

Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Bericht

Mai 2023



Auftraggeber:
Landkreis Regen

Poschetsrieder Straße 16
94209 Regen

www.landkreis-regen.de

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

Standort Berlin

Uhlandstraße 97
10715 Berlin

Tel.: +49 .30 .23 63 19-41

Fax: +49 .30 .23 63 19-49

E-Mail: berlin@vcdb.de

Standort Dresden

Köneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00

Fax: +49 .351 .4 82 31-09

E-Mail: dresden@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:

Felix Friedrich

E-Mail: f.friedrich@vcdb.de

Heike Ikert

E-Mail: h.ikert@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Planungsgrundlagen und Zielsetzungen | 11 |
| 1.1 | Ausgangssituation | 11 |
| 1.2 | Geltungsbereich des Nahverkehrsplans | 12 |
| 1.3 | Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans | 12 |
| 1.4 | Grundlagen des Nahverkehrsplans | 13 |
| 1.4.1 | Gesetzliche Rahmenvorgaben | 13 |
| 1.4.2 | Weitere Planungsgrundlagen | 13 |
| 1.5 | Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze | 14 |
| 1.6 | Mitwirkung und Anhörung | 16 |
| 2 | Analyse und Prognose | 19 |
| 2.1 | Raumstruktur und soziodemografische Daten | 19 |
| 2.1.1 | Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen | 19 |
| 2.1.2 | Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung | 20 |
| 2.1.3 | Gebietskategorien | 21 |
| 2.1.4 | Bevölkerung | 21 |
| 2.1.5 | Erwerbstätige und Arbeitsplätze | 25 |
| 2.1.6 | Schulen, Schülerzahlen und weiterführende Bildungseinrichtungen | 29 |
| 2.1.7 | Tourismus, Freizeit und Erholung | 32 |
| 2.1.8 | Bestehende Infrastruktur-Planungen | 34 |
| 2.2 | ÖPNV-Angebotsstruktur | 35 |
| 2.2.1 | Schnittstellen zum Regional- und Fernverkehr | 35 |
| 2.2.2 | Waldbahn-Netz (SPNV) | 35 |
| 2.2.3 | Regionalbusnetz | 36 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|---|----|
| 2.2.4 | Stadtverkehre..... | 39 |
| 2.2.5 | Rufbus | 40 |
| 2.2.6 | Sonder- und Veranstaltungsverkehre | 41 |
| 2.3 | Verkehrsnachfrage im ÖPNV | 42 |
| 3 | Schwachstellenanalyse | 46 |
| 3.1 | Verkehrsangebot | 46 |
| 3.1.1 | Gebietskategorien | 46 |
| 3.1.2 | Verkehrsachsen | 49 |
| 3.1.3 | Verkehrszeiten und Bedienzeitraum | 50 |
| 3.1.4 | Räumliche Erschließung..... | 53 |
| 3.1.5 | Bedienungshäufigkeit..... | 56 |
| 3.1.6 | Erreichbarkeit | 59 |
| 3.2 | Verknüpfungsstellen und Anschlussqualität | 61 |
| 3.2.1 | Verknüpfungsstellen | 62 |
| 3.2.2 | Anschlussqualität..... | 63 |
| 3.3 | Infrastruktur und Fahrzeugpark | 65 |
| 3.3.1 | Haltestellen und Infrastruktur..... | 65 |
| 3.3.2 | Fahrzeugpark | 65 |
| 3.4 | Information, Marketing, Tarif und Vertrieb | 66 |
| 3.4.1 | Information und Marketing | 66 |
| 3.4.2 | Tarif und Vertrieb..... | 70 |
| 3.5 | Organisation..... | 74 |
| 4 | Rahmenkonzeption | 77 |
| 4.1 | Netzkonzeption..... | 79 |
| 4.2 | Angebotsstandards | 81 |
| 4.3 | Bedarfsverkehre | 83 |
| 4.4 | Qualitative Standards | 84 |
| 4.4.1 | Barrierefreiheit..... | 84 |
| 4.4.2 | Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte | 85 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 4.4.3 | Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort | 87 |
| 4.4.4 | Anforderungen an Fahrwege..... | 89 |
| 4.4.5 | Service und Fahrgastinformation..... | 89 |
| 4.4.6 | Pünktlichkeit und Anschlussicherung..... | 91 |
| 4.4.7 | Tarif und Vertrieb..... | 91 |
| 4.4.8 | Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal | 92 |
| 4.4.9 | Störungs- und Beschwerdemanagement..... | 93 |
| 4.4.10 | Besondere Nutzergruppen..... | 93 |
| 4.5 | Neue Mobilitätsformen..... | 94 |
| 4.5.1 | On-Demand-Verkehre | 94 |
| 4.5.2 | Alternative Antriebssysteme..... | 95 |
| 5 | Maßnahmenpaket | 97 |
| 5.1 | ÖPNV-Leistungsangebot (L) | 97 |
| 5.1.1 | Grundnetz und touristisch bedeutsame Relationen (Sondernachfrage im ländlichen Raum)..... | 97 |
| 5.1.2 | Ergänzungsnetz | 103 |
| 5.1.3 | Stadtverkehre | 109 |
| 5.1.4 | Gesamtnetz | 112 |
| 5.2 | Information, Marketing und Vertrieb (M) | 113 |
| 5.2.1 | M-1 und M-2: Vereinfachung und Vereinheitlichung Liniennummerierungssystem und Aktualisierung der Haltestellenamen..... | 113 |
| 5.2.2 | M-3 und M-4: Ausbau digitale Mobilitätszentrale und Digitalisierung Vertrieb..... | 114 |
| 5.2.3 | M-5: Restrukturierung Tariflandschaft..... | 115 |
| 5.2.4 | M-6: Entwicklung Verkehrsverbund..... | 116 |
| 5.2.5 | M-7: Beteiligungsmodelle..... | 116 |
| 5.3 | Infrastruktur (I) | 117 |
| 5.3.1 | I-1 bis I-7: Haltestellen und Verknüpfungspunkte | 117 |
| 5.3.2 | I-8 bis I-10: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem..... | 118 |
| 5.3.3 | I-10 bis I-13: Anforderungen an die Busflotte..... | 118 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|-----|
| 6 | Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung | 120 |
| 7 | Finanzierungskonzept | 123 |
| 7.1 | Finanzierungsgrundsätze | 123 |
| 7.2 | Finanzierung der Leistungserbringung | 123 |
| 7.3 | Investitionsplanung | 126 |
| 8 | Harmonisierung von Laufzeiten der Liniengenehmigungen / Linienbündelung | 127 |
| | Anhangsverzeichnis | 129 |
| | Kartenverzeichnis..... | 130 |

