pkw-Besitzrate ist in dichten innerstädtischen Wohnquartieren geringer als am Stadtrand

und dem ländlichen Umland, die Besitz- und Nutzungserfordernis eines eigenen Pkws sinkt mit der besseren Erreichbarkeit alltäglicher Ziele mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Bei jungen Erwachsenen lässt sich diese Entwicklung bereits seit einigen Jahren erkennen, so ist der Anteil der 18-29-jährigen Autobesitzer seit 2000 von rund 13% auf knapp 6% zurückgegangen.

Verstärkt wird diese Entwicklung durch weitere gesellschaftliche Veränderungen wie kleinere Haushalte, Lebensformen und -weisen, aber auch veränderte Werte und Einstellungen. Hierzu zählt auch die Individualisierung, was sich z. B. in einer Zunahme kleiner Haushalte ausdrückt, dies vor allem in den Städten. Bis 2030 werden nach Schätzung des statistischen Bundesamtes fast 25% der Bevölkerung in Single-Haushalten leben. Als Folge von differenzierten Lebens- und Arbeitsverhältnissen verändert sich auch das Mobilitätsverhalten, die Anforderungen an ein räumlich und zeitlich flexibles Angebot wachsen. Flexible multimodale Bewegungsmuster werden selbstverständlicher, Sharing-Angebote auch im ländlichen Raum stärker nachgefragt.

Mit Ausbruch der Corona-Pandemie ist ein tiefgreifender gesellschaftlicher Ausnahmezustand eingetreten, dessen Auswirkungen weder kurz-, noch mittel- oder langfristig konkret vorherzusagen sind. In der von der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen beeinträchtigten Gesellschaft verändern sich Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse (z.B. auch Home-Office). Aktuell wird unter Hygiene-Aspekten skeptischer auf Nahverkehrsangebote geblickt, was kurzfristig zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geführt hat. Ob sich dieser Trend mittel- bis langfristig nach Auslaufen der Pandemie fortsetzen wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Mit dem Hintergrund der bestehenden Mobilitätskultur im Landkreis Weilheim-Schongau und der sich nur langsam verändernden Mobilitätsroutinen übernimmt das eigene Auto jedoch auch weiterhin eine bedeutende Rolle.

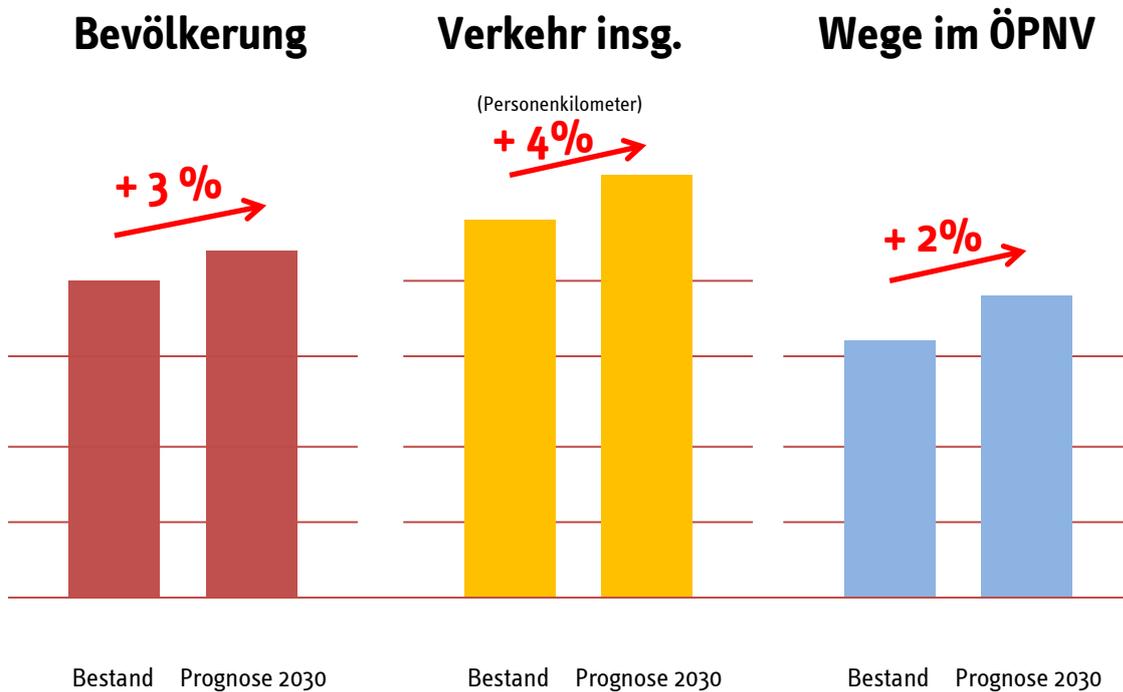
8.4 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

- Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Weilheim-Schongau wird dazu führen, dass zukünftig die Summe der zurückgelegten Wege und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch zunehmen wird.
- Gleichzeitig führt die demographische Entwicklung zu einer Erhöhung des Anteils älterer Menschen. Ältere Menschen werden zukünftig nicht grundsätzlich weniger Wege zurücklegen, während davon auszugehen ist, dass die zurückgelegten Distanzen geringer werden (Effekt auf Personenkilometer).
- Weilheim, Schongau, Peißenberg und Penzberg haben heute schon eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Die Lage des Landkreises Weilheim-Schongau innerhalb der Metropolregion München führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen. Insbesondere nördlich in Richtung München, aber auch südlich in Richtung

Garmisch-Patenkirchen haben für den Landkreis Weilheim-Schongau Bedeutung als Finanz-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum.

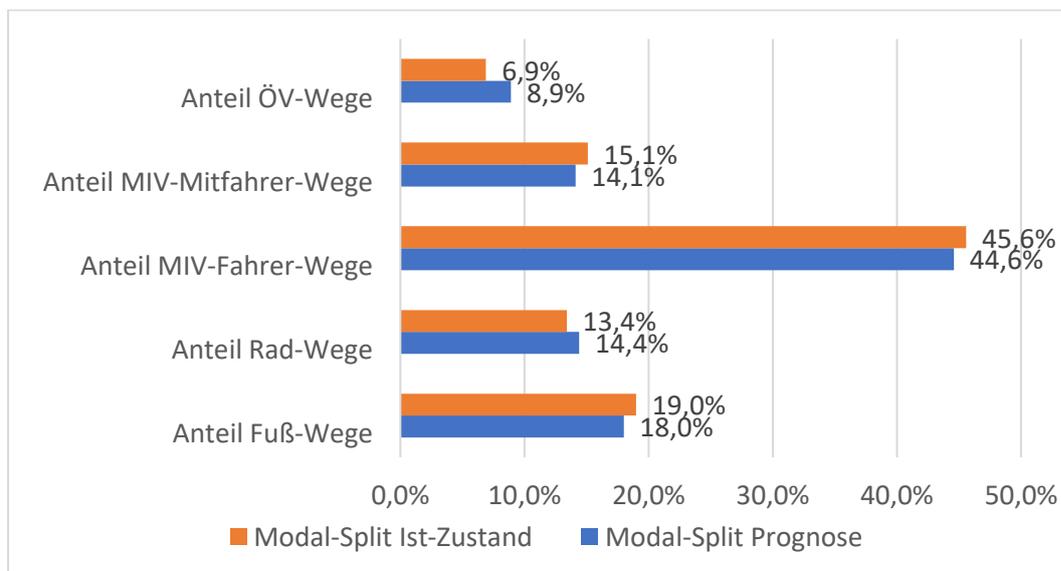
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird zukünftig eine optimierte verkehrliche Anbindung erforderlich.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Landkreis Weilheim-Schongau ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine bundesweite Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV-Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind, unter anderem, die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist zudem ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.
- Aktuell und auch zukünftig wird eine Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel bestehen, was durch günstigere Anschaffungskosten von Pedelecs verstärkt wird. Auch in topographisch ausgeprägteren Gebieten wie im Landkreis Weilheim-Schongau, ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil steigen wird.
- Ebenso ist von einem Wachstum der intermodal oder mit Sharing-Angeboten zurückgelegten Wege auszugehen.
- Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen sowie der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Rahmenbedingungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

Abbildung 27: Abschätzung der Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030



In Abbildung 28 werden durch genannte Abschätzungen Auswirkungen auf den Modal Split abgebildet. Im Vergleich zu dem in Kapitel 5.3.1 dargestellten Modal Split ist eine Zunahme der mit dem ÖV zurückgelgten Wege festzustellen. Ebenso wird ein wachsender Anteil an Rad-Wegen angenommen. Aufgrund der Entwicklungen geht dies geht jeweils im Bereich von ca. einem bis zwei Prozent Abnahme zu Lasten der Fuß-Wege-Anteile sowie des MIV.

Abbildung 28: Abschätzung der Modal-Split-Entwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030



Quelle: Eigene Berechnung auf Grundlage von MiD 2017

Zusammenfassend wird festgestellt, dass mehr Menschen im Landkreis Weilheim-Schongau leben werden. Die Gesamtanzahl der Wege wird entsprechend der wachsenden Bevölkerungszahl zunehmen. Zusätzlich werden ältere Menschen länger mobil sein und im Rahmen von Strukturänderungen längere Wege zurückgelegt werden (Abschätzung einer Zunahme der Verkehrsleistung von 4 %). Das öffentliche Mobilitätsangebot soll den Anforderungen nach umweltverträglichen und gesundheitsfördernden Grenzwerten sowie den Anforderungen einer wachsenden Region Rechnung tragen. Ein Ausbau des Bedienungsangebots mit weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen ist unabdingbar, um den Landkreis Weilheim-Schongau mit einem lebenswerten Klima für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste auch ohne Kfz täglich zugänglich und attraktiv zu gestalten.

Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten ist ungewiss. Das Unbehagen in der Nutzung des ÖPNV ist nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich ausgeprägt. Besonders unwohl fühlen sich junge Personen und Städter, also genau die Gruppen, die im normalen Alltag häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Wer häufig öffentliche Verkehrsmittel im Nah- oder Fernverkehr nutzt, verbindet in der aktuellen Situation ein größeres Unbehagen mit deren Nutzung als Wenig- und Nicht-Nutzer. Unumstritten ist jedoch geblieben, dass die Mobilitätswende und auch die Reduzierung von Belastungen (u. a. Luftverunreinigung, Lärmbelastung, CO₂-Ausstoß) im Verkehrssektor nur mit dem ÖPNV als Rückgrat funktionieren können. Nicht nur mit neuen Linien und zusätzlichen Fahrzeug-Kapazitäten, sondern auch mit innovativen Angeboten, die Busse, Bahnen, aber auch neue Mobilitätsangebote nützlicher, vielseitiger und damit attraktiver zu verbinden, ist den aktuellen Entwicklungen gegenzusteuern.¹⁹

¹⁹ DLR 2020 ff.: Auswirkungen von COVID auf das Mobilitätsverhalten, <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/projekte/corotrans-effekte-der-corona-pandemie-auf-logistik-mobilitaet-und-das-transportsystem-1>

9 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption und das Maßnahmenkonzept sollen auf der Grundlage der vorhandenen Strukturen und Rahmenbedingungen im Landkreis Weilheim-Schongau das bestehende ÖPNV-Angebot durch gezielte und wirkungsvolle Maßnahmen weiterentwickeln. Dabei wird das Ziel verfolgt, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern und neue Fahrgastpotenziale zu gewinnen.

Wesentliche Handlungsstrategien sind dabei

- die Sicherung der Grundmobilität für alle Bereiche im Landkreis,
- die Verbesserung der Angebotsqualität auf den bedeutsamen Hauptkorridoren sowie
- die sukzessive Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, wie Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge), Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif, Sicherheit etc.

9.1 Netz und Fahrplan

Über die Ableitung einer Netzhierarchie wird deutlich, welche Potenziale auf unterschiedlichen Korridoren im Landkreis Weilheim-Schongau angenommen werden. Nach dem Grundsatz dieser Potenziale sollen die Korridore mit regelmäßigen Fahrtenangeboten bedient werden, beispielweise durch die Schließung von Bedienungslücken sowie eine ganzjährige Bedienung in Zeitlagen, wo aktuell nur S-Kurse angeboten werden. Als wichtiger Bestandteil für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird die regelmäßige Bedienung sein, daher sind Fahrpläne in ihrer Struktur anzupassen, sodass möglichst einheitliche Linienwege ablesbar werden. Auch die Stärkung grenzüberschreitender Verkehre soll dort, wo bestehende Verkehrsbeziehungen festzustellen sind, umgesetzt werden. Nicht nur für die Touristen im Landkreis Weilheim-Schongau, sondern auch für deren Einwohner sollen weitere Fahrtenangebote im Freizeitverkehr (abends/Wochenenden) geschaffen werden.

Aus den definierten Qualitätsstandards für die Bedienungsqualität wird ein kreisweites Netz entwickelt. Dabei werden die definierten Relationen in verkehrlich sinnvolle Korridore zusammengefasst.

- Das Hauptnetz besteht dabei aus Linien, die im Wesentlichen die definierten Hauptkorridore abdecken sowie den bestehenden Verbindungen im SPNV.
- Das Ergänzungsnetz besteht aus Linien, welches im Wesentlichen durch die definierten Grundkorridoren und Erschließungsverkehren abgedeckt wird. Diese sind an Verknüpfungspunkten auf das Hauptnetz ausgerichtet.

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes auf den einzelnen Relationen erfolgt im Rahmen der Entwicklung der Maßnahmenkonzeption und des Linienkonzeptes. Dabei sind nicht zwingend alle genannten Relationen auch als einzelne Direktverbindungen mit Bahn oder Bus abzudecken. Auch Umsteigeverbindungen sind hier zulässig, sofern die Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität eingehalten werden (vgl. Kapitel 7.1 und Kapitel 7.2).

Zu berücksichtigen ist, dass das Angebot, insbesondere auf den Grundkorridoren und Erschließungsverkehren, vor allem in den Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage auch als flexible/bedarfsgesteuerte Bedienungsform gestaltet werden kann.

Stadtverkehre

Bei den Stadtverkehren im Landkreis Weilheim-Schongau besteht zum Teil Anpassungsbedarf durch die steigende Nachfrage im ÖPNV bzw. in Zusammenhang mit weiteren Planungen im Nahverkehrsraum. Ortsverkehre müssen mit den ein- und ausbrechenden Linien koordiniert bzw. verknüpft werden.

9.2 Verknüpfung

Im Rahmen der Analyse und aus den Anregungen gemäß Beteiligung ist hervorgegangen, dass die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn häufig als mangelhaft bewertet werden muss. Gründe dafür liegen unter anderem in der Anforderung der Schülerbeförderung, die auf die Unterrichtszeiten und nicht auf die Zuganschlüsse ausgerichtet sind. In diesem Handlungsfeld gilt es daher die Verknüpfungssituation zu verbessern. Systematische Verknüpfungen zwischen den Angeboten im ÖPNV und SPNV sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Auf Basis der Verkehrsnetzstruktur und raumstrukturellen Gegebenheiten werden im Landkreis Weilheim-Schongau die in Kapitel 7.1 aufgeführten Verknüpfungspunkte im Netz der Haupt- und Ergänzungskorridore definiert. Weitere Verknüpfungspunkte mit einzelnen Umsteigebeziehungen bestehen vor allem zu den Erschließungsverkehren sowie im Schulverkehr.

Auch die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln im Sinne von P+R und B+R ist ein wichtiges Thema für den Nahverkehr im Planungsraum.

9.3 Infrastruktur

Der barrierefreie Ausbau und Neubau von Haltestellen ist ein bedeutender Faktor für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung des Landkreis Weilheim-Schongau ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, mit der die hohen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit, wie sie im PBefG formuliert werden, aufgegriffen werden. Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums umso notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, im Einzelnen sogar gegensätzlich, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezifisches Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen ausgerichtet werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt²⁰. Eine weitere Dimension der Barrierefreiheit, die insbesondere die Netzgestaltung betrifft, ergibt sich über die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch die Verfügbarkeit eines möglichst lückenlosen ÖPNV-Angebotes als Grundvoraussetzung für dessen Nutzbarkeit. Vor diesem

20 Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Hintergrund bildet die Schließung von Lücken im ÖPNV-Netz einen wichtigen Grundstein für ein barrierefreies Verkehrssystem.

9.4 Verbund und Tarif

Ein bedeutendes Handlungsfeld für den Nahverkehr im Landkreis Weilheim-Schongau besteht im Tarif, bei dem möglichst alle Verkehrsmittel integriert sind. Dadurch werden für die Nutzer des ÖPNV nicht nur Barrieren abgebaut und der ÖPNV dadurch deutlich attraktiviert, sondern in Summe vermutlich auch günstigere Fahrpreise möglich gemacht. Zum 01.01.21 gilt mit dem Streckentarif der RVO im gesamten Landkreis Weilheim-Schongau und dem Oberland ein einheitlicher Tarif.

Der Landkreis Weilheim-Schongau lässt aktuell die möglichen Auswirkungen eines Beitritts zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) werden in der Grundlagenstudie erarbeiten. Mögliche Gründe für einen Beitritt sind die intensiven verkehrlichen Verflechtungen von Landkreis mit dem Ballungsraum München sowie dem Verbundgebiet des MVV (insbesondere vor dem Hintergrund des möglichen Beitritts weiterer Landkreise zum MVV (bspw. Landkreis Landsberg am Lech oder Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen). Daher ist es erforderlich Zugangshindernissen zum ÖPNV für die Fahrgäste abzubauen, z. B. durch einen einheitlichen Verbundtarif und insbesondere Pendlern, dem Ausflugsverkehr und anderen überregionalen Verkehren eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten. Nach Verbundbeitritt soll im gesamten Landkreis der MVV-Tarif Anwendung finden, bestehende Linienverkehre sollen dabei erhalten bleiben. Nach Vorgabe des Landkreises wird sukzessive die Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV initiiert. Vorgabe für die Angebotserweiterung und die Qualitätsstandards welche langfristig umgesetzt werden sollen, bildet dieser Nahverkehrsplan. Die Entscheidung wann und in welchem Umfang entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden liegt beim Landkreis Weilheim-Schongau. Mit den Maßnahmen, wie sie hier im Nahverkehrsplan gemäß Kapitel 10 ff. beschrieben sind, werden erste Schritte einer entsprechenden Weiterentwicklung und Verbesserung der Qualitäten im ÖPNV initiiert.

9.5 Fahrgastinformation und Marketing

Durch zielgruppenorientiertes Marketing können weitere Fahrgastpotenziale ausgeschöpft werden. Die Bandbreite reicht von Kundenbindungsmaßnahmen (z.B. Sammelkarten, Kooperationen mit dem Einzelhandel) über Mobilitätsmanagement bis hin zu Werbeaktionen und dem Aufbau einer Marke (z.B. durch Fahrzeugdesign). Entsprechende Strukturen sollen aufgebaut werden.

Bei der Fahrgastinformation (auch hier ist die Barrierefreiheit zu berücksichtigen) sind zahlreiche Handlungsbedarfe festzustellen (einheitliches Fahrplandesign, DFI-Anlagen, Fahrgastauskunft mit Echtzeitdaten) festzustellen.

9.6 Begleitende Maßnahmen

Der ÖPNV wird insbesondere dann seine Vorzüge ausspielen können, wenn neben den pull-Maßnahmen (aktive Maßnahmen im ÖPNV) auch sogenannte push-Maßnahmen zum Einsatz kommen. Klare restriktive Regelungen beispielsweise beim Pkw-Stellplatzangebot können zu einer Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den ÖPNV bewirken und somit gleich mindestens zwei Effekte erzielen:

- Stärkung des ÖPNV sowie
- Entlastung der Verkehrssituation.

Restriktive Regelungen finden sich auch im Themenbereich Beschleunigung des ÖPNV durch die Einrichtung von Busspuren ggf. unter Rücknahme von MIV-Flächen oder bei der Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen.

10 Maßnahmenkonzeption

Auf der Grundlage des Anforderungsprofils, der Rahmenkonzeption und der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, der Analyse der ÖPNV-Struktur sowie der Hinweise und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren erfolgt die Entwicklung eines Angebotskonzepts zur Verbesserung des Mobilitätsangebots sowie zur Behebung verschiedener Defizite, z. B. in der Erschließungs- oder Bedienungsqualität. Die untersuchten Mängel im Mobilitätsangebot wurden hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Lösung einzeln geprüft. Zusätzlich wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses und der Abstimmung mit den weiteren Planungspartnern Anregungen für das Maßnahmenkonzept formuliert und für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

Zur Entwicklung des Maßnahmenkonzepts wurden bei einzelnen Maßnahmen auch Alternativen geprüft und gegeneinander unter verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewogen.

Die Maßnahmenkonzeption bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Weilheim-Schongau. Die dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge gliedern sich in die folgenden Handlungsfelder:

- Liniennetz und Fahrplan (L+F)
- Infrastruktur und Verknüpfung (I+V)
- Betrieb und Organisation (B+O)
- Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)

Innerhalb dieser Themenbereiche wird nach Maßnahmen und Prüfaufträgen unterschieden:

- Maßnahmen („Machen“) sind konkrete Planungsvorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, die im Gültigkeitszeitraum des NVP umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung von Maßnahmen steht dabei unter Finanzierungsvorbehalt.
- Prüfaufträge („Prüfen“) sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf hinsichtlich einer Konkretisierung notwendig sind.

Mit der Zuordnung zu den zwei Kategorien ist keinerlei Priorisierung oder planerische Setzung zur zeitlichen Reihenfolge verbunden. Sachlogisch folgen aus den zur Realisierung noch bevorstehenden Planungs- und Untersuchungsaufwänden jedoch auch zeitliche Realisierungshorizonte.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist jedoch abhängig von deren Finanzierung bzw. Finanzierbarkeit. Für zusätzliche finanzielle Aufwendungen werden i.d.R. gesonderte Umsetzungsbeschlüsse gefasst.

Die Maßnahmenkonzeption formuliert Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht Linienwege, Bedienungszeiten und Fahrtenangebote. Es werden Anpassungen weiterer Linien oder weiterer Infrastruktur benannt sowie Akteure, die von der Maßnahme betroffen sind. Die Berechnung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Mehrleistung geschieht mit standardisierten Kennwerten und ist bei der einzelnen Umsetzung zu prüfen.

Generell werden mit der Maßnahmenkonzeption konkrete Maßnahmen zur verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Optimierung des ÖPNV-Angebotes entwickelt, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen.

Des Weiteren werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen sollten zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – noch innerhalb der Gültigkeit dieses NVP umgesetzt werden können.

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel zur Ausgestaltung des ÖPNV, können und werden nicht für alle aufgezeigten Defizite (gemäß Kapitel 7) Maßnahmen entwickelt. Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein besonders starkes Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, wo Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt. Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. gesteigerte Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit erst einmal unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Sofern in diesem Kapitel einzelne Linien nicht benannt werden, sind keine Maßnahmen vorgesehen und die Linie soll im Status quo beibehalten werden.

10.1 Maßnahmenvorschläge und Forderungen an den Schienenpersonennahverkehr

Die Planung und Weiterentwicklung des SPNV ist nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Weilheim-Schongau. Dennoch werden im Rahmen des NVP Vorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips unterbreitet. Im regionalen SPNV-Angebot wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Aufgabenträgern die Umsetzung folgender Angebotsmaßnahmen angestrebt:

- Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Tutzing – Weilheim – Murnau a. Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen: Der Doppelspurausbau zwischen Tutzing – Weilheim ist aus Sicht des Landkreises Weilheim-Schongau unverzichtbar und infrastrukturelle Voraussetzung, um der verkehrlichen Bedeutung gerecht zu werden. Mit mehr als 10.000 Fahrgästen/Tag zwischen Tutzing – Weilheim ist eine höhere Angebotsdichte als ein Halbstundentakt vorzusehen. Neue Bahnhalte in Polling und Wielenbach sind zudem zur Erhöhung der SPNV-Qualität im Landkreis einzurichten.
- Elektrifizierung der Strecke Weilheim – Schongau: Ziel ist die Einrichtung eines Halbstundentaktes auf dem zentralen Ost-West-Schienenkorridor, der als Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems im Landkreis Weilheim-Schongau fungiert. Hierfür ist die Strecke zu elektrifizieren. Auch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch die erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen sowie eine Durchbindung nach München (umstiegsfreie Fahrtmöglichkeit) ist vorzusehen. Die Einrichtung einer neuer SPNV-Station Weilheim-Süd, die Verlängerung zum Krankenhaus Schongau und ggf. die Anbindung des Gewerbegebietes Trift-hof/Achalaich ist zu prüfen.
- Reaktivierung der Strecke Schongau – Hohenfurch – Landsberg am Lech (Fuchstalbahn) für den Personenverkehr: Zur Stärkung und Attraktivierung der Nord-Süd-Achse zwischen den Kreisen Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau ist die Reaktivierung für den Personenverkehr unter Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Kommunen zu prüfen.

- Grundsätzlich soll zur Verbesserung des Angebots im regionalen Schienenverkehr der Takt im Berufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr verdichtet und die Fahrzeugkapazitäten erhöht werden. Die Feinerschließung ist dabei weiter auszudifferenzieren.

10.2 Liniennetz und Fahrplan

Für den Bereich Liniennetz und Fahrplan werden folgende Maßnahmen und Prüfungsaufträge behandelt:

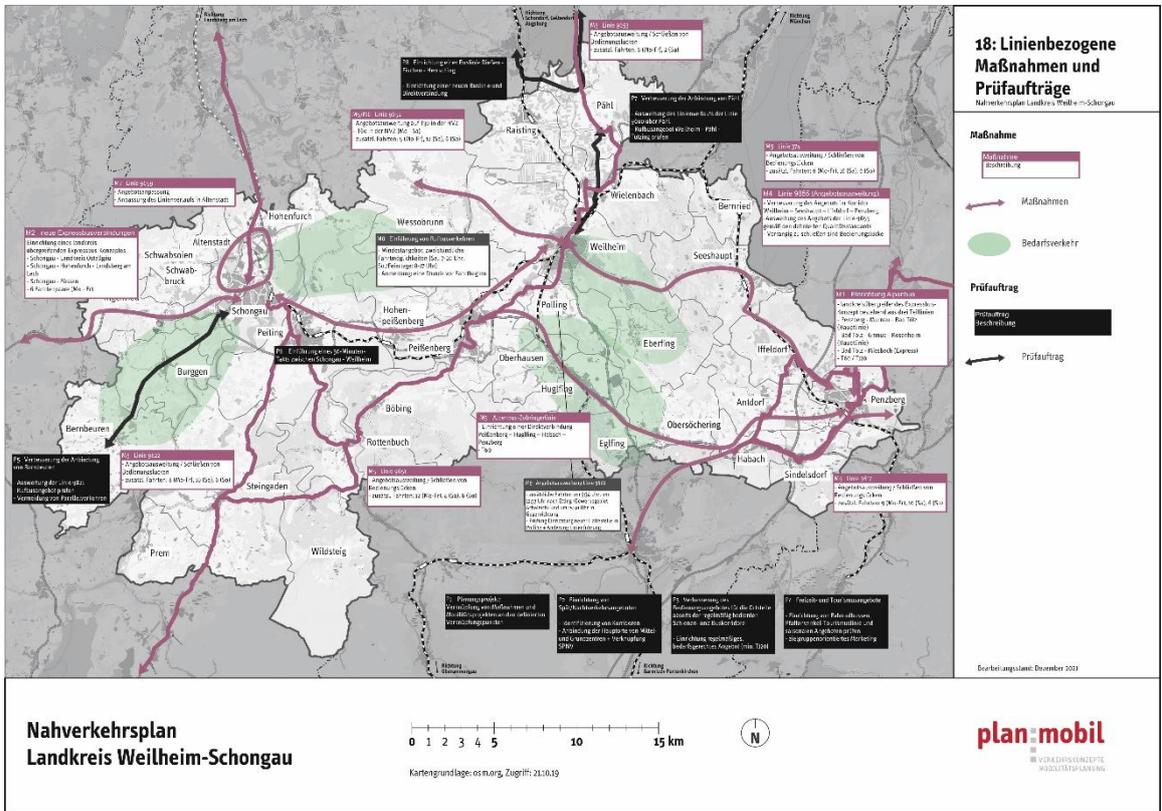
Tabelle 25: Maßnahmen und Prüfungsaufträge Liniennetz und Fahrplan

Maßnahmen	
M1	Einrichtung des Alpenbusses als landkreisübergreifendes Angebot
M2	Einrichtung von Expressbusverbindungen zur Stärkung des regionalen ÖPNV-Angebots
M3	Einrichtung einer Direktverbindung Peißenberg – Huglfing – Habach – Penzberg (Regionalbuslinie)
M4	Koordinierung und Ausweitung des Angebots im Korridor Weilheim – Iffeldorf – Penzberg
M5	Verbesserung des Bedienungsangebotes der Linien auf den Ergänzungskorridoren
M6	Angebotsverbesserung auf der Linie 9652
M7	Anpassungen Linienweg und Angebotsverbesserung der Linie 9659
M8	Einführung von Rufbusverkehren
Prüfungsaufträge	
L+F P1	Verknüpfung von Maßnahmen und Mobilitätsprojekten an den definierten Verknüpfungspunkten
L+F P2	Spät-/Nachtverkehr
L+F P3	Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Ortsteile abseits der regelmäßig bedienten Schienen- und Buskorridore
L+F P4	Freizeit- und Tourismusangebote
L+F P5	Verbesserung der Anbindung von Bernbeuren
L+F P6	Einführung eines 30-Minuten-Takts im Schienenkorridor Schongau-Weilheim
L+F P7	Verbesserung der Anbindung von Pähl
L+F P8	Einrichtung einer Buslinie von Dießen über Fischen nach Herrsching

L+F P9 **Angebotsausweitung Linie 9602**

Eine Übersicht zu Maßnahmen und Prüfaufträgen Liniennetz und Fahrplan bietet Abbildung 29.

Abbildung 29: Maßnahmen und Prüfaufträge Liniennetz und Fahrplan



In den folgenden Maßnahmensteckbriefen werden Details zur Beschreibung der Maßnahme, relevante Anpassungen, Akteure, Realisierungshorizont, eine verkehrliche Bewertung und eine wirtschaftliche Bewertung beschrieben:

L+F M1	Einrichtung des Alpenbusses als landkreisübergreifendes Angebot
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer Landkreisübergreifenden Ost-West-Tangente mittels Express-Bus-Verbindungen insbesondere auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a.Staf-felsee/Weilheim i.OB <p>Der aktuelle Stand des Expressbus-Konzeptes sieht folgende Funktionen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stündliche Direktverbindung Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim (Ost-Ast)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stündliche Direktverbindung Murnau – Penzberg (Roche) – Bad Tölz (West-Ast), am Wochenende Anbindung der Osterseen statt Roche ■ Zweistündliche Direktverbindung Bad Tölz – Miesbach (mit Anschlüssen in Bad Tölz und Miesbach) ■ Zweistündliche Verbindung Murnau/Penzberg – Gmund am Tegernsee mit direktem Umstieg in Bad Tölz (Umstieg vom regulären West-Ast auf Pendelbus Bad Tölz – Gmund (und zurück)) ■ Am Wochenende stündliche Verbindung Murnau/Penzberg – Gmund am Tegernsee mit direktem Umstieg in Bad Tölz möglich (dann ohne Direktverbindung Bad Tölz – Miesbach wg. Fahrzeug-einsatz)
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einführung eines neuen Expressbusangebotes entlang der Ost-West-Tangente
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreise Weilheim-Schongau, Garmisch-Patenkirchen, Miesbach, Bad Tölz und Rosenheim ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erschließungswirkung zwischen Ober- und Mittelzentren ■ Verbesserung der Verknüpfung ÖPNV - SPNV ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen (auch im Freizeitverkehr)
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine wirtschaftliche Bewertung kann erst auf Grundlage der final abgestimmt Konzeption erfolgen. Die entstehenden Kosten sind vom Freistaat Bayern und allen Aufgabenträgern ggf. unter Mitfinanzierung der beteiligten Kommunen zu tragen

L+F M2	Einrichtung von Expressbusverbindungen zur Stärkung des regionalen ÖPNV-Angebots
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung attraktiver ÖPNV-Verbindung als kreisübergreifende Expressbusverbindung mit direkter Linienführung ■ Schaffung eines durchgängigen ÖPNV in Nachbarlandkreise auf Verbindungen ohne regelmäßigen Schienenpersonenverkehr
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienführung möglichst entlang von Bundes- und Staatstraßen für eine beschleunigte Führung ■ Verknüpfung mit den jeweiligen Bahn- und wichtigen Regionalbuslinien an zentralen Haltestellen mit attraktiven Übergangszeiten ■ Bedienung vorrangig zentraler Haltestellen und von Aufkommenschwerpunkten mit dem Ziel eine möglichst direkte Linienführung zu ermöglichen ■ Grundfahrtenangebot Mo-Fr von 6 FP, für ein attraktives Angebot auf den Korridoren vorzusehen ● Schongau – Marktoberdorf (Landkreis Ostallgäu) mit Anbindung des Bahnhofs Biessenhofen zur Erweiterung der Reisekette von/nach Kaufbeuren bzw. Weilheim. Bedienung einer neu eingerichteten Haltestelle an der B472 in Ingenried (Haltestelle für Zu- und Abbringerlinien vom/zum Expressbus von/nach Ingenried, Schwabsoien und Schwabbruck). ● Schongau – Hohenfurch – Landsberg am Lech; trägt auch zur verbesserten Verbindung Altenstadt - Hohenfurch- Schongau - Peiting bei ● Schongau – Füssen (Koordinierung des bestehenden Angebots der Linien 9606 und 9651 für ein tagesdurchgängig Angebot im Stundentakt, Führung von Direktfahrten über die B17 zwischen Steingaden und Schongau zur Reduzierung der Fahrzeit)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreise Weilheim-Schongau, Ostallgäu und Füssen ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurz- bis mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Direktfahrmöglichkeit ■ (zukünftig) Potenzial zur Straffung und Beschleunigung des Kernnetzes durch direktere Führung ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die entstehenden Kosten sind von allen betroffenen Aufgabenträgern ggf. unter Mitfinanzierung der beteiligten Kommunen und dem Freistaat Bayern zu tragen ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 160.500 Fahrplan-km pro Jahr (Schongau – Hohenfurch – Landsberg am Lech) ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 246.000 Fahrplan-km pro Jahr ohne Berücksichtigung der bestehenden Verkehre (Schongau – Steingaden - Füssen) ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 153.000 Fahrplan-km pro Jahr (Schongau – Marktoberdorf)
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr möglich ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für Beschleunigungsmaßnahmen

L+F M ₃	Einrichtung einer Direktverbindung Peißenberg – Huglfing – Habach – Penzberg (- Schongau)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung mit direkter Linienführung (ggf. als Zubringer zum Alpenbus) ■ Korridor mit relevanten Pendlerverflechtungen und Arbeitsplatzstandorten
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgehende Verbindung zur Verbindung von Peißenberg Gewerbegebiet Süd, Peißenberg Bf., Oberhausen/Huglfing Bf., Habach, Penzberg Bahnhof ■ Bedienungsangebot orientiert sich am Alpenbus T60, Mo – Fr 6-20 Uhr, Sa/So: 8-20 Uhr ■ Reduzierung der Fahrzeit von 60 – 75 Minuten auf rund 40-50 Minuten je nach Linienweg (Anbindung Roche) ■ Sicherstellung der Verknüpfung mit dem SPNV in Penzberg, Huglfing und Peißenberg ■ Berücksichtigung der Funktion als Zubringer um Alpenbus ■ Integration bestehender Angebote der Linien 9654, 9617 und 9604 außerhalb des Schulverkehrs
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Direktfahrmöglichkeit ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Achsen ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 649.000 Fahrplan-km pro Jahr
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr möglich

L+F M4	Koordinierung und Ausweitung des Angebots im Korridor Weilheim – Iffeldorf – Penzberg
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots im Korridor Weilheim – Seeshaupt – Iffeldorf – Penzberg
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Koordinierung des Angebots von ÖPNV und SPNV für ein durchgängig vertaktetes Angebot im Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit, ansonsten einem tagesdurchgängigen Stundentakt ■ Ausweitung des Angebots der Linie 9655 zur Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Anbindung gemäß den definierten Qualitätsstandards ■ Vorrangig zu schließen sind Bedienungslücken, z. B, um die Mittagszeit zwischen ca. 12.30 und 13.00 von Penzberg nach Weilheim
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Freistaat Bayern ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verständliches und integriertes Fahrtenangebot zwischen Weilheim – Iffeldorf – Penzberg ■ zusätzliches ÖPNV-Angebot als Alternative zum eigenen Pkw ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 182.000 Fahrplan-km pro Jahr
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F M5 **Verbesserung des Bedienungsangebotes der Linien auf den Ergänzungskorridoren**

Beschreibung

- Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 7

Relevante Anpassungen

- Verbesserung des tagesdurchgängigen Angebotes zur Erhöhung der Angebotsqualität und Attraktivität des Angebots zu einem Stundentakt in der HVZ und einem Zweistundentakt in der NVZ.
- Die Bedienung, gerade in den nachfrageschwächeren Zeiten kann bedarfsorientiert erfolgen.

Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Schongau – Bernbeuren – Lechbruck – Prem (- Steingaden)	siehe Prüfauftrag L+F P4			
Schongau – Peiting – Rottenbuch – Echelsbacher Brücke - Steingaden	9822	Mo-Fr	8 (4)*	+ 80.000
		Sa	10 (5)	
		So + Fei	6 (6)*	
Etwaige Auswirkungen der Maßnahme L+F M9 sind zu berücksichtigen.				
Weilheim – Peißenberg – Rottenbuch – Steingaden – Füssen	9651	Mo-Fr	12	+253.500
		Sa	4	
		So + Fei	6 (6)*	
Etwaige Auswirkungen der Maßnahme L+F M9 sind zu berücksichtigen.				
Weilheim – Wessobrunn – Rott – Landsberg	9652	Mo-Fr	5	+115.000
		Sa	12 (6)*	
		So + Fei	6 (6)*	
Weilheim Wiedenbach – Wilzhofen – Pähl - Herrsching	9653	Mo-Fr	6	+40.000
		Sa	2	
		So + Fei	6 (6)*	

	Penzberg – Iffeldorf – Antdorf – Habach – Sindelsdorf – Penzberg	9617	Mo-Fr Sa So + Fei	9 10 (6)* 6 (6)*	+89.000
	Penzberg – Beuerberg – Königsdorf – Wolfratshausen	374	Mo-Fr Sa So + Fei	6 10 (6)* 6 (6)*	+70.000
	*davon Bedarfsfahrten				
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen 				
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig 				
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen 				
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 647.500 Fahrplan-km pro Jahr 				
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ / 				

L+F M6	Angebotsverbesserung auf der Linie 9652
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. ■ Ausweitung des Bedienungsangebotes vorerst prioritär im Korridor Weilheim – Wessobrunn (ggf.– Rott – Landsberg)
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Angebots in der HVZ und NVZ Mo- Sa zu einem T60 ■ Ergänzung von 5 Fahrten Mo-Fr, 12 Fahrten Sa, 6 Fahrten So + Fei ■ Stärkung des Abschnitts Weilheim – Wessobrunn. Eine Anpassung in diesem Zusammenhang mit einer Anbindung des Abschnitts Forst-Wessobrunn ist zu prüfen.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ verständliches und integriertes Fahrtenangebot auf der Linie 9652 ■ Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Achsen ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrleistung von zusätzlich ca. 115.000 Fahrplan-km pro Jahr
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F M7	Anpassungen Linienweg und Angebotsverbesserung der Linie 9659
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anpassung Schulverkehr: Die Schüler aus Lechbruck, Bernbeuren und Burgen welche zu den weiterführenden Schulen in Schongau mit dem Bus fahren kommen täglich um kurz nach 7 Uhr in Schongau an - die Schule beginnt um kurz vor 8 Uhr.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zu prüfen ist die Führung der Linie 9659 von Hohenfurch Oberdorf über Hohenfurch Unterdorf (über alte B17) nach Schongau ■ Einrichtung einer Querungshilfe der B17 erforderlich ■ Optimierung der Übergangszeit am Schongau Bf. in der Bus – Schiene- Verknüpfung ■ Anpassung des Linienverlaufs in Altenstadt zur besseren Anbindung nördlicher Siedlungsbereiche: Einfamilienhaussiedlungen, kleinere Gewerbeflächen sowie die Kaserne im Norden
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Verbesserung der Verknüpfung ÖPNV – SPNV ■ Verbesserung der Erschließungswirkung
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geringfügige Mehrleistung, in Abhängigkeit vom konkreten Linienverlauf
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F M8	Einführung von Rufbusverkehren
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von Rufbusverkehren in Bereichen mit geringer oder unregelmäßiger Nachfrage als bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sollten sich in räumlicher Nähe zu den definierten Verkehrsräumen ÖPNV-affine Einrichtungen befinden, die heute nicht hinreichend mit dem ÖPNV erreicht werden können, ist eine Ausweitung der bedarfsgerechten Andienung dieser Ziele (mit Rufbus-System) zu prüfen. ■ Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf bestehenden Fahrten im Linienverkehr und ggf. Einstellung der Fahrten im Linienverkehr auf Fahrten mit geringer bzw. sehr geringer Nachfrage und Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes in die nächstgelegenen Zentren und zu Verknüpfungspunkten (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform bzw. on-Demand-Angebot). ■ Als Mindestangebot ist eine zweistündliche Fahrtmöglichkeit (Sa von 7 bis 20 Uhr, Sonntag/Feiertage von 8 bis 17 Uhr) vorzusehen ■ Anmeldung zu Fahrten ist zwischen 8 und 17 Uhr bis eine Stunde vor Fahrt möglich sein ■ Erste Prüfbereiche sind Siedlungsbereiche, für die nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern ein ÖPNV-Angebot zu schaffen ist. Die Anbindung weiterer Ziele ist vor dem Hintergrund der verkehrlichen Wirkung und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit vorzusehen: <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Schongau – Hohenfurch – Peiting – Hohenpeißenberg Zusätzlich zu berücksichtigen ist die Verbesserung der Anbindung der Herzogsägmühle, die Verknüpfung mit dem regionalen ÖPNV und SPNV in Schongau, Peiting und Hohenpeißenberg sowie die Einbindung touristischer Ziele. Fahrten der Linie 9826 außerhalb des Schulverkehrs sind zu berücksichtigen. Die Einbindung eines Pendler-Shuttles (siehe weiter unten) zur Herzogsägmühle ist zu prüfen. • Bereich Weilheim – Polling – Eberfing Verknüpfung mit dem regionalen ÖPNV und SPNV in Weilheim und ggf. Huglfing vorzusehen. Fahrten der Linie 9602 und 9654 außerhalb des Schulverkehrs sind zu berücksichtigen • Bereich (Uffing – Murnau –) Eglfing – Obersöchering – Habach Verknüpfung mit dem SPNV in Murnau und dem regionalen ÖPNV (insbesondere Alpenbus und Zubringer; Maßnahmen L+F M1 sowie L+F M2) vorzusehen. Fahrten der Linie 9601 und 9654 außerhalb des Schulverkehrs sind zu berücksichtigen • (Lechbruck –) Prem – Steingaden

	<p>Integration touristischer Verkehre durch die Wieskirche. Fahrten der Linie 9821, 9822 und 9606 außerhalb des Schulverkehrs sind zu berücksichtigen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steingaden – Wildsteig – Rottenbuch <p>Berücksichtigung touristischer Verkehre durch die Wieskirche. Die Anschlussbildung am Verknüpfungspunkt Echelsbacher Brücke mit dem regionalen ÖPNV ist sicherzustellen. Fahrten der Linie 9822, 9651 und 9606 außerhalb des Schulverkehrs sind zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendler-Shuttle <p>Firmenunabhängige Anbindung von Arbeitsplatzstandorten/Gewerbegebieten, die über keine reguläre oder eine unregelmäßige ÖPNV-Anbindung verfügen. Bedarfsorientierte Bündelung von Pendelndenverkehren mit Ausrichtung auf Gewerbegebiete wie in Penzberg, Weilheim und Schongau sowie bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkten wie der Herzogsägmühle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wessobrunn <p>Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Forst und Paterzell mit Ausrichtung auf die Verknüpfung mit der Linie 9652</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf bestehenden Fahrten im Rufbusverkehr und ggf. Integration der Fahrten mit erhöhter Fahrgastnachfrage und regelmäßiger Auslastung in den regulären Linienbetrieb
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ ggf. weitere Planungspartner
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristige bis mittelfristige Umsetzung, da Abhängigkeit von notwendig werdenden detaillierten Planungen und Nachfrageuntersuchungen besteht
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Verbesserung der Verknüpfung ÖPNV – SPNV ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufgrund noch zahlreicher ungeklärter Details ist eine wirtschaftliche Bewertung im Rahmen des NVPs aktuell nicht abschätzbar
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des

allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr möglich

Im Folgenden werden Hinweise und Wünsche zu den Stadtbusverkehren in Schongau und Weilheim als zentrale lokale ÖPNV-Angebote aufgeführt, die im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Nahverkehrsplanes eingebracht wurden. Die Stadtbusverkehre liegen nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Weilheim-Schongau und sind nachfolgend lediglich nachrichtlich dargestellt.

	Hinweise zum Stadtbusverkehr Weilheim
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahmenpaket für die Verbesserung des Weilheimer Stadtbusverkehrs in den Bereichen Verbindung, Erschließung und Bedienung
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung des Weilheimer Stadtbusses bis nach Wielenbach und nach Polling morgens und abends ■ T30 / Mehr Fahrten und kürzere Fahrten innerhalb des Stadtgebietes (bspw. Unterhausen - Fa. Roche) ■ Ausweitung Bedienungszeitraum am Wochenende + Abendstunden (Stadtbus Weilheim) ■ Ausweitung Stadtbus Weilheim nach Marnbach/ Deutenhausen ■ Wiedereinführung Nachtbus Weilheim
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Weilheim ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung neuer Angebote und Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen ■ Angebot an neuen Verknüpfungspunkten innerhalb Weilheims

	Hinweise zum Schongauer Stadtbusverkehr
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahmenpaket für die Verbesserung des Schongauer Stadtbusverkehrs auch in der NVZ und SVZ
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Betrieb des Schongauer Stadtbus auch samstags und sonntags (untertags und abends) ■ Ein Nachtbus-Angebot für das Wochenende und unter der Woche für den Schichtdienst

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung Schönberg nach Schongau, v.a. morgens, etwa durch Minibusse
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Schongau ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen

L+F P1	Planungsprojekt: Verknüpfung von Maßnahmen und Mobilitätsprojekten an den definierten Verknüpfungspunkten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von Landkreisübergreifenden Ost-West-Tangenten mittels Express-Bus-Verbindungen insbesondere auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a.Staffelsee/Weilheim i.OB ■ Die in Kapitel 4.3.1 definierten nachfrageschwächeren Teilbereiche sind möglichst effizient mit dem definierten Netz aus Metropolkorridor, Hauptkorridor, Ergänzungskorridor zu verknüpfen. Ziel ist es dabei, ein starkes Liniennetz durch intelligente Zubringerverkehre zu stärken und umwegige Fahrten für nur wenige Fahrgäste zu vermeiden. ■ Durch weiterführende, vielfältige Mobilitätskonzepte kann die Erschließung der Fläche zusätzlich umgesetzt werden, welche auch unter dem Sammelbegriff des „Gemeinschaftsverkehrs“ zusammengefasst werden können. „Grundidee von Gemeinschaftsverkehr ist es, Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünnbesiedelten Räumen gemeinschaftlich zu erfassen und zu bedienen, um eine ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösung zu erreichen. Gemeinschaftsverkehre integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen.“ ■ Im Kapitel 4.3.4 wurden die Verknüpfungspunkte im Gesamtliniennetz definiert, an denen der klassische Linienverkehr mit den Angeboten des Gemeinschaftsverkehrs verknüpft werden soll. Von der Verknüpfung profitieren letztendlich beide Seiten, da zum einen

	<p>die Erreichbarkeit aus der Fläche heraus erheblich verbessert werden kann und zum anderen der Linienverkehr Fahrgastgewinne durch die abgestimmten Zubringerverkehre erzielen kann.</p>
<p>Relevante Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die generelle Strukturierung des ÖPNV-Liniennetzes folgt prinzipiell dem Ansatz der folgenden Abbildung: <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">Starkes Liniennetz</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">Untergeordnetes Liniennetz</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">Flächenerschließung</div> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> Von den definierten, zentralen Verknüpfungspunkten ist die Fahrplangestaltung im ÖPNV und SPNV so auszugestalten, dass Anschlüsse systematisch geplant werden und die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF) Anwendung finden. Zur optimierten Verknüpfung aller weiteren Mobilitätsangebote (bspw. bedarfsorientierte Angebote wie auch Sharingangebote) kommt der baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine besondere Bedeutung zu. Bei der Konzeption der Gemeinschaftsverkehre ist auf die Verortung der Angebote bzw. auf die verkehrliche Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten zu achten.
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> Landkreis Weilheim-Schongau Städte und Gemeinden Verkehrsunternehmen weitere Planungspartner
<p>Verkehrliche Bewertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Flächenerschließung Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Achsen (zukünftig) Potenzial zur Straffung und Beschleunigung des Kernnetzes durch direktere Führung
<p>Fördermöglichkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> Förderung gemäß des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur und Fahrzeuge Förderung gemäß des Förderprogrammes „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des

	<p>allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr möglich</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Förderprogramm „Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ (BMU)
--	---

L+F P2	Spät-/Nachtverkehr
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung von Spät/Nachtverkehrsangeboten, um den Verzicht auf die Autonutzung (insbesondere bei Alkoholkonsum, Übermüdung) auch abends/nachts zu ermöglichen und einen sicheren Weg zu bereiten, dem Mobilitätsverhalten von Menschen zu entsprechen, die ihre Freizeit außerhalb des Wohnortes gestalten zu entsprechen, den in Schicht arbeitenden Menschen auch spät eine Rückfahrt bzw. Hinfahrt zu ermöglichen und eine alternative zum eigenen Pkw zu bieten
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identifizierung von Korridoren bzw. Linienwegen, die mit Angeboten im Spät/Nachtverkehr bedient werden sollen ■ Die Anbindung der Hauptorte von Mittel- und Grundzentren ist ebenso zu berücksichtigen wie die Andienung von Verknüpfungspunkten des SPNV ■ In der Regel sollen die Nachtlinien auf den Linienwegen des Tagverkehrs verkehren, jedoch sind Abweichungen zur weiteren Erschließung möglich (sofern wirtschaftlich vertretbar). ■ Das Bedienungsangebot ist in Abhängigkeit der bereits bestehenden Angebote zu prüfen. Als Mindestprüfung sollte eine Bedienung auf den auszuwählenden Korridoren gegen 22 Uhr von Mo-Do erfolgen, an Wochenendnächten gegen 22 Uhr und 24 Uhr.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung des Mobilitätsangebots im Spät- bzw. Freizeitverkehr ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F P3	Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Ortsteile abseits der regelmäßig bedienten Schienen- und Buskorridore
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Bedienungsangebots einzelner Orte durch die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Bedienungsangebots abseits der regelmäßig bedienten regionalen Korridore ■ Bereich Weilheim – Wielenbach – Pähl – Bernried Verknüpfung mit dem regionalen ÖPNV und SPNV in sowie mögliche Direktverbindung zwischen Weilheim und Bernried. ■ Bereich Schongau – Altenstadt – Schwabsoien – Schwabbruck – Ingenried mit T60 an Werktagen, ansonsten im T120 ■ Anbindung Ortsteile Wessobrunn (z.B. Ortsteil Forst mit 945 Einwohnern) zu den Linienachsen 9826 und 9652. ■ Anbindung von Jenhausen an Seeshaupt und Weilheim
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes zum nächsten zentralen Ort bzw. zum nächsten Verknüpfungspunkt (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform; Fahrt findet nur nach Voranmeldung des Fahrtenwunsches statt) ■ Die Bedienung soll täglich mindestens im Zweistudentakt erfolgen. ■ Um die Erschließung zu verbessern sind ggf. weitere Haltestellen einzurichten. ■ Die Voranmeldezeit sollte so kurz wie möglich angeboten werden.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung des Mobilitätsangebots im Spät- bzw. Freizeitverkehr ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F P4	Freizeit- und Tourismusangebote
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Steigerung der Attraktivität für Touristen, die Wege vor Ort mit dem ÖPNV zurückzulegen ■ Das Freizeit-/ Tourismusangebot am Wochenende soll auch für Radfahrerinnen und -fahrer attraktiver werden
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zu prüfen ist die Einrichtung von Fahrradbussen, sowohl für Gäste als auch für Einheimische zur Naherholung. Mit der Einführung von Fahrradbussen am Wochenende von April bis Oktober erhalten Radfahrerinnen und -fahrer die Möglichkeit alternative Wege zurück zu legen. Die Fahrradbuse werden mit einem Fahrradanhänger ausgestattet, der die Mitnahme von Fahrrädern am Fahrzeug ermöglicht. ■ Zu prüfen ist die Einrichtung einer Pfaffenwinkel-Tourismuslinie (Wochenende), Einrichtung einer neuen Buslinie entlang des Ost-West-Schienenkorridors ■ Prüfung der Einrichtung saisonaler Angebote (bspw. Wander-, Ski- und Rodelbusse) ■ Konzeptionell einzubinden sind bedeutende Radtourismusrouten im Landkreis Weilheim-Schongau sowie zentrale Verknüpfungspunkte und Haltestellen im ÖPNV- wie SPNV-Netz ■ Zielgruppenorientiertes Marketing für Ausflugs Gäste²¹ und Urlauber mit Gästekartenanerkennung als Fahrausweis, Kombitickets bzw. Online-Vouchersystem
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ ggf. weitere Planungspartner im Tourismus
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

²¹ Das Gästeticket ist in Bernried und Steingaden bereits eingeführt, wofür beim RVO ein neuer Tarif beantragt wurde, der von der RVO jedoch nicht aktiv beworben wird. Eine Teilnahme weiterer Gemeinden ist möglich.

L+F P5	Verbesserung der Anbindung von Bernbeuren
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Bernbeuren ■ Aktuelle Bedienung durch Linie 9821 weist Mo-Fr Angebotslücken und stark eingeschränktes bis kein Angebot am Wochenende auf ■ Ausrichtung auf Bedarfe des Schulverkehrs reduzieren Attraktivität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
Relevante Anpassungen	<p>Prüfansatz I:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 9821 entsprechend der Qualitätsstandards, um ein tagesdurchgängiges Angebot zu schaffen ■ Die Verknüpfung mit der Pfaffenwinkelbahn in Schongau ist sicherzustellen <p>Prüfansatz II</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines bedarfsorientierten Rufbusangebots im Korridor Schongau – Burggen – Bernbeuren. Die Bedienung von Lechbruck ist zu prüfen ■ Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Fahrten der Linie 9821 außerhalb des Schulverkehrs zu integrieren ■ Ein Fahrtenangebot entsprechend der definierten Qualitätsstandards ist sicherzustellen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Gemeinde Bernbeuren ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedarfsverkehr: Förderung gemäß des Förderprogrammes „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr möglich

L+F P6	Einführung eines 30-Minuten-Takts zwischen Schongau - Weilheim
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Bedienungsangebots zwischen Schongau und Weilheim ■ Zentraler Ost-West-Korridor im Landkreis mit hoher verkehrlicher Bedeutung ■ Aktuelle besteht in der HVZ ein 30-Minuten-Takt zwischen Peißenberg und Weilheim ■ Aktuelle Bedienung durch die Pfaffenwinkelbahn weist Mo-Fr einen 60-Minuten-Takt auf
Relevante Anpassungen	<p>Prüfansatz I:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Ausweitung der Bedienungshäufigkeit zwischen Schongau und Weilheim auf der Pfaffenwinkelbahn, um ein tagesdurchgängiges Angebot im T30 zu schaffen ■ Die Verknüpfung mit den Regionalbuslinien in Schongau und Weilheim ist sicherzustellen <p>Prüfansatz II</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einführung eines den SPNV ergänzenden Busangebotes (im Sinne eines ergänzenden Nahverkehrsangebotes mit erhöhter Erschließungsfunktion) ■ Koordinierung des Angebotes zur Herstellung eines T30 ■ Busbetrieb kann als Vorläuferbetrieb für die Angebotsausweitung auf der Schiene fungieren ■ Prüfung der Möglichkeit zur Durchbindung der neuen Regionalbuslinie (L+F M3, Peißenberg – Huglfing – Habach – Penzberg) über Peißenberg bis nach Schongau zur Ergänzung des Schienenangebotes
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Freistaat Bayern ■ BEG ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes ■ Etablierung eines starken ÖPNV-Korridors im Kreis als zentrale Achse
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F P7	Verbesserung der Anbindung von Pähl
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Anbindung an Weilheim ■ Verbesserung der Anbindung an Tutzing bzw. SPNV-Stationen
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anpassung des Linienvverlaufs der Fahrten der Regionalbuslinie 9600 über Pähl ■ Alternativ Rufbusfahrten zwischen Weilheim – Pähl - Tutzing
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Freistaat Bayern ■ BEG ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes ■ Etablierung eines starken ÖPNV-Korridors im Kreis als zentrale Achse
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

L+F P8	Einrichtung einer Buslinie von Dießen über Fischen nach Herrsching
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der nach Dießen und Herrsching ■ Verbesserung der Anbindung an den SPNV in Dießen und Herrsching ■ Attraktives Angebot für Pendler und Touristen
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer neuen Buslinie und Direktverbindung
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Landkreis Landsberg am Lech ■ Landkreis Starnberg ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots für Pendlerinnen und Pendler sowie Touristinnen und Touristen ■ Verbesserung der Anbindung in die Nachbarlandkreise und den Ammersee als Tourismusziel

Fördermöglich- keiten	■ /
----------------------------------	-----

L+F P9	Angebotsausweitung der Linie 9602
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung von Fahrten der Linie 9602 um 9:34 Uhr und um um 12:33 Uhr nach Etting zum Gewerbegebiet Achalaich und um 15:30 Uhr in Gegenrichtung.
Relevante An- passungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Angebots auf der Linie 9602 ■ Prüfung einer veränderten Linienführung ■ Einrichtung einer neuen Haltestelle in Polling (Längenlaicher Straße / Probst-Hartls-Straße)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Gemeinde Polling ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung des Angebots ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes
Fördermöglich- keiten	■ /

10.3 Infrastruktur und Verknüpfung

Tabelle 26: Maßnahmen und Prüfaufträge Infrastruktur und Verknüpfung

Maßnahmen	
I+V M1	Einrichtung von Haltestellen
I+V M2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
I+V M3	Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus
I+V M4	Verbesserung der Ausstattung von Verknüpfungspunkten und nachfragestarken Haltestellen
I+V M5	Verknüpfung Bus-Bahn / Bus-Bus
I+V M6	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (B+R und P+R)

I+V M1	Einrichtung von Haltestellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemäß der Analyse der Erschließungsqualität (siehe Kapitel 7.5) sowie entsprechend der Angebotskonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan sind weitere Haltestellen zur Verbesserung der Erschließungsqualität bzw. zur Optimierung des Betriebs einzurichten
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung folgender Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Hardt: weitere Ortshaltestelle ○ Polling: Haltestelle an der Sozialeinrichtung Oberland Werkstätten GmbH für Menschen mit Behinderung und Gewerbegebiet ○ Polling: Haltestelle Obermühlstraße und Obermühle sowie am künftigen Wohngebiet Achalaich ○ Eberfing: Haltestelle Obereberfing ○ Peiting: Haltestelle Bergwerkstraße und Füssener Straße ○ Schongau: Haltestelle Gewerbegebiet (UPM) ○ Ingenried: B472 als Knotenpunkt für Expressbus-, Regionalbus- und Rufbuslinien ○ Peißenberg: Haltestellen Habichtweg und Aichstraße im Norden sowie Prüfung der Einrichtung am Gesundheits- und Bäderpark Rigi-Rutsch'n (Pestalozzistraße)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion)

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erschließungswirkung ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Einrichtung von Bushaltestellen im barrierefreien Ausbauzustand sind Kosten von ca. 20.000 bis 60.000 Euro pro Position anzusetzen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur

I+V M2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV nach PBefG ■ Um barrierefreie Wegeketten zu ermöglichen, setzt sich der Landkreis Weilheim-Schongau dafür ein, dass die Haltestellen sowie ihre Zuwegungen entsprechend der Anforderungen in Kapitel 4.5 ausgebaut werden.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit grundsätzlich als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. ■ Zentrale, stark frequentierte Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen sowie Haltestellen an relevanten Orten sollen zuerst ausgebaut werden. ■ Entsprechend der Haltestellenkategorisierung wird der barrierefreie Haltestellenausbau vorgenommen. Der Ausbau erfolgt nach einer Priorisierung durch die Baulastträger. <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde vom Landkreis Weilheim-Schongau gemeinsam mit den Kommunen eine erste Prioritätenreihung vorgenommen sowie Haltestellen als Ausnahmetatbestände definiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Beim barrierefreien Ausbau sind die Anforderungen im Zwei-Sinne-Prinzip umzusetzen. ■ Gemäß Kapitel 4.5.2 ist die Barrierefreiheit auch nach dem Januar 2022 herzustellen: <ul style="list-style-type: none"> • an allen Verknüpfungspunkten bzw. Haltestellen der Kategorie A, • in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,

	<ul style="list-style-type: none"> • in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen, • und in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen, mit hoher Fahrgastnachfrage • sowie an ausgewählten Haltestellen mit besonderer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste umgesetzt sein. Eine Haltestelle gilt erst dann als barrierefrei, wenn alle Haltestellenpositionen ausgebaut sind. <ul style="list-style-type: none"> ■ Sofern bisher nicht erfolgt, sind die zuvor dargestellten quantitativen Zielvorgaben bis zum Jahr 2024 herzustellen. Die weiteren Haltestellen im Kreisgebiet sollen auch nach dem 01.01.2022 barrierefrei gestaltet werden. Bis zum Jahr 2028 sind hierfür 50 % der Haltestellen im Landkreis umzubauen, 2032 sollen 80% des Haltestellenausbaus abgeschlossen sein. Die Bundesregierung hat allerdings ab dem 2026 neue Vorgaben zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen angekündigt, die zu berücksichtigen sind. ■ Die Priorisierung der vorrangig umzubauenden Haltestellen ist in Abstimmung mit den Kommunen erfolgt und dem Nahverkehrsplan beigefügt.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Staatliches Bauamt Bayern ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion)
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ laufend - Festlegungen zum barrierefreien Ausbau bis zum Jahr 2022
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Einrichtung von Bushaltestellen im barrierefreien Ausbaustand sind Kosten von ca. 20.000 bis 60.000 Euro (abhängig von Lage und Topografie der Haltestelle) pro Position anzusetzen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „IKK – Barrierearme Stadt“ (Darlehen der KfW) ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Inklusionskredit Kommunal Bayern“ der Bayerische Landesbodenkreditanstalt (BayernLabo)
--	--

I+V M3	Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus
---------------	--

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planungsinstrument zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit
---------------------	---

Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden dient ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung, mit dem jede Stadt bzw. Gemeinde die Prioritäten im barrierefreien Haltestellenausbau festlegen kann. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle drei Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> ○ die Fahrgastnachfrage, ○ das Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich (Kliniken, Krankenhäuser, Seniorenwohnsitze etc.) ○ Bedeutung als Umsteigehaltestelle/Verknüpfungspunkt ○ darüber hinaus können zur detaillierteren Priorisierung weitere Kriterien wie der aktuelle Ausbauzustand berücksichtigt werden.
------------------------------	--

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkt	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,5 Punkte	Stadtteil-/ Ortsteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadt-/ Gemeindezentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien

	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 100 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	100 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro
	4 Punkte	500– 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	750– 1.000 Ein- und Aussteiger pro
	6 Punkte	> 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der vollständigen Barrierefreiheit zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder Sanierungsmaßnahmen anstehen oder Haltestellen aufgrund sicherheitsrelevanter Mängel kurzfristig verbessert werden müssen. ■ Der Landkreis Weilheim-Schongau entwickelt einen Leitfaden zum barrierefreien Haltestellenausbau als Hilfestellung für die Baulastträger (Städte und Gemeinden). Dieser Leitfaden verfolgt das Ziel im Landkreis einheitliche Empfehlungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit zu schaffen. Zeichnungen, Beschreibungen und Fotos einer Musterhaltestellen zeigen die umzusetzenden Ausstattungs- und Gestaltungsmerkmale auf. 	
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Staatliches Bauamt Bayern ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion) 	
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen der Umsetzung des NVP 	
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels 	

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfallbetrachtung. Für die Einrichtung von Bushaltestellen im barrierefreien Ausbauzustand sind Kosten von ca. 20.000 bis 60.000 Euro (abhängig von Lage und Topografie der Haltestelle) pro Position anzusetzen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „IKK – Barrierearme Stadt“ (Darlehen der KfW) ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Inklusionskredit Kommunal Bayern“ der Bayerische Landesbodenkreditanstalt (BayernLabo)

I+V M4	Verbesserung der Ausstattung von Verknüpfungspunkten und nachfragestarken Haltestellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung der in Kapitel 4.4.1 definierten Qualitätsstandards für die Verknüpfungspunkte der Kategorie 1 (Weilheim Bahnhof, Schongau Bahnhof, Penzberg Bahnhof, Peißenberg Bahnhof) und Kategorie 2 (Echelsbacher Brücke, Peiting Bahnhof, Raisting)
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend der Anforderungen im Anforderungsprofil sind die Verknüpfungspunkte und nachfragestarken Haltestellen mit einzelnen Ausstattungsmerkmalen zu ergänzen (insbesondere Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationen) ■ An Endhaltestellen sind sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal vorzusehen (Hinweis: Mittels flächendeckender Etablierung des einheitlichen Euroschlüssels auch körperlich-beeinträchtigten Menschen den kostenlosen Zugang zu den behindertengerechten sanitären Anlagen und Einrichtung ermöglich)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ BEG ■ DB Station & Service AG
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bauliche Optimierung der Umsteigesituation ■ Verbesserung des Komforts und damit qualitative Aufwertung des Gesamtsystems ■ Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fahrpersonals und der Kunden

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfallbetrachtung
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur

I+V M5	Verknüpfung Bus-Bahn / Bus-Bus
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Allgemeinen ist die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu optimieren, um die Gesamtreisezeiten gering zu halten.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung prioritärer Anschlüsse und Optimierung der Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Linien Bus-Bahn, Bus-Bus ■ Da einige Linien unterschiedliche Funktionen erfüllen, ist die Priorität einzelner Funktionen abzuwägen oder ggf. weitere Fahrzeuge/ Verdichterfahrten einzusetzen. ■ Abstimmung Fahrplanlage/ Fahrzeiten ■ Ausarbeitung von Anschlusssicherungsmaßnahmen ■ Signalisierung der Anschlüsse durch Darstellung von Anschlussleisten in Fahrplänen ■ Koordinierung und Initiierung eines verbesserten integralen Fahrplans
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen ■ BEG
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Umsetzung mit Fahrplangestaltung
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Beschleunigung des ÖPNV ■ Attraktivierung des ÖPNV
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfallbetrachtung
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

I+V M6	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (B+R und P+R)
<p>Beschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ An zentralen und systemrelevanten Bushaltestellen sollen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Dabei soll sich der Ausbau nicht nur an der aktuellen Auslastung bemessen, sondern im Sinne einer Förderung der intermodalen Verknüpfung ausgeweitet werden, sodass ein umfangreiches Angebot entsteht. ■ Aufgrund der gestiegenen Wertigkeit der Fahrräder und Pedelecs ist ein diebstahl- und witterungssicheres Abstellen sehr wichtig. Daher sind die Abstellanlagen gut sichtbar und wenn möglich mit Überdachung einzurichten. Die Abstellbügel müssen ein sicheres und einfaches Abschließen ermöglichen ■ An ausgewählten Pendler-Haltestellen sollen zudem Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen eingerichtet werden ■ Auch eine freizeittouristische Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird durch die Verbesserung des Angebots an B+R-Anlage erzielt ■ Einrichtung und ggf. Ausweitung von P+R-Anlagen zur besseren Verknüpfung des ÖPNV sowie zur Verkehrsreduzierung in Stadtzentren und Ortskernen ■ An ausgewählten Verknüpfungspunkten sollen intermodale Schnittstellen optimiert werden ■ Das Angebot an P+R-Plätzen an Bushaltestellen der ersten und zweiten Kategorie und SPNV-Haltestellen sollte mit naheliegenden P+R-Plätzen ausgestattet werden, sofern die räumlichen Begebenheiten es ermöglichen
<p>Relevante Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Gegebenheiten ab ■ Neben der Einrichtung der Fahrradabstellanlagen sind eine sichere und komfortable Zuwegung sowie eine ausreichende Beschilderung wichtig für die Bike+Ride-Nutzung ■ Neben der Einrichtung der Stellplätze ist eine ausreichende Beschilderung der P+R-Anlagen, bestenfalls bereits ab den naheliegenden Autobahnausfahrten
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ BEG
<p>Realisierungshorizont</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen ■ Zeitnaher Ausbau zentraler und relevanter Haltestellen
<p>Verkehrliche Bewertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen ■ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des Umweltverbundes und ÖPNV ■ Stärkung der starken ÖPNV-Achsen durch das Rad als Zubringer-Verkehrsmittel

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtzentren und Ortskernen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines Fahrradbügels: ca. 100 Euro ■ Einrichtung eines überdachten Fahrradbügels: ca. 800 Euro ■ Einrichtung eines Stellplatzes in einer Sammelschließanlage: ca. 1.500 Euro
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für „Umsteigeparkplätze an Haltestellen des ÖPNV“

10.4 Betrieb und Organisation

Tabelle 27: Maßnahmen und Prüfaufträge Betrieb und Organisation

Maßnahmen	
B+O M1	Modernisierung der Busflotte (auch alternative Antriebstechnologien)
B+O M2	Gemeinsame Strategie für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV
B+O M3	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
B+O M4	Baustellenmanagement
B+O M5	Frühzeitige Abstimmung bei Änderungen von Schulzeiten

B+O M1	Modernisierung der Busflotte (auch alternative Antriebstechnologien)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend der Umwelt- und Klimaziele des Landkreises sollen alternative Antriebstechnologien zum Einsatz kommen, um die Schadstoffemissionen zu senken. Elektromobilität und alternative Antriebe werden technologisch laufend weiterentwickelt und fördern eine emissionsarme Mobilität. ■ Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebe (Erdgas, Batterie, Wasserstoff), dabei ist die Clean-Vehicle-Richtlinie der EU (Richtlinie 2009/33/EG) zu berücksichtigen. Diese regelt, wann ein Fahrzeug sauber („clean“) und emissionsfrei („zero-emission“) ist.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Umstellung der Fahrzeugflotte oder dem Einsatz von Fahrzeugen mit einer anderen Antriebsform sind die infrastrukturellen und finanziellen Folgen zu berücksichtigen (z.B. Ladestationen, zusätzliche Anlagen auf dem Betriebshof, veränderte Sicherheitsvorkehrungen, Fahrzeugmehraufwand, Rückhalt weiterer Reservefahrzeuge, finanzieller Aufwand für das Verkehrsunternehmen und die Stadt, Einführung eines Lademanagements)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. sind die Linienführungen und Fahrzeugumläufe den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (kürzere Laufzeiten, veränderte Wartungszeiträume etc.) ■ Prüfung von möglichen Standorten sowie bestehenden Techniken und Modellen für weitere Elektroladestationen (z. B. im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements) ■ Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten des Bundes sowie des Freistaates Bayern
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Laufend über die Ausschreibung von Verkehrsleistung
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung von Abgas- und Lärmemissionen
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kostenintensive Umstellung der Flotte und der Infrastruktur ■ Genaue betriebliche und wirtschaftliche Leistungsänderungen hängen u.a. auch von der Art des alternativen Antriebs ab
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für Fahrzeuge ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ des BMUs für diesel-elektrische Hybridbusse oder batterie-elektrische Busse ■ Förderung gemäß des Förderprogrammes „Bayerisches Förderprogramm zum Aufbau einer Wasserstofftankstelleninfrastruktur“ des Projektträgers Bayern für die Anschaffung von wasserstoffbetriebenen Kraftomnibussen oder Umrüstung von konventionellen Kraftomnibussen ■ Förderung gemäß der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

B+O M2	Gemeinsame Strategie für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Entwicklung eines barrierefreien ÖPNV mit seinen unterschiedlichen Aspekten liegt in den verschiedenen Zuständigkeiten von Land, Kreis, Städten und Gemeinden sowie möglicherweise privaten Akteuren.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durch eine gemeinsame Strategie für die Ausbaumaßnahmen kann das ÖPNV-Netz im Landkreis so ausgebaut werden, um möglichst umfangreiche barrierefreie Reiseketten zu sichern. ■ Der Landkreis Weilheim-Schongau unterstützt die Städte und Gemeinden dabei in beratender und koordinierender Funktion. ■ Weitere Ansatzpunkte sind: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit) ○ Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte ■ Seniorenbeauftragte
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ab sofort kontinuierliche Zusammenarbeit und regelmäßige Abstimmung der Akteure
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, der sich nicht nur auf Betroffene beschränkt
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ geringer finanzieller Aufwand
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

B+O M ₃	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Einsatz und die Ausstattung der im Landkreis Weilheim-Schongau einzusetzenden Fahrzeuge werden über die Ausschreibungen für die Verkehrsleistungen vorgegeben.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Landkreis setzt sich für eine Erhöhung des Anteils niederfluriger Fahrzeuge ein. ■ Die Qualitätsstandards für die Ausstattung der Fahrzeuge aus Kapitel 4.4.2 sind zu erfüllen. Dabei müssen folgende Normen und Empfehlungen umgesetzt sein: <ul style="list-style-type: none"> ○ B0Strab und BOKraft, § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung Kraftomnibusse in Verbindung mit RL 2001/85/EG (sog. Busrichtlinie) ○ VDV-Schrift 230/231 Rahmenempfehlungen für Niederflurbusse ○ DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich ○ DIN 32985 Fahrzeuggebundene Rampen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion)
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Laufend über die Ausschreibung von Verkehrsleistung
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Über die Ausschreibung der Verkehrsleistungen
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

B+O M4	Baustellenmanagement
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baustellen tragen dazu bei, dass Fahrpläne nicht eingehalten werden und Umstiege nicht mehr gewährleistet werden können. Die Umfahrung der Baustellen hat betriebliche und wirtschaftliche Folgen
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie Beteiligung der Verkehrsunternehmen soll dazu beitragen, dass rechtzeitig temporäre Anpassungen der Linienwege und Fahrpläne stattfinden sowie die Kunden ausreichend informiert werden können ■ Bei langanhaltenden Baustellen sollen die Kosten für die zusätzlich entstehenden Leistungen (Streckenkilometer) durch die Kommunen erstattet werden
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ möglichst frühzeitige Beteiligung aller relevanten Akteure bei der jeweiligen Baustellenplanung
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Koordination und Kommunikation der Akteure untereinander ■ Reduzierung der negativen Auswirkungen von Baustellen auf das ÖPNV-System ■ Verbesserung der Kunden-Kommunikation
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ geringer finanzieller Aufwand
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

B+O M5	Frühzeitige Abstimmung bei Änderungen von Schulzeiten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Frühzeitige Abstimmung zwischen den Schulen und dem Landkreis bei grundsätzlichen oder einmaligen Änderungen von Schulzeiten zur reibungslosen Anpassung des regulären Busverkehrs und des Schulverkehrs ■ Die Abstimmung soll nicht nur bei großen Fahrplanänderungen erfolgen, sondern auch bei kleineren Stundenplanänderungen. Hierfür ist insbesondere regelmäßige Meldungen der Schulen an den Landkreis sowie die Verkehrsunternehmen wichtig. ■ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen für Schülerinnen und Schüler aus den Ortsteilen Frauenrain (Antdorf), St. Johannisrain (Penzberg) und Edenhof (Penzberg)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung einer verbesserten Anbindung der Berufsfachschule Rottenbuch ■ Verbesserung der Anbindung der SFZ Penzberg aus den Orten Iffeldorf, Bernried und Seeshaupt ■ Verbesserung der Anbindung der SFZ Altstadt aus den Gemeinden Ingenried und Sachsenried ■ Erstellung eines Linienbündelungskonzeptes für den Schulverkehr zur Nutzung von Synergieeffekten (Angebotsverbesserung + Steigerung der Wirtschaftlichkeit)
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristig zu berücksichtigende Anpassungen im Schulverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ● Die Schüler aus Lechbruck, Bernbeuren und Burgen, welche zu den weiterführenden Schulen in Schongau mit dem Bus fahren, kommen täglich um kurz nach 7 Uhr in Schongau an - die Schule beginnt um kurz vor 8 Uhr ● Verbesserung/ Verdichtung des Angebotes Vorderfischen nach Dießen (Mo-Do Nachmittag, Heimfahrt von Schülerinnen und Schülern nach Pähl/ Fischen nach dem Nachmittagsunterricht (ASG und LRS))
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen ■ Schulen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Qualität des Schulverkehrs ■ bessere Abstimmung zwischen Schul- und Verkehrsträgern ■ regelmäßige Ausrichtung des Fahrtenangebots an den Bedarf ■ Verbesserung der Erschließung im Schulverkehr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. Einsparung von Fahrten möglich
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

10.5 Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog

Tabelle 28: Maßnahmen und Prüfaufträge Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog

Maßnahmen	
F+M M1	Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation
F+M M2	Barrierefreie Fahrgastinformationen
F+M M3	Zielgruppenorientiertes Marketing
F+M M4	Mobilitätsmanagement und -beratung

F+M M1	Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie Ausstattung mit visuellen und akustischen Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausstattung von Haltestellen mit einer visuellen Anzeige und akustischer Informationsmöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast), Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs <ul style="list-style-type: none"> ● 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten ● 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden ● 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen ■ Festlegung der Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/ Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten ■ Eine Festlegung der weiteren Haltestellen entsprechend des Prioritätenkatalogs erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans ■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik ■ Klärung der Datenversorgung
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baulastträger Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Nutzung durch Information vor Fahrtbeginn ■ Verbessere Orientierung vor Ort
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtungskosten von ca. 5.000 bis 15.000 Euro pro DFI-Anzeige (exkl. Datenbereitstellung und Betrieb)
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „IKU – Barrierearme Stadt“ (Darlehen der KfW) ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Inklusionskredit Kommunal Bayern“ der Bayerische Landesbodenkreditanstalt (BayernLabo)

F+M M2	Barrierefreie Fahrgastinformationen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Rahmen der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV, gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug muss für alle Gruppen bereitgestellt werden, jedoch sind, insbesondere bei physischen Fahrplanmedien, ggf. alternative Instrumente zu nutzen (siehe auch Barrierefreiheit in Kapitel 4.5.4): <ul style="list-style-type: none"> ● Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden ● Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache, entspiegelt ● Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei bzw. nicht barrierefrei angeboten wird) ● Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte. Um Echtzeit-Fahrgastinformationen zu Fahrplänen und Linienverläufen, aber auch Ausfällen und Verspätungen bereitzustellen, müssen alle Fahrzeuge mit GPS-Sendern ausgestattet werden.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Freistaat Bayern ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Verkehrsunternehmen ■ Inklusions- bzw. Behindertenbeauftragte (in beratender Funktion)
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ab sofort laufende Verbesserungen im Rahmen der Aktualisierungen der Linien und Produkte
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für alle Fahrgäste
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geringe direkte Kosten
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV)“ (durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)) – Fördermöglichkeiten für (Haltestellen-)Infrastruktur ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „IKU – Barrierearme Stadt“ (Darlehen der KfW) ■ Förderung gem. des Förderprogrammes „Inklusionskredit Kommunal Bayern“ der Bayerische Landesbodenkreditanstalt (BayernLabo)

F+M M ₃	Zielgruppenorientiertes Marketing
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing. ■ Ein Schwerpunkt sollte auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige Kunden des ÖPNV zu gewinnen.
Relevante Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Regelmäßige Versorgung verkehrsintensiver Einrichtungen wie Schulen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen usw. mit aktuellen gedruckten Fahrplanmedien zum Aushang (Abfahrtsplan der nächstgelegenen Haltestelle(n), Haltestellenumgebungsplan mit Weg zur Haltestelle).

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Werbung für Fahrgastapplikationen im Landkreis und in der Region, wie z.B. „Wohin du willst app“ und Abwicklung eines Ticketverkaufs über die Applikation ■ Einführung eines zielgruppenorientierten Marketings z. B. für <ul style="list-style-type: none"> ● Berufstätige, z.B. Jobticketangebot im Rahmen von betrieblichen Mobilitätsmanagement ● Schüler, z.B. Mobilitätstraining für Schüler ● Neubürger, z.B. Gratisfahrten bei Neuanmeldung ● ältere Menschen, z.B. Mobilitätstraining für Senioren ● Touristen, z.B. Gästekarte ■ Einführung eines Anreizsystems für Gelegenheitsfahrer, Ausgestaltungsmöglichkeiten sind: <ul style="list-style-type: none"> ● Erstattung von Tickets (durch Kommune) ● Punktesammelsystem (Verkehrsunternehmen) ● Kooperation mit weiteren Beteiligten (z.B. Einzelhandel oder Freizeiteinrichtungen) oder ähnliches
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig ■ Aktualisierungen im Linienangebot sollen rechtzeitig über alle notwendigen Kanäle kommuniziert werden
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der Kundenbindung ■ Erhöhte Transparenz des Angebots für Stammkunden und potenzielle Fahrgäste
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ die wirtschaftlichen Folgen hängen von Art und Ausmaß der Kampagnen ab
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

F+M M4	Mobilitätsmanagement- und -beratung
<p>Beschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.
<p>Relevante Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: <ul style="list-style-type: none"> ● Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Einzelhandelseinrichtungen, Gewerbegebiete etc. ● Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) ■ Konzept „Schülerzivilcourage“ und Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements: <ul style="list-style-type: none"> ● z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc. ● Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement für Stadt und Kreis unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen ● Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können. ● Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung sowie Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.

	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung von Schulmobilitätsplänen: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf den Fußwegen liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden. • Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern • Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen). • Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein. ■ Willkommenspaket für neue Einwohner inklusive ÖPNV-Information (städtischer und regionaler ÖPNV) bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Weilheim-Schongau ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristig
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes ■ Ausbau von Fahrgastinformation und -marketing ■ Höhere Reichweite bei Neukunden
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ die wirtschaftlichen Folgen hängen von Art und Ausmaß der Kampagnen ab
Fördermöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

10.6 Weitere Maßnahmen zur Umsetzung

Das PBefG sieht im § 9 (2) die Möglichkeit vor, Liniengenehmigungen gebündelt zu vergeben.

Mit der Bildung von Linienbündeln (alternativ: Verkehrsräume) sollen Synergieeffekte zur Angebotsverbesserung bei gleichzeitiger Steigerung der Wirtschaftlichkeit ausgeschöpft werden. Um Verbesserungsmaßnahmen, wie die im NVP vorgeschlagenen Maßnahmen, gezielt und effektiv umsetzen zu können, ist es sinnvoll, in einzelnen Linienbündeln aufeinander abgestimmte Umsetzungszeitpunkte für die Überprüfung und Überplanung des Verkehrsangebots vorzusehen. Dieses Ziel soll durch die Harmonisierung der einzelnen Linienkonzessionen in den jeweiligen Verkehrsräumen verfolgt werden.

Grundlage für das Rahmenkonzept Linienbündelung ist die vorhandene Linienstruktur und das bestehende Fahrplanangebot im Landkreis Weilheim-Schongau. Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan formuliert sind, werden berücksichtigt. Eine verkehrliche und betriebliche Bewertung der Linienbündel soll anhand folgender Informationen und Daten erfolgen:

- Darstellung der zu bündelnden Linien (Empfehlung für die Zuordnung grenzüberschreitender Linien)
- Erarbeitung der relevanten Aspekte und Kriterien für die Linienbündelung im Untersuchungsraum Weilheim-Schongau
- Berücksichtigung bereits bestehender Kooperationen (Konzessionäre/ Betreiber) und Bündelungen in den einzelnen Korridoren
- Darstellung von betrieblichen Verknüpfungspunkten

Für die Festlegung von Teilnetzen können grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen werden:

- Prüfung einer optimalen Verkehrsintegration (z. B. einheitlicher Marktauftritt, aufeinander abgestimmte Bedienungsangebote, Integration von freigestellten Schulverkehren),
- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz),
- betriebliche Optimierungspotenziale und
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung).

11 Wirkung und Bewertung

11.1 Verkehrliche Bewertung

Mit der etwaigen Umsetzung der in Kapitel 10 dargestellten Maßnahmen wird für den Landkreis Weilheim-Schongau ein ÖPNV-Angebot aufgebaut im Sinne der im Kapitel 4.3.1 dargestellten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes und der in Kapitel 9 erarbeiteten Rahmenkonzeption. Hieraus ergeben sich folgende verkehrliche Wirkungen:

Mit der etwaigen Umsetzung der in Kapitel 10 dargestellten Maßnahmen wird für den Landkreis Weilheim-Schongau ein ÖPNV-Angebot aufgebaut, was im Sinne der im Kapitel 4.3.1 dargestellten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes und der in Kapitel 9 erarbeiteten Rahmenkonzeption ergeben sich folgende verkehrliche Wirkungen:

- Ein tagesdurchgängiges ÖPNV-Angebot auf den wichtigsten Relationen, auch über die Landkreisgrenzen hinaus, etabliert. Dies geschieht ergänzend zu dem heute überwiegend guten Angebot im SPNV.
- Darüber hinaus wird das Bedienungsangebot in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, etwa in den Tagesrandzeiten Montag – Freitag und am Wochenende ausgebaut.
- Ergänzt wird dieses Angebot mit Rückgratfunktion, bspw. durch nachfrageorientierte Angebote im Zulauf auf die ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen der Übergang bzw. Umstieg zu den erstgenannten Angeboten erfolgen kann. Über diese Angebotsformen können auch die Bereiche von höherwertigen SPNV- und ÖPNV-Angeboten profitieren, die abseits der aufgezeigten Hauptkorridore liegen.
- Verbesserung der Direktverbindungen aufgrund von Einrichtung neuer, tangentialer bzw. schneller Verbindungen durch Expressbusse.
- Grenzüberschreitende Verbindungen mit den benachbarten Verkehrsräumen.
- Verbesserung der Bedienungsangebote im Abend- und Nachtverkehr sowie am Wochenende.
- Verbesserung des Zugangs und der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen.
- Verbesserung der Fahrgastinformation und des Vertriebsangebotes.

Darüber hinaus gilt es, die Rahmenbedingungen, wie Infrastruktur, Fahrgastinformationen, Vertrieb und Tarif, Sicherheit, etc. kontinuierlich weiterzuentwickeln. Auf Grundlage des sich hieraus ableitbaren Bedienungsangebotes sollten in den kommenden Jahren Linien und Verbindungen im Takt weiter ausgebaut werden, um sukzessive ein ÖPNV-Angebot als Alternative zum MIV aufzubauen. Vor dem Hintergrund das Veränderungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich prinzipiell als langwierig und veränderungsresistent bezeichnet werden können, ist darauf hinzuweisen, dass der mit dem Nahverkehrsplan angestoßene Prozess von langer Dauer sein und das bei der Umsetzung ein langer Atem gefordert sein wird. Die Veränderungen müssen sukzessive erfolgen, es wird nachgesteuert werden müssen und verschiedene Maßnahmen werden nicht sofort erfolgreich sein. In diesem Sinne ist auf die besondere Bedeutung von Marketing und kontinuierlicher Berichterstattung über veränderte ÖPNV-Angebote hinzuweisen, die parallel zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgen muss.

11.2 Finanzielle Wirkung

Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung des Angebotskonzeptes sind die finanziellen Rahmenbedingungen des Aufgabenträgers sowie die absehbaren Entwicklungen der Ausgleichszahlungen und ÖPNV-Mittel des Freistaates und des Bundes. Auf Basis von Kennwerten (u. a. laufleistungsabhängige Kosten, zeitabhängiger Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein fiktiver Kostensatz je Fahrplankilometer (2,60 Euro) im festbedienten Linienverkehr zugrunde gelegt. Für bedarfsgesteuerte Verkehre wird ein durchschnittlicher Kostensatz zzgl. eines Grundpreises pro Anfahrt angesetzt. Für den Abrufgrad der Rufbusverkehre wird ein Erfahrungswert von 30 Prozent der im Fahrplan angebotenen Fahrten angesetzt. Die angesetzten fiktiven Kostensätze beziehen sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilig Overheadkosten). Es handelt sich um durchschnittliche Kostensätze (Mischkosten), die je nach Maßnahme höher (zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf) oder auch geringer ausfallen können.

Für die finanzielle Wirkung werden darüber hinaus Fahrgelderlöse und Fördermittel miteinbezogen. Bei den Fahrgelderlösen werden zwischen Erlösen vor und nach Nachfragesteigerung von ca. 2 Prozent sowie zwischen drei Deckungsgraden mit einer Bandbreite von 10 bis 25 Prozent durch Erlöse unterschieden. Je nach Einschätzung des Fahrgastnachfragezuwachses kann einer Maßnahme ein unterschiedlich hoher Deckungsgrad innerhalb der Bandbreite zugewiesen werden.

Fördermittel werden bezogen auf die förderfähige Maßnahme berücksichtigt, wenn es sich um Expressbusse oder Bedarfsverkehre handelt. Gemäß der Richtlinie des Freistaates Bayern werden 65 (1. Jahr) bis 45 Prozent (4. Jahr, Anteil jährlich sinkend) der Betriebskosten je Jahr finanziert. Dabei handelt es sich um vier Jahre, in denen die Förderung gewährt wird. Für diese förderfähigen Verkehre wird der durchschnittliche Förderbetrag pro Jahr aus Zeitspanne von vier Jahren angesetzt.

Nicht berücksichtigt sind Kosten für etwaige infrastrukturelle Maßnahmen. In Summe ergeben sich damit folgende finanziellen Wirkungen²²:

Tabelle 29: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Landkreis Weilheim Schongau

Maßnahme	Abschätzung Mehrkilometer [Euro/ Jahr]	Abschätzung Mehrkosten [Euro/ Jahr]	Nachfragepotenziale/ Kostendeckungsgrad [Euro/ Jahr]	Defizit nach Einnahme- und Fördermittelprognose [Euro/ Jahr]
L+F – M1	Einrichtung des Alpenbusses als landkreisübergreifendes Angebot abhängig vom Umsetzungskonzept			
L+F – M2	Einrichtung von Expressbusverbindung zur Stärkung des regionalen ÖPNV-Angebots			
(1)	76.500	199.000	Mittel (25%)/ 50.000	-46.000

²² Annahme für die Errechnung der Verkehrsleistung sind 250 Arbeitstage, 52 Samstage sowie 63 Sonn- und Feiertage

(2)	81.000	211.000	Hoch (20%) / 42.000	-60.000
(3)	123.000	320.000	Hoch (20%) / 64.000	-90.000
L+F – M3	Einrichtung einer Direktverbindung Peißenberg – Huglfing – Habach – Penzberg (Regionalbuslinie)			
	326.960	850.000	Mittel (17,5%) / 193.000	-263.000
L+F – M4	Koordination und Ausweitung des Angebots im Korridor Weilheim – Iffeldorf – Penzberg			
	168.452	438.000	Mittel (17,5%) / 77.000	-360.000
L+F – M5	Verbesserung des Bedienungsangebotes der Linien auf den Ergänzungskorridoren			
	600.000	1.570.000	Mittel (17,5%) / 310.000	- 1.246.000
(374)	85.000	220.000	Mittel (17,5%) / 42.000	-177.000
(9617)	90.000	235.000	Mittel (17,5%) / 43.000	-193.000
(9651)	265.000	700.000	Mittel (17,5%) / 145.000	-555.000
(9653)	55.000	145.000	Mittel (17,5%) / 25.000	-120.000
(9822)	105.000	270.000	Mittel (17,5%) / 55.000	-215.000
L+F – M6	Angebotsverbesserung auf der Linie 9652			
	33.036	86.000	Niedrig (10%) / 9.000	-77.000
L+F – M8	Einführung von Rufbusverkehren			
	50.800	132.000	Mittel (17,5%) / 23.000	-40.800
Gesamt	1.460.317 km	3.797.000		-2.178.000

Mit der Umsetzung aller Maßnahmen des Angebotskonzepts werden rund 1,5 Mio. zusätzliche Fahrplan-kilometer pro Jahr im Busverkehr erbracht, wodurch abschätzungsweise betriebliche Mehrkosten von rund 3,8 Mio. Euro pro Jahr verbunden wären. Darüber hinaus werden durch die beschriebenen Prüfaufträge (insbesondere zur Einrichtung von weiteren Bedarfsverkehren im Landkreis Weilheim-Schongau) weitere Kosten verursacht.

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine Preise dar, wie sie durch Verkehrsunternehmen kalkuliert werden. Veränderungen der Fahrzeugumläufe

und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des Nahverkehrsplans nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen.

Im Zusammenhang mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung und wurde eine grundsätzliche Zunahme der Fahrgäste von zwei Prozent abgeschätzt, ohne die Auswirkung der Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV aus dem Nahverkehrsplan. Unterstützt durch Marketingaktionen – auch zu Hygienestandards im ÖPNV – können potenzielle Kundinnen und Kunden angesprochen werden bzw. sich Neu- und Bestandskundinnen und -kunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege für den ÖPNV entscheiden. Hierdurch kann eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split in den nächsten Jahren erzielt werden. Sofern das verbesserte Angebot umgesetzt wird, ist ein Kostendeckungsgrad durch Fahrgeldeinnahmen zwischen 10 Prozent und 25 Prozent anzunehmen. Darüber hinaus wurden Fördermittel für die Maßnahmen M2, M3 und M8 berücksichtigt. Sofern die förderfähigen Leistungen für vier Jahre ausgeschrieben werden, liegen für diese Maßnahmen Defizitsätze je Kilometer zwischen 0,50 Euro und 1,00 Euro je Kilometer vor. Bei den nicht förderfähigen Maßnahmen hingegen liegen Defizitsätze zwischen 1,95 Euro und 2,34 Euro vor. Maßnahmenübergreifend wurde ein Defizit und somit einen Bedarf an Betriebskostenzuschüssen in Höhe von ca. 2,2 Millionen Euro ermittelt.

Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Netz und Fahrplan sind zusätzliche **Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten** zur Umsetzung des Nahverkehrsplans notwendig. Hierzu zählen Ausgaben für tarifliche Maßnahmen genauso wie Aufwendungen für Werbematerial und Fahrgastinformationen. Auch für die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe und barrierefreie Ausstattung sind Preissteigerungen anzunehmen.

In der Angebotskonzeption sind folgende investive Maßnahmen vorgesehen, für die zum Teil eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann:

■ Haltestellen

Im Rahmen von Neuerschließungen, Umbauprojekten sowie im Zuge der hier dargestellten Angebotskonzeption werden neue Haltestellenpositionen vorgesehen (siehe Maßnahme I+V M1) und somit im weiteren Verlauf projektiert und finanziert.

Für diese Haltestellen wird ein pauschaler Kostensatz von 20.000 - 60.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

Auch für den barrierefreien Ausbau von bestehenden Haltestellen entsprechend Maßnahme I+V M2 wird ein pauschaler Kostensatz von 20.000 - 60.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist dabei förderfähig.

■ Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (B+R und P+R)

Zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung ist ein Ausbau von bestehenden Haltestellen möglich. Dabei wird pauschal mit den folgenden Kosten gerechnet: Einrichtung eines Fahrradbügels: ca. 100 Euro; Einrichtung eines überdachten Fahrradbügels: ca. 800 Euro; Einrichtung eines Stellplatzes in einer Sammelschließanlage: ca. 1.500 Euro (siehe Maßnahme I+V M6).

Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist dabei förderfähig.

■ Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie der Ausstattung mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen ist mit Einrichtungskosten von ca. 5.000 bis 15.000 Euro pro DFI-Anzeige (exkl. Datenbereitstellung und Betrieb) zu rechnen.

■ Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe

Bei den Fahrzeugkosten eines Standardlinienbusses als E-Bus muss mit Fixkosten von 450.000 Euro bis 600.000 Euro je nach Sonderausstattung und zusätzlichem Batteriepack gerechnet werden. Bei den Infrastrukturkosten sind ein Ladegerät je Bus, weitere Infrastrukturkosten wie Leistungsfähigkeit Depot für die Stromversorgung sowie Werkzeuge und Dacharbeitsstand für die Wartung und Instandhaltung der Elektrobussaggregate einzukalkulieren. Insgesamt sind für Infrastrukturkosten mindestens zwischen 200.000 und 300.000 Euro Gesamtkosten einzukalkulieren. Eine Grundschulung des Personals kostet je Werkstattpersonalmitarbeiter für den Betrieb des Hochvolt-systems 5.000 bis 10.000 Euro und je 200 bis 300 Euro für die Grundschulung je Fahrer. Hinzu können weitere Kosten für das Lademanagementsystem kommen.

Bei den Fahrzeugkosten des Brennstoffzellenbusses muss mit Fixkosten von 600.000 bis 750.000 Euro (Bei Gelenkbussen mit Faktor x 1,5) je nach Sonderausstattung gerechnet werden. Bei den Infrastrukturkosten sind spezifische BZ-Infrastrukturkosten bei eigener Erzeugung, wie zwei Trailer für Anlieferung von Wasserstoff (je Trailer 200.000 bis 300.000 Euro), Verdichter (200.000 bis 300.000 Euro), Hochdruckspeicher (200.00 bis 300.000 Euro) sowie eine Zapfsäule (150.000 bis 250.000 Euro) einzukalkulieren. Eine Grundschulung des Personals kostet je Werkstattpersonalmitarbeiter für den Betrieb des Hochvolt-systems 5.000 bis 10.000 Euro und je 200 bis 300 Euro für die Grundschulung je Fahrer.

Seitens des Bundes gibt es folgende Fördermöglichkeiten für Beschaffung und Umrüstung von Bussen mit alternativen Antrieben sowie die Beschaffung der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur:

- 80% der Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Batterie-, Brennstoffzellen- und Batterieoberleitungsbusse,
- 40% Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Biogas-Busse,
- 40% der Investitionsvollkosten für die zum Betrieb notwendige, nicht öffentliche Infrastruktur und Machbarkeitsstudien.

■ Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Marketing und dessen Aktivitäten, die auf das Vermarkten des Angebots für Fahrgäste abzielen beinhalten Instrumente des Marketingmix, d.h. Produktpolitik, Preispolitik, Kommunikationspolitik und Distributionspolitik. Zur Öffentlichkeitsarbeit zählt die Kommunikation von auftraggebenden Organisationen und den Fahrgästen. Je nach Maßnahmenmix sind für ein PR-Projekt mit einer Laufzeit von einem Jahr 9.000 Euro einzuplanen.

12 Umsetzung der Maßnahmen

Das Maßnahmenkonzept enthält Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern. In der Regel sind die einzelnen Handlungsfelder stark miteinander verwoben und können nur schwerlich getrennt betrachtet werden. Da die einzelnen Maßnahmen in den Handlungsfeldern jedoch unterschiedliche Prioritäten aufweisen, werden nachfolgend die dringlichsten Aufgaben für die Umsetzung des Nahverkehrsplans im Bereich des Busverkehrs benannt. Der infrastrukturelle Ausbau mit

- dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten,
- der Ausweitung der Kapazitäten an Verknüpfungspunkten und Haltestellen,

im Landkreis Weilheim-Schongau gelten als unabdingbare Maßnahmen, die dringlich vorbereitet und umgesetzt werden müssen, um den weiteren ÖPNV-Ausbau durchführen zu können. Innerhalb der Angebotsausweitung im Landkreis Weilheim-Schongau (und den benachbarten Verkehrsräumen) wird

- die Einrichtung von Expressbuslinien sowie
- die Verbesserung des Bedienungsangebotes der Linien auf den Ergänzungskorridoren

als prioritäre Aufgabe gesehen.

Kurzfristig soll auch die Erprobung von Bedarfsverkehr weiterverwertbare Erfahrungen erzielen, um weitere sinnvolle Einsatzmöglichkeiten im Landkreis Weilheim-Schongau auszuloten.

Die Angebotsausweitung in den Randzeiten sowie die Einrichtung von Nachtverkehrsangeboten gelten als nächster Prioritätenbaustein.

Konkrete Vorschläge zur Umsetzung der Maßnahmen, die die zuvor genannten Kriterien für eine Priorisierung berücksichtigen, sind in der nachfolgenden Übersichtstabelle dargestellt. Der Umsetzungszeitpunkt von Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Fahrplan hängt stark mit den Vertrags- und Konzessionslaufzeiten der Linien bzw. Linienbündel zusammen. Entsprechend sollten grundlegende Netzumstrukturierungen im Rahmen von Neuvergaben erfolgen. Bei Netzumstrukturierungen mit unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten sind Änderungen entsprechend vorab bekanntzumachen bzw. Laufzeiten zu harmonisieren. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots einer Linie bzw. eines Linienbündels möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie umgesetzt werden, wenn die Bedeutung und der verkehrliche Nutzen entsprechend hoch sind (oder in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen steht).

Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und Aktivitäten im Marketing und Mobilitätsmanagement sind Aufgaben, die im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans stetige Begleiter sein werden.

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, MVV, Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) sowie durch den Beschluss des Kreistages des Landkreises Weilheim-Schongau als für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger.

Für die Einrichtung der Expressbuslinien werden drei Umsetzungsstufen vorgesehen. Die Einordnung einer Linie in eine Umsetzungsstufe wird durch folgende Kriterien begründet: Planungsfortschritt (z.B.

Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern), verkehrlicher Nutzen, Maßnahmen im untergeordneten Netz, usw.

Beim Vergabezeitraum der Expressbuslinien soll u.a. eine mögliche Harmonisierung der mit diesen räumlich zusammenhängenden Regionalbuslinien Beachtung finden, um ggf. sinnvolle Anpassungen gebündelt umsetzen zu können.

Folgende Umsetzung der Maßnahmen wird empfohlen:

Tabelle 30: Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Fahrplan

Linie	geplante Vergabe	Bedeutungsstufe	Umsetzungszeitraum ab	Anmerkung
L+F M 1, Alpenbus	Neuvergabe	Stufe 1	Spätestens 2023	Verbesserung der Erschließungswirkung zwischen Ober- und Mittelzentren
L+F M3, Peißenberg – Huglfing – Habach – Penzberg	Neuvergabe		Spätestens 2023	Einrichtung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung mit direkter Linienführung als Zubringer zum Alpenbus
L+F, M8, Schongau – Hohenfurch – Peiting – Hohenpeißenberg	Neuvergabe		Spätestens 2023	Piorisierend umsetzen
L+F M8, Weilheim – Polling – Eberfing				
L+F M8, Pendler-Shuttle				
L+F M8, Uffing – Murnau –) Eglfing – Obersöchering – Habach				
L+F M8, (Lechbruck –) Prem – Steingaden				
L+F M8, Steingaden – Wildsteig – Rottenbuch			Nach Umsetzung von R1, R2 und R6 sukzessive umsetzen	

Linie	geplante Vergabe	Bedeutungsstufe	Umsetzungszeitraum ab	Anmerkung
L+F M2, Schongau – Marktoberdorf (Landkreis Ostallgäu)	Neuvergabe	Stufe 2	Spätestens 2023	Einrichtung attraktive ÖPNV-Verbindung als kreisübergreifende

				Expressbus- verbindung mit direkter Linienfüh- rung
L+F M2, Schongau – Hohenfurch – Landsberg am Lech	Neuvergabe		Spätestens 2025	Einrichtung attraktive ÖPNV-Ver- bindung als kreisübergrei- fende Expressbus- verbindung mit direkter Linienfüh- rung
L+F M2, Schongau – Füssen	Neuvergabe		Spätestens 2025	(Koordinie- rung des bestehenden Angebots der Linien 9606 und 9651 für ein tages- durchgängig Angebot im Stundentakt, Führung von Direktfahrten über die B17 zwischen Steingaden und Schongau zur Reduzie- rung der Fahrzeit)
L+F M5, 374		Stufe 2		
L+F M5, 9604	31.05.2029			
L+F M5, 9615	02.12.2027			
L+F M5, 9617	30.11.2027			
L+F M5, 9651	30.11.2027			
L+F M5, 9652	30.11.2027			
L+F M5, 9653	30.11.2027			
L+F M5, 9822	30.11.2027			

13 Quellen

Bayerisches Landesamt für Statistik (2019): Demographie-Spiegel für Bayern. Heft 550

IHK-Standortportal Bayern. Landkreis Weilheim-Schongau

Königscard Gästekarten GmbH: Königscard, Bus- & Bahnfahren, <https://www.koenigscard.com/service/bus-bahn-kostenlos/>

Kreisbote: Steingaden will elektronische Gästekarte einführen, <https://www.kreisbote.de/lokales/schongau/steingaden-will-elektronische-gaestekarte-einfuehren-infos-radweg-13062598.html>

Kreisbote: Umweltticket für Weilheim-Schongau, <https://www.kreisbote.de/lokales/weilheim-schongau/umweltticket-weilheim-schongau-13343241.html>

Landkreis Weilheim-Schongau: Fahrplan 2020, Bahnen und Busse im Pfaffenwinkel

Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

Regio Bus Bayern: Der Haustarif der RV, <https://www.dbregiobus-bayern.de/regiobusbayern/view/rvo/tickets/haustarif.shtml>

Strukturgutachten Oberland

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fach-verlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

www.bayern.by/urlaub-fuer-alle/urlaub-fuer-alle/a-regionalverkehr-oberbayern-gmbh

www.merkur.de/lokales/weilheim/weilheim-ort29677/im-landkreis-weilheim-schongau-sind-park-ride-plaetze-gefragt-und-meist-kostenlos-13140304.html

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI)

Marcus Bäumer, Prof. Dr. Heinz Hautzinger und Manfred Pfeiffer (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI)

14 Anhang

Tabelle 31: Linienangebot im Landkreis Weilheim-Schongau (Fahrplanstand 15.12.2019)

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
374	Penzberg – Beuerberg – Königsdorf – Wolfratshausen	Ergänzungskorridor	11 Fahrtenpaare hin und zurück (1 Schulfahrt hin)	Keine Bedienung ab 18/19:00 Uhr, kein T60/T120	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9591	Bad Tölz – Bad Heilbrunn - Penzberg	Hauptkorridor	T120 + 3 Schulverstärker, rück Bad Heilbrunn bis Bad Tölz T120/Tenzberg bis Bad Heilbrunn 5 Fahrten	T120 statt T60, fehlende Bedienung ab 19:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9600	Weilheim – Wielenbach – Wilzhofen - Tutzing	Sonderverkehre	Schulfahrten + 2 hin, Schulfahrten + 3 rück	fehlende Bedienung ab 19/20:00 Uhr	4 pro Richtung	fehlende Bedienung ab 14/15:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9601	Weilheim – Huglfing – Uffing - Murnau	Sonderverkehre	Schulfahrten + Einzelfahrten	Kein Takt, lediglich Schulfahrten	2 pro Richtung	fehlende Bedienung ab 11:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9631/9641	Teilstrecken Murnau – (Obersöchering – Eglfing / Uffing – Kirnberg)	Ergänzungsbereich	Schulfahrten + Einzelfahrt	Kein Takt, lediglich Schulfahrten, fehlende Bedienung ab 18:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9602	Weilheim – Eberfing - Weilheim	Sonderverkehre	Ca. T60 mit Lücke + Schulfahrten	Überwiegend Schulfahrten, fehlende Bedienung ab 19:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9604	Tauting – Huglfing - Peißenberg	Hauptkorridor	Schulfahrten	Kein Takt, lediglich Schulfahrten, fehlende Bedienung ab 15:00 Uhr	1 Fahrt pro Richtung	Lediglich 1 Fahrtenpaar, kein Takt, keine Bedienung ab 12:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9606	Garmisch-Partenkirchen – Oberammergau – Wieskirche - Füssen	Freizeitkorridor	Ca T60 + Schulfahrten hin, 5 Fahrten ab Echelsbacherbrücke + Schulverstärker + 4 bis Echelsbacherbrücke rück	fehlende Bedienung ab 19:00 Uhr	Ca T120	fehlende Bedienung ab 19:00 Uhr	5 Fahrten bis Echelsbacher Brücke, ab da bis Füssen 4 Fahrten	fehlende Bedienung ab 19:00 Uhr
9613	Penzberg – Kochel - Schlehdorf	Hauptkorridor, in Überlagerung mit Schiene betrachten	2 Fahrten + Schulfahrten pro Richtung	Kein Takt, + überwiegend Schulfahrten, fehlende Bedienung ab 18:00 Uhr	2 Fahrten pro Richtung	fehlende Bedienung ab 14:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9614	Penzberg – Iffeldorf – Seeshaupt – Bernried - Tutzing	Hauptkorridor, in Überlagerung mit Schiene betrachten	2 Fahrten + Schulfahrten	Kein Takt, + überwiegend Schulfahrten, fehlende Bedienung ab 18:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9617	Penzberg – Iffeldorf Antdorf – Habach – Sindelsdorf - Penzberg	Ergänzungskorridore	Teilweise T60 + Schulfahrten	Fehlende Bedienung zwischen 20-22 Uhr	1 Fahrt pro Richtung	Fehlende Bedienung zwischen 8 und 12 Uhr und nach 14 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9650	Weilheim – Raisting – Dießen	Sonderverkehre	Schulfahrten	Fehlende Bedienung/Takt außerhalb der Schulfahrten	1 pro Richtung	Fehlende Bedienung über das Fahrtenpaar hinaus	-	Fehlende Bedienung
9651	Weilheim – Peißenberg – Rottenbuch – Steingaden - Füssen	Freizeitkorridor / Sonderverkehre	5 Fahrten, ab 17Uhr T30 + Schulfahrten + einzelne Teilstrecken nach/von Füssen	Überwiegend Schulfahrten, tagsüber kein Takt	7 Fahrten (inkl. Teilstrecke nach Füssen)	Kein Takt, fehlende Bedienung ab 15:00 Uhr	6 Fahrten (inkl. Teilstrecke nach Füssen)	Kein Takt, fehlende Bedienung ab 17:00 Uhr
9652	Weilheim – Wessobrunn – Rott - Landsberg	Ergänzungskorridor	5 Fahrten + Schulfahrten hin, 8 + Schulfahrten rück	Überwiegend Schulfahrten, tagsüber kein Takt	2 Fahrten pro Richtung	Kein Takt, fehlende Bedienung ab 15:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9653	Weilheim Wielenbach – Wilzhofen – Pähl - Herrsching	Ergänzungskorridor	Schulfahrten + nachmittags ca. T60	Fehlende Bedienung zwischen 8-11 Uhr (NVZ I) und feh- lende Bedienung nach 19 Uhr (NVZ II)	5 Fahrten	Fehlende Bedienung zwischen 8 und 12 Uhr und nach 14 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9654	Weilheim – Obersöchering - Penzberg	Hauptkorridor	5 Fahrten + Schul- fahrten hin, 3 Fahrten + Schul- fahrten rück	Überwiegend Schul- fahrten, kein Takt, fehlende Bedienung nach 19 Uhr	1 Fahrt pro Richtung	Fehlende Bedienung zwischen 9 und 12 Uhr und nach 14 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9655	Weilheim – Seeshaupt - Penzberg	Hauptkorridor	T60+ mit Lücke + Schulfahrten	Lücken im Takt, feh- lende Bedienung nach 19 Uhr	1 pro Rich- tung	Fehlende Bedienung nach 12 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9656	Weilheim – Peißenberg – Hohenpeißen- berg – Peiting - Schongau	Ergänzungskorridor	Schulfahrten + Ein- zelfahrten	Überwiegend Schul- fahrten, tagsüber kein Takt, fehlende Bedienung nach 19 Uhr	2 Fahrten pro Rich- tung	Fehlende Bedienung nach 12 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9657	Schongau – Altenstadt – Schwabsoien – Sachsenried – Ingenried	Hauptkorridor	Schulfahrten + nachmittags T60	Lücken im Takt, fehlende Bedienung nach 14/19 Uhr	1 Fahrt pro Richtung	Neben den 2 Fahrten fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9821	Schongau – Lechbruck – Prem – Steingaden	Ergänzungskorridor	5 Fahrten + Schulfahrten hin, 6 Fahrten + Schulfahrten rück	Überwiegend Schulfahrten, kein Takt, fehlende Bedienung nach 18:30 Uhr	1 Fahrt pro Richtung	Neben den 2 Fahrten fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
9822	Schongau – Peiting – Rottenbuch – Echelsbacher Brücke – Steingaden	Ergänzungskorridor	Schulfahrten + 9 Fahrten pro Richtung	Überwiegend Schulfahrten, kein Takt, fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	4 Fahrten hin, 3 Fahrten rück	fehlende Bedienung nach 13 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9826	Schongau – Herzogsägmühle – Birkland – Apfeldorf	Ergänzungsbereich	Teilweise T60 + Schulfahrten	Taktlücken, fehlende Bedienung nach 18:00 Uhr	Vormittags ca. T60	fehlende Bedienung nach 13:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9827	Herzogsägmühle – Peiting - Herzogsägmühle	Sonderverkehre	4 Fahrten	Kein Takt, fehlende Bedienung nach 17:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung	-	Fehlende Bedienung
Stadtverkehr								
1A (Stadtverkehr Penzberg)	Bhf – Heiglhof – Steigenberg – Roche – Neue Heimat – Birkenstraße - Bhf	Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T30	-	T60 nur vormittags	Fehlende Bedienung ab 14:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung
1B (Stadtverkehr Penzberg)	Bhf – Birkenstraße – Neue Heimat – Roche – Steigenberg – Heiglhof - Bhf	Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T30	-	T60 nur vormittags	Fehlende Bedienung ab 14:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung
2 (Stadtverkehr Penzberg)	Sindelsdorfer Str. – Bhf – Freiheit - Maxkron	Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	Ca. T60	-	T60	-		Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
9820 (Stadtbus Schongau)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T30	-	T30 nur vormittags	Fehlende Bedienung ab 14:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung
9659/9824 (Stadtbus Schongau)	Gesamtverkehr Schongau Bhf - Kreiskrankenhaus	Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	8 Hin- + 9 Rückfahrten + Schulfahrten: 7 hin und 6 zurück	Kein Takt?	3 Fahrten pro Richtung	Fehlende Bedienung ab 14:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung
Linie Unterhausen (Stadtbus Weilheim)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T60	-	T60	Fehlende Bedienung ab 14:30 Uhr	-	Fehlende Bedienung
Linie Westend (Stadtbus Weilheim)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T60	-	T60	Fehlende Bedienung ab 15:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung
Linie Trifthof (Stadtbus Weilheim)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T60	-	T60	- Fehlende Bedienung ab 15:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung

Linie	Linienweg	Kategorie laut Netz-hierarchie	Bedienungsangebot					
			Mo-Fr	Lücke ggü. Anforderungsprofil	Sa	Lücke ggü. Anforderungsprofil	So + Fei	Lücke ggü. Anforderungsprofil
Linie Süd (Stadtbus Weilheim)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T60	-	T60	- Fehlende Bedienung ab 16:00 Uhr	-	Fehlende Bedienung
Linie Ahornstrasse (Stadtbus Weilheim)		Vergleichbar mit Hauptkorridor (lt. NVP)	T20/T40	-	T20/T40	- Fehlende Bedienung ab 16:00 Uhr	.	Fehlende Bedienung

Tabelle 32: Arbeitsplatzschwerpunkte in den Gemeinden (> 300 Beschäftigte)

Standort	Einrichtung/ Unternehmen	Beschäftigtenzahl
Bernried, Höhenried	Klinik Höhenried gGmbH	440
Huglfing, Auwiesen	Gewerbegebiet	300
Peißenberg, Wörth	Aerotech GmbH & Co. KG	450
Peißenberg, Wörth	AGFA-Gevaert GmbH	312
Peiting, Herzogsägmühle	Diakonie Herzogsägmühle gGmbH	1000
Peiting, Bergwerkstraße	ept	500
Polling, Achalaich	Gewerbegebiet	
Raisting, OT Sölb	Gewerbegebiet Raisting	300
Rottenbruch, Klosterhof	Regens Wagner Stiftung, FAKS, Berufsfachschule, Förderschule	600
Schongau, Dr. Manfred-Hirschvogel-Straße	Gewerbegebiet Äußerer Westen	600
Schongau, Marie-Eberth-Straße	Krankenhaus, Altenpflege, Schule, Altenheim	400
Schongau, Friedrich-Haindl-Straße	UPM-Papierfabrik	540
Schongau, Bernbeurener-Straße	Stockackerfeld	600
Schongau, Im Forchet	Am Forchet	300
Schongau, Dießener Straße	Gewerbegebiet	300
Schongau, Altstadt	Altstadt	500
Schongau, Marktoberdorfer Straße	Schulzentrum	300
Weilheim, Innenstadt	Innenstadt	3000
Weilheim, Leprosenweg	Gewerbegebiet Paradeis / Öferl	1500
Weilheim, Am Weidenbach	Gewerbegebiet	500
Weilheim, Trifthof	Gewerbegebiet	1200
Weilheim, Achalaich	Gewerbegebiet	600

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 2020/ 2021