

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan  
Stadt und Landkreis Rosenheim**

Kassel, 19. November 2019

Auftraggeber:

**Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG)**

Wittelsbacherstraße 53  
83022 Rosenheim

Bearbeitung durch

**plan:mobil**

**Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04

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

Dr. Timo Barwisch, Dipl.-Geograph Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M.Sc.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Fortschreibung des Nahverkehrsplans</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Ziele zur Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Prozessgestaltung</b>	<b>13</b>
3.1	Methodik	13
3.2	Beteiligung	14
<b>4</b>	<b>Grundlagen und Rahmenvorgaben</b>	<b>16</b>
4.1	Entwicklungen auf Grundlage des NVP 2005	16
4.2	Gesetzliche Grundlagen	16
4.3	Organisationsstruktur	18
4.3.1	Aufgabenträgerschaft	18
4.3.2	Finanzielle Rahmenbedingungen	19
4.3.3	Konzessionen	19
4.4	Untersuchungen und Rahmenvorgaben	19
4.5	Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen	24
4.6	Barrierefreiheit	26
4.6.1	Belange der Barrierefreiheit	26
4.6.2	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	28
4.7	Nationale und internationale Trends	31
<b>5</b>	<b>Raumstrukturanalyse</b>	<b>33</b>
5.1	Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur	33
5.2	Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung	36
5.3	Wirtschaftsstruktur	43
5.3.1	Pendlerverhalten	48
5.4	Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen	52
5.5	Öffentliche Einrichtungen und Versorgung	54
5.6	Freizeit- und Naherholungsziele	58
5.7	Zusammenfassung	60
<b>6</b>	<b>Prognose</b>	<b>61</b>
6.1	Einwohnerprognose und demographische Veränderungen	61

6.2	Siedlungsstruktur	64
6.3	Entwicklung des Arbeitsmarktes	68
6.4	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	68
6.5	Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens	68
6.6	Zukünftige Planungen im Verkehrssystem	69
6.7	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)	69
<b>7</b>	<b>Anforderungsprofil</b>	<b>71</b>
7.1	Allgemeine Rahmenziele	71
7.2	Leitbild der Nahverkehrsplanung für die Stadt und den Landkreis Rosenheim	72
7.2.1	Differenzierung des Nahverkehrsraumes	72
7.2.2	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum	73
7.3	Anforderungen an die Angebotsqualität	74
7.4	Anforderungen an den Verkehrsmiteinsatz	75
7.5	Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrszeiten	75
7.6	Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung	77
7.7	Netzhierarchie	77
7.8	Anforderungen an die Erschließungsqualität	80
7.9	Anforderungen an die Bedienungsqualität	81
7.10	Anforderungen an die Verbindungsqualität	84
7.11	Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	86
7.12	Anforderungen an die Barrierefreiheit	87
7.12.1	Leitsätze zur Barrierefreiheit	87
7.12.2	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit	90
7.12.3	Zielsetzungen für die Umsetzung (Prioritätenreihung)	91
7.13	Anforderungen an die Haltestellenausstattung	92
7.14	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung	94
7.15	Anforderungen an den Betriebsablauf	97
7.16	Anforderungen an das Fahrpersonal	98
7.17	Anforderungen an die Sicherheit im ÖPNV	98
7.18	Anforderungen an Tarifangebote und Vertrieb	99
7.19	Anforderungen an Marketing und Kommunikation	100
7.20	Anforderungen an das Qualitätsmanagement	101
<b>8</b>	<b>Bestandsaufnahme und Bewertung des Verkehrsangebots in Stadt und Landkreis Rosenheim</b>	<b>102</b>

8.1	Angebotsstruktur	102
8.2	SPNV	103
8.3	ÖPNV - Bus	104
8.4	Nachfrage	115
8.5	Fahrzeuge	117
8.6	Haltestellen	117
8.7	Erschließungsqualität	119
8.8	Betriebsablauf	124
8.9	Fahrgastinformation	125
8.10	Barrierefreiheit	126
8.11	Tarif und Vertrieb	127
8.12	Ergänzende Mobilitätsangebote	129
8.13	Stärken und Schwächen aus Sicht der Beteiligten (Beteiligungsverfahren)	130
8.13.1	Ergebnisse aus kommunaler Sicht	130
8.13.2	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	133
<b>9</b>	<b>Rahmenkonzeption</b>	<b>136</b>
9.1	Basismaßnahmen	136
9.2	Netz und Fahrplan	136
9.3	Verknüpfung	137
9.4	Infrastruktur	137
9.5	Verbund und Tarif	137
9.6	Fahrgastinformation und Marketing	138
9.7	Begleitende Maßnahmen	138
<b>10</b>	<b>Maßnahmenkonzeption</b>	<b>139</b>
10.1	Basismaßnahmen für Stadt und Landkreis Rosenheim	141
10.2	Maßnahmenvorschläge und Forderungen an den SPNV	144
10.3	Handlungsfeld Netz und Fahrplan	145
10.3.1	Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum West	147
10.3.2	Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Nord	155
10.3.3	Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Ost	167
10.3.4	Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Süd	181
10.3.5	Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Stadt Rosenheim	195
10.4	Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb	212
10.5	Handlungsfeld Verknüpfung	218

10.6	Fahrplan, Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit	219
10.7	Handlungsfeld intermodale Verknüpfung und ergänzende Angebote	227
10.8	Handlungsfeld Tarif	230
10.9	Weitere Maßnahmen zur Umsetzung	231
10.10	Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen	232
<b>11</b>	<b>Wirkung und Bewertung</b>	<b>234</b>
11.1	Verkehrliche Bewertung	234
11.2	Finanzielle Wirkung	234

## **Anlagen**

- Synopse: Anhörungsverfahren zum Entwurfsstand des NVP
- Abstimmungs- und Beteiligungsprozess
- Ausstattung der SPNV-Halte
- Kartenband

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	28
Tabelle 2:	Grundlegende Strukturdaten des Kreises Rosenheim	34
Tabelle 3:	Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2015	36
Tabelle 4:	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rosenheim 2010 - 2017	38
Tabelle 5:	Arbeitsplatzstandorte mit über 200 Beschäftigten	43
Tabelle 6:	Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahl	53
Tabelle 7:	Kliniken und Krankenhäuser in Stadt und Landkreis Rosenheim	57
Tabelle 8:	Zukünftige Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklung bis ca. 2025	64
Tabelle 9:	Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage	76
Tabelle 10:	Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen	81
Tabelle 11:	Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Rosenheim	83
Tabelle 12:	Standards der Bedienungsqualität in der Stadt Rosenheim	84
Tabelle 13:	Reisezeiten	85
Tabelle 14:	Umsteigevorgänge	85
Tabelle 15:	Definition von Verknüpfungspunkten im Landkreis Rosenheim	86
Tabelle 16:	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ/SVZ	86
Tabelle 17:	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit	92
Tabelle 18:	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	93
Tabelle 19:	Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge	96
Tabelle 20:	Bedienungsangebot im SPNV	103
Tabelle 21:	Linienangebot im Landkreis Rosenheim (Fahrplanstand 2018)	105
Tabelle 22:	Linienangebot in der Stadt Rosenheim (Fahrplanstand 2018)	114
Tabelle 23:	Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf im Landkreis Rosenheim	119
Tabelle 24:	Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Landkreis Rosenheim	234
Tabelle 25:	Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Stadtverkehr Rosenheim	236
Tabelle 26:	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren	269
Tabelle 27:	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen	271
Tabelle 28:	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren Städte und Gemeinden	273

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht methodisches Vorgehen	13
Abbildung 2:	Beteiligungsformen	14
Abbildung 3:	Modal split der Rosenheimer Einwohner (alle Tage)	22
Abbildung 4:	Wegelänge von Pkw-Fahrten an Werktagen (Rosenheimer Einwohner)	22
Abbildung 5:	Verlagerbare Pkw-Fahrten – Rosenheim 2011	22
Abbildung 6:	Wegzwecke im ÖPNV an Werktagen – Rosenheim 2011	23
Abbildung 7:	Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	25
Abbildung 8:	zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen	35
Abbildung 9:	Bevölkerungsentwicklung und Vorausberechnung für den Landkreis Rosenheim	39
Abbildung 10:	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rosenheim	40
Abbildung 11:	Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung einer Kommune	41
Abbildung 12:	Anteil der unter 19-Jährigen an der Gesamtbevölkerung einer Kommune	42
Abbildung 13:	Arbeitsplatzschwerpunkte der Stadt Rosenheim	47
Abbildung 14:	Pendlerbeziehungen Landkreis Rosenheim (ohne Stadt Rosenheim) (Stand 2017)	49
Abbildung 15:	Einpendler in die Stadt Rosenheim (Stand 2017)	50
Abbildung 16:	Auspendler aus der Stadt Rosenheim (Stand 2017)	51
Abbildung 17:	Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	52
Abbildung 18:	Magnetfunktion	56
Abbildung 19:	Raumstruktur: Verortung von relevanten Zielen in Stadt und Landkreis Rosenheim	59
Abbildung 20:	Bevölkerungsentwicklung und –prognose für den Landkreis Rosenheim	61
Abbildung 21:	Bevölkerungsentwicklung und –prognose für die Stadt Rosenheim	62
Abbildung 22:	Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Rosenheim im Zeitvergleich	63
Abbildung 23:	Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Rosenheim im Zeitvergleich	63
Abbildung 24:	Flächenentwicklungen im Landkreis Rosenheim	66
Abbildung 25:	Entwicklungsgebiete in der Stadt Rosenheim	67
Abbildung 26:	Abschätzung der Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030	70
Abbildung 27:	Verkehrszeiten im Landkreis Rosenheim	76
Abbildung 28:	Netzhierarchie Landkreis Rosenheim	79
Abbildung 29:	Netzhierarchie Stadt Rosenheim	80
Abbildung 30:	SPNV-Anbindung im Landkreis Rosenheim	102
Abbildung 31:	Bedienungsgebot Mo-Fr im Landkreis Rosenheim	108
Abbildung 32:	Bedienungsangebot im Landkreis Rosenheim Samstag	109
Abbildung 33:	Bedienungsangebot im Landkreis Rosenheim Sonn/Feiertag	110
Abbildung 34:	Handlungsbedarf im Landkreis Rosenheim	111

Abbildung 35: Bedienungsangebot im Tagnetz in der Stadt Rosenheim (Mo-Fr)	113
Abbildung 36: Nachfragestarke Relationen innerhalb der Stadt Rosenheim	115
Abbildung 37: Nachfragestärksten Relationen zwischen Kolbermoor und Rosenheim	116
Abbildung 38: Barrierefreier Einstieg erfordert Zusammenspiel aus Fahrzeug und Bushaltestelle	117
Abbildung 39: Erschließungsqualität Stadt Rosenheim	123
Abbildung 40: Aushangfahrpläne (Beispiele)	126
Abbildung 41: Stärken und Schwächen aus kommunaler Sicht	132
Abbildung 42: angesprochene Themenbereiche	133
Abbildung 43: Handlungsbedarf bzw. konkrete Verbesserungsvorschläge (mehr als fünf Nennungen)	134
Abbildung 44: Hinweise und Anregungen, die sich auf Bedienzeiten im ÖPNV beziehen	134
Abbildung 45: Prüfauftrag bis Maßnahme	139
Abbildung 46: Maßnahmen und Prüfaufträge im Landkreis Rosenheim im Überblick	145
Abbildung 47: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum West	147
Abbildung 48: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Nord	155
Abbildung 49: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Ost	168
Abbildung 50: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Süd	181

## **1 Anlass der Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (Quelle) erachtet einen Zeitabstand von etwa fünf Jahren für die Fortschreibung und Anpassung des Nahverkehrsplans als sinnvoll. Der letzte Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim stammt aus dem Jahr 2005 und soll nach über zehn Jahren aufgrund der sich deutlich veränderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben werden.

Daher haben die zuständigen Gremien der beiden Aufgabenträger (Stadt und Landkreis) als auch der Aufsichtsrat der RoVG das Planungsbüro plan:mobil mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt.

Der neue Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim hat verschiedene Rahmenbedingungen und Herausforderungen bei der Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Aus der Berücksichtigung eines dynamischen Stadt-Umlandgeflecht im Großraum München mit unterschiedlichen Ausprägungen in der Raum- und Wirtschaftsstruktur, Berücksichtigung von Umweltzielen, gesetzlichen Vorgaben, Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, Finanzierungsmöglichkeiten und unterschiedlichen Ansprüchen der Kunden, werden Handlungsfelder ersichtlich, die jedoch nicht immer konfliktfrei miteinander Zusammenwirken. Zudem wird die Nahverkehrsplanung zunehmend auf die Flexibilisierung der Gesellschaft in ihrem Mobilitätsverhalten eingehen müssen, weshalb neben dem klassischen ÖPNV-Angebot auch der Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten (z.B. Bike and Ride (B+R)) eine bedeutende Rolle zuzuschreiben ist.

Eine Orientierung an der Bayrischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll dabei in einen Standard der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ weiterentwickelt werden. Der Begriff „ausreichende Verkehrsbedienungs“ erhält seine rechtliche Bedeutung vor allem auch aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (siehe Kapitel 4.2). Entsprechend dem beschriebenen Spannungsfeld definiert das Anforderungsprofil Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV und dient als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems sowie als Grundlage zur Entwicklung des Angebotskonzepts ab 2019.

## 2 Ziele zur Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV

Mobilität ist eine grundlegende Aufgabe der Daseinsvorsorge und eine unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie deren Weiterentwicklung. Jedoch bringt der mit der Mobilität einhergehende Verkehr auch negative Folgeerscheinungen für die Umwelt mit sich und erzeugt zudem hohe Kosten. Eine möglichst optimale Entwicklung der Verkehrssysteme erfolgt somit nicht immer konfliktfrei.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die sich zum Teil bereits heute auf das Verkehrssystem niederschlagen, sind die Stabilität der Wirtschaft, Auswirkungen des demografischen Wandels, der Klimaschutz sowie das damit einhergehende Bestreben einer Verringerung von Luftschadstoff und Lärmemissionen. Der ÖPNV liefert als Bestandteil des Umweltverbundes (gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten) einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs in Stadt und Landkreis Rosenheim: Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie
- den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die Stadt und Landkreis Rosenheim als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV soll ein nahtloses Reisen in diesem Gebiet ermöglichen und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

Zielsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist im Wesentlichen ein weiterer kontinuierlicher Ausbau des ÖPNV. Letztlich sollte die Nutzung des ÖPNV möglichst allen Bewohnern in Landkreis und Stadt ermöglicht werden und eine Alternative zum eigenen Pkw darstellen. Auch innovative, bedarfsgesteuerte Lösungen werden hierfür in Betracht gezogen.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung übergeordneter Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis, insbesondere Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf die überregionale Raum- und Landesplanung sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Aufrechterhaltung des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Sinne der Daseinsvorsorge für den gesamten Landkreis, hin zu einer angebotsorientierten Weiterentwicklung auf Relationen und Achsen mit Fahrgastpotenzialen, unter Berücksichtigung der finanziellen und raumstrukturellen Gegebenheiten. Hierbei sollte die Prüfung der Einsatzmöglichkeiten für flexible Mobilitätsangebote und Bedienungsformen berücksichtigt werden.
  - Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne einer verbesserten Grunderschließung des sehr ländlich geprägten nördlichen Landkreises
  - Verbesserte ÖPNV-Anbindung der SUR-Kommunen – nicht nur mit der Stadt Rosenheim, sondern auch untereinander
  - Prüfung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs
- Verbesserung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes durch die Beseitigung von Erschließungs- und Erreichbarkeitsdefiziten, der Stärkung von direkten Fahrtmöglichkeiten und Taktverkehren und einer Verbesserung der Anschlusssituation unter Berücksichtigung vorhandener Strukturen.
- Weitere Steigerung der Benutzerfreundlichkeit im ÖPNV (Vereinheitlichung des Tarifsystems sowie einfache und verständliche Fahrgastinformation).
- Gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Schnittstellen zu intermodalen Angeboten hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit (z. B. durch die Einrichtung von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen).
- Weiterentwicklung der bestehenden Qualitätsstandards (z. B. zur Fahrzeugausstattung, Haltestelleninfrastruktur, zum Fahrpersonal) und Überprüfung der Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV.
- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 1. Mai 2002 und Formulierung von Ansprüchen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen an Haltestellen und Fahrzeugen (Herstellung eines barrierefreien ÖPNVs).

Der ÖPNV muss wie alle anderen Leistungen, welche durch die öffentliche Hand erbracht werden, eine sparsame und möglichst effiziente Verwendung der dafür bereitgestellten finanziellen Mittel anstreben. Dazu müssen sowohl das bestehende ÖPNV-Angebot als auch zukünftig zu entwickelnden Maßnahmen dahingehend geprüft werden, wie sie möglichst kostengünstig bereitgestellt werden können.

Im Anforderungsprofil werden die allgemeinen Zielsetzungen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Formulierung von Qualitätsstandards konkretisiert, welche konkrete Anforderungen an das ÖPNV-Angebot bzw. die ausreichende Verkehrsbedienung definieren.

Die Anforderungen dienen zum einen als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems, zum anderen als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzeptes.

### 3 Prozessgestaltung

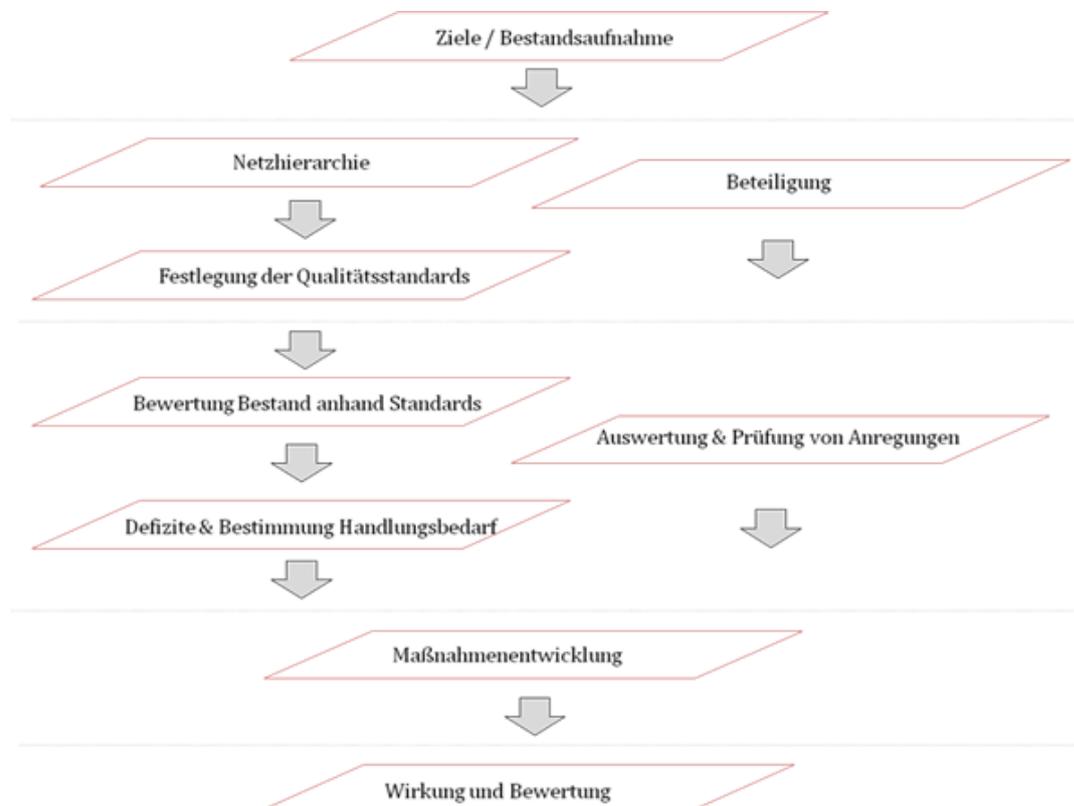
#### 3.1 Methodik

Die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans 2019-2024 erfolgte durch das Planungsbüro plan:mobil (Kassel) in diskursivem Prozess mit den wesentlichen Akteuren aus Stadt und Landkreis Rosenheim. Die Bearbeitung begann mit einer Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, der Nachbaraufgabenträger sowie weiterer Institutionen Ende 2017, um von Beginn an die verschiedenen Akteure in den Fortschreibungsprozess miteinzubeziehen und höchstmögliche Transparenz zu gewährleisten.

Der Bearbeitungsablauf zur Fortschreibung des NVP orientiert sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sowie an weiteren Grundlagen (z.B. gesetzliche Vorgaben) und Erfahrungen aus der Nahverkehrsbranche bundesweit.

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Rosenheim untersucht und bewertet. Als Orientierung zur Bewertung dient das Anforderungsprofil, in dem die Qualitätsvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim in Qualitätsstandards definiert werden. Aufbauend auf diesen Qualitätsmerkmalen und den Schlussfolgerungen der Bestandsanalyse sowie der Beteiligung fußt die Maßnahmenkonzeption.

**Abbildung 1: Übersicht methodisches Vorgehen**



### 3.2 Beteiligung

Während der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Rosenheim wurden im Rahmen von Veranstaltungen und Gesprächsterminen zahlreiche Akteure beteiligt. Durch die umfassende Beteiligung entsteht ein transparentes Verfahren, bei dem zahlreiche Hinweise und Anregungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Entwicklungsprozess geäußert und berücksichtigt werden können. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Beteiligten Akteure sowie die Instrumente der Beteiligung.

**Abbildung 2: Beteiligungsformen**

<b>Kernteam</b>	
<u>Mitglieder:</u> - Landkreis Rosenheim - Stadt Rosenheim - Gutachter	<u>Aufgaben:</u> regelmäßige Abstimmung der NVP-Methodik und der NVP-Inhalte auf Ebene des Aufgabenträgers
<b>Begleitender Arbeitskreis</b>	
<u>Mitglieder:</u> - je Fraktion/Gruppe ein Vertreter Stadt und Landkreis - Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen - Verkehrsunternehmen - Gutachter - RoVG	<u>Aufgaben:</u> Vorstellung der relevanten Zwischenergebnisse und des Entwurfs
<b>Politische Gremien</b>	
<u>Mitglieder:</u> - Ausschuss (Stadt, Landkreis) bzw. Stadtrat, Kreistag - Gutachter - RoVG	<u>Aufgaben:</u> Vorstellung der relevanten Zwischenergebnisse und des Entwurfs Beschluss des NVP nach Durchführung der Anhörung
<b>Regionalkonferenzen (Gliederung in vier verkehrlich und strukturell zusammengehörende Teilräume)</b>	
<u>Mitglieder:</u> - Stadt Rosenheim - Landkreis Rosenheim - Vertreter der kreisangehörigen Städte und Gemeinden - Gutachter	<u>Aufgaben:</u> Abstimmung der Arbeitsergebnisse und der Maßnahmenplanung mit den lokalen Akteuren vor Ort
<u>SUR:</u> - Stadt Rosenheim - Landkreis Rosenheim - Vertreter der SUR - Gutachter	<u>Aufgaben:</u> Abstimmung der Arbeitsergebnisse und der Maßnahmenplanung mit den lokalen Akteuren vor Ort
<b>Weitere Planungspartner</b>	
- <u>Regierungsbehörde von Oberbayern, RoVG, Gutachter</u>	<u>Aufgaben:</u> themenspezifische Abstimmung

- Einzelgespräche mit Verkehrsunternehmen	<u>Aufgaben:</u> themenspezifische Abstimmung
- Öffentlichkeit	<u>Aufgabe:</u> Einbringung von Anregungen
- weitere Institutionen (z.B. ProBahn, ADFC, Leadergruppen u.w.)	<u>Aufgabe:</u> Einbringung von Anregungen

Weitere Details zur Beteiligung der verschiedenen Akteure während des Fortschreibungsprozesses sind der Anlage zu entnehmen.

### Öffentlichkeitsbeteiligung

Es erfolgte eine Bürgerbeteiligung über eine Internetplattform zur Aufnahme von Anregungen und Hinweisen. Über ein Kontaktformular nutzen rund 240 Personen die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht bestehenden Schwachstellen im ÖPNV aufzuzeigen sowie Ideen und Anregungen zu benennen. Insgesamt wurden ca. 650 Anmerkungen dokumentiert. Diese wurden in der Mängelanalyse integriert und im weiteren Bearbeitungsverlauf, insbesondere bei der Angebotskonzeption berücksichtigt. Die Rückläufe wurden systematisch ausgewertet. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind als Teil der Analyse im Kapitel 8.12 zusammenfassend dargestellt.

### Anhörungsverfahren

Bevor der gemeinsame Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Rosenheim den Gremien der Aufgabenträger zur Beschlussfassung vorgelegt wird, erfolgt eine letzte Beteiligungsrunde aller Planungspartner über das Anhörungsverfahren. Während der NVP-Entwurf ausgelegt ist, können die Träger öffentlicher Belange Stellung nehmen. Die eingegangenen Rückmeldungen werden in Form einer Synopse (siehe Anlage) aufbereitet, die den integrierten Abwägungsprozess dokumentiert. Sie zeigt auf, ob und in welchem Umfang der Inhalt der Stellungnahme in den Schlussbericht des Nahverkehrsplans übernommen werden.

## **4 Grundlagen und Rahmenvorgaben**

### **4.1 Entwicklungen auf Grundlage des NVP 2005**

Eine zentrale Grundlage des Nahverkehrsplans sind die Aussagen des vorrangigen Nahverkehrsplanes 2005 und den daraus abgeleiteten Entwicklungen. Für die Stadt und den Landkreis Rosenheim sind insbesondere folgende beispielhaften Projekte zu nennen:

- Bürgerbus Chiemsee
- Vorbereitung der Verkehrsgemeinschaften Rosenheim/Ost und Rosenheim/Süd
- Verdichtung und Vertaktung der Linie Großkarolinenfeld – Rosenheim
- Zusätzliche Kurse zwischen Rosenheim – Schechen – Hochstätt
- Erheblicher Ausbau der Busverbindung Raubling – Rosenheim
- Das Nachtbussystem im Landkreis Rosenheim
- Ringlinie um den Wendelstein
- Der Wanderbus zum Samerberg
- Kombi-Ticket Sudelfeld
- Kostenlose Fahrradbeförderung in allen Nahverkehrszügen
- Anerkennung der BahnCard durch die Firmen Steinbrecher, Margreiter und Reiter
- Laufender Ausbau der Bahnverbindung im Mangfalltal (neue Triebwagen, dichter Takt, künftig auch neue Haltepunkte)
- Ausbau des Bahnhofes Rosenheim zum Knotenbahnhof sowie Bau und Inbetriebnahme des ROB
- Herausgabe eines umfassenden Taschenfahrplanes für alle öffentlichen Verkehrsmittel

Die hier dargestellten Entwicklungen zeigen unter anderem für die Teilbereiche Netz und Angebot, ÖPNV und Tourismus, Multimodalität und weitere Themenfelder bedeutende Entwicklungen auf, die mit diesem Nahverkehrsplan aufgegriffen und zielführend verdichtet und weiterentwickelt werden sollen.

### **4.2 Gesetzliche Grundlagen**

Für die Nahverkehrsplanung für Stadt und Landkreis Rosenheim gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

### **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

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

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

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

### **Personenbeförderungsgesetz**

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

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...)“.

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

### **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)**

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

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

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

Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG enthält der NVP Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. Soweit erforderlich ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

### **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)**

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

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

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

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

## **4.3 Organisationsstruktur**

### **4.3.1 Aufgabenträgerschaft**

Der ÖPNV stellt nach Art. 8 Abs. 1 des BayÖPNVG eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis dar, die der Aufgabenträger in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit durchführt. Um eine enge Kooperation der beiden Aufgabenträger sicherzustellen, wurde im Jahr 1995 die gemeinsame Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG) ins Leben gerufen. Mit der Grün-

derung der RoVG wurde ein erster Schritt in Richtung eines Verkehrsverbundes gegangen. Aktuell übernimmt die RoVG im allgemeinen ÖPNV die Fahrplankoordination und das Marketing.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim übernehmen

- der Freistaat Bayern für den Bahn-Verkehr, vertreten durch die Bayrische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und
- die RoVG für den Busverkehr innerhalb des Landkreises sowie der Stadt Rosenheim
- die Stadt Kolbermoor für Stadtbus Kolbermoor
- Planung, Organisation und Sicherstellung des Schülerverkehrs übernehmen die Aufgabenträger Landkreis Rosenheim und Stadt Rosenheim weiterhin getrennt.

### **4.3.2 Finanzielle Rahmenbedingungen**

Aktuell werden im Landkreishaushalt ca. 730.000 Euro für den ÖPNV bereitgestellt, wovon 500.000 Euro Eigenmittel und 230.000 Euro staatliche Zuweisungen sind. Dabei übernimmt der Landkreis finanzielle Unterstützung bei Nachtbusangeboten, bestellt auf einzelnen Relationen im Regionalbus zusätzliche Fahrten und unterstützt zum Teil lokale Verkehre (z.B. Filzenbus).

In der Stadt Rosenheim werden aktuell nur geringfügig Haushaltsmittel für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Jedoch übernehmen Stadt und Landkreis Rosenheim über ihre gemeinsame Verkehrsgesellschaft (RoVG) tarifliche Ausgleichsleistungen (z.B. Adventssamstag, Stadt-Land-Ticket, MVV-Anschluss), um den Kunden vergünstigte und attraktive Angebote bieten zu können.

Dies bedeutet, dass die in Stadt und Landkreis Rosenheim bestehenden Verkehre überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht werden. Da im Untersuchungsgebiet kein Tarifverbund besteht, werden die überwiegend eigenwirtschaftlichen Verkehre nach Haustarifen angeboten, die in vielen Fällen unternehmensübergreifend und zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmt sind (vgl. Kapitel 8.11).

### **4.3.3 Konzessionen**

Die Linienverkehre in Stadt und Landkreis Rosenheim werden durch die Regierungsbehörde Oberbayern in der Regel für die Dauer von zehn Jahren, ohne Vergabeverfahren, konzessioniert.

Ein Linienbündelungskonzept mit Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten liegt aktuell nicht vor.

Sofern einzelne Linienangebote nicht (mehr) Eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können, haben der Landkreis bzw. die Stadt Rosenheim als Aufgabenträger frühzeitig ein Vergabeverfahren einzuleiten.

## **4.4 Untersuchungen und Rahmenvorgaben**

Die generelle Zielsetzung, ein räumlich und verkehrsmittelbezogen integriertes Verkehrssystem zu schaffen, erfordert die Abstimmung der Nahverkehrsplanung mit der Planung und Entwicklung anderer Verkehrsträger sowie mit der ÖPNV-Planung in den benachbarten Kreisen und auf regionaler Ebene.

ne. Nachfolgend werden daher die relevanten Rahmenpläne und Planungsprojekte und ggf. deren Umsetzungsstand kurz dargestellt.

### **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern**

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

### **Übergeordnete Rahmen- und Fachpläne**

In dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Rosenheim werden die allgemeinen Ziele und Grundsätze

- des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Bayern (Stand 2013) und
- die Regionalplanung für die Region 18 (Südostoberbayern)

als übergeordnete Rahmenpläne berücksichtigt.

### **Hinweise von benachbarten Landkreisen bzw. Planungsbezirken**

Die benachbarten Aufgabenträger schreiben ihre Nahverkehrspläne aktuell ebenfalls fort, sodass hier noch keine konkreten Hinweise für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Rosenheim ausgesprochen wurden. Aus dem Beteiligungsprozess wird jedoch deutlich, dass landkreis- und länderüberschreitende Angebote für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots von Bedeutung sind.

### **Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan – Stadt Rosenheim (2015)<sup>1</sup>**

In der Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan wurden zur Abschätzung von ÖPNV-Potenzialen im Baustein ÖPNV Gesamtverflechtungsanalysen zur Quantifizierung der Nachfrage erstellt. Nachfragestarke Relationen wurden auf ihre Angebotsqualität hin untersucht und Vorschläge für Optimierungen erarbeitet. Zudem wurden qualitative Aussagen zum flächendeckenden Nulltarif im Rosenheimer Stadtbusverkehr getroffen. Folgende Ergebnisse zum ÖPNV sind mit Hinblick auf den Nahverkehrsplan herauszustellen:

- Angebot und Nachfrage des bestehenden ÖPNV-Systems zeigen, dass es in Rosenheim eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung gibt und auch viele qualitative Aspekte eines modernen Stadtbus-Systems erfüllt werden.
- Analyse der Umsteigevorgänge ergab nur eine geringe Anzahl an Umsteigevorgängen zwischen Regional- und Stadtbussen.
- Fahrstreckenüberprüfungen für den städtischen Linienverkehr haben gezeigt, dass das Anfahren einer gemeinsamen Haltestellen-Anlage mit den Regionalbussen eine unverhältnismäßige Ver-

---

<sup>1</sup> BSV: Stadt Rosenheim – Untersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan, 2015

längerung des Fahrweges zur Folge hätte, die sich organisatorisch und finanziell für den Betriebsablauf negativ auswirken.

- Damit die Bewohner aus nicht erschlossenen Bereichen die nächstgelegene Haltestelle möglichst schnell und komfortabel erreichen können, sollte der Zubringerverkehr durch Radfahrer gefördert werden.
- Der flächendeckende Nulltarif im Stadtbusverkehr wird unter den gegebenen Umständen als nicht umsetzbar erachtet.
- Die Untersuchungen zur Potenzialanalyse und der Einstellung der Rosenheimer Bevölkerung zum Thema Mobilität kommen zu dem Ergebnis, dass es bei ca. der Hälfte der Nicht-ÖPNV-Wege keine ausreichende Alternative im Angebot öffentlicher Verkehrsmittel gibt.
- Durch breit angelegte Informations- und Motivations-Kampagnen zum ÖPNV kann die Akzeptanz erheblich erhöht und Potenziale für eine vermehrte Nutzung aktiviert werden.
- In Rosenheim sollte ein Tarifverbund von Stadt- und Regionalbus- und Schienenverkehr eingeführt werden.
- Einführung eines Busshuttle zwischen Bahnhof, Loretowiese und diverser Parkhäuser sowie die Einführung einer Mobilitätskarte (Kombination Bahn- und City-Ticket, Fahrpreisabbuchung für Fahrten in Stadt und Landkreis, Fahrradverleih, Bus-Shuttle, Car-Sharing)

### **Mobilitätsverhalten 2011 - Stadt Rosenheim<sup>2</sup>**

Die Ergebnisse der letzten Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011, die im Rahmen der Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim durchgeführt wurde, zeigen, dass die Rosenheimer Bürgerschaft 54% aller Wege mit dem MIV, 22% zu Fuß, knapp ein Fünftel (18%) mit dem Fahrrad und 6% mit dem ÖPNV zurücklegen. Bei der Betrachtung Mo-Fr verschieben sich die Prozentangaben geringfügig zu Gunsten des ÖPNV (vgl. Abbildung 3). Aus der langfristigen Betrachtung der Verkehrsmittelwahl (1981-2011) ist eine deutliche Zunahme des MIV festzustellen (von 43% auf 54%) mit entsprechenden Rückgängen beim Umweltverbund.

---

<sup>2</sup> Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011, März 2012

Abbildung 3: Modalsplit der Rosenheimer Einwohner (alle Tage)

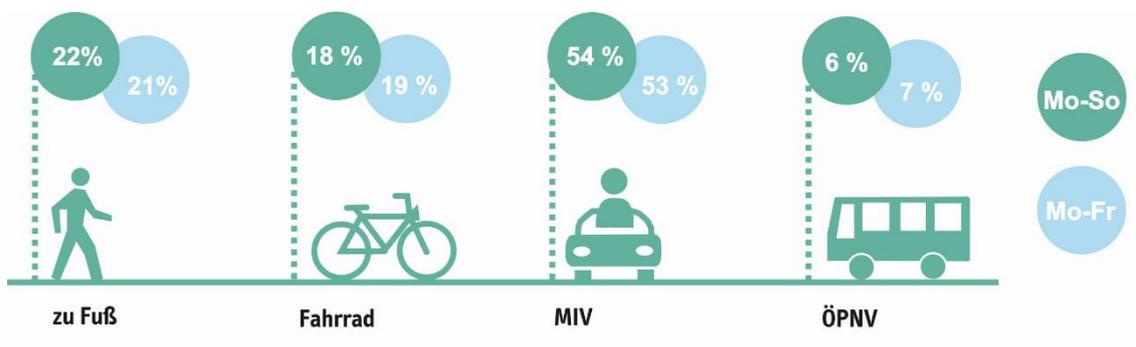
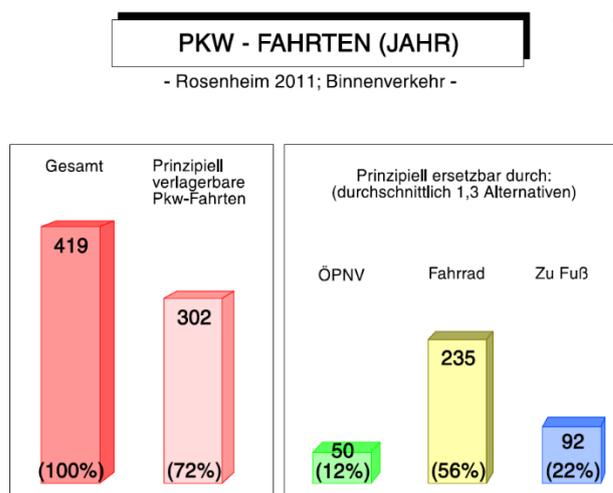


Abbildung 4: Wegelänge von Pkw-Fahrten an Werktagen (Rosenheimer Einwohner)



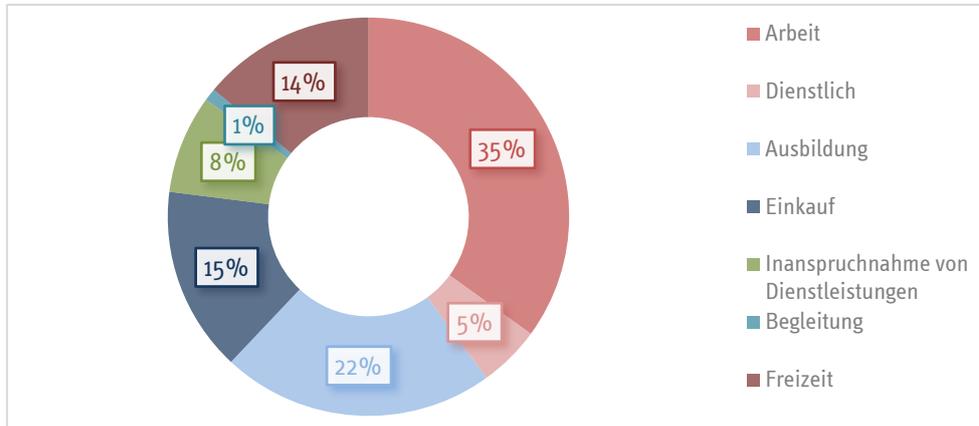
Die Erhebung zeigt auch, dass mehr als ein Drittel aller werktäglichen Pkw-Fahrten bis zu 3 km und 58% bis zu 5 km lang sind. In den kurzen Wegelängen spiegelt sich die Struktur Rosenheims als „kompakte Stadt“ wider. Die vorhandene Stadtstruktur mit ihrer städtebaulich kleinräumigen Funktionsmischung ermöglicht kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung und Freizeit. Der hohe Anteil an kürzeren Wegen macht darüber hinaus deutlich, dass 72% der bestehenden MIV-Binnenfahrten innerhalb der Stadt Rosenheim alternativ angetreten werden können (verlagerbarer Anteil zu Gunsten des Umweltverbundes).

Abbildung 5: Verlagerbare Pkw-Fahrten – Rosenheim 2011



Aus der Untersuchung wird ebenfalls deutlich, welche Wegzwecke den ÖPNV-Fahrten hinterliegen. Es zeigt sich, welche Bedeutung der Arbeitsweg für den ÖPNV hat, welcher über dem Ausbildungsanteil liegt. Mit insgesamt rund 30 % sind aber auch der Einkaufs- und Freizeitverkehr relevante Größen bei der Betrachtung zukünftiger ÖPNV-Angebote in der Stadt Rosenheim.

**Abbildung 6: Wegzwecke im ÖPNV an Werktagen – Rosenheim 2011**



#### Verkehrskonzept Stephanskirchen (2017)

Das Verkehrskonzept Stephanskirchen behandelt die problematische Verkehrssituation (Überlastung des Gesamtsystems insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten) im Bereich Schlossberg im Zulauf in Richtung Rosenheim (Salzburger Straße, Innstraße). Folgende zentrale Aussagen zur Optimierung der Situation des Busverkehrs wurden innerhalb des Konzeptes wie folgt getroffen:

- Freigabe der Busspur in der Innstraße für den MIV stadteinwärts
- Optimierung der LSA-Koordinierung im Zuge der Innstraße
- Anordnung eines zweifeldig ausgebildeten Vorsignal in der Knotenzufahrt Wasserburger Straße. Schaltung in Abhängigkeit der Busanforderung
- Knoten Salzburger Straße / Kuglmoosstraße (K6): Einbindung in die Gesamtkoordinierung Innstraße / Salzburger Straße. Ausbildung der Bushaltestelle als Kap (vor der Raiffeisenbank)
- Knoten Salzburger Straße / Hoffeldstraße: Im Bedarfsfall Anordnung eines zweifeldig ausgebildeten Vorsignal in der Knotenzufahrt Wasserburger Straße. Schaltung in Abhängigkeit der Busanforderung. Höhere Akzeptanz der Pfortnerampel.
- Knoten Salzburger Straße / Vogtareuther Straße (K8): Verlängerung der Grünzeit in der Knotenzufahrt Vogtareuther Straße, dadurch Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den verlagerten Kfz-Verkehr.
- Happinger Kreuzung: Verlängerung der doppelten Geradeausspur Richtung Panoramakreuzung

Durch die vorangestellten Maßnahmen wurde mittels Verkehrssimulation und entsprechender Berechnungen ein hohes Gesamtverlagerungspotential (ca. ein Drittel aller Fahrten) für die MIV-Fahrten über Schlossberg errechnet, mit entsprechenden Verbesserungen für den Busverkehr durch ein insgesamt verringertes Verkehrsaufkommen.

## 4.5 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV- Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an ihn (s. Abbildung 7). Vereinfacht können die Nutzergruppen in Schüler, Studenten, Berufstätige und Senioren unterteilt werden. Zwar legen auch Studierende oder Berufstätige zahlreiche Versorgungs- oder Freizeitwege zurück, die primären Ansprüche an den ÖPNV resultieren jedoch aus dem dominierenden Wegezweck.

### **Berufstätige**

Für Pendler im Berufsverkehr sind eine hohe Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Hauptverkehrszeiten), ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Taktverkehr und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit wichtig. Der Berufsverkehr wird insbesondere durch die Altersgruppe der 25-65-Jährigen bestimmt. Ein hoher Anteil dieser Altersgruppe ist im Besitz eines Führerscheins. Aufgrund dessen und aufgrund des Einkommens der Pendler, kann davon ausgegangen werden, dass diesen Personen ein PKW zur Verfügung steht. Daher ist insbesondere für diese Nutzergruppe die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV für die Kriterien Reisezeit, Flexibilität und Bequemlichkeit von hoher Bedeutung.

### **Schüler**

Im Ausbildungsverkehr handelt es sich bei Schülerinnen und Schülern meist um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Personen, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Der Schulverkehr weist schulzeitbedingt einen hohen Beförderungsbedarf sowohl zur morgendlichen Hauptverkehrszeit, als auch mittags, bzw. nachmittags auf. Der Wandel der Schullandschaft und die verstärkte Einführung des Ganztagsunterrichts führen zu einer Abschwächung der Hauptverkehrszeiten in der Mittags- und Nachmittagszeit. Ferner werden die Schulwege aufgrund der freien Schulwahl und der Zusammenlegung von Schulstandorten länger. Gerade zu Schulschlusszeiten am späteren Nachmittag werden direkte Fahrtmöglichkeiten gefordert, die jedoch zu diesen Zeiten in der Regel nicht angeboten werden können, da ebenfalls im Berufsverkehr der Fahrzeugbedarf bereits sehr hoch ist und die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Für die gewünschten Direktfahrten stehen somit keine Fahrzeuge zur Verfügung bzw. der Fahrzeugaufwand in den Spitzenstunden steigt weiter an. Hierbei handelt es sich um teure Verkehrsleistungen, da zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal beschafft und eingesetzt werden müssten, die jedoch im weiteren Tagesverlauf nicht im Einsatz benötigt werden.

### **Studierende**

Studierende wiederum fallen in die Personengruppe der Hochmobilen. Diese Gruppe bildet sich in erster Linie aus jungen Erwachsenen. Für diese Gruppe ist eine hohe Verfügbarkeit des öffentlichen Mobilitätsangebotes von wesentlicher Bedeutung. Dies betrifft das Liniennetz und die Dichte des Fahrplans (auch im Spätverkehr) gleichermaßen. Multimodale Angebote, welche die Flexibilität sicherstellen, sind für diese Gruppe ebenfalls von großer Wichtigkeit. Wie auch im Schulverkehr werden von den Hochmobilen keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt. Von hoher Bedeutung sind allerdings direkte Verbindungen zu den relevanten Hochschulstandorten.

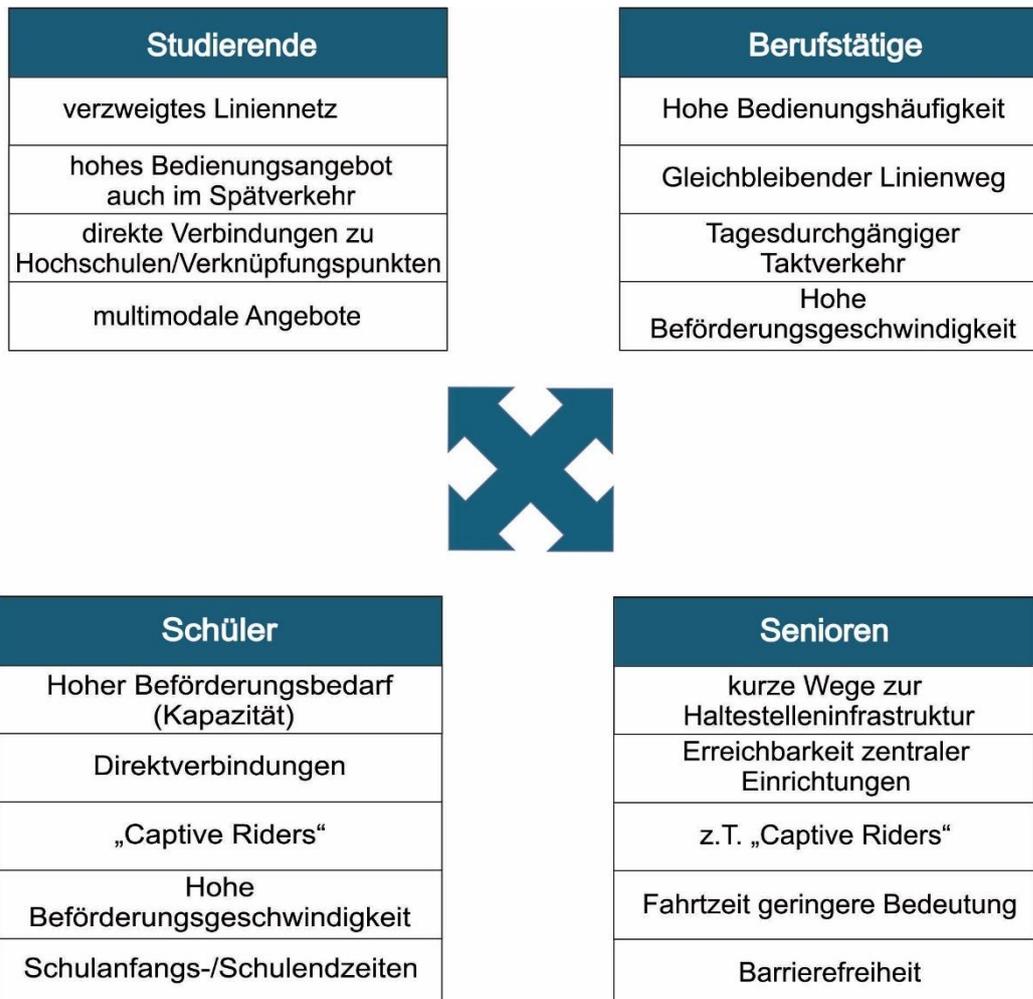
## Senioren

Ansprüche der älteren Bevölkerungsgruppe beziehen sich insbesondere auf den Beförderungskomfort und Sicherheitsaspekte bei der Beförderung an der Haltestelle sowie im Fahrzeug. Dabei legen sie z. B. Wert auf ausreichende Sitzplatzkapazität oder die Hilfsbereitschaft der Fahrzeugführer.

Auch in dieser Gruppe finden sich „Captive Riders“ wieder. Heutzutage handelt es sich dabei i.d.R. um Betagte. So verfügen weibliche Personen über 75 Jahre häufig keinen Führerschein. Allerdings nimmt der Führerscheinbesitz weiblicher Personen in anderen Altersgruppen zu, weshalb der Anteil bei der entsprechenden Gruppe langfristig zunehmen wird. Erwähnenswert ist darüber hinaus, dass in Rosenheim der Anteil männlicher Personen mit Führerscheinbesitz in der hochmobilen Altersgruppe mit 77% deutlich unter dem der weiblichen Personen steht (90%).

Senioren haben ferner den Anspruch nur kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur zurücklegen zu müssen. Gleichmaßen ist eine gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen von Bedeutung. Die Fahrzeit ist hier im Verhältnis zum Berufs- und Ausbildungsverkehr von eher nachrangiger Bedeutung.

**Abbildung 7: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV**



## **Personen mit Mobilitätseinschränkung**

Die Nutzergruppe der Senioren wird häufig mit dem Personenkreis der mobilitätseingeschränkten Personen gleichgesetzt. Zu diesem Personenkreis gehören jedoch zahlreiche weitere Nutzer. Personen mit Mobilitätseinschränkung haben ebenfalls bestimmte Ansprüche an den ÖPNV: Für diese Personengruppe sind insbesondere der barrierefreie Zugang, der Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug sowie barrierefreie, einfache und verständliche Fahrgastinformationen und Vertriebswege im Zwei-Sinne-Prinzip wichtig. Weitere Ausführungen hierzu sind im Kapitel 4.6.2 beschrieben.

## **Individuelle Anforderungen**

Neben den dominierenden Wegezwecken dieser Nutzergruppen sind heterogene Anforderungen aller Fahrgäste in Bezug auf den Versorgungs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr zu beobachten. Wege im Versorgungs-/ Erledigungsverkehr sind vergleichsweise kurz. Hier sind kurze Zu- und Abgangswege sowie ein dichtes Fahrtenangebot bedeutsam.

Das Freizeitverhalten variiert sehr stark. Je nach Aktivität ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Für den Besuch kultureller Veranstaltungen bspw. muss auch noch im Spätverkehr ein angemessenes Angebot vorhanden sein. Für den planbaren Ausflug am Wochenende sind wiederum Fragen der Erreichbarkeit und die Fahrzeit von Bedeutung. Für den Freizeitverkehr können daher keine allgemeingültigen Anforderungen formuliert werden.

## **4.6 Barrierefreiheit**

### **4.6.1 Belange der Barrierefreiheit**

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)<sup>3</sup>.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

---

<sup>3</sup> Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

des ÖPNV zu gewährleisten.

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

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

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.<sup>4</sup>

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln.<sup>5</sup> Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 4.6.2). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

---

4 Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

5 ebenda

## 4.6.2 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen bei kleinkörperlichen Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großkörperlichen Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt<sup>6</sup>. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

**Tabelle 1: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen**

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>7</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>8 9</sup>
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante</li> <li>• niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug</li> <li>• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug</li> <li>• Haltestangen und -griffe im gesamten Fahrzeug</li> <li>• rutschfeste/rutschhemmende Oberflächen</li> <li>• ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen</li> <li>• ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege</li> </ul>
Blinde und sehbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• visuell und taktil kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente</li> </ul>

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

7 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

8 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

9 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>7</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>8 9</sup>
Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• visuelle und taktile Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. aufgrund der Haltestellen- und Bahnsteigmöblierung)</li> <li>• durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante</li> <li>• Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren</li> <li>• Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit</li> <li>• Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen (stets Zwei-Sinne-Prinzip)</li> <li>• Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (stets im Zwei-Sinne-Prinzip)</li> </ul>
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen)</li> <li>• niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug</li> <li>• niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster</li> <li>• niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug</li> <li>• ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen)</li> <li>• niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebs-technik</li> <li>• leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)</li> <li>• ausreichende Durchfahrtsbreiten</li> <li>• horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen</li> <li>• Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> <li>• Höhe der Anbringung von Informationsmedien z. B. Fahrplan</li> </ul>
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> <li>• visuell wahrnehmbare Warnhinweise</li> <li>• transparente Trennflächen, verglaste Aufzüge</li> </ul>
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen)</li> <li>• Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit</li> <li>• nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten</li> <li>• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> <li>• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> </ul>
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe)</li> <li>• Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten</li> </ul>
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen</li> </ul>

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>7</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>8 9</sup>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten</li> <li>• Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten</li> <li>• Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> <li>• Höhe der Anbringung von Informationsmedien z. B. Fahrplan</li> </ul>
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen</li> <li>• ausreichende Bewegungsflächen<sup>10</sup></li> <li>• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> <li>• einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen<sup>11</sup>)</li> </ul>
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausreichend breite Bewegungsflächen</li> <li>• zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen)</li> <li>• Absicherung von Höhenunterschieden</li> </ul>
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> <li>• einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen)</li> <li>• standardisierte Informationen (Piktogramme)</li> <li>• leichtverständliche Sprache</li> </ul>

Über die Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

<sup>10</sup> Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

<sup>11</sup> Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

## 4.7 Nationale und internationale Trends

Nicht nur die Entwicklungen und Angebote vor Ort werden das zukünftige Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger bestimmen. Vielmehr sind es Megatrends der Mobilität und der gesellschaftlichen Entwicklung im Allgemeinen, die es darüber hinaus zu berücksichtigen gilt. Für den NVP der Stadt Rosenheim und des Landkreises Rosenheim soll an dieser Stelle eine kurze Übersicht an beispielhaften Megatrends gegeben werden, die sich im besonderen Maße auf das Themenfeld Verkehr und Mobilität auswirken werden:

- **Digitalisierung:** Im ÖPNV fallen aufgrund seiner vielen Nutzer sehr viele Daten an. Durch die stärkere Nutzung der Daten als bisher, bietet sich die Möglichkeit neue Angebote zu schaffen bzw. vorhandene Angebote besser zu vermarkten und zum Kunden zu transportieren. Die Nutzung und die Beherrschbarkeit großer Datenmengen ist ein Schlüssel für einen effektiveren ÖPNV und intelligente verkehrliche Lösungen und damit ein bedeutender Teil der Verkehrswende.
- **Dekarbonisierung / Klimaschutz:** Umstellung der Wirtschaftsweise, hier im Speziellen auf den Verkehrssektor bezogen, in Richtung eines niedrigeren Umsatzes von Kohlenstoff. Es werden Prozesse, durch die Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) freigesetzt wird, durch solche Prozesse abgelöst, bei denen diese Freisetzungen unterbleiben oder kompensiert werden (beispielsweise E-Motoren statt Verbrennungsmotoren). Ziel ist die CO<sub>2</sub>-Neutralität. Die Bundesregierung hat sich im Pariser Klimaschutzabkommen dazu verpflichtet, den Verkehr bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten.
- **Demographische Entwicklung:** Die Alterung der Gesellschaft führt – auch unter Berücksichtigung von einer höheren Führerscheinverfügbarkeit, insbesondere von Frauen – zu einer Zunahme älterer Menschen im ÖPNV, die weitreichendere Ansprüche an die ÖPNV-Bedienung stellen.
- **24-Stunden-Gesellschaft:** Abkehr von traditionellen Lebensrhythmen die von klassischen Berufs- oder Geschäftszeiten bestimmt werden, hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen, die eine rund um die Uhr Verfügbarkeit von Dienstleistungen inklusive Mobilitätsangeboten erfordern.
- **Elektromobilität:** Umstellung sämtlicher Flotten auf Fahrzeuge, die ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, also extern aufladbar sind. Durch die zunehmende Digitalisierung des Verkehrssektors wird der Wandel der Flotten beschleunigt. Die Nachfrage nach E-Bikes und Pedelecs steigt rasant, im Jahr 2017 wurden über 720.000 E-Bikes verkauft, was gut ein Fünftel des Fahrradmarktes ausmacht.
- **Langsam-Verkehr:** Unter Langsam-Verkehr wird die steigende Popularität von langsamen Verkehrsmitteln in Städten verstanden, die inzwischen aber vielfach einen Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem MIV haben. Der Langsam-Verkehr umfasst alle Fortbewegungsarten mittels eigener Muskelkraft. Es besteht aktuell die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen, es gibt einen Gesundheitstrend gepaart mit dem Bedürfnis nach High-Tech-Lösungen und deren Einsatz. Hier liegt insbesondere das Fahrrad in der Schnittmenge unterschiedlicher Trends. Die Förderung des Langsam-Verkehrs geht oftmals einher mit einer Begrenzung der individuellen Automobilität.
- **Multimodalität:** Die kombinierte Mobilität definiert sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel die des öffentlichen Verkehrs (Bus- und Bahn) mit dem Fuß- und Radverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr (Privatauto, Carsharing, Taxi usw.).

Multimodale Konzepte zielen auf die effiziente Nutzung aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel durch vernetzte und aufeinander abgestimmte Angebote ab.

- **Third Places:** Dritte Orte sind all das, was sich zwischen dem Heim und dem Arbeitsplatz abspielt – Orte in einer mobilen Gesellschaft, in der man technologisch von „überall aus alles“ machen kann. Bahnhöfe, Flughäfen, Wartebereiche, Shoppingumgebungen, all diese Orte werden stark an Bedeutung gewinnen und somit mit neuen Anforderungen durch ihre Benutzer konfrontiert
- **Wearables:** Mitführen von Mobiltelefonen, Computern und in ihrer Funktion vergleichbarer Geräte, die permanent zu Daten und Informationen Zugang haben und darüber hinaus mittels digitaler Vernetzung und innovativer Sensorik mit der Umwelt reagieren können.

Weniger münden die vorangestellten Trends in direkt ableitbaren Maßnahmen, viel mehr zeigen sie an, dass ausgewählte Themenfelder zukünftig eine besondere Bedeutung erlangen werden. Insbesondere die Generierung, Aufarbeitung und Nutzung von Daten wird eine bedeutende Rolle spielen, um hierdurch die Verfügbarkeit, die Zugänglichkeit und die Vereinfachung der Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote voranzutreiben.

## 5 Raumstrukturanalyse

### 5.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Rosenheim liegt in Bayern, im südöstlichen Teil von Oberbayern. Umgeben von den Landkreisen Miesbach und München im Westen, Ebersberg und Mühldorf am Inn im Norden, Traunstein im Osten und Österreich im Süden zählt der Landkreis Rosenheim rund 256.000 Einwohner auf einer Fläche von rund 1439 Quadratkilometern (dies entspricht einer Einwohndichte von 178 Einwohner pro Quadratkilometer).

Der Landkreis Rosenheim gliedert sich in 46 angehörige Städte und Gemeinden: Alpbaching, Amerang, Aschau im Chiemgau, Babensham, Bad Aibling, Bad Endorf, Bad Feilnbach, Bernau, Brannenburg, Breitbrunn am Chiemsee, Bruckmühl, Chiemsee, Edling, Eggstätt, Eiselfing, Feldkirchen-Westerham, Flintsbach am Inn, Frasdorf, Griesstätt, Großkarolinenfeld, Gstadt am Chiemsee, Halfing, Höslwang, Kiefersfelden, Kolbermoor, Neubeuern, Nußdorf am Inn, Oberaudorf, Pfaffing, Prien am Chiemsee, Prutting, Ramerberg, Raubling, Riedering, Rimsting, Rohrdorf, Rott am Inn, Samerberg, Schechen, Schonstett, Söchtenau, Soyen, Stephanskirchen, Tuntenhausen, Vogtareuth und Wasserburg am Inn.

Die kreisfreie Stadt Rosenheim wird vom Landkreis Rosenheim komplett umschlossen und zählt im Dezember 2016 rund 62.670 Einwohner. Im Stadt- und Umlandbereich Rosenheim (SUR) haben sich 13 Kommunen zur Arbeitsgemeinschaft SUR zusammengeschlossen. Innerhalb dieses Verflechtungsgebiets leben rund 180.000 Menschen (Stand Mai 2019).

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (2013) bzw. im Regionalplan Südostbayern werden Entwicklungsachsen dargestellt, die für die Verbindung von Räumen und Regionen bedeutsame vorhandene und geplante Verkehrsinfrastrukturen abbilden. Für die Stadt und den Landkreis Rosenheim sind folgende Entwicklungsachsen relevant (siehe auch Abbildung 8):

- Überregionale Entwicklungsachsen:
  - München – Bad Aibling – Rosenheim – Traunstein – Salzburg
  - Haag – Wasserburg a. Inn – Rosenheim – Kufstein
  - Grafing – Wasserburg a. Inn
  - Rosenheim – Bad Aibling – Miesbach
- Regionale Entwicklungsachsen:
  - Wasserburg a. Inn – Mühldorf a. Inn
  - Wasserburg a. Inn – Obing – Trostberg

Die drei Mittelzentren Wasserburg a. Inn, Prien a. Chiemsee und Bad Aibling übernehmen neben dem Oberzentrum Rosenheim Versorgungsfunktionen für das Kreisgebiet. Des Weiteren befinden sich entlang der regionalen Entwicklungsachsen weitere Unter- und Kleinzentren im Landkreis. Für den Landkreis ist auch das Oberzentren München sowie die österreichische Stadt Salzburg von hoher Bedeutung.

Außerhalb der zentralen Orte ist die Siedlungsstruktur als ländlich einzustufen. Die Besiedlung im Kreisgebiet ist durch ein Gefüge aus landwirtschaftlich geprägter Bebauung, einer größeren Anzahl von Siedlungskernen mit relativ niedrigen Siedlungsdichten und einer Konzentration von Wohnen, Arbeitsstätten des Dienstleistungsbereiches und Versorgungseinrichtungen gekennzeichnet. Neben den Ortskernen weisen fast alle Städte und Gemeinden in größerer Zahl Streu- und Splittersiedlungen bzw. Einzelhöfe in den Außenbereichen auf. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern beträgt dementsprechend 87 %.

In einigen Städten und Gemeinden wurden Siedlungserweiterungen in den letzten Jahren im Bereich des Wohnungsbaus sowie im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung durchgeführt. Die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die räumliche Entwicklungsdynamik, sind jedoch auch geprägt durch den Einfluss demographischer Entwicklungen.

**Tabelle 2: Grundlegende Strukturdaten des Kreises Rosenheim<sup>12</sup>**

	<b>Landkreis Rosenheim</b>	<b>Stadt Rosenheim</b>
Einwohner 2016	~ 257.500	~ 62.700
Fläche in km <sup>2</sup>	1.438,5	37,22
Einwohnerdichte in EW/ km <sup>2</sup>	179	1.684
<b>Zentralörtliche Gliederung</b>		
Oberzentrum	Rosenheim	
Mittelzentren	Bad Aibling, Wasserburg, Prien	
Unterkentren	Kiefersfelden, Oberaudorf, Brannenburg, Raubling, Kolbermoor, Bruckmühl, Feldkirchen-Westerham, Stephanskirchen, Bad Endorf	
Grundzentren	Bad Feilnbach, Tuntenhausen, Aschau, Bernau, Eggstätt, Rimsting, Rott, Rohrdorf	

<sup>12</sup> <https://www.landkreis-rosenheim.de/#{3}>

**Abbildung 8: zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen**



<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p> <p><b>zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen im Landkreis Rosenheim</b></p> <p>Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2010</p>	<p><b>Zentrale Orte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Oberzentrum</li> <li><span style="color: red;">○</span> Mittelzentrum</li> <li><span style="color: green;">○</span> Mögliches Mittelzentrum</li> <li><span style="color: orange;">○</span> Unterzentrum</li> <li><span style="color: yellow;">○</span> Kleinzentrum</li> </ul>	<p><b>Verdichtungsräume</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Verdichtungsraum München</li> <li><span style="color: green;">■</span> Äußere Verdichtungszone</li> </ul> <p><b>Entwicklungsachsen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> Entwicklungsachsen laut Landesentwicklungsprogramm</li> </ul>
<p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km</p> <p>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250          Bearbeitungsstand: Januar 2018</p> <p><b>plan:mobil</b>          VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG          Ludwig-Erhard-Str. 8   34131 Kassel          info@plan-mobil.de   www.plan-mobil.de</p>		

## 5.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Insgesamt nahm die Einwohnerzahl im Landkreis Rosenheim zwischen 2010 und 2015 um 2,5% (+6.300 EW) auf rund 256.000 Einwohner zu.

Die bevölkerungsreichsten Kommunen im Kreisgebiet sind mit Stand 2015 Bad Aibling, Kolbermoor und Bruckmühl mit jeweils über 18.000 Einwohnern. Wasserburg am Inn, Raubling, Prien am Chiemsee, Feldkirchen-Westerham und Stephanskirchen weisen zwischen 10.000 und 13.000 Einwohner auf. Die Bevölkerungsentwicklung findet räumlich differenziert statt. Während Aschau, Bernau, Brannenburg, Chiemsee, Gstadt am Chiemsee, Kiefersfelden und Söchtenau zwischen 2010 und 2015 an Einwohnern verloren haben, nahm die Bevölkerung in den restlichen Gemeinden zu.

Auch für die kreisfreie Stadt Rosenheim ist festzuhalten, dass die Einwohnergröße gestiegen ist und zukünftig steigen wird.

**Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2015**

Gemeinde	Fläche (in km <sup>2</sup> )	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2015 <sup>13</sup>	Entwicklung 2010 bis 2015 in %
Albaching	18,2	1.627	1.714	+5,5 %
Amerang	39,8	3.560	3.707	+4,1 %
Aschau im Chiemgau	79,6	5.677	5.647	-0,5 %
Babensham	54,3	2.896	2.999	3,6 %
Bad Aibling	41,4	18.272	18.407	+0,7%
Bad Endorf	40,1	7.936	8.240	+3,8 %
Bad Feilnbach	57,5	7.535	8.001	+6,1 %
Bernau	26,7	7.129	6.811	-4,5 %
Brannenburg	33,7	5.718	5.692	-0,5 %
Breitbrunn am Chiemsee	8,1	1.458	1.568	+7,5 %
Bruckmühl	50,2	16.072	16.439	+2,3 %
Chiemsee	2,6	311	232	-25,4 %
Edling	20,0	4.135	4.522	+9,4 %
Eggstätt	24,3	2.914	2.915	+0,0 %
Eiselfing	34,9	2.901	2.995	+3,2 %
Feldkirchen-Westerham	53,3	10.328	10.710	+4,0 %

<sup>13</sup> Hinweis: die Bevölkerungsdaten werden für das Jahr 2015 dargestellt, da sich die Bevölkerungsvorausberechnung auf dieses Basisjahr stützt. Mit Stand 31.12.2016 leben in der Stadt Rosenheim 63.241 Menschen und im Landkreis 257.466.

<b>Gemeinde</b>	<b>Fläche (in km<sup>2</sup>)</b>	<b>Bevölkerung 2010</b>	<b>Bevölkerung 2015<sup>13</sup></b>	<b>Entwicklung 2010 bis 2015 in %</b>
Flintsbach am Inn	31,3	2.954	3.036	+2,8 %
Frasdorf	32,7	2.979	3.086	+3,6 %
Griesstätt	29,5	2.631	2.681	+1,9 %
Großkarolinenfeld	29,1	7.029	7.306	+3,9 %
Gstadt am Chiemsee	10,7	1.369	1.155	-15,6 %
Halfing	22,8	2.700	2.700	+0,0 %
Höslwang	16,2	1.236	1.286	+4,0 %
Kiefersfelden	36,7	6.822	6.775	-0,7 %
Kolbermoor	19,8	17.942	18.252	+1,7 %
Neubeuern	15,3	4.249	4.380	+3,1 %
Nußdorf am Inn	28,6	2.607	2.667	+2,3 %
Oberaudorf	59,3	4.948	5.033	+1,7 %
Pfaffing	35,4	3.954	3.963	+0,2 %
Prien am Chiemsee	20,7	10.392	10.725	+3,2 %
Prutting	16,2	2.525	2.675	+5,9 %
Ramerberg	8,1	1.349	1.373	+1,8 %
Raubling	44,3	11.276	11.585	+2,7 %
Riedering	37,9	5.507	5.551	+0,8 %
Rimsting	20,0	3.709	3.859	+4,0 %
Rohrdorf	28,7	5.475	5.663	+3,4 %
Rott am Inn	19,6	3.690	4.025	+9,1 %
Samerberg	33,4	2.670	2.811	+5,3 %
Schechen	31,5	4.560	4.833	+6,0 %
Schonstett	13,6	1.239	1.354	+9,3 %
Söchtenau	25,6	2.655	2.637	-0,7 %
Soyen	29,0	2.672	2.796	+4,6 %
Stephanskirchen	26,5	9.930	12.186	+2,6 %
Tuntenhausen	69,0	6.959	7.063	+1,5 %
Vogtareuth	34,2	3.110	3.173	+2,0 %
Wasserburg am Inn	18,8	12.165	12.846	+5,6 %
freie Gebiete	10,4	/	/	/

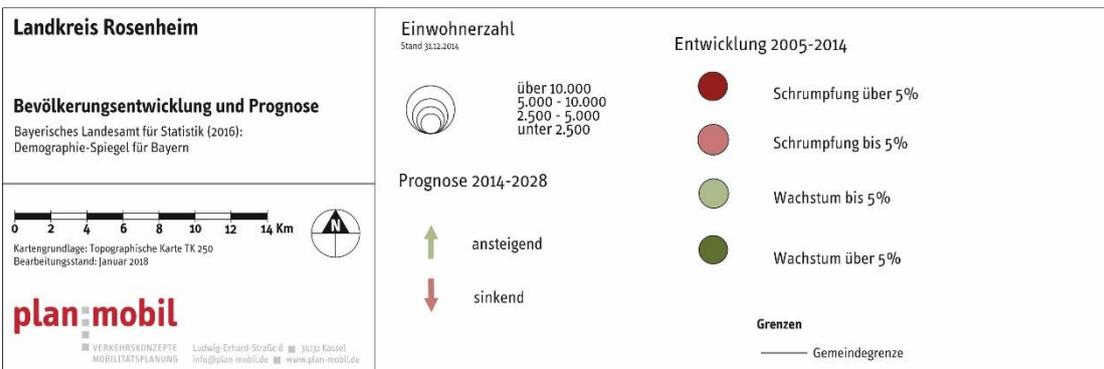
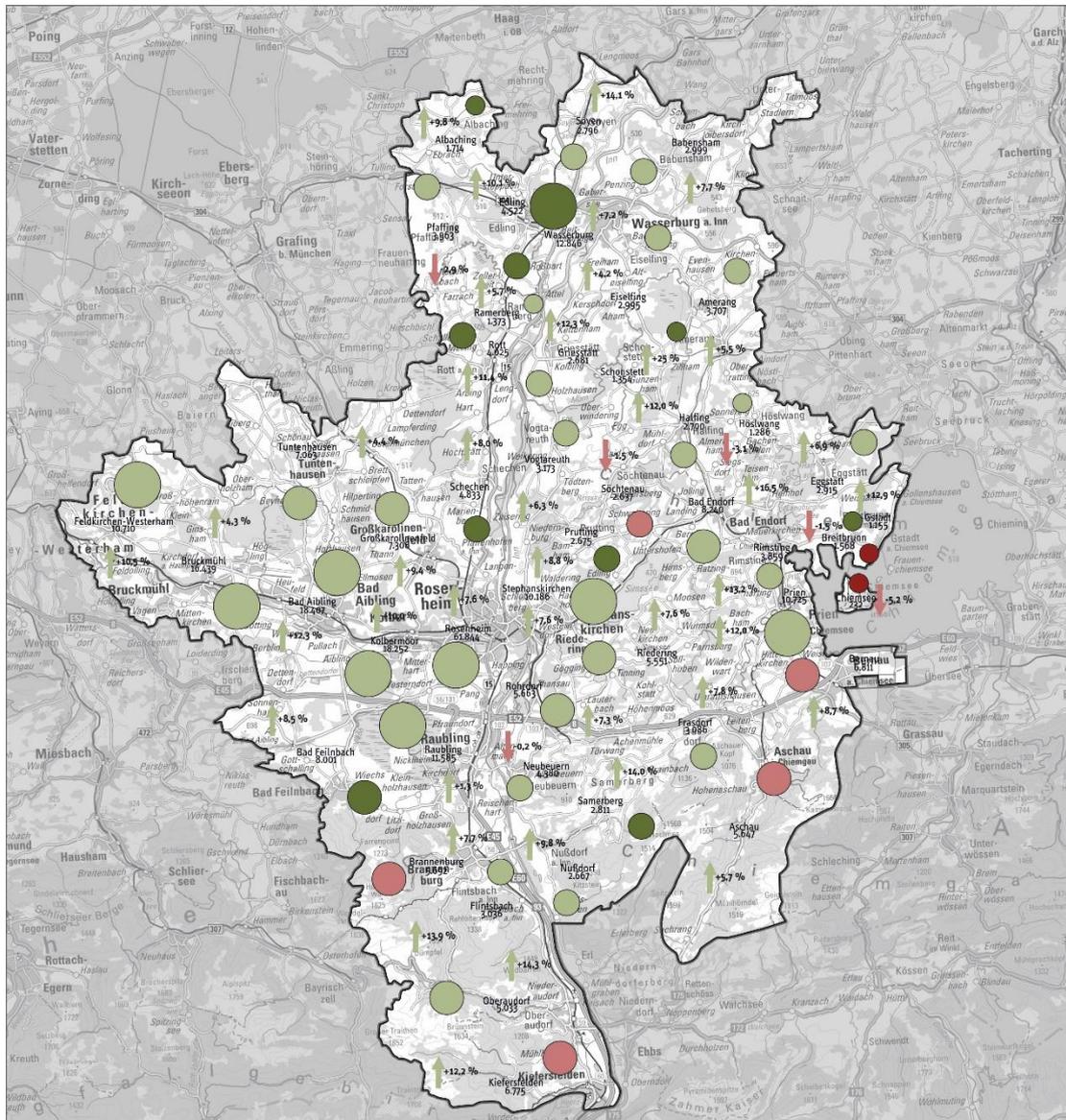
Gemeinde	Fläche (in km <sup>2</sup> )	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2015 <sup>13</sup>	Entwicklung 2010 bis 2015 in %
<b>Landkreis Rosenheim</b>	<b>1.438,5</b>	<b>249.772</b>	<b>256.074</b>	<b>+2,5 %</b>
<b>Stadt Rosenheim</b>	<b>37,2</b>	<b>61.299</b>	<b>61.844</b>	<b>+ 0,9 %</b>

Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik (2017): Bevölkerung: Gemeinden, Stichtage

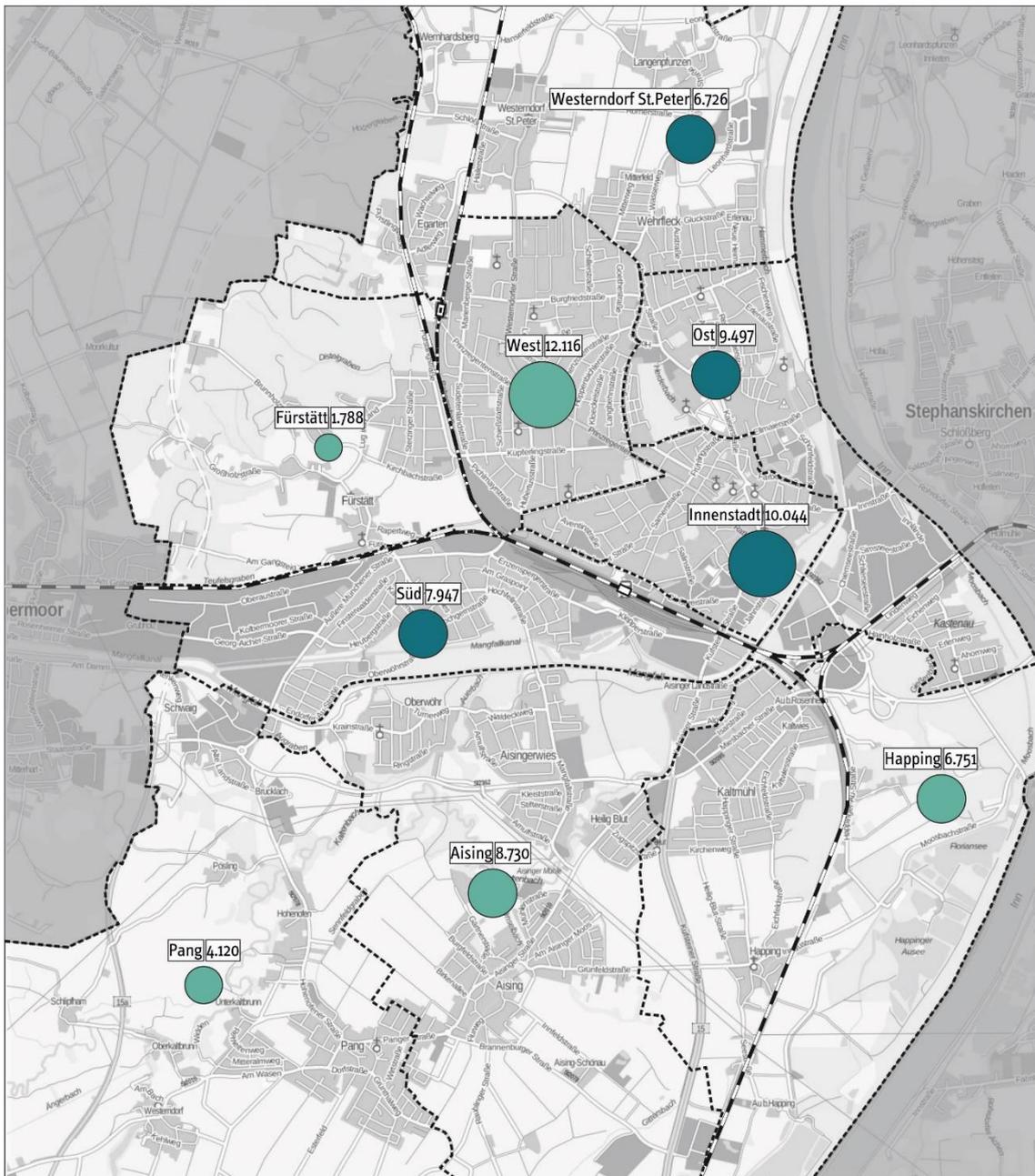
**Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rosenheim 2010 - 2017**

Stadtbezirk	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2017	Entwicklung 2010 bis 2017 in %
Innenstadt	8.994	10.044	+11,7 %
West	11.889	12.116	+1,9 %
Ost	8.847	9.497	+7,3 %
Süd	6.977	7.947	+13,9 %
Fürstätt	1.707	1.788	+4,7 %
Westerndorf St.Peter	6.249	6.726	+7,6 %
Happing	6.507	6.751	+3,7 %
Aising	8.381	8.730	+4,2 %
Pang	3.996	4.120	+3,1 %

**Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung und Vorausberechnung für den Landkreis Rosenheim**



**Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rosenheim**



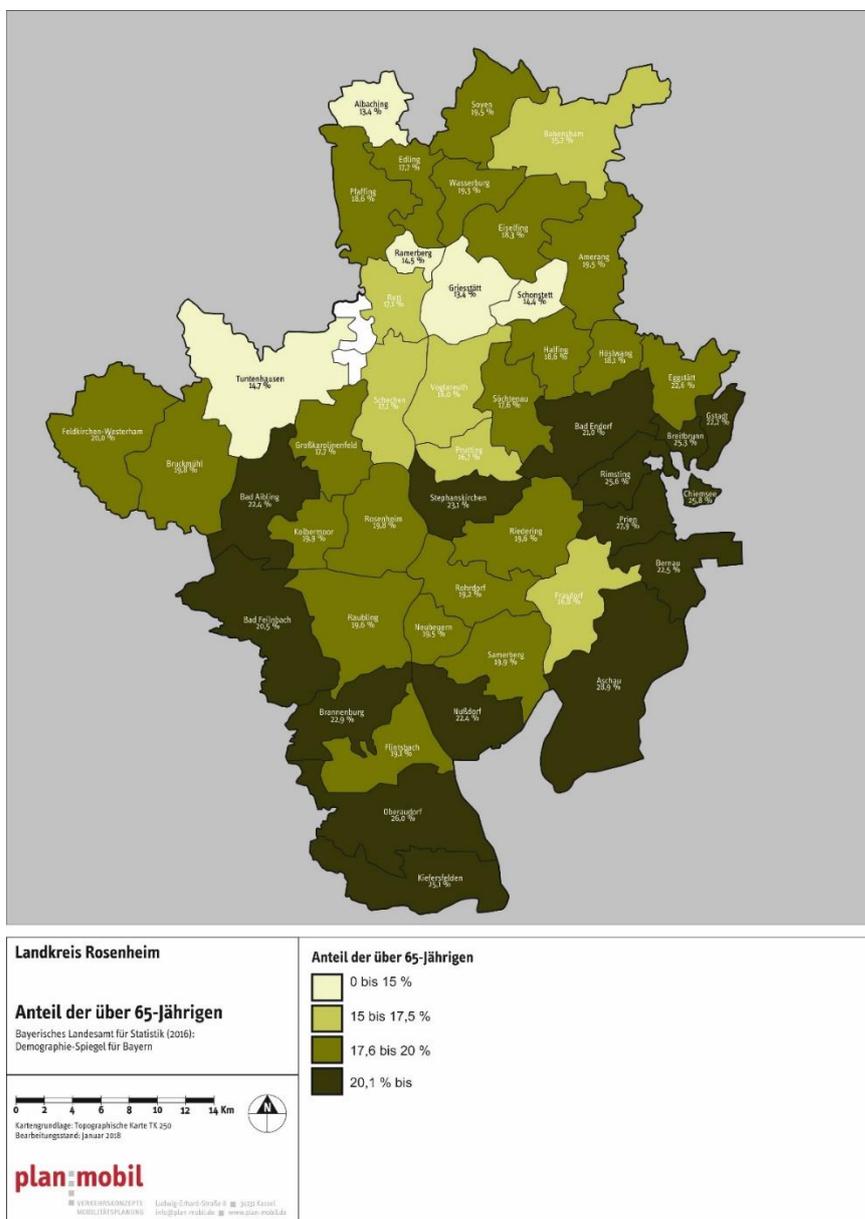
<p><b>Stadt Rosenheim</b></p>	<p><b>Einwohnerzahl</b> Stand 31.12.2017</p>	<p><b>Entwicklung 2010-2017</b></p>
<p><b>Bevölkerungsentwicklung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>über 10.000</li> <li>5.000 - 10.000</li> <li>2.500 - 5.000</li> <li>unter 2.500</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum bis 5%</li> <li>Wachstum über 5%</li> </ul>
<p>0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 Km        Bearbeitungsstand: Januar 2018</p>		
<p><b>plan:mobil</b>        VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG        Ludwig-Erhard-Straße 8   34131 Kassel        info@plan-mobil.de   www.plan-mobil.de</p>		

Auch weitere Merkmale der demographischen Veränderung werden in Stadt und Landkreis Rosenheim spürbar werden:

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Aktuell ist die durchschnittliche Altersverteilung in Stadt und Landkreis Rosenheim etwa im bundes-deutschen Durchschnitt.

