

Übergeordnetes ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen

Schlussbericht

März 2020



Auftraggeber:
**Bayerische
Eisenbahngesellschaft mbH**

Boschetsrieder Straße 69
81379 München

www.bahnland-bayern.de

Landkreis Regen

Poschetsrieder Straße 16
94209 Regen

www.landkreis-regen.de

Auftragnehmer:
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**

Standort Dresden

Könneritzstraße 31
01067 Dresden
Tel.: +49 .351 .4 82 31-00
Fax: +49 .351 .4 82 31-09
E-Mail: dresden@vcdb.de

**Sie finden uns auch in Berlin
und Magdeburg.**

www.vcdb.de

Ansprechpartner:
Michael Schütze
E-Mail: m.schuetze@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	9
2	Grundlagenermittlung und Analyse	11
2.1	Rahmendokumente	11
2.1.1	Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen (1995)	11
2.1.2	ÖPNV-Struktur- und Potentialanalyse Bayerischer Wald / Böhmerwald 2020	11
2.1.3	Mobilitätskonzept für den Landkreis Regen	13
2.1.4	Kleinräumige Bevölkerungsprognose im Landkreis Regen	13
2.1.5	Bewerbung zum Fahrtziel-Natur-Award 2016	14
2.2	Bevölkerungsstruktur	16
2.2.1	Einwohner	16
2.2.2	Schulstandorte	17
2.2.3	Berufspendler	18
2.2.4	Tourismusverkehr	20
2.3	Netzbefahrung	21
2.4	Expertengespräche	22
2.5	Bürgerbeteiligung	24
2.6	ÖPNV-Angebot	25
2.6.1	Angebotskomponenten	25
2.6.2	Verknüpfungspunkte	26
2.6.3	Erschließung	36
2.6.4	Bedienung	40
2.6.5	Erreichbarkeit	43

Inhaltsverzeichnis

2.7	Tarife	44
2.8	ÖPNV-Nachfrage	47
2.8.1	Waldbahn.....	47
2.8.2	Rufbus.....	50
2.9	Analyseprofile.....	53
2.9.1	Schienenverkehr.....	53
2.9.2	Busverkehr	54
2.9.3	Verknüpfung mit MIV, Rad- und Fußverkehr.....	54
3	Maßnahmenkonzept und -bewertung	56
3.1	Maßnahmenbewertung	57
3.2	Aufbau Maßnahmenblatt	58
3.3	Ergänzende Informationen zu Maßnahme 16 (WBA 4).....	59
3.4	Weitere Projektergebnisse.....	61
3.4.1	Streckenbeschleunigung Gotteszell-Deggendorf.....	61
3.4.2	Streckenbeschleunigung Zwiesel - Grafenau	62
3.4.3	Anschlussgewährleistung zwischen Waldbahn (WBA 1) und Stadtbus Deggendorf.....	62
4	Weiteres Vorgehen.....	64
4.1	Vorbereitende Schritte.....	64
4.2	Maßnahmenpriorisierung	64
4.3	Maßnahmenevaluation	65
5	Resümee	66
	Anhangsverzeichnis	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1:	Einwohnerverteilung 2017	17
Abbildung 2.2:	Einpendler Stadt Regen	19
Abbildung 2.3:	Ansichten Bahnhof und ZOB Regen	27
Abbildung 2.4:	Taktuhr Bahnhof und ZOB Regen	28
Abbildung 2.5:	Ansichten Bahnhof und ZOB Zwiesel	29
Abbildung 2.6:	Taktuhr Bahnhof und ZOB Zwiesel.....	30
Abbildung 2.7:	Ansichten Bahnhof und ZOB Viechtach	31
Abbildung 2.8:	Taktuhr Bahnhof und ZOB Viechtach	32
Abbildung 2.9:	Taktuhr Bahnhof und ZOB Bodenmais.....	33
Abbildung 2.10:	Ansichten Bahnhof und ZOB Gotteszell	34
Abbildung 2.11:	Taktuhr Bahnhof und Bushaltestelle Gotteszell	35
Abbildung 2.12:	Taktuhr Bahnhof und Bushaltestelle Bayerisch Eisenstein.....	36
Abbildung 2.13:	Erschließung Regen	37
Abbildung 2.14:	Erschließung Zwiesel.....	38
Abbildung 2.15:	Erschließung Viechtach	39
Abbildung 2.16:	Erschließung Bischofsmais	40
Abbildung 2.17:	Bedienungsqualität 8:00-11:00 Uhr.....	41
Abbildung 2.18:	Bedienungsqualität 12:00-15:00 Uhr.....	42
Abbildung 2.19:	Bedienungsqualität 18:00-21:00 Uhr.....	42
Abbildung 2.20:	Erreichbarkeit Bahnhof Viechtach	44
Abbildung 2.21:	Wabenplan Landkreis Regen	45
Abbildung 2.22:	Überblick Tarife	46
Abbildung 2.23:	Tagesgang im Waldbahn-Netz.....	48
Abbildung 2.24:	Durchschnittliche Besetzung je Strecken-km und Linie.....	48
Abbildung 2.25:	Nachfrageentwicklung gesamtes Waldbahn-Netz.....	49
Abbildung 2.26:	Nachfrageentwicklung Waldbahn-Netz im Landkreis Regen	50
Abbildung 2.27:	Haltestellenfeine Nachfrageentwicklung WBA 4.....	50
Abbildung 2.28:	Nachfrage Rufbuslinien	51
Abbildung 2.29:	Besetzungszahlen Rufbus.....	51
Abbildung 2.30:	Jahresgang Rufbus	53
Abbildung 3.1:	Überblick der Maßnahmen	57

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.2:	Aufbau Maßnahmenblatt	59
Abbildung 3.3:	WBA 4: derzeitige Zielsetzung	60
Abbildung 3.4:	WBA 4: Nachfragefortschreibung ohne Maßnahmen	61

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1:	Pendlerbeziehungen ohne Mittelzentren.....	20
Tabelle 2.2:	Die Top 15 der Rufbus-Relationen.....	52

Abkürzungsverzeichnis

BEG	...	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Go-Vit e. V.	...	Vereins zur Förderung der Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach
GUTi	...	Gästeservice Umwelt-Ticket
ILE-		
Bayerwald	...	Integrierte Ländliche Entwicklung
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	...	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	...	Öffentlicher Verkehr
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
RBO	...	Regionalbus Ostbayern GmbH
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
WBA 1	...	Waldbahnlinie 1 (bzw. RB 35): Plattling – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein
WBA 2	...	Waldbahnlinie 2 (bzw. RB 36): Zwiesel – Bodenmais
WBA 3	...	Waldbahnlinie 3 (bzw. RB 37): Zwiesel – Grafenau
WBA 4	...	Waldbahnlinie 4 (bzw. RB 38): Gotteszell – Viechtach
ZOB	...	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Aufgabenstellung

Eines der landschaftlich reizvollsten Eisenbahnnetze in Deutschland ist das der Waldbahn im Bayerischen Wald. Erst im Jahr 2016 wurde auf der Strecke Gotteszell-Viechtach mit der Linie WBA 4 eine wichtige Ergänzung des Netzes eingeführt. Durch den allerdings rückwärtigen Trend der Nachfrageentwicklung im Streckennetz der Waldbahn sehen sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und der Landkreis Regen mit der Ursachenanalyse und Maßnahmenentwicklung zur Trendumkehr konfrontiert. Insbesondere stellt sich die Frage nach der zukünftigen Ausrichtung und Strukturierung des ÖPNV als Ganzes, weswegen sich – neben der Betrachtung aller Eisenbahnstrecken im Landkreis Regen – außerdem sämtliche Buslinien des Landkreises (inkl. ein- und ausbrechender Linien) sowie grenzüberschreitende Verkehre zur Untersuchung aufdrängen.

Um der thematischen Breite des Problems gerecht zu werden, umfasst die Aufgabenstellung daher folgende Teile:

- ▶ **Potenzialanalyse** aller Verkehrsträger, insb. SPNV und ÖSPV
- ▶ **Maßnahmenentwicklung/Innovation** in den Bereichen
 - ▶▶ **ÖPNV-Angebotsplanung** und
 - ▶▶ **Nahverkehrsplanung** unter Berücksichtigung der
 - ▶▶ Entwicklung von **Nahverkehrsstandards** sowie
 - ▶▶ Grundlagenarbeit zur Entwicklung eines **Verkehrsverbundes**¹

Mögliche Ansatzpunkte stellen dabei u. a. die Siedlungsstruktur, Wirtschaft (bzw. Berufspendler), Tourismus, Vertriebs- und Marketingkanäle sowie deren Verknüpfungsmöglichkeiten untereinander dar.

Im Ergebnis soll ein Konzept vorliegen, welches einen Katalog einzeln und integrativ wirkender Maßnahmen zu diesen Themen enthält. Ziel ist eine deutliche Attraktivierung des ÖPNV durch Berücksichtigung der Beson-

¹ Die Verbundthematik wurde bereits im Zwischenbericht zum Probetrieb der WBA 4 an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom Mai 2018 sowie 2019 im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Gutachtens durch den Landkreis Regen angeregt.

Aufgabenstellung

derheiten des Landkreises Regen, ohne dabei das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu vernachlässigen.

2 Grundlagenermittlung und Analyse

2.1 Rahmendokumente

Die folgenden Abschnitte stellen im Überblick die als Grundlagen für das Gutachten vorliegenden Untersuchungen und Dokumente vor.²

2.1.1 Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen (1995)

Vor dem Hintergrund rechtlicher Novellierungen zur Regionalisierung des ÖPNV ab 1996 wurden für den Landkreis Regen Untersuchungen zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Im Ergebnis wurden Handlungsempfehlungen insbesondere zur Umsetzung von Marketingmaßnahmen, zur Verbesserung der Kooperation der Beteiligten und zur Entwicklung flexibler und bedarfsgerechter Angebotsformen aufgezeigt. In einer dazugehörigen „Sonderuntersuchung Arber“ wurden weitere Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems unterbreitet.

Die in den aufgeführten Dokumenten enthaltenen Inhalte bilden aufgrund ihres Herausgabezeitpunktes allerdings keine Grundlage für die vorliegende Untersuchung.

2.1.2 ÖPNV-Struktur- und Potentialanalyse Bayerischer Wald / Böhmerwald 2020³

Die Zielsetzung der Studie bestand darin, für das Gebiet Bayerischer Wald / Böhmerwald (Landkreise Freyung-Grafenau, Regen Passau, Stadt Passau, tschechische Kreise Klatovy, Prachatice und Český Krumlov) die Grundlage für den Aufbau eines grenzüberschreitenden sowie bedarfs- und nachfragegerechten ÖPNV-Netzes zu entwickeln, das alle relevanten

² Weitere, im Rahmen der Projektbearbeitung zusammengestellte Informationen werden in den Abschnitten 2.2 ff. vorgestellt.

³ [Quelle](#) | gevas humberg & partner im Auftrag der EUREGIO Bayerischer Wald – Böhmerwald – Unterer Inn: ÖPNV-Struktur- und Potentialanalyse Bayerischer Wald/ Böhmerwald 2020, 2010

Grundlagenermittlung und Analyse

Fahrtzwecke einbezieht. Die Basis hierfür bildete die Bevölkerungsprognose 2020.

Nachfolgend ist der Umsetzungsstand der darin enthaltenen Maßnahmevorschläge zusammengestellt:

Leistungsangebot ÖPNV/SPNV:

- ▶ Verlängerung der Direktzüge von Plattling über Bayerisch Eisenstein über Spicak hinaus bis Klatovy
Stand 2019: Durchbindung bis Ende 2020 mit einem Fahrtenpaar an Wochentagen und drei Fahrtenpaaren am Wochenende geplant
- ▶ Verringerung der Umsteigezeiten in Bayerisch Eisenstein
Stand Dezember 2019: umgesetzt, in der Regel vier Minuten Umsteigezeit
- ▶ Einführung einer Nationalpark-Ringlinie als Direktverbindung Bayerischer Wald - Nationalpark Sumava (Böhmerwald)
Stand 2019: nicht umgesetzt⁴

Flankierende Maßnahmen:

- ▶ gemeinsames Nationalparkticket mit Geltungsbereich im Umfeld des Nationalparks
Stand 2019: grüne Busse sind nicht im Bayerwald-Ticket oder GUTi-Tarif enthalten; deutsche Übersetzung des Fahrplans der grünen Busse fehlt⁵
- ▶ Optimierung von Umsteigeverbindungen durch Information und Anschluss-Sicherung im Rahmen eines Verkehrsmanagementmodells
Stand 2019: nicht umgesetzt
- ▶ Einrichtung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems (DFI) an wichtigen Umsteige Haltestellen im Untersuchungsgebiet
Stand 2019: nicht umgesetzt

Maßnahmen zur indirekten Attraktivitätsförderung des ÖPNV-Angebotes:

- ▶ dynamisches Parkleitsystem mit Integration von ÖPNV-Informationen
Stand 2019: nicht umgesetzt

⁴ Keine Umsetzung aufgrund der langen Routenführung und der ablehnenden Haltung der beiden Nationalparke zu einer Grenzöffnung für den Linienverkehr

⁵ In den Jahren 2011 bis 2013 gab es eine deutsche Version der Sumava-Fahrpläne (Interregprojekt) sowie ein Sumava-Tagesticket.

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Anforderungsmöglichkeiten flexibler und nachfrageorientierter Bedienungsweisen im ÖPNV an den Informationsparkplätzen
Stand 2019: nicht umgesetzt

2.1.3 Mobilitätskonzept für den Landkreis Regen⁶

Im Mobilitätskonzept für den Landkreis Regen wurden Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung erarbeitet. Das darin entwickelte Rufbus-Konzept wurde im Jahr 2016 mit folgenden Eigenschaften umgesetzt.

- ▶ Die Rufbus-Linien sind durch 82XXer Liniennummern gekennzeichnet und setzen auf den regulären 4000er- bis 7000er-Linien auf.
- ▶ Die Rufbusse verkehren überwiegend in den Bedienungs- und Erschließungslücken des regulären Angebots.
- ▶ Das Rufbussystem ist weitgehend auf das zum Erarbeitungszeitpunkt existierende SPNV-Angebot angepasst und abgestimmt.
- ▶ Die Anschlussverbesserungen im bestehenden ÖPNV wurden nicht betrachtet
- ▶ Das begleitende Mobilitätsmarketing-Konzept konzentriert sich ausschließlich auf Rufbusangebot.

2.1.4 Kleinräumige Bevölkerungsprognose im Landkreis Regen⁷

Die Ergebnisse der Studie beziehen sich i. d. R. auf das Jahr 2012 als Abprungbasis. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung lagen jedoch bereits die offiziellen Bevölkerungszahlen für 2017 vor, auf dessen Basis die für 2025 und 2035 prognostizierten Änderungen dargestellt werden. Aufgrund des Zeitpunktes der Bevölkerungsprognose sei außerdem angemerkt, dass das Eintreffen der Aussagen der Bevölkerungsprognose zwischenzeitlich nicht mehr im vollen Umfang zu erwarten ist.

Die Bevölkerungsprognose weist für den Landkreis Regen im Vergleich zu 2017 (77.489 Einwohner⁸) für das Jahr 2025 eine geringfügige Abnahme der Einwohnerzahl um -1,7% auf 76.200 Einwohner auf. Die Ursache hierfür bildet die zunehmende Alterung der Bevölkerung, welche nahezu alle Kommunen des Landkreises betrifft. Die größten zahlenmäßigen Rück-

⁶ Quelle | RBO Regionalbus Ostbayern GmbH: Mobilitätskonzept für den Landkreis Regen, 2015

⁷ Quelle | Institut für angewandte Geoinformatik und Raumanalysen (AGIRA) e.V., Waldsassen: Kleinräumige Bevölkerungsprognose im Landkreis Regen, 2012

⁸ Quelle | <https://www.landkreis-regen.de/statistiken>, Abruf am 10.01.2019

Grundlagenermittlung und Analyse

gänge werden für die Städte Zwiesel mit -1.145 Einwohnern und Viechtach mit -514 Einwohnern prognostiziert. Die größten Zuwächse werden für den Markt Teisnach mit 242 bzw. für die Gemeinde Arnbruck mit 205 Einwohnern vorausgesagt.

Bis zum Jahr 2035 wird gegenüber dem Jahr 2017 eine Verringerung der Einwohnerzahl des Landkreises um 8,1% auf 71.231 Einwohner prognostiziert, wobei die Städte Zwiesel mit -2.015 Einwohnern, Regen mit -1.538 Einwohnern und Viechtach mit -1.138 Einwohnern die größten Abnahmen aufweisen. Nennenswerte Zuwächse werden im Markt Teisnach und in der Gemeinde Arnbruck mit 257 bzw. 160 Einwohnern erwartet.

2.1.5 Bewerbung zum Fahrtziel-Natur-Award 2016

Die Bewerbung zum Fahrtziel-Natur-Award 2016 erfolgte anhand des Produktes GUTi und der in diesem Zusammenhang vorgenommenen Verbesserungen zur Vernetzung und Optimierung von öffentlichen Verkehrssystemen mit touristischen Angeboten.

Nachfolgend werden die Intentionen, Strukturmerkmale und Erfolge der Einführung des GUTi aufgeführt.

Die Zielstellung des im Jahr 2010 für die Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald eingeführten GUTi – Gästeservice Umwelt-Ticket bestand darin, die Verkehrsnachfrage durch das touristische Fahrgastpotential zu stärken, um langfristig das Verkehrsangebot zu sichern und bedarfsgerecht zu verbessern.

Das GUTi berechtigt die Urlaubsgäste in den beteiligten Gemeinden⁹ zur kostenlosen Fahrt mit Bus und Bahn. Die Gästekarte mit dem GUTi-Logo wird zum kostenlosen Bayerwald-Ticket und gilt für jeden Gast für den gesamten Aufenthalt. Das GUTi setzt direkt auf dem Bayerwald-Ticket auf und gilt auf über 1.100 Streckenkilometern im gesamten Bayerwald-Ticket-Verkehrsnetz. Für Fahrgäste aus Nicht-GUTi-Gemeinden und allen weiteren Nachfragegruppen ist das Bayerwald-Ticket weiterhin nutzbar.

Folgende weitere Strukturmerkmale weist das GUTi auf:

- ▶ Das Verkehrsangebot wird von der Tarifgemeinschaft Bayerwald-Ticket zur Verfügung gestellt.