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Dokument auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter und stellen keine Diskriminierung dar.

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|----|
| Abbildung 2.1: | Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet | 19 |
| Abbildung 2.2: | Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes | 20 |
| Abbildung 2.3: | Einwohnerzahlen und Bevölkerungsdichten im Nahverkehrsraum | 22 |
| Abbildung 2.4: | Bevölkerungsprognose für den Landkreis Regen | 23 |
| Abbildung 2.5: | Einwohnerentwicklung im Nahverkehrsraum | 24 |
| Abbildung 2.6: | Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum | 25 |
| Abbildung 2.7: | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Gemeinden..... | 26 |
| Abbildung 2.8: | Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Regen | 27 |
| Abbildung 2.9: | Prognostizierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (svB) im Landkreis Regen..... | 28 |
| Abbildung 2.10: | Lage der Schulen im Landkreis Regen..... | 30 |
| Abbildung 2.11: | Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Regen..... | 31 |
| Abbildung 2.12: | Darstellung von Übernachtungszahlen und Attraktionen im Landkreis Regen..... | 33 |
| Abbildung 2.13: | Schülerverkehrsströme mit Beförderungspflicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen (2020) | 38 |
| Abbildung 2.14: | Entwicklung der Betriebsleistung im Nahverkehrsraum..... | 43 |
| Abbildung 2.15: | Entwicklung des Motorisierungsgrades bis 2035 | 44 |
| Abbildung 3.1: | Kerngebiete der Mittelzentren..... | 47 |
| Abbildung 3.2: | Kerngebiet des Unterzentrums Bodenmais | 48 |
| Abbildung 3.3: | Verkehrszeiten und Bedienzeitraum Grund- und Ergänzungsnetz | 50 |
| Abbildung 3.4: | Verkehrszeiten und Bedienzeitraum..... | 51 |
| Abbildung 3.5: | Räumliche Erschließung nach Grenzwert | 54 |
| Abbildung 3.6: | Räumliche Erschließung nach Richtwert | 56 |
| Abbildung 3.7: | Beispiele für Print-Medien zur Fahrgastinformation im Landkreis Regen..... | 67 |
| Abbildung 3.8: | Wabenplan des VDW (Stand 07/2022) [28] | 71 |
| Abbildung 3.9: | Räumliche Gültigkeit des GUTi [31] | 73 |
| Abbildung 3.10: | Organisation des ÖPNV im Landkreis Regen | 74 |
| Abbildung 4.1: | Verkehrsachsen im Bediengebiet | 80 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|--------------|--|-----|
| Tabelle 1.1: | Zusammenfassung der Planungen benachbarter Aufgabenträger (Stand: März 2021) | 18 |
| Tabelle 2.1: | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Regen..... | 25 |
| Tabelle 2.2: | Schulen und Schülerzahlen im Schuljahr 2020/2021 | 30 |
| Tabelle 2.3: | Betriebszeit Waldbahn..... | 36 |
| Tabelle 2.4: | Stadtbusangebot in Zwiesel, Regen und Viechtach | 40 |
| Tabelle 2.5: | Nachfragebeeinflussende Faktoren..... | 45 |
| Tabelle 3.1: | Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum..... | 54 |
| Tabelle 3.2: | Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/Grundnetzachsen..... | 57 |
| Tabelle 3.3: | Bedienungshäufigkeit in Orten gering besiedelter Räume | 58 |
| Tabelle 3.4: | Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Orten..... | 60 |
| Tabelle 3.5: | Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte) | 61 |
| Tabelle 3.6: | Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum..... | 63 |
| Tabelle 3.7: | Fahrzeugbestand im Nahverkehrsraum..... | 66 |
| Tabelle 4.1: | Zielvorgaben des Nahverkehrsplans | 79 |
| Tabelle 4.2: | Mindestbedienungshäufigkeit Grundnetzachsen/Mittelzentren/Achsen Sondernachfrage ländlicher Raum | 82 |
| Tabelle 4.3: | Mindestbedienungshäufigkeit in Orten gering besiedelter Räume..... | 82 |
| Tabelle 6.1: | Beurteilungsmatrix | 121 |
| Tabelle 7.1: | Finanzmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers | 125 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------|---|
| Bf | ... Bahnhof |
| BayÖPNVG | ... Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern |
| BayBGG | ... Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz |
| BO-Strab | ... Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen |
| BO-Kraft | ... Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr |
| DB | ... Deutsche Bahn |
| DFI | ... Dynamische Fahrgastinformation |
| DIN | ... Deutsche Industrienorm |
| EAÖ | ... Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV |
| EG-VO | ... Verordnung der Europäischen Gemeinschaft |
| EW | ... Einwohner |
| FP | ... Fahrtenpaar |
| Hbf | ... Hauptbahnhof |
| H BVA | ... Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen |
| HVZ | ... Hauptverkehrszeit |
| ITCS | ... Intermodal Transport Control System |
| KBS | ... Kursbuchstrecke |
| MIV | ... Motorisierter Individualverkehr |
| NVP | ... Nahverkehrsplan |
| NVZ | ... Nebenverkehrszeit |
| öDA | ... Öffentlicher Dienstleistungsauftrag |
| ÖPNV | ... Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖSPV | ... Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr |
| PBefG | ... Personenbeförderungsgesetz |
| P+R | ... Park and Ride |
| RAST | ... Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen |
| RBL | ... Rechnergestütztes Betriebsleitsystem |
| RegG | ... Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV |
| SPNV | ... Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | ... Straßenverkehrsordnung |
| SV-pflichtig | ... sozialversicherungspflichtig |
| SVZ | ... Schwachverkehrszeit |
| VCDB | ... VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH |
| VDW | ... Verbundtarif DonauWald |
| VSL | ... Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land |