**Abbildung 11: Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung einer Kommune**



**Landkreis Rosenheim**

**Anteil der über 65-jährigen**  
 Bayerisches Landesamt für Statistik (2016):  
 Demographie-Spiegel für Bayern

0 2 4 6 8 10 12 14 Km

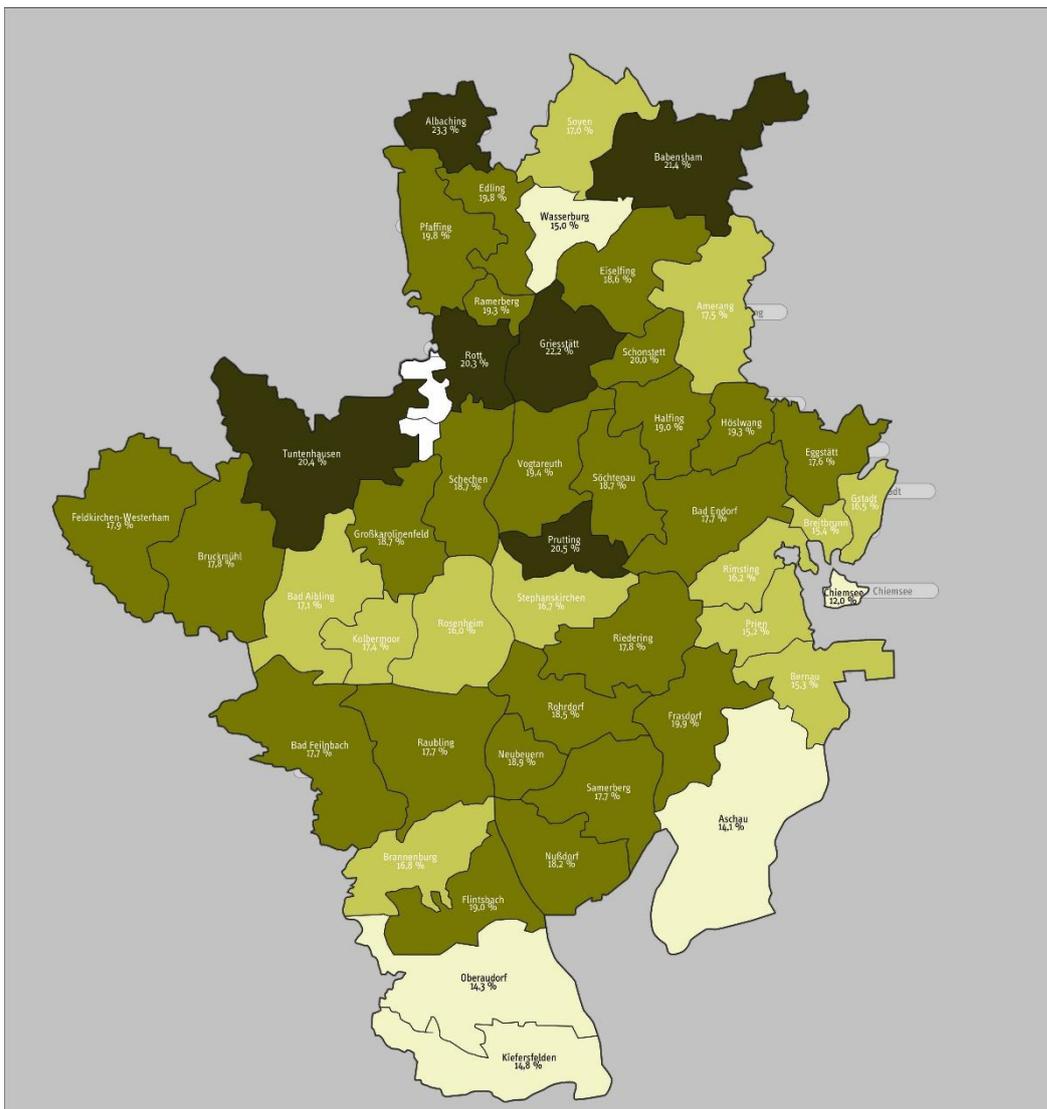
Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250  
 Bearbeitungszone: Januar 2018

**plan:mobil**  
 VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Erhard-Strasse 8 · 81531 Kessel-  
 loch · info@plan-mobil.de · www.plan-mobil.de

**Anteil der über 65-jährigen**

- 0 bis 15 %
- 15 bis 17,5 %
- 17,6 bis 20 %
- 20,1 % bis

**Abbildung 12: Anteil der unter 19-Jährigen an der Gesamtbevölkerung einer Kommune**



<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p>	<p><b>Anteil der unter 19-Jährigen</b></p>
<p><b>Anteil der unter 19-Jährigen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 0 bis 15 %</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 15 bis 17,5 %</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #c4e1c4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 17,6 bis 20 %</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #8064a2; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 20,1 % bis</li> </ul>
<p>Bayerisches Landesamt für Statistik (2016):                  Demographie-Spiegel für Bayern</p>	
<p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km </p> <p><small>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250                  Bearbeitungsstand: Januar 2018</small></p>	
<p><b>plan mobil</b>                  VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  <small>Ludwig-Erhard-Str. 8 84191 Küssel                  info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de</small></p>	

## 5.3 Wirtschaftsstruktur

### Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung

Landkreis und Stadt Rosenheim sind ein Wirtschaftsraum innerhalb der Metropolregion München. Im Landkreis existieren über 17.000 Betriebe mit etwa 71.000 Beschäftigten. Die Arbeitslosenquote beträgt in der Stadt Rosenheim bei 4,8%, während im Landkreis Rosenheim ist mit einer Quote von 2,5 % nahezu eine Vollbeschäftigung erreicht (31.10.2016). Im Verlauf der letzten 10 Jahre hat sich die Arbeitslosigkeit in Stadt und Landkreis Rosenheim etwa halbiert.

### Arbeitsplatzschwerpunkte

Für die Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote spielen die Arbeitsplatzschwerpunkte eine wichtige Rolle. In Stadt und Landkreis Rosenheim liegen diese neben den Innenstädten und Gemeindezentren als bedeutende Dienstleistungsstandorte in den Gewerbegebieten und am Siedlungsrand. Abbildung 13 und Tabelle 5 zeigen die wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkte der Städte und Gemeinden auf.

**Tabelle 5: Arbeitsplatzstandorte mit über 200 Beschäftigten**

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigte
Albaching	k.A.	k.A.	k.A.
Amerang	Gewerbepark „Am Kroit“	Somic, Auer Packaging, Advantest	450
Aschau im Chiemgau	Bernauer Straße, Haindorf	Orth. Kinderklinik	320
Bad Aibling	Münchner Straße	Swiss Caps	200
	Harthausener Straße	RoMed Klinik	200
	Maxtreiner Straße	Käsewerk Wendelstein	200
	Kolbermoor Straße	Schön Klinik 1	200
	Gehrsberger Straße	Klinik Gehrsberg	200
	Dr.-Wilhelm-Knarr-Weg	Schön Klinik 2	200
	Harthausener Straße	Schön Klinik 3	200
Bad Endorf	Ströbinger Straße 18A	Simssee Klinik	500
Bad Feilnbach	Bad Feilnbach, Ort	Medical Park Klinik	190
	Bad Feilnbach, Reithofpark	Medical Park Klinik Reithof	250
Bernau	Eichet	Justizvollzugsanstalt	330
	Chiemseepark Bernau Felden	Kliniken Medical Park	300
Brannenburg	Kerschelweg 28	Firma OelCheck	200
	Flintsbacher Straße 1	Firma Timezone	200
	Grafenstraße 23	Firma ANITA Dr. Helbig GmbH	200

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigte
Bruckmühl	Waldheimer Str. 15, Heufeld	Clariant Produkte GmbH Werk Heufeld (Hersteller von chemischen Produkten)	360
	Pettenkofenstr., Heufeld	Hagebaumarkt Schneider Bruckmühl, BaderMainzl GmbH & Co., Wiesböck Autoteile & Zubehör u. weitere Div.	200
	Heimatweg 84, Hinrichssegen	Fritzmeier Composite GmbH & CO. (Verarbeitung von Faserverbundwerkstoffen)	350
	Gutenbergstraße, Hinrichssegen	Element GmbH, GEMA-Technik, Sued-med Vertriebs-GmbH, C.P.M. Contract Pharma GmbH & Co.KG, Elektro Plank GmbH & CO.KG u. weitereDiv.	350
	Gewerbepark, Heufeldmühle	Rossmann Drogeriemarkt, Fristo Getränkemarkt, Ernsting´s family, Bäckerei Anders, Lidl, Sebastian Apotheke u. weitere Div.	330
	Kirchdorfer Str. Bruckmühl	Mangfall Center: ALDI SÜD, dm-Drogerie, REWE, DEICHMANN, TAKKO FASHION u. w.	200
	Bahnhofstr. 24, Bruckmühl	Salus GmbH & Co.KG (Naturheilmittelherstellung)	320
	Otto-von-Steinbeis-Straße 14b, Bergham	Neenah Gessner GmbH (Veredelung von Papierprodukten)	340
	Wernerher-von-Braun-Straße Bruckmühl	Verzinkerei Gabriel & Rakusch, Berr Reisen, Dänisches Bettenlager, Schlamp Immobilien, EDEKA Stepputtis u.v.m.	400
Chiemsee	k.A.	k.A.	k.A.
Edling	Edling Gewerbegebiet	Metallbauunternehmen, Pflegeheim	210
Eggstätt	Obinger Straße 15, Eggstätt	Knott GmbH (Bremsen-Achsen)	ca. 230
	Gewerbegebiet Natzing 2	Fa. FESCO GmbH	ca. 450
Eiselfing	Spielberg 1	Zosseder GmbH	ca.350
	Wasserburger Straße 4, Bachmehring (Werk I)	Huber und Sohn GmbH	ca. 220
	Hafenham 8 (Werk 2)		
Feldkirchen-Westerham	Westerham, Aiblinger Straße 30	Fa. Spinner; Hersteller in der Hochfrequenztechnik	ca. 400
	Westerham, Weidacher Straße 30	Fa. Neenah Gessner, Papiertechnologie	2014: 585
	Großhöhenrain, Lauser Straße	Höhenrainer, Delikatessen GmbH, Verarbeitung von Puten	nach Homepage: 219
Gstadt am Chiemsee	k.A.	k.A.	k.A.

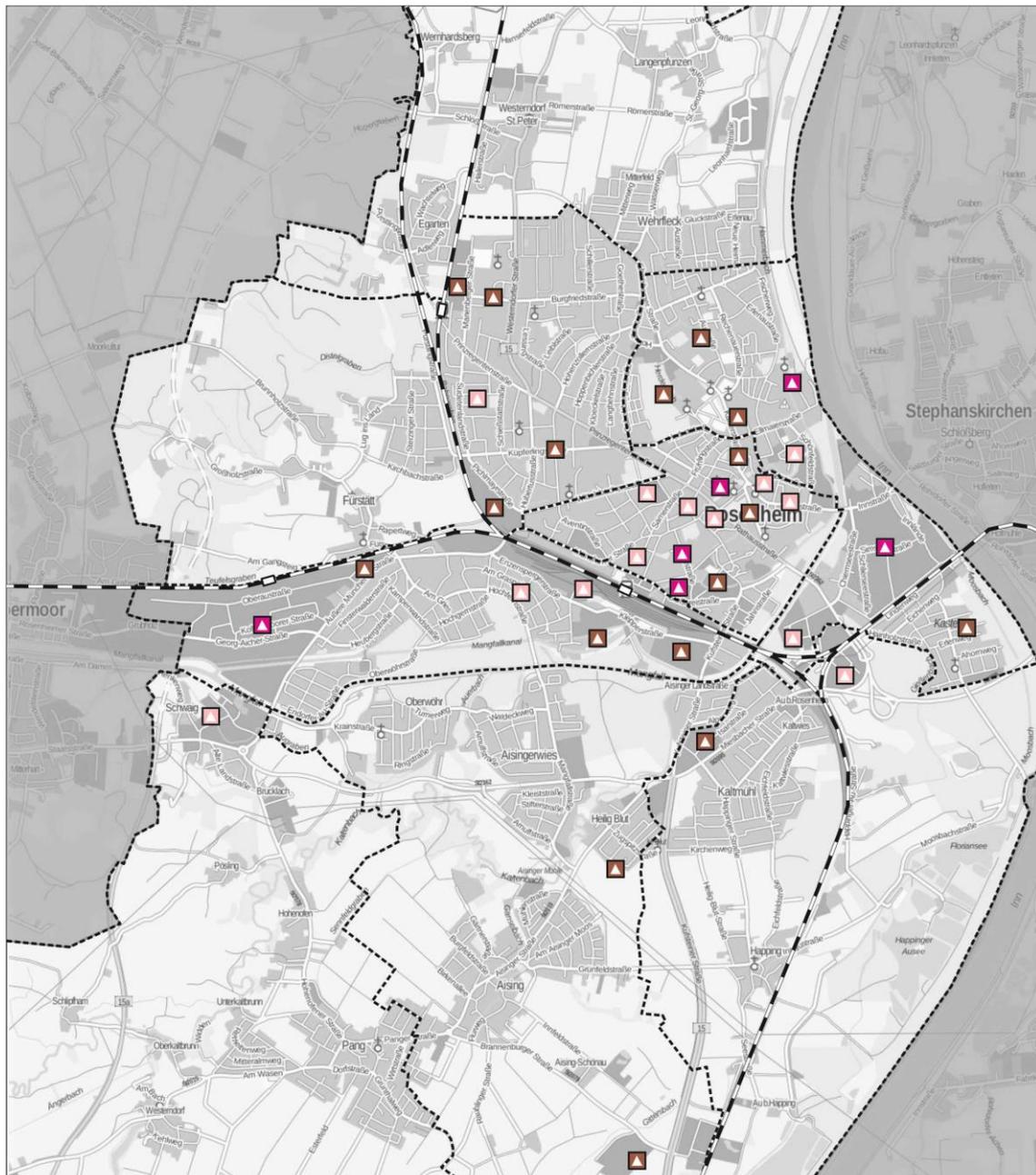
Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigte
Kiefersfelden	Oberkiefer/Unterkiefer/Mühlbach	Altersheime Christine, Alpenpark, St. Peter (Pflege)	ca. 240
Kolbermoor	Innenstadt östlich der Rainerstraße bis zum Rathaus	Rathaus, Bücherei, vhs, Einzelhandel und Dienstleistungen (Textil, Banken, Gastronomie, Ärzte, Apotheke und Baufirma Rieder)	550 geschätzt
	Alte Spinnerei, An der Alten Spinnerei	Einzelhandel und Dienstleistungen (Rewe, Penny, Apotheke, Ärzte, Gastronomie)	300 MA geschätzt
	Hertopark, Carl-Jordan-Straße	Einzelhandel und Dienstleistungen (Edeka, Kik, Depot, Ärzte, Apotheken, Fitnessstudio, Steuerberatungsfirma, Gastronomie)	300 MA geschätzt, einschl. WTS Steuerberatungsbüro
	Aicherpark, Rosenheimer Straße (gemeinsames Gewerbegebiet mit der Stadt Rosenheim)	Einzelhandel	3.000 MA (Info IG Aicherpark)
	Mitterhart und Geigelsteinstraße	Baufachmarkt, Baugewerbe, sonstiges Gewerbe	400 MA
Neubeuern	Georg-Wiesböck-Ring, Neubeuern	Gewerbegebiet Heft	500-600
	Bereich um Auerstraße	Zeiss, Optotechnik, Edeka, Sparkasse, Perret, Schreinerei Paul uvm.	-
Nußdorf am Inn	Stangenreiterstraße 2	VVI GmbH	Ca. 100
Pfaffing	Lehen	Alpenhain, Käsespezialitäten GmbH	Ca. 420
Prutting	k.A.	k.A.	k.A.
Raubling	Raubling, Angererstraße	Fa. Mondi, Papierverarbeitung	250
	Raubling, Rosenheimer Str.	Fa. Pharmazell, Pharmaindustrie	200
	Raubling, Angererstraße	Fa. Kettner, Maschinenbau	200
Rohrdorf	Thansau	Gewerbegebiet Griesenholz, u.a. Kathrein, Hamberger	950
	Thansau	Gewerbegebiet, u.a. Schattdecor, Sengewald	700
	Rohrdorf	Zementwerk	200
	Rohrdorf	-	200
Rott am Inn	Alpenstraße	Alpma Alpenlandmaschinenbau GmbH	>200
Schechen	Gewerbegebiet Schechen	Verschiedene Unternehmen	ca. 300
Söchtenau	Schwabering, Schwabering Süd	Verschiedene Unternehmen	k.A.

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / Branche	Beschäftigte
Stephanskirchen	Rohrdorfer Straße 131, Ziegelberg	Hamberger Industrierwerke	ca. 1.000
	Hofgartenstraße 1, Waldering	Marc O'Polo	ca. 700
Tuntenhausen	Hohenthann, Im Grund 3	Modell- und Formenbau Blasius Gerg GmbH	220
	Mailling 11	Frischpack GmbH, Lebensmittel	350
	Tuntenhausen, Moorweg 5	Eder GmbH, Landtechnik, Fahrzeugbau, Agrartechnik, Baumaschinen, Baumärkte	500
Vogtareuth	Krankenhausstraße 20, Vogtareuth	Schön Klinik	ca. 1.100
Wasserburg am Inn	Attel	Stiftung Attl	ca. 900
	Reitmehring	Fa. Meggle	ca. 1000
	Gabersee	kbo Inn-Salzach-Klinikum	ca. 1.500
	Krankenhausstr. 2 (künftig Gabersee)	RoMed Kreisklinik	ca. 380
	Tegernau	Fa. Bauer	ca. 500
	Tegernau	rkw	ca. 400
	Tegernau	Recipharm	ca. 350
	Altstadt	Einzelhandel, Dienstleistungsgewerbe	< 1.000
Rosenheim	Innenstadt	-	1.653
	Innenstadt	-	1.727
	Innenstadt	-	1.255
	Ost	-	2.317
	Ost	-	2.482
	Süd	-	4.269

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2017

Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte über 200 Beschäftigte in der Stadt Rosenheim sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

**Abbildung 13: Arbeitsplatzschwerpunkte der Stadt Rosenheim**



**Stadt Rosenheim**

**Arbeitsplatzschwerpunkte**

**Arbeitsplatzschwerpunkte**

-  Arbeitsplatzstandorte (>200 Beschäftigte)
-  Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)
-  Arbeitsplatzstandorte (>1.000 Beschäftigte)

-  SPNV
-  Bahnhof
-  Stadtbezirke

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 Km

Bearbeitungsstand: November 2018



**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
 MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Erhard-Strasse 8 34131 Kassel  
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

### 5.3.1 Pendlerverhalten

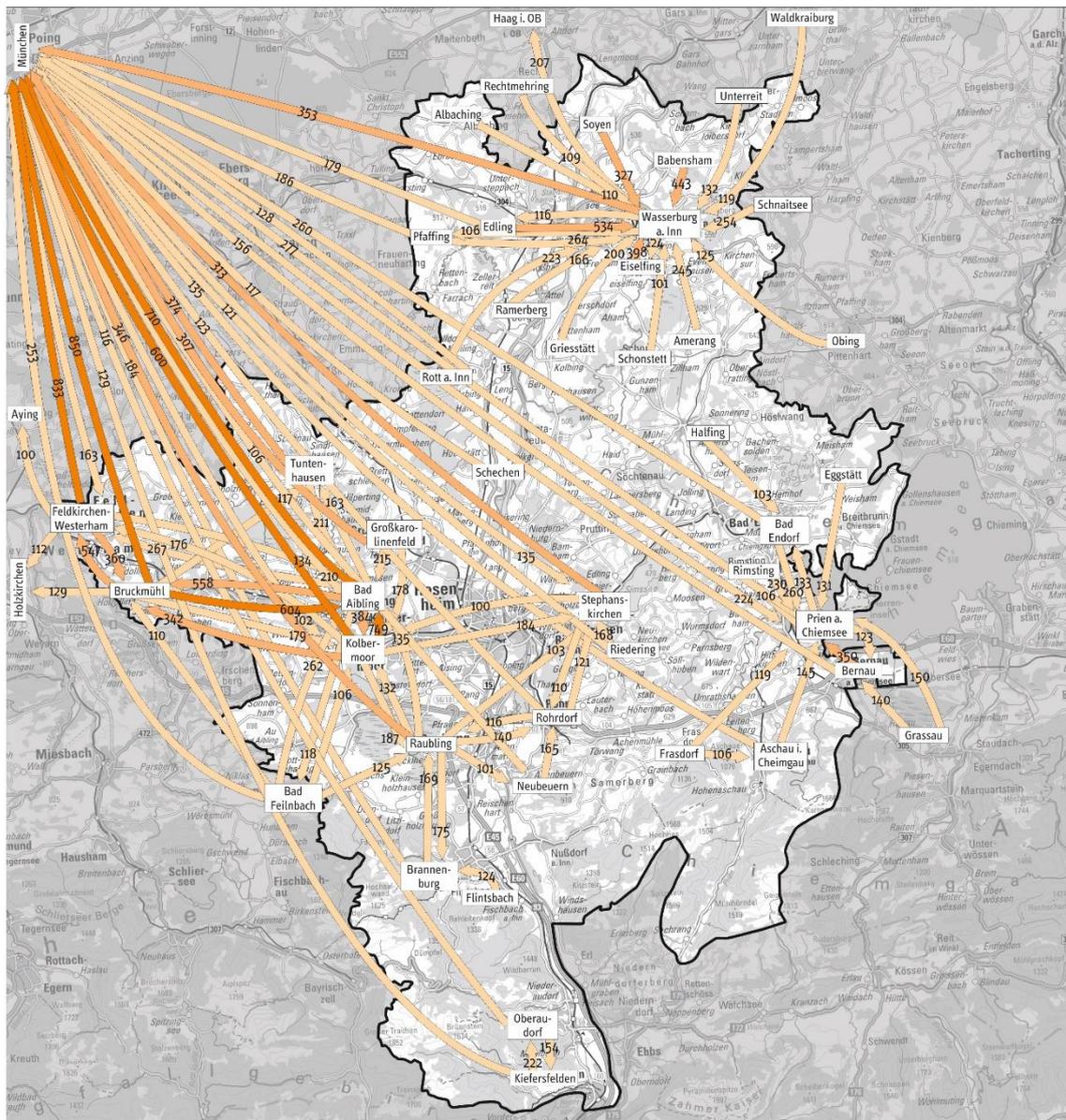
Im Landkreis Rosenheim wohnen rund 97.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln ca. 42.400 oder 43,5% zur Arbeit in einen anderen Kreis oder Stadt (Auspendler). Gleichzeitig pendeln rund 24.100 Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Landkreis Rosenheim (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf -18.300 (Pendlersaldo). Ihren Arbeitsort im Landkreis Rosenheim haben ca. 79.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 30,5% Einpendler. Aus den nachfolgenden Abbildungen wird deutlich, dass sich der überwiegende Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendler nach Rosenheim und München orientiert. Aber auch die Mittelzentren Wasserburg am Inn und Prien sowie entlang des Mangfalltals bestehen zum Teil sehr ausgeprägte Pendlerverflechtungen.

In der Stadt Rosenheim wohnen rund 24.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln etwa 12.700 oder 52,7% zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspendler). Gleichzeitig pendeln rund 23.200 Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in die Stadt Rosenheim (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf +10.600 (Pendlersaldo). Ihren Arbeitsort in der Stadt Rosenheim haben damit knapp 34.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 67,1% Einpendler.

Vom Landkreis Rosenheim in die Stadt Rosenheim pendeln ca. 16.800 Beschäftigte, von der Stadt in den Landkreis hingegen nur ca. 7.400 Beschäftigte, wobei die stärksten Auspendlerströme aus der Stadt Rosenheim nach München, Kolbermoor und Stephanskirchen mit jeweils über 1.000 Pendlern führen.

Hinweis: Aussagen zu Pendlerverflechtungen in das benachbarte Ausland können aufgrund nicht vorliegender Hintergrundinformationen nicht getroffen werden.

**Abbildung 14: Pendlerbeziehungen Landkreis Rosenheim (ohne Stadt Rosenheim) (Stand 2017)**



<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p> <p><b>Pendlerbeziehungen im Landkreis Rosenheim</b></p> <p>Quelle: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte / Stand 30.06.17</p>	<p><b>Anzahl der Pendler</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 100 - 299</li> <li> 300 - 599</li> <li> 600 - 999</li> </ul>
<p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km</p> <p>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250          Bearbeitungsstand: April 2019</p> <p><b>plan:mobil</b>          VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG          Ludwig-Erhard-Straße 8   34131 Kassel          info@plan-mobil.de   www.plan-mobil.de</p>	

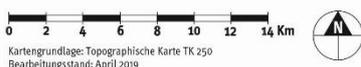
**Abbildung 15: Einpendler in die Stadt Rosenheim (Stand 2017)**



**Landkreis Rosenheim**

**Einpendler in die Stadt Rosenheim**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte / Stand 30.06.17



**Anzahl der Pendler**

- 100 - 299
- 300 - 599
- 600 - 999
- 1.000 und mehr

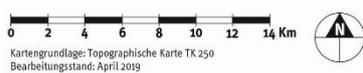
**Abbildung 16: Auspendler aus der Stadt Rosenheim (Stand 2017)**



**Landkreis Rosenheim**

**Auspendler aus der Stadt Rosenheim**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte / Stand 30.06.17



**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Straße 8 34391 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**Anzahl der Pendler**

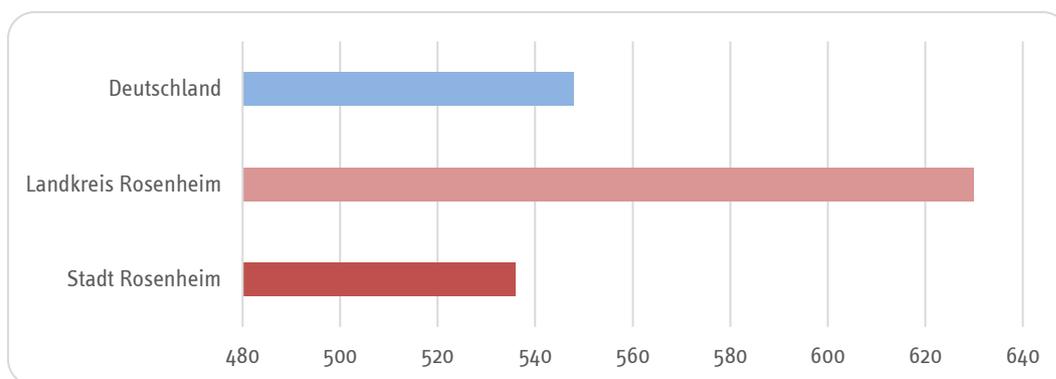
- 100 - 299
- 300 - 599
- 600 - 999
- 1000 und mehr

## Pkw-Bestand

Mit Stand 01.01.2017 sind im Landkreis Rosenheim rund 161.800 Pkw gemeldet. 2014 waren es 151.300 Pkw. Daraus ergibt sich eine Steigerung innerhalb von drei Jahren um 6,5 Prozent. Die Pkw-Dichte liegt im Landkreis bei 630 Pkw pro 1.000 Einwohner (2017). Aufgrund der ländlichen Struktur lässt sich die im Verhältnis zum bundesdeutschen Durchschnitt (548 Pkw pro 1.000 Einwohner) hohe Pkw-Dichte erklären.

In der Stadt Rosenheim sind mit Stand 01.01.2017 rund 33.800 Pkw gemeldet. Auch hier ist die Anzahl der zugelassenen Pkw in den letzten drei Jahren um fünf Prozent gestiegen. Die Pkw-Dichte beträgt in der Stadt Rosenheim 536 Pkw pro 1.000 Einwohner und somit knapp unterhalb des bundesdeutschen Durchschnitts.

**Abbildung 17: Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner**



Quelle: Regionaldatenbank Deutschland: Kraftfahrzeugbestand zum 01.01.2017

## 5.4 Schulstandortentwicklung und Schülerzahlen

### Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

SchülerInnen sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV. Dabei stellen SchülerInnen nicht nur das Groß der Fahrgäste, da sie auf das Verkehrsmittel angewiesen sind, sondern stellen auch die potentiell künftigen ÖPNV-Kunden dar. Für die Angebotsgestaltung sind daher die Schulstandorte und die Schülerzahlen zu betrachten. Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendler zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie den weiterführenden- und Berufsschule. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die SchülerInnen auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen.

Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot durch weiterführende Schulen im Landkreis Rosenheim, welche sich auf alle Regionen des Kreises verteilen. In den Städten und Gemeinden Bad Aibling, Brannenburg, Bruckmühl, Prien, Raubling, Rosenheim und Wasserburg konzentrieren sich auch die weiterführenden Schulen, insbesondere Gymnasien und berufsbildende Schulen. In der nachfolgenden Tabelle ist die Anzahl der Schulen im Landkreis Rosenheim pro Kommune dokumentiert. Diese Schulstandorte sind auch in der Karte Raumstruktur (Abbildung 7) dargestellt. Bei den berufsbildenden Schulen sind auch Berufskollege u. ä. enthalten.

Tabelle 6 gibt einen Überblick über die Schulstandorte sowie – soweit bei der Befragung der Städte und Gemeinden angegeben – die Schüleranzahl Stand 3. Quartal 2016. Nicht aufgeführt sind die 62 Grundschulen im Kreisgebiet mit rund 15.000 Schülern. In allen Städten und Gemeinden sind Grundschulen vorhanden, so dass die Fahrtennachfrage für GrundschülerInnen gering ist.

**Tabelle 6: Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahl**

Kommune	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Bad Aibling	Grund- und Mittelschule	2	224 (Anzahl von Dietrich-Bonhoeffer-Bildungscampus fehlt)
	Realschule	2	
	Gymnasium	1	1450
	Berufsschule	1	
	Wirtschaftsschule	1	
	Waldorfschule	1	ca. 50
	Förderschule	1	180
	Volkshochschule	1	
	Montessori	1	23
Fachoberschule	1		
Bad Endorf	Grund- und Mittelschule	1	
Bad Feilnbach	Mittelschule	1	100
	Volkshochschule	1	
Brannenburg	Mittelschule	1	
	Realschule	2	780 (Anzahl Institut Schloss Brannenburg fehlt)
	Fachoberschule	1	
Bruckmühl	Mittelschule	1	
	Realschule	1	656
	Gymnasium	1	
Edling	Grund- und Mittelschule	1	369
Eiselfing	Mittelschule	1	196
Feldkirchen- Westerham	Grundschulen	3	k.A.
	Mittelschule	1	k.A.
Großkarolinenfeld	Grund- und Mittelschule	1	über 500
Kiefersfelden	Grund- und Mittelschule	1	369
Kolbermoor	Mittelschule	1	
Neubeuern	Grund- und Mittelschule	1	272

Kommune	Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
	Internat	1	180
Oberaudorf	Grund- und Mittelschule	1	
Prien	Mittelschule	1	
	Realschule	2	368 (Anzahl Realschule Prien fehlt)
	Gymnasium	1	
	Förderschule	1	
	Waldorfschule	1	600
	Volkshochschule	1	
Raubling	Mittelschule	1	262
	Gymnasium	1	850
Rohrdorf	Grundschule	1	170
	Montessori	1	380
Rott	Grund- und Mittelschule	1	365
Stephanskirchen	Grund- und Mittelschule		
Tuntenhausen	Grund- und Mittelschule	1	
Wasserburg am Inn	Berufsschule	2	2.200
	Gymnasium	1	
	Mittelschule	1	
	Volkshochschule	1	
	Förderschule	1	125
Rosenheim	Grund- und Mittelschule	3	
	Gymnasium	3	950 (nur Anzahl des Sebastian-Finsterwalder-Gymnasiums)
	Realschule	2	
	Mittelschule	1	
	Förderschule	1	
	Berufsschule	2	

## 5.5 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

Die Bedeutung der Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und Versorgungseinrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr wird vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen.

### **Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte**

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch einen kontinuierlichen Publikumsverkehr aufweisen. Der Hauptsitz des Landratsamts Rosenheim befindet sich in der Stadt Rosenheim. Weitere Bezirksverwaltungen sind auch in Wasserburg und Bad Aibling vorhanden. Weitere zentrale Anlaufstellen wie beispielsweise das Jobcenter für den Landkreis Rosenheim befinden sich ebenfalls in der Stadt Rosenheim. Darüber hinaus sind für die einzelnen Städte und Gemeinden die Verwaltungssitze (meistens Rathäuser) von Bedeutung.

### **Einkaufsstandorte**

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Landkreis Rosenheim geht deutlich hervor, dass das Oberzentrum Rosenheim sowie das Mittelzentrum Wasserburg die größte Magnetfunktion für die Städte und Gemeinden im Kreisgebiet im Einkaufsverkehr besitzen. Es zeigt sich ebenfalls, dass landkreisüberschreitende Ausrichtungen von geringer Bedeutung sind. Auffällig ist ebenfalls, dass die jeweiligen Nachbarkommunen der Städte und Gemeinden als Anziehungspunkt gelten. Welcher Ort für welche Kommune eine Magnetfunktion inne hat, wird aus der Abbildung 18 deutlich.

Wesentlichen Einfluss auf den Einkaufsverkehr haben in erster Linie die Innenstädte. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch die großflächigen Einzelhandelsansiedlungen, welche in allen Teilen des Kreises zu finden sind. Einzelne Ortsteile bzw. kleinere Ortschaften haben kein Angebot an Einkaufsstandorten.

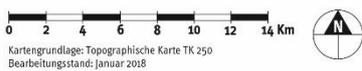
**Abbildung 18: Magnetfunktion**



**Landkreis Rosenheim**

**Magnetfunktionen**

Quelle: Auftaktbefragung



Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250

Bearbeitungsstand: Januar 2018

**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Erhard-Str. 8 34391 Kassel  
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**Verflechtungen**

 Orientierung eines Ortes zu weiteren Orten

## Krankenhäuser und Kliniken

Krankenhäuser und Kliniken sind im Landkreis wichtige Standorte mit teilweise überregionaler Bedeutung für Patienten, Besucher und Angestellte. Vor allem hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im Rahmen der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 5.2) wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtige Aufgabe für den ÖPNV darstellen. Allgemeinkrankenhäuser sind in Wasserburg, Bad Aibling und Rosenheim zu finden. In Wasserburg, Bad Endorf, Bad Aibling, Prien, Aschau, Bad Feilnbach, Brannenburg und Rosenheim befinden sich Fachkliniken. Die Krankenhäuser und Kliniken sind in der Karte Raumstruktur (Abbildung 7) verortet.

**Tabelle 7: Kliniken und Krankenhäuser in Stadt und Landkreis Rosenheim**

Ort	Krankenhaus	Art	Bettzahl	Beschäftigtenzahl
Wasserburg	RoMed Klinik	Allgemein	130	390
Wasserburg	Kbo-Inn-Salzach-Klinikum	Fachklinik		
Vogtareuth	Schön Klinik Vogtareuth	Fachklinik	400	
Bad Endorf	Simssee Klinik	Fachklinik	428	500
Bad Aibling	Schön Klinik Bad Aibling	Fachklinik		
Bad Aibling	RoMed Klinik	Allgemein	140	300
Bad Aibling	Ärztehaus: Medizinisches Versorgungszentrum			
Bad Aibling	Ghersburg	Fachklinik	19	
Prien	RoMed Klinik Prien	Fachklinik	140	320
Prien	Schön Klinik Roseneck	Fachklinik		
Prien	Klinik St. Irmingard	Fachklinik	236	250
Prien	Medical Park Kronprinz	Fachklinik		
Aschau	Orthopädische Kinderklinik	Fachklinik		
Bad Feilnbach	Fachklinik Alpenland	Fachklinik	75	
Bad Feilnbach	Medical Park Blumenhof	Fachklinik		
Bad Feilnbach	Medical Park Reithofpark	Fachklinik		
Brannenburg	Klinik Marinus am Stein	Fachklinik		
Brannenburg	Veramed-Klinik am Wendelstein KG	Fachklinik		
Rosenheim	Schön Klinik Roseneck – Haus Rosenheim	Fachklinik		
Rosenheim	Tagesklinik Rosenheim	Fachklinik	40	
Rosenheim	RoMed Klinik	Allgemein	640	

## **Soziale Einrichtungen**

Ältere Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der Captive-Rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen (vgl. Kapitel 4.5). Daher kommt Seniorenheimen aus der Perspektive des ÖPNV nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen in ihrem Umfeld eine besondere Bedeutung zu, sondern vor allem das vorgehaltene Fahrtenangebot, welches den Menschen eine Möglichkeit zur selbstbestimmten Teilhabe ermöglicht. Das ÖPNV-Angebot hat zusätzlich für Gäste und Besucher der angesprochenen Einrichtungen sowie für die Angestellten der Seniorenheime eine hohe Bedeutung.

## **5.6 Freizeit- und Naherholungsziele**

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß. Hierzu zählen bspw.: private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge oder der Besuch von gastronomischen Einrichtungen. Freizeitziele sind bei der Planung des ÖPNV zu berücksichtigen. Neben Sportstätten, z.B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten für den ÖPNV planbare Ziele, welche auf der Karte „Raumstruktur“ verortet sind.

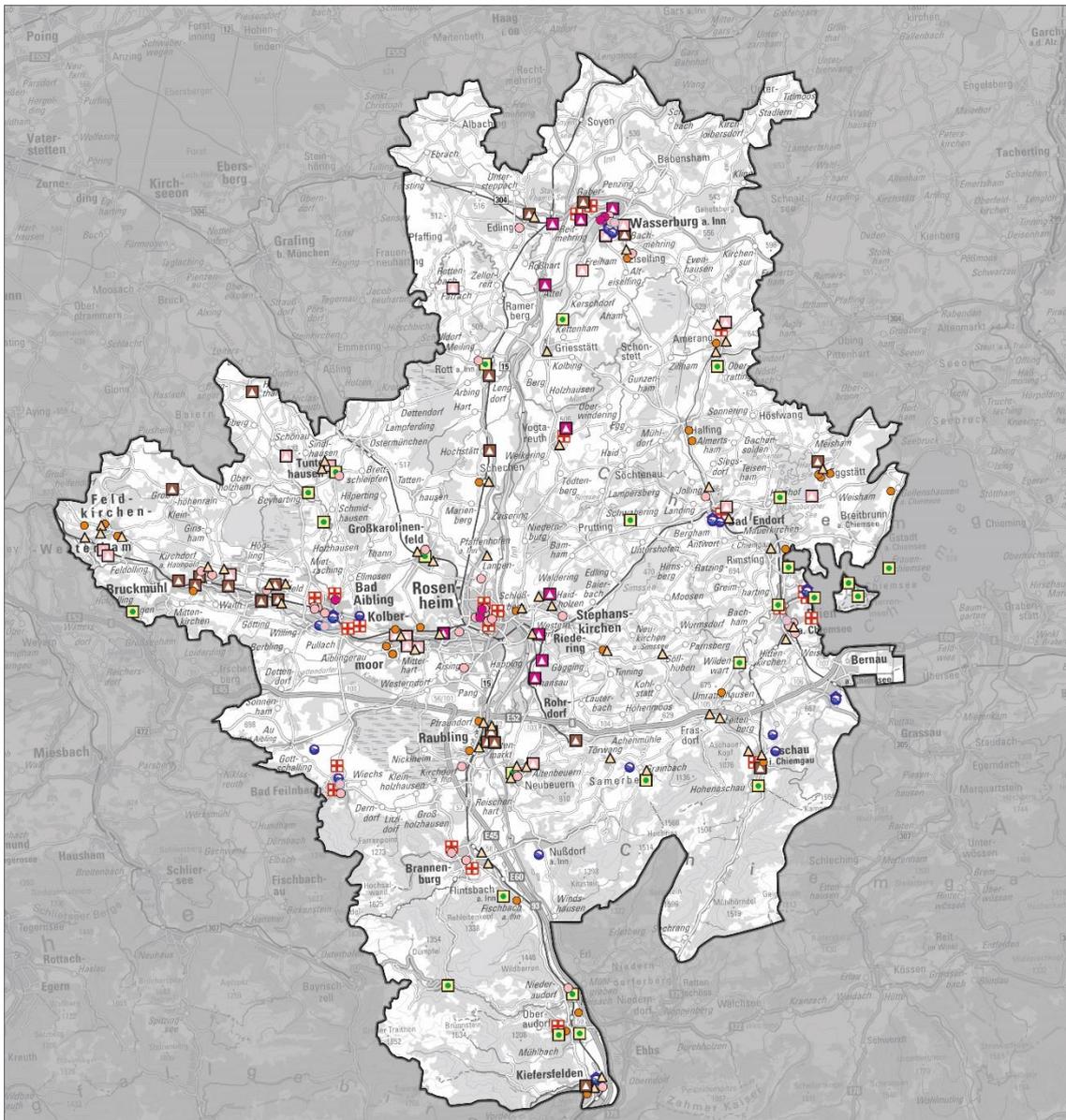
Verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote sowie die vielfältige Naturlandschaft bieten hohen Erholungswert innerhalb des Kreises Rosenheim. Durch seine Lage im Alpenvorland und zahlreicher Seen ist der Landkreis insbesondere im Sommer touristisch geprägt. Folgende für den ÖPNV relevante Ziele sind im Landkreis Rosenheim sowie in der Stadt Rosenheim im Freizeitbereich zu finden:

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| ■ Berge                | ■ Fahrradwege            |
| ■ Seen                 | ■ Schwimmbäder/Freibäder |
| ■ Historische Städte   | ■ Verschiedene Museen    |
| ■ Schlösser und Gärten | ■ Kino und Theater       |

Besonders hervorgehoben werden die touristischen Ziele im südlichen Teil des Landkreises sowie rund um den Chiemsee.

Um die bestehenden Verkehrsbelastung zu mindern sowie den Nachhaltigkeitsgedanken auch im Zusammenhang mit dem Tourismus zu stärken, wurde eine vertiefende Betrachtung zur verbesserten Anbindung der Tourismusziele mit dem ÖPNV im Landkreis Rosenheim untersucht (siehe Anlage Tourismusuntersuchung).

**Abbildung 19: Raumstruktur: Verortung von relevanten Zielen in Stadt und Landkreis Rosenheim**



<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p> <p><b>Raumstruktur</b></p> <p>Quelle: Auftragsbefragung zum Nahverkehrsplan sowie Internetrecherchen</p> <p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km</p> <p>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250          Bearbeitungsstand: Januar 2018</p> <p><b>plan:mobil</b></p> <p>VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG          Ludwig-Erhard-Straße 8 34331 Kassel          info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de</p>	<p><b>Versorgung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△ Einzelhandelsschwerpunkte</li> <li>⊞ Krankenhaus/ Klinik</li> <li>● Seniorenheime</li> </ul>	<p><b>Freizeit und Naherholung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♻️ Hallenbad oder Hallen- und Freibad</li> <li>⦿ Freibad</li> <li>🏠 Freizeitziel (Naherholung, Sehenswürdigkeit)</li> </ul>		
	<p><b>Arbeitsplatzschwerpunkte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🏢 Arbeitsplatzstandorte (&gt;200 Beschäftigte)</li> <li>🏢 Arbeitsplatzstandorte (&gt;400 Beschäftigte)</li> <li>🏢 Arbeitsplatzstandorte (&gt;600 Beschäftigte)</li> </ul>	<p><b>Schulen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Berufsschulen</li> <li>● weiterführende Schulen</li> <li>● auslaufende Schulen</li> <li>● Weiterbildende Schulen</li> </ul>	<p><b>Grenzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Gemeindegrenze</li> <li>— Kreisgrenze</li> </ul>	

## 5.7 Zusammenfassung

Der Landkreis Rosenheim ist, als Kreis im ländlichen Raum, geprägt von zahlreichen kleineren Streusiedlungen, aber auch kompakte, gewachsene Siedlungskerne, die von Neubaugebieten umfasst werden sind hier zu finden. Der Stadt-Umlandbereich Rosenheim beheimaten über 45% der gesamten EinwohnerInnen von Stadt und Landkreis Rosenheim. Die Gesamtbevölkerungszahl des Landkreises sowie der Stadt Rosenheim sind leicht steigend, gleichzeitig werden wohl insbesondere in den eher ländlich geprägten Räumen die Merkmale des demografischen Wandels, wie die zunehmende Alterung der Bevölkerung, zu verzeichnen sein.

Vor allem in den zentralen Orten (allen voran Stadt Rosenheim) liegen für den ÖPNV wesentliche Ziele. Aber auch im weiteren Kreisgebiet bestehen weitere relevante Ziele, wozu auch Bahnhöfe mit Zugang zum SPNV gehören. Für den ÖPNV bedeutende Ziele liegen hier neben dem Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr auch im Freizeit- und Tourismusbereich.

Schulstandorte mit Mittel- und Oberstufe sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die SchülerInnen auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule zu kommen.

Insgesamt ist aus dem Landkreis eine starke Ausrichtung auf die Stadt Rosenheim gegeben. In der Stadt sind neben dem Zentrum auch die Gewerbegebiete am Stadtrand von Bedeutung.

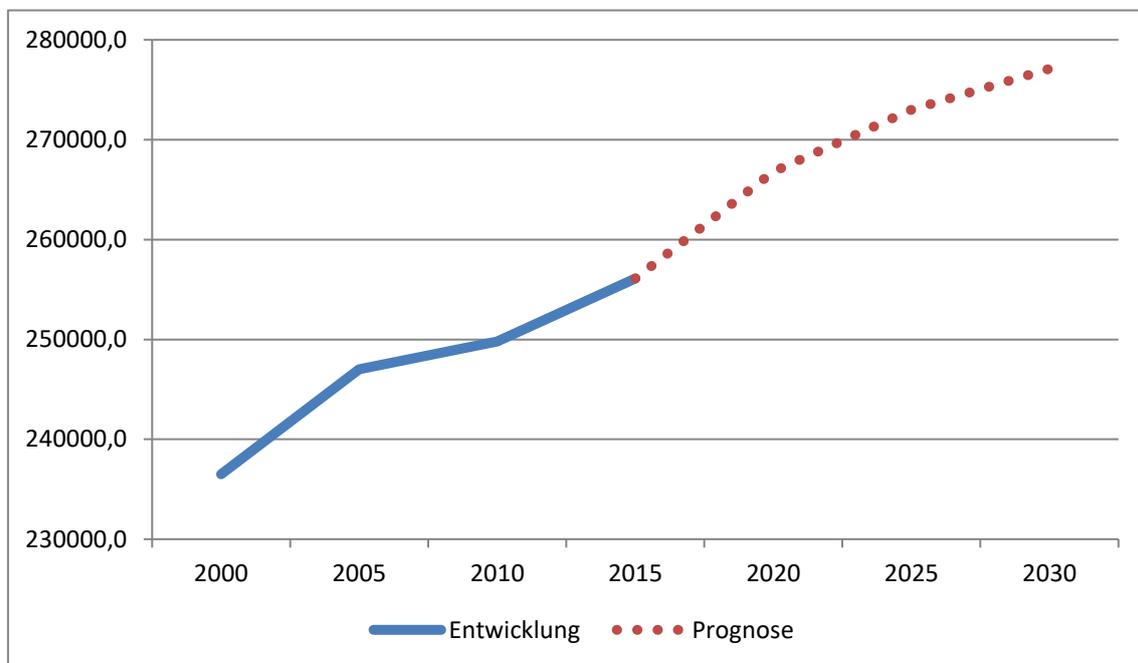
## 6 Prognose

### 6.1 Einwohnerprognose und demographische Veränderungen

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Rosenheim wird mittelfristig weiterhin von Wachstum gekennzeichnet sein. Eine Vorausschätzung des Bayerischen Landesamts für Statistik aus dem Jahr 2016 rechnet bis zum Jahr 2030 mit einem Zuwachs der Bevölkerung Rosenheims um 8,2 % auf 277.100 Einwohner. Als Ausgangszahl werden 256.100 Einwohner im Jahr 2015 zugrunde gelegt. Innerhalb des Landkreises wird eine räumlich differenzierte Entwicklung prognostiziert (siehe auch Karte Bevölkerungsentwicklung und Prognose, Abbildung 9).

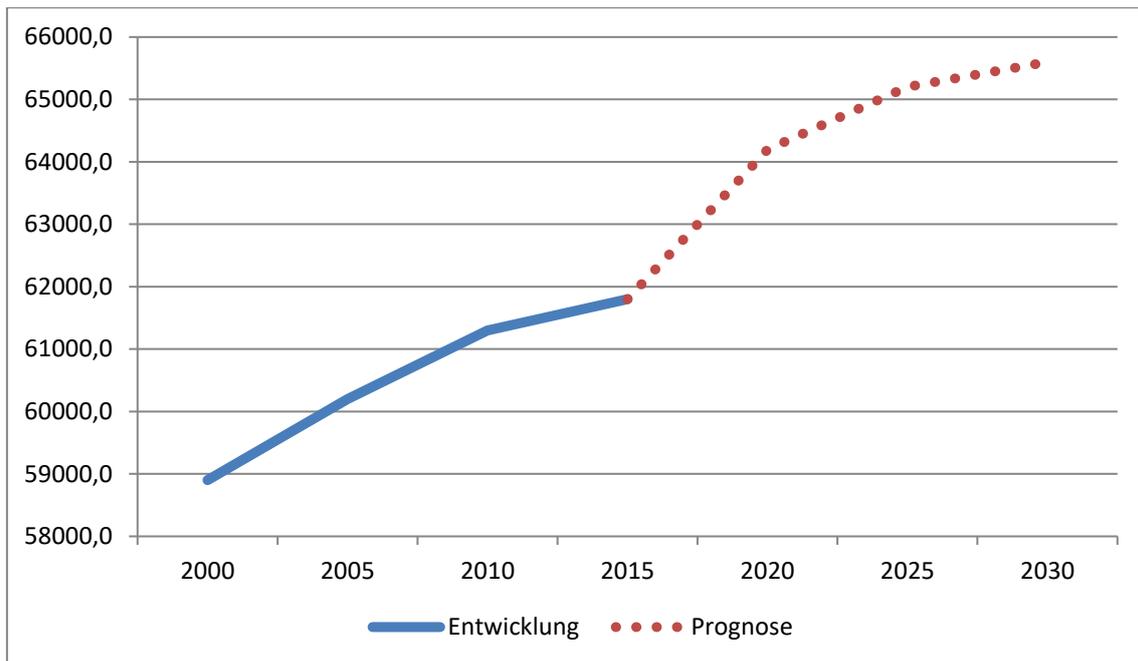
Der Stadt Rosenheim wird ebenfalls ein Bevölkerungswachstum prognostiziert. Bis 2030 wird die Bevölkerungszahl um ca. 3.800 Einwohner ansteigen (+6,1%).

**Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung und –prognose für den Landkreis Rosenheim**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Bayerisches Landesamt für Statistik (2016): Regionalisierte Bevölkerungsvorausbe-  
 rechnung für Bayern bis 2035 sowie Bevölkerungsstand

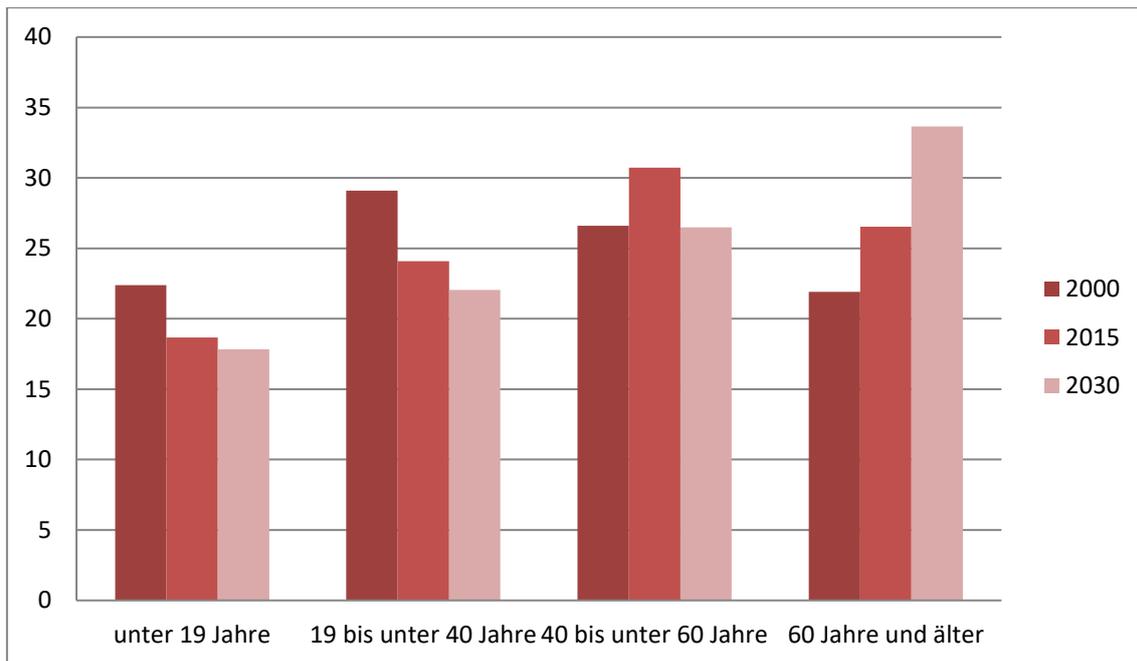
**Abbildung 21: Bevölkerungsentwicklung und –prognose für die Stadt Rosenheim**



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Bayerisches Landesamt für Statistik (2016): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 sowie Bevölkerungsstand

Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung wird im Folgenden auch die Veränderung in verschiedenen Altersgruppen dargestellt. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für die Angebotsgestaltung.

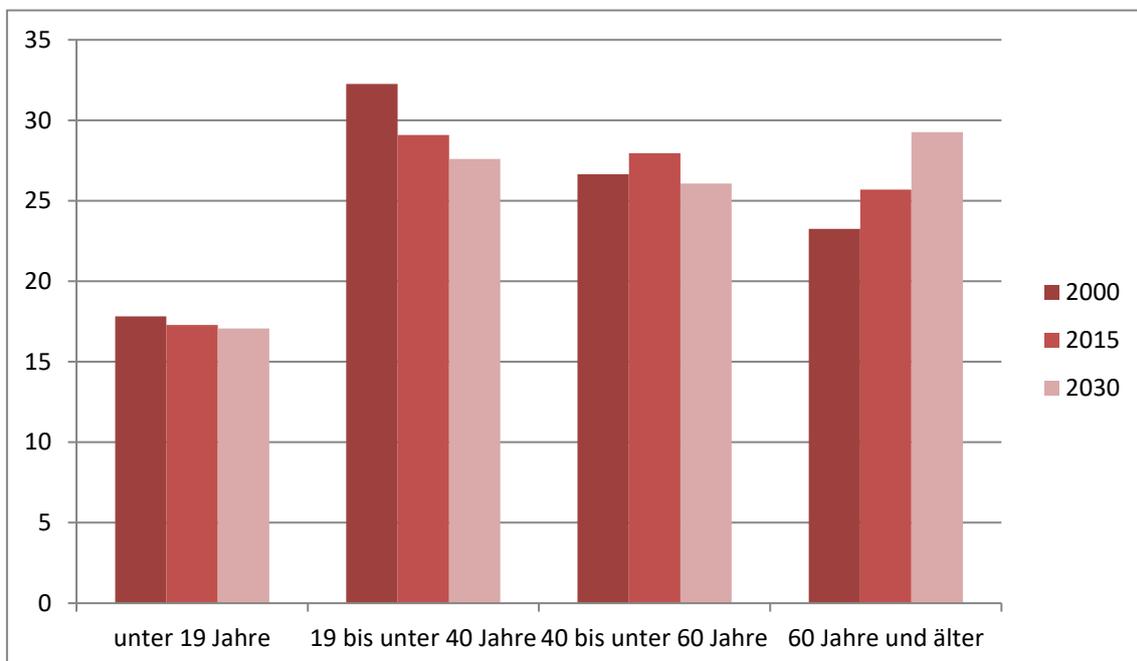
**Abbildung 22: Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Rosenheim im Zeitvergleich**



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2016): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035

Während der Anteil der Altersgruppe der unter 19-Jährigen relativ konstant bleibt, ist in den Gruppen der 19 bis 40-Jährigen und der 40 bis unter 60-Jährigen ein Verlust ablesbar. Grundsätzlich ist im Landkreis Rosenheim eine Alterung der Gesellschaft zu erwarten. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen ist zukünftig auch das zielgruppenspezifische Service-Angebot weiterzuentwickeln.

**Abbildung 23: Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Rosenheim im Zeitvergleich**



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2016): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035

Während die Altersgruppen der 19 bis unter 40-Jährigen bzw. die der 40 bis unter 60-Jährigen relativ konstant bleiben, gibt es einen leichten Zuwachs der unter 19-Jährigen. Insgesamt erfährt die Gruppe der über 60-Jährigen den stärksten Zuwachs, auch für die Stadt Rosenheim ist somit mit einer Alterung der Gesellschaft zu rechnen.

Der demographische Wandel hat zur Folge, dass die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Andererseits hat der demografische Wandel Auswirkungen auf die Infrastrukturausstattung von Siedlungen im ländlichen Raum. Dies hat neben dem reinen Rückgang der Bevölkerung langfristig Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nur gering zu beeinflussen ist, muss dem Aspekt der Wanderung auf der Betrachtungsebene des demographischen Wandels ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen geboten werden und sie dadurch im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Dabei ist der ÖPNV als Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

## 6.2 Siedlungsstruktur

Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Tätigkeiten zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können. Für die nächsten Jahre sind folgende Siedlungsentwicklungen in der Stadt und Landkreis Rosenheim geplant:

**Tabelle 8: Zukünftige Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklung bis ca. 2025**

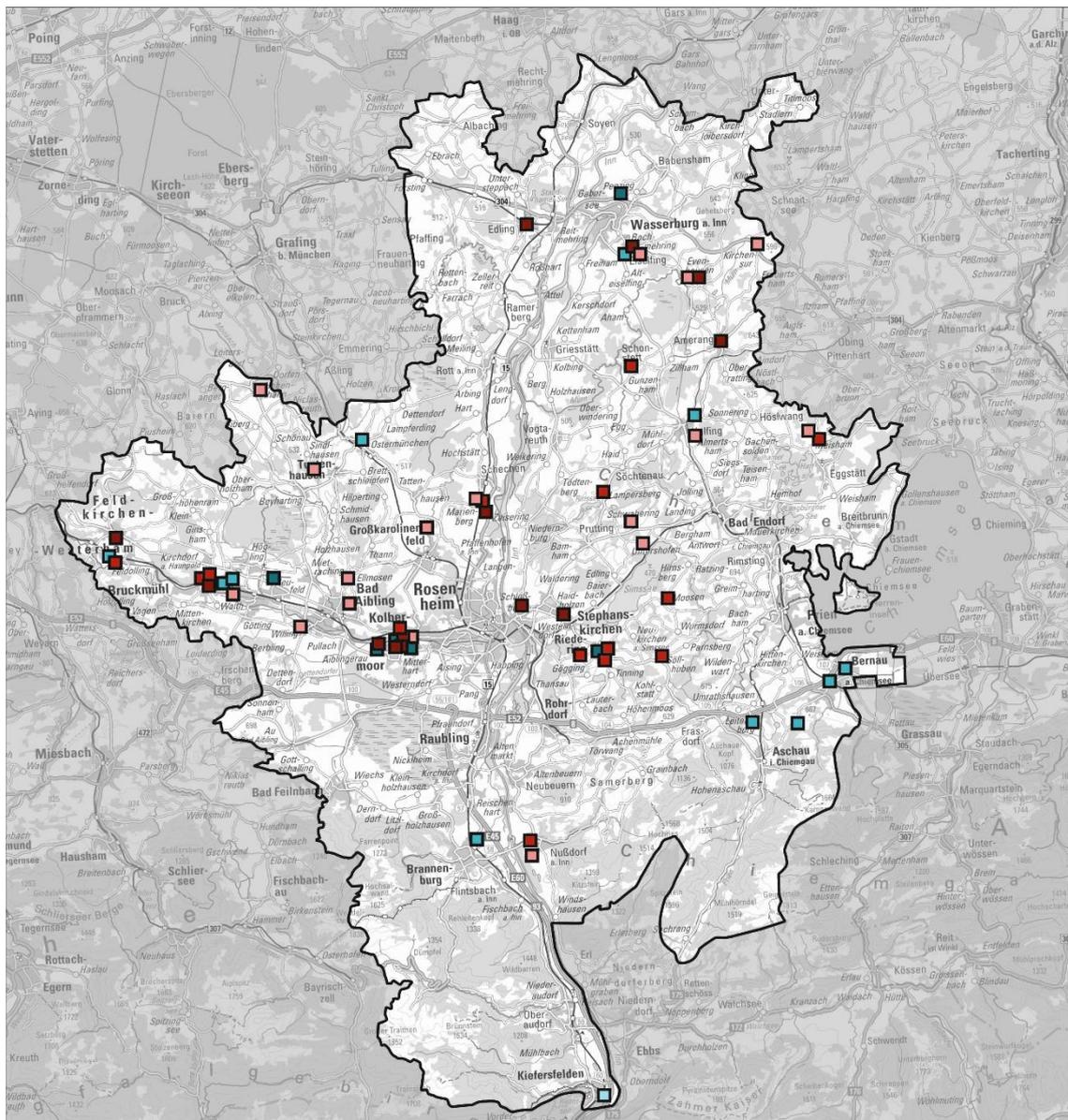
Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Albaching	-	-	-
Amerang	164 WE	-	Hotel Garni
Aschau im Chiemgau	-	5,2 ha	-
Babensham	-	7 ha	-
Bad Aibling	9 ha	-	-
Bernau	-	-	Regionalbad
Brannenburg	1,6 ha		-
Bruckmühl	256 WE + 4 ha	13,2 ha	Bürger- und Kulturhaus, Ballsporthalle, Rathausenerweiterung, Kindertagesstätte, geriatrische Rehaklinik, Altenwohn- und Pflegeheim, BRK-Wachgebäude, Naherholungsflächen
Chiemsee	-	-	-
Edling	5,5 ha	-	-
Eggstätt	50 WE	-	-

<b>Gemeinde / Stadt</b>	<b>Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)</b>	<b>Gewerbe (Hektar)</b>	<b>Weitere Flächenentwicklung</b>
Eiselfing	80-82 WE	7-8 ha	-
Feldkirchen-Westerham	85 WE	2 ha	Versorgungszentrum
Frasdorf	k.A.	k.A.	Eventcafé
Griesstätt	k.A.	k.A.	-
Großkarolinenfeld	2,5 ha	k.A.	Rathausneubau
Gstadt am Chiemsee	k.A.	k.A.	-
Halfing	10-15 Bauparzellen	1,5 ha	-
Höslwang	Ungeklärt	Ungeklärt	-
Kiefersfelden	0,4 ha	0,5 ha	-
Kolbermoor	1.070-2.005 WE + 3 ha	19,1 ha	-
Nußdorf am Inn	30 WE	k.A.	-
Pfaffing	1 ha	k.A.	-
Prien am Chiemsee	k.A.	k.A.	Jugendherberge
Prutting	k.A.	k.A.	-
Riedering	12,5 ha	5 ha	-
Rohrdorf	k.A.	k.A.	-
Schechen	105 WE	k.A.	-
Schonstett	35 Parzellen	k.A.	-
Söchtenau	58 WE	k.A.	-
Stephanskirchen	280 WE	k.A.	-
Tuntenhausen	6,5 ha	4,5 ha	-
Vogtareuth	k.A.	k.A.	Café
Wasserburg am Inn	207 WE	k.A.	Klinik-Neubau Nachfolgenutzung Kliniken
Rosenheim	ca. 1.000 WE	20,2 ha	

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2017

Die räumliche Verortung der geplanten Entwicklungen sind auch in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 24: Flächenentwicklungen im Landkreis Rosenheim**



**Landkreis Rosenheim**

**Entwicklungsgebiete im Landkreis Rosenheim**

Quelle: Auftragsbefragung Städte und Gemeinden



Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250

Bearbeitungsstand: April 2019



VERKEHRSKONZEPTE  
 MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Erhard-Str. 8 | 34131 Kassel  
 info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

**Gewerbeflächenentwicklung bis 2025**

- unter 1 Hektar
- 1 bis 5 Hektar
- über 5 Hektar

**Siedlungsflächenentwicklung bis 2025**

- 0-19 WE
- 20-49 WE
- über 50 WE

Abbildung 25: Entwicklungsgebiete in der Stadt Rosenheim



**Stadt Rosenheim**

**Entwicklungsgebiete  
Stadt Rosenheim**

Quelle: Stadt Rosenheim, Stand Juli 2018

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 Km

Bearbeitungsstand: November 2018



**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Strasse 8 34135 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**Entwicklungsgebiete**

- Wohnen
- Gewerbe
- Mischgebiet

**ÖPNV-Angebot**

- SPNV
- Bahnhof

### 6.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes

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

- Hohe Pendlerdynamik in der Metropolregion München
- Stadt Rosenheim als Magnet für die Städte und Gemeinden im Landkreis Rosenheim
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium bleibt konstant bestehen bzw. steigt leicht an

### 6.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

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

### 6.5 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Die Verkehrsmittelwahl wird besonders in Städten nicht nur von den persönlichen Präferenzen, sondern auch vom Angebot bestimmt. Die Pkw-Besitzrate ist in dichten innerstädtischen Wohnquartieren geringer als am Stadtrand und dem ländlichen Umland, die Besitz- und Nutzungserfordernis eines eigenen Pkws sinkt mit der besseren Erreichbarkeit alltäglicher Ziele mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Bei jungen Erwachsenen lässt sich diese Entwicklung bereits seit einigen Jahren erkennen, so ist der Anteil der 18-29-jährigen Autobesitzer seit 2000 von rund 13% auf knapp 6% zurückgegangen.<sup>14</sup>

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

---

<sup>14</sup> ADAC-Motorwelt (12/2011)

## 6.6 Zukünftige Planungen im Verkehrssystem

- Optimierungen entlang der Mangfalltalbahn durch Maßnahmen am Bahnhof Kolbermoor, Bad Aibling, Feldolling, Westerham, Heufeld sowie Bruckmühl zur Erhöhung der Fahrplanstabilität.
- Elektrifizierung der Strecke Ebersberg – Wasserburg zur Verlängerung der S-Bahn-München bis zum Knoten Wasserburg Bahnhof als Express-S-Bahnen (in Zusammenhang mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke S-Bahn München).

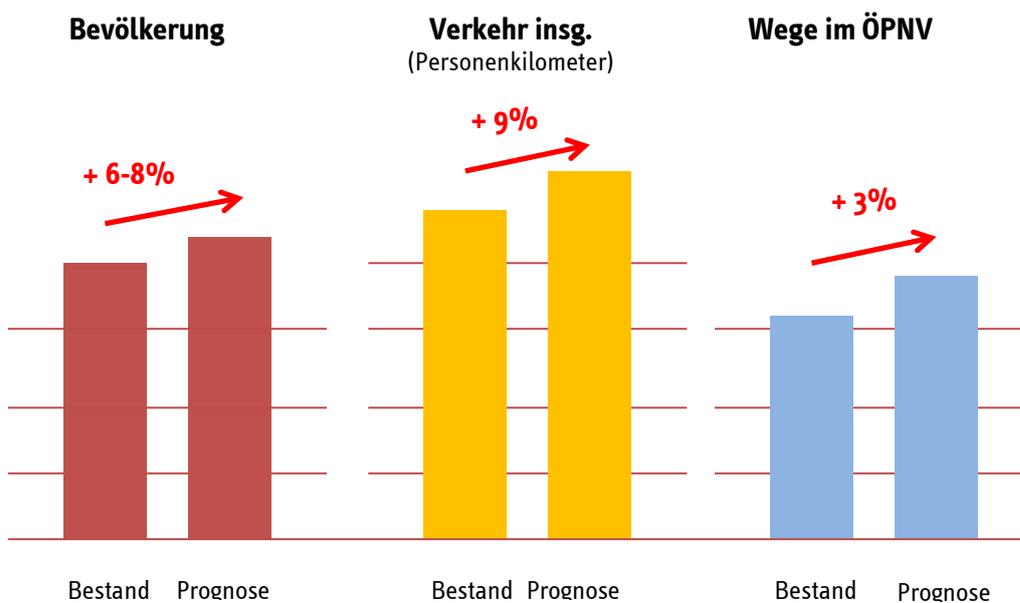
## 6.7 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

- Das prognostizierte Bevölkerungswachstum in Stadt und Landkreis Rosenheim wird dazu führen, dass zukünftig die Summe der zurückgelegten Wege und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch zunehmen wird.
- Gleichzeitig führt die demographische Entwicklung zu einer Erhöhung des Anteils älterer Menschen. Ältere Menschen werden zukünftig nicht grundsätzlich weniger Wege zurücklegen, während davon auszugehen ist, dass die zurückgelegten Distanzen geringer werden (Effekt auf Personenkilometer)
- Die Lage von Stadt und Landkreis Rosenheim innerhalb der Metropolregion München führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen. Insbesondere die Großstädte München und Salzburg haben für Stadt und Landkreis Rosenheim Bedeutung als Finanz-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und stellen die großen Luftverkehrsdrehscheiben im Südosten dar.
- Auch innerhalb des Landkreises vor allem zu den nächstgelegenen Ober- und Mittelzentren bestehen wichtige Verflechtungen. Die Stadt Rosenheim übernimmt für die Städte und Gemeinden im Landkreis die oberzentrale Versorgungsfunktion ein. Die Anziehungskraft einzelner Stadtbereiche (z. B. Innenstadt oder Aicherpark) wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen und damit zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird zukünftig eine optimierte verkehrliche Anbindung erforderlich.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Stadt und im Landkreis Rosenheim ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine bundesweite Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Füh-

erscheinungsquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist zudem ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt. In Stadt und Landkreis Rosenheim sind in den letzten Jahren jedoch steigende Motorisierungsgrade festzustellen.

- Aktuell und auch zukünftig wird eine Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel bestehen, was durch günstigere Anschaffungskosten von Pedelecs verstärkt wird. Auch in topographisch ausgeprägteren Gebieten wie im Landkreis Rosenheim, ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil steigen wird.
- Ebenso ist von einem Wachstum der intermodal oder mit Sharing-Angeboten zurückgelegten Wege auszugehen.
- Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen sowie der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Rahmenbedingungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

**Abbildung 26: Abschätzung der Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen im ÖPNV) bis 2030**



Zusammenfassend wird festgestellt, dass das öffentliche Mobilitätsangebot den Anforderungen nach umweltverträglichen und gesundheitsfördernden Grenzwerten sowie den Anforderungen einer wachsenden Region Rechnung tragen muss. Ein Ausbau des Bedienungsangebots mit weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen ist unabdingbar, um Stadt und Landkreis Rosenheim mit einem lebenswerten Klima für Einwohner und Gäste auch ohne Kfz täglich zugänglich und attraktiv zu halten.

## 7 Anforderungsprofil

### 7.1 Allgemeine Rahmenziele

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

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

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

Das Ziel der Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV<sup>15</sup> ist in Zusammenarbeit aller gesetzgebenden (Bund und Land) und ausführenden (relevanten) Akteure (u. a. Stadt Rosenheim, Landkreis Rosenheim, Gemeinden/ Städte, Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen) zu erreichen. Mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan sind dazu die wesentlichen Grundlagen

---

<sup>15</sup> Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

zu erarbeiten, konkrete Ziele für den Geltungszeitraum des NVP zu formulieren sowie einen längerfristigen Ausblick für die Frist des PBefG zum 1. Januar 2022 zu geben.

## 7.2 Leitbild der Nahverkehrsplanung für die Stadt und den Landkreis Rosenheim

### 7.2.1 Differenzierung des Nahverkehrsraumes

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

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

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

- Rosenheim Stadt, engerer Stadt-Umland-Bereich sowie radiale Beziehungen aus der Region mit hoher Verkehrsnachfrage (Entwicklungachsen) im Verdichtungsraum

In diesen Gebieten bzw. auf diesen Relationen kann ein **hochattraktiver ÖPNV** angeboten werden, der die Mobilitätsbedürfnisse weitgehend abdeckt. Der ÖPNV soll in der Stadt und im verdichteten Stadt-Umland-Bereich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, indem er eine Entlastung vom MIV ermöglicht. Dazu sind Steigerungen der Fahrgastzahlen durch eine erhöhte Marktpotenzialaus-schöpfung auf diesen Relationen anzustreben. Da in diesen Bereichen die negativen Folgen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind (Verlangsamung des Verkehrsflusses durch die hohen Verkehrsmengen, räumliche Nutzungskonflikte durch Halten, Parken, Ein- und Aussteigen) und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, soll der ÖPNV planerisch gegenüber dem MIV bevorzugt werden. Die Aufgabenträger achten hierbei auf ein sachgerechtes Miteinander zwischen ÖPNV und MIV.

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

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

- Mittelzentren, Verkehrsströme/Hauptströme innerhalb des Verdichtungsbereichs, Entwicklungsachsen mit Ausrichtung auf den Verdichtungsraum bzw. das Oberzentrum Rosenheim

Auch hier kann zumindest auf **Hauptrelationen ein attraktiver ÖPNV** angeboten werden, der gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive **Erreichbarkeit der mittelzentralen Orte** sowie ggf. deren Verbindung untereinander und mit höherstufigen zentralen Orten. Der Verdichtungsraum Rosenheim sowie die Stadt- und Umlandbereiche werden nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz ebenfalls zu den Gebieten mit hoher Verkehrsnachfrage gerechnet, in denen analog zur Stadt Rosenheim ein vertaktetes Bedienungsangebot vorgehalten werden soll. Ferner sind auf den wichtigen Achsen aus dem ländlichen Raum in Richtung Oberzentrum Rosenheim und den umschließenden Verdichtungsraum konkurrenzfähige Angebote zu etablieren bzw. zu sichern.

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

#### ■ Allgemeiner ländlicher Raum

Aufgrund der geringeren Personenverkehrsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials soll (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier ein **ÖPNV-Grundangebot** vorgehalten werden, das zwar eine Alternative zum MIV darstellt, aber vielfach gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig sein kann, bezogen auf Reisegeschwindigkeit und Direktheit bei der Anbindung sämtlicher Ziele. Neben einer Verbesserung des allgemeinen Linienverkehrs im Sinne eines verlässlichen Grundtaktes soll in den ländlichen Gebieten darauf hingewirkt werden, dass der Schul- und Werksverkehr soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr integriert wird. Ineffiziente Angebotsformen mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung können in diesen Gebieten auch durch nachfragegesteuerte, kosteneffizientere Angebotsformen ergänzt werden.

## 7.2.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum

Die **gezielte, wirksame Stärkung von Korridoren und Verbindungen mit Rückgratfunktion für das Gesamtnetz** im Landkreis Rosenheim hat Vorrang vor der flächenhaften Verbesserung mit geringer nachfragerelevanter Wirksamkeit. Die weitere Ausgestaltung des ÖPNV soll neben der Erfüllung der Bedürfnisse des auch zukünftig starken Berufs- und Schulverkehrs sowie der Sicherung einer selbstbestimmten Mobilität für alle Nachfragegruppen auch neue Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr erschließen. Das Angebot soll stärker auf diese Kundengruppen ausgerichtet und vermarktet werden.

- Die Schienenstrecken stellen attraktive Verbindungen innerhalb der Region und auch zu den benachbarten Zentren dar. Entsprechend den Zielen des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes soll der Schienenverkehr vom Freistaat Bayern als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und weiter ausgebaut werden. Das Angebot des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs soll auf den SPNV ausgerichtet sein und mit diesem vernetzt werden.
- Die Angebotsstrukturen sind zukünftig noch übersichtlicher und für die Fahrgäste und potenziellen Nutzerinnen und Nutzer leicht begreifbar zu gestalten. Unterschiedliche Linienführungen auf einer Linie im Tages- und Wochenverlauf sind weitgehend abzubauen.
- Der Schulverkehr stellt heute und auch zukünftig eines der Hauptnachfragepotenziale im ÖPNV dar. Kapazitätsengpässe infolge der hohen Spitzenbelastungen begrenzen in diesen Zeiten die Möglichkeiten für die Gewinnung anderer Fahrgastgruppen. Verbesserungen in den

Schulverkehren sollen auch bei sich verändernden Schülerzahlen die Schülerbeförderung unter Gewährleistung eines Mindestbeförderungskomforts sicherstellen. Darüber hinaus ist der Abbau der durch die Schulverkehre verursachten Kapazitätsengpässe anzustreben, um Spielräume zur Verlagerung von zeitgleichen Berufsverkehren vom Kfz auf den ÖPNV zu ermöglichen.

- Die Verknüpfung zwischen Individualverkehr und ÖPNV soll durch die Entwicklungen multi- und intermodaler Schnittstellen auch unter Einbezug des Themenfeldes der Elektromobilität gestärkt werden.

### **7.3 Anforderungen an die Angebotsqualität**

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

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

Die Qualitätsstandards sind für alle in Stadt und Landkreis Rosenheim derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

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

Für die nachfolgenden Merkmale werden Anforderungen formuliert:

- Verkehrsmiteinsatz
- Verkehrszeiten
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen
- Beförderungsqualität
- Sicherheit im ÖPNV
- Tarifangebot und Vertrieb

- Marketing und Kommunikation
- Qualitätsmanagement

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

## **7.4 Anforderungen an den Verkehrsmiteinsatz**

Kriterien für die Wahl des Fahrzeugeinsatzes sind in der Regel

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

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

## **7.5 Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrszeiten**

Es werden Verkehrszeiten definiert, die in Kombination mit der Bedienungshäufigkeit die Bedienungs- qualität des ÖPNV beschreiben. Durch die Verkehrszeiten wird der Bedienungszeitraum in Stadt und Landkreis Rosenheim festgelegt. Für die Festlegung der Verkehrszeiten werden tageszeittypische Strukturen von Wirtschaft und Bevölkerung berücksichtigt:

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

Bei dieser Betrachtung wird grundsätzlich nach der Normalverkehrszeit (NVZ), der Hauptverkehrszeit (HVZ), der Schwachverkehrszeit (SVZ) und einer Nachtverkehrszeit (NaVZ) unterschieden. Ausnahmen von den dargestellten Verkehrszeiten sind im begründeten Einzelfall möglich. Abbildung 27 stellt die Verkehrszeiten für die verschiedenen Verkehrstage im Tagesgang dar.

Abbildung 27: Verkehrszeiten im Landkreis Rosenheim

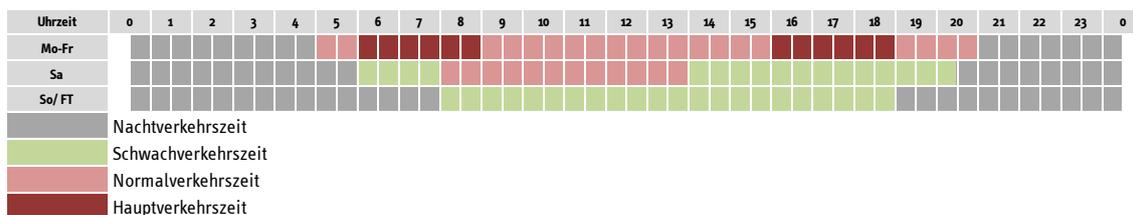


Tabelle 9: Definition der Verkehrszeiten Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage

Verkehrszeit	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	LK Rosenheim	Stadt Rosenheim	LK Rosenheim	Stadt Rosenheim	LK Rosenheim	Stadt Rosenheim
Schwachverkehrszeit I	05:00 – 06:00	wie Gesamt- raum	06:00 – 08:00	wie Gesamt- raum	08:00 – 18:00	wie Ge- samtraum
Hauptverkehrszeit I	06:00 – 09:00	wie Gesamt- raum	-	-	-	-
Normalverkehrszeit	09:00 – 16:00	wie Gesamt- raum	08:00 – 14:00	08:00 – 18:00	-	-
Hauptverkehrszeit II	16:00 – 19:00	16:00 – 19:30	-	-	-	-
Schwachverkehrszeit II	19:00 – 21:00	19:30 – 22:00	14:00 – 20:30	18:00 – 22:00	-	-
Nachtverkehrszeit	21:00 – 05:00	22:00 – 05:00	20:30 – 06:00	22:00-06:00	18:00 – 08:00	wie Ge- samtraum
Ergänzung	Verdichtung im Schulver- kehr zu rele- vanten Zeiten	Verdichtung im Schulver- kehr zu rele- vanten Zeiten	-	-	-	-

- Normalverkehrszeit (NVZ)  
 Die NVZ ist durch ein mittleres Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Sie orientiert sich an den Zeiträumen gängiger Ladenöffnungszeiten an Werktagen sowie an Samstagen, außerhalb der Zeitfenster der HVZ. Die NVZ ist charakterisiert durch einen Schwerpunkt an Einkaufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehren.
- Hauptverkehrszeit (HVZ)  
 Die HVZ bilden innerhalb der NVZ die Spitzenzeiten ab, in denen erhöhte Kapazitäten (dichteres Bedienungsangebot, ggf. größere Fahrzeuge) erforderlich sind. Die HVZ ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehren. Die Verkehre in die-

sem Zeitfenster sind zeitlich stark an den Beginn sowie das Ende der Schulen, sowie die Arbeits- und Ladenöffnungszeiten an Arbeits- und Einkaufsstandorten geknüpft.

- **Schwachverkehrszeit (SVZ)**  
 Die SVZ umfasst den Frühverkehr an Werktagen vor der morgendlichen HVZ sowie den Spätverkehr nach der abendlichen HVZ. An Wochenenden umfasst die SVZ die Zeitfenster außerhalb der NVZ. Der Verkehrszweck der ÖPNV-Nutzer bildet sich schwerpunktmäßig aus Freizeitverkehren.
- **Nachtverkehrszeit (NaVZ)**  
 Die NaVZ umfasst den Betrieb des ÖPNV während den Nachtstunden sowie den frühen Morgenstunden. Ein ÖPNV-Angebot insbesondere in dieser Verkehrszeit ist abhängig von den Bedarfen im Freizeitverkehr und den Finanzierungsmöglichkeiten.

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

## **7.6 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung**

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

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

## **7.7 Netzhierarchie**

Da sich die Nachfrage innerhalb des Landkreises, aber auch innerhalb der Stadt Rosenheim, nach Bevölkerungsdichte bzw. Bevölkerungszahl unterscheidet, sollte auch das ÖPNV-Angebot der Nachfrage entsprechend gestaltet werden.

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

#### ■ Hauptkorridore

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

#### ■ Nebenkorridore

Linien innerhalb der Nebenkorridoren zeichnen sich vermehrt durch Erschließungsfunktionen aus und sind mit systematischen Umsteigemöglichkeiten auf die Fahrpläne und Angebote der Hauptkorridore auszurichten (dabei Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsystems (RBL), um Anschlüsse sicherzustellen). Sie stellen überwiegend die Verbindung von den größeren Gemeindehauptorten zu den Mittelzentren her. Hierzu zählen auch die Stadt- und Ortsverkehre in den Mittelzentren.

#### ■ Ergänzungskorridore

Verkehre in den Ergänzungskorridoren sowie zeichnen sich hauptsächlich durch Erschließungsfunktionen aus und sind in der Regel auf die Bedürfnisse im Schülerverkehr ausgerichtet, bieten darüber hinaus ein vertaktetes Angebot im Tagesverlauf. Sie sehen eine bedarfsgerechte Anbindung kleinerer Gemeindehauptorte an die Haupt- und Nebenkorridore vor.

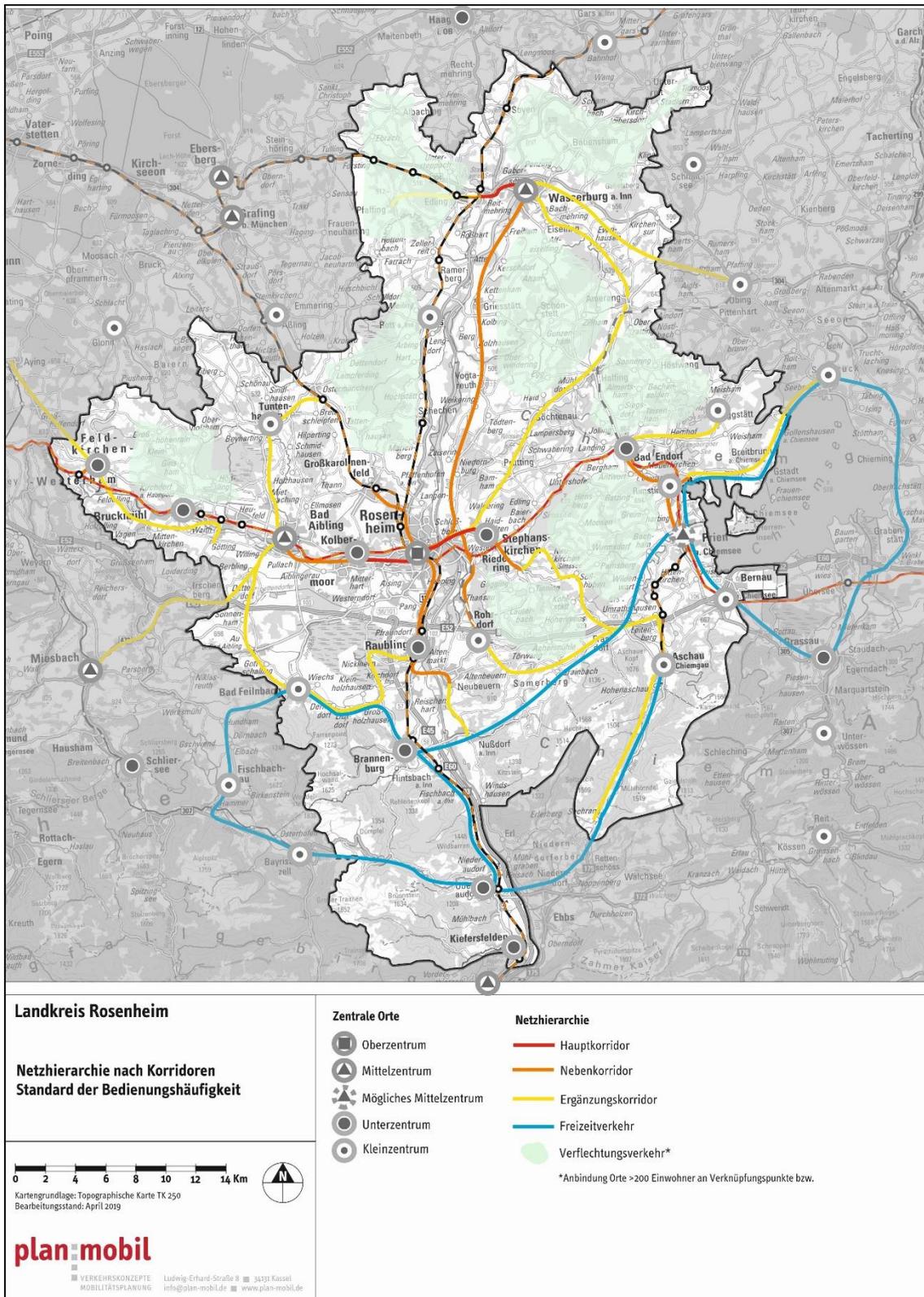
#### ■ Verflechtungsverkehre

Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtlicher Sondernachfrage im Sinne bedarfsgerechter Verkehre ohne explizite Vertaktung sowie die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Gemeindehauptorte bzw. Versorgungsstandorte.

#### ■ Freizeitverkehre

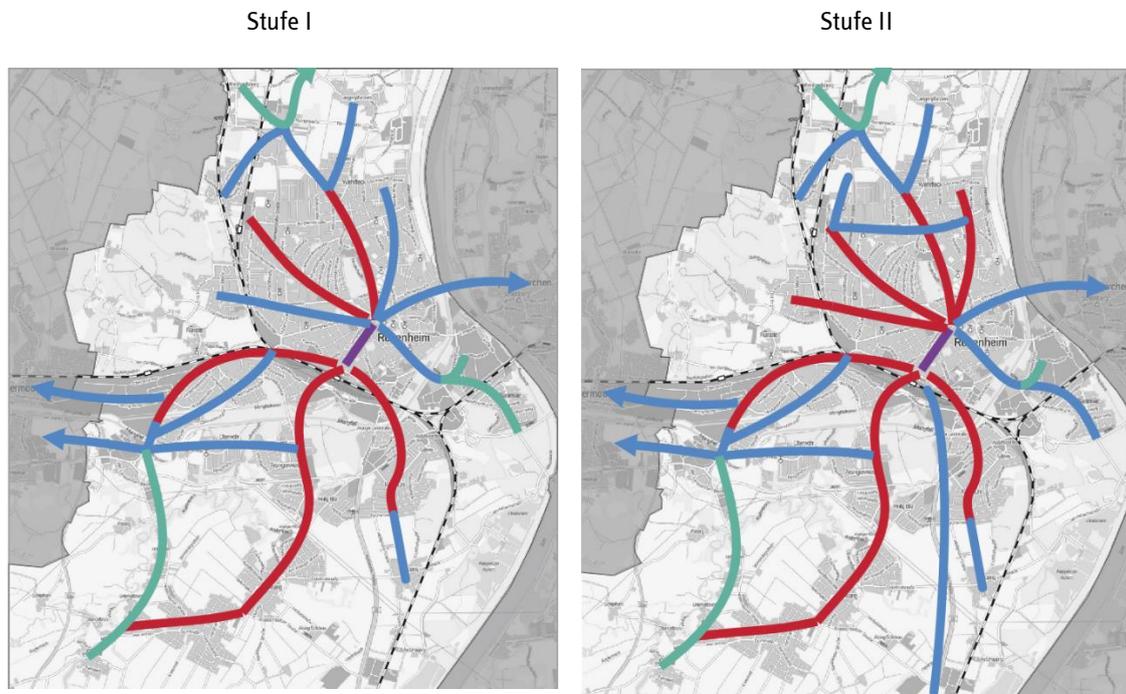
Wie in Kapitel 5.6 erwähnt, hat der Tourismus und Freizeitverkehr im Landkreis Rosenheim eine große Bedeutung. Denn vor allem die Bereiche rund um den Wendelstein und um den Chiemsee sind touristisch sehr bedeutsame Regionen, sowohl für Gäste als auch für Einheimische zur Naherholung. Die bestehenden Freizeitbusse, die speziell auf die Bedürfnisse im Ausflugsverkehr ausgerichtet sind (inkl. Fahrrad- oder Skianhänger), sollten deshalb beibehalten und das Angebot ggf. weiter optimiert werden.

Abbildung 28: Netzhierarchie Landkreis Rosenheim



Innerhalb der Stadt Rosenheim orientiert sich die Bedienungsqualität ebenfalls an einer Netzhierarchie mit vier Netzkorridoren, die sich durch ihr Nachfragepotenzial (Siedlungsstruktur / Einwohner / relevante Ziele) unterscheiden.

**Abbildung 29: Netzhierarchie Stadt Rosenheim**



Für die einzelnen Netzkategorien gelten Mindestbedienstungsstandards, die gemäß Tabelle 11 und Tabelle 12 bei bestehenden und neuen Linienverkehren angewendet werden.

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

## 7.8 Anforderungen an die Erschließungsqualität

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

### Erschließung von Orten bzw. Ortsteilen

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

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

### **Einzugsbereiche von Haltestellen**

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlung des VDV (VDV: Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000) sowie die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (vgl. BStMWIVT 1998, Anhang C2) die in Tabelle 2 dargestellten Werte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Die Einzugsbereiche der Haltestellen sind dabei vereinfacht als konzentrische Kreise zu verstehen und geben die Luftlinienentfernung wieder.

**Tabelle 10: Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen**

Ortskategorie	Siedlungsstruktur	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
Oberzentrum Rosenheim und Mittelzentren	Zentraler Bereich	300 Meter	600 Meter
	Übriges Gebiet	400 Meter	1.000 Meter
Orte im Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum sowie im ländlichen Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume	Zentraler Bereich	400 Meter	800 Meter
	Übriges Gebiet	600 Meter	1.500 Meter

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

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

## **7.9 Anforderungen an die Bedienungsqualität**

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

Die Aufgabenträger in Stadt und Landkreis Rosenheim sichern eine "Mindestbedienung". Diese Mindestbedienung stellt die Untergrenze der Bedienungshäufigkeit dar, die nicht unterschritten werden soll. Mit dem Mindestangebot soll eine Grundversorgung an ÖPNV-Leistungen gewährleistet werden. Die Mindestbedienung befriedigt somit lediglich einen Grundbedarf an ÖPNV-Angebot.

Für die Region werden aufbauend auf Grundlagen der raumstrukturellen Gegebenheiten, den Inhalten des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplans, Bedienungskorridore entwickelt und entsprechend hierarchisiert. Darauf aufbauend werden die Standards für die Bedienung der Relationen festgelegt<sup>16</sup>.

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

### **Ausgestaltung von Taktverkehren im Regionalbusverkehr**

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

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

### **Standards der Bedienungsqualität**

Für den Verkehrsraum Stadt und Landkreis Rosenheim werden nachfolgende Standards der Bedienungsqualität formuliert. Für den Stadtverkehr in Rosenheim erfolgt eine Darstellung nach Bedienungskorridoren.

---

<sup>16</sup> Die Standards basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Landkreise.

**Tabelle 11: Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Rosenheim**

Netzkategorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo–Fr: 06:00 – 09:00 Uhr Mo–Fr: 16:00 – 19:00 Uhr*	NVZ Mo–Fr: 09:00 – 16:00 Uhr Sa. 08:00 – 14:00 Uhr	SVZ Mo–Fr: 05:00 – 06:00 Uhr Mo–Fr: 19:00 – 22:00 Uhr Sa: 06:00 – 08:00 Uhr Sa: 14:00 – 20:30 Uhr So: 08:00 – 18:00 Uhr
Hauptkorridore	T30	T30-T60	T60
Nebenkorridore	T60	T60-T120	T60-T120
Ergänzungskorridore	T60	T120	bedarfsgerecht
Zubringerkorridore Freizeitkorridore	4-6 Fahrtenpaare (bedarfsgerecht)		
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.  Die dargestellten Bedienungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden.</p> <p>*Aufgrund der ausgeweiteten Verkehrszeiten für die Stadt Rosenheim sowie für den verdichteten Stadt-Umland-Bereich, muss das Bedienungsangebot einzelner Regionalverkehrslinien über die definierte Verkehrszeit des Gesamttraums ausgeweitet werden, um in Kombination mit den Fahrtenangeboten weiterer Linien die geforderte Mindesttaktzeit (auf den in Richtung Stadt Rosenheim gerichteten Korridoren) zu erreichen.</p>			

**Ausgestaltung von Taktverkehren im Stadtverkehr Rosenheim**

Im Stadtgebiet Rosenheim bestehen andere Anforderungen an die Ausgestaltung der Bedienungsqualität als in weiten Teilen des Landkreises. Die bestehende Bedienungsqualität eines 15- bzw. 30-Minuten-Taktes in der Haupt- und Normalverkehrszeit soll beibehalten werden. Darüber hinaus ist eine qualitativ hochwertige Bedienung im 15-Minuten-Takt mindestens in der HVZ in entsprechenden Räumen mit hoher Nachfrage anzustreben.

Die Fahrpläne des Stadtverkehrs werden als Integraler Taktfahrplan konzipiert. Zentrale Haltestelle des Stadtverkehrs ist die Haltestelle Stadtmitte. An dieser ist in der HVZ und NVZ mindestens alle 15 bzw. 30 Minuten ein Umsteigen zwischen allen Linien zu gewährleisten. Ausnahmen sind z. B. im Schülerverkehr oder in Zeiten mit sehr dichtem Angebot zulässig, um den Wageneinsatz zu minimieren und eine effiziente und effektive Ausgestaltung des Angebotes zu erreichen. In der SVZ, mit insgesamt geringem Angebot, ist besonders auf eine Einhaltung des Integralen Taktfahrplans zu achten.

Aufbauend auf der stadtstrukturellen Gliederung Rosenheims und bestehenden Schwerpunkten der Nachfrage auf einzelnen Relationen werden ÖPNV-Korridore entwickelt und Bedienungsstandards beschrieben. Neben der Differenzierung der Gebietseinheiten erfolgt eine Differenzierung der Bedienungssystematik nach Verkehrszeiten.

Die Stadt Rosenheim ist mit der zentral gelegenen Innenstadt und den rundherum angeordneten Stadtteilen eindeutig gegliedert. Relevante Achsen für die Herausbildung von ÖPNV-Korridoren sind

radial auf die zentralen Stadtbereiche ausgerichtet. Die Bedienung im ÖPNV ist zwischen den zentralen, aufkommensstarken Bereichen in den Stadtteilen und der Innenstadt entsprechend formulierter Standards für die jeweiligen Bedienungskorridore zu gewährleisten.

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

### Standards der Bedienungsqualität im Stadtverkehr Rosenheim

Für den Verkehrsraum des Stadtverkehrs Rosenheim werden nachfolgende Standards der Bedienungsqualität formuliert.

**Tabelle 12: Standards der Bedienungsqualität in der Stadt Rosenheim**

Bedienungskorridor	Bedienungsangebot (Taktzeiten)							
	Montag-Freitag (S)				Samstag			So/Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NaVz*	NVZ	SVZ	NaVz*	SVZ
Korridor-Kategorie 1	T7,5	T15	T30	T60	T15	T30	T60	T60
Korridor-Kategorie 2	T15	T30	T30	T60	T30	T60	T60	T60
Korridor-Kategorie 3	T30	T30	T60	T60	T30	T60	T60	T60
Korridor-Kategorie 4	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T30	T60

Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVz=Nachtverkehrszeit  
 Die dargestellten Bedienungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden.

\*In der Nachtverkehrszeit ist bis mindestens 01:00 Uhr ein Angebot auf den einzelnen Korridoren vorzusehen. Das Angebot kann auch in Form bedarfsgesteuerter Verkehre erbracht werden.

## 7.10 Anforderungen an die Verbindungsqualität

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

### Reisedauer

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

**Tabelle 13: Reisezeiten**

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

### Umsteigevorgänge

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

**Tabelle 14: Umsteigevorgänge**

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

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

### Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 60 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den festgelegten Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt.

Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen z. B. durch Verkehrsbehinderungen können fahrplanmäßige Umsteigezeiten häufig nicht gewährleistet werden. Hier sollen an ausgewählten Verknüpfungs-

punkten, insbesondere mit längeren Umsteigewegen, Zuschläge von bis zu 5 Minuten zulässig sein, um den Anschluss noch zu gewährleisten.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt definiert:

**Tabelle 15: Definition von Verknüpfungspunkten im Landkreis Rosenheim**

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus oder Buslinien auf den Hauptlinien	Bad Aibling, Bahnhof Prien, Bahnhof Rosenheim, Bahnhof / ROB Wasserburg, Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere wichtige Verknüpfungspunkte mit SPNV- oder Bus-Bus-Verknüpfung	Bad Endorf, Bahnhof Wasserburg, Busbahnhof
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Nebenumsteigepunkte (tagesdurchgängige vertaktete Anschlüsse nicht zwingend erforderlich)	

**Tabelle 16: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/NVZ/SVZ**

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (insbesondere in und aus Richtung der Mittel- und Oberzentren)		
Umsteigen Bus auf SPNV oder zwischen Buslinien	10 Minuten	15 Minuten	20 Minuten

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

## 7.11 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Ziel ist es, eine hohe Pünktlichkeitsquote für alle öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt und im Landkreis Rosenheim zu erreichen.

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

Weitere Projekte zur Kundengewinnung und Kundenbindung sollen geprüft werden, bei denen die Serviceorientierung des Nahverkehrs im Vordergrund steht. Beispiele aus anderen Regionen wie die Einführung einer Mobilitätsgarantie oder 5-/ 10-Minuten-Garantie<sup>17</sup> mit verbindlichen Ersatzleistungen bei Nicht-Einhaltung der Garantieverprechen (Erstattung Fahrpreis, Übernahme von Taxikosten bei Nicht-Erreichen eines Anschlusses etc.) sind hier als Vorbild zu nennen.

## 7.12 Anforderungen an die Barrierefreiheit

### 7.12.1 Leitsätze zur Barrierefreiheit

Stadt und Landkreis Rosenheim verfolgen als Leitziel die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

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

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 7.13 und 7.14 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 unter den aktuellen Rahmenbedingungen (noch) nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden formuliert:

#### 1. **Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste**

Stadt und Landkreis Rosenheim verfolgen in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für

---

<sup>17</sup> 5-Minuten-Garantie des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Garantieverprechen für saubere und sichere Fahrzeuge und Haltestellen; 10-Minuten-Garantie in verschiedenen Verkehrsräumen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes; Mobilitätsgarantie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr bei Verspätungen über 20 Minuten.

den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge<sup>18</sup>. Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).

#### 2. **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

#### 3. **Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Design für alle“**

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.<sup>19</sup> Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

#### 4. **Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit**

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

- eine regelmäßige Reinigung,

---

<sup>18</sup> Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

<sup>19</sup> siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

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

konsequent zu sichern.

**5. Zielsetzung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen**

Es wird als Zielsetzung formuliert, dass bis 2022

- in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
- in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen,
- und in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen, mit hoher Fahrgastnachfrage barrierefrei ausgebaut werden.

**6. Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**

Über den in Leitsatz 5 beschriebenen Ansatz zur Mindestausstattung soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

**7. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen**

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

**8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen**

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

**9. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen**

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen<sup>20</sup> und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell

---

<sup>20</sup> Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013)

nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet<sup>21</sup>. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

#### **10. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das entwickelte System zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Kommunen Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

#### **11. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter**

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen<sup>22</sup>.

### **7.12.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit**

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

#### **Haltestellen**

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 10 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. ein zu schmaler Gehweg für die Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),

<sup>21</sup> VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

<sup>22</sup> Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwertsänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

Auf Grund der Kostenintensität werden Haltestellen mit besonders hoher Frequentierung oder an Orten mit einem besonderen Bedarf (z. B. Krankenhäuser, Schulen, Seniorenwohnheime) beim barrierefreien Ausbau prioritär behandelt.

### **Fahrzeuge**

Für Fahrzeuge im Ergänzungsverkehr und auf Einsatzfahrten sowie für Angebotsformen wie Bürgerbus-, Taxibus- und AST-Verkehre können linienspezifische Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen.

### **7.12.3 Zielsetzungen für die Umsetzung (Prioritätenreihung)**

Die Umsetzung des Ziels eines „weitgehend“ barrierefreien ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim wird nicht zeitnah und vollständig realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird deshalb zunächst folgende dreistufige Handlungsempfehlung empfohlen:

- Bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen muss eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG vorgesehen werden.

- Bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen soll die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose umgesetzt werden.
- Bei den bestehenden Verkehrsanlagen soll eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur angestrebt werden.

### 7.13 Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Haltestellen dienen für den Fahrgast als Zugangsstelle zum ÖPNV-Angebot und sind somit als Aushängeschild des ÖPNV zu betrachten. Bei der Ausstattung der Haltestellen und deren Weiterentwicklung stehen die Aspekte Barrierefreiheit, Information und Komfort im Vordergrund.

Auf Grund der Tatsache, dass Haltestellen unterschiedliche Ansprüche erfüllen müssen, werden diese differenziert nach der Frequentierung und dem besonderen Bedarf für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in verschiedene Kategorien unterteilt:

- Haltestellen Kategorie 1  
 Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (1. Ordnung und 2. Ordnung).
- Haltestellen Kategorie 2  
 Zentrale Haltestellen in den Kernorten mit mehr als 500 Einwohnern, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen.
- Haltestellen Kategorie 3  
 Weitere Haltestellen in zusammenhängenden Siedlungsbereichen.
- Haltestellen Kategorie 4  
 Übrige Haltestellen mit geringer Nachfrage und außerhalb der Siedlungsbereiche.

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

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

**Tabelle 17: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit**

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	1	2	3	4
Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereiches sowie der Zugangswege	■	■	○*	-*
Geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf mind. 20 cm)	■	■	○*	-*
Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion	■	■	○*	-*

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	1	2	3	4
Kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierung)	■	■	○*	-*
Geeignete Bedienungshöhen bei Fahrkartenautomaten (sofern vorhanden) sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftung (z. B. für Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige)	■	■	○*	-*
Gut erkennbare, lesbare und nach Möglichkeit barrierefreie Fahrgastinformation (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen kontrastierende Farbgebung)	■	■	○*	-*
Geeignete Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen	■	■	○*	-*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	■	■	○*	-*
Räumliche Nähe von Richtungshaltestellen für eine leichte Orientierung. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen vorhanden sein	■	■	○*	-*
Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche auch für Rollstuhlfahrer	■	■	○*	-*
Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation	■	○*	-*	-*

- erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- nicht erforderliche Ausstattung
- \* bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

Ein weiteres grundlegendes Kriterium für die Beförderungsqualität stellt die allgemeine Aufenthaltsqualität an Haltestellen dar.

Tabelle 18 gibt einen Überblick über die weiteren Ausstattungsmerkmale für die einzelnen Haltestellenkategorien.

**Tabelle 18: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	1	2	3	4
<b>Komfort, Kundenservice, Sicherheit, Sauberkeit</b>				
Abfalleimer	■	■	■	○
Witterungsschutz	■	■	○	-
<b>Fahrgastinformation</b>				
Aushangfahrplan	■	■	■	■
Haltestellenschild	■	■	■	■
Informationen zur Tarifstruktur	■	■	■	■
Liniennummer	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmal Haltestelle	Haltestellenkategorie			
	1	2	3	4
Liniennetzplan	■	■	○	○
Linienziel	■	■	■	■
Umgebungsplan	■	■	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuelle, akustische Anzeige) am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	■	○	-	-
<b>Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung</b>				
Bike+Ride-Stellplätze	○	○	-	-
Park+Ride-Stellplätze	○	○	-	-
Relevante Informationen zur Verknüpfungssituation	■	-	-	-

- erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- nicht erforderliche Ausstattung

### Haltestellenreinigung- und pflege

Alle Haltestellen sind sauber und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Haltestellen der Kategorien 1-2 besitzen dabei hohe Priorität.

Die Kundeninformation an allen Haltestellen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind auf aktuellstem Stand zu halten. Vandalismusschäden (z. B. Graffiti) sind schnellstmöglich zu entfernen.

## 7.14 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

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

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

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bei Neu- und Ersatzbeschaffungen vorrangig Busse mit Niederflurtechnik (oder Low-Entry-Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Hublift) vorzusehen (korrespondierend zu den aktuellen Förderrichtlinien im ÖPNV), die über folgende Aspekte der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Erlangung der Barrierefreiheit verfügen:

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

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

Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 können insbesondere dann zugelassen werden, wenn

- der Schüleranteil mehr als ca. 80 Prozent der Fahrgäste einer Fahrt beträgt (zu prüfen ist hier der Einsatz von Niederflur-/Low-Entry-Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Hublift, wenn Schüler nicht mit Rollstuhl befördert werden können),
- Verstärkerfahrten verkehren, die ergänzend zu Fahrten mit einem hohen Schüleranteil eingesetzt werden,
- Reservefahrzeuge eingesetzt werden, die nur im Ausnahmefall als Ersatz für regulär eingesetzte Fahrzeuge verkehren oder
- sonstige besondere Verhältnisse die Nutzung eines barrierefreien Fahrzeuges nicht zwingend erscheinen lassen.

Die Ausnahmen sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Für die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge gelten folgende Mindestanforderungen (differenziert nach dem Einsatz der Fahrzeuge auf den verschiedenen Linien):

**Tabelle 19: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge**

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Linienkategorie		
	Fahrzeuge im Einsatz auf den Hauptkorridoren und in der Stadt Rosenheim	Fahrzeuge im Einsatz auf den Nebenkorridoren	Alle weiteren Fahrzeuge
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)	■	■	■
Digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme innen (akustische Haltestellenansage und ggf. Haltestellenansage)	■	○	○
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (alternativ: Lift)	■	○	-
Sondernutzungsfläche (bspw. für Kinderwagen oder Rollstuhl)	■	○	○
Doppelflügelige Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel	■	○	-
Gut erreichbare, kontrastreiche Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche	■	■	○
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Fahrscheine im Tarif der Verbundlandkreise und der Übergangstarife ermöglicht	■	■	■
Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk oder Handy	■	■	■
Klimaanlage	■	○	○
Steuerung der LSA zur Beschleunigung	■	○	○

- erforderliche Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau)
- nicht erforderliche Ausstattung

Das durchschnittliche Fahrzeugalter bei allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen eines Verkehrsunternehmens darf 12 Jahre nicht überschreiten. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrten können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

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

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

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

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

## **7.15 Anforderungen an den Betriebsablauf**

### **Rauchverbot**

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

### **Störungsmanagement**

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

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

### **Fahrzeugzustand und -reinigung**

In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.

Die Fahrzeuge müssen sich sowohl innen als auch außen in einem sauberen Zustand befinden.

Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, sofern ein Fahrzeugaustausch nicht ermöglicht werden kann.

Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig zu beseitigen.

### **Zustand der Straßen**

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

## **Betriebsleitsystem**

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

## **7.16 Anforderungen an das Fahrpersonal**

Die Qualitätsstandards für das Fahrpersonal dienen dazu, eine einheitlich hohe Qualität im Kontakt mit den Fahrgästen zu gewährleisten, da der direkte und persönliche Umgang ein zentrales Element der Dienstleistung im ÖPNV darstellt. Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass es den gehobenen Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven ÖPNV mit umfassender Kundenorientierung entspricht. Folgende Qualitätsmerkmale sind durch regelmäßige Qualitätskontrollen durch die jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen sicherzustellen:

- Das Fahrpersonal soll über ausreichende sprachliche und fachliche Kenntnisse verfügen, um Fahrgästen Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und relevanten Anschlussbeziehungen, zum Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. öffentliche Verwaltungsstandorte, Freizeit- und Kultureinrichtungen) geben zu können.
- Das Fahrpersonal ist in der Lage, die Vertriebstechnik im Fahrzeug sowie ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem ordnungsgemäß bedienen zu können.
- Über kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigebeziehungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und möglichst umfangreich zu informieren.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und weiteren Verkehrsteilnehmern stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aussprechen von Verweisen aus dem Fahrzeug, ggf. Hinzuziehung der Polizei).
- Das Fahrpersonal übermittelt beschwerdeführenden Fahrgästen die Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens sowie des Aufgabenträgers (z. B. mittels Visitenkarten mit den entsprechenden Kontaktdaten).
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten über regelmäßige jährliche Schulungen des Fahrpersonals die vorgenannten Kompetenzen. Dem Aufgabenträger werden hierzu jährlich entsprechende Bestätigungen zur Teilnahme des Fahrpersonals an diesen Schulungen vorgelegt.

## **7.17 Anforderungen an die Sicherheit im ÖPNV**

Im Hinblick einer stetig zunehmenden Gewaltbereitschaft innerhalb unserer Gesellschaft fühlen sich auch (potenzielle) ÖPNV-Kunden verstärkt verunsichert. Dies kann zu deutlichen Mobilitätseinschränkungen, in Extremfällen sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht führen. Dies bezieht sich schwer-

punktmäßig auf die Abend- und Nachtstunden. Es ist Aufgabe von Aufgabenträger, Straßenbaulastträger, Städten und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen, dieser Entwicklung durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen, aber auch Schulungen des eingesetzten Fahrpersonals entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (bspw. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwegungen)
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum, sowohl an Haltestellen als auch im Haltestellenumfeld, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden (bspw. durch ausreichende Beleuchtung, durch transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs)
- Bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der SVZ abends und am Wochenende (bspw. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer)
- Sicherheit im Fahrzeug durch erhöhte Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft seitens des Fahrpersonals

## **7.18 Anforderungen an Tarifangebote und Vertrieb**

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

- Die Tarifgestaltung soll vom Fahrgast als gerecht empfunden werden. Merkmale können z. B. sein:
  - keine übermäßig großen Tarifsprünge, wenn eine Tarifgrenze überfahren wird,
  - für annähernd gleiche Entfernungen soll annähernd der gleiche Tarif gezahlt werden,
  - ein höheres Tarifniveau wird akzeptiert, wenn auch das zur Verfügung stehende ÖPNV-Angebot attraktiver und dichter ist,
  - in einem Bedienungskorridor sollen alle Verkehrsmittel (Schiene und Bus) aller Verkehrsunternehmen mit dem gleichen Ticket genutzt werden können,
  - für die gleichen Kundengruppen soll ein einheitliches Tarifangebot gelten,
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Merkmale können z. B. sein:
  - klar strukturiertes Fahrkartenangebot,
  - leicht verständliche und insbesondere nicht zu kleinteilige Zonen-/Wabenregelung oder sonstige Einteilung des Verkehrsraumes,
  - Durchgängigkeit der Nutzung z. B. zwischen Landkreis und Stadt Rosenheim mit nur einem Ticket (Einzel- und Zeitkarten sowie Sondertarife),
  - Nutzung aller Verkehrsmittel aller Verkehrsunternehmen auf gleichen Relationen,
- Der Tarif soll für den Kunden preislich attraktiv sein. Merkmale können z. B. sein:
  - Preislich günstige Ticketangebote in Form z. B. einer 365-Euro-Jahreskarte für einen Verkehrsraum, stark rabattierten Mehrfahrkarten gegenüber dem Kauf von Einzelfahrkarten,

- attraktive Tarifangebote mit weiteren Vorteilen zu bestimmten Zeiten, z. B. Netzvorteil, Mitnahme von Kindern etc.,
  - Ticketangebote mit Flatrate-Charakter, z. B. mit Nutzungsmöglichkeiten weiterer (ergänzender) Mobilitätsangebote,
  - die Höhe des Tarifes auf den einzelnen Relationen soll für Fahrgäste im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten einer Pkw-Nutzung attraktiv sein,
- Die Tarifgestaltung soll für die Aufgabenträger bzw. für die Verkehrsunternehmen ergiebig sein. Merkmale können z. B. sein:
- der Anteil der Fahrgeldeinnahmen soll einen bestimmten Anteil der entstehenden Kosten betragen, damit der vom Aufgabenträger als Grenze festgelegte Zuschussbedarf nicht überschritten wird,
- Die Gestaltung des Vertriebs von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und einfach gestaltet werden. Merkmale können z. B. sein:
- Die Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten (z. B. Handyticket) ist vorzusehen.
  - Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist sicherzustellen.
  - Es sind Verkaufs- und Informationsstellen in den größeren Orten des Landkreises sowie an zentralen Punkten in der Stadt Rosenheim vorzusehen. Darüber hinaus kann die Einrichtung von Mobilitätszentralen an zentralen Aufkommensschwerpunkten weitere Fahrgäste ansprechen, wenn dort ein erweitertes Informationsangebot zum ÖPNV und zu weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Fahrradverkehr auf den Freizeitrouten, Bike+Ride, Nutzung von Pedelecs und E-Bikes etc.) vorgehalten wird.

Die Einführung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems in der Stadt Rosenheim und im Landkreis Rosenheim sowie darüber hinaus zu den Zielen in der Region München / Salzburg / Kufstein / Traunstein z. B. in Form eines Tarifverbundes kann neben der Verbesserung des Bedienungsangebotes die wesentliche Voraussetzung für die attraktivere Gestaltung des Mobilitätsangebotes in der Region sein. Mit einem einheitlichen, gerechten, leicht verständlichen und preislich attraktiven Tarif- und Vertriebsangebot soll das Fahren im ÖPNV in der Region mit einer Fahrkarte so leicht wie möglich gemacht werden. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sollen sichergestellt werden.

## **7.19 Anforderungen an Marketing und Kommunikation**

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

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sollen in den Medien der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanaushänge, Fahrplantabellen, internetbasierte Fahrplanauskunft, Apps und andere geeignete Pre-Trip-Informationssystemen) geeignete Hinweise gegeben

werden. Die Fahrgastinformationen und insbesondere die Fahrplanaushänge sollen nach Möglichkeit barrierefrei gestaltet und zur Verfügung gestellt werden.

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

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

## **7.20 Anforderungen an das Qualitätsmanagement**

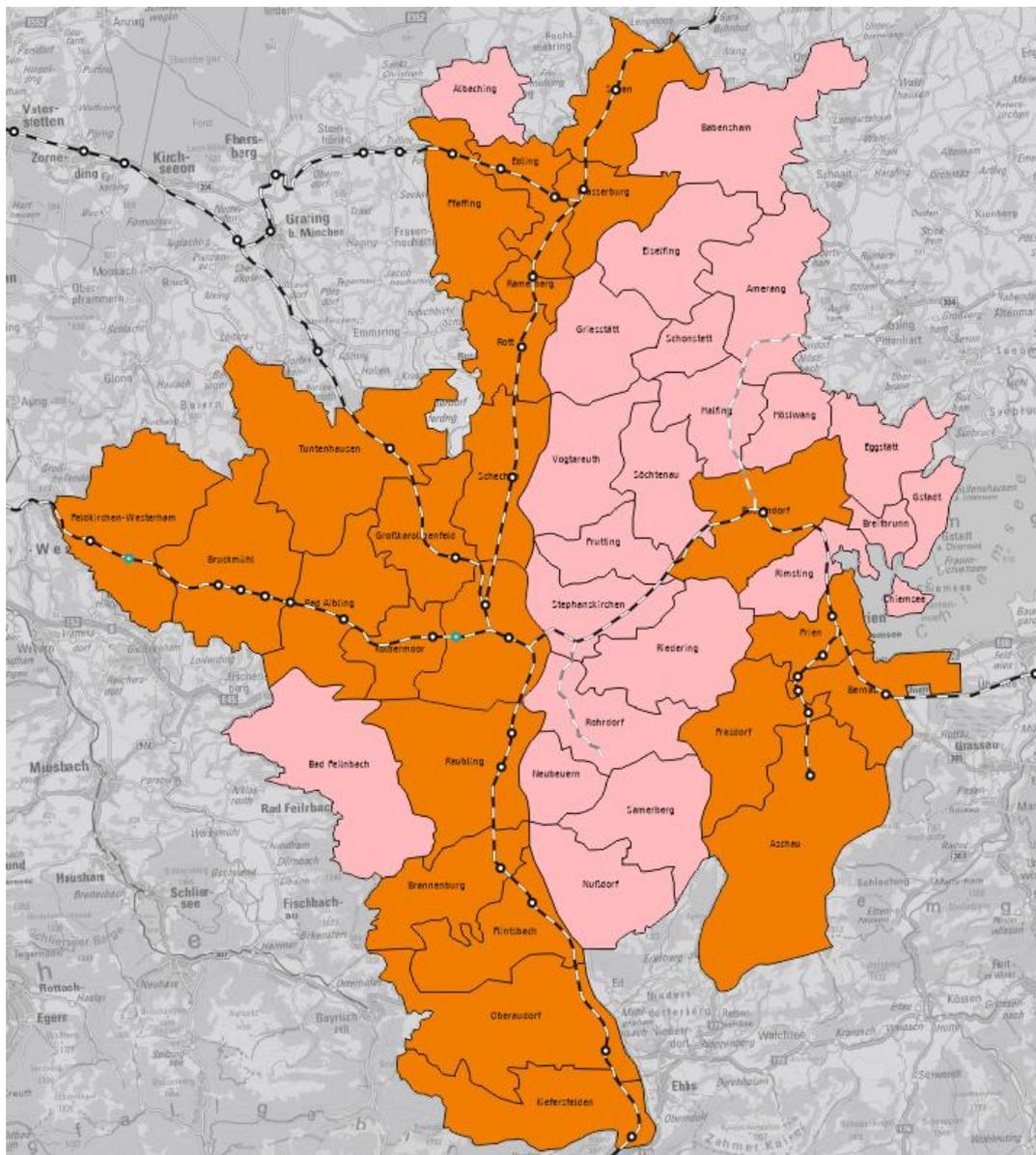
Der Aufgabenträger strebt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen an, regelmäßig die Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV sowie den Erfolg von Verbesserungen im ÖPNV-Angebot mittels Erhebungen, Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen zu prüfen.

## 8 Bestandsaufnahme und Bewertung des Verkehrsangebots in Stadt und Landkreis Rosenheim

### 8.1 Angebotsstruktur

In Stadt und Landkreis Rosenheim bildet der SPNV das Rückgrat der öffentlichen Mobilität. Mit den insgesamt sieben SPNV-Ästen und zahlreichen Bahnhöfen besteht für etwa die Hälfte aller Städte und Gemeinden ein direkter Anschluss an das SPNV-Netz. Zuletzt sind zwei weitere SPNV-Haltepunkte entlang der Mangfalltalbahn errichtet worden: Rosenheim Aicherpark und Feldkirchen-Westerham Feldolling.

Abbildung 30: SPNV-Anbindung im Landkreis Rosenheim



Darüber hinaus gibt es in Stadt und Landkreis Rosenheim insgesamt rund 70 Buslinien (incl. Ortsverkehre und Stadtverkehr Rosenheim), die überwiegend radial auf das Oberzentrum Rosenheim, aber auch auf die Mittelzentren Wasserburg, Prien und Bad Aibling ausgerichtet sind. Insgesamt ist das überwiegend in eigenwirtschaftlicher Erbringung durchgeführte Angebot stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Die Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG) versucht mit ihren knappen finanziellen Mitteln das von den Unternehmen selbst getragene Angebot, durch Zusatzbestellungen zu verbessern. Als Beispiele dafür können die Abendkurse ab Rosenheim, die Nachtbuslinien am Wochenende, die Ringlinien um den Wendelstein und den Chiemsee, der Wanderbus Samerberg und der Bürgerbus Chiemsee genannt werden. Aber auch die Gemeinden engagieren sich für den Ausbau des ÖPNV (z.B. Anruf-Sammel-Taxi Rosenheim/Stephanskirchen/Riedering, zahlreiche Senioren- und Behindertentaxis).

Weitere Ausführungen zum SPNV und ÖPNV werden in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

## 8.2 SPNV

Mit sieben Bahnstrecken ist der Landkreis Rosenheim im Vergleich zu anderen flächenlandkreisen überdurchschnittlich gut durch die Schiene erschlossen. Die Bahnlinien bieten täglich (auch am Wochenende) einen Stundentakt an. Der Knotenbahnhof Rosenheim ist so gesteuert, dass die Züge aus allen fünf Richtungen circa zur Minute 25 einfahren und circa zur Minute 35 den Bahnhof wieder verlassen.

Nachdem im Jahr 2009 mit „Bad Aibling/Kurpark“ der erste neue Haltepunkt installiert werden konnte, sind inzwischen mit „Bruckmühl/Hinrichsseggen“ und „Rosenheim/Hochschule“ zwei weitere gefolgt, zuletzt wurden die Haltepunkte „Rosenheim/Aicherpark“ und „Feldolling“ in 2018 gebaut und eröffnet). Die Einrichtung neuer Haltepunkte trägt zu einer verbesserten Erschließung bei, führt auf den Bahnstrecken jedoch auch zu Reisezeitverlängerungen durch zusätzliches Halten und Fahrgastwechsel.

Seit Dezember 2015 ist auch erstmals eine Bahnlinie im Landkreis in den MVV-Tarif integriert worden. Der sog. „Filzenexpress“ (Wasserburg – Ebersberg – München) wurde damit erheblich aufgewertet.

**Tabelle 20: Bedienungsangebot im SPNV**

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So
944	Mühldorf – Rosenheim (Soyen- Wasserburg – Ramerberg – Rott – Schechen – Hochschule)	T60	-	-
948 Filzenexpress	Grafring – Ebersberg - Wasserburg	T60 (bzw. stündlich)	T60	T60
950/951	München – Rosenheim (Ostermünchen – Großkarolinenfeld)	T60	T60	T60
950/951	München – Rosenheim (direkt)	2 Fahrten pro Stunde	2 Fahrten pro Stunde	2 Fahrten pro Stunde

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So
950	Rosenheim – Kufstein (Raubling – Brannenburg – Flintsbach – Oberaudorf – Kiefersfelden)	T60	T60	T60
950	Rosenheim – Kufstein (direkt)	T120	T120	T120
951	Rosenheim – Salzburg (Bad Endorf – Prien – Bernau)	T60	T60	T60
952 Chiemgau- Bahn	Prien – Aschau (Urschalling – Vachendorf – Umrathshausen Ort)	2 Fahrten pro Stunde	1-2 Fahrten pro Stunde	1-2 Fahrten pro Stunde
958 Mangfalltal- Bahn	Rosenheim – Holzkirchen (Kolbermoor – Bad Aibling – Heufeld – Hinrichsseggen – Heufeldmühle – Brückmühl – Westerham)	1-2 Fahrten pro Stunde	T60	T60
Chiemgauer Lokalbahn	Bad Endorf – Halfing – Amerang – Aindorf – Pittenhart – Obing			4 Fahrten- paare Mai bis Oktober

### 8.3 ÖPNV - Bus

Aktuell betreiben im Landkreis Rosenheim neun Verkehrsunternehmen rund 60 Linien überwiegend unter eigenwirtschaftlicher Regie. Im Stadtverkehr Rosenheim wird das Angebot von dem Verkehrsunternehmen Kroiss ebenfalls in eigenwirtschaftlicher Regie auf 10 Linien erbracht. Das aktuelle Angebot ist unter Berücksichtigung der eigenwirtschaftlichen Erbringung als gut zu bewerten.

Im Verdichtungsraum um das Oberzentrum Rosenheim besteht ein gutes Busnetz mit etwa stündlicher Bedienung in die angrenzenden Gemeinden. Im ländlichen Raum ist die Versorgung überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet und damit zum Teil als unattraktives Angebot im Jedermannverkehr zu bewerten (insbesondere an Ferientagen und am Wochenende bestehen in vielen Bereiche keine Angebote). Im Bereich der Mittelzentren Prien, Wasserburg und Bad Aibling verdichtet sich das Angebot (Montag bis Freitag). An Samstagen ist das Angebot insgesamt deutlich ausgedünnt, an Sonntag verkehren fast nur noch Linien mit touristischem Hintergrund (vgl. Karten Bedienungsangebot Abbildung 31/Abbildung 33).

Neben den im Regelverkehr durchgeführten Linienfahrten bestehen weitere bedarfsgesteuerte (telefonische Voranmeldung notwendig) Angebote. Dazu zählt das AST Rosenheim, welches täglich in der Stadt Rosenheim und Stephanskirchen (seit 2019 auch Gemeinde Riedering) eine regelmäßige Bedienung herstellt. Weitere bedarfsgesteuerte Verkehre bestehen mit dem Rufbus Wasserburg sowie dem Filzenbus in Albaching und Pfaffing. Des Weiteren bieten zahlreiche Kommunen Senioren- bzw. Behindertentaxis an, um die Mobilität dieser Personengruppen sicherzustellen. Orts- und Stadtverkehre bestehen über einzelne Linien in Bad Endorf, in Bad Aibling, in Kolbermoor und in Prien am Chiemsee.

Einzelne Angebote können als Parallelverkehr bewertet werden. Beispielsweise sind Linienwege mit dem Busverkehr zwischen Raubling und Rosenheim als Parallelverkehr einzustufen und sollten soweit nicht weitere Funktionen übernommen werden, vermieden werden. Ebenfalls bestehen parallele An-

gebote zwischen Stadt- bzw. Regionalbusangeboten und dem AST-Rosenheim. Flexible Angebote sollten als Ergänzung dienen und kein Konkurrenzprodukt sein.

In den nachfolgenden Tabellen werden die im Landkreis Rosenheim verkehrenden Linien mit ihrem Bedienungsangebot an den verschiedenen Verkehrstagen deutlich.

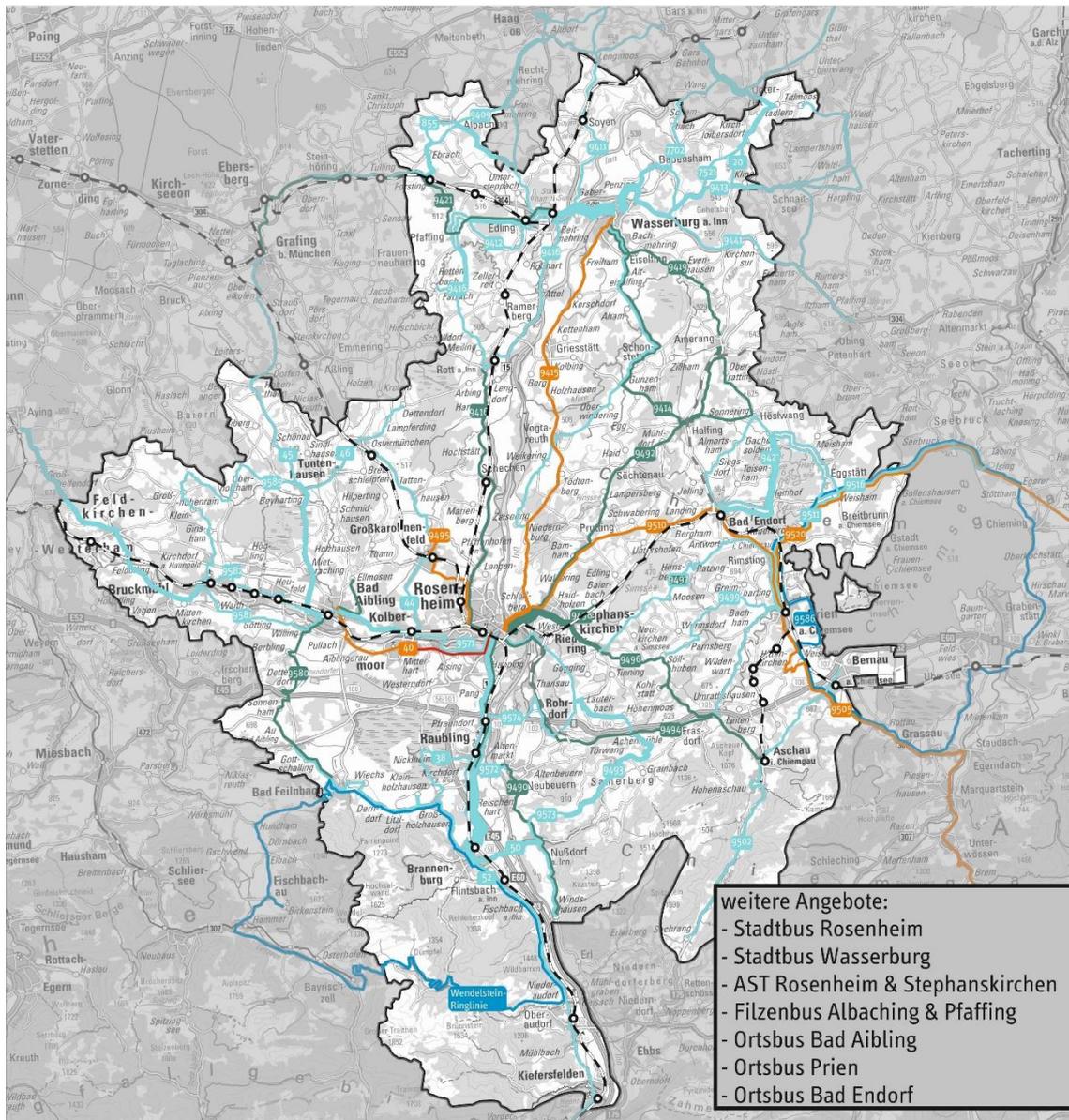
**Tabelle 21: Linienangebot im Landkreis Rosenheim (Fahrplanstand 2018)**

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
20	Titlmoss – Waldhausen – Schnaitsee - Gars	3 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
38 (9578)	Au – Bad Feilnbach – Raubling – Rosenheim	5 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	
38 (9579)	Au- Bad Feilnbach – Raubling – Brannenburg	Schulfahrten	-	-
40	Bad Aibling – Kolbermoor – Rosenheim	Bad Aibling – Kolbermoor T60 Kolbermoor – Rosenheim 2 Fahrten pro Stunde	4 Fahrten pro Richtung	-
41	Moorexpress Bad Aibling	ca. stündlich mit Lücke	5 Fahrten (vorm.)	4 Fahrten
44	Großkarolinenfeld – Kolbermoor – Bad Aibling	2 Fahrten pro Richtung + S-Verstärker	2 Fahrten pro Richtung	-
45	Bad Aibling – Hohenthann – Grafing	Schulfahrten	2 Fahrt pro Richtung	-
46	Bad Aibling – Ostermünchen - Rosenheim	3 Fahrten pro Richtung	-	-
50	Windshausen - Raubling	1 Fahrt pro Richtung plus Schulfahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
52	(Nachtexpress) Rosenheim - Kufstein	2 Fahrten pro Richtung	3 Fahrt pro Richtung	-
855	Steinhöring – Alpbach – Gars	Hin 3 Fahrten, Rück 4 Fahrten	Hin 2 Fahrten, Rück 1 Fahrt	-
7521	Gars – Wasserburg	2-3 Fahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
7702	Wasserburg – Kraiburg	4 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
9409	Dorfen – Haag – Wasserburg	3-4 Fahrten	1 Fahrt pro Richtung	-
9411 (94111, 94112)	Wasserburg – Soyen – Haag	viele Schulfahrten	2 Fahrten pro Richtung	-
9412	Wasserburg – Edling – Pfaffing – Rettenbach	2-3 Fahrten	-	-
9413	Wasserburg – Schnaitsee – Waldhausen	3 / 6 Fahrten	-	-

9414	Wasserburg – Schonstett/Amerang – Halfing – Bad Endorf – Prien	8-10 Fahrten (nachm. Takt)	2 Fahrten pro Richtung	-
9415	Rosenheim – Vogtareuth – Griesstätt/Schonstett – Wasserburg	ca. stündlich	3 Fahrten pro Richtung	-
9416	Rosenheim – Rott – Pfaffing – Edling/Attel – Wasserburg	ca. stündlich (vormittags Lücke)	4 Fahrten pro Richtung	1-2 Fahrten (Attel-Wasserburg)
9418	Stadtbus Wasserburg	T60	T60	T60
9419	Wasserburg – Evenhausen - Amerang	6 Fahrten pro Richtung	-	-
9420	Nachtexpress Haag – Rechtmehring – Albaching – Pfaffing – Edling – Wasserburg	1 Fahrt	1-2 Fahrten pro Richtung	2 Fahrten
9421	Wasserburg – Pfaffing – Steinhöring – Ebersberg – Grafing	ca. stündlich (vormittags Lücke)	2 Fahrten pro Richtung	-
9424	Ortsverkehr Prien	ca. stündlich mit Lücken	4 Fahrten	2 Fahrten
9428	Rufbus Wasserburg	1 Fahrt (nachts)	1 Fahrt (nachts)	1 Fahrt (frühs)
9441	Trostberg – Altenmarkt – Obing – Frabertsham – Wasserburg	5 Fahrten pro Richtung	2 Fahrten pro Richtung	-
9480 Bürgerbus	Amerang – Obing – Pittenhart – Eggstätt – Bad Endorf – Rimsting – Prien	4 Fahrten pro Richtung (Winter nur Mo, Mi, Fr)	-	-
9490	Rosenheim – Raubling – Neubeuern – Nußdorf – Windshausen	ca. stündlich (vormittags Lücke)	2 Fahrten pro Richtung	-
9492	Rosenheim – Prutting – Söchtenau – Halfing – Amerang	ca. stündlich (vormittags Lücke)	1 Fahrt pro Richtung	-
9493	Rosenheim – Lauterbach – Törwang – Roßholzen	8 Fahrten pro Richtung	2-3 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung (Sommer)
9494	Rosenheim – Thansau – Rohrdorf – Frasdorf – Prien	ca. stündlich (vormittags Lücke)	3-4 Fahrten pro Richtung	-
9495	Rosenheim – Großkarolinenfeld – Ostermünchen	T60	6 Fahrten pro Richtung	-
9496	Rosenheim – Haidholzen – Riedering – Söllhuben – Aschau	ca. stündlich (Lücken)	3 Fahrten pro Richtung	-
9497	Rosenheim – Stephanskirchen – Riedering – Moosen – Antwort – Prien	Ro-Riedering ca. stündlich mit Lücken, weiterer Verlauf ca. 5 Fahrten pro Richtung	Hin 1, Rück 3	-
9498	Rosenheim – Stephanskirchen – Baierbach – Rosenheim	7 Fahrten plus S-Verstärker	1 Fahrt	-
9499	Riedering – Oberputting – Söllhuben – Zacking – Prien	1 Hin, 2 Rück	-	-
9502	Sachrang – Aschau – Bernau – Felden	9 Fahrten pro Richtung	2 Fahrten pro Richtung	-

9502 Chiemsee- Inntal	Oberaudorf – Sachrang – Aschau – (Bernau – Felden)	Durchgehende Fahrten in der Sommersaison Täglich 2 Fahrten		
9505	Reit – Marquartstein – Prien	ca. stündlich mit Lücken	ca. T120 (6 Fahrten pro Richtung)	ca. T120 (6 Fahrten pro Richtung)
9510	Rosenheim – Prutting – Bad Endorf – Prien	ca. stündlich mit Lücken	3 Fahrten pro Richtung	-
9511	Bad Endorf – Eggstätt – Prien	ca. 8 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
9520	Traunstein – Grabenstätt – Chieming – Seebruck – Prien	T60 (Lücken)	3 / 5 Fahrten pro Richtung	3 / 5 Fahrten pro Richtung
9571	Bad Aibling – Kolbermoor – Rosenheim	2-3 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	2 Fahrten pro Richtung
9572	Brannenburg – Raubling – Neubeuern – Neuwöhr – Winkl	3-4 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
9573	Raubling – Brannenburg – Nußdorf – Achenmühle	2-3 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
9574	Höhenmoos – Rohrdorf – Raubling – Brannenburg	4 Fahrten pro Richtung	1 Fahrt pro Richtung	-
9580	Bad Aibling – Au – Bad Feilnbach	ca. stündlich mit Lücken	3 Fahrten pro Richtung	2 Fahrten pro Richtung
9581	Bad Aibling – Götting – Bruckmühl – (Feldkirchen – Aying)	5-6 Fahrten pro Richtung	-	-
9582	Bad Aibling – Bruckmühl – Feldkirchen – Aying/Holzolling	ca. T120	2 Fahrten pro Richtung	-
9585	Bruckmühl – Oberholzham – Beyharting	1 Hin, 3 Rück	-	-
9586 Chiemsee- ringlinie	Sommersaison	5 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
Wendelstein- ringlinie	Sommersaison	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Orts- Wanderbus Kiefersfelden	Sommersaison	2 Fahrten (1 Hin + 1 Rück)	-	-
9425	Ortsbus Bad Endorf	T120	-	-
9427	Bad Endorf – Hölswang – Pelham – Bad Endorf	6 Fahrten	-	-
Stadtbus Kolbermoor	Kolbermoor	stündlich	-	-
N4	Nachtexpress Feldkirchen – Rosenheim	Wochenendenächte 3-4 Fahrten		
NEX	Nachtexpress Wasserburg – Pfaffing – Albaching	Wochenendnächte (Sa/So) 2 Fahrten		

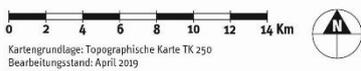
**Abbildung 31: Bedienungsgebot Mo-Fr im Landkreis Rosenheim**



**Landkreis Rosenheim**

**Bedienungsangebot (Mo-Fr an Schultagen):**

Fahrplanstand 2018



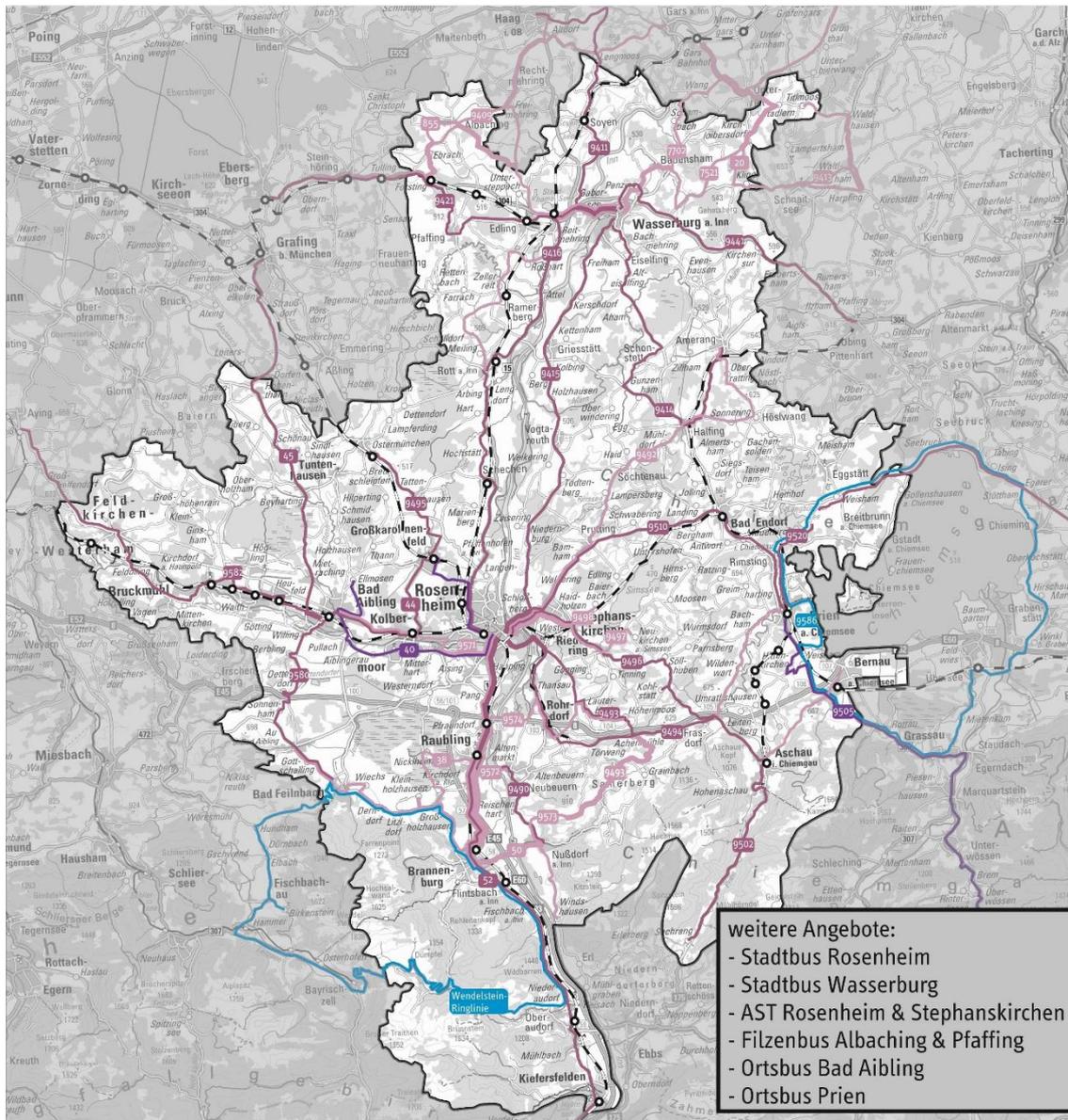
**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Enhard-Straße 8 3413 Kassel  
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**Bedienungsangebot der Linien im Landkreis**

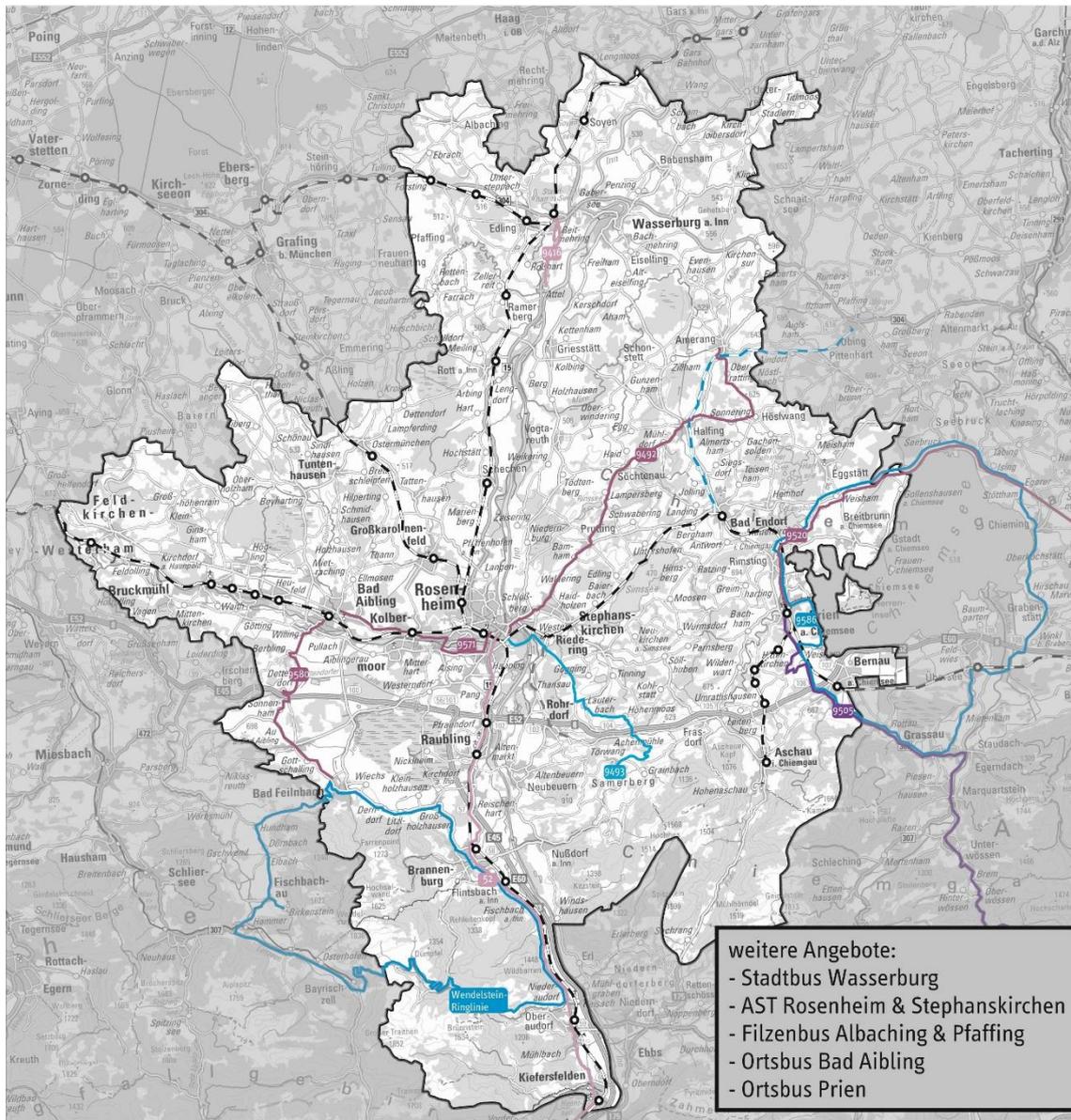
- Halbstundentakt / 2 Fahrten pro Stunde
- stündliches Angebot (vereinzelte Lücken möglich)
- ausgeweitete Grundversorgung (Taktstruktur erkennbar)
- Grundversorgung (Einzelfahrten, Ausbildung)
- touristisch (Saisonal)
- 9502 Liniennummer
- SPNV
- Bahnhof

Abbildung 32: Bedienungsangebot im Landkreis Rosenheim Samstag



<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p> <p><b>Bedienungsangebot Sa</b> Fahrplanstand 2018</p>	<p><b>Bedienungsangebot der Linien im Landkreis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">—</span> mehr als 3 Fahrtenpaare</li> <li><span style="color: purple;">—</span> 2-3 Fahrtenpaare</li> <li><span style="color: purple;">—</span> 1 Fahrtenpaar</li> <li><span style="color: blue;">—</span> touristisch (Saisonal)</li> </ul>	<p><b>Grenzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; display: inline-block;"></span> Gemeindegrenze</li> </ul>
<p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km</p> <p>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250 Bearbeitungsstand: April 2019</p> <p><b>plan:mobil</b> VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">9520</span> Liniennummer</li> <li><span style="border-bottom: 3px double black; width: 10px; display: inline-block;"></span> SPNV</li> <li><span style="color: black;">●</span> Bahnhof</li> </ul>	

**Abbildung 33: Bedienungsangebot im Landkreis Rosenheim Sonn/Feiertag**

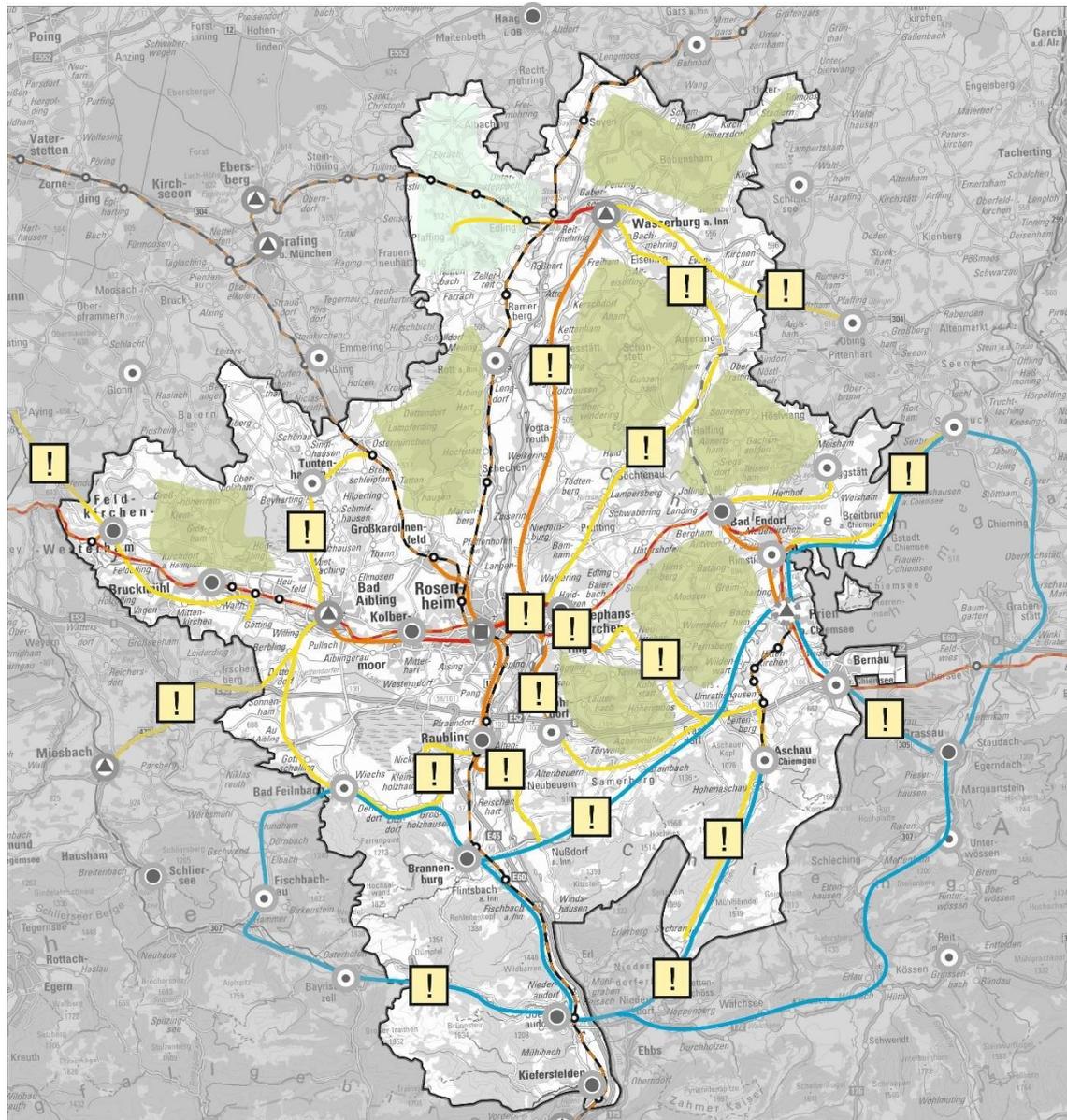


<p><b>Landkreis Rosenheim</b></p> <p><b>Bedienungsangebot So/Fe</b>          Fahrplanstand 2018</p>	<p><b>Bedienungsangebot der Linien im Landkreis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">—</span> mehr als 3 Fahrtenpaare</li> <li><span style="color: blue;">—</span> 2-3 Fahrtenpaare</li> <li><span style="color: green;">—</span> 1 Fahrtenpaar</li> <li><span style="color: red;">—</span> touristisch (Saisonal)</li> </ul>	<p><b>Grenzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; display: inline-block;"></span> Gemeindegrenze</li> </ul>
<p>0 2 4 6 8 10 12 14 Km</p> <p>Kartengrundlage: Topographische Karte TK 250          Bearbeitungsstand: April 2019</p> <p><b>plan:mobil</b>          VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG          Ludwig-Enhard-Straße 8   3413 Kassel          info@plan-mobil.de   www.plan-mobil.de</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">9520</span> Liniennummer</li> <li><span style="border-bottom: 2px dashed black; width: 20px; display: inline-block;"></span> SPNV</li> <li><span style="color: black;">●</span> Bahnhof</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>weitere Angebote:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtbus Wasserburg</li> <li>- AST Rosenheim &amp; Stephanskirchen</li> <li>- Filzenbus Albaching &amp; Pfaffing</li> <li>- Ortsbus Bad Aibling</li> <li>- Ortsbus Prien</li> </ul> </div>

Aus der Analyse des ÖPNV-Angebots im Status quo im Abgleich mit den im Anforderungsprofil definierten Bedienungshäufigkeit auf den unterschiedlichen Korridoren der Netzhierarchie entstehen die

in ABB mit einem Ausrufezeichen markierten Abschnitte als Defizite. Für diese Abweichungen vom Qualitätsstandard werden Handlungsempfehlungen im Maßnahmenkonzept entwickelt.

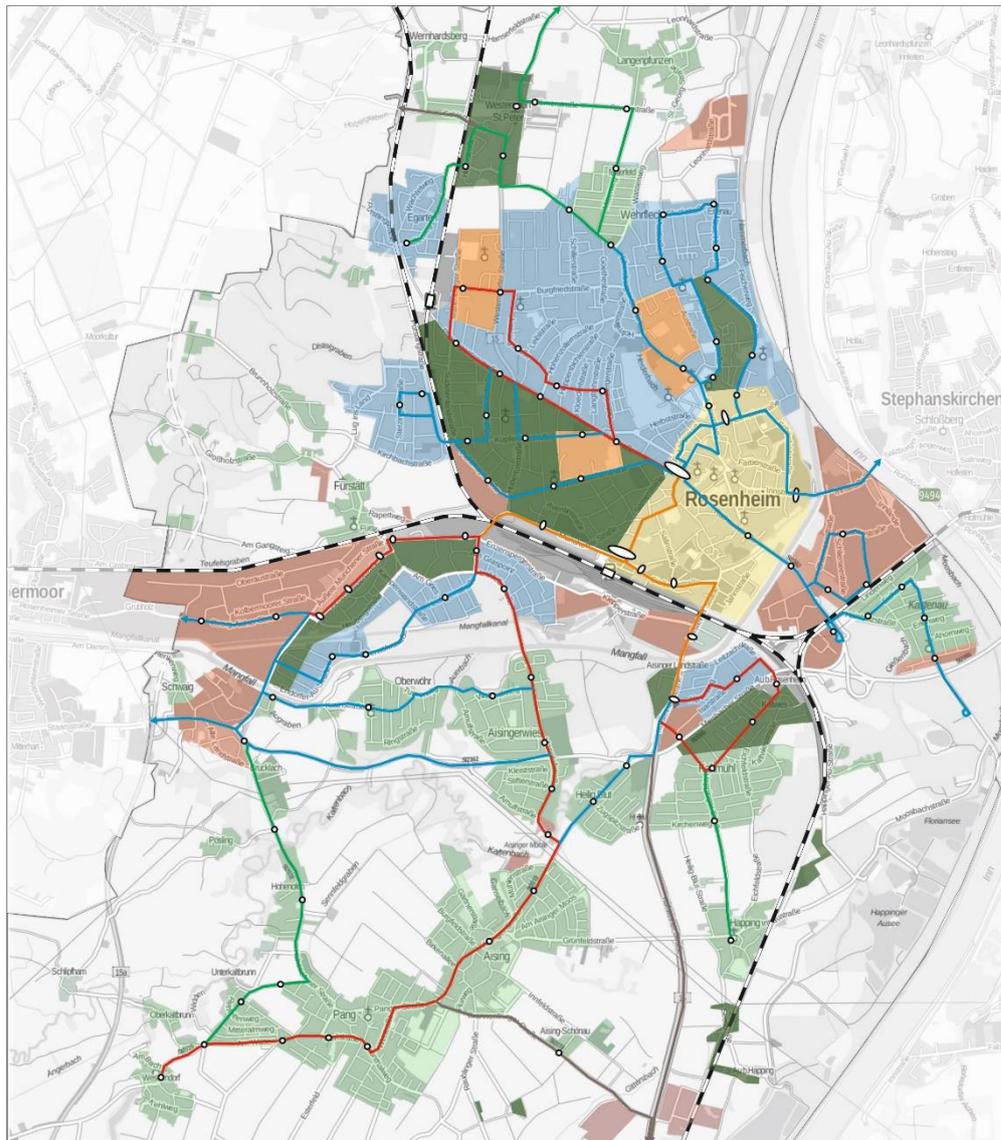
**Abbildung 34: Handlungsbedarf im Landkreis Rosenheim**



<b>Landkreis Rosenheim</b>  <b>Netzhierarchie nach Korridoren</b> <b>Handlungsbedarf Bedienungangebot</b>	<b>Zentrale Orte</b> ◻ Oberzentrum ◡ Mittelzentrum ◡ Mögliches Mittelzentrum ○ Unterzentrum ○ Kleinzentrum	<b>Netzhierarchie - Vorschlag Standard</b> — Hauptkorridor — Nebenkorridor — Ergänzungskorridor — Freizeitverkehr ● Verflechtungsverkehr*	<b>HVZ</b> T30 T60 T60 4-6 Fahrtenpaare (n. touristischen Bedarf)	<b>NVZ</b> T30/T60 T60-T120 T120 4-6 Fahrtenpaare	<b>SVZ</b> T60 T60-T120 - -
	0 2 4 6 8 10 12 14 Km Kartogrundlage: Topographische Karte TK 250 Bearbeitungsstand: April 2019 <b>plan:mobil</b> VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig Erhard-Straße 8 ■ 34091 Kassel info@plan-mobil.de ■ www.plan-mobil.de	! Defizit mit Handlungsbedarf	*Anbindung Orte >200 Einwohner an Verknüpfungspunkte bzw.		

In der Stadt Rosenheim verkehren 10/12 Linien auf verschiedenen Linienwegen im Tagesverkehr (Mo-Fr ca. 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr und Sa ca. 08:00 Uhr bis 14:30 Uhr). Die Taktdichte liegt je nach Stadtteil zwischen Stunden- und 15-Minutentakt. Auffällig ist der 15 Minutentakt im südlichen Bereich des Stadtgebiets, der überwiegend in Einfamilien- und Reihenhausstruktur bebaut ist. Daraus lässt sich schließen, dass die Nachfrage hier im Verhältnis zur kompakteren Bebauungsstrukturen (die aber in einem Einzugsradius bis zu zwei Kilometern liegen und somit für den Radverkehr bedeutungsvoller sind) hoch ist (vgl. Abbildung 35). Im Nachtverkehr (Mo- Fr ca. 19:30 bis 01:00/02:00 Uhr, Sa ca. 14:30 Uhr bis 01:00/02:00 Uhr) verändert sich das Liniennetz. Die Bedienung erfolgt dann durch eine reduzierte Anzahl von vier Linien, die als Ringverkehre betrieben werden. Der Einsatz des Nachtnetzes erfolgt als Anpassung auf die geringere Nachfrage (Anpassung Fahrzeug- und Personaleinsatz), die Ringverkehre des Nachtnetzes sind jedoch aus Fahrgastperspektive als eher unattraktiv zu bewerten, da die Reisezeit bei großen Ringverkehren für einige Quelle-Ziel-Beziehungen unverhältnismäßig lang ist. An Sonn- und Feiertagen erfolgt keine Linienbedienung im Stadtverkehr Rosenheim. Es wird eine Bedienung mit dem Anrufsammeltaxi (AST) innerhalb Rosenheims sowie Stephanskirchen (und Riedering) angeboten. Das AST Rosenheim bietet in hoher Taktdichte eine Beförderung ohne vorgegebenen Linienweg und kann der Forderung nach einem flexiblen Bedienungsangebot (aktueller Trend: On-Demand-Verkehr) gerecht werden. Problematisch sind Anfragen für mehrere Personen (beispielsweise Familie mit Kinderwagen), da es sich bei dem AST-System um kleine Fahrzeuge (Taxis) handelt.

**Abbildung 35: Bedienungsangebot im Tagnetz in der Stadt Rosenheim (Mo-Fr)**



<p><b>Stadt Rosenheim</b></p> <p><b>Bedienungsangebot Tagnetz (Mo-Fr, tagsüber)</b></p> <p>Quelle: Fahrplanbuch 2018</p>	<p><b>Stadtverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">—</span> &lt; 15 min Takt</li> <li><span style="color: red;">—</span> 15 min Takt</li> <li><span style="color: blue;">—</span> 30 min Takt</li> <li><span style="color: green;">—</span> 60 min Takt</li> <li><span style="color: black;">—</span> Einzelfahrten</li> </ul>	<p><b>Siedlungsstruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">■</span> Innenstadt</li> <li><span style="color: green;">■</span> Mehrfamilienhausgebiet</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Sondergebiet (Hochschule...)</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Mischbebauung (Mehrfamilien-, Einfamilien- &amp; Reihenhäuser)</li> <li><span style="color: lightorange;">■</span> Gewerbegebiet</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Einfamilien-/ Reihenhäusergebiet</li> </ul>	<p><b>ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">○</span> Haltestelle</li> <li><span style="color: black;">—</span> SPNV</li> <li><span style="color: black;">□</span> Bahnhof</li> </ul> <p><b>Grenzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">—</span> Stadtgrenze</li> </ul>
<p>0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 Km</p> <p>Bearbeitungsstand: Januar 2018</p> <p><b>plan:mobil</b>  <small>VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Strasse 9 34121 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de</small></p>			

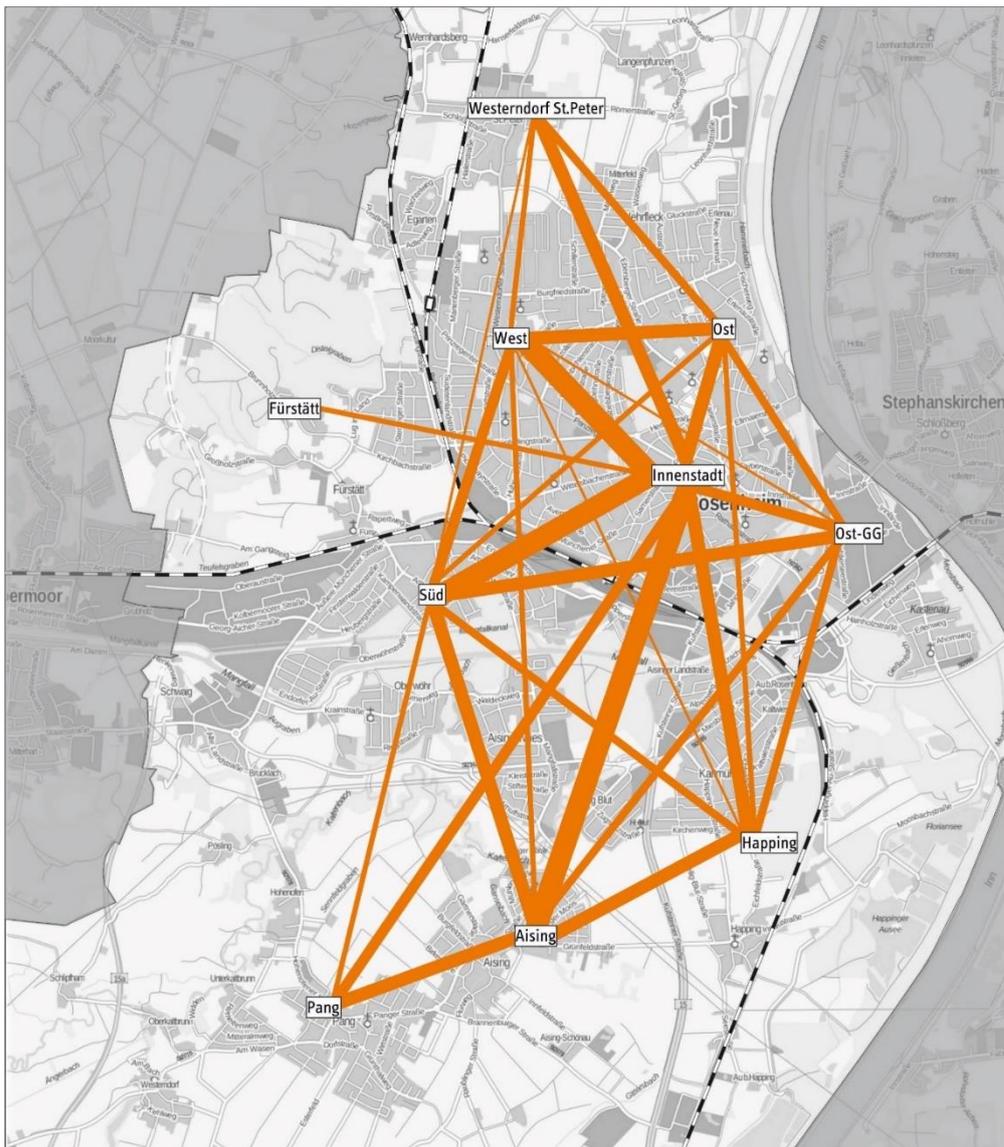
**Tabelle 22: Linienangebot in der Stadt Rosenheim (Fahrplanstand 2018)**

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot			Anmerkungen
		Mo-Fr	Sa	So	
1	Stadtmitte – FH – Kaserne - Stadtmitte	T15	T15	-	
2	Stadtmitte – Endorferau – Finsterwald – Stadtmitte	T30	T30	-	
3	Stadtmitte – Kufsteinerstr. - Traberhof – Kufsteinerstr. – Stadtmitte	T15	T15	-	
4/11	Stadtmitte – Waldeck – Aising – Pang	T15 (S) T30 (F)	T30	-	
5	Stadtmitte – Mitterfeld – Westerndorf St.P. – (Egarten/Pfaffenhofen)	T30	T30	-	Unterschiedliche Bedienung der Haltestellen
6	Stadtmitte – Klinikum – Erlenau – Stadtmitte	T30	T30	-	
7	Stadtmitte – HI Blut – Schwaig Waldeck – HI. Blut – Stadtmitte	T30	T30	-	
8/9	Stadtmitte – Aicherpark – Kolbermoor – Aicherpark – Stadtmitte	T30	T30	-	
10	Stadtmitte – Innsbrucker Straße – Freibad / Föhrenweg	T30	T30	-	
12	Stadtmitte – Brenner-/Prüstlingstr. – Küberling – Stadtmitte	T30	T30	-	
NV 1	Zentrum – Erlenau – Westerndorf – Küberling – Zentrum	T60/T120	T60/T120	-	Letzte Fahrt nur Fr-Sa Fahrt 22:40 nur Mi-Sa
NV2	Zentrum – Aising – Pang – Schwaig – Endorferau - Stadtmitte	T30	T30	-	Ab 21:30 Uhr nur Mi-Sa Ab 23:30 Uhr nur Fr-Sa
NV3	Zentrum – Traberhof – Happing – Kastenau – Zentrum	T60/T120	T60/T120	-	Letzten beiden Fahrt nur Fr-Sa Fahrt 21:35 nur Mi-Sa
NV9	Zentrum – Aicherpark – Kolbermoor und zurück	T60	T60	-	Ab 22 Uhr nur Mi-Sa Ab 0:00 Uhr nur Fr-Sa
AST	Rosenheim	T30	T30	T60 (T30)	Nach Stephanskirchen täglich von 5:00- 1:00 (Zuschlag 1,50€)

## 8.4 Nachfrage

Zur Nachfrage im ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim liegen keine Informationen vor. Aus der Verkehrsuntersuchung für die Stadt Rosenheim<sup>23</sup> liegt jedoch eine Potenzialabschätzung der Gesamtverflechtungen (MIV und ÖPNV-Fahrten) vor, die die dreißig stärksten Beziehungen aus Bezirksebene mit jeweils mehr als 500 Fahrten pro Tag darstellt. Bei der Analyse wird deutlich, dass neben den sternförmig auf das Zentrum von Rosenheim zulaufenden Relationen auch einige tangentielle Relationen bestehen, für die in der Liniennetzkonzeption Berücksichtigung finden können.

**Abbildung 36: Nachfragestarke Relationen innerhalb der Stadt Rosenheim**

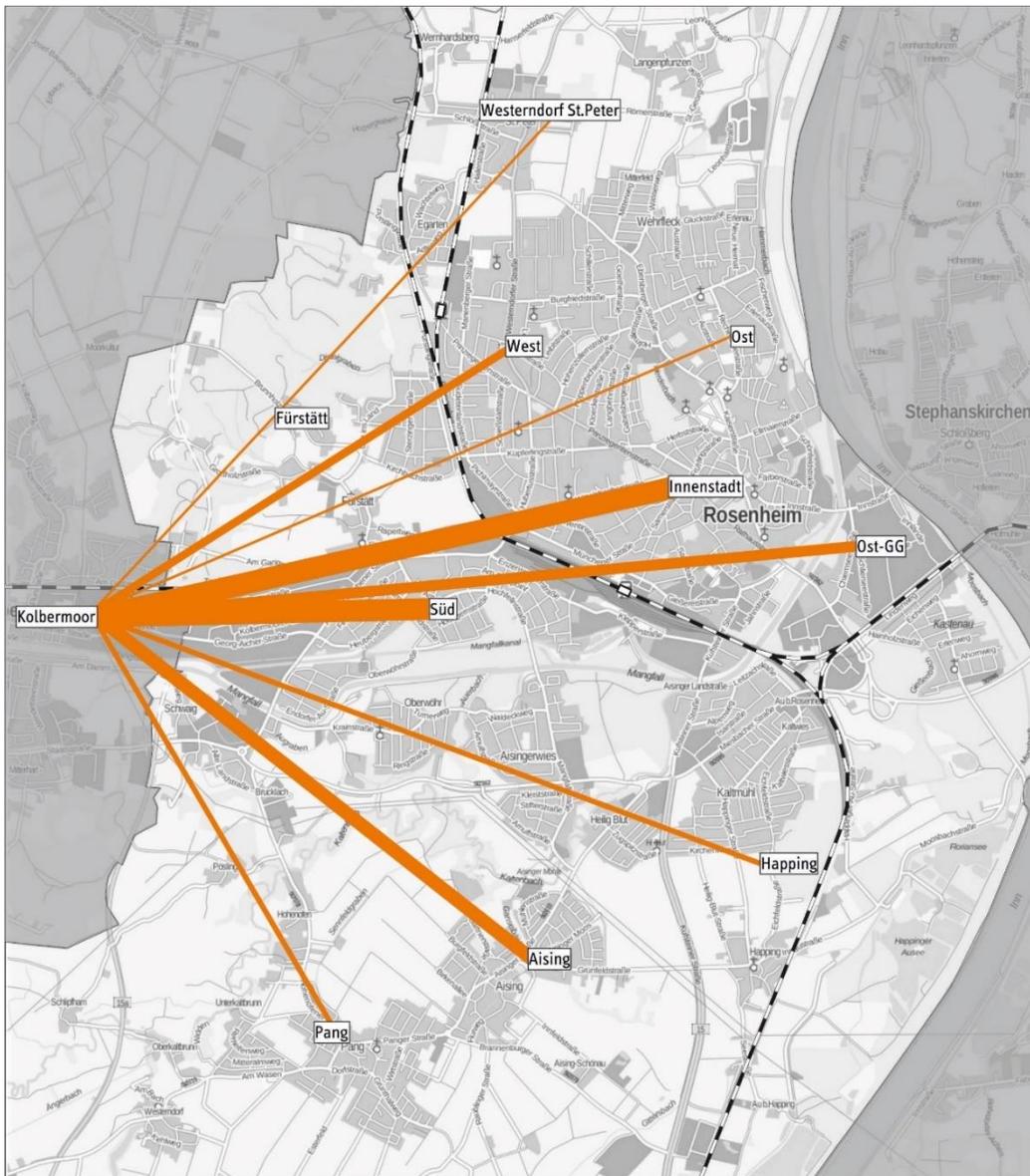


Quelle: eigene Darstellung nach BSV: Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan, 2015, Seite 73

<sup>23</sup> BSV: Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan, 2015

Die gleiche Methodik wurde für Verbindungen zwischen dem benachbarten Kolbermoor und den zehn Rosenheimer Bezirken angewandt. Der Ortsteil Aising und die Gewerbegebiete im Osten Rosenheims sind von Kolbermoor aus nicht direkt (Umstieg erforderlich) erreichbar sind. Insbesondere für diese beiden Relationen sind die Schaffung von Direktverbindungen oder optimale Umsteigesituationen mit geringen Wartezeiten zu prüfen.

**Abbildung 37: Nachfragestärksten Relationen zwischen Kolbermoor und Rosenheim**



Quelle: eigene Darstellung nach BSV: Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan, 2015, Seite 73

Aus dem Seniorenpolitischen Gesamtkonzept für den Landkreis Rosenheim (2017) wird deutlich, dass aufgrund des immer noch steigenden Motorisierungsgrades (u.a. bei Seniorinnen und Senioren) die Verkehrsunternehmen stagnierende oder leicht zurückgehende Fahrgastzahlen beklagen. Eine weitere Ausdünnung der Linien wird aber mit Hilfe der Gemeinden und der Konzessionsbehörde zu verhindern versucht. Sollte jedoch mittelfristig die Anzahl der Schüler an weiterführenden Schulen als tragende

Säule des ÖPNV im ländlichen Raum merkbar abnehmen, müssten verstärkt alternative und innovative Aktivitäten wie Bürgerbusse bzw. bedarfsorientierte Verkehre (Anruf-Sammel-Taxi, Richtungsband) umgesetzt werden und der ÖPNV stärker bezuschusst werden.

## 8.5 Fahrzeuge

Zu den Fahrzeugen liegen keine detaillierten Informationen vor. Erkennbar ist die Ausstattung der Fahrzeuge jedoch als überwiegend gut und modern zu bewerten. Das Landratsamt Rosenheim beschreibt den Anteil barrierefreier Fahrzeuge mit 90-95 %. In Arbeitsgruppen zum Thema Teilhabe wurde berichtet, dass hin und wieder Reisebusse auf Buslinien des Landkreises eingesetzt werden (dürfen). Insbesondere für Menschen mit Behinderungen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, ist der Einsatz von Reisebussen ein Ausschlusskriterium. Daher wird über die beschriebenen Standards zur Fahrzeugausstattung im Anforderungsprofil auf eine Verbesserung hingewirkt (vgl. Kapitel 7.14).

**Abbildung 38: Barrierefreier Einstieg erfordert Zusammenspiel aus Fahrzeug und Bushaltestelle**



## 8.6 Haltestellen

Bei der Bewertung der Haltestellen werden diese bezüglich der baulichen Ausgestaltung und der Ausstattungsmerkmale bewertet. Stadt und Landkreis Rosenheim verfolgen das Ziel ein Haltestellenkataster aufzubauen. Ein Haltestellenkataster bietet zukünftig die Basis für eine detaillierte Bewertung der einzelnen Haltestellen.

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

### **Komfort und Kundenservice**

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

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

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

### **Fahrgastinformation**

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

Dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen sind nur vereinzelt vorzufinden.

### **Barrierefreiheit**

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

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

Insgesamt ist die Situation der untersuchten Haltestellen in Bezug auf eine barrierefreie Gestaltung als mangelhaft zu beurteilen, da nur wenige Haltestellen über entsprechende Ausbaustandards verfügt. Am neuen ROB sind Defizite in der Verbauung der taktilen Leitelemente festzustellen.

### **Sicherheit**

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

## Handlungsbedarf

Die hohe Anzahl an Bushaltestellen im Landkreis (ca. 1.200) bringt es mit sich, dass die bisherigen Bemühungen noch nicht dazu geführt haben, dass die überwiegende Anzahl komplett behindertengerecht ist. Auch in der Stadt Rosenheim besteht diesbezüglich Handlungsbedarf. Die Städte und Gemeinden als Baulastträger der Haltestellen sollen daher kurz- bis mittelfristig durch den Landkreis bzw. RoVG bei der Beurteilung und Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau unterstützt werden.

Auch bei den SPNV-Haltes sind weitere Verbesserungen im Bereich Barrierefreiheit voranzubringen. (siehe Anlage SPNV-Halte). Der barrierefreie Ausbau ist an folgenden SPNV-Haltestellen im Landkreis Rosenheim vorgesehen: Rott am (Inbetriebnahme 12/2018), Bruckmühl und Kolbermoor (Quelle: [www.beg.bahnland-bayern.de](http://www.beg.bahnland-bayern.de)).

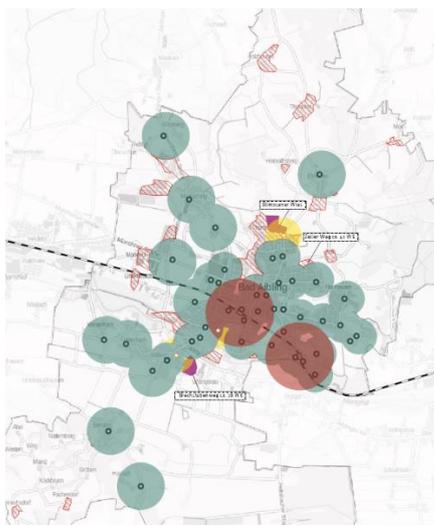
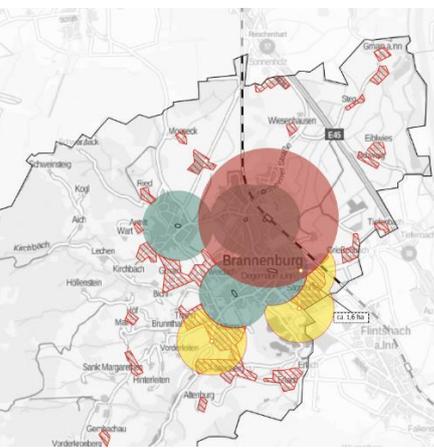
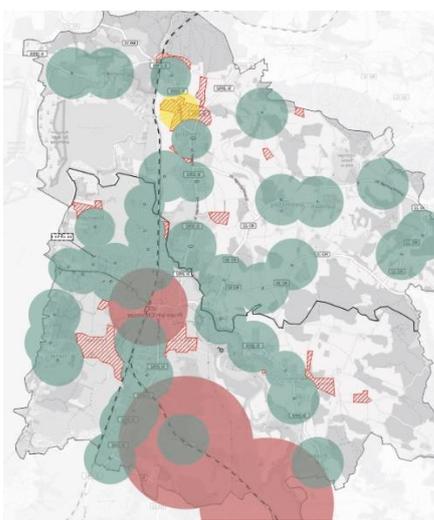
## 8.7 Erschließungsqualität

### Erschließungsqualität im Landkreis Rosenheim

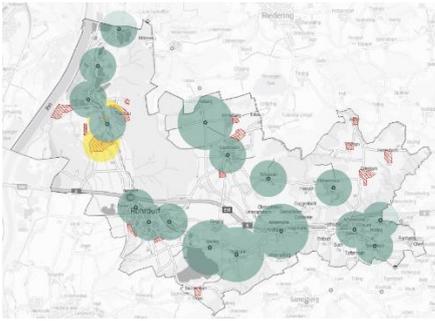
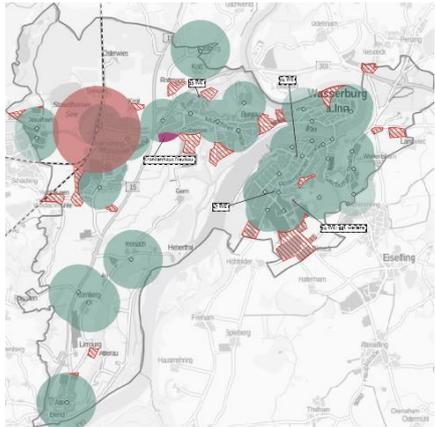
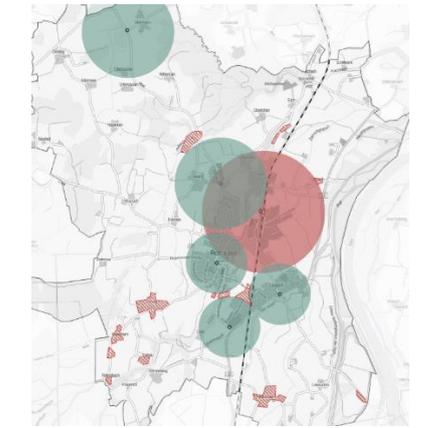
In der nachfolgenden Tabelle werden die Ergebnisse der Überprüfung der Erschließungsqualität im Landkreis Rosenheim beschrieben. Dabei gilt zu beachten, dass lediglich Kommunen auftauchen, die Erschließungsdefiziten mit Handlungsbedarf bewertet wurden. In der Beschreibung wird darüber hinaus bereits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

**Tabelle 23: Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf im Landkreis Rosenheim**

	Haltestelleneinzugsbereich Bus gemäß Standard
	Einzugsbereich SPNV-Haltestelle gemäß Standard
	Prüfung zur Einrichtung einer neuen Haltestelle mit Einzugsbereich
	Erschließungsdefizit
	Entwicklungsgebiet laut Auftaktbefragung

	<p><b>Bad Aibling:</b> Innerhalb der Stadt Bad Aibling sind einzelne Erschließungsdefizite festzustellen. Das mit Abstand größte Erschließungsdefizit liegt im Bereich Thürham. Aufgrund der bestehenden Verkehrssituation innerhalb des Wohngebiets ist eine Befahrung hier jedoch nicht vorzusehen. Durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Hafnerstr./Ellmosener Str. kann die Erreichbarkeit des Quartiers jedoch verbessert werden. Bei den weiteren Erschließungsdefiziten handelt es sich um Siedlungsrandlagen oder sehr kleine Siedlungseinheiten ohne Handlungsbedarf.</p> <p>Weitere Haltestellen: Willinger Str./Wendelsteinstr., Brechstubenweg/Aiblinger Str.</p>
	<p><b>Brannenburg:</b></p> <p>Die bestehenden Erschließungsdefizite in Brannenburg weisen geringen Handlungsbedarf auf. Überwiegend handelt es sich um Siedlungsrandlagen mit sehr kleinen Siedlungseinheiten. Im Regionalbusverkehr können die Defizite durch Einrichtung von Haltestellen (im Bereich Saggmühle, entlang der Sudelfeldstraße) und der Verlängerung von Linienwegen bis zur Wendelsteinzahnradbahn ermöglicht werden.</p>
	<p><b>Rimsting:</b> Das Erschließungsdefizit in Rimsting im Bereich der „Blumensiedlung“ kann durch die Einrichtung einer Haltestelle an der Ecke Bahnhofstraße/Tulpenstraße aufgehoben werden. Bei den weiteren Erschließungsdefiziten handelt es sich um Siedlungsrandlagen oder sehr kleine Siedlungseinheiten ohne Handlungsbedarf. Mit der Einrichtung des IST-Mobil können auch diese Defizite aufgelöst werden.</p> <p><b>Prien:</b> Bei den Erschließungsdefiziten in Prien handelt es sich i.d.R. um Siedlungsrandlagen oder sehr kleine Siedlungseinheiten ohne Handlungsbedarf. Das Erschließungsdefizit mit disperser Siedlungsstruktur entlang der Ernsdorfer Str. kann mit der Einrichtung des IST-Mobil erschlossen werden.</p>

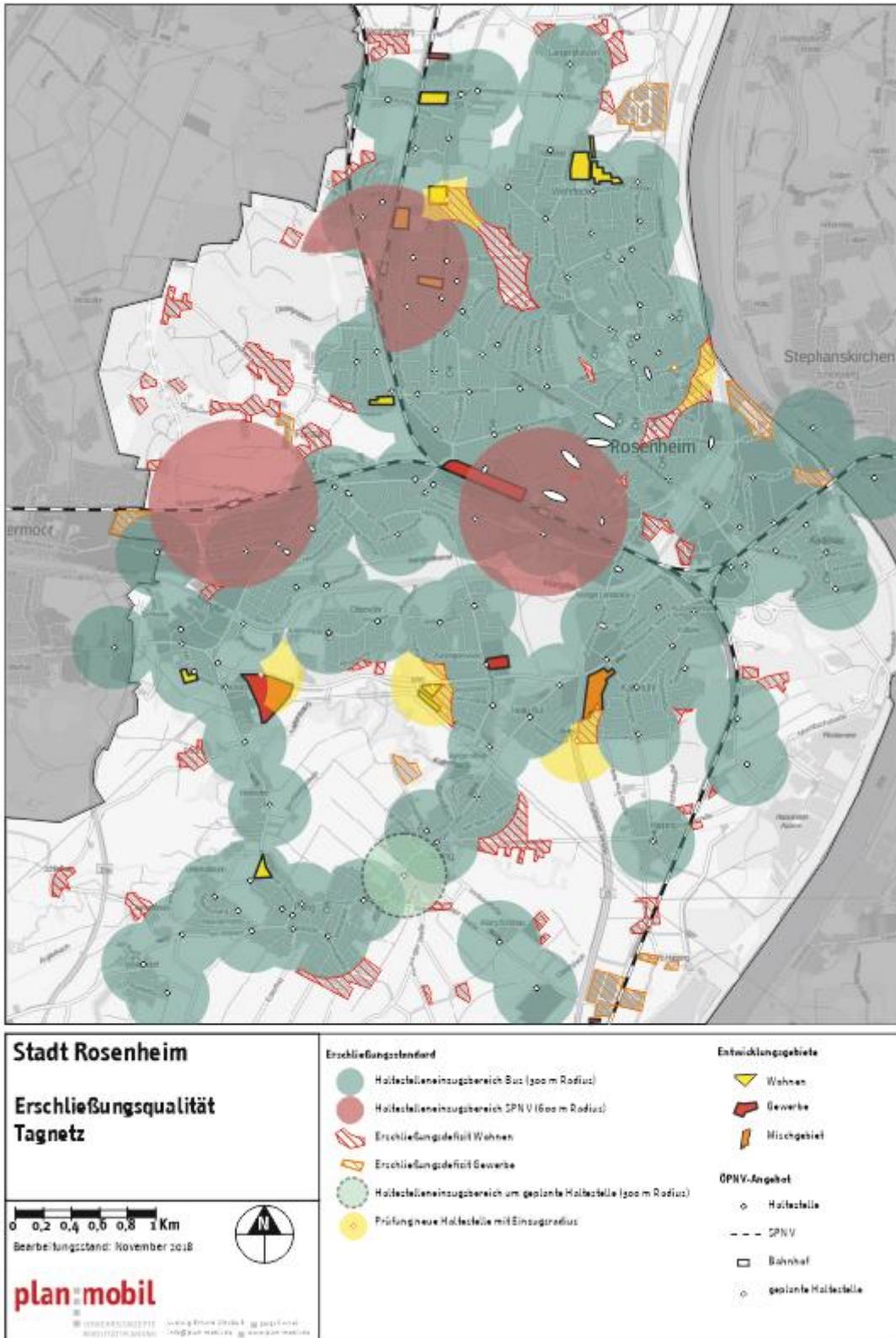
	<p><b>Kiefersfelden und Oberaudorf:</b></p> <p>In den Orten Kiefersfelden und Oberaudorf bestehen großflächigere Erschließungsdefizite, die durch die Siedlungslage abseits der Staatsstraße 2089 entstehen. Zur Verbesserung der Erschließungsqualität sollten zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, die von einem Ortsbus (z.B. aufbauend auf bestehenden Sommerangebot) regelmäßig (T120) bedient werden.</p>
	<p><b>Raubling:</b> Durch eine geänderte Linienführung einer Regionalbuslinie auf der westlichen Seite der Bahntrasse sowie die Einrichtung von weiteren Haltestellen können Erschließungsdefizite behoben werden und zum Teil kompakte Siedlungsstrukturen mit zahlreichen Einwohnern an das ÖPNV-Netz angebunden werden.</p> <p>Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Nickelheimer Str./Meisenweg mit entsprechender Anpassung der Linienführung der Linie 38 führt zu Aufhebung des Erschließungsdefizits in der Vogelsiedlung.</p> <p>Bei den weiteren Defiziten handelt es sich um Siedlungsrandlagen abseits der ÖPNV-Korridore bzw. um sehr kleine Siedlungseinheiten ohne Handlungsbedarf.</p>
	<p><b>Stephanskirchen:</b> In der Gemeinde Stephanskirchen bestehen Erschließungsdefizite, die durch eine Anpassung der Ringlinie 9498 behoben werden können. Hierfür ist eine detaillierte Betrachtung der Linienführung zu prüfen.</p>

	<p><b>Rohrdorf:</b> Prüfung der Linienführung über Neubeuerer Str. und Bieberer Straße oder Wacholderstraße zur Erschließung des „Blumensiedlung“ mit Einrichtung einer Haltestelle</p>
	<p><b>Wasserburg am Inn:</b> In der Stadt Wasserburg am Inn bestehen Erschließungsdefizite, für die bei einer Überplanung des Stadtbusses zu prüfen ist, ob diese behoben werden können.</p>
	<p><b>Rott am Inn:</b> Die in Rott am Inn bestehenden Erschließungsdefizite weisen eine geringe Betroffenheit auf. Zu prüfen ist, ob durch die Einrichtung einer flexiblen Bedienform die Gebiete Arbing, Feldkirchen und Aubach in das ÖPNV-Netz integriert werden können.</p>

### Erschließungsqualität Stadt Rosenheim

In der Stadt Rosenheim bestehen bei einem Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern Luftlinie einzelne Erschließungsdefizite. Aufgrund der Straßensituationen bzw. der Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit können zahlreiche dieser Defizite nicht aufgehoben werden. Entlang der bestehenden ÖPNV-Korridore sind jedoch Maßnahmen zu ergreifen, um die Erschließungsqualität in der Stadt Rosenheim zu erhöhen. Damit die Bewohner aus nicht erschlossenen Bereichen die nächstgelegene Haltestelle möglichst schnell und komfortabel erreichen können, sollte der Zubringerverkehr durch Radfahrer gefördert werden. Ein wichtiger Baustein hierzu ist die Einrichtung von kleineren B+R-Anlagen an einigen Haltestellen (Aising, Pang, Unterfürstätt, Römerstraße, Schloßstraße).

Abbildung 39: Erschließungsqualität Stadt Rosenheim



## 8.8 Betriebsablauf

Der ÖPNV erfährt auf vielfältige Weise Störungen und Behinderungen, die sich auf seine Geschwindigkeit bzw. auf die Reisezeit der Fahrgäste auswirkt. Die häufigsten Behinderungen sind:

- Allgemeine Stauzustände im Zulauf auf bedeutsame Orte zu den Hauptverkehrszeiten (insbesondere verkehrliche Nadelöhr-Situationen wie Innbrücke zwischen Rosenheim und Stephanskirchen oder Brückenberg in Rosenheim).
- Baustellenphasen mit entsprechender Umleitung der Busverkehre und damit veränderten Linienführungen und Fahrplänen.
- Die Infrastruktur im Bus-Netz (bes. Bussonderfahrstreifen) ist bedingt durch unberechtigte Benutzung durch den MIV oder Ladeverkehr nicht optimal nutzbar
- Beengte Platzverhältnisse in Ortsdurchfahrten (bspw. Stadt Wasserburg).
- Touristische Destinationen mit hohem Parkdruck und entsprechend wenig Raum für den ÖPNV bzw. Störungen des Betriebsablaufs des ÖPNV durch konkurrierende Nutzung (bspw. Samerberg oder Bernau)
- Verschiedene Bereiche und Abschnitte sind aufgrund ihrer Lage und angrenzender Nutzungen (tlw. zeitlich begrenzt) verkehrlich stark ausgelastet und das Ein- und Ausfahren aus benachbarten Straßen schwierig (bspw. Stadt Rosenheim: Aicherpark, Finsterwalderstr./Äußere Münchener Str., Kreisverkehr Schwaig etc.).
- Das regelwidrige Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer/innen (nicht nur beim MIV, sondern auch beim Rad- und Fußgängerverkehr).
- ÖPNV-unverträgliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahneinengungen), Fußgänger-LSA ohne ÖPNV-Bevorrechtigung und vor allem Behinderungen durch parkende Fahrzeuge in den Wohnquartieren und in den klassischen „Ortsdurchfahrten“.
- Von besonderer Bedeutung sind Rechts-vor-Links-Regelungen: Nicht die Geschwindigkeitsreduzierungen an sich, sondern die un stetige Fahrt in Folge einer Rechts-vor-Links-Regelung steht einer ÖPNV-Beschleunigung entgegen.

Verlustzeiten treten nicht nur an Ampelanlagen, sondern in einem ganz erheblichen Umfang auch auf der Strecke auf.

Begegnung mit anderen Bussen oder Lkw bei zu engen Fahrbahnen, ungeordnetes und teilweise fast chaotisches Parken, Halten in der „zweiten Reihe“ und immer wieder Rechts-vor-Links-Regelungen. Zur wirksamen Reduzierung der Fahrzeiten und zur Verstetigung des Betriebsablaufes ist somit nicht nur eine Fokussierung auf die Bevorrechtigung an LSA, sondern eine umfängliche Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebs zielführend.

Ein zunehmendes Problem ist im Busverkehr die eingeschränkte Leistungsfähigkeit von innerörtlichen Verknüpfungsanlagen. Bedingt insbesondere durch die zunehmenden Unpünktlichkeiten werden die Verkehrsanlagen immer stärker an ihre Kapazitätsgrenze gebracht. Der Busverkehr stört sich, insbesondere bedingt durch fehlende Wartepositionen, somit selbst. Mit einer Verdichtung der Takte, der Einrichtung neuer Linien und/oder dem zunehmenden Einsatz von Gelenkbussen werden diese Probleme zukünftig noch verstärkt.

## 8.9 Fahrgastinformation

Für die Stadt und den Landkreis Rosenheim wird jährlich ein Fahrplanbuch veröffentlicht. Hierin sind (fast) alle Fahrpläne der einzelnen Verkehrsunternehmen (auch des SPNV) zusammengefasst dargestellt sowie das Liniennetz im Nahverkehrsraum Rosenheim, des Stadtverkehrs Rosenheim und Übersichtspläne zu ausgewählten Haltestellsituationen. Ergänzende Informationen werden zu Linien mit besonderer touristischer Bedeutung, zu ausgewählten Ticket- und Tarifangeboten und zu den einzelnen Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Das Fahrplanbuch wird auch via pdf über die Homepage der RoVG bereitgestellt. Negativ zum Fahrplanbuch anzumerken ist,

- dass nicht alle nutzbaren Angebote aufgeführt sind, es fehlt bspw. der Stadtbus Kolbermoor oder der Ortsbus / Wanderbus Kiefersfelden.
- Es besteht kein einheitliches Fahrplanlayout, was insbesondere für Ungeübte und Gelegenheitsnutzer eine hohe Hürde bei der Auseinandersetzung mit den Fahrplänen darstellt.
- Es fehlen Gesamtfahrpläne für Teilbereiche in denen verschiedenen Linien verkehren. Das tatsächliche, kombinierte Fahrplanangebot aus verschiedenen Linien ist oftmals deutlich höher als das beim Fahrgast „gefühlte“ Angebot. Bspw. Korridor Raubling – Rosenheim oder Stephanskirchen – Rosenheim.
- Es werden nicht alle Informationen im Bereich Ticket und Tarif zusammenfassend dargestellt. Viele wichtige Informationen beschränken sich auf einzelne Seite im Fahrplanbuch die Gefahr laufen als Werbung schnell überblättert zu werden.

Online bestehen ergänzend Informationsangebote auf den Webseiten der RoVG und der einzelnen Verkehrsunternehmen. Elektronische Fahrplanauskunftssysteme für die Linien sind nicht direkt abrufbar. Eine elektronische Fahrplanauskunft wird jedoch bspw. durch den Stadtverkehr Rosenheim über die Webseite Bayern-Fahrplan hergestellt. Aktuelle Fahrplaninformationen, z. B. zu Verspätungen, Fahrausfällen oder Anschlüssen, sind nicht online verfügbar. Auch zu Anschlüssen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen sowie zwischen Bus und Bahn liegen keine für den Fahrgast nutzbaren Informationen vor. Eine garantierte Anschlusssicherung zwischen zwei Buslinien oder zum SPNV ist derzeit immer auf den persönlichen Kontakt zwischen dem Fahrpersonal angewiesen. Aus Sicht des Fahrgastes ist dies ein unbefriedigender Zustand.

Teilweise sind die Fahrplaninformationen/Fahrplanaushänge an den Haltestellen in einem verbesserungswürdigen Zustand, wie die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen. Insbesondere die Aspekte Größe und Kontrastierung der Aushänge, Aktualität und Einheitlichkeit der Informationen sind im Sinne der Anforderungen (vgl. Kapitel 7.19) zukünftig zu verbessern. Auf handschriftliche Änderungen und Überklebungen (siehe nachfolgende Abbildung links) sollte verzichtet werden und aktualisierte, neue Fahrpläne genutzt werden.

Abbildung 40: Aushangfahrpläne (Beispiele)



Viele Fahrzeuge, die in Stadt und Landkreis eingesetzt werden, verfügen bereits über ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem, wodurch Daten zur Pünktlichkeit und zur aktuellen Abfahrtszeit bereits erfasst werden können. Der Abruf von Echtzeitinformationen wird sowohl über die Internetseite [www.rvo.de](http://www.rvo.de) ermöglicht (Stand 04/2019 jedoch aus technischen Gründen nicht verfügbar), über die Reiseauskunft auf [bahn.de](http://bahn.de) oder über die Apps DB Navigator sowie der Wohin Du Willst App und ergänzend über den Bayern Fahrplan. Jedoch ist anzumerken, dass aufgrund unzureichender Abdeckung des Mobilfunknetzes in einigen Bereichen des Landkreises die Übertragung der Daten für dort verkehrende Fahrzeuge nicht garantiert werden kann. Ebenfalls sind aktuell nur die Informationen ausgewählter Verkehrsunternehmen über die dargestellten Informationskanäle abrufbar und somit nicht für alle Verkehrsangebote.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen sind an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen nur vereinzelt vorhanden. In der Stadt Rosenheim befinden sich solche Anlagen bspw. an den Haltestellen ROB, Atrium oder Stadtmitte. Im Landkreis Rosenheim fehlen oftmals entsprechende Anlagen gerade an den wichtigen Verknüpfungspunkten wie bspw. Wasserburg Bahnhof und Busbahnhof, Prien Bahnhof und weitere.

## 8.10 Barrierefreiheit

Die folgenden Hinweise zum Themenfeld Barrierefreiheit sind den Teilhabeplänen der Stadt und des Landkreis Rosenheim, dem Kapitel Mobilität und Verkehr entnommen:

Viele Menschen mit Behinderungen sind auf ein gutes ÖPNV-Angebot und Mobilitätsunterstützung angewiesen, da sie nicht selbst über eigenständige Nutzungsmöglichkeiten des motorisierten Individualverkehrs verfügen oder verfügen können.

Die bisherigen Bemühungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind aufgrund der Vielzahl von Haltestellen in der Stadt aber insbesondere im Landkreis noch nicht weit vorangeschritten. Auch die eingesetzten Bussen sind nicht immer barrierefrei nutzbar.

Werden die Ergebnisse der Befragung im Rahmen des Teilhabeplans von Menschen mit Behinderung des Landkreises Rosenheim betrachtet, zeigt sich, dass in Verbindung mit dem benötigtem Hilfsmittel und der Nutzung des ÖPNV, 92,5 Prozent der Rollstuhlfahrer und 62,9 Prozent der Menschen mit dem Hilfsmittel Gehhilfe, das ÖPNV-Angebot nicht in vollem Umfang nutzen können.

Folgende Probleme wurden von Betroffenen genannt:

- Ansagen und Anzeigen in Zügen und Bussen entsprechen vielfach nicht den Erfordernissen von blinden/sehbehinderten oder gehörlosen/hörbehinderten Menschen. Nötig wären sowohl eine Anzeige als auch eine Ansage der Haltestationen vor jedem Haltepunkt.
- Busfahrerinnen und Busfahrer stellen sich teilweise nicht auf die besondere Situation von Menschen mit Behinderungen ein (ruppig es Anfahren, keine Ansagen), obwohl bereits jetzt umfassende Schulungen für sie stattfinden.
- Eingeschränkte/fehlende Möglichkeiten, sich nach 21.00 Uhr mit dem ÖPNV fortzubewegen, wodurch die Möglichkeit der Teilhabe an verschiedenen Angeboten erheblich eingeschränkt wird, beispielsweise an Volkshochschulkursen.
- Das Angebot der Anruf-Sammel-Taxis kann von hörbehinderten Menschen nicht genutzt werden.
- Da für einige Menschen mit Behinderungen ein auf 80 Euro begrenztes Mobilitätsbudget – vor allem im ländlichen Raum – nicht ausreicht, um adäquat Freizeitziele erreichen zu können, soll die Möglichkeit, das Mobilitätsbudget durch den Bezirk aufstocken zu lassen, verstärkt bekannt gemacht werden.
- Menschen mit einer geistigen Behinderung sind im besonderen Maß auf Überquerungshilfen auf viel befahrenen Straßen angewiesen. Gerade in den Abendstunden werden Ampeln tlw. abgeschaltet. Dies führt für Menschen mit geistiger Behinderung zu Gefährdungssituationen.
- Bei Ampeln endet das Tonsignal vielfach mit Ende der Grünphase. Damit entfällt für sehbehinderte/blinde Menschen die Orientierungsmöglichkeit bzgl. der Laufrichtung. Besser wäre eine Zuschaltung eines Extratonnes bzw. einer Tonfolge bei Beginn der Schutzzeit.
- Bahnhöfe im Landkreisgebiet sind nicht vollständig behindertengerecht gestaltet.
- Als sehr problematisch für manche Menschen mit Behinderungen erweist sich das Konzept „shared space“. „Shared space“ bedeutet, dass z.B. in Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen Fußwegbereiche und Bereiche für den motorisierten Verkehr bodengleich ausgeführt sind. Dies bringt zwar eine ästhetisch einheitliche Gesamtansicht mit sich, für sehbehinderte bzw. blinde Menschen ergeben sich aber mitunter große Gefahren, weil auch Orientierungsmöglichkeiten durch dieses Konzept abhandenkommen.
- In den letzten Jahren wurden verstärkt Niederflerbusse bzw. absenkbare Busse zum Einsatz gebracht. Dies ist sehr zu begrüßen. Diese Busse können allerdings ihre Stärke nur dann entfalten, wenn das Höhenniveau des Einstiegsbereichs auf das Buskonzept abgestimmt ist. Dies ist noch nicht bei allen Einstiegssituationen angepasst

## **8.11 Tarif und Vertrieb**

### **Allgemein**

Die Vorteile eines einheitlichen Tarifverbundes wurden im Kapitel 7.18 beschrieben. Das Fehlen eines entsprechenden Systems für die Stadt und den Landkreis Rosenheim schränkt Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Bereich Tarif und Vertrieb ein, bzw. Verbesserungen sind nur durch intensive Abstimmungs- und Vereinbarungsprozesse mit sämtlichen Akteuren zu erzielen. Insbesondere für die Fahrgäste die als Gelegenheitsnutzer beschrieben werden können, besteht die Notwendigkeit sich abhängig vom Fahrtwunsch bei den verschiedenen Anbietern immer wieder neu über Fahrpreise und

Kombinationsmöglichkeiten unterschiedlicher Tickets orientieren zu müssen. Eine zentrale Anlauf- und Informationsstelle zu sämtlichen Angeboten im Bereich Ticket & Tarif ist mit dem Ticketcenter Rosenheim gegeben, ein digitales Angebot im Internet fehlt. Für Tarifauskünfte müssen sich Fahrgäste direkt an den/die zuständigen Verkehrsunternehmer wenden.

### Preis

In der Außenwahrnehmung bzw. aus Fahrgastperspektive wird der Preis für Fahrkarten und Tickets in Stadt und Landkreis als zu teuer empfunden. Aus gutachterlicher Sicht und mit Blick auf Angebote für Vergleichsräume kann das Preisgefüge als moderat und ausgewählte Angebote als günstig eingestuft werden. So kostet bspw. die Jahreskarte für den Stadtverkehr Rosenheim (Gesamtgebiet) im Jahr 2018/2019 350 Euro für Erwachsene und liegt damit preislich unter dem oftmals geforderten 365 Euro-Ticket (1 Euro/Tag). Vergleichspreise für entsprechende Jahreskarten in vergleichbar großen Städten (gemessen an der Einwohnerzahl): Bayreuth 414 Euro, Celle 485 Euro, Detmold 371 Euro, Erlangen 489 Euro, Landshut 457 Euro.

### Situation im Landkreis Rosenheim

Grundsätzlich hat jedes Busunternehmen seinen eigenen Haustarif, mit entsprechenden Angeboten wie bspw. Einzelfahrscheinen, Tageskarten, 10er Karten, Wochen- und Monatskarten etc. Zwischen den Verkehrsunternehmen besteht fast im gesamten Landkreis und den Städten eine Anerkennung der Tickets/Fahrausweise, jedoch nicht flächendeckend. Entsprechende systematische Lücken bestehen bspw. in der Stadt Wasserburg für Schülerinnen und Schüler deren Fahrkarten linienbezogen sind, im Bereich Kolbermoor und Rosenheim und im Übergang zwischen Linie 8/9 und Linie 40 sowie in weiteren Einzelfällen. So sind Verbindungen einer Relation, die über unterschiedliche Linien bzw. Korridore befahrbar sind, nicht immer mit einer Fahrkarte möglich, wodurch sich das potenziell nutzbare Taktangebot aufgrund der beschriebenen Problematik vom Fahrgast nicht ausschöpfen lässt. Ein großer systematischer Nachteil im Landkreis Rosenheim besteht insbesondere in der fehlenden Anerkennung von Fahrausweisen zwischen SPNV und ÖPNV und hier im Besonderen die fehlende Offenheit des Systems auf Seiten des SPNV.

Neben den Haustarifen bestehen im ÖPNV von Stadt und Landkreis Rosenheim jedoch einige Ausnahmen bei den Tarifangeboten, die nachfolgend aufgeführt werden.

**Stadt-Land-Bus-Ticket:** Bei einer gewünschten Weiterfahrt, vom Regionalverkehr kommend, im Stadtverkehr Rosenheim kann dies bereits im Regionalbus gegen Aufzahlung von 1,- € mitgebucht werden. Bei einer Hin- und Rückfahrkarte sowie 2,- € Zuzahlung kann der Fahrgast den Stadtverkehr den ganzen Tag in Anspruch nehmen. Für Busfahrten in das Rosenheimer Umland mit den Busfirmen in den Verkehrsgemeinschaften RO/Ost und RO/Süd und vorheriger Nutzung des Stadtverkehrs ist das Stadt-Land-Bus-Ticket ebenfalls ein preisgünstiges Angebot und eine Alternative zum eigenen Pkw. Die Rosenheimer Verkehrsgesellschaft -RoVG- als gemeinsame ÖPNV-Stelle des Landkreises und der Stadt Rosenheim gleicht den Verkehrsunternehmen die Einnahmeverluste, die ihnen aufgrund dieses stark rabattierten Angebotes entstehen, entsprechend aus. Das Angebot gilt auf den Buslinien von und nach Rosenheim.

**BayernTicket:** Beliebig viele Fahrten innerhalb Bayerns an einem Tag (montags bis freitags ab 9 Uhr bis 3 Uhr am nächsten Tag; samstags, sonntags und an Feiertagen schon ab 0 Uhr) - mit allen Nahver-

kehrszügen sowie fast alle Linienbusse in Bayern (im Landkreis Rosenheim ausgenommen: Linien 44, 45, 46)

**Umwelt-Fahrausweis:** Für alle Bürger des Landkreises Rosenheim gibt es die Möglichkeit, einen Umweltfahrausweis zu beziehen. Der Landkreis Rosenheim unterstützt dieses Angebot finanziell für alle Bürgerinnen und Bürger, die ihren ersten Wohnsitz im Landkreis Rosenheim haben. Der Kunde zahlt bei diesem Angebot das Ticket für acht Monate und kann es zwölf Monate nutzen.

**City-Bon:** Berechtigt alle Inhaber von Umlandfahrkarten mit Quelle oder Ziel in Rosenheim zum Erwerb eines zeitgleichen Fahrausweises mit einem Rabatt von 50%. Hierdurch reduziert sich bspw. der Preis einer Monatsfahrkarte für den Stadtverkehr Rosenheim auf 22,00 anstatt 44,00 Euro. Dieser Fahrausweis gilt nur in Rosenheim, nicht in Kolbermoor oder Pfaffenhofen.

Die RoVG ist stetig in Verhandlungen mit den verschiedenen Verkehrsunternehmen die Rahmenbedingungen für den ÖPNV aufzuwerten. Dazu zählen insbesondere Tarifangebote wie die oben genannten Angebote. Auch bestehen Überlegungen zum Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bzw. zur Kooperation mit benachbarten Aufgabenträgern, um Stadt und Landkreis Rosenheim innerhalb eines Verkehrsverbundes weiterzuentwickeln.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle, dass das Themenfeld Ticket und Tarif besonders vielen Nennungen, Hinweise und Verbesserungsvorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erfahren hat (siehe nachfolgendes Kapitel).

## 8.12 Ergänzende Mobilitätsangebote

### Intermodale Verknüpfung

Für die Zukunft der Mobilität wird den inter- bzw. multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Multimodalität bedeutet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z. B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Wege nutzt. Unter Intermodalität ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) sowie Vermietsysteme (Fahrrad, Auto), bei denen eine Wegetappe mit dem ÖPNV und eine mit dem Fahrrad oder Auto zurückgelegt werden.

Inter- und Multimodale Angebote können den Einzugsbereich für das ÖPNV-Angebot erheblich erweitern und helfen, neue Nutzergruppen für den ÖPNV zu erschließen. Für die Funktionsfähigkeit und Nutzungsintensität des ÖPNV spielen die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre sowie die Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine zentrale Rolle. Hierzu zählen die Bereitstellung intermodaler Anlagen in ausreichender Kapazität und von hochwertiger Qualität sowie die informative, technische und ggf. tarifliche Verknüpfung der Angebote.

Im Untersuchungsraum bestehen bereits zahlreiche Schnittstellen zwischen Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV in Form von P+R sowie B+R-Anlagen. Vielerorts sind insbesondere die Fahrradabstellanlagen gut ausgelastet bzw. überlastet. Auch die P+R-Anlagen werden stark nachgefragt. Die Ausweitung beider Schnittstellen kann zu einer Erhöhung der Erschließungsqualität beitragen. Die Ausweitung von P+R-Anlagen ist jedoch aufgrund der Flächenverfügbarkeiten, Finanzierungsfragen sowie in der Abwägung mit einem zu verbessernden Busangebot zunächst einer Bedarfsermittlung zu unterziehen.

Das bestehende Angebot von P+R sowie B+R an den SPNV-Haltepunkten ist der Anlage zu entnehmen.

### **Sharing-Angebote**

Carsharing-Angebote sind in der Stadt Rosenheim am Bahnhof vorhanden. Im Landkreis Rosenheim beschränkt sich das Angebot auf private Vermietungen von Fahrzeugen. Fahrradverleihsysteme bestehen weder im Landkreis noch in der Stadt Rosenheim.

Die RoVG unterstützte in der Vergangenheit auch nicht direkt mit dem ÖPNV zusammenhängende Initiativen bzgl. Mobilität im ländlichen Raum in Form einer Mitfahrzentrale „Mifaz“.

### **Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement bildet einen strategischen Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung wird nicht auf das Angebot, sondern auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen fokussiert. Anknüpfungspunkt ist i.d.R. eine verkehrserzeugende Einrichtung (z.B. Unternehmen, Verwaltung, Schule) mit ihren standortspezifischen verkehrlichen Rahmenbedingungen und definierten Zielgruppen (z.B. Beschäftigte, Schüler, Bewohner, Besucher). Es bedarf der Einbindung einer Vielzahl von Akteuren, welche gemeinsam aus den Handlungsfeldern Information, Serviceangebot, Infrastruktur und Verkehrsangebot passgenaue Maßnahmen für die jeweilige Situation identifizieren. Mobilitätsmanagement basiert auf Multiplikatorwirkung: Über die Ansprache einer Institution können sehr viele Menschen erreicht werden, beispielsweise sind große Arbeitgeber idealer Ansatzpunkt zur Etablierung. Weder im Landkreis noch in der Stadt Rosenheim sind aktuell Formen des betrieblichen, schulischen oder quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement verankert bzw. bekannt. Mobilitätsmanagement kann auch im Rahmen von Marketingaktivitäten als Maßnahme ausgestaltet werden.

## **8.13 Stärken und Schwächen aus Sicht der Beteiligten (Beteiligungsverfahren)**

### **8.13.1 Ergebnisse aus kommunaler Sicht**

Zu Beginn des Fortschreibungsprozesses wurden die Städte und Gemeinden des Landkreises zu verschiedenen Aspekten mit thematischem Bezug zum ÖPNV schriftlich aufgefordert Hinweise und Anregungen mitzuteilen. Die Abbildung 41 übernimmt eine Visualisierung, wobei hier übergeordnete Punkte wie Fahrgastinformation, Tarif oder Fahrzeugqualität unberücksichtigt bleiben. Insgesamt zeigt sich, dass deutlich mehr Schwächen als Stärken benannt worden sind. Unter anderem wurden folgende Stärken und Schwächen benannt.

#### **Stärken**

Im Rahmen der Stärken wurden neben einzelnen örtlichen Angaben insbesondere die folgenden allgemeinen Aussagen getroffen:

- Die Fahrzeuge befinden sich überwiegend in einem guten und modernen Zustand und entsprechen dem aktuellen Standard (Ausnahme bilden jedoch einzelne Fahrzeuge in Bezug auf Alter, Komfort und Barrierefreiheit)

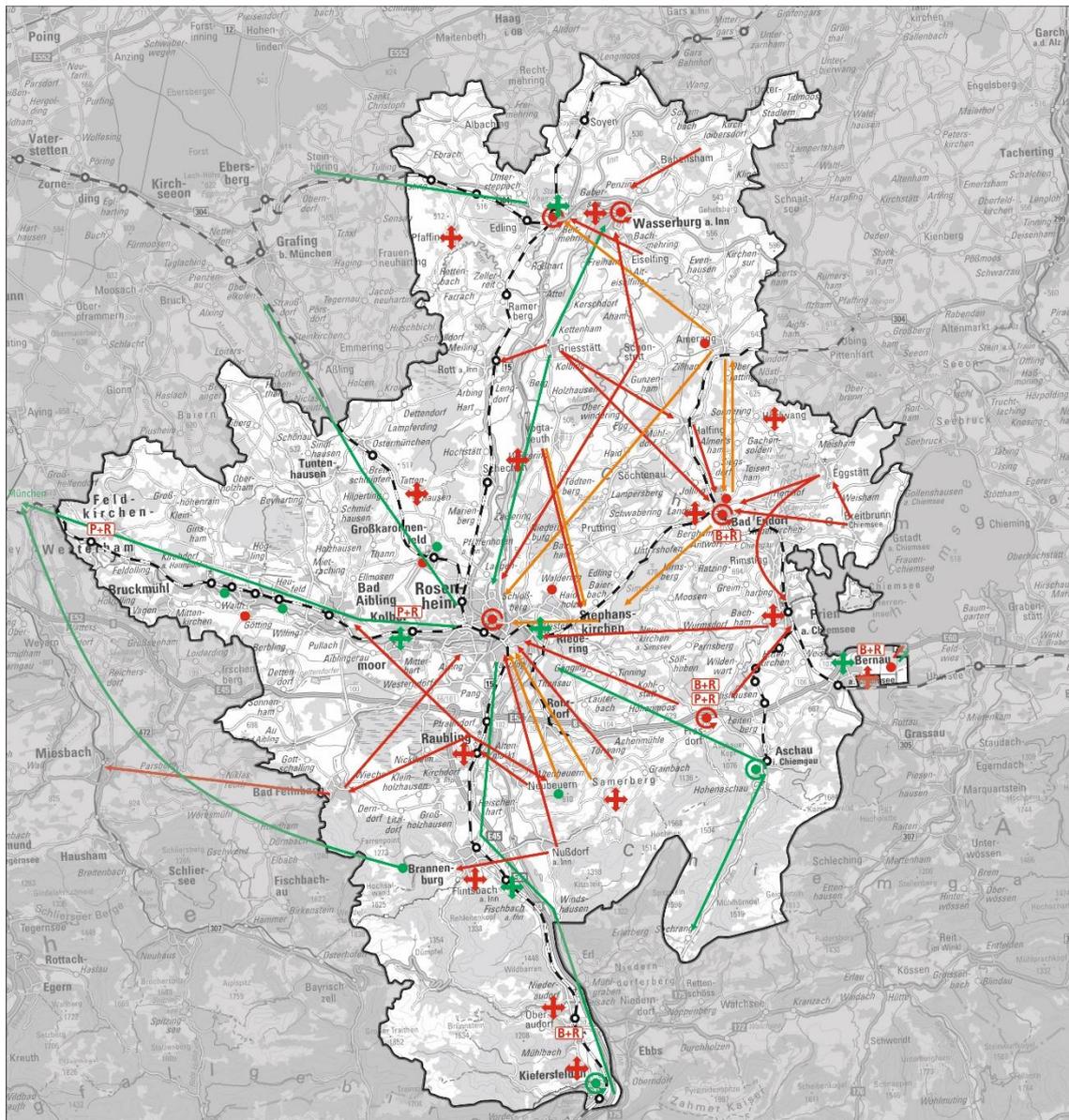
- Die Fahrgastinformation in Bussen (z. B. akustische und visuelle Angabe der nächsten Haltestelle) ist hilfreich
- Die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Busfahrer werden positiv bewertet
- Das SPNV-Angebot wird durchweg als sehr positiv bewertet, insbesondere beim Meridian wird der Reisekomfort (Fahrzeug) wie auch das Angebot gelobt.
- Während grundsätzlich der Tarif zu teuer erscheint, wird die Attraktivität von Sondertarifen hervorgehoben: z. B. Stadtbus Kolbenmoor (eine Fahrt für 1 Euro), Bayerticket, Gästekarte (kostenlose Beförderung).

### **Schwächen**

Im Rahmen der Schwächen wurden neben einzelnen örtlichen bzw. verbindenden Angaben insbesondere die folgenden allgemeinen Aussagen getroffen:

- Am häufigsten (von fast allen Städten und Gemeinden im Landkreis) wird bemängelt, dass sich der ÖPNV zu stark an der Schülerbeförderung ausrichtet: außerhalb des Schulverkehrs (nachmittags, abends, Ferientage) und am Wochenende existiert, wenn überhaupt, ein deutlich eingeschränktes Angebot (Angebot im Freizeitverkehr). Daher wird das Bedienungsangebot vielerorts als unzureichend/verbesserungswürdig betrachtet (Häufigkeit und Bedienungszeitraum).
- Gleichwohl bestehen zu der Hauptnachfragezeit Kapazitätsengpässe in der Schülerbeförderung (Vorschlag Beteiligte: Entzerrung durch Schulzeitstaffelung)
- Des Weiteren bestehen häufig Mängel bei der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn, zum Teil auch in der Buserschließung des Bahnhofs.
- Mehrfach wurde auch auf ein uneinheitliches Tarifsystem, welches zudem hochpreisig sei, verwiesen. Eine stärkere Subventionierung sei erforderlich, insbesondere für Schüler und Jugendliche.
- Erschließungsdefizite, fehlende oder unzureichende Verbindungen zu Orten mit zentraler Funktion (Orten mit Magnetfunktion) sowie landkreisüberschreitende Verbindungen (z. B. Richtung Landkreis Miesbach) werden in Abbildung 41 deutlich.
- Als weitere Schwäche wird die Fahrgastinformation sowohl an der Haltestelle (z. B. Streckenfahrplan des Landkreises, Pflege) wie auch Verbesserung der App (Echtzeitinformationen) benannt. Insbesondere in diesem Themenfeld sei eine zeitgemäße Aufbereitung und Marketing für den ÖPNV notwendig.
- Im Bereich der Infrastruktur wurde auf zum Teil mangelhafte Haltestellenausstattung (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Komfort) hingewiesen sowie die Schnittstelle zum Individualverkehr hervorgehoben (P+R und B+R).

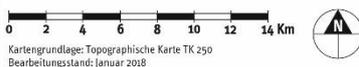
**Abbildung 41: Stärken und Schwächen aus kommunaler Sicht**



**Landkreis Rosenheim**

**Stärken und Schwächen aus kommunaler Sicht**

Quelle: Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden



**Stärken**

- Verbindung/Taktung ist gut
- positive Haltestelle
- Verknüpfung/Anschluss gut

**Grenzen**

Gemeindegrenze

**Schwächen**

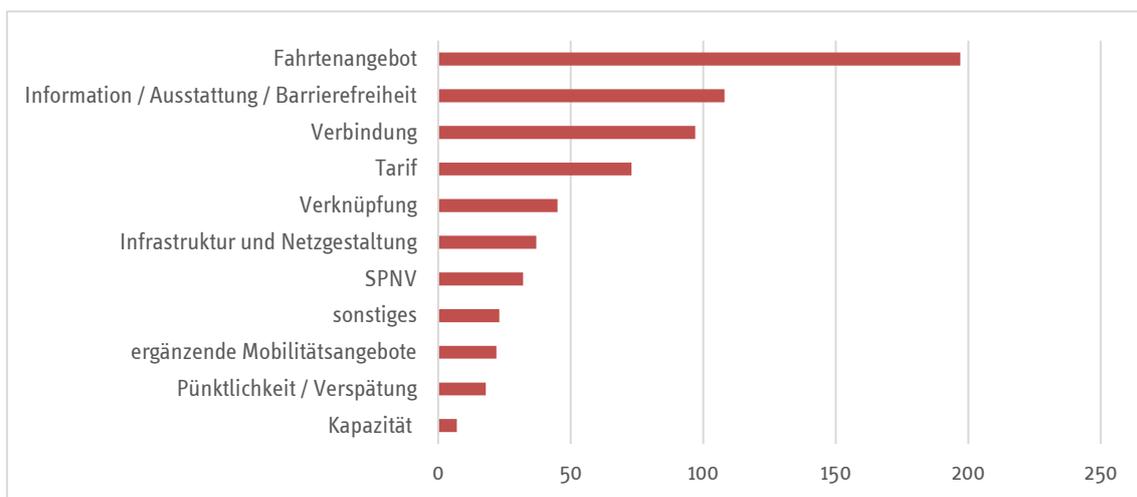
- mangelhafte oder fehlende Verbindung/Angebot/ unzureichende Taktung
- Haltestelle/bestimmter Ort ist nicht angebunden
- unzureichende Anbindung/ Verknüpfungsprobleme
- Anmerkungen

unzureichende Anbindung außerhalb der Schulzeiten/bzw. am Wochenende

### 8.13.2 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

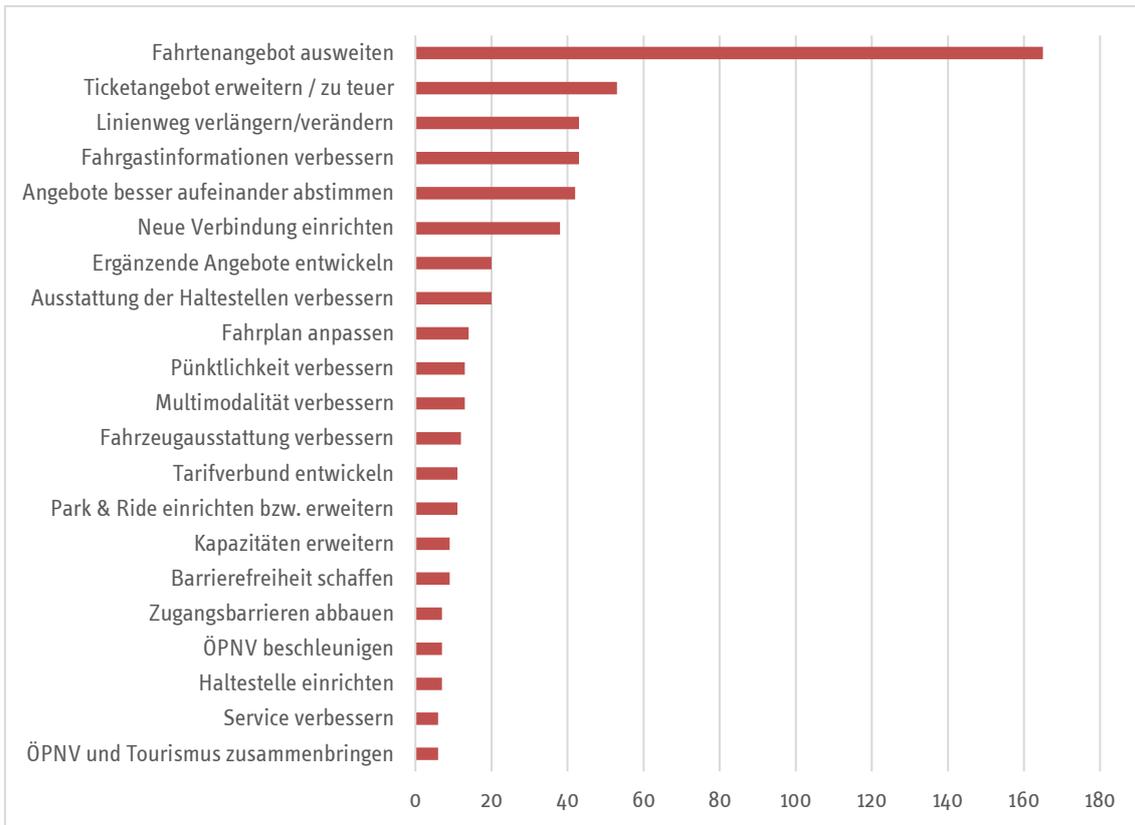
Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit über eine Internetplattform. Über ein Kontaktformular sowie postalische Eingaben nutzten rund 240 Personen die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht bestehenden Schwachstellen im ÖPNV aufzuzeigen sowie Ideen und Anregungen zu benennen. Die Gesamtzahl der Anregungen beträgt 645, von denen 616 Kritik und/oder Anregungen und 27 positive Kommentare bzw. Lob aussprechen. Einzelne Rückläufe zeigen keinen direkten Bezug zur Fragestellung auf und können in der weiteren Auswertung nicht berücksichtigt werden. Die auswertbaren Rückmeldungen werden in der Mängelanalyse integriert und im weiteren Bearbeitungsverlauf, insbesondere bei der Angebotskonzeption berücksichtigt. Dabei wiesen die Rückläufe die folgenden thematischen Schwerpunkte auf:

**Abbildung 42: angesprochene Themenbereiche**



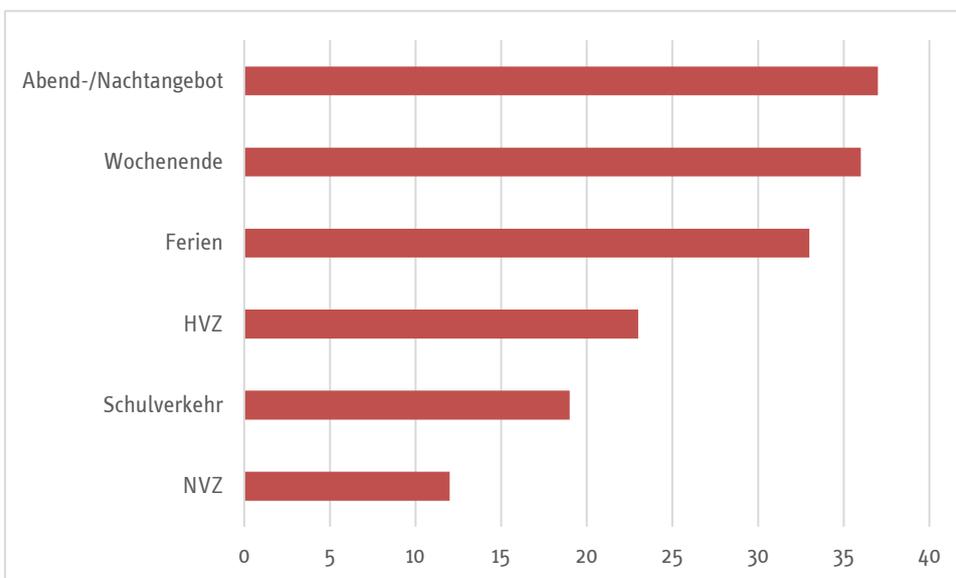
Die Grafik verdeutlicht die Schwerpunkte, die der Öffentlichkeit von Bedeutung sind. Mit deutlichem Abstand sind die meisten Anregungen zum Thema Fahrtenangebot eingegangen. Jeweils über 70 Anregungen sind aber zu den Themen Fahrgastinformation / Ausstattung / Barrierefreiheit sowie zu fehlenden Verbindungen und zur Thematik Tarif und Tickets eingegangen. In einer Konkretisierung der Schwerpunktthemen können Handlungsbedarfe aus Sicht der Öffentlichkeit abgeleitet werden:

**Abbildung 43: Handlungsbedarf bzw. konkrete Verbesserungsvorschläge (mehr als fünf Nennungen)**



Insbesondere zum Handlungsbedarf „Fahrtenangebot ausweiten“ konnte eine weitere Vertiefung der Anmerkungen ausgewertet werden. Die meisten Anmerkungen beziehen sich auf das zeitliche Angebot abends/nachts sowie auf das Wochenende. Es wird aber auch deutlich, dass die Busbedienung in den Ferien Platz für Kritik offenlässt.

**Abbildung 44: Hinweise und Anregungen, die sich auf Bedienzeiten im ÖPNV beziehen**



In den nachfolgenden Kapiteln finden sich die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgewerteten Handlungsbedarfe in Form von Prüfaufträgen und Maßnahmen wieder. Auch die 39 Anregungen, die den SPNV betreffen (Taktverdichtung der Züge zu Hauptaufkommenszeiten, Reaktivierung von ehemaligen Bahnstrecken, Einrichtung von zusätzlichen Bahnhaltepunkten, Verbesserung von Infrastrukturen, Anschlüsse innerhalb des SPNV) werden im Sinne des Gegenstromprinzips im Kapitel 10.2 berücksichtigt, auch wenn die RoVG nicht die Aufgabenträgerschaft für den SPNV inne hat.

## 9 Rahmenkonzeption

### 9.1 Basismaßnahmen

Unter den Basismaßnahmen sind diejenigen Maßnahmen zu verstehen, deren Umsetzung zwingend erforderlich sind, um weitere Maßnahmen realisieren zu können. Hierunter fallen insbesondere notwendige Infrastrukturmaßnahmen für den Angebots- und Kapazitätsausbau im zukünftigen Busnetz.

### 9.2 Netz und Fahrplan

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

Um eine Bedienung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu etablieren, wird die Einrichtung von Bedarfsfahrten auf Linien des Busverkehrs sowie in korridorbezogener Weise vorgeschlagen.

#### **Verflechtungsverkehr**

Für den ländlich geprägte Landkreis Rosenheim wurden sieben Bereiche identifiziert, in denen eine weitere Prüfung von bedarfsgesteuerten Verkehren erfolgen soll. Die sogenannten Verflechtungsverkehre zeichnen sich durch räumliche Einheiten aus, die außerhalb der Netzkorridore liegen und in der Regel nur an Schultagen mit wenigen Fahrten im Schulverkehr bedient werden. In diesen Bereichen soll ein bedarfsgesteuertes System zum Einsatz kommen, bei dem ein Verkehrsmittel (Bus oder Taxi) nur dann eine Verbindung zum nächsten zentralen Ort bzw. Verknüpfungspunkt herstellt, wenn zuvor die Anmeldung eines Fahrtwunsches (ca. eine Stunde vorher) eingegangen ist. Wurde kein Fahrtwunsch angemeldet, wird keine Fahrt durchgeführt.

Bei den bedarfsgesteuerten Fahrten können verschiedene Konzepte Anwendung finden. Auf einem Linienfahrplan basierte Fahrten – wie beim Rufbus Wasserburg – oder korridorbezogene Fahrten – wie beim AST Rosenheim oder Filzenbus – können umgesetzt werden. Für die Abschätzung der Kosten wird ein Fahrplan mit 12 Fahrten (6 Fahrtenpaaren) von Montag bis Freitag, Samstag 10 Fahrten und Sonntag 8 Fahrten zugrunde gelegt. Bei einem Abrufungsgrad von 50 % und einer angenommenen Wegelänge von 8 km pro Fahrt entsteht eine Jahresleistung von ca. 113.000 km. Bei einem Kostenwert von 2,20 Euro pro Kilometer werden für die zusätzlichen bedarfsgesteuerten Angebote in den Verflechtungsbereichen im Landkreis Rosenheim rund 250.00 Euro pro Jahr angenommen. Etwaige Fahrgeldeinnahmen sind unberücksichtigt.

## **Ortsverkehre**

Bei den Ortsverkehren im Landkreis Rosenheim (Stadtbus Wasserburg, Ringlinie Stephanskirchen, Stadtbus Kolbermoor, Moorexpress Bad Aibling) besteht zum Teil Anpassungsbedarf durch die steigende Nachfrage im ÖPNV bzw. in Zusammenhang mit weiteren Planungen im Nahverkehrsraum. Ortsverkehre müssen mit den ein- und ausbrechenden Linien koordiniert bzw. verknüpft werden.

## **9.3 Verknüpfung**

Im Rahmen der Analyse und aus den Anregungen gemäß Beteiligung ist hervorgegangen, dass die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn häufig als mangelhaft bewertet werden muss. Gründe dafür liegen unter anderem in der Tarifgestaltung im Landkreis Rosenheim (kein einheitliches Tarifsystem mit Integration des SPNV) oder auch in der Anforderung der Schülerbeförderung, die auf die Unterrichtszeiten und nicht auf die Zuganschlüsse ausgerichtet sind. In diesem Handlungsfeld gilt es daher die Verknüpfungssituation zu verbessern.

Beim Thema Verknüpfung ist auch die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln im Sinne von P+R und B+R ein wichtiges Handlungsfeld für den Nahverkehr im Planungsraum Landkreis Rosenheim.

## **9.4 Infrastruktur**

Neben dem barrierefreien Ausbau und Neubau von Haltestellen sind insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen bedeutende Faktoren für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Insbesondere zwischen Rosenheim und dem Ortsteil Schloßberg, Stephanskirchen sind daher dringend Prüfungen und Entscheidungen für die Beschleunigung des Busverkehrs vorzusehen.

## **9.5 Verbund und Tarif**

Ein bedeutendes Handlungsfeld für den Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim besteht in der Entwicklung eines einheitlichen Tarifsystems, bei dem alle Verkehrsmittel integriert sind. Dadurch werden für die Nutzer des ÖPNV nicht nur Barrieren abgebaut und der ÖPNV dadurch deutlich attraktiviert, sondern in Summe vermutlich auch günstigere Fahrpreise möglich gemacht.

Landkreis und Stadt Rosenheim haben mit dem Beschluss an der Grundlagenstudie zum Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mitzuwirken, ihre Absicht erklärt, ein einheitliches Tarifsystem einzuführen und dadurch eine deutliche Attraktivitätssteigerung im ÖPNV herbeizuführen. Die möglichen Auswirkungen eines Beitritts zum MVV werden in der Grundlagenstudie erarbeitet.

Gründe für einen Beitritt sind die intensiven verkehrlichen Verflechtungen von Stadt und Landkreis mit dem Ballungsraum München sowie dem Verbundgebiet des MVV (insbesondere vor dem Hintergrund des möglichen Beitritts weiterer Landkreise zum MVV (bspw. Landkreis Miesbach oder Landkreis Mühldorf)). Daher ist es erforderlich Zugangshindernissen zum ÖPNV für die Fahrgäste abzubauen z. B. durch einen einheitlichen Verbundtarif und insbesondere Pendlern, dem Ausflugsverkehr und anderen überregionalen Verkehren eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten. Nach etwaigem Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wären sukzessive die im MVV definierten Qualitätsstandards für Busse, Haltestellen und Fahrpersonal bei den Regionalbuslinien

anzuwenden. Der Busverkehr kann und wird durch die Vorgabe und Anwendung der MVV-Qualitätsstandards auf ein höheres Niveau gehoben. Insbesondere durch ein verbessertes Bedienungsangebot und ausgeweiteten Bedienungszeiträume sowie einer optimierten Bus-Schiene-Verknüpfung langfristig die Ziele im Bereich Mobilität und Verkehr, wie sie hier im Kapitel 2 dargestellt wurden, erreicht werden. Mit den Maßnahmen wie sie hier im Nahverkehrsplan gemäß Kapitel 10 ff. beschrieben sind, werden erste Schritte einer entsprechenden Weiterentwicklung und Verbesserung der Qualitäten im ÖPNV initiiert.

Die perspektivische Integration des ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim in den MVV-Gemeinschaftstarif würde dazu führen, dass die heute fast ausschließlich eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehre zukünftig zuschussbedürftig sein werden. Die Finanzierung muss dabei durch den Aufgabenträger erfolgen. Damit der Aufgabenträger die Möglichkeit hat, diese Verkehre ab Verbundintegration sinnvoll auszugestalten, ist die Ausschreibung der Leistungen (und kein Erlass einer allgemeinen Vorschrift) vorzusehen. Diese Gestaltungsmöglichkeit besteht nur, wenn keine eigenwirtschaftlich genehmigten Verkehre dem entgegenstehen. Daher sollen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge mit Unternehmertarif nur noch für eine Laufzeit bis zum Zeitpunkt des Beitritts von Stadt und Landkreis Rosenheim zu einem Verbund genehmigt werden.

## **9.6 Fahrgastinformation und Marketing**

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

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

## **9.7 Begleitende Maßnahmen**

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

- Stärkung des ÖPNV,
- Entlastung der Verkehrssituation.

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

## 10 Maßnahmenkonzeption

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

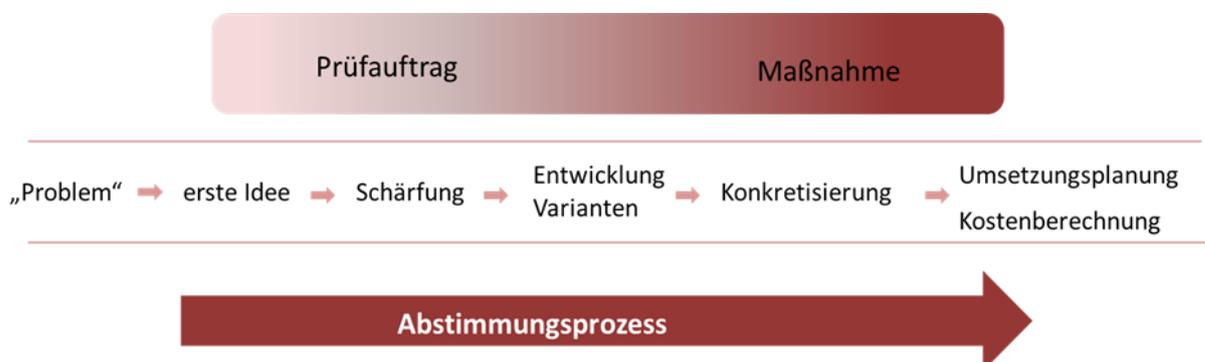
Das Angebotskonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Rosenheim und im Landkreis Rosenheim. Die darin dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge gliedern sich in die folgenden Handlungsfelder:

- Basismaßnahmen
- Netz und Fahrplan
- Infrastruktur und Betrieb
- Intermodale Verknüpfung
- Fahrgastinformation
- Tarif, Vertrieb und Marketing
- Qualitätsmanagement

Innerhalb dieser Themenbereiche wird nach Maßnahmen und Prüfaufträgen unterschieden:

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

Abbildung 45: Prüfauftrag bis Maßnahme



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

Maßnahmen aus planerischer Sicht in der Regel innerhalb des Gültigkeitszeitraums des NVP bis 2025 realisiert werden könnten, dürfte bei vielen Prüfaufträgen auch bei zügigem Untersuchungsfortschritt eine Realisierung erst gegen Ende des Gültigkeitszeitraums oder danach erfolgen können.

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

Die Bearbeitung der Prüfaufträge wird durch die ROVG initiiert und koordiniert. Um sinnvolle Ergebnisse zu erhalten, ist die Mitwirkung der jeweils genannten Beteiligten erforderlich. Die Prüfaufträge sollen in Abhängigkeit der definierten Umsetzungszeiträume innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes durchgeführt bzw. abgearbeitet werden.

#### **Hinweis zur Umsetzungsperspektive in den Maßnahmensteckbriefen**

Vor dem Hintergrund, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan eine stärker ausgeprägte angebotsorientierte ÖPNV-Konzeption im Landkreis Rosenheim in den Vordergrund treten soll, wurde im Rahmen der Beteiligung der Verkehrsunternehmen zur Maßnahmenkonzeption festgehalten, dass die Umsetzung von Maßnahmen auch zeitlich gestuft stattfinden kann. Hiermit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass im Hinblick auf die heute fast ausschließlich eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen und dem zukünftig ausgeweiteten Taktangebot eine größere Unsicherheit zur erwartbaren Fahrgastnachfrage besteht. Die Verkehrsunternehmen haben im Rahmen der Beteiligung zugesagt sich an zielführenden Abstimmungen zu beteiligen, um zukünftig verbesserte Angebote anzubieten. Das unternehmerische Risiko für eigenwirtschaftliche, tagesdurchgängige Taktangebote auf ausgewählten Relationen ist jedoch hoch, wodurch eine sukzessive Angebotsverdichtung eine zielführende Strategie darstellen kann.

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

## 10.1 Basismaßnahmen für Stadt und Landkreis Rosenheim

Unter den nachfolgend benannten Basismaßnahmen sind diejenigen Maßnahmen zu verstehen, deren Umsetzung zwingend erforderlich sind, um einige weitere Maßnahmen im Themenfeld Netz und Fahrplan realisieren zu können. Hierunter fallen insbesondere notwendige Infrastrukturmaßnahmen für den zukünftigen Angebotsausbau im Busnetz sowie das Auflösen von besonders störungsanfälligen Stellen im Netz. Zu beachten gilt, dass insbesondere im Zulauf auf die Stadt Rosenheim es schwierige Situationen bei der Beurteilung der Zuständigkeiten zwischen Stadt und Landkreis gibt. Dies gilt insbesondere bei Strecken die in ihrem Verlauf den unterschiedlichen Baulastträgern oder dem regionalen Busverkehr im städtischen Kontext zuzuordnen sind. Im Sinne des gemeinsamen Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis hängt jedoch die zukünftig positive Weiterentwicklung des ÖPNV stark von den räumlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen auf beiden Seiten ab, weshalb explizit auf zeitnahe, gemeinsame Entscheidungen und Umsetzung der hier skizzierten Maßnahmen hinzuweisen ist.

B-1	Maßnahme: Ertüchtigung Infrastruktur Schloßberg
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Stauanfälliger Abschnitt zwischen Stephanskirchen (Schloßberg) und Rosenheim im Bereich der Innbrücke, dadurch Verzögerungen im Betriebsablauf und verminderte Leistungsfähigkeit des ÖPNV.</p> <p>Im bestehenden Angebot im Busverkehr verkehren im genannten Bereich über die Innbrücke acht Buslinien, mit mehr als 10 Fahrten pro Stunde, zu den Hauptaufkommenszeiten. Pro Stunde ist zu dieser Zeit in diesem Bereich ein Pkw-Aufkommen von deutlich über 500 Fahrzeugen pro Richtung zu verzeichnen (mehr als 10.000 Kfz pro Tag).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Salzburger Straße / Innstraße hoch ausgelastet. Schon kleine Störungen verursachen große negative Auswirkungen für den Gesamtverkehr</li> <li>■ Keine zusammenhängende LSA-Steuerung</li> <li>■ Busbeschleunigung unwirksam</li> </ul> <p>Eine alternative Linienführung des ÖPNV über die Miesbacher Straße kann aus Sicht des ÖPNV nicht empfohlen werden, da aufgrund der Umwegigkeit der Alternativstrecke in Richtung Stadtmitte der MIV bevorzugt würde. Die davon ausgehende Signalwirkung widerspräche dem Ansatz der avisierten Förderung des Umweltverbundes.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kurzfristig: Umsetzung der Empfehlungen gemäß Gutachten Verkehrskonzept Stephanskirchen (vgl. Kapitel 4.4).</li> <li>■ Mittelfristig: Beschleunigung des Busverkehrs in Form einer Bussonderspur (einspurig) auf der Salzburger Straße, mit zusätzlicher ÖPNV-Bevorrechtigung durch LSA-Signalisierung (Abfangsignalisierung MIV) vor der Innbrücke. Die Busspur soll lastrichtungsbezogen am Morgen und am Abend in jeweils unterschiedlicher Richtung befahren werden.</li> <li>■ Langfristig: Bau einer dritten Innbrücke (eine hiermit verbundene Forderung wäre die Umwidmung der bestehenden Brücke zu einer Umweltspur (ausschließliche Nutzung durch Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV), um dadurch entsprechende Systemvorteile für den ÖPNV zu generieren und der MIV-Nutzung</li> </ul>	

keine weiteren Anreize zu geben.
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Beschleunigung des Busverkehrs + Anschlusssicherheit Bus / SPNV in Rosenheim + Fahrplanstabilität + Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV + ÖPNV-Spur mit Vorrang als deutliches Anreizsignal für den ÖPNV und als Konkurrenz zum MIV
<b>Umsetzungsperspektive:</b> kurzfristig

B-2	Busbevorrechtigung / LSA-Beeinflussung
<b>Hintergrund:</b> <p>Im Zuge des Umbaus der Münchener Str. sind viele LSA im unmittelbaren Zulauf zum (bzw. vom) ROB errichtet worden. Die Möglichkeit zur Beeinflussung der LSA ist in den Bussen größtenteils gegeben, sowie auch von Seiten der Infrastruktur. Dennoch bestehen in der Praxis wechselseitig Defizite in der technischen Umsetzung der Vorrangschaltung für den Bus, sodass der positive Effekt der LSA-Beeinflussung nicht immer zum Tragen kommt. Insbesondere in der Zufahrt von der Münchener Str. zum ROB (bzw. auch vom ROB auf die Münchener Str.) entstehen tlw. größere zeitliche Verzögerungen.</p> <p>Dem Busverkehr muss darüber hinaus schon frühzeitig die Möglichkeit eröffnet werden, zum Pulkführer des Verkehrsstroms zu werden, um von den Systemvorteilen der LSA-Beeinflussung im beschriebenen Abschnitt zu profitieren.</p>	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der Busverkehr soll auf seinen Strecken möglichst weitreichend als „Pulkführer“ bevorzugt geführt werden. Zur Flankierung dieses Prinzips sind technische Lösungen an LSA und an Haltestellen vorzusehen.</li> <li>■ Haltestellen sind unter den Gesichtspunkten eines störungsarmen Betriebes und auch der Barrierefreiheit i.d.R. als Buskap auszubauen</li> <li>■ Ausweisung von Busspuren im Bereich Äußere Münchener Str. / Enzenspergerstr. mit entsprechender Signalisierung → Bus als Pulkführer des Verkehrs im Zulauf zum ROB im Bereich der Münchener Str.</li> <li>■ Signalisierte Zufahrten am ROB mit entsprechender An- und Abmeldetechnik zur Beschleunigung sowie entsprechender Markierungen auf der Fahrbahn. Ausfahrt ROB ohne Signalisierung (Rechtsabbieger).</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Beschleunigung des Busverkehrs + Anschlusssicherheit Bus / SPNV in Rosenheim + Fahrplanstabilität + perspektivisch Bedienung ROB durch Stadtverkehr ermöglichen	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	

mittelfristig

<b>B-3</b>	<b>Landkreisweite Anerkennung von Fahrausweisen im SPNV und ÖPNV, E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Heute existiert keine landkreisweite Anerkennung von Fahrkarten über alle Verkehrsunternehmen hinweg. Mit dem Stadt-Land-Bus-Ticket oder dem Bayern-Ticket sind erste Ansätze geschaffen worden, die vor dem Hintergrund des Stimmungsbildes bei den Fahrgästen (gemäß Online-Befragung zur Fortschreibung des NVP) als noch nicht am Markt etabliert eingeschätzt werden können.</p> <p>Im Sinne eines kundenfreundlichen und einfacherem Zugang zum ÖPNV-Angebot sind Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen zu treffen (insbesondere vom SPNV zum ÖPNV), die eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und eine einfachere Weiterfahrt beim Umstieg ermöglichen.</p> <p>Um weitere Fahrgäste im ÖPNV hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) müssen neue Ticketformen angeboten werden, die insbesondere einen vereinfachten, unkomplizierten Zugang zum ÖPNV mit sich bringen.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote auch in Stadt und Landkreis Rosenheim zielführend umgesetzt werden könnten. Beispiele hierfür können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ein Ticket für alle Verkehrsmittel</li> <li>■ Einführung und Ausgestaltung eines E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.</li> <li>■ Differenzierung von Abo-Jahreskarten in Basis und Premium. Zusatzleistungen des Premiumangebots bestehen aus bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc. Basisangebot ohne entsprechende Zusatzleistungen dafür im Preis günstiger</li> <li>■ Zeitliche Differenzierung der Abo-Jahreskarte. Auch halbjährliches Abonnement möglich, bspw. für saisonale Nutzer (Sommer- bzw. Winterabo)</li> <li>■ Forcierung der Nutzung der Nahverkehrsangebote im Freizeitverkehr durch Zusatznutzen wie bspw. vergünstigte Eintritte in Kombination mit ÖPNV-Tickets (tlw. schon umgesetzt)</li> <li>■ Zeitkarten mit kostenloser Fahrradmitnahme</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Steigerung der Attraktivität sowie der Fahrtenhäufigkeit für die Fahrgäste - unabhängig vom betreibenden Verkehrsunternehmen</p> <p>+ Hebung von Fahrgastpotenzialen</p> <p>+ Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität</p>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p>	

mittel- bis langfristig

**aktuelle Entwicklung (Stand Mai 2019):**

Vor dem Hintergrund der aktuellen bayernweiten Diskussion zur Etablierung von nur wenigen großen Verkehrsverbänden (Schließung von Verbundlücken im Freistaat) und der damit verbundenen potenziellen Erweiterung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV), finden aktuell Sondierungen statt, die den möglichen Beitritt von Stadt und Landkreis Rosenheim zum MVV prüfen. Durch einen eventuellen Beitritt wären die in dieser Maßnahme beschriebenen Aspekte zum Tarif als erfüllt zu betrachten.

## 10.2 Maßnahmenvorschläge und Forderungen an den SPNV

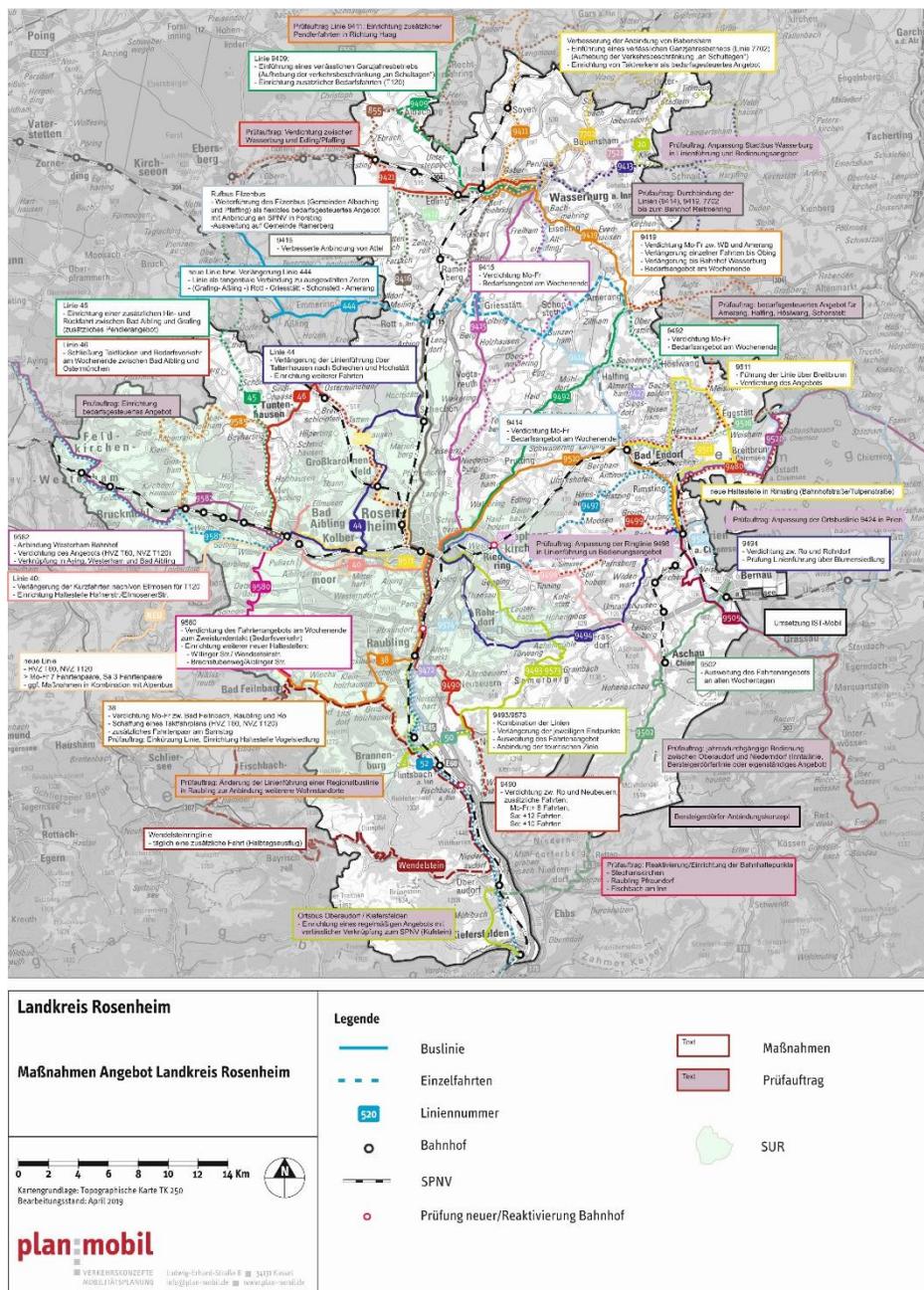
Die Planung und Weiterentwicklung des SPNV ist nicht Bestandteil des NVP von Stadt und Landkreis Rosenheim. Dennoch werden im Rahmen des NVP Vorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips unterbreitet. Im regionalen SPNV-Angebot wird in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Aufgabenträgern die Umsetzung folgender Angebotsmaßnahmen angestrebt:

- Einrichtung eines Bahnhalt punktes in Stephanskirchen
- Infrastrukturausbau „Spange Kreuzstraße“: Möglichkeit zur direkten Linienführung aus dem Mangfalltal in Richtung Aying und München und Möglichkeit zur Anbindung weiterer Ziele im München durch kürzere Fahrtzeit
- Prüfauftrag zur Reaktivierung von folgenden Bahnhalt punkten:
  - Raubling-Pfraundorf
  - Fischbach am Inn
- Empfehlung des Landkreises zum Ausbau/ barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten. Der Handlungsbedarf an folgenden Haltepunkten wurde im Rahmen der NVP-Aufstellung besonders herausgestellt:
  - Oberaudorf
  - Großkarolinenfeld
  - Ostermünchen
  - Bernau
- Optimierung der Schrankenschließzeiten an Bahnübergängen (z.B. entlang der Mangfalltalbahn am Bahnübergang Aiblinger Straße/Hassler Straße)
- Beschleunigung und Verdichtung sowie Elektrifizierung des Filzenexpress (Verlängerung der S-Bahn München bis Wasserburg)
- Verdichtung zum ganztägigen Halbstundentakt zwischen München und Kufstein (Meridian)
- Auch auf den SPNV-Strecken von München über Holzkirchen nach Rosenheim sowie zwischen Rosenheim und Salzburg sind auf Verbesserungen im Angebot hinzuwirken
- Verknüpfung SPNV verbessern (Kufstein – Salzburg nach 20 Uhr)

### 10.3 Handlungsfeld Netz und Fahrplan

Die Abbildung 46 gibt einen Überblick über die im Landkreis Rosenheim vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Fahrplan. Die Maßnahmen sind Planungsregionen zugeordnet. Aufgrund der Überschneidung einzelner Linien zu mehreren Planungsräumen, werden entsprechend Maßnahmen zum Teil zweimal aufgeführt. Die im Nachfolgenden aufgeführten Maßnahmen beziehen sich auf den Sach- und Fahrplanstand 2017, so auch die Bewertung der zusätzlichen Fahrtenangebote.

**Abbildung 46: Maßnahmen und Prüfaufträge im Landkreis Rosenheim im Überblick**



Als Prüfauftrag für den gesamten Landkreis wird die Einrichtung von Spät-/Nachtverkehren in nachfolgenden Steckbrief vorgeschlagen:

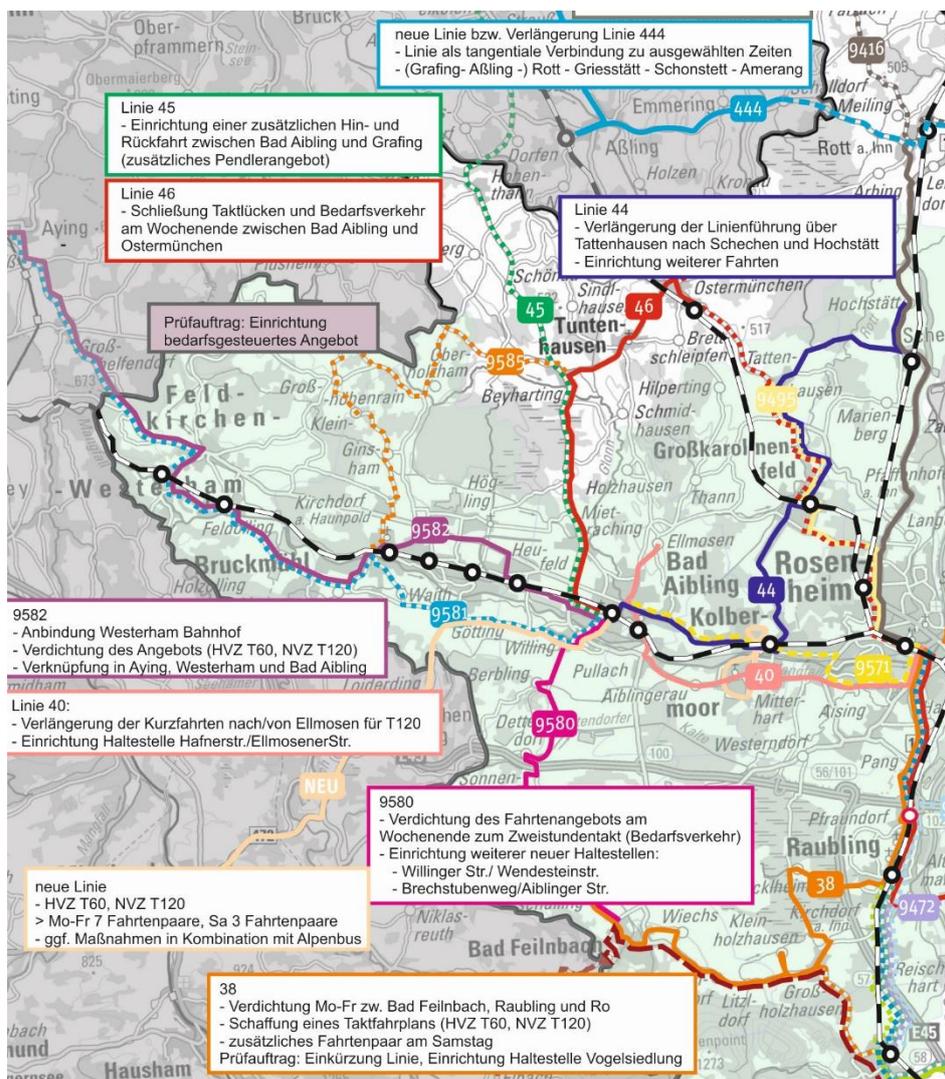
LK-P	Prüfauftrag: Spät/Nachtverkehr
<p><b>Hintergrund:</b> Die Einrichtung von Spät/Nachtverkehrsangeboten soll erfolgen, um</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ den Verzicht auf die Autonutzung (insbesondere bei Alkoholkonsum, Übermüdung) auch abends/nachts zu ermöglichen und einen sicheren Weg zu bereiten</li> <li>■ dem Mobilitätsverhalten von Menschen zu entsprechen, die ihre Freizeit außerhalb des Wohnortes gestalten zu entsprechen</li> <li>■ den in Schicht arbeitenden Menschen auch spät eine Rückfahrt bzw. Hinfahrt zu ermöglichen</li> <li>■ eine Wegekette bis in den Landkreis sicherzustellen</li> <li>■ eine alternative zum eigenen Pkw zu bieten</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zwischen der Stadt Rosenheim und dem Landkreis Rosenheim sollen Korridore bzw. Linienwege identifiziert werden, die mit Angeboten im Spät/Nachtverkehr bedient werden sollen.</li> <li>■ Die Anbindung der Hauptorte von Mittel- und Grundzentren soll geprüft werden.</li> <li>■ Ausgangspunkt bilden das Rosenheimer Zentrum (Stadtmitte/Bahnhof) sowie die weiteren Verknüpfungspunkte zum SPNV</li> <li>■ Eine Anbindung der Bereich mit Freizeit- und Gastronomie ist zu berücksichtigen.</li> <li>■ In der Regel sollen die Nachtlinien auf den Linienwegen des Tagverkehrs verkehren, jedoch sind Abweichungen zur weiteren Erschließung möglich (sofern wirtschaftlich vertretbar).</li> <li>■ Dabei können die Spät/Nachtlinien auch in der Stadt Rosenheim (und anderen Zentren) auf Unterwegshaltestellen eine erschließende Funktion übernehmen.</li> <li>■ Das Bedienungsangebot ist in Abhängigkeit der bereits bestehenden Angebote zu prüfen. Als Mindestprüfung sollte eine Bedienung auf den auszuwählenden Korridoren gegen 22 Uhr von Mo-Do erfolgen, an Wochenendnächten gegen 22 Uhr und 24 Uhr.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erweiterung des Mobilitätsangebots im Spät- bzw. Freizeitverkehr</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ RoVG</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>mittelfristig</p>	

### 10.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum West

Im Planungsbereich West sind folgende relevanten Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf dem Korridor zwischen Bad Feilnbach – Rosenheim
- Angebotsverdichtung auf dem Korridor Bad Feilnbach – Bad Aibling und Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- Angebotsverdichtung und deutlichere Taktstruktur auf dem Korridor Bad Aibling – Bruckmühl – Feldkirchen – Aying
- Einrichtung einer kreisgrenzenüberschreitenden Linie zwischen Bad Aibling und Miesbach
- Einrichtung tangentialer Verbindungen zwischen Schechen, Großkarolinenfeld und Kolbermoor bzw. Bad Aibling
- Berücksichtigung einer verbesserten Erschließung und Verknüpfung zum SPNV

Abbildung 47: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum West



M-W1	Maßnahme für die Linie 38
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Bad Feilnbach – Großholzhausen – Raubling – Rosenheim	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Linie 38 soll zwischen Rosenheim, Raubling und Bad Feilnbach verdichtet werden. Das Angebot soll entsprechend des Anforderungsprofils ausgebaut werden (HVZ T60, NVZ T120). Hierzu werden von Mo-Fr acht zusätzliche Fahrten notwendig.</li> <li>■ An Samstagen soll ein weiteres Fahrtenpaar zwischen Bad Feilnbach und Rosenheim angeboten werden (hin gegen 09:30 Uhr, rück gegen 14:30 Uhr). Weitere Fahrtenangebote am Wochenende bestehen durch die Linie 9580 zwischen Bad Feilnbach und Bad Aibling.</li> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebots hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch weiterhin notwendig)</li> <li>■ Der Linienverlauf sollte alternierend über Aich und Nickelheim erfolgen, wobei die heutige zeitliche Bedienung vor dem Hintergrund des Schülerverkehrs bestehen bleiben soll.</li> </ul> <p><b>ergänzende Prüfung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfauftrag: Kürzung der Linie mit neuem Endpunkt in Raubling Bahnhof mit Anschlussbildung an den SPNV von/nach Rosenheim. Insbesondere bei Umsetzung eines einheitlichen und verkehrsmittelübergreifenden Tariffsystems sind parallele Strukturen (zeitlich und räumlich) zu vermeiden/abzuschaffen.</li> <li>■ Prüfauftrag: Anpassung der Linienführung im Bereich der Vogelsiedlung in Raubling mit Einrichtung einer Haltestelle Nickelheimer Str./Meisenweg.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot (HVZ T60, NVZ T120) zwischen Bad Feilnbach und Raubling Bahnhof (weiter nach Rosenheim)</li> <li>■ Weiteres Angebot im Einkaufsverkehr am Samstag</li> <li>■ regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch klare Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 8 Fahrten, Sa: 2 Fahrten, So: -</li> <li>■ rund 59.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 153.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzessionslaufzeit dieser Linie endet Ende 2020</p> <p>Ausbaustufe 1: Ergänzung des Status quo-Angebotes um jeweils vier Fahrten Mo-Fr, zwei Fahrten am Samstag</p> <p>Ausbaustufe 2: tagesdurchgängiges Taktangebot gemäß der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung</p>	

M-W2	Maßnahme für die Linie 9580
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Bad Feilnbach – Bad Aibling	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebots hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch weiterhin notwendig)</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch Einrichtung eines Zweistundentaktes am Wochenende ggf. auch als Rufbus (dafür Einrichtung von zwei weiteren Fahrtenpaaren am Samstag sowie drei Fahrtenpaaren am Sonntag)</li> <li>■ Einrichtung weiterer Haltestellen zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Bereich Willinger Str./Wendelsteinstr. sowie im Bereich Brechstubenweg/Aiblinger Str.</li> <li>■ Beibehaltung der Direktfahrten als Wanderbus Samerberg</li> <li>■ <b>ergänzende Prüfung:</b> Prüfauftrag: Verknüpfungssituation in Bad Aibling optimieren. Kurze Umsteigezeiten sollen berücksichtigt werden. Zu prüfen ist die Verknüpfung in Richtung Rosenheim sowie in Richtung München. Verknüpfung mit weiteren Linien in Bad Aibling (soweit möglich) herstellen.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Bad Feilnbach und Bad Aibling, auch am Wochenende</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: -, Sa: 4 Bedarfsfahrten, So: 6 Bedarfsfahrten</li> <li>■ rund 4.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer bei Bedarfsfahrten und einem Abrufgrad von 50 % sind Mehraufwendungen von rund 10.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzessionslaufzeit dieser Linie endet im Dezember 2021</p>	

<b>M-W3</b>	<b>Bad Aibling – Aying</b>
<b>Linien:</b> 9581/9582	
<b>Linienweg:</b> Bad Aibling – Bruckmühl – Feldkirchen – Aying	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Linie 9581 soll ihren Fahrplan mit Ausrichtung auf den Schulverkehr beibehalten ggf. kann die Einrichtung zwei weiterer Fahrten (eine morgens, eine abends) geprüft werden.</li> <li>■ Der Ort Götting erhält durch die neue Linie zwischen Bad Aibling und Miesbach eine verbesserte Anbindung (siehe Maßnahme M-W4).</li> <li>■ Die Linie 9582 soll mit Ergänzung weiterer Fahrten einen Stundentakt zwischen Bad Aibling und Aying herstellen. Entsprechend der Anforderungen der Bedienungshäufigkeit soll der grenzüberschreitende Verkehr mit mindestens fünf Fahrten Mo-Fr und sechs Fahrten an Samstagen ergänzt werden.</li> <li>■ Die Linie übernimmt dabei neben der grenzüberschreitenden Verbindung insbesondere die Funktion der Erschließung außerhalb des SPNV-Korridors (z.B. Feldkirchen, Vagen, Götting) und die Anbindung dieser Orte an das SPNV-Netz.</li> <li>■ Anschlüsse sollen in Aying zur S7 (im Landkreis München in die Landeshauptstadt München) sowie in Bad Aibling zur Mangfalltalbahn Richtung Rosenheim hergestellt werden.</li> <li>■ Der Bahnhof Westerham soll in den Linienverlauf integriert werden, um eine Verknüpfung mit der Mangfalltalbahn von/nach Holzkirchen (für Feldkirchen und Aying) herzustellen.</li> <li>■ Die bereits erkennbare Taktstruktur soll durch Anpassung des Fahrplans verbessert werden.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Anbindung der Ortsteile außerhalb des Schienenkorridors an Bad Aibling (Anschluss Richtung Rosenheim) sowie Aying (Anschluss Richtung München).</li> <li>■ Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Landkreis Rosenheim und Landkreis München</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 5 Fahrten, Sa: 6 Bedarfsfahrten, So: -</li> <li>■ rund 37.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen.</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 96.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzession für die Linie 9581 und 9582 bis 2029 erteilt</p>	

<b>M-W4</b>	<b>Miesbach – Bad Aibling</b>
<b>Linie:</b> neue Linie	
<b>Linienweg:</b> Bad Aibling – Miesbach	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um den Landkreis Miesbach mit dem Landkreis Rosenheim im öffentlichen Nahverkehr miteinander zu verbinden, soll eine neue Linie zwischen dem Mittelzentrum Bad Aibling und der Kreisstadt Miesbach eingerichtet werden. Entsprechend der Netzhierarchie soll diese Verbindung als Ergänzungskorridor fungieren.</li> <li>■ Mit einem Bedienungsangebot von sieben Fahrtenpaaren von Mo-Fr (HVZ T60, NVZ T120) und drei Fahrtenpaaren an Samstagen (T120) soll die Linie über Götting und Irschenberg geführt werden.</li> <li>■ Eine Verknüpfung am Bahnhof Bad Aibling zum SPNV von/nach Rosenheim ist vorzusehen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung einer neuen Verbindung mit einer Reisezeit von ca. 35 Minuten (heutige Reisezeit im SPNV mit Umstieg in Holzkirchen ca. 60 Minuten)</li> <li>■ Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Landkreis Rosenheim und Landkreis Miesbach</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 14 Fahrten, Sa: 6 Bedarfsfahrten, So: -</li> <li>■ rund 75.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen.</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 195.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Die Einrichtung einer Alpenbuslinie zwischen Rosenheim und Murnau wird aktuell auf überregionaler Ebene geplant. Ggf. ist durch diese Linie, die im Stundentakt eine Querverbindung herstellen soll, diese Maßnahme zurückzustellen.	

<b>M-W5</b>	<b>Anbindung von Tuntenhausen</b>
<b>Linie:</b> 45/46	
<b>Linienweg:</b> Bad Aibling – Tuntenhausen – Ostermünchen	
<p><b>Planungsansatz Linie 46:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken durch Verdichtung des Angebots mittels fünf zusätzlicher Fahrtenpaare von Mo-Fr. Eine Verdichtung auf dem Ast Ostermünchen – Rosenheim ist aufgrund der Parallelität zur Schiene und dem Angebot der Linie 9495 nicht vorgesehen.</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch notwendig).</li> <li>■ Eine Verknüpfung am Bahnhof Ostermünchen mit dem SPNV von/nach München ist vorzusehen.</li> </ul> <p><b>Planungsansatz Linie 45:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Verbindungen in Richtung München bestehen durch die Linie 45, die zwischen Bad Aibling und Grafing verkehrt und die Ortsteile Beyharting, Schönau und Hohentann anbindet.</li> <li>■ Auf dieser Linie sollen morgens ca. 07:00 Uhr ab Bad Aibling nach Grafing, sowie abends ca. 19:00 Uhr ab Grafing nach Bad Aibling weitere Fahrten angeboten werden, um Pendlern ein attraktiveres Angebot zu ermöglichen (zur Erprobung dieses neuen Angebots können die Fahrten in einem ersten Schritt auch als Rufbusfahrten (telefonische Voranmeldung notwendig) angeboten werden).</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von Bedarfsfahrten am Wochenende (Sa, So/Fe, ggf. weitere Fahrten von Mo-Fr) im Bereich der Gemeinde Tuntenhausen mit regelmäßigem Angebot mindestens im Zweistundentakt (außerhalb des Busverkehrs) zum Verknüpfungspunkt Ostermünchen und ggf. nach Bad Aibling.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung von Tuntenhausen nach Bad Aibling sowie mit Umstieg in Ostermünchen (Linie 46) oder in Grafing (Linie 45) nach München</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Bedarfsfahrten am Wochenende</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 12 Fahrten, Sa: Prüfung Bedarfsverkehr, So: Prüfung Bedarfsverkehr</li> <li>■ durch die zusätzlichen Fahrten wird eine Kilometerleistung von rund 37.000 km/Jahr angenommen.</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 96.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzession für die Linie 46 bis 2026, Konzession für die Linie 45 bis 2025</p> <p><b>Bezugnehmend auf den im Kapitel 10 dargelegten Sachverhalt kann eine sukzessive Weiterentwicklung des Angebots der Linie 46 erfolgen. In einem ersten Schritt sollten mindestens zwei Fahrtenpaare zu den erwartbar nachfragestärksten Zeiten umgesetzt werden (bspw. Anschluss an den Zug in Richtung München in Os-</b></p>	

**termünchen um 6:11 Uhr, Abbringer vom Zug aus München um 17:17 Uhr oder 17:44 Uhr in Ostermünchen. Ein weiteres Fahrtenpaar wäre um ca.09:00 bzw. 10:00 Uhr denkbar, um bspw. im Freizeitverkehr oder für Touristen attraktive Zu- und Abbringerangebote zu etablieren).**

M-W6	Maßnahme für die Linie 44
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Bad Aibling – Kolbermoor – Großkarolinenfeld – Tattenhausen – Schechen – Hochstätt	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung/Stärkung der tangentialen Verbindung zwischen Bad Aibling, Großkarolinenfeld und Schechen (Hinweise zu einem heute entsprechenden fehlenden Angebot wurden mehrfach in der Online-Beteiligung zum Nahverkehrsplan geäußert und im Rahmen der Beteiligung der SUR-Gemeinden bekräftigt)</li> <li>■ Verlängerung der bestehenden Fahrten der Linie 44 über Schechen bis Hochstätt</li> <li>■ Verdichtung des Angebots der Linie 44 durch Einrichtung weiterer Fahrten</li> <li>■ Verknüpfung in Großkarolinenfeld mit dem SPNV von/nach München</li> <li>■ Einrichtung einer Haltestelle in Kolbermoor in unmittelbarer Nähe des Franziskusheims</li> <li>■ Prüfung: Integration des Schulverkehrs von Schechen zur Mittelschule in Großkarolinenfeld sowie Ausweitung der Linie zur Erreichbarkeit der Wirtschaftsschule und Berufsschule in Bad Aibling</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung neuer nachbarschaftlicher Verbindungen</li> <li>■ Schaffung einer neuen Umsteigeverbindung von/nach München</li> <li>■ Verbesserte Erreichbarkeit der Zentren von Kolbermoor und Bad Aibling</li> <li>■ Verdichtung des Angebots von Tattenhausen nach Großkarolinenfeld</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 6 Fahrten (drei pro Richtung) plus Verlängerung von fünf Fahrten bis Hochstätt, Sa: Verlängerung von 4 Fahrten, So: -</li> <li>■ Zusätzliche Kilometerleistung von rund 48.000 km/Jahr</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 125.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Konzeptionslaufzeit für die Linie endet am 31.08.2024 Ausbaustufe 1: Ergänzung des Status quo-Angebotes um mindestens ein Fahrtenpaar Mo-Fr sowie Verlängerung aller Fahrten am Samstag Ausbaustufe 2: tagesdurchgängiges Taktangebot gemäß der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung	

<b>M-W7</b>	<b>Maßnahme für die Linie 40</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Kolbermoor – Bad Aibling – Ellmosen	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Hafnerstr. /Ellmosener Str.</li> </ul> <b>Ergänzender Prüfauftrag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Verlängerung der Kurzfahrten ab der Haltestelle Bad Aibling Friedhof/Berufsschule zur Herstellung eines Zweistudentakts für den Ortsteil Ellmosen sind zu prüfen (diese Fahrten können auch als Bedarfsmehrfahrten (Fahrtenwunsch per telefonische Voranmeldung) angeboten werden.</li> <li>■ zusätzliches Angebot / Verschiebung von Fahrplanzeiten zur verbesserten Anbindung zwischen Kolbermoor und Bad Aibling unter Berücksichtigung der Schichtdienstzeiten der Kliniken auf dem Linienweg soll geprüft werden.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Erschließungswirkung</li> <li>■ Regelmäßige Anbindung des Ortsteils Ellmosen</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufwandsneutrale Verlängerung der Fahrten nach Ellmosen durch Nutzung der vom Betriebshof ein- und ausrückenden Fahrzeuge</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Kurzfristige Erledigung (2020/2021)	

<b>P-W1</b>	<b>Prüfauftrag:</b> <b>Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Ortsteile abseits der regelmäßig bedienten Schienen- und Buskorridore</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung des Bedienungsangebots einzelner Orte durch die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Bedienungsangebots abseits der regelmäßig bedienten regionalen Korridore.</li> <li>■ Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes zum nächsten zentralen Ort bzw. zum nächsten Verknüpfungspunkt (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform (Fahrt findet nur nach Voranmeldung des Fahrtenwunsches statt).</li> <li>■ Die Bedienung soll täglich im Zweistudentakt erfolgen.</li> <li>■ Um die Erschließung zu verbessern sind ggf. weitere Haltestellen einzurichten.</li> <li>■ Einrichtung von Haltestellen in Ortsteilen zum Teil erforderlich</li> <li>■ Die Voranmeldezeit sollte so kurz wie möglich angeboten werden.</li> </ul>	

**Beteiligte:** betroffene Gemeinden, Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen

**Umsetzung:**

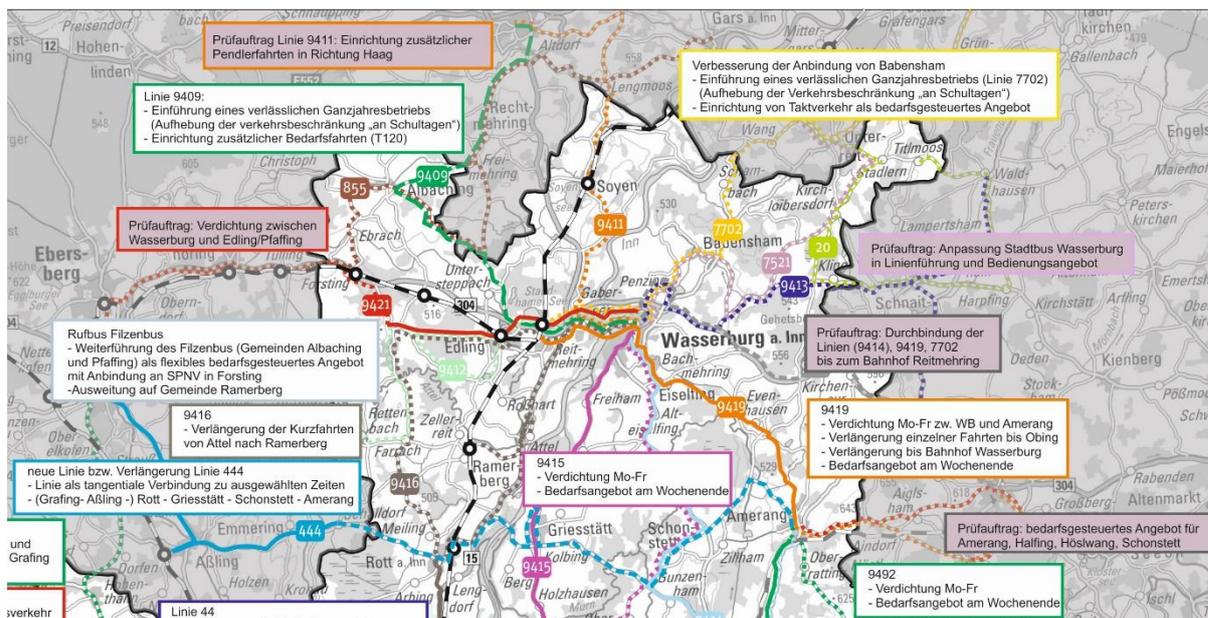
Kurzfristige Erledigung (2020/2021)

### 10.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Nord

Im Bereich Nord sind folgende relevanten Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf dem Nord-/Südkorridor zwischen Wasserburg – Vogtareuth – Rosenheim
- Angebotsverdichtung auf dem Süd-/Ostkorridor zwischen Wasserburg – Eiselfing – Amerang
- Angebotsausweitung im Verflechtungsverkehr Wasserburg – Babensham sowie Weiterentwicklung und Ergänzung der Linie 7702 durch bedarfsgesteuerte Fahrplanangebote
- Verbesserung der Verbindung zwischen den Gemeinden im Altkreis Wasserburg: Verbessertes Angebot für Albaching in Richtung Haag und nach Wasserburg/Bahnhof Wasserburg, Einrichtung eines zusätzlichen Pendlerangebots zwischen Wasserburg, Soyen und Haag
- Einrichtung einer tangentialen Verbindung zwischen Aßling – Rott – Griesstätt – Schonstett – Amerang
- Prüfungen: Angebotsausweitung Stadtbus Wasserburg, Durchbindung einzelner Regionallinien zum Bahnhof Wasserburg (Reitmehring, MVV Tarif), Verdichtung zwischen Wasserburg und Edling/Pfaffing, Verbesserte Anbindung innerhalb einzelner Gemeinden und in Richtung Bad Endorf

**Abbildung 48: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Nord**



<b>M-N1</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9415</b>
<b>Netzkategorie:</b> Nebenkorridor	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Vogtareuth – Griesstätt – Wasserburg	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken und Schaffung von Bedarfsangeboten am Wochenende</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch sieben zusätzliche Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Stundentakt</li> <li>■ Ausweitung des Angebots an Samstagen um mindestens sechs zusätzliche Fahrten im Zweistundentaktangebot (ggf. zum Teil als Bedarfsfahrten)</li> <li>■ Einrichtung eines Sonntagsangebots als Bedarfsfahrten mindestens im Zweistundentakt</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan</li> <li>■ Beschleunigung der Linie durch infrastrukturelle Maßnahmen zwischen Stephanskirchen-Schloßberg und Rosenheim sinnvoll/notwendig (vgl. I1: Prüfauftrag Infrastruktur und Betrieb)</li> </ul>	
<b>Prüfauftrag:</b>	
Straffung des Linienverlaufs (Entfall der Haltestellen Ponschabastr. Kirche St. Konrad, Watzmannstraße) in Wasserburg am Inn in Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zum Stadtbus Wasserburg. Linienweg direkt in/aus Zentrum Wasserburg über die Rosenheimer Str. mit Bedienung der Haltestelle Schmerbeckstr.	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Wasserburg, Griesstätt, Vogtareuth und Rosenheim</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Wochenendangebot</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 7 Fahrten, Sa: 6 (Bedarfs)Fahrten, So: 10 (Bedarfs)Fahrten</li> <li>○ Bei einem Abrufungsgrad von 50% der Bedarfsfahrten wird eine Kilometerleistung von rund 66.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 170.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Kurzfristig (aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie Ende 2020)	

M-N2	Maßnahme für die Linie 9419
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg – Eiselfing – Evenhausen – Amerang	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots durch sechs zusätzliche Fahrten von Mo-Fr zwischen Wasserburg und Amerang., darunter Einrichtung einer Frühfahrt (gegen 06:00 Uhr) von Amerang über Wasserburg zum Bahnhof Wasserburg (Reitmehring) zur Herstellung einer Verbindung in Richtung Wasserburg und München für Pendler.</li> <li>■ Auch am Wochenende sollen Bedarfsfahrten zwischen Wasserburg und Amerang angeboten werden (Sa: 5 Fahrtenpaare, So: 4 Fahrtenpaare jeweils im T120 als Rufbus)</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch notwendig)</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Haltestelle „Bauernmuseum“ zur verbesserten Anbindung von Kultur- und Freizeitziele (vgl. I 1: Infrastruktur und Betrieb: Einrichtung von Haltestellen).</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung der Linie 9419 zum Bahnhof Wasserburg (Reitmehring) (mit Anschluss von/nach Grafing/München)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Wasserburg und Amerang</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Bedarfsfahrten am Wochenende</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> <li>■ Anbindung von Kultur- und Freizeitziele</li> <li>■ Herstellung attraktiverer Verbindung durch direkte Andienung des Bahnhofs Wasserburg (Reitmehring)</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 6 Fahrten, Sa: 10 Bedarfsfahrten, So: 8 Bedarfsfahrten</li> <li>○ Bei einem Abrufungsgrad von 50% der Bedarfsfahrten wird eine Kilometerleistung von rund 25.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen.</li> <li>○ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 65.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Landkreis Rosenheim, Landkreis Traunstein, Gemeinde Amerang, Bürgerbusverein, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzessionslaufzeit dieser Linie endet 03/2020</p> <p>Ausbaustufe 1: Ergänzung des Status quo-Angebotes um mindestens zwei Fahrten Mo-Fr (morgens/abends)</p> <p>Ausbaustufe 2: tagesdurchgängiges Taktangebot gemäß der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung</p>	

<b>M-N3</b>	<b>Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Gemeinde Babensham</b>	
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr		
<p><b>Möglicher Planungsansatz:</b>  <b>Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots</b>          Verbesserung des Bedienungsangebotes durch ein bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot abseits der regionalen Korridore. Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes in das nächstgelegene Zentrum Wasserburg bzw. zu den wichtigen Verknüpfungspunkten (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform (Fahrt findet nur nach Voranmeldung des Fahrtenwunsches statt).          Die Bedienung sollte mindestens im Zweistundentakt von Montag bis Sonntag erfolgen.</p>	<p><b>Möglicher Planungsansatz:</b>  <b>Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 7702</b>          Erweiterung des Fahrplanangebots der Linie 7702 (außerhalb des Schülerverkehrs) sowohl zeitlich als auch räumlich          Aufhebung der heutigen Verkehrsbeschränkung „verkehrt nur an Schultagen“ – Einführung eines verlässlichen Ganzjahresbetriebes zu den entsprechenden Uhrzeiten          Verbesserung der Verbindung zwischen den Gemeinden im Altkreis Wasserburg</p>	
<p><b>Beteiligte:</b>          Landkreis Rosenheim, Stadt Wasserburg und Gemeinde Babensham, Landkreis Mühldorf am Inn, Verkehrsunternehmen</p>		
<p><b>Umsetzung:</b>          Ausbaustufe 1: Sofortmaßnahme: ganzjährige Bedienung (auch in Ferien) im Zweistundentakt          Ausbaustufe 2: Verdichtung durch Anrufverkehre von Mo-Sa</p>		

<b>M-N4</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9409</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg – Albaching – Haag – Dorfen	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterentwicklung der Linie 9409 als reguläres Angebot für Albaching in Richtung Wasserburg auf der einen Seite und in Richtung Haag auf der anderen Seite</li> <li>■ Aufhebung der heutigen Verkehrsbeschränkung „verkehrt nur an Schultagen“ – Einführung eines verlässlichen Ganzjahresbetriebes zu den entsprechenden Uhrzeiten zwischen Wasserburg und Haag</li> <li>■ Einführung von zusätzlichen Fahrtenangeboten als bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot (ggf. auch als Regelangbot) im Zweistundentakt</li> <li>■ Verknüpfung der Linie mit der Linie 9410 in Haag Bräuhausplatz</li> </ul>	
<b>Prüfauftrag:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Chance und Risiken zur Einführung eines Wochenendangebotes (ggf. als Bedarfsverkehr) sind zu prüfen und ggf. bei der Weiterentwicklung des Linienangebots mit umzusetzen. Ferner bleibt zu berücksichtigen, dass die verkehrliche Notwendigkeit zur Einführung entsprechender Angebote am Wochenende auf dieser Linie, auf Seite des Landkreises Mühldorf am Inn stärker ausgeprägt ist als auf Seite des Landkreises Rosenheim. Die notwendige Finanzierung des entsprechenden Angebotes ist in enger Abstimmung der Planungspartner festzulegen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reguläre Verbindung für Albaching in den Landkreis Mühldorf am Inn /Markt Haag</li> <li>■ Direkte Verbindung zum SPNV in Richtung Rosenheim und nach Wasserburg</li> <li>■ Verbesserte Anbindung an den Arbeitsplatzstandort Haag sowie in Richtung München</li> <li>■ Verbesserte Verbindung zwischen den Gemeinden im Altkreis Wasserburg</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 6 Fahrten, Sa: -, So: -</li> <li>○ Fahrleistung von zusätzlich rund 30.000 Kilometer/Jahr.</li> <li>○ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 75.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Landkreis Rosenheim, Gemeinde Albaching, Stadt Wasserburg, Landkreis Mühldorf am Inn, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
Mittelfristige Erledigung (2022), aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie bis 31.07.2022	

<b>M-N5</b>	<b>Rosenheim – Söchtenau – Amerang</b>
<b>Linie:</b> 9492	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Prutting – Söchtenau – Halfing – Amerang	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken und Schaffung von Bedarfsangeboten am Wochenende</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch sechs zusätzliche Fahrten von Mo-Fr</li> <li>■ Schaffung eines Bedarfsangebots am Wochenende (jeweils 4 Fahrtenpaare im T120 als Rufbus)</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan, sodass zwischen Prutting und Rosenheim ein Stundentakt besteht (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch notwendig).</li> <li>■ Beschleunigung der Linie durch infrastrukturelle Maßnahmen zwischen Stephanskirchen-Schloßberg und Rosenheim sinnvoll/notwendig (vgl. I1: Prüfauftrag Infrastruktur und Betrieb)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Amerang und Halfing/Rosenheim</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Bedarfsfahrten am Wochenende</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 6 Fahrten, Sa: 8 Bedarfsfahrten, So: 8 Bedarfsfahrten</li> <li>■ Bei einem Abrufungsgrad von 50% der Bedarfsfahrten wird eine Kilometerleistung von rund 47.500 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen.</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 124.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
aktuelle Konzessionslaufzeit dieser Linie bis 24.09.2027	

<b>M-N6</b>	<b>Rufbus Albaching und Pfaffing mit Ausweitung auf Ramerberg</b>
<b>Linie:</b> Rufbus Filzenbus	
<b>Linienweg:</b> verkehrt flexibel ohne vorgegebenen Linienweg	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fortführung des Filzenbus als Rufbussystem nach Beendigung der Förderperiode Ende 2019.</li> <li>■ Ausweitung des Bedienungsraums: einschließlich Gemeinde Ramerberg mit Anschluss an SPNV</li> <li>■ Anpassung des Fahrkartensortiments sowie Integration in Verbundtarif (vgl. Kapitel 10.8)</li> <li>■ Verkürzung der Anmeldezeit auf maximal eine Stunde vor Abfahrtszeit</li> <li>■ Ggf. Einordnung in einen Bedienrhythmus zur besseren Bündelung von Fahrtwünschen</li> <li>■ Ggf. weitere Ausdehnung Richtung Rott bzw. Richtung Haag</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum</li> <li>■ Ergänzung des regulären Busangebots</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof Forsting sowie am Bahnhof Ramerberg</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
Prüfung der voraussichtlichen Kosten durch Analyse der Nachfragedaten und Abrufungsgrade	
<b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Gemeinde Albaching, Gemeinde Pfaffing, Gemeinde Ramerberg, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Dezember 2019	

<b>M-N7</b>	<b>Einrichtung einer neuen Linie zwischen Amerang und Aßling als direkte tangentielle Verbindung mit SPNV-Anschluss in Richtung München</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> (Grafring –) Aßling – Schalldorf – Rott a. Inn – Griesstätt – Schonstett – Amerang	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neue Linie ab Aßling über Rott a. Inn, Griesstätt und Schonstett nach Amerang (ggf. als Planungsalternative Verlängerung der Linie 444)</li> <li>■ Die Bedienung ist zu den Hauptnachfragezeiten (morgens, mittags, nachmittags) vorgesehen, beispielsweise als Weiterführung der bestehenden Fahrten bis/von Rott a. Inn.</li> <li>■ Prioritäre Verknüpfung in Richtung von/nach München. Nach Möglichkeit Schaffung einer weiteren Verknüpfung mit der Schiene oder der Linie 9415 für die Relation Schonstett – Rosenheim.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung einer tangentialen Verbindung mit nur einem Umstieg zur Landeshauptstadt München</li> <li>■ Verbindung zwischen westlicher und östlicher Innseite im Landkreis Rosenheim</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 13 Fahrten, Sa: -, So: -</li> <li>■ Zusätzliche Kilometerleistung von rund 70.000 km/Jahr</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 180.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Landkreis Ebersberg, MVV, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
kurzfristig	

M-N8	Maßnahme für die Linie 9416
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg – Attel	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots auf dem Abschnitt Wasserburg-Attel</li> <li>■ Ausweitung des Angebots und Verschiebung der Fahrplanlagen zur Herstellung eines Zweistundentakts zwischen Wasserburg und Attel</li> <li>■ Ausweitung des Angebots auch am Wochenende (ggf. als Bedarfsverkehr)</li> <li>■ Prüfung in Zusammenhang mit Prüfauftrag Stadtbus Wasserburg</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Attel und Wasserburg</li> <li>■ Ermöglichung der Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo zwischen Attel und Wasserburg:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 4-5 Fahrten, Sa: 6-8 (Bedarfs)Fahrten, So: 5 (Bedarfs)Fahrten</li> <li>○ Zusätzliche Kilometerleistung von etwa 10.000 km/Jahr. Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 26.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Kurzfristig	

M-N9	Maßnahme für die Linie 9414
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg – Halfing – Bad Endorf	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung der Fahrtenangebots zwischen Wasserburg und Bad Endorf mit drei zusätzlichen Fahrtenpaaren (bzw. Verlängerung von Kurzfahrten) zur Schließung von Lücken am Vor- und Nachmittag.</li> <li>■ Prüfung: ggf. Weiterfügung der zusätzlichen Fahrten von/ab Markt Prien</li> <li>■ Prüfung: Einrichtung von weiteren Fahrten am Wochenende (ggf. auch als Bedarfsfahrten)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Querverbindung Wasserburg – Bad Endorf</li> <li>■ Verbesserte Anbindung von Schonstett, Halfing und Eiselfing.</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo zwischen Wasserburg und Bad Endorf:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 3 Fahrtenpaare, Sa: 2 (Bedarfs)Fahrtenpaare, So: 4 (Bedarfs)Fahrtenpaare</li> <li>○ Zusätzliche Kilometerleistung von km/Jahr. Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 110.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b>          Kurzfristig</p>

<b>P-N1</b>	<b>Angebotsausweitung Bürgerbus</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Amerang – Pittenhart – Obing	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots durch vier Fahrten von Montag bis Freitag sowie samstags mit zwei Fahrten zwischen Amerang, Pittenhart und Obing</li> <li>■ Die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Wasserburg und Obing wird über den Linienverlauf der Linie 9441 (Wasserburg – Obing – Trostberg) hergestellt. Durch eine Verknüpfung in Amerang zum Bürgerbus wird eine zusätzliche Verbindung entwickelt und grenzüberschreitende Relationen verbessert.</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Landkreis Rosenheim, Landkreis Traunstein, Gemeinde Amerang, Bürgerbusverein, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
mittelfristig	

<b>P-N2</b>	<b>Prüfauftrag:          Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Gemeinden Amerang Halfing, Höslwang, Schonstett und ihre Ortsteile durch Einrichtung eines flexiblen Bedienungsangebotes</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
Verbesserung des Bedienungsangebots durch ein bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot abseits der regionalen Korridore. Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes zum jeweiligen Hauptort bzw. zum Verknüpfungspunkt Bad Endorf Bahnhof (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform (Fahrt findet nur nach Voranmeldung des Fahrtenwunsches statt).	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zielpunkte: Hauptorte, Bad Endorf Bahnhof</li> <li>■ Bedienungsangebot: mindestens T120 (Mo-Fr, Sa und So)</li> <li>■ Einrichtung von (virtuellen) Haltestellen in Ortsteilen zum Teil erforderlich</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Gemeinden, Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen	

<b>Umsetzung:</b> Kurzfristige Erledigung (2020/2021)
--

<b>P-N3</b>	<b>Prüfauftrag für die Linie 9418 (Stadtbus Wasserburg)</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Stadtverkehr Wasserburg	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Bedienungsangebotes der Stadtbuslinie in Wasserburg auf einen tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt (Montag – Freitag und am Samstagvormittag) vor dem Hintergrund der positiven Fahrgastnachfrage im Status quo</li> <li>■ Überprüfung der Erschließung und Linienführung (z.B. Anbindung Attel, Reitmehring Süd, Gewerbegebiet Schöne Aussicht) auch in Zusammenhang mit Durchbindungskonzept einzelner Regionallinien über Stadtzentrum Wasserburg zum Bahnhof Wasserburg (Reitmehring)</li> <li>■ Prüfung der Verknüpfungssituation mit dem SPNV am Bahnhof Reitmehring (aktuell längere Umsteigezeit Filzenexpress, knappe Umsteigezeit von/nach Rosenheim und Mühldorf)</li> <li>■ Ggf. Einbindung weiterer Linien in das Stadtbussystem</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausschöpfung der bestehenden Nachfragepotenziale</li> <li>■ Optimierung des Stadtbusverkehrs als attraktive Alternative zum MIV</li> <li>■ Verringerung des Parkdrucks durch regelmäßige Bedienung des Stadtgebiets</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Stadt Wasserburg, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbargemeinden	
<b>Umsetzung:</b> kurzfristige Erledigung (2020), aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie bis 31.05.2022	

<b>P-N4</b>	<b>Prüfauftrag: Einrichtung eines Pendlerangebots zw. Wasserburg – Soyen – Haag</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg Stadt – Soyen – Haag	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung zusätzlicher Fahrten zwischen Wasserburg und Haag auf der Linie 9411 mit Anschluss auf die Linie 9410 in Haag in Richtung München (morgens gegen 06:00 Uhr, abends zurück gegen 18:30 Uhr)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung weiterer Verbindungen zur Erreichung der Arbeitsplatzstandorte in Haag sowie im Münchner Osten</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Landkreis Mühldorf, Verkehrsunternehmen	

**Umsetzung:**  
 kurz- bis mittelfristige Erledigung (2020-2022), aktuelle Konzessionslaufzeit bis Ende 2023

<b>P-N5</b>	<b>Prüfauftrag Anschlussbildung Bahnhof Wasserburg (Reitmehring)</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> ... - Wasserburg Stadt – Bahnhof Wasserburg (Reitmehring)	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Anschlusssituation am Bahnhof Reitmehring durch die regionalen Buslinien 9416 und 9421 sowie der Linien 9409 und 9412</li> <li>■ Prüfung der Durchbindung der Linien 9419, (9414), 7702 (ggf. weiter Linien) über das Zentrum Wasserburgs hinaus zum Bahnhof Wasserburg (Reitmehring)</li> <li>■ Herstellung von Anschlüssen zum SPNV von/nach Grafing/München (nach Möglichkeit Berücksichtigung der durchgehenden Züge von/bis München)</li> <li>■ Prüfung des Bedienungskorridors auch im Zusammenhang mit P-N3 Prüfauftrag Stadtbus Wasserburg</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung attraktiverer Verbindungen zum Verknüpfungspunkt Reitmehring (Bus-SPNV) mit Anschlussbildung Richtung Grafing/München, auch für Wasserburger Bürgerinnen und Bürger</li> <li>■ „Reduzierung“ von Ausbaubedarfen von P+R-Stellplätzen durch die direkte Anbindung eines Bahnhofs (Reduzierung der Umsteigevorgänge als Widerstand)</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Landkreis Rosenheim, Stadt Wasserburg, benachbarte Gemeinden, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
kurz- bis mittelfristige Erledigung (2020/2021)	

<b>P-N6</b>	<b>Prüfauftrag Verdichtung Linie 9421 zw. Edling (bzw. Pfaffing) und Wasserburg</b>
<b>Linienweg:</b> Grafing – Ebersberg – Steinhöring – Pfaffing – Edling – Wasserburg	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots der Linie 9421 auf dem Abschnitt Wasserburg – Edling bzw. Pfaffing durch die Einrichtung zusätzlicher Kurse zur Herstellung eines Zweistudentakts in der NVZ, ggf. Verdichtung in der HVZ</li> <li>■ Prüfauftrag steht auch in Zusammenhang mit der Stadtbuslinie Wasserburg</li> <li>■ Prüfauftrag zur schulverkehrsorientierten Weiterführung der Buslinie von Pfaffing bis nach Rettenbach bzw. Linie 9412</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots im Stadtumlandbereich Wasserburg (verbesserte direkte Anbindung von Wasserburg-Staudham, Edling sowie Pfaffing von/nach Wasserburg Zentrum)</li> </ul>	

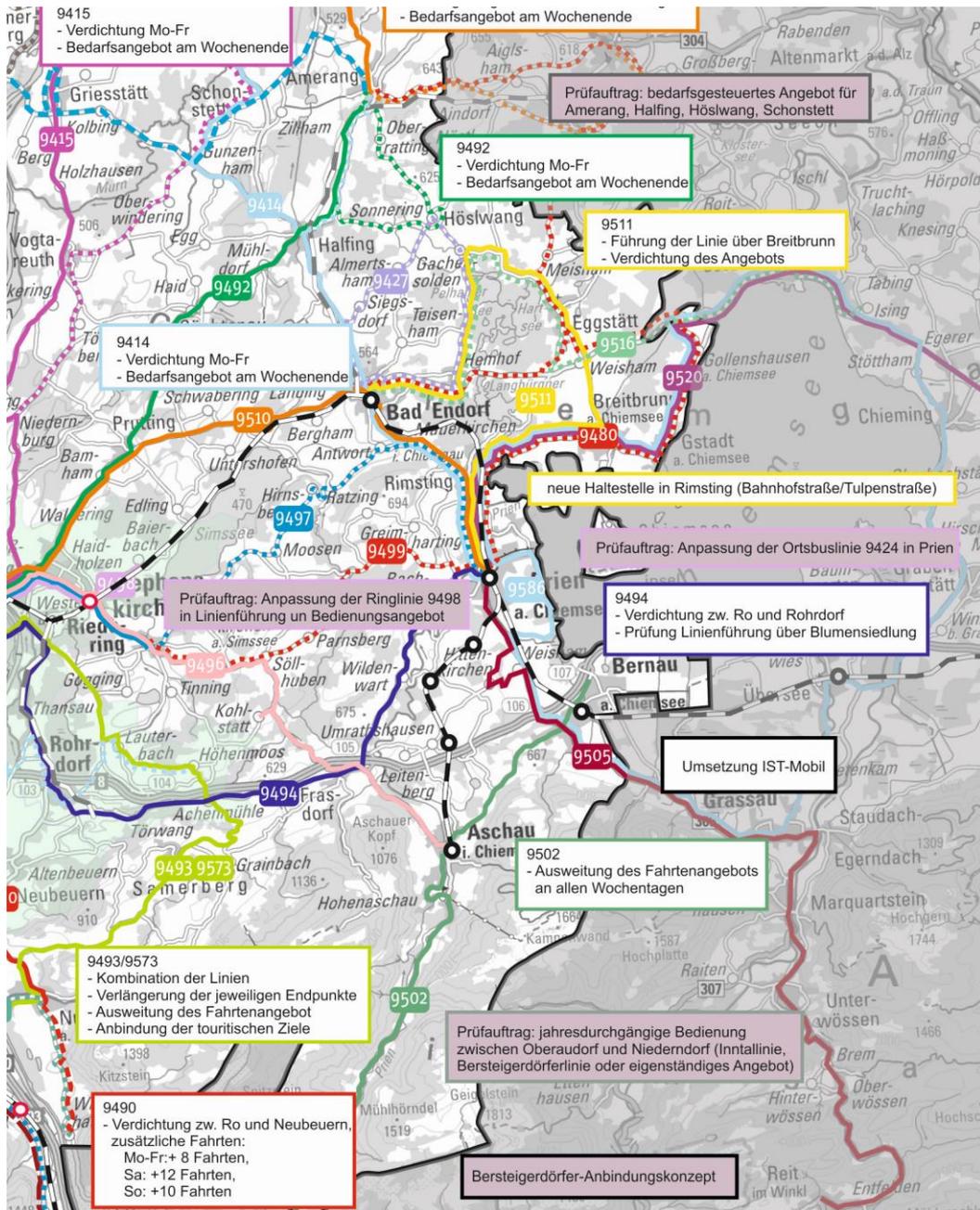
■ Beachtung Vermeidung von zeitlichen Parallelverkehr
<b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Stadt Wasserburg, Gemeinden Edling und Pfaffing, Verkehrsunternehmen
<b>Umsetzung:</b> kurz- bis mittelfristige Erledigung

### 10.3.3 Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Ost

Im Landkreis Rosenheim sind für den Bereich Ost folgende relevanten Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Verbesserungen im Freizeitverkehr durch zusätzliches Angebot
- Ausweitung von Bedienungsräumen
- Erhöhung der Erschließungswirkung und Bedienungshäufigkeit durch Umsetzung IST-Mobil-Konzept
- Schaffung von Taktstrukturen
- Verdichtung und Vertaktung des Angebots insbesondere zwischen Rosenheim und Stephanskirchen

Abbildung 49: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Ost



<b>M-01</b>	<b>Maßnahmen zur Linie 9502 (Inntal-Chiemsee Linie)</b>
<b>Netzkategorie:</b> Freizeitkorridor und Nebenkorrridor	
<b>Linienweg:</b> Bernau – Aschau – Sachrang – Niederndorf – Oberaudorf	
<p><b>Planungsansatz I:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die saisonal verkehrende Linie wird eine spätere Rückfahrt vom Chiemsee in Richtung Oberaudorf gewünscht. Zwischen Mai und Oktober soll daher am Wochenende (Sa+So) eine weitere Fahrt angeboten werden.</li> <li>■ Prüfauftrag: Überwindung der Schneesituation und Parkproblematik zur Verstetigung des Angebots zwischen Bernau – Aschau – Niederndorf – Oberaudorf im Ganzjahresbetrieb (Wintertourismus, Förderung grenzüberschreitende Verbindung).</li> </ul> <p><b>Planungsansatz II:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung eines Taktangebots zwischen Sachrang, Aschau und Bernau (Führung in Bernau bis Felden Abzweig Dampfersteg). Aufgrund der zahlreichen Zwangspunkte dieser Linie (Schulen, Verknüpfung in Aschau) sind ggf. Abweichungen vom Taktangebot zulässig.</li> <li>■ Die Bedienung soll im Stundentakt erfolgen (zehn zusätzliche Fahrten).</li> <li>■ Es bestehen Überlegungen die Linie 9502 in das Bergsteigerdörfer-Konzept zu integrieren (siehe Maßnahme P-01)</li> </ul> <p><b>Planungsansatz III:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzung durch Umsetzung IST-Mobil-Konzept</li> <li>■</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung des Bedienungszeitraums am Wochenende sowie ganzjährige Durchbindung</li> <li>■ Förderung grenzüberschreitender Beziehungen und Verbindungen (Oberaudorf – Niederndorf)</li> <li>■ Anbindung Niederndorf an SPNV (München – Rosenheim – Kufstein)</li> <li>■ Anbindung touristischer Ziele (Chiemsee, Kampenwand, Bergsteigerdorf Sachrang, Hocheck)</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ rund 40.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 104.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Ende der Konzessionslaufzeit dieser Linie 31.08.2021</p>	

<b>M-02</b>	<b>Chiemseeringlinie</b>
<b>Netzkategorie:</b> Freizeitkorridor	
<b>Linienweg:</b> (Traunstein) – Grassau – Bernau – Prien – Rimsting – Gstadt – Seebruck – (Traunstein)	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die in beiden Richtungen saisonal verkehrende Ringlinie soll um jeweils eine Fahrt erweitert werden.</li> <li>■ Mit den zusätzlichen Fahrten soll eine Ausweitung des Bedienungszeitraums geschaffen werden, um einen längeren Aufenthalt am See zu ermöglichen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Steigerung der Attraktivität der Chiemseeringlinie</li> <li>■ Verbesserung der lokalen und touristischen Interessen</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</li> <li>■ Mo-Fr: 2 Fahrt, Sa: 2 Fahrt, So: 2 Fahrt</li> <li>■ rund 20.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 52.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Saison 2020	

<b>M-03</b>	<b>Rosenheim – Stephanskirchen (– Riedering)</b>
<b>Netzkategorie:</b> Hauptkorridor / Nebenkorridor	
<b>Linien:</b> 9496/9497	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Stephanskirchen (– Riedering)	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auf dem Korridor zwischen Rosenheim und Stephanskirchen verkehren die Linien 9496, 9497, die im weiteren Verlauf auch die Gemeinde Riedering bedienen. Die Linie 9498 verkehrt als Ringlinie zwischen Rosenheim und Stephanskirchen.</li> <li>■ Weitere Linien (9415, 9492, 9510) zählen aufgrund ihrer ausschließlichen Bedienung des Ortsteils Schloßberg in Stephanskirchen nicht in den Hauptkorridor.</li> <li>■ Der Planungsansatz sieht vor die Linien 9496 und 9497 (jeweils im T60) in Überlagerung zwischen Rosenheim und Riedering im Halbstundentakt (mind. in der HVZ) zu führen. Die Linie 9498 behält darüber hinaus die Funktion einer erschließenden Linie in Stephanskirchen.</li> <li>■ Schließen von Taktlücken durch Verdichtung des Angebots mit zehn zusätzlichen Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Halbstundentakt zwischen Rosenheim und Stephanskirchen, Für die Weiterführung von/bis Riedering sollen sechs weitere Fahrten vorgesehen werden.</li> <li>■ Durch die Ausweitung des AST Rosenheim bis nach Riedering ist das Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende als ausreichend und gut zu bewerten. Lediglich am Samstag sind noch weitere zwei Fahrtenpaare zwischen Riedering und Rosenheim im Busverkehr zu ergänzen.</li> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebots hin zu einem Taktfahrplan</li> <li>■ Aufbereitung des Fahrtenangebots in einem Gesamtfahrplan, zur Verdeutlichung der Bedienungshäufigkeit auf den Abschnitten Rosenheim – Stephanskirchen (-Riedering)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Rosenheim, Stephanskirchen und Riedering</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Wochenendangebot und AST-System</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 13 (6) Fahrten, Sa: 4 Fahrten, So: -</li> <li>■ rund 23.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 60.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzessionslaufzeiten für die Linien enden: Linie 9496 und 9498: 2028, Linie 9497: 2029</p>	

<b>M-04</b>	<b>(Rosenheim – Stephanskirchen –) Riedering – Frasdorf – Aschau</b>
<b>Linien:</b> 9496	
<b>Linienweg:</b> Riedering – Frasdorf – Aschau	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufbauend auf der Maßnahme M-03 (Rosenheim – Stephanskirchen – Riedering) soll entsprechend des Anforderungsprofils auch eine Verdichtung zwischen Riedering und Aschau erfolgen.</li> <li>■ Mindestens drei weitere Fahrten sind zwischen Riedering und Aschau vorzusehen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots zwischen Rosenheim und Aschau für eine verbesserte Anbindung von Söllhuben und Frasdorf</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</li> <li>■ Mo-Fr: 3 Fahrten, Sa: -, So: -</li> <li>■ rund 10.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 26.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Konzession für die Linie bis 2028	

<b>M-05</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9492</b>
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Prutting – Söchtenau – Halfing – Amerang	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken und Schaffung von Bedarfsangeboten am Wochenende</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch sechs zusätzliche Fahrten von Mo-Fr</li> <li>■ Schaffung eines Bedarfsangebots am Wochenende (jeweils 4 Fahrtenpaare im T120 als Rufbus)</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch notwendig) auch unter Berücksichtigung der Linie 9510 auf dem Abschnitt Rosenheim – Prutting</li> <li>■ Beschleunigung der Linie durch infrastrukturelle Maßnahmen zwischen Stephanskirchen-Schloßberg und Rosenheim von hoher Bedeutung für die Aufwertung und Attraktivität (Zeitvorteil gegenüber MIV) dieser Linie.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Amerang/Halfing und Rosenheim</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Bedarfsfahrten am Wochenende</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 6 Fahrten, Sa: 8 Bedarfsfahrten, So: 8 Bedarfsfahrten</li> <li>■ Bei einem Abrufungsgrad von 50% der Bedarfsfahrten wird eine Kilometerleistung von rund 47.500 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen.</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 124.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Ende der Konzessionslaufzeit für diese Linie 24.09.2027	

<b>M-06</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9415</b>
<b>Netzkategorie:</b> Nebenkorridor	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Vogtareuth – Griesstätt – Wasserburg	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken und Schaffung von Bedarfsangeboten am Wochenende</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch sieben zusätzliche Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Stundentakt</li> <li>■ Ausweitung des Angebots an Samstagen um mindestens sechs zusätzliche Fahrten im Zweistundentaktangebot (ggf. zum Teil als Bedarfsfahrten)</li> <li>■ Einrichtung eines Sonntagsangebots als Bedarfsfahrten mindestens im Zweistundentakt</li> <li>■ Anpassung des Fahrplans hin zu einem Taktfahrplan</li> <li>■ Beschleunigung der Linie durch infrastrukturelle Maßnahmen zwischen Stephanskirchen-Schloßberg und Rosenheim sinnvoll/notwendig (vgl. I1: Prüfauftrag Infrastruktur und Betrieb)</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Straffung des Linienverlaufs (Entfall der Haltestellen Ponschabastr. Kirche St. Konrad, Watzmannstraße) in Wasserburg am Inn in Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zum Stadtbus Wasserburg. Linienweg direkt in/aus Zentrum Wasserburg über die Rosenheimer Str. mit Bedienung der Haltestelle Schmerbeckstr.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Wasserburg, Griesstätt, Vogtareuth und Rosenheim</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Wochenendangebot</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 7 Fahrten, Sa: 6 (Bedarfs)Fahrten, So: 10 (Bedarfs)Fahrten</li> <li>○ Bei einem Abrufungsgrad von 50% der Bedarfsfahrten wird eine Kilometerleistung von rund 66.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung angenommen Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 170.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Kurzfristig (aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie Ende 2020)</p>	

<b>M-07</b>	<b>Umsetzung IST-Mobil</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsetzung des IST-Mobil-Konzepts in der Chiemsee-Region</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Flexible und bedarfsgesteuerte Anbindung (auch kleinerer Orte) an ausgewählte zentrale Orte und Verknüpfungspunkte</li> <li>■ Zu- und Abbringerfunktion zum/vom SPNV oder starken Busachsen</li> <li>■ Erhöhung der Erschließungsqualität</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es liegen keine Angaben vor</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Verhandlungen zwischen Anbieter IST-Mobil und den Gemeinden werden aktuell geführt. Umsetzung sobald Einigung erzielt wurde.	

M-08	Maßnahme Linie 9511
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Bad Endorf – Eggstätt – Breitbrunn – Prien	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die bestehende Linie zwischen Bad Endorf und Prien soll über Breitbrunn geführt werden. Die Linienführung zwischen Breitbrunn und Prien sollte dann direkt (nicht über Rimsting) geführt werden.</li> <li>■ Allgemeine Aufwertung der Linie durch die Einrichtung weiterer Fahrtangebote</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung der nachbarschaftlichen Verbindung zwischen Eggstätt und Breitbrunn sowie Herstellung einer Verbindung zwischen Breitbrunn und Bad Endorf</li> <li>■ Schnelle Verbindung zwischen Breitbrunn und Prien</li> <li>■ Fahrzeitverlängerung zwischen Eggstätt und Prien um ca. 2 Minuten</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geringfügig durch Linienverlaufsänderung, mindestens drei zusätzliche Fahrtenpaare sowie einzelne Verlängerung von bestehenden Kursen</li> <li>■ Mo-Fr: 6 Fahrten, Sa: - So: -</li> <li>■ Kilometerleistung von rund 34.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung. Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 88.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Saison 2020	

M-N9	Maßnahme für die Linie 9414
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Wasserburg – Halfing – Bad Endorf	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung der Fahrtenangebots zwischen Wasserburg und Bad Endorf mit drei zusätzlichen Fahrtenpaaren (bzw. Verlängerung von Kurzfahrten) zur Schließung von Lücken am Vor- und Nachmittag.</li> <li>■ Prüfung: ggf. Weiterfügung der zusätzlichen Fahrten von/ab Markt Prien</li> <li>■ Prüfung: Einrichtung von weiteren Fahrten am Wochenende (ggf. auch als Bedarfsfahrten)</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Querverbindung Wasserburg – Bad Endorf</li> <li>■ Verbesserte Anbindung von Schonstett, Halfing und Eiselfing.</li> </ul>	

**Wirtschaftliche Bewertung:**

- Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo zwischen Wasserburg und Bad Endorf:
  - Mo-Fr: 3 Fahrtenpaare, Sa: 2 (Bedarfs)Fahrtenpaare, So: 4 (Bedarfs)Fahrtenpaare
  - Zusätzliche Kilometerleistung von km/Jahr. Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 110.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).

**Umsetzungsperspektive:**

Kurzfristig

<b>P-01</b>	<b>Bergsteigerdörfer-Verbindung (Prüfauftrag)</b>
<b>Linien:</b> Zusammenschluss aus mehreren Linien zu „einer“ neuen Verbindung	
<b>Linienweg:</b> Bernau – Aschau – Sachrang – Niederndorf – Schleching – Grassau – Bernau	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mit der Ernennung der Orte Sachrang und Schleching zu Bergsteigerdörfern soll die im Rahmen von Marketingaktivitäten und einer ÖPNV-Offensive eine neue grenzüberschreitende Verbindung eingerichtet werden.</li> <li>■ Die aktuellen Planungen sehen eine Verbindung zwischen Bernau, Aschau, Sachrang (Bergsteigerdorf im Landkreis Rosenheim), Niederndorf (Österreich), Schleching (Bergsteigerdorf im Landkreis Traunstein), Grassau zurück nach Bernau sowie in Gegenrichtung. Dabei bestehen Überlegungen existierende Linien in ihrer Bedienungshäufigkeit zu verdichten, die Betriebszeiten auszuweiten und eine optimierte Verknüpfung herzustellen, sofern keine durchgehende Linie realisiert werden kann.</li> <li>■ Ebenfalls soll geprüft werden, ob Oberaudorf in das Konzept eingebunden werden kann.</li> <li>■ Hierfür sind Abstimmungen zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern (Landkreis Rosenheim, Landkreis Traunstein, Tirol) notwendig, die bereits seit Sommer 2018 laufen und weiter fortgeführt werden.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung eines touristischen Angebots, welches jedoch auch für die Einheimischen eine nutzbare und sinnvolle Verbindung herstellen soll.</li> <li>■ Durch die Einführung einer entsprechenden Linie wird voraussichtlich ein tägliches Angebot im Stundentakt geschaffen.</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufgrund noch zahlreicher ungeklärter Details ist eine wirtschaftliche Bewertung im Rahmen des NVPs aktuell nicht abschätzbar.</li> <li>■ Die entstehenden Kosten sind von allen drei Aufgabenträgern ggf. unter Mitfinanzierung der beteiligten Kommunen zu übernehmen.</li> <li>■ Die Verbindung zwischen Aschau und Sachrang wird in der Maßnahme M-01 wirtschaftlich bewertet. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme Aschau – Sachrang in der Bergsteigerdörferlinie integriert wird.</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Saison 2020	

<b>P-02</b>	<b>Prüfauftrag für die Linie 9498 (Ringlinie Stephanskirchen)</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim - Stephanskirchen	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Bedienungsangebotes der Linie 9498 auf einen tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt (Montag – Freitag und am Samstagvormittag) vor dem Hintergrund der positiven Fahrgastnachfrage im Status quo</li> <li>■ Überprüfung der Erschließung und Anbindung der Ortsteile (Sims, Simserfilze, Grandauer Au, Hofau, Höhensteig, Waldering, Schloßberg-Nord: Prüfung der Linienführung auch in Zusammenhang mit Verdichtung weiterer Linien, die Stephanskirchen durchqueren.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausschöpfung der bestehenden Nachfragepotenziale</li> <li>■ Optimierung des ÖPNV-Angebots zwischen Stephanskirchen und Rosenheim als attraktive Alternative zum MIV</li> <li>■ Verringerung der Staubbelastung durch regelmäßige Bedienung und ggf. Schaffung von infrastrukturellen Maßnahmen (siehe Maßnahme I-01)</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Landkreis Rosenheim, Gemeinde Stephanskirchen, Verkehrsunternehmen, Stadt Rosenheim	
<b>Umsetzung:</b>	
kurzfristige Erledigung (2019/2020), aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie bis 2028	

<b>P-03</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Gemeinden Amerang Halfing, Höslwang, Schonstett und ihre Ortsteile durch Einrichtung eines flexiblen Bedienungsangebotes</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<p>Verbesserung des Bedienungsangebots durch ein bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot abseits der regionalen Korridore. Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes zum jeweiligen Hauptort bzw. zum Verknüpfungspunkt Bad Endorf Bahnhof (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform (Fahrt findet nur nach Voranmeldung des Fahrtenwunsches statt).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zielpunkte: Hauptorte, Bad Endorf Bahnhof</li> <li>■ Bedienungsangebot: mindestens T120 (Mo-Fr, Sa und So)</li> <li>■ Einrichtung von (virtuellen) Haltestellen in Ortsteilen zum Teil erforderlich</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
Gemeinden, Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
Kurzfristige Erledigung (2020/2021)	

<b>P-04</b>	<b>Prüfauftrag: Linie 9497</b>
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b> Im Beteiligungsprozess wurde die Anbindung der Linie 9497 an den Bahnhof Bad Endorf vorgeschlagen. Bei einer etwaigen Bedienung von Bad Endorf ist die Weiterführung nach Prien fraglich. Daher soll im Rahmen des Prüfauftrages identifiziert werden, welches Ziel höhere Priorität besitzt. Ggf. können auch lediglich die in Mauerkirchen beginnenden bzw. endenden Fahrten nach Bad Endorf geführt werden.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zielpunkte: Bad Endorf Bahnhof oder Prien Bahnhof, Rosenheim Bahnhof</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Gemeinden, Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b> Kurzfristige Erledigung (2020/2021)	

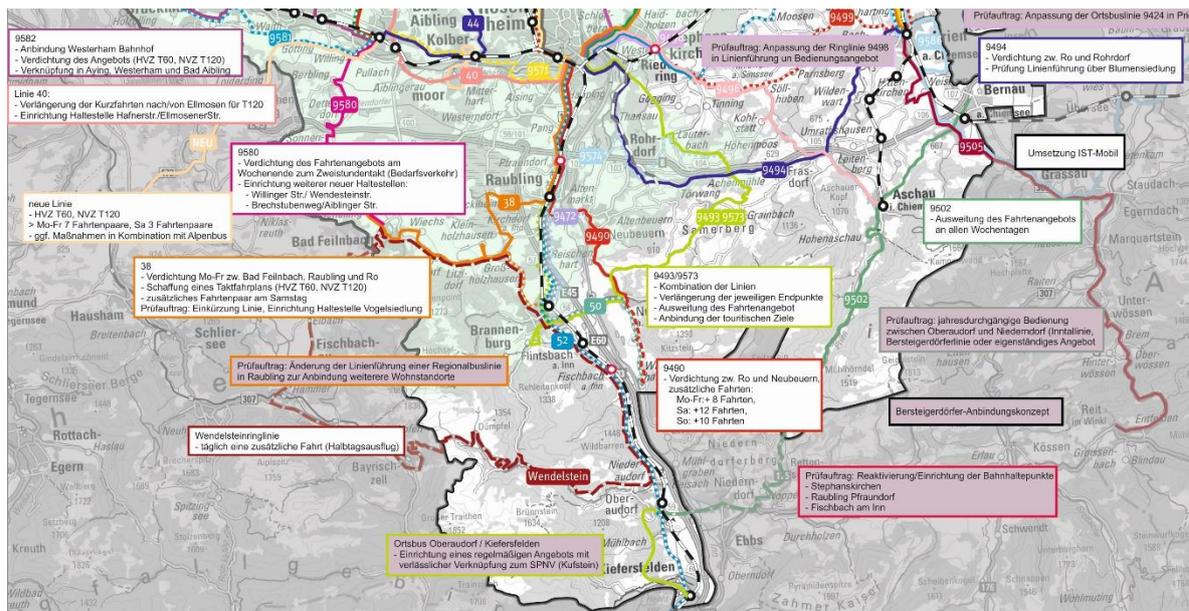
<b>P-05</b>	<b>Prüfauftrag: Linie 9424</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr / Freizeitverkehr	
<b>Möglicher Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung der bestehenden Linienführung</li> <li>■ Verlängerung der Linie ab Frauenklinik über Harrastrae und Bernauer Str. mit Ringschluss zum Bahnhof Prien</li> <li>■ Einrichtung von weiteren Haltestellen zur verbesserten Erschließung insbesondere von Freizeitzielen: Fischer am See/Campingplatz, Campingplatz Hofbauer, Tanzschule Ziegler</li> <li>■ Ergänzende Prüfung: Verdichtung des Angebots mit merkbarem Taktangebot</li> <li>■ Ergänzende Prüfung: ggf. Anbindung weiterer Ziele (Altenheim, Gewerbegebiet), Berücksichtigung Umsetzung IST-Mobil</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b> Stadt Prien, Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b> Kurzfristige Erledigung (2020/2021)	

### 10.3.4 Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Süd

Im Landkreis Rosenheim sind für den Bereich Süd folgende relevanten Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Verbesserte Anbindung von Bad Feilnbach nach Raubling und Bad Aibling
- Angebotsverdichtung zwischen Rosenheim und Rohrdorf
- Angebotsverdichtung zwischen Neubeuern und Raubling (und Rosenheim)
- Zusätzliches Fahrtenangebot auf der Wendelsteinringlinie
- Schaffung eines verlässlichen Zubringers zum SPNV aus Oberaudorf und Kiefersfelden
- Schaffung neuer regelmäßiger Verbindungen zwischen Brannenburg – Nußdorf – Samerberg – Achenmühle – Rosenheim
- Verbesserungen bei grenzüberschreitenden Verbindungen (Niederndorf – Oberaudorf)

Abbildung 50: Ausschnitt Maßnahmenkarte Landkreis Rosenheim – Planungsraum Süd



M-S1	Maßnahme für die Linie 38
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Bad Feilnbach – Großholzhausen – Raubling – Rosenheim	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Linie 38 soll zwischen Rosenheim, Raubling und Bad Feilnbach verdichtet werden. Das Angebot soll entsprechend des Anforderungsprofils ausgebaut werden (HVZ T60, NVZ T120). Hierzu werden von Mo-Fr acht zusätzliche Fahrten notwendig.</li> <li>■ An Samstagen soll ein weiteres Fahrtenpaar zwischen Bad Feilnbach und Rosenheim angeboten werden (hin gegen 09:30 Uhr, rück gegen 14:30 Uhr). Weitere Fahrtenangebote am Wochenende bestehen durch die Linie 9580 zwischen Bad Feilnbach und Bad Aibling.</li> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebots hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch weiterhin notwendig)</li> <li>■ Der Linienverlauf sollte alternierend über Aich und Nickelheim erfolgen, wobei die heutige zeitliche Bedienung vor dem Hintergrund des Schülerverkehrs bestehen bleiben soll.</li> </ul> <p><b>ergänzende Prüfung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfauftrag: Kürzung der Linie mit neuem Endpunkt in Raubling Bahnhof mit Anschlussbildung an den SPNV von/nach Rosenheim. Insbesondere bei Umsetzung eines einheitlichen und verkehrsmittelübergreifenden Tariffsystems sind parallele Strukturen (zeitlich und räumlich) zu vermeiden/abzuschaffen.</li> <li>■ Prüfauftrag: Anpassung der Linienführung im Bereich der Vogelsiedlung in Raubling mit Einrichtung einer Haltestelle Nickelheimer Str./Meisenweg.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot (HVZ T60, NVZ T120) zwischen Bad Feilnbach und Raubling Bahnhof (weiter nach Rosenheim)</li> <li>■ Weiteres Angebot im Einkaufsverkehr am Samstag</li> <li>■ regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch klare Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 8 Fahrten, Sa: 2 Fahrten, So: -</li> <li>■ rund 59.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 153.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Konzessionslaufzeit dieser Linie endet Ende 2020</p> <p>Ausbaustufe 1: Ergänzung des Status quo-Angebotes um jeweils vier Fahrten Mo-Fr, zwei Fahrten am Samstag</p> <p>Ausbaustufe 2: tagesdurchgängiges Taktangebot gemäß der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung</p>	

<b>M-S2</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9580</b>
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Bad Feilnbach – Bad Aibling	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebots hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch weiterhin notwendig)</li> <li>■ Verdichtung des Angebots durch Einrichtung eines Zweistundentaktes am Wochenende ggf. auch als Rufbus (dafür Einrichtung von zwei weiteren Fahrtenpaaren am Samstag sowie drei Fahrtenpaaren am Sonntag)</li> <li>■ Einrichtung weiterer Haltestellen zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Bereich Willinger Str./Wendelsteinstr. Sowie im Bereich Brechstubenweg/Aiblinger Str.</li> <li>■ <b>ergänzende Prüfung:</b> Prüfauftrag: Verknüpfungssituation in Bad Aibling optimieren. Kurze Umsteigezeiten sollen berücksichtigt werden. Zu prüfen ist die Verknüpfung in Richtung Rosenheim sowie in Richtung München. Verknüpfung mit weiteren Linien in Bad Aibling soweit möglich herstellen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Bad Feilnbach und Bad Aibling, auch am Wochenende</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: -, Sa: 4 Bedarfsfahrten, So: 6 Bedarfsfahrten</li> <li>■ rund 4.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,20 Euro pro Kilometer bei Bedarfsfahrten und einem Abrufgrad von 50 % sind Mehraufwendungen von rund 9.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Konzessionslaufzeit dieser Linie endet im Dezember 2021	

<b>M-S3</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9494</b>
<b>Netzkategorie:</b> Nebenkorridor	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Thansau – Rohrdorf	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrten mit der Bemerkung „an Schultagen“ sollen ebenfalls an Ferientagen bedient werden.</li> <li>■ Schließen von Taktlücken und Ausweitung des Bedienungszeitraums durch Verdichtung des Angebots mit fünf zusätzlichen Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Stundentakt</li> <li>■ Ausweitung des Angebots an Samstagen um acht zusätzliche Fahrten als Stunden- bzw. Zweistundentaktangebot</li> <li>■ Einrichtung eines Sonntagsangebots im Zweistundentakt (als bedarfsgesteuertes Angebot / Rufbus)</li> <li>■ Anpassung des Fahrplanangebotes hin zu einem Taktfahrplan (Berücksichtigung Schülerverkehr jedoch weiterhin notwendig)</li> <li>■ Auch auf dem Abschnitt Frasdorf – Prien sollen einzelne Kurzfahrten verlängert werden (zwei Fahrtenpaare) und auch eine Verknüpfung in Prien zum SPNV berücksichtigt werden.</li> <li>■ Ergänzende Prüfung: Prüfung der Linienführung über Neubauerer Str. und Bieberer Straße oder Wacholderstraße zur Erschließung des Blumenviertels in Rohrdorf mit der Einrichtung einer neuen Haltestelle</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Rohrdorf und Rosenheim</li> <li>■ Neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr durch Wochenendangebot</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ro – Rohrdorf: Mo-Fr: 5 Fahrten, Sa: 8 Fahrten, So: 10 Fahrten; Frasdorf – Prien: 4 Fahrten Mo-Fr.</li> <li>■ rund 30.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 80.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Ende der Konzessionslaufzeit für diese Linie 31.07.2020	

<b>M-S4</b>	<b>Maßnahme für die Linie 9490</b>
<b>Netzkategorie:</b> Nebenkorridor	
<b>Linienweg:</b> (Rosenheim –) Raubling – Neubeuern – (Nußdorf – Windshausen)	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schließen von Taktlücken durch Verdichtung des Angebots mit acht zusätzlichen Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Stundentakt, unter Berücksichtigung von Pendlerströmen in der Hauptnachfragezeit (Erfüllen der Standards des Anforderungsprofils)</li> <li>■ Ausweitung des Angebots an Samstagen um zwölf zusätzliche Fahrten als Stunden- bzw. Zweistundentaktangebot</li> <li>■ Einrichtung eines Sonntagsangebots im Zweistundentakt</li> <li>■ Das Bedienungsangebot der Linie zwischen Neubeuern und Nußdorf ist entsprechend der Anforderungen als Ergänzungskorridor als ausreichend zu bewerten. Im Hinblick auf Fahrplanumläufe sollte jedoch die Weiterführung der Fahrten bis Nußdorf (ggf. bis Windshausen) vorgesehen werden.</li> <li>■ Einrichtung einer weiteren Haltestelle in Neubeuern (Sailerbachstraße/Färberstraße)</li> <li>■ In Zusammenhang mit der Neuorganisation der Linienwege in Rosenheim entfällt die Bedienung Bahnhof Süd sowie der Haltestellen Atrium und Stadtmitte durch das neue Linienende der Regionalbuslinien am ROB</li> <li>■ <b>ergänzende Prüfung:</b> Kürzung der Linie mit neuem Endpunkt in Raubling Bahnhof mit Anschlussbildung an den SPNV von/nach Rosenheim und München.  Insbesondere bei Umsetzung eines einheitlichen und verkehrsmittelübergreifenden Tarifsystems sind parallele Strukturen (zeitlich und räumlich) zu vermeiden. Ggf. sollte die Durchbindung über den Bahnhof Raubling hinaus mit der Linie 38 (von/nach Bad Feilnbach) geprüft werden.</li> <li>■ Prüfauftrag: Bedarfshalte in Windshausen (telefonische Voranmeldung) als Verlängerung der bestehenden Fahrten</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot zwischen Neubeuern und Raubling (bzw. Rosenheim)</li> <li>■ Neue Fahrtmöglichkeiten im Freizeitverkehr durch Etablierung eines Wochenendangebots</li> <li>■ Regelmäßige Bedienung und Merkbarkeit des Fahrplans durch Taktstruktur</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 8 Fahrten, Sa: 12 Fahrten, So: 10 Fahrten</li> <li>■ rund 42.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 110.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Ende der Konzessionslaufzeit dieser Linie: Ende 2019</p>	

M-S5	Maßnahme für die Linie 9493
<b>Netzkategorie:</b> -	
<b>Linienweg:</b> Rosenheim – Höhenmoos – Achenmühle – Samerberg – Nußdorf – Brannenburg	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung der Linie ab Roßholzen über Nußdorf nach Brannenburg (und zurück)</li> <li>■ Ausweitung des Taktverkehrs mindestens im Zweistundentakt mit Verdichtung zu relevanten Zeiten zum Stundentakt</li> <li>■ Ausweitung des Fahrtenangebots am Wochenende mit mindestens drei Fahrtenpaaren zu touristisch relevanten Zeiten (ca. 10 Uhr, ca. 14 Uhr, ca. 18 Uhr)</li> <li>■ Die Bedienung der Wendelsteinbahn sowie der Hochriesbahn (Winterpause) sollte möglichst in den Umlauf integriert werden, ggf. Prüfung zur Reduzierung der Fahrzeit in Rosenheim durch direkte Führung zum Bahnhof (ohne Bedienung Stadtmitte).</li> <li>■ Aufnahme der Fahrten der Linie 9573 in den Fahrplan der Linie 9493 für ein transparenteres Liniennetz</li> <li>■ Einrichtung weiterer Haltestellen in Brannenburg zur Erschließung von Degerndorf an der Nußdorfer Str./Inntalstraße sowie an der Sudelfeldstraße/Dientzenhofer Straße zur Erschließung des westlichen Brannenburgs.</li> <li>■ Planungsvariante: Statt Verlängerung einzelner Fahrten der Linie 9573 könnten auch entsprechende Fahrten der Linie 9494 verlängert werden (Rosenheim – Rohrdorf – Achenmühle (Frasdorf) mit Umstieg an der Haltestelle Achenmühle auf die Linie 9493 und Schnellkurs nach Frasdorf)</li> </ul>	
<p><b>Zu berücksichtigen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Gemeinde Samerberg prüft derzeit die Einführung eines Bürgerbusses / Shuttlebusses für die Unterstützung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Gemeinde und die Entlastung und Bewältigung des Verkehrs durch Naherholungssuchende. Im Speziellen geht es um die Buslinie Achenmühle-Grainbach-Spatenau Parkplatz – Waldparkplatz - Duft – Holzmann – Eßbaum – Törwang – Grainbach. Insbesondere an Wochenenden von April bis Oktober soll diese Linie betrieben werden. Darüber hinaus soll der Bürgerbus für den übrigen ÖPNV als Ergänzung eingesetzt werden.</li> <li>■ Zu berücksichtigen ist, dass die unterschiedlichen Angebote in Ergänzung (und nicht konkurrenzierend) betrieben werden.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tagesdurchgängiges (Takt)Angebot auf dem gesamten Linienweg</li> <li>■ Herstellung einer regelmäßigen Verbindung zwischen Nußdorf und Brannenburg</li> <li>■ Neue Fahrtmöglichkeiten durch regelmäßige Verbindungen im Freizeitverkehr durch Etablierung eines Wochenendangebots zwischen bzw. zu den touristischen Bereichen Wendelstein und Samerberg</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo (unter Berücksichtigung Linie 9573):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: 2 Fahrten, Sa: 3 Fahrten, So: 4 Fahrten, plus Verlängerung der bestehenden Fahrten der Linien</li> </ul>	

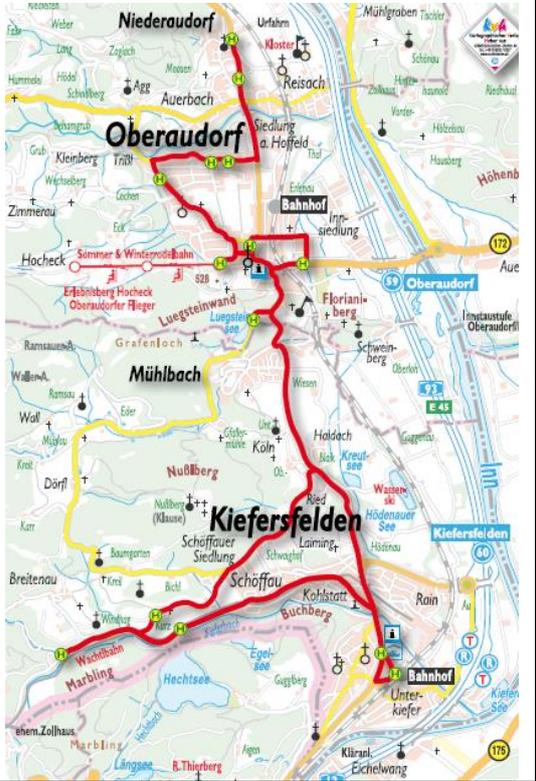
9573 und 9493

- rund 87.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung
- Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 230.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).

**Umsetzungsperspektive:**

Ende der Konzessionslaufzeit dieser Linien: Ende 2020

<b>M-S6</b>	<b>Maßnahme für die Wendelsteinringlinie</b>
<b>Netzkategorie:</b> Freizeitverkehr	
<b>Linienweg:</b> Bayrisch Zell – Wendelsteinbahn – Bad Feilnbach – Brannenburg – Wendelsteinbahn – Oberaudorf – Bayrisch Zell (und Gegenrichtung)	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zur Steigerung der Attraktivität soll täglich eine weitere Fahrt während der Saison angeboten werden.</li> <li>■ Einrichtung weiterer Haltestellen in Brannenburg zur Erschließung an der Sudelfeldstraße/Dientzenhofer Straße zur Erschließung des westlichen Brannenburgs.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Angebotsverbesserung für Halbtagesausflügler</li> <li>■ erweitertes Angebot auch für die Bewohner der bedienten Orte (z. B. Fischbach)</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mo-Fr: 1 Fahrt, Sa: 1 Fahrt, So: 1 Fahrt</li> <li>○ rund 12.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>○ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 32.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Saison 2020	

<b>MP-S7</b>	<b>Maßnahme mit noch zu prüfender Ausgestaltung: Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Gemeinden Kiefersfelden und Oberaudorf mit Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV</b>
<b>Netzkategorie:</b> Verflechtungsverkehr	
<p><b>Möglicher Planungsansatz:</b> Verbesserung des Bedienungsangebots durch ein bedarfsgesteuertes Bedienungsangebot abseits der regionalen Korridore. Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes zwischen den Gemeinden Oberaudorf und Kiefersfelden mit Verknüpfung zum SPNV, als verlässlicher Zu- und Abbringer zur Verbindung mit der Stadt Kufstein.</p> <p>Möglichkeiten zur Umsetzung z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausweitung der vorhanden Orts- und Wanderbuslinie</li> <li>- Flächenbetrieb als bedarfsgesteuerte Angebotsform</li> <li>■ <b>Zielpunkte:</b> Ortsmitte sowie Bahnhof von Kiefersfelden oder Oberaudorf</li> <li>■ <b>Fahrplantechnische Verknüpfung</b> des Angebots am Bahnhof mit dem SPNV von/nach Kufstein, soweit möglich auch Verknüpfung in Richtung Rosenheim</li> <li>■ <b>Bedienungsangebot:</b> T60 (täglich)</li> <li>■ <b>Einrichtung weiterer Haltestellen</b></li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Verbesserte Anbindung</b> von Oberaudorf und Kiefersfelden nach Kufstein (durch verlässliche Anbindung zum SPNV)</li> <li>■ <b>Steigerung der Attraktivität</b> für den Freizeitverkehr durch die Bedienung von Freizeitzielen sowie Ferienunterkünften</li> <li>■ <b>Stärkung der interkommunalen Verflechtung</b> zwischen Oberaudorf und Kiefersfelden</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> Landkreis Rosenheim, Gemeinde Kiefersfelden, Gemeinde Oberaudorf, Verkehrsunternehmen</p>	
<p><b>Umsetzung:</b> Kurzfristige Erledigung (2020/2021)</p>	

<b>M-S8</b>	<b>Maßnahmen zur Linie 9502 (Inntal-Chiemsee Linie)</b>
<b>Netzkategorie:</b> Freizeitkorridor und Nebenkorridor	
<b>Linienweg:</b> Bernau – Aschau – Sachrang – Niederndorf – Oberaudorf	
<p><b>Planungsansatz I:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die saisonal verkehrende Linie wird eine spätere Rückfahrt vom Chiemsee in Richtung Oberaudorf gewünscht. Zwischen Mai und Oktober soll daher am Wochenende (Sa+So) eine weitere Fahrt angeboten werden.</li> <li>■ Prüfauftrag: Überwindung der Schneesituation und Parkproblematik zur Verstetigung des Angebots zwischen Bernau – Aschau – Niederndorf – Oberaudorf im Ganzjahresbetrieb (Wintertourismus, Förderung grenzüberschreitende Verbindung).</li> </ul> <p><b>Planungsansatz II:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung eines Taktangebots zwischen Sachrang, Aschau und Bernau (Führung in Bernau bis Felden Abzweig Dampfersteg). Aufgrund der zahlreichen Zwangspunkte dieser Linie (Schulen, Verknüpfung in Aschau) sind ggf. Abweichungen vom Taktangebot zulässig.</li> <li>■ Die Bedienung soll im Stundentakt erfolgen (zehn zusätzliche Fahrten).</li> <li>■ Es bestehen Überlegungen die Linie 9502 in das Bergsteigerdörfer-Konzept zu integrieren (siehe Maßnahme P-01)</li> </ul> <p><b>Planungsansatz III:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzung durch Umsetzung IST-Mobil-Konzept</li> <li>■</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung des Bedienungszeitraums am Wochenende sowie ganzjährige Durchbindung</li> <li>■ Förderung grenzüberschreitender Beziehungen und Verbindungen (Oberaudorf – Niederndorf)</li> <li>■ Anbindung Niederndorf an SPNV (München – Rosenheim – Kufstein)</li> <li>■ Anbindung touristischer Ziele (Chiemsee, Kampenwand, Bergsteigerdorf Sachrang, Hocheck)</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <p>Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ rund 40.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 104.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>Ende der Konzessionslaufzeit dieser Linie 31.08.2021</p>	

<b>M-S9</b>	<b>Maßnahme zur Linie 9496</b>
<b>Netzkategorie:</b> Ergänzungskorridor	
<b>Linienweg:</b> Riedering – Frasdorf – Aschau	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufbauend auf der Maßnahme M-03 (Rosenheim – Stephanskirchen – Riedering) soll entsprechend des Anforderungsprofils auch eine Verdichtung zwischen Riedering und Aschau erfolgen.</li> <li>■ Mindestens drei weitere Fahrten sind zwischen Riedering und Aschau vorzusehen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Angebots zwischen Rosenheim und Aschau für eine verbesserte Anbindung von Söllhuben und Frasdorf</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Leistung gegenüber Status quo:</li> <li>■ Mo-Fr: 3 Fahrten, Sa: -, So: -</li> <li>■ rund 10.000 km/Jahr zusätzlicher Fahrleistung</li> <li>■ Unter Annahme eines Kostenwerts von 2,60 Euro pro Kilometer sind Mehraufwendungen von rund 26.000 Euro pro Jahr zu erwarten (etwaige Fahrgeldeinnahmen sind hierbei unberücksichtigt).</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Konzession für die Linie bis 2028	

<b>P-S1</b>	<b>Prüfauftrag: Bergsteigerdörfer-Verbindung</b>
<b>Linien:</b> Zusammenschluss aus mehreren Linien zu „einer“ neuen Verbindung	
<b>Linienweg:</b> Bernau – Aschau – Sachrang – Niederndorf – Schleching – Grassau – Bernau	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mit der Ernennung der Orte Sachrang und Schleching zu Bergsteigerdörfern soll die im Rahmen von Marketingaktivitäten und einer ÖPNV-Offensive eine neue grenzüberschreitende Verbindung eingerichtet werden.</li> <li>■ Die aktuellen Planungen sehen eine Verbindung zwischen Bernau, Aschau, Sachrang (Bergsteigerdorf im Landkreis Rosenheim), Niederndorf (Österreich), Schleching (Bergsteigerdorf im Landkreis Traunstein), Grassau zurück nach Bernau (ggf. Prien) sowie in Gegenrichtung. Dabei bestehen Überlegungen existierende Linien in ihrer Bedienungshäufigkeit zu verdichten, die Betriebszeiten auszuweiten und eine optimierte Verknüpfung herzustellen, sofern keine durchgehende Linie realisiert werden kann.</li> <li>■ Ebenfalls soll geprüft werden, ob Oberaudorf in das Konzept eingebunden werden kann.</li> <li>■ Hierfür sind Abstimmungen zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern (Landkreis Rosenheim, Landkreis Traunstein, Tirol) notwendig, die bereits seit Sommer 2018 laufen und weiter fortgeführt werden.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung eines touristischen Angebots, welches jedoch auch für die Einheimischen eine nutzbare und sinnvolle Verbindung herstellen soll.</li> <li>■ Durch die Einführung einer entsprechenden Linie wird voraussichtlich ein tägliches Angebot im Stundentakt geschaffen.</li> </ul>	
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufgrund noch zahlreicher ungeklärter Details ist eine wirtschaftliche Bewertung im Rahmen des NVPs aktuell nicht abschätzbar.</li> <li>■ Die entstehenden Kosten sind von allen drei Aufgabenträgern ggf. unter Mitfinanzierung der beteiligten Kommunen zu übernehmen.</li> <li>■ Die Verbindung zwischen Aschau und Sachrang wird in der Maßnahme M-01 wirtschaftlich bewertet. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme Aschau – Sachrang in der Bergsteigerdörferlinie integriert wird.</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
Saison 2020	

<b>P-S2</b>	<b>Prüfauftrag: Oberaudorf – Niederndorf</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Um die nachbarschaftlichen Beziehungen sowie die touristischen Bedürfnisse zwischen Oberaudorf und Niederndorf zu stärken, soll die Einrichtung eines Angebots geprüft werden, sofern die Einbindung von Oberaudorf in das Bergsteigerdörfer-Konzept nicht umgesetzt wird.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen</li> <li>■ Anbindung von Niederndorf an den Bahnhof Oberaudorf (Verbindung Richtung Rosenheim)</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
2020	

<b>P-S3</b>	<b>Prüfauftrag: Linienführung Raubling</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durch die geänderte Linienführung einer Regionalbuslinie auf der westlichen Seite der Bahntrasse sowie die Einrichtung von weiteren Haltestellen können Erschließungsdefizite behoben und zusätzliche Fahrgäste durch die Wohnortnahe Anbindung gewonnen werden.</li> <li>■ Linienweg: aus südlicher Richtung über Bahnhofstraße, Prinzregentenstraße, Hoppenbichlstraße auf die Rosenheimer Str. (entsprechend in Gegenrichtung)</li> <li>■ Prüfung Eignung einer Linie: Zeitreserven, Funktion etc.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserte Erschließung von Raubling</li> <li>■ Ausschöpfung von Fahrgastpotenzialen</li> </ul>	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
2020	

<b>P-S4</b>	<b>Prüfauftrag: Verbesserungen im ÖPNV aus Perspektive des Tourismus</b>
Hintergründe zu diesem Prüfauftrag siehe Kurzgutachten zum Themenfeld Tourismus und ÖPNV	
<b>Mögliche Planungsansätze:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reguläres Fahrtenangebot und durchgängiger Takt auf den Linien der Haupt- und Nebenkorridore auch an Sonn- und Feiertagen im südlichen Teil des Landkreises vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung des Tourismus (vgl. Kurzgutachten zum Themenfeld Tourismus und ÖPNV)</li> <li>■ Zielgruppenorientiertes Marketing für Ausflugsgäste und Urlauber mit Gästekartenanerkennung, Kombitickets bzw. Online-Vouchersystem</li> <li>■ Die Anerkennung der Gästekarte als Fahrausweis auch im SPNV soll vorangetrieben werden</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Tangentialverbindung im ÖPNV zwischen Prien – Frasdorf – Samerberg – Bran-</li> </ul>	

<p>nenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von On-Demand-Verkehren in Bereichen abseits der Haupt- und Nebenkorridore des ÖPNV als Zubringersysteme zum ÖPNV und SPNV</li> <li>■ Einrichtung zusätzlicher saisonaler Angebote (bspw. Wander-, Ski- und Rodelbusse)</li> <li>■ Ressortübergreifende Gesamtkonzeption autoarmer Tourismus</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten</li> <li>■ Förderung der Region durch eine zunehmend autoärmere Mobilität</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ sukzessive</li> </ul>

### 10.3.5 Maßnahmen und Prüfaufträge – Planungsraum Stadt Rosenheim

In der Stadt Rosenheim sind folgende relevante Maßnahmen und Prüfaufträge in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Rosenheim
- Anbindung von Entwicklungsgebieten (Wohnen und Gewerbe)
- Neuorganisation von Linienverläufen (Regionallinien) im Zulauf auf den Bahnhof Rosenheim
- Neuorganisation von Linienverläufen der Stadtbuslinien (auch im Zusammenspiel mit Regionalbuslinien)
- Prüfauftrag zur Durchbindung von Stadtbuslinien über die Stadtmitte/den Bahnhof hinaus
- Prüfung Pilotprojekt On-Demand-Verkehr im Bereich Gewerbegebiet Ost/Kastenau
- Ausweitung des Bedienungszeitraums des Tagnetzes an Samstagen
- Beschleunigung des ÖPNV (infrastrukturelle sowie Linienführungsmaßnahmen)

Die Maßnahmen im Bereich Netz und Fahrplan für das Stadtbusnetz in der Stadt Rosenheim sind zum Teil in Zusammenhang zu betrachten. In der Umsetzung der Maßnahmen sind aufgrund des komplexen Zusammenwirkens verschiedener Faktoren (z.B. Umlaufgestaltung, Verknüpfungssituation) Anpassungen hin zu einer beispielsweise wirtschaftlicheren oder fahrergonomischeren Linienführung abzuwägen.

<b>Linie 1</b>			
<b>Hauptbahnhof – FH – Marienburger Str.</b>			
<p>Hauptbahnhof – Atrium – Stadtmitte – Heilig Geist Straße/Ignaz-Günther-Gymnasium – BRK-Heim – Küpferlingstraße/Hubertusstraße – Schießstattstraße – Prinzregentenstraße/Oskar-maria-Graf-Straße – Hochschule – Marienburger Straße/Westerndorfer Straße und zurück</p>			
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung einer direkten und schnellen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Hochschule</li> <li>■ Verlängerung der Linie von der Stadtmitte bis zum ROB</li> <li>■ Weiterführung der Linie zur Anbindung des Entwicklungsgebiets (Wohnen und FOS) im Bereich Marienburgerstraße und Westerndorfer Str.</li> <li>■ Entfall des Abschnitts Westerndorfer Str./Kaserne – Am Stocket/Gabelsbergerstraße (wird von der neuen Linie 7 übernommen).</li> <li>■ Ausweitung des Bedienungszeitraums an Samstagen bis ca. 18 Uhr</li> <li>■ Variante: direkte Führung vom ROB über die Pichlmayerstraße zur Hochschule</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	T15 (NVZ T30)	T30	T15
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von Gegenhaltestellen zur verbesserten Erschließungs- bzw. Bedienungswirkung.</li> <li>■ bei der Bebauung der Entwicklungsflächen ist eine fahrergonomische</li> </ul>		

	Ausgestaltung des Straßenzuges sowie die Einrichtung einer Endhaltestelle zu berücksichtigen.
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zusätzliches direktes Angebot zwischen Hauptbahnhof und Hochschule</li> <li>■ Vermeidung von Ringverkehren und Herstellung eines transparenten Linienweges</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 20 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 110.000 Fahrplan-km</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 500.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>

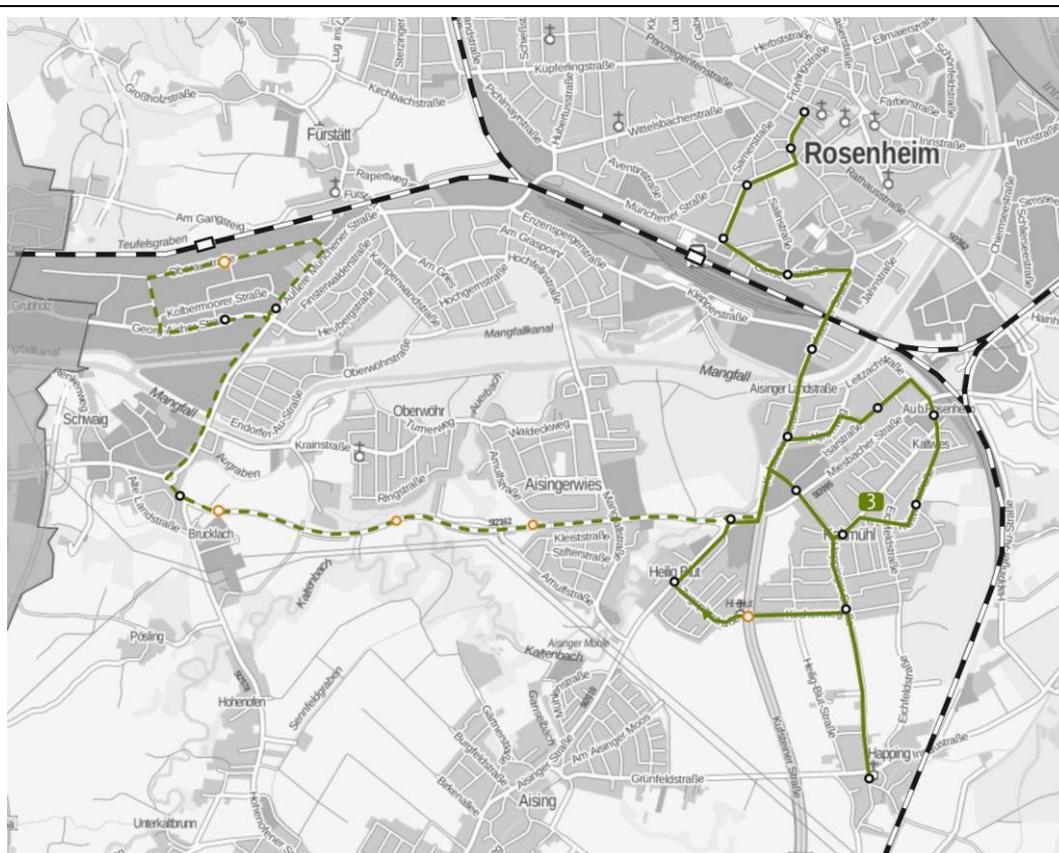
<b>Linie 2</b>			
<b>Stadtmitte – Endorfer Au – Waldeckweg – Stadtmitte</b>			
Stadtmitte – Gillitzerstr. – Atrium – Bahnhof – Hochgernstr./BBG – Breitensteinstr. – Endorfer Au – Finkenweg – Turner-/ Burgweg – Waldeck – Traithenstr. – Enzenspergerstr./BBG und zurück zur Stadtmitte			
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entfall des Abschnitts Endorfer Au - Äußere Münchner Straße/Brückenberg (Übernahme durch die Linie 8/9 bzw. 11).</li> <li>■ Neuer Linienweg ab Endorfer Au über Oberwöhr und Waldeck im Ringschluss zurück über die Mangfallstraße und Hochfellnstraße zum Bahnhof/Stadtmitte Rosenheim (mit Bedienung aller Unterwegshaltestellen).</li> <li>■ Die Bedienung der Linie erfolgt im 30-Minutentakt.</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00</b>	<b>8:00-18:00</b>
	T30	T30	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ -</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrtzeit von ca. 30 Minuten</li> <li>■ schnelle und direkte Linienführung insbesondere für Oberwöhr</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 86.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 390.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

**Linie 3**

**Stadtmitte – Bahnhof – Leitzachstr. – Klatmühl –**

- 1) **Alt-Happing – Isarstr./Gewerbegebiet – zurück zur Stadtmitte**
- 2) **Heilig Blut – zurück zur Stadtmitte**
- 3) **Optional: Schwaig – Aicherpark und zurück**

- 1) Stadtmitte – Atrium – Bahnhof – Klepperstr. – Alpenweg – Isarstr. – Leitzachstr. – GS Happing – Traberhof – Wegkreuz – Alt-Happing – Isarstr./Gewerbegebiet – zurück zur Stadtmitte
- 2) Stadtmitte – Atrium – Bahnhof - Klepperstr. – Alpenweg – Isarstr. – Leitzachstr. – GS Happing – Traberhof – Wegkreuz – Heilig Blut – Kalten Eck – zurück zur Stadtmitte
- 3) Optional: Stadtmitte – Atrium - Bahnhof - Klepperstr. – Alpenweg – Isarstr. – Leitzachstr. – GS Happing – Traberhof – Wegkreuz – Heilig Blut – und zurück



**Planungsansatz**

- geänderte Linienführung im Bereich Kaltwies/Kaltmühl über Kaltwiesstraße statt Traberhofstraße
- Verlängerung des Linienwegs ab Kaltmühl mit jeder zweiten Fahrt über Heilig Blut zurück Richtung Stadtmitte
- Optional: Weiterführung der Linie 3 ab Kaltwies/Kaltmühl über die Miesbacher Straße und Schwaig zum Aicherpark mit neuem Endpunkt am neuen Bahnhof Aicherpark als Verknüpfungspunkt (mit Bedienung aller Unterwegshaltestellen).
- Die Bedienung der Linie erfolgt bis Kaltmühl im T15, die Weiterführung der

	Linie nach Happing und Aicherpark erfolgt jeweils im T30.		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	T15/30	T30/T60	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entlang der Miesbacher Straße sind Haltestellen zur Anbindung der Entwicklungsgebiete sowie am Bahnhof Aicherpark eine Haltestelle einzurichten.</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung von Entwicklungsgebieten durch die Einrichtung von neuen Haltestellen,</li> <li>■ Herstellung einer Querverbindung zwischen Kaltwies und Aicherpark</li> <li>■ Anbindung von heilig Blut im Halbstundentakt durch die Linie 3, zusätzliche Anbindung durch die Linie 9490</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 30 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 155.000 Fahrplan-km (ohne Verlängerung bis Aicherpark)</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 700.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

**Linie 4**  
**Stadtmitte – Aisingerwies – Aising – Pang – Westerndorf**

Hauptbahnhof – Hochgernstr./BBG – Waldeck – Mangfallstr. Mitte – Mangfall-/Stifterstr. – Mangfall-/Kaltenbrücke – Aisinger-/Kirnsteinstr. – Panger Str. Kiga (bis hier Verlauf wie Linie 11) – Günthalweg – Dorfstr. – Am Wasen/Schulweg – Schule Pang – Am Wasen/Cafe Neu – Westerndorf am Wasen – Kaffl und zurück über Am Wasen – Unterkaltbrunnerstr. – Rehleitenweg, und Enzenspergerstr.

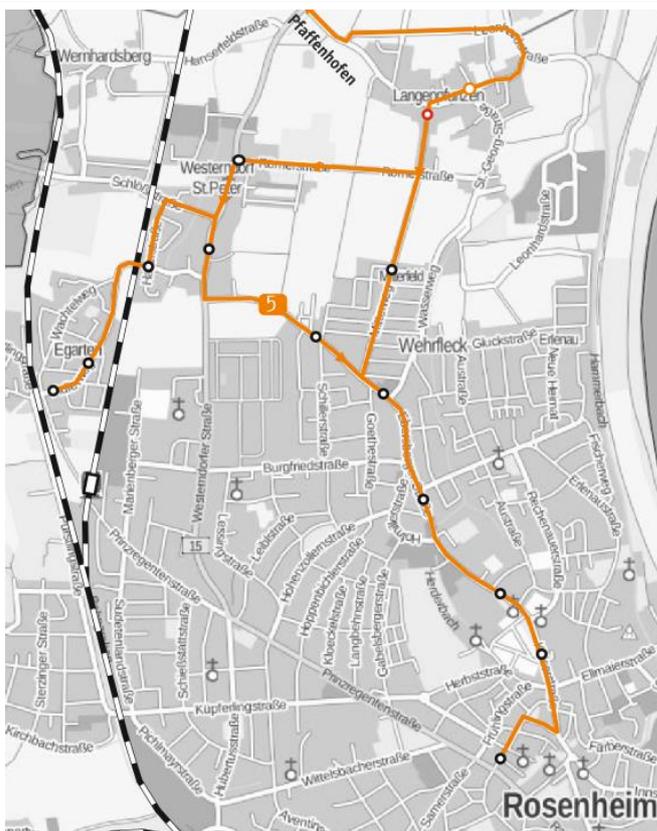


<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Linie 4 verkehrt auf dem Abschnitt Stadtmitte – Bahnhof – Aisingerwiese – Aising – Pang – Westerndorf im 30-Minutentakt</li> <li>■ In Überlagerung mit der Linie 11 auf dem Abschnitt Rosenheim – Pang erfolgt eine Bedienung im T15</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00</b>	<b>8:00-18:00</b>
	T30 (in Überlagerung mit Linie 11 T15)	-	-
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ -</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrtzeit von ca. 20 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 100.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 450.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

**Linie 5**

**Stadtmitte – Mitterfeld – Langenpfunzen – Paffenhofen – Westerndorf – Egarten – Stadtmitte**

- 1) Stadtmitte – Loreto – Karo-Gym. – Ebersberger-/Pernauerstr. – Mitterfeld – Troppauerstr. – Langenpfunzen – Paffenhofen und zurück
- 2) Stadtmitte – Loreto – Karo-Gym. – Ebersberger-/Pernauerstr. – Mitterfeld – Troppauerstr. – Westerndorf Schule – Hailerstr. – Egarten – Kefer und zurück über Westerndorf/Tankstelle – Umlandstraße weiter zur Stadtmitte



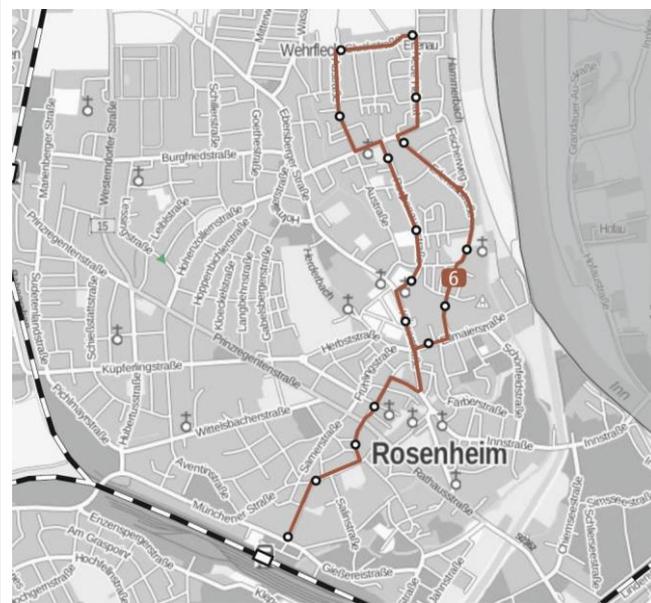
**Planungsansatz**

- geänderte Führung der Linie 5 im nördlichen Abschnitt: ab der Haltestelle Ebersbergerstraße/Mittelfeld soll der Linienweg stündlich über Langenpfunzen (mit Einrichtung einer neuen Haltestelle) und Paffenhofen erfolgen (gleicher Linienweg zurück). Eine Anbindung der Schule in Westerndorf aus Paffenhofen soll zu relevanten Zeiten bei Bedarf sichergestellt werden.
- Mit jeweils der zweiten Fahrt pro Stunde werden erfolgt die Linienführung über ab der Haltestelle Mitterfeld/Troppenauerstr. über die Westerndorf Schule nach Egarten und zurück über Westerndorf Tankstelle und Umlandstraße zur Stadtmitte im Stundentakt.
- Der Abschnitt Stadtmitte – Ebersbergerstraße/Mittelfeld wird durch die Linie 5 im Halbstundentakt bedient.
- Die Haltestellen Umlandstraße und Westerndorf Tankstelle werden stadtauswärts durch den Regionalverkehr angebunden.

	■ Prüfung: Pfaffenhofen nur über Regionalverkehr außerhalb des Schulverkehrs		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	T30	T60	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	■ -		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	■ Fahrtzeit von ca. 30 Minuten ■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 175.000 Fahrplan-km		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	■ Jährliche Betriebskosten von ca. 785.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro		

**Linie 6**  
**Hauptbahnhof – Stadtmitte – Komponistenviertel – Stadtmitte – Hauptbahnhof**

Hauptbahnhof – Atrium – Stadtmitte – Ellmaierstr. – Klinikum – Bürgerheim – Pernauerstr. – Mozartstr. – Neue Heimat – Gluck-/Austr. – Mühlbachstr. – Rechenauerstr. – Schirmbeckstr. – Kaiserbad – Loreto – Stadtmitte – Hauptbahnhof



<b>Planungsansatz</b>	■ Verlängerung über Stadtmitte bis zum Hauptbahnhof		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	T30	T30/T60	T30

<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrtzeit von ca. 20 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 54.000 Fahrplan-km</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 240.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>

<b>Linie 7</b>			
<b>Stadtmitte – Kaserne – Ebersbergerstr. – Stadtmitte</b>			
Stadtmitte – <i>neue Haltestelle</i> - Prinzreg./Schule – Lena-Christ-Str. – Westerndorfer Str./Kaserne – <i>neue Haltestelle</i> – Ebersberger-/Pernauerstr. – <i>neue Haltestelle</i> – Hoppenbichlerstr. – Am Stocket – Ignaz-Günther-Gym. – Stadtmitte			
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der bisherige Linienweg im Süden der Stadt entfällt. Die Liniennummer kann an eine neue Linienführung zur Erschließung dienen.</li> <li>■ Die als Ringlinie mit kurzen Fußwegen zu einer „Gegenhaltestelle“ konzipierte Erschließungslinie verkehrt zwischen Stadtmitte und Westerndorfer Str. über die Prinzregentensstraße und übernimmt ab der Haltestelle Westerndorfer Str./Kaserne den ehemaligen Linienverlauf der Linie 1.</li> <li>■ Optional kann die Befahrung über die Burgfriedstraße und Hohenzollernstraße geprüft werden, um die Erschließung auszuweiten und die Fahrwege ergonomischer zu gestalten.</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00</b>	<b>8:00-18:00</b>
	T30	T30	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von Haltestellen zur verbesserten Erschließungs- bzw. Bedienungswirkung.</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrtzeit von ca. 15 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 42.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 187.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

**Linie 8/9**

**Stadtmitte – Bahnhof - Aicherpark**

Stadtmitte – Atrium – Bahnhof – Äußere Münchener Str./BBG – Äußere Münchener Str./Am Gries – Aicherpark – Media Markt – Oberastr. – zurück über Finsterwalder-/Aicherpark – Finsterwalder-/Mitte – Finsterwalder-/Am Gries



**Planungsansatz**

- Prüfauftrag: Abstimmung des Fahrplanangebots der Linien 8/9 mit der Linie 40 in der Verbindung Rosenheim – Kolbermoor
- Gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten zwischen den Verkehrsunternehmen Hollinger und Kroiss im Abschnitt Rosenheim – Kolbermoor

**Taktangebot**

Mo-Fr	Sa	
6:00-19:30	6:00-8:00	8:00-18:00
T30	T30	T30

**Notwendige infrastrukturelle Anpassungen**

- -

**Verkehrliche Bewertung**

- Fahrtzeit von ca. 60 Minuten
- Jährliche Verkehrsleistung von ca. 135.000 Fahrplan-km

**Wirtschaftliche Bewertung**

- Jährliche Betriebskosten von ca. 605.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro

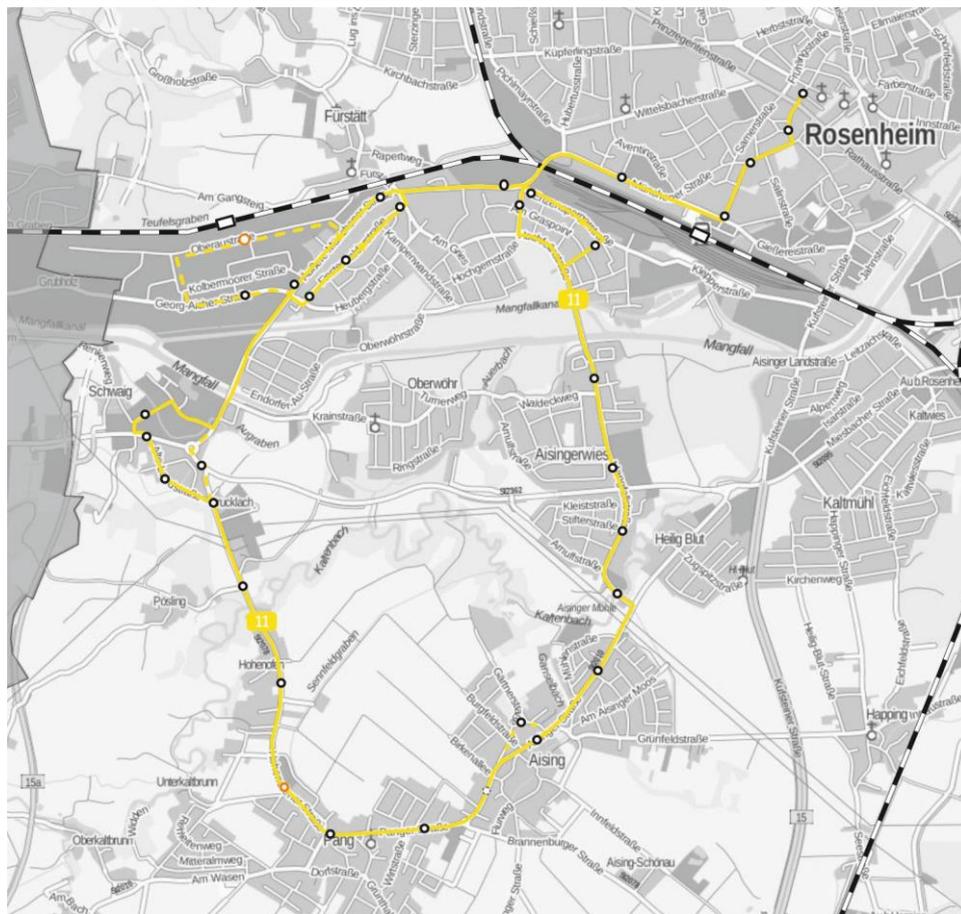
<b>Linie 10</b>			
<b>Stadtmitte – Gewerbegebiet Ost II - Kastenau</b>			
1) Stadtmitte – Max-Bram-Platz – Insbrucker Str./Schule – Gießenbachstr. – Königsseestr./Unterführung – Simsseestr./Freibad und zurück zur Stadtmitte 2) Stadtmitte – Max-Bram-Platz – Insbrucker Str./Schule – Gewerbegebiet Ost – Hainholzstr. – Kiefernweg – Fichtenweg – Föhrenweg und zurück			
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Unverändert</li> <li>■ Optional Prüfung von On-Demand-Verkehr oder geänderter Linienführung mit Befahrungsmöglichkeit der Unterführung der Bahnstrecke</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	Kurzfahrt T60 Langfahrt T60	Langfahrt T60	Kurzfahrt T60 Langfahrt T60
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	■ -		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrtzeit von ca. 10/15 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 43.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	■ Jährliche Betriebskosten von ca. 194.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro		

**Linie 11 Ringlinie**

**Stadtmitte – Bahnhof – Aisingerwies – Pang – Schwaig – (Aichingerpark) – Bahnhof - Stadtmitte**

Stadtmitte – Atrium - Hauptbahnhof – Hochgernstr./BBG – Waldeck – Mangfallstr. Mitte – Mangfall-/Stifterstr. – Mangfall-/Kaltenbrücke – Aisinger-/Kirnsteinstr. – Panger Str. Kiga – Panger Str./Edeka – Hohenhofen – Brucklach – Alte Landstr. Hohenofener – Alte Landstr. Mitte – Äußere Münchener – Gewerbegebiet Schwaig – Finsterwalder-/Aicherpark – Finsterwalder-/Mitte – Finsterwalder-/im Gries – Äußere Münchener Str./BBG – Bahnhof – Stadtmitte

Andere Richtung: Stadtmitte – Bahnhof - Äußere Münchener Str./BBG - Äußere Münchener Str./Am Gries – Aicherpark – weiter mit dem gleichen Verlauf wie hin, aber über Enzenspergerstr.

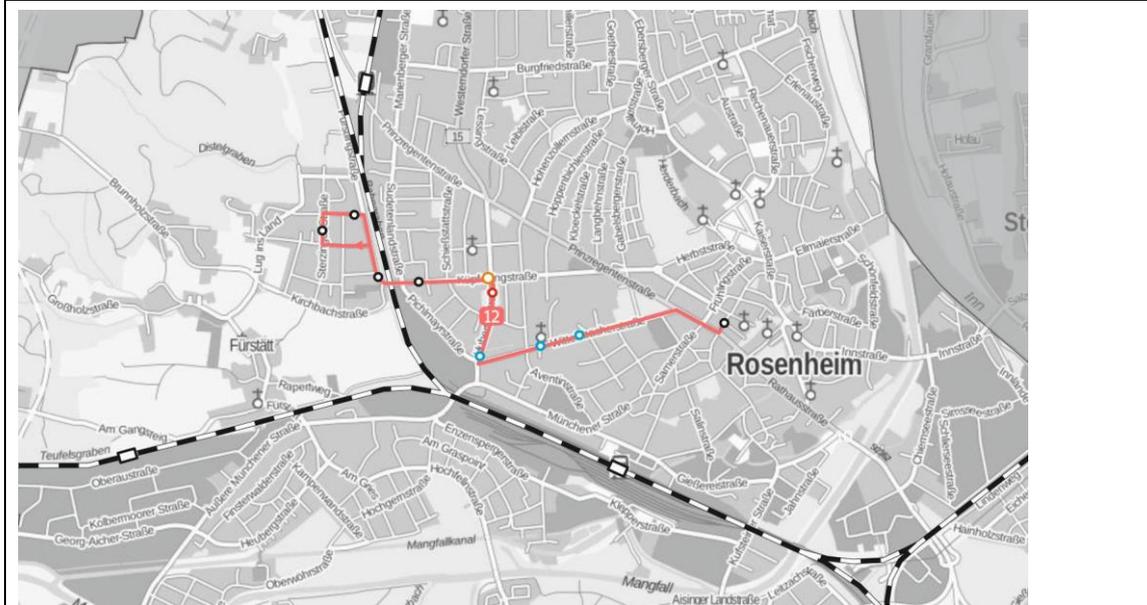


<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung des Linienwegs ab Schwaig über die Äußere Münchner Straße (Aicherpark) mit Ringschluss am Bahnhof Rosenheim.</li> <li>■ Dabei bedient die Linie 11 den Ring in beiden Richtungen im 30-Minutentakt.</li> <li>■ In Überlagerung mit der Linie 4 auf dem Abschnitt Rosenheim – Pang entsteht eine Bedienung im T15.</li> <li>■ Prüfung: Führung über Aicherpark</li> </ul>		
	<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>

	T30 (T15 in Überlagerung mit Linie 4)	T60	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlegung der Haltestelle bzw. Einrichtung zusätzlicher Haltepositionen der Haltestellen Pestalozzistraße</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Angebotsverbesserung zwischen Pang und Schwaig mit Weiterführung über Aicherpark zum Bahnhof/Stadtmitte Rosenheim.</li> <li>■ Damit neue direkte Verbindung zwischen Aising/Pang zum Aicherpark sowie</li> <li>■ Verbesserung der Reisezeit insbesondere für die Orte Brucklach, Hohenofen (Pösling).</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 30 Minuten pro Richtung</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 183.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 824.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

**Linie 12**  
**Stadtmitte - K pferling – Unterf rstatt - Stadtmitte**

Stadtmitte – Wittelsbachstr./Schule – Finanzamt – Asta Kneipe – *neue Haltestelle* – K pferlingstr./B  – P rstling/Niederschlesienstr. – Unterf rstatt – P rstling-/Brennerstr. und zur ck zur Stadtmitte



<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Führung der Linie 12 (ab Stadtmitte) �ber die Wittelsbacher Straße Hubertusstraße und K�pferlingstra�e nach Unterf�rstatt.</li> <li>■ Die Bedienung erfolgt im 30-Minutentakt.</li> </ul>		
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	
	<b>6:00-19:30</b>	<b>6:00-8:00, 14:00-18:00</b>	<b>8:00-14:00</b>
	T30	T60	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von Gegenhaltestellen auf der Wittelsbacherstraße</li> </ul>		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung relevanter Ziele in Hin- und Rückrichtung (z.B. Landratsamt, Agentur für Arbeit)</li> <li>■ Vermeidung von Ringverkehren und Herstellung eines transparenten Linienweges</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 15 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 40.000 Fahrplan-km</li> </ul>		
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 180.000 EUR bei einem Kilometerpreis von 4,50 Euro</li> </ul>		

M-Ro2	Verlängerung der Tag-Netz-Betriebszeit am Samstag
<p><b>Hintergrund:</b> Aktuell setzt das Nachtliniennetz am Samstag gegen 14:30 Uhr ein. Mit der steigenden Bedeutung des Freizeit- und Einkaufsverkehrs im ÖPNV die Betriebszeit des Tagnetzes verlängert werden.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Betriebszeit des Tagnetzes am Samstag soll von aktuell 14:30 Uhr bis ca. 18:00 Uhr verlängert werden. Eine Umstellung in den Nachtlinienverkehr erfolgt ab ca. 18:00 Uhr.</li> <li>■ Die Bedienungshäufigkeit der Linien ist im Einzelfall zu prüfen, soll einen Stundentakt jedoch nicht unterschreiten.</li> <li>■ Die Nachtverkehrslinien bleiben in Linienverlauf erhalten und gelten von Mo-Fr ab 19:30 Uhr sowie samstags ab 18:00 Uhr</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mit der Ausweitung des Bedienungszeitraums im Tag-Netz wird die Attraktivität für Einkaufs- und Freizeitverkehre sowie für Arbeitnehmer erhöht.</li> <li>■ Ausrichtung an den Ladenöffnungszeiten im Zentrum der Stadt Rosenheim</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Integriert in den einzelnen Liniensteckbriefen</p>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b> kurzfristig</p>	

M-Ro3	Bedarfsgesteuerte Angebote als Ergänzung zum Busverkehr
<p><b>Hintergrund:</b> Aktuell besteht eine zeitlich parallele Bedienung durch das AST Rosenheim und Stadtbus bzw. Regionalbusverkehr.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Das Anrufsammeltaxi (AST) Rosenheim weißt ein dichtes Fahrangebot innerhalb der Stadt Rosenheim sowie nach Stephanskirchen und Riedering auf. Das AST Rosenheim als ergänzendes flexibles Bedienungsangebot soll außerhalb der Bedienungszeit des Regelbusverkehrs stattfinden. Hierfür ist eine Anpassung des Fahrtenangebots beim AST Rosenheim notwendig.</li> <li>■ Dieses Prinzip gilt auch für weitere bedarfsgesteuerte Angebote, die in Ergänzung und nicht als Konkurrenzprodukt verkehren sollen (z.B. IST-Mobil).</li> <li>■ <b>Ergänzender Prüfauftrag:</b> Aufgrund der geringeren Nachfrage im Bereich Kastenau der Stadt Rosenheim, könnte dieser Bereich für eine tagesdurchgängige Anbindung als bedarfsgesteuerte Lösung geprüft werden.</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rücknahme von ergänzenden AST-Angeboten in Zeiten und Räumen des Bedienungsangebots des Regional- und Stadtbusangebots.</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> Keine Angaben möglich</p>	
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b> kurzfristig</p>	

## 10.4 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

IB-1	Einrichtung von Haltestellen
<p><b>Hintergrund:</b> gemäß der Analyse der Erschließungsqualität sowie entsprechend der Angebotskonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan sind Haltestellen zur Verbesserung der Erschließungsqualität bzw. zur Optimierung des Betriebs einzurichten.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung folgender Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amerang: Bauernmuseum (Linie 9419)</li> <li>• Bad Aibling: Brechstubenweg / Aiblinger Str. (Linie 9580)</li> <li>• Bad Aibling: Hafnerstr. /Ellmosener Str. (Linie 40)</li> <li>• Bad Aibling: Willinger Str. / Wendelsteinstraße (Linie 9580)</li> <li>• Brannenburg: Nußdorfer Str./Inntalstraße (Linie 9493)</li> <li>• Brannenburg: Sudelfeldstraße/Dientzenhofer Straße (Linie 9493, Wendelsteinringlinie)</li> <li>• Neubeuern: Sailerbachstraße / Färberstraße (Linie 9490)</li> <li>• Oberaudorf: Bahnhofsnaher Haltestelle, um die Verknüpfung zwischen Bus (z.B. Inntal-Chiemsee-Linie, Wendelsteinringlinie) zu verbessern.</li> <li>• Prien: Fischer am See/Campingplatz (Linie 9424 oder ggf. 9520)</li> <li>• Prien: Tanzschule Ziegler (Linie 9424 oder ggf. 9520)</li> <li>• Prien: Gewerbegebiet (Linie 9505)</li> <li>• Prien: Altenheim (Ist-Mobil)</li> <li>• Raubling: Gewerbegebiet Hochstraße (zusätzliche Haltestellen gemäß Weiterentwicklung der Gewerbeflächen)</li> <li>• Raubling: Nickelheimer Str. / Meisenweg (Linie 38)</li> <li>• Riedering: Neukirchen (AST-Rosenheim)</li> <li>• Rimsting: Bahnhofstraße / Tulpenstraße (Linien 9480, 9511, 9520)</li> <li>• Rosenheim: Klinikum auf der Ellmaierstr. (Regionalbuslinien), Langenpfunzen, Prinzregentenstraße/Kloeckelstraße, B15/Zugspitzstraße/Kirchenweg; Verlegung der Haltestellen: Prinzregentenstraße/Berufsschule, Küberlingstraße/Hubertusstraße, Pestalozzistraße</li> <li>• Stephanskirchen: Riederer Str. / Etzinger Str. (Linien 9496, 9497)</li> <li>• Kolbermoor: Filzenstraße (Franziskusheim)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Haltestellen gemäß Prüfaufträge und mögliche Bedarfshalte:</b></p> <p>In Zusammenhang mit neuen flexiblen bzw. bedarfsgesteuerten Angeboten sind weitere Haltestellen einzurichten. Beispielsweise werden mit der Umsetzung des Konzepts IST-Mobil zahlreiche weitere Bedarfshaltestellen angeboten. Bei virtuellen Haltestellen ist eine entsprechende Vermarktung des Systems von grundlegender Bedeutung zur Etablierung.</p> <p>In der Stadt Rosenheim sind entsprechend der Siedlungsentwicklungen und der optional beschriebenen Linienführungen sind in folgenden Bereichen Haltestellen auszubauen: Aicherpark, Burgfriedstraße, Hohenzollern-</p>	

str., drei Haltepunkte entlang der Staatsstraße 2095
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Erschließungswirkung</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für die Einrichtung von Bushaltestellen im barrierefreien Ausbauzustand sind Kosten von ca. 30.000 Euro pro Position anzusetzen.</li> </ul>
<b>Beteiligte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baulastträger Städte und Gemeinden</li> <li>■ Weitere Beteiligte bei Kategorisierung sowie Priorisierung: RoVG, Behindertenverbände, Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Umsetzungsperspektive:</b> Entsprechend der Umsetzungsperspektive der betrieblichen Maßnahmen

IB-2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
<p><b>Hintergrund:</b> Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale <u>Planungsfunktion</u> zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und</li> <li>■ wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann</li> </ul>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alle Haltestellen werden entsprechend der Kategorien im Anforderungsprofil zugeordnet.</li> <li>■ Entsprechend der Haltestellenkategorisierung wird der barrierefreie Haltestellenausbau vorgenommen. Der Ausbau erfolgt nach einer Priorisierung, die gemeinsam mit den Interessenvertretern von Menschen mit Behinderungen abgestimmt wird. Hierbei wird deutlich welche Haltestellen vor bzw. nach dem 01.01.2022 vollständig barrierefrei hergestellt werden.</li> <li>■ Beim barrierefreien Ausbau sind die Anforderungen im Zwei-Sinne-Prinzip umzusetzen.</li> <li>■ Gemäß Kapitel 7.12.1 <b>sollen bis 2022</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,</li> <li>• in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen und</li> <li>• in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen, mit hoher Fahrgastnachfrage barrierefrei ausgebaut werden.</li> </ul> </li> <li>■ Darüber hinaus sollen weitere Haltestellen auch über 2022 hinaus barrierefrei gestaltet werden.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Veränderungen von bereits ausgebauten Haltestellenanlagen können und werden, wenn erforderlich, im Rahmen von umfassenden planmäßigen Erneuerungsmaßnahmen des sich anschließenden öffentlichen Raums erfolgen.</li> </ul> <p>Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen soll jede Stadt bzw. Gemeinde eine Prioritätenliste erarbeiten. Diese soll vier Aspekte für die Prioritätenreihung berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ die Fahrgastnachfrage,</li> <li>■ das Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich (Kliniken, Krankenhäuser, Seniorenwohnsitze etc.)</li> <li>■ die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle</li> <li>■ sowie Haltestellen die im Rahmen von Straßenerneuerungsmaßnahmen gleichzeitig modernisiert werden.</li> </ul> <p>Anhand dieser Kriterien sollen alle Bushaltestellen beurteilt werden. Der barrierefreie Umbau soll anhand der ermittelten Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden können, wo unmittelbar Maßnahmen zum Straßenumbau oder zur Fahrbahnsanierung anstehen.</p>
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baulastträger Städte und Gemeinden, Landkreis Rosenheim, RoVG</li> <li>■ beratende Rolle: Behindertenverbände, Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG</li> <li>■ Optimierung der Umsteigesituation</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Für den barrierefreien Ausbau einer Haltestellenposition (Bus) sind mindestens ca. 30.000 Euro (abhängig von Lage und Topographie der Haltestelle) anzusetzen</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ laufend - Festlegungen zum barrierefreien Ausbau bis zum Jahr 2022</li> </ul>

<b>IB-3</b>	<b>Verbesserung der Ausstattung von Verknüpfungspunkten und nachfragestarken Haltestellen</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Umsetzung der in Kapitel 7.13 definierten Qualitätsstandards für die Haltestellen der Kategorie 1 an den Verknüpfungspunkten (Bad Aibling, Bahnhof / Prien, Bahnhof / Rosenheim, Bahnhof / ROB / Wasserburg, Bahnhof / Bad Endorf, Bahnhof / Wasserburg, Busbahnhof) und Kategorie 2</p>	

<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entsprechend der Anforderungen im Anforderungsprofil sind die Verknüpfungspunkte und nachfragestarken Haltestellen mit einzelnen Ausstattungsmerkmalen zu ergänzen (insbesondere Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationen)</li> <li>■ An Endhaltestellen sind sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal vorzusehen</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bauliche Optimierung der Umsteigesituation</li> <li>■ Verbesserung des Komforts und damit qualitative Aufwertung des Gesamtsystems</li> <li>■ Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fahrpersonals und der Kunden</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfallbetrachtung</li> </ul>
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baulastträger, Eigentümer, RoVG, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>kontinuierlich</p>

<b>IB-4</b>	<b>Beschleunigung des ÖPNV in der Stadt Rosenheim</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Für Knoten und Strecken, in denen regelmäßig Busse durch den übrigen Verkehr behindert werden bzw. an denen regelmäßig Fahrzeitverlängerungen aufgrund von Rückstaus u. ä. auftreten, ist die Einrichtung von technischen Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen. Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrzeiten im ÖPNV zu beschleunigen bzw. die bereits bestehenden Beschleunigungen zu pflegen.</p>	

<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Die bestehenden Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind fortzuführen und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu sichern. Dazu gehört insbesondere die Kontrolle der Qualität der Lichtsignalbeeinflussung. Sofern im laufenden Betrieb regelmäßige Fahrzeitverlängerungen auf bestimmten Strecken und an Knotenpunkten auftreten, sind geeignete Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen, z. B. durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busspuren</li> <li>■ LSA-Beeinflussung</li> <li>■ Alternative Linienwege</li> <li>■ Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind</li> </ul> <p>Ergänzend zu den in den Basismaßnahmen (vgl. Maßnahmen B-1 und B-2) benannten Handlungsfeldern sind insbesondere folgende Knoten und Strecken zu prüfen und geeignete Beschleunigungsmaßnahmen ggf. umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Südöstlicher Zulauf zur Stadt: Miesbacher Str./ Innsbrucker Str. / Brianconstr.</li> <li>■ Kreisverkehr Schwaig (Hohenofener Str. / Äußere Münchener Str.) und nachfolgende LSA in Richtung Zentrum</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Beschleunigung des Busverkehrs</p> <p>+ Anschlusssicherheit Bus / SPNV in Rosenheim</p> <p>+ Fahrplanstabilität</p> <p>+ Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV</p>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfallbetrachtung</li> </ul>
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stadt Rosenheim, RoVG, Verkehrsunternehmen, Polizei</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>kontinuierlich</p>

IB-5	Einbindung der Elektromobilität sowie alternativer Antriebe
<p><b>Hintergrund:</b> Entsprechend der Umwelt- und Klimaziele von Stadt und Landkreis Rosenheim sollen alternative Antriebstechnologien zum Einsatz kommen, um die Schadstoffemissionen zu senken. Elektromobilität und alternative Antriebe werden technologisch laufend weiterentwickelt und fördern eine emissionsarme Mobilität.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Regelmäßige Recherche zum aktuellen Stand der Technik hinsichtlich neuer Entwicklungen und Produkte und deren Eignung zum Einsatz im Stadt- bzw. Kreisgebiet</li> <li>■ Einführung von E-Fahrzeugen (oder anderen emissionsfreien Antriebstechnologien)</li> </ul>	

- Prüfung von möglichen Standorten sowie bestehenden Techniken und Modellen für weitere Elektroladestationen (z. B. im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements)
- Berücksichtigung und Festlegung von Standards entsprechend der Ansprüche von blinden und hochgradig sehbehinderten Menschen
- Bewerben von vorhandenen sowie neueingerichteten Ladestationen, Umrüstung von Fahrzeugflotten usw.
- Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten des Bundes sowie des Freistaates Bayern

## 10.5 Handlungsfeld Verknüpfung

M-V1	Verknüpfung Bus-Bahn / Bus -Bus
<p><b>Hintergrund:</b> Im Allgemeinen ist die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu optimieren, um die Gesamtreisezeiten gering zu halten. Die Anschlusssituation wurde im Rahmen der Beteiligung zahlreich bemängelt.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung prioritärer Anschlüsse und Optimierung der Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Linien Bus/Bahn, Bus/Bus</li> <li>■ Da einige Linien unterschiedliche Funktionen erfüllen, ist die Priorität einzelner Funktionen abzuwägen oder ggf. weitere Fahrzeuge/Verdichtfahrten einzusetzen. Beispielsweise passen die aktuellen Abfahrtszeiten zahlreicher Regionallinien am Bahnhof Rosenheim nicht zu den Zügen aufgrund der Schulunterrichtszeiten und der Beförderung der Schüler.</li> <li>■ Abstimmung Fahrplanlage Regionalbuslinien mit SPNV in Rosenheim</li> <li>■ Abstimmung Fahrzeiten Stadtbus Kolbermoor zum SPNV</li> <li>■ Abstimmung Fahrzeiten Stadtbus Wasserburg zum SPNV von/nach Grafing/Ebersberg/München</li> <li>■ Abstimmung Fahrzeiten Bus 9581/9582 mit S-Bahn in Aying</li> <li>■ Ausarbeitung von Anschlusssicherungsmaßnahmen</li> <li>■ Signalisierung der Anschlüsse durch Darstellung von Anschlussleisten in Fahrplänen</li> <li>■ In weiteren Schritten sind Anschlusssicherungsmaßnahmen zu prüfen</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b> RoVG, Schulamt, Verkehrsunternehmen, BEG (frühzeitige Bereitstellung der SPNV-Fahrpläne zur Abstimmung der Busfahrpläne)</p>	
<p><b>Umsetzung:</b>  Kontinuierliche Umsetzung mit Fahrplangestaltung</p>	

## 10.6 Fahrplan, Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit

FM-1	Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
<p><b>Hintergrund:</b>  Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen.  Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.)</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b>  Verbesserung der Fahrgastauskunftsmedien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einheitliche Fahrplangestaltung: Aufbau, Farbgebung, Schriftgröße, Bemerkungen usw.</li> <li>■ Aufnahme von Anschlussleisten in den Fahrplantabellen</li> <li>■ Bereitstellung aller Fahrpläne im Fahrplanbuch sowie online</li> <li>■ Überarbeitung zur besseren Lesbarkeit des Liniennetzplans</li> <li>■ Herstellung und Aushang von Korridorfahrplänen (z.B. Korridor Stephanskirchen – Rosenheim)</li> <li>■ Bekanntmachung/Verlinkung von Fahrplanbeauskunftung auf der Seite der RoV, auch für digitale Echtzeitinformationen</li> </ul> <p>Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ (topographische) Liniennetzpläne des Landkreises oder ggf. des Stadt-/ Ortsverkehrs</li> <li>■ Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Ziele und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen</li> <li>■ Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist</li> </ul> <p>Ausstattung von Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten</li> <li>• 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden</li> <li>• 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen</li> </ul> </li> <li>■ Festlegung der Haltestellen nach nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/ Städten, Straßenbausträgern und weiteren Planungsbeteiligten</li> <li>■ Eine Festlegung der weiteren Haltestellen entsprechend des Prioritätenkatalogs erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans</li> <li>■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik</li> <li>■ Klärung der Datenversorgung</li> </ul>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn</li> <li>+ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.</li> <li>+ Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Landkreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

<b>FM-2</b>	<b>Barrierefreie Fahrgastinformationen</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <p>Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden</li> <li>■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache</li> <li>■ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird)</li> <li>■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind</li> <li>+ verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis</li> <li>+ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)</li> </ul>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Landkreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung</p>	

<b>FM-3</b>	<b>Zielgruppenorientiertes Marketing</b>
<b>Hintergrund:</b> Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.	
<b>Planungsansatz:</b> Einführung eines zielgruppenorientierten Marketings z. B. für <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Berufstätige, z.B. Jobticketangebot im Rahmen von betrieblichen Mobilitätsmanagement</li> <li>■ Schüler, z.B. Mobilitätstraining für Schüler</li> <li>■ Neubürger, z.B. Gratisfahrten bei Neuanmeldung</li> <li>■ ältere Menschen, z.B. Mobilitätstraining für Senioren</li> </ul> Einführung eines Anreizsystems für Gelegenheitsfahrer, Ausgestaltungsmöglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erstattung von Tickets (durch Kommune)</li> <li>■ Punktesammelsystem (Verkehrsunternehmen)</li> <li>■ Kooperation mit weiteren Beteiligten (z.B. Einzelhandel oder Freizeiteinrichtungen) oder ähnliches</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen	
<b>Beteiligte:</b> ROVG, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung	

<b>FM-4</b>	<b>Einführung von Bereichslinienplänen</b>
<b>Hintergrund:</b> Qualitätsstandards der Fahrgastinformation	
<b>Ansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung von übersichtlichen ÖPNV-Liniennetzplänen für die Stadt Rosenheim und für den Landkreis Rosenheim als Gesamtplan und ggf. als Linienpläne für Teilräume</li> <li>■ Berücksichtigung von Verknüpfungsmöglichkeiten und Darstellung besonders relevanter Ziele</li> <li>■ Darstellung der Linienverläufe jeder einzelnen Linie</li> <li>■ Darstellung der Haltestellen und ggf. Darstellung barrierefreier/nicht barrierefreier Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten durch Piktogramme</li> </ul>	
<b>Bewertung:</b> + Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV + Erfüllung der Qualitätsstandards	
<b>Umsetzungsperspektive:</b> kurzfristig	

<b>FM-5</b>	<b>Konzept „Schülerzivilcourage“ und Entwicklung eines Konzeptes für das schulische Mobilitätsmanagement</b>
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Mobilitätsmanagement für Schulen agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.</p> <p>Ein besonders erfolgsversprechender Ansatz ist das Konzept im Bereich der Schülerzivilcourage, in Form von Busbegleitern die sich aus der Schülerschaft zusammensetzen. Schülerinnen und Schüler als Busbegleiter sollen Konfliktsituationen erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen, die vorher in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen, der Polizei, Lehrern etc. eingeübt wurden. Der Schulverkehr läuft hierdurch geordneter, stressfreier und schneller ab. Das Fahrpersonal kann dadurch entlastet werden und kann sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Vandalismusschäden können reduziert werden.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)</li> <li>■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement für Stadt und Landkreis unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.</li> <li>■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.</li> <li>■ Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung von Stadt und Landkreis sowie Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.</li> <li>■ Erstellung von Schulmobilitätsplänen: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf den Fußwegen liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden.</li> <li>■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern</li> <li>■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außer-schulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).</li> <li>■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.</li> </ul>	

<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Erhöhung der Sicherheit</li> <li>+ Entlastung des Fahrpersonals</li> <li>+ Vandalismus in Bussen eindämmen</li> <li>+ ÖPNV Imageförderung und Bindung (Schüler als langfristige ÖPNV-Kunden binden)</li> <li>+ Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises</li> <li>+ Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“</li> </ul>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Stadt und Landkreis Rosenheim, Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, Schüler, Eltern, ggf. weitere private Partner</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>

FM-6	Überprüfung der Liniennummerierung
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Ziel soll sein, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung und räumliche Zuordnung des Bedienungsangebotes deutlich wird, z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation zu vermarkten.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liniennummer mit maximal drei Ziffern</li> <li>■ Zuordnung eines Liniennummernbereichs zu einer Region (z.B. 510-520 im südlichen Landkreis)</li> <li>■ Linienbezeichnungen wie Wendelsteinringlinie oder Chiemseeringlinie können/sollen beibehalten werden</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>Erzeugt Verständlichkeit und Merkbarkeit von Linien</p>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>ROVG, Verkehrsunternehmen, benachbarte Aufgabenträger, ggf. Verkehrsverbund</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>	

FM-7	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
<p><b>Hintergrund:</b></p> <p>Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.</p>	
<p><b>Planungsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer Koordinationsstelle mit den Aufgaben wie bspw.           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von Arbeitskreisen bzw. Runden Tischen,</li> <li>• Empfehlung von Maßnahmen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit,</li> <li>• Suche und Vermittlung von erfolgreichen Beispielprojekten,</li> <li>• Vermittlung von Kontakten zu Referenten und Experten,</li> <li>• Informationsverbreitung zu Angeboten im ÖPNV (bspw. Jobticket)</li> <li>• Initiierung von Modelprojekten wie bspw. Dienstfahrräder bzw. Dienstpedelecs, Integration von Car Sharing in Unternehmensfuhrparks</li> </ul> </li> <li>■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie, Unternehmen, Einzelhandelseinrichtungen, Gewerbegebiete etc.</li> <li>■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <p>+ Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes</p>	
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Stadt und Landkreis Rosenheim, Verkehrsunternehmen, Unternehmen, IHK und Wirtschaftsförderung</p>	
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p>langfristige Handlungsaufgabe</p>	

<b>FM-8</b>	<b>Einrichtung einer Mobilitätszentrale (am Bahnhof Rosenheim)</b>
<b>Hintergrund:</b> Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufbau einer vernetzten Mobilitätsberatung	
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eine Mobilitätszentrale soll eine zeitgemäße Service- und Dienstleistungseinrichtung sein, in der verkehrsmittelübergreifend alle Angebote rund um das Thema Mobilität angeboten werden sollen. Hierzu soll ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot erschaffen werden. Neben der Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen durch zeitgemäße Technologielösungen soll auch eine individuelle Beratung der Menschen stattfinden. Individuelle Beratung können die Erstellung von persönlichen Fahrplänen, die Koordinierung von Fahrgemeinschaften aber auch die Beratung von Unternehmen zur Optimierung der Pendlerbewegungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beinhalten.</li> <li>■ Für die Einrichtung und den Betrieb einer Mobilitätszentrale ist eine entsprechende Infrastruktur erforderlich (z.B. Büroräume, IT-Ausstattung, Telekommunikationsanlage). Diese Mobilitätszentrale sollte mit ausreichend Personal in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis ausgestattet sein.</li> <li>■ Der Bahnhof als Anlaufstelle dient als idealer Standort, um die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -angebote aus einer Hand zu beraten. Die Öffnungszeiten sollten kundenorientiert sein.</li> <li>■ Am Verknüpfungspunkt Stadtmitte besteht bereits eine Ticketzentrale, in der Fahrpläne ausliegen und Fahrscheine verkauft werden. Dieses Angebot sollte als weitere Kundeninformation bestehen bleiben.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung des Informations- und Beratungsangebots</li> <li>■ Unabhängige Mobilitätsberatung aus einer Hand (unabhängig von Verkehrsanbietern)</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
RoVG, Stadt Rosenheim, Verkehrsunternehmen, weitere Mobilitätsdienstleister	
<b>Umsetzungsperspektive:</b>	
mittelfristig	

<b>FM-9</b>	<b>Einrichtung einer Mobilitätsplattform mit App</b>
<b>Hintergrund:</b> Zur Planung, Information (Echtzeitdaten) und Buchung ist eine App-Lösung anzubieten.	
<b>Planungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erstellung einer Plattform, auf welcher verkehrsmittelübergreifende Informationen (Echtzeit) abgerufen und Buchungen vorgenommen werden können, mit entsprechender Mobilitäts-App für die Nutzenden.</li> <li>■ Auch zu Störungen können Informationen abgerufen werden.</li> <li>■ Eine Mobilitätsplattform für Stadt und Landkreis Rosenheim kann entweder durch den Beitritt zur vom BMVI geförderten VDV-Initiative Mobility Inside, die Verwendung einer bereits im Markt bestehenden Lösung wie beispielsweise „Wohin Du Willst“ oder Moovel erfolgen. Die Systemscheidung müsste unter Berücksichtigung der jeweiligen Vor- und Nachteile gemeinsam mit den betroffenen Stakeholdern wie den Verkehrsunternehmen getroffen werden und sowohl die Umsetzungsgeschwindigkeit als auch die Nutzerbedürfnisse zentral berücksichtigen.</li> </ul>	
<b>Verkehrliche Bewertung:</b> + Durch bessere Information und Kommunikation können Hemmschwellen bei den Fahrgästen abgebaut und noch mehr Kunden gewonnen und auch der Modal-Split-Anteil des ÖPNV erhöht werden - Verbund aktuell nicht gegeben	
<b>Beteiligte:</b> ROVG, Verkehrsunternehmen, App-Anbieter	
<b>Umsetzung:</b> kurzfristige Umsetzung	

## 10.7 Handlungsfeld intermodale Verknüpfung und ergänzende Angebote

E-1	<b>Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (B+R und P+R)</b>
<p><b>Hintergrund:</b> Das Fahrrad und der ÖPNV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. Um der zu-nehmenden Nutzerzahl ein adäquates Angebot bereitstellen zu können, bedarf es B+R-Anlagen von hoch-wertiger Qualität und ausreichender Quantität.</p> <p>Mit dem Pkw von und zur SPNV- bzw. ÖPNV-Station zu fahren, ist eine Mobilitätsoption, die insbesondere für die Berufspendler auch künftig von Bedeutung sein wird. Angesichts des prognostizierten weiteren Wachstums der Pendlerzahlen sollte auch die hierfür benötigte Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Eine Ausweitung bzw. Einrichtung von P+R-Anlagen ist jedoch in Abstimmung mit einer verbesserten ÖPNV-Bedienung abzuwägen.</p>	
<p><b>Planungsansatz B+R:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neu- und Ausbau von B+R-Anlagen an allen SPNV- und wichtigen ÖPNV-Haltstellen gemäß Tabelle 18 bzw. Erweiterung bei hoher Auslastung oder Erneuerung aufgrund alter technischer Standards (z. B. Oberaudorf, Frasdorf, Heufeld, Westerham und Umrathshausen)</li> <li>■ Erweiterung von Fahrradboxen an SPNV-Haltstellen mit 100% Auslastung bei den vorhandenen Boxen</li> <li>■ Einsatz von mobilen Anlagen für die Übergangszeit an SPNV-Halten, für die mittelfristig ein gesamthafter Umbau geplant ist</li> <li>■ Damit die Bewohner aus nicht erschlossenen Bereichen die nächstgelegene Haltestelle möglichst schnell und komfortabel erreichen können, sollte der Zubringerverkehr durch Radfahrer gefördert werden. Ein wichtiger Baustein hierzu ist die Einrichtung von kleineren B+R-Anlagen an einigen Bushaltestellen (z.B. für Aising, Pang, Unterfürstätt, Römerstraße, Schösslstraße).</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag B+R:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachrüstung von Überdachungen</li> <li>■ Entwicklung der Kapazitäten an B+R-Anlagen beobachten</li> <li>■ Einsatz von mobilen B+R-Anlagen an Bushaltestellen zur Potentialprüfung</li> <li>■ Bereitstellung eines B+R-Grundangebots bei Neu-/Ausbau von Haltestellen</li> </ul> <p><b>Planungsansatz P+R:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ P+R für Bahnhöfe, die keine Busverknüpfung aufweisen wie zum Beispiel Umrathshausen oder Flintsbach für Fischbach.</li> <li>■ Maßvolle Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen mit ausgewiesenen Kapazitätsdefiziten (bspw. Bad Aibling (bereits im Umbau)) sowie Neukonzeption und planerische Gestaltung von Bereichen mit erkennbaren Defiziten (z. B. am Haltepunkt Heufeld); Durchführung einer Bedarfsermittlung</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag P+R:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ladesäulen für E-Fahrzeuge errichten</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ B+R-Anlagen erhöhen den Einzugsbereich von ÖPNV-Linien und ermöglichen intermodale Wegeketten</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ hochwertige B+R-Anlagen vermögen Verkehrsverlagerungen zu initiieren</li> <li>■ P+R-Angebote erhöhen den Einzugsbereich von ÖPNV-Linien und ermöglichen intermodale Wegeketten.</li> <li>■ Kleinere, dezentrale P+R-Anlagen sind aus Gründen der städtebaulichen Integration den Großanlagen vorzuziehen.</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ B+R: Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet 150 - 200 € (incl. Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.500 - 2.000 € (incl. Tiefbau), die Kosten für Fahrradboxen liegen bei 2.000 - 3.000 €.</li> <li>■ P+R: Einzelfallbetrachtung. Da P+R-Anlagen kosten- und flächenintensiv sind, sollten Substitutionspotentiale durch B+R und lokale Busangebote (als Zubringer) vor einer Erweiterung der P+R-Anlage geprüft werden.</li> </ul>
<p><b>Beteiligte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baulastträger, Eigentümer, RoVG, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsperspektive:</b></p> <p>kontinuierlich</p>

E-2	Sharing-Angebote
<p><b>Hintergrund:</b> Damit die Verknüpfung von ÖPNV und Rad gut funktioniert und nachgefragt wird, sind attraktive B+R-Anlagen entscheidend (vgl. Maßnahme E-1). Darüber hinaus sollten weitere Maßnahmen im Radverkehr umgesetzt werden, da sich Radverkehr und ÖPNV gut ergänzen und gemeinsam für ein verbessertes Mobilitätsangebot abseits des MIV beitragen. Carsharingangebote sind darüber hinaus ein wichtiger Partner des ÖPNV, um ein flexibles Mobilitätsverhalten gewährleisten zu können auch ohne eigenen Pkw.</p>	
<p><b>Planungsansatz Bikesharing:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mit Fahrradverleihsystemen werden Fahrräder im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung gestellt. Ein Leihrad kann über Smartphone-Apps, telefonisch oder über eine elektronische Chipkarte ausgeliehen bzw. gemietet werden. Die Abrechnung erfolgt meist auf Minutenbasis, wodurch eine Anmietung auch auf kurzen Strecken attraktiv ist. Die Rückgabe der Fahrräder ist an verschiedenen Stationen innerhalb eines abgegrenzten Gebietes möglich.</li> <li>■ In der Untersuchung, die außerhalb des NVP erfolgte, wurden bereits unterschiedliche Varianten für ein stationsbasiertes System mit 20 möglichen Stationsstandorten für insgesamt 200 Leihfahrräder erarbeitet. Es wurde festgehalten, dass ein Fahrradverleihsystem insgesamt die multimodale Verkehrsmittelnutzung fördert, da die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel hierdurch aktiviert werden können. Solch ein System verstärkt die Präsenz von Fahrrädern im Stadtbild und trägt zur Imageverbesserung des Radfahrens insgesamt bei. Ein Fahrradverleihsystem kann den ÖPNV ergänzen und entlasten und gleichzeitig zu einer signifikanten Erhöhung der Fahrradnutzung der Stadt beitragen und so die Innenstädte vom MIV entlasten.</li> <li>■ Die Bezahlung könnte über eine für Rosenheim bereits angedachte Mobilitätskarte (vergleiche auch Basismaßnahme B3) erfolgen, die beispielsweise auch für den Einsatz bei der Nutzung von ÖPNV und Car-Sharing dient</li> </ul> <p><b>Prüfauftrag Carsharing:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung der bestehenden Angebote in der Stadt Rosenheim sowie in weiteren Kommunen des Landkreises (Vermarktung von Vermittlungsplattformen, Kontaktaufnahme zu privatwirtschaftlichen Anbietern, Einrichtung von kommunalen Carsharing-Angeboten zur Nutzung von Dienstwagen der Verwaltung außerhalb der Arbeitszeiten).</li> </ul>	
<p><b>Verkehrliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ weitere Attraktivierung des Radverkehrs</li> <li>■ Durch die Integration von Pedelecs in den Fahrradverleihbetrieb können zudem neue Nutzergruppen wie Berufspendler oder ältere Bürger erreicht werden.</li> <li>■ Partner des ÖPNV als alternative zum eigenen Pkw</li> </ul>	
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abschätzung für 20 mögliche Stationsstandorte wurden grob abgeschätzt. Es fallen grundsätzlich die kompletten Beschaffungskosten für die Fahrräder, Abstellanlagen und Anmeldestellen sowie die zusätzlich entstehenden Betriebs-/Unterhaltskosten an. Durch Vermietung von Werbeflächen an den Fahrrädern können die Betriebskosten refinanziert werden.</li> <li>■ In Abhängigkeit des Systems belaufen sich die verbleibenden Infrastrukturkosten, die durch die Kommune</li> </ul>	

finanziert werden müssen, bei einem üblichen 3-Jahres-Vertrag auf 120.000 bis 300.000 € Gesamtinvestitionen zzgl. Werbungskosten.
<b>Beteiligte</b>
■ Stadt Rosenheim, RoVG, Sharing-Anbieter
<b>Umsetzungsperspektive:</b>
In der Untersuchung wurde bereits darauf hingewiesen, dass nicht gleich ein flächendeckendes System aufgebaut werden muss, sondern dass ein stufenweiser Aufbau (zunächst 10 Stationen mit 100 Fahrrädern) zu Verteilung der Kosten auf mehrere Jahre möglich ist

## 10.8 Handlungsfeld Tarif

<b>P-T1</b>	<b>Einrichtung eines Tarifverbundes</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Einführung eines Tarifverbundes für Stadt und Landkreis Rosenheim stellt eine herausragende Weiterentwicklung für das gesamte ÖPNV-System dar. Mit der Einführung unternehmensübergreifender Tarife und eines einheitlichen Fahrkartensortiments für Bus, Bahn und ergänzende Mobilitätsangebote (z.B. Bedarfsverkehre) sind wesentliche Verbesserungen für Fahrgäste zu erzielen, die heute mit verschiedenen Tarifangeboten unterwegs sind und dadurch mehrere Fahrscheinsortimente nutzen müssen. Neben den verschiedenen in der Region tätigen Busunternehmen und weiteren Mobilitätsdienstleistern ist auch das SPNV-Angebot in den Tarifverbund zu integrieren.</li> <li>■ Bei der Einführung eines Tarifverbundes für Stadt und Landkreis Rosenheim sollten die benachbarten Verkehrsräume einbezogen werden, um ein einheitliches Tarifsysteem über die Kreisgrenzen hinaus zu gestalten, z. B. durch einen Tarifverbund, der auch diese Räume beinhaltet, oder durch Ausgestaltung von attraktiven Übergangstarifen.</li> <li>■ Geprüft werden soll auch die Einbeziehung weiterer ergänzender Mobilitätsangebote (Carsharing, Bike-sharing, Fahrradboxen usw.) in das einheitliche Tarif- und Vertriebssystem.</li> </ul>	
<b>Bewertung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV</li> <li>■ einheitliches und attraktives Tarifsysteem für die Kunden des Nahverkehrs von hoher Bedeutung</li> <li>■ ermöglicht/verbessert die integrierte Planung von ÖPNV-Leistungen</li> </ul>	
<b>Beteiligte:</b>	
RoVG, Stadt Rosenheim, Landkreis Rosenheim, benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister	
<b>Umsetzung:</b>	
Maßnahme mit hoher Priorität, Umsetzung erfolgt mit weiterer fachlicher und juristischer Prüfung	

<b>P-T2</b>	<b>Einführung von Anreizsystemen zur ÖPNV-Nutzung</b>
<b>Planungsansatz:</b>	
Gewerbetreibende bzw. der Einzelhandel unterstützen den ÖPNV, in dem ab einem bestimmten Einkaufswert Vergünstigungen für ein Busticket gewährt werden. Beispielhafte Umsetzungsmöglichkeiten bestehen zum Beispiel in der Erweiterung der vielerorts etablierten Apotheken-Talern (in Rosenheim z. B. Kaiser-Taler) oder in der Erweiterung der Systeme die Vergünstigungen für Parkgebühren ermöglichen (bspw. „Prien parkt prima“ oder ehemaliges „Rosenheimer Chipsystem“).	
<b>Bewertung:</b>	
+ sichtbare Verknüpfung von Einzelhandel und ÖPNV + Anreizsysteme die zum Ausprobieren ermutigen und/oder für Kundenbindung sorgen	
<b>Beteiligte:</b>	
RoVG, Stadt Rosenheim, Einzelhandelsverband, Gewerbetreibende, Verkehrsunternehmen	
<b>Umsetzung:</b>	
mittelfristig	

## 10.9 Weitere Maßnahmen zur Umsetzung

### Linienbündelung

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

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

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

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

- Darstellung von betrieblichen Verknüpfungspunkten

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

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

### **Personelle Ausstattung der RoVG**

Um die zahlreichen im Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen in Umsetzung zu bringen sowie die bestehenden Prüfaufträge abzuarbeiten, sind weitere personelle Ressourcen bei der RoVG notwendig.

Mit den zwei bestehenden nebenamtlichen Geschäftsführern der RoVG allein, sind die zahlreichen und vielfältigen Aufgaben (Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, Verhandlungen zur Verbundgestaltung, ggf. anfallende Ausschreibungen, Tagesgeschäft etc.) vermutlich nicht zu bewältigen.

### **Qualitätsmanagement**

Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV werden regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft. Ferner wird die Akzeptanz durch die Fahrgäste untersucht. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss aufgenommen.

Fortwährende Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes und Entwicklung von weiteren Maßnahmen unter Berücksichtigung des verkehrlichen Nutzens, umweltpolitischer Zielsetzungen sowie der wirtschaftlichen Gesamtwirkung

## **10.10 Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen**

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

Als maßgebliche Umsetzungsschritte gelten die **Basismaßnahmen** (siehe Kapitel 10.1). Erst durch eine erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen werden für viele Buslinien Rahmenbedingungen geschaffen, die einen verbesserten ÖPNV sowohl in der Stadt Rosenheim wie auch im Landkreis ermöglichen.

Die Priorität bei der Umsetzung der Angebotsmaßnahmen liegt in der **Schaffung eines verlässlichen Hauptnetzes, welches von Montag bis Freitag mindestens in der Hauptverkehrszeit eine stündliche**

**Verbindung zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen** (u.a. Ober- und Mittelzentren, zentrale Verkehrserzeuger) im Landkreis Rosenheim herstellt. Zu diesen Achsen zählen neben den SPNV-Strecken auch die Umsetzung der **Maßnahmen N1/O6, O3, S3, S4, W1/S1, W2/S2, M4, M5, N2, N5/O5, O1**. Auch die **Bedienung am Wochenende auf den wichtigen Achsen** ist für eine MIV-Alternative von Bedeutung.

Die Maßnahmen im Bereich des untergeordneten Netzes sind jedoch im Rahmen auslaufender Konzessionen ebenfalls rechtzeitig in Umsetzung zu bringen.

In der Stadt Rosenheim besteht die zentrale Aufgabe in der **betrieblichen Stabilisierung und Beschleunigung des Busverkehrs durch infrastrukturelle Maßnahmen**, die einen weitestgehend störungsfreien Betrieb des Stadtverkehrs (wie auch der betroffenen Regionallinien auf gleichem Bedienungskorridor) ermöglichen. Hiervon profitieren sowohl die Fahrgäste als auch das Verkehrsunternehmen, da hierdurch eine wirtschaftlichere Ausgestaltung der Fahrzeugumläufe und des Personaleinsatzes ermöglicht wird.

**Restriktionen im Bereich des MIV** (z.B. Parkraumbewirtschaftung oder gezielte Halteverbote für eine verbesserte Busergonomische Befahrung des Straßennetzes) erhöhen die Attraktivität des Busverkehrs.

Die Maßnahmen zu den einzelnen Linien im Stadtverkehr Rosenheim bedingen sich in der Regel und werden daher nicht untereinander priorisiert. Die **Ausweitung des Bedienungszeitraums** des Tagverkehrs bis ca. 18:00 Uhr am Samstag ist unabhängig von Linienwegsänderungen durch das Maßnahmenkonzept bzw. Siedlungsentwicklungen auch im Bestandsnetz umsetzbar.

Sowohl die **Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit** sowie die **Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und Aktivitäten im Marketing und Mobilitätsmanagement** sind Aufgaben die im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans stetige Begleiter in Stadt und Landkreis Rosenheim sein werden.

Die Umsetzung der linienbezogenen Maßnahmen (Handlungsfeld Netz und Fahrplan) steht i.d.R. in Zusammenhang mit der Neuvergabe von Linienkonzessionen/Linienbündeln. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie umgesetzt werden. Bei eigenwirtschaftlich konzessionierten Linien soll bei längerfristig konzessionierten Genehmigungen eine Abstimmung der Maßnahmen zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde geklärt werden.

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

## 11 Wirkung und Bewertung

### 11.1 Verkehrliche Bewertung

Mit der etwaigen Umsetzung der in Kapitel 10 ff. beschriebenen Maßnahmen wird für den Landkreis Rosenheim ein ÖPNV-Angebot aufgebaut, was im Sinne der im Kapitel 7.7 dargestellten Netzhierarchie ein tagesdurchgängiges ÖPNV-Angebot auf den wichtigsten Relationen etabliert, ergänzend zu dem heute schon guten Angebot im SPNV. Ergänzt wird dieses Angebot mit Rückgratfunktion bspw. durch bedarfsgesteuerte Angebote, durch die ein nachfrageorientiertes Angebot im Zulauf auf die ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen der Übergang bzw. Umstieg zu den erstgenannten Angeboten erfolgen kann, hergestellt wird. Über diese Angebotsformen können auch die Bereiche von höherwertigen SPNV- und ÖPNV-Angeboten profitieren, die abseits der aufgezeigten Hauptkorridore liegen.

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

### 11.2 Finanzielle Wirkung

#### Betriebskosten

Für die Abschätzung der zusätzlich bestehenden Betriebskosten werden die ermittelten Leistungsänderungen zugrunde gelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan führt zu Leistungsänderungen auf den einzelnen Linien (bei bedarfsgesteuerten Angeboten wurde ein Abrufgrad je Verkehrsangebot abgeschätzt). Bezogen auf die derzeit in Stadt und Landkreis Rosenheim verkehrenden Leistungen wurden die Veränderungen durch zusätzliche Fahrplankilometer in den vorangestellten Kapiteln dargestellt. In Summe ergeben sich damit folgende finanziellen Wirkungen:

**Tabelle 24: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Landkreis Rosenheim**

Maßnahme	Mehrleistung durch Maßnahmen gegenüber 2017 in Km/Jahr	Mehrkosten in Euro/Jahr unter Annahme eines Kilometerwerts von 2,60 Euro
MW1	59.000	153.400 €
MW2	4.000	10.400 €
MW3	37.000	96.200 €

<b>Maßnahme</b>	<b>Mehrleistung durch Maßnahmen gegenüber 2017 in Km/Jahr</b>	<b>Mehrkosten in Euro/Jahr unter Annahme eines Kilometerwerts von 2,60 Euro</b>	
MW4	75.000	195.000 €	
MW5	37.000	96.200 €	
MW6	48.000	125.000 €	
MW7	aufwandsneutral		<b>Summe West 679.200 €</b>
MN1	66.000	171.600 €	
MN2	25.000	65.000 €	
MN3	abhängig von Umsetzungsvariante		
MN4	30.000	78.000 €	
MN5	47.500	123.500 €	
MN6	weitere Prüfung notwendig		
MN7	70.000	182.000 €	
MN8	10.000	26.000 €	
MN9	42.000	110.000 €	<b>Summe Nord 756.100 €</b>
MO1	40.000	104.000 €	
MO2	20.000	52.000 €	
MO3	23.000	59.800 €	
MO4	10.000	26.000 €	
MO5	47.500	123.500 €	
MO6	66.000	171.600 €	
MO7	keine Angaben verfügbar		
MO8	34.000	88.400 €	
MO9	42.000	110.000 €	<b>Summe Ost 625.300 €</b>
MS1	59.000	153.400 €	
MS2	4.000	10.400 €	
MS3	30.000	78.000 €	
MS4	42.000	109.200 €	
MS5	87.000	226.200 €	
MS6	12.000	31.200 €	
MS7	weitere Prüfung notwendig		
MS8	40.000	104.000 €	

Maßnahme	Mehrleistung durch Maßnahmen gegenüber 2017 in Km/Jahr	Mehrkosten in Euro/Jahr unter Annahme eines Kilometerwerts von 2,60 Euro	
MS9	10.000	26.000 €	<b>Summe Süd 738.400 €</b>
<b>Summe</b>	<b>806.500</b>	<b>2.097100 €</b>	

Anmerkungen:

- (blau markiert sind Maßnahmen, die doppelt vorkommen und somit in der Gesamtsumme nur einmal gewertet werden)
- Bei grenzüberschreitenden Linien sind die Leistungen auf dem gesamten Linienweg dargestellt.

**Tabelle 25: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Stadtverkehr Rosenheim**

	Leistung			Kosten (Annahme 4,50 Euro pro km)		
	Konzept (km/Jahr)	Status quo (Stand: 2018) (km/Jahr)	Mehrleistung (km/Jahr)	Konzept (EUR/Jahr)	Status quo (Stand 2018) (EUR/Jahr)	Mehrkosten (EUR/Jahr)
alle SVR-Linien						
Summe	1.183.600	1.028.500	155.100	5.326.000	4.628.000	697.000

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

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine Preise dar, wie sie durch Verkehrsunternehmen kalkuliert werden. Veränderungen der Fahrzeugumläufe und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des Nahverkehrsplans nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen. Ferner sind beispielsweise Leistungen in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit deutlich höheren Kosten als in übrigen Zeiten verbunden.

Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Einwohnerwachstum und dem sich verändernden Mobilitätsverhalten wird eine Zunahme der Fahrgäste abgeschätzt, sofern das verbesserte Angebot umgesetzt wird. Unterstützt durch Marketingaktionen können potenzielle Kunden angesprochen werden bzw. sich Neu- und Bestandskunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege für den ÖPNV entscheiden. Hierdurch kann eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split in den nächsten Jahren erzielt werden.

In Verbindung mit der Steigerung der Fahrgastnachfrage stehen steigende Einnahmen. Aussagen und Abschätzungen hierzu können aufgrund fehlender Grundlagendaten zur aktuellen Nachfrage und Er-

lösätze (entsprechende Information stehen im Zusammenhang mit der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung) nicht getroffen werden.

### Weitere Kosten

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

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

#### ■ Haltestellen

Im Rahmen von Neuerschließungen, Umbauprojekten sowie im Zuge der hier dargestellten Angebotskonzeption werden neue Haltestellenpositionen vorgesehen (siehe Maßnahme IB 1) und somit im weiteren Verlauf projektiert und finanziert.

Für diese Haltestellen wird ein pauschaler Kostensatz von rund 25.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

Auch für den barrierefreien Ausbau von bestehenden Haltestellen entsprechend Maßnahme IB 2 wird ein pauschaler Kostensatz von rund 25.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist dabei förderfähig.

#### ■ Busbeschleunigung / LSA

Aufgrund der bestehenden Verkehrsprobleme und Änderungen im Liniennetz sind Anpassungen von Lichtsignalanlagen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs zu überprüfen bzw. zu optimieren. Die anfallenden Kosten werden auf ca. 25.000 EUR pro LSA abgeschätzt.

#### ■ Infrastrukturelle Optimierungen

Busspuren, Wendemöglichkeiten oder andere infrastrukturelle Maßnahmen zur Optimierung des Busverkehrs können innerhalb des NVP nicht abgeschätzt werden. Hierfür sind weitere Detailuntersuchungen auf einzelnen Abschnitten notwendig.

## Anlage: Synopse zum Entwurf des Nahverkehrsplans Stadt und Landkreis Rosenheim

### Anhörung zum Entwurf des Gemeinsamen Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Rosenheim (Stand Juli 2018)

In der Synopse sind alle Stellungnahmen, die während des Anhörungszeitraums (19.07.2019 bis 13.09.2019, Fristverlängerung bis 29.09.2019) eingegangen sind dokumentiert und kommentiert. (Stand: 11.10.2019)

#### Inhaltsverzeichnis

<a href="#">Nachbaraufgabenträger</a> .....	240
<a href="#">Landkreis Miesbach</a> .....	240
<a href="#">Landkreis Traunstein</a> .....	240
<a href="#">Landkreis München</a> .....	240
<a href="#">Landkreis Mühldorf</a> .....	240
<a href="#">Städte und Gemeinden</a> .....	242
<a href="#">Gemeinde Nussdorf</a> .....	242
<a href="#">Gemeinde Samerberg</a> .....	242
<a href="#">Gemeinde Eiselfing</a> .....	243
<a href="#">Gemeinde Söchtenau</a> .....	243
<a href="#">Gemeinde Stephanskirchen Fr. Annes</a> .....	244
<a href="#">Gemeinde Stephanskirchen</a> .....	244
<a href="#">Gemeinde Aschau Tourist Information</a> .....	245
<a href="#">Gemeinde Tuntenhausen</a> .....	245
<a href="#">Gemeinde Bad Endorf Touristinfo</a> .....	245
<a href="#">Gemeinde Schechen</a> .....	246
<a href="#">Gemeinde Pfaffing</a> .....	247

<a href="#">Gemeinde Bernau</a> .....	247
<a href="#">Stadt Kolbermoor</a> .....	248
<a href="#">Gemeinde Feldkirchen-Westerham</a> .....	249
<a href="#">Gemeinde Frasdorf</a> .....	250
<a href="#">Gemeinde Großkarolinenfeld</a> .....	250
<a href="#">Gemeinde Bad Feilnbach</a> .....	251
<a href="#">Stadt Wasserburg</a> .....	251
<a href="#">Verkehrsunternehmen</a> .....	251
<a href="#">Gemeinsame Stellungname Verkehrsunternehmen</a> .....	251
<a href="#">Reiter GmbH</a> .....	253
<a href="#">Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)</a> .....	256
<a href="#">Hollinger Omnibusunternehmen GmbH</a> .....	258
<a href="#">Stadtverkehr Rosenheim</a> .....	261
<a href="#">Weitere Institutionen</a> .....	263
<a href="#">LAG-Mangfalltal-Inntal</a> .....	263
<a href="#">Tourismusverband Chiemsee-Alpenland</a> .....	264
<a href="#">MVV</a> .....	264
<a href="#">PRO BAHN Rosenheim</a> .....	264
<a href="#">Politik - Anträge und Stellungnahmen der politischen Fraktionen</a> .....	265
<a href="#">SPD-Fraktion Rosenheim</a> .....	265
<a href="#">Bündnis 90 Die Grünen – Kreistagsfraktion Rosenheim</a> .....	267

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Nachbaraufgabenträger</b>					
Landkreis Miesbach	1		Wir bewerten die den Landkreis Miesbach betreffenden Maßnahmenvorschläge positiv. Gerne reichen wir diese auch an unser Planungsbüro für den Nahverkehrsplan, gevas, weiter.	Kenntnisnahme	-
Landkreis Traunstein	2	Kapitel 7.9	Verstehe ich richtig, dass die Standards der Bedienqualität an den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung (für Bayern aus heutiger Sicht altertümlich von 1998) bemessen wurden? Gab es aus der Politik keine höheren Ansprüche oder wurde dieser Punkt gar nicht diskutiert?	Kenntnisnahme	Für die Region wurden aufbauend auf verschiedenen Grundlagen Bedienungskorridore entwickelt und hierarchisiert. Die Bedienungsstandards werden für diese Bedienungskorridore definiert und basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Landkreise. (siehe Kapitel 7.9)  Eine Orientierung an der Bayrischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird dabei in einen Standard der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ weiterentwickelt.
	3		Beim Handlungsfeld Tarif ist vom Tarifverbund Stadt+LK RO die Rede. Angesichts der jüngsten Entwicklungen muss dies wohl als inzwischen überholt angenommen werden. Wird es zu diesem Thema noch eine Anpassung geben?	Kenntnisnahme	Die Maßnahme Einrichtung eines Tarifverbundes widerspricht den aktuellen Entwicklungen nicht. Ziel sollte sein einen Tarif- und Verkehrsverbund in der Region Rosenheim zu etablieren. Dies kann je nach weiteren Untersuchungsergebnissen die Ausweitung des MVV sein, aber auch der Zusammenschluss mit anderen Nachbaraufgabenträgern zur Einrichtung eines Tarifverbundes soll nicht ausgeschlossen werden. Im Kapitel 10.1 existiert bereits ein Hinweis auf die Überlegungen/Bemühungen zur Ausweitung des MVV.
Landkreis München	4		Von Seiten des Landkreises München bestehen keine Ergänzungswünsche.	Kenntnisnahme	-
Landkreis Mühldorf	5		In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen mitteilen, dass unser Herr Landrat die gemeinsamen Planungen und eine enge Zusammenarbeit der Landkreise Rosenheim und Mühldorf a. Inn sehr be-	Kenntnisnahme	Erste Abstimmungsprozesse haben bereits stattgefunden

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>grüßt. Deshalb möchte ich gerne wie folgt Stellung zu Ihrem Entwurf des Nahverkehrsplanes für die Stadt und den Landkreis Rosenheim nehmen.</p> <p>Wie vielleicht bekannt ist, bestehen insbesondere aus unserem westlichen Landkreis geschichtlich überlieferte, besondere Verbindungen in den Landkreis Rosenheim. Besonders in die Gemeinden Albaching, Babensham, Edling, Soyen und Wasserburg bestehen zahllose und wichtige Beziehungen. Dabei betrifft es nicht unbedingt nur Schul- und Berufspendler, sondern auch viele Freizeit- und Einkaufsverkehre.</p> <p>Aus diesem Grunde ist es sehr wichtig, dass die Landkreise Rosenheim und Mühldorf a. Inn bei der Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs eng zusammenarbeiten und die Weiterentwicklung und Verbesserungen nicht an den Landkreisgrenzen enden. Betroffen sind dabei die Planung im nördlichen Rosenheimer Landkreis – die Linien 7702 (RBO – Wasserburg-Kraiburg-Mühldorf) und 9409 (RVO – Dorfen-Haag-Wasserburg).</p>		
	6	M-N3	<p>Linie 7702:</p> <p>Hier ist von Ihnen eine Ausweitung des Fahrtenangebotes auf einen Zweistundentakt geplant. Diese Planung wäre für den Landkreis Mühldorf a. Inn insbesondere für den Freizeitparkt Oberreith sehr interessant. Dabei möchten wir vielleicht die Planung im Hinblick auf ein Richtungsband anregen – dadurch könnten auch leicht von der direkten Linienführung abweichende Ortsteile und Orte und somit auch andere Linien in unserem Landkreis mitangebunden werden (z.B. Gars, Grünthal, Jettenbach, Stadel).</p>	Kenntnisnahme	Der Hinweis zum Richtungsbandbetrieb ist bereits so im Maßnahmensteckbrief formuliert
	7	M-N4	<p>Linie 9409:</p> <p>Einführung eines verlässlichen bedarfsgesteuertes Bedienungsangebotes ggf. als Regelangebot auf der Linie 9409 im Zweistundentakt. Hier würden wir allerdings an Wochentagen einen generellen Regelverkehr befürworten. An Samstagen wäre vielleicht eine Wechselform sinnvoll – morgens, mittags, abends Regelverkehre und in den Zwischenräumen am Vormittag, Nachmittag und späten Abend Bedarfsverkehre!?. An Sonn- und Feiertagen müssten nach unserer Ansicht allerdings Bedarfsverkehre völlig ausreichen. Gut ist hier, dass eine Verknüpfung mit der Linie 9410 ab Haag/Bräuhausplatz angedacht ist.</p>	Berücksichtigung	Aufnahme eines zusätzlichen Prüfauftrages für das Wochenendangebot innerhalb der Maßnahme M-N4
	8	P-T1	<p>Wir begrüßen auch die Planung bezüglich der Einrichtung eines Tarifverbundes. Auch hier würden wir gerne mit kooperieren – insbesondere, da unsere beiden Landkreise bereits gemeinsam an der Grundlagenstudie des MVV teilnehmen. Wie bereits von Ihnen geplant sollen bei der Einführung eines Tarifverbundes für die Stadt und den Landkreis Rosenheim die benachbarten Verkehrsverbünde mit einbezogen werden um ein einheitliches Tarifsystem über die Kreisgrenzen hinaus zu gestalten.</p>	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	9		Der Landkreis Mühldorf a. Inn würde es sehr begrüßen, wenn bei den ehemaligen öffentlichen Buslinien 25 (Bad Endorf – Höslwang – Amerang – Wasserburg – Gars) und 26 (Lehen – Pfaffing – Edling – Soyen - Lengmoos – Gars) der Firma Hofstetter an das Gymnasium in Gars – die derzeit als freigestellte Schülerverkehre laufen - eine Wiederaufnahme in einen ÖPNV Linienbetrieb erfolgen könnte. Dies würde nicht nur die Schülerverbindungen auf diesen Strecken an das Gymnasium Gars verbessern (auch aus unserem Landkreis könnten diese Linien von Gymnasiasten genutzt werden), sondern auch eine weitere positive Entwicklung im ÖPNV bedeuten.	keine Berücksichtigung	Die beschriebenen Verkehre sind bis zum Ende des Schuljahres 2022/2023 als reiner Schulbusverkehr vergeben. Nach diesem Zeitpunkt wird eine Integration in den öffentlichen ÖPNV angestrebt.
<b>Städte und Gemeinden</b>					
Gemeinde Nussdorf	10		Wir begrüßen die Bemühungen um eine bessere Anbindung von Nußdorf a.Inn mit der Schaffung einer neuen regelmäßigen Busverbindung zwischen Brannenburg – Nußdorf a.Inn-Samerberg-Achenmühle- Rosenheim (vgl. S. 179).  Die An- und Abfahrtszeiten sind mit dem Zugfahrplan abzustimmen. Auch eine Haltestelle beim Kaufhaus Prechtl soll eingerichtet werden.	Kenntnisnahme  Keine Berücksichtigung	-  Die Haltestelle „Brannenburg/Kaserne“ liegt in räumlicher Nähe und sollte ggf. genutzt werden
	11		Allerdings bitten wir die Bedeutung Nußdorfs mit Blick auf Tourismus, Kultur und grenzüberschreitende Verkehre auch Richtung Süden über Windshausen nach Erl und Niederdorf/Tirol evtl. mit Ringschluss Oberaudorf einzubringen und die Fahrtenpaare zu erhöhen und auch am Wochenende zu gewährleisten.	Berücksichtigung	Der Prüfauftrag P-S4 wurde ergänzt, der die Anforderungen die aus touristischer Perspektive an den ÖPNV gestellt werden zusammenfassend darstellt.  Windshausen wurde bereits in der Maßnahme M-S4 berücksichtigt.
	12		Auf Seite 7 der Karte wurden offensichtlich unsere 2 Seniorenheime als Kriterienpunkt vergessen.	Berücksichtigung	Wurden ergänzt
	13		Auch vom Asylkreis wird eine bessere Anbindung nach Brannenburg und Rosenheim erwartet.	Kenntnisnahme	Die Maßnahme M-S5 greift dieses auf
	14		Die Wiedereinführung einer Nachtlinie am Wochenende (Freitag/Samstag ca. 24 Uhr) von Rosenheim nach Nußdorf wird angeregt.	Kenntnisnahme	Die Prüfung von Angeboten im Spät- und Nachtverkehr ist in Prüfauftrag LK-P bereits enthalten.
Gemeinde Samerberg	15		Die Gemeinde Samerberg prüft derzeit die Einführung eines Bürgerbusses / Shuttlebusses für die Unterstützung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Gemeinde und die Entlastung und Bewältigung des Verkehrs durch Naherholungssuchende. Im Speziellen geht es um die Buslinie Achenmühle-Grainbach-Spatenau Parkplatz – Waldparkplatz - Duft – Holzmann – Eßbaum – Törwang – Grainbach. Insbesondere an Wochenenden von April bis Oktober soll diese Linie betrieben werden. Darüber hinaus soll der Bürgerbus für den übrigen ÖPNV als Ergänzung eingesetzt werden.  Die Projekte müssen mit den Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers, etwa einem vorhandenen Nahverkehrsplan, im Einklang stehen, um Fördergelder des Freistaates für die Beschaffung von Fahrzeugen	Berücksichtigung	Das Projekt wurde als zu berücksichtigender Hintergrund in der Maßnahme M-S5 aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>gen zu beantragen.</p> <p>Siehe: Richtlinie zum Förderprogramm von Bürgerbusprojekten Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 8. Februar 2019, Az. 62-3524.5-1-1</p> <p>Ich bitte Sie daher, dieses Projekt in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen. Vielleicht findet sich ja auch eine geeignete Formulierung, die die Förderung von Bürgerbussen gemäß dieser Richtlinie auch in den übrigen betroffenen Kommunen ermöglicht.</p>		
Gemeinde Eiselfing	16		Grundsätzlich zeigt sich die Gemeinde Eiselfing mit den Plänen für ihr Gemeindegebiet zufrieden. So soll etwa die Buslinie 9419 (Amerang-Eiselfing-Bachmehring-Wasserburg) werktags in Zukunft spürbar mehr Fahrten erhalten und es wird — im Sinne von Pendlern und Schülern — eine direkte Verbindung zum Bahnhof in Reitmehring/Wasserburg am Inn geprüft. Auch die Linie 9415 (Wasserburg-Freiham-Kerschdorf-Rosenheim) wird werktags verdichtet.	Kenntnisnahme	-
	17		<p>Zwei zusätzliche Forderungen/Anregungen werden jedoch nach der Beratung in den zuständigen gemeindlichen Gremien hiermit noch mitgeteilt:</p> <p>1.) Trotz jeweiliger Erwähnung seitens der Gemeinde Eiselfing in den beiden Teilraumkonferenzen „Nord-Landkreis Rosenheim“ ist für die ebenfalls wichtige Linie 9414 zwischen Wasserburg am Inn und Prien am Chiemsee im Entwurf des Nahverkehrsplans bislang keine spürbare Verbesserung vorgesehen. Sie erschließt aber mit Alteiselfing und Bergham zwei größere Ortsteile im Gemeindegebiet und soll daher ebenfalls mit zusätzlichen Busfahrten, zumindest werktags, bedient werden.</p>	Berücksichtigung	Es wurde eine zusätzliche Maßnahme zur Weiterentwicklung der Linie 9414 (M-N9) ergänzt
	18		2.) Darüber hinaus enthält der Entwurf — wie bislang — keine direkte und gemeindeübergreifende Busverbindung entlang der Bundesstraße 304. Genau diese Verbindung ist aber laut Rückmeldungen aus der örtlichen Bevölkerung für die Berufspendler und viele (Berufs)Schüler, beispielsweise in Richtung Ebersberg und Traunstein, wichtig. Die Prüfung einer mittel- und langfristigen Realisierung soll aus diesem Grund im Rahmen des künftigen Nahverkehrsplans erfolgen.	Kenntnisnahme	Die maßgebliche Linie für diese Relation ist die Linie 9441 (Aufgabenträger Landkreis Traunstein). Im Rahmen einer zukünftig engeren Zusammenarbeit mit dem Landkreis Traunstein sollen Verbesserungen in diesem Bereich erzielt werden.
Gemeinde Söchtenau	19		Grundsätzlich begrüßen wir die Überarbeitung des gemeinsamen Nahverkehrsplans Stadt und Landkreis Rosenheim. Am 22.08.2019 hat der Gemeinderat in seiner Sitzung dem Entwurf unter Beachtung der nachfolgend genannten Änderungen zugestimmt	Kenntnisnahme	-
	20		In Ihrem Bericht wird von einer rückläufigen Bevölkerungszahl (-0,7 %) für die Gemeinde Söchtenau gesprochen. Die von der Gemeinde geplanten Neubaugebiete in Schwabering, Unterschofen und Lampersberg sind in dieser Entwicklung nicht berücksichtigt. Hier werden in den nächsten 5 Jahren rund 40 neue Wohneinheiten entstehen. Aus diesem Grund wird nicht mit einem Bevölkerungsrückgang, sondern mit einem Bevölkerungszuwachs gerechnet.	Kenntnisnahme	Die Angaben zur Bevölkerung beziehen sich auf statistische Daten die für einen Stichtag aufgenommen wurden. Eine kontinuierliche Fortschreibung der Zahlen ist aufgrund der sich ständig ändernden Rahmenbedingungen nicht möglich.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	21		Außerdem sind im Bericht keine Gewerbeflächen für Söchtenau genannt. Die Gewerbegebiete Schwabering und Schwabering Süd bleiben bei der Betrachtung leider außen vor. Hier sind Arbeitsplätze vorhanden, die eine Anbindung an den Nahverkehr ebenfalls begrüßen würden. Es wird daher gebeten die Gewerbegebiete mit in die Planung aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Gewerbegebiete werden in Kapitel 5.3 aufgenommen. Schwabering wird durch die Linie 9510 angebunden.
Gemeinde Stephanskirchen Fr. Annies	22		von der Bevölkerung in Eitzing/Achenfeld wird immer wieder moniert, dass stadteinwärts keine Haltestelle für den Busverkehr vorhanden ist. Gerade älteren Menschen ist es nicht möglich, über 1 km zur Bushaltestelle in Stephanskirchen zu gehen.  Bitte, berücksichtigen Sie eine neue Bushaltestelle stadteinwärts zwischen Ortseingang Stephanskirchen (von Riedering kommend) und dem Bahnübergang.	Berücksichtigung	Die Einrichtung einer Haltestelle wurde in der Maßnahme IB-1 ergänzt.
Gemeinde Stephanskirchen	23		Der Planungsansatz, die Linien 9496 und 9497 mit zehn zusätzlichen Fahrten von Mo-Fr zum durchgängigen Halbstundentakt zu verdichten, werden begrüßt.	Kenntnisnahme	-
	24		Unzufrieden sind wir, dass für die die Gemeinde Stephanskirchen betreffende Ringlinie 9498 keine detaillierten Verbesserungen vorgeschlagen werden. Hier wäre mindestens ein 30 min Takt erforderlich (in den morgendlichen Stoßzeiten möglicherweise noch dichter), um entscheidende Schritte zur Verbesserung des ÖPNV und der Reduzierung des Individualverkehrs erreichen zu können.	Kenntnisnahme	Als möglicher Planungsansatz ist eine Taktverdichtung im Prüfauftrag P-02 bereits enthalten. Die notwendige Verbesserung der Infrastruktur muss einer möglichen Umsetzung vorangehen, siehe Basismaßnahme B-1
	25		Der Lösungsansatz betreffend „des Baues einer 3. Innbrücke“ ist für uns unverständlich; insbesondere der Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan ist für uns nicht nachvollziehbar. Die Gemeinde lehnt diesen Bau als weitere Zulaufstrecke für den Individualverkehr neben den bestehenden zwei Innbrücken weiterhin ab. Denkbar wäre allenfalls als langfristige „Vision“, eine 3. Innbrücke nördlich von Schloßberg, wenn dadurch die 1. („alte“) Innbrücke ausschließlich für ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger umgewidmet werden würde. Damit ließe sich möglicherweise auch ein wichtiger Teil des von den Stadt-Umlandgemeinden (SUR) gewünschten Radschnellwegs Stephanskirchen - Rosenheim - Kolbermoor- Bad Aibling- Bruckmühl -Feldkirchen realisieren.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde ergänzt
	26		Im Nahverkehrsplan sollte deutlich zum Ausdruck gebracht werden, dass sämtliche bislang erteilte Konzessionen künftig zu „harmonisieren“ sind, d.h. die verschiedenen Konzessionen in und um Rosenheim sollten zu einem einheitlichen Stichtag enden, um dem großen Ziel, einem „Rosenheimer Verkehrsverbund“ (oder Erweiterung des MVV) entscheidend näherzukommen.	Kenntnisnahme	Unter dem Kapitel 10.9 werden weitere Maßnahmen zur Umsetzung beschrieben. Dazu zählt auch eine Linienbündelung mit der Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten.
	27		Im Übrigen regen wir an, im Nahverkehrsplan die Aufgabenträger aufzufordern, das Marketing bezüglich des ÖPNV-Angebots, z.B. durch Einschaltung professioneller Marketingagenturen, wesentlich zu verbessern. So scheint die ausgereifte App „DBNavigator“, welche auch das Busangebot unserer Region enthält, nachwievor nicht in vielen Bevölkerungsschichten angekommen zu sein.	Kenntnisnahme	Die Verbesserung des Marketings sowie der Fahrgastinformation sind im Abschnitt 10.6 beschrieben.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Aschau Tourist Information	28		Bitte ändern Sie angefügte Anmerkungen daher unbedingt ab. Maßnahme M-S8 Ergänzung in Planungsansatz II: Sachrang, Aufnahme der Ergänzung in Planungsansatz II; Planungsansatz III: Ergänzung durch IST-Mobil-Konzept	Berücksichtigung	Die Maßnahme M-S8 wurde angepasst und ergänzt.
Gemeinde Tuntenhausen	29	M-W5	Planungsansatz Linie 46: die vorgeschlagenen Änderungen begrüßen wir.	Kenntnisnahme	-
	30	M-W5	Planungsansatz Linie 45: prinzipiell begrüßen wir die Änderungen. Wir bitten Sie bei weiteren Planungen eine Buslinie nach Aßling zu berücksichtigen. Hier würde sich für die Pendler aus Beyharting, Schönau und Hohenthann die Fahrzeit, im Vergleich zu Grafing, verkürzen. Außerdem könnte so die Parkplatzsituation in Aßling entlastet werden.	Kenntnisnahme Keine Berücksichtigung	- Keine wesentlichen Verkürzungen der Fahrzeiten möglich, da die Anbindung der gleichen Züge erfolgt. Vor dem Hintergrund der Angebote im Status quo und des begrenzten zusätzlichen Fahrgastpotenzials aus den genannten Orten
Gemeinde Bad Endorf Touristinfo	31	Bezug zu Präsentation aus 2018	Die Bahnlinie Bad Endorf – Obing, die bis jetzt nur im Sommerhalbjahr fährt und dies nur an Sonn- und Feiertagen sollte in das Nahverkehrskonzept aufgenommen werden, da Seitens des Betreibers, der Chiemgauer Lokalbahn e.V. es hierzu positive Signale gibt, das ganze Jahr regelmäßig – auch wochentags – zu fahren. Momentan noch schwierig, da die Zugfahrer, Schaffner etc. ehrenamtlich tätig sind. Internetadresse <a href="https://chiemgauer-lokalbahn.com">https://chiemgauer-lokalbahn.com</a>	keine Berücksichtigung	Entsprechende Aktivitäten der Vereine sind begrüßenswert. Jedoch gab es während der Erstellung des Nahverkehrsplans keinerlei Rückmeldungen hierzu, welches die Aufnahme in den Nahverkehrsplan rechtfertigen würde.
	32		Als Maßstab für den Ausbau des ÖPNV wird der prognostizierte Bevölkerungszuwachs als Mindestanforderung herangezogen. Anzustreben ist jedoch eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr.	Kenntnisnahme	Bereits im Kapitel 7.1 entsprechend dargelegt
	33		Die Schaffung eines Rosenheimer Verkehrsverbundes mit einheitlichem Erscheinungsbild und einheitlichem Tarif - und Fahrkartensystem wird festgeschrieben und ist im Konzept schon erwähnt.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 9.5
	34		Ein durchgängiges Wochenendangebot ist zu erstellen. (IST Mobil ist hier ein praktikabler Vorschlag in der Studie für den östlichen Landkreis)	Kenntnisnahme	Im Rahmen des Planungs- und Abwägungsprozesses zum NVP wurde der Aspekt kontrovers diskutiert. Die vorgesehene Etablierung von Wochenend-Angeboten auf ausgewählten Linien (vgl. Kapitel 10.3.1 ff) spiegelt den aktuellen Kompromiss wider.
	35		Der Fahrzeugbestand der am ÖPNV beteiligen Unternehmen wird Zug um Zug durch luftschadstofffreie Fahrzeuge erneuert. Eine schadstofffreie Fahrzeugflotte ist bis 2030 zu erreichen. (Über schadstofffreie Busse bis zu einem Zielzeitpunkt ist momentan nichts im Konzept zu lesen)	keine Berücksichtigung	Hierzu besteht kein politischer Beschluss und kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht festgesetzt werden. Mit der Maßnahme IB-5 wurde das Themenfeld jedoch entsprechend aufgegriffen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	36		Die Barrierefreiheit der Infrastruktur ist bis 2030 zu erreichen. (Im Gutachten fehlt bis jetzt eine Datumsangabe, wann das Ziel erreicht werden soll)	keine Berücksichtigung	Hierzu besteht kein politischer Beschluss und kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht festgesetzt werden. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG sind in diesem Nahverkehrsplan erfüllt.
	37		Ein Qualitätsmanagement erfasst Kundenwünsche und Kundenzufriedenheit, erstellt jährlich einen Bericht und stellt den politischen Entscheidungsträgern in den Kommunen Verbesserungsmaßnahmen vor.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verkehre so von Seite des Aufgabenträgers nicht umsetzbar. Müsste von Seite der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Aspekt bekommt größere Bedeutung sobald Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden und der Aufgabenträger die bestellte Qualität überprüfen möchte.
	38		Bei der Durchsicht des aktuellen 230 seitigen Nahverkehrsplan ist mir auf Seite 167 aufgefallen, das für die Linie 9510 und 9414 nicht das Ziel angegeben ist, dass diese Linien auch am Samstagnachmittag und am Sonntag fahren sollen – also 7 Tage die Woche. Dies wäre aber für uns sehr wichtig, da unsere jährlich 50.000 Gäste seit ein paar Jahren die Möglichkeit haben mit der Gästekarte kostenlos von Bad Endorf nach Rosenheim, Wasserburg oder Prien zu fahren.  Gerade am Wochenende, an dem unsere Gesundheitsgäste Zeit für einen Ausflug haben, fahren aber bis jetzt die Linien nicht oder nur am Samstagvormittag	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Erreichbarkeit Bad Endorfs mit dem SPNV ist als sehr gut zu bezeichnen. Die Anerkennung der Gästekarte im Zug ist vorrangig anzustreben.  Es wurde eine zusätzliche Maßnahme zur Weiterentwicklung der Linie 9414 (M-N9) ergänzt
	39		Auf Seite 31 ist bei den Trends zu lesen: „Umstellung sämtlicher Flotten auf Fahrzeuge, die ihre Energie aus dem Stromnetz beziehen,“ ansonsten ist im gesamten Inhaltsverzeichnis kein einiger Punkt aufgeführt, der über luftschadstofffreie Busse, Luftreinhaltung, Umweltschutz etc. Stellung bezieht.  In einer Zeit der Klimadebatte ist das in Bezug auf eine ÖPNV Studie ein Defizit, da der ÖPNV auch in Zukunft eine Schlüsselrolle bei der Reduzierung der Schadstoffemissionen hat. Bitte unbedingt hier ein Statement einbringen, dass eine schadstofffreie Fahrzeugflotte ist bis 2030 zu erreichen ist.	Kenntnisnahme	Siehe lfd. Nr. 35
Gemeinde Schechen	40		Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Rosenheim vom Planungsbüro plan:mobil aus Kassel wird zur Kenntnis genommen. Die Vorschläge zur Verlängerung bis nach Hochstätt der Linie 44 werden grundsätzlich begrüßt.  Es wird jedoch angeregt den Schulverkehr auch auf die Erreichbarkeit der Wirtschaftsschule und Berufsschule in Bad Aibling zu erweitern.  Außerdem wird vorgeschlagen, den gesamten ÖPNV des Raumes Rosenheim in ein neues Konzept	Kenntnisnahme	Wirtschaftsschule = Haltestelle Schulzentrum; Berufsschule = Abseits des Linienwegs, Anbindung über Linie 40 und 45  Die Maßnahmenkonzeption zeigt entspre-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			(ähnlich wie die des MVV's in München) mit einem einheitlichen und kostengünstigeren Tarifsystem mit stark vermehrter Linientaktungen, bessere Anschlussmöglichkeiten und attraktive P+R Parkplätze umzuwandeln, um wirksame Alternativen anzubieten, die einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel nachhaltig ermöglichen.		chende Veränderungen auf.
Gemeinde Pfaffing	41		Prüfung zur Verdichtung des Angebotes der Linie 9412 (Wasserburg – Rettenbach und umgekehrt), wobei der Takt berufs- und schulverkehrsorientiert sein soll.	Keine Berücksichtigung	Mit dem FilzenBus besteht aus der gesamten Gemeinde Pfaffing ein tagesdurchgängiges Angebot
	42		Prüfung zur Weiterführung der Buslinie 9412 bis nach Grafing Bhf. (berufsverkehrsorientiert). Durch die Weiterführung der Buslinie 9412 bis Grafing/Bhf. könnte der Individualverkehr in Ri. München deutlich reduziert und auch die Parkplatzsituation am Bahnhof entspannt werden.	Keine Berücksichtigung	Aus Pfaffing bieten andere Linien Anschluss an das Schienennetz bzw. nach Grafing.
	43		Prüfung ob Weiterführung der Buslinie 9421 (wenn Endstation Pfaffing ist) bis nach Rettenbach möglich ist (Schülerverkehr   schulverkehrsorientiert). Eltern aus Richtung Rettenbach klagen, dass sie Ihre Kinder in Pfaffing abholen müssen, weil der Bus mittags nur bis Pfaffing fährt.	Berücksichtigung	Die Weiterführung wird im Prüfauftrag P-N6 aufgenommen mit dem Hinweis auf die Linie 9412, die Rettenbach anbindet.
	44		Prüfung ob eine Busanbindung „Ramerberg/Bahnhof“ möglich ist.	Kenntnisnahme	Die Anbindung von Ramerberg wird in den Maßnahmen M-N6 sowie M-N8 vorgeschlagen
	45		Prüfung ob eine Aufnahme aller öffentlichen Bus- und Bahnlinien des Landkreises in den MW-Tarif möglich ist.	Kenntnisnahme	Aktuell wird eine Studie zur Erweiterung des MVV auf den Landkreis Rosenheim untersucht.
Gemeinde Bernau	46	Allgemeine Zielsetzungen sind aufzunehmen:	Es soll überprüft werden, ob die Laufzeit der Konzessionen Flexibilität verhindert, wenn Veränderungen wie z.B. Anschlüsse optimiert, Linien bei Bedarf gebündelt oder Ausschreibungen vorgenommen werden sollen.	Kenntnisnahme	-
	47		Weiteres Ziel: Es soll eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden.	Kenntnisnahme	Ziel ist bereits formuliert
	48		Ein durchgängiges Angebot auch an Wochenenden und in den Ferien ist anzustreben, IST-Mobil, AST, Mitfahr-Apps und ähnliche Angebote können nur eine Ergänzung bzw. Zubringer sein, nicht aber eine Grundversorgung gewährleisten.	Kenntnisnahme	Auf den Hauptachsen ist die Einrichtung von Wochenendangeboten vorgesehen.
	49		Der Fahrzeugbestand der am ÖPNV beteiligten Unternehmen soll Zug um Zug durch luftschadstofffreie Fahrzeuge erneuert werden.	Kenntnisnahme	Vgl. IB-5
	50		Anzustreben ist ein Verkehrsverbund mit den Nachbarlandkreisen mit einem einheitlichen Erscheinungsbild und einem einheitlichen Tarif- und Fahrkartensystem. Dazu müssen bald möglichst mit den	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			betreffenden Verkehrsgesellschaften und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), den Nachbarlandkreisen u. dem Verkehrsministerium Verhandlungen aufgenommen werden, damit künftige Ausschreibungen/Vertragsverlängerungen danach ausgerichtet werden können. Die in Maßnahme B-3 genannten Aktivitäten sind nur ein erster Schritt dazu.		
	51		S. 130 (Mobilitätsmanagement) wird am Textende wie folgt ergänzt: Entsprechende Strukturen sollen aufgebaut werden. Ferner soll auch ein Qualitätsmanagement aufgebaut werden.	Berücksichtigung	Kapitel 9.6 Kapitel 10.9
	52	Konkrete Maßnahmen für Bernau:	Auch der Bahnhof Bernau sollte in die Empfehlungen für den SPNV (Punkt 10.2) zum barrierefreien Ausbau mit aufgenommen werden	Berücksichtigung	-
	53		Ebenso sollte dort ein durchgängiger Halbstundentakt für den Meridian Rosenheim-Salzburg aufgenommen werden	Berücksichtigung	-
	54		Maßnahme M-01 (Felden-Oberaudorf) wird grundsätzlich begrüßt. Ein stündlicher Takt ist ganzjährig durchwegs bis abends zumindest für alle Haltestellen zwischen Felden und Sachrang anzubieten.	Kenntnisnahme	-
	55		Eine Verlängerung der Betriebszeiten der Ringlinie ab Ostern soll nachfrageorientiert geprüft werden.	Kenntnisnahme	Vgl. M-02
	56		Die Maßnahme P-01 (Bergsteigerdörfer-Verbindung) könnte mit der Linie Felden - Oberaudorf (M-01) dergestalt kombiniert werden, dass im Stundentakt abwechselnd ein Bus Richtung Schleching und Richtung Oberaudorf fährt (Verzweigung Niederndorf).	Kenntnisnahme	Hinweis in Maßnahme M-01 aufgenommen
	57		Bergsteigerdörfer-Verbindung: Auf Seite 176 im Satz: Die aktuellen Planungen.....zurück nach Bernau (ggf. Prien) erfolgt die Streichung des Zusatzes (ggf. Prien). Begründung: Diese Verbindung ist von vornherein mit Anfangs- und Endpunkt Bernau konzipiert worden. Eine Einbindung Priens würde eine weitere Streckenverlängerung bedeuten. Für Bernau ist die Stärkung der Bedeutung des Bahnhofs von größerer Bedeutung.	Berücksichtigung	-
Stadt Kolbermoor	58			Unsere Anliegen sind im Nahverkehrsplan soweit aufgegriffen.	Kenntnisnahme
	59		Ich würde allerdings noch gerne zu Ziffer 10.2 erwähnen, dass sich die Verbesserung des SPNV nicht nur auf die Strecke München und Kufstein, sondern dringend auf die Strecke München – Holzkirchen – Rosenheim beziehen muss. Hierüber ist das ganze Mangfalltal an die Bahn angeschlossen. Dies waren unsere Anliegen (Auszug aus unserem Schreiben 6.4.16), die wir für äußerst wichtig halten:	Berücksichtigung	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			SPNV ✓ Geprüft werden sollte die Umsetzbarkeit eines durchgängigen 30 Minuten-Taktes auf der Mangfalltalbahn von montags bis einschl. samstags mind. bis 21 Uhr in beide Fahrtrichtungen und ein sich anschließender Stundentakt. ✓ Geprüft werden sollte zudem eine ständige direkte Anbindung der Mangfalltalbahn an München-Hauptbahnhof (montags bis sonntags).		
	60		Zum Bus hatten wir noch folgendes vorgebracht: Diesen Punkt habe ich im Gutachten nicht wiedergefunden Bus ✓ Untersucht werden sollte zudem, wie der Schülerverkehr von Kolbermoor nach Bad Aibling oder nach Rosenheim verstärkt auf die Bahn gelenkt werden könnte. Zu überfüllten Schulbussen kann die Bahn eine attraktive Alternative darstellen.	Kenntnisnahme	-
	61	Seite 21	Die Stadt Kolbermoor ist Aufgabenträger für den Stadtverkehr (= Stadtbus) Kolbermoor.	Berücksichtigung	-
Gemeinde Feldkirchen-Westerham	62	Seite 53	Bei den Schulstandorten fehlen unsere Grundschulen Feldkirchen, Vagen, Höhenrain und die Mittelschule Feldkirchen	Berücksichtigung	-
	63	Seite 69	Hier fehlen unsere Bahnhöfe Felddolling und Westerham Verlängerung der S-Bahn auch bis Westerham als Knotenpunkt für den westlichen Landkreis	Berücksichtigung Kenntnisnahme	- -
	64	Seite 73	Die Schulbustaktung müsste gestaffelt und erhöht werden Höhenrain und Laus sind nur durch Schulbus erschlossen	Kenntnisnahme	Sachverhalt in Angebotsanalyse enthalten.
	65	Seite 81	Einzugsbereiche wie entfernte Ortsteile (Höhenrain, Laus) sind überhaupt nicht erschlossen, weder mit Bus (außer Schulbus) noch mit Bahn	Kenntnisnahme	Sachverhalt in Angebotsanalyse enthalten.
	66	Seite 87	Bahnhof Westerham ist nicht barrierefrei	Kenntnisnahme	Sachverhalt in Angebotsanalyse enthalten.
	67	Seite 92	Haltestelle Westerham – der RVO soll den Wendehammer anfahren und dort die Fahrgäste aussteigen lassen und nicht an der Westerhamer Straße (Kreisstraße)	Kenntnisnahme	Bereits in Maßnahme M-W3 enthalten.
	68	Seite 94	Am Bahnhof Westerham fehlen dringend weitere P+R Parkplätze Schön wäre dort auch eine E-Ladestation für PKW und E-Bikes	Berücksichtigung	Der Bahnhof Westerham wurde in Maßnahme E-1 ergänzt. Ladsäulen sind dort als Prüfungsauftrag bereits formuliert.
	69	Seite 97	Das Störungsmanagement Meridian ist unbefriedigend. Zugverspätungen und -ausfälle werden so gut wie gar nicht über die App angegeben. Ersatzangebot bei Ausfällen werden in der App nicht angezeigt.	Kenntnisnahme	Sachverhalt in Angebotsanalyse enthalten.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	70	Seite 99	Die Fahrkarte Meridian ist im Vergleich zur S-Bahn zu teuer	Kenntnisnahme	-
	71	Seite 111	Höhenrain und Laus fehlt als Darstellung zum Handlungsbedarf	Kenntnisnahme	-
	72		Bei der Auflistung der Bahnhöfe fehlt Feldolling und bei Westerham gibt es keinen Warteraum, kein Bistro, kein Cafe, keine Gaststätte	Berücksichtigung	-
	73	Punkte aus dem Gemeinderat	1. Wenn man morgens mit dem Bus zur S-Bahn nach Aying fahren möchte, hat man zwei Möglichkeiten – um 6:11 Uhr mit der Buslinie 9581 oder um 6:13 Uhr mit der Buslinie 9582. Beide Busse fahren zur gleichen S-Bahn. Es müsste doch möglich sein, dass einer der beiden Busse erst die nächste S-Bahn (20 Minuten später) anfährt.	Kenntnisnahme	Vgl. M-W3
	74		2. Auf der Rückfahrt am Nachmittag erreicht man den Bus nur, wenn die S-Bahn pünktlich ist. Leider ist sie sehr selten pünktlich, so dass man am Nachmittag eine Stunde auf den nächsten Bus warten muss. Wenn sich daran nichts ändert, wird die Bereitschaft, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, sehr gering sein. Die S-Bahn muss wieder pünktlicher werden.	Kenntnisnahme	Die Umsteigeverbindung S-Bahn Aying und Linie 9581/9582 wurde in Maßnahme M-V1 explizit aufgenommen.
	75		3. Nachdem Einzelfahrten bzw. mit 10er-Streifenkarten doch sehr teuer sind, sollte auf jeden Fall eine günstigere Karte mit mehr Streifen (z. B. dreißig) angeboten werden. Besser wäre natürlich generell eine Preissenkung.	Kenntnisnahme	-
Gemeinde Frasdorf	76		Die Mobilität der Gemeindebürger, insbesondere der Jugendlichen und Senioren haben einen großen Stellenwert für die Gemeinde Frasdorf, da nach unserer Vorstellung für alle Ortsteile eine angemessene Anbindung an den ÖPNV bestehen soll.  Aus dem Gemeinderat wurde angeregt, dass sich der ÖPNV von der Schülerbeförderung entkoppelt, somit das gesamte Fahrangebot des ÖPNV auch in den Schulferien und am Wochenende besteht und ein Studentakt nach Rosenheim, Prien und Aschau wünschenswert ist.	Kenntnisnahme	Ein verbessertes Angebot zwischen Rosenheim und Frasdorf sowie zwischen Frasdorf und Prien ist in Maßnahme M-S3 enthalten.
Gemeinde Großkarolinenfeld	77	Preise	Aus Sicht der Gemeinde Großkarolinenfeld müsste für eine größere Akzeptanz des ÖPNV eine deutliche Senkung der Tarife erfolgen, damit auch Menschen mit geringerem Einkommen/Rente die Angebote des ÖPNV nutzen können.	Kenntnisnahme	-
	78	Taktung	Wünschenswert wäre eine Ausweitung der Busangebote, bezogen auf Großkarolinenfeld vor allem die Linie 9495 des RVO und die Linie 44 der Firma Hollinger, auf einen Studentakt, welcher auch am Wochenende angeboten wird.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Linie 9495 stellt in Ergänzung zum stündlichen SPNV-Angebot ein gutes Angebot dar. Eine darüber hinausgehende Angebotsverdichtung ist zum jetzigen Zeitpunkt

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
					nicht vorgesehen. Maßnahme zur Linie 44 ist enthalten.
	79	Tarifverbund	Der angestrebte Tarifverbund wird von der Gemeinde Großkarolinenfeld voll und ganz unterstützt.	Kenntnisnahme	-
	80	Linie 44	Die Linie 44 sollte ausgeweitet werden. Wünschenswert wäre eine Einbeziehung von Tattenhausen und auch Schechen, dadurch würde die Möglichkeit geschaffen, dass Besucher auch das Seniorenheim in Schechen erreichen können. Besonders wichtig erscheint der Gemeinde auch eine Haltestelle in unmittelbarer Nähe des Franziskusheims (Caritas Altenheim) in Kolbermoor, da hier aus Großkarolinenfeld ein erhöhtes Besucheraufkommen herrscht.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Vgl. Maßnahme M-W6 Haltestelle wird ergänzt.
	81	Linie 9495	Auf der Linie 9495 sollten die Fahrten immer ab bzw. bis Bahnhof Ostermünchen führen.	Keine Berücksichtigung	Durch die Linie 44 ist eine verbesserte Anbindung für Tattenhausen vorgesehen; die Weiterführung der Linie 9495 ist aufgrund von Schienenparallelverkehr zu vermeiden.
	82	Bahnhöfe	Die Anbindung der Bahnhöfe Großkarolinenfeld und Ostermünchen an die Buslinien muss durch eine häufigere Anfahrt verbessert werden. Die Bahnhöfe Großkarolinenfeld und Ostermünchen müssen barrierefrei erschlossen werden.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Die Bahnhöfe werden durch das Maßnahmenkonzept besser angebunden. Ostermünchen wird im Kapitel 10.2 aufgenommen.
Gemeinde Bad Feilnbach	83		die Gemeinde Bad Feilnbach hat keine Einwände zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt und des Landkreises Rosenheim.	Kenntnisnahme	-
Stadt Wasserburg	84		sinngemäß: Abstimmung der Regionalbuslinien in Wasserburg mit der Stadtbuslinie zur Vermeidung von (zeitlichen) Parallelverkehren.	Kenntnisnahme	Eine Abstimmung zwischen Regionalbusverkehr und Stadtverkehr wird in betroffenen Maßnahmen und Prüfaufträgen beschrieben.
<b>Verkehrsunternehmen</b>					
Gemeinsame Stellungnahme Verkehrsunternehmen	85		Der Analyseteil ist umfangreich aufbereitet und gibt einen Überblick über die Situation im Verkehrsgebiet. Zum Analyse- und zum Maßnahmenabschnitt des NVP haben wir einige Anmerkungen, die wir nachfolgend darstellen.	Kenntnisnahme	-
	86		Gemäß 98, Abs. 3 PBefG sind die vorhandenen Unternehmer bei der Erarbeitung eines NVP frühzeitig zu beteiligen. Der Bearbeitungsbeginn des NVP war im Jahr 2017, ein erstes Gespräch mit uns fand Ende Januar 2019 statt. Darauf folgte in Einzelfällen noch ein zweites bilaterales Gespräch. Mehr Austausch fand nicht statt. In Abb.2 auf S. 14 werden Verkehrsunternehmen als begleitender Arbeitskreis bezeichnet, zumindest die Unterzeichner dieses Schreibens haben sich zu keiner Bearbeitungs-	Kenntnisnahme	Bereits zu Beginn des Fortschreibungsprozesses wurden die Verkehrsunternehmen (wie auch weitere Beteiligte) im Rahmen einer Auftaktbefragung um die Übermittlung von Daten, Hinweisen und Anregungen

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			phase als Teil eines begleitenden Arbeitskreises bei der Erarbeitung des NVP gefühlt.		gebeten. Im weiteren Verlauf wurden die Verkehrsunternehmen innerhalb eines Arbeitskreises sowie in separaten Abstimmungsterminen (vor Ort, schriftlich, telefonisch) beteiligt.
	87		Hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung möchten wir anmerken, dass die Rückmeldung von 250 Personen bei einer Bevölkerungszahl von 256.000 Menschen (entspricht 0,09% der Bevölkerung) in Stadt und Landkreis nur Einzelmeinungen widerspiegeln können und keine allgemein verbindlichen Rückschlüsse auf vorzunehmende Maßnahmen erlauben.	Kenntnisnahme	-
	88		In Kap. 10.8 Handlungsfeld Tarif wird festgestellt: Die Einführung eines Tarifverbundes für Stadt und Landkreis Rosenheim stellt eine herausragende Weiterentwicklung dar." Wir können diese Aussage unterstreichen und weisen darauf hin, dass mit Beginn des Schuljahres 2020/2021 ein gemeinsamer Verbundtarif mit allen Omnibusunternehmen in Stadt und Landkreis eingeführt werden wird. Dabei wird auch der benachbarte Landkreis Traunstein einbezogen, im dem zeitgleich dieser Verbundtarif eingeführt werden wird. Es wird dann einen einheitlichen Verbundtarif mit einheitlichen Fahrkartensortiment in den Landkreisen Berchtesgadener Land, Traunstein und Rosenheim (incl. Stadtgebiet) geben. Mit der Einführung des Verbundtarifes in den drei Landkreisen BGL, TS und RO machen wir den ersten Schritt hin zu einem umfassenden Verkehrsverbund in der Region, der die besonderen Bedürfnisse des eher ländlich geprägten Raumes berücksichtigen kann und nicht auf großstädtische Verhältnisse abhebt. Wir streben an, auch den Schienenverkehr mit ins Boot zu bekommen, so dass mittelfristig ein maßgeschneiderter Verbund zwischen Irschenberg und Salzach entstehen kann. Abgerundet wird dieser Verbund durch entsprechende (digital unterstützte) Maßnahmen zur Tarif- und Fahrgastinformation.	Kenntnisnahme	Entsprechende Entwicklungen werden begrüßt. Informationen zu diesen Entwicklungen lagen bis zu diesem Schreiben nicht vor und konnten daher keinen Eingang in den NVP-Entwurf finden.
	89		Die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen im Fahrtenangebot werden mit Ca. 3 Mio. € beziffert. Inwieweit die hier in Ansatz gebrachten Kostensätze je km (2,60 bzw. 4,50 E) realistisch sind, sei zunächst dahingestellt. Nicht enthalten sind die erheblichen Kosten durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wie z.B. Einrichtung zusätzlicher Busspuren. Die Omnibusunternehmen in Stadt und Landkreis legen jährlich ca. 5 Millionen Kilometer im Linienverkehr zurück. Multipliziert mit den o.g. Kostensätzen ergibt sich ein jährlicher Betrag von ca. 15 Mio. €. In Verbindung mit den 3 Mio. € aus den Angebotsveränderungen müssten also jährlich ca 18 Mio. € für den straßengebundenen ÖPNV P aufgewendet werden. Bei einer Linienbündelung und daraus resultierenden Ausschreibungen der Linienbündel müßten Stadt und Landkreis(mindestens) für diese Summe aufkommen. Gegengerechnet werden müßten hier die Einnahmen aus den Fahrтарifen. Die Finanzierung dieser enorm hohen, zusätzlichen Kostenbelastung müssen dann die gewählten Vertreter der Stadt, des Landkreises sowie der Kommunen und Gemeinden der kommenden Legislaturperiode sicherstellen.	Kenntnisnahme	Eine Abschätzung der Infrastrukturkosten ist innerhalb des NVP nicht möglich, da weitere Detailuntersuchungen hierfür notwendig sind (vgl. Kapitel 11.2). Es muss davon ausgegangen werden, dass sich das aktuelle Bedienungsangebot in Stadt und Landkreis Rosenheim eigenwirtschaftlich trägt, sodass im NVP die zu erwartenden zusätzlichen Betriebskosten abgeschätzt werden. Mehreinnahmen durch ein verbessertes Angebot sind entsprechend gegenzurechnen, können aufgrund der fehlenden Nachfragedaten (Infos wurden nicht mitgeteilt) jedoch nicht abgeschätzt werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	90		Zu dem Betrag in Höhe von Ca. 18 Mio E pro Jahr addieren sich Einmal- und Folgekosten für u.a.: - Einrichtung von Ca. 1200 (barrierefreien) Haltestellen im Verkehrsgebiet - Beschaffung von Hard- und Software für Vertriebssysteme - Beschaffung von Software für Fahrplannerstellung und -produktion - Entwicklung eines eigenen Tarifsystems incl. Beförderungsbedingungen	Kenntnisnahme	-
	91		Es besteht desweiteren erheblicher Personalbedarf für u.a.: - Besetzung des Infocenters - Durchführung Beschwerdemanagement und Fundsachenbearbeitung - Erstellung von Fahrplänen für die auszuschreibenden Linien - Erstellung der Ausschreibungsunterlagen sowie Bewertung der Angebote - Abrechnung der Tarifeinnahmen ~ - Abrechnung der Verkehrsunternehmen - laufende Beobachtungen der Entwicklungen am Markt - laufende Gespräche mit Gemeinden, Kommunen, Schulen und weiteren Institutionen - Aufbau und Unterhaltung der Haltestellen Die beiden letztgenannten Spiegelpunkte werden heute von den Verkehrsunternehmen erbracht und nicht gesondert in Rechnung gestellt. Wir bitten zu bedenken, dass mit einer Verabschiedung des NVP in der vorliegenden Form eine erhebliche Kostensteigerung auf Stadt und Landkreis zukommt, die weit über dem genannten Betrag von 3 Mio. EUR liegen wird.	Kenntnisnahme	Das weitere Kosten für Planung, Verwaltung, Personal, Marketing und Infrastruktur anfallen ist in Kapitel 11.2 beschrieben.
	92		Die unterzeichnenden Verkehrsunternehmen sind gerne bereit, gemeinsam und in bewährter Partnerschaft mit der RoVG, auch weiterhin stetige Verbesserungen im Verkehrsangebot überall dort durchzuführen, wo es verkehrlich bzw. aus Fahrgast- oder Umweltsicht sinnvoll ist. Ein Verteilen von einzelnen Fahrten mit der Gießkanne oder die Einführung von vertakteten Fahrten um des Vertaktens willen ist wenig sinnvoll.	Kenntnisnahme	-
Reiter GmbH	93	Seite 11	Ziele und Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV - <i>Auf den Hauptkorridoren sind hohe Marktpotenziale auszuschöpfen -</i> Was dürfen wir darunter verstehen? Haben Zahlen und Empfehlungen? Worauf beziehen Sie diese Aussage? - <i>Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf die Ausstattung und Gestaltung von HAST und BHF-</i> Wir sind im ländlichen Raum! Von der Fläche und der Topografie wird es nicht möglich sein, jeden einzelnen Mitbürger eine direkte Anbindung an den ÖPNV zu gewähren. Beispiel, der Bahnhof Prien sollte schon vor 10 Jahren neugestaltet werden. - <i>Innovative und Bedarfsgesteuerte Lösungen</i> Wer erarbeitet und bezahlt diese? - <i>Der ÖPNV muss wie alle anderen Leistungen, welche durch die öffentliche Hand erbracht werden, eine Sparsame und möglichst effiziente Verwendung der dafür bereitgestellten finanziellen Mittel anstreben</i> Wir sind eigenwirtschaftlich und müssen von den Einkünften das Überleben der Firma und das unser Mitarbeiter sichern	Kenntnisnahme	Es handelt sich um Ziele zur Weiterentwicklung des NVP, die vom Aufgabenträger aufgestellt werden.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	94	Seite 15	<i>Beteiligung</i> - Einzelgespräche mit Verkehrsunternehmen- Eine Themenspezifische Absprache ist nicht erfolgt.	Kenntnisnahme	Bereits zu Beginn des Fortschreibungsprozesses wurden die Verkehrsunternehmen (wie auch weitere Beteiligte) im Rahmen einer Auftaktbefragung um die Übermittlung von Daten, Hinweisen und Anregungen gebeten. Im weiteren Verlauf wurden die Verkehrsunternehmen innerhalb eines Arbeitskreises sowie in separaten Abstimmungsterminen (vor Ort, schriftlich, telefonisch) beteiligt.
	95	Seite 19	<i>Finanzielle Rahmenbedingungen</i> - Aktuell übernimmt die RoVG im allgemeinen ÖPNV die Fahrplankoordination und das Marketing- Die RoVG derzeit übernimmt keine Fahrplankoordination! Außer die Veröffentlichung des Fahrplanheftes übernimmt die RoVG kein weiteres Marketing. Die RoVG übernimmt keine Zuzahlungen für die Zusatz Fahrten an den Adventssamstagen. Es besteht im Landkreis der RVO Tarif fast flächendeckend.	Kenntnisnahme	-
	96	Seite 25	<i>Senioren</i> Die Forderung nach behindert gerechter Niederflurtechnik und gleichzeitig nach mehr Sitzplatzkapazität in den Bussen widerspricht sich. Busse mit Niederflurtechnik verfügen immer über weniger Sitzplätze im Gegensatz zu Hochflurbussen.	Kenntnisnahme	Im Kapitel 4.5 werden die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen beschrieben, die nicht immer konfliktfrei sind.
	97	Seite 27	<i>Barrierefreiheit</i> Es sind nur sehr wenige Haltestellen behinderten gerecht.	Kenntnisnahme	Eine Bewertung der barrierefreien Infrastruktur findet sich in Kapitel 8.6.
	98	Seite 31	<i>Nationale und internationale Trends</i> Omnibushersteller bauen noch keine Fahrzeuge, die für den Überlandeinsatz tauglich sind. Selbst für den städtischen Einsatz ist die Reichweite zu kurz. Der neue ROB ist in keiner Weise auf den Einsatz von Elektrobussen vorbereitet.	Kenntnisnahme	-
	99	Seite 71	<i>Anforderungsprofil</i> Städte baulichen uns verkehrsplanerischen Vorhaben werden von der Stadt RO in keiner Weise berücksichtigt.	Kenntnisnahme	Nach NVP soll diese wichtige Abstimmung zukünftig erfolgen.
	100	Seite 72	<i>Differenzierung des Nahverkehr</i> ÖPNV soll planerisch gegenüber MIV bevorrechtigt werden Derzeit ist von er Stadt keine Bevorrechtigung des ÖPNV nicht in Aussicht gestellt	Kenntnisnahme	Nach NVP soll diese Abwägung zukünftig erfolgen.
	101	Seite 74	<i>Anforderungen an die Angebotsqualität</i> - Gleichzeitig bieten Sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entwicklung Grundlage bezüglich der Aufgabenträger zu Konzessionsverlängerungen nicht auf 10 Jahre, sondern auf 2 bis 3 Jahren wie von der Ro VG Herrn Zagler gefordert, stellen keine planbare und zuverlässige Investition Grundlage dar.	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	102	Seite 98	<i>Anforderungen an das Personal</i> - Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass es den gehobenen Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven ÖPNV mit umfassender Kundenorientierung entspricht Das bestehende Personal entspricht diesen Anforderungen. Eine tatsächliche „Auswahl“ besteht auf dem momentanen Arbeitsmarkt nicht.	Kenntnisnahme	-
	103	Seite 122	<i>Erschließungsqualität</i> - Rohrdorf: Prüfung der Linienführung über Neubeurerstr. und Bieber Straße oder Wacholder Straße zur Erschließung der Blumensiedlung Die Blumensiedlung war in früheren Fahrplänen integriert. Ständige Beschwerden der Anwohnern, dass der Bus durch die Siedlung fährt, waren Anlass die Blumensiedlung nicht mehr zu bedienen.	Kenntnisnahme	-
	104	Seite 140	<i>Hinweis zur Umsetzungsperspektive in den Maßnahmensteckbriefen</i> - Die Verkehrsunternehmen haben im Rahmen der Beteiligung zugesagt zukünftig verbesserte Angebote anzubieten Unser Zusage war das wir uns an zielführenden und konstruktiven Gesprächen beteiligen	Berücksichtigung	-
	105	Seite 171	<i>M-04</i> - Mindestens drei weitere Fahrten zwischen Riedering und Prien-Aschau Seit 20 Jahren bedienen wir die Linie 9496 und in dieser Zeit gab es keine Fahrgäste, die sich zwischen Riedering und Aschau bewegt haben (eine sehr befremdliche Forderung)	Kenntnisnahme	Wie in der Maßnahme M-04 beschrieben handelt es sich im eine Aufbaumaßnahme, das Fahrtenangebot stellt wie in der verkehrlichen Bewertung beschrieben eine Verdichtung des Angebots zwischen Rosenheim und Aschau her.
	106	Seite 178	<i>p-04</i> - Anbindung Linie 9497 nach Bad Endorf Priorität hat die zeitgerechte Verbringung der Schüler an die Priener Schulen. Bad Endorf ist ein völlig falscher Umlauf	Kenntnisnahme	Prüfauftrag formuliert Identifizierung der anzubindenden Ziele.
	107	Seite 187	<i>M-S8</i> <i>Freizeit und Nebenkorridore</i> 2019 wird die Linie 9502 zum zweiten Mal nach Oberaudorf angeboten. Durchschnittlich wird das Angebot von 0,8 Fahrgästen genutzt. Ein ganzjähriger Betrieb über die Wintermonate ist durch den Sebi Berg (zwischen Sachrang und Niederndorf) nicht möglich. Im letzten Winter war der Sebi Berg 4 Wochen gesperrt. Zum Thema Bahn Halt in Stephanskirchen. Der Ansatz ist hierzu völlig falsch, da der Individualverkehr von Schlossberg in Richtung Schechen (B15) verläuft. Der Pendlerstrom wird nicht über Rosenheim nach Schechen fahren.	Kenntnisnahme	-
	108		Fazit zum NVP: Ihre Forderungen nach Mehrfahrten sind nicht mit Zahlen von Fahrgästen untermauert. Wir sehen hier eine versuchte Gleichsetzung zwischen dem Stadt und Umlandverkehr. Anhand der kontinuierlich sinkenden Schülerzahlen ist auch in den nächsten Jahren nicht mit einem Anstieg von Fahrgästen zu rechnen. In der Kreistagssitzung wurde von Herrn Dr. Barwisch gesagt, dass der	Kenntnisnahme	Die Verkehrsunternehmen haben keine Nachfragedaten zur Verfügung gestellt. Der NVP sieht unter anderem die Basismaßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>Umfang der Fahrten über Schloßberg ausreichend ist. Derzeit bestehen hier keine Forderungen. Wir sind absolut der Meinung, um den Kollaps für Rosenheim und dem Umland zu vermeiden, muss sich dringend etwas ändern. Wir sehen in der Reihenfolge den Fehler. Zuerst muss eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für Rosenheim erbracht werden und es sollte das Erstellte Gutachten von Herr Ammel für die Gemeinde Stephanskirchen umgesetzt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt noch mehr Verkehr auf die Straße zu bringen, der die Problematik erhöht ist sicher nicht zielführend und schon gar nicht umweltverträglich.</p> <p>Erst wenn der Bus am Autoverkehr vorbeifahren kann, wird der Autofahrer zum Fahrgast im ÖPNV. Gemäß § 8, Abs. 3 PBefG sind die vorhandenen örtlichen Verkehrsunternehmen frühzeitig an der Erstellung des NVPL zu beteiligen. Zum derzeitigen Zeitpunkt stellen wir fest, dass man uns nicht ausreichend die Möglichkeit einer Beteiligung gegen hat. Unsere Fragen von unserem ersten Treffen sind bis heute nicht beantwortet. Wir sehen hier einen dringenden Klärungsbedarf.</p>		<p>(Schloßberg sowie Beschleunigung des Busverkehrs vor).</p> <p>Bereits zu Beginn des Fortschreibungsprozesses wurden die Verkehrsunternehmen (wie auch weitere Beteiligte) im Rahmen einer Auftaktbefragung um die Übermittlung von Daten, Hinweisen und Anregungen gebeten. Im weiteren Verlauf wurden die Verkehrsunternehmen innerhalb eines Arbeitskreises sowie in separaten Abstimmungsterminen (vor Ort, schriftlich, telefonisch) beteiligt.</p>
Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)	109	Seite 96	Tarif der VLK, hier ist wohl ein Fehler beim Kopieren aus einem anderen Nahverkehrsplan unterlaufen.	Kenntnisnahme	VLK ist die Abkürzung für Verbundlandkreise
	110	Seite 107	Linie 9516 wurde 2017 eingestellt	Berücksichtigung	-
	111	Seite 118	Unsere Bushaltestellen sind durchgängig u.a. mit Fahrplänen ausgestattet. Anders als vom Gutachter geschildert, finden sich auf diesen Fahrplänen alle vermissten Informationen zu Haltestellenamen, Liniennummer, etc.	Kenntnisnahme	-
	112	Seite 220	Hinsichtlich der an den Haltestellen nicht vorhandenen dynamischen Fahrgastinformation (S. 118) verweisen wir auf unsere App „Wohin-du-willst“, die u.a. alle Fahr- und Liniendaten in Echtzeit (Mobilitätsplattform) liefert. Wir haben dem Landkreis diese App in 2018 zur kostenlosen Nutzung angeboten, allerdings wurde bisher kein Interesse daran gezeigt	Kenntnisnahme	Ziel der RoVG ist den Dienst mittelfristig zu betreuen
	113	Seite 128	Es gibt sehr wohl die Anerkennung von Fahrausweisen zwischen SPNV und ÖPNV. Wir verweisen hier beispielsweise auf Bus-/Schienenkarten als auch auf das Bayern Ticket, das die freizügige Nutzung aller Bahnen und Busse in Stadt und Landkreis ermöglicht.	Kenntnisnahme	Im Text wird genau dies sowie Ausnahmen der Fahrkartenanerkennung beschrieben.
	114	Seite 136	Uns ist nicht klar, ob beim Kostenansatz von 2,20 €/km beim Bedarfsverkehr die Kosten für die Einrichtung und den laufenden Betrieb einer Rufbuszentrale berücksichtigt worden sind.	Kenntnisnahme	Die Anmeldung in einer Rufzentrale zur Disposition der Fahrten gehört zum Betrieb eines Bedarfsverkehrs und ist in dem beschriebenen Kostensatz inkludiert.
	115	Seite 141	Die Einrichtung einer Busspur am Schloßberg wurde bereits 2015 im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung eingehend untersucht	Kenntnisnahme	-
	116	Seite 150	Zwischen Bad Aibling und Aying soll ein Stundentakt eingerichtet werden. Damit wird direkte Konkurrenz zum Zug aufgebaut (neuer Haltepunkt Feldolling!)	Kenntnisnahme	Die Linie übernimmt neben der grenzüberschreitenden Verbindung insbesondere die Funktion der Erschließung außerhalb des

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
					SPNV-Korridors (z.B. Feldkirchen, Vagen, Götting) und die Anbindung dieser Orte an das SPNV-Netz
	117	Seite 169	Für die Chiemseeringlinie werden zusätzliche Fahrten gefordert, die sollen bereits 2020 realisiert werden. In der angekündigten Direktvergabe der RoVG für 2020 wird allerdings der Bestandsfahrplan von 2019 zugrunde gelegt.	Kenntnisnahme	Es ist keine Direktvergabe vorgesehen, sondern Ausschreibung. Da noch kein Beschluss zum NVP vorliegt erfolgt die Vorankündigung zur Ausschreibung mit dem Bestandsfahrplan.
	118	Seite 175	Die getroffenen Aussagen zur Linie 9511 lassen die Vermutung aufkommen, dass die Existenz der zwischen Breitbrunn und Prien parallel laufenden Buslinie 9520 (landkreisübergreifend!) dem Gutachter entgangen ist	Kenntnisnahme	Maßnahme zur Schaffung der nachbarschaftlichen Verbindung zwischen Eggstätt und Breitbrunn sowie Herstellung einer Verbindung zwischen Breitbrunn und Bad Endorf
	119	Seite 168/176	Die RVO hat in 2018 umfangreiche planerische und konzeptionelle Vorarbeit für die „Bergsteigerdörfer-Verbindung“ geleistet und einen umsetzungsreifen Fahrplanentwurf für einen ganzjährigen Stundentakt vorgelegt. Das Landratsamt Rosenheim wollte sich um Finanzierungsmöglichkeiten kümmern. Seit Ende 2018 haben wir - trotz Nachfragen - nichts mehr zu diesem Thema gehört	Kenntnisnahme	Kleinprojekt über EUREGIO Inntal soll in Auftrag gegeben werden.
	120	Seite 185	Für die Wendelsteinringlinie wird lediglich eine zusätzliche Fahrt angeregt. Aus unserer Sicht müßte diese wichtige touristische Linie analog der Linie 9502 Bernau – Oberaudorf einen Taktfahrplan (stündlich) erhalten	Kenntnisnahme	Eine weitere Ausweisweiterung des Fahrtenangebots ist durchaus wünschenswert, als ausreichende Bedienung wird eine Anbindung an den Wendelstein mit sechs Fahrten zu einem Zugangspunkt (Wendelsteinzahnradbahn und Wendelsteinseilbahn)
	121	Seite 212	Wir bemühen uns, passende Anschlüsse für die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge herzustellen. Aufgrund der Schulbeginn- und -schlußzeiten ist dies jedoch nicht immer möglich	Kenntnisnahme	-
	122		Hinsichtlich fehlender landkreisübergreifender Linienverbindungen werden wir in der Relation Rosenheim - Miesbach prüfen, inwieweit hier ein Probebetrieb eingerichtet werden kann. Wir verweisen hier auf die bestehende Bahnverbindung des Meridian, die damit konkurrenziert würde.	Kenntnisnahme	-
	123	Seite 219	Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Rosenheimer Bahnhof wird geregelt. Hier stellt sich die Frage, wer als Betreiber auftritt und wer die nicht unerheblichen Investitions- und laufenden Betriebskosten übernimmt	Kenntnisnahme	Die Initiierung einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Rosenheim wird von den Aufgabenträgern gesteuert. Die Bestimmung der Kosten ist erst nach Abstimmung weiterer Details (Aufgaben, Öffnungszeiten etc.) möglich.
	124	Seite 230	Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung in der Stadt Rosenheim begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings muss hier der Vollständigkeit halber die erforderliche Busausstattung in Höhe von Ca. 5.000.- € je Bus eingeplant werden (S. 230). Nach unseren Erfahrungen sind die verbauten Geräte	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird im Kapitel 7.14 Fahrzeugausstattung aufgenommen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			störanfällig und verursachen erhebliche Kosten im laufenden Betrieb.		
Hollinger Omnibus-unternehmen GmbH	125		<p>Zuerst ein paar grundsätzliche Überlegungen, ohne deren Berücksichtigung eine Verbesserung des ÖPNV in der Region Rosenheim meines Erachtens kaum zu erreichen sein wird.</p> <p>Eine Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV wird seit vielen Jahren in erster Linie durch erhebliche Defizite im Bereich der Infrastruktur behindert. Zu nennen sind hier unter anderem die Bereiche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; barrierefreie Haltestellen,</li> <li>&gt; genereller Zustand vieler Haltestellen (Ausstattung, Erscheinungsbild, etc.),</li> <li>&gt; fehlende Busspuren des Oberzentrums (und Verkehrsknoten) Stadt Rosenheim, wo auch bei den aktuellen Planungen im Bereich Straßenbau die dringend notwendigen Busspuren nicht vorgesehen sind,</li> <li>&gt; fehlende oder nicht gut funktionierende LSA-Beeinflussung,</li> <li>&gt; Infrastrukturplanungen bzw. in jüngster Zeit bereits fertig gestellte Maßnahmen, die eine Orientierung an den Bedürfnissen der Kunden des ÖPNV augenscheinlich vermissen lassen (z.B. Neubau des ROB ohne öffentliche Toilettenanlage für Fahrgäste und Fahrer*innen),</li> <li>&gt; abgesehen vom Bahnhof Rosenheims so gut wie gar nicht vorhandene gesicherte Radparkplätze an den zentralen Umsteigestellen (Stichwort Fahrradparkhaus - mir erscheint doch sehr verwunderlich, dass so mancher Entscheidungsträger offensichtlich davon ausgeht, dass unsere (zukünftigen) Kund*innen bereit sind, ihre mehrere tausend Euro teuren EBikes an offenen, ungeschützten Fahrradständern abzustellen).</li> </ul> <p>Diese Liste der infrastrukturellen Defizite ließe sich noch um viele Punkte erweitern. die Ihnen ja bei Ihrer Analyse sicherlich auch aufgefallen sind. Ohne eine rasche und flächendeckende Verbesserung der Infrastruktur ist eine signifikante Erhöhung der Fahrgastzahlen eine Illusion. Und dies ist völlig unabhängig davon, wer den Linienverkehr an sich betreibt. Ganz zu schweigen von einer an manchen Stellen immer noch desaströsen Situation an den Bahnhöfen des SPNV (was helfen barrierefreie Niederflurlinienbusse, wenn dann unseren Kund*innen ein Zustieg in die Bahn unmöglich ist (bestes Beispiel Bahnsteig Bahnhof Kolbermoor).</p>	Kenntnisnahme	-
	126		Das Bemühen, mehr Bewohner*innen von Stadt und Landkreis Rosenheim zum Einstieg in den ÖPNV zu bewegen, bedarf zudem auch einer landkreisweiten, innovativen und pfiffigen Marketingstrategie. Bis dato ist dies seitens der RoVG nicht in Angriff genommen worden, was schlussendlich wohl hauptsächlich an deren viel zu geringer finanziellen Ausstattung dafür liegt. Und ich rede hier nicht von einem Etat in Höhe von ein paar tausend Euro, sondern von Beträgen im deutlich 6-stelligen Bereich.	Kenntnisnahme	-
	127		Straßengebundener ÖPNV kann mit dem MIV nur dann erfolgreich in Konkurrenz treten, wenn er den Kund*innen im Gegenzug zur Aufgabe der individuellen Mobilität klar erkennbare Vorteile bietet. Solange die regionale Kommunalpolitik überwiegend das Auto als Fortbewegungsmittel Nummer Eins priorisiert (öffentliche Parkhäuser, große öffentliche Parkfreiflächen, Straßenbau, Vorfahrtsregelungen etc.) bleibt ein Umsteigen größerer Teile der Bevölkerung eine Illusion. Wer mit seinem Auto im	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			Stau vor oder hinter einem Bus des ÖPNV steht, wird wenig sachliche Gründe für sich sehen, warum er das Verkehrsmittel wechseln sollte.		
	128		„Der ÖPNV muss attraktiver werden“ ist ein derzeit oft zu hörender Satz, der - gerade in Wahlkampfzeiten -in vieler Munde ist. Richtig wäre der Satz: "Der ÖPNV muss attraktiver gemacht werden", und die „Macher“ sind eben nicht nur wir, die Linienbetreiber, sondern vor allem auch die verantwortlichen Politiker auf allen Ebenen. Während wir unsere Busflotte Jahr für Jahr auf den neuesten Stand (gerade im Umweltbereich) bringen, vernachlässigt die Politik nach wie vor die unumgänglichen Verbesserungen der ÖPNV-orientierten Infrastruktur. In diesem Bereich ist auf kommunaler Ebene ein Investitionsstau aufgelaufen, der einem privatwirtschaftlichen Unternehmen schon längst den Garaus gemacht hätte.	Kenntnisnahme	-
	129		All dies haben meine Kollegen und ich in den vergangenen Jahren, ja Jahrzehnten immer wieder bei den zuständigen Stellen vorgebracht.	Kenntnisnahme	-
	130		Die lösungs- und praxisorientierte Zusammenarbeit der kommunalen Handlungsträger mit uns, den privaten Busunternehmen, war und ist (siehe aktuell Beteiligung an der Erstellung des NVP) sehr unbefriedigend.	Kenntnisnahme	-
	131		Ich bin jedoch nach wie vor an einem konstruktiven, zielgerichteten Dialog mit allen Beteiligten sehr interessiert. Nur gemeinsam können wir dem ÖPNV eine erfolgreiche Zukunft geben. Dabei möchte ich auch nochmals insbesondere die unumgängliche Einbindung des SPNV in das regionale Gesamtkonzept anmahnen.	Kenntnisnahme	-
	132	3.2. Beteiligung (S. 14/15)	Der wichtige Bereich „Öffentlichkeitsbeteiligung/Bürgerbeteiligung“ ist in Ihrer Untersuchung lediglich eine bedeutungslose Marginalie. Stellungnahmen von lediglich 230 oder 250 Bürger* innen (Ihre Angaben dazu variieren, siehe Seiten 15 bzw. 133) bei einer Gesamteinwohnerzahl von 261.100 allein im Landkreis (2019, Quelle: LRA Rosenheim) haben definitiv nur eine sehr geringe Aussagekraft. Ich möchte damit aber keinesfalls sagen, dass das Interesse der Bevölkerung an einer Verbesserung des ÖPNV wirklich so gering ist, vielmehr sind der schwache Rücklauf und die geringe Beteiligung meines Erachtens der kaum wahrnehmbaren Öffentlichkeitsarbeit zu dieser Umfrage geschuldet. Dies finde ich äußerst bedauerlich, da einmal mehr eine Chance vertan wurde, den Bürger mit ins Boot zu holen und somit die dringend notwendige Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV zu erhöhen.	Kenntnisnahme	-
	133		<i>Einzelgespräche mit Verkehrsunternehmen mit der Aufgabe der themenspezifischen Abstimmung.</i> - Eine intensive, dem Umfang des Themas angemessene Abstimmung war in den extrem kurz gehaltenen Gesprächen kaum möglich. Ich hatte nicht den Eindruck, dass intensiver, fachlicher und sachbezogener Austausch von Ihnen bzw. Ihrem Auftraggeber gewünscht war. Ich hätte mir eine Diskussion und einen fachlichen Austausch zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger unter Ihrer Moderation sehr gewünscht, um notwendige Maßnahmen und Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Es ist sehr schade, dass auf die jahrzehntelangen Erfahrungen der Unternehmen bzw. der Unternehmer*innen so wenig Wert gelegt wurde.	Kenntnisnahme	Bereits zu Beginn des Fortschreibungsprozesses wurden die Verkehrsunternehmen (wie auch weitere Beteiligte) im Rahmen einer Auftaktbefragung um die Übermittlung von Daten, Hinweisen und Anregungen gebeten. Im weiteren Verlauf wurden die Verkehrsunternehmen innerhalb eines Arbeitskreises sowie in separaten Abstimmungsterminen (vor Ort, schriftlich,

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
					telefonisch) beteiligt.
	134	7.2 Anforderungsprofil – Leitbild (S.72)	<p><i>ÖPNV als weitgehendes Vorrangsystem gegenüber dem MIV in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage. Der ÖPNV soll planerisch gegenüber dem MIV bevorrechtigt werden.</i></p> <p>- Eine gute Infrastruktur bietet die Möglichkeit den ÖPNV für den Nutzer attraktiv zu gestalten. Daher müssen in unseren Augen die LSA-Beeinflussung, Busspuren und alle anderen Möglichkeiten, die der Beschleunigung des ÖPNV nutzen, ausgeschöpft werden. Hier ist die Weitsicht von Stadt und Kommunen gefragt, die schon in der Planungsphase entsprechende Möglichkeiten vorsehen sollten. Die bisherige Praxis stellt sich allerdings völlig konträr dazu dar.</p> <p>Zu ändern ist an oben zitierter Textpassage nur das Wort „soll“: Es ist zwingend durch „muss“ zu ersetzen.</p>	Kenntnisnahme	-
	135	8.11 Bestandsaufnahme -Tarif und Vertrieb (S.127)	<p>Situation im Landkreis Rosenheim und Stadt-Land-Bus-Tickets</p> <p>- Zur Implementierung des Stadt-Land-Bus-Tickets in unser Tarifsysteem wurde mit der RoVG bereits Gespräche geführt.</p> <p>- Zur Fahrkartenanerkennung auf der Linie 40 mit dem SVR sind ebenfalls positive Signale der Beteiligten zu vermelden.</p> <p>- Auf Linie 46 werden bereits RVO-Fahrkarten anerkannt.</p>	Kenntnisnahme	-
	136	10.3 Handlungsfeld Netz und Fahrplan	<p>Linie 45/46 (S.152)</p> <p>- Diese Verkehre sind aktuell geprägt von den Anforderungen des Schülerverkehres Richtung Bad Aibling bzw. Rosenheim.</p> <p>- Eine mögliche Weiterentwicklung und Akzeptanz des Angebots ist zu prüfen. Eine der Regionalentwicklung geschuldete vergleichsweise überdurchschnittlich hohe Priorisierung des MIV seitens der Bevölkerung ist allerdings eine -allen Beteiligten bekannte- Tatsache.</p>	Kenntnisnahme	-
	137		<p>Linie 44 (S.153)</p> <p>- Die Orientierung der Bevölkerung in den Orten Schechen, Hochstätt und auch Tattenhausen ist unbestreitbar nahezu ausschließlich Richtung Oberzentrum Rosenheim. Von Schechen aus ist Rosenheim zudem mit dem SPNV gut erreichbar.</p> <p>- Die Möglichkeit einer Integration des Schülerverkehrs von Schechen zur Mittelschule Großkarolinenfeld wäre detailliert zu prüfen. Vor dem Hintergrund, der momentan zum Teil extrem flexiblen Schulschlusszeiten erscheint mir derzeit die Umsetzung allerdings schwierig.</p>	Kenntnisnahme	-
	138		<p>Linie 40 (S.154)</p> <p>- Die Einrichtung einer Haltestelle in Bad Aibling im Bereich Hafnerstraße/Ellmosener Straße ist in Planung bzw. wird mit dem Bau des Wohngebietes „Ellmosener Wies“ umgesetzt werden können. Positive Gespräche mit dem planenden Ing.-Büro habe ich dazu bereits geführt.</p> <p>- Die Anbindung des Bad Aiblinger Ortsteiles Ellmosen als Bedarfshaltestelle (mit telefonischer Voranmeldung) kann im Rahmen der Anregungen umgesetzt werden.</p>	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	139	Schlussgedanken	Um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden, ist ein qualitativ guter ÖPNV dringend notwendig. Dabei muss das System „Verkehr“ als Ganzes betrachtet werden. Voraussetzung für Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV ist der Mehrwert für den Fahrgast. Er muss in einer angemessenen Zeit, die durch Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV erreicht werden können, in der gleichen Zeit oder besser noch schneller wie per MIV sein Ziel erreichen. Durchdachte Parkraumbewirtschaftung ist eine der Maßnahmen mit der die Umsteigebereitschaft auf den ÖPNV positiv begünstigt werden kann.	Kenntnisnahme	Siehe Kapitel 9.7
	140		In einem gemeinsamen Schreiben vom 06.09.2019 der betroffenen Omnibusunternehmen in Stadt und Landkreis Rosenheim haben wir ebenfalls Stellung, zum Entwurf des Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Rosenheim, genommen. Es liegt Ihnen bereits vor.	Kenntnisnahme	-
	141		Bei unserem Gespräch im LRA hatte ich nach dem großen Themenfeld der neuen Techniken im Bereich Mobilität (u.a. Stichwort autonomes Fahren') und deren Auswirkungen auf die zukünftigen Planungen und Überlegungen zum ÖPNV gefragt. Verwundert (oder eigentlich dann auch nicht ...) hat mich Ihre Antwort, dass Ihnen dies natürlich durchaus bekannt und bewusst sei, aber Sie dafür explizit keinen Planungsauftrag hätten. Planen wir also mit Postkutschen, obwohl die Eisenbahn schon erfunden ist?	Kenntnisnahme	Auf Basis der derzeitigen technischen Entwicklung und der rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Beförderungsgeschwindigkeit) ist der Einsatz von autonomen Fahrzeugen im Busverkehr (als reguläre Linienbetrieb) auf absehbare Zeit nicht zu erwarten.
	142		Mit Sorge betrachte ich aktuell die Entwicklung, dass die Erstellung des Nahverkehrsplans in die Mühlen des Kommunalwahlkampfes geraten ist. Die Erarbeitung sachorientierter, sich an den realen Gegebenheiten orientierenden Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV rückt, so scheint es mir, damit in den Hintergrund. Forderungen und Gedankenspiele, deren Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten im Vorfeld nicht geprüft werden, wecken Begehrlichkeiten, deren finanzielle Folgen nicht transparent dargestellt werden.	Kenntnisnahme	-
	143		Mögliche Folgen eines Ausschreibungswettbewerbes auf die Qualität des ÖPNV, der bisher von inhabergeführten, persönlich haftenden Familienunternehmen erbracht wird, spielen dabei offensichtlich kaum eine Rolle.	Kenntnisnahme	Die Qualität des ÖPNV wird in einem möglichen Ausschreibungswettbewerb gesichert werden.
	144		Es ist mir persönlich und als Unternehmerin ein großes Anliegen, den Bürger*innen in der Region ein Mobilitätsangebot zu unterbreiten, das geprägt ist von klarer Kundenorientierung und sehr hoher Umweltverträglichkeit. Aber, nur wenn alle Beteiligten an dem berühmten einen Strang ziehen, kann dies für den Raum Rosenheim auch zukünftig gelingen.	Kenntnisnahme	-
Stadtverkehr Rosenheim	145	Die Eingaben wurden sachorientiert zusammengefasst.	Abfrage der Istdaten ist nicht erfolgt	Kenntnisnahme	Gemäß Auftaktbefragung S. 11 wurden entsprechende Daten abgefragt. Eine Übermittlung der Daten durch das Verkehrsunternehmen ist nicht erfolgt
	146		Es wird kritisiert, dass durch die skizzierten Maßnahmen eine optimierte Umlaufplanung im Sinne eines Gesamtumlaufes nicht mehr gegeben ist	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan gibt das Konzept für die Weiterentwicklung des Linienverkehrs vor, die weitere Ausgestaltung (inkl. Umlaufplanung) obliegt dem betreibenden Verkehrsunternehmen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	147		Weiterhin gewünschte Differenzierung des Fahrtangebotes an Schultagen und Ferientagen (Rationalisierungspotentiale)	Keine Berücksichtigung	Eine Differenzierung des Angebots soll nicht nach Ferientagen und Schultagen erfolgen, um für die Zielgruppen außerhalb des Schülerverkehrs auch an Ferientagen ein attraktives Angebot bereitzuhalten. Eine Differenzierung kann nach den definierten Verkehrszeiten erfolgen (siehe Kap. 7.9).
	148		Mehrangebot von 17% kann schwerlich mit entsprechendem Fahrpersonal hinterlegt werden	Kenntnisnahme	-
	149		Durch ggf. mögliche Sonn- und Feiertagsdienste kein attraktiver Arbeitgeber mehr	Kenntnisnahme	-
	150		Fahrgaststarke Gebiete wie z.B. Grünthalweg werden ohne Alternative vernachlässigt	Kenntnisnahme	Der benannte Bereich wird über die Haltestelle Grünthalweg mit der Linie 4 halbstündlich angebunden.
	151		ertragsreiche Gebiete wie Westerndorf St.P., Kettner, Finsterwalderstr. werden dem Umlandverkehr zugeordnet wohingegen die Flächenerschließung im Langenpfunzen (über nicht busgerechte Straßen) dem Stadtverkehr zugemutet wird		Die Bereiche Westerndorf St.P., Kettner, Finsterwalderstr. werden sowohl durch den Stadtbus wie auch durch den Regionalbus (auf dem Weg in die Region) angebunden. Finsterwalderstr.: Stadtbuslinie 8/9 und 11 Westerndorf St. P.: Stadtbuslinie 5 Kettner: Stadtbuslinie 11 Langenpfunzen: Stadtbuslinie 5
	152		Für die Linienverlagerung der Linie 1 gibt es noch keine Straßenverbindung, die Linie 1 ist jedoch maßgeblich für die Veränderung des Gesamtnetzes	Kenntnisnahme	Die Anbindung der Entwicklungsflächen gehört zu den Aufgaben der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Rosenheim.
	153		Linie 1 zukünftig reine Schülerlinie ohne Differenzierung im Bedienungstakt bzgl. Schul- und Feiertag	Kenntnisnahme	Die Linie 7 soll zukünftig Aufgaben der Linie 1 übernehmen, damit diese eine beschleunigte Anbindung der Hochschule (auf Hin- und Rückweg) übernehmen kann.
	154		Benennung der Infrastrukturkosten nicht immer gegeben – der Zustand der DFI aus 2010 ist desolat und die Haltestellen äußerst ungepflegt	Kenntnisnahme	-
	155		Fehlender Hinweis auf die Marketingkosten für die RoVG	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 11.2
	156		Fehlende Kosten für die Informationsstelle Nähe Bahnhof	Keine Berücksichtigung	Die Initiierung einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Rosenheim wird von den Aufgabenträgern gesteuert. Die Bestimmung der Kosten ist erst nach Abstimmung weiterer Details (Aufgaben, Öffnungszeiten etc.) mög-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
					lich.
	157		Fehlender Hinweis, dass die Mehrleistung als Komfortleistung für die Rosenheimer Bürger als Zusatzleistung über den eigenwirtschaftlichen Betrieb hinaus beauftragt werden können	Kenntnisnahme	Vergaberechtliche Fragestellung sind außerhalb des Nahverkehrsplans zu klären. Der Nahverkehrsplan beschreibt das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV.
	158		Fehlende Würdigung der Leistung, dass der Verkehr in einem Oberzentrum eigenwirtschaftlich in einem guten Umfang erbracht wird	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
	159		Mit der vorliegenden Idee entfallen auch die letzten Pausenzeiten in den Außenbereichen. Es fehlt jeder Hinweis, wie die Lenk- und Ruhezeiten ausschließlich in der Stadtmitte dargestellt werden sollen / können. Bei den bestehenden Platzverhältnissen ist dies unmöglich	Kenntnisnahme	Dies ist so nicht korrekt. Pausenzeiten in den Außenbereichen können z.B. bei der Linie 1, Linie 3, Linie 4, Linie 10 eingerichtet werden.
	160		Entfall der Haltestelle Westerndorf Schule ist fraglich	Berücksichtigung	Die Befahrung der Römerstraße wurde auf Anregung der SVR ausgelassen. Eine Anpassung der konzeptionellen Linienführung für die Linie 5 erfolgt.
	161		Vorschläge zur Fahrkartenanerkennung auch bei Linie 40 / SVR sowie die Integration von CityBon und Stadt-Land-Bus sind bei der Diskussion des Verkehrsverbundes zu kurz gekommen	Kenntnisnahme	-
	162		Hinweis das AST sich an den Tarifzonen des übrigen ÖPNV orientieren sollte und auch Anreize für regelmäßige ÖPNV Nutzer bieten sollte, fehlt. In der aktuellen Form ist das AST ein gänzlich eigenes System, das der Kunde nur schwerlich begreift	Kenntnisnahme	Im Prüfauftrag P-T1 sind ergänzende Mobilitätsangebote als Teil eines Tarifverbundes enthalten.
	163		Im Gesamtprojekt gab es leider keinen Termin, an dem sich die Verkehrsverantwortlichen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmer, unter ihrer Moderation über den Status Quo und die Entwicklungsmöglichkeiten hätten austauschen können	Kenntnisnahme	Es haben zwei Arbeitskreise stattgefunden.
	164		schärfere Formulierung gewünscht, dass Parkplätze entlang des Straßenverlaufes, Parkplätze in der Stadtmitte und zentrumsnahe kostenlose Großparkplätze wie die Loreto-Wiese generell eine Behinderung des ÖPNV darstellen	Kenntnisnahme	Kapitel 9.7 nimmt die begleitenden Maßnahmen auf. Der NVP ist kein Gesamtverkehrsplan.
	165		Es fehlt die Benennung des aggressiven Baustellenmarathons seit 10 Jahren insbesondere wegen der Fernwärme. Quasi alle ÖPNV-Trassen sind betroffen und das Ende der Baumaßnahmen ist nicht abzusehen	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.8
	166		Das im NVP vernachlässigte Angebot Stadt-Land Bus – wird vom Aufgabenträger nicht weiterentwickelt und z.B. auf den SPNV ausgedehnt.	Kenntnisnahme	-
<b>Weitere Institutionen</b>					
LAG-Mangfalltal-Inntal	167		die LAG Mangfalltal-Inntal ( <a href="http://www.lag-mangfalltal-inntal.de">www.lag-mangfalltal-inntal.de</a> ) besteht aus den 16 südlichen Landkreis-Gemeinden. Das Verkehrsproblem dort ist fast überall enorm. Aus diesem Grund scheint es wesentlich zu sein, dem ÖPNV und dem Ausbau des ÖPNV sowie integrativen Lösungen diverser Verkehrs-	Kenntnisnahme	-

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>mittel im Rahmen des ÖPNV wesentlich mehr Stellenwert einzuräumen, als es in dem Entwurf des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Rosenheim vorgesehen ist, um den MIV zu verringern und das Verkehrsaufkommen damit zu entlasten. Dies ist auch Inhalt der Lokalen Entwicklungsstrategie der LAG Mangfalltal-Inntal. Deshalb ist es möglich, mit dem Förderprogramm LEADER Konzepte für innovative Mobilitätsangebote auch finanziell zu unterstützen.</p> <p>Auch der soziale Bereich kann mit dem LEADER-Programm unterstützt werden, z.B. Untersuchungen zum Bedarf in dünner besiedelten Ortsteilen sowie zu den vorhandenen Individuallösungen, die einzelne Gemeinden oder Anbieter bereits im Portfolio haben. Auch dies fehlt mir in den aktuellen Untersuchungen.</p>		
Tourismusverband Chiemsee-Alpenland	168		<p>Man könnte den touristischen Ansatz noch auf Seite 215 einbringen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielgruppenorientiertes Marketing für Ausflugsgäste und Urlauber mit Gästekartenanerkennung, Kombitickets bzw. Online-Vouchersystem</li> <li>• Darstellung der Linienverläufe bei CAT in Print, Webseite und App.</li> </ul>	Berücksichtigung	Der Prüfauftrag P-S4 wurde ergänzt, der die Anforderungen die aus touristischer Perspektive an den ÖPNV gestellt werden zusammenfassend darstellt.
	169		Aus den Erfahrungen der Chiemsee-Ringlinie wären in jedem Ort „Haltestellenpaten“ eine Idee (wenn Planänderungen etc. dann muss das aktuell noch per Hand angebracht werden und dazu braucht es noch Zuständige)	Kenntnisnahme	Fahrgastinformationen an den Haltestellen sind prinzipiell Aufgabe der Verkehrsunternehmen
MVV	170		Vor dem Hintergrund der heutigen Eigenwirtschaftlichkeit der Busverkehre sollte in Ihren jeweiligen Nahverkehrsplan das Ziel einer Verbunderweiterung (Beitritt zum MVV) aufgenommen werden. Wenn sich Ihr Landkreis die Möglichkeit offenhalten will, im Rahmen des jetzt beginnenden Prozesses in den MVV integriert zu werden und bis dahin eigenwirtschaftliche Linianträge gestellt werden könnten, wäre es wichtig, vorher einen Textbaustein zu einer angestrebten MVV-Integration aufzunehmen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Textbaustein wurde im Kap. 9.5 ergänzt
PRO BAHN Rosenheim	171		In der Gemeinde Feldkirchen-Westerham muss der Ortsteil Höhentrain an das öffentliche Omnibusnetz angebunden werden	Kenntnisnahme	Vgl. Prüfauftrag P-W1
	172		<p>Bei den Maßnahmenvorschlägen und Forderungen zum SPNV erstaunt mich, dass die „Spange Kreuzstraße“ Eingang in den NVP gefunden hat. Dieses Konzept würde den zweigleisigen Ausbau von München Orts über Kreuzstraße bis Rosenheim (ca. 60 km) erfordern und ist angesichts der Kosten und des Realisierungszeitraums als utopisch einzustufen. Dagegen fehlt der Vorschlag für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke von Reitmehring nach Wasserburg Stadt.</p> <p>Die Formulierung „Beschleunigung und Verdichtung sowie Elektrifizierung des Filzenexpress (Verlängerung der S-Bahn München bis Wasserburg)“ lässt immerhin offen, dass dies auch Wasserburg Stadt sein könnte.</p>	Keine Berücksichtigung	Die Stadt Wasserburg am Inn hat einen Stadtratsbeschluss zur Stilllegung der Altstadtbahn gefasst. Der Aufgabenträger wirkt diesem Beschluss nicht entgegen.

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	173		Die Optimierung der Schrankenschließzeiten (vorgeschlagen für den Übergang an der Aiblinger/Haßlerstraße) sollte erweitert werden auf die gesamte Mangfalltal-Bahn von Westerham bis Rosenheim. An den meisten Bahnübergängen an dieser Strecke betragen die Wartezeiten mehrere Minuten. Technisch ist dies nicht immer zwingend, da es von manchen Fahrdienstleitern teilweise auch anders gehandhabt wird.	Berücksichtigung	-
	174		Die Integration in den MVV muss aktiv angegangen werden. Sollte das nicht zeitnah möglich sein, muss der Landkreis die Autorität über die Vergabe von Buskonzessionen zu erreichen versuchen und die Buslinien ausschreiben. Die gegenseitige Anerkennung der Fahrtausweise der einzelnen Busunternehmen hat hier absolute Priorität.	Kenntnisnahme	-
	175		Hinweis auf Schreibfehler auf S.104: Auf den Strecken München –Salzburg und Rosenheim – Holzkirchen gibt es samstags und sonntags keinen 30-Minuten-Takt.	Berücksichtigung	-

**Politik - Anträge und Stellungnahmen der politischen Fraktionen**

SPD-Fraktion Rosenheim	176	Grundsätzliches	Es ist zu wünschen, dass mit diesem Entwurf zu einem neuen Nahverkehrsplan hoffentlich nun auch in der Stadt Rosenheim der veränderten Mobilität und deren Nachfrage in der Bevölkerung Rechnung getragen wird. Grundsätzlich entsprechen einige, der vom Gutachter gemachten Vorschläge zu den Linienverläufen, Taktzeiten und besonders zur (leider noch etwas zu geringen) Ausweitung der Verkehrszeiten auch den Forderungen der SPD Stadtratsfraktion.  Auch die ersten Ansätze einer Vernetzung mit dem ÖPNV des Landkreises werden begrüßt, wenn auch die Befürchtung besteht, dass die Verbesserungen nicht weit genug gehen, um gegenüber dem motorisierten Individualverkehr schon eine echte Konkurrenz darzustellen.	Kenntnisnahme	-
	177	Maßnahmen	Die vom Gutachter empfohlenen Maßnahmen stellen für die SPD Stadtratsfraktion das Mindestpaket an Verbesserungen dar. Dies gilt nicht für die Linien 2, 3, 5, 6, 7 und 10, die ganz oder teilweise in einer Ringlinie weiter geführt werden. Da sich Ringlinien schon in der Vergangenheit als unattraktiv, weil zu lange Fahrtzeiten, erwiesen haben, sind sie durch andere Linienverläufe zu ersetzen.  Für alle anderen Linien beantragen wir die aufgeführten Maßnahmen so umzusetzen. Darüber hinaus macht der Gutachter noch weitere optionale Vorschläge. So soll die Linie 3 ab Kaltwies über die Miesbacherstrasse und Schwaig zum neuen Bahnhofpunkt am Aicherpark geführt werden. Wir stellen hiermit den Antrag, dass diese Option so umgesetzt wird.  Der Verlauf der Linie 7 sollte so gestaltet sein, dass zwar die Burgfriedstrasse mit enthalten ist; eine	Kenntnisnahme	Nach Möglichkeit sollten Ringverkehre vermieden werden, um keine Reisezeitnachteile zu generieren. Aufgrund der bestehenden räumlichen Straßenverhältnisse besteht wenig Spielraum zur Führung der Buslinien. Ringlinienverkehre bzw. Ringabschnitte sollen daher möglichst gering gehalten werden. Bei einer Fahrzeit von 15 Minuten einer Ringlinie sind die Fahrzeitnachteile noch vertretbar. Gleichwohl Ringverkehre (sofern sie nicht gegenläufig betrieben werden) zu

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			<p>Ringlinie sollte aber auch jeden Fall vermeiden werden. Für die Linie 8/9 wird die Abstimmung mit der Linie 40 grundsätzlich unterstützt.</p> <p>Dem optionalen Vorschlag, die Linienführung der Linie 10 mit der Befahrung der Unterführung wird im Gegensatz zu einem On Demand Systems der Vorzug gegeben, wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Verlängerung der Betriebszeiten (M-Ro 02) an Samstagen bis 20:00 Uhr wird als künftige Mindestanforderung gesehen und soll so auch beschlossen werden. Damit soll auch das Angebot des AST (M-Ro 03) an die geänderten Betriebszeiten angepasst werden.</p>		<p>einer ungleichen Erschließung des Bedienungsbereichs führen. Die Linienführung der Linie 5 wurde angepasst.</p> <p>In Zusammenhang mit den Ladenschließzeiten und der entsprechend sinkenden Nachfrage wird eine Bedienung an Samstagen bis 18 Uhr als Mindeststandard im Tagnetz gefordert. Eine spätere Bedienung wird über das Nachtnetz sichergestellt. Im Zuge einer Neuvergabe der Linien kann der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung ggf. eine längere Betriebszeit einfordern.</p>
	178	Prüfaufträge	<p>Der Errichtung neuer Haltestellen für das Stadtgebiet (IB-1) wird zugestimmt. Wir beantragen, diesen Prüfauftrag zu den zu beschließenden Maßnahmen hinzuzufügen.</p> <p>Grundsätzlich befürworten wir den barrierefreien Ausbau der Haltestellen, halten aber die Mindestanforderung für Stadtteile (5.000 €W/ 3 Haltestellen und 10.000 €W/ 5 Haltestellen) für eine zu starre Regelung. Hier sollte gemeinsam mit den Interessensvertretern der Menschen mit Beeinträchtigung ein Prioritätenkatalog erarbeitet werden.</p> <p>An den Verknüpfungsorten Bahnhof Rosenheim und ROB soll ein dynamisches Fahrgastsystem eingerichtet werden. Im Zuge der Digitalisierung soll auch eine mobile, über eine App abrufbare Fahrgastinformation im Echtzeitformat entwickelt werden.</p> <p>Bei der künftigen Linienausschreibungen muss die Nutzung emissionsfreier Antriebstechniken (IB 5) als Bedingung mit aufgenommen werden.</p> <p>Ein wichtiger Punkt ist auch die verzahnte Nutzung des ÖPNV in Stadt und Landkreis. Deshalb muss der Planungsvorschlag (M-V I), hinsichtlich der Abstimmung der Linien zueinander, auf jeden Fall zu den zu beschließenden Maßnahmen mitgenommen werden.</p> <p>Auch die Verbesserung der Fahrgastinformationen (FM-1) an den Haltestellen muss dringend umgesetzt werden. Die SPD Stadtratsfraktion beantragt deshalb auch diesen Vorschlag sofort umzusetzen.</p> <p>Für ein besseres Marketing fordert die SPD Stadtratsfraktion die Prüfvorschläge (FM-3 bis FM-5) zu übernehmen und die Umsetzung in Auftrag zu geben.</p> <p>Aus dem Prüfvorschlag ((FM-8 und 9) beantragen wir an dieser Stelle nochmals, dass für den gemein-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>IB-1 ist eine Maßnahme, zu prüfen ist jedoch die genau Positionierung der neuen Haltestellen.</p> <p>Bei den Mindestanforderungen handelt es sich um eine bis 2022 als Minimum umzusetzende Barrierefreiheit an Haltestellen. Die Erstellung eines Prioritätenkatalogs mit Interessenvertretern zum weiteren Ausbau von Haltestellen ist vorzunehmen (vgl. IB-2)</p> <p>DFI am ROB bereits eingerichtet.</p> <p>Maßnahmen</p>

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			samen ÖPNV Stadt und Landkreis eine App zur digitalen Fahrgastinformation in Echtzeit entwickelt wird.  Die SPD Stadtratsfraktion beantragt außerdem die Einführung eines Tarifverbundes (P-TI) mit dem Landkreis.	Kenntnisnahme  Kenntnisnahme	
Bündnis 90 Die Grünen – Kreistagsfraktion Rosenheim	179		Im Entwurf des NVP wird der bestehende SPNV zurecht als das Rückgrat des ÖPNV bezeichnet, Gleichzeitig wird jedoch das derzeitige Angebot als gegeben hingenommen. Verbesserungen, insbesondere Streckenreaktivierungen und Kapazitätserhöhungen, zusätzliche Haltestellen oder eine Erweiterung eines reinen Güter- oder Freizeitverkehrs auf einen geregelten SPNV werden nicht mit betrachtet. Auch wenn Stadt und Landkreis bzw. die RoVG hierfür nicht Aufgabenträger sind, hätten Verbesserungen unmittelbare Auswirkungen auch auf die Attraktivität des Bus-Angebotes und sind nur durch Druck örtlicher Mandatsträger zu erwirken. Zu den Aufgaben der RoVG gehört zudem u.a. (Zitat:) die "Vertretung der regionalen Interessen gegenüber der Genehmigungsbehörde für den Busverkehr (Regierung V. Oberbayern) und dem Aufgabenträger für den Schienenverkehr (Freistaat Bayern)" sowie die "Koordination des ÖPNV (BusIbahn)" (Zitat Ende).	Kenntnisnahme	In Kapitel 10.2 werden die Maßnahmenvorschläge/Forderungen an den SPNV aus Sicht der Aufgabenträger formuliert.
	180		Folgende Verbesserungen des SPNV-Angebotes sollten deshalb als Prüfaufträge in den NVP mit aufgenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines Bahnhalt punktes Stephanskirchen</li> <li>• Kapazitätserhöhung (z.B. zweigleisiger Ausbau) der Mangfallbahn sowie der S7 mit Neubau einer Spange bei Großhelfendorf (wie im Gutachten "S-Bahn 2030" der Staatsregierung bereits enthalten)</li> <li>• regelmäßiger SPNV auf der Verbindung Land1 - Rohrdorf (mit Anschluss an Rosenheim)</li> <li>• regelmäßiger SPNV auf der Verbindung Bad Endorf - Obing (mit Anschluss an Rosenheim)</li> <li>• Reaktivierung der Wasserburger Altstadtbahn als Verlängerung der Verbindung Grafing - Reitmehring</li> </ul>	Kenntnisnahme / tlw. bereitsberücksichtigt	Vgl. Kapitel 10.2 Stephanskirchen bereits berücksichtigt Der Abschnitt Rosenheim-Rohrdorf wird über den Busverkehr erschlossen. Die höhere Erschließungswirkung des Busses würde mit einer wirtschaftlichen Inbetriebnahme der Schienenstrecke eingestellt werden, daher wird die Anbindung über den Busverkehr favorisiert.  Bad Endorf – Obing wird ehrenamtlich durch eine Museumsbahn betrieben (vgl. laufende Nummer 31)  Die Stadt Wasserburg am Inn hat einen Stadtratsbeschluss zur Stilllegung der Altstadtbahnstrecke gefasst. Der Aufgabenträger wirkt diesem Beschluss nicht entgegen.
	181		Für wenig befriedigend halten wir die Einstufung weiter Teile des Landkreis-Nordens als dünn besiedeltem Verflechtungsbereich, welcher lediglich von einem Neben- und zwei Ergänzungskorridoren durchschnitten ist (der einzige kurze hier als Hauptkorridor eingestufte Bereich entspricht übrigens der Wasserburger Altstadtbahn -s.o.) Weder die Zahlen zur Wirtschaftsstruktur/Arbeitsplätze oder	Kenntnisnahme	Die Netzhierarchie sollte im Zusammenhang mit dem Bedienungsangebot betrachtet werden. Ergänzungskorridore werden mit einem Stundentakt in der Hauptverkehrszeit

Institution	lfd. Nr.	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
			der Schülerzahlen spiegeln diese Einschätzung so eindeutig wider. Die Einwohnerprognose und die zukünftige Siedlungsflächenentwicklung lassen eher einen gegenteiligen Trend erkennen.		und einem Stunden- bis Zweistundentakt in der Nebenverkehrszeit definiert. Dieses Bedienungsangebot stellt einen angemessenen Standard für den nördlichen Landkreis dar. Im Maßnahmenkonzept werden darüber hinaus weitere Maßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung formuliert.
	182		Wir halten es für erforderlich, dass auch für den Norden des Landkreises ehrgeizigere Ziele als lediglich eine "ausreichende Verkehrsbedienung" formuliert werden.	Kenntnisnahme	-
	183		Generell sollte bei der Betrachtung die bisher vorherrschende Eigenwirtschaftlichkeit des Busangebotes kritisch hinterfragt werden. Tatsächliche flächendeckende Verbesserungen des Systems sind unserer Auffassung nach nur mit gemeinwirtschaftlichen Angeboten zu erreichen.	Kenntnisnahme	-
	184		Als Ziel sollte weiterhin formuliert werden, dass die Regierung von Oberbayern nicht mehr automatisch alle Konzessionen um 10 Jahre verlängert, sondern insbesondere für die demnächst auslaufenden Konzessionen nur noch um 3 Jahre. Dadurch erhält die RoVG mehr zeitlichen Spielraum und Möglichkeiten, auf Basis vom aktuellen Nahverkehrsplan für die dort benannten Linien jeweils Ausschreibungen vorzubereiten und durchzuführen. Außerdem sollte es ein Ziel sein, die Laufzeit der Konzessionen zu synchronisieren um z.B. Linien bündeln zu können, oder die Ausschreibung gebündelt durchzuführen.	Kenntnisnahme	Ein entsprechendes Vorgehen ist avisiert
	185		Die im NVP formulierten Basismaßnahmen B-1 bis B-3 sollten mit höchster Priorität vorangetrieben werden, weil damit grundsätzlich die Attraktivität des Busfahrens gesteigert wird.	Kenntnisnahme	-
	186		Bei der Maßnahme B-3 (Anerkennung von Fahrausweisen im SPNV und ÖPNV) ist notwendig, dass der Landkreis beim Verkehrsministerium vorstellig wird, und über die BEG darauf dringt, dass sich auch der Meridian als SPNV Betreiber an der Anerkennung der Fahrkarten im Landkreis beteiligt. Spätestens bei der nächsten anstehenden Vertragsverlängerung oder Ausschreibung muss dieses Thema Bestandteil der neuen Verträge werden.	Kenntnisnahme	-
	187		Eine personelle Aufstockung bzw. Neustrukturierung der RoVG halten wir angesichts der anstehenden Aufgaben für unabdingbar. Dies sollte u.a. im Haushaltsplan 2020 und künftig berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	-

## Anlage: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen im Rahmen des NVP-Aufstellungsprozesses

Der Nahverkehrsplan ist ein Planungsinstrument der ÖPNV-Aufgabenträger, indem die Entwicklung des ÖPNVs in Stadt und Landkreis Rosenheim aus Sicht des Aufgabenträgers (RoVG) beschrieben und definiert wird.

Aufgabenstellung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist unter anderem die Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV im Allgemeinen, dazu zählt die Entlastung der Zulaufstrecken nach Rosenheim vom MIV, verbesserte Anbindung der SUR-Gemeinden sowie die Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit durch Angebotsausweitungen, Fahrgastinformationen und die Vereinheitlichung des Tarifsystems. Während des Aufstellungsprozesses wurde deutlich, dass die politische Ebene eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Systems fordert, um ein Umdenken im Mobilitätssektor zu erreichen. Die Bereitschaft für die Übernahme der anfallenden Kosten wurde bereits signalisiert. Damit wird das heutige System der eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Erbringung in Teilbereichen des Landkreises Rosenheim ggf. künftig nicht fortbestehen können. Die Verkehrsunternehmen haben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens darauf hingewiesen, dass Sie mit den beschriebenen Maßnahmen die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre (und damit ihre Existenz) gefährdet sehen.

Der nun vorliegende Entwurf stellt nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen eine sachliche und passgenaue Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in Stadt und Landkreis Rosenheim (sowie den angrenzenden Verkehrsräumen) dar.

Während der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Rosenheim wurden im Rahmen von Veranstaltungen und Gesprächsterminen zahlreiche Akteure beteiligt. Durch die umfassende Beteiligung entsteht ein transparentes Verfahren, bei dem zahlreiche Hinweise und Anregungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Entwicklungsprozess geäußert und berücksichtigt werden können. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Beteiligten Akteure sowie die Instrumente der Beteiligung.

■ **Tabelle 26: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren**

Kernteam	
<u>Mitglieder:</u> - Landkreis Rosenheim - Stadt Rosenheim - Gutachter	<u>Aufgaben:</u> regelmäßige Abstimmung der NVP-Methodik und der NVP-Inhalte auf Ebene des Aufgabenträgers
Begleitender Arbeitskreis	
<u>Mitglieder:</u>	<u>Aufgaben:</u>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- je Fraktion/Gruppe ein Vertreter Stadt und Landkreis</li> <li>- Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen</li> <li>- Verkehrsunternehmen</li> <li>- Gutachter</li> <li>- RoVG</li> </ul>	Vorstellung der relevanten Zwischenergebnisse und des Entwurfs
<b>Politische Gremien</b>	
<u>Mitglieder:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausschuss (Stadt, Landkreis) bzw. Stadtrat, Kreistag</li> <li>- Gutachter</li> <li>- RoVG</li> </ul>	<u>Aufgaben:</u> Vorstellung der relevanten Zwischenergebnisse und des Entwurfs Beschluss des NVP nach Durchführung der Anhörung
<b>Regionalkonferenzen (Gliederung in vier verkehrlich und strukturell zusammengehörende Teilräume)</b>	
<u>Mitglieder:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Rosenheim, Landkreis Rosenheim</li> <li>- Vertreter der kreisangehörigen Städte und Gemeinden</li> <li>- Gutachter</li> </ul>	<u>Aufgaben:</u> Abstimmung der Arbeitsergebnisse und der Maßnahmenplanung mit den lokalen Akteuren vor Ort
<u>SUR:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Rosenheim, Landkreis Rosenheim</li> <li>- Vertreter der SUR-Gemeinden</li> <li>- Gutachter</li> </ul>	<u>Aufgaben:</u> Abstimmung der Arbeitsergebnisse und der Maßnahmenplanung mit den lokalen Akteuren vor Ort
<b>Weitere Planungspartner</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Regierungsbehörde von Oberbayern,</u> RoVG, Gutachter</li> </ul>	<u>Aufgaben:</u> themenspezifische Abstimmung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Einzelgespräche mit</u> <u>Verkehrsunternehmen</u></li> </ul>	<u>Aufgaben:</u> themenspezifische Abstimmung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Öffentlichkeit</u></li> </ul>	<u>Aufgabe:</u> Einbringung von Anregungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>weitere Institutionen (z.B. ProBahn, ADFC,</u> <u>Leadergruppen u.w.)</u></li> </ul>	<u>Aufgabe:</u> <u>Einbringung von Anregungen</u>

Es Folgt eine detaillierte Übersicht über das Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen sowie der Städte und Gemeinden im Landkreis Rosenheim:

■ **Tabelle 27: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen**

	Wer	Wann	Was	
1	Alle Verkehrsunternehmen	Ende 2017	<b>Auftaktbefragung</b> Abfrage von Rahmenbedingungen (Fahrzeugausstattung, Nachfragedaten, Betriebsleistung, betriebliche Probleme, regelmäßige Störungen, Kapazitätsengpässe, Anregungen und Hinweise uw.)	Antwort von Margreiter, RVO, Hilger, Reiter, DBRegiobus, Steinbrecher mit wenigen Daten, Anregungen und Hinweisen (Zusammenstellung der Antworten vorhanden: Anlage 1. Nachfragedaten wurden von keinem VU übermittelt.)
2	Alle Verkehrsunternehmen und weitere Beteiligte	11.04.2018	<b>Arbeitskreis</b> Einladungstext: „[...] Informationen aus den Fraktionen/Gruppierungen in die Arbeit des Gutachterbüros einfließen zu lassen und umgekehrt den Informationsfluss vom Gutachterbüro und der RoVG zu den Fraktionen/Gruppierungen sicherzustellen.“ Vorstellung von Bestandsanalysen, Netzhierarchie (mit Bedienungsangebot), offene Diskussion (zu Rückfragen, weitere Planungen, weitere Themenfelder, Anregungen)	Vermerk: Anlage 2
3	Stadtverkehr Rosenheim	22.10.2018	<b>Einzelgespräch</b> Austausch und Abstimmung der Bestandsbewertung und eines ersten Maßnahmenvorschlags für die Stadtverkehr Rosenheim (Übersendung Unterlagen 19.10.2019, Maßnahmendiskussion vor Ort anhand von Zeichnungen)	Hinweise, Anregungen und Ideen von Herr Töppel wurden aufgenommen und weitestgehend in Bearbeitung integriert

	Wer	Wann	Was	
4	RVO, Reiter, Hollinger, Steinbrecher, Hilger, Margreiter	30.01.2019	<b>Einzelgespräch</b> Austausch und Abstimmung des Arbeitsstandes zur Maßnahmenentwicklung (Übersendung der Unterlagen 18.01.2019)	Kritik zu fehlender Nachfrageabschätzungen, Eigenwirtschaftlichkeit vs. (politisch) gewünschte Verbesserungen im ÖPNV (Lastenheft) Hinweise zu einzelnen Maßnahmen wurden aufgenommen
5	RVO und Reiter	20.02.2019	<b>Einzelgespräch</b> Austausch und Abstimmung des Arbeitsstandes zur Maßnahmenentwicklung	-
6	Stadtverkehr Rosenheim	08.04.2019	<b>Einzelgespräch</b> Austausch und Abstimmung zu Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmenvorschläge (Übersendung Unterlagen 11.03.2019)	Hinweise, Anregungen und Ideen von Herr Töppel wurden aufgenommen und in weitere Bearbeitung integriert
7	Alle Verkehrsunternehmen und weitere Beteiligte	08.04.2019	<b>Arbeitskreis Nr. 2</b> Vorstellung von Analysen, Anforderungsprofil (Auszüge) sowie der Rahmenkonzeption für Stadt und Landkreis Rosenheim mit ausgewählten Beispielen für Maßnahmen	-
8	Hollinger	08.04.2019	<b>Einzelgespräch</b> Austausch und Abstimmung des Arbeitsstandes zur Maßnahmenentwicklung	-
9	Alle Verkehrsunternehmen	Sommer 2019	<b>Anhörungsverfahren</b> Übersendung des NVP-Entwurfs mit Bitte um Stellungnahme	-

Vor- und nach den Terminen sowie zwischendurch fand ein Austausch zu den vorgesehenen Maßnahmen für Stadt und Landkreis Rosenheim statt. Die Übersendung von Maßnahmenideen konnten so durch die Verkehrsunternehmen kommentiert werden und Anregungen in den weiteren NVP-Prozess aufgenommen werden.

Darüber hinaus waren einige Verkehrsunternehmen während Vorstellungen zum Nahverkehrsplan in den Kreisgremien als Gäste anwesend und haben sich aktiv über den Verfahrensstand des NVP informiert.

■ **Tabelle 28: Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren Städte und Gemeinden**

	Wer	Wann	Was	
1	Alle Städte und Gemeinden des Landkreises	Ende 2017	<b>Auftaktbefragung</b> Abfrage von Rahmenbedingungen (Einwohnerentwicklung, relevante Ziele, Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, Planungen, Stärken und Schwächen im ÖPNV, Dauerbrenner)	Rückmeldung von 41 Städten und Gemeinden
2	Alle Städte und Gemeinden	10.2018	<b>Regionalkonferenzen</b> Vorstellung von Bestandsanalysen, Netzhierarchie (mit Bedienungsangebot), Ziele, Anforderungsprofil und Maßnahmenentwicklung; offene Diskussion (zu Rückfragen, weitere Planungen, weitere Themenfelder, Anregungen)	Nord Ost Süd West
3	SUR-Gemeinden	20.02.2019	<b>SUR</b> Austausch und Abstimmung Maßnahmenvorschläge	-
4	Städte und Gemeinden Nordlandkreis		<b>Nord-Landkreis</b> Austausch und Abstimmung des Arbeitsstandes zur Maßnahmenentwicklung	-
5	Stadt Rosenheim	05.11.2018	<b>Workshop</b> Abstimmung von Zielen und Maßnahmen	-
6	Alle Städte und Gemeinden	Sommer 2019	<b>Anhörungsverfahren</b> Übersendung des NVP-Entwurfs mit Bitte um Stellungnahme	Stellungnahmen von 17 Städten/Gemeinden

## Zusammenfassung aus der städtischen Sondersitzung des Verkehrsausschusses am 24.10.2019

	Beschlusslage:	Bemerkung:
Allgemein:	Aus der Mitte des Gremiums wird Kritik an der Formulierung geäußert, dass im Kapitel 9.5 des Berichtsentwurfs ein Textbaustein eingefügt wurde, der eine MVV-Integration für Rosenheim anstrebt. Im Entwurf soll klargestellt werden, dass eine <u>mögliche</u> Aufnahme in den MVV untersucht werden soll.	Die Ergänzungen im Kap. 9.5 („Verbund und Tarif“) sind im Nachgang zu dieser Tabelle dargestellt.
	Im Nahverkehrsplan soll eine Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen für die Umsetzung aufgenommen werden.	Es wird ein zusätzliches Kapitel „Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen“ (Kap. 10.10) im NVP aufgenommen. Der Wortlaut des Kapitels ist im Nachgang zu dieser Tabelle dargestellt.
Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 13.05.2019 (Beschlusslage)	1. Zum dauerhaften Erhalt der Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird der prognostizierte Bevölkerungszuwachs als Maßstab für den Ausbau und Erweiterung des ÖPNVs als Forderung herangezogen. Anzustreben ist eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr.	Entsprechende Formulierungen finden sich im Kapitel 7.2.1 (1.) - Seite 72  Die Abbildung 26 (Seite 70) zeigt eine Entwicklung <u>ohne</u> die später abgeleiteten Maßnahmen auf. Die Maßnahmen werden dazu führen, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr sich besser darstellt.
	2. Die Schaffung eines Rosenheimer Verkehrsverbundes mit einem einheitlichen Erscheinungsbild und mit einem einheitlichen Tarif- und Fahrkartensystem wird festgeschrieben.	siehe hierzu Kapitel 8.11 (City-Bon) – Seite 127-129, Kapitel 9.5 Verbund und Tarif (siehe oben 1. Zeile „Allgemein“), Maßnahme B-3 (Seite 143-144)
	3. Um Anpassungen am ÖPNV schneller und umfassender durchsetzen zu können, ist die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten einzuleiten	Siehe Kapitel 10.9 Linienbündelung (Seite 231)
	4. Ein durchgängiges Wochenendangebot des ÖPNV ist zu erstellen, das AST kann nur als Ergänzung, nicht als Grundversorgung eingesetzt werden.	In einem ersten Schritt und in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen wurde für die Stadt Rosenheim bisher ein zeitlich erweitertes Angebot am Samstag vorgesehen. Das AST-Angebot wird aktuell für den

	Beschlusslage:	Bemerkung:
		Sonntag als passendes Angebot erachtet (vgl. Kapitel 8.3 – Seite 104)
	5. Der Fahrzeugbestand der am ÖPNV von Stadt und Landkreis Rosenheim beteiligten Unternehmen wird Zug um Zug durch luftschadstoffarme (CNG) Fahrzeuge erneuert. Eine schadstofffreie Fahrzeugflotte ist langfristig anzustreben.	vgl. Maßnahme IB-5 (Seite 216)
	6. Ein Qualitätsmanagement erfasst Kundenwünsche und Kundenzufriedenheit, erstellt jährlich einen Bericht darüber und stellt Verbesserungsmaßnahmen den politischen Entscheidungsträgern von Stadt und Landkreis vor.	vgl. Kapitel 10.9 Qualitätsmanagement (Seite 232)  Ergänzung gemäß Synopse: Im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verkehre so von Seite des Aufgabenträgers nicht umsetzbar. Müsste von Seite der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Aspekt bekommt größere Bedeutung sobald Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden und der Aufgabenträger die bestellte Qualität überprüfen möchte.
	Ursprünglich Nr. 6 des Antrags Bündnis 90/Die Grünen: Die Barrierefreiheit der Infrastruktur des ÖPNV ist bis 2030 zu erreichen. <i>Anmerkung: In der Sitzung erfolgte Hinweis, dass dies bereits im Entwurf eingearbeitet wurde.</i>	der Nahverkehrsplan kommt seiner Planungsfunktion gemäß § 8 Abs. 3 PBefG nach. Siehe Kapitel 4.6 ff. (Seite 26 ff), 7.1 (Seite 71), 7.3 (Seite 74), 7.12ff. – Seite 87 ff (7.12.2 Ausnahmen – Seite 90), 7.13 (Seite 92), 7.14 (Seite 94), 8.6 (Seite 117), 8.10 (Seite 125), 8.13 ff. (Seite 113 ff) sowie in verschiedenen Maßnahmen, in denen eine Umsetzungspriorisierung vorgenommen wird.
Antrag SPD-Stadtratsfraktion vom 09.09.2019	Beschlusslage: Es besteht Einverständnis, dass die in der Sachverhaltsdarstellung unter 2. und 3. genannten Punkte – ausgenommen Punkt 3.4. – bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus dem Nahverkehrsplan geprüft werden sollen.  Die Punkte sind im nachfolgenden wie folgt aufgeführt:	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge  Grundsätzliche Anmerkung: Alle Maßnahmen und Prüfaufträge sind im Rahmen der konkreten Umsetzung noch in Abstimmung mit den jeweiligen Beteiligten (z. B. Verkehrsunternehmen hinsichtlich betrieblicher Aspekte, Straßenbaulastträgern hinsichtlich Befahrungsmöglichkeiten

	<b>Beschlusslage:</b>	<b>Bemerkung:</b>
		oder Einrichtung / Verlegung von konkreten Haltestellenstandorten und deren Ausstattungen, Behindertenvertreter hinsichtlich Erlangung der Barrierefreiheit) im Detail zu prüfen.
	<p>2. Maßnahmen:</p> <p>2.1. Die vom Gutachter empfohlenen Maßnahmen stellen für die SPD-Stadtratsfraktion das Mindestpaket an Verbesserungen dar. Dies gilt nicht für die Linien 2 / 3 / 5 / 6 / 7 und 10 <i>sowie</i> 12, die ganz oder teilweise in einer Ringlinie weiter geführt werden. Da sich Ringlinien schon in der Vergangenheit als unattraktiv - weil zu lange Fahrzeiten - erwiesen haben, sind sie durch andere Linienvläufe zu ersetzen.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge</p> <p>Nach Möglichkeit sollten Ringverkehre vermieden werden, um keine Reisezeitnachteile zu generieren. Aufgrund der bestehenden räumlichen Straßenverhältnisse besteht wenig Spielraum zur Führung der Buslinien. Ringlinienverkehre bzw. Ringabschnitte sollen daher möglichst geringgehalten werden. Bei einer Fahrzeit von 15 Minuten einer Ringlinie sind die Fahrzeitnachteile noch vertretbar, gleichwohl Ringverkehre (sofern sie nicht gegenläufig betrieben werden) zu einer ungleichen Erschließung des Bedienungsgebiets führen. Die Linienvführung der Linie 5 wurde angepasst.</p>
	<p>2.2. Für alle anderen Linien beantragt die SPD-Stadtratsfraktion die aufgeführten Maßnahmen so umzusetzen.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)</p>
	<p>2.3. Darüber hinaus macht der Gutachter noch weitere Vorschläge: Die Linie 3 soll ab Kaltwies über die Miesbacher Straße und Schwaig zum neuen Bahnhofpunkt am Aicherpark geführt werden. Die SPD-Stadtratsfraktion stellt hiermit den Antrag, dass diese Option so umgesetzt wird.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)</p>
	<p>2.4. Der Verlauf der Linie 7 sollte so gestaltet sein, dass zwar die Burgfriedstraße mit enthalten ist; eine Ringlinie sollte aber auch jeden Fall vermieden werden.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)</p>

	<b>Beschlusslage:</b>	<b>Bemerkung:</b>
	2.5. Für die Linie 8/9 wird die Abstimmung mit der Linie 40 grundsätzlich unterstützt.	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge
	2.6. Dem optionalen Vorschlag, die Linienführung der Linie 10 mit der Befahrung der Unterführung wird im Gegensatz zu einem On Demand Systems der Vorzug gegeben, wird nicht gefolgt.	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge – On-Demand-Verkehr soll geprüft werden
	2.7. Eine Verlängerung der Betriebszeiten (M-Ro 02) an Samstagen bis 20:00 Uhr wird als künftige Mindestanforderung gesehen und soll so auch beschlossen werden. Damit soll auch das Angebot des AST (M-Ro 03) an die geänderten Betriebszeiten angepasst werden.	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge  In einem ersten Schritt und in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen wurde für die Stadt Rosenheim bisher ein zeitlich erweitertes Angebot am Samstag vorgesehen (18.00 Uhr). Das AST-Angebot wird aktuell für den Sonntag als passendes Angebot erachtet (vgl. Kapitel 8.3)
	3. Prüfaufträge: 3.1. Die Errichtung neuer Haltestellen für das Stadtgebiet (IB-1) wird zugestimmt. Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt, diesen Prüfauftrag zu den zu beschließenden Maßnahmen hinzuzufügen.	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)
	3.2. Grundsätzlich befürwortet die SPD-Stadtratsfraktion den barrierefreien Ausbau der Haltestellen, hält aber die Mindestanforderung für Stadtteile (5.000 EW / 3 Haltestellen und 10.000 EW / 5 Haltestellen) für eine zu starre Regelung. Hier sollte gemeinsam mit den Interessensvertretern der Menschen mit Beeinträchtigungen ein Prioritätenkatalog erarbeitet werden.	Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmenvorschläge  Anmerkung: so in IB-2 (Seite 213) zu verstehen, deshalb der Zusatz „mindestens“. Der Prioritätenkatalog (-liste) ist ebenfalls in IB-2 aufgeführt, die Beteiligung der Interessenvertreter ist unter Beteiligte festgeschrieben
	3.3. An den Verknüpfungsorten Bahnhof Rosenheim und ROB soll ein dynamisches Fahrgastsystem eingerichtet werden. Im Zuge der Digitalisierung soll auch eine mobile, über eine App abrufbare Fahrgastinformation im Echtzeitformat entwickelt werden.	DFI: siehe 8.9 (Bestand – Seite 125) sowie Maßnahmen IB-3 (Seite 214) und FM-1 (Seite 219)  App: siehe FM-9 (Seite 226)

	<b>Beschlusslage:</b>	<b>Bemerkung:</b>
	<p>3.4. Bei der künftigen Linienausschreibung muss die Nutzung emissionsfreier Antriebstechniken (IB 5) als Bedingung mit aufgenommen werden.</p> <p><i>Anmerkung: Aus Gründen der Vollständigkeit vermerkt.</i></p>	
	<p>3.5. Ein wichtiger Punkt ist auch die verzahnte Nutzung des ÖPNV in Stadt und Landkreis. Deshalb muss der Planungsvorschlag (M-V 1), hinsichtlich der Abstimmung der Linien zueinander, auf jeden Fall zu den beschließenden Maßnahmen mitgenommen werden.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)</p>
	<p>3.6. Auch die Verbesserung der Fahrgastinformation (FM-1) an den Haltestellen muss dringend umgesetzt werden. Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt deshalb auch diesen Vorschlag sofort umzusetzen.</p>	<p>Prüfung bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmvorschläge (siehe oben, grundsätzliche Anmerkung)</p>

## Vorschlag für die Ergänzung im Kap. 9.5 („Verbund und Tarif“):

### 9.5 Verbund und Tarif

#### *Bereits im Entwurf enthalten:*

Ein bedeutendes Handlungsfeld für den Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim besteht in der Entwicklung eines einheitlichen Tarifsystems, bei dem alle Verkehrsmittel integriert sind. Dadurch werden für die Nutzer des ÖPNV nicht nur Barrieren abgebaut und der ÖPNV dadurch deutlich attraktiviert, sondern in Summe vermutlich auch günstigere Fahrpreise möglich gemacht.

#### *Ergänzung:*

Landkreis und Stadt Rosenheim haben mit dem Beschluss, an der Grundlagenstudie zum Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mitzuwirken, ihre Absicht erklärt, ein einheitliches Tarifsystem einzuführen und dadurch eine deutliche Attraktivitätssteigerung im ÖPNV herbeizuführen. Die möglichen Auswirkungen eines Beitritts zum MVV werden in der Grundlagenstudie erarbeitet.

Gründe für einen Beitritt sind die intensiven verkehrlichen Verflechtungen von Stadt und Landkreis mit dem Ballungsraum München sowie dem Verbundgebiet des MVV (insbesondere vor dem Hintergrund des möglichen Beitritts weiterer Landkreise zum MVV (bspw. Landkreis Miesbach oder Landkreis Mühldorf). Daher ist es erforderlich Zugangshindernisse zum ÖPNV für die Fahrgäste abzubauen z. B. durch einen einheitlichen Verbundtarif und insbesondere Pendlern, dem Ausflugsverkehr und anderen überregionalen Verkehren eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten. Nach etwaigem Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wären sukzessive die im MVV definierten Qualitätsstandards für Busse, Haltestellen und Fahrpersonal bei den Regionalbuslinien anzuwenden. Der Busverkehr kann und wird durch die Vorgabe und Anwendung der MVV-Qualitätsstandards auf ein höheres Niveau gehoben. Insbesondere durch ein verbessertes Bedienungsangebot und ausgeweiteten Bedienungszeiträume sowie einer optimierten Bus-Schiene-Verknüpfung langfristig die Ziele im Bereich Mobilität und Verkehr, wie sie hier im Kapitel 2 dargestellt wurden, erreicht werden. Mit den Maßnahmen wie sie hier im Nahverkehrsplan gemäß Kapitel 10 ff. beschrieben sind, werden erste Schritte einer entsprechenden Weiterentwicklung und Verbesserung der Qualitäten im ÖPNV initiiert.

Die perspektivische Integration des ÖPNV in Stadt und Landkreis Rosenheim in den MVV-Gemeinschaftstarif würde dazu führen, dass die heute fast ausschließlich eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehre zukünftig zuschussbedürftig sein werden. Die Finanzierung muss dabei durch den Aufgabenträger erfolgen. Damit der Aufgabenträger die Möglichkeit hat, diese Verkehre ab Verbundintegration sinnvoll auszugestalten, ist die Ausschreibung der Leistungen (und kein Erlass einer allgemeinen Vorschrift) vorzusehen. Diese Gestaltungsmöglichkeit besteht nur, wenn keine eigenwirtschaftlich genehmigten Verkehre dem entgegenstehen. Daher sollen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge mit Unternahmerstarif nur noch für eine Laufzeit bis zum Zeitpunkt des Beitritts von Stadt und Landkreis Rosenheim zu einem Verbund genehmigt werden.

## Vorschlag für die Aufnahme des zusätzlichen Kapitels zur Priorisierung (neues Kap. 10.10):

### 10.10 Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen

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

Als maßgebliche Umsetzungsschritte gelten die Basismaßnahmen (siehe Kapitel 10.110.1). Erst durch eine erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen werden für viele Buslinien Rahmenbedingungen geschaffen, die einen verbesserten ÖPNV sowohl in der Stadt Rosenheim wie auch im Landkreis ermöglichen.

Die Priorität bei der Umsetzung der Angebotsmaßnahmen liegt in der Schaffung eines verlässlichen Hauptnetzes, welches von Montag bis Freitag mindestens in der Hauptverkehrszeit eine stündliche Verbindung zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen (u.a. Ober- und Mittelzentren, zentrale Verkehrserzeuger) im Landkreis Rosenheim herstellt. Zu diesen Achsen zählen neben den SPNV-Strecken auch die Umsetzung der Maßnahmen N1/06, 03, S3, S4, W1/S1, W2/S2, M4, M5, N2, N5/05, 01. Auch die Bedienung am Wochenende auf den wichtigen Achsen ist für eine MIV-Alternative von Bedeutung.

Die Maßnahmen im Bereich des untergeordneten Netzes sind jedoch im Rahmen auslaufender Konzessionen ebenfalls rechtzeitig in Umsetzung zu bringen.

In der Stadt Rosenheim besteht die zentrale Aufgabe in der betrieblichen Stabilisierung und Beschleunigung des Busverkehrs durch infrastrukturelle Maßnahmen, die einen weitestgehend störungsfreien Betrieb des Stadtverkehrs (wie auch der betroffenen Regionallinien auf gleichem Bedienungskorridor) ermöglichen. Hiervon profitieren sowohl die Fahrgäste als auch das Verkehrsunternehmen, da hierdurch eine wirtschaftlichere Ausgestaltung der Fahrzeugumläufe und des Personaleinsatzes ermöglicht wird.

Restriktionen im Bereich des MIV (z.B. Parkraumbewirtschaftung oder gezielte Halteverbote für eine verbesserte Busergonomische Befahrung des Straßennetzes) erhöhen die Attraktivität des Busverkehrs.

Die Maßnahmen zu den einzelnen Linien im Stadtverkehr Rosenheim bedingen sich in der Regel und werden daher nicht untereinander priorisiert. Die Ausweitung des Bedienungszeitraums des Tagverkehrs bis ca. 18:00 Uhr am Samstag ist unabhängig von Linienwegsänderungen durch das Maßnahmenkonzept bzw. Siedlungsentwicklungen auch im Bestandsnetz umsetzbar.

Sowohl die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit sowie die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und Aktivitäten im Marketing und Mobilitätsmanagement sind Aufgaben die im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans stetige Begleiter in Stadt und Landkreis Rosenheim sein werden.

Die Umsetzung der linienbezogenen Maßnahmen (Handlungsfeld Netz und Fahrplan) steht i.d.R. in Zusammenhang mit der Neuvergabe von Linienkonzessionen/Linienbündeln. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie

umgesetzt werden. Bei eigenwirtschaftlich konzessionierten Linien soll bei längerfristig konzessionierten Genehmigungen eine Abstimmung der Maßnahmen zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde geklärt werden.

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungs-beteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) sowie durch den Beschluss der RoVG als für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger.