



Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land

Endbericht

**Nahverkehrsplan
für den Landkreis Berchtesgadener Land**

Endbericht

Im Auftrag des

Landkreis Berchtesgadener Land

Mai 2022

Bearbeiter: Erik Meder, Dipl.-Geogr.
Melanie Weigel, Dipl.-Geogr.
Jan Nitsch, M.Sc.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München – Karlsruhe
Grillparzerstr. 12a
81675 München

Telefon 089 / 489085 0
Telefax 089 / 489085 55

Email muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	14
2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	17
3	Datenerhebungen	19
3.1	Befragung der Gemeinden	19
3.2	Bürgerbeteiligung	20
3.2.1	Information über eine Homepage	20
3.2.2	Beteiligung über eine Online-Befragung	21
3.2.2.1	Soziodemographische Angaben	22
3.2.2.2	Nutzungshäufigkeit	23
3.2.2.3	Nutzungszweck	25
3.2.2.4	Informationen zum ÖPNV-Angebot	26
3.2.2.5	Mängel und Schwachstellen im ÖPNV	27
3.2.2.6	Anreize zur häufigeren Nutzung des ÖPNV	33
3.2.2.7	Anregungen und Wünsche zum ÖPNV	34
3.3	Erstellung eines Haltestellenkatasters für Bushaltestellen	38
4	Bestandsaufnahme	39
4.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	40
4.1.1	Zentralörtliche Gliederung	40
4.1.2	Bevölkerungsstruktur	42
4.1.3	Arbeitsplätze	47
4.1.4	Schulen	54
4.1.5	Krankenhäuser und Rehakliniken	59
4.1.6	Freizeit und Tourismus	61
4.2	Analyse der Verkehrsnachfrage	64
4.2.1	Vorhandene Nachfrage im ÖPNV	64

4.2.2	Vorhandene Nachfrage im SPNV	68
4.2.3	Vorhandene Nachfrage im MIV	70
4.3	Analyse des ÖPNV-Angebotes	72
4.3.1	Linienübersicht	72
4.3.2	Fahrtenangebot	84
4.3.3	Räumliche Erschließung	93
4.3.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	98
4.3.5	Fahrzeiten und Geschwindigkeiten im ÖPNV	100
4.3.6	Umsteigemöglichkeiten Bus - Bahn	106
4.3.7	Umsteigemöglichkeiten Bus – Schiff und Bus – Bergbahn	108
4.3.7.1	Schiffsverkehr	108
4.3.7.2	Bergbahnen	108
4.3.8	Barrierefreiheit an Bahnhöfen	110
4.3.9	Organisation	112
4.3.10	Information und Tarifsysteem	113
5	Schwachstellenanalyse und Bewertung	117
5.1	Fahrtenangebot	118
5.1.1	Bedienungshäufigkeit im ländlichen Raum, im verdichteten Raum und in den (funktionalen) Mittelzentren	122
5.1.2	Bedienungshäufigkeit auf den Verkehrsachsen	128
5.1.3	Innere Erschließung der (funktionalen) Mittelzentren	137
5.2	Räumliche Erschließung	139
5.3	Erreichbarkeit zentraler Orte	142
5.3.1	Anbindung an das Gemeindezentrum	142
5.3.2	Anbindung an das nächste Unterzentrum	146
5.3.3	Anbindung an das nächste Mittelzentrum	149
5.4	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	152
5.5	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse	155

6	Barrierefreiheit	158
7	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	163
7.1	Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen	164
7.2	Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV	167
7.3	Einwohnerprognose und demographische Entwicklung	168
8	Rahmenkonzeption	175
8.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	177
8.1.1	Sicherung Mindestbedienung	177
8.1.2	Weiterentwicklung Fahrtenangebot	177
8.1.3	Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen	178
8.1.4	Schülerverkehr	183
8.2	Begleitmaßnahmen	184
8.2.1	Infrastruktur	184
8.2.2	Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)	184
9	Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV	186
9.1	Vorgehensweise: Maßnahmenableitung im ÖPNV	186
9.1.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	189
9.1.1.1	Qualitative Hinweise für (funktionale) Mittelzentren	190
9.1.1.2	Maßnahmen auf Bus-Premiumlinien	192
9.1.1.3	Maßnahmen auf Bus-Hauptliniennetz	196
9.1.1.4	Maßnahmen auf Busergänzungsnetz	202
9.1.1.5	Weitere Fahrplanmaßnahmen	205
9.1.2	Erreichbarkeit Gemeindezentrum und zentrale Orte	208
9.1.3	Räumliche Erschließung	211

9.2	Maßnahmen zum Schülerverkehr	212
9.3	Weitere Maßnahmen zum allgemeinen ÖPNV	213
9.3.1	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	213
9.3.2	Schnittstellen Bus – Bahn / Bus bzw. Bus – Bus	215
9.3.3	Bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept	216
9.4	Randbedingungen zu Genehmigungslaufzeiten und für Bildung von Linienbündeln	221
10	Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen	230
10.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	230
10.1.1	Herstellung Barrierefreiheit	230
10.1.2	Multi- und Intermodalität	231
10.2	Begleitende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung	233
10.2.1	Verbundintegration	233
10.2.2	Weiterentwicklung Tarif	237
10.2.3	Qualitätsstandards	237
10.2.4	Busbeschleunigung	239
10.2.5	Sonstige Begleitmaßnahmen	240
11	Maßnahmenbewertung und Umsetzungsprioritäten	243
11.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	243
11.1.1	Vorgehen	243
11.1.2	Formale und planerische Randbedingungen	243
11.1.3	Umsetzungsprioritäten und Investitionsplan	245
11.2	Sonstige Maßnahmen	248
12	Zusammenfassung	249
13	Quellenverzeichnis	251
14	Anlagen	253

Abbildungen

Abbildung 1	Homepage zum Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land	20
Abbildung 2	Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden	22
Abbildung 3	Verteilung der Altersklassen	23
Abbildung 4	Verteilung der Nutzungshäufigkeit	23
Abbildung 5	Nutzungshäufigkeit nach Altersklassen	24
Abbildung 6	Nutzungszweck des ÖPNV	25
Abbildung 7	Nutzungszweck ÖPNV nach Altersklassen	26
Abbildung 8	Informationen über ÖPNV-Angebot	27
Abbildung 9	Lücken im Fahrangebot oder fehlende Verbindungen	28
Abbildung 10	Lücken im Fahrplan	29
Abbildung 11	Probleme an Haltestellen	30
Abbildung 12	Art der Probleme an Haltestellen	31
Abbildung 13	Zufriedenheit mit dem Umstieg	31
Abbildung 14	Betriebliche Probleme im ÖPNV	32
Abbildung 15	Betriebliche Probleme im ÖPNV	33
Abbildung 16	Mögliche Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV	34
Abbildung 17	Anregungen und Wünsche zum ÖPNV	35
Abbildung 18	Allgemeine Wünsche und Anregungen zum ÖPNV	35
Abbildung 19	Wünsche und Anregungen zum Angebot	36
Abbildung 20	Wünsche und Anregungen zum Tarif	37
Abbildung 21	Wünsche und Anregungen zur Fahrgastinformation	37
Abbildung 22	Liniennetz im ÖPNV	75
Abbildung 23	Wabenplan Rufbus Berchtesgaden	77
Abbildung 24	Tariftabelle Wabentarif RVO	114
Abbildung 25	Beförderungstarife Hogger GmbH	114
Abbildung 26	Grenzüberschreitende Beförderungstarife Salzburg Verkehr	115
Abbildung 27	Beförderungstarife Stadtbus Bad Reichenhall	115

Abbildung 28	Beförderungstarife Stadtbuss Freilassing	116
Abbildung 29	Beförderungstarife Stadtbuss Laufen – Oberndorf	116
Abbildung 30	Netzhierarchisierung des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land [4]	120
Abbildung 31	Zusammenfassung Schwachstellenanalyse (1)	157
Abbildung 32	Zusammenfassung Schwachstellenanalyse (2)	157
Abbildung 33	Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche	176
Abbildung 34	Ausgestaltung flexibler Bedienungsformen	180
Abbildung 35	Vorgehensweise Maßnahmenableitung	188
Abbildung 36	Entwurf Zielnetz	189
Abbildung 37	Analyse Linienbündel	226
Abbildung 38	Umsetzungsplan Linienbündel	227
Abbildung 39	Umsetzungsplan restliche Linien (1)	228
Abbildung 40	Umsetzungsplan restliche Linien (2)	229
Abbildung 41	SPNV und ÖPNV Liniennetz der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land (Netzplan erstellt von VCDB)	236
Abbildung 42	Vorteile durch die Busbeschleunigung	240
Abbildung 43	Investitionsplan	247

Tabellen

Tabelle 1	Häufigste Probleme mit dem Umstieg	32
Tabelle 2	Bevölkerung im Landkreis Berchtesgadener Land [9]	42
Tabelle 3	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Berchtesgadener Land [11]	47
Tabelle 4	Neubau und Erweiterungen von Infrastruktur (Mobilitätskonzept)	64
Tabelle 5	Anzahl Fahrgäste Rufbus Berchtesgaden 2019	65
Tabelle 6	Anzahl Fahrgäste Gemeindebus Teisendorf 2019	65
Tabelle 7	Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Rupertlinie 2019	66
Tabelle 8	Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Stadtbuslinie 2019	66
Tabelle 9	Anzahl Fahrgäste Stadtbus Bad Reichenhall 2019	67
Tabelle 10	Anzahl Fahrgäste Stadtbus Freilassing 2019	67
Tabelle 11	Übersicht freigestellte Schülerverkehre	81
Tabelle 12	Qualitätskriterien freigestellter Schülerverkehr	82
Tabelle 13	Probleme Schülerverkehre	83
Tabelle 14	Haltestelleneinzugsbereiche gemäß FGSV-Richtlinie [15]	94
Tabelle 15	Erreichbarkeit zentraler Orte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung	99
Tabelle 16	Geprüfte Fahrtrichtung der Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	106
Tabelle 17	Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn	107
Tabelle 18	Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit	120
Tabelle 19	Qualitätsstandards zur Abstimmung zwischen Bus und Bahn [15]	152
Tabelle 20	Nachfrageseitige Einsatzbedingungen der verschiedenen Betriebsformen 181	
Tabelle 21	Arten von Bedarfsverkehren	182
Tabelle 22	Festlegung Fahrtenhäufigkeit Landkreis Berchtesgadener Land	187
Tabelle 23	Definition Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) Landkreis Berchtesgadener Land	187
Tabelle 24	Fehlende Kilometer Linie 180	192

Tabelle 25	Kostenschätzung Linie 180	192
Tabelle 26	Fehlende Kilometer Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Landesgrenze	193
Tabelle 27	Kostenschätzung Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Landesgrenze	194
Tabelle 28	Fehlende Kilometer Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Königssee/Jennerbahn	194
Tabelle 29	Kostenschätzung Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Königssee/Jennerbahn	194
Tabelle 30	Gemeinde-Maßnahmen-Matrix Bus-Hauptliniennetz	196
Tabelle 31	Fehlende Kilometer Linie 260	197
Tabelle 32	Kostenschätzung Linie 260	197
Tabelle 33	Fehlende Kilometer Linie 829	198
Tabelle 34	Kostenschätzung Linie 829	198
Tabelle 35	Fehlende Kilometer Linie 852	198
Tabelle 36	Kostenschätzung Linie 852	199
Tabelle 37	Fehlende Kilometer Linien Raum Berchtesgaden	200
Tabelle 38	Fehlende Kilometer Hauptliniennetz	201
Tabelle 39	Kostenschätzung Linien Hauptliniennetz	202
Tabelle 40	Gemeinde-Maßnahmen-Matrix Bus-Ergänzungsnetz	203
Tabelle 41	Fehlende Kilometer und Kostenschätzung Bus-Ergänzungsnetz (1)	204
Tabelle 42	Fehlende Kilometer und Kostenschätzung Bus-Ergänzungsnetz (2)	205
Tabelle 43	Anbindung an Gemeindezentrum	209
Tabelle 44	Anbindung an zentrale Orte	210
Tabelle 45	Räumliche Erschließung	212
Tabelle 46	Umsteigebeziehung Bus – Bahn	215
Tabelle 47	Kostenschätzung Bedarfskonzept	219
Tabelle 48	Genehmigungslaufzeiten	224
Tabelle 49	Grenzüberschreitende Genehmigungslaufzeiten	224
Tabelle 50	Bausteine Mobilitätsstationen	232
Tabelle 51	Fahrzeugstandards	238

Karten

Karte 1	Zentrale Orte	41
Karte 2	Einwohner je Gemeinde 2017	44
Karte 3	Einwohnerdichte der Gemeinden 2017	45
Karte 4	Einwohner nach Ortsteilen 2017	46
Karte 5	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde 2017	49
Karte 6	Gemeindestrukturdaten 2017	50
Karte 7	Pendlerverflechtungen 2017 – Innerhalb des Landkreises (Bad Reichenhall)	51
Karte 8	Pendlerverflechtungen 2017 – Innerhalb des Landkreises (ohne Bad Reichenhall)	52
Karte 9	Pendlerverflechtungen 2017 – Außerhalb des Landkreises	53
Karte 10	Schulen mit Schülerzahlen	55
Karte 11	Schulen mit Unterrichtsbeginn	56
Karte 12	Schülerverflechtungen 2017/2018 - Gymnasien	57
Karte 13	Schülerverflechtungen 2017/2018 - Realschulen	58
Karte 14	Krankenhäuser und Rehakliniken	60
Karte 15	Anzahl der Gästeankünfte 2017	62
Karte 16	Anzahl der Gästeübernachtungen 2017	63
Karte 17	Nachfrage SPNV	69
Karte 18	Straßenbelastung MIV	71
Karte 19	Genehmigungslaufzeiten	78
Karte 20	ÖPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Mo-Fr an Schultagen)	87
Karte 21	ÖPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Mo-Fr an Ferientagen)	88
Karte 22	ÖPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Samstag)	89
Karte 23	ÖPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Sonntag)	90

Karte 24	SPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Werktag)	91
Karte 25	SPNV-Angebot im Landkreis Berchtesgadener Land (Wochenende)	92
Karte 26	Gebietskategorien zu den Haltestelleneinzugsbereichen	95
Karte 27	Haltestelleneinzugsbereiche ohne AST (Grenzwert)	96
Karte 28	Haltestelleneinzugsbereiche ohne AST (Richtwert)	97
Karte 29	Fahrzeiten im ÖPNV nach Bad Reichenhall	102
Karte 30	Fahrzeiten im ÖPNV nach Freilassing	103
Karte 31	Geschwindigkeiten im ÖPNV nach Bad Reichenhall	104
Karte 32	Geschwindigkeiten im ÖPNV nach Freilassing	105
Karte 33	Barrierefreiheit an Bahnhöfen	111
Karte 34	Gebietskategorien Bedienungshäufigkeit	121
Karte 35	Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Mo-Fr)	124
Karte 36	Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Grenzwert, Sa/So)	125
Karte 37	Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Mo-Fr)	126
Karte 38	Mängel in der Bedienungshäufigkeit (Richtwert, Sa/So)	127
Karte 39	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Mo-Fr an Schultagen)	129
Karte 40	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Mo-Fr an Ferientagen)	130
Karte 41	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Samstag)	131
Karte 42	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Sonntag)	132
Karte 43	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Mo-Fr an Schultagen)	133
Karte 44	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Mo-Fr an Ferientagen)	134
Karte 45	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Samstag)	135

Karte 46	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Sonntag)	136
Karte 47	Haltestellenerschließung (Grenzwert)	140
Karte 48	Haltestellenerschließung (Richtwert)	141
Karte 49	Mängel in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Grenzwert)	144
Karte 50	Mängel in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Richtwert)	145
Karte 51	Mängel in der Erreichbarkeit des Unterzentrums (Grenzwert)	147
Karte 52	Mängel in der Erreichbarkeit des Unterzentrums (Richtwert)	148
Karte 53	Mängel in der Erreichbarkeit Mittelzentrums (Grenzwert)	150
Karte 54	Mängel in der Erreichbarkeit des Mittelzentrums (Richtwert)	151
Karte 55	Mängel in der Abstimmung Bus-Bahn	154
Karte 56	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde (Gesamt)	170
Karte 57	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde (unter 18-jährige)	171
Karte 58	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde (18 bis unter 40-jährige)	172
Karte 59	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde (40 bis unter 65-jährige)	173
Karte 60	Bevölkerungsprognose 2015 - 2028 je Gemeinde (65-Jährige und älter)	174
Karte 61	Zielnetz	207
Karte 62	Bedienungsgebiete bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept	220

1 Aufgabenstellung

Durch das zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [1] wurde die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden als freiwillige Aufgabe übertragen. Zur Durchführung dieser Aufgabe haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufzustellen, in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben (Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG).

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land wurde 2004 erstellt. In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] wird eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes etwa alle fünf Jahre empfohlen. Neben dieser formalen Forderung sprechen jedoch auch zahlreiche demographische und formale Entwicklungen, die zwischenzeitlich stattgefunden haben, für eine Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplanes:

- Änderungen der gesetzlichen und formalen Grundlagen, u.a. Verabschiedung der EU-Verordnung 1370/2007 (am 03.12.2009 in Kraft getreten) und Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (seit 01.01.2013 in Kraft) mit sich daraus aktuell ergebenden Umsetzungskonsequenzen
- politischer Wille zur Stärkung des ÖPNV
- demographischer Wandel mit im Landkreis Berchtesgadener Land zwar weitgehend stabilen Schülerzahlen, aber einem deutlich steigenden Anteil älterer Landkreisbewohner
- Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen, besonders im schulischen Bereich (z.B. Einführung R6, G8; Wiedereinführung G9)
- aktuelle Siedlungsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete), neue Anforderungen an die ÖPNV-Infrastruktur (vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022)
- seit dem letzten Nahverkehrsplan vollzogene Änderungen des ÖPNV-Angebotes.

Mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurde die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner aus München beauftragt. Ein weiterer Teilauftrag stellt dabei die Erstellung eines bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotskonzepts dar. Zudem waren ortsspezifische Fragestellungen ebenfalls zu prüfen.

Da die Erstellung des aktuellen Nahverkehrsplanes über 15 Jahre zurückliegt, wird eine völlige Neubearbeitung des Nahverkehrsplanes vorgenommen, zumal im Rahmen des Mobilitätskonzepts im Jahr 2018 erhebliche Veränderungen für den ÖPNV im Vergleich zu dem letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2004 festgestellt wurden. Die Inhalte orientieren sich dabei an den Anforderungen der einschlägigen Normen für die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV, d.h. der Nahverkehrsplan orientiert sich in seinen Inhalten an der 1998 herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Die jeweilige Bearbeitungstiefe richtet sich nach den örtlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen.

Das bestehende ÖPNV-System stellt gewachsene Strukturen dar, die aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen vor Ort entstanden sind. Sie decken i.d.R. die wesentlichen Nachfrageströme ab, sind aber vor dem Hintergrund sich wandelnder Einflussfaktoren und Anforderungen weiterzuentwickeln.

Für die Weiterentwicklung bzw. Optimierung des ÖPNV-Systems sind die Erfahrungen der letzten Jahre sowie die Ergebnisse der Mängelanalyse einzubeziehen, genauso wie der politische Wille, den ÖPNV zu stärken. Darauf aufbauend gilt es zudem, im Rahmen des Nahverkehrsplanes für absehbare und relevante Änderungen der Randbedingungen die richtigen strategischen Weichenstellungen zu treffen.

Diese Weichenstellungen und daraus abgeleitete neue Angebotselemente sind immer auch im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit und ihre finanziellen Folgen einzuordnen. Dabei sind die Strategien stets an die spezifischen Bedingungen der einzelnen Teilräume anzupassen.

Zudem sind die formalen Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus der EU-Verordnung 1370/2007 und dem Ablauf der darin enthaltenen Übergangsfrist zum 03.12.2019 ergeben.

Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist eine aktuelle und differenzierte Bestandsaufnahme der allgemeinen Randbedingungen, wie beispielsweise der zentralörtlichen Gliederung, der Siedlungsstruktur sowie der Bevölkerungsverteilung. Weiterer Inhalt der Bestandsaufnahme ist zudem eine Untersuchung der Gesamtverkehrsnachfrage (MIV und ÖPNV) und vor allem eine umfassende Analyse des ÖPNV-Angebotes.

Auf Grundlage der durchgeführten Bestandsaufnahme wird eine detaillierte Schwachstellenanalyse erstellt.

Die Schwachstellenanalyse, die siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung sowie die Planungen im SPNV und Planungen benachbarter Aufgabenträger bilden letztendlich die Grundlage für die Entwicklung sinnvoller Maßnahmen für den ÖPNV.

Da der Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land mit seinen vorzuschlagenden Maßnahmen nur dann erfolgreich sein kann, wenn alle Betroffenen diesen akzeptieren, erfolgte die Bearbeitung in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie unter regelmäßiger Einbindung der Betroffenen (z.B. projektbegleitender Arbeitskreis).

2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Seit der Erstellung des bisherigen NVP im Jahr 2004 gelten geänderte sowie neue gesetzliche Grundlagen für den ÖPNV. Insbesondere sind hier der Erlass der EU-Nahverkehrsverordnung 1370/2007 zum 03.12.2009 sowie die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 zu nennen. Daneben stehen eine Reihe von Themen und Prüfaufträgen zum ÖV an, welche im Rahmen der Fortschreibung des NVP zu überprüfen und zu bewerten sind.

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes erstreckt sich auf den Landkreis Berchtesgadener Land mit seinen 15 kreisangehörigen Kommunen und zwei gemeindefreien Gebieten. Ergänzend sind auch ein- und ausbrechende Verkehre von und zu den umgebenden Landkreisen bzw. von und nach Österreich zu berücksichtigen.

Die Zielvorgaben des Landkreises Berchtesgadener Land basieren insbesondere auf dem im Jahr 2018 fertiggestellten Mobilitätskonzept mit den Initialprojekten:

- Fortschreibung NVP mit Entwicklung einer Gesamtstrategie für den Öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Entwicklung eines bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotskonzepts

Zudem sind nachfolgende Zielvorgaben bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen:

- Erhöhung des ÖV-Wegeanteils um drei Prozentpunkte mit den drei Teilzielen:
 - 1 Prozentpunkt für die Umsetzung aller im Mobilitätskonzept empfohlenen Maßnahmen zur Senkung des Reiseaufwands (in erster Linie Zeit und Kosten) für eine ÖV-Fahrt
 - 1 Prozentpunkt für die Umsetzung aller im Mobilitätskonzept empfohlenen Maßnahmen ohne direkten Einfluss auf den Reiseaufwand (z.B. Verbesserung von Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Schnittstellen)
 - 1 Prozentpunkt für die Entwicklung einer einheitlichen Tarifstruktur (z.B. im Rahmen eines grenzüberschreitenden EUREGIO-Verkehrsverbunds)

- Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußweg)
- Reduzierung negativer Verkehrsauswirkungen (wie z.B. Flächenverbrauch, Abgas- und Lärmemissionen, Verbrauch von fossilen Energien, Unfallgefahren, Trennungswirkung von Verkehrsstrassen) (siehe integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land)

Darüber hinaus sind folgende, vom Auftraggeber festgestellte Schwachstellen gemäß Leistungsbeschreibung besonders zu beachten:

- Reduzierung schienenparalleler Linienbusverkehre auf das minimal notwendige Maß
- Herstellung attraktiver Anschlüsse zwischen SPNV und Linienbussen, insbesondere an den Mobilitätszentren (Hauptbahnhof Freilassing, Hauptbahnhof Bad Reichenhall, Bahnhof Berchtesgaden) und Weiterentwicklung dieser Knotenpunkte als Mobilitätsstationen
- Fehlende systematische Erschließung des ländlichen Raumes durch ein landkreisweites bedarfsorientiertes Angebotskonzept
- Nicht vorhandene durchgängige elektronische Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformation
- Fehlendes landkreisweites rechnergestütztes Betriebsleitsystem
- Keine flächendeckend gültigen Tarifangebote (außer BGL-Tagesticket Bahn & Bus)
- Fehlende Definition von Qualitätsstandards und Vorgaben zur Anschlusssicherung
- Nicht vorhandenes Haltestellenverzeichnis (mit Erfassung Haltestelleninfrastruktur)

3 Datenerhebungen

Im Rahmen der Durchführung der Bestandsaufnahme erfolgten in Abstimmung mit dem Auftraggeber unterschiedliche Datenerhebungen zur Erweiterung bestehender Datengrundlagen.

3.1 Befragung der Gemeinden

Zu Projektbeginn wurde eine schriftliche Befragung der 15 kreisangehörigen Gemeinden im Landkreis zu freigestellten Schülerverkehren durchgeführt, um fehlende Grundlagendaten zu ergänzen, über die nur die Gemeinden verfügen. Gleichzeitig gab es den Beteiligten frühzeitig die Möglichkeit, Probleme, Wünsche und Anregungen zum Thema freigestellter Schülerverkehr bzw. Schülerverkehr allgemein zu äußern. Die Befragung erfolgte anhand eines standardisierten Fragebogens, der in Anlage 1 beigefügt ist.

Alle Gemeinden haben an der schriftlichen Befragung teilgenommen. Die inhaltliche Auswertung der Rückmeldungen erfolgte weitestgehend im Rahmen der Bestandsaufnahme in Kapitel 4.

Ein Überblick über den freigestellten Schülerverkehr in den Gemeinden ist in Kapitel 4.3.1 zusammengefasst.

3.2 Bürgerbeteiligung

Um interessierten und betroffenen Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich am Planungsprozess zu beteiligen, wurde ein themenbezogener Internetauftritt erstellt. Auf diesem wurde über das Planungsverfahren sowie den aktuellen Stand informiert. Zudem bestand die Möglichkeit, an einer Bürgerbefragung teilzunehmen.

3.2.1 Information über eine Homepage

Die Homepage zum Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land (www.nahverkehrsplan-bgl.de) ist seit 23.02.2019 online und gibt interessierten Bürgern einen Überblick über den Projekttablauf und den aktuellen Stand des Nahverkehrsplans (Abbildung 1).

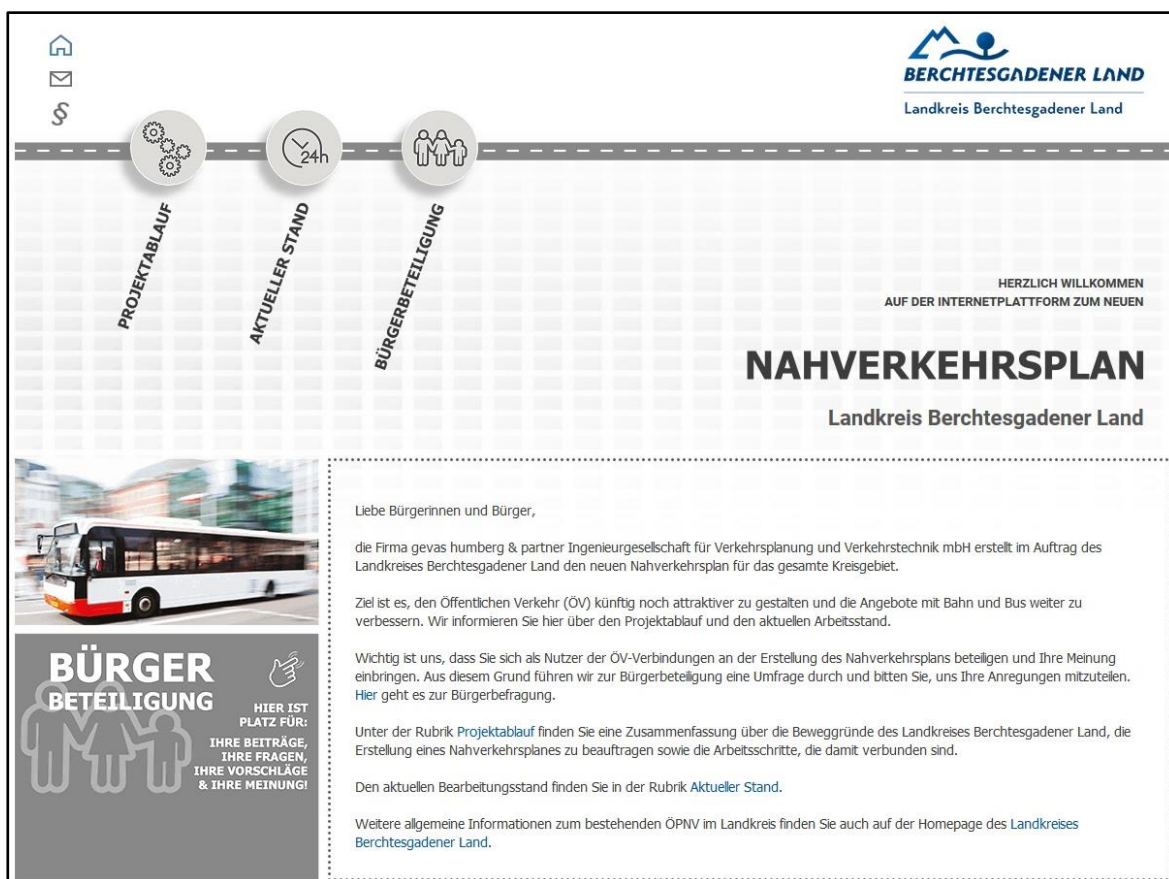


Abbildung 1 Homepage zum Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

3.2.2 Beteiligung über eine Online-Befragung

Neben der Bereitstellung von Informationen bot die Webseite zum Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land zwischen dem 13. März und 30. April 2019 Bürgern auch die Möglichkeit, im Rahmen eines standardisierten Fragebogens, Anmerkungen zu aktuell bestehenden Problemen im ÖPNV sowie Wünsche und konkrete Vorschläge zum ÖPNV machen. Für Bürgerinnen und Bürger, die keine Möglichkeit an der Online-Teilnahme haben (z.B. Sehbehinderung, kein Internetanschluss) bestand das Angebot der Hilfestellung seitens der Gemeindeverwaltungen und Seniorenbeauftragten.

Ziel war es insbesondere, Rückmeldungen zu bestehenden Schwachstellen und Mängeln aus Sicht der Bevölkerung zu erhalten, die auf Basis der Auswertungen der Fahrpläne nicht unbedingt erkennbar werden:

- Bestehen Lücken im Fahrtenangebot oder fehlen Verbindungen?
- Gibt es Probleme in Bezug auf die Lage und /oder Gestaltung der Haltestellen?
- Wie werden die Umstiege beurteilt?
- Gibt es betriebliche Probleme (Verspätungen etc.)?

Daneben wurde aber auch nach Aspekten gefragt, die zu einer stärkeren Nutzung führen könnten, sowie nach den Wünschen der Befragungsteilnehmer zum ÖPNV. Der Fragebogen ist in Anlage 2 beigefügt.

Insgesamt sind 889 Fragebögen bearbeitet worden, die inhaltlich aufbereitet und ausgewertet wurden. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst. Darüber hinaus bieten die Befragungsergebnisse eine gute Grundlage, um bei der Maßnahmenableitung durch spezifische Auswertung örtlicher Einschätzungen konkrete Hinweise zu erhalten.

3.2.2.1 Soziodemographische Angaben

Die größte Beteiligung an der Befragung haben die Städte Bad Reichenhall mit 17% und Freilassing mit 11% sowie die Gemeinden Piding mit 9% zu verzeichnen (Abbildung 2). Aus allen 15 Gemeinden des Landkreises Berchtesgadener Land haben Bürgerinnen und Bürger an der Befragung teilgenommen.

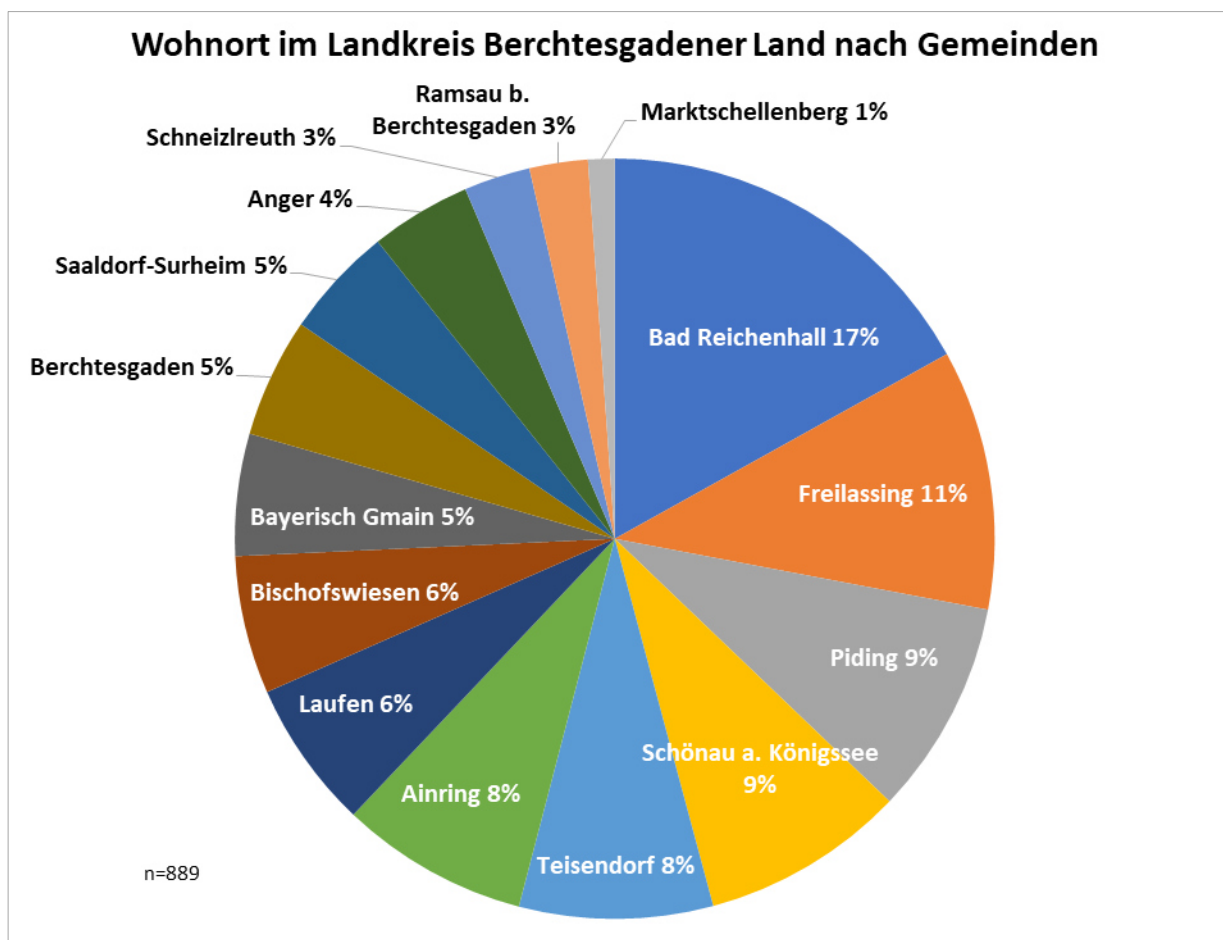


Abbildung 2 Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden

Am stärksten sind die Altersgruppen der 46-60-Jährigen mit 24% und die der 31-45-Jährigen mit 19% vertreten. Auf die Altersgruppe der 16-30-Jährigen entfallen 11%, auf die Gruppe, der über 60-Jährigen 10% und in der Gruppe unter 15 Jahren waren es 7%. Mit 29% wollten mehr als ein Viertel der Teilnehmer keine Angaben zu ihrem Alter machen (Abbildung 3).

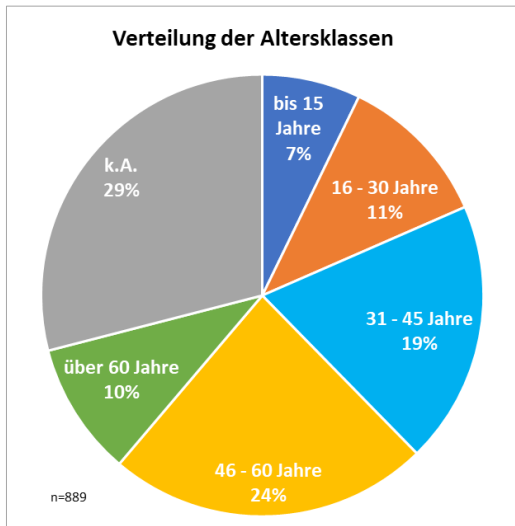


Abbildung 3 Verteilung der Altersklassen

3.2.2.2 Nutzungshäufigkeit

Die Betrachtung der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV (Abbildung 4) unter den Teilnehmern der Befragung zeigt, dass mit 32% mehr als ein Viertel den ÖPNV mehrmals pro Woche nutzen. Die übrigen Kategorien sind nahezu gleichmäßig verteilt. Mehrmals pro Monat nutzen 13% den ÖPNV, 19% nutzen ihn mehrmals pro Jahr, 21% nutzen ihn seltener und 15% nutzen den ÖPNV nie.

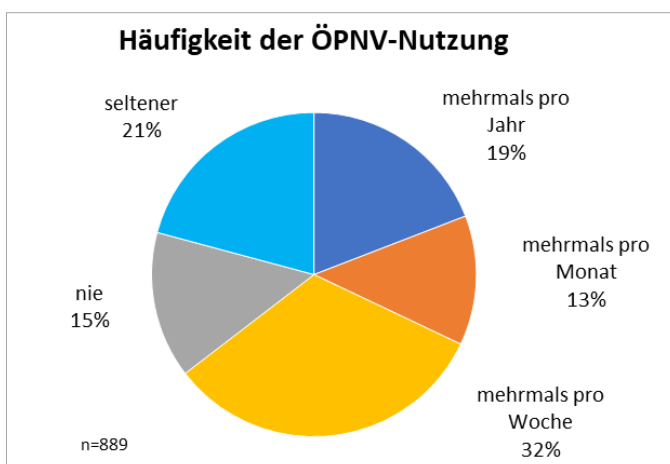


Abbildung 4 Verteilung der Nutzungshäufigkeit

Ein differenzierteres Bild bietet die Betrachtung der Nutzungshäufigkeit nach Altersklassen (Abbildung 5). Die größte Nutzergruppe unter den Teilnehmern der Befragung, die Gruppe der unter 15-Jährigen, weist mit 86% mehrmaliger ÖPNV-Nutzung pro Woche, die häufigste Nutzung auf. Auch die Altersklasse der 16-30-Jährigen nutzt mit 53% den ÖPNV mehrmals pro Woche. Die Nutzungshäufigkeit lässt sich vor allem aus der Nutzung des ÖPNV für regelmäßige Fahrten der beiden Altersklassen zur Ausbildungs- und Arbeitsstätte erklären. Bei den übrigen Altersklassen zeigt sich eine homogene Verteilung der ÖPNV Nutzung.

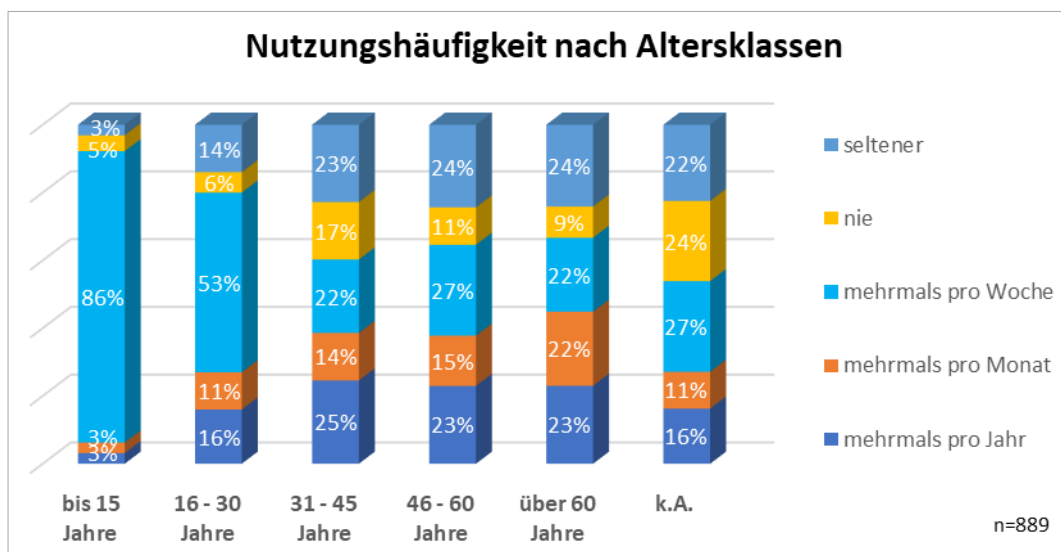


Abbildung 5 Nutzungshäufigkeit nach Altersklassen

3.2.2.3 Nutzungszweck

Hinsichtlich der Nutzung zeigt sich, dass mit 36% der Nennungen der ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land mit Abstand am häufigsten in der Freizeit genutzt wird (Mehrfachnennungen möglich). Etwa 20% der Nennungen entfallen jeweils auf die Kategorien „Erledigungen“, „Fahrt zur Ausbildungsstätte“ und „Fahrt zum Arbeitsplatz“. Mit nur 6% der Nennungen wird der ÖV zu Dienstfahrten während der Arbeitszeit hingegen kaum genutzt (Abbildung 6).

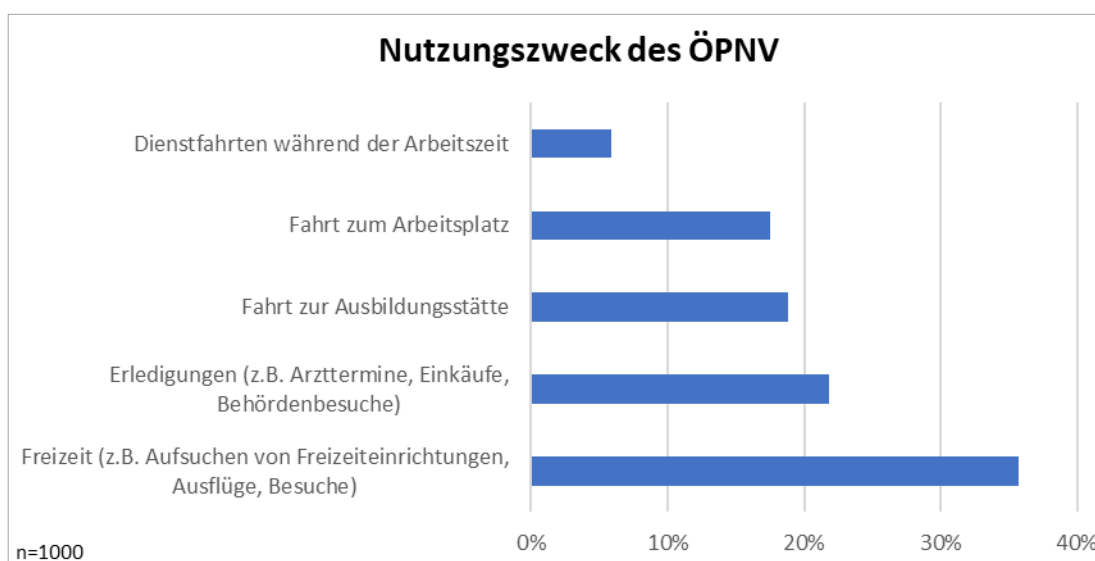


Abbildung 6 Nutzungszweck des ÖPNV

Betrachtet man den Zweck der ÖPNV-Nutzung je Altersklasse (Abbildung 7) (Mehrfachnennungen möglich), zeigt sich bei den unter 15-Jährigen bis 30-Jährigen erwartungsgemäß ein Nutzungsschwerpunkt bei Fahrten zur Ausbildungsstätte, wohingegen bei den über 60-Jährigen ein Schwerpunkt bei Fahrten zu erkennen ist, die Erledigungen dienen, wie beispielsweise Arztterminen oder Einkäufen. Bei den Erwachsenen sowie bei der Teilnehmergruppe, die keine Altersangabe gemacht hat, ist zu erkennen, dass der ÖPNV häufiger für die Fahrten in Freizeit genutzt wird, als für die Fahrt zum Arbeitsplatz.

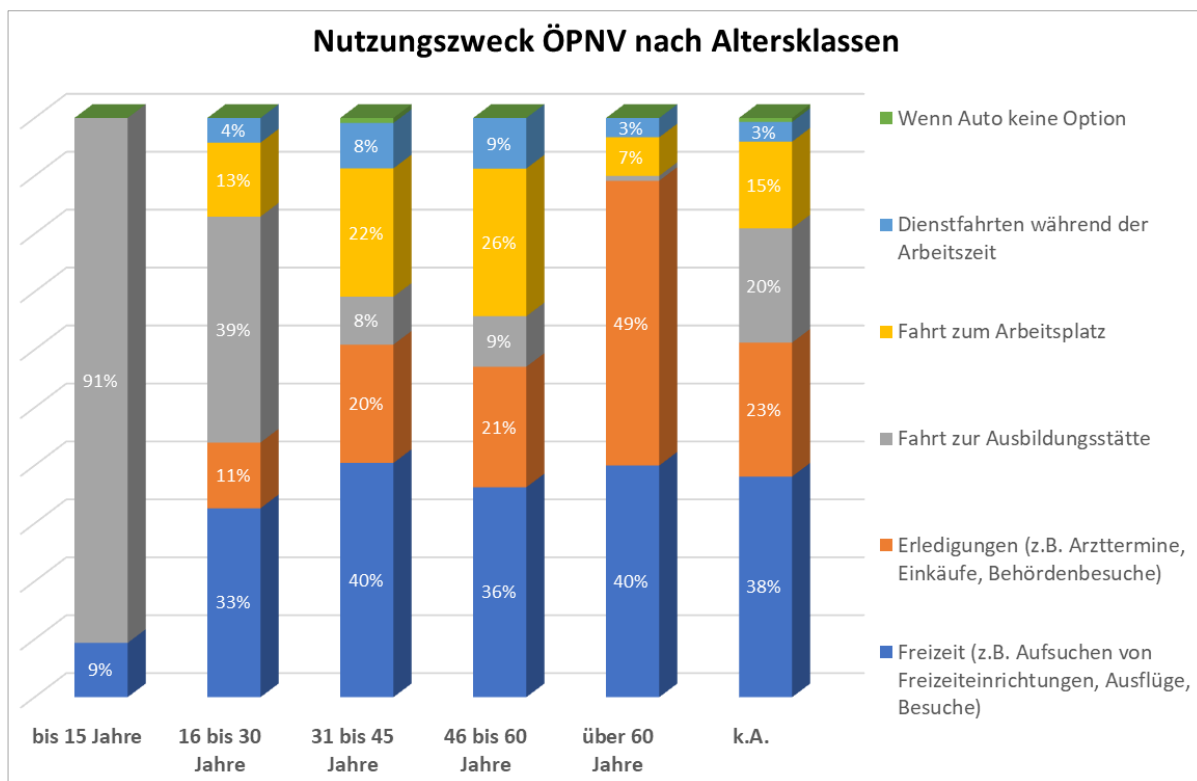


Abbildung 7 Nutzungszweck ÖPNV nach Altersklassen

3.2.2.4 Informationen zum ÖPNV-Angebot

Über das bestehende ÖPNV-Angebot (Abbildung 8) informieren sich die Befragungsteilnehmer am häufigsten über das Internet (454 Nennungen). An zweiter Stelle steht der Fahrplanaushang (279 Nennungen) gefolgt von der Echtzeitauskunft, wie beispielsweise dem Bayern-Fahrplan oder DB-Navigator (200 Nennungen) und dem Landkreis-Fahrplanheft (123 Nennungen). Auf den letzten Rängen ist die Kontaktaufnahme zum Verkehrsunternehmen (24 Nennungen), die Schule (9 Nennungen), Informationen über Bekannte (2 Nennungen) und die Zeitung (2 Nennungen) zu finden. Insgesamt wurden 1093 Antworten zu dieser Frage gegeben (Mehrfachnennungen möglich).

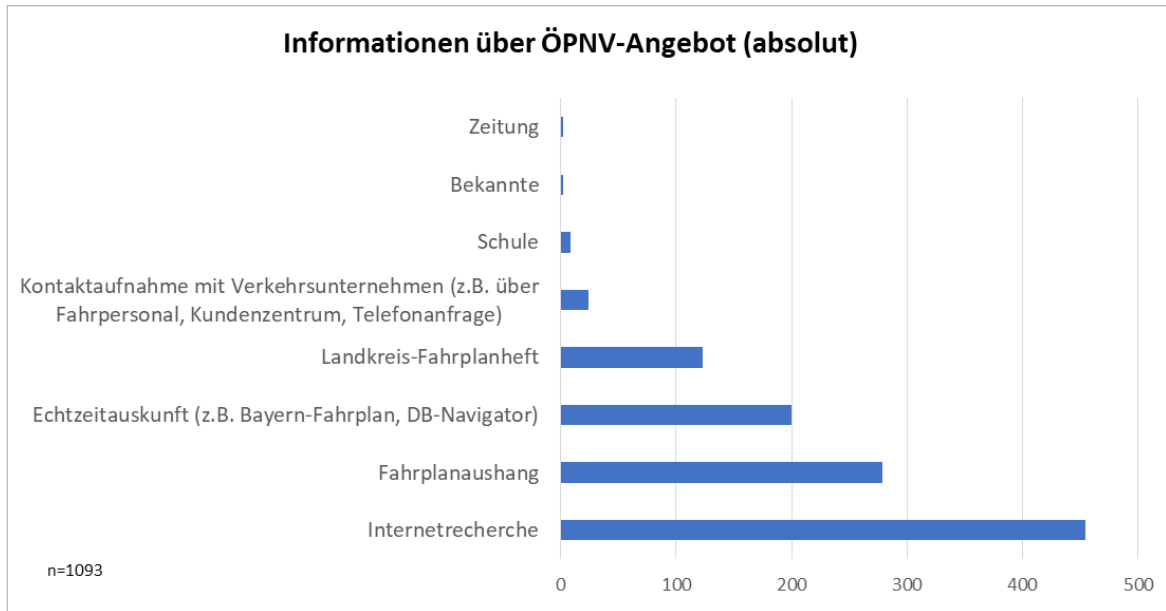


Abbildung 8 Informationen über ÖPNV-Angebot

3.2.2.5 Mängel und Schwachstellen im ÖPNV

Neben der Erfassung persönlicher Daten, wie dem Wohnort und dem Alter der Befragten, konnten die Teilnehmer der Befragung im Anschluss ihre Meinung zum ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land darlegen.

Es wurde zunächst nach Lücken im Fahrtenangebot sowie fehlenden Verbindungen gefragt. Von den 889 Teilnehmern der Befragung haben 15% zu dieser Frage keine Angabe gemacht, 30% haben diese Frage verneint und 55% sind der Ansicht, dass Lücken im Fahrplan und/oder fehlende Verbindungen im ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land bestehen (Abbildung 9).

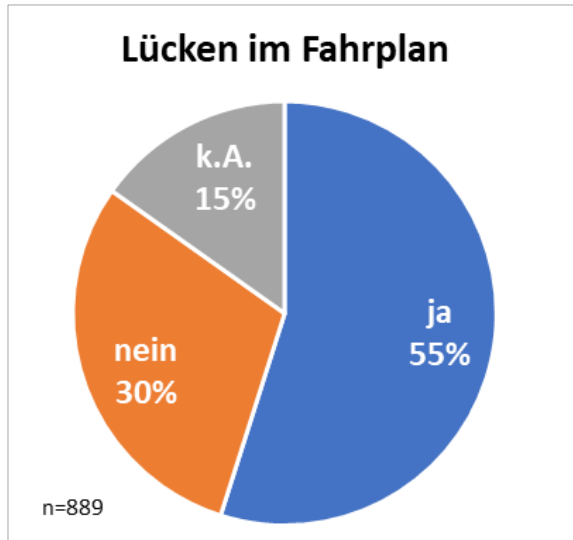


Abbildung 9 Lücken im Fahrangebot oder fehlende Verbindungen

Insgesamt werden 599 Lücken oder auch fehlende Verbindungen benannt (Mehrfachnennungen möglich). Die fünf am häufigsten genannten Orte (Abbildung 10) sind hierbei Bad Reichenhall (99 Nennungen), Freilassing (92 Nennungen), Anger (30 Nennungen), Berchtesgaden (52 Nennungen) und Laufen (46 Nennungen). Eine nähere Betrachtung dieser Orte ergibt eine Unterteilung der 319 Nennungen in folgende Kategorien:

- Fehlende Verbindungen (5 Nennungen)
- Fehlende Anbindungen (13 Nennungen)
- Umsteigezeiten (15 Nennungen)
- Schülerfahrten (16 Nennungen)
- Wochenende (12 Nennungen)
- Takt (91 Nennungen)
- Randzeiten (morgens/abends) (77 Nennungen)
- keine Angabe (90 Nennungen)

Die Kategorien „Takt“ und „Randzeiten (morgens/abends)“ weisen die größte Zahl der Nennungen auf, wobei insbesondere der Takt von/nach Freilassing (35 Nennungen) und die Bedienung während der Randzeiten (morgens/abends) in Bad Reichenhall (25 Nennungen) negativ beurteilt werden (Abbildung 10).

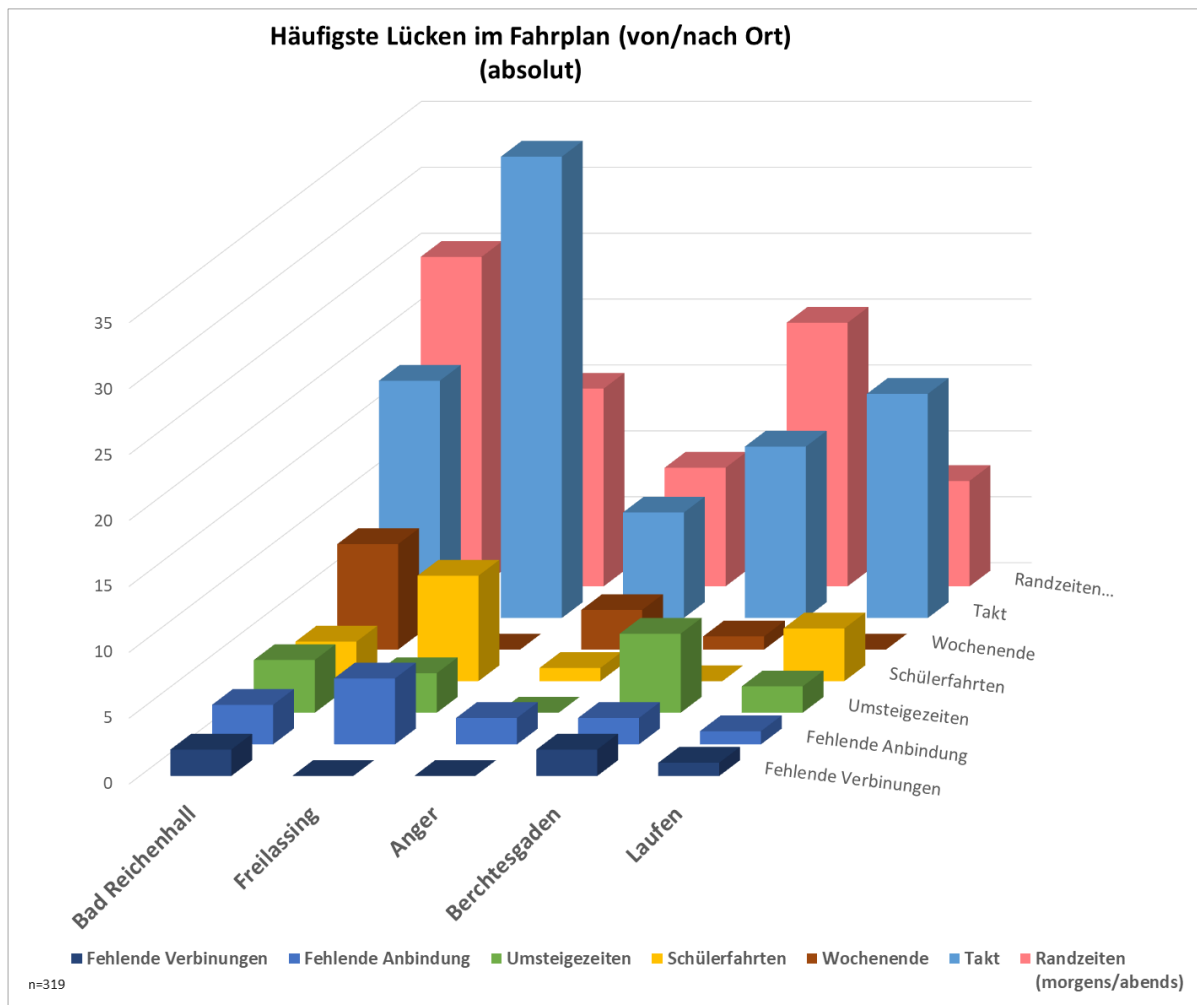


Abbildung 10 Lücken im Fahrplan

Weiter wurde nach Problemen an Haltestellen gefragt. Hinsichtlich Lage und Gestaltung der Haltestellen sind 56% der Befragten der Ansicht, dass es keine Probleme gibt. Weitere 23% sind der Auffassung, dass Probleme vorhanden sind und 21% haben zu dieser Frage keine Angaben gemacht (Abbildung 11).

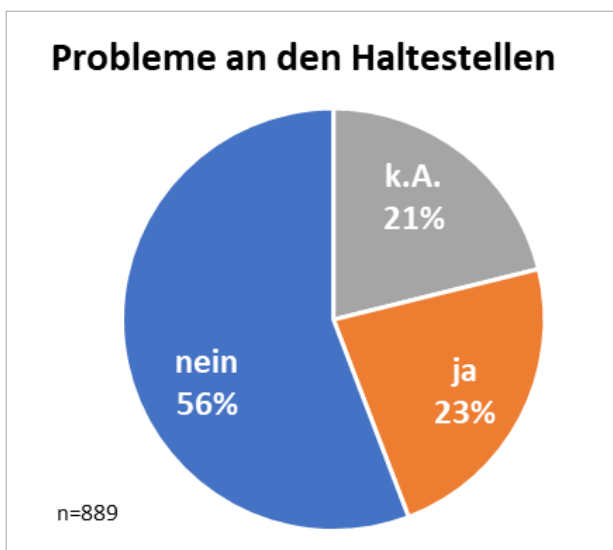


Abbildung 11 Probleme an Haltestellen

Bezüglich der Haltestellen sind 205 Teilnehmer (23%) der Ansicht, dass dort Probleme vorhanden sind (Mehrfachauswahl möglich). Insgesamt wurden hierzu 391 Probleme benannt (Abbildung 12). Am häufigsten wird dabei bemängelt (90 Nennungen), dass Wartehäuschen an zahlreichen Haltestellen im Landkreis Berchtesgadener Land fehlen. An zweiter Stelle befindet sich die teilweise ungenügende Barrierefreiheit (79 Nennungen) der Haltestellen. Auch die Kategorie Fahrradabstellung (67 Nennungen) wird vielfach ausgewählt, sowie die mangelnde Beleuchtung an einigen Haltestellen (62 Nennungen). Ebenso werden die unzureichenden Sitzgelegenheiten an Haltestellen kritisch gesehen (60 Nennungen). An letzter Stelle im Hinblick auf vorhandene Probleme an den Haltestellen findet sich die Kategorie Schließfächer (33 Nennungen).

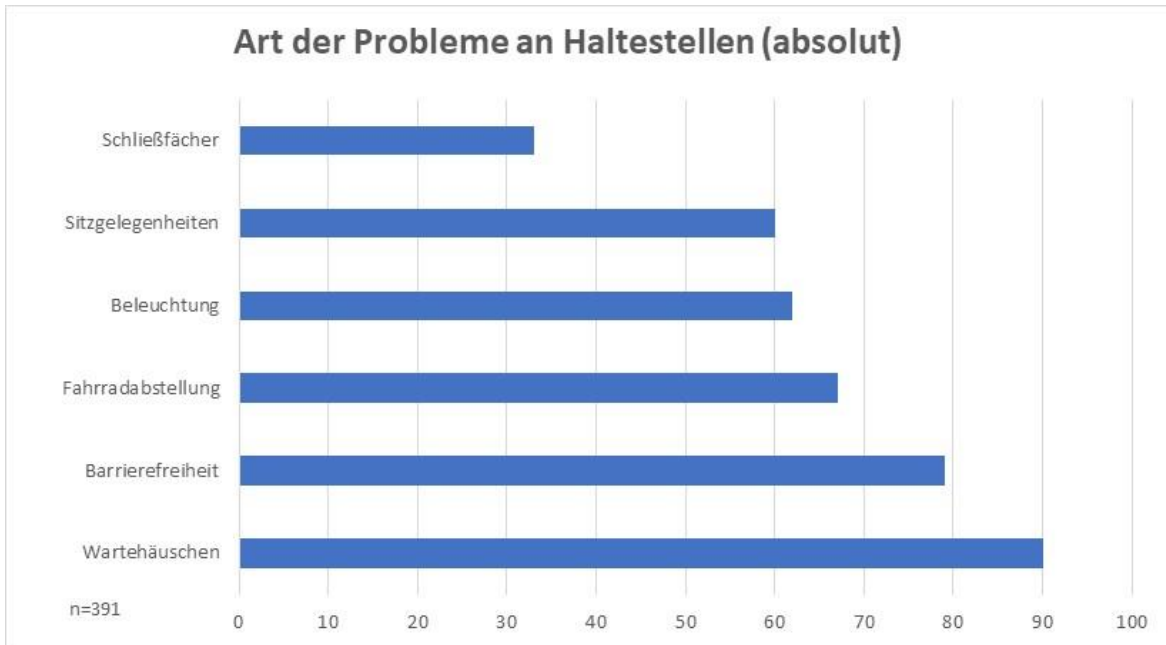


Abbildung 12 Art der Probleme an Haltestellen

Im Anschluss an die Bewertung der Haltestellen konnten die Teilnehmer Angaben zu ihrer Zufriedenheit mit dem Umstieg machen. Als zufrieden äußerten sich 54% der Teilnehmer. Unzufrieden mit dem Umstieg sind 24% der Teilnehmer und 22% haben zu diesem Themenbereich keine Angaben gemacht (Abbildung 13).

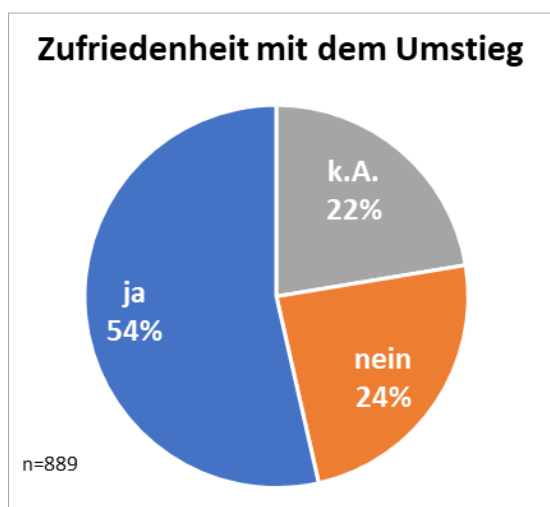


Abbildung 13 Zufriedenheit mit dem Umstieg

Von den 889 Teilnehmern der Befragung sind 214 (24%) nicht zufrieden mit dem Umstieg (Mehrfachnennungen möglich). Hierbei sind die drei am häufigsten genannten Orte (Tabelle 1) Freilassing (28 Nennungen), Berchtesgaden (21 Nennungen) und Bad Reichenhall (10 Nennungen). In allen drei Fällen wird die Schnittstelle mit der Bahn kritisiert. Zusätzlich werden bei Freilassing die Linie 852, bei Berchtesgaden die Linie 841 und bei Bad Reichenhall die Stadtbusse benannt.

Ort	Anzahl	Problem
Freilassing	28	Umstieg Bahn
		Linie 852
Berchtesgaden	21	Umstieg Bahn
		Linie 841
Bad Reichenhall	10	Umstieg Bahn
		Umstieg zu Stadtbussen

Tabelle 1 Häufigste Probleme mit dem Umstieg

Weiterhin konnten die Teilnehmer Rückmeldung geben, ob es ihres Erachtens betriebliche Probleme im ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land gibt. Mehr als ein Drittel (37%) der Teilnehmer sehen betriebliche Probleme im ÖPNV, ebenfalls mehr als ein Drittel (38%) sehen keine betrieblichen Probleme und 25% haben hierzu keine Angaben gemacht (Abbildung 14).

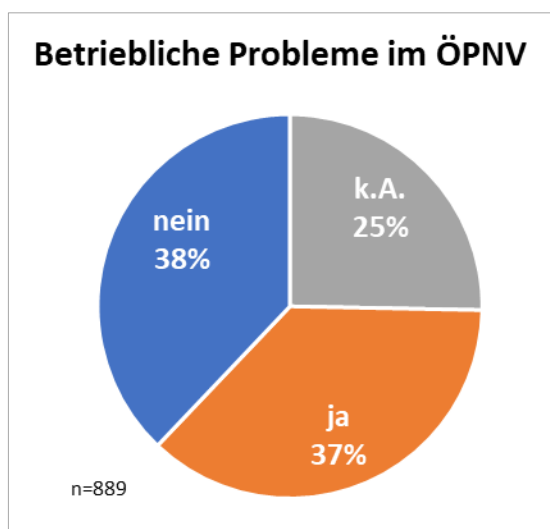


Abbildung 14 Betriebliche Probleme im ÖPNV

Betriebliche Probleme im ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land sehen 327 Teilnehmer (37%) (Mehrfachnennungen möglich). Unter den 371 betrieblichen Problemen ist die mit Abstand am häufigsten gewählte Kategorie (183 Nennungen) „Fahrzeuge zu voll“. An zweiter Stelle der betrieblichen Probleme liegt die Kategorie „Verspätungen“ (119 Nennungen) und an letzte Stelle die Kategorie „Fahrtausfälle“ (69 Nennungen) (Abbildung 15).

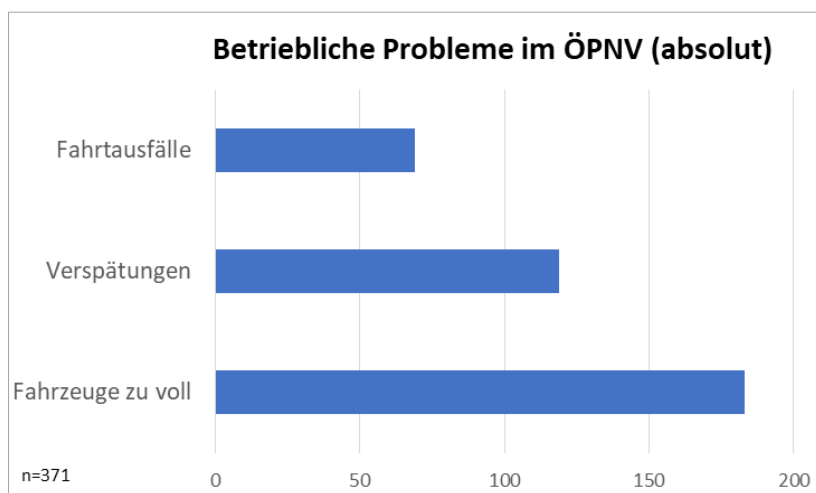


Abbildung 15 Betriebliche Probleme im ÖPNV

3.2.2.6 Anreize zur häufigeren Nutzung des ÖPNV

In einem weiteren Themenbereich wurden die Teilnehmer nach möglichen Anreizen zur häufigeren Nutzung des ÖPNV (Abbildung 16) im Landkreis Berchtesgadener Land befragt. Von den Teilnehmern der Befragung haben 640 Personen zumindest einen Teil der acht verschiedenen Kategorien, die es zu bewerten galt, nach ihrer Wichtigkeit eingeordnet.

Deutlich ist zu erkennen, dass die Häufigkeit der Verbindungen (213 Nennungen) als am wichtigsten erachtet wird, dicht gefolgt von dem Wunsch nach günstigeren Tarifen (185 Nennungen). Dagegen spielt eine bessere Infrastruktur für eine häufigere ÖPNV-Nutzung nur eine untergeordnete Rolle bei der Frage nach Nutzungsanreizen.

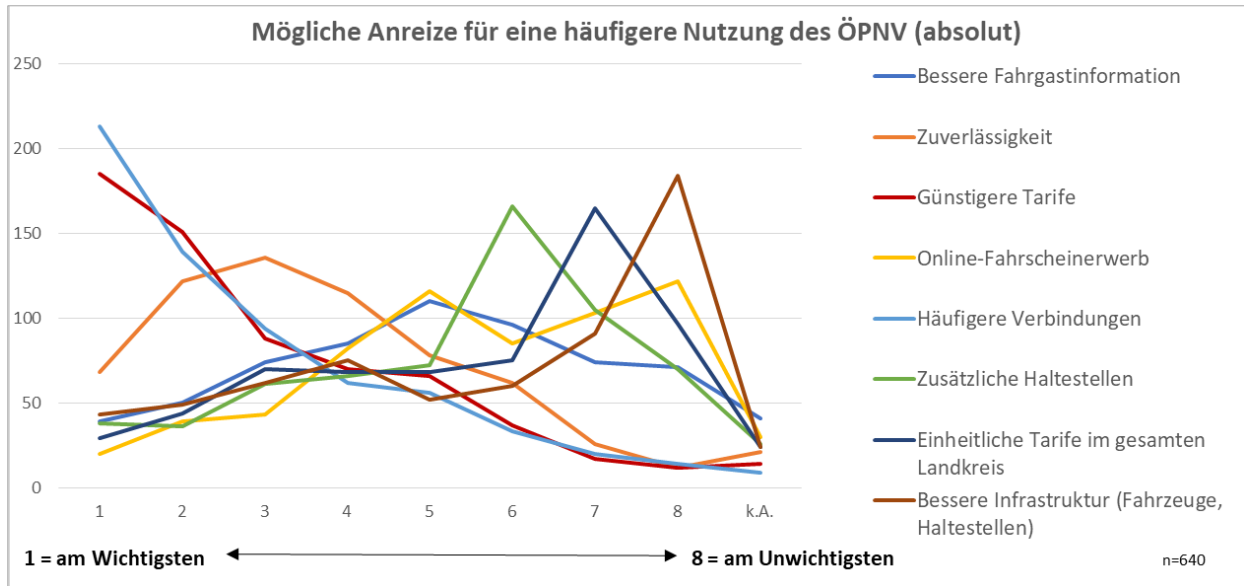


Abbildung 16 Mögliche Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV

3.2.2.7 Anregungen und Wünsche zum ÖPNV

Zum Abschluss des Fragebogens wurden die Teilnehmer nach Anregungen und Wünschen im Allgemeinen sowie zu spezifischen Aspekten des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land befragt. Mit 33% hat ein Drittel der Teilnehmer Anregungen und Wünsche geäußert (Mehrfachnennungen möglich), 39% haben keine Anregungen und Wünsche bezüglich des ÖPNV und 28% haben diese Frage nicht beantwortet (Abbildung 17).

294 Befragungsteilnehmer haben allgemeine Wünsche und Anregungen zum ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land benannt.

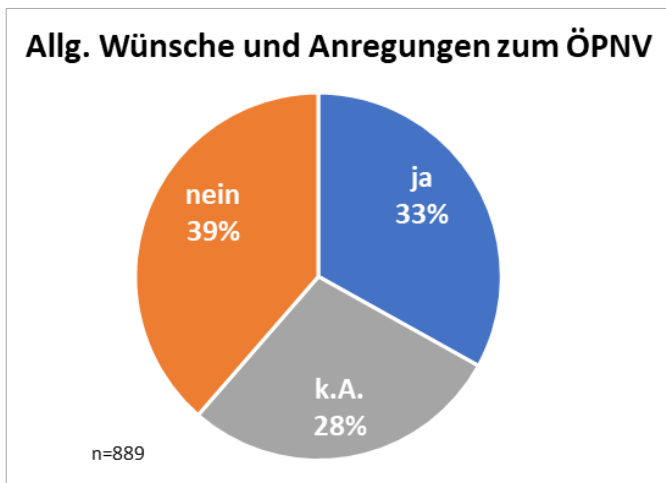


Abbildung 17 Anregungen und Wünsche zum ÖPNV

An erster Stelle liegen die allgemeinen Wünsche zum Thema ÖPNV-Angebot (157 Nennungen). Nahezu gleichauf sind Wünsche zum Thema Tarif (155 Nennungen). Deutlich weniger Nennungen entfallen auf weitere Themen zum ÖPNV (63 Nennungen) sowie Wünsche zur Fahrgastinformation (50 Nennungen) (Abbildung 18).

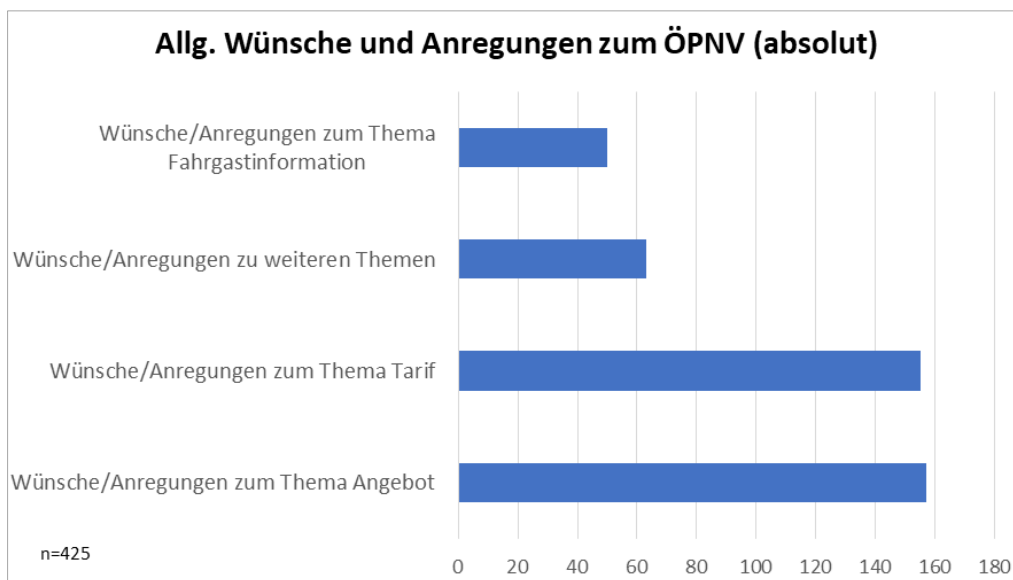


Abbildung 18 Allgemeine Wünsche und Anregungen zum ÖPNV

Im Detail wurden die Teilnehmer anschließend zu ihren Wünschen zum Angebot, ihren Wünschen zum Tarif und ihren Wünschen zur Fahrgastinformation befragt.

Konkrete Wünsche zum Angebot haben 151 Teilnehmer angegeben, wobei mit 91 Nennungen mehr als die Hälfte der gegebenen Antworten (147 Nennungen) auf den Wunsch nach einem größeren Angebot am Wochenende entfallen und 56 Nennungen auf den Wunsch nach einem größeren Angebot in den Ferien (Abbildung 19).

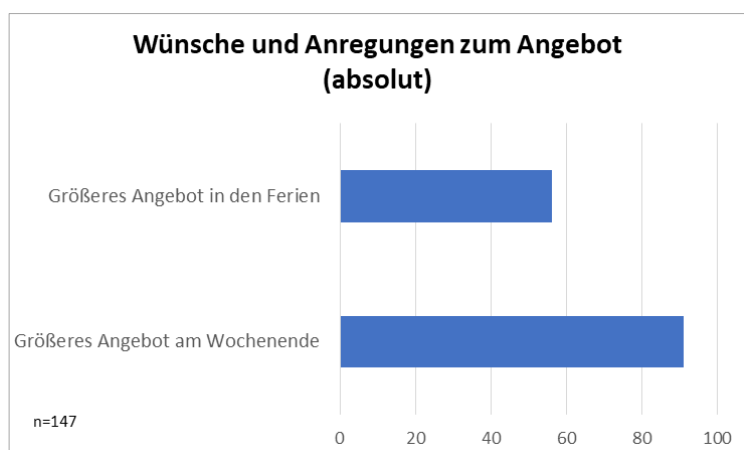


Abbildung 19 Wünsche und Anregungen zum Angebot

Konkrete Wünsche zum Tarif haben 154 Teilnehmer angegeben, wobei die Mehrzahl der Antworten mit 105 Nennungen der gegebenen Antworten (169 Nennungen) auf den Wunsch nach günstigeren Tarifen entfallen und 64 Nennungen auf den Wunsch nach einem einheitlichen Tarif im gesamten Landkreis (Abbildung 20).

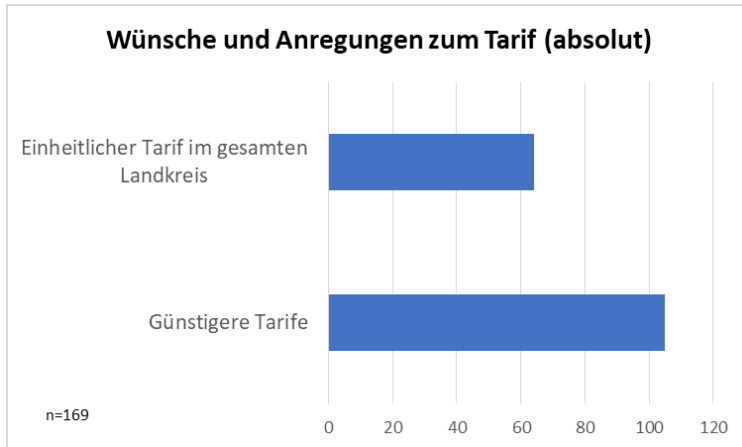


Abbildung 20 Wünsche und Anregungen zum Tarif

Von den 81 gegebenen Antworten zu Wünschen und Anregungen zur Fahrgastinformation entfallen 33 Nennungen auf den Wunsch nach Echtzeitdaten an den Haltestellen, 21 Nennungen entfallen auf den Wunsch nach einer App zur Fahrgastinformation, 15 Nennungen auf den Wunsch Fahrkarten online erwerben zu können und 12 Nennungen auf den Wunsch nach barrierefreien Fahrgastinformationen (Abbildung 21).

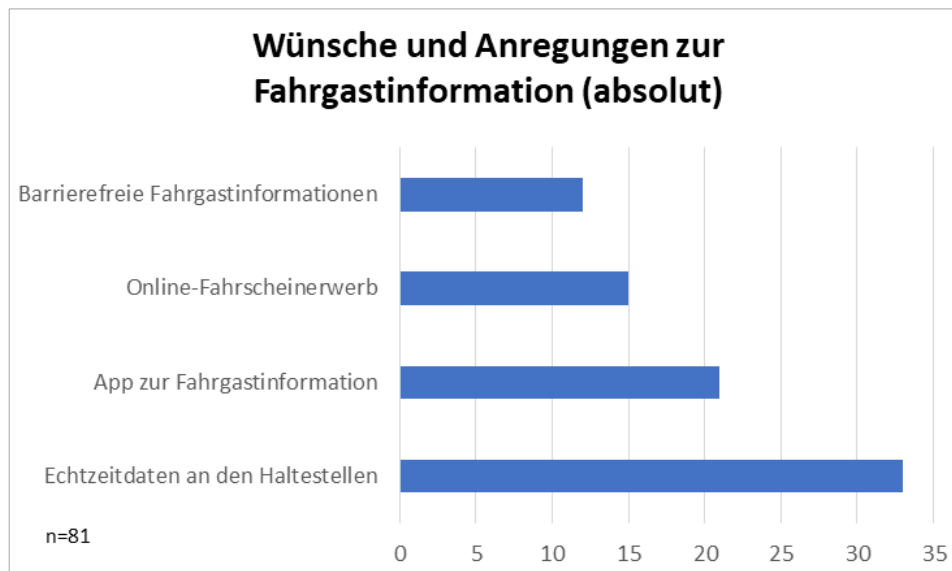


Abbildung 21 Wünsche und Anregungen zur Fahrgastinformation

3.3 Erstellung eines Haltestellenkatasters für Bushaltestellen

Für den Landkreis Berchtesgadener Land gibt es derzeit kein aktuelles, einheitliches Haltestellenkataster für Bushaltestellen. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind eigene Erhebungen zur Erstellung eines solchen nicht vorgesehen, es werden lediglich vorhandene Haltestellendaten zusammengestellt (siehe Anlage 3).

Es existieren folgende Daten zu Haltestellen im Landkreis:

- Im Rahmen der Fortschreibung des NVP für den Teil Barrierefreiheit hat der Landkreis 102 Haltestellen erfasst. Je 1.000 Einwohnern wurde eine Haltestelle erfasst. Die Auswahl der wichtigsten Haltestellen erfolgte durch die Gemeinden anhand der Einsteigerzahlen
- Im Auftrag des Landkreises erhobene Haltestellendaten der Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH
- Haltestellendaten der RVO
- Haltestellendaten der Stadtwerke Bad Reichenhall für das Stadtgebiet und den Einzugsbereich des Stadtbusverkehrs

Für die auf den Haltestellen basierenden Untersuchungen in den Kapiteln 4 und 5 wurde die Datengrundlage des Landkreises zugrunde gelegt und fehlende Haltestellen aus den anderen Datenquellen ergänzt.

4 Bestandsaufnahme

Nachfolgend wird eine umfassende Bestandsaufnahme der Strukturdaten im Landkreis Berchtesgadener Land sowie des ÖPNV-Angebotes durchgeführt. Neben den landkreisinternen Verkehren werden dabei auch ein- und ausbrechende Verkehre und Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen und insbesondere mit Österreich bzw. der Stadt Salzburg betrachtet.

In Kapitel 4.1 erfolgt eine Darstellung der Strukturdaten im Landkreis mit Betrachtung der zentralörtlichen Gliederung sowie der Einwohnerverteilung und -entwicklung. Kapitel 4.2 stellt aktuelle Nachfragedaten im ÖPNV und MIV sowie bestehende Pendlerverflechtungen dar. In Kapitel 4.3 erfolgt eine Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Landkreis Berchtesgadener Land.

Die Bestandsaufnahme basiert auf öffentlich zugänglichen Daten (z.B. Statistisches Landesamt Bayern, BEG Stationsdatenbank), Daten des Landkreises Berchtesgadener Land sowie Daten aus den Erhebungen, die bei den Gemeinden durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 3).

Die Bestandsaufnahme gibt in den jeweiligen Kapiteln die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung wieder.

Darüber hinaus wurde 2018 durch Schlothauer & Wauer das Mobilitätskonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land [4] erstellt, das zahlreiche Datengrundlagen für den ÖPNV enthält.

4.1 Raumstrukturen und soziodemographische Daten

4.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Für die Einteilung in die Gebietskategorien und die Einstufung der Mittel- und Oberzentren dient als Grundlage die aktuell gültige Teilfortschreibung zum Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern von 2018 [5], wonach der Landkreis Berchtesgadener Land weitestgehend dem allgemeinen ländlichen Raum zuzuordnen ist. Das zusammenhängende Gebiet der Städte und Gemeinden Freilassing, Ainring, Piding, Bad Reichenhall und Bayerisch Gmain ist als verdichteter Raum definiert. Bei der Gemeinde Ainring und bei den Städten Bad Reichenhall und Laufen handelt es sich zudem um Räume mit besonderem Handlungsbedarf. Weiterhin werden mit Laufen (gemeinsam mit der österreichischen Stadt Oberndorf) und Berchtesgaden zwei Mittelzentren sowie mit Freilassing und Bad Reichenhall ein gemeinsames Oberzentrum ausgewiesen.

Bezüglich der weiteren zentralörtlichen Gliederung erfolgte bis zur Aktualisierung des LEP 2013 eine recht differenzierte Darstellung im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern, mit Inkrafttreten des neuen LEP am 01.09.2013 [6] sind darin jedoch nur noch die Mittel- und Oberzentren festgelegt, die Grundzentren sollen zukünftig in den Regionalplänen festgelegt werden.

Der Landkreis Berchtesgadener Land ist Teil der Planungsregion 18 „Planungsverband Südostoberbayern“. Da eine Anpassung des Regionalplans der Region 18 [7] an das aktualisierte LEP noch aussteht und somit der Regionalplan mit Stand 2000 gültig ist, werden gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2013 [6] die Klein- und Grundzentren bis zur Anpassung des Regionalplanes als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt. Demnach bestehen im Landkreis Berchtesgadener Land mit Schönau a. Königssee und Piding zwei Kleinzentren und mit Bischofswiesen, Ainring und Teisendorf drei Unterzentrum, die gemäß aktuellem LEP [6] als Grundzentren behandelt werden.

Durch den Landkreis verläuft gemäß dem aktuellem Regionalplan [7] in West-Ost-Richtung eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. In Nord-Süd-Richtung besteht zudem eine Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung.

Die zentralörtliche Gliederung bildet die Grundlage für die weitere Gebietstypenklassifizierung in der Schwachstellenanalyse.

Eine Darstellung der zentralörtlichen Gliederung erfolgt in Karte 1.

Zentrale Orte und Gebietskategorien

Zentrale Orte

- Gemeindehauptort
- (gemeinsames) Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum*

Gebietskategorien

- Allgemeiner ländlicher Raum
- Verdichtungsraum
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf

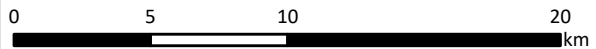
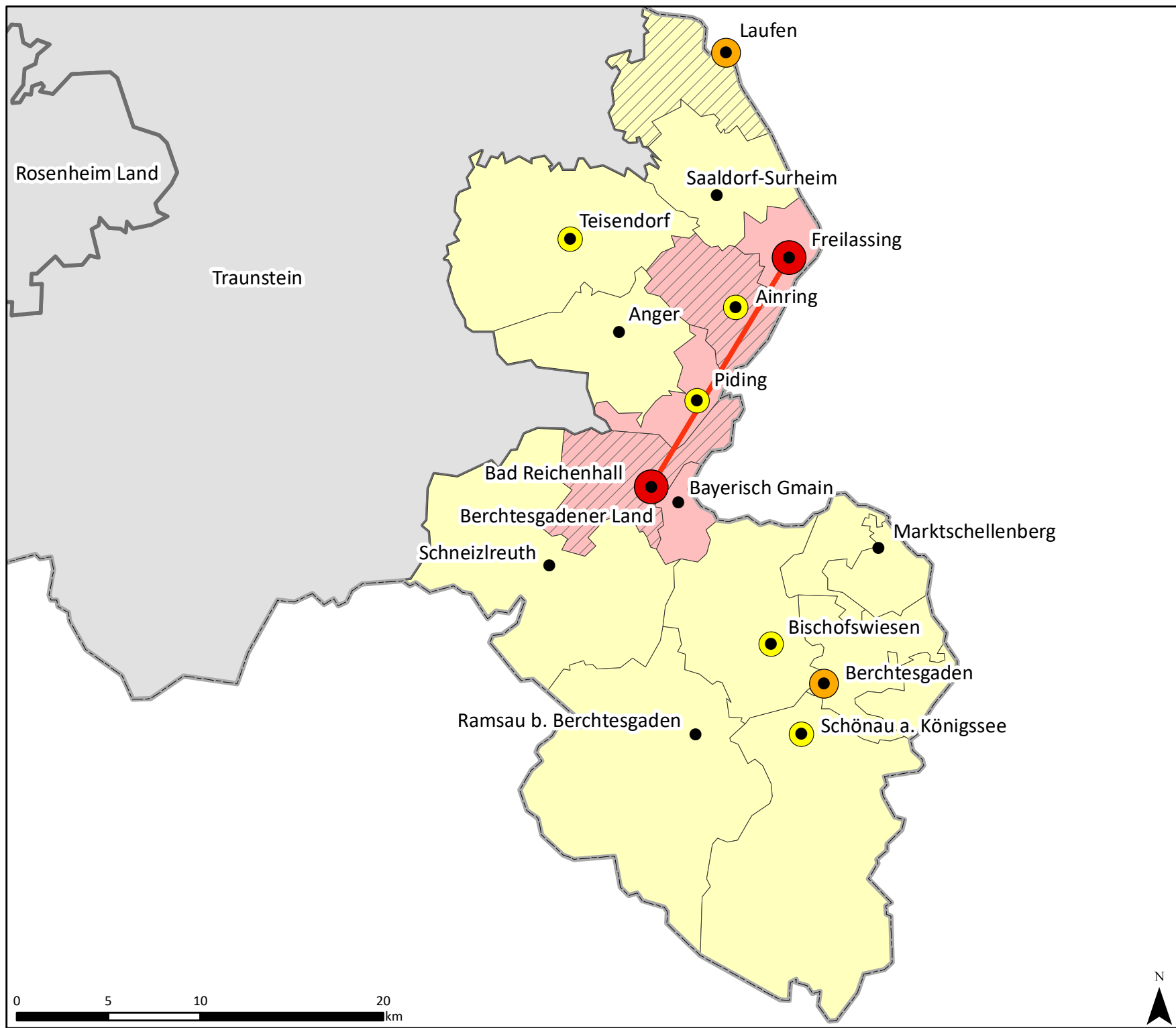
* Die Grundzentren werden in den Regionalplänen festgesetzt. Gemäß LEP werden die bestehenden Klein- und Unterezentren bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt.

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 01

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2018, Regionalplanung Region 18

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



4.1.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Berchtesgadener Land liegt im Regierungsbezirk Oberbayern und besitzt eine gemeinsame Landkreisgrenze mit dem Landkreis Traunstein. Im Süden und Osten grenzt der Landkreis an Österreich an.

Der Landkreis Berchtesgadener Land besteht aus 15 Städten, Märkten und Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 840 km² [8] und rund 105.000 EW (31.12.2017) [9]. Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden weisen eine große Spannweite auf. Diese reicht von 1.313 Einwohnern in der Gemeinde Schneizlreuth bis zu 17.951 Einwohnern in der Stadt Bad Reichenhall [9]. Die Einwohnerzahlen je Gemeinde sind in Tabelle 2 sowie in Karte 2 dargestellt.

Bevölkerung im Landkreis Berchtesgadener Land	
Gemeinde	Einwohner [31.12.2017]
Ainring	9.758
Anger	4.533
Bad Reichenhall, GK St	17.951
Bayrisch Gmain	3.059
Berchtesgaden, M	7.791
Bischofswiesen	7.376
Freilassing, St	16.787
Laufen, St	7.169
Marktschellenberg, M	1.799
Piding	5.451
Ramsau b. Berchtesgaden	1.701
Saaldorf-Surheim	5.491
Schneizlreuth	1.313
Schönau a. Königssee	5.534
Teisendorf, M	9.339
Summe	105.052

Tabelle 2 Bevölkerung im Landkreis Berchtesgadener Land [9]

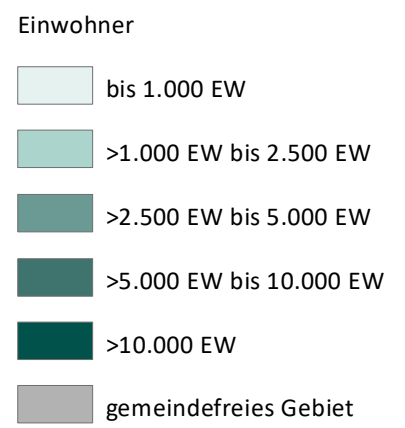
Die Bevölkerungsdichte im Landkreis liegt bei ca. 125 EW/km² [8][9] und damit deutlich unter der durchschnittlichen Einwohnerdichte von 184 EW/km² in Bayern (31.12.2017). Mit 1.133 Einwohnern pro km² weist die Stadt Freilassing die höchste Einwohnerdichte im Landkreis auf, gefolgt von 428 Einwohnern pro km² in der Stadt Bad Reichenhall und 309 Einwohnern pro km² in der Gemeinde Piding.

Die geringste Einwohnerdichte ergibt sich für die Gemeinden Schneizlreuth (12 EW/km²), Ramsau b. Berchtesgaden (13 EW/km²) und Schönau a. Königssee (42 EW/km²). Die Einwohnerdichte für alle Gemeinden im Landkreis Berchtesgadener Land ist in Karte 3 dargestellt.

Für eine Aufteilung der Einwohnerzahlen auf die einzelnen Ortsteile wurden die Daten mit Stand 31.12.2017 im Rahmen der Gemeindebefragung bei den Gemeinden erfasst (Kapitel 3.1). Die Ergebnisse sind in Karte 4 aufbereitet und bilden eine wichtige Grundlage für die Schwachstellenanalyse.

Einwohner je Gemeinde

(Stand: 31.12.2017)



● Gemeindehauptort

□ Gemeindegrenze

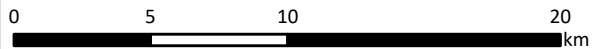
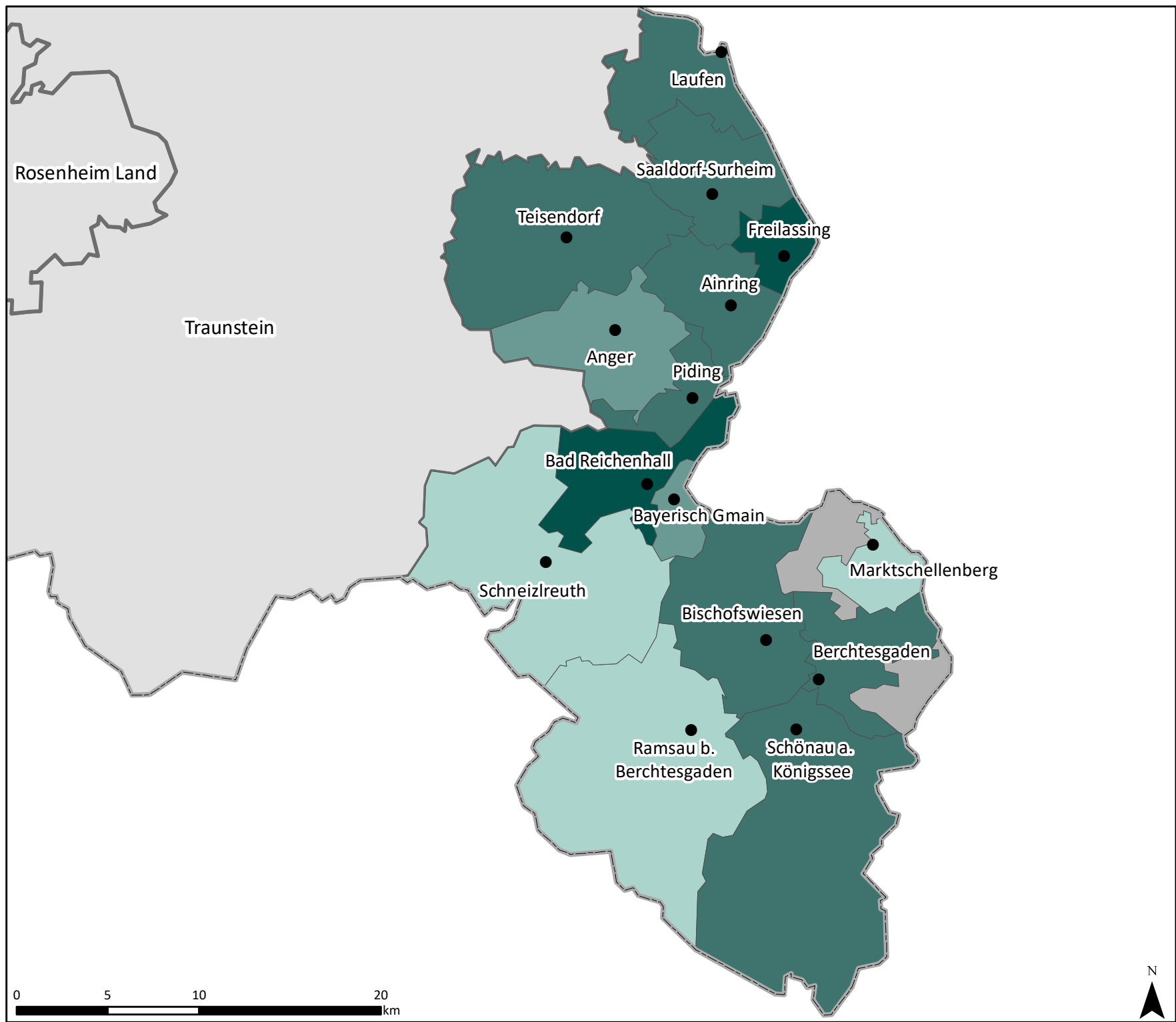
□ Landkreisgrenze

— Landesgrenze

Karten-Nr.: 02

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik





Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



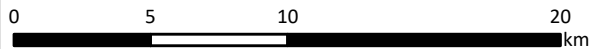
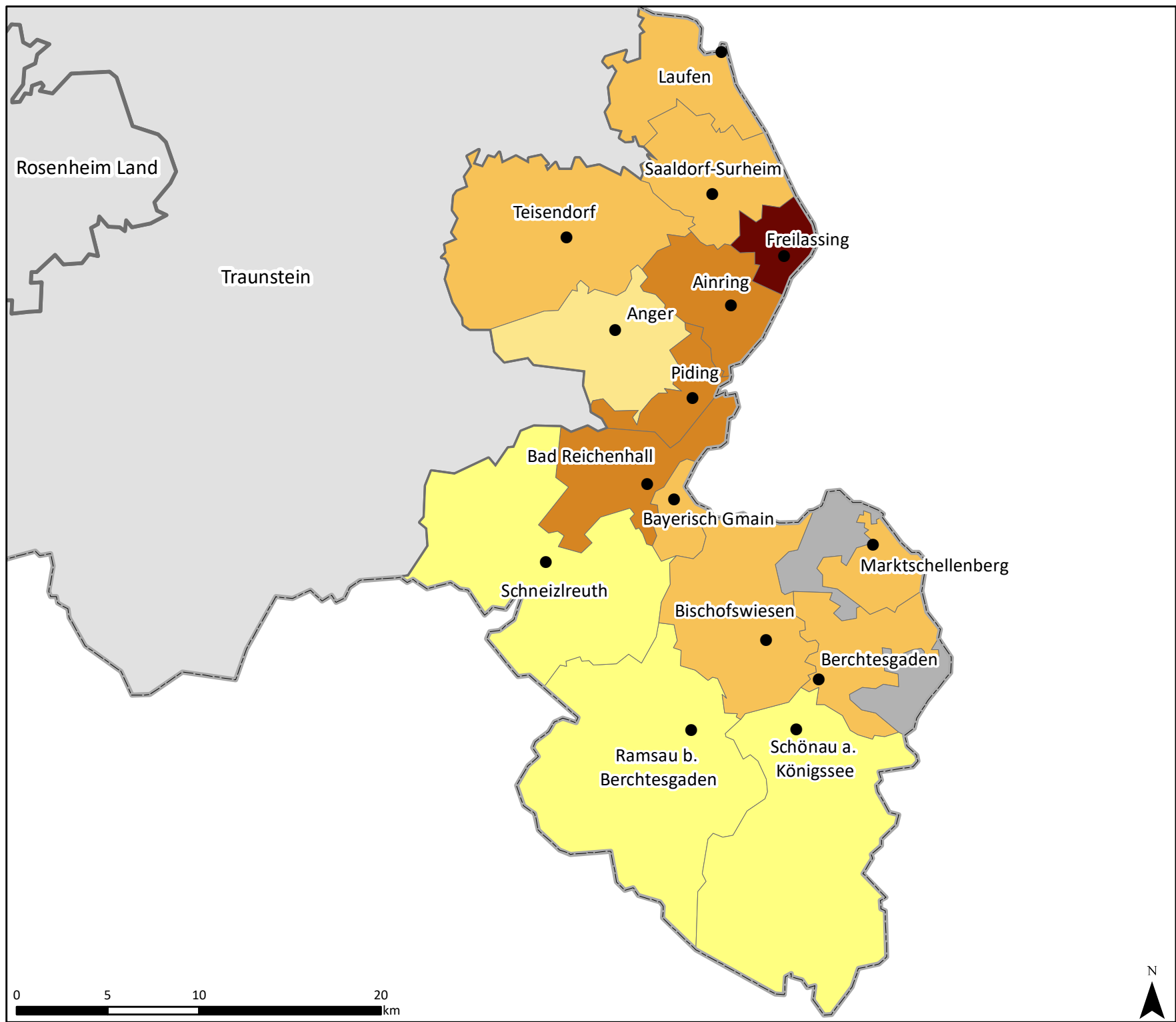
Einwohnerdichte je Gemeinde

(Stand: 31.12.2017)



-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Landesgrenze

Karten-Nr.: 03
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



Einwohner je Ortsteil

(Stand: 31.12.2018)

Einwohner

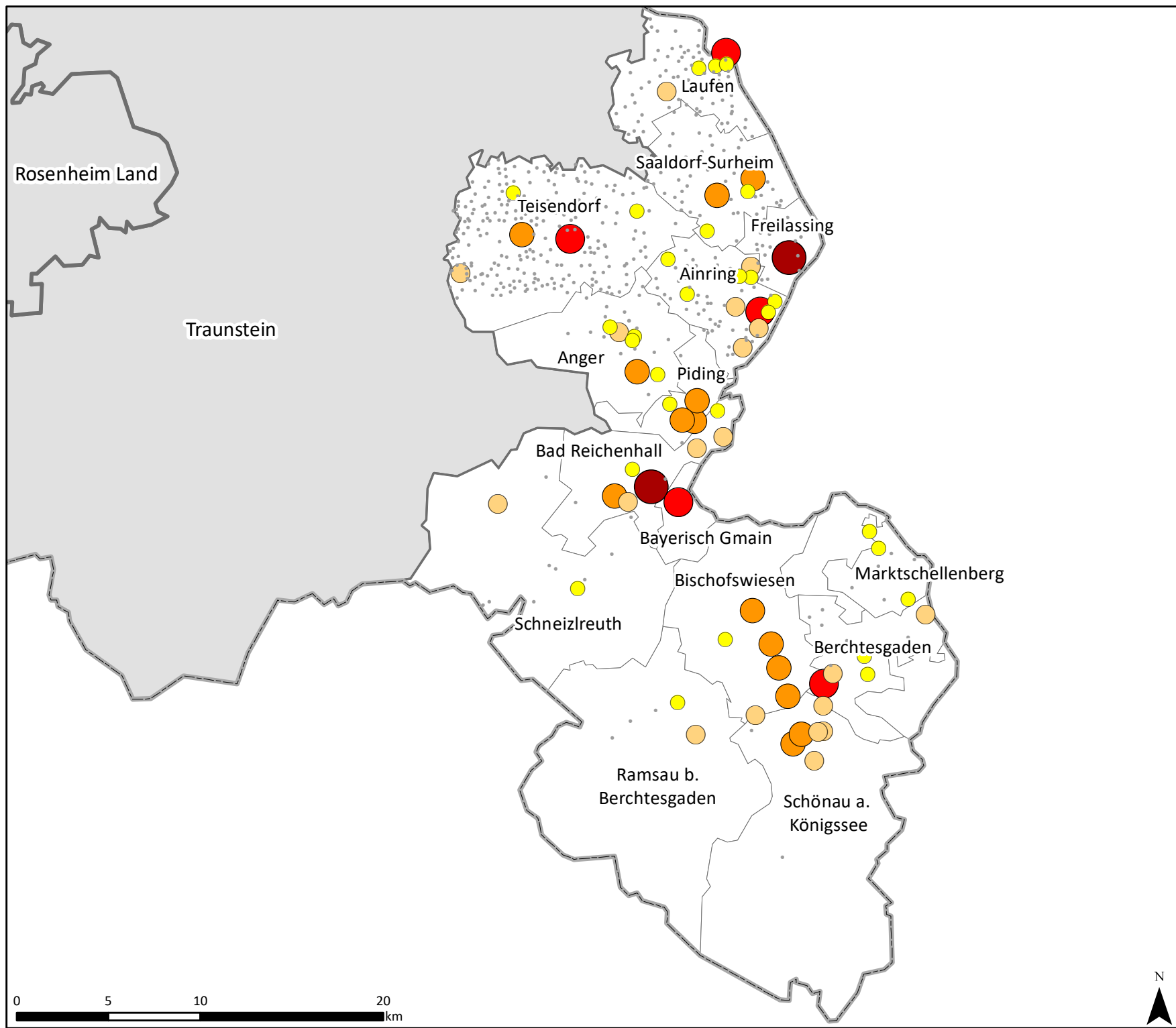
- <200 EW
- 200 bis 499 EW
- 500 bis 999 EW
- 1.000 bis 2.999 EW
- 3.000 bis 5.999 EW
- ≥ 6.000 EW

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 04

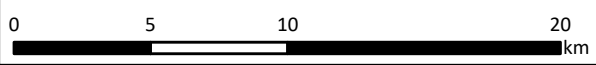
Quelle: Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Rosenheim Land

Traunstein



4.1.3 Arbeitsplätze

Im Landkreis Berchtesgadener Land gab es 2017 insgesamt 35.000 [30.06.2017] sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Mit knapp 8.000 Arbeitsplätzen in Freilassing und 7.300 in Bad Reichenhall entfällt fast die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf das gemeinsame Oberzentrum. Weitere Schwerpunkte finden sich im Markt Berchtesgaden mit rund 3.300 und in der Gemeinde Ainring mit knapp 3.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [11]. Die detaillierten gemeindegrenzen Werte sind in Tabelle 3 und Karte 5 zusammengefasst.

Beschäftigte am Arbeitsort im Landkreis Berchtesgadener Land	
Gemeinde	Anzahl [30.06.2017]
Ainring	3.072
Anger	803
Bad Reichenhall, GK St	7.262
Bayerisch Gmain	1.300
Berchtesgaden, M	3.265
Bischofswiesen	1.972
Freilassing, St	7.950
Laufen, St	1.541
Marktschellenberg, M	307
Piding	1.858
Ramsau b. Berchtesgaden	503
Saaldorf-Surheim	1.428
Schneizlreuth	337
Schönau a. Königssee	1.936
Teisendorf, M	1.662
Summe	35.196

Tabelle 3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Berchtesgadener Land [11]

Größtes Einpendlerziel sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Berchtesgadener Land ist die Stadt Freilassing mit gut 5.500 Einpendlern, gefolgt von der Stadt Bad Reichenhall mit etwa 4.500 Einpendlern [11]. Besonders hohe Auspendlerströme mit 4.800 Auspendlern sind ebenfalls in der Stadt Freilassing und mit 2.600 Auspendlern in der Stadt Bad Reichenhall festzustellen.

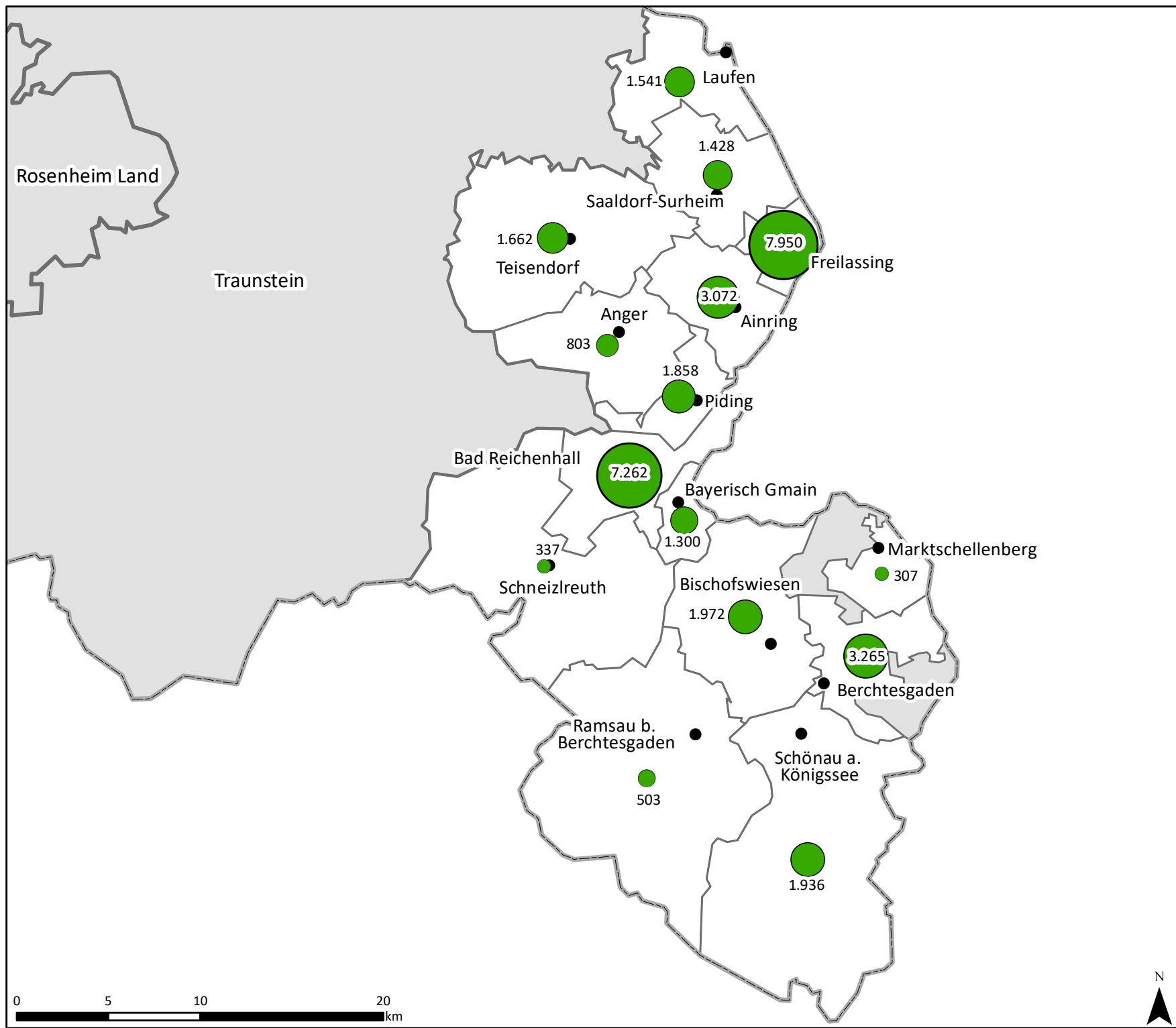
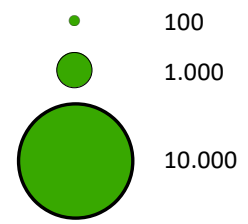
Die detaillierten Angaben zu den Gemeindestrukturdaten mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie den Ein- und Auspendlern (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) sind in Karte 6 dargestellt.

Von besonderem Interesse sind auch die Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Berchtesgadener Land sowie zu direkt angrenzenden und weiteren Kommunen in benachbarten Landkreisen [12]. Karte 7 und Karte 8 zeigen die Verflechtungen der Pendlerströme innerhalb des Landkreises, während Karte 9 Verflechtungen mit den Nachbarlandkreisen sowie Österreich deutlich machen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden lediglich Pendlerströme mit einer Mindestanzahl von 50 Berufspendlern (in Summe über beide Richtungen) dargestellt. Innerhalb des Landkreises wird deutlich, dass die größten Verflechtungen mit der Stadt Freilassing und der Stadt Bad Reichenhall bestehen. Am stärksten sind hier mit über 500 Pendlern (beide Richtungen aufsummiert) die Pendlerströme zwischen Ainring und Freilassing (1.483 Pendler) (Karte 7) und Saaldorf-Surheim und Freilassing (990 Pendler) (Karte 8). Darüber hinaus bestehen auch starke Pendlerverflechtungen in den benachbarten Landkreis Traunstein und nach Österreich. Insbesondere der nördliche Landkreis verfügt über erwähnenswerte Pendlerverflechtungen in die Stadt Traunstein und den Großraum Salzburg (Karte 9). Zu berücksichtigen ist bei der Interpretation der Pendlerverflechtungen zwischen dem Landkreis Berchtesgadener Land und Österreich, dass hier nur die sozialversicherungspflichtigen Auspendler Berücksichtigung gefunden haben, da die Daten der Einpendler aus Österreich nicht vorliegen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

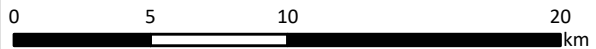
(Stand: 30.06.2017)

Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort



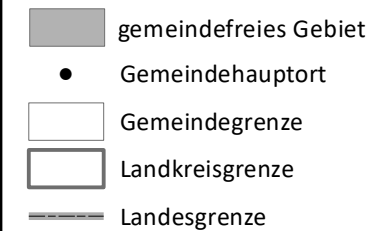
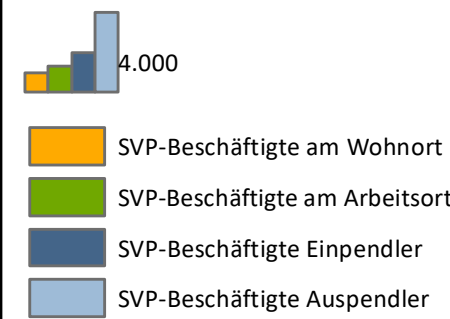
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 05
 Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

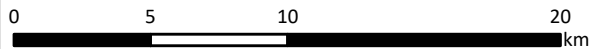
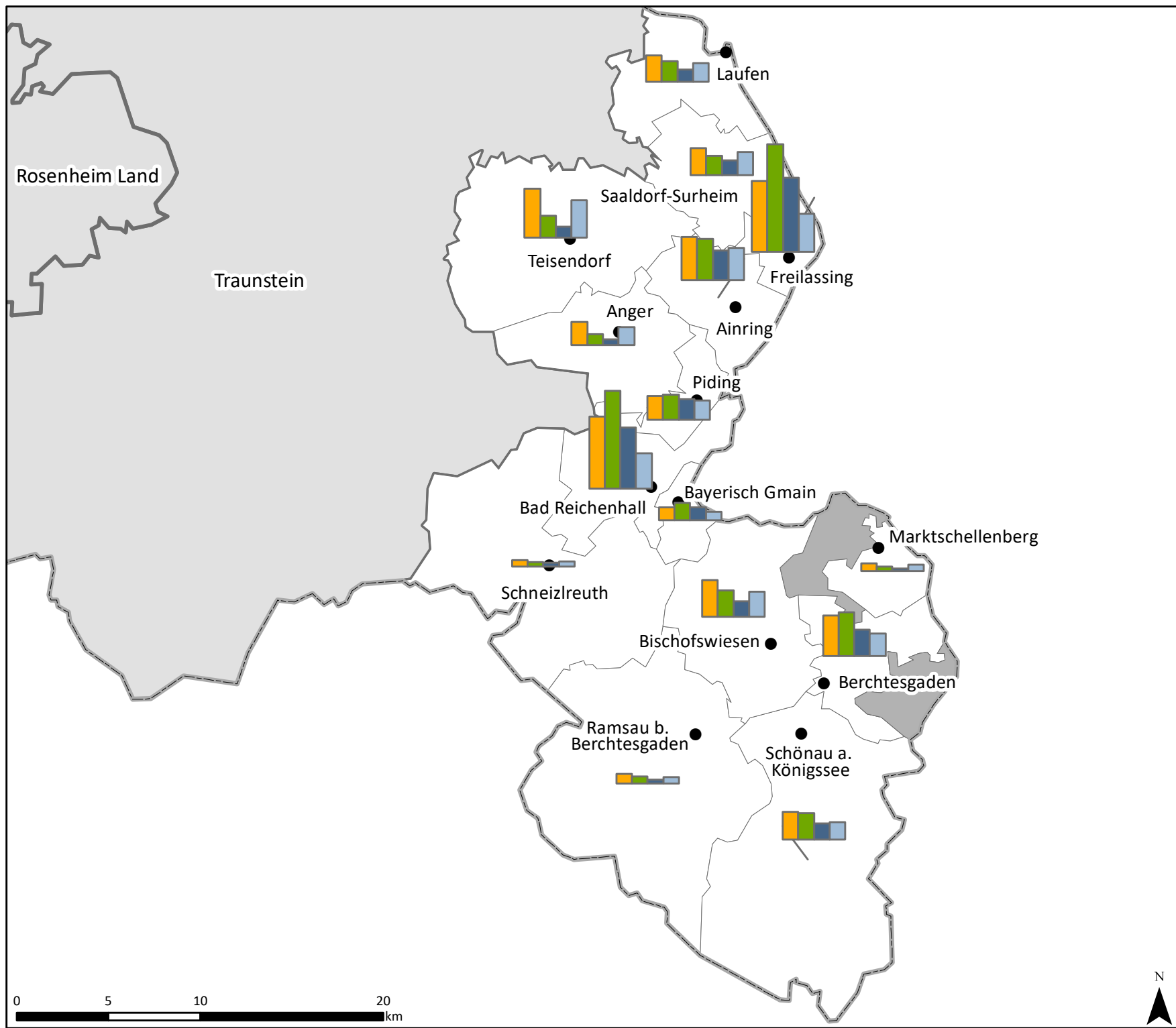


Gemeindestrukturdaten

(Stand: 30.06.2017)



Karten-Nr.: 06
 Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit



Pendlerverflechtungen im Land- kreis Berchtesgadener Land -Bad Reichenhall, innerhalb des Landkreises-

Berufspendler
(Stand: 30.06.2017)

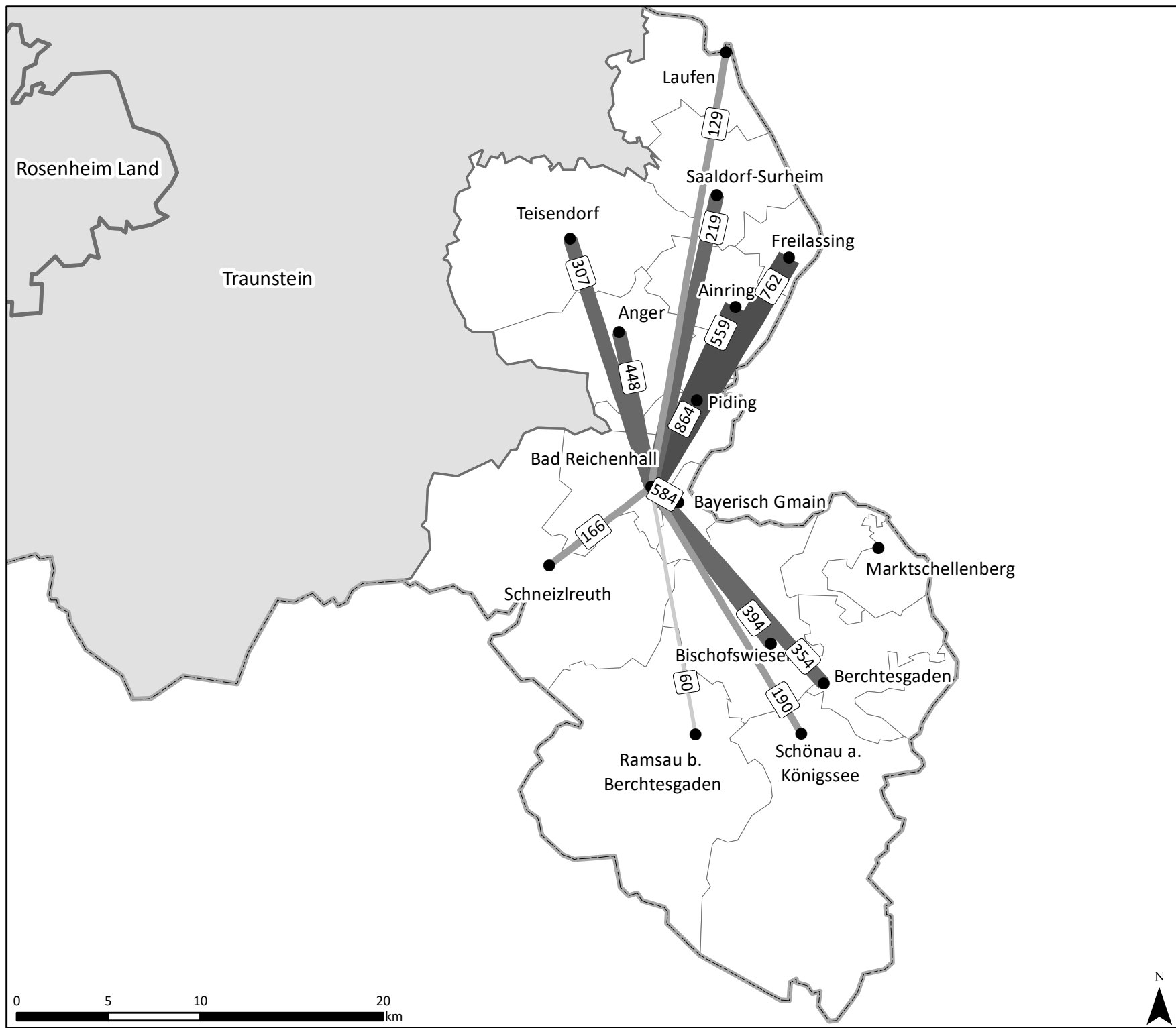
nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler

- >50 bis 100 Pendler
- >100 bis 200 Pendler
- >200 bis 500 Pendler
- >500 bis 1.000 Pendler
- >1.000 Pendler

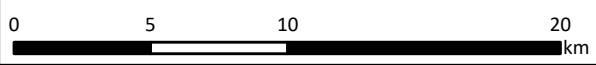
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 07
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



Rosenheim Land

Traunstein

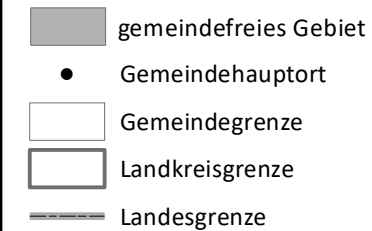
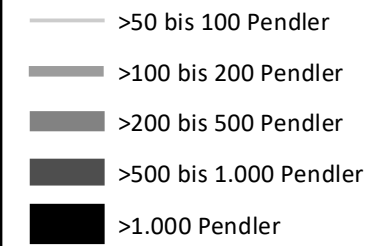


Pendlerverflechtungen im Landkreis Berchtesgadener Land - innerhalb des Landkreises, ohne Bad Reichenhall-

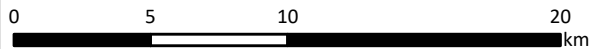
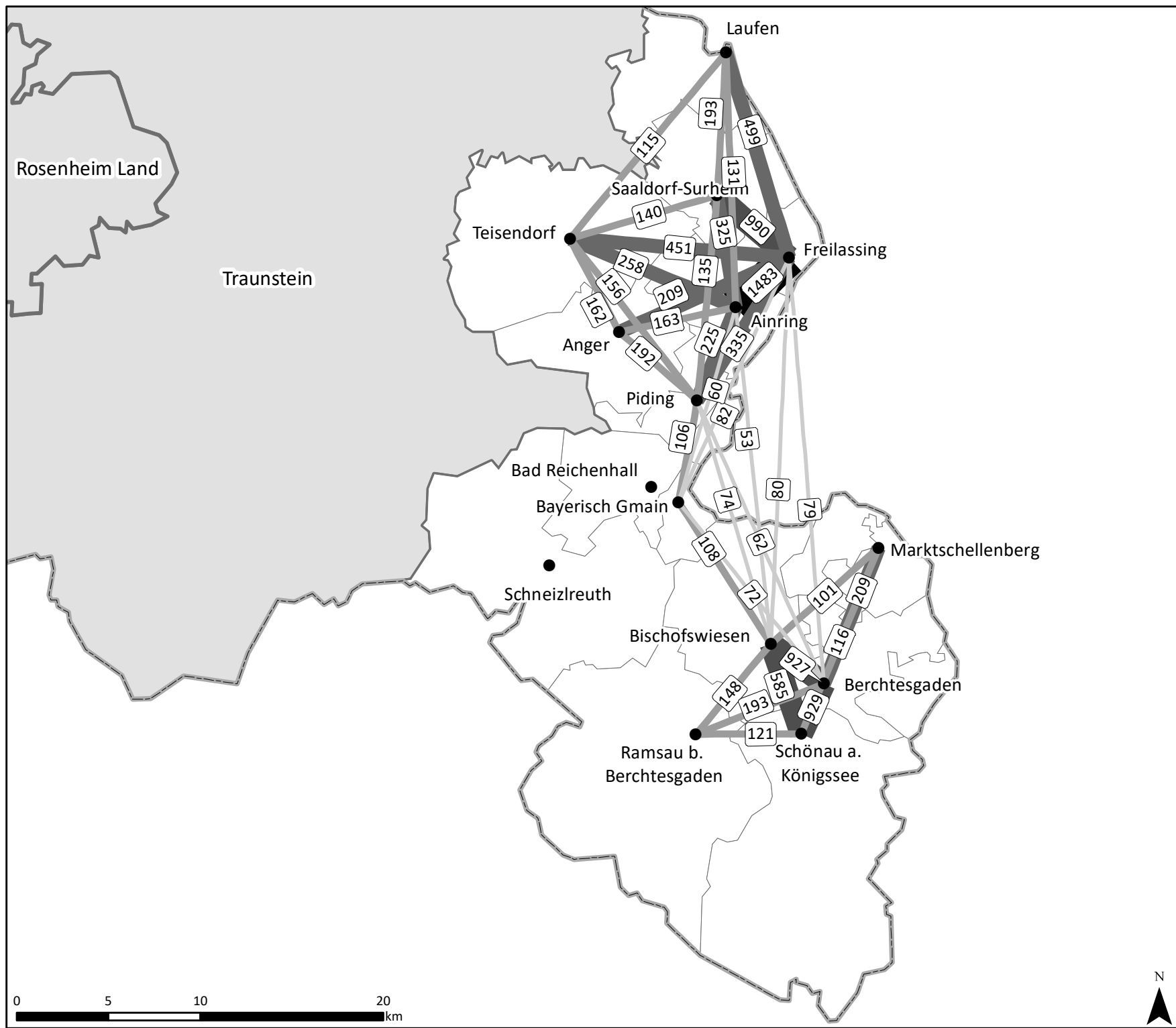
Berufspendler
(Stand: 30.06.2017)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 08
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



Pendlerverflechtungen im Landkreis Berchtesgadener Land - außerhalb des Landkreises, ohne Bad Reichenhall-

Berufspendler
(Stand: 30.06.2017)

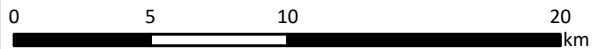
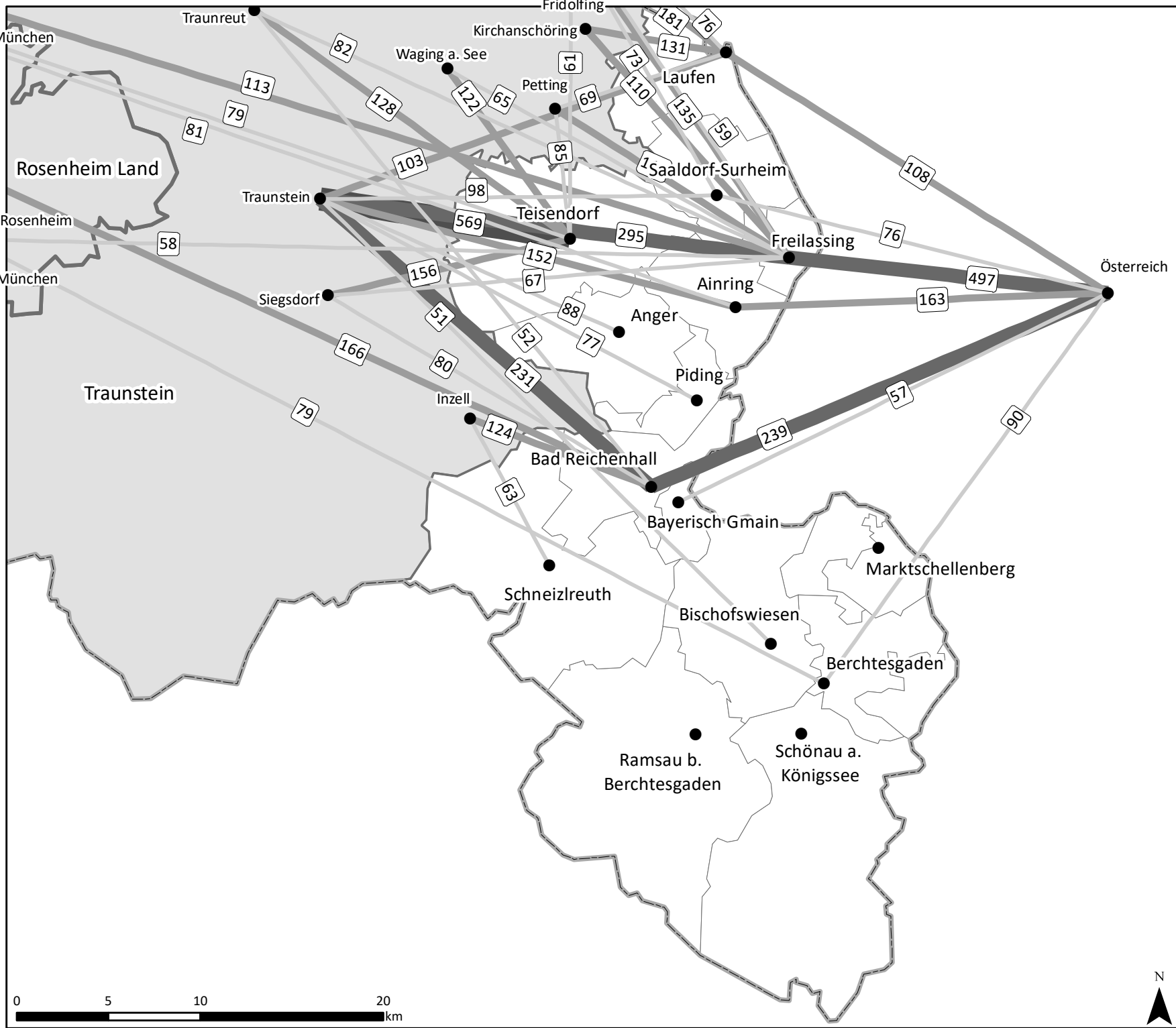
nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler

- >50 bis 100 Pendler
- >100 bis 200 Pendler
- >200 bis 500 Pendler
- >500 bis 1.000 Pendler
- >1.000 Pendler

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 09
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



4.1.4 Schulen

Neben der Bevölkerung spielt auch die Anzahl der Schüler und die räumliche Verteilung der Schulen eine wesentliche Rolle für den ÖPNV, da der Schülerverkehr eine wichtige Basis des ÖPNV im ländlichen Raum darstellt.

Während sich weiterführende Schulen wie Realschulen und Gymnasien auf die Städte und Gemeinden Laufen, Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden konzentrieren, finden sich Grund- und Mittelschulen deutlich kleinräumiger verteilt. Eine Übersicht über alle Schulstandorte und die jeweiligen Schülerzahlen erfolgt in Karte 10. Kartengrundlage sind die Daten des Landratsamts Berchtesgadener Land und dem bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultur (Kapitel 3.1). Demnach gab es im Schuljahr 2017/2018 rund 13.000 Schüler im Landkreis Berchtesgadener Land.

Karte 11 zeigt darüber hinaus die Anfangszeiten des Schulbeginns der einzelnen Schulen im Landkreis Berchtesgadener Land. Diese variieren zwischen 07:30 (Staatliche Berufsschule Berchtesgadener Land) und 08:15 Uhr (wenige Klassen, ebenfalls Staatliche Berufsschule Berchtesgadener Land), haben ihren Schwerpunkt aber ganz überwiegend zwischen 07:50 und 08:00 Uhr.

Auf Basis der Schülertickets wurden vom Auftraggeber darüber hinaus Daten zu bestehenden Schüler-verflechtungen für die weiterführenden Schulen zur Verfügung gestellt. Die bestehenden Verflechtungen im Ausbildungsverkehr werden für die weiterführenden Schulen in Karte 12 (Gymnasien) und Karte 13 (Realschulen) dargestellt.

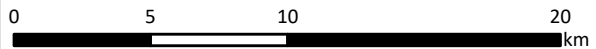
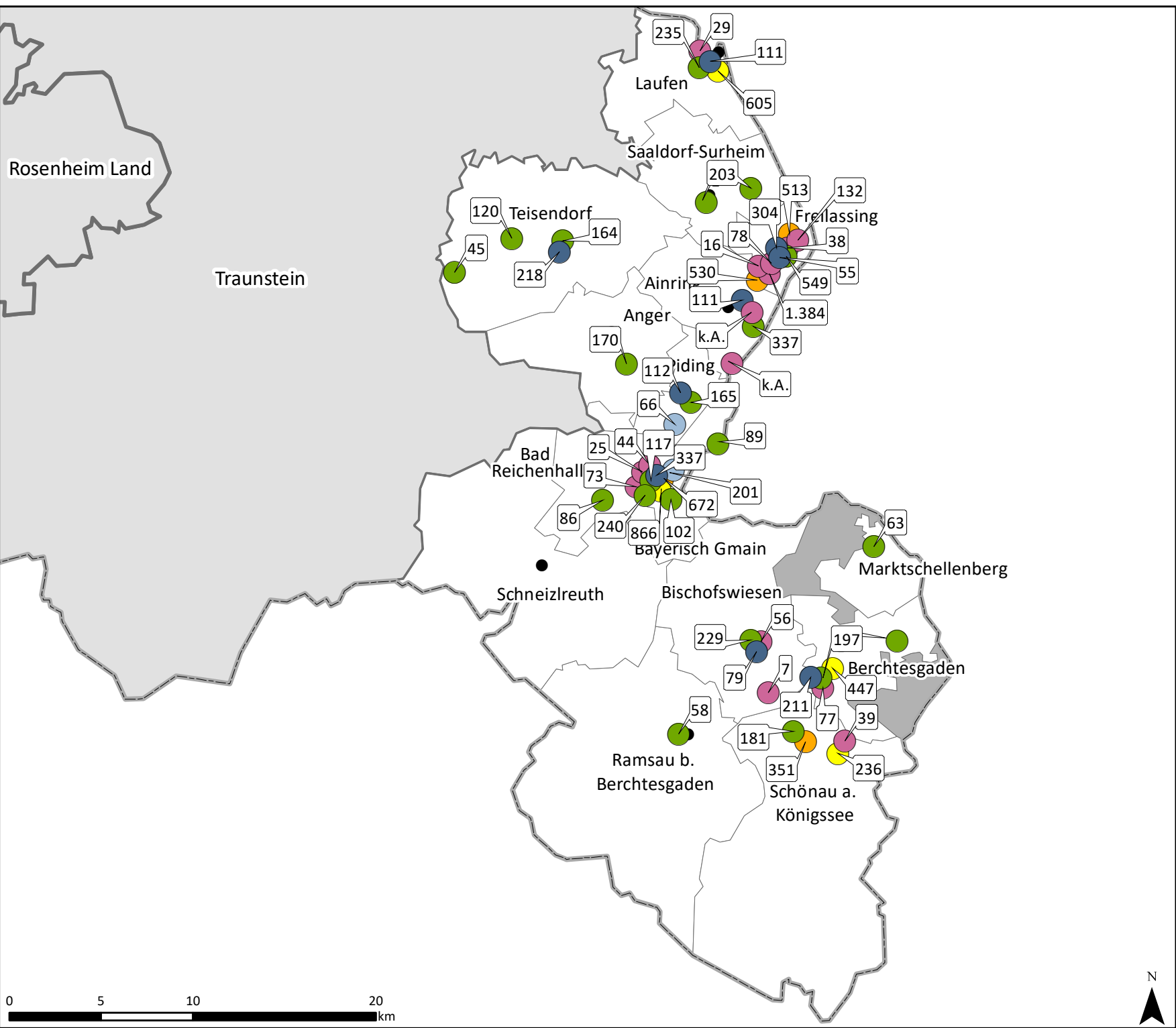
Anzahl der Schüler

- Art der Schule
- Grundschule
 - Mittelschule
 - Realschule
 - Gymnasium
 - Berufliche Schule
 - Förderschule
 - Privatschule

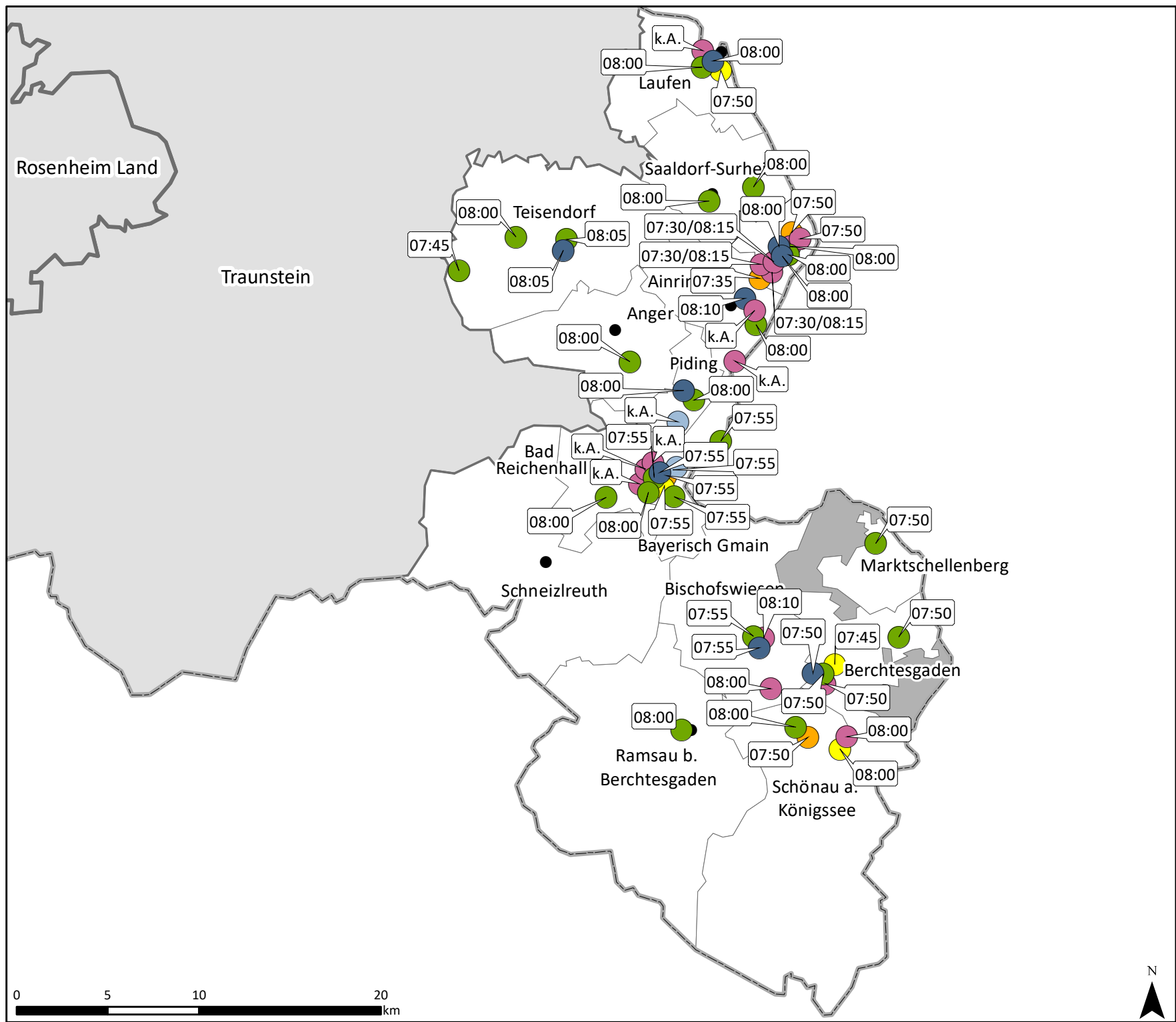
123 Anzahl der Schüler zum Schuljahr 2017/18 bzw. 2019/20

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 10
 Quelle: Landratsamt Berchtesgadener Land, Bayer. Staatsministerium für Unterricht und Kultus, Gemeinden, Schulamt
 Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Schulbeginn

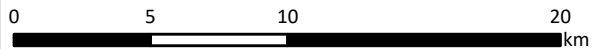


- Art der Schule
- Grundschule
 - Mittelschule
 - Realschule
 - Gymnasium
 - Berufliche Schule
 - Förderschule
 - Privatschule

12:12 Unterrichtsbeginn

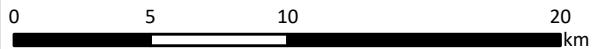
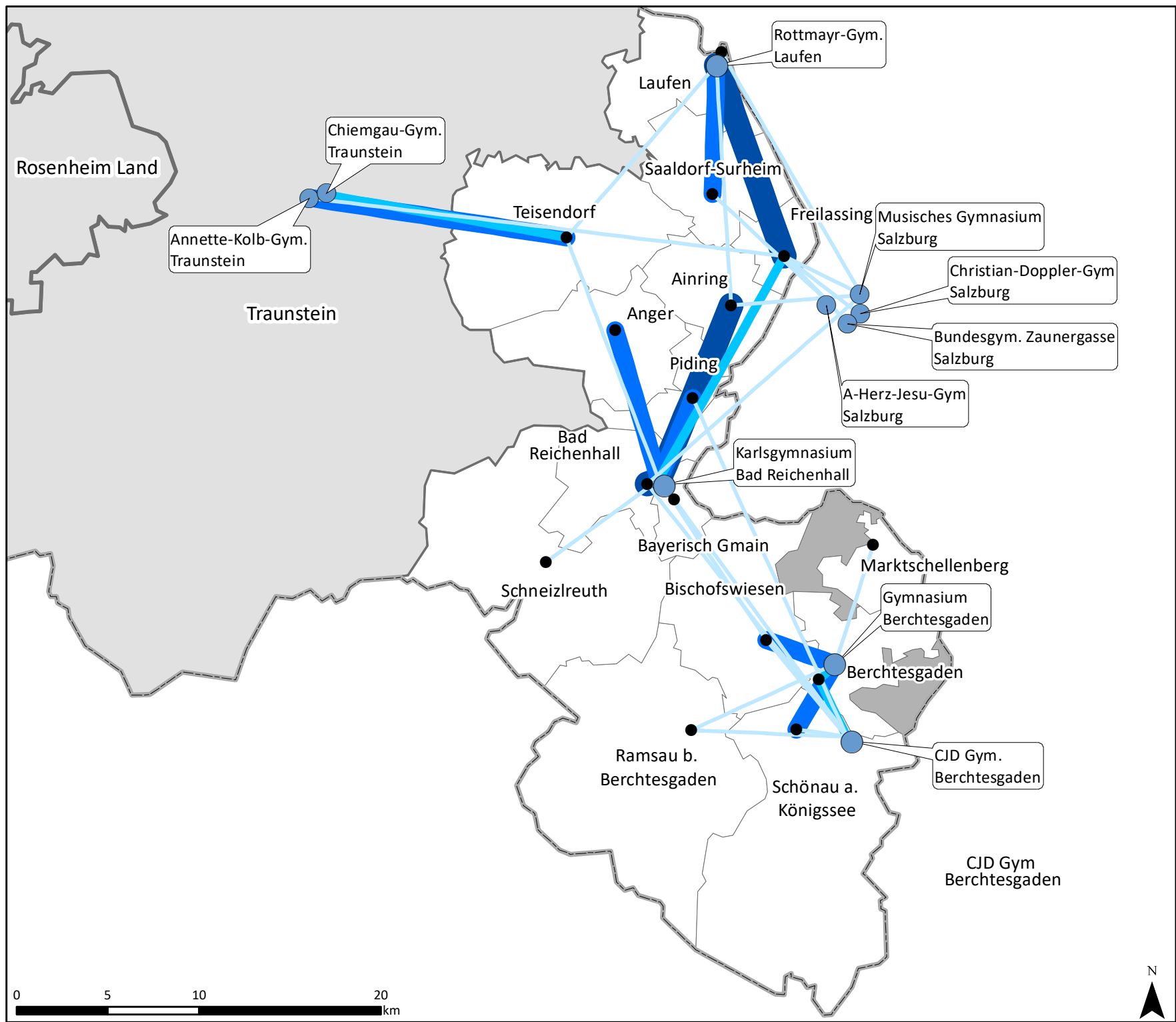
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 11
 Quelle: Landratsamt Berchtesgadener Land,
 Befragung der Gemeinden, Schulamt



Schülerverflechtungen im LK Berchtesgadener Land -Gymnasien-

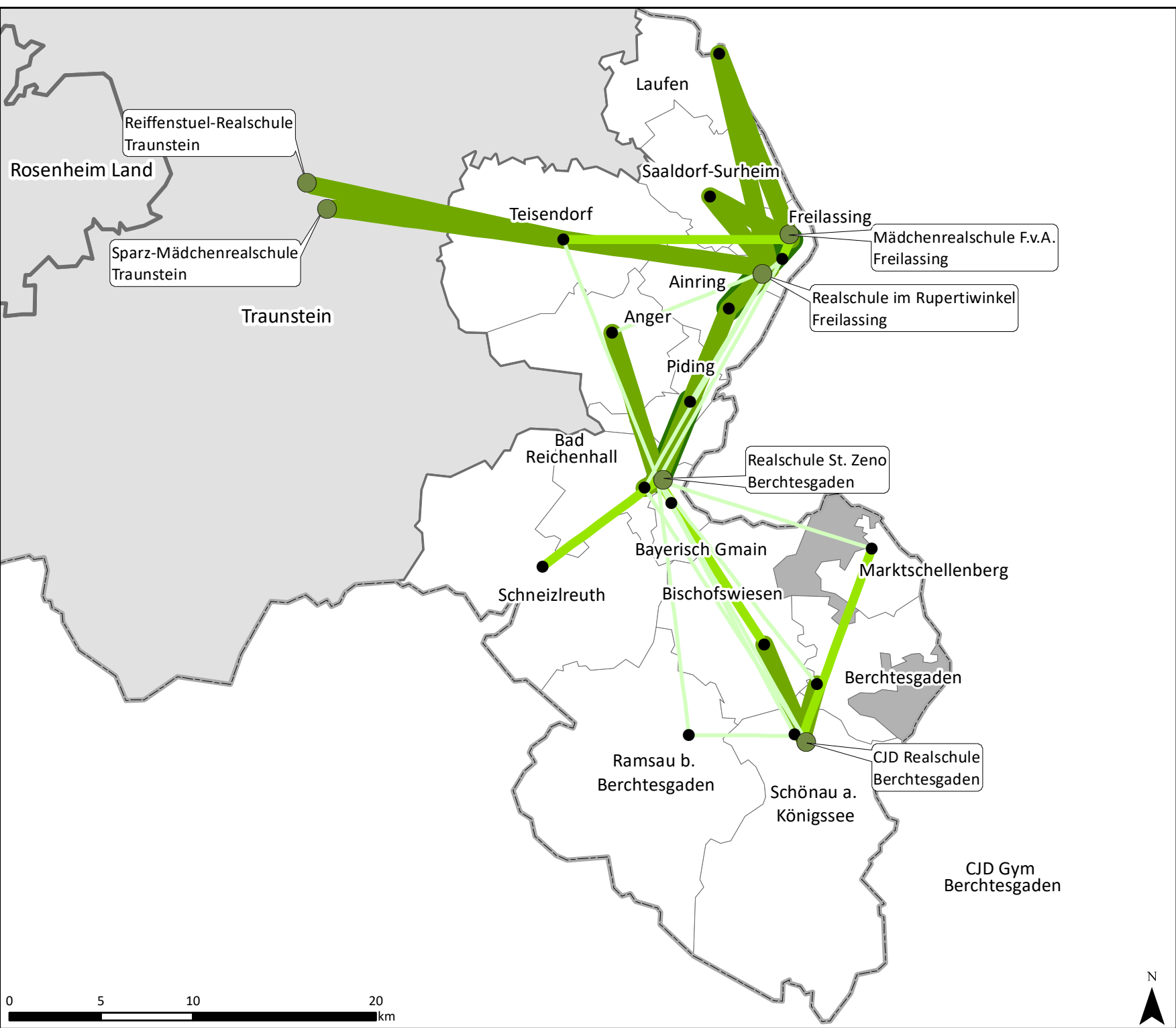
(Schuljahr 2018/2019)



Karten-Nr.: 12
Quelle: Landratsamt

Schülerverflechtungen im LK Berchtesgadener Land -Realschulen

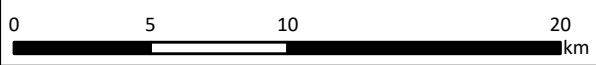
(Schuljahr 2018/2019)



- Schülerverflechtungen
- 5 - 25 Schüler
 - >25 - 50 Schüler
 - >50 - 100 Schüler
 - >100 Schüler

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 13
 Quelle: Landratsamt



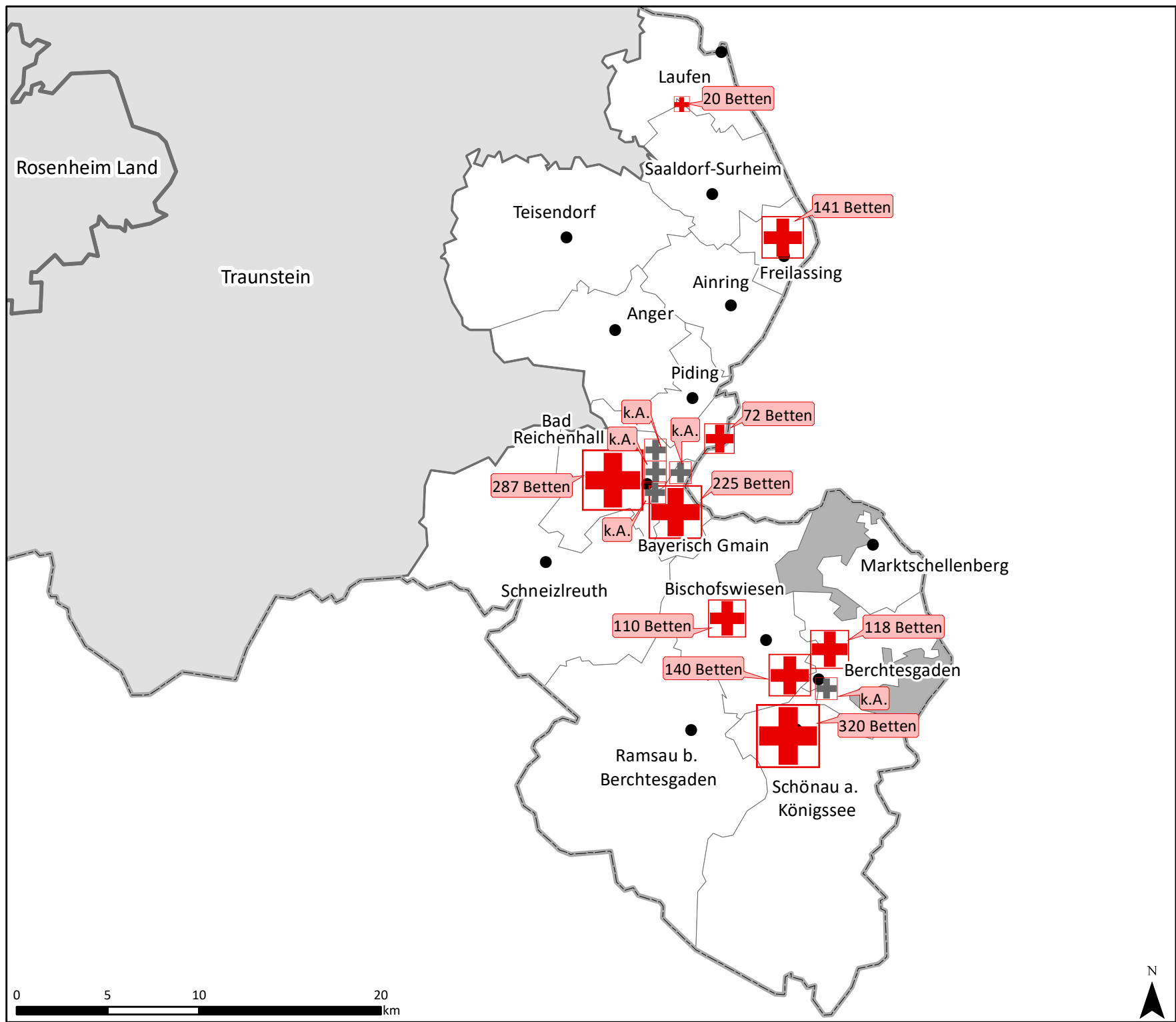
4.1.5 Krankenhäuser und Rehakliniken

Der Landkreis verfügt über 14 Krankenhäuser und Rehakliniken, die sich auf den mittleren und südlichen Teil des Landkreises konzentrieren. Insbesondere in und um das Oberzentrum Bad Reichenhall und den Markt Berchtesgaden gibt es Kliniken mit verschiedenen Schwerpunkten.

Die größte Bettenzahl mit 320 Betten haben die Schön Klinik Berchtesgadener Land in Schönau am Königssee, die Kreisklinik Bad Reichenhall mit 287 Betten sowie die Rehaklinik Prinzregent Luitpold, die sich ebenfalls in Bad Reichenhall befindet, mit 225 Betten.

Im nördlichen Landkreis sind einzig die Kreisklinik Freilassing (141 Betten) und die Schlossklinik Abtsee in Laufen (20 Betten) zu nennen (Karte 14).

Krankenhäuser und Rehakliniken



Krankenhäuser

200 Betten

k.A.

gemeindefreies Gebiet

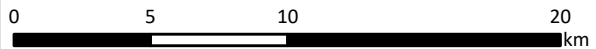
Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Landesgrenze

Karten-Nr.: 14
 Quelle: Internetrecherche



4.1.6 Freizeit und Tourismus

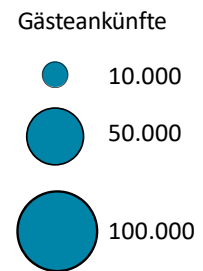
Um räumliche Schwerpunkte im Tourismus feststellen zu können, wurden touristische Daten des Statistischen Landesamtes ausgewertet [13]. Die Anzahl der Gästeankünfte 2017 sowie die Anzahl der Gästeübernachtungen 2017 sind in Karte 15 und Karte 16 dargestellt.

Insgesamt zeigt sich, dass der Tourismus v.a. im südlichen Landkreis eine wichtige Rolle spielt, insbesondere in den Gemeinden Berchtesgaden, Schönau a. Königssee und der Stadt Bad Reichenhall.

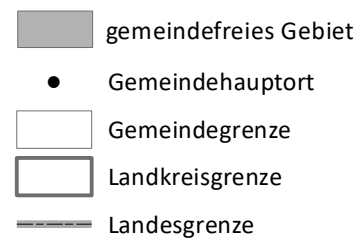
Die Daten des Statistischen Landesamtes beinhaltet alle Beherbergungsbetriebe mit 9 oder mehr Betten. Für die 15 Gemeinden Landkreises Berchtesgadener Land hat das Statistische Landesamt im Jahr 2017 739.205 Gästeankünfte und 2.884.904 Gästeübernachtungen in Beherbergungsbetrieben ausgewiesen.

Die meisten Gästeankünfte mit ca. 184.000 verzeichnete Berchtesgaden, gefolgt von Schönau a. Königssee mit 169.000 und Bad Reichenhall mit 131.000. Hinsichtlich der Übernachtungszahlen verwies Schönau a. Königssee mit über das Jahr verteilt 709.000 Übernachtungen die Stadt Bad Reichenhall (621.000) und Berchtesgaden (581.000) auf die Plätze zwei und drei. Somit bilden die drei Gemeinden das touristische Zentrum im Landkreis Berchtesgadener Land.

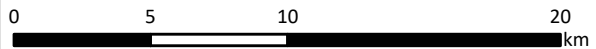
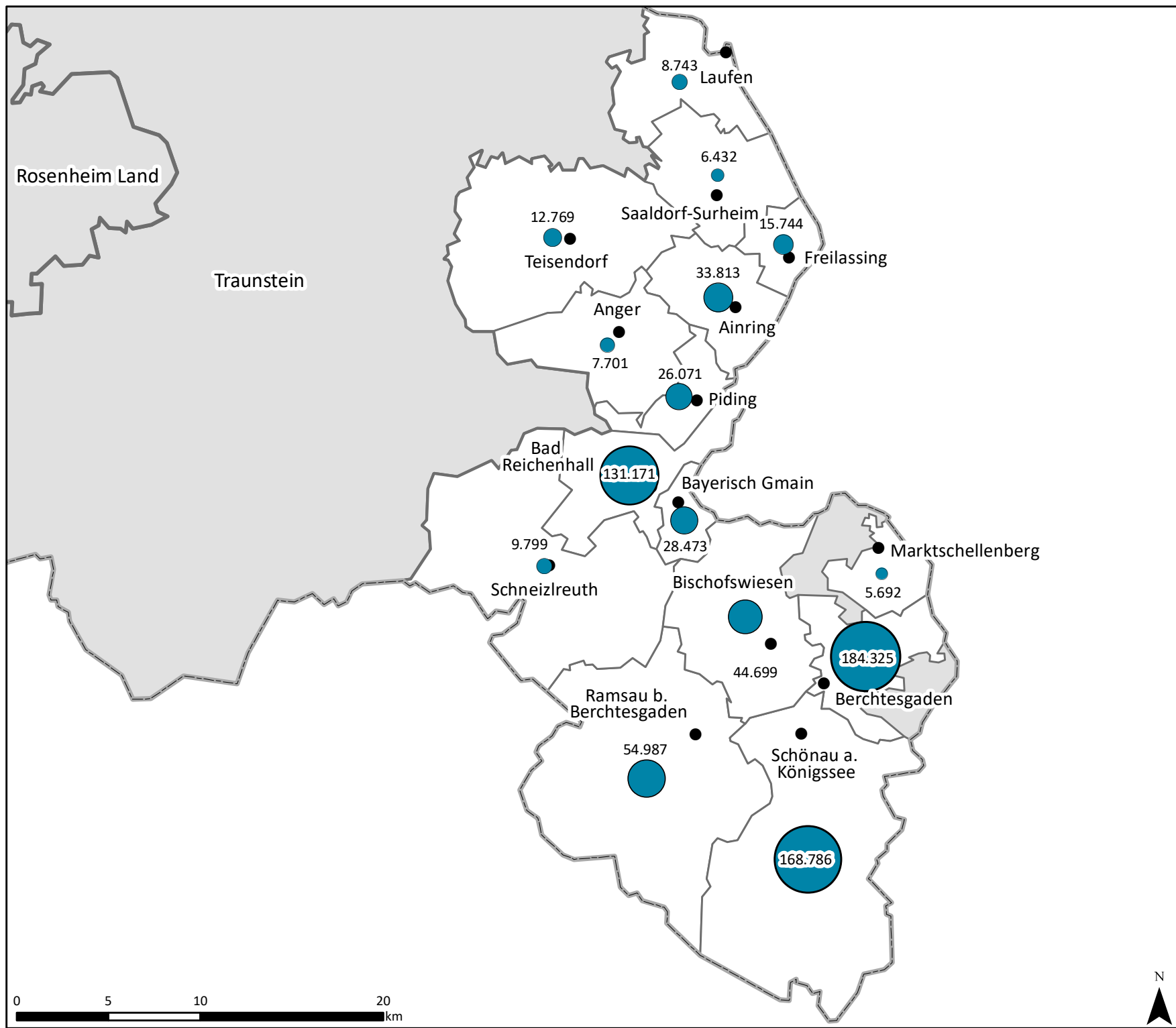
Anzahl der Gästeankünfte in Beherbergungsbetrieben* 2017



* Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen

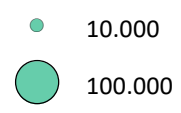


Karten-Nr.: 15
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

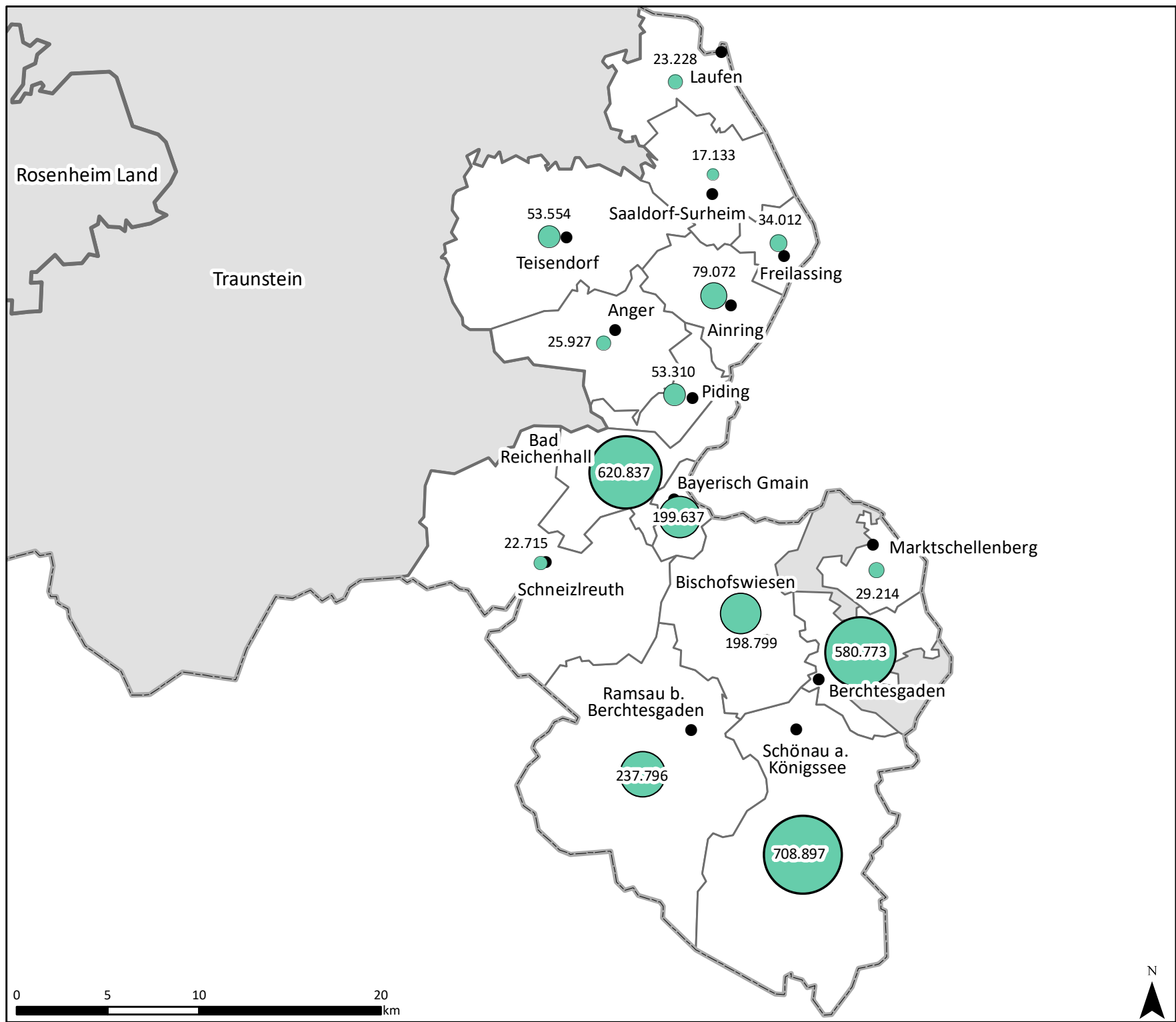


Anzahl der Gästeüber- nachtungen in Beherbergungsbetrieben* 2017

Gästeübernachtungen



* Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr
Gästebetten sowie Campingplätze mit 10
oder mehr Stellplätzen



- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 16
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

4.2 Analyse der Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage im Bestand wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für den ÖPNV und SPNV dargestellt, soweit Daten vorliegen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden darüber hinaus auch bestehende Planungen zur Erweiterung oder Neuausweisung von Infrastruktur abgefragt, die den ÖPNV bzw. dessen Nachfrage wesentlich beeinflussen werden (Wohngebiete, Ausbau Infrastruktur, Flächenrecycling, Entwicklung Gewerbeflächen).

Die Rückmeldungen sind in Tabelle 4 zusammengefasst [4].

Gemeinde	ja, bereits in Planung	ja, wird in den nächsten Jahren geplant	nein, vorerst nicht	nein, kein Bedarf	Beschreibung der Maßnahmen
Ainring		X			Wohngebiete in Mitterfelden (Süd + Bahnhof) Gewerbe, Erweiterung Feldkirchner Feld Erweiterung Gewerbegebiet Mitterfelden Wohngebiet Hammersee
Anger			X		
Bad Reichenhall			X		
Bayerisch Gmain		X			Bahnhof 2019 ist zu spät; Luitpoldhof ca. 45 WE; ehem. Beck-Stiftung; ca. 48 WE; Hotel Fl. Nr. 309; evtl. Verlegung Wertstoffhof
Berchtesgaden			X		
Bischofswiesen	X				Entwicklung Gewerbeflächen, Wohngebiete, Schulstandortverlegung Mittelschule Berchtesgaden
Freilassing	X	X			Neubau AWO Seniorenheim, Wohnpark Sonnenfeld; Ausweisung weiterer Baugebiete; Neubau Badylon
Laufen	X				Gewerbegebiet Niedervillern; Seniorenhaus
Märtschellenberg			X		
Piding			X		
Ramsau b. Berchtesgaden			X		
Saaldorf		X			Wohnsiedlungen, Gewerbeflächen, Hotelanlage, Nachverdichtung durch überarbeitete Bebauungspläne Flächen für Park & Ride Obersurheim
Schneizreuth	nicht vorhanden				
Schönau a. Königssee	X				Rufbus Regional-Stadtbahn (RSB) -> Erschließung des Ortskerns und des touristischen Zentrums im Bereich Königssee
Teisendorf	X				GE Amersberg, Neubaugebiete Oberteisendorf, Stegreuth und Schödling

Tabelle 4 Neubau und Erweiterungen von Infrastruktur (Mobilitätskonzept)

4.2.1 Vorhandene Nachfrage im ÖPNV

Zur vorhandenen Nachfrage im ÖPNV liegen abgesehen von Daten der Schülerbeförderung für die eigenwirtschaftlichen Regionalbusverkehre keine Daten vor.

Nachfragedaten der Rufbus- und Stadtbusverkehre im Landkreis wurden zur Verfügung gestellt. Diese werden im Folgenden tabellarisch für das Jahr 2019 aufgelistet, da die aktuellen Werte für das Jahr 2020 pandemiebedingt keine Aussagekraft haben:

Anzahl Fahrgäste 2019 Rufbus Berchtesgaden	
Monat	Anzahl
Januar	25
Februar	317
März	321
April	245
Mai	321
Juni	306
Juli	326
August	317
September	300
Oktober	288
November	222
Dezember	234
Gesamt	3.222

Tabelle 5 Anzahl Fahrgäste Rufbus Berchtesgaden 2019

Anzahl Fahrgäste Gemeindebus Teisendorf 2019	
Monat	Anzahl
Januar	292
Februar	305
März	301
April	254
Mai	289
Juni	250
Juli	329
August	258
September	339
Oktober	290
November	281
Dezember	266
Gesamt	3.454

Tabelle 6 Anzahl Fahrgäste Gemeindebus Teisendorf 2019

Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Rupertlinie 2019	
Monat	Anzahl
Januar	589
Februar	555
März	510
April	538
Mai	532
Juni	481
Juli	634
August	726
September	606
Oktober	703
November	570
Dezember	579
Gesamt	7.023

Tabelle 7 Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Rupertlinie 2019

Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Schulbuslinie 2019	
Monat	Anzahl
Januar	203
Februar	259
März	175
April	178
Mai	245
Juni	148
Juli	221
August	-
September	213
Oktober	271
November	259
Dezember	186
Gesamt	2.358

Tabelle 8 Anzahl Fahrgäste Stadtbus Laufen Stadtbuslinie 2019

Anzahl Fahrgäste Stadtbus Bad Reichenhall 2019	
Monat	Anzahl
Januar	81.499
Februar	79.861
März	77.310
April	80.986
Mai	84.411
Juni	85.895
Juli	97.283
August	47.041
September	87.451
Oktober	85.950
November	82.220
Dezember	86.401
Gesamt	978.327

Tabelle 9 Anzahl Fahrgäste Stadtbus Bad Reichenhall 2019

Anzahl Fahrgäste Stadtbus Freilassing 2019	
Monat	Anzahl
Januar	102.128
Februar	
März	
April	
Mai	
Juni	
Juli	88.258
August	
September	
Oktober	
November	
Dezember	
Gesamt	190.386

Tabelle 10 Anzahl Fahrgäste Stadtbus Freilassing 2019

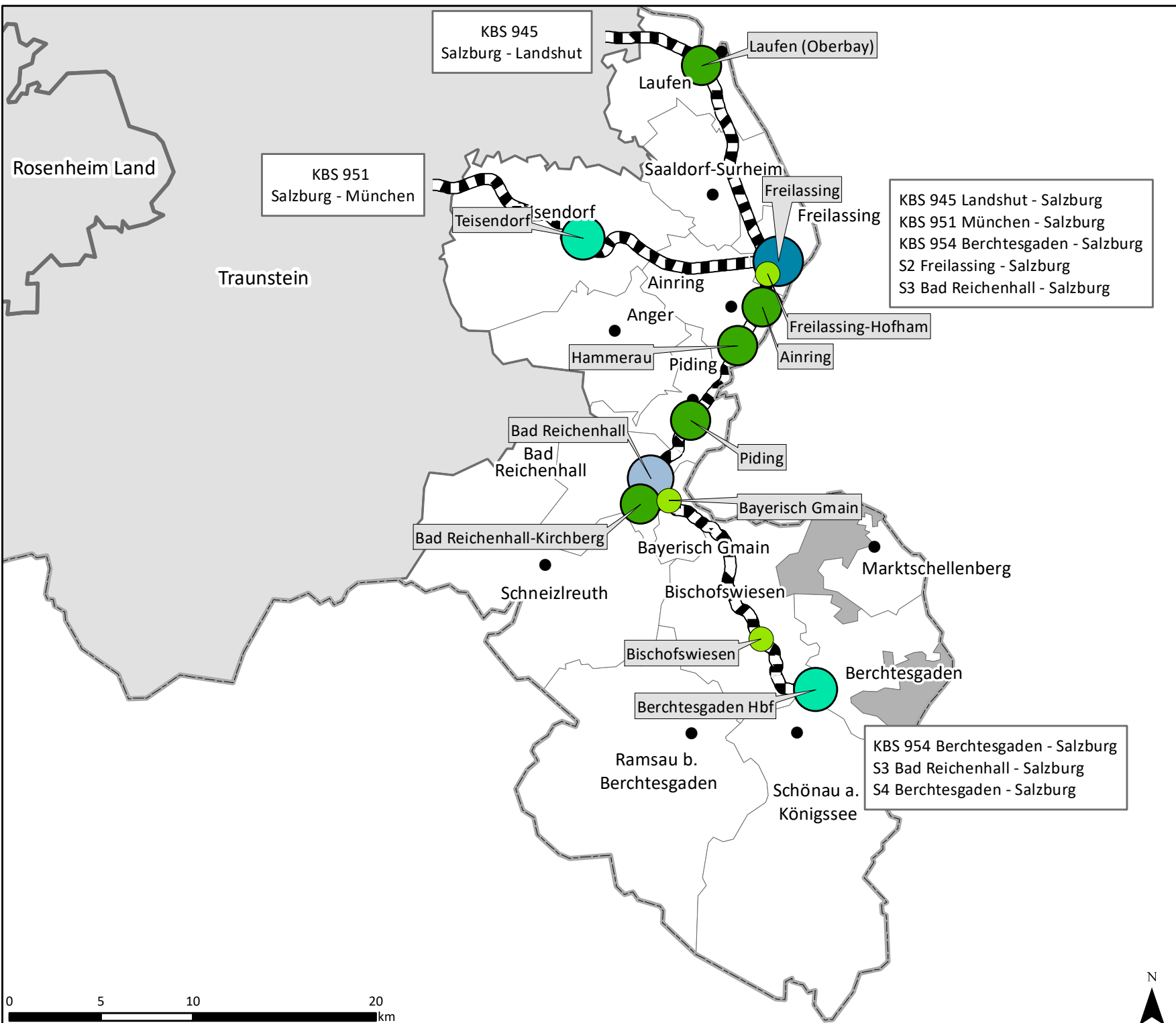
4.2.2 Vorhandene Nachfrage im SPNV

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt zwar beim Freistaat Bayern und nicht beim Landkreis Berchtesgadener Land, da er jedoch im Zusammenspiel mit dem ÖPNV gerade im Landkreis Berchtesgadener Land eine wichtige Rolle für den Fahrgast einnimmt, wird er im Rahmen des Nahverkehrsplans mitbetrachtet. Die Bedeutung für den Fahrgast zeigt sich auch in den Fahrgastzahlen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die in Karte 17 aufbereitet sind.



Mit knapp 4.700 Ein- und Aussteigern an einem Schultag 2017 ist die Nachfrage am Bahnhof Freilassing am größten. Dies ist sicherlich auch verstärkt auf die dortige S-Bahn-Anbindung nach Salzburg sowie der Funktion der Stadt als Knotenpunkt im SPNV zurückzuführen. Der gemessen an der Nachfrage zweitwichtigste Bahnhof ist Bad Reichenhall mit gut 1.400 Ein- und Aussteigern an einem Schultag, darauf folgen Berchtesgaden und Teisendorf mit jeweils rund 750 Ein- und Aussteigern am Tag.

Nachfrage im SPNV






Ein- und Aussteiger 2017
Mo-Fr an Schultagen








SPNV-Netz

-  Bahnhöfe
-  Schienennetz

Nachfrage im SPNV (Ein- und Aussteiger)

-  bis 200 Ein- und Aussteiger
-  >200 bis 500 Ein- und Aussteiger
-  >500 bis 1.000 Ein- und Aussteiger
-  >1.000 bis 2.000 Ein- und Aussteiger
-  >2.000 bis 5.000 Ein- und Aussteiger

-  gemeindefreies Gebiet
-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Landesgrenze

Karten-Nr.: 17

Quelle: Daten der BEG

4.2.3 Vorhandene Nachfrage im MIV

Neben der vorhandenen Nachfrage ist für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes auch die potenzielle Nachfrage zu berücksichtigen. Denn neben der Betrachtung der vorhandenen Fahrten muss die Planung insbesondere auch solche Fahrten und Wege mit in die Überlegung einbeziehen, die beim gegenwärtigen ÖPNV-Angebot mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden oder sogar völlig unterbleiben. Anhaltspunkte hierfür liefert u.a. die gegenwärtige Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für die vorhandene Nachfrage im MIV kann auf die Straßenverkehrszählung 2010 des Straßenverkehrsmengen-Atlas Bayern [14] zurückgegriffen werden. Aus diesem kann die Straßenbelastung im MIV entnommen werden. Darin sind alle Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen erfasst. Somit liegen zwar keine Zählergebnisse für sämtliche Straßen des Landkreises vor und die Mengen enthalten auch Fahrten von Bewohnern außerhalb des Landkreises Berchtesgadener Land, jedoch geben diese Zahlen einen sehr guten Überblick über die wesentlichen Nachfragestrukturen im MIV, wie dies in Karte 18 dargestellt wird.

Die höchsten Verkehrsmengen finden sich insbesondere entlang der Bundesautobahn A8 von München in Richtung Salzburg. Dort liegen die Belastungswerte bei über 40.000 Kfz/Tag. Hohe Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz/Tag zeigen sich zudem auch auf der Bundesstraße B20 von Laufen über Freilassing und Bad Reichenhall bis Berchtesgaden, auf der B304 zwischen Teisendorf und Ainring, auf der B305 von Berchtesgaden nach Marktschellenberg sowie auf der B21 zwischen der Gemeinde Lofer in Österreich und Schneizlreuth.

Straßenbelastung MIV

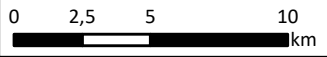
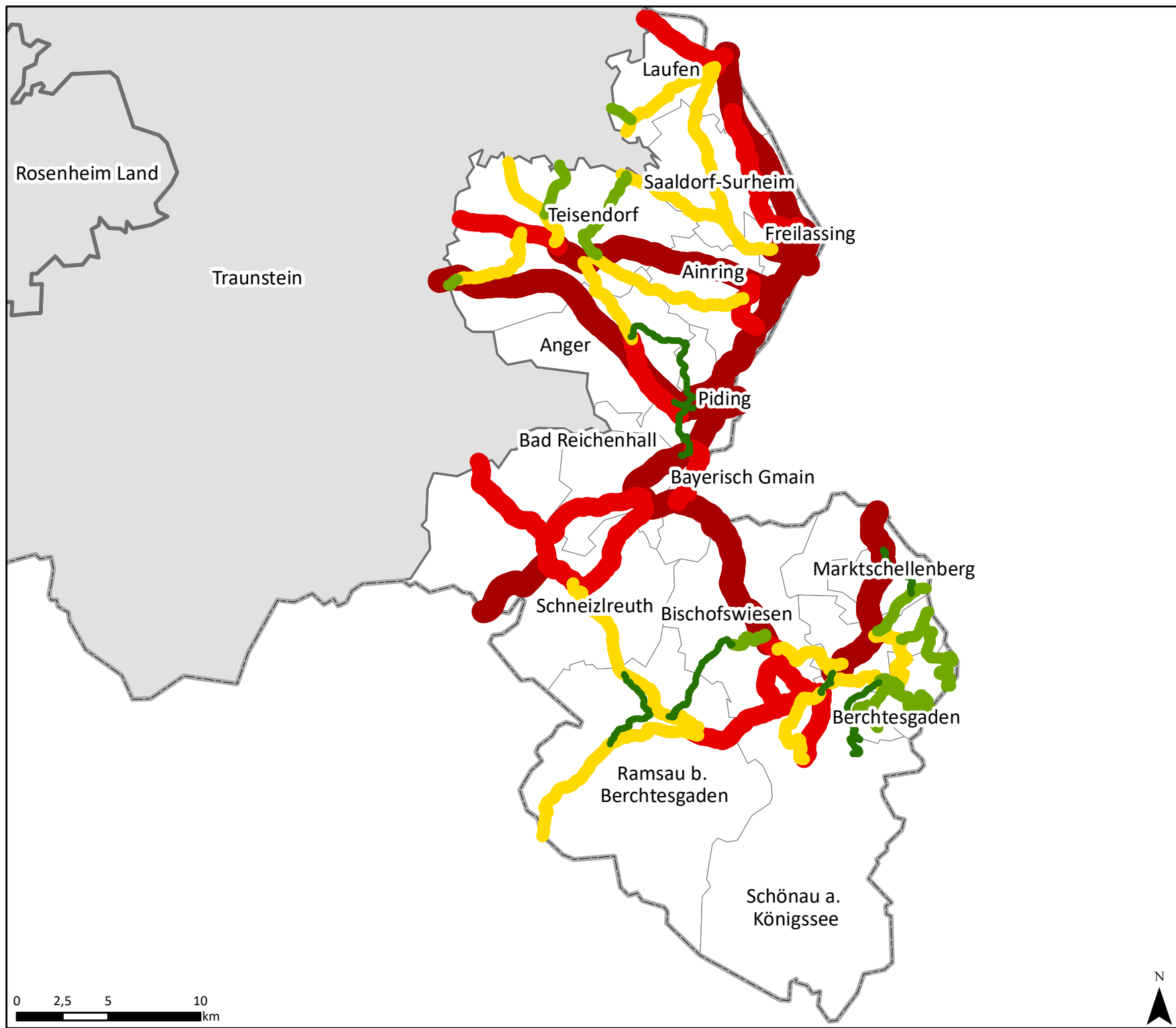
auf Bundesautobahnen,
Bundes-, Staats- und Kreisstraßen

Verkehrsmengen [Kfz/24h]
(inkl. Schwerverkehr), 2010

- bis 1.000
- >1.000 bis 2.500
- >2.500 bis 5.000
- >5.000 bis 10.000
- >10.000

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 18
Quelle: Straßenverkehrsmengenatlas
Bayern 2010



4.3 Analyse des ÖPNV-Angebotes

Nachfolgend wird das Verkehrsangebot im ÖPNV eingehender betrachtet und analysiert. Neben einer Übersicht über den räumlichen Umfang des bestehenden Angebotes wird auch die Bedienungshäufigkeit betrachtet und dargestellt.

4.3.1 Linienübersicht

Im Landkreis Berchtesgadener Land bestehen insgesamt fünf Kursbuchstrecken im SPNV und 39 öffentliche Buslinien, davon drei Linien im Ortsverkehr Bad Reichenhall, zwei Linien im Ortsverkehr Freilassing sowie zwei Linien im Ortsverkehr Laufen.

Bahn:

- KBS 945: Landshut – Mühldorf – Laufen – Freilassing – Salzburg
- KBS 951: München – Rosenheim – Traunstein – Teisendorf – Freilassing – Salzburg
- KBS 954: Berchtesgaden – Bad Reichenhall – Freilassing – Salzburg – Bischofshofen
- S3: Bad Reichenhall – Freilassing – Salzburg (S-Bahn)
- S4: Berchtesgaden – Bad Reichenhall – Freilassing – Salzburg (S-Bahn)

Stadtwerke Bad Reichenhall:

- 1, 2 und 4: Stadtbus Bad Reichenhall

Hogger GmbH:

- 3: Freilassing – Mitterfelden – Ainring – Hammerau – Bad Reichenhall
- 4: Freilassing – Saaldorf – Waging a. See
- 5a: Freilassing – Ainring – Hörafling – Weildorf – Saaldorf-Surheim – Freilassing
- 85: Freilassing – Mitterfelden – Thundorf – Anger – Aufham – Jechling
- 81/82: Stadtbus Freilassing

- H9825 Oberteisendorf – Teisendorf – Saaldorf – Laufen

Brodshelm Verkehrsbetrieb GmbH:

- 16: Laufen – Tittmoning – Burghausen
- 19: Tittmoning – Tettenhausen – Laufen

Salzburger Verkehrsverbund GmbH:

- 24: Salzburg (F.-Hanusch-Pl.) – Liefering – Freilassing (Sonnenfeld)
- 112: Laufen – Oberndorf – St. Georgen – Ostermiething
- 180: Salzburg – Großgmain – Bad Reichenhall
- 260: Salzburg – Walsertal – Bad Reichenhall – Lofer – Saalfelden – Zell a. See

RVO GmbH:

- 828: Bad Reichenhall – Unterjettenberg – Melleck
- 829: Bad Reichenhall – Anger – Teisendorf
- 836: Berchtesgaden – Marktschellenberg – Freilassing
- 837: Berchtesgaden – Maria Gern – Hintergern
- 838: Berchtesgaden – Dokumentation – Buchenhöhe – Christophorusschule
- 839: Ringlinie: Berchtesgaden – Strub – Andreas-Fendt-Ring – Berchtesgaden
- 839: Ringlinie: Berchtesgaden – Bischofswiesen Siedlung – Andreas-Fendt-Ring – Strub – Berchtesgaden
- 840: Berchtesgaden – Marktschellenberg – Salzburg
- 841: Bad Reichenhall – Bischofswiesen – Berchtesgaden – Königssee – Jennerbahn
- 841: Bad Reichenhall – Piding – Hammerau – Mitterfelden – Freilassing
- 842: Berchtesgaden – Oberschönau – Unterstein – Königssee – Jennerbahn
- 843: Ringlinie Schönau: Berchtesgaden – Oberschönau – Unterstein – Berchtesgaden)

- 845: Ringlinie: Ramsau – Hochschwarzeck – Ramsau
- 846: Berchtesgaden – Ramsau – Hintersee
- 847: Alm Erlebnis Bus (Hintersee – Hirschbichl – Weißbach)
- 848: Berchtesgaden – Oberau – Mautstelle Nord – (Rossfeld) (saisonal abweichende Fahrpläne)
- 849: Kehlsteinlinie ((Berchtesgaden) – Obersalzberg – Kehlstein), Genehmigung nach §43 PBefG
- 852: Freilassing – Saaldorf – Surheim – Laufen
- 853: Freilassing – Surheim – Saaldorf – Schign
- 9515: Traunstein – Teisendorf – Freilassing
- 9519: (Traunstein) – Waging – Laufen
- 9526: Traunstein – Inzell – Bad Reichenhall
- 9535: Mozartexpress (Reit im Winkl – Salzburg)

Omnibusverkehr Chr. Gloss:

- 516 GL: Traunstein – Teisendorf – Neukirchen

Stadt Laufen:

- Stadtbus Laufen-Oberndorf (Schulbuslinie und Ruperti-Linie)

Einige Linien im ÖPNV werden nur saisonal bedient oder haben ein saisonal abweichendes Angebot. Linie 848 verkehrt von Ende Mai bis Mitte Oktober und von Ende Dezember bis Ende März die Rossfeldhütte und das Hennenköpfl am Rossfeld. Von Mitte Oktober bis Ende Dezember und Anfang April bis Ende Mai endet die Fahrt bereits an der Haltestelle Mautstelle Nord. Zudem ist die Taktung der Busse in diesen Zeiträumen ausgedünnt.

Abbildung 22 gibt einen Überblick über das Busliniennetz im Landkreis Berchtesgadener Land. Das SPNV-Netz ist der Karte 24 in Kapitel 4.3.2 auf Seite 84 zu entnehmen.

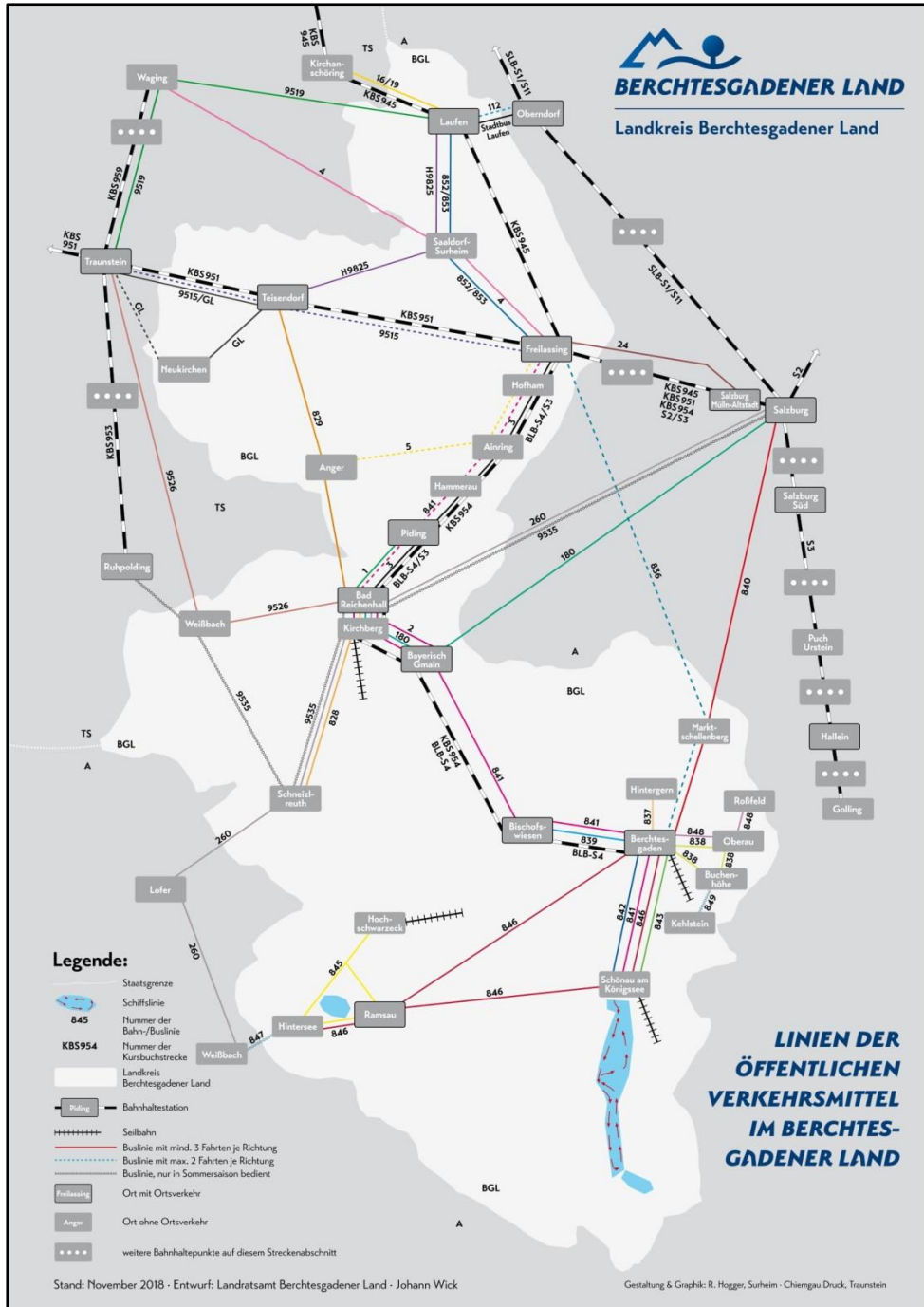


Abbildung 22 Liniennetz im ÖPNV

Überwiegend wird das Angebot im ÖPNV durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht. Die Genehmigungslaufzeiten für die einzelnen Linien im ÖPNV reichen von 2019 bis 2028 (Stand: 06/2018) und sind in Karte 19 dargestellt.

Zusätzlich zu den oben benannten Linienverkehren werden im Landkreis Berchtesgadener Land auch bedarfsabhängige Verkehre angeboten.

Die Gemeinde Ainring (Rufbus Ainring), die Gemeinden Berchtesgaden, Bischofswiesen, Ramsau b. Berchtesgaden und Schönau a. Königssee (Rufbus Berchtesgaden) sowie Markt Berchtesgaden und der Markt Teisendorf (Gemeindebus Teisendorf) betreiben eigene Rufbussysteme, die die bestehenden Regionalbuslinien unterstützen und einen eigenen Ortsverkehr ersetzen.

Der Rufbus Berchtesgaden fährt täglich in die Gemeinden Berchtesgaden, Schönau a. Königssee, Ramsau b. Berchtesgaden und Bischofswiesen als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot und wird durch die Taxizentrale Berchtesgaden e.G. betrieben. Abbildung 23 gibt einen Überblick über Waben und Haltestellen im Bedienungsgebiet des Rufbusses. Mit wenigen Ausnahmen werden Haltestellen des Linienverkehrs genutzt, es bestehen aber auch vereinzelt Haltestellen nur für den Rufbus, v.a. in Bischofswiesen-Loipl.

Der Gemeindebus Teisendorf verkehrt von Montag – Freitag auf dem Gemeindegebiet von Teisendorf und wird von dem Unternehmen Hogger GmbH betrieben. Anfang des Jahres 2022 wurden die Betriebszeiten auf Montag – Sonntag inkl. Feiertage ausgeweitet.

Der Rufbus Ainring wurde am 15.12.2021 als ein drittes Rufbussystem im Berchtesgadener Land in Betrieb genommen. Er verkehrt von Montag bis Samstag auf dem Gemeindegebiet von Ainring und bedient zusätzlich den Bahnhof Freilassing und das Zentrum des Marktes Teisendorf. Betreiber ist das Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO). Der Rufbus Ainring konnte in der weiteren Analyse und Bewertung des ÖPNV-Angebotes nicht berücksichtigt werden, weil dessen Betriebsstart erst in der Schlussphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte und unmittelbar zum Betriebsbeginn noch keine Untersuchung der Akzeptanz und der Kosten möglich ist.

Weiterhin gibt es im Landkreis Berchtesgadener Land einen Werksverkehr, der von Bad Reichenhall bis zur Firma EurimPharm Arzneimittel in Saaldorf-Surheim verkehrt und die am Weg liegenden Gemeinden bedient.

Eine Übersicht über freigestellte Schülerverkehre im Landkreis gibt Tabelle 11.

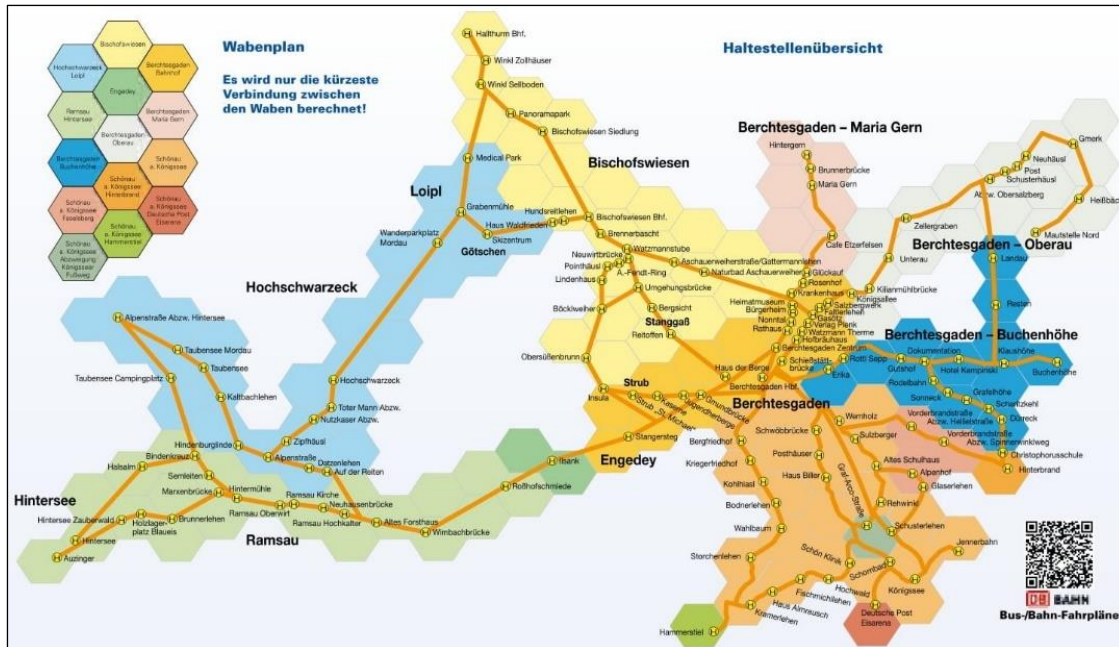
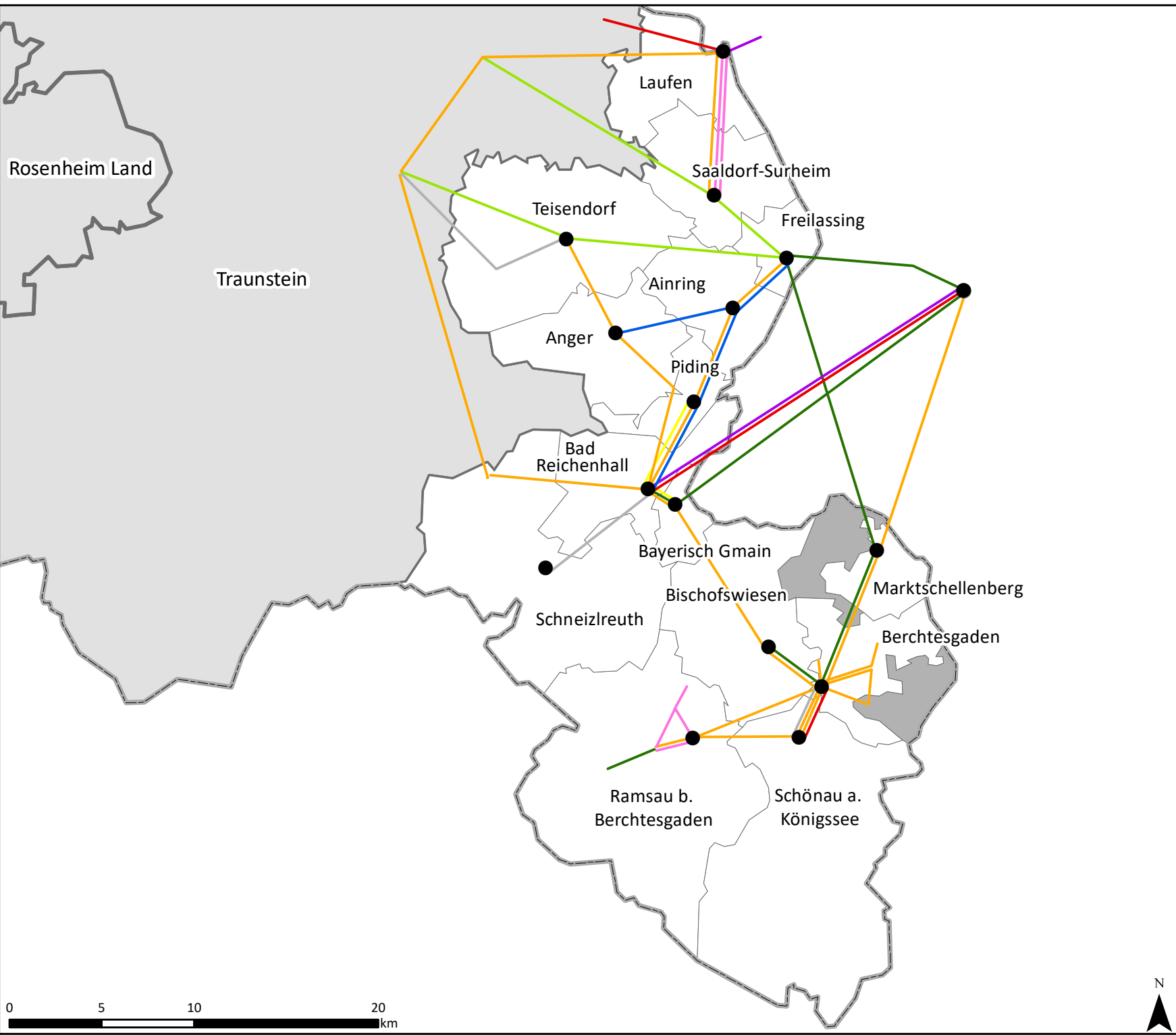


Abbildung 23 Wabenplan Rufbus Berchtesgaden

Genehmigungen im ÖPNV im Landkreis Berchtesgaden

Stand: 04/2019



Genehmigungslaufzeiten

- 2019
- 2020
- 2022
- 2023
- 2024
- 2025
- 2027
- 2028
- k.A.

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 19
 Quelle: Landratsamt Berchtesgadener Land,
 Regierung von Oberbayern

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Gemeinde	FSV	Schule	Schulanfang	Schulende	Fahrplan	Direkt/U mstiege	Umstiege wo	Kapazität	Anzahl Schüler	Anmerkung
Ainring	ja	GS Ainring/Mittelschule Mitterfelden	ca. 7:55 (variiert nach Schulhaus)	ca. 13:10 (variiert nach Schulhaus)	s. Fahrplan	direkt	-	2 8-Sitzer (abh. Von Stundenplan)	k.A.	ggf. weitere Fahrten zwischen MS Mitterfelden und MS Freilassing (Schulverbund) und Sonder- Heimfahrten von MS (wenn keine Linie mehr geht)
Anger	ja	GS Aufham/MS Piding	08:00	13:00	Linie 1: 7:00 Uhr	teils mit Umstieg	s. Fahrplan	38	46	durch zweigeteilte Fahrt Kapazität nicht ausgelastet
	ja	MS Piding	08:00	13:00	Linie 1: 11:25/12:20 Uhr	direkt	-	50	k.A.	-
	ja	MS Piding	08:00	13:00	Linie 1: 13:05 Uhr	direkt	-	50	k.A.	-
	ja	GS Aufham/MS Piding	08:00	13:00	Linie 2: 7:08 Uhr	teils mit Umstieg	s. Fahrplan	50	124	Kapazität überfüllt
	ja	Grundschule Anger	08:00	13:00	Linie 2: 11:25/12:20 Uhr	direkt	-	38	k.A.	-
	ja	GS Aufham	08:00	13:00	Linie 2: 13:05 Uhr	direkt	-	38	k.A.	-
	ja	GS Aufham/MS Piding	08:00	13:00	Linie 3: 6:50 Uhr	teils mit Umstieg	s. Fahrplan	22	30	durch Umstiege Kapazität nicht ausgelastet
Bad Reichenhall	ja	GS Karlstein	08:00	13:00	-	direkt	-	8	8	keine Angaben zu Fahrplan
Bayerisch Gmain	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berchtesgaden	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bischofswiesen	ja	GS/MS Bischofswiesen	07:55	11:25 - 15:30	tageweise unterschiedliche Fahrpläne	direkt	-	8-60-Sitzer	k.A.	Neuausschreibung zum Schuljahresbeginn 2019/2020; nach Zusammenlegung MS Berchtesgaden mit MS Bischofswiesen zum Schuljahr 2022/2023 komplette Neuausschreibung und dann vermutlich auch Beförderung mit BLB
Freilassing	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laufen	ja	GS/MS Laufen, GS Leobendorf	08:00	11:15/12:15/ 13:00/15:30	Linie 1: 7:02	direkt	-	50, 17- und 9- Sitzer	72	durch dreigeteilte Fahrt Kapazität nicht ausgelastet
	ja	GS Leobendorf, MS Laufen	08:00	11:15/12:15/ 13:00/15:30	Linie 2: 7:13	direkt	-	50, 17- und 9- Sitzer	23	durch viergeteilte Fahrt Kapazität nicht ausgelastet
	ja	GS Leobendorf, MS Laufen	08:00	11:15/12:15/ 13:00/15:30	11:15	direkt	-	großer Bus	k.A.	an allen Schulschlußzeiten
	ja	GS Leobendorf, MS Laufen	08:00	11:15/12:15/ 13:00/15:30	11:15	direkt	-	kleiner Bus	k.A.	an allen Schulschlußzeiten
Marktschellenberg	ja	GS Marktschellenberg	07:50	11:10/12:05/ 12:50	Linie 1: Mi/Do 11:10 Uhr, Mo/Di/Fr 12:05 Uhr	direkt	-	7- bzw. 30- Sitzer	5 bis 25	

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

	ja	GS Marktschellenberg	07:50	11:10/12:05/ 12:50	Linie 2: 12:50 Uhr	direkt	-	7- bzw. 30- Sitzer	5 bis 25	
Piding	ja	GS Anger, GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 1: 7:00 Uhr	teils mit Umstieg	Hadermarkt- Moosbacherau Tankstelle	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 1: 11:25/12:20 Uhr	k.A.	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 1: 13:05 Uhr	k.A.	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 1: 15:30 Uhr	k.A.	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger, GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 2: 6:55 Uhr	-	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger	08:00	15:30	Linie 2: 11:25/12:20 Uhr	-	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger	08:00	15:30	Linie 2: 13:05 Uhr	-	-	50	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger, GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 3: 6:55 Uhr	-	-	8	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger	08:00	15:30	Linie 3: 11:25/12:20 Uhr	-	-	8	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
	ja	GS Anger	08:00	15:30	Linie 3: 13:05 Uhr	-	-	8	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger
ja	GS/MS Piding-Anger	08:00	15:30	Linie 3: 15:30 Uhr	-	-	8	k.A.	6 GS aus Piding, 126 GS aus Anger, 4 MS aus Piding, 46 MS aus Anger	
Ramsau b. Berchtesgaden	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saaldorf	ja	GS Saaldorf/GS Surheim	08:00	11:15/12:15/ 13:00	s. Fahrplan	direkt	-	8	max. 8	nur ein Fahrzeug im Einsatz (manchmal 2 Fahrten nötig); nur FSV für Schüler des Standortes Surheim, aus schul- organisatorischen Gründen aber auch Transport von Schülern zwischen den beiden Standorten

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Schneizlreuth	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schönau a. Königssee	ja	Schneewinkelschule	08:00	11:20/12:15/ 13:00/15:00 (Mo)	immer 5 Min. nach Schulschluss	direkt	-	9-Sitzer (OT Königssee) 50-Sitzer (OT Schönau)	k.A.	9-Sitzer i.d.R. voll belegt, 50-Sitzer i.d.R. mit 20-25 Kindern besetzt
Teisendorf	ja	GS Oberteisendorf/GS-MS Teisendorf/GS Weildorf	k.A.	k.A.	s. Fahrplan Los 1	direkt	-	55	k.A.	-
	ja	GS Oberteisendorf/GS-MS Teisendorf/GS Weildorf	k.A.	k.A.	s. Fahrplan Los 2	direkt	-	45	k.A.	-
	ja	GS Oberteisendorf/GS-MS Teisendorf	k.A.	k.A.	s. Fahrplan Los 3	direkt	-	55	k.A.	-
	ja	GS Neukirchen/GS Oberteisendorf/GS-MS Teisendorf	k.A.	k.A.	s. Fahrplan Los 4	direkt	-	16	k.A.	-
	ja	GS Neukirchen/GS Oberteisendorf/GS-MS Teisendorf	k.A.	k.A.	s. Fahrplan Los 5	direkt	-	55	k.A.	-
Landkreis	ja	Diverse weiterführende Schulen	-	-	-	mit Umstieg	-	-	98	Zubringerleistungen zu jeweils nächstgelegenen ÖV-Haltestellen
	ja	Sonderpädagogisches Förderzentrum St. Zeno	-	-	-	direkt	-	-	122	Zubringerleistungen direkt zum Sonderpädago-gischen Förderzentrum St. Zeno

Tabelle 11 Übersicht freigestellte Schülerverkehre

Tabelle 12 zeigt die von den Gemeinden festgelegten Qualitätskriterien des freigestellten Schülerverkehrs.

Gemeinde	Qualitätskriterien	Beschreibung
Ainring	ja	sichere Busse
	ja	verlässliche Fahrer
Anger	nein	-
Bad Reichenhall	nein	-
Bayerisch Gmain	nein	-
Berchtesgaden	nein	-
Bischofswiesen	nein	-
Freilassing	nein	-
Laufen	nein	-
Marktschellenberg	nein	-
Piding	ja	Anforderungen an Fzg gemäß Ausschreibung Schulbusbeförderung durch gevas
Ramsau b. Berchtesgaden	nein	-
Saaldorf-Surheim	nein	-
Schneizlreuth	nein	-
Schönau a. Königssee	nein	-
Teisendorf	ja	Anforderungen an Fzg/Personal gemäß Ausschreibung Schulbusbeförderung durch gevas

Tabelle 12 Qualitätskriterien freigestellter Schülerverkehr

Tabelle 13 fasst die spezifischen Probleme im Schülerverkehr (ÖPNV und FSV) zusammen, die von Seiten der Gemeinden genannt wurden.

Gemeinde	Probleme FSV	Beschreibung FSV	Probleme ÖPNV	Beschreibung ÖPNV
Ainring	nein	-	nein	-
Anger	nein	-	nein	-
Bad Reichenhall	nein	-	nein	-

Bayerisch Gmain	nein	-	nein	-
Berchtesgaden	nein	-	ja	L. 848 fährt nicht zu erforderlichen Zeiten (GS Berchtesgaden zur GS Oberau)--> Schulbeginn 7:45 Uhr
	nein	-	ja	L. 838 fährt nicht zu erforderlichen Zeiten (GS Oberau zur Buchenhöhe und zurück)
	nein	-	ja	L. 838 fährt nicht zu erforderlichen Zeiten (GS Berchtesgaden zu Bereich Sonneck und zurück)
	nein	-	ja	L. 837 fährt nicht zu erforderlichen Zeiten (GS/MS Berchtesgaden nach Maria Gern und zurück)
Bischofswiesen	nein	-	nein	-
Freilassing	nein	-	nein	-
Laufen	nein	-	nein	-
Marktschellenberg	ja	unübersichtliche Strecken (Bushaltestellen)	ja	unübersichtliche Strecken (Bushaltestellen)
Piding	nein	-	nein	-
Ramsau b. Berchtesgaden	nein	-	nein	-
Saaldorf-Surheim	nein	-	nein	-
Schneizlreuth	nein	-	ja	die Busse sind zu klein --> zahlreiche Schüler müssen stehen und damit ist die Sicherheit der Schüler gefährdet
Schönau a. Königssee	nein	-	nein	-
Teisendorf	ja	durch großes Gemeindegebiet mit vielen OT lange Beförderungstrecken und hohe Kosten für Kommune	ja	überfüllte Linienbusse bei den Schülerfahrten zu/von auswärtigen weiterführenden Schulen

Tabelle 13 Probleme Schülerverkehre

4.3.2 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit – d.h. die Anzahl von Fahrten, mit denen eine Haltestelle bedient wird – stellt ein wesentliches Qualitätskriterium im ÖPNV dar.

Da sich die Fahrtenhäufigkeit auf den einzelnen Linien in Abhängigkeit der Betriebstage unterscheidet, wurde die Auswertung des Angebots im ÖPNV für verschiedene Tagstypen vorgenommen:

- Montag – Freitag an Schultagen
- Montag – Freitag an Ferientagen
- Samstag
- Sonn- und Feiertag

Fahrten, die nicht an allen Tagen eines Tagstyps angeboten werden, wurden mit den entsprechenden Anteilen eingerechnet (z.B. nur „Mo - Do“ als 0,8 Fahrten). Werden Haltestellen von mehreren Linien bedient, wird das Fahrtenangebot über alle Linien aufsummiert. Das Angebot wird jeweils als Fahrtenpaare je Tag dargestellt.

Die Ergebnisse der Auswertung sind in Karte 20 bis Karte 23 dargestellt. Das maximale Angebot besteht Montag bis Freitag an Schultagen (Karte 20). Hier kann von einem flächendeckenden Angebot gesprochen werden, dessen Umfang aber eine erhebliche Bandbreite zeigt, die von wenigen Fahrtenpaaren bis zu einer sehr umfangreichen Bedienung v.a. rund um die Oberzentren Bad Reichenhall und Freilassing sowie im Raum Berchtesgaden reicht. Taktverkehr besteht insbesondere auf den Stadtbuslinien von Bad Reichenhall und Freilassing, aber auch auf den Linien 24 (Salzburg – Lieferung – Freilassing) und 180 (Salzburg – Großmain – Bad Reichenhall). Annähernde Stundentakte liegen von Montag bis Freitag an Schultagen zudem auf den Linien 829, 837, 838, 840 und 841 vor, zu Stoßzeiten (z.B. Schulbeginn/-ende) ergeben sich linienspezifische Abweichungen vom Takt. Der Fahrplan der Linien 829 und 838 weist vormittags Lücken auf und weicht mittags etwas vom Takt ab. Die Linien 837 und 840 haben mittags abweichende Abfahrtszeiten, fahren jedoch trotzdem stündlich. Auf der Linie 841 verkehren die Busse vormittags abweichend vom Takt, mittags ergänzen einzelne Verstärkerfahren den Stundentakt.

An Ferientagen zeigt sich bereits, dass das Angebot gegenüber Schultagen teilweise schon reduziert ist (Karte 21), noch deutlicher wird dies jedoch am Wochenende. Vor allem im nördlichen Landkreis werden an Samstagen die meisten Haltestellen nur noch mit wenigen Fahrtenpaaren bedient, einige Haltestellen im nördlichen Landkreis werden am Wochenende gar nicht bedient. Ein höheres Fahrtenangebot besteht nur noch im Raum Bad Reichenhall, Freilassing und Berchtesgaden (Karte 22). An Sonn- und Feiertagen verringert sich das Fahrtenangebot gegenüber Samstagen deutlich, viele Haltestellen, insbesondere im nördlichen Landkreis, werden am Sonntag gar nicht bedient (Karte 23).

In der Auswertung berücksichtigt wurden alle Linienverkehre mit festem Fahrplan, die ganzjährig verkehren. Nicht enthalten sind demnach ausschließlich saisonal verkehrende Linien sowie Bedarfsverkehre, da diese nicht quantifizierbar sind.

Im Landkreis Berchtesgadener Land gibt es darüber hinaus auch zwei grenzüberschreitende Linien mit rein saisonalem Angebot im ÖPNV. Dies betrifft die Linie 9535, den sog. „Mozartexpress (Reit im Winkl – Ruhpolding – Inzell – Bad Reichenhall – Salzburg), die von Mitte Mai bis Mitte Oktober je einmal in beide Fahrtrichtungen verkehrt. Im etwa gleichen Zeitraum wird auch die Linie 847, der sog. „Almerlebnisbus“ (Hintersee – Hirschbichl - Weißbach bei Lofer) bedient. Da die Fahrten dieser beiden Linien für den Fahrgast nicht ganzjährig im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Verfügung stehen, ist das saisonale Angebot nicht in die Auswertung der Bedienungshäufigkeit mit eingegangen.

Darüber hinaus besteht im Landkreis auf vereinzelt Linien mit wenigen Fahrten ein Angebot mit dem Anruf-Sammeltaxi, das – bei vorheriger telefonischer Bestellung – zu im Fahrplan festgelegten Abfahrtszeiten angeboten wird:

- Linie 829 (Samstag je 2 AST-Fahrten in beide Richtungen)
- Linie 838 (Samstag, Sonntag und Feiertag eine AST-Fahrt in beide Richtungen)
- Linie 845 (Mo-Fr zwei AST-Fahrten am Nachmittag)
- Linie 846 (Samstag, Sonntag und Feiertag eine AST-Fahrt in beide Richtungen)
- Linie H9825 (Mo-Fr insgesamt fünf AST-Fahrten)

Der Rufbus Berchtesgaden verkehrt täglich von 07:00 bis 22:00 Uhr in den Gemeinden Berchtesgaden, Bischofswiesen, Schönau a. Königssee und Ramsau. Für die Nutzung ist eine telefonische Bestellung des Rufbusses bis spätestens zwei Stunden vor der gewünschten Abfahrtszeit erforderlich, bei der Abfahrts- und Zielhaltestelle sowie gewünschte, grundsätzlich frei wählbare Abfahrtszeit genannt werden muss. Liegt eine mögliche Parallelbedienung durch den konventionellen ÖPNV-Linienverkehr vor, ist das bestehende Linienangebot wahrzunehmen. Dies liegt vor, wenn 30 Minuten vor oder nach der geplanten Abfahrtszeit die Zielhaltestelle erreicht werden kann. Zu beachten ist, dass ausschließlich ein eigener Wabentarif gilt, eine Anerkennung von Fahrausweisen des ÖPNV und Vergünstigungen (z.B. Bahncard, Schülerkarten) ist nicht möglich.

Der Gemeindebus Teisendorf fährt von Montag bis Freitag von 06:00 bis 18:00 Uhr innerhalb des Gemeindegebietes des Markts Teisendorf. Eine telefonische Vorbestellung ist bis spätestens 45 Minuten vor geplanter Abfahrt nötig. Die Abfahrtszeit ist frei wählbar, je früher eine Reservierung erfolgt, desto besser kann der Fahrtwunsch berücksichtigt werden. Als Abfahrts- und Zielhaltestellen fungieren sowohl bestehende Haltestellen des ÖPNV als auch neu geschaffene Bedarfshaltestellen im Gemeindegebiet. Eine einfache Strecke kostet 4,00 € für Erwachsene und 2,00 € für Kinder bis 14 Jahre. Der Gemeindebus Teisendorf ist barrierefrei.

Das Fahrtenangebot im SPNV ist dadurch gekennzeichnet, dass grundsätzlich Taktverkehr besteht. Das vorhandene Angebot für Montag bis Freitag (an Schul- und Ferientagen) sowie am Wochenende ist in Karte 24 und Karte 25 dargestellt. Das Angebot am Wochenende unterscheidet sich aber nicht von dem Angebot an Werktagen. Grundsätzlich werden alle Kursbuchstrecken im Landkreis im Stundentakt bedient, der v.a. im Bereich der Hauptverkehrszeit durch zusätzliche Verstärkerfahrten ergänzt wird. Die Bahnhofstellen Laufen und Teisendorf werden jeweils stündlich von den Zügen der Kursbuchstrecke KBS 945 bzw. KBS 951 bedient. Die Kursbuchstrecke KBS 954 wird zwischen Berchtesgaden und Bad Reichenhall-Kirchberg und weiter nach Freilassing von der S4 bedient und verkehrt stündlich. Auf dem Teilabschnitt Bad Reichenhall – Freilassing – (Salzburg) wird die Anbindung zusätzlich durch die S3 verstärkt mit überwiegend umsteigefreien Durchbindungen bis Golling-Abtenau bzw. Schwarzach St. Veit. Somit wird die Strecke zwei Mal stündlich angeboten, wobei es sich nicht um einen präzise abgestimmten Halbstundentakt handelt, sondern einen 20/40-Takt, der zu den Schwachverkehrszeiten (Vor 06:00/Nach 20:00) auf einen Stundentakt reduziert wird. In Freilassing verkehren alle genannten Linien. Diese sind nicht zu einem gemeinsamen Takt aufeinander abgestimmt, gewährleisten dennoch einen ungefähren 20-Minutentakt.

Fahrtenangebot im ÖPNV Mo-Fr Schule*

Fahrplan 2018

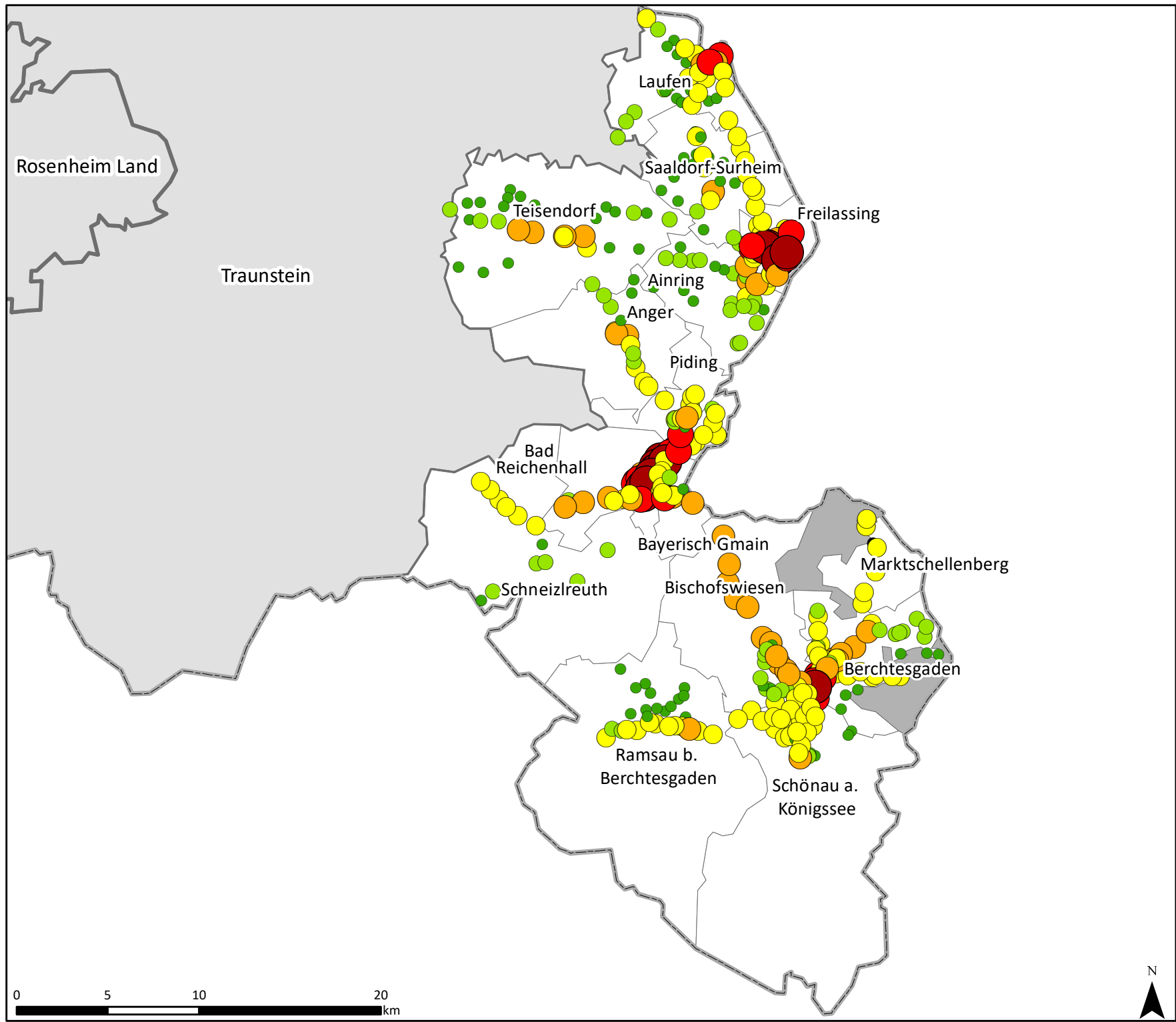
Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- bis 5 Fahrtenpaare
- >5 bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 15 Fahrtenpaare
- >15 bis 25 Fahrtenpaare
- >25 bis 50 Fahrtenpaare
- >50 Fahrtenpaare

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 20
Quelle: Fahrplanbuch



Fahrtenangebot im ÖPNV Mo-Fr Ferien*

Fahrplan 2018

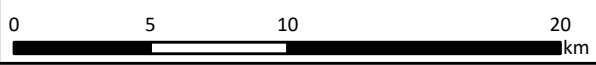
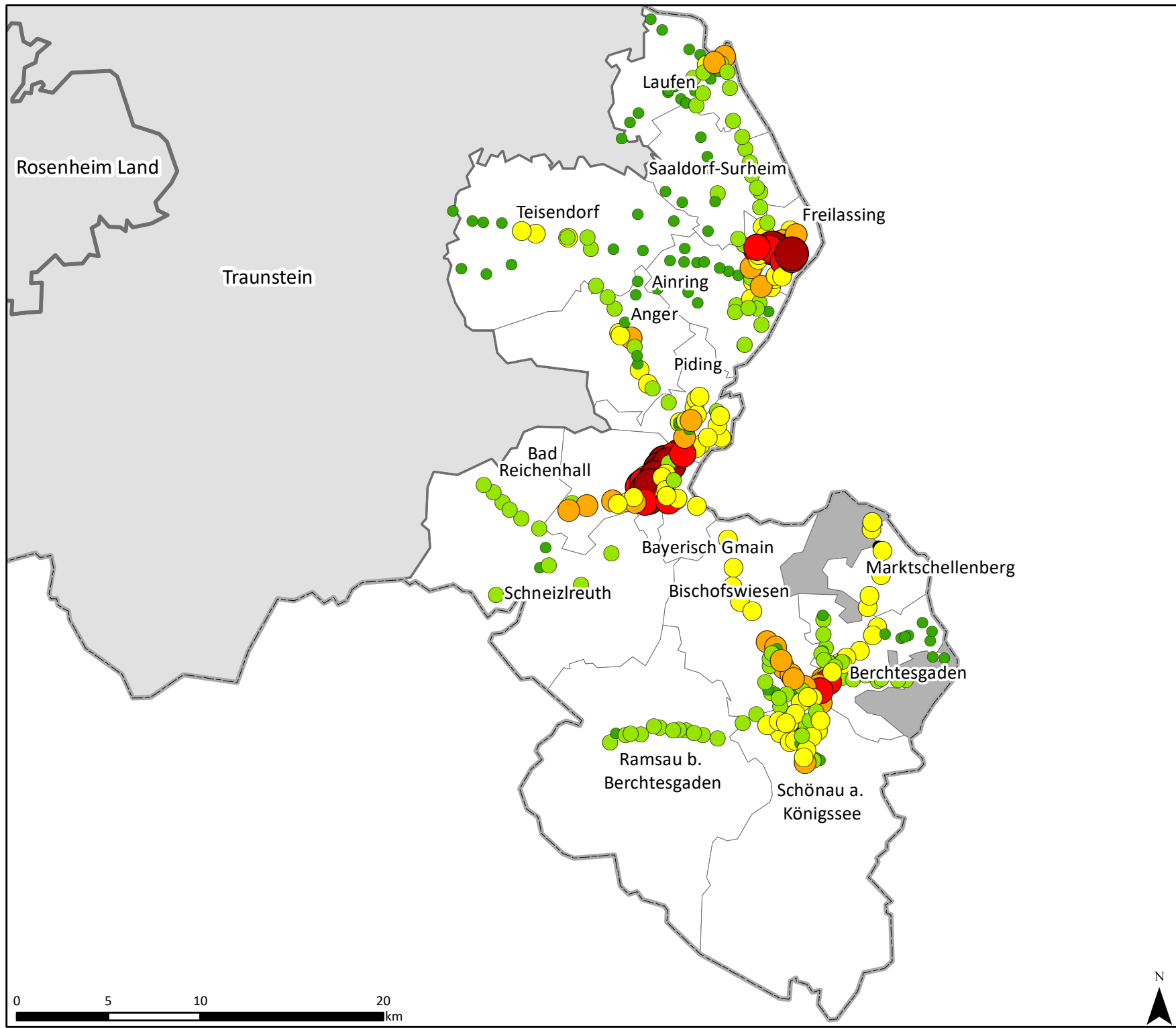
Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- bis 5 Fahrtenpaare
- >5 bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 15 Fahrtenpaare
- >15 bis 25 Fahrtenpaare
- >25 bis 50 Fahrtenpaare
- >50 Fahrtenpaare

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 21
Quelle: Fahrplanbuch



Fahrtenangebot im ÖPNV samstags*

Fahrplan 2018

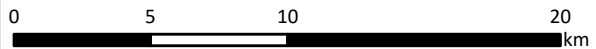
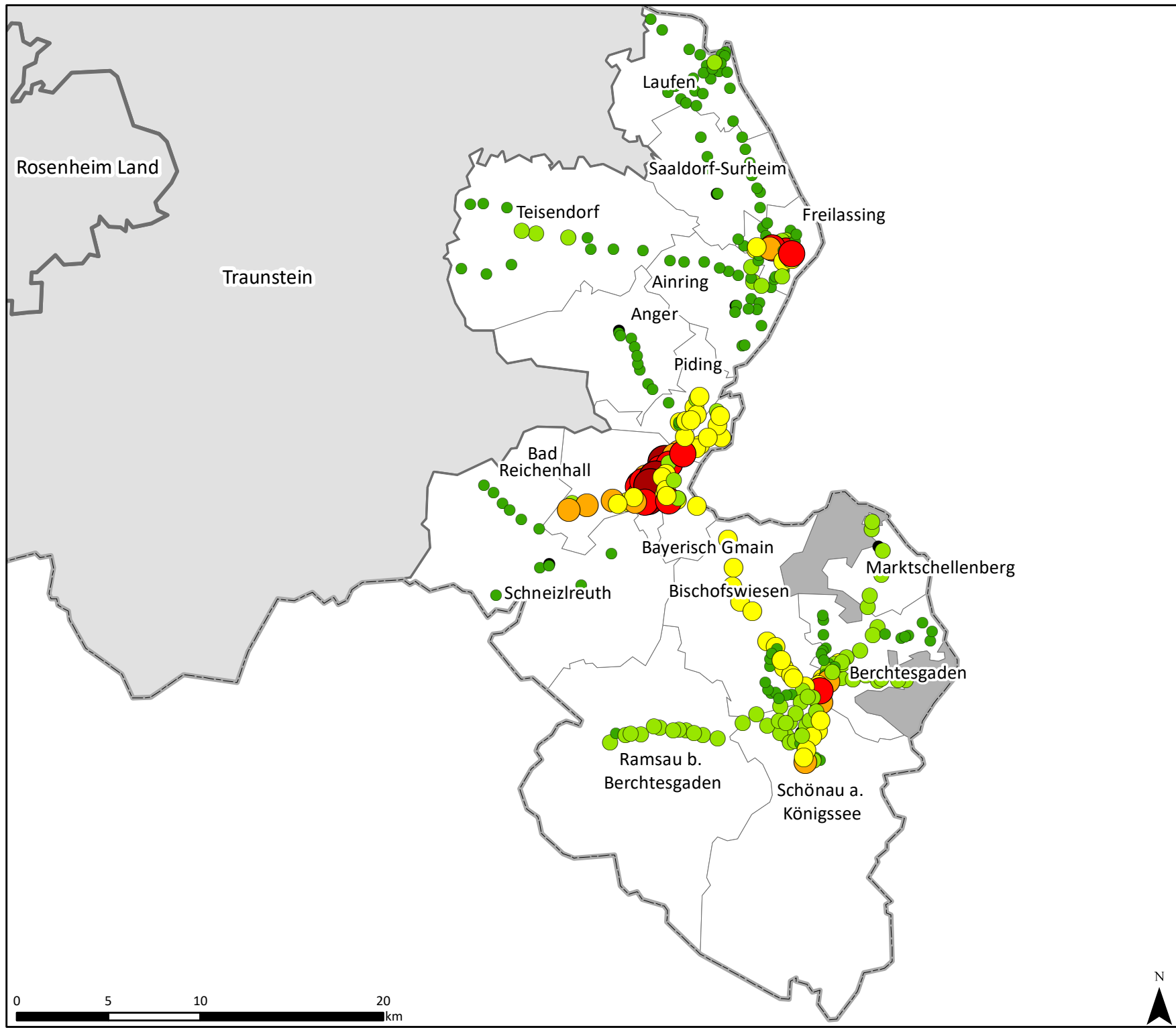
Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- bis 5 Fahrtenpaare
- >5 bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 15 Fahrtenpaare
- >15 bis 25 Fahrtenpaare
- >25 bis 50 Fahrtenpaare
- >50 Fahrtenpaare

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 22
Quelle: Fahrplanbuch



Fahrtenangebot im ÖPNV sonntags*

Fahrplan 2018

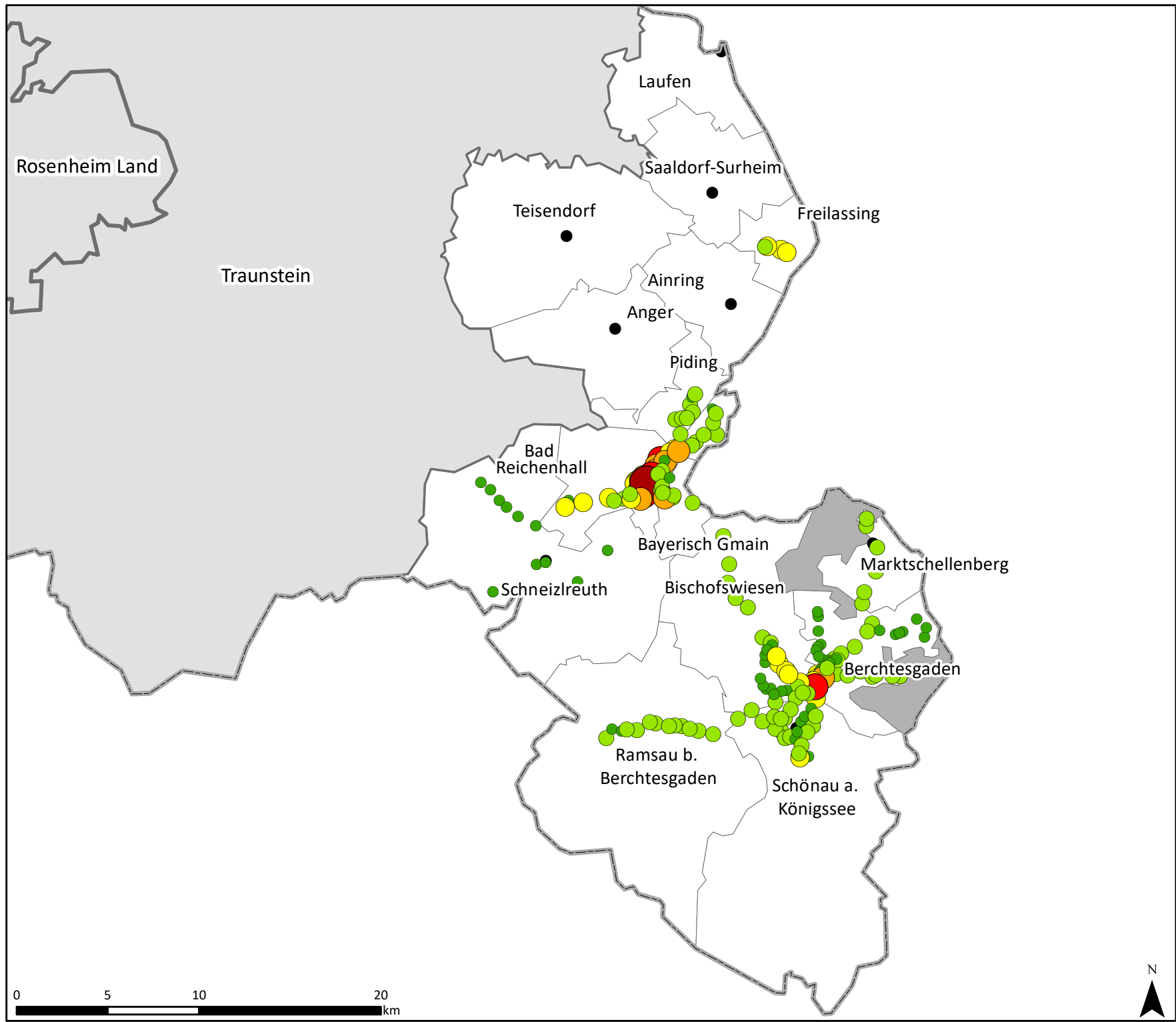
Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

- bis 5 Fahrtenpaare
- >5 bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 15 Fahrtenpaare
- >15 bis 25 Fahrtenpaare
- >25 bis 50 Fahrtenpaare
- >50 Fahrtenpaare

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze



Karten-Nr.: 23
Quelle: Fahrplanbuch






Fahrtenangebot im SPNV Werktag






Fahrplan 2018

SPNV

-  Bahnhöfe
-  Schienennetz

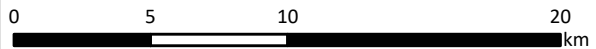
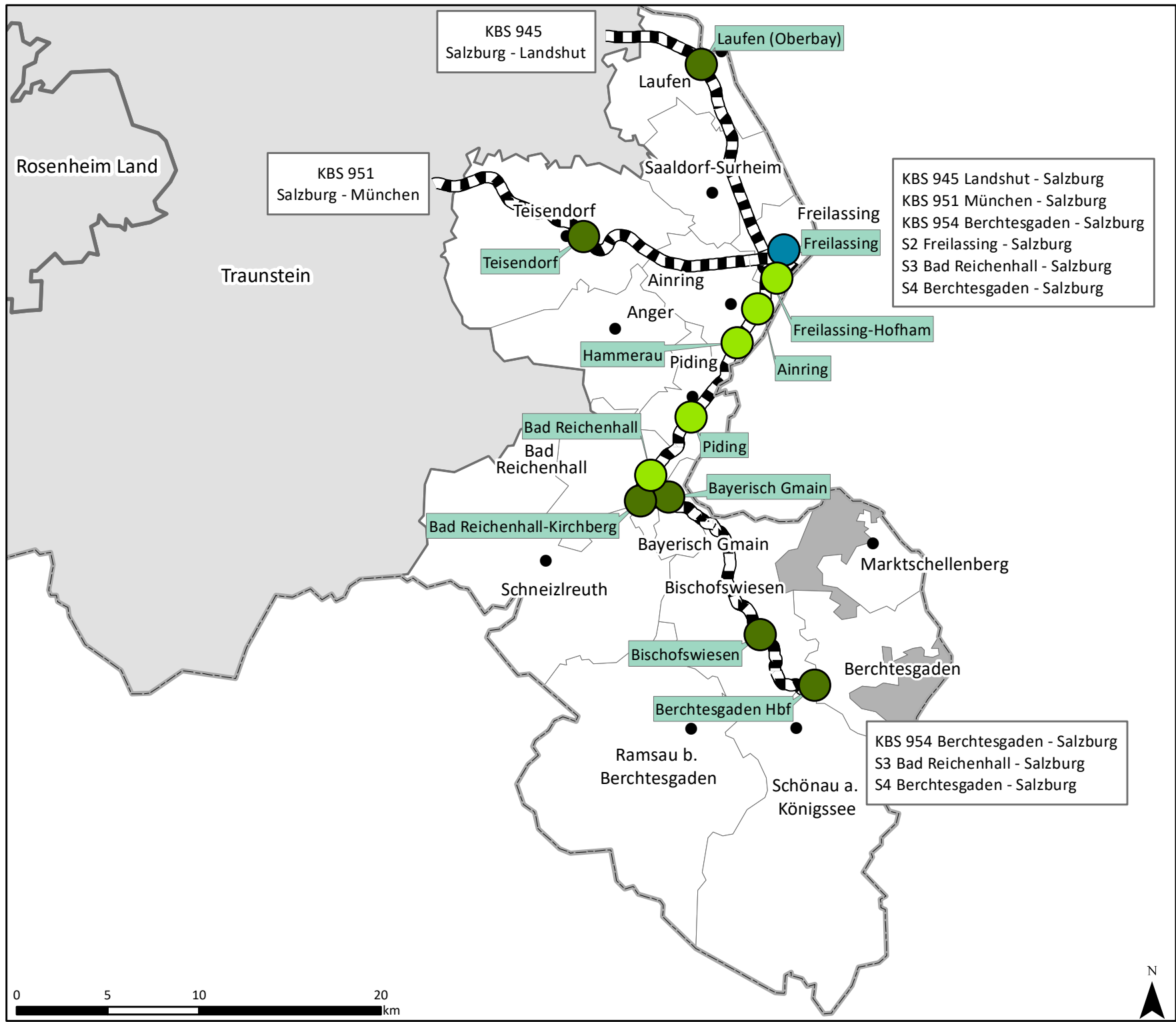
Fahrtenangebot

-  Stundentakt
-  Tagsüber Halbstundentakt
Vor 06:00/Nach 20:00 Stundentakt
-  20-min-Takt

-  gemeindefreies Gebiet
-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Landesgrenze

Karten-Nr.: 24



Quelle: Fahrplanheft






Fahrtenangebot im SPNV Wochenende






Fahrplan 2018

SPNV

-  Bahnhöfe
-  Schienennetz

Fahrtenangebot

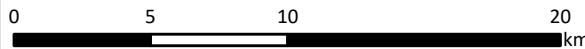
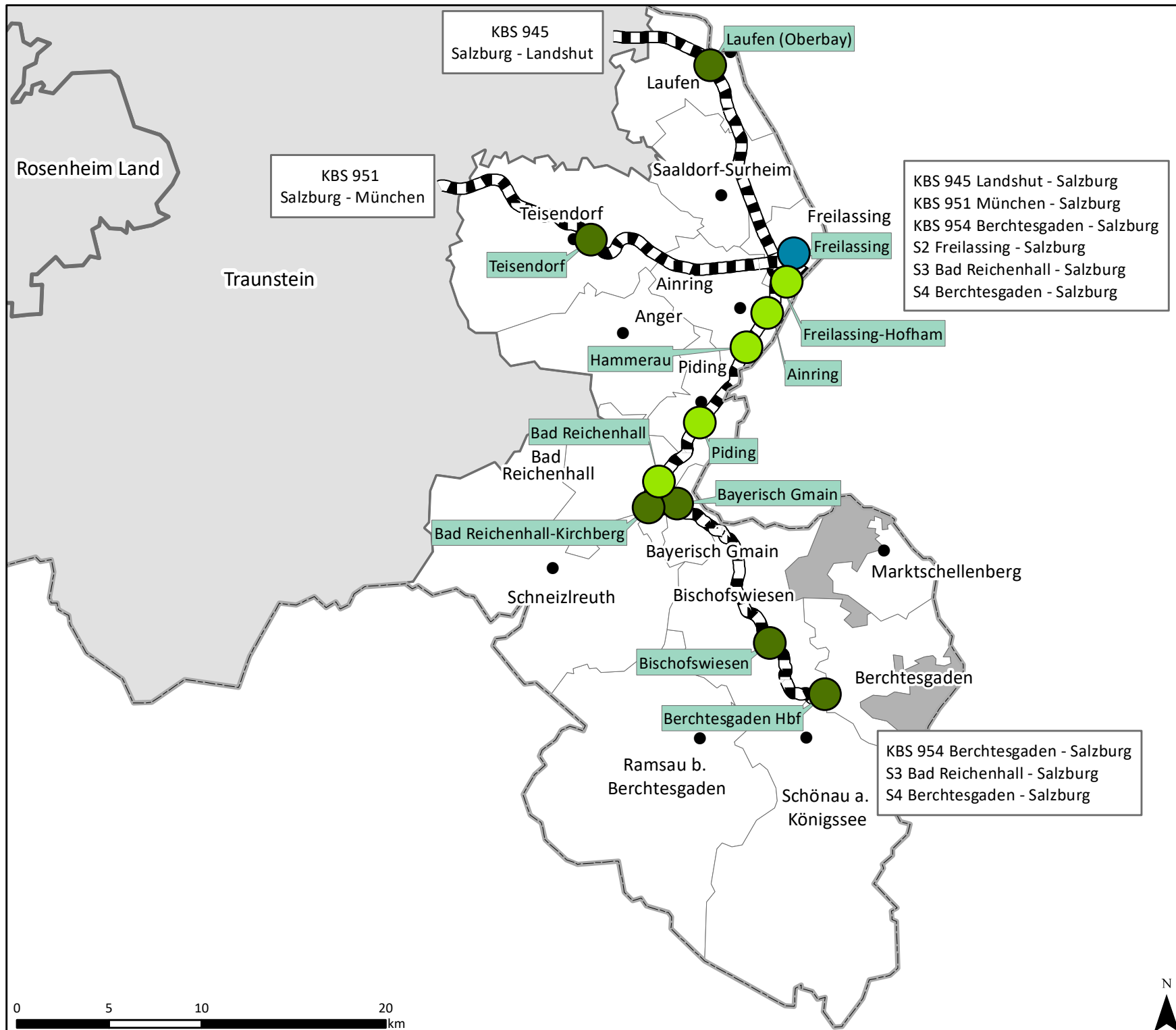
-  Stundentakt
-  Tagsüber Halbstundentakt
Vor 06:00/Nach 20:00 Stundentakt
-  20-min-Takt

-  gemeindefreies Gebiet
-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Landesgrenze

Karten-Nr.: 25

Quelle: Fahrplanheft

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



4.3.3 Räumliche Erschließung

Mit der Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt eine Überprüfung, in welchem Umfang relevante Siedlungsgebiete durch die Einzugsbereiche bestehender Haltestellen abgedeckt werden. Die Analyse der räumlichen Erschließung trifft dagegen keine Aussage bezüglich der Angebotsqualität oder des Angebotsumfangs an bestehenden Haltestellen (dazu s. Kapitel 4.3.2).

Die Analyse der räumlichen Erschließung erfolgt gemäß der FGSV-Richtlinie zu den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs [15]. Hier wird bei den Einzugsbereichen zwischen den Verkehrsmitteln Bus und SPNV unterschieden, zudem werden die Einzugsbereiche differenziert anhand von Gebietskategorien ausgewiesen. Analog der zentralörtlichen Gliederung (Kapitel 4.1.1) werden Freilassing und Bad Reichenhall als gemeinsames Oberzentrum ausgewiesen, im Nahverkehrsplan jedoch genau wie Laufen und Berchtesgaden als (funktionales) Mittelzentrum behandelt. Die Gemeinden Teisendorf, Bischofswiesen und Ainring zählen zur Kategorie der Unterzentren, alle weiteren Gemeinden entfallen auf die Kategorie Gemeinden (Karte 26).

Im Falle der Einzugsbereiche werden die Werte der FGSV-Richtlinie als neuer und realistischer betrachtet als die Werte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2]. Die Differenzierung aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Grenz- und Richtwerte wird allerdings auf die Werte aus der FGSV-Richtlinie übertragen. Die Grenzwerte stellen dabei eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar. Die Richtwerte orientieren sich dagegen an einem guten ÖPNV-Angebot. Der untere Wert der in der FGSV-Richtlinie angegebenen Bandbreite der Einzugsbereiche wird als Richtwert angesetzt, der obere Wert als Grenzwert. Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern werden bei Betrachtung der Richtwerte alle Ortsteile ab 200 Einwohnern berücksichtigt, bei der Betrachtung der Grenzwerte alle Ortsteile ab 500 Einwohnern. Überprüft werden die Grenz- und Richtwerte.

Die Werte werden jeweils in Metern Luftlinie angegeben. Eine Übersicht über die verwendeten Einzugsbereiche findet sich in Tabelle 14.

Gemeinde- klasse	Haltestelleneinzugsbereich (m)	
	Bus/Strab*	SPNV**
OZ	300 bis 500	400 bis 800
MZ	300 bis 500	400 bis 800
UZ	400 bis 600	600 bis 1 000
G	500 bis 700	800 bis 1 200

In den Außenbereichen der Zentren sind auch größere Einzugsbereiche möglich.
 * Strab = Straßenbahn
 ** SPNV = Schienenpersonennahverkehr

Tabelle 14 Haltestelleneinzugsbereiche gemäß FGSV-Richtlinie [15]

Untersucht wird die räumliche Erschließung der Siedlungsgebiete inklusive größerer Gewerbegebiete. Bei Anwendung der Grenzwerte für alle bestehenden ÖPNV-Haltestellen sowie Bahnhöfe im Landkreis Berchtesgadener Land zeigt sich, dass alle Siedlungsflächen und Gewerbeflächen von Ortsteilen ab 500 Einwohnern weitestgehend räumlich durch eine Bestandshaltestelle erschlossen werden. Lediglich in einigen Randbereichen zeigen sich teilweise Erschließungslücken, die größte zusammenhängende im Gemeindegebiet Oberau (Karte 27).

Bei Ansatz der strengeren Richtwerte mit Betrachtung aller Ortsteile ab 200 Einwohnern (Karte 28) zeigt sich, dass hier – gegenüber dem Ansatz der Grenzwerte – in deutlich mehr Bereichen Erschließungslücken bestehen, dies betrifft z.B. einige Siedlungsgebiete im südlichen Landkreis (was teils mit der kleinteiligen Ortsstruktur zu erklären ist) sowie größere zusammenhängende Siedlungsgebiete in Bad Reichenhall, Ainring, Anger, Teisendorf und Obersurheim.

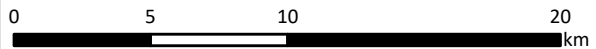
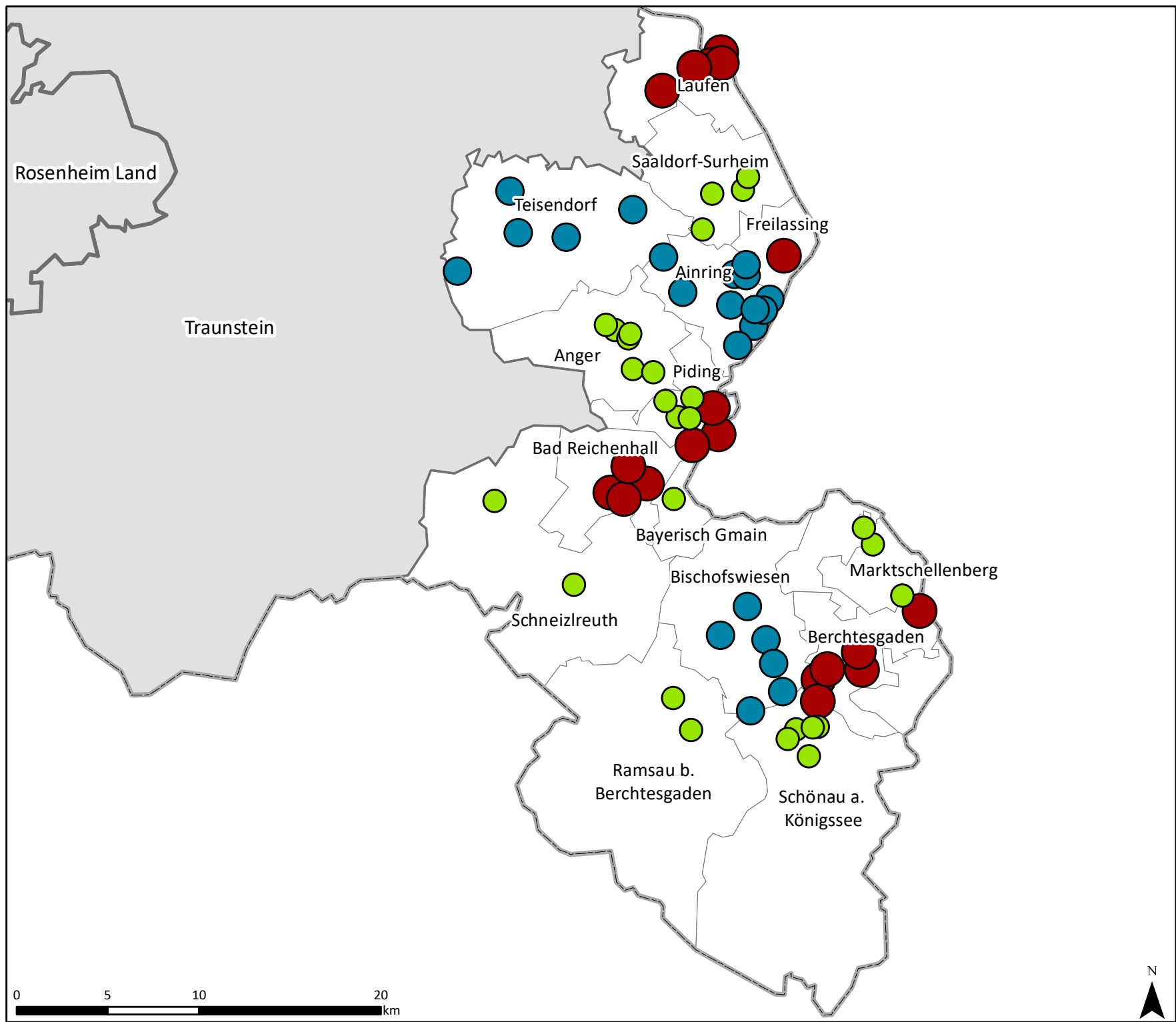
Gebietskategorien für Einzugsbereiche

Ortsteile ab 200 EW

- Gebietskategorien
- Mittelzentrum
 - Unterzentrum
 - Gemeinden

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 26
 Quelle: LEP Bayern 2013/2018, Regionalplan Südostoberbayern, eigene Daten
 Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Haltstelleneinzugsbereiche (Grenzwert)

Ortsteile ab 500 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen

Bus

Bahn

* als nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen gelten Ortsteile ab 200 EW, die zu mind. 20% nicht durch den ÖPNV räumlich erschlossen werden.

Siedlungsflächen

Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Landesgrenze

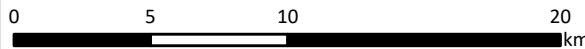
Karten-Nr.: 27

Quelle: Daten Landratsamt, RVO

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein



Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)

Ortsteile ab 200 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen

- Bus
- Rufbus
- Bahn

* als nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen gelten Ortsteile ab 200 EW, die zu mind. 20% nicht durch den ÖPNV räumlich erschlossen werden.

- Siedlungsflächen
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

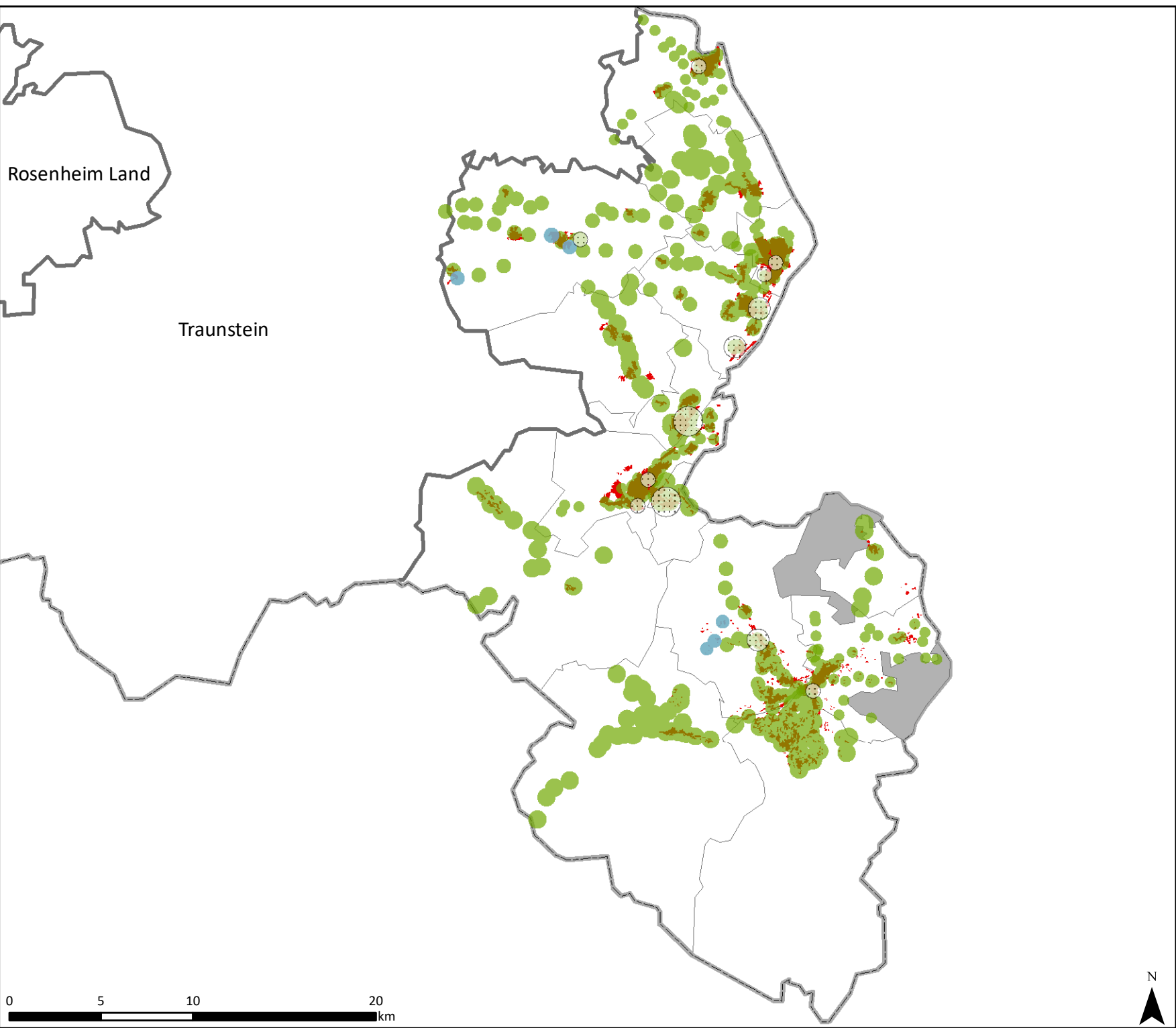
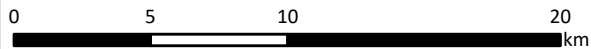
Karten-Nr.: 28

Quelle: Stationsdatenbank, Daten Landratsamt

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein



4.3.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Neben der räumlichen Erschließung der einzelnen Ortsteile und Gemeinden im Landkreis durch den ÖPNV sowie der allgemeinen Bedienungshäufigkeit, die unabhängig von Quelle und Ziel der jeweiligen Fahrten betrachtet wird, stellt sich auch die Frage nach der Erreichbarkeit der zentralen Orte und Gemeindezentren im Landkreis Berchtesgadener Land, sei es zur Erledigung von Behördengängen, zum Einkauf oder für Arztbesuche. Daher wird gesondert auch die Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte (Mittel- und Unterzentren) sowie der jeweiligen Gemeindezentren überprüft.

Die Überprüfung der Erreichbarkeit zentraler Orte erfolgt auf Basis der Standards der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Unterschieden wird auch hier zwischen Grenz- und Richtwerten, die für die vorliegende Bestandsaufnahme beide überprüft werden. Die Erreichbarkeit ist dann gegeben, wenn innerhalb des vor- und nachmittäglichen Halbtages sowie im Tageszeitraum mindestens jeweils eine Hin- und Rückfahrtmöglichkeit gegeben ist. Die Zeitfenster werden wie folgt definiert:

- Vormittagszeitraum: Hinfahrt zwischen 7:30 und 10:00 Uhr, Rückfahrt zwischen 11:30 und 14:00 Uhr
- Nachmittagszeitraum: Hinfahrt zwischen 11:30 und 14:00 Uhr, Rückfahrt zwischen 15:30 und 18:30 Uhr
- Tageszeitraum: Hinfahrt zwischen 7:30 und 10:00 Uhr, Rückfahrt zwischen 15:30 und 18:30 Uhr

Das Fahrtenangebot muss an allen Werktagen von Mo-Fr an Schultagen vorhanden sein und es muss eine Direktverbindung möglich sein. Start- und Zielhaltestellen sind jeweils zentrale Haltestellen im Ort.

Die definierten Grenz- und Richtwerte zur Erreichbarkeit zentraler Orte sind in Tabelle 15 zusammengefasst.

Die Prüfung der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums erfolgt für alle Ortsteile ab 200 Einwohnern (Richtwert) bzw. 500 Einwohnern (Grenzwert), die mehr als drei Kilometer (Richtwert) bzw. 5 Kilometer (Grenzwert) vom Gemeindezentrum entfernt liegen. Für die Anbindung an die zentralen Orte wird die Anbindung an das nächstgelegene Mittel- und Unterzentrum geprüft. Liegt das nächste Mittelzentrum näher als das nächste Unterzentrum, erfolgt keine gesonderte Prüfung der Anbindung an das nächste Unterzentrum.

	Grenzwert	Richtwert
	Anbindung aller Teilflächen ab	
	500 Einwohnern	200 Einwohnern
Gemeindezentrum	>5 km zum Gemeindezentrum: Anbindung in max. 40 min. Reisezeit	>3 km zum Gemeindezentrum: Anbindung in max. 30 min. Reisezeit
Zentrale Orte	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an: - Unterzentrum in 50 min. Reisezeit - Mittel-/Oberzentrum in 90 min. Reisezeit	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an: - Unterzentrum in 40 min. Reisezeit - Mittel-/Oberzentrum in 60 min. Reisezeit
	Erreichbarkeit nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet	

Tabelle 15 Erreichbarkeit zentraler Orte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]

Die konkreten Ergebnisse der Prüfung sind in Kapitel 5.3 zusammengefasst.

4.3.5 Fahrzeiten und Geschwindigkeiten im ÖPNV

Neben dem Fahrtenangebot spielt für den Fahrgast auch die Fahrzeit mit dem ÖPNV sowie die Geschwindigkeit im ÖPNV eine wichtige Rolle für die Attraktivität des ÖPNV, insbesondere im Vergleich zum MIV.

Daher erfolgte für die wichtigsten Relationen zwischen den Gemeindezentren und den beiden Oberzentren Freilassing und Bad Reichenhall eine Auswertung der jeweiligen Fahrzeiten und Geschwindigkeiten.

Start- und Zielhaltestelle im Gemeindezentrum sowie in den Städten Freilassing und Bad Reichenhall ist eine zentrale Haltestelle (z.B. Bahnhof). Ermittelt wurde die durchschnittliche Fahrzeit über alle relevanten und sinnvollen Fahrtmöglichkeiten auf den Relationen in Summe über beide Richtungen. Die Fahrzeit beinhaltet bei Umsteigeverbindungen auch die jeweilige Umsteigezeit. Die Geschwindigkeit errechnet sich aus der Fahrzeit und der kürzesten Entfernung der Verbindung im MIV laut Routenplaner, um hier insbesondere umwegige Verbindungen im ÖPNV feststellen zu können.

Die Ergebnisse zur Aufnahme der Fahrzeiten finden sich in Karte 29 und Karte 30 zu den Geschwindigkeiten in Karte 31 und Karte 32.

Für die Fahrzeit zur Stadt Bad Reichenhall zeigt sich, dass insbesondere aus dem nördlichen Landkreis (Laufen, Teisendorf und Saaldorf-Surheim) und entlegeneren Gemeinden im südlichen Landkreis (Marktschellenberg, Ramsau b. Berchtesgaden und Schönau) höhere Fahrzeiten in Kauf genommen werden müssen. Von allen weiteren Gemeinden mit direktem Bahnanschluss ist die Stadt Bad Reichenhall dagegen in maximal 30 Minuten Fahrzeit erreichbar (Karte 29).

Auch in Richtung Freilassing nehmen die Fahrzeiten mit zunehmender Entfernung zu, dies betrifft vor allem die Gemeindehauptorte im südlichen Landkreis. Auffallend höhere Fahrzeiten ergeben sich für Gemeinden in relativer räumlicher Nähe ohne direkte Bahnanbindung (z.B. Anger und Saaldorf-Surheim) (Karte 30).

In Richtung Bad Reichenhall ergeben sich Geschwindigkeiten über 50 km/h lediglich für Freilassing, Ainring und Piding (die niedrigere Fahrgeschwindigkeit von der Gemeinde Bayerisch Gmain ist durch den zusätzlichen Halt in Bad Reichenhall Kirchberg zu erklären). Deutlich geringere Geschwindigkeiten errechnen sich v.a. für Gemeinden, die über den Bus und nicht die Bahn an Bad Reichenhall

angebunden sind (z.B. Marktschellenberg) oder die einen Umstieg in Kauf nehmen müssen (Karte 31).

In Richtung Freilassing errechnen sich die höchsten Fahrgeschwindigkeiten für die Gemeinden Laufen und Teisendorf, da diese ohne Zwischenhalte mit der Bahn von und nach Freilassing verkehren. Alle anderen Gemeinden mit direkter Bahnanbindung erreichen Durchschnittsgeschwindigkeiten von mindestens 30 km/h (Karte 32).

Durchschnittliche Fahrzeit zwischen den Gemeindehauptorten und Bad Reichenhall

Durchschnittliche Fahrzeit (beide Richtungen)

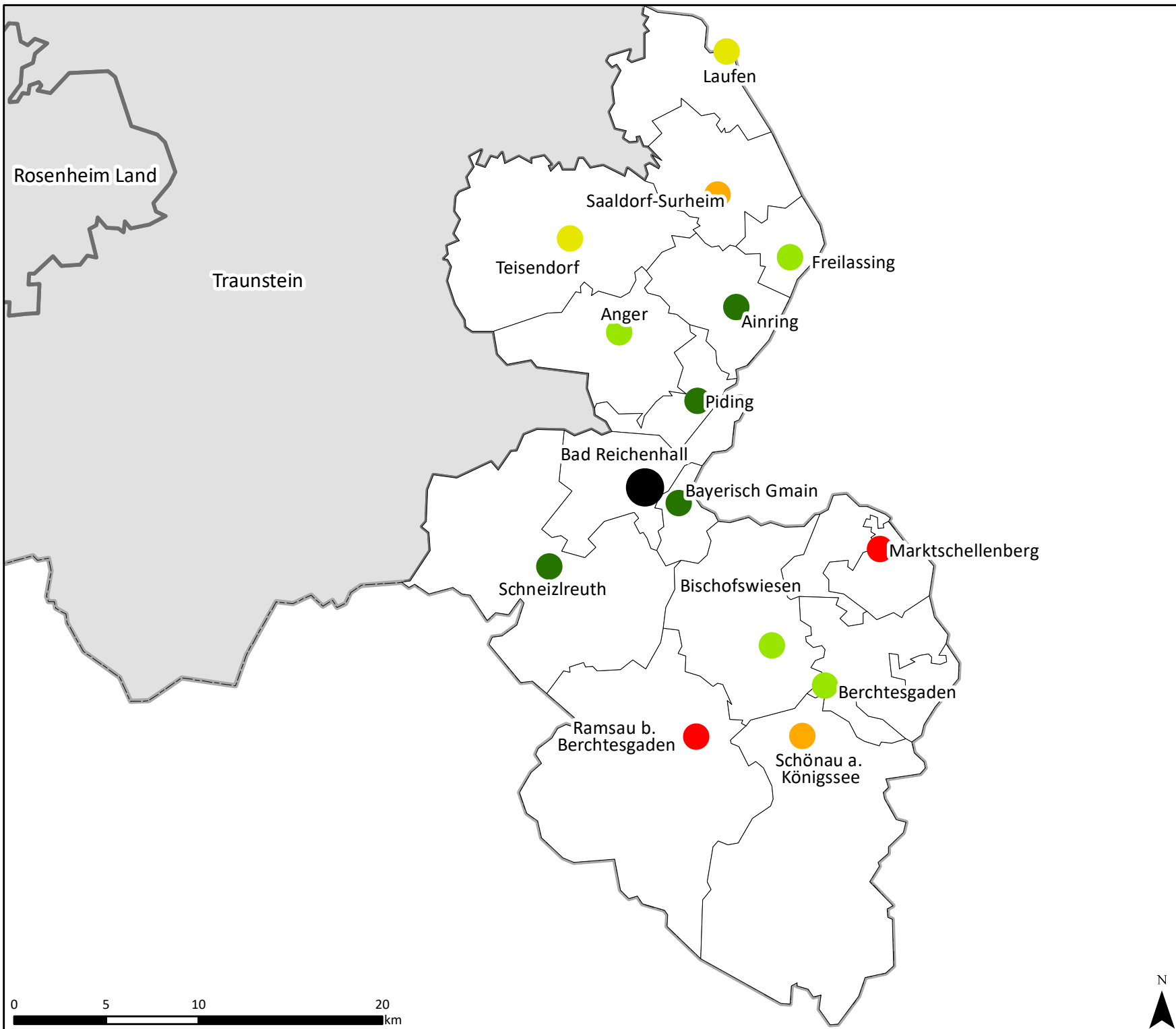
- bis zu 15 min
- 16 bis 30 min
- 31 bis 45 min
- 46 bis 60 min
- mehr als 60 min

- Zielort Bad Reichenhall
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 29

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis Berchtesgadener Land

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Durchschnittliche Fahrzeit zwischen den Gemeindehauptorten und Freilassing

Durchschnittliche Fahrzeit (beide Richtungen)

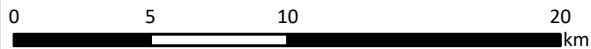
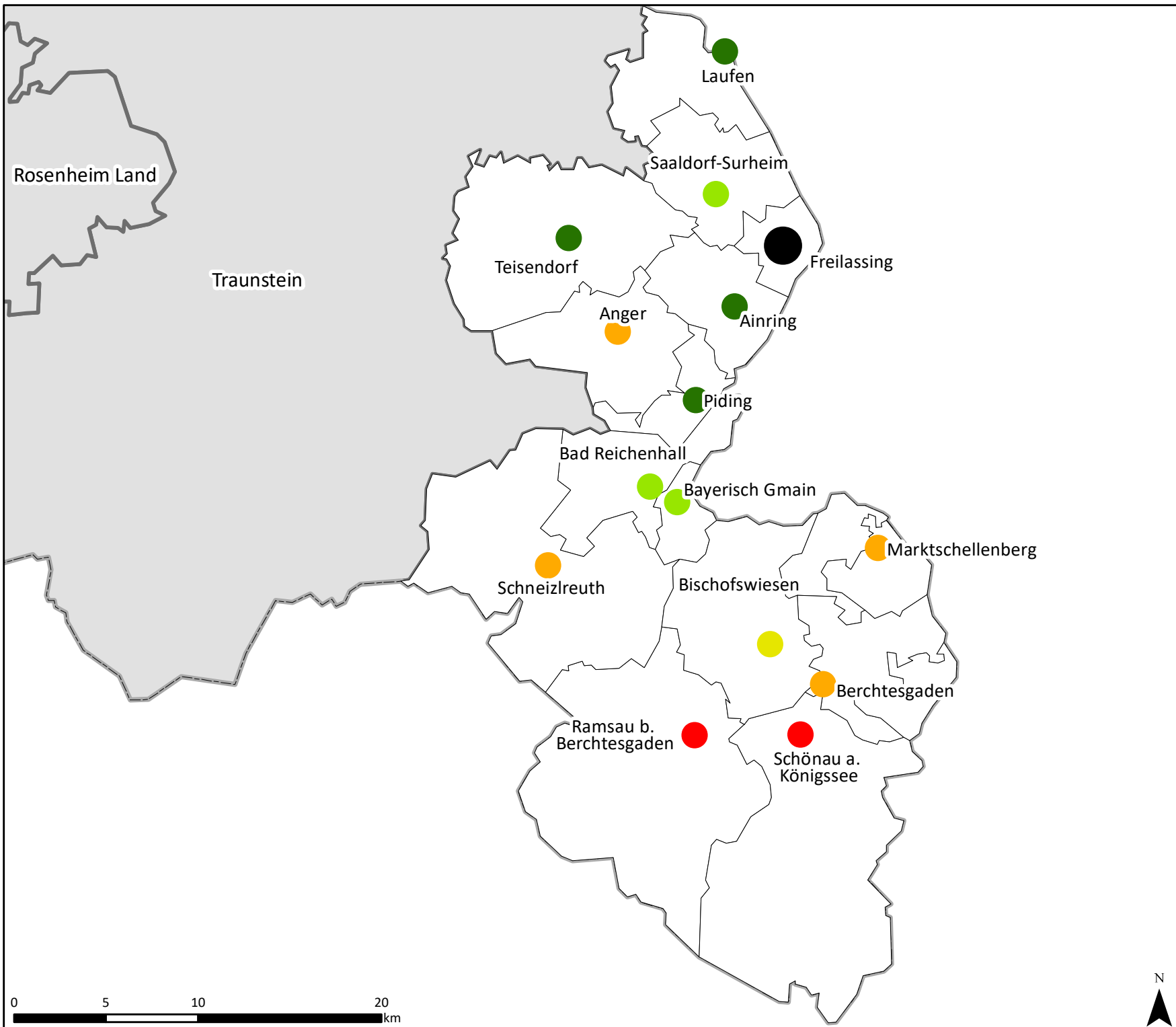
- bis zu 15 min
- 16 bis 30 min
- 31 bis 45 min
- 46 bis 60 min
- mehr als 60 min

- Zielort Freilassing
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 30

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis Berchtesgadener Land

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Durchschnittliche Fahr- geschwindigkeiten zwischen den Gemeindehauptorten und Bad Reichenhall

Durchschnittliche Geschwindigkeit in km/h

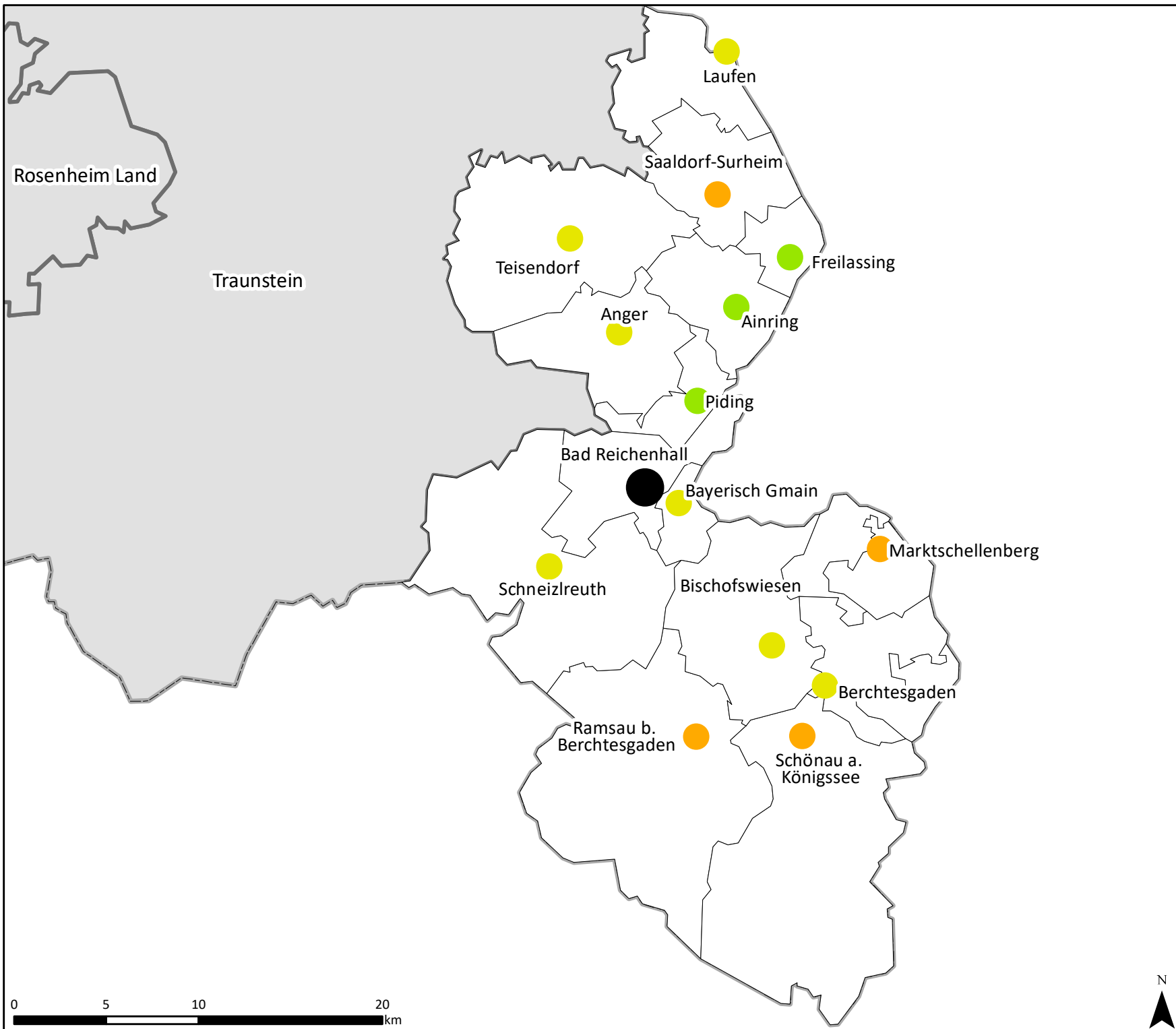
- <15 km/h
- ≥15 km/h
- ≥30 km/h
- ≥50 km/h
- ≥75 km/h

- Zielort Bad Reichenhall
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 31

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis
Berchtesgadener Land

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Durchschnittliche Fahr- geschwindigkeiten zwischen den Gemeindehauptorten und Freilassing

Durchschnittliche Geschwindigkeit in km/h

- <15 km/h
- ≥15 km/h
- ≥30 km/h
- ≥50 km/h
- ≥75 km/h

● Zielort Freilassing

gemeindefreies Gebiet

Gemeindegrenze

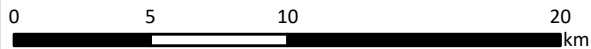
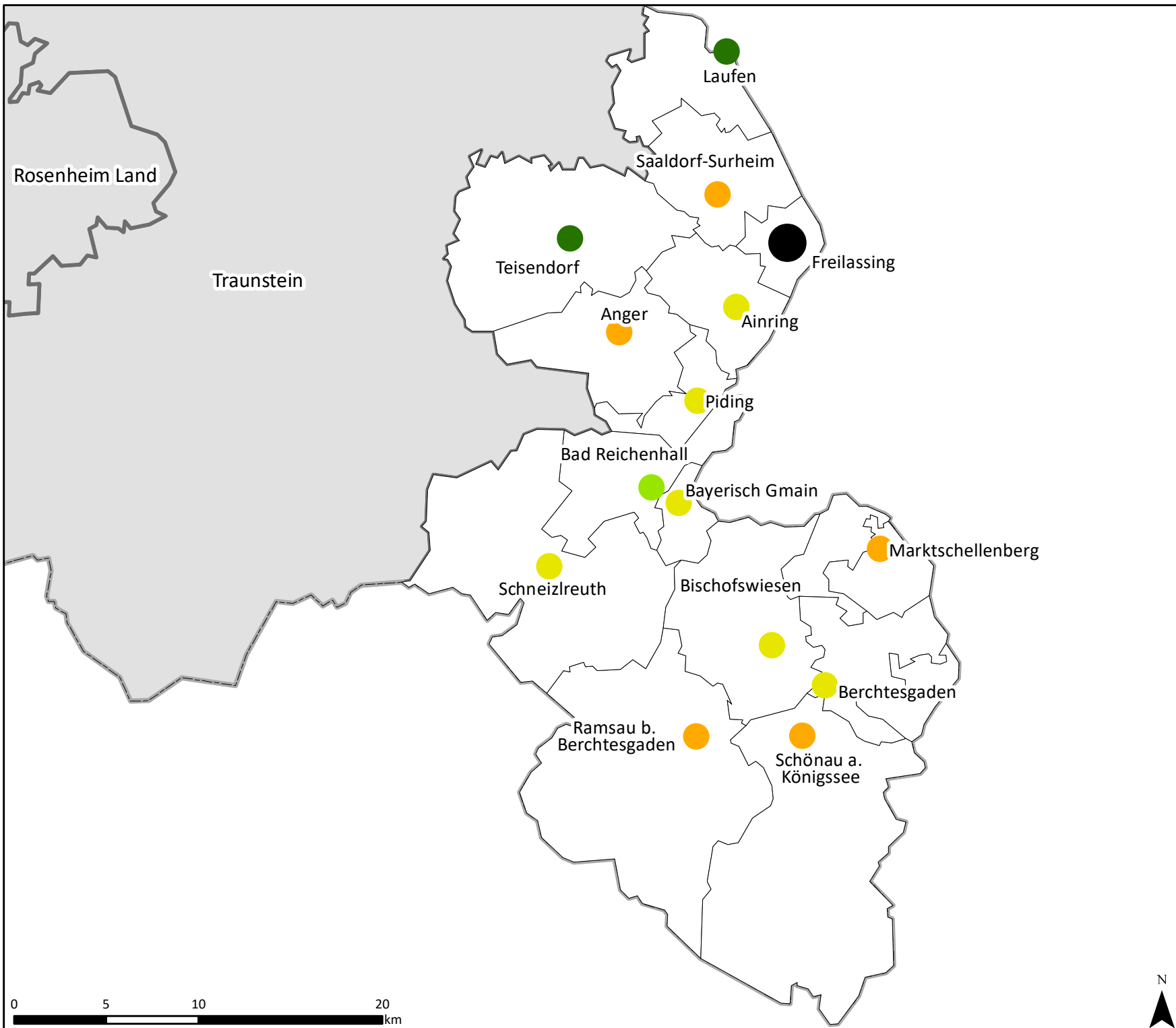
Landkreisgrenze

Landesgrenze

Karten-Nr.: 32

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis
Berchtesgadener Land

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



4.3.6 Umsteigemöglichkeiten Bus - Bahn

Im Folgenden werden die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn für Linien untersucht, die den jeweiligen Bahnhof bedienen und die regelmäßig Montag - Freitag an Schultagen verkehren.

Hierfür wurde qualitativ überprüft, ob an den SPNV-Haltestellen überhaupt eine Bedienung durch relevante Buslinien vorliegt und wie hoch die mittlere Wartezeit beim Umstieg ist.

Bis ca. 13.00 Uhr wird die mittlere Wartezeit über alle Fahrtrichtungen zwischen Ankunft des Busses und Abfahrt des Zuges betrachtet, ab 13:00 Uhr ist die mittlere Wartezeit zwischen Ankunft des Zuges und Abfahrt des Busses relevant. Basis für die Auswertung ist das bestehende Busangebot. Die jeweiligen Fahrtrichtungen richten sich nach Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, so dass ankommende bzw. abfahrende Busse hinsichtlich mehrerer Fahrtrichtungen überprüft worden sind (Tabelle 16).

Gemeinde	Fahrtrichtung
Ainring	Freilassing, Bad Reichenhall
Bad Reichenhall	Freilassing
Bad Reichenhall- Kirchberg	Bad Reichenhall
Bayerisch Gmain	Bad Reichenhall
Berchtesgaden	Bad Reichenhall
Bischofswiesen	Bad Reichenhall
Hammerau	Freilassing, Bad Reichenhall
Freilassing	Bad Reichenhall, Salzburg
Freilassing-Hofham	Freilassing, Bad Reichenhall
Laufen	Freilassing
Piding	Freilassing, Bad Reichenhall
Teisendorf	Freilassing

Tabelle 16 Geprüfte Fahrtrichtung der Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Tabelle 17 gibt einen Überblick über die jeweiligen Buslinien, die die bestehenden Bahnhöfe im Landkreis Berchtesgadener Land bedienen. An allen Bahnhöfen mit vorhandener ÖPNV-Erschließung liegt die jeweilige ÖPNV-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof.

Alle für die Auswertung angewandten Kriterien werden in Tabelle 19 im Zusammenhang mit der Ergebnisdarstellung in Kapitel 5.4 benannt.

Bahnhof	Buslinien
Ainring	3
Bad Reichenhall	180,260,828,841,9526,9535,3,829,1,2,4,260
Bad Reichenhall-Kirchberg	1,180,260,828,9526,9535
Bayerisch Gmain	1,180,841
Berchtesgaden HBF	836,841,837,838,839,848,840,843,846
Bischofswiesen	841,839
Hammerau	3,841
Freilassing	5,5a,836,841,852,853,9515,3,4,81,82
Freilassing-Hofham	81,82
Laufen	16,19,9519,H9825,852
Piding	2,3,841
Teisendorf	516 GL,829,9515,H9825

Tabelle 17 Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn

4.3.7 Umsteigemöglichkeiten Bus – Schiff und Bus – Bergbahn

Im Landkreis Berchtesgadener Land bestehen neben dem allgemeinen ÖPNV (mit Bedarfsverkehr) und dem SPNV auch eine Schiffsverbindung sowie drei Bergbahnen.

4.3.7.1 Schiffsverkehr

Die Route der Schifffahrt Königssee (Königssee Seegelände – Kessel (Bedarfshalt) – St. Bartholomä – Salet/Obersee) wird im Sommerfahrplan in der Vor- und Nachsaison vom 19. April bis 15. Mai und 07. Oktober bis 13. Oktober von 09:00 bis 18:05 Uhr alle 30 Minuten befahren. In der Zwischensaison vom 18. Mai bis 07. Juni und 10. September bis 06. Oktober von 08:30 bis 18:35 Uhr verkehren die Boote ebenfalls alle 30 Minuten. Das größte Angebot bietet sich in der Hauptsaison vom 08. Juni bis 09. September mit Fahrten von 08:00 und 18:50 Uhr im 15-Minuten-Takt.

Der Winterfahrplan (15. Oktober bis 18. April) ist deutlich ausgedünnt, hier werden über den Tag verteilt 9 Fahrten (Hin- und Rückfahrt) von 09:45 bis 17:25 Uhr angeboten. Vom 15. Oktober bis 04. November (09:15) und 06. April bis 18. April (09:15 Uhr und 16:10 Uhr) ergänzt eine bzw. zwei zusätzliche Fahrten das Angebot. Von der Anlegestelle gelangt man in ca. 5 Minuten (400 m) zur nächsten Bushaltestelle Königssee, die von den Linien 841 (Stundentakt) und 842 (10 Fahrtenpaare pro Tag) bedient wird.

4.3.7.2 Bergbahnen

Die Predigtstuhlbahn in Bad Reichenhall ist eine Großkabinenseilbahn und wird ca. zwischen Anfang November und Mitte März im Winterfahrplan (9:00 bis 16:00 Uhr) und zwischen Mitte März und Ende Oktober im Sommerfahrplan (9:00 bis 17:00 Uhr) betrieben. Sie fährt immer zur vollen und halben Stunde bzw. nach Bedarf. In fußläufiger Entfernung (ca. 500 m) von der Talstation befindet sich der Bahnhof Bad Reichenhall-Kirchberg (Stundentakt), gleiches gilt für die Bushaltestelle Tiroler Tor/Predigtstuhlbahn (ca. 450 m), die mit der Stadtbuslinie 1 (Stundentakt) zu erreichen ist.

Die Gondeln der Obersalzbergbahn in Berchtesgaden verkehren vom 1. Mai bis 31. Oktober, wobei der Betrieb im Sommer von 09:00 bis 17:20 Uhr etwas länger ist als im Frühjahr/Herbst (09:30 bis 16:50 Uhr). Im Winter verkehrt die Bahn nur vom 25. Dezember bis 07. Januar von 10:00 bis 16:00 Uhr und richtet sich ansonsten nach der Schneelage. Die Talstation befindet sich 50 m von der Bushaltestelle Schießstättbrücke entfernt (Anbindung an die Linien 836, 837, 838, 840 und 848), über

die mehrmals pro Stunde ein Anschluss an den Bahnhof Berchtesgaden erfolgen kann. Fußläufig ist der Bahnhof ebenfalls in ca. 10 Minuten (800 m) zu erreichen.

Die Hirschsee Sesselbahn in Ramsau ist ca. zwischen Ende Dezember bis ins Frühjahr (je nach Witterung) mit dem Winterfahrplan in Betrieb (9:00 bis 16:00 Uhr) und verkehrt zusätzlich im Frühjahr/Sommer/Herbst ab Mai im Sommerfahrplan (9:30 bis 16:00 Uhr). Direkt an der Talstation besteht die ÖPNV-Haltestelle Hochschwarzeck, die täglich durch die Linie 845 bedient wird. Hinzu kommen weitere Fahrten durch die Bedienung durch den Panorama-Wanderbus im Sommerhalbjahr.

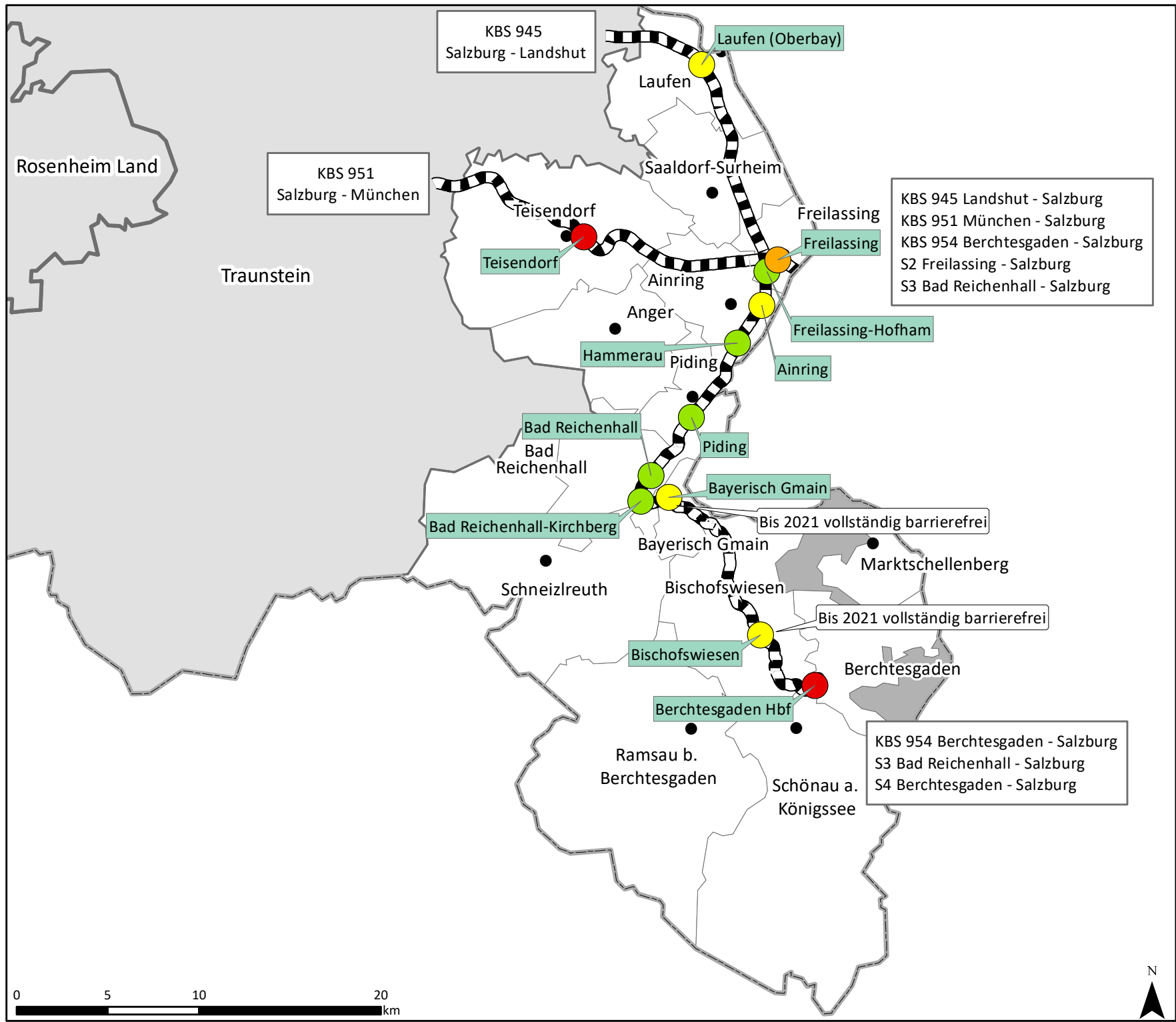
Die im Juli 2019 neueröffnete Jennerbahn in Schönau a. Königssee wird zwischen dem 01. Juli und 03. November im Sommerfahrplan (9:00 bis 18:00 Uhr, bzw. vom 01. Oktober bis 03. November 09:00 bis 17:00 Uhr) betrieben. Im Winter verkehrt die Bahn je nach Witterung für den Skibetrieb. Direkt an der Talstation besteht die ÖPNV-Haltestelle Jennerbahn, die ganzjährig durch die Linien 841 (Stundentakt) und 842 (10 Fahrtenpaare pro Tag) bedient wird.

4.3.8 Barrierefreiheit an Bahnhöfen

Auch wenn der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit auch die Bahnhöfe nicht unmittelbar Teil des Nahverkehrsplanes sind, so ist für den Fahrgast doch das Gesamtangebot aus ÖPNV und SPNV für die Nutzung relevant. Daher erfolgte zusätzlich für alle Bahnhöfe im Landkreis Berchtesgadener Land auf Basis der BEG-Stationsdatenbank [16] eine Auswertung der Barrierefreiheit an den Bahnhöfen.

Die Ergebnisse sind in Karte 33 dargestellt.

Barrierefreiheit an den Bahnhöfen



- Barrierefreiheit
- Station vollständig barrierefrei
 - Station z.T. barrierefrei
 - Weg zum Bahnsteig barrierefrei
 - Bahnsteige nur mit Bahnpersonal erreichbar
 - Station nicht barrierefrei
 - k.A.

Schienennetz

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 33
 Quelle: Stationsdatenbank BEG

KBS 945 Landshut - Salzburg
 KBS 951 München - Salzburg
 KBS 954 Berchtesgaden - Salzburg
 S2 Freilassing - Salzburg
 S3 Bad Reichenhall - Salzburg

KBS 954 Berchtesgaden - Salzburg
 S3 Bad Reichenhall - Salzburg
 S4 Berchtesgaden - Salzburg

KBS 945
 Salzburg - Landshut

KBS 951
 Salzburg - München

Bis 2021 vollständig barrierefrei

Bis 2021 vollständig barrierefrei

4.3.9 Organisation

Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt neun Konzessionsinhabern (RVO GmbH, Stadtwerke Bad Reichenhall, Stadt Laufen, Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH, SAD Nahverkehr AG, Österr. Postbus AG, Hogger GmbH, Brodschelm Verkehrsbetrieb GmbH, Omnibusverkehr Chr. Gloss) (Stand Juli 2019). Eine Verkehrsgemeinschaft der einzelnen Unternehmen existiert im Landkreis nicht. Eine Verkehrsgemeinschaft ist ein Zusammenschluss von Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, der über die Tarifgemeinschaft hinausgeht und eine weitergehende verkehrliche Kooperation bez. Netz- und Fahrplangestaltung beinhaltet, jedoch ohne eine übergeordnete Organisation zu gründen wie bei einem Verkehrsverbund [22].

Es bestehen aber Tarifkooperationen mit gegenseitiger Tarifanerkennung zwischen der RVO, den Busunternehmen Brodschelm und Chr. Gloss, den Stadtwerken Bad Reichenhall sowie dem Salzburger Verkehrsverbund.

Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV ist der Landkreis Berchtesgadener Land. Zusätzlich wurden einzelne Aufgaben des ÖPNV an folgende kreisangehörige Gemeinden übertragen:

- Stadtbusverkehr Bad Reichenhall seit Dezember 2011 an Stadt Bad Reichenhall
- Stadtbusverkehr Freilassing seit Dezember 2011 an Stadt Freilassing
- Stadtbusverkehr Laufen seit Dezember 2011 an Stadt Laufen
- Gemeindebus Teisendorf seit Oktober 2015 an Markt Teisendorf
- Rufbus Berchtesgaden seit Oktober 2017 an den Markt Berchtesgaden und die Gemeinden Bischofswiesen und Ramsau b. Berchtesgaden
- Rufbus Berchtesgaden seit Januar 2018 zusätzlich an die Gemeinde Schönau a. Königssee
- Rufbus Ainring seit September 2021 an die Gemeinde Ainring

4.3.10 Information und Tarifsysteem

Der Landkreis Berchtesgadener Land gibt alljährlich ein Fahrplanheft heraus, das alle Fahrpläne der im Landkreis Berchtesgadener Land verkehrenden Regionalbuslinien und Bahnstrecken enthält. Zudem beinhaltet es einen abstrahierten Liniennetzplan, eine Tarifübersicht sowie sonstige Informationen zum Thema ÖPNV. Das Fahrplanheft ist auch im Internet auf der Seite des Landratsamts zu finden. Fahrpläne, Liniennetzpläne und weitere Informationen werden zudem auf den Internetseiten der Betreiber zum Herunterladen bereitgestellt. Alle zwei Jahre wird zudem gemeinsam mit dem Landkreis Traunstein, dem Salzburger Verkehrsverbund, der Salzburg AG und der RVO die EUREGIO-Übersichtskarte „Mit Obus, Bus und Bahn sicher ans Ziel“ herausgegeben. Eine linien- und betreiberübergreifender Routenplanung für Bus und Bahn ist zudem auf dem Bayern-Fahrplan möglich. Dort findet sich auch eine Echtzeitinformation zu Verspätungen und Ausfällen im ÖPNV und SPNV. Diese liegen jedoch nicht flächendeckend für den Landkreis Berchtesgadener Land vor.

Da es verschiedene Buslinienbetreiber im Landkreis (siehe Auflistung in Kapitel 4.3.1), aber, abgesehen von den in Kapitel 4.3.9 aufgeführten Tarifvereinbarungen keine Verkehrs- oder Tarifgemeinschaft gibt, werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen auch eigene Tarife angeboten. Die Tarifangebote der einzelnen Unternehmen im Landkreis Berchtesgadener Land sind in Abbildung 24 bis Abbildung 29 dargestellt.

Die Tarife des RVO richten sich nach dem Wabenplan, der Preis errechnet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben, die auf einer Strecke zurückgelegt werden. Die Tarife der anderen Busunternehmer sind den entsprechenden Tabellen zu entnehmen. Für die Busunternehmen Brodschelm und Chr. Gloss gilt der Wabentarif der RVO. Die Stadtwerke Bad Reichenhall und der RVO erkennen Fahrkarten gemäß den Beförderungs- und Tarifbestimmungen gegenseitig an. Zudem fahren die Stadtwerke Bad Reichenhall seit dem 15. April 2019 am Wochenende kostenlos. Dies ist zunächst für das Jahr 2019 genehmigt, soll aber beibehalten werden.

Auf der Internetseite des Landkreises Berchtesgadener Land finden sich auch die entsprechenden Tariftabellen der Busunternehmer.

Tariftabelle Wabentarif

gültig ab 01. Januar 2019

Wabe	Regeltarif		BahnCard-Ermäßigung		Wochenkarte	Monatskarte	Jahreskarte Abonnement	* Schülerwochenkarte	Schülermonatskarte	10er-Karte Erwachsene	4er-Karte Erwachsene
	Erwachsene	Kind	Erwachsene	Kind							
Kurzstrecke	1,60	0,80	1,20	0,60						14,10	6,40
1	2,30	1,20	1,80	0,90	15,70	46,80	37,50	13,10	37,50	19,10	8,70
2	3,30	1,70	2,70	1,30	20,90	62,10	49,70	16,10	47,10	25,80	11,60
3	4,20	2,10	3,30	1,60	27,00	80,00	64,10	20,60	60,80	33,40	15,10
4	5,30	2,70	4,10	2,00	34,40	101,10	81,00	25,90	76,50	42,70	19,20
5	6,00	3,10	4,50	2,20	39,50	116,10	93,00	31,30	90,80	47,90	21,60
6	6,70	3,40	5,10	2,60	44,60	131,90	105,60	35,50	103,80	54,30	24,50
7	7,80	3,90	5,80	3,00	50,60	149,00	119,20	40,10	118,20	62,00	27,90
8	8,70	4,40	6,40	3,30	56,80	167,00	133,70	45,10	132,30	68,70	31,10
9	9,60	4,80	7,00	3,60	62,00	182,50	146,10	49,30	144,40	76,10	34,20
10	10,20	5,10	7,90	4,00	66,90	197,30	157,80	53,10	156,40	81,40	36,60
11	11,00	5,50	8,40	4,20	72,00	213,50	170,90	57,40	169,10	88,70	39,90
12	11,90	6,00	9,00	4,50	76,60	230,60	184,50	62,40	183,20	95,90	43,10
13	12,80	6,40	9,70	4,90	83,50	246,50	197,30	66,40	196,30	101,90	46,10
14	13,70	6,80	10,60	5,30	89,50	262,50	210,10	70,40	207,70	108,50	48,80
15	14,40	7,20	10,80	5,40	95,10	280,30	224,30	75,60	220,50	114,60	51,80
16	15,30	7,70	11,40	5,70	100,60	294,90	235,80	80,00	233,80	122,30	55,10
17	15,90	8,00	11,90	6,00	105,50	311,00	248,80	84,00	244,90	128,10	57,60
18	16,90	8,50	12,50	6,30	110,80	325,30	260,40	88,10	258,00	134,60	60,70

Anlage 1 zu den Tarif- und Beförderungsbestimmungen Wabentarif Alle Angaben ohne Gewähr!

* Die Schülerwochenkarte gilt von Montag bis Sonntag (24-00 Uhr) der jeweiligen Woche. Sie ist, wie die Schülermonatskarte, nicht übertragbar und nur nach Vorlage eines Berechtigungsausweises beim Busfahrer erhältlich. Die Schülerwochenkarte ist ab Donnerstag der Vorwoche erhältlich.

Die Tarife bei den Jahreskarten werden jeweils monatlich vom Konto abgebucht!

Abbildung 24 Tariftabelle Wabentarif RVO

BARTARIFE

Strecke in km	einfache Fahrt Erwachsene	Min- und Rückfahrt Erwachsene
	Fahrtpreis ab 01.01.2019	Fahrtpreis ab 01.01.2019
1 bis 2	1,60 €	2,90 €
3 bis 4	1,90 €	3,20 €
5 bis 6	2,20 €	3,90 €
7 bis 10	2,80 €	4,90 €
11 bis 12	3,10 €	5,60 €
13 bis 15	4,00 €	6,90 €
16 bis 20	4,50 €	8,68 €
21 bis 25	5,10 €	8,70 €
26 bis 30	5,60 €	9,80 €
31 bis 35	6,40 €	10,90 €
36 bis 40	7,40 €	12,00 €
41 bis 45	7,90 €	13,60 €
46 bis 50	9,40 €	9,79 €

Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres: frei
Kinder ab Voll. 6. Lj bis Voll. 14. Lj: 50 % im Bartarif (einfache Fahrt und HR-Fahrt) gerundet auf volle 10 Eurocent

UMWELTKARTE

Strecke in km	Umweltkarte Erwachsene (5er-Karte)
	ab 01.01.2019
1 bis 2	6,30 €
3 bis 4	7,50 €
5 bis 6	8,70 €
7 bis 10	11,20 €
11 bis 12	12,50 €
13 bis 15	15,80 €
16 bis 20	17,80 €
21 bis 25	20,40 €
26 bis 30	22,50 €
31 bis 35	25,40 €
36 bis 40	29,60 €
41 bis 45	31,70 €
46 bis 50	37,90 €

ZEITFAHRKARTEN

Strecke in km	Wochenkarte	Monatskarte	Strecke in km	Schülerwochenkarte	Schülermonatskarte
	Fahrtpreis ab 01.01.2019	Fahrtpreis ab 01.01.2019		Fahrtpreis ab 01.01.2019	Fahrtpreis ab 01.01.2019
1 bis 2	13,20 €	45,80 €	1 bis 2	11,59 €	38,10 €
3 bis 4	13,70 €	51,40 €	3 bis 4	12,70 €	39,60 €
5 bis 6	14,80 €	53,80 €	5 bis 6	13,70 €	42,40 €
7 bis 9	16,10 €	58,20 €	7 bis 9	14,90 €	45,90 €
9 bis 10	17,80 €	64,20 €	9 bis 10	16,10 €	50,40 €
11 bis 12	20,10 €	72,70 €	11 bis 12	17,30 €	55,00 €
13 bis 14	22,30 €	82,60 €	13 bis 14	20,10 €	62,00 €
15 bis 16	24,10 €	87,60 €	15 bis 16	21,20 €	65,30 €
17 bis 18	25,70 €	91,00 €	17 bis 18	22,40 €	68,90 €
19 bis 20	27,80 €	96,20 €	19 bis 20	23,50 €	72,10 €
21 bis 23	29,80 €	101,80 €	21 bis 26	25,99 €	81,20 €
24 bis 26	31,60 €	107,50 €	27 bis 32	28,00 €	88,70 €
27 bis 29	32,70 €	113,40 €	33 bis 35	29,80 €	92,80 €
30 bis 32	34,40 €	117,80 €	36 bis 38	31,00 €	97,40 €
33 bis 35	35,40 €	123,60 €	39 bis 41	32,00 €	104,20 €
36 bis 38	36,60 €	131,70 €	42 bis 44	34,40 €	109,80 €
39 bis 41	38,90 €	138,50 €	45 bis 47	35,40 €	114,50 €
42 bis 44	41,20 €	145,80 €	48 bis 50	39,00 €	121,80 €
45 bis 47	42,50 €	154,50 €			
48 bis 50	45,30 €	163,90 €			

HOGGER BEWEGT
Hogger GmbH
Traunsteiner Str. 7
83395 Frellesing
Tel. 08654/576330

Abbildung 25 Beförderungstarife Hogger GmbH

Regional- zone(n)	Einzelfahrt				Tageskarte				Wochen- karte	Monats- karte	Jahres- karte	Jahres- karte Abo
	Vollpreis	Senior	Jugend	Minimum	Vollpreis	Senior	Jugend	Minimum				
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	2,60	2,00	1,80	1,30	5,20	4,00	3,60	2,60	19,00	60,00	469,00	484,00
3	3,70	2,90	2,60	1,90	7,40	5,70	5,10	3,80	26,00	77,00	602,00	617,00
4	4,70	3,80	3,30	2,40	9,40	7,50	6,60	4,80	32,00	93,00	726,00	741,00
5	5,80	4,60	4,10	2,90	11,60	9,30	8,10	5,80	37,00	111,00	869,00	884,00
6	6,90	5,50	4,80	3,50	13,80	11,00	9,70	7,00	40,00	120,00	945,00	960,00
7	7,90	6,30	5,50	4,00	15,80	12,60	11,10	8,00	42,00	136,00	1.065,00	1.080,00
8	8,90	7,10	6,20	4,50	17,80	14,20	12,50	9,00	45,00	152,00	1.193,00	1.208,00
9	9,90	7,90	6,90	5,00	19,80	15,80	13,90	10,00	47,00	160,00	1.258,00	1.273,00
10	10,80	8,60	7,60	5,40	21,60	17,30	15,10	10,80	49,00	175,00	1.372,00	1.387,00
11	11,70	9,40	8,20	5,90	23,40	18,70	16,40	11,80	52,00	185,00	1.453,00	1.468,00
12	12,60	10,20	8,80	6,30	25,20	20,20	17,70	12,60	54,00	191,00	1.502,00	1.517,00
13	13,60	11,00	9,50	6,80	27,20	21,60	19,10	13,60	56,00	198,00	1.550,00	1.565,00
14	14,60	11,70	10,20	7,30	29,20	23,00	20,50	14,60	58,00	204,00	1.599,00	1.614,00
15	15,30	12,20	10,70	7,70	30,60	24,20	21,40	15,40	59,00	210,00	1.648,00	1.663,00
16	15,90	12,70	11,10	8,00	31,80	25,40	22,40	16,00	59,00	216,00	1.697,00	1.712,00
17	16,40	13,10	11,50	8,20	32,80	26,20	23,00	16,40	61,00	220,00	1.729,00	1.744,00
18	16,90	13,50	11,80	8,50	33,80	27,00	23,70	17,00	62,00	224,00	1.754,00	1.769,00
19	17,40	13,90	12,20	8,70	34,80	27,80	24,40	17,40	62,00	226,00	1.770,00	1.785,00
20	17,90	14,30	12,50	9,00	35,80	28,60	25,10	18,00	63,00	228,00	1.786,00	1.801,00

Stand: Dezember 2018

Abbildung 26 Grenzüberschreitende Beförderungstarife Salzburg Verkehr

Beförderungstarife der Stadtwerke Bad Reichenhall				
Stand: 01.01.2019				
	Kernzone	Waben		
		1	2	3
Einzelfahrtscheine:				
Erwachsene und Jugendliche ab 15 Jahren	1,10 €	1,65 €	2,20 €	2,75 €
Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren	0,55 €	0,80 €	1,10 €	1,35 €
Mehrfahrtenfahrtscheine:				
Erwachsene und Jugendliche ab 15 Jahren		24,00 € (50 Punkte)		
Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren		12,00 € (50 Punkte)		
Anzahl Punkte je Wabe	2	3	4	5
Zeitfahrkarten:				
BGL-Tagesticket Bus & Bahn		14,00 €		
<u>Erwachsene und Jugendliche ab 15 Jahren</u>				
Tageskarte für 1 Tag - für alle Waben (Netzkarte)		5,50 €		
Monatskarte für 31 Tage (übertragbar)	24,00 €	36,00 €	48,00 €	60,00 €
Halbjahreskarte für 185 Tage (übertragbar)	120,00 €	180,00 €	240,00 €	300,00 €
<u>Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren bzw. Schüler, Auszubildende, Studenten, Wehr- und Zivildienstleistende</u>				
Tageskarte für 1 Tag - für alle Waben (Netzkarte)		2,75 €		
Wochenkarte (Kalenderwoche - nicht übertragbar)	---	10,00 €	12,50 €	16,00 €
Monatskarte (Kalendermonat - nicht übertragbar)	---	28,50 €	37,50 €	47,00 €
Kinderwagen, Gepäck, Tiere:				
jeweils ein Kinderwagen, Gepäckstück, Tier pro Fahrschein		frei		
<small>Die vorstehenden Tarife gelten im Konzessionsgebiet der Stadtwerke auch für Fahrten mit den Bussen des Regionalverkehrs Oberbayern (RVO). Fahrkarten werden gemäß den Beförderungs- und Tarifbestimmungen gegenseitig anerkannt.</small>				
<small>Das Bayern-Ticket und das Bayern-Ticket-Single werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Bahn in unseren Bussen anerkannt und verkauft.</small>				
(Alle Preise inkl. gesetzlicher Umsatzsteuer - ddt. 7 %)				

Abbildung 27 Beförderungstarife Stadtbus Bad Reichenhall



Aktuell gültiger Tarif – StadtBus Freilassing

Kartenart	Preis
Monatskarte Erwachsene	39,00 €
Monatskarte Schüler *)	29,20 €
Wochenkarte Erwachsene	12,50 €
Wochenkarte Schüler *)	9,20 €
Jahreskarte	324,00 €
Einzelfahrt Erwachsene	1,30 €
Einzelfahrt Kind **)	0,70 €
Tageskarte Erwachsene	3,30 €
Tageskarte Kind **)	1,70 €
Umweltkarte Erwachsene (5 x fahren, 1,00 Euro sparen)	5,40 €
Umweltkarte Kind **) (5 x fahren, 0,50 Euro sparen)	2,70 €
Kinder bis Vollendung des 4. Lebensjahres	Frei
Happy End Single Karte (Monatskarte) <small>(Gültigkeit Mo-Fr von 14:00 Uhr bis Betriebsende, Samstag 08:00-12:00 Uhr)</small>	11,00 €
Happy End Family Karte (Monatskarte) <small>(Gültigkeit Mo-Fr von 14:00 Uhr bis Betriebsende, Samstag 08:00-12:00 Uhr Gültigkeit für max. 4 Personen die namentlich auf der Karte angegeben sind, Karte ist nicht übertragbar)</small>	22,00 €
Seniorenmonatskarte (ab 60 Jahren) zum Preis von 33,00 € im Rathaus der Stadt Freilassing erhältlich!!	

*) Schüler: 6-15 Jahre **) Kind: 4-12 Jahre Es gelten die Allgemeinen Beförderungsbedingungen

Abbildung 28 Beförderungstarife Stadtbus Freilassing

Fahrpreise:	
Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	0,50 €
Erwachsene - Beförderung innerhalb des Stadtgebiets	0,50 €
Erwachsene - Beförderung im gesamten Gebiet	1,00 €
Menschen mit Behinderung	kostenlos

Abbildung 29 Beförderungstarife Stadtbus Laufen – Oberndorf

5 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Auf Basis der bereits dargestellten Bestandsaufnahme wurde für den ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt.

Als Referenzgrößen für die Durchführung der Schwachstellenanalyse wurden Kriterien festgesetzt, die sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] sowie an der FGSV-Richtlinie [15] orientieren und die mit dem Auftraggeber und dem Arbeitskreis abgestimmt wurden.

Generell unterscheidet die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [2] zwischen Grenz- und Richtwerten. Grenzwerte stellen eine Mindestanforderung an den ÖPNV dar, die Richtwerte einen guten ÖPNV-Standard, der über die Mindestanforderungen hinausgeht. Für die Schwachstellenanalyse erfolgt eine Prüfung sowohl der Grenz- als auch der Richtwerte.

Auf Basis der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] werden in die Schwachstellenanalyse alle Ortsteile ab 200 Einwohner für die Anwendung der Richtwerte und ab 500 Einwohner für die Anwendung der Grenzwerte mit einbezogen.

5.1 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit ist für den Fahrgast ein wesentliches Qualitätskriterium im ÖPNV und bestimmt die Bedienungsqualität wesentlich mit.

Das Fahrtenangebot im Bestand wurde bereits in Kapitel 4.3.2 im Rahmen der Bestandsaufnahme dargestellt.

Für die Schwachstellenanalyse wurden bezüglich der Fahrtenhäufigkeit, basierend auf den Werten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2], die in Tabelle 18 dargestellten Qualitätsstandards angesetzt. Die geringere Fahrtenhäufigkeit der jeweils angegebenen Bandbreite wird als Grenzwert angewendet, die höhere als Richtwert. Am Wochenende ist die Erbringung der Fahrten im ländlichen Raum auch als Bedarfsverkehr möglich.

Grundlage ist die Einteilung des Landkreises in Raumkategorien gemäß der zentralörtlichen Gliederung (Kapitel 4.1.1) (Karte 34). Hier Eingang gefunden hat auch die im Rahmen des Mobilitätskonzepts für den Landkreis Berchtesgadener Land aus dem Jahr 2018 vorgenommene Netzhierarchisierung des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land (siehe Abbildung 30), insbesondere für die Festlegung der Verkehrsachsen (s. unten).

Die Städte Bad Reichenhall und Freilassing sind gemäß zentralörtlicher Gliederung ein gemeinsames Oberzentrum, im Rahmen des Nahverkehrsplans werden sie als funktionale Mittelzentren definiert und insoweit wie die Mittelzentren Berchtesgaden und Laufen behandelt. Für die (funktionalen) Mittelzentren ist, im Gegensatz zu den Festlegungen für den ländlichen Raum, der Taktverkehr ein entscheidendes Qualitätsmerkmal. Für die Tagtypen Mo-Fr Schule, Mo-Fr Ferien und Samstag ist hier für den Richtwert in der NVZ ein 30-min-Takt und in der SVZ ein 60-min-Takt gefordert, der Grenzwert sieht einen 60-min-Takt bzw. Bedarfsverkehr vor. Gleiche Festlegung gilt für den Sonntag ganztägig (siehe Tabelle 18). Diese Werte basieren auf der FGSV-Richtlinie zu den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs [15] und betreffen nicht nur das Fahrtenangebot von/zu den (funktionalen) Mittelzentren, sondern auch die innere Erschließung innerhalb dieser Städte.

Für den verdichteten Raum, der im Landkreis Berchtesgadener Land die Gemeinden Ainring, Piding und Bayerisch Gmain umfasst, ist ebenfalls ein Taktverkehr gefordert (siehe Tabelle 18). Dieser ist jedoch nur auf Fahrten von/zu den jeweiligen Gemeinden einzuhalten, eine innere Erschließung wird nicht zwingend gefordert.

Im ländlichen Raum wird das Fahrtenangebot nicht differenziert nach Verkehrszeiten betrachtet. Maßgeblich ist hier die Einhaltung der Tageswerte in Form von Fahrtenpaaren. Die in Tabelle 18 enthaltenen Grenz- und Richtwerte im ländlichen Raum für Ferien und das Wochenende sind, wie in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vorgesehen, eigene Festlegungen für den Landkreis Berchtesgadener Land, die so mit dem Auftraggeber und im Arbeitskreis abgestimmt wurden.

Auf den Verkehrsachsen werden Taktfolgen festgelegt, die Ermittlung der Bedienungshäufigkeit wird getrennt nach den Zeitbereichen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) durchgeführt (Tabelle 18). Die Zeitbereiche wurden folgendermaßen definiert:

- NVZ: 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr
- SVZ: vor 6:00 Uhr, nach 20:00 Uhr

Für den Landkreis Berchtesgadener Land wurden auf Grundlage der Netzhierarchisierung aus dem Mobilitätskonzept (Abbildung 30) und den bestehenden Bahnlinien insgesamt sieben Verkehrsachsen definiert:

Bahnachsen:

- Laufen – Freilassing – (Salzburg)
- Freilassing – Ainring – Piding – Bad Reichenhall – Bayerisch Gmain – Bischofswiesen – Berchtesgaden – (Salzburg)
- Teisendorf – Freilassing – (Salzburg)

Busachsen:

- Teisendorf – Anger – Bad Reichenhall
- Bayerisch Gmain – (Salzburg)
- Bad Reichenhall – (Salzburg)
- Königssee - Berchtesgaden – Marktschellenberg – (Salzburg)

Für die Schwachstellenanalyse wird eine ausreichende Bedienung dann als gegeben betrachtet, wenn mindestens eine Haltestelle im Ortsteil die definierten Qualitätsstandards erfüllt. Neben dem ÖPNV-Angebot geht auch das Schienenangebot mit in die Berechnung ein.

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule*	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
(funktionale) Mittelzentren Freilassing, Bad Reichenhall, Laufen, Berchtesgaden			NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten
Verdichteter Raum bis 15.000 EW	zentrales Gebiet		NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten
	nicht zentrales Gebiet		NVZ: 60-min-Takt – 120-min-Takt SVZ: 120-min-Takt – Bedarfsfahrten		120-min-Takt – Bedarfsfahrten
Ländlicher Raum	> 3.000	11 - 21 FP/Tag	6 - 15 FP/Tag	4 - 9 FP/Tag	3 - 4 FP/Tag
	>1.000 – 3.000	6 - 12 FP/Tag	3 - 8 FP/Tag	3 - 6 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	- 1.000	3 - 7 FP/Tag	3 - 5 FP/Tag	3 - 4 FP/Tag	1 - 3 FP/Tag
Verkehrsachsen			NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten

*: Mo-Fr Schule gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Ländl. Raum/Verkehrsachsen), im ländlichen Raum ohne Differenzierung nach Verkehrszeiten

Tabelle 18 Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit

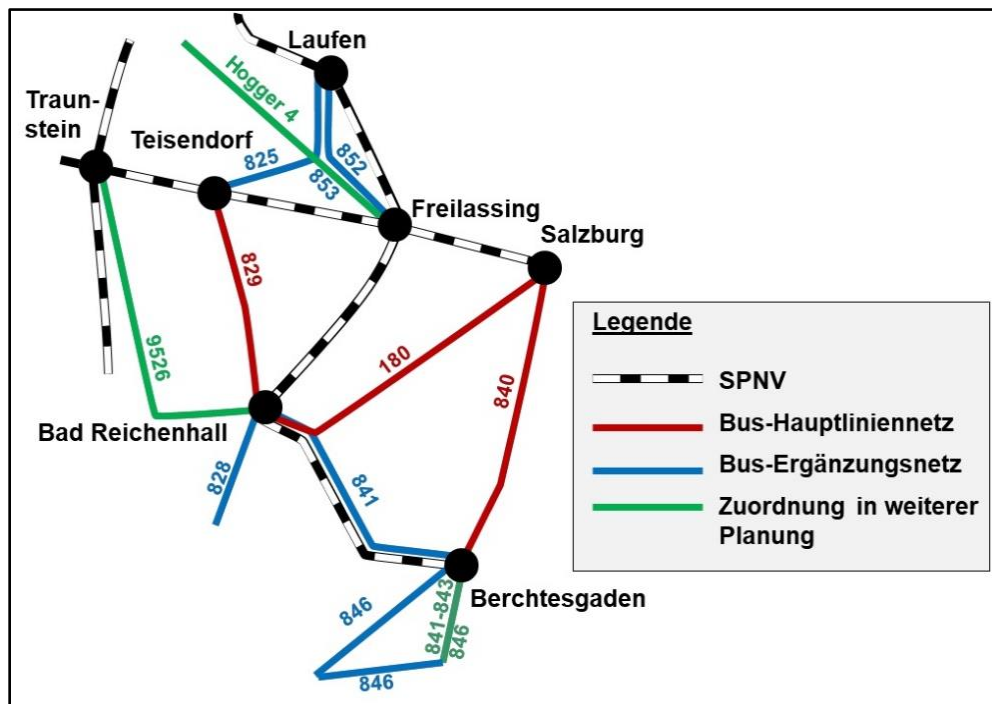


Abbildung 30 Netzhierarchisierung des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land [4]

Gebietskategorien für Bedienungshäufigkeiten

Ortsteile ab 200 EW

Oberzentrum mit Verdichtung

- Kernbereich
- hohe Nutzungsdichte
- niedrige Nutzungsdichte

verdichtete Räume

- ab 15.000 EW, zentrales Gebiet
- bis 15.000 EW, zentrales Gebiet
- bis 15.000 EW, nicht zentrales Gebiet

ländliche Räume

- über 3.000 EW
- >1.000 bis 3.000 EW
- bis 1.000 EW

Gebietskategorie gemäß LEP 2013/2018

- Verdichtungsraum
- allgemeiner ländlicher Raum

Verkehrsachsen

- Verkehrsachse

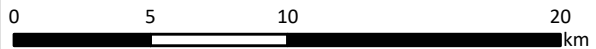
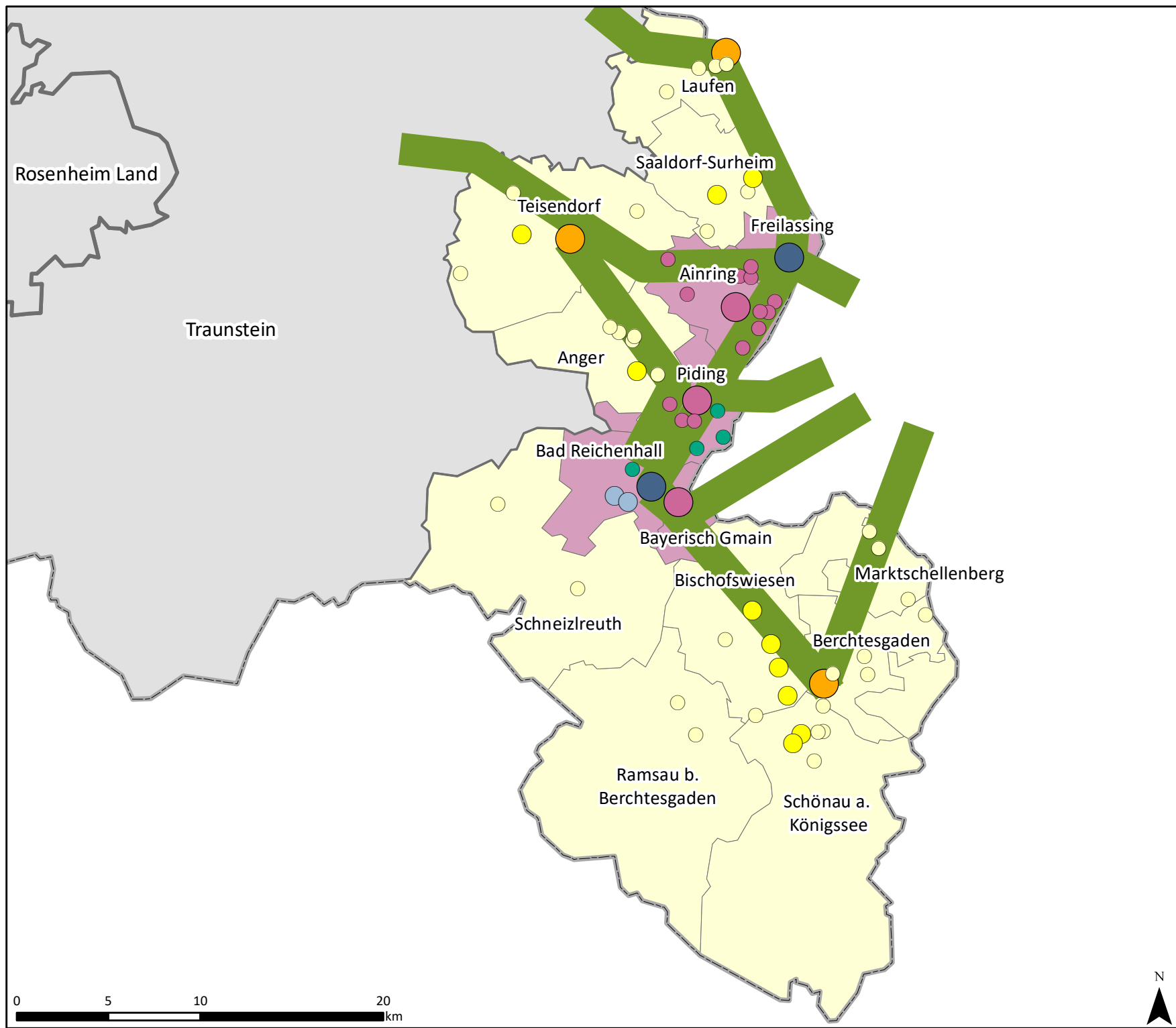
gemeindefreies Gebiet

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 34

Quelle: LEP Bayern 2013/2018, Regionalplan Südostoberbayern, eigene Daten

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



5.1.1 Bedienungshäufigkeit im ländlichen Raum, im verdichteten Raum und in den (funktionalen) Mittelzentren

Die zuvor in Tabelle 18 genannten Grenz- und Richtwerte werden im Folgenden für alle Städte und Gemeinden betrachtet. Für die (funktionalen) Mittelzentren bezieht sich die Bewertung lediglich auf die Fahrtenhäufigkeit bzw. den Takt von/zu diesen Mittelzentren. Die innere Erschließung der Mittelzentren wird in Kapitel 5.1.3 behandelt.

Bei Anwendung der **Grenzwerte** auf alle Ortsteile ab 500 Einwohner zeigt sich für **Montag bis Freitag an Schultagen**, dass die geforderten Qualitätsstandards in allen relevanten Ortsteilen erfüllt werden. Für **Montag bis Freitag an Ferientagen** werden ebenfalls alle Grenzwerte erreicht. Die Ergebnisse sind in Karte 35 dargestellt.

Am **Samstag** kommt es dagegen bereits in zahlreichen Ortsteilen zu Unterschreitungen der definierten **Grenzwerte**. Dies betrifft die Ortsteile ab 500 Einwohner Leobendorf, Saaldorf, Surheim, Neukirchen, Anger, Aufham, Mitterfelden, Feldkirchen und Strub. An **Sonn-/Feiertagen** ist zusätzlich der Ortsteil Oberteisendorf von der Grenzwertunterschreitung betroffen. Die Ergebnisse sind in Karte 36 zusammengefasst. Der Gemeindeteil Bischofswiesen-Strub ist an den Rufbus Berchtesgaden angebunden, der täglich verkehrt und den Mangel in der Bedienungshäufigkeit ausgleicht.

Die strengeren **Richtwerte** werden deutlich häufiger unterschritten. So kommt es **Montag bis Freitag an Schultagen** bei Anwendung der Richtwerte auf alle Ortsteile ab 200 Einwohnern in 16 Ortsteilen zu Unterschreitungen der geforderten Bedienungshäufigkeit. Dies betrifft ebenfalls vor allem abgelegene Ortsteile im nördlichen und mittleren Landkreis. An Ferientagen können zusätzlich Richtwertunterschreitungen in einigen weiteren Ortsteilen des nördlichen Landkreises aufgrund eines zu geringen Fahrtenangebotes festgestellt werden. Zudem fehlt in den beiden Ortsteilen Loipl und Scheffau generell eine ÖPNV-Haltestelle und damit eine ausreichende Bedienung. Der Ortsteil Loipl ist im Zuge einer telefonischen Vorabbestellung zumindest an den Rufbus Berchtesgaden angebunden. Die Ergebnisse sind in Karte 37 dargestellt. Die Ortsteile Bischofswiesen-Strub und Ramsau-Schwarzeck weisen Richtwertunterschreitungen auf, sind aber an den Rufbus Berchtesgaden angebunden. Die Ortsteile Rückstetten, Neukirchen und Weildorf des Markts Teisendorf haben von Montag bis Freitag Anschluss an den Gemeindebus, was bei der Bewertung der Ergebnisse zu berücksichtigen ist.

Am **Samstag** werden die **Richtwerte** zur Bedienungshäufigkeit in insgesamt 36 Ortsteilen aufgrund einer zu geringen Bedienungshäufigkeit unterschritten. Betroffen sind die Ortsteile Haiden, Burgfeld,

Abraun, Leobendorf, Rückstetten, Neukirchen, Weildorf, Saaldorf, Obersurheim, Surheim, Sillersdorf, Perach, Adelstetten, Heidenpoint, Bruch, Thundorf, Straß, Mitterfelden, Feldkirchen, Holzhausen, Anger, Hadermarkt, Moosbacherau, Aufham, Jechling, Unterwies, Schwarzbach, Mauthausen, Marzoll, Weißbach, Karlstein, Kirchberg, Unterjetten, Schwarzeck und Strub.

An **Sonn-/Feiertagen** kommt es zu Richtwertunterschreitungen in 37 Ortsteilen. Zusätzlich zu den für Samstag genannten Ortsteilen wird in Oberteisendorf der Richtwert am Sonn-/Feiertag nicht eingehalten. In den Ortsteilen Karlstein und Kirchberg ist die Bedienung im Sommer ausreichend, im Winter nicht ausreichend, um dem Richtwert zu genügen. Zudem fehlt in den beiden Ortsteilen Loipl und Scheffau generell eine ÖPNV-Haltestelle und damit eine ausreichende Bedienung am Wochenende. Der Ortsteil Loipl ist im Zuge einer telefonischen Vorabbestellung zumindest an den Rufbus Berchtesgaden angebunden. Die Ergebnisse sind in Karte 38 zusammengefasst. Sowohl Samstag als auch Sonntag verkehrt in Schwarzeck und Strub der Rufbus Berchtesgaden.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit (ohne Verkehrsachsen) Mo-Fr Schule/Ferien*

Grenzwert

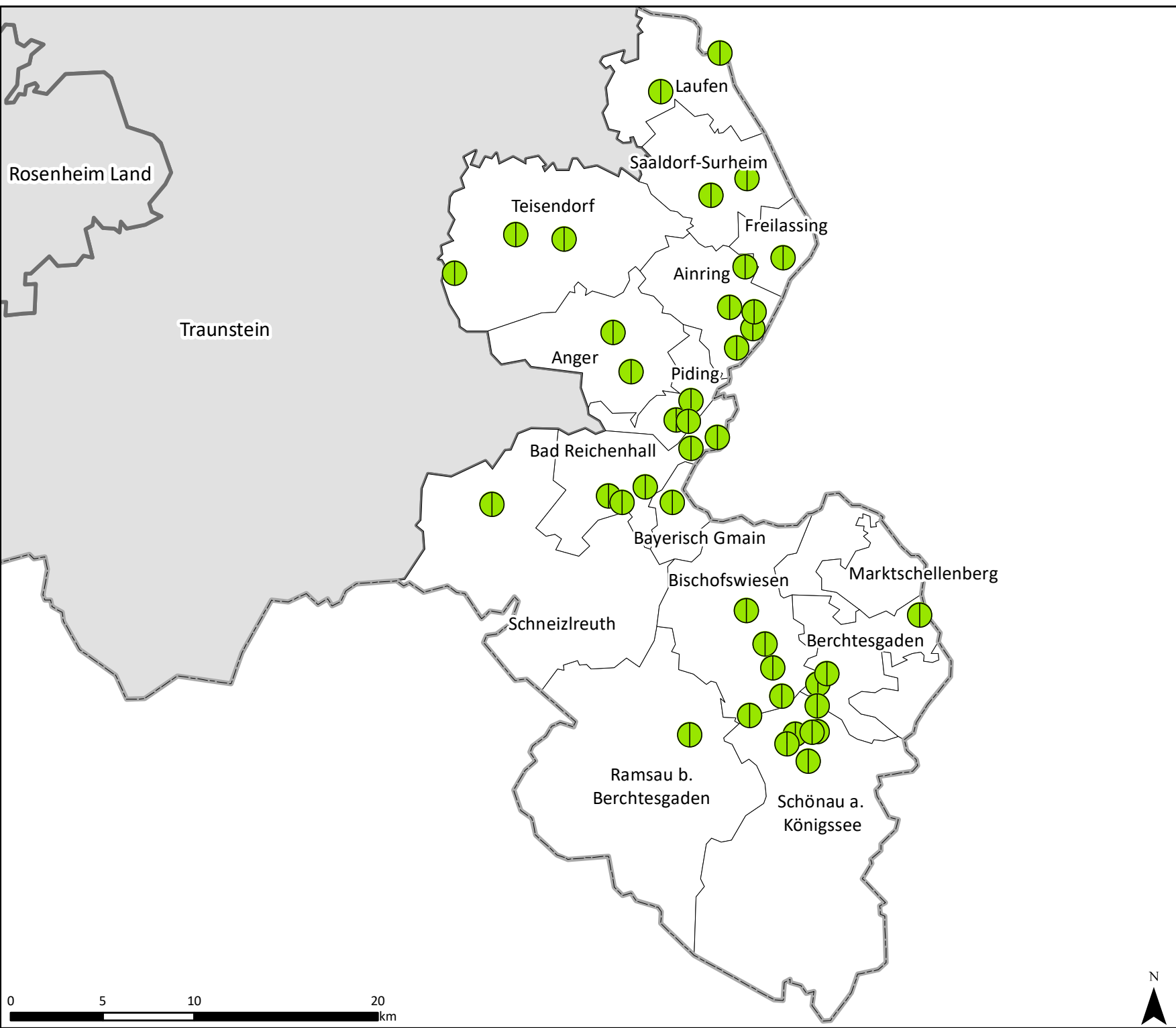
Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2018

- Grenzwert ...
- ...erfüllt
 - ...nicht erfüllt
 - keine Haltestelle im Ort vorhanden
 - ⊖ MoFr Schule/MoFr Ferien

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 35
Quelle: Fahrplanbuch



Mängel in der Bedienungshäufigkeit (ohne Verkehrsachsen) Samstag/Sonntag* Grenzwert

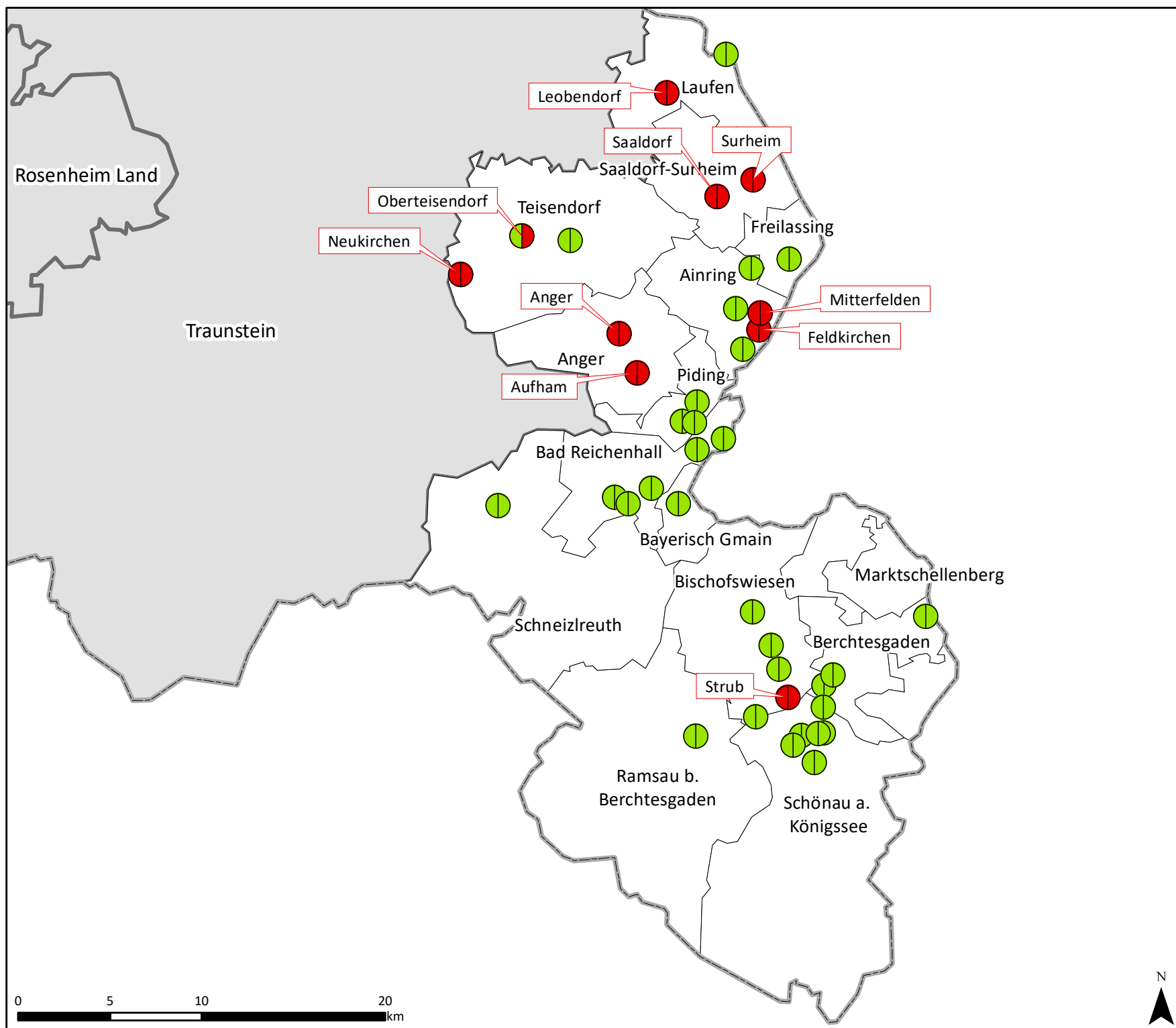
Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2018

- Grenzwert ...
- ...erfüllt
 - ...nicht erfüllt
 - keine Haltestelle im Ort vorhanden
- ⊖ Samstag/Sonntag

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

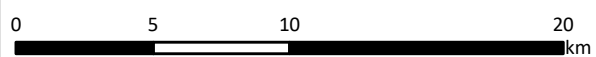
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 36
Quelle: Fahrplanbuch



Rosenheim Land

Traunstein



Mängel in der Bedienungshäufigkeit (ohne Verkehrsachsen) Mo-Fr Schule/Ferien*

Richtwert

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2018

Richtwert...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden

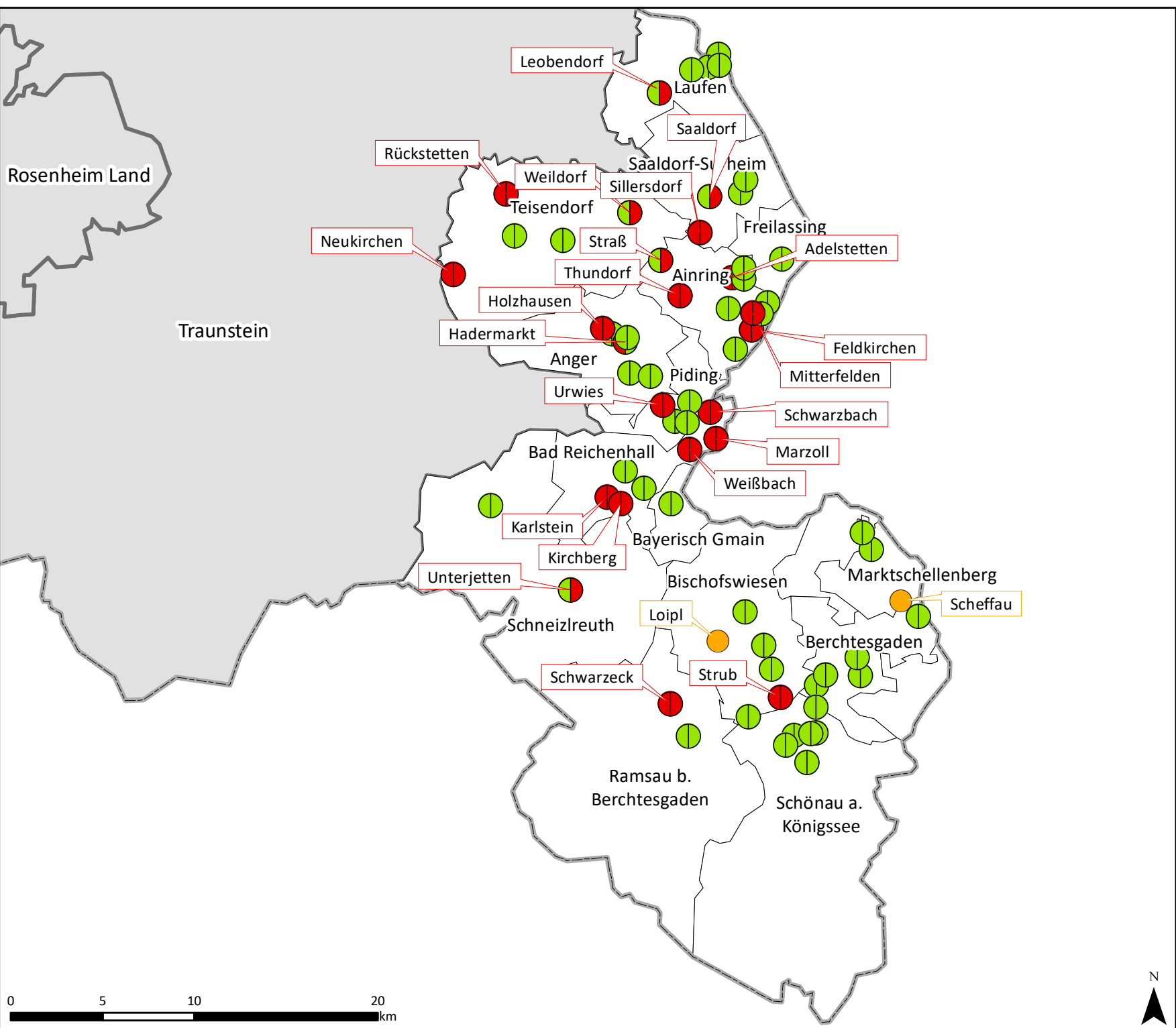
⊙ Mo-Fr Schule/Ferien

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

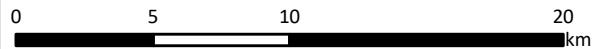
Karten-Nr.: 37

Quelle: Fahrplanbuch



Rosenheim Land

Traunstein



Mängel in der Bedienungshäufigkeit (ohne Verkehrsachsen) Samstag/Sonntag*

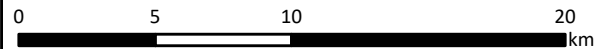
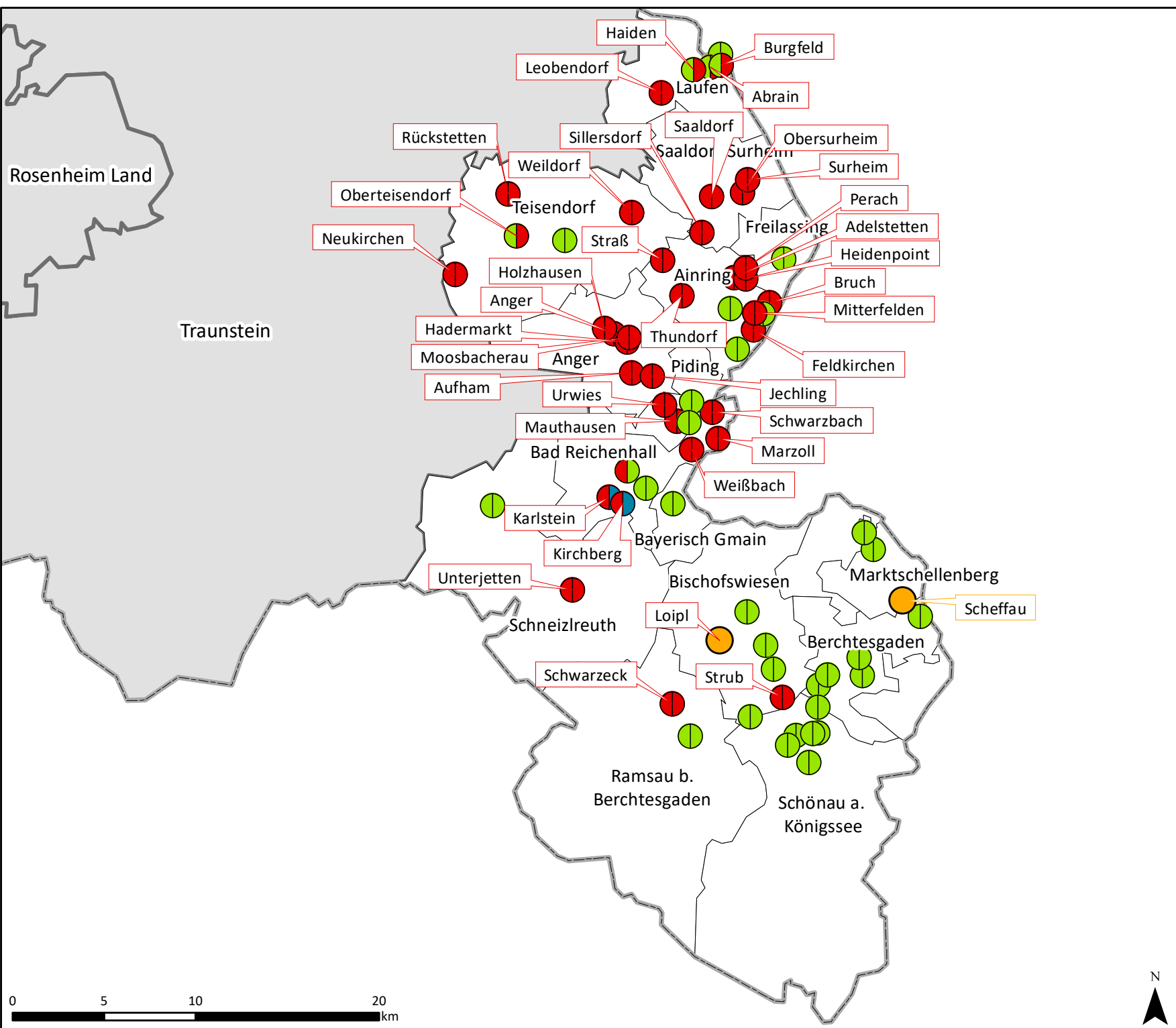
Richtwert
Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2018

- Richtwert...
- ...erfüllt
 - ...nicht erfüllt
 - Im Sommer erfüllt/ im Winter nicht erfüllt
 - keine Haltestelle im Ort vorhanden
 - ⊙ Samstag/Sonntag

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 38
Quelle: Fahrplanbuch
Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



5.1.2 Bedienungshäufigkeit auf den Verkehrsachsen

Bei Anwendung der **Grenzwerte** soll Montag bis Samstag auf den Verkehrsachsen in der NVZ ein 60-min-Takt erreicht werden und in der SVZ sowie am Sonntag ganztags sollen zumindest Bedarfsfahrten bestehen. Die Überprüfung der Grenzwerte für die Verkehrsachsen zeigt, dass entlang der vorhandenen Bahnachsen die Grenzwerte Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen sowie am Wochenende erreicht werden. Entlang der Busachsen treten, je nach Tagtyp und bedienende Buslinie Unterschreitungen der Bedienungshäufigkeit auf. Auf der Achse Teisendorf – Anger – Bad Reichenhall wird der Grenzwert von Mo – Freitag an Schultagen teilweise erreicht (NVZ erfüllt, SVZ nicht erfüllt), an den anderen Tagtypen wird er nicht erfüllt. Auf der Achse Bad Reichenhall – (Salzburg) wird dieser zu keinem Zeitpunkt an Werktagen oder Wochenenden erreicht. Grenzwertunterschreitungen ergeben sich darüber hinaus an Samstagen auf der Achse Bayerisch Gmain – Salzburg. Auf der Strecke Berchtesgaden – Marktschellenberg – (Salzburg) wird der Grenzwert an Werktagen zu Schulzeiten und in den Ferien bedingt erfüllt (keine Bedienung in der SVZ). Am Samstag werden die festgelegten Werte nicht erreicht, am Sonntag werden aufgrund der fehlenden Unterscheidung zwischen NVZ und SVZ die Grenzwerte erfüllt.

Die Ergebnisse für die Grenzwerte sind in Karte 39 bis Karte 42 dargestellt.

Zur Erreichung der **Richtwerte** ist Montag bis Samstag in der NVZ ein 30-min-Takt und in der SVZ ein 60-min-Takt nötig. Sonntags soll die Bedienung der Verkehrsachsen ganztags im 60-min-Takt erfolgen. An den Tagtypen Montag bis Samstag werden die Richtwerte nur auf dem Teilstück Freilassing – Bad Reichenhall der Verkehrsachse Freilassing – Berchtesgaden vollständig erfüllt. Auf den weiteren Bahnachsen Laufen – Freilassing sowie Teisendorf – Freilassing wird der Halbstundentakt teilweise, d.h. in der NVZ nicht, in der SVZ erreicht. Die Bus- und Bahnverbindungen der restlichen Verkehrsachsen genügen dem Standard nicht. Bei Betrachtung der Richtwerte an Sonntagen zeigt sich, dass die Bahnstrecken dem 60-min-Takt vollständig genügen, auf sämtlichen Busverbindungen das Angebot jedoch zu gering ist.

Die Ergebnisse sind in Karte 43 bis Karte 46 zusammengefasst.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Mo-Fr Schule* Grenzwert Fahrplan 2018

Grenzwert ...

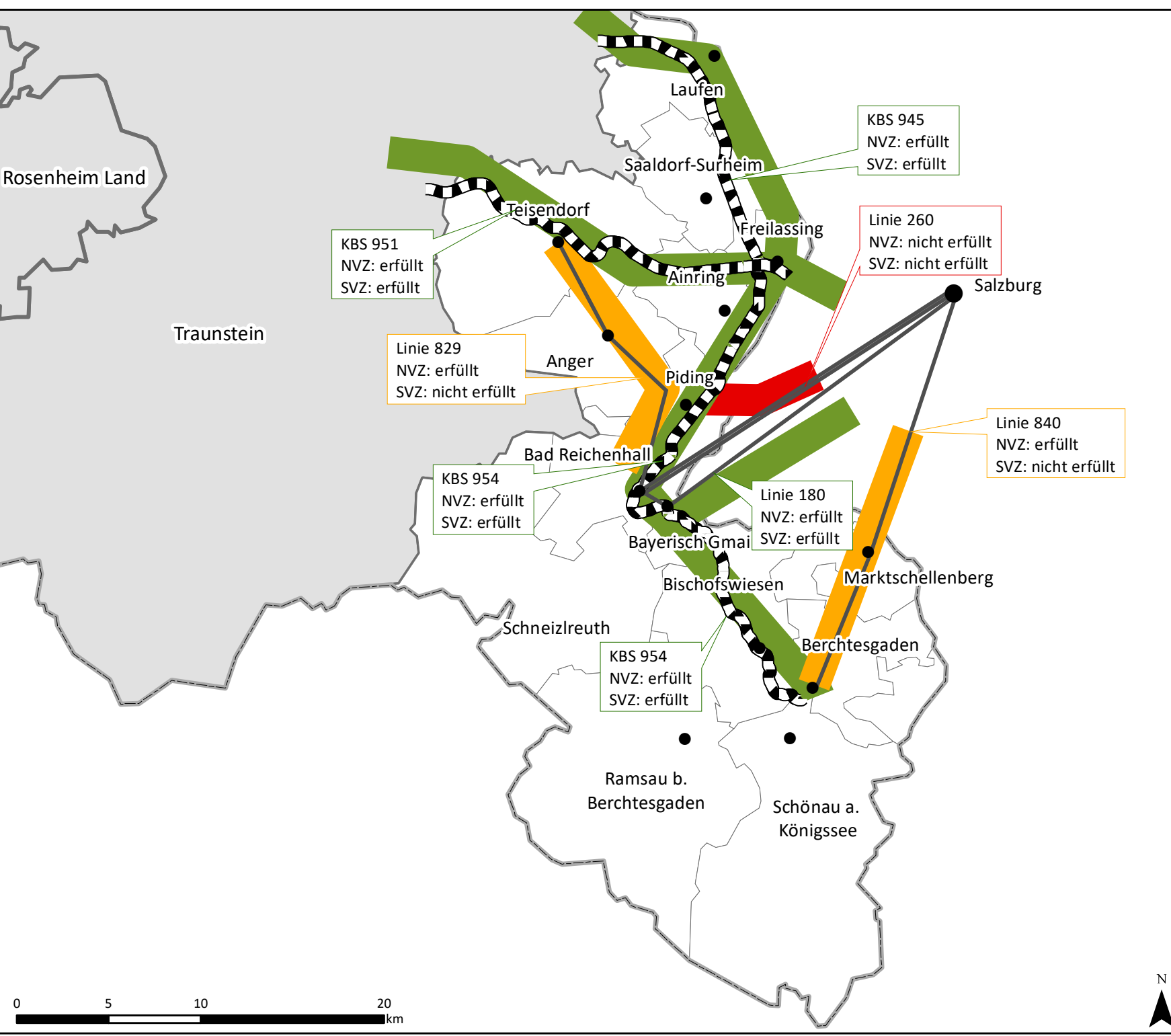
- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- ...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV
Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

Verkehrsachsen

- Verkehrsachse
- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 39
Quelle: Fahrplanbuch
Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



KBS 951
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

KBS 945
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Linie 260
NVZ: nicht erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

Linie 829
NVZ: erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

Linie 840
NVZ: erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

KBS 954
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Linie 180
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

KBS 954
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen

Mo-Fr Ferien*

Grenzwert

Fahrplan 2018

Grenzwert ...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- ...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV
 Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

- Verkehrsachsen
- Verkehrsachse
 - gemeindefreies Gebiet
 - Gemeindehauptort
 - Gemeindegrenze
 - Landkreisgrenze
 - Landesgrenze

Karten-Nr.: 40

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein

Laufen

Saaldorf-Surheim

Teisendorf

Freilassing

Ainring

Salzburg

KBS 951
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

KBS 945
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Linie 260
NVZ: nicht erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

Linie 829
NVZ: nicht erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

Anger

Piding

Linie 840
NVZ: erfüllt
SVZ: nicht erfüllt

KBS 954
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Bad Reichenhall

Linie 180
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Bayerisch Gmai

Bischofswiesen

Marktschellenberg

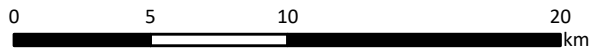
Schneizlreuth

KBS 954
NVZ: erfüllt
SVZ: erfüllt

Berchtesgaden

Ramsau b. Berchtesgaden

Schönau a. Königssee



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen samstags* Grenzwert

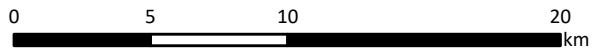
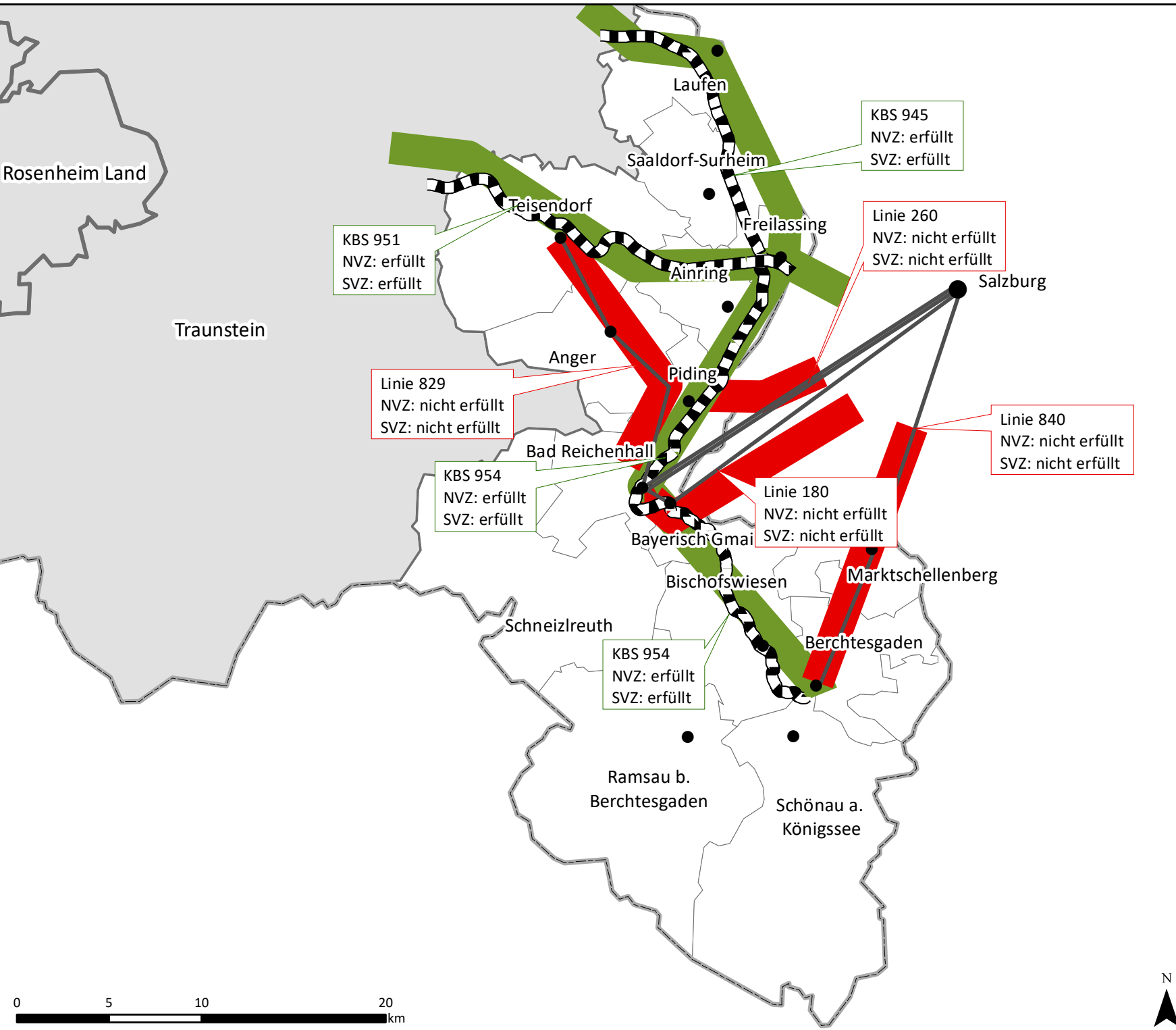
samstags*
Grenzwert
Fahrplan 2018

- Grenzwert ...
- ...erfüllt
 - ...nicht erfüllt
 - ...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV
Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

- Verkehrsachsen
- Verkehrsachse
 - gemeindefreies Gebiet
 - Gemeindehauptort
 - Gemeindegrenze
 - Landkreisgrenze
 - Landesgrenze

Karten-Nr.: 41
Quelle: Fahrplanbuch



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen sonntags*

sonntags*

Grenzwert

Fahrplan 2018

Grenzwert ...

...erfüllt

...nicht erfüllt

...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV

Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

Verkehrsachsen
 Verkehrsachse

gemeindefreies Gebiet

Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Landesgrenze

Karten-Nr.: 42

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein

Laufen

KBS 945

Saaldorf-Surheim

Teisendorf

KBS 951

Freilassing

Linie 260

Ainring

Salzburg

Anger

Linie 829

Piding

Linie 840

Bad Reichenhall

KBS 954

Linie 180

Bayerisch Gmain

Bischofswiesen

Marktschellenberg

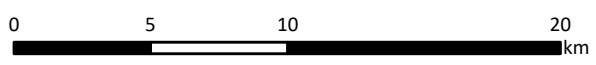
Schneizlreuth

KBS 954

Berchtesgaden

Ramsau b. Berchtesgaden

Schönau a. Königssee



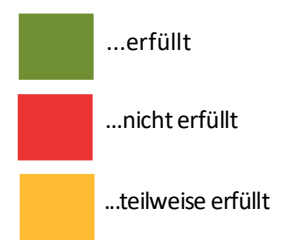
Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen

Mo-Fr Schule*

Richtwert

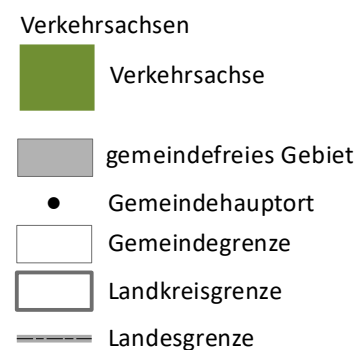
Fahrplan 2018

Richtwert...

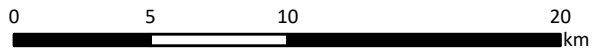
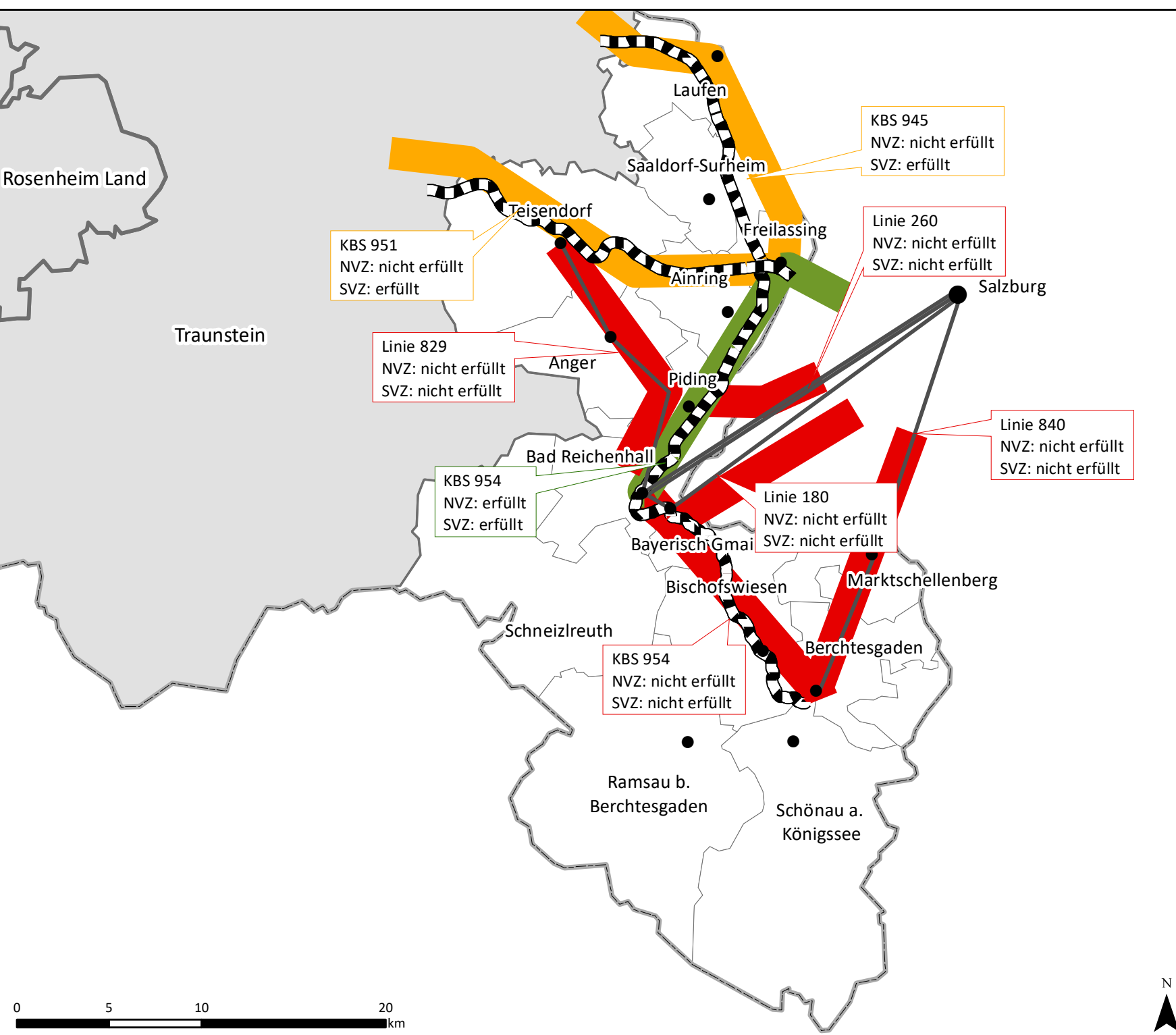


*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV

Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken



Karten-Nr.: 43
Quelle: Fahrplanbuch



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen

Mo-Fr Ferien*
Richtwert

Fahrplan 2018

Richtwert...



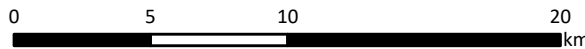
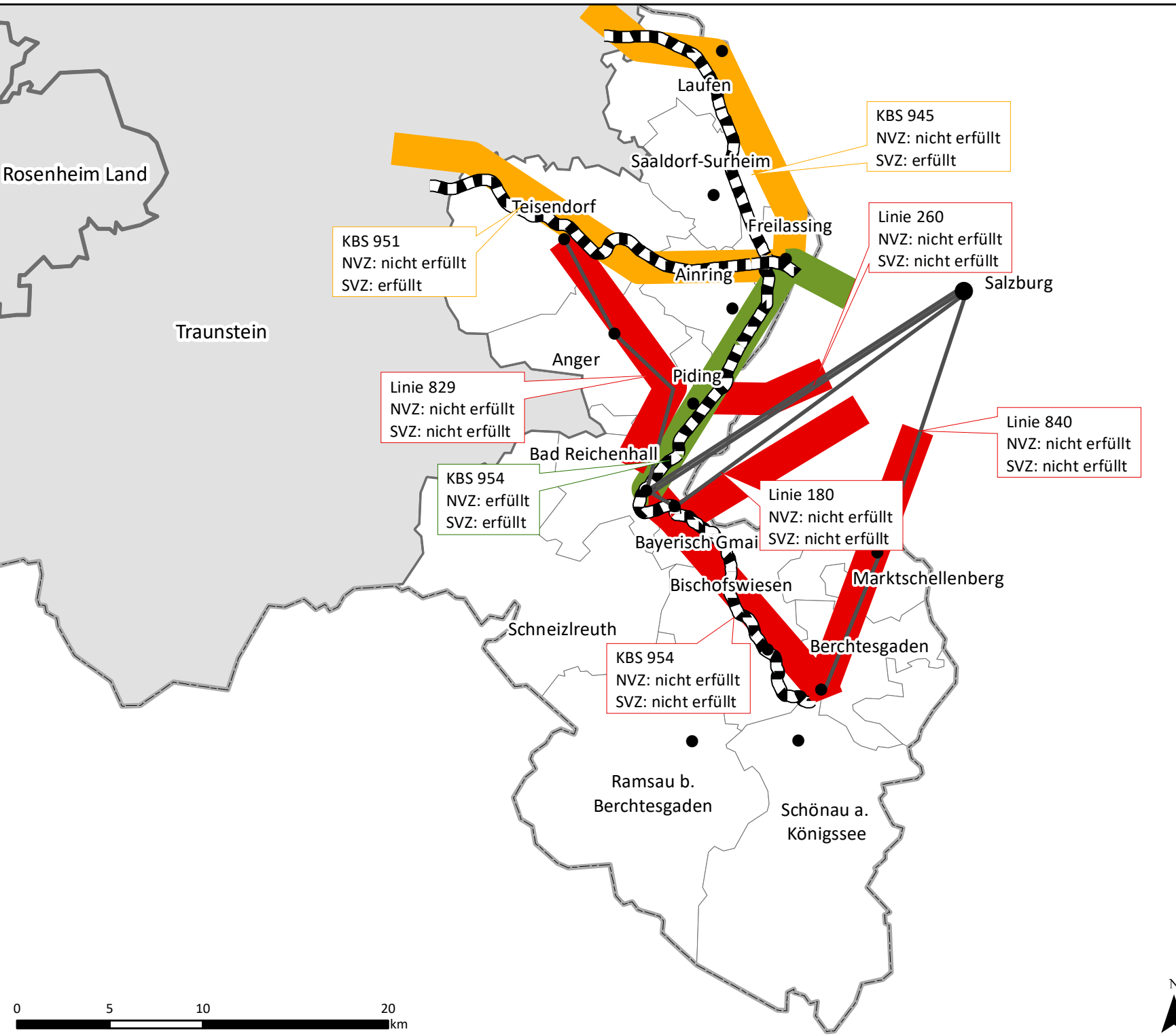
*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV
Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken



Karten-Nr.: 44

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen samstags*

Richtwert

Fahrplan 2018

Richtwert...

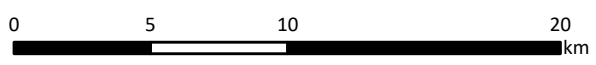
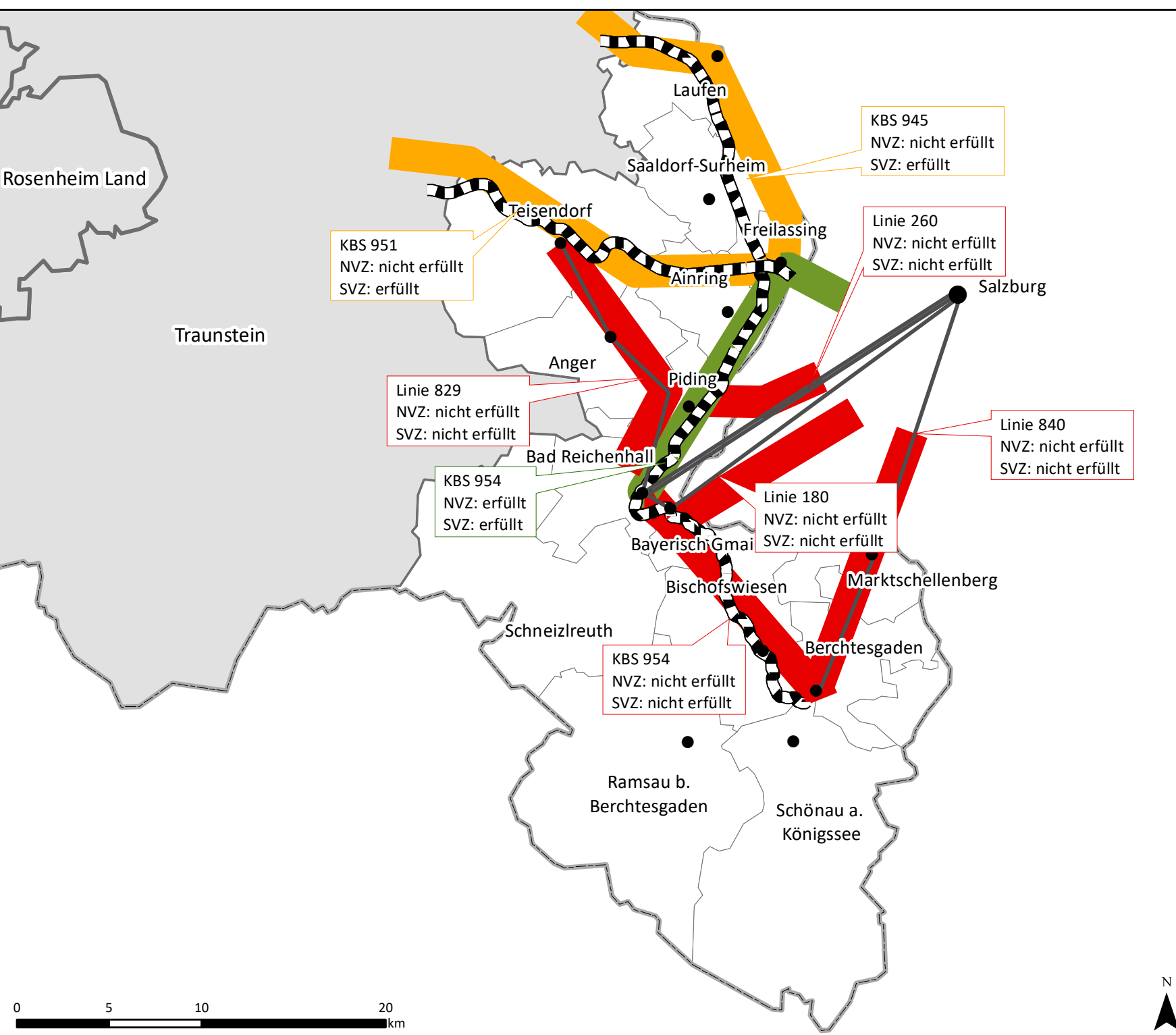
- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- ...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV

Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

- Verkehrsachsen
- Verkehrsachse
 - gemeindefreies Gebiet
 - Gemeindehauptort
 - Gemeindegrenze
 - Landkreisgrenze
 - Landesgrenze

Karten-Nr.: 45
Quelle: Fahrplanbuch



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen sonntags*

sonntags*

Richtwert

Fahrplan 2018

Richtwert...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- ...teilweise erfüllt

*: Rein saisonal oder nach Bedarf fahrende Buslinien, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen inkl. SPNV

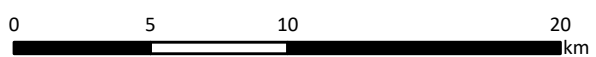
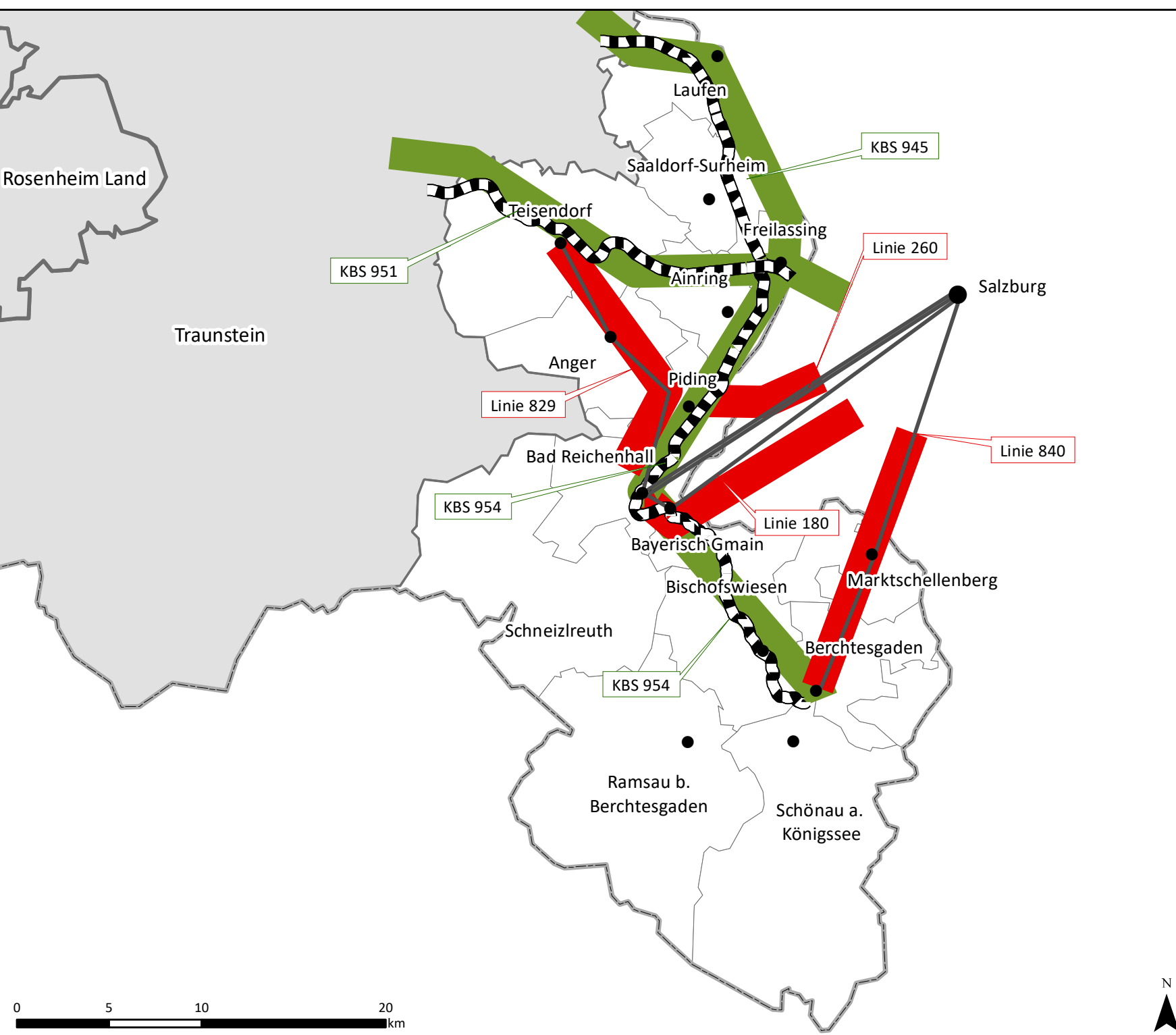
Der Verlauf der Verkehrsachsen entspricht den Festl. des Regionalplans sowie den Bushauptlinien des Mobilitätskonzepts und folgt, sofern relevant, den jeweiligen Bahnstrecken

- Verkehrsachsen
- Verkehrsachse
 - gemeindefreies Gebiet
 - Gemeindehauptort
 - Gemeindegrenze
 - Landkreisgrenze
 - Landesgrenze

Karten-Nr.: 46

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



5.1.3 Innere Erschließung der (funktionalen) Mittelzentren

Insbesondere in den größeren zentralen Orten spielt neben der Erschließung durch den Regionalverkehr auch die innere Erschließung eine Rolle. Dies betrifft die funktionalen Mittelzentren Bad Reichenhall und Freilassing sowie die Mittelzentren Berchtesgaden und Laufen. Einen reinen Stadtbus- bzw. Ortsverkehr gibt es im Landkreis Berchtesgadener Land in Freilassing, Bad Reichenhall und Laufen.

In Berchtesgaden gibt es derzeit keinen eigenen Ortsverkehr mit festem Fahrplan, dieser wird durch einen Rufbus nach Bedarf abgedeckt. Zudem ist der Markt Knotenpunkt für zahlreiche Regionalbuslinien, die nur teilweise den geforderten Taktverkehr gemäß Tabelle 18 erfüllen.

Freilassing wird durch die Stadtbuslinien 81 und 82 bedient, die auf gleicher Strecke in entgegengesetzter Fahrtrichtung verkehren und das Stadtgebiet schleifenförmig erschließen. Beide Linien verkehren von Mo - Fr im Stundentakt von 06:00 – 18:30 und samstags mit jeweils vier Fahrten am Vormittag. Linie 24, die von Freilassing nach Salzburg pendelt, hält an vier Haltestellen im Stadtzentrum von Freilassing und hat somit den Charakter einer innerstädtischen Erschließung. Mit einem 30-Minuten-Takt von Mo – Sa und einem Stundentakt am Sonntag ermöglicht sie zudem eine regelmäßige Anbindung an Salzburg.

Bad Reichenhall verfügt über die drei Stadtbuslinien 1, 2 und 4. Linie 1 (Marzoll – Bayerisch Gmain) und Linie 2 (Piding – Karlstein) verkehren von Mo-Fr von 06:00 – 20:00 und samstags bis 16:00 im Stundentakt. Im Sommer wird der Stundentakt auch am Sonntag bedient, im Winter weicht er einem 2-Stunden-Takt. Die City-Linie 4 verläuft im innerstädtischen Kernbereich im 20-Minuten-Takt, der von Mo - Sa fast durchgehend aufrechterhalten wird. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Busse im 40-Minuten-Takt von 10:00 - 18:00 Uhr.

Die Stadt Laufen wird durch den Stadtbus Laufen – Oberndorf mit der Ruperti- und der Schulbuslinie mit je vier Fahrten pro Tag und Fahrtrichtung bedient. Die Schulbuslinie verkehrt mit einem Fahrtenpaar von Montag – Freitag an Schultagen (Hinfahrt am Vormittag, Rückfahrt am Mittag), wobei die Rückfahrt gleichzeitig als eine Fahrt der Gegenrichtung der Ruperti-Linie zu betrachten ist. Die Ruperti-Linie wird an Werktagen von Mo – Sa außer Mittwoch- und Samstagnachmittag befahren und bietet je zwei Fahrten in beide Richtungen am Vormittag und am Nachmittag.

Die Grenz- und Richtwerte gemäß Tabelle 18 werden in Freilassing von Montag bis Freitag im Bereich der Hauptachse (Bahnhof – Rupertusstraße – Post – Rupertuskirche – Sonnenfeld – Alpine Park) sowie am Salzburger Platz erreicht, da hier neben dem Stadtbus auch die Linie 24 (Freilassing – Salzburg) verkehrt. Der Stadtbus verkehrt in beide Richtungen jeweils im Stundentakt und ist so abgestimmt, dass außerhalb der Hauptachse jeweils zur halben Stunde eine Fahrt in das Stadtzentrum möglich ist. Am Samstag reicht das bestehende Fahrtenangebot nur entlang der Linie 24 aus, um den Anforderungen des 30-min-Takts von 09:00 – 16:00 Uhr zu genügen. Auch am Sonntag besteht nur hier der geforderte Stundentakt.

In Bad Reichenhall erfüllt die City-Linie 4 des Stadtbusses den geforderten Richtwert von Montag – Samstag, der somit für die Kernstadt erreicht wird. Am Sonntag verkehrt die City-Linie 4 im 40-min-Takt und erfüllt somit wiederum den Richtwert, die Linien 1 und 2 erfüllen diesen im Sommerfahrplan teilweise (auf halber Strecke).

In Berchtesgaden erfüllt von Montag bis Samstag keine der dort verkehrenden Regionalbuslinien den geforderten 30-min-Takt. Die Linie 841 bietet am Sonntag den geforderten Stundentakt. Zudem fährt in Berchtesgaden täglich der Rufbus.

In der Stadt Laufen reicht das Angebot von Montag bis Sonntag nicht aus, um die Empfehlungen der FGSV-Richtlinie zu erfüllen.

5.2 Räumliche Erschließung

Das Ergebnis der Prüfung auf Basis der in Kapitel 4.3.3 festgelegten Grenz- und Richtwerte wurde bereits in Karte 27 und Karte 28 dargestellt. Die dort benannten Richt- und Grenzwertunterschreitungen werden im Rahmen der Schwachstellenanalyse zusätzlich bezüglich des Ausmaßes der Unterschreitungen untersucht. Eine Teilfläche gilt im Rahmen der Schwachstellenanalyse dann als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner der Ortsteile im Einzugsbereich von bestehenden Haltestellen liegen.

Bei Betrachtung des **Grenzwertes** für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern ergibt sich lediglich für den Ortsteil Oberau eine Grenzwertunterschreitung, bei der mehr als 20% der Einwohner des Ortsteiles nicht durch eine Haltestelle räumlich erschlossen werden. Die Ursache liegt hier darin, dass sich die Haltestellen nur im zentralen Teil des Ortsteils und entlang der B999 (Roßfeldstraße) befinden (siehe Kapitel 5.1.1). Insgesamt werden, unter Annahme einer Gleichverteilung der Einwohner im Ortsteil, 174 Einwohner nicht erschlossen (Karte 47).

Der Richtwert wird dagegen in deutlich mehr Ortsteilen ab 200 Einwohnern nicht erreicht, insgesamt sind 35 Ortsteile von einer Richtwertunterschreitung bei der räumlichen Erschließung betroffen. Darunter fallen Teisendorf (677 EW), Neukirchen a. Teisenberg (142 EW), Obersurheim (88 EW), Bruch (107 EW), Hammerau (160 EW), Holzhausen (152 EW), Jechling (406 EW), Nonn (321 EW), Marzoll (163 EW), Karlstein (984 EW), Engedey (133 EW), Untersalzberg I (164 EW), Oberau (452 EW), Scheffau (224 EW) und Schaden (157 EW). Für die Schwachstellen auf den Gemarkungen des Markts Teisendorf und der Kommunen, die vom Rufbus Berchtesgaden erschlossen sind, wurden Rufbushaltestellen ergänzt, die für eine ausreichende räumliche Erschließung der entsprechenden Siedlungsbereiche sorgen. Die Ergebnisse sind in Karte 48 dargestellt.

Haltstelleneinzugsbereiche (Grenzwert)

Ortsteile ab 500 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen


 Bus


 Bahn


Oberau Anteil der nicht vom ÖPNV
174 EW erschlossenen Einwohner*

Berchtesg.-Oberau
174 EW

* als nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen gelten Ortsteile ab 200 EW, die zu mind. 20% nicht durch den ÖPNV räumlich erschlossen werden.

 Siedlungsflächen

 Gemeindegrenze

 Landkreisgrenze

 Landesgrenze

Karten-Nr.: 47

Quelle: Daten Landratsamt, RVO

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein

0 5 10 20 km



Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)

Ortsteile ab 200 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen

- Bus
- Rufbus
- Bahn

Oberau Anteil der nicht vom ÖPNV erschlossenen Einwohner*
174 EW

* als nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen gelten Ortsteile ab 200 EW, die zu mind. 20% nicht durch den ÖPNV räumlich erschlossen werden.

- Siedlungsflächen
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

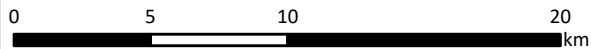
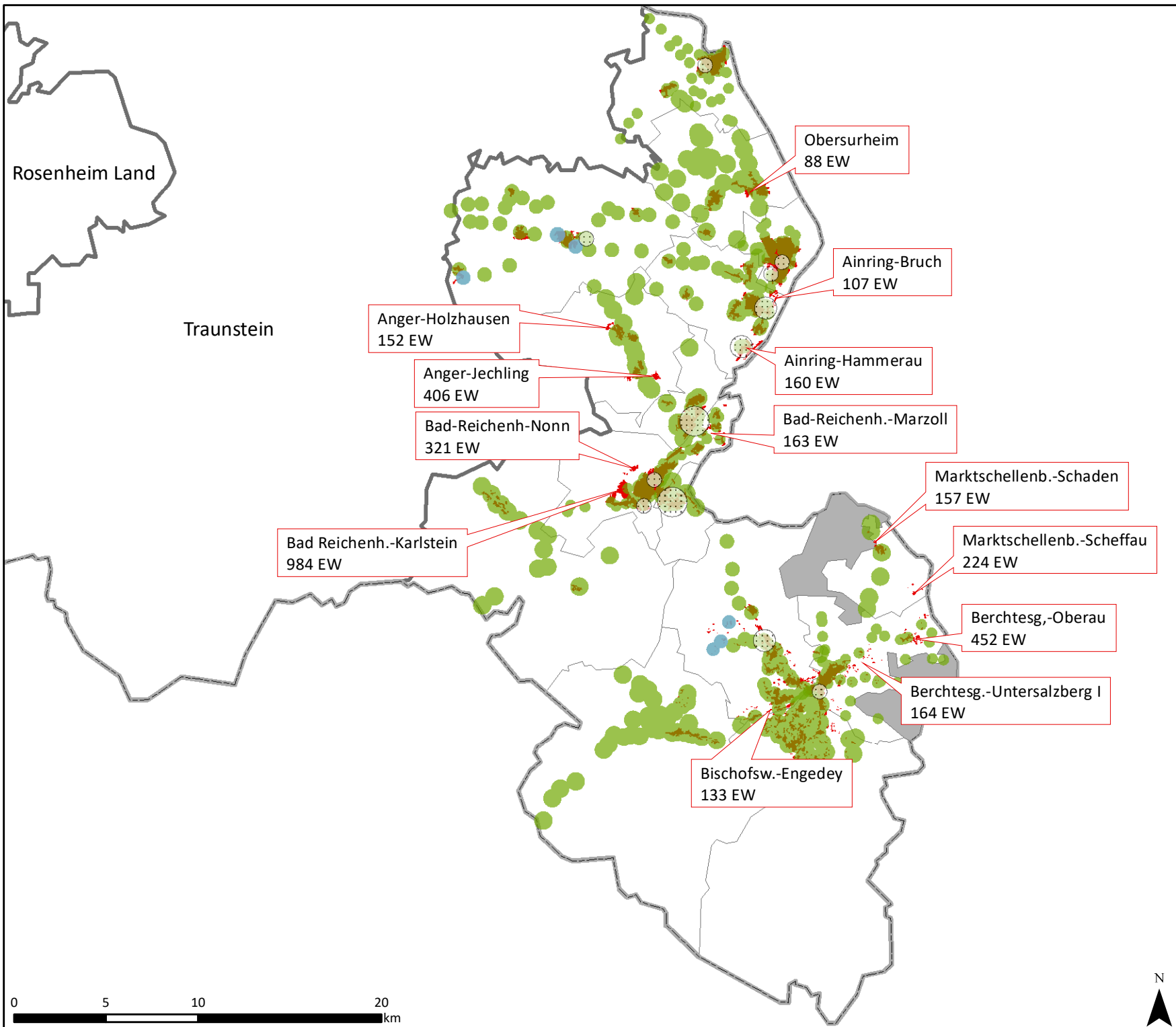
Karten-Nr.: 48

Quelle: Stationsdatenbank, Daten Landratsamt

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

Rosenheim Land

Traunstein



5.3 Erreichbarkeit zentraler Orte

Bezüglich der Erreichbarkeit Zentraler Orte und der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums gelten die in Kapitel 4.3.4 definierten Grenz- und Richtwerte mit den dort festgelegten Zeitfenstern.

- Grenzwert Erreichbarkeit Gemeindezentrum: bei einer Mindestentfernung von Ortsteilen ab 500 Einwohnern von 5 Straßenkilometern zum Gemeindezentrum soll die halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums innerhalb von 40 Minuten möglich sein.
- Richtwert Erreichbarkeit Gemeindezentrum: Bei einer Mindestentfernung von Ortsteilen ab 200 Einwohnern ab 3 Straßenkilometern zum Gemeindezentrum soll die halb- und ganztägige Erreichbarkeit des Gemeindezentrums innerhalb von 30 Minuten möglich sein.
- Grenzwert Erreichbarkeit Zentraler Orte: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll für Ortsteile ab 500 Einwohnern innerhalb von 50 Minuten bzw. 90 Minuten möglich sein.
- Richtwert Erreichbarkeit Zentraler Orte: Halb- und ganztägige Erreichbarkeit des nächsten Unterzentrums bzw. Mittel-/Oberzentrums soll von Ortsteilen ab 200 Einwohnern innerhalb von 40 Minuten bzw. 60 Minuten möglich sein.

5.3.1 Anbindung an das Gemeindezentrum

Bei Anbindung aller relevanten Ortsteile an das nächste Gemeindezentrum ergeben sich lediglich für die Ortsteile Strub und Engedey (Bischofswiesen) Grenzwertunterschreitungen (Karte 49). Von beiden Ortsteilen gibt es in keinem Zeitfenster passende Fahrtmöglichkeiten nach/von Bischofswiesen. Allerdings verkehrt in beiden Gemeinden der Rufbus Berchtesgaden.

Der Richtwert wird dagegen zusätzlich in 12 Ortsteilen nicht erreicht (Karte 50). In Scheffau fehlt eine Haltestelle im Ortsteil, damit ist generell keine Verbindung in das Gemeindezentrum gegeben. Der Ortsteil Bischofswiesen-Loipl wird nicht vom Linienverkehr bedient, es besteht jedoch Anschluss an den Rufbus Berchtesgaden. In Faselsberg, Königssee und Schwöb bestehen keine passenden Fahrtmöglichkeiten von/nach Schönau a. Königssee. In Schwarzeck besteht an Schultagen nur eine nachmittägliche Verbindung nach Ramsau, damit sind das morgendliche und ganztägliche Zeitfenster nicht erfüllt. Dem Gemeindeteil Weißbach a.d.A. fehlt eine mittägliche Rückfahrt vom Gemeindezentrum Schneizlreuth. Den Ortsteilen Bruch, Thundorf und Straß fehlt eine Anbindung an

ihr Gemeindezentrum Ainring gänzlich, da keine oder nicht ausreichende Fahrtmöglichkeiten zu den entsprechenden Zeitfenstern vorliegen. Gleiches gilt für den Ortsteil Rückstetten, dessen Anbindung an Teisendorf nicht gewährleistet werden kann. In Rückstetten garantiert allerdings der Gemeindebus Teisendorf eine Anbindung von Rückstetten an das Gemeindezentrum. Die Ortsteile Engedey, Strub, Schwöb, Faselsberg, Königssee und Schwarzeck haben Anschluss an den Rufbus Berchtesgaden.

Auch dem Ortsteil Surheim der Gemeinde Saaldorf-Surheim fehlt eine entsprechende Anbindung am Nachmittag an das Gemeindezentrum im Ortsteil Saaldorf.

Anbindung an Gemeindezentrum Grenzwert*

Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2018

Grenzwert ...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden
- Entfernung <5 km

vormittags



nachmittags

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

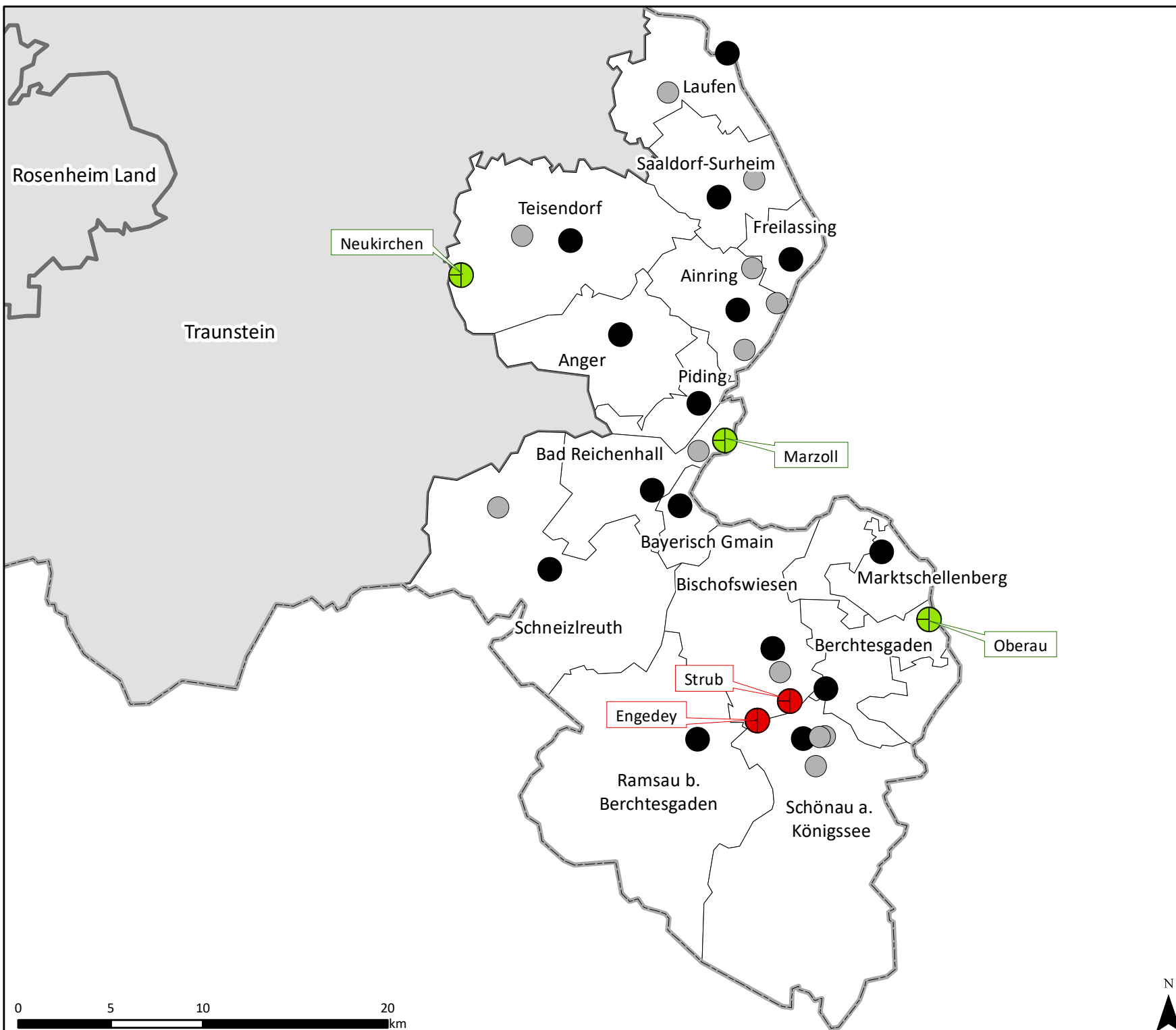
Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindezentren
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 49

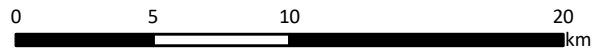
Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Rosenheim Land

Traunstein



Anbindung an Gemeindezentrum

Richtwert*

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2018

Richtwert...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden
- Entfernung <3 km

vormittags



nachmittags

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

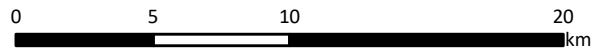
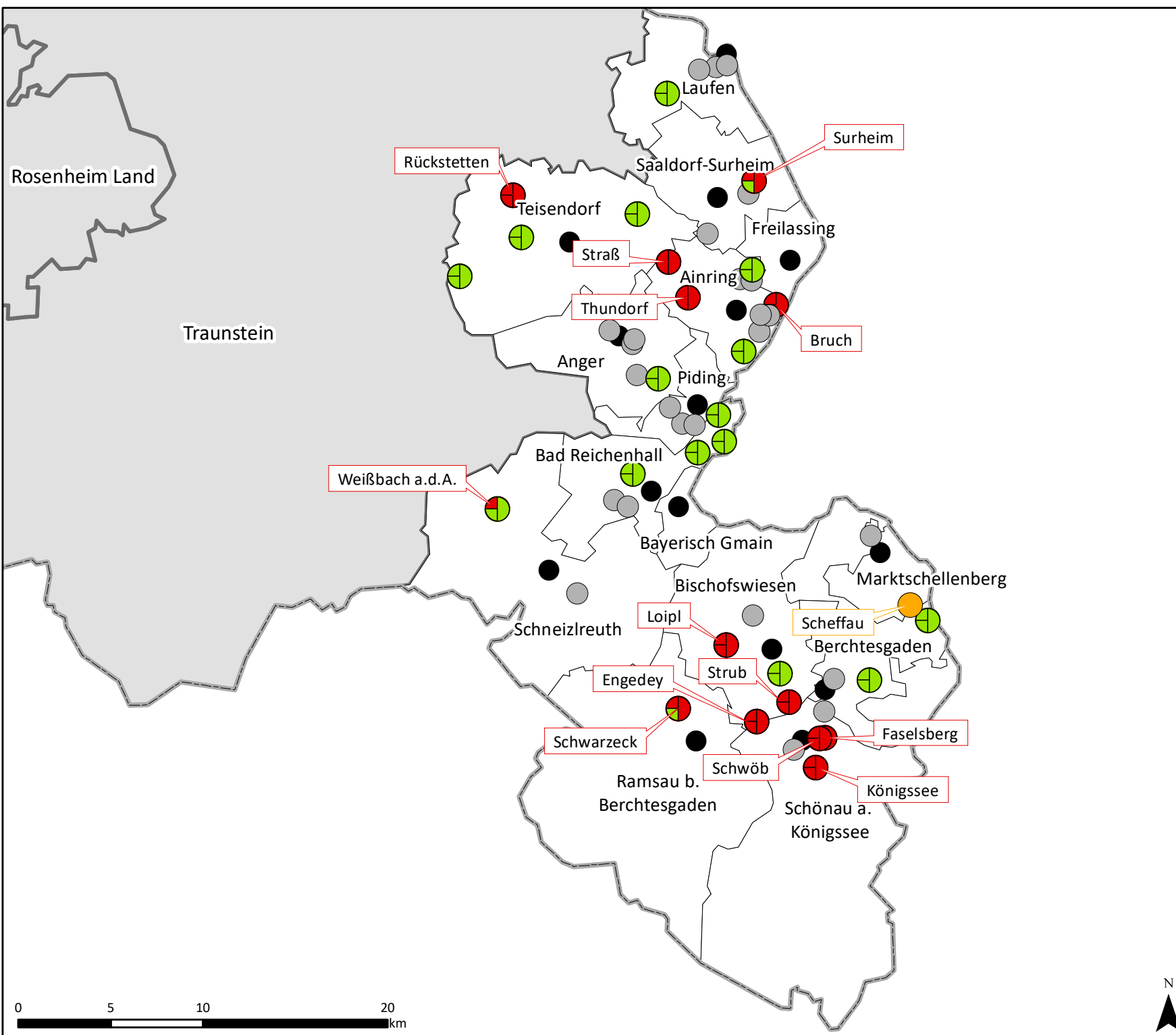
Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindezentren
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 50

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



5.3.2 Anbindung an das nächste Unterzentrum

Da mit den vier bestehenden Mittelzentren für viele Ortsteile eine Anbindung an ein höherrangigeres Mittelzentrum schneller ist als an eines der drei Unterzentren Teisendorf, Ainring und Bischofswiesen, ist die Prüfung der Anbindung an das nächste Unterzentrum nur für wenige Ortsteile überhaupt relevant.

Bei Betrachtung der Grenzwerte ergeben sich hier keine Grenzwertunterschreitungen (vgl. Kapitel 5.3.1) (Karte 51).

Bei Betrachtung der Richtwerte bestehen neben der nicht vorhandenen Linienbedienung in Loipl (aber Bedienung durch Rufbus Berchtesgaden) noch Richtwertunterschreitungen in einigen Ortsteilen des nördlichen Landkreises. Zu nennen sind die Ortsteile Straß, Thundorf, Adelstetten, Bruch und Hausmoning der Gemeinde Ainring. Darüber hinaus wird der Richtwert auch in Holzhausen nicht erfüllt. Zuletzt sind die Ortsteile Rückstetten und Oberteisendorf zu nennen. Während in Rückstetten in keinem Zeitfenster der Richtwert erfüllt ist, ist in Oberteisendorf zumindest am Nachmittag eine Hin- und Rückfahrt in das Unterzentrum Teisendorf möglich (Karte 41). Oberteisendorf und Rückstetten sind zusätzlich an den Gemeindebus Teisendorf angeschlossen, der entsprechend fehlende Fahrten kompensiert.

Erreichbarkeit der zentralen Orte*

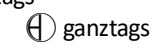
Anbindung an Unterzentrum Grenzwert

Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2018

Grenzwert ...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden
- < 500 Einwohner

vormittags



nachmittags

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

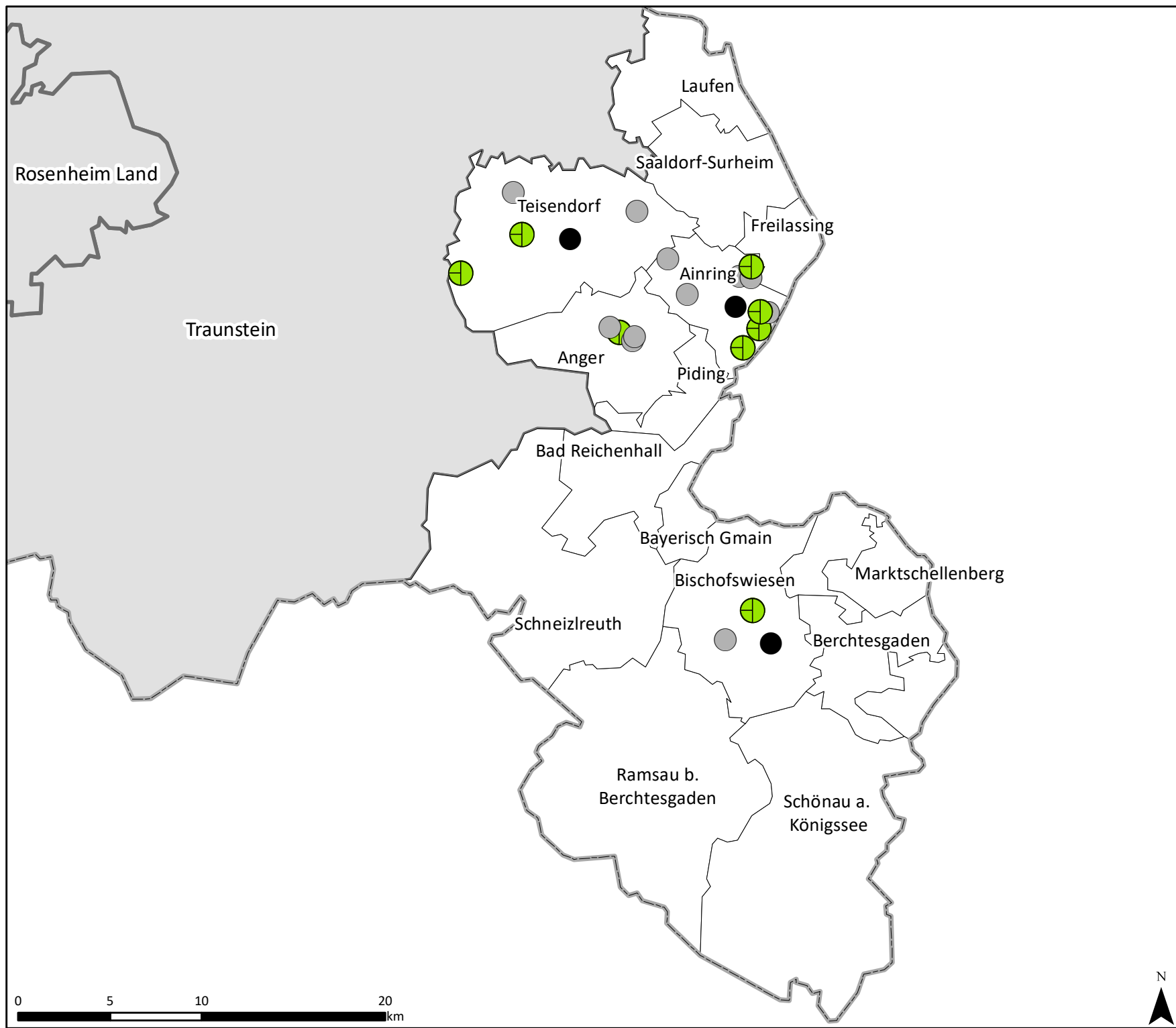
Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Unterzentren
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 51

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Rosenheim Land

Traunstein

Laufen

Saaldorf-Surheim

Teisendorf

Freilassing

Ainring

Anger

Piding

Bad Reichenhall

Bayerisch Gmain

Bischofswiesen

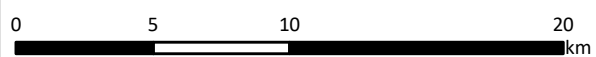
Marktschellenberg

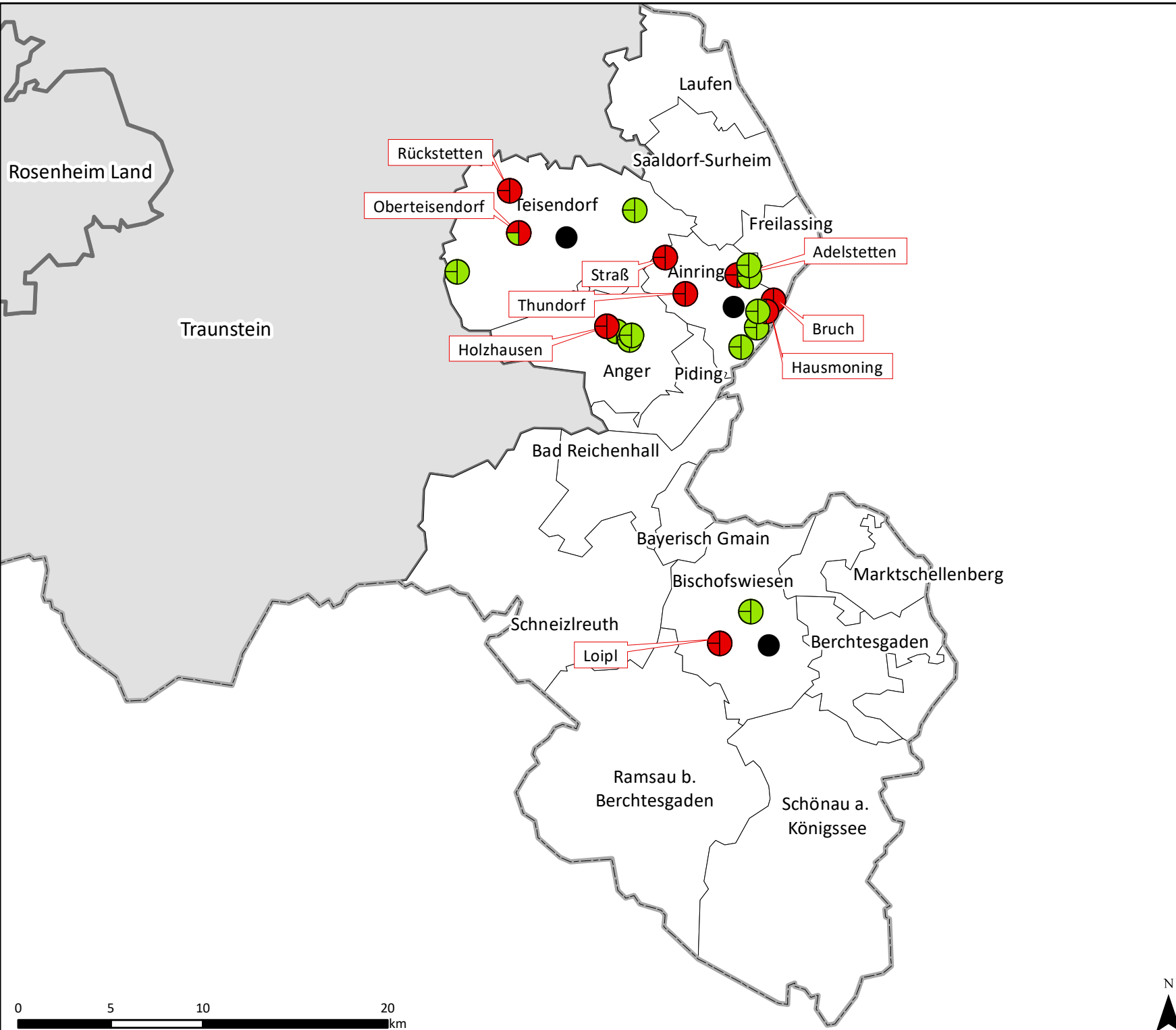
Schneizlreuth

Berchtesgaden

Ramsau b.
Berchtesgaden

Schönau a.
Königssee





Erreichbarkeit der zentralen Orte*

Anbindung an Unterzentrum

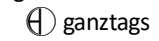
Richtwert

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2018

Richtwert...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden

vormittags



nachmittags

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Unterzentren
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 52

Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land

5.3.3 Anbindung an das nächste Mittelzentrum

Geprüft wird die passende Anbindung an das jeweils nächste Mittelzentrum gemäß den beschlossenen Qualitätsstandards.

Bei Betrachtung der Grenzwerte für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern zeigen sich lediglich in zwei Ortsteilen Grenzwertunterschreitungen. Dies betrifft die Ortsteile Oberteisendorf und Neukirchen in Teisendorf, deren nächstes Oberzentrum Freilassing ist. Während in Oberteisendorf am Vor- und Nachmittag eine Verbindung vorliegt (das ganztägliche Zeitfenster wird aufgrund einer fehlenden Rückfahrt am Nachmittag nicht erfüllt), fehlen diese in Neukirchen in allen Zeitfenstern. Die Ergebnisse sind in Karte 53 zusammengefasst. Da der Gemeindebus nur innerhalb des Gemeindegebiets Teisendorf verkehrt, ist eine direkte Anbindung von Oberteisendorf und Neukirchen an Freilassing auch mit diesem nicht möglich. Lediglich eine abgestimmte Kombination aus Gemeindebus bis zum Bahnhof Teisendorf und nahtlosem Umstieg in den Zug Richtung Freilassing würde eine gute Anbindung zulassen.

Bei Überprüfung der Richtwerte ergeben sich, zusätzlich zu den beiden bereits bei den Grenzwertunterschreitungen benannten Ortsteilen, in 8 weiteren Ortsteilen Unterschreitungen der Qualitätsstandards. Im Ortsteil Scheffau ist keine Haltestelle und damit auch keine Fahrtmöglichkeit zum nächsten Mittelzentrum vorhanden. Der Ortsteil Loipl verfügt über kein Angebot mit dem Linienverkehr, besitzt jedoch Anschluss an den Rufbus Berchtesgaden. In den Ortsteilen Rückstetten und Weildorf gibt es, außer einer nachmittäglichen Verbindung von Weildorf nach Freilassing, generell keine zeitlich passenden Verbindungen von/nach dem nächsten Mittelzentrum. Auch in den Ortsteilen Sillersdorf, Straß, Thundorf und Adelstetten fehlen über den Tag gesehen Fahrtmöglichkeiten. Insbesondere eine nachmittägliche (in Sillersdorf vormittägliche) Fahrtmöglichkeit besteht nicht. In Schwarzeck wird das nachmittägliche Zeitfenster nicht erfüllt, da eine mittägliche Fahrtmöglichkeit in das Mittelzentrum Berchtesgaden fehlt. Die Ergebnisse sind in Karte 54 zusammengefasst. Auch hier ist u.U. eine Verbesserung der Anbindung durch den Rufbus Berchtesgaden (Schwarzeck) oder Gemeindebus Teisendorf (Rückstetten, Oberteisendorf, Neukirchen und Weildorf) möglich.

Erreichbarkeit der zentralen Orte*

Anbindung an Mittelzentrum

Grenzwert

Orsteile ab 500 EW
Fahrplan 2018

Grenzwert ...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden
- < 500 EW

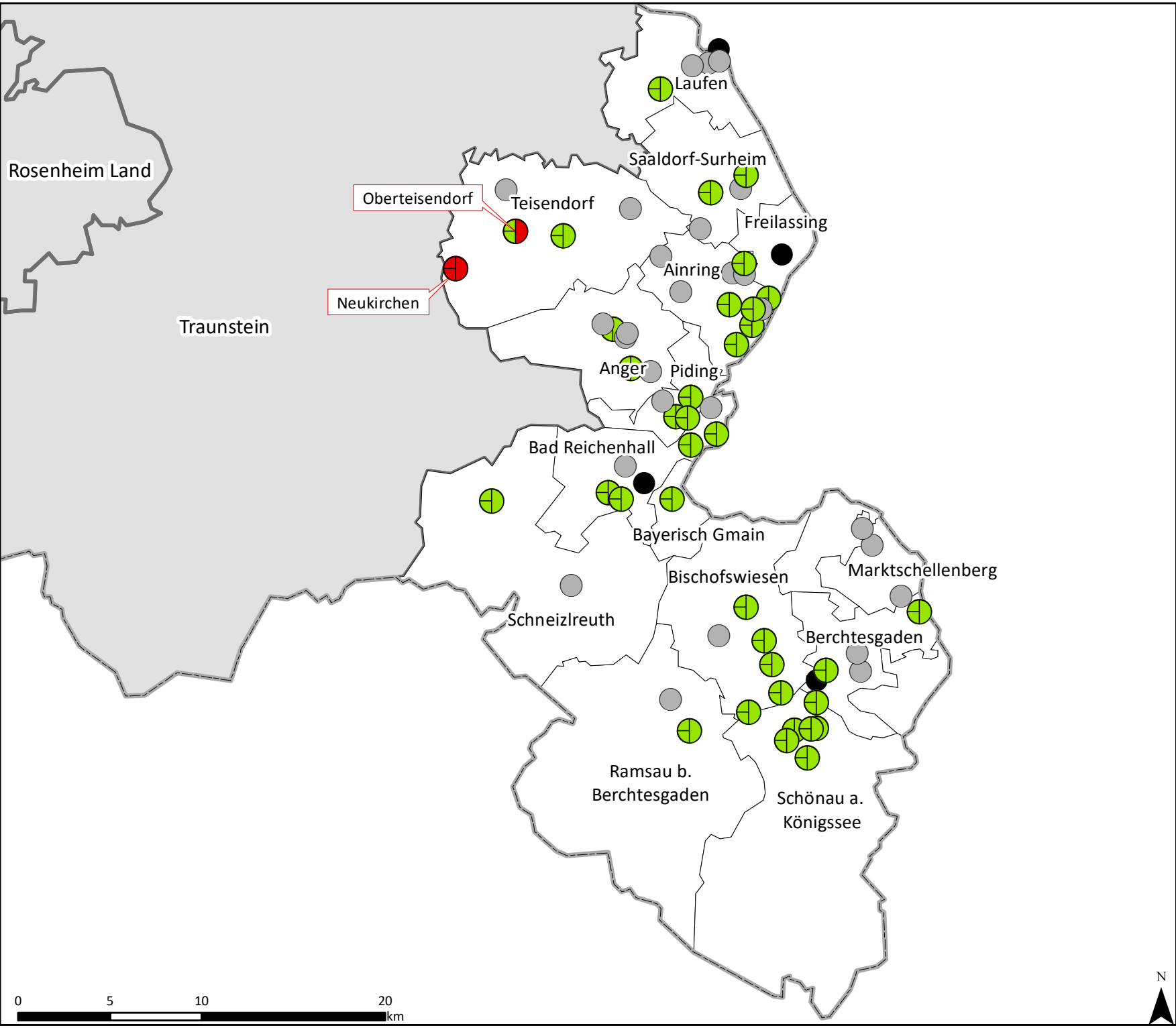
vormittags + ganztags
nachmittags -

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Mittelzentrum
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 53
Quelle: Fahrplanbuch
Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



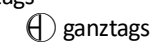
Erreichbarkeit der zentralen Orte* Anbindung an Mittelzentrum Richtwert

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2018

Richtwert...

- ...erfüllt
- ...nicht erfüllt
- keine Haltestelle im Ort vorhanden

vormittags



nachmittags

*: Rein saisonal fahrende Buslinien sowie Bedarfsverkehre, wie der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf, wurden nicht mit in die Auswertung einbezogen

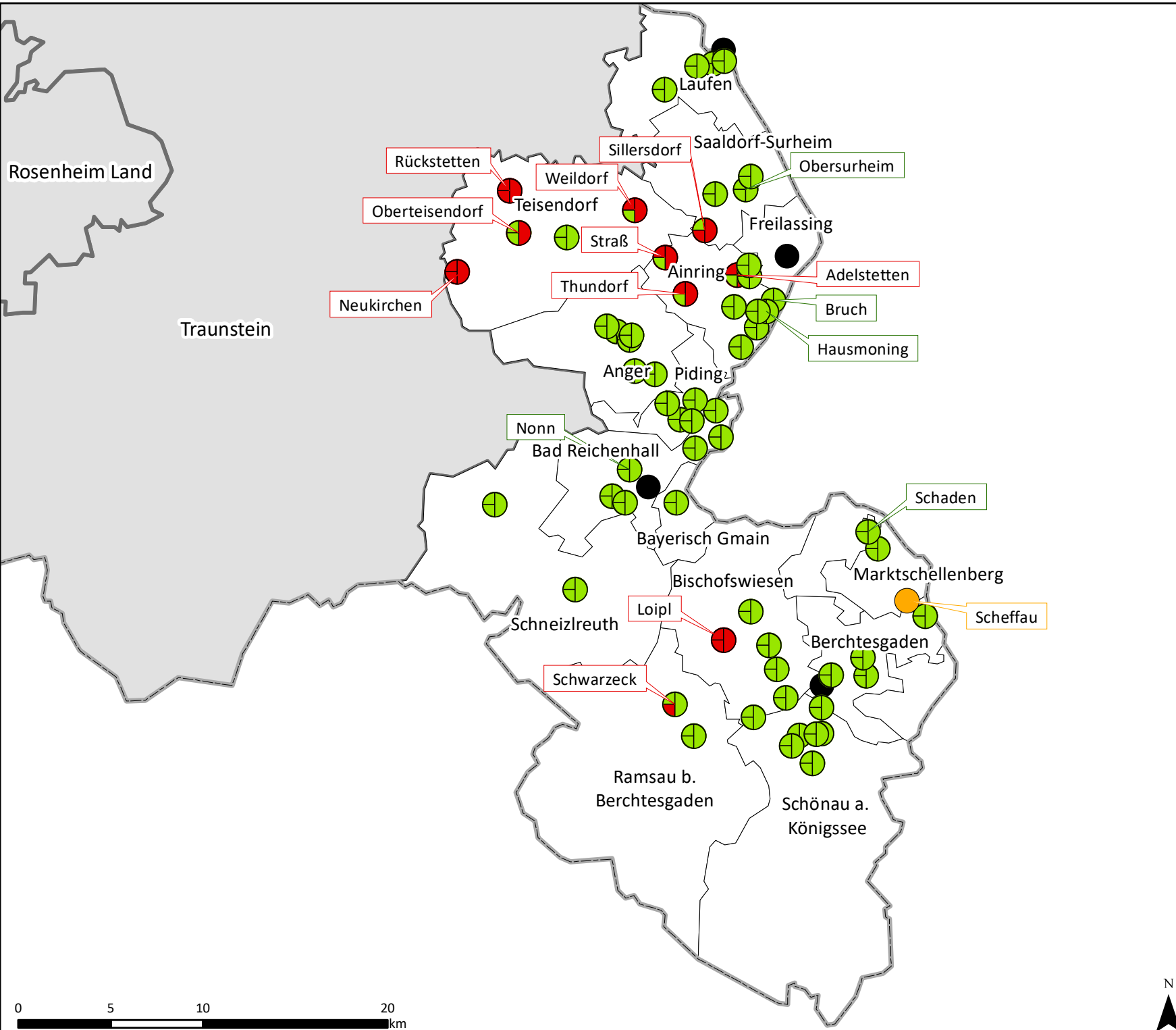
Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar an allen Werktagen vorhanden sein, das die maximal zulässige Fahrzeit einhält; passend sind Direktverbindungen

- gemeindefreies Gebiet
- Mittelzentrum
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 54

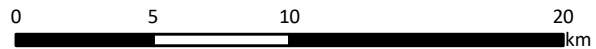
Quelle: Fahrplanbuch

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Rosenheim Land

Traunstein



5.4 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn und die Kriterien der Auswertung wurden bereits in Kapitel 4.3.6 aufgezeigt. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse erfolgte darüber hinaus eine Auswertung, welche Wartezeiten sich dabei für den Fahrgast beim Umstieg ergeben. Berechnet wird die mittlere Wartezeit über alle Fahrtmöglichkeiten zwischen Ankunft des Busses und Abfahrt des Zuges (bis 13:00 Uhr) bzw. zwischen Ankunft des Zuges und Abfahrt des Buses (ab 13:00 Uhr). Um einen reibungslosen Umstieg inkl. leichter Verspätungen, Fahrkartenkauf, Fußweg etc. wurde ein Minimum von 3 Minuten Umsteigezeit festgelegt. Basis für die Auswertung ist das bestehende Busangebot.

Als Qualitätsstandards werden dabei die Werte aus der FGSV-Richtlinie [15] für eine Beförderungsdauer bis 60 Minuten verwendet, wobei Qualitätsstufe A und B den Richtwert bilden und Qualitätsstufe C und D den Grenzwert (Tabelle 19).

QS	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤ 60 min	> 60 min
A	< 5	< 7,5
B	5 bis < 10	7,5 bis < 15
C	10 bis < 15	15 bis < 22,5
D	15 bis < 20	22,5 bis < 30
E	20 bis < 30	30 bis < 40
F	≥ 30	≥ 40

Tabelle 19 Qualitätsstandards zur Abstimmung zwischen Bus und Bahn [15]

Karte 55 zeigt, dass die Qualitätsstufen A und B und damit der Richtwert an keinem Bahnhof erreicht wird. In Freilassing und Bad Reichenhall wird zumindest die Qualitätsstufe C und in Teisendorf, Freilassing-Hofham, Hammerau und Piding die Qualitätsstufe D und damit der Grenzwert erreicht. An den Bahnhöfen Laufen, Ainring, Bad Reichenhall-Kirchberg, Bayerisch Gmain, Bischofswiesen und Berchtesgaden errechnet sich Qualitätsstufe E bzw. F und damit eine unzureichende Abstimmung. Anzumerken ist, dass bei den Bahnhöfen Ainring (ca. 550m) und Bayerisch Gmain (ca. 200m) keine Bushaltestelle direkt am Bahnhof vorhanden und ein reibungsloser Umstieg somit nur schwer möglich ist.

Eine Sonderrolle stellt die Umsteigesituation in der Stadt Laufen dar: Die in Karte 55 dargestellten Mängel in der Abstimmung Bus-Bahn basieren ausschließlich auf dem Fahrplanheft des Landkreises. In einigen Fällen wird die minimal festgelegte Umsteigezeit von drei Minuten unterschritten, daher wurde bei der Auswertung die nächstspätere Bus- bzw. Bahnverbindung angenommen. Dementsprechend kommen teils sehr lange Umsteigezeiten zustande, die sich negativ auf die Gesamtbewertung der Umsteigesituation in der Stadt Laufen auswirken. Nach Aussage der Stadt Laufen hat der Stadtbus durch zahlreiche Bedarfshaltestellen ausreichend Puffer, sodass Umstiege am Bahnhof trotz knapper Übergangszeiten garantiert werden können.

Generell gilt, dass es fahrplantechnisch nicht an allen Bahnhalt punkten möglich sein wird, eine ideale Verknüpfung zu erreichen (z.B. in parallel bedienten Abschnitten). Das gilt es bei der Maßnahmenableitung zu berücksichtigen.

Umsteigequalität zwischen Bus und Bahn

- Anschlussqualität*
- Qualitätsstufe A Richtwert
 - Qualitätsstufe B wert
 - Qualitätsstufe C Grenzwert
 - Qualitätsstufe D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F
 - Keine Buslinien vorhanden

Schienennetz

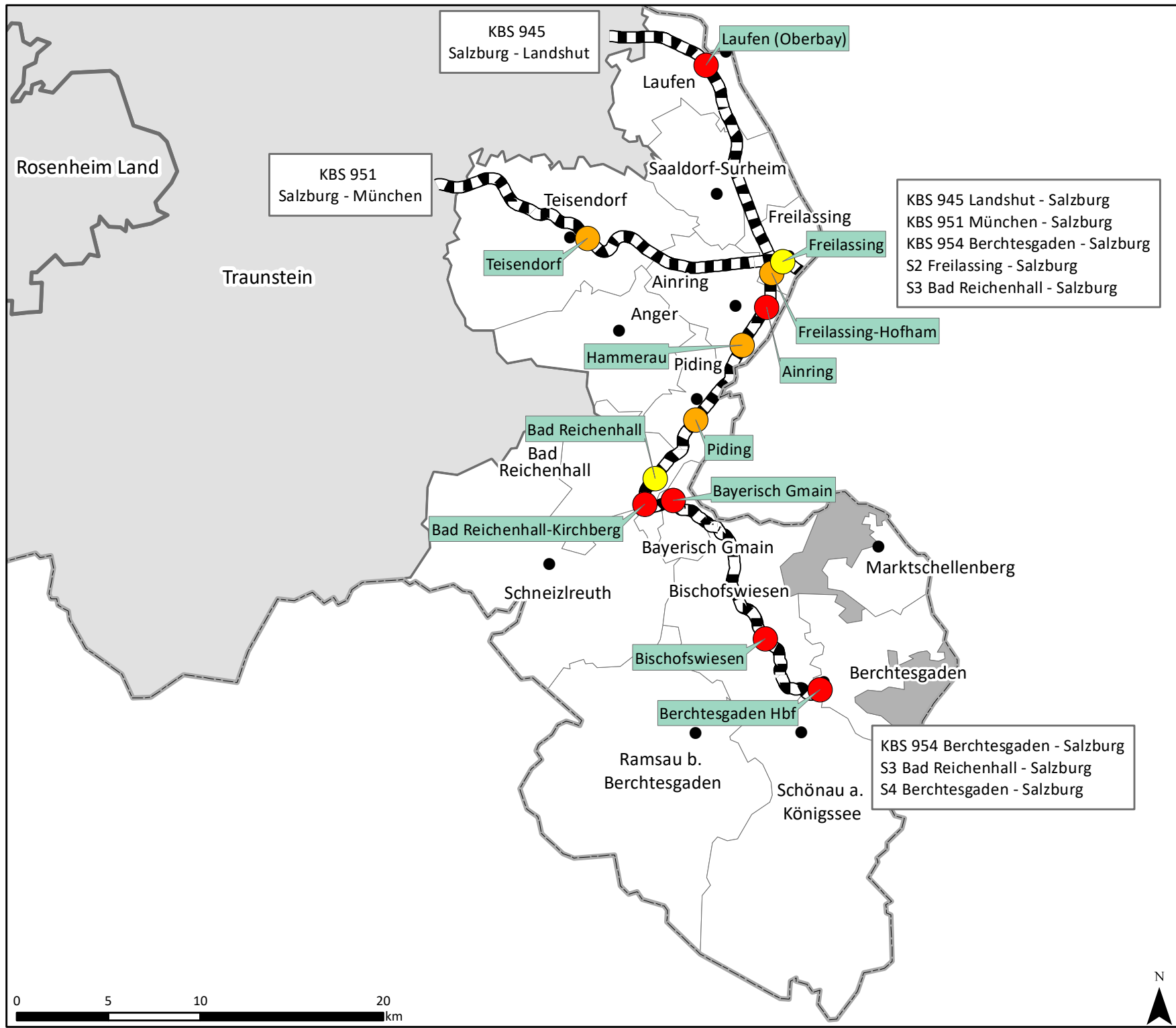
* mittlere Wartezeit zwischen Ankunft Bus und Abfahrt Zug (bis 13:00 Uhr) bzw. zwischen Ankunft Zug und Abfahrt Bus (ab 13:00 Uhr)

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 55

Quelle: Stationsdatenbank BEG; eigene Auswertungen

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



KBS 945
Salzburg - Landshut

KBS 951
Salzburg - München

KBS 945 Landshut - Salzburg
KBS 951 München - Salzburg
KBS 954 Berchtesgaden - Salzburg
S2 Freilassing - Salzburg
S3 Bad Reichenhall - Salzburg

KBS 954 Berchtesgaden - Salzburg
S3 Bad Reichenhall - Salzburg
S4 Berchtesgaden - Salzburg

0 5 10 20 km



5.5 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Insgesamt zeigt sich bei Anwendung der Grenzwerte im Landkreis Berchtesgadener Land im Bestand bereits ein gutes Bild für den ÖPNV. Auch ohne Berücksichtigung von AST-Angeboten (z.B. Rufbus Berchtesgaden), verbleiben kaum Grenzwertunterschreitungen (siehe Abbildung 31 und Abbildung 32).

Bei Anwendung der strengeren Richtwerte ergeben sich dagegen bereits einige Richtwertunterschreitungen:

- In 16 Ortsteilen bestehen Richtwertunterschreitungen bei der räumlichen Erschließung, sei es, dass in Ortsteilen generell keine Haltestelle vorhanden ist oder sei es, dass ggf. einzelne Bereiche von Ortsteilen nicht ausreichend erschlossen sind.
- Montag bis Freitag wird in 16 Ortsteilen und am Wochenende in 36 Ortsteilen der Richtwert zur Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt, in 2 Ortsteilen besteht gar kein ÖPNV Angebot. Für die Richtwertunterschreitungen von Montag bis Freitag in den Ortsteilen Neukirchen, Rückstetten und Weildorf des Markts Teisendorf muss der Gemeindebus Teisendorf berücksichtigt werden. In den Ortsteilen Ramsau-Schwarzeck und Bischofswiesen-Strub verkehrt der Rufbus Berchtesgaden, was die Bewertung der Richtwerterfüllung für Montag bis Freitag und Samstag/Sonntag relativiert.
- Auf den Verkehrsachsen wird der geforderte Takt nur teilweise erfüllt, insbesondere abseits der Bahnachsen bestehen Richtwertunterschreitungen. Eine innerörtliche Erschließung durch ein Stadtbussystem mit Taktverkehr besteht in Freilassing und Bad Reichenhall. Zudem besteht in Laufen ein Ortsverkehr mit wenigen Fahrtenpaaren.
- Bei der Erreichbarkeit zentraler Orte sind viele Richtwertunterschreitungen darauf zurückzuführen, dass grundsätzlich zwar ein Fahrtenangebot besteht, jedoch keine Fahrten in ausreichender Zahl angeboten werden. Zu Richtwertunterschreitungen aufgrund zu langer Fahrzeiten kommt es nur in den wenigsten Fällen.

Die festgestellten Grenz- und Richtwertunterschreitungen aus der Schwachstellenanalyse sind in einem nächsten Schritt dahingehend zu bewerten, inwieweit es sich um gravierende Mängel handelt und in welcher Form bzw. ob diese ggf. behoben werden können.

Als Grundlage hierfür bzw. für die Rahmenkonzeption in Kapitel 7 werden in Abbildung 31 und Abbildung 32 Einordnungen der aus der Erhebung der Grenz- und Richtwertunterschreitungen folgenden Konsequenzen bzw. der daraus tendenziell erwachsenen wirtschaftlichen Auswirkungen vorgenommen.

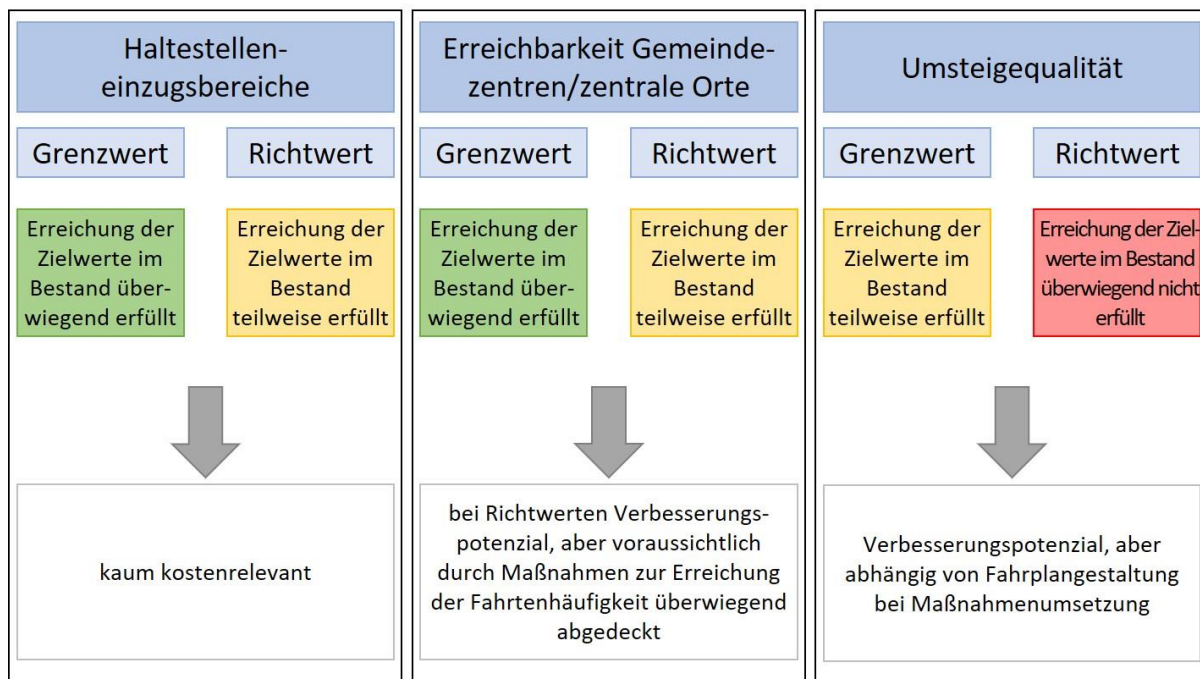


Abbildung 31 Zusammenfassung Schwachstellenanalyse (1)

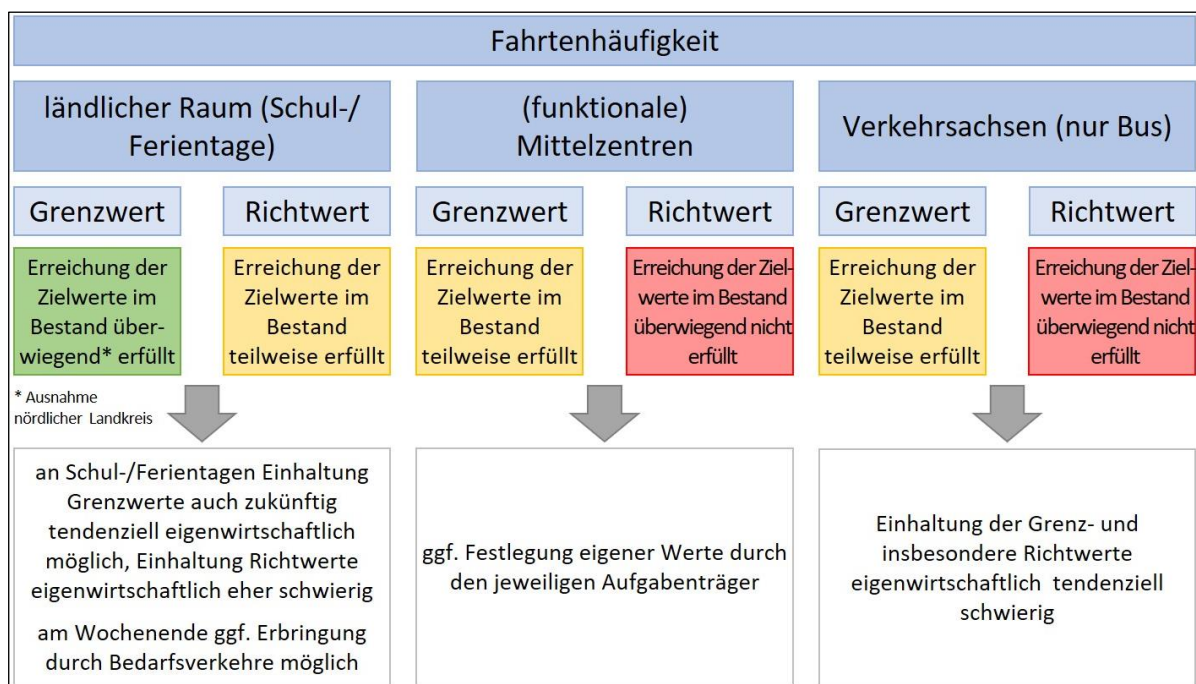


Abbildung 32 Zusammenfassung Schwachstellenanalyse (2)

6 Barrierefreiheit

Nach der Novellierung im Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Anforderung gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist somit zunächst festzulegen, welche Mindestkriterien zur Herstellung der Barrierefreiheit einzuhalten sind. Hierfür gelten folgende Festlegungen.

- **Fahrzeuge**

- Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum), Überlandlinienbussen mit Hublift und barrierefreien Reisebussen ist für die Gewährleistung der Barrierefreiheit ausreichend.
- Kneeling (rechtsseitiges Absenken des Busses) wird nicht als zwingend erforderlich angesehen, ist aber anzustreben, um den verbleibenden Restspalt ausgleichen zu können
- Alle neuen Hybrid- und Elektrofahrzeuge müssen ein akustisches Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System) enthalten.

- **Haltestellen:**

- Die Vorzugsform ist ein Haltestellenkap oder eine Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich) mit einem farblich hell abgesetzten Hochbord mit möglichst reifenschonender Oberfläche.
- Die Bordhöhe soll möglichst 18 cm, mindestens jedoch 16 cm betragen. Sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist, sind 21 cm Bordhöhe anzustreben.
- Zudem sollten möglichst taktile Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden sein.

- Die Einhaltung einer hindernisfreien Freifläche von mindestens 1,80 m Breite ist erforderlich.
- **Zu- und Abwegung:**
 - In der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Rampe zur Haltestelle soll die Längsneigung maximal 6% betragen.
 - Die nutzbare Breite der Wege soll mindestens 1,20 m betragen, Stufen sollen nicht höher als 3 cm sein.
 - Eine ausreichende freie Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer an der Zuwegung und Rampe zur Haltestelle ist zu gewährleisten.
 - Im Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen.
 - Der gesamte Haltestellenbereich ist vom Winterdienst zu räumen.
- **Fahrgastinformation:**
 - Fahrgastinformationen sind barrierefrei auszugestalten (z.B. Homepage, mobile Informationssysteme, Fahrplanhefte, Fahrkartenautomaten)
 - Digitale Fahrgastinformationen sind an allen zentralen Knotenpunkten wie z.B. Bf Freilassing, HBf Bad Reichenhall, HBf Berchtesgaden zu installieren
- **Betriebliche Organisation:**
 - Schulung des Fahr- und Servicepersonals
 - Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie Winterdienst

Auch wenn der Ausbau der Bahnhalte nicht dem Landkreis Berchtesgadener Land unterliegt, sollte dennoch auch für die Bahnhalte der barrierefreie Ausbau weiterverfolgt werden (siehe Karte 33).

Neben oben genannten Mindestanforderungen gilt weiterhin, dass neben den Haltestellen auch Zu- und Abgangswege barrierefrei zu gestalten sind.

Der Fahrstil der Fahrer sollte zudem den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Relevante Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte sollen in die Informationsmedien aufgenommen, das Aufsichts- und Fahrpersonal soll dementsprechend sensibilisiert und geschult werden (vgl. oben).

Für den Landkreis Berchtesgadener Land gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgehaltene Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Januar 2022 mit den oben genannten Anforderungen. Im Zuge baulicher Veränderungen (bei Umbau-/Baumaßnahmen) ist ausnahmslos die vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

Ansonsten werden aber folgende Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet:

- **Fahrzeuge**
 - Bei Fahrten, die nur an Schultagen verkehren, sind auch nicht-barrierefreie Busse (Überlandlinienbusse ohne Hublift oder Reisebusse) für die Fahrgastbeförderung zulässig. Dies wird deshalb als Ausnahme zugelassen, weil z.T. im Schülerverkehr gesonderte Fahrdienste für Mobilitätsbehinderte angeboten werden und zudem hierdurch höhere Sitzplatzkapazitäten bei längeren Überlandfahrten im Schülerverkehr gewährleistet werden können.
 - Einzelne Verstärkerfahrten, die lediglich aus Kapazitätsgründen zusätzlich und zeitlich parallel zu den im Fahrplan enthaltenen Fahrten durchgeführt werden, müssen ebenfalls nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht werden.
 - Zudem ist der Einsatz von nicht-barrierefreien Bussen auch bei solchen Linien zulässig, die pro Richtung höchstens vier Fahrten auch an Ferientagen anbieten. Weiterhin ist bei Fahrten mit geringer Nachfrage (z.B. Bedarfsverkehre) der Einsatz von Kleinbussen zulässig, die nicht allen Aspekten der Barrierefreiheit gerecht werden. Dadurch soll für die Busunternehmer eine gewisse Verhältnismäßigkeit der Investitionen gewahrt werden.

- Die für die Fahrzeuge genannten Ausnahmen gelten aber nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht.
- **Haltestellen**
 - Haltestellen ohne vorhandenen, befestigten Gehweg müssen nicht über Hochborde verfügen.
 - In Ortsteilen bis 1.000 Einwohnern gilt, dass bei Vorhandensein von mehreren Haltestellen die barrierefreie Ausstattung einer (zentralen) Haltestelle ausreicht.
 - Bestehende Hochborde mit 10-16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen, um eine Haltestelle in direkter Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden.
 - Die definierten Ausnahmen bei der Barrierefreiheit sollen die Verhältnismäßigkeit des notwendigen Einsatzes von Investitionsmitteln gewährleisten, sie gelten aber nicht, wenn die jeweilige Haltestelle in der Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte liegt oder ein begründeter individueller Anspruch bei einer bestimmten Haltestelle geltend gemacht wird. In diesem Fall sind geeignete Lösungsvorschläge zu prüfen

Die Realisierung dieser Grundsätze zur Barrierefreiheit fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises, sondern ebenso sind auch die Verkehrsunternehmen und Gemeinden angesprochen, die genannten Anforderungen bestmöglich umzusetzen. Grundsätzlich fällt dem Landkreis jedoch die Aufgabe zu, darauf hinzuwirken, dass eine Umsetzung der genannten Ziele möglichst umfassend erfolgt.

Kurzfristig ist eine vollständige Umsetzung dieser Anforderungen nicht möglich. Daher muss zunächst vorrangig darauf geachtet werden, bei der Einrichtung neuer Haltestellen, beim Umbau bestehender Haltestellen oder der Beschaffung neuer Fahrzeuge diese Grundsätze zu berücksichtigen und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Bei bestehenden Haltestellen sollen in erster Priorität stark frequentierte Haltestellen sowie Haltestellen im Umfeld relevanter Einrichtungen für

Mobilitätsbehinderte (z.B. Altenheime) und Haltestellen mit aktuellem Bedarf barrierefrei umgebaut werden.

Für die Umsetzung im Einzelnen gelten folgende Prioritätenstufen:

1. Priorität: Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfen, wichtige Umsteigepunkte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
2. Priorität: Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen und bei Einkaufszentren
3. Priorität: Haltestellen in dünn besiedelten Wohngebieten, kleineren Ortsteilen oder in Bereichen ohne barrierefreie Zu- und Abwegung sowie Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.
4. Priorität: Haltestellen in Orten und Ortsteilen unter 500 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen

Über diese generellen Prioritätenstufen hinaus gilt für den Fall, dass, wenn Haltestellen im Bereich ohnehin anstehender Straßenbaumaßnahmen liegen, die Herstellung der Barrierefreiheit aus Effizienzgründen im Rahmen dieser Straßenbaumaßnahmen erfolgen sollte, unabhängig von der Einstufung der jeweiligen Haltestelle in eine ggf. niedrigere Prioritätenstufe.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Bei der Umsetzung sind die örtlichen Randbedingungen und mögliche Auswirkungen des Haltestellenumbaus auf z.B. den Verkehrsfluss zu beachten.

Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger zu empfehlen, ggf. mit prozentualen Quoten und einer Priorisierung der Haltestellen. **Das Gutachten zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV und SPNV im Berchtesgadener Land aus dem Jahr 2014 ist weiterhin bei der Festlegung und Priorisierung von Maßnahmen zu berücksichtigen.** Es unterscheidet je betrachteter Bahnstation bzw. Linienbushaltestelle in kurzfristige und längerfristige Verbesserungsmaßnahmen [24].

7 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde für den Landkreis Berchtesgadener Land eine umfassende Bestandsaufnahme und, darauf aufbauend, eine Schwachstellenanalyse und Bewertung des ÖPNV vorgenommen. Um jedoch den ÖPNV in die Zukunft gerichtet planen zu können, bedarf es neben der Analyse der aktuellen Situation auch der Informationen über zukünftige Entwicklungen, soweit diese bereits absehbar sind. Diesbezüglich sind die Aussagen im Landesentwicklungsprogramm Bayern [6], im Regionalplan Südostoberbayern [7] sowie im Gesamtverkehrsplan Bayern [17] zu sichten. Planungen im SPNV und der benachbarten Aufgabenträger können dem Schienennahverkehrsplan [18] und dem Nahverkehrsplan des benachbarten Landkreises Traunstein entnommen werden. Weitere für den Nahverkehrsplan relevante und zu berücksichtigende Planungen sind u.a. das Mobilitätskonzept des Landkreises Berchtesgaden [4], die EUREGIO-Grenzraumstrategie 2021-2027 [25] und das integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Freilassing aus dem Jahr 2012 [19]. Für die Einwohner-Entwicklung im Landkreis Berchtesgadener Land wurde die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2028 herangezogen [8].

7.1 Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen

Der Landkreis Traunstein lässt einen neuen Nahverkehrsplan bzw. die Fortschreibung des vorhandenen Nahverkehrsplans ab Herbst 2019 erstellen. Insoweit sollte eine Abstimmung der Inhalte im laufenden Bearbeitungsprozess erfolgen. Zudem sollten in der Vergangenheit bearbeitete Entwicklungsgutachten wie das Mobilitätskonzept [4] und das ISEK Freilassing [19] berücksichtigt werden.

Im **Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013** [6] und der **Teilfortschreibung Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018** [5] werden neben der Definition der Gebietskategorien, der zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte sowie der Entwicklungsachsen zum Thema Verkehr im Allgemeinen, ÖPNV und Schienenverkehr lediglich Aussagen allgemeiner und nicht regionspezifischer Art gemacht. Im ländlichen Raum ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung von großer Bedeutung. Weiterhin wird erwähnt, dass das Angebot im ÖPNV im ländlichen Raum an die äußeren Rahmenbedingungen (demographischer Wandel mit Rückgang der Schülerzahlen und Zunahme der Zahl der älteren Personen) angepasst werden soll. Weiter heißt es *„Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden“*.

Die Fortschreibung des Kapitels B VII Verkehr und Nachrichtenwesen des **Regionalplan Region Südostoberbayern** [20] enthält folgende für den Nahverkehrsplan relevanten Festlegungen:

1.1 Leitbild

Die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot im Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr sollen in allen Teilräumen der Region leistungsfähig erhalten und nachhaltig entwickelt werden.

Bei dieser Entwicklung sind:

- den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Gewerbe Rechnung zu tragen,
- eine Verkehrsvermeidung und -verminderung anzustreben,
- die verschiedenen Verkehrsträger zu verknüpfen,
- die Freiflächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten,

- die Kulturlandschaft zu erhalten und
- eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen

Die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger sollen durch die Entwicklung und den Ausbau innovativer überörtlicher Mobilitätsdienstleistungen ergänzt werden.

Von besonderer Bedeutung ist dabei der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität.

1.2 Verknüpfung der Region mit dem überregionalen und internationalen Verkehrsnetz

Auf einen besseren Anschluss des Flughafens Salzburg soll hingewirkt werden.

1.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

1.3.1 Stärkung der Teilräume

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs soll zum einen die Verdichtungsräume um Rosenheim und Salzburg, die touristischen Gebiete sowie Ober- und Mittelzentren stärken, zum anderen die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum verbessern.

1.3.2 Verknüpfung regionaler öffentlicher Verkehrsangebote/-träger

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll möglichst über die Landkreisgrenzen zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt, durchlässig und flexibel gestaltet und weiter intensiviert werden.

Zentrale Verknüpfungspunkte für den öffentlichen Personennahverkehr sollen u.a. an den Bahnhöfen Bad Reichenhall, Berchtesgaden und Freilassing ausgebaut werden.

Regionsweit soll eine Ausweitung des Mobilitätsangebotes durch die Unterstützung von innovativen Mobilitätskonzepten angestrebt werden.

Zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs sollen an geeigneten ÖPNV-Haltepunkten Park-and-Ride-Plätze neu angelegt werden.

1.3.3 Großraum Salzburg

Der grenzüberschreitende Verkehrsverbund im Großraum Salzburg soll mit attraktiven, durchgängigen Angeboten aller öffentlichen Verkehrsträger weiterentwickelt werden.

3 Schieneninfrastruktur

3.1 Schienennetz

Die Leistungsfähigkeit des Schienenwegenetzes in der Region soll gesichert, ausgebaut und zukunftsfähig gehalten werden.

Zur Gewährleistung eines leistungsfähigen großräumigen Schienennetzes in der Region müssen insbesondere

- die Trasse München – Mühldorf a. Inn – Freilassing – Salzburg durchgängig mehrgleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.

3.2 Regionaler Schienenpersonenverkehr

Der regionale Schienenpersonenverkehr soll

- die Erschließung des Umlandes der Ober- und Mittelzentren in der Region ergänzen,
- die Verbindung der Teilräume in der Region stärken und
- eine leistungsfähige Anbindung an den Verdichtungsraum München gewährleisten

Zur weiteren Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr sollen die Zahl der Haltepunkte erhöht und die Takte verbessert werden.

Der Bahnhof Freilassing ist als Knotenbahnhof auszubauen und zu stärken.

3.3 Grenzüberschreitender Verkehrsverbund im Großraum Salzburg

Der grenzüberschreitende Verkehrsverbund im Großraum Salzburg soll durch folgende Maßnahmen bedarfsgerecht ausgebaut und ergänzt werden:

- Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Mühldorf a. Inn – Freilassing – Salzburg
- Verlängerung der Bahnlinie von Berchtesgaden nach Berchtesgaden-Ost

Eine Trasse für eine Regional-Stadt-Bahn von Salzburg über Marktschellenberg und Berchtesgaden zum Königssee soll freigehalten werden [20].

Der **Gesamtverkehrsplan Bayern 2002** [17] trifft u.a. Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, zu allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, zum Umweltschutz und zum Güterverkehr. Außerdem werden Finanzierungsfragen des ÖPNV sowie technische Umsetzungsmöglichkeiten dargelegt. Auf den Landkreis Berchtesgadener Land bezogen ergeben sich keine ÖPNV-relevante Aussagen.

Planungen im SPNV können dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen **Schienennahverkehrsplan 2003-2005** [18][18] entnommen werden. Dieser trifft außer allgemeinen Aussagen zu den Punkten Qualität im SPNV, kontinuierliche Zielüberprüfung, Schieneninfrastruktur und Fahrzeuge sowie Finanzierung keine konkreten Aussagen zum Landkreis Berchtesgadener Land.

Mit der **EUREGIO-Grenzraumstrategie** werden die strategischen Zielsetzungen, die Entwicklungsbedarfe, die Schwerpunktthemen sowie mögliche Maßnahmen für die Ausgestaltung der EUREGIONALEN Grenzraumentwicklung im Gebiet der EUREGIO Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein im Zeitraum 2021 bis 2027 festgelegt. Insbesondere in den beiden thematischen Schwerpunkten „Klimaneutralität durch Kreislaufwirtschaft auf kommunaler und regionaler Ebene“ und „Vernetzter, nachhaltiger Tourismus“ werden auch mobilitäts- bzw. nahverkehrsrelevante Aspekte und Maßnahmenvorschläge aufgegriffen.

7.2 Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV

Auf kommunaler Ebene liegen für die Gemeinden im Landkreis Berchtesgadener Land keine umfassenden Daten zu Verkehrsprognosen für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) und ÖPNV vor. Lediglich im Mobilitätskonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land aus dem Jahr 2018 finden sich grobe Berechnungen und Prognosen des zukünftigen Verkehrsaufkommens im MIV und ÖPNV. Zudem wird auf allgemeine Prognosen wie beispielsweise des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zurückgegriffen.

Prognose für den motorisierten Individualverkehr (MIV):

Im Mobilitätskonzept wurde mittels Verkehrsmodell das zukünftige Verkehrsaufkommen im MIV und im ÖPNV berechnet. Für den MIV wird von einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf überregionalen Bundesstraßen sowie der Bundesautobahn 8 ausgegangen. Für den

Landkreisbinnenverkehr wird in dem Modell von einer Zunahme von 6,8 Prozent ausgegangen. Diese Zunahme kann durch die in dem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung um etwa 1,5 Prozent gesenkt werden, dennoch ist eine Trendwende bis 2030 nicht zu erwarten.

Prognose für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):

Um einen Modal Shift hin zum ÖPNV zu bewirken, sieht das Mobilitätskonzept den größten Einfluss bei Einsparungen der Fahrzeit, der Umsteige- oder Zugangszeit und den Kosten. Als weiche Maßnahmen zählen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Senkung von Zugangshemmnissen, wie z.B. der Umbau von Bahnhöfen zu Mobilitätsstationen, Verbesserung der Fahrgastinformation, die stückweise Herstellung von Barrierefreiheit sowie die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten durch Schaffung von P+R- und B+R-Anlagen. Auch eine Optimierung der Tarifstruktur kann eine positive Auswirkung auf die ÖV-Nachfrage haben, sodass der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr entsprechend steigen würde [4].

Die Prognosen zu den aktuell gültigen Verkehrs(wege)plänen müssen als veraltet eingeordnet werden. Aktueller ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zu sehen [21]. Hier wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um gut 19 % für den **Eisenbahnverkehr** erwartet. Dadurch erhöht sich der Modal-Split-Anteil des Eisenbahnverkehrs in Bezug auf die Verkehrsleistung um 0,4% auf 7,9%. Dies ist auf die Angebotsverbesserungen aufgrund des Ausbaus des Schienennetzes im Nah- und Fernverkehr zurückzuführen.

Für den **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** wird ein Anstieg der Verkehrsleistung des Personenverkehrs (in Mrd. Pkm) von 2010 bis 2030 um 6 % erwartet. Jedoch sinkt der Modal-Split-Anteil des ÖSPV um 0,4% auf 6,6%.

7.3 Einwohnerprognose und demographische Entwicklung

In der näheren Zukunft bis 2028 wird die Bevölkerung im gesamten Landkreis Berchtesgadener Land um 3,2% auf rund 108.400 Einwohner ansteigen [10]. Mit dem größten relativen Zuwachs ist in der Gemeinde Bayrisch Gmain (16,1%) und der Gemeinde Bischofswiesen (13,1%) zu rechnen. Dagegen ist in den Gemeinden Laufen (0,2%), Ainring (0,8%) und Saaldorf-Surheim (0,9%) von einer stabilen Bevölkerungsentwicklung auszugehen. Ein geringer Bevölkerungsrückgang ist zwischen 2017 und 2028 lediglich in der Gemeinde Schönau a. Königssee (-0,3%) zu erwarten (Karte 56). Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Bevölkerungsprognose um eine Hochrechnung auf Basis einer regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung handelt. Konkrete Planungen (Ausweisung von Bau- oder Gewerbegebieten) sind dabei nicht berücksichtigt.

Deutlichere Unterschiede zwischen den Gemeinden ergeben sich, wenn man die Bevölkerungsentwicklung differenziert nach den einzelnen Altersklassen betrachtet. So ist bei den unter 18-Jährigen bis 2028 vor allem im nördlichen Landkreis (mit Ausnahme der Gemeinde Anger) ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten, der insbesondere die Gemeinde Piding (-12,6%), die Stadt Laufen (-6,6%) und die Gemeinde Schneizlreuth (-5,2%) betrifft. Im südlichen Landkreis ist dagegen von einer teils sehr starken Zunahme in der Altersklasse der unter 18-Jährigen auszugehen (Karte 57). Bei den 18- bis unter 40-Jährigen ist insbesondere in den Gemeinden Bayrisch Gmain, Schneizlreuth und Bischofswiesen eine zunehmende Einwohnerentwicklung zu erwarten, während im nördlichen Landkreis die Einwohnerzahlen in dieser Altersklasse zurückgehen werden (Karte 58). Bei den 40- bis unter 65-Jährigen ist wiederum im gesamten Landkreis, abgesehen von der Stadt Laufen und der Gemeinde Saaldorf-Surheim, eine stabile oder zunehmende Entwicklung zu erwarten mit den größten Zuwächsen in den Gemeinden Ramsau (12,1%), Bayrisch Gmain (8,2%) und Bad Reichenhall (7,5%) (Karte 59). In der Altersklasse der 65-Jährigen und älter ist in den meisten Gemeinden im Landkreis mit Schwerpunkt im nördlichen Teil eine stark zunehmende Entwicklung der Bevölkerung bis 2028 mit bis zu 29,8% in Saaldorf-Surheim zu erwarten. Lediglich in der Stadt Bad Reichenhall und im Markt Berchtesgaden bleibt diese Altersklasse stabil (Karte 60).

Die gemeindeschaffen Werte zur Bevölkerungsentwicklung insgesamt und nach Altersklassen sind in Karte 56 bis Karte 60 dargestellt.

Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

Gesamtbevölkerung
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)

- unter -7,5%
(stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5%
(abnehmend)
- 2,5% bis 2,5%
(stabil)
- über 2,5% bis 7,5%
(zunehmend)
- über 7,5% bis 12,5%
(stark zunehmend)
- über 12,5%
(sehr stark zunehmend)
- gemeindefreies Gebiet

● Gemeindehauptort

□ Gemeindegrenze

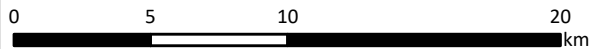
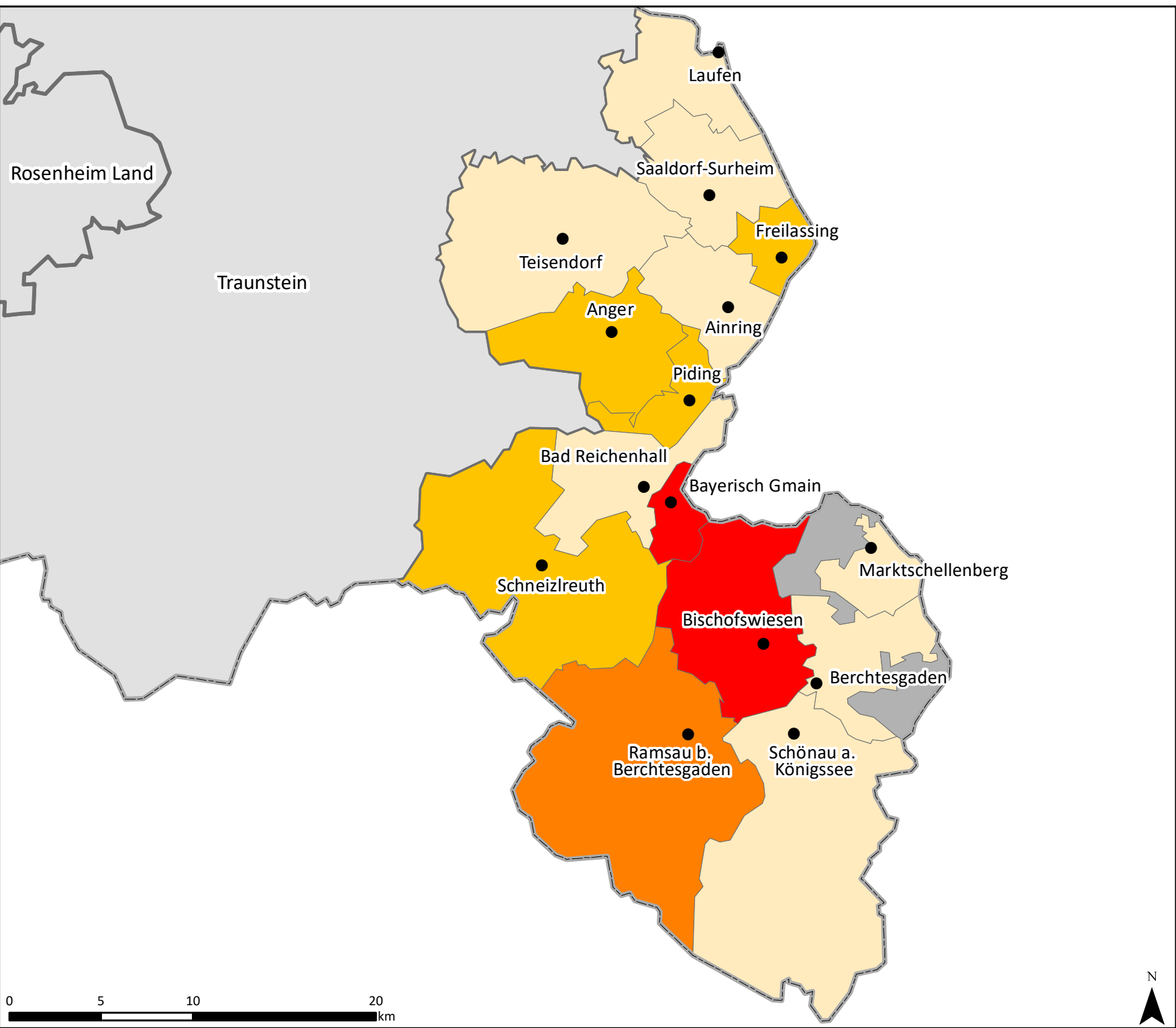
□ Landkreisgrenze

— Landesgrenze

Karten-Nr.: 56

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

unter 18-Jährige
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)

- unter -7,5%
(stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5%
(abnehmend)
- 2,5% bis 2,5%
(stabil)
- über 2,5% bis 7,5%
(zunehmend)
- über 7,5% bis 12,5%
(stark zunehmend)
- über 12,5%
(sehr stark zunehmend)
- gemeindefreies Gebiet

● Gemeindehauptort

□ Gemeindegrenze

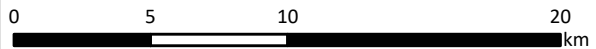
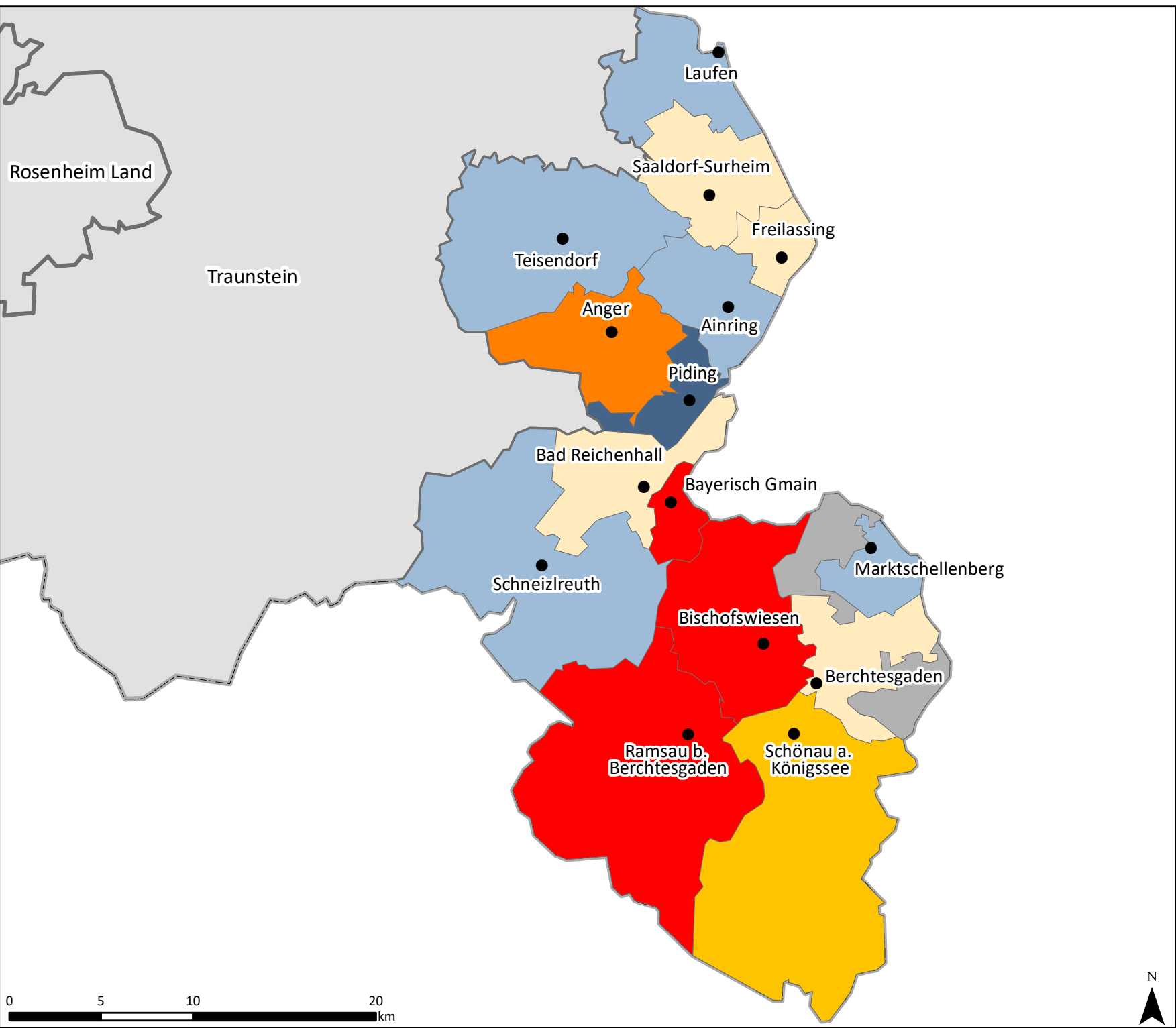
□ Landkreisgrenze

— Landesgrenze

Karten-Nr.: 57

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan Berchtesgadener Land



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

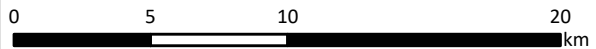
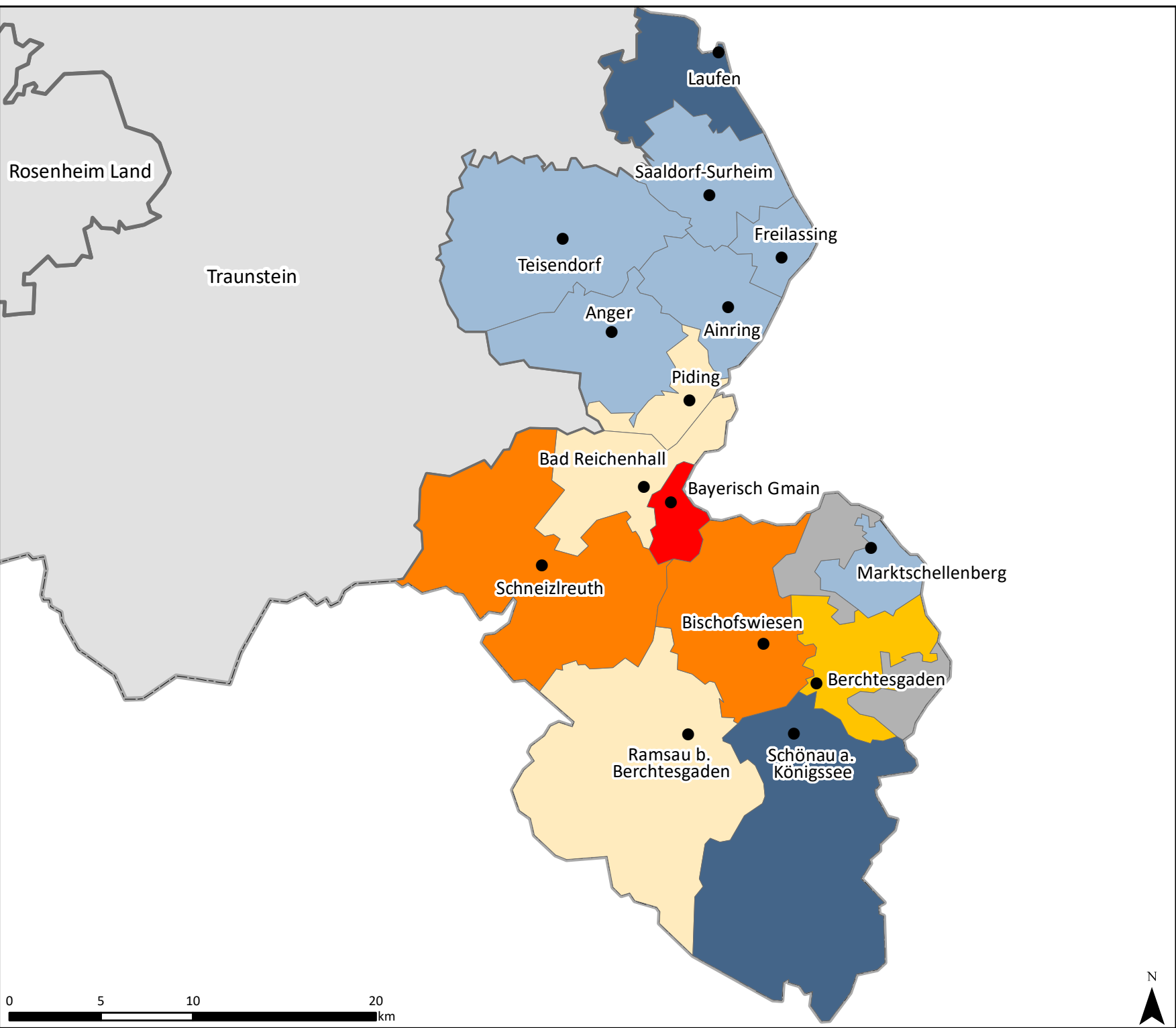
18- bis unter 40-Jährige
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)

- unter -7,5%
(stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5%
(abnehmend)
- 2,5% bis 2,5%
(stabil)
- über 2,5% bis 7,5%
(zunehmend)
- über 7,5% bis 12,5%
(stark zunehmend)
- über 12,5%
(sehr stark zunehmend)
- gemeindefreies Gebiet

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 58
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

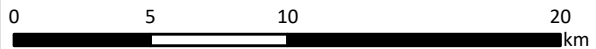
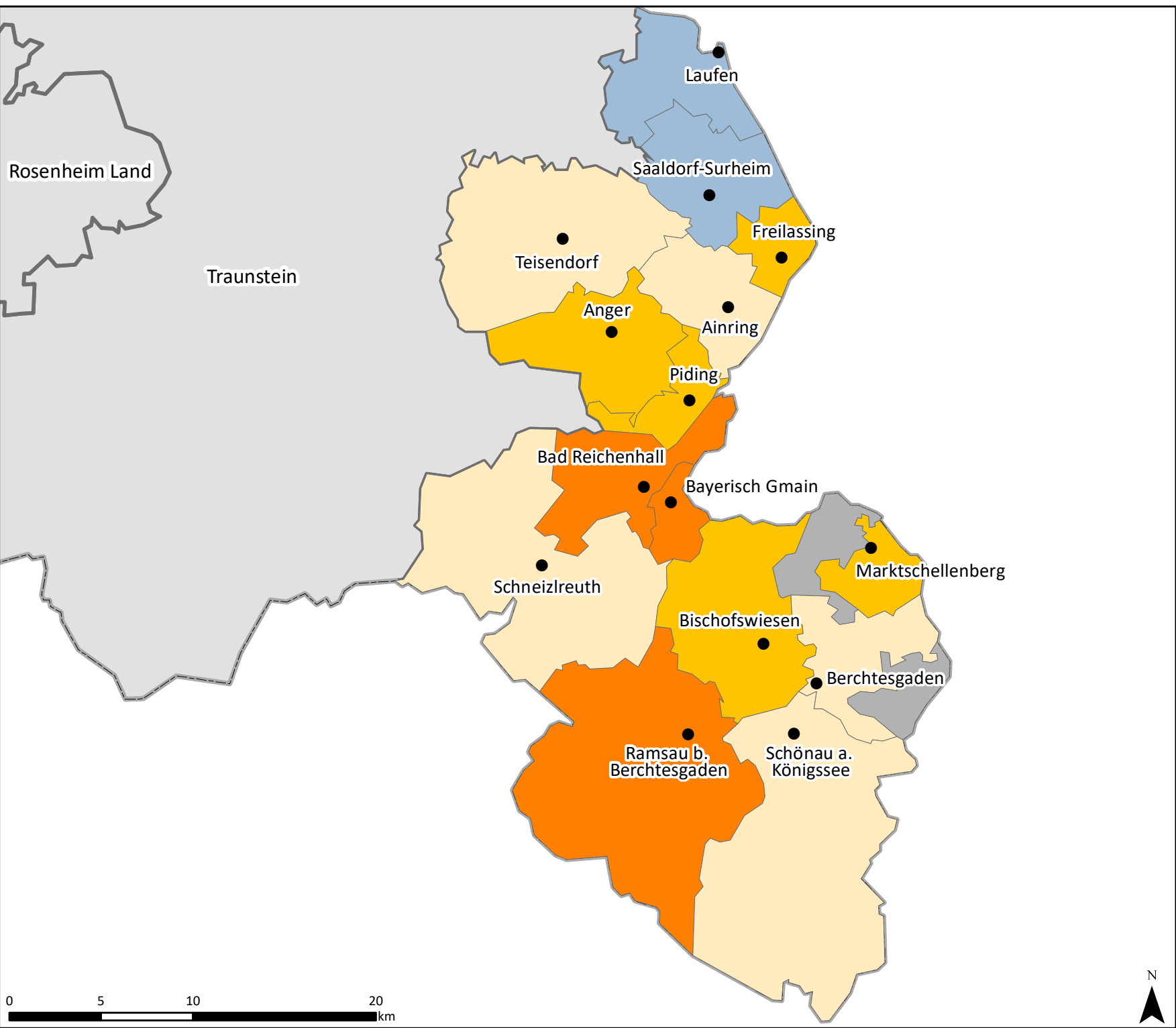
40- bis unter 65-Jährige
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)

- unter -7,5%
(stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5%
(abnehmend)
- 2,5% bis 2,5%
(stabil)
- über 2,5% bis 7,5%
(zunehmend)
- über 7,5% bis 12,5%
(stark zunehmend)
- über 12,5%
(sehr stark zunehmend)
- gemeindefreies Gebiet

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

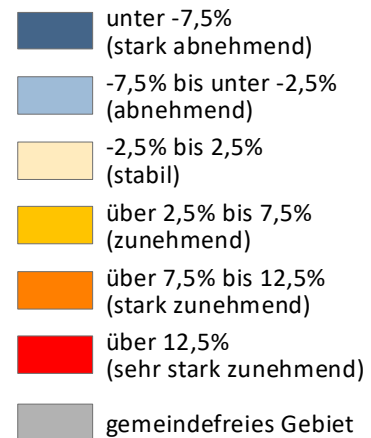
Karten-Nr.: 59
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2028

65-Jährige und älter
(regionalisierte
Bevölkerungsvorausberechnung)

Einwohnerentwicklung 2017 - 2028 (in %)



● Gemeindehauptort

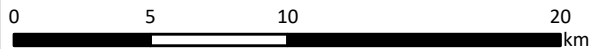
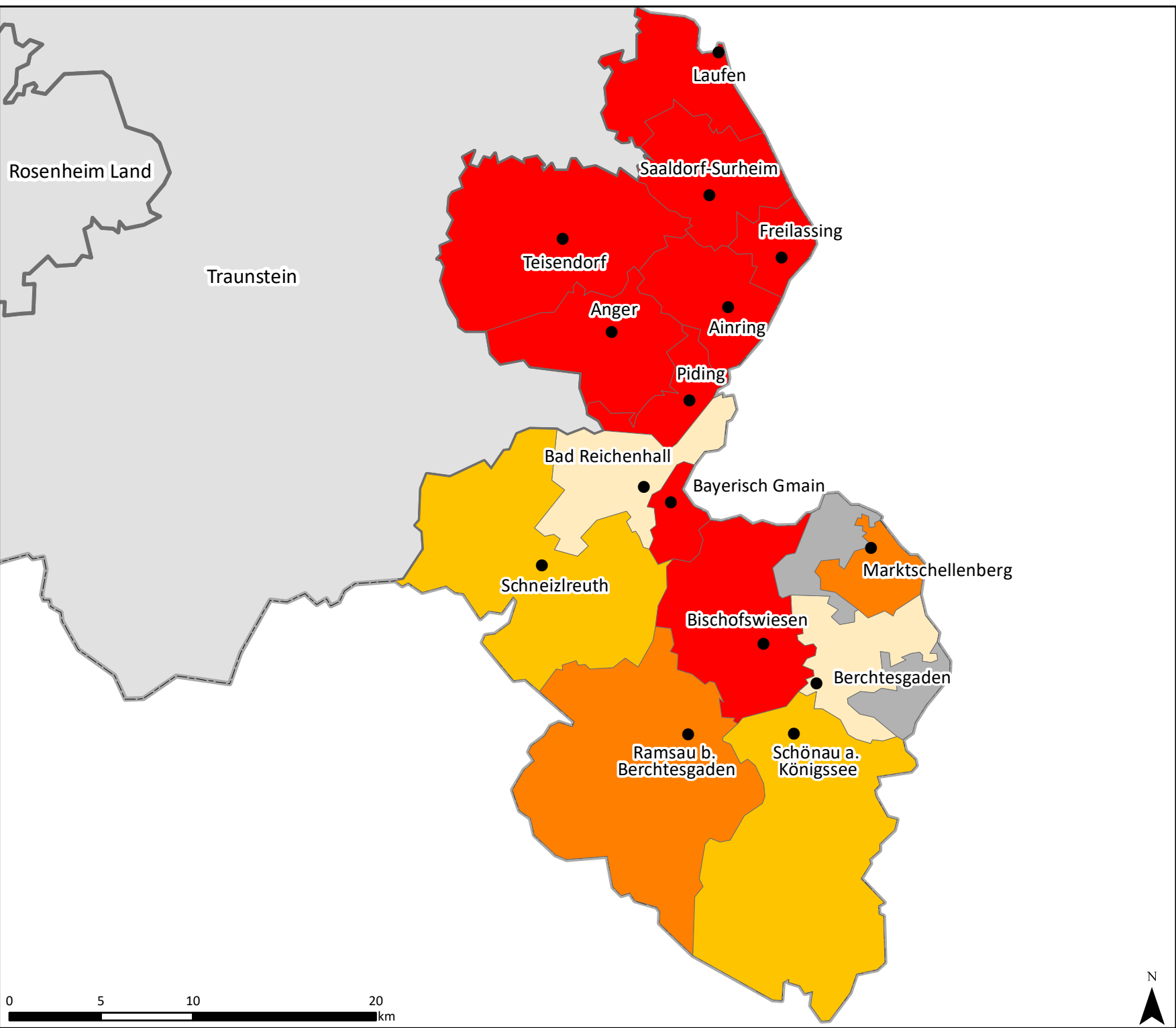
Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Landesgrenze

Karten-Nr.: 60

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



8 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land für die kommenden Jahre. Sie basiert auf den Erkenntnissen der durchgeführten Arbeitsschritte, insbesondere der Mängelanalyse und der Bewertung, dem vorgegebenen formalen Rahmen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und den konkreten räumlichen Bedingungen.

Die Eckpunkte der Rahmenkonzeption beinhalten im Wesentlichen zwei Themenschwerpunkte mit weiteren Unterpunkten:

- Maßnahmen zum Fahrtenangebot
 - Sicherung Mindestbedienung
 - Weiterentwicklung Fahrtenangebot
 - Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen
 - Schülerverkehr
- Begleitmaßnahmen
 - Infrastruktur
 - Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)

Die aus diesen Themenschwerpunkten abgeleiteten Maßnahmenbereiche sind in Abbildung 33 dargestellt. Die Maßnahmen zum Fahrtenangebot und die Begleitmaßnahmen sind parallel weiterzuentwickeln und umzusetzen, eine Vorabgewichtung dieser Maßnahmenbereiche untereinander erfolgt nicht.

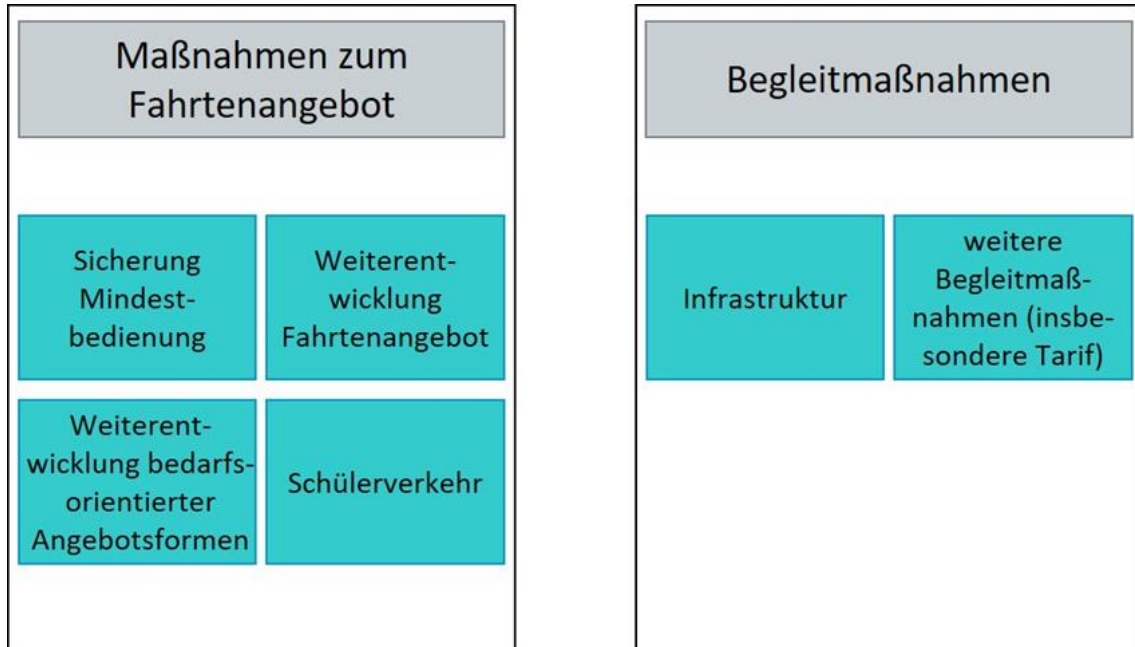


Abbildung 33 Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche

8.1 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

8.1.1 Sicherung Mindestbedienung

Der bisherige Umfang des bestehenden ÖPNV-Angebots ist sicherzustellen und muss mindestens erhalten bleiben. Die im Rahmen der Schwachstellenanalyse festgestellten Defizite für den Bestandsverkehr sollen durch zusätzliche Bedienung abgebaut werden. Oberstes Ziel muss dabei die Gewährleistung einer Einhaltung der Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sein, um den Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge zu sichern.

Die schienenparallelen Linienverkehre sollen dabei auf ein minimal notwendiges Maß beschränkt werden.

Des Weiteren gilt es neben den Schwachstellen in der Bedienungshäufigkeit, auch die Defizite im Hinblick auf die räumliche Erschließung, die Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte und der Zentralen Orte sowie die Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn zu beheben. Auch hier gilt es mindestens die Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu erreichen.

8.1.2 Weiterentwicklung Fahrtenangebot

Neben der Gewährleistung einer Mindestmobilität im Sinne der Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ist in Bereichen mit höherem Nachfragepotential ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot anzustreben.

Generelles Ziel ist die Umsetzung der Vorgabe aus dem Mobilitätskonzept, den ÖV-Anteil auch durch Maßnahmen zur Erhöhung des Umfangs des Fahrtenangebotes bis 2030 zu erhöhen.

Eine generelle Weiterentwicklung des ÖPNV-Fahrtenangebotes soll mit folgenden Zielsetzungen erfolgen:

- Erreichung der im Nahverkehrsplan definierten Richtwerte. Diese können auch durch Bedarfsverkehr erfüllt werden
- Einbeziehung von Gemeindewünschen
- Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

- Berücksichtigung touristischer Belange (vor allem im südlichen Landkreis)
- Bei Buslinien, die insbesondere in den saisonalen Spitzen überlastet sind, soll erforderlichenfalls das Angebot auch über den Umfang der Richtwerte hinaus erweitert werden

Da die Erreichung der Richtwerte voraussichtlich nur mit erheblichem finanziellem Aufwand möglich sein wird, sind die Maßnahmen im Einzelnen in einem iterativen Prozess zu erarbeiten und hinsichtlich ihrer (u.a. finanziellen) Auswirkungen zu bewerten. Diese Maßnahmen stehen generell unter Finanzierungsvorbehalt und sind nach Konkretisierung unterschiedlichen Prioritäten zuzuordnen.

Mit der weiteren Angebotsentwicklung soll auch eine Hierarchisierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes verbunden sein. Dies bedeutet eine einheitliche Vertaktung, u.a. als Voraussetzung für die gleichfalls angestrebte verbesserte Anschlussplanung.

Die verbesserte Abstimmung fahrplanmäßiger Umsteigebeziehungen als weitere Zielsetzung gilt in besonderem Maße für das Umsteigen zwischen Bus und Bahn, um die ÖPNV-Nutzung insgesamt attraktiver zu machen. Besonderer Handlungsbedarf besteht diesbezüglich in Berchtesgaden.

8.1.3 Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen

Bei vielen Ortsteilen und Gemeinden mit vergleichsweise geringem Nachfragepotenzial sowie in nachfrageschwachen Zeitbereichen (Abend, Wochenende) wird es nicht möglich sein, bestehende Mängel in der ÖPNV-Erschließung mit Hilfe konventioneller Linienverkehre zu beseitigen bzw. entsprechende Gemeindewünsche auf diese Weise zu erfüllen. Sei es, dass die entsprechende Nachfrage nicht ausreichend groß ist, oder sei es, dass die Finanzierung nicht gesichert werden kann. In diesen Fällen kann die Einrichtung flexibler Bedienungsformen (z.B. Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi) dazu beitragen, auch geringere Nachfragepotentiale noch effizient zu bedienen.

Aufbauend auf bereits vereinzelt im Landkreis Berchtesgadener Land bestehenden bedarfsorientierten Angebotsformen wurde deshalb bereits im Mobilitätskonzept die Zielsetzung formuliert, zur Ergänzung des Linienverkehrs ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept zu erstellen. Hierbei soll insbesondere die Ergänzung der Grundversorgung in Gebieten oder Zeiten mit keiner oder geringer Bedienung durch den Linienverkehr Ziel sein. Als Schwerpunkte dieses Konzeptes zeichnen sich ab:

- Nördlicher Landkreis: Lösungen zur Grundversorgung am Wochenende
- Mittlerer Landkreis: Erschließung kleinerer Siedlungsgebiete und Verbesserung der Nachtmobilität
- Südlicher Landkreis: räumliche Erschließung abgelegener Gemeindeteile sowie Verbesserung der Nachtmobilität

Weitere Ziele sind die Vereinheitlichung von Angebot, Service und Tarif auch im Bedarfsverkehr (unter Einbeziehung bereits bestehender Bedarfsverkehre) sowie die Steigerung des Kostendeckungsgrades.

In Abhängigkeit der räumlichen sowie der zeitlichen Ausprägung lassen sich verschiedene Arten von Bedarfsverkehren unterscheiden. Unabhängig von der Bedienform ist gemäß § 44 PBefG die Bedienung nur zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten möglich.

Hinsichtlich der räumlichen Ausgestaltung kann man grundsätzlich in folgende Betriebsformen unterteilen (vgl. Abbildung 34):

- **Richtungsbandbetrieb**
 - Feste Bedienung der Anfangs- UND Endhaltestelle, ggf. auch von Zwischenhaltestellen mit beständiger Nachfrage
 - Richtungsgebundener Fahrtverlauf
 - Minimalroute wird immer gefahren
 - Ausreichend hohe Nachfrage auf der Minimalroute unabdingbar
 - Bedienung der dazwischenliegenden Haltestellen erfolgt bedarfsabhängig (Anmeldung erforderlich)
- **Sektorbetrieb**
 - Feste Bedienung der (je Richtung) Anfangs- bzw. Endhaltestelle
 - Richtungsgebundener Fahrtverlauf
 - Bedienung der kürzesten Route zwischen fest definierten Anfangs- bzw. Endhaltestelle(n); Anmeldung an Bedarfshaltestellen erforderlich
- **Flächenbetrieb**
 - Keine räumliche (Fahrweg) oder zeitliche (Fahrplan) Bindung
 - Nur Festlegungen zum Bedienungsraum und Bedienungszeitraum gegeben

- Bedienung aller Haltestellen/ Orte nur bei Bedarf
- Bedienung aller Verkehrsbeziehungen innerhalb des Gebietes möglich (many-to-many)
- Zufällige Reihenfolge der angefahrenen Haltestellen/Orte, von aktuellen Fahrtwünschen abhängig
- Systemzu- und -abgang häufig an der Haustür
- höherer Dispositionsaufwand als bei Richtungsband- oder Sektorbetrieb
- nur bei sehr geringer und ungerichteter Verkehrsnachfrage sinnvoll
- Betriebskosten pro Fahrgast i.d.R. hoch

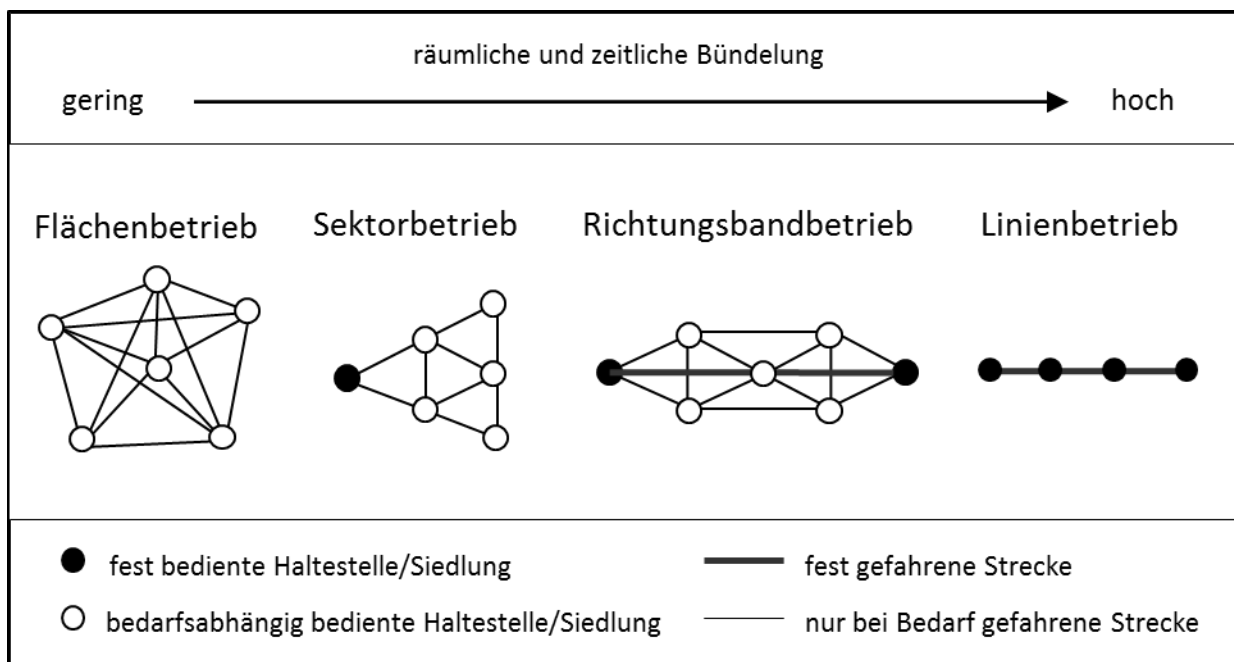


Abbildung 34 Ausgestaltung flexibler Bedienungsformen

Hinsichtlich der zeitlichen Ausgestaltung kann der Grad der Fahrplanbindung individuell ausgestaltet werden. Es sind fahrplangebundene, fahrplangebundene mit Schwankungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie fahrplanungebundene Formen möglich.

Nachfrageseitig ergeben sich aus der Kombination der räumlichen und zeitlichen Ausprägungen folgende Einsatzbereiche der verschiedenen Betriebsformen (Tabelle 20):

Betriebsform	Verkehrsbeziehungen	Fahrgastaufkommen	Regelmäßigkeit des Fahrgastaufkommens
Linienbetrieb	auf eine Achse bündelbar	hoch	regelmäßig
Richtungsbandbetrieb	bündelbar auf Korridor, auf Anfangs- und End-HS ausgerichtet	Anfangs- und End-HS: mittel Zwischen-HS: gering	Anfangs- und End-HS: regelmäßig Zwischen-HS: unregelmäßig
Sektorbetrieb	bündelbar auf Sektor, auf einen Punkt (Anfangs- bzw. End-HS) ausgerichtet	Anfangs- bzw. End-HS: mittel-gering übrige HS: gering	Anfangs- bzw. End-HS: regelmäßig/unregelmäßig übrige HS: unregelmäßig
Flächenbetrieb	ungerichtet	gering	unregelmäßig

Tabelle 20 Nachfrageseitige Einsatzbedingungen der verschiedenen Betriebsformen

Die aus den verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten resultierenden Arten von Bedarfsverkehren werden in Tabelle 21 dargestellt.

räumliche Ausprägung	zeitliche Ausprägung		
	fahrplangebunden bedarfsunabhängig	fahrplangebunden bedarfsabhängig	fahrplanungebunden bedarfsabhängig
streckengebunden	Linienverkehr	Linienbedarfsverkehr	-
streckengebunden mit Abweichungen	Richtungsbandbetrieb (teilw. bedarfsabhängig)	-	-
streckenungebunden	-	Sektorbetrieb (Anruf-Sammeltaxen, Rufbus)	Flächenbetrieb (u.a. door2door, Taxen/Mietwagen)

Tabelle 21 Arten von Bedarfsverkehren

Die am weitesten verbreiteten Arten von flexiblen Bedienungsformen sind das Anruf-Sammeltaxi und der Rufbus. Beide Angebotsformen sind in der Regel fahrplan- und haltestellengebunden (z.T. aber auch Haustürbedienung), aber streckenungebunden und unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes (Pkw oder Kleinbus).

In den letzten Jahren ist eine Reihe weiterer On-Demand-Verkehre entwickelt worden, z.B. „FLEXIBUS“ oder „door2door“. Diese Verkehre haben keine Fahrplanbindung (FLEXIBUS) oder auch keine Fahrplan- und Haltestellenbindung (door2door). Dadurch wird die Flexibilität erhöht, allerdings die Bündelungswirkung erschwert.

8.1.4 Schülerverkehr

Die Gestaltung des Schülerverkehrs ist für den ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land von grundlegender Bedeutung. Das Angebot im ÖPNV ist generell an die Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr anzupassen. Zudem soll eine Abstimmung bei strukturellen Änderungen (z.B. neue Schulstandorte, veränderte Schulzeiten) erfolgen. Dies ist eine kontinuierliche Aufgabe.

Ebenfalls zu prüfen sind die Möglichkeiten zur Integration des freigestellten Schülerverkehrs (fSV). Dabei ist die generelle Stärkung des ÖPNVs durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots im Linienverkehr und/oder der Vermeidung von Parallelfahrten zwischen fSV und ÖPNV je nach örtlichen Randbedingungen anzustreben.

Weiterhin sollen Empfehlungen zu Qualitätsstandards in der Schülerbeförderung geprüft werden, z.B. zu zumutbarer Reisezeit, Wartezeit, Anzahl der Umstiege, Auslastung. Ziel ist es dabei, eine qualitativ hochwertige und im Landkreis Berchtesgadener Land gleichwertige Beförderung aller anspruchsberechtigter Schüler sicherzustellen.

8.2 Begleitmaßnahmen

8.2.1 Infrastruktur

Der Themenschwerpunkt Weiterentwicklung der Infrastruktur befasst sich in erster Linie mit der Herstellung der Barrierefreiheit für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation. Nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 wird die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 gefordert, sofern nicht im Rahmen eines Nahverkehrsplans entsprechende Ausnahmen definiert werden (s. Kapitel 6).

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Haltestellen-Kennzeichnung und Haltestellen-Ausstattung. Um dem Fahrgast ein einheitliches Bild des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land zu vermitteln, sollen einheitliche Empfehlungen zur Haltestellen-Kennzeichnung herausgegeben werden.

Ebenfalls anzuführen ist die bauliche Verbesserung der Schnittstellen. Dies betrifft die Situation an Bahnhöfen und Haltepunkten als Voraussetzung zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn ebenso, wie bedeutende Bushaltestellen, die eine wesentliche Umstiegsfunktion Bus – Bus aufweisen.

Unter derartigen Schnittstellen sind weiterhin Park+Ride-Anlagen und auch Bike+Ride-Anlagen zu verstehen.

8.2.2 Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)

Zentraler Aspekt für die Begleitmaßnahmen ist die tarifliche Weiterentwicklung im Landkreis, da die Optimierung des Tarifes wesentlich zur Senkung der Nutzungshemmnisse bei den Fahrgästen beiträgt. Ansatzpunkte sind hierfür:

- Tarifverbund mit dem Landkreis Traunstein und, darauf aufbauend, grenzüberschreitender EUREGIO-Tarifverbund
- Flächendeckend gültige Tarifangebote, u.a. unter Einbindung der Ortsverkehre
- Vereinheitlichung der Nutzung bei Vorlage örtlicher Gästekarten
- Tarifvergünstigungen für Schüler (auch nach der 10. Jahrgangsstufe)

Ziel ist es generell, die Nutzung des ÖPNVs dadurch und durch weitere Maßnahmen so einfach wie möglich zu gestalten.

Hierzu gehört auch die Verbesserung des Informationsangebots. Um die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung zu steigern und den Zugang zu erleichtern, werden folgende Maßnahmen angestrebt:

- durchgängige elektronische Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformation
- Haltestellenverzeichnis (siehe Anlage 3)
- Einheitliche Fahrplangestaltung und Fahrplanverarbeitung

Als weitere Begleitmaßnahmen sollen im Rahmen des Nahverkehrsplanes folgende Aspekte aufgenommen werden:

- Definition von Qualitätsstandards, insbesondere für Fahrzeuge
- Bewerbung des ÖPNV, Marketingmaßnahmen.

9 Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV

Der bisherige Umfang des bestehenden ÖPNV ist sicherzustellen, das bestehende Angebot darf nicht verschlechtert werden. Die vorhandenen Schwachstellen, die für den Bestand festgestellt wurden, sollen durch zusätzliche Bedienungen abgebaut werden. Der darüberhinausgehende Ausbau des ÖPNV orientiert sich an den abgestimmten Zielwerten und den in der Rahmenkonzeption (Kap. 8) enthaltenen Festlegungen. Die Maßnahmenentwicklung im Einzelnen wird nachfolgend dargestellt.

9.1 Vorgehensweise: Maßnahmenableitung im ÖPNV

Um in allen Bereichen eine ausreichende Bedienung und Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen und vorhandene Schwachstellen abzubauen, wurden auf Basis der Festlegungen in der Rahmenkonzeption konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV abgeleitet. Oberste Zielsetzung des Landkreises ist es, durch ein verbessertes Angebot möglichst viele Personen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen oder zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Dies betrifft alle in der Rahmenkonzeption benannten Bereiche, ein besonderer Schwerpunkt liegt aber auf der konkreten Maßnahmenableitung zur Behebung von Grenz- und Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit. Diese Zielwertunterschreitungen wurden einer umfangreichen Prüfung des zur Zielwerterreichung notwendigen Fahrtenumfangs unterzogen. In Abhängigkeit vom Tagtyp und der Verkehrszeit (siehe Tabelle 23) wurden dann die zum Zielwert (siehe Tabelle 22) fehlenden Fahrten ergänzt. Für die zusätzlichen Fahrten erfolgte eine Schätzung der dadurch jährlich anfallenden Kilometer-Mehrleistung und der damit verbundenen Kosten.

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule*	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
(funktionale) Mittelzentren Freilassing, Bad Reichenhall, Laufen, Berchtesgaden			NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten
Verdichteter Raum bis 15.000 EW	zentrales Gebiet		NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten
	nicht zentrales Gebiet		NVZ: 60-min-Takt – 120-min-Takt SVZ: 120-min-Takt – Bedarfsfahrten		120-min-Takt – Bedarfsfahrten
Ländlicher Raum		Erbringung durch Bedarfsverkehre möglich			
	> 3.000	11 - 21 FP/Tag	6 - 15 FP/Tag	4 - 9 FP/Tag	3 - 4 FP/Tag
	>1.000 – 3.000	6 - 12 FP/Tag	3 - 8 FP/Tag	3 - 6 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	200 - 1.000	3 - 7 FP/Tag	3 - 5 FP/Tag	3 - 4 FP/Tag	1 - 3 FP/Tag
Verkehrsachsen			NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten		60-min-Takt – Bedarfsfahrten

Tabelle 22 Festlegung Fahrtenhäufigkeit Landkreis Berchtesgadener Land

	NVZ	SVZ
Mo - Fr	6 - 20 Uhr	5 - 6 und 20 - 24 Uhr
Samstag	7 - 20 Uhr	6 - 7 und 20 - 24 Uhr
Sonntag	8 - 20 Uhr	7 - 8 und 20 - 24 Uhr

Tabelle 23 Definition Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) Landkreis Berchtesgadener Land

Die Festlegungen erfolgten auf Basis der Ergebnisse der im Zwischenbericht enthaltenen Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse sowie der dazu abgegebenen Stellungnahmen, relevanter Aussagen aus dem aus den Arbeitskreisen bzw. Sitzungen politischer Gremien sowie bi- und multilateraler Diskussionsrunden zwischen den Auftraggebern, den Gemeinden und dem Planungsbüro.

Über die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Bedienungsstandards hinaus besteht die grundsätzliche Zielsetzung, die spezifischen Anforderungen im touristisch geprägten südlichen Landkreis im Besonderen zu berücksichtigen. Daher wird angestrebt, in diesen Gemeinden bzw. auf touristisch bedeutsamen Relationen insbesondere auf den Verkehrsachsen die dargelegten Bedienungsstandards für Montag – Samstag auch am Sonntag umzusetzen, sofern eine Finanzierung durch die betroffenen Gemeinden erfolgt.

Die Vorgehensweise für die Maßnahmenableitung ist Abbildung 35 zu entnehmen. Die Maßnahmenableitung erfolgt unter Berücksichtigung des 2018 erstellten Mobilitätskonzepts, der im Rahmen der Fortschreibung durchgeführten Bürgerbefragung sowie der Stellungnahmen des Zwischenberichts von der höchsten Gebietskategorie absteigend. Dies umfasst zunächst Maßnahmen bei Zielwertunterschreitungen auf Verkehrsachsen, die im Mobilitätskonzept definiert und in den Arbeitskreisen diskutiert und festgelegt wurden (siehe Abbildung 30). Weitere Maßnahmen sind in den funktionalen Mittelzentren, im verdichteten Raum sowie im ländlichen Raum (gemäß Raumplanung) vorgesehen. Ergänzt werden soll der Linienverkehr zudem durch einen Bedarfsverkehr, der künftig im gesamten Landkreis verkehren soll.

Neben diesen Maßnahmen zum Fahrtenangebot, die in das Zielnetz münden (siehe Abbildung 36), werden darüber hinaus auch Maßnahmen zur räumlichen Erschließung (Kap. 9.1.3) und der Erreichbarkeit von Gemeindezentren/zentralen Orten (Kap. 9.1.2) geprüft, sofern sich aus der Schwachstellenanalyse dazu Bedarf ergibt.

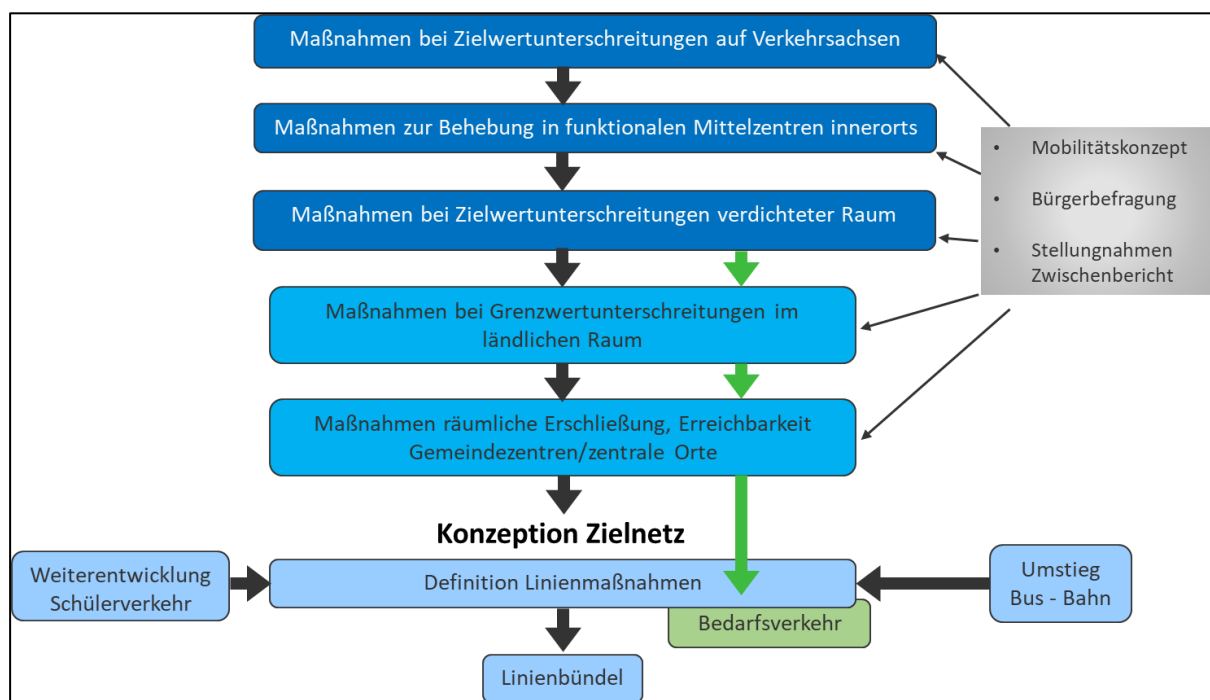


Abbildung 35 Vorgehensweise Maßnahmenableitung

9.1.1 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

Das Zielnetz zeigt das hierarchische System der Maßnahmen zum Fahrtenangebot. Oberste Ebene und Rückgrat für den ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land ist ein 30-min-Takt im Schienenverkehr. Dieser wird zurzeit noch nicht auf allen Streckenabschnitten erreicht, ist aber Zielsetzung des Landkreises.

Für die Stadtbuslinien in den (funktionalen) Mittelzentren Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen werden lediglich qualitative Hinweise zu anzustrebenden/zu empfehlenden Verbesserungen gemacht, da die Aufgabenträgerschaft nicht beim Landkreis liegt (siehe Kap. 9.1.1.1). Eine Bindungswirkung konkreter Vorhaben ist nicht gegeben.

Darüber hinaus werden die restlichen Buslinien den Premiumlinien (siehe Kap. 9.1.1.2), einem Hauptliniennetz sowie einem Ergänzungsnetz zugeordnet. Für die Bus-Premiumlinien wird ein 30-min-Takt festgelegt, auf den Bus-Hauptlinien ein 60-min-Takt und auf den restlichen Bus-Ergänzungslinien sollen die Grenzwerte eingehalten werden. Der flächendeckende Bedarfsverkehr bedient zusätzlich alle Ortsteile im Landkreis.

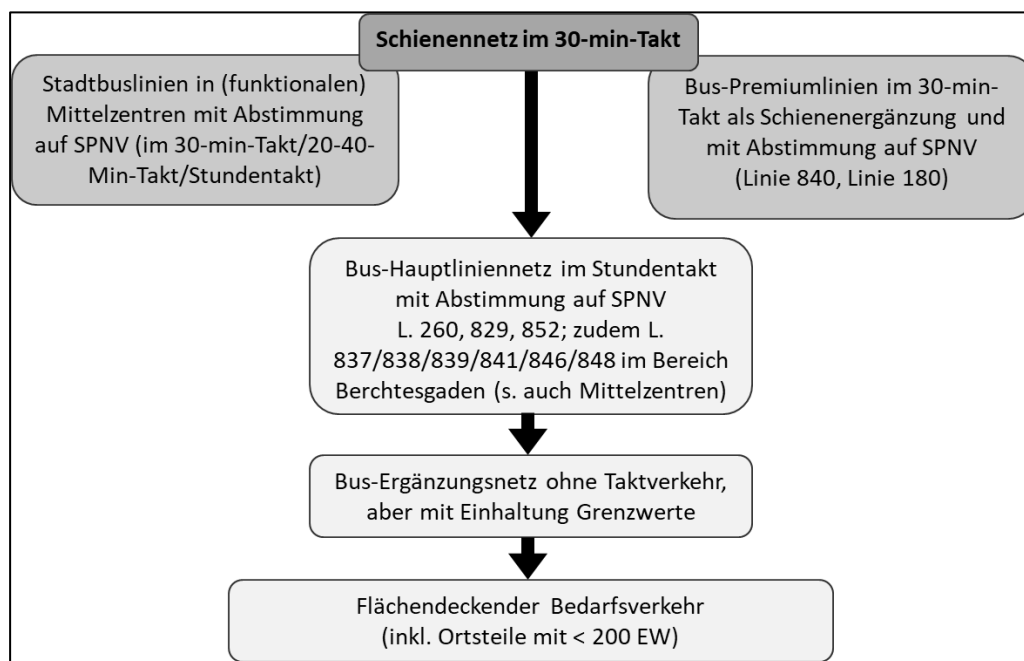


Abbildung 36 Entwurf Zielnetz

In den folgenden Kap. 9.1.1.1 bis 9.1.1.4 werden die für die einzelnen Hierarchieebenen vorgesehenen Maßnahmen im Detail dargestellt.

Neben der Maßnahmenbeschreibung erfolgt auch eine Abschätzung der gegenüber dem Bestandsangebot zusätzlich nötigen Betriebsleistungen. Es werden die zur Erreichung der Zielwerte notwendigen Betriebsleistungen für die jeweiligen Tagtypen und Verkehrszeiten ermittelt. Diese werden in den entsprechenden Tabellen der folgenden Kapitel zusammenfassend dargestellt, wobei zur Einordnung die SOLL-Betriebsleistungen sowie die IST-Betriebsleistungen und der Anteil der IST-Betriebsleistungen an den SOLL-Betriebsleistungen angegeben werden. Bei landkreisüberschreitenden Linien wurden nur die Teilstrecken im Berchtesgadener Land berücksichtigt. Auf Basis einer Bandbreite der Kosten von brutto 3€ – 5€ pro Kilometer (Erfahrungswert) wurde der finanzielle Mehraufwand berechnet, um realistische Größenordnungen aufzeigen zu können.

9.1.1.1 Qualitative Hinweise für (funktionale) Mittelzentren

Die Aufgabenträgerschaft für die Stadtbusverkehre liegt bei den Städten Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen. Aufgrund der übertragenen Aufgabenträgerschaft haben Vorgaben des Landkreises keine Bindungswirkung für die Verkehre, daher werden im Rahmen des Nahverkehrsplans lediglich qualitative Hinweise zu anzustrebenden bzw. empfehlenden Verbesserungen gemacht, aber keine Detailausarbeitung mit Kostenschätzung. Im Zuge der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde eine Rückdelegation der Aufgabenträgerschaften diskutiert. Es wird empfohlen, die Aufgabenträgerschaft bei den Städten zu belassen. Für die Stadt Bad Reichenhall kann dies durch den steuerlichen Vorteil der In-Haus-Vergabe für den Stadtbus begründet werden, dessen Aufgabe zu deutlich höheren Kosten führen würde. Von einer Rückdelegation des Stadtbusverkehrs Freilassing wird auch insbesondere aufgrund des Wechsels der unmittelbaren Planungshoheit nicht empfohlen, da Umfang, Anpassungen und Ausweitungen des Fahrplans nicht unmittelbar seitens der Stadt umgesetzt werden können, sondern mit dem Landkreis abzustimmen wären. Dieser muss dann abwägen zwischen den Interessen der Stadt und einem landkreisweitem ÖPNV-Gesamtpaket. Gleiches gilt ebenfalls bei einer Rückübertragung der Aufgabenträgerschaft für den Stadtbus Laufen. Zudem wäre die derzeitige Regelung zu Betriebsführung und Fahrpersonal nicht aufrechtzuerhalten. Gegen die Rückdelegation von Stadtbusverkehren spricht auch, dass bis zum Zeitpunkt der Einrichtung eines Verkehrsverbundes eine Übergangslösung mit Aufbau neuer Organisations- und Verwaltungsstrukturen mit hohem Aufwand aufgebaut werden müssten. Mit Gründung eines Verkehrsverbundes ist die künftige Aufgabenträgerschaft und Einbindung der Stadtbusverkehre in

die Verbundstrukturen mit den jeweiligen Aufgabenträger-Kommunen gemeinsam zu erarbeiten und abzustimmen.

Das Mittelzentrum Berchtesgaden verfügt über keinen eigenen Stadtbus. Der Markt hegt allerdings den Wunsch nach einer individuellen innerörtlichen Erschließung mittels „Aufstiegshilfe“ zwischen Bahnhof und Marktzentrum in Form eines autonom fahrenden Kleinbusses. Dies ist im Zuge weiterer Untersuchungen zu prüfen. Die Zuständigkeit für Einrichtung und Betrieb dieser „Aufstiegshilfe“ verhält sich hierbei äquivalent zu den oben genannten Stadtbusverkehren.

Aufgrund des unterschiedlichen Niveaus der Stadtbusverkehre in den drei Städten, werden unterschiedliche Verbesserungsmaßnahmen angestrebt. Aufgrund einer im Vergleich zu Bad Reichenhall und Freilassing anderen Gebietsstruktur, werden in der Stadt Laufen niedrigere Standards angesetzt.

Bad Reichenhall:

- Weiterhin Abstimmung der Stadtbuslinien auf den SPNV (derzeit etwa 20-/40-min-Takt) durch Citybus im 20-min-Takt (Linie 4)
- Restliche Linien weiterhin im 60-min-Takt (Linien 1 und 2).

Freilassing:

- Taktverkehr auf Stadtbuslinien (Basis Stundentakt, im Kerngebiet durch Überlagerung 30-min-Takt) in gesamter Normalverkehrszeit 6 –20 Uhr, d.h. vor allem Ergänzung 18 –20 Uhr.
- Realisierung Taktknoten im Schienenverkehr
- dann Anbindung aller Stadtteile an die Bahn mit durchgehendem 30-min-Takt auf beiden Stadtbuslinien anzustreben.

Laufen:

Aufgrund nicht vergleichbarer struktureller Voraussetzungen der Stadt Laufen im Vergleich zu den anderen (funktionalen) Mittelzentren Berchtesgaden, Freilassing und Bad Reichenhall (u.a. weniger Einwohner, geringere touristische Bedeutung) werden im Rahmen der qualitativen Hinweise für die Stadt Laufen niedrigere Standards angesetzt:

- Aufwertung Stadtbus durch durchgehenden Taktverkehr (Stundentakt), im Zeitraum 6 –20 Uhr

- dann konsequente Abstimmung Stadtbus – Bahn.

9.1.1.2 Maßnahmen auf Bus-Premiumlinien

Für die Bus-Premiumlinien sind die Linie 180 (Verkehrsachse Salzburg – Bayerisch Gmain – (Bad Reichenhall)) sowie die Linie 840 (Verkehrsachse Salzburg – Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königssee) vorgesehen, deren Angebot gemäß den Richtwerten ausgeweitet werden soll (siehe Tabelle 22).

Die Route der Linie 180, die von Bad Reichenhall über Bayerisch Gmain grenzüberschreitend nach Österreich verkehrt, verläuft auf dem Teilstück Bad Reichenhall – Bayerisch Gmain parallel zur Schiene und dem Stadtbus Bad Reichenhall. Daher ist vorgesehen, dass der 30-min-Takt, der bereits heute auf österreichischer Seite besteht, von der Staatsgrenze bis nach Bayerisch Gmain ausgeweitet wird. Von dort soll die Linie lediglich im 60-min-Takt weiter bis nach Bad Reichenhall verkehren, um Parallelverkehr zu minimieren. Gemeinsam mit einer Stärkung der Linie 260 (siehe Maßnahmen Hauptliniennetz) soll für die Achse Bad Reichenhall – Salzburg ein aus diesen beiden Linien kombiniertes Premiumangebot mit einer halbstündlichen Bedienung geschaffen werden. Tabelle 24 und Tabelle 25 sind die für diese Leistungen zu erbringenden Mehrkilometer sowie geschätzte Kosten zu entnehmen.

Bus-Premiumliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn-u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L180: Bayerisch Gmain - Bad Reichenhall Hbf	19.100	33.000	58%	6.600	11.400	58%	2.900	8.700	33%	3.600	4.500	80%	34%

Tabelle 24 Fehlende Kilometer Linie 180

Bus-Premiumliniennetz										
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit										
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Summe
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
L.180: Bayerisch Gmain - Bad Reichenhall Hbf	5 €	42.000 €	28.000 €	14.000 €	9.000 €	21.000 €	8.000 €	4.000 €	Bedarfsfahrten	126.000 €
	3 €	25.000 €	17.000 €	8.000 €	5.000 €	13.000 €	5.000 €	2.000 €	Bedarfsfahrten	75.000 €

Tabelle 25 Kostenschätzung Linie 180

Für die Linie 840 ist die perspektivische Zielsetzung ein durchgehender 30-min-Takt auf der gesamten Achse Königssee – Berchtesgaden – Marktschellenberg – Untersbergbahn – Salzburg. Jedoch besteht aus planerischer Sicht bei dieser Zielsetzung grundsätzlich das Problem, dass die O-Buslinie 5 des SVV zur Untersbergbahn auf österreichischer Seite derzeit im 20-min-Takt verkehrt, was einerseits gute Abstimmungs- und Umsteigemöglichkeiten auf allen Fahrten des 30-min-Takts ausschließt, andererseits aber kein zusätzlicher Parallelverkehr zwischen der Linie 840 und der O-Buslinie 5 im Abschnitt Untersbergbahn – Salzburg Hauptbahnhof als sinnvoll erachtet wird.

Dennoch strebt der Landkreis eine deutliche Stärkung der Achse Berchtesgaden – Salzburg an. Daher soll auf der Strecke Berchtesgaden – Untersbergbahn – Salzburg der, abgesehen von fehlenden Fahrten in Tagesrandzeiten, derzeit bereits weitestgehend bestehende Stundentakt exakt umgesetzt werden. Zusätzlich soll künftig ein weiterer Bus auf der Teilstrecke Berchtesgaden – Untersbergbahn im Stundentakt verkehren, sodass sich zwar kein exakter 30-min-Takt, aber ein ungefährer 20-/40-Takt auf diesem Teilabschnitt ergibt. Dadurch wird einerseits Parallelverkehr auf österreichischer Seite zwischen der Linie 840 und der O-Buslinie 5 vermieden, andererseits kann eine sehr gute Umsteige Verbindung zwischen den zusätzlichen Bussen der Linie 840 und der O-Buslinie 5 realisiert werden (z.B. Ankunft Linie 840 an Untersbergbahn zur Minute 17, Abfahrt O-Bus 5 Minute 22; in der Gegenrichtung Ankunft O-Bus 5 zur Minute 13, Abfahrt Linie 840 Minute 18). Alternativ ist auch eine Verknüpfung an die Linie 170 (Hallein - Taxach - Anif - Alpenstraße - Hauptbahnhof) denkbar, die bereits im 30-Minuten-Takt verkehrt.

Fehlende Kilometer und eine Kostenschätzung für die Linie 840 sind Tabelle 26 und Tabelle 27 zu entnehmen. Aufgrund bisheriger Nachfragestrukturen ist bei der Linie 840 der Kostenaufwand voraussichtlich günstiger, sodass zur Kostenschätzung die Werte 2 bzw. 4 Euro angesetzt wurden.

Bus-Premiumlinie													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn- u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L.840: Abschnitt Berchtesgaden - Landesgrenze	65.000	150.000	43%	24.000	51.000	47%	12.000	40.000	30%	13.000	18.000	72%	44%

Tabelle 26 Fehlende Kilometer Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Landesgrenze

Bus-Premiumlinie										
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit										
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Summe
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
L.840: Abschnitt Berchtesgaden - Landesgrenze	4 €	250.000 €	90.000 €	80.000 €	28.000 €	88.000 €	24.000 €	20.000 €	Bedarfsfahrten	580.000 €
	2 €	125.000 €	45.000 €	40.000 €	14.000 €	44.000 €	12.000 €	10.000 €	Bedarfsfahrten	290.000 €

Tabelle 27 Kostenschätzung Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Landesgrenze

Zur Anbindung des Königssees sollte der Abschnitt Berchtesgaden – Königssee/Jennerbahn dagegen bereits heute auf einen 30-min-Takt ausgeweitet werden – nach Möglichkeit durch Verlängerung der Linie 840 mit einer umsteigefreien Durchbindung über Unterstein bis zum Königssee. Bei Umsetzung des 30-min-Takts auf der Schiene sollte die Linie dann entsprechend am Bahnhof Berchtesgaden auf die Züge von/nach Bad Reichenhall abgestimmt werden. Fehlende Kilometer und eine Kostenschätzung sind Tabelle 28 und Tabelle 29 zu entnehmen.

Bus-Premiumlinie													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn-u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L840: Abschnitt Berchtesgaden - Königssee	46.000	61.000	75%	15.000	21.000	71%	11.000	17.000	65%	7.500	7.500	100%	75%

Tabelle 28 Fehlende Kilometer Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Königssee/Jennerbahn

Bus-Premiumlinie										
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit										
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Summe
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
L.840: Abschnitt Berchtesgaden - Königssee	4 €	26.000 €	34.000 €	10.000 €	14.000 €	13.000 €	11.000 €	0 €	Bedarfsfahrten	108.000 €
	2 €	13.000 €	17.000 €	5.000 €	7.000 €	6.500 €	5.500 €	0 €	Bedarfsfahrten	54.000 €

Tabelle 29 Kostenschätzung Linie 840, Abschnitt Berchtesgaden – Königssee/Jennerbahn

Der Trassenverlauf der Premiumlinie 840 mit Verlängerung zum Königssee orientiert sich dabei klar an einer geplanten Regionalstadtbahnverbindung von österreichischer Seite entlang der Erschließungsachse Salzburg – Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königssee. Auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Schönau a. Königssee soll die grundsätzlich möglichst direkt verlaufende Linie nicht auf dem schnellsten Weg entlang der B20 geführt werden, sondern durch den Ortsteil Unterstein (als bevölkerungsreichsten Ortsteil). Dies verbessert die Anbindung der örtlichen Bevölkerung sowie der zahlreichen Gästeunterkünfte in Richtung Berchtesgaden/Salzburg bzw. in Gegenrichtung zum Königssee.

Ausblick: Wiedererrichtung einer Regionalstadtbahn Salzburg – Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königssee

Als Basis für die Planung der Wiedererrichtung einer Bahnverbindung von Salzburg über Marktschellenberg nach Berchtesgaden und bis zum Königssee dient die Studie "Euregio-Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich" [23]. In dieser Studie wird die Trassenfreihaltung für einen Regionalstadtbahnkorridor Salzburg – Grödig – Marktschellenberg – Berchtesgaden - Königssee ausdrücklich empfohlen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse bei Durchquerung der Orte Marktschellenberg, Berchtesgaden und Schönau am Königssee (hier vor allem in den Ortsteilen Unterstein und Königssee) muss größtenteils der vorhandene Straßenverkehrsraum (Bundesstraße B 305 und Kreisstraße BGL 1) in die Trassenplanung miteinbezogen werden. Insofern leitet sich daraus die Notwendigkeit ab, die Wiedererrichtung der Regionalstadtbahnverbindung als Straßenbahn gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) weiterzuverfolgen. Bei Realisierung des Projekts würde die Qualität dieser Verbindung nochmals erheblich verbessert. Die weitere Bedienung dieser Relation durch die angeführten Bus-Premiumlinien entfällt zu dem Zeitpunkt, an welchem die wiedererrichtete Regionalstadtbahn ihren Betrieb aufnimmt. Es wird vorgeschlagen, dieses Thema gemeinsam mit dem Land Salzburg weiter voranzutreiben, insbesondere die technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine baldmögliche Realisierung dieser Regionalstadtbahnverbindung zu schaffen. Unabhängig hiervon sollten zunächst die ÖPNV-Verbesserungen durch Ausbau der Premiumlinien entlang der geplanten Regionalstadtbahntrasse Staatsgrenze – Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königssee umgesetzt werden .

9.1.1.3 Maßnahmen auf Bus-Hauptliniennetz

Maßnahmen auf dem Bus-Hauptliniennetz werden für die Linien 260, 829, 837, 838, 839, 841, 846, 848 und 852 angestrebt (siehe Tabelle 30).

Gemeinde	Maßnahmen								
	Bus-Hauptliniennetz im Stundentakt								
	260	829	837	838	839	841	846	848	852
Ainring									
Anger		X							
Bad Reichenhall	X	X				X			
Bayerisch Gmain						X			
Berchtesgaden			X	X	X	X	X	X	
Bischofswiesen					X	X			
Freilassing									X
Laufen									X
Marktschellenberg									
Piding		X							
Ramsau b. Berchtesgaden							X		
Saaldorf-Surheim									X
Schneizlreuth	X								
Schönau a.Königssee						X			
Teisendorf		X							

Tabelle 30 Gemeinde-Maßnahmen-Matrix Bus-Hauptliniennetz

Für die Hauptlinien ist Montag-Freitag ein 1-Std-Takt und am Sonn- und Feiertag ein 2-Std-Takt vorgesehen, der in der Normalverkehrszeit exakt umgesetzt werden soll. In der Schwachverkehrszeit wird das Angebot auf einen 2-Std-Takt bzw. Bedarfsfahrten zurückgefahren. Die Maßnahmen werden im Folgenden für jede Linie aufgezeigt und durch Angabe fehlender Kilometer und geschätzter Kosten quantifiziert. Die Linien 837, 838, 839, 841, 846 und 848 werden als Regionalbuslinien im Raum Berchtesgaden zusammengefasst.

Linie 260:

Montag-Samstag:

- NVZ: 1-Std-Takt/SVZ: 2-Std-Takt

Sonntag:

- NVZ: 2-Std-Takt/SVZ: Bedarfsfahrten

Bus-Hauptliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn-u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L260: Walsberg Staatsgrenze-Melleck Abzw.	103.000	145.000	71%	34.000	50.000	68%	11.000	38.000	29%	12.000	17.000	71%	64%

Tabelle 31 Fehlende Kilometer Linie 260

Bus-Hauptliniennetz											
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit											
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Summe	
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
L260: Walsberg Staatsgrenze-Melleck Abzw.	5 €	127.000 €	83.000 €	50.000 €	28.000 €	100.000 €	33.000 €	25.000 €	Bedarfsfahrten	446.000 €	
	3 €	76.000 €	50.000 €	30.000 €	17.000 €	60.000 €	20.000 €	15.000 €	Bedarfsfahrten	268.000 €	

Tabelle 32 Kostenschätzung Linie 260

Linie 829:

Montag-Samstag:

- NVZ: 1-Std-Takt/SVZ: 2-Std-Takt

Sonntag:

- NVZ: 2-Std-Takt/SVZ: Bedarfsfahrten

Bus-Hauptliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn-u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L829: Bad Reichenhall - Anger - Teisendorf	78.600	135.000	58%	21.600	47.000	46%	2.000	36.000	6%	0	8.300	0%	45%

Tabelle 33 Fehlende Kilometer Linie 829

Bus-Hauptliniennetz											
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit											
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn-u. Feiertag		Summe	
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
L.829: Bad Reichenhall - Anger - Teisendorf	5 €	150.000 €	133.000 €	85.000 €	42.000 €	140.000 €	30.000 €	40.000 €	Bedarfsfahrten	620.000 €	
	3 €	90.000 €	80.000 €	51.000 €	25.000 €	84.000 €	18.000 €	24.000 €	Bedarfsfahrten	372.000 €	

Tabelle 34 Kostenschätzung Linie 829

Linie 852:

Montag-Samstag:

- NVZ: 1-Std-Takt/SVZ: 2-Std-Takt

Sonntag:

- NVZ: 2-Std-Takt/SVZ: Bedarfsfahrten

Bus-Hauptliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo-Fr Schultage			Mo-Fr Ferientage			Samstag			Sonn-u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L.852: Freilassing - Saaldorf/Surheim - Laufen	95.000	141.000	67%	22.000	49.000	45%	2.000	37.000	5%	0	25.000	0%	47%

Tabelle 35 Fehlende Kilometer Linie 852

Bus-Hauptliniennetz										
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit										
Strecke	€/km	Mo-Fr Schultage		Mo-Fr Ferientage		Samstag		Sonn- u. Feiertag		Summe
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
L.852: Freilassing - Saaldorf/Surheim - Laufen	5 €	200.000 €	30.000 €	110.000 €	26.000 €	155.000 €	20.000 €	125.000 €	Bedarfsfahrten	666.000 €
	3 €	120.000 €	18.000 €	66.000 €	15.000 €	93.000 €	12.000 €	75.000 €	Bedarfsfahrten	399.000 €

Tabelle 36 Kostenschätzung Linie 852

Linien 837, 838, 839, 841, 846, 848:

Bei Linie 841 dient die Ergänzung des weitgehend bestehenden Stundentaktes der Herstellung eines gemeinsamen durchgehenden 30-min-Taktes mit der Bahn zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden. Die Fahrpläne von Bus und Bahn sind bereits heute so getaktet, dass sie versetzt zueinander verkehren, allerdings ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten kein exakter Takt mit beiden Verkehrsmitteln herzustellen.

Montag-Samstag:

- NVZ: 1-Std-Takt/SVZ: 2-Std-Takt

Sonntag:

- NVZ: 2-Std-Takt/SVZ: Bedarfsfahrten

Bus-Hauptliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo - Fr Schultage			Mo - Fr Ferientage			Samstag			Sonn- u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L837: Berchtesgaden - Maria Gern - Hintergern	35.000	50.000	70%	7.000	17.000	41%	4.500	13.000	35%	5.000	6.000	83%	60%
L838: Berchtesgaden - Dokumentation - Buchenhöhe - Christopherusschule	33.000	40.000	83%	8.000	14.000	57%	5.000	11.000	45%	2.500	2.500	100%	72%
L839: Ringlinie Berchtesgaden - Strub - Andreas-Fendt-Ring - Strub - Berchtesgaden	60.000	80.000	75%	21.500	28.000	77%	11.000	22.000	50%	25.000	50.000	50%	65%
L841: Bad Reichenhall - Bischofswiesen - Berchtesgaden	132.000	160.000	83%	45.000	55.000	82%	29.000	42.000	69%	11.000	11.000	100%	81%
L846: Berchtesgaden - Ramsau - Hintersee	65.000	90.000	72%	15.000	30.000	50%	9.000	24.000	38%	9.500	12.000	79%	63%
L848: Berchtesgaden - Oberau - Mautstelle Nord	23.000	40.000	58%	7.000	14.000	50%	1.000	11.000	9%	7.500	8.500	88%	52%
Berchtesgaden gesamt	348.000	460.000	76%	103.500	158.000	66%	59.500	123.000	48%	60.500	90.000	67%	69%

Tabelle 37 Fehlende Kilometer Linien Raum Berchtesgaden

Bus-Hauptliniennetz													
Kilometer (km/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit													
Strecke	Mo - Fr Schultage			Mo - Fr Ferientage			Samstag			Sonn- u. Feiertag			Summe
	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	Ist	Soll	Ist in %	
L829: Bad Reichenhall - Anger - Teisendorf	78.600	135.000	58%	21.600	47.000	46%	1.000	36.000	3%	0	8.300	0%	45%
L260: Walsenberger Staatsgrenze - Melleck Abzw.	98.000	145.000	68%	32.400	50.000	65%	10.800	38.300	28%	11.800	17.700	67%	61%
L.852: Freilassing - Saaldorf/ Surheim – Laufen	95.000	141.000	67%	22.000	49.000	45%	2.000	37.000	5%	0	25.000	0%	47%
Berchtesgaden (837,838,839, 841,846,848)	348.000	460.000	76%	103.500	158.000	66%	59.500	123.000	48%	60.500	90.000	67%	63%
Fehlende Km gesamt Bus-Hauptlinien	619.600	881.000	70%	179.500	304.000	59%	73.300	234.300	31%	72.300	141.000	51%	61%

Tabelle 38 Fehlende Kilometer Hauptliniennetz

Auf den Linien des Hauptliniennetzes werden die geforderten Zielwerte unter Berücksichtigung der definierten Bedienungszeiten heute noch nicht erreicht. Dabei variiert der Anteil der bereits im Bestand vorhandenen Kilometer von ca. 45 Prozent (Linie 829) bis ca. 64 Prozent (Linie 260). Insbesondere am Samstag besteht teilweise größerer Handlungsbedarf.

Bus-Hauptliniennetz										
Kosten (€/Jahr) für Maßnahmen zur Behebung von Zielwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit										
Strecke	€/km	Mo - Fr Schultage		Mo - Fr Ferientage		Samstag		Sonn- u. Feiertag		Summe
		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
L.829: Bad Reichenhall - Anger - Teisendorf	5 €	150.000 €	133.000 €	85.000 €	42.000 €	140.000 €	30.000 €	40.000 €	Bedarfsfahrten	620.000 €
	3 €	90.000 €	80.000 €	51.000 €	25.000 €	84.000 €	18.000 €	24.000 €	Bedarfsfahrten	372.000 €
L260: Walsberg Staatsgrenze-Melleck Abzw.	5 €	127.000 €	83.000 €	50.000 €	28.000 €	100.000 €	33.000 €	25.000 €	Bedarfsfahrten	446.000 €
	3 €	76.000 €	50.000 €	30.000 €	17.000 €	60.000 €	20.000 €	15.000 €	Bedarfsfahrten	268.000 €
L.852: Freilassing - Saaldorf/Surheim - Laufen	5 €	200.000 €	30.000 €	110.000 €	26.000 €	155.000 €	20.000 €	125.000 €	Bedarfsfahrten	666.000 €
	3 €	120.000 €	18.000 €	66.000 €	15.000 €	93.000 €	12.000 €	75.000 €	Bedarfsfahrten	399.000 €
Berchtesgaden (837,838,839,841,846,848)	5 €	180.000 €	355.000 €	127.000 €	122.500 €	179.000 €	98.000 €	42.000 €	Bedarfsfahrten	1.103.500 €
	3 €	108.000 €	213.000 €	76.200 €	73.500 €	107.400 €	58.800 €	25.200 €	Bedarfsfahrten	662.100 €
	5 €	655.000 €	600.000 €	370.000 €	220.000 €	575.000 €	180.000 €	230.000 €	Bedarfsfahrten	2.835.500 €
	3 €	395.000 €	360.000 €	225.000 €	130.000 €	345.000 €	110.000 €	140.000 €	Bedarfsfahrten	1.701.100 €

Tabelle 39 Kostenschätzung Linien Hauptliniennetz

9.1.1.4 Maßnahmen auf Busergänzungsnetz

Das Busergänzungsnetz umfasst die restlichen im Landkreis verkehrenden Linien. Erreicht werden sollen die Grenzwerte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung, die auf vielen Linien im heutigen Bestand bereits erreicht werden. Lediglich auf den Linien 85, 516, 845, 853 und 9825 sind Maßnahmen nötig, um diese Zielwerte zu erreichen. Im Rahmen der Vorabbekanntmachungen sollen die Grenzwerte vorgegeben werden, deren Einhaltung ggf. auch eigenwirtschaftlich möglich sein wird. Dennoch werden im Folgenden Kostenschätzungen aufgezeigt.

Gemeinde	Maßnahmen																	
	Bus-Ergänzungsnetz (Einhaltung Grenzwerte)																	
	3	4	5a	16	19	85	112	516	828	836	842	843	845	853	9515	9519	9526	9825
Ainring						X												
Anger						X												
Bad Reichenhall																		
Bayerisch Gmain																		
Berchtesgaden																		
Bischofwiesen																		
Freilassing						X								X				
Laufen														X				X
Marktschellenberg																		
Piding																		
Ramsau b. Berchtesgaden													X					
Saaldorf-Surheim														X				X
Schneizlreuth																		
Schönau a.Königssee																		
Teisendorf								X										X



Grenzwert wird heute schon erfüllt

Tabelle 40 Gemeinde-Maßnahmen-Matrix Bus-Ergänzungsnetz

Von den Grenzwertunterschreitungen betroffen sind die Ortsteile Adelstetten, Straß und Thundorf (angebunden durch Linie 85), die Ortsteile Neukirchen und Rückstetten in Teisendorf (Linie 516) sowie Schwarzeck (Linie 845; Ramsau), Sillersdorf (Linie 853; Saaldorf-Surheim) und Weildorf (Linie 9825; Teisendorf).

Karte 61 zeigt das vollständige Zielnetz bei Umsetzung aller in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen zum Fahrtenangebot.

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Linie	Ortsteil	Einw.	Mo - Fr Schultage					Mo - Fr Ferientage				
			Fehlende FP		Fehlende km/Jahr	Kosten/km		Fehlende FP		Fehlende km/Jahr	Kosten/km	
			NVZ	SVZ		3 €	5 €	NVZ	SVZ		3 €	5 €
85	Adelstetten	220	Wird durch Maßnahmen für Thundorf abgedeckt.					Wird durch Maßnahmen für Thundorf abgedeckt.				
	Straß	237										
	Thundorf	227						2,5	Bedarfsverkehr	5.000	15.000 €	25.000 €
516	Neukirchen a.T.	597										
	Rückstetten	376						3	Bedarfsverkehr	4.000	12.000 €	20.000 €
845	Schwarzeck	313						3	Bedarfsverkehr	5.000	15.000 €	25.000 €
853	Sillersdorf	212	1,5	Bedarfsverkehr	11.000	33.000 €	55.000 €	2,5	Bedarfsverkehr	6.000	18.000 €	30.000 €
9825	Weildorf	256										
					Gesamtsumme Mo-Fr Schultage	33.000 €	55.000 €					
								Gesamtsumme Mo-Fr Ferientage	60.000 €	100.000 €		



Keine Grenzwertunterschreitung

Tabelle 41 Fehlende Kilometer und Kostenschätzung Bus-Ergänzungsnetz (1)

Linie	Ortsteil	Ein w.	Samstag					Sonntag							
			Fehlende FP		Fehlende km/Jahr	Kosten		Fehlende FP		Fehlende km/Jahr	Kosten				
			NVZ	SVZ		3 €	5 €	NVZ	SVZ		3 €	5 €			
85	Adelstetten	220	Wird durch Maßnahmen für Thundorf abgedeckt.					Wird durch Maßnahmen für Thundorf abgedeckt.							
	Straß	237													
	Thundorf	227	3	Bedarfsverkehr	4.000	12.000 €	20.000 €	1	Bedarfsverkehr	2.000	6.000 €	10.000 €			
516	Neukirchen a.T.	597	1	Bedarfsverkehr	1.000	3.000 €	5.000 €	1	Bedarfsverkehr	1.000	3.000 €	5.000 €			
	Rückstetten	376	3	Bedarfsverkehr	3.000	9.000 €	15.000 €	1	Bedarfsverkehr	1.000	3.000 €	5.000 €			
845	Schwarzeck	313	3	Bedarfsverkehr	4.000	12.000 €	20.000 €	1	Bedarfsverkehr	2.000	6.000 €	10.000 €			
853	Sillersdorf	212	3	Bedarfsverkehr	4.000	12.000 €	20.000 €	1	Bedarfsverkehr	2.000	6.000 €	10.000 €			
9825	Weildorf	256	3	Bedarfsverkehr	9.000	27.000 €	45.000 €	1	Bedarfsverkehr	3.000	9.000 €	15.000 €			
					Gesamtsumme Samstag	75.000 €	125.000 €						Gesamtsumme Sonntag	33.000 €	55.000 €



Keine Grenzwertunterschreitung

Gesamtsumme bei 3 Euro/km: 201.000 €
Gesamtsumme bei 5 Euro/km: 335.000 €

Tabelle 42 Fehlende Kilometer und Kostenschätzung Bus-Ergänzungsnetz (2)

Für die Ringlinie Schönau 843 konnten keine Grenzwertunterschreitungen festgestellt werden, dennoch besteht die Zielsetzung des Landkreises in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Schönau a. Königssee Angebotsverbesserungen auf den Weg zu bringen (s. Kap. 9.1.1.5).

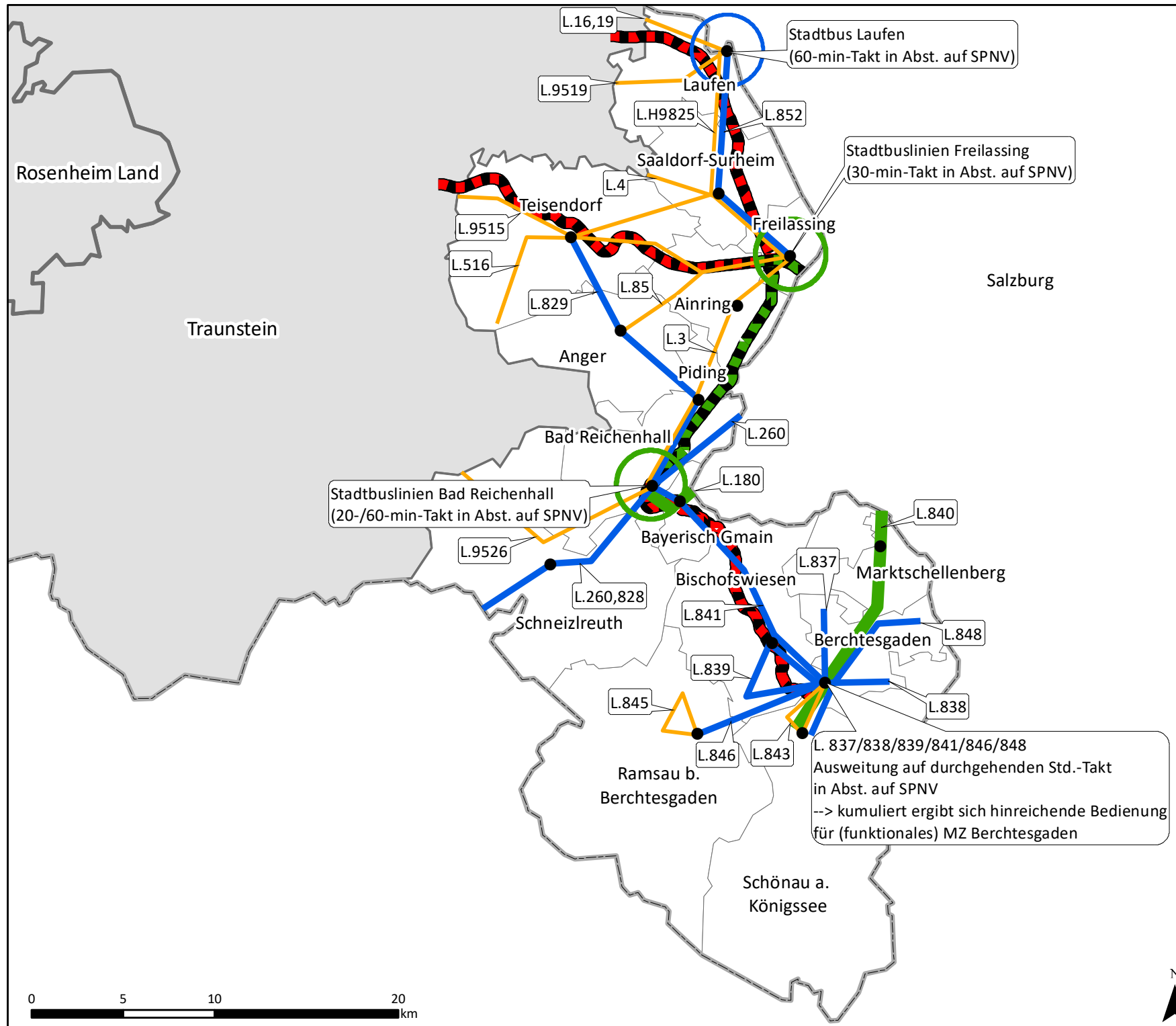
9.1.1.5 Weitere Fahrplanmaßnahmen

Als weitere Maßnahmen, die das Fahrtenangebot betreffen, sind zu nennen:

- Prüfung, ob der Einsatz von Verstärkerfahrzeugen auf bestimmten, nachfragestarken Kursfahrten sinnvoll ist

- Zielsetzung der Einführung eines Skibusses in den Wintermonaten gewünscht in der Gemeinde Schönau vorbehaltlich weiterer Untersuchungen.
- Umsetzung von Angebotsverbesserungen zur Erreichung der für Montag – Samstag angesetzten Bedienungsstandards auch an Sonn- und Feiertagen im touristisch geprägten südlichen Teil des Landkreises. Da solche Maßnahmen über die bereits geplanten umfangreichen Verbesserungen hinausgehen, stehen solche spezifisch touristischen Maßnahmen unter dem Vorbehalt der Finanzierung der jeweils betroffenen Gemeinden. Hierzu sind entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zwischen Landkreis und Gemeinde abzuschließen.
- Spezifisch von Gemeinden gewünschte Maßnahmen, die über die für den Landkreis gesetzten Bedienungsstandards hinausgehen und jeweils von den betroffenen Gemeinden selbst finanziert werden. Beispiele hierfür sind:
 - Ringlinie Schönau 843: hier wird eine deutliche Angebotsverbesserung gewünscht, dabei ist Parallelverkehr mit der neuen Verbindung Berchtesgaden Königssee (siehe Kap. 9.1.1.2) zu vermeiden. Daher soll der Linienvverlauf so abgeändert werden, dass die Ringlinie nicht von Unterstein direkt zurück nach Berchtesgaden verläuft, sondern die Fahrstrecke Berchtesgaden – Oberschönau – Unterstein – B20/Schwöb – Berchtesgaden bedient.
 - Neue Ortsbuslinie in der Gemeinde Bischofswiesen: Eine mögliche Route verlief beginnend am Auschauerweiher-Bad über Bischofswiesen, Skizentrum Götschen, Loipl bis nach Hochschwarzeck und rückführend über Loipl, Medical Park, Pfaffenfeld, Winkl-Siedlung nach Bischofswiesen und Aschauerweiher. In Hochschwarzeck würde die Ortsbuslinie Bischofswiesen an die Linie 845 „Panoramabus Ramsau“ anknüpfen. Die neue Ortsbuslinie soll insbesondere die genannten Ortsteile besser an den Bahnhof Bischofswiesen anbinden und dient darüber hinaus der Erschließung zahlreicher Freizeit- und Ausflugsziele. Der Bedienungsumfang der neuen Ortsbuslinie soll weitestgehend einem Taktfahrplan entsprechen.
 - Linie 846 (Berchtesgaden – Ramsau – Hintersee): Zusätzliche Angebotsverbesserungen im Sommerfahrplan, die über den im Kapitel 9.1.1.3 angesetzten Bedienungsstandard (Stundentakt) hinausgehen.

Entwurf Zielnetz

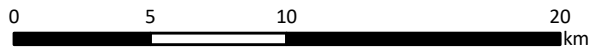


- Schiennetz (Ziel: 30-min-Takt)
- 30-min-Takt (bzw. 20-/40-min-Takt) Bestand
- 60-min-Takt Bestand
- Premiumlinien (30-min-Takt)
- Stadtbuslinien im 30-min-Takt bzw. 20-/60-min-Takt
- Stadtbuslinien im 60-min-Takt
- Hauptliniennetz (60-min-Takt)
- Bus-Ergänzungsnetz

- gemeindefreies Gebiet
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 61

Quelle: Fahrplanbuch



9.1.2 Erreichbarkeit Gemeindezentrum und zentrale Orte

Bei Betrachtung der Richtwerte in der Schwachstellenanalyse ergaben sich hinsichtlich der Erreichbarkeit von Gemeindezentren und zentralen Orten im Landkreis folgende Defizite:

- Anbindung an Gemeindezentrum: 15 Ortsteile
- Anbindung an Unterzentrum: 8 Ortsteile
- Anbindung an Mittelzentrum: 14 Ortsteile

Die Analyse hat gezeigt, dass sich die in Kap. 9.1.1 erläuterten Maßnahmen bei der Fahrtenhäufigkeit sich positiv auf eine Behebung aller Grenz- und Zielwertunterschreitungen der Erreichbarkeit von Gemeindezentren (Tabelle 43) und zentraler Orte (Tabelle 44) auswirken.

So zeigt sich hinsichtlich der Erreichbarkeit von Gemeindezentren, dass, außer dem Ortsteil Weißbach a.d.A. in Schneizlreuth, alle Defizite durch die in Kap. 9.1.1 erläuterten Maßnahmen behoben werden. Da im Falle von Weißbach a.d.A. die Verbindung nach Bad Reichenhall gegeben ist und der Ort zukünftig ohnehin durch Bedarfsverkehr abgedeckt ist, wird von weiteren Maßnahmen abgesehen.

Gleiches gilt auch für die Verbindung der Ortsteile in das nächste Unter- bzw. Mittelzentrum. Lediglich die Ortsteile Neukirchen a.T., Oberteisendorf und Rückstetten besitzen nicht die gemäß Leitlinie geforderte Anbindung an das nächste Mittelzentrum. Nicht berücksichtigt wurde dabei der Gemeindebus Teisendorf, der ganztägig Fahrten zum Bahnhof Teisendorf und von dort nach Freilassing ermöglicht. Da der zukünftige Bedarfsverkehr im Vergleich zum Gemeindebus ein besseres Angebot aufweist, werden keine weiteren Maßnahmen empfohlen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht über die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse hinaus für die Erreichbarkeit der Hauptorte der Gemeinden Anger und Saaldorf-Surheim. Diesem wird bei den Maßnahmen zur Fahrtenhäufigkeit durch die deutliche Ausweitung der Linien 829 und 852 Rechnung getragen.

Gemeindehauptort	Gemeindeteil	Maßnahme Verkehrsachse	Maßnahme funktionale MZ	Maßnahme verd. Raum	Maßnahme ländl. Raum	Bemerkung
Ainring	Bruch	X				Keine Verbindung nach Gmdz. Ainring, aber nach Freilassing; Laufentfernung zum Bhf. Ainring; Vermeidung Schienenparallelverkehr; ggf. Ergänzung Bedarfsverkehr
Ainring	Straß			X		Keine Verbindung nach Gmdz. Ainring, aber nach Freilassing; ggf. Ergänzung Bedarfsverkehr
Ainring	Thundorf			X		Keine Verbindung nach Gmdz. Ainring, aber nach Freilassing; ggf. Ergänzung Bedarfsverkehr
Ramsau b. Berchtesgaden	Schwarzeck				X	
Bad Reichenhall	Nonn		X			
Bischofswiesen	Engedey		X			Anbindung nach Berchtesgaden gegeben
Bischofswiesen	Loipl				X	Nur Rufbus-HS; Bedarfsverkehr
Bischofswiesen	Strub		X			
Marktschellenberg	Scheffau				X	Keine HS; Bedarfsverkehr
Saaldorf	Surheim				X	
Schneizlreuth	Weißbach a.d.A.					Anbindung nach Bad Reichenhall gegeben; ggf. Stichfahrten der L.9526 zur Anbindung von Hauptort Schneizlreuth
Schönau a. Königssee	Faselsberg		X			Anbindung L841 in Schwöb
Schönau a. Königssee	Königssee		X			Anbindung L841
Schönau a. Königssee	Schwöb		X			Anbindung L841
Teisendorf	Rückstetten				X	

X

Anbindung des Ortsteils an Gemeindezentrum durch Maßnahmen zur Erreichung der Richtwerte Fahrtenhäufigkeit erreicht



Anbindung des Ortsteils nur an nächstgelegenen Ort

Tabelle 43 Anbindung an Gemeindezentrum

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Unterzentrum	Gemeindeteil	Maßnahme Verkehrsachse	Maßnahme funktionale MZ	Maßnahme verd. Raum	Maßnahme ländl. Raum	Bemerkung
Ainring	Adelstetten			X		
Ainring	Bruch	X				Keine Verbindung nach Ainring, aber nach Freilassing; Laufentfernung zum Bhf. Ainring;
Ainring	Hausmoning	X				Laufentfernung zum Bhf. Ainring;
Ainring	Straß			X		
Ainring	Thundorf			X		
Bischofswiesen	Loipl				X	Nur Rufbus-HS; Bedarfsverkehr
Bischofswiesen	Scheffau				X	Keine HS; Anbindung nach Berchtesgaden
Teisendorf	Rückstetten				X	

(funktionales) Mittelzentrum	Gemeindeteil	Maßnahme Verkehrsachse	Maßnahme funktionale MZ	Maßnahme verd. Raum	Maßnahme ländl. Raum	Bemerkung
Bad Reichenhall	Neukirchen a.T.					Verbindung nach Bad Reichenhall nicht sinnvoll herstellbar, Verbesserung Umsteigebeziehung nach Freilassing
Bad Reichenhall	Nonn		X			
Berchtesgaden	Loipl				X	Nur Rufbus-HS; Bedarfsverkehr
Berchtesgaden	Scheffau				X	Keine HS; Anschluss Rufbus Berchtesgaden?
Berchtesgaden	Schwarzeck					Keine Direktverbindung; Umstieg in Ramsau
Freilassing	Adelstetten			X		
Freilassing	Bruch	X				Laufentfernung zum Bhf. Ainring; Vermeidung Schienenparallelverkehr
Freilassing	Hausmoning	X				Laufentfernung zum Bhf. Ainring; Vermeidung Schienenparallelverkehr
Freilassing	Oberteisendorf					Keine Direktverbindung nach Freilassing, Verb. Umsteigebeziehung nach Freilassing
Freilassing	Rückstetten					Keine Direktverbindung nach Freilassing, Verb. Umsteigebeziehung nach Freilassing
Freilassing	Sillersdorf				X	
Freilassing	Straß			X		
Freilassing	Thundorf			X		
Freilassing	Weildorf				X	Anbindung nach Laufen durch L.9825

X

Anbindung des Ortsteils an Gemeindezentrum durch Maßnahmen zur Erreichung der Richtwerte Fahrtenhäufigkeit erreicht


 Anbindung des Ortsteils nur an nächstgelegenen Ort

Tabelle 44 Anbindung an zentrale Orte

9.1.3 Räumliche Erschließung

Tabelle 45 zeigt die Richtwertunterschreitungen, die in der Schwachstellenanalyse in Kapitel 5.2 festgestellt wurden. Dies betrifft Ortsteile, deren Siedlungsfläche zu mehr als 20 Prozent nicht von einer Haltestelle inkl. gemäß Leitlinie zumutbarer Streckenentfernung abgedeckt sind. Der Anteil der nicht erschlossenen Fläche variiert von lediglich 22 Prozent im Hauptort Teisendorf bis 100 Prozent in Jechling, Nonn und Scheffau. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass, abgesehen von den drei genannten Ortsteilen, alle Ortsteile die benötigte Erschließung durch Haltestellen vorweisen.

Da zudem anhand der reinen Analyse nicht zweifelsfrei auf die tatsächliche Nutzung der Siedlungsfläche geschlossen werden kann, ist eine genauere Betrachtung der betroffenen Flächen nötig. Dies betrifft beispielsweise Kasernengelände (siehe Bad Reichenhall-Karlstein). Auch ist bei sehr kleinteiliger Siedlungsstruktur oder topographisch schwer zugänglichen Siedlungsgebieten die Errichtung einer neuen Haltestelle und damit ggf. verbundenem Umwegfahrten nicht immer sinnvoll. Einzelne Analysen sind der rechten Spalte der Tabelle 45 zu entnehmen.

Die Ortsteile Jechling, Nonn, Oberau, Loipl und Scheffau weisen besonders hohe Anteile nicht erschlossener Siedlungsgebiete auf. Die Ortsteile Oberau und Loipl werden jedoch bereits heute durch den Rufbus Berchtesgaden bedient, dessen Haltestellen bei der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Zur weiteren räumlichen Erschließung ist in Zukunft insbesondere ein landkreisweites Bedarfssystem geplant, das unabhängig von der Einwohnerzahl alle Ortsteile im Landkreis anbinden soll.

Gemeinde	Gemeindeteil	Erschlossen in %	Anzahl nicht erschlossener Einwohner	Bemerkung/Maßnahme
Ainring	Bruch	51%	107	- Keine eigene HS; nächste HS Bhf. Ainring und Bruch/Heubergstr. (Freil.), keine Maßnahmen erforderlich
	Hammerau	72%	160	- Betrifft Wohngebiet direkt an der Saalach; keine Maßnahmen erforderlich; ggf. Bedarfsverkehr
Anger	Holzhausen	30%	152	- Keine eigene HS; nächste HS Anger Dorfplatz fußläufig erreichbar
	Jechling	0%	406	- HS Abzw. Jechling befindet sich an der St 2103, Bedarfsverkehr
Bad Reichenhall	Karlstein	47%	984	- fehlende HS betrifft nur Kasernengelände
	Marzoll	75%	163	- Keine HS im westlichen Stadtteil
	Nonn	0%	321	- Keine HS; Bedarfsverkehr
Berchtesgaden	Oberau	43%	452	- L.848 fährt nur entlang B319, Einrichtung neuer HS nicht empfohlen, Bedarfsverkehr
	Untersalzberg	34%	164	- keine Maßnahmen empfohlen, da sehr kleinteilige Siedlungsstruktur
Bischofswiesen	Egedey	75%	133	- HS Ilsank und Stangersteg; keine Maßnahmen erforderlich
	Loipl	18%	190	- Nur Bedarfs-HS; Bedarfsverkehr
Marktschellenberg	Schaden	37%	157	- HS Eishöhle und Marktschellenberg fußläufig erreichbar
	Scheffau	0%	224	- Keine HS; Bedarfsverkehr
Saaldorf-Surheim	Obersurheim	63%	88	- Keine eigene HS; nächste HS Surheim Schule bzw. Surheim Bhf. fußläufig erreichbar
Teisendorf	Neukirchen a. Teisenberg	76%	142	- Nur eine HS im Gemeindeteil, südlicher Teil nicht erschlossen, Bedarfs-HS Gemeindebus vorhanden; Bedarfsverkehr
	Teisendorf	78%	677	- Nur HS im zentralen Stadtgebiet; Randbereiche (insb. westl. Teil) nicht erschlossen, Bedarfs-HS Gemeindebus vorhanden; Bedarfsverkehr

Tabelle 45 Räumliche Erschließung

9.2 Maßnahmen zum Schülerverkehr

Im ländlichen Raum spielt der Schülerverkehr eine sehr bedeutende Rolle für den ÖPNV. Insoweit ist seine Weiterentwicklung eine ständige und wichtige Aufgabe. Dabei sind laufende Anpassungen notwendig. Zudem sind Änderungen in der Schulstruktur (z.B. neue Schulstandorte, Schulzeitenänderungen) angemessen in der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

Generell sollen angemessene und zumutbare Fahrt-, Umsteige- und Wartezeiten an der Schule (vor Beginn und nach Ende des Unterrichts) eingehalten werden. Gegebenenfalls kann ein gestaffelter Unterrichtsbeginn Verkehrsspitzen vermeiden helfen.

Im Zuge der Maßnahmen während der Corona-Pandemie wurden vom Landkreis bereits auf zahlreichen Linien Verstärkerbusse eingesetzt, um dem Infektionsschutz auf dem Schulweg der Schülerinnen und Schüler gerecht zu werden. Auf diesen Linien sind nach Möglichkeit auch künftig entsprechende Kapazitätserweiterungen vorzusehen.

Weiterhin ist es Zielsetzung, freigestellte Schülerverkehre nach Möglichkeit im Sinne möglicher Synergieeffekte und einer Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den ÖPNV zu integrieren. Eine Voraussetzung dafür ist die entsprechende Bereitschaft der jeweiligen Schulaufwandsträger bzw. geeignete Randbedingungen vor Ort.

Insoweit gilt es, u.a. in Abhängigkeit von bestehenden Vertragslaufzeiten im freigestellten Schülerverkehr und sonstigen im jeweiligen Bereich anstehenden Maßnahmen sowie Laufzeiten relevanter Liniengenehmigungen, die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen, gemeinsam mit den jeweiligen Schulaufwandsträgern.

9.3 Weitere Maßnahmen zum allgemeinen ÖPNV

Weitere für den allgemeinen ÖPNV relevante Maßnahmen sind:

- Umsteigemöglichkeit Bus-Bahn
- Schnittstellen Bus – Bahn / Bus bzw. Bus – Bus
- Bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept

9.3.1 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Wie in Kapitel 5.4 aufgezeigt, bestehen derzeit nicht an allen Bahnhöfen/Haltestellen gute Abstimmungen zwischen Bus und Bahn. Insoweit ist eine Verbesserung dieser Umsteigemöglichkeiten eine wichtige Zielsetzung im Rahmen des Nahverkehrsplans. Allerdings ist ein

Umsteigen zwischen Bus und Bahn nicht an allen Bahnhöfen/Haltepunkten tatsächlich relevant. In Tabelle 46 erfolgt eine Einordnung, an welchen Bahnhöfen/Haltepunkten systematische Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn besonders sinnvoll sind und priorisiert erfolgen sollten. Für die anderen Bahnhöfe/Haltepunkte werden Maßnahmen nur in begrenztem Umfang bzw. in Ausnahmefällen empfohlen.

Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den bedeutendsten Bahnhöfen des Landkreises in Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden, die die meisten Fahrgäste und das größte Angebot im ÖPNV und SPNV aufweisen sowie den Bahnhöfen Laufen und Teisendorf. Die Bahnhöfe Freilassing, Bad Reichenhall und Teisendorf erfüllen hinsichtlich der Umsteigequalität heute schon die von der Leitlinie definierten Grenzwerte, die Bahnhöfe in Berchtesgaden und Laufen nicht. An allen fünf Haltepunkten sollten die Umsteigemöglichkeiten in erster Priorität optimiert werden.

Die Abstimmung des Busangebots auf das Bahnangebot ist grundsätzlich auch an weiteren Bahnhöfen/Haltepunkten sinnvoll und anzustreben, besitzt dort aber aus den in Tabelle 46 benannten Gründen eine geringe Priorität, da sie sich zumeist zwischen den genannten Haltepunkten befinden und von den gleichen ÖPNV-Linien angefahren werden, was eine Abstimmung nur in begrenztem Umfang bzw. in Ausnahmefällen möglich macht und zu empfehlen ist.

Der Haltepunkt Bayerisch Gmain ist insbesondere hinsichtlich der Umsteigebeziehung zwischen der Bahn und der Linie 180 zu optimieren für die von/nach Salzburg kommenden Fahrgäste. Die Verbesserung der Umstiege an den Haltepunkten Piding und Bischofswiesen kann in begrenztem Umfang auf einzelnen Linien sinnvoll sein (z.B. Abstimmung L.829 aus Anger kommend am Haltepunkt Piding, Abstimmung L. 839 in Bischofswiesen) und ist bei der konkreten Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen sind auf geplante schienenseitige Fahrplanänderungen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abzustimmen.

Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land	
Bahnhof/-halt	Betroffene Linien
Ainring	3
Bad Reichenhall	180,260,828,841,9526,9535,3,829,1,2,4,260
Bad Reichenhall-Kirchberg	1,180,260,828,9526,9535
Bayerisch Gmain	1,180,841
Berchtesgaden HBF	836,841,837,838,839,848,840,843,846
Bischofswiesen	841,839
Hammerau	3,841
Freilassing	5,5a,836,841,852,853,9515,3,4,81,82
Freilassing-Hofham	81,82
Laufen	16,19,9519,H9825,852
Piding	2,3,841
Teisendorf	516 GL,829,9515,H9825




-  Umsteigemöglichkeiten/Maßnahmen in erster Priorität empfohlen
-  Umsteigemöglichkeiten/Maßnahmen nur in begrenztem Umfang möglich und empfohlen
-  Maßnahmen nur in Ausnahmefällen möglich und empfohlen

Tabelle 46 Umsteigebeziehung Bus – Bahn

9.3.2 Schnittstellen Bus – Bahn / Bus bzw. Bus – Bus

Wichtige Voraussetzung zur Optimierung der Umstiegsmöglichkeit Bus – Bahn bzw. Bus – Bus ist die bauliche Verbesserung der Schnittstellen. Dies betrifft insbesondere die in Tabelle 46 aufgeführten Bahnhöfe/Haltepunkte, in denen Maßnahmen zur Verbesserung der Umstiegsmöglichkeiten empfohlen werden. Ebenfalls umfasst dies aber auch zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) und zentrale Busknotenpunkte mit wichtiger Umsteigefunktion Bus – Bus.

Als Verbesserungsmaßnahmen an zentralen Bushaltestellen bzw. -umstiegspunkten sind insbesondere zu nennen:

- Optimierte Fahrplanabstimmung Bus – Bus, wobei eine Umsteigezeit von weniger als 3 Minuten vermieden werden sollte. Hinsichtlich der maximalen Umsteigezeit ist sich an den in Kap. 5.4 erläuterten Qualitätsstandards zu orientieren.
- Verbesserung der Fahrgastinformation (u.a. digitale Anzeigen)
- Barrierefreie und sichere Zuwegung (siehe Kapitel 6)
- Ausreichende Haltestellenausstattung hinsichtlich Sitzplätzen, Überdachung und Beleuchtung.

9.3.3 Bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept

Bei vielen Ortsteilen und Gemeinden mit vergleichsweise geringem Nachfragepotenzial sowie in nachfrageschwachen Zeitbereichen (Abend, Wochenende) wird es nicht möglich sein, bestehende Mängel in der ÖPNV-Erschließung mit Hilfe konventioneller Linienverkehre zu beseitigen bzw. entsprechende Gemeindewünsche auf diese Weise zu erfüllen. Sei es, dass die entsprechende Nachfrage nicht ausreichend groß ist, oder sei es, dass die Finanzierung nicht gesichert werden kann. In diesen Fällen kann die Einrichtung flexibler Angebotsformen dazu beitragen, auch geringere Nachfragepotentiale noch effizient zu bedienen. Vor diesem Hintergrund verkehren heute bereits zwei Rufbussysteme im Landkreis, nämlich der Rufbus Berchtesgaden und der Gemeindebus Teisendorf.

Auf Grundlage der in Kap. 8.1.3 dargelegten räumlichen und zeitlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein flächendeckendes Bedarfskonzept sind die landkreisspezifischen Randbedingungen und Wünsche des Landkreises zu berücksichtigen.

Grundsätzlich wird ein streckenungebundenes Modell angestrebt, das im Vergleich zu streckengebundenen Systemen mehr Flexibilität für die Fahrgäste ermöglicht. Zum Schutz der größtenteils eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre ist zudem Parallelverkehr zwischen Bedarfs- und Linienverkehr zu vermeiden.

Unter diesen Gesichtspunkten stellt sich das Konzept des Rufbusses Berchtesgaden als geeignet dar, da dessen Angebot den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und den Bestand eigenwirtschaftlicher Verkehre schützt. Auf dieser Basis werden für die Einrichtung eines landkreisweiten Bedarfsverkehrssystems, das alle Gemeinden umfasst, folgende Bausteine vorgesehen:

1. Der Landkreis übernimmt die Aufgabenträgerschaft und schafft eine gemeinsame Anruf-, Dispositions- und Verwaltungszentrale
2. Der Rufbus Berchtesgaden, der in Berchtesgaden, Bischofswiesen, Ramsau b. Berchtesgaden und Schönau a. Königssee verkehrt, wird weitergeführt und in das neue Bedarfsangebot des Landkreises integriert. Der Gemeindebus Teisendorf und der Rufbus Ainring weisen in Bezug auf die Betriebszeiten jeweils ein niedrigeres Angebot auf als der Rufbus Berchtesgaden. Ob der Gemeindebus Teisendorf und der Rufbus Ainring in Zukunft durch das neue Bedarfsangebot des flächendeckenden Bedarfsverkehrs ersetzt werden sollen, ist mit den beiden Gemeinden Ainring und Teisendorf abzustimmen.
3. In übrigen Gemeinden ohne bestehendem Bedarfsverkehr: Aufbau von Bedarfsverkehren und Orientierung an Umfang und Ausgestaltung des bestehenden Bedarfsverkehrs Rufbus Berchtesgaden.
4. In Städten mit eigenem bestehenden bzw. in Zukunft ggf. erweiterten Stadtbus und eigener Aufgabenträgerschaft lediglich Ergänzung der Stadtbusverkehre in Tagesrandlagen bzw. am Wochenende sowie im Einzelfall zur Verbesserung der räumlichen Erschließung

Das Angebotsniveau des Rufbusses Berchtesgaden wird auf den gesamten Landkreis übertragen. Die Eckpunkte des zukünftigen Angebots können wie folgt zusammengefasst werden:

- Wabensystem (Wabengröße nach örtlichen Voraussetzungen), Berechnung der kürzesten Verbindung zwischen den Waben
- Bedienzeiten: 7 – 22 Uhr täglich, bei Bedarf ist auch ein früherer Bedienungsbeginn möglich
- keine Parallelbedienung zum bestehenden Linienangebot während Betriebszeiten, u.a. keine Konkurrenz zu eigenwirtschaftlichen Linien. Dies gilt auch für den Gemeindebus Teisendorf

für den Fall, dass dieser nicht durch das neue Bedarfsverkehrssystem ersetzt, sondern weitergeführt wird.

- Anfrage-, Buchungs- und Bezahlssystem sollen auch in digitaler Form (via App) angeboten werden.

Empfohlen wird, das Landkreisgebiet zur betrieblichen Optimierung in Bedienungsgebiete einzuteilen (siehe Karte 62). Diese können im Zuge des Vergabeverfahrens losweise ausgeschrieben werden.

Zudem wurde eine Kostenschätzung für die zu erbringenden Leistungen kalkuliert. Dabei wurden die tatsächlichen Kosten des Rufbusses Berchtesgaden und die Anwendung dieses Systems auch bei den übrigen Gemeinden (siehe oben) zu Grunde gelegt und unter Berücksichtigung von Einwohnerzahlen und Gemeindeflächen, Siedlungsstrukturen, derzeitigem ÖPNV-Angebot und den Kostenschätzungen aus dem Mobilitätskonzept für alle Gemeinden hochgerechnet (siehe Tabelle 47). Nicht berücksichtigt sind Fahrgeldeinnahmen sowie staatliche Zuschüsse, wie z.B. ÖPNV-Zuweisung.

Gemeinde	Geschätzte Kosten pro Jahr (ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen und staatlichen Zuschüssen)
Ainring	35.000 – 70.000 €
Anger	15.000 – 30.000 €
Bad Reichenhall	25.000 – 50.000 €
Bayerisch Gmain	5.000 – 10.000 €
Freilassing	25.000 – 50.000 €
Laufen	25.000 – 50.000 €
Marktschellenberg	5.000 – 10.000 €
Piding	10.000 – 20.000 €
Saaldorf-Surheim	20.000 – 40.000 €
Schneizlreuth	5.000 – 10.000 €
Teisendorf	40.000 – 80.000 €
Rufbus Berchtesgaden 2019 (Berchtesgaden, Bischofswiesen, Ramsau, Schönau)	70.000 €
Summe Betriebskosten	280.000 – 490.000 €

Anruf-/Dispositions- /Verwaltungszentrale	150.000 – 250.000 €
Summe gesamt	430.000 – 740.000 €

Tabelle 47 Kostenschätzung Bedarfskonzept

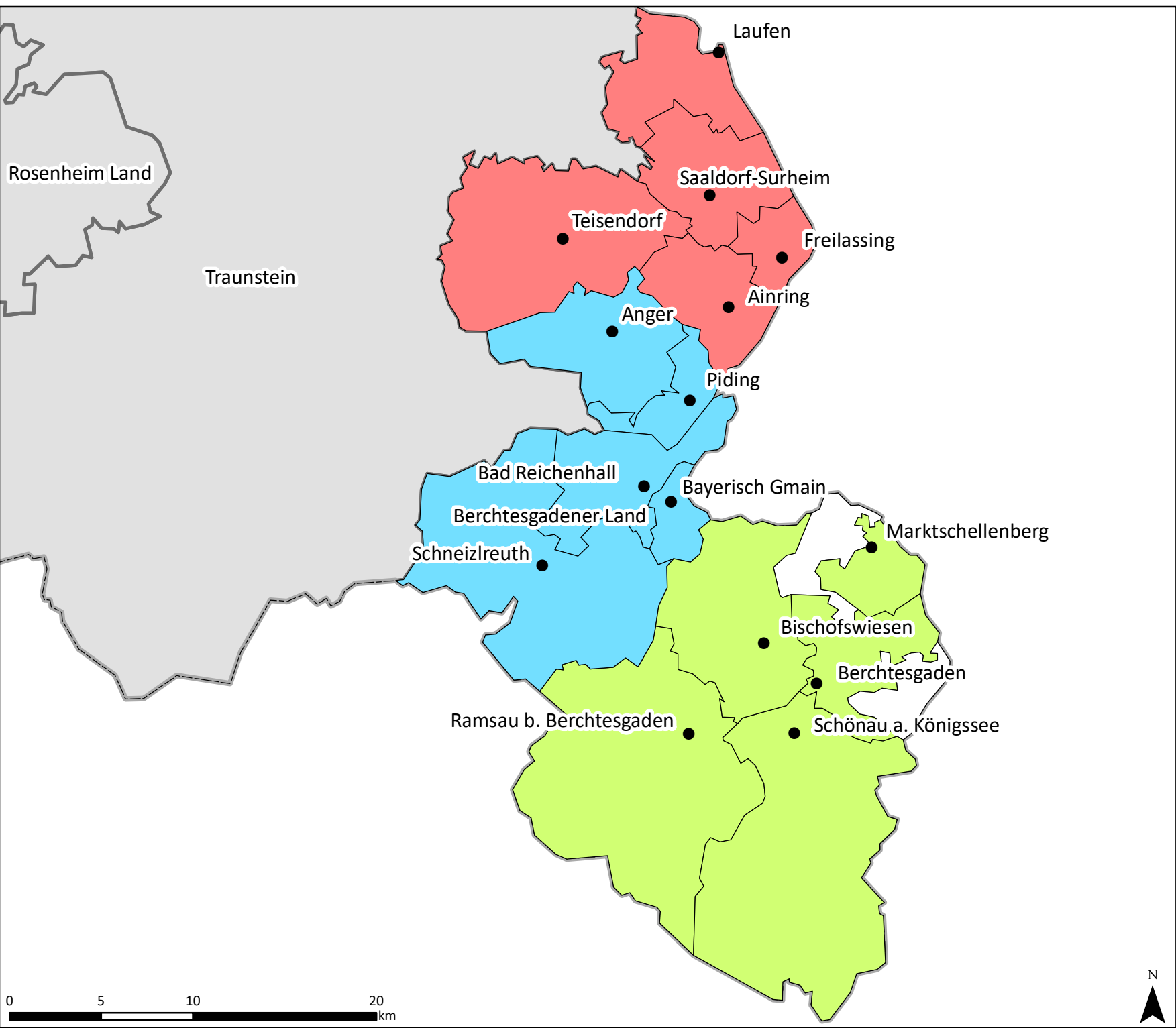
Nach geschätzter Hochrechnung belaufen sich die zukünftigen Kosten des Rufbussystems auf ca. 280.000 bis 490.000 Euro pro Jahr für alle Gemeinden. Hinzu kommen etwa 150.000 bis 250.000 Euro für die Anruf-/Disposition/Verwaltungszentrale, sodass sich eine geschätzte Gesamtsumme von 430.000 bis 740.000 Euro ergibt.

Trotz des geplanten engmaschigen Haltestellennetzes nach Vorbild des Rufbusses Berchtesgaden, das eine Überbrückung der „letzten Meile“ ermöglicht, sind weitere Konzepte dahingehend zu prüfen (siehe Kap. 10.1.2). Umgekehrt kann der zukünftige Bedarfsverkehr auch als Lückenschluss zwischen Haltestellen des konventionellen ÖPNV's und der Haustür dienen.

Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis Berchtesgadener Land und Österreich, wie z.B. in der Stadt Laufen und dem benachbarten Oberndorf, ist auch eine mögliche grenzüberschreitende Bedienung des Bedarfsverkehrs zu berücksichtigen.

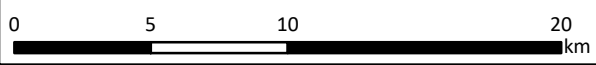
Bedienungsbereiche für bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept

- Nord
- Mitte
- Süd
- Gemeindefreies Gebiet



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Landesgrenze

Karten-Nr.: 62
 Quelle: Landratsamt Berchtesgadener Land



9.4 Randbedingungen zu Genehmigungslaufzeiten und für Bildung von Linienbündeln

Für vergaberechtliche Randbedingungen zur „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ (kurz EU-VO 1370/2007) sei auf Kapitel 11.1.2 verwiesen.

Verfahrensablauf für Maßnahmen nach Ende der Genehmigungslaufzeiten der jeweiligen Linie bzw. des jeweiligen Linienbündels:

- Vorabbekanntmachung frühestens 27 Monate und nicht später als 24 Monate vor Betriebsbeginn bzw. vor Ende der laufenden Liniengenehmigung
- Bei Linienbündel mit unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten: Abstimmung mit Regierung von Oberbayern, dass vorzeitig auslaufende Liniengenehmigungen nur bis zur Laufzeit neu erteilt werden, zu der das neue Linienbündel den Betrieb aufnehmen soll
- Nach Vorabbekanntmachung haben die Verkehrsunternehmen drei Monate Zeit, um eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge zu stellen
- Sofern keine eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträge eingehen oder diese nicht genehmigungsfähig sind: Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens

Verfahrensablauf für Maßnahmen bei Linien mit noch laufender Liniengenehmigung:

- Nutzung Direktvergabemöglichkeit nach Artikel 5 Absatz 4 EU-VO 1370/2007 (Achtung: Oberste Baubehörde fordert Einholung von Vergleichsangeboten)
- Prüfung, ob Verkehrsleistung unter 50.000 km pro Jahr liegt, dann ggf. Beschluss, auf eine Veröffentlichung zu verzichten
- Bei Verkehrsleistungen zwischen 50.000 und 300.000 km pro Jahr: Vorabbekanntmachung spätestens ein Jahr vor Direktvergabe

Zusammenfassung Verfahrensablauf:

- Kurzfristige Maßnahmen ohne Vorabbekanntmachung nur bei unter 50.000 km pro Jahr möglich
- Sonst bei laufenden Liniengenehmigungen Vorabbekanntmachung ein Jahr vor Direktvergabe, dann Direktvergabe (soweit gemäß EU-VO 1370 möglich)
- Für neue Liniengenehmigungen oder Genehmigungen für Linienbündel Vorabbekanntmachung 24 bis 27 Monate vor Betriebsbeginn nötig

Nach § 9 (Umfang der Genehmigung) PBefG können Genehmigungen für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, sofern dies die Zielsetzung des § 8 (Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr) erfordert. Es können insoweit unter Berücksichtigung von Fahrgastnachfrage, Angebot, Genehmigungslaufzeiten und Wirtschaftlichkeit Linienbündel gebildet werden. Zielsetzung muss dabei stets die Bildung wirtschaftlich und organisatorisch sinnvoller Linienkombinationen sein.

Entscheidende Kriterien für die Bildung und Begründung von Linienbündeln sind:

- Integration der Bedienung
- verkehrliche Verflechtungen von Linien
- wirtschaftliche Verflechtungen von Linien
- betriebliche Optimierung: Synergien im Fahrzeug- und Personaleinsatz
- wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien
- Genehmigungslaufzeiten (ggf. Harmonisierungsbedarf)
- Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung (Vermeidung zu großer Linienbündel).

Soweit diese Voraussetzungen gegeben sind, kann die Bildung von Linienbündeln ein geeignetes Instrument zur effizienten Umsetzung geplanter Maßnahmen sein. Auch ist die Festlegung von

Linienbündeln planerische Hilfestellung, damit im Rahmen von Vorabbekanntmachungen Gesamtleistungen nach §§ 8a Abs. 2 Satz 3 und 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG festgelegt werden können und so verhindert wird, dass sich Anträge nur auf Teilleistungen beziehen. Die Festlegungen der Linienbündel im Rahmen des Nahverkehrsplanes dienen als Grundlage für die Genehmigungsbehörde.

Bei der Bildung der Linienbündel werden grundsätzlich alle Linien berücksichtigt, die im Landkreis Berchtesgadener Land genehmigt sind und nach §§ 42 oder 43 PBefG verkehren.

Tabelle 48 (Stand 2019) zeigt, dass die Genehmigungslaufzeiten im Landkreis Berchtesgadener Land zu unterschiedlichen Zeitpunkten auslaufen, bei den meisten Linien im Zeitraum 2023 – 2029. In manchen Teilräumen sind die Genehmigungen schon teilweise harmonisiert, so laufen beispielsweise Linien, die von/nach Berchtesgaden verkehren, im Jahr 2027 aus.

Ende Gültigkeit	Linienverlauf von/nach	Verkehrsunternehmen	Nr. Linie
31.03.22	Gemeindebus Teisendorf	Hogger	-
31.12.22	Rufbus Berchtesgaden	Taxizentrale	-
31.05.23	Berchtesgaden Kurhaus-Berchtesgaden Kurh.	RVO	843
14.10.23	Laufen Bhf-Briouder Platz	Stadt Laufen	-
09.12.23	Rufbus Ainring	RVO	-
31.12.23	Burghausen-Laufen	Brodschelm	16
31.12.23	Tittmoning-Laufen	Brodschelm	19
30.06.24	Freilassing Bhf-Hammerau Bhf	Hogger	3
31.07.24	Stadtbus Freilassing	Hogger	81/82
14.09.24	Freilassing-Anger	Hogger	5
30.04.25	Bad R´hall Rupertustherme-Mayerhof	Stadtwerke	4
31.08.25	Bayerisch Gmain-Schwarzbach	Stadtwerke	1
31.08.25	Piding-Thumsee	Stadtwerke	2
24.09.27	Traunstein-Neukirchen	Gloss	GL
31.10.27	Laufen-Freilassing	RVO	852
31.10.27	Traunstein-Laufen	RVO	9519
31.10.27	Traunstein-Bad Reichenhall	RVO	9526
31.10.27	Rückstetten-Bad Reichenhall	RVO	829
31.10.27	Berchtesgaden-Hintergern	RVO	837
31.10.27	Berchtesgaden-Hinterbrand	RVO	838
31.10.27	Berchtesgaden-Marktschellenberg	RVO	840
31.10.27	Freilassing-Berchtesgaden	RVO	841

31.10.27	Berchtesgaden-Hintersee	RVO	846
31.10.27	Berchtesgaden ZOB-Oberau	RVO	848
31.10.27	Obersalzberg/Hintereck-Kehlstein	TRBK/RVO	849
30.04.28	Berchtesgaden-Ramsau	RVO	845
30.06.28	Laufen-Freilassing	RVO	853
12.09.28	Oberteisendorf-Laufen	RVO	9825
01.12.28	Freilassing-Mitterfelden-Surheim-Freilassing	Hogger	5a
31.05.29	Traunstein Bhf-Freilassing Bhf	RVO	9515
30.06.29	Mitterfelden Mittelschule-Bad R´hall Rathaus	Hogger	31
31.12.29	Waging-Freilassing	Hogger	4
31.12.30	Berchtesgaden-Strub Kaserne	RVO	839

Tabelle 48 Genehmigungslaufzeiten

Ende Gültigkeit	Linienverlauf von/nach	Verkehrs- unternehmen	Nr. Linie
31.01.22	Salzburg-Bad Reichenhall-Lofer-Zell am See	Postbus	260
06.10.22	Oberndorf-Laufen	Landecker Verkehrsbetriebe	112
09.04.23	Mozartexpress Reit im Winkl-Bad R´hall-Salzburg	RVO	9535
12.12.23	Watzmannexpress Berchtesgaden-Salzburg	Albus/RVO	840
17.12.23	Stadtbus Laufen-Oberndorf Ruperti+Schulbus-Linie	Stadt Laufen	-
12.08.24	Bad Reichenhall-Melleck-Unken	RVO	828
10.02.25	Berchtesgaden-Grödig-Freilassing	RVO	836
12.05.25	Almerlebnisbus Hintersee-Weißbach bei Lofer	Postbus/RVO	847
16.06.25	Bad Reichenhall-Salzburg-Mondsee	Albus	-
11.12.25	Salzburg-Großmain-Bad Reichenhall	Postbus	180
02.12.25	Salzburg-Freilassing	Albus	24

Tabelle 49 Grenzüberschreitende Genehmigungslaufzeiten

Die Festlegung eines Linienbündels orientiert sich an der längsten Genehmigungszeit, bei schon vorher auslaufender Liniengenehmigungen besteht Harmonisierungsbedarf der Genehmigungslaufzeiten durch zeitlich begrenzte Neuerteilung von Liniengenehmigungen.

Vergaberechtlich eher ungeeignet für Linienbündel sind landkreis- und grenzüberschreitende Linien, insoweit ist das Potenzial für Linienbündel im Landkreis Berchtesgadener Land relativ begrenzt. Vor

dem Hintergrund der geplanten Verbundintegration mit dem Landkreis Traunstein und dem Land Salzburg soll eine landkreisübergreifende Bündelung jedoch perspektivisch geprüft werden. Unter Berücksichtigung der o.g. Kriterien kristallisieren sich daher lediglich zwei Möglichkeiten zur Bündelung von Linien aus, nämlich die beiden im nördlichen Landkreis verkehrenden Linien 852 und 853 sowie Linien im Raum Berchtesgaden (siehe Abbildung 37).

Abbildung 38 zeigt einen möglichen Umsetzungsplan für diese Linien. Linie 852 und 853 bilden gemeinsam das Bündel „Nordost“, die Linien 842, 843, 845 und 846 das Bündel „Berchtesgaden West“ sowie die Linien 837, 838, 848, und 849 das Bündel „Berchtesgaden Ost“.

Für das Bündel „Nordost“ ist eine Harmonisierung um ca. 1 Jahr bis zum Jahr 2028 nötig, da die Genehmigung der Linie 852 ein Jahr früher als die Genehmigung der Linie 853 ausläuft. Das Bündel „Berchtesgaden West“ weist die größten Abweichungen hinsichtlich der Laufzeiten auf, sodass die Linien 843 und 846 mit einer begrenzten Laufzeit bei Neuerteilung der Genehmigungen entsprechend harmonisiert werden müssen.

Die Genehmigungslaufzeiten der Linien des Bündels „Berchtesgaden Ost“ sind bereits harmonisiert, hier sind keine zeitlich begrenzten Genehmigungen nötig.

Die Zeitpunkte der Vorabbekanntmachungen für die Linien der drei Bündel sind nur im Falle der Linie 843 bereits 2021 möglich bzw. nötig und im Detail der Abbildung 38 zu entnehmen. Eine frühere Umsetzung von Maßnahmen ist nur mittels Direktvergaben unter den in Kap. 11.1.2 genannten Randbedingungen möglich.

Zur Erhaltung des bestehenden Angebotes ist es wichtig, auch bei Linien, die bei den Linienbündeln nicht berücksichtigt werden und für die gegenüber dem Bestandsangebot keine Maßnahmen vorgesehen sind, Vorabbekanntmachungen zu veröffentlichen. Abbildung 39 und Abbildung 40 zeigt den Umsetzungsplan für alle weiteren Einzellinien im Landkreis. Die dargestellte zeitlich gestaffelte Vorgehensweise auf Basis der unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten hat auch den Vorteil, für spätere Vorabbekanntmachungen von Erfahrungen der ersten Vorabbekanntmachungen profitieren zu können.

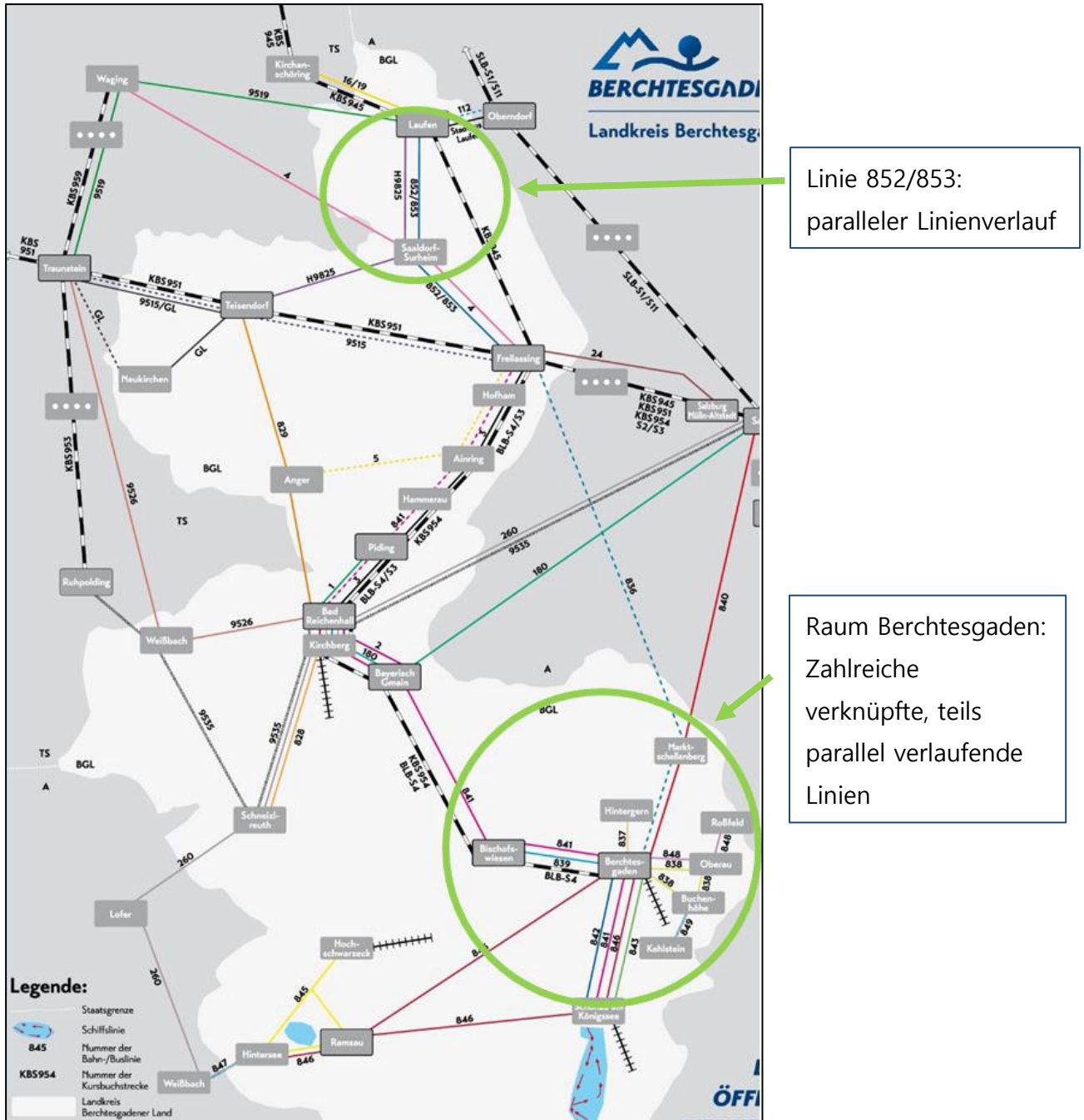








Abbildung 37 Analyse Linienbündel

Linie	Laufzeit Linien-genehmigung	Linien-bündel	Beginn Linie/Bündel	Verlauf	Zusätzliche jährliche Kilometerleistung	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Linienbündel															
852	31.10.2027	Nordost	30.06.2028	Freilassing – Saaldorf/Surheim – Laufen	132.000										
853	30.06.2028			Freilassing – Surheim - Saaldorf - Schign und zurück	23.000										
842	-	Berchtesgaden West	30.04.2028	Berchtesgaden - Oberschönau - Königssee											
843	31.05.2023			Ringlinie Schönau (Berchtesgaden - Oberschönau - Unterstein - Berchtesgaden)											
845	30.04.2028			Ramsau - Hochschwarzeck	11.000										
846	31.10.2027			Berchtesgaden - Raumsau - Hintersee	58.000										
837	31.10.2027	Berchtesgaden Ost	31.10.2027	Berchtesgaden - Maria Gern - Hintergern	32.000										
838	31.10.2027			Berchtesgaden - Dokumentation - Buchenhöhe - Christopherusschule	21.000										
848	31.10.2027			Berchtesgaden - Oberau - Mautstelle Nord	35.000										
849	31.10.2027			Obersalzberg/Hintereck-Kehlstein											

Abbildung 38 Umsetzungsplan Linienbündel

	Betriebsbeginn Linienbündel
	Zeitraum Vorabbekanntmachung (max. 27 Monate; mind. 24 Monate vor Betriebsbeginn)
	Direktvergabe ohne Vorabbekanntmachung möglich
	Direktvergabe nur mit Vorabbekanntmachung möglich (mind. 12 Monate vor Betriebsbeginn)
	Zeitlich begrenzte Neuerteilung Linien
	Zeitraum Vorabbekanntmachung für zeitl. begrenzter Neuerteilung Liniengenehmigungen

Linie	Laufzeit Liniengenehmigung	Vorabkennt- machung ab	Verlauf	Zusätzliche jährliche Kilometerleistung	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
3	30.06.2024	30.03.2022	Freilassing - Mitterfelden - Ainring - Hammerau - Bad Reichenhall		■	■	■						
4	31.12.2029	30.09.2027	Waging- Saaldorf - Freilassing							■	■	■	■
5a	01.12.2028	01.09.2026	Freilassing - Ainring - Hörafang - Weildorf - Saaldorf - Surheim - Freilassing						■	■	■	■	
16	31.12.2023	30.09.2021	Laufen - Tittmoning - Burghausen		■	■	■						
19	31.12.2023	30.09.2021	Tittmoning - Tettenhausen - Laufen		■	■	■						
24	02.12.2025	02.09.2023	Salzburg - Freilassing				■	■	■	■			
85	14.09.2024	14.06.2022	Freilassing - Mitterfelden - Thundorf - Anger - Aufham - Jechling	11.000	■	■	■	■					
112	06.10.2022	06.07.2020	Oberndorf - Laufen		■	■							
180	11.12.2025	11.09.2023	Bayerisch Gmain - Bad Reichenhall	62.000			■	■	■	■			
260	31.01.2022	31.10.2019	Walsertal Staatsgrenze - Melleck Abzw.	97.000	■								
516GL	24.09.2027	24.06.2025	Traunstein - Teisendorf - Neukirchen	10.000					■	■	■	■	

Abbildung 39 Umsetzungsplan restliche Linien (1)

■	Betriebsbeginn Linienbündel
■	Zeitraum Vorabkenntmachung (max. 27 Monate; mind. 24 Monate vor Betriebsbeginn)
■	Direktvergabe ohne Vorabkenntmachung möglich
■	Direktvergabe nur mit Vorabkenntmachung möglich (mind. 12 Monate vor Betriebsbeginn)

Linie	Laufzeit Liniengenehmigung	Vorabkennt- machung ab	Verlauf	Zusätzliche jährliche Kilometerleistung	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
828	12.08.2024	12.05.2022	Bad Reichenhall - Unterjettenberg - Melleck										
829	31.10.2027	31.07.2025	Bad Reichenhall - Anger - Teisendorf	125.000									
836	10.02.2025	10.11.2022	Berchtesgaden - Marktschellenberg - Freilassing										
839	31.12.2030	30.09.2028	Berchtesgaden - Strub - Andreas-Fendt-Ring - Berchtesgaden	60.000									
840	31.10.2027	31.07.2025	Berchtesgaden - Marktschellenberg - Salzburg	171.000									
841	31.10.2027	31.07.2025	Bad Reichenhall - Bischofs-wiesen - Berchtesgaden - Königssee - Jennerbahn	50.000									
847	12.05.2025	12.02.2023	Hintersee - Hirschbichl - Weißbach										
9515	31.05.2029	28.02.2027	Traunstein - Teisendorf Freilassing Bhf										
9519	31.10.2027	31.07.2025	(Traunstein) - Waging - Laufen										
9526	31.10.2027	31.07.2025	Traunstein - Inzell - Bad Reichenhall										
9535	09.04.2023	09.01.2021	Reit im Winkl - Salzburg										
H9825	12.09.2028	12.06.2026	Oberteisendorf - Teisendorf - Saaldorf - Laufen	12.000									

Abbildung 40 Umsetzungsplan restliche Linien (2)

	Betriebsbeginn Linienbündel
	Zeitraum Vorabkenntmachung (max. 27 Monate; mind. 24 Monate vor Betriebsbeginn)
	Direktvergabe ohne Vorabkenntmachung möglich
	Direktvergabe nur mit Vorabkenntmachung möglich (mind. 12 Monate vor Betriebsbeginn)

10 Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen

Neben den konkreten Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebotes im ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land werden weitere begleitende Maßnahmen aufgenommen, die nachfolgend genauer erläutert werden. Dies betrifft auch Maßnahmen, die nicht zwingend erforderlich sind, die jedoch helfen, den ÖPNV qualitativ zu stärken (z.B. Multi- und Intermodalität).

Auch die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen ist gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwingend als Zielsetzung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Die Erfüllung der Begleitmaßnahmen liegt nicht immer im Bereich des ÖPNV-Aufgabenträger, sondern kann auch Dritte betreffen, wie beispielsweise beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen oder bei der Einrichtung von Car-Sharing-Angeboten.

10.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet für den ÖPNV die Grundlage für ein attraktives Gesamtsystem. Insoweit ist sie generell leistungsfähig und attraktiv zu gestalten und, wo nötig, zu verbessern. Dies umfasst auch sich ggf. aus den geplanten Fahrplanausweitungen ergebende diesbezügliche Anforderungen.

Eine besondere Herausforderung stellt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit dar, die in Kapitel 6 behandelt wird. Wichtig ist zudem, dass die Infrastruktur auch den Anforderungen für Multi- und Intermodalität (s. Kapitel 10.1.2) gerecht wird.

10.1.1 Herstellung Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen im ÖPNV erleichtert die Zugänglichkeit zum ÖPNV nicht nur für Mobilitätsbehinderte im engeren Sinn, sondern für alle Fahrgäste, gerade auch für die immer größer werdende Gruppe älterer Menschen. Damit wird auch das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV immer wichtiger.

Mit Fortschreibung des PBefG gelten zudem seit 01.01.2013 gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine

vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“[3]

Vor diesem Hintergrund wird auf das Thema Barrierefreiheit im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich eingegangen (siehe Kap. 6). Es werden dort Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit definiert sowie Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit festgelegt und begründet.

Da kurzfristig eine vollständige Umsetzung aller Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht möglich ist, werden insgesamt vier Prioritätenstufen für die Maßnahmenumsetzung festgelegt, die sich vor allem an der Zentralität der jeweiligen Haltestellen orientiert. Wie schon ausgeführt, obliegt die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger zu empfehlen, ggf. mit prozentualen Quoten und einer Priorisierung der Haltestellen.

10.1.2 Multi- und Intermodalität

Neben einer hohen Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots und einer guten Erreichbarkeit der Ziele spielt auch eine hohe Flexibilität eine wichtige Rolle in der Verkehrsmittelwahl. Daher sind multi- und intermodale Angebote im ÖPNV zu fördern und auszubauen. So hat der Landkreis bereits ein Gutachten zur Errichtung von Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen und Busbahnhöfen in Bad Reichenhall, Berchtesgaden und Freilassing erstellen lassen.

Während Multimodalität die Nutzung diverser Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege meint, bedeutet Intermodalität die Verkettung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität sind an wichtigen und überörtlich bedeutsamen Haltestellen sowie an Haltestellen mit großen Einzugsbereichen Fahrradständer einzurichten und sogenannte B+R-Stationen auszubauen.

Auch die Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und allgemeinen ÖPNV einerseits und dem MIV andererseits sind durch die Schaffung neuer bzw. durch die Optimierung bestehender P+R-Anlagen zu verbessern. Dies betrifft die Situation an Bahnhöfen/Haltestellen als Voraussetzung zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn. Ebenso betrifft dies

bedeutende Haltestellen, zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) und zentrale Busknotenpunkte, die eine wesentliche Umstiegsfunktion Bus – Bus aufweisen.

Zudem sind an besonders aufkommenstarken Schnittstellen multimodale Angebote zu Mobilitätsstationen zusammenzufassen, um hier den Nutzern bereits frühzeitig einen Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen. Neben einer Verknüpfung von SPNV, ÖPNV und MIV können hier z.B. auch Car-Sharing-Angebote oder B+R-Anlagen mit einbezogen werden.

Verkehrsmittel			Parken			Service & Information			Ausstattung / Eigenschaften		
Anschluss an ÖV	G	K	Park & Ride	G	K	Fahrplan- & Tariffinformation (mit Personal)	G		Durchgängige Barrierefreiheit	G	K
Bike Sharing	G	K	Bike & Ride	G	K	Fahrplan- & Tariffinformation (ohne Personal)		K	deutliche Kennzeichnung als Mobilitätsstation	G	K
Car Sharing	G	K	Kiss & Ride	G		Infos zur Ausstattung anderer Stationen	G	K	Wetterschutz	G	K
Scooter Sharing	G		E-Ladestation für PKW und Rad	G		Mobilitätsangebote	G	K	überdachte und /oder verschließbare B+R-Anlage	G	
Tretroller Sharing	G					Rad-Reparatur-Service	G		Sitzmöglichkeiten	G	K
Fernbus	G					Rad-Reparatur-Self-Service		K	WC	G	
Taxi	G	K				Ticketverkauf mit Personal	G		Smart Locker	G	
						Ticketverkauf ohne Personal		K			
						Dynamische Fahrgastinformation	G	K			
						Kiosk / Bäcker / Gastronomie	G				

Tabelle 50 Bausteine Mobilitätsstationen

Ziel einer solchen Mobilitätsstation sollte es sein, durch optimale Platzierung im Straßen-, Schienen- und ÖPNV-Netz ein umfassendes Angebot für intermodale Wegeketten zu erleichtern.

Tabelle 50 zeigt mögliche Bausteine großer (G) und kleiner (K) Mobilitätsstationen. Eine sinnvolle Ausgestaltung hängt stark von den örtlichen Randbedingungen ab und kann nur in enger Abstimmung mit den betreffenden Städten erfolgen. Daher ist die konkrete Ausarbeitung der Mobilitätsstationen weiteren Abstimmungen zwischen Landkreis und Kommunen vorbehalten.

10.2 Begleitende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur werden im Folgenden die begleitenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land näher erläutert.

10.2.1 Verbundintegration

Die Landkreise BGL und TS haben 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.

Im Kontext mit der Fertigstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Berchtesgadener Land 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 Fahrscheinerwerb 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 mit 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 (GLS) Verbundintegration für die beiden Landkreise beinhaltet in diesem Zusammenhang auch die Konsistenzprüfung der Nahverkehrspläne der Landkreise Berchtesgadener Land (BGL) und Traunstein (TS).

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 BGL essenziell.

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 des 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.

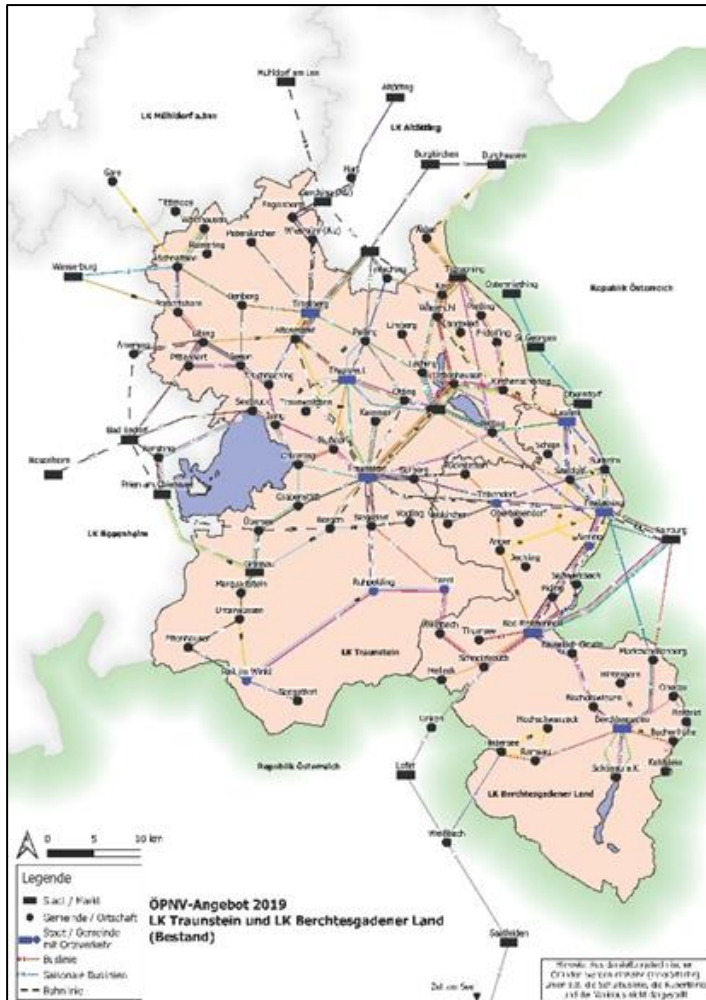


Abbildung 41 SPNV und ÖPNV Liniennetz der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land (Netzplan erstellt von VCDB)

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.

10.2.2 Weiterentwicklung Tarif

Zielsetzung des Landkreises Berchtesgadener Land ist der Aufbau eines Verkehrsverbunds oder die Eingliederung in einen Verkehrsverbund, vorbehaltlich der Prüfung von Voraussetzungen und Kosten hierfür. Diskutiert wird u.a. die Gründung eines grenzüberschreitenden EUREGIO-Verkehrsverbundes mit dem Land Salzburg, vorbereitende Untersuchungen zur Klärung dieser Fragen werden gesondert durchgeführt.

Die Integration in einen Verkehrsverbund würde einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu einem möglichst leicht nutzbaren ÖPNV-Angebot „aus einem Guss“ darstellen, da so u.a. auch das Umsteigen zwischen Bus und Bahn sowie die (landkreis)grenzen-überschreitende ÖPNV-Nutzung mit einem Fahrschein möglich wäre.

Auch unabhängig von einem Verbundbeitritt werden folgende Aspekte in tariflicher Hinsicht angestrebt, die im Zuge eines Verbundbeitritts aber erleichtert würden:

- Einführung des E-Ticketing
- Vereinheitlichung Nutzung bei Vorlage örtlicher Gästekarten

Die Verbundintegration hätte auch Auswirkungen auf die Ausgestaltung weiterer begleitender Maßnahmen. Insbesondere gilt dies für Qualitätsstandards, die im folgenden Kapitel 10.2.3 behandelt werden.

10.2.3 Qualitätsstandards

Neben den Anforderungen an die Barrierefreiheit können für den Landkreis Berchtesgadener Land im Rahmen des Nahverkehrsplans grundsätzlich Qualitätsstandards folgende Bereiche definiert werden:

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Kundeninformation (Fahrplan und Tarif, statische Kundeninformationen und Echtzeitinformationen)

- Fahrpersonal
- Umweltstandards, u.a. Erfüllung der Mindestquoten für die Beschaffung von sauberen Bussen und Nutzfahrzeugen gemäß der Clean Vehicles Directive bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

Da im Falle eines Verbundbeitritts Qualitätsstandards verbindlich vorgegeben werden, wird empfohlen, keine eigenen Definitionen dieser Qualitätsstandards für die Übergangsphase bis zu einer Entscheidung einer Verbundeingliederung vorzunehmen, sondern zunächst diese Entscheidung abzuwarten und dann einheitliche Standards im Rahmen einer in der Folge ggf. notwendigen Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes aufzunehmen.

Es werden daher nur Qualitätsstandards für Fahrzeuge und für das Fahrpersonal festgelegt, diese sind in Tabelle 51 und im Folgenden aufgeführt.

Lfd. Nr.	Standard	Ausprägung
1.1	Umweltstandards	Euronorm V oder besser
1.2		Alternativer Antrieb
1.3		Erfüllung der Mindestquoten gemäß der Clean Vehicles Directive bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes
2.1	Barrierefreiheit	Niederflur oder Low Entry
2.2		Kneeling (nicht zwingend)
2.3		Rampe für Rollstuhl (mindestens manuell)
2.4		Rollstuhlplatz/Sondernutzungsfläche nach den Bestimmungen von Anhang VII zur EU- Richtlinie 2001/85/EG bzw. Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i. V. m. der UN-ECE Regelung 107 mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit; in einer Ebene mit Gangböden; mit Halte- oder Rückenlehne für raschen Fahrgastwechsel
2.5		Gilt nicht für PKW und Kleinbusse bis zu 8 Sitzplätzen
3.1	Fahrgastinformation	Frei programmierbare, alphanummerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne
3.2		Frei programmierbare, alphanummerische Liniennummern- und Streckenanzeige seitlich rechts
3.3		Liniennummernanzeige hinten
3.4		Liniennummernanzeige seitlich links
3.5		Kennzeichnung als Fahrzeug des Linienverkehrs (Liniennummer/Fahrziel)
3.6		Anzeige der nächsten Haltestelle im Innenraum
3.7		Gilt nicht für PKW und Kleinbusse bis zu 8 Sitzplätzen

Tabelle 51 Fahrzeugstandards

Anforderungen Fahrpersonal:

- Ausreichend Deutschkenntnisse zur guten Verständigung in Wort und Schrift, mindestens Level B1 (besser Level B2)¹
- Kenntnisse der Tarif und Beförderungsbedingungen, Liniennetz, Fahrpläne, Betriebsorganisation
- Kundeninformation, Tarif- und Fahrplanauskünfte mit Anschlussmöglichkeiten
- Umgang mit hilfsbedürftigen und mobilitätseingeschränkten Personen
- Regelmäßige Schulungen
- Gepflegtes Erscheinungsbild.

10.2.4 Busbeschleunigung

Die Fahrzeit spielt in der Attraktivität des ÖPNV generell eine wichtige Rolle.

Gerade im innerstädtischen ÖPNV (vor allem in den Städten Freilassing und Bad Reichenhall und im Markt Berchtesgaden) bieten Programme zur Busbeschleunigung vielfältige Vorteile (insbesondere Fahrzeitverkürzung und Verringerung der Verspätungsanfälligkeit) und sind daher grundsätzlich anzustreben, vorbehaltlich einer konkreten Maßnahmenprüfung.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) / Entflechtungsgesetz, sofern die Fördervoraussetzungen (u.a. nachweisbarer Reisezeitgewinn) erfüllt werden. Der geforderte Reisezeitgewinn lässt sich erfahrungsgemäß durch Maßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) am effizientesten erreichen, weshalb Linien, in deren Verlauf besonders viele LSA liegen, am besten für ein Busbeschleunigungsprogramm geeignet sind.

Die Vorteile durch die Einführung einer Busbeschleunigung für die unterschiedlichen Beteiligten sind in Abbildung 42 zusammengefasst.

¹ Gemäß Gemeinsamer Europäischer Referenzrahmen für Sprachen (GER)



Abbildung 42 Vorteile durch die Busbeschleunigung

Die Prüfung, inwieweit die Fördervoraussetzungen erfüllt werden können, bleibt eigenen Untersuchungen vorbehalten. Dies gilt auch für die Prüfung (u.a. mittels Reisezeitmessungen), welche Linienabschnitte ggf. besonders störungsanfällig sind bzw. wo Beschleunigungsmaßnahmen besonders effizient umsetzbar sind.

10.2.5 Sonstige Begleitmaßnahmen

Sonstige Begleitmaßnahmen betreffen u.a. die Anschlusssicherung an wichtigen Umsteigehaltestellen. Darunter wird nicht nur die technische Anschlusssicherung verstanden, sondern auch die Festlegung von Regelungen, wie lange z.B. Busse auf verspätete Anschlusszüge warten sollen. Diese Festlegungen müssen linienspezifisch im Rahmen der jeweiligen Vorabbekanntmachungen getroffen werden. Generell hat die Anschlusssicherung nicht nur innerhalb des Bussystems zu erfolgen, sondern auch die Schnittstelle Bus – Bahn zu umfassen.

Damit Angebotsverbesserungen und -ausweitungen bei bestehenden oder potenziellen Fahrgästen auch bekannt werden, ist insbesondere bei Angebotsverbesserungen ein begleitendes Werbekonzept

zu erstellen. Generell soll seitens des Landkreises der ÖPNV mit geeigneten Maßnahmen beworben werden.

Für eine positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Landkreis Berchtesgadener Land sind zudem Verbesserungen im Schienenverkehr wichtig. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Einführung des 30-min-Takts auf allen drei Zulaufstrecken aus den Richtungen von Laufen, Teisendorf und Berchtesgaden nach Salzburg zu benennen. Dafür benötigte bauliche Maßnahmen, wie z.B. der Wiederausbau des Haltepunkts Bayerisch Gmain zum Kreuzungsbahnhof, sind dabei zu berücksichtigen. Perspektivisch soll gemäß der Machbarkeitsstudie EuRegioBahnen der grenzüberschreitende S-Bahnverkehr auf den Achsen Richtung Laufen und Teisendorf/Traunstein weiterentwickelt werden. Zudem wird von Seiten des Landkreises gemäß Beschluss des Kreistages vom 22.05.2015 die Errichtung von insgesamt 15 weiteren Bahnhaltepunkten im Kreisgebiet gefordert:

Bahnstrecke Laufen-Freilassing (3 neue Haltepunkte):

- Gastag (ehemaliger Haltepunkt; Stadt Laufen)
- Surheim (ehemaliger Haltepunkt; Gemeinde Saaldorf-Surheim)
- Freilassing Nord / Klebinger Straße (Stadt Freilassing)

Bahnstrecke Traunstein-Freilassing (4 neue Haltepunkte):

- Rückstetten (ehemaliger Haltepunkt; Gemeinde Teisendorf)
- Schödling / Stegreuth / Holzhausen (Gemeinde Teisendorf)
- Hörafig (Gemeinde Teisendorf)
- Perach / Freilassing West (Gemeinde Ainring / Stadt Freilassing)

Bahnstrecke Freilassing-Berchtesgaden (8 neue Haltepunkte):

- Feldkirchen (Gemeinde Ainring)
- Bad Reichenhall Nord / Joh.-Häusl-Straße (Stadt Bad Reichenhall)
- Bad Reichenhall Mitte / Innsbrucker Straße (Stadt Bad Reichenhall)
- Hallthurm (ehemaliger Haltepunkt; Gemeinde Bischofswiesen)
- Winkl-Selboden (ehemaliger Haltepunkt; Gemeinde Bischofswiesen)
- Winkl Siedlung (Gemeinde Bischofswiesen)
- Bischofswiesen Neuwirtsbrücke (Gemeinde Bischofswiesen)
- Berchtesgaden Ost (Gemeinde Berchtesgaden)

Für die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der Achse Mühldorf a. Inn – Laufen – Freilassing – Salzburg sowie für die Neuerrichtung der o.g. Haltepunkte zwischen Laufen und Freilassing stellt der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der ABS 39 zwischen Tüßling und Freilassing im Zuge der „Magistrale für Europa“ eine Infrastrukturmaßnahme von herausragender Bedeutung für den Landkreis und für die gesamte Region dar.

Ferner sei hier nochmals die bereits in Kap. 9.1.1.2 genannte Planung für eine Regionalstadtbahnverbindung von Salzburg bis zum Königssee verwiesen, welche die Erschließungsachse Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königssee betrifft. Eine entsprechende Trasse ist bereits im Flächennutzungsplan der Gemeinde Schönau a. Königssee aufgenommen worden und verläuft in den Marktgemeinden Berchtesgaden und Marktschellenberg weitestgehend auf bzw. entlang der der B 305.

11 Maßnahmenbewertung und Umsetzungsprioritäten

Die folgende Maßnahmenbewertung und der daraus abgeleitete Umsetzungsplan betrifft vor allem die Maßnahmen zum Fahrtenangebot (vgl. Kapitel 11.1). Es werden aber auch Hinweise zur Umsetzung von sonstigen Maßnahmen gegeben (vgl. Kapitel 11.2) gegeben.

11.1 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

Die Maßnahmen zum Fahrtenangebot werden insbesondere hinsichtlich ihrer formalen und planerischen Randbedingungen bewertet. Hieraus werden Umsetzungsprioritäten abgeleitet (vgl. Kapitel 11.1.3).

11.1.1 Vorgehen

Die Maßnahmen zum Fahrtenangebot wurden in Kapitel 9 entwickelt und im Einzelnen dargestellt. Es erfolgte dort auch eine Abschätzung fehlender Kilometerleistungen. Um die Maßnahmen aber hinsichtlich ihrer Umsetzungsmöglichkeiten einordnen zu können, muss ergänzend auch auf formale und planerische Randbedingungen eingegangen werden (vgl. Kapitel 11.1.2).

Generell gilt zum Vorgehen, dass auf Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplanes die einzelnen Maßnahmen von der Verwaltung gemäß Maßnahmenprioritäten vorbereitet und von den politischen Gremien beschlossen werden.

11.1.2 Formale und planerische Randbedingungen

Die Umsetzung der Maßnahmen kann nur unter Beachtung maßgeblicher formaler und planerischer Randbedingungen erfolgen. Bei den formalen Randbedingungen ist insbesondere die „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ maßgeblich, im Folgenden in Kurzform EU-VO 1370/2007 benannt.

Hierin werden u.a. in den Artikeln 3 bis 7 die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und entsprechende Veröffentlichungspflichten behandelt. In Artikel 3 wird zudem auf die allgemeinen Vorschriften verwiesen, die Gegenstand von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen sein können.

Hinsichtlich der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre gelten folgende Grundsätze:

- Anwendung Vergaberecht (VgV, UVgO) bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Bruttoverträge)
- Anwendung Art. 5 Absätze 2 bis 6 EU-VO 1370 bei Dienstleistungskonzessionen (Nettoverträge).

Sofern die EU-VO 1370/2007 zur Anwendung kommen kann, gelten nach Art. 5 folgende Verfahrensarten:

- Absatz 2: Direktvergabe an internen Betreiber
- Absatz 3: „Standardfall“ wettbewerbliches Vergabeverfahren
- Absatz 4: Direktvergabemöglichkeit für geringen Leistungsumfang (bis 1 Mio €/Jahr oder 300.000 km/Jahr, bei KMU mit weniger als 23 Fahrzeugen bis 2 Mio €/Jahr oder 600.000 km/Jahr)
- Absatz 5: Notvergabe (bis zu 2 Jahre).

Zu beachten sind die vorgegebenen Verpflichtungen zur Veröffentlichung von wettbewerblichen Vergabeverfahren und Direktvergaben. Hierzu gilt:

- nach Artikel 7 EU-VO 1370/2007 sowie § 8a (2) Personenbeförderungsgesetz (PbefG) müssen geplante Vergabeverfahren veröffentlicht werden (so genannte Vorabbekanntmachungen)
- Vorabbekanntmachungen sind frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn, spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe zu veröffentlichen
- Ausnahme: die zuständige Behörde kann beschließen, keine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50.000 km aufweist.

Neben der formalen sind auf die planerischen Randbedingungen für die Maßnahmenumsetzung zu beachten. Dies gilt vor allem für die Entwicklungen im SPNV und die sich daraus ergebenden Abstimmungserfordernisse für den Busverkehr.

Ebenfalls für den Umsetzungsplan relevant sind die Genehmigungslaufzeiten der den Landkreis Berchtesgadener Land betreffenden Linien (siehe Tabelle 48 und Tabelle 49).

Zur Sicherung des Bestandsangebotes ist die Fixierung des bisherigen Fahrtenangebotes als weiter zu garantierender Mindeststandard mittels Vorabbekanntmachung auch für die Linien wichtig, für die im Rahmen des Nahverkehrsplans keine Maßnahmen vorgesehen sind.

11.1.3 Umsetzungsprioritäten und Investitionsplan

Generelle Zielsetzung des Landkreises Berchtesgadener Land ist es, möglichst alle in den Kapiteln 9 und 10 benannten Maßnahmen zügig umzusetzen. Die Erbringung der notwendigen Leistungen dürfte nicht im bisherigen eigenwirtschaftlichen Rahmen möglich sein und ist mit finanziellem Aufwand verbunden. Daher richtet sich eine Umsetzungspriorisierung insbesondere an den finanziellen Mitteln des Landkreises sowie auch nach den Genehmigungslaufzeiten. Vorherige Umsetzungen von Maßnahmen sind nur mittels Direktvergaben möglich.

Alle genannten Maßnahmen sollen grundsätzlich unter Berücksichtigung von Kosten und Realisierungshorizont parallel umgesetzt werden. Die zeitlich gestaffelte Umsetzung ergibt sich im Wesentlichen aus dem Ende der Genehmigungslaufzeiten, wobei es zur Erhaltung des bestehenden Angebotes wichtig ist, auch bei Linien, für die gegenüber dem Bestandsangebot keine Maßnahmen vorgesehen sind, Vorabbekanntmachungen zu veröffentlichen. Die zeitlich gestaffelte Vorgehensweise auf Basis der unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten hat auch den Vorteil, für spätere Vorabbekanntmachungen von Erfahrungen der ersten Vorabbekanntmachungen profitieren zu können.

Der Investitionsplan (siehe Abbildung 43) zeigt für alle beschriebenen Maßnahmen zum Fahrtenangebot für jede Linie die zusätzlichen jährlichen Investitionskosten auf. Oberste Priorität bei der Umsetzung haben die Premium- und Hauptlinien 180, 260, 829, 840 und 852. Dies gilt gleichfalls für die Einführung des bedarfsorientierten ÖPNV-Konzepts. Mittlere bis hohe Priorität haben darüber hinaus die Maßnahmen auf den weiteren Linien des Premium- und Hauptliniennetzes, deren zukünftige Taktverkehre maßgeblich zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV im Landkreis beitragen. Die Maßnahmen auf den weiteren Linien, die vor allem den ländlichen Raum außerhalb der

Verkehrsachsen im Landkreis bedienen, sind mit einer geringen bis mittleren Priorität umzusetzen, diese Räume profitieren bereits von der Umsetzung des bedarfsorientierten Angebots.

Die in Kap. 9 aufgezeigten geschätzten Kosten wurden mit einer Bandbreite von drei bis fünf Euro je Wagenkilometer aufgezeigt, im Investitionsplan wird zur besseren Darstellung von Kosten von vier Euro je Wagenkilometer ausgegangen. Die Linien 840 und 841 wurden u.a. aufgrund positiver Betriebsergebnisse der letzten Jahre mit 3 Euro je Wagenkilometer kalkuliert. Darüber hinaus ist eine jährliche Preissteigerung in Höhe von 2,0 % berücksichtigt. 2022 sind aufgrund des fehlenden zeitlichen Vorlaufs nur Umsetzungen auf Grundlage von Direktvergaben ohne Vorabbekanntmachung bis 50.000 km/ Jahr je Linie möglich. Je nach Laufzeit der Liniengenehmigung können im Anschluss Maßnahmen mittels Direktvergaben mit Vorabbekanntmachung bzw. Vorabbekanntmachungen im Rahmen wettbewerblicher Verfahren umgesetzt werden.

Der Investitionsplan stellt die Brutto-Kostenschätzungen für Angebotsverbesserungen dar. Hiervon sind Einnahmen wie Förderungen (ÖPNV-Zuweisung in der Größenordnung von ca. 60 %) und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen abzuziehen. Tarifmaßnahmen wurden im Hinblick auf die gerade stattfindende Erstellung der Grundlagenstudie für einen Verkehrsverbund zwischen den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein bewusst ausgeklammert. Spezielle Fragestellungen wie z.B. die Einführung eines 365-Euro-Tickets sind insofern nicht Bestandteil der Nahverkehrsplan-Fortschreibung. Deshalb enthält der Investitionsplan keine Kostenschätzungen zu Tarifmaßnahmen, die zu den Ausgaben für Angebotsausweitungen noch hinzuzurechnen wären.

Zusätzliche Investitionskosten für den Landkreis pro Jahr

Linie	Laufzeit Linien-genehmigung	Vorabbekannt-machung ab	Zusätzliche jährliche Kilometerleistung	Priorität	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Linie gesamt
-------	-----------------------------	-------------------------	---	-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------------

Linienbündel

852	31.10.2027	31.07.2025	132.000	hoch	50.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	528.000 €	4.802.000 €
853	30.06.2028	30.03.2026	23.000	gering bis mittel				92.000 €	92.000 €	92.000 €	92.000 €	92.000 €	92.000 €	92.000 €	644.000 €
845	30.04.2028	30.01.2026	11.000	gering bis mittel				44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	308.000 €
846	31.10.2027	31.07.2025	58.000	mittel bis hoch				232.000 €	232.000 €	232.000 €	232.000 €	232.000 €	232.000 €	232.000 €	1.624.000 €
837	31.10.2027	31.07.2025	32.000	mittel bis hoch				128.000 €	128.000 €	128.000 €	128.000 €	128.000 €	128.000 €	128.000 €	896.000 €
838	31.10.2027	31.07.2025	21.000	mittel bis hoch				84.000 €	84.000 €	84.000 €	84.000 €	84.000 €	84.000 €	84.000 €	588.000 €
848	31.10.2027	31.07.2025	35.000	mittel bis hoch				140.000 €	140.000 €	140.000 €	140.000 €	140.000 €	140.000 €	140.000 €	980.000 €

Einzellinien

85	01.12.2028	01.09.2026	11.000	gering bis mittel				44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	44.000 €	308.000 €
180	11.12.2025	11.09.2023	62.000	hoch				248.000 €	248.000 €	248.000 €	248.000 €	248.000 €	248.000 €	248.000 €	1.736.000 €
260	31.01.2022	31.10.2019	97.000	hoch			388.000 €	388.000 €	388.000 €	388.000 €	388.000 €	388.000 €	388.000 €	388.000 €	3.104.000 €
516GL	24.09.2027	24.06.2025	10.000	gering bis mittel				40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	280.000 €
829	31.10.2027	31.07.2025	125.000	hoch	50.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	4.550.000 €
839	31.12.2030	30.09.2028	60.000	mittel bis hoch				240.000 €	240.000 €	240.000 €	240.000 €	240.000 €	240.000 €	240.000 €	1.680.000 €
840	31.10.2027	31.07.2025	171.000	hoch		300.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	513.000 €	4.404.000 €
841	31.10.2027	31.07.2025	50.000	mittel bis hoch		87.500 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	1.287.500 €
H9825	12.09.2028	12.06.2026	12.000	gering bis mittel				48.000 €	48.000 €	48.000 €	48.000 €	48.000 €	48.000 €	48.000 €	336.000 €

Bedarfskonzept

Bedienungsgebiet Nord	hoch		145.000 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	217.500 €	1.885.000 €
Bedienungsgebiet Mitte	hoch		60.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	780.000 €
Bedienungsgebiet Süd	hoch		52.000 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	77.500 €	672.000 €
Anruf-/Dispositions-/Verwaltungszentrale	hoch		175.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	1.775.000 €

Gesamt			100.000 €	1.847.500 €	2.664.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	4.004.000 €	32.639.500 €
--------	--	--	-----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Abbildung 43 Investitionsplan

	Investitionskosten auf Grundlage einer Direktvergabe ohne Vorabbekanntmachung
	Investitionskosten auf Grundlage einer Direktvergabe mit Vorabbekanntmachung
	Investitionskosten auf Grundlage einer Vorabbekanntmachung und ggf. wettbewerblichem Verfahren

11.2 Sonstige Maßnahmen

Neben den Maßnahmen zum Fahrtenangebot (vgl. Kapitel 9.1.1) sollen gemäß den Festlegungen in der Rahmenkonzeption die sonstigen Maßnahmen in gleicher Priorität sowie zeitlich parallel umgesetzt werden:

- Weiterentwicklung des Tarifs, vorbehaltlich eines möglichen Beitritts in einen Verkehrsverbund
- Definition und in der Folge Umsetzung von Qualitätsstandards für Haltestellen, Fahrzeugen, Kundeninformation, Fahrpersonal und Umweltstandards, vorbehaltlich eines möglichen Beitritts in einen Verkehrsverbund
- Prüfung zu Programm zur Busbeschleunigung im innerstädtischen ÖPNV
- Optimierung der Umsteigebeziehungen Bus – Bus und Bus – Bahn
- Optimierungsvorgabe für Umsteigebeziehungen Bus – Bahn in Bad Reichenhall, Berchtesgaden und Laufen: Speziell an den Bahnhöfen Bad Reichenhall Hbf, Berchtesgaden Hbf und Laufen muss die Busanschlusssituation gemäß den in Kapitel 5.4 dargelegten Standards verbessert werden. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Bahnverkehrs an diesen Bahnhöfen fallen gegenwärtig aufgrund der dortigen Zugkreuzungen nahezu zeitgleich zusammen. Somit besteht hier eine besonders günstige Ausgangslage für die Herstellung von attraktiven Busanschlüssen gleichzeitig zu Zugankünften und Zugabfahrten. Die Bahnknotenzeiten i.d.R. zur vollen Stunde in Bad Reichenhall, zur Minute 30 in Berchtesgaden und zur Minute 33 in Laufen bilden deshalb die Basis für die Fahrplan- und Taktgestaltung der Linienbusverkehre mit Start- und Zielpunkt an diesen drei Bahnhöfen. Solange die S3 nicht von Bad Reichenhall in Richtung Berchtesgaden verlängert wird, stellt die Linie 841 am Hbf Bad Reichenhall gute Anschlüsse von bzw. nach Berchtesgaden zu der dort startenden bzw. endenden S3 her.
- Marketingmaßnahmen zur Bewerbung des vorhandenen Angebotes sowie insbesondere bei Angebotsverbesserungen und -ausweitungen.

12 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan nimmt der Landkreis Berchtesgadener Land die in Art. 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) eingeräumte Möglichkeit wahr, als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV einen Nahverkehrsplan für sein Gebiet aufzustellen bzw. fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan orientiert sich an den in der vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern beschriebenen Inhalten sowie den dort festgelegten Grenz- und Richtwerten. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurden diese Werte aber teilweise an aktuelle Entwicklungen und örtliche Randbedingungen angepasst.

Das verkehrspolitische Ziel für den Nahverkehrsplan ist es, auf Basis der Sicherstellung der Grundversorgung mit einem darüber hinaus deutlich verbesserten Angebot und einer Sicherstellung der Grundversorgung möglichst viele Personen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen oder zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Auf Basis der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse wurden in der Rahmenkonzeption grundsätzliche Zielsetzungen definiert, die Eckpunkte für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land sowie für die Ableitung konkreter Maßnahmen sind. Als Maßstab für die anzustrebende ausreichende Bedienung wurden abgestimmte Zielwerte auf Grundlage der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern festgelegt.

Aus der Rahmenkonzeption werden einzelne Maßnahmen abgeleitet und zu einem Maßnahmenpaket zusammengefügt. Die festgestellten Mängel sollen behoben und das ÖPNV-Angebot insgesamt weiterentwickelt werden.

Hierbei gilt, dass die Frage, wie viele Maßnahmen umsetzbar sein werden, maßgeblich vom Umfang der verfügbaren kommunalen Mittel und von der personellen Kapazität abhängt, somit die Umsetzung neuer Maßnahmen ein iterativer Prozess sein wird. Die abschließende Auswahl bleibt Einzelentscheidungen vorbehalten.

Neben Maßnahmen zum Fahrtenangebot werden auch sinnvolle Begleitmaßnahmen bzw. Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur ausgearbeitet.

München, 24. Mai 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Hessel', written in a cursive style.

Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur


13 Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG); 1996
- [2] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern; München; 1998
- [3] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- [4] Schlothauer & Wauer; Mobilitätskonzept Berchtesgadener Land; 2018
- [5] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Hrsg.); Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2018
- [6] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Hrsg.); Landesentwicklungsprogramm Bayern; München; 2013
- [7] Planungsverband Region Südostoberbayern; Regionalplan Südostoberbayern; Altötting; 2018
- [8] Bayerisches Landesamt für Statistik; Fläche: Gemeinde, Stichtag; Stand: 18.01.2019
- [9] Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerung: Gemeinde, Geschlecht, Stichtage; Stand 18.01.2019
- [10] Bayerisches Landesamt für Statistik; Demographie-Spiegel je Gemeinde; München 2016
- [11] Bundesagentur für Arbeit; Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort; Stand 30.06.2017
- [12] Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein- und Auspendler nach Gemeinden zum Stichtag 30.06.2017
- [13] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Tourismus: Gemeinden, Betriebe, Betten, Auslastung, Übernachtungen, Ankünfte, Monate, Jahr (ab 2006); Stand 13.08.2018
- [14] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; Verkehrsmengenatlas Bayern; München; 2010
- [15] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Köln; 2010.

- [16] BEG-Stationsdatenbank
<http://bahnland-bayern.de/stationsdatenbank> (aufgerufen am 22.03.2019)
- [17] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie;
Gesamtverkehrsplan Bayern 2002; München; 2002
- [18] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie;
Schienennahverkehrsplan 2003-2005; München; 2005
- [19] Arc Architekten Partnerschaft; Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Freilassing; Bad
Birnbach; 2012
- [20] Planungsverband Region Südostoberbayern; 12. Fortschreibung Kapitel B VII Verkehr und
Nachrichtenwesen, in Kraft seit 28.10.2017; Regionalplan Südostoberbayern; Altötting;
2018
- [21] Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.); Verkehrsverflechtungsprognose
2030. Schlussbericht; München, Freiburg; Juni 2014
- [22] Gabler Wirtschaftslexikon (Hrsg.); Definition Verkehrsgemeinschaft
<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/verkehrsgemeinschaft-47372/version-270637>
- [23] PTV Group; Machbarkeitsstudie EuRegioBahnen Salzburg – Bayern – Oberösterreich;
Salzburg; 2015
- [24] BPR Dr. Schäpertöns & Partner; Gutachten zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
und SPNV im Berchtesgadener Land; 2014
- [25] EUREGIO Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein; EUREGIO-Grenzraumstrategie
2021-2027; 2021

14 Anlagen

Anlage 1 Fragebögen zur Befragung der Gemeinden

<p>Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land Datenerhebung Gemeinden</p>	
<p>1. Name der Gemeinde</p> <hr/>	
<p>2. Name des Ansprechpartners / der Ansprechpartnerin</p> <hr/>	
<p>3. Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde. differenziert nach Ortsteilen (auch Weiler) mit dem Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz) gemäß dem beigefügten Amtlichen Gemeindeverzeichnis (als Anlage zum Fragebogen)</p>	
<p>4. Gibt es in Ihrer Gemeinde von Ihnen beauftragte Schulbusverkehre im Sinne der Freistellungsverordnung (freigestellter Schülerverkehr)?</p>	
<p>4.1 falls ja, bitten wir je Schule mit freigestelltem Schülerverkehr um folgende Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none">- Name der Schule- Schulanfangs- und endzeiten- Fahrplan zum freigestellten Schülerverkehr- handelt es sich dabei ausschließlich um Direktverbindungen oder ist der freigestellte Schülerverkehr so konzipiert, dass auch Umstiege nötig sind (--> falls ja: wo und zwischen welchen Verbindungen sind Umstiege notwendig)- Kapazität der einzelnen Fahrzeuge im freigestellten Schülerverkehr- Anzahl der Schüler je Fahrzeug im freigestellten Schülerverkehr	
<p>4.2 darüber hinaus bitten wir um Angaben, ob es in Ihrer Gemeinde spezielle Festlegungen zu Qualitätskriterien im freigestellten Schülerverkehr gibt z.B. max. Auslastung).</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>5. Gibt es in Ihrer Gemeinde spezifische Probleme im Schülerverkehr (ÖPNV und freigestellter Schülerverkehr)? falls ja, kurze Beschreibung der Probleme</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Datenerhebung!</p>	

Anlage 2 Fragebogen zur Bürgerbeteiligung



NAHVERKEHRSPLAN
LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND
Bürgerbeteiligung

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Firma gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH erstellt im Auftrag des Landkreises Berchtesgadener Land den neuen Nahverkehrsplan für das gesamte Kreisgebiet. Gestalterisch nimmt der Nahverkehrsplan insbesondere Einfluss auf den mit Linienbussen (straßengebunden) erbrachten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Bürgerbeteiligung erstreckt sich sowohl auf den ÖPNV als auch auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), welche beide unter dem Oberbegriff Öffentlicher Verkehr (ÖV) zusammengefasst werden.

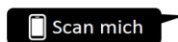
Ziel ist es, den ÖV künftig noch attraktiver zu gestalten und die Angebote mit Bahn und Bus weiter zu verbessern. Wichtig ist uns, dass Sie sich als Bürgerinnen und Bürger des Landkreises an der Erstellung des Nahverkehrsplanes beteiligen und Ihre Meinung einbringen. Aus diesem Grund führen wir zur Bürgerbeteiligung diese Umfrage durch und bitten Sie um Ihre Bewertung des ÖV.

Selbstverständlich werden alle Daten anonym behandelt sowie nur zum Zwecke der Nahverkehrsplanung verwendet und alle datenschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten. Bei Fragen zum Thema Datenschutz oder zum Fragebogen im Allgemeinen, wenden Sie sich gerne an gevas humberg & partner (Fr. Weigel), Tel.: 089-4890850

Nutzen Sie auch den Online-Fragebogen: <https://www.umfrageonline.com/s/f1278de>



Wir freuen uns auf Ihre Anregungen!



1. In welcher Gemeinde im Landkreis Berchtesgadener Land wohnen Sie? Bitte geben Sie auch den Ortsteil an.

Gemeinde: _____ Ortsteil: _____

2. Wie oft nutzen Sie den ÖV?

- mehrmals pro Woche mehrmals pro Monat mehrmals pro Jahr
 seltener nie (weiter mit Frage 5)





3. Fragen zu Ihrer Nutzung des ÖV

a. Zwischen welchen Haltestellen reisen Sie am häufigsten mit dem ÖV?

Start (Haltestelle, Ortsteil): _____

Ziel (Haltestelle, Ortsteil): _____

b. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie zwischen diesen beiden Haltestellen?

nur die Bahn nur den Linienbus Bahn und Linienbus

c. Wie erreichen Sie die Starthaltestelle?

zu Fuß mit dem Fahrrad mit dem PKW (Selbstfahrer/Mitfahrer)

Sonstiges: _____

d. Wie kommen Sie von der Zielhaltestelle weiter?

zu Fuß mit dem Fahrrad mit dem PKW (Selbstfahrer/Mitfahrer)

Sonstiges: _____

e. Für welche Zwecke nutzen Sie den ÖV? (Mehrfachnennungen möglich)

Fahrt zur Ausbildungsstätte Fahrt zum Arbeitsplatz

Dienstfahrten während der Arbeitszeit

Erledigungen (z.B. Arzttermine, Einkäufe, Behördenbesuche)

Freizeit (z.B. Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen, Ausflüge, Besuche)

Sonstiges: _____

4. Woher beziehen Sie Ihre Informationen zur Nutzung des ÖV? (Mehrfachnennung möglich)

Fahrplanaushang Landkreis-Fahrplanheft Internetrecherche

Kontaktaufnahme mit Verkehrsunternehmen (z.B. über Fahrpersonal, Kundenzentrum, Telefon)

Echtzeitauskunft (z.B. Bayern-Fahrplan, DB-Navigator) Sonstiges: _____





5. Bestehen aus Ihrer Sicht Lücken im Fahrtenangebot oder fehlende Verbindungen? Oder gibt es Bereiche, die (besser) durch den OV erschlossen werden sollten?

Bitte nennen Sie die betroffene Linie / Verbindung sowie die Zeitbereiche, in denen Lücken bestehen bzw. die Ortsteile oder Ziele, die (besser) erschlossen werden sollten.

- ja betrifft Linie/Haltestelle/Ortsteil: _____
- zeitliche Lücken im Fahrtenangebot im Zeitfenster _____
- fehlende räumliche Erschließung für Ortsteil/öffentl. Einrichtung _____
- Sonstiges _____
- betrifft Linie/Haltestelle/Ortsteil: _____
- zeitliche Lücken im Fahrtenangebot im Zeitfenster _____
- fehlende räumliche Erschließung für Ortsteil/öffentl. Einrichtung _____
- Sonstiges _____
- nein

6. Gibt es aus Ihrer Sicht Vorschläge / Probleme in Bezug auf Lage und Gestaltung der Haltestellen?

Bitte nennen Sie die genaue Haltestelle sowie die entsprechenden Vorschläge/Probleme.

- ja betrifft Haltestelle: _____ im Ortsteil: _____
- Problem mit: Wartehäuschen Barrierefreiheit Beleuchtung
- Fahrradabstellung Sitzgelegenheiten Schließfächern
- Sonstiges _____
- Erläuterung des Problems: _____
- betrifft Haltestelle: _____ im Ortsteil: _____
- Problem mit: Wartehäuschen Barrierefreiheit Beleuchtung
- Fahrradabstellung Sitzgelegenheiten Schließfächern
- Sonstiges _____
- Erläuterung des Problems: _____
- nein





7. Sind Sie zufrieden mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien bzw. zwischen Bus und Bahn?

- Ja Nein → bitte nennen Sie uns Bahnhof bzw. Ortsteil, Haltestellenname, Liniennummer des betroffenen Busses und die Uhrzeit, zu der ein Problem besteht.

Bahnhof/Ortsteil _____ Haltestelle _____

Linie _____ Uhrzeit _____

Problem _____

8. Gibt es aus Ihrer Sicht betriebliche Probleme im ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land?
(Mehrfachnennung möglich)

- ja Verspätungen auf der Linie/den Linien _____
 Fahrtausfälle auf der Linie/den Linien _____
 Fahrzeuge im ÖV zu voll auf der Linie/den Linien _____
 Sonstiges _____

nein

9. Was ist am derzeitigen ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land besonders positiv und sollte unbedingt beibehalten werden?



Anlage 3 Haltestellenverzeichnis

Haltestellenverzeichnis

Ort	Ortsteil	Haltestelle	Linie	
Ainring	Adelstetten	Adelstetten Baufirma Koch	5a, 85, 9515	
	Ainring	Ort	3	
		Ulrichshögler Straße	3	
		Bach	Ort	85
		Berg	Berg Abzw.	9515
		Feldkirchen	Feldkirchen	841
			Schule	3
		Hammerau	Hammerau Bahnhof	3
			Hammerau Bäckerei Lechner	3, 841
		Heidenpoint	Hallerstraße/Sandgrubenweg	3
			Heidenpoint Abzw. Perach	81, 82, 85, 9515
		Mitterfelden	Hauptschule	3, 5a, 85
			Heubergstraße/Bahnhof	3
			Mitterfelden Abzw. B20	841
			Post	3
			Rathaus	3
		Mühlreit	Mühlreit	5a, 85
		Niederstraß	Niederstraß	5a, 85, 9515
			Niederstraß Torfwerk	9515
		Ottmaning	Ort	85
		Perach	Buskehre	3, 81, 82, 85
		Straß	Straß Ortsmitte	5a, 85, 9515, Schulbus Laufen
		Thundorf	Ort	85
		Weng	Ort	85
		Winkeln	Winkeln	5a, 85, 9515
	Anger	Anger	Anger Dorfplatz	85, 829
			Anger Hadermarkt	85, 829
Anger Mühle			85, 829	

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

		Vachenlueger Straße	85
	Aufham	Aufham	85, 829
		Aufham Schwimmbad	829
		TraumWerk Porsche	829
	Höglwörth	Höglwörther See, Abzw.	829
		Mayerhofen Höglwörther See	829
	Jechling	Jechling Abzw.	85, 829
	Pfingstl	Pfingstl	829
	Steinhögl	Ort	85
	Unterberg	Unterberg	829
	Vachenlueg	Ort	85
Bad Reichenhall	Bad Reichenhall	Barbarossastraße	2, 4, 829
		Frühlingstraße/Joh.-Häusl-Straße	1, 2, 4
		Frühlingstraße/Vogelthennstraße	1, 4
		Grabenbachstraße	1, 2
		Grabenbachstraße/Saalachstraße	1, 2
		Hauptbahnhof	4, 1, 2, 3, 180, 260, 828, 829, 841, 9526, 9535
		Haus der Jugend	1, 4
		Innsbrucker Str./Liebigstraße	1, 2, 180, 260, 828, 841, 9526, 9535
		Kaiserplatz	4
		Salzburger Str./Klingerweg	2, 4
		Krankenhaus	4
		Kurgastzentrum	1, 2, 3, 4, 180, 260, 828, 841, 9526, 9535
		Landratsamt	841
		Mayerhof/Landratsamt	4
		MünchnerAllee/Abzw. Barbarossastraße	260, 829, 841
		Rathausplatz	1, 2, 3, 4
		Reichenbachstraße	2
		Reichenbachstraße/Saline	4
		Rosengasse/Reber	4
		Rupertustherme	4
		Seniorenwohnen Riedelstraße	4
		St. Zeno Friedhof	2, 4
		St. Zeno Münster	2, 4, 829, 9526
		Stadtwerke	4
		Staufenbrücke/B20	1, 2, 260, 829, 841
		Tiroler Tor/Predigtstuhlbahn	1, 180, 841

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

	Karlstein	Karlstein-Kaitl	2, 9526
	Kirchberg	Birkenstraße	2
		Kirchberg Altenheim	2, 9526
		Kirchberg/Luitpoldbrücke	260, 828, 9526, 9535
		Nonner Straße	2
		Reifenstuelstraße	2
	Marzoll	Marzoll Ort	1
		Schwarzbach Ort	1
		Schwarzbach Schwimmbad	1
		Türk Ort	1
		Weißbach Blumenweg	1
		Weißbach Obermühle	1
		Weißbach Rizoller	1
	Thumsee	Thumsee Seewirt	2
		Thumsee-Seemösl	2, 9526
		Thumsee-West	2, 9526
		Weißbach Blumenweg	1
		Weißbach Obermühle	1
		Weißbach Rizoller	1
Bayerisch Gmain	Bayerisch Gmain	Alpgarten	841
		Am Hessing	1
		Brücke	1, 180, 841
		Dreisesselberg	841
		Feuerwehrheim	1
		Großgmain Staatsgrenze	841
		Kirchholzstraße	1
		Ort	180
		Schillerallee	1
Berchtesgaden	Berchtesgaden	Bürgerheim	837
		Cafe Etzerfelsen	837
		Erika	838
		Etzerschlößl	837
		Faltlerlehen	837
		Franziskanerplatz	839, 841
		Gasötz	837
		Glückauf	837
		Hauptbahnhof/ZOB	836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 846, 848

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

	Haus der Berge	839, 841
	Heimatmuseum	837
	Hofbräuhaus	837
	Kilianmühlbrücke	838, 840, 848
	Königsallee	838, 840, 848
	Krankenhaus	837
	Kugelfeld	839, 841
	Nonntal	837
	Rathaus	837
	Rosenhof	837
	Rottl Sepp	838
	Salzbergwerk	837, 838, 840, 848
	Scharitzkehl	838
	Schießstättbrücke	837, 838, 840, 848
	Verlag Plenk	837
	Vier Jahreszeiten	839, 841
	Watzmann Therme	837, 838, 840, 848
	Wemholz	841, 842, 843, 846
	Zentrum	839, 841, 843, 846
Hintergern	Hintergern	837
Mitterbach	Graflhöhe	838
	Sonneck Gh	838
Oberau	Dora	848
	Heißbäck	848
	Mautstelle Nord	848
	Neuhäusl	848
	Oberau Abzw. Obersalzberg	838, 848
	Oberau Post	848
	Oberau Schusterhäusl	848
	Zinkenwirt Gmerk	848
Obersalzberg	Buchenhöhe	838
	Dokumentation Obersalzberg	838
	Kehlstein Busabfahrt	849
	Kehlsteinparkplatz	849
	Kempinski Hotel	838
	Klaushöhe	838
	Rodelbahn	838
	Staatlicher Gutshof	838
Resten	Resten	838
Unterau	Enzianbrennerei	840

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

		Landau	838
		Unterau	838, 840, 848
		Zellergraben	838, 848
	Vordergern	Brunnerbrücke	837
		Maria Gern	837
Bischofswiesen	Bischofswiesen	Andreas-Fendt-Ring	839
		Brennerbascht	839, 841
		Lindenhaus	839
		Neuwirtbrücke	839
		Pointhäusl	839
		Watzmannstube	839, 841
	Engedey	Gmundbrücke	846
		Il sank	846
		Stangersteg	846
	Hallthurm	Hallthurm Bahnhof	841
	Stanggaß	Bergsicht	839, 841
		Geiger	839, 841
		Reittoffen	839, 841
		Stanggaß Dr.-Elschner-Straße	839, 841
		Umgehungsbrücke	839, 841
	Strub	Altenheim Insula	839
		Böcklweiher	839
		Haupteingang Insula	839
		Jugendherberge	839
		Krennweg	839
		Obersüßenbrunn	839
		Strub Kaserne	839
		Strub St. Michael	839
		Uhlmühlweg	839
	Winkl	Panorama Park	841
		Siedlung	839, 841
		Winkl Sellboden	841
		Winkl Zollhäuser	841
Freilassing	Freilassing	Abzw. Badylon	852, 853
		Alpine Park	3, 4, 24, 81, 82, 852
		Bahnhof	3, 4, 5a, 81, 82, 85, 836, 841, 852, 853, 9515
		Bruch/Heubergstraße	81, 82

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Bürgerstift	81, 82, 841, 9515
Engerach	81, 82
Freibad	4, 852
Freibad – Bedarfshaltestelle	81, 82
Hofham	81, 82
Globus	81, 82
Grundschule	81, 82
Untereicht	81, 82
Industriegebiet Nord	81, 82
Josef-Brendle-Straße	3, 81, 82, 836, 852, 853
Kirchfeldstraße	81, 82
Klebinger Straße	81, 82
Krankenhaus	81, 82
Friedhof (Mädchenrealschule)	4, 5a, 85, 81, 82, 836, 852, 853
Mittelschule	81, 82
Mitterfeld	81, 82
Mozartplatz	81, 82
Neustetten	81, 82
Nocksteinstraße	81, 82
Post (Lindenstraße)	4, 81, 82
Rathaus	852
Richard-Strauss-Straße	81, 82
Rupertuskirche (Rathaus)	3, 24, 81, 82
Rupertusstraße	81, 82
Saaldorfer Straße	3, 81, 82
Sailen	81, 82
Salzburger Platz	24
Salzburger Platz (Ludwig-Zeller-Str.)	3, 81, 82, 836, 852, 853
Schragnweg	81, 82
Sonnenfeld	3, 24, 81, 82
Wasserburger Straße	3, 81, 82, 852
Zirbenstraße	81, 82

Laufen

Abtsee	Schloßklinik Abtsee	Ruperti-Linie
	Strandbad Abtsee	Ruperti-Linie
Arbisbichl	Arbisbichl	16, 19, Schulbus-Linie
Biburg	Biburg	Schulbus-Linie
Bubenberg	Bubenberg	16, 19, Schulbus-Linie
Daring	Daring	Schulbus-Linie

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Dorfen	Dorfen Abzw.	9519
Fisching	Fisching	852, 853, 9825, Ruperti-Linie
Froschham	Froschham	9519, Ruperti-Linie
Haiden	Haiden	9519, Ruperti-Linie, Schulbus-Linie
Höfen	Höfen Abzw.	16, 19, Schulbus-Linie
Hungerberg	Hungerberg	9519
Laufen	AWO-Seniorenzentrum	Ruperti-Linie
	Bahnhof	16, 19, 852, 9519, 9825, Ruperti-Linie, Schulbus-Linie
	Bahnhofstraße	Ruperti-Linie
	Breslauer Straße	Ruperti-Linie
	Briouder Platz	16, 19, 852, 853, 9519, Ruperti-Linie, Schulbus-Linie
	EDEKA-Markt	Ruperti-Linie
	Fischer-Huber-Parkplatz	Ruperti-Linie, Schulbus-Linie
	Friedhof	852, 9825, Ruperti-Linie
	Grund- u. Mittelschule	Schulbus-Linie
	Gymnasium	16, 19, 112, 852, 9519, 9825,
	Kiem-Pauli-Straße	Ruperti-Linie
	Lebenauerstraße	Ruperti-Linie
	Ludwig-Thoma-Straße	16, 852
	Marienplatz	Ruperti-Linie, Schulbus-Linie
	Mozartplatz	16, 19, 852, 853, 9519, Ruperti-Linie
	Poststraße	Ruperti-Linie
	Rathausplatz	Ruperti-Linie
	Rupertusplatz	Ruperti-Linie
	Siebenbürger Platz	Ruperti-Linie
	Tittmoninger Straße / ALDI	Ruperti-Linie
	Wiedmannsfelden	Ruperti-Linie
Lebenau-Forstgarten	Lebenau-Forstgarten	Schulbus-Linie
Leobendorf	Feuerwehr	Ruperti-Linie
	Gartenstraße	Ruperti-Linie
	Leobendorf	9519

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

		Grundschule	Ruperti-Linie, Schulbus-Linie	
		Seebadstraße	9519	
	Lepperding	Lepperding	Schulbus-Linie	
	Letten	Letten	16, 19, Schulbus-Linie	
	Mayerhofen	Mayerhofen Kapelle	852, Schulbus	
	Moosham	Moosham	Ruperti-Linie, Schulbus-Linie	
	Niederheining	Niederheining Schwaigerkeller	852	
	Oberheining	Oberheining Gasthof	852, 853, 9825, Ruperti-Linie, Schulbus-Linie	
	Oberndorf (Ö)	Krankenhaus	Ruperti-Linie	
		Lokalbahn Oberndorf-Stadt	Ruperti-Linie, Schulbus-Linie	
		Post	Ruperti-Linie	
		Seniorenheim	Ruperti-Linie	
	Obervillern	Laufen Sportplatz	852	
	Schnapping	Schnapping	Schulbus-Linie	
	Straß	Straß Abzw.	16, 19, Schulbus-Linie	
Marktschellenberg	Marktschellenberg	Almbachklamm	840	
		Eishöhle	840	
		Kugelmühle	840	
		Marktschellenberg	840	
		Schnitzhofauheim	840	
		Zollhäuser	840	
Piding	Mauthausen	Mauthausen/Salzstraße	2	
		Mauthausen Kapelle	2, 829	
		Mauthausen Salzstraße B20	829	
		Mauthausen Schloßweg	829	
	Piding	Au / Rupertistraße	2, 841	
		Bahnhof	829	
		Freizeitanlage	2	
		Hagebaumarkt	841	
		Marzoller Weg	2, 841	
		Petersplatz	2, 3, 841	
		Salzburger Straße	2	
		Sparkasse	2, 3	
		Urwies	Urwies	829

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Ramsau b. Berchtesgaden	Hintersee	Auzinger	845, 846, 847	
		Bindalm	847	
		Brunnerlehen	845, 846	
		Engert-Holzstube	847	
		Hängebrücke	847	
		Hintersee	845, 846, 847	
		Hintersee Zauberwald	845, 846	
		Hirschbichlstraße	847	
		Holzlagerplatz Blaueis	845, 846	
		Marxenbrücke	845, 846	
		Ragertalm	847	
		Ramsau	Altes Forsthaus Unterwirt	846
			Auf der Reiten	845
			Bindenkreuz	845, 846
			Halsalm	845
	Hindenburglinde		845	
	Hintermühle		845, 846	
	Hochkalter		845, 846	
	Kirche		845, 846	
	Neuhausenbrücke		845, 846	
	Oberwirt		845, 846	
	Schwarzeck	Roßhofschmiede	846	
		Semleiten	845, 846	
		Wimbachbrücke	846	
		Hochschwarzeck	845	
		Nutzkaser	845	
	Taubensee	Toter Mann	845	
		Alpenstraße	845	
		Alpenstraße Abzw. Hintersee	845	
		Kaltbachlehen	845	
		Taubensee	845	
		Taubensee Mordau	845	
		Taubensee Campingplatz	845	
	Zipfhäusl	845		
	Saaldorf-Surheim	Abtsdorf	Abtsdorf Ort	853
Abtsdorf Ortseinfahrt			852, 9825	
Berchtolding		Berchtolding	852, 853, 9825	
Berg		Berg	4, 853	
Brünntal		Brünntal	853	

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

	Gausburg	Gausburg Abzw.	852
	Hausen	Hausen	853
	Holzhausen	Holzhausen	853, 9825
	Kemating	Kemating	853
	Kleingerstetten	Kleingerstetten Spitz	852
	Leustetten	Leustetten	853
	Loh	Loh	852
	Maulfurth	Maulfurth	4, 852
	Moosen	Moosen	853
	Neu-Haberland	Neuhaberland Haberland Abzw.	852, 853
	Neusillersdorf	Neusillersdorf	853, 9825
		St2104 Abzw. Sillersdorf	853
	Oberholzen	Oberholzen	853
	Obersurheim	Obersurheim	5a, 852, 853
	Saaldorf	Saaldorf Lagerhaus	4, 5a, 852, 853, 9825
		Saaldorf Schule	4, 5a, 852, 853, 9825
	Schign	Schign	4, 853
	Schrankbaum	Surheim Jägerstraße Abzw.	5a, 852, 853
	Sillersdorf	Sillersdorf	4, 853
	Steinbrünning	Steinbrünning Ort	853
		Steinbrünning Ortseinfahrt	852, 9825
	Stützing	Stützing	853
	Surheim	Surheim Bahnhof	5a, 853
		Surheim Gasthof Lederer	5a, 852
		Surheim Schule	5a, 852, 853
Schneizlreuth	Baumgarten	Baumgarten	260, 828, 9526, 9535
	Melleck	Melleck Abzw.	260, 828
		Melleck Ortsmitte	828
	Schneizlreuth	Schneizlreuth Gh	260, 828, 9526
		Schneizlreuth Rennerparkplatz	260, 828, 9535
		Weinkaser Abzw.	9526, 9535
		Weinkaser Samerbrücke	9526, 9535
	Unterjettenberg	Unterjettenberg	260, 828, 9535
	Weißbach a. d. Alpenstraße	Mauthäusl	9526, 9535
		Weißbach Alpenhotel	9526, 9535
		Weißbach Dufterwirt	9526, 9535
		Weißbach Himmelsleiter	9526, 9535
		Weißbach Weberhäusl	9526, 9535

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land


Schönau a. Königssee	Faselsberg	Christophorusschule	838
		CJD Realschule	841
	Königssee	Boschenlehen	841
		Brutslehen	841
		Jennerbahn	841
		Königssee	841, 842
		Schusterlehen	841
		Tankstelle	841
		Mitterbach	Schwöbbrücke Unterstein
	Oberschönau	Bergfriedhof	842, 843
		Bodnerlehen	842, 843
		Fischmichllehen	842, 843, 846
		Haus Ahorn	842, 843
		Haus Almrausch	842, 843
		Haus Biller Unterstein	842, 843, 846
		Hochwald	842, 843, 846
		Kohlhiasl	842, 843
		Kramerlehen	842, 843, 846
		Kriegerfriedhof	842, 843
		Posthäuser Unterstein	842, 843, 846
		Schön Klinik BGL	842, 843, 846
		Storchenlehen	842, 843, 846
	Schwöb	Wahlbaum	842, 843, 846
Altes Schulhaus		841	
Rehwinkl		841	
Unterschönau	Sulzberger	841	
	Schorbad Unterstein	842	
	Unterstein	842, 843, 846	
Teisendorf	Achthal	Achthal	516
	Eichham	Eichham	9825
	Gastag	Gastag	516, 9515
	Großrückstetten	Großrückstetten	9515
	Hörafing	Hörafing Abzw.	5a, 9515
	Kothbrünning	Kothbrünning	9825
	Lacken	Lacken	9515
	Mehring	Mehring	516, 829, 9825
	Holzhausen	Holzhausen	516, 829
	Mühlpoint	Mühlpoint	516
	Neukirchen	Neukirchen	516

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Obermoos	Obermoos	516, 829, 9515
Oberstetten	Oberstetten	516, 829, 9825
Oberteisendorf	Oberteisendorf	516, 829, 9515, 9825
Offenwang	Offenwang	9825
Patting	Patting	4, 9825
Punschern	Punschern	9825
Roßdorf	Roßdorf Grubenhaus	829, 9515
Rückstetten	Rückstetten	516, 829, 9825
	Rückstetten Gh	829, 9825
Spöck	Rückstetten Spöck Abzw.	516, 9515
Starz	Starzer Kreuz	516, 829, 9515, 9825
Stötten	Stötten	9825
Teisendorf	Bahnhof	516, 829, 9515, 9825
	Grund- und Mittelschule	9825
	Hypo Bank	516, 9515, 9825
	Zentrum	829, 9825
Thalhausen	Thalhausen Abzw.	516, 9515
Ufering	Ufering Abzw.	9515
Wagneröd	Wagneröd	516, 9515
Weildorf	Weildorf	4, 5a, 9825
Windbichl	Windbichl	829

Anlage 4 Gemeinden-Maßnahmen-Matrix

Gemeinde	Maßnahmen																																								
	Stadtbuslinien						Bus-Premiumlinien im 30-min-Takt		Bus-Hauptliniennetz im Stundentakt										Bus-Ergänzungsnetz (Einhaltung Grenzwerte)																						
	1	2	4	24	81	82	Stadt- bus Laufen	180 (Teil- strecke)	840 (perspek- tivisch)	180	260	829	837	838	839	840	841	846	848	852	3	4	5a	16	19	85	112	516	828	836	842	843	845	853	9515	9519	9526	9825			
Ainring																										X															
Anger											X															X															
Bad Reichenhall	X	X	X					X		X	X	X				X																									
Bayerisch Gmain	X							X		X						X																									
Berchtesgaden								X				X	X	X	X	X	X	X	X																						
Bischofswiesen														X		X																									
Freilassing				X	X	X														X						X											X				
Laufen							X													X																X			X		
Marktschellenberg								X							X																										
Piding		X									X																														
Ramsau b. Berchtesgaden																	X																			X					
Saaldorf-Surheim																				X																X				X	
Schneizlreuth											X																														
Schönau a.Königssee								X								X																									
Teisendorf											X																X														X

 Grenzwert wird heute schon erfüllt

Anlage 5 Dokumentation Beteiligung Zwischenbericht

Gemeinden	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
Bad Reichenhall	06.08.2019	Keine Anmerkungen	-
Bayerisch Gmain	08.08.2019	Keine Anmerkungen	-
Berchtesgaden	06.08.2019	Keine Anmerkungen	-
Bischofswiesen	23.09.2019	Keine Anmerkungen	-
Freilassing	26.09.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis auf ggf. sinnvolle schienenparallele Buslinien - Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sollten nur in sehr geringem Maße berücksichtigt werden, da geringe Aussagekraft - Spezifische Wünsche der Stadt Freilassing (siehe Besprechung zu Stadtverkehr Freilassing mit Gmd. Ainring, Gmd. Saaldorf-Surheim und gevas) sollen berücksichtigt werden - Ein- und ausbrechende Verkehre von und zu den umgebenden Landkreisen und nach Österreich sind für die Stadt Freilassing von großer Bedeutung und nicht nur ergänzend zu berücksichtigen - Forderung nach Verbesserung der Fahrgeschwindigkeit der Bahn von Bad Reichenhall nach Berchtesgaden - Forderung nach Behebung von Fahrplanlücken in Freilassing und Verbesserung des Taktes 	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Laufen	25.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stadtbushfahrplan wurde neu überarbeitet, sodass der Stadtbus fortan auf die Bahnverbindungen angepasst ist und die Umsteigezeiten sich im festgelegten Rahmen befinden. - Bei der weiteren Ausarbeitung des NVP sind die entstehenden Kosten zu berücksichtigen - Ein Hinweis auf evtl. Fördermittel und eine Darstellung der Finanzierung wäre wünschenswert 	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Piding	12.09.2019	Keine Anmerkungen	-
Ramsau	27.09.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Buslinie 845: verkehrt nur unter der Woche an Schultagen (viele Beschwerden) - Wiedereinführung der "Alpenpost" wünschenswert (durchgehende Busverbindung von Berchtesgaden über die Alpenstraße B 305 nach Ramsau und weiter nach Unterjettenberg-Bad Reichenhall und Traunstein) - Buslinie 846: verbesserte Taktung und Ausweitung der Kurse in saisonalen Spitzenzeiten wünschenswert 	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Schönau a. Königssee	27.09.2019	- Tourismus sollte bei mit spezifischen Anforderungen stärker berücksichtigt werden, insb. in saisonal stark belasteten Zeiten; evtl. weitergehende Untersuchungen nötig (über den NVP hinaus) - Verbesserungen (z.B. erweiterte Fahrzeugkapazitäten) für stark frequentierte Strecke Berchtesgaden - Königssee nötig, evtl. Einrichtung von "Auffangparkplätzen" - Hinweis auf Regionalstadtbahn "Mondsee - Salzburg - Königssee"	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Teisendorf	06.08.2019	Keine Anmerkungen	-

Schulen	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
Erzbischöfliche Mädchenrealschule Franz-von-Assisi Freilassing	25.09.2019	- Schülerinnen und Schüler sollen die Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln rechtzeitig und mit möglichst geringen Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn erreichen können (wenig Klagen in der Hinsicht) - Schülerinnen und Schüler sollen die Schule sicher erreichen können, dazu gehört überfüllte Busse und Busse mit vielen Stehplätzen zu vermeiden und Busfahrer dazu anzuhalten, sich an Tempolimits zu halten (zu Beginn des Schuljahres gab es einige Klagen in diese Richtung)	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Gymnasium Berchtesgaden	26.09.2019	Keine Anmerkungen	-
CJD Realschule Schönau a. Königssee	26.09.2019	Keine Anmerkungen	-
Realschule Rupertiwinkel	26.09.2019	Keine Anmerkungen	-
Berufsschule Freilassing	27.09.2019	- Verkehrsverbund mit Lkr. Traunstein wird ausdrücklich begrüßt - Aufrechterhaltung und Ausbau des Schülerverkehrs wichtig (insb. da Schulbeginn um 07:30 ist), gleiches gilt für SPNV	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Rottmayr-Gymnasium Laufen	01.10.2019	- Vorhandenes Busangebot für Fahrschüler knapp bemessen, es darf zu keinen Kürzungen kommen; evtl. Einrichtung eines Bedarfsverkehrs in Zusammenarbeit mit Lkr. Traunstein	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt

Verkehrsunternehmen	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
RVO	13.08.2019	Keine Anmerkungen	-

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Stadtwerke Bad Reichenhall	22.07.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Anmerkungen/Ergänzungen zu Stadtbuslinien Bad Reichenhall; - Hinweis auf Kooperationsvertrag (Tarifvereinbarung) zw. Stadtwerken, RVO und SVV (seit 2005) - Hinweis auf kostenlosen Stadtbusverkehr (3 Linien) seit 15.04.2019 am Wochenende (für das Jahr 2019 genehmigt, soll beibehalten werden) 	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Südostbayernbahn	28.08.2019	<ul style="list-style-type: none"> - keine Aussage zu Rahmenkonzeption, da diese zu allgemein <u>Forderung nach:</u> - Jährlicher "Fahrplankonferenz" zur Abstimmung aller Angebote zwischen einzelnen Verkehrsträgern - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus/Bahn - Vermeidung von Parallelverkehren Bus/Bahn - Durchgehende Auskunft von Verbindungen Bus/Bahn - Weiterentwicklung von Tarifen Bus/Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung einer Fahrplankonferenz in Abstimmung mit dem Landkreis - Verbesserung von Umsteigebeziehungen, Auskünften und Weiterentwicklung der Tarife sind Teil der Rahmenkonzeption und werden beachtet - im 4. AK wurde festgehalten, dass schienenparallele Linienbusverkehre auf ein minimal notwendiges Maß beschränkt werden sollen

Weitere Aufgabenträger	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
Landkreis Traunstein	07.11.2019	Fehlt noch	Fehlt noch
Salzburger Verkehrsverbund	26.07.2019	Darstellung der Liniennummern auf manchen Buslinien in Freilassing stimmt nicht mit den Fahrplanaushängen überein; betroffen sind L3, L4 und L5; generell wäre einheitliches Liniennummernschema im Raum Freilassing anzustreben	Abstimmung mit betroffenen VU nötig, kann in NVP aufgenommen werden
Salzburger Verkehrsverbund	06.08.2019	Diverse Anmerkungen/Ergänzungen zu Linienübersicht, Genehmigungslaufzeiten, Aufgabenträgerschaften, länderübergreifende ÖPNV- und SPNV-Angebote, Linienbündelungen etc.	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt

Sonstige	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
Bayerische Eisenbahngesellschaft	15.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Vorschlag bei der Umsteigequalität Bus-Bahn zu priorisieren und das Augenmerk auf relevante Verbindungen zu legen, die insbesondere verbessert werden sollten. Besonderer Bedarf bestehe in Teisendorf, Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden - Der Aussage, dass in Berchtesgaden besonderer Handlungsbedarf bei der zu verbessernden Abstimmung Bus-Bahn bestehe, wird zugestimmt. Diese Abstimmung wird ab dem Fahrplanjahr 2020 durch den durchgängig geplanten Taktfahrplan des SPNV mit Ankünften bzw. Abfahrten in Berchtesgaden jeweils etwa zur Minute 30 erleichtert. - Nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Bischofswiesen-Winkl ist das schienenparallele ÖPNV-Angebot maßvoll zu reduzieren - Forderung nach durchgängiger Fahrplanauskunft und konsequenter Anschlusssicherung durch digitale Fahrgastinformation und rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) inkl. entsprechender on-board-units. 	-
BGL Tourismus	02.09.2019	Weitergeleitete Rückmeldungen, die bei der Tourismus Information eingegangen sind bzw. BGL Tourismus GmbH auf anderen Weg erreicht haben (Rückmeldungen zu Fahrplankontakt, Freundlichkeit, Sauberkeit, Fahrzeuge, Fahrplanauskunft, Haltestellen, Rufbus etc.)	Insb. Rückmeldungen zu Fahrplankontakt muss von Fall zu Fall geprüft werden und kann im Endbericht textlich aufgegriffen werden (falls beschriebene Schwachstelle durch Maßnahmenpaket nicht ohnehin schon behoben wird)
IHK München und Oberbayern	24.09.2019	<ul style="list-style-type: none"> - Forderung einer Sicherung der Schienenanbindung nach Salzburg bis nach 2021, Omnibusverkehre von Berchtesgaden nach Salzburg wurden in den vergangenen Jahren optimiert und benötigen zunächst keine größeren Ausweitungen - Stehende Züge in Hammerau stellen ein kleines betriebliches Problem dar und müssen behoben werden - Die Umsteigezeiten für Reisende aus Mühldorf in Freilassing in Richtung München sind zu kurz - Eine Verlängerung einer S-Bahn von Salzburg nach Laufen und Traunstein ist nicht zuletzt aus Gründen der Pendler- und Touristikströme als wichtig einzuordnen; der Ausbau der Strecke Tüßling - Freilassing muss beschleunigt werden - Ein GVZ-Standort wird im Nahverkehrsplan nicht untersucht, sollte jedoch von Seiten der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein nicht aus den Augen verloren werden 	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
LRA BGL Messmer Behindertenbeauftragte	31.07.2019	Hinweis auf Lücke im Fahrplan im Abendverkehr BLB	Wurde im 3. AK bereits diskutiert und besprochen; Schließung der Lücke soll in Zukunft weiter gefordert und mit der BEG, derzeitigen und zukünftigen Betreibern abgestimmt werden.

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

SPD-Kreistagsfraktion	29.09.2019	- Schnellstmögliche Erreichung der Grenzwerte und darauf aufbauend schrittweise Verbesserung zu Richtwerten ist erstrebenswert - Potenzial für autonome Fahrzeuge eine Chance für ländl. Raum im Berchtesgadener Land (evtl. Ergänzung in Kapitel zu Bedarfsverkehren?)	Wird für die Überarbeitung des Zwischenberichts und in noch ausstehenden Arbeitsschritten berücksichtigt
Staatliches Bauamt Traunstein	27.09.2019	Keine Anmerkungen, verantwortlicher Mitarbeiter derzeit nicht im Dienst	-
Staatliches Schulamt	26.09.2019	Festlegungen zum Schülerverkehr in der Rahmenkonzeption ("Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land ist generell an die Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr anzupassen. Gleiches gilt für die Anpassungen an strukturelle Änderungen (z.B. neue Schulstandorte, veränderte Schulzeiten). Dies ist eine kontinuierliche Aufgabe. Zudem soll eine Abstimmung bei strukturellen Änderungen (z.B. neue Schulstandorte, veränderte Schulzeiten) erfolgen. Dies ist eine kontinuierliche Aufgabe.") werden von Seiten des staatlichen Schulamts nicht akzeptiert, alte Formulierung soll beibehalten werden.	Wurde im 4. Arbeitskreis am 25. Juli 2019 ausführlich diskutiert (Interessenskonflikt mit Verkehrsunternehmen), weitere Abstimmungen nötig
Verkehrsforum BGL	26.09.2019	Keine Anmerkungen	-

Anlage 6 Dokumentation Beteiligung Endbericht

Name	Eingang	Kommentar, Anregung, Kritik	Bewertung
DB Regio	02.03.2022	- keine explizite Rückmeldung zum Bericht, Hinweis auf Verbundstudie	-
Gemeinde Schönau a.K.	08.03.2022	- Befürwortende Kenntnisnahme der Inhalte des Berichts, Verlängerung der L. 840 bis zum Königssee wird ausdrücklich begrüßt	-
	28.03.2022	- Einstimmiger Beschluss der im NVP formulierten Verbesserungen auf den Linien 843 und 841 mit Zusage der Finanzierung durch die Gemeinde	-
Gemeinde Saaldorf-Surheim	15.03.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Kosten für das Bedarfskonzept erscheinen zu niedrig - Detailabstimmung zwischen Landkreis und betroffenen Gemeinden stets erforderlich bei Umsetzung von Maßnahmen	- Die angegebenen Werte der Kostenschätzung für Bedarfsverkehre dienen nur als Orientierungsgrößen und können erst im Rahmen des Umsetzungsprozesses konkretisiert werden.
Gemeinde Bischofswiesen	17.03.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Detailabstimmung zwischen Landkreis und betroffenen Gemeinden stets erforderlich bei Umsetzung von Maßnahmen	-
Gemeinde Piding	23.03.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Detailabstimmung zwischen Landkreis und betroffenen Gemeinden stets erforderlich bei Umsetzung von Maßnahmen	-
Land Salzburg	28.03.2022	- Ausdrückliche Zustimmung zum Konzept des Nahverkehrsplans. - Land Salzburg steht für offenen gegenseitigen Austausch bei der langfristigen Königsseebahn zur Verfügung	-
Verkehrsforum Berchtesgadener Land	29.03.2022	Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts, Bekräftigung und nähere Erläuterung folgender Punkte: - Begrüßt werden ausdrücklich die Forderung nach einem Halbstundentakt auf der Schiene sowie die Reaktivierung der Königsseebahn - Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahnlinien, insbesondere an den Bahnhöfen Freilassing und Berchtesgaden - Verbundintegration und Tarifweiterentwicklung - Maßnahmen zur Busbeschleunigung, vor allem im Markt Berchtesgaden - Anregung zur Einrichtung neuer Haltepunkte an Schienenstrecken (Freilassing Globus, Bicheln- Au, Piding Ort, Bayerisch Gmain Rehazentrum). Wiederausbau des Haltepunkts Bayerisch Gmain zum Kreuzungsbahnhof.	- wird zur Kenntnis genommen, bezieht sich überwiegend auf SPNV - Hinweis auf Kreuzungsbahnhof Bayerisch Gmain

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

VU Hogger	05.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Kritische Betrachtung der Fokussierung auf der Ergänzung von Bestandsverkehren - Deutsche Bahn (RVO) besitzt Marktanteil von 90%, Abhängigkeit der restlichen Mobilitätsanbieter - Freigestellter Schülerverkehr: Mangelhafte und unfaire Verträge, keine messbaren Standards - Eigenwirtschaftlicher Linienverkehr: nur mit hoher Anzahl von Schülern zu betreiben, Randbedingungen für Eigenwirtschaftlichkeit werden immer schlechter, ab 2024 Stopp der Förderung von Dieselfahrzeugen, Rufbusverkehre stellen hohe Konkurrenz dar - Bedarfsverkehre: Barrierefreiheit und Fahrgastinformation verpflichtend bei PKW/8-Sitzer aufnehmen. Gesamtsystem muss barrierefrei sein, um allen Personengruppen 100% Zugang zu gewähren - Stadtverkehre: Gemeinsame Betriebszeiten für Berchtesgaden, Bad Reichenhall und Freilassing in Abstimmung zur Schiene, Bedarfsverkehr in Betriebszeiten, Forderung nach Einheitstarif - Bahnhöfe: Forderung nach besserer Ausstattung, z.B. Toiletten, Parkplätze, Ladestationen etc. - Forderung nach Vision 	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweise werden zur Kenntnis genommen - Prüfung der Anregungen bei der weiteren Umsetzung - Bezügl. der Barrierefreiheit wird angemerkt, dass der Landkreis den Ausbau von barrierefreien Toilettenanlagen an Bahnhöfen finanziell fördert
Zweckverband Bergerlebnis Berchtesgaden	05.04.2022	- keine Anmerkungen	-
Stadtwerke Bad Reichenhall	06.04.2022	- keine Anmerkungen	-
Markt Berchtesgaden	44657	<ul style="list-style-type: none"> - Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Detailabstimmung zwischen Landkreis und betroffenen Gemeinden stets erforderlich bei Umsetzung von Maßnahmen 	-
VU Gloss	07.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - S. 76 Aktuell: der Gemeindebus Teisendorf verkehrt seit einigen Monaten von Montag-Sonntag und an Feiertagen. - S. 88 ff Bedarfsverkehre (Rufbus) sollten in die Auswertung miteinbezogen werden, da sie eine sinnvolle, der Nachfrage angepasste, Ergänzung darstellen und der ÖPNV gerade im ländlichen Raum abgedeckt wird - S. 191 In Anbetracht der aktuellen Situation (steigende Inflation, Spritpreise, sonstige Betriebskosten) sind die Kosten von brutto 3€ - 5€ deutlich zu gering angesetzt. -S. 222 Laut Bayerischen Verkehrsministerium besteht nach wie vor die Vorrangigkeit der eigenwirtschaftlichen Verkehre -S. 223 die geplanten Linienbündel führen eventuell zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren und somit zu einer vielfachen Belastung der Kommunen u. Aufgabenträger -S. 246 jährliche Preissteigerung von 2% ist zu gering angesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> - Festlegungen zum Gemeindebus Teisendorf nicht aktuell, da älterer Datenstand --> Zusatzanmerkungen auf Erweiterung der Betriebszeiten wurde mitaufgenommen - Restliche Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen - Die angegebenen Werte der Kostenschätzung dienen nur als Orientierungsgrößen und können erst im Rahmen des Umsetzungsprozesses konkretisiert werden. - Die jährliche Kostensteigerung von 2% ist vor Ausbruch des Ukraine-Krieges angesetzt worden, insoweit sind negative Auswirkungen aufsteigende Kosten zu erwarten, jedoch seriös zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen. Dies konnte bei der Berichterstellung so nicht erwartet werden.
Lkr. Traunstein	07.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Befürwortung mit den Inhalten des Nahverkehrsplans, insbesondere Strukturierung des Zielnetzes - Bündelung von Linien sollte schon heute perspektivisch landkreisübergreifend geplant werden, betrifft v.a. 9515 (Traunstein – Teisendorf – Freilassing), GL 516 (Traunstein - Surberg - Neukirchen – Teisendorf), GL (Knappfeld-Traunstein), GL (Traunstein-Vogling) 	<ul style="list-style-type: none"> - landkreisübergreifende Bündelung aus vergaberechtlicher Sicht eher schwierig, durch geplante Verbundintegration perspektivisch zu prüfen

<p>Salzburger Verkehrsverbund</p>	<p>08.04.2022</p>	<p>- 4.3.9 Organisation, Seite 113: „Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt insgesamt sieben Konzessionsinhabern (RVO GmbH, Stadtwerke Bad Reichenhall, Stadt Laufen, Salzburger Verkehrsverbund GmbH, Hogger GmbH, Brodschelm Verkehrsbetrieb GmbH, Omnibusverkehr Chr. Gloss) (Stand Juli 2019)“ Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH ist nicht Konzessionsinhaberin, diese wird immer für den Betreiber der jeweiligen Linie ausgestellt. - 9.1.1.2 Maßnahmen auf Bus-Premiumlinien, Seite 193 • Die gemäß NVPI angedachten Maßnahmen auf der Bus-Premiumlinie 180 decken sich grundsätzlich mit den seitens der SVG geplanten Ausweitungen im Zuge der nächsten Ausschreibung, welche aber bereits mit dem heurigen Jahr angedacht ist. Die Inbetriebnahme der adaptierten Linie 180 soll im Dezember 2022 erfolgen, demnach sollten hier noch ehest Abstimmungsgespräche hinsichtlich der Finanzierung der grenzüberschreitenden Verkehre stattfinden. • Die gemäß NVPI angedachten Maßnahmen auf der Bus-Premiumlinie 840 sollten jedenfalls noch abgeklärt werden, damit es zu keinem Parallelverkehr mit der bestehenden OBUS-Line 5 kommt. Hierzu ist auch die Salzburg AG entsprechend zu unterrichten, denn es stellt sich die verkehrsplanerische Frage hinsichtlich der Notwendigkeit von weiteren Verbindungen auf dieser Teilstrecke. - 9.1.1.3 Maßnahmen auf Bus-Hauptliniennetz, Seite 197 Die gemäß NVPI angedachten Maßnahmen auf der Bus-Hauptlinie 260 decken sich grundsätzlich mit den seitens der SVG geplanten Ausweitungen im Zuge der nächsten Ausschreibung, welche aber bereits mit dem für das nächste Jahr angedacht ist. Die Inbetriebnahme der adaptierten Linie 260 soll im Dezember 2023 erfolgen, demnach sollten hier noch ehest Abstimmungsgespräche hinsichtlich der Finanzierung der grenzüberschreitenden Verkehre stattfinden. - 10.2.2 Weiterentwicklung Tarif, Seite 238 Die einzelnen Tarifmaßmaßnahmen sind nach Abstimmung der verkehrsplanerischen und finanziellen Aspekte gesondert zu besprechen, wobei eine einheitliche und kundenorientierte Lösung jedenfalls anzustreben ist. -10.2.3 Qualitätstandards, Seite 238 Seitens des Landes Salzburg und der Salzburger Verkehrsverbund GmbH gibt es bereits sowohl bei den Themen „Haltestellen“, als auch „Fahrzeugen“, „Kundeninformation“, „Fahrpersonal“ und „Umweltstandards“ entsprechende Vorgaben, welche auch bei den einzelnen Ausschreibungen als Mindeststandards definiert sind. Dahingehend wäre aus unserer Sicht bei den grenzüberschreitenden Verkehren jedenfalls eine entsprechende Vereinheitlichung anzustreben.</p>	<p>S. 113: Anpassung im Text (Aufgabenträger siehe Fahrplanheft) S. 193, 197, 238: Gespräche zur weiteren Abstimmung wurden bereits aufgenommen. S. 238 bei grenzüberschreitenden Linien sind Tarif und Qualitätsstandards perspektivisch zu vereinheitlichen, insbesondere im Hinblick auf gemeinsamen VV. Es finden sich dazu mehrere Hinweise in Kap. 10.2</p>
-----------------------------------	-------------------	---	---

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

Stadt Freilassing	06.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Einverständnis mit den Inhalten des Nahverkehrsplans. Folgende Punkte sollen berücksichtigt werden: - Angebotsverbesserungen von und nach Freilassing sind mit der Stadt Freilassing abzustimmen, um die Angebote bestmöglich aufeinander abzustimmen und Synergieeffekte (Abdeckung von Angebotsverbesserungen in Verbindung mit dem Stadtbus) nutzen zu können. - Angebotsverbesserung der Linie 852: Die Stadt Freilassing ist in die Planungen – insbesondere die Art der Maßnahmen und die zeitliche Lage der Angebotsverbesserungen – einzubeziehen. - Aufstellung und Umsetzung eines landkreisweiten bedarfsorientierten ÖPNV-Konzeptes: Für den Einzugsbereich der Stadt Freilassing (Gebiet der Stadt Freilassing und die umliegenden Nachbargemeinden Saaldorf-Surheim und Ainring) ist das Konzept mit der Stadt Freilassing abzustimmen. Insbesondere, um hier den Stadtbus der Stadt Freilassing bestmöglich im Konzept zu berücksichtigen und zu integrieren und Synergieeffekte bestmöglich nutzen zu können. Bedienungen, die zu Lasten des Ortsverkehrs gehen sind auszuschließen. - Entsprechend der Zielsetzung des Landkreises setzt sich der Landkreis dafür ein, dass eine Taktverdichtung auf der Bahnlinie Freilassing-Bad Reichenhall und Freilassing-Laufen vorgenommen wird und insbesondere die Fahrplanlücke in der Zeit von 21.00 Uhr bis 22.45 Uhr von Bad Reichenhall nach Freilassing zu schließen. Ggf. sind kurzfristig durch den Landkreis Maßnahmen zu treffen, die eine Taktverbesserung erwirken, bis diese auf der Schiene umgesetzt werden kann. - Prüfung, inwieweit ein gewisser Prozentsatz der Kosten des Stadtbusses als überregionaler Anteil bei der Finanzierung durch den Landkreis berücksichtigt werden kann (z.B. als Zuschuss). 	Wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verlauf bei der Umsetzung berücksichtigt, bzw. geprüft
Markt Marktschellenberg	08.04.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts.	-
Stadt Laufen	18.05.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts.	-
Stadt Bad Reichenhall	27.04.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts	-
Gemeinde Ramsau	09.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Die Gemeinde bittet um Prüfung folgender Vorschläge: 1. Umwandlung der Hauptverkehrslinie 846 in eine Premiumlinie (Verlängerung der Linie Salzburg – Berchtesgaden – Hintersee) mit einer Taktverdichtung vom Stundentakt auf Halbstundentakt, dies auch an Wochenenden 2. Bedarfslinie 845 Panoramawanderbus Taktverdichtung wie bereits angesprochen in den Sommermonaten bzw. Winterfahrplan sowie an Wochenenden. 3. Prüfung einer Wiederaufnahme der Ergänzungsbuslinie Bad Reichenhall – Wachterl – Berchtesgaden im Stundentakt und Einrichtung einer direkten Verbindung Ramsau - Königssee 	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsverdichtung auf der Linie 846, die über einen Stundentakt hinausgehen sind im Kap. 9.1.1.5 als mögliche Maßnahme mit Finanzierung durch die Gemeinde enthalten. - Prüfung der beiden Vorschläge im weiteren Verlauf bei der Umsetzung, jedoch keine Einarbeitung in Endbericht vorgesehen. - ergänzende Leistungen, die über die Standards des NVP hinausgehen, sind von den Kommunen zu finanzieren
VU Brodschelm	11.04.2022	Umfangreiche Anmerkungen zu allen Kapiteln ab Kap. 5	- Anmerkungen wurden gesichtet und zur Kenntnis genommen. Zum Teil finden sich entsprechende Anpassungen im Text. Vielen Dank für die ausführliche Stellungnahme, diese wird im restlichen Projektverlauf sowie in der Folge bei der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt.

Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land

RVO	11.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - S. 195: im gesamten NVP werden KM-Preise zwischen 3 und 5 € aufgeführt – dies muss auch für die Premiumlinien 840 gelten - S. 219: Kostenschätzung On-Demand-Verkehr (ODV) für den Landkreis BGL pro Jahr zu gering angesetzt – p.a. mind. 700 T€ bis 1,2 Mio. € als realistischen Wert aufnehmen. - Zusätzlich sollte hier berücksichtigt werden, dass moderne Anfrage-, Buchungs- und Bezahlsysteme in digitaler Form (via App-Lösung) vorrangig anzustreben sind. - S. 223 ff.: Linienbündelung verfolgt aus meiner Sicht lediglich ein Ziel, durch zeitgleiche Genehmigungslaufzeiten, den Wettbewerb zu forcieren und Verkehrsleistungen ausnahmslos in den Bruttomarkt zu überführen – um enorme Belastungen für die „öffentliche Hand“ zu minimieren, sollte hiervon deutlich Abstand genommen werden. - S. 246: jährliche Preissteigerungen von 2% sind zu gering definiert - Hinweis auf die Umsetzung der Clean Vehicle Directive fehlt aus meiner Sicht zur Gänze 	<ul style="list-style-type: none"> - Die angegebenen Werte der Kostenschätzung für Bedarfsverkehre und sonstige Maßnahmen dienen nur als Orientierungsgrößen und können erst im Rahmen des Umsetzungsprozesses konkretisiert werden. - Anfrage-, Buchungs- und Bezahlsystem via App in Kap. 9.3.3 aufgenommen - Die jährliche Kostensteigerung von 2% ist vor Ausbruch des Ukraine-Krieges angesetzt worden, insoweit sind negative Auswirkungen aufsteigende Kosten zu erwarten, jedoch seriös zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen. Dies konnte bei der Berichterstellung so nicht erwartet werden. - Linienbündelung sinnvoll aufgrund verkehrlicher Wechselwirkungen, ermöglicht Maßnahmen zeitlich gemeinsam auf den Weg zu bringen - Hinweis auf Clean Vehicle Directive in Kap. 10.2.3 aufgenommen
EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	14.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Grenzraumstrategie 2021-2027 als Planungsgrundlage im NVP nennen - S.17 Zielvorgabe ÖV Wegeanteil aufnehmen - Kartendarstellungen: wesentliche Orte/Bezugspunkte Lkr Traunstein und Land Salzburg einzeichnen - S.68 Zielsetzung SPNV: Verlängerung S-Bahn in Ri. Laufen und Teisendorf - S. 167/168 Ergänzungen Inhalte/Festlegungen im Regionalplan zum SPNV - mehrere Stellen: Hinweis auf EuRegio ergänzen 	Zahlreiche Hinweise und Anmerkungen wurden in den Text aufgenommen.
IHK München und Oberbayern	19.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Bedeutung der landkreisübergreifenden Abstimmung und eines grenzüberschreitenden Tarifverbundes wird betont - Maßnahmen sollen konsequent umgesetzt werden 	-
Gemeinde Anger	26.04.2022	- keine Anmerkungen	-
Gemeinde Ainring	26.04.2022	- Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts	-
Markt Teisendorf	27.04.2022	<ul style="list-style-type: none"> - Einverständnis mit den Inhalten des Endberichts. - Detailabstimmung zwischen Landkreis und betroffenen Gemeinden stets erforderlich bei Umsetzung von Maßnahmen 	-