1 Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) wird den Landkreisen und kreisfreien Städten die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV) als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach Art. 13 BayÖPNVG der Nahverkehrsplan, der für einen zu definierenden zusammenhängenden Nahverkehrsraum angefertigt wird. Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll - aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen - vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in seinem Gültigkeitszeitraum aufzeigen. Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes ist die aktuelle vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebene Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Stand Juli 1998) zu berücksichtigen. Eine angemessene Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen und Gemeinden ist sichergestellt.

Der bestehende Nahverkehrsplan des Landkreises Regen wurde im Jahr 1995 beschlossen. Auf Grund seines Alters entspricht dieser nicht mehr den Ansprüchen der Aktualität und muss folglich neu erstellt werden. Der Landkreis Regen als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV hat sich daher entschlossen, in engem Kontakt mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden einen neuen Nahverkehrsplan zu erstellen.

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Nutzer- und Zielgruppen des ÖPNVs, nimmt der neue Nahverkehrsplan möglichst gesamtheitlich Bezug auf Schnittstellen zu

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

wesentlichen Bereichen der Kreisentwicklung¹, die entweder direkt oder indirekt in Beziehung stehen zu einer bedarfsorientierten, ressourcenschonenden und zukunftsgerichteten Nahverkehrsgestaltung. Denn die daraus resultierenden Mobilitätsangebote des ÖPNV sind nicht nur wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit der Region als nachhaltiger und resilienter Wirtschaftsstandort und ein Standortvorteil, wenn es um die Rekrutierung von Fach- und Arbeitskräften geht. Sie beeinflussen überdies die Qualität der Daseinsvorsorge für Personen ohne Führerschein, Familien, Kinder und Jugendliche und Seniorinnen und Senioren und stärken wirtschaftlich wie regional-strategisch das „ARBERLAND“ als attraktive Urlaubs-, Erholungs- und Freizeitdestination.

1.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der Geltungsbereich des Nahverkehrsplans für den Landkreis Regen umfasst den Nahverkehrsraum. Durch die Regierung von Niederbayern wurde kein Art. 6 (1) BayÖPNVG entsprechender regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt. Somit umfasst der Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans das Gebiet des Landkreises Regen. Dieser ist im Regierungsbezirk Niederbayern gelegen und im Rahmen der Regionalplanung der Region Donau-Wald (12) zugeordnet [1]. Der Landkreis Regen umfasst insgesamt drei Städte sowie 21 Gemeinden und Märkte. Die Gemeinden Achslach, Gotteszell und Zachenberg sowie der Markt Ruhmannsfelden sind zudem zu einer Verwaltungsgemeinschaft zusammengefasst.

Umgeben wird der Landkreis Regen durch den Landkreis Cham (Regierungsbezirk Oberpfalz) im Norden, den Landkreis Straubing-Bogen im Westen und die Landkreise Deggendorf und Freyung-Grafenau im Süden. Im Osten wird der Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes durch das Staatsgebiet der Tschechischen Republik mit dem Okres Klatovy im Kreis Pilsen begrenzt.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Regen. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

¹ Die Kreisentwicklung des Landkreises Regen umfasst folgende Bereiche: Mobilitätsmanagement mit GUTi; Regionalmanagement, Wirtschaftsförderung, Tourismus- und Freizeitförderung, Kommunale Entwicklungspolitik, Bayern-Böhmen, Klima.

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

Der im Nahverkehrsplan definierte Rahmen bindet zum einen den Landkreis Regen als Aufgabenträger selbst in seinem Handeln zur Weiterentwicklung des ÖPNV als freiwillige Aufgabe. Zum anderen muss die Genehmigungsbehörde bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan beachten und weiterhin entsprechend seiner Vorgaben eine Abwägung zwischen konkurrierenden Anträgen auf Liniengenehmigungen vornehmen.

1.4 Grundlagen des Nahverkehrsplans

Im Folgenden sollen die diesem Nahverkehrsplan zugrunde liegenden rechtlichen und planerischen Grundlagen vorgestellt werden. Dabei wird auf Rahmendokumente verwiesen, deren Inhalte Einfluss auf die in Kapitel 1.5 aufgeführten verkehrspolitischen Zielvorgaben und Grundsätze haben. Eine tabellarische Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte dieser Dokumente ist im Anhang 1 zu finden.

1.4.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen setzt den Rahmen für die künftige Gestaltung des ÖPNV. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Gebietskörperschaften wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf Europa-, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans sind:

- ▶ Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [2]
- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [4]
- ▶ die UN-Behindertenrechtskonvention [5]
- ▶ Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) [6]
- ▶ Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [7]
- ▶ Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8]

1.4.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale, regionale und lokale Planungen.

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan sind:

- ▶ Landesentwicklungsprogramm Bayern [9]
- ▶ Regionalplan der Region Donau-Wald (12) [1]
- ▶ Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger
 - ▶▶ Nahverkehrsplan für den Landkreis Cham [10]
 - ▶▶ Nahverkehrsplan für den Landkreis Straubing-Bogen [11]
- ▶ Schienennahverkehrsplan Bayern [12]
- ▶ Übergeordnetes ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen [13]

1.5 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Aus den oben genannten Rahmendokumenten und Planungsvorgaben ergeben sich verkehrspolitische Zielsetzungen, die durch den Landkreis Regen im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen ÖPNV vertieft werden.

Entsprechend der ihm zugewiesenen Aufgaben möchte der Landkreis Regen die Verhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr weiterentwickeln. Dieser soll entsprechend der raumordnerischen Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes Bayern und des Regionalplanes für die Region Donau-Wald (12) gleichwertige Lebensverhältnisse und die Versorgung der Bevölkerung im wirtschaftlichen Rahmen sicherstellen. Der Zugang zum ÖPNV ist dabei allen Bevölkerungsgruppen, insbesondere behinderten Menschen im Sinne der Barrierefreiheit zu ermöglichen (vgl. BayBGG). Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sollen im ausreichenden Maße befriedigt werden, sodass die Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split erreicht wird. Darüber hinaus hat sich der Landkreis Regen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung auf kommunaler Ebene zur Einhaltung der umweltpolitischen Zielsetzungen gemäß Agenda 2030 bekannt und setzt die darin enthaltenen Entwicklungsziele auch hinsichtlich des ÖPNV um. [14]

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Wirtschaftsstandortstrategie des Landkreises zusammen mit Vertretern und Vertreterinnen unterschiedlicher Unternehmen und Branchen (Projektgruppe Wirtschaftsregion ARBERLAND 2030) das Thema Mobilitätsmanagement mit Schnittstelle ÖPNV als priorisiertes Handlungsfeld determiniert. Letzteres ergibt sich aus der Tatsache, dass attraktive Mobilitäts- und nachfragegerechte ÖPNV-Angebote für Arbeitnehmende als wichtiger Standortvorteil und somit Wettbewerbsfaktor hinsichtlich der Arbeits- und Fachkräftesicherung definiert werden.

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

Überdies soll mithilfe der Entwicklungsziele der Agenda 2030 hinsichtlich des ÖPNV auch ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende geleistet werden, sodass negative Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Abgase, Unfallgefahren) vermindert werden. Alternative Bedienformen sollen ebenso Bestandteil des Verkehrsangebotes im Landkreis Regen werden.

Neben einer Weiterentwicklung der kreisinneren Verkehrsbeziehungen im Landkreis Regen soll ein Fokus auf dem Ausbau von wichtigen die Landkreisgrenzen überschreitenden Verkehrsangeboten sowie in die angrenzende Tschechische Republik weiter forciert werden. Diese Ausrichtung des ÖPNV ist ein strategisch wichtiger Aspekt der gesamtheitlichen Gestaltung von grenzüberschreitenden Tourismus- und Freizeitangeboten zur wechselseitigen Stärkung der wirtschaftlichen Wertschöpfung im gemeinsamen Grenz- und Zukunftsraum.

Neben der wichtigen Stütze des Schülerverkehrs sollen weitere Nutzergruppen gewonnen werden. Durch einen Ausbau der Verkehrsangebote und wirtschaftliche Optimierungen sollen als weitere Nachfragestützen für den ÖPNV, Fahrgäste im Jedermann- und touristischen Verkehr gewonnen werden. Letztere sind insbesondere für den Bergsport im Bereich des Großen Arber und im Verflechtungsbereich mit den Skigebieten am Geißkopf in der Gemeinde Bischofsmais und in Sankt Engimar (Landkreis Straubing-Bogen) sowie zur Verkehrsentlastung im Nationalparkgebiet Falkenstein (Zwiesel, Lindberg, Bayerisch Eisenstein) zu forcieren. Gleichermäßen ergibt sich eine erhöhte Relevanz eines bedarfs- und möglichst barrierefreien ÖPNVs im Bereich der Kinder und Jugendlichen und auch der Senioren und Seniorinnen, insbesondere bei Personen über 65 – ein Segment der Bevölkerung des Landkreises, welches 23,4 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmacht [15].

Der Regionalplan für die Planungsregion Donau-Wald (12) sieht folgende Ziele für den Nahverkehrsraum Landkreis Regen vor:

- ▶ Verbesserung des ÖPNV
- ▶ Hinwirkung auf die Entwicklung von grenzüberschreitenden Nahverkehrslinien mit der Tschechischen Republik, Entwicklung eines umfassenden ÖPNV-Systems unter Einbeziehung von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben
- ▶ Modernisierung der Regionalbahnstrecke entlang der überregionalen Entwicklungsachse München – Deggendorf – Landesgrenze zur Tschechischen Republik
- ▶ Erhaltung und bedarfsgerechte Modernisierung von Nebenbahnstrecken der Region

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

Mit seinem Beschluss hat sich der Kreistag des Landkreises Regen am 18.12.2019 zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Übergeordneten ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen bekannt. Dieses Gutachten stellte Maßnahmen in folgenden Gruppen auf:

- ▶ Strukturierung des Verkehrsangebotes mittels Netzebenen mit entsprechenden Bedienzeiträumen und Fahrtenanzahlen
- ▶ Definition von Umsteigestandards, Mindestbedienstandards, Anforderungen an die Busflotte
- ▶ Festlegung von Bedienkonzepten für bestimmte bedeutsame Verkehrskorridore im Landkreis
- ▶ Integration des Schülerverkehrs
- ▶ Maßnahmen zu Digitalisierung, Mobilitätsmanagement und Vertrieb
- ▶ Vereinfachung der Liniennummerierungen

Des Weiteren ist es erklärtes Ziel des Landkreises Regen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, einen Verkehrsverbund in Zusammenarbeit mit umliegenden Landkreisen zu gründen. Als Vorstufe haben sich zum 1. September 2021 die Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen zur Tarifgemeinschaft Verbundtarif DonauWald (VDW) zusammengeschlossen. Dieser umfasst zunächst nur den Busbetrieb. Dadurch gilt in allen vier Landkreisen ein einheitlicher streckenbezogener Waben-Tarif. Zur Ausgestaltung eines vollwertigen Verkehrsverbundes wird aktuell mit Unterstützung des Freistaates Bayern und unter Federführung des Landkreises Freyung-Grafenau eine Grundlagenstudie zur Verbundgründung erstellt. Hierbei findet auch der SPNV Berücksichtigung.

1.6 Mitwirkung und Anhörung

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden die betroffenen Gemeinden, die Schulen und die Verkehrsunternehmen befragt. Im Rahmen von Workshops und Abstimmungen wurden jeweils betroffene Stakeholder persönlich mit eingebunden (Vertreter der Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger, der politischen Gremien und der Behindertenbeauftragte des Landkreises Regen).

Die Hörung der betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen im Bedienungsbereich Landkreis Regen erfolgte im Sommer und Herbst 2021. Die benachbarten Aufgabenträger und weitere Träger öffentlicher Belange wurden bereits vor Erstellung des Nahverkehrsplanes unter Regie der Kreisverwaltung im Rahmen einer begonnenen Erstellung des Nahverkehrsplanes durch ein externes Ingenieurbüro im Jahr 2020 gehört. Dies waren:

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

- ▶ benachbarte Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV: Landkreis Deggendorf, Landkreis Freyung-Grafenau, Landkreis Cham, Landkreis Straubing-Bogen
- ▶ ARBERLAND Regio GmbH (Entwicklungsgesellschaft des Landkreises Regen), die zum 01.01.2023 als Stabsstelle „Kreientwicklung“ in die Landkreisverwaltung reintegriert wurde.
- ▶ Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
- ▶ Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald
- ▶ Staatliches Bauamt Passau-Deggendorf
- ▶ VCD Verkehrsclub Deutschland, Kreisgruppe Cham
- ▶ Stadt Zwiesel, ÖPNV-Beauftragter

Eine detaillierte Zusammenfassung der Rückmeldungen ist im Anhang 2 zu finden. Dort wurde auch das Positionspapier des Vereins Go-Vit e. V. einbezogen. Die Hinweise und Anregungen sollen bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes einbezogen und nach Möglichkeit beachtet werden.

Im Landkreis Freyung-Grafenau wird der Nahverkehrsplan derzeit neu aufgestellt. Im Landkreis Straubing-Bogen befand sich der Nahverkehrsplan zum Zeitpunkt der Datenerhebung in der Neuerstellung und wurde 2021 abgeschlossen. Im Landkreis Passau soll die Erarbeitung eines Nahverkehrsplans erst nach Fertigstellung der Grundlagenstudie zur Verbundgründung erfolgen. Die Nahverkehrspläne der Landkreise Deggendorf und Passau sind über 25 Jahre alt und haben damit keine Aktualität und Gültigkeit mehr. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Cham wurde im Jahr 2020 fertiggestellt und hat entsprechend Gültigkeit.

Als verkehrlich direkt maßgebend werden die nachfolgend tabellarisch aufgeführten Planungen benachbarter Aufgabenträger beachtet.

| Aufgabenträger | Planungen |
|----------------|---|
| Landkreis Cham | Linienbündelungskonzept, mit folgenden im LK Regen verkehrenden Linien ² <ul style="list-style-type: none"> ▶ Linie 680 (6188) Bad Kötzing – Viechtach; Linienbündel Kötztlinger Land³ ▶ Linie 590 (6080) Furth i. Wald – Arber; Linienbündel Kötztlinger Land ▶ Linie 618 (Klattau – (Nyrsko) – Lam – Eck – Arnbruck –Bodenmais); Einzelgenehmigung |

² In der Klammer ist die Linienbezeichnung im Landkreis Regen aufgeführt.

³ Aufgabenträgerschaft Landkreis Cham

Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

| Aufgabenträger | Planungen |
|----------------------------|---|
| | ▶ Linie 690 (6196) Bad Kötzing – Bodenmais – Regen ⁴ (nur auf dem Abschnitt Bad Kötzing – Drachselsried) |
| Landkreis Freyung-Grafenau | Zur Bayerischen Landesgartenschau 2023 in Freyung sind temporär erhöhte Nachfragen im ÖPNV und Kreisgrenzen überschreitende Verkehre zu erwarten. |
| Landkreis Straubing-Bogen | Einrichtung einer Verkehrsachse Bogen-Neukirchen.-St. Englmar-Viechtach mit Neustrukturierung der Linie 15 ⁵ |

Tabelle 1.1: Zusammenfassung der Planungen benachbarter Aufgabenträger (Stand: März 2021)

Generell ist die Zusammenarbeit mit den umliegenden Aufgabenträgern gekennzeichnet durch den Willen zur Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes in der Region Donau-Wald. Es beteiligen sich neben dem Landkreis Regen die Landkreise Deggendorf, Dingolfing-Landau, Freyung-Grafenau, Passau, Rottal-Inn und die Stadt Passau. Hierzu wird momentan eine durch den Freistaat Bayern geförderte Grundlagenstudie durchgeführt. Neben den Bestrebungen zur Gründung eines Verkehrsverbundes der o.g. Aufgabenträger bestehen für einzelne Linien Kooperationsvereinbarungen mit den Nachbarlandkreisen Cham und Straubing-Bogen.

Ebenso wurden die Verkehrsunternehmen im gesamten Arbeitsprozess beteiligt. Dazu gehörte eine anfängliche Befragung im Steckbrief-Format. Weiterhin wurde den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit gegeben, in Sitzungen zur Erstellung des Anforderungsprofils, der Vorstellung der Schwachstellenanalyse sowie des Maßnahmenpaketes teilzunehmen und Stellungnahmen abzugeben.

Die Stellungnahmen zur finalen Fassung des Nahverkehrsplanes sind im Anhang 10 aufgeführt.

⁴ Mit dem Landkreis Cham besteht eine Kooperationsvereinbarung. Bei zukünftigen Planungen erfolgt eine Abstimmung der Landkreise hinsichtlich Einnahmeaufteilungsverfahren und Fahrplanabstimmung.

⁵ Zur Neuaufstellung der Linie 15 als Expressbuslinie 48 auf der touristischen Achse Bogen – St. Englmar – Viechtach wurde bereits eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.

2 Analyse und Prognose

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

2.1.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Der Landkreis Regen ist in die Städte Regen, Viechtach und Zwiesel sowie 3 Märkte und 18 Gemeinden gegliedert.

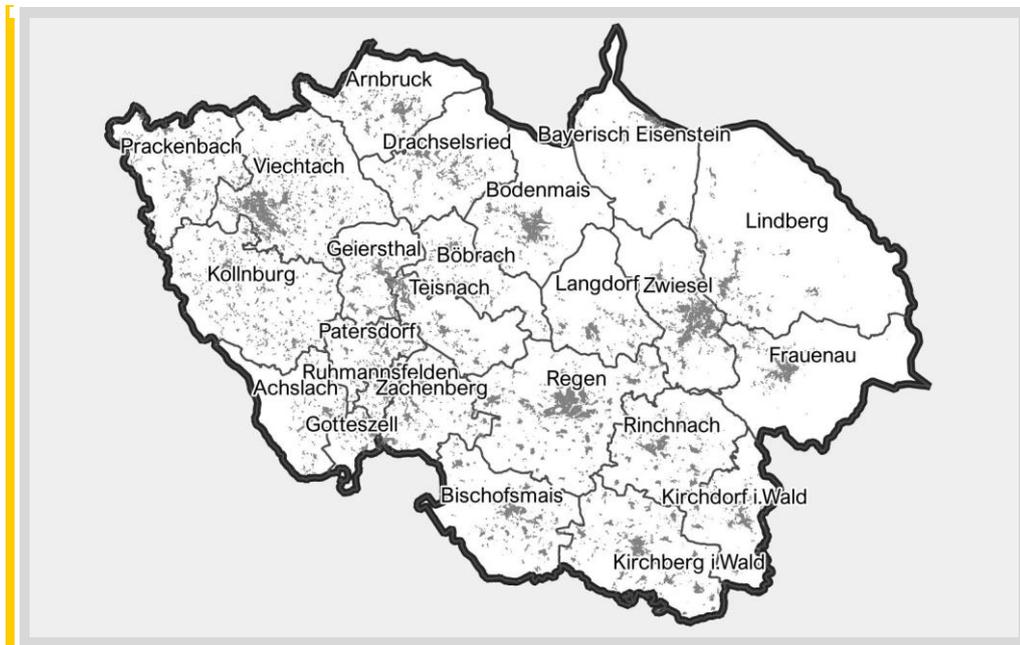


Abbildung 2.1: Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet

Für den Landkreis Regen wird entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern definiert, dass jeder Ort ab 200 Einwohnern eine Verkehrszelle bildet. Dazu findet sich in Anhang 3 eine Auflistung der Orte mit den entsprechenden Ortsteilen sowie abgestimmten Grenzfällen, die knapp unterhalb der o. g. Grenze liegen.

Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplanes erfolgen auf Basis der Verkehrszellen.

2.1.2 Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung

Der Nahverkehrsraum Landkreis Regen liegt im Osten des Freistaates Bayern im Regierungsbezirk Niederbayern und gehört zur Planungsregion Donau-Wald (12). Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich in der Stadt Regen.

Umgeben wird der Landkreis Regen durch den Landkreis Cham (Regierungsbezirk Oberpfalz) im Norden, den Landkreis Straubing-Bogen im Westen und die Landkreise Deggendorf und Freyung-Grafenau im Süden, bzw. Südosten. Im Osten wird der Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes durch das Staatsgebiet der Tschechischen Republik mit dem Okres Klatovy im Kreis Pilsen begrenzt.

Im Regionalplan der Region Donau-Wald (12) (siehe Karte 1) werden die Städte Regen und Zwiesel als gemeinsames Mittelzentrum und die Stadt Viechtach als bevorzugt zu entwickelndes mittelzentrales Versorgungszentrum seines Verflechtungsbereiches ausgewiesen.

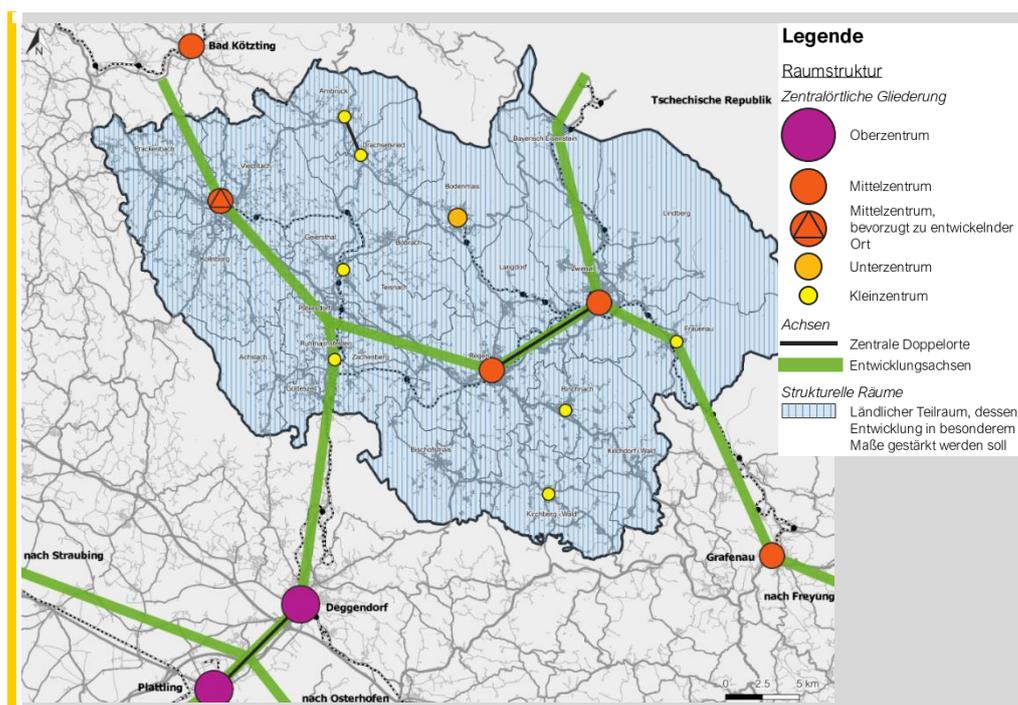


Abbildung 2.2: Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes

Die Aufgabe der Städte Regen / Zwiesel und Viechtach ist die Versorgung der Einzugsbereiche mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs [16].

Als Unterzentrum ist der Markt Bodenmais definiert, als Kleinzentren die Gemeinden Drachselsried / Arnbruck (Doppelzentrum), Frauenau, Kirchberg im Wald, Rinchnach und der Markt Ruhmannsfelden. Den übrigen Gemeinden wurde keine zentrale Funktion zugeordnet.

Die Gemeinden Achslach, Gotteszell und Zachenberg sowie der Markt Ruhmannsfelden sind zudem zu einer Verwaltungsgemeinschaft zusammengefasst. Als besonders strukturschwach wird gemäß Landesentwicklungs-Programm Bayern (LEP) die Gemeinde Gotteszell ausgewiesen.

2.1.3 Gebietskategorien

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist der Planungsraum in die Gebietskategorie „allgemeiner ländlicher Raum“ und „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ eingestuft, welcher vorrangig zu entwickeln ist (siehe Karte 1). Dies gilt u. a. bei „Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge“ und umfasst im ländlichen Raum auch das „Schließen bestehender Lücken bei der Verkehrsinfrastruktur und den bedarfsgerechten Erhalt bzw. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs“. [16]

2.1.4 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Regen zum 31.12.2020⁶ wird vom Bayerischen Landesamt für Statistik mit 77.313 angegeben [17]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 975 km² [18] ergibt dies eine Bevölkerungsdichte von 79 Einwohnern je km².

In Abbildung 2.2 (Karte 2) sind die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten grafisch dargestellt.

⁶ Die Einwohnerzahl hat sich zum Stand 31.12.2022 gegenüber der Bestandsaufnahme nur unwesentlich geändert. Somit treffen die Aussagen der Analyse und die daraus abgeleitete Prognose weiterhin zu.

Analyse und Prognose

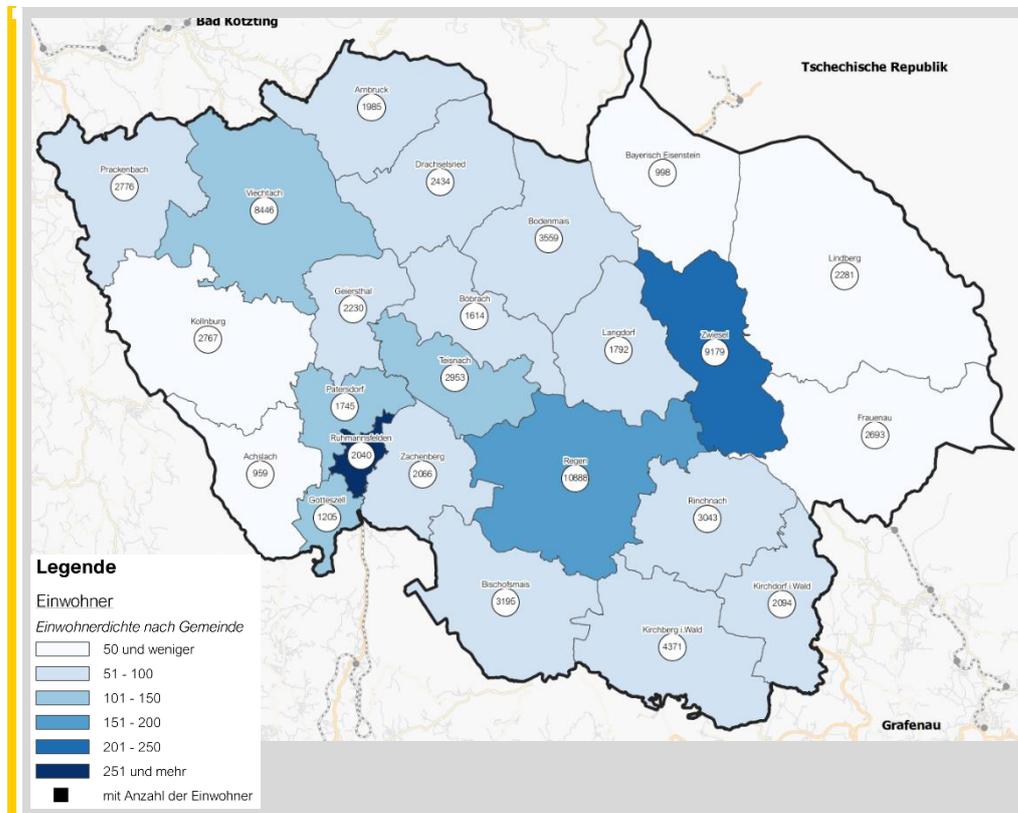


Abbildung 2.3: Einwohnerzahlen und Bevölkerungsