



Nahverkehrsplan für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Endbericht

Nahverkehrsplan
für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Endbericht

Im Auftrag des
Landkreises Garmisch-Partenkirchen

Dezember 2021

Bearbeiter: Erik Meder, Dipl.-Geogr.
Jan Nitsch, M.Sc.
Maryam Piroozgar, M.Sc.
Regina Winzinger, Dipl.-Geogr.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München – Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 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	13
2	Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	16
2.1	Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	16
2.2	Aufgaben und formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes	17
3	Datenerhebungen	19
3.1	Befragung der Gemeinden	19
3.2	Befragung der Verkehrsunternehmen	24
3.3	Bürgerbeteiligung	26
3.3.1	Information über eine Homepage	26
3.3.2	Beteiligung über eine Online-Befragung	27
3.3.2.1	Soziodemographische Angaben	28
3.3.2.2	Angaben zur ÖPNV-Nutzung	31
3.3.2.3	Angaben zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖV	33
3.3.2.4	Schulwegspezifische Angaben zur ÖV-Nutzung	47
3.3.2.5	Schulwegspezifische Anmerkungen zu verschiedenen Elementen des ÖPNV	49
4	Bestandsaufnahme	51
4.1	Raumstrukturen und soziodemographische Daten	52
4.1.1	Zentralörtliche Gliederung	52
4.1.2	Bevölkerungsstruktur	54
4.1.3	Arbeitsplätze und Pendlerverflechtungen	59
4.1.4	Schulen und Schülerverflechtungen	67
4.1.5	Freizeit und Tourismus	70
4.2	Analyse der Verkehrsnachfrage	73
4.2.1	Vorhandene Nachfrage im ÖPNV	73
4.2.2	Straßenbelastung MIV	73

4.3	Analyse des ÖV-Angebotes	76
4.3.1	Linienübersicht	76
4.3.2	Räumliche Erschließung	81
4.3.3	Fahrtenangebot	86
4.3.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	98
4.3.5	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	100
4.3.6	Organisation	103
4.3.7	Information und Tarifsysteem	104
4.3.8	Freigestellter Schülerverkehr durch Schulaufwandsträger	105
5	Schwachstellenanalyse und Bewertung	107
5.1	Räumliche Erschließung	108
5.2	Fahrtenangebot	111
5.2.1	Bedienungshäufigkeit im Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen	114
5.2.2	Bedienungshäufigkeit im ländlichen Raum	114
5.2.3	Bedienungshäufigkeit auf den Verkehrsachsen	130
5.3	Erreichbarkeit zentraler Orte	139
5.3.1	Anbindung an das Gemeindezentrum	139
5.3.2	Anbindung an das nächste Mittel- oder Oberzentrum	142
5.4	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	145
5.5	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse	147
6	Barrierefreiheit	149
7	Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen	156
7.1	Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen	157
7.2	Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV	159
7.3	Einwohnerprognose und demographische Entwicklung	159

8	Rahmenkonzeption	166
8.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	168
8.1.1	Sicherung Mindestbedienung	168
8.1.2	Weiterentwicklung Fahrtenangebot	168
8.1.3	Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen	168
8.1.4	Schülerverkehr im ÖPNV	169
8.2	Begleitmaßnahmen	169
8.2.1	Infrastruktur	169
8.2.2	Weitere Begleitmaßnahmen (insbesondere Tarif)	170
9	Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebots im allgemeinen ÖPNV	171
9.1	Vorgehensweise: Maßnahmenableitung im ÖPNV	171
9.2	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	172
9.2.1	Maßnahmen auf Bahn-Verkehrsachsen	174
9.2.2	Maßnahmen auf Bus-Verkehrsachsen	175
9.2.3	Empfehlungen für den Ortsverkehr Markt Garmisch-Partenkirchen	186
9.2.4	Maßnahmen für den ländlichen Raum	187
9.2.5	Weitere Maßnahmen zu Tourismus und Gewerbe	190
9.2.6	Erreichbarkeit Gemeindezentrum und zentrale Orte	201
9.2.7	Räumliche Erschließung	202
9.3	Maßnahmen zum Schülerverkehr	202
9.4	Weitere Maßnahmen zum allgemeinen ÖPNV	204
9.4.1	Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn	204
9.4.2	Schnittstellen Bus – Bahn / Bus bzw. Bus – Bus	206
9.4.3	Bedarfsorientiertes ÖPNV-Konzept	206
10	Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen	209
10.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	209

10.1.1	Herstellung Barrierefreiheit	209
10.1.2	Multi- und Intermodalität	210
10.2	Begleitende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung	212
10.2.1	Weiterentwicklung Tarif	212
10.2.2	Qualitätsstandards	213
10.2.3	Sonstige Begleitmaßnahmen	215
11	Maßnahmenbewertung und Umsetzungsprioritäten	216
11.1	Maßnahmen zum Fahrtenangebot	216
11.1.1	Vorgehen	216
11.1.2	Formale und planerische Randbedingungen	216
11.1.3	Umsetzungsprioritäten	219
11.1.4	Prioritätenstufen	221
11.2	Sonstige Maßnahmen	222
12	Zusammenfassung	223
13	Quellenverzeichnis	225

Abbildungen

Abbildung 1	Rechtliche Grundlagen eines Nahverkehrsplanes	17
Abbildung 2	formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes	18
Abbildung 3	Inhalte eines Nahverkehrsplanes gemäß Personenbeförderungsgesetz	18
Abbildung 4	Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen	21
Abbildung 5	Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen hinsichtlich Haltestellen	22
Abbildung 6	Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen hinsichtlich Fahrzeuge	23
Abbildung 7	Homepage zum Nahverkehrsplan Garmisch-Partenkirchen	26
Abbildung 8	Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden	28
Abbildung 9	Verteilung der Altersklassen	29
Abbildung 10	Verfügbarkeit PKW	30
Abbildung 11	Nutzungshäufigkeit ÖPNV	31
Abbildung 12	Nutzungszweck ÖPNV	32
Abbildung 13	Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV	33
Abbildung 14	Zufriedenheit mit den Linien des ÖPNV	34
Abbildung 15	Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV	35
Abbildung 16	Zufriedenheit mit den Haltestellen des ÖPNV	36
Abbildung 17	Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV	37
Abbildung 18	Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot der Bahn	38
Abbildung 19	Zufriedenheit mit den Linien der Bahn	39
Abbildung 20	Zufriedenheit mit dem Umstieg Bus – Bahn	40
Abbildung 21	Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (1)	41
Abbildung 22	Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (2)	42
Abbildung 23	Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV	43
Abbildung 24	E-Ticketing	44
Abbildung 25	App-Nutzung zur Informationszwecken	45
Abbildung 26	Anmerkungen zum ÖPNV	46
Abbildung 27	Wohnorte der Schüler nach Gemeinden	47

Abbildung 28	ÖV-Nutzung für den Schulweg	48
Abbildung 29	Besuchte Schulen	48
Abbildung 30	Zufriedenheit mit dem ÖPNV auf dem Schulweg	49
Abbildung 31	Bewertung des Schülerverkehrs	50
Abbildung 32	Linienetzplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen	79
Abbildung 33	Raumstruktur im Regionalplan Oberland 2001 [8]	81
Abbildung 34	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse (1)	148
Abbildung 35	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse (2)	148
Abbildung 36	Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche	167
Abbildung 37	Entwurf Zielnetz	173
Abbildung 38	Umsetzungsplan	220

Tabellen

Tabelle 1	Zusätzliche Verkehrsangebote der Gemeinden	20
Tabelle 2	Sonstige Anregungen/Wünsche der Gemeinden	24
Tabelle 3	Zusammenfassung Verkehrsunternehmensbefragung	25
Tabelle 4	Bevölkerung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen [10]	55
Tabelle 5	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen [11]	60
Tabelle 6	Haltestelleneinzugsbereiche [2] [15]	82
Tabelle 7	Erreichbarkeit zentraler Orte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]	99
Tabelle 8	Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn	101
Tabelle 9	Geprüfte Fahrtrichtung der Umsteigemöglichkeiten	102
Tabelle 10	ÖPNV-Informationen auf Gemeindewebsites	104
Tabelle 11	Freigestellter Schülerverkehr	106
Tabelle 12	Festlegung der Verkehrszeiten	111
Tabelle 13	Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit (Markt Garmisch-Partenkirchen)	112
Tabelle 14	Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit (Landkreis Garmisch-Partenkirchen)	112
Tabelle 15	Qualitätsstandards zur Abstimmung zwischen Bus und Bahn [15]	145
Tabelle 16	Festlegung Fahrtenhäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen	171
Tabelle 17	Definition Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ)	172
Tabelle 18	Umsteigebeziehung Bus – Bahn	205
Tabelle 19	Bausteine Mobilitätsstationen	211
Tabelle 20	Fahrzeugstandards	214

Karten

Karte 1	Zentrale Orte	53
Karte 2	Einwohner je Gemeinde (Stand: 31.12.2018)	56
Karte 3	Einwohnerdichte je Gemeinde (Stand: 31.12.2018)	57
Karte 4	Einwohner nach Ortsteilen 2019	58
Karte 5	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde 2019	61
Karte 6	Gemeindestrukturdaten 2019	62
Karte 7	Pendlerverflechtungen 2019 – Markt Garmisch-Partenkirchen/Landkreis	63
Karte 8	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis/Landkreis	64
Karte 9	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis Garmisch- Partenkirchen/Außerhalb Landkreis	65
Karte 10	Pendlerverflechtungen 2019 – Landkreis/Außerhalb Landkreis	66
Karte 11	Schulen mit Schülerzahlen	68
Karte 12	Schülerverflechtungen im Landkreis	69
Karte 13	Anzahl der Gästeankünfte 2019	71
Karte 14	Anzahl der Gästeübernachtungen 2019	72
Karte 15	Straßenbelastung MIV	75
Karte 16	Genehmigungslaufzeiten Linien	80
Karte 17	Haltestelleneinzugsbereiche (Grenzwert)	84
Karte 18	Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)	85
Karte 19	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Mo-Fr Schultage/Sommer)	88
Karte 20	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Mo-Fr Schultage/Winter)	89
Karte 21	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Mo-Fr Ferien/Sommer)	90
Karte 22	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Mo-Fr Ferien/ Winter)	91

Karte 23	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Samstag / Sommer)	92
Karte 24	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Samstag / Winter)	93
Karte 25	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Sonntag / Sommer)	94
Karte 26	ÖPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Sonntag / Winter)	95
Karte 27	SPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Mo-Fr)	96
Karte 28	SPNV-Angebot im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Wochenende)	97
Karte 29	Haltestellenerschließung (Grenzwertunterschreitung)	109
Karte 30	Haltestellenerschließung (Richtwertunterschreitung)	110
Karte 31	Gebietskategorien Bedienungshäufigkeit	113
Karte 32	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Mo-Fr)	116
Karte 33	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Samstag)	117
Karte 34	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Sonntag)	118
Karte 35	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Mo-Fr)	119
Karte 36	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Samstag)	120
Karte 37	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Markt Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Sonntag)	121
Karte 38	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Mo-Fr an Schultagen und Ferientagen, Sommer)	122
Karte 39	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Mo-Fr an Schultagen und Ferientagen, Winter)	123
Karte 40	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Samstag/Sonn- und Feiertag, Sommer)	124
Karte 41	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Grenzwert, Samstag/Sonn- und Feiertag, Winter)	125

Karte 42	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Mo-Fr an Schultagen und Ferientagen, Sommer)	126
Karte 43	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Mo-Fr an Schultagen und Ferientagen, Winter)	127
Karte 44	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Samstag/Sonn- und Feiertag, Sommer)	128
Karte 45	Mängel in der Bedienungshäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Richtwert, Samstag/Sonn- und Feiertag, Winter)	129
Karte 46	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Mo-Fr Schultage, Sommer)	131
Karte 47	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Mo-Fr Ferientage, Sommer)	132
Karte 48	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Samstag, Sommer)	133
Karte 49	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Grenzwert, Sonntag, Sommer)	134
Karte 50	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Mo-Fr Schultage, Sommer)	135
Karte 51	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Mo-Fr Ferientage, Sommer)	136
Karte 52	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Samstag, Sommer)	137
Karte 53	Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen (Richtwert, Sonntag, Sommer)	138
Karte 54	Mängel in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Grenzwert)	140
Karte 55	Mängel in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums (Richtwert)	141
Karte 56	Mängel in der Erreichbarkeit des Mittel- oder Oberzentrums (Grenzwert)	143
Karte 57	Mängel in der Erreichbarkeit des Mittel- oder Oberzentrums (Richtwert)	144
Karte 58	Mängel in der Abstimmung Bus-Bahn	146

Karte 59	Barrierefreiheit an Bahnhöfen/Haltepunkten	155
Karte 60	Einwohnerprognose Landkreis Garmisch-Partenkirchen – Alle Altersklassen	161
Karte 61	Einwohnerprognose Landkreis Garmisch-Partenkirchen – unter 18-jährige	162
Karte 62	Einwohnerprognose Landkreis Garmisch-Partenkirchen – 18 bis unter 40-jährige	163
Karte 63	Einwohnerprognose Landkreis Garmisch-Partenkirchen – 40 bis unter 65-jährige	164
Karte 64	Einwohnerprognose Landkreis Garmisch-Partenkirchen – über 65-jährige	165
Karte 65	Busachsen mit Angebotsmaßnahmen	176

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 können die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für ihr Gebiet aufstellen, in regelmäßigen Abständen überprüfen und bei Bedarf fortschreiben (Art. 12 und Art. 13 BayÖPNVG).

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurde 2010 erstellt. In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2] wird eine regelmäßige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 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 Garmisch-Partenkirchen zwar auch insgesamt leicht wachsenden Einwohnerzahlen, insbesondere aber einem starken Wachstum in der Gruppe der über 65-Jährigen
- 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.

Da die Erstellung des aktuellen Nahverkehrsplanes mehr als 10 Jahre zurückliegt, wird eine vollständige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgenommen. 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 Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]. Die jeweilige Bearbeitungstiefe richtet sich nach den örtlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen.

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 Basis 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. Diese werden abschließend ausführlich dokumentiert.

Da der Nahverkehrsplan für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 ständiger Einbindung der Betroffenen. So fanden in regelmäßigen Abständen Sitzungen der Projektgruppe statt, in denen der aktuelle Projektstand vom Ingenieurbüro gevas humberg & partner vorgestellt und mit Akteuren des Landkreises, Verkehrsunternehmen und Vertretern der Politik diskutiert wurden. Zusätzlich wurde jeweils ein Workshop mit Tourismusvertretern und Mobilitätsanbietern im Landkreis Garmisch-Partenkirchen abgehalten.

Außerdem wurden sämtliche 22 Gemeinden des Landkreises Garmisch-Partenkirchen in Form von mehreren Gemeinde-Workshops, an denen die Bürgermeister der Kommunen teilgenommen haben, sowie Abfragen in den Bearbeitungsprozess involviert (Anlage 1).

Der Start zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte zu Beginn des Jahres 2020. Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte zum Großteil während der Corona SARS-CoV 2 - Pandemie, von der

Deutschland seit Anfang 2020 betroffen ist. Da zum Zeitpunkt der Maßnahmenableitung nicht abzusehen war, welche finanziellen Auswirkungen die Pandemie auf die Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger hat, muss dies bei der Umsetzung angedachter Maßnahmen nach der Krise berücksichtigt werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf eine geschlechtergerechte Sprache verzichtet.

2 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

2.1 Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes erstreckt sich auf den Landkreis Garmisch-Partenkirchen mit seinen 22 kreisangehörigen Gemeinden. Ergänzend sind auch ein- und ausbrechende Verkehre von und zu den umgebenden Landkreisen bzw. von und nach Österreich zu berücksichtigen.

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. Dabei soll insbesondere der hohen touristischen Bedeutung des Landkreises Garmisch-Partenkirchen Rechnung getragen werden.

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 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. Diese regelt die Vergabe und Finanzierung von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen, die nur auf Basis gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden können.

Ebenfalls einzubeziehen sind die in den kommenden Jahren geplanten Änderungen im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere in ihren Auswirkungen auf das Busliniennetz, soweit bereits absehbar.

2.2 Aufgaben und formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes

Die Aufgaben eines Nahverkehrsplans können wie folgt zusammengefasst werden:

- Rahmenplan für die ÖPNV-Entwicklung der nächsten Jahre
- Definition von Mindeststandards für die Qualität.

Die rechtlichen Grundlagen werden in Abbildung 1 zusammengefasst.

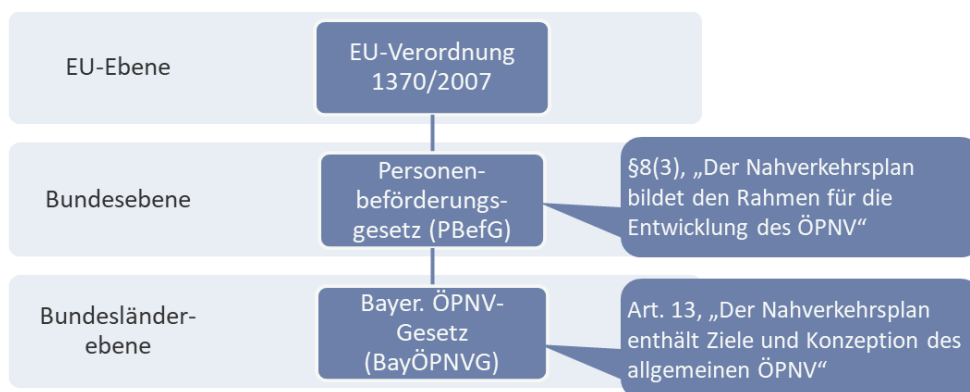


Abbildung 1 Rechtliche Grundlagen eines Nahverkehrsplanes

Im Einzelnen gelten die in Abbildung 2 dargestellten Festlegungen.

Die nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigenden Inhalte eines Nahverkehrsplanes sind in Abbildung 3 dokumentiert. Insbesondere für den in Kap. 6 behandelten Aspekt der Barrierefreiheit sind neben dem PBefG auch die UN-Behindertenrechtskonvention, das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und das Bayerische Behindertengleichstellungsgesetz relevant.

- Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG) wird in Art. 13 der Nahverkehrsplan als Planung der Aufgabenträger „zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ definiert
- Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Nahverkehrsplan in §8 (3) als Planungsinstrument der Aufgabenträger benannt, das den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet
- Im Bay ÖPNVG werden in Art. 8 die Landkreise und kreisfreien Gemeinden als Aufgabenträger definiert
- „Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.“
- In Bayern sind die anerkannten Grundsätze der Nahverkehrsplanung in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ dokumentiert
- In §8 (3a) des PBefG wird auch festgehalten, dass die Genehmigungsbehörde bei ihren Aufgaben (u.a. Erteilung von Liniengenehmigungen) einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat

Abbildung 2 formaler Rahmen eines Nahverkehrsplanes

- Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der seit Januar 2013 gültigen Fassung sagt in § 8 (3) zu den Inhalten eines Nahverkehrsplanes:
 - „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.
 - Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Abbildung 3 Inhalte eines Nahverkehrsplanes gemäß Personenbeförderungsgesetz

3 Datenerhebungen

Im Rahmen der Durchführung der Bestandsaufnahme erfolgten in Abstimmung mit dem Auftraggeber unterschiedliche Datenerhebungen zur Erweiterung bestehender Datengrundlagen. Die wesentlichen Ergebnisse der Auswertung werden im Folgenden dargestellt und sind zudem auch in die Bestandsaufnahme in Kapitel 4 sowie die Schwachstellenanalyse in Kapitel 5 eingeflossen.

3.1 Befragung der Gemeinden

Zu Projektbeginn wurde eine Befragung der 22 kreisangehörigen Märkte und Gemeinden durchgeführt, um fehlende Grundlagendaten zu ergänzen und gleichzeitig den Märkten und Gemeinden frühzeitig die Möglichkeit zu geben, Wünsche und Anregungen zum Thema ÖPNV im Untersuchungsgebiet zu äußern. Die Befragung der erfolgte mittels Online-Fragebogen (Anlage 1) und wurde im 1. Halbjahr 2020 durchgeführt.

Die Befragungsinhalte umfassten die folgenden Themenbereiche:

- Einwohnerzahlen der Gemeindeteile
- Planungen und Bauvorhaben von verkehrlicher Relevanz
- Planungsvorhaben zu Haltestellen
- zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs
- Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten des ÖPNV
- Wünsche und Anregungen zum ÖPNV im Landkreis

Einen Überblick über zusätzliche Verkehrsangebote je Gemeinde bietet Tabelle 1.

Name der Gemeinde	Bestehen in Ihrer Gemeinde zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs (z.B. Einkaufsbus, Seniorenbus ö.ä.)?	Welche zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs bestehen in Ihrer Gemeinde?
Bad Bayersoien	nein	Keine
Bad Kohlgrub	nein	Ortsbus Bad Kohlgrub
Ettal	nein	keine
Farchant	nein	-
Garmisch-Partenkirchen, M	ja	Skibus, Fernbus, innerörtliche Mitfahrbänke, Gästebus Tirol, Diverse Hotel-Shuttle
Grainau	ja	temporärer Skibus, Gästebus Tirol
Großweil	nein	-
Krün	ja	Gästebus der Alpenwelt Karwendel (Fahrpläne über Alpenwelt Karwendel)
Mittenwald, M	ja	- Wander- und Gästebus zum Lauter- und Ferchensee - Wander- und Gästebus zwischen Wallgau - Krün - Elmau - Mittenwald (Sommer, Linie 4608); - Ski- und Gästebus zwischen Wallgau - Krün - Klais - Mittenwald (nur im Winter); - Loipenbus in Mittenwald; - Mitfahrbänke im Ort (insbesondere für Fahrten nach Krün, Wallgau oder Garmisch-Partenkirchen); - Fernbushaltestelle Flixbus - Skibus zum Kranzberg-Skigebiet während des Winters
Murnau a.Staffelsee, M	ja	- Omobi Ortsbus Murnau - On Demand Ridepooling Dienst
Oberammergau	nein	-
Oberau	nein	-
Ohlstadt	ja	- innerörtliche Mitfahrbänke
Riegsee	ja	- Ruftaxi für Schüler*innen aus Hagen, bei dem auf Wunsch auch Senior*innen mitfahren können.
Saulgrub	ja	- E-Fahrzeug am Bahnhof in Saulgrub (v. Ammer-Loisach-Energie GmbH und Naturpark Ammergauer Alpen) seit 06.11.2019
Schwaigen	ja	- Bürgerbus Dienstag und Donnerstag 10:00 Uhr, 12:15 Uhr 17:30 Uhr
Uffing a.Staffelsee	nein	- innerörtliche Mitfahrbänke
Wallgau	ja	- Gästebus der Alpenwelt Karwendel

Tabelle 1 Zusätzliche Verkehrsangebote der Gemeinden

Bei der Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen weist die Beförderungsgeschwindigkeit, die Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit sowie die Erreichbarkeit des Marktes Garmisch-Partenkirchen die größte Zufriedenheit auf. Die geringste Zufriedenheit besteht bei der Erreichbarkeit der Unfallklinik Murnau. Die größte Bedeutung wird der Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit beigemessen (siehe Abbildung 4).

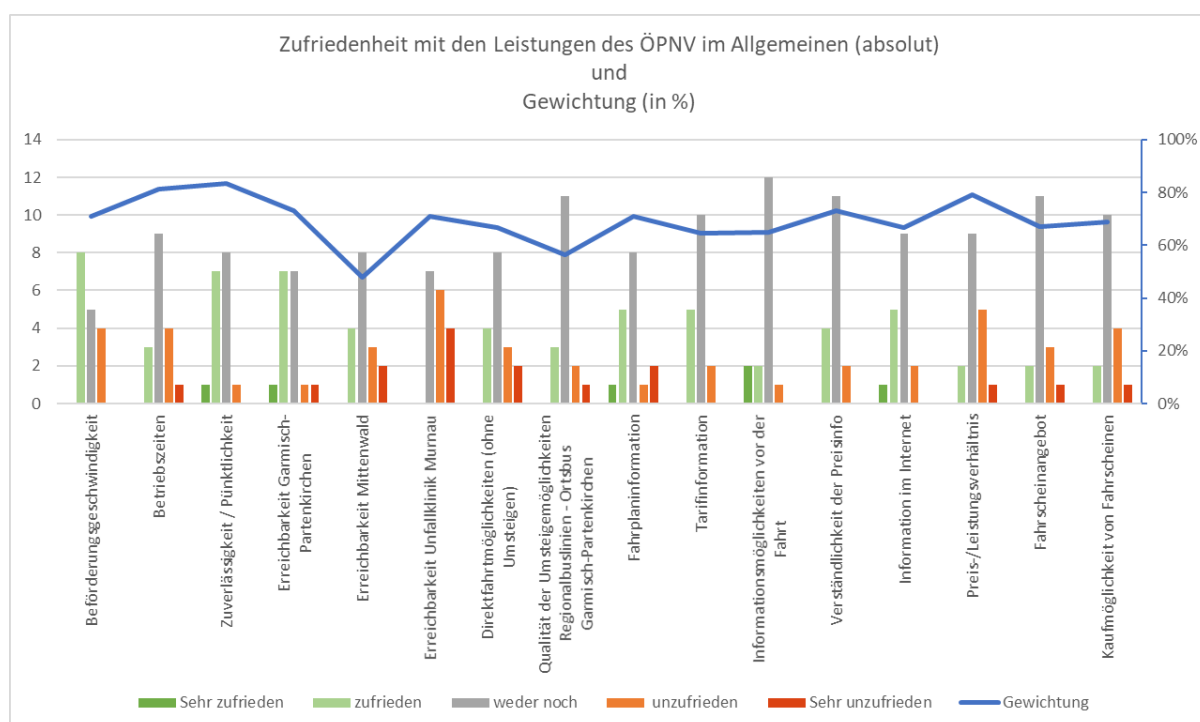


Abbildung 4 Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen

Bei der Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Hinblick auf die Haltestellen zeigen die Gemeinden die größte Zufriedenheit bei der Erreichbarkeit der Haltestellen. Obwohl die größte Unzufriedenheit mit Abstand bei der Möglichkeit Fahrräder an der Haltestelle abzustellen besteht, wird diesem Aspekt die geringste Bedeutung beigemessen (siehe Abbildung 5).

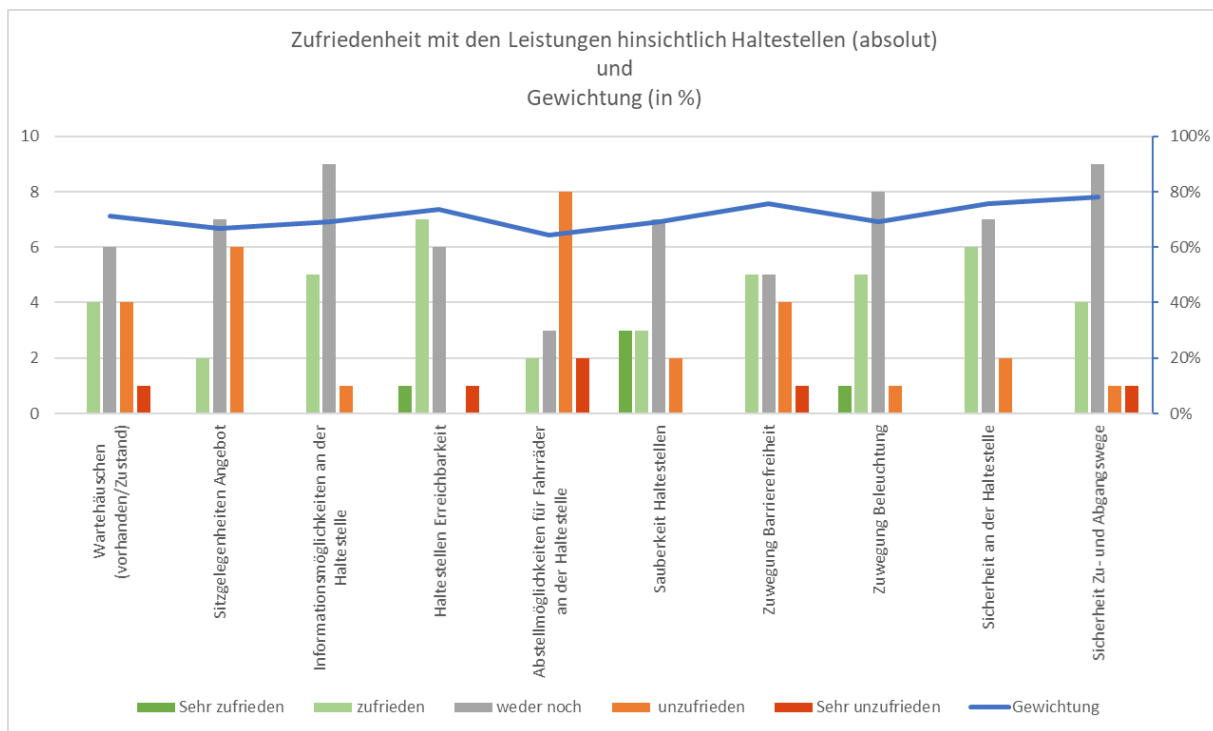


Abbildung 5 Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen hinsichtlich Haltestellen

In Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge besteht die größte Zufriedenheit mit der Sauberkeit und dem Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Die geringste Zufriedenheit besteht bei der WLAN-Verfügbarkeit in den Fahrzeugen, jedoch wird dem auch die geringste Bedeutung zuteil (siehe Abbildung 6).

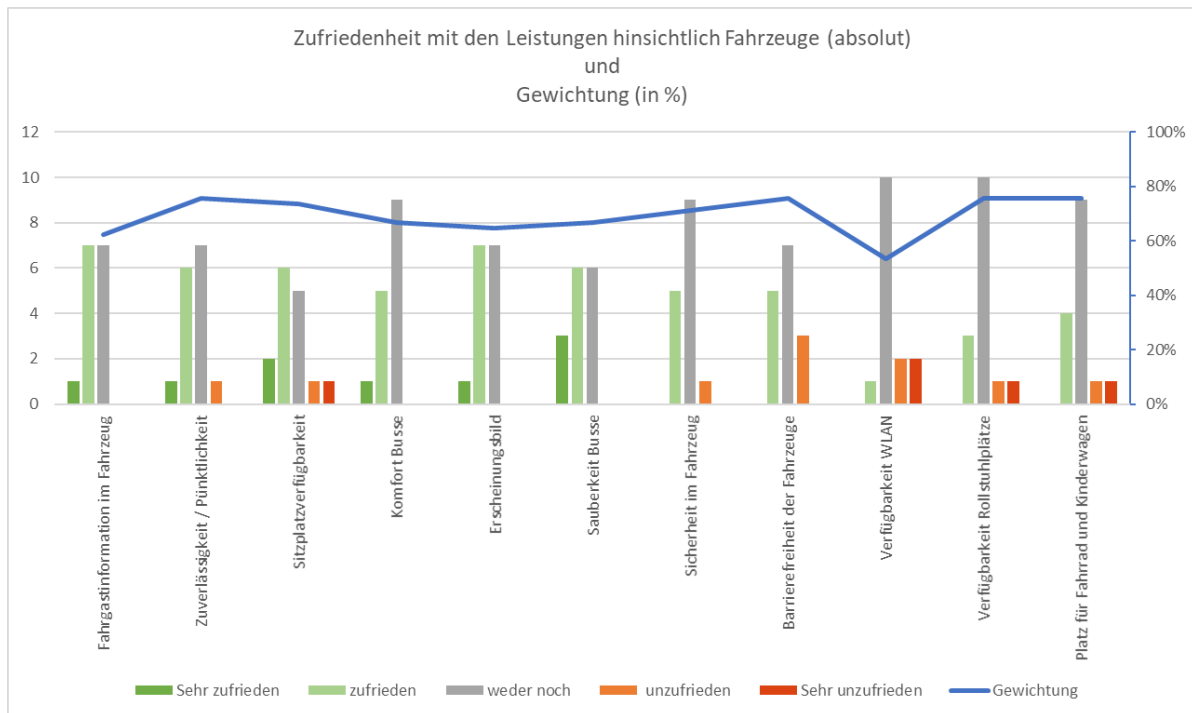


Abbildung 6 Zufriedenheit der Gemeinden mit den Leistungen hinsichtlich Fahrzeuge

Abschließend bestand für die Gemeinden die Möglichkeit, weitere Anregungen und Wünsche bezogen auf den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen anzugeben (siehe Tabelle 2).

Name der Gemeinde	Gibt es aus Ihrer Sicht sonstige Anregungen / Wünsche zum ÖPNV Landkreis Garmisch-Partenkirchen?
Mittenwald, M	Der Landkreis hat ein massives Verkehrsproblem und damit die unmittelbare Pflicht, alles mögliche zu unternehmen, um den Individualverkehr einzuschränken und den ÖPNV auszubauen. Hierfür muss jedoch das Angebot DEUTLICH verbessert werden: - Komplette Vernetzung/ Umstieg Bahn und Bus - Einheitliches Ticketsystem/ Verbundtickets für ALLE öffentlichen Transportmittel, dadurch deutlich günstigere Preise - Buslinien, die den ganzen Ort bedienen (gerne am aktuellen Beispiel Murnau, Kleinbusse auf Abruf), Pickup-Haltestellen auf das ganze Ortsbild verteilt - Elektro-Busse statt Diesell - Deutlich dichtere Taktung, mind. stündlich außerhalb der Saison und halbstündlich in der Saison -> besser wäre freilich der komplett individuelle Ansatz auf Abruf - Bedienung der Wanderweg-Startplätze um den Vorteil des Autos einzudämmen (z.B. Talstation Karwendelbahn, Riedboden, Leutaschkamm, Windbeutelalm in GAP, etc.)
Murnau a.Staffelsee, M	- einheitliche Taktung der Busverkehre - Einführung des 30-min Taktes Bahn GaPa-München - kostenlose Fahrradmitnahme in der Bahn
Ohlstadt	Bessere Anbindung zu den großen Arbeitgebern.
Riegsee	- Vermeidung von Leerfahrten, umweltbewusste Antriebstechniken, allg. Flexibilisierung (z. B. Omobi) - Der Landkreis sollte sich das OMOBI-Projekt von Murnau zum Vorbild nehmen und ein vergleichbares, wesentlich individuelleres Projekt anstreben.
Schwaigen	- funktionierendes bedarfsorientiertes Mobilitätskonzept das in jedem Fall auch die kleinen Gemeinden mit einbindet nach dem Baxi Modell z.B. vom Landkreis Tirschenreuth. Im Landratsamt muss dringend die Schülerbeförderungsstelle mit der ÖPNV Stelle zusammengelegt werden. Diese Stellen sind in verschiedenen Gebäuden ca. 500 Meter getrennt untergebracht.

Tabelle 2 Sonstige Anregungen/Wünsche der Gemeinden

3.2 Befragung der Verkehrsunternehmen

Neben der Befragung der Gemeinden erfolgte auch eine Befragung der Verkehrsunternehmen. Auch dabei mit dem Ziel, fehlende Grundlagendaten zu ergänzen und gleichzeitig den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, Wünsche und Anregungen zum Thema ÖPNV im Untersuchungsgebiet zu äußern. Die Befragung der erfolgte mittels Online-Fragebogen (Anlage 2) und wurde im 1. Halbjahr 2020 durchgeführt.

Es haben sämtliche Verkehrsunternehmen an der schriftlichen Befragung teilgenommen.

Die Befragung umfasste die folgenden Themenbereiche:

- Größe des Fuhrparks und Ausstattung der Fahrzeuge
- Planungen zu Linien- oder Fahrplanänderungen
- Nachfragedaten
- Pünktlichkeit
- Wünsche und Anregungen zum ÖPNV im Landkreis

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsunternehmensbefragung bietet Tabelle 3.

Name des Verkehrsunternehmens	eigene Fahrzeuge	Fahrzeuge von Subunternehmen	Fahrzeuge gesamt	Welche qualitativen Angaben zur vorhandenen Nachfrage können Sie machen?	Gibt es aus Ihrer Sicht im Landkreis Garmisch-Partenkirchen Probleme in Bezug auf die Pünktlichkeit (wenn ja, wo?) und können Sie Vorschläge zu deren Behebung machen?	Gibt es aus Ihrer Sicht Anregungen / Wünsche zum ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen allgemein oder spezifisch zu Ihren Linien?
Eibsee-Verkehrsgesellschaft mbH & CO. KG	6	0	6	-starke Nutzung in Ferienzeiten und verlängerten Wochenenden; starke Nutzung bei Schön-Wetter; stark frequentierte Zeit zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr	- bekannte Verkehrsproblematik Eibsee-Berg und Grainau und daraus resultierend auch in Garmisch-Partenkirchen	
Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen	12	0	12	-zwischen 10:00 - 11:00 Uhr und 15:00 - 16:30 Uhr bei der Linie 1 + 2 vom Bahnhof Richtung Skistadion und zurück.	- erhöhtes Verkehrsaufkommen Richtung Grainau und Mittenwald.	- Ampelvorrangschaltung für Linienbusse und Vorteile gegenüber dem Individualverkehr - verstärkte Verkehrsüberwachung an den Haltestellen und Abschleppen von Falschparkern.
omobi Oberland Mobilität	4	0	4	- Betriebsstart am 1.7. - Bedienung jeden Tag, exakte Angaben zu Fahrten möglich - Anpassung der Haltestellen, Pooling - Parameter jeden Tag möglich, Kapazitäten schnell erweiterbar bzw. herunterfahrbar	- pünktlich sind alle, aber im starr in Ihrem Fahrplan	- Wunsch verstärkt auf digitale bedarfsorientierte Systeme zu setzen und die Kunden digital und auf Abruf tatsächlich von A nach B zu bringen. Dann Verzicht auf Auto möglich. - System braucht einen Algorithmus, der Pooling möglich macht. Das steigert die Effizienz des ÖPNV und verhindert leere Busse
RVO	24	1	25	- wir empfehlen den intensiven Austausch mit der RVO	- ja, Bei Stau - Tagesausflügler	- wir empfehlen den intensiven Austausch mit der RVO
Gesamt	46	1	47			

Tabelle 3 Zusammenfassung Verkehrsunternehmensbefragung

3.3 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.

3.3.1 Information über eine Homepage

Die Homepage zum Nahverkehrsplan Garmisch-Partenkirchen (www.nahverkehrsplan-lkr-gap.de) ist seit Beginn des Projekts online und gibt interessierten Bürgern einen Überblick über den Projektanlauf und den aktuellen Stand des Nahverkehrsplans (siehe Abbildung 7).

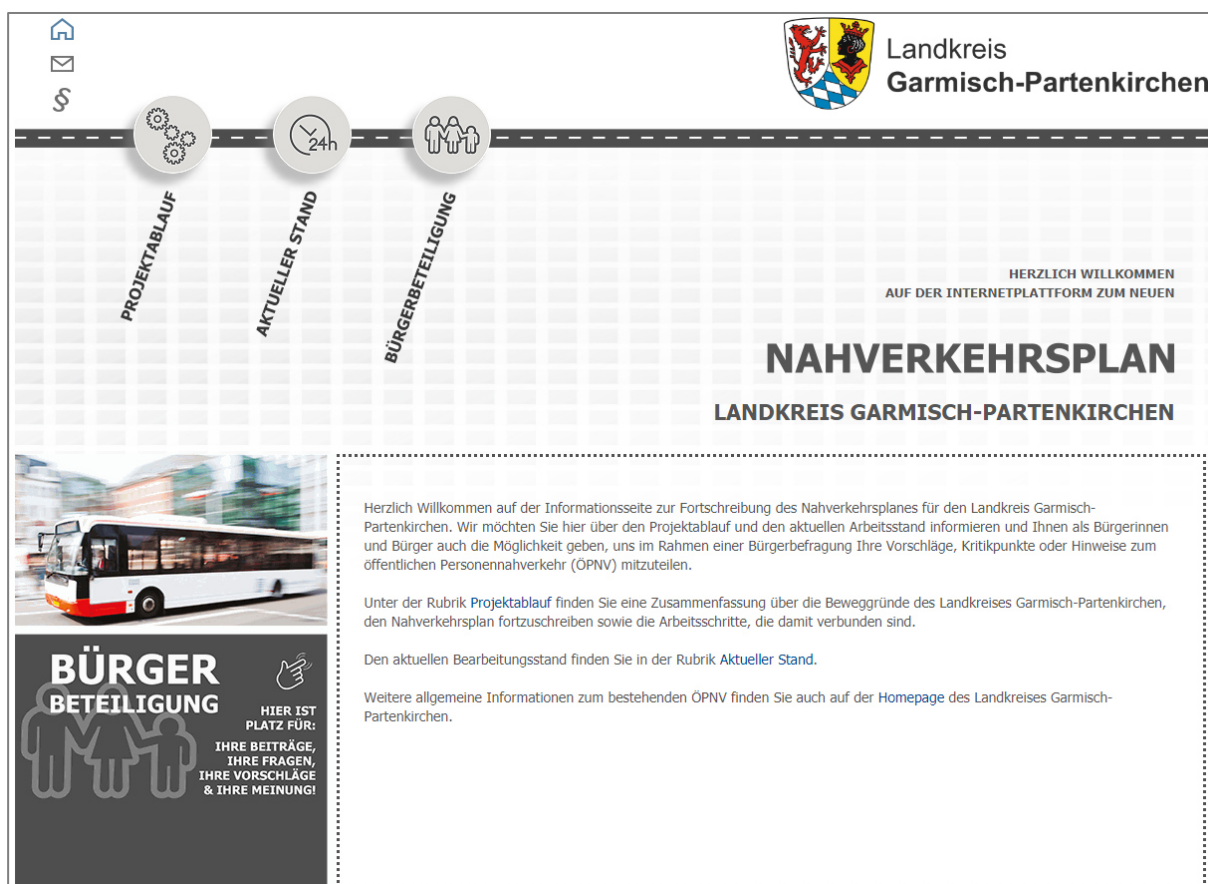


Abbildung 7 Homepage zum Nahverkehrsplan Garmisch-Partenkirchen

3.3.2 Beteiligung über eine Online-Befragung

Neben der Bereitstellung von Informationen bot die Webseite zum Nahverkehrsplan Garmisch-Partenkirchen von Anfang Juli bis Ende August 2020 Bürgern auch die Möglichkeit, im Rahmen eines standardisierten Fragebogens, Anmerkungen zu aktuell bestehenden Problemen im ÖPNV, zu Wünschen und konkreten Vorschlägen, aber auch zu positiven, beizubehaltenden Aspekten des ÖPNV machen.

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. Zudem beinhaltete der Fragebogen einen Fragenkomplex, der darauf abzielte, ganz spezifisch auch die ÖV-Nutzung der Schüler und deren Meinung dazu, zu erfassen. Der gesamte Fragebogen umfasste folgende Fragenkomplexe:

Allgemeine Fragen:

- Soziodemographische Fragen
- Fragen zur ÖV-Nutzung
- Fragen zu verschiedenen Elementen des ÖV
- Offene Frage nach Anregungen, Wünsche, Kritik oder Lob zum ÖPNV im Landkreisgebiet

Spezifische Fragen für Schüler:

- schulwegspezifische Fragen zur ÖV-Nutzung
- schulwegspezifische Fragen zur Zufriedenheit mit verschiedenen Elementen des ÖPNV

Der Fragebogen ist in Anlage 3 beigelegt.

Die computergestützt erfassten Daten lagen nach Abschluss der Erhebung als unbereinigter Rohdatensatz vor und wurden anschließend einer Plausibilisierung unterzogen. Nach der Plausibilisierung konnten in der Auswertung 589 Fragebögen berücksichtigt werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen Erkenntnisse der ausgewerteten Befragungsdatensätze vorgestellt.

3.3.2.1 Soziodemographische Angaben

Die größte Beteiligung an der Befragung hat der Markt Garmisch-Partenkirchen mit 30 %, die Gemeinde Ohlstadt mit 9 % sowie die Gemeinde Bad Bayersoien und der Markt Murnau mit jeweils 8 % zu verzeichnen (Abbildung 8). Es haben Personen aus allen 22 Märkten und Gemeinden des Landkreises Garmisch-Partenkirchen teilgenommen.

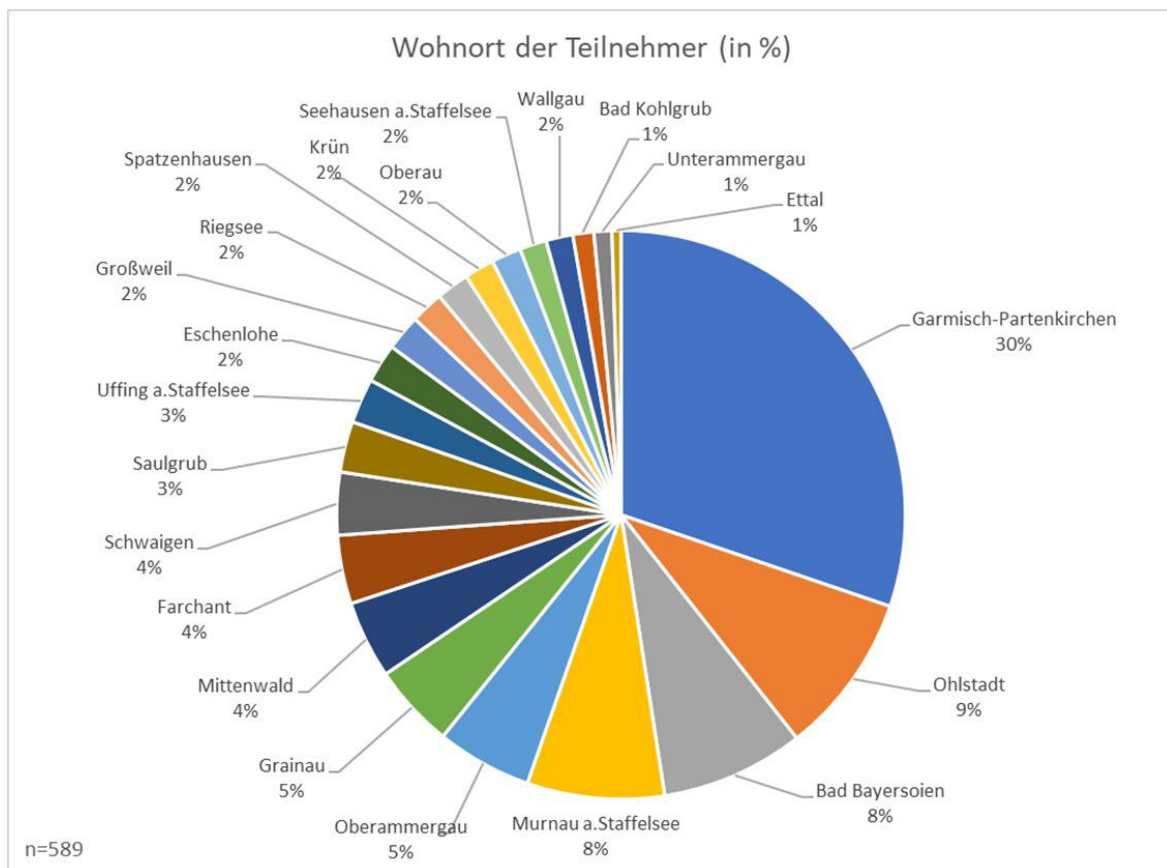


Abbildung 8 Verteilung der Wohnorte nach Gemeinden

Am stärksten sind die Altersgruppen der bis 18-Jährigen mit 25 % und der 46-60-Jährigen mit 23 % vertreten. Auf die Altersgruppe der 31-45-Jährigen entfallen 16 %, auf die Gruppe der über 65-Jährigen 9 % und auf die Gruppe der 19-30-Jährigen entfallen 9 % der Teilnehmer. 18 % der Befragungsteilnehmer wollten keine Angabe zu Ihrem Alter machen (siehe Abbildung 9).

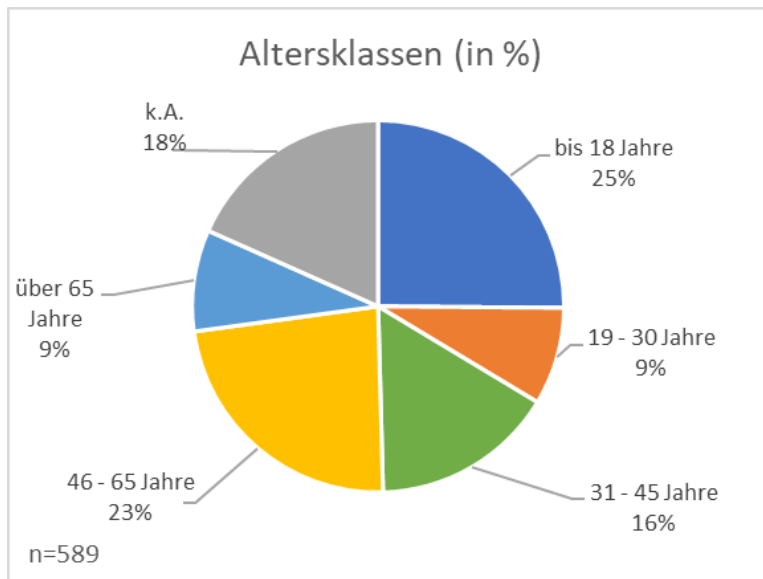


Abbildung 9 Verteilung der Altersklassen

Bei der Frage nach der PKW-Verfügbarkeit gaben 40 % der Teilnehmer an, immer über einen PKW zu verfügen, 20 % verfügen nie über einen PKW, 19 % nur nach Absprache und 2 % nur über Carsharing. Keine Angaben zur PKW-Verfügbarkeit machten 19 % der Teilnehmer (siehe Abbildung 10).

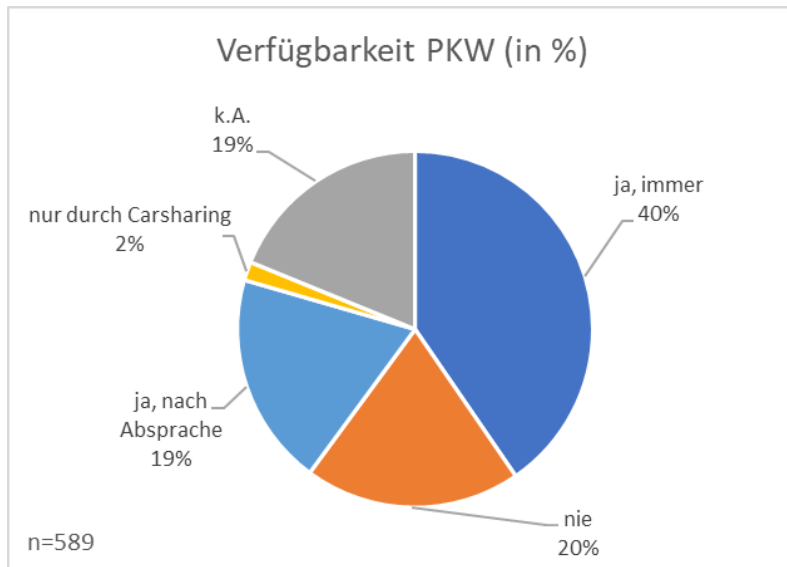


Abbildung 10 **Verfügbarkeit PKW**

3.3.2.2 Angaben zur ÖPNV-Nutzung

Kernstück der Umfrage waren Fragen rund um den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Knapp die Hälfte (49 %) der Teilnehmer nutzt den ÖPNV mindestens mehrmals pro Monat, 13 % nutzen ihn mehrmals im Jahr und nahezu 40 % gaben an, den ÖPNV selten oder nie zu nutzen. (siehe Abbildung 11)

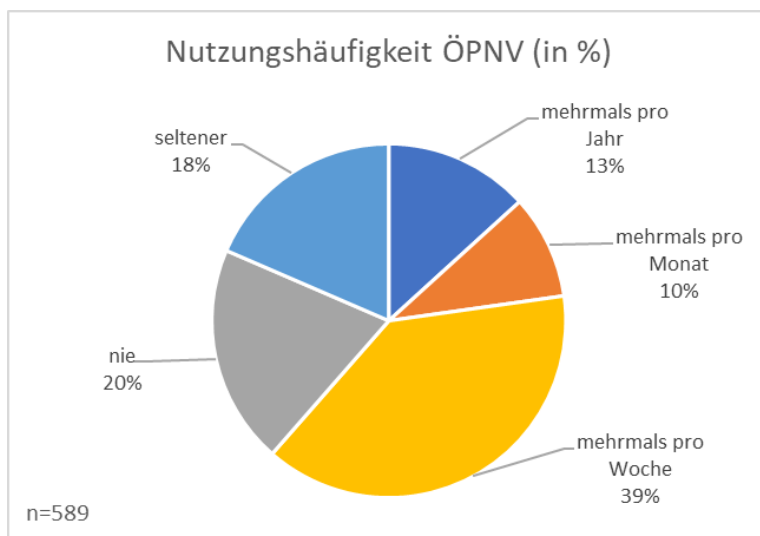


Abbildung 11 Nutzungshäufigkeit ÖPNV

Bei der Angabe des Nutzungszwecks gaben 60 % an, den ÖPNV am häufigsten in der Freizeit zu nutzen. Für den Weg zur Schule / Ausbildung nutzen 48 % der Befragten den ÖPNV. Die geringste ÖPNV-Nutzung besteht gemäß Angaben der Teilnehmer mit unter 10 % zu beruflichen oder dienstlichen Zwecken (siehe Abbildung 12).

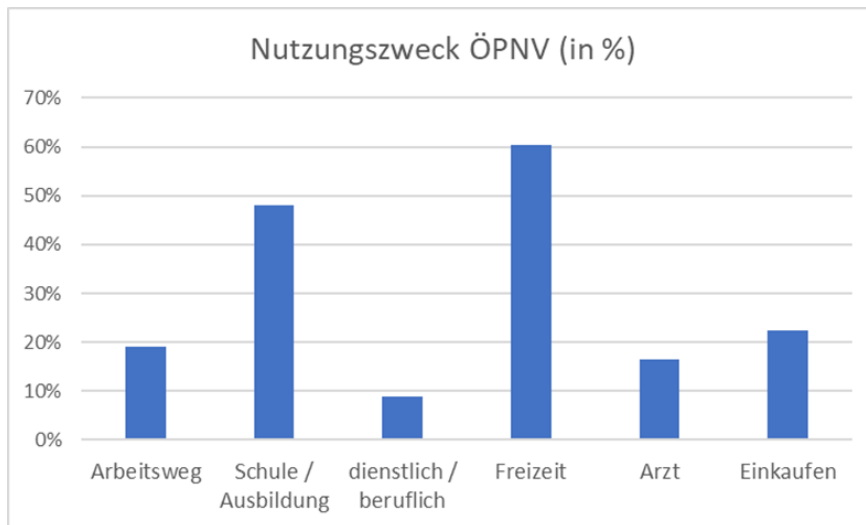


Abbildung 12 Nutzungszweck ÖPNV

3.3.2.3 Angaben zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖV

Neben der Erfassung soziodemographischer Daten sowie Angaben zur ÖPNV-Nutzung, wurden die Teilnehmer zusätzlich zu verschiedenen Leistungsmerkmalen des ÖV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen befragt.

Beurteilung des ÖPNV

Einleitend waren die Teilnehmer aufgefordert ihre Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV anzugeben. Demnach wird dem Angebot von Montag bis Freitag die größte Bedeutung beigemessen. An allen Tagtypen sowie generell, wird das Fahrplanangebot im Landkreis als überwiegend negativ bewertet, wobei das Wochenend-Angebot als weniger bedeutend eingestuft wird als das Angebot von Montag bis Freitag (siehe Abbildung 13).

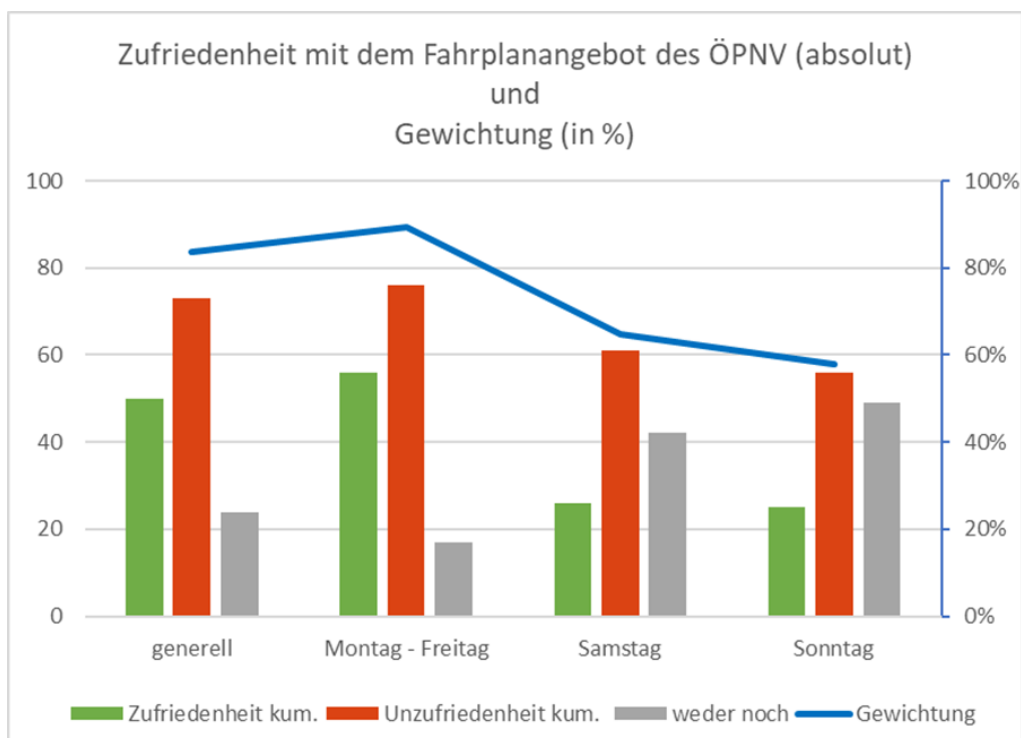


Abbildung 13 Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot des ÖPNV

Hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Linien wurde der Ortsverkehr in Garmisch-Partenkirchen überwiegend positiv bewertet. Bei den übrigen Linien im Landkreis überwiegen die negativen Bewertungen. In der Gewichtung wird der Linie 9606 die größte Bedeutung zugeschrieben (siehe Abbildung 14).

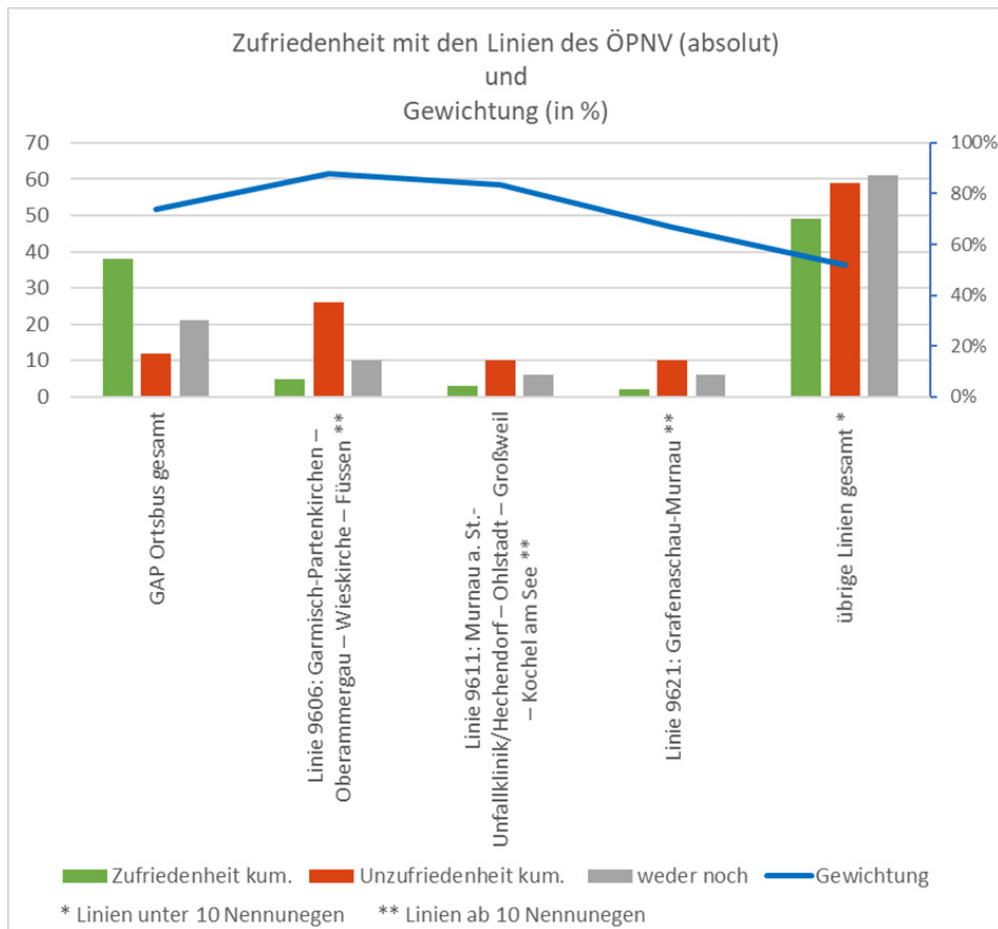


Abbildung 14 Zufriedenheit mit den Linien des ÖPNV

Im Weiteren sollten die Teilnehmer verschiedene Leistungen des ÖPNV bewerten. Insgesamt ist eine leicht überwiegende Zufriedenheit zu verzeichnen, wobei die größte Zufriedenheit sowie die größte Bedeutung bei der Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit besteht. Die größte Unzufriedenheit hingegen besteht bei den Betriebszeiten und dem Preis-/Leistungsverhältnis (Abbildung 15).

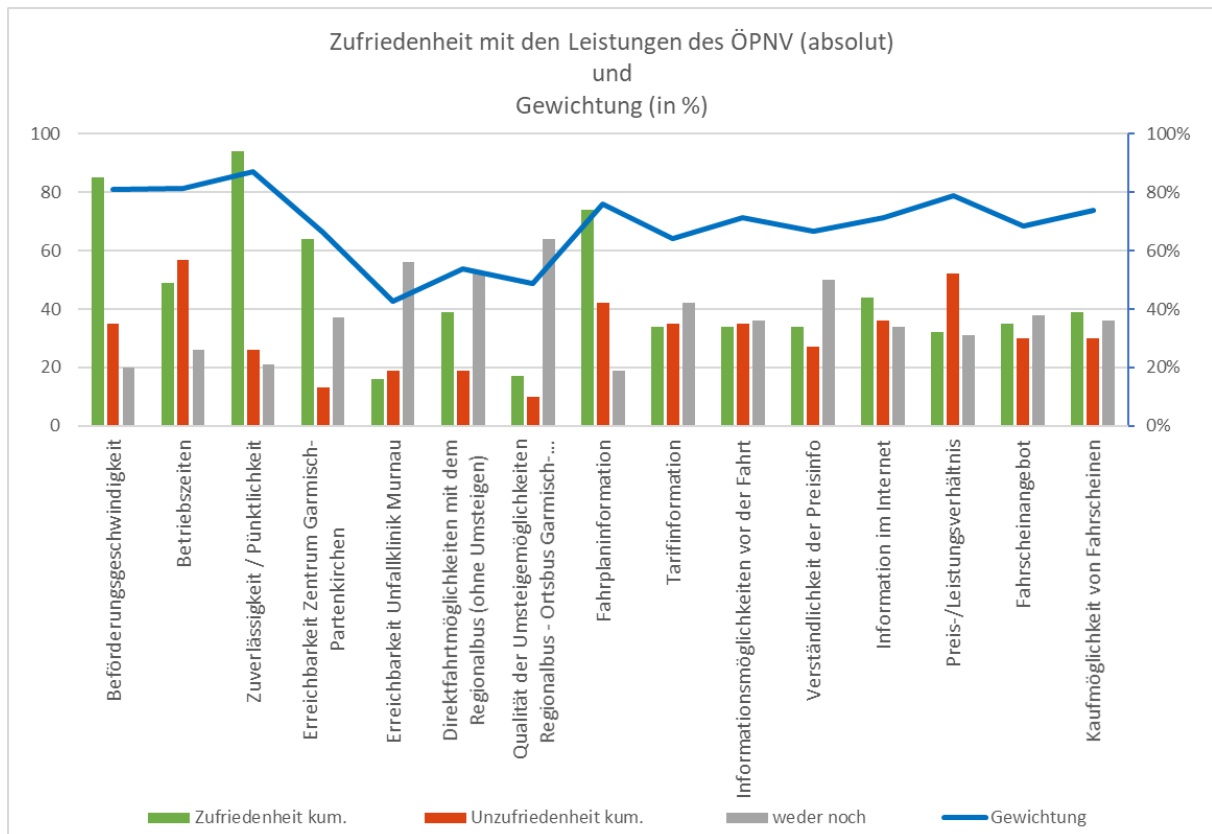


Abbildung 15 **Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV**

Als weiteren Punkt sollten die Teilnehmer ihre Zufriedenheit mit den Haltestellen im Landkreis angeben. Die größte Zufriedenheit besteht in diesem Zusammenhang bei der Erreichbarkeit und die größte Unzufriedenheit besteht bei den Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen. Von größter Bedeutung hingegen sind das Wartehäuschen, die Haltestellenerreichbarkeit, die Sicherheit an der Haltestelle und die Zu- und Abgangswege (siehe Abbildung 16).

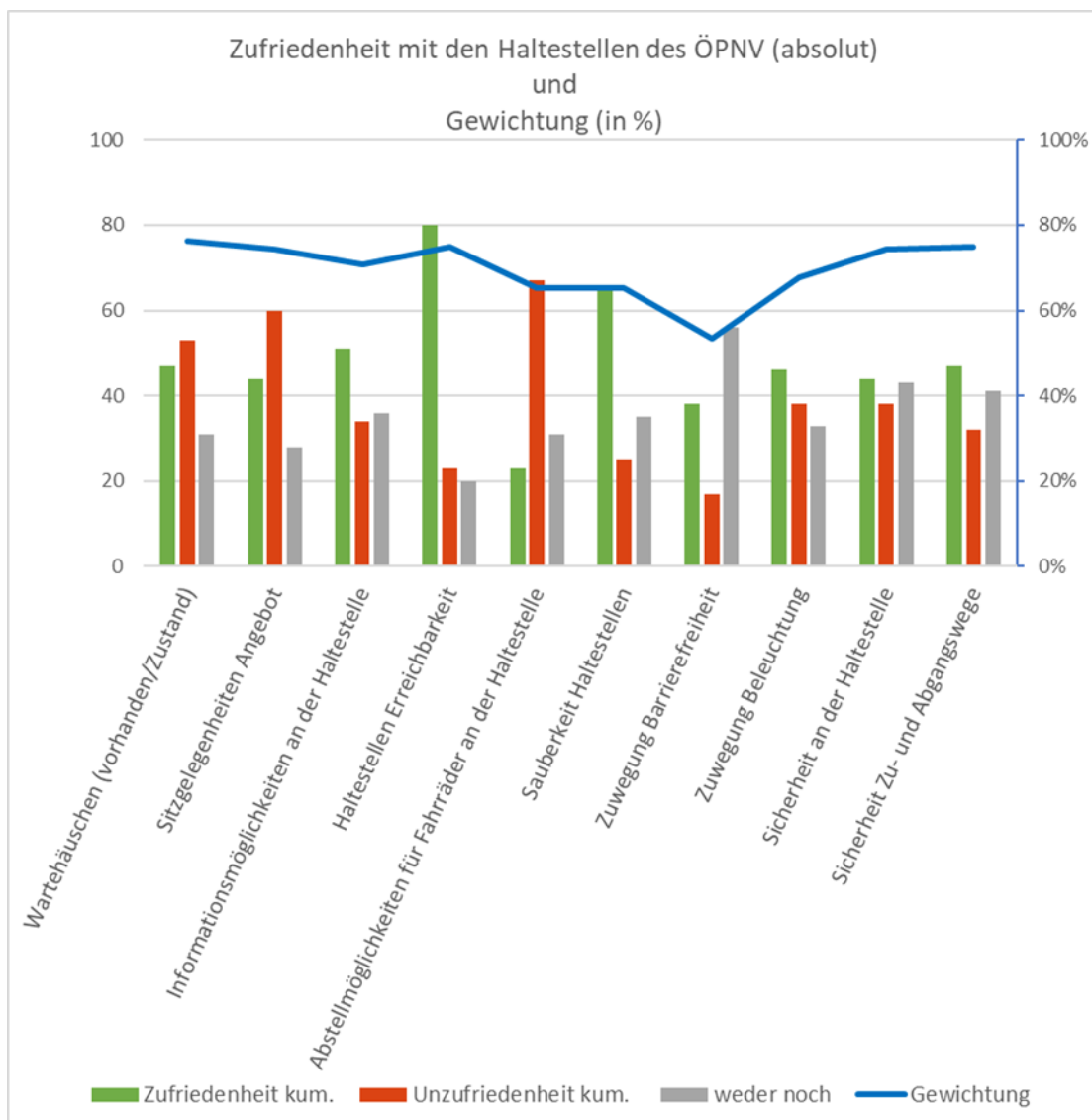


Abbildung 16 **Zufriedenheit mit den Haltestellen des ÖPNV**

Abschließend wurden die Teilnehmer nach der Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV befragt. Hierbei besteht die größte Zufriedenheit beim Erscheinungsbild und der Sauberkeit der Busse. Die größte Unzufriedenheit zeigt sich bei der Verfügbarkeit von Sitzplätzen. Die höchste Bedeutung wird der Sitzplatzverfügbarkeit und der Sicherheit zugeschrieben (siehe Abbildung 17).

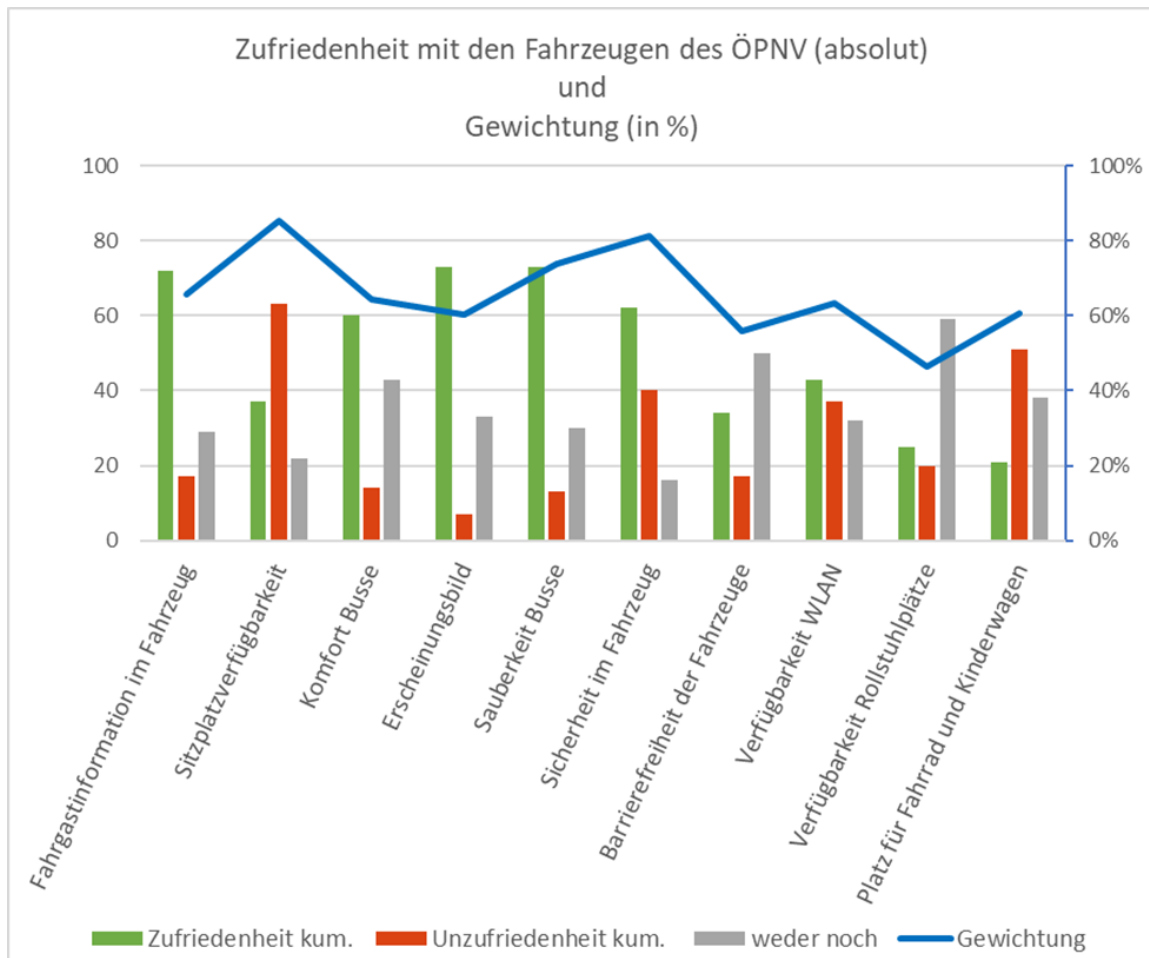


Abbildung 17 Zufriedenheit mit den Fahrzeugen des ÖPNV

Beurteilung des SPNV

Im Anschluss an die Fragen zum ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen konnten die Teilnehmer auch den SPNV im Landkreis bewerten. In gleicher Weise wie beim ÖPNV wurde auch hier zunächst nach der Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot gefragt. Im Gegensatz zum ÖPNV wird das Fahrplanangebot der Bahn an allen Tagen sowie generell überwiegend positiv bewertet. Zudem bestehen nur geringe Unterschiede zwischen den Wochentagen. Von größter Bedeutung ist auch hier das Fahrplanangebot an den Tagen von Montag bis Freitag (siehe Abbildung 18).

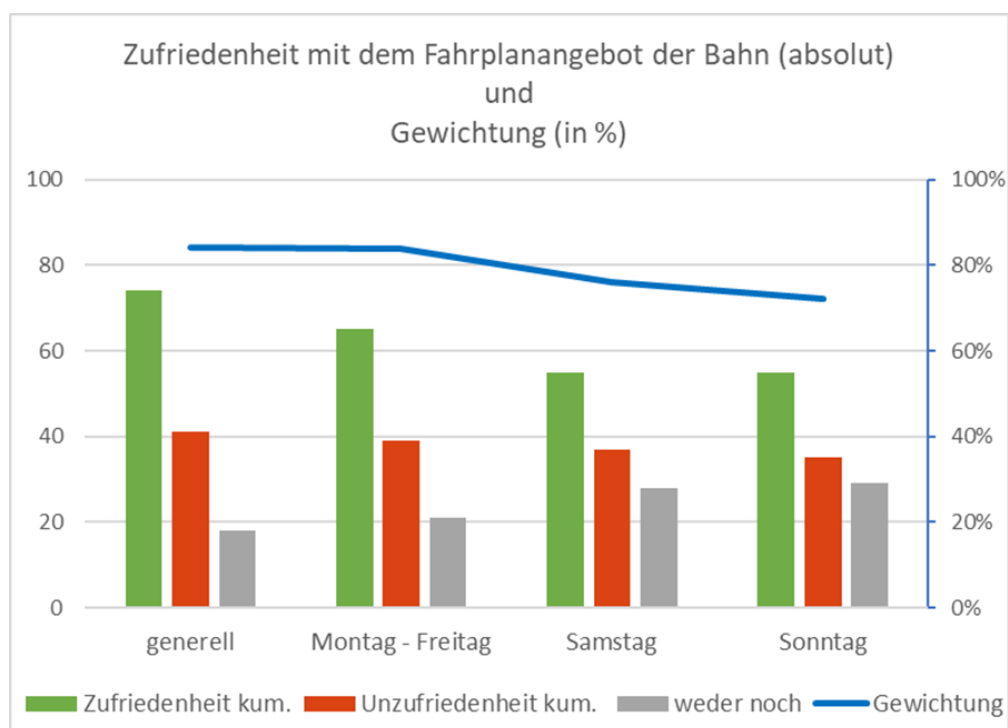


Abbildung 18 Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot der Bahn

Im Vergleich zur Gesamtbewertung des Fahrplanangebotes werden die einzelnen Bahnlinien generell schlechter bewertet, weisen aber keine großen Unterschiede bei der Zufriedenheit auf. Allein bei der KBS 963 Murnau – Oberammergau überwiegen die positiven Bewertungen. Die größte Bedeutung hat die KBS 960 München – Mittenwald – Innsbruck (siehe Abbildung 19).

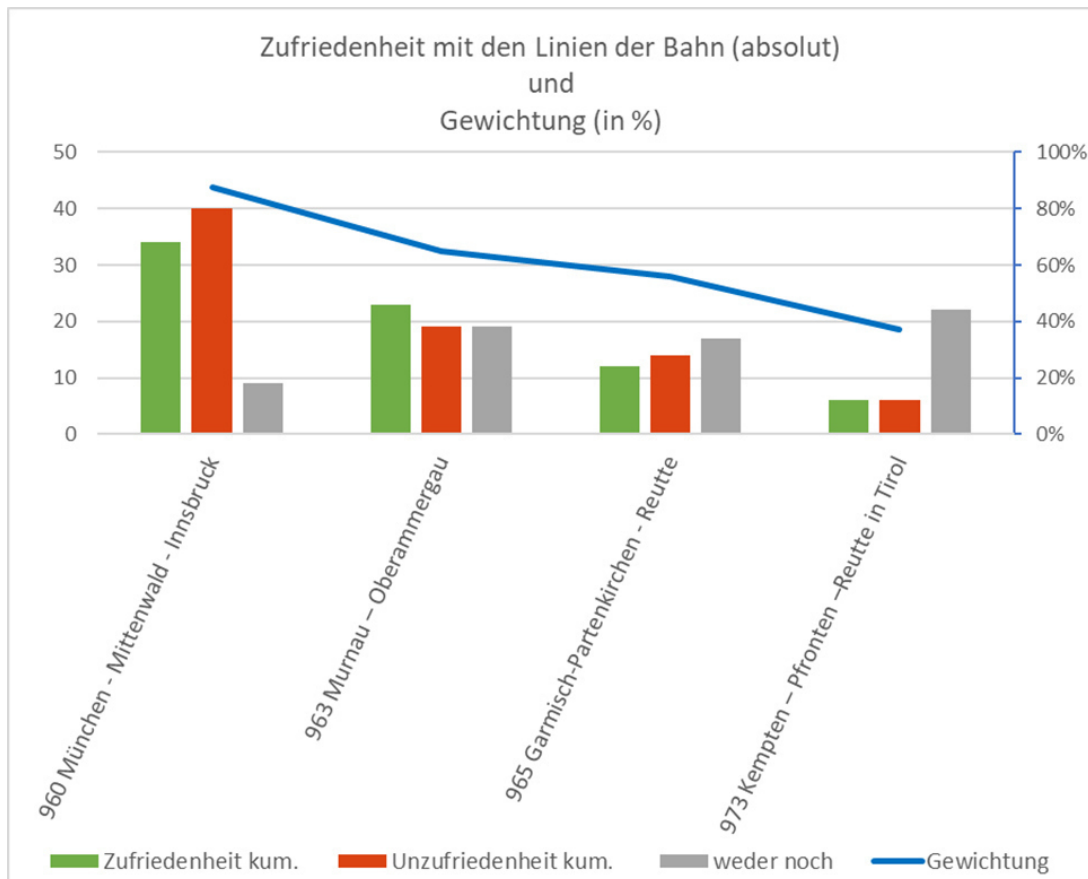


Abbildung 19 Zufriedenheit mit den Linien der Bahn

Abschließend konnten die Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen bewertet werden. Die größte Bedeutung wird dabei dem Umstieg in Garmisch-Partenkirchen, Bf. und Murnau beigemessen (siehe Abbildung 20).

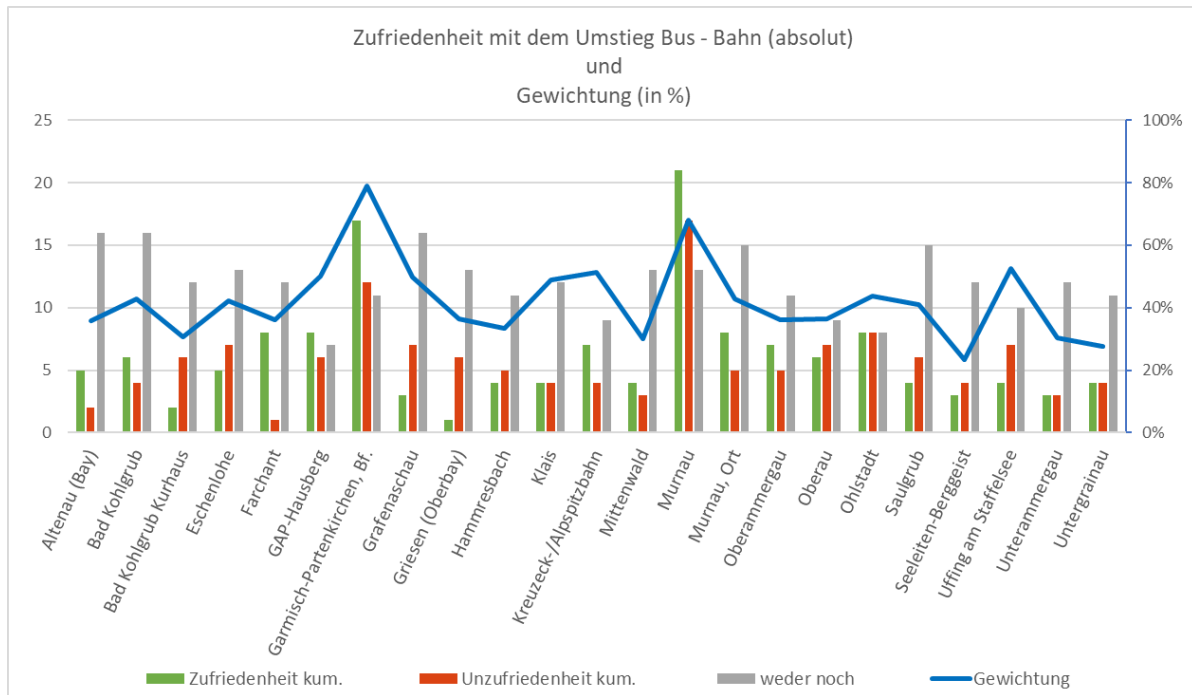


Abbildung 20 Zufriedenheit mit dem Umstieg Bus – Bahn

Neben der Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurden die Teilnehmer auch zur räumlichen Erschließung durch den ÖPNV befragt. Mehr als die Hälfte der Teilnehmer (349 Antworten) hat diese beantwortet. Davon ist mit 77 % eine eindeutige Mehrheit der Ansicht, dass im Landkreis Garmisch-Partenkirchen durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden bestehen (siehe Abbildung 21).

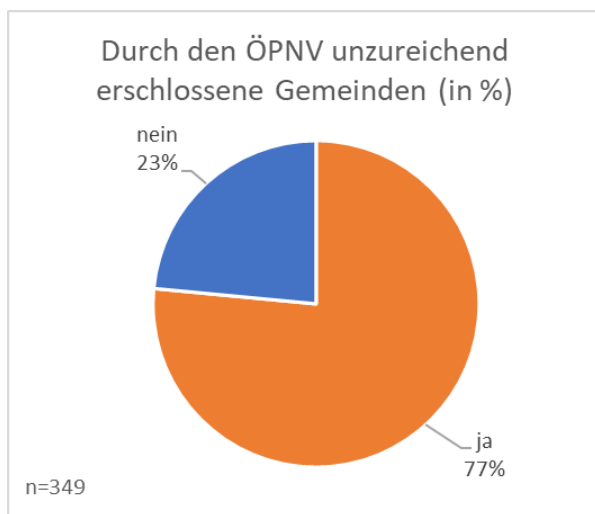


Abbildung 21 Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (1)

An erster Stelle bei der unzureichenden Erschließung durch den ÖPNV wird der Markt Garmisch-Partenkirchen benannt, gefolgt von der Gemeinde Bad Bayersoien und dem Markt Murnau a. Staffelsee (siehe Abbildung 22).

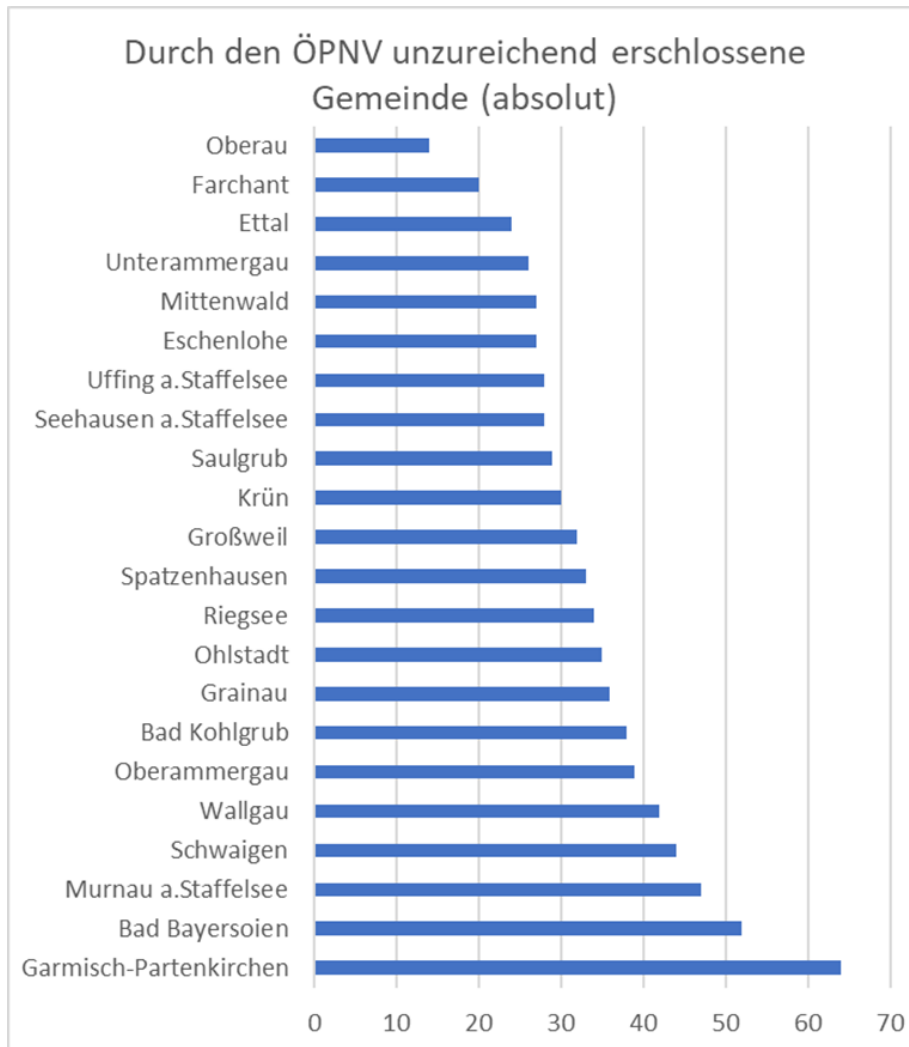


Abbildung 22 Durch den ÖPNV unzureichend erschlossene Gemeinden (2)

Nach der Bewertung des ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurden die Teilnehmer nach möglichen Anreizen zur häufigeren Nutzung des ÖPNV befragt. Deutlich ist zu erkennen, dass die Häufigkeit der Verbindungen (97 Nennungen) als größter Anreiz für eine häufigere Nutzung erachtet wird, dicht gefolgt von dem Wunsch nach günstigeren Tarifen (65 Nennungen) (siehe Abbildung 23).

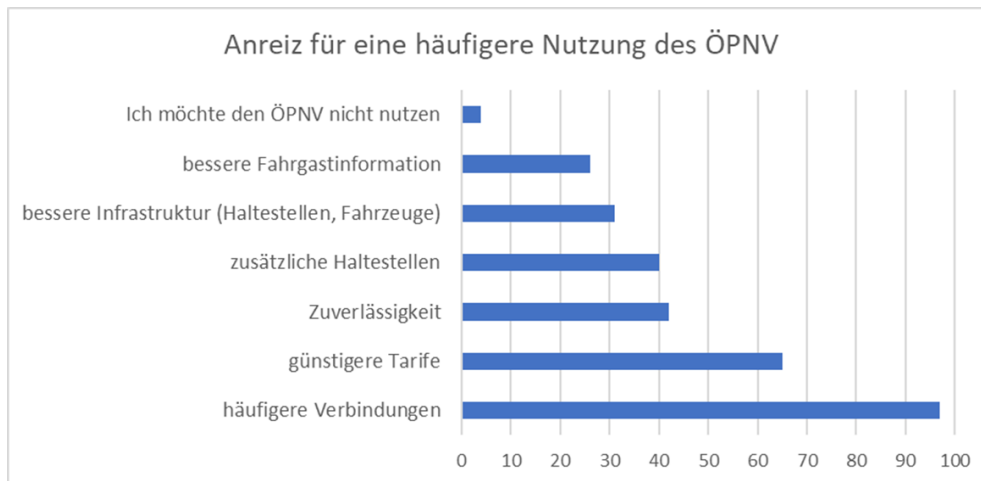


Abbildung 23 **Anreize für eine häufigere Nutzung des ÖPNV**

Das Thema der Digitalisierung im ÖPNV wurde in zwei weiteren Fragen aufgegriffen. Zunächst wurden die Teilnehmer befragt, ob der Wunsch nach einer App zum Fahrscheinkauf besteht. Von den Teilnehmern der Befragung haben 117 Personen diese Frage beantwortet. Nahezu Dreiviertel (69 %) wünschen sich die Möglichkeit Fahrscheine auch per App erwerben zu können, wohingegen etwas mehr als ein Viertel (31 %) diesen Wunsch nicht hegt (siehe Abbildung 24).

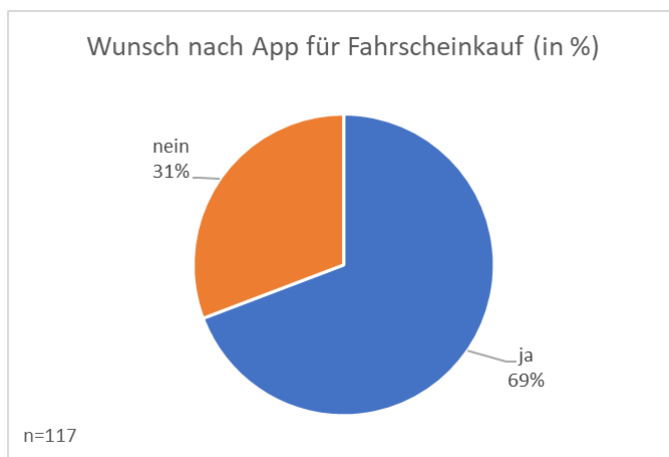


Abbildung 24 **E-Ticketing**

Im Anschluss konnten die Teilnehmer angeben, ob sie eine App (z.B. Bayern-Fahrplan, Wohin Du Willst o.a.) zu Informationszwecken verwenden. Diese Frage wurde von 129 Teilnehmern beantwortet. Annähernd Dreiviertel (72 %) gaben an, eine App bereits verwendet zu haben, 14 % haben nie über eine App Informationen eingeholt und weitere 14 % gaben an, keine Apps zu kennen, die Informationen zum ÖV im Landkreis liefern könnten (siehe Abbildung 25).

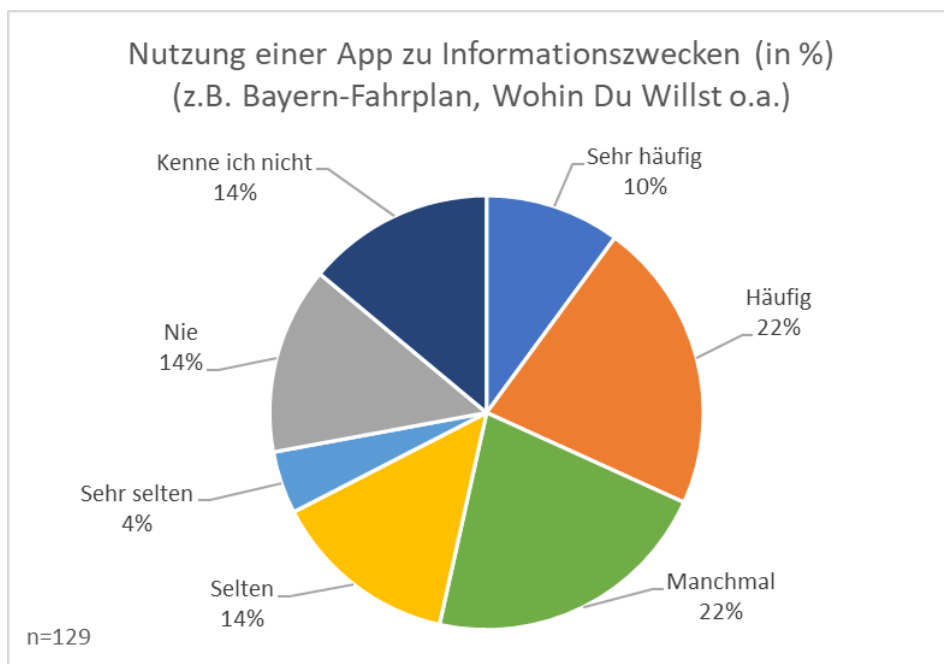


Abbildung 25 App-Nutzung zur Informationszwecken

Zum Abschluss des Fragebogens bestand für die Teilnehmer die Möglichkeit im Rahmen einer offenen Frage Anregungen und Wünschen zum ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen zu äußern. 35 % der Teilnehmer haben an dieser Stelle Angaben gemacht. Im Rahmen der Auswertung wurden die Anmerkungen der Teilnehmer verschiedenen Themenbereichen zugeordnet. Das am häufigsten genannte Thema ist „Takt Bus allgemein“ (47 Nennungen). Am zweithäufigsten wird die Preisgestaltung (42 Nennungen) angesprochen. Dieses Ergebnis deckt sich mit dem Ergebnis zur Frage nach möglichen Anreizen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung. In beiden Fällen steht der Wunsch nach einem dichteren Fahrtenangebot an erster Stelle und auf dem zweiten Rang befindet sich die Preisgestaltung (siehe Abbildung 26).

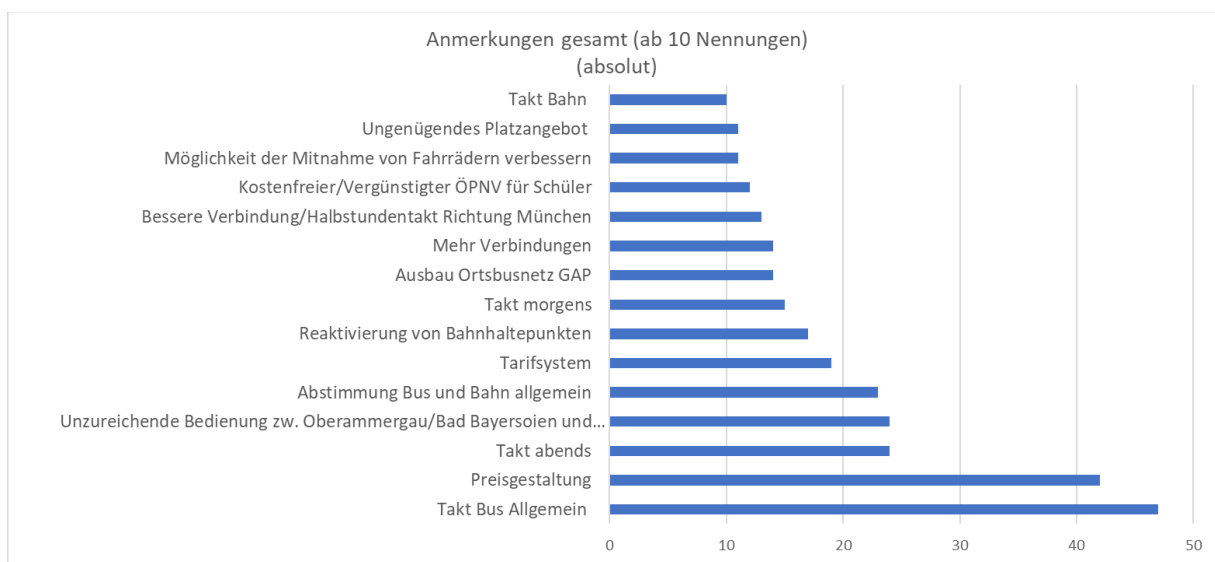


Abbildung 26 Anmerkungen zum ÖPNV

3.3.2.4 Schulwegspezifische Angaben zur ÖV-Nutzung

Die Bürgerbefragung beinhaltete auch einen Fragenkomplex, der ganz spezifisch die ÖV-Nutzung der Schüler und deren Meinung dazu, erfassen sollte. Insgesamt haben 200 Schüler aus allen 22 Märkten und Gemeinden des Landkreises Garmisch-Partenkirchen an der Befragung teilgenommen. Die meisten Schüler kamen dabei aus dem Markt Garmisch-Partenkirchen (27 %), der Gemeinde Bad Bayersoien (10 %) und der Gemeinde Oberammergau (9 %) (siehe Abbildung 8).

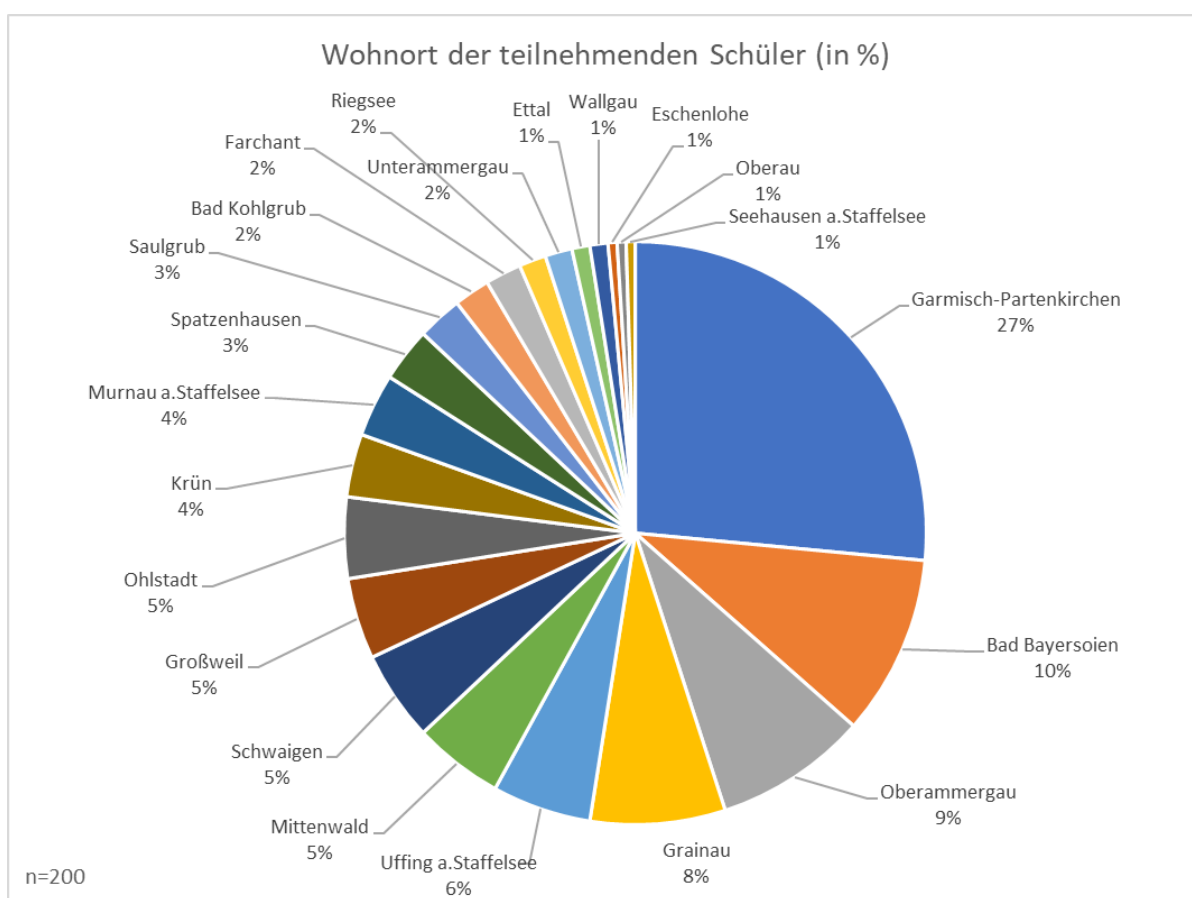


Abbildung 27 Wohnorte der Schüler nach Gemeinden

Nahezu alle Schüler (94 %) gaben an, den ÖV für den Weg zur Schule zu nutzen (Abbildung 28). Die von den Teilnehmern der Befragung mit Abstand am häufigsten besuchte Schule ist das Werdenfels-Gymnasium in Garmisch-Partenkirchen (siehe Abbildung 29).



Abbildung 28 **ÖV-Nutzung für den Schulweg**

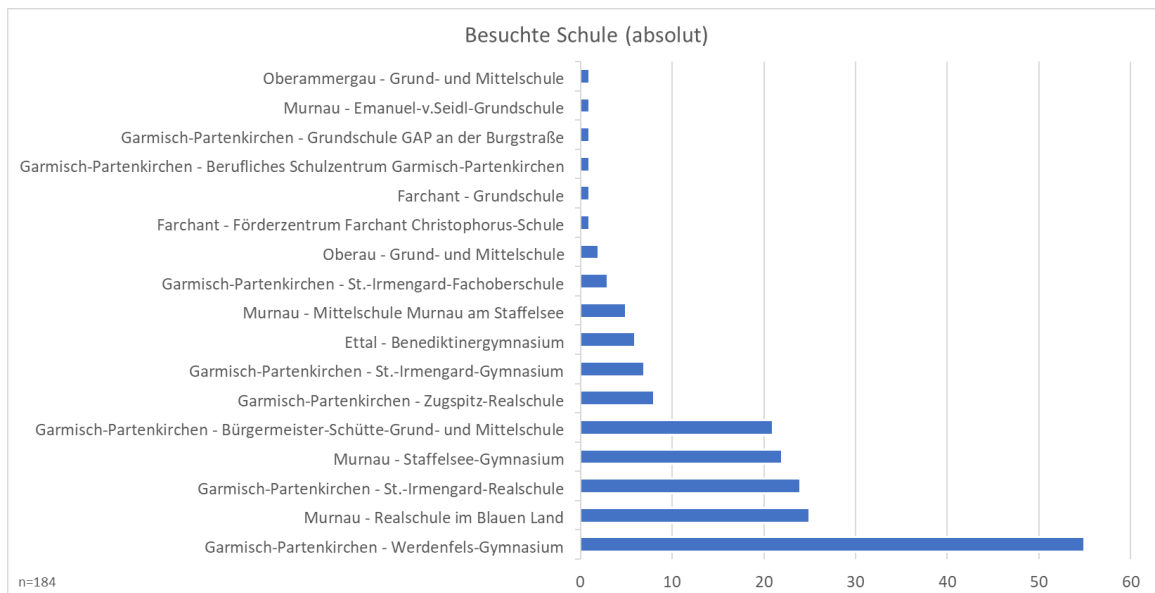


Abbildung 29 **Besuchte Schulen**

3.3.2.5 Schulwegspezifische Anmerkungen zu verschiedenen Elementen des ÖPNV

Nach den Angaben zu ÖV-Nutzung konnten die Schüler ihren Weg von und zu ihrer Schule bewerten. Insgesamt ist eine leicht überwiegende Zufriedenheit zu verzeichnen. Die höchste Zufriedenheit besteht bei der Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit. Die größte Unzufriedenheit bei der Verfügbarkeit von Sitzplätzen. Von größter Bedeutung ist die Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit sowie die Sicherheit im Fahrzeug (siehe Abbildung 30).

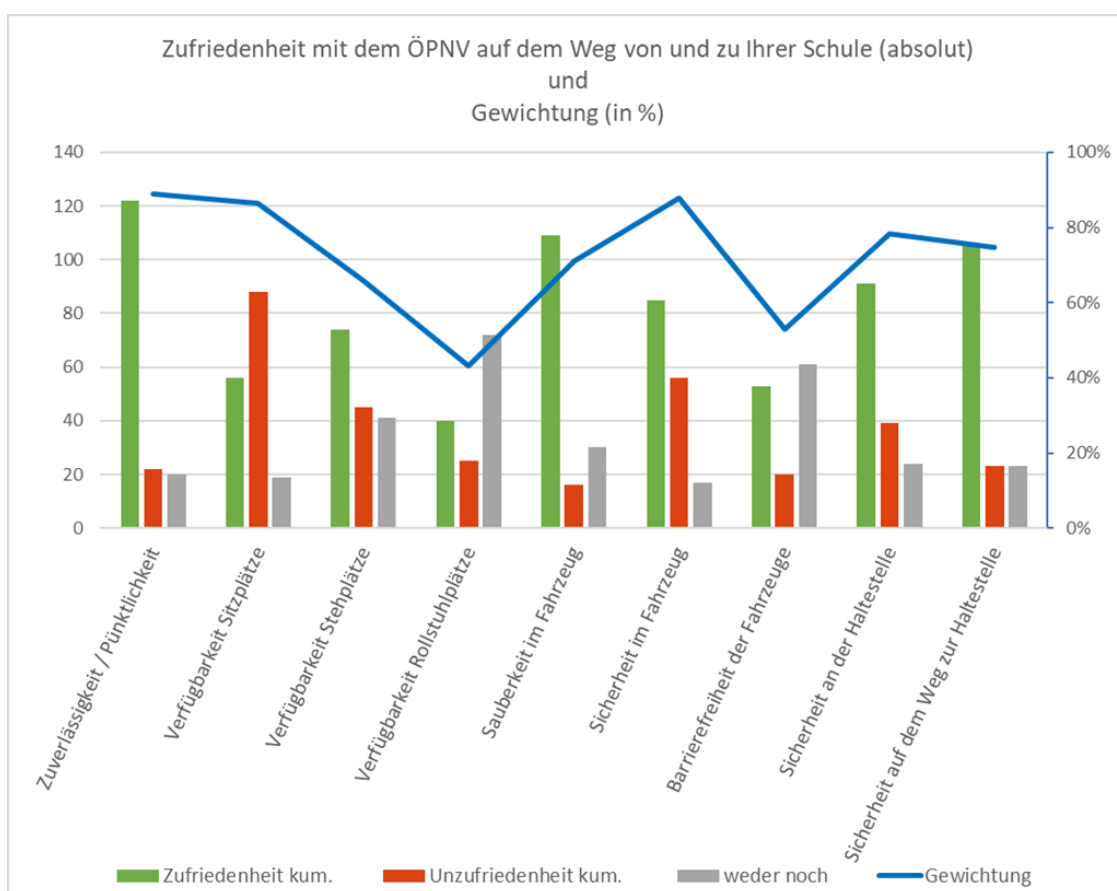


Abbildung 30 Zufriedenheit mit dem ÖPNV auf dem Schulweg

Abschließend konnten die teilnehmenden Schüler ihren Schulweg bewerten. Die Bewertung des Schülerverkehrs ergab insgesamt ein durchschnittliches Ergebnis. Die negativste Bewertung entfällt auf die angebotenen Verbindungen (siehe Abbildung 31).

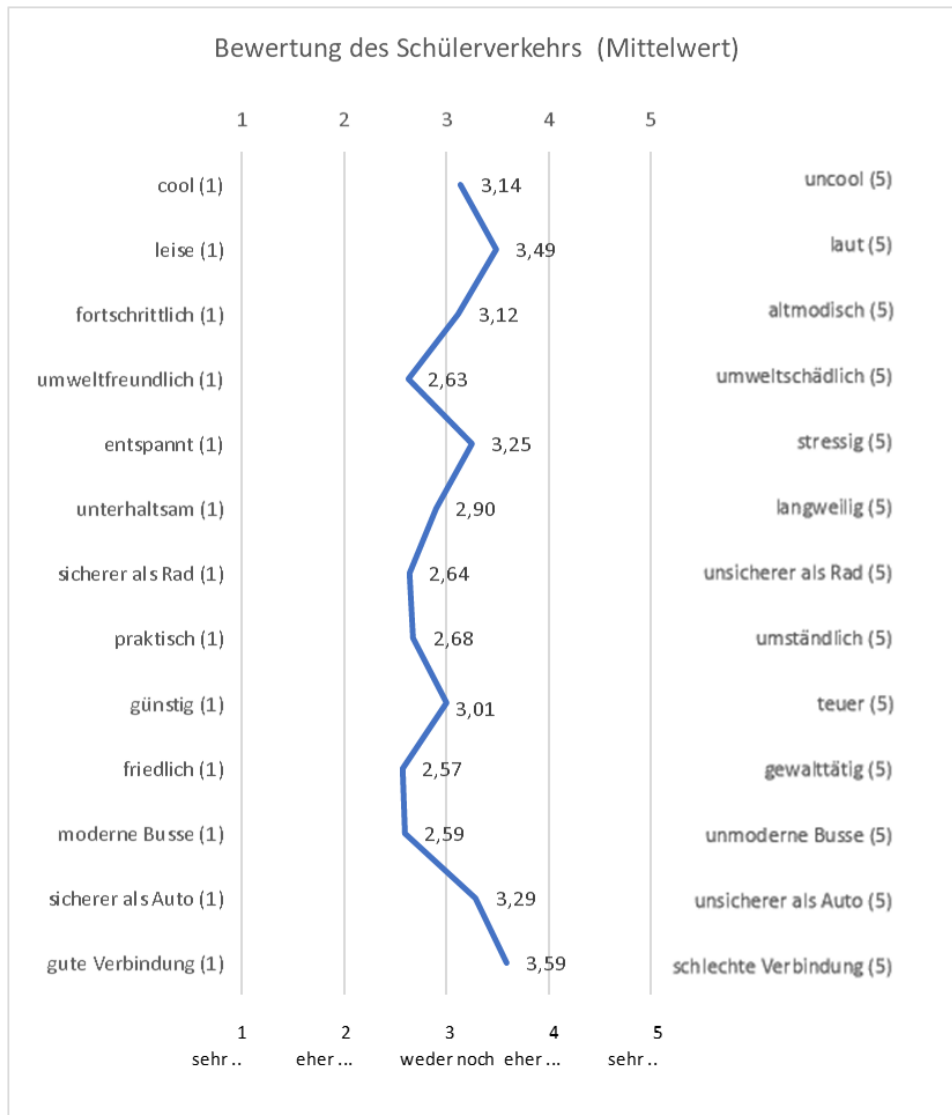


Abbildung 31 Bewertung des Schülerverkehrs

4 Bestandsaufnahme

Nachfolgend wird eine umfassende Bestandsaufnahme der Strukturdaten im Landkreis Garmisch-Partenkirchen sowie des ÖPNV-Angebotes durchgeführt. Neben den landkreisinternen Verkehren sind dabei auch ein- und ausbrechende Verkehre und Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen zu betrachten.

In Kapitel 4.1 erfolgt eine Darstellung der Strukturdaten 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 Garmisch-Partenkirchen.

Die Bestandsaufnahme basiert auf öffentlich zugänglichen Daten (z.B. Statistisches Landesamt Bayern), Daten des Landkreises Garmisch-Partenkirchen 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 im Auftrag des Planungsverbandes Region Oberland das Strukturgutachten Oberland [4] erstellt, das auch zum ÖPNV zahlreiche Datengrundlagen 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 Garmisch-Partenkirchen dem allgemeinen ländlichen Raum zuzuordnen ist. Der gesamte Landkreis fällt unter die Kategorie „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“. Weiterhin werden mit den Märkten Mittenwald und Murnau a. Staffelsee sowie der Stadt Oberammergau drei Mittelzentren und mit dem Markt Garmisch-Partenkirchen ein 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 01.09.2018 [6] sind darin jedoch nur noch die Mittel- und Oberzentren festgelegt, die Grundzentren sind von fortan in den Regionalplänen festgelegt.

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist Teil der Planungsregion 17 „Planungsverband Region Oberland“. Eine Anpassung des Regionalplans der Region 17 [7] an das aktualisierte LEP [6] erfolgte am 03. Juni 2020. Demnach bestehen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen mit Bad Kohlgrub, Farchant/Oberau, Grainau, Krün/Wallgau vier Grundzentren, mit Murnau a. Staffelsee, Oberammergau und Mittenwald drei Mittelzentren und mit Garmisch-Partenkirchen ein Oberzentrum.

Durch den Landkreis verläuft gemäß dem aktuellem Regionalplan [8] s-förmig in Nord-Süd-Richtung eine Entwicklungsachse von überregionaler 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
-  Grundzentrum
-  Mittelzentrum
-  Oberzentrum

Gebietskategorie gemäß LEP 2018

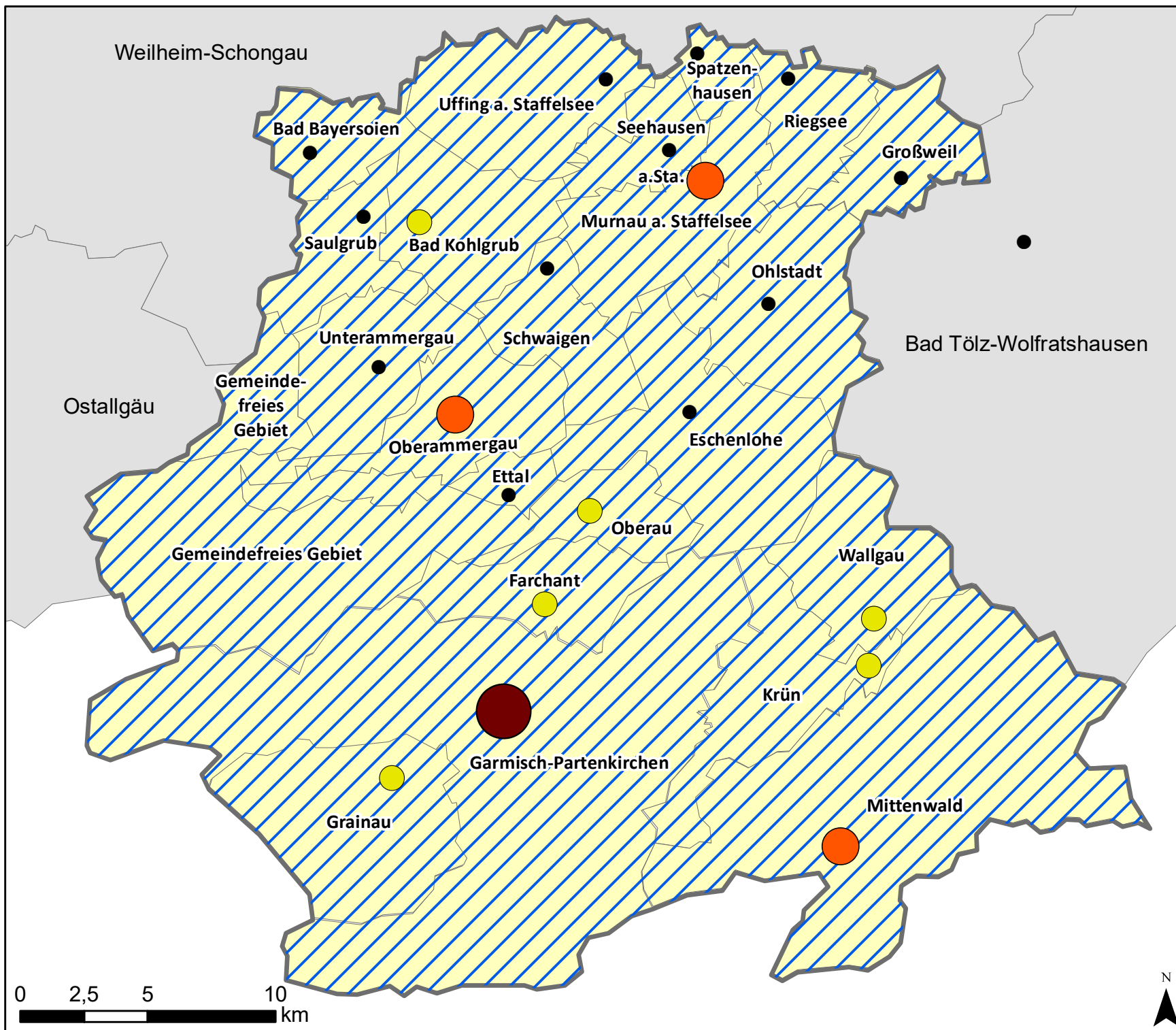
-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Kreisregionen mit bes. Handlungsbedarf

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 01

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2018,
Regionalplan Oberland 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



0 2,5 5 10 km



4.1.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen liegt im Regierungsbezirk Oberbayern und besitzt gemeinsame Landkreisgrenzen mit den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Ostallgäu und Weilheim-Schongau. Im Süden grenzt der Landkreis an Österreich.

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen besteht aus 22 Märkten und Gemeinden und dem gemeindefreien Gebiet Ettaler Forst mit einer Gesamtfläche von 1.012 km² [9] und gut 88.400 EW (31.12.2018) [10]. Die Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden des Landkreises weisen eine große Spannweite auf. Diese reicht von ca. 630 Einwohnern in der Gemeinde Schwaigen bis zu etwa 27.000 Einwohnern im Markt Garmisch-Partenkirchen [10]. Die Einwohnerzahlen je Gemeinde sind in Tabelle 4 sowie in Karte 2 dargestellt.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis liegt bei ca. 87 EW/km² [9][10] und damit deutlich unter der durchschnittlichen Einwohnerdichte von 185 EW/km² in Bayern (31.12.2018). Mit 319 Einwohnern pro km² weist der Markt Murnau a. Staffelsee die höchste Einwohnerdichte im Landkreis auf, gefolgt von 185 Einwohnern pro km² in der Gemeinde Oberau und 183 Einwohnern pro km² in der Gemeinde Oberammergau. Die geringste Einwohnerdichte ergibt sich für die Gemeinden Schwaigen (27 EW/ km²), Eschenlohe (29 EW/km²) und Wallgau (44 EW/km²). Die Einwohnerdichte für alle Märkte und Gemeinden im Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist in Karte 3 dargestellt.

Für eine Aufteilung der Einwohnerzahlen auf die einzelnen Ortsteile wurden die Daten mit Stand 31.12.2018 im Rahmen der Gemeindebefragung bei den Gemeinden erfasst (Kapitel 3). Die Ergebnisse sind in Karte 4 aufbereitet und bilden eine wichtige Grundlage für die Schwachstellenanalyse.

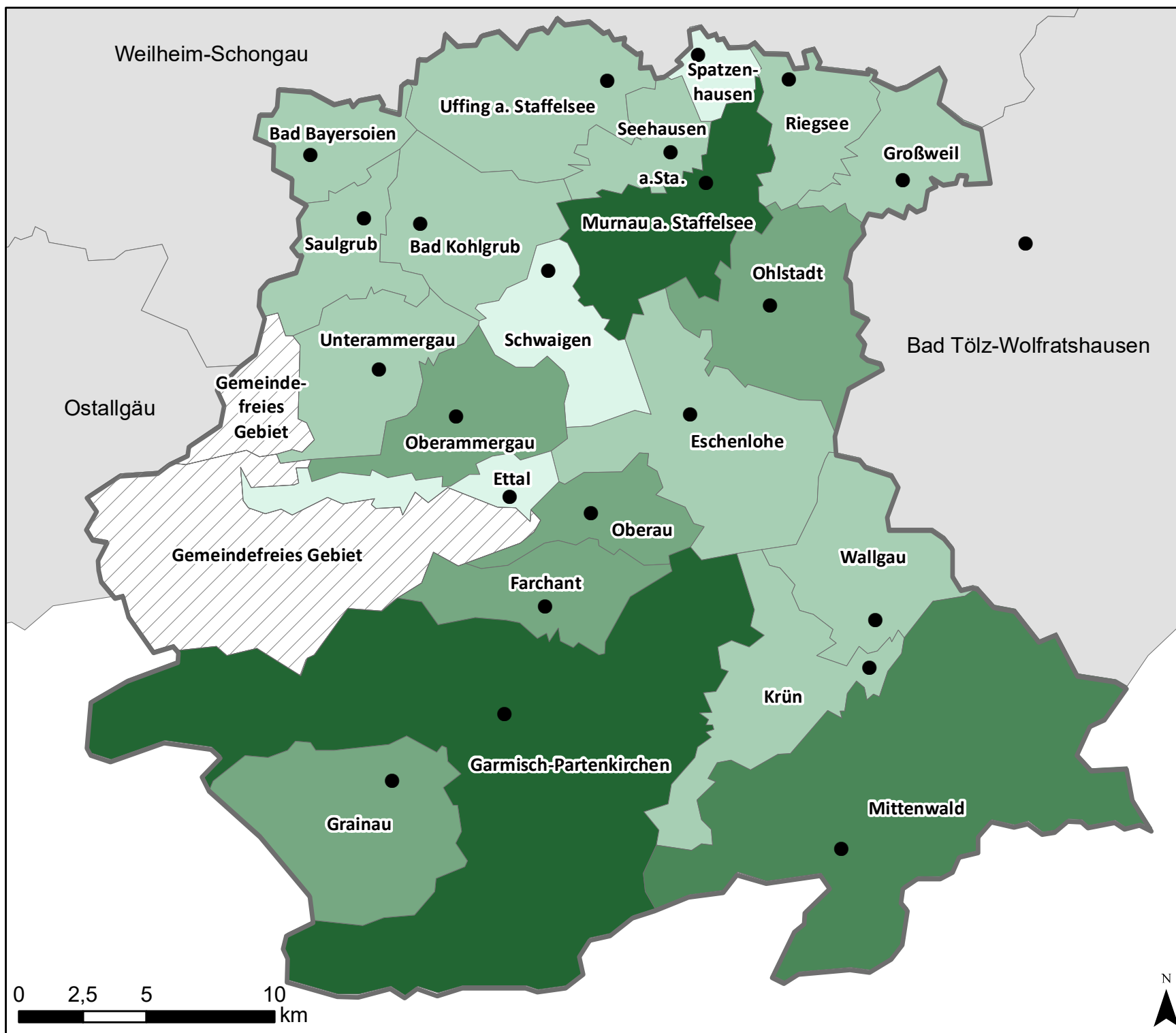
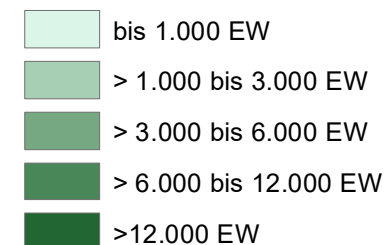
Bevölkerung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen	
Gemeinde	Einwohner [31.12.2018]
Bad Bayersoien	1.188
Bad Kohlgrub	2.841
Eschenlohe	1.593
Ettal	775
Farchant	3.634
Garmisch-Partenkirchen, M	27.194
Grainau	3.507
Großweil	1.486
Krün	1.962
Mittenwald, M	7.336
Murnau a.Staffelsee, M	12.118
Oberammergau	5.474
Oberau	3.399
Ohlstadt	3.248
Riegsee	1.197
Saulgrub	1.642
Schwaigen	635
Seehausen a.Staffelsee	2.441
Spatzenhausen	750
Uffing a.Staffelsee	2.976
Unterammergau	1.566
Wallgau	1.505
Gemeindefreie Gebiete	-
Summe	88.467

Tabelle 4 **Bevölkerung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen [10]**

Einwohner je Gemeinde

(Stand: 31.12.2018)

Einwohner



-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 02

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

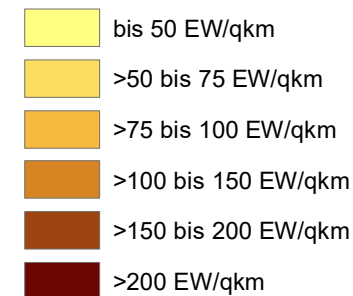
0 2,5 5 10 km



Einwohnerdichte je Gemeinde

(Stand: 31.12.2018)

Einwohner

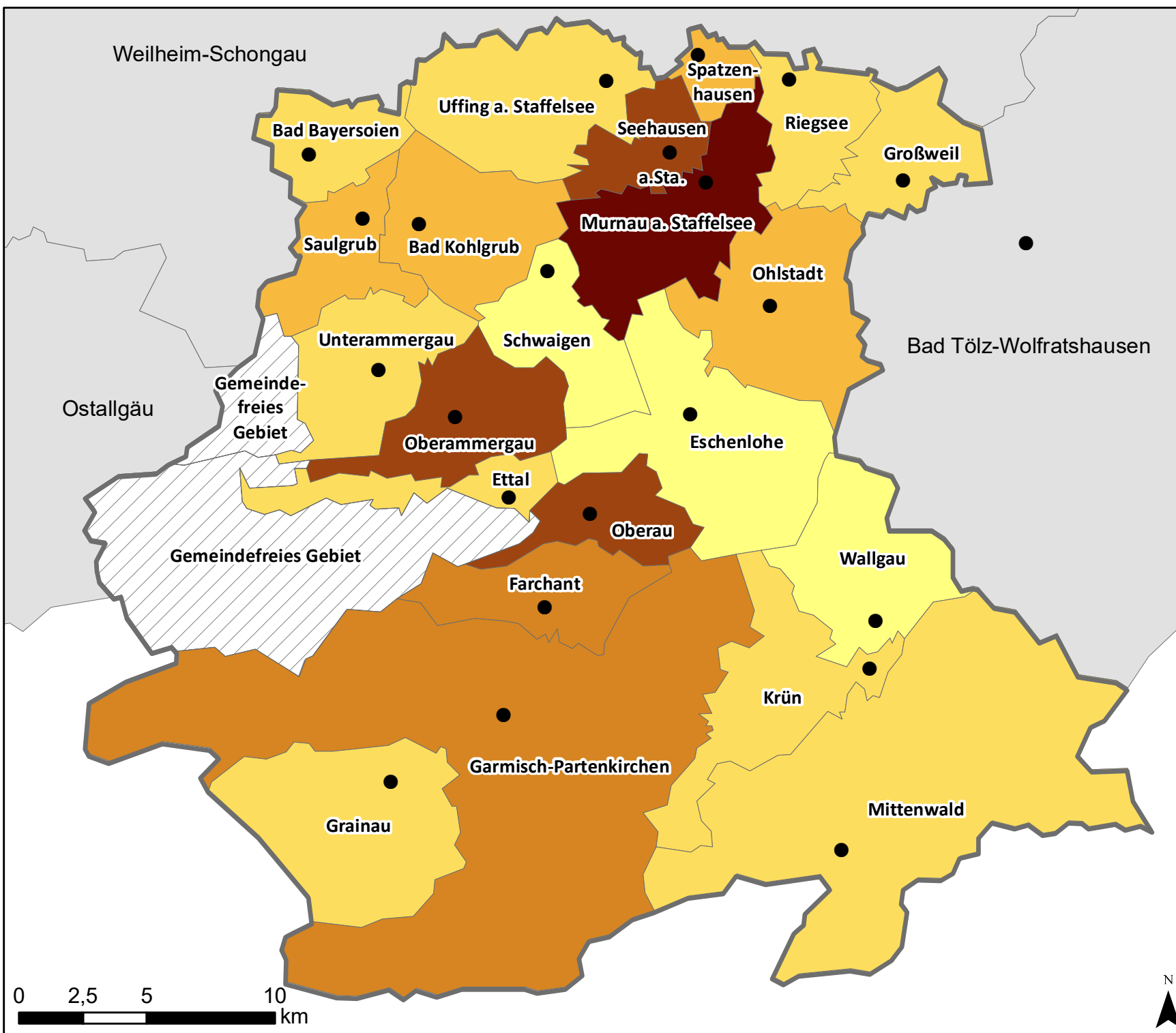


-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 03

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Einwohner je Ortsteil

(Stand: 2019)

Einwohner

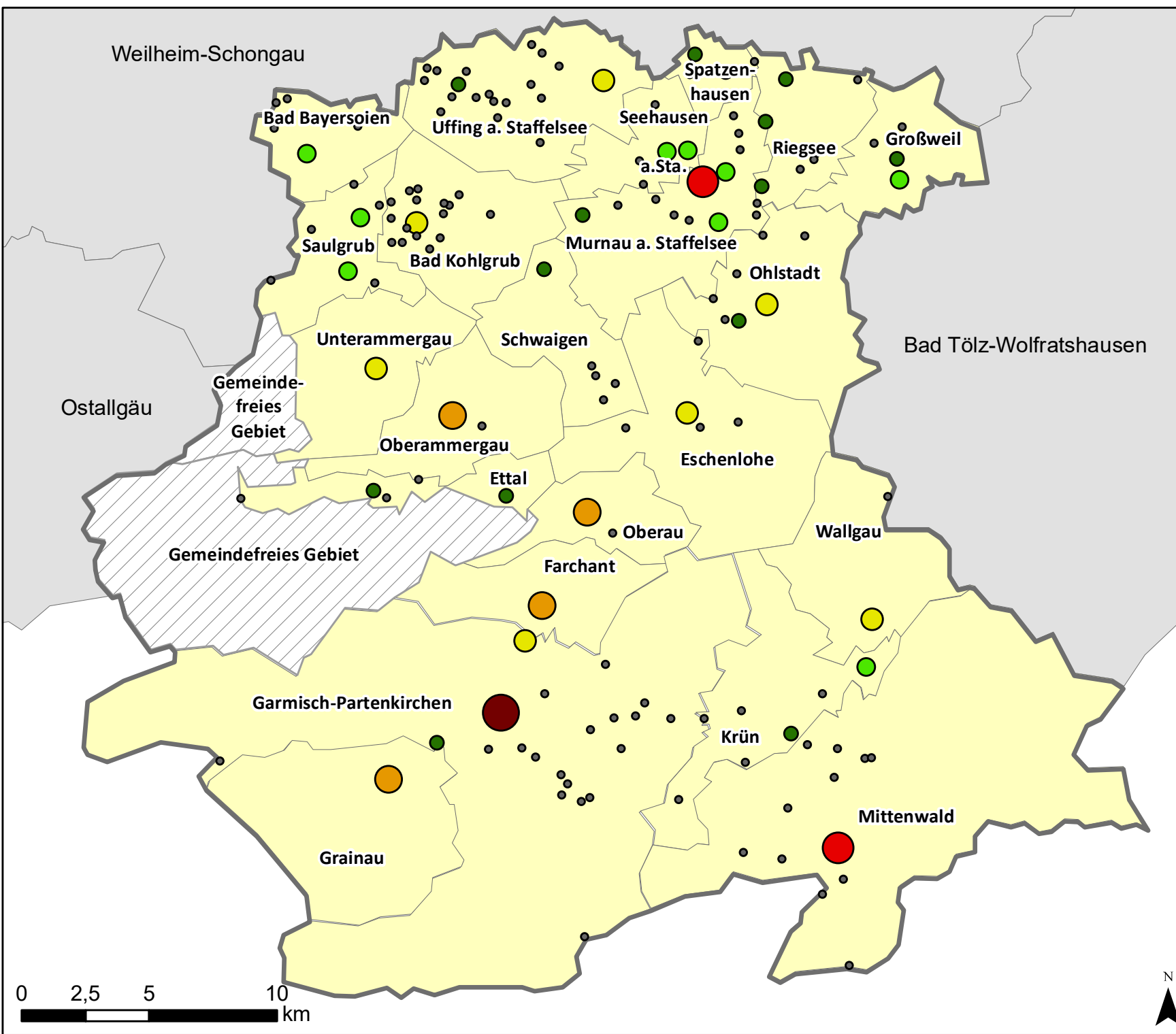
- bis 200
- > 200 - 600
- > 600 - 1.500
- > 1.500 - 3.000
- > 3.000 - 6.000
- > 6.000 - 10.000
- > 10.000

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 04

Quelle: Befragung der Gemeinden

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



4.1.3 Arbeitsplätze und Pendlerverflechtungen

Im Untersuchungsgebiet gab es 2019 insgesamt 29.400 [30.06.2019] sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Mit rund 12.200 Arbeitsplätzen entfällt die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Landkreises auf den Markt Garmisch-Partenkirchen. Weitere Schwerpunkte finden sich in den Märkten Murnau a. Staffelsee mit rund 6.300, Oberammergau mit ca. 1.800 und Mittenwald mit ca. 1.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [11]. Die detaillierten gemeindeschaffen Werte sind in Tabelle 5 und Karte 5 zusammengefasst.

Die größten Einpendlerziele sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Garmisch-Partenkirchen sind der Markt Garmisch-Partenkirchen (5.400 Einpendler) und der Markt Murnau mit 4.250 Einpendlern [11]. Die höchsten Auspendlerströme sind ebenfalls in Garmisch-Partenkirchen mit 3.500 Auspendlern und Murnau mit 2.500 Auspendlern zu verzeichnen. Die detaillierten Angaben zu den Gemeindestrukturdaten mit den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie den Ein- und Auspendlern (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) sind in Karte 6 dargestellt [12].

Die Gemeinde Garmisch-Partenkirchen (Karte 7) besitzt ausgeprägte Pendlerverflechtungen mit Gemeinden des Landkreises insbesondere mit der Gemeinde Farchant (985 Pendler), Grainau (911 Pendler) und dem Markt Mittenwald (704 Pendler).

Betrachtet man die Pendlerverflechtungen innerhalb des restlichen Landkreises (Karte 8), bestehen die höchsten Pendlerbeziehungen zwischen dem Markt Murnau und Ohlstadt (389 Pendler), zwischen Murnau und Seehausen a. Staffelsee (385 Pendler) sowie zwischen Mittenwald und Krün (302 Pendler).

Außerhalb des Landkreises ist auch die Landeshauptstadt München ein wichtiges Ziel der Pendler aus dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen, insbesondere aus dem Kreishauptort Garmisch-Partenkirchen (690 Pendler) und dem Markt Murnau (629 Pendler). Weitere bedeutende Verbindungen bestehen zwischen Murnau und Penzberg (303 Pendler), Murnau und Weilheim (193 Pendler) sowie Murnau und Peißenberg (177 Pendler). Vom Markt Garmisch-Partenkirchen gibt es zudem erwähnenswerte Pendlerverflechtungen in die Nachbarlandkreise nach Penzberg (170 Pendler) und Peißenberg (149 Pendler). Von/nach Österreich ergeben sich keine bedeutenden Pendlerströme. (Karte 9)

Die beschriebenen wichtigsten Pendlerverflechtungen werden in der Karte 10 dargestellt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort im Landkreis Garmisch-Partenkirchen	
Gemeinde	Anzahl [30.06.2019]
Bad Kohlgrub	391
Bad Bayersoien	236
Eschenlohe	512
Ettal	356
Farchant	772
Garmisch-Partenkirchen, Markt	12.188
Grainau	801
Großweil	217
Krün	831
Mittenwald, Markt	1.581
Murnau a.Staffelsee, Markt	6.315
Oberammergau	1.832
Oberau	723
Ohlstadt	623
Riegsee	81
Saulgrub	472
Schwaigen	*
Seehausen a.Staffelsee	388
Spatzenhausen	*
Uffing a.Staffelsee	524
Unterammergau	193
Wallgau	216
Summe	29.252

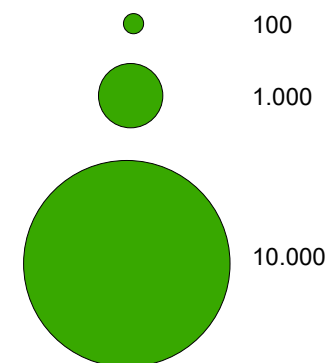
*Zahlenwert unbekannt oder geheimzuhalten

**Tabelle 5 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen
[11]**

Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte

(Stand: 31.06.2019)

Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort

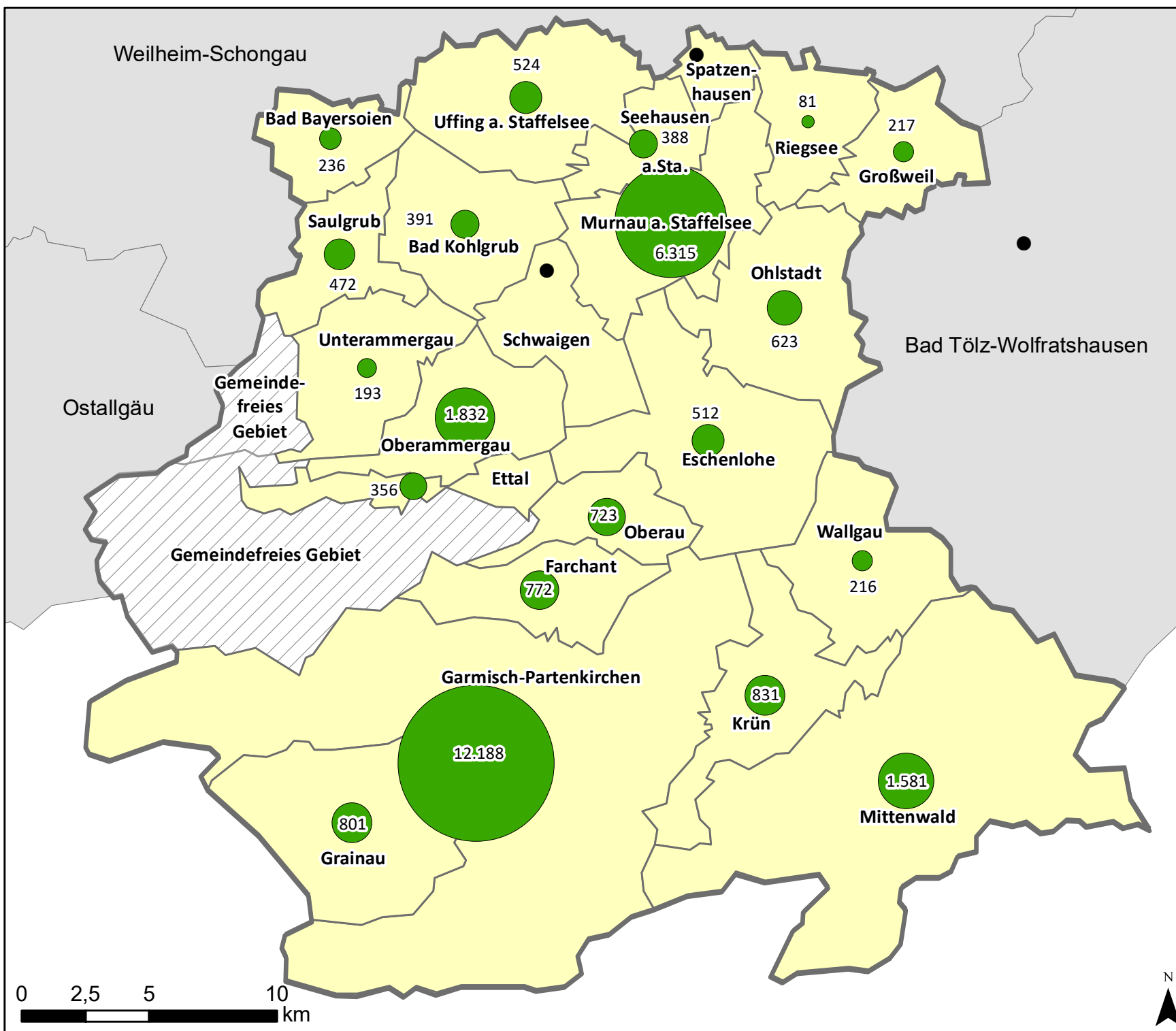


- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 05

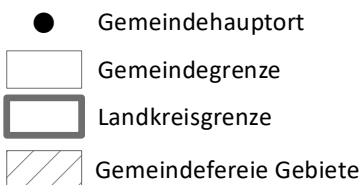
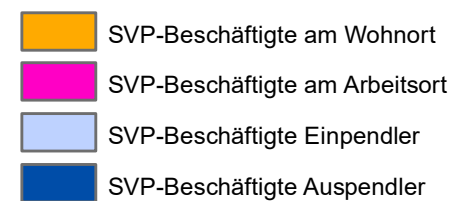
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Gemeindestrukturdaten

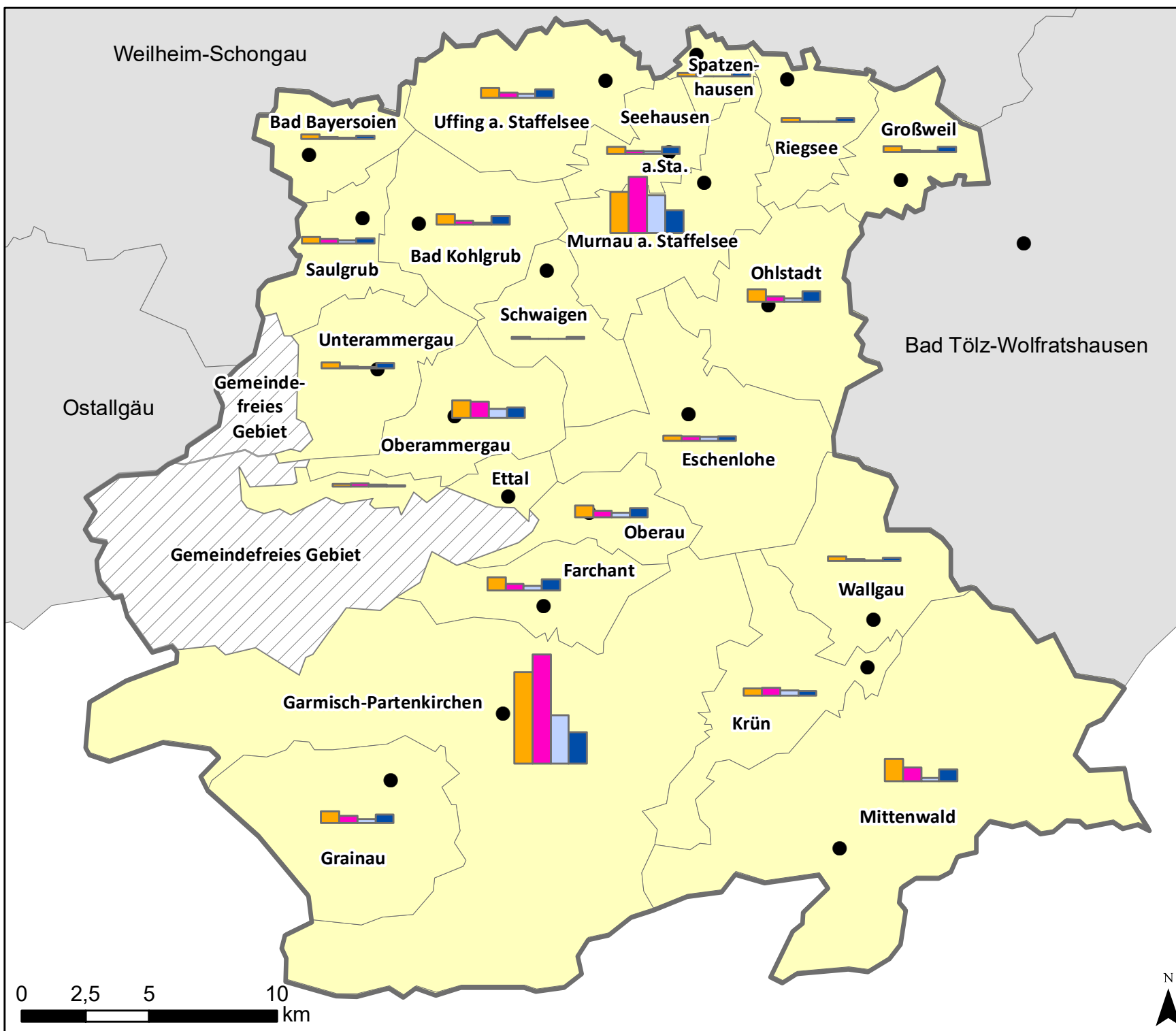
(Stand: 31.06.2019)



Karten-Nr.: 06

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

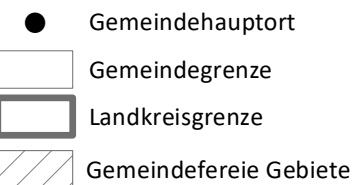
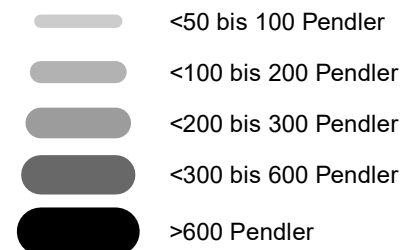


Pendlerverflechtungen zwischen dem Markt GAP und restlichen Gemeinden und Märkten des Landkreises

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
ohne Richtungsbezug

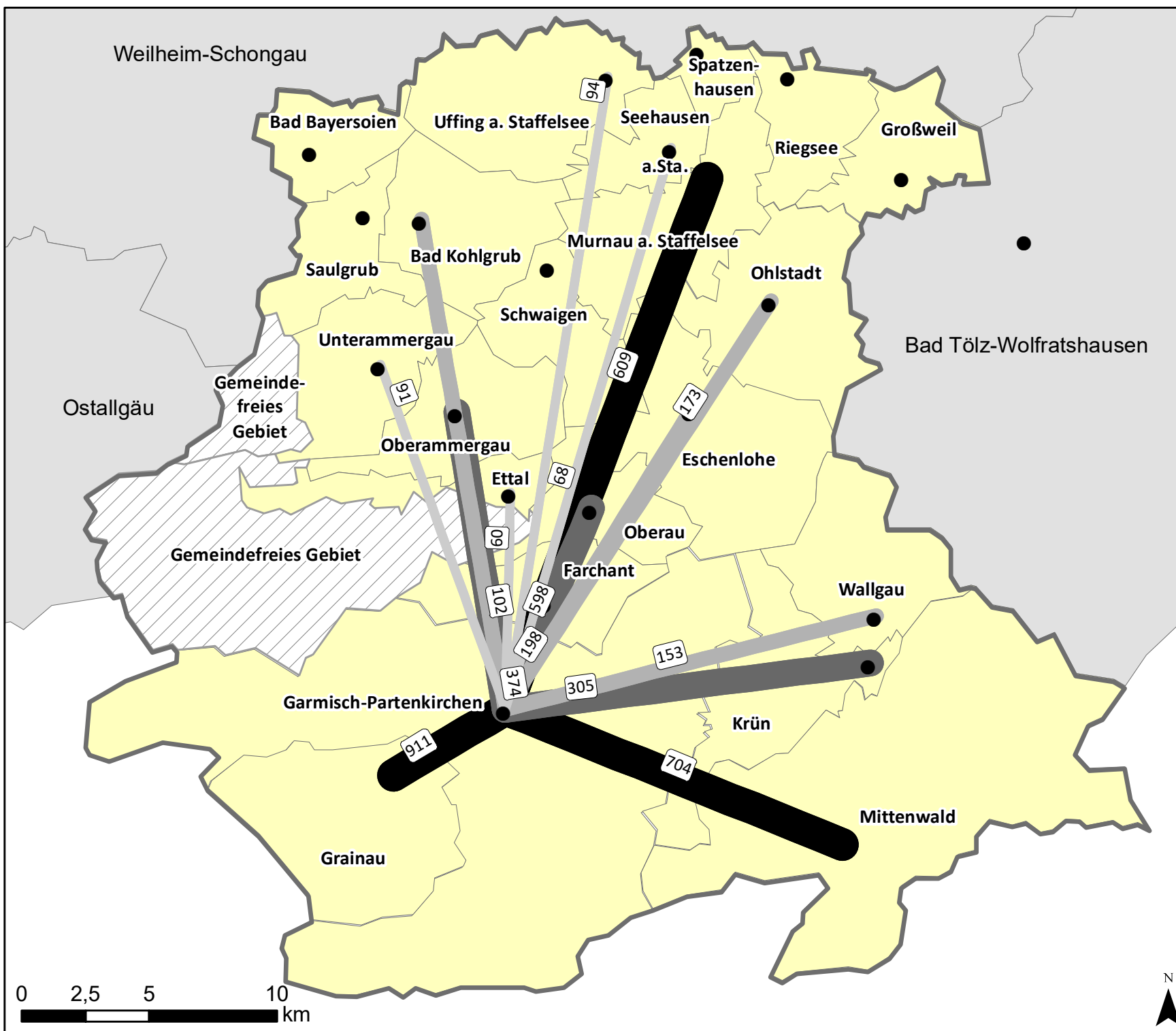
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 07

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

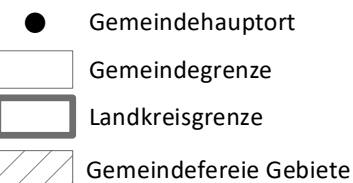
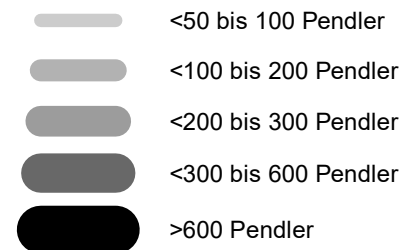


Pendlerverflechtungen im Landkreis GAP- innerhalb des Landkreises

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 08

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

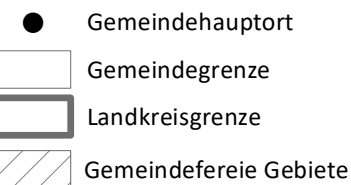
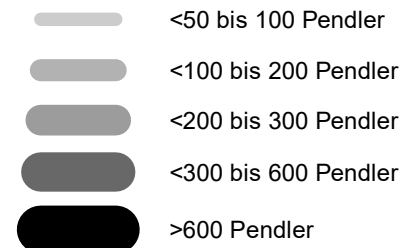


Pendlerverflechtungen im Landkreis GAP- außerhalb des Landkreises

Berufspendler
(Stand: 30.06.2019)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw. Ziel
ohne Richtungsbezug

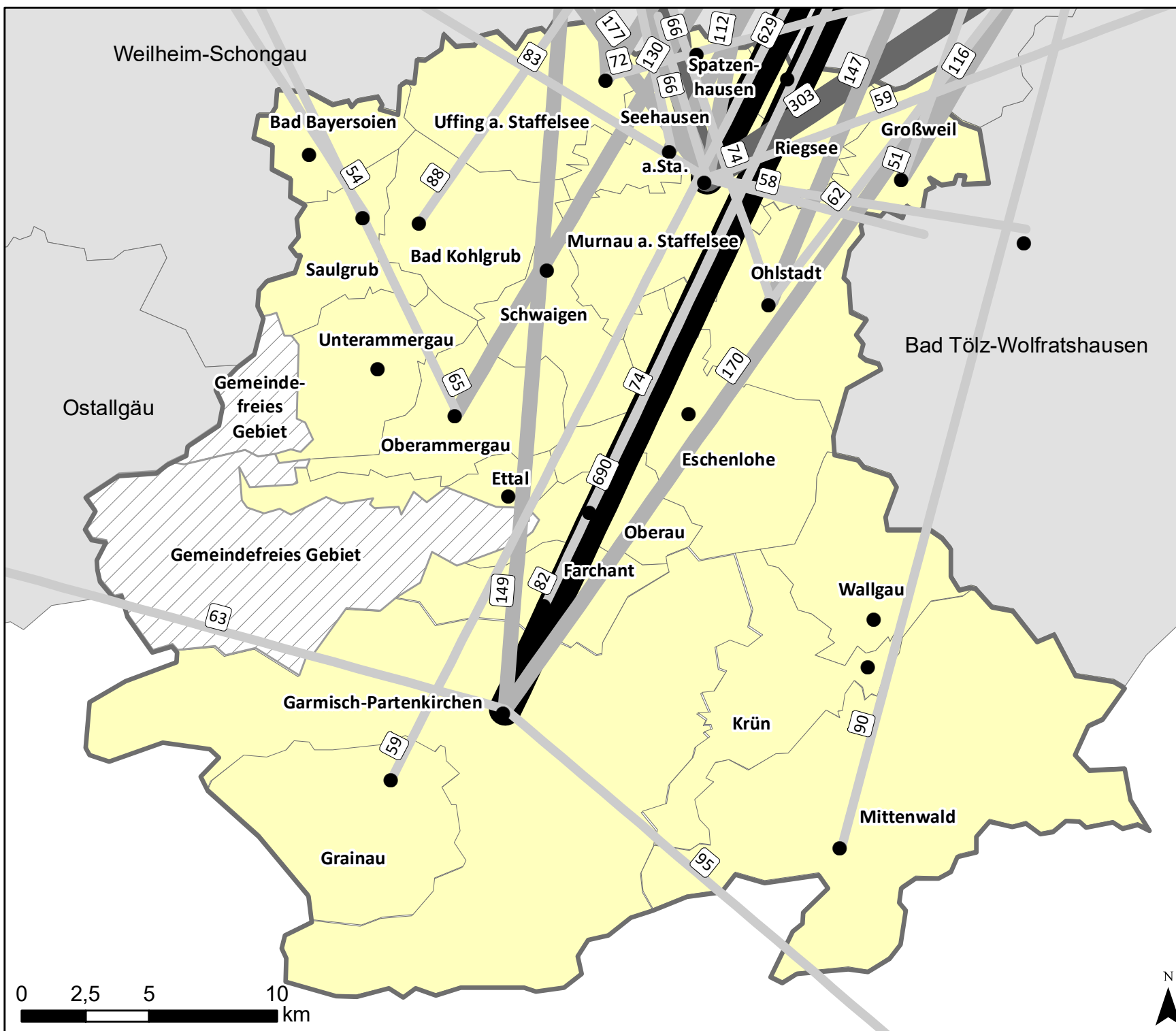
Pendlerströme der Berufspendler



Karten-Nr.: 09

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



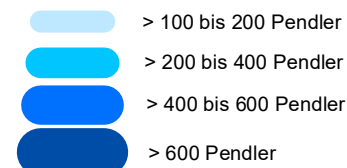
Pendlerverflechtungen -Berufspendler-

(Stand: 30.06.2019)

nur Pendler mit eindeutiger Quelle bzw.
eindeutigem Ziel ohne Richtungsbezug

Pendlerströme der Berufspendler

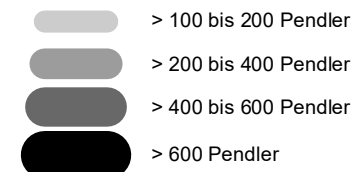
Landkreis GAP-Landkreis GAP



Stadt GAP-Landkreis GAP



Landkreis GAP-außerhalb Landkreis



● Gemeindehauptort

□ Gemeindegrenze

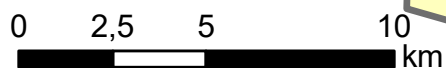
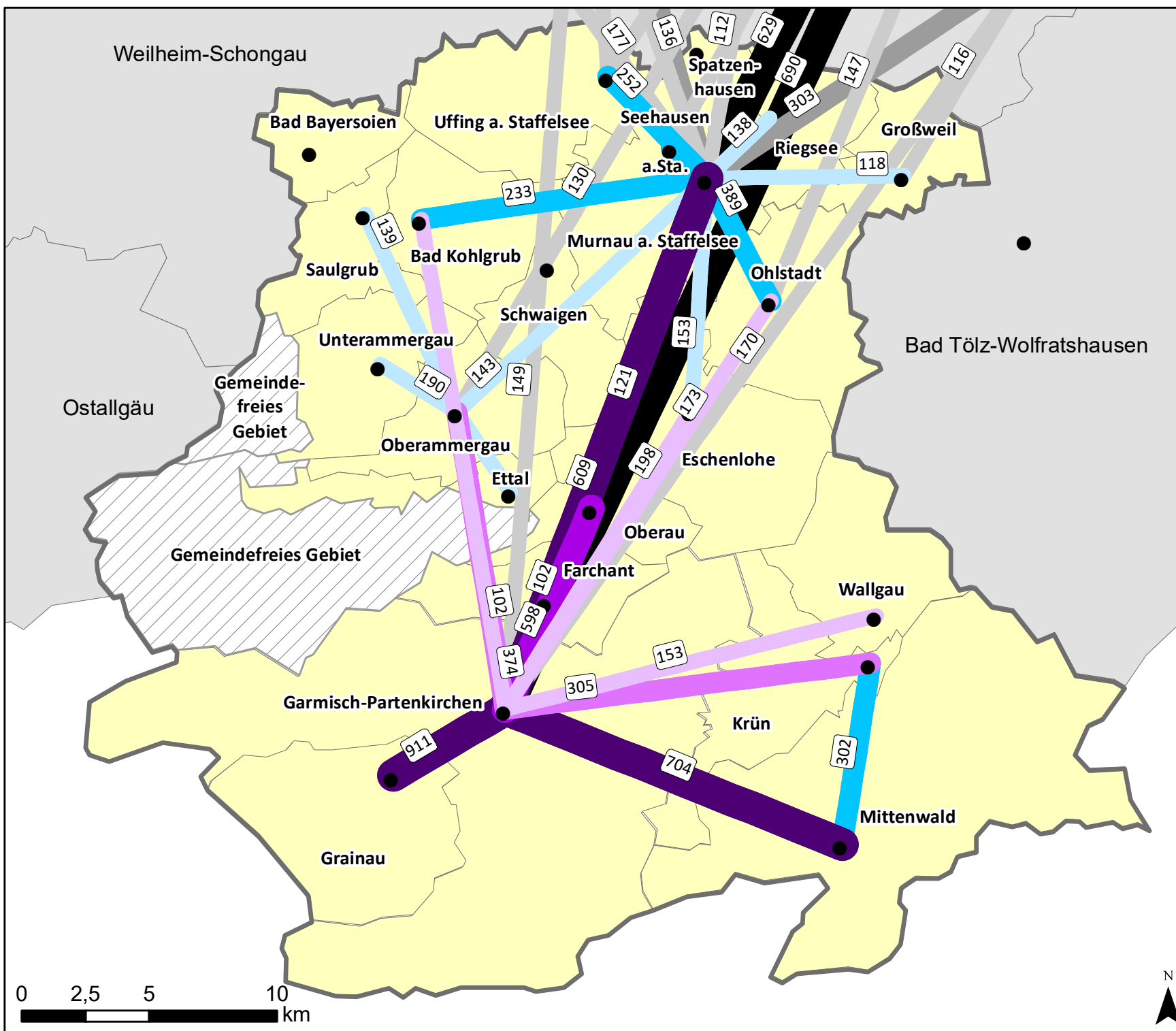
□ Landkreisgrenze

▨ Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 10

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



4.1.4 Schulen und Schülerverflechtungen

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 auf die Märkte Murnau a. Staffelsee und Garmisch-Partenkirchen konzentrieren, finden sich Grund- und Mittelschulen deutlich kleinräumiger verteilt. Eine Übersicht über alle Schulstandorte sowie die dazugehörigen Schülerzahlen erfolgt in Karte 11. Kartengrundlage sind die Daten des Landkreises und des bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus.

Auf Basis der Schülertickets wurden vom Landkreis Garmisch-Partenkirchen darüber hinaus Daten zu bestehenden Schülerverflechtungen für die weiterführenden Schulen (Gymnasien, Realschulen, Berufsschulen und Förderschule) zur Verfügung gestellt. Dabei wurden die entsprechenden Verflechtungen für den Landkreis für die genannten Schultypen dargestellt. Diese sind Karte 12 zu entnehmen.

Anzahl der Schüler

Art der Schule

-  Grundschule
-  Mittelschule
-  Grund- und Mittelschule
-  Realschule
-  Gymnasium
-  Berufsschule
-  Förderschule

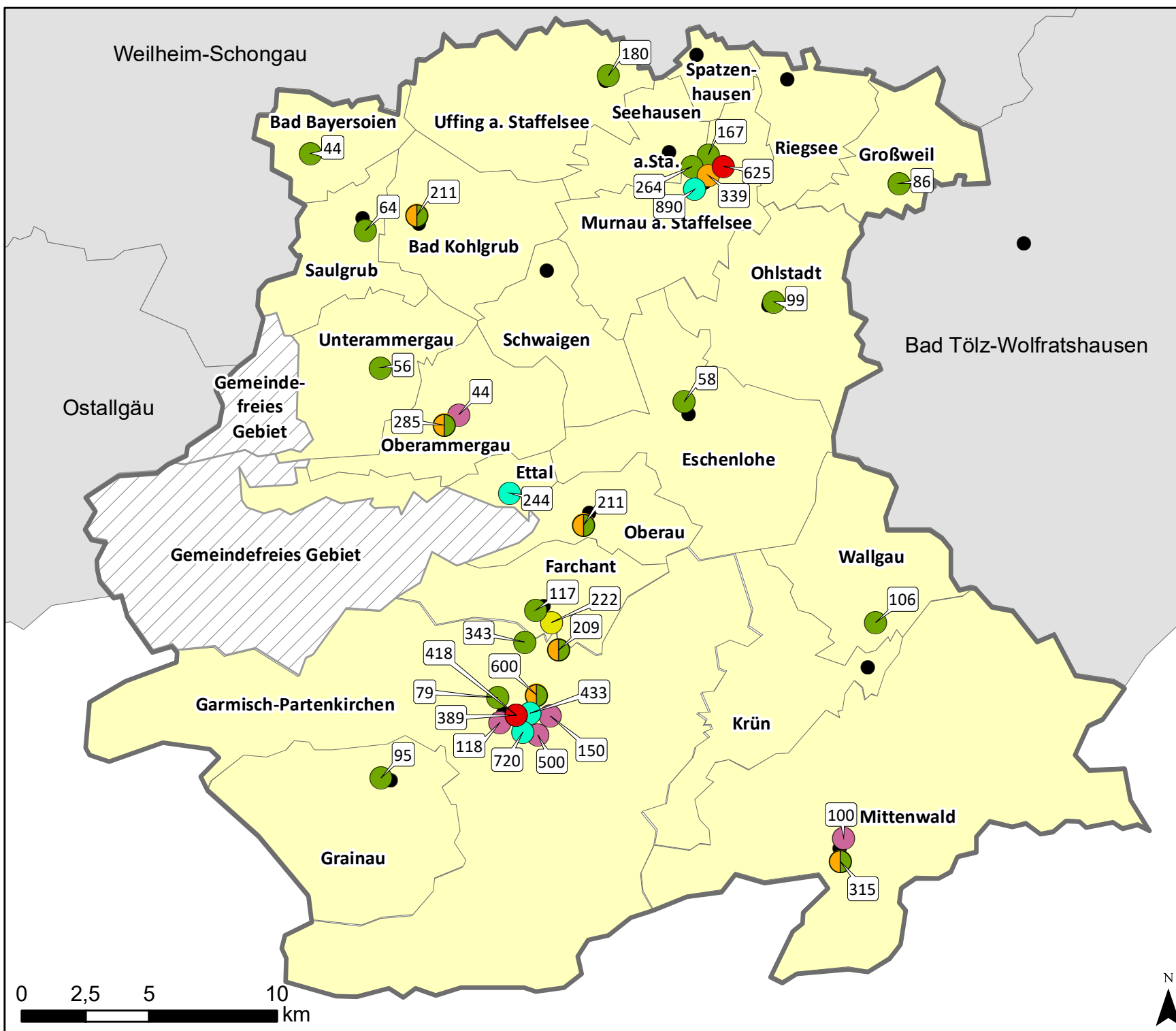
 Anzahl der Schüler

-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 11

Quelle: Landratsamt Garmisch-Partenkirchen

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



0 2,5 5 10 km





4.1.5 Freizeit und Tourismus

Um räumliche Schwerpunkte im Tourismus feststellen zu können, wurden touristische Daten des Statistischen Landesamtes ausgewertet [13]. Die Anzahl der Gästeankünfte 2019 sowie die Anzahl der Gästeübernachtungen 2019 sind in Karte 13 und Karte 14 dargestellt.

Insgesamt zeigt sich, dass der Tourismus v.a. im südlichen Landkreis eine sehr wichtige Rolle spielt, neben dem Markt Garmisch-Partenkirchen insbesondere in Grainau, Krün und Mittenwald.

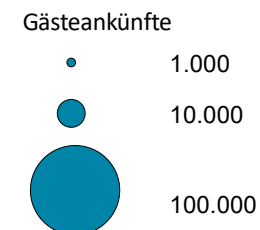
Die Daten des Statistischen Landesamtes beinhalten alle Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Betten. Für den gesamten Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat das Statistische Landesamt im Jahr 2019 ca. 1.159.000 Gästeankünfte und 3.536.000 Gästeübernachtungen in Beherbergungsbetrieben ausgewiesen.

Die meisten Gästeankünfte mit ca. 442.000 verzeichnete der Markt Garmisch-Partenkirchen, gefolgt von den Nachbargemeinden Grainau mit ca. 176.000 und Krün mit ca. 94.000 Gästeankünften, sowie Oberammergau (ca. 79.000 Ankünfte). Hinsichtlich der Übernachtungszahlen wies mit über das Jahr verteilt ca. 1.117.000 Übernachtungen ebenfalls der Markt Garmisch-Partenkirchen die höchste Zahl auf, gefolgt von der Gemeinde Grainau (ca. 544.000), Krün (ca. 396.000), Mittenwald (ca. 299.000 und Oberammergau (ca. 283.000).

In den DWIF-Studien aus dem Jahr 2018 wurde die überragende wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für alle Tourismus- und Tallagen im Landkreis untersucht. Als wichtige Erkenntnis ist zu betonen, dass das Segment des Tagestourismus in manchen Regionen (z.B. Blaues Land) einen größeren Anteil am Gesamtumsatz hat als die Übernachtungsgäste. Dies verdeutlicht den Handlungsbedarf zur Anbindung des Landkreises an die nördlich gelegenen und einwohnerstarken Städte und Landkreise in Oberbayern und Schwaben.

Anzahl der Gästeankünfte in Beherbergungsbetrieben*

(Stand: 2019)



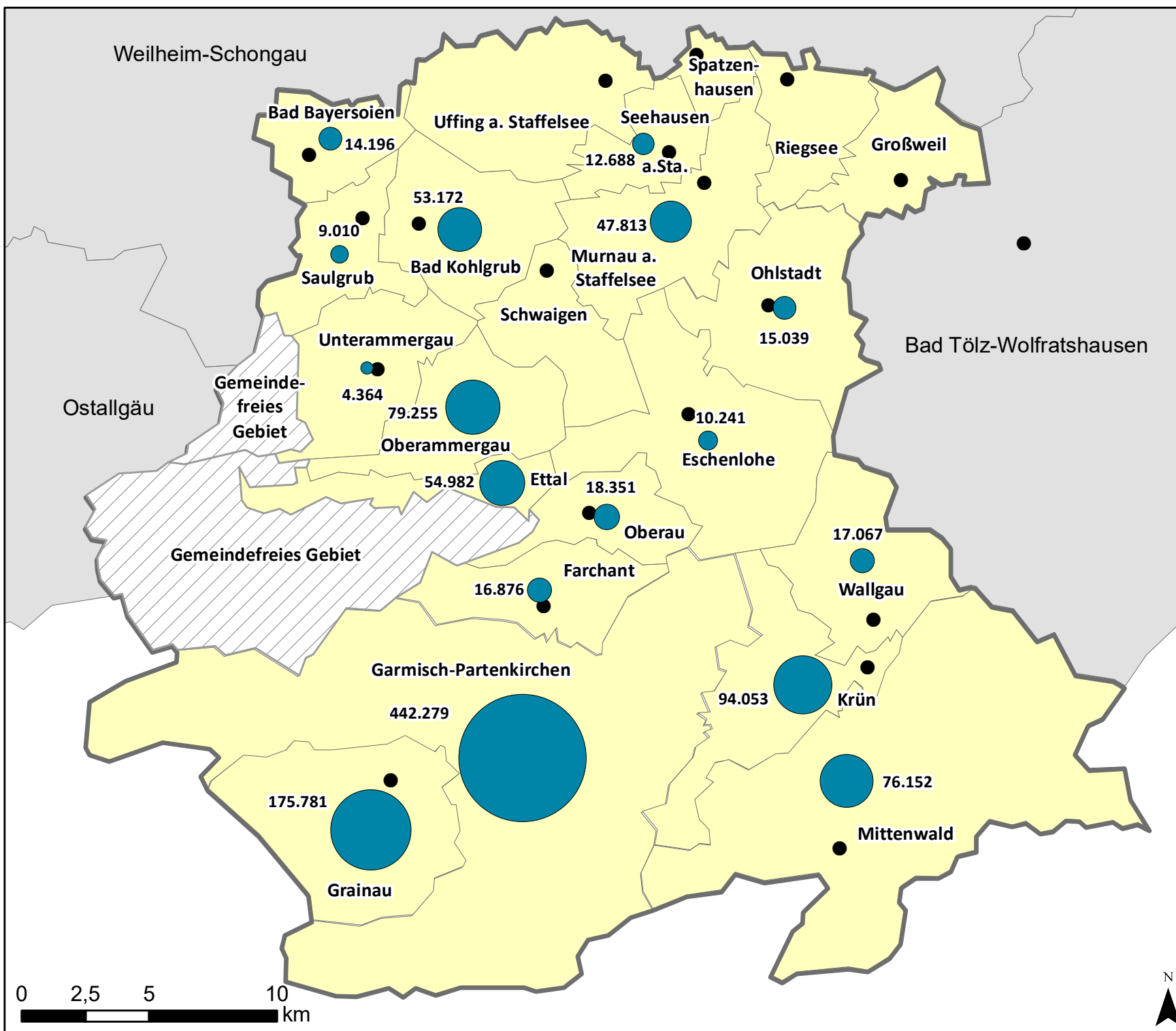
* Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 13

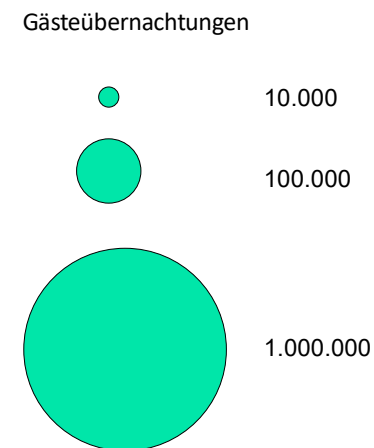
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Anzahl der Gästeübernachtungen in Beherbergungsbetrieben*

(Stand: 2019)



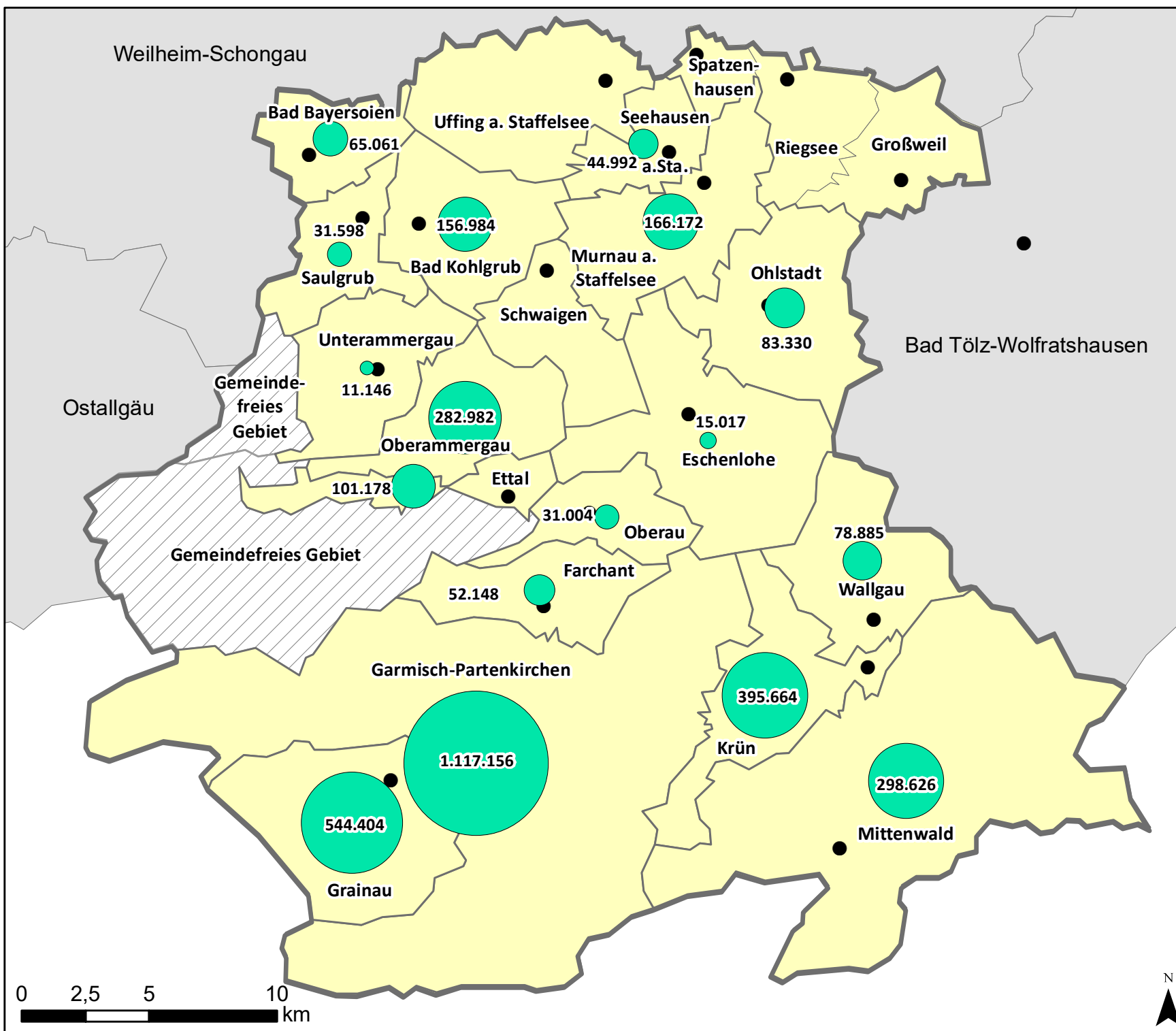
* Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten sowie Campingplätze mit 10 oder mehr Stellplätzen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- ▨ Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 14

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



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.

4.2.1 Vorhandene Nachfrage im ÖPNV

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden die Verkehrsunternehmen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen neben Angaben zum Fuhrpark, Ausstattung der Fahrzeuge, geplante Linien- und Fahrplanänderungen auch zu Fahrgastzahlen befragt.

Nachdem von nur wenigen Linien Fahrgastzahlen zur Verfügung standen, konnte keine Darstellung der vorhandenen Verkehrsnachfrage im ÖPNV für den gesamten Landkreis erstellt werden.

4.2.2 Straßenbelastung MIV

Neben der vorhandenen Nachfrage ist für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes auch die potenzielle Nachfrage zu berücksichtigen. Zusätzlich zur 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 aktuelle Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für die vorhandene Nachfrage im MIV kann auf die Straßenverkehrszählung 2015 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 Garmisch-Partenkirchen, jedoch geben diese Zahlen einen sehr guten Überblick über die wesentlichen Nachfragestrukturen im MIV, wie dies in Karte 15 dargestellt wird.

Die höchsten Verkehrsmengen finden sich entlang der Bundesautobahn A95 im Norden des Landkreises mit Belastungswerten von ca. 25.000 Kfz/Tag. Ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen mit knapp 25.000 Kfz/Tag finden sich entlang der B2 im Ortsteil Partenkirchen des Markts Garmisch-Partenkirchen sowie in auch auf den weiteren Abschnitten der B2 Farchant – Oberau – Anschluss BAB 95 (ca. 20.000 Kfz/Tag) und Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald (ca. 18.000 Kfz/Tag). Weitere

verkehrlich besonders belastete Straßenabschnitte mit ca. 10.000 Kfz/Tag sind die B2 im Bereich Mittenwald, Murnau a. Staffelsee sowie die B23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau.

Für den Markt Garmisch-Partenkirchen liegen neuere DTV Werte aus dem Jahr 2018 vor [21]. Die höchste Verkehrsbelastung von 31.000 Kfz/Tag findet sich entlang der B2 im Ortsteil Partenkirchen.

Straßenbelastung MIV*

(Stand: 2015)

Verkehrsmengen Kfz/24h,
inkl. Schwerverkehr

- wurden nicht im Jahr 2015 erhoben
- bis 1.000
- > 1.000 - 2.500
- > 2.500 - 5.000
- > 5.000 - 10.000
- > 10.000

*nur Bundesautobahnen,
Bundes-, Staats- und Kreisstraßen

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 15

Quelle: Verkehrsmengenatlas 2015

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



4.3 Analyse des ÖV-Angebotes

Nachfolgend wird das Verkehrsangebot im ÖV eingehend 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 Garmisch-Partenkirchen bestehen insgesamt vier Kursbuchstrecken im SPNV, eine Zahnradbahn, 15 öffentliche Buslinien, davon vier grenzüberschreitende Linien nach Tirol, sieben Ortsbuslinien und sechs weitere Ski- und Gästebusse. Abbildung 32 gibt einen Überblick über das Liniennetz des Landkreises Garmisch-Partenkirchen [22].

Bahn:

- KBS 960: München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Innsbruck
- KBS 963: Murnau – Oberammergau
- KBS 965: Reutte in Tirol – Garmisch-Partenkirchen
- KBS 973: Kempten – Pfronten – Reutte in Tirol

Bergbahnen:

- Bayerische Zugspitzbahn (Zahnradbahn)
- Diverse Bergbahnen im Landkreis

Regionalbuslinien:

- 9601: Weilheim – Huglfing – Uffing a. St. – Murnau a. St.
- 9631: Teilstrecken Murnau – Obersöchering – Eglfing – Uffing – Kirnberg
- 9606: Garmisch-Partenkirchen – Oberammergau – Wieskirche – Füssen
- 9608: Garmisch-Partenkirchen – Krün-/Wallgau – Kochel am See und zurück
- 9618: Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Krün-Wallgau und zurück

- 9611: Kochel am See – Großweil – Ohlstadt – Hechendorf/Unfallklinik – Murnau a. St.
- 9620: Murnau a. St. – Riegsee – Murnau a. St.
- 9621: Grafenaschau – Murnau a. St.
- 9622: Oberammergau – Ettal – Schloss Linderhof und zurück
- 9607: Ettal – Ohlstadt – Murnau a. St. und zurück
- 9569: Bergsteigerbus (Bad Tölz-) Lenggries – Eng/Tirol und zurück

Ortsbusse:

- GAP Ortsbus 1: Äußere Maximilianstraße – Marienplatz – Bahnhof – Klinikum
- GAP Ortsbus 2: Kreuzeck / Alpspitzbahn – Marienplatz – Bahnhof – Klinikum
- GAP Ortsbus 4: Farchant – Bahnhof – Marienplatz – Burgrain – Farchant
- GAP Ortsbus 5: Farchant – Burgrain – Marienplatz – Bahnhof – Farchant
- Ortslinie Bad Kohlgrub
- Ortslinie Mittenwald: Mittenwald – Lautersee – Ferchensee
- Ortsbus Murnau omobi (On-Demand-Verkehr)

Weitere Busse:

- Eibseebus: Garmisch-Partenkirchen – Eibsee
- Ski- und Gästebus Mittenwald Bhf. - Loipe Riedboden - Mittenwald Bahnhof
- Ski- und Gästebus Mittenwald - Skiparadies Kranzberg - Klais - Barmsee - Krün - Wallgau
- Ski- und Gästebus Isarhorn - Mittenwald/Bhf. - Luttenseelifte - Mittenwald Bhf. - Isarhorn
- Ski- und Gästebus Mittenwald Bhf. - Kranzberg Sessellift - Gröbl Alm - Mittenwald Bhf.
- Eng Alm Linienbus „Alpenwelt Karwendel“
- Skibus Garmisch-Partenkirchen – Hausberg

Grenzüberschreitende Verkehre:

- Ehrwald Bus 4: Tiroler Zugspitzbahn – Kirchplatz – Almbahn und zurück
- Ehrwald Bus 3: Tiroler Zugspitzbahn – Bahnhof – Almbahn und zurück
- ÖBB Postbus 432: Mittenwald – Scharnitz – Seefeld i.T. – Reith b. S. – Leithen
- ÖBB Postbus 432: Leithen – Reith b. S. – Seefeld i.T. – Scharnitz – Mittenwald

Überwiegend wird das Angebot im ÖPNV durch die RVO GmbH eigenwirtschaftlich erbracht.

Die Genehmigungslaufzeiten für die einzelnen Linien im ÖPNV reichen von 2024 bis 2029 (Stand: 2/2020) und sind in Karte 16 dargestellt.

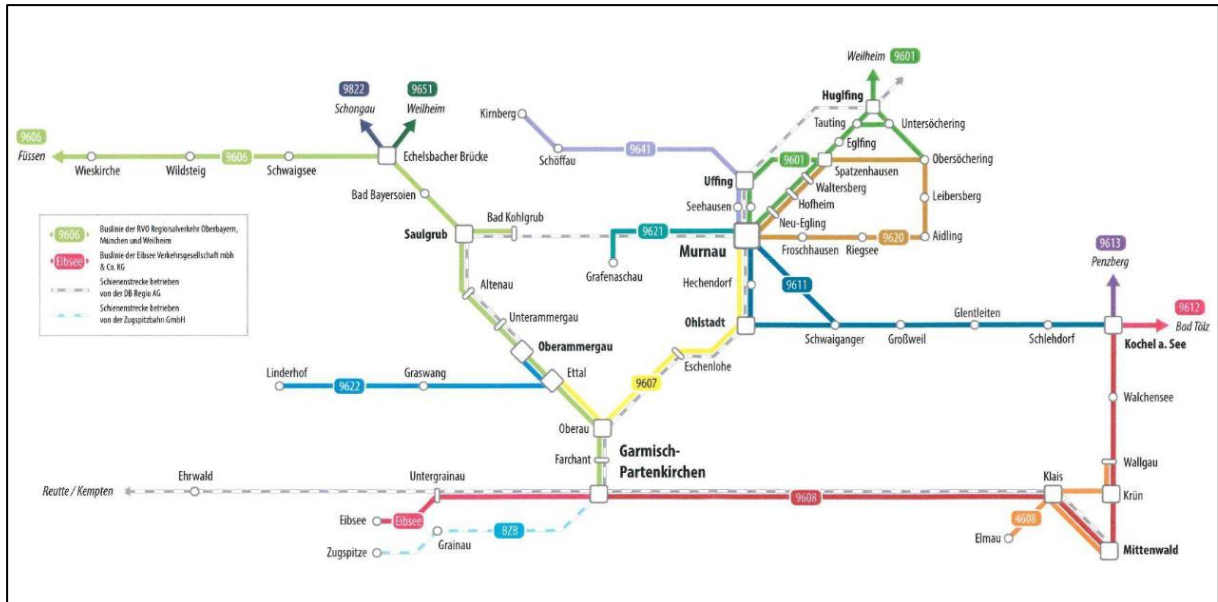
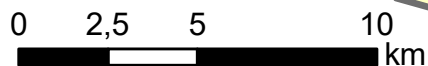


Abbildung 32 Linienetzplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Genehmigungen im ÖPNV im Landkreis Garmisch- Partenkirchen

Stand: 2020

Genehmigungslaufzeiten



- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- ▨ Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 16

Quelle: Landratsamt Garmisch-
Partenkirchen

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

4.3.2 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.

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. Die Einordnung erfolgt gemäß den Festlegungen des Regionalplans Region Oberland (siehe Abbildung 33). Die Abbildung 33 stammt aus dem Regionalplan Region Oberland aus dem Jahr 2001, ist somit grundsätzlich veraltet, beinhaltet jedoch auch Festlegungen zu Unter- und Kleinzentren, die für die Einordnung gemäß Tabelle 6 benötigt werden. Der Markt Garmisch-Partenkirchen wird aber analog der zentralörtlichen Gliederung und der darin enthaltenen aktuelleren Festlegungen des LEP Bayern von 2017 (Kapitel 4.1.1) der Gebietskategorie eines Oberzentrums zugeordnet. Der Märkte Murnau und Mittenwald sowie die Stadt Oberammergau im LEP sowie im Regionalplan als Mittelzentrum eingestuft. Die Gemeinden Bad Kohlgrub, Farchant/Oberau, Grainau, Krün/Wallgau zählen zur Kategorie der Grundzentren.

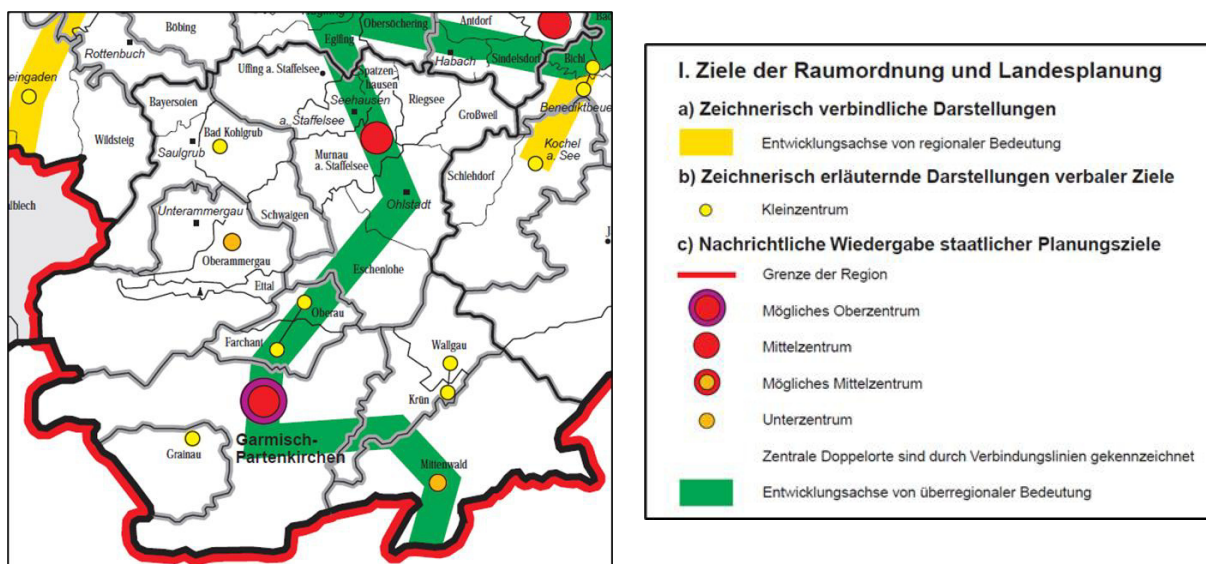


Abbildung 33 Raumstruktur im Regionalplan Oberland 2001 [8]

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 6.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen [m Luftlinie]				
	Bus, Straßenbahn	S-,U-, Eisenbahn	Bus, Straßenbahn	S-,U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	400	600	300	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	500	800	400	600
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	500	800	400	600
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
Sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	600	1000	400	800
räumliche Erschließung				
Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner				
Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen				

Tabelle 6 Haltestelleneinzugsbereiche [2] [15]

Untersucht wird die räumliche Erschließung der Siedlungsgebiete inklusive größerer Gewerbegebiete. Nach den Vorgaben nicht erschlossene Siedlungsgebiete sind in der Kartendarstellung rot hinterlegt.

Bei Anwendung der Grenzwerte für alle bestehenden ÖPNV-Haltestellen sowie Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen zeigt sich, dass die Siedlungsflächen und Gewerbeflächen von Ortsteilen ab 500 Einwohnern fast flächendeckend räumlich durch eine Bestandshaltestelle erschlossen werden. Lediglich in Randbereichen zeigen sich teilweise kleinere Erschließungslücken (Karte 17).

Bei Ansatz der strengeren Richtwerte mit Betrachtung aller Ortsteile ab 200 Einwohnern zeigt Karte 18, dass hier in deutlich mehr Bereichen Erschließungslücken bestehen. Dies betrifft beispielsweise die Gemeinde Oberammergau sowie die Märkte Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald.

Haltestelleneinzugsbereiche (Grenzwert)

Ortsteile ab 500 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen
und Haltepunkten

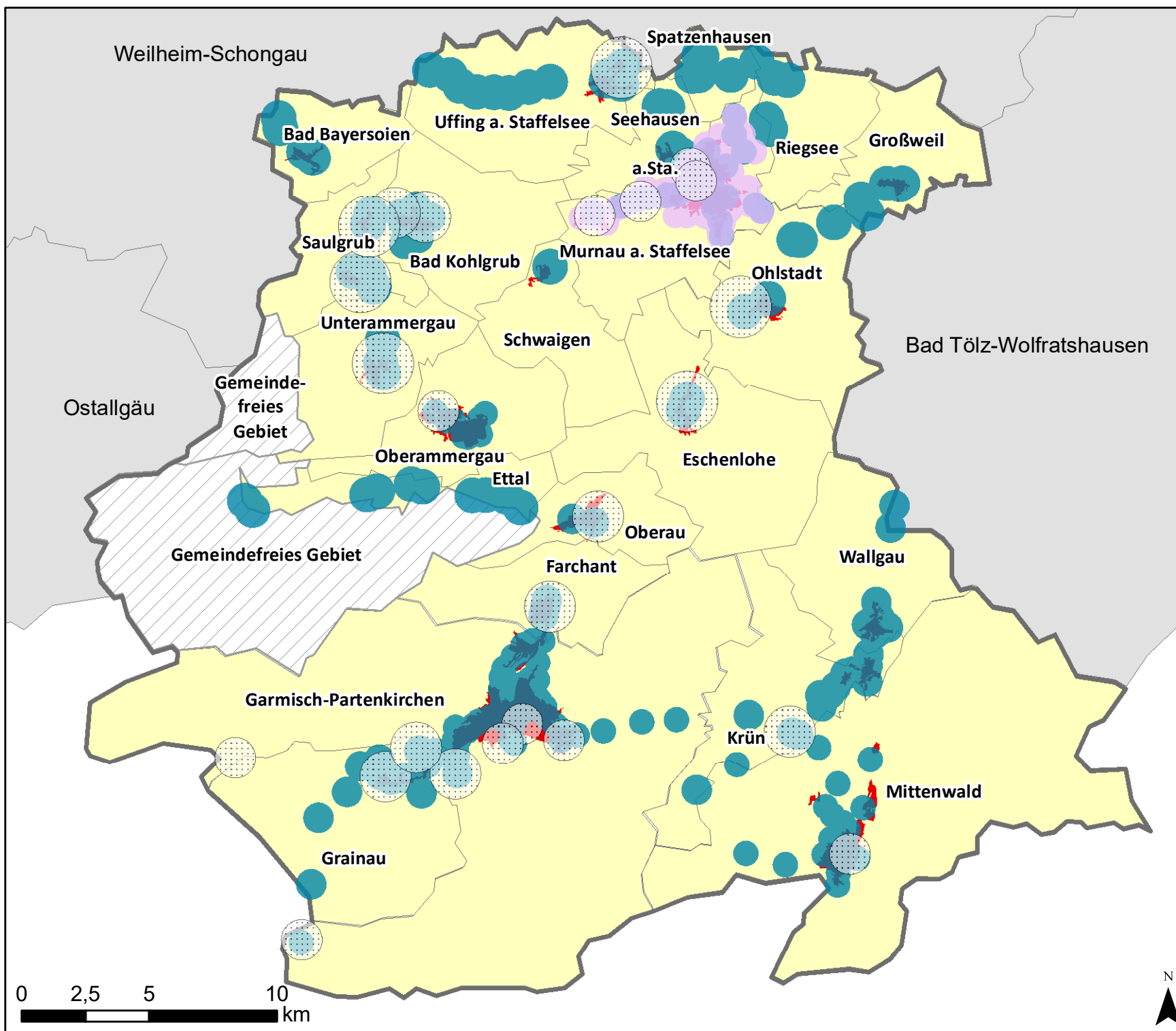
-  Bus
-  Bahn
-  Ortsbus Murnau

-  Siedlungsflächen
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 17

Quelle: Landratsamt GAP

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)

Ortsteile ab 200 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen
und Haltepunkten

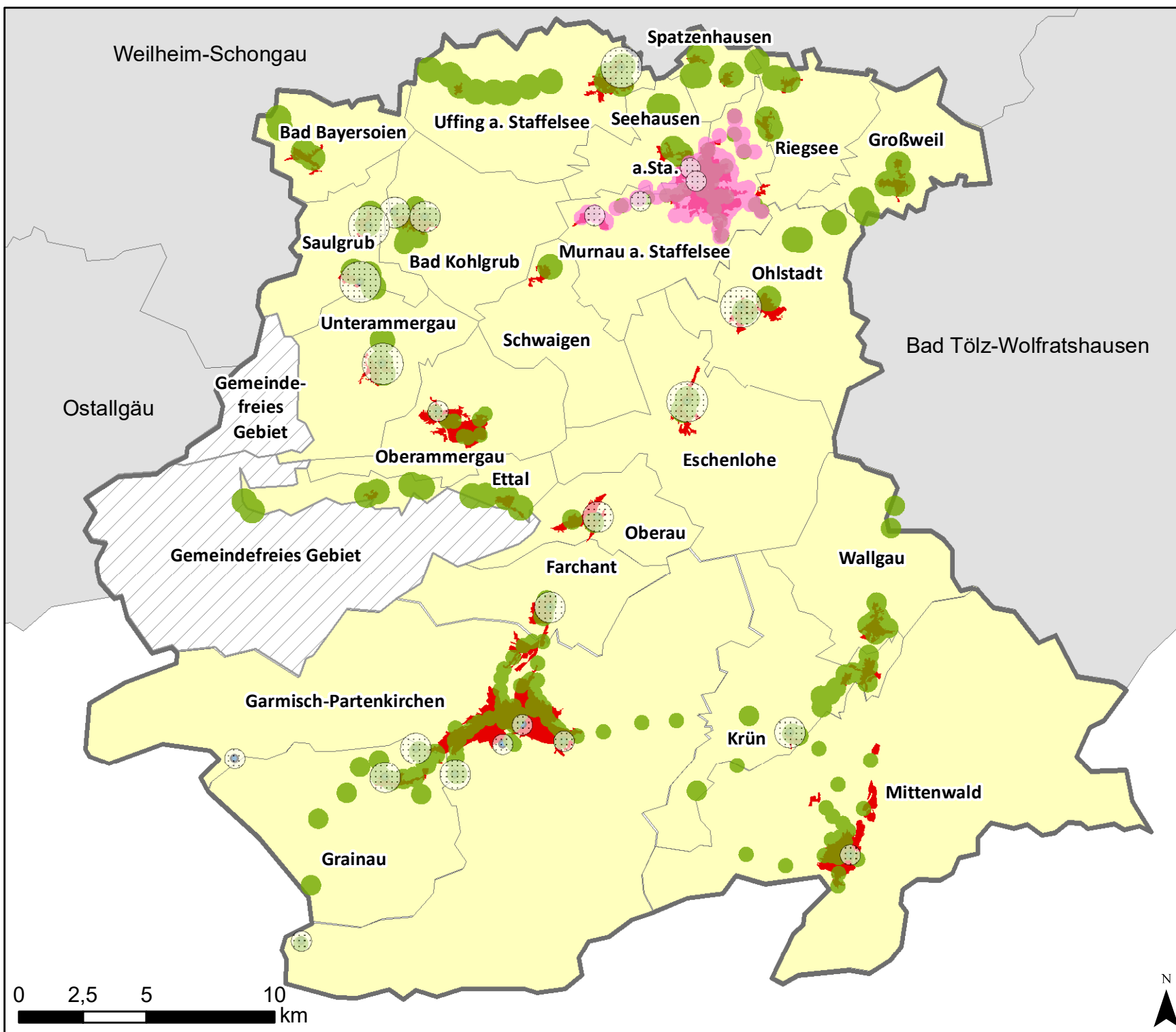
-  Bus
-  Bahn
-  Ortsbus Murnau

-  Siedlungsflächen
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 18

Quelle: Landratsamt GAP

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



4.3.3 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 Tagtypen vorgenommen:

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

Fahrten, die nicht an allen Tagen eines Tagtyps 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 19 bis Karte 28 dargestellt. Das maximale Angebot besteht Montag bis Freitag an Schultagen (Karte 19). 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. im Bereich vom Markt Garmisch-Partenkirchen reicht. Saisonale Unterschiede zeigen sich insbesondere im südlichen Landkreis, hier ist die Bedienung im Winter über alle Tagtypen hinweg etwas geringer als im Sommer.

An Ferientagen zeigt sich bereits, dass das Angebot gegenüber Schultagen teilweise leicht reduziert ist (Karte 21), im Bereich Uffing und Murnau werden einige Haltestellen überhaupt nicht mehr bedient. Noch deutlicher wird dies jedoch am Wochenende. Insbesondere im nördlichen Bereich des Landkreises werden an Samstagen die meisten Haltestellen nur noch mit wenigen Fahrtenpaaren bedient. Ein höheres Fahrtenangebot besteht nur noch im Bereich Garmisch-Partenkirchen und in den touristisch geprägten Gebieten um Mittenwald. An Sonn- und Feiertagen verschlechtert sich das Fahrtenangebot vor allem im nördlichen Bereich gegenüber Samstagen weiter, sodass weitere Haltestellen an diesen gar nicht bedient werden (Karte 25). Die Bereiche Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald werden auch an Sonn- und Feiertagen ausreichend bedient.

Im Landkreis Garmisch-Partenkirchen gibt es darüber hinaus auch rein saisonale Angebote im ÖPNV. Da hier vornehmlich touristische Ziele angefahren werden, ist das Angebot nicht in die Auswertung der Bedienungshäufigkeit mit eingegangen.

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 27 und Karte 28 dargestellt. Auf allen Bahnachsen besteht grundsätzlich ein Stundentakt, der v.a. im Bereich der Hauptverkehrszeit durch zusätzliche Verstärkerfahrten ergänzt wird, wodurch sich zeitweise ein 30-min-Takt ergibt. Da der Stundentakt auch am Wochenende aufrechterhalten wird, ergibt sich für die Tagtypen Mo-Fr und Wochenende das gleiche Angebot.

Fahrtenangebot im ÖPNV Sommer Mo-Fr Schule Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

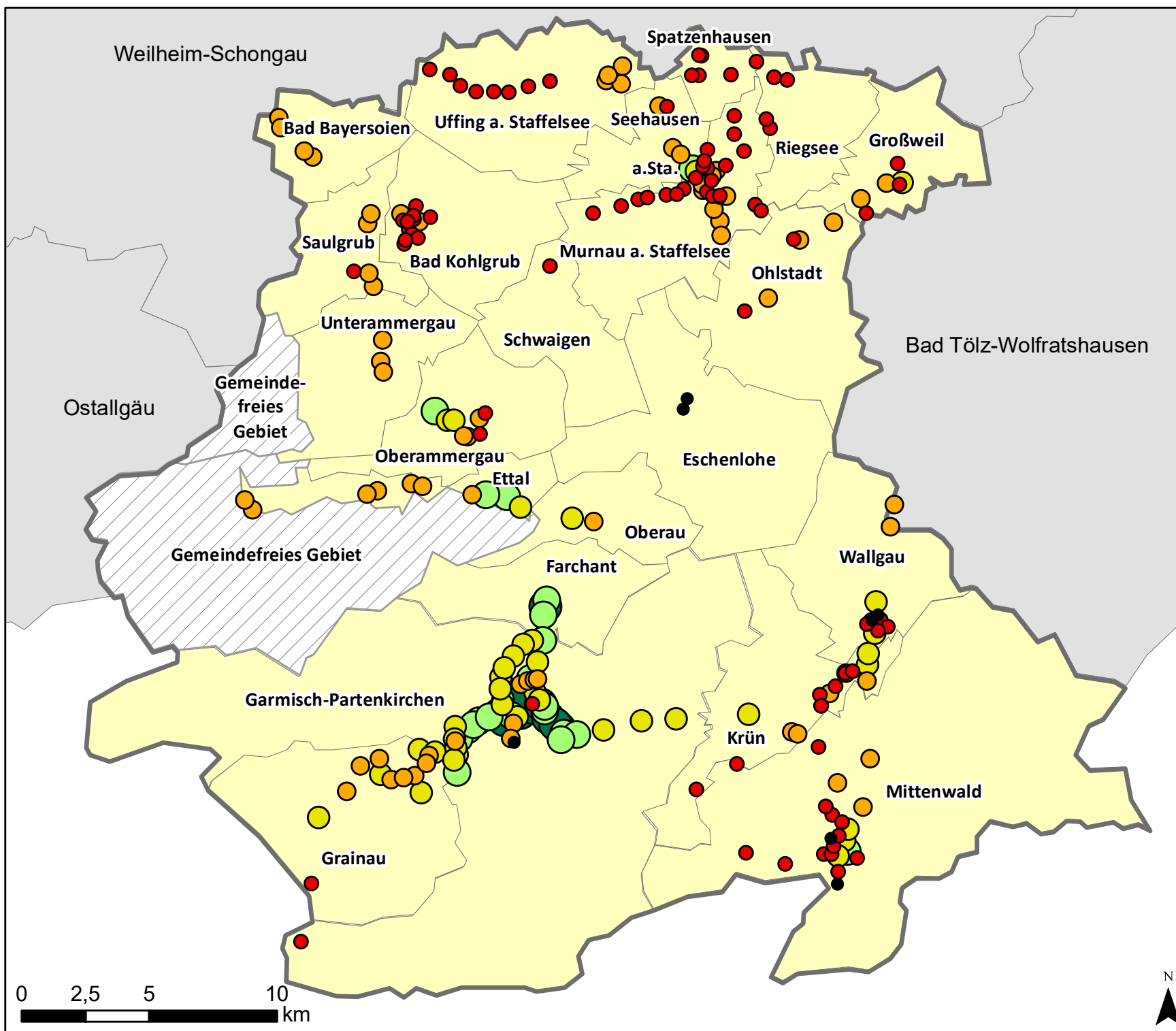
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 19

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im ÖPNV Winter Mo-Fr Schule Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

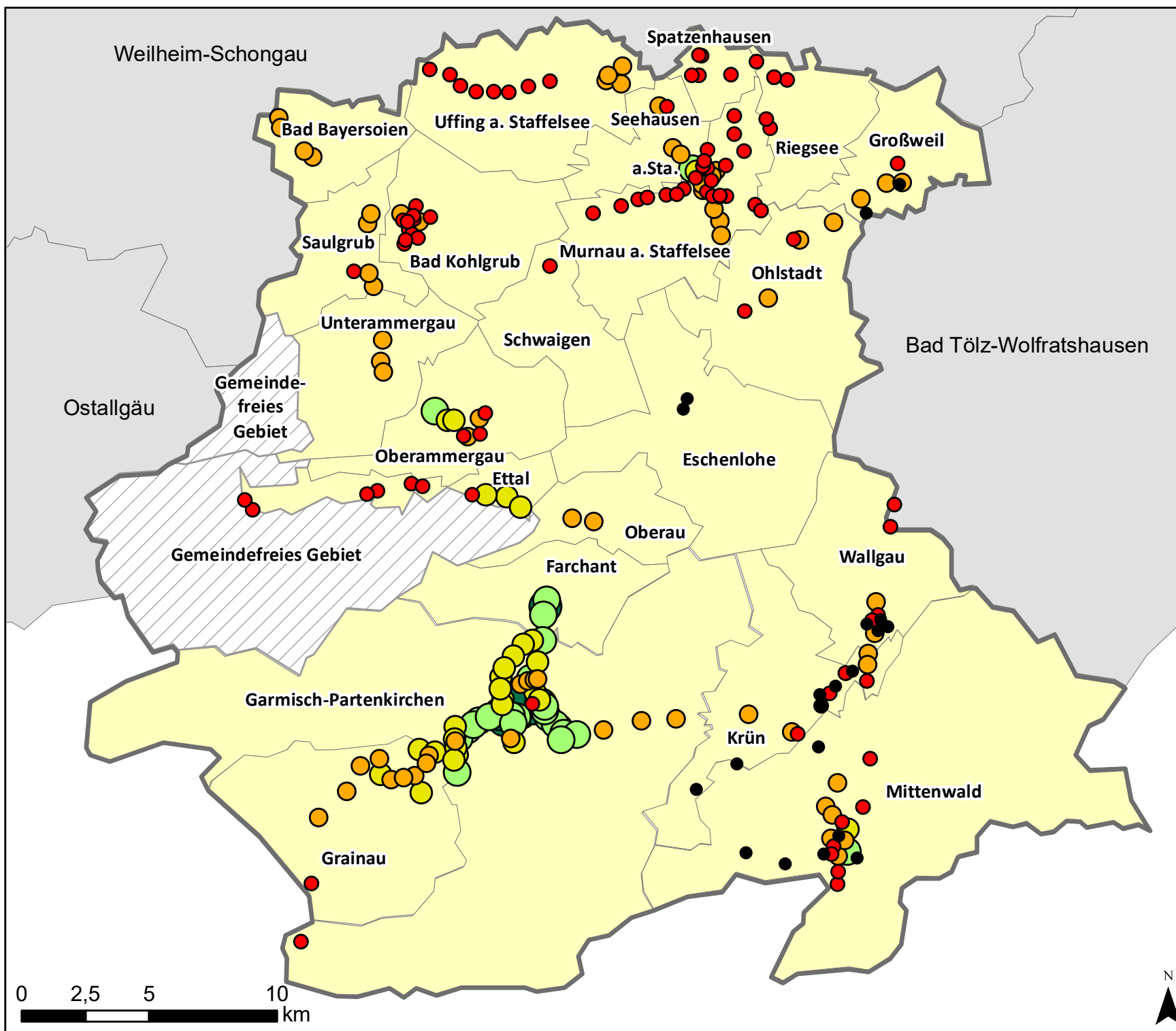
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 20

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

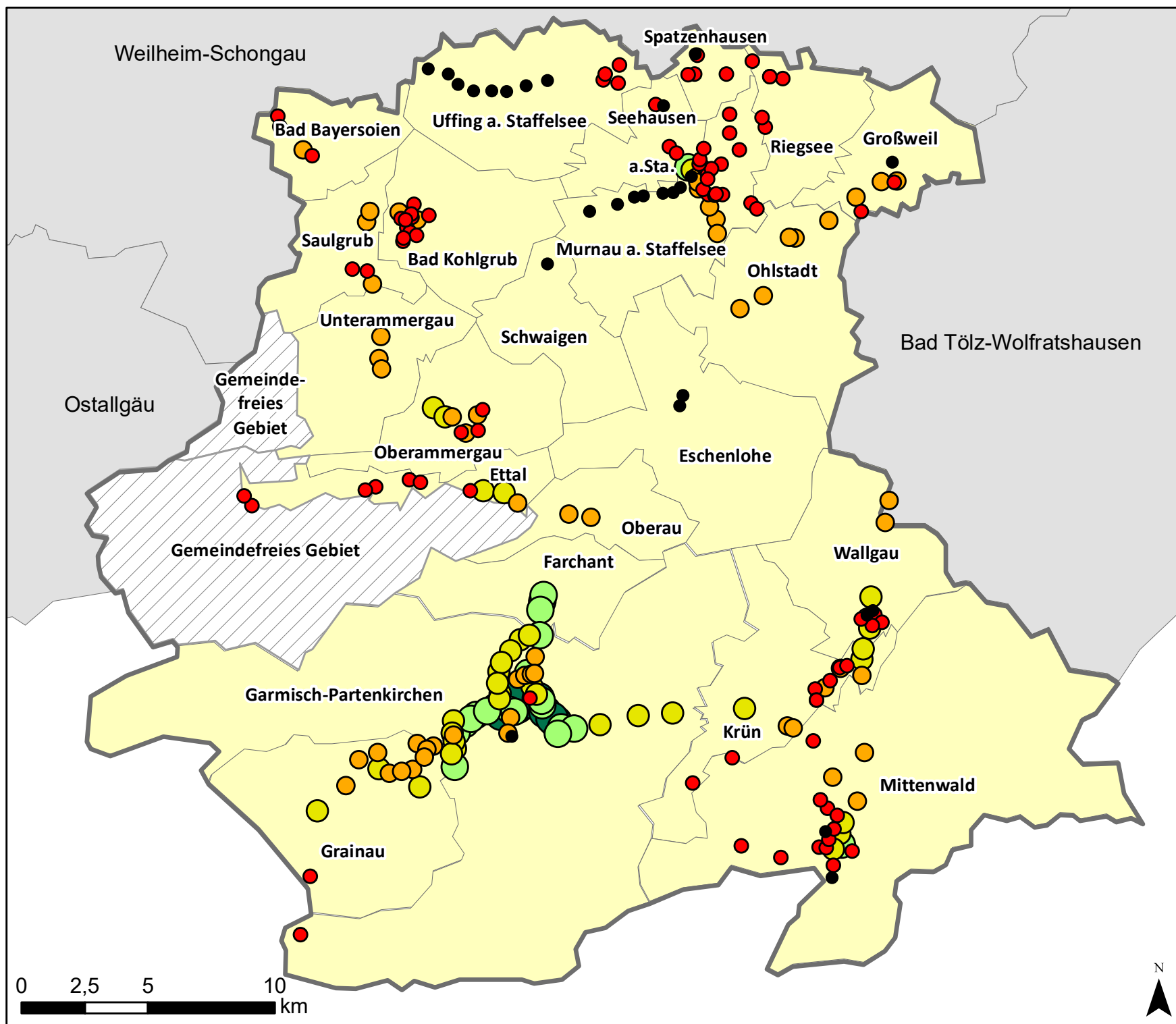


Fahrtenangebot im ÖPNV Sommer Mo-Fr Ferien Fahrplan 2020

- Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle
- keine Bedienung laut Fahrplan
 - bis 10 Fahrtenpaare
 - >10 bis 20 Fahrtenpaare
 - >20 bis 30 Fahrtenpaare
 - >30 bis 60 Fahrtenpaare
 - > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 21
Quelle: Fahrplanbuch 2020



Fahrtenangebot im ÖPNV Winter Mo-Fr Ferien Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

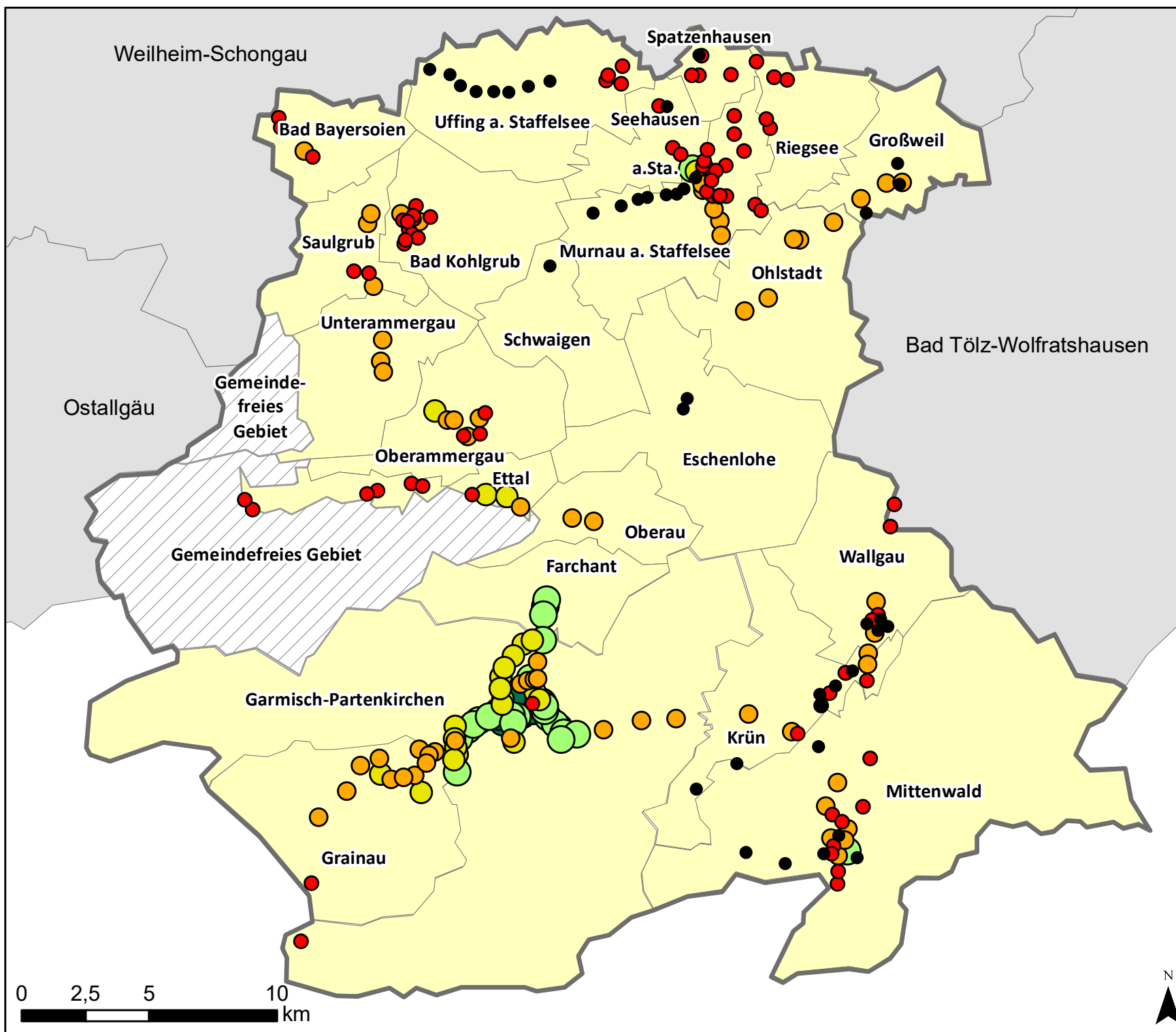
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 22

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im ÖPNV Sommer Samstag Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

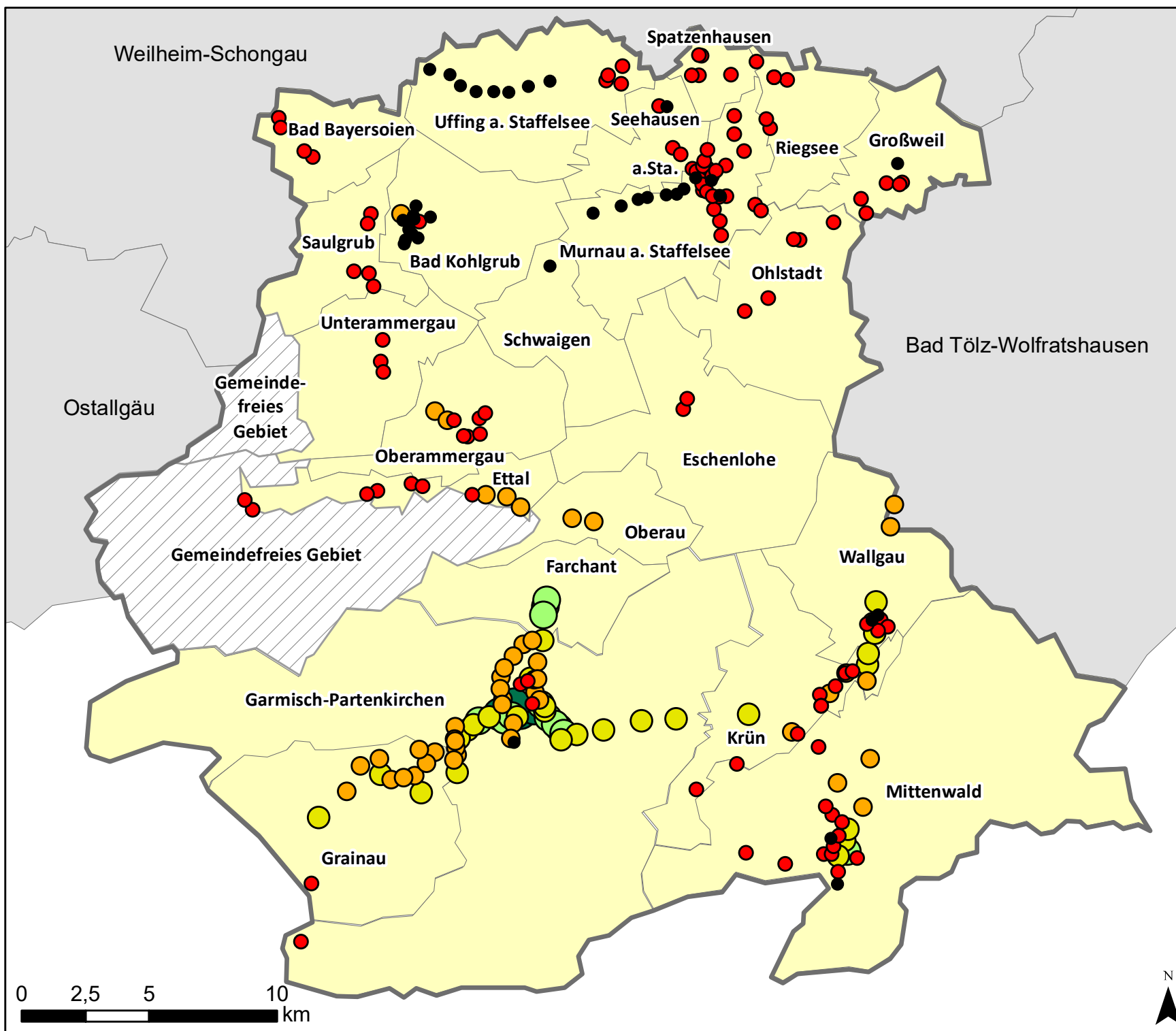
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 23

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im ÖPNV Winter Samstag Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

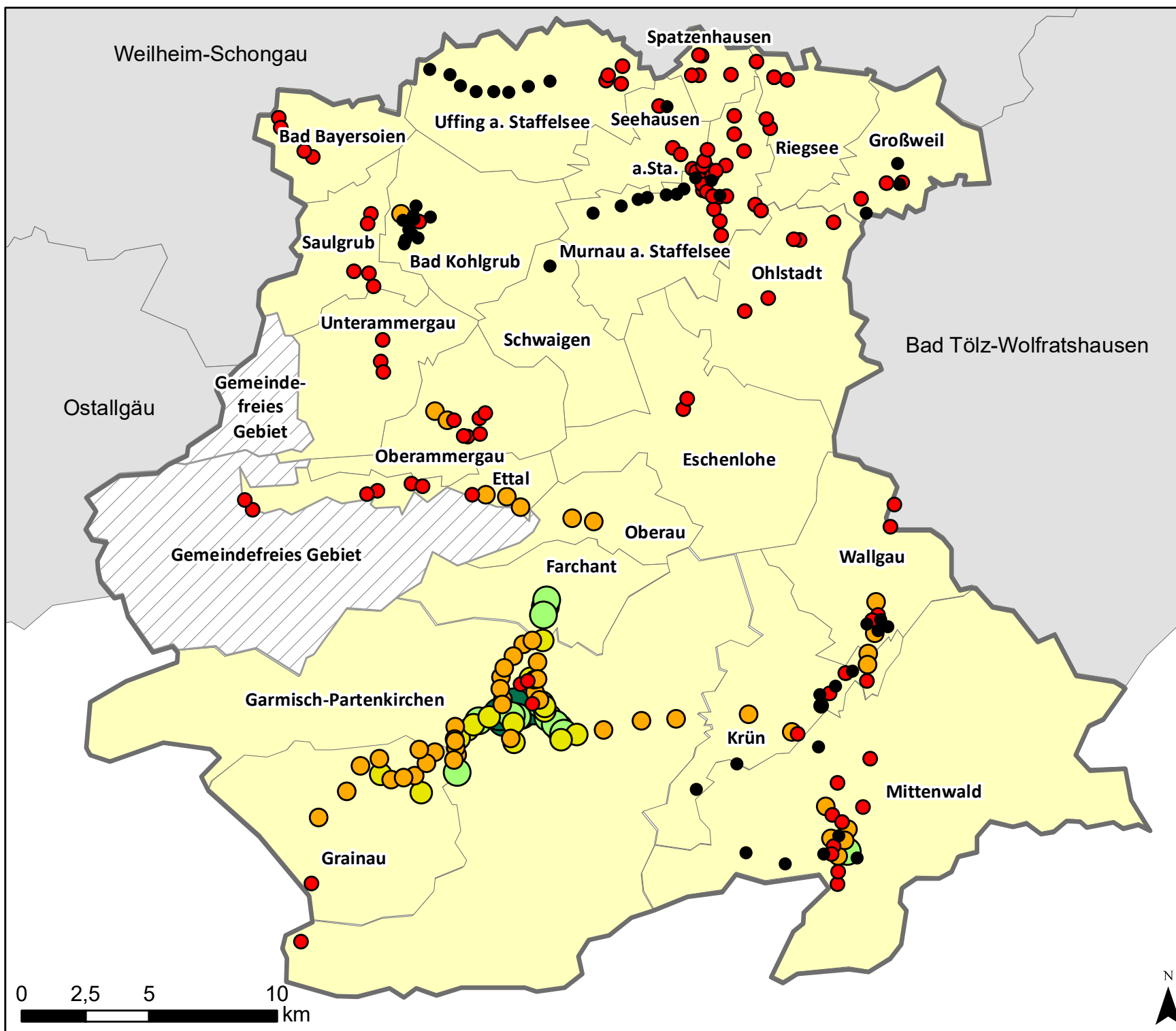
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 24

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im ÖPNV Sommer Sonntag Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

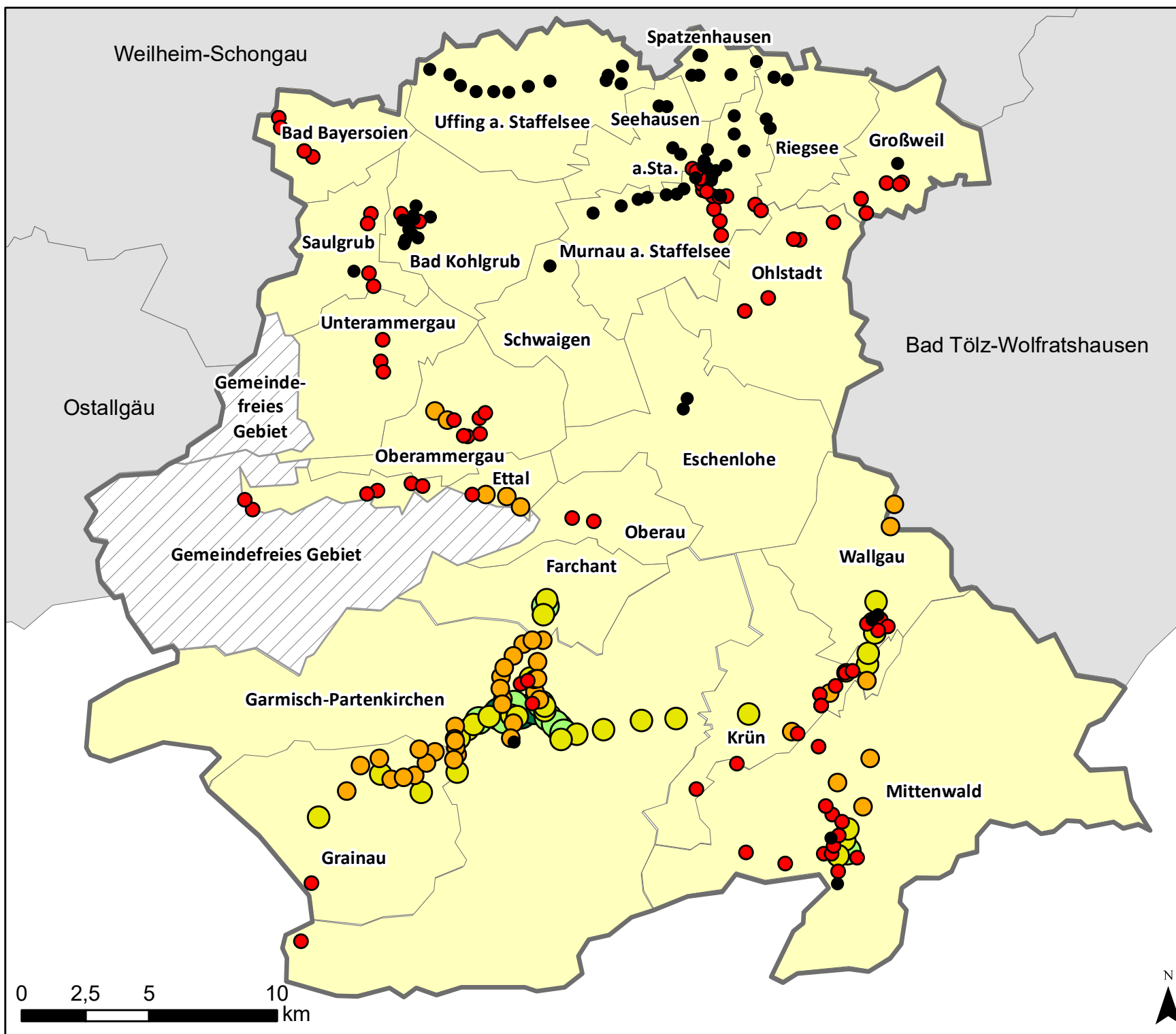
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 25

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im ÖPNV Winter Sonntag Fahrplan 2020

Anzahl Fahrtenpaare je Haltestelle

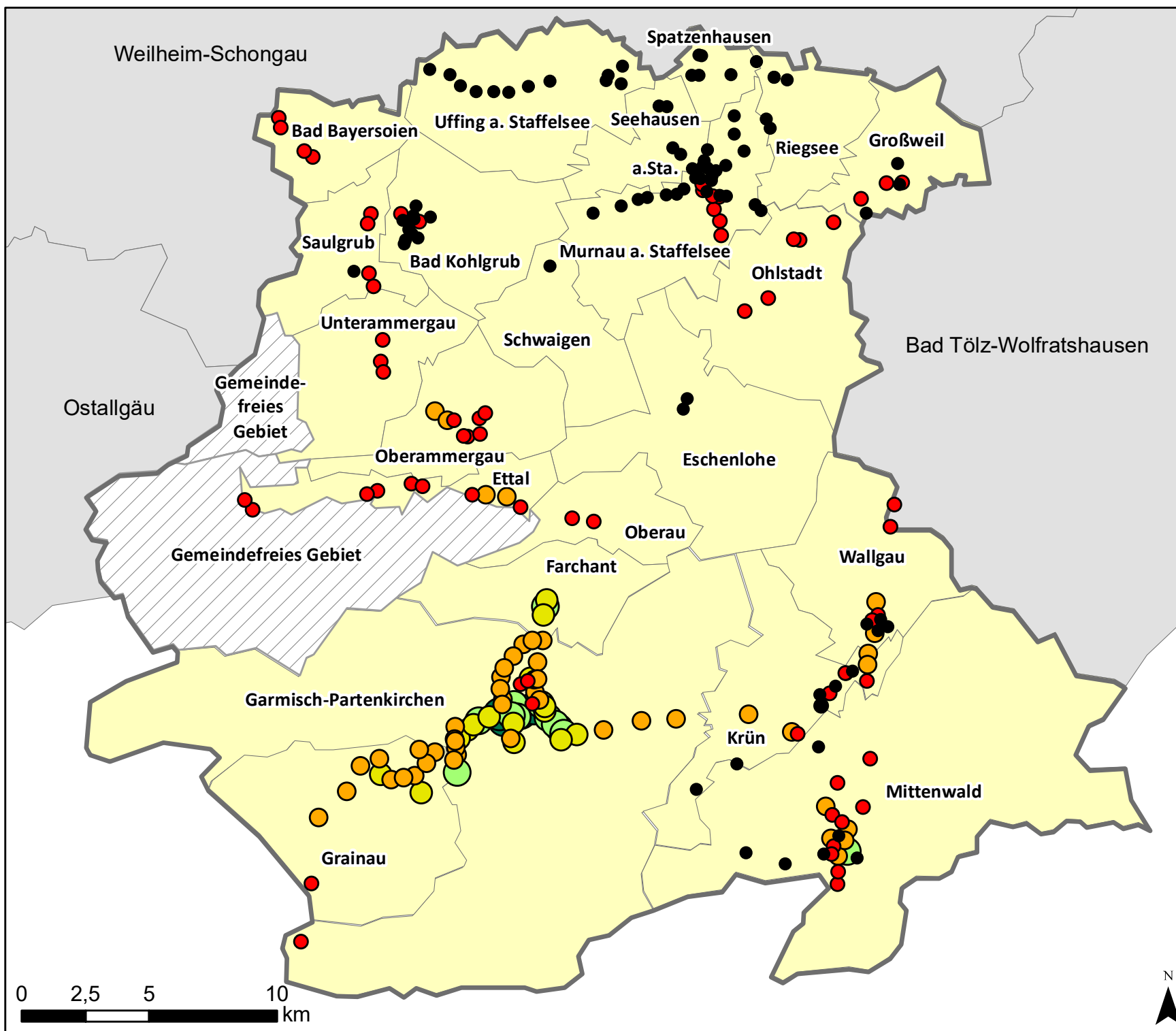
- keine Bedienung laut Fahrplan
- bis 10 Fahrtenpaare
- >10 bis 20 Fahrtenpaare
- >20 bis 30 Fahrtenpaare
- >30 bis 60 Fahrtenpaare
- > 60 Fahrtenpaare

- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 26

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Weilheim-Schongau

Fahrtenangebot im SPNV Werktag

-  Stundentakt
-  Vormittags Stundentakt,
Halbstundentakt zu Stoßzeiten
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt mit tages-
zeitlichen Abweichungen

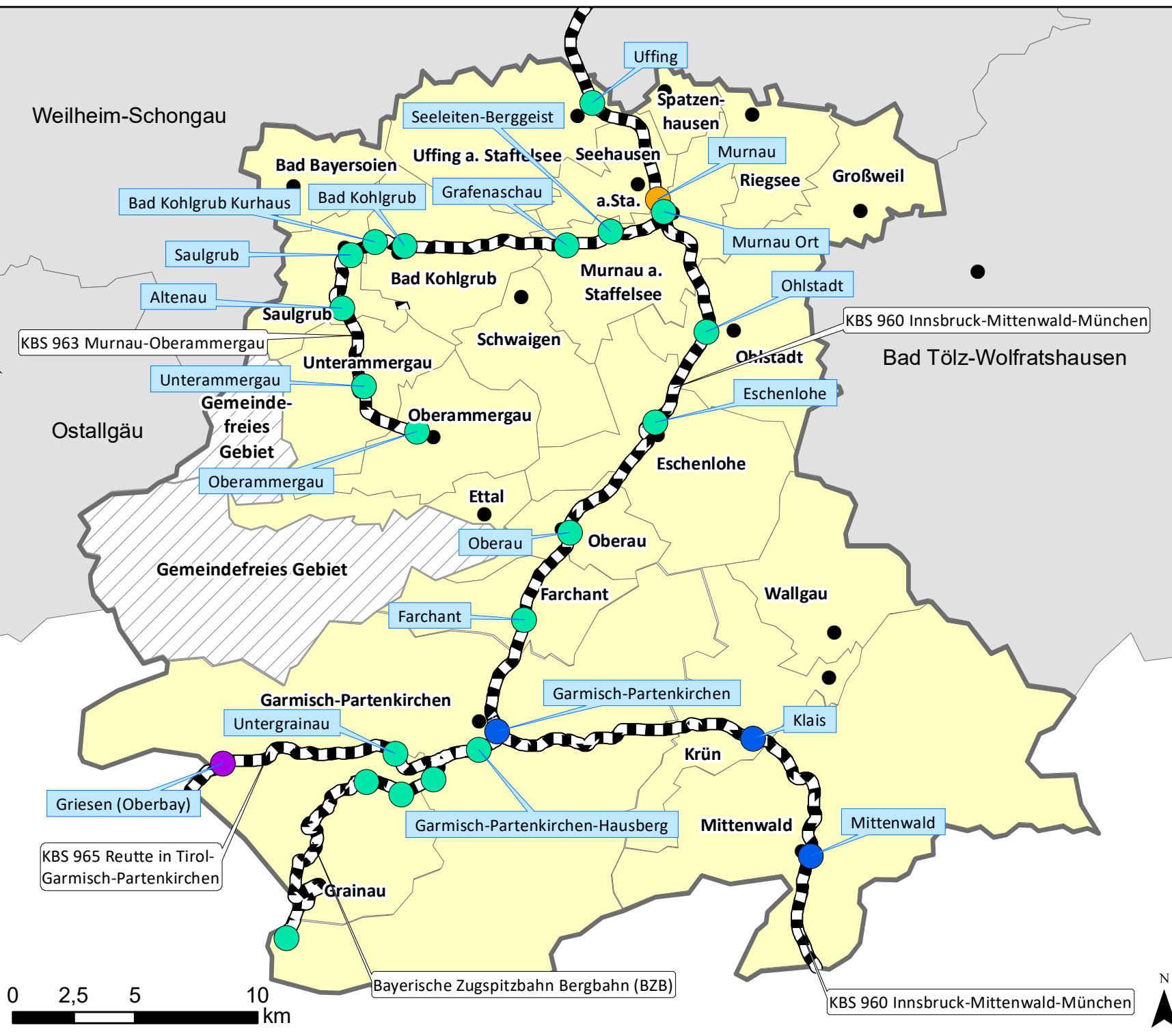
 Schienennetz

-  Gemeindehauptort
 Gemeindegrenze
 Landkreisgrenze
 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 27

Quelle: Fahrplanheft (Stand 2020)

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Fahrtenangebot im SPNV Samstag/Sonntag

-  Stundentakt
-  Vormittags Stundentakt,
Halbstundentakt zu Stoßzeiten
-  Halbstundentakt
-  Stundentakt mit tages-
zeitlichen Abweichungen

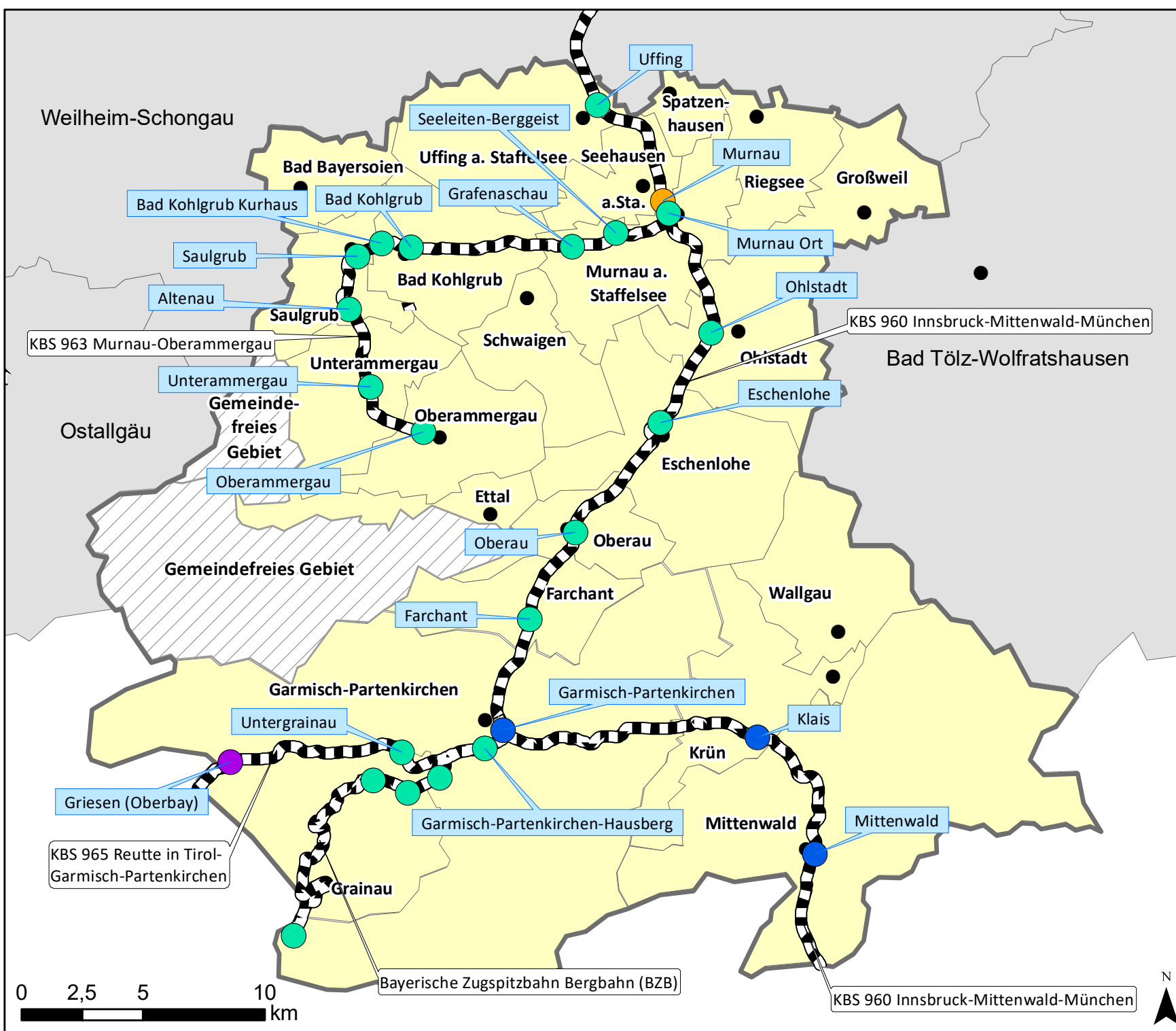
 Schienennetz

-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 28

Quelle: Fahrplanheft (Stand 2020)

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



4.3.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Neben der räumlichen Erschließung der einzelnen Ortsteile und Gemeinden 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 Garmisch-Partenkirchen, sei es zur Erledigung von Behördengängen, zum Einkauf oder für Arztbesuche. Daher wird gesondert auch die Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte (Ober-/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 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 7 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 7 Erreichbarkeit zentraler Orte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [2]

Die konkreten Ergebnisse der Prüfung sind in Kapitel 5.3 zusammengefasst.

4.3.5 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

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

Hierfür wurde qualitativ überprüft, ob an den Bahnhöfen/Haltepunkten überhaupt eine Bedienung durch relevante Buslinien vorliegt und wie hoch die mittlere Wartezeit beim Umstieg ist. Eine Übersicht über die geprüften Buslinien gibt Tabelle 8.

Bis ca. 13.00 Uhr wird die mittlere Wartezeit über alle Fahrtmöglichkeiten 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. Je nach Kursbuchstrecken, an die der Bahnhof/Haltepunkt angeschlossen sind, wurden unterschiedliche Fahrtrichtungen geprüft. Einen Überblick verschafft Tabelle 9.

Tabelle 8 gibt einen Überblick über die jeweiligen Buslinien, die die bestehenden Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen bedienen. Die konkreten Ergebnisse zur Auswertung der Umsteigemöglichkeiten finden sich in Kapitel 5.4.

An allen Bahnhöfen/Haltepunkten mit vorhandener ÖPNV-Erschließung liegt die jeweilige ÖPNV-Haltestelle in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof/Haltepunkt.

Bahnhof/Haltepunkt	Buslinien
Altenau	9606
Bad Kohlgrub	9606, Ortsbus Bad Kohlgrub
Bad Kohlgrub, Kurhaus	9606, Ortsbus Bad Kohlgrub
Eschenlohe	9607 (nur am Sa)
Farchant	9606, Ortsbusse GAP 4, 5
GAP	1, 2, 4, 5, 9606, 9608, 9618, Eibseebus
GAP-Hausberg	Kein Bus
Grafenaschau	9621
Grainau	Eibseebus
Griesen (Oberbay)	Kein Bus
Hammersbach	Eibseebus
Klais	4608, 9608, 9618
Kreuzeck/ Alpspitzbahn	2
Mittenwald	431, 432, 4608, 9608, 9618
Murnau	4609, 9601, 9607, 9611, 9620, 9621, 9631, 9641
Murnau Ort	9611
Oberammergau	9606, 9622
Oberau	9606, 9607 (nur am Sa)
Ohlstadt	9607, 9611
Saulgrub	9606
Seeleiten-Berggeist	9621
Uffing a. Staffelsee	9601, 9631, 9641
Unterammergau	9606
Untergrainau	Eibseebus

Tabelle 8 Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn

Bahnhof	geprüfte Fahrtrichtung
Altenau	von/nach Murnau
Bad Kohlgrub	von/nach Murnau
Bad Kolgrub Kurhaus	von/nach Murnau
Eschenlohe	Keine Buslinie vorhanden (Mo-Fr)
Farchant	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Garmisch-Partenkirchen	von/nach München
Garmisch-Partenkirchen-Hausberg	Keine Buslinie vorhanden
Grafenaschau	von/nach Murnau
Grainau	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Griesen (Oberbay)	Keine Buslinie vorhanden
Hammersbach	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Klais	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Kreuzeck/ Alpspitzbahn	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Mittenwald	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Murnau	von/nach München
Murnau Ort	von/nach Murnau
Oberammergau	von/nach Murnau
Oberau	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Ohlstadt	von/nach München
Saulgrub	von/nach Murnau
Seeleiten-Berggeist	von/nach Murnau
Uffing	von/nach München
Unterammergau	von/nach Murnau
Untergrainau	von/nach Garmisch-Partenkirchen
Zugspitze	Keine Buslinie vorhanden

Tabelle 9 Geprüfte Fahrtrichtung der Umsteigemöglichkeiten

4.3.6 Organisation

Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV ist der Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Die Durchführung der Personenbeförderung nach § 42 PBefG obliegt den Konzessionsinhabern RVO, Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen, Eibsee-Verkehrsgesellschaft und Omobi (Stand Juli 2021). Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).

Zwischen den drei Verkehrsunternehmen (außer Omobi) besteht eine Verkehrsgemeinschaft, die die Nutzung eines Kombi-Fahrscheins auf den Linien dieser Unternehmen ermöglicht.

Inhaber der elektronischen Gästekarte von Farchant und Oberau im ZugspitzLand, Grainau, Garmisch-Partenkirchen, der Alpenwelt Karwendel, des Blauen Landes und des Naturparks Ammergauer Alpen haben freie Fahrt in den RVO-Bussen, zudem Kurgäste von Garmisch-Partenkirchen und Farchant auch in den Ortsbussen der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen, Inhaber der Gästekarte Grainau haben auch kostenlose Nutzungsmöglichkeiten der Eibseebusse. Die Abrechnung der Gästekarten erfolgt bislang direkt zwischen Verkehrsunternehmen und betroffenen Gemeinden.

4.3.7 Information und Tarifsysteem

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen gibt alljährlich ein Fahrplanheft heraus, das alle Fahrpläne der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen verkehrenden Regionalbuslinien und Bahnstrecken enthält. Zudem beinhaltet es einen abstrahierten Liniennetzplan, eine Tarifübersicht sowie sonstige Informationen zum Thema ÖPNV.

Das Informationsangebot zum ÖPNV im Internet kann auf der Internetseite des Landkreises Garmisch-Partenkirchen abgerufen werden. Dort ist auch das Fahrplanbuch mit allen Fahrplänen der im Landkreis verkehrenden Linien sowie ein schematischer Liniennetzplan abrufbar. Weitere Informationen zu Fahrplanangeboten und Tarifen finden sich auf den Internetseiten der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen verkehrenden Busunternehmen.

Auch die Gemeinden haben auf ihren Gemeindewebseiten Informationen zum ÖPNV veröffentlicht, allerdings nicht alle und mit unterschiedlicher Qualität. Tabelle 10 gibt einen Überblick über diese Informationen.

Gemeinde	Informationen zu ÖPNV-Angeboten auf der Gemeindewebseite vorhanden	Informationen leicht auffindbar
Garmisch-Partenkirchen (Markt)	ja	ja
Mittenwald (Markt)	nein	nein
Murnau am Staffelsee (Markt)	nur Ortsbus	nein
Saulgrub	nein	nein
Bad Bayersoien	nein	nein
Bad Kohlgrub	nein	nein
Eschenlohe	nein	nein
Ettal	ja	ja
Farchant	nein	nein
Grainau	ja	ja
Großweil	nein	nein
Krün	nein	nein
Oberammergau	nein	nein
Oberau	nein	nein
Ohlstadt	ja	nein
Riegsee	ja	ja
Schwaigen	ja	ja
Seehausen am Staffelsee	ja	ja
Spatzenhausen	nein	nein
Uffing am Staffelsee	nein	nein
Unterammergau	nein	nein
Wallgau	nein	nein

Tabelle 10 **ÖPNV-Informationen auf Gemeindewebseiten**

Da sich die Busunternehmen zu einer Verkehrsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, existiert ein gemeinsames Tarifangebot für die Bereiche Grainau, Garmisch-Partenkirchen, Oberau, Ammer- und Isartal.

4.3.8 Freigestellter Schülerverkehr durch Schulaufwandsträger

Sämtliche Gemeinden im Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurden befragt, ob in diesen freigestellter Schülerverkehr für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu Grund- und Mittelschulen erbracht wird, der über das bisher dargestellte Angebot im ÖPNV hinaus verkehrt. Zudem wurden freigestellte Schülerverkehre berücksichtigt, die vom Landkreis selbst betrieben werden. Die Rückmeldungen der Märkte und Gemeinden zum Vorhandensein freigestellter Schülerverkehre sind in Tabelle 14 zusammengefasst.

Gemeinde	Es bestehen von der Gemeinde beauftragte Schulbusverkehre im Sinne der Freistellungsverordnung (freigestellter Schülerverkehr).
Bad Bayersoien	ja
Bad Kohlgrub	ja
Ettal	k.A.
Farchant	k.A.
Garmisch-Partenkirchen, M	nein
Grainau	k.A.
Großweil	ja
Krün	k.A.
Mittenwald, M	nein
Murnau a.Staffelsee, M	ja
Oberammergau	nein
Oberau	nein
Ohlstadt	nein
Riegsee	ja
Saulgrub	ja
Schwaigen	ja
Uffing a.Staffelsee	ja
Unterammergau	k.A.
Wallgau	nein

Tabelle 11 Freigestellter Schülerverkehr

5 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Auf Basis der bereits dargestellten Bestandsaufnahme wurde für den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 Räumliche Erschließung

Das Ergebnis der Prüfung auf Basis der in Kapitel 4.3.2 festgelegten Grenz- und Richtwerte wurde bereits in Karte 17 und Karte 18 dargestellt. Die dort bereits 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.

Somit ergibt sich bei Betrachtung des **Grenzwertes** für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern lediglich für den Ort Grafenaschau der Gemeinde Schwaigen eine Grenzwertunterschreitung, bei der mehr als 20% der Einwohner des Ortsteiles nicht durch eine Haltestelle räumlich erschlossen werden. Die Ursache liegt hier darin, dass Grafenaschau nur über eine eigene Haltestelle verfügt.

Der **Richtwert** wird dagegen in mehr Ortsteilen ab 200 Einwohnern nicht erreicht, insgesamt sind 13 Ortsteile von einer Richtwertunterschreitung bei der räumlichen Erschließung betroffen. Dies betrifft Uffing a.Staffelsee (600 EW), Seehausen a. Staffelsee (300 EW), Hagen (200 EW), Westried (300 EW), Grafenaschau (300 EW), Ohlstadt (1.000 EW), Oberammergau (2.200 EW), Eschenlohe (600 EW), Oberau (700 EW), Burgrain (900 EW), Breitenau (150 EW), Garmisch-Partenkirchen (7.400 EW) und Mittenwald (3.000 EW). Die Ergebnisse sind in der Übersicht in Karte 29 und in Karte 30 dargestellt.

Haltestelleneinzugsbereiche (Grenzwert)

Ortsteile ab 500 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen
und Haltepunkten

-  Bus
-  Bahn
-  Ortsbus Murnau

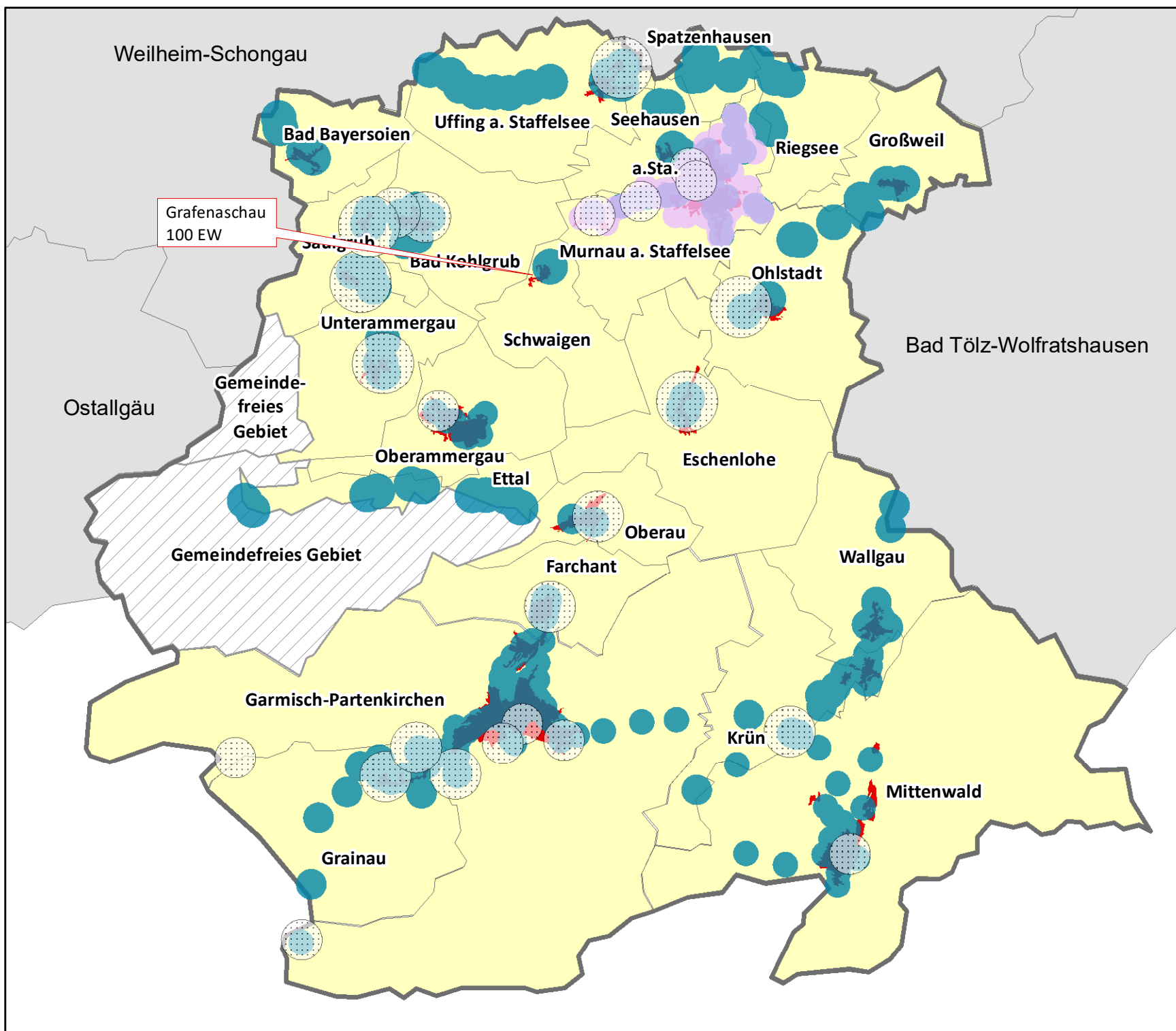
Grafenaschau
100 EW Anteil der nicht vom ÖPNV
erschlossenen Einwohner*

-  Siedlungsflächen
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 29

Quelle: Landratsamt GAP

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Haltestelleneinzugsbereiche (Richtwert)

Ortsteile ab 200 Einwohner

Einzugsbereiche von Haltestellen
und Haltepunkten

-  Bus
-  Bahn
-  Ortsbus Murnau

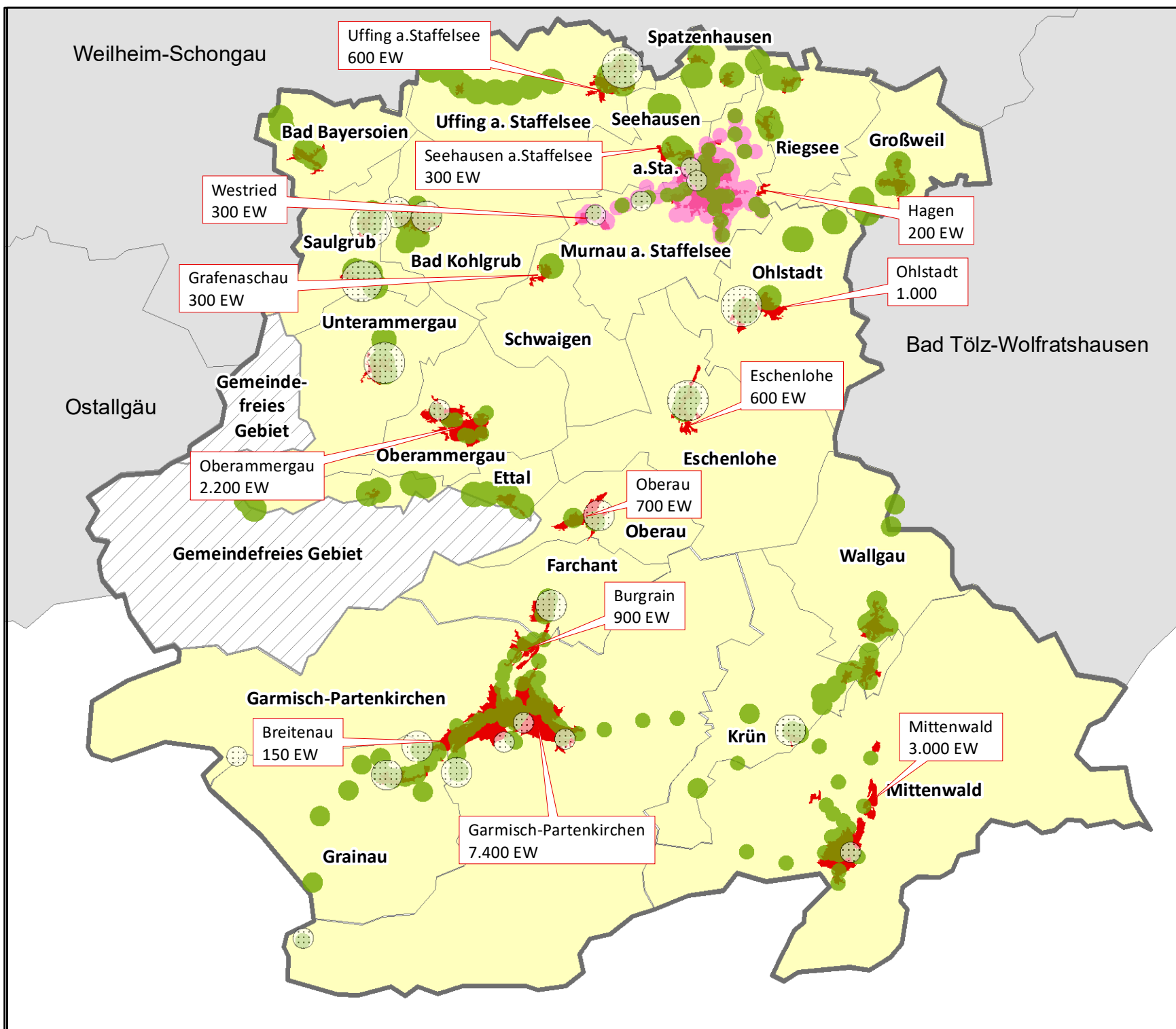
 Oberau
700 EW Anteil der nicht vom ÖPNV
erschlossenen Einwohner*

-  Siedlungsflächen
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 30

Quelle: Landratsamt GAP

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.2 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 4.3.3 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 13 und Tabelle 14 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 31). Für die Betrachtung der Grenzwerte sind alle Ortsteile ab 500 Einwohnern relevant, für die Betrachtung der Richtwerte alle Ortsteile ab 200 Einwohnern.

Für den Markt Garmisch-Partenkirchen wurden in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung spezifische Standards (Tabelle 13) festgelegt, da der Markt zwar gemäß der Einteilung in Raumkategorien als Oberzentrum definiert ist, sich hinsichtlich seiner Einwohnerzahl aber am unteren Rand des Einwohnerspektrums von Oberzentren in Bayern befindet. Der ursprünglich in der Leitlinie geforderte 10-Minuten-Takt für den Kernbereich ist demnach nicht realistisch zu fordern.

Im ländlichen Raum wird das Fahrtenangebot nicht differenziert nach Verkehrszeiten betrachtet. Maßgeblich ist hier die Einhaltung der Tageswerte in Form von Fahrtenpaaren. Auf den Verkehrsachsen und den touristischen Achsen sowie für den Markt Garmisch-Partenkirchen werden jeweils Taktfolgen festgelegt. Die Ermittlung der Bedienungshäufigkeit wird dabei getrennt nach den Zeitbereichen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) durchgeführt. Die definierten Zeitbereiche sind in Tabelle 12 dargestellt.

	NVZ	SVZ
Mo - Fr	6 - 19 Uhr	5 - 6 und 19 - 24 Uhr
Samstag	7 - 19 Uhr	6 - 7 und 19 - 24 Uhr
Sonntag	7 - 19 Uhr	6 - 7 und 19 - 24 Uhr

Tabelle 12 Festlegung der Verkehrszeiten

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
Oberzentrum Garmisch- Partenkirchen	Kernbereich und hohe Nutzungsichte	NVZ: 15-min-Takt – 30-min-Takt SVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt			30-min-Takt – 60-min-Takt
	niedrige Nutzungsichte	NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten			60-min-Takt – Bedarfsfahrten

Tabelle 13 Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit (Markt Garmisch-Partenkirchen)

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule*	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
Ländlicher Raum	> 3.000	11 - 21 FP/Tag	6 - 15 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	>1.000 – 3.000	6 - 12 FP/Tag	3 - 8 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	- 1.000	3 - 7 FP/Tag	3 - 5 FP/Tag	1 - 2 FP/Tag	1 - 2 FP/Tag
Verkehrsachsen		NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten			60-min-Takt – Bedarfsfahrten

Tabelle 14 Qualitätsstandards zur Bedienungshäufigkeit (Landkreis Garmisch-Partenkirchen)

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

Gebietskategorien für Bedienungshäufigkeiten

Ortsteile ab 200 EW

ländliche Räume

-  bis 1.000 EW
-  >1.000 bis 3000 EW
-  über 3.000 EW

Gebietskategorie gemäß LEP 2015

-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Kreisregionen mit bes. Handlungsbedarf
-  Einzelgemeinden mit bes. Handlungsbedarf
-  Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen

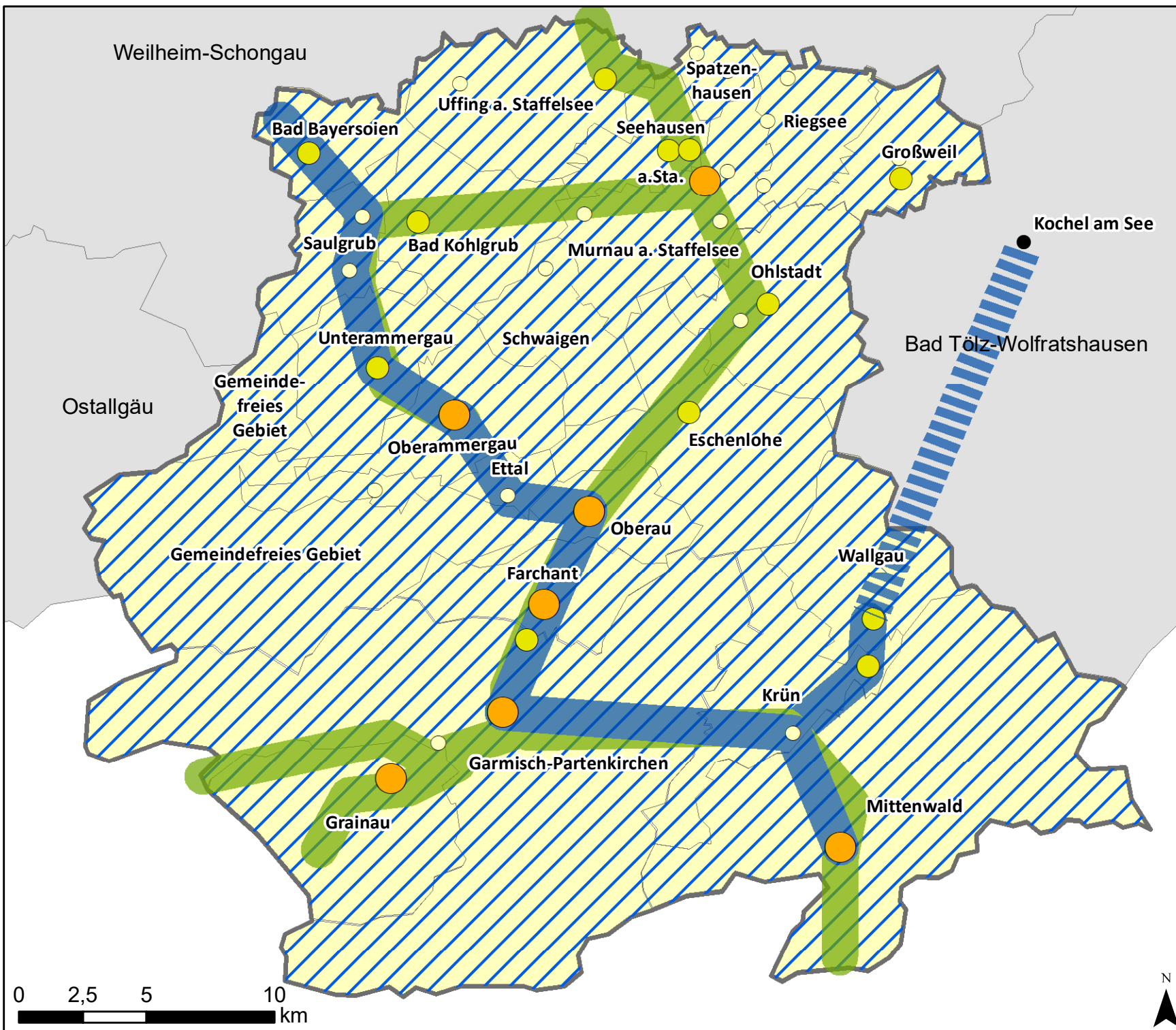
-  Bahnachse
-  Busachse

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 31

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2015,
Regionalplan Oberland 2020, 2001

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.2.1 Bedienungshäufigkeit im Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen

Im Markt Garmisch-Partenkirchen zeigt sich bei Betrachtung der **Grenz- und Richtwerte** für alle Haltestellen in Ortsteilen ab 500 Einwohnern, dass die **Grenzwerte** von **Montag bis Freitag** auf allen Ortsbuslinien erfüllt werden (Karte 32). Die **Richtwerte** hingegen werden zwischen den Haltestellen Breitenau, Zugspitzstraße und Alte Kirche sowie im Bereich Dr. Gazert-Straße und Altenheim nicht erfüllt (Karte 35). Eine Unterscheidung zwischen Schultagen und Ferientagen erfolgte nicht, da das Angebot an beiden Tagtypen nahezu gleich ist.

Am **Samstag** kommt es bei Überprüfung der **Grenzwerte** zu einer Grenzwertunterschreitung im Bereich Dr. Gazert-Straße und Altenheim sowie zwischen Marienplatz und Alte Kirche. Bei Betrachtung der strengeren **Richtwerte** kommt es zudem zu weiteren Unterschreitungen: Der gesamte nördliche Bereich der Linien 4 und 5 zwischen Dr. Gazert-Straße und Marienplatz sowie von Marienplatz Richtung Süden bis Äußere Maximilianstraße ist davon betroffen (siehe Karte 33 und Karte 36).

Die Überprüfung der **Grenz- und Richtwerte** an **Sonn- und Feiertagen** zeigt, dass in beiden Fällen die Standards im Markt Garmisch-Partenkirchen flächendeckend erreicht werden (siehe Karte 34 und Karte 37).

5.2.2 Bedienungshäufigkeit im ländlichen Raum

Bei Anwendung der **Grenzwerte** auf alle Ortsteile ab 500 Einwohnern zeigt sich für **Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen** im **Sommer**, dass die geforderten Qualitätsstandards weitestgehend in allen relevanten Ortsteilen erfüllt werden. Im Ortsteil Grafenauscha der Gemeinde Schwaigen kommt es lediglich an Ferientagen zu Grenzwertunterschreitungen und im Ortsteil Weindorf der Gemeinde Murnau a.Staffelsee kommt es an Schul- und Ferientagen zur Unterschreitung des Grenzwertes. Im Ortsteil Hagen der Gemeinde Riegsee fehlt eine Haltestelle (siehe Karte 38).

Im **Winter** kommt es **Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen** zusätzlich zu den für den Sommer benannten Grenzwertunterschreitungen auch in der Gemeinde Wallgau in den Ortsteilen Wallgau und Krün zu einer Unterschreitung an Schul- und Ferientagen (siehe Karte 39).

Am **Samstag** sowie **Sonn- und Feiertag** kommt es im **Sommer** und **Winter** bei Überprüfung der **Grenzwerte** ebenfalls in zwei Ortsteilen zu Unterschreitungen der definierten Grenzwerte. Dies

betrifft den Ortsteil Grafenaschau der Gemeinde Schwaigen sowie den Ortsteil Weindorf der Gemeinde Murnau a.Staffelsee, in denen die geforderte Anzahl an Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag nicht erfüllt werden (siehe Karte 40 und Karte 41).

Mit Anwendung der strengeren **Richtwerte** nimmt die Anzahl der Mängel bei der Bedienungshäufigkeit deutlich zu. So kommt es **Montag bis Freitag** an **Schul- und Ferientagen** im **Sommer** bei Anwendung der Richtwerte auf alle Ortsteile ab 200 Einwohnern in 23 Ortsteilen zu Unterschreitungen der geforderten Bedienungshäufigkeit. Dies betrifft an Schul- und Ferientagen Schöffau, Uffing, Aidling, Riegsee, Weindorf, Kleinweil, Westried, Bad Kohlgrub, Saulgrub, Unterammergau, Oberammergau, Ettal, Oberau, Eschenlohe, Ohlstadt, Gainau, Krün und Wallgau. Nur an **Ferientagen** können Richtwertunterschreitungen in 3 Ortsteilen festgestellt. Hierzu zählen die Ortsteile Spatzenhausen, Hofheim und Grafenaschau. Im **Winter** sind **Montag bis Freitag** an **Schul- und Ferientagen** zusätzlich zu den bereits im Sommer bestehenden Richtwertunterschreitungen noch drei Ortsteile betroffen. Diese sind im Markt Garmisch-Partenkirchen, Klais und Mittenwald (siehe Karte 42 und Karte 43).

An **Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen** werden die **Richtwerte** zur Bedienungshäufigkeit im **Sommer** in insgesamt neun Ortsteilen unterschritten. Betroffen sind die Ortsteile Schöffau, Aidling, Riegsee, Weindorf, Kleinweil, Grafenaschau, Ettal Wallgau und Krün. Nur am **Samstag** werden im **Sommer** die Richtwerte zudem in Westried, Bad Kohlgrub, Saulgrub, Unterammergau, Oberammergau, Oberau und Farchant unterschritten. An **Sonn- und Feiertagen** kommt es zu Richtwertunterschreitungen in zwei Ortsteilen. Diese sind Spatzenhausen und Hofheim. Im **Winter** werden an **Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen** die **Richtwerte** zur Bedienungshäufigkeit, zusätzlich zu den bereits im Sommer bestehenden Richtwertunterschreitungen, im Markt Garmisch-Partenkirchen, Klais und Mittenwald unterschritten (siehe Karte 44 und Karte 45).

Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die Linienverkehre, jeweils ohne Berücksichtigung des Ortsbusses im Markt Murnau.

Garmisch-Partenkirchen Stadtlinienverkehr

Bedienungshäufigkeiten
Montag - Freitag NVZ

Bewertung der Taktung (GW)

- Grenzwert erfüllt
- Grenzwert nicht erfüllt

Taktung der Buslinien

- 30-min-Takt
- 60-min-Takt
- vormittags: 60-min-Takt
nachmittags: 30-min-Takt
- vormittags: 30-min-Takt
nachmittags: 60-min-Takt

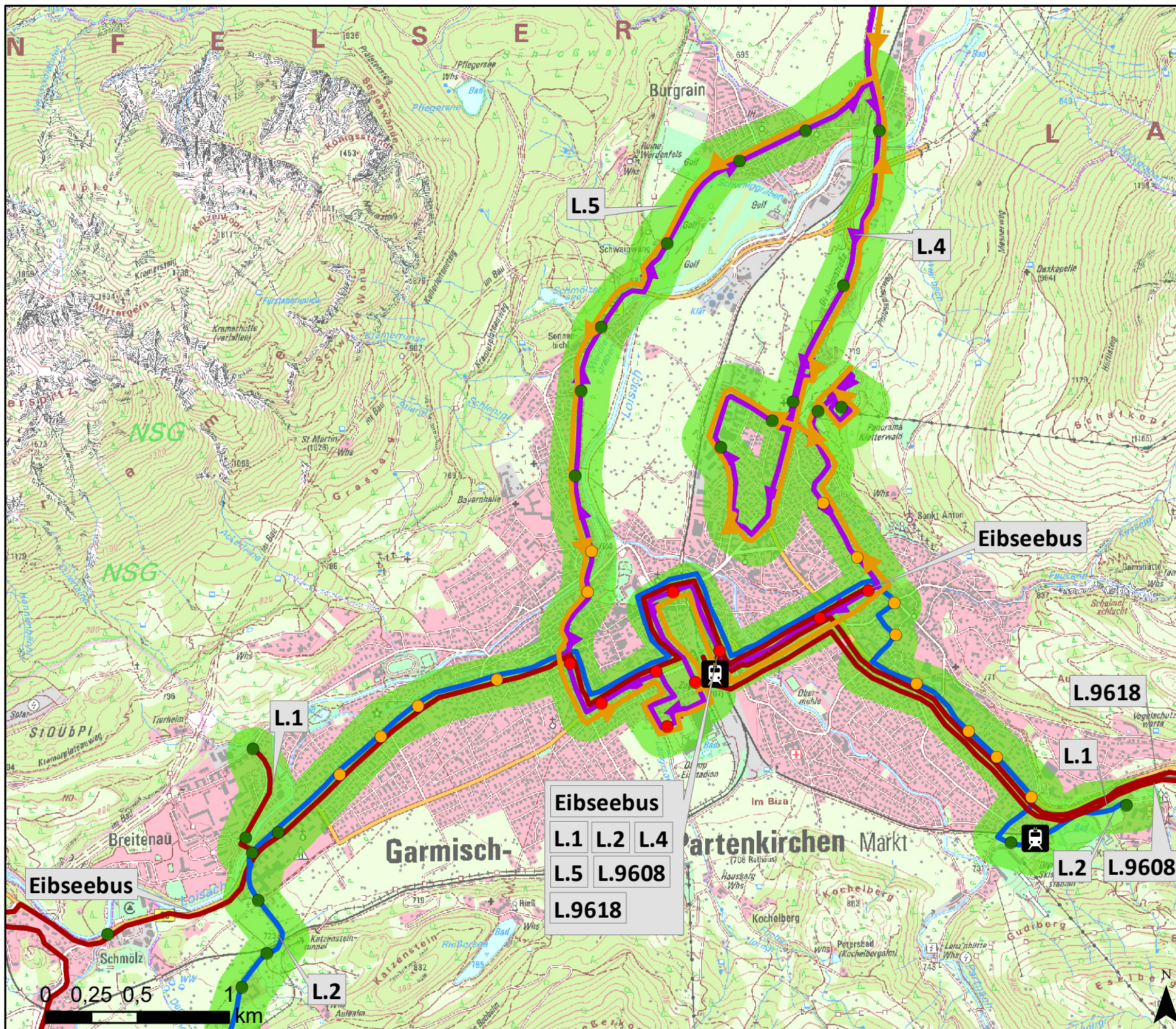
Einstufung Haltestellen

- OZ ohne Verd.: Kernbereich
- OZ ohne Verd.: hohe ND
- OZ ohne Verd.: niedrige ND

-  Bahnhof
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 32

Quelle: Fahrplanbuch 2020



Garmisch-Partenkirchen Stadtlinienverkehr

Bedienungshäufigkeiten
Samstag NVZ

Bewertung der Taktung (GW)

-  Grenzwert erfüllt
-  Grenzwert nicht erfüllt
-  Grenzwert teilweise erfüllt

Taktung der Buslinien

-  30-min-Takt
-  60-min-Takt
-  vormittag:Einzelfahrten
nachmittags:60-min-Takt

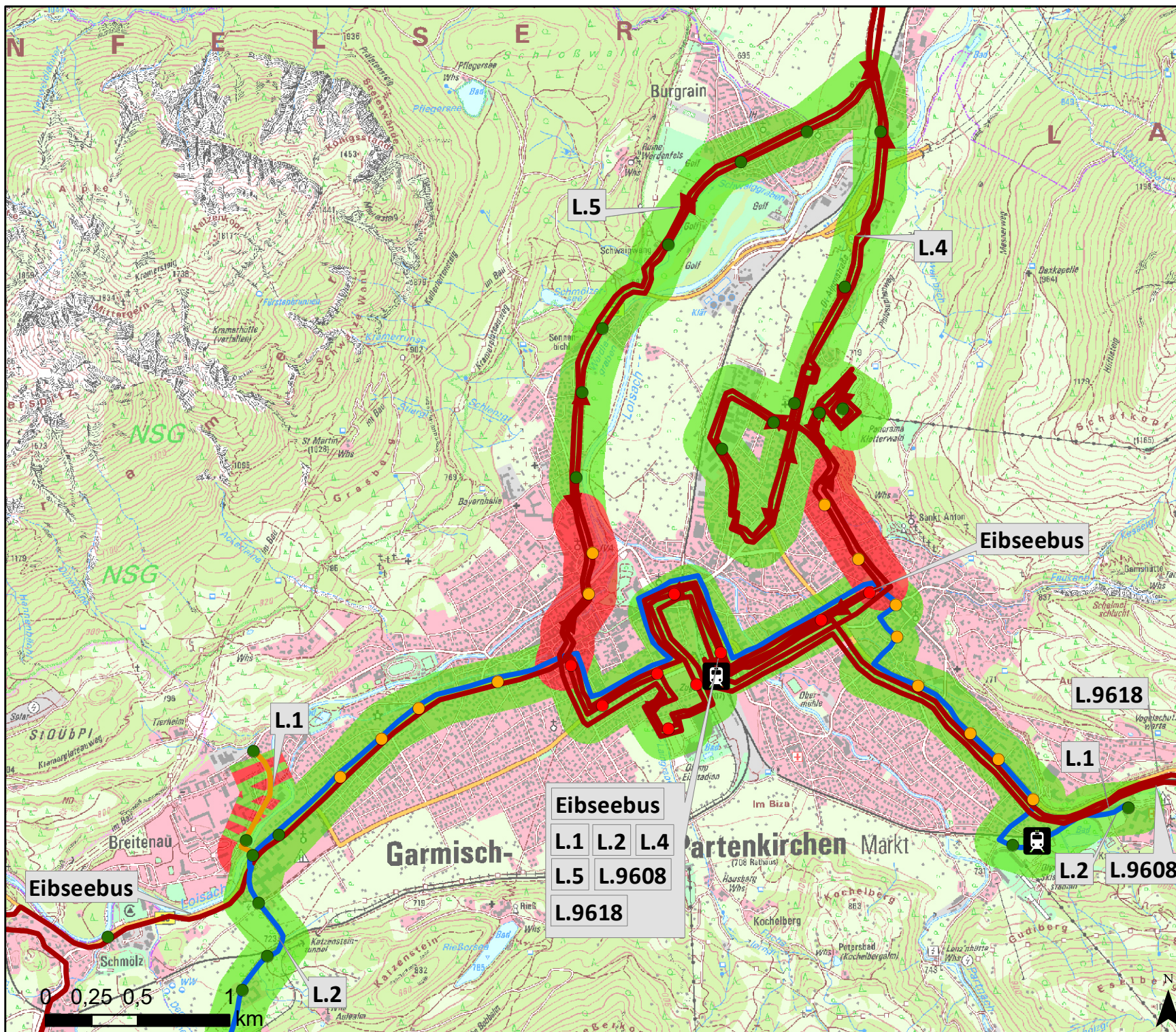
Einstufung Haltestellen

-  OZ ohne Verd.: Kernbereich
-  OZ ohne Verd.:hohe ND
-  OZ ohne Verd.:niedrige ND
-  Bahnhof
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 33

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Garmisch-Partenkirchen Stadtlinienverkehr

Bedienungshäufigkeiten
Sonntag NVZ

Bewertung der Taktung (GW)

- Grenzwert erfüllt
- Grenzwert nicht erfüllt

Taktung der Buslinien

- 30-min-Takt
- 60-min-Takt
- vormittag: Einzelfahrten
nachmittags: 60-min-Takt

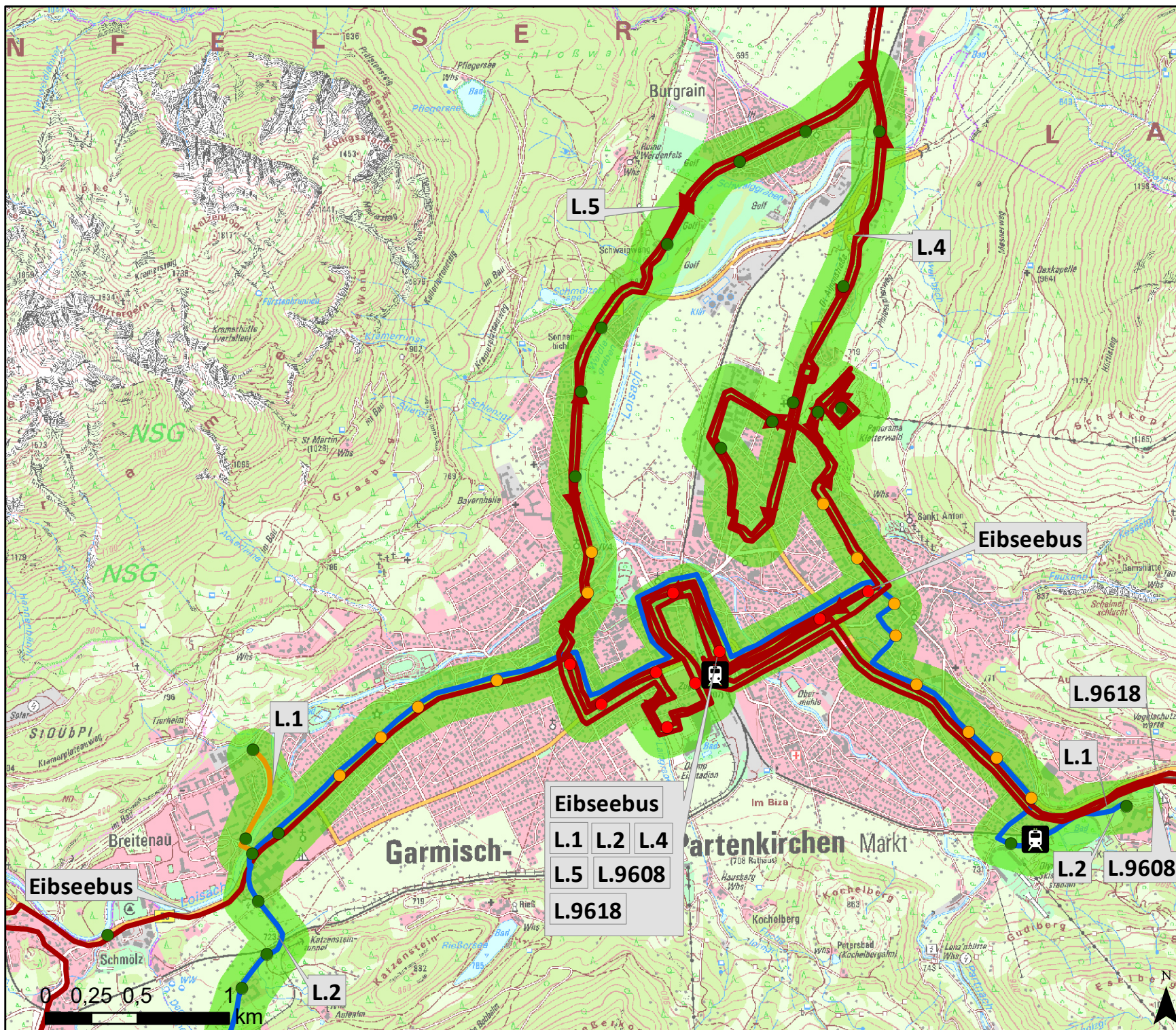
Einstufung Haltestellen

- OZ ohne Verd.: Kernbereich
- OZ ohne Verd.: hohe ND
- OZ ohne Verd.: niedrige ND
-  Bahnhalt
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 34

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Garmisch-Partenkirchen Stadtlinienverkehr

Bedienungshäufigkeiten
Montag - Freitag NVZ

Bewertung der Taktung (RW)

- Richtwert erfüllt
- Richtwert nicht erfüllt

Taktung der Buslinien

- 30min
- 60min
- vormittags:60-min-Takt
nachmittags:30-min-Takt
- vormittags:30-min-Takt
nachmittags:60-min-Takt

Einstufung Haltestellen

- OZ ohne Verd.: Kernbereich
- OZ ohne Verd.:hohe ND
- OZ ohne Verd.:niedrige ND



Bahnhalt



Gemeindegrenze

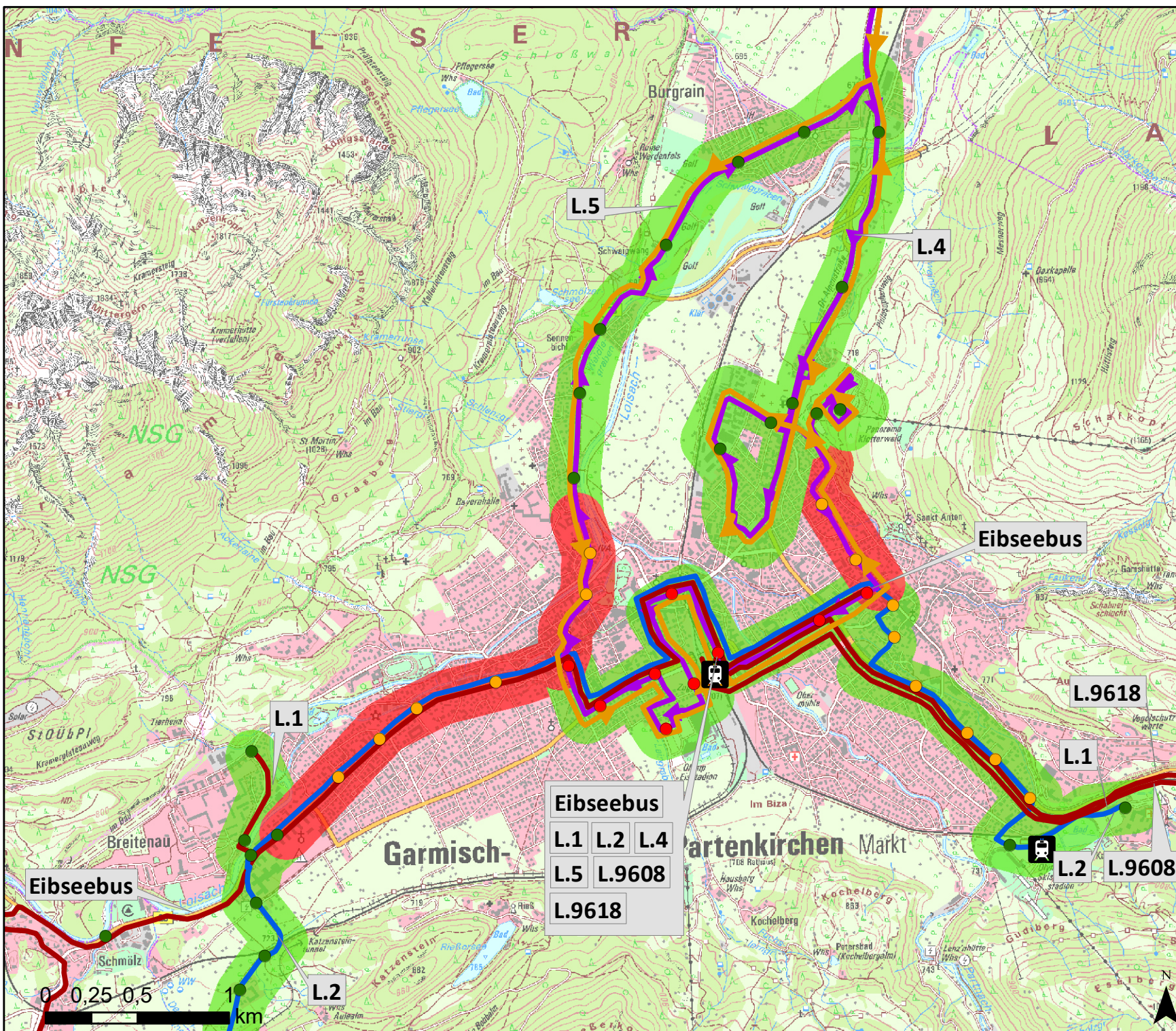


Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 35

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Garmisch-Partenkirchen Stadtlinienverkehr

Bedienungshäufigkeiten
Samstag NVZ

Bewertung der Taktung (RW)

- Richtwert erfüllt
- Richtwert nicht erfüllt

Taktung der Buslinien

- 30-min-Takt
- 60-min-Takt
- vormittag: Einzelfahrten
nachmittags: 60-min-Takt

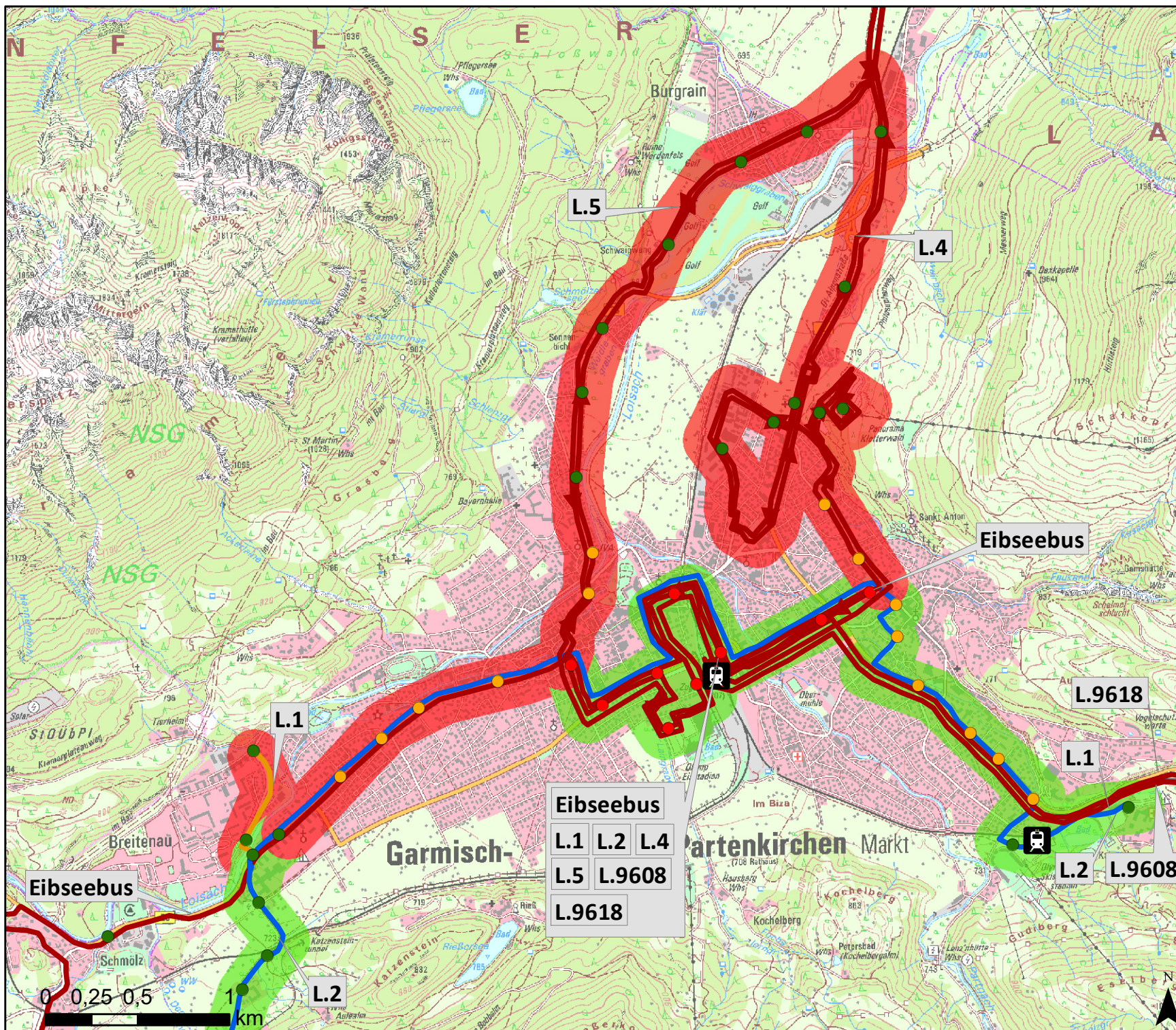
Einstufung Haltestellen

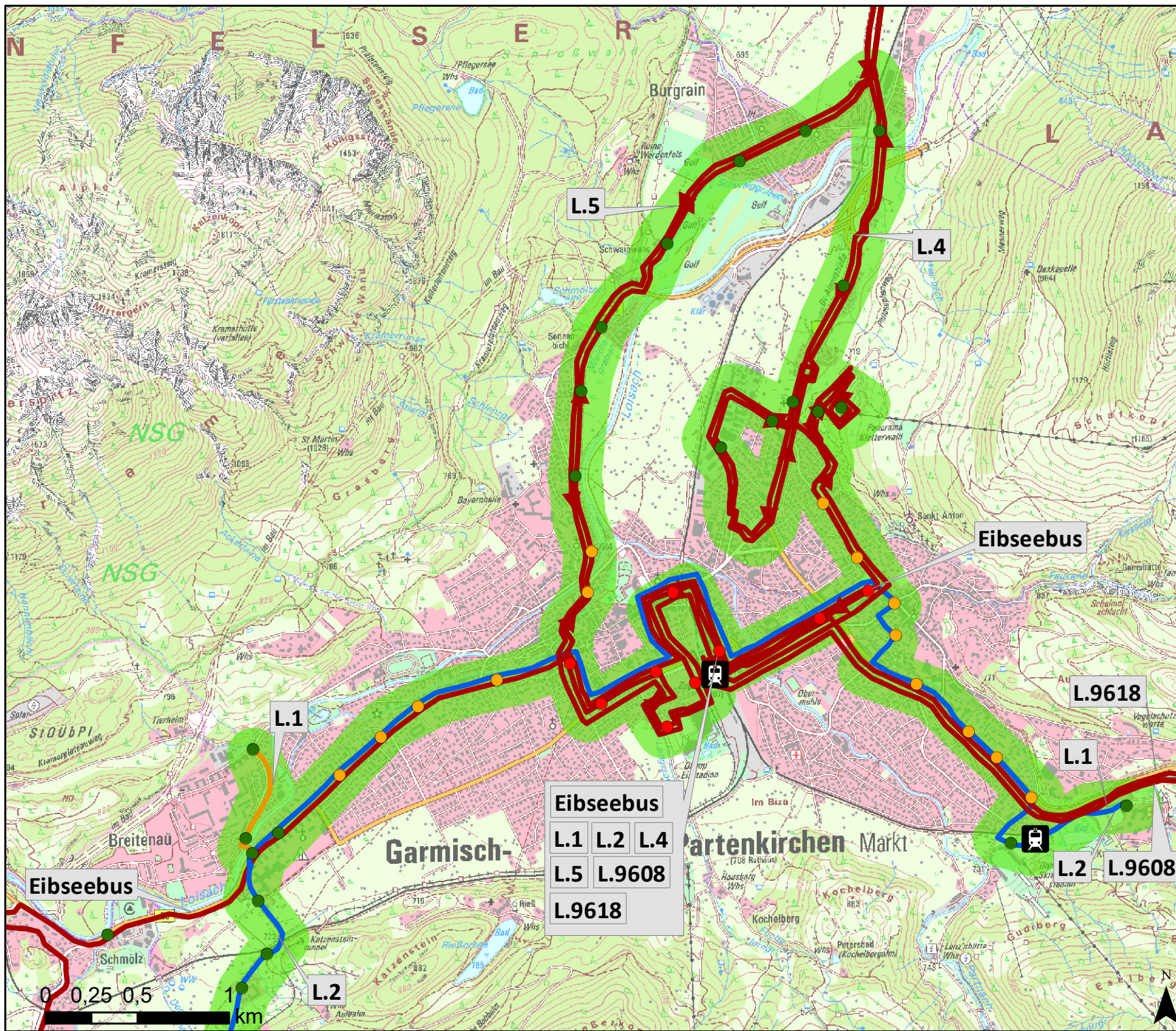
- OZ ohne Verd.: Kernbereich
- OZ ohne Verd.: hohe ND
- OZ ohne Verd.: niedrige ND
-  Bahnhalt
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 36

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen





Bedienungshäufigkeiten
Sonntag NVZ

Bewertung der Taktung (RW)

 Richtwert erfüllt

 Richtwert nicht erfüllt

Taktung der Buslinien

— 30-min-Takt

— 60-min-Takt

- vormittag: Einzelfahrten
- nachmittags: 60-min-Takt

Einstufung Haltestellen

- OZ ohne Verd.: Kernbereich

- OZ ohne Verd.:hohe ND

- OZ ohne Verd.:niedrige ND

 Bahnhof

 Gemeindegrenze

 Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 37

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule/Ferien* (Grenzwert) (Sommer)

Ortsteile ab 500 Einwohner
Fahrplan 2020

Grenzwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

 MoFr Schule/MoFr Ferien

 auf der Verkehrsachse

*ohne Rufbus/AST

 Gemeindegrenze

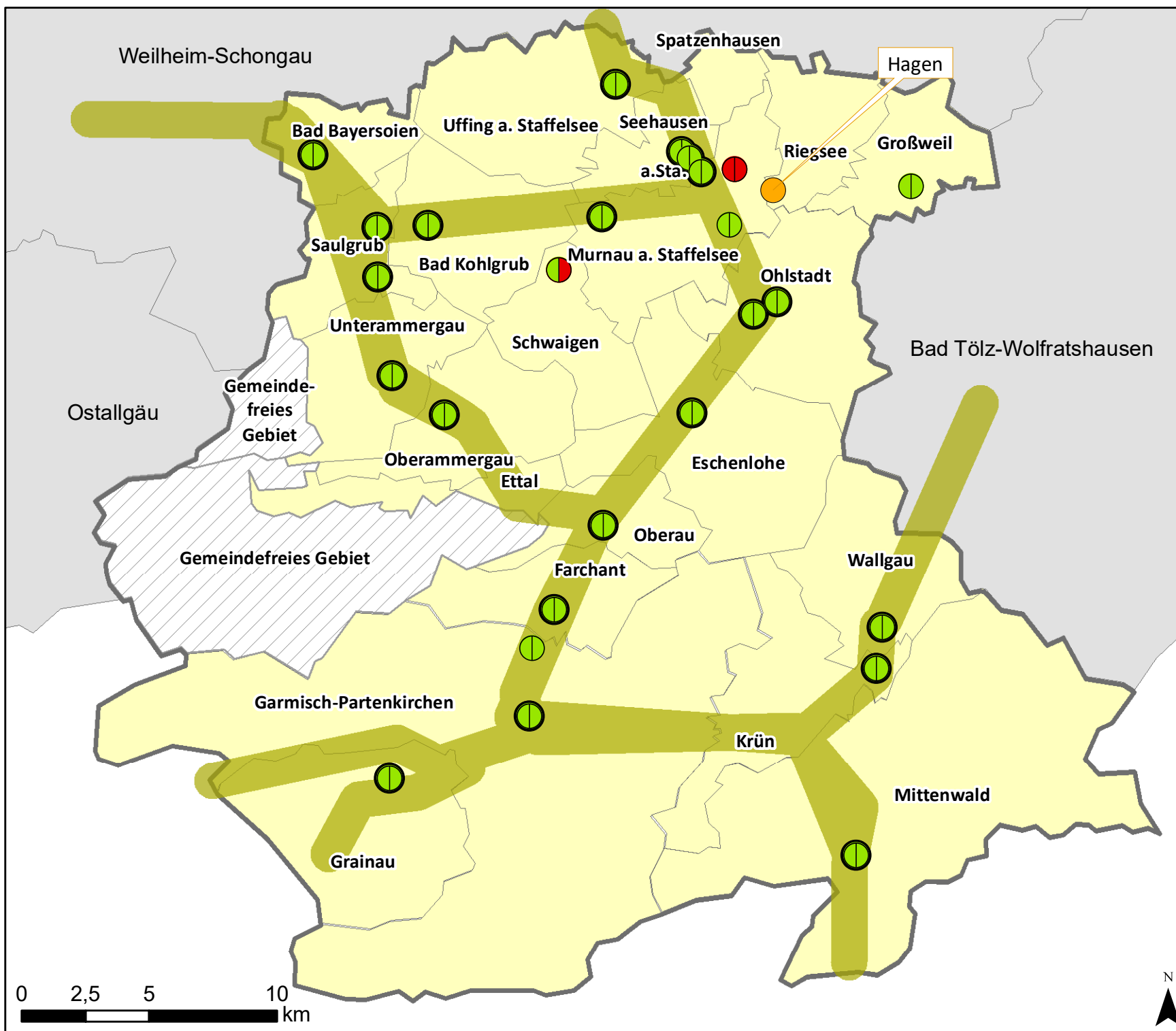
 Landkreisgrenze

 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 38

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule/Ferien* (Grenzwert) (Winter)

Ortsteile ab 500 Einwohner
Fahrplan 2020

Grenzwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

 MoFr Schule/MoFr Ferien

 auf der Verkehrsachse

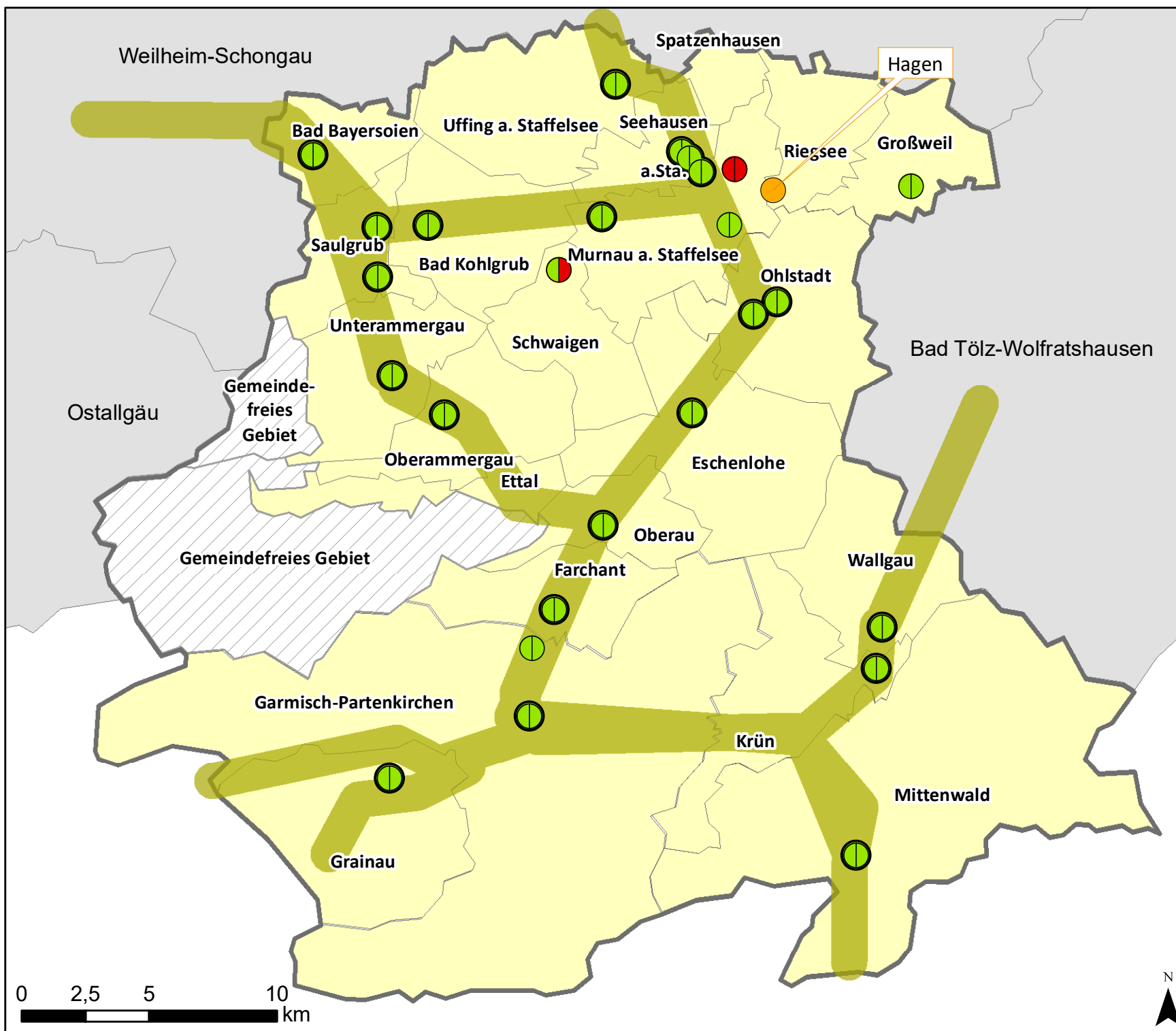
*ohne Rufbus/AST

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 39

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Samstag/Sonntag* (Grenzwert) (Sommer)

Ortsteile ab 500 Einwohner
Fahrplan 2020

Grenzwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

 Samstag/Sonntag

 auf der Verkehrsachse

*ohne Rufbus/AST

 Gemeindegrenze

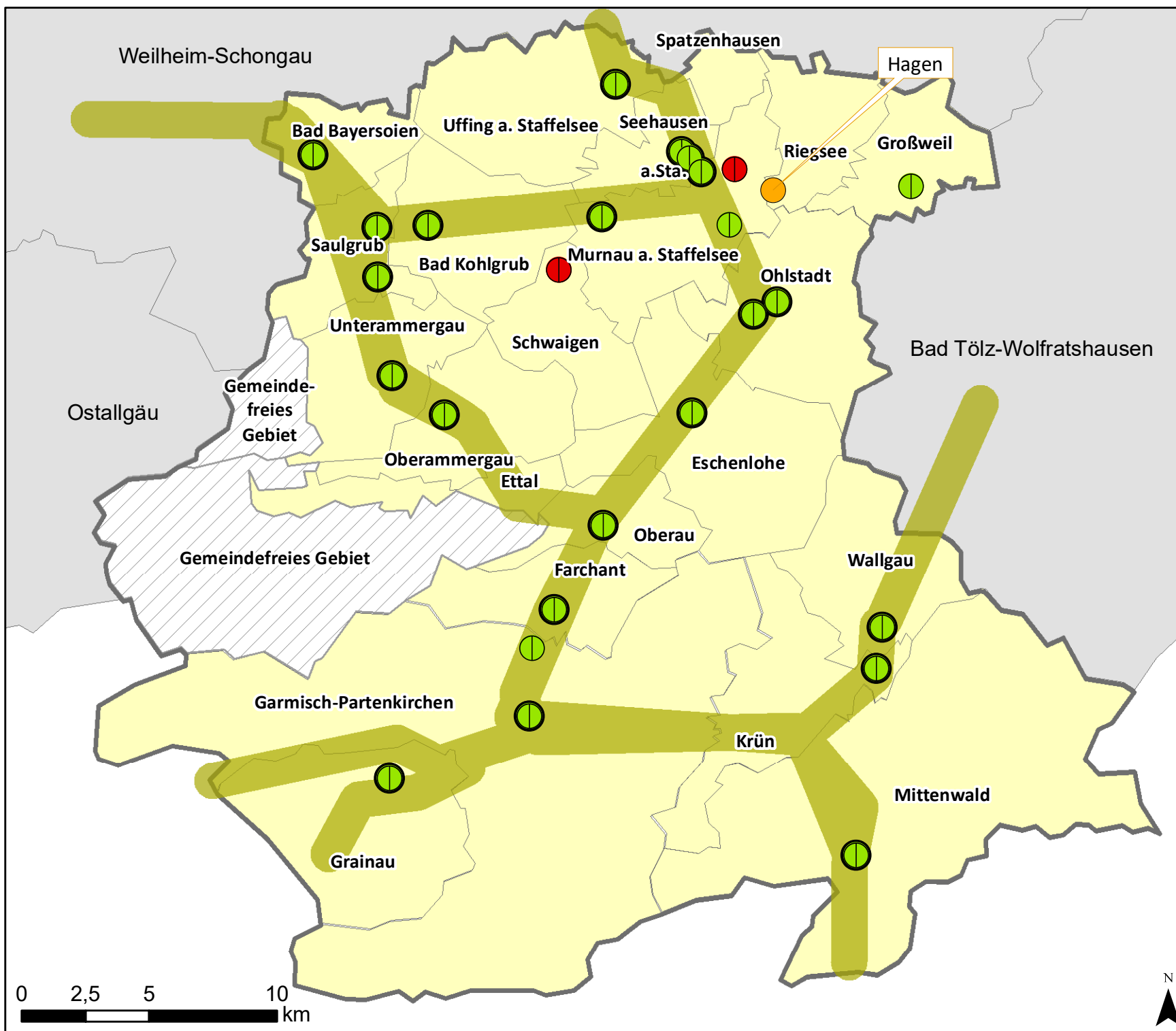
 Landkreisgrenze

 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 40

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Samstag/Sonntag* (Grenzwert) (Winter)

Ortsteile ab 500 Einwohner
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

 Samstag/Sonntag

 auf der Verkehrsachse

*ohne Rufbus/AST

 Gemeindegrenze

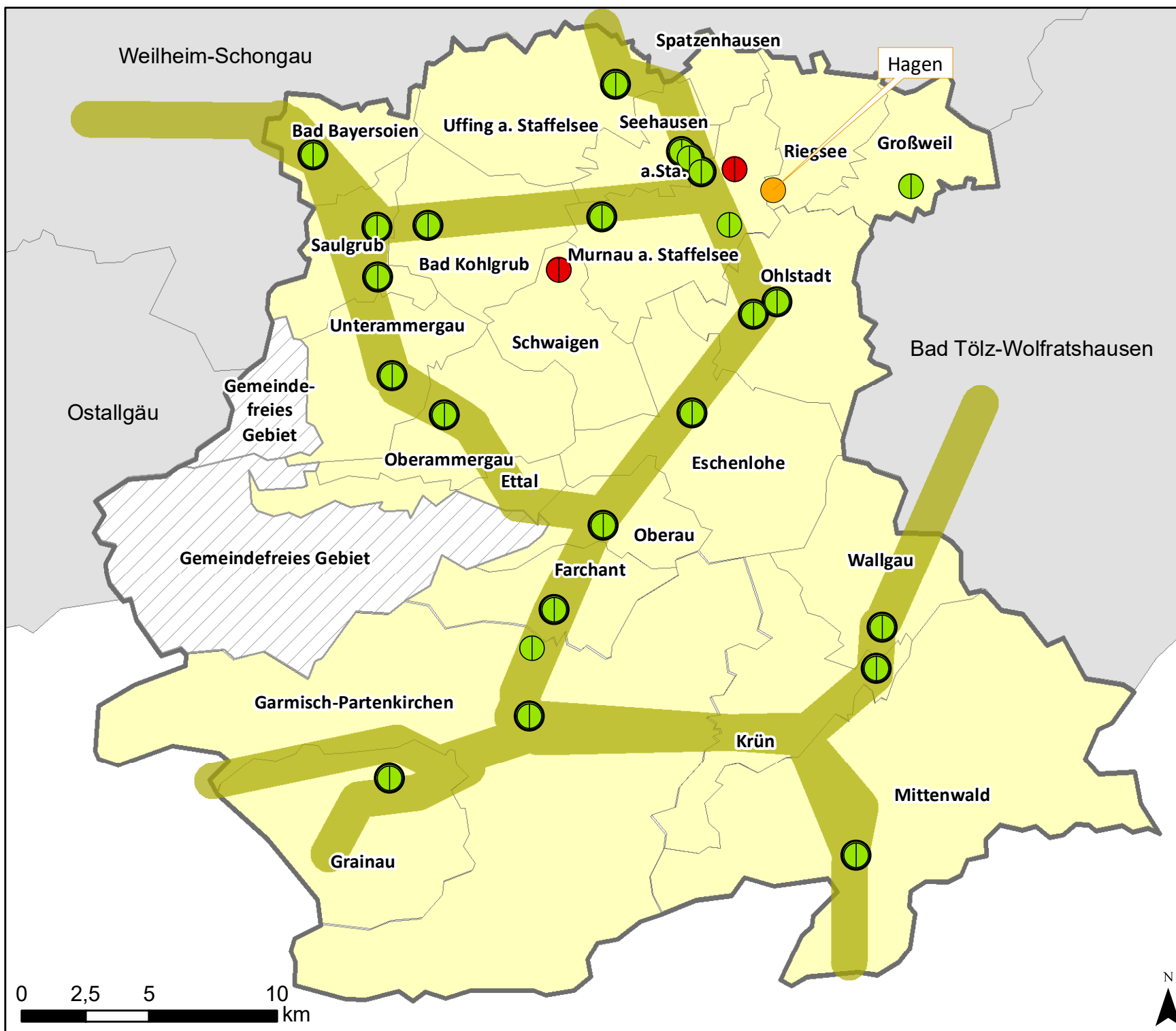
 Landkreisgrenze

 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 41

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule/Ferien* (Richtwert) (Sommer)

Ortsteile ab 200 Einwohner
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

-  MoFr Schule/MoFr Ferien
-  auf der Verkehrsachse

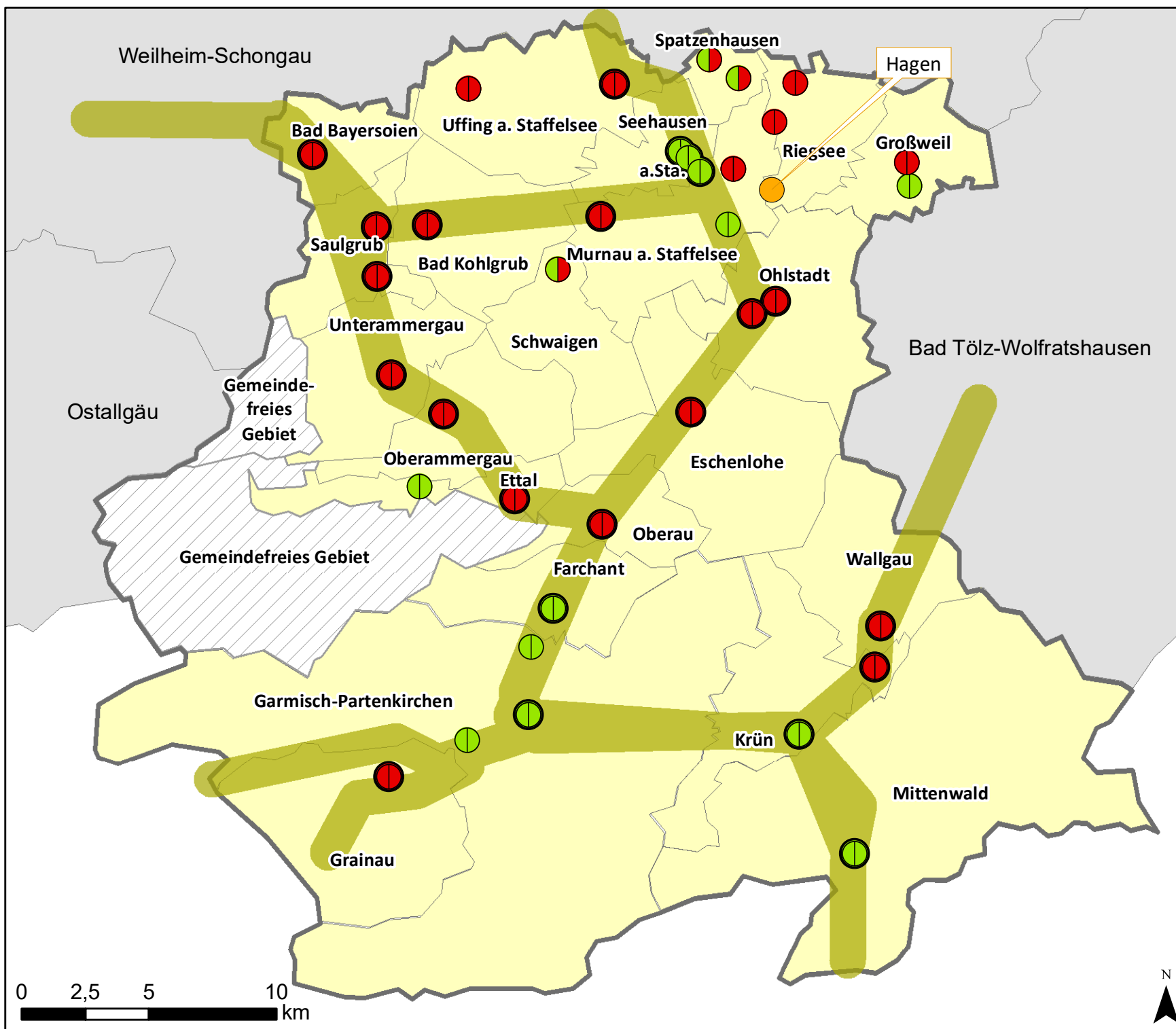
*ohne Rufbus/AST

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 42

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Mo-Fr Schule/Ferien* (Richtwert) (Winter)

Ortsteile ab 200 Einwohner
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

 MoFr Schule/MoFr Ferien

 auf der Verkehrsachse

*ohne Rufbus/AST

 Gemeindegrenze

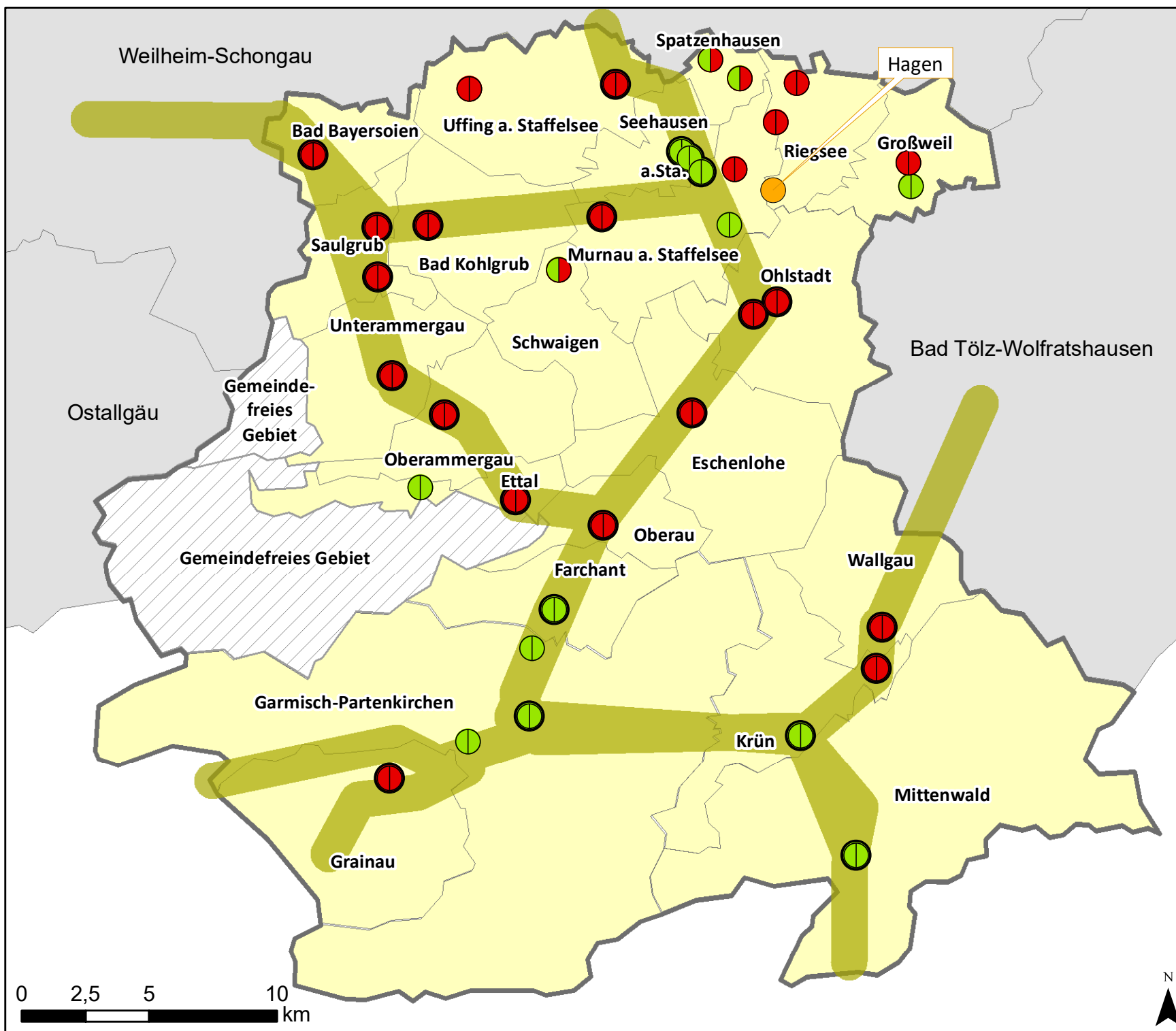
 Landkreisgrenze

 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 43

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Samstag/Sonntag* (Richtwert) (Sommer)

Ortsteile ab 200 Einwohner
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

-  Samstag/Sonntag
-  auf der Verkehrsachse

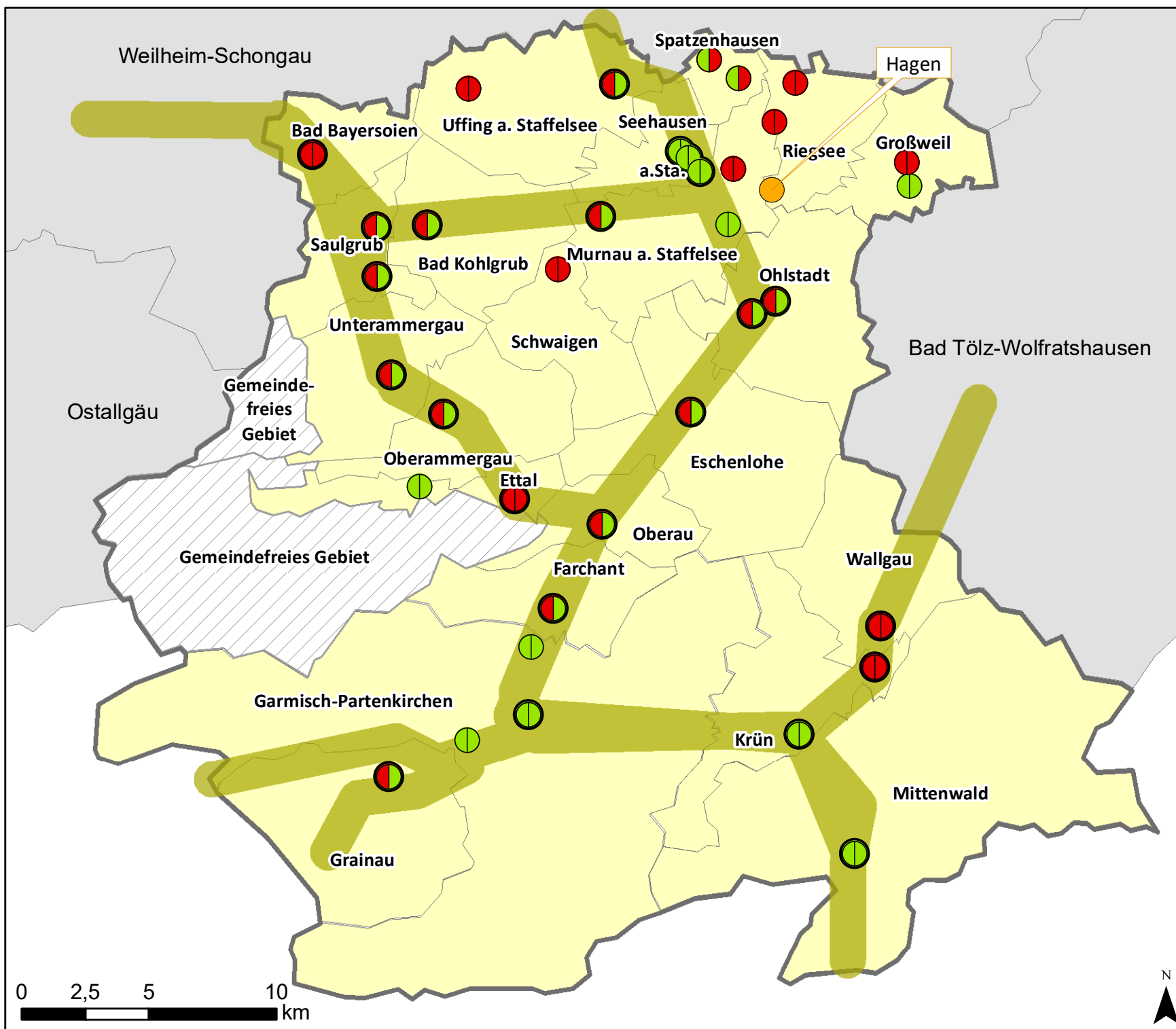
*ohne Rufbus/AST

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 44

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit Samstag/Sonntag* (Richtwert) (Winter)

Ortsteile ab 200 Einwohner
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  erfüllt/erfüllt
-  erfüllt/nicht erfüllt
-  nicht erfüllt/nicht erfüllt
-  keine Haltestelle

 Verkehrsachse

-  Samstag/Sonntag
-  auf der Verkehrsachse

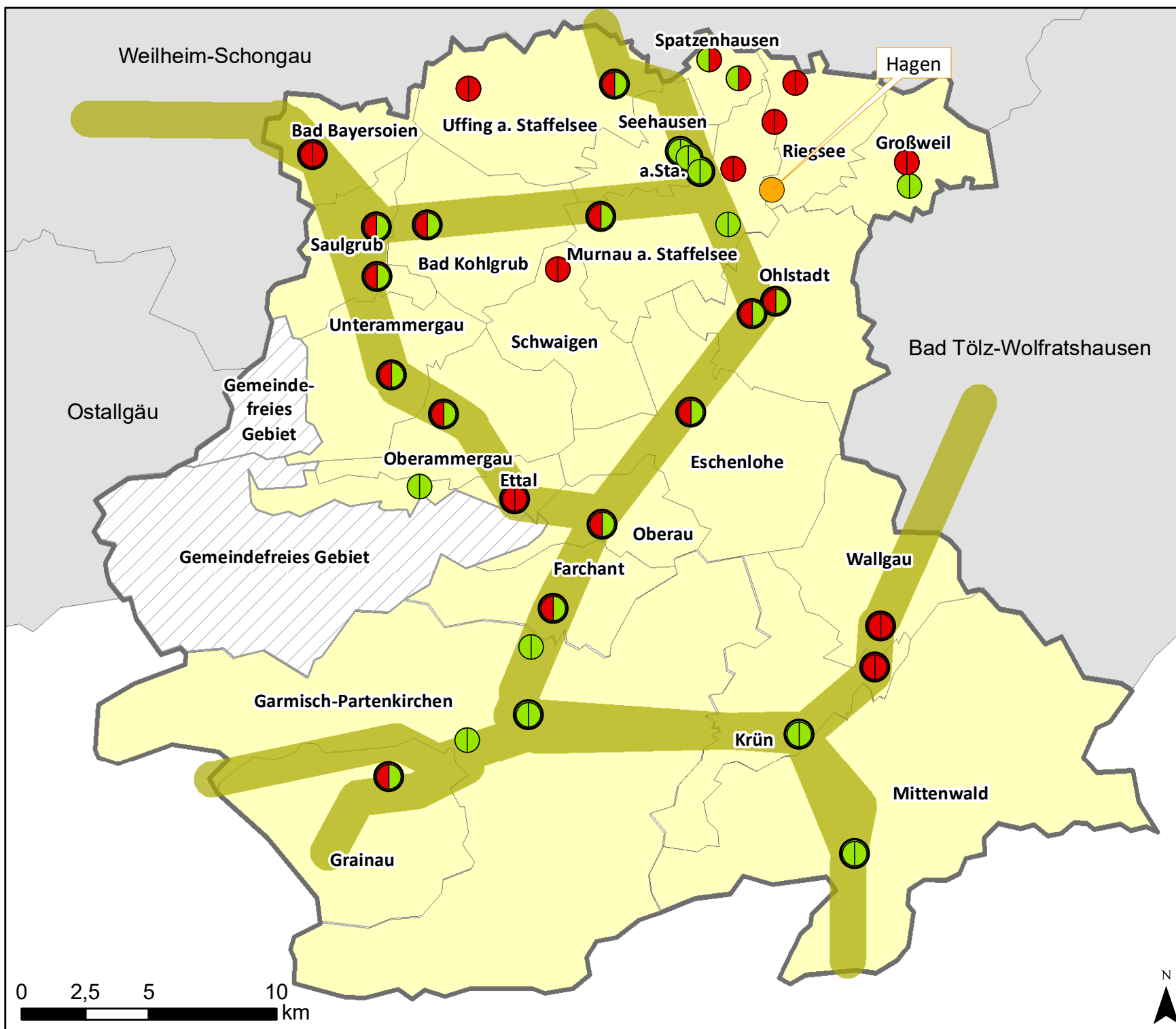
*ohne Rufbus/AST

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 45

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.2.3 Bedienungshäufigkeit auf den Verkehrsachsen

Für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen sind folgende Verkehrsachsen definiert:

Busachsen

- Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Krün - Wallgau - (Kochel)
- Garmisch-Partenkirchen - Oberau - Oberammergau - Saulgrub - Bad Bayersoien - Echelsbacher Brücke

Schienenachsen

- Grainau, Gap bzw. Ehrwald - Garmisch-Partenkirchen - Murnau - (München)
- (München) - Murnau – Oberammergau

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 einige Fahrten nach Bedarf bestehen. Die definierten Verkehrsachsen führen ausschließlich entlang der vorhandenen Bahnachsen.

Die Überprüfung der **Grenzwerte** für die Verkehrsachsen zeigt, dass die Grenzwerte **Montag bis Freitag an Schultagen sowie am Wochenende im Sommer** erreicht werden, da sämtliche Kursbuchstrecken standardmäßig einen Stundentakt anbieten, der sowohl in der NVZ als auch in der SVZ aufrechterhalten wird. Lediglich bei der Bayrischen Zugspitzbahn wird der Grenzwert in der SVZ nicht erreicht, da der Betrieb vor 23 Uhr endet. An den Tagen von **Montag bis Freitag an Ferientagen** wird der Grenzwert in der NVZ zwischen Oberau und Oberammergau nur teilweise erfüllt. (siehe Karte 46, Karte 47, Karte 48 und Karte 49)

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.

Bei Überprüfung des **Richtwerts** wird **Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen** sowie am **Samstag** der 30-min-Takt in der NVZ weitestgehend nicht erreicht, der 60-min-Takt in der SVZ teilweise schon. An **Sonn- und Feiertagen** hingegen wird der Richtwert auf nahezu allen Achsen erfüllt. lediglich auf dem Abschnitt Oberammergau bis Oberau ergibt sich in der NVZ und SVZ eine Richtwertunterschreitung. (siehe Karte 50, Karte 51, Karte 52 und Karte 53)

Die Untersuchung der Grenz- und Richtwerte erfolgte jeweils ohne Berücksichtigung des Ortsbusses im Markt Murnau.

Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Mo-Fr Schule (Grenzwert) (Sommer) Fahrplan 2020

Grenzwert...

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

Schienennetz (Bahnachse)

Busachse

Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

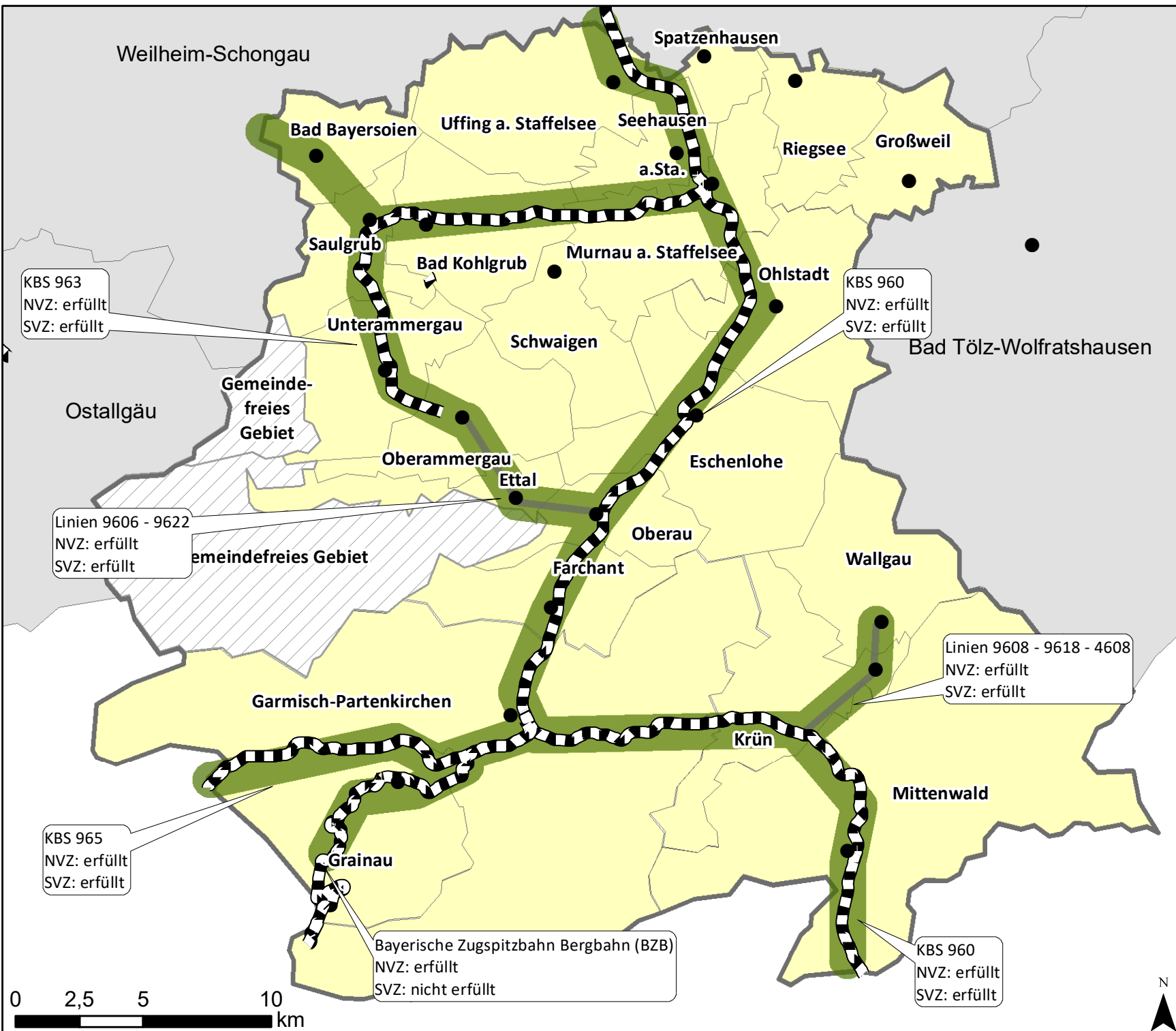
Landkreisgrenze

Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 46

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Mo-Fr Ferien* (Grenzwert) (Sommer) Fahrplan 2020

Grenzwert...

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

Schienennetz (Bahnachse)

Busachse

Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

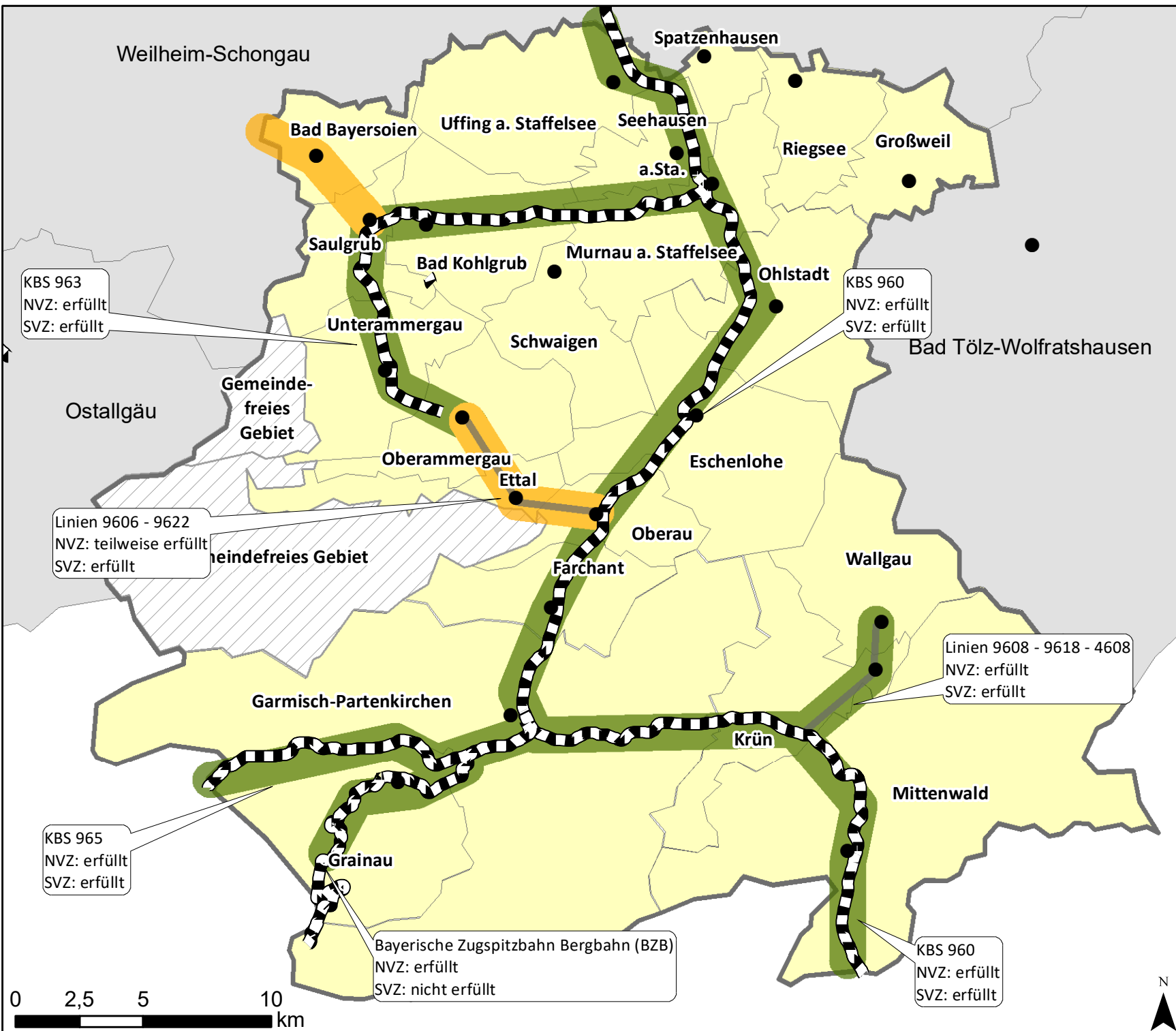
Landkreisgrenze

Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 47

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Samstag (Grenzwert) (Sommer) Fahrplan 2020

Grenzwert...

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

Schienennetz (Bahnachse)

Busachse

Gemeindehauptort

Gemeindegrenze

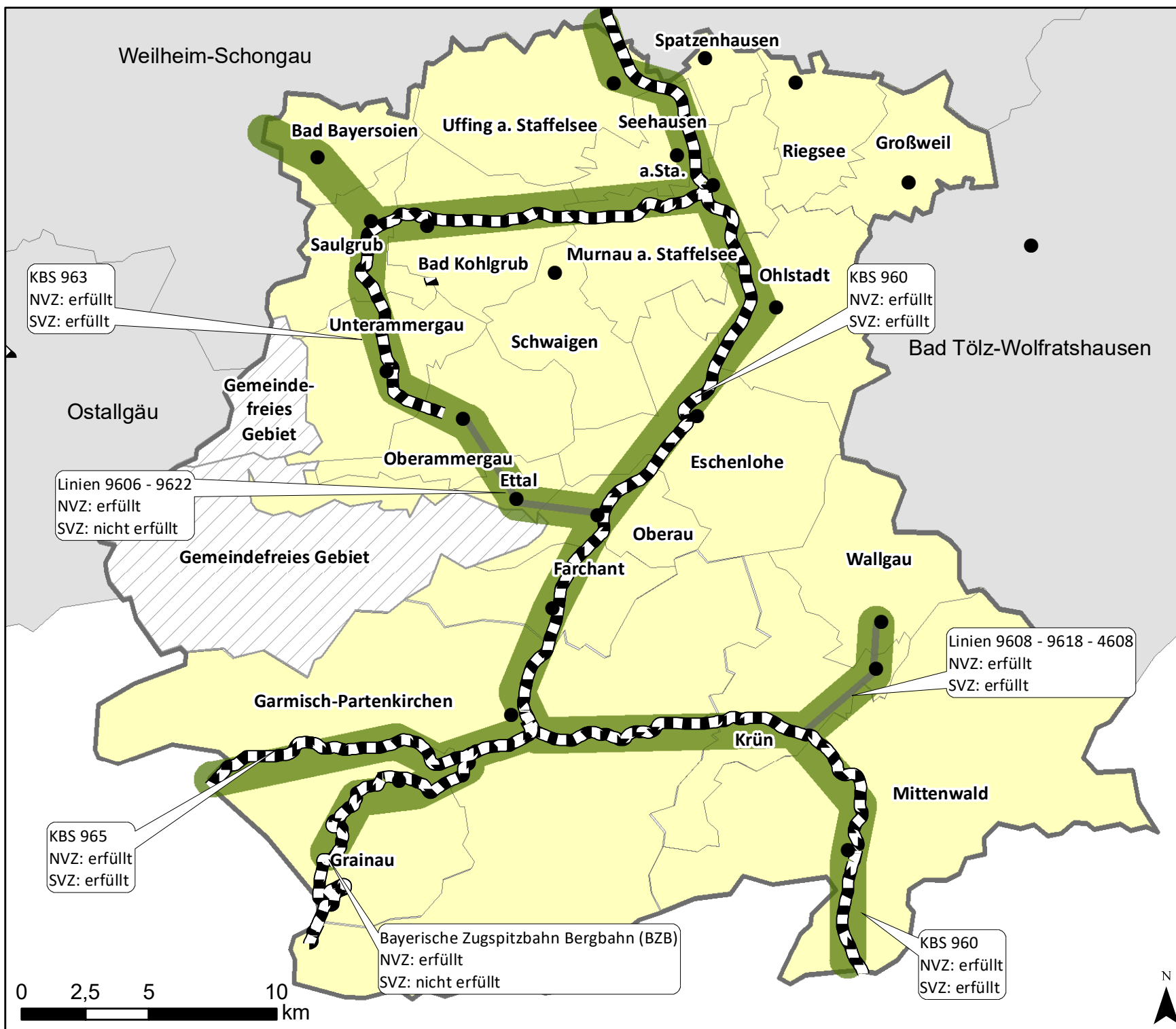
Landkreisgrenze

Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 48

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Sonntag (Grenzwert) (Sommer) Fahrplan 2020

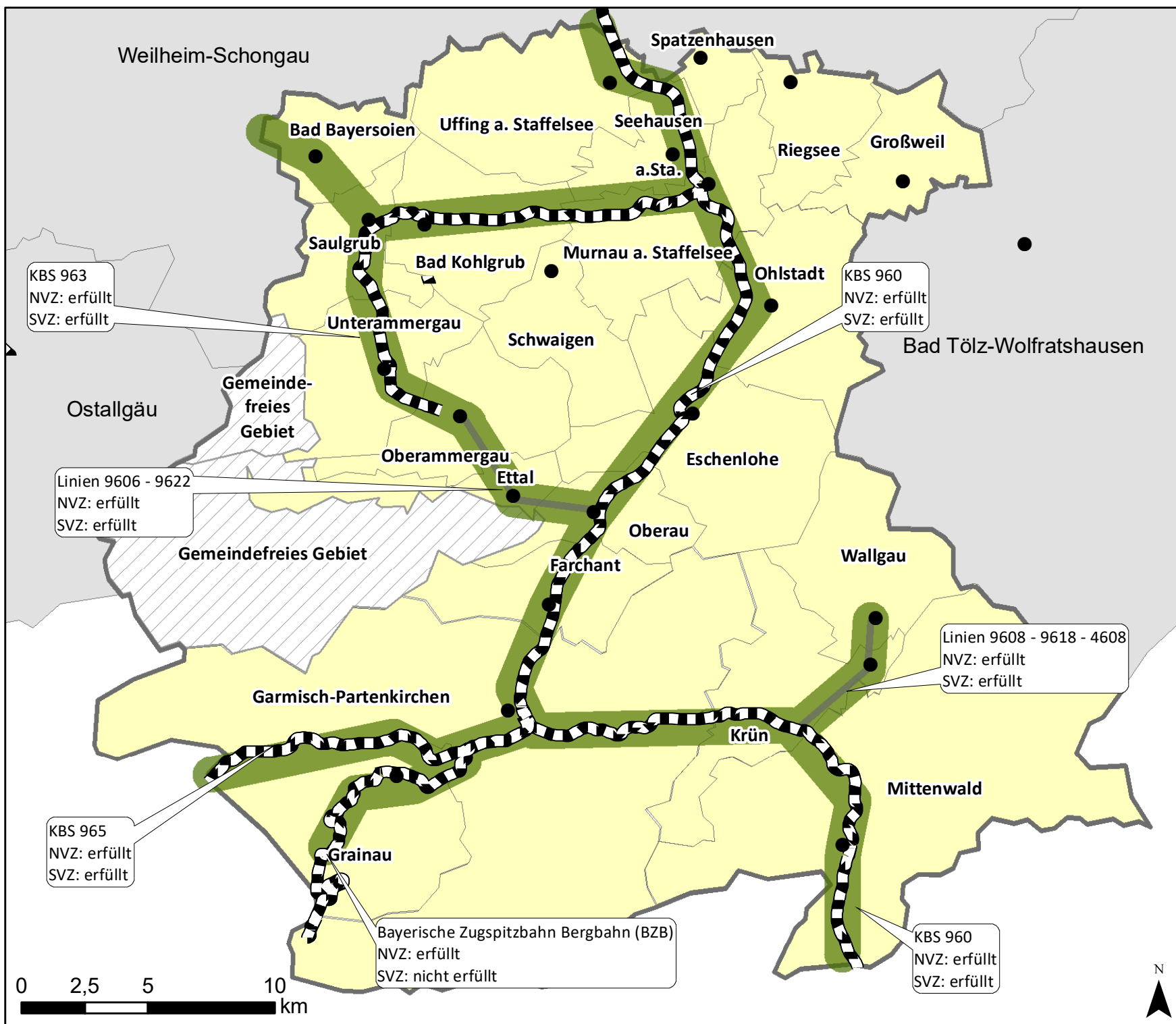
Grenzwert...

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

 Schienennetz (Bahnachse)
 Busachse

 Gemeindehauptort
 Gemeindegrenze
 Landkreisgrenze
 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 49
 Quelle: Fahrplanbuch 2020
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Mo-Fr Schule (Richtwert) (Sommer) Fahrplan 2020

Richtwert...



 Schienennetz (Bahnachse)

 Busachse

 Gemeindehauptort

 Gemeindegrenze

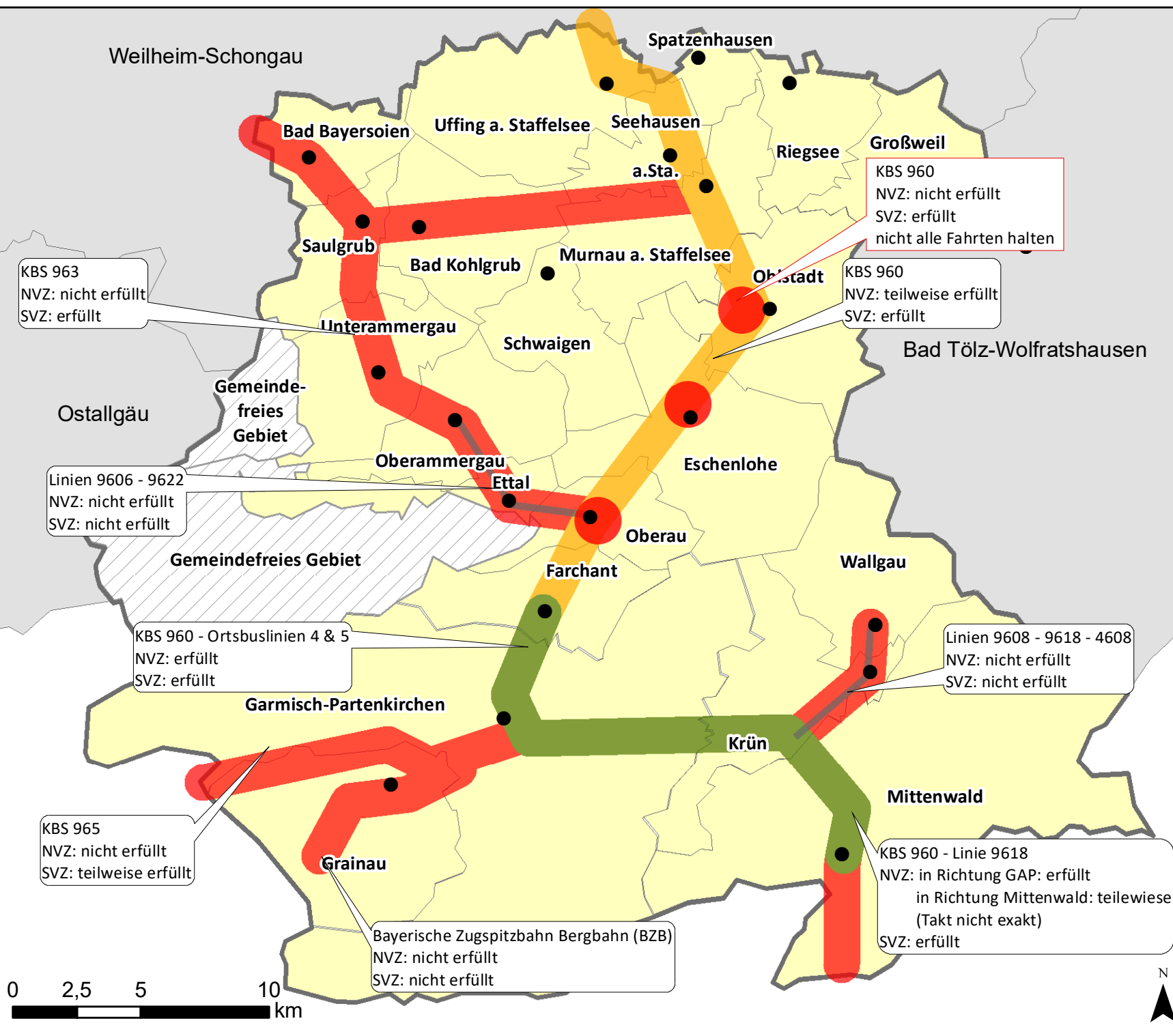
 Landkreisgrenze

 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 50

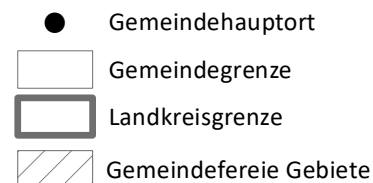
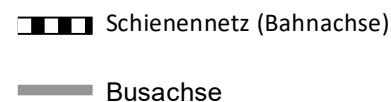
Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Mo-Fr Ferien (Richtwert) (Sommer) Fahrplan 2020

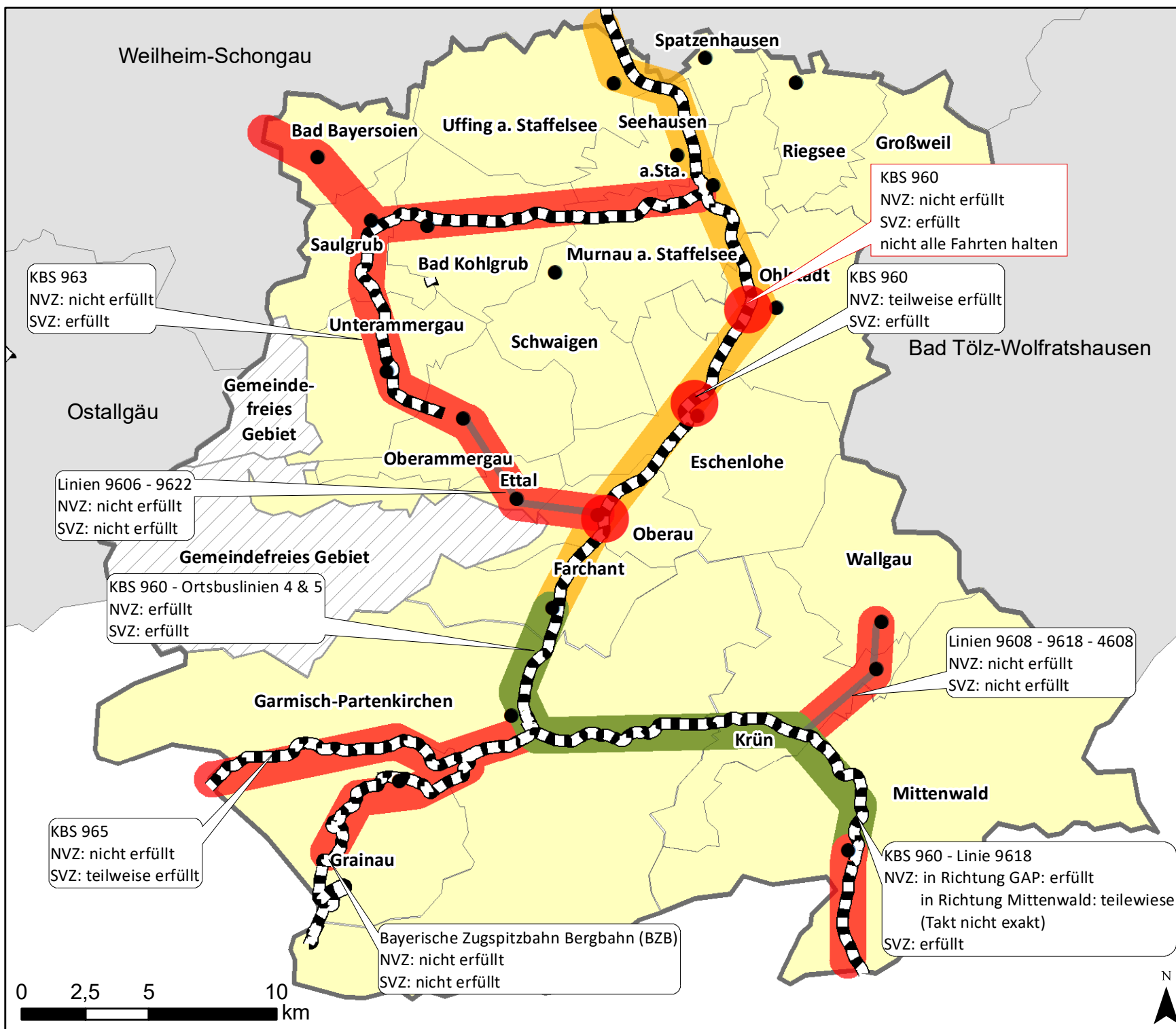
Richtwert...



Karten-Nr.: 51

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen

Samstag (Richtwert)

(Sommer)

Fahrplan 2020

Richtwert...

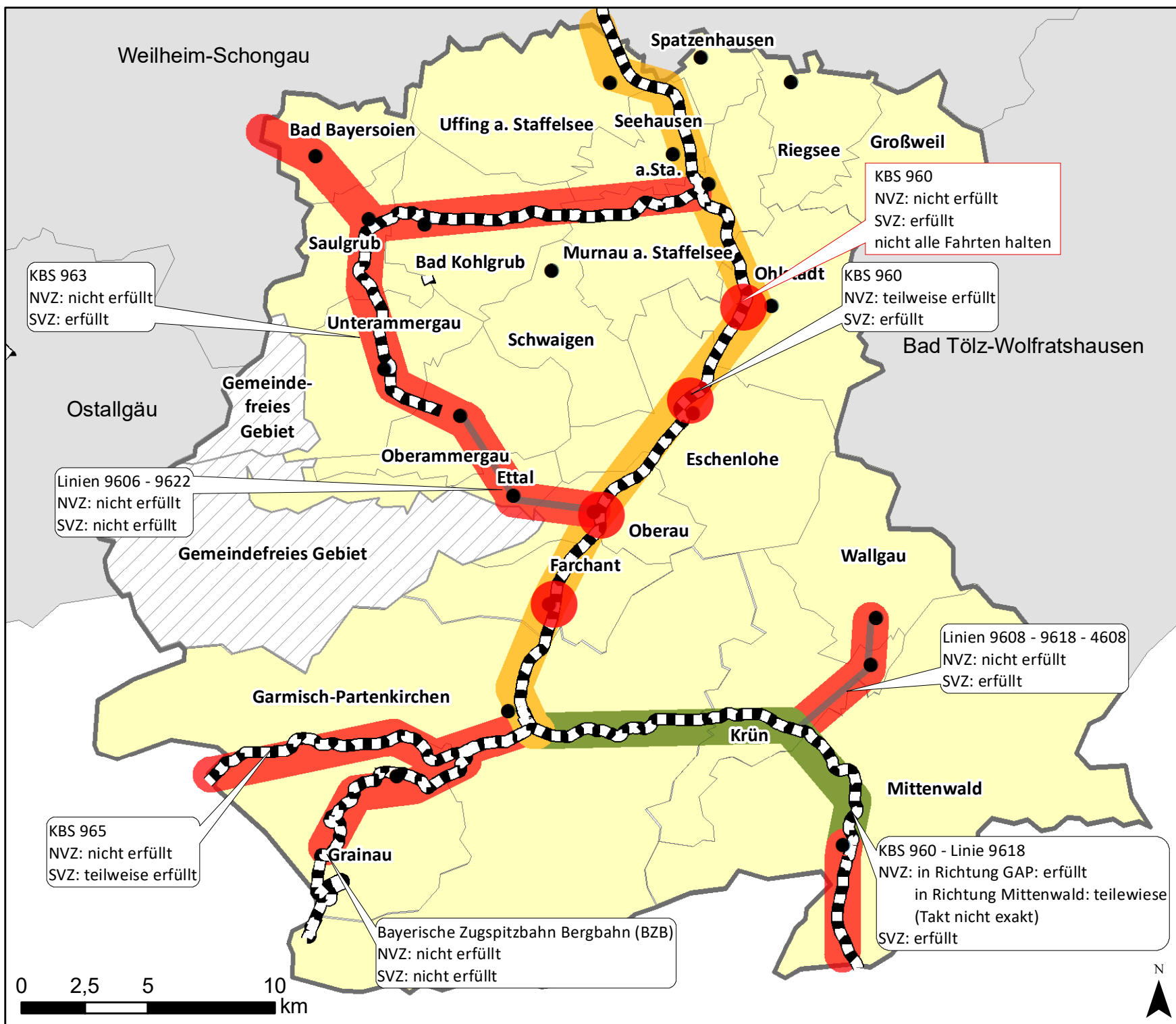
- ...erfüllt
- ...teilweise erfüllt
- ...nicht erfüllt

Legende:

- Schienennetz (Bahnachse)
- Busachse
- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 52
Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Mängel in der Bedienungshäufigkeit auf Verkehrsachsen Sonntag (Richtwert) (Sommer) Fahrplan 2020

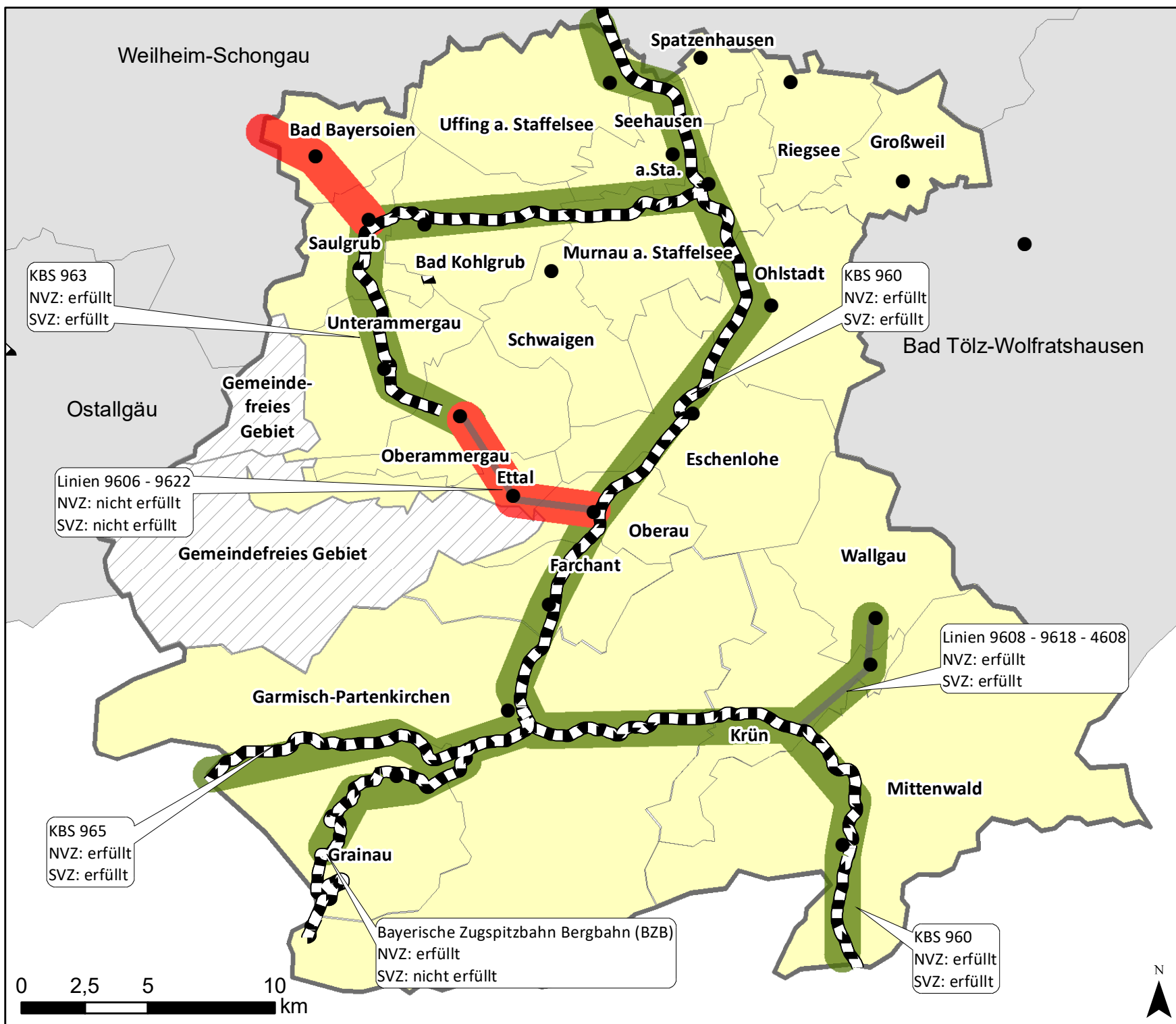
Richtwert...

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

 Schienennetz (Bahnachse)
 Busachse

 Gemeindehauptort
 Gemeindegrenze
 Landkreisgrenze
 Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 53
 Quelle: Fahrplanbuch 2020
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Garmisch-Partenkirchen



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.

- 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 keine **Grenzwertunterschreitungen** (siehe Karte 54) im Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

Der **Richtwert** wird dagegen in zwei Ortsteilen nicht oder nicht vollständig erreicht. In Schöffau besteht vormittags keine passende Fahrtmöglichkeit von/nach Uffing a.Staffelsee und in Hagen besteht ganztags keine den Grenzwerten entsprechende Fahrtmöglichkeit von/nach Riegsee. (siehe Karte 55)

Anbindung an Gemeindezentrum (Grenzwert)*

Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2020

Grenzwert...

-  ...erfüllt
-  ...nicht erfüllt
-  Entfernung <5 km

vormittags
 ganztags
 nachmittags

*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

-  Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 54

Quelle: Fahrplanbuch 2020



Anbindung an Gemeindezentrum (Richtwert)*

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2020

Richtwert...

-  ...erfüllt
-  ...nicht erfüllt
-  Entfernung <3 km

vormittags



ganztags

nachmittags

*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

 Gemeindehauptort

 Gemeindegrenze

 Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 55

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.3.2 Anbindung an das nächste Mittel- oder Oberzentrum

Geprüft wird die passende Anbindung an das jeweils nächste Mittel- oder Oberzentrum gemäß den beschlossenen Qualitätsstandards.

Bei Betrachtung der **Grenzwerte** für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern zeigen sich Grenzwertunterschreitungen in zwei Ortsteilen. In Grafenaschau die Grenzwerte im vormittäglichen und nachmittäglichen Zeitfenster nicht erfüllt und in Westried kommt es am Nachmittag zu einer Unterschreitung des Grenzwertes. (siehe Karte 56)

Bei Überprüfung der **Richtwerte** ergeben sich, zusätzlich zu den bereits bei den Grenzwertunterschreitungen benannten zwei Ortsteilen, in vier weiteren Ortsteilen Unterschreitungen der Qualitätsstandards. Dies betrifft die Ortsteile Schöffau, Hagen und Kleinweil für die Anbindung an Murnau. (siehe Karte 57)

Anbindung an Mittel-/Oberzentrum (Grenzwert)*

Ortsteile ab 500 EW
Fahrplan 2020

Grenzwert...

-  ...erfüllt
-  ...nicht erfüllt

vormittags  ganztags
nachmittags

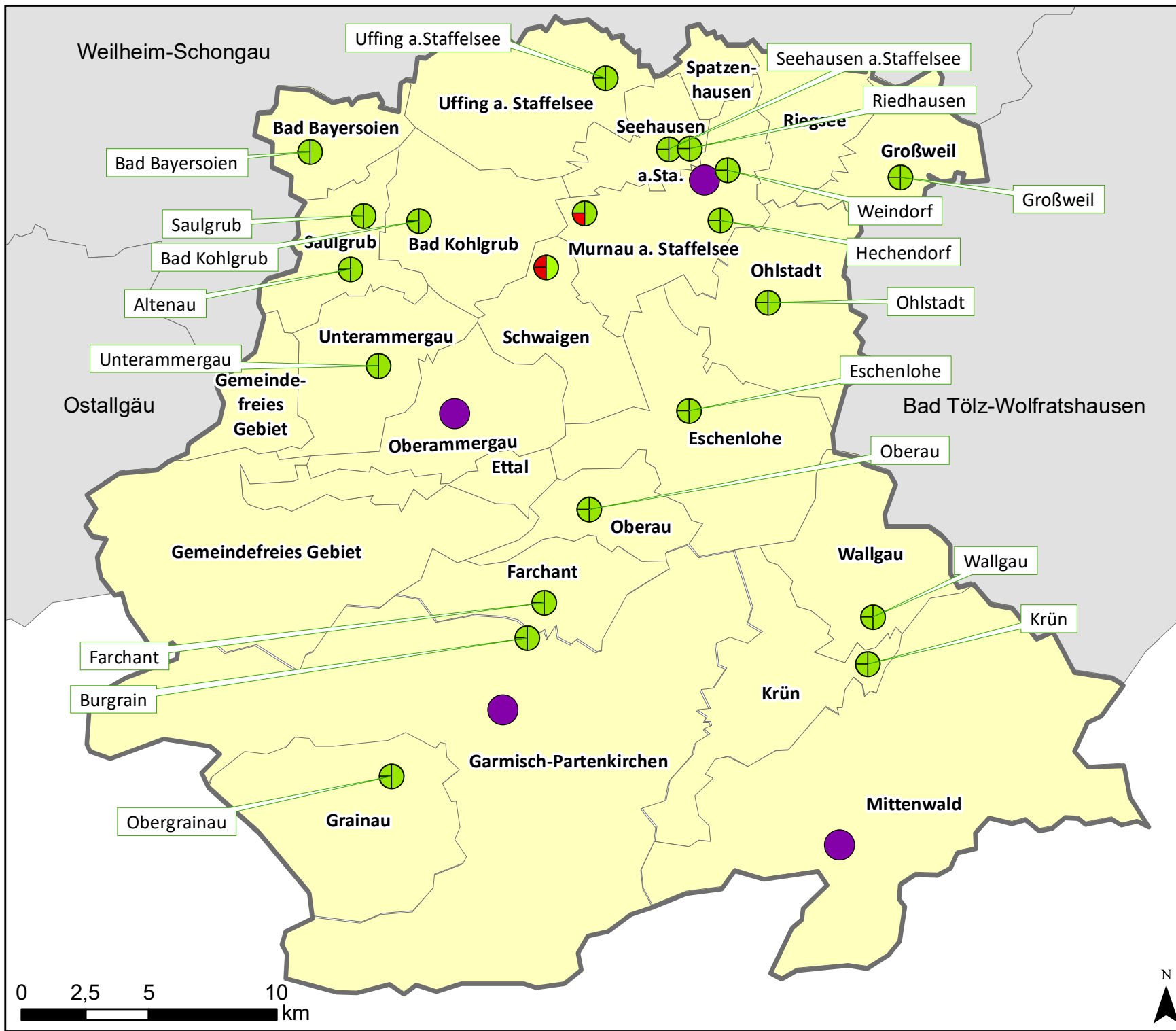
*Als passend werden nur Fahrtmöglichkeiten in folgenden zwei Zeitfenstern gewertet:
Hin 7:30 - 10:00/Rück 11:30 - 14:00,
Hin 11:30 - 14:00/Rück 15:30 - 18:30,
je Zeitfenster muss mind. ein Fahrtenpaar
an allen Werktagen vorhanden sein, das
die maximal zulässige Fahrzeit einhält;
passend sind Direktverbindungen

-  Mittelzentrum/Oberzentrum
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 56

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Anbindung an Mittel-/Oberzentrum (Richtwert)*

Ortsteile ab 200 EW
Fahrplan 2020

Richtwert...

...erfüllt

...nicht erfüllt

vormittags



ganztags

nachmittags

*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

Mittelzentrum/Oberzentrum

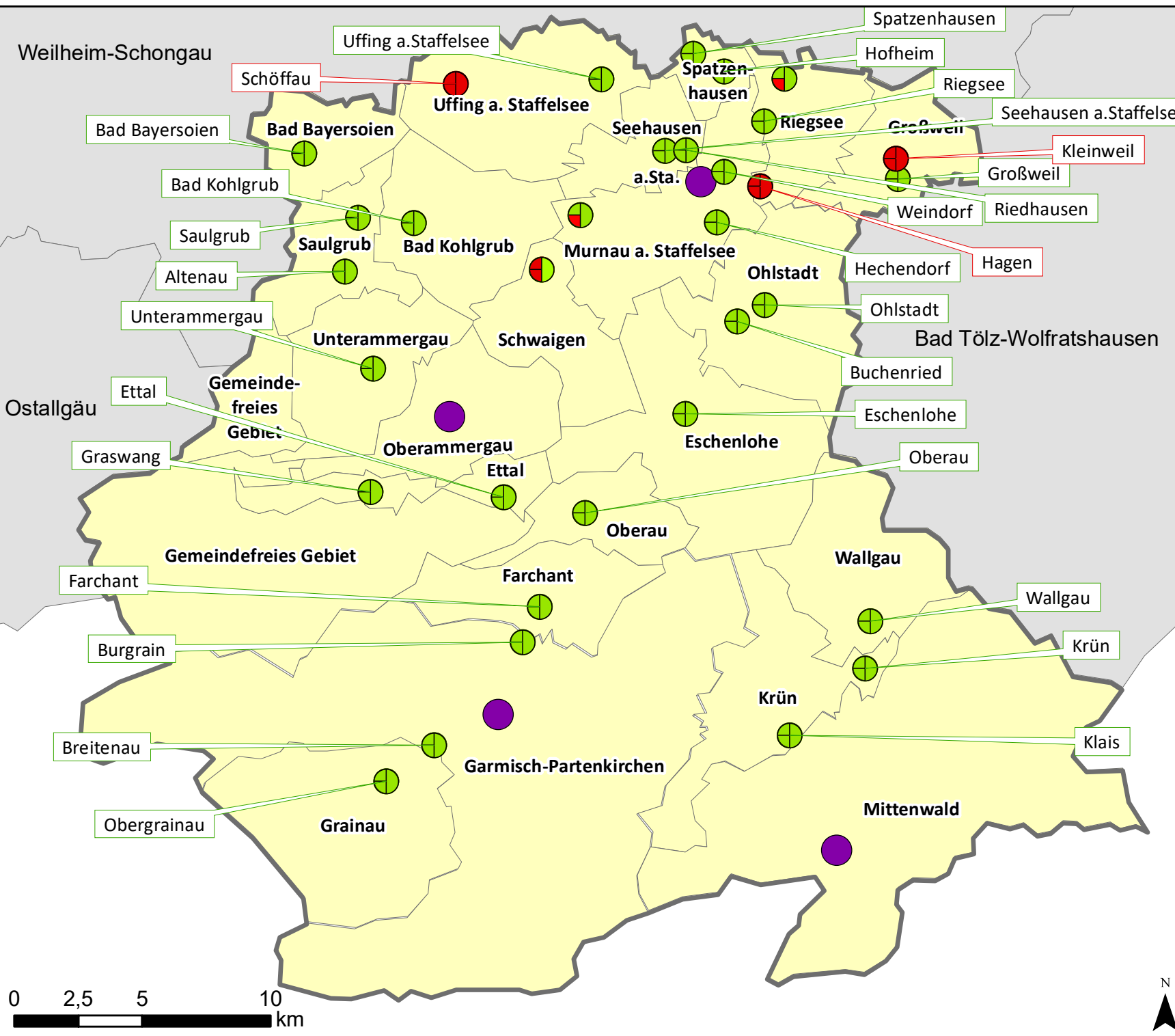
Gemeindegrenze

Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 57

Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.4 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Die Vorgehensweise bei der Betrachtung der Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn wurde bereits in Kapitel 4.3.5 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). 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 15).

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 15 Qualitätsstandards zur Abstimmung zwischen Bus und Bahn [15]

Karte 58 zeigt, dass die Qualitätsstufen A und B und damit der Richtwert derzeit im Landkreis Garmisch-Partenkirchen nicht erreicht wird. In Bad Kohlgrub wird zumindest die Qualitätsstufe C und in Uffing, Murnau, Bad Kohlgrub Kurhaus, Saulgrub, Unterammergau, Garmisch-Partenkirchen, Untergrainau, Hammersbach, Klais und Mittenwald wird die Qualitätsstufe D und damit der Grenzwert erreicht. An den Haltepunkten Seeleiten-Berggeist, Grafenaschau, Altenau, Oberammergau, Ohlstadt, Oberau, Farchant, Kreuzeck-/Alpspitzbahn und Grainau errechnet sich Qualitätsstufe E und damit eine unzureichende Abstimmung. An den Haltepunkten Murnau Ort, Eschenlohe, Griesen (Oberbay), und Garmisch-Partenkirchen-Hausberg besteht keine ÖPNV-Anbindung am Haltepunkt.

Umsteigequalität zwischen Bus und Bahn

- Anschlussqualität*
- Qualitätsstufe A ● ● Richtwert
 - Qualitätsstufe B ● ●
 - 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)

- Gemeindehauptort
-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 58
 Quelle: Stationsdatenbank GAP, eigene Auswertungen
 Nahverkehrsplan
 Landkreis Garmisch-Partenkirchen



5.5 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Insgesamt zeigt sich bei Anwendung der Grenzwerte im Garmisch-Partenkirchen im Bestand bereits ein gutes Bild für den ÖPNV. Auch ohne Berücksichtigung von AST-Angeboten verbleiben kaum Grenzwertunterschreitungen (siehe Abbildung 34 und Abbildung 35).

Bei Anwendung der strengeren Richtwerte ergeben sich dagegen bereits deutlich mehr Unterschreitungen:

- In 13 Ortsteilen bestehen Richtwertunterschreitungen bei der räumlichen Erschließung, da einzelne Bereiche von Ortsteilen nicht ausreichend erschlossen sind. Bis auf den Ortsteil Hagen verfügen jedoch alle untersuchten Ortsteile über mindestens eine Haltestelle.
- Montag bis Freitag wird in 25 Ortsteilen (Mittelwert Sommer/Winter) und am Samstag sowie Sonn- und Feiertag in 16 Ortsteilen (Mittelwert Tagtypen sowie Sommer/Winter) der Richtwert zur Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt. Die Richtwertunterschreitungen sind jedoch hauptsächlich im nördlichen Landkreis zu verzeichnen. Auf den Verkehrsachsen wird der geforderte Takt ebenfalls überwiegend nicht erfüllt, da ein 30-min-Takt nur auf der von Bus und Bahn parallel bedienten Achse Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald erreicht wird. Am Sonntag hingegen wird der geforderte 60-min-Takt erfüllt. Im Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen besteht im Verhältnis zur Einwohnerzahl schon heute insgesamt ein sehr gutes Angebot. Der Richtwert wird bereits auf Hauptachse zwischen Marienplatz und Sebastianskirche erreicht.
- Bei der Erreichbarkeit zentraler Orte sind bei der Anbindung an Gemeindezentren wenige Richtwertunterschreitungen festzustellen. Bei der Anbindung an das nächstgelegene Mittel- und Oberzentrum ergeben sich dagegen in einigen Fällen Defizite.

Die Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse ist in Abbildung 34 und Abbildung 35 grafisch aufgearbeitet. 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.

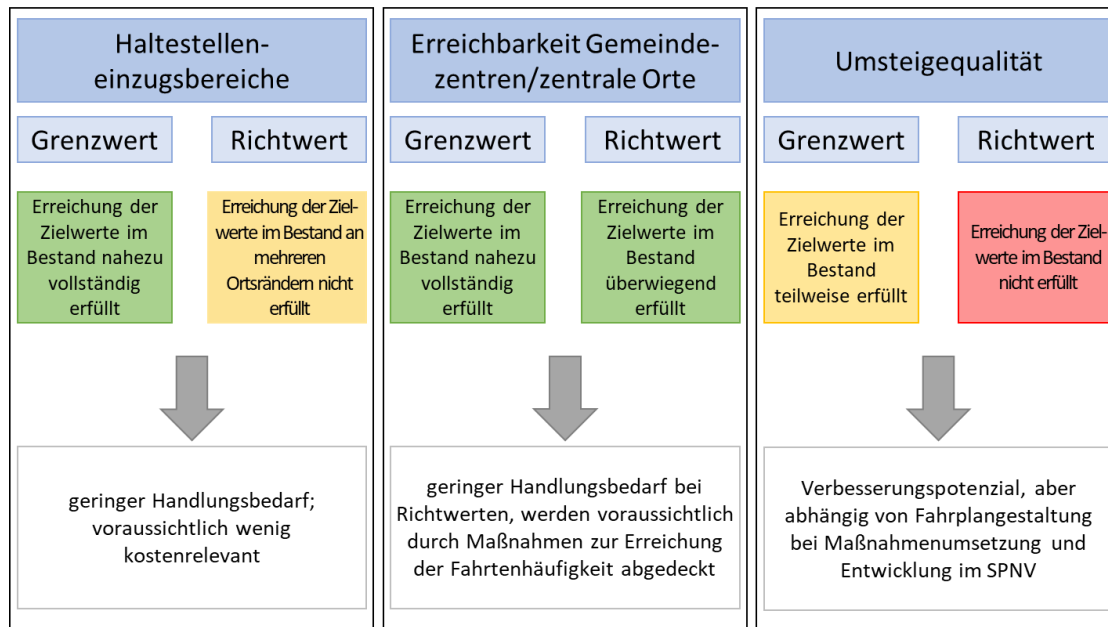


Abbildung 34 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse (1)

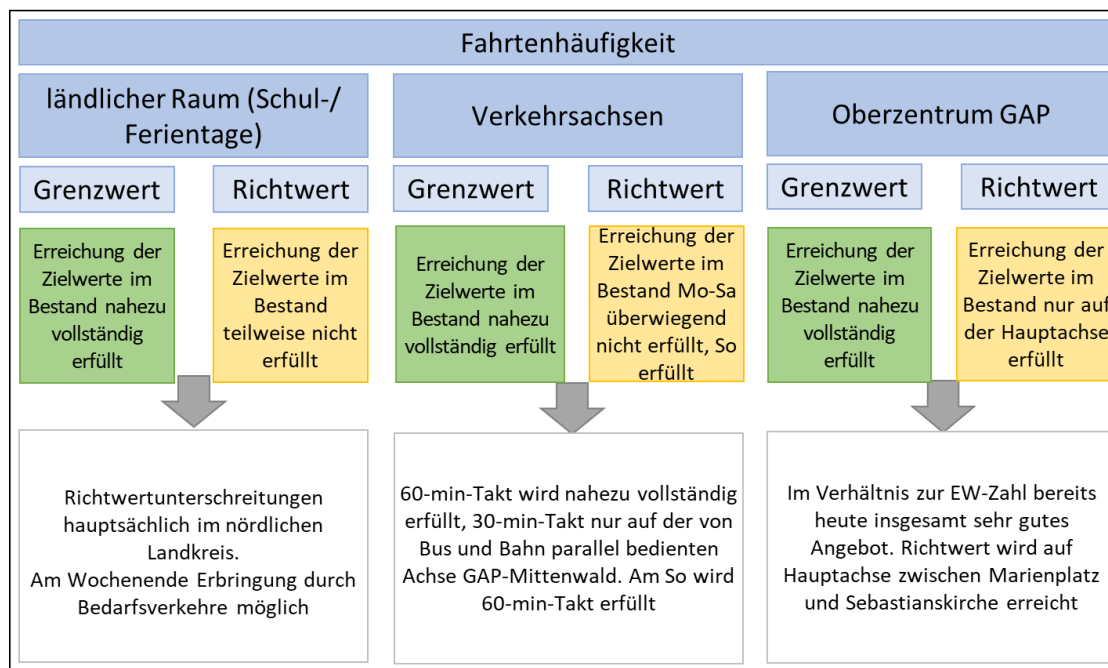


Abbildung 35 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse (2)

6 Barrierefreiheit

Nach dem Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan gemäß §8 Abs.3 PBefG [3] 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**

- Einsatz von Niederflurfahrzeugen oder Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum) oder Fahrzeugen mit mindestens gleichwertigen Standards.
- Kneeling (rechtsseitiges Absenken des Busses) ist zwingend erforderlich

- **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.
- Bei neuen bzw. von Umbaumaßnahmen betroffenen Haltestellen soll die Bordhöhe mindestens 18 cm betragen, besser jedoch 21 cm, sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist.
- Zudem sollten möglichst taktile Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden sein (unter Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten) mit einer hindernisfreien Freifläche von mindestens 1,80 m.

- **Zu- und Abwegung:**

- In der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Steigung 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 Steigung 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 (Zuständigkeit bei Gemeinden bzw. Straßenbaulastträgern).

- **Fahrgastinformation:**

- Fahrgastinformationen sind barrierefrei auszugestalten (z.B. Homepage, mobile Informationssysteme, Fahrplanhefte, Fahrkartenautomaten).

- **Betriebliche Organisation:**

- Schulung des Fahr- und Servicepersonals
- Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten sowie Winterdienst.

Auch wenn der Ausbau der Bahnhöfe/Haltepunkte nicht dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen unterliegt, sollte dennoch auch für die Bahnhöfe/Haltepunkte der barrierefreie Ausbau weiterverfolgt werden (siehe Karte 59).

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 Garmisch-Partenkirchen 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-/Neubaumaßnahmen) ist grundsätzlich die vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

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

- **Fahrzeuge**

- Die für die Fahrzeuge nachfolgend genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn bei der betroffenen Linie ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besteht.
- 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 Mobilitätseingeschränkte 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.
- Bei Bedarfsverkehren.

- **Haltestellen**

- Die nachfolgend definierten Ausnahmen bei der Barrierefreiheit sollen die Verhältnismäßigkeit des notwendigen Einsatzes von Investitionsmitteln gewährleisten, sie gelten aber nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besteht.
- Haltestellen ohne vorhandenen, befestigten Gehweg müssen nicht über Hochborde verfügen.

- Bestehende Hochborde mit 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 Mobilitätseingeschränkte handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden.

Die Realisierung dieser Grundsätze zur Barrierefreiheit fällt nicht nur in den Aufgabenbereich des Landkreises, sondern ebenso sind auch die Verkehrsunternehmen und Gemeinden sowie Straßenbaulastträger 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/Haltepunkten, wichtige Umsteigepunkte), an öffentlich zugänglichen Einrichtungen (Einkaufs- und Ärztezentren, Veranstaltungsorte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
2. Priorität: Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen
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 200 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen.

Über diese generellen Prioritätenstufen hinaus gilt für den Fall, 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 und Gemeinden. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger und Gemeinden zu empfehlen, ggf. mit prozentualen Quoten und einer Priorisierung der Haltestellen.

Barrierefreiheit im SPNV

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

Die Ergebnisse sind in Karte 59 dargestellt.

7 Voraussichtliche Entwicklungen und Planungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 [5], im Regionalplan Oberland [7] sowie im Gesamtverkehrsplan Bayern [17] zu sichten. Planungen im SPNV und der benachbarten Aufgabenträger können dem Schienennahverkehrsplan [18] und den Nahverkehrsplänen der benachbarten Landkreise Ostallgäu, Weilheim-Schongau und Bad Tölz-Wolfratshausen entnommen werden. Für die Einwohner-Entwicklung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen wurde die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des statistischen Landesamts für Bayern bis 2031 herangezogen [10].

7.1 Planungen benachbarter Aufgabenträger und weitere verkehrsbedeutsame Entwicklungsplanungen

Im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Ostallgäu finden sich keine Festlegungen zu landkreisüberschreitendem Verkehr mit dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

Der Nahverkehrsplan Bad Tölz-Wolfratshausen wurde im Jahr 2021 fortgeschrieben, dort wird der Verbindung Kochel – Walchensee (–Wallgau – Krün – Garmisch-Partenkirchen) eine bedeutende Funktion für den Freizeitverkehr, insbesondere am Wochenende, beigemessen. Dort beschriebene Festlegungen sind mit dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen abzustimmen und zu berücksichtigen:

Sommerhalbjahr:

- Montag – Freitag an Schultagen: 60-min-Takt (HVZ, NVZ)
- Samstag, Sonn- und Feiertage: 30-min-Takt (8 – 19 Uhr)

Winterhalbjahr:

- Montag – Freitag an Schultagen: 60-min-Takt (HVZ), 120-min-Takt (NVZ)
- Samstag, Sonn- und Feiertage: 60-min-Takt (8 – 19 Uhr)

Die Nahverkehrsplan für den Landkreis Weilheim-Schongau ist derzeit in Bearbeitung (Stand August 2021). Insoweit sollte gegebenenfalls eine Abstimmung der Inhalte im laufenden Bearbeitungsprozess erfolgen. Auch das regionale Nahverkehrskonzept für den Landkreis Weilheim-Schongau aus dem Jahr 2012 sieht keine Zielsetzungen für die Anbindung an den Nachbarlandkreis Garmisch-Partenkirchen vor.

Bei der Planung von landkreis- und landesüberschreitenden Maßnahmen soll grundsätzlich eine Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen/dem betroffenen Aufgabenträgern erfolgen.

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 regionsspezifischer 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 IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen des **Regionalplans Region Oberland [7]** enthält folgende für den Nahverkehrsplan relevanten Festlegungen:

Zu 1 Öffentlicher Personennahverkehr

- In der Region Oberland soll eine ausreichende und flächendeckende Versorgung im öffentlichen Personennahverkehr angestrebt werden. Auf die Bildung von Tarifverbünden ist hinzuwirken.
- Bessere Verkehrsverbindungen sollen vordringlich zwischen den einzelnen zentralen Orten und zu den zentralen Orten aus dem jeweiligen Verflechtungsbereich geschaffen werden. Insbesondere sollen die Fahrpläne besser aufeinander abgestimmt werden.
- Die stark frequentierten Erholungsgebiete sollen mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln attraktiv bedient werden.
- Der öffentliche Personennahverkehr soll stärker als bisher die Belange des Schülertransports berücksichtigen.

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 Garmisch-Partenkirchen bezogen ergeben sich keine ÖPNV-relevante Aussagen.

Planungen im SPNV können dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen **Schienenverkehrsplan 2003-2005 [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 Garmisch-Partenkirchen.

7.2 Verkehrsprognose für den MIV und ÖPNV

Auf kommunaler Ebene liegen für die Gemeinden im Landkreis Garmisch-Partenkirchen keine Daten zu Verkehrsprognosen für den MIV und ÖPNV vor. Daher muss auf allgemeine Prognosen wie beispielsweise des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zurückgegriffen werden.

Die Prognosen zu den aktuell gültigen Verkehrs(wege)plänen müssen als veraltet eingeordnet werden. Aktueller ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zu sehen [19]. 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

Nach den Daten des statistischen Landesamtes wird die Bevölkerung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen von 2017 bis 2031 um 2,3 % auf rund 90.000 Einwohner ansteigen. Mit dem größten relativen Zuwachs ist demnach in den Gemeinden Eschenlohe (13,3%), Ettal (9,2%), Schwaigen (8,1%) und Großweil (7,7%) zu rechnen. Dagegen ist in den Gemeinden Grainau (-3,4%), Riegsee (-3,3%) und Krün (-2,6%) von der stärksten negativen Bevölkerungsentwicklung auszugehen. Insgesamt sind in lediglich fünf Gemeinden im Landkreis Bevölkerungsrückgänge zu erwarten, von denen zwei der Kategorie „stabil“ zugeordnet werden können (Karte 60).

Differenziert betrachtet zeigt sich (siehe Karte 61 bis Karte 64), dass insbesondere die Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen in allen Gemeinden des Landkreises stark zunehmen wird. Auch der Anteil der Gruppen der unter 18-jährigen steigt voraussichtlich in den meisten Gemeinden an, wobei in einzelnen Gemeinden im nördlichen und nordwestlichen Landkreis sowie in Krün teilweise auch negative Entwicklungen zu erwarten sind. Anders sieht es wiederum bei der Altersklasse 18 bis unter 40-jährige aus, für die, mit Ausnahme von Ohlstadt, in allen Gemeinden eine teils starke Abnahme prognostiziert wird. Ein tendenziell ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Prognose für die Altersgruppe der 40 bis unter 65-jährigen, bei der, abgesehen von einigen Ausnahmen (Wallgau,

Ettal, Eschenlohe und Bad Bayersoien), die Bevölkerung voraussichtlich moderat bis stark abnehmen wird. Somit kann festgehalten werden, dass die Bevölkerung entsprechend dem allgemeinen demographischen Trend altert, die Geburtenrate aber im (deutschlandweiten) Vergleich relativ hoch ist.

Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031 Gesamtbevölkerung

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

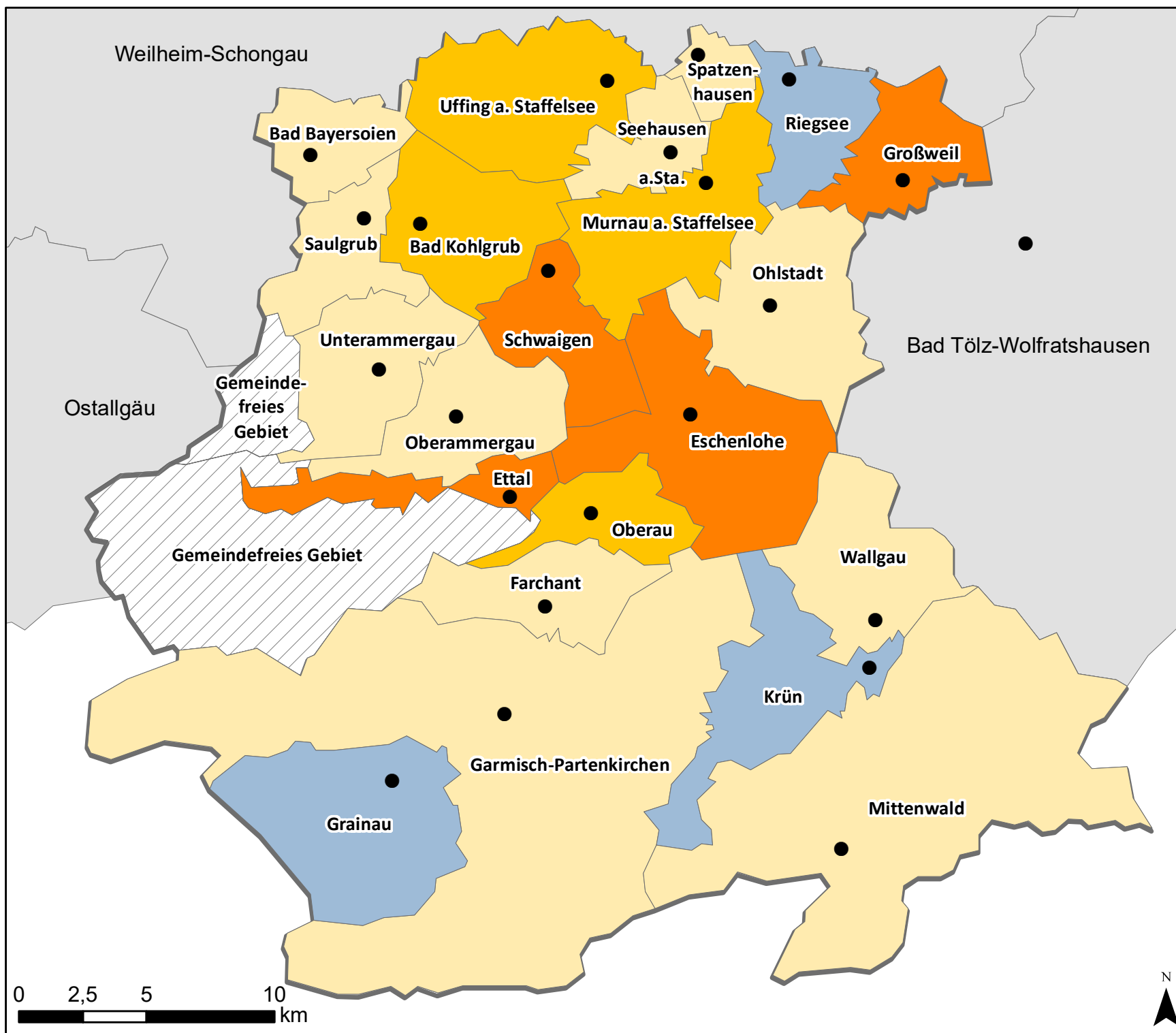
- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Keine Daten vorhanden

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 60

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031 unter 18-Jährige

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

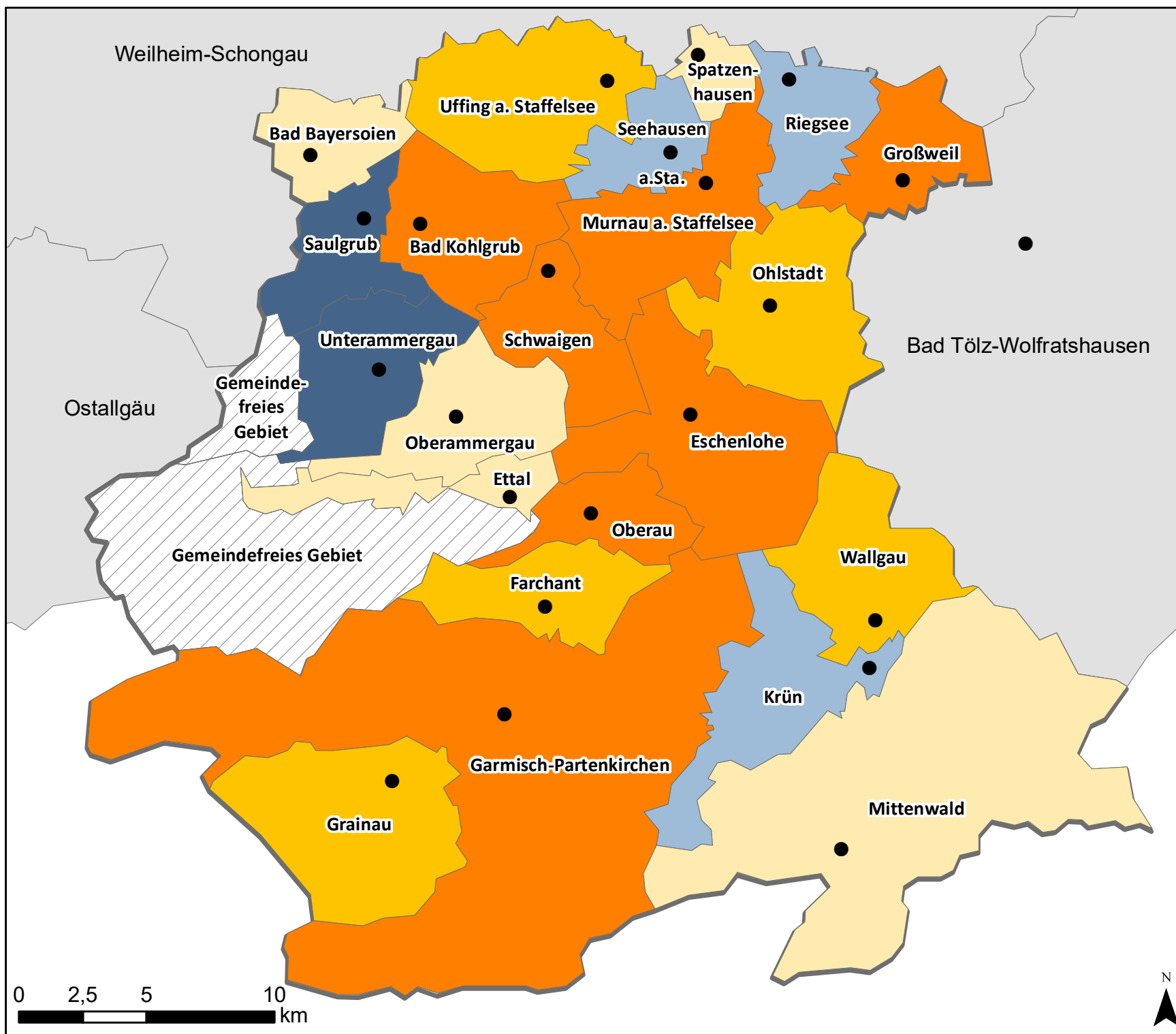
- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Keine Daten vorhanden

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 61

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031 18 bis unter 40-Jährige

Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)

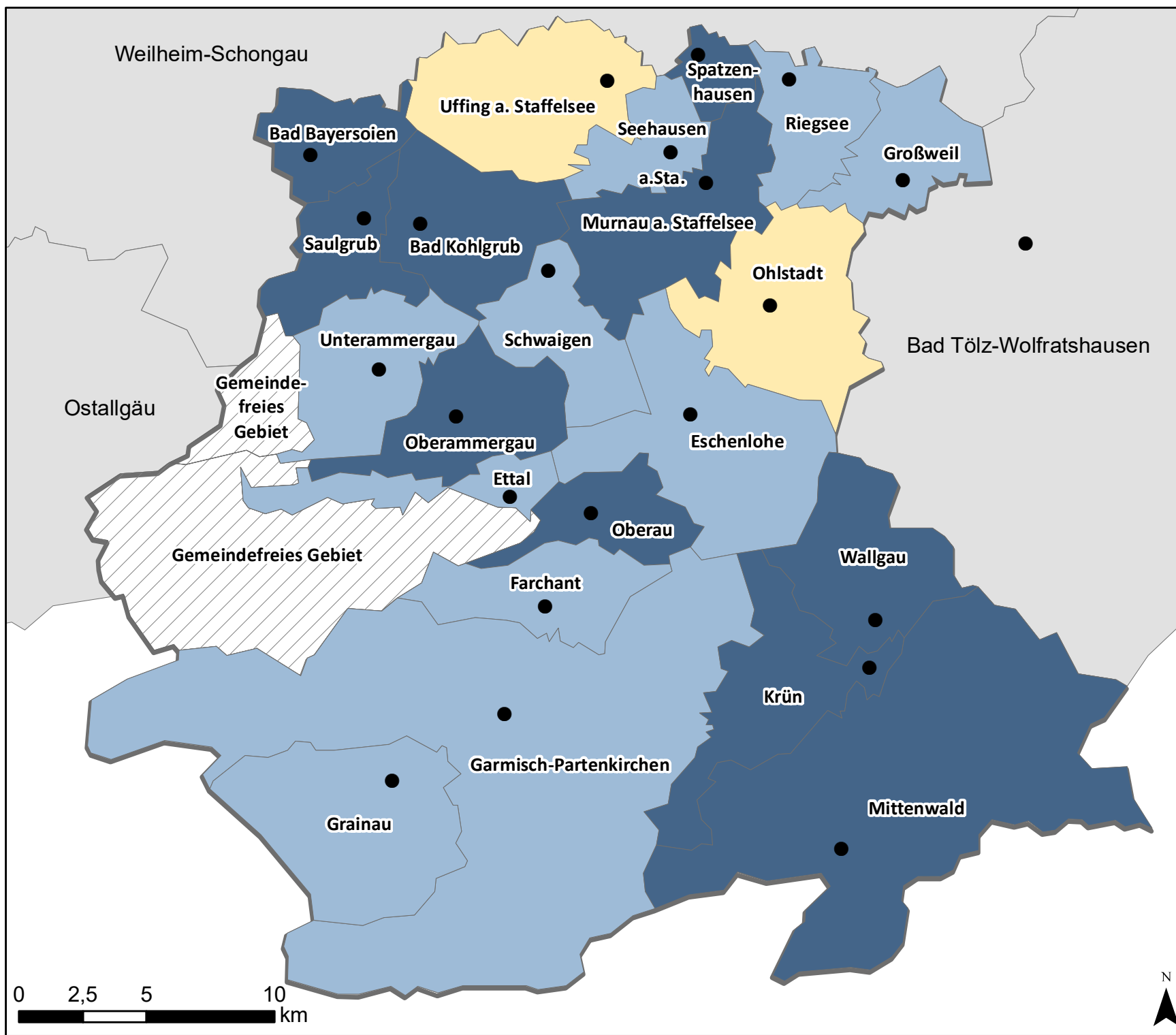
- unter -7,5% (stark abnehmend)
- 7,5% bis unter -2,5% (abnehmend)
- 2,5% bis 2,5% (stabil)
- über 2,5% bis 7,5% (zunehmend)
- über 7,5% (stark zunehmend)
- Keine Daten vorhanden

- Gemeindehauptort
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 62

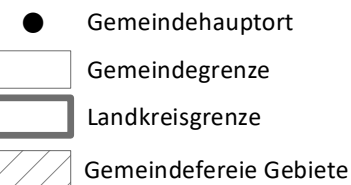
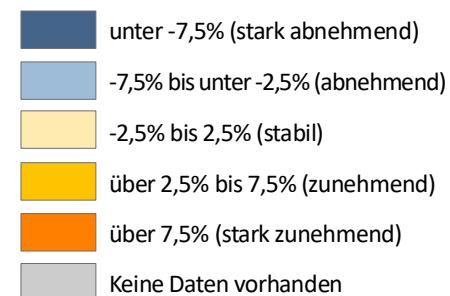
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031 40 bis unter 65-Jährige

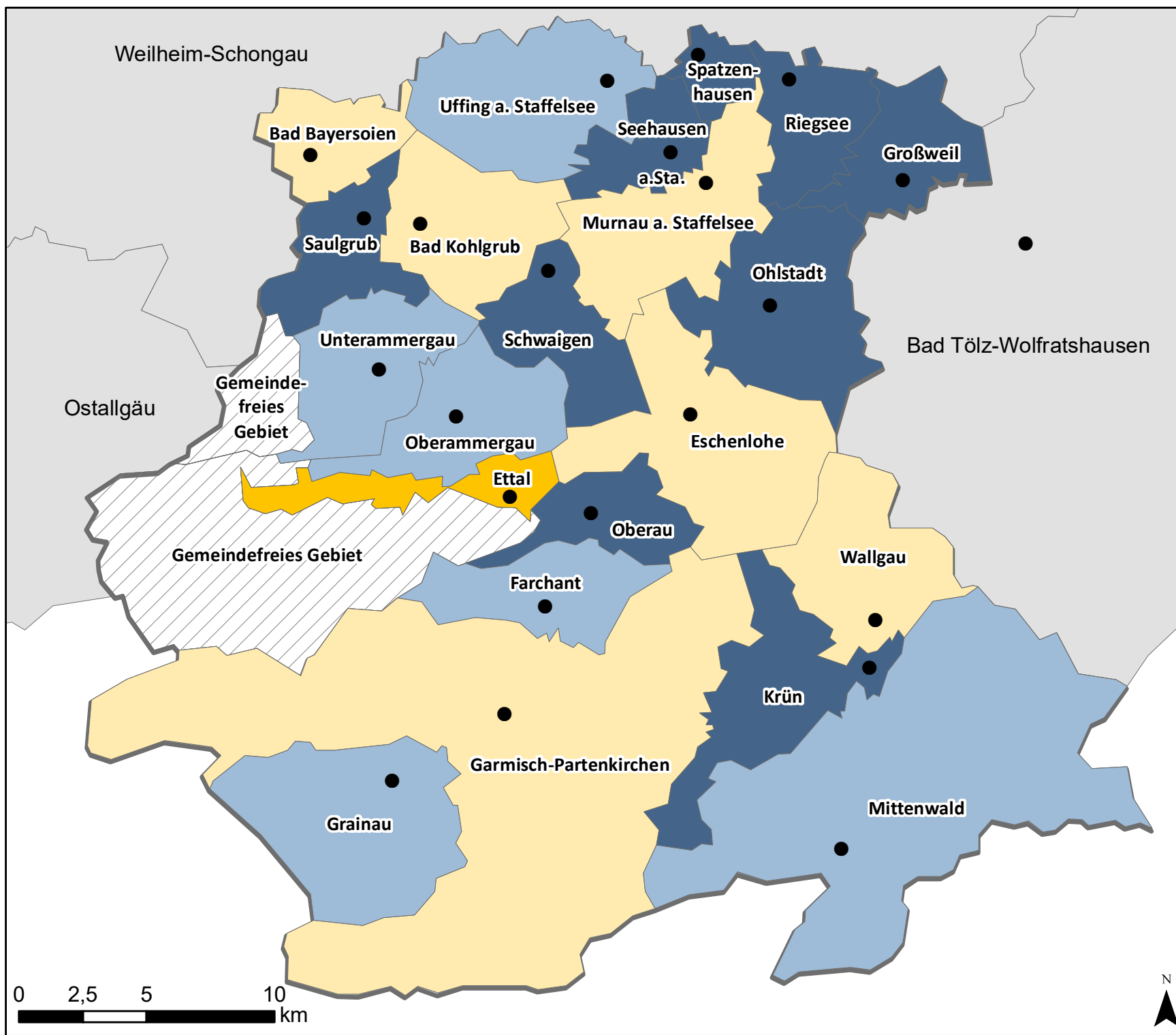
Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)



Karten-Nr.: 63

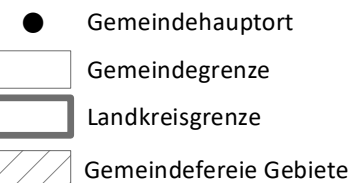
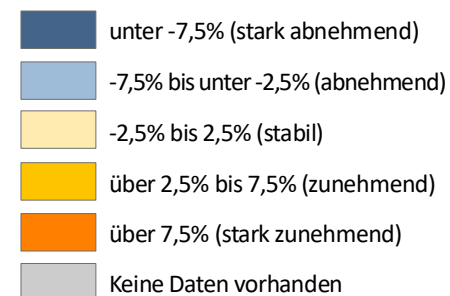
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Einwohnerentwicklung je Gemeinde bis 2031 über 65-Jährige

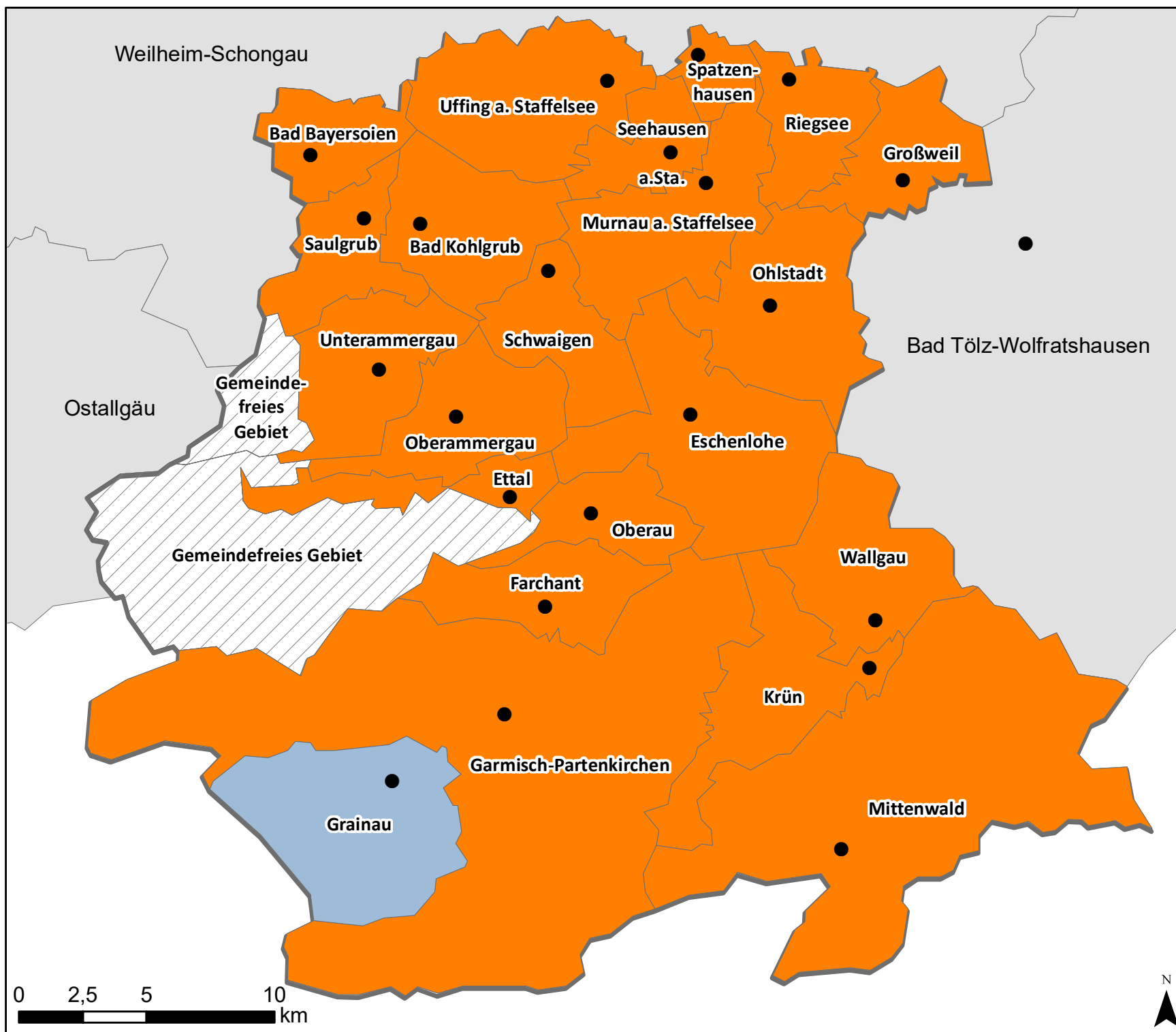
Einwohnerentwicklung 2017 - 2031 (in %)



Karten-Nr.: 64

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



8 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 36 dargestellt. Die Maßnahmen zum Fahrtenangebot und die Begleitmaßnahmen sind parallel weiterzuentwickeln und umzusetzen, eine Vorabgewichtung dieser Maßnahmenbereiche untereinander erfolgt nicht.

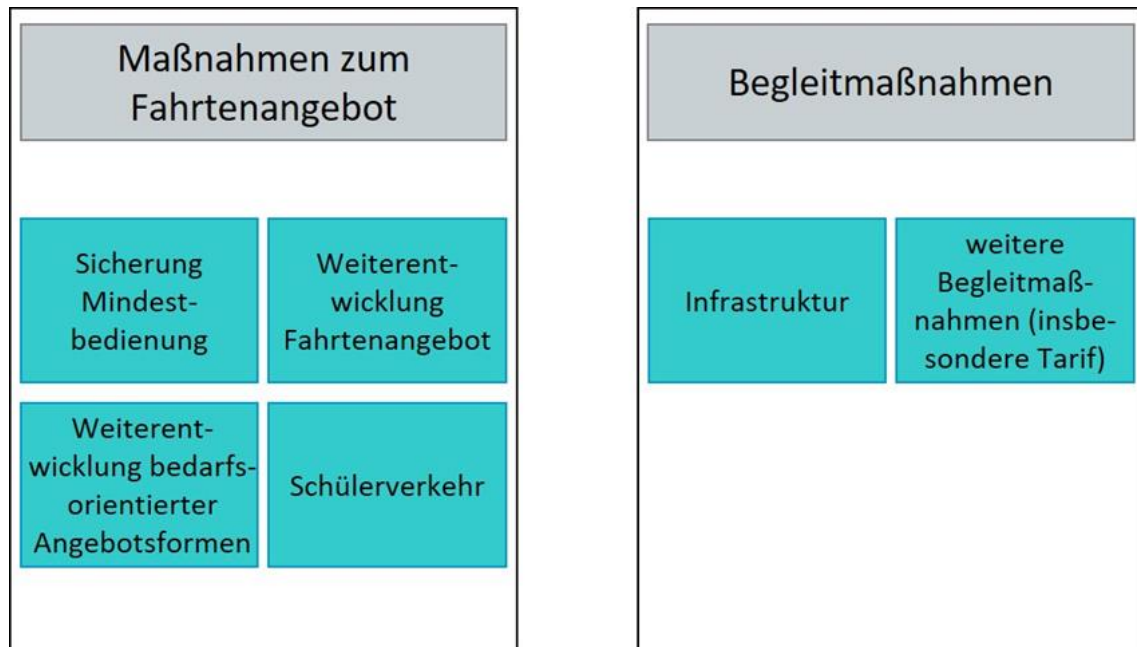


Abbildung 36 Rahmenkonzeption: Maßnahmenbereiche

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 Bedienungen abgebaut werden. Oberstes Ziel ist dabei im Landkreis Garmisch-Partenkirchen die Gewährleistung einer Einhaltung der Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sein, um einen guten Standard zu sichern.

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 prüfen und nach Möglichkeit zu beheben. Auch hier gilt es mindestens die Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu erreichen.

8.1.2 Weiterentwicklung Fahrtenangebot

Neben der Gewährleistung einer Mindestmobilität im Sinne der Festlegungen der Richtwerte in Kapitel 8.1.1 ist insbesondere in Bereichen mit höherem Nachfragepotenzial ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot anzustreben.

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung wurden zahlreiche Verkehrsachsen definiert, für die der 30-min-Takt gefordert wird und dieser Richtwert unter den spezifischen Randbedingungen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen an allen Betriebstagen zur Anwendung gebracht.

Eine Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV wurden zudem spezifische funktionale Anforderungen betrachtet. Hier ist insbesondere die Berücksichtigung von touristischen Aspekten zu nennen.

8.1.3 Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen

Es wird eine Weiterentwicklung der bedarfsorientierten Angebotsformen auf Basis der bestehenden Systeme angestrebt. Diese Weiterentwicklung betrifft insbesondere Räume mit disperser Siedlungsstruktur (auch Grundangebot am Wochenende) sowie Zeiten mit geringer Nachfrage.

8.1.4 Schülerverkehr im ÖPNV

Die Gestaltung des Schülerverkehrs ist für den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen von grundlegender Bedeutung. Das Angebot im ÖPNV ist kontinuierlich an die Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen (z.B. neue Schulstandorte, veränderte Schulzeiten) anzupassen.

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.

8.2 Begleitmaßnahmen

8.2.1 Infrastruktur

Die 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 (siehe Kap. 6).

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Haltestellen-Kennzeichnung und Haltestellen-Ausstattung. Um dem Fahrgast ein einheitliches Bild des ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen zu vermitteln, sollen einheitliche Empfehlungen zur Haltestellen-Kennzeichnung herausgegeben werden. Vor Umsetzung ist aber die weitere Entwicklung eines möglichen Beitritts in den Münchener Verkehrsverbund (MVV) abzuwarten, da sich hieraus Anforderungen an ein verbundweites Erscheinungsbild ergeben können. Gesonderte Untersuchungen dazu laufen derzeit.

Ebenfalls anzuführen ist die bauliche Verbesserung der Schnittstellen. 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 (v.a. Markt Murnau und Markt Garmisch-Partenkirchen), 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)

Ein wichtiger 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:

- Prüfung Anschluss an Verkehrsverbund MVV
- Beibehaltung/Weiterentwicklung flächendeckend gültiger, zielgruppenspezifischer Tarifangebote

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:

- Statische Informationen
 - einheitliche und laufend aktualisierte Haltestellenaushänge.
- Echtzeitinformation
 - flächendeckende Einführung (Internet, App, ausgewählte Haltestellen).

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

- Anschlusssicherung an wichtigen Umsteigehaltestellen (Schaffung der technischen Voraussetzungen auch für systemübergreifende Anschlusssicherung Bahn-Bus, Definition von Wartezeiten bei Verspätungen)
- Festlegung 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 der Richtwertunterschreitungen in der Bedienungshäufigkeit. Diese Richtwertunterschreitungen wurden einer umfangreichen Prüfung des zur Richtwerterreichung notwendigen Fahrtenumfangs unterzogen. In Abhängigkeit vom Tagtyp und der Verkehrszeit (siehe Tabelle 17) wurden dann die zum Zielwert (siehe Tabelle 16) fehlenden Fahrten ergänzt. Für die zusätzlichen Fahrten erfolgte eine detaillierte Berechnung der dadurch jährlich anfallenden Kilometer-Mehrleistung und der damit verbundenen Kosten.

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
Ländlicher Raum	> 3.000	11 - 21 FP/Tag	6 - 15 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	>1.000 – 3.000	6 - 12 FP/Tag	3 - 8 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag	2 - 3 FP/Tag
	- 1.000	3 - 7 FP/Tag	3 - 5 FP/Tag	1 - 2 FP/Tag	1 - 2 FP/Tag
Verkehrsachsen		NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten			

Tabelle 16 Festlegung Fahrtenhäufigkeit Landkreis Garmisch-Partenkirchen

	NVZ	SVZ
Mo - Fr	6 - 19 Uhr	5 - 6 und 19 - 24 Uhr
Samstag	7 - 19 Uhr	6 - 7 und 19 - 24 Uhr
Sonntag	7 - 19 Uhr	6 - 7 und 19 - 24 Uhr

Tabelle 17 Definition Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die Festlegungen erfolgten auf Basis der Festlegungen der Bestandsaufnahme, der Schwachstellenanalyse, relevanter Aussagen aus den Arbeitskreisen bzw. Sitzungen politischer Gremien sowie bi- und multilateraler Diskussionsrunden zwischen dem Auftraggeber und dem Planungsbüro.

Die in Tabelle 16 dargestellten Bedienungsstandards werden für den ländlichen Raum nur von Montag – Freitag angewendet, an Schultagen gemäß Leitlinie und an Ferientagen mit vorgeschlagenen Werten. Für das Wochenende werden keine Zielwerte festgelegt, da außerhalb der Verkehrsachsen hier bedarfsorientierte Angebote sinnvoller erscheinen als fixe Werte für Linienfahrten. Hierauf wird näher in Kap. 9.4.3 eingegangen.

9.2 Maßnahmen zum Fahrtenangebot

Das Zielnetz (Abbildung 37) zeigt das hierarchische System der Maßnahmen zum Fahrtenangebot. Oberste Ebene und Rückgrat für den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist der 30-min-Takt gemäß Richtwert im Schienenverkehr, der im Landkreis aktuell nicht erfüllt wird. Deshalb werden in Kap 9.2.1 die hierfür notwendigen und seitens des Landkreises Garmisch-Partenkirchen angestrebten Maßnahmen benannt, wenngleich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegt.

Ergänzt wird das Schienennetz durch die Bus-Verkehrsachsen, die auf Grundlage der Regional- und Landesplanung und unter Berücksichtigung touristischer Aspekte definiert wurden. Auf den Achsen ist ebenfalls ein 30-min-Takt gemäß Richtwert vorgesehen (siehe Kap. 9.2.2). Die in Kapitel 9.2.2 dargelegten Maßnahmen entsprechen auch wesentlichen Aspekten des „Aktivszenarios ÖV 2030“ des Strukturgutachtens Oberland [4], insbesondere die schnelle Ost-West-Tangenten im Busverkehr (s. Alpenbus) und das getaktete Hauptnetz mit Bündelungsfunktion werden umgesetzt.

Für die Ortsbuslinien im Markt Garmisch-Partenkirchen werden lediglich qualitative Hinweise zu anzustrebenden/zu empfehlenden Verbesserungen gemacht, da die Aufgabenträgerschaft nicht beim Landkreis liegt (siehe Kap. 9.2.3). Eine Bindungswirkung konkreter Vorgaben ist nicht gegeben.

Darüber hinaus werden die restlichen Buslinien allgemein dem ländlichen Raum zugeordnet (siehe Kap. 9.2.4), auf denen grundsätzlich die Richtwerte eingehalten werden sollen. Für alle Maßnahmen berücksichtigt sind Angebote für Gewerbe, Freizeit und Tourismus.

Zusätzlich ergänzt wird das Angebot durch ein bedarfsorientiertes Angebot. Diese Weiterentwicklung betrifft insbesondere Räume mit disperser Siedlungsstruktur (auch Grundangebot am Wochenende) sowie Zeiten mit geringer Nachfrage (siehe Kap. 9.2.5).

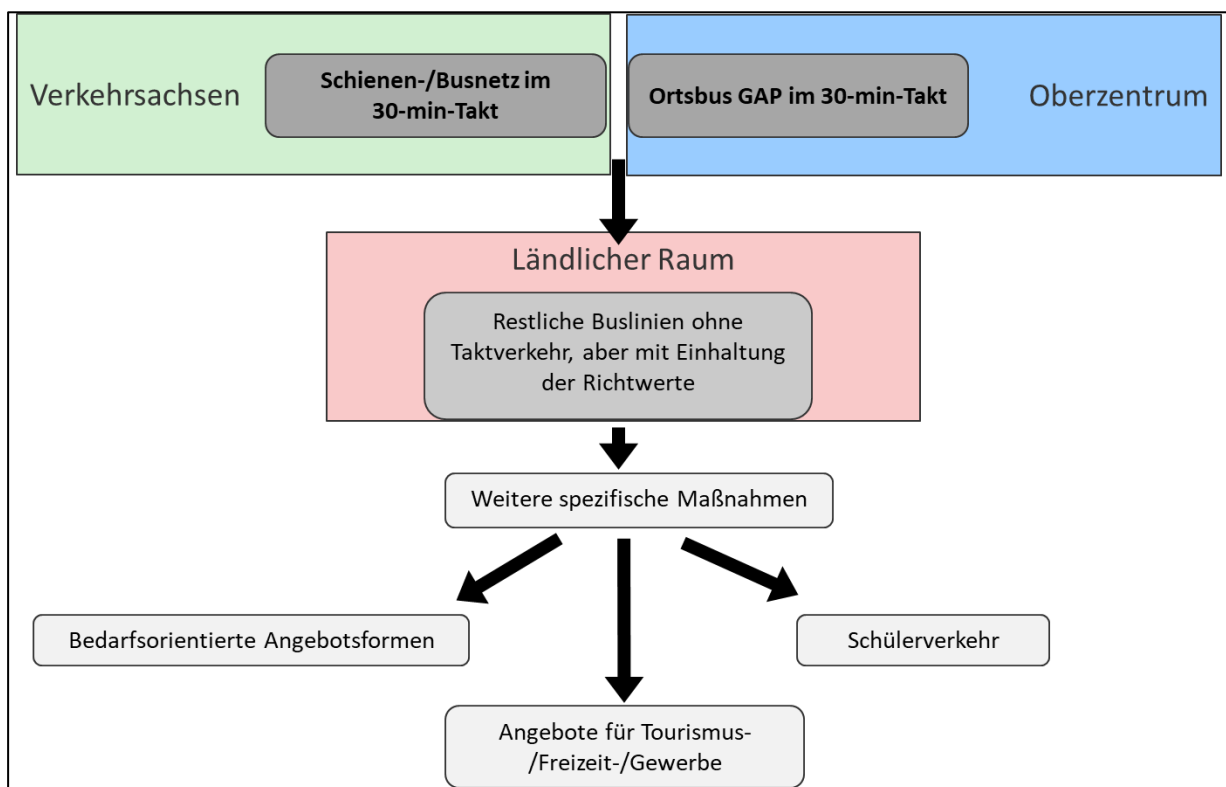


Abbildung 37 Entwurf Zielnetz

In den folgenden Kap. 9.2.1 bis 9.2.7 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 Landkreis Garmisch-Partenkirchen berücksichtigt. Auf Basis einer Bandbreite der Kosten von brutto 2€ – 4€ pro Kilometer (Erfahrungswert) wurde der finanzielle Mehraufwand berechnet, um realistische Größenordnungen aufzeigen zu können.

9.2.1 Maßnahmen auf Bahn-Verkehrsachsen

In der Karte zur Raumstruktur im alten Regionalplan aus dem Jahr 2001 ist die Achsen Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen – Murnau als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung definiert. Hinzu kommen weitere Achsen im Landkreis, die vom SPNV bedient werden, diese sind Garmisch-Partenkirchen – Grainau, Garmisch-Partenkirchen – Ehrwald und Murnau – Oberammergau. Hier liegt die Aufgabenträgerschaft beim Freistaat Bayern bzw. bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Der auf den Verkehrsachsen an allen Tagen geforderte 30-min-Takt wird derzeit auf keiner der im Landkreis verlaufenden Bahn-Achsen erreicht. Eine Taktverdichtung ist auf Basis der derzeitigen Infrastruktur aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Nach Aussage BEG bestehen Bestrebungen, die Strecke auszubauen, da die Nachfrage dies rechtfertigt. Zudem liege die Besonderheit vor, dass die Auslastung am Wochenende zum Teil größer sei als von Montag bis Freitag. Der Landkreis fordert den Ausbau auf einen 30-min-Takt auf allen Schienenstrecken, die im Landkreis verlaufen. Inwieweit dies ein exakter 30-min-Takt oder eher ein 30-min-Rhythmus sein soll, hängt von den konkreten Randbedingungen ab (s. unten).

Für die Bahn-Achse Murnau – Garmisch-Partenkirchen bestehen nach derzeitigem Planungsstand zwei mögliche sinnvolle Maßnahmen für die Strecke: Die erste Variante ist der Ausbau zu einem reinen 30-min-Takt, bei dem die Züge an allen Haltepunkten zwischen Murnau und Garmisch-Partenkirchen halten. Die zweite Variante ist ein 30-min-Rhythmus, bei dem etwa jeder zweite Zug an allen Haltepunkten hält und die restlichen Züge die Strecke mit weniger Zwischenhalten fahren. Dies verkürzt die Gesamtreisezeit und macht die Bedienung insbesondere für Fahrten von/nach München attraktiv. Derzeit wird die Variante 2 präferiert. Eine Verlängerung nach Mittenwald ist derzeit nicht angedacht, wird jedoch seitens des Landkreises gewünscht.

Um den 30-min-Takt auf der Strecke Murnau – Garmisch-Partenkirchen bereits kurzfristig zu realisieren, bestehen Überlegungen zur Einführung einer Express-Buslinie (siehe Kap. 9.2.2).

Auf den Bahn-Achsen Murnau – Oberammergau und Garmisch-Partenkirchen – Grainau ist ein Ausbau des derzeitigen 60-min-Takts nach Aussage der BEG aktuell nicht geplant. Seitens des Landkreises wird aber generell ein 30-min-Takt auf den Bahnstrecken im Landkreis Garmisch-Partenkirchen angestrebt.

9.2.2 Maßnahmen auf Bus-Verkehrsachsen

Auf Basis der Bestandsaufnahme, der Schwachstellenanalyse, relevanter Aussagen aus den Arbeitskreisen bzw. Sitzungen politischer Gremien sowie bi- und multilateraler Diskussionsrunden zwischen dem Auftraggeber und dem Planungsbüro wurden zudem die Bus-Achsen Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald – Wallgau – (Kochel am See) und Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Oberammergau – Bad Bayersoien – Echelsbacher Brücke festgelegt, die nicht vollständig von der Bahn bedient werden, teilweise aber parallel zu dieser verlaufen (siehe Karte 65). Zudem wird zwischen Garmisch-Partenkirchen und Murnau eine Expresslinie im Stundentakt geplant, die eine Ergänzung zum Bahnangebot darstellen soll, bis im Schienenverkehr der 30-min-Takt realisiert wird.

Die für die Busachsen vorgesehenen Maßnahmen werden im Folgenden im Einzelnen erläutert. Zunächst erfolgt eine textliche Beschreibung der Maßnahmen, ergänzend werden anschließend Maßnahmensteckbriefe angefügt, aus denen alle relevanten Informationen (u.a. abgeschätzte Kosten) zu den Maßnahmen hervorgehen.

Busachsen mit Angebotsmaßnahmen

Ortsteile ab 200 EW

ländliche Räume

-  bis 1.000 EW
-  >1.000 bis 3000 EW
-  über 3.000 EW

Gebietskategorie gemäß LEP 2015

-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Kreisregionen mit bes. Handlungsbedarf
-  Einzelgemeinden mit bes. Handlungsbedarf
-  Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen

 Busachse

 Verlängerung der Busachse in Nachbarlandkreis

 Verlängerung der Busachse nach betrieblichen Möglichkeiten

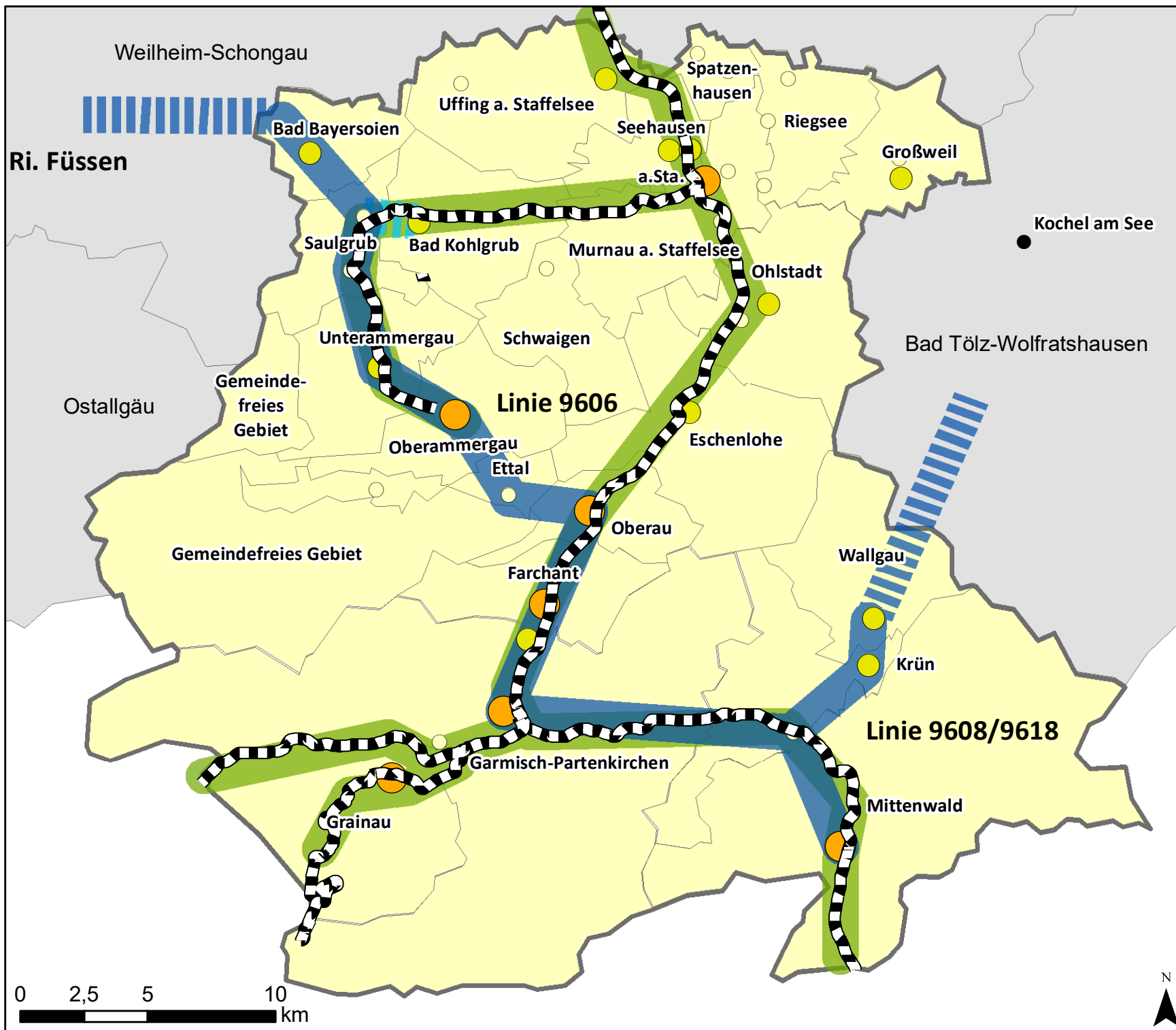
 Gemeindegrenze

 Landkreisgrenze

Karten-Nr.: 65

Quelle: LEP Bayern Teilfortschreibung 2015,
Regionalplan Oberland 2020, 2001

Nahverkehrsplan
Landkreis Garmisch-Partenkirchen



Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald – Wallgau – (Kochel am See):

Die Achse Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald – Wallgau – (Kochel am See) wird derzeit von den Linien 9608 und 9618 bedient. Die Linie 9608 verkehrt vom Markt Garmisch-Partenkirchen über Krün und Wallgau in Richtung Kochel am See im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Die Linie 9618 verbindet Garmisch-Partenkirchen mit Mittenwald und endet in Wallgau. Auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Klais ergibt sich durch die beiden versetzt getakteten Linien ein 30-min-Takt, zudem fährt parallel die Bahn. Auf der Strecke Mittenwald – Klais ist durch die Linie 9618 und das Bahnangebot heute ebenfalls bereits ein (nicht ganz exakter) 30-min-Takt gegeben. Um den 30-min-Takt auf gesamter Strecke herbeizuführen, sind somit Bestandsergänzungen auf der Teilstrecke Klais – Wallgau nötig. Eine entsprechende Angebotsausweitung wurde im Juli 2021 vom Kreistag beschlossen.

Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Oberammergau – Bad Bayersoien – Echelsbacher Brücke – (Füssen):

Die Achse Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Oberammergau – Bad Bayersoien – Echelsbacher Brücke – (Füssen) wird von der Linie 9606 bedient. Diese verkehrt derzeit stündlich, jedoch nicht ganztägig im Taktverkehr. Auf den Strecken Garmisch-Partenkirchen – Oberau sowie Oberammergau – Saulgrub besteht Parallelverkehr zur Bahn, wodurch etwa zwei Fahrten pro Stunde vorliegen und sich ein ungefährer 30-min-Takt ergibt. Im Sinne der Richtwerte nicht hinreichend erfüllt werden somit die Teilstrecken Oberau – Oberammergau sowie Saulgrub – Echelsbacher Brücke. Hier sind Bestandsergänzungen notwendig. Um keinen Umsteigezwang für Teilstrecken zu bewirken, wird von einer durchgehenden Realisierung des 30-min-Takts auf der Linie 9606 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Echelsbacher Brücke ausgegangen.

Potenzielle Umsteigemöglichkeiten zur Bahn ergeben sich in Garmisch-Partenkirchen, Oberau, Oberammergau und Saulgrub. Die Etablierung eines Umsteigepunkts in Saulgrub ermöglicht den Umstieg von/nach Bad Bayersoien von/zur Bahn Richtung Murnau. Ein Umsteigen zwischen Bus und Bahn ist jedoch nicht gleichzeitig an allen Bahnhöfen und Haltepunkten realisierbar. Hinsichtlich eines Umstiegs von Bus zu Bus soll die Umsteigebeziehung zwischen der Linie 9606 und der bestehenden Linie 9822 in Richtung Schongau an der Echelsbacher Brücke abgestimmt werden.

Einige Fahrten der Linie 9606 werden über Bad Kohlgrub geführt, wodurch sich auch hier Umsteigemöglichkeiten von/zur Bahn ergeben, die im Zuge der Einführung des 30-min-Taktes weiter verbessert werden sollen, soweit betrieblich möglich.

Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Eschenlohe – Ohlstadt – Murnau:

Die Schwachstellenanalyse (siehe Kap. 5) hat gezeigt, dass der auf den Verkehrsachsen angestrebte 30-min-Takt auf der nur von der Bahn bedienten Strecke Garmisch-Partenkirchen – Murnau im aktuellen Bestand nicht erreicht wird. Mit der derzeitigen Infrastruktur ist eine Taktverdichtung auf einen 30-min-Takt im Bahnangebot technisch nicht möglich. Um dem Bedarf auf der Strecke bereits vor einem schienenseitigen Ausbau abzudecken, soll das derzeitige Angebot auf der Schiene (siehe Kap. 5.2.3) durch eine neu zu schaffende Expressbuslinie zwischen dem Markt Garmisch-Partenkirchen und dem Markt Murnau ergänzt werden. Diese soll auf direktem Wege mit nur ausgewählten Halten zwischen den beiden Start- und Endpunkten im 60-min-Takt und parallel versetzt zu den Zügen verkehren. Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten von Bus und Bahn ergibt sich dadurch zwar kein exakter gemeinsamer 30-min-Takt, jedoch wird das Gesamtangebot auf der Strecke und die Anbindung des Loisachtals durch dann zwei Fahrten pro Stunde deutlich aufgewertet. Diese Expresslinie soll nur so lange bedient werden, bis der 30-min-Rhythmus auf der Schiene realisiert wird. Es soll somit kein Schienenparallelverkehr entstehen, sondern durch das versetzte Fahren lediglich eine Angebotsergänzung erfolgen.

Dennoch muss darauf hingewiesen werden, dass eine solche Angebotsverbesserung seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft kritisch gesehen wird.

Bei Betrachtung der Fahrpläne zeigt sich, dass die Züge etwa zur Minute 28 von Murnau in Richtung Garmisch-Partenkirchen verkehren und ca. 26 Minuten für diese Strecke benötigen. In die Gegenrichtung verlassen die Züge zur Minute 5 bzw. 7 den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Die Buslinie 9606 benötigt für die Strecke Garmisch-Partenkirchen – Oberau ca. 15 Minuten, die Buslinie 9607 für die Strecke Oberau – Murnau ca. 30 Minuten. Dies entspricht einer Fahrzeit von ca. 45 Minuten, jedoch werden dabei sämtliche Haltestellen auf der Strecke bedient.

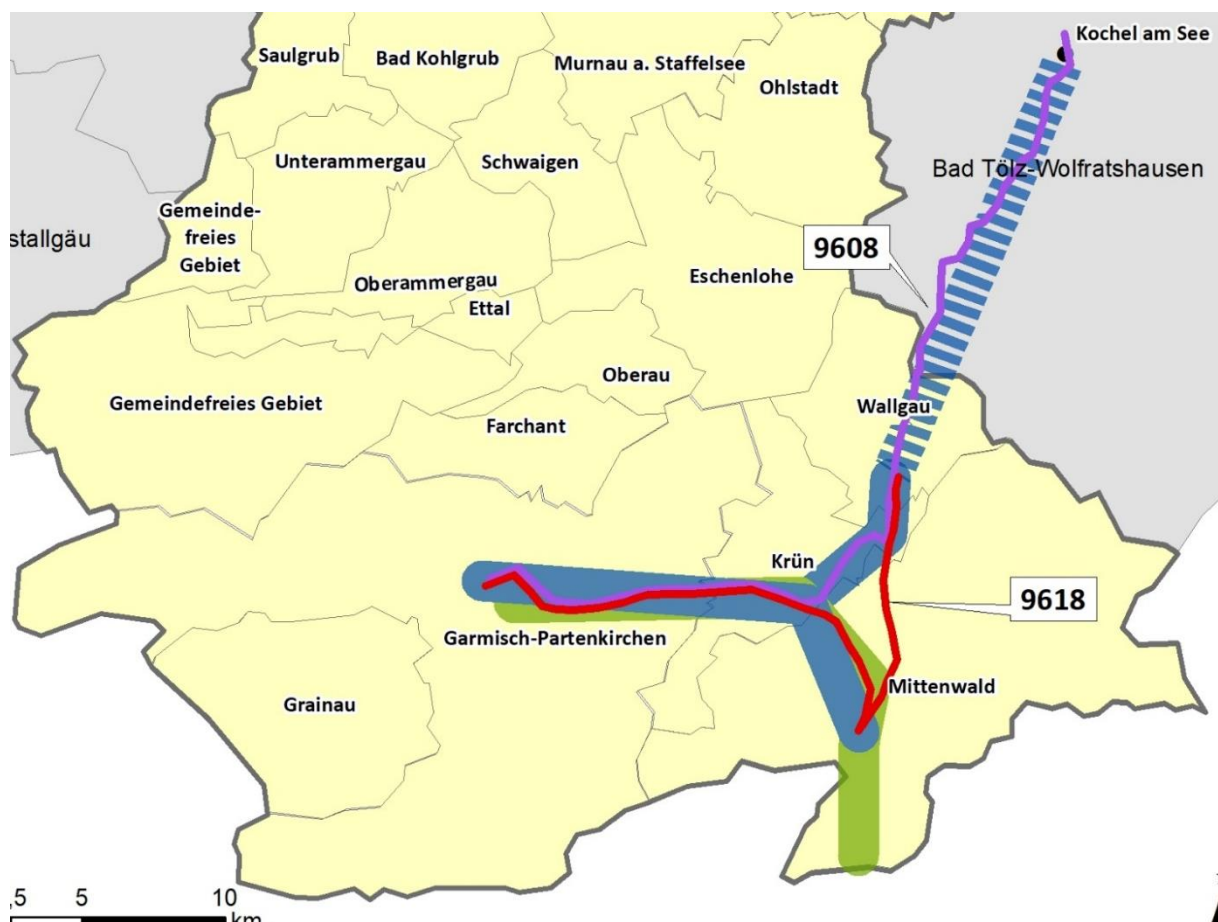
Auch wenn die neue Express-Buslinie zukünftig nur an ausgewählten Haltestellen hält und in Anbetracht des Verkehrsaufkommens insbesondere am Wochenende, erscheint ein exakter Stundentakt versetzt zu den Zügen umlauftechnisch nicht realisierbar, da sich die geschätzte Fahrzeit pro Strecke auf höchstens 35 Minuten verringert. Aufgrund der hohen Nachfrage zwischen Garmisch-Partenkirchen und Murnau wird dennoch empfohlen, dass die Express-Linie umgesetzt wird. Um den betrieblichen Aufwand in Grenzen zu halten und den näherungsweise Stundentakt mit einem Bus realisieren zu können (60-min-Umlauf), wird empfohlen, jeweils entgegen der Lastrichtung Zwischenhaltestellen auszulassen, dies gilt insbesondere dann, wenn damit Umwege verbunden sind (z.B. Ohlstadt). Durch die daraus resultierenden zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde ergibt sich somit

zumindest zeitweise ein zur Bahn versetzter 30-min-Rhythmus, der das Angebot auf der Strecke deutlich aufwertet.

Zur weiteren Konkretisierung der Schnellbuslinie wird die Erstellung eines detaillierten Betriebskonzepts empfohlen, in dem Art und Umfang des Angebots definiert wird. Dabei ist insbesondere auch festzulegen, in welchem Umfang jeweils die Bedienung der Gemeinden Farchant, Ohlstadt und Eschenlohe erfolgen kann.

Hauptachse

Linie: 9608/9618



Ziel:	• Zwischen Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald bereits heute sehr gutes paralleles Angebot von Bus und Bahn • Bestandsergänzungen und Umstrukturierungen für durchgehenden 30-min-Takt (Sommer und Winter), insbesondere Abschnitt Klais – Wallgau – Kochel • Abstimmung mit Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
--------------	--

	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
Ziel-Takt:	NVZ:	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt
	SVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt

Betriebszeit:	NVZ	6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	• Bestehendes Angebot als Basis • Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes • Abstimmung im Sinne versetzter Fahrten zwischen Bus und Bahn
--	--

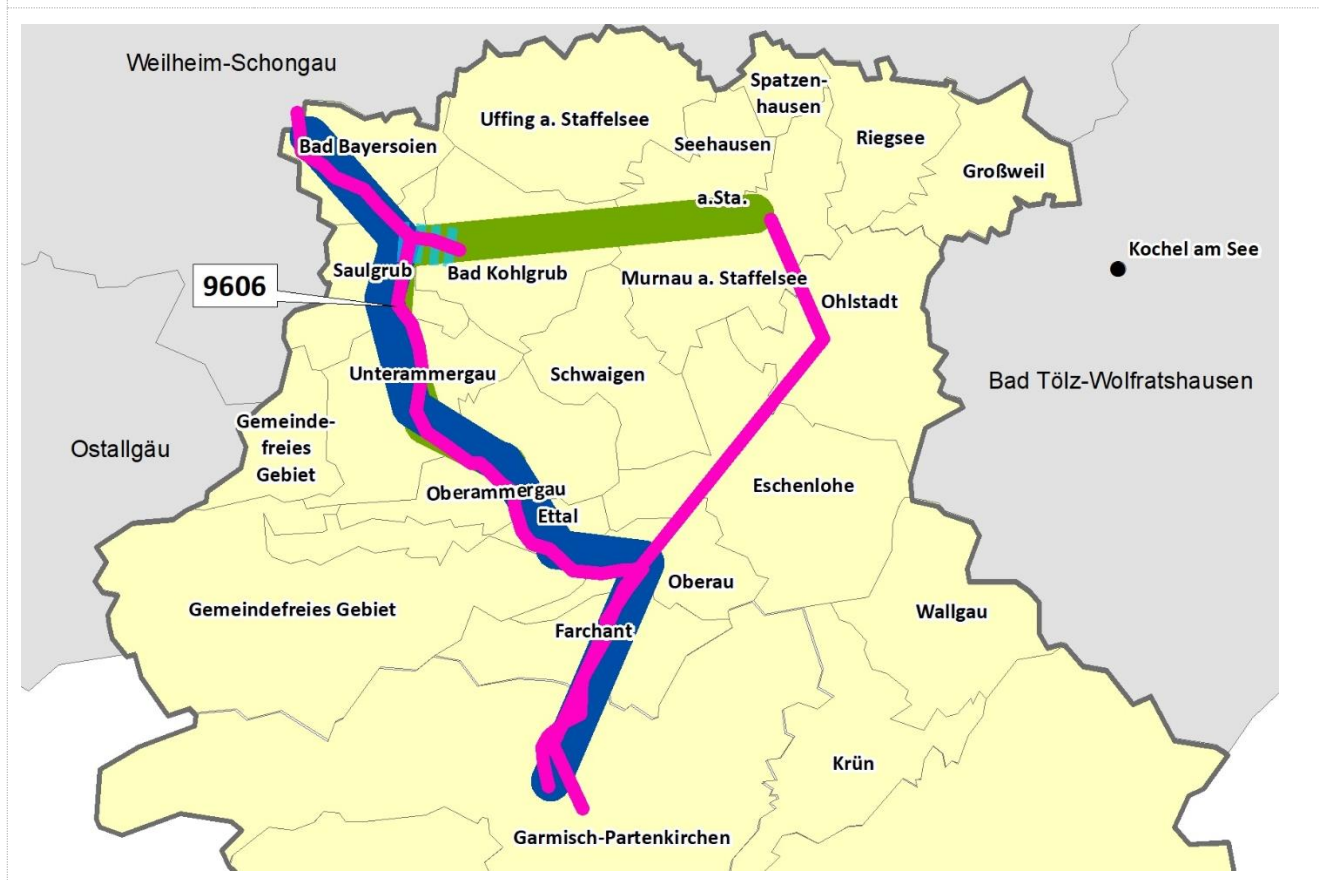
Linie 9608/9618:
Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald – Wallgau – (Kochel am See)

			Anz. zusätzl. Fahrten*	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Jahr
Montag - Freitag Schule	Wallgau - GAP	30-min-Takt NVZ	12	37.500	75.000 € - 150.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	9.000	18.000 € - 36.000 €
	GAP - Wallgau	30-min-Takt NVZ	12	37.500	75.000 € - 150.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	9.000	18.000 € - 36.000 €
					<u>186.000 € - 372.000 €</u>
Montag - Freitag Ferien	Wallgau - GAP	30-min-Takt NVZ	12	9.000	18.000 € – 36.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	2.000	6.000 € – 12.000 €
	GAP - Wallgau	30-min-Takt NVZ	12	9.000	18.000 € – 36.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	2.000	6.000 € – 12.000 €
					<u>48.000 € - 96.000 €</u>
Samstag	Wallgau - GAP	30-min-Takt NVZ	11	7.000	14.000 € - 28.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	2.000	6.000 € – 12.000 €
	GAP - Wallgau	30-min-Takt NVZ	11	7.000	14.000 € - 28.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	2.000	6.000 € – 12.000 €
					<u>40.000 € - 80.000 €</u>
Sonn- und Feiertag	Wallgau - GAP	30-min-Takt NVZ	11	4.000	8.000 € - 16.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	1.000	2.000 € - 4.000 €
	GAP - Wallgau	30-min-Takt NVZ	11	4.000	8.000 € - 16.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	1.000	2.000 € - 4.000 €
					<u>20.000 € - 40.000 €</u>
Summe aller Betriebstage:					<u>294.000 - 588.000 €</u>

*bei nur abschnittsweiser Ergänzung bestehender Fahrten: Faktor 0,5

Hauptachse

Linie: 9606



Ziel:	- Durchgehender 30-min-Takt (Sommer und Winter) - Stärkung der gesamten Achse mit durchgehenden Fahrten, insbesondere für die Teilabschnitte, die nicht von der Bahn bedient werden (Oberau – Oberammergau, Saulgrub – Bad Bayersoien) - Verbesserung der Verknüpfung mit der Bahn je nach betrieblichen Möglichkeiten in Oberau, Oberammergau, Saulgrub oder Bad Kohlgrub
--------------	--

	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
Ziel-Takt:	NVZ:	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt
	SVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt

Betriebszeit:	NVZ	6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	- Bestehendes Angebot als Basis - Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes
--	--

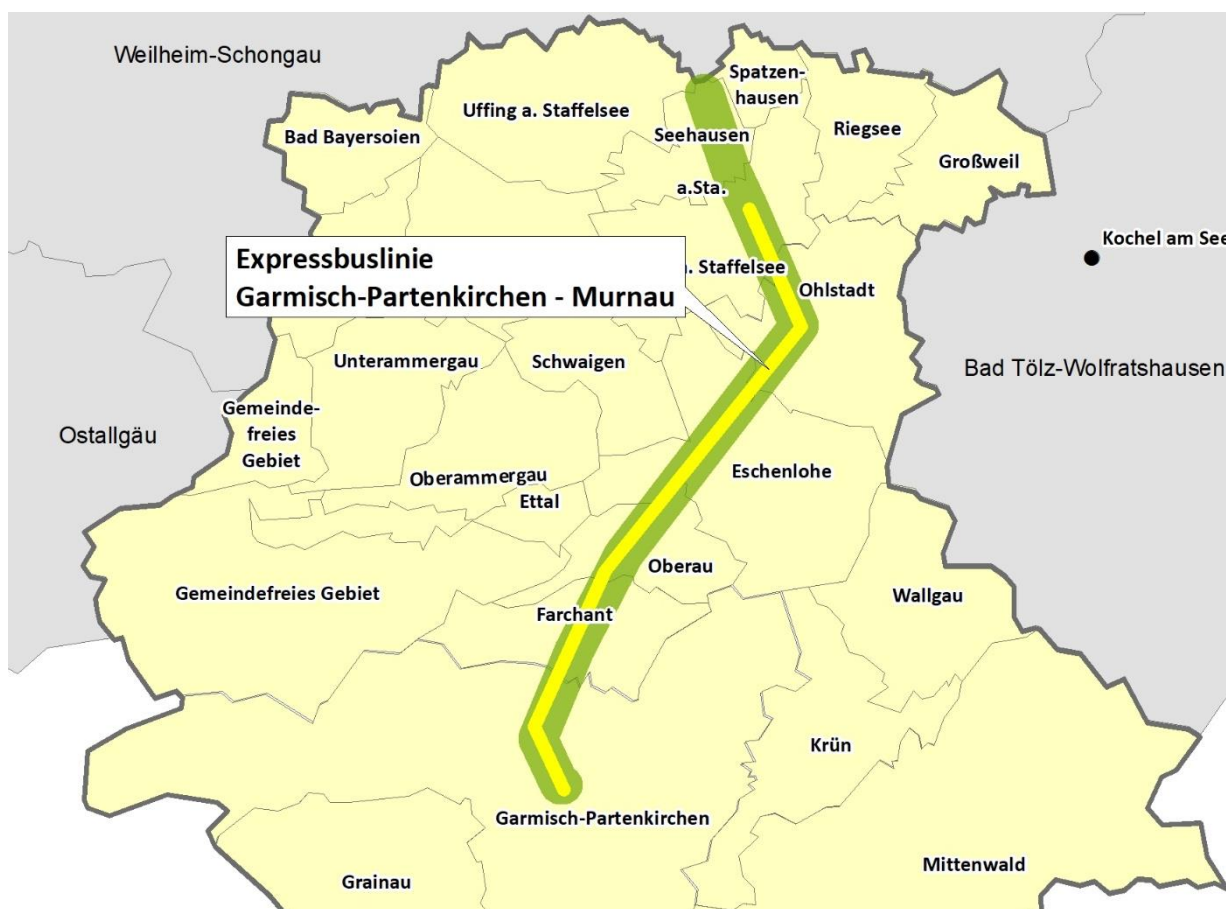
Linie 9606:
Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Oberammergau – Bad Bayersoien – Echelsbacher Brücke – (Füssen)

			Anz. zusätzl. Fahrten*	geschätzte km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Jahr
Montag - Freitag Schule	Echelsbacher Brücke – GAP	30-min-Takt NVZ	13	65.000	130.000 € – 260.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	15.000	30.000 € – 60.000 €
	GAP – Echelsbacher Brücke	30-min-Takt NVZ	13	65.000	130.000 € – 260.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	15.000	30.000 € – 60.000 €
					<u>320.000 € - 640.000 €</u>
Montag - Freitag Ferien	Echelsbacher Brücke – GAP	30-min-Takt NVZ	13	30.000	60.000 € – 120.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	7.500	15.000 € - 30.000 €
	GAP – Echelsbacher Brücke	30-min-Takt NVZ	13	30.000	60.000 € – 120.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	7.500	15.000 € - 30.000 €
					<u>150.000 € - 300.000 €</u>
Samstag	Echelsbacher Brücke – GAP	30-min-Takt NVZ	17	30.000	60.000 € – 120.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € - 20.000 €
	GAP – Echelsbacher Brücke	30-min-Takt NVZ	17	30.000	60.000 € – 120.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € - 20.000 €
					<u>140.000 € - 280.000 €</u>
Sonn- und Feiertag	Echelsbacher Brücke – GAP	30-min-Takt NVZ	16	35.000	70.000 € – 140.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € - 20.000 €
	GAP – Echelsbacher Brücke	30-min-Takt NVZ	16	35.000	70.000 € – 140.000 €
		60-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € - 20.000 €
					<u>160.000 € - 320.000 €</u>
Summe aller Betriebstage:					<u>770.000 – 1.540.000 €</u>

*bei nur abschnittsweiser Ergänzung bestehender Fahrten: Faktor 0,5

Hauptachse

Linie: Neue Expressbuslinie Garmisch-Partenkirchen – Murnau



Ziel:	- Durchgehender 30-min-Rhythmus versetzt zu Bahnangebot (Sommer und Winter) - Stärkung der Achse Garmisch-Partenkirchen – Murnau
--------------	---

	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
Ziel-Takt:	NVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
	SVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

	NVZ	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
Betriebszeit:		6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	- Bestehendes Bahnangebot als Basis - Neue Expresslinie im Stundentakt - Abstimmung im Sinne versetzter Fahrten zwischen Bus und Bahn
--	---

Neue Expressbuslinie: Garmisch-Partenkirchen – Murnau

			Anz. zusätzl. Fahrten*	geschätzte km/Jahr	geschätzte Kosten €/Jahr	
Montag - Freitag	Schule	Murnau – GAP	60-min-Takt NVZ	13	60.000	120.000 € - 240.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	15.000	30.000 € – 60.000 €
		GAP – Murnau	60-min-Takt NVZ	13	60.000	120.000 € - 240.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	15.000	30.000 € – 60.000 €
	300.000 € - 600.000 €					
Montag - Freitag	Ferien	Murnau – GAP	60-min-Takt NVZ	13	20.000	40.000 € – 80.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
		GAP – Murnau	60-min-Takt NVZ	13	20.000	40.000 € – 80.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
	100.000 € - 200.000 €					
Samstag		Murnau – GAP	60-min-Takt NVZ	13	15.000	30.000 € – 60.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
		GAP – Murnau	60-min-Takt NVZ	13	15.000	30.000 € – 60.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
	80.000 € - 160.000 €					
Sonn- und Feiertag		Murnau – GAP	60-min-Takt NVZ	13	20.000	40.000 € – 80.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
		GAP – Murnau	60-min-Takt NVZ	13	20.000	40.000 € – 80.000 €
			120-min-Takt SVZ	3	5.000	10.000 € – 20.000 €
	100.000 € - 200.000 €					
Summe aller Betriebstage: 580.000 – 1.160.000 €						

*bei nur abschnittsweiser Ergänzung bestehender Fahrten: Faktor 0,5

9.2.3 Empfehlungen für den Ortsverkehr Markt Garmisch-Partenkirchen

Die Zuständigkeit zur Definition von Umfang und Ausgestaltung konkreter Maßnahmen zur Bedienungshäufigkeit liegt bei dem Aufgabenträger Markt Garmisch-Partenkirchen. Daher ist keine Maßnahmenfestlegung im Nahverkehrsplan möglich, sondern es werden Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung gegeben. Zur Optimierung der Verknüpfung zwischen dem Ortsbus Garmisch-Partenkirchen und den Regionalbuslinien werden Abstimmungen mit dem Markt Garmisch-Partenkirchen angeraten.

Grundsätzlich verzeichnet der Markt Garmisch-Partenkirchen im Verhältnis zur Einwohnerzahl bereits heute ein insgesamt sehr gutes Angebot. Ziel sollte sein, das derzeitige Niveau aufrecht zu erhalten und weiterzuentwickeln.

In der Schwachstellenanalyse ergaben sich nur geringe Grenzwertunterschreitungen auf Teilstücken am Samstag. Hinsichtlich Erfüllung der Richtwerte konnten nur auf wenigen Strecken von Montag – Samstag einzelne Richtwertunterschreitungen festgestellt werden (siehe Kap. 5). Hier ist im Falle einer Weiterentwicklung anzusetzen.

Zudem ist eine Verbesserung der räumlichen Erschließung (ggf. durch Bedarfsverkehr) zu prüfen, da größere Gebiete in Randlage nicht gut durch den ÖPNV erschlossen sind.

9.2.4 Maßnahmen für den ländlichen Raum

Die Maßnahmen für den ländlichen Raum umfassen die restlichen im Landkreis verkehrenden Linien, die nicht von einer Verkehrsachse oder von tourismus- bzw. gewerbespezifischen Maßnahmen (s. Kapitel 9.2.5) betroffen sind. Erreicht werden sollen die Richtwerte gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Diese sollen Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen erfüllt werden, nicht jedoch am Samstag und an Sonn- und Feiertagen. Hier wird das bestehende Angebot durch Optimierungen bei bestehenden Bedarfs- und Ortsverkehren ergänzt.

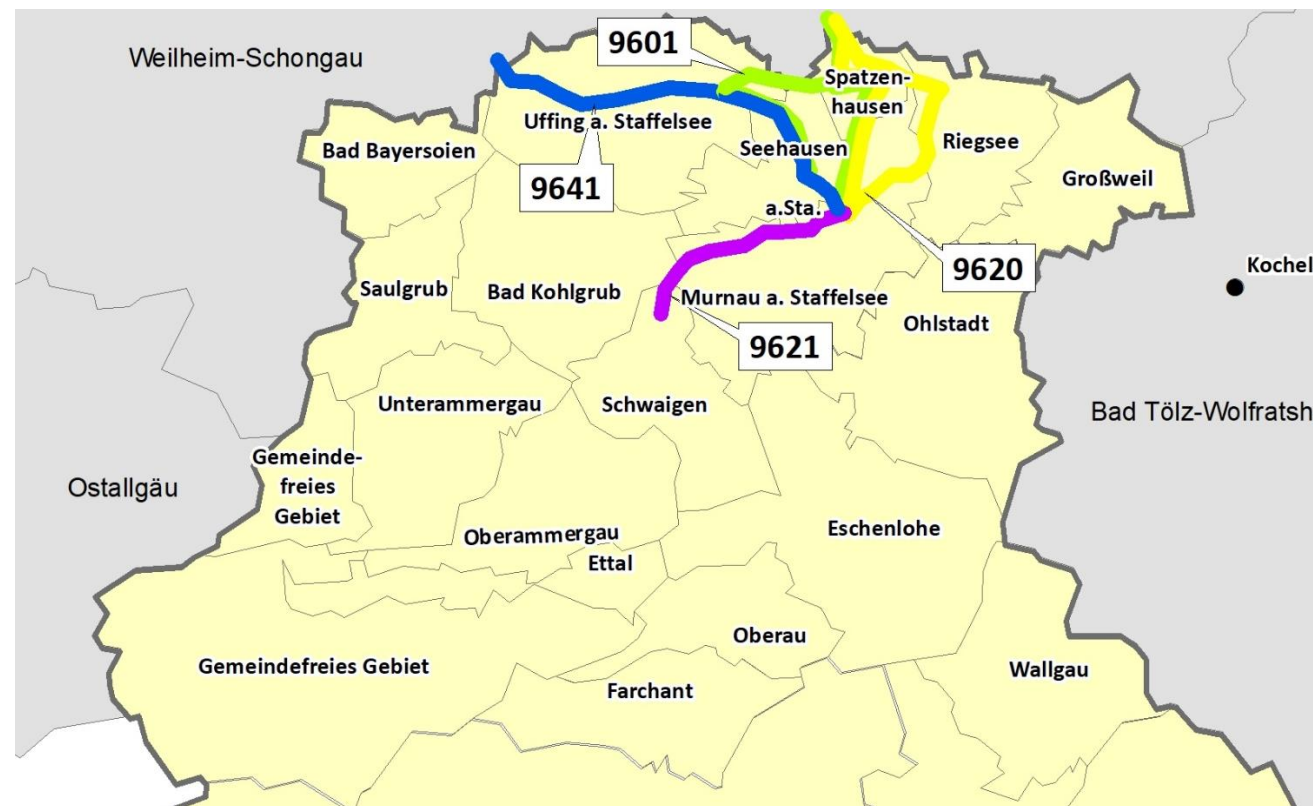
Die Richtwerte werden auf vielen Linien im heutigen Bestand bereits erreicht, lediglich auf den Linien 9601, 9620, 9621 und 9641 sind Maßnahmen nötig, um diese zu erreichen. Dies betrifft die Ortsteile Uffing a. Staffelsee (Linie 9641), Grafenaschau (Linie 9621), Hofheim und Spatzenhausen (Linie 9601) sowie Aidling und Riegsee (Linie 9620). Die konkreten Maßnahmen werden im folgenden Maßnahmensteckbrief benannt. Hier wird zunächst, u.a. zur Definition einer Obergrenze der zu erwartenden Kosten, von festen Linienfahrten ausgegangen.

Für die Linie 9641 wurde eine mögliche Verlängerung von Uffing-Schöffau in Richtung Böbing/Peiting diskutiert, jedoch das Potenzial als zu gering eingestuft. Zudem beträfe dies insbesondere den Landkreis Weilheim-Schongau, der hier keinen Bedarf sieht.

Bereits heute verkehrt aber der bedarfsorientierte Ortsbus Murnau im Marktgebiet Murnau sowie in den Nachbargemeinden Seehausen und Riegsee, ein Anschluss weiterer Gemeinden wird diskutiert (Stand Juli 2021). Daher ist hier bzw. generell zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des ÖPNV-Linienverkehrs von Montag bis Freitag in Ortsteilen mit Schwachstellen sinnvoll ist, da das Angebot des Ortsbusses Murnau ausreichend Fahrtmöglichkeiten gewährleistet, um die Richtwertunterschreitungen zu beheben. Dies gilt generell für Bedarfsverkehre, die unter diesen Randbedingungen eine sinnvolle Alternative zum (teureren) Linienverkehr sein können. Insoweit ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob und wie der größtenteils eigenwirtschaftlich verkehrende ÖPNV-Linienverkehr in Zukunft sinnvoll durch ein paralleles Bedarfssystem ergänzt werden kann. Spezielle Regelungen im Bedarfsverkehr zur Vermeidung von Parallelverkehr sind dabei zu berücksichtigen.

Ländlicher Raum

Linie: 9601, 9620, 9621, 9641



Ziel:

- Behebung von Angebotsschwachstellen im ländlichen Raum von Montag – Freitag, am Wochenende Bedarfsverkehr

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien
Ländlicher Raum	> 3.000	11 - 21 FP/Tag	6 - 15 FP/Tag
	>1.000 – 3.000	6 - 12 FP/Tag	3 - 8 FP/Tag
	- 1.000	3 - 7 FP/Tag	3 - 5 FP/Tag

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:

- Bestehendes Angebot als Basis
- Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes
- Die angegebenen Kosten/Jahr stellen das Maximum des Kostenrahmens bei Bedienung mit festen Linienfahrten dar. Bedienung durch Bedarfsverkehr auch von Montag – Freitag zu prüfen.

Linien 9601, 9620, 9621, 9641:

Richtwert				Mo - Fr Schultage					
Linie	Ortsteil	Ortsteil Kategorie	Strecke	Bestand	RW	Fehlende FP	Fehlende Km	Kosten/Jahr	
								2 €/km	4 €/km
Linie 9641	Uffing a.Staffelsee	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Schöffau - Murnau, Bahnhof	1,5	7	5,5	11,6	48.500 €	97.000 €
Linie 9621	Grafenaschau	ländIR:200- 1000EW	Grafenaschau Seniorenheim - Murnau Bahnhof						
Linie 9601	Hofheim & Spatzenhausen	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Spatzenhausen B 2 - Murnau, Bahnhof						
Linie 9620	Aidling & Riegsee Gemeinde	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Aidling - Murnau, Bahnhof	5,5	7	1,5	5,7	6.500 €	13.000 €
Summe								55.000 €	110.000 €

Richtwert				Mo - Fr Ferientage					
Linie	Ortsteil	Ortsteil Kategorie	Strecke	Bestand	RW	Fehlende FP	Fehlende Km	Kosten/Jahr	
								2 €/km	4 €/km
Linie 9641	Uffing a.Staffelsee	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Schöffau - Murnau, Bahnhof	0	5	5	11,6	14.500 €	29.000 €
Linie 9621	Grafenaschau	ländIR:200- 1000EW	Grafenaschau Seniorenheim - Murnau Bahnhof	0	5	5	7,5	9.500 €	18.500 €
Linie 9601	Hofheim & Spatzenhausen	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Spatzenhausen B 2 - Murnau, Bahnhof	3,5	5	1,5	6,6	2.500 €	5.000 €
Linie 9620	Aidling & Riegsee Gemeinde	ländR:200 - 1000 (< 500EW)	Aidling - Murnau, Bahnhof	2,5	5	2,5	5,7	5.000 €	10.000 €
Summe								31.500 €	62.500 €
Gesamt:								86.500 €	172.500 €

9.2.5 Weitere Maßnahmen zu Tourismus und Gewerbe

Zusätzlich zu den in Kap. 9.2.2 und 9.2.4 benannten Maßnahmen zu den Verkehrsachsen und dem ländlichen Raum wurden weitere Maßnahmen definiert, um insbesondere der großen Bedeutung des Tourismus im Landkreis und Pendlerbeziehungen von/zu großen Arbeitgebern in der Region gerecht zu werden.

Als generelle Maßnahme für den touristischen Bereich ist die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen im Landkreis zu sehen. Dies gilt insbesondere für Strecken, auf denen ein großer Höhenunterschied überwunden wird, z.B. von Oberau nach Ettal (Linie 9606), aber auch Linie 9622. Empfohlen wird eine Abstimmung mit den touristischen Vertretern im Landkreis sowie die Benennung der Strecken, auf denen eine Fahrradmitnahme vorzugsweise eingeführt werden soll. Diese sind grundsätzlich mit eventuell resultierenden Umlaufveränderungen mit dem Fahrplan abzuwägen, da die Be- und Entladung der Fahrräder z.T. einige Minuten Zeit in Anspruch nehmen kann.

Weiterhin wurden in Abstimmung mit den touristischen Vertretern im Landkreis auch linien-spezifische Maßnahmen entwickelt, die im Folgenden im Einzelnen behandelt werden. Generell gilt, dass in den (vor allem abendlichen) Schwachverkehrszeiten hierbei ein gegenüber den Normalverkehrszeiten reduziertes Fahrtenangebot angesetzt wird, gerade in diesen Zeiten aber auch bedarfsorientierte Angebote (s. Kapitel 9.4.3) eine sinnvolle Alternative bei der konkreten Umsetzung darstellen können.

Die angebotsseitigen Maßnahmen auf den Verkehrsachsen sowie auf den im Folgenden genannten Linien kommen auch Arbeitnehmern zu Gute. Darüber hinaus sind für Berufspendler u.a. tarifliche Maßnahmen sinnvoll (s. Kapitel 10.2.1). Umgekehrt ist auch die Öffnung von bislang der Beschäftigten vorbehaltenen Werksverkehren anzustreben, dies gilt insbesondere für die Verbindung zwischen der Gemeinde Großweil und der Firma Roche in Penzberg.

Als weitere linienspezifische Maßnahmen können genannt werden (s. auch folgende Maßnahmensteckbriefe):

Linie 9622 (Oberammergau – Ettal – Graswang – Linderhof):

Angestrebt wird, das bestehende Angebot zu einem Taktverkehr von Montag bis Sonntag zu erweitern. Da die Linie am Wochenende häufig von Bergsteigern genutzt wird, soll das Angebot in Tagesrandzeiten zudem durch Bedarfsverkehr ergänzt werden. Um die Fahrzeit von München in das

Graswangtal so kurz wie möglich zu gestalten, sind die Busse auf die Bahn am Haltepunkt Oberammergau abzustimmen.

Um die Fahrzeit für Bergsportler möglichst gering zu halten, soll im Rahmen der Ausweitung der Linie ein Konzept zur Erschließung von Wanderparkplätzen ausgearbeitet und integriert werden.

Von Seiten der Gemeinden Oberammergau und Ettal wird zudem eine weitere Taktverdichtung sowie eine Weiterführung der Linie vom Schloss Linderhof zum Plansee und weiter bis nach Reutte gewünscht. Dies wird mittelfristig als sinnvoll erachtet, zunächst sollten aber die Erfahrungen mit den kurzfristig angedachten Fahrplanausweitungen abgewartet werden.

9611 Kochel – Schlehdorf – Großweil – Ohlstadt – Murnau

Auf der Linie 9611 wird insbesondere von den touristischen Vertretern des Landkreises eine Ausweitung des Bestandsangebots gefordert. Bereits heute verfügt die Linie am Montag bis Freitag über zahlreiche Fahrten, am Wochenende deutlich reduziert. Von Montag bis Freitag sind zahlenmäßig bereits heute ausreichend Fahrten für einen ganztägigen 60-min-Takt vorhanden, allerdings sind die Fahrten über den gesamten Tag betrachtet nicht exakt auf die Minute X getaktet. Zudem variiert der Streckenverlauf teils, sodass nicht auf jeder Kursfahrt an allen Haltestellen gehalten wird, hier ist insbesondere die Unfallklinik in Murnau zu nennen. Für ein qualitativ hochwertiges Angebot wird in erster Priorität eine konsequente Vertaktung auf einen 60-min-Takt in der Hauptsaison und ein einheitlicher Kursverlauf empfohlen. Im Winter ist die potenzielle Nachfrage geringer, weshalb hier ein 120-min-Takt angesetzt wird. Auf Basis dieser Festlegungen soll perspektivisch geprüft werden, ob die Linie ganzjährig im 60-min-Takt verkehren soll.

Im Nahverkehrsplan Bad Tölz-Wolfratshausen wird eine Steigerung des Angebotes auf der Linie für den Freizeitverkehr empfohlen. Dies gilt insbesondere für das Sommerhalbjahr und das Wochenende, hier ist ein Stundentakt von 8/9 Uhr bis 19/20 Uhr zwischen Kochel und Murnau gefordert. Daher wird die Abstimmung mit dem Nachbarlandkreis Bad Tölz-Wolfratshausen empfohlen.

Eibseebus (Garmisch-Partenkirchen – Grainau):

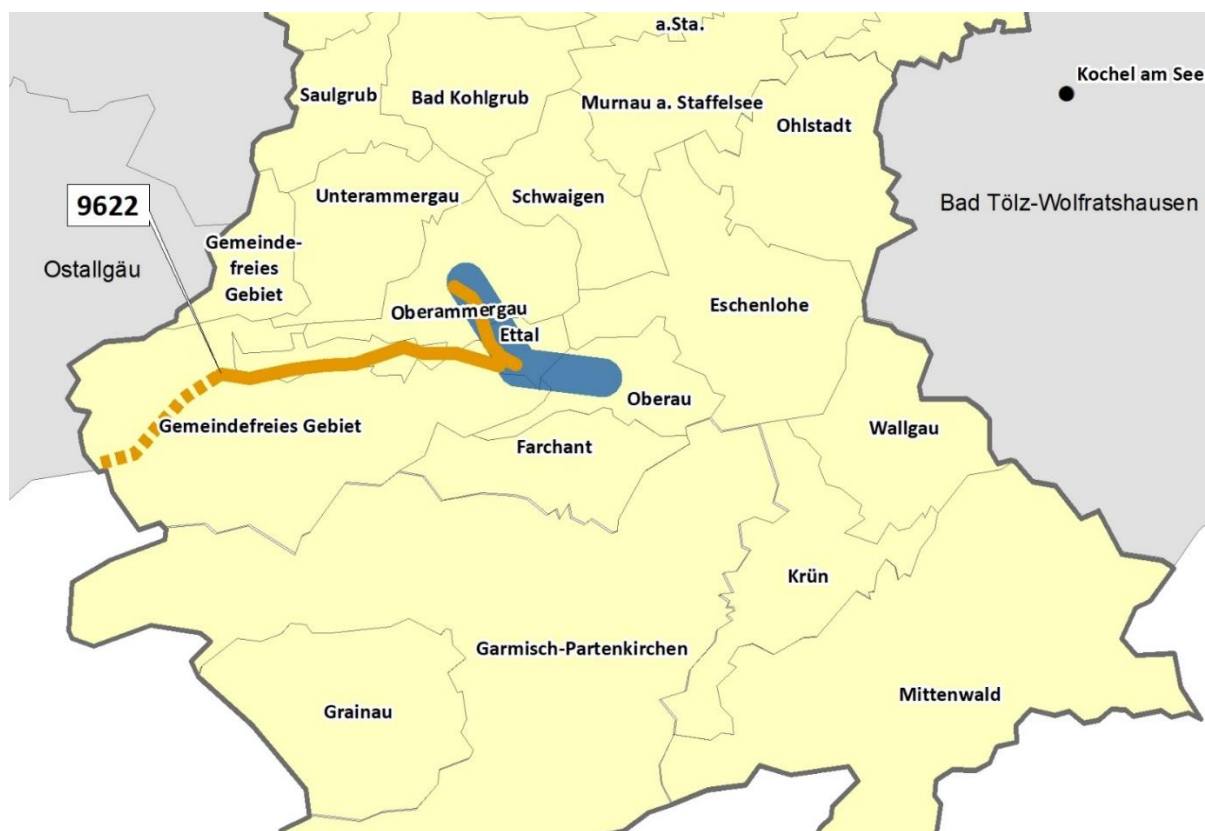
Für den Eibseebus wird eine Ausweitung des Taktverkehrs von dem derzeitigen 60-min-Takt auf einen 30-min-Takt an allen Tagtypen in der Hauptsaison angestrebt. Insbesondere bei gutem Wetter zeigt sich eine hohe Nachfrage von Garmisch-Partenkirchen in Richtung Eibsee und Bayerischer Zugspitzbahn.

Alpenbus Murnau – Penzberg – Bad Tölz – (Rosenheim):

Der Alpenbus wird nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich im Juni 2024 den Betrieb starten (Stand Juli 2021). Innerhalb des Landkreises betrifft dies eine Teilstrecke zwischen Murnau und Benediktbeuren, wobei der genaue Routenverlauf noch nicht abschließend geklärt ist. Aus gewerblicher Sicht ist insbesondere die Relation Murnau – Penzberg von Bedeutung, da sich dort ein Sitz der Fa. Roche befindet, die zahlreiche Berufspendler anzieht. Zudem bestehen Überlegungen zu einer möglichen Verlängerung der Linie von Murnau in Richtung Füssen.

Touristische Maßnahme

Linie: 9622



Ziel:	• Verbesserung auf einem Teilstück der Achse Ettal – Oberammergau • Bessere Anbindung des Ammer- und Graswangtals sowie des Schlosses Linderhof • Verknüpfung Bus/Bahn am Bahnhof Oberammergau • Perspektivisch: Weiterführung bis zum Plansee bzw. Reutte
--------------	---

Ziel-Takt Sommer:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
	SVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

Ziel-Takt Winter:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
	SVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

Betriebszeit:	NVZ	6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr 19 – 24 Uhr	5 – 6 Uhr 19 – 24 Uhr	6 – 7 Uhr 19 – 24 Uhr	6 – 7 Uhr 19 – 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	• Bestehendes Angebot als Basis • Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes
--	--

Linie 9622: Schloss Linderhof – Graswang – Ettal – Oberammergau (Sommer)

Sommer (Mai - Oktober)

			Anz. zusätzl. Fahrten	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Halbjahr		
Montag - Freitag Schule	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 6-19 Uhr	2	3.000	6.000 €	-	12.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	4.000	9.000 €	-	18.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 6-19 Uhr	3	4.000	9.000 €	-	18.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	4.000	9.000 €	-	18.000 €
						<u>32.000 €</u>	-
Montag - Freitag Ferien	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 6-19 Uhr	5	3.000	6.000 €	-	12.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	2.000	4.000 €	-	7.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 6-19 Uhr	5	3.000	6.000 €	-	12.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	2.000	4.000 €	-	7.000 €
						<u>19.000 €</u>	-
Samstag	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.000	6.000 €	-	12.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	-	5.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.000	6.000 €	-	12.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	-	5.000 €
						<u>17.000 €</u>	-
Sonn- und Feiertag	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.000	7.000 €	-	14.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	3.000 €	-	6.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.000	7.000 €	-	14.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	3.000 €	-	6.000 €
						<u>20.000 €</u>	-
Summe aller Betriebstage:					<u>88.000 €</u>	-	<u>176.000 €</u>

Linie 9622: Schloss Linderhof – Graswang – Ettal – Oberammergau (Winter)

Winter (November - April)

			Anz. zusätzl. Fahrten	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Halbjahr	
Montag - Freitag Schule	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 6-19 Uhr	4	6.000	12.000 €	- 24.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	5.000	10.000 €	- 20.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 6-19 Uhr	6	9.000	18.000 €	- 36.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	5.000	10.000 €	- 20.000 €
					<u>50.000 €</u>	- <u>100.000 €</u>
Montag - Freitag Ferien	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 6-19 Uhr	5	2.000	4.000 €	- 8.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 6-19 Uhr	6	2.000	4.000 €	- 8.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
					<u>12.000 €</u>	- <u>24.000 €</u>
Samstag	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 7-19 Uhr	8	4.000	8.000 €	- 16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 7-19 Uhr	8	4.000	8.000 €	- 16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
					<u>20.000 €</u>	- <u>40.000 €</u>
Sonn- und Feiertag	Schloss Linderhof - Oberamm.	60-min-Takt 7-19 Uhr	8	4.000	8.000 €	- 16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
	Oberamm. - Schloss Linderhof	60-min-Takt 7-19 Uhr	8	4.000	8.000 €	- 16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.000	2.000 €	- 4.000 €
					<u>20.000 €</u>	- <u>40.000 €</u>
Summe aller Betriebstage:					<u>102.000 €</u>	- <u>204.000 €</u>
Summe Jahr:					<u>190.000 €</u>	- <u>380.000 €</u>

Touristische Maßnahme

Linie: **9611**



Ziel:	• Umsetzung des Aktivszenarios des Strukturgutachtens Oberland • Stärkung Ost-West-Verbindung Murnau – Kochel a. See • Bessere Anbindung der Unfallklinik Murnau
--------------	--

Ziel-Takt Sommer:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
	SVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

Ziel-Takt Winter:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt
	SVZ:	-	-	-	-

Betriebszeit:	NVZ	6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	5 – 6 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr 19 - 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	• Bestehendes Angebot als Basis • Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes
--	--

Linie 9611: Kochel – Großweil – Ohlstadt – Hechendorf – Murnau (Sommer) **Kochel – Großweil – Unfallklinik – Murnau**

Sommer (Mai - Oktober)

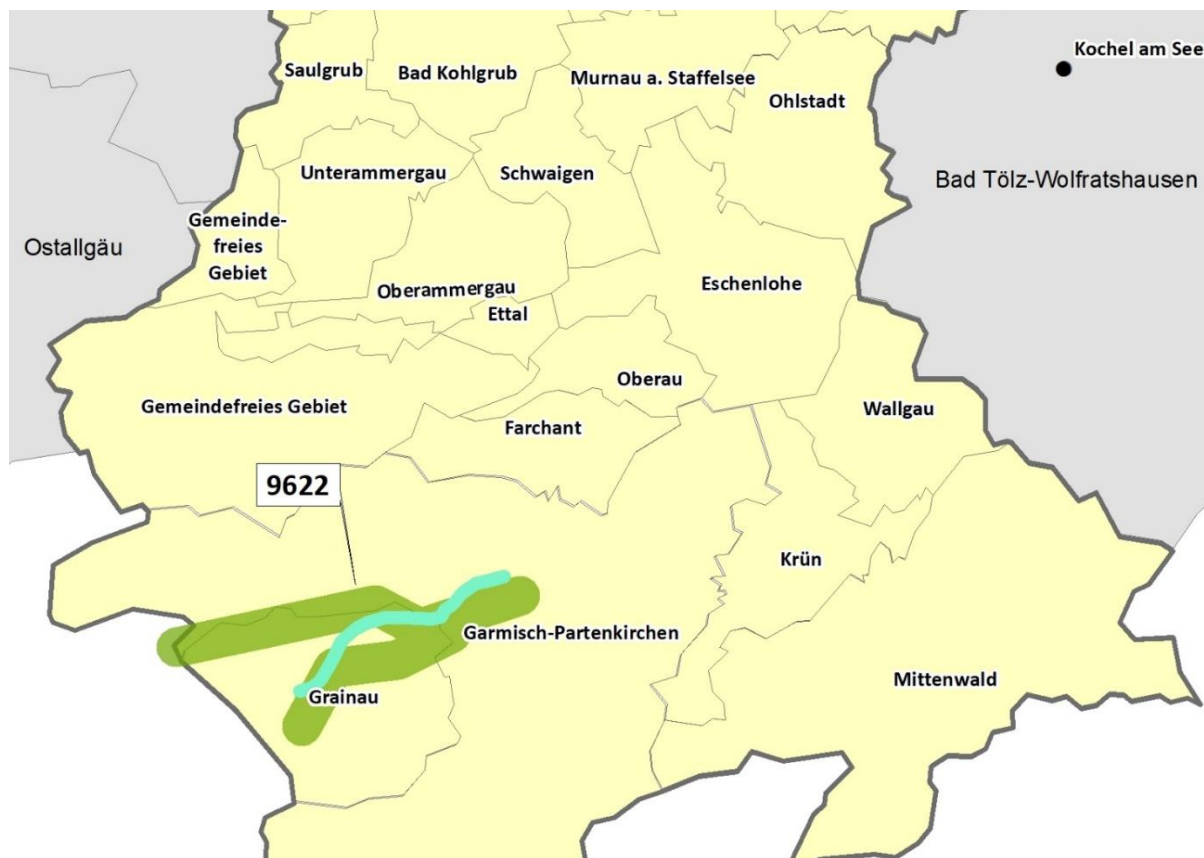
			Anz. zusätzl. Fahrten	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Halbjahr		
Montag - Freitag Schule	Kochel - Murnau	60-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2,5	4.900	10.000 €	-	20.000 €
	Murnau - Kochel	60-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2,5	4.900	10.000 €	-	20.000 €
						<u>20.000 €</u>	-
Montag - Freitag Ferien	Kochel - Murnau	60-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2,5	2.000	4.000 €	-	8.000 €
	Murnau - Kochel	60-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2,5	2.000	4.000 €	-	8.000 €
						<u>8.000 €</u>	-
Samstag	Kochel - Murnau	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.900	8.000 €	-	16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.700	3.000 €	-	7.000 €
	Murnau - Kochel	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	3.900	8.000 €	-	16.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	1.700	3.000 €	-	7.000 €
						<u>22.000 €</u>	-
Sonn- und Feiertag	Kochel - Murnau	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	4.600	9.000 €	-	19.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	2.000	4.000 €	-	8.000 €
	Murnau - Kochel	60-min-Takt 7-19 Uhr	7	4.600	9.000 €	-	19.000 €
		120-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	2.000	4.000 €	-	8.000 €
						<u>26.000 €</u>	-
Summe aller Betriebstage:					<u>76.000 €</u>	-	<u>156.000 €</u>

Winter (November - April)

			Anz. zusätzl. Fahrten	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Halbjahr			
Montag - Freitag	Schule	Kochel - Murnau	120-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
			----	----	0	0 €	-	0 €
		Murnau - Kochel	120-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
			----	----	0	0 €	-	0 €
						<u>0 €</u>	-	<u>0 €</u>
	Ferien	Kochel - Murnau	120-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €
		----	----	0	0 €	-	0 €	
Murnau - Kochel		120-min-Takt 6-19 Uhr	0	0	0 €	-	0 €	
		----	----	0	0 €	-	0 €	
					<u>0 €</u>	-	<u>0 €</u>	
Samstag	Kochel - Murnau	120-min-Takt 7-19 Uhr	1	600	1.000 €	-	2.000 €	
		----	----	0	0 €	-	0 €	
	Murnau - Kochel	120-min-Takt 7-19 Uhr	1	600	1.000 €	-	2.000 €	
		----	----	0	0 €	-	0 €	
					<u>2.000 €</u>	-	<u>4.000 €</u>	
Sonn- und Feiertag	Kochel - Murnau	120-min-Takt 7-19 Uhr	1	600	1.000 €	-	3.000 €	
		----	----	0	0 €	-	0 €	
	Murnau - Kochel	120-min-Takt 7-19 Uhr	1	600	1.000 €	-	3.000 €	
		----	----	0	0 €	-	0 €	
					<u>2.000 €</u>	-	<u>6.000 €</u>	
Summe aller Betriebstage:					<u>4.000 €</u>	-	<u>10.000 €</u>	
Summe Jahr:					<u>80.000 €</u>		<u>166.000 €</u>	

Touristische Maßnahme

Linie: Eibseebus



Ziel:	- Bessere Anbindung der Tourismus-Hotspots Eibsee und Zugspitzbahn - Stärkung der Achse Garmisch-Partenkirchen – Grainau – Eibsee
--------------	--

Ziel-Takt Sommer:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt	30-min-Takt
	SVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt

Ziel-Takt Winter:	Tagtyp:	Mo – Fr Schule	Mo – Fr Ferien	Samstag	Sonn- und Feiertag
	NVZ:	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
	SVZ:	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

Betriebszeit:	NVZ	6 – 19 Uhr	6 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	SVZ	5 – 6 Uhr	5 – 6 Uhr	6 - 7 Uhr	6 - 7 Uhr
		19 - 24 Uhr	19 - 24 Uhr	19 - 24 Uhr	19 - 24 Uhr

Eckpunkte zur Umsetzung der Maßnahme:	- Bestehendes Angebot als Basis - Ergänzung notwendiger Fahrten zur Erfüllung des Ziel-Taktes (nur im Sommer nötig)
--	--

Eibseebus:**Garmisch-Partenkirchen – Grainau – Eibsee****Sommer (Mai - Oktober)**

			Anz. zusätzl. Fahrten	km/Jahr	Geschätzte Kosten €/Halbjahr		
Montag - Freitag Schule	Garmisch - Eibsee	30-min-Takt 6-19 Uhr	13	14.400	29.000 €	-	57.000 €
		60-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	3	3.300	7.000 €	-	13.000 €
	Eibsee - Garmisch	30-min-Takt 6-19 Uhr	12	13.200	26.000 €	-	53.000 €
		60-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2	2.200	4.000 €	-	9.000 €
						<u>66.000 €</u>	-
Montag - Freitag Ferien	Garmisch - Eibsee	30-min-Takt 6-19 Uhr	13	5.800	12.000 €	-	23.000 €
		60-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2	900	2.000 €	-	4.000 €
	Eibsee - Garmisch	30-min-Takt 6-19 Uhr	12	5.300	11.000 €	-	21.000 €
		60-min-Takt 5-6 u. 19-24 Uhr	2	900	2.000 €	-	4.000 €
						<u>27.000 €</u>	-
Samstag	Garmisch - Eibsee	30-min-Takt 7-19 Uhr	11	3.400	7.000 €	-	14.000 €
		60-min-Takt 6-7 u. 19-24 Uhr	3	900	2.000 €	-	4.000 €
	Eibsee - Garmisch	30-min-Takt 7-19 Uhr	12	3.700	7.000 €	-	15.000 €
		60-min-Takt 6-7 u. 19-24 Uhr	3	900	2.000 €	-	4.000 €
						<u>18.000 €</u>	-
Sonn- und Feiertag	Garmisch - Eibsee	30-min-Takt 7-19 Uhr	11	4.100	8.000 €	-	16.000 €
		60-min-Takt 6-7 u. 19-24 Uhr	3	1.100	2.000 €	-	4.000 €
	Eibsee - Garmisch	30-min-Takt 7-19 Uhr	12	4.500	9.000 €	-	18.000 €
		60-min-Takt 6-7 u. 19-24 Uhr	3	1.100	2.000 €	-	4.000 €
						<u>21.000 €</u>	-
Summe aller Betriebstage:					<u>132.000 €</u>	-	<u>263.000 €</u>

9.2.6 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: 2 Ortsteile
- Anbindung an Mittel-/Oberzentrum: 6 Ortsteile

Hinsichtlich der Anbindung an das nächste Gemeindezentrum wurden Defizite in den Ortsteilen Uffing a. Staffelsee-Schöffau (ganztags und nachmittags) sowie Riegsee-Hagen (ganztags, vormittags und nachmittags) festgestellt.

Hinsichtlich der Anbindung an das nächste Mittel-/Oberzentrum wurden Defizite ausschließlich im nördlichen Landkreis in den Ortsteilen Uffing a. Staffelsee-Schöffau, Riegsee-Hagen, Kleinweil-Großweil, Schwaigen-Grafenaschau sowie Riegsee-Aidling festgestellt.

Die Analyse hat gezeigt, dass sich die in Kap. 9.2.1 bis 9.2.5 erläuterten Maßnahmen bei der Fahrtenhäufigkeit sich positiv auf eine Behebung der Richtwertunterschreitungen der Erreichbarkeit von Gemeindezentren und zentraler Orte auswirken. Dies betrifft Defizite in Uffing a. Staffelsee, Grafenschau und Riegsee.

Der Ortsbus Murnau wurde bereits auf die Gemeinden Riegsee und Seehausen ausgeweitet (Stand Juli 2021). Auch für die restlichen betroffenen Gemeinden bestehen bereits Planungen zum Anschluss an diesen. Daher wird von weiteren Maßnahmen abgesehen.

9.2.7 Räumliche Erschließung

Bei Betrachtung von Richtwertunterschreitungen bei der räumlichen Erschließung zeigte sich in der Schwachstellenanalyse eine insgesamt gute Abdeckung durch Haltestellen im Landkreis. Jedoch ergaben sich in Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Oberau, Oberammergau, Eschenlohe, Ohlstadt, Riegsee, Schwaigen, Seehausen und Uffing a. Staffelsee nennenswerte Schwachstellen, da hier die Siedlungsfläche zu mehr als 20 Prozent nicht von einer Haltestelle inkl. gemäß Leitlinie zumutbarer Streckenentfernung abgedeckt ist. Hier ist eine genaue Betrachtung der betroffenen Siedlungsflächen nötig.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass vielerorts der Bus lediglich entlang der Hauptverkehrsstraße verkehrt und Wohn- und Gewerbegebiete abseits dieser unzureichend erschlossen sind. Dies ist insbesondere anhand des Markts Garmisch-Partenkirchen nachzuvollziehen, wo Schwachstellen zu beiden Seiten der B23 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau entlang der St.-Martin-Straße festzustellen sind. Gleiches gilt für den Ortsteil Partenkirchen auf der B2 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald für das Wohngebiet zwischen der B2 (hier verkehrt der Bus) und der Bahnstrecke in Richtung Mittenwald. In solchen Fällen empfehlen sich keine Maßnahme im Linienverkehr, da ein Anschluss dieser Wohngebiete mit erheblichen Umwegen verbunden wäre. Hier ist ein Bedarfsverkehr geeigneter (siehe Kap. 9.2.4).

Zu berücksichtigen ist auch, dass von Siedlungsflächen nicht immer auf potenzielle Nutzer des ÖPNV geschlossen werden kann, da keine exakten Daten vorliegen, aus denen die genaue Verteilung der Bevölkerung im Raum hervorgeht. So muss von einer Gleichverteilung der Bevölkerung ausgegangen werden. Zudem sind nicht alle Siedlungsflächen, die z.B. Wohn- und Gewerbeflächen, aber auch andere versiegelte Flächen umfassen kann, bewohnt. Dies zeigt sich beispielsweise im nördlichen Marktgebiet von Mittenwald im Bereich der Edelweißkaserne.

Hinsichtlich der Grenzwerte konnten keine wesentlichen Schwachstellen festgestellt werden. Nach genauerer Prüfung aller Schwachstellen hinsichtlich der Richtwerterfüllung wird aus planerischer Sicht die Errichtung neuer Haltestellen als nicht zwingend erforderlich erachtet.

9.3 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, insbesondere sind Änderungen in der Schulstruktur (z.B. neue Schulstandorte,

Schulzeitenänderungen) und der Nachfrageentwicklung angemessen in der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

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 Garmisch-Partenkirchen zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen, gemeinsam mit den jeweiligen Schulaufwandsträgern.

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.

Darüber hinaus hat der Landkreis die Möglichkeit im Rahmen künftiger Vorabbekanntmachungen Festlegungen zu Standards im Schülerverkehr zu definieren, die über Festlegungen nach der Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) hinausgehen. Dies betrifft insbesondere Begrenzungen von Wartezeiten bei Ankunft und Abfahrt auf dem Schulweg.

Spezifisch für die Gemeinde Großweil ist die Anbindung an die Realschulen in Schlehdorf und Penzberg von Bedeutung. Die Konzession der Linie 9613, die diese Relationen bedient, liegt beim Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und ist somit nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans Garmisch-Partenkirchen. Im Nahverkehrsplan des Nachbarlandkreises finden sich entsprechende Ausführungen.

9.4 Weitere Maßnahmen zum allgemeinen ÖPNV

Weitere für den allgemeinen ÖPNV relevante Maßnahmenbereiche sind:

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

9.4.1 Umsteigemöglichkeiten Bus – Bahn

Wie in Kapitel 5.4 aufgezeigt, bestehen derzeit nicht an allen Bahnhöfen/Haltepunkten 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 bzw. sinnvoll realisierbar. In Tabelle 18 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 empfohlen.

Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den Bahnhöfen in Garmisch-Partenkirchen, Grainau, Klais, Mittenwald, Murnau, Oberammergau, Oberau und Saulgrub, die von vielen Buslinien angefahren werden. Die Umsteigemöglichkeiten an den Bahnhöfen Garmisch-Partenkirchen, Klais, Mittenwald, Murnau und Saulgrub erfüllen heute schon die von der Leitlinie definierten Grenzwerte, an den Bahnhöfen in Grainau, Oberammergau und Oberau gilt dies nicht. An allen acht Haltepunkten sollten die Umsteigemöglichkeiten in erster Priorität optimiert werden, insbesondere im Zuge der Umsetzung der in Kap. 9.1 definierten Fahrplanmaßnahmen.

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

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

Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV im	
Bahnhof/Haltepunkt	Betroffene Linien
Altenau	9606
Bad Kohlgrub	9606, Ortsbus Bad Kohlgrub
Bad Kohlgrub Kurhaus	9606, Ortsbus Bad Kohlgrub
Eschenlohe	9607 (nur am Sa)
Farchant	9606, Ortsbusse GAP 4, 5
Garmisch-Partenkirchen	9606, 9608, 9618, Ortsbus GAP 1, 2, 4, 5
Garmisch-Partenkirchen-Hausberg	Keine Buslinie vorhanden
Grafenaschau	9621
Grainau	Eibseebus
Griesen (Oberbay)	Keine Buslinie vorhanden
Hammersbach	Eibseebus
Klais	4608, 9608, 9618
Kreuzeck/ Alpspitzbahn	Ortsbus GAP 2
Mittenwald	4608, 9608, 9618, 431, 432
Murnau	4609, 9601, 9607, 9611, 9620, 9621, 9631, 9641
Murnau Ort	9611
Oberammergau	9606, 9622
Oberau	9606, 9607 (nur am Sa)
Ohlstadt	9607, 9611
Saulgrub	9606
Seeleiten-Berggeist	9621
Uffing	9601, 9631, 9641
Unterammergau	9606
Untergrainau	Eibseebus
Zugspitze	Keine Buslinie vorhanden

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

Tabelle 18 Umsteigebeziehung Bus – Bahn

9.4.2 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 Kap. 9.4.1 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 Umstiegefunktion Bus – Bus. Dies betrifft insbesondere die ZOB in Garmisch-Partenkirchen und Murnau.

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 sollte eine Orientierung an den in Kap. 5.4 erläuterten Qualitätsstandards erfolgen.
- Verbesserung der Fahrgastinformation (u.a. digitale Anzeigen)
- Barrierefreie und sichere Zuwegung (siehe Kapitel 6)
- Ausreichende Haltestellenausstattung hinsichtlich Sitzplätze, Überdachung und Beleuchtung.

Die genannten digitalen Anzeigen bzw. dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) sind in erster Priorität an den in Tabelle 18 grün markierten Bushaltestellen mit Umsteigemöglichkeiten von/zur Bahn sowie an den ZOB in Garmisch-Partenkirchen und Murnau einzurichten.

Im Hinblick auf touristische Aspekte ist auf eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen besonders an ausgewählten Knotenpunkten und an Bahnhalten bei besonders nachgefragten touristischen Zielen zu achten, z.B. Wanderparkplätzen, Bayerische Zugspitzbahn.

9.4.3 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. Dies betrifft insbesondere Räume mit disperser Siedlungsstruktur sowie Zeiten geringer Nachfrage.

Grundsätzlich gilt in diesem Zusammenhang, dass auf absehbare Zeit autonom fahrende Busse im Rahmen von Bedarfsverkehren keine wirtschaftliche Alternative darstellen können, da derzeit bei allen der vielfältigen Pilotprojekte eine Begleitperson benötigt wird, zudem hoher infrastruktureller Aufwand erforderlich ist. Es bestehen aber vielfältige, praxiserprobte Möglichkeiten für Bedarfsverkehre mit Fahrern.

Die Talstrukturen im südlichen Landkreis eignen besonders zur Bedienung durch fahrplan- und streckengebundene Verkehrsangebote. Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass ohnehin die meisten Orte sich entlang von Verkehrsachsen befinden, auf denen Taktverkehr angestrebt wird. Für alle weiteren Bereiche im südlichen Landkreis mit disperser Siedlungsstruktur, die sich abseits der Verkehrsachsen befinden, sowie für nachfrageschwache Zeiten, kann Bedarfsverkehr eine sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr darstellen. Auch das Graswangtal, das nicht als Verkehrsachse definiert ist, soll im Rahmen weiterer touristischer Maßnahmen zukünftig durch Taktverkehr erschlossen werden, ein ergänzender Bedarfsverkehr in den Schwachverkehrszeiten als Alternative zu festen Linienfahrten kommt hierbei aber in Frage (s. Kapitel 9.2.5).

Der nördliche Landkreis ist durch eine kleinteiligere Siedlungsstruktur gekennzeichnet, die durch den ÖPNV-Linienverkehr schwieriger abzudecken ist. Daher ist insbesondere hier die Ergänzung des Linienverkehrs durch bedarfsorientierte Angebotsformen sinnvoll. Auch die in der Schwachstellenanalyse aufgezeigten Defizite können hierdurch behoben und eine Grundversorgung am Wochenende gewährleistet werden.

Bereits heute verkehrt der Ortsbus Murnau im Markt Murnau und in den Nachbargemeinden Seehausen und Riegsee in einem zweijährigen Probetrieb. Trotz schwieriger Randbedingungen durch die Corona-Pandemie ist das neue Angebot auf eine erfreulich große Resonanz gestoßen. Aufgrund dieser positiven Erfahrungen sollte der Probetrieb weitergeführt werden, zudem ist eine Ausweitung auf weitere Gemeinden, insbesondere des Blauen Landes, anzustreben. Weiterhin ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob und wie der größtenteils eigenwirtschaftlich verkehrende ÖPNV-Linienverkehr in Zukunft auch im Sinne einer möglichst wirtschaftlichen Betriebsdurchführung sinnvoll durch ein paralleles Bedarfssystem ergänzt werden kann. Spezielle Regelungen im Bedarfsverkehr zur Vermeidung von (zeitlichem) Parallelverkehr sind dabei zu berücksichtigen. Für die

Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen soll der Landkreis als Aufgabenträger für Gemeinde-grenzen-überschreitende Verkehre fungieren und diese entsprechend auch finanzieren.

10 Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen

Neben den konkreten Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebotes im ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 das Thema Barrierefreiheit im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich behandelt (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 und Gemeinden. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne durch die Straßenbaulastträger und Gemeinden 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.

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. Hier ist insbesondere die Ausweisung eines Pendlerparkplatzes an der Echelsbacher Brücke zu nennen.

Zudem sind an besonders aufkommensstarken 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 verschleiß- bare B+R-Anlage	G	
Tretroller Sharing	G					Rad-Reparatur-Service	G		Sitzmöglichkeiten	G	K
Fernbus	G					Rad-Reparatur-Self-Service		K	WC	G	K
Taxi	G	K				Ticketverkauf mit Personal	G		Smart Locker	G	
						Ticketverkauf ohne Personal		K			
						Dynamische Fahrgastin-formation	G	K			
						Kiosk / Bäcker / Gastronomie	G				

Tabelle 19 Bausteine Mobilitätsstationen

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

Tabelle 19 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 Gemeinden 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 Garmisch-Partenkirchen näher erläutert.

10.2.1 Weiterentwicklung Tarif

Für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen zu prüfen sind Vor- und Nachteile und Kosten einer Integration in den Münchner Verkehrsverbund (MVV). Eine eigene Untersuchung zur Klärung dieser Fragen wird aktuell durchgeführt. Den Ergebnissen dieser Untersuchung kann an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden, da vor allem die ermittelten Kosten (= Hauptnachteil) für die Beurteilung der Sinnhaftigkeit der Verbundintegration maßgeblich sind.

Die Integration in einen Verkehrsverbund würde grundsätzlich einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu einem möglichst leicht nutzbaren ÖPNV-Angebot „aus einem Guss“ darstellen. Vorteile sind im Einzelnen:

- Insgesamt leichtere Nutzungsmöglichkeiten, vor allem Erleichterung des Umsteigens zwischen Bus und Bahn sowie der landkreisgrenzen-überschreitenden ÖPNV-Nutzung mit einem Fahrschein.
- Leichtere und transparentere Informationsmöglichkeiten, insbesondere zum Tarif, aber auch zur gemeinsamen Darstellung des Angebots.
- Je nach Ausgestaltung kostengünstigere Nutzungsmöglichkeiten für den Fahrgast (dann aber auch entsprechende Gegenfinanzierung nötig).
- Leichtere Umsetzung regionsweiter Angebotsstandards und sonstiger Qualitätsstandards, höherer regionsweiter Wiedererkennungswert bzw. Corporate Identity.

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

- Flächendeckend gültige Tarifangebote

- Beibehaltung und Weiterentwicklung zielgruppenspezifischer Tarifangebote
- Forcierung der Einführung von Job-Tickets zur Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Berufspendler mittels Verhandlungen mit Arbeitgebern. In erster Priorität Verhandlungen mit großen Unternehmen mit bereits vorhandener (guter) ÖPNV-Anbindung, dabei auch gemeinsame Prüfung, inwieweit u.a. unter Heranziehen von Mitarbeiterdaten (Wohnorte, Arbeitszeiten) spezifische Angebotsoptimierungen vorgenommen werden können
- Einführung E-Ticketing
- Vereinheitlichung Nutzung bei Vorlage örtlicher Gästekarten bzw. einheitliches Vorgehen im Landkreis bei der Abrechnung der Gästekarten

Die Verbundintegration hätte auch Auswirkungen auf die Ausgestaltung weiterer begleitender Maßnahmen. Insbesondere gilt dies für Qualitätsstandards, die im folgenden Kapitel 10.2.2 behandelt werden.

Zu beachten ist ebenso die vom Freistaat Bayern angestrebte Entwicklung eines Landestarifs, durch die maßgeblichen Einfluss auf das Tarifgefüge im Landkreis hätte.

10.2.2 Qualitätsstandards

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

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Kundeninformation (einheitliche Fahrplangestaltung und Fahrplanverarbeitung, durchgängige elektronische Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformationen), eine enge Anbindung aller Verkehre im Landkreis an das Echtzeitinformationssystem DEFAS des Freistaats wird angestrebt
- Fahrpersonal

- Umweltstandards.

Da im Falle eines Verbundbeitritts Qualitätsstandards verbindlich vorgegeben werden, wird empfohlen, keine umfassenden Definitionen aller Qualitätsstandards für die Übergangsphase bis zu einer Entscheidung einer Verbundeingliederung vorzunehmen.

Es werden daher nur Qualitätsstandards für Fahrzeuge (mit Umweltstandards) und für das Fahrpersonal festgelegt, diese sind in Tabelle 20 und im Folgenden aufgeführt.

Lfd. Nr.	Standard	Ausprägung
1.1	Umweltstandards	Euronorm V oder besser
1.2		Alternativer Antrieb
2.1	Barrierefreiheit	Niederflur oder Low Entry
2.2		Kneeling
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 20 Fahrzeugstandards

Anforderungen Fahrpersonal:

- Ausreichend Deutschkenntnisse zur guten Verständigung in Wort und Schrift, mindestens Level B1 (besser Level B2)
- Kenntnisse der Tarif und Beförderungsbedingungen, Liniennetz, Fahrpläne, Betriebsorganisation

- Kundeninformation, Tarif- und Fahrplanauskünfte mit Anschlussmöglichkeiten
- Umgang mit hilfsbedürftigen und mobilitätseingeschränkten Personen
- Regelmäßige Schulungen
- Gepflegtes Erscheinungsbild.

10.2.3 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. Generell sollte die Anschlusssicherung nicht nur innerhalb des Bussystems erfolgen, sondern auch die Schnittstelle Bus – Bahn umfassen.

Zur weiteren generellen Verbesserung der Informationsmöglichkeiten, z.B. Echtzeitinformationen an Haltestellen, in Bussen oder über App, soll im gesamten Landkreis eine Evaluierung der derzeitigen Fahrgastinformationssysteme und deren Ausbaumöglichkeiten vorgenommen werden.

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.

Spezifisch für die Expressbuslinie Garmisch – Murnau ist zu prüfen, ob eine Vorrangspur für den ÖPNV sowie auch für andere öffentliche Dienste vorgehalten werden kann. Dies betrifft insbesondere Teilstrecken der B2 zwischen Garmisch und Eschenlohe, auf denen sich der Verkehr zu Stoßzeiten und am Wochenende regelmäßig staut.

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 11.1.4).

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 (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 [20].

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.

Nach Vorabbekanntmachung haben die Verkehrsunternehmen drei Monate Zeit, einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag zu stellen. Sofern dieser den Vorgaben der Vorabbekanntmachung entspricht, kann dem Antrag entsprochen werden. Wenn kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht, wird frühestens ein Jahr nach Vorabbekanntmachung ein wettbewerbliches Vergabeverfahren eingeleitet.

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 Garmisch-Partenkirchen betreffenden Linien (s. Kap. 11.1.3).

Zur Sicherung des Bestandsangebotes ist die Fixierung des bisherigen Fahrtenangebotes als weiter zu garantierender Mindeststandard auch für die Linien wichtig, für die im Rahmen des Nahverkehrsplans keine Maßnahmen vorgesehen sind. Eine Möglichkeit hierfür ist die Veröffentlichung von Vorabbekanntmachungen.

11.1.3 Umsetzungsprioritäten

Generelle Zielsetzung des Landkreises Garmisch-Partenkirchen ist es, möglichst alle in den Kapiteln 9 und 10 benannten Maßnahmen zügig umzusetzen. Die Erbringung der notwendigen Leistungen zur Erreichung der Zielwerte dürfte nicht im bisherigen überwiegend 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.

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 des Bestandsangebotes 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.

Die Maßnahmen für die neue Express-Linie Garmisch-Partenkirchen – Oberau – Eschenlohe – Ohlstadt – Murnau können nach Beschluss des Nahverkehrsplanes mit einer entsprechenden Vorabbekanntmachung unmittelbar zur Umsetzung gebracht werden (Betriebsbeginn dann ca. 2 Jahre später).

Bei den übrigen Maßnahmen müssen die Genehmigungslaufzeiten der vorhandenen Linien berücksichtigt werden. Während der Genehmigungslaufzeiten können Maßnahmen nur im in Kapitel 11.1.2 benannten Umfang mittels Direktvergabe umgesetzt werden. Eine vollständige Maßnahmenumsetzung ist nur unter Beachtung der Genehmigungslaufzeiten möglich. Der Umsetzungsplan (siehe Abbildung 38) zeigt für alle Bestandslinien im Landkreis sowie die neue Express-Buslinie die diesbezüglichen Möglichkeiten auf.

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Linie	Laufzeit Linien- genehmigung	Vorabbekannt- machung ab	Verlauf	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NEUE LINIEN												
Express-Linie			Garmisch-Partenkirchen - Oberau - Eschenlohe - Ohlstadt - Murnau									
BESTANDSLINIEN												
9601 (inkl. Teilstrecke 9631/9641)	31.12.2029	30.09.2027	Weilheim - Huglfing - Uffing - Murnau									
9606	31.12.2028	30.09.2026	Garmisch-Partenkirchen - Oberammergau - Wieskirche - Füssen									
9607	31.05.2029	28.02.2027	Ettal - Ohlstadt - Murnau									
9608	31.07.2026	30.04.2024	Garmisch-Partenkirchen - Krün - Wallgau - Kochel									
9611	31.01.2027	31.10.2024	Kochel - Großweil - Ohlstadt/Unfallklinik - Murnau									
9618	14.12.2029	14.09.2027	Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Krün - Wallgau									
9620	14.09.2024	14.06.2022	Murnau - Riegsee - Murnau									
9621	09.12.2028	09.09.2026	Grafenaschau - Murnau									
9622	31.01.2027	31.10.2024	Oberammergau - Ettal - Graswang - Schloss Linderhof									
Eibseebus	31.10.2027	31.07.2025	Garmisch-Partenkirchen - Grainau - Eibsee									
	Betriebsbeginn											
	Zeitraum Vorabbekanntmachung (max. 27 Monate; mind. 24 Monate vor Betriebsbeginn)											
	Maßnahmen in begrenztem Umfang mittels Direktvergabe											

Abbildung 38 Umsetzungsplan

11.1.4 Prioritätenstufen

Aus den in Kapitel 11.1.3 erläuterten Umsetzungsprioritäten werden Prioritätsstufen zur Umsetzung definiert.

1. Priorität:

- Maßnahmen auf der Linie 9608/9618 (Umsetzung erster Maßnahmen mittels Direktvergabe bereits beschlossen)

2. Priorität:

- Umsetzung der Maßnahmen auf den restlichen Verkehrsachsen
- Umsetzung touristische Maßnahmen
- Ausbau des Bedarfsverkehrs

3. Priorität:

- Ausbau des konventionellen Linienverkehrs im ländlichen Raum

11.2 Sonstige Maßnahmen

Neben den Maßnahmen zum Fahrtenangebot (vgl. Kapitel 11.1) 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 (definiert), Kundeninformation, Fahrpersonal (definiert) und Umweltstandards, vorbehaltlich eines möglichen Beitritts in einen Verkehrsverbund
- Optimierung der Umsteigebeziehungen Bus – Bus und Bus – Bahn
- Marketingmaßnahmen zur Bewerbung insbesondere bei Angebotsverbesserungen und -ausweitungen.

12 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan nimmt der Landkreis Garmisch-Partenkirchen 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 Garmisch-Partenkirchen 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. Hierbei wurden die höheren Richtwerte als angestrebtes Angebotsniveau definiert, um den ÖPNV gegenüber dem Bestandsangebot wesentlich zu verbessern.

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 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, 01. Dezember 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Hessel'.

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] Arbeitsgemeinschaft MVV GmbH / Schlothauer & Wauer i. A. des Planungsverbandes Region Oberland: Strukturgutachten Oberland; 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 Oberland (Hrsg.); Regionalplan Oberland; Bad Tölz; 2020
- [8] Planungsverband Region Oberland (Hrsg.); Regionalplan Oberland; Bad Tölz; 2001
- [9] Statistisches Bundesamt (Destatis); <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> (aufgerufen am 09.07.2021)
- [10] Bayerisches Landesamt für Statistik; Bevölkerung: Gemeinden, Stichtage; Fürth; 2020; (Stand: 12.05.2020)
- [11] Bundesagentur für Arbeit; Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort; Stand 30.06.2019
- [12] Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Ein- und Auspendler nach Gemeinden zum Stichtag 30.06.2019
- [13] Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Tourismus: Gemeinden, Betriebe, Betten, Auslastung, Übernachtungen, Ankünfte, Monate, Jahr (ab 2006); Stand 30.06.2019
- [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 07.09.2020)
- [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]** Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.); Verkehrsverflechtungsprognose
2030. Schlussbericht; München, Freiburg; Juni 2014
- [20]** 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
- [21]** Staatliches Bauamt Weilheim (Hrsg.); B2, OU Garmisch-Partenkirchen mit Wanktunnel,
Vorstellung Planungsstand Marktgemeinderatssitzung 17.06.2021
- [22]** Liniennetzplan Landkreis:
https://lra-gap.de/media/files/klimaschutz/2020_OePNV_Liniennetzplan.pdf (aufgerufen
am 28.09.2021)

Anlagen

Anlage 1 Fragebogen Gemeindebefragung

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen - Datenerhebung bei Gemeinden

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen - Datenerhebung bei Gemeinden

Datenerhebung Gemeinden

Seite 2

Name des Ansprechpartners / der Ansprechpartnerin *

Name der Gemeinde *

- ☐ Bad Kohlgrub
- ☐ Bad Bayersoien
- ☐ Eschenlohe
- ☐ Ettal
- ☐ Farchant
- ☐ Garmisch-Partenkirchen, M
- ☐ Grainau
- ☐ Großweil
- ☐ Krün
- ☐ Mittenwald, M
- ☐ Murnau a.Staffelsee, M
- ☐ Oberammergau
- ☐ Oberau
- ☐ Ohlstadt
- ☐ Riegsee
- ☐ Saulgrub
- ☐ Schwaigen
- ☐ Seehausen a.Staffelsee
- ☐ Spatzenhausen
- ☐ Uffing a.Staffelsee
- ☐ Unterammergau
- ☐ Wallgau

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Bad Kohlgrub) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Bad Kohlgrub	
Gagers	
Großenast	
Grub	
Guggenberg	
Hinterkehr	
Jägerhaus	
Kraggenau	
Linden	
Obernau	
Rochusfeld	
Schönau	
Sonnen	
Sprittelsberg	
Steigrain	
Vorderkehr	
Wäldle	
Windegg	

Seite 4

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Bad Bayersoien) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Bad Bayersoien	
Echelsbach	
Findenau	
Grundbauer	
Gschwendt	
Kirmesau	
Lettigenbichl	
Sommerhof	

Seite 5

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Eschenlohe) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Eschenlohe	
Höllenstein	
Weghaus	
Wengen	
Wengwies	

Seite 6

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Ettal) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Dickelschwaig	
Ettal	
Graswang	
Linderhof	
Rahm	

Seite 7

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Farchant) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Farchant	
Mühdörfl	

Seite 8

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Garmisch-Partenkirchen) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Buchau	
Kappel	
Angerhütte	
Anzlesau	
Breitenau	
Burgrain	
Eckbauer	
Esterberg	
Gamshütte	

Garmisch-Partenkirchen	
Griesen	
Gschwandt	
Hintergraseck	
Höfle	
Kainzenbad	
Kaltenbrunn	
Knorrhütte	
Kochelberg	
Meilerhütte	
Mittergraseck	
Münchener Haus	
Oberreintal	
Petersbad	
Reinthal	
Rieß	
Sankt Anton	
Schachen	
Schlattan	
Schneefernerhaus	
Schwaigwang	
Sonnenbichl	
Streichla	
Vordergraseck	
Wamberg	
Wank	
Wettersteinalpe	
Wildenau	

Seite 9

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Grainau) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Hammersbach	
Obergrainau	
Schmölz	
Untergrainau	

Seite 10

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Großweil) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Gröben	
Großweil	
Gstaig	
Kleinweil	
Pölten	
Stern	
Zell	

Seite 11

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Krün) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Barmsee	
Elmau	
Gerold	
Klais	
Kranzbach	
Krün	
Plattele	

Seite 12

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Mittenwald) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Am Brunnstein	
Am Ferchensee	
Am Gletscherschliff	
Am Horn	
Am Quicken	
Am Schmalensee	
Am Seinsbach	
Beim Gerber	
Buckelwiesen	
Lautersee	
Mittenwald	
Wildensee	

Seite 13

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Murnau a.Staffelsee) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Achrain	
Egling	
Froschhausen	
Hechendorf	
Hermannswiese	
Mühlhabing	
Murnau a.Staffelsee	
Neuegling	
Oberried	
Ramsach	
Weindorf	
Westried	

Seite 14

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Oberammergau) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Oberammergau	
Sankt Gregor	

Seite 15

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Oberau) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Buchwies	
Oberau	

Seite 16

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Ohlstadt) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Bartlmämühle	
Buchenried	
Kleinaschau	
Ohlstadt	
Pömetried	
Schwaiganger	
Weichs	

Seite 17

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Riegsee) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Aidling	
Guglhör	
Hagen	
Höhlmühle	
Leibersberg	
Lothdorf	
Mühlhagen	
Perlach	
Riegsee	

Seite 18

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Saulgrub) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Achele	
Altenau	
Saulgrub	
Saulgrubmühle	
Unternogg	
Wurmansau	

Seite 19

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Schwaigen) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Apfelbichel	
Fuchsloch	
Grafenaschau	
Hinterbraunau	
Plaicken	
Vorderbraunau	

Seite 20

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Seehausen a.Staffelsee) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Rieden	
Riedhausen	
Seehausen a.Staffelsee	
Seeleiten	
Wörth (Insel i.Staffelsee)	

Seite 21

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Spatzenhausen) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Hofheim	
Spatzenhausen	
Waltersberg	

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Uffing a.Staffelsee) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Brand	
Buch	
Filzbauer	
Grub	
Guggenberg	
Harberg	
Hechenrain	
Höldern	
Kalkofen	
Kirnberg	
Luketsried	
Obernach	
Saliter	
Sallach	
Schachmoos	
Schöffau	
Spindler	
Streicher	
Tafertshofen	
Uffing a.Staffelsee	
Völlenbach	

Seite 23

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Unterammergau) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Kappel	
Scherenau	
Unterammergau	

Seite 24

Bitte übermitteln Sie uns die Einwohnerzahlen in Ihrer Gemeinde (Wallgau) *

differenziert nach Ortsteilen mit den aktuellen Zahlen, jedoch bitte nicht älter als Stand 31.12.2018 (Erstwohnsitz)

Obernach	
Wallgau	

Seite 25

Bitte übermitteln Sie uns Planungen zu eigenen bzw. Ihnen bekannten Bauvorhaben von verkehrlicher Relevanz in Ihrer Gemeinde, z.B. Wohngebiete (Angabe von Wohneinheiten bzw. erwarteter Einwohnerzahl), Gewerbegebiete (Art der Betriebsansiedlung, Angabe der Fläche), Schulen und Straßen inkl. Realisierungszeitraum.

(Daten bitte als Anlage zum Fragebogen übermitteln)

Durchsuchen...

Seite 26

Bestehen in Ihrer Gemeinde Planungsvorhaben (Neubau/Umbau) zu Haltestellen? *

- ☐ ja
- ☐ nein

Neubau / Umbau von Haltestellen

	Name der Haltestelle	Standort (Adresse)	x-Koordinate	y-Koordinate
Neue Haltestelle 1				
Neue Haltestelle 2				
Neue Haltestelle 3				
Neue Haltestelle 4				
Neue Haltestelle 5				
Umbau Haltestelle 1				
Umbau Haltestelle 2				
Umbau Haltestelle 3				
Umbau Haltestelle 4				
Umbau Haltestelle 5				

Bestehen in Ihrer Gemeinde zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs (z.B. Einkaufsbus, Seniorenbus ö.ä.)? *

☐ ja

☐ nein

Welche zusätzliche Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs bestehen in Ihrer Gemeinde?

Bitte übermitteln Sie uns bei Vorhandensein eigener ÖPNV-Angebote alle Fahrpläne und weiteren relevanten Informationen.

Durchsuchen...

Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen des ÖPNV im Allgemeinen? *

Welche
Bedeutung hat
dieses
Leistungsmerkmal
für Sie?
(++sehr wichtig,
+wichtig,
-nicht so wichtig,
-- unwichtig)

[illegible]

--

Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen des ÖPNV hinsichtlich der Haltestellen ...? *

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie? (++sehr wichtig, +wichtig, -nicht so wichtig, -- unwichtig)
	☐	☐	☐	☐	☐	-- - + ++
Wartehäuschen (vorhanden/Zustand)	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Sitzgelegenheiten Angebot	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Informationsmöglichkeiten an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Haltestellen Erreichbarkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Sauberkeit Haltestellen	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Zuwegung Barrierefreiheit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Zuwegung Beleuchtung	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Sicherheit an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐
Sicherheit Zu- und Abgangswege	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☒ ☐

Bei welcher Haltestelle sehen Sie besonderen Verbesserungsbedarf?

Bitte erläutern Sie die in obiger Frage genannten Aspekte, mit denen sie sehr zufrieden bzw. sehr unzufrieden sind.

Wie zufrieden sind Sie mit dem ÖPNV hinsichtlich der Fahrzeuge? *

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
(++sehr wichtig,
+wichtig,
-nicht so wichtig,
-- unwichtig)

-- - + ++

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sitzplatzverfügbarkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Komfort Busse	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Erscheinungsbild	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sauberkeit Busse	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sicherheit im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Verfügbarkeit WLAN	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Verfügbarkeit Rollstuhlplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Platz für Fahrrad und Kinderwagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐

Bitte erläutern Sie die in obiger Frage genannten Aspekte, mit denen sie sehr zufrieden bzw. sehr unzufrieden sind.

Falls relevant, wie zufrieden sind Sie mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien und der Bahn an

den Bahnhöfen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen?

Bewerten Sie bitte nur die für Sie relevanten Umsteigemöglichkeiten oder fahren Sie mit der nächsten Frage fort.

Welche
Bedeutung hat
dieses
Leistungsmerkmal
für Sie?
(++sehr wichtig,
+wichtig,
-nicht so wichtig,
-- unwichtig)

[illegible]

Seite 34

Gibt es in Ihrer Gemeinde von Ihnen beauftragte Schulbusverkehre im Sinne der Freistellungsverordnung (freigestellter Schülerverkehr)? *

- ☐ ja
- ☐ nein

Seite 35

Bitte stellen Sie uns je Schule mit freigestelltem Schülerverkehr folgende Angaben zur Verfügung:

- Name der Schule
- Schulanfangs- und -endzeiten
- Fahrplan zum freigestellten Schülerverkehr

Durchsuchen...

Darüber hinaus bitten wir um Angaben, ob es in Ihrer Gemeinde spezielle Festlegungen zu Qualitätskriterien im freigestellten Schülerverkehr gibt z.B. max. Auslastung, etc..

Seite 36

Gibt es in Ihrer Gemeinde spezifische Probleme im Schülerverkehr (ÖPNV und freigestellten Schülerverkehr gibt z.B. max. Auslastung)?

Seite 37

Liegen Ihnen Angaben zu bestehenden Schülerverflechtungen vor, die Sie uns diese für die Projektbearbeitung zur Verfügung stellen können?

Wir benötigen je Schule die Wohnorte nach Ortsteile und die jeweilige Anzahl.

Gerne können Sie die Daten zu Schülerverflechtungen hier hochladen

Durchsuchen...

Gibt es aus Ihrer Sicht sonstige Anregungen / Wünsche zum ÖPNV Landkreis Garmisch-Partenkirchen?

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Das Fenster kann nun geschlossen werden.

Anlage 2 Fragebogen Verkehrsunternehmensbefragung

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen - Befragung bei Verkehrsunternehmen

Seite 1

Name des Verkehrsunternehmens *

Seite 2

Wie viele Fahrzeuge, die im Landkreis Garmisch-Partenkirchen im allgemeinen ÖPNV eingesetzt werden, umfasst Ihr Fahrzeugpark? *

Anzahl Fahrzeuge

eigene Fahrzeuge

Fahrzeuge von
Subunternehmen

Fahrzeuge gesamt

Seite 3

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten eigenen Busse mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

Bitte hier nur Angaben zu den eigenen Fahrzeugen!
Angaben zu den Fahrzeugen der Subunternehmer kommen im nächsten Schritt.

	Reisebus	Überlandlinienbus	Gelenkbus	15-m-Bus
Anzahl je Bustyp				
Erreichbarkeit mit Handy				
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk				
Lautsprecheranlage				
autom. Haltestellenansage				
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)				
Haltestellenanzeige (innen)				
Fahrscheindrucker				
RBL-gerechter Bordrechner				
Klimatisierung				
WLAN				
Hublift				
Niederflurfahrzeug				
davon mit Kneeling				
Low-Entry-Fahrzeug				
davon mit Kneeling				
1 zugelassener Rollstuhlplatz				
2 zugelassene Rollstuhlplätze				
Platz für Fahrrad und Kinderwagen				

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten eigenen Busse mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

Bitte hier nur Angaben zu den eigenen Fahrzeugen!
Angaben zu den Fahrzeugen der Subunternehmer kommen im nächsten Schritt.

	Standard- linienbus (12m)	Midibus (16 bis 40 Plätze)	Minibus (bis 16 Plätze)	8-Sitzer	Sonstige
Anzahl je Bustyp					
Erreichbarkeit mit Handy					
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk					
Lautsprecheranlage					
autom. Haltestellenansage					
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)					
Haltestellenanzeige (innen)					
Fahrscheindrucker					
RBL-gerechter Bordrechner					
Klimatisierung					
WLAN					
Hublift					
Niederflurfahrzeug					
davon mit Kneeling					
Low-Entry- Fahrzeug					
davon mit Kneeling					
1 zugelassener Rollstuhlplatz					
2 zugelassene Rollstuhlplätze					
Platz für Fahrrad und Kinderwagen					

Seite 4

Name des Subunternehmers (falls vorhanden):

(Falls weitere Subunternehmer vorhanden, siehe nächste Seite)

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten Busse von Subunternehmern mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

	Reisebus	Überlandlinienbus	Gelenkbus	15-m-Bus
Anzahl je Bustyp				
Erreichbarkeit mit Handy				
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk				
Lautsprecheranlage				
autom. Haltestellenansage				
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)				
Haltestellenanzeige (innen)				
Fahrscheindrucker				
RBL-gerechter Bordrechner				
Klimatisierung				
WLAN				
Hublift				
Niederflurfahrzeug				
davon mit Kneeling				
Low-Entry-Fahrzeug				
davon mit Kneeling				
1 zugelassener Rollstuhlplatz				
2 zugelassene Rollstuhlplätze				
Platz für Fahrrad und Kinderwagen				

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten Busse von Subunternehmern mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

	Standard- linienbus (12m)	Midibus (16 bis 40 Plätze)	Minibus (bis 16 Plätze)	8-Sitzer	Sonstige
Anzahl je Bustyp					
Erreichbarkeit mit Handy					
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk					
Lautsprecheranlage					
autom. Haltestellenansage					
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)					
Haltestellenanzeige (innen)					
Fahrscheindrucker					
RBL-gerechter Bordrechner					
Klimatisierung					
WLAN					
Hublift					
Niederflurfahrzeug					
davon mit Kneeling					
Low-Entry- Fahrzeug					
davon mit Kneeling					
1 zugelassener Rollstuhlplatz					
2 zugelassene Rollstuhlplätze					
Platz für Fahrrad und Kinderwagen					

Name des Subunternehmers (falls vorhanden):

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten Busse von Subunternehmern mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

	Reisebus	Überlandlinienbus	Gelenkbus	15-m-Bus
Anzahl je Bustyp				
Erreichbarkeit mit Handy				
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk				
Lautsprecheranlage				
autom. Haltestellenansage				
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)				
Haltestellenanzeige (innen)				
Fahrscheindrucker				
RBL-gerechter Bordrechner				
Klimatisierung				
WLAN				
Hublift				
Niederflurfahrzeug				
davon mit Kneeling				
Low-Entry-Fahrzeug				
davon mit Kneeling				
1 zugelassener Rollstuhlplatz				
2 zugelassene Rollstuhlplätze				
Platz für Fahrrad und Kinderwagen				

Geben Sie bitte bei der folgenden Tabelle die Anzahl der im Landkreis Garmisch-Partenkirchen eingesetzten Busse von Subunternehmern mit den genannten Ausstattungsmerkmalen je Bustyp an.

	Standard- linienbus (12m)	Midibus (16 bis 40 Plätze)	Minibus (bis 16 Plätze)	8-Sitzer	Sonstige
Anzahl je Bustyp					
Erreichbarkeit mit Handy					
Erreichbarkeit mit Betriebsfunk					
Lautsprecheranlage					
autom. Haltestellenansage					
Fahrtzielanz. außen (Matrixanzeige, beleuchtet)					
Haltestellenanzeige (innen)					
Fahrscheindrucker					
RBL-gerechter Bordrechner					
Klimatisierung					
WLAN					
Hublift					
Niederflurfahrzeug					
davon mit Kneeling					
Low-Entry-Fahrzeug					
davon mit Kneeling					
1 zugelassener Rollstuhlplatz					
2 zugelassene Rollstuhlplätze					
Platz für Fahrrad und Kinderwagen					

Bestehen auf Linien im Landkreis Garmisch-Partenkirchen Planungen zu Linien- oder Fahrplanänderungen? *

- ☐ ja
- ☐ nein

Seite 7

Bitte übermitteln Sie möglichst detaillierte Angaben zu geplanten Fahrplanänderungen (Linie, Fahrplanentwurf, Zeitpunkt, etc.) als Anhang zum Fragebogen ...

Durchsuchen...

Seite 8

Bitte übermitteln Sie uns die Anzahl der Fahrgäste je Linie und Tag (möglichst differenziert nach einzelnen Fahrten und Betriebstagen: Schule, Ferien, Samstag, Sonn- u. Feiertag)

Durchsuchen...

Sollten Ihnen diese Daten nicht vorliegen, können Sie uns alternativ auch qualitative Angaben zu besonders gering oder stark genutzten Linien oder Fahrten mitteilen

Gibt es aus Ihrer Sicht im Landkreis Garmisch-Partenkirchen Probleme in Bezug auf die Pünktlichkeit (wenn ja, wo?) und können Sie Vorschläge zu deren Behebung machen?

Gibt es aus Ihrer Sicht Anregungen / Wünsche zum ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen allgemein oder spezifisch zu Ihren Linien?

Anlage 3 Fragebogen Bürgerbefragung

Nahverkehrsplan Landkreis Garmisch-Partenkirchen - Bürgerbeteiligung

Umfrage zum Öffentlichen Personennahverkehr - Helfen Sie mit, unser Angebot zu verbessern!

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat die Firma gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH mit der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen beauftragt. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat die Aufgabenträgerschaft für den (straßengebundenen) ÖPNV und ist somit für diesen verantwortlich. Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Bayern, vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). ÖPNV und SPNV werden unter dem Oberbegriff Öffentlicher Verkehr (ÖV) zusammengefasst.

Planerisch nimmt der Nahverkehrsplan insbesondere Einfluss auf den ÖPNV. Ziel ist es dabei, den Busverkehr in der Region künftig noch attraktiver zu gestalten, ggf. auch unter Einbeziehung alternativer und digitalbasierter Bedienformen. Wichtig ist uns, dass Sie sich als Bürgerinnen und Bürger des Landkreises an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligen und Ihre Meinung einbringen. Aus diesem Grund führen wir zur Bürgerbeteiligung diese Umfrage durch und bitten Sie um Ihre Bewertung des ÖPNV. Ihre Bewertung bzw. Ihre Antworten zu den folgenden Fragen sollten sich auf das reguläre ÖPNV-Angebot und Ihr Nutzerverhalten vor der Corona-Krise beziehen.

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 (Hr. Nitsch), Tel.: 089-4890850.

Wir freuen uns auf Ihre Anregungen und bedanken uns für Ihre Mithilfe!

Seite 2

1. In welcher Gemeinde des Landkreises Garmisch-Partenkirchen leben Sie?

Seite 3

2. Wie oft nutzen Sie den ÖPNV (Bus)?

(Bitte den Regelfall vor der Corona-Krise angeben! Diese Anmerkung gilt auch für alle folgenden Fragen.)

- ☐ mehrmals pro Woche
- ☐ mehrmals pro Monat
- ☐ mehrmals pro Jahr
- ☐ seltener
- ☐ nie

Seite 4

3. Zu welchen Zwecken nutzen Sie den ÖPNV?

Ich nutze den ÖPNV für ...

(Mehrfachantworten möglich)

- ☐ Arbeitsweg
- ☐ Schule / Ausbildung
- ☐ dienstlich / beruflich
- ☐ Freizeit
- ☐ Arzt
- ☐ Einkaufen
- ☐ sonstiges:

Seite 5

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

"Bitte wählen..." 

"Bitte wählen..." 

Seite 6

6. Sind Sie Schüler an einer Grundschule, Mittelschule, Realschule, Gymnasium oder Förderschule im Landkreis Garmisch-Partenkirchen? *

☐ ja

☐ nein

Seite 7

7. Nutzen Sie den ÖV für Ihren Schulweg? *

☐ Ja

☐ Nein

Seite 8

8. Welche Schule besuchen Sie?

Bitte wählen... 

9. Welche Linie(n) nutzen Sie für Ihren Weg von und zur Schule?

(Mehrfachauswahl möglich)

- ☐ Freigestellter Schülerverkehr (Bus nur für Schüler)
- ☐ GAP Ortsbus 1: Äußere Maximilianstraße – Marienplatz – Bahnhof – Klinikum
- ☐ GAP Ortsbus 2: Kreuzeck / Alpspitzbahn – Marienplatz – Bahnhof – Klinikum
- ☐ GAP Ortsbus 4: Farchant – Bahnhof – Marienplatz – Burgrain – Farchant
- ☐ GAP Ortsbus 5: Farchant – Burgrain – Marienplatz – Bahnhof – Farchant
- ☐ Linie 9601: Murnau a. St. – Uffing a. St. – Huglfing – Weilheim
- ☐ Linie 9631: Teilstrecken Murnau – Obersöchering – Eglfing Uffing – Kirnberg
- ☐ Linie 9606: Garmisch-Partenkirchen – Oberammergau – Wieskirche – Füssen
- ☐ Linie 9608: Garmisch-Partenkirchen – Krün -/Wallgau – Kochel am See und zurück
- ☐ Linie 9618: Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Krün-Wallgau und zurück
- ☐ Linie 9611: Murnau a. St.- Unfallklinik/Hechendorf – Ohlstadt – Großweil – Kochel am See
- ☐ Linie 9620: Murnau a. St. – Riegsee – Murnau a. St.
- ☐ Linie 9621: Grafenaschau-Murnau
- ☐ Linie 9622: Oberammergau – Ettal – Schloss Linderhof und zurück
- ☐ Linie 9607: Ettal – Ohlstadt – Murnau a. St. und zurück
- ☐ Linie 9569: Bergsteigerbus (Bad Tölz-) Lenggries – Eng/Tirol und zurück
- ☐ Eibsee Bus: Garmisch-Partenkirchen – Grainau – Eibsee
- ☐ Ortslinie Bad Kohlgrub: Bad Kohlgrub
- ☐ Ortslinie Mittenwald: Mittenwald – Lautersee – Ferchensee
- ☐ Ehrwald Bus 4: Tiroler Zugspitzbahn – Kirchplatz – Almbahn und zurück
- ☐ Ehrwald Bus 3: Ehrwald: Tiroler Zugspitzbahn – Bahnhof – Almbahn und zurück
- ☐ Linie 432: Mittenwald – Scharnitz – Seefeld i.T. – Reith b. S. – Leithen

10. Wie zufrieden sind Sie mit dem ÖPNV (Bus) auf dem Weg von und zu Ihrer Schule?

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
(++sehr wichtig, +wichtig, -nicht so wichtig, -- unwichtig)

-- - + ++

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	--	-	+	++
Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit Sitzplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit Stehplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit Rollstuhlplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sauberkeit im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. Bei welcher Haltestelle sehen Sie besonderen Verbesserungsbedarf im Hinblick auf den Schülerverkehr?

"Bitte wählen..."

14. Falls Sie Ihre Angaben aus obiger Frage für bestimmte Linien konkretisieren möchten, geben Sie hier bitte für diese Linien Ihre Zufriedenheit hinsichtlich der Taktichte und des Fahrplanangebots an.

Falls nein, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort.

[illegible]

Ski- und Gästebus: Isarhorn - Mittenwald/Bahnhof - Luttenseelifte - Mittenwald Bahnhof - Isarhorn	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Ski- und Gästebus: Mittenwald Bahnhof - Kranzberg Sessellift (Talstation) - Gröbl Alm - Mittenwald Bahnhof	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Eng Alm Linienbus: „Alpenwelt Karwendel“	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Skibus: Garmisch-Partenkirchen – Hausberg	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Ehrwald Bus 4: Tiroler Zugspitzbahn – Kirchplatz – Almbahn und zurück	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Ehrwald Bus 3: Ehrwald: Tiroler Zugspitzbahn – Bahnhof – Almbahn und zurück	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒
Linie 432: Mittenwald – Scharnitz – Seefeld i.T. – Reith b. S. – Leithen	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒	☒	☒

15. Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen des ÖPNV (Bus) im Allgemeinen?

Welche
Bedeutung hat
dieses
Leistungsmerkmal
für Sie?
(++sehr wichtig,
+wichtig,
-nicht so wichtig,
-- unwichtig)

[illegible]

16. Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen des ÖPNV (Bus) hinsichtlich der Haltestellen ...?

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
(++sehr wichtig, +wichtig, -nicht so wichtig, -- unwichtig)

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	--	-	+	++
Wartehäuschen (vorhanden/Zustand)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sitzgelegenheiten Angebot	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Informationsmöglichkeiten an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Haltestellen Erreichbarkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sauberkeit Haltestellen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zuwegung Barrierefreiheit	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zuwegung Beleuchtung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit an der Haltestelle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit Zu- und Abgangswege	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

17. Bei welcher Haltestelle sehen Sie besonderen Verbesserungsbedarf?

Bitte wählen...

18. Gibt es gegebenenfalls weitere Haltestellen bei denen Sie besonderen Verbesserungsbedarf sehen?

Bitte wählen...

Bitte wählen...

20. Wie zufrieden sind Sie mit dem ÖPNV (Bus) hinsichtlich der Fahrzeuge?

Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie?
(++sehr wichtig, +wichtig, -nicht so wichtig, -- unwichtig)

-- - + ++

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sitzplatzverfügbarkeit	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Komfort Busse	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Erscheinungsbild	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sauberkeit Busse	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Sicherheit im Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Verfügbarkeit WLAN	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Verfügbarkeit Rollstuhlplätze	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐
Platz für Fahrrad und Kinderwagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐ ☐ ☐ ☐

21. Nutzen Sie die Bahn im Landkreis Garmisch-Partenkirchen?

☐ ja

☐ nein

22. Wie zufrieden sind Sie mit dem Umfang des Fahrplanangebots des Schienenverkehrs bzw. der angebotenen Taktdichte generell und an einzelnen Betriebstagen?

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie? (-- unwichtig, - nicht so wichtig, + wichtig, ++ sehr wichtig)			
						--	-	+	++
generell	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Montag - Freitag	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Samstag	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonntag	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

23. Falls Sie Ihre Angaben aus obiger Frage für bestimmte Linien konkretisieren möchten, geben Sie hier bitte für diese Linien Ihre Zufriedenheit hinsichtlich der Taktdichte und des Fahrplanangebots an.

Falls nein, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort.

	sehr zufrieden	zufrieden	weder noch	unzufrieden	sehr unzufrieden	Welche Bedeutung hat dieses Leistungsmerkmal für Sie? (-- unwichtig, - nicht so wichtig, + wichtig, ++ sehr wichtig)			
						--	-	+	++
960 München - Mittenwald - Innsbruck	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
963 Murnau – Oberammergau	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
965 Garmisch-Partenkirchen - Reutte	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
973 Kempten – Pfronten –Reutte in Tirol	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

24. Wie zufrieden sind Sie mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien (ÖPNV) und der Bahn (SPNV) an den Bahnhöfen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen?

Bewerten Sie bitte nur die für Sie relevanten Umsteigemöglichkeiten.

Welche
Bedeutung hat
dieses
Leistungsmerkmal
für Sie?
(++sehr wichtig,
+wichtig,
-nicht so wichtig,
--unwichtig)

[illegible]

25. Was würde Sie zur Nutzung bzw. einer noch häufigeren Nutzung des ÖPNV (Bus) bewegen?

(Mehrfachauswahl möglich)

- ☐ bessere Fahrgastinformation
- ☐ Zuverlässigkeit
- ☐ günstigere Tarife
- ☐ häufigere Verbindungen
- ☐ zusätzliche Haltestellen
- ☐ bessere Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge)
- ☐ Ich möchte den ÖPNV nicht nutzen

26. Wie häufig nutzen Sie Apps (z.B. Bayern-Fahrplan, Wohin Du Willst o.a.) zu Informationszwecken?

(Mehrfachauswahl möglich)

- ☐ Sehr häufig
- ☐ Häufig
- ☐ Manchmal
- ☐ Selten
- ☐ Sehr selten
- ☐ Nie
- ☐ Kenne ich nicht

27. Würden Sie sich eine App wünschen, mit der man Busfahrtscheine digital kaufen kann?

- ☐ ja
- ☐ nein

Seite 20

28. Ist aus Ihrer Sicht eine Gemeinde des Landkreises Garmisch-Partenkirchen unzureichend durch den ÖPNV (Bus) erschlossen?

☐ ja

☐ nein

Seite 21

29. Welche Gemeinde des Landkreises Garmisch-Partenkirchen ist aus Ihrer Sicht unzureichend durch den ÖPNV (Bus) erschlossen?

(Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Bad Kohlgrub
- ☐ Bad Bayersoien
- ☐ Eschenlohe
- ☐ Ettal
- ☐ Farchant
- ☐ Garmisch-Partenkirchen
- ☐ Grainau
- ☐ Großweil
- ☐ Krün
- ☐ Mittenwald
- ☐ Murnau a.Staffelsee
- ☐ Oberammergau
- ☐ Oberau
- ☐ Ohlstadt
- ☐ Riegsee
- ☐ Saulgrub
- ☐ Schwaigen
- ☐ Seehausen a.Staffelsee
- ☐ Spatzenhausen
- ☐ Uffing a.Staffelsee
- ☐ Unterammergau
- ☐ Wallgau

Seite 22

30. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

- ☐ ja, immer
- ☐ ja, nach Absprache
- ☐ nur durch Carsharing
- ☐ nie

Seite 23

31. Wie alt sind Sie?

- ☐ bis 18 Jahre
- ☐ 19 - 30 Jahre
- ☐ 31 - 45 Jahre
- ☐ 46 - 65 Jahre
- ☐ über 65 Jahre

Seite 24

32. Haben Sie sonst noch Anregungen, Wünsche, Kritik oder Lob zum ÖPNV im Landkreisgebiet?

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme.

Das Fenster kann nun geschlossen werden.