⁹ Stand 2019: 24 beteiligte Kommunen in den Landkreisen Freyung-Grafenau und Regen sowie der assoziierter Partner Marktgemeinde Lam im Landkreis Cham

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Es gewährt die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Bayerwald-Ticket-Tarifgebiet auf Gästekarte.
- ▶ Die Kommunen kaufen die ÖPNV-Leistung ein und stellen sie über die Beherbergungsbetriebe den Urlaubsgästen zur Verfügung.
- ▶ Für jede Gästekarte wird im Solidarmodell ein umlagebasierter Beitrag als Fahrentgeltersatz an die Tarifgemeinschaft abgeführt.
- ▶ Eine zentrale Koordinierungsstelle sowie die Mitarbeiter der Tourist-Information fungieren als neutrale Mittler und Ansprechpartner für Schutzgebiete, Tourismus, Verwaltung und Verkehr sowie als „Mobilitätsmanager“ beratend für Gäste und Einheimische.
- ▶ Der tägliche monetäre Gegenwert entspricht dem Preis des Bayerwald-Tickets (derzeit 9 Euro).
- ▶ Fahrplan- und Tarifinformationen sind über **www.bayerwald-ticket.com** bzw. die Nationalpark-App erhältlich.
- ▶ In allen Tourist-Infos und Beherbergungsbetrieben sind Fahrplanhefte kostenlos verfügbar.
- ▶ Folgende Verkehrsunternehmen sind beteiligt:
 - ▶▶ RBO, mit Igelbus und allen Linien in den Landkreisen Regen und Freyung-Grafenau
 - ▶▶ Länderbahn GmbH, mit dem Streckennetz der Waldbahnstrecken (ohne den Abschnitt Plattling - Gotteszell) und der Strecke Lam – Bad Kötzing der Oberpfalzbahn
 - ▶▶ Verkehrsunternehmen Lambürger mit Falkenstein-Igelbus und Stadtbus Zwiesel
 - ▶▶ Verkehrsunternehmen Wenzl, mit zwei Linien um Bodenmais-Teisnach.
 - ▶▶ Tschechische Staatsbahn, CD České Dráhy: Bahnstrecke Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda – Špičák
 - ▶▶ Ilztalbahn im Streckenabschnitt innerhalb des Landkreises Freyung-Grafenau
 - ▶▶ alle im Bayerwald-Tarif kooperierenden Verkehrsunternehmen sowie alle im Nahverkehrsbündel FRG mobil des Landkreises Freyung-Grafenau beteiligten Verkehrsunternehmen

Folgende Erfolge wurden erreicht:

- ▶ Steigerung der Fahrgastzahlen ÖV um bis zu 50%
- ▶ Reduzierung des Verkehrsaufkommens um ca. 7,7 Mio. IV-Fahrten pro Jahr im Freizeitverkehr und dadurch CO₂-Einsparung von rund 1.400 t CO₂
- ▶ Verbesserung der Auslastung von Bussen und Zügen

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Stärkung der Tourismusdestination
- ▶ positive Auswirkungen auf Anreisegewohnheiten und allgemeines Verkehrsverhalten
- ▶ wichtiger Baustein für umweltfreundliches Reisen in deutsche Naturlandschaften und Förderung der Wertschöpfung in der Region

2.2 Bevölkerungsstruktur

Dieser Abschnitt enthält eine grundlegende Analyse der Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie der Strukturierung der Bevölkerung nach möglichen Nachfragesegmenten des ÖPNV.

2.2.1 Einwohner

Die Einwohner des Landkreises konzentrieren sich mit Stand 2017¹⁰ v. a. auf die Mittelzentren

- ▶ Regen (ca. 11.000 Einwohner),
- ▶ Zwiesel (ca. 9.500 Einwohner) und
- ▶ Viechtach (ca. 8.300 Einwohner).

Die weiteren Einwohnerschwerpunkte sind in den angrenzenden Gemeinden und dem Unterzentrum Markt Bodenmais zu finden. Abbildung 2.1 zeigt die Einwohnerverteilung über alle Gemeinden (die Originalkarte ist in Anhang 1A zu finden).

¹⁰ Quelle | Bayerisches Landesamt für Statistik und Landratsamt Regen

Grundlagenermittlung und Analyse

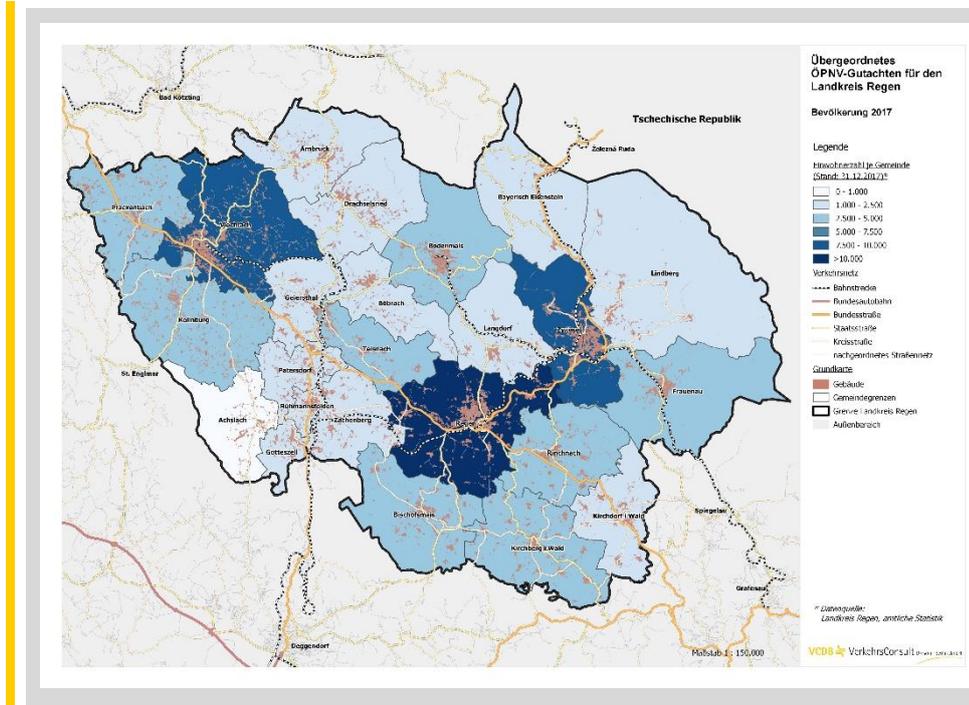


Abbildung 2.1: Einwohnerverteilung 2017

Während in der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2012 ein Rückgang der Einwohnerzahlen in den Mittelzentren sowie ein leichter Zuwachs in den umliegenden Gemeinden bis zum Jahr 2035 prognostiziert wurde, kann mittlerweile davon ausgegangen werden, dass diese Trends nicht in vollem Umfang eintreffen werden (vgl. Abschnitt 2.1.4 und Anhang 1A).

2.2.2 Schulstandorte

Ab der Sekundarstufe I sind die Schulplätze in den drei Mittelzentren Regen, Zwiesel und Viechtach zu finden. Die zugehörige Karte in Anhang 1A zeigt die den Schulstandorten zugeordneten, aber außerhalb der jeweiligen Gemeinde der Schule wohnenden Schülerzahlen. Hieraus ergibt sich ein nicht unerheblicher Bedarf für ein den Unterrichtszeiten gerecht werdendes Verkehrsangebot mit entsprechenden Nachfragespitzen im Tagesgang.

Grundlagenermittlung und Analyse

2.2.3 Berufspendler

Die Pendlerbeziehungen¹¹ wurden auf Basis des abgeleiteten Mobilitätsbedarfes der nicht an ihrem Wohnort Beschäftigten abgeleitet. Demzufolge wird keine Aufteilung der Pendlerbeziehungen nach Modal Split vorgenommen, sondern die Pendlerströme zunächst in ihrer Gesamthöhe als Potential für den ÖPNV betrachtet.

In Abbildung 2.2 sind beispielhaft die Einpendelbeziehungen für die Stadt Regen dargestellt (weitere Darstellungen zu Auspendlern sowie analog für die Städte Zwiesel und Viechtach können dem Anhang 1A entnommen werden). Insgesamt zeigt sich eine klassische Arbeitsplatzkonzentration in allen drei **Mittelzentren**.¹² Die beiden wichtigsten Mittelzentren als Arbeitssorte der Pendler sind

- ▶ Regen (ca. 4.900 Einpendler) und
- ▶ Viechtach (ca. 4.400 Einpendler).

Die wichtigsten Pendelbeziehungen stellen dabei

- ▶ Landkreis Cham – Stadt Viechtach (ca. 900 Pendler),
- ▶ Stadt Regen – Stadt Zwiesel (ca. 900 Pendler) und
- ▶ Landkreis Deggendorf - Stadt Regen (ca. 800 Pendler)

dar.

¹¹ Quelle | Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Regen, Agentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2018

¹² Aus den entsprechenden Wegebeziehungen lassen sich bereits Rückschlüsse auf eine praktikable ÖPNV-Netzgestaltung ziehen.

Grundlagenermittlung und Analyse

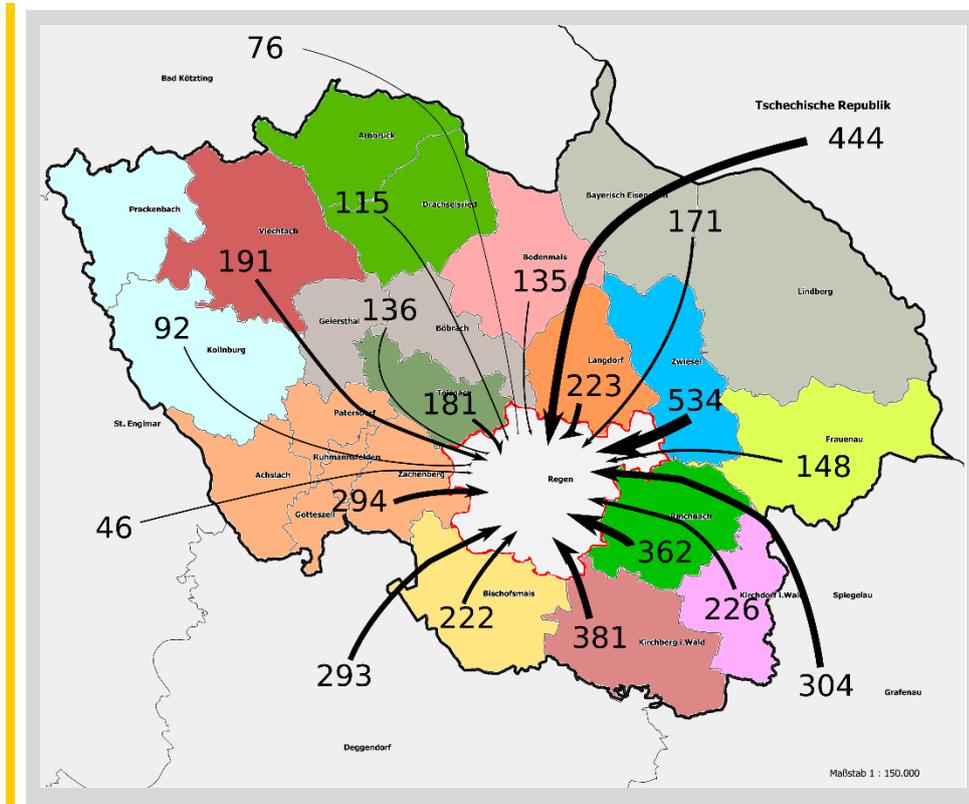


Abbildung 2.2: Einpendler Stadt Regen

Bei der Betrachtung der weiteren Gemeinden sind v. a. Pendlerströme in den Landkreis Deggendorf (und dabei in erster Linie in die Stadt Deggendorf) sowie nach Markt Teisnach und Markt Bodenmais zu verzeichnen (vgl. Tabelle 2.1).

Grundlagenermittlung und Analyse

Platz	Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
1	Bischofsmais	Stadt Deggendorf	295
2	Kirchberg i. Wald	Stadt Deggendorf	244
3	Geiersthal	Markt Teisnach	234
4	Tschechische Republik	Markt Bodenmais	181
5	Zachenberg	Stadt Deggendorf	151
6	Gotteszell	Stadt Deggendorf	141
7	Böbrach	Markt Teisnach	140
8	Markt Ruhmannsfelden	Stadt Deggendorf	138
9	Patersdorf	Markt Teisnach	129
10	Drachselsried	Markt Bodenmais	119

Tabelle 2.1: Pendlerbeziehungen ohne Mittelzentren

In bzw. aus den Landkreisen Cham, Straubing-Bogen und Freyung-Grafenau können – im Gegensatz zum Verhältnis zwischen Stadt und Landkreis Deggendorf – keine eindeutigen Quell- und Zielgemeinden ausgemacht werden.

2.2.4 Tourismusverkehr

Aufgrund der attraktiven Lage in der Nationalpark- und Nationalparkregion Bayerischer Wald spielt der Tourismus im Landkreis Regen ganzjährig eine wichtige Rolle.

Der Landkreis Regen verzeichnete im Jahr 2018 ca. 2,1 Millionen Übernachtungen und ca. 500.000 Gästeankünfte. Die Aufenthaltsdauer betrug im Schnitt ca. 4 Tage.¹³

Wichtige Tourismusziele sind die Wanderziele und Wintersportanlagen, wobei der Markt Bodenmais aufgrund der Nähe zum Arber sowie wegen seiner heilklimatischen Kureinrichtungen, der hohen Zahl an Wellnesshotels und besucherstarker Glas-Erlebniseinrichtungen eine herausragende

¹³ Quelle | Bayerisches Landesamt für Statistik

Grundlagenermittlung und Analyse

Bedeutung besitzt. Weitere wichtige Ziele sind die als staatliche Luftkurorte anerkannten Städte Zwiesel, Viechtach und Regen sowie die touristisch ausgerichteten Gemeinden Arnbruck, Drachselsried, Bayerisch-Eisenstein, Lindberg und Frauenau sowie Kaikenried-Teisnach und Bischofsmais mit dem besucherstarken Bike-Park und Skigebiet am Geißkopf.

Eine grafische Auswertung der Übernachtungszahlen von Gästen nach Gemeinden des Landkreises Regen ist in Anhang 1A enthalten. Die Grafik zeigt, dass touristische ÖPNV-Angebote insbesondere im Norden des Landkreises sowie hinsichtlich des Anschlusses der Mittelzentren sinnvoll sind.

2.3 Netzbefahrung

Neben der theoretischen Analyse des ÖPNV-Angebotes und dessen Rahmenbedingungen durch Personal mit fachlich einschlägigem Hintergrund, liefert die Betrachtung des Angebotes aus Sicht des Fahrgastes entscheidende Hinweise zu Stärken und Schwächen des ÖPNV. Hierfür wurden verschiedene Relationen ausgewählt, die folgende Anforderungen erfüllen:

- ▶ enthält Linienbeförderungsfälle im Waldbahn-Netz, mit dem Rufbus und mehreren Linienbusbetreibern sowohl im Stadt- als auch Regionalbusbetrieb
- ▶ lässt durch Verknüpfung mehrerer Unternehmensbeförderungsfälle Rückschlüsse auf die Anschlussgestaltung an den wichtigsten Umsteigepunkten sowie einen Vergleich der Betreiber zu

Die gewählten Relationen und gesammelten Eindrücke können Anhang 1B entnommen werden. Zur Bewertung der Netzbefahrung wird ein Szenario mit folgenden Eigenschaften definiert:

- ▶ potentieller Fahrgast mit Beförderungsbedarf, nicht ÖPNV-netzkundig
- ▶ wahlfrei bzgl. MIV und ÖPNV
- ▶ technisch versiert, Smartphone-Nutzung bevorzugt (keine Einschränkung des Szenarios bzgl. der Informations- und Vertriebskanäle notwendig)

Die Frage, ob der Fahrgast sich das nächste Mal wieder für den ÖPNV entscheiden würde, beantwortet dieser mit „Nein“. Als wesentliche Gründe werden zwei Sachverhalte angeführt:

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Straßeninfrastruktur ist in einem ausgezeichneten Zustand und ermöglicht mit dem Kfz teilweise deutlich kürzere Reisezeiten
- ▶ in dieser Situation muss der ÖPNV zwei Dinge besser machen, um den Fahrgast zu halten:
(vereinheitlichter) Informationsfluss und (abgestimmte) Anschlüsse

2.4 Expertengespräche

Einen weiteren Baustein, um ein möglichst umfassendes Bild zum ÖPNV im Landkreis zu erlangen, stellen Interviews mit den folgenden Gesprächspartnern dar:¹⁴

- ▶ Aufgabenträger SPNV (BEG, vertreten durch Herrn Schmalzl und Herrn Högl)
- ▶ Bahnunternehmen (Die Länderbahn GmbH, vertreten durch Herrn Pfeffer)
- ▶ Busunternehmen (RBO, vertreten durch Herrn Karmainski und Herrn Neumayer; Aschenbrenner Bus Touristik GmbH, vertreten durch Herrn Aschenbrenner; Wenzl Freizeit & Touristik GmbH & Co. KG, vertreten durch Herrn Wenzl; Ernst Lambürger Grenzlandreisebüro Omnibusunternehmen e.K., vertreten durch Frau Lambürger-Tremml)
- ▶ ansässige Unternehmen (Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, vertreten durch Herrn Obermeier; Zwiesel Kristallglas AG, vertreten durch Herrn Boldt)¹⁵

Weitere Gespräche wurden u. a. mit Vertretern des Vereins Go-Vit e. V. geführt.

Die Protokolle zu den aufgelisteten Interviews sind in Anhang 1C zu finden. Zusammenfassend werden folgende, wesentliche **Sachverhalte** und **Problemstellungen** aufgezeigt:

- ▶ Einerseits besteht der Großteil der Fahrgäste aus Schülern – dies trifft insbesondere auf den Linienbusverkehr zu. Andererseits sind zahlreiche Fahrten im ÖSPV als „Verkehrt nur an Schultagen“ markiert, woraus sich implizit eine geringe Nachfrage der wichtigen Gruppe der Berufspendler ableiten lässt.¹⁶

¹⁴ Durch den intensiven Austausch mit den beteiligten Mitarbeitern des Landratsamtes Regen erübrigte sich ein gesonderter Gesprächstermin für den Aufgabenträger ÖSPV.

¹⁵ Weitere Unternehmen wurden angefragt; jedoch mangels Rückmeldungen im weiteren Projektverlauf nicht mehr berücksichtigt.

¹⁶ Dieses Nachfragesegment ist auch während der Schulferien relevant.

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Die gute bis sehr gute Straßeninfrastruktur und hohe Pkw-Besitzdichte beeinflussen den Modal Split zugunsten des MIV.
- ▶ Während die Waldbahn mit ihrem nahezu lückenlosen Taktverkehr und den gut funktionierenden Anschlüssen zwischen den Bahnlinien zwar das zentrale Verbindungssystem zwischen den Mittel- und Untertzentren im Landkreis Regen darstellt, ergeben sich aus der zwar landschaftlich eindrucksvollen, aber im Kern umwegigen Streckenführung teilweise nicht unwesentlich längere Reisezeiten als entlang des Straßenwegenetzes. Damit punktet die Waldbahn v. a. in den wichtigen Nachfragesegmenten Freizeit- und Tourismusverkehr, jedoch weniger im Schüler- und Pendlerverkehr.
- ▶ Demgegenüber erreichen die Buslinien i. d. R. zwar keine wesentlich kürzeren Reisezeiten, können aber flexibel die notwendige Feinerschließung der Gemeinden erbringen. Dies kommt v. a. dem Schülerverkehr zu gute. Jedoch sorgt dies stellenweise für Parallelbetrieb von SPNV- und ÖSPV-Linien.

Daraus kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass weder im SPNV noch im ÖSPV Bedingungen vorliegen, die für Berufspendler attraktiv wären (hoher Erschließungsgrad, kurze Reisezeiten, durchgehende Andienung hinsichtlich Takt und Tagart). Auch der Rufbus kann aufgrund seiner Vermarktung als eigenständiges Produkt diese Lücke nicht schließen.

Der im Januar 2019 eingeführte **Bayerwald-Tarif**¹⁷ ist als Wabentarif ausgeprägt und wird wie folgt eingeschätzt:

- ▶ Prinzipiell wird der neue Tarif als vorteilhaft für den Fahrgast angesehen (Abbau von Zugangshemmnissen). Die Betrachtung ist insgesamt eher nüchtern, was auf den geringen Nachfrageanteil der Jedermänner¹⁸ zurückgeführt werden kann, bei welchen typischerweise der Großteil an unternehmensübergreifenden Beförderungsfällen entsteht.
- ▶ Eine Teilnahme der Länderbahn ist durch die bislang nicht transparente Regelung der tariflichen Einnahmenaufteilung unwahrscheinlich.

¹⁷ Details zum Bayerwald-Tarif sind Abschnitt 2.7 zu entnehmen.

¹⁸ Fahrgäste, für die keine über den Maßen besonderen Angebote (Fahrten, Fahrpreise) geschaffen werden, welche jedoch in vielen Netzen einen erheblichen Anteil an der Nachfrage stellen. I. d. R. trifft dies auf Nutzer mit den Reisezwecken Arbeit, Einkauf/Besorgung und Freizeit zu.

Grundlagenermittlung und Analyse

Unter den zahlreichen benannten **Maßnahmenansätzen** zur Verbesserung der Nachfragesituation des ÖPNV (bzw. der Verringerung des MIV-Anteils im Allgemeinen) sind folgende besonders hervorzuheben:

- ▶ Ausweitung des Bayerwald-Tarifs auf benachbarte Landkreise und den Schienenverkehr¹⁹
- ▶ Schaffung von Rahmenbedingungen bei der Vergabe von Konzessionen, bspw. durch eine Allgemeine Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen (und damit der Finanzierung des ÖPNV)
- ▶ Abbau von Nutzungshemmnissen der Berufspendler durch zeitlich begrenzte Aktionen (kostenfreie Nutzung des ÖPNV, vergünstigte Fahrpreise) und zeitlich unbegrenzte Angebotsänderungen (Inkludieren der Radmitnahme in Fahrschein, Jobticket, fahrgastfreundliche Serviceangebote (bspw. Zeitung, Kaffee/Frühstücksangebot)
- ▶ Angebotsverbesserung bei der Waldbahn durch infrastrukturelle und fahrplanerische Maßnahmen
 - ▶▶ Begegnungsbahnhof Spiegelau
 - ▶▶ Anschlusssituation in Deggendorf zum Stadtbus und dem übrigen ÖPNV

2.5 Bürgerbeteiligung

Mit dem Ziel einer erfolgreichen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Regen sowie weiterer Interessenten wurden im Planungsprozess zwei Workshops in Viechtach und Regen durchgeführt.

Dabei hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihr Wissen und ihre Erfahrungen in die Analysearbeit einfließen lassen. Insgesamt wurden dabei rund 30 Anmerkungen, Wünsche und Ideen erfasst und auf Relevanz für das Gutachten geprüft. In Kapitel 3 werden Maßnahmen zur Behebung von zum Teil durch Bürgerinnen und Bürger benannten Schwachstellen bzw. aus der Analyse hervorgegangenen Engpässen abgeleitet.

¹⁹ Der Bayerwald-Tarif wurde im Vorgriff des von der ILE-Bayerwald (Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen) initiierten und von der RBO geplanten Bayerwaldtarifs zuerst im Landkreis Regen eingeführt. Die o.g. Landkreise sind im Gespräch bezüglich einer Umsetzung zum 01.01.2021 über alle Landkreise.

2.6 ÖPNV-Angebot

Für die Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebotes (Fahrplan 2019) wurde ein VISUM®-Verkehrsmodell aufgebaut, welches grundlegend aus folgenden Komponenten besteht:

- ▶ OpenStreetMap-Straßennetz
- ▶ VDV452-Daten für das Waldbahn-Fahrplanangebot
- ▶ HAFAS-Daten für das ÖSPV-Fahrplanangebot²⁰
- ▶ Manuelle Eintragung zusätzlicher Buslinien

Weitere Erkenntnisse konnten durch Ortsbegehungen, Befahrungen (vgl. Abschnitt 2.3) und der Auswertung von bereits vorhandenem Bildmaterial und Dokumenten gewonnen werden.

2.6.1 Angebotskomponenten

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Regen baut sich aus vier wesentlichen Bestandteilen auf, welche folgende Funktionen aufweisen:

- ▶ **Waldbahn-Netz** (SPNV), derzeit betrieben durch Die Länderbahn GmbH
 - ▶▶ vier Linien zur Verbindung der Mittelzentren des Landkreises Regen sowie nach Grafenau und Deggendorf und zum Fernverkehrsknoten Plattling (WBA 1 bis WBA 4, künftig RB 35 bis RB 38)
 - ▶▶ Verbindung nach Plzeň und Klatovy in Tschechien
- ▶ **Regionalbusnetz** (ÖSPV), derzeit wird der Großteil der Linien durch die RBO betrieben; es kommen weitere mittel- und kleinständische Unternehmen hinzu
 - ▶▶ Schülerverkehrsverbindungen und bedeutsame Relationen im Berufspendlerverkehr
- ▶ **Stadtbusnetze** (ÖSPV) in den Mittelzentren Viechtach und Zwiesel sowie ein rudimentäres Stadtbusangebot in Regen, ohne Berücksichtigung von Anschlussmöglichkeiten zu ÖPNV und SPNV, betrieben durch lokal ansässige Busunternehmen
 - ▶▶ Erschließung der Mittelzentren

²⁰ Die HAFAS-Daten, welche freundlicherweise von der RBO zur Verfügung gestellt wurden, umfassen auch die meisten Linien anderer Buslinienbetreiber sowie das Rufbusangebot.

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ **Rufbusnetz (ÖSPV)**²¹, derzeit befinden sich die Konzessionen beim Aufgabenträger und die Betriebsführerschaft bei der RBO
 - ▶▶ Auffüllen von räumlichen und zeitlichen Erschließungslücken im Stadt- und Regionalverkehr

Für eine kurze Erläuterung der wesentlichen Funktionen der Angebotskomponenten wird auf Abschnitt 2.4 bzw. Anhang 1C verwiesen.

2.6.2 Verknüpfungspunkte

Als Verknüpfungspunkte der Angebotsbestandteile mit- sowie untereinander im IST-Zustand werden die Bahnhöfe in den Mittelzentren sowie im Markt Bodenmais und in Gotteszell betrachtet.

Bahnhof und ZOB Regen

Der Verknüpfungspunkt in Regen weist folgende **Eigenschaften** auf²²:

- ▶ barrierefreier Ausbau des Bahnhofs
- ▶ P+R vorhanden
- ▶ Überdachte Radabstellanlage vorhanden

Speziell zum ZOB sind folgende Feststellungen zu treffen:

- ▶ 6 Bussteige, kein barrierefreier Ausbau
- ▶ wenige Busabfahrten (bspw. 1 Bussteig mit lediglich einer Abfahrt)
- ▶ Abfahrten Stadtlinie am Bussteig 1 (Linie 7153, Fa. Moser)
- ▶ Warteraum für Fahrgäste und Verkaufseinrichtung für Reisebedarf im Bahnhofsgebäude
- ▶ Übersichtsplan im Wartehäuschen vorhanden, jedoch ohne Kennzeichnung Stadtlinie
- ▶ Geruchsbelästigung im Wartehäuschen

²¹ Es sei angemerkt, dass die Eigenschaften des Rufbusangebotes eher dem eines Anrufsammeltaxis entsprechen.

²² Die Eigenschaften der Verknüpfungspunkte Regen, Zwiesel, Viechtach, Gotteszell und Bayerisch Eisenstein wurden im Januar 2019 vor Ort aufgenommen. Der Stand für Bodenmais wurde im Februar 2019 erfasst.

Grundlagenermittlung und Analyse



Abbildung 2.3: Ansichten Bahnhof und ZOB Regen

Die **Anschlussituation** wurde für den Zeitraum 9:00 bis 10:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.4).²³ Da die Waldbahn-Züge keinen Anschlussaufenthalt in Regen verbringen, richten sich die meisten Anschlüsse nach den wichtigsten Nachfrageströmen. Verbesserungswürdig ist z. B. die Fahrplage der Linie 6196, welche den Anschluss zur WBA 1 nach Bayerisch Eisenstein um eine Minute verpasst, aber anschließend vier Minuten Standzeit am Bahnhof verbringt..

²³ Für diesen und alle weiteren Verknüpfungspunkte wurden bewusst Anschlusszeiträume außerhalb der Schülerverkehrszeiten gewählt, um die Situation für die nur schwach vertretenen Jedermannen einschätzen zu können.

Grundlagenermittlung und Analyse

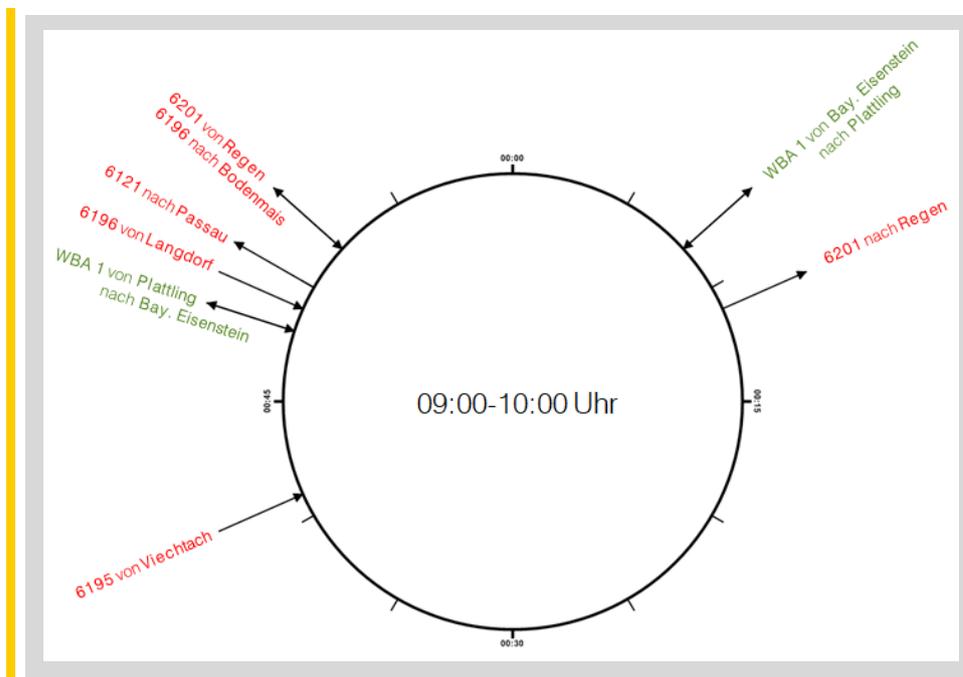


Abbildung 2.4: Taktuhr Bahnhof und ZOB Regen

Bahnhof und ZOB Zwiesel

Der Verknüpfungspunkt in Zwiesel weist folgende **Eigenschaften** auf:

- ▶ Mittelbahnsteig mit Überdachung, barrierefreier Ausbau
- ▶ Kundencenter und Warteraum für Fahrgäste im Bahnhofsgebäude
- ▶ P+R vorhanden
- ▶ nicht überdachte Radabstellanlage vorhanden

Speziell zum ZOB sind folgende Feststellungen zu treffen:

- ▶ kein barrierefreier Ausbau, keine Wartebereiche für Fahrgäste, Lage der Bussteige insgesamt ungünstig („umgeben“ von Kfz-Fahrwegen)
- ▶ kein Übersichtsplan Bussteige vorhanden
- ▶ Fahrpläne Firma Lambürger schwer zu erfassen

Grundlagenermittlung und Analyse



Abbildung 2.5: Ansichten Bahnhof und ZOB Zwiesel

Die **Anschlussituation** wurde wieder für den Zeitraum 9:00 bis 10:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.6). Hervorzuheben sind das Bahnanschlusstreffen zwischen WBA 1 bis 3 sowie die Stadtbuslinie 7143 als Zu- und Abbringer zu diesem. Verbesserungsbedürftig sind v. a. die späte Abfahrt der Buslinie 6193 (mehr als 15 Minuten nach Bahnanschlusstreffen) sowie die nicht zum Treffen passenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien 7142 nach Rabenstein und 7150 (Falkensteinbus, touristisches Angebot).

Grundlagenermittlung und Analyse

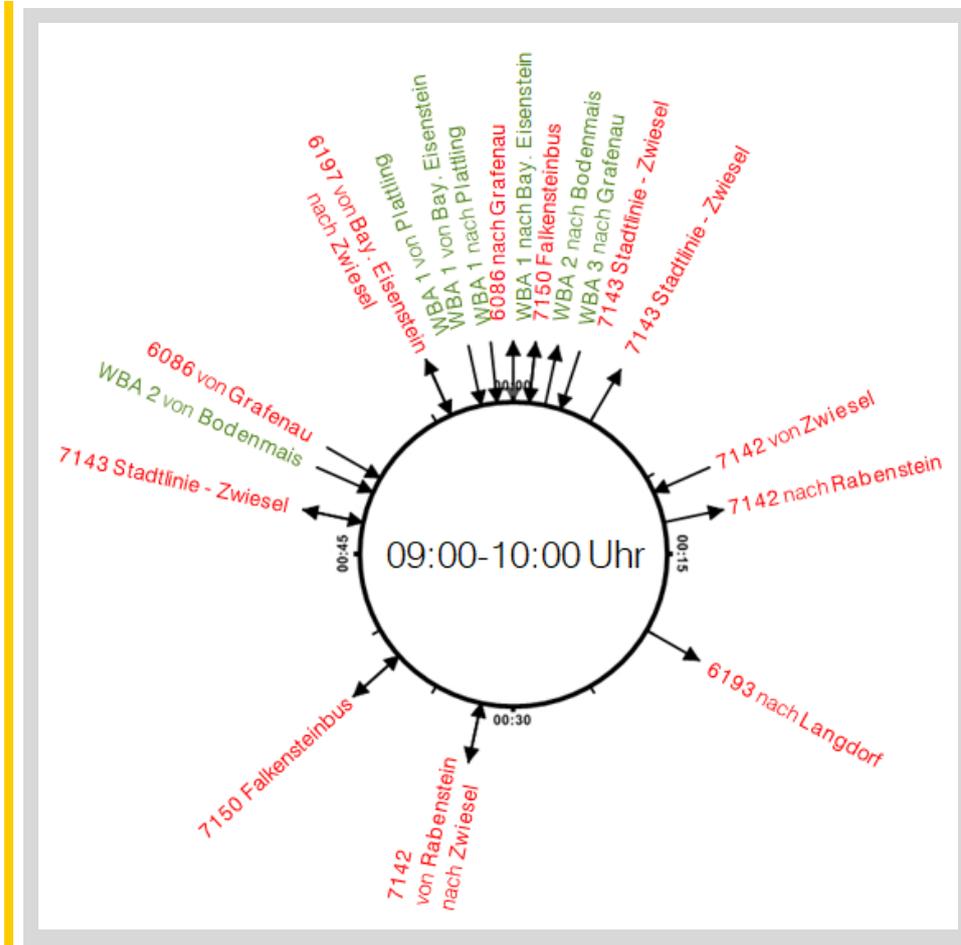


Abbildung 2.6: Taktuhr Bahnhof und ZOB Zwiesel

Bahnhof und ZOB Viechtach

Der Verknüpfungspunkt in Viechtach weist folgende **Eigenschaften** auf:

- ▶ Bahnsteige nicht barrierefrei
- ▶ Kundencenter und Warteraum für Fahrgäste im Bahnhofsgebäude
- ▶ P+R vorhanden
- ▶ nicht überdachte Radabstellanlage vorhanden

Speziell zum vergleichsweise modernen ZOB ist festzustellen:

- ▶ barrierefreier Ausbau des Bussteiges

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Überdachung mit Sitzgelegenheiten
- ▶ Verknüpfung mit Stadtbus vorhanden
- ▶ vereinzelte, nicht abgestimmte Abfahrten Regionalbus



Abbildung 2.7: Ansichten Bahnhof und ZOB Viechtach

Die **Anschlussituation** wurde für den Zeitraum 11:00 bis 12:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.8). Während der Stadtbus und sämtliche Rufbusse, die in dieser Stunde den ZOB andienen, sich in das Aufenthaltsfenster der WBA 4 einordnen, richten sich die Ankünfte und Abfahrten der beiden Regionalbuslinien 6188 und 6093 nicht nach dem Anschlussaufenthalt.

Grundlagenermittlung und Analyse

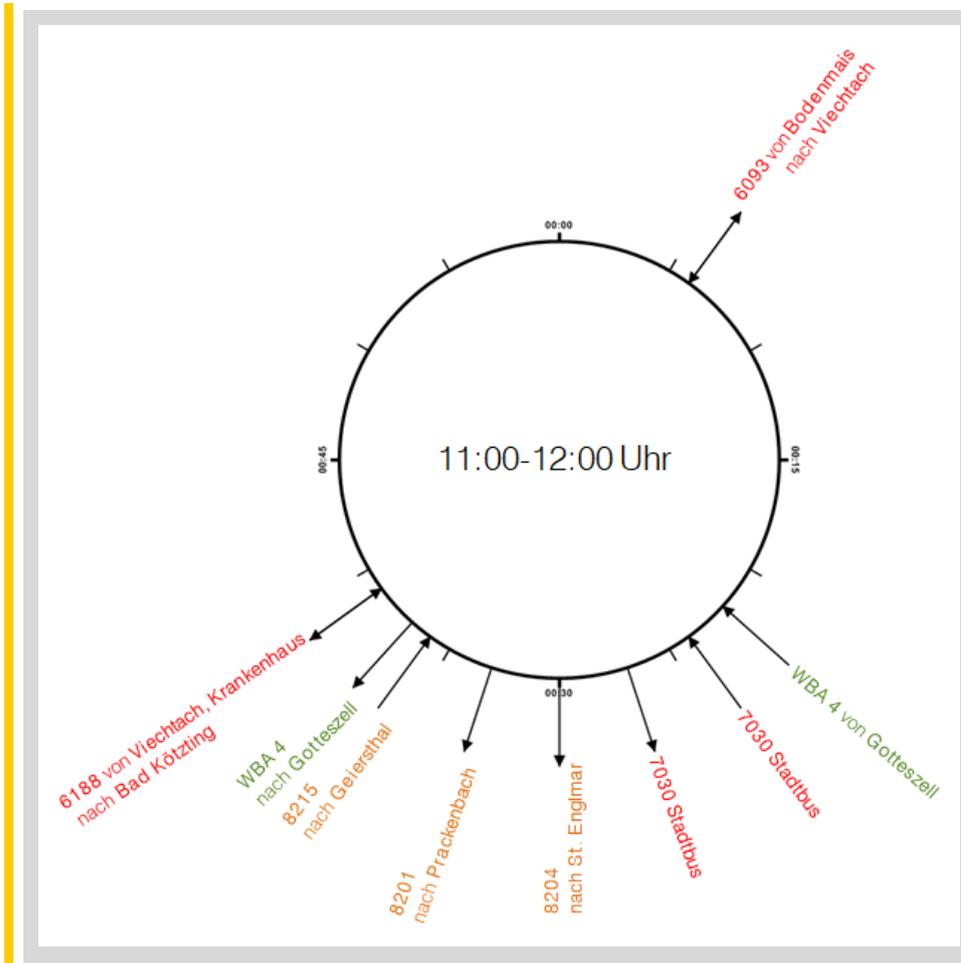


Abbildung 2.8: Taktuhr Bahnhof und ZOB Viechtach

Bahnhof und ZOB Bodenmais

Der Verknüpfungspunkt in Bodenmais weist folgende Eigenschaften auf:

- ▶ Bahnsteig und ZOB nicht barrierefrei ausgebaut
- ▶ P+R vorhanden
- ▶ keine Radabstellanlage vorhanden²⁴
- ▶ Aufenthaltsbereich in der Tourismus-Information/Kurverwaltung, allerdings ohne digitale Fahrgastinformation

²⁴ Eine Radabstellanlage mit E-Ladeeinrichtung ist in Planung. Die Realisierung wird für 2021 angestrebt.

Grundlagenermittlung und Analyse

Die **Anschlussituation** wurde für den Zeitraum 11:00 bis 12:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.9). Einzig die Rufbuslinie 8205 bietet eine sinnvolle Umsteigemöglichkeit auf die WBA 2 nach Zwiesel. Abgesehen davon sind in Bodenmais keine Anschlüsse vorgesehen.

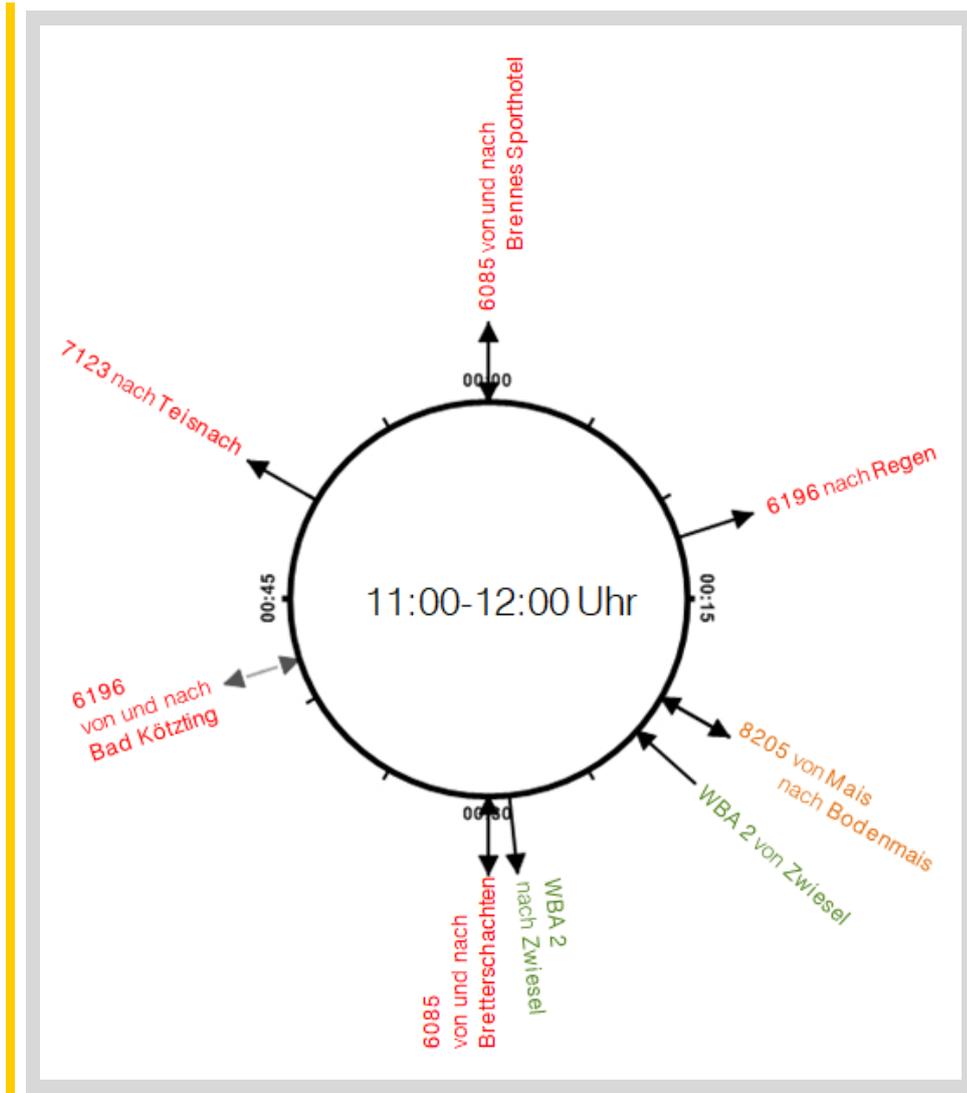


Abbildung 2.9: Taktuhr Bahnhof und ZOB Bodenmais

Grundlagenermittlung und Analyse

Bahnhof und Bushaltestelle Gotteszell

Der Verknüpfungspunkt in Gotteszell weist folgende Eigenschaften auf:

- ▶ kompaktes barrierefreies Umsteigen am Mittelbahnsteig (keine Überdachung, aber Anschlussaufenthalt im Fahrzeug möglich)
- ▶ Wetterschutz / Sitzgelegenheiten am in Randlage befindlichen Bahnhofsgebäude mit beschränkter Einsehbarkeit des Bahnsteiges
- ▶ P+R nicht ausgewiesen
- ▶ nicht überdachte Radabstellanlage vorhanden

Speziell zur Bushaltestelle sind folgende Feststellungen zu treffen:

- ▶ kein barrierefreier Ausbau des Bussteiges
- ▶ Position Haltestellenschild und Halteposition Busse schwer erkennlich
- ▶ Verknüpfung Waldbahn mit Busverkehr mangelhaft



Abbildung 2.10: Ansichten Bahnhof und ZOB Gotteszell

Die **Anschlussituation** wurde für den Zeitraum 9:00 bis 10:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.11). Hervorzuheben ist der nicht mögliche Übergang von der WBA 4 auf den Rufbus 8206 nach Ruhmannsfelden: zwar ist alternativ die Nutzung des Rufbus 8208 ca. 20 Minuten später möglich, jedoch werden dann teilweise andere Ortsteile angefahren.²⁵ Un-

²⁵ Hierin manifestiert sich das nicht unwesentliche Problem, das unübersichtliche und isoliert vermarktete Rufbusangebot als Fahrgast richtig lesen und nutzen zu können.

Grundlagenermittlung und Analyse

günstig ist darüber hinaus die lange Übergangszeit zwischen der WBA 4 aus Viechtach zur WBA 1 nach Zwiesel.²⁶

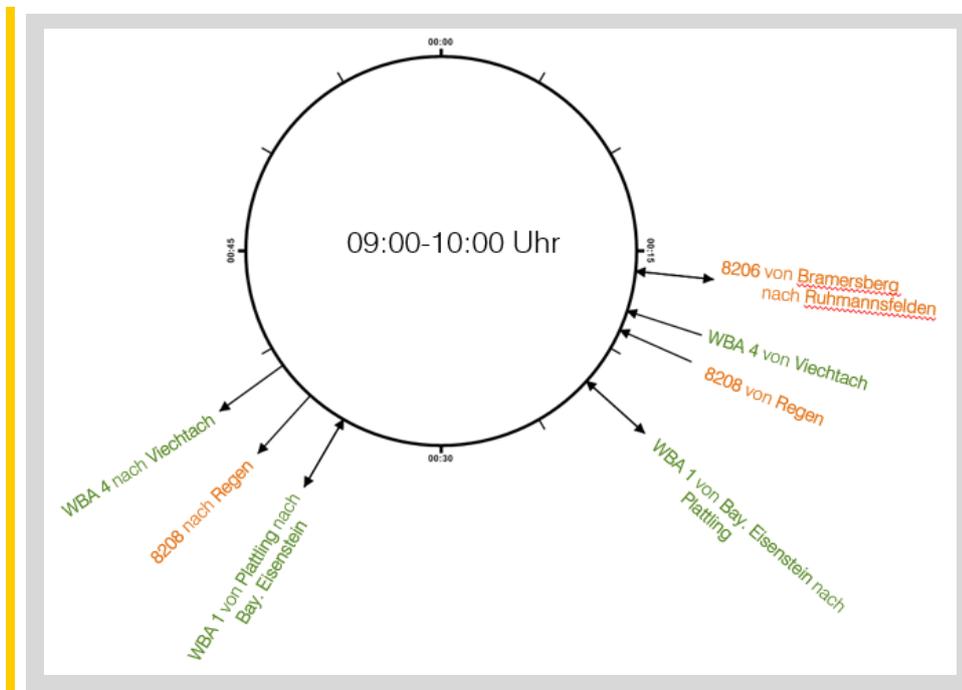


Abbildung 2.11: Taktuhr Bahnhof und Bushaltestelle Gotteszell

Bahnhof und Bushaltestelle Bayerisch Eisenstein

Der Verknüpfungspunkt in Bayerisch Eisenstein soll den Übergang zum tschechischen Eisenbahnnetz sowie zum ÖPNV in Richtung Großer Arber / Lam (Linie 6080) herstellen. Er weist folgende Eigenschaften auf:

- ▶ barrierefreier Ausbau des Bahnsteiges
- ▶ Wetterschutz / Sitzgelegenheiten am Bahnhofsgebäude
- ▶ Warteraum im deutschen Teil des Bahnhofsgebäudes
- ▶ P+R nicht ausgewiesen
- ▶ nicht überdachte Radabstellanlage vorhanden

²⁶ Aufgrund der eingleisigen Infrastruktur des Waldbahnnetzes ist ein Zugkreuzungsvorgang auf der Strecke notwendig. Dies wird sich nur bei sehr langfristiger Betrachtungsweise ändern lassen.

Grundlagenermittlung und Analyse

Die **Anschlussituation** wurde für den Zeitraum 10:00 bis 11:00 Uhr ausgewertet (vgl. Abbildung 2.12). Lediglich der Anschluss zwischen WBA 1 und der touristischen Buslinie 6081 lassen sich positiv hervorheben. Weder zu den übrigen Buslinien noch zur tschechischen Eisenbahn werden zum Analysezeitpunkt sinnvolle Anschlusszeiten realisiert.²⁷

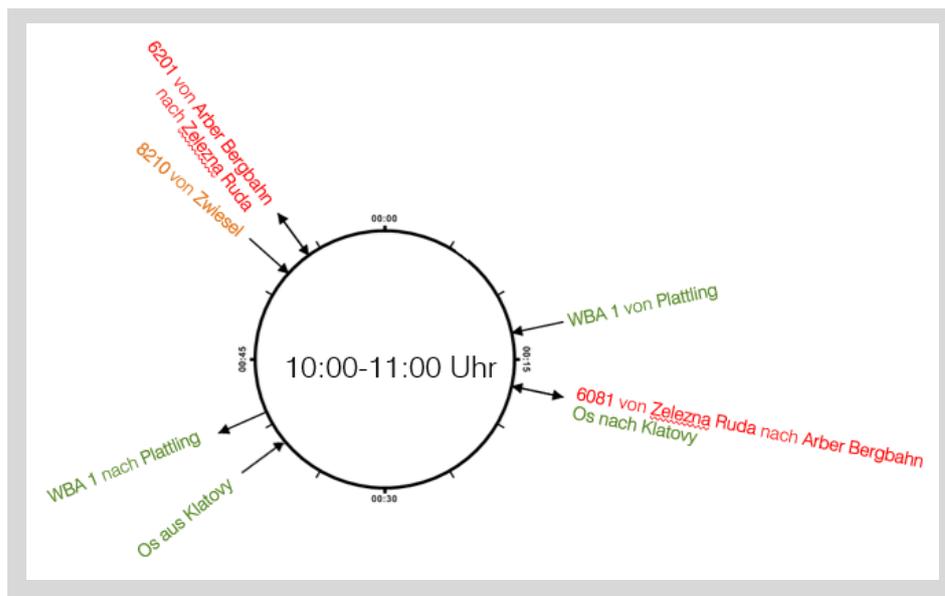


Abbildung 2.12: Taktuhr Bahnhof und Bushaltestelle Bayerisch Eisenstein

2.6.3 Erschließung

Zur Untersuchung der Erschließungswirkung der angeordneten Haltestellen sind zunächst folgende Definitionen zu treffen:

- ▶ Einzugsgebiet Bushaltestelle: 300 m
- ▶ Einzugsgebiet Bahnhaltstelle: 500 m

Weiterhin ist zu beachten, dass die Analyse von Erschließungslücken auf dieser Basis nur innerhalb bebauter Gebiete zielführend ist. Aus diesem Grund werden nachfolgend die drei Mittelzentren und beispielhaft für kleinere Gemeinden Bischofsmais analysiert.

Die Stadt **Regen** ist fast durchgehend mit Bushaltestellen erschlossen; jedoch gibt es kleinere Erschließungslücken südlich des Kalvarienbergs

²⁷ Nachträgliche Anmerkung: Seit Dezember 2019 wird ein direkter Übergang zu/von den Zügen der tschechischen Eisenbahn mit einer Übergangszeit von drei Minuten gewährleistet.

Grundlagenermittlung und Analyse

und im nördlichen Bärndorf (vgl. Abbildung 2.13). Problematisch ist zudem, dass die Erschließungswirkung des Bahnhofs am rechten Ufer des Regens aufgrund der natürlichen Barriere beschränkt ist.^{28 29}

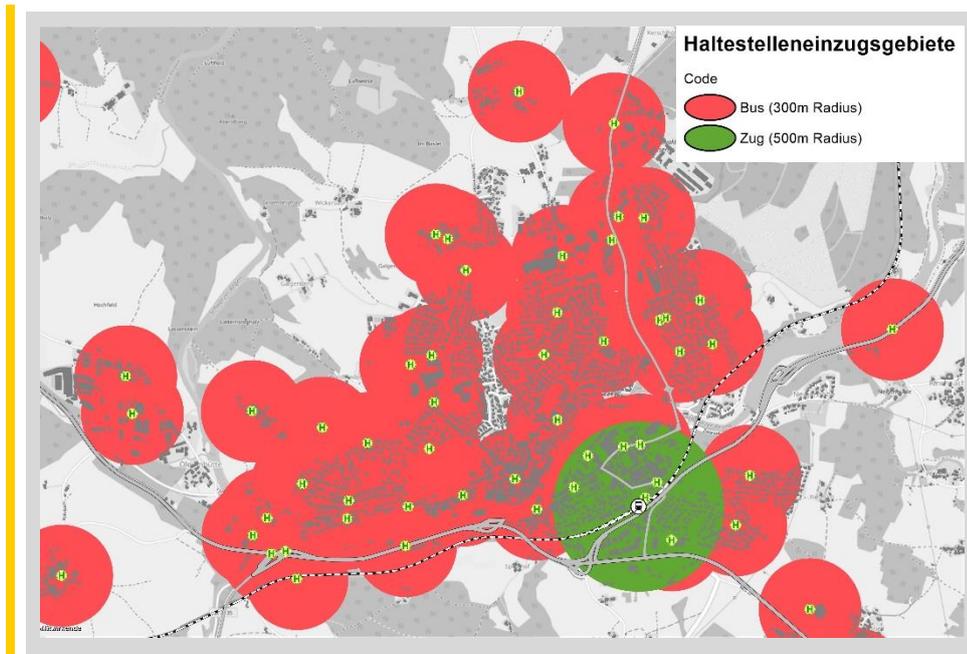


Abbildung 2.13: Erschließung Regen

²⁸ Natürliche Barrieren, wie bspw. Flüsse, sorgen für umwegigere Anbindungen der Quartiere an die ÖPNV-Zugangspunkte (Haltestellen), da eine Überquerung nur an bestimmten (Brücken) möglich ist.

²⁹ Umso wichtiger ist in der Stadt Regen die bestmögliche Verknüpfung des Bahnangebotes mit Stadt- und Regionalbusverkehr.

Grundlagenermittlung und Analyse

Das gleiche Problem besteht in **Zwiesel** am rechten Ufer des Regens (vgl. Abbildung 2.14). Abgesehen hiervon sind die bebauten Gebiete in Zwiesel nahezu flächendeckend durch den ÖPNV erschlossen.

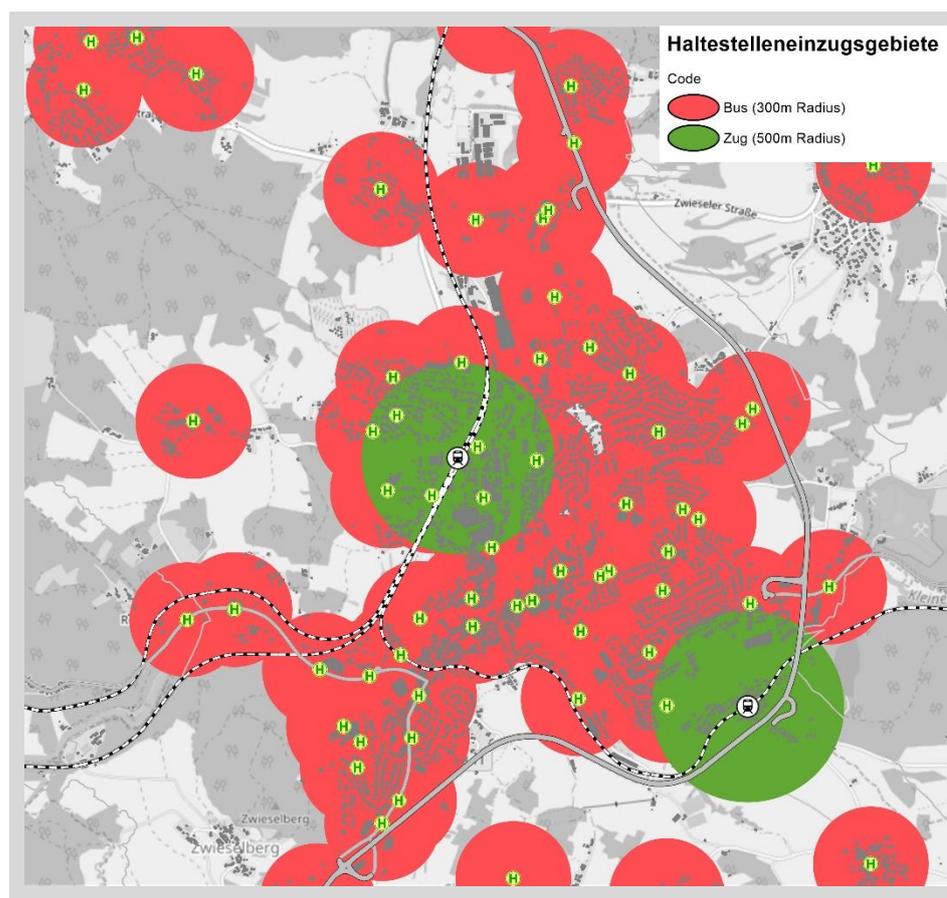


Abbildung 2.14: Erschließung Zwiesel

Grundlagenermittlung und Analyse

In **Viechtach** existieren noch kleinere Lücken südlich des Krankenhauses (vgl. Abbildung 2.15). Obwohl die Erschließungswirkung des Bahnhofs einen großen Teil des Stadtzentrums umfasst, ist zu beachten, dass aufgrund der Tallage des Bahnhofs ca. 20 m Höhenunterschied zu überwinden sind.

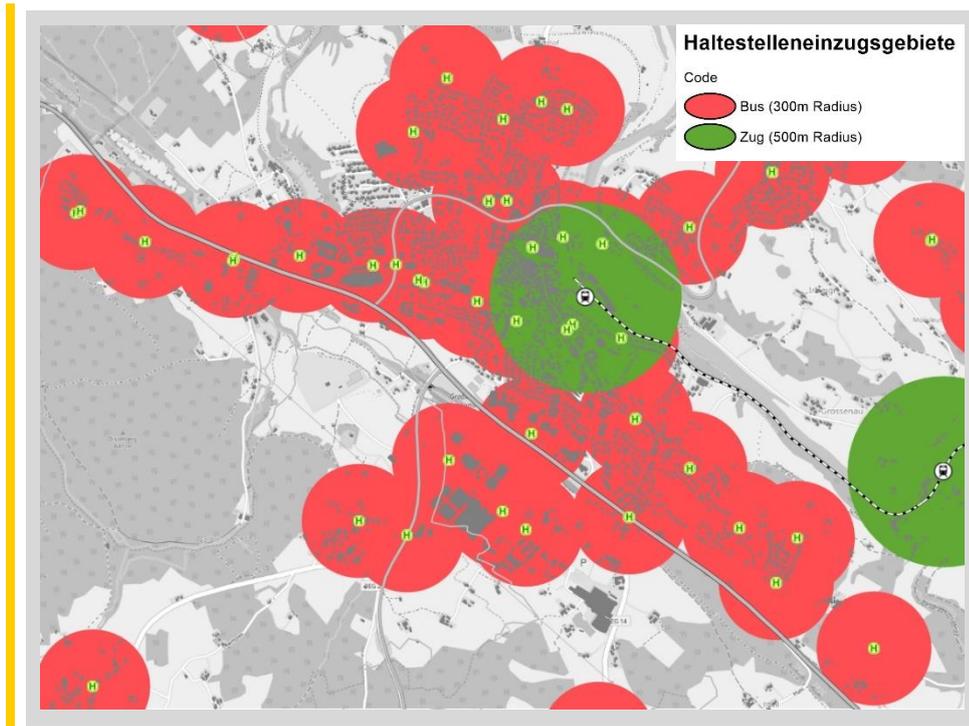


Abbildung 2.15: Erschließung Viechtach

Grundlagenermittlung und Analyse

Wesentlich dünner sind die Haltestellen in kleineren Gemeinden ohne Stadtbusangebot gesteckt. So sind in **Bischofsmais** lediglich entlang der Hauptverkehrsstraßen Haltestellen zu finden; auf Feinerschließung durch den Regionalbus wird zugunsten einer kurzen Fahrzeit verzichtet (vgl. Abbildung 2.16).

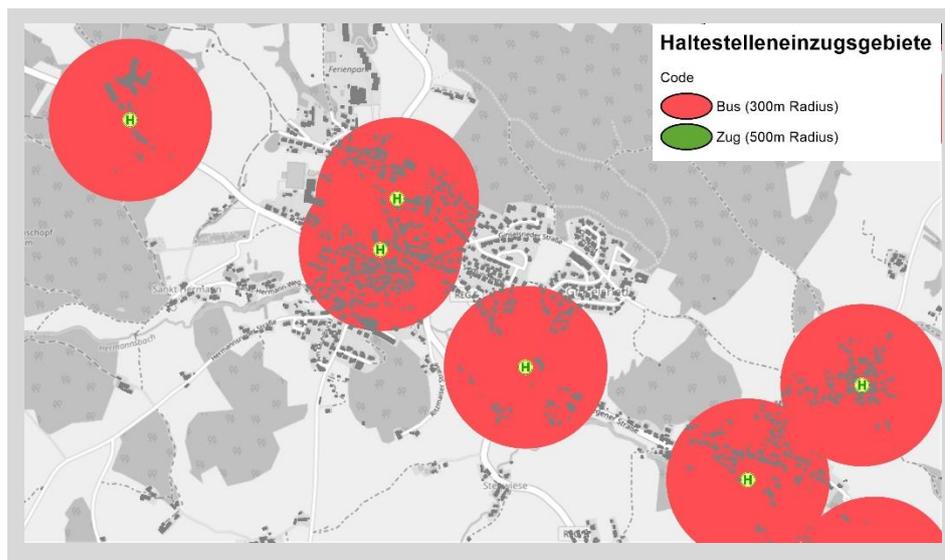


Abbildung 2.16: Erschließung Bischofsmais

2.6.4 Bedienung

Zur Analyse der Bedienqualität wird die Streckenführung und Fahrtenanzahl an einem Schultag³⁰ betrachtet. Da die Bedienqualität im Tagesgang unterschiedlich ausgeprägt sein kann, werden verschiedene Zeitfenster betrachtet. Abbildung 2.17 bis Abbildung 2.19 liefern folgende, wesentliche Erkenntnisse:

- ▶ Die einzige konstante Bedienung über den gesamten Tagesgang wird durch die Waldbahn erbracht. Diese verkehrt überwiegend im Stundentakt. Den größeren Teil des Tages verkehren Stadtbusse in Viechtach und Zwiesel. Die meisten Regionalbuslinien sind stark auf örtliche und zeitliche Nachfrage-Hotspots ausgerichtet.
- ▶ Der Rufbus ergänzt das hierdurch lückenhafte Angebot. Er stellt damit außerhalb der Schülerverkehrsspitzen auf vielen Relationen die einzige Möglichkeit dar, den ÖPNV zu nutzen.

³⁰ Stichtag 20.02.2019

Grundlagenermittlung und Analyse

- ▶ Im Jahr 2015 waren weder die WBA 4 (Viechtach-Gotteszell) noch das Rufbusangebot vorhanden. Außerhalb der Schülerverkehrsspitzen war der westliche Teil des Landkreises damit quasi nicht vom ÖPNV berücksichtigt.³¹

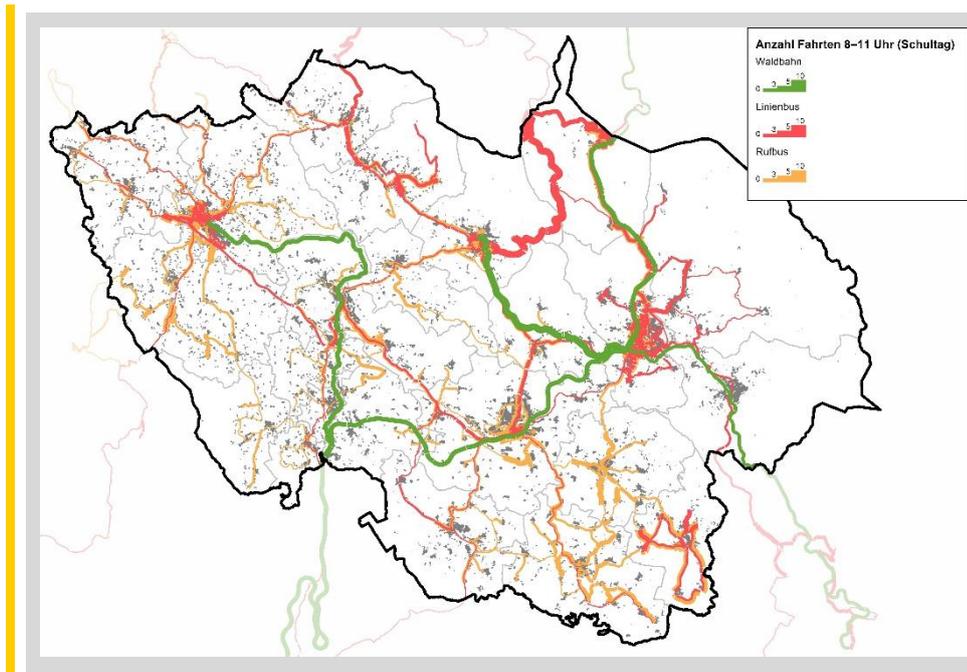


Abbildung 2.17: Bedienungsqualität 8:00-11:00 Uhr

³¹ Hierin zeigt sich allerdings auch, dass bereits einige wichtige Schritte realisiert wurden, um den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu verändern.

Grundlagenermittlung und Analyse

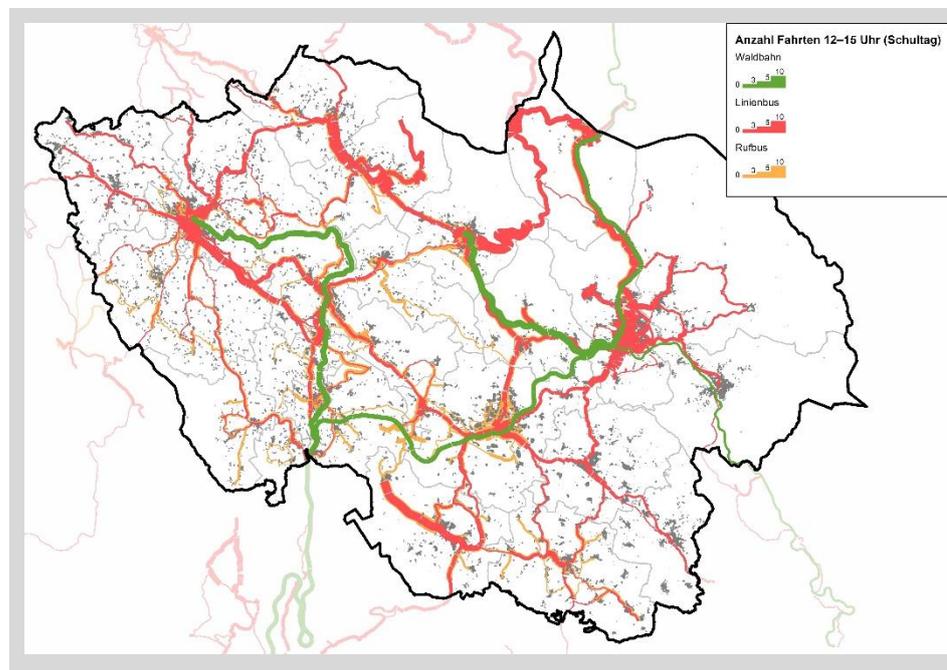


Abbildung 2.18: Bedienungsqualität 12:00-15:00 Uhr

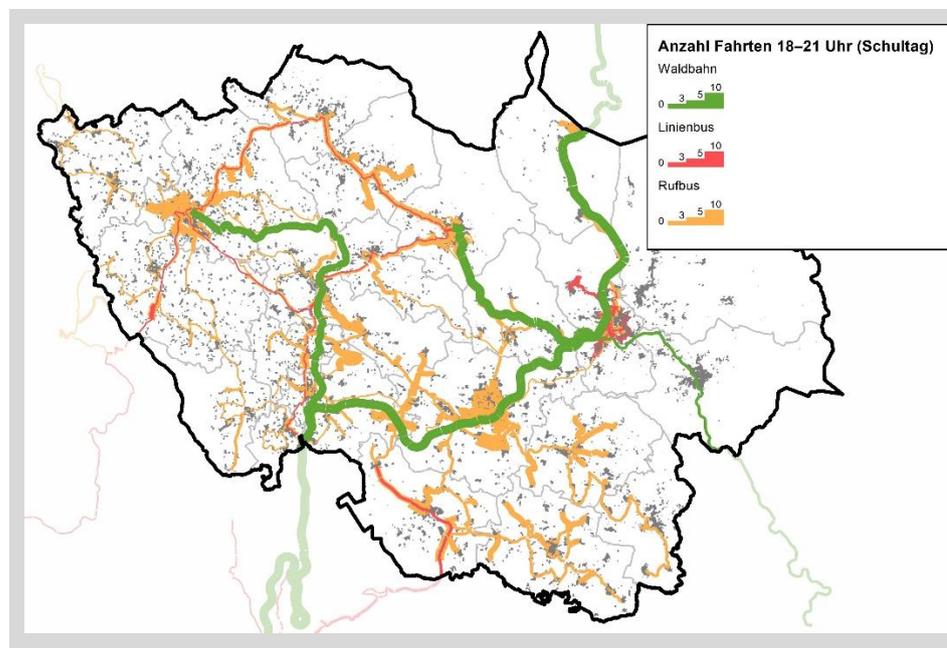


Abbildung 2.19: Bedienungsqualität 18:00-21:00 Uhr

Grundlagenermittlung und Analyse

2.6.5 Erreichbarkeit

Die Untersuchung der Erreichbarkeit bezieht sich auf die Reisezeit und wird entsprechend für einzelne Zielorte ausgewertet. Abbildung 2.20 zeigt eine entsprechende Auswertung am Beispiel Viechtach im Zeitfenster 8:00 bis 11:00 Uhr. Weitere Auswertungen können Anhang 1D entnommen werden.

In sämtlichen Karten zeigt sich eine deutliche Ost-West-Trennung des Landkreises sowie oftmals eine nicht unwesentliche Anzahl Haltestellen, von denen ausgehend gar keine angemessene Reisezeit zum jeweiligen Zielort möglich ist.³² Umso kritischer ist dieser Umstand zu sehen, da

- ▶ einerseits die der Topografie angepasste Streckenführung der Waldbahn zum Teil längere Fahrzeiten bedingt, wobei eine direkte Chance für die Buslinien hier nicht abgeleitet werden kann (durch den höheren Feinerschließungsgrad des Busses kann kein sinnvoller Fahrzeitgewinn erreicht werden),
- ▶ andererseits dem MIV aufgrund des hervorragenden Ausbau- und Wartungszustandes des Straßennetzes an vielen Stellen das Feld überlassen wird. Zudem stellt das Parkraummanagement keinen Anreiz zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel dar (oftmals werden entgeltfreie Parkflächen angeboten).

³² Hierin manifestiert sich eines der Probleme von unstrukturierten Netzen (fehlende Hierarchie der Verkehrsträger und/oder Linien sowie fehlende Anschlussbeziehungen) durch Fokussierung auf umsatzstarke Relationen.

Grundlagenermittlung und Analyse

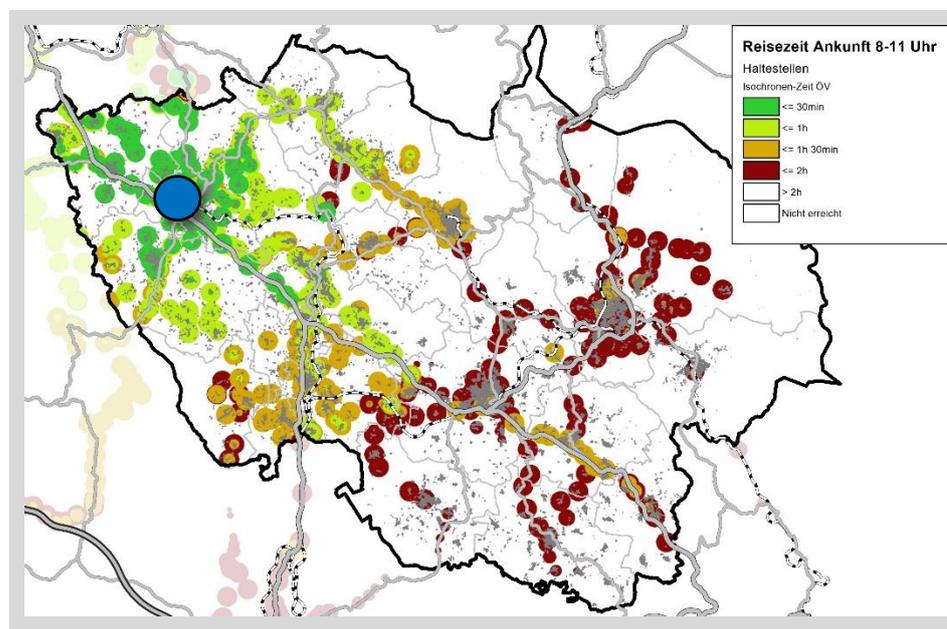


Abbildung 2.20: Erreichbarkeit Bahnhof Viechtach

2.7 Tarife

Im Landkreis Regen gilt seit dem 01.01.2019 der einheitliche **Bayerwald-Tarif** (vgl. Abbildung 2.21). Dieser Tarif in Wabenstruktur gilt für alle Buslinien ausschließlich im Landkreis und ermöglicht theoretisch und erstmalig eine Durchtarifierung, d. h. ein Umstieg ist ohne zusätzlichen Ticketerwerb möglich.³³ Auf den SPNV-Linien der Länderbahn gilt dieser Tarif vorerst nicht (vgl. Abschnitt 2.4).

³³ Die Vorteile einer Durchtarifierung relativieren sich mit dem derzeitigen Angebot, da kaum Verkehre mit passenden Anschlüssen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen vorhanden sind. Zudem kommt der Bayerwald-Tarif bei in bzw. aus dem Landkreis verkehrenden Linien noch nicht zur Anwendung.

Grundlagenermittlung und Analyse

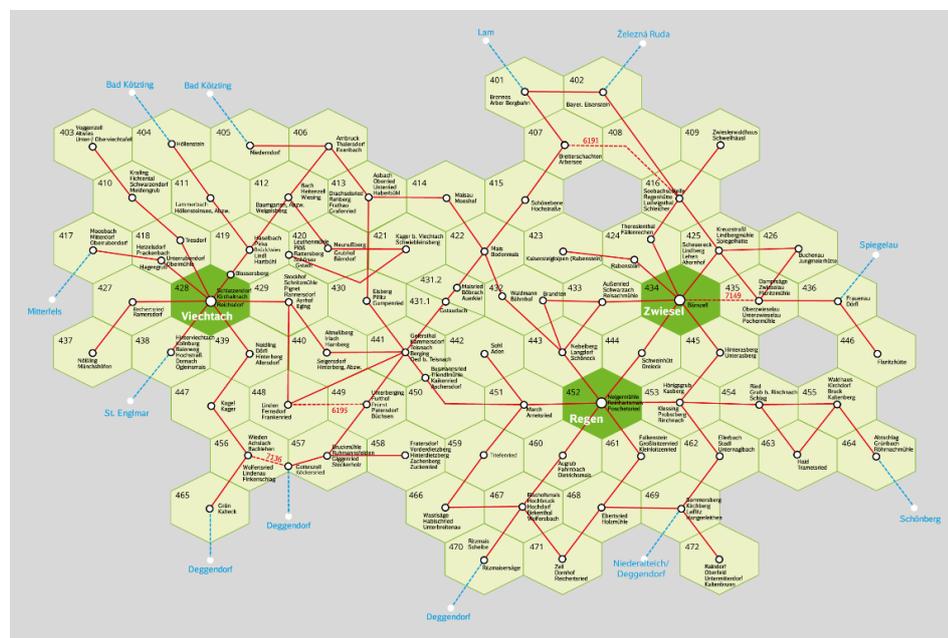


Abbildung 2.21: Wabenplan Landkreis Regen

Zum Fahrausweissortiment im Tarifgebiet des Bayerwald-Tarifes zählen:

- ▶ Einzelfahrscheine (für eine Fahrt von A nach B; Umstieg möglich) im Regel- oder ermäßigten Tarif
- ▶ 10-Fahrten-Karte (für eine Fahrt von A nach B; Umstieg möglich, ohne ermäßigten Tarif)
- ▶ Wochen- oder Monatskarten für den Schüler- und Ausbildungsverkehr und für den Jedermannverkehr (Variokarten für 7 oder 31 Tage)
- ▶ Umwelt-Jahrestickets für den Schüler-, Ausbildungs- und Studentenverkehr³⁴

Positiv ist hervorzuheben, dass die BahnCard im Bayerwald-Tarif als rabattfähig anerkannt wird. Kritisch ist dagegen die Gesamtzahl von 73 Tarifzonen für einen Landkreis mit 24 Gemeinden zu sehen – hierdurch ist es nur auf spezifischen und i. d. R. schwach nachgefragten Relationen für den Fahrgast möglich, einen realen Nutzen aus der Durchtarifierung zu ziehen.

Eine Besonderheit im Tarifsysteem sind das **Bayerwald-Ticket** (Tagesfahrtschein für Bus und Bahn für einen Erwachsenen und alle eigenen Kinder/Enkelkinder bis unter 15 Jahre) sowie das **GUTi** (Gästeservice Um-

³⁴ Ab September 2019 als gesondertes Produkt ebenfalls für Jedermann

Grundlagenermittlung und Analyse

welt-Ticket). Mit GUTi wird die örtliche touristische Gästekarte zum Fahr-schein und berechtigt Urlauber der teilnehmenden Gemeinden während ihres Aufenthaltes zur Fahrt mit Bus und Bahn im Bayerwald-Ticket-Tarifgebiet. Weiterhin gelten die gleichen Regelungen wie für das Bayerwald-Ticket. Mit Bayerwald-Ticket und GUTi bietet die Region bereits seit 2001 (bzw. seit 2010) einen Gemeinschaftstarif.³⁵

Im Bahnverkehr ist zusätzlich das **Servus-Ticket**³⁶ und im Bahn- und Busverkehr das **Bayern-Ticket** nutzbar.

Haustarife gelten noch auf den Stadtbus- und Waldbahnlinien sowie für sämtliche Busfahrten, welche die Landkreisgrenze überqueren. Sonderleistungen, wie bspw. Skibusse, sind ebenfalls im Haustarif abgebildet.

Weiterhin existieren im **Schülerverkehr** auf bestimmten Relationen Kombi-Tickets zur gleichberechtigten Nutzung von Bahn- und Buslinien (bspw. Gotteszell-Viechtach mit den Linien WBA 4 und 7025).

Abbildung 2.22 gibt einen Überblick der gültigen Tarife.³⁷

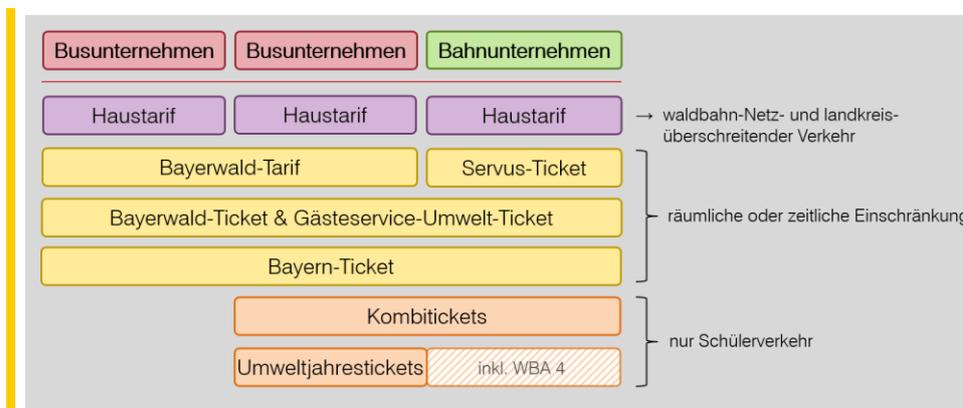


Abbildung 2.22: Überblick Tarife

Für die **Fahrradmitnahme** ist auf den Strecken der Waldbahn ein zusätzliches Fahrradticket zu erwerben. In den Buslinien ist darüber hinaus die Fahrradmitnahme aus sicherheitstechnischen Gründen nur in den im Fahrplan entsprechend gekennzeichneten Linien möglich.

³⁵ Zudem war die Region mit GUTi Vorreiter bei der Initiative "ÖPNV auf Gästekarte", die nun von vielen anderen Regionen bundesweit zur Förderung der ÖV-Nutzung angestrebt wird.

³⁶ Gilt in Bayern auf den Netzen Alex, Oberpfalzbahn, Waldbahn, Agilis und DB Regio.

³⁷ Nicht dargestellt ist das Bayern-Böhmen-Ticket.

Grundlagenermittlung und Analyse

Für die Nutzung des **Rufbusses** fällt kein Komfortzuschlag an.

2.8 ÖPNV-Nachfrage

Zur Analyse der Nachfragesituation wurden folgende Daten zur Verfügung gestellt:

- ▶ Verkehrserhebung im Waldbahn-Netz im Auftrag der BEG, Daten der letzten zehn Kalenderjahre bis einschließlich 2018
- ▶ Verkaufsdaten der RBO für das Jahr 2018
- ▶ Abrufquoten des Rufbusangebotes für das Jahr 2018

Die Verkaufsdaten der RBO können aufgrund des Charakters der Daten in diesem Bericht nicht gezeigt werden. Jedoch enthalten diese ohnehin nur nach Ticketart und Linie aggregierte Verkaufszahlen der RBO, welche keine Rückschlüsse auf die Nachfrage einzelner Fahrten zulassen.

2.8.1 Waldbahn

Der Tagesgang (vgl. Abbildung 2.23: Tagesgang im Waldbahn-Netz) im gesamten Waldbahn-Netz (inkl. Linienabschnitte außerhalb des Landkreis Regen) zeigt die typische Nachfragespitze am Morgen (5:00 – 7:00 Uhr) und das etwas weniger stark, aber länger ausgeprägte Plateau am Nachmittag (12:00 – 17:00 Uhr). Dieser Verlauf wird v. a. durch Schüler- und Pendlerverkehr beeinflusst. Die Grundlast zwischen 7:00 und 12:00 Uhr ist zu einem nicht unwesentlichen Teil dem Tourismusverkehr zuzuschreiben.

Grundlagenermittlung und Analyse

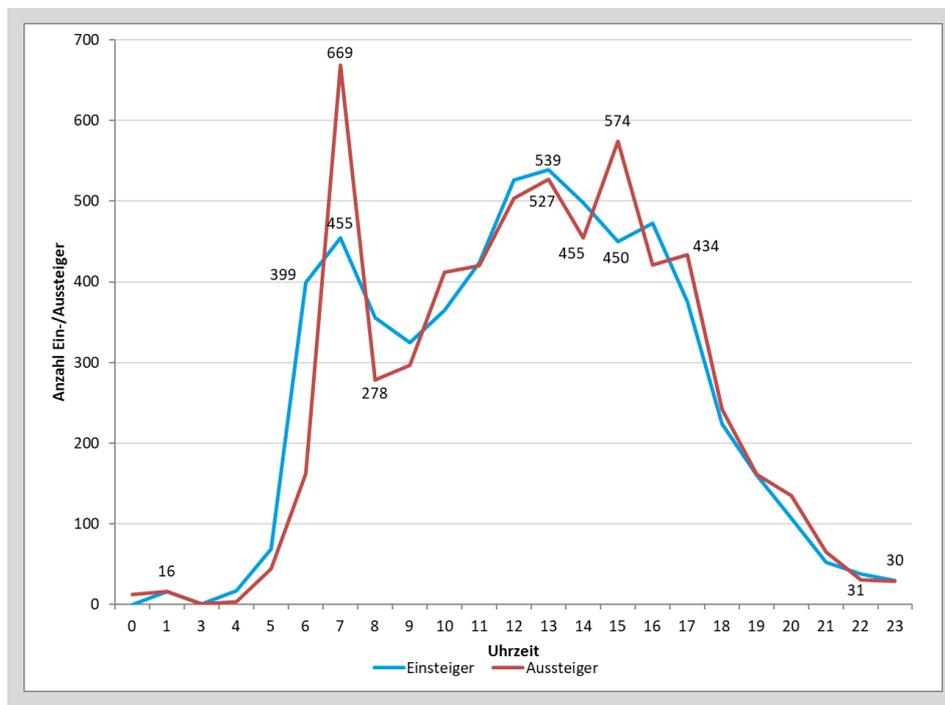


Abbildung 2.23: Tagesgang im Waldbahn-Netz

Abbildung 2.24 zeigt die Verteilung der Nachfrage auf die einzelnen Linien in Form der durchschnittlichen Besetzung je Streckenkilometer. Bemerkenswert hierbei ist, dass die im Probetrieb befindliche WBA 4 mit Stand 2018 bereits mit knappem Vorsprung die zweitstärkste Linie darstellt.

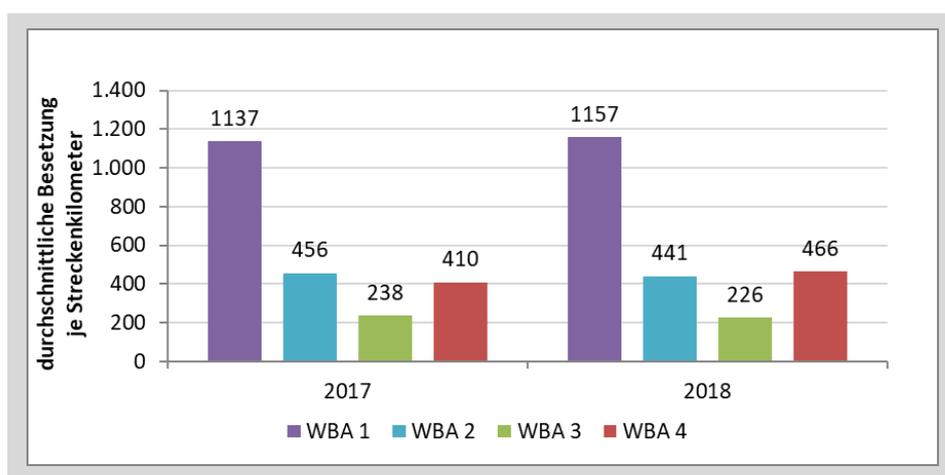


Abbildung 2.24: Durchschnittliche Besetzung je Strecken-km und Linie

Grundlagenermittlung und Analyse

Der Effekt der WBA 4 zeigt sich besonders deutlich in der Nachfrageentwicklung der Jahre 2013 bis 2018 (vgl. Abbildung 2.25 sowie Abbildung 2.26). Nach einer Phase der negativen Trendentwicklung konnte mit Betriebsaufnahme der WBA 4 im Jahr 2017 ein deutlicher Nachfragesprung verzeichnet werden, der im gesamten Waldbahn-Netz, aber besonders eindrucksvoll innerhalb des Landkreises Regen wirkte.³⁸ In Hinblick auf die in Abbildung 2.24 gezeigten Besetzungszahlen ist auch klar, dass die WBA 4 nicht nur isoliert Nachfragepotentiale hebt, sondern durch den Anschluss in Gotteszell an die WBA 1 auf das gesamte Netz eine positive Wirkung entfaltet.

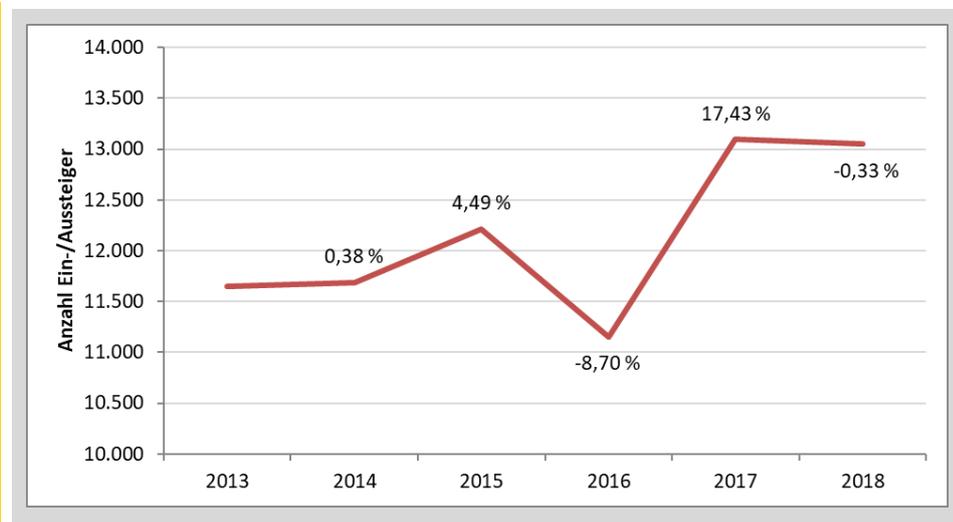


Abbildung 2.25: Nachfrageentwicklung gesamtes Waldbahn-Netz

³⁸ Aus den gezeigten Daten kann implizit abgeleitet werden, dass die Nachfrage im Waldbahn-Netz außerhalb des Landkreises historisch auf einem höheren Niveau lag, wenn man diese auf Basis der Ein- und Aussteiger betrachtet. Aufgrund der überregionalen Anschlüsse in Plattling ist dies nicht verwunderlich.

Grundlagenermittlung und Analyse

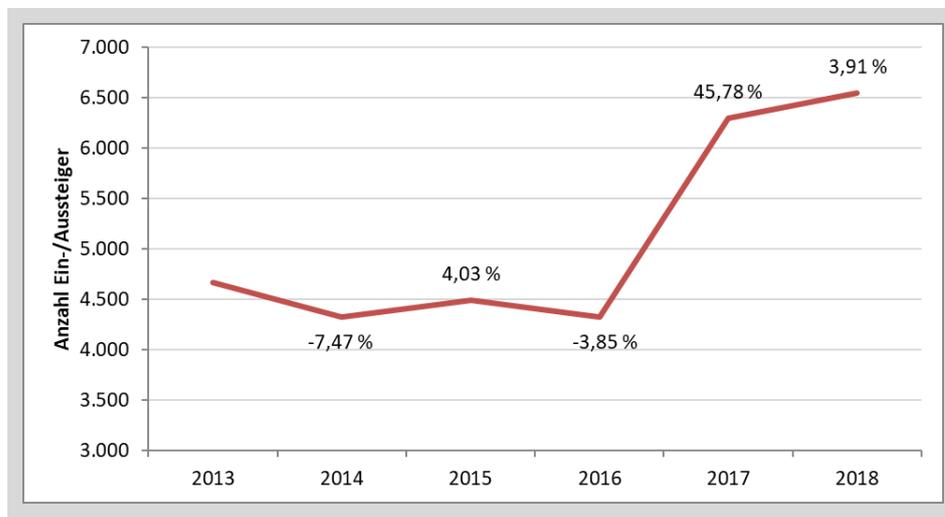


Abbildung 2.26: Nachfrageentwicklung Waldbahn-Netz im Landkreis Regen

Dies kann anhand der hohen Ein- und Aussteigerwerte in Gotteszell eindrücklich nachvollzogen werden (vgl. Abbildung 2.27).

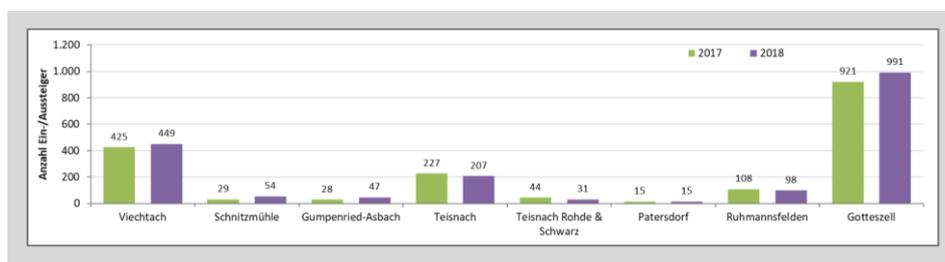


Abbildung 2.27: Haltestellenfeine Nachfrageentwicklung WBA 4

2.8.2 Rufbus

Mit dem Rufbusangebot sollen Bedienlücken verschiedener Art geschlossen werden: einige Rufbuslinien bilden Ergänzungsfahrten zu Stadt- und Regionalbuslinien in Randzeiten oder tagsüber in Zeiten geringer Nachfrage ab, zu denen diese nicht mehr verkehren (zeitlicher Lückenschluss), während andere Rufbuslinien das Regionalbusangebot dort ergänzen sollen, wo bis dato keine Angebote bestanden (räumlicher Lückenschluss). Entsprechend sind einige Linien stärker und andere schwächer nachgefragt (vgl. Abbildung 2.28).

Grundlagenermittlung und Analyse

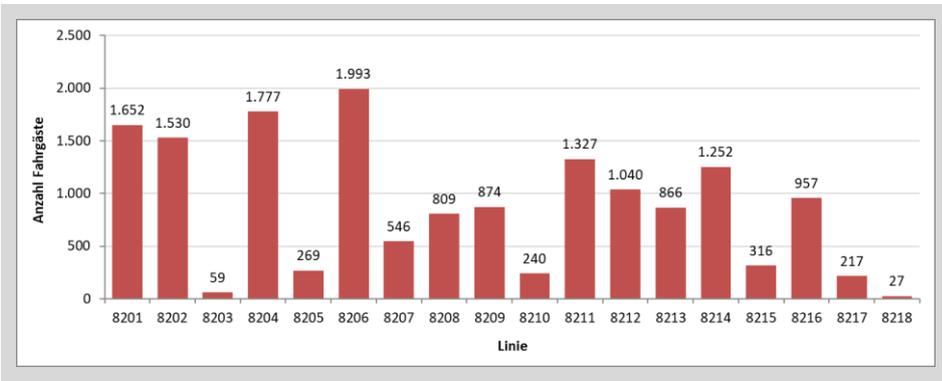


Abbildung 2.28: Nachfrage Rufbuslinien

Vergleichsweise häufig wird das Angebot durch einzelne Pendler genutzt, welche stets die gleiche Relation fahren (vgl. Abbildung 2.29 sowie Tabelle 2.2). Dementsprechend liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad bei ca. 1,23 Fahrgästen pro durchgeführte Fahrt.

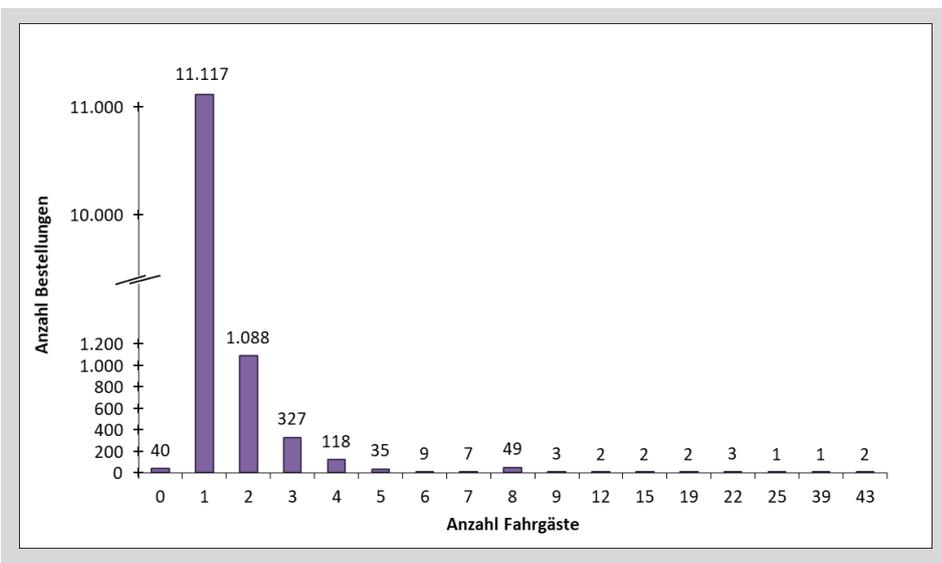


Abbildung 2.29: Besetzungszahlen Rufbus

Grundlagenermittlung und Analyse

Platz	Von Haltestelle	Nach Haltestelle	Anzahl Fahrgäste
1	Viechtach, Friedhof	Oberschlitzendorf, Gewgb. Lederfabrik	218
2	Regen, Bahnhof/Busbahnhof	Zwiesel, Anger	204
3	Viechtach, Stadtplatz	Schlitzendorf, Altenheim	169
4	Teisnach, Fa. Rohde u. Schwarz	Regen, Firma Schock	167
5	Oberfeld	Regen, Einkaufspark/ Kaufhaus Bauer	166
6	Arnbruck, Dorfplatz	Wiesing, Feuerwehrhaus	156
7	Wiesing, Feuerwehrhaus	Arnbruck, Dorfplatz	155
8	Langdorf, Siedlung	Regen, Bahnhof/Busbahnhof	141
9	Regen, Auwiesenweg b. Einkaufspark	Kattersdorf	137
10	Büchsen, Gh	Gotteszell, Ortsmitte/ Grundschule	133
11	Regen, Bahnhof/Busbahnhof	Langdorf, Siedlung	133
12	Moosbach, Abzw. Pfarrhofstr.	Viechtach, Mönchshofstr. Rathaus	131
13	Regen, Firma Schock	Teisnach, Fa. Rohde u. Schwarz	130
14	Regen, Bahnhof/Busbahnhof	Regen, Bürgerholzstraße 36	128
15	Gotteszell, Ortsmitte/ Grundschule	Büchsen, Gh	128

Tabelle 2.2: Die Top 15 der Rufbus-Relationen

Im Jahrgang zeigt sich zudem, dass aufgrund des eingeschränkten Linienbusangebotes in den Schulferien die Nachfrage beim Rufbus in der Regel ansteigt (vgl. Abbildung 2.30).

Grundlagenermittlung und Analyse

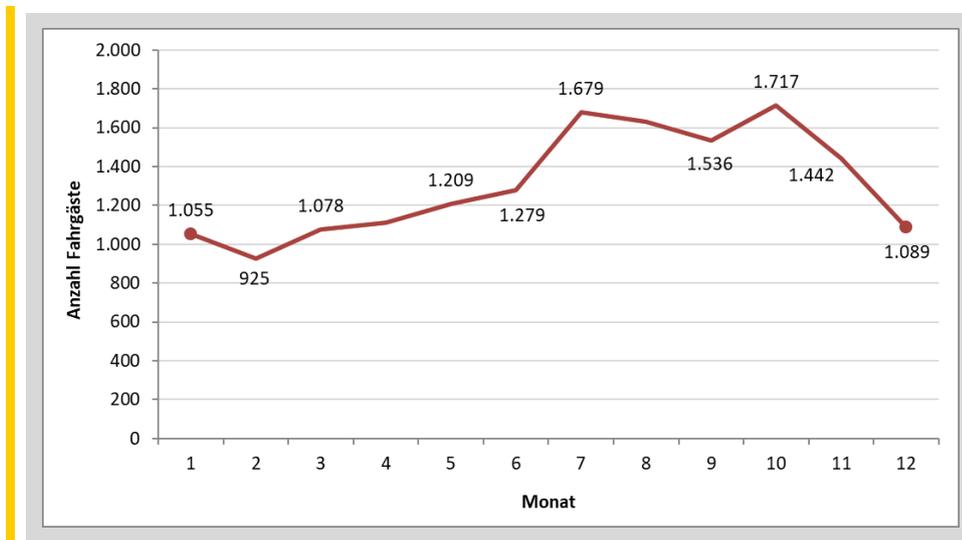


Abbildung 2.30: Jahrgang Rufbus

2.9 Analyseprofile

Als Zusammenfassung der in diesem Kapitel gezeigten Analysen können folgende Kurzprofile des Schienen- und Busverkehrs sowie deren Verknüpfung mit MIV, Rad- und Fußverkehr gelten.

2.9.1 Schienenverkehr

Stärken

- ▶ Erschließung aller Mittel- und Unterzentren (Rückgratfunktion)
- ▶ Ausgezeichnete Planbarkeit der Reisekette durch vorbildliche Pünktlichkeit, durchgehenden Taktverkehr, gut funktionierende Anschlüsse und durchgehende mediale Verfügbarkeit der Fahrplandaten
- ▶ Ausgedehnte Bedienzeiträume
- ▶ Hochwertige Infrastruktur
- ▶ Weitgehende Barrierefreiheit bzw. Hilfsangebote (Rampe und Kundenbetreuer) für mobilitätseingeschränkte Reisende
- ▶ Teilnahme GUTi, Bayerwald-Ticket

Grundlagenermittlung und Analyse

Schwächen

- ▶ Auf bestimmten Abschnitten relativ hohe Reisezeiten
- ▶ Anschlusswartezeiten stellenweise durch überwiegende Eingleisigkeit des Streckennetzes hoch
- ▶ Keine Teilnahme am Bayerwald-Tarif
- ▶ Begrenzte Anzahl an Fahrradstellplätzen
- ▶ Keine Informationen (im Fahrzeug und Druck-Fahrplan) zu Anschlüssen im Linien- und Rufbusverkehr (außer saisonale Igelbusse)

2.9.2 Busverkehr

Stärken

- ▶ Zahlreiche Direktverbindungen und relativ niedrige Reisezeiten im Schülerverkehr
- ▶ Hoher Feinerschließungsgrad
- ▶ Teilnahme GUTi, Bayerwald-Ticket, Bayerwald-Tarif

Schwächen

- ▶ Mangelhafte Planbarkeit der Reisekette durch fehlenden Taktverkehr und nicht durchgehende mediale Verfügbarkeit der Fahrplandaten
- ▶ Wahrnehmbare laterale Trennung des Verkehrsangebotes (auch qualitativ), wo unterschiedliche Konzessionäre auftreten
- ▶ Scheinbare Separation des Schüler- und Jedermannverkehrs durch Linien- und Rufbusangebot
- ▶ Fehlende Anschlussgestaltung an Verknüpfungspunkten
- ▶ Schülerverkehr determiniert Busverkehrsangebot
- ▶ Überwiegend fehlende Barrierefreiheit
- ▶ Überwiegend keine Fahrradmitnahme

2.9.3 Verknüpfung mit MIV, Rad- und Fußverkehr

Stärken

- ▶ P+R-Flächen an den Bahnhöfen
- ▶ Ladestationen für E-Autos an den Bahnhöfen
- ▶ Flächendeckende Ausschilderung der Waldbahn-Haltepunkte

Schwächen

- ▶ Kapazität der Fahrradabstellanlagen und deren Überdachungen ausbauwürdig
- ▶ Keine im Fahrschein inkludierte Radmitnahme
- ▶ Keine Ladestationen für E-Fahrräder
- ▶ Mangelhafte Barrierefreiheit
- ▶ Keine durchgehend verkehrssichere Wegeführung für Fußgänger vorhanden

3 Maßnahmenkonzept und -bewertung

Die sich aus der Analyse entwickelten Maßnahmen wurden in einem intensiven Prozess im Teilnehmerkreis der projektbegleitenden Arbeitsgruppe im Rahmen mehrerer Workshops diskutiert und verfeinert.

Die Maßnahmenempfehlungen dienen der Behebung von verkehrlichen Schwachstellen im ÖPNV sowie sonstiger erkannter Defizite und sollen den Grundstein für die zukünftigen Aktivitäten des Landkreises Regen legen.

Die Vielzahl an Einzelmaßnahmen wurde drei Maßnahmenblöcken zugeordnet, welche sich an der Kategorisierung der erkannten Defizite orientieren.

- ▶ Im **Block 1** wurden Maßnahmen zusammengefasst, welche die Grundlagen für die Neudefinition des ÖPNV-Netzes im Landkreis darstellen.
- ▶ Der **Block 2** umfasst Teilkonzepte für Stadtverkehre und Regionalverkehrskorridore auf Basis der Grundlagen aus Block 1.
- ▶ Begleitmaßnahmen hinsichtlich technologischer Anforderungen, tariflicher und organisatorischer Anforderungen sowie touristischer Themen sind in **Block 3** zusammengefasst.

Eine Übersicht zu den Maßnahmen bietet die nachfolgende Abbildung 3.1.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

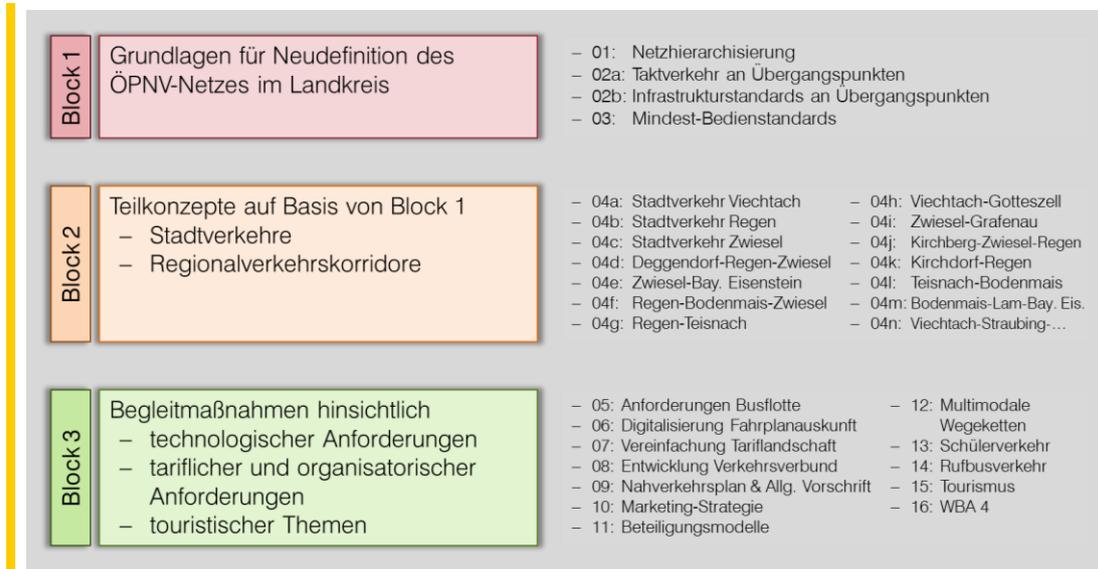


Abbildung 3.1: Überblick der Maßnahmen

3.1 Maßnahmenbewertung

Für alle Maßnahmen wurden die Wirkungen unter Ermittlung der verkehrlichen Effekte in Bezug auf das Projektziel sowie unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten und etwaigen Hindernissen bei der Durchführung geschätzt.

Vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten des Landkreises und weiterer Beteiligte erfolgte eine Einordnung der Maßnahmen in folgende Kostenklassen:

- ▶ 1: bis 25.000 €
- ▶ 2: bis 50.000 €
- ▶ 3: bis 100.000 €
- ▶ 4: bis 500.000 €
- ▶ 5: mehr als 500.000 €

Die Zuordnung der Maßnahmen zu Realisierungshorizonten erfolgte unter Beachtung von:

- ▶ erkennbaren Abhängigkeiten / Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen
- ▶ planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- ▶ erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Für die zeitliche Einordnung der Maßnahmen wurde unter Berücksichtigung des notwendigen planerischen Vorlaufs eine dreistufige Skala angewandt:

- ▶ kurzfristig: ab sofort
- ▶ mittelfristig: 2021 bis 2023
- ▶ langfristig: nach 2023

Die Aktivitäten zur Umsetzung der Maßnahmen werden im Landratsamt Regen gebündelt. Die für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erforderlichen Aufgabenträger, Beteiligten und Partner wurden aufgeführt.

Die finalen Maßnahmenblätter sind im Anhang 2 enthalten. Im Folgenden wird ein Überblick zu deren Aufbau gegeben (siehe Abschnitt 3.2). Ein besonderer Fokus wird mit Abschnitt 3.3 auf die Komplexmaßnahme 16 zur WBA 4 gelegt. Nicht in den Maßnahmen enthaltene Projektergebnisse werden ebenfalls beschrieben (Abschnitt 0).

3.2 Aufbau Maßnahmenblatt

Mit den Maßnahmenblättern wird den Aufgabenträgern gleichzeitig ein Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben. Dafür werden die Maßnahmen übersichtlich nach dem folgenden einheitlichen Schema beschrieben (siehe Abbildung 3.2):

- ▶ Zuordnung nach dem **thematischen Schwerpunkt** (ÖPNV-Planung, Infrastruktur, Nahverkehrsstandards, Verbund/Tarif, Marketing, Innovation) ①
- ▶ **Maßnahmenbeschreibung / Hinweise (textlich, ggf. grafisch)**: Was soll wie getan werden? ②
- ▶ **Weitere Kriterien**: bspw. verkehrliche Wirksamkeit, Abhängigkeiten/ Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) ③
- ▶ **Wichtige Eckdaten**: Wirkung (in Bezug auf das Projektziel) geschätzte jährliche Zusatzkosten, Realisierungshorizont, Beteiligte ④

Maßnahmenkonzept und -bewertung

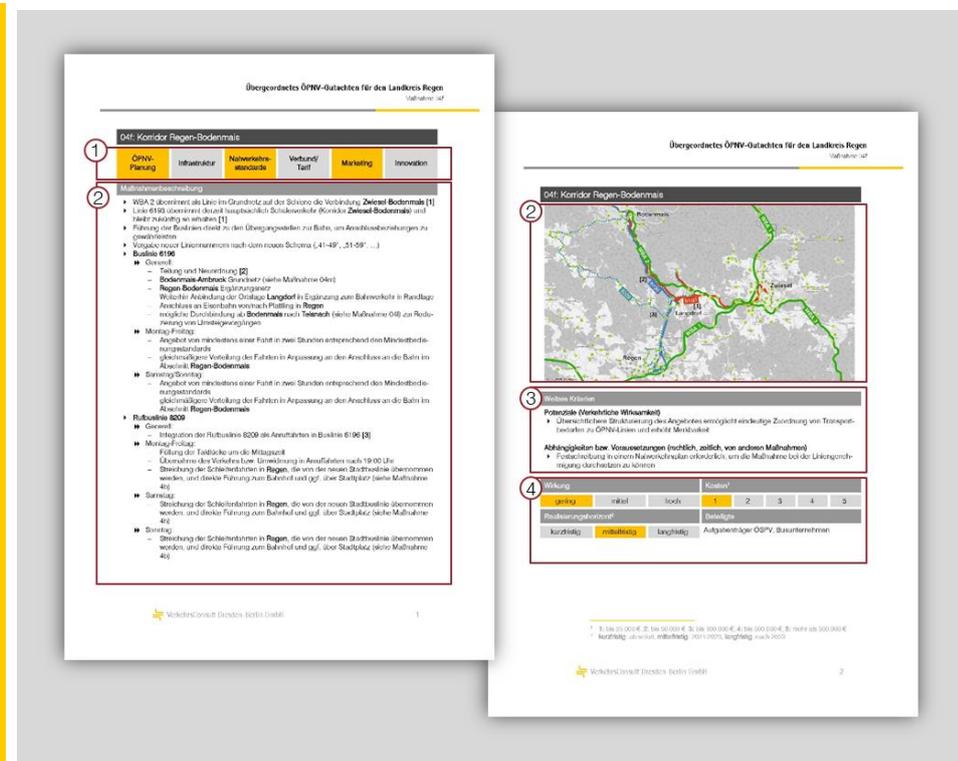


Abbildung 3.2: Aufbau Maßnahmenblatt

Abbildung 3.2 gibt eine Übersicht der im Anlageband näher beschriebenen Maßnahmen, mit denen der Landkreis Regen eine fahrgastfreundliche ÖV-Versorgung seiner Bürger und Gäste anstrebt. Wesentlicher Bestandteil ist dabei die strukturierte Definition des ÖV-Angebotes im zu erstellenden Nahverkehrsplan. Unter Einbindung aller Verkehrsträger soll langfristig eine klimafreundliche Anpassung des Modal-Splits erreicht werden.

3.3 Ergänzende Informationen zu Maßnahme 16 (WBA 4)

Die nachfolgenden Erläuterungen ergänzen die Darstellungen im Maßnahmenblatt 16. Die hierfür ausgewerteten Daten wurden von der BEG zur Verfügung gestellt.³⁹

Die Vorgabe von 1.000 Pkm pro Strecken-Kilometer je Tag ist eines der vier Kriterien, die die Bayerische Staatsregierung für die Reaktivierung von

³⁹ Daten bis Quartal III/19 aus regelmäßiger Zählung im Auftrag der BEG, Werte für Montag-Freitag

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Bahnstrecken zu Grunde legt. Um eine Reaktivierung einzuleiten, muss eine von der Staatsregierung anerkannte Prognose belegen, dass die jeweilige Bahnstrecke nach erfolgter Reaktivierung (zzgl. eines etwaigen Einstellungszeitraumes) das 1.000-Kriterium erfüllen wird.

Der bisherige, gut zweijährige Probebetrieb hat belegt, dass – bei noch nicht optimierten Rahmenbedingungen – die Nachfrage im Jahresschnitt bereits rund die Hälfte des Zielkriteriums von 1.000 Personenkilometern pro Streckenkilometer erreicht. Die Auswertung der soliden Nachfragedaten aus dem Probebetrieb ergeben die kurzfristige Erfordernis nach einer unrealistischen Nachfragesteigerung um 81 % gegenüber dem 3. Quartal 2019, um das vorgegebene Ziel bis zum Ablauf des Probebetriebs zu erreichen (siehe Abbildung 3.3).

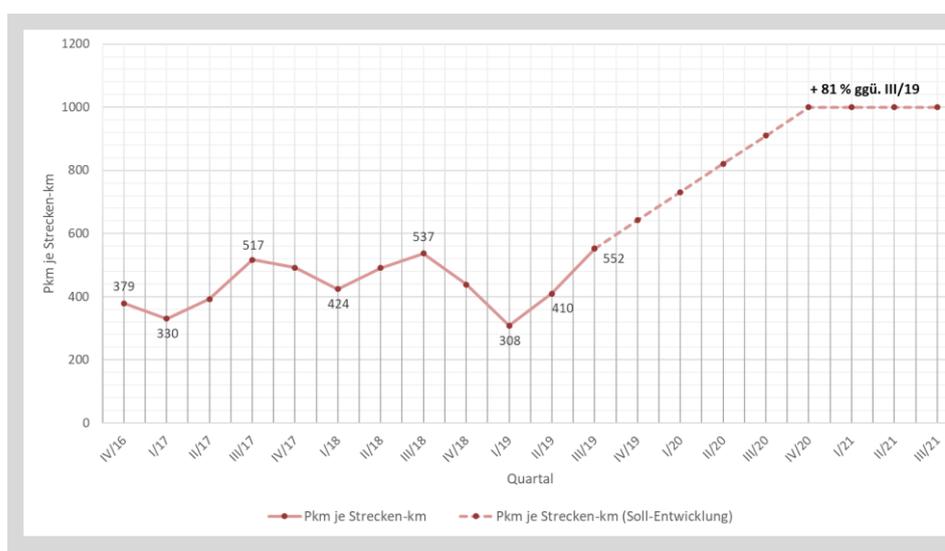


Abbildung 3.3: WBA 4: derzeitige Zielsetzung

Bei einer Fortschreibung der derzeitigen Entwicklung über die bisherigen Mittelwerte und unter Berücksichtigung der saisonalen Schwankungen (ohne Sondereffekte, ohne Umsetzung von Maßnahmen) würde sich die geforderte Verkehrsleistung weder bis zum Ende des laufenden Probebetriebs noch bis zum Zielhorizont 2023 einstellen (siehe Abbildung 3.4).

Maßnahmenkonzept und -bewertung

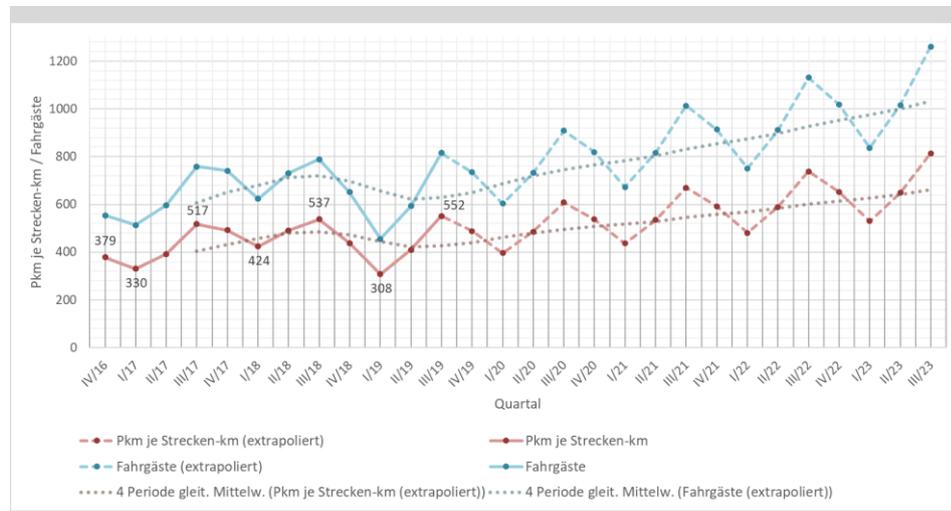


Abbildung 3.4: WBA 4: Nachfragefortschreibung ohne Maßnahmen

Als zielführend wird die Erstellung eines integrierten Gesamtkonzeptes für den ÖPNV im Landkreis Regen betrachtet, was außerdem ein weiteres Kriterium der Bayerischen Staatsregierung für die Überführung der WBA 4 vom Probe- in den Regelbetrieb darstellt. Nur hiermit können langfristig Nachfrageeffekte im ÖPNV-System erzielt werden, die auch der WBA 4 die notwendigen Impulse verschaffen.

In Maßnahme 16 (siehe Anhang 2) wird dargestellt, welche Wirkung aus den Maßnahmen 1 bis 15 mittel- bis langfristig auf das Nachfrageniveau zu erwarten ist. Ein positiver Nachfrageeffekt und damit das künftige Erreichen des 1.000er-Kriteriums ist allerdings nur durch intensive und zielstrebige Umsetzung der Maßnahmen möglich.

3.4 Weitere Projektergebnisse

Die folgenden Inhalte waren Bestandteil der Maßnahmenenerarbeitungsphase, konnten aber aus verschiedenen Gründen nicht als eigenständige Maßnahmen aufgenommen werden.

3.4.1 Streckenbeschleunigung Gotteszell-Deggendorf

Ein Ansatz zur Beschleunigung der Verbindung von Zwiesel, Regen und Viechtach nach Deggendorf besteht in der Infrastrukturmaßnahme „Arztin-

Maßnahmenkonzept und -bewertung

ger Kurve“.⁴⁰ Diese beinhaltet den Neubau einer Abkürzung bei Grafing, wodurch sieben Kilometer Zugstrecke eingespart werden könnten. Die derzeitige Streckenführung ist nach dem heutigen Stand der Technik nicht mehr notwendig.

Diese Maßnahme betrifft weder das Hoheitsgebiet noch die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen und wurde somit nicht in das Maßnahmenkonzept aufgenommen.

3.4.2 Streckenbeschleunigung Zwiesel – Grafenau

Zur Beschleunigung der Fahrzeiten auf der Strecke Zwiesel-Grafenau WBA 3 sind folgende Maßnahmen geplant⁴¹:

- ▶ Anpassung von 40 Bahnübergängen für höhere Geschwindigkeiten
- ▶ Beschleunigung der Strecke teilweise bis auf 80 km/h
- ▶ Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Spiegelau

Dadurch kann ein nachfragegerechter Stundentakt in Abstimmung auf die Nationalparkbusse („Igelbusse“) erzielt werden. Derzeit sind erste Streckenbeschleunigungsmaßnahmen (z. B. Bahnübergangsauffassungen) erfolgt, vertiefte Planungen laufen.

Diese Maßnahme fällt nicht unter die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen und wurde somit nicht in das Maßnahmenkonzept aufgenommen.

3.4.3 Anschlussgewährleistung zwischen Waldbahn (WBA 1) und Stadtbus Deggendorf

Aktuell sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Waldbahn WBA 1 und des Stadtbusses am Hauptbahnhof Deggendorf nur stark eingeschränkt und für wenige Fahrten aufeinander abgestimmt. Dies ist vor allem für Schüler aber auch für Berufspendler, die außerhalb des Landkreises Regen eine Schule besuchen bzw. arbeiten, ein Hinderungsgrund zur Nutzung der Waldbahn. Eine konsequentere Ausrichtung des Stadtbusses Deggendorf und ggf. weiterer Angebote der Verkehrsgemeinschaft Deggendorf auf die Waldbahn würde zur Verlagerung des

⁴⁰ Diese Maßnahmen basieren auf einem Vorschlag des Vereins zur Förderung der Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach (Go-Vit e. V.).

⁴¹ Quelle | BEG: Regionalkonferenz Niederbayern/Oberpfalz, 11.07.2019

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nachfragepotenzials vom Bus auf die Bahn beitragen sowie zusätzliche Nachfrage induzieren.

Diese Maßnahme betrifft weder das Hoheitsgebiet noch die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen und wurde somit nicht in das Maßnahmenkonzept aufgenommen.

3.4.4 Erschließung Stadt Regen

Es empfiehlt sich eine Aufwertung der verkehrlichen und im speziellen der fußläufigen Anbindung des Bahnhofes Regen mit folgenden Komponenten:

- ▶ Reduzierung der Zugangsbarrieren am Bahnsteig in Richtung Wieshof bspw. durch Schaffung einer möglichst barrierefreien Übergangsmöglichkeit über die Gleise
- ▶ Fußgängerüberweg möglichst mit Lichtsignalanlage als Querungshilfe der Rinchnacher Straße zwischen der Fa. Rodenstock und dem Bahnhof

4 Weiteres Vorgehen

Zur erfolgreichen Umsetzung der in Anhang 2 dargestellten Maßnahmen ist ein koordiniertes und zielstrebiges Vorgehen notwendig. Neben der inhaltlichen Vertiefung und Umsetzung der Maßnahmen sind Vorbereitungen anzugehen, welche bereits während der Projektbearbeitungsphase in Gang gesetzt wurden.

4.1 Vorbereitende Schritte

Das im Gutachten entwickelte Maßnahmenpaket wurde am 19.12.2019 einstimmig vom Landkreis Regen beschlossen. Damit wurde der Grundstein für die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes gelegt.

Folgende weitere Schritte sind zur Maßnahmenumsetzung erforderlich und bereits im Rahmen des Kreistagsbeschlusses und vorgelagerter Arbeiten angelaufen:

- ▶ Erteilung befristeter ÖPNV-Konzessionen bis 2023
- ▶ Klärung der Finanzierung, Antrag auf Verwendung des 10%-Anteils der Probetriebskosten
- ▶ Einstellen der Gelder in den Haushalt

4.2 Maßnahmenpriorisierung

Als Grundlage zur rechtlichen Festschreibung der meisten Maßnahmen ist in einem ersten Schritt ein **Nahverkehrsplan** zu erstellen. Dieser stellt gemäß Artikel 13 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes einen Rahmenplan dar, in dem die Zielvorstellungen für den ÖPNV formuliert und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufgezeigt werden sollen. Für den Aufgabenträger ist der Nahverkehrsplan das wichtigste Instrument zur Steuerung und Planung des Verkehrs. Überdies dient er als Prüfgrundlage bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen von Linienkonzessionen sowie als Beurteilungsgrundlage bei konkurrierenden Anträgen.

Weiteres Vorgehen

Möglichst zeitgleich sind die Planungen zur **Netzhierarchisierung** und in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen die **Detailplanungen zur Ausgestaltung des ÖPNV** im Grundverkehrsnetz bzw. in den Stadtverkehren durchzuführen. Darüber hinaus sind die touristischen Busverkehre zu den Wander- und Wintersportzielen (z. B. Falkenstein, Rabenstein und Schareben inklusive der grenzüberschreitenden Verkehre nach Hamry, Špičák und Železná Ruda) zu einem stimmigen Gesamtkonzept zu überführen.

Planungen zur **Vereinheitlichung der bisherigen Marketing-Strategie** sowie erste Schritte zur **Einführung einer digitalen Mobilitätszentrale** im Rahmen der Verbundthematik folgen.

Anschließend können verschiedene **Beteiligungsmodelle** umgesetzt werden, ohne damit größere Vorhaben (Verkehrsverbund, Tarifeinheit) zu gefährden:

- ▶ Rabattierung von Einzeltickets für bestimmte Personengruppen (z. B. Ehrenamtskarteninhaber)
- ▶ Sonderaktionstickets (z.B. Weihnachts-GUTi, Probetickets)
- ▶ Kooperation eWald (z.B. Rabattierung von bis zu 20 % bei Anreise/Weiterreise mit E-Auto zum/vom Bahnhof)
- ▶ Bündelung und Optimierung E-Bike-Verleih

Alle weiteren Maßnahmen (z. B. Barrierefreiheit der Infrastruktur, Anforderungen an Fahrzeugflotte, Digitalisierung der Auskunftssysteme, Verbundintegration) sollen im Lauf der nächsten Jahre entsprechend der Darlegungen in Anhang 2 ausgeplant werden. Bei allen Detailplanungen sind die Abhängigkeiten von und zu anderen Projekten (z. B. Grundlagenstudie zur Verbundintegration) zu beachten und die Ergebnisse abzugleichen.

4.3 Maßnahmenevaluation

Für eine erfolgreiche Sicherung der Zielerreichung des Maßnahmenkonzeptes wird empfohlen, die Umsetzungsfortschritte der Maßnahmen und die Auswirkungen der realisierten Maßnahmen im Rahmen einer Maßnahmenevaluation zu dokumentieren. Dazu sollten in regelmäßigen Abständen Soll-Ist-Vergleiche zur zeitlichen Realisierbarkeit der Maßnahmen unter dem Aspekt der haushaltstechnischen Einordnung und Finanzierbarkeit erfolgen sowie die Wirkungen der realisierten Maßnahmen anhand geeigneter Indikatoren überprüft werden.

5 Resümee

Die Umsetzung der **Maßnahmen** wirken sich nicht nur auf die gesamte Mobilitätsentwicklung im Landkreis, sondern insbesondere auch auf die WBA 4 sehr positiv aus. Die Zielstellung der Erhöhung der Attraktivität des und der Fahrgastnachfrage im ÖPNV des gesamten Landkreises Regen kann somit erreicht werden.

Mit dem Probetrieb der **WBA 4** konnte der Beleg geführt werden, dass eine sukzessive Steigerung der Fahrgastnachfrage möglich ist. Mit den zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Fahrgastnachfrage weiter gesteigert. Es besteht Einigkeit, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes das 1.000 Pkm-Kriterium mittel- bis langfristig erreicht werden kann. Hierfür ist eine intensive Detaillierungs- und Umsetzungsphase der beschriebenen Maßnahmen ab Mitte 2020 erforderlich.

Die konstruktive Zusammenarbeit beim gemeinsamen Gutachten belegt generell die gute Zusammenarbeit der Partner BEG und Landkreis Regen. Bei Umsetzung der Maßnahmen kann an die bisherige Zusammenarbeit (z. B. Waldbahn-Marketing, Bayerwald-Ticket) angeknüpft werden.

Anhangsverzeichnis

- Anhang 1A: Analysekarten Bevölkerungsstruktur
- Anhang 1B: Protokolle Netzbefahrung
- Anhang 1C: Protokolle Expertengespräche
- Anhang 1D: Analysekarten Erreichbarkeit
- Anhang 2: Maßnahmenblätter