



**LANDKREIS
TRAUNSTEIN**

Nahverkehrsplan für den Landkreis Traunstein

Endbericht



Für eine bessere Lesbarkeit wurde bei manchen Personenbezeichnungen auf ein Ausschreiben der weiblichen Form verzichtet. Selbstverständlich ist in diesem Falle jede Person angesprochen.

Bearbeiter: Marko Just, Lucas Uebbing

Landratsamt Traunstein
Mobilität (ÖPNV und Schülerbeförderung)
Papst-Benedikt-XVI.-Platz
83278 Traunstein

Zentraler Servicebereich:
Tel.: 0861 58 - 594
E-Mail: mobilitaet@traunstein.bayern
www.traunstein.com/buerger-verwaltung/oeffentlicher-nahverkehr-oepnv

Landkreis Traunstein, Juli 2022

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
Kartenverzeichnis	8
1 Aufgabenstellung	9
1.1 Grundlagen für die Erstellung des Nahverkehrsplans	9
1.2 Aufbau und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans	9
1.3 Vorgehensweise zur Einbindung von Beteiligten	10
2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	11
2.1 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans	11
2.2 Allgemeine Zielvorgaben.....	11
2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	12
2.4 Einbezug vorhandener Planungsgrundlagen.....	12
3 Bestandsaufnahme	13
3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten	13
3.2 Gesamtverkehrsnachfrage.....	23
3.3 Derzeitiges SPNV & ÖPNV-Angebot	27
3.3.1 SPNV-Angebot.....	27
3.3.2 ÖPNV-Angebot	28
3.4 Organisation, Vertrieb und Tarifsysteem	33
3.5 Leistungsangebot nach Wochentagen	34
3.6 Infrastruktur und Schnittstellen.....	36
3.7 Barrierefreiheit	37
4 Schwachstellenanalyse	38
4.1 Informationen kreisangehöriger Gemeinden zu Schwachstellen im ÖPNV	38
4.2 Informationen aus Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Online-Umfrage.....	39
4.3 Bedienungshäufigkeiten	39
4.4 Räumliche Erschließung	45
4.5 Erreichbarkeits-Analyse	48
4.6 Beförderungsgeschwindigkeiten.....	53
4.7 Information & Qualitätssicherung	53
5 Voraussichtliche Entwicklungen	54
5.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung	54
5.2 Campus Chiemgau	54
5.3 Planungen benachbarter Aufgabenträger	55
5.3.1 Planung des Landkreises Mühldorf	55
5.3.2 Planungen des Landkreises Rosenheim	56
5.3.3 Planungen des Landkreises Altötting	56
5.3.4 Planungen des Landkreises Berchtesgadener Land	56
5.4 Prognosen für das Landkreisgebiet Traunstein.....	56
5.5 Regionalplanung für die Region 18	57
5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein	58
6 Rahmenkonzeption	62
6.1 Sicherstellung von Erschließung & Bedienung.....	62
6.2 Weiterentwicklung des Angebots	65
6.3 Infrastruktur	66
6.4 Begleitende Maßnahmen	66

7	Maßnahmenpaket	68
7.1	Leistungsangebot im ÖPNV.....	68
7.1.1	Maßnahmen für den Nordosten.....	69
7.1.2	Maßnahmen für den Nordwesten.....	71
7.1.3	Maßnahmen für den Südosten.....	73
7.1.4	Maßnahmen für den Südwesten.....	74
7.1.5	Maßnahmen für Stadtgebiete.....	75
7.1.6	Maßnahmen für Nachtexpress-Linien.....	78
7.2	Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren.....	78
7.3	Harmonisierung der Laufzeiten & Linienbündelung.....	80
7.3.1	Harmonisierung der Laufzeiten.....	80
7.3.2	Linienbündelung.....	80
7.4	Infrastruktur.....	83
7.4.1	Haltestellen und Mobilitätsstationen.....	83
7.4.2	Barrierefreiheit.....	84
7.4.3	Ladeinfrastruktur.....	87
7.5	Begleitende Maßnahmen.....	87
7.5.1	Information und Kommunikation.....	87
7.5.2	Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV.....	87
7.5.3	Tarif & Ticket.....	88
7.5.4	Qualitäts-Anforderungen.....	88
8	Wirkungen des Maßnahmenpaketes	90
8.1	Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen.....	90
8.2	Formale Randbedingungen für die Umsetzung von Maßnahmen.....	91
8.3	Auswirkungen der Maßnahmen auf Angebot und Betriebsleistung.....	94
8.4	Zeit- und Investitionsplan für Maßnahmenumsetzung.....	95
8.5	Priorisierung der Maßnahmen.....	97
9	Der Nahverkehrsplan als Basis für die zukünftige ÖPNV-Gestaltung im Landkreis Traunstein	98
	Quellen- und Literaturverzeichnis	99
	Anlagen & Anlagenverzeichnis	101

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGL	Landkreis Berchtesgadener Land
FT	Feiertag
FP	Fahrtenpaar
GLS	Grundlagenstudie
HVZ	Hauptverkehrszeit
KOM	Kraftomnibus
MF (F)	Montag bis Freitag an Ferientagen
MF (S)	Montag bis Freitag an Schultagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MO-FR	Montag bis Freitag
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
SA	Samstag
SO	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TS	Landkreis Traunstein
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
ZBH	Zentraler Bus Hof

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wesentliche Hotels und Gastronomie	21
Abbildung 2: Wesentliche touristische Destinationen	22
Abbildung 3: Stundenrohdaten-Auswertung Zählstelle B 20 bei Tittmoning	24
Abbildung 4: Stundenrohdaten-Auswertung Zählstelle B 304 bei Traunstein	24
Abbildung 5: Landkreisübergreifende Ein- und Auspendler	25
Abbildung 6: Anzahl Genehmigungen je Verkehrsunternehmen	33
Abbildung 7: Anzahl ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein (nur Regionalbus)	34
Abbildung 8: Anzahl Fahrtenpaare auf ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein (nur Regionalbus)	35
Abbildung 9: Zeitintervalle für den Umstieg zwischen Bus und Bahn	37
Abbildung 10: Spannungsfeld bei der ÖPNV-Gestaltung	38
Abbildung 11: Campus Chiemgau (Planungsstand März 2022)	54
Abbildung 12: Projektstruktur der Grundlagenstudie Verbundintegration	59
Abbildung 13: SPNV und ÖPNV Liniennetz der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land	61
Abbildung 14: Rahmenkonzeption des Nahverkehrsplans	62
Abbildung 15: Planungsrahmen zur anzustrebenden ausreichenden Bedienung & Verkehrszeiten	65
Abbildung 16: Linienbündelung im Landkreis Traunstein	81
Abbildung 17: Grafische Darstellung der Kostenschätzung Maßnahmen nach Linienkategorie und Teilregionen	90
Abbildung 18: Vereinfachtes Schema: Rahmenbedingungen zur Maßnahmenumsetzung auf ÖPNV-Linien	92
Abbildung 19: Ablaufschema behördeninitiiertes Verfahren / Bsp. ÖDA-Vergabe im Wettbewerb & ÖDA-Direktvergabe	93
Abbildung 20: Anzahl Fahrtenpaare auf regelm. verkehrenden Landkreis-Linien vor & nach Umsetzung der Maßnahmen ..	94
Abbildung 21: Zeitpunkte für Auslaufen von Genehmigungen	95
Abbildung 22: Investitionszeitplan für Maßnahmen auf beplanten ÖPNV-Linien ohne Berücksichtigung der Bündelung	96
Abbildung 23: Investitionszeitplan für Maßnahmen auf beplanten ÖPNV-Linien mit Berücksichtigung der Bündelung	96
Abbildung 24: Umsetzungsschwerpunkte	97
Abbildung 25: RVO-Fahrkartenangebot	120
Abbildung 26: Gebührentabelle Omnibusreisen Hans Gmeindl	121
Abbildung 27: Tarif-Übersicht Hogger GmbH	122
Abbildung 28: Tarifübersicht Linienverkehr Omnibus H. Wengler	123

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: SPNV-Linien.....	28
Tabelle 2: Ganzjährige (z.T. mit Unterbrechung) Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein	30
Tabelle 3: Saisonale Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein	31
Tabelle 4: Ganzjährige & saisonale Stadtbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein.....	31
Tabelle 5: Ortsverkehre in Aufgabenträgerschaft von Gemeinden bzw. Städten im Landkreis Traunstein	32
Tabelle 6: Jährl. Betriebsleistung (2021) der Verkehrsunternehmen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Traunstein ...	36
Tabelle 7: Von den Gemeinden genannte Schwachstellen im ÖPNV	38
Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten	41
Tabelle 9: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Traunstein	57
Tabelle 10: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Nordosten	69
Tabelle 11: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Nordosten.....	69
Tabelle 12: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Nordwesten.....	71
Tabelle 13: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Nordwesten	72
Tabelle 14: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Südosten	73
Tabelle 15: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Südosten.....	73
Tabelle 16: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Südwesten.....	75
Tabelle 17: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Südwesten	75
Tabelle 18: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Stadtgebiete	76
Tabelle 19: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Stadtgebiete	76
Tabelle 20: Linienbündel	82
Tabelle 21: Tabellarische Darstellung der Kostenschätzung Maßnahmen nach Linienkategorie und Teilregionen.....	90
Tabelle 22: Soziodemografische Daten	102
Tabelle 23: ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein.....	116

Kartenverzeichnis

Karte 1: Planungsregionen	14
Karte 2: Raumstruktur	15
Karte 3: Bevölkerungsstand (2019)	17
Karte 4: Unternehmen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen	18
Karte 5: Schüler nach Gemeinden	19
Karte 6: Schülerbewegung	20
Karte 7: Verkehrsmengenkarte Landkreis Traunstein 2015	23
Karte 8: PKW-Quote nach Gemeinde	26
Karte 9: Buslinien	29
Karte 10: Nachtexpresslinien	32
Karte 11: Bedienungshäufigkeiten Grenzwert	42
Karte 12: Bedienungshäufigkeit Richtwert	43
Karte 13: Räumliche Erschließung Grenzwert	46
Karte 14: Räumliche Erschließung Richtwert	47
Karte 15: Erreichbarkeitsanalyse Gemeindezentrum	49
Karte 16: Erreichbarkeitsanalyse Grundzentrum	50
Karte 17: Erreichbarkeitsanalyse Mittelzentrum	51
Karte 18: Erreichbarkeitsanalyse Oberzentrum	52
Karte 19: Darstellung des ÖPNV-Zielnetzes	64
Karte 20: Pendlerbewegungen im Landkreis Traunstein innerhalb Landkreis-Gemeinden	103
Karte 21: Pendlerbewegungen Südwesten / Achental nach außerhalb des Landkreises Traunstein	104
Karte 22: Pendlerbewegungen Südwesten / Achental zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	105
Karte 23: Pendlerbewegungen Chiemseegemeinden nach außerhalb des Landkreises Traunstein	106
Karte 24: Pendlerbewegungen Chiemseegemeinden zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	107
Karte 25: Pendlerbewegungen Nordwesten nach außerhalb des Landkreises Traunstein	108
Karte 26: Pendlerbewegungen Nordwesten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	109
Karte 27: Pendlerbewegungen Nordosten nach außerhalb des Landkreises Traunstein	110
Karte 28: Pendlerbewegungen Nordosten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	111
Karte 29: Pendlerbewegungen Südosten nach außerhalb des Landkreises Traunstein	112
Karte 30: Pendlerbewegungen Südosten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	113
Karte 31: Pendlerbewegungen Stadtgebiete nach außerhalb des Landkreises Traunstein	114
Karte 32: Pendlerbewegungen zwischen den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein	115

1 Aufgabenstellung

Der derzeit vorhandene Nahverkehrsplan des Landkreises Traunstein wurde im Jahr 2003 erstellt. In der Zwischenzeit haben sich dynamische Veränderungen im Hinblick auf Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Schülerlandschaft, technologischen Wandel (v.a. in den Bereichen Digitalisierung und Mobilität) sowie auch in den Bereichen gesetzlicher Grundlagen oder auch hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit ergeben. Deshalb wurde durch den Kreistag des Landkreises Traunstein am 13.12.2019 der Beschluss gefasst, einen aktuellen Nahverkehrsplan durch die Verwaltung selbst zu erstellen. Hierfür und um das Thema ÖPNV bzw. Mobilität nachhaltig zu verankern und die Voraussetzungen für eine reibungslose Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen zu schaffen, wurde im Jahr 2019 eine Stelle für die Nahverkehrsplanung geschaffen. Dies unterstreicht den politischen Willen für eine Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Traunstein.

1.1 Grundlagen für die Erstellung des Nahverkehrsplans

Der Landkreis Traunstein ist Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis und erstellt den Nahverkehrsplan auf Basis folgender Grundlagen.

Für den Personennahverkehr ist in rechtlicher Hinsicht auf nationaler Ebene das Personenbeförderungsgesetz¹ bedeutend, in dem für die „[...] Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...]“ (Art. 8 Abs. 3), die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) als zuständig erklärt werden. Weiter heißt es: „Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes [...] in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“ (Art. 8 Abs. 3)

Die „Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs [...]“ (Art. 8 Abs. 1) ist dann weiter auf Länderebene im Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in Bayern² als „[...] freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis [...]“ (Art. 9 Abs. 1) definiert. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden heißt es vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: „Der Nahverkehrsplan ist ein unerlässliches Instrument für die Gestaltung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in Landkreisen und kreisfreien Städten.“³

Auch im BayÖPNVG wird der Nahverkehrsplan als zentrales Planungsinstrument gesehen, das „[...] Ziele und Konzeptionen des allgemeinen Personennahverkehrs [...]“ enthält (Art. 13 Abs. 2) und „[...]in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben ist.“ (Art. 13 Abs. 2). Der Gesetzgeber hat zudem die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung⁴ erarbeitet, die den Aufgabenträgern als Hilfestellung dienen soll, den Nahverkehr im Nahverkehrsplan in angemessener Komplexität und Tiefe zu analysieren und entsprechende Maßnahmen zu entwickeln, die die Forderungen aus dem PBefG und dem BayÖPNVG erfüllen. Diese Leitlinie zur Nahverkehrsplanung empfiehlt die Fortschreibung alle fünf Jahre.

Zudem sei noch darauf hingewiesen, dass der Nahverkehrsplan „den Bedarfs- und Entwicklungsplänen zuzuordnen“ ist.⁵ Mit Hilfe dieses Plans erfolgt eine ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV im Bereich des Aufgabenträgers und es werden für die künftige Entwicklung Zielsetzungen definiert sowie konkrete Maßnahmen formuliert. Die konkrete Umsetzung dieser Maßnahmen ergibt sich jedoch nicht direkt aus dem Beschluss des Nahverkehrsplans⁶, sondern muss gesondert durch ein Kreisgremium beschlossen werden.

1.2 Aufbau und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans

Seit Beschluss des letzten Nahverkehrsplans sind 19 Jahre vergangen. Deshalb wurde der vorliegende Nahverkehrsplan von Grund auf neu konzipiert. Entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung folgt dieser Nahverkehrsplan den wesentlichen Gliederungspunkten und beginnt mit den Rahmenbedingungen und Zielvorgaben.

¹ PBefG - Personenbeförderungsgesetz

² BayÖPNVG

³ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 1998

⁴ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 1998

⁵ nwm - Nahverkehr Würzburg - Mainfranken GmbH, 2017, S. 7

⁶ vgl. nwm - Nahverkehr Würzburg - Mainfranken GmbH, 2017, S. 6f

Anschließend werden in der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse die gegenwärtigen öffentlichen Verkehrsangebote dargestellt, analysiert und auf Schwachstellen hin untersucht. Hierbei fließen Informationen unterschiedlicher Akteure im Landkreis mit ein, um einerseits eine möglichst umfassende Perspektive auf den öffentlichen Nahverkehr zu schaffen und andererseits alle relevanten Akteure einzubinden.

Im Anschluss werden die voraussichtlichen Entwicklungen in Bezug auf bekannte Infrastrukturprojekte – im Besonderen dem Campus Chiemgau und die Planungen benachbarter Landkreise sowie übergeordnete raumstrukturelle Planungen einbezogen, um eine zukunftsfähige und präzise Vorstellung über die künftigen Jahre zu entwickeln.

Nach der grundlegenden Darstellung dieser Informationen sollen anschließend mit den drei Kapiteln Grundlagenstudie Verkehrsverbund, Rahmenkonzeption und Maßnahmenpaket die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Traunstein erarbeitet werden.

Zuletzt wird auf die Auswirkungen im Sinne der monetären und verkehrlichen Bedeutung der vorgeschlagenen Maßnahmen eingegangen und es werden Schwerpunkte für die Umsetzung gezeigt.

1.3 Vorgehensweise zur Einbindung von Beteiligten

Die Beteiligung verschiedener Interessensgruppen erfolgte auf unterschiedlichen Wegen, sodass möglichst viele Anregungen und Informationen in die Gestaltung des Nahverkehrsplans einfließen konnten. Die Vielzahl der Kanäle sowie der intensive Austausch gingen über das geforderte Mindestmaß laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung hinaus.

Arbeitskreise und Einzelgespräche mit den Beteiligten

Der Nahverkehrsplan wurde unter enger Einbindung der Beteiligten gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erstellt. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wurde am 21.07.2020 der erste Arbeitskreis zur Nahverkehrsplanung durchgeführt und in der Folge weitestgehend auf größere Treffen verzichtet. Stattdessen wurden zahlreiche Einzelgespräche mit den Beteiligten geführt. Die Ergebnisse aus diesen Gesprächen wurden für die Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Im zweiten Arbeitskreis zur Nahverkehrsplanung am 8. April 2022 wurden den Beteiligten die vorläufigen Endergebnisse der Nahverkehrsplanung vorgestellt.

Gespräche mit der Wirtschaftsförderung & Bürgerinnen und Bürgern

Darüber hinaus wurden Anregungen zum Beispiel aus Telefonaten oder aus Arbeitsgesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie auch Arbeitsgruppen aufgenommen und nach Möglichkeit für die weitere Bearbeitung berücksichtigt. Auch regelmäßige Abstimmungen und eine enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung hat zur Gewinnung wichtiger Informationen beigetragen.

Online-Umfrage

Ferner wurde eine Online-Befragung durchgeführt, um einen weiteren Kanal für das Einbringen von Anregungen und Informationen anzubieten.

Einbindung der Gemeinden

Um für die Nahverkehrsplanung wichtige Informationen von den Städten und Gemeinden im Landkreis Traunstein zu erhalten, wurden diese mittels einer strukturierten Abfrage zu den Punkten:

- Ortsteile & Einwohnerdaten
- Vorhaben zur Ortsentwicklung
- Straßen- und ÖPNV-Infrastruktur
- grundsätzliche Anmerkungen oder Anregungen zum ÖPNV im Landkreis Traunstein

in die Erstellung des Nahverkehrsplans einbezogen. Ferner wurde der Nahverkehrsplan zur Anhörung an die Gemeinden gesendet.

2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Nahverkehrsplan bildet im Wesentlichen eine Rahmenplanung. Er soll die grobe Richtung für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung im Landkreis vorgeben. Der Nahverkehrsplan bildet keinen Leistungskatalog oder einen Anspruch auf Umsetzung. Er gibt jedoch einen guten Überblick und definiert das zugrundeliegende Niveau, wenn Verbesserungen im ÖPNV diskutiert werden. Die Umsetzung hängt nach Beschluss des Nahverkehrsplans unter anderem von der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie weiteren Rahmenbedingungen ab, die in den folgenden Kapiteln noch näher dargestellt werden.

An dieser Stelle wird zunächst auf die Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Erstellung des Nahverkehrsplans eingegangen.

2.1 Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan wird für den Bereich des Landkreises Traunstein aufgestellt. Um eine abgestimmte Planung mit den Städten und Gemeinden sowie den angrenzenden Landkreisen zu vollziehen, werden diese im Rahmen der Beteiligung und Anhörung eingebunden.

2.2 Allgemeine Zielvorgaben

Mit der Aufstellung des Nahverkehrsplan wird die Zielsetzung verfolgt, den ÖPNV landkreisweit während des gesamten Jahresverlaufs verlässlich nutzen zu können. Dies ist derzeit noch nicht in allen Teilregionen des Landkreises möglich. Dies liegt daran, dass die Linien weitestgehend eigenwirtschaftlich sind und sich sehr stark an den Schülerverkehren orientieren. Daher gibt es zum Teil starke Unterschiede zwischen dem Fahrtenangebot an Schultagen und an Ferientagen. Auch das Angebot an Wochenenden soll im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden.

Mit Beschluss vom 13.12.2019 wurde festgelegt, dass eine qualitative Verbesserung des ÖPNV im Landkreis vor allem hinsichtlich folgender Aspekte erfolgen soll:

- Erschließung und Zugang zum ÖPNV
- bedarfsgerechte Taktung & Verbindungen
- Ausstattung, Service, Information & Kommunikation und Umwelt

Diese Zielsetzungen wurden im ersten Arbeitskreis zur Nahverkehrsplanung präzisiert. Dazu wurde festgehalten, dass der Schlüssel zur Erreichung der Zielsetzungen die Steigerung der Qualität in den Bereichen ist:

- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität (Häufigkeit und Pünktlichkeit)
- Verbindungsqualität (Reisezeit, Anschlüsse)
- Servicequalität (Informationsverfügbarkeit, ...)
- Ausrüstungsqualität (Barrierefreiheit, ...)

Mit dem Nahverkehrsplan sollen somit die Voraussetzungen und die planerischen Grundlagen für die an vielen Stellen zitierte Verkehrswende geschaffen werden. Dies wird am wahrscheinlichsten gelingen, wenn auch das Angebot vorhanden ist, das – im Falle des Landkreises Traunstein als zweitgrößten Flächenlandkreis Bayerns – eine verlässliche Alternative zur Fahrt mit dem PKW bietet. Dafür ist das bestehende Angebot jedoch wesentlich zu verbessern. Dies insbesondere außerhalb der Tageskategorie ‚an Schultagen‘.

Damit in Einklang stehen auch die fachlichen Ziele und Grundsätze des regionalen Planungsverbands Südostoberbayern, die die Themen „Stärkung der Teilräume“⁷, der Ober- und Mittelzentren, der touristischen Regionen sowie der Verbesserung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum umfassen. All diese Bereiche betreffen das Gebiet des Landkreises Traunstein.

Ferner soll der Nahverkehrsplan auch vorbereitende Grundlage für die beabsichtigte Verbundgründung zwischen den Landkreisen Traunstein und Berchtesgadener Land zu sein. Hierzu wird derzeit eine vorbereitende Grundlagenstudie über die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit erstellt.

⁷ Regionaler Planungsverband Südostoberbayern, kein Datum

2.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Der ÖPNV im Landkreis Traunstein ist überwiegend eigenwirtschaftlich organisiert. Dieses Angebot wird vom Landkreis Traunstein um Rufbusse, Nachtexpress und der Chiemsee-Ringlinie erweitert. Auch für Bahn-Card-Anerkennungen in den Bussen, die Fahrradmitnahme in Zügen der Südostbayernbahn sowie Projektkosten und Informationsmaterialien (z.B. Fahrplanheft, Wohin-Du-Willst-App) fallen Ausgaben an.

Die Kosten für den ÖPNV betragen im Jahr 2019 rund 350.000 €. Die Finanzierung der Kosten setzt sich folgendermaßen zusammen aus ca. 32 % Eigenanteil des Landkreises und rund 54 % ÖPNV-Zuweisungen durch die Regierung von Oberbayern. Die restlichen 14 % bestanden aus Kostenbeteiligungen und Förderungen.

Die jährlichen Ausgaben für die Schülerbeförderung betragen rund € 4,5 Mio. Hierin inbegriffen sind Ausgaben für die Schülerbeförderung mittels ÖPNV und SPNV. Die Schülerbeförderung umfasst dabei im Wesentlichen die Fahrkarten zu den weiterführenden Schulen, die Fahrten zu den Förderschulen sowie die Fahrkostenrückerstattung an Selbstzahler in berechtigten Fällen. Diesen Ausgaben stehen Zuweisungen in Höhe von rund € 3,0 Mio. gegenüber.

2.4 Einbezug vorhandener Planungsgrundlagen

Für die Erstellung des Nahverkehrsplans wurden verschiedene Planungsgrundlagen verwendet. Hierzu zählen insbesondere:

- Regionalplan der Region 18
- Grobkonzept zur Planung eines Ergänzungssystems zum ÖPNV (LAG-Projekt von 2019-2020)⁸
- Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern / Schwerpunkt überregional wichtige Buslinien
- Nahverkehrsplan (im Entwurf) des Landkreises Berchtesgadener Land
- Nahverkehrsplan des Landkreises Rosenheim
- Nahverkehrsplan des Landkreises Mühldorf
- Geigelsteinlinie – Fahr- und Umlaufplanung; Kostenschätzung im öffentlichen Verkehr (EUREGIO Inntal Projekt)

Grundgedanken und Eckpunkte aus diesen genannten Grundlagen sind in die Erstellung des Nahverkehrsplans eingeflossen.

⁸ Projekt im Auftrag des Landkreises Traunstein (Q3/2019 – Q4/2020). Auftragnehmer: Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, Projektzentrum Verkehr, Mobilität und Umwelt & DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte



3 Bestandsaufnahme

Im folgenden Kapitel werden die planerischen Grundbedingungen für den Landkreis Traunstein ermittelt. Hierfür werden zuerst einige Daten und Fakten zur Raumstruktur und Soziodemographie und des allgemeinen Verkehrsaufkommens kartografisch und tabellarisch aufgeführt. Anschließend folgt eine detaillierte Beschreibung des Nahverkehrsangebotes sowohl für SPNV als auch ÖPNV. Im Anschluss wird der Status Quo hinsichtlich Organisation, Tarif und Vertrieb dargestellt.

3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Der Landkreis Traunstein ist der zweitgrößte Flächenlandkreis im Freistaat Bayern. Um dies zu berücksichtigen und eine bedarfsgerechte Analyse durchzuführen, wird der Landkreis in Teilregionen gegliedert (siehe Karte 1).

Raumstruktur & Städte und Gemeinden im Landkreis Traunstein

Im Landkreis Traunstein gibt es 35 Städte bzw. Gemeinden. Diese können wie folgt untergliedert werden:

- Große Kreisstadt: Traunstein (Oberzentrum)
- Städte: Tittmoning, Traunreut (Mittelzentrum), Trostberg (Mittelzentrum)
- Marktgemeinden: Grassau, Waging am See
- Gemeinden: Altenmarkt, Bergen, Chieming, Engelsberg, Fridolfing, Grabenstätt, Inzell, Kienberg, Kirchanschöring, Marquartstein, Nußdorf, Obing, Palling, Petting, Pittenhart, Reit im Winkl, Ruhpolding, Schleching, Schnaitsee, Seeon-Seebruck, Siegsdorf, Staudach-Egerndach, Surberg, Tacherting, Taching am See, Übersee, Unterwössen, Vachendorf, Wonneberg

Die Siedlungsstrukturen unterscheiden sich im Hinblick auf die Bevölkerungsdichte und die Zentralität der Orte (siehe Karte 2). Der größte Teil der Gemeinden ist als allgemein ländliches Gebiet zu bewerten und lediglich Traunstein, Trostberg und Traunreut sind als ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen einzustufen. Entsprechend stellen diese Gemeinde(-zentren) auch die zentralen Orte im Landkreis - mit Traunreut und Trostberg als Mittelzentrum und Traunstein als Oberzentrum wie in o.g. Auflistung dargestellt - dar. Im Südwesten werden die Gemeinden Reit im Winkl und Schleching als Orte mit besonderem Handlungsbedarf vom Planungsverband Südostbayern ausgewiesen. Dazu kommt im Südwesten die Gemeinde Ruhpolding und in den Stadtgebieten Traunreut und Trostberg⁹. Weiterhin sind die Bahnlinien dargestellt, wobei vor allem die West-Ost-Verbindung von München nach Salzburg als auch die Nord-Süd-Verbindung von Landshut nach Salzburg von überregionaler Bedeutung sind (siehe auch 3.3.1). Alle Informationen zur Raumstruktur sind auch in Karte 2 aufgeführt.

⁹ Regionaler Planungsverband Südostbayern, 2021

Karte 1: Planungsregionen



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein
Karte 1: Planungsregionen



Legende

Gemeinden nach Lage

- Nordwesten
- Stadtgebiete
- Nordosten
- Südwesten
- Südosten



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

Regionendaten: eigene Daten

14.06.2022

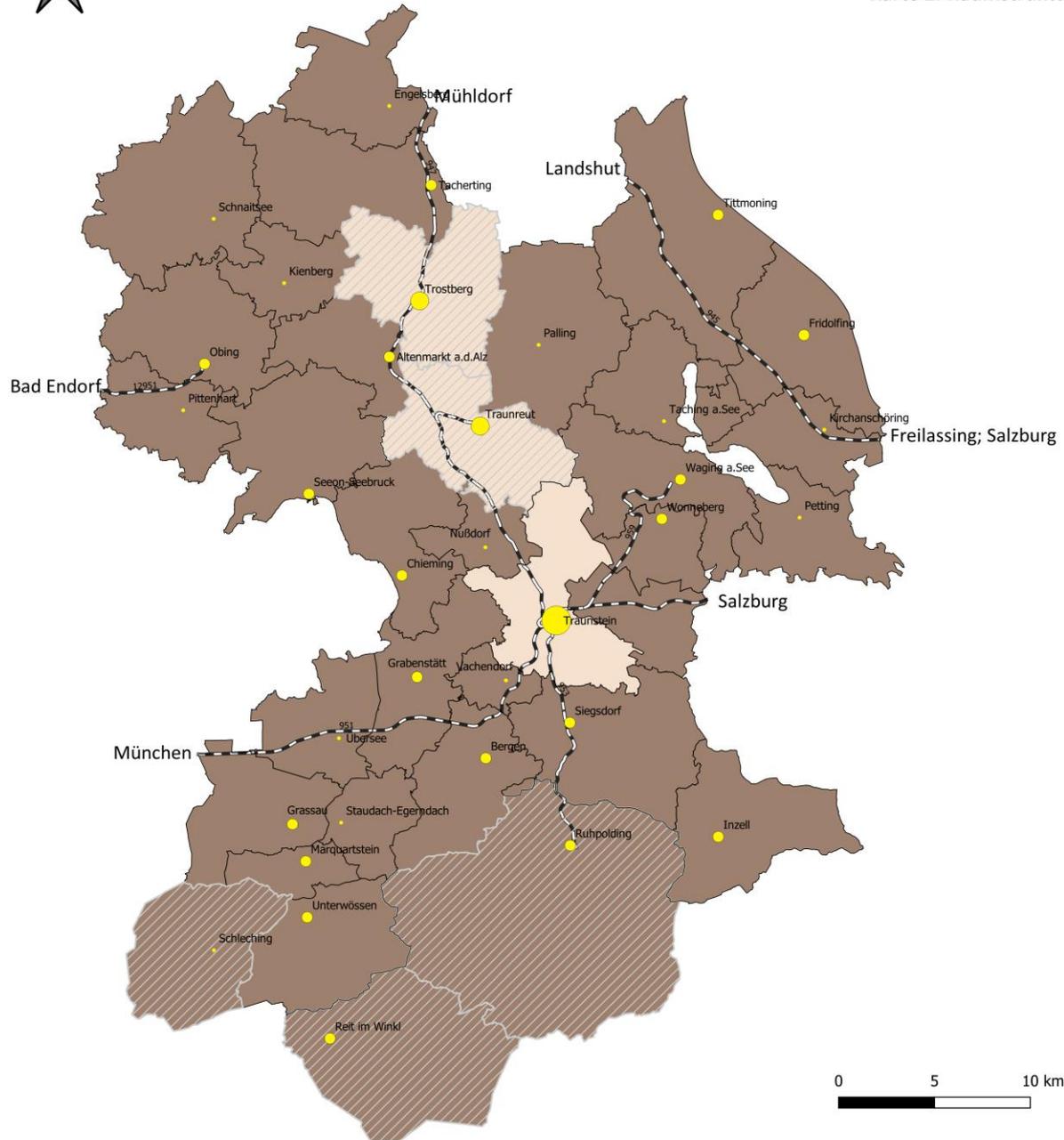
Quelle: Landratsamt Traunstein, 2022

Karte 2: Raumstruktur



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 2: Raumstruktur



Legende

- | | |
|--|-----------------------------|
| Geminden nach Raumstruktur | Zentren im Landkreis |
| ■ Allgemeiner ländlicher Raum | ● Oberzentren |
| ■ Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen | ● Mittelzentren |
| Geminden nach Handlungsbedarf | ● Grundzentren |
| ▨ Raum mit besonderem Handlungsbedarf | ● Gemeindezentrum |
| □ Raum ohne besonderen Handlungsbedarf | — Bahnlinien |



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Raumstrukturdaten: Regionaler Planungsverband Südostbayern
 Bahndaten: Deutschen Bahn AG

24.05.2022

Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Regionaler Planungsverband Südostbayern, 2021)

Bevölkerung

Im Landkreis Traunstein betrug die Bevölkerung zum 31.12.2019 rund 177.300 Einwohner (siehe detaillierte Auflistung in Anlage I). Diese verteilten sich gemäß der Darstellung in Karte 3 auf die verschiedenen Städte und Gemeinden. Dabei ist die Bevölkerungsdichte in den Stadtgebieten am höchsten und in den Gemeinden im Nordwesten des Landkreises am niedrigsten. Insgesamt haben 25 von 35 Gemeinden eine Bevölkerung von unter 5.000 Einwohnern. Ungefähr ein Viertel der Landkreisbevölkerung lebt in den Städten Trostberg, Traunreut und Traunstein.

Für den Landkreis Traunstein wird von einer Zunahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2039 im Vergleich zu 2019 von 2,5 bis 7,5 % ausgegangen.¹⁰ Dabei ist insbesondere anzumerken, dass der Anteil der über 65-jährigen Bevölkerung mit rund 30 % erheblich zunehmen wird. Dies muss bei der Ausgestaltung des ÖPNV berücksichtigt werden. Bei der Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren wird dieser um 9 % abnehmen. Beim Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren wird mit einem leichten Anstieg zwischen vier und fünf Prozent gerechnet.

Arbeitgeberstandorte

Die wichtigsten Arbeitgeberstandorte, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen sind schematisch in Karte 4 dargestellt. Wie deutlich zu erkennen ist, konzentrieren sich diese rund um Traunstein, Trostberg, Traunreut in den Stadtgebieten aber auch um Fridolfing im Osten des Landkreises. Dies unterstreicht den zentralen Charakter dieser Orte. Es finden sich aber auch viele kleinere und mittlere Betriebe in den ländlichen Regionen des Landkreises.

Auch die vier Krankenhäuser im Landkreis wie die Salzachklinik Fridolfing und die Kreiskliniken (Kliniken Südostbayern AG) in Ruhpolding, Traunstein und Trostberg liegen in den Städten, wobei sich analog zu den Arbeitgeberstandorten einige kleine und mittlere Pflegeeinrichtungen im allgemein ländlichen Gebiet verteilen.

Schulstandorte

Gemeinden mit besonders hohen Schülerzahlen weisen die Städte Traunstein, Traunreut und Trostberg auf (siehe Karte 5). Grund hierfür sind vor allem die weiterführenden Schulen, Berufsfachschulen, Berufsschulen, Berufsoberschulen sowie die Fach- und Fachoberschulen. Im Großteil der Gemeinden besuchen weniger als 250 Schüler und Schülerinnen eine örtliche Schule, was in den meisten Fällen Grundschulen sind. Abgesehen von den Städten liegen noch zwei weiterführende Schulen in Marquartstein und Ising, was sich auf die Schülerzahlen auswirkt. Karte 6 zeigt die (landkreisübergreifenden) Schulpendler und Schulpendlerinnen zu weiterführenden Schulen. Zu erkennen ist wieder der zentrale Charakter, den die Städte besitzen – aber auch die Vernetzung über die Landkreisgrenzen hinweg z.B. nach Burghausen. Die Entwicklung der Schülerzahlen wird – analog der Bevölkerungsvorausberechnung – mit leicht steigender Tendenz prognostiziert (vgl. Tabelle 9). Dies ist vor allem deshalb von Bedeutung, da die Schüler eine wesentliche Kundengruppe im ÖPNV bilden.

Tourismus & Hotels und Gastronomie

Der Landkreis Traunstein weist in allen Teilregionen eine Vielzahl an touristischen Sehenswürdigkeiten sowie Kultur- & Freizeiteinrichtungen auf. Dazu gehören beispielsweise der Chiemsee, insbesondere im Süden des Landkreises Wandergebiete, Kulturwege, Museen, Freizeitparks, Seilbahnen und weitere Einrichtungen.

Einen Überblick über die Verteilung von wesentlichen Standorten von Hotels und Gastronomie bietet Abbildung 1. Die Karten stammen aus einem 2018 erstellten Elektromobilitätskonzept, das von den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein beauftragt wurde. Aus diesem Grund umfasst die Darstellung auch beide Landkreise. Die Standorte von verschiedenen touristischen Destinationen lassen sich aus Abbildung 2 entnehmen.

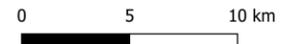
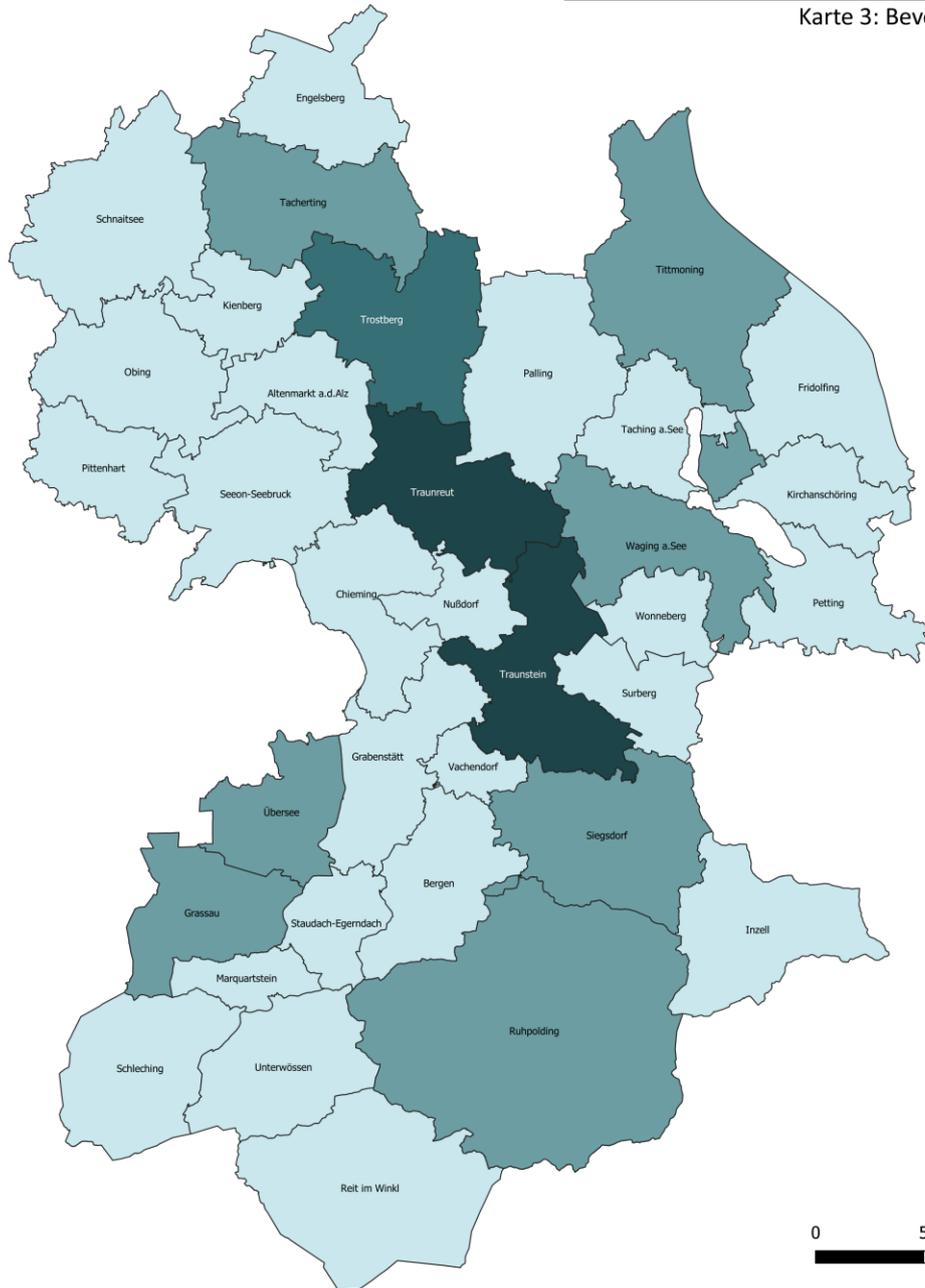
¹⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik, 2020

Karte 3: Bevölkerungsstand (2019)



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 3: Bevölkerungsstand



Legende

Gemeinden nach Einwohnern

- unter 5000 Einwohner
- zwischen 5001 und 10000 Einwohner
- zwischen 10001 und 15000 Einwohner
- zwischen 15001 und 21000 Einwohner



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Bevölkerungsdaten: destatis: GV-ISys

12.07.2022

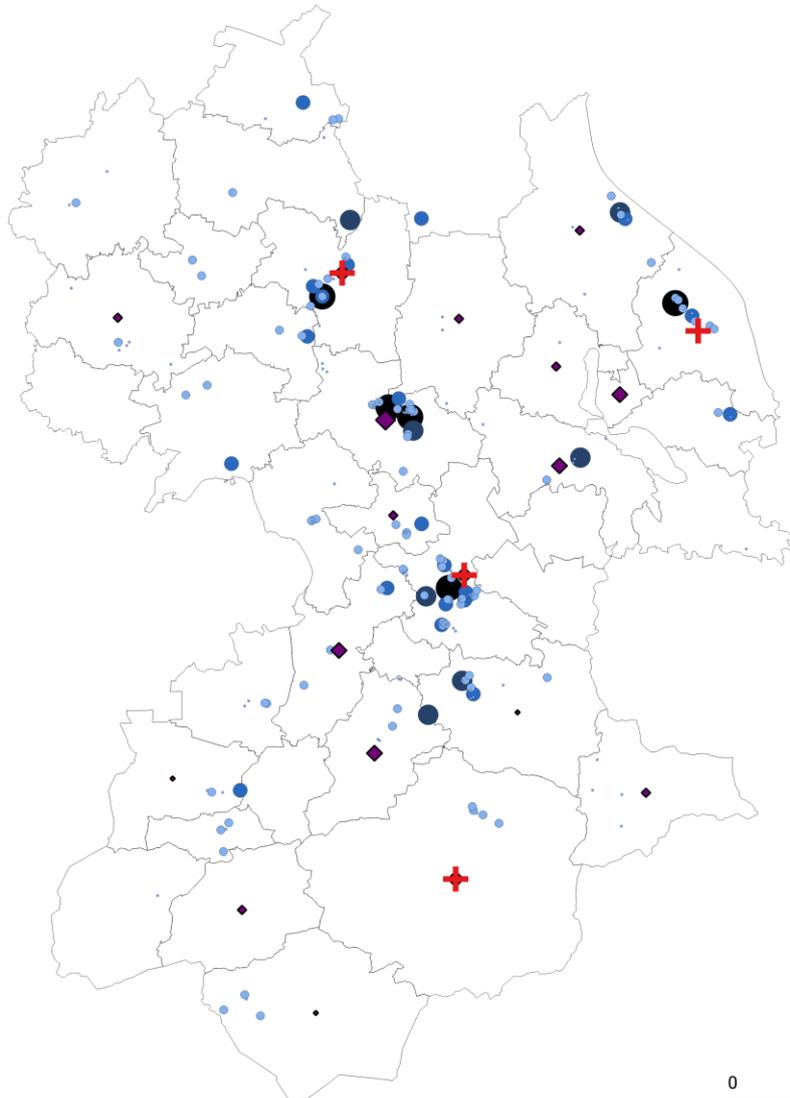
Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 4: Unternehmen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 4: Unternehmen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen



Legende

Größte Unternehmen

- zwischen 30 und 50 Mitarbeitende
- zwischen 51 und 200 Mitarbeitende
- zwischen 201 und 500 Mitarbeitende
- zwischen 501 und 1000 Mitarbeitende
- zwischen 1001 und 3500 Mitarbeitende

Gemeinden mit Pflegeeinrichtungen

- 20 - 50
- ◆ 50 - 100
- ◆ 100 - 200
- ◆ 200 - 350
- + Klinik



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Schematische Darstellung ohne Anspruch auf Vollständigkeit
 Unternehmensdaten: Chiemgau GmbH

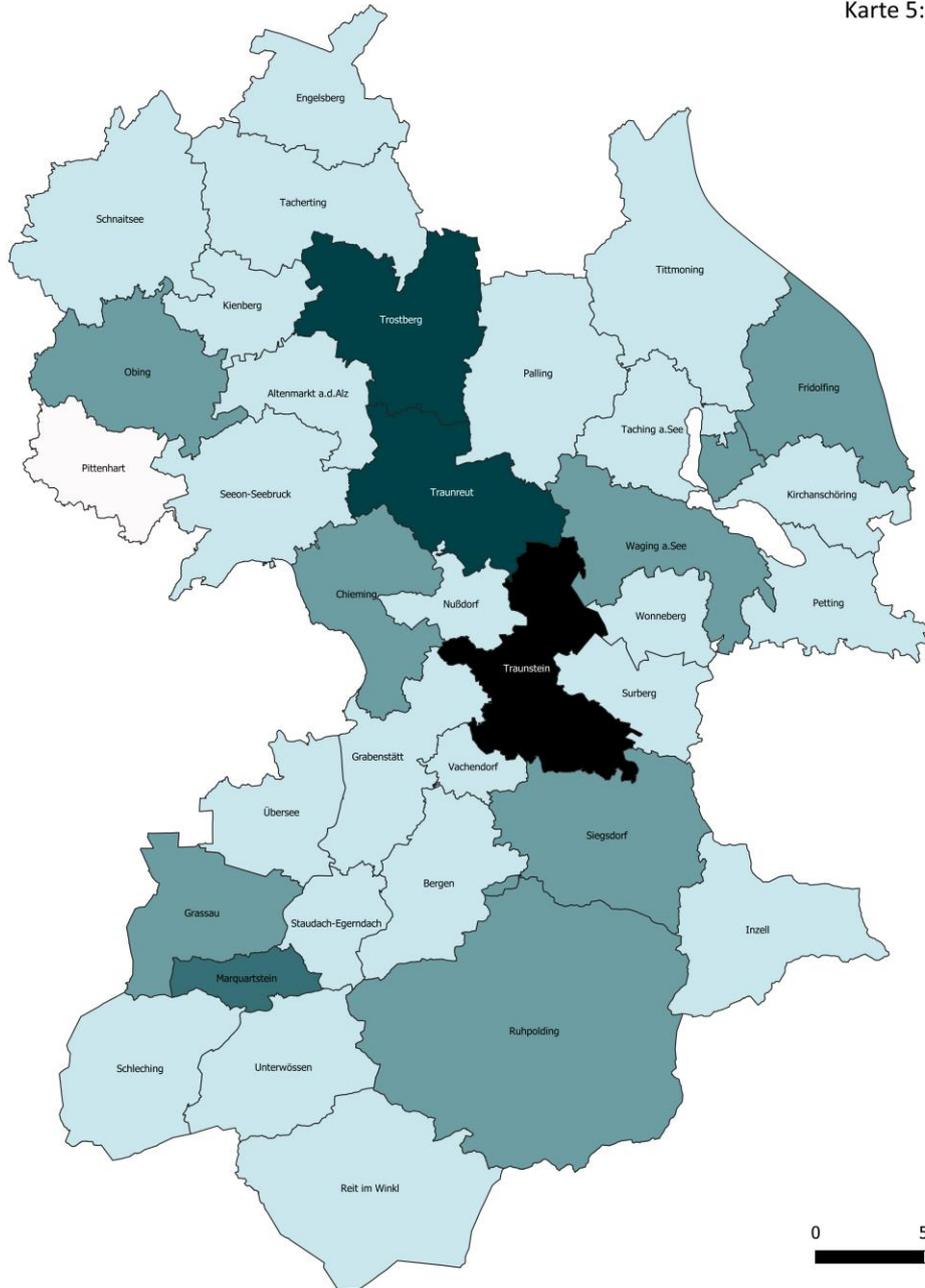
Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von Wirtschaftsförderung Traunstein, 2022 sowie (Kassenärztliche Vereinigung Bayerns, 2020)

Karte 5: Schüler nach Gemeinden



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 5: Schülerzahlen



Legende

Schülerzahlen Gesamt

- keine Schulen
- unter 250 Schüler/innen
- zwischen 250 und 1000 Schüler/innen
- zwischen 1001 und 2000 Schüler/innen
- zwischen 2001 und 4000 Schüler/innen
- zwischen 4001 und 10400 Schüler/innen



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Schülerdaten: destatis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

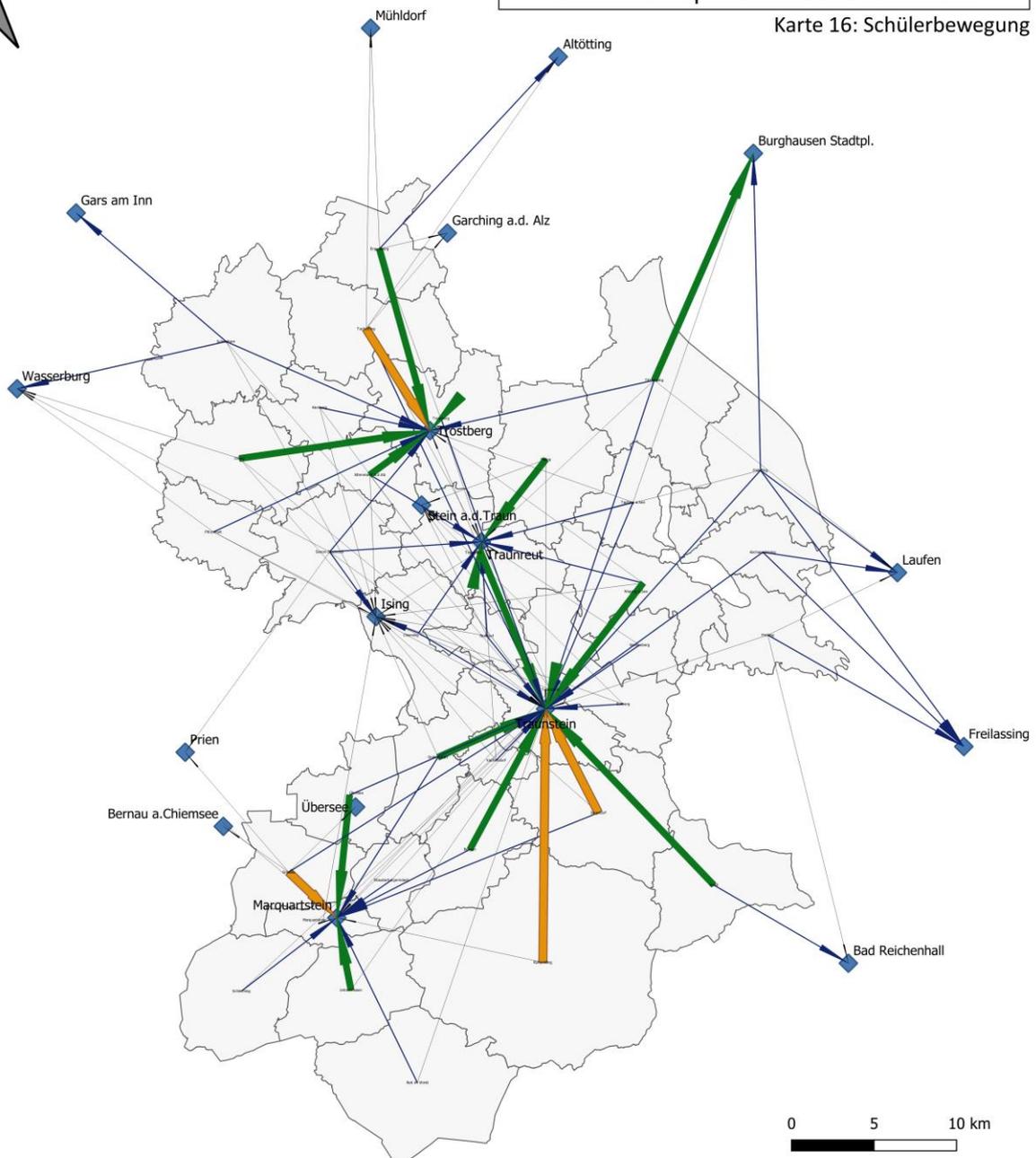
12.07.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 6: Schülerbewegung



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein
Karte 16: Schülerbewegung



Legende

- Schülerbewegung
- ▬ Mehr als 201 Schüler/innen
 - ▬ zwischen 101 und 200 Schüler/innen
 - ▬ zwischen 21 und 100 Schüler/innen
 - ▬ weniger als 20 Schüler/innen
- Schulstandorte

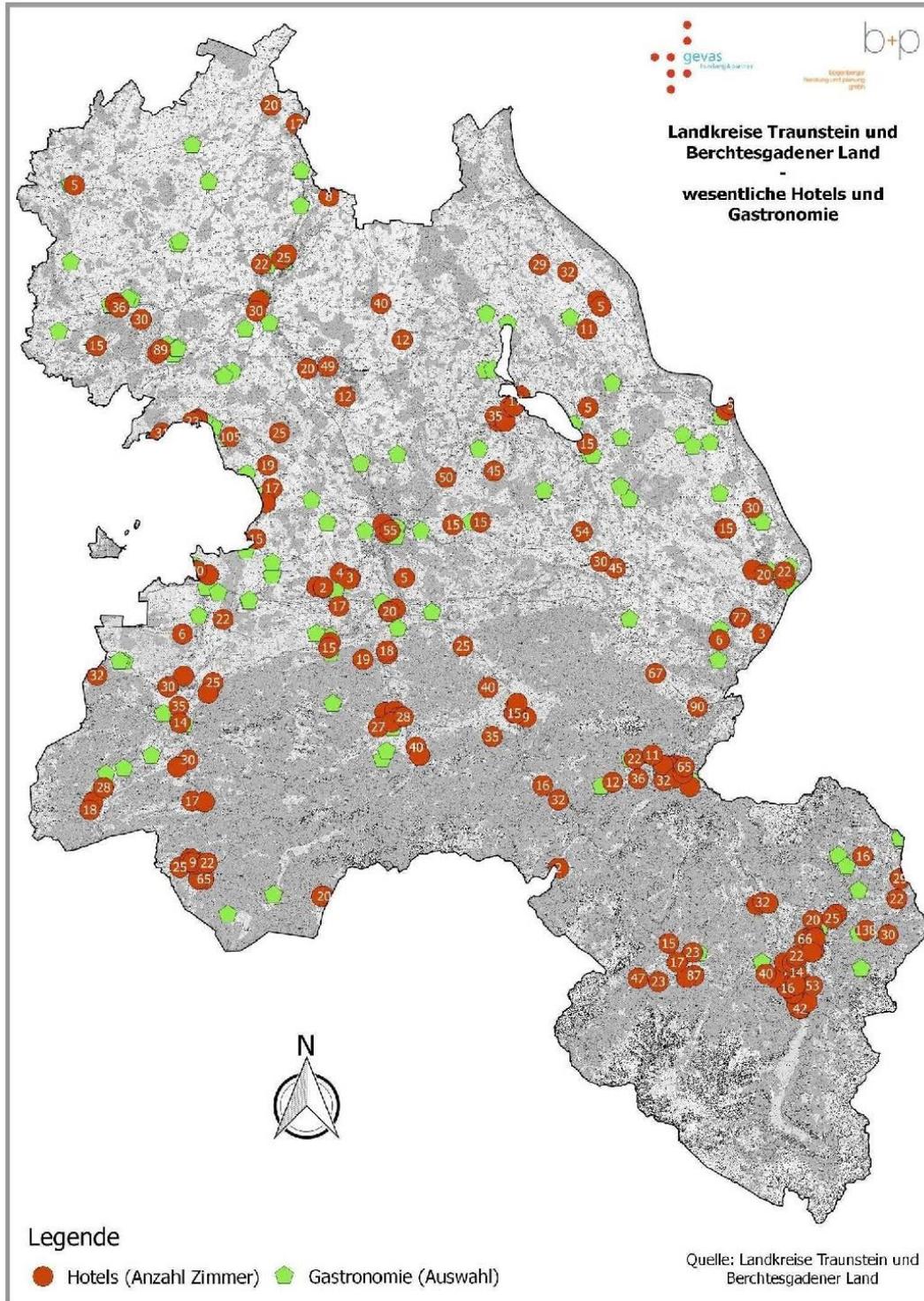


Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Schülerdaten: eigene Berechnungen

07.04.2022

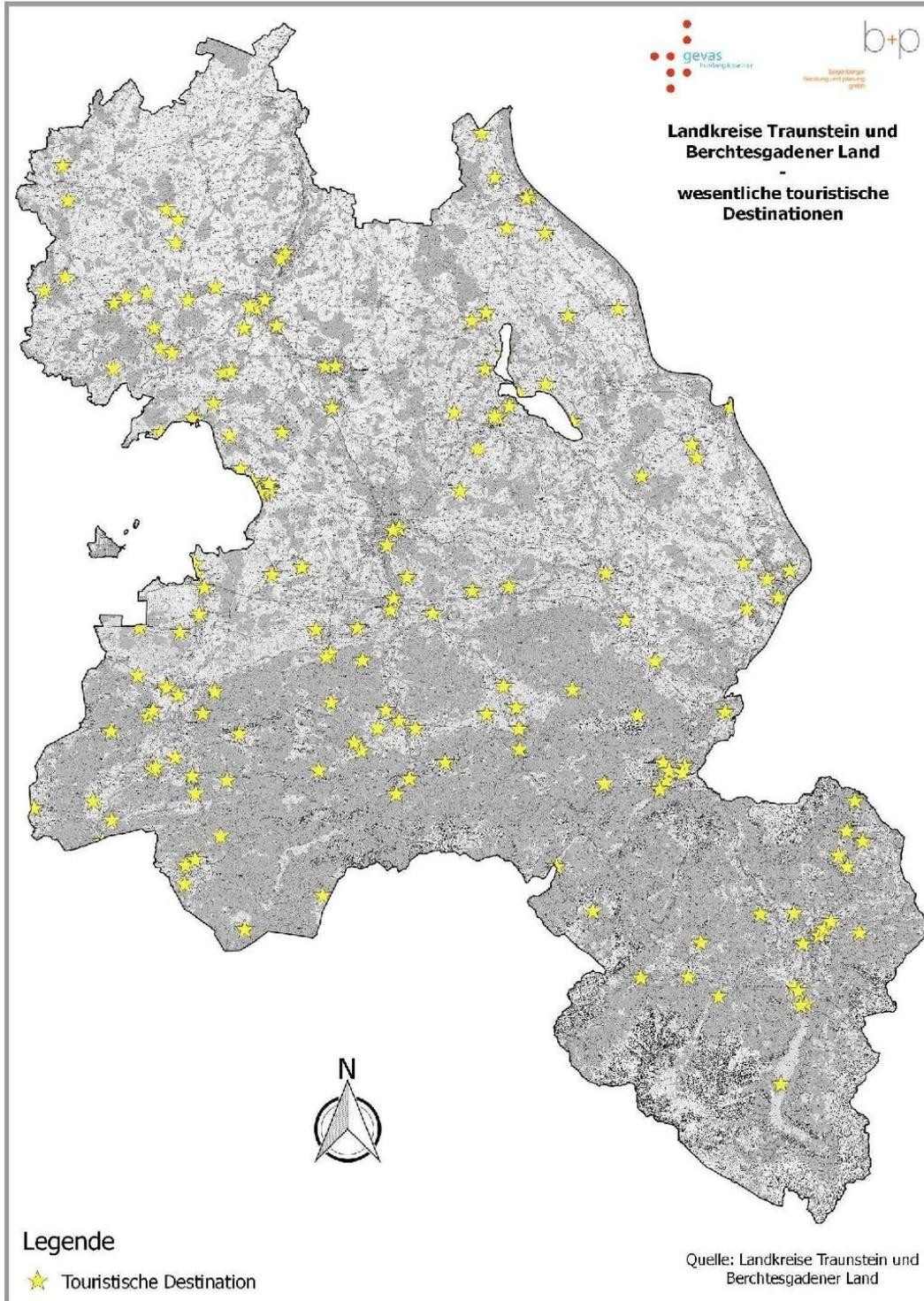
Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Abbildung 1: Wesentliche Hotels und Gastronomie



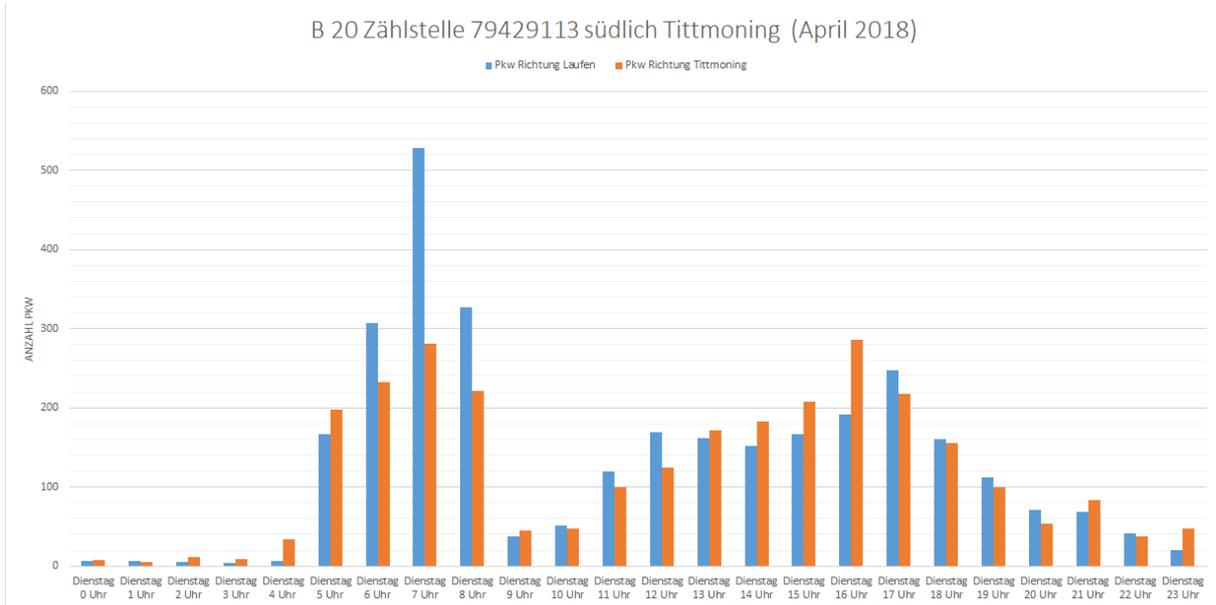
Quelle: (Hrsg. Landkreis Berchtesgader Land & Landkreis Traunstein, 2018)

Abbildung 2: Wesentliche touristische Destinationen



Quelle: (Hrsg. Landkreis Berchtesgader Land & Landkreis Traunstein, 2018)

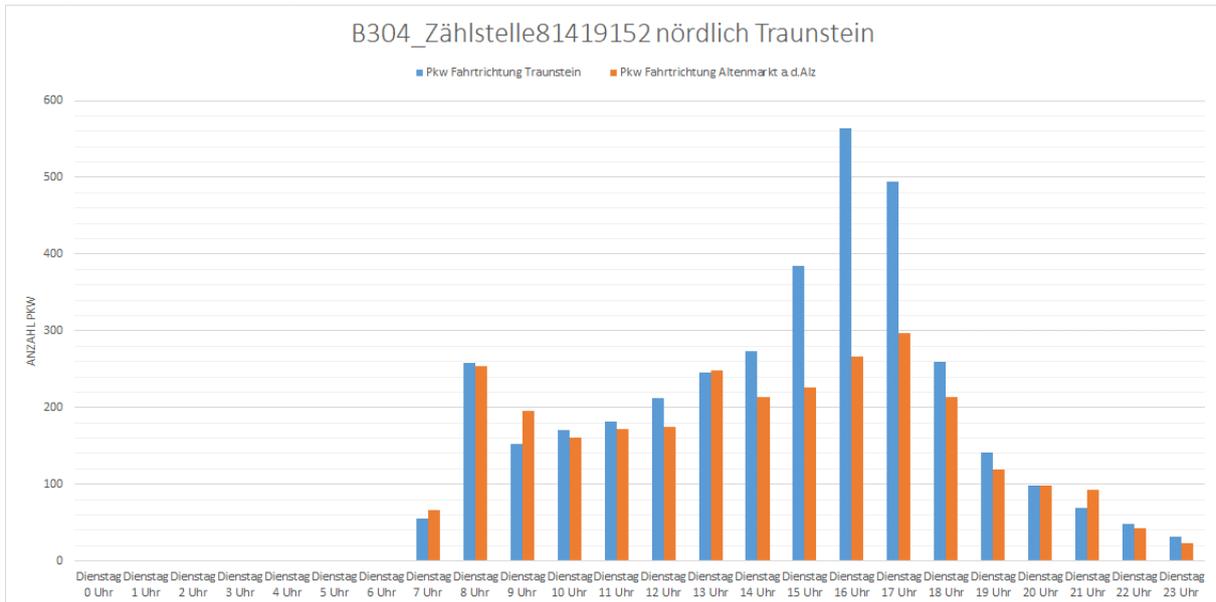
Abbildung 3: Stundenrohdaten-Auswertung Zählstelle B 20 bei Tittmoning



Quelle: (ZIS - Zentralstelle für Informationssysteme der Landesbaudirektion Bayern, 2018)

Die Darstellungen zeigen typische Spitzen für den Berufsverkehr im Zeitraum zwischen ungefähr 06:00 – 09:00 Uhr sowie einen kontinuierlichen Anstieg ab ca. 12:00 – 18:00 Uhr. Dieses Muster der Verkehrsspitzen in den genannten Zeitbereichen lässt sich grundsätzlich, wenn auch mit einigen Abweichungen, auch bei anderen Messstellen erkennen.

Abbildung 4: Stundenrohdaten-Auswertung Zählstelle B 304 bei Traunstein



Quelle: (ZIS - Zentralstelle für Informationssysteme der Landesbaudirektion Bayern, 2018)

Pendlerdaten

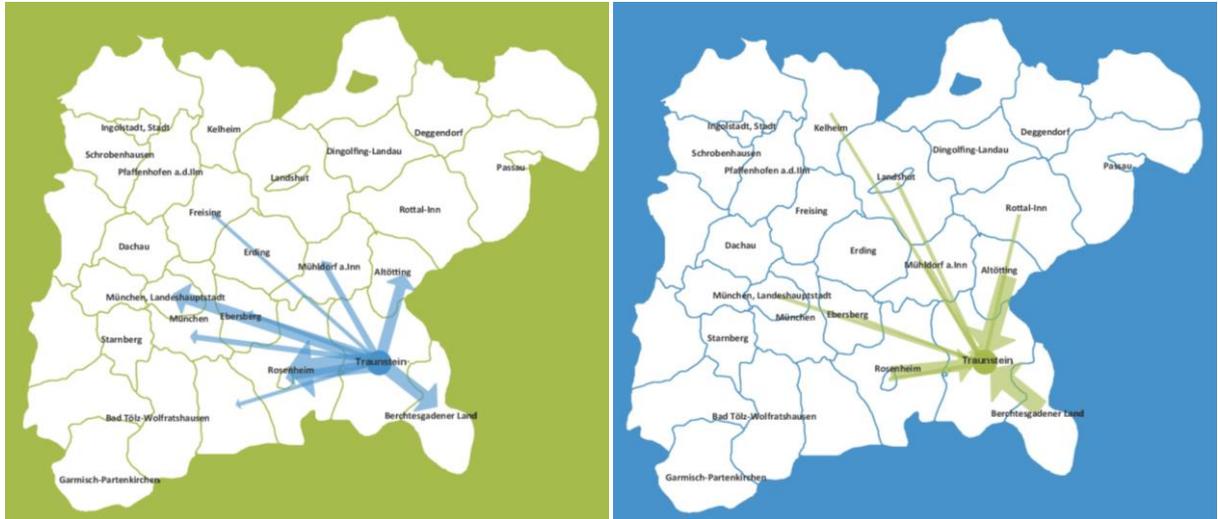
Auch die grafisch dargestellten Pendlerströme vermitteln einen sehr guten Eindruck über das potenzielle Verkehrsaufkommen bzw. den Mobilitätsbedarf. Hierzu dienen zum einen Abbildung 5 für einen ersten Überblick über die landkreisübergreifenden Pendlerströme und zum anderen die Detailkarten, die auf Basis der zuordenbaren Pendlerdaten erstellt wurden (siehe für diese Karten den Abschnitt II in den Anlagen).

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass die Städte Traunreut und Traunstein Knotenpunkte bilden, an denen sich die wesentlichen Ströme sowohl innerhalb als auch außerhalb des Landkreises in die vier Teilregionen Nordwesten, Nordosten, Südwesten und Südosten teilen.

Anhand der Detailkarten lässt sich zudem erkennen, dass die Pendlerbewegungen der genannten Teilregionen jeweils mit den angrenzenden Landkreisen ihren Schwerpunkt haben. Das Aufkommen in den Stadtgebieten zeigt eine relativ starke Achse von Nord bis Süd.

Bei den Landkreis-übergreifenden Pendlerbewegungen lassen sich besonders starke Verflechtungen mit den Landkreisen Berchtesgadener Land, Altötting und Rosenheim im Bereich der Einpendler ablesen. Bei den Auspendlern sind insbesondere Stadt und Landkreis Rosenheim, Berchtesgadener Land, Stadt München sowie der Landkreis Altötting zu nennen.

Abbildung 5: Landkreisübergreifende Ein- und Auspendler



Auspendler von Traunstein		Einpendler nach Traunstein	
Landkreis bzw. kreisfreie Stadt	Anzahl	Landkreis bzw. kreisfreie Stadt	Anzahl
Rosenheim	4.790	Berchtesgadener Land	4.133
Berchtesgadener Land	2.796	Altötting	4.095
München, Landeshauptstadt	2.425	Rosenheim	2.598
Altötting	2.087	Mühldorf a.Inn	903
Rosenheim, Stadt	1.145	München, Landeshauptstadt	363
Mühldorf a.Inn	852	Rosenheim, Stadt	353
München	676	Rottal-Inn	158
Ebersberg	200	Ebersberg	116
Freising	179	Landshut	86
Miesbach	173	Kelheim	84

Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2020)

Im zweitgrößten Flächenlandkreis Bayerns ist Mobilität derzeit in einem erheblichen Umfang durch die Nutzung des PKW bestimmt. Dies zeigt sich an Karte 8, in der die PKW-Quote je Gemeinde dargestellt ist. Hier wurde die Anzahl der zugelassenen PKW ins Verhältnis zu Personen über 18 Jahren in der jeweiligen Gemeinde gesetzt.

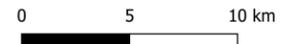
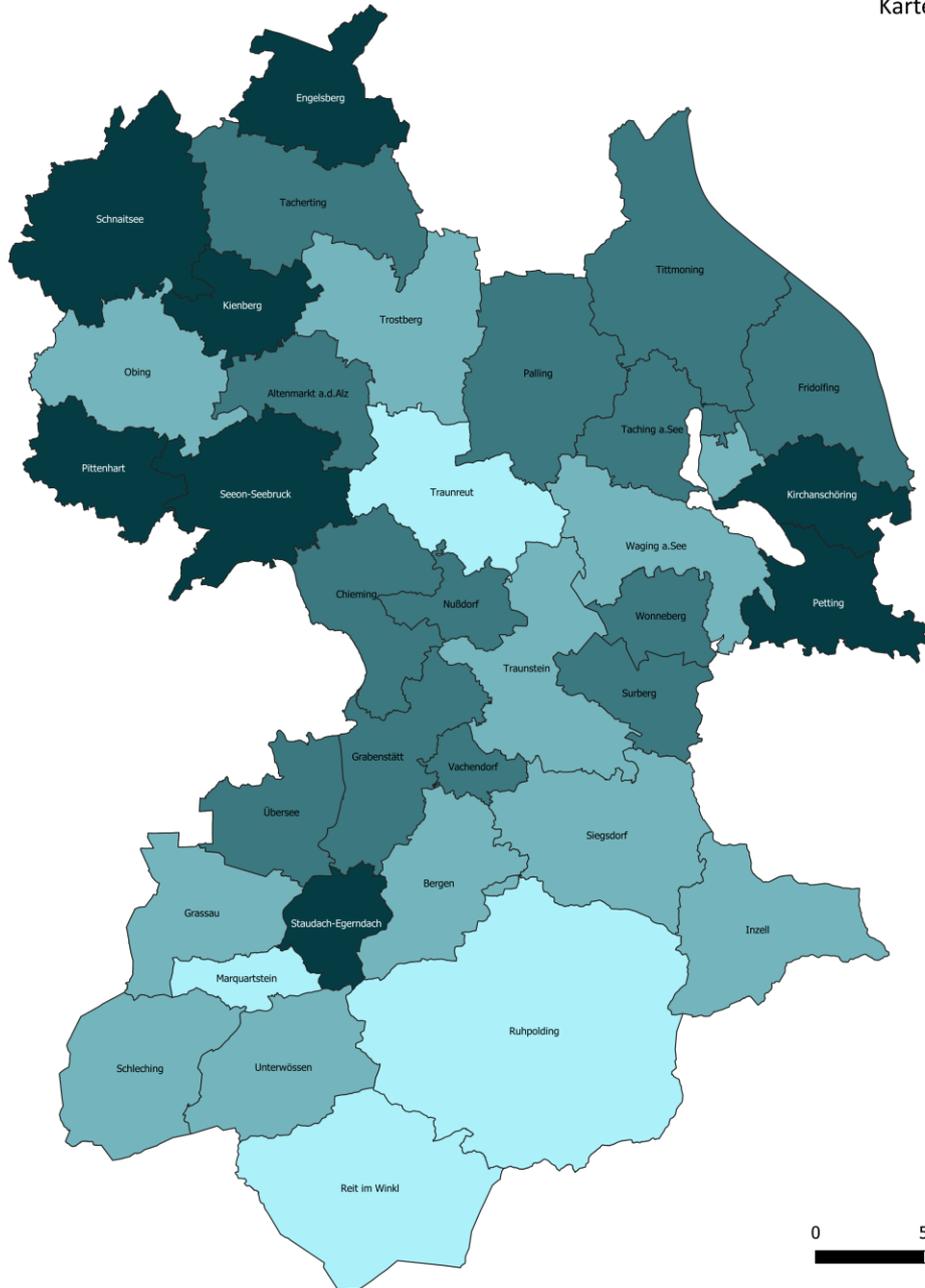
Es fällt auf, dass die PKW-Quote tendenziell insbesondere im Nordwesten, Nordosten sowie entlang des Chiemsees am höchsten ist.

Karte 8: PKW-Quote nach Gemeinde



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 8: Pkw-Quote



Legende

Pkw-Quote nach Gemeinde

- 65 % - 72 %
- 72 % - 79 %
- 79 % - 86 %
- 86 % - 94 %



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Pkw-Daten: eigene Berechnungen mit Daten von destatis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

12.07.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

3.3 Derzeitiges SPNV & ÖPNV-Angebot

Nach den vorangegangenen Ausführungen zu Raumstruktur und soziodemografischen Darstellungen wird nun detailliert auf das vorhandene SPNV- und ÖPNV-Angebot eingegangen.

3.3.1 SPNV-Angebot

Im Landkreis Traunstein verlaufen sechs verschiedene SPNV-Kursbuchstrecken (siehe Tabelle 1). Davon landkreisüberschreitend sind die drei Kursbuchstrecken

- 945 (Landshut – Salzburg),
- 947 (Traunstein – Mühldorf)
- 951 (München – Salzburg),

die den Landkreis nach Norden, Nordosten und von Westen nach Osten an die umliegenden Landkreise und das Schienennetz anbinden (vgl. Karte 2). Innerhalb des Landkreises Traunstein verlaufen die Kursbuchstrecken

- 953 (Traunstein – Ruhpolding)
- 959 (Traunstein – Waging).

Ferner gibt es noch die Kursbuchstrecke

- 12951 (Obing – Bad Endorf)

für den touristischen Ausflugsverkehr.

SPNV-Haltestellen

Im Landkreis gibt es 26 SPNV-Haltestellen, die sich wie folgt auf die Linien aufteilen:

- Drei Haltestellen auf der Linie 945:
 - Tittmoning-Wiesmühl, Fridolfing und Kirchanschöring.
- Acht Haltestellen auf der Linie 947:
 - Tacherting, Schalchen, Trostberg, Altenmarkt (Alz), Stein (Traun), Hörpolding, Traunreut, Matzing, Traunstein Klinikum und Traunstein.
- Drei Haltestellen auf der Linie 951:
 - Übersee, Bergen und Traunstein.
- Sieben Haltestellen auf der Linie 953:
 - Traunstein, Seiboldsdorf, Traundorf, Siegsdorf, Eisenärzt, Bibelöd und Ruhpolding.
- Fünf Haltestellen auf der Linie 959:
 - Traunstein, Hufschlag, Weibhausen, Otting und Waging.
- Drei Haltestellen auf der Linie 12951:
 - Obing, Aindorf und Pittenhart.

Deutlich wird die Bedeutung des Bahnhofs in Traunstein, was sowohl die regionalen als auch die überregionalen Verbindungen betrifft. Dem Regionalplan Südostbayern folgend soll dieser auch als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern ausgebaut werden.

SPNV-Bedienzeiten

Für die landkreisüberschreitenden Schienenverkehre sehen das Angebot und die Bedienzeiten wie folgt aus.

Auf der Kursbuchstrecke 945 (Landshut – Salzburg) verkehrt auf der, für den Landkreis relevanten Strecke (Mühldorf – Freilassing), zwischen 06:00 – 24:00 Uhr die RB45 etwa im Stundentakt. Auch wenn jeder zweite Zug auf den Halt in Fridolfing verzichtet.

Der Fahrplan der RB 47 bzw. RB 49 (Traunstein – Mühldorf) gestaltet sich etwas komplizierter. Durch die Bedienung der Stadt Traunreut, die nicht auf der direkten Trasse von Traunstein nach Mühldorf liegt (vgl. Karte 2), muss der Schienenverkehr auf einigen Kursen diesen Abzweig nehmen, was zu Fahrtzeitverlusten führt. Hierdurch ergibt sich eine ungefähre, zweistündige Taktung in Bezug auf eine schnelle und durchgehende Verbindung zwischen den Städten Traunstein und Mühldorf. Die Bedienzeiten liegen in Richtung Traunreut ab

05:00 Uhr bzw. in Richtung Mühldorf ab 06:43 Uhr bis 22:20 Uhr. In der Gegenrichtung sind die Betriebszeiten ab Mühldorf in Richtung Traunstein beim ersten Kurs ab ca. 05:00 Uhr zunächst bis Trostberg und beim zweiten Kurs dann durchgehend bis Traunstein ab 06:30 Uhr. Betriebsschluss ist ca. 23:30 Uhr.

Die Kursbuchstrecke 951 (München – Rosenheim – Salzburg), auf der die Linie RE5 verkehrt, fährt im Stundentakt (zwischen durch teils sogar mit verdichtetem Angebot) in Richtung München bereits ab 04:30 morgens bis 23:29 Uhr abends und in Richtung Salzburg ab 06:11 morgens bis 01:19 Uhr abends.

Auf den Kursbuchstrecken 953 (Traunstein – Ruhpolding) verkehrt zwischen ca. 06:00 - 23:00 Uhr die RB53 im Stundentakt – teilweise mit Verstärker.

Auf der Kursbuchstrecke 959 (Traunstein – Waging) verkehrt wochentags die RB 59 im Stundentakt von 06:00 – 22:00 Uhr, am Wochenende ungefähr im Zweistundentakt.

Tabelle 1: SPNV-Linien

Kursbuchstreckennummer	Streckenführung
945	Landshut – Mühldorf – Salzburg
947	Traunstein – Garching – Mühldorf
951	München – Rosenheim – Salzburg
953	Traunstein – Ruhpolding
959	Traunstein – Waging
12951	Bad Endorf – Amerang – Obing (historischer Dieseltriebwagen; Verkehrt an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Anfang Oktober)

Quelle: (Landkreis Traunstein, 2021)

3.3.2 ÖPNV-Angebot

Im Landkreis Traunstein gibt es insgesamt 64 Buslinien (siehe Tabelle 23 für detaillierte Informationen zu den Buslinien). Von diesen verkehren die meisten Linien innerhalb des Landkreises. Einige der Linien verbinden Traunstein aber auch mit den umliegenden Landkreisen (vgl. Karte 9).

ÖPNV-Linien und Aufgabenträgerschaften

Grundsätzlich ist der Landkreis Traunstein Aufgabenträger für die ÖPNV-Linien. In den nachfolgenden Tabellen sind die Linien sortiert nach verschiedenen Kriterien (v.a. Aufgabenträgerschaft, Saisonalität) dargestellt:

- Tabelle 2: Ganzjährige (z.T. mit Unterbrechung) Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein
- Tabelle 3: Saisonale Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein
- Tabelle 4: Ganzjährige & saisonale Stadtbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein
- Tabelle 5: Ortsverkehre in Aufgabenträgerschaft von Gemeinden bzw. Städten im Landkreis Traunstein

Tabelle 2: Ganzjährige (z.T. mit Unterbrechung) Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung
9142	Traunstein-Traunreut
9150	Trostberg - Kienberg - Schnaitsee - Waldhausen
9242	Traunreut-Stein an der Traun-Altenmarkt-Trostberg ZBH
9342	Trostberg-Tacherting-Wiesmühl-Engelsberg-Garching-Hart Industriegebiet SKW
9413	Wasserburg - Waldhausen
9436	Trostberg – Kirchweidach – Palling – Limberg – Waging (Traunreut)
9437	Traunreut – Palling - Kirchweidach
9438	Trostberg – Altenmarkt - Seeon – Pittenhart - Obing
9439	Traunstein – Kammer – Traunreut (Otting)
9440	Traunreut – Oberweißenkirchen - Palling
9441	Trostberg – Wasserburg – Ebersberg – Grafing
9442	Trostberg-Altenmarkt-Stein an der Traun-Matzing- Traunstein (Schneller Traunsteiner/Trostberger)
9444	Traunstein – Kammer – Palling – Kirchweidach – Trostberg – Peterskirchen
9445	Seeon – Seebruck – Truchtlaching – Hörpolding – Traunreut
9448	Trostberg - Oberfeldkirchen
9455	Vario-Bus
9505	Prien – Marquartstein - Reit im Winkl
9506	Reit Im Winkl – Ruhpolding – Inzell
9508	Bernhaupten – Bergen – Marquartstein
9509	Traunstein – Übersee – Marquartstein – Reit im Winkl
9512	Traunstein – Siegsdorf – Ruhpolding
9513	Traunreut – Nußdorf – Chieming (Kleeham)
9514	Traunstein – Vachendorf – Bergen
9515	Traunstein – Teisendorf – Freilassing
9518	Traunstein – Waging – Tittmoning (Burghausen)
9519	Traunstein – Waging – Laufen
9520	Traunstein – Grabenstätt - Chieming – Seebruck – Prien
9522	Traunstein – Obing – Schnaitsee
9523	Kienberg – Seeon (Traunstein)
9526	Traunstein – Inzell – Bad Reichenhall
B 16	Burghausen – Tittmoning – Laufen
B 19	Tittmoning – Tettenhausen – Laufen
B 23	Tittmoning – Wiesmühl
B 28	Burghausen – Trostberg – Traunreut
GL 516	Traunstein - Surberg - Neukirchen - Teisendorf

Buslinie	Bezeichnung
GL Knappenfeld-Traunstein	GL Knappenfeld-Traunstein
GL Traunstein-Vogling	GL Traunstein-Vogling
GM 1	Tittlmoos – Waldhausen – Schnaitsee – Gars
H 4	Waging-Tettenhausen-Petting-Weildorf-Saaldorf-Freilassing
W 01	Tittmoning – Traunstein über Fridolfing, Kirchanschöring, Waging
W 02	Traunstein – Tittmoning über Waging, Taching
W 03	Tittmoning – Trostberg – (Schalchen)
W 05	Tittmoning – Traunreut über Kay, Palling, bzw. Kirchanschöring, Waging
W 06	Trostberg – Palling – Waging – Kirchanschöring
W 11	Tittmoning - Traunstein ü. Geisenfelden, Petting, St. Leonhard
W 70	Engelsberg – Garching – Alt-/Neuötting
W 73	Tyrlaching – Kirchweidach – Garching – Unterneukirchen

Quelle: Landkreis Traunstein

Die saisonalen Regionalbuslinien haben überwiegend touristischen Charakter.

Tabelle 3: Saisonale Regionalbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung
9500	Shuttlebus Reit im Winkl - Winklmoosalmbahn - Reit im Winkl
9504	Wanderbus Reit im Winkl
9507	Reit im Winkl – Winklmoosalm
9531	Seebus Übersee
9535	Mozartexpress: Reit im Winkl-Salzburg
9586	Chiemsee-Ringlinie
H 4T	Waging-Salzburg-Waging (Touristische Linie)
Reit im Winkl - Hindenburghütte	Reit im Winkl - Hindenburghütte

Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

Der in nachfolgender Tabelle genannte Ortsverkehr Reit im Winkl verkehrt saisonal.

Tabelle 4: Ganzjährige & saisonale Stadtbus-Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung
9434	Stadtbus Trostberg
9443	Stadtverkehr Traunstein
9501	Ortsverkehr Reit im Winkl

Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

Wie zuvor schon erwähnt, zeigt Tabelle 5 die ÖPNV-Angebote, deren Aufgabenträgerschaft die dargestellte Gemeinde bzw. Stadt innehat.

Tabelle 5: Ortsverkehre in Aufgabenträgerschaft von Gemeinden bzw. Städten im Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung	Aufgabenträger	Art des Angebots (Flexibel oder Regelmäßig)	Saisonalität
9449	Citybus Traunreut	Stadt Traunreut	Linienfahrplan-Angebot	Ganzjährig
9532	Dorflinie Ruhpolding	Gemeinde Ruhpolding	Linienfahrplan-Angebot	Ganzjährig mit Unterbrechungen
9533	Dorflinie Ruhpolding	Gemeinde Ruhpolding	Linienfahrplan-Angebot	Ganzjährig mit Unterbrechungen
Dorflinie Inzell	Dorflinie Inzell	Gemeinde Inzell	Linienfahrplan-Angebot	Ganzjährig
9446	Rufbus Traunstein Stadt	Stadt Traunstein	Flexibel / Rufbus	Ganzjährig

Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

In Aufgabenträgerschaft des Landkreises Rosenheim befindet sich die Linie 9480 (Bürgerbus Amerang – Obing - Pittenhart - Eggstätt - Bad Endorf - Rimsting - Prien). Neben diesen Angeboten bestehen noch weitere, „kleinere“ Beförderungs-Angebote:

- Gemeinde Übersee: kostenloser Badebus, saisonal, Sommer bei gutem Wetter, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen
- Gemeinden Bergen & Siegsdorf: Wanderbus, saisonal (Sommer), kostenlos für Einheimische (Gratis-Tickets) & Gästekarteneinhaber (zwischenzeitlich eingestellt)

Zusätzlich waren vor der Corona-Pandemie noch fünf Nachtexpress-Linien aktiv (siehe Karte 10), deren Betrieb bisher nicht wiederaufgenommen wurde.

Karte 10: Nachtexpresslinien

Nachtexpressliniennetz



Quelle: Landkreis Traunstein, 2019

Im Zuge der Rahmenkonzeption ist mittelfristig anzustreben, die Funktion der Nachtexpress-Linien (Bedienung an äußersten Randzeiten) in das Gesamtkonzept zu integrieren. Die Nachtexpress-Linien waren folgende:

- N 1: Traunstein – Traunreut – Trostberg – Engelsberg
- N 2: Tittmoning – Waging – Traunstein
- N 3: Traunstein – Bergen – Siegsdorf – Inzell – Ruhpolding
- N 4: Ettenhausen – Marquartstein – Grassau – Traunstein
- N 5: Traunstein – Chieming – Seebruck – Seeon – Obing

Liniengenehmigungs-Inhaber

Die Anzahl und die Verteilung der Liniengenehmigungen auf die einzelnen Verkehrsunternehmen sind in Abbildung 6 dargestellt. Bei der Aufstellung ist zu beachten, dass eine Linie mehrere Genehmigungsinhaber aufweisen kann. Für einen detaillierten Überblick wird nochmals auf Tabelle 23 in den Anlagen des Nahverkehrsplans verwiesen.

Abbildung 6: Anzahl Genehmigungen je Verkehrsunternehmen



Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

3.4 Organisation, Vertrieb und Tarifsystem

Der Landkreis Traunstein ist – wie zuvor schon dargestellt – neben weiteren Gemeinden und Städten der größte Aufgabenträger für den ÖPNV. Dieser ist überwiegend eigenwirtschaftlich durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen organisiert. Für die detaillierte Übersicht der einzelnen Tarife wird auf den Abschnitt IV in den Anlagen verwiesen.

Im Landkreis Traunstein sind folgende Unternehmen in einer Verkehrsgemeinschaft organisiert:

- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Brodschelm Verkehrsbetrieb GmbH
- Hövels GmbH & Co.KG
- Omnibus H. Wengler
- Gloss Christian Verkehrsunternehmen

Es gibt keinen einheitlichen Landkreis-Tarif. Jedoch gibt es in o.g. Verkehrsgemeinschaft eine gegenseitige Tarifanerkennung. Eine Ausnahme hiervon bildet die Firma Omnibus H. Wengler, die einen eigenen Haustarif anwendet und nur das Chiemgauer Schüler- und Studententicket anerkennt. Demnach wenden also folgende vier Unternehmen einen gemeinsamen Streckentarif sowie weitere Tarif-Produkte an:

- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Brodschelm Verkehrsbetrieb GmbH
- Hövels GmbH & Co.KG
- Gloss Christian Verkehrsunternehmen

Einen eigenen Haustarif ohne gegenseitige Tarifanerkennung bieten folgende Verkehrsunternehmen an:

- Hogger GmbH
- Omnibus H. Wengler
- Omnibusreisen Hans Gmeindl
- Fegg Reisen (Dorflinie Inzell)
- Alpenland Reisen Inh. Christian Pletschacher (Dorflinie Ruhpolding)
- Dirnhofer (Shuttlebus Reit im Winkl – Hindenburghütte)

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt im Wesentlichen durch Barverkauf durch das jeweilige Verkehrsunternehmen. Online- bzw. E-Tickets sind noch nicht erhältlich.

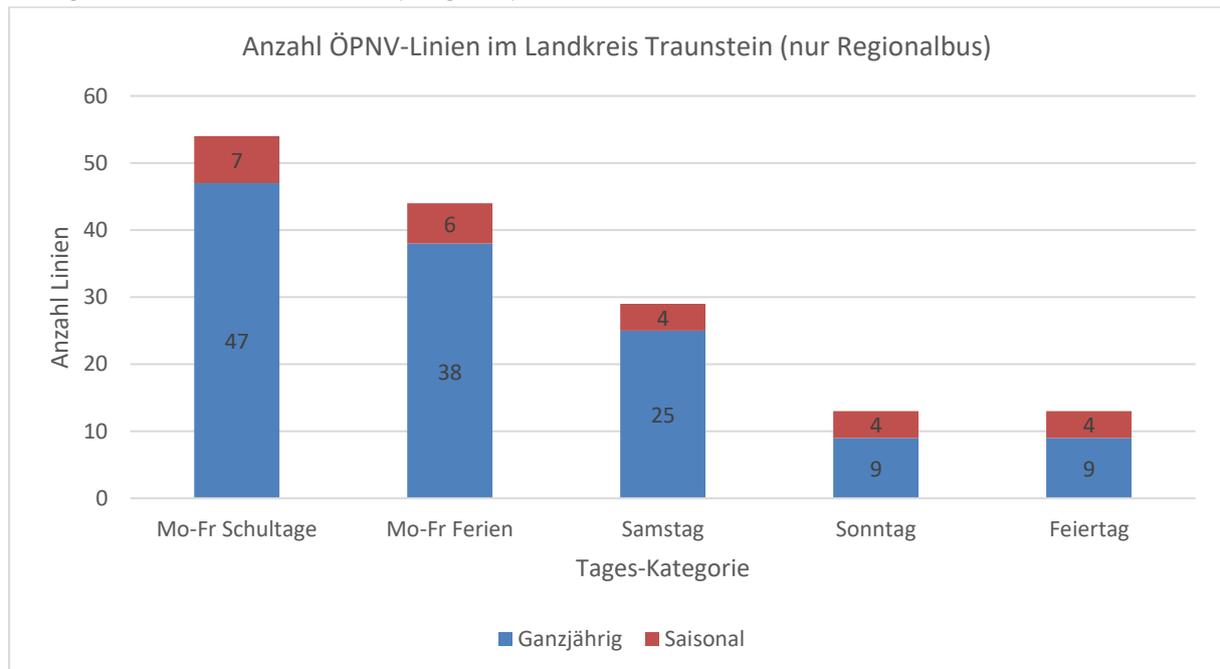
3.5 Leistungsangebot nach Wochentagen

Nach dem Linienüberblick des SPNV, ÖPNV und der Tariflandschaft wird nun detaillierter auf das Niveau des ÖPNV zu den verschiedenen Tageskategorien eingegangen:

- MO-FR an Schultagen (MF(S))
- MO-FR an Ferientagen (MF (F))
- Samstag (SA)
- Sonntag (SO)
- Feiertag (FT)

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich der ÖPNV im Landkreis Traunstein sehr stark am Schülerverkehr orientiert. Dies zeigt sich zum Beispiel an der Abnahme der verkehrenden Linien im Fahrplan-Vergleich ‚Montag-Freitag an Schultagen‘ zu ‚Montag-Freitag an Ferientagen‘. Hier ist die Anzahl der ganzjährig verkehrenden Linien um rund 20 % reduziert. Am Wochenende erfolgt eine weitere Reduktion um rund 52 % an Samstagen bzw. 80 % an Sonn- und Feiertagen im Vergleich zum Fahrplan-Niveau wie an Schultagen.

Abbildung 7: Anzahl ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein (nur Regionalbus)

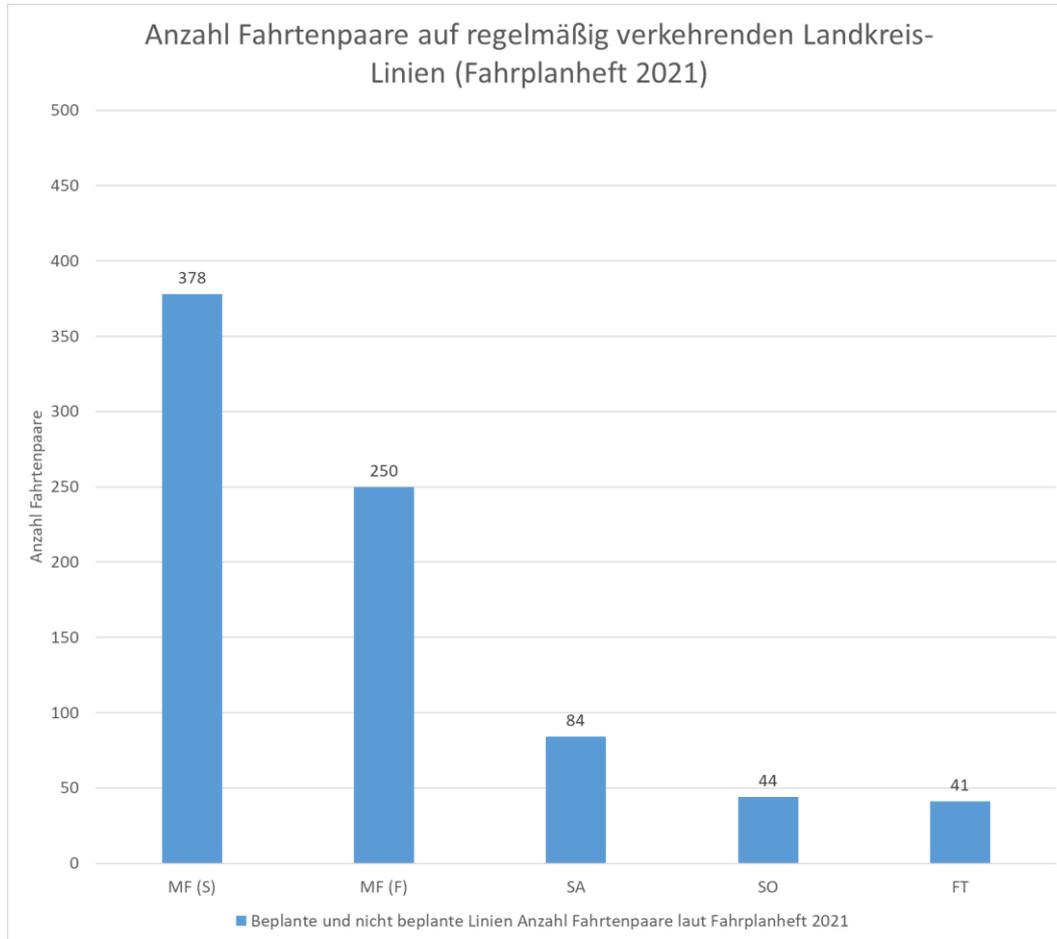


Quelle: (Landkreis Traunstein, 2021)

Die an Sonn- und Feiertagen aktiven Linien, die nicht nur saisonal bedient werden, liegen im Südosten, Südwesten, Nordwesten sowie in den Stadtgebieten des Landkreises. Sie dienen insbesondere zu diesen Tageskategorien dem Freizeit- und Tourismusverkehr. Es handelt sich dabei um folgende Linien:

- 9142 Traunstein-Traunreut
- 9242 Traunreut-Stein an der Traun-Altenmarkt-Trostberg ZBH
- 9505 Prien – Marquartstein - Reit im Winkl
- 9506 Reit im Winkl – Ruhpolding – Inzell
- 9509 Traunstein – Übersee – Marquartstein – Reit im Winkl
- 9514 Traunstein – Vachendorf – Bergen
- 9520 Traunstein – Grabenstätt - Chieming – Seebruck – Prien
- 9522 Traunstein – Obing – Schnaitsee
- 9526 Traunstein – Inzell – Bad Reichenhall

Abbildung 8: Anzahl Fahrtenpaare auf ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein (nur Regionalbus)



Quelle: (Landkreis Traunstein, 2021)

Die prozentuale Reduktion der Fahrtenpaare auf den einzelnen Linien zu den unterschiedlichen Tages-Kategorien (siehe Abbildung 8) ist prozentual gesehen noch gravierender als die Reduktion der aktiven Linien.

Die dargestellten Linien und Angebote führen zu einer jährliche Betriebsleistung, die in Tabelle 6 abgelesen werden kann.

Tabelle 6: Jährl. Betriebsleistung (2021) der Verkehrsunternehmen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Traunstein

Verkehrsunternehmen	Nutzwagen-km	Kapazität der Fahrzeuge	Nutzplatz-Kilometer (Mio.)	Nutzplatz-Kilometer
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, RVO	2.500.000	versch., bis zu 160	192 Mio.	192.000.000
Wengler	400.000	26/85/160	29 Mio.	29.000.000
Brodtschelm	290.000	85-112	28 Mio.	28.000.000
Hövels	170.000	8/86/99/116	15 Mio.	15.000.000
Dirnhofer	60.000	12/17/31	0,85 Mio	850.000
Gloss	45.000	29/76/116	3,8 Mio	3.800.000
Hogger	21.000	92	1,9 Mio.	1.900.000
Gmeindl	14.000	75	1 Mio.	1.000.000
Summe:	3.500.000		271,5	271.550.000

Quelle: Landkreis Traunstein nach Meldungen der Verkehrsunternehmen, 2021

3.6 Infrastruktur und Schnittstellen

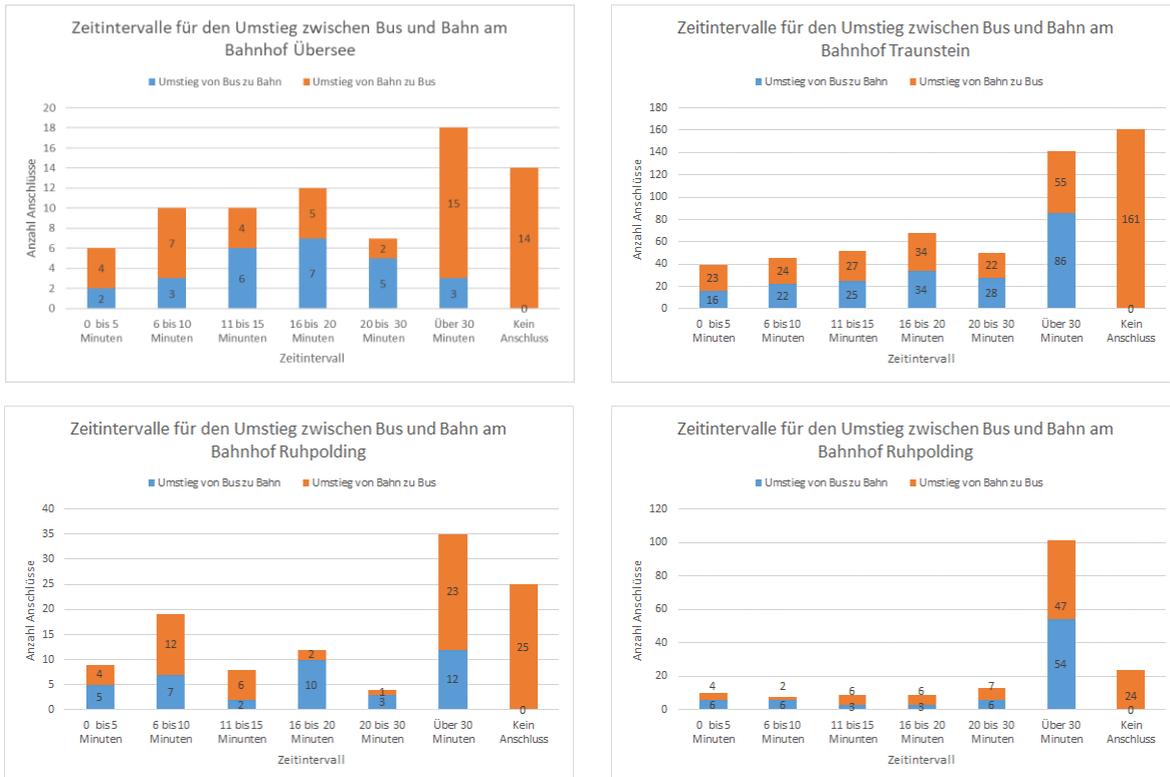
Als umsteigerelevante Haltepunkte bzw. Bahnhöfe werden entlang der Kursbuchstrecke 951 (München-Salzburg) die Bahnhöfe Übersee und Traunstein festgelegt. An den Linien der Kursbuchstrecke 953 (Ruhpolding-Traunstein) der Haltepunkt Ruhpolding und an den Linien der Kursbuchstrecke 947 (Traun-Alz-Bahn) die Haltepunkte Trostberg und Garching/Alz (Landkreis Altötting). Auch die Verknüpfung mit dem Bahnhof Waging (Kursbuchstrecke 959) ist perspektivisch zu beachten.

Für zuvor genannte Haltepunkte bzw. Bahnhöfe werden folgende umsteigerelevante Buslinien definiert:

- Übersee: 9509 → Anbindung ins Achental (Südwesten)
- Traunstein Bahnhof: 9142, 9442, 9443, 9518, 9520, 9522, 9526, W01, W02 → Anbindung zu Linien entlang der Stadtgebiete, in den Nordwesten, in den Nordosten sowie zum Stadtbus
- Ruhpolding: 9506, 9532, 9533 → Verbindung in Nachbargemeinden sowie zur Dorflinie
- Trostberg: 9150, 9434, 9438, 9441, 9444, W3, W6 → Anbindung in Nordwesten und Nordosten sowie zum Stadtbus
- Garching/Alz (keine Zuordnung von Linien, da nicht im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Traunstein)

Um einen groben Überblick und eine Tendenz über die Anschluss-Situation an den jeweiligen Stationen zu erhalten, wurden die Umstiegszeiten zwischen relevanten Zug- und Buslinien ausgewertet und Zeitintervallen zugeordnet. Das Ergebnis lässt sich aus Abbildung 9 ablesen. Über die Bewertung und den Umgang mit diesen Ergebnissen sei an dieser Stelle schon auf Abschnitt 7.5.2 verwiesen.

Abbildung 9: Zeitintervalle für den Umstieg zwischen Bus und Bahn



Quelle: (Landkreis Traunstein, 2020) & (Landkreis Traunstein, 2021)

3.7 Barrierefreiheit

Ein einheitliches Kataster über Haltestellen inklusive einer Beschreibung der Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV liegt derzeit noch nicht vor. Lediglich für die Bahnhaltdepunkte und Bahnhöfe bietet der BayernFahrplan ein Auskunftsportale, das Informationen über die Barrierefreiheit vermittelt.

Um einen bayernweit einheitlichen Überblick über die ÖPNV-Haltestellen inklusive Merkmale zur Barrierefreiheit zu erhalten, wird derzeit im Auftrag der BEG eine Erhebung dieser Haltestellen durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in ein Hintergrundsystem (DEFAS) ein und können dann elektronisch in Auskunftssystemen weiterverarbeitet werden.

Die finalen Ergebnisse der Erhebung lagen zum Zeitpunkt der Finalisierung des Nahverkehrsplans noch nicht vor. Für die zukünftige Zielsetzung im Bereich der Barrierefreiheit wird auf Abschnitt 7.4.2 (Barrierefreiheit) verwiesen. Die Daten und Ergebnisse aus der bayernweiten Erhebung sind vor dem Hintergrund der hier genannten Maßnahmen zu berücksichtigen, um kontinuierlich auf die Zielsetzungen zur Barrierefreiheit hinzuwirken.

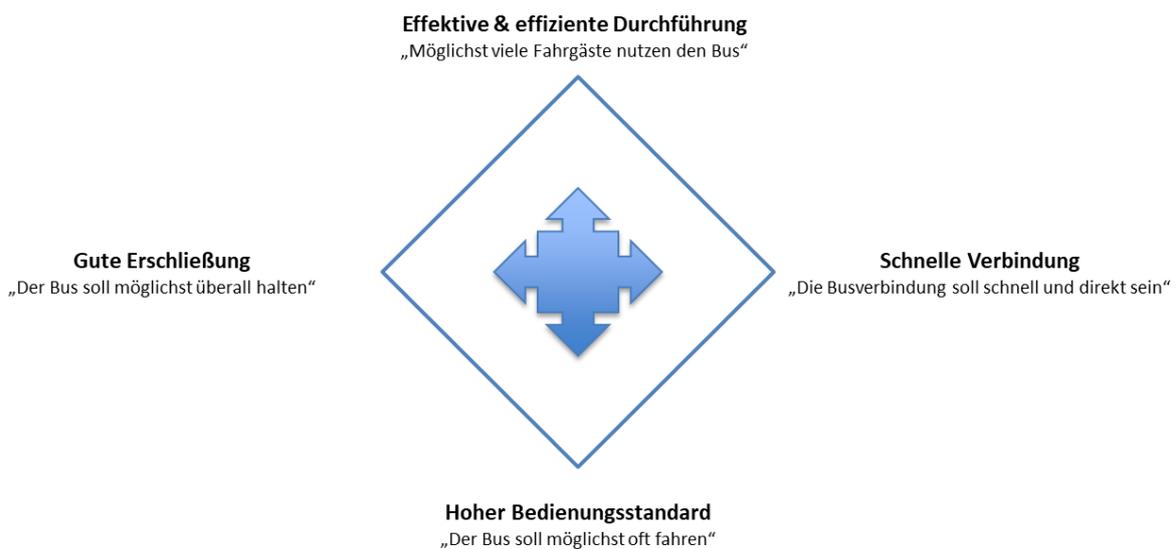
4 Schwachstellenanalyse

In diesem Kapitel wird die Schwachstellenanalyse durchgeführt. Hierfür wurden zum einen die Ergebnisse der in Abschnitt 1.3 beschriebenen Beteiligungsverfahren in die Schwachstellen-Analyse einbezogen. Zum anderen wurden gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern die drei Analysen räumliche Erschließungsqualität, Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und Bedienungshäufigkeit durchgeführt.

Als Grundlage für diese Analysen gelten die vom Aufgabenträger festgelegten Verkehrszellen. Dies sind alle Gemeindeteile, in denen mehr als 200 Einwohner gemeldet sind. Daraus ergeben sich 133 Gemeindeteile, die analysiert werden.

Vor der Durchführung der Analysen sei darauf hingewiesen, dass sich die ÖPNV-Gestaltung immer im Spannungsfeld zwischen einerseits einer möglichst guten Bündelung an Fahrgästen („möglichst viele Fahrgäste nutzen den Bus“) sowie einer effektiven & effizienten Durchführung und andererseits an einer guten Erschließung („der Bus soll möglichst überall halten“), einer schnellen Verbindung („die Busverbindung soll schnell und direkt sein“) und einer möglichst hohen Bedienstungsstand („der Bus soll möglichst oft fahren“) bewegt.

Abbildung 10: Spannungsfeld bei der ÖPNV-Gestaltung



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Dieses Spannungsfeld wird im – wie zuvor schon erwähnten – zweitgrößten Flächenlandkreis Bayern besonders deutlich. Manchmal stehen diese Zielsetzungen in Konkurrenz, sodass ein Kompromiss gefunden werden muss. Diese Tatsache wurde in den nachfolgenden Kapiteln berücksichtigt.

4.1 Informationen kreisangehöriger Gemeinden zu Schwachstellen im ÖPNV

Im Vorfeld wurden die Gemeinden nach Schwachstellen im ÖPNV qualitativ befragt. Daraus wurde die folgende Tabelle 7 erstellt. Die Anmerkungen sind insgesamt sehr unterschiedlich. Es lassen sich jedoch zwei Erkenntnisse herausarbeiten. Vor allem der Wunsch nach einem adäquaten Angebot in sehr ländlich geprägten Regionen wird deutlich. Dies betrifft erstens die grundsätzliche Versorgung mit Bus-, und Bahnhaltstellen; zweitens die Taktung mit der diese bedient werden und drittens die Fahrtgeschwindigkeit, die auf diesen Strecken erreicht wird. Diese Themen werden im Folgenden systematisch bearbeitet. Weiterhin wird auf eine oft mangelhafte Abstimmung des ÖPNV mit dem SPNV hingewiesen (siehe hierzu 3.6).

Tabelle 7: Von den Gemeinden genannte Schwachstellen im ÖPNV

Gemeinde	Anmerkung
Altenmarkt	Problematik RVO 9441, Verbindung zum Ortsteil Rabenden durch neue Linienführung gekappt.
	Durch Teilung der RVO Linie 9442 mit Umstieg Traunreut hat sich das Angebot für Altenmarkter Bürgerinnen und Bürger massiv verschlechtert, insb. bezüglich Zuganbindung und Reisezeiten

Gemeinde	Anmerkung
Engelsberg	Anbindung aller Gemeinden, sodass alle Landkreisgemeinden und alle Landkreisbürger vom ÖPNV profitieren; Abstimmung Bus/Bahn Gleichzeitigkeit vermeiden
Inzell	Problem ist die letzte Meile
Pittenhart	Änderung Fahrplan für Realschüler nach Trostberg
Reit im Winkl	Für etwas abgelegene Dörfer wie Reit im Winkl wäre es sehr wünschenswert, wenn die Busverbindungen (v.a. Richtung Traunstein) erweitert werden. Wenn man in Reit im Winkl kein Auto hat, sind die umliegenden Dörfer/Städte extrem schwer und auch selten zu erreichen.
	Ebenfalls ist es seit vielen Jahren sehr auffällig, dass die Schulbusse morgens extrem überfüllt sind und die Sicherheit somit nicht mehr gewährleistet werden kann, vielleicht könnte ein Zusatzbus eingesetzt werden.
Bergen	Verbesserte Versorgung mit schnellen Regionalbuslinien
Ruhpolding	Verbesserte Versorgung mit schnellen Regionalbuslinien & Verknüpfung mit Ortsverkehr
Schleching	Die Anbindung auch der abgelegeneren Gemeinden muss besser werden. Wünschenswert wäre eine Stundentaktung sowohl unter der Woche als auch am Wochenende.
	Die Mitnahme von Gepäck (Rucksäcken, Ski, etc.) muss im ÖPNV auch gewährleistet werden.
Seeon-Seebruck	Kürzere Taktung muss angestrebt werden
	Ermäßigung von Fahrpreisen für Schüler/Pendler
Siegdsdorf	Fehlende Anbindung von Ortsteilen: Hochberg, Högering, Vorauf/Feichten, Wald, Riedl, Maria Eck/Schara, Knappenfeld
	Direkte Verbindung zwischen Siegdsdorf und Bergen ohne Umweg Traunstein einrichten
Traunreut	Vermeidung von Parallel-Fahrzeiten zwischen Bus und Bahn
	Bessere ÖPNV-Anbindung Richtung Osten des Landkreises
	Rufbus- anstelle von City-Bus-System
Trostberg	Abstimmung und Zusammenarbeit von Bahn und Bus bedarf einer Verbesserung.
Übersee	Stundentakt Busse außerhalb Hauptverkehrszeiten
Unterwössen	Teuer und wenig effektiv, insbesondere Fahrt nach Traunstein dauert zu lange. Weg zur Bushaltestelle für Personen oft zu weit. Die meisten nehmen Zweitauto anstelle ÖPNV. Im ländlichen Raum wird Auto immer eine wichtige Rolle spielen.

Quelle: Landkreis Traunstein nach Rückmeldungen der Gemeinden, 2021

4.2 Informationen aus Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Online-Umfrage

Wie zuvor schon erwähnt, wurde eine umfangreiche Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern in verschiedenen Formaten (z.B. Online-Befragung, persönliche Gespräche, ...) durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Formate werden als Zusammenfassung von Verbesserungsbedarfen in folgenden Bereichen dargestellt:

- Anschlüsse & Umstiege zwischen SPNV und ÖPNV
- Neue Ticket-Angebote / günstigere Tarife
- Bedienung an Randzeiten bzw. Schwachverkehrszeiten sowie an Wochenenden
- Häufigkeit der Fahrten / Taktung
- Ganzjährige verlässliche Fahrpläne (geringere Unterschiede zwischen Schultagen und Ferientagen)
- Gestaltung von Haltestellen und Fahrradabstell-Anlagen

Auch diese Anregungen sind – soweit möglich – in die Gestaltung des Nahverkehrsplans eingeflossen.

4.3 Bedienungshäufigkeiten

Die erste Analyse laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern ist die Bedienungshäufigkeit. Vor der Durchführung weiterer Analysen wie der Erschließungs- und Erreichbarkeitsanalyse sei darauf hingewiesen, dass die fünf Gemeindeteile Blindau, Hipflham, Niedernfels, Pfaffing und Piesenhausen über keine Haltestellen

verfügen, was sich durch alle drei Analysen ziehen wird. Hier werden somit zwangsläufig Defizite ausgegeben, denn wo keine Haltestelle vorhanden ist, kann auch kein Bus fahren.

Vorbereitend wurden in der Analyse der Bedienungshäufigkeit gemäß o.g. Leitlinie die Verkehrszellen vom Aufgabenträger in verschiedene raumstrukturelle Gebiete unterteilt, um so Grenz- und Richtwerte für die Taktung bzw. Fahrtenpaare ermitteln zu können (für Vorgaben zur Takt- und Fahrtenpaar-Anzahl für die Raumtypen siehe Tabelle 8). Es wurden die Grenz- und Richtwerte für den ländlichen Raum übernommen. Ergänzend dazu wurden ebenfalls auf Basis dieser Leitlinie für die Stadtgebiete (v.a. verdichteter Raum bis 15.000 EW, verdichteter Raum ab 15.000 EW sowie Oberzentrum) die geforderten Taktzahlen zusammenfassend in Fahrtenpaare umgerechnet. Der Auswertung liegt deshalb eine Fahrtenpaaranalyse zugrunde.

Die vorliegende Analyse wurde für die Tageskategorie ‚Montag-Freitag an Schultagen‘ durchgeführt. Wie in der Leitlinie genannt, sind im ländlichen Raum eigene Vorgaben für die restlichen Tageskategorien zu definieren¹¹. Die Definition dieser Vorgaben werden in Abschnitt 6.1 (Sicherstellung von Erschließung & Bedienung) erläutert, die den Schwerpunkt nicht auf die punktuelle Verbesserung legt, sondern ganzheitlich auf das gesamte ÖPNV-Netz. Die gegenwärtige Analyse an Schultagen trägt die Basis für diese Netzgestaltung bei, da hier Schwerpunkte bezüglich der Defizite herausgearbeitet werden. Diese werden in der zukünftigen Netz-Gestaltung nach Möglichkeit berücksichtigt.

Die Analyse der Bedienungshäufigkeit wurde auf Grundlage des Fahrplanhefts 2021 durchgeführt. Berücksichtigt wurden die ganzjährig verfügbaren Buslinien sowie die SPNV-Verbindungen. Karte 11 und Karte 12 zeigen diejenigen Gemeindeteile, die den Grenz- bzw. Richtwert unterschreiten. Die Ergebnisse werden im Folgenden nach Planungsgebiet differenziert beschrieben. Hierfür werden zuerst die Gemeindeteile benannt und in Klammern die Anzahl der fehlenden Fahrtenpaare angegeben. Ein qualitativer Kommentar bewertet die jeweiligen Ergebnisse und gibt weiterführende Erläuterungen.

¹¹ Vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 1998, S. C-5

Tabelle 8: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten

Indikator	Grenzwert		Richtwert			
	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
Oberzentren mit Verdichtung:						
BUS/Strab:						
Kernbereich	15	30	10	20		
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	10	20		
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	40	60	20	40		
U-Bahn:						
Kernbereich	10	20	5	10		
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	20	40	10	10		
<hr/>						
Oberzentren ohne Verdichtung:						
BUS/Strab:						
Kernbereich	30	30	10	20		
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	15	30		
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	60	Bedarfsfahrten	20	60		
<hr/>						
verdichtete Räume:						
ab 15.000 Einwohner:						
zentrales Gebiet	30-40	Bedarfsfahrten	15-20	60		
nicht zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	120		
bis 15.000 Einwohner:						
zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	60		
nicht zentrales Gebiet	120	Bedarfsfahrten	60	120		
<hr/>						
Verkehrsachsen	60	Bedarfsfahrten	20-30	60		
<hr/>						
<p>In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten.</p> <p>Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot:</p> <p>Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ; sonst wie SVZ</p> <p>Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ</p> <p>Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ</p>						
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werntag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
<hr/>						
<p>In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.</p>						

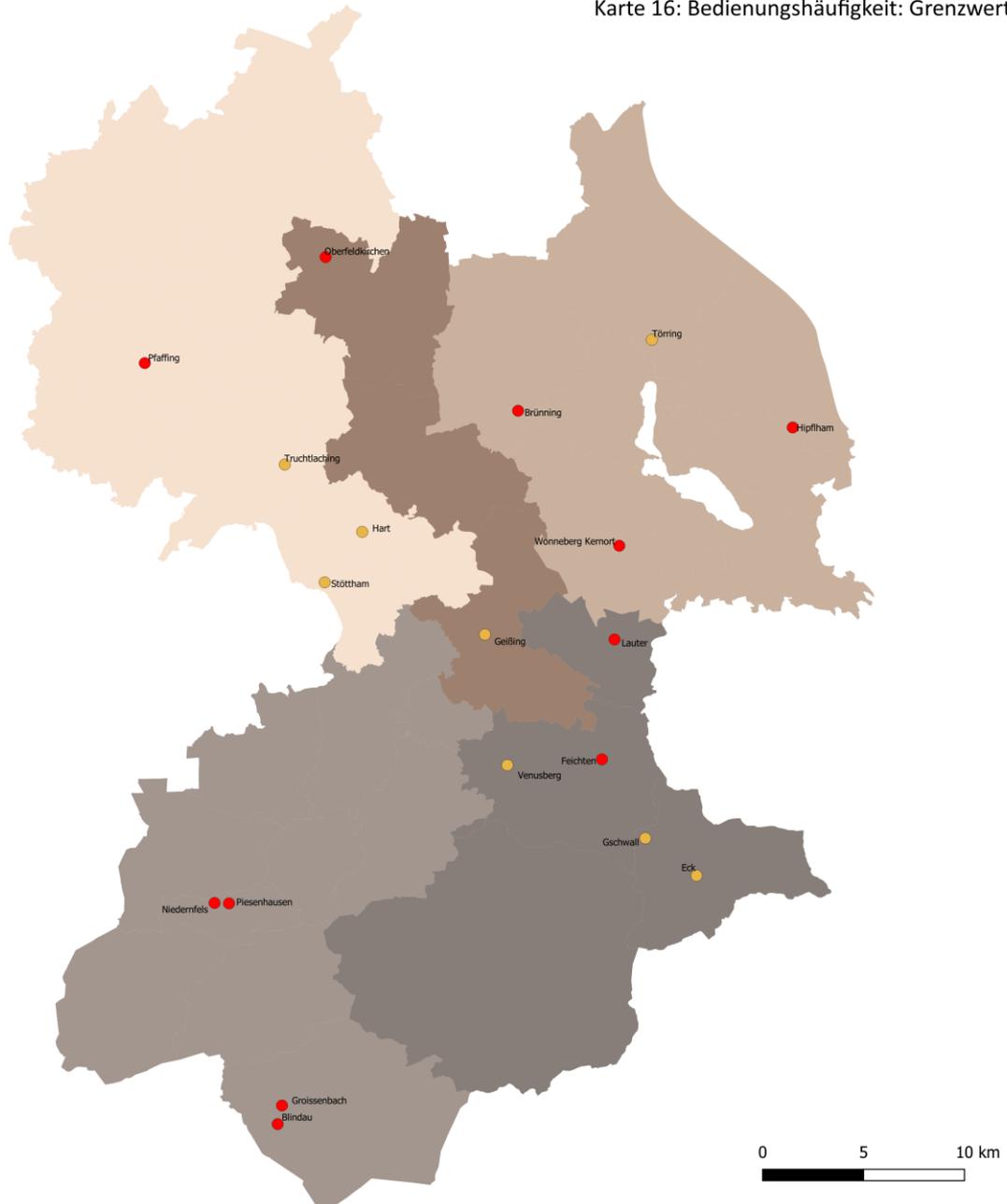
Quelle: (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 1998)

Karte 11: Bedienungshäufigkeiten Grenzwert



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 16: Bedienungshäufigkeit: Grenzwert



Legende

- | | |
|-----------------------|---------------------------------------|
| Planungsregion | Bedienungshäufigkeit Grenzwert |
| Nordwesten | bis 2 fehlende Fahrtenpaare |
| Stadtgebiete | 2 bis 6 fehlende Fahrtenpaare |
| Nordosten | |
| Südwesten | |
| Südosten | |



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Fahrtenpaardaten: eigene Berechnungen

28.04.2022

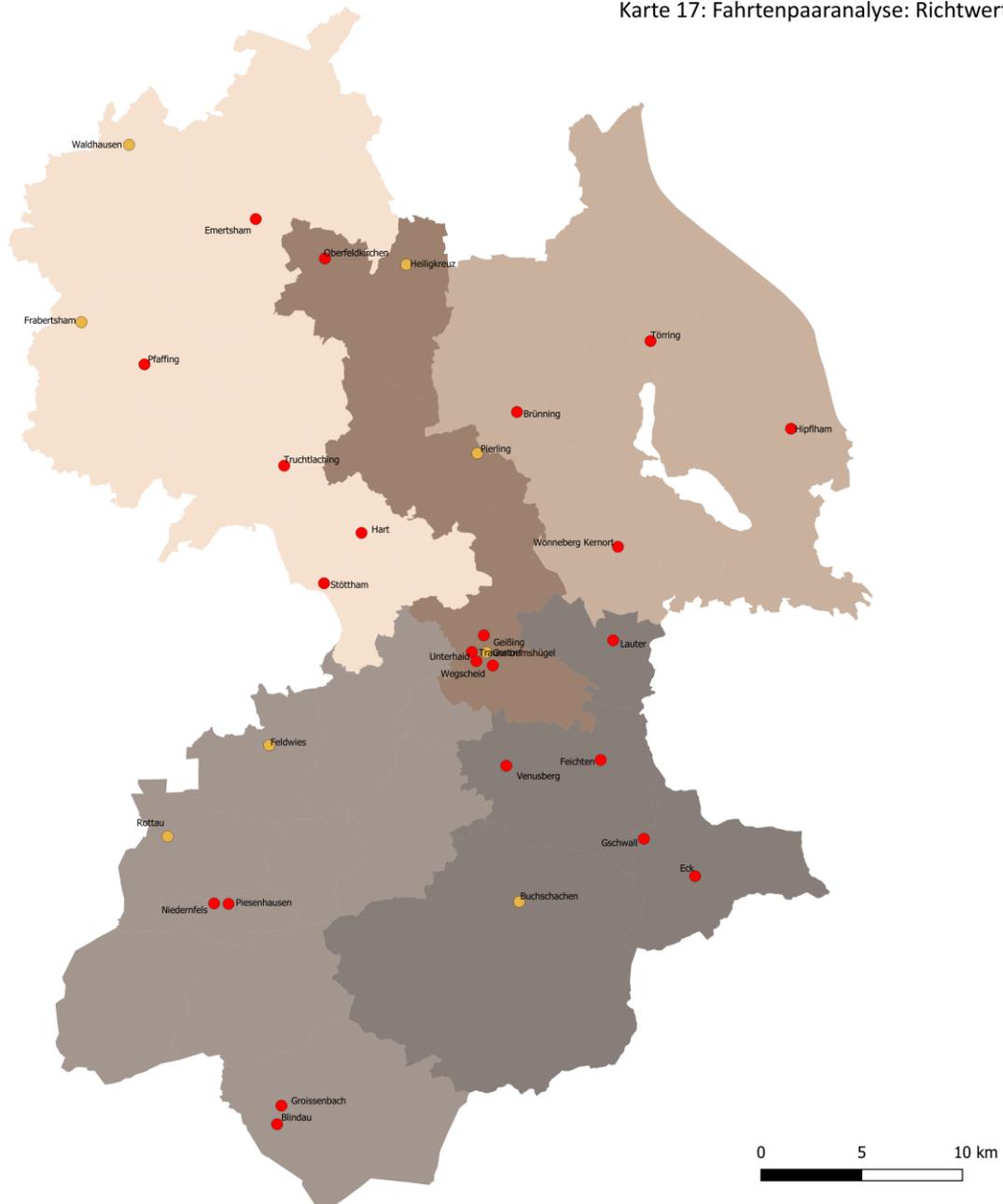
Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 12: Bedienungshäufigkeit Richtwert



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 17: Fahrtenpaaranalyse: Richtwert



Legende

Planungsregion	Bedienungshäufigkeit Richtwert
Nordwesten	bis 2 fehlende Fahrtenpaare
Stadtgebiete	2 bis 7 fehlende Fahrtenpaare
Nordosten	
Südwesten	
Südosten	



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
 Fahrtenpaardaten: eigene Berechnungen

28.04.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Nordosten

Im Nordosten des Landkreises werden die Grenzwerte von vier Gemeindeteilen unterschritten: *Brünning (-3)*, *Hipflham (-5)*, *Törring (-1)* und *Wonneberg (-4)*. In diesem Planungsbereich des Landkreises gibt es als zusätzliches Angebot noch den Vario-Bus, der diese aber auch weitere kleinere Ortsteile bedient, die unterhalb der 200 EW und damit des Planungsstandards der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern liegen.

Werden die tatsächlichen Fahrtenpaare mit den Richtwerten verglichen zeigt sich, dass keine weiteren Gemeindeteile mit einem Defizit hinzukommen. In jenen Gemeindeteilen fehlen allerdings nun zwei Fahrtenpaare mehr: *Brünning (-5)*, *Hipflham (-7)*, *Törring (-3)* und *Wonneberg (-6)*.

Nordwesten

Innerhalb der Teilregion Nordwesten unterschreiten folgende vier Gemeindeteile neben die Grenzwerte: *Hart (-1)*, *Pfaffing (-4)*, *Stöttham (-1)* und *Truchtlaching (-2)*. Die Defizite sind als moderat zu bewerten und werden in *Pfaffing* durch die Nähe zu *Obing* (das relativ gut angebunden ist) abgemildert.

Wird der Richtwert mit den Fahrtenpaaren verglichen, kommen zu *Hart (-3)*, *Pfaffing (-6)*, *Stöttham (-3)* und *Truchtlaching (-7)* noch die Gemeindeteile *Emertsham (-5)*, *Frabertsham (-2)* und *Waldhausen (-1)* mit einem Defizit dazu.

Stadtgebiete

In den Stadtgebieten werden die Grenzwerte nur von den Gemeindeteil *Geißing (-1)* und *Oberfeldkirchen (-5)* unterschritten. Wird der Stadtbus *Trostberg 9434* einbezogen, vermindert sich das Fahrtendefizit in *Oberfeldkirchen (-2)* leicht, bleibt aber unter dem Grenzwert. Die Unterschreitung in *Geißing* ist gering und wird durch 3 Fahrtenpaare aus der Linie *9443 Stadtverkehr Traunstein* auch über den Grenzwert gehoben.

Legt man die Richtwerte zugrunde, kommen zu *Oberfeldkirchen (-7)* und *Geißing (-6)* noch die sechs Gemeindeteile *Heiligkreuz (-2)*, *Guntramshügel (-2)*, *Pierling (-2)*, *Traunstorf (-7)*, *Unterhaid (-5)* und *Wegscheid (-6)* hinzu.

Diese Defizite werden im Stadtgebiet Traunstein dadurch relativiert, dass das vorhandene Angebot von Rufbus und Stadtverkehr in der quantitativen Analyse nicht berücksichtigt wurde. Werden das Rufbusangebot in Traunstein und das Stadtbus-Angebot berücksichtigt, ergeben sich nur noch sehr leichte Defizite, die auch vor dem Hintergrund des sehr hohen Planungsstandards als sehr moderat zu bewerten sind.

In den Gemeindeteilen der Stadt *Trostberg* ist die Lage nach Berücksichtigung des Stadtbus *Trostberg* wie folgt: *Oberfeldkirchen (-4)* und *Heiligkreuz (-2)*. In *Heiligkreuz* fährt zwar die Linie *9444*, hält dort fahrplanmäßig aber nur einmal (und könnte also dementsprechend leicht über den Richtwert zu heben sein). In den Gemeindeteilen der Stadt *Traunreut* unterschreitet ausschließlich *Pierling (-2)* den Richtwert.

Südosten

Im Südosten unterschreiten die Gemeindeteile *Eck (-1)*, *Feichten (-5)*, *Gschwall (-1)*, *Lauter (-4)* und *Venusberg (-1)* die Grenzwerte. Die Defizite sind wieder als mittelmäßig zu betrachten. In *Feichten* ist die fehlende Haltestelle zu bemängeln und das Defizit in *Lauter* hervorzuheben.

Den Richtwert unterschreiten neben *Eck (-3)*, *Feichten (-7)*, *Gschwall (-3)*, *Lauter (-6)* und *Venusberg (-3)* noch zusätzlich die Verkehrszelle *Buchschachen (-2)*. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass im Gemeindegebiet von *Inzell* noch die Dorflinie verkehrt, die bei der Analyse nicht einbezogen wurde, wodurch sich die gezeigten Defizite zum Teil reduzieren.

Südwesten

Die Grenzwerte im Südwesten des Landkreises werden von den vier Gemeindeteilen *Blindau (-5)*, *Groissenbach (-4)*, *Niedernfels (-5)* und *Piesenhausen (-5)* unterschritten. Drei der vier Gemeindeteile haben keine ÖPNV-Haltestelle. Einzig in *Groissenbach* fährt die Linie *9506*, hält dort auf dem Rückweg allerdings planmäßig nur einmal.

Der Richtwertvergleich bringt keine neuen Defizite hervor, erhöht aber die Differenz: *Blindau (-5)*, *Groissenbach (-4)*, *Niedernfels (-5)* und *Piesenhausen (-5)*.

4.4 Räumliche Erschließung

In der Analyse zur räumliche Erschließung wird laut Leitlinie der Nahverkehrsplanung geprüft, inwiefern Verkehrszellen von einer Haltestelle erschlossen werden. Hierzu wurden zum einen Daten des Zentralen Haltestellen-Registers verwendet und zum anderen die raumtyp-spezifischen Einzugsradien der Bus-, bzw. Bahnhofstellen festgelegt. Für die Bewertung der räumlichen Erschließung werden für die Stadtgebiete der Ober- und Mittelzentren 500 m (Grenzwert) bzw. 400 m (Richtwert) als Radius für eine ÖPNV-Haltestelle und 800 m (Grenzwert) bzw. 600 m (Richtwert) für eine SPNV-Haltestelle gewählt. Für die weiteren Gebiete in Unter- und Kleinzentren sowie im ländlichen Raum werden 600 m (Grenzwert) bzw. 400 m (Richtwert) als Radius für eine ÖPNV-Haltestelle und 1.000 m (Grenzwert) bzw. 800 m (Richtwert) für eine SPNV-Haltestelle definiert.

Ein Gemeindeteil gilt nach Leitlinie als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Einwohnerschaft innerhalb der Einzugsradien liegen. Nachdem diese Verteilungsdaten nicht vorlagen, wurde stattdessen auf eine 80-prozentige Erschließung der Fläche zurückgegriffen. Dies sollte eine gute Annäherung darstellen. Die Ergebnisse der Analyse werden im Folgenden dargestellt. Einen Überblick über die räumliche Erschließung zeigen Karte 13 und Karte 14.

Nordosten

Im Nordosten erfüllen alle Ortsteile die Grenzwerte. Im Bereich der Richtwerte liegen die Ortsteile Törring, Schönram, Tettenhausen, Taching am See Kernort, Fridolfing Kernort und Kay leicht unter den Richtwerten. Lediglich im Ortsteil Hipflham ist gar keine Erschließung gegeben.

Nordwesten

Der Erschließung im Nordwesten des Landkreises zeigt gewisse Defizite aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur. So erfüllen alle bis auf die Ortsteile Wajon (durch den Fluss Alz von der B 299 getrennter Ortsteil) sowie Pfaffing (Obing) die Erschließungsgrenzwerte. Leicht unter Richtwert liegen die Ortsteile Waldhausen, Pittenhart, Emertsham und Seeon. Der Grad der Erschließung verringert sich zunehmend bei den Ortsteilen Dorfen, Roitham und Harpfung bis zu den Ortsteilen Pfaffing und Wajon, die fast vollständig außerhalb des Erschließungsradius liegen. Es lässt sich zusammenfassend feststellen, dass – bei Heranziehung der Grenzwerte – kein grundsätzliches strukturelles Erschließungsproblem in den laut Leitlinie zu betrachtenden Ortsteilen vorhanden ist. Jedoch weist der Nordwesten eine Vielzahl von sehr kleinen Ortsteilen und Weilern auf, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind.

Stadtgebiete

Die Stadtgebiete umfassen Ortsteile in Trostberg, Traunreut und Traunstein. In diesen Bereichen liegen alle Ortsteile im Bereich der Grenzwerte. Bezogen auf die Richtwerte liegen die Ortsteile Trostberg Kernort und Oberfeldkirchen (beide Trostberg) sowie Traunstorf (Traunstein) und Traunwalchen (Traunreut) leicht unterhalb der Vorgabe. Es liegt aber kein strukturelles Erschließungsdefizit vor.

Südosten

Im Südosten ist lediglich der Ortsteil Feichten (Siegsdorf) nicht erschlossen. Bei den Richtwerten weist lediglich der Ortsteil Hammer eine leichte Unterschreitung auf.

Südwesten

Für den Südwesten ergeben sich beim Erschließungsgrenzwert lediglich in den Ortsteilen Freiweidach (Marquartstein, durch die Tiroler Ache getrennt vom Kernort) sowie Mühlau (Schlechting) Unterschreitungen zu einem gewissen Grad. Die Ortsteile Hinterwössen (Unterwössen) sowie Piesenhausen und Niedernfels (beide Marquartstein) werden nur ganz am Rande bzw. gar nicht vom Erschließungsradius der nächsten Haltestelle erfasst. Diese drei Ortsteile verfügen über keine eigene Haltestelle.

Im Bereich der Richtwerte wird deutlich, dass mehrere Ortsteile diesen Wert unterschreiten. Dies liegt vor allem an den Siedlungsstrukturen der einzelnen Gemeinden. Die Platzierung der Haltestelle erfolgt meist so, dass die Reisezeit möglichst kurz und die Linienführung möglichst direkt sind. Dies führt aber zu dem eingangs

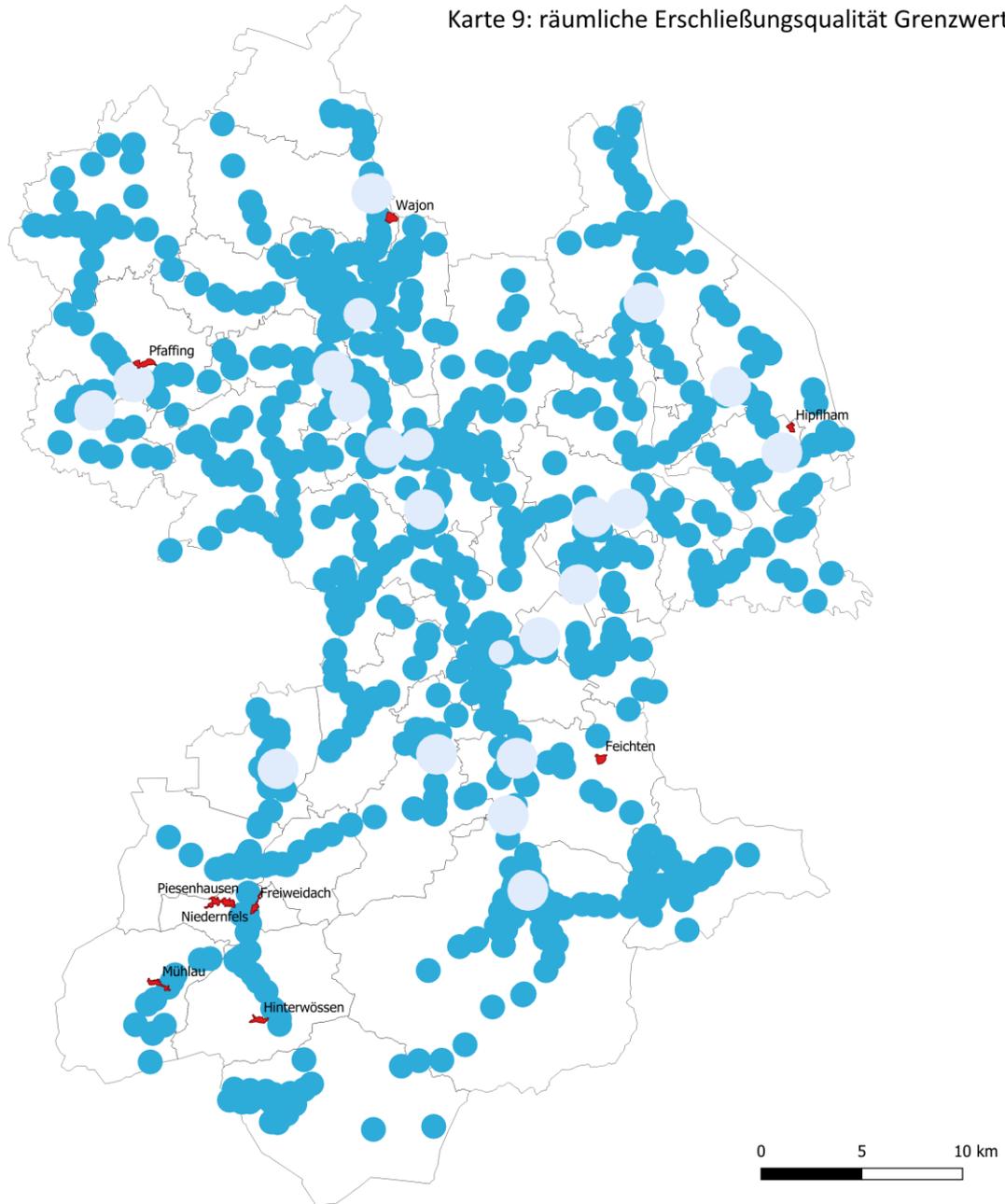
geschilderten Kompromiss zwischen der (Fein-)Erschließung einzelner Ortsteile, die zum Teil für erhebliche Verlängerungen der Fahrzeiten führen würden.

Karte 13: Räumliche Erschließung Grenzwert



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 9: räumliche Erschließungsqualität Grenzwert



Legende

- | | |
|--|---|
| Haltstellenradius Grenzwert | Überlappung Grenzwert |
| ■ Bushaltestelle | ■ unter 80 % |
| ■ Bahnhofstelle | |



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erschließungsdaten: eigene Berechnungen

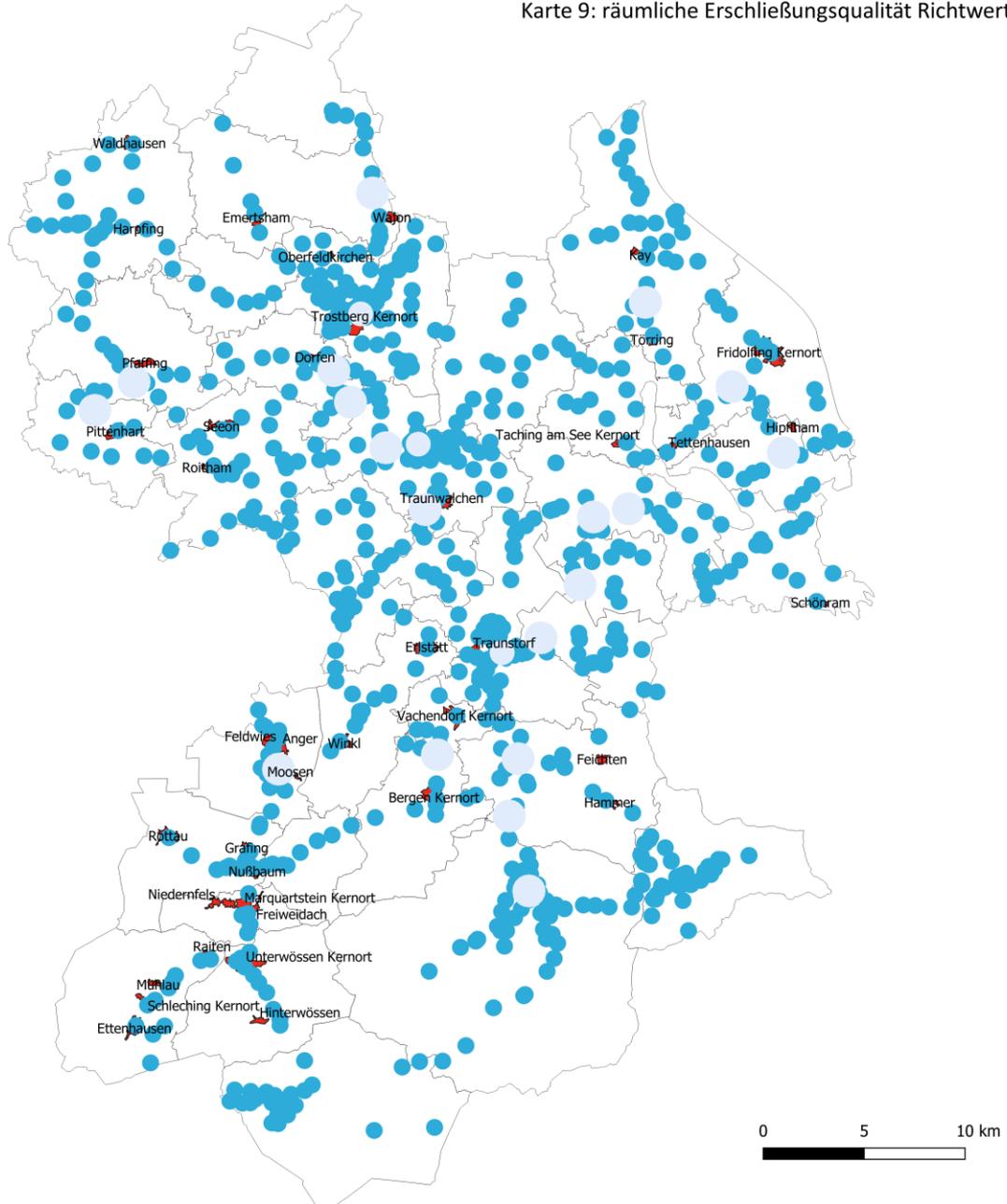
07.04.2022

Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von Zentrales Haltestellenverzeichnis, 2021

Karte 14: Räumliche Erschließung Richtwert



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein
Karte 9: räumliche Erschließungsqualität Richtwert



Legende

- | | |
|---|---|
| Haltestellenradius Richtwert | Überlappung Richtwert |
| ■ Bushaltestelle | ■ unter 80 % |
| ■ Bahnhofstestelle | |



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erschließungsdaten: eigene Berechnungen

07.04.2022

Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von Zentrales Haltestellenverzeichnis, 2021

4.5 Erreichbarkeits-Analyse

In der Erreichbarkeitsanalyse wird geprüft, inwiefern die festgelegten Verkehrszellen eine Verbindung zu übergeordneten Zentren im Landkreis haben. Hierbei wurden zuerst alle Gemeindeteile ihrem Gemeindezentrum oder Grundzentrum zugeordnet, anschließend ihr Mittelzentrum und zuletzt ihr Oberzentrum festgelegt. Anschließend wurde geprüft ob und in welcher Zeit diese Zentren erreicht werden können. In der Analyse wurden fünf Standards festgelegt, die angeben weshalb das jeweilige Zentrum nicht erreicht werden kann: zu lange Fahrtzeit (blaue Markierung), zu wenig Fahrten (grüne Markierung), keine Haltestelle (pinke Markierung) oder nicht erreichbar (d.h. keine Verbindung bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Umsteigeaufwand erreichbar; rote Markierung). Im Folgenden werden die Ergebnisse, je Zentrum dargestellt.

Gemeinde- & Grundzentrum

Insgesamt 17 Gemeindeteile haben laut Leitlinie keine adäquate Verbindung zu ihren jeweiligen Gemeindezentren. Es zeigt sich, dass es vor allem Gemeindeteile im Nordwesten und Nordosten sind, die aufgrund zu weniger Fahrten oder zu langer Fahrdauern als schlecht an ihr Gemeindezentrum zu bewerten sind. Dies liegt einerseits, wie oben schon bemerkt, an der dispersen Siedlungsstruktur und andererseits daran, dass viele Linien nicht in das Gemeindezentrum, sondern aufgrund der Wegezwecke der Fahrgäste direkt in das Mittel- oder Oberzentrum fahren. So zum Beispiel Waldhausen, Peterskirchen und Emertsham im Nordosten.

Die Situation verändert sich kaum in Bezug auf die Grundzentren, da für die meisten Gemeindeteile das Gemeindezentrum auch das Grundzentrum darstellt.

Mittelzentren

Betrachtet man die Erreichbarkeit der Mittelzentren Trostberg und Traunreut, gibt es neben den Gemeindeteilen, die keine Haltestelle haben oder zu wenige Fahrten anbieten, sehr viele Gemeindeteile, deren Fahrtzeit die vorgegebenen 40 Minuten überschreiten. Dies liegt auch in diesem Falle an der Größe des Landkreises Traunstein und den damit einhergehenden Entfernungen, wie auf den nachfolgenden Karten deutlich wird.

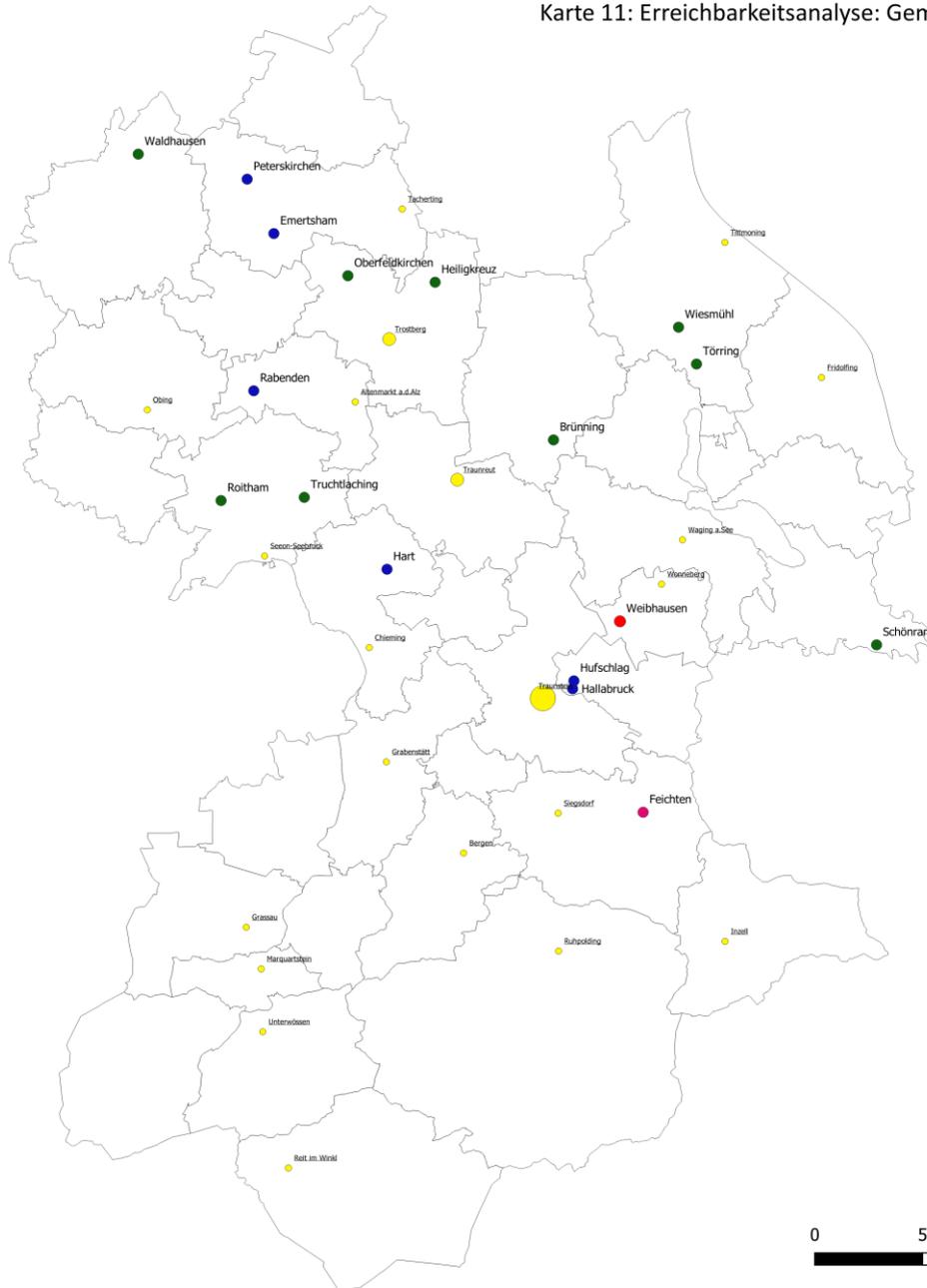
Oberzentrum

Das Oberzentrum im Landkreis stellt die Stadt Traunstein dar. Auch hier ist das Bild recht eindeutig. Je weiter entfernt die Gemeindeteile vom Oberzentrum entfernt liegen, desto unwahrscheinlicher ist es, dass sie es innerhalb von 60 Minuten erreichen. Wie schon im Fall der Mittelzentren, können die großen Entfernungen im Landkreis als plausible Erklärung für die langen Reisezeiten fungieren.

Karte 15: Erreichbarkeitsanalyse Gemeindezentrum



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein
Karte 11: Erreichbarkeitsanalyse: Gemeindezentrum



Legende

- Gemeindezentrum unerreikbaar: Zentren im Landkreis
- Fahrtzeit > 30 Minuten
 - Zu wenige Fahrten
 - keine Haltestelle
 - nicht erreichbar
 - Oberzentren
 - Mittelzentren
 - Grundzentren



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erreichbarkeitsdaten: eigene Berechnungen

07.04.2022

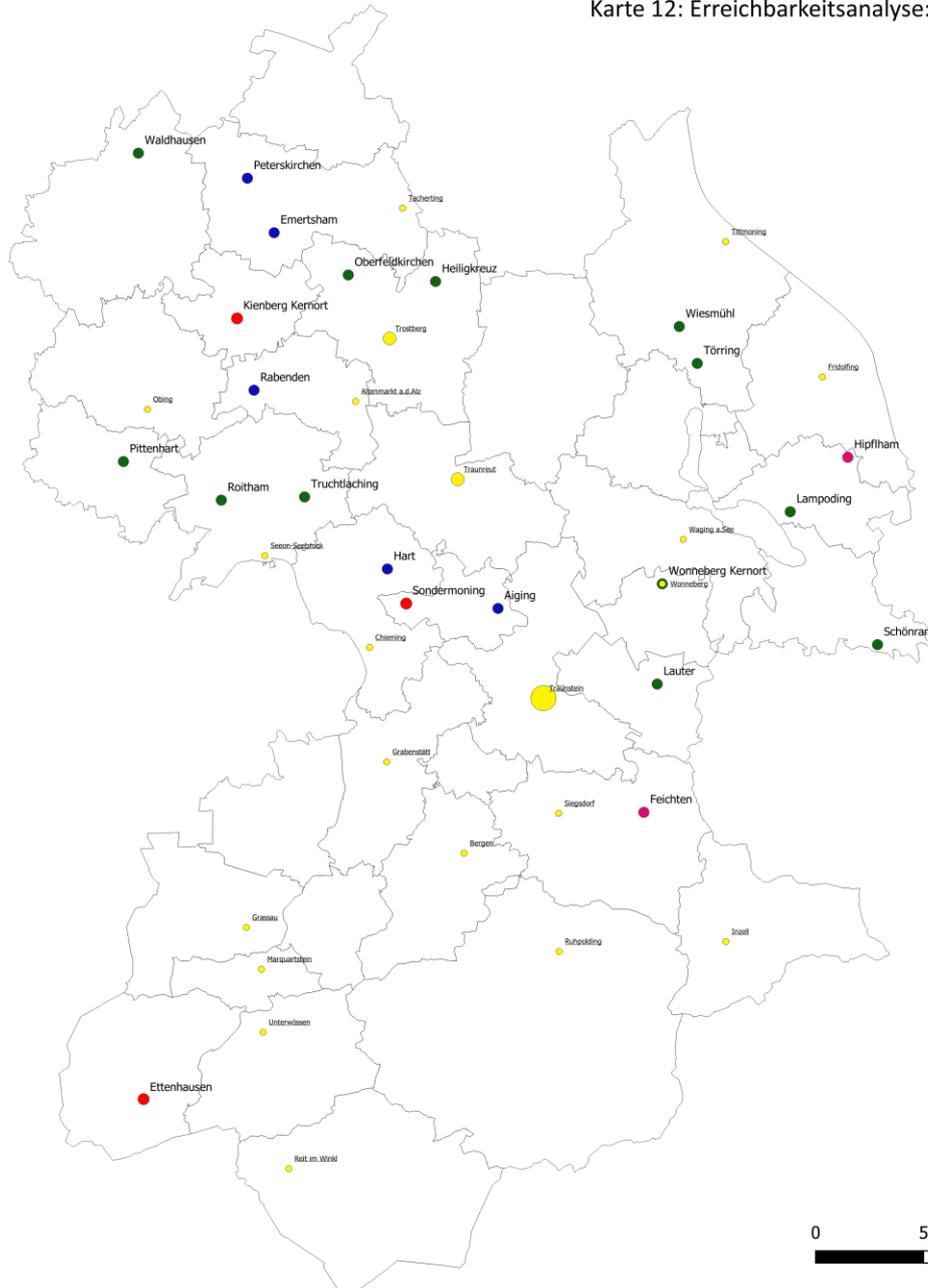
Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 16: Erreichbarkeitsanalyse Grundzentrum



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 12: Erreichbarkeitsanalyse: Grundzentren



Legende

- Grundzentrum unerreichbar: Zentren im Landkreis
- Fahrtzeit > 30 Minuten
 - Zu wenige Fahrten
 - keine Haltestelle
 - nicht erreichbar
 - Oberzentren
 - Mittelzentren
 - Grundzentren



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erreichbarkeitsdaten: eigene Berechnungen

07.04.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 17: Erreichbarkeitsanalyse Mittelzentrum



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 13: Erreichbarkeitsanalyse: Mittelzentrum



Legende

Mittelzentrum unerreichbar: Zentren im Landkreis

- Fahrtzeit > 40 Minuten
- zu wenige Fahrten
- keine Haltestelle
- nicht erreichbar
- Oberzentren
- Mittelzentren



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erreichbarkeitsdaten: eigene Berechnungen

07.06.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Karte 18: Erreichbarkeitsanalyse Oberzentrum



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 13: Erreichbarkeitsanalyse: Oberzentrum



Legende

- Oberzentrum unerreichbar: Oberzentrum
- Fahrtzeit > 60 Minuten ● Oberzentrum
- zu wenige Fahrten
- keine Haltestelle
- nicht erreichbar



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Erreichbarkeitsdaten: eigene Berechnungen

14.06.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Erreichbarkeit der Gemeinde-, Grund-, Mittel- und Oberzentren insbesondere für die Gemeindeteile mit relativ weiter Entfernung vom jeweiligen Zentrum praktisch schon, jedoch gemäß der Leitlinie nicht gegeben ist. Dafür sind vor allem die langen Strecken verantwortlich, die naturgemäß Fahrtzeiten verlängern.

4.6 Beförderungsgeschwindigkeiten

Die Karten für die Erreichbarkeits-Analyse wurden umfassend dargestellt. Insbesondere wurde geschildert und in den Karten gekennzeichnet, aus welchem Grund die Erreichbarkeit nicht bzw. nur eingeschränkt gegeben ist. Zum Thema Beförderungsgeschwindigkeiten wird der Schwerpunkt deshalb auf qualitative Aspekte und Einschätzungen gelegt, die sich im Zuge der vorher durchgeführten Analyse ergeben haben.

Grundaussage der Karten zur Erreichbarkeit ist, dass die Erreichbarkeit in vielen Fällen praktisch gegeben ist. Laut Vorgabe der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist dies jedoch nicht der Fall, da die geforderten maximalen 60 Minuten Beförderungsdauer zum Oberzentrum bzw. 40 Minuten zum Mittelzentrum häufig überschritten werden. Betrachtet man sich die Linienverläufe, so hängt dies oftmals damit zusammen, dass der Bus teilweise vom direkten Weg abweicht. Der PKW hingegen würde auf der direkten Strecke weiterfahren. Ein Beispiel hierfür ist die Linie 9509 mit einer Fahrzeit von Reit im Winkl bis Traunstein von anderthalb Stunden wohingegen der PKW – auf einem anderen Streckenverlauf – lediglich eine Dreiviertelstunde benötigt. Hier zeigt sich das zuvor beschriebene Spannungsfeld der ÖPNV-Gestaltung nach einerseits möglichst direkter Linienführung und nach andererseits möglichst umfassender Erschließung.

Ein weiterer Aspekt, der im Vergleich zum MIV längeren Beförderungsdauer im ÖPNV ist die Tatsache, dass zeitaufwendige Umstiege erforderlich sind.

Zusammenfassend ist bei der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung darauf zu achten, dass der Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeiten durch möglichst schnelle und direkte Verbindungen eine stärkere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

4.7 Information & Qualitätssicherung

Für das Informationsangebot zum ÖPNV im Landkreis Traunstein gibt es keine zentrale Auskunft. Vielmehr stehen als Informationsquellen für den ÖPNV verschiedene Medien zur Verfügung. Hierzu zählen vor allem:

- Landkreis-spezifisch:
 - Fahrplanheft in gedruckter Form (erscheint jährlich)
 - Fahrplanheft in elektronischer Form (fortlaufend im Online-Format aktualisiert, erscheint jährlich)
 - App „Wohin-Du-Willst“: enthält Daten von den Verkehrsunternehmen, die ihre Fahrplan-Daten bereits elektronisch bereitstellen. Mit dieser App besteht die Möglichkeit, Push-Nachrichten an die Nutzer zu senden, die zuvor den Landkreis Traunstein als Präferenz-Region in die App eingegeben haben. Auf diese Weise können den Fahrgästen kurzfristig Informationen bereitgestellt werden.
- Bei den Verkehrsunternehmen:
 - Homepages der Verkehrsunternehmen
 - Telefonische Auskunft bei den Verkehrsunternehmen
 - App der BRB
 - App „DB Navigator“
 - App „Bayern-Fahrplan“

Im Weiteren besteht die Möglichkeit, sich über Aushänge und Fahrpläne an den Haltestellen zu informieren.

Eine zentrale Stelle für die Rückmeldung über Qualitätsdefizite ist nicht vorhanden. Anregungen und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger werden von diesen entweder direkt mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen besprochen oder bei Kontaktierung des Landratsamtes bei Einwilligung des Bürgers an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

5 Voraussichtliche Entwicklungen

Voraussichtliche Entwicklungen von verschiedenen Themenbereichen sind immer dann zu berücksichtigen, wenn sie Auswirkungen auf Verkehrsströme haben können. Aus diesem Grund wird in den folgenden Abschnitten auf Schwerpunkte eingegangen, die für die zukünftigen Planungen beachtet werden sollten.

Es sei angemerkt, dass sich Planungen im Laufe der Zeit verändern, verzögern oder auch beschleunigen können. Die hier dargestellten Planungen, insbesondere in den Bereichen Flächenentwicklungen, Bauvorhaben, etc... stellen den Status Quo dar. Das heißt, auch nach Beschluss des Nahverkehrsplans sind die Entwicklungen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV regelmäßig auf Aktualität zu prüfen.

5.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung

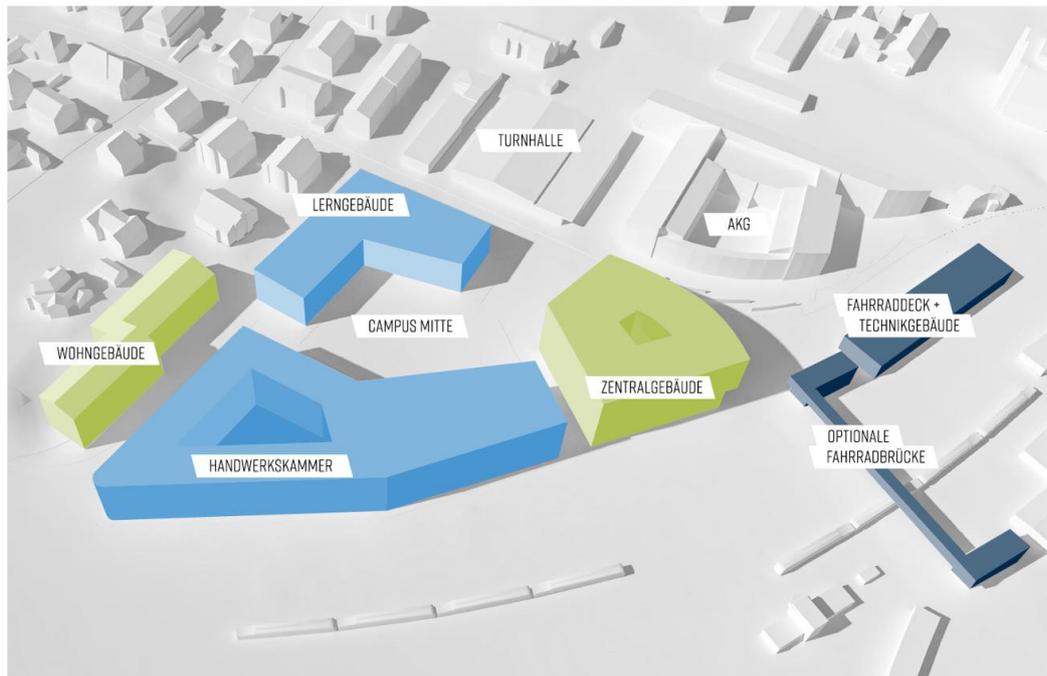
Die detaillierten Planungen wurden von den einzelnen Gemeinden abgefragt und entsprechend festgehalten. Bei der ÖPNV-Entwicklung sind diese zu berücksichtigen.

Die weiteren Planungen fokussieren sich im Wesentlichen auf Wohn- und Gewerbegebiete sowie auf Einrichtungen im Bereich Bildung und Erziehung, Gesundheitswesen, Freizeit, Sport, Kultur und Tourismus. Bei diesen Vorhaben ist wie oben schon genannt nach Möglichkeit auf eine ÖPNV-Anbindung zu achten. Die detaillierten Planungen sind in den Anlagen (Abschnitte V, VII und VIII) aufgelistet.

5.2 Campus Chiemgau

In direkter Nähe zum Bahnhof Traunstein wird in den nächsten Jahren der Campus Chiemgau als neuer Hochschulstandort der Technischen Hochschule Rosenheim sowie Akademien der Industrie- und Handelskammer IHK und der Handwerkskammer (HWK) entstehen. Der Campus selbst umfasst Wohn-, Lern- und Zentralgebäude sowie ein Gebäude der Handwerkskammer. Damit verbunden werden wesentliche Änderungen in der Infrastruktur sowie der Straßenführung sein. Auch die Verbindung zwischen östlicher Bahnhofseite und westlicher Bahnhofseite, auf der der Campus entstehen wird, ist hiervon betroffen.

Abbildung 11: Campus Chiemgau (Planungsstand März 2022)



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022 (Stand: März 2022)

In Bezug auf den Nahverkehrsplan und das oben genannte Vorhaben wurden insbesondere das Thema ‚Verkehrssteuerung und ÖPNV‘ aber auch die Themen ‚Straßenführung‘ sowie ‚Städtebauliche Entwicklung‘ als

relevante Handlungsfelder identifiziert. Dies wurde in einer gemeinsamen Erklärung von Stadt und Landkreis festgehalten. Im Folgenden ein Auszug aus dieser gemeinsamen Erklärung¹²:

„2. Verkehrssteuerung und ÖPNV:

Stadt und Landkreis sind sich einig, dass die Entwicklung des Campus Chiemgau eine vernünftige und nachhaltige Verkehrssteuerung erfordert. Die innerstädtischen Flächen des Campus sind zu wertvoll, um hier dauerhaft Parkflächen anzusiedeln. Aus diesem Grund sind sich Stadt und Landkreis über folgende Ziele einig:

- Individueller Ziel- und Quellverkehr mittels Auto soll möglichst vermieden werden.
- Notwendige Parkflächen sind ausschließlich unterirdisch (Tiefgarage) zu entwickeln.
- Die Entwicklung des Campus stellt insgesamt eine Chance dar, den städtischen Individualverkehr zielgerichteter zu steuern und insgesamt die Innenstadt von Traunstein zu entlasten.

Zur Erreichung dieser Ziele ist vorgesehen, dass am Campus keine oberirdischen Parkflächen zur Verfügung stehen. Es wird eine ausreichend dimensionierte und gebührenpflichtige Tiefgarage entstehen, die sowohl dem Campus, als auch Besuchern der Innenstadt, zur Verfügung steht. Weiterhin werden am Stadtrand von Traunstein geeignete Parkflächen errichtet, die mit einem dauerhaft eingesetzten Shuttle-Service mit dem Campus und der Innenstadt verbunden werden. Dabei ist tagsüber eine laufende Anbindung das Ziel. Der Shuttle-Bus ist in den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Traunstein als Bestandteil einzubinden. Dem Shuttle-Bus ist zur Steigerung der Attraktivität durch geeignete Maßnahmen Vorrang vor dem individuellen Straßenverkehr einzuräumen. Ziel ist es, den Individualverkehr vor der Stadt enden zu lassen und in den ÖPNV umzulenken.

3. Autofreier Campus – Straßenführung:

Die Partner sind sich einig, dass der Campus grundsätzlich autofrei gestaltet werden wird. Die bislang den Campus durchschneidende Güterhallenstraße wird an die Bahngleise verlegt. Es ist zu prüfen, ob sinnvolle Anpassungen für die Güterhallenstraße notwendig sind. Die Entwicklung des Campus darf dabei nicht zu einer dauerhaften Mehrbelastung mit Verkehr für die Innenstadt und vor allem die Nachbarschaft des Campus führen. Hierzu werden Stadt und Landkreis gemeinsam eine Verkehrsstudie in Auftrag geben, die die Auswirkungen durch den Campus ebenso berücksichtigen wird, wie die angedachte Verkehrssteuerung. Dabei sind auch Auswirkungen auf Verkehrsknotenpunkte (z. B. Wegscheid) zu untersuchen.

4. Städtebauliche Entwicklung – Einfluss auf den Bahnhofsbereich:

(...) Zudem wird der Campus nicht als isolierte Einheit innerhalb von Traunstein gesehen. Vielmehr soll er in Verknüpfung mit dem Bahnhofsbereich (Bahnhofsbereich) und der Achse (Bahnhofstraße) Richtung Innenstadt eine positive Entwicklung und Aufwertung für das gesamte Gebiet darstellen. Dabei gilt es, insbesondere den Bahnhofsbereich und die angrenzenden Straßen aufzuwerten, für Ladengeschäfte, Lokale, etc. wieder attraktiver zu gestalten und mit Leben zu erfüllen. Dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung bzw. der Besucher ist im Bedarfsfall durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen. Die für den Campus notwendigen Bauleitverfahren werden in enger Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis geführt. Die dafür anfallenden Kosten (incl. evtl. notwendiger Gutachten) sind vom Landkreis bzw. dessen Partnern zu tragen.“

5.3 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Die Landkreise Rosenheim, Mühldorf, Altötting und Berchtesgadener Land grenzen direkt an den Landkreis Traunstein. Für diese Gebiete gibt es unterschiedliche Planungsstände im ÖPNV.

5.3.1 Planung des Landkreises Mühldorf

Die Planungen des Landkreises Mühldorf sehen folgendes vor:

¹² Landkreis Traunstein, 2021

- Gemeinsame Buslinien sind die Linie 20 der Firma Gmeindl (Gars-Schnaitsee-Waldhausen-Titlmoos) und die RBO Linie 7509 (Peterskirchen/Waldkraiburg-Mühldorf).
 - Die Genehmigungslaufzeiten beider Buslinien enden im Jahr 2023.
 - Der Landkreis Mühldorf plant aktuell keinen Ausbau der Linie 20. Die Pläne des derzeitigen Konzessionsinhabers sind uns noch nicht bekannt.
- Geringfügige Verbesserungen auf der Buslinie 7509 im auf dem Gebiet des Landkreises Mühldorf.

5.3.2 Planungen des Landkreises Rosenheim

Der Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim wurde 2019 mit folgenden Schwerpunkten beschlossen.

- Einheitlicher landkreisübergreifender Tarif¹³
- Ausbau Bürgerbus Linie 9480 (mittelfristig)¹⁴
- Ausbau der Chiemsee-Ringlinie 9586 um ein Fahrtenpaar¹⁵
- Ausbau des ÖPNV-Angebots ‚Geigelstein-Linie‘¹⁶
- Intensivere Zusammenarbeit beim Ausbau des Angebots auf Linie 9441¹⁷

5.3.3 Planungen des Landkreises Altötting

Im Landkreis Altötting bestehen derzeit keine konkreten ÖPNV-Planungen.

5.3.4 Planungen des Landkreises Berchtesgadener Land

Zum Zeitpunkt der Nahverkehrsplan-Erstellung befindet sich der Nahverkehrsplan des Landkreises Berchtesgadener Land in der Endphase der Fortschreibung. Daher können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine verbindlichen Planungen angegeben werden. Jedoch werden diese Planungen insbesondere die landkreisüberschreitenden Linien betreffen, insbesondere die

- 9515: Traunstein – Teisendorf – Freilassing
- 9519: Traunstein – Waging – Laufen
- 9526: Traunstein – Inzell – Bad Reichenhall
- B 16: Burghausen – Tittmoning – Laufen
- B 19: Tittmoning – Tettenhausen – Laufen
- GL 516: Traunstein - Surberg - Neukirchen – Teisendorf (ggf. noch GL Knappenfeld-Traunstein)
- H 4: Waging-Tettenhausen-Petting-Weildorf-Saaldorf-Freilassing
- 9535: Mozartexpress: Reit im Winkl-Salzburg

sowie die SPNV-Kursbuchstrecken

- 945: Landshut – Mühldorf – Salzburg
- 951: München – Rosenheim – Salzburg.

Je nach beschlossener Fassung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Berchtesgadener Land sind die dort zugrunde liegenden Planungen zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Kapitel 5.6 ‚Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein‘).

5.4 Prognosen für das Landkreisgebiet Traunstein

Die vorangegangenen Abschnitte haben die Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan gezeigt. Jetzt wird auf weitere relevante Prognosen und Schätzungen für das Landkreisgebiet Traunstein eingegangen.

¹³ Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, 2019, S. S. 100

¹⁴ Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, 2019, S. S. 164

¹⁵ Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, 2019, S. S. 170

¹⁶ Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, 2019, S. S. 178

¹⁷ Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, 2019, S. S. 243

Einwohner

Eine Vorausschau über die Einwohner-Entwicklung wurde bereits in Abschnitt 3.1 gezeigt. Demnach ist von einer Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2039 in Höhe von ca. 7,9 % auszugehen. Diese Größenordnung kann ganz grob als Umfang für die zuvor genannte Schätzung des Verkehrsaufkommens im MIV dienen (siehe nachfolgender Abschnitt).

Verkehrsaufkommen

Für den Verkehrsbereich liegen keine detaillierten Prognosen vor. Jedoch erfolgt eine Orientierung am Mobilitätskonzept des Landkreises Berchtesgadener Land: „Bei sonst gleichbleibenden Mobilitätskennziffern (Pkw-Verfügbarkeit, Modal-Split, etc.) dient die Bevölkerungsentwicklung als Maß für die Verkehrsmengenentwicklung“¹⁸. Nimmt man dies als Grundlage, so ist davon auszugehen, dass aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums auch eine Zunahme des Verkehrs erfolgt.

Schüler

Auch die Schüler betreffend muss von einer Steigerung des Mobilitätsbedarfs ausgegangen werden. Wie folgende Tabelle für die Schuljahre 2025/26 und 2030/31 zeigt, werden ungefähr 11 % mehr Schülerinnen und Schüler bis zum Schuljahr 2025/26 und 17 % mehr Schülerinnen und Schüler bis zum Schuljahr 2030/31 prognostiziert.

Tabelle 9: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Traunstein

		Schüler im Landkreis Traunstein				
		Grundschulen	Mittelschulen	Realschulen	Gymnasien	Insgesamt
2016/17		5.896	3.415	3.409	4.089	16.809
2017/18		5.868	3.328	3.274	4.030	16.500
2018/19		5.976	3.270	3.132	4.028	16.406
Berechnung auf Basis des Schuljahres 2018/19						
2025/26		6.877	3.391	3.253	4.613	18.134
	Prozent im Vergleich zum Basisjahr	115%	104%	104%	115%	111%
2030/31		6.833	3.685	3.592	5.019	19.129
	Prozent im Vergleich zum Basisjahr	114%	113%	115%	125%	117%

Quelle: Landratsamt Traunstein, 2021

Die dargestellten Zahlen werden sich vor allem auf die Schülerbeförderung auswirken.

5.5 Regionalplanung für die Region 18

Im Regionalplan für die Region 18 wurden Grundsätze festgelegt, die mit dem Nahverkehrsplan übereinstimmen sollten. Das Leitbild für die Verkehrsträgerübergreifende Festlegungen lautet: „Die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot im Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr sollen in allen Teilräumen der Region leistungsfähig erhalten und nachhaltig entwickelt werden.“¹⁹

Für den Nahverkehrsplan ist vor allem der Bereich 1.3 *Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)* des Regionalplans von Bedeutung. Grundlegend wurde in diesem festgelegt, dass die touristischen Gebiete sowie die Ober- und Mittelzentren gestärkt werden und die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum verbessert werden sollen. Weiterhin sind unter 1.3.2 *Verknüpfung regionaler öffentlicher Verkehrsangebote/-träger* einige Grundsätze festgehalten, die die Verknüpfung der regionalen öffentlichen Verkehrslandschaft über die Landkreisgrenzen hinweg zum Ziel haben.

¹⁸ SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH; VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH; Prognos AG, 2018, S. 305
¹⁹ Regionalplan Südbayern 2017

Im nächsten Abschnitt werden daher ausführlich die Hintergründe, Ziele und der gegenwärtige Zustand der Grundlagenstudie erläutert, die sich im Detail mit der landkreisübergreifenden Vernetzung von Nahverkehrsangeboten und Aufgabenträgern befasst.

5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein

Der ÖPNV in Bayern erfüllt schon heute eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei soll er nach den gesetzlichen Zielsetzungen eine attraktive, möglichst vollwertige Alternative zum MIV darstellen. Die Bestellung des SPNV ist Staatsaufgabe. Der allgemeine ÖPNV (Bus, Straßenbahn, U-Bahn etc.) liegt in der Verantwortung der Kommunen als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis.

Hintergrund und Zielsetzung der Grundlagenstudie

Die Staatsregierung verfolgt die Ziele der Stärkung des ÖPNV und der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Bayern. Hierzu soll ganz Bayern flächendeckend mit leistungsfähigen Verkehrs- und Tarifverbänden versorgt werden, die eine Nutzung des gesamten gebietsinternen ÖPNV mit einem einzigen Ticket ermöglichen und in denen die betroffenen Aufgabenträger ihre Nahverkehrsplanung aufeinander abstimmen (Verbund).

Zur Förderung von Verbunderweiterungen und -neugründungen (Verbundintegrationen) hat der Freistaat am 08.11.2019 diesbezügliche Eckpunkte eingeführt, die an erster Stelle die Bezuschussung vorbereitender Grundlagenstudien vorsehen. Diese Studien sollen die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Verbundgründung im jeweiligen Untersuchungsgebiet prüfen.

Inhalt & Zeitplan der Grundlagenstudie

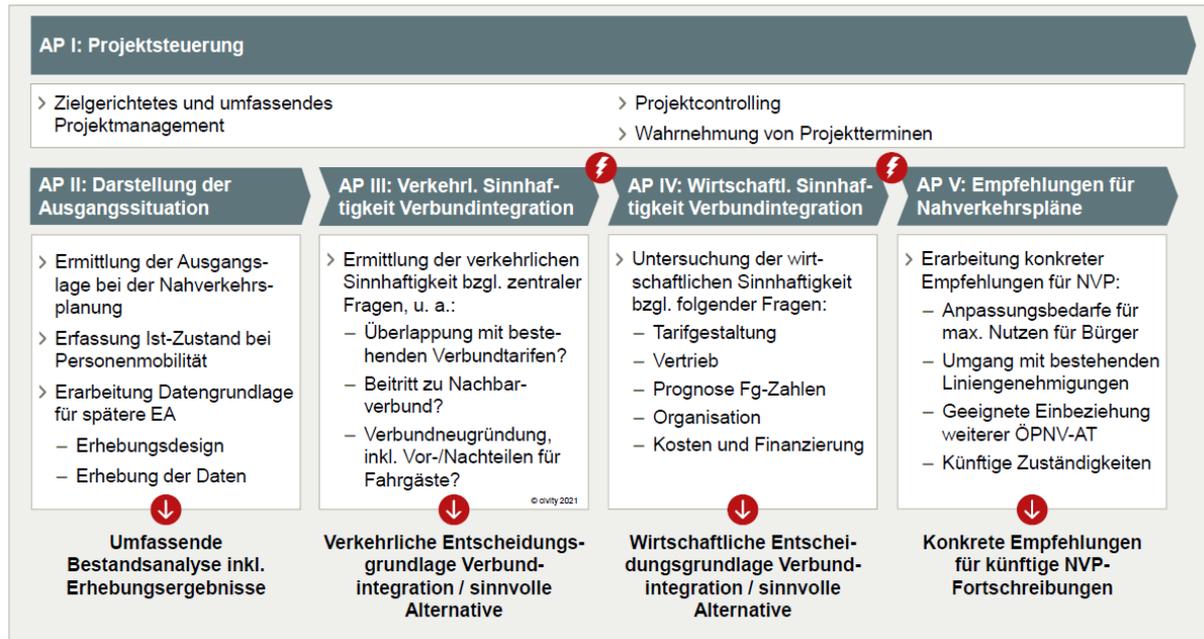
Im Rahmen der Grundlagenstudie (GLS) soll der zentralen Frage auf den Grund gegangen werden, ob der Zusammenschluss der Landkreise BGL und TS zu einem Verkehrsverbund in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sinnvoll ist und falls ja, wie dieser effizient und zeitnah umgesetzt werden kann.

Der Personenverkehr soll durch den Verkehrsverbund im Untersuchungsraum in gesamtwirtschaftlich sinnvolle Bahnen gelenkt werden, wobei öffentlich geförderte Maßnahmen bzw. Mobilitätsangebote nicht gegenseitig konkurrieren dürfen. Mit der Grundlagenstudie sollen objektive politische Entscheidungsgrundlagen für alle Projektbeteiligten geschaffen werden, ob und wie ein Verkehrsverbund zwischen den beiden Landkreisen BGL und TS realisierbar ist. Ein gleichzeitiger Zusammenschluss mit dem bereits bestehenden Salzburger Verkehrsverbund wird zunächst nicht betrachtet. Perspektivisch ist jedoch eine enge Kooperation mit dem SVV anzustreben. Dies wird in den Ausarbeitungen der Grundlagenstudie berücksichtigt.

Zu diesem Zweck haben die Landkreise BGL und TS auf der Grundlage der Kreisgremiumsbeschlüsse vom 07.07.2021 und vom 21.07.2021 die gemeinsame Beauftragung einer Grundlagenstudie (GLS) Verbundintegration für die beiden Landkreise BGL und TS beschlossen. Diese wurde am 02.08.2021 beauftragt.

Die Ingenieurbüros civity Management Consultants GmbH (civity) und VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) haben als Bieterkonsortium ein gemeinsames, integriertes Angebot für diesen bestätigten Auftrag zur „Erstellung einer vorbereitenden Grundlagenstudie zur Verbundintegration Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land“ abgegeben. Als Konsortialführer fungiert dabei civity. Projektstart für die GLS war im September 2021. Der Projektabschluss mit den Empfehlungen zur anschließenden Umsetzung soll im ersten Halbjahr 2024 erfolgen. Die Inhalte und Arbeitspakete des Projekts sind in Abbildung 12 dargestellt.

Abbildung 12: Projektstruktur der Grundlagenstudie Verbundintegration



Quelle: civity, 2021

Im Kontext mit der Fertigstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Traunstein und im Vorgriff auf das avisierte Arbeitspaket V (AP V) der Grundlagenstudie in der „Empfehlungen für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne“ abgeleitet werden sollen, wird auf Basis bereits vorliegender und/oder noch zu beschaffender Verkehrsdaten sowie mit Hilfe der Nutzung des Landesverkehrsmodells Bayern die Ausgangssituation in den Landkreisen beschrieben.

Mit diesen Vorarbeiten wird die verkehrliche (AP III) und wirtschaftliche (AP IV) Sinnhaftigkeit einer möglichen Verbundintegration untersucht. Die Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration ist dann gegeben, wenn mit einer Verbundintegration, egal ob Verbundneugründung oder Beitritt zu einem bestehenden Verbund, sich für eine bedeutsame Anzahl von Fahrgästen eine Verbesserung ergibt. Beispielsweise könnte das eine durchgehende Tarifierung mit einem Ticket für die gesamte Fahrtstrecke/Reisekette im Verbund oder ein leichter Zugang zum Fahrscheinwerb sein, welcher zwei oder mehr vorherige Fahrscheine ersetzt. Damit verbunden ist als Maß für die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Grad der Nachfragesteigerung, der auf den jeweiligen Relationen erzielbar ist. Wirtschaftlich sinnvoll ist eine Verbundintegration, wenn das Erlösniveau der Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen in den beiden Landkreisen BGL und TS mindestens weitgehend konstant bleibt.

Das abschließende AP V dient als Rückkopplung zu den in AP II durchgeführten Analysen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne der Landkreise BGL und TS. Mögliche Konflikte aus den bisherigen Zielstellungen und besprochenen Maßnahmen in den fortgeschriebenen Nahverkehrsplänen beider Nahverkehrsräume sind vor dem Hintergrund der Untersuchung der Verbundintegration aufzulösen. Mit Hilfe der Beantwortung der folgenden Fragen sollen grundlegende Informationen aus der GLS zur Verbundintegration als Empfehlung für die späteren Fortschreibungen der Nahverkehrspläne gegeben werden.

Im AP V sind in der Folge weitere Fragen zu klären:

- Wie kann eine geeignete Einbeziehung der weiteren Aufgabenträger des allg. ÖPNV für Ortsverkehre in den geplanten Verkehrsverbund erfolgen?
- Wie wären bestehende Nahverkehrspläne und Verkehre anzupassen, um einen im Verbund verkehrlich und wirtschaftlich maximierten Nutzen für die betroffenen Bürger zu erreichen?
- Bis wann wäre das unter Berücksichtigung bestehender Liniengenehmigungen möglich?
- Wie ist dabei konkret mit den bestehenden Liniengenehmigungen zu verfahren (Ausschreibung oder Konzessionsverlängerung? Welche Linien kann man zu geeigneten Linienbündeln zusammenfassen?)
- Wie sollten die künftigen Zuständigkeiten für die Umsetzung und Fortschreibung bzw. Teilfortschreibung der Nahverkehrspläne festgelegt werden?

Die Grundlagenstudie Verbundintegration für die beiden Landkreise beinhaltet in diesem Zusammenhang auch die Konsistenzprüfung der Nahverkehrspläne der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein.

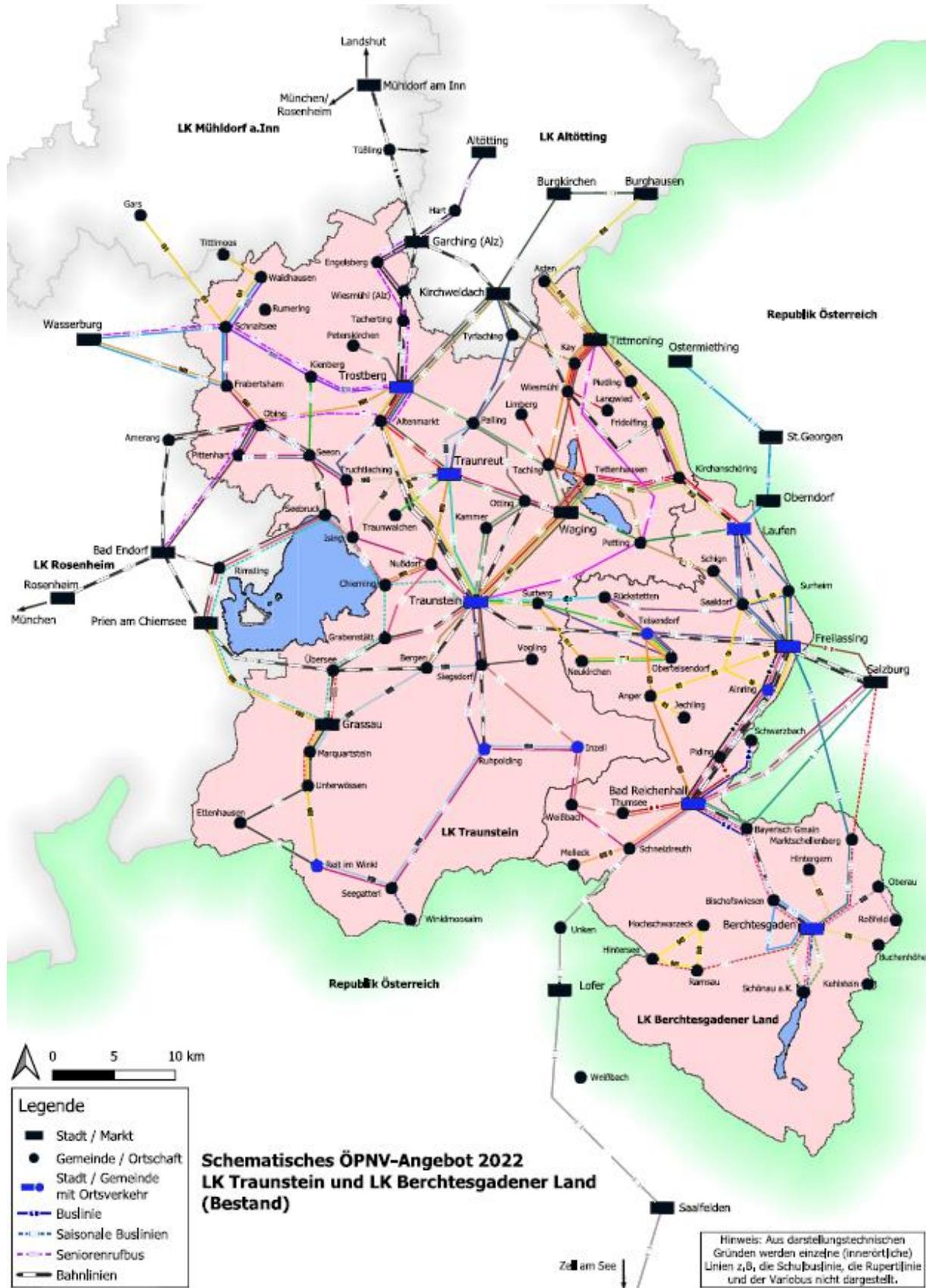
Die Nahverkehrspläne der Landkreise sind das übergeordnete Planungsinstrument und sichern damit die ganzheitliche Organisation sowie die Ausgestaltung des ÖPNV (inkl. SPNV) im jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Der Fokus liegt dabei in der Darstellung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden bzw. Harmonisierungspotenzialen in der Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger vor dem Hintergrund einer Verbundintegration. Innerhalb der GLS ist die Betrachtung der Ausgangslage und das Erfassen der jeweils beschlossenen Nahverkehrsplanungen der Landkreise TS und BGL, des Freistaats Bayern und des angrenzenden österreichischen Bundeslandes Salzburg von grundlegender Bedeutung. Die Erkenntnisse werden dokumentiert und mögliche Handlungsansätze abgeleitet. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab 2022 mit dem Beleuchten der notwendigen verkehrlichen Weiterentwicklung und den daraus sich ergebenden finanziellen Verpflichtungen ist in der Einzelbetrachtung für den Landkreis Traunstein essentiell.

Festlegung zukünftiger Aufgaben und Zuständigkeiten

Mit der Umsetzung der GLS ergeben sich für die Landkreise neue Herausforderungen, da sich daraus resultierende Konsequenzen in Bezug auf die möglichen organisatorischen, verkehrlichen und finanziellen Verflechtungen bereits in der Vorbereitung ab ca. Mitte 2023/2024 ableiten lassen. Die Wirkung der erarbeiteten Nahverkehrspläne zur verkehrlichen Weiterentwicklung ist zu diesem Zeitpunkt bereits voll gegeben, so dass die weiterführenden Aufgaben und Empfehlungen zur ganzheitlichen Organisation, Ausgestaltung und Wirkung eines perspektivisch gewünschten Verkehrsverbundes bereits heute gleichlautend berücksichtigt werden müssen.

Künftige Zuständigkeiten müssen bereits in Vorbereitung der Verbundgründung für die Umsetzung der GLS und Fortschreibung der Nahverkehrspläne festgelegt werden. Deshalb muss auch darauf hingewiesen werden, dass laut Art. 13 (2) Satz 3 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans bei Bedarf durchzuführen bzw. der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen ist. Mit der Gründung eines Verkehrsverbundes, in welchem die Landkreise BGL und TS durch Aufnahme einer Rechtsbeziehung Mitglied werden, erfolgt eine wesentliche Veränderung im Verkehrssystem, sodass dann eine zeitnahe Aktualisierung der Nahverkehrspläne notwendig wird.

Abbildung 13: SPNV und ÖPNV Liniennetz der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land



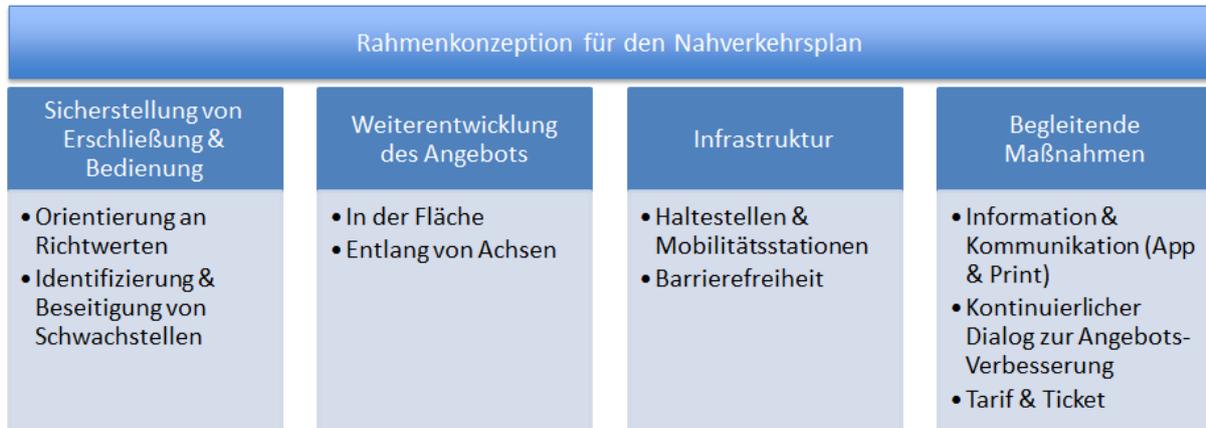
Quelle: VCDB, 2021

6 Rahmenkonzeption

Die Ergebnisse der vorangegangenen Analysen, der Beiträge der Beteiligten sowie die Grundlagen aus bestehenden Studien fließen in die Erarbeitung der Rahmenkonzeption ein. Diese definiert die Zielvorstellung zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV.

Die in Abbildung 14 dargestellten Säulen zeigen die Schwerpunkte bzw. die zentralen Handlungsfelder des Nahverkehrsplans. Diese werden in den nachfolgenden Abschnitten kurz beschrieben, bevor in Kapitel ‚7 Maßnahmenpaket‘ die ausführliche Darstellung der einzelnen konkreten Maßnahmen erfolgt, die aus der Rahmenkonzeption abgeleitet werden.

Abbildung 14: Rahmenkonzeption des Nahverkehrsplans



Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

Mit der Rahmenkonzeption wird nicht nur die Beseitigung von Schwachstellen, sondern vielmehr eine grundsätzliche, schrittweise und gleichzeitig signifikante Verbesserung sowie Ausbau des ÖPNV-Angebots im Landkreis angestrebt. Zielsetzung ist wie in Kapitel 2 erwähnt, den ÖPNV insbesondere für die regelmäßige Nutzung attraktiver zu gestalten und eine Alternative entlang ausgewählter Strecken zum MIV zu erarbeiten. Dies betrifft insbesondere die ersten beiden Säulen (Sicherstellung von Erschließung & Bedienung; Weiterentwicklung des Angebots).

6.1 Sicherstellung von Erschließung & Bedienung

Zu diesem Zweck werden die Ergebnisse aus den Kapiteln 3, 4, und 5 verwendet. Für die Sicherstellung der zukünftigen Erschließung und Bedienung orientiert sich die Konzeption des ÖPNV im Landkreis Traunstein wie in Abschnitt 4.3 bereits angedeutet vor allem an einer Hierarchie des Netzes. Dies wird im Folgenden beschrieben.

Die Netz-Hierarchie folgt der Logik, dass ein ganzjährig nutzbares und damit verlässliches Grundgerüst im ÖPNV-Angebot einen größeren Mehrwert darstellt, als wenn man Bedienungsdefizite nur isoliert betrachtet und kleine Verbesserungen wie einzelne Fahrtenpaare ergänzt, ohne dass eine sinnvolle und tatsächlich auch nutzbare Anschlussmöglichkeit zu einer weiteren ÖPNV-Linie besteht.

Die Aufstellung der folgenden Linienkategorien soll deshalb eine Orientierung für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Traunstein geben. Sie orientiert sich dabei an einem Leitfaden „Nahverkehrsplanung“ (Herausgabe im Dezember 2020) der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (AG „Planung“).²⁰

Linienkategorien

Die Linien lassen sich somit in das folgende hierarchische System gliedern, wodurch die Bedeutung aber auch die Aufgabe der jeweiligen Linien herausgestellt wird. Es sei erwähnt, dass eine Unterscheidung nicht ganz trennscharf erfolgen kann. Die Systematik bildet jedoch einen guten Ausgangspunkt für die spätere Erarbeitung der Maßnahmen. Die Trennschärfe zwischen Achsen und Hauptlinien kann variieren. Mit beiden Varianten

²⁰ Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, 2020, S. S. 31ff

besteht jedoch eine ganzjährig verlässliche ÖPNV-Versorgung – jedoch in unterschiedlicher Takt- bzw. Fahrtenpaardichte.

- Achsen-Linien:
 - Überwiegend getaktet
 - Konkurrenz zum MIV
 - Bedienung auch am Wochenende und in den Abendstunden
 - Einheitliche und klare Linienführung, die eine schnelle Verbindung zwischen MZ und OZ sowie zum Teil in andere Landkreise herstellen
 - Keine Feinerschließung
 - Überwiegend entlang von Bundes- oder Staatstraßen mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen
- Hauptlinien:
 - Wenn möglich getaktet
 - Alternative zum MIV
 - Ganzjährige Bedienung, auch am Wochenende
 - Verbindung zwischen Gemeinde-Hauptorten und Mittelzentren / Oberzentren
 - Teilweise Erschließungsfunktion & möglichst direkte Wegführung
 - Überwiegend entlang von Bundes- oder Staatstraßen mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen
- Nebenlinien:
 - Fokus auf Nachfrage, Fahrtenpaar-orientiertes Angebot
 - Option zum MIV
 - Ganzjährige Bedienung, Grundangebot am Wochenende
 - Verbindungen zwischen Gemeinde-Hauptorten und teilweise auch MZ und OZ
 - Feinere Erschließung & Schülerbeförderung; teilweise Ergänzung von Hauptlinien („By-Pass“) mit Funktion der feineren Erschließung
- Ergänzungslinien:
 - Fahrtenpaar-orientiertes Angebot, ggf. Bedarfsverkehr
 - Option zum MIV
 - Ganzjähriges Angebot, ggf. auch am Wochenende
 - Verbindungen zwischen Gemeinde-Hauptorten und/oder Mittelzentren (in Ausnahmen auch OZ)
 - Fein-Erschließung; überwiegend Schülerverkehr
 - Zubringer-Funktion auf übergeordnete Linien
- Orts- und Flächenverkehre:
 - Anbindung einzelner Ortsteile; Zeiten orientieren sich am übergeordneten Angebot
 - Fein(st)erschließung von kleineren Ortsteilen, Weilern, etc...
 - Zubringer-Funktion zu übergeordneten Linien („erste und letzte Meile“ von und zum ÖPNV)

Wie bereits dargestellt, ist es das Ziel, das Netz so aufzuwerten, dass eine regelmäßige und verlässliche Nutzung möglich ist. Insbesondere Beeinträchtigungen in der Nutzbarkeit durch ein signifikant reduziertes Fahrtenangebot an Ferientagen im Vergleich zu Schultagen sollen vermieden werden. Karte 19 zeigt das Netz in seinen Hierarchie-Stufen.

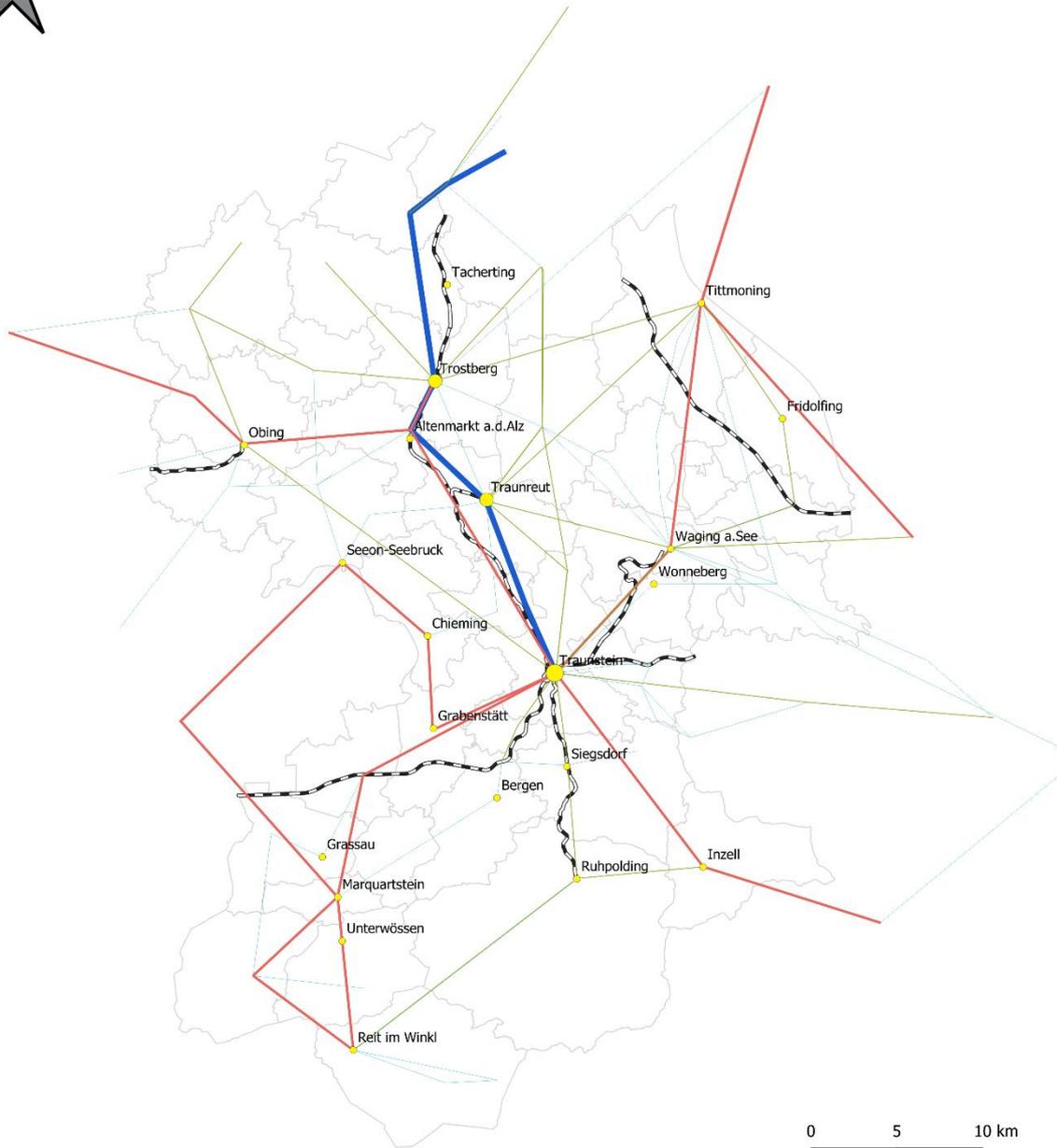
Zur Vollständigkeit sei auch noch auf touristische Linien (z.B. die Chiemsee-Ringlinie 9586) hingewiesen. Diese wurden in Abschnitt 3.3.2 aufgelistet. Die Angebote dieser Linien sind einer regelmäßigen Prüfung für Verbesserungsmöglichkeiten zu unterziehen. In der hier stattfindenden Planung wird jedoch das regelmäßige und ganzjährig verfügbare Angebot in den Fokus gestellt.

Karte 19: Darstellung des ÖPNV-Zielnetzes



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 19: Netzhierarchie



Legende

- | | |
|-------------------|-----------------------------|
| Hierarchie | Zentren_im Landkreis |
| Achse | Oberzentrum |
| Hauptlinie | Mittelzentren |
| Nebenlinie | Unterkentren |
| Ergänzungslinie | |
| Bahnlinien | |



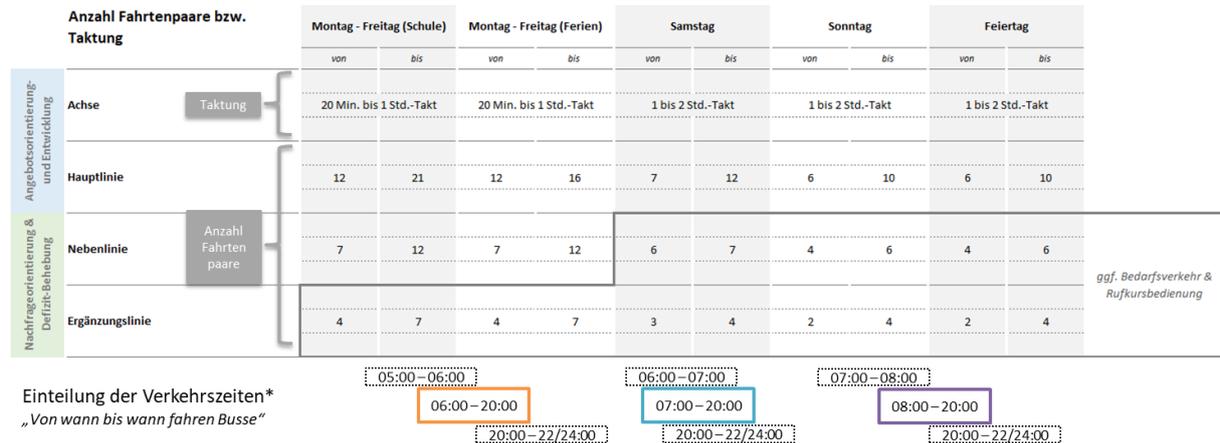
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Busliniennetz: eigene Daten

31.05.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Um auf diesen Linien eine ausreichende Bedienung zu erhalten, wurde am im Verkehrsausschuss am 25.11.2021 folgendes Bedien-Niveau beschlossen.

Abbildung 15: Planungsrahmen zur anzustrebenden ausreichenden Bedienung & Verkehrszeiten



* Ausnahmen bilden die Nachtexpress-Verbindungen
 * Bei sinnvoller Anschlussmöglichkeit kann die Bedienzeit auf 24:00 Uhr erweitert werden

Quelle: Landkreis Traunstein, 2021

Abbildung 15 ist dabei als Planungsrahmen zu verstehen, der in Prioritäten eingeteilt sowohl in ökologischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht auch stufenweise umgesetzt werden kann. Die Darstellung zeigt die Taktung bzw. Intervalle („von bis“) je Linienkategorie und damit wie oft an welchem Tag auf welcher Linienkategorie ein Bus fahren soll. Zudem zeigt die Darstellung die Betriebszeiten, also die Zeiten, zu denen Busse fahren sollen. Von diesen Werten können die Nachtexpress-Verbindungen Ausnahmen bilden. Zudem kann bei sinnvoller Anschlussmöglichkeit die Bedienzeit auf 24:00 Uhr erweitert werden. Auch hier sind teilregionalspezifische Anforderungen zu berücksichtigen. Festzuhalten ist, dass ÖPNV-Angebote, die den derzeitigen Rahmen übertreffen, in ihrer Qualität zu sichern und ggf. weiter zu entwickeln sind. Dabei ist die Ausdehnung auf die SVZ zu berücksichtigen.

Zum Planungsrahmen der ausreichenden Bedienung sei erwähnt, dass für die Einteilung der Fahrtenhäufigkeit und der Taktung eine Orientierung an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (siehe Abschnitt 4.3) sowie anhand der Nahverkehrspläne von ausgewählten Nachbarlandkreisen (v.a. Landkreis BGL und RO) erfolgt ist. Hierdurch sollen perspektivisch eine Durchgängigkeit des Angebots über Landkreisgrenzen hinweg sowie ein annähernd vergleichbarer Planungsstandard erreicht werden.

An dieser Stelle wird – auch mit Blick auf die Umsetzung – nochmals auf das bereits beschriebene Spannungsfeld hingewiesen, das sich im Zuge der Umsetzung ergeben wird. Nämlich dem Kompromiss zwischen möglichst direkter Linienführung, möglichst kurzer Reisezeit und möglichst guter Erschließung. Hieraus wird eine Abwägung sowohl zwischen der Anzahl der Fahrten auf einer Linie und dem erschlossenen Gebiet zu treffen sein um einer möglichst großen Anzahl an Fahrgästen den höchstmöglichen Nutzen zu ökologisch und ökonomisch vertretbarem Aufwand zukommen zu lassen.

6.2 Weiterentwicklung des Angebots

Mit der ausreichenden Bedienung sollen sowohl die Erreichbarkeitsdefizite als auch die Defizite bezüglich der Fahrtenhäufigkeit verbessert werden. Die ausreichende Bedienung legt dabei aber nicht nur fest, wie oft an welchen Tagen Busse fahren. Aus diesem Planungsrahmen werden zugleich Prioritäten abgeleitet, auf welchen Linien Verbesserungen erzielt werden sollen. Diese Priorisierung erfolgt vor dem Hintergrund, dass der Landkreis Traunstein der zweitgrößte Flächenlandkreis Bayerns ist, was eine hohe Anzahl an Buslinien mit sich bringt, die gleichzeitig auch eine gewisse Linienlänge aufweisen. Um hier im Spannungsfeld der Daseinsvorsorge und der organisatorischen sowie wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sinnvolle Verbesserungen im ÖPNV zu erzielen, ist eine priorisierte Vorgehensweise von wesentlicher Bedeutung. Dies vor allem deshalb, um wie zuvor schon erwähnt mit den eingesetzten Mitteln einer möglichst hohen Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern ein

verbessertes ÖPNV-Angebot zukommen zu lassen. Deshalb werden auf Basis dieser Linien-Hierarchie Schwerpunkte verfolgt und eine gezielte Weiterentwicklung betrieben.

Da der Landkreis wie schon dargestellt über eine unterschiedliche ÖPNV-Versorgung in den verschiedenen Tageskategorien und Teilregionen verfügt, werden Planungsschwerpunkte für jede der Teilregionen festgelegt. Diese Planungsschwerpunkte sollen bei der o.g. Priorisierung zur Umsetzung von Maßnahmen unterstützend herangezogen werden. Diese Schwerpunkte sind v.a.:

- Stabilisierung & Verbesserung des Angebots durch die Ergänzung von Kursen für regelmäßige Nutzer (wie z.B. Pendler), die in den Ferien wegfallen. Ausdehnung des Angebots auf weitere Tageskategorien, z.B. auf SA, SO → insbesondere im Nordwesten sowie Nordosten des Landkreises.
- Optimierung des Angebots (Optimierung des Angebots innerhalb von Tageskategorien auf Linien, die bereits jetzt schon von MO – SO bedient werden) → insbesondere im Südosten, Südwesten und entlang von Achsen-Linien (Stadtgebiete).

Die Weiterentwicklung der Orts- und Flächenverkehre ist differenzierter zu betrachten. Hierbei handelt es sich oftmals um die Umsetzung der ‚Feinsterschließung‘, die über die Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung hinausgeht. Gerade in einem Flächenlandkreis, in dem nicht jede Ortschaft durch regelmäßig verkehrende ÖPNV-Verbindungen angebunden werden kann. Gleichzeitig bilden diese Verkehre oftmals eine wichtige Zu- und Abbringerfunktion zu den ÖPNV-Linien. Ein entsprechendes Grobkonzept über Ansätze zur Verbesserung dieser sogenannten ersten und letzten Meile zu den ÖPNV-Linien wurde im Jahr 2019 und 2020 durchgeführt. Ergebnisse hieraus sind in die Erstellung des Nahverkehrsplans eingeflossen. Für die Umsetzung solcher Konzepte ist ein stärkerer Einbezug – sowohl hinsichtlich Konzepterstellung als auch Finanzierung – der Gemeinden geplant. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, weil die Aufgabenträgerschaft für Ortsverkehre teilweise bereits bei Gemeinden bzw. Städten liegt. Deshalb muss auf eine Gleichbehandlung der Städte und Gemeinden geachtet werden.

Im Bereich der Städte und Gemeinden mit eigener Aufgabenträgerschaft werden unterschiedliche Konzepte zur Feinerschließung in Form von Rufbussen oder mit regelmäßig verkehrenden Bussen verfolgt. Die konkrete Ausgestaltung bleibt dabei dem jeweiligen Aufgabenträger überlassen.

6.3 Infrastruktur

Im Bereich der Infrastruktur setzt die Rahmenkonzeption die Schwerpunkte ‚Mobilitätsstationen‘ und ‚Barrierefreiheit‘. Insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit sei erwähnt, dass dies eine Daueraufgabe ist. Dazu ist eine enge und kontinuierliche Abstimmung zwischen Aufgabenträger, Baulastträger und den Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Schwerpunkte zur Barrierefreiheit liegen in folgenden Bereichen:

- Informationen über den ÖPNV
- Ausstattung der Haltestellen
- Ausstattung der Fahrzeuge

(Barrierefreie) Haltestellen & Mobilitätsstationen sollen einen attraktiven Zugang zum ÖPNV bilden. Mit Mobilitätsstationen sind nicht lediglich Haltestellen gemeint, sondern vielmehr Orte, an denen auf die aktuellen Nutzergewohnheiten eingegangen wird. Dazu zählen beispielsweise moderne Fahrradabstell-Anlagen, Ladestationen für E-Bikes, Paket-Stationen etc... Je nach örtlichen Gegebenheiten können diese Stationen auch modular aufgebaut werden. In diesem Falle bestünde die Möglichkeit, dass sich die Städte und Gemeinden im Landkreis Traunstein an einem modularen System orientieren und auf einen gemeinsamen Standard hinarbeiten.

In der Infrastruktur-Planung sind ferner ‚Betankungspunkte‘ für alternative Kraftstoffe zu berücksichtigen. Mit der Clean-Vehicles-Directive werden mehr und mehr alternative Antriebe Einzug in den ÖPNV erhalten. Dies ist durch die o.g. Beteiligten in der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen.

6.4 Begleitende Maßnahmen

Zu den weiteren begleitenden Maßnahmen zählen vor allem folgende Punkte:

- Information & Kommunikation (App & Print): Um das vorhandene ÖPNV-Angebot sichtbar zu machen, ist über verschiedene Medien und Kanäle zu informieren. Dazu gehören auch Kennzeichnung von Haltestellen und Fahrplanaushänge.
- Verbesserung von Anschluss und Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV
- Ticket & Tarif:
 - Verkehrsunternehmens-übergreifend einheitliche Tarif bzw. Ticketstrukturen: die Vereinheitlichung von Tarifen und Tickets ist weiterhin anzustreben, da sich sowohl einfachere als auch klarer Tarifstrukturen positiv auf die Nutzung des ÖPNV auswirken können. Dabei sind angrenzende Regionen unbedingt mit zu berücksichtigen. Erste Überlegungen und Konzepte seitens einiger Verkehrsunternehmen liegen bereits zu diesem Thema vor.
 - Weiterentwicklung des Ticket-Angebots: Das Ticket-Angebot ist kontinuierlich weiter zu entwickeln, da sich Nutzerbedürfnisse ebenfalls weiterentwickeln und auch verändern.
- Qualität im ÖPNV
- Kontinuierlicher Dialog zur Angebots-Verbesserung: Dem ÖPNV ist nicht nur einmalig im Rahmen der Nahverkehrsplanung vermehrte Aufmerksamkeit zu widmen. Ein Dialog zwischen allen Beteiligten wie beispielsweise Arbeits- und Interessensgruppen aus Bürgerinnen und Bürgern, Verkehrsunternehmen etc... ist kontinuierlich aufrecht zu erhalten.

7 Maßnahmenpaket

In den nachfolgenden Abschnitten des Maßnahmenpakets werden die Inhalte der Rahmenplanung, die in Kapitel 6 dargestellt wurde, präzisiert.

7.1 Leistungsangebot im ÖPNV

Zentraler Baustein im vorliegenden Nahverkehrsplan ist die Maßnahmen- und Rahmenplanung für die einzelnen ÖPNV-Linien. Die Maßnahmenplanung folgt der Logik der im Abschnitt 6.1 dargestellten Netz-Hierarchie. Die Konzeption der Maßnahmen und damit die Richtung der späteren Umsetzungsmöglichkeiten sind so priorisiert, dass einerseits ein möglichst großes Potenzial an Fahrgästen erfasst wird als auch der ÖPNV als Daseinsvorsorge in Teilregionen mit einem geringeren Fahrgastpotenzial mit einem Grundangebot möglichst ganzjährig präsent ist. Dabei ist der Tatsache und gleichzeitig auch der Herausforderung Rechnung zu tragen, dass der Landkreis Traunstein – wie öfter schon erwähnt – der zweitgrößte Flächenlandkreis Bayerns ist und das in Kapitel 4 beschriebene Spannungsfeld der ÖPNV-Planung deshalb deutlich hervortritt und deshalb zu berücksichtigen ist. Dennoch soll durch die Umsetzung der Maßnahmen das bestehende ÖPNV-Angebot Schritt für Schritt so verbessert werden, dass der ÖPNV eine Alternative zum MIV bieten kann.

Für die einzelnen Teilregionen wird nun dargestellt, wie die Linien auf Basis von Abbildung 15 (Planungsrahmen zur anzustrebenden ausreichenden Bedienung & Verkehrszeiten) aufgewertet werden sollen. Dabei werden die Landkreislinien beplant, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Traunstein liegen und ganzjährig verkehren. Zudem wurde darauf geachtet, keine mehr oder weniger parallellaufenden Linien doppelt zu beplanen. Die Aufwertung der Linien orientiert sich dabei an den Intervallen (von-bis-Werte für Fahrtenpaare bzw. Taktung) je Linienkategorie. Wenn auf einzelnen Linien bereits jetzt schon der untere Wert des Intervalls ‚übererfüllt‘ wird, dann wird der Planungs-Prämisse gefolgt, dass das bestehende Angebot mindestens erhalten und ggf. ergänzt werden soll. Das heißt, anstatt beispielsweise Kurse vom Nachmittag in die SVZ zu verschieben, wird ein zusätzlicher Kurs eingefügt, obwohl der Basisbedarf schon (über)erfüllt ist. Auf dieser Basis werden nachfolgend die Planungen für jede der Teilregionen dargestellt. Nach der tabellarischen Darstellung der Maßnahmen in den Teilregionen wird noch kurz darauf eingegangen, welchen Lösungsbeitrag die Maßnahmen zu Defiziten leisten, die in der Schwachstellenanalyse aufgeworfen wurden.

Die dargestellten Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung versehen. Diese Kosten basieren auf getroffenen Annahmen²¹ sowie Überschlagskalkulationen der Mehrleistung auf der jeweiligen Linie.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wurde demnach mit der bestehenden ‚Grundlast‘ bereits vorhandener Linien geplant. Sollte sich im Zuge der Planung und Umsetzung von Maßnahmen jedoch herausstellen, dass neue Linien erforderlich ist, um den angestrebten Planungsansatz zu verfolgen (z.B. Erschließung, Bedienung an Randzeiten, Funktion der Linie, etc...), so schließt der Aufgabenträger die Schaffung einer neuen Linie nicht aus.

Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen ist darauf zu achten, dass eine engere Abstimmung zwischen den Fahrplänen des SPNV und ÖPNV erfolgt. Dabei sind die Ergebnisse aus Kapitel 4 zu berücksichtigen. Das heißt, aus Sicht des Fahrgasts sollte die Schaffung einer möglichst bedarfsgenauen Lösung für dessen Anforderungen an die Mobilität im öffentlichen Nahverkehr im Vordergrund stehen – und dies zunächst einmal unabhängig vom Verkehrsträger.

²¹ Die Kosten für die Verbesserungsmaßnahmen auf den einzelnen Linien basieren auf den ermittelten Linienlängen innerhalb des Landkreises bzw. des beplanten Abschnitts. Ferner liegen der Kostenschätzung ein exemplarischer Kostensatz von 3 €/km an MF (S & F) sowie 4 €/km an SA, SO und FT zugrunde. Es wird an dieser Stelle deutlich darauf hingewiesen, dass es sich lediglich um grobe Schätzungen handeln kann, da es bei einigen Fahrplänen keinen einheitlichen Linienverlauf gibt. Im Zuge der linienscharfen Planung wurde dieser Umstand bis zu einem gewissen Grad berücksichtigt. Zudem zeigen die Schätzungen nur Kosten ohne etwaige Fahrgeldeinnahmen, Förderungen, ÖPNV-Zuweisungen oder sonstige Finanzierungsbeiträge.

Für die Beschreibung der Maßnahmen auf den einzelnen Linien wurde eine tabellarische Form gewählt. Diese enthält in den Spalten folgende Kategorien:

- Linie: hier wird die Liniennummer angegeben
- Kostenschätzung: hier werden die geschätzten Kosten für die Mehrleistung auf der Linie angegeben
- Planungs-Ansatz: Ansatz & Grundgedanken für Aufwertung der Linie
- Mehrleistung gegenüber Status Quo:
 - Angabe zusätzlichen Fahrtenpaaren pro Tageskategorie
 - Angabe von jährlicher Mehrleistung an Kilometern
- Auswirkung für den Kunden: Darstellung, wie der Kunde von den Maßnahmen profitiert

7.1.1 Maßnahmen für den Nordosten

Kern der Planungen im Nordosten ist die spürbare Aufwertung von zwei Hauptlinien. Hierdurch sollen sowohl die Verbindungen von Tittmoning Richtung Oberzentrum Traunstein als auch die Nord-Süd-Verbindung im östlichen Teil der Planungsregion verbessert werden. Insbesondere bei der Verbindung zwischen Tittmoning und Traunstein sollen zukünftige Maßnahmenplanung darauf abzielen, dass die Parallelbedienung zwischen der Linie W 02 und 9518 zu einem Angebot zusammengeführt wird. Dieser Priorisierung auf den Hauptlinien folgt die Verbesserung der Querverbindungen zwischen dem Nordosten und den Mittelzentren Traunreut und Trostberg sowie der Querverbindung zwischen Kirchanschöring bzw. Fridolfing und dem Oberzentrum Traunstein.

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist anzumerken, dass es im Nordosten des Landkreises einige Linien gibt, die sehr Schultags-orientiert sind und innerhalb eines Fahrplans sehr unterschiedliche Linienverläufe aufwerten. Die skizzierten Maßnahmen wurden zwar diesen Linien zugeordnet, jedoch ist im Zuge der Umsetzung zu prüfen, ob insbesondere die Querverbindungen innerhalb der bestehenden Linien umgesetzt werden können oder aus Gründen der Übersichtlichkeit als separate Linien ohne die hohe Orientierung an Schultagen umzusetzen sind, da diese über den Zweck der Schülerbeförderung hinausgehen (d.h. als verlässliches Grundangebot dienen sollen). Dies betrifft insbesondere die Linien W 01, W 05 und W 06.

Einen Überblick über die Kostenschätzung je Linien-Kategorie im Nordwesten zeigt Tabelle 10.

Tabelle 10: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Nordosten

Linien-Kategorie	Kostenschätzung
Hauptlinie	788.000,00 €
Nebenlinie	434.000,00 €
Ergänzungslinie	552.000,00 €
Gesamtergebnis	1.774.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Der Vario-Bus, der vor allem dem Zweck der Feinsterschließung dient, ist als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV zu sehen und wird deshalb in dieser Kalkulation nicht berücksichtigt. Die detaillierten Maßnahmen für den Nordosten werden in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 11: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Nordosten

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9518	Hauptlinie	430.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Signifikante Verbesserung der (Quer-)Verbindung zwischen der Stadt Traunstein und Tittmoning – Schaffung eines konstanten Angebots-Niveaus – Verbesserung des Fahrtangebots auch am Wochenende und zu den Randzeiten – Verbesserungen sind in Abstimmung mit dem SPNV und der Kombination mit weiteren Linien zwischen Waging und TS (z.B. 9518, W 01, W 02) zu erzielen 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 4 FP vormittags und abends/SVZ – MF (F): 9 FP, Angebot wie an S – SA: 6 FP – SO: 6 FP – FT: 6 FP <p>134.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten durch Schließen von Bedienlücken am Vormittag sowie durch Erweiterung der Bedienzeiten (Wochenende und Feiertage)
9519	Nebenlinie	107.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Schaffung eines konstanten Angebots-Niveaus – Verbesserung des Fahrtangebots auch am Wochenende und zu den Randzeiten – Verbesserungen v.a. zur Anbindung Richtung Traunstein sind in Abstimmung mit dem SPNV und der Kombination mit weiteren Linien zwischen Waging und TS (z.B. 9518, W 01, W 02) zu erzielen 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 2 FP vormittags & abends/SVZ – MF (F): 5 FP – SA: 6 FP – SO: 4 FP – FT: 4 FP 	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der landkreisübergreifenden (Quer-)Verbindung Richtung Laufen – konstantes Angebots-Niveau auch an Ferientagen

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
				32.000 km	– Neue Fahrtmöglichkeiten auch am Wochenende und an Feiertagen
B 16	Hauptlinie	358.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Beplanung des Teilabschnitts: Tittmoning - Fridolfing - Kirchanschöring (- Laufen) – Die Linie bildet eine wichtige Verbindung zwischen den Landkreisen Altötting, Traunstein und Berchtesgadener Land – Zudem bildet die Linie eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in der Planungsregion Nordosten – Daher wird die Planung auf dem Teilabschnitt Tittmoning - Fridolfing - Kirchanschöring (- Laufen) vollzogen – Auffüllen des Fahrplans mit regelmäßig verkehrenden, direkten Kursen, sogenannten Express-Kursen (aufgrund der Schülerbeförderung weist die Linie oftmals unterschiedliche Verläufe auf, die zu längeren Verbindungszeiten zwischen den o.g. Städten und Gemeinden führen) 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 7 FP davon 1 früh, 1 nachmittags, 1 früher Abend, 2 abends und 2 in der SVZ; davon 5 FP als Express-Kurse – MF (F): 5 FP als Express-Kurse – SA: 5 FP als Express-Kurse – SO: 6 FP als Express-Kurse – FT: 6 FP als Express-Kurse 113.000 km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbessertes Fahrtenangebot (v.a. auch am Wochenende) – Regelmäßig verkehrende Express-Kurse entlang des Teilabschnitts Tittmoning, Fridolfing und Kirchanschöring (optional Laufen)
B 19	Ergänzungslinie	143.000,00 €	Beplanung des Teilabschnitts: Wiesmühl - Tettenhausen - Kirchanschöring <ul style="list-style-type: none"> – Die Linie erfüllt die Funktion der Feinerschließung (Kurse verkehren nur an Schultagen) und läuft parallel versetzt zur B 16 – Schaffung eines konstanten Grundangebots, das eng mit der Linie B16 (Umstieg in Kirchanschöring) sowie im Bereich Wiesmühl auf die 9518 (Umstieg z.B. Richtung Tittmoning) abzustimmen ist 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 4 FP – MF (F): 4 FP – SA: 3 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP – 46.000 Km 	<ul style="list-style-type: none"> – Grundsätzliche Erreichbarkeit auch an Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen durch Grundangebot gegeben
H 4	Ergänzungslinie	79.000,00 €	Beplanung des Teilabschnitts: zwischen Waging - Tettenhausen - Petting <ul style="list-style-type: none"> – Die Linie H4 verkehrt nur an Schultagen und dient v.a. der Feinerschließung von Gemeindeteilen östlich des Waginger Sees sowie zur Anbindung von Freilassing – Das Angebot auf dieser Linie wird um ein Grundangebot an Fahrten an Ferientagen sowie an Wochenenden und Feiertagen erweitert 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP – MF (F): 4 FP – SA: 3 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP 25.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Grundlegende Erweiterung der Fahrtmöglichkeiten auch an Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen – An diesen Tagen auch Anschluss an Umsteigemöglichkeiten in Waging (Linie 9518) und Petting (Linie 9519)
W 01	Nebenlinie	183.000,00 €	Beplanung des Teilabschnitts: Waging - Kirchanschöring <ul style="list-style-type: none"> – Die Linie W 01 ist neben der Linie H 4 die einzige Linie, die ganzjährig die direkte Querverbindung zwischen dem Tachinger und Waginger See ermöglicht. Die detaillierte Fahrplangestaltung soll daher in Abstimmung mit dem Fahrplan der Linie H4 erfolgen, um zeitliche Parallelfahrten entlang dieser Querverbindung zu vermeiden. Mit dieser Linie soll diese Querverbindung verbessert werden. – Die Abschnitte zwischen Traunstein und Waging werden durch Verbesserungen auf der Linie 9518 und zwischen Kirchanschöring und Tittmoning durch Verbesserungen auf der Linie B 16 erfasst 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 4 FP ab Nachmittag bis zur SVZ – MF (F): 7 FP (Auffüllen der Schülerkurse) und wie an MF (S) – SA: 5 FP – SO: 4 FP – FT: 4 FP 58.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Querverbindung zwischen Waging und Kirchanschöring mit Anschlussmöglichkeit auf die Hauptlinien – Nutzbarkeit des Angebots auch an Samstagen, Sonntagen, Feiertagen
W 05	Nebenlinie	144.000,00 €	Beplanung des Teilabschnitts: Waging am See - Otting – Traunreut <ul style="list-style-type: none"> – Die Linie W 05 weist eine sehr starke Schultags-Orientierung auf. Im Fahrplan finden sich gänzlich unterschiedliche Linienverläufe wieder. – Teilweise verläuft die Linie auf einzelnen Abschnitten parallel zu den Linien B 16, 9518, W 02 – Aus diesem Grund wird die Linie W 05 nur auf dem Teilabschnitt Waging - Traunreut beplant und das unterschiedliche Angebotsniveau an Fahrten zwischen den einzelnen Tageskategorien angeglichen. Hiermit wird die Querverbindung zwischen Waging und dem Mittelzentrum verbessert 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 3 FP – MF (F): 6 FP – SA: 6 FP – SO: 4 FP – FT: 4 FP 46.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des Fahrtenangebots und der direkten Fahrtmöglichkeiten von Waging am See nach Traunreut

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
W 06	Ergänzungslinie	116.000,00 €	<p>Beplanung des Teilabschnitts: Waging - Palling - Trostberg</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Angebot der Linie W 06 weist eine sehr starke Orientierung an den Schultagen auf. – Zudem verläuft die Linien auf einzelnen Abschnitten parallel zu den Linien W 01, W 02 und 9518 – Gleichzeitig verbindet die Linie die Gemeinde Waging direkt mit der Stadt Trostberg und stellt damit eine weitere (direkte) Querverbindung zwischen dem Nordosten und den Stadtgebieten dar. – Bei der Umsetzung von Verbesserungen sollte deswegen v.a. der o.g. Abschnitt beplant werden. Damit ergänzt diese Verbesserung das Angebot an Querverbindungen im Maße einer Ergänzungslinie. 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP – MF (F): 4 FP – SA: 3 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP <p>36.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der direkten Fahrtmöglichkeiten zwischen Waging am See und Trostberg
W 11	Ergänzungslinie	214.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Feinerschließung entlang der Neben- und Hauptlinien in dieser Teilregion – Herstellung eines verlässlichen Grundangebots und ggf. Abstimmung mit dem ÖPNV- und SPNV-Angebot in Weibhausen Richtung Traunstein 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 2 FP – MF (F): 4 FP – SA: 3 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP <p>150.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wahrnehmung eines verbesserten Grundangebots entlang der Haupt- und Nebenlinien sowie Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV
	Summe:	1.774.000,00 €			

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Mit den Maßnahmen im Nordosten des Landkreises werden die in der Bedienungshäufigkeitsanalyse gefundenen Defizite der Gemeindeteile Törring, Brünning und Wonneberg Kernort vermindert. Hierbei wird Törring sowohl über den Grenz-, als auch den Richtwert gehoben während in Brünning und Wonneberg zumindest eine Annäherung an den Grenzwert – zugunsten einer Ausweitung des Betriebs auch auf andere Tageskategorien als nur an MF(S) und MF (F) – vollzogen.

7.1.2 Maßnahmen für den Nordwesten

Der Nordwesten des Landkreises weist eine sehr disperse Siedlungsstruktur auf. Vor diesem Hintergrund gilt es, wirkungsvolle Verbesserungen im ÖPNV zu erreichen. Dies soll vor allem durch Verbesserungen auf den Hauptlinien 9441 und 9520 erreicht werden. Die Hauptlinie auf der 9441 soll neben ihrer bisherigen Funktion der Schülerbeförderung zu einer landkreisübergreifenden Verbindung zwischen den Mittelzentren Trostberg und Wasserburg – und hier zur Anbindung des SPNV-Haltepunkts Wasserburg Bahnhof – entwickelt werden. Für die Fahrgäste bietet dies den Vorteil, dass diese sofort und ohne Umstieg in Wasserburg Stadt einen Anschluss an den SPNV und in diesem Falle sogar den MVV haben. Die Aufwertung und klare Herausarbeitung dieser Linie als verbindendes Element zwischen den Landkreisen entspricht auch dem Grundgedanken des ‚Fahrplans für mehr Mobilität in Bayern‘. Hierin bildet dieser Abschnitt der 9441 ein Teilstück des Konzepts der überregional wichtigen Buslinien des Freistaats Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, 2018, S. 7). Das gute Grundangebot der 9520 ist vor allem im Bereich der SZV aufzuwerten und mit dem Angebot der Nebenlinie 9522 abzustimmen. Die weitere Bedienung und Feinerschließung des Gebiets erfolgt durch Neben- und Ergänzungslinien wie in Tabelle 13 dargestellt. Die Schätzung der Gesamtkosten in Summe und je Linienkategorie ist Tabelle 12 zu entnehmen.

Tabelle 12: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Nordwesten

Linien-Kategorie	Kostenschätzung
Hauptlinie	347.000,00 €
Nebenlinie	559.000,00 €
Ergänzungslinie	315.000,00 €
Gesamtergebnis	1.221.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Planungen für den Nordwesten sind der detaillierten Aufstellung in Tabelle 13 zu entnehmen.

Tabelle 13: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Nordwesten

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9150	Nebenlinie	154.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Randzeiten - Ausfahren der Kurse bis Waldhausen (ggf. als Bedarfsverkehr) an 12 Fahrten / Werktag - Erweiterung der bestehenden Rufbusbedienung an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP in der SVZ - MF (F): 3 FP (2 davon Auffüllen der Schulkurse) - SA: 3 FP - SO: 4 FP - FT: 4 FP <p>46.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Anbindung im ländlichen Raum - Ausgedehnte Betriebszeiten - Bessere Anbindung durch "vollständig ausgefahrene" Kurse
9413	Ergänzungslinie	40.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung einzelner Kurse sowie Ausfahren von bisherigen Kursen bis Waldhausen (ggf. als Bedarfsverkehr in Verlängerung der Linie) - FP an Wochenenden & Feiertagen dienen der verbesserten Erschließung und Bedienung des Nordwestens 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP und ggf. Ausfahren von einzelnen Kursen bis Waldhausen - MF (F): 1 FP - SA: 3 FP früh, mittags, abends - SO: 2 FP - FT: 2 FP <p>12.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bedienung auch an Wochenenden und Feiertagen - konstantes Angebot - Bessere Anbindung von Waldhausen durch bedarfsorientierte Linienverlängerung
9438	Ergänzungslinie	130.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung einzelner Kurse zur verbesserten Bedienung und Feinerschließung 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP - MF (F): 2 FP - SA: 1 FP - SO: 2 FP - FT: 2 FP <p>40.000</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Angebots an Randzeiten sowie am Wochenende und an Feiertagen
9441	Hauptlinie	228.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Grundlegende Aufwertung des Fahrplans zur besseren ÖPNV-Versorgung des Nordwestens - Bedienzeiterweiterung - Direkte SPNV-Anbindung in Wasserburg Bahnhof (ohne Umstieg in Wasserburg Stadt) - Zur Annahme durch den Kunden sind am SPNV-Haltepunkt Wasserburg Umsteigebeziehungen sowohl auf den SPNV als auch auf den Stadtverkehr Wasserburg zu berücksichtigen - Entwicklung eines stärker vertakteten Angebots - Durchbindung Nachmittagskurse (aus Richtung Trostberg Kurs 015, Kurs 013) aufgrund veränderter Anforderungen der Schülerbeförderung bis Frabertsham (derzeit nur bis Obing) 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 4 FP früh, früher Nachmittag, abends und in der SVZ (Ausgestaltung als Express-Kurse ohne Anfahrt von Wasserburg Stadt direkt zum SPNV-Halt Wasserburg) - MF (F): 6 FP bestehend aus 2 Kursen wie an S & 4 FP früh, früher Nachmittag, abends und in der SVZ (Ausgestaltung als Express-Kurse ohne Anfahrt von Wasserburg Stadt direkt zum SPNV-Halt Wasserburg) - SA: 5 FP früh, vormittags, früher Nachmittag später Nachmittag und in der SVZ (alle als Express-Kurse zur SPNV-Anbindung) - SO: 6 FP früh, vormittags, mittags, früher Nachmittag später Nachmittag und in der SVZ (alle als Express-Kurse zur SPNV-Anbindung) - FT: 6 FP früh, vormittags, mittags, früher Nachmittag später Nachmittag und in der SVZ (alle als Express-Kurse zur SPNV-Anbindung) <p>168.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutlich spürbare Verbesserung des ÖPNV-Angebots an allen Tageskategorien - Bessere Anbindung an den SPNV sowie an das MZ Trostberg sowie verbesserter Zugang zur Traun-Alz-Achse durch die ausgedehnten Betriebszeiten
9444	Nebenlinie	69.000,00 €	<p>Beplanung des Abschnitts: Trostberg - Peterskirchen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung, damit ein durchgängiges Fahrtenangebot auf dem Abschnitt Trostberg - Peterskirchen entsteht - Die Linie weist einen sehr langlaufenden Verlauf auf und bildet keine kurze Direktverbindung zwischen Traunstein und Trostberg (über Kammer, dann über Palling und Kirchweidach) - Die Stärkung der Linie als "By-Pass" zur Traun-Alz-Achse erfolgt demnach über die Linie 9439 	<p>auf dem Abschnitt Trostberg - Peterskirchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP - MF (F): 4 FP - SA: 6 FP - SO: 4 FP - FT: 4 FP <p>22.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Bedienung der Gemeinden im nordwestlichen Landkreis in der SVZ sowie an Wochenenden und Feiertagen - Regelmäßige Bedienung und Ausgleich der Schwankungen zwischen Schultagen und Ferien
9513	Ergänzungslinie	145.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilisierung des Fahrplans auch an Ferientagen - Ergänzung des Angebots am Abend bzw. in der SVZ. - Verbesserung der Anbindung an das LSH Ising ggf. über diese Linie. 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP SVZ - MF (F): 4 FP früh - mittags - nachmittags - abends - SA: 3 FP früh - mittags - abends - SO: 3 FP - FT: 3 FP <p>45.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querverbindung aus Richtung Chieming nach Traunreut ohne Umweg über Traunstein - Freizeitverbindung auch am Wochenende aus Traunreut nach Chieming
9520	Hauptlinie	119.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Bedienzeiten - Verdichtung des Fahrplans auch am Wochenende sowie an Feiertagen - In der Weiterentwicklung: Synergien mit Chiemsee-Ringlinie schaffen - Planung in enger Abstimmung auf das Angebot der Linie 9522 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 1 FP in der SVZ - MF (F): 1 FP in der SVZ - SA: 4 FP vormittags, abends und in der SVZ - SO: 3 FP vormittags, abends und in der SVZ - FT: 3 FP vormittags, abends und in der SVZ <p>37.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der touristischen sowie der ganzjährigen Nutzbarkeit

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9522	Nebenlinie	336.000,00 €	Bepanung des Teilschnitts: Seebruck – Schnaitsee – Verbesserung der Verbindung und Erschließung des nordwestlichen Landkreises mit der Stadt Traunstein – Verbesserungen (v.a. früh in Richtung LSH Ising) sind dabei in Kombination mit der Linie 9513 zu erarbeiten – Im hier vorliegenden Ansatz erfolgt die Bepanung auf der Linie 9522 auf dem Teilschnitt Seebruck – Schnaitsee – Die Verbesserungen zwischen Seebruck und Traunstein erfolgt durch die Linie 9520	– MF (S): 1 FP früh Richtung Ising in Kombination mit 9513 (Sondermoning) – MF (F): 1 FP abends – SA: 5 FP – SO: 4 FP – FT: 4 FP 107.000 Km	– Bessere Nutzbarkeit des ÖPNV im Nordwesten des Landkreises durch Erweiterung der Betriebszeiten – Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung ohne Umwege über Traunstein in der betreffenden Planungsregion
	Summe:	1.221.000,00 €			

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Auch hier ist zu prüfen, inwieweit Empfehlungen aus dem Grobkonzept Ergänzungssystem in die Planung mit einfließen können, um insbesondere im Bereich der Neben- und Ergänzungslinien bedarfsorientierte Angebote etablieren zu können. Gegebenenfalls ist der Seniorenrufbus Nordwesten²² als bedarfsorientiertes Angebot wieder zurück in den ÖPNV zu integrieren. Da es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, die über das Niveau der zu betrachtenden Bedienung und Erschließung hinausgeht, sollten sich die Gemeinden in der detaillierten Ausarbeitung und Umsetzung solcher Konzepte sowohl inhaltlich als auch finanziell beteiligen, um ein langfristig tragbares und bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen.

Die Maßnahmen im Nordwesten tragen in der Bedienungshäufigkeitsanalyse insofern zur Beseitigung von Schwachstellen bei, als dass die Gemeindeteile Hart, Pfaffing, Truchtlaching und Stöttham über den Grenzwert gehoben werden. Damit erfüllen im Nordwesten alle Gemeindeteile den Grenzwert. Nur drei Gemeindeteile bleiben moderat unter dem Richtwert: Emertsham, Pfaffing und Truchtlaching.

7.1.3 Maßnahmen für den Südosten

Im Südosten besteht entlang der Hauptverkehrswege ein gutes ÖPNV-Angebot, das für diese Teilregion weiter optimiert werden soll. Entlang der Hauptlinie ist dieses auf dem Abschnitt Traunstein – Inzell so zu verbessern, dass v.a. auch die SVZ bedient wird. Weitere Schwerpunkte in dieser Planungsregion betreffen die verbesserte Bedienung sowie Erschließung durch Anpassungen in Linienführungen. Auch touristische Mehrwerte (siehe Planungsansatz für die 9506) werden berücksichtigt. Die Kostenschätzung für diese Maßnahmen ist in Tabelle 14 abgebildet.

Tabelle 14: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Südosten

Linien-Kategorie	Kostenschätzung
Hauptlinie	110.000,00 €
Nebenlinie	237.000,00 €
Ergänzungslinie	80.000,00 €
Gesamtergebnis	427.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die detaillierten Planungsansätze sind in Tabelle 15 beschrieben.

Tabelle 15: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Südosten

Linie	Linien-Kategorie	Kosten-schätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9526	Hauptlinie	110.000,00 €	Bepanung des Teilschnitts: Traunstein – Inzell – Ergänzung einzelner Kurse zur Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tageskategorien	– MF (S): 3 FP früh und abends – MF (F): wie MF (S) – SA: 2 FP vormittags und abends/SVZ – SO: 2 FP vormittags und abends/SVZ – FT: 2 FP vormittags und abends/SVZ 36.000 Km	– Nutzbarkeit des Angebots erweitert sich in den Abendstunden – Weitere Verbesserung am Wochenende und an Feiertagen durch Erweiterung und Verdichtung des Fahrtenangebots, insbesondere für die Bereiche Tourismus & Freizeit

²² Mobilitäts-Angebot nur für folgende Personengruppen: Senioren über 65 Jahre oder Menschen mit GdB50

Linie	Linien-Kategorie	Kosten-schätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9506	Nebenlinie	146.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Ausdehnung der Betriebszeiten & Kombination mit SPNV in Ruhpolding – Verbesserte Abstimmung auf SPNV-Abfahrtszeiten in Ruhpolding aus Richtung Traunstein – Hinzufügen eines Fahrrad-Anhängers auf ausgewählten Kursen in den Sommermonaten 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 2 FP in der SVZ früh und abends – MF (F): 2 FP in der SVZ früh und abends – SA: 1 FP in der SVZ abends – SO: 1 FP in der SVZ abends – FT: 1 FP in der SVZ abends 47.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der touristischen Nutzbarkeit sowie des Anschlusses an den SPNV
9512	Nebenlinie	11.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Ausweitung der Betriebszeiten bzw. des Angebots nicht vorgesehen, da SPNV dies übernimmt – Verstärkung des Angebots wie an Schultagen auch an Ferientagen – Derzeit besteht eine Anerkennung von Schienenfahrausweisen auf der Strecke Ruhpolding - Traunstein. Bei dem bevorstehenden Betreiberwechsel ist die gegenseitige Anerkennung nach Möglichkeit fortzuführen. – Prüfauftrag: Anbindung Hörgering sowie des Industriegebiets Siegsdorf auf ausgewählten Kursen 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): - – MF (F): 2 FP – SA: - – SO: - – FT: - 4.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Neue Fahrtmöglichkeiten durch gezielte, verbesserte Erschließung
9515	Nebenlinie	80.000,00 €	Beplanung des Abschnitts: Traunstein - Teisendorf (zwischen den SPNV-Halten) <ul style="list-style-type: none"> – Beplanung der Linie zusammen mit GL 516 – Erreichen eines annähernden 2-Std.-Rhythmus unter Berücksichtigung der Rufbuskurse – Bedienzeit in den Abendstunden erweitern – Durchbindung einiger Kurse (z.B. 010 / 012) bis zum Bahnhof Traunstein, nicht nur bis zum Karl-Theodor-Platz 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP zwischen 20 & 21 Uhr – MF (F): wie an Schultagen – SA: 2 FP am Nachmittag und in SVZ ergänzen (Anschluss von Zug aus München) – SO/FT: 4 FP früh - vormittags - nachmittags - abends/SVZ 23.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Zusätzliche Fahrtmöglichkeiten auch am Wochenende und an Feiertagen
GL Knappenfeld-Traunstein	Ergänzungslinie	25.000,00 €	Beplanung des Teilschnitts: Neukirchen - Lauter – Thannreit <ul style="list-style-type: none"> – Punktuelle Ergänzung und Verknüpfung mit 9515 und GL 516 	<ul style="list-style-type: none"> – MF(S): - – MF (F): - – SA: 2 FP mittags und nachmittags – SO: 2 FP vormittags und nachmittags – FT: 2 FP vormittags und nachmittags 7.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserte Anbindung an und in Kombination mit 9515 Richtung TS & Teisendorf auch am Wochenende
GL Traunstein-Vogling	Ergänzungslinie	55.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Erschließung von Feichten / Vorauf v.a. am Wochenende: dies ist im Zuge der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen anzustreben (z.B. durch Verlängerung der Linie bis Feichten / Vorauf) – Hinzufügen von Kursen in der SVZ sowie Stabilisierung des Angebots in den Ferien auf Niveau wie an Schultagen 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP – MF (F): 3 FP – SA: 2 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP 17.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Bessere Bedienung an Randzeiten – Verbesserung der touristischen Nutzbarkeit, v.a. am Wochenende
	Summe:	427.000,00 €			

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Bezogen auf die Bedienungshäufigkeit gibt es im Südosten Verbesserungen im oben dargestellten Umfang. Der Gemeindeteil Venusberg wird über den Grenz- und Richtwert gehoben und die Defizite im Gemeindeteil Lauter werden verbessert. Die Situation der fehlenden Haltestelle in Feichten bleibt problematisch, kann jedoch über die Anpassung (Verlängerung) einer Linie gelöst werden. Die Defizite in den Gemeindeteilen Eck und Gschwall bleiben bestehen. Jedoch werden diese durch die Dorflinie Inzell gemildert. Zudem besteht im Falle von Gschwall eine direkte Nähe zur Haltestelle Boden, über die eine sehr gute Anbindung auf die Linie 9526 erfolgt.

7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten

Wie im Südosten besteht auch im Südwesten des Landkreises grundsätzlich ein gutes ÖPNV-Angebot. Dies insbesondere durch die Hauptlinie 9505, die im Zuge der vorgesehenen Maßnahmen vor allem in der SVZ aufgewertet werden soll. Die Linien im Südwesten sind auch im Zusammenhang mit dem EUREGIO-Konzept der Geigelstein-Linie(n)²³ zu planen. Allerdings wurden in diesem Konzept Kosten für die Umsetzung verschiedener Varianten gebildet, die in der Hauptvariante allein für den Landkreis Traunstein ca. 1,9 Mio. Euro betragen, da das Konzept von einer massiven Leistungssteigerung auf diesen Linien ausgeht. Primär sind aber die Planungsgrundlagen des Landkreis Traunstein aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan anzuwenden. Im Zuge der

²³ Euregio Inntal – Chiemsee – Kasergebirge – Mangfalltal e.V., 2020

Maßnahmenumsetzung und bei der Verbesserung der Bedienungshäufigkeit sind insbesondere Lückenschlüsse zu berücksichtigen (z.B. Anbindung Bergsteigerdorf Schleching und Erweiterung der Bedienzeiten sowohl wochentags als auch am Wochenende). Auf dieser Basis ergibt sich auf den einzelnen Linienkategorien die in Tabelle 16 dargestellte Kostenschätzung.

Tabelle 16: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Südwesten

Linien-Kategorie	Kostenschätzung
Hauptlinie	278.000,00 €
Nebenlinie	28.000,00 €
Ergänzungslinie	106.000,00 €
Gesamtergebnis	412.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Planungsansätze für die einzelnen Linien sind in Tabelle 17 dargestellt.

Tabelle 17: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Südwesten

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9505	Hauptlinie	65.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Erweiterung des Angebots an Randzeiten – Abstimmung Umstieg zw. 9505 & 9509 in Marquartstein 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP – MF (F): 1 FP – SA: 1 FP – SO: 1 FP – FT: 1 FP 21.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Nutzbarkeit in der SVZ – Optimierung des touristischen Angebots als Teil des EUREGIO-Inntal-Konzepts Geigelsteinlinie
9509	Hauptlinie	213.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Erweiterung der Bedienzeiten – Beitrag für das bestehende EUREGIO-Inntal-Konzept der Geigelstein-Linie – Ggf. zu Beginn der Aufwertung: zusätzliche Fahrtenpaare auf vorerst auf dem Teilabschnitt Reit im Winkl - Übersee (mit Anschluss an den SPNV) 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP – MF(F): 1 FP – SA: 3 FP – SO: 3FP – FT: 3 FP 8.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Abendverbindungen für Pendler – Signifikante Verbesserung der touristischen Nutzbarkeit v.a. am Wochenende und an Feiertagen
9514	Nebenlinie	28.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Erweiterung der Bedienzeiten sowie des Angebots am Wochenende, sodass auch am Nachmittag & Abend die Bedienung gewährleistet ist. 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 1 FP ca. 21 Uhr – MF (F): 1 FP ca. 21 Uhr – SA: 2 FP später Nachmittag & SVZ – SO: 1FP abends – FT: 1FP abends 127.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Anschlüsse zum SPNV auch in Randzeiten gewährleistet – Ganztägiges Angebot auch am Wochenende im Freizeitverkehr
9508	Ergänzungslinie	106.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung mit Kursen, die regelmäßig verkehren & die Gewerbestandorte entlang der Strecke anschließen – Ergänzung der Kurse als Fortsetzung zum EUREGIO-Inntal-Konzept der Geigelsteinlinie – Direkte Querverbindung zwischen dem Südosten und dem Südwesten ohne Umweg über Traunstein 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 3 FP SVZ früh, früher Nachmittag, SVZ abends – MF (F): 3 FP SVZ früh, früher Nachmittag, SVZ abends – SA: 1 FP – SO: 2 FP – FT: 2 FP 34.000 Km	<ul style="list-style-type: none"> – Bessere Möglichkeit für regelmäßige Nutzung sowie auch für touristische Zwecke
	Summe:	412.000,00 €			

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Defizite der Bedienungshäufigkeit im Südwesten des Landkreises werden etwas verringert. So wurden die Gemeindeteile Rottau und Feldwies über den Richtwert gehoben. Zusätzlich wird das Fahrtendefizit in Groissenbach leicht verbessert, bleibt aber unter Grenz- und Richtwert. Jedoch liegt Groissenbach nahe Reit im Winkl Kernort, von wo aus die Linien 9509 und 9505 mit einem relativ guten Fahrplan-Angebot verkehren. Das Defizit in der Erschließung (keine Bushaltestellen) in den Gemeindeteilen Blindau, Niedernfels und Piesenhausen bleibt ungeachtet der Maßnahmen, die sich auf die Bedienung beziehen, bestehen.

7.1.5 Maßnahmen für Stadtgebiete

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird vor allem auf ein- und ausbrechende Landkreislinien eingegangen. Hier geht es insbesondere um die Angebotsaufwertung der Verkehrsachse bei den Linien 9142 und 9242 sowie 9342. Ferner ist im Konzept eine wesentliche Aufwertung des By-Pass östlich der Verkehrsachse vorgesehen. Diese Aufwertung soll insbesondere über die Linien 9437, 9439 sowie 9440 und 9444 erfolgen. Begleitend zu der Aufwertung der Achsen-Linien sollen der Linie 9442 zusätzliche Kurse hinzugefügt werden, um die Express-Verbindung zwischen den Städten Traunstein und Trostberg vor allem pendlerorientiert zu verbessern.

Diese Express-Verbindung ist im Abschnitt zum Fahrplan-Angebot durch den SPNV noch nicht durchgängig gegeben. Je nach Weiterentwicklung des SPNV sind die Angebote aufeinander abzustimmen, sodass der Kunde

(insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Verbundstruktur, siehe Abschnitt 5.6) die Wahlmöglichkeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln hat.

Tabelle 18: Überblick zur Kostenschätzung Maßnahmen Stadtgebiete

Linien-Kategorie	Kostenschätzung
Achse	470.000,00 €
Hauptlinie	433.000,00 €
Nebenlinie	366.000,00 €
Gesamtergebnis	1.269.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Stadtgebiete von Trostberg, Traunreut und Traunstein sind aber noch differenzierter zu betrachten, da die Aufgabenträgerschaften für den Rufbus in Traunstein (Rufbus) und den Citybus in Traunreut bei den jeweiligen Städten liegen. Bei diesen Städten mit eigener Aufgabenträgerschaft ist eine Bindungswirkung konkreter Vorgaben im Nahverkehrsplan nicht gegeben.

Für die Linie 9434 (Stadtbus Trostberg) liegt die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Traunstein. Die Analyse des Stadtgebiets hat keine strukturellen Defizite auf dieser Linie ergeben, da ein gewisses Grundangebot gegeben ist. Um hier die ‚Feinsterschließung‘ und Bedienung zu optimieren, kann diese Linie unter Beteiligung der Stadt Trostberg sowohl bei Konzepterstellung und Finanzierung verbessert werden. Dazu werden in der unten dargestellten Maßnahmenplanung erste, qualitative Hinweise zu den anzustrebenden bzw. zu empfehlenden Verbesserungen skizziert, jedoch keine Detailausarbeitung mit Kostenschätzung dargestellt.

Tabelle 19: Maßnahmenbeschreibung & Planungsansatz Stadtgebiete

Linie	Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9142	Achse	144.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Ausweitung des bestehenden und weitgehend getakteten Angebots auf die SVZ – Sicherstellung der Anschlüsse in Traunreut, wenn Umstieg bei Weiterfahrt Richtung Trostberg und in Gegenrichtung erforderlich ist – Hinzufügen der Fahrtenpaare in Abstimmung mit Fahrplan des SPNV 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 4 FP in der SVZ – MF (F): 4 FP in der SVZ – SA: 5 FP vor allem in der SVZ – SO: 6 FP Verdichtung und SVZ – FT: 6 FP Verdichtung und SVZ <p>44.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Signifikanter Ausbau der Bedienzeiten und dadurch - vor allem in Kombination mit dem SPNV - erweiterte Fahrtmöglichkeiten
9242	Achse	153.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tageskategorien – Beibehaltung der Kurse 035 / 037 / 033 / 039 auch in Ferienzeiten und Hinzufügen von Gegenkursen (v.a. nachmittags) – Angebotsverdichtung am Nachmittag – Enge Abstimmung der Fahrten mit den Linien des SPNV, 9342 und 9142 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 5 FP – MF (F): 7 FP – SA: 5 FP – SO: 7 FP – FT: 7 FP <p>47.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Signifikanter Ausbau der Bedienzeiten und dadurch - vor allem in Kombination mit dem SPNV - erweiterte Fahrtmöglichkeiten in guter Taktung
9342	Achse	173.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Die Linie bedient die Strecke zwischen Trostberg und Garching a.d.Alz – Zusätzlich zu den SPNV-Halten wird durch diese Verbindung auch die Gemeinde Engelsberg erschlossen – Das Angebot ist in Kombination mit dem SPNV-Angebot auszubauen – Die Fahrten wie an Schultagen sind in das regelmäßige Angebot aufzunehmen, sodass kein Unterschied zwischen Fahrten wie an Schul- und Ferientagen besteht. Hierdurch wird die weitgehende Taktung auch an Ferientagen aufrechterhalten. – Die Anschluss-Situation in Garching an den SPNV ist zu verbessern, sodass der Bus Richtung Trostberg nicht kurz vor Ankunft des Zuges abfährt. – An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind die angebotenen Rufkurse, angepasst in die zeitlichen Bedienlücken des SPNV, um fest verkehrende Kurse zu ergänzen. 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 3 FP Verdichtung früh und Erweiterung Fahrtenangebot in der SVZ abends – MF (F): 8 FP in der SVZ und zur Stabilisierung des Fahrplans (wie an Schultagen) – SA: 11 FP zusätzlich zu den drei bestehenden Rufkursen – SO: 7 FP zusätzlich zu den drei bestehenden Rufkursen – FT: 7 FP zusätzlich zu den drei bestehenden Rufkursen <p>53.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Bedienzeiten – Bei optimierten Anschlüssen am Bahnhof Garching a.d.Alz bessere Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots – Verbesserung der Anbindung im nordwestlichen Landkreis – In Kombination mit SPNV spürbare Verbesserung im Bereich der Bedienzeiten und v.a. -Häufigkeiten
9437	Nebenlinie	109.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Randzeiten – Schaffung eines konstanten Grundangebots am Wochenende und an Feiertagen – ggf. Verlängerung der zwei Kurse am Samstag von Kirchweidach über Palling bis Traunreut. – Dabei Abstimmung zu den Linien 9439 und 9444. 	<ul style="list-style-type: none"> – MF (S): 2 FP auch in SVZ – MF (F): 2 FP – SA: 4 FP; ggf. Verlängerung von 2 Fahrtenpaaren von Palling bis Traunreut – SO: 4 FP – FT: 4 FP <p>33.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zusätzliche Fahrtmöglichkeiten an Randzeiten und an Wochenenden und feiertags – Anschlussmöglichkeit an den SPNV auf der Strecke Mühldorf - Freilassing

Linie	Linien-Kategorie	Kosten-schätzung	Planungs-Ansatz:	Mehrleistung gegenüber Status Quo:	Auswirkung für den Kunden
9439	Nebenlinie	149.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Angebots für Pendler durch Beibehaltung der Kurse wie an Schultagen - By-Pass-Strecke zur Traun-Alz-Achse - Enge Abstimmung mit der Linie 9444 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 2 FP vormittags & abends/SVZ - MF (F): 6 FP - SA: 5 FP in Abstimmung mit 9444 - SO: 4 FP - FT: 4 FP <p>47.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzbarkeit des Angebots am Nachmittag nun auch außerhalb der Schulzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen - Alternative Fahrtmöglichkeit & Verbindung der Städte Traunreut und Traunstein abseits der Traun-Alz-Achse
9440	Nebenlinie	108.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Linie fungiert als Teil einer Querverbindung zwischen der Stadt Traunreut und dem Nordosten des Landkreises - Aufteilung der Verkehrsströme in Palling, Linie 9440 sichert Anbindung nach Traunreut - Stabilisierung und Ausbau der Fahrangebote nach / ab Palling, von dort aus Umstieg Richtung Tittmoning möglich - In Abstimmung mit der Linie W 06 kann die Verbindung Richtung Waging (und mit Umstieg in Tengling auch Richtung Tittmoning) geschaffen und verbessert werden 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 3 FP früh, abends, SVZ - MF (F): 4 FP - SA: 4 FP - SO: 4 FP - FT: 4 FP <p>35.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Fahrtmöglichkeiten durch stabileres Angebot, auch in den Randzeiten und an Wochenenden und Feiertagen - Verbesserung der (Quer-)Verbindung von Traunreut in den östlichen Landkreis
9442	Hauptlinie	433.000,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 9442 („Schneller Trostberger“ bzw. „Schneller Traunsteiner“) weist einen direkten Fahrtverlauf zwischen den Städten Trostberg und Traunstein auf - Die Verbindungen zwischen den Städten Traunstein, Traunreut und Trostberg werden über die Linien 9142 und 9242 sichergestellt - Die Beplanung soll so erfolgen, dass in Abstimmung mit dem SPNV eine verbesserte Direktverbindung zwischen den Städten Traunstein und Trostberg gegeben ist. Diese Direktverbindung - also ohne Traunreut anzufahren - weist erhebliche Reisezeitvorteile gegenüber den Linien 9142 und 9242 auf; zudem einen höheren Komfort, da ein Umstieg in Traunreut nicht erforderlich ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - MF (S): 9 FP - MF (F): 11 FP - SA: 7 FP - SO: 6 FP - FT: 6 FP <p>138.000 Km</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Angebots der Direktverbindung - Flexiblere Nutzung durch Angebotsausbau und gemeinsame Fahrkartenerkennung zwischen SPNV und ÖPNV
9434	Fläche & Ort	- € (es erfolgt keine monetäre Bewertung)	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stadtbus Trostberg verkehrt weitestgehend nur an Schultagen und übernimmt die „Feinsterschließung“ innerhalb des Stadtgebiets. Aufgrund dieser starken Schultags-Orientierung und einer Funktion der Linie, die über die im Nahverkehrsplan beschriebenen Grundlagen hinausgeht, wird diese Linie nicht beplant. - Dennoch werden im folgenden Hinweise für die Verbesserung der Linie gegeben. Auf Basis der Analyse wurde ein Defizit an Sonn- und Feiertagen festgestellt. Ferner ist anzumerken, dass insbesondere die Anbindung der Kreisklinik sowohl am Morgen als auch am Abend stark verbesserungswürdig ist. Auch die infrastrukturellen Gegebenheiten (d.h. vor allem der Wendepunkt am Krankenhaus) sind den Bedürfnissen des Stadtbusses anzupassen bzw. zu verbessern. Zudem sollte der Ortsteil Oberfeldkirchen besser angebunden werden. 	-	-
Summe:		1.269.000,00 €			

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Bei diesen Maßnahmen ist auf eine Abstimmung der Fahrzeiten zwischen dem SPNV und dem ÖPNV zu achten, um durch eine Kombination der beiden Verkehrsmittel dem Kunden die bestmöglichen Alternativen anzubieten. Dies betrifft in der Teilregion Stadtgebiete vor allem die Abstimmung mit der Traun-Alz-Bahn (KBS 947). Diese unterliegt aufgrund von infrastrukturellen Gegebenheiten gewissen Grenzen in der Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Taktung. Hierbei ist zwischen den Tagen in der Woche und am Wochenende zu unterscheiden. Am Wochenende machen nahezu alle Züge der Traun-Alz-Bahn entweder den Abstecher nach Traunreut oder es besteht in Hörpolding unmittelbarer Anschluss zur Weiterfahrt. Damit ist Traunreut am Wochenende zweistündlich Richtung Mühldorf und mindestens stündlich Richtung Traunstein angebunden. Unter der Woche ist der Fahrplan der Traun-Alz-Bahn etwas anders gestaltet. Traunreut kann nicht an alle Züge von und nach Mühldorf angebunden werden. Traunreut ist lediglich vormittags an einige Züge Richtung Mühldorf (v.a. am Vormittag bis Mittag) sowie fast den ganzen Tag über an die Züge von Mühldorf angebunden. Aus diesem Grund empfiehlt der Nahverkehrsplan für die zukünftigen Planungen des Citybus Traunreut sogenannte Shuttle-Verbindungen auf der Strecke Traunreut – Hörpolding in Erwägung zu ziehen, um die Anschluss-Situation zu verbessern.

In Bezug auf die Bedienungshäufigkeit verringert sich das Defizit in den Stadtgebieten in Geißing so, dass der Gemeindeteil über dem Grenzwert liegt. Der Gemeindeteil Oberfeldkirchen bleibt unter dem Grenz- und Richtwert und ist im Zuge einer möglichen Weiterentwicklung der 9434 zu berücksichtigen.

7.1.6 Maßnahmen für Nachtexpress-Linien

Die Nachtexpress-Linien wurden mit Beginn der COVID-19-Pandemie außer Betrieb gesetzt. Zum Zeitpunkt der Nahverkehrsplan-Erstellung ist noch nicht absehbar, wann der Betrieb der Nachtexpress-Linien sinnvoll wiederaufgenommen werden kann.

Mittelfristig wird davon ausgegangen, dass die Nachtexpress-Linien wieder verkehren. Deshalb werden diese Linien mit einem jährlichen Betrag von rund € 180.000,-- in die Planung aufgenommen.

Mittel- und langfristig ist zudem zu prüfen, die Nachtexpress-Linien in die regulären Fahrpläne mit aufzunehmen. Mit Blick auf das dargestellte Liniennetz betrifft dies insbesondere die Linien 9522 (N5), 9509 (N4), 9506-9514-9526 (N3), 9518-B16 (N2), KBS-947 mit 9142-9242-9342 (N1). Im Bereich der Linie N1 ist das Angebot der Nachtexpress-Verbindungen insbesondere auf die Zeit nach Betriebsschluss (d.h. nach 23:30 Uhr) auf der KBS 947 zu legen.

7.2 Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren

Wie schon in den vorangegangenen Passagen dargestellt, gibt es im Landkreis Traunstein Städte und Gemeinden mit eigener Aufgabenträgerschaft für Linienverkehre oder Rufbus- bzw. Flächenverkehre. Diese Aufgabenträger können sich an den nachfolgenden Inhalten orientieren – insbesondere bei der Weiterentwicklung des Angebots. Die folgenden Ausführungen betreffen jedoch primär die Gemeinden, die keine eigene Aufgabenträgerschaft innehaben und dennoch ihren Orts- bzw. Flächenverkehr weiterentwickeln möchten. Ein Beispiel hierfür ist der Vario-Bus, für den der Landkreis Aufgabenträger ist. Die inhaltliche Ausarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts erfolgt jedoch in enger Abstimmung mit den Gemeinden und mit deren wesentlicher finanzieller Beteiligung.

Orts- und Flächenverkehre bieten oftmals innerörtliche Verbindungen sowie optimierte Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV an. Allerdings ist hierbei eine Abgrenzung von den klassischen Landkreislinien erforderlich. Diese Abgrenzung sowohl hinsichtlich planerischem, inhaltlichem als auch finanziellem Engagement erfolgt deshalb, weil die von den Gemeinden gewünschten Anforderungen in den meisten Fällen über das Niveau hinausgehen, das im Nahverkehrsplan zugrunde gelegt wird. Es handelt sich nämlich wie zuvor erwähnt meist um ‚Feinsterschließung‘ von sehr kleinen Ortsteilen und Weilern oder um ein signifikant höheres Niveau bezüglich der Bedienungshäufigkeit.

Zusammengefasst können durch die Gemeinden Angebote für Orts- und Flächenverkehre, die über die hier zu Grunde gelegte Erschließungs- und Bedienungsqualität gehen, konzipiert und in Abstimmung mit dem Landkreis umgesetzt werden. Neben der konzeptionellen Mitarbeit ist die wesentliche finanzielle Beteiligung der Gemeinde eine weitere Voraussetzung.

Nachfolgend werden inhaltliche Schwerpunkte für Orts- und Flächenverkehre bzw. Bedarfsverkehre auf Basis des Grobkonzepts Ergänzungssystem²⁴ angeführt. Diese Schwerpunkte, die nach der jeweiligen Teilregion gegliedert sind, können sowohl dem Landkreis als auch den Gemeinden als Orientierung bei der Weiterentwicklung dieser Angebotsform dienen. Die angegebenen Kostenschätzungen sind lediglich als sehr grober Rahmen zu verstehen und müssen bei konkreten Vorhaben nochmals neu erarbeitet werden (für die zentralen Kernergebnisse des Projekts siehe Abschnitt V in den Anlagen).

²⁴ Projekt im Auftrag des Landkreises Traunstein (Q3/2019 – Q4/2020). Auftragnehmer: Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, Projektzentrum Verkehr, Mobilität und Umwelt & DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte

- Nordosten:
 - Erweiterung des Bedienegebiets (bezogen auf Vario-Bus Stand 2019)
 - Ausweitung der Bedienzeiten von Montag bis Sonntag von 08:00 – 18:00 Uhr (Bedarf kann sich ändern)
 - Haltestellenbezogener On-Demand-Verkehr in der Fläche
 - Haustürabholung für Personen über 65 Jahren und / oder mit einem Grad der Behinderung über 50
 - Grob geschätzte Kosten inkl. administrativen Kosten und Vorhaltekosten: 130.000 € – 240.000 € pro Jahr
- Nordwesten:
 - Einführung eines neuen Angebots (evtl. auf Basis der Erfahrungen des Seniorenrufbus Nordwesten)
 - Bedienzeiten von Montag bis Sonntag von 08:00 – 18:00 Uhr (Bedarf kann sich ändern)
 - Haltestellenbezogener On-Demand-Verkehr in der Fläche
 - Haustürabholung für Personen über 65 Jahren und / oder mit einem Grad der Behinderung über 50
 - Grob geschätzte Kosten inkl. administrativen Kosten und Vorhaltekosten: 130.000 € – 240.000 € pro Jahr
- Stadtgebiete:
 - Punktuelle Ergänzung von Haltestellen
 - Bedienzeiten vor allem in der SVZ erweitern:
 - Traunstein: MO-FR 20/21 Uhr sowie Samstagnachmittag und Sonntag
 - Traunreut: MO-FR 20/21 Uhr sowie Samstagnachmittag und Sonntag
 - Trostberg: MO-FR 18/20 Uhr sowie Samstagnachmittag und Sonntag
 - Integration der Anforderungen in bestehende Linien bzw. bestehende Angebote
 - Kostenschätzung je nach Umfang
- Südosten und Südwesten:
 - Hier wurden neben kleineren Erschließungsdefiziten Bedarfsfahrten im Wesentlichen auf bestehenden Linien vorgeschlagen, die im Rahmen der Maßnahmenplanungen im Nahverkehrsplan Berücksichtigung gefunden haben.

Im Zuge der Umsetzung dieser Maßnahmen sollten möglichst einheitliche Standards und Plattformen bei Beauskunftung & Buchung sowie Disposition & Verwaltung der bedarfsorientierten Angebotsformen geschaffen werden.

7.3 Harmonisierung der Laufzeiten & Linienbündelung

Nach § 9 Abs. 2 PBefG können Linien im Bereich des Aufgabenträgers gebündelt werden. Insbesondere wenn dies mit den Zielsetzungen in § 8 PBefG erforderlich wird.

7.3.1 Harmonisierung der Laufzeiten

Es wird beabsichtigt, Linien im Bereich der Aufgabenträgerschaft nach PBefG §9(2) zu bündeln. Um eine parallele/ zeitgleiche Vergabe der Linienkonzessionen für ein beabsichtigtes Linienbündel zu ermöglichen, ist eine Harmonisierung der Laufzeiten eines jeden Linienbündels mit Laufzeitende der bereits mit der längsten Laufzeit genehmigten Linienkonzession (Tabelle 20) vorzunehmen. Dazu sind die festgelegten Parameter für die Geltungsdauer nach PBefG § 16(2) einzuhalten. Die Konzessionslaufzeit darf in diesem Zusammenhang maximal um die Hälfte ihrer ursprünglich genehmigten Laufzeit je Linie verlängert werden.

Die Bündelung von Linien im Landkreis Traunstein soll insbesondere dazu dienen, die Integration der Bedienung weiter zu verbessern und (wirtschaftlich) stärkere und schwächere Linien zusammenzufassen. Zu den Voraussetzungen der Linienbündelung gehören vor allem folgende Kriterien²⁵:

- Geografische Lage bzw. verkehrlicher Zusammenhang (räumliche Zusammengehörigkeit),
- Genehmigungslaufzeiten und Harmonisierungsbedarf,
- mittelstandsfreundlicher Leistungsumfang von Linienbündeln,
- betriebliche Optimierung / Synergie-Effekte

Im Hinblick auf den geplanten Verkehrsverbund dient die Bündelung der Verkehrsleistung auch als Instrument der Planungshilfe und als Grundlagen für eine verbesserte, integrierte Netzausgestaltung.

7.3.2 Linienbündelung

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet sein. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind hier im ausreichenden Maß zu berücksichtigen. Zur Verbesserung des ÖPNV ist eine integrierte auch kreis- und Landkreisgrenzen-überschreitende Verkehrsgestaltung anzustreben und beabsichtigt. Der Nahverkehrsplan bildet hierfür wie schon erwähnt den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Aus diesem Grund werden folgende Maßnahmen zur Zusammenstellung vollzogen:

- Definition der räumlichen und verkehrlichen Zusammengehörigkeit der ÖPNV-Linien im Landkreis
- Festlegung von Kriterien für die Zusammenstellung
- Konzeptionelle Zusammenstellung der Bündelung

Die Umsetzung der oben genannten Maßnahmen soll durch die Bildung von Linienbündeln unterstützt werden. Insbesondere folgende Kriterien wurden zur Bildung der Linienbündel herangezogen:

- Geografische Lage bzw. verkehrlicher Zusammenhang
- Genehmigungslaufzeiten und Harmonisierungsbedarf
- Mittelstandsfreundliche Gestaltung von Linienbündeln

Im Ergebnis werden die in Abbildung 16 dargestellten Linien in Bündel zusammengefasst. Die Bündel umfassen auch perspektivisch Linien, die in Nachbarlandkreise ein- und ausbrechen. Vor Umsetzung der Maßnahmen sind mit den betreffenden Landkreisen noch Vereinbarungen zur Aufgabenträgerschaft bei Landkreisgrenzen-überschreitenden Linien zu schließen, um diese Linien bündeln zu können.

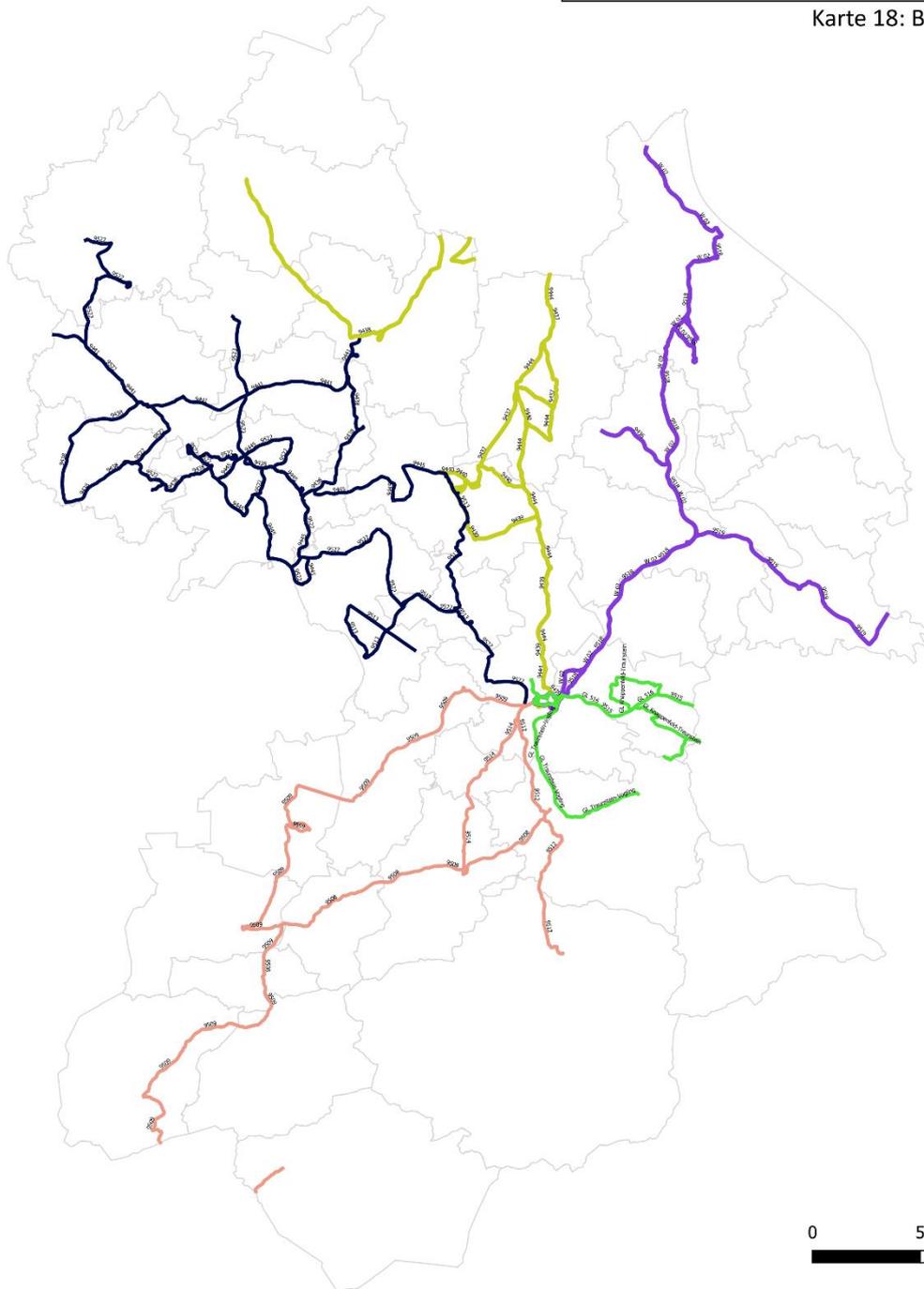
²⁵ Vgl. hierzu nwm - Nahverkehr Würzburg - Mainfranken GmbH 11 & gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH 223

Abbildung 16: Linienbündelung im Landkreis Traunstein



Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein

Karte 18: Buslinienbündel



Legende

Buslinien-Bündel im Landkreis

- Bündel 1
- Bündel 2
- Bündel 3
- Bündel 4
- Bündel 5



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Bündelungsdaten: eigene Daten

23.02.2022

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Übersicht in Tabelle 20 listet die derzeitigen Genehmigungslaufzeiten auf und zeigt gleichzeitig das Zieldatum für die Harmonisierung dieser Laufzeiten.

Tabelle 20: Linienbündel

Buslinie	Bezeichnung	Genehmigung bis	Genehmigungsinhaber 1	Genehmigungsinhaber 2	Bündel-Zuordnung	Harmonisierungszeitpunkt
9438	Trostberg – Altenmarkt - Seeon – Pittenhart - Obing	31.12.2023	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	
9441	Trostberg – Wasserburg – Ebersberg – Grafing	31.01.2023	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	
9445	Seeon – Seebruck – Truchtlaching – Hörpolding – Traunreut	31.07.2024	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	
9513	Traunreut – Nußdorf – Chieming (Klee ham)	12.09.2026	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	31.10.2027
9522	Traunstein – Obing – Schnaitsee	31.10.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	
9523	Kienberg – Seeon (Traunstein)	31.10.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 1	
9515	Traunstein – Teisendorf – Freilassing	31.05.2029	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 2	
GL 516	Traunstein - Surberg - Neukirchen - Teisendorf	24.09.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 2	08.09.2029
GL Knappenfeld-Traunstein	GL Knappenfeld-Traunstein	08.09.2029	Omnibus Chr. Gloss		Bündel 2	
GL Traunstein-Vogling	GL Traunstein-Vogling	31.01.2027	Omnibus Chr. Gloss		Bündel 2	
9508	Siegsdorf - Bernhaupten – Bergen – Marquartstein	30.06.2030	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 3	
9509	Traunstein – Übersee – Marquartstein – Reit im Winkl	20.01.2025	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 3	30.09.2030
9512	Traunstein – Siegsdorf – Ruhpolding	30.11.2028	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 3	
9514	Traunstein – Vachendorf – Bergen	30.09.2030	Verkehrsbetrieb Brodschelm	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Bündel 3	
9437	Traunreut – Palling - Kirchweidach	29.05.2030	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG	Bündel 4	
9439	Traunstein – Kammer – Traunreut (Otting)	15.09.2023	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG	Bündel 4	29.05.2030
9440	Traunreut – Oberweißenkirchen - Palling	22.05.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 4	
9444	Traunstein – Kammer – Palling – Kirchweidach – Trostberg – Peterskirchen	31.10.2027	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Bündel 4	
9436	Trostberg – Kirchweidach – Palling – Limberg – Waging (Traunreut)	31.07.2024	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG	Bündel 5	
9518	Traunstein – Waging – Tittmoning (Burghausen)	31.10.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 5	31.10.2027
9519	Traunstein – Waging – Laufen	31.10.2027	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Bündel 5	
W 02	Traunstein – Tittmoning über Waging, Taching	31.03.2027	Omnibus H. Wengler		Bündel 5	

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Diese Bündelung dient neben den zuvor genannten Zwecken auch als planerische Hilfestellung für die teilregionale Netzausgestaltung.

7.4 Infrastruktur

Die Infrastruktur ist ein zentraler Aspekt, um den Zugang zum ÖPNV sowie den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten. In den meisten Fällen liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen nicht im Bereich des ÖPNV-Aufgabenträgers, sondern beim Baulastträger. Daher ist zukünftig eine enge Abstimmung und ein gemeinsames Zusammenwirken zwischen allen Beteiligten erforderlich, um nutzerorientierte und einladende Haltestellen, Bahnhöfe bzw. Haltepunkte zu schaffen. Die Attraktivität dieser Einrichtungen ist einer der wesentlichen Faktoren, die zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahl führen kann.

7.4.1 Haltestellen und Mobilitätsstationen

Neben dem bereits weiter unten ausführlich behandelten Aspekt der Barrierefreiheit sind auch die Intermodalität (mehrere Verkehrsmittel für einen Weg) bzw. Multimodalität (mehrere Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege)²⁶ an Haltestellen zu verbessern. Je nachdem ob die Haltestelle einen Zugang zum SPNV oder ÖPNV bietet und je nach Umfang des täglichen ÖPNV- bzw. SPNV-Angebots sind die Dimensionierung und Einrichtung der Station entsprechend zu gestalten. Hierzu gehören beispielsweise²⁷:

- Ausstattung der Haltestelle:
 - Beleuchtung
 - Überdachung bzw. Wetterschutz
 - Sitzgelegenheiten
 - Schließfächer
 - Kennzeichnung
- Parken vor Ort:
 - Bike & Ride Parkplätze (z.B. sichere Fahrradabstellanlagen, Fahrradgaragen)
 - Park & Ride Parkplätze
 - Sharing-Stationen für verschiedene Verkehrsmittel (z.B. Fahrräder, Roller, PKW)
 - Ladestationen (für PKW, Fahrräder)
- Service & Information
 - Paket-Stationen / Paket-Schränke
 - Einzelhandel (z.B. Bäcker, Kiosk, ...)
 - Informations-Angebote (v.a. Aushang aktueller und lesbarer Fahrpläne; Umgebungspläne und Informationen über Mobilitäts-Angebote vor Ort; an zentralen Haltestellen dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger)
 - Ticketverkaufseinrichtungen
 - WC
 - Fahrrad-Reparatur-Angebote
 - Leih-Angebote für verschiedene Verkehrsmittel

Priorisierungs-Maßnahmen für den ÖPNV

Um die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu gestalten, sind reibungslose Abläufe erforderlich. Insbesondere bei den Fahrzeiten sollten spürbare Vorteile für den Kunden erkennbar werden. Dazu sind Maßnahmen anzustreben, die die Fahrzeit verkürzen und die Anfälligkeit für Verspätungen reduzieren.

Hierzu dienen vor allem:

²⁶ vgl. gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH, 2022, S. 232

²⁷ In Anlehnung an gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH, 2022, S. 233

- die Einrichtung von Vorrangschaltungen an Ampeln
- exklusive Busspuren bzw. Haltestellenbereiche, die nur durch Busse befahren werden dürfen
- einfache Wegeführung für Busse

Die Voraussetzungen für die Förderfähigkeit dieser Maßnahmen sind im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geregelt.

Um diese Zielsetzung weiter zu verfolgen, wird empfohlen, in gemeinsamer Abstimmung zwischen Gemeinden und Verkehrsunternehmen entsprechende Handlungsschwerpunkte herauszuarbeiten. Diese ergeben sich aus der Festlegung auf Orte bzw. Linien, auf denen es besonders häufig zu Störungen im Betriebsablauf bzw. zu Verzögerungen kommt.

Dass auch der Landkreis ein hohes Interesse am Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur hat, zeigt die Gewährung von Zuschüssen für die Durchführung von Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Dies wurde im Grundsatzbeschluss vom 26.11.2019 im Ausschuss für Landkreisentwicklung und Verkehrsfragen festgehalten: „Der Landkreis Traunstein fördert die Errichtung von Haltestelleneinrichtungen oder barrierefreien Umbauten von Haltestellen und Umsteigeanlagen des ÖPNV, die vom Freistaat Bayern als förderfähig und förderwürdig im Rahmen des BayGVFG anerkannt wurden. Den kreisangehörigen Städten und Gemeinden werden dazu Finanzhilfen in Höhe von 25% der nach BayGVFG zuwendungsfähigen Kosten einer Maßnahme gewährt werden, vorbehaltlich im Rahmen noch verfügbarer Haushaltsmittel. In besonders gelagerten Einzelfällen bleibt eine andere Entscheidung über die Höhe der Finanzhilfe vorbehalten.“

7.4.2 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Faktor, um allen Bürgern einen komfortablen Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Die Festlegungen zur Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan ist gesetzlich verankert im PBefG §8 Abs. 3.²⁸ Dort ist als Ziel die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit zum 01. Januar 2022 genannt. Ausnahmen von dieser Zielsetzung sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen. Weitere Grundlagen finden sich in §4 Behindertengleichstellungsgesetz²⁹ sowie in Abschnitt 1 Artikel 4 Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz³⁰.

Schwerpunkte zur Umsetzung von Barrierefreiheit

Im Seniorenpolitischen Gesamtkonzept des Landkreises Traunstein wurden bereits Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV genannt. Erweitert man diese Maßnahmenbeispiele zu einem Gesamtbild, so ist die Umsetzung der Barrierefreiheit vor allem in folgenden Bereichen anzustreben – also entlang der gesamten Mobilitätskette. Dabei wird an dieser Stelle auf eine genaue Ausführung der einzelnen Normen und Vorgaben verzichtet. Diese sind in der einschlägigen Fachliteratur zahlreich vorhanden. Stattdessen zeigt die folgende Auflistung^{31; 32; 33} worauf bei der Gestaltung einer barrierefreien Mobilitätskette im ÖPNV geachtet werden muss:

- Information über ÖPNV-Angebot
- Orientierung & Wege von und zur Haltestelle / Aufenthalt & Information an der Haltestelle
- Ein- und Ausstieg beim Fahrzeug
- Bereich im bzw. am Fahrzeug
- Sensibilisierung von Fahrpersonal für den Umgang mit Menschen mit Behinderungen

Dabei sollte stets eine Orientierung an dem allgemein bekannten Zwei-Sinne-Prinzip erfolgen. Das heißt, es sollten jeweils zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten durch die barrierefreie Gestaltung angesprochen werden. Um durchgängig barrierefreie Mobilitätsketten zu schaffen, sollten wie zuvor schon erwähnt, sowohl Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen als auch insbesondere die Baulastträger (v.a. Städte und Gemeinden) eng zusammenarbeiten. Denn letztendlich ‚funktioniert‘ Barrierefreiheit nur, wenn Information, Fahrzeuge und Infrastruktur aufeinander abgestimmt sind.

²⁸ PBefG - Personenbeförderungsgesetz

²⁹ Behindertengleichstellungsgesetz - BGG, 2002

³⁰ Bayerische Staatskanzlei, 2003

³¹ Vgl. Bayerische Architektenkammer, Bayerisches Staatsm. für Wohnen, Bau und Verkehr, & Bayerisches Staatsm. für Familie, Arbeit & Soziales, 2019

³² Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. & VDV-Förderkreis e.V., 2012

³³ Vgl. Zur weiteren Orientierung und genauen Planung siehe u.a. folgende Planungsgrundlagen: DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Stufenkonzept zur Umsetzung von Barrierefreiheit an Haltestellen

Um die Barrierefreiheit an Haltestellen weiter zu verbessern, ist zunächst einmal die Bestandsaufnahme und die Feststellung des Status-Quo erforderlich. Diese Bestandsaufnahme wird wie zuvor schon erwähnt derzeit im Auftrag der BEG durchgeführt. Im Rahmen dieses Vorhabens werden Merkmale und Attribute von Haltestellen erfasst, um diese Informationen zukünftig elektronisch bereitstellen zu können. Schon jetzt lässt sich aber festhalten, dass Barrierefreiheit im Hinblick auf folgende Punkte erforderlich ist:

- Barrierefreie Zu- und Abwegung von und zur Haltestelle
- Bodenindikatoren und weitere Leitelemente
- Ausreichende Bewegungsflächen an Bahnsteigen und Haltestellen
- Visuelle Informationen (v.a. Beschilderung, Kontraste, Schriftgröße, Piktogramme, ...)
- Taktile Handlaufbeschriftungen
- Visuelle & akustische Fahrgastinformationen in unterschiedlicher Form (z.B. Aushang von Fahrplänen in auch für Rollstuhlfahrer passender Höhe, Durchsage, Infotafeln, Apps, ...)
- Sitzgelegenheiten
- Höhenunterschiede und Abstände vom Bord zum Fahrzeug „Niveaugleichheit“
- Barrierefreie Fahrkarten-Automaten, wenn vorhanden

Diese Ergebnisse können genutzt werden, um auf Basis des Status-Quo ein Stufenkonzept für die schrittweise Umsetzung von barrierefreien Haltestellen zu entwickeln. Dieses Stufenkonzept ist deshalb erforderlich, da nicht alle Haltestellen auf einmal barrierefrei gestaltet werden können. Deshalb eignet sich folgende Priorisierung für die Schaffung von Barrierefreiheit:

1. Ausbau einer bzw. mehrerer zentral gelegener Haltestellen pro Gemeinde bzw. pro Stadt mit ‚idealtypischer‘ Barrierefreiheit mit folgender Grundlage für Umsetzungsreihenfolge:
 - a. Priorisierung nach Anzahl der Fahrtenpaare an Haltestellen (‚Muster-Haltestelle‘ bzw. ‚Muster-Mobilitätsstation‘)
 - b. Nähe zu Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, zu Einrichtungen für ältere Menschen, zu Schulen oder Bahnhöfen
2. Verbesserung bestehender Haltestellen, die zum Teil schon Barrierefreiheit aufweisen und nicht zentral gelegen sind, jedoch regelmäßig frequentiert werden.
3. Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen in Ortsteilen unter 500 Einwohnern mit nur mäßiger Frequentierung bzw. unregelmäßiger Frequentierung.

Dieser Prioritätenplan sollte regelmäßig geprüft und fortgeschrieben werden.

Ausnahmen von den Vorgaben zur Barrierefreiheit

Da aus verschiedenen Gründen nicht überall die Herstellung von Barrierefreiheit erfolgen kann, sind im Nahverkehrsplan gemäß §8 PBefG (3)³⁴ Ausnahmen zu formulieren und festzulegen. Zu diesen Ausnahmen gehören im Bereich der Haltestellen folgende Punkte:

- Umgebung der Haltestelle lässt barrierefreien Ausbau nicht zu (z.B. aufgrund beengter Platzverhältnisse, Fehlen eines befestigten Gehwegs, ...)
- Geringe Verkehrsbedeutung der Haltestelle (z.B. sehr geringe Zahl an Ein- bzw. Aussteigern)
- In unmittelbarer Nähe befindet sich eine barrierefreie Haltestelle, die für Menschen mit Einschränkungen zumutbar noch zu erreichen ist
- Haltestelle soll verlegt bzw. aufgelassen werden
- Erreichbarkeit der Haltestelle ist für Menschen mit Einschränkungen aufgrund der topografischen Lage kaum bzw. nicht gegeben

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass jede Verbesserung in Richtung Barrierefreiheit begrüßt wird. Auch wenn nur barrierearme anstelle von barrierefreien Lösungen erzielt werden können, so trägt dies im Vergleich zu einer Haltestelle ohne jegliche Verbesserung zu einem attraktiveren Zugang zum ÖPNV bei.

³⁴ PBefG - Personenbeförderungsgesetz

Barrierefreiheit bei Fahrzeugen

Nicht nur im Bereich der Haltestellen, sondern auch bei den Fahrzeugen ist ein gewisser Grad an Barrierefreiheit umzusetzen. Im Wesentlichen bemisst sich dieser Grad mindestens an den Vorgaben der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“³⁵ im Bereich der Fahrzeugförderung. Dort gelten folgende Vorgaben:

- Niederflerbus mit (Klapp-)Rampe (oder elektrische bzw. hydraulische Rampe) an der zweiten Tür
- Hochflerbus mit Hublift
- gut sichtbare Linienbeschilderung, d.h. Fahrzielanzeiger außen,
- geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle,
- optische Anzeigen und akustische Hinweise „Wagen hält“,
- geeignete optische Anzeige/Darstellung des Linienverlaufs im Fahrzeug,
- ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten (die auch für Rollstuhlfahrer zu erreichen sind)

Darüberhinausgehende Ausstattungsmerkmale sind wünschenswert und anzustreben. In diesem Zusammenhang wird auch auf einschlägigen Regelungen Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen³⁶ verwiesen:

- Kontrastreiche sowie ausreichend und sinnvoll angebrachte Haltegriffe und Haltevorrichtungen v.a. entlang der Bewegungsflächen, Gänge und der Tür
- Rollstuhlplätze mit Sicherungsvorrichtung, die auch ohne Voranmeldung nutzbar sind
- Ausreichende Türbreiten
- Kneeling-Technologie
- Akustische Informationen im Außenbereich, z.B.:
 - darüber, dass ein Bus einfährt (insbesondere bei Elektrobussen)
 - über die Nummer der eingefahrenen Linie

Werden bedarfsorientierte (Rufbus-)Verkehre angeboten, so sind grundsätzlich auch barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Der Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen soll komfortabel und ohne Problem möglich sein. Abweichungen von den hier getroffenen Festlegungen bei bedarfsorientierten Verkehren sind im Einzelfall gesondert zu begründen.

Für den Fahrzeugbereich werden wie im Bereich der Haltestellen Ausnahmen formuliert. Damit sind Abweichungen von der Barrierefreiheit unter folgenden Umständen möglich:

- Verstärkerfahrten auf Linien, bei denen der Kurswagen den Vorgaben zur Barrierefreiheit entspricht
- Bedarfsorientierte Verkehre – nur in zu begründenden Ausnahmefällen
- Nur sehr geringe Linien-Frequenz – beispielsweise nur an Schultagen oder Anzahl an Fahrtenpaaren (Schule und Ferientage) im niedrigen einstelligen Bereich

Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe

Aus den vorangegangenen Darstellung ist ersichtlich, dass es sich bei der Bearbeitung von Barrierefreiheit um eine Querschnittsaufgabe mit Einbezug von verschiedenen Zuständigkeiten und Beteiligten handelt. Daher ist bei diesen Akteuren häufig erst einmal eine Bewusstseinsbildung erforderlich. Mit diesem geschaffenen Bewusstsein für das Thema Barrierefreiheit können dann in Ergänzung zu den zuvor genannten Themenbereichen noch folgende Punkte umgesetzt werden:

- Sensibilisierung und regelmäßige Schulungen: Neben dem Vorhandensein von technischen Einrichtungen sind auch die regelmäßige Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals sowohl im

³⁵ Bayerische Staatskanzlei, 2017

³⁶ Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), 2017

Umgang mit Menschen mit körperlichen Einschränkungen als auch in der Handhabung der technischen Einrichtungen (z.B. Hublift) erforderlich.

- Einbindung von Fach- und Praxiswissen der Betroffenen (z.B. Spezialisten, Senioren- und Behindertenbeauftragte, Betroffene, Interessensvertreter, ...) von der Ideen-Erarbeitung bis zur Umsetzung

Mit diesen zusätzlichen Maßnahmen kann Menschen mit verschiedenen Einschränkungen (z.B. körperlich, geistig, psychisch, kognitiv, ...) eine selbstbestimmte, autonome und uneingeschränkte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden. Und letztendlich profitieren auch weitere Fahrgäste (z.B. mit Kinderwagen) vom verbesserten Komfort im ÖPNV, der durch eine verbesserte Barrierefreiheit ermöglicht wird. Dadurch kann die Attraktivität des ÖPNV-Angebots weiter gesteigert werden.

7.4.3 Ladeinfrastruktur

Je nach eingesetzter Antriebstechnologie in den Fahrzeugen des ÖPNV, ist zukünftig auch auf die Ausgestaltung einer bedarfs- und vor allem anforderungsgerechten Infrastruktur zu achten. Zukünftig sind neben der technologischen Weiterentwicklung auch die Vorgaben der Clean-Vehicles-Directive zu beachten. Auch die Ladeinfrastruktur fällt hier in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Ähnlich wie bei der Gestaltung der (Haltestellen-)Infrastruktur kommt auch hier der gemeinsamen Abstimmung der Beteiligten eine hohe Bedeutung zu, um passgenaue Lösungen zu entwickeln.

7.5 Begleitende Maßnahmen

Neben den zuvor genannten Maßnahmen, werden nun noch weitere, sogenannte Begleitmaßnahmen zur künftigen Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Traunstein skizziert.

7.5.1 Information und Kommunikation

Ein vorhandenes ÖPNV-Angebot kann durch die Fahrgäste nur dann genutzt werden, wenn entsprechend gut strukturierte und transparente Informationsangebote bestehen. Auf Basis der in Abschnitt 3.4 bereits aufgeführten Informationsquellen und –Medien ist das Angebot insbesondere durch digitale Auskunftsmöglichkeiten zu erweitern. Dazu sollen alle Verkehrsunternehmen digitale Informationen anbieten und bereitstellen. Hierfür sind stufenweise die Grundlagen für digitale Angebote zu schaffen. Die nachfolgenden Stufen beziehen sich auf einen Beschluss des Kreisausschusses am 27.11.2020:

1. Stufe: einheitliche Fahrplanstruktur & Benennung der Haltestellen nach den Vorgaben des Landkreises (ab 01.12.2020). Dazu wird auf das zentrale Haltestellenverzeichnis verwiesen, das online abgerufen werden kann.³⁷
2. Stufe: Elektronische Bereitstellung der Fahrplandaten (ab 01.07.2021)
3. Stufe: Bereitstellung von Echtzeitdaten (01.07.2022)
4. Stufe: Elektronisches Ticket (Beschlussfassung zur Einführung der E-Ticket-Funktion ist im Verkehrsausschuss am 25.11.2021 erfolgt)

Im Zuge der zukünftigen Erteilung von Genehmigungen ist demnach auch auf die Bereitstellung der Daten in digitaler Form zu achten.

7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV

Ein wesentlicher Faktor für die komfortable Nutzung des ÖPNV – gerade im ländlichen Raum – ist die Abstimmung zwischen Bus und Bahn an wichtigen Umsteigepunkten. Ziel ist es, dass Busse, die als Anschlussverkehrsmittel an die Bahn fungieren, bei Verspätung des Zuges bis zu 5 Minuten warten müssen, um umsteigenden Fahrgästen die Weiterfahrt zu ermöglichen. Da es noch keine Zentrale gibt, um diese betrieblichen Abläufe einheitlich zu koordinieren, ist bei der Gestaltung der Fahrpläne auf diesen Faktor zu achten. Ferner sind die Verkehrsunternehmen angehalten, dies während der Fahrtendurchführung zu beachten.

Als umsteigerelevante Haltepunkte bzw. Bahnhöfe werden entlang der Kursbuchstrecke 951 (München-Salzburg) die Bahnhöfe Übersee und Traunstein festgelegt. An den Linien der Kursbuchstrecke 953 (Ruhpolding-

³⁷ Zentrales Haltestellenverzeichnis, 2021

Traunstein) der Haltepunkt Ruhpolding und an den Linien der Kursbuchstrecke 947 (Traun-Alz-Bahn) die Haltepunkte Trostberg und Garching/Alz (Landkreis Altötting). Auch die Verknüpfung mit dem Bahnhof Waging (Kursbuchstrecke 959) ist perspektivisch zu beachten.

Für die zuvor in Abschnitt 3.6 genannten Haltepunkte bzw. Bahnhöfe und den dazugehörigen umsteigerelevanten Buslinien werden folgende Umsteigezeit-Intervalle zwischen SPNV und ÖPNV definiert. An diesen sollen sich die Umsteigezeiten orientieren. Die Umsteigezeit richtet sich je nach örtlicher Gegebenheit:

- 6-10 Minuten: Ruhpolding, Traunstein, Übersee
- 11-15 Minuten: Traunstein
- 16 – 20 Minuten: Trostberg (aufgrund Entfernung zum ZBH)

Wie schon erwähnt, sind die Anschlüsse vom SPNV und ÖPNV gemäß den o.g. Linien und zeitlichen Vorgaben zu sichern. Zum Beispiel kann sich eine bessere Verzahnung durch die Definition anschlussrelevanter ÖPNV-Kurse von und zu bestimmten SPNV-Kursen ergeben. Die Sicherung der Anschlüsse ist vorzugsweise durch technische Maßnahmen (z.B. Hinterlegung im Bordrechner-System) oder durch organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

7.5.3 Tarif & Ticket

Mit der momentan laufenden Grundlagenstudie soll die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines Verkehrsverbunds zwischen dem Landkreis Berchtesgadener Land und dem Landkreis Traunstein untersucht werden. In dieser Studie werden auch konkrete Vorschläge für eine einheitliche Tarifgestaltung (z.B. Höhe des Tarifs, Gültigkeitsbereich, Ticketsortiment) in diesem Untersuchungsgebiet erarbeitet. Insbesondere ein Tarif bzw. ein Ticket für den ÖPNV und den SPNV wird dabei als wesentliche Verbesserung betrachtet. Nicht zuletzt auch aus dem Grund, da dann das Nahverkehrsangebot leichter zugänglich wird und das Ticket ‚aus einer Hand‘ angeboten werden kann.

Derzeit bestehen bei einigen Verkehrsunternehmen Bestrebungen für die Einführung eines Region-18-weiten einheitlichen Tarifs. Diese Arbeiten sind sehr zu begrüßen. Im Ergebnis sollten aber alle im Landkreis tätigen Unternehmen diesen Tarif dann auch anwenden. Da die Verkehrsunternehmen in die Erarbeitung der Grundlagenstudie eingebunden sind, fließen auch diese Gedanken hierzu ein.

Unabhängig von einer Verbundgründung sollen auch in der Zwischenzeit Tarif-Maßnahmen angestrebt werden, wie zum Beispiel ein landkreisweites Senioren-Ticket, die für den Fahrgast kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV auf Linien der Bayerischen Regiobahn GmbH oder die schrittweise Erweiterung der Wohin-Du-Willst-App um E-Ticket-Angebote. Ferner bestehen im Raum der Euregio Inntal – Chiemsee – Kaisergebirge – Mangfalltal e.V. erste Ansätze und Konzepte für grenzüberschreitende Tagestickets.

7.5.4 Qualitäts-Anforderungen

Bei der Festlegung der Qualitätskriterien wird für den Nahverkehrsplan ein Orientierungsrahmen aufgestellt. Die Aufstellung dieses Orientierungsrahmens erfolgt aufgrund der momentanen Übergangsphase bis zur Entscheidung über eine Verbundgründung bzw. eines Verbundbeitritts. Im Verbund erfolgt dann eine detaillierte Festlegung der Qualitätskriterien, deren finaler Definition an dieser Stelle noch nicht vorgegriffen werden soll. Sobald die Qualitätskriterien verbindlich festgeschrieben sind, können diese in eine Fortschreibung des gegenwärtigen Nahverkehrsplans einfließen.

Die Qualitätskriterien werden in die Bereiche Fahrzeuge, Personal sowie in Weiteres zusammengefasst und orientieren sich an der Fachinformation für Verbundpartner des MVV sowie am Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Berchtesgadener Land³⁸.

³⁸ Vgl. MVV GmbH, 2022, S. 7f & gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH, 2022, S. 238ff

- Fahrzeuge:
 - Umweltstandards (EURO V oder besser), Alternativer Antrieb
 - Anforderungen zur Barrierefreiheit → Siehe separater Abschnitt zur Barrierefreiheit
 - Fahrzeualter: Das Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf 8 Jahre nicht übersteigen.
 - Fahrgastinformation:
 - frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne
 - frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Streckenanzeige seitlich rechts
 - Liniennummernanzeige seitlich links und hinten
 - Kennzeichnung als Fahrzeug des Linienverkehrs (Liniennummer / Fahrziel)
 - Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle im Innenraum
 - Vorgaben der Clean Vehicles Directive
 - WLAN-Hotspots & USB-Ladeeinrichtungen im Fahrzeug zur freien Nutzung durch Fahrgäste sind vorzusehen.
- Fahrpersonal:
 - Sprachkenntnisse B1 Level
 - Kenntnisse der Tarif- und Beförderungsbedingungen, Liniennetz, Fahrpläne und Betriebsorganisation sowie ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke
 - Kundeninformation, Tarif- und Fahrplanauskünfte mit Anschlussmöglichkeiten
 - Sicherheit & Schulung (z.B. Fahrertraining, Sicherheitstraining für Schüler, Umgang mit hilfsbedürftigen und körperlich eingeschränkten Personen, Zertifizierung „Sicherer Busbetrieb)
 - Gepflegtes Erscheinungsbild
- Weiteres:
 - Abstellung der Fahrzeuge sollte umweltgerecht sein (Ölabscheider etc.)
 - Tarifvertragsbindung für Personal
 - Reaktionszeit auf Vorfälle bei Störungen
 - Echtzeitinformation mit standardisierter Schnittstelle
 - Ansprechpartner im Service: Fundbüro; ggf. Kundencenter etc.

Wie eingangs erwähnt, stellen diese Kriterien einen Orientierungsrahmen dar. Im Zuge der Maßnahmenumsetzung sind die gewünschten Qualitätsanforderungen in der jeweiligen Vorabbekanntmachung festzulegen.

8 Wirkungen des Maßnahmenpaketes

Zu den vorangegangenen Planungen werden nun die Wirkungen dargestellt. Dabei wird der Schwerpunkt auf die Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Linien (siehe Abschnitt 7.1) gelegt. Das heißt, es wird dargestellt, wie hoch die geschätzten Kosten für die Verbesserungsmaßnahmen sind. Wie schon zuvor erwähnt, wird an dieser Stelle nochmals explizit darauf hingewiesen, dass es sich hier nur um Grobschätzungen der Kosten handelt, die auf Basis der bestehenden Grundleistung hinzugefügten Kilometer kalkuliert wurde und bei denen noch keine Gegenfinanzierung (z.B. Fahrgeldeinnahmen, Förderung, etc...) berücksichtigt wurde.

8.1 Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen

Für die im Abschnitt 7.1 dargestellten und ausführlich beschriebenen Maßnahmen zeigt Tabelle 21 in einer Zusammenfassung der geschätzten Kosten. Diese Schätzung bezieht sich auf den Zustand des vollständig ausgebauten Netzes im geplanten Umfang.³⁹

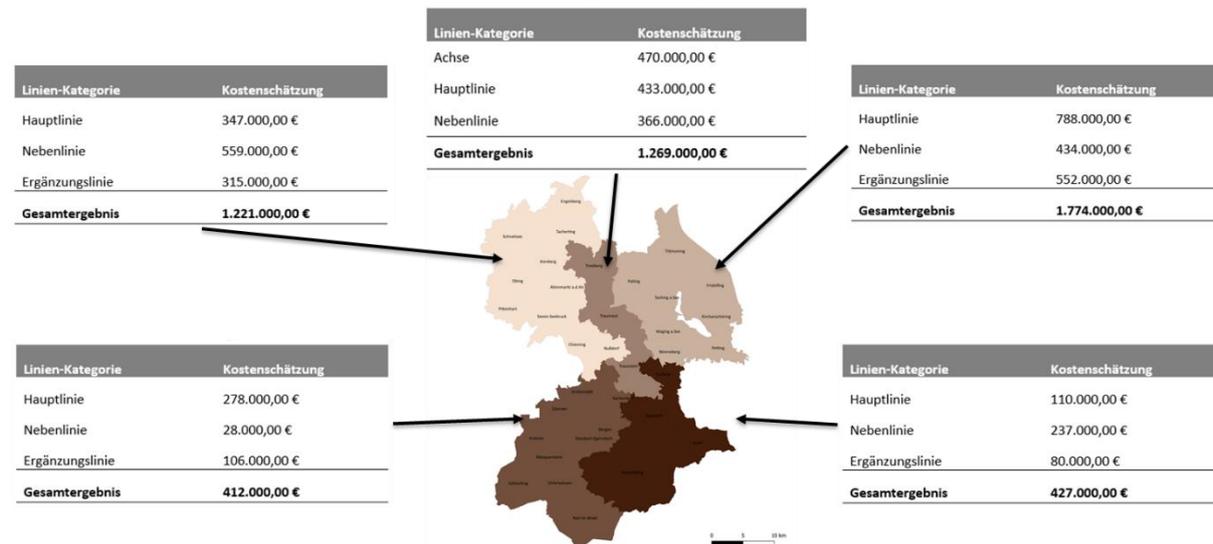
Tabelle 21: Tabellarische Darstellung der Kostenschätzung Maßnahmen nach Linienkategorie und Teilregionen

Linien-Kategorie	Kostenschätzung	Davon entfallen auf die Teilregionen				
		Nordosten	Nordwesten	Stadtgebiete	Südosten	Südwesten
Achse	470.000,00 €	-	-	470.000,00 €	-	-
Hauptlinie	1.956.000,00 €	788.000,00 €	347.000,00 €	433.000,00 €	110.000,00 €	278.000,00 €
Nebenlinie	1.624.000,00 €	434.000,00 €	559.000,00 €	366.000,00 €	237.000,00 €	28.000,00 €
Ergänzungslinie	1.053.000,00 €	552.000,00 €	315.000,00 €	-	80.000,00 €	106.000,00 €
Gesamtergebnis	5.103.000,00 €	1.774.000,00 €	1.221.000,00 €	1.269.000,00 €	427.000,00 €	412.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

In Abbildung 17 wird die Höhe der Kosten nach Linie und Teilregion in einer grafischen Übersicht dargestellt.

Abbildung 17: Grafische Darstellung der Kostenschätzung Maßnahmen nach Linienkategorie und Teilregionen



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Mit Bezug auf Abschnitt 7.2 (Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren) wird bei o.g. Tabelle keine Kostenschätzung abgegeben, da Umfang und Angebot zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollumfänglich definiert sind. Eine erste Kostenindikation wurde im zuvor genannten Abschnitt bereits angeführt. Auch die Kosten für die Nachtexpress werden nicht separat aufgeführt, da die Leistung bereits existiert und bei den jährlichen ÖPNV-Ausgaben (siehe Abschnitt 2.3) enthalten ist.

³⁹ In der Rahmenkonzeption wurde für Neben- und Ergänzungslinie die Option der Durchführung als Bedarfsverkehr bzw. Rufkursbedienung hinterlegt. Bei der Kalkulation wird davon ausgegangen, dass es sich um fahrplanmäßig fest verkehrende Kurse handelt.

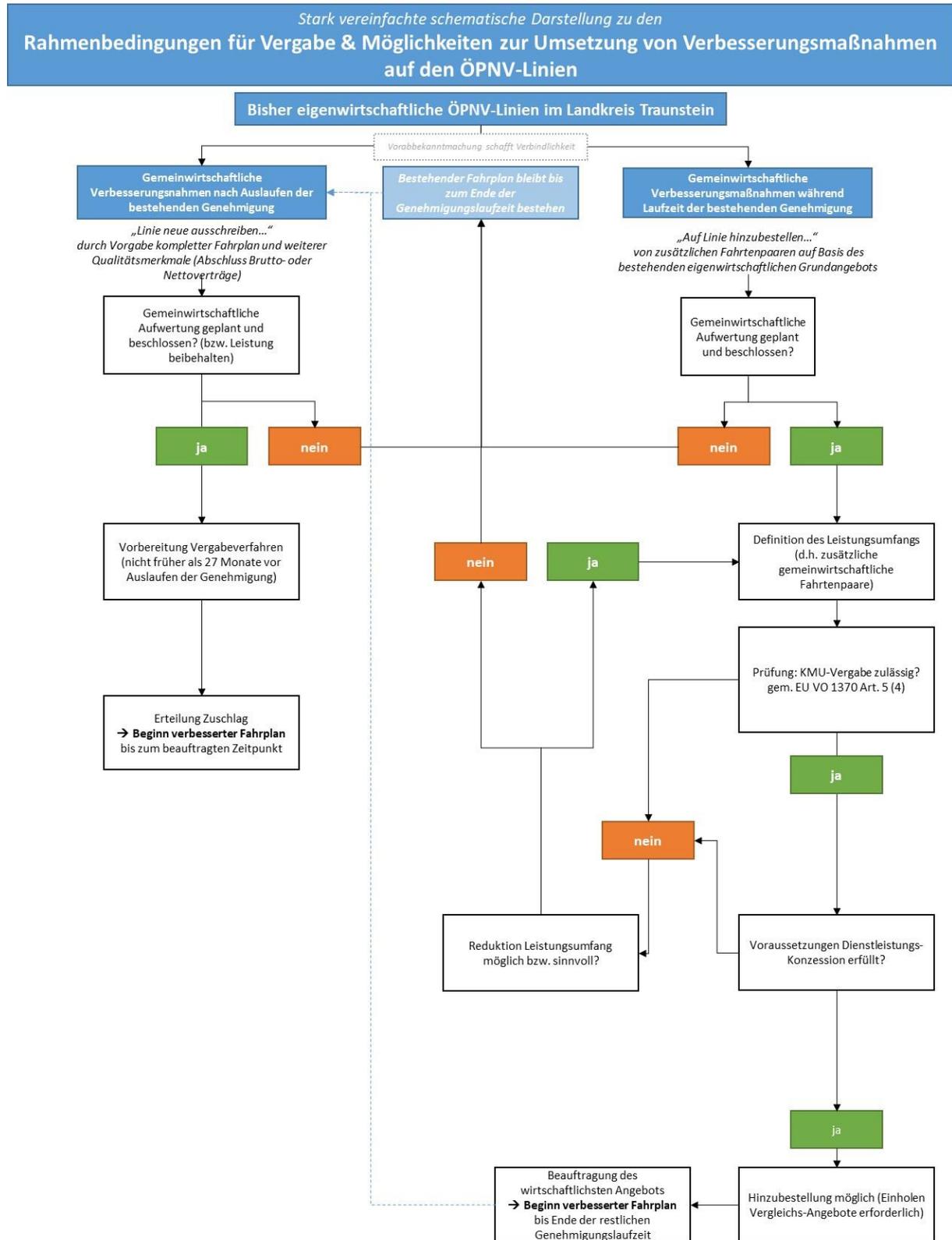
8.2 Formale Randbedingungen für die Umsetzung von Maßnahmen

Wie erwähnt, handelt es sich bei der in 8.1 dargestellten Kostenschätzung um einen Betrag, der dann anzusetzen ist, wenn das Netz vollständig mit dem beplanten Niveau ausgebaut, d.h. alle Leistungsverbesserungen umgesetzt werden.

Allerdings lassen sich diese Maßnahmen nicht sofort umsetzen, da die Verbesserungen teilweise auf bestehenden Verkehren (d.h. Linien bzw. Liniengenehmigungen) erfolgen, die einzelnen Verkehrsunternehmen noch für bestimmte Laufzeiten auf eigenwirtschaftlicher Basis erteilt worden sind. Eine ‚Zubestellung‘ von Verkehrsleistungen auf bestehenden eigenwirtschaftlichen Linien ist indes nur in engen Grenzen rechtlich zulässig, sodass diese Alternative zur umfassenden akuten Leistungsverbesserung eher nachrangig ist. Siehe hierzu auch Abbildung 18, die keinen Anspruch auf rechtliche Vollständigkeit erhebt, jedoch in einer – wenn auch stark vereinfachten – Übersicht die Handlungsalternativen zeigt.

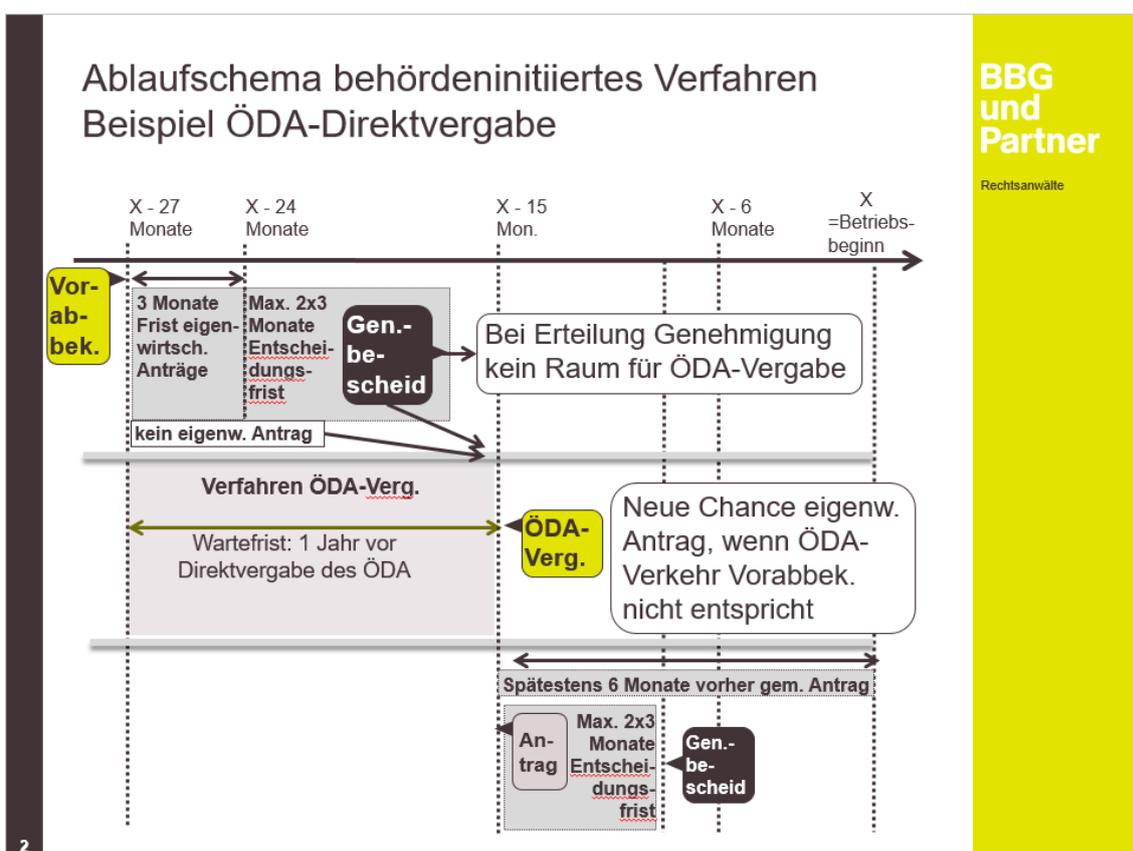
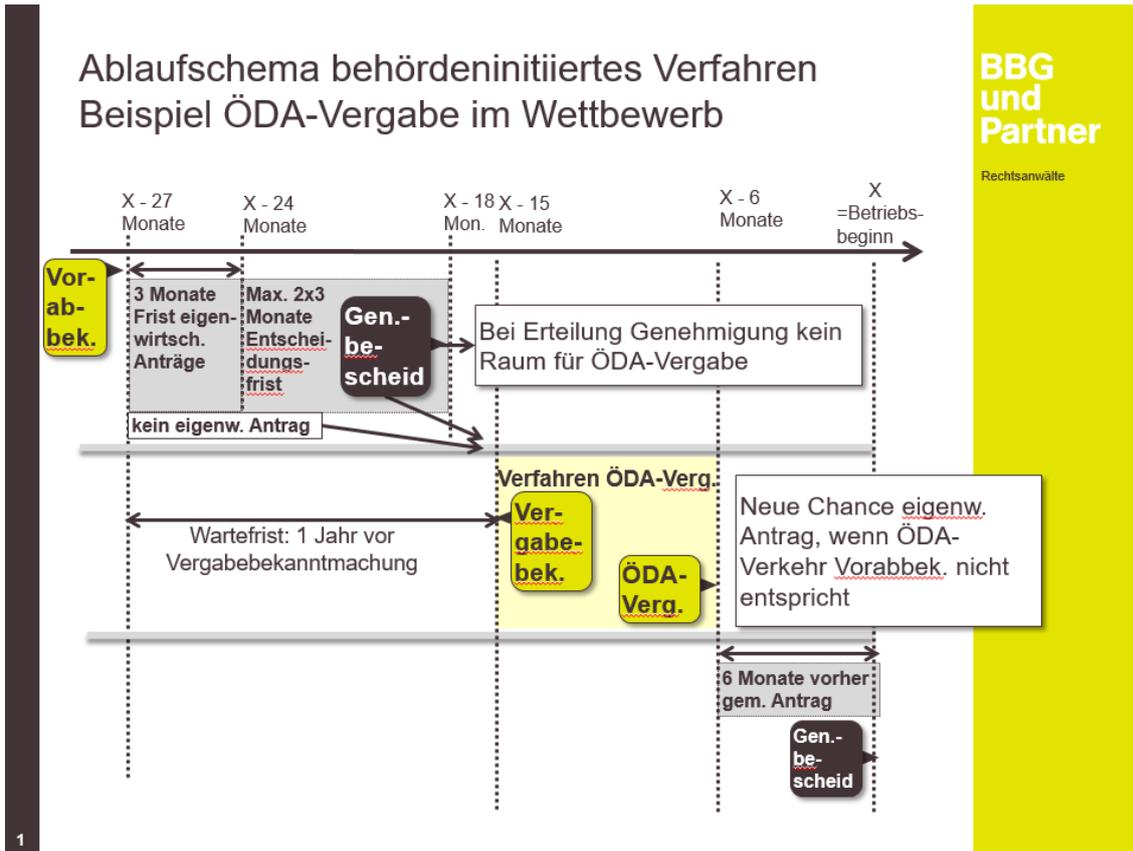
Rechtssicherer sind daher Verbesserungen auf Linien, sofern zukünftig gemeinwirtschaftlich, erst nach Ablauf der Liniengenehmigung durch Vergabeverfahren zu erzielen. Hierfür gelten dann gemäß den gesetzlichen Regelungen des PBefG bzw. der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechende Fristen, die in Abbildung 19 dargestellt sind. Diese Vergabeverfahren setzen eine zeitliche Planung und damit auch eine Vorlaufzeit voraus, bis die Verbesserung im Rahmen der Vergabe umgesetzt werden kann.

Abbildung 18: Vereinfachtes Schema: Rahmenbedingungen zur Maßnahmenumsetzung auf ÖPNV-Linien



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Abbildung 19: Ablaufschema behördeninitiiertes Verfahren / Bsp. ÖDA-Vergabe im Wettbewerb & ÖDA-Direktvergabe



Quelle: BBG und Partner, 2022

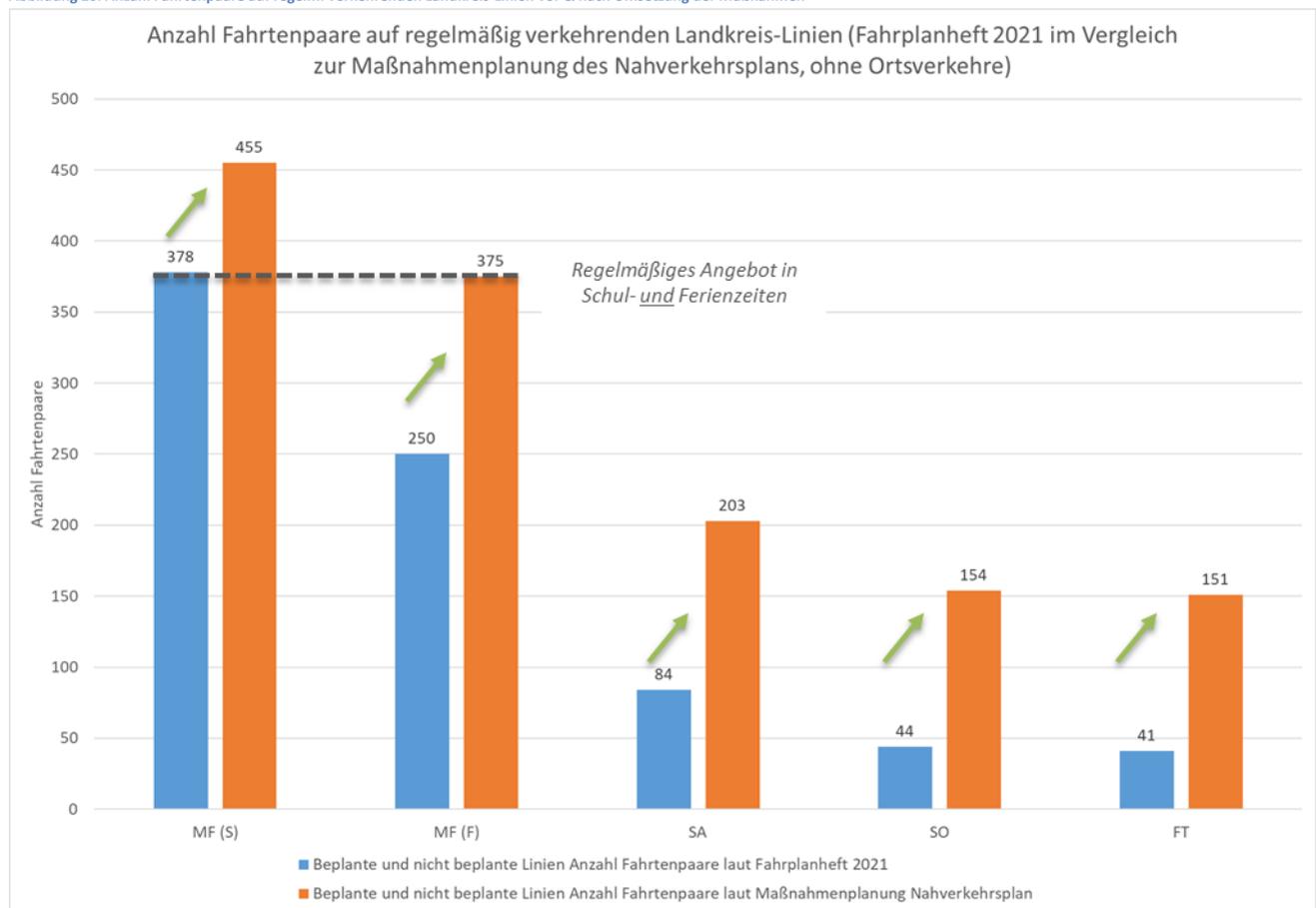
Für die Nahverkehrsplanung des Landkreis Traunstein bedeutet das – insbesondere im Sinne einer aktiven Gestaltung des Verkehrsangebots – je nach Umfang der geplanten Verbesserungsmaßnahme ein bzw. etwas mehr als zwei Jahre Vorlaufzeit für die Planung und die Beschlussfassung einzukalkulieren. Das konkrete Vorhaben und damit die Inhalte der Vorabbekanntmachung sind dabei jeweils von einem Kreisgremium zu beschließen.

Es ist an dieser Stelle nochmals deutlich herauszustellen, dass der Nahverkehrsplan an sich ‚nur‘ die planerische Grundlage bzw. den Entwicklungsrahmen für ein zukünftiges Bedienniveau bildet. Die konkrete Umsetzung erfolgt immer auf Basis eines Beschlusses und der darauffolgenden Vorabbekanntmachung inklusive anschließendem Vergabeverfahren.

8.3 Auswirkungen der Maßnahmen auf Angebot und Betriebsleistung

Die dargestellten Verbesserungsmaßnahmen wirken sich wie in Abbildung 20 dargestellt auf das Angebot und die Betriebsleistung aus.

Abbildung 20: Anzahl Fahrtenpaare auf regelm. verkehrenden Landkreis-Linien vor & nach Umsetzung der Maßnahmen



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

An dem Balkendiagramm wird deutlich, dass die zu Beginn der Nahverkehrsplanung angestrebte Zielsetzung, das bisher stark vom Schülerverkehr geprägte ÖPNV-Angebot auch in den Ferienzeiten stabil zu halten und damit regelmäßig zu gestalten, mit den konzipierten Maßnahmen erreicht werden kann.

Bei Umsetzung aller Maßnahmen wird die Anzahl der Nutzwagenkilometer um ca. 1,59 Millionen Nutzwagenkilometer erhöht. Im Vergleich zur bisherigen Leistung entspricht dies einer Erhöhung um ca. 45%. Nimmt man nur die Achsen und Hauptlinien, beträgt die Steigerung ca. 757.000 Nutzwagenkilometer, was einer Leistungssteigerung um ca. 21 % entspricht.

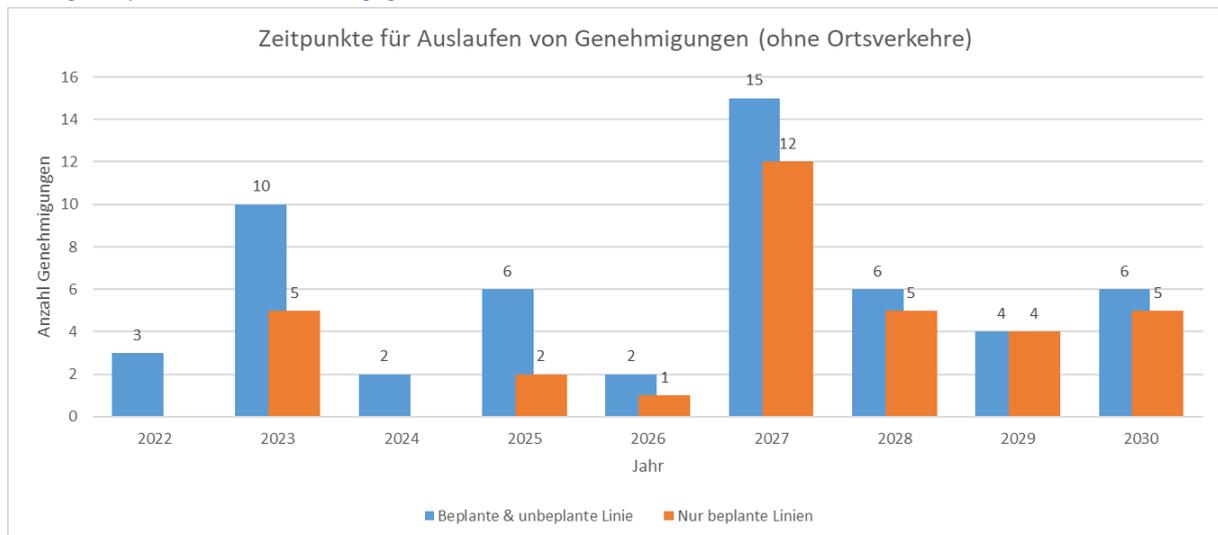
8.4 Zeit- und Investitionsplan für Maßnahmenumsetzung

Für umfangreiche Verbesserungen ist wie schon zuvor beschrieben die Berücksichtigung der Genehmigungslaufzeiten erforderlich. Hierzu zeigt Abbildung 21 im Überblick die Anzahl der pro Jahr auslaufenden Genehmigungen:

- in blau Farbe: die Gesamtzahl der regionalen Linien
- in oranger Farbe: die Anzahl der beplanten Linien.

Diese Jahre bzw. Zeitpunkte der auslaufenden Genehmigungen wurden bei der Berechnung der Investitionskostenschätzung verwendet (siehe 8.4).

Abbildung 21: Zeitpunkte für Auslaufen von Genehmigungen

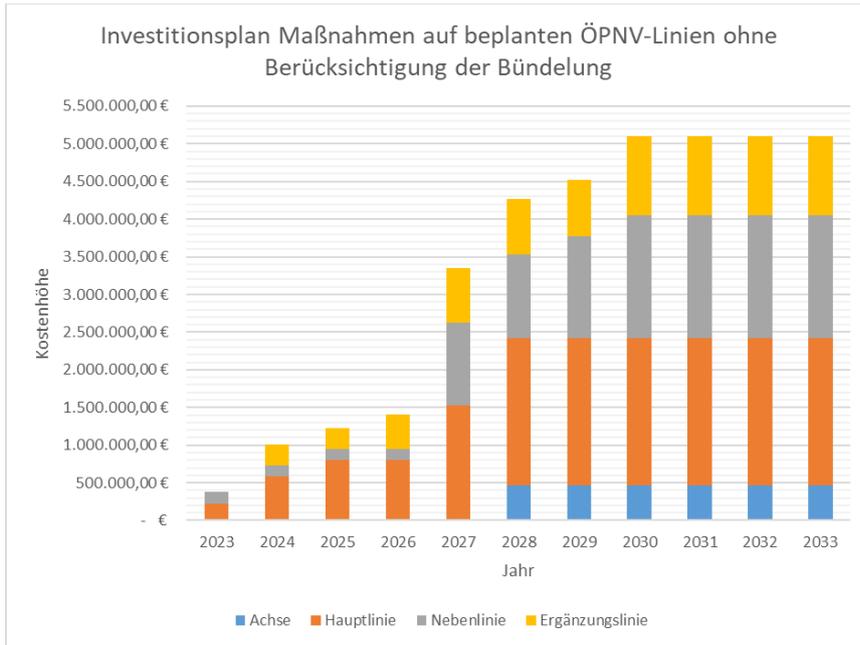


Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Die Grafik zeigt im Jahr 2027 eine Spitze bei den auslaufenden Genehmigungen. Das heißt, dass Verbesserungsmaßnahmen insbesondere ab dem Jahr 2027 mit einem zeitlichen Planungs-Vorlauf im Jahr 2025 verstärkt angegangen werden können. Es wird geprüft, inwieweit schon bereits kurzfristige Verbesserungen mit Berücksichtigung der in Abschnitt 8.2 genannten Rahmenbedingungen erzielt werden können.

Um einen Überblick über die monetären Größenordnungen zu erhalten, die sich im Zuge der Maßnahmenumsetzung ergeben, sind in Abbildung 22 und Abbildung 23 die Höhe der jährlichen Kosten bzw. Investitionen enthalten. Diese ergeben sich aus dem Zeitpunkt der Umsetzung sowie aus dem zugrunde gelegten Bedien-Niveau und sind einmal mit und einmal ohne Berücksichtigung der Bündelung dargestellt.

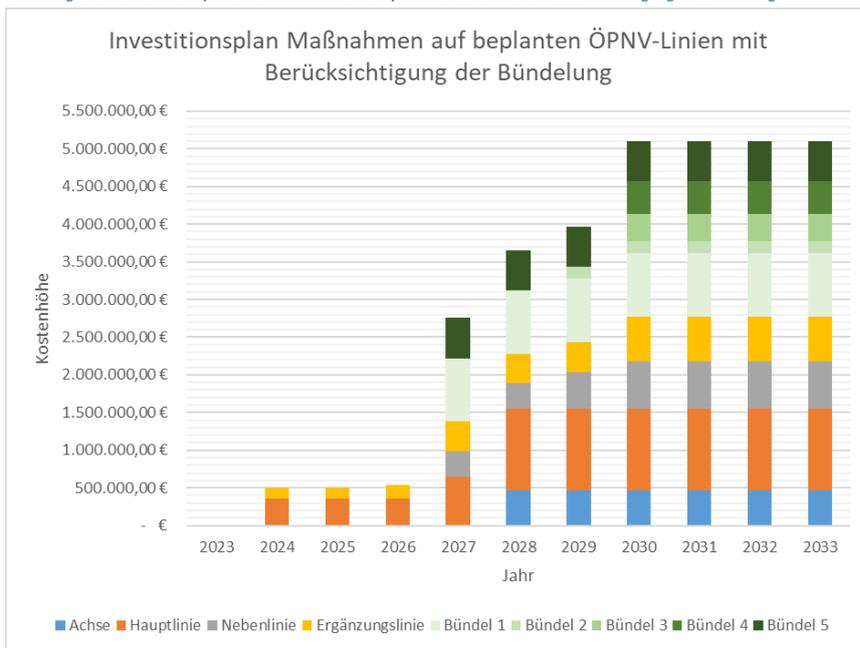
Abbildung 22: Investitionszeitplan für Maßnahmen auf beplanten ÖPNV-Linien ohne Berücksichtigung der Bündelung



Linienkategorie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Achse	- €	- €	- €	- €	- €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €
Hauptlinie	228.000,00 €	586.000,00 €	799.000,00 €	799.000,00 €	1.523.000,00 €	1.956.000,00 €	1.956.000,00 €	1.956.000,00 €	1.956.000,00 €	1.956.000,00 €	1.956.000,00 €
Nebenlinie	149.000,00 €	149.000,00 €	149.000,00 €	149.000,00 €	1.098.000,00 €	1.109.000,00 €	1.343.000,00 €	1.343.000,00 €	1.624.000,00 €	1.624.000,00 €	1.624.000,00 €
Ergänzungslinie	- €	273.000,00 €	273.000,00 €	458.000,00 €	727.000,00 €	727.000,00 €	752.000,00 €	1.053.000,00 €	1.053.000,00 €	1.053.000,00 €	1.053.000,00 €
SUMME:	377.000,00 €	1.008.000,00 €	1.221.000,00 €	1.406.000,00 €	3.348.000,00 €	4.262.000,00 €	4.521.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Abbildung 23: Investitionszeitplan für Maßnahmen auf beplanten ÖPNV-Linien mit Berücksichtigung der Bündelung



Linien-Kategorie bzw. Bündel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Achse	- €	- €	- €	- €	- €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €	470.000,00 €
Hauptlinie	- €	358.000,00 €	358.000,00 €	358.000,00 €	652.000,00 €	1.085.000,00 €	1.085.000,00 €	1.085.000,00 €	1.085.000,00 €	1.085.000,00 €	1.085.000,00 €
Nebenlinie	- €	- €	- €	- €	- €	329.000,00 €	329.000,00 €	483.000,00 €	627.000,00 €	627.000,00 €	627.000,00 €
Ergänzungslinie	- €	143.000,00 €	143.000,00 €	183.000,00 €	397.000,00 €	397.000,00 €	397.000,00 €	592.000,00 €	592.000,00 €	592.000,00 €	592.000,00 €
Bündel 1	- €	- €	- €	- €	- €	839.000,00 €	839.000,00 €	839.000,00 €	839.000,00 €	839.000,00 €	839.000,00 €
Bündel 2	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	160.000,00 €	160.000,00 €	160.000,00 €	160.000,00 €
Bündel 3	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	358.000,00 €	358.000,00 €	358.000,00 €
Bündel 4	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	435.000,00 €	435.000,00 €	435.000,00 €	435.000,00 €
Bündel 5	- €	- €	- €	- €	537.000,00 €	537.000,00 €	537.000,00 €	537.000,00 €	537.000,00 €	537.000,00 €	537.000,00 €
SUMME:	- €	501.000,00 €	501.000,00 €	541.000,00 €	2.754.000,00 €	3.657.000,00 €	3.971.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €	5.103.000,00 €

Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

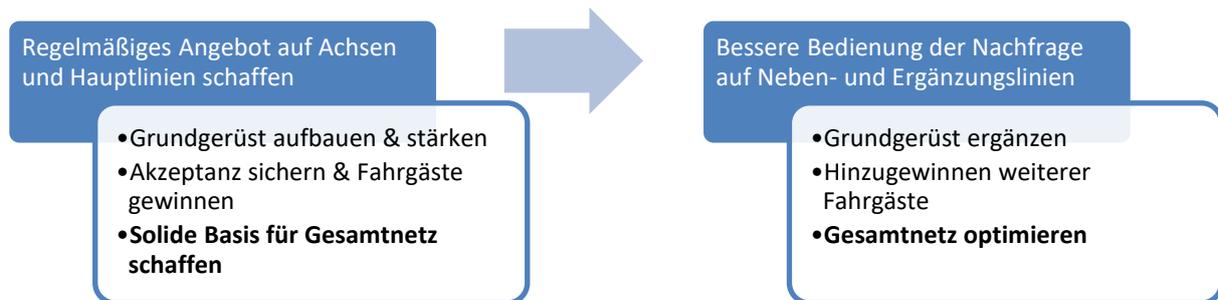
Auch an dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die hier dargestellten Kosten sowie die jährliche Zuordnung lediglich einen groben Rahmen auf Basis einer Schätzung bilden können. Im Zuge der Umsetzung ist

diese Aufstellung regelmäßig zu prüfen und fortzuschreiben, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die erforderlichen Haushaltsmittel rechtzeitig geplant und bewilligt werden müssen.

8.5 Priorisierung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen hängt wie vorher schon dargestellt von verschiedenen Faktoren ab. Dazu zählen insbesondere die genehmigungs- und vergaberechtlichen Aspekte aber auch die wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Letztendlich ist es Aufgabe des ÖPNV, möglichst viele Fahrgäste zu erreichen und diese zu bündeln. Somit kann ein nachhaltiges Mobilitätsangebot als umweltfreundliche Alternative zum MIV geschaffen werden. Dabei ist ein wesentlicher Aspekt, einen zielgerichteten Einsatz der (finanziellen) Mittel zu erzielen, um mit einem effektiven und effizienten Einsatz der Ressourcen möglichst viele Fahrgäste zu gewinnen. Aus oben genannten Gründen wird nach Beschluss des Nahverkehrsplans die in Abbildung 24 gezeigte, priorisierte Vorgehensweise angestrebt.

Abbildung 24: Umsetzungsschwerpunkte



Quelle: Landkreis Traunstein, 2022

Mit dieser Vorgehensweise wird entlang der Strecken, die heute schon ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, eine zusätzlich verbesserte Alternative zum MIV angeboten. Es wird somit das tragfähige Grundgerüst aufgebaut. Diese Priorisierung steht im Einklang mit der in Abschnitt 6.1 dargestellten Netz-Hierarchie. Die Kundenakzeptanz dieses verbesserten Angebots im Grundgerüst ist deshalb wichtig, da sich hierdurch die Wirtschaftlichkeit des Angebots verbessern lässt, denn Fahrgeldeinnahmen leisten einen wichtigen Finanzierungsbeitrag. Je besser diese ‚Hauptäste‘ angenommen werden, desto wirtschaftlicher werden diese. Und umso wahrscheinlicher ist es, dass finanzielle Ressourcen in die dazu passenden Angebotsverbesserungen auf den ‚Nebenästen‘ der Neben- und Ergänzungslinien bereitgestellt werden können.

Im Zuge dieser Umsetzungs-Priorisierung ist zu prüfen, welche Verbesserungen bereits kurzfristig schon während bestehender Genehmigungslaufzeiten umgesetzt werden können. Diese Vorgehensweise nimmt den Grundgedanken auf, dass die Verbesserungen schrittweise erzielt werden können. Wie weiter oben schon erwähnt, können sich auf Basis dieser laufenden Planungen die Investitionspläne ändern. Diese sind entsprechend zu aktualisieren.

9 Der Nahverkehrsplan als Basis für die zukünftige ÖPNV-Gestaltung im Landkreis Traunstein

Mit dem Nahverkehrsplan wurden die eingangs gesetzten Ziele konkretisiert und auf deren Basis eine Rahmenplanung für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Traunstein erstellt. Die Erarbeitung erfolgte durch die Orientierung an etablierten Planungsstandards (Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern). Es wurden aber auch neue Erkenntnisse und Planungsleitfäden berücksichtigt und auf Basis dieser Grundlagen ein Gesamtnetz für den ÖPNV und damit eine verständliche und nachvollziehbare Struktur konzipiert. Hiermit bietet sich nun die Ausgangslage für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV.

Für diese Weiterentwicklung wird noch auf wesentliche Punkte hingewiesen, die beachtet werden sollten. Wie in den einzelnen Kapiteln schon angedeutet wurde, weist das Gesamtsystem ÖPNV einen gewissen Grad an Komplexität auf. Daher wird für die zukünftige erfolgreiche Gestaltung des ÖPNV das intensivere, aufeinander abgestimmte Zusammenspiel verschiedener Beteiligter mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche der (Lade-)Infrastruktur und der Digitalisierung. Ein funktionierendes Zusammenspiel ist deshalb so wichtig, da die ÖPNV-Leistungserbringung durch den Kunden bewertet wird. Je besser und durchgängiger die Leistung erstellt wird, desto höher ist die Chance, Kunden langfristig zu binden und die Fahrgastzahl im ÖPNV signifikant zu erhöhen.

Als weiterer Punkt und flankierend zu den erarbeiteten Maßnahmen sind für die Verbesserung des ÖPNV zunehmend auch die Beschäftigung mit innovativen (technologischen) Lösungs-Ansätzen zur zukünftigen Gestaltung der Mobilität im Landkreis von Bedeutung. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Herausforderungen wie beispielsweise dem Fahrpersonalmangel, sich schnell verändernde Kundenanforderungen (siehe Beispiel Corona-Pandemie) oder auch veränderter technologischer Rahmenbedingungen.

Mit der Berücksichtigung dieser Aspekte und dem Nahverkehrsplan für den Landkreis Traunstein als Rahmenplanung bietet sich eine solide Planungsbasis, um den öffentlichen Personennahverkehr zielorientiert und strukturiert weiter zu entwickeln und damit einen Beitrag zur viel zitierten Verkehrswende zu leisten.

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Bayerische Architektenkammer, Bayerisches Staatsm. für Wohnen, Bau und Verkehr, & Bayerisches Staatsm. für Familie, Arbeit & Soziales (Hrsg.). (2019). *Barrierefreies Bauen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum* (Bd. 03).
- Bayerische Staatskanzlei. (9. Juli 2003). *Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayGG)*. Abgerufen am 14. Oktober 2021 von <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGG>true>
- Bayerische Staatskanzlei. (6. Dezember 2017). *Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV)*. Abgerufen am 14. Oktober 2021 von Bayern.Recht: https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_I_1232
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2020). Abgerufen am 28.. September 2021 von https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profile/09189.pdf
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2020). *Beschäftigungsstatistik*. Abgerufen am 28.. September 2021 von https://www.statistik.bayern.de/statistik/gebiet_bevoelkerung/erwerbstaetigkeit/index.html
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. (1998). Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. (2018). *Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern*.
- BayÖPNVG. (kein Datum). *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern*.
- Behindertengleichstellungsgesetz - BGG*. (27. April 2002). Abgerufen am 14. Oktober 2021 von <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>
- Bundesagentur für Arbeit. (2019). *Pendlerdaten*. Nürnberg: Bundesagentur für Arbeit - Statistik-Service Südost.
- Bundesagentur für Arbeit. (2020). *Pendleratlas*. Abgerufen am 30.. September 2021 von <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. (Dezember 2020). Leitfaden "Nahverkehrsplan".
- Dirnhofer. (2022). *Fahrpreise*. Abgerufen am 14. Juni 2022 von <https://hindenburghuette.de/alpengasthof/shuttle-bus/>
- Euregio Inntal – Chiemsee – Kaisergebirge – Mangfalltal e.V. (2020). *Geigelsteinlinie: Fahr- und Umlaufplanung; Kostenschätzung im öffentlichen Verkehr*. Von https://euregio-inntal.com/wp-content/uploads/2021/01/Geigelstein_Studie_OEPNV_20201223_web.pdf abgerufen
- gevas humberg & partner Ingenieursgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH. (2022). *Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land*. Bad Reichenhall.
- Hans Gmeindl e.K. (1. Januar 2021). *Gebührentabelle in Euro*. Abgerufen am 6. Mai 2022 von https://www.traunstein.com/sites/default/files/Tarifinformation_Gmeindl.pdf
- Hogger GmbH. (Februar 2021). Tarifübersicht Hogger GmbH. Von https://www.hogger-reisen.de/fileadmin/user_upload/Tarifuebersicht_2021.pdf abgerufen
- Hrsg. Landkreis Berchtesgadener Land & Landkreis Traunstein. (2018). *Elektromobil vernetzt zwischen Chiemsee und Königssee - Elektromobilitätskonzept für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein*.
- Kassenärztliche Vereinigung Bayerns. (2020). *Versorgungsatlas – Analyse aus erster Hand*. Von <https://www.kvb.de/ueber-uns/versorgungsatlas/> abgerufen
- Landkreis Traunstein. (2020). Fahrplanheft 2021.

- Landkreis Traunstein. (4. Februar 2021). *Aktuelles vom Campus Chiemgau*. Abgerufen am 30. März 2022 von <https://www.campus-chiemgau.com/aktuelles/landrat-walch-und-oberbuergermeister-huemmer-unterzeichnen-gemeinsame-erklaerung>
- Landkreis Traunstein. (2021). *Fahrplanheft 2021*.
- MVV GmbH. (2022). *Fachinformation für Verbundpartner*. München.
- nwm - Nahverkehr Würzburg - Mainfranken GmbH. (2017). *Nahverkehrsplan Region 2 - Unterfranken*. Karlstadt.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr. (2015). *BAYSIS - Verkehrsdaten - Straßenverkehrszählungen*. Abgerufen am 28. September 2021 von Kennwerte und Karten:
<https://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/kennwerteundkarten.aspx?gebiet=000®bez=000&landkreis=189&bauamt=000&tag=000>
- Omnibus H. Wengler. (1. Januar 2021). *Tarifübersicht Linienverkehr gültig ab 01.01.2021*. Abgerufen am 6. Mai 2022 von https://www.traunstein.com/sites/default/files/Tarifinformation_Wengler.PDF
- PBefG - Personenbeförderungsgesetz. (kein Datum).
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern. (2021). *Regionalplan für die Region 18 - Karten*, Karte mit Stand vom 05. Mai 2020. Abgerufen am 21. Januar 2021 von <https://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/regionalplan/karten/>
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern. (kein Datum). *Regionalplan Südostoberbayern*. Abgerufen am 22. September 2021 von https://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/files/RP18_Text_PDF/RP18_Text_B_VII_Ziele.pdf
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH. (Juni 2021). *RVO-Fahrkartenangebot*. Von <https://www.dbrgiobus-bayern.de/tickets/haustarife/rvo-haustarif> abgerufen
- Rosenheimer Verkehrsgesellschaft. (2019). *Gemeinsamer Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim*.
- SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH; VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH; Prognos AG. (2018). *Mobilitätskonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land*. Landkreis Berchtesgadener Land, Bad Reichenhall. Von https://www.lra-bgl.de/fileadmin/user_upload/content/doc/Sicherheit_und_Verkehr/Mobilitaet/Mobilit%C3%A4tskonzept/Mobilit%C3%A4tskonzept_BGL_Bericht_5.0.pdf abgerufen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., & VDV-Förderkreis e.V. (Hrsg.). (2012). *Barrierefreier ÖPNV in Deutschland*. Düsseldorf.
- Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE). (22. Juni 2017). *Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE)*. Abgerufen am 14. Oktober 2021 von Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale [2018/237]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:42018X0237&from=RO>
- Zentrales Haltestellenverzeichnis. (24. Februar 2021). Von <https://zhv.wvigmh.de/Account/Login.aspx> abgerufen
- ZIS - Zentralstelle für Informationssysteme der Landesbaudirektion Bayern. (2018). *Tagesganglinien an ausgewählten Zählstellen*. Stundenrohdaten.

Anlagen & Anlagenverzeichnis

I.	Soziodemografische Daten der Städte und Gemeinden im Landkreis Traunstein	102
II.	Detaillierte Darstellung von Pendlerdaten	103
I. a	Pendlerbewegungen im Landkreis Traunstein innerhalb Landkreis-Gemeinden.....	103
I. b	Pendlerbewegungen Südwesten	104
I. c	Pendlerbewegungen Nordwesten & Chiemseegemeinden	106
I. d	Pendlerbewegungen Nordosten	110
I. e	Pendlerbewegungen Südosten	112
I. f	Pendlerbewegungen Stadtgebiete.....	114
III.	Buslinien	116
IV.	Tarif-Übersicht der Verkehrsunternehmen im Landkreis Traunstein	120
V.	Kernergebnisse Grobkonzept Ergänzungssystem	125
VI.	Auflistung der Planungen in den Teilregionen (Stand: Q1/2021)	130
VII.	Vorhaben der Gemeinden im Bereich Straßenbau.....	140
VIII.	Vorhaben der Gemeinden im Bereich ÖPNV-Infrastruktur	141
IX.	Anhörung der Beteiligten	142

I. Soziodemografische Daten der Städte und Gemeinden im Landkreis Traunstein

Tabelle 22: Soziodemografische Daten

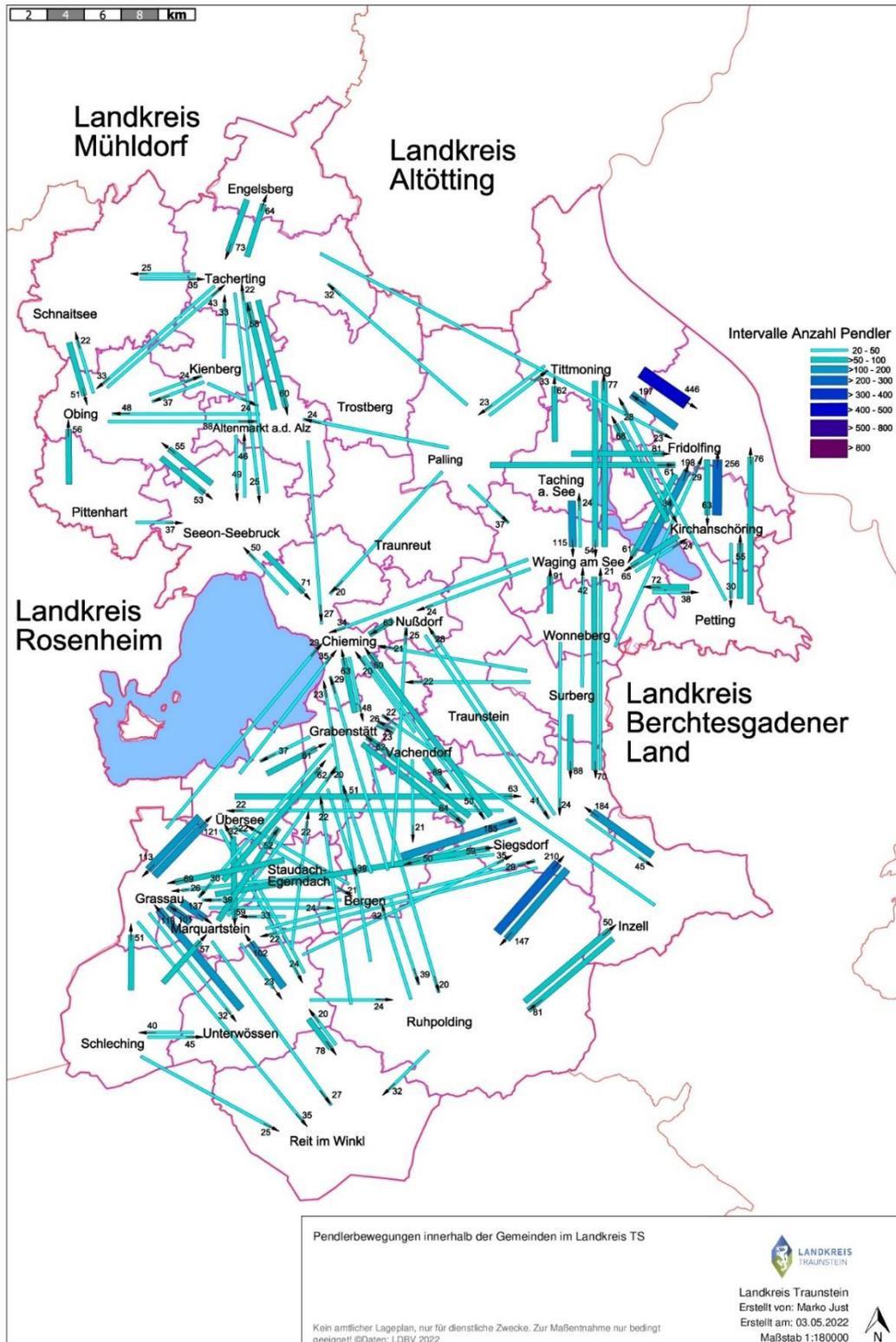
Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner pro km ²
Altenmarkt	4.149	26,10	158,97
Bergen	4.923	36,91	133,38
Chieming	4.939	37,74	130,87
Engelsberg	2.607	34,18	76,27
Fridolfing	4.362	44,23	98,62
Grabenstätt	4.391	37,81	116,13
Grassau	6.878	35,76	192,34
Inzell	4.854	45,35	107,03
Kienberg	1.423	22,83	62,33
Kirchanschöring	3.355	25,23	132,98
Marquartstein	3.248	13,41	242,21
Nußdorf	2.466	16,12	152,98
Obing	4.303	43,75	98,35
Palling	3.475	53,83	64,56
Petting	2.334	29,93	77,98
Pittenhart	1.820	27,93	65,16
Reit im Winkl	2.315	70,99	32,61
Ruhpolding	7.048	147,80	47,69
Schlechting	1.837	45,17	40,67
Schnaitsee	3.654	61,15	59,75
Seeon-Seebruck	4.480	47,92	93,49
Siegsdorf	8.371	55,20	151,65
Staudach-Egerndach	1.162	19,34	60,08
Surberg	3.408	23,74	143,56
Tacherting	5.745	50,24	114,35
Taching am See	2.130	26,76	79,60
Tittmoning	5.803	72,04	80,55
Traunreut	20.998	45,05	466,10
Traunstein	20.485	48,53	422,11
Trostberg	11.214	51,36	218,34
Übersee	5.019	30,53	164,40
Unterwössen	3.577	41,28	86,65
Vachendorf	1.832	9,96	183,94
Waging am See	7.053	48,86	144,35
Wonneberg	1.553	18,01	86,23

Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2020)

II. Detaillierte Darstellung von Pendlerdaten

I. a Pendlerbewegungen im Landkreis Traunstein innerhalb Landkreis-Gemeinden

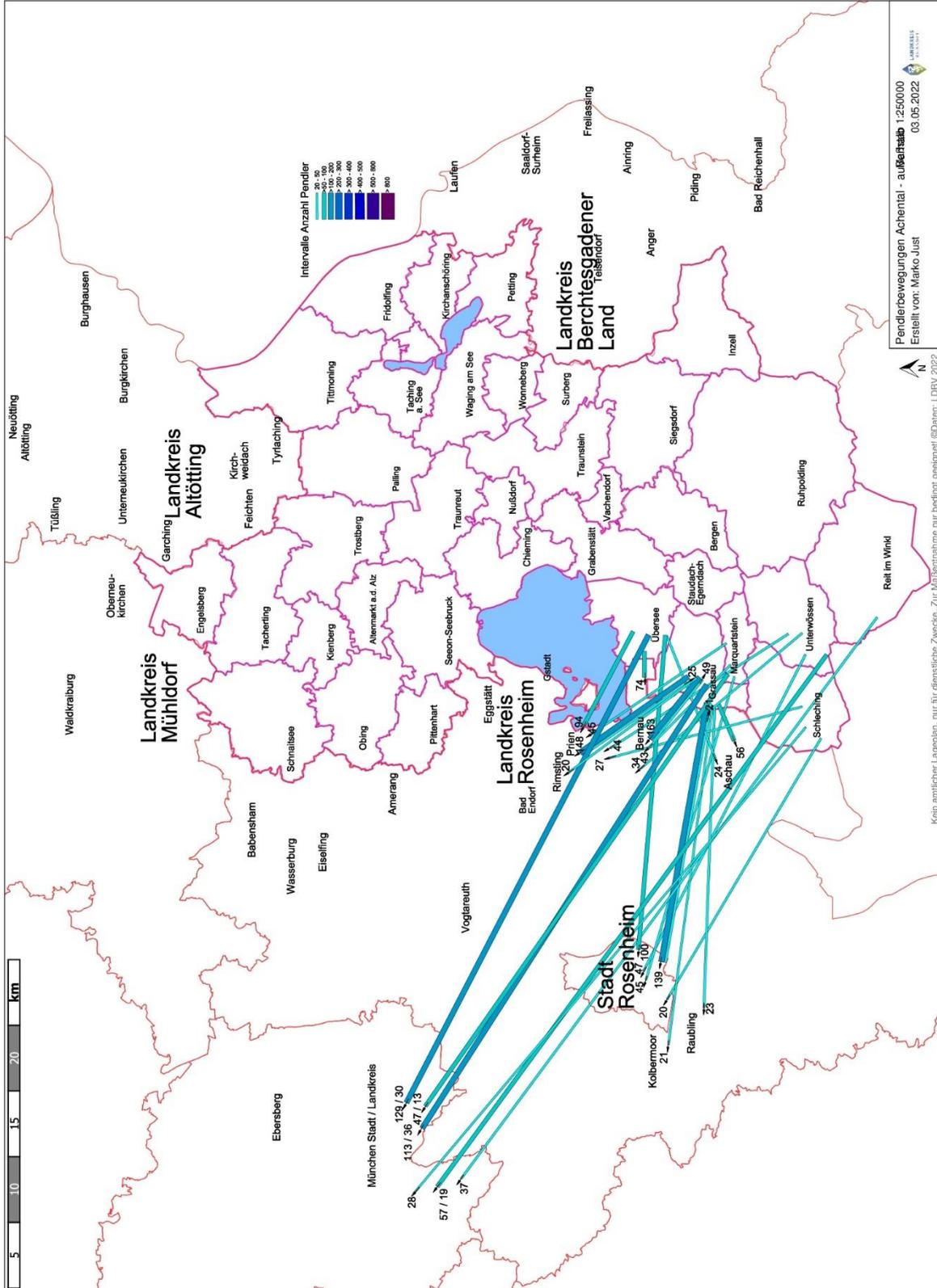
Karte 20: Pendlerbewegungen im Landkreis Traunstein innerhalb Landkreis-Gemeinden



Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

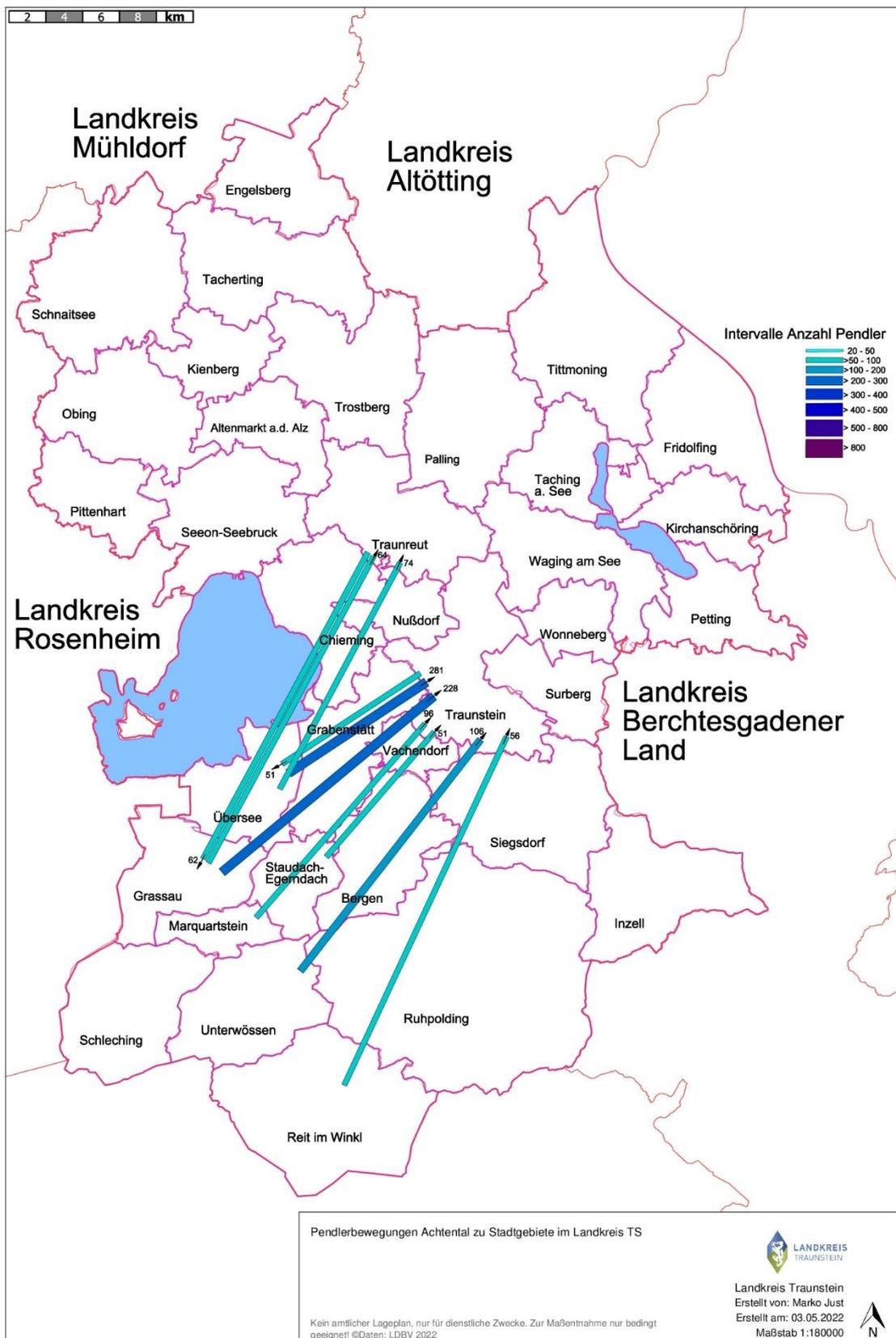
I. b Pendlerbewegungen Südwesten

Karte 21: Pendlerbewegungen Südwesten / Achenal nach außerhalb des Landkreises Traunstein



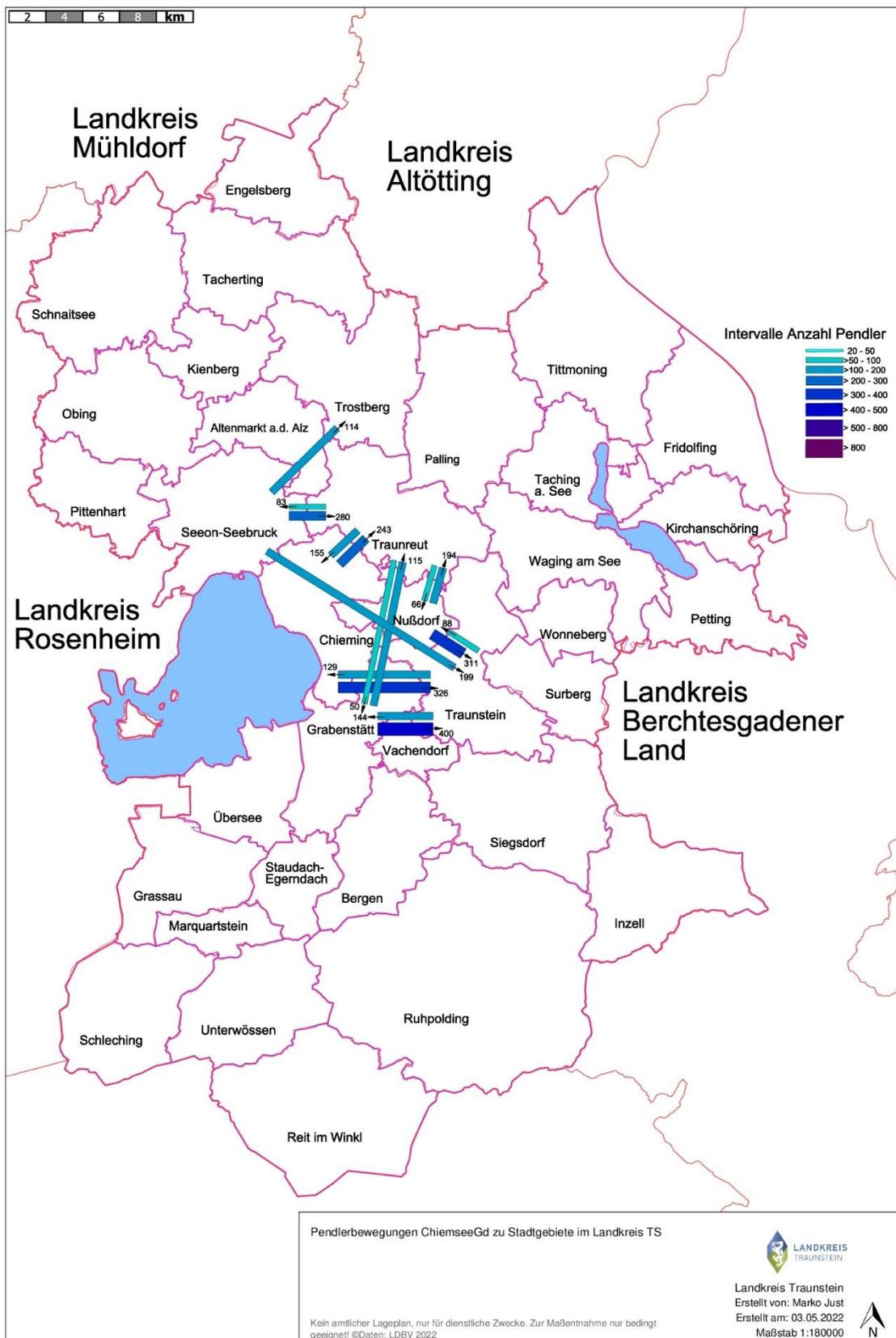
Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

Karte 22: Pendlerbewegungen Südwesten / Ahtental zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



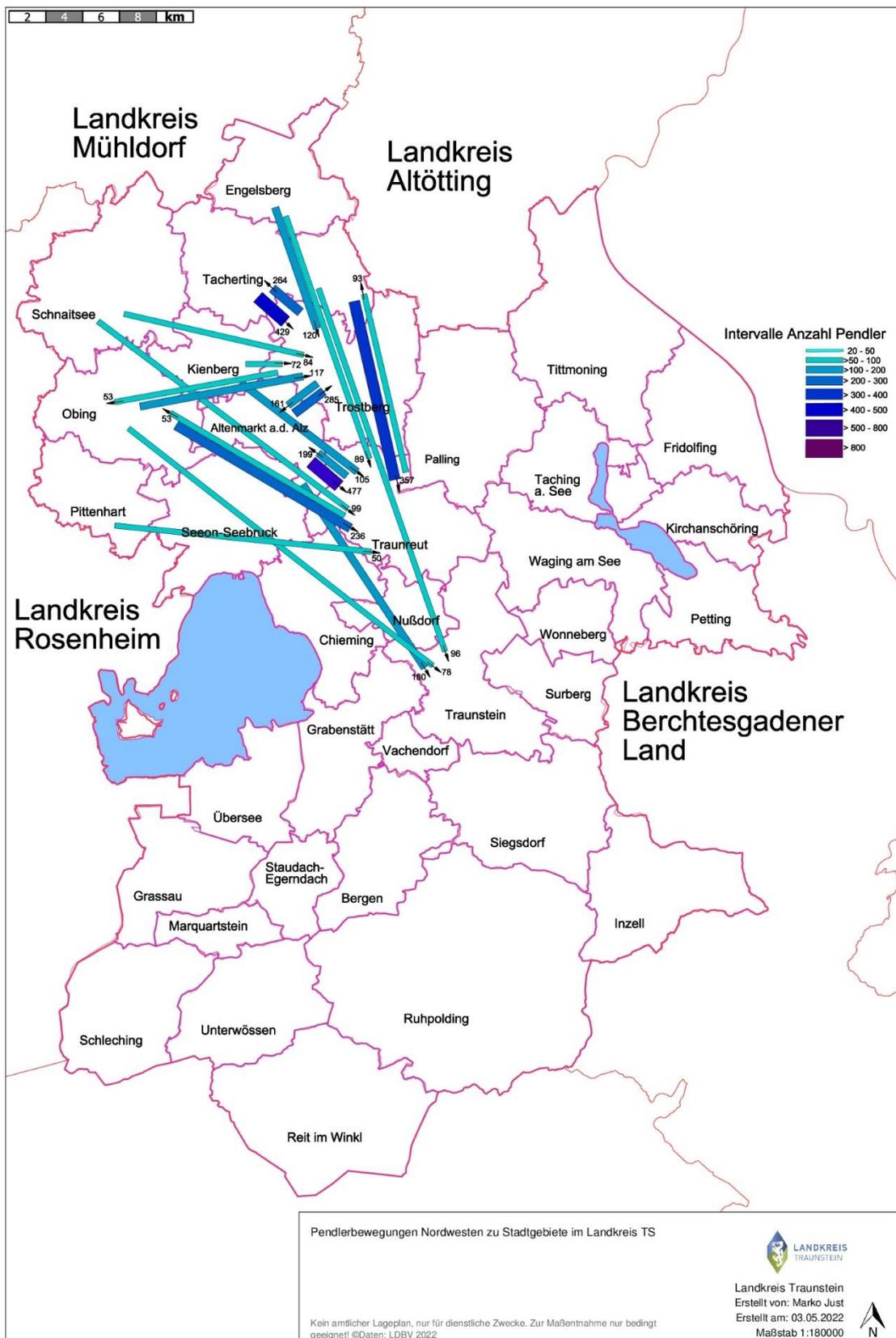
Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

Karte 24: Pendlerbewegungen Chiemseegegenden zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

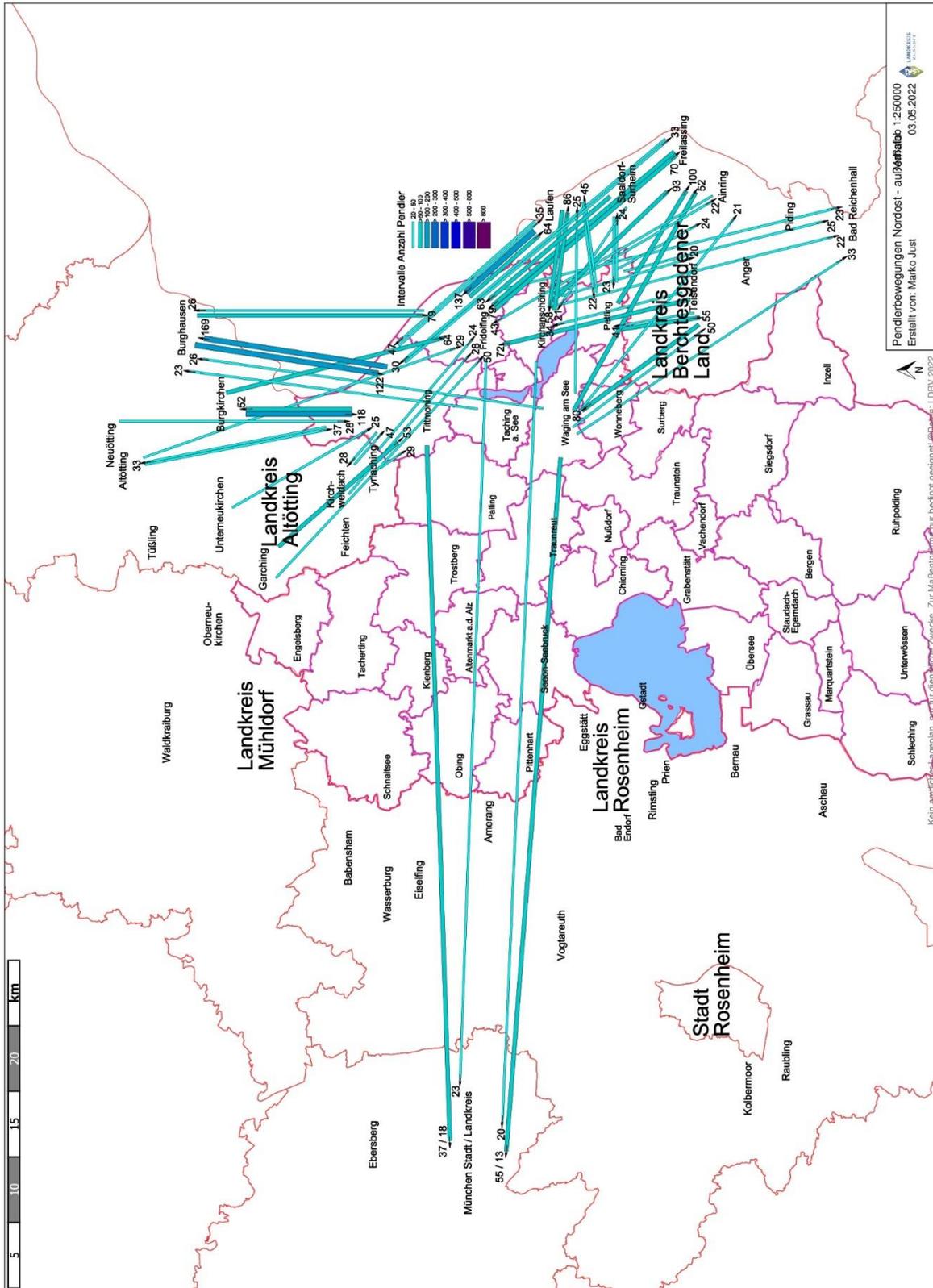
Karte 26: Pendlerbewegungen Nordwesten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

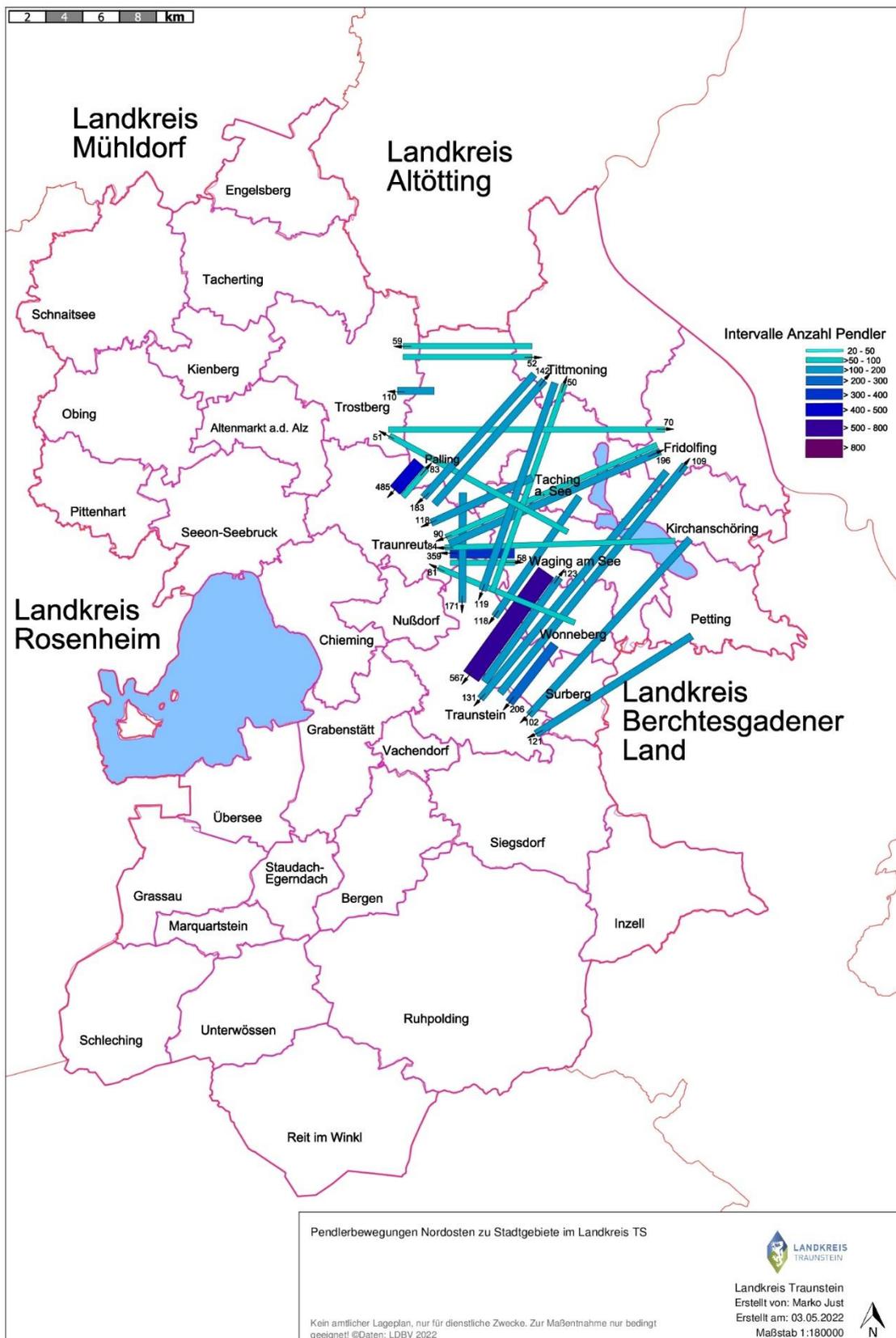
I. d Pendlerbewegungen Nordosten

Karte 27: Pendlerbewegungen Nordosten nach außerhalb des Landkreises Traunstein



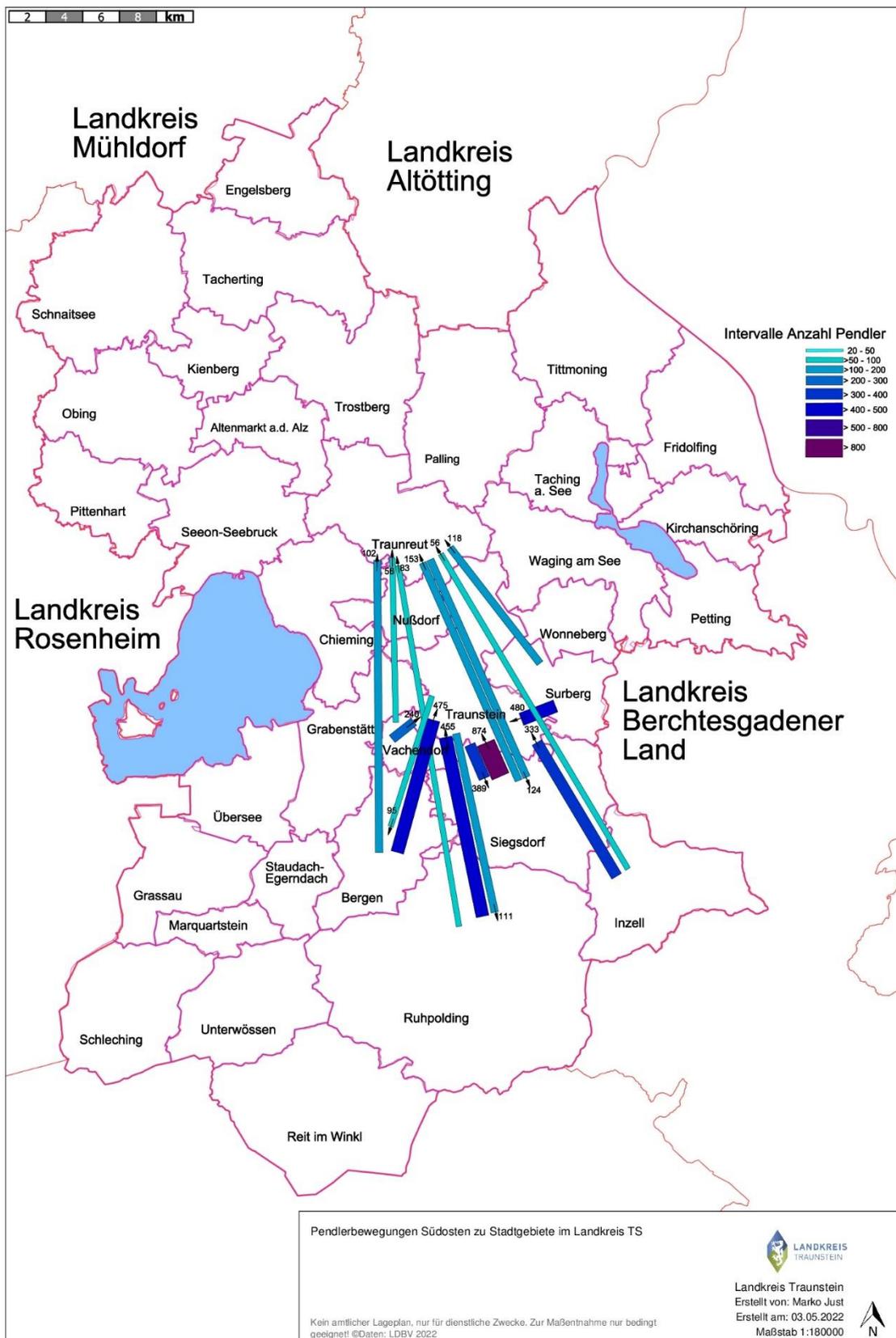
Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

Karte 28: Pendlerbewegungen Nordosten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



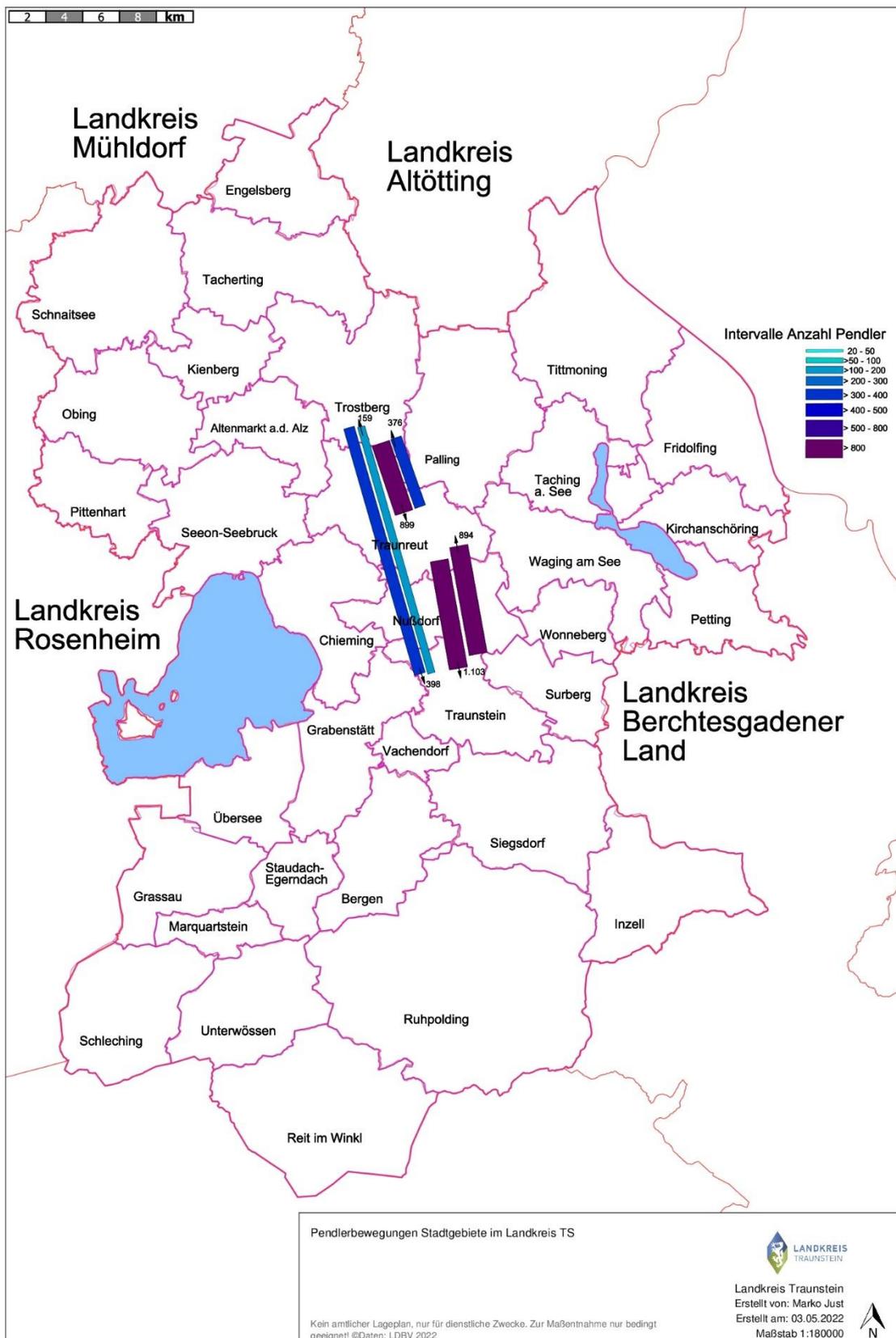
Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

Karte 30: Pendlerbewegungen Südosten zu den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

Karte 32: Pendlerbewegungen zwischen den Stadtgebieten des Landkreises Traunstein



Quelle: Landkreis Traunstein nach Daten von (Bundesagentur für Arbeit, 2019)

III. Buslinien

Tabelle 23: ÖPNV-Linien im Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung	Verkehrs- bedeutung	Genehmigungs- laufzeit	Saisonalität	Genehmigungsinhaber 1	Genehmigungsinhaber 2	Genehmigungsinhaber 3	Aufgabenträger
9142	Traunstein-Traunreut	Achse	31.10.2028	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9150	Trostberg - Kienberg - Schnaitsee - Waldhausen	Nebenlinie	31.01.2029	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG			Landkreis Traunstein
9242	Traunreut-Stein an der Traun-Altenmarkt-Trostberg ZBH	Achse	31.10.2028	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9342	Trostberg-Tacherting-Wiesmühl-Engelsberg-Garching-Hart Industriegebiet SKW	Achse	31.10.2028	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9413	Wasserburg - Waldhausen	Ergänzungslinie	31.12.2025	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9434	Stadtbus Trostberg	Fläche & Ort	30.11.2026	Ganzjährig	Hövels Stadtverkehr GmbH & Co.KG			Landkreis Traunstein
9436	Trostberg – Kirchweidach – Palling – Limberg – Waging (Traunreut)	Ergänzungslinie	31.07.2024	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG		Landkreis Traunstein
9437	Traunreut – Palling - Kirchweidach	Nebenlinie	29.05.2030	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG		Landkreis Traunstein
9438	Trostberg – Altenmarkt - Seon – Pittenhart - Obing	Ergänzungslinie	31.12.2023	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9439	Traunstein – Kammer – Traunreut (Otting)	Nebenlinie	15.09.2023	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Hövels GmbH & Co.KG		Landkreis Traunstein
9440	Traunreut – Oberweißenkirchen - Palling	Nebenlinie	22.05.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9441	Trostberg – Wasserburg – Ebersberg – Grafing	Hauptlinie	31.01.2023	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9442	Trostberg-Altenmarkt-Stein an der Traun-Matzing-Traunstein (Schneller Traunsteiner/Trostberger)	Hauptlinie	31.10.2028	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9443	Stadtverkehr Traunstein	Fläche & Ort	30.09.2021	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9444	Traunstein – Kammer – Palling – Kirchweidach – Trostberg – Peterskirchen	Nebenlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9445	Seon – Sebruck – Truchtlaching – Hörpolding – Traunreut	Ergänzungslinie	31.07.2024	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9446	Rufbus Stadt Traunstein	Fläche & Ort	13.12.2021	Ganzjährig	Hogger GmbH			Stadt Traunstein
9448	Trostberg - Oberfeldkirchen	Fläche & Ort	14.09.2029	Ganzjährig	Hövels GmbH & Co.KG	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung	Verkehrs- bedeutung	Genehmigungs- laufzeit	Saisonalität	Genehmigungsinhaber 1	Genehmigungsinhaber 2	Genehmigungsinhaber 3	Aufgabenträger
9449	Citybus Traunreut	Fläche & Ort	30.06.2025	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Stadt Traunreut
9455	Vario-Bus	Fläche & Ort	01.05.2021	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Verkehrsbetrieb Brodschelm	Omnibus H. Wengler	Landkreis Traunstein
9480	Bürgerbus Amerang – Obing – Pittenhart – Eggstätt – Bad Endorf – Rimsting – Prien	Ergänzungslinie	28.02.2025	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH	RoVG		Landkreis Rosenheim
9500	Shuttlebus Reit im Winkl - Winklmoosalm - Reit im Winkl	Ergänzungslinie	03.04.2022	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9501	Ortsverkehr Reit im Winkl	Fläche & Ort	30.04.2021	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9504	Wanderbus Reit im Winkl	Ergänzungslinie	21.10.2022	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9505	Prien – Marquartstein - Reit im Winkl	Hauptlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9506	Reit Im Winkl – Ruhpolding – Inzell	Nebenlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9507	Reit im Winkl – Winklmoosalm	Ergänzungslinie	31.10.2026	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9508	Siegsdorf - Bernhaupten – Bergen – Marquartstein	Ergänzungslinie	30.06.2030	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9509	Traunstein – Übersee – Marquartstein – Reit im Winkl	Hauptlinie	20.01.2025	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9512	Traunstein – Siegsdorf – Ruhpolding	Nebenlinie	30.11.2028	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9513	Traunreut – Nußdorf – Chieming (Kleeham)	Ergänzungslinie	12.09.2026	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9514	Traunstein – Vachendorf – Bergen	Nebenlinie	30.09.2030	Ganzjährig	Verkehrsbetrieb Brodschelm	Regionalverkehr Oberbayern GmbH		Landkreis Traunstein
9515	Traunstein – Teisendorf – Freilassing	Nebenlinie	31.05.2029	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9518	Traunstein – Waging – Tittmoning (Burghausen)	Hauptlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9519	Traunstein – Waging – Laufen	Nebenlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9520	Traunstein – Grabenstätt - Chieming – Seebruck – Prien	Hauptlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9522	Traunstein – Obing – Schnaitsee	Nebenlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9523	Kienberg – Seon (Traunstein)	Ergänzungslinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung	Verkehrs- bedeutung	Genehmigungs- laufzeit	Saisonalität	Genehmigungsinhaber 1	Genehmigungsinhaber 2	Genehmigungsinhaber 3	Aufgabenträger
9526	Traunstein – Inzell – Bad Reichenhall	Hauptlinie	31.10.2027	Ganzjährig	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9531	Seebus Übersee	Ergänzungslinie	07.10.2018	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9532	Dorflinie Ruhpolding	Fläche & Ort	31.12.2024	Ganzjährig mit Unterbrechungen	Gemeinde Ruhpolding			Gemeinde Ruhpolding
9533	Dorflinie Ruhpolding	Fläche & Ort	31.12.2024	Ganzjährig mit Unterbrechungen	Gemeinde Ruhpolding			Gemeinde Ruhpolding
9535	Mozartexpress: Reit im Winkl-Salzburg	Ergänzungslinie	09.04.2023	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
9586	Chiemsee-Ringlinie	Ergänzungslinie	05.10.2025	Saisonal	Regionalverkehr Oberbayern GmbH			Landkreis Traunstein
B 16	Burghausen – Tittmoning – Laufen	Hauptlinie	31.12.2023	Ganzjährig	Verkehrsbetrieb Brodschelm			Landkreis Traunstein
B 19	Tittmoning – Tettau – Laufen	Ergänzungslinie	31.12.2023	Ganzjährig	Verkehrsbetrieb Brodschelm			Landkreis Traunstein
B 23	Tittmoning – Wiesmühl	Ergänzungslinie	31.10.2028	Ganzjährig	Verkehrsbetrieb Brodschelm			Landkreis Traunstein
B 28	Burghausen – Trostberg – Traunreut	Ergänzungslinie	31.03.2025	Ganzjährig mit Unterbrechungen	Verkehrsbetrieb Brodschelm			Landkreis Traunstein
Dorflinie Inzell	Dorflinie Inzell	Fläche & Ort	31.12.2022	Ganzjährig	Verkehrsunternehmen Peter Fegg			Gemeinde Inzell
GL 516	Traunstein - Surberg - Neukirchen - Teisendorf	Ergänzungslinie	24.09.2027	Ganzjährig	Omnibus Chr. Gloss			Landkreis Traunstein
GL Knappenfeld- Traunstein	GL Knappenfeld-Traunstein	Ergänzungslinie	08.09.2029	Ganzjährig	Omnibus Chr. Gloss			Landkreis Traunstein
GL Traunstein- Vogling	GL Traunstein-Vogling	Ergänzungslinie	31.01.2027	Ganzjährig	Omnibus Chr. Gloss			Landkreis Traunstein
GM 1	Tittlmoos – Waldhausen – Schnaitsee – Gars	Ergänzungslinie	16.09.2023	Ganzjährig	Busreisen Hans Gmeindl			Landkreis Traunstein
H 4	Waging-Tettenhausen-Petting-Weildorf-Saaldorf- Freilassing	Ergänzungslinie	31.12.2029	Ganzjährig	Hogger GmbH			Landkreis Traunstein
H 4T	Waging-Salzburg-Waging (Touristische Linie)	Ergänzungslinie	08.04.2023	Saisonal	Hogger GmbH			Landkreis Traunstein
Reit im Winkl - Hindenburghütte	Reit im Winkl - Hindenburghütte	Ergänzungslinie	01.01.2030	Saisonal	Fuhrbetrieb Dirnhofer GmbH			Landkreis Traunstein
W 01	Tittmoning – Traunstein über Fridolfing, Kirchanschöring, Waging	Nebenlinie	28.02.2027	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein
W 02	Traunstein – Tittmoning über Waging, Taching	Ergänzungslinie	31.03.2027	Ganzjährig				Landkreis Traunstein

Buslinie	Bezeichnung	Verkehrs- bedeutung	Genehmigungs- laufzeit	Saisonalität	Genehmigungsinhaber 1	Genehmigungsinhaber 2	Genehmigungsinhaber 3	Aufgabenträger
W 03	Tittmoning – Trostberg – (Schalchen)	Nebenlinie	30.09.2023	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler	Hövels GmbH & Co.KG		Landkreis Traunstein
W 05	Tittmoning – Traunreut über Kay, Palling, bzw. Kirchanschöring, Waging	Nebenlinie	30.06.2030	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein
W 06	Trostberg – Palling – Waging – Kirchanschöring	Ergänzungslinie	31.01.2030	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein
W 11	Tittmoning - Traunstein ü. Geisenfelden, Petting, St. Leonhard	Ergänzungslinie	28.02.2027	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein
W 70	Engelsberg – Garching – Alt-/Neuötting	Nebenlinie	31.12.2023	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein
W 73	Tyrlaching –Kirchweidach – Garching – Unterneukirchen	Ergänzungslinie	13.09.2025	Ganzjährig	Omnibus H. Wengler			Landkreis Traunstein

Quelle: Landkreis Traunstein, Stand: 2021

IV. Tarif-Übersicht der Verkehrsunternehmen im Landkreis Traunstein

Abbildung 25: RVO-Fahrkartenangebot



Regionalverkehr Oberbayern

RVO-Fahrkartenangebot

Regeltarif	<ul style="list-style-type: none"> Fahrscheine berechtigen zu einer einfachen Fahrt
Hin- und Rückfahrt	<ul style="list-style-type: none"> Fahrscheine berechtigen zu einer Hin- und Rückfahrt
BahnCard-Ermäßigung	<ul style="list-style-type: none"> rabattierter Einzelfahrschein
Mehrfahrtenkarte	<ul style="list-style-type: none"> Mehrfahrtenkarten berechtigen zu 4 bzw. 10 Fahrten auf einer gewählten Strecke kann von mehreren Personen gleichzeitig genutzt werden
Tagesticket	<ul style="list-style-type: none"> Tagestickets gelten einen Tag lang im Netz der RVO
Bus-Pass	<ul style="list-style-type: none"> gültig im gesamten Liniennetz der RVO an fünf beliebigen Tagen innerhalb eines Monats
Wochen- / Monatskarte Jedermann	<ul style="list-style-type: none"> sie sind flexibel, mit Wunschdatum erhältlich und übertragbar berechtigen während ihrer Gültigkeitsdauer zu beliebig vielen Fahrten im aufgedruckten Geltungsbereich
Wochen- / Monatskarte Schüler	<ul style="list-style-type: none"> sind nicht übertragbar und nur in Verbindung mit der Berechtigungskarte erhältlich werden für einen Geltungsbereich ausgestellt Wochenkarte: gilt von Montag bis Sonntag der jeweiligen Woche Monatskarte: gilt vom Monatsersten bis zum ersten Werktag des Folgemonats 12 Uhr
Jahres-Abo	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Jahreskarte berechtigt während ihrer Gültigkeitsdauer zu beliebig vielen Fahrten im Geltungsbereich ermöglicht die unentgeltliche Mitnahme eines Erwachsenen sowie bis zu 3 eigenen Kindern/Enkelkindern an Samstagen
Senioren-Abo	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Jahreskarte für Fahrgäste ab 60 Jahre gültig von Montag bis Freitag ab 8 Uhr; an Wochenenden, gesetzl. Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember ab Betriebsbeginn auf den RVO-Linien im Oberland in den Landkreisen Miesbach, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen
Senioren-Tageskarte	<ul style="list-style-type: none"> gültig von Montag bis Freitag ab 8 Uhr; an Wochenenden, gesetzl. Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember ab Betriebsbeginn auf den RVO-Linien im Oberland in den Landkreisen Miesbach, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen
Flexi-Plus-Ticket	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Fahrkarte berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im gesamten RVO-Netz Montag bis Freitag an Schultagen ab 9 Uhr an Samstagen, sonn- und feiertags sowie in den Ferien ganztägig das Ticket ist beim Busfahrer erhältlich <p>Hinweis: Nur gültig mit einer aktuellen Schülermonatskarte, bzw. einer Julikarte für den Monat August und der dazugehörigen Berechtigungskarte.</p>
Oberlandler Schülerticket	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Fahrkarte berechtigt zu beliebig vielen Fahrten in den Landkreisen Miesbach, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen gratis auf den RVO-Bussen unterwegs: an Schultagen ab 14 Uhr, an Ferien- und Feiertagen sowie an Wochenenden ganztags
Chiemgauer Schüler- / Studententicket	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Fahrkarte gültig an Schultagen ab 14 Uhr, an Ferien- und Feiertagen sowie an Wochenenden ganztags lt. Linienerverzeichnis
PendlerTicket	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Fahrkarte berechtigt an 10 beliebigen Tagen zu beliebig vielen Fahrten gültig innerhalb von 3 Monaten

Weitere Bestimmungen zu den Angeboten finden Sie in den Tarif- und Beförderungsbestimmungen.

Stand: Juni 2021

Quelle: (Regionalverkehr Oberbayern GmbH, 2021)

Abbildung 26: Gebührentabelle Omnibusreisen Hans Gmeindl

OMNIBUSREISEN HANS GMEINDL
FRÜHLINGSTR 2 83530SCHNAITSEE Tel: 08074/210 Fax: 08074/8171

GEBÜHRENTABELLE in EURO

gültig ab 01.01.2021

	KM-Entfernung	Regelfahrschein	Wochenkarte	Monatskarte	10 Punkte-Karte	Schüler Wochenkarte	Schüler Monatskarte
1	0 - 3	2,00 €	13,00 €	47,00 €	16,00 €	11,00 €	36,00 €
2	4 - 6	2,40 €	16,50 €	57,00 €	19,00 €	13,50 €	46,00 €
3	7 - 8	2,60 €	17,50 €	62,00 €	21,00 €	15,00 €	51,00 €
4	9 - 11	2,80 €	19,50 €	66,00 €	22,50 €	16,00 €	55,00 €
5	12 - 14	3,20 €	22,00 €	77,00 €	25,50 €	18,00 €	63,50 €
6	15 - 17	3,70 €	24,50 €	88,00 €	29,00 €	20,00 €	72,50 €
7	18 - 20	3,90 €	26,50 €	93,00 €	31,00 €	21,50 €	77,00 €
8	21 - 23	4,30 €	29,00 €	103,00 €	34,50 €	24,00 €	85,00 €
9	24 - 26	4,60 €	30,50 €	111,00 €	37,00 €	25,50 €	90,00 €
10	27 - 29	5,10 €	33,50 €	121,00 €	41,00 €	28,50 €	97,00 €
11	30 - 32	5,30 €	36,00 €	127,00 €	43,50 €	29,50 €	104,00 €
12	33 - 35	5,60 €	38,00 €	134,00 €	45,50 €	31,00 €	110,00 €

Kinder: 0 - 5 Jahre in Begleitung frei
6 - 15 Jahre 50% Ermäßigung auf den Regelfahrschein; auf volle 0,10€ aufgerundet

Quelle: (Hans Gmeindl e.K., 2021)

Abbildung 27: Tarif-Übersicht Hogger GmbH

BARTARIFE

Strecke in km	einfache Fahrt Erwachsene Fahrpreis ab 01.02.2021	Hin- und Rückfahrt Erwachsene Fahrpreis ab 01.02.2021
1 bis 2	1,80 €	3,10 €
3 bis 4	2,10 €	3,40 €
5 bis 6	2,40 €	4,10 €
7 bis 10	3,00 €	5,20 €
11 bis 12	3,30 €	5,90 €
13 bis 15	4,20 €	7,20 €
16 bis 20	4,80 €	7,90 €
21 bis 25	5,40 €	9,20 €
26 bis 30	5,90 €	10,30 €
31 bis 35	6,70 €	11,40 €
36 bis 40	7,80 €	12,60 €
41 bis 45	8,30 €	14,20 €
46 bis 50	9,90 €	16,00 €

UMWELTKARTE

Strecke in km	Umweltkarte Erwachsene (5-er Karte) ab 01.02.2021
1 bis 2	6,70 €
3 bis 4	7,90 €
5 bis 6	9,20 €
7 bis 10	11,90 €
11 bis 12	13,10 €
13 bis 15	16,60 €
16 bis 20	18,80 €
21 bis 25	21,40 €
26 bis 30	23,70 €
31 bis 35	26,70 €
36 bis 40	31,00 €
41 bis 45	33,40 €
46 bis 50	39,70 €

Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres: frei
 Kinder ab Voll. 6. Lj bis Voll. 14. Lj.: 50 % im Bartarif (einfache Fahrt
 und H/R-Fahrt) gerundet auf volle 10 Eurocent
 BGL-TagesTicket Bus & Bahn wird auf allen Hoggerlinien und dem Stadtbus
 Freilassing anerkannt.

ZEITFAHRKARTEN

Strecke in km	Wochenkarte Fahrpreis ab 01.02.2021	Monatskarte Fahrpreis ab 01.02.2021
1 bis 2	13,90 €	48,20 €
3 bis 4	14,40 €	54,10 €
5 bis 6	15,50 €	56,50 €
7 bis 8	16,90 €	61,30 €
9 bis 10	18,60 €	67,40 €
11 bis 12	21,10 €	76,30 €
13 bis 14	23,40 €	86,70 €
15 bis 16	25,30 €	91,90 €
17 bis 18	27,00 €	95,50 €
19 bis 20	28,80 €	101,00 €
21 bis 23	31,30 €	107,00 €
24 bis 26	33,20 €	112,90 €
27 bis 29	34,30 €	119,10 €
30 bis 32	36,10 €	123,60 €
33 bis 35	37,20 €	129,80 €
36 bis 38	38,40 €	138,30 €
39 bis 41	40,90 €	145,50 €
42 bis 44	43,20 €	152,70 €
45 bis 47	44,40 €	162,50 €
48 bis 50	47,60 €	172,20 €

Strecke in km	Schülerwochen- karte Fahrpreis ab 01.02.2021	Schülermonats- karte Fahrpreis ab 01.02.2021
1 bis 2	12,20 €	38,00 €
3 bis 4	13,40 €	41,60 €
5 bis 6	14,40 €	44,60 €
7 bis 8	15,70 €	48,80 €
9 bis 10	16,90 €	53,60 €
11 bis 12	18,20 €	57,90 €
13 bis 14	21,10 €	65,20 €
15 bis 16	22,30 €	69,50 €
17 bis 18	23,60 €	72,40 €
19 bis 20	24,70 €	75,80 €
21 bis 26	27,10 €	86,50 €
27 bis 32	29,40 €	93,40 €
33 bis 35	31,30 €	97,50 €
36 bis 38	32,60 €	102,30 €
39 bis 41	34,40 €	109,50 €
42 bis 44	36,10 €	115,40 €
45 bis 47	37,20 €	120,40 €
48 bis 50	41,00 €	128,00 €

Preise ab 01.02.2021
 Die aktuellen Tarifinformationen finden Sie
 unter www.hogger.de



Hogger GmbH
 Traunsteiner Str. 7
 83395 Freilassing
 Tel. 08654/576330

Quelle: (Hogger GmbH, 2021)

Abbildung 28: Tarifübersicht Linienverkehr Omnibus H. Wengler

Omnibus H. Wengler

84529 Tittmoning-Asten Tel. 08683 / 207

Tarifübersicht Linienverkehr

gültig ab: 01.01.2021

km	Stufe	Regel-fahrtpreis	7-Fahrten-Karte	40-Fahrten-Karte	Wochen-karte	Monats-karte	Schüler-Wo-Karte	Schüler-Mo-Karte
01 – 04	1	2,40	10,50	55,50	14,10	48,30	13,00	38,70
05 – 06	2	2,80	13,40	65,70	17,00	56,90	15,20	45,20
07 – 10	3	3,00	17,00	73,00	18,30	65,70	17,60	53,10
11 – 12	4	3,30	19,30	99,80	22,90	82,20	21,20	63,80
13 – 15	5	4,00	21,60	105,50	25,20	91,60	23,80	71,60
16 – 20	6	4,80	26,20	118,60	29,10	103,20	26,90	82,30
21 – 25	7	5,60	29,50	133,00	32,30	115,60	31,10	93,80
26 – 30	8	6,00	33,00	144,30	34,40	125,60	32,60	97,40
31 – 35	9	6,40	35,70	151,30	35,90	132,00	34,80	104,20
36 – 40	10	7,40	41,30	164,60	38,80	142,90	37,90	113,60
41 – 45	11	8,00	44,70	176,60	42,80	153,60	40,30	121,20
46 – 50	12	8,80	47,10	185,30	45,60	161,10	42,30	126,50

Chiemgauer Schüler- und Studententicket für 11,00 €: Gilt ab 01.01.2020 an Schultagen ab 14.00 Uhr. An Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen ganztags. Gültigkeit jeweils für einen Kalendermonat.

Chiemgau-Tagesticket für 12,00 €: Gilt ab 01.05.2015 bereits auf allen unseren Linienverkehren im Landkreis Traunstein ab 08.00 Uhr am Morgen zur uneingeschränkten Benutzung den ganzen Tag und gilt linienübergreifend. Das bedeutet, dass auch Fahrgäste mit dem Chiemgau-Tagesticket eines anderen Linienbetreibers, z.B. RVO, mit diesem Ticket unsere Busse ohne zusätzliche Bezahlung benutzen können.

Jahreskarte – 11 Monate zahlen / 12 Monate fahren: Die Jahreskarte gibt es auf Antrag bei uns im Büro. Sie zahlen 11 Monatskarten und können 12 Monate auf der von Ihnen gewählten Linienstrecke fahren.

Zeitkartenbonus ab 14.00 Uhr: Ihr Zeit- oder Punktekarte gilt für die von Ihnen benutzte und ausgestellte Linie. Ab 14.00 Uhr können Sie mit Ihrer Zeitkarte auch andere von uns betriebene Linienverkehre innerhalb der bezahlten Tarifstufe benutzen. Bei Überschreiten der bezahlten Tarifstufe ist für die Differenz eine Nachzahlung erforderlich.

Ermäßigungen:

- Kinder bis 6 Jahre in Begleitung Erwachsener kostenlos.
- Kinder bis 6 Jahre werden nur in Begleitung von erwachsenen Begleitpersonen befördert.
- Kinder von 6 – 15 Jahre zahlen 50 % des Regelfahrtpreises.
- Bei Zeitkarten (7-Fahrten-Karten, Wochenkarten, Monatskarten, Schüler-Wo-Karten, Schüler-Mo-Karten und 40 –Fahrten-Karten) wird keine zusätzliche Ermäßigung gewährt.

Sachbeförderung:

- Bus-Schnellgut (Koffer usw.) je Stück bis 10 kg Gewicht 1,- €, bis 20 kg Gewicht 2,- €, bis 50 kg Gewicht 3,- € ohne zusätzliche Begrenzung der Fahrstrecke.

Hunde und andere Tiere:

- 50 % vom Regelfahrtpreis, jedoch mindestens 1,- €. Eine Beförderung kann nur durchgeführt werden, wenn von dem Tier keine Gefährdung oder Beeinträchtigung anderer Fahrgäste ausgeht.

Regelfahrtpreis: Der Regelfahrtpreis ist für eine Fahrt ab Einstiegs- bis Ausstiegshaltestelle gültig.

7-Fahrten-Karte: Eine ermäßigte Alternative zum Regelfahrtpreis. Gültig für 7 Fahrten innerhalb der Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung ohne zeitliche Begrenzung.

Wochenkarte: Die Wochenkarte berechtigt den Benutzer zu beliebig vielen Fahrten zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung innerhalb der Gültigkeitswoche. Gültigkeit Montag – Samstag.

Monatskarte: Die Monatskarte berechtigt den Benutzer zu beliebig vielen Fahrten zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung jeweils vom ersten bis zum letzten Tag des Monats.

Schüler-Wo-Karte: Die Schülerwochenkarte berechtigt Schüler und Auszubildende zu beliebig vielen Fahrten zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung innerhalb der Gültigkeitswoche. Schülerwochenkarten werden nur gegen Vorlage eines gültigen Berechtigungsausweises ausgegeben.

Schüler-Mo-Karte: Die Schülermonatskarte berechtigt Schüler und Auszubildende zu beliebig vielen Fahrten zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung innerhalb des Gültigkeitsmonats. Schülermonatskarten werden nur gegen Vorlage eines gültigen Berechtigungsausweises ausgegeben.

40-Fahrten-Karte: Die 40-Fahrten-Karte ist eine ermäßigte Alternative zur Monatskarte und berechtigt zu 40 Fahrten zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und in der Gegenrichtung ohne zeitliche Begrenzung.

Beförderung Schwerbehinderter mit amtl. Ausweis: Die Beförderung Schwerbehinderter mit amtl. Ausweis erfolgt kostenlos wenn dafür im Ausweis der entsprechende Vermerk (Quittungsmarke) ist. Begleitpersonen werden nur kostenlos befördert, wenn dies im Ausweis des Schwerbeschädigten vermerkt ist.

>>> Freie Fahrt für Polizeibeamte in Uniform oder Zivil mit amtl. Ausweis. <<<

Fegg / Dorflinie Inzell

Die Fahrten der Dorflinie Inzell sind für Einheimische, Inzeller Gäste mit Gästekarte sowie Gäste mit Chiemgau Karte / Ruhpolding & Inzell kostenlos.

Dorflinie Ruhpolding:

Kostenlose Fahrt für alle Fahrgäste

[https://www.ruhpolding.de/fileadmin/ruhpolding/2022 Sommer 9532 Dorflinie Ruhpolding.pdf](https://www.ruhpolding.de/fileadmin/ruhpolding/2022_Sommer_9532_Dorflinie_Ruhpolding.pdf)

Dirnhofer⁴⁰:

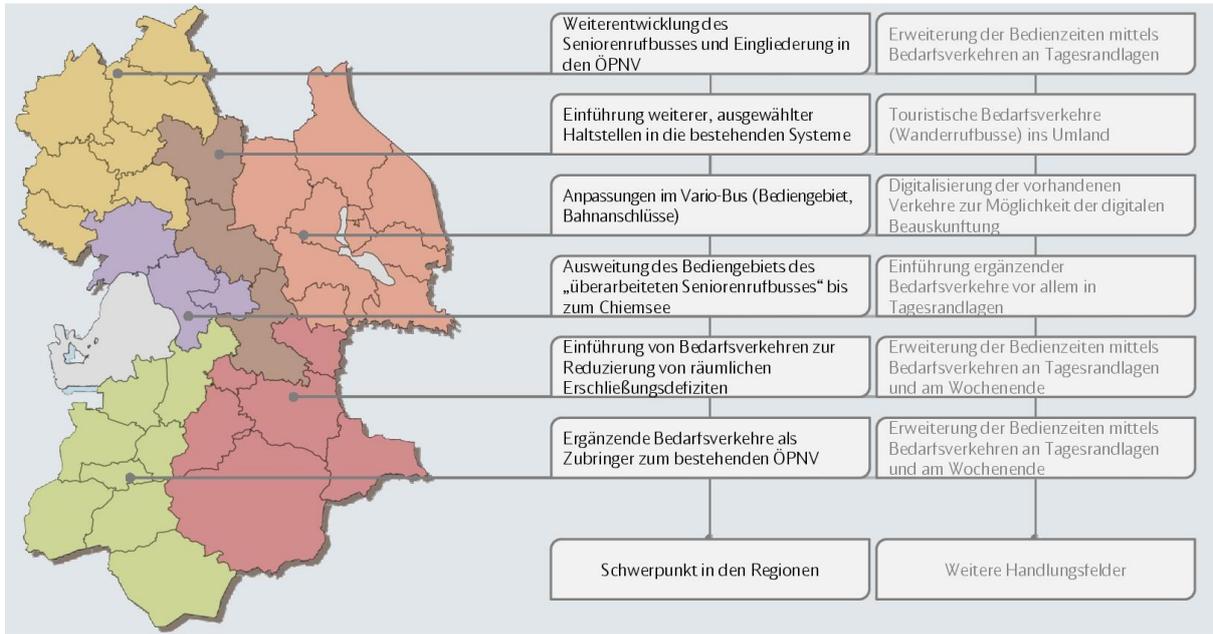
Fahrpreise 2021/22	Regulärer Preis	Reit im Winkl Inklusive Card
Berg- und Talfahrt		
Erwachsene	16,- €	15,- €
Kinder (6-10 Jahre bzw. ab eigener Sitzplatz)	6,- €	5,- €
Jugendliche (11-16 Jahre)	10,- €	9,- €
Familie / Eltern mit Kinder bis max. 16 Jahre	42,- €	40,- €
Single mit Kindern bis max. 16 Jahre	26,- €	24,- €
Einzelfahrten (Berg- oder Talfahrt)		
Erwachsene	9,- €	8,- €
Kinder (6-10 Jahre bzw. ab eigener Sitzplatz)	4,- €	3,- €
Jugendliche (11-16 Jahre)	6,- €	5,- €
Familie / Eltern mit Kinder bis max. 16 Jahre	24,- €	22,- €
Single mit Kindern bis max. 16 Jahre	15,- €	14,- €
„10er Kombi-Karte“ 10 Einzelfahrten	60,- €	

⁴⁰ Dirnhofer, 2022

V. Kernergebnisse Grobkonzept Ergänzungssystem



Maßnahmenswerpunkte Regionale Anpassungen und Erweiterungen

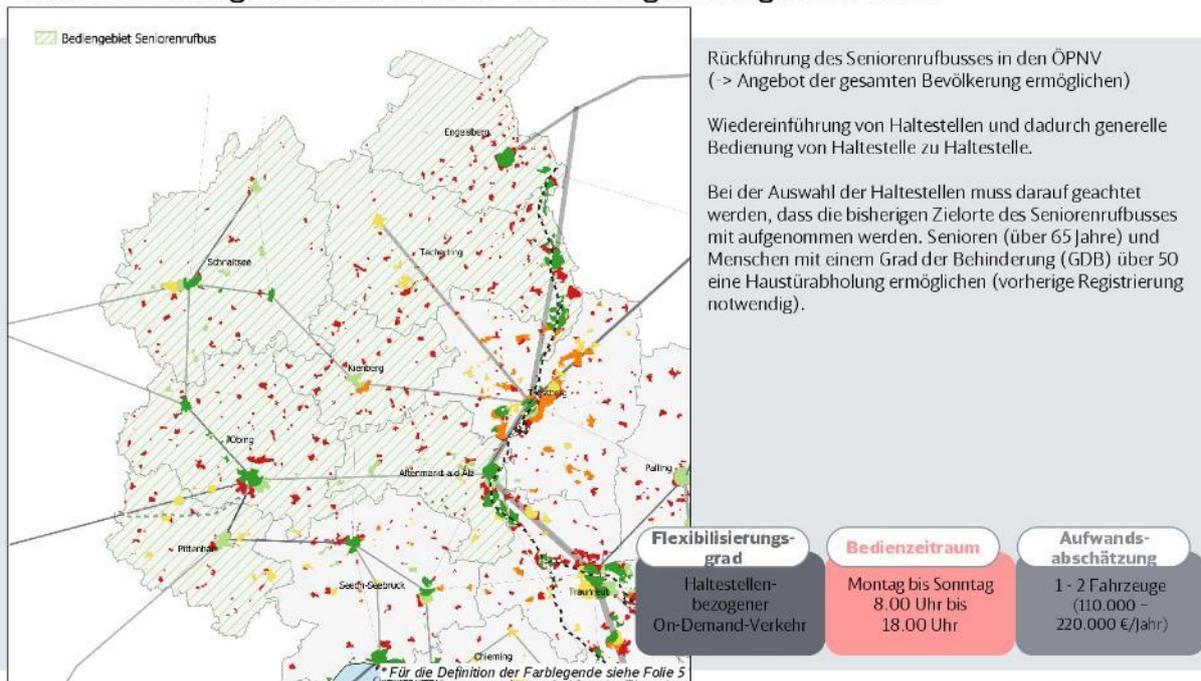


11 Innovative Verkehrskonzepte | P.RS-BY-M(5) | 26.06.2020

Regio Bus Bayern



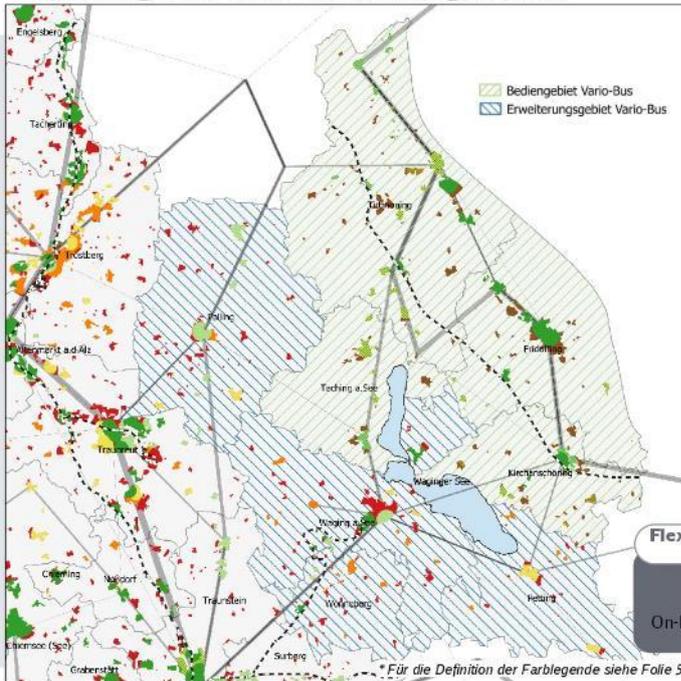
Betriebsszenario nördlicher Landkreis Weiterentwicklung des Seniorenrufbusses und Eingliederung in den ÖPNV



13 Innovative Verkehrskonzepte | P.RS-BY-M(5) | 26.06.2020

Regio Bus Bayern

Betriebsszenario Rupertiwinkel Anpassungen im Vario-Bus (Bediengebiet, ...)



Weiterentwicklung des bestehenden und gut angenommenen Bedarfsverkehrssystems Vario-Bus.

Mögliche Erweiterung des Bediengebiets auf weitere Gemeinden des Rupertiwinkels um den Lückenschluss zwischen diesen Gemeinden und dem restlichen Landkreis zu schaffen.

Mögliche Reihenfolge der Erweiterung:

- Petting
- Waging am See
- Palling
- Wonneberg

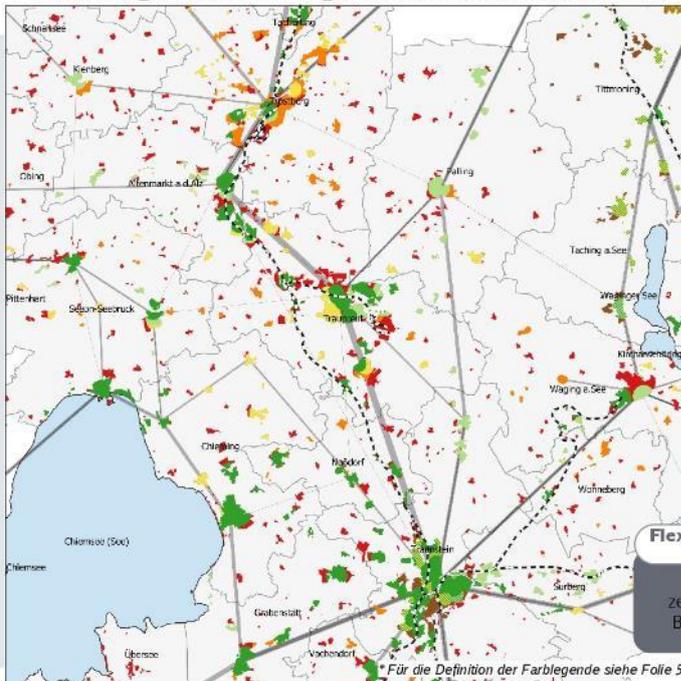
Senioren (über 65 Jahre) und Menschen mit einem Grad der Behinderung (GDB) über 50 eine Haustürabholung ermöglichen (vorherige Registrierung notwendig).

Flexibilisierungsgrad
Haltestellen-bezogener On-Demand-Verkehr

Bedienzeitraum
Montag bis Sonntag
8.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Aufwandsabschätzung
2-3 Fahrzeuge
(220.000 – 330.000 €/Jahr)

Betriebsszenario Stadtgebiete Einführung weiterer, ausgewählter Haltestellen in die bestehenden Systeme



Ergänzung der bestehenden Stadtbussysteme mit Fahrten auf Bedarfsverkehrsbasis:

- Hinzufügen neuer Haltestellen in mangelhaft erschlossenen Gebieten.
- Hinzufügen von Fahrten in Zeitlagen ohne Bedienung
- Angebot von Fahrten an Samstagen und Sonntagen (wenn noch nicht vorhanden)

Beispiele für ergänzende Fahrten:

- Traunstein: zusätzliche Fahrten Mo-Fr 20 Uhr/21 Uhr, Samstag Nachmittag und Sonntag
- Traunreut: zusätzliche Fahrten Mo-Fr 20 Uhr/21 Uhr, Samstag und Sonntag
- Trostberg: zusätzliche Fahrten Mo-Do 18 - 20 Uhr, Samstag Nachmittag und Sonntag

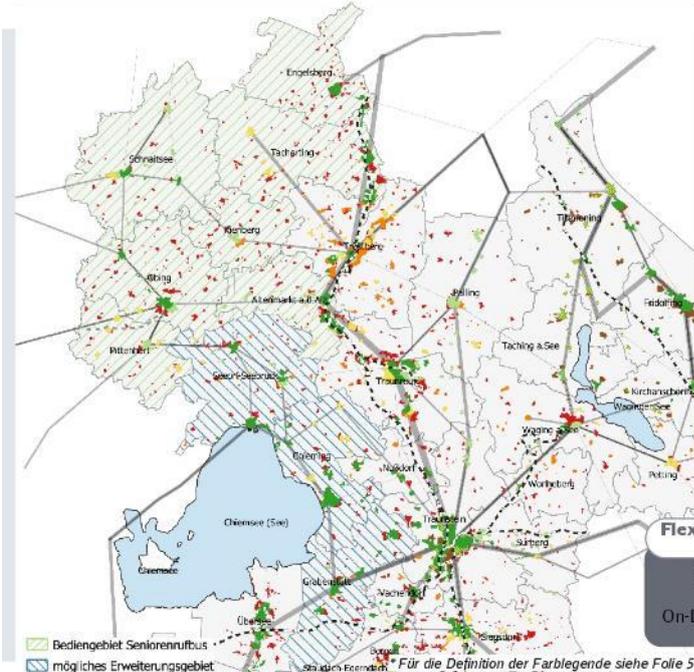
Flexibilisierungsgrad
Linien- und zeitenbezogener Bedarfsverkehr

Bedienzeitraum
Montag bis Samstag (evtl. Sonntag)
8.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Aufwandsabschätzung
Je nach Umfang und Ausprägung

Betriebsszenario Chiemseegemeinden

Einbindung in das Bedienebiet des „überarbeiteten Seniorenrufs“



Ausweitung des Bedienebiets des Seniorenrufs auf die Chiemseegemeinden und gleichzeitiger Anschluss des Seniorenbusses an die Chiemseeringlinie und den Bahnhöfen in Übersee und/oder Bergen.

Nutzung der Synergieeffekte der verschiedenen Mobilitätsangebote (Chiemseeringlinie, Seniorenrufbus, sonstiger ÖPNV) und Stärkung der Erreichbarkeit abseits der Hauptverkehrsnetze.

Das System des Seniorenrufs muss dabei wieder in den ÖPNV integriert werden (-> Angebot der gesamten Bevölkerung ermöglichen). Parameter des Seniorenrufs werden aus dem überarbeiteten Konzept des nördlichen Landkreis übernommen.

Senioren (über 65 Jahre) und Menschen mit einem Grad der Behinderung (GDB) über 50 eine Haustürabholung ermöglichen (vorherige Registrierung notwendig).

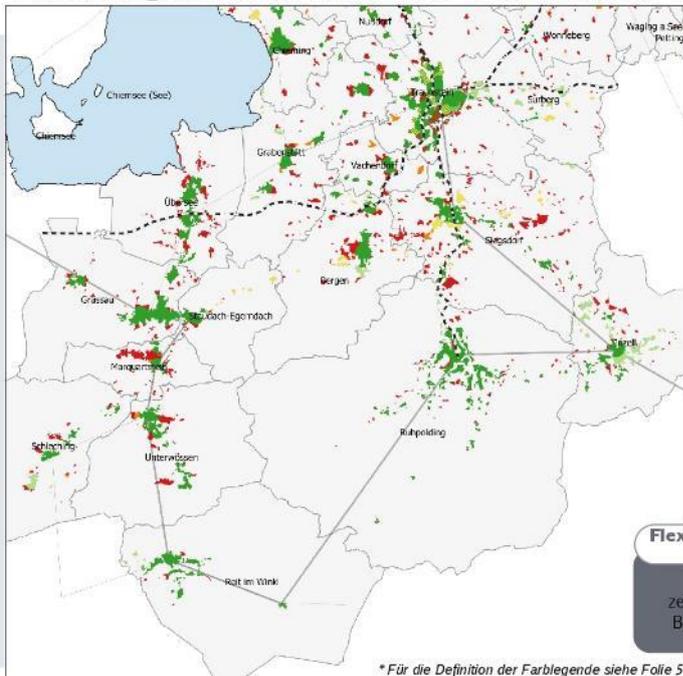
Flexibilisierungsgrad
Haltestellen-bezogener On-Demand-Verkehr

Bedienzeitraum
Montag bis Sonntag
8.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Aufwandsabschätzung
1 - 2 zusätzliche Fahrzeuge im System
(110.000 - 220.000 €/Jahr)

Betriebsszenario Achenal, Voralpenland

Erweiterung der Bedienzeiten mittels Bedarfsverkehre an Tagesrandlagen



Einführung eines Bedarfssystems

- (a) für die Bedienung in den Tagesrandlagen
Montag bis Sonntag 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr
3 Betriebsstunden pro Tag
- (b) als Zubringer von unerschlossenen Ortschaften zu den ÖPNV-Hauptlinien
Montag bis Sonntag 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr
10 Betriebsstunden pro Tag
- (c) Als kombinierte Maßnahme
Montag bis Sonntag 9.00 Uhr bis 22.00 Uhr
13 Betriebsstunden pro Tag

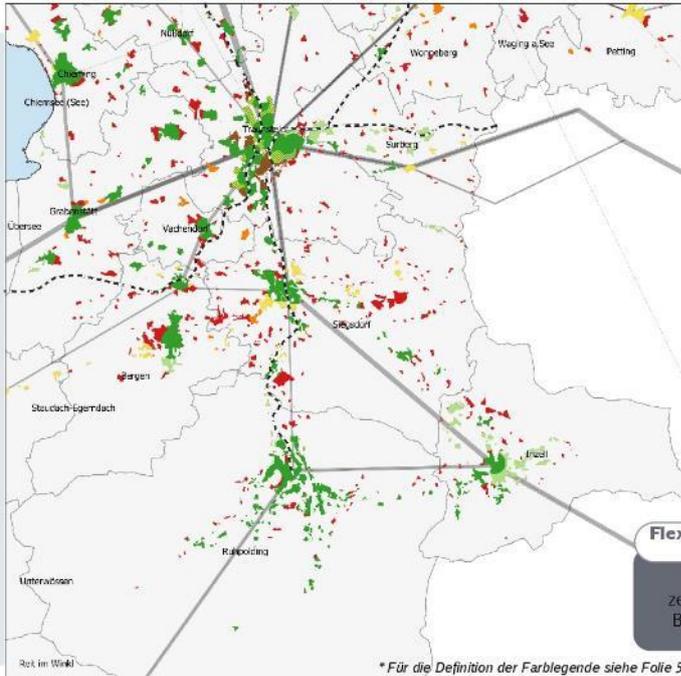
- Integration von bestehenden Angeboten (z.B. Badebus Übersee, Seebus) möglich sowie Stärkung der „Achenal-Buslinie“
- (verbesserte) Erschließung von Ortsteilen entlang der Achse Bergen Siegsdorf Ruhpolding Inzell

Flexibilisierungsgrad
Linien- und zeitenbezogener Bedarfsverkehr

Bedienzeitraum
(a) Montag bis Sonntag
19.00 Uhr bis 22.00 Uhr
(b) Montag bis Sonntag
9.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Aufwandsabschätzung
1 - 2 zusätzliche Fahrzeuge je Region
(18.000 - 80.000 €/Jahr + Linie)

Betriebsszenario Voralpenland Verringerung der Erschließungsdefizite in Siegsdorf/Inzell



Entwicklung eines Systems im Bedarfsverkehr, das den notwendigen Lückenschluss der räumlichen Erschließungsdefizite schafft.

- Option 1: kleinere Systeme für einzelne Gemeinden z.B. Siegsdorf (Ortsteile Högering, Hochberg, Vogling/Vorlauf und Knappenfeld)
- Option 2: Bedarfsverkehrssystem für eine Region, bzw. mehrere Gemeinden.

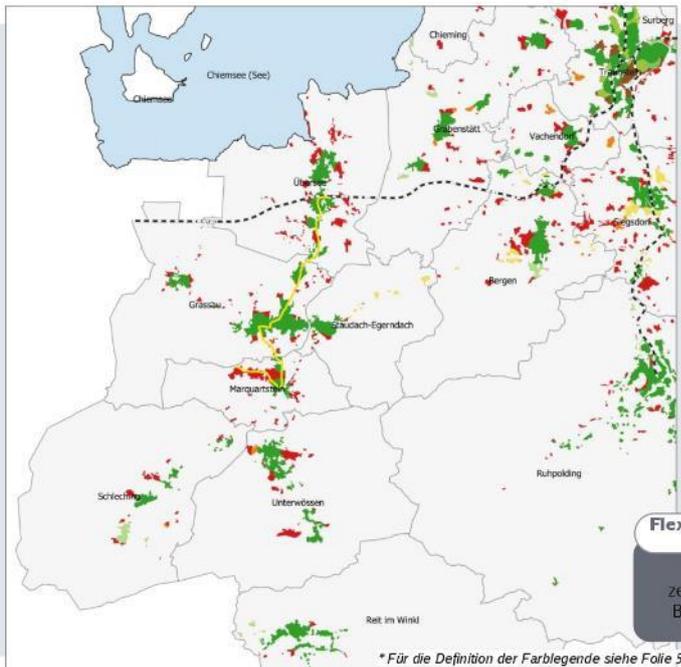
System bestenfalls so flexibel gestalten, dass es Wochentags ausschließlich die räumlichen Erschließungslücken bedient und am Wochenende das gesamte Bediengebiet erschließen kann. (Ergänzung des ÖPNV)

Flexibilisierungsgrad
Linien- und zeitenbezogener Bedarfsverkehr

Bedienzeitraum
Montag bis Sonntag
8.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Aufwandsabschätzung
1 – 2 Fahrzeuge
(29.000 – 58.000 €/Jahr)

Betriebsszenario Stadtgebiete, Voralpenland, Achantal Touristische Bedarfsverkehre (Highlight-Busse, Wanderrufbusse) ins Umland



Entwicklung von touristischen Bedarfsverkehren, die zu den Haupttouristenzeiten die Stadtgebiete mit den touristischen Highlights im südlichen Landkreis verbindet.

Innergemeindlichen Verkehr zu den Highlights mit einbeziehen und auch Wandereinstiegspunkte mit in den Fahrplan aufnehmen (innerregionale Verkehre).

Mögliche Ziele für die touristischen Bedarfsverkehre:

- Hochfellnseilbahn
- Winklmoos Alm
- Wandereinstiegspunkte in den Regionen
- Freizeitpark Ruhpolding
- Märchenpark und Erlebnispark Marquartstein
- ...

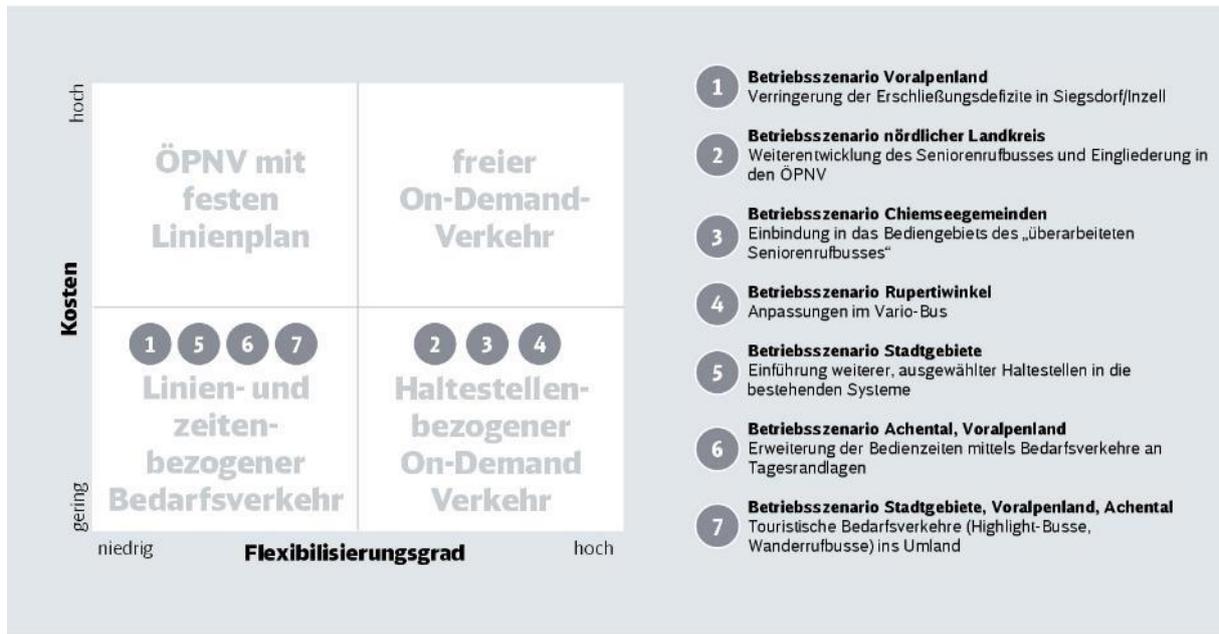
- Option 1: Betrieb ausschließlich an Wochenenden (Sa + So) und an Feiertagen
- Option 2: Betrieb von Montag bis Sonntag

Flexibilisierungsgrad
Linien- und zeitenbezogener Bedarfsverkehr

Bedienzeitraum
Montag bis Sonntag
8.00 Uhr bis 18.00 Uhr
im 2-Stunden-Takt

Aufwandsabschätzung
1 Fahrzeug je Strecke
(16.000 – 70.000 €/Jahr)

Einordnung der Maßnahmen in den Flexibilisierungsgrad



VI. Auflistung der Planungen in den Teilregionen (Stand: Q1/2021)

Stadtgebiete

Wohnen				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Neues Wohnbaugebiet „Stocket“	Traunreut	100	2023	Traunreut
Wolkersdorfer Straße		150 EW	2021	Traunstein
Schierghofer Straße		50 EW	2021	Traunstein
Chiemseestraße		150 EW	2021	
Traunstorf		150 EW	2021	
Seiboldsdorf-Nord		50 EW u. 50 Arbeitsplätze	2022/2023	
Seiboldsdorf-Süd		150 EW	2022	
Anlage mit 170 Wohnungen	Trostberg	250 Einwohner	2023	Trostberg

Gewerbe

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Gewerbegebiet Waltersham	Waltersham	30 Arbeitsplätze	2022	Trostberg

Bildung

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Campus Chiemgau				Traunstein
Ersatzbau Realschule	Trostberg	?	2022	Trostberg

Gesundheit

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Kultur

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Freizeit & Sport

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Tourismus

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Nordosten

Wohnen				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Baugebiet	Lackenbach	50 Einwohner	2023/2024	Kirchanschöring
Wohnen im Alter	Ortsmitte	ca. 50 Personen	ca. 2026	Fridolfing
Baugebiet	An der Geppinger Straße II	12 EFH mit je max. 2 WE und 1 MFH mit 6 WE	2021/2022	Waging
Baugebiet	Tettenhausen Ost II	14 Parzellen je max. 2 WE	2022/2023	Waging
Baugebiet	Am Anger Nord	2x EFH (max. je 2 Wohneinheiten), 2x MFH jew. 6 WE	2021/2022	Waging
Baugebiet	Linnerfeld, Gessenhausen	8 EFH (mit jew. max. 2 Wohneinheiten)	2020/21	Taching
Baugebiet	Hellmannsberg		?	Wonneberg
Baugebiet	Enzersdorf - Nord		?	Wonneberg
Baugebiet	Plattenberg Ost		?	Wonneberg
Wohngebiete	Tittmoning, Kay	600	2021-2024	Tittmoning

Gewerbe

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Baugebiet	Leobendorfer Str. III	20 Arbeitsplätze	2021/2022	Kirchanschöring
GE + MI Gebiet (Lamminger)	An der Ottinger Str.		2022	Waging
Geothermiekraftwerk	Tengling – Haus		2021, ...	Taching

Bildung

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Kinderkrippe	Tettenhausen		2021/22	Waging
Waldkindergarten	Sprinzenberg		2020	Waging
Kinderkrippe	Tengling		2022/23	Taching
Kindergarten	St. Leonhard		2020	Wonneberg

Gesundheit

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Kultur

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Sanierung Rupertihalle (Veranstaltungsraum)	Ortsmitte		ca. 2023	Fridolfing
Vereinsgebäude Gemeindewiese	Ortsmitte		ca. 2022	Fridolfing
Bau eines Bürgerhauses	St. Leonhard		2021/22	Wonneberg

Freizeit & Sport

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Kletteranlage Gemeindewiese	Ortsmitte		ca. 2022	Fridolfing

Tourismus

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Nordwesten

Wohnen				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Baugebiet	Egerer	100-120 EWO	2022	Chieming
Nachverdichtung und Erweiterungen	Chieming	500 EWO	bis 2030	Chieming
40	Baugebiet Engelsberg		2021/22	Engelsberg
Baugebiet	Noch ausstehend			Kienberg
Evtl. Planung 4-Familienhäuser				Kienberg
Schaffung Wohngebiet, neuer B-Plan	Nußdorf	20	2022...	Nußdorf
	Herbsdorf	50	2022...	Nußdorf
Baugebiet (10 Parzellen)	Waldhausen/Hochstr.	25	2021/2022	Schnaitsee
Baugebiet(20 Parzellen)	Waldhausen/Pfarrhofstr.	50	2021/2022	Schnaitsee
Baugebiet (11 Parzellen)	Schnaitsee östl. Bereich	28	2022/2023	Schnaitsee
Baugebiet (28 Parzellen)	Schnaitsee südl. Bereich/Spiegelwiese Süd	70	2024/2025	Schnaitsee
Wohnprojekt	Ischl	Ca. 40 Pers.	2022	Seeon-Seebruck
Wohnraumerwartung	Seeon	Ca. 40 Pers.	2024	Seeon-Seebruck
Neues Baugebiet		Einwohner + 60		Tacherting

Gewerbe

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Evtl. Erweiterung Gewerbegebiet				Kienberg
Erweiterung Gewerbegebiet	Am Bahnhof			Pittenhart
Erweiterung GE	Aiging	30		Nußdorf
Gewerbegebiet(Erweiterung)	Rumering/Gewerbestr.	nicht bekannt	Zeitpunkt nicht bekannt	Schnaitsee
GE Seeon IV	Seeon	Ca. 20 Arbeitsplätze	2025	Seeon-Seebruck
Leitner Feld	Emertsham	Arb.plätze: 0	2022	Tacherting

Bildung				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Gesundheit				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
	Seniorenprojekt	15	2020	Engelsberg
Familietherapeut	Nicht bekannt			Kienberg
Osteopathie	Nicht bekannt			Kienberg
Zahnärzte	Nicht bekannt			Pittenhart
Psychotherapeut	Nicht bekannt			Pittenhart

Kultur				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Gasthof zur Post	Schanitsee Str. 6			Kienberg
Heimatemuseum				Kienberg

Freizeit & Sport				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
	Sportgelände		2022	Engelsberg

Tourismus				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Radinfrastruktur	Ganzes Gemeindegebiet			Kienberg

Südwesten

Wohnen				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Demografie		+5%	2017 -2031	Bergen
Baugebiet BPI Tüttenseestr.	Grabenstätt	EW 250	2022	Grabenstätt
Neubaugebiet	Reifing	100	2021 - 2023	Grassau
Senioren/Pflegeheim	Reifing	140	2021	Grassau
ehem. Gewerbepark	Reifing	noch in erster Planungsphase	frühestens 2025	Grassau
Wohnbauprojekt Maro	Freiweidach	60 EW	2023	Marquartstein
Bplan Am Sportplatz (WA/MI/GE)	Freiweidach	50 EW	2023-2025	Marquartstein
Bplan Ortszentrum (MI)	Marquartstein	80 EW	2022-2023	Marquartstein
Maro/Lebenshilfe	Unterwössen	70	2021	Unterwössen
Draxlfeld	Au	20	2021	Unterwössen

Gewerbe				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Gewerbegebiet	Bernhaupten	30 – 50	2022 - 2023	Bergen
ehem. Gewerbepark	Reifing	noch in erster Planungsphase	frühestens 2025	Grassau
Bplan Am Sportplatz (WA/MI/GE)	Freiweidach	30 AP	2023-2025	Marquartstein
Gewerbegebiet	Übersee Almfischer/Stegen	58	2021	Übersee
Lebenshilfe	Unterwössen	4	2021	Unterwössen

Bildung				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Gesundheit

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Bplan Ortszentrum (MI) - Arztpraxen Apotheke	Marquartstein	25 AP	2022-2023	Marquartstein

Kultur

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-

Freizeit & Sport

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Eröffnung des Schmugglerweges	Ettenhausen Richtung Kössen	-	2021	Schlechting

Tourismus

<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Neubau des Hotel zur Post in Reit im Winkl	Ortszentrum (Ortsteil: Dorf)		2022	Reit im Winkl

Südosten

Wohnen				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Baugebiet Birkenweg	Ortsmitte	15	2022	Inzell
Geschosswohnungs-Bau	Bibelöd	40	2023	Ruhpolding
Baugebiet	Eisenärzt – Hörgering Baugebiet Augraben ca. 105 Parzellen	500 Personen	bis 2023	Siegsdorf

Gewerbe				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Gewerbegebiet Sulzbach	Sulzbach	10	2022	Inzell
Erweiterung Gewerbeflächen	Neustadl	20	2024	Ruhpolding
Ansiedlung von Gewerbebetrieben	„Neue Mitte“ zwischen Ruhpoldinger Straße und Bahnhofstraße	ca. 100 zusätzliche Arbeitsplätze	bis 2025	Siegsdorf

Bildung				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Neubau KiGa	Mühlwinkl	10	2024	Ruhpolding

Gesundheit				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Erweiterung Haus der Gesundheit	Ortsmitte	10	2022	Ruhpolding

Kultur				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
-	-	-	-	-
Freizeit & Sport				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Umbau Vita-Alpina	Mühlwinkl		2026	Ruhpolding
Tourismus				
<i>Kurzbeschreibung</i>	<i>Gebiet & Ortsteil</i>	<i>Grobschätzung erwarteter Zuwachs an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen</i>	<i>Jahr der Umsetzung (Schätzung)</i>	<i>Gemeinde</i>
Kurpark-Hotel	Zentrum	50-90	2025	Ruhpolding

VII. Vorhaben der Gemeinden im Bereich Straßenbau

Kurzbeschreibung	Ortsteil / Standort	Jahr der Umsetzung (Schätzung)	Gemeinde
Kreisstraße Bahnhofstr Sanierung Ortseingang bis Dorfplatz		2024	Bergen
Erschließungsstraße Baugebiet „Tüttenseestr.“	Grabenstätt	2022	Grabenstätt
Schaffung Wohngebiet, neuer B-Plan	Herbsdorf	2022	Nußdorf
Parkplatzkonzept	Gemeindegebiet Ruhpolding	Ab 2021 Erweiterung der Kapazitäten um Zug	Ruhpolding
Ausbau der B 307 durch das staatliche Straßenbauamt TS	Marquartstein bis Raiten	2022 + x	Schleching
Straßenleichtausbau 2 Zufahrten Buchberg	Taching	2020	Taching
Straßenleichtausbau Zufahrt Mauerham Mitte	Taching	2020	Taching
Straßensanierung OS Mühlstraße Taching Bereich ST2105 und Kirchbergstraße	Taching	2020	Taching
Ausbau Obere Dorfstraße Tengling / ST 2105	Tengling	2020/2021	Taching
Straßenerschließung Weiler Hochfeld	Tengling	2020	Taching
Evtl. Straßenleichtausbau GVS Tengling – Gessenhausen	Tengling	2021	Taching
Ostumfahrung Traunreut	Traunreut	2024	Traunreut
Am Zaglberg (im Zuge eines Wohnbauprojekt)	Trostberg	2021	Trostberg
Nur Straßensanierungen	Unterwössen komplett		Unterwössen
Straßenbau im Zuge Baugebietsausweisung Steghäusweg	An der Geppinger Straße	2020	Waging
Straßenbau GVS Angerpoint – ST 2105	Gaden	2020	Waging
Straßensanierung GVS TS 27- St. Leonhard	Schuster am See	2020	Waging
Erschließung Baugebiet	Tettenhausen Ost	2021	Waging
Straßenbau im Zuge Baugebietsausweisung Am Anger	Waging	2021	Waging
Evtl. Straßenbau GRW Steppach – Aglassing	Waging	2021	Waging
Straßenbau Hellmannsberg – Greinachtal	Wonneberg	2021	Wonneberg

VIII. Vorhaben der Gemeinden im Bereich ÖPNV-Infrastruktur

Kurzbeschreibung	Ortsteil / Standort	Jahr der Umsetzung (Schätzung)	Gemeinde
Parkplätze Bahnhof		2022	Bergen
Bushaltestelle (Ersatzbau)	Lackenbach	2021	Kirchanschöring
Bushaltestelle	Lampoding	2021	Kirchanschöring
Haltestation	Niedernfels/Hochplattenbahn	2022	Marquartstein
Haltestation	Piesenhausen/ Schloßstraße Einmündung Jägerweg für Märchenpark	2022	Marquartstein
Schulweghelfer			Obing
2x Bushäuschen	Einfahrt nach Jepolding	2021	Obing
2x Bushäuschen	Roitham an TS8	2021	Obing
2 Buswartehäuschen	Bahnhof	2021	Ruhpolding
Erweiterung des Angebots	Gemeindegebiet Ruhpolding	Ab 2021 Zug um Zug	Ruhpolding
Buswartehäuschen	Roitham, an der Staatsstraße 2094	2021/2021	Seeon-Seebruck
Buswartehäuschen	Seebruck, Joh.-Kagermeier-Straße	2020	Seeon-Seebruck
Bau eines Wartehäuschens	Eisenärzt/Hörgering Baugebiet Au graben	2021	Siegsdorf
Neues Buswartehäuschen bei der ehem. GS	Ortsmitte – Fl Nr. 39 Gmk. Tacherting	2021	Tacherting

IX. Anhörung der Beteiligten

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Staudach-Egerndach	20.05.22	[D]anke für die Übermittlung des Entwurfs zum Endbericht des Nahverkehrsplans. Leider kommt die Gemeinde Staudach-Egerndach darin eigentlich nicht vor. Mit einer Fläche von knapp 20 km ² sind wir nicht ganz unbedeutend, auch ist der Verkehrsfluss Richtung Bergen/Siegsdorf/.... zu den Pendelzeiten doch erheblich. Busverbindungen auf dieser Strecke gibt es fast nur zu den Schulbuszeiten.	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf die Planungen der Linie 9508 (siehe Abschnitt 7.1.4) wird verwiesen. Zudem werden auf den Linien 9505 und 9509 Verbesserungen angestrebt, von denen auch die Gemeinde Staudach-Egerndach profitiert.
		Auch fehlt mir auf Seite 19 Schulstandort unsere Gemeinde. In Staudach-Egerndach befindet sich eine einzügige Grundschule mit knapp 100 Kindern. Teil des Schulverbundes Grassau.	3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten	Die Hinweise wurden berücksichtigt und in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
Nußdorf	27.05.22	zur Karte 4 auf Seite 18: Die für die Gemeinde Nußdorf dargestellte Raute für Pflegeeinrichtungen müsste größer sein (Raute für 50 – 100). Die Pflegeeinrichtung in Nußdorf hat immerhin durchgängig 90 Bewohner. Auch die Konsequenzen aus dem Vorhandensein der Pflegeeinrichtung muss in dem Plan besser berücksichtigt werden. Gerade die Bewohner dieser Einrichtung sind auf Busverbindungen angewiesen, die sie gerne nutzen und nutzen würden.	3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten	Die Hinweise wurden berücksichtigt und in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
		zur Karte 8 auf Seite 26: Es ist bemerkenswert, dass gerade die Gemeinde Nußdorf bei der dritthöchsten Stufe der PKW-Quote dabei (79-86%) ist, aber eben genau zwischen zwei mit ÖPNV gut versorgten und mit der PKW-Quote niedrigen Städten liegt. Daran kann sehr deutlich abgelesen werden, dass gerade in Nußdorf ein adäquates ÖPNV-Angebot fehlt.	3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		zur Karte 11/15 auf Seite 49: Auf dieser ist die Gemeinde Nußdorf weiß dargestellt, was wir nicht verstehen. Zumindest die Aussage „zu wenige Fahrten“ wäre für Nußdorf und seine Ortsteile zutreffend.	4.5 Erreichbarkeits-Analyse	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Planungsstandards der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern verwiesen („Analyse der Erreichbarkeit“). Das hier angesprochene Thema der „Fahrtenhäufigkeit“ bzw. „Anzahl der Fahrten“ wird separat analysiert und ist in die Maßnahmenplanung eingeflossen.
		Zur Karte 24 auf Seite 107: Diese Karte beschreibt die Pendlerströme der Chiemsee-Gemeinden in die Städte Traunstein und Traunreut. Dabei wird deutlich, dass aus Nußdorf und nach Nußdorf sehr viele Pendlerbewegungen vorhanden sind, die aber fast ausnahmslos mit dem PKW bewältigt werden (müssen). Da wäre wirklich Potential das Angebot, finanziell und für die Umwelt und das Klima lohnend, erheblich zu verbessern.	I. c Pendlerbewegungen Nordwesten & Chiemseegemeinden	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Nr. 3.5, Seite 34: Die Feststellung, dass das ÖPNV-Angebot sich im Landkreis Traunstein am Schülerverkehr definiert ist richtig. Es sollte sich auch an den Pendlerströmen (siehe Karte 24 auf Seite 107 betreffend Nußdorf) orientieren.	7.1.2 Maßnahmen für den Nordwesten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Pendlerströme wurden bei der Analyse und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.
		Nr. 4.1, Seite 38/39 Der Text und die dort abgebildete Tabelle sagen es aus, dass der Wunsch nach einem adäquaten Angebot (Angebot und bessere Taktung im ländlichen Raum) für Gemeinden im Landkreis Traunstein vorherrscht. Das gilt auch für die Gemeinde Nußdorf, auch wenn dort keine Äußerung von Nußdorf erfasst ist.	4.1 Informationen kreisangehöriger Gemeinden zu Schwachstellen im ÖPNV	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Tabelle wurden alle aus der Gemeinde-Befragung eingegangenen Rückmeldungen berücksichtigt.

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>Nr. 7.1.2, Seite 71: Von den dort beschriebenen Maßnahmen für den Nordwesten profitiert Nußdorf überhaupt nicht! Die Gemeinde Nußdorf plädiert insgesamt für eine bessere Taktung der Ergänzungs- und Nebenlinien (insbesondere die Ergänzungslinie 9513 und Nebenlinie 9522). Die Gemeinde Nußdorf liegt zwischen den Städten Traunreut und Traunstein. Die Pendlerströme von und nach Nußdorf zwischen Traunstein und Traunreut wurden erkannt, aber werden in keiner Weise berücksichtigt. Gerade dort wäre sehr viel Potential einen ÖPNV anzubieten, der nicht nur Schülern sondern auch Arbeitnehmern, älteren Personen (z.B. im Alters- und Pflegeheim Nußdorf) und allen Bürgern, z.B. für Behördengänge in der Kreisstadt, sinnvolle Verbindungen anbieten kann. Besonders der ländliche Raum muss gestärkt bzw. aufgewertet werden. Das gilt ganz besondere für den ÖPNV.</p>	<p>7.1.2 Maßnahmen für den Nordwesten</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p> <p>Die Pendlerströme wurden insbesondere bei der Aufwertung der Linie 9513 berücksichtigt.</p>
<p>Altenmarkt a.d. Alz</p>	<p>27.05.22</p>	<p>Die Aussagen zur Linie 9441 im Entwurf werden grundsätzlich geteilt, jedoch stellt sich weiterhin vor Ort die drängende Frage, wo die Verknüpfung zu „RVO 9242 bzw. 9442 Schneller Trostberger/Traunsteiner“ stattfinden soll. Es ist einem Altenmarkter ÖPNV-Nutzer schlichtweg weiterhin nicht vermittelbar, erst bis Trostberg Caroplatz zu fahren, dort mit Wartezeiten umzusteigen, zurück durch Aubertunnel ..., wenn er Richtung Westen will (egal ob „nur“ zu den westlichen Ortsteilen von Altenmarkt St. Wolfgang/Berg, Kirchberg, Rupertsdorf, Rabenden, Neustadl oder weiter nach Obing/Wasserburg). Unabhängig vom komplizierten „handling“, Fahrzeiten und Geld (zahlt ja die Strecke Hin-Zurück für einfache Fahrt).</p> <p>Einbindung in Liniennetz ist auch aus örtlicher Sicht anzustreben, möglichst zeitnahe Wiederaufnahme des Fahrbetriebes unabhängig davon sehr stark nachgefragt (wenn jemand zur Zeit fragt zum ÖPNV, dann Nachtexpress, nicht nur zu Traunsteiner Frühlingsfestzeiten → insbesondere soll das permanente ÖPNV-Angebot auch die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger erhöhen.</p>	<p>3.6 Infrastruktur und Schnittstellen</p> <p>7.1.6 Maßnahmen für Nachtexpress-Linien</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund einer umfangreichen Umgestaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur hat sich eine Änderung der Straßenführung ergeben, die die gewünschte Linienführung beeinflussen bzw. einschränken.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Wiederaufnahme der Nachtexpress-Linien ist zeitnah geplant.</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Seniorenrufbus: Es ist und wird eine Einzelbeförderung „Taxi“ bleiben; was bisher gut war, die rollstuhlgerechten Fahrzeuge der Fa. Gmeindl! (wurden von den wenigen Nutzern sehr gelobt, auch die Freundlichkeit des Personals da offensichtlich kontinuierlicher Personalstamm!) Rufbus-/Taxisystem wird in einem Flächenlandkreis immer daran krank, dass die „Vorlauf-/Bestellzeit“ bei einer höchst individualisierten Gesellschaft schnell an Akzeptanzgrenzen stößt (z.B. hat praktisch jeder landwirtschaftliche „Austragler“ in seinem Übergabevertrag stehen, dass ihn der Hofübernehmer nach seinen Wünschen zu den Fahrzielen bringen muss, „außer zur Unzeit“ (wenn er einen „fairen“ Notar hat)	-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Noch ein Satz zur Bahnlinie: Es bleibt beim derzeitigen „NEIN“ der Gemeinde Altenmarkt a.d. Alz zu einer weiteren Taktverdichtung über den bisherigen 2-h-Takt hinaus, solange sich in Sachen Sicherungstechnik, BÜ-Ertüchtigung etc. nichts tut (siehe erneuter tödlicher Unfall am BÜ B 304 Höhe EDEKA Böhr, mein 2.-ter während meiner Amtszeit und der 3-te insg.)	-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge möglicher Maßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur wird auf eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit hingewirkt.
Tacherting	31.05.22	Es würde die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht werden, wenn es sog. Kombitickets geben würde. Ich kaufe eine Karte und kann gleichzeitig Bahn und Bus nutzen. Ich weiß, dass das eine große Herausforderung ist, doch das wäre eine gute Chance. Angeblich soll das jetzt mit den 9,- EUR-Tickets funktionieren.	7.5.3 Tarif & Ticket 5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieses Thema wird in der Grundlagenstudie Verbundintegration intensiv bearbeitet.
		Aktuell ist es so, dass die Schüler am Morgen innerhalb von 15 Minuten drei Möglichkeiten haben, von Tacherting nach Trostberg in die Schule zu kommen. So entstehen Doppelfahrten und es wird auch so sein, dass der Bus am Bahnübergang warten muss, obwohl in jedem Verkehrsmittel Schüle[r] sitzen, die [...] vom gleichen Ort in die gleiche Schule fahren.	-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Engelsberg	01.06.22	Eine gute und schnelle Verbindung zwischen Garching-Engelsberg-nach Traunstein, ohne den „Umweg Traunreut“ (Wartezeiten in Traunreut) ist für die Gemeinde Engelsberg wichtig.	-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe Maßnahmenplanungen für die Linie 9342 im Abschnitt 7.1.5.

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Anbindung in Trostberg an das Kreiskrankenhaus Trostberg	-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe Planungshinweise für die Linie 9434 im Abschnitt 7.1.5.
		Grundsätzlich ist bei dem Nahverkehrsplan zu beachten, dass die Vorgaben des neuen LEP in Bezug auf die ÖPNV Anbindung der Gemeinden so gestaltet werden, dass der Nahverkehrsplan bzw. der dann umzusetzende Nahverkehrsplan auch den aktuellen Vorgaben des LEP „Standorten mit einem leistungsfähigen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz“ entspricht.	1.1 Grundlagen für die Erstellung des Nahverkehrsplans	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Grundlage für die Planungen im vorliegenden Dokument bildet die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern.
Unterwössen	01.06.2022	auch wenn nicht alle Wünsche insbesondere bezüglich der Taktung am Wochenende und abends erfüllt werden können, sieht die Gemeinde Unterwössen durch die vorgesehenen Maßnahmenpakete des Nahverkehrsplan durchaus eine Verbesserung des ÖPNV.	-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Siegsdorf	02.06.2022	Nach Prüfung durch die Verwaltung gibt es zum Entwurf folgende Ergänzungsvorschläge:	-	
		<p>4.1 Informationen kreisangehöriger Gemeinden zu Schwachstellen im ÖPNV auf Seite 39 in der Gemeinde Siegsdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Anbindung Ortsteil Hörgering an die Buslinie 9512 (wird vom RVO Obb. wegen einer Verlängerung der Fahrzeit um 6 min bis dato abgelehnt) • fehlende Anbindung Ortsteil Hochberg • fehlende Anbindung Ortsteil Vorauf/Feichten • fehlende Anbindung Ortsteil Wald/Riedl • fehlende Anbindung Ortsteil Maria Eck/Scharam (überregionale touristische Bedeutung) • unzureichende Anbindung Ortsteil Knappenfeld • Einrichtung einer direkten Querverbindung zwischen Siegsdorf und Bergen (ohne Umweg über Traunstein) <p>Diese fehlenden Anbindungen wurden bereits bei der ersten Anhörung moniert und angeregt.</p>	4.1 Informationen kreisangehöriger Gemeinden zu Schwachstellen im ÖPNV	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, berücksichtigt und im entsprechenden Teil des Nahverkehrsplans ergänzt.</p> <p>Auf die Aussagen im Nahverkehrsplan zur ‚Feinsterschließung‘ und auf die Möglichkeit zur Mitwirkung durch die Gemeinden wird hingewiesen.</p> <p>Die Analysen erfolgten gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, in der Ortsteile erst ab einer bestimmten Einwohner-Größe berücksichtigt werden können.</p> <p>Auf die Maßnahmen für Knappenfeld (siehe Abschnitt 7.1.3) und die Querverbindung zwischen Siegsdorf und</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
				<p>Bergen (siehe Linie 9508 im Abschnitt 7.1.4) wird verwiesen.</p> <p>Die Tabelle im angegebenen Kapitel 4.1 enthält alle eingegangenen Rückmeldungen der schriftlichen Abfrage bei den Gemeinden und wurde mit den Hinweisen ergänzt.</p>
		<p>bestehendes ÖPNV-Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wanderbus zwischen Bergen & Siegsdorf auf Seite 32 (zwischenzeitlich eingestellt). 	3.3.2 ÖPNV-Angebot	Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
		<p>4.4 Räumliche Erschließung (Südosten) Seite 45</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist nicht nur der Ortsteil (Feichten) Siegsdorf nicht erschlossen, sondern auch die Ortsteile Hörgering, Hochberg, Maria Eck/Scharam, Wald/Riedl und der Ortsteil Knappenfeld unzureichend. 	4.4 Räumliche Erschließung	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Ausführungen zuvor.</p>
		<p>7.1.3 Maßnahmen für den Südosten (Seite 73 – 74)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nebenlinie 9512 (Prüfauftrag Anbindung Hörgering) <p>Beplanung und Ausweitung aus Sicht der Gemeinde vordringlich (auf Seite 137 ist das Baugebiet Augraben mit 105 Parzellen und zusätzlich ca. 500 Personen bis 2023 bereits aufgeführt. Es kommen noch zwei Gebäude mit Geschosswohnungsbau mit ca. 100 Personen bis 2024 hinzu). Der Bau eines Buswartehäuschens in Hörgering ist auch bereits als Vorhaben bei der ÖPNV-Infrastruktur auf Seite 140 vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzungslinie GL Knappenfeld-Traunstein <p>Zusätzlich zur punktuellen Ergänzung und Verknüpfung mit 9515 und GL 516 Prüfung und Beplanung einer direkten Anbindung von Knappenfeld über Vogling nach Siegsdorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der Planungsansätze von 7.1.3 mit Maßnahmen für den Südosten in folgenden Ortsteilen der Gemeinde Siegsdorf: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anbindung Ortsteil Hochberg ○ Anbindung Ortsteil Wald/Riedl 	7.1.3 Maßnahmen für den Südosten	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen bestmöglich berücksichtigt und intensiv geprüft.</p> <p>Bezüglich Anbindung siehe Ausführungen zuvor (Vorgaben der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern).</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Anbindung Ortsteil Maria Eck/Scharam. 		
		<p>7.2 Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren (Seite 79)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Sicht der Gemeinde Siegsdorf bestehen für einige Ortsteile in der Gemeinde Siegsdorf große Erschließungsdefizite (Hörgering, Hochberg, Vorauf/Feichten, Wald/Riedl, Maria Eck/Scharam, Knappenfeld. Diese sollten deshalb im Rahmen der Maßnahmenplanungen im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. 	7.2 Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Um die hier angesprochene ‚Feinsterschließung‘ zu verbessern, gibt es wie in Abschnitt 7.2 beschrieben, die Möglichkeit zur Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren, sodass auch die hier genannten Defizite behoben werden können.</p>
		Der Gemeinderat schlägt dem Landratsamt Traunstein –Sachgebiet Mobilität- vor, nach Prüfung des Entwurfs zum Nahverkehrsplan die dargelegten Ergänzungen und Änderungen entsprechend in den Endbericht des Nahverkehrsplans mitaufzunehmen.	-	Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet bzw. sind mit Aufnahme im gegenwärtigen Abschnitt Bestandteil des Nahverkehrsplans geworden.
Schleching	03.06.22	Bezüglich der Schlechinger Bürger würden wir uns eine Verbesserung der Taktfrequenzen außerhalb der Hauptverkehrszeiten wünschen. So ist an Wochenenden bzw. zu Ferienzeiten die Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel recht übersichtlich. Auch die späteren Abendstunden insbesondere an den Wochenenden lassen Handlungsbedarf erkennen.	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.
		<p>Nachfolgende Rückmeldungen erfolgen durch den Achentäl Tourismus im Auftrag der Gemeinde Schleching.</p> <p>Eine Erhöhung der Taktung in den Nebenzeiten (Wochenende und am Abend) ist auch aus touristischer Sicht erforderlich.</p>	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hierauf zielen die Maßnahmen auf der Linie 9509 (siehe Abschnitt 7.1.4) ab.</p>
		Diese zusätzlichen Fahrten, aber auch die schon bestehenden Fahrten sollten an die Ankunftszeiten des Schienennetzverkehrs in Übersee angepasst werden; teilweise sind jetzt schon die Umstiegszeiten zu kurz und die Busse sind bei Verspätungen der Bahn schon abgefahren.	3.6 Infrastruktur und Schnittstellen	Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Wünschenswert wären zu den Hauptzeiten (am Morgen und Nachmittag / Abend) Schnellbusse, welche die Passagiere schneller nach Schleching bringen.	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Linie 9509 weist schon einen sehr direkten Verlauf auf. Auf das Spannungsfeld bei der ÖPNV-Gestaltung (Abbildung 10) wird hingewiesen.
		Die touristischen Ziele und hier insbesondere die Wanderausgangspunkte werden in Mühlau und Ettenhausen nicht ausreichend abgedeckt. Es fehlen hier mindestens 2 weitere Haltestellen.	4.4 Räumliche Erschließung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In Mühlau sowie in Ettenhausen sind Haltestellen vorhanden.
		Komplett fehlt eine Betrachtung des Anschlusses nach Tirol. Für uns sind hier die Orte Kössen, Walchsee und evtl. eine Anbindung an den Bahnhof Kufstein wichtig.	3.6 Infrastruktur und Schnittstellen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verbesserungen auf der 9509 umfassen auch den Bereich Kössen. Das Planungsgebiet umfasst den Landkreis Traunstein. Es wird darauf geachtet, dass die Planungen mit den Ansprechpartnern auf Tiroler Seite besprochen und auch zukünftig weiterhin eng abgestimmt werden (siehe hierzu auch den Austausch mit der EUREGIO Inntal).
		Einsatz von QR-Code-Lesegeräten.	5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieses Thema umfasst einen Teil der Grundlagenstudie Verbundintegration.
Fridolfing	03.06.22	Linie B16 (Fa. Brodschelm): Laufen – Tittmoning - Burghausen Wir bitten um Aufnahme der für Fridolfing relevanten nachstehenden Punkte in den Nahverkehrsplan bzw. um deren Einarbeitung in den Punkt 7.1.1. unter B16:	3.3.2 ÖPNV-Angebot	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen bzw. im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> • Weiterfahrt der Busse, die von Burghausen kommend in Tittmoning bzw. in Kirchheim enden nach Fridolfing bzw. Laufen • Einbindung von Fridolfing in die geplanten Express-Kurse • Erarbeitung eines Konzeptes, um die Fridolfinger Firmen Rosenberger und Otto-Chemie (mehr als 3.000 Beschäftigte!) in den ÖPNV-Plan sinnvoll einzubinden (Fa. Meindl in Kirchanschöring ist seit vielen Jahren eingebunden) 		<p>Siehe hierzu auch die Detailplanungen auf der betroffenen Linie B 16, wonach die Maßnahmenplanungen die von der Gemeinde Fridolfing genannten Punkte bereits weitgehend berücksichtigt hat.</p>
		<p>Linie W01 (Fa. Wengler): Tittmoning – Fridolfing – Kirchanschöring – Waging - Traunstein</p> <p>Wir bitten um Aufnahme der für Fridolfing relevanten nachstehenden Punkte in den Nahverkehrsplan bzw. um deren Einarbeitung in den Punkt 7.1.1. unter W01:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung sog. Expresslinien nach Traunstein (Asten – Tittmoning – Pietling – Fridolfing – Tettenhausen – Waging – Traunstein) • Reduzierung der Fahrzeit für Schüler und Pendler beim Kurs 02 durch Direktverbindung nach Traunstein (Fahrt mit Abfahrt 6.30 Uhr in Fridolfing bis zum Bahnhof Traunstein dauert aktuell 90 Minuten!) • Erarbeitung eines Konzeptes, um die Fridolfinger Firmen Rosenberger und Otto-Chemie (mehr als 3.000 Beschäftigte) in den ÖPNV-Plan sinnvoll einzubinden. 	3.3.2 ÖPNV-Angebot	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen bzw. im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p>
		<p>Linie W05 (Fa. Wengler): Tittmoning - Traunreut</p> <p>Wir bitten um Aufnahme der für Fridolfing relevanten nachstehenden Punkte in den Nahverkehrsplan bzw. um deren Einarbeitung in den Punkt 7.1.1. unter W05:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Linie 05 an die von Fridolfing gewünschte Express-Linie 01 mit folgendem Verlauf: Fridolfing – Waging am See (Hauptschule) Umstieg in Linie 05 Waging nach Traunreut • Erarbeitung eines Konzeptes, um die Fridolfinger Firmen Rosenberger und Otto-Chemie (mehr als 3.000 Beschäftigte) in den ÖPNV-Plan sinnvoll einzubinden. 	3.3.2 ÖPNV-Angebot	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen den genannten Planungsabschnitt (siehe Beschreibung in 7.1.1).</p>
		<p>Linie W06 (Fa. Wengler): Trostberg – Palling – Waging - Kirchanschöring</p> <p>Wir bitten um Aufnahme der für Fridolfing relevanten nachstehenden Punkte in den Nahverkehrsplan bzw. um deren Einarbeitung in den Punkt 7.1.1. unter W06:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verbindung von Fridolfing nach Trostberg und Palling durch Einbindung Fridolfings in die Linie 06 oder regelmäßige 	3.3.2 ÖPNV-Angebot & 3.6 Infrastruktur und Schnittstellen	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen den genannten</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>Umstiegsmöglichkeit von der Linie 01 auf die Linie 06 in Waging (Hauptschule)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Konzeptes, um die Fridolfinger Firmen Rosenberger und Otto-Chemie (mehr als 3.000 Beschäftigte) in den ÖPNV-Plan sinnvoll einzubinden. 		<p>Planungsabschnitt (siehe Beschreibung in 7.1.1).</p>
		<p>Nachtexpress-Linien Punkt 7.1.6. (Seite 78)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 78 wird mittelfristig davon ausgegangen, dass die Nachtexpress-Linien wieder aufgenommen werden. Diese beschränken sich auf die Beförderung in Richtung Traunstein. • Das Angebot der Nachtexpress-Linien soll in Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen auch in Richtung Burghausen und Freilassing erweitert werden. <p>Einbindung von Fridolfing in die Nachtexpresslinien in alle Richtungen (Traunstein, Freilassing – Burghausen)</p>	<p>7.1.6 Maßnahmen für Nachtexpress-Linien</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und mit den angrenzenden Nachbarlandkreisen abgestimmt.</p>
		<p>Tarif & Ticket Punkt 7.5.3 (Seite 88):</p> <p>Der Nahverkehrsplan trifft zum einheitlichen Tarif keine fixe Aussage sondern verweist auf die aktuell laufende Grundlagenstudie, in die auch alle Verkehrsbetriebe eingebunden sind. Mit der Studie soll die Sinnhaftigkeit eines Verkehrsverbunds zwischen den beiden Landkreisen BGL und TS untersucht werden und es werden Vorschläge für eine einheitliche Tarifgestaltung im Untersuchungsgebiet erarbeitet. In der Zwischenzeit bis zu einer evtl. Verbundgründung sollen lediglich einige Tarif-Maßnahmen angestrebt werden (Seniorenticket, kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenverkehr)</p> <p>Der Nahverkehrsplan begrüßt zwar die Bestrebungen einiger Verkehrsunternehmen auf Einführung eines Region-18-weiten einheitlichen Tarifs, aber formuliert dies nicht als Ziel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In den Nahverkehrsplan soll aufgenommen werden, dass das langfristige Ziel des ÖPNV in den Landkreisen Traunstein und wenn möglich gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen BGL und Altötting ein einheitliches Tarif- und Ticket-System ist. • Für den Landkreis Traunstein und wenn möglich auch die Nachbarlandkreise soll das 365 €/Jahr-Ticket angestrebt werden, das für Kinder und Jugendliche nochmals um 50 % reduziert wird. 	<p>5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wurden durch Einfügen an dieser Stelle Teil des Nahverkehrsplans.</p> <p>Die möglichen tariflichen Details eines Verkehrsverbundes werden gerade in der Grundlagenstudie ermittelt.</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Marquartstein	03.06.22	<p>Die Defizite im öffentlichen Nahverkehr in der Region und unserer Gemeinde werden aus unserer Sicht in diesem Bericht richtig erkannt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben jedoch deutlich unter den Bedürfnissen zurück.</p> <p>So basieren die Maßnahmen ausschließlich auf bereits bestehenden Linien. Die vor einiger Zeit noch vom Landkreis angedachten Schnellbuslinien bleiben unerwähnt. Die vorgeschlagenen zusätzlichen Fahrtenpaare sind deutlich zu wenig, um eine signifikante Steigerung der Nutzbarkeit und Akzeptanz des ÖPNV in der Region zu erreichen.</p>	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit den angestrebten Maßnahmen wird auf Basis einer gesamtheitlichen Betrachtung des ÖPNV-Netzes die Anzahl der Fahrtenpaare und damit auch die Nutzbarkeit des ÖPNV signifikant verbessert.</p>
		<p>Für die Gemeinde Marquartstein ist die fehlende ÖPNV-Erschließung der Ortsteile Piesenhausen und Niedernfels sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch aus touristischer Sicht sehr problematisch.</p> <p>Gerade mit den hohen Frequenzträgern mit regionalen und überregionalen Einzugsgebieten wie dem Pädagogischen Zentrum Niedernfels, der Hochplattenbahn und dem Märchenpark Erlebnispark würde eine Anbindung dieser Ortsteile mit dem ÖPNV große Verbesserungen in Bezug auf Nutzung und Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs und gegenüber dem Individualverkehr bringen.</p> <p>Wir bitten Sie deshalb dringend die Maßnahmen dahingehend nochmals zu optimieren.</p>	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p> <p>Hierbei wird intensiv geprüft, inwieweit und wie diese Vorschläge bei den vorgesehenen Verbesserungen einfließen können, um die erarbeiteten Maßnahmen damit zu optimieren.</p> <p>Zudem wird auf die Möglichkeit zur Gestaltung von Flächen- und Ortsverkehren, die über das angesetzte Bedien-Niveau hinausgehen, hingewiesen.</p>
Traunreut	03.06.2022	<p>Als Hinweis sei zunächst mitgegeben, dass die Stadt Traunreut aktuell die Neukonzeption des innerstädtischen Busverkehrs im Wege eines Ruf-Bus-Systems durchführt. Anhand eines individuell für die Bedürfnisse der Stadt Traunreut erstellten Konzeptes wird der Betrieb eines Ruf-Busses ausgeschrieben. Nach erfolgter Vergabe wird der Ruf-Bus das gesamte Stadtgebiet inkl. der Außenbereiche bedienen; dies zwar an festgelegten Haltestellen, jedoch ohne festen Fahrplan.</p> <p>Zentraler Startpunkt für den Ruf-Bus wird der Bahnhofpunkt in Traunreut sein. An diesen sollten alle weiteren Linien des Nahverkehrs nach Möglichkeit angebunden sein.</p>	3.6 Infrastruktur und Schnittstellen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>Im Zuge der Sanierung der Kantstraße erfolgt auch die Umgestaltung der Haltestelle Kirche, Traunreut. Hier sollte versucht werden, die Haltestelle weitestgehend auf den Bahnhofpunkt zu verlagern, um diesen als den zentralen Haltpunkt in das Netz zu integrieren. Zudem ist aufgrund der Neukonzeptionierung der Haltestelle Kirche, Traunreut künftig zu Stoßzeiten mit Behinderungen im Verkehr zu rechnen, da der Bus nicht in einer Haltebucht, sondern auf der Straße hält.</p>	<p>3.6 Infrastruktur und Schnittstellen</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die Verlagerung des Haltepunkts die fußläufige Erschließung und Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. des Rathausplatzes um ca. 250 m verschlechtert.</p>
		<p>Weiter sei darauf hingewiesen, dass der Übergang der Linien 9142 und 9242 an der Haltestelle Kirche, Traunreut nicht nahtlos ist. Dies war in der Vergangenheit bereits der Fall und sollte auch wieder eingerichtet werden. Zu gewissen Zeiten kommt es beim Umstieg an der Haltestelle Kirche, Traunreut in Richtung Trostberg zu Wartezeiten von bis zu einer Stunde.</p>	<p>3.6 Infrastruktur und Schnittstellen</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt</p>
		<p>Zuletzt sollte eine bessere und regelmäßige Anbindung in Richtung Osten (Waging – Taching – Naherholungsgebiet See) angestrebt werden. Hier wäre beispielsweise die Integration in die Linie 9518 denkbar.</p>	<p>3.6 Infrastruktur und Schnittstellen</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt</p>
<p>Reit im Winkl</p>	<p>03.06.2022</p>	<p>die Zielvorgabe des Nahverkehrsplans, touristische Regionen zu stärken, die sich auch mit der Regionalplanung deckt, begrüßen wir sehr. Die geplante regelmäßige Nutzung attraktiver zu staffeln, trägt sicher dazu bei.</p> <p>Unsere besondere geographische Lage einerseits und die Bedeutung des Tourismus –sowohl Übernachtungsgäste als auch die Naherholungssuchende- andererseits erfordern unseres Erachtens allerdings eine spezifische Betrachtung von Reit im Winkl.</p> <p>Von rund 4,5 Mio Übernachtungen im Chiemgau, verbuchen wir in Reit im Winkl ca. 600.000 und dazu kommen noch die Tagestouristen. Der Mobilitätswandel wird in Zukunft einen enormen Anstieg bei den Gästeanreisen mit Bus und Bahn mit sich bringen, Reit im Winkl wird als Tourismusort von einer guten Bahn und Bus Anbindung sehr abhängig sein. Zudem ist Reit im Winkl als Luftkurort der Klimaschutz enorm wichtig. Eine Anreise ohne Auto und ein Aufenthalt ohne Auto</p>		

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>wird nur gelingen, wenn das Nahverkehrsangebot attraktiv genug ist. Beispielhaft möchten wir nur auf die kilometerlangen Autoschlängen im Winter verweisen, die das Skigebiet auf der Winklmoosalm erreichen wollen.</p> <p>Als Raum mit besonderem Handlungsbedarf brauchen wir eine besondere Aufmerksamkeit für die Mobilität von und nach Reit im Winkl sowie in unserer großen Flächengemeinde mit Naherholungsmagneten wie der bereits genannten Winklmoosalm und der Hemmersuppenalm sowie der Anbindung unserer weiteren touristisch geprägten Ortsteile.</p> <p>Im Endbericht haben wir detailliert Kommentare angebracht, um unsere Stellungnahme zu konkretisieren.</p> <p>Im [F]olgenden: Zusammenfassung des durch die Gemeinde Reit im Winkl kommentierten PDF-Exemplars.</p>		
		<p>Der Punkt Tourismus ist in „Tabelle 7: Von den Gemeinden genannte Schwachstellen im ÖPNV“ nicht erwähnt.</p> <p>Hoher Bedarf an ÖPNV aufgrund touristischer Anforderungen.</p>	<p>6.1 Sicherstellung von Erschließung & Bedienung</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Inhalte der Tabelle entstammen aus einer schriftlichen Abfrage bei den Gemeinden und wurden vollständig wiedergegeben.</p> <p>Das Thema Tourismus spielt durchaus eine Rolle. Siehe hierzu Abschnitt 6.1.</p>
		<p>Informationen über Förderungen und Ansprechpartner für Haltestellen werden gewünscht.</p>	<p>7.5.1 Information und Kommunikation</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf den „Grundsatzbeschluss über Finanzhilfen an Gemeinden für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen“ vom 26.11.2019 wird hingewiesen.</p>
		<p>Erreichbarkeit und adäquates Angebot für Landkreisbewohner (v.a. auch bei Etablierung des Campus Chiemgau)</p>	<p>-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>Winklmoosalm, Kössen und St. Johann sind auf „Abbildung 13: SPNV und ÖPNV Liniennetz der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land“ nicht dargestellt.</p>	<p>5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hier handelt es sich um eine grobe Darstellung. Die Winklmoosalm ist auf der Liniendarstellung in „Karte 9: Buslinien“ berücksichtigt.</p> <p>Die Verbesserungen auf der 9509 umfassen auch den Bereich Kössen.</p> <p>Das Planungsgebiet umfasst den Landkreis Traunstein. Es wird darauf geachtet, dass die Planungen mit den Ansprechpartnern auf Tiroler Seite besprochen und auch zukünftig weiterhin eng abgestimmt werden (siehe hierzu auch den Austausch mit der EUREGIO Inntal).</p>
		<p>Berücksichtigung von Reit im Winkl bei den Nachtexpress-Linien.</p>	<p>7.1.6 Maßnahmen für Nachtexpress-Linien</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt</p>
		<p>Einsatz von QR-Code-Lesegeräten.</p>	<p>5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Umfasst einen Teil der Grundlagenstudie Verbundintegration (Vertriebswege).</p>

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Palling	03.06.22	<p>„Mit dem Verkehrsplan des Landkreises Traunstein besteht grundsätzlich Einverständnis.</p> <p>Grundsätzlich wird mit der Überarbeitung des ÖPNV-Netzes die Erwartung verbunden, dass der Ort Palling so an den ÖPNV angebunden wird, dass Personen zeitgerecht mehrfach am Tag die Nachbarorte, insbesondere Trostberg, Traunreut und Traunstein, erreichen können.“ (Abstimmungsergebnis: 12:1)</p> <p>Die Tendenz aus der Sitzung ist letztlich, dass mit den bestehenden und zukünftig geplanten (Entwurf) der Großteil der Arbeitnehmer die Arbeitsstellen in den o.a. drei Ortschaften nicht zeitgerecht erreichen können und nach Arbeitsende keine Möglichkeit mehr besteht, wieder nach Hause zu kommen. Weiteres gilt für Personen, die zum Beispiel Arzttermine (Facharztpraxen, Krankenhaus usw.) erreichen müssen. Auch hier reichen die Verbindungen/Taktungen nicht aus.</p>	-	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p> <p>Ein über die grundlegende Planung hinausgehender Ausbau der Anbindung kann bilateral mit der Gemeinde Palling maßnahmenbezogen besprochen werden.</p>

Verkehrsunternehmen	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Chiemgauer Lokalbahn e.V.	19.05.22	Bitte berichtigen Sie noch hinsichtlich der Linie 12951 (Chiemgauer Lokalbahn), dass diese im Landkreis drei (nicht zwei) Haltestellen hat.	3.3.1 SPNV-Angebot	Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
Brodsc helm Verkehrsbetrieb GmbH	03.06.2022	Zusammenfassung des durch die Brodsc helm Verkehrsbetrieb GmbH kommentierten PDF-Exemplars:		
		9514: Gemeinschaftsgenehmigung VBB/RVO	III Buslinien	Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
		<p>Infrastruktur und Barrierefreiheit:</p> <p>Beauskunftung Barrierefreiheit, Piktogramm-Überblick je HSt. bei App-Auskunft</p> <p>Hier besteht uMn prozentual ein wesentlich höherer Erfüllungsgrad bei den Fahrzeuge als bei den Haltestellen</p> <p>„Haltestelle der Zukunft" als Positiver Ort</p> <p>Ergänzend Digitaler Fahrplan + Fahrgastinfo? ausreichende Wegeerschließung und Platzbedarf , auch in Hinblick auf Barrierefreiheit</p>	3.7 Barrierefreiheit / 6.3 Infrastruktur / 7.4.1 Haltestellen und Mobilitätsstationen	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		<p>Bedienungshäufigkeit & Erreichbarkeit:</p> <p>"Erhöhung der möglichen Nutzungskontakte" um Mehrleistungen ohne Nutzung zu Vermeiden (s. Co²)</p> <p>o2-freundliche Bedienung: Nutzungsmöglichkeit mit Linienverlauf verdichten</p> <p>Schnelle, direkte Linienführung bedingt höhere CO2-Belastung.</p>	-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Um zukünftige Anbindungsprobleme zu vermeiden sollte generell bei Planungen in den Bereichen Wohn- und Gewerbegebiete sowie Einrichtungen im Bereich Bildung und Erziehung,	5.1 Vorhandene Planungen zur siedlungs- und	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Verkehrsunternehmen	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Gesundheitswesen, Freizeit, Sport, Kultur und Tourismus auf eine gute ÖPNV-Anbindung geachtet werden.	verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung	
		Planungen auf B16 & B19: es ist auf eine Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern zu achten.	5.3.4 Planungen des Landkreises Berchtesgadener Land & 5.3.3 Planungen des Landkreises Altötting	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Orts- und Flächenverkehre: Die OV haben eigene Anforderungen und sollten nicht explizit als untergeordnet betrachtet werden	6.1 Sicherstellung von Erschließung & Bedienung	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Um die Ortsverkehre mit den Landkreis-Linien gut zu verzahnen, wurde diese Einteilung bzw. Hierarchisierung vorgenommen.
		Versorgungs- und Betankungspunkte für alternative Kraftstoffe sind bei Infrastrukturplanungen zwingend zu beachten.	6.3 Infrastruktur	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Auskunftssysteme zwischen ÖPNV und SPNV an Haltestellen: hier ggf. auch Bildschirme und Solaranlage?	6.4 Begleitende Maßnahmen	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Taktorientierung und Verknüpfung zu SPNV: Taktierungen unter Berücksichtigung der regionalen Begebenheiten (Unternehmen/Schulen und deren "Öffnungs/Arbeitszeiten") können kaum an der Schiene Orientierung finden. Ebenso sind Fahrpläne von Landes- und Bundestaktungen vor Ort kaum bis nicht beeinflussbar.	7.1 Leistungsangebot im ÖPNV	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Inwiefern dient Bündelung der teilregionalen Netzgestaltung?	7.3 Harmonisierung der Laufzeiten & Linienbündelung	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bündelung soll insbesondere dazu dienen, eine bessere Abstimmung von Fahrplänen und Anschlüssen in einer Teilregion zu erreichen → aufeinander

Verkehrsunternehmen	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
				abgestimmte Fahrpläne in einem Teilnetz.
		Es wird bei der Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals insbesondere auf die Kosten sowie dringend auf den Fahrkräftemangel hingewiesen.	7.4.2 Barrierefreiheit	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Bei flexiblen Bedarfsverkehren sollte die Abfrage erfolgen, ob ein barrierefreies Fahrzeug benötigt wird.	7.4.2 Barrierefreiheit	Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt
		Fahrzeugalter 8 Jahre: die derzeitige Lage (E-Mobilität/CVD/Fahrzeughersteller) ist die Verfügbarkeit von KOM hier zu berücksichtigen	7.5.4 Qualitäts-Anforderungen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen: Die Kostenberechnung im ÖPNV erfolgen hier nur auf KM-Preis, welches uMn ein falsches Bild wiedergibt und die Kosten tatsächlich wesentlich höher anzusetzen wären	8.1 Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hierbei handelt es sich um eine erste Kostenschätzung, die für die vorliegende Rahmenplanung gedacht und auch in anderen Landkreisen bzw. Aufgabenträgergebieten üblich und gängige Praxis ist.

Weitere Aufgabenträger	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Landratsamt Berchtesgadener Land	31.0.2022	<p>Zur gegenseitigen Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn- und Busverbindungen sowie zu weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Bahnstrecke Salzburg-Mühldorf-Landshut wird zu Punkt 3.6 die Festlegung von umsteigerelevanten Bahnstationen auch auf der SPNV-Kursbuchstrecke 945 angeregt. Diese Anregung bezieht sich gleichermaßen auf Punkt 7.5.2 „Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV“ auf Seiten 87 und 88.</p>	<p>3.6 Infrastruktur und Schnittstellen / 7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Weiterentwicklung und stärkeren Vernetzung von SPNV und ÖPNV können die hier genannten dezentralen Haltepunkte an Bedeutung gewinnen. Die Anschlüsse sind daher regelmäßig zu prüfen.</p>
		<p>Zu Punkt 5.3.4 „Planungen des Landkreises Berchtesgadener Land“ auf Seite 56 sei darauf hingewiesen, dass die grenzüberschreitende und touristische Linienbusverbindung H4T den Landkreis Berchtesgadener Land nicht bedient. Deshalb fand diese Linie im Linienverzeichnis des Nahverkehrsplans BGL auf Seite 72 bei den vom Verkehrsunternehmen Hogger betriebenen Linienbusverbindungen keine Erwähnung.</p>	<p>5.3.4 Planungen des Landkreises Berchtesgadener Land</p>	<p>Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.</p>
		<p>Als weitere Angebotsverbesserungen auf den beiden von München und Mühldorf auf Salzburg zulaufenden SPNV-Verbindungen hat der Landkreis BGL in seinem Nahverkehrsplan BGL jeweils einen Halbstundentakt gefordert, um diese künftig in ein Regionalstadtbahnsystem im Großraum Salzburg zu integrieren. Diesem Ansinnen könnte ggf. durch vergleichbare Aussagen bzw. Forderungen im Nahverkehrsplan TS hinsichtlich der Zielvorstellungen zu den Fahrplänen des SPNV mehr Nachdruck verliehen werden.</p>	<p>3.3.1 SPNV-Angebot / 3.6 Infrastruktur und Schnittstellen</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich begrüßt der Landkreis Traunstein eine verbesserte SPNV-Taktung, nicht nur in diesem Bereich.</p>
		<p>Das gemeinsame Vorhaben zur Etablierung eines Verkehrsverbunds zwischen den Landkreisen BGL und TS wird in Punkt 5.6 „Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein“ ausführlich und in einem vergleichbaren Umfang wie im Nahverkehrsplan des Landkreises BGL behandelt. So bringen die Nahverkehrspläne unserer beiden Landkreise die gemeinsame Zielsetzung in Richtung</p>	<p>5.6 Vorhaben Grundlagenstudie Verkehrsverbund für die Landkreise</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Weitere Aufgabenträger	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Verbundintegration sehr klar und übereinstimmend zum Ausdruck. Was die Frage der künftigen Bündelung von landkreisüberschreitenden Linien betrifft, so wird ganz richtig auf die Grundlagenstudie verwiesen, die nochmals in einer Zusammenschau zwischen beiden Landkreisen geeignete Linienbündel identifizieren soll.	Berchtesgadener Land und Traunstein	
Bayerische Eisenbahngesellschaft	03.06.22	<p>Wir begrüßen es sehr, dass der Landkreis Traunstein beabsichtigt, konkrete Schnittstellen für den Übergang vom SPNV zum ÖPNV zu definieren und das Angebot an Busfahrten deutlich auszubauen. Damit wird der „Bayern-Takt“ auch über die Schienenstrecken hinaus für die Bürger nutzbar.</p> <p>Einzelne Vorhaben, die im Kapitel 7 Maßnahmenpaket beschrieben sind, sehen wir jedoch kritisch:</p>	-	
		<p><u>Kapitel 7.1.1 Maßnahmen für den Nordosten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Hauptlinie 9518 Traunstein – Waging – Tittmoning würde mit Mehrleistungen von 4 bis 6 Fahrtenpaaren/Tag sowie einem Neuangebot am Wochenende die Bahnlinie Traunstein – Waging massiv konkurrenzieren und letztendlich in ihrem Bestand gefährden. Diese Angebotsausweitung des ÖPNV zwischen Traunstein und Waging müssen wir daher ablehnen. Wir schlagen folgende Alternative vor: das Angebot an Busfahrten zwischen Traunstein und Waging bleibt unverändert (bzw. wird idealerweise leicht reduziert), und die neue Hauptlinie verkehrt auf dem neuen Linienweg Traunreut – Waging Bf – Tittmoning (Integration W 05). In Waging Anschluss von und zu den Zügen von und nach Traunstein. Mit dieser alternativen Linienführung könnte auch der Wunsch der Stadt Traunreut nach einer besseren Anbindung an den östlichen Landkreis (Kapitel 4.1, Seite 39) erfüllt werden. • Generell sollten die ab Waging weiterführenden Linien (z.B. 9519, auch andere) in Waging nach Möglichkeit mit dem SPNV von/nach Traunstein verknüpft werden. • Eine Auswertung der Hauptlinie B 16 Tittmoning – Kirchanschörling erscheint angesichts der abseitigen Lage der Bahnstationen in Tittmoning und Fridolfing sinnvoll, jedoch sollte auf eine gute Verknüpfung mit dem SPNV geachtet werden. 	7.1.1 Maßnahmen für den Nordosten	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Definition der Hauptlinien orientiert sich an bestehenden Verkehrs- und Pendlerströmen und wurde auf Basis dieser Parameter festgelegt.</p> <p>Aus Sicht des Landkreises ist das derzeit vorhandene Angebot zu sichern und laut den dargestellten Planungsmaßstäben zu erweitern.</p>
		<p><u>Kapitel 7.1.2 Maßnahmen für den Nordosten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • die Nebenlinie 9444 Abschnitt Trostberg – Peterskirchen sollte in Trostberg direkt am Bahnhof mit dem SPNV verknüpft werden 	7.1.2 Maßnahmen für den Nordwesten	Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.

Weitere Aufgabenträger	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p><u>Kapitel 7.1.3 Maßnahmen für den Südosten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bei der Nebenlinie 9512 Traunstein – Ruhpolding wäre eine Angebotsausweitung lediglich bei der Fahrt Traunstein ab 17:55 nach Ruhpolding (derzeit nur an Schultagen, zukünftig auch in den Schulferien) und Gegenrichtung wünschenswert. Die derzeit ebenfalls nur an Schultagen verkehrende Fahrt Traunstein ab 15:20 nach Ruhpolding verkehrt absolut zeitgleich zu einem Zug (Abfahrt 15:17) und sollte, auch in der Gegenrichtung, völlig entfallen. Die Anbindung des Industriegebiets Siegsdorf könnte nicht nur durch die Linie 9512, sondern auch durch die Hauptlinie 9526 Traunstein – Inzell erfolgen. 	7.1.3 Maßnahmen für den Südosten	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bestehende Angebote sind jedoch zu sichern, was eine Optimierung bspw. auch hinsichtlich Verknüpfung SPNV und ÖPNV nicht ausschließt.</p>
		<p><u>Kapitel 7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die aufgewertete Ergänzungslinie 9508 Marquartstein – Bergen – Siegsdorf sollte in Siegsdorf Anschlüsse von und zu den Zügen von und nach Ruhpolding erhalten. 	7.1.4 Maßnahmen für den Südwesten	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.</p>
		<p><u>Kapitel 7.1.5 Maßnahmen für die Stadtgebiete:</u></p> <p>Grundsätzlich müssen wir anerkennen, dass das derzeitige SPNV-Angebot insbesondere aufgrund seiner infrastrukturellen Beschränkungen nicht allen Verkehrsbedürfnissen entsprechen kann und insofern „paralleler“ ÖPNV erforderlich ist. Dennoch bitten wir, bei Ausweitungen des ÖPNV sehr sensibel vorzugehen, um die Auslastung des SPNV nicht zu gefährden. Letztendlich ist hier auch Art. 2 des BayÖPNVG zu berücksichtigen: „Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden.“</p> <ul style="list-style-type: none"> Achsen 9142 und 9242 Traunstein – Traunreut – Trostberg: Hier erscheinen uns die vorgeschlagenen Mehrleistungen angesichts des bereits vorhandenen Verkehrsangebotes als überdimensioniert. Die nur durch den ÖPNV mögliche verbesserte Feinerschließung kann im Stadtgebiet Traunreut auch das angedachte Rufbussystem gewährleisten. Achse 9342 Trostberg – Garching (Alz): Hier erscheinen uns die vorgeschlagenen Mehrleistungen angesichts des bereits vorhandenen Verkehrsangebotes als überdimensioniert. Engelsberg könnte am Wochenende durch ca. 3 Bus-Fahrtenpaare Garching (Alz) – Trostberg in Zwischenlagen zum SPNV bzw. durch eine erweiterte Rufbus-Bedienung angebunden werden. 	7.1.5 Maßnahmen für Stadtgebiete	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei den geplanten Maßnahmen wurde auf die Abstimmung zwischen SPNV und ÖPNV hingewiesen.</p> <p>Grundsätzlich ist aus Fahrgastsicht jedoch je nach Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger im Ergebnis ein Angebot zu schaffen, welches das angestrebte Bedien-Niveau erreicht.</p>

Weitere Aufgabenträger	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> Hauptlinie 9442 Traunstein – Hörpolding – Trostberg: An den Wochenenden besteht angesichts des SPNV-Angebots und der ggf. erweiterten ÖPNV-Bedienung auf den Achsen 9142 und 9242 keine Notwendigkeit für eine zusätzliche ÖPNV-Linie. An Mo-Fr können wir uns einzelne schnelle Buskurse zusätzlich zum SPNV-Angebot vorstellen, wobei auf eine gute zeitliche Verteilung der Fahrten zu achten ist. So kann z.B. der derzeit verkehrende „Schnelle Trostberger“, Abfahrt in Traunstein um 18:25, angesichts des nahezu zeitgleich verkehrendes Zuges mit Abfahrt um 18:20 entfallen bzw. in eine andere zeitliche Lage verlegt werden. 		
		<p><u>Kapitel 7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV:</u></p> <p>Die Vorgabe konkreter Umsteigezeiten und von Maßnahmen zur Sicherung der Anschlüsse begrüßen wir sehr! Im Nachgang zur Durchsicht der konkreten Verbesserungen bei den einzelnen Linien schlagen wir noch folgende Ergänzungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> als zusätzliche Umsteigestationen Siegsdorf (Anschluss zur Linie 9508), Waging (Anschluss zur Linie 9518 sowie zu weiteren Linien) und Traunreut (hier besteht schon ein attraktiver Kombi-Bahnsteig zum direkten Umstieg Zug-Bus). in Trostberg sollte perspektivisch die Schaffung einer Bushaltestelle direkt am Bahnhof mit kurzen Umsteigezeiten angestrebt werden. So könnte zu mindestens bei Buskursen, die in zum SPNV zeitlich passenden Lagen in Trostberg beginnen bzw. enden, ein attraktiver Umstieg zwischen Zug und Bus zu ermöglicht werden. Die aktuelle Situation mit einem Fußweg von gut 200 m inkl. Querung einer stark befahrenden Bundesstraße und geplanten Umsteigezeiten von 16 bis 20 Minuten kann nicht als zukunftssträftig angesehen werden. nachrichtlich könnte auch als Umsteigestation Hörpolding erwähnt werden (für Citybus Traunreut, siehe Kapitel 7.1.5). 	7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.

Sonstige	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
Kommunales Bildungsmanagement	31.05.22	<p>Formulierungsaktualisierung:</p> <p>Alt:</p> <p>„Für die bislang den Campus durchschneidende Güterhallenstraße soll geprüft werden, ob diese verlegt werden kann, ob eine Untertunnelung sinnvoll ist bzw. welche sonstigen Optionen bestehen. Ebenso ist zu prüfen, ob sinnvolle Anpassungen für die Güterhallenstraße notwendig sind.“</p> <p>Neu:</p> <p>„Die bislang den Campus durchschneidende Güterhallenstraße wird an die Bahngleise verlegt. Es ist zu prüfen, ob sinnvolle Anpassungen für die Güterhallenstraße notwendig sind.“</p>	5.2 Campus Chiemgau	Die Hinweise wurden in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.
Seniorenbeirat Trostberg	02.06.22	<p>Bei der Bedarfsprognose sollte noch Erwähnung finden, dass aufgrund der demographischen Entwicklung der Anteil alter Menschen, die nicht mehr in der Lage sind selbst ein Kfz zu steuern und daher auf den ÖPNV angewiesen sind, in den kommenden Jahren zunehmen wird (exakte Daten bei Herrn Fertl).</p> <p>Das Problem der „letzten Meile“ wird zwar angesprochen, Lösungen dafür werden aber nicht aufgezeigt. Dabei findet sich das Thema auf S. 124 als „Haustürabholung“ beim Seniorenrufbus im nordwestlichen Landkreis wieder. Diese Möglichkeit könnte ja auch für den Rest des Landkreises als Vorbild dienen.</p> <p>Die in anderen Landkreisen verschiedentlich existierenden Alternativen zum konventionellen Linienbusverkehr (Rufbus, Sammeltaxi etc.) werden nicht erwähnt.</p>	<p>3.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten</p> <p>3.3.2 ÖPNV-Angebot</p> <p>-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf das Thema Demographischer Wandel wird in Kapitel 3.1 eingegangen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Um die hier angesprochene ‚Feinsterschließung‘ zu verbessern, gibt es wie in Abschnitt 7.2 beschrieben die Möglichkeit zur Entwicklung von Orts- und Flächenverkehren, sodass auch die hier genannten Defizite behoben werden können.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Sonstige	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
				Siehe hierzu die letzte Folie im Abschnitt „V Kernergebnisse Grobkonzept Ergänzungssystem“, in dem auf die verschiedenen Möglichkeiten eingegangen wird.
		<p>Die Anbindung der Kreisklinik Trostberg müsste dem Landkreis als Klinikträger ein besonderes Anliegen sein. Der Verbesserungsbedarf wird erwähnt.</p> <p>Es soll aber auch darauf hingewiesen werden, dass die Klinik nicht nur vom Stadtbus, sondern auch von den Linien nach Peterskirchen und nach Schnaitsee angefahren wird.</p> <p>Nützlich wäre hier eine Fahrplandarstellung „Gesamtverkehr Kreisklinik Trostberg - Zentraler Busbahnhof“, gerade auch als Aushang an der Klinikhaltestelle.</p>	-	Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt.
		<p>Außerdem sollte auch für Fahrgäste, die von der Kreisklinik in Richtung Altenmarkt, Traunreut, Seebruck und Obing fahren wollen, eine zeitlich abgestimmte Umsteigemöglichkeit an der B 299 am Fuße des Schwarzer Berges geschaffen werden, damit diese nicht bis zum ZBB fahren, dort umsteigen und mit einem anderen Bus wieder zurückfahren müssen.</p>	3.6 Infrastruktur und Schnittstellen	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		<p>Die Verbindung zwischen SPNV und ÖPNV ist in Trostberg ungünstig, weil der ZBB nicht am Bahnhof gebaut wurde. Alte und Gehbehinderte betrifft dies besonders. Es sollte nicht außer Betracht bleiben, dass man den ZBB auch verlagern könnte.</p>	3.6 Infrastruktur und Schnittstellen / 7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		<p>Im Hinblick auf die Möglichkeiten sich per Mobiltelefon jederzeit informieren oder auch Tickets kaufen zu können, möchte der Seniorenbeirat daraufhinweisen, dass es auch in Zukunft (nicht nur alte) Menschen geben wird, die ohne Handy unterwegs sind. Es muss auch in Zukunft ein Recht auf ein Leben ohne Internet geben.</p>	-	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Thema Vertriebswege wird auch in der Grundlagenstudie behandelt.</p>

Sonstige	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		Insgesamt begrüßt der Seniorenbeirat das Ergebnis des Nahverkehrsplans, insbesondere auch die Ausführungen zur Barrierefreiheit.	7.4.2 Barrierefreiheit	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Kundenbeirat der Südostbayernbahn	03.06.2022	<p>Aus Fahrgastsicht bestehen auf den von der Südostbayernbahn bedienten Strecken einige gravierende Schwachstellen, die im Zuge einer auf eine Verkehrswende hin ausgerichteten Nahverkehrsplanung behoben werden müssen. Dazu im Einzelnen:</p> <p>1. Bedienzeiten bei der Traun-Alz-Bahn wochentags (KBS 947): Die erste Zugverbindung von Mühldorf erreicht Traunstein erst um 7.38 Uhr. Umgekehrt ist Mühldorf von Traunstein aus erstmals um 8.23 zu erreichen. Fahrgasteingaben belegen, dass von Pendlern frühere Verbindungen gewünscht werden.</p> <p>2. Fehlende Durchbindungen nach Salzburg (KBS 945): Im morgendlichen Berufsverkehr enden sämtliche Zugverbindungen in Freilassing, es fehlen Durchbindungen nach Salzburg, es muss in Freilassing umgestiegen werden. Der erste durchgehende Zug erreicht Salzburg Hbf erst um 8.54 Uhr. Auch dies führt zu Fahrgastbeschwerden.</p> <p>3. Waginger Bahn (KBS 959): Der Zwei-Stunden-Takt am Wochenende sowie der frühe Betriebsschluss (letzte Abfahrt Richtung Waging um 21.25 Uhr) entsprechen ebenfalls nicht den Anforderungen an eine auf eine Verkehrswende hin ausgerichtete Bedienung.</p> <p>Diese [zuvor genannten] Schwachstellen sollten, auch wenn der Landkreis Traunstein für deren Behebung nicht zuständig ist, in dem Nahverkehrsplan deutlich benannt werden, um der Politik einen Anstoß zu geben, sich für Verbesserungen einzusetzen.</p> <p>Mit den weiteren Ausführungen im Entwurf zum Endbericht Nahverkehrsplan Landkreis Traunstein besteht Einverständnis, soweit der SPNV der Südostbayernbahn betroffen ist. Nachfolgende Teilaspekte möchte ich dabei besonders hervorheben und unterstreichen:</p>	-	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis: Zuständigkeit bei BEG.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis: Zuständigkeit bei BEG.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis: Zuständigkeit bei BEG.</p> <p>Der Landkreis Traunstein wird im bilateralen Dialog mit der BEG auf eine kontinuierliche Verbesserung des SPNV hinwirken.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Sonstige	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bezug	Bewertung
		<p>4. Anbindung von Traunreut an die KBS 947: Die Stichfahrten von Hörpolding nach Traunreut und zurück führen bei etlichen Zügen von Mühldorf nach Traunstein zu Fahrzeitverlängerungen von 18 Minuten und konterkarieren damit das Ziel der Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeiten durch schnelle und durchgehende Verbindungen zwischen den beiden Kreis-, Schul- und Behördenstädten Mühldorf und Traunstein. Zur Vermeidung derartiger Fahrzeitverluste sollten daher verstärkt sog. Shuttle-Verbindungen Traunreut – Hörpolding in Erwägung gezogen werden.</p>		
		<p>5. Anschlusssicherheit zwischen ÖPNV und SPNV: Die Gestaltung der Fahrpläne mit entsprechenden Übergangszeiten kann nur ein erster Ansatzpunkt sein. Ziel muss eine Anschlusssicherung durch technische Maßnahmen sein.</p>	<p>7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt</p>
		<p>6. Tarif und Ticket: Ein Angebot aus einer Hand wird gerade bei Gelegenheitskunden eine gravierende Zugangsbarriere beseitigen und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beitragen.</p>	<p>7.5.3 Tarif & Ticket</p>	<p>Die Hinweise werden im Zuge der Umsetzung bestmöglich berücksichtigt. Das Thema wird in der Grundlagenstudie Verbundintegration bearbeitet.</p>
		<p>7. Vermeidung von Parallelfahrten: Es ist darauf zu achten, dass eine enge Abstimmung zwischen den Fahrplänen des ÖPNV und des SPNV erfolgt und damit kostspielige Parallelfahrten zwischen Bus und Bahn vermieden werden.</p>	<p>7.5.2 Anschluss & Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wurde bereits während der Maßnahmenformulierung mitberücksichtigt.</p>



LANDKREIS
TRAUNSTEIN

Landratsamt Traunstein
Papst-Benedikt-XVI.-Platz
83278 Traunstein