

Sachstand Mobilität im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (Stand 03/2021)

Der Sachstand ist unterteilt in verwaltungsinterne Maßnahmen und Maßnahmen auf Landkreisebene. Neuigkeiten und aktuelle Projekte finden Sie auch auf unserer [Homepage](#).

Maßnahmen und Projekte für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landratsamtes

Mitarbeiter*innen-Mobilität

- Über einen Rahmenvertrag mit dem Landkreistag kann das **Jobticket** der Deutschen Bahn vergünstigt erworben werden.
- Die Personalabteilung hält die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an, **Fahrgemeinschaften** zu bilden. Das Kriterium Fahrgemeinschaft spielt auch bei der Vergabe der Tiefgaragenplätze eine Rolle.
- Die **Abstellflächen für Fahrräder** werden im Zuge der Neugestaltung des Außenbereichs des Landratsamtes erheblich erweitert und größtenteils überdacht.
- Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern steht im Gebäude B eine **Personaldusche** zur Verfügung.
- Seit vielen Jahren nimmt das Landratsamt an der Aktion „**Mit dem Rad zur Arbeit**“ teil, seit 2017 an der Aktion „**Stadtradeln**“. Jedes Jahr nehmen rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landratsamtes an den Aktionen teil und fahren regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit.

geplant:

- Ein wichtiger Impuls für die Mobilitätswende könnte das Angebot „**Dienstradleasing**“ (z.B. www.jobrad.org) für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Angestellte) des Landratsamtes sein. Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften haben sich im Zuge ihrer Tarifverhandlungen darauf geeinigt, dass künftig auch Angestellten im Öffentlichen Dienst dieses Angebot ermöglicht werden soll. Derzeit erstellt der Kommunale Arbeitgeberverband Bayern e.V. ein Durchführungs Rundschreiben mit näheren Informationen.

Dienstfahrten/Fuhrpark

- Derzeit stehen 2 e-Bikes für Dienstfahrten zur Verfügung.
- Bei der Neuanschaffung oder dem Ersatz von Dienstfahrzeugen sollen alternative Antriebe bevorzugt werden.
- In der Tiefgarage des Landratsamtes wurden eine Schnellladestation und 4 Ladesäulen vom Typ II installiert.

geplant:

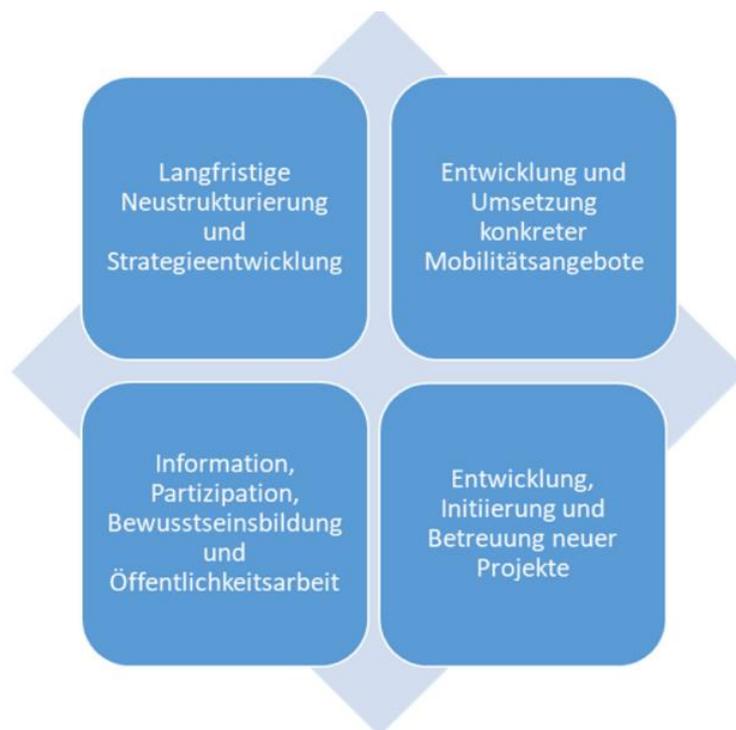
- Erweiterung des Fuhrparks um zwei Diensträder.

Stabsstelle „Klimaschutz & Mobilität“

Zum 01. April 2021 wird im Landratsamt die **Stabsstelle „Klimaschutz & Mobilität“** geschaffen. Die neue Stabsstelle fasst die Bereiche Klimaschutzmanagement, Mobilitätsmanagement, ÖPNV, SPNV, Radverkehr, Fußgänger und strategische Mobilitätsplanung zusammen. Die Stabsstelle umfasst vier Mitarbeiter*innen: Klimaschutzmanagement, Mobilitätsmanagement, Fachkraft ÖPNV und eine gemeinsame Teamassistenz. Die Leitung soll an Frau Dr. Elisabeth Zeitler und Herrn Florian Diepold-Erl übertragen werden.

Schaffung Mobilitätsmanagement

Zum 01.04.2021 wird - dem Kreistagsbeschluss vom 22.10.2020 folgend - das Mobilitätsmanagement von bisher 10 Wochenstunden (im Bereich Klimaschutz) um eine Vollzeitstelle erweitert und der Stabsstelle „Klimaschutz & Mobilität“ zugeordnet. Das Mobilitätsmanagement umfasst folgende Aufgabenbereiche:



a. Langfristige Neustrukturierung und Strategieentwicklung:

- Mittelfristige Neustrukturierung des Themas Mobilität in der Landkreisverwaltung
- Entwicklung einer langfristigen Mobilitätsstrategie für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen in Zusammenarbeit mit Mobilitätsakteuren, politischen Vertretern und der Landkreisverwaltung

b. Entwicklung und Umsetzung konkreter Mobilitätsangebote

- Entwicklung und Umsetzung konkreter bedarfsorientierter Mobilitätsangebote
- Fokus: ÖPNV/SPNV, Multimodalität und Intermodalität; Entwicklung eines digitalen Umfeldes, Entwicklung Planungsstrategien
- Beratung von Kommunen bei der Entwicklung von kommunalen Mobilitätsangeboten/Verkehrslenkung/Parkraumbewirtschaftung/Digitalisierung
- Strategische Mobilitätsplanung
- Vernetzung von Akteuren im Mobilitätsbereich im Landkreis und darüber hinaus
- Zusammenarbeit bei überregionalen Projekten

c. Information, Partizipation, Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit

- Aufbereitung/Vermittlung von Informationen zu Fördermaßnahmen
- Beratung zu nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum
- Öffentlichkeitsarbeit und Beratungsangebote für Verwaltung, Kommunen, bürgerschaftlichen Initiativen und Betrieben für nachhaltige Mobilität im Landkreis

d. Mobilitätsprojekte initiieren, beantragen und begleiten

- Erfassung von Mobilitätsbedarfen
- Projekte erarbeiten, initiieren und beantragen
- Umsetzungsbegleitung und Qualitätsmanagement von Maßnahmen und Projekten

Maßnahmen und Projekte auf Landkreisebene

- Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen übernimmt Ausschreibungen zum öffentlichen Personennahverkehr und bezuschusst mehrere Bus-Linien im Landkreis.
- Ab 2022 Machbarkeitsstudie „Verbunderweiterung MVV“, möglicher Beitritt ab 2025
- kostenlose Mitnahme von Schüler*innen in den Ferien
- Seniorenticket: bei Abgabe des Führerscheins von Personen ab 65 Jahren erhält die Person für 3 Jahre einen Zuschuss bis 300 Euro/Jahr für ein Jahresticket des RVO
- Unterstützung der Mitfahrbänke: Oberes Isartal, im Blauen Land, Markt Garmisch-Partenkirchen etc.
- Mit der Mitgliedschaft bei der Energiewende Oberland unterstützt der Landkreis nicht nur deren zentrale Mobilitäts-Vernetzungsarbeit in der Region, die Energiewende Oberland ist auch Organisator bzw. Mitorganisator zahlreicher öffentlicher und regionaler Mobilitätsveranstaltungen. Beispielhaft seien hierbei genannt: der „Murnauer Tag der Elektromobilität“, die „Elektromobilitätskonferenz der Europäischen Metropolregion München“, die eRUDA (die größte E-Mobilitätsveranstaltung Deutschlands) oder das H2-Expertentreffen des Landkreises.

Neuausschreibung Werdenfels-Netz 2026+

Den aktuellen Sachstand zur Neuausschreibung des Werdenfelsnetzes entnehmen Sie bitte dem beigefügten Schreiben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) vom 24.02.2021.

Auf Drängen des Landkreises wurde neben den bereits berichteten Änderungen auch die Untersuchung des teilweise zweigleisigen Ausbaus aufgenommen:

Die Neuausschreibung beinhaltet drei Betriebsstufen. Die erste Betriebsstufe umfasst die bereits aufgeführten Maßnahmen (siehe Informationsvorlage „Ausschreibung der Werdenfelsbahn ab 2026“ vom 25.06.2020), wie die Weiterführung des Halbstunden-Angebotes bis zum Bahnhof Murnau am Staffelsee. Stufe zwei beinhaltet Anpassungen, die mit der Eröffnung der zweiten Stammstrecke München erforderlich werden. In der dritten Stufe - „Langfriststudie“ - werden schließlich die zur Realisierung des Halbstunden-Takts bis Bahnhof Garmisch-Partenkirchen notwendigen Infrastrukturmaßnahmen untersucht.

Alpenbus – Expresslinienverbindung zwischen Peißenberg und Rosenheim

Das aktuelle Konzept besteht aus drei Expressbuslinien:

- **Hauptlinie Murnau – Miesbach** (mit Direktverbindung TÖL – MB):

Murnau – Penzberg (mit Roche) – Bad Tölz – Miesbach

- **Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim** (über Gmund):

Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim

- **Zubringerlinie Peißenberg – Penzberg** mit Anbindung von Roche und direkten

Anschlüssen zum/vom Alpenbus in/aus Richtung Bad Tölz

- Bedienung jeweils stündlich von ca. 6-20 Uhr (Mo-Fr) bzw. 7/8 – 20 Uhr (Sa/So)

Den aktuellen Planungsstand entnehmen Sie bitte der **beigefügten Anlage**.

Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Einen Auszug des aktuellen Planungsstandes entnehmen Sie bitte der **beigefügten Anlage**.

Die ausführliche Ergebnispräsentation des neuen Nahverkehrsplans in den Kreisgremien erfolgt voraussichtlich Mitte 2021.

Projekte in Zusammenarbeit mit der Zugspitz Region GmbH

Die Zugspitz Region GmbH – federführend der Beirat „Energie und Klimaschutz“ - hat sich den Themenbereich nachhaltige Mobilität als einen Schwerpunkt gesetzt. In Zusammenarbeit mit dem Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement des Landkreises wurden und werden zahlreiche gemeinsame Projekte entwickelt:

- Eine zentrale Rolle in der Mobilitätswende spielt das Fahrrad bzw. E-Bike, dem sich das Projekt **„klimafreundliche Wege durch den Landkreis“** widmet. In diesem wurde das gesamte bestehende Radwegenetz des Landkreises analysiert und neu konzipiert. Ebenso wird derzeit der **Radschnellweg** zwischen den Märkten Murnau und Garmisch-Partenkirchen fertiggestellt, welcher sowohl für Pendler als auch für Urlauber ein attraktives Angebot darstellen wird. Mehr Informationen [hier](#).
- Das Projekt **„STADTRADELN“** ist eine dreiwöchige Radaktion, bei der vor allem innerörtliche Kurzstrecken im Fokus stehen. Hierzu sollen zwischen dem **19.06 - 09.07.2021** Bürgerinnen und Bürger im gesamten Oberland motiviert werden, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zu fahren. Mehr Informationen [hier](#).
- Das Kompetenzzentrum Sport Technologie Gesundheit GmbH wurde beauftragt ein **landkreisweites Standortgutachten zur Ladesäuleninfrastruktur** zu erstellen. Jede Landkreiskommune erhielt vor dem Hintergrund der aktuellen Förderkulisse Vorschläge für geeignete Ladesäulen-Standorte und Empfehlungen, ob und wo car-sharing-Angebote sinnvoll und umsetzbar sind. Seitdem wurden rund 25 Ladepunkte in verschiedenen Kommunen realisiert.
- Nach Vorbild des Projektes Wander-e-Auto haben seit Mitte 2020 alle Bauhöfe des Landkreiskommunen die Möglichkeit, ein **kommunales E-Fahrzeug** (Streetscooter WORK Pickup / Informationen siehe [hier](#)) für rund 5 Wochen kostenlos zu testen. Hierdurch soll die Eignung elektrischer Arbeitsfahrzeuge im ganzjährigen Betrieb getestet und den Kommunen Alternativen zu Dieselfahrzeugen aufgezeigt werden.
- Das **„Förderprogramm Lastenfahrräder für mehr Engagement im Radverkehr 2021“** der Zugspitz Region GmbH fördert konkret mit einmalig 500 Euro die Neuanschaffung von Lastenfahrrädern mit batterieelektrischer Tretunterstützung, mit einmalig 200 Euro die Neuanschaffung von Lastenfahrrädern ohne batterieelektrischer Tretunterstützung sowie mit einmalig 100 EUR die Anschaffung von Lasten- oder Kinderanhängern.

Forschungsprojekt InnoMobGaPa

Die erste Phase des im Rahmen des Forschungswettbewerbs MobilitätsWerkstadt2025 geförderten Projekts *Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept im Landkreis Garmisch-Partenkirchen für mehr Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen* (InnoMobGaPa) ist zum 31.03.2021 abgeschlossen. Die Berichtlegung erfolgt bis Ende des Jahres 2021. Im Rahmen dieser ersten Phase wurde eine Bestandsanalyse der Mobilitätssituation des Landkreises Garmisch-Partenkirchen durch die systematische Analyse von vorliegenden Untersuchungen zur Entwicklungen im Bereich Verkehr, Wirtschaft- und Tourismus erarbeitet. Ergebnisse aus Forschungsarbeiten des Fraunhofer IAO zur Mobilität von Senioren und Touristen, sowie Erhebungen der aktuellen Nahverkehrsplanstudie wurden ebenfalls integriert. Um Mobilitätsbedarfe von verschiedenen Nutzergruppen zu verstehen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer IAO Garmisch-Partenkirchen eine landkreisweite Arbeitnehmer*innen Befragung zur arbeitsbezogenen Mobilität durchgeführt, sowie Expertengespräche zur Mobilitätssituation von Senior*innen und Asylsuchenden im Landkreis geführt.

Gelplante partizipative Beteiligungsformate konnten wegen der Corona-Pandemie nicht wie geplant durchgeführt werden. Deshalb wurde zur Entwicklung von Lösungsansätzen zu Mobilitätsproblemen im Landkreis eine 3. stufige Delphi-Studie durchgeführt.

Eine Auswertung der Ergebnisse aus *InnoMobGaPa* ist auf der Internetseite des Landkreises abrufbar ([Klimaschutz & Mobilität](#)). Auf der Grundlage der Bedarfsanalyse und der erhobenen Nutzerbedarfe, wird unter Berücksichtigung der aktuell laufenden Nahverkehrsplanstudie und unter weiterer Einbeziehung von Kreispolitik und Verwaltung, eine Mobilitätsstrategie für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen erarbeitet. Diese Mobilitätsstrategie wird im Laufe des Jahres der Verwaltung und Politik als Diskussionsgrundlage vorgelegt. Ziel dieser Strategie ist die Förderung von sozialer Teilhabe und Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen in der touristisch geprägten Region durch die Verbesserung des Mobilitätsangebots im Landkreis. Zentral ist dabei die langfristige Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf nachhaltige Mobilitätsangebote der „aktiven Mobilität“, der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und der Förderung von shared-mobility.

Der Förderantrag für die Phase II des Forschungswettbewerbs Mobilitätswerkstadt2025 war leider nicht erfolgreich und wurde Anfang März 2021 abgelehnt. Eine Begründung der abschlägigen Beurteilung wurde erbeten, ist aber bislang noch nicht eingegangen.

Landkreisübergreifende Maßnahmen

- Abstimmung mit zwischen den derzeit parallel erstellten Nahverkehrsplänen der Landkreise Garmisch-Partenkirchen und Bad Tölz-Wolfratshausen
- Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen zu überregionalen Fahrradstrecken und auf Landesebene zum neuen „Radverkehrsnetz Bayern“

Sie haben Fragen oder Anregungen?

Wenden Sie sich jederzeit gerne an uns:

Dr. Elisabeth Zeitler
Elisabeth.Zeitler@lra-gap.de
08821 – 751 545

Florian Diepold-Erl
Florian.Diepold-Erl@lra-gap.de
08821 – 751 401

<https://www.lra-gap.de/de/klimaschutz-mobilitaet.html>

Anlagen:

_Alpenbus_Phase2.pdf

_BEG_Sachstand.pdf

_NVP_GAP_3.Arbeitskreis.pdf



UNTERSTÜTZUNG BEI PLANUNG UND UMSETZUNG DER ALPENBUSLINIE

Kick-off-Termin Eintritt in Phase 2 / Umsetzung
28. Januar 2021

AGENDA

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Rückblick und aktueller Planungsstand
3. Bewertung Förderfähigkeit durch StMB; Abfrage zu Situation in den Gebietskörperschaften
4. Einstieg in Phase 2 – Umsetzung der Linie (abhängig von TOP 3); relevante Themen
 - 4.1 Detailkonzeption, Fahrplanerstellung und finale Festlegung der Haltestellen
 - 4.2 Tarifentwicklung und Ticketing
 - 4.3 Festlegung Qualitätsstandards (u.a. Fahrzeug- und FGI-Standards)
 - 4.4 Umsetzung / Ausschreibung
 - 4.5 Zeitplan und Fristen (Vorabbekanntmachung, Ausschreibung, Ziel IBN)
5. Festlegung nächste Schritte



1. BEGRÜßUNG UND VORSTELLUNGSRUNDE



2. RÜCKBLICK

**Bisheriger Projektverlauf und
aktueller Planungsstand**

ÜBERSICHT – PROJEKTVERLAUF

- **Frühling 2019:** Beauftragung von Modul 1 der Untersuchung
- **Juni 2019:** Erstes Abstimmungsgespräch zur Konkretisierung der Anforderungen der beteiligten Landkreise
- **Nov. 2019: Zwischenbericht** mit Vorstellung von drei Varianten und Untersuchung der westlichen Linienendpunkte Murnau und Weilheim
- ➔ Anstelle Anbindung von Weilheim Untersuchung **Anbindung Huglfing bzw. Peißenberg**
- ➔ **Direkte Anbindung von Gmund** obligatorisch, zunächst keine Teilung der Linie gewünscht
- **Febr. 2020: Zweiter Zwischenbericht** mit je drei Varianten zur Anbindung von Peißenberg und Gmund
- ➔ Erstellung von **Fahrplanentwürfen** für drei Linien sowie **Grobkostenabschätzung**
- **Mai 2020: Abschluss Phase 1:**
- ➔ Festlegung auf **zwei überlappende Hauptlinien** Murnau – Miesbach (direkt) und Bad Tölz – Rosenheim (über Gmund) sowie **eine Zubringerlinie** Penzberg – Peißenberg
- **Juli 2020:** Schreiben des **StMB zur Förderfähigkeit**
- **Nov. 2020: Auftrag der Umsetzung (Phase 2)** an MVV Consulting
- **Januar 2021: Kick-off Phase 2**

KONZEPTIONELLE ANFORDERUNGEN AUS DEM PLANUNGSPROZESS

- Möglichst **direkte Verbindung** mit wenigen Zwischenhalten (gleichzeitig aber Berücksichtigung möglicher Nachfrageschwerpunkte entlang der Route)
- Direktverbindung zu **Roche (Penzberg)** als wichtigstem Arbeitgeber in der Region
- **Anbindung des Tegernsees** (Gmund) durch die Hauptlinie (wichtiges Freizeitziel)
- **Gute SPNV-Anschlüsse**, dabei Priorisierung folgender Anschlüsse (u.a. auf Grundlage wichtiger Pendler- und Verkehrsverflechtungen)
 - an den Linienendpunkten in Rosenheim, Murnau sowie Peißenberg (Zubringerlinie)
 - in Bad Tölz zum/vom Alpenbus in/aus Richtung Penzberg (SPNV-Taktknoten)
 - in Miesbach und Tegernsee zum SPNV in/aus Richtung Süden
 - soweit möglich in Penzberg und Hugfling zum/vom SPNV in Richtung Norden

AKTUELLE KONZEPTION – VORBEMERKUNG

Die vielfältigen Anforderungen hinsichtlich:

- Linienendpunkten (Murnau, Peißenberg, ursprünglich auch Weilheim)
- SPNV-Anschlüssen
- schnellen Fahrzeiten vs. Erschließungswirkung und Anbindung Tegernsee

können durch eine einzelne Linie nicht erfüllt werden.

Herausforderungen bei einer durchgehenden Linie:

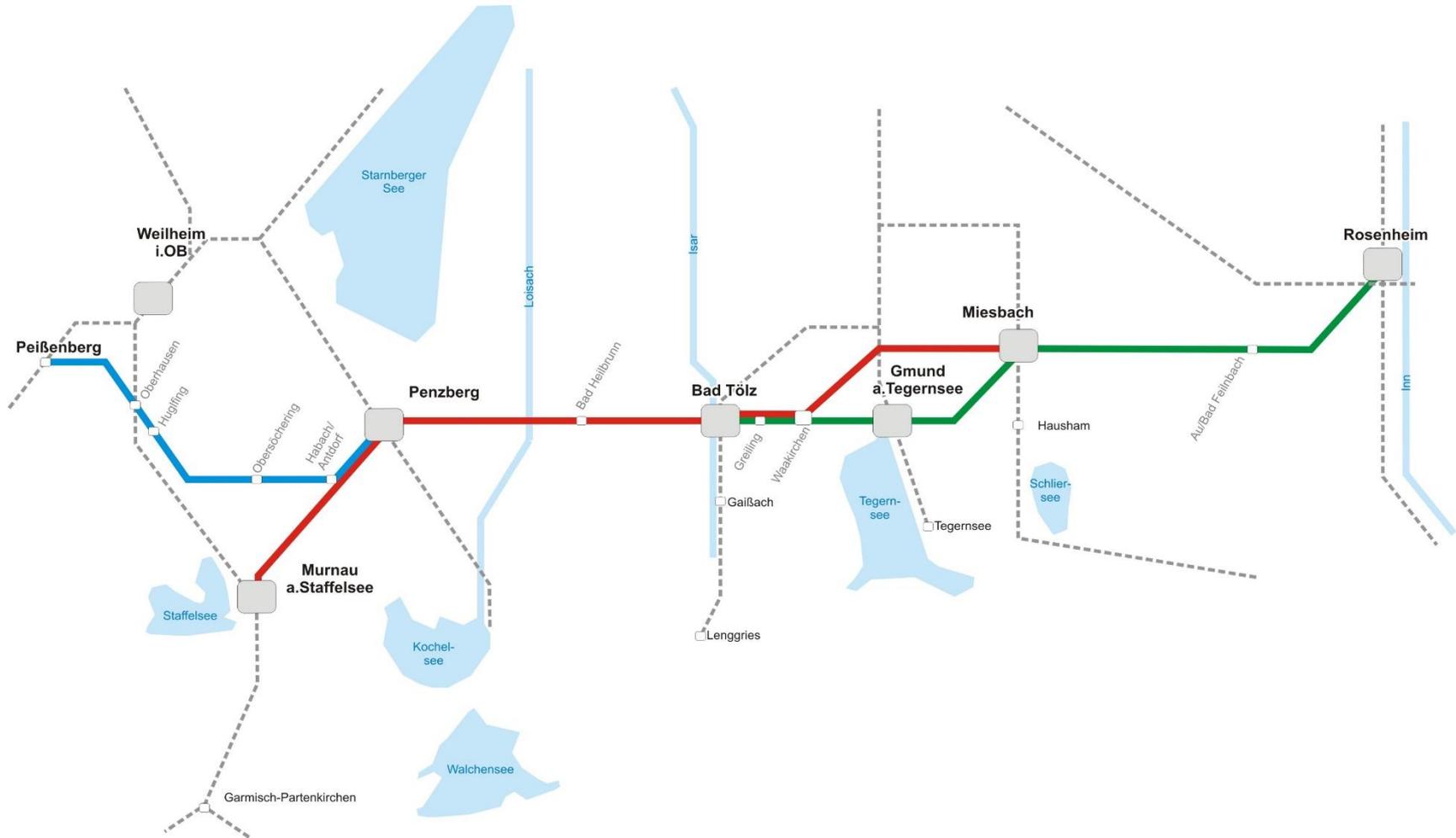
- *Sehr lange Gesamtfahrzeiten, hohe Kilometerbelastung*
- *Kaum Pufferzeiten auf der Strecke → Fahrplaneinhaltung schwierig*
- *(Zu) Kurze Wendezeiten an den Endpunkten*
- *Keine längeren Standzeiten unterwegs möglich*
- *Ausstattung der Busse über dem „normalen Standard“ nötig (z.B. Toiletten...)*

→ Daher wurde ein abgestimmtes Konzept aus insgesamt drei Linien erarbeitet.

AKTUELLE KONZEPTION

- Abgestimmtes Konzept aus drei Linien (Variante 4, Zustimmung aus allen Lkr.)
 - **Hauptlinie Murnau – Miesbach (mit Direktverbindung TÖL – MB):**
Murnau – Penzberg (mit Roche) – Bad Tölz – Miesbach
 - **Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim (über Gmund):**
Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim
 - **Zubringerlinie Peißenberg – Penzberg** mit Anbindung von Roche und direkten Anschlüssen zum/vom Alpenbus in/aus Richtung Bad Tölz
- Bedienung jeweils stündlich von ca. 6-20 Uhr (Mo-Fr) bzw. 7/8 – 20 Uhr (Sa/So), genauer Betriebsbeginn und -schluss (Fahrzeugeinsatz) ist in der Umsetzungsphase (Modul 2) festzulegen

AKTUELLE KONZEPTION



3. BEWERTUNG FÖRDERFÄHIGKEIT DURCH STMB

**ABFRAGE ZUR SITUATION IN DEN
GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN**

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22.12.53 • 80502 München

Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
z.H. Herr Haller
Thierschstr. 2
80538 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen 62-3622.5-1-2	Bearbeiterin Frau Schmidt	München 16.07.2020
	Telefon / - Fax 089 2192-3826 / -13826	Zimmer LAZ67-1420	E-Mail Nadja.Schmidt@stmb.bayern.de

**Präsentation der Ergebnisse der ersten Projektstufe zur Planung und Umsetzung des Alpenbusses;
hier: förderrechtliche Bewertung**

Sehr geehrter Herr Haller,

wie in der Besprechung am 19. Mai 2020 vereinbart, übersenden wir Ihnen unsere förderrechtliche Bewertung der von den Aufgabenträgern bevorzugten Variante 4.

Eine Förderfähigkeit des Zubringerbusses von Peißenberg nach Penzberg kann allenfalls in Betracht kommen, wenn die Zahl der Halte begrenzt wird, bspw. zwei Halte in Penzberg (Fa. Roche, Bahnhof), zwei Halte in Peißenberg (Bahnhof, Gewerbegebiet Süd) und etwaige wenige Unterwegshalte, die nicht mit bestehenden Konzessionen der RVO konkurrieren. Die Notwendigkeit dieser Linie muss noch vertieft auf ihren tatsächlichen verkehrlichen Nutzen geprüft und begründet werden.

Die Doppelbedienung der Relation Bad Tölz – Miesbach, einmal als Direktverbindung, einmal über eine Anbindung am Tegernsee in Gmund würde nach Auskunft

Telefon: 089 2192-02 poststelle@stmb.bayern.de Franz-Josef-Strauß-Ring 4 • 80539 München
Telefax: 089 2192-13350 www.stmb.bayern.de Dienstgebäude Lazarettstr. 67, München

FÖRDERFÄHIGKEIT: FÖRDERRECHTLICHE BEWERTUNG DES STMB VOM JULI 2020

- **Förderfähigkeit grundsätzlich gegeben**
- Zubringerbus Peißenberg – Penzberg allenfalls mit reduzierter Zahl der Halte möglich → vertiefte Prüfung des verkehrlichen Nutzens erforderlich
- Doppelbedienung Bad Tölz – Miesbach nur förderfähig, sofern keine wesentlichen Mehrkosten ggü. ursprünglicher Planung

- 2 -

von Herrn Jörg vom 17. Juni 2020 gegenüber Variante 2 keine Mehrkosten verursachen, da beide Varianten den gleichen Fahrzeugbedarf haben; die Linien in den beiden Varianten lediglich unterschiedlich „verknüpft“ wurden. Unter der Prämisse, dass durch die Doppelbedienung keine wesentlichen Mehrkosten entstehen, könnte diese bei Variante 4 für förderfähig erachtet werden.

Mit freundlichen Grüßen



Fregin
Ministerialrat

ABFRAGE ZUR AKTUELLEN SITUATION UND DEN PERSPEKTIVEN IN DEN BETEILIGTEN GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN

- **Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**
- **Landkreis Garmisch-Partenkirchen**
- **Landkreis Miesbach**
- **Landkreis Weilheim-Schongau**
- **Landkreis Rosenheim**
- **Stadt Rosenheim**

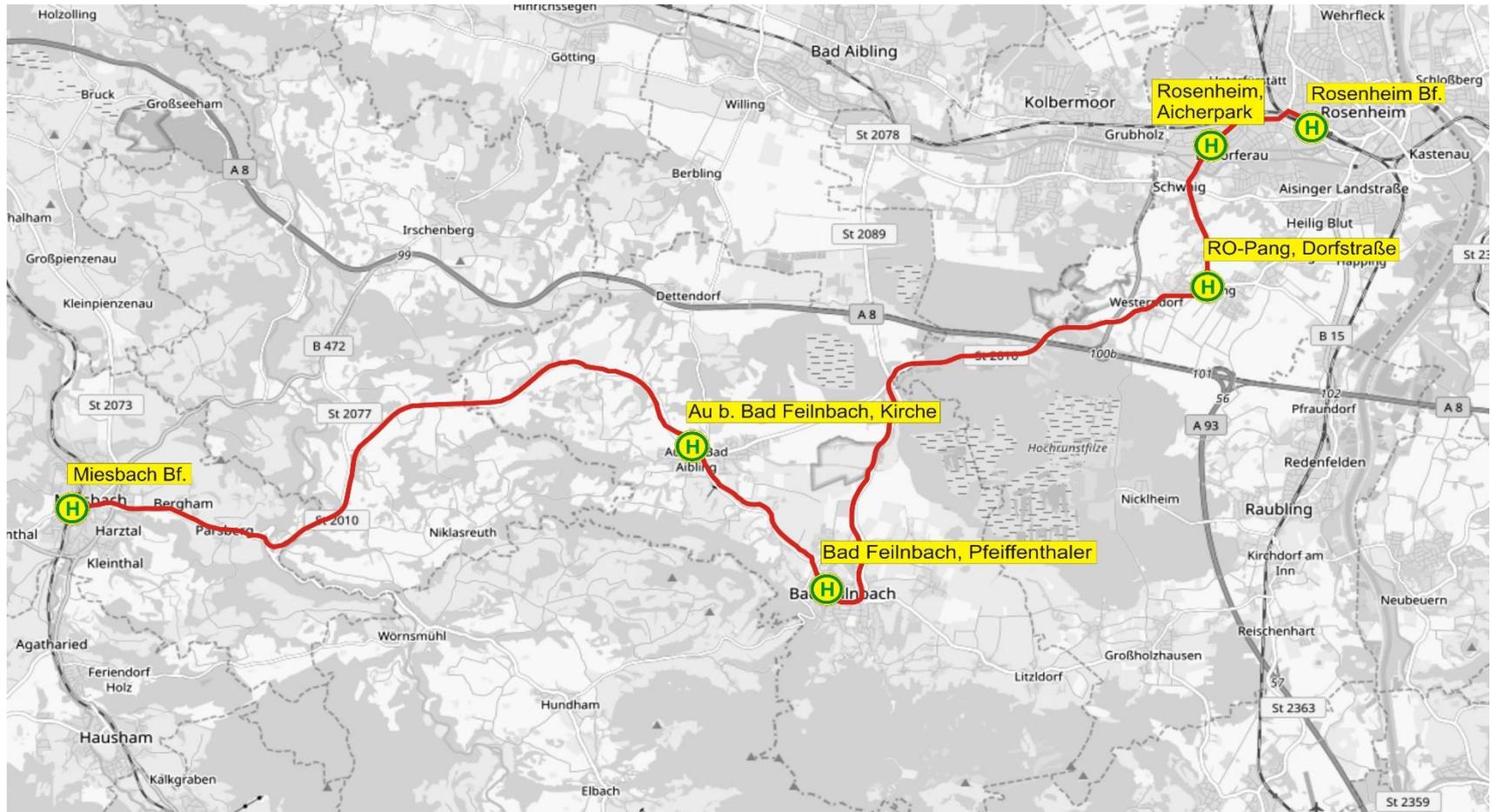


4. EINSTIEG IN PHASE 2 – UMSETZUNG DER LINIE

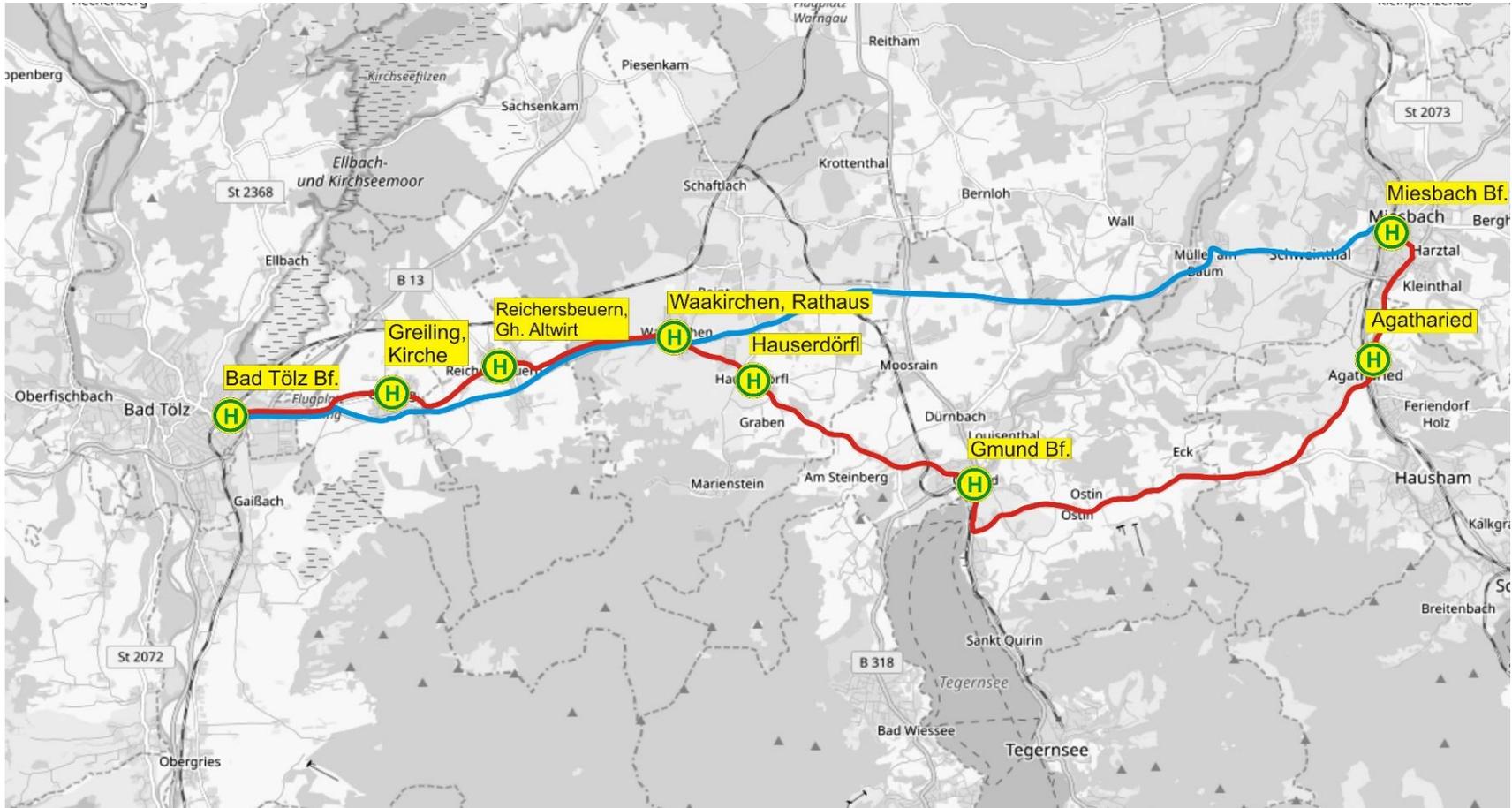
4.1 **DETAILKONZEPTION**

**Fahrplanerstellung und finale Festlegung
von Linienweg und Haltestellen**

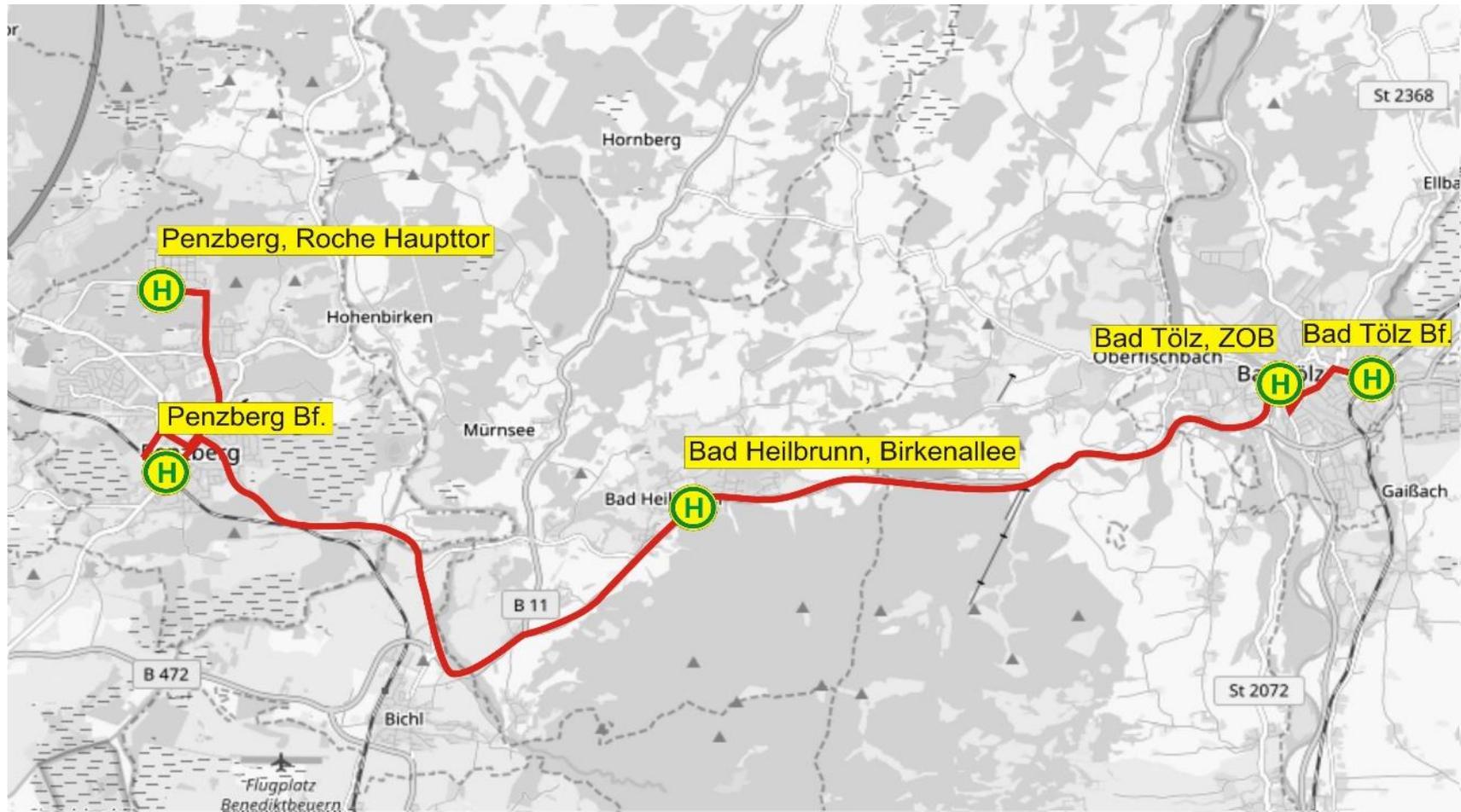
ROSENHEIM – MIESBACH



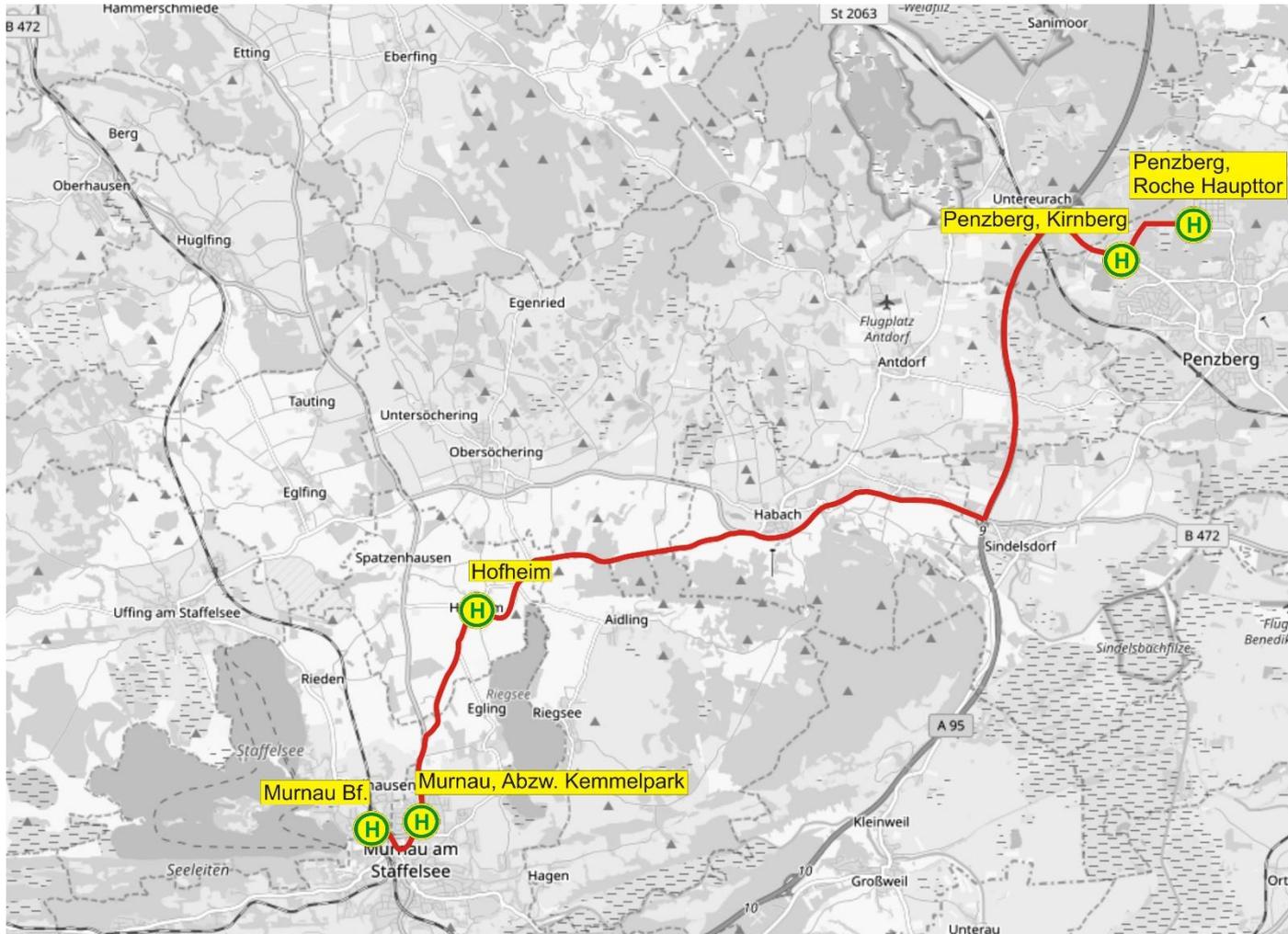
MIESBACH – (GMUND –) BAD TÖLZ (EXPRESSLINIE: MIESBACH-BAD TÖLZ)



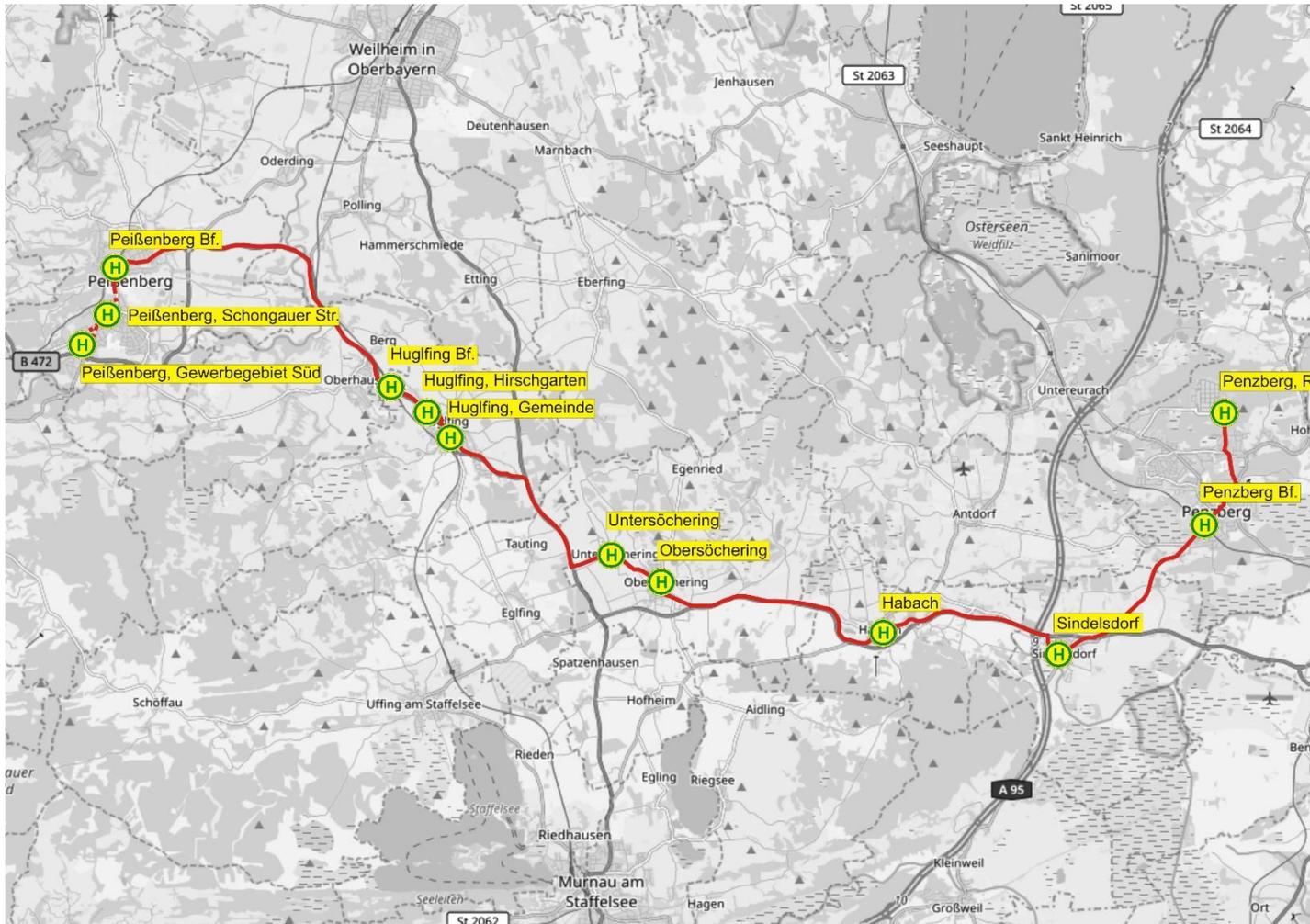
BAD TÖLZ – PENZBERG (ROCHE)



PENZBERG (ROCHE) – MURNAU



PENZBERG (ROCHE) – HUGLFING – PEIßENBERG



OFFENE FRAGEN

- Bedienung am Wochenende?
 - Roche
 - Express Bad Tölz – Miesbach
 - Anbindung Freizeiteinrichtungen / -Ziele (z.B. Osterseen? Blombergbahn?)

- Fahrzeitermittlung vor Ort?



4.2 TARIFENTWICKLUNG UND TICKETING

TARIFENTWICKLUNG UND TICKETING

Es sind noch grundlegende Fragen zu klären:

- **Grundsatzfrage: Anwendung MVV Tarif oder eigener „Alpenbus Tarif“?**

- **Weitere offene Fragen:**
 - **Festlegung Beförderungsbedingungen**
 - **Rahmenbedingung MVV-Erweiterung beachten:**
 - **Eintarifierung Alpenbus kann Eckpunkte der Eintarifierung der „Neu Landkreise“ vorwegnehmen.**
 - **Welches Ticketsortiment wird anerkannt / welches Ticketsortiment wird im Bus verkauft?**
 - **Werden andere Tarife anerkannt? (bspw. Bayern-Ticket)?**
 - **Soll eine Durchtarifierung in den MVV-Raum möglich sein?**

Erste Einschätzung des MVV Bereichs Tarif & Vertrieb



4.3 FESTLEGUNG QUALITÄTSSTANDARDS

QUALITÄTSSTANDARDS

Neben Linienweg und Fahrplan müssen für die Umsetzung Qualitätsstandards / Umweltstandards festgelegt werden:

- Fahrzeug (Barrierefreiheit, Antrieb, ...)
- Fahrer / Fahrerverkauf
- Haltestellen
- Fahrgastinformation
- ...



Beispielbilder aus MVV-Regionalbusverkehr

4.4 UMSETZUNG / AUSSCHREIBUNG

Abstimmung der Vorgehensweise

VORGEHEN BEI UMSETZUNG

- Detailkalkulation der Kosten
- EU-weite Ausschreibung der Leistung
- Einschätzung zu Konzessionen?
- Gespräche mit RVO?

4.5 ZEITPLAN UND FRISTEN

Vorabbekanntmachung,
Ausschreibung, Ziel Inbetriebnahme

ZEITPLAN

- Projektstart: Januar 2021
- Bearbeitungszeitraum ca. 6 – 8 Monate (in Abhängigkeit der aktuellen Situation)
→ Abschluss: Sommer / Herbst 2021
- Ausschreibung / Vorabbekanntmachung: ab Herbst 2021
- Ziel: Inbetriebnahme Dezember 2023

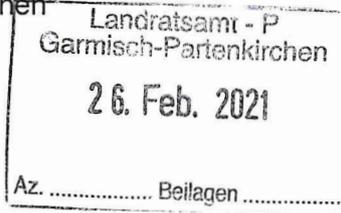


5. FESTLEGUNG NÄCHSTE SCHRITTE



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.**

Landratsamt Garmisch-Partenkirchen
Referat Klimaschutz und Mobilität
Frau Dr. Elisabeth Zeitler und
Herr Diepold-Erl
Postfach 15 63
82455 Garmisch-Partenkirchen



Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Thomas Kunze
Telefon: +49 89 748825-57
Fax: +49 89 748825-50
thomas.kunze@bahnland-bayern.de
Unser Zeichen: TK
www.bahnland-bayern.de

München, 24.2.2021

Sachstand Gutachten und Ausschreibung Werdenfels 2026+

Sehr geehrte Frau Dr. Zeitler, sehr geehrter Herr Diepholz-Erl,

im Nachgang zu unserer gemeinsamen Besprechung möchten wir Ihnen noch einmal in Kurzform den aktuellen Sachstand zum Gutachten Werdenfels 2026+ und zur Wiederausschreibung des E-Netzes Werdenfels für die nächste Vertragslaufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2037 zukommen lassen.

Die Wiederausschreibung des E-Netzes Werdenfels wurde im 2. Quartal 2020 im Amtsblatt der EU angekündigt, die Bieterphase beginnt vsl. im 2. Quartal 2021. Die Zuschlagserteilung erfolgt vsl. im 4. Quartal 2021 oder im 1. Quartal 2022.

Im Gegensatz zur Erstausschreibung vor 12 Jahren erfolgt die Vergabe des Werdenfels-Netzes diesmal zusammen mit dem Verkehrsverbund Tirol, also ab München durchgehend bis Innsbruck und von Garmisch-Partenkirchen durchgehend über Reutte in Tirol bis Pfronten-Steinach.

Begleitet wird die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen durch ein Fahrplan- und Infrastrukturgutachten des Bieterkonsortiums RMCON / IVE GmbH aus Hannover und Braunschweig. Ergänzt wird dieses Gutachten durch eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU), um das angedachte Fahrplankonzept auf Stabilität zu prüfen.

Das Vergabernetz wird in 2 Betriebsstufen ausgeschrieben, wobei sich die erste Betriebsstufe am Status quo orientiert und in der 2. Betriebsstufe unterstellt wird, dass die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in Betrieb genommen und dadurch ein neues S-Bahn-Konzept eingeführt wurde. Dies wirkt sich auf das Werdenfels-Netz aus, weil die S-Bahn-Linie S6 anstatt eines heutigen 20-Minuten-Taktes einen 15-Minuten-Takt und damit neue zeitliche Fahrlagen zwischen München und Tutzing erhält.

Ausgeschrieben werden folgende Verkehrsleistungen:

- 1h-Takt RB 6 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Innsbruck (1h-Takt)

Ein Unternehmen des Freistaats Bayern

Aufsichtsratsvorsitzende: Kerstin Schreyer · Geschäftsführer: Thomas Prechtl (Sprecher), Bärbel Fuchs
Sitz der Gesellschaft: München · AG München, HRB 111 279 · USt-IdNr. DE 175 858 713
HypoVereinsbank · IBAN: DE42 7002 0270 5800 5232 40 · BIC: HYVEDEMMXXX

Öffentliche Verkehrsmittel:

U3 (Obersending), S7, S20, RB 55, RB 56, RB 57,
RB 58 (Siemenswerke), Bus 53, 136 (Hofmannstr.)

- RE 61 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald (täglich 3 Zugpaare; lastrichtungsabhängiger Verkehr; an Sa+S vsl. eines der drei Zugpaare von/nach Lermoos als RE 62)
- S7 Garmisch-Partenkirchen – Lermoos – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach (1h-Takt)
- RB 66 München – Tutzing – Kochel mit Flügelzugteil als RB 65 ab Tutzing nach Weilheim, Murnau oder Garmisch-Partenkirchen (abhängig von HVZ, NVZ sowie Lastrichtung) (1h-Takt)
- RB 66 Tutzing – Penzberg – Kochel (HVZ-Einzelzugleistungen)
- RB 63 Murnau – Oberammergau (1h-Takt)

Neu gegenüber dem Status quo nach aktuellem Planungsstand hierbei sind:

- Stündliche durchgehende Verbindungen München – Innsbruck ggü. dem heutigen Zweistundentakt mit vierstündlichen Durchbindungen
- Aufgabe der Durchbindungen München – Außerfern, welche bisher durch ein Flügelzugkonzept ermöglicht wurden, zur Verbesserung der Betriebsqualität
- Mehr Sitzplatzkapazitäten bei Bestandszügen
- Verbessertes Taktfahrplan auf der Außerfernbahn mit Leistungsausweitungen in den Tagesrandlagen
- Mehr Zugverbindungen in der NVZ zwischen München und Murnau
- WLAN in allen Fahrzeugen
- Zugbegleiter in jedem Zug

Geprüft wird im Rahmen des Infrastruktur-Teils des Gutachtens zudem, welche Beschleunigungsmaßnahmen zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck sowie auf der Außerfernbahn möglich sind, um das neue, ab 2026 gültige Fahrplankonzept noch stärker zu stabilisieren und, sofern fahrplantechnisch und baulich machbar, auch einen neuen Systemhalt Garmisch-Partenkirchen Kainzenbad einzurichten sowie auch weiterhin eine systematische ganzjährige Bedienung des Verkehrshaltes Griesen zu ermöglichen.

Das Fahrplan- und Infrastrukturgutachten Werdenfels 2026+ enthält neben den beiden Betriebsstufen, welche im Vergabeverfahren Verkehrsdurchführungsvertrag Werdenfels 2026+ enthalten sein werden, auch eine Langfriststudie, welche sich mit darüber hinaus gehenden Angebotsverbesserungen und hierfür ggf. notwendigen Infrastrukturausbaumaßnahmen beschäftigt. Geprüft werden soll hier, wie sich der Wunsch der Region nach ganztägig ca. halbstündlichen Verbindungen München – Garmisch-Partenkirchen umsetzen lässt, wobei hier vorab noch geklärt werden wird, ob ein klarer 30-Minuten-RB-Takt mit Bedienung aller Zwischenhalte oder ein stündliches Schnell-Langsam-System, wie in der Studie des Bundes zum Deutschland-Takt bereits grundsätzlich enthalten, zielführender ist. Hierbei müssen verschiedene Ausbauideen im Großraum München wie z.B. eine mögliche Elektrifizierung nach Schongau oder die Einführung eines Regional-S-Bahn-Systems ergänzend zur klassischen S-Bahn, genauso wie auch eine Verbesserung der Anschlusssituation in Weilheim zur Ammerseebahn Richtung Augsburg, mitbetrachtet werden.

Aktuell werden die Fahrplankonzepte zu den Betriebsstufen 1 und 2, welche ausgeschrieben werden sollen, finalisiert und von DB Netz daran anschließend testiert. Hieraus resultieren die Ausschreibungsunterlagen für das Betriebskonzept des Wettbewerbsprojekts Werdenfels 2026+. Nach Erstellung dieser beschäftigen wir uns zusammen mit unserem Gutachter RMCON / IVE mit der obenstehend erwähnten Langfriststudie, welche sich bekanntlich inhaltlich stark mit dem von Ihnen zwischenzeitlich angedachten Ergänzungsgutachten überschneidet. Wir freuen uns über Ihre Zusagen von vergangener Woche, auf ein solches Ergänzungsgutachten zu verzichten. Hiermit können wir Parallelplanungen zum gleichen Untersuchungsgegenstand vermeiden.

Die im Infrastrukturteil des Gutachtens erwähnten Ausbaumaßnahmen benötigen eine starke Mithilfe durch Landkreis und Kommunen, insbesondere im Bereich der Anpassung von Bahnübergängen. Wir würden uns daher wie besprochen sehr freuen, wenn die Vorhabenträger der jeweiligen Maßnahme aus der Region heraus tatkräftig unterstützt werden könnten.

Falls Sie Fragen zum Vorgehen oder zu Inhalten haben, können Sie jederzeit gerne auf uns zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH



i.V. Florian Liese
Leiter Planung



i.A. Thomas Kunze
Abteilung Planung

- ● ● **Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen**

3. Arbeitskreis am 24. Februar 2021

Erik Meder, Dipl.-Geogr.

Jan Nitsch, M.Sc.

Maryam Piroozgar, M.Sc.

Übersicht

1. **Aktueller Projektstand**
2. **Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis**
3. **Zusammenfassung Schwachstellenanalyse**
4. **Eckpunkte der Rahmenkonzeption**
5. **Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit**
6. **Weiteres Vorgehen/Sonstiges**

1. Aktueller Projektstand

Rahmenbedingungen / Zielvorgaben

Bestandsaufnahme

Schwachstellenanalyse

Entwicklung Rahmenkonzeption

Auftraggeber (Verwaltung) und
Arbeitsgruppe

Entscheidung Rahmenkonzeption

Abstimmung, Beschluss durch
politische Gremien

Definition Maßnahmenpaket

Maßnahmenwirkung / Bewertung Maßnahmen

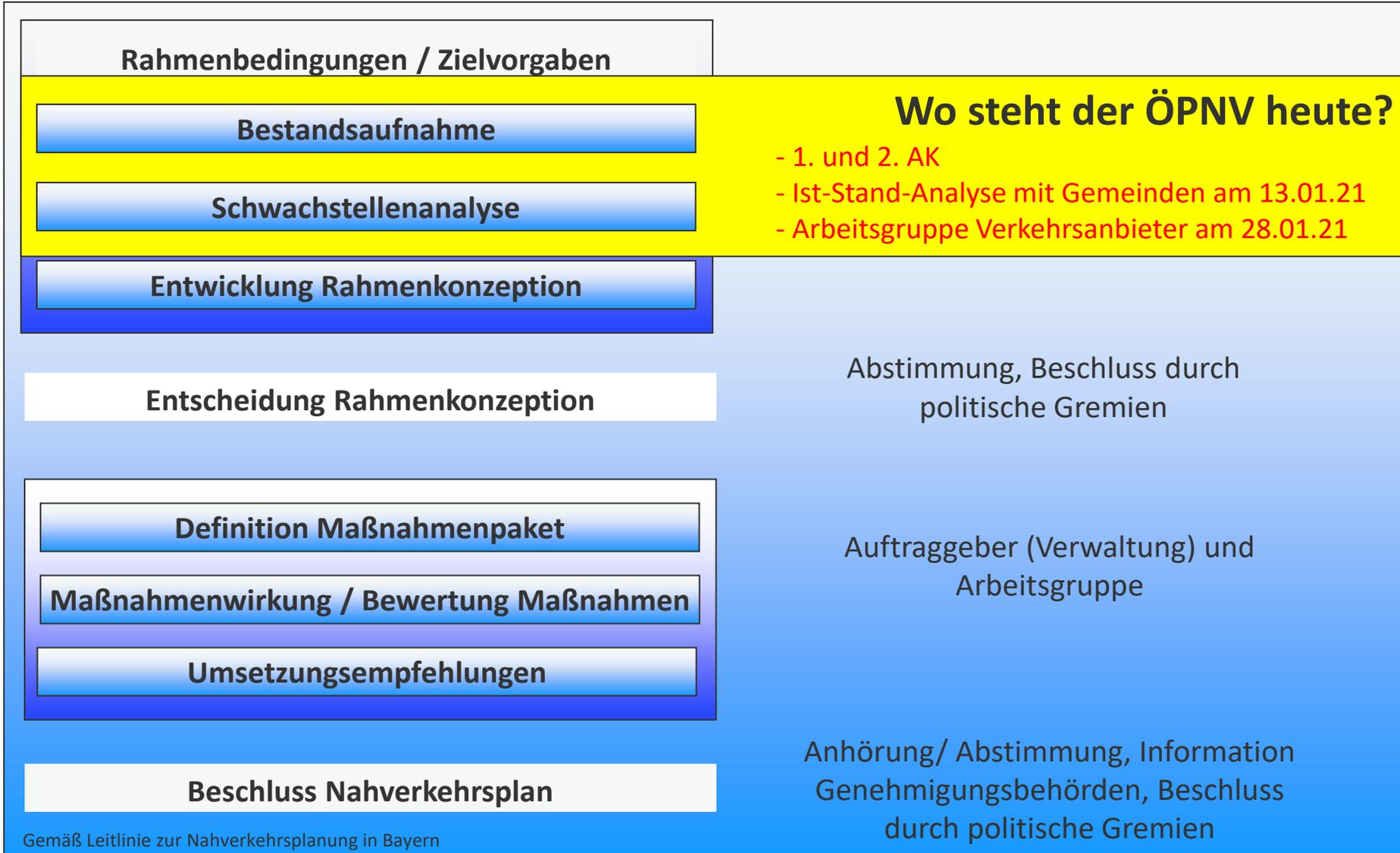
Umsetzungsempfehlungen

Auftraggeber (Verwaltung) und
Arbeitsgruppe

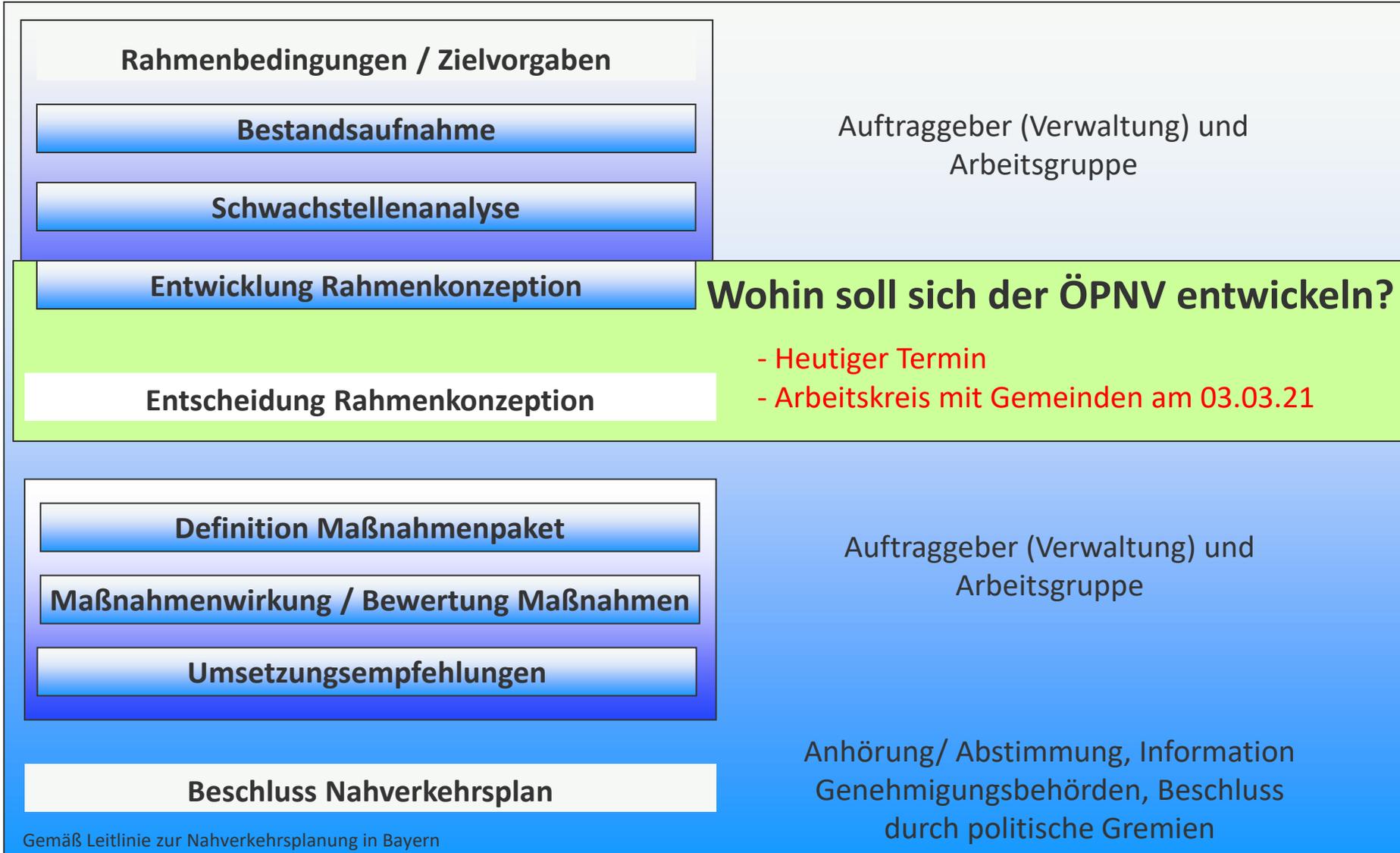
Beschluss Nahverkehrsplan

Anhörung/ Abstimmung, Information
Genehmigungsbehörden, Beschluss
durch politische Gremien

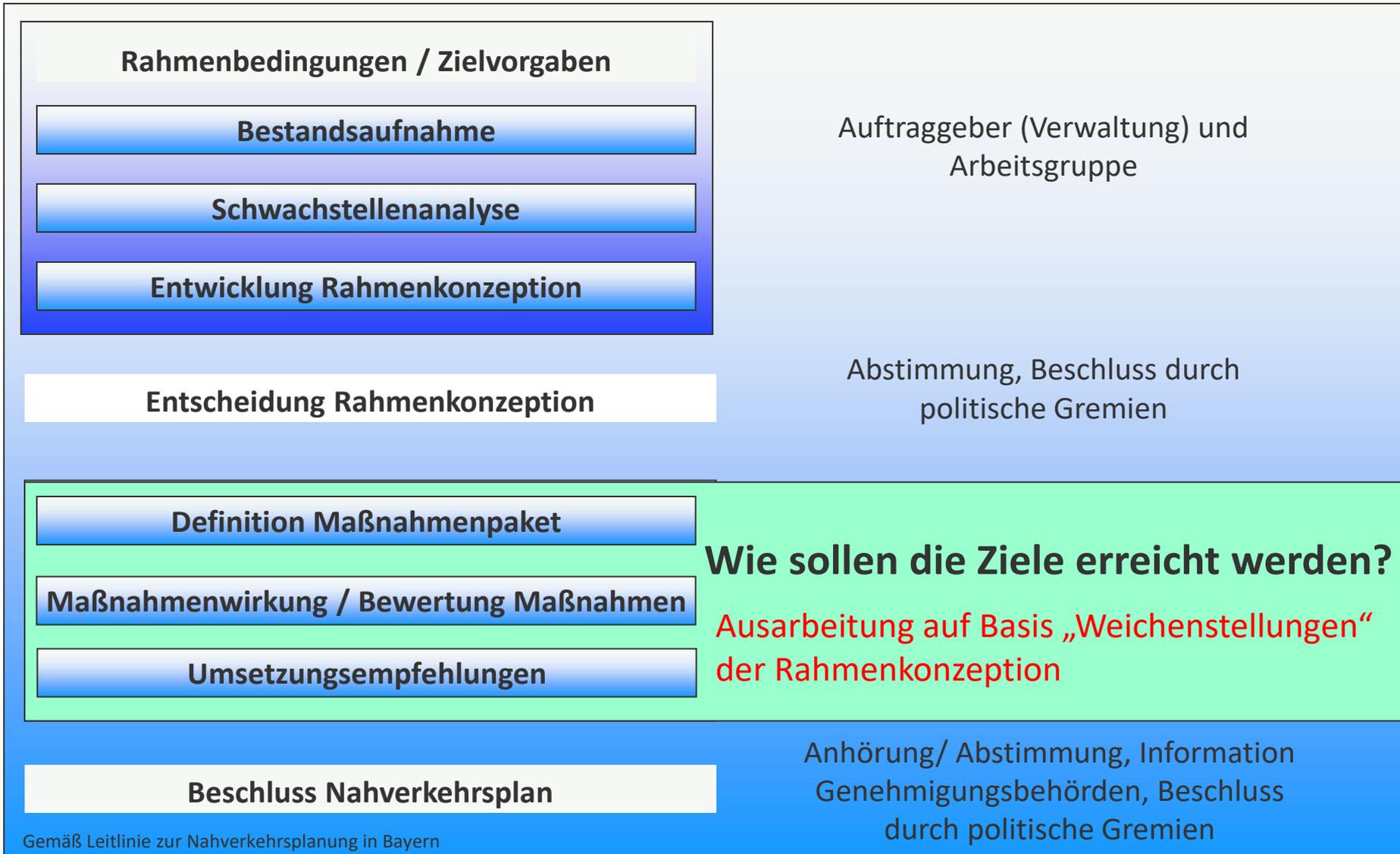
1. Aktueller Projektstand



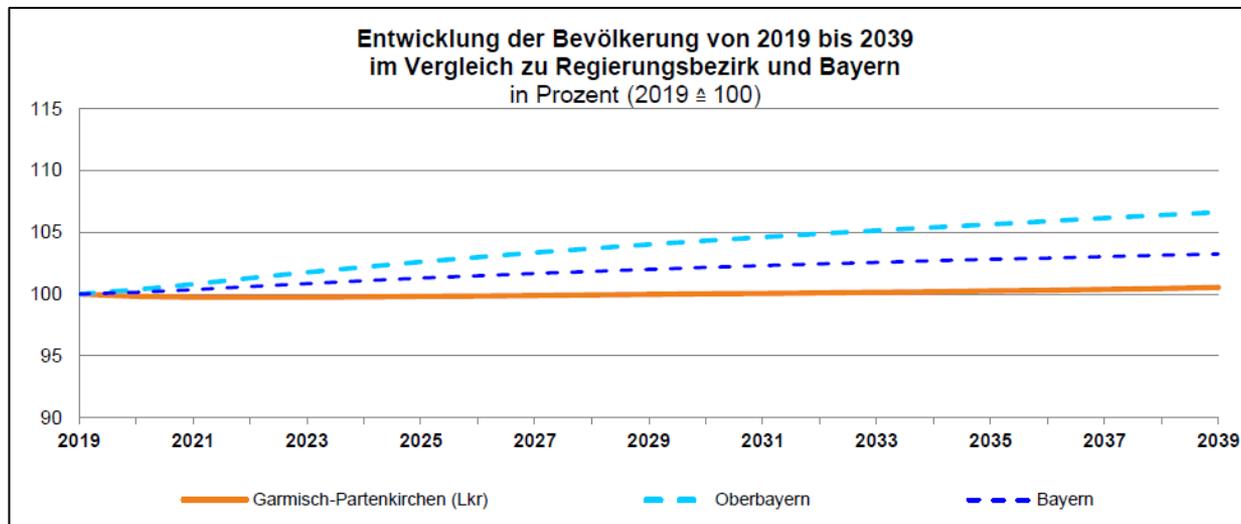
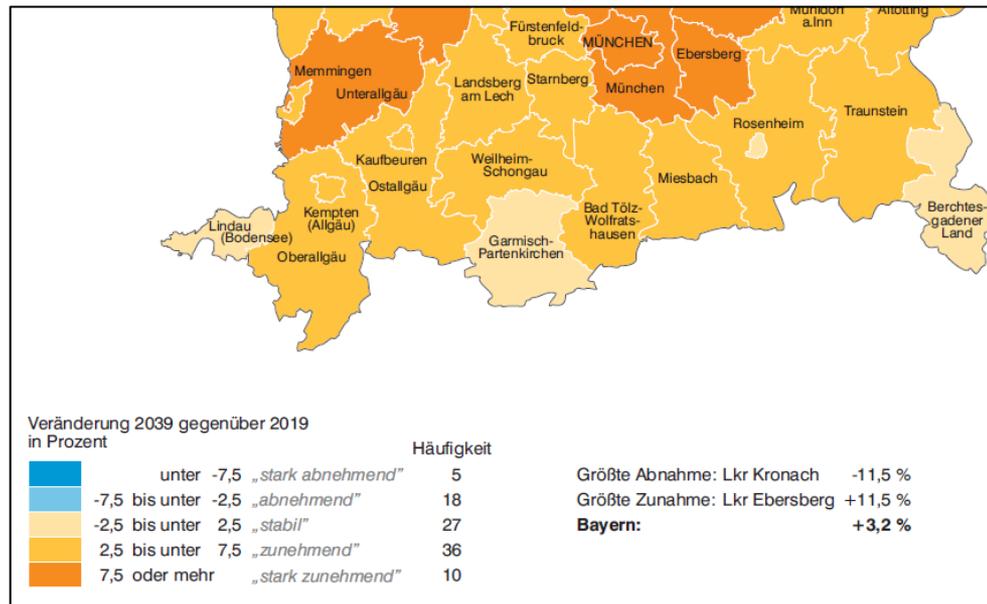
1. Aktueller Projektstand



1. Aktueller Projektstand



2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



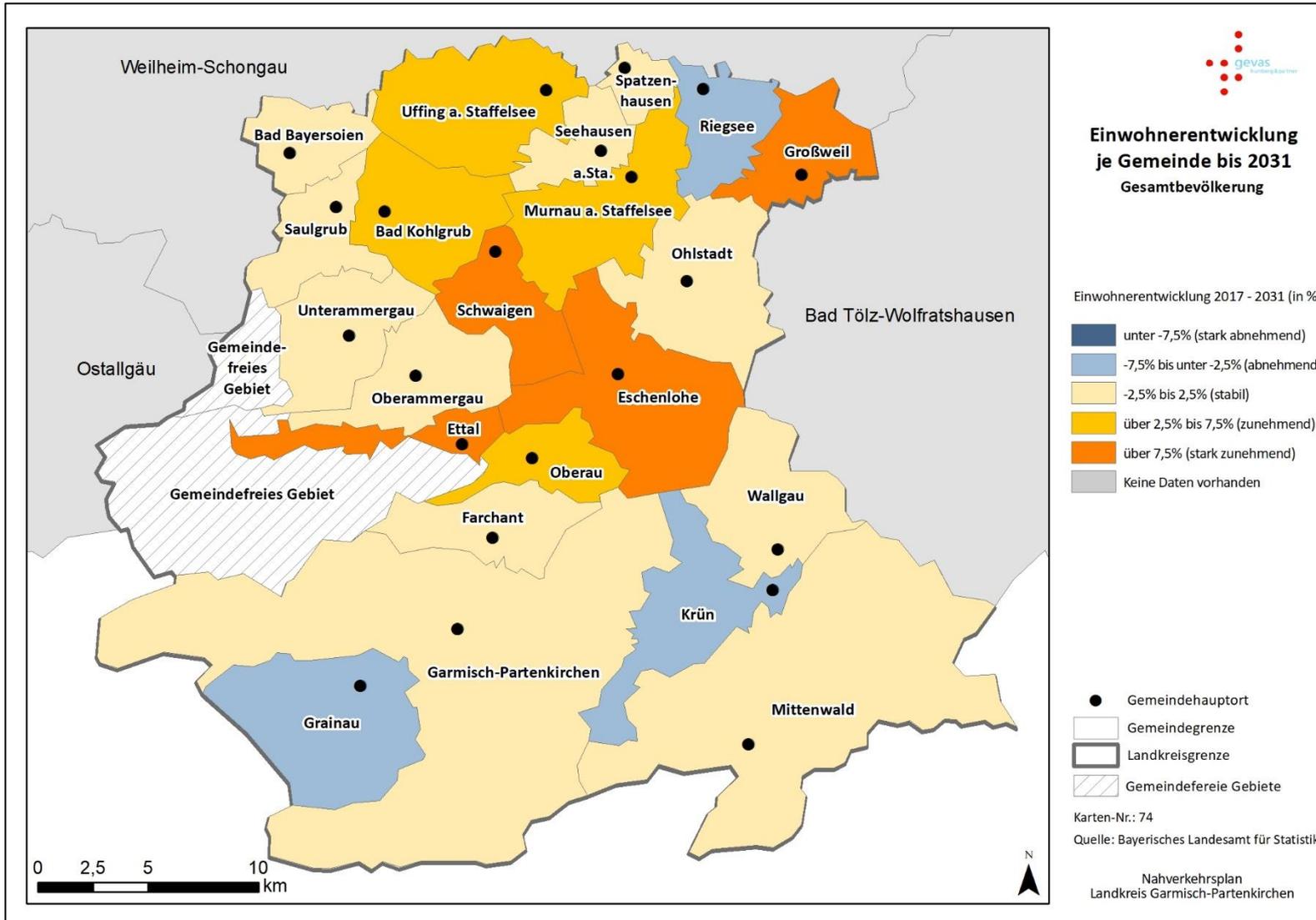
Nahverkehrsplan

Garmisch-Partenkirchen

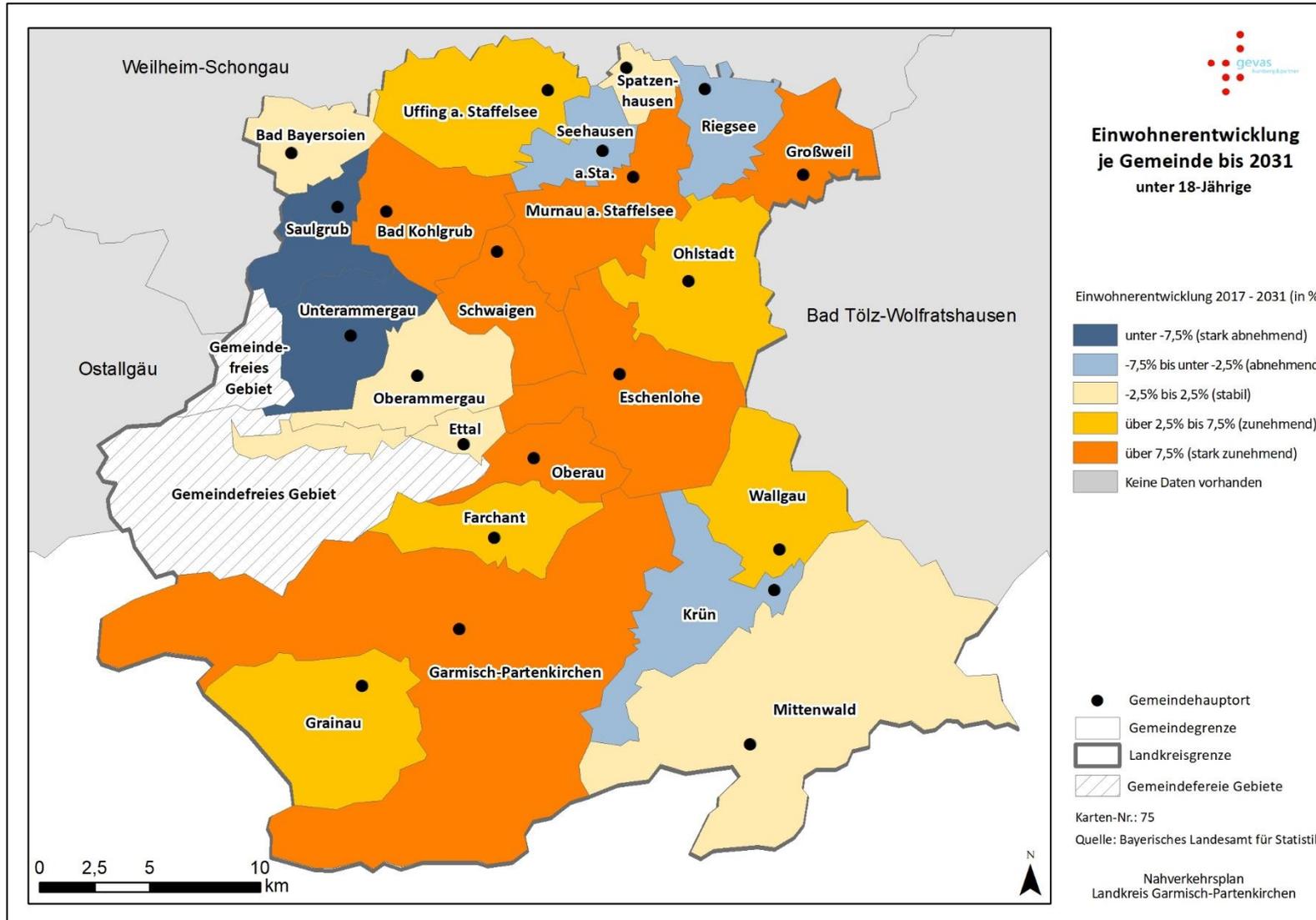
Februar 2021

7

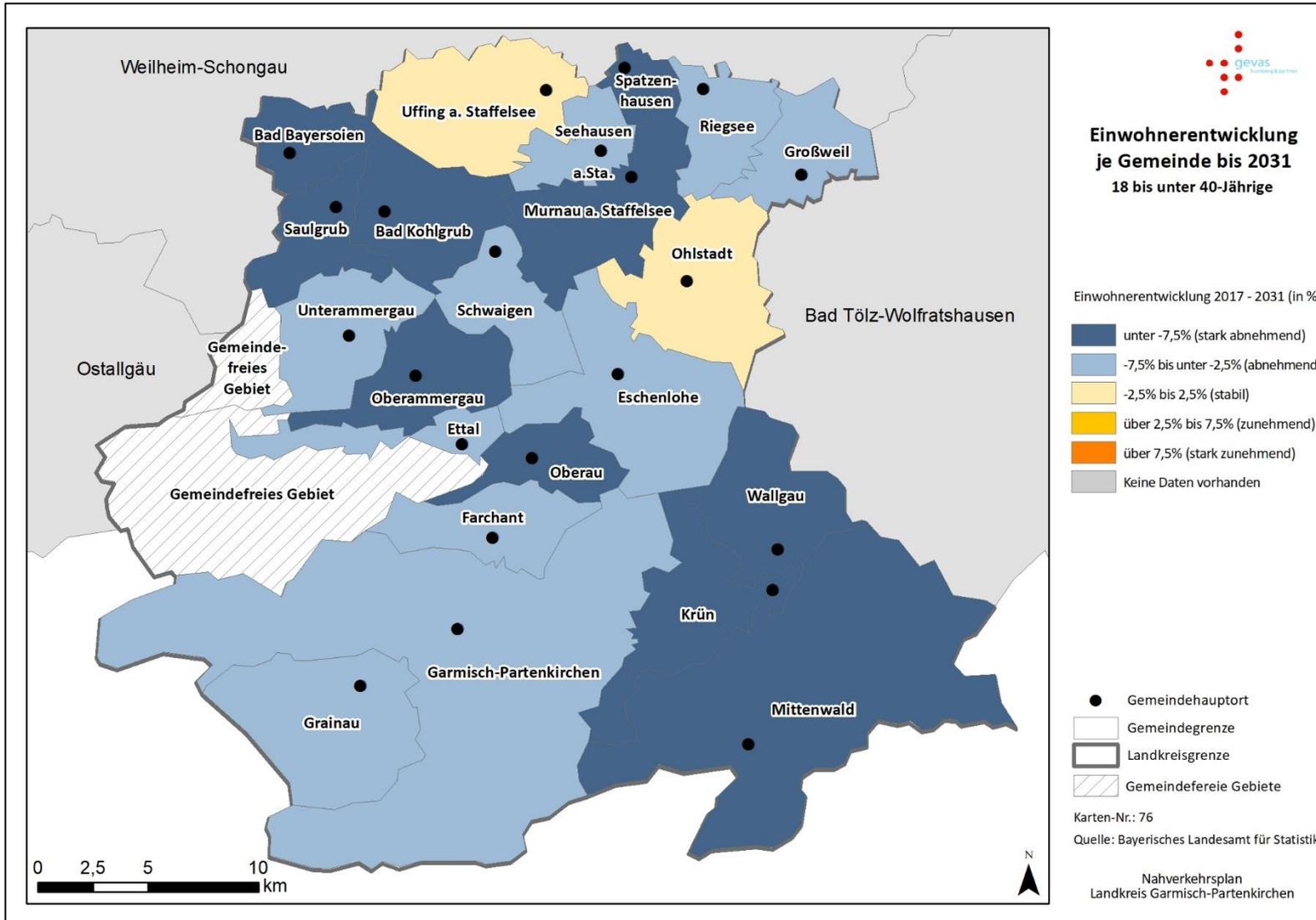
2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



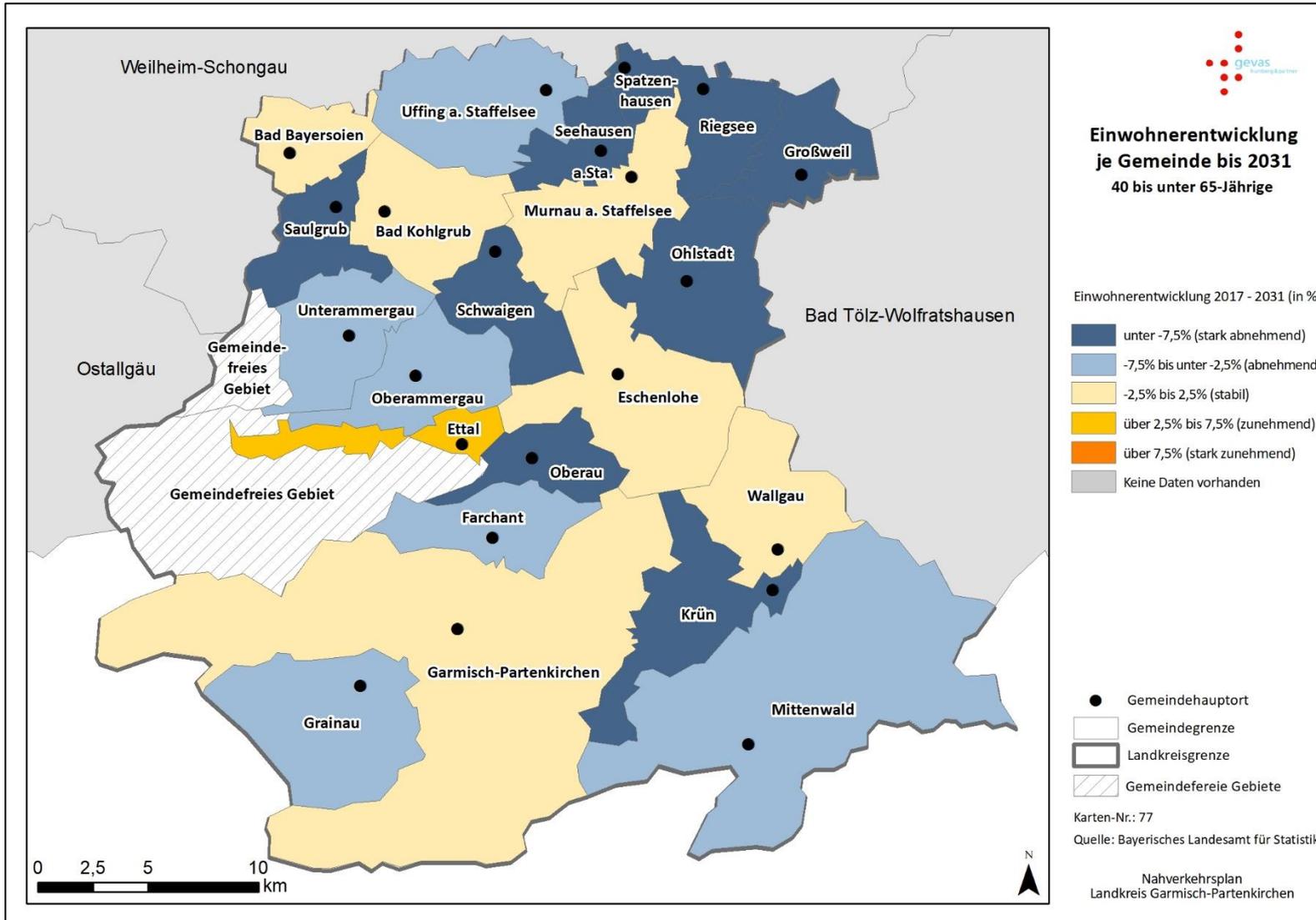
Nahverkehrsplan

Garmisch-Partenkirchen

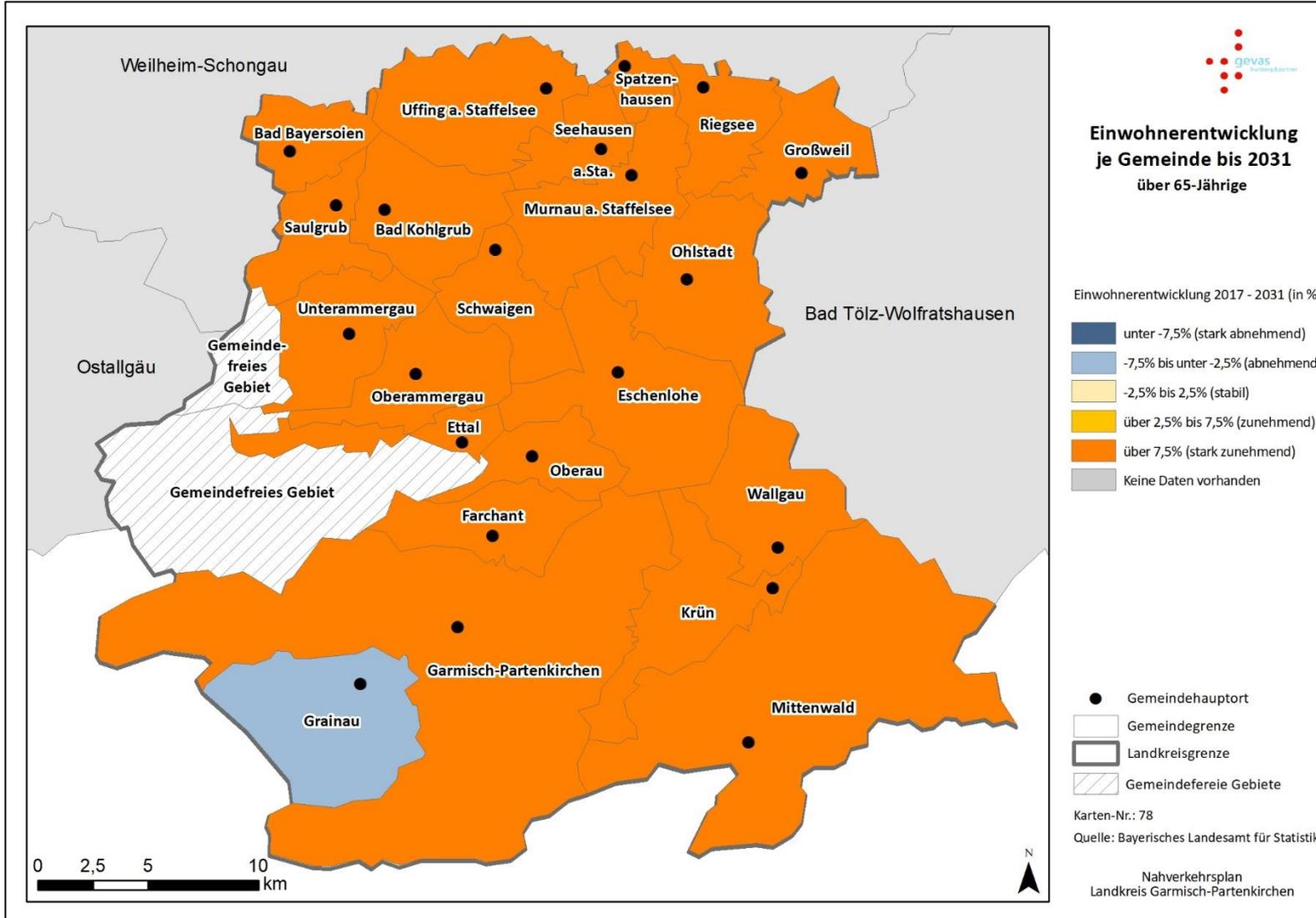
Februar 2021

10

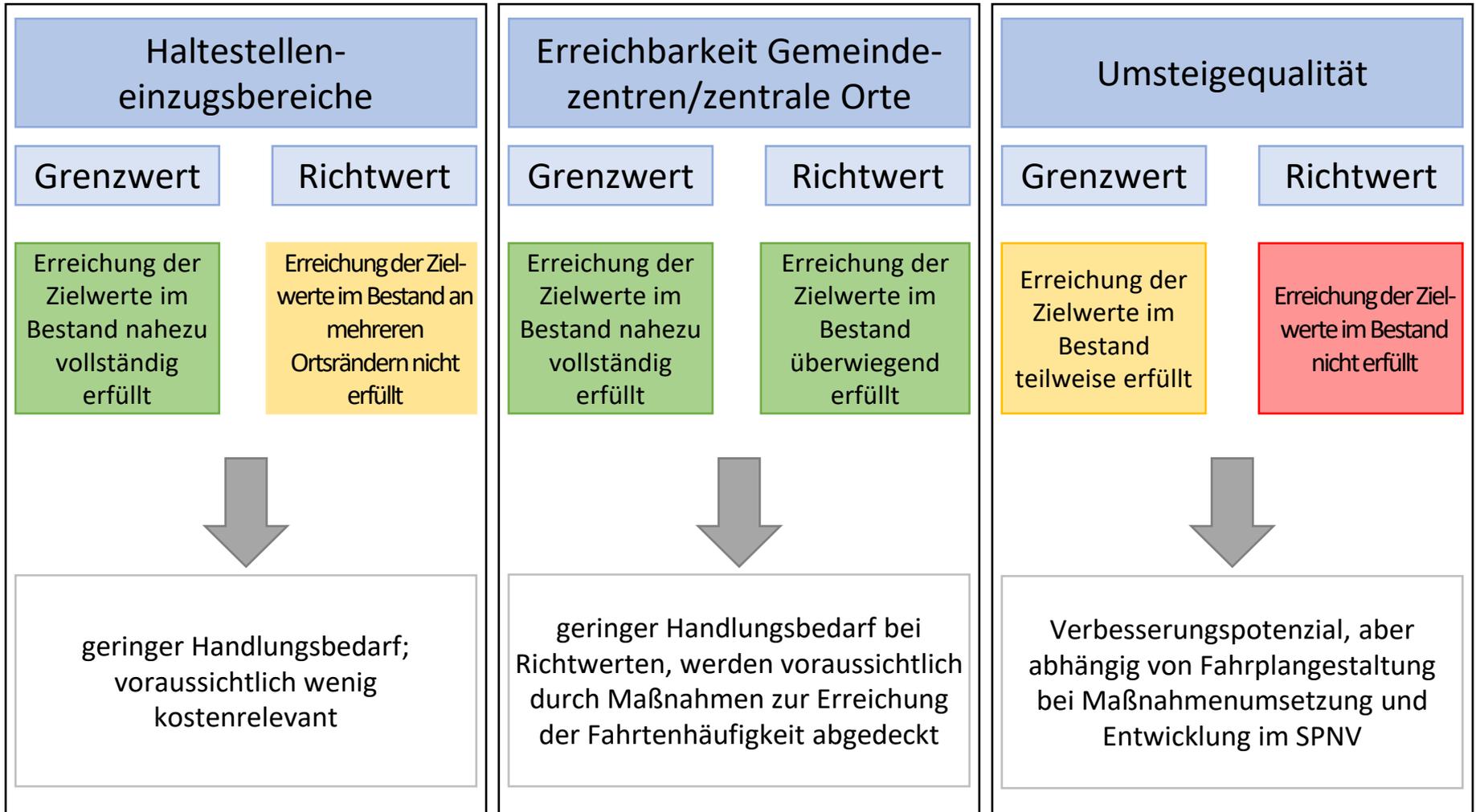
2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



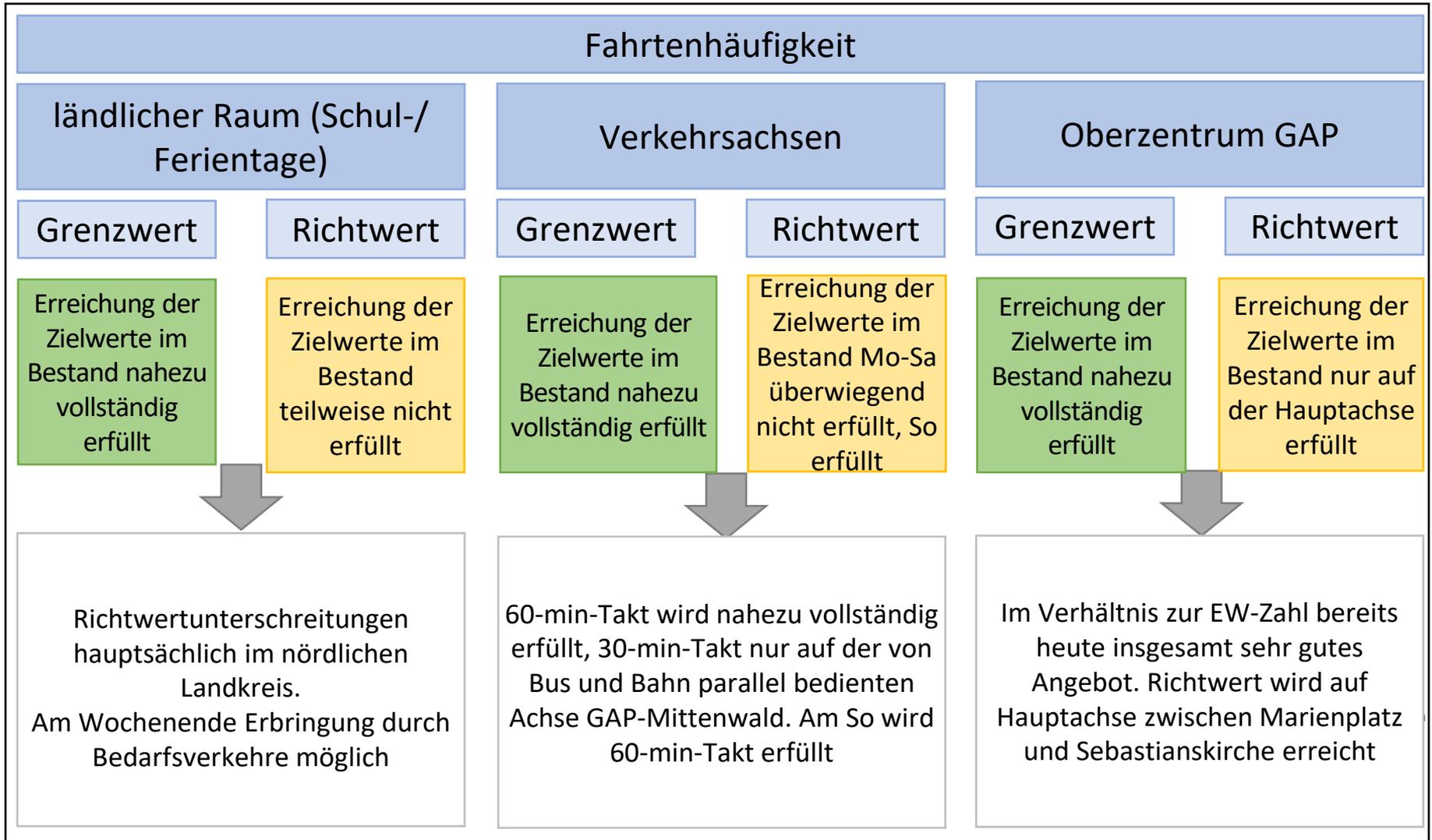
2. Voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis



3. Zusammenfassung Schwachstellenanalyse



3. Zusammenfassung Schwachstellenanalyse



4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.1 Übersicht

- die Rahmenkonzeption definiert die Zielvorstellungen für den ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen für die nächsten Jahre
- die Erstellung der Rahmenkonzeption basiert auf
 - den Erkenntnissen aus den bisherigen Ergebnissen (v.a. Schwachstellenanalyse, Arbeitskreise, Strukturgutachten Oberland)
 - dem vorgegebenen formalen Rahmen der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
 - den konkreten räumlichen Bedingungen
- die Eckpunkte der Rahmenkonzeption beinhalten im Wesentlichen sechs Themenschwerpunkte
 - Sicherung der Mindestbedienung
 - Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV
 - Weiterentwicklung bedarfsorientierter Angebotsformen
 - Weiterentwicklung Schülerverkehr
 - Weiterentwicklung Infrastruktur
 - Begleitmaßnahmen

4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.1 Übersicht

Sicherung der Mindestbedienung (ausreichende Bedienung)

- Sicherung und mindestens Erhalt des bestehenden Angebots
- Prüfung und nach Möglichkeit Beseitigung von Schwachstellen gemäß den Grenz- oder Richtwerten
- damit auch getaktetes Bushauptnetz (Busachsen) mit Bündelungsfunktion (GW = 60-min-Takt, RW = 30-min-Takt)

Weiterentwicklung des Angebotes im allg. ÖPNV

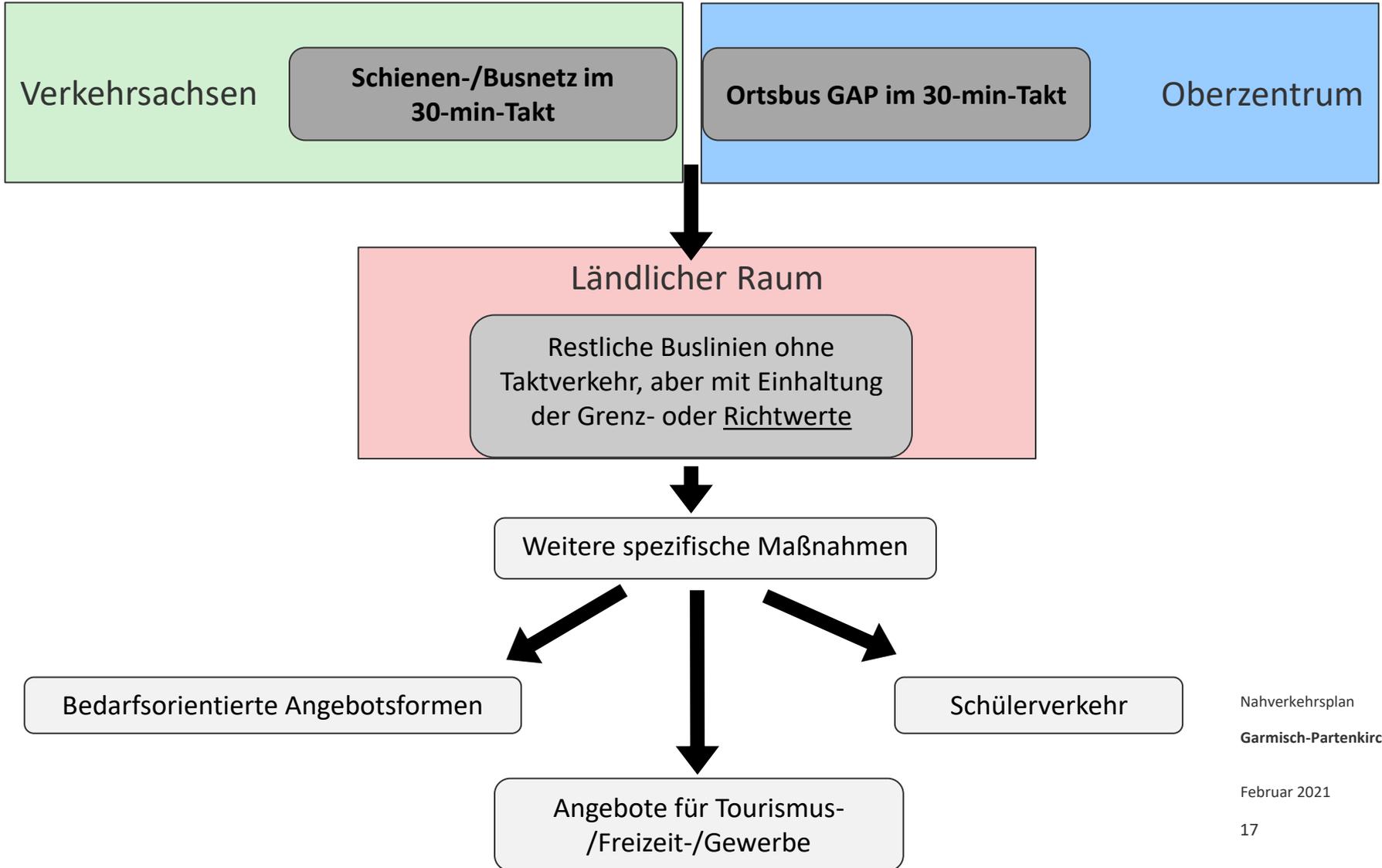
- generelle Weiterentwicklung zur Qualitätssteigerung
- Angebot für Freizeit- und Tourismusverkehr
- Anbindung zentraler Orte und Gewerbestandorte
- Anbindung der Bahnhöfe und Anschlussoptimierung
- Ausweitung bedarfsorientierter Angebotsformen
- Weiterentwicklung des Angebotes im Schülerverkehr

Weiterentwicklung der Infrastruktur und Begleitmaßnahmen

- Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen, Information)
- Haltestellenkennzeichnung und -ausstattung
- Bauliche Verbesserung der Schnittstellen
- Weiterentwicklung Tarif
- Verbesserung der Information
- Qualitätsstandards
- Werbung / Marketing

4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

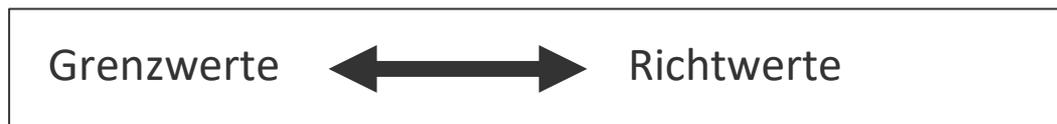
4.1 Übersicht



4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.2 Sicherung der Mindestbedienung (ausreichende Bedienung)

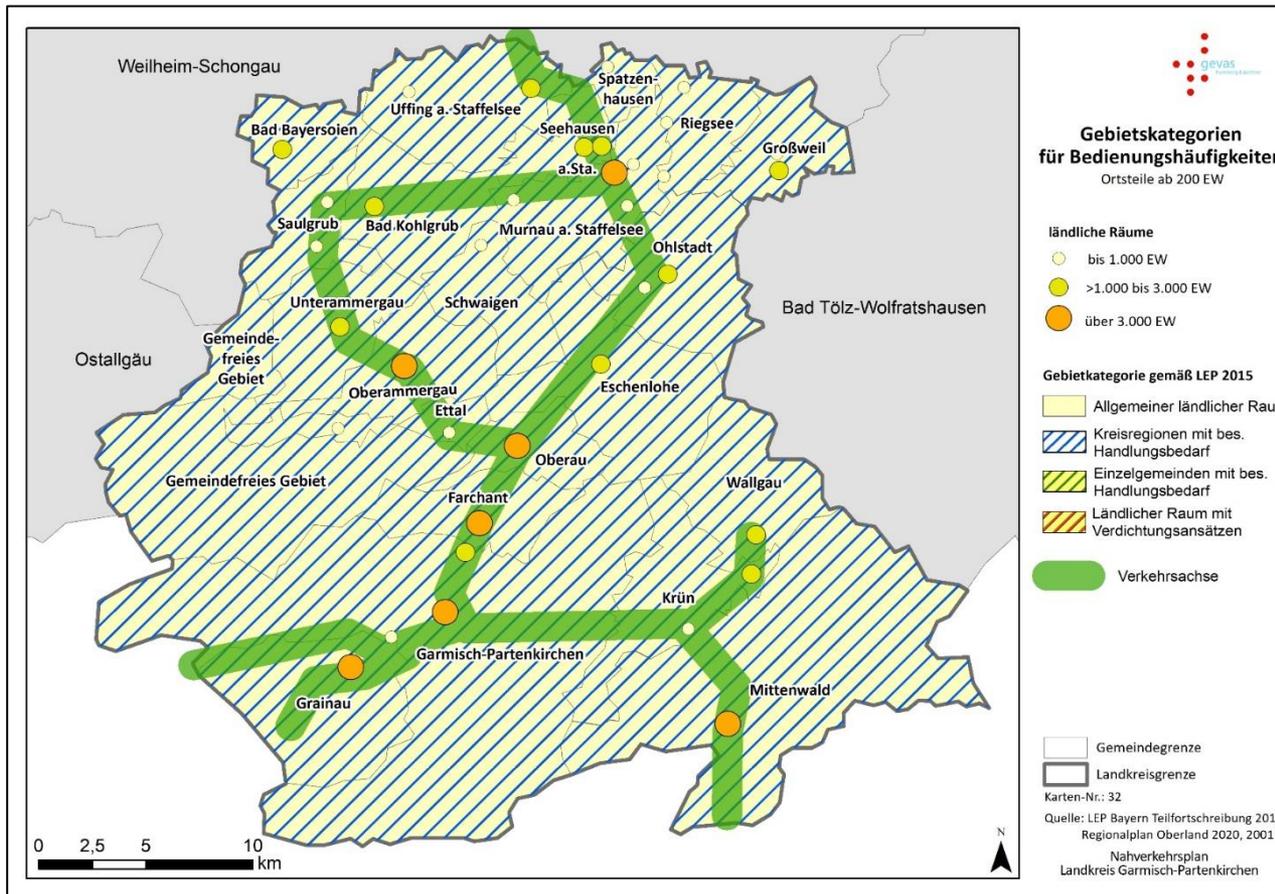
- Sicherung und mindestens Erhalt des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Beseitigung von festgestellten Schwachstellen im Bestandsverkehr (z.B. durch zusätzliche Bedienung) zur Gewährleistung einer Bedienung gemäß den Grenz- oder Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung
→ Sicherung des Mindeststandards im Sinne der Daseinsvorsorge



4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.2.1 Bahnachsen – Festlegung Qualitätsstandards

Gebietstyp	EW/Gebiet	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Samstag	Sonntag
Verkehrsachsen		NVZ: 30-min-Takt – 60-min-Takt SVZ: 60-min-Takt – Bedarfsfahrten			60-min-Takt – Bedarfsfahrten



Nahverkehrsplan

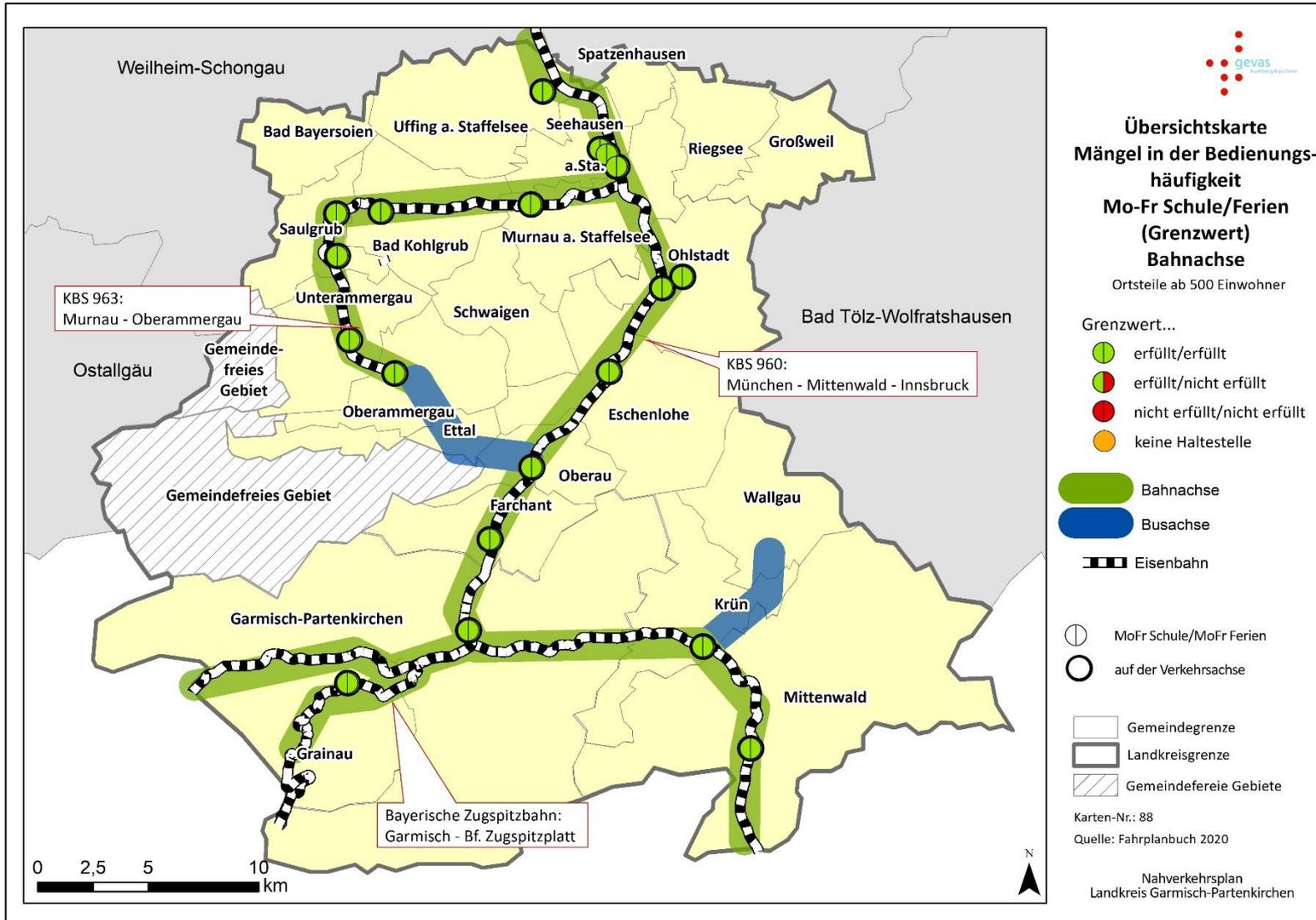
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

19

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.1 Bahnachsen – MoFr Grenzwert



**Keine
Maßnahmen
erforderlich**

Nahverkehrsplan

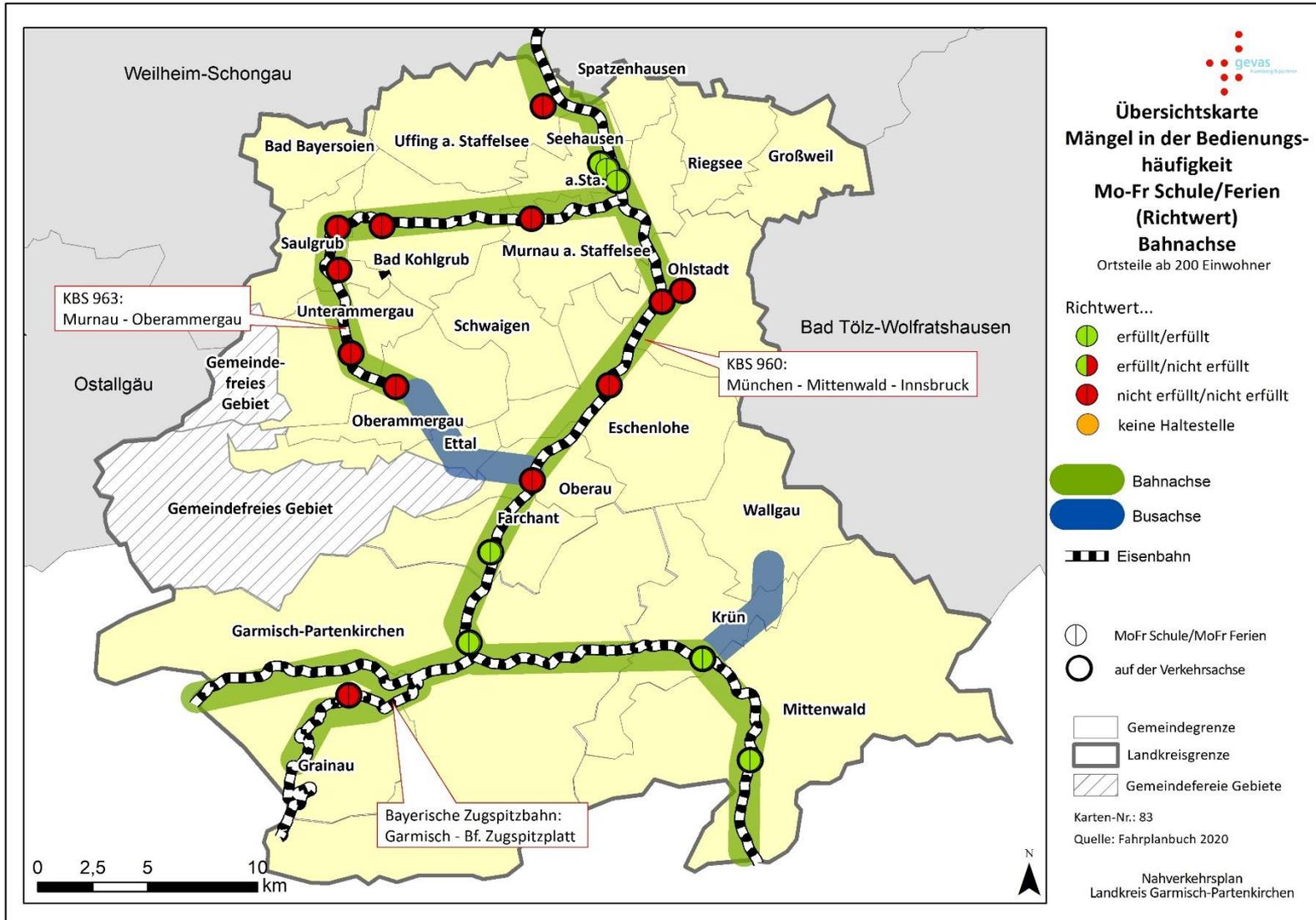
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

20

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.1 Bahnachsen – MoFr Richtwert



Zielsetzung
30-min-Takt,
Aufgaben-
träger Frei-
staat / BEG

Nahverkehrsplan

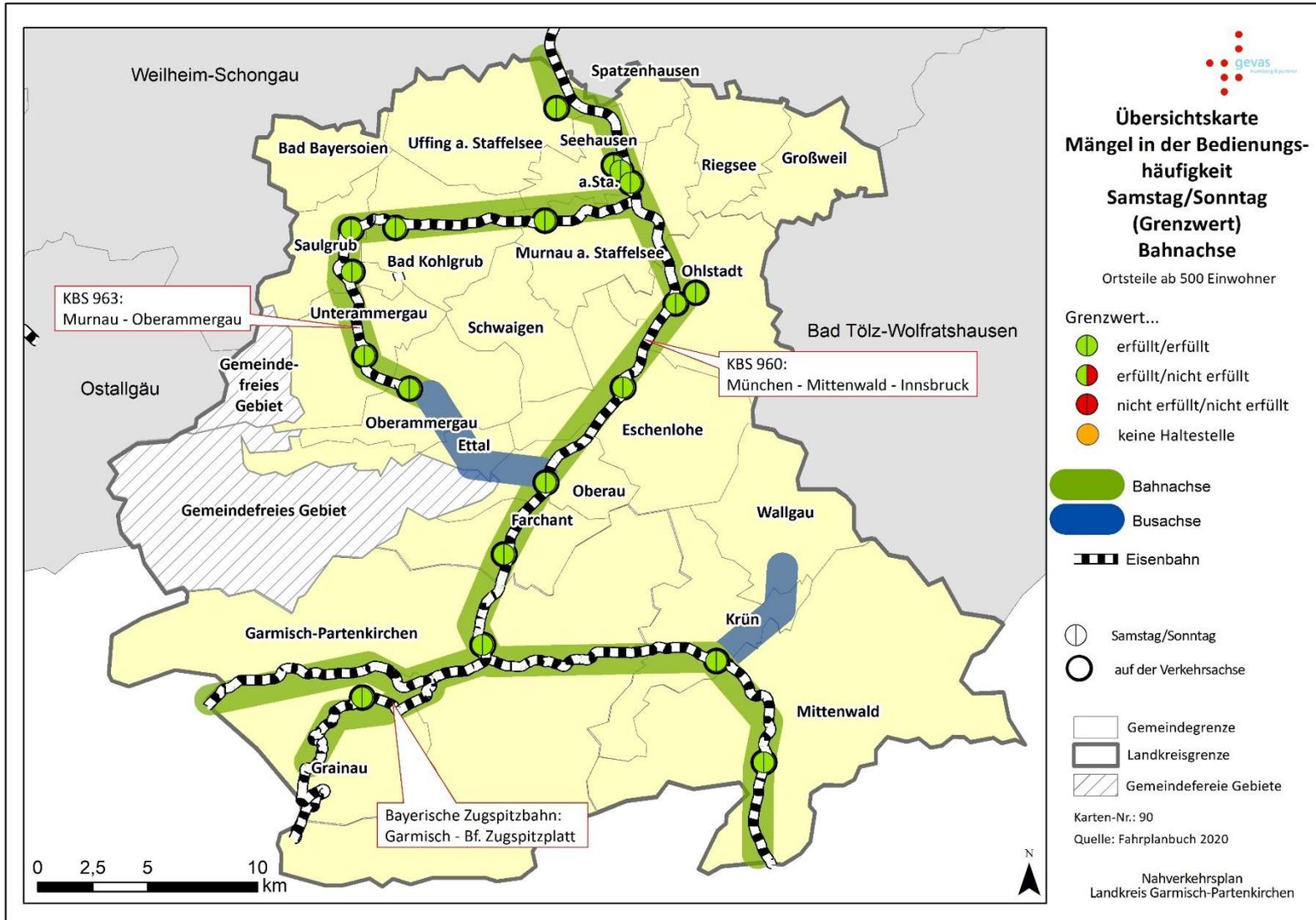
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

21

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.1 Bahnachsen – Wochenende Grenzwert



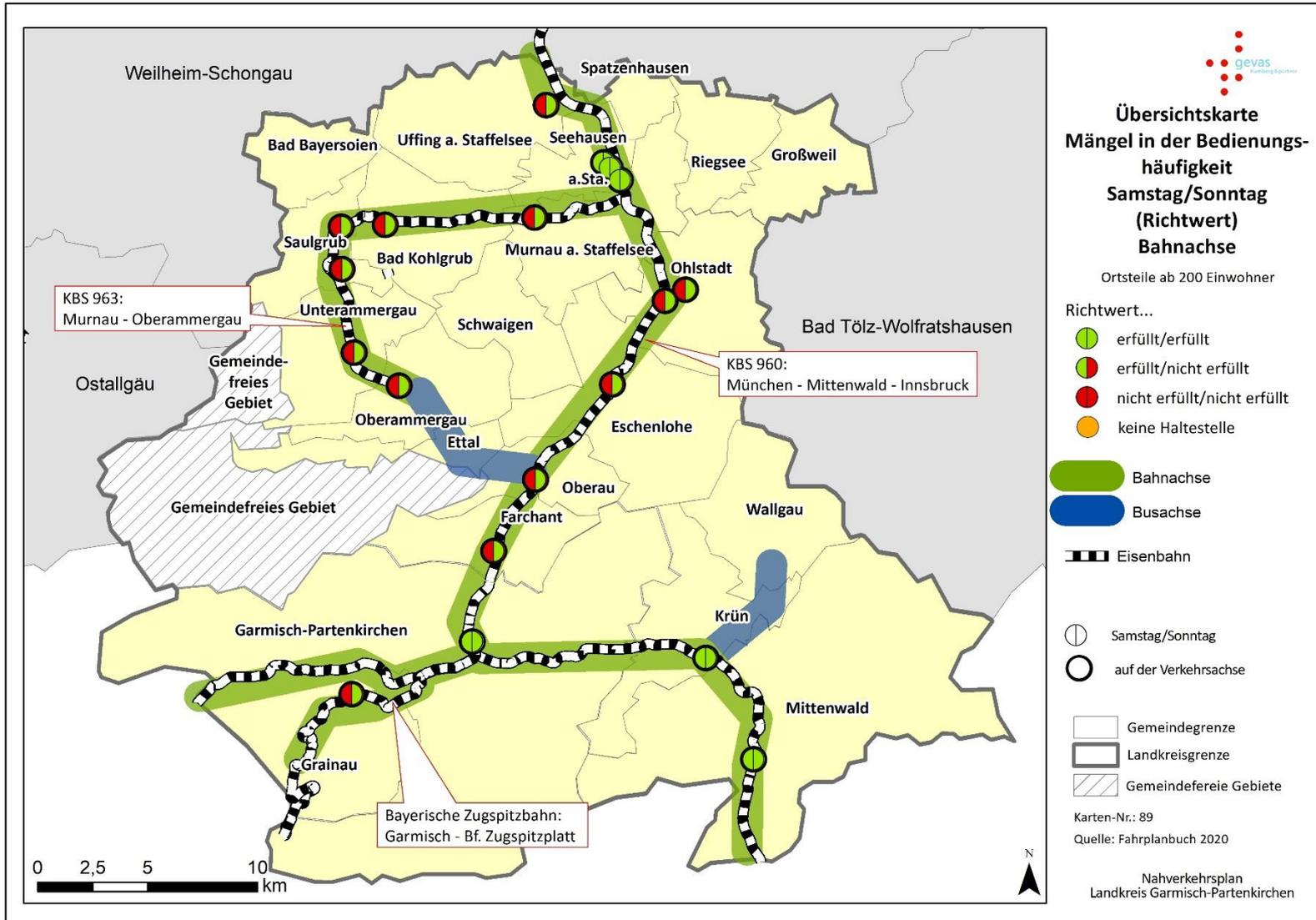
Keine Maßnahmen erforderlich

Nahverkehrsplan
 Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.1 Bahnachsen – Wochenende Richtwert



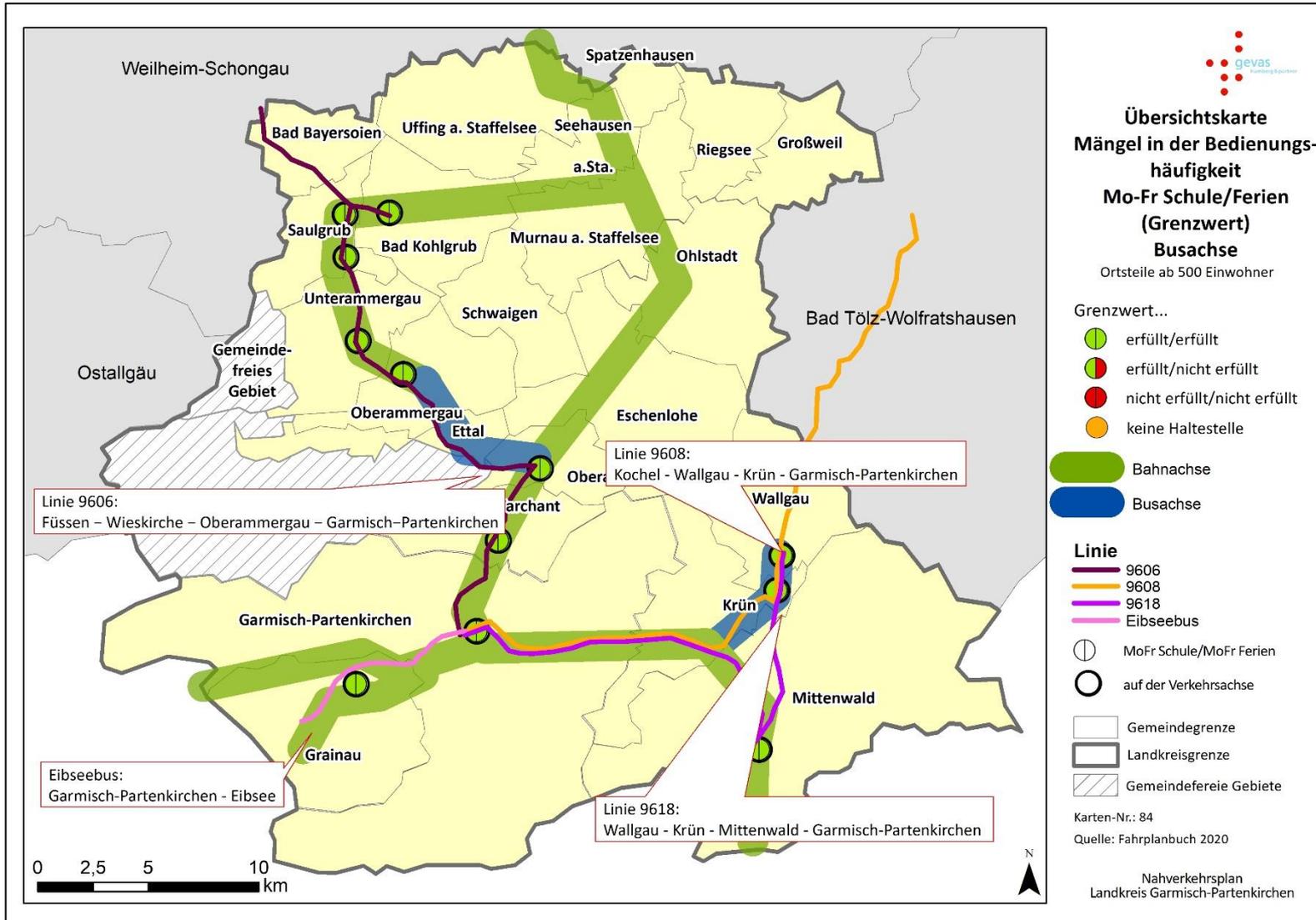
**Zielsetzung
30-min-Takt,
Aufgaben-
träger Frei-
staat / BEG**

Nahverkehrsplan
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.2 Busachsen – MoFr Grenzwert



**Keine
Maßnahmen
erforderlich**

Nahverkehrsplan

Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

24

Übersichtskarte
Mängel in der Bedienungshäufigkeit
Mo-Fr Schule/Ferien
(Grenzwert)
Busachse
 Ortsteile ab 500 Einwohner

Grenzwert...

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

Bahnachse
 Busachse

Linie

- 9606
- 9608
- 9618
- Eibseebus

- MoFr Schule/MoFr Ferien
- auf der Verkehrsachse

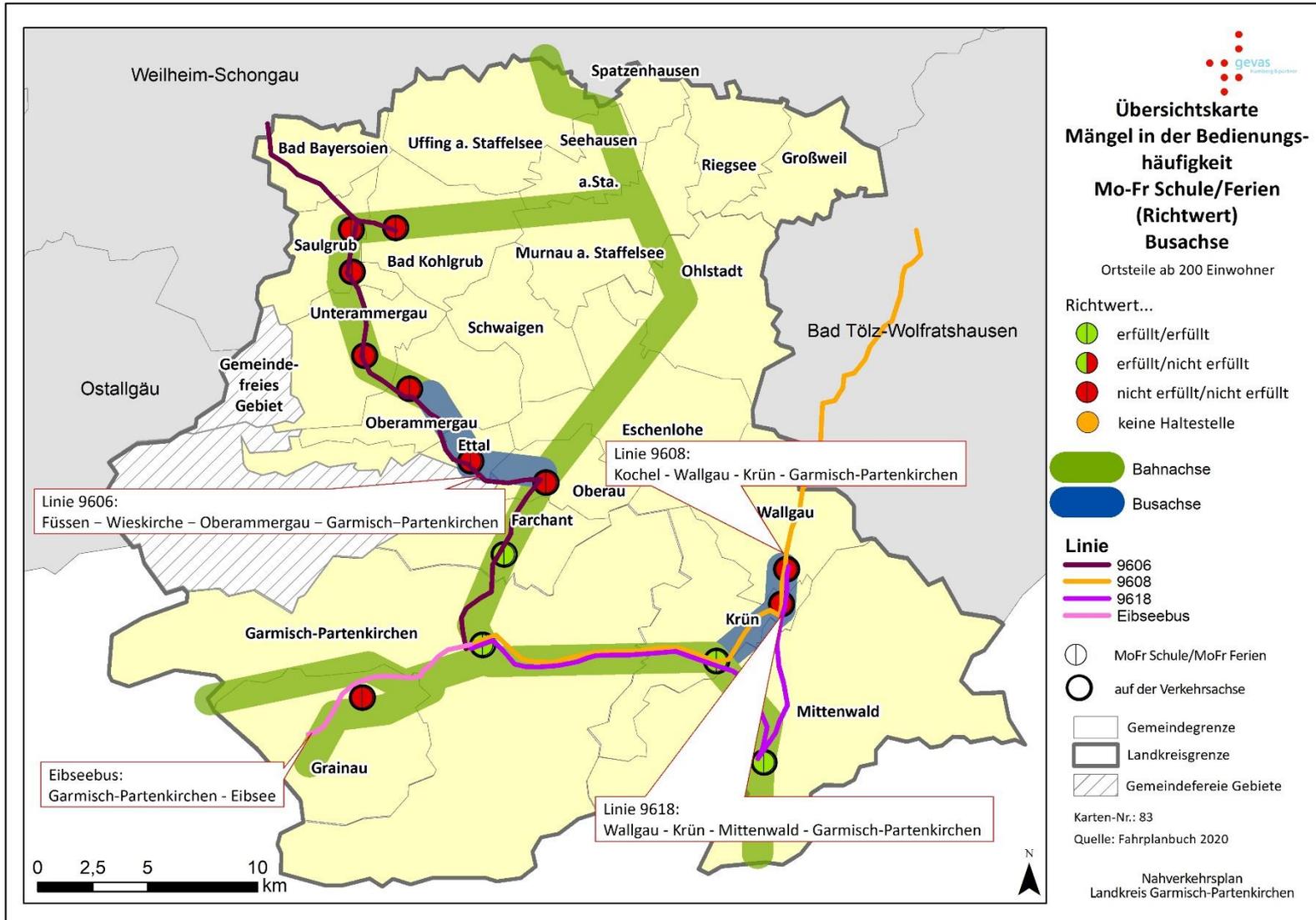
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Gemeindefreie Gebiete

Karten-Nr.: 84
 Quelle: Fahrplanbuch 2020

Nahverkehrsplan
 Landkreis Garmisch-Partenkirchen

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.2 Busachsen – MoFr Richtwert



Maßnahmen für 30-min-Takt auf Bus-Achsen erforderlich

Nahverkehrsplan

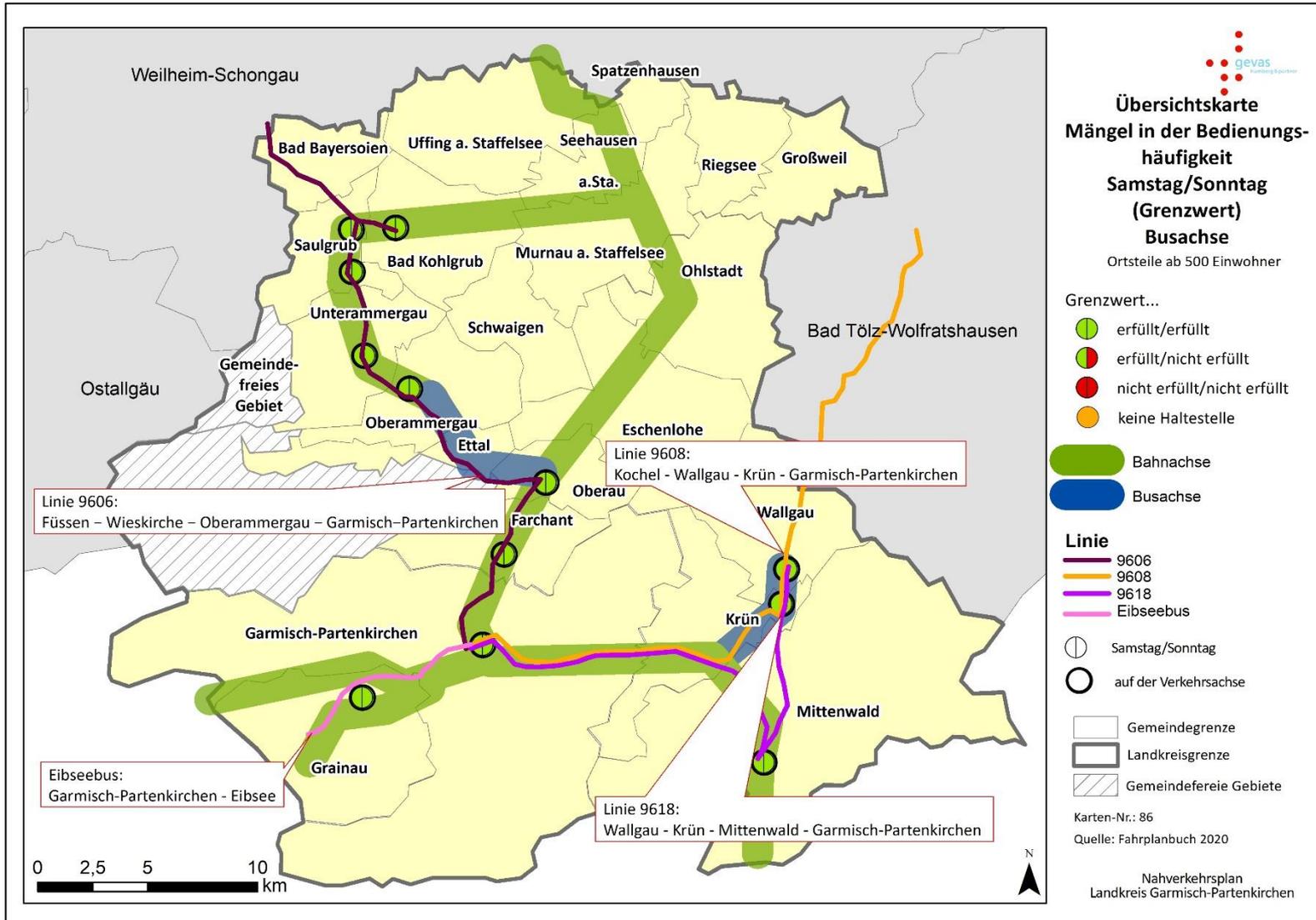
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

25

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.2 Busachsen – Wochenende Grenzwert



**Keine
Maßnahmen
erforderlich**

Nahverkehrsplan

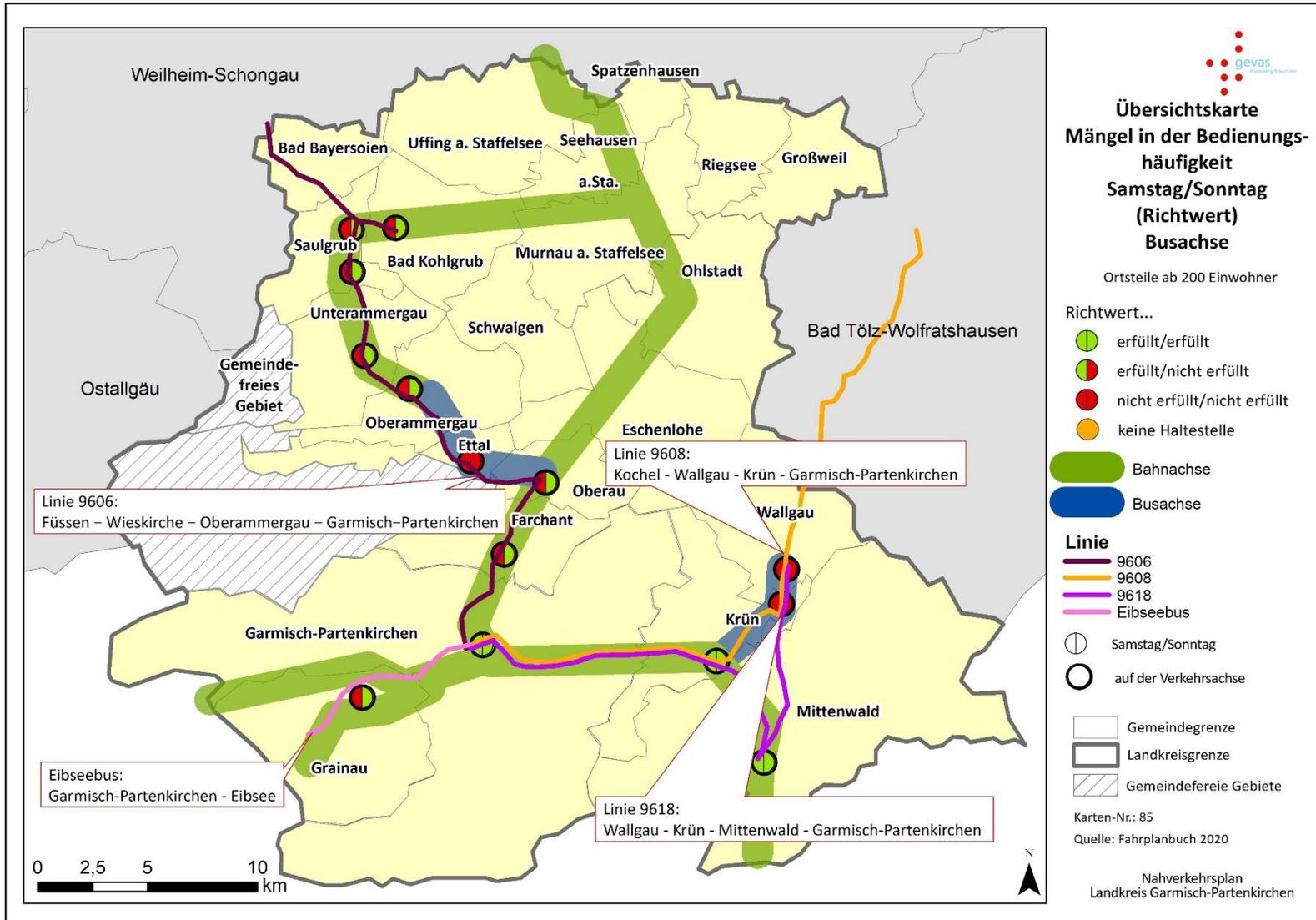
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

26

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.2 Busachsen – Wochenende Richtwert



**Samstag:
Maßnahmen
für 30-min-
Takt auf Bus-
Achsen
erforderlich**

**Sonntag:
RW größten-
teils erfüllt**

Nahverkehrsplan
Garmisch-Partenkirchen
Februar 2021

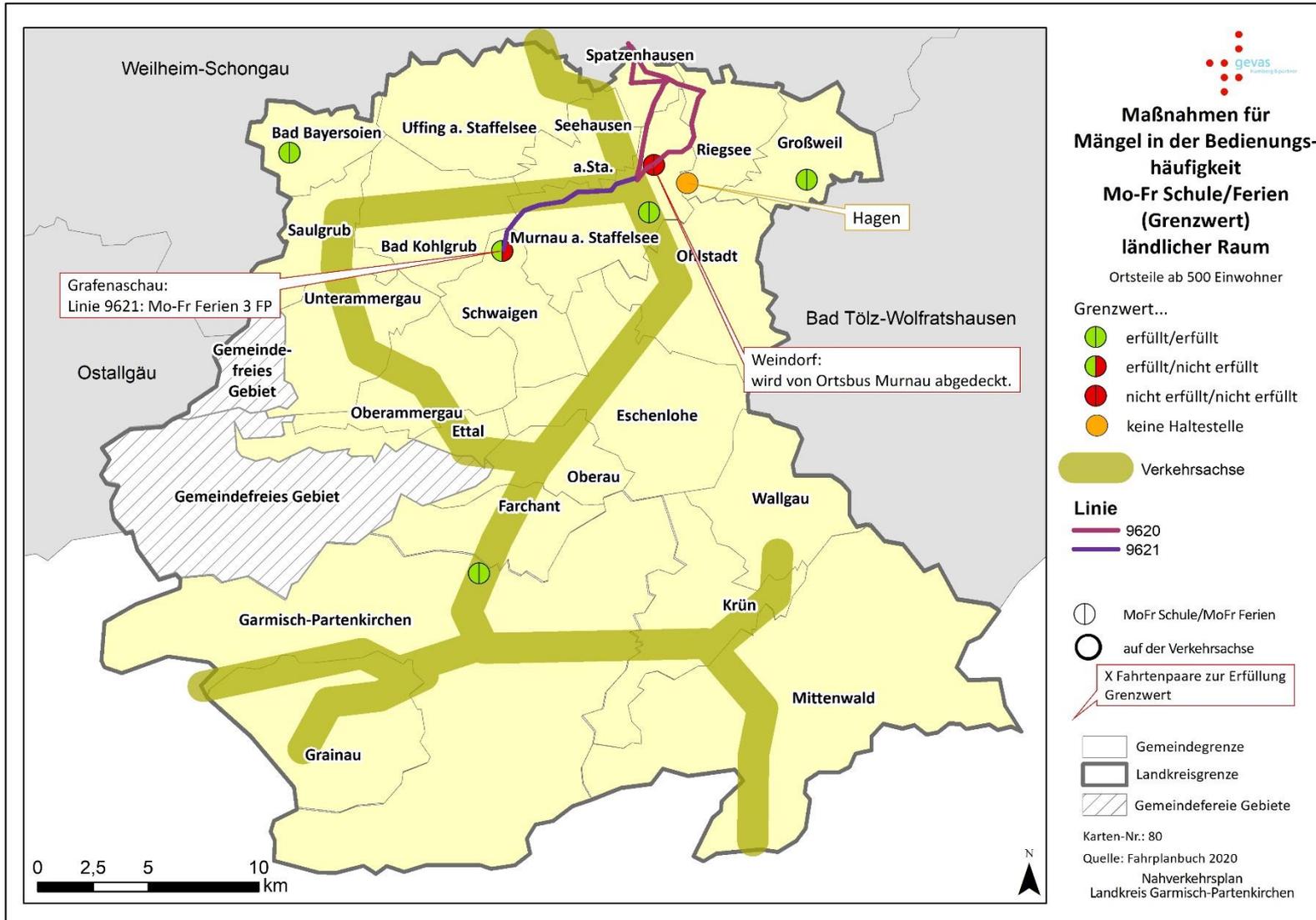
4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.3 Ländlicher Raum – Festlegung Qualitätsstandards

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

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.3 Ländlicher Raum – MoFr Grenzwert



Nahverkehrsplan

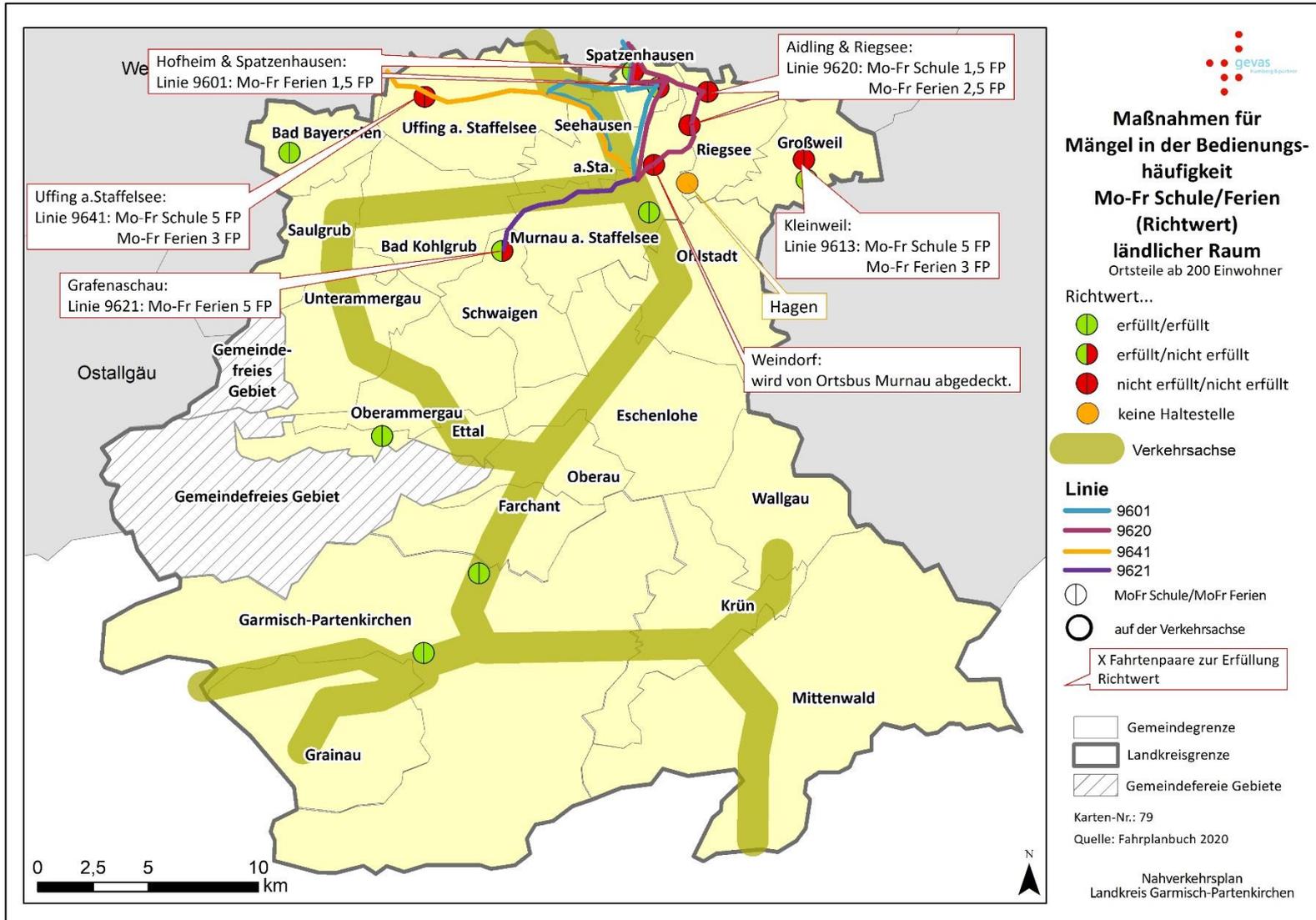
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

29

4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.3 Ländlicher Raum – MoFr Richtwert



Nahverkehrsplan

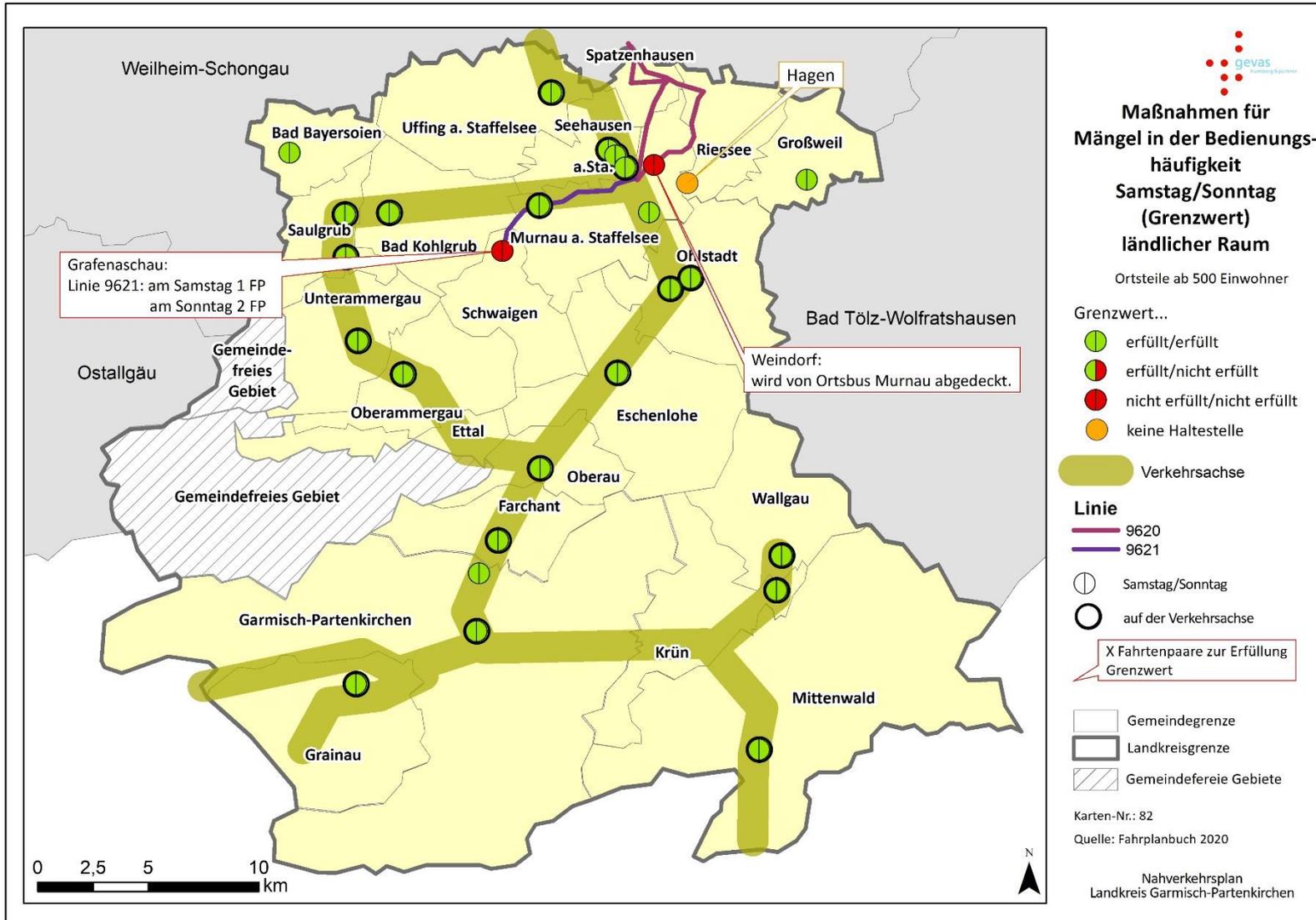
Garmisch-Partenkirchen

Februar 2021

30

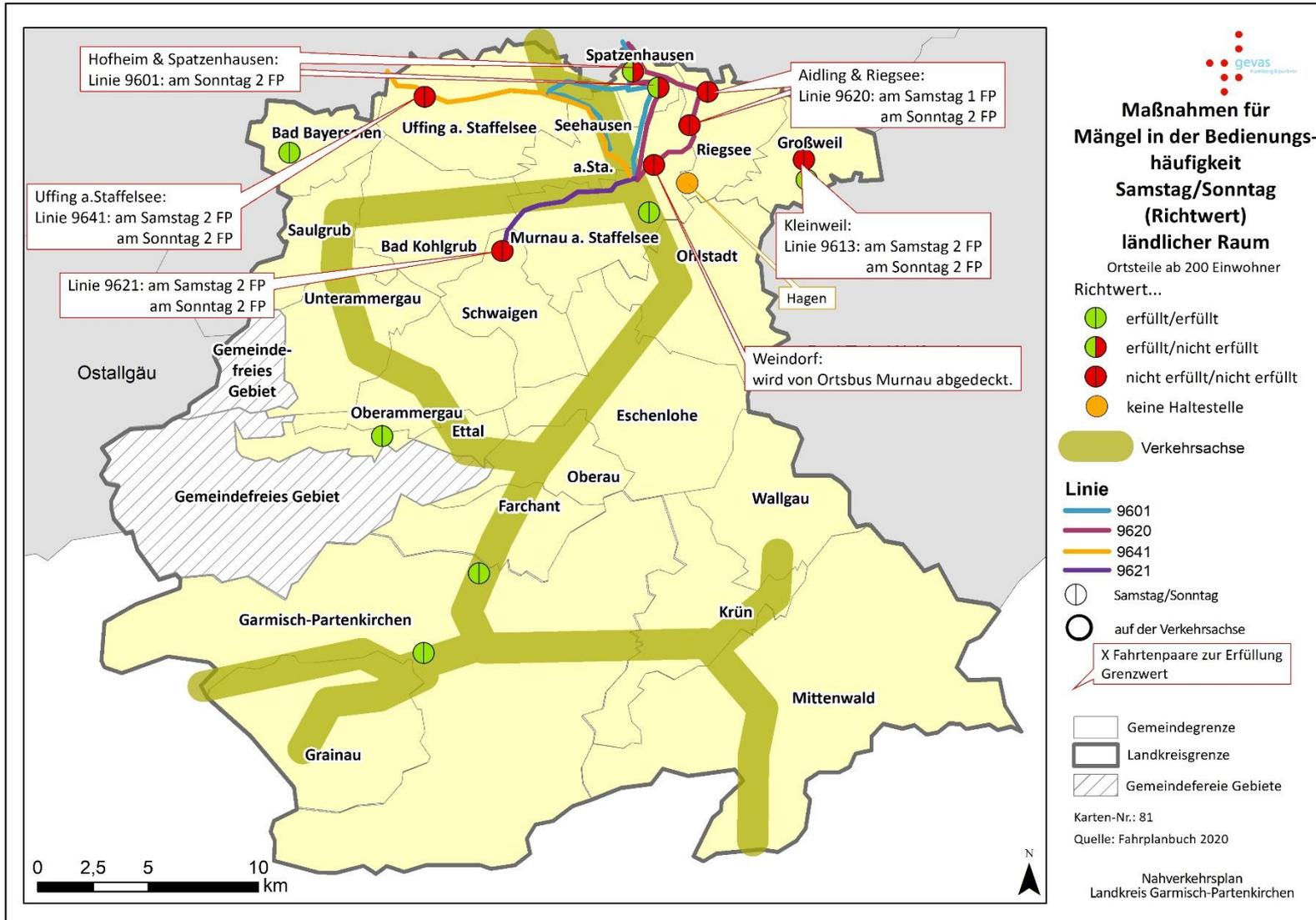
4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.3 Ländlicher Raum – Wochenende Grenzwert



4. Maßnahmenbereiche und -ansätze

4.2.3 Ländlicher Raum – Wochenende Richtwert



4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.3 Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV

- neben der Gewährleistung einer generell ausreichenden Bedienung werden spezifische weitere Maßnahmen angestrebt, die ggf. über Richtwerte hinausgehen (insbesondere am Wochenende) und ortsspezifische Zielsetzungen verfolgen
- daher generelle Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
 - unter Einbeziehung von Gemeindewünschen
 - unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
 - unter Berücksichtigung touristischer Belange (v.a. südlicher Landkreis) und von Arbeits- und Gewerbestandorten
- Hierarchisierung und Strukturierung des Gesamtsystems durch Vertaktung und Abstimmung fahrplanmäßiger Umsteigebeziehungen bei Bus und Bahn zur attraktiveren Gestaltung der ÖPNV-Nutzung

4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.3 Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV

Schülerverkehr:

- kontinuierliche Anpassung des Angebots im Schülerverkehr an die Nachfrageentwicklung sowie an neue Schulstandorte und veränderte Schulzeiten
- Prüfung der Möglichkeiten zur Integration des bestehenden freigestellten Schülerverkehrs
- **Diskussion:** Definition von Empfehlungen zur Schülerbeförderung (Reisezeit, Wartezeit, Anzahl der Umstieg, Auslastung, ...) mit dem Ziel, eine qualitativ hochwertige und im Landkreis gleichwertige Beförderung der anspruchsberechtigten Schüler sicherzustellen

Bedarfsverkehr:

- Ausweitung bedarfsorientierter Angebotsformen, insbesondere in Räumen mit disperser Siedlungsstruktur (auch Grundangebot am WE) sowie zu Zeiten geringer Nachfrage

4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.4 Weiterentwicklung Infrastruktur/Begleitmaßnahmen

- Festlegung und stufenweise Umsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gemäß PBefG für Fahrzeuge, Haltestellen sowie das Informationsangebot
- einheitliche Empfehlungen zur Haltestellen-Kennzeichnung und Haltestellen-Ausstattung zur Vermittlung eines einheitlichen Bildes des ÖPNV im Landkreis
- bauliche Verbesserungen der Schnittstellen (Park&Ride Anlagen, Car-/Bike-Sharing, Mitfahrportale)

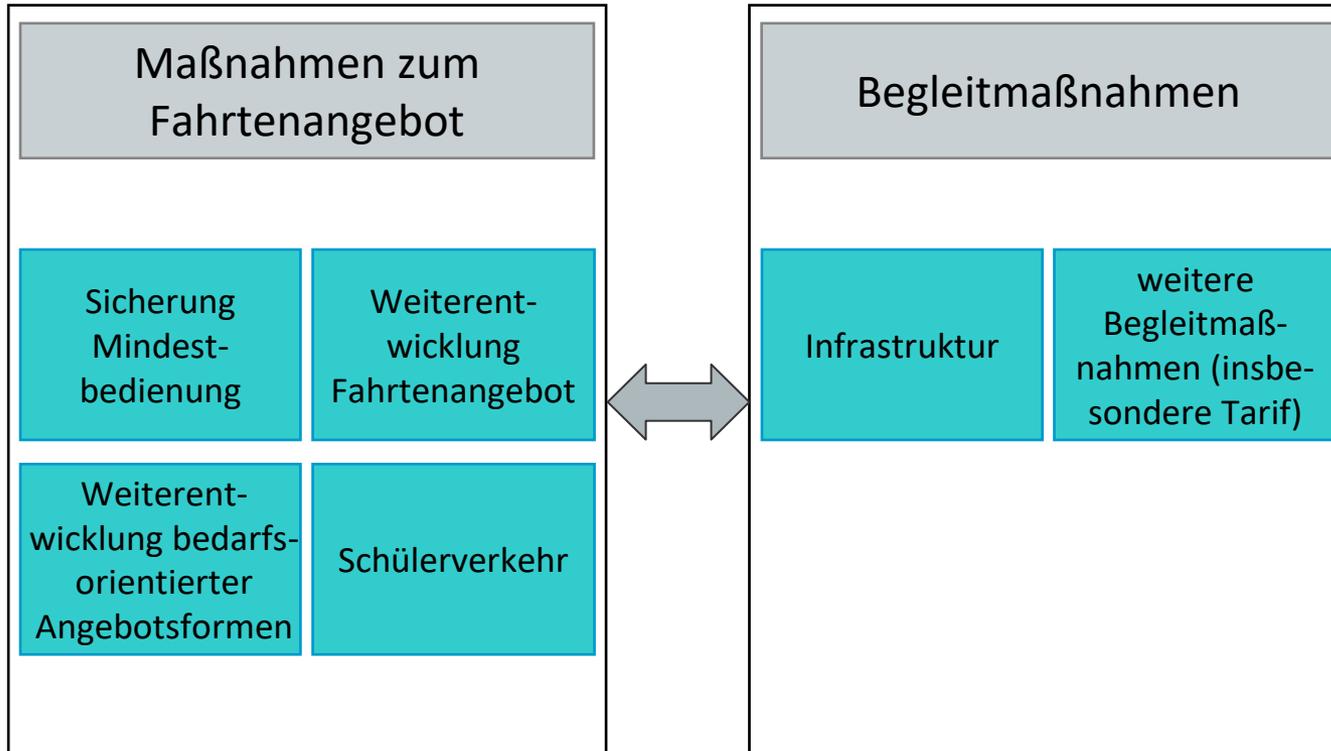
4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.4 Weiterentwicklung Infrastruktur/Begleitmaßnahmen

- zentraler Aspekt bei den Begleitmaßnahmen ist die tarifliche Weiterentwicklung im Landkreis, da die Optimierung des Tarifs wesentlich zur Senkung der Nutzungshemmnisse bei den Fahrgästen beiträgt:
 - Integration in den MVV (Untersuchungen laufen derzeit), Umsetzung mittel-/langfristig
 - kurz-/mittelfristig: flächendeckend gültige Tarifangebote, Weiterentwicklung bisheriger Tarife
- Verbesserungen des Informationsangebotes für Fahrgäste zur Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Nutzung und Zugangserleichterung für Fahrgäste, z.B.
 - durchgängige elektronische Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformationen
 - einheitliche Fahrplangestaltung und Fahrplanverarbeitung
- Definition von Fahrzeugstandards
- Bewerbung des ÖPNV/Marketing

4. Eckpunkte der Rahmenkonzeption

4.5 Bedarf an Richtungsentscheidungen – Gewichtung der Maßnahmenbereiche



Vorschlag: keine Vorabgewichtung, sondern gleichwertige Gewichtung der Maßnahmenbereiche

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

- Barrierefreiheit an Haltestellen und in Fahrzeugen erleichtert die Zugänglichkeit zum ÖPNV für Mobilitätsbehinderte im engeren Sinn, aber auch für alle weiteren Fahrgäste (z.B. die immer größer werdende Gruppe älterer Menschen)
- Zudem gelten mit Novellierung des PBefG seit 01.01.2013 neue Vorgaben zur Barrierefreiheit (§ 8 (3)):
 - „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.“

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

- Wesentliche zu klärende Fragen:
 - Was ist vollständige Barrierefreiheit (keine allgemeingültige Definition)?
 - Welche Ausnahmen gemäß PBefG werden definiert?
 - Welche zeitlichen Vorgaben/Prioritäten werden gesetzt?

- Im Nahverkehrsplan werden diese Fragen zu folgenden Systemkomponenten behandelt:
 - Fahrzeuge
 - Haltestellen
 - Zu- und Abwegung
 - Fahrgastinformation und betriebliche Organisation

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit (1)

Die vollständige Barrierefreiheit liegt dann vor, wenn Anlagen und Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderung in allgemein üblicher Weise und ohne besondere Erschwernis sowie ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind

→ Festlegung von Mindestkriterien (vgl. z.B. DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen. Planungsgrundlagen Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum), hier: Festlegung Reststufe/Restspalt 5 cm

● Fahrzeuge:

- Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit niedrigem und stufenlosem Fahrgasteinstieg und teilweise niederflurigem Bereich im Innenraum);

Diskussion: Überlandlinienbusse mit Hublift und barrierefreie Reisebusse

- **Diskussion:** Kneeling ist nicht zwingend erforderlich, aber anzustreben, um den maximalen Restspalt auszugleichen

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit (2)

- Haltestellen:

- Vorzugsform Haltestellenkap/Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich)

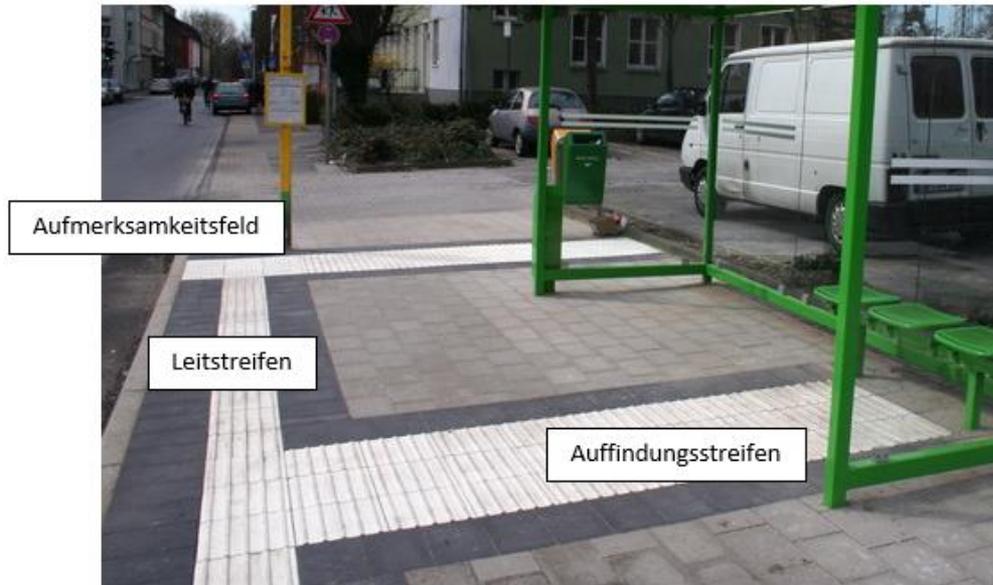


- farblich hell abgesetztes Hochbord mit möglichst reifen-schonender Oberfläche (z.B. Kasseler Sonderbord)
- neue bzw. von Umbaumaßnahmen betroffene Haltestellen: Bordhöhe mind. 18 cm, besser jedoch 21 cm, sofern die Haltestelle geradlinig anfahrbar ist
- **Diskussion:** bei bestehenden Haltestellen Bordhöhe mind. 16 cm, besser jedoch 18 cm

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit (3)

- Einrichtung taktiler Leitstreifen



- Einhaltung hindernisfreie Freifläche von mindestens 1,80 m
- auch bei Bahnhöfen sollen die Anforderungen zur Barrierefreiheit berücksichtigt werden (auch wenn die Kommunen hier nicht selbst zuständig sind)

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit (4)

- Zu- und Abwegung:
 - in der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld sowie an der Rampe zur Haltestelle soll die Längsneigung maximal 6% betragen
 - die nutzbare Breite der Wege soll mind. 1,20 m, Stufen sollen nicht höher als 3 cm sein
 - eine ausreichende freie Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer an der Zuwegung und Rampe zur Haltestelle ist zu gewährleisten
 - im Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen
 - der gesamte Haltestellenbereich ist vom Winterdienst zu räumen



5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.1 Vorgaben zur Barrierefreiheit (5)

- 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

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.2 Ausnahmen zur Barrierefreiheit (1)

Die Vorgaben zur Barrierefreiheit sind grundsätzlich anzuwenden, in bestimmten Konstellationen kann die vollständige Barrierefreiheit jedoch nicht bzw. nicht sinnvoll hergestellt werden

- im Zuge baulicher Veränderungen (bei Umbau-/ Baumaßnahmen) ist ausnahmslos die generelle Barrierefreiheit herzustellen
- Definition von Ausnahmen:
 - Fahrzeuge:
 - **Diskussion:** auf nur an Schultagen verkehrenden Fahrten (im Schülerverkehr Zielkonflikt mit Sitzplatzkapazitäten, z.T. bestehen gesonderte Fahrdienste für Mobilitätsbehinderte)
 - auf einzelnen Verstärkerfahrten
 - bei Bedarfsverkehren
 - die genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.2 Ausnahmen zur Barrierefreiheit (2)

- Haltestellen (**Diskussion**):
 - Haltestellen ohne vorhandenen, befestigten Gehweg
 - In Ortsteilen bis 1.000 EW ist eine barrierefreie Haltestelle im Ort ausreichend
 - bestehende Hochborde mit 10 bis 16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen, um Haltestellen in der Nähe von für Mobilitätsbehinderte relevanten Einrichtungen handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden
 - die genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn ein nachweislicher Bedarf seitens mobilitätsbehinderter Fahrgäste besteht

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.3 Prioritätensetzung bei der Maßnahmenumsetzung (1)

Allein wegen finanzieller und zeitlicher Gründe kann die Herstellung einer flächendeckenden vollständigen Barrierefreiheit gemäß den benannten Vorgaben bis 01.01.2022 nicht geleistet werden

→ Festlegung von Prioritäten bei der Maßnahmenumsetzung:

- Auf Basis der Zentralität der Haltestelle und Fahrgastaufkommen
- Hohe Priorität an Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen (Krankenhäuser, Schulen, etc.)

5. Zielsetzung vollständige Barrierefreiheit

5.3 Prioritätensetzung bei der Maßnahmenumsetzung (2)

- Vorschlag für Prioritätenstufen:
 - Erste Priorität: Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfen, wichtige Umsteigepunkte) sowie in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
 - Zweite Priorität: Haltestellen in dicht besiedelten Wohngebieten und größeren bedeutenden Ortsteilen und bei Einkaufszentren
 - Dritte Priorität: Haltestellen in dünn besiedelten Wohngebieten, kleineren Ortsteilen oder in Bereichen ohne barrierefreie Zu- und Abwegung sowie Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist
 - Vierte Priorität: Haltestellen in Orten und Ortsteilen unter 200 Einwohnern sowie ausschließlich von Bedarfsverkehren bediente Haltestellen

6. Weiteres Vorgehen/Sonstiges

- Nächste Arbeitsschritte:
 - Arbeitskreis mit Gemeinden am 03.03.21
 - Erarbeitung und Diskussion des Maßnahmenkonzepts

- Nächster/Letzter Arbeitskreis am...?

● ● ● **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

Telefon: 089 / 489085-0

Telefax: 089 / 489085-55

www.gevas-ingenieure.de

muenchen@gevas-ingenieure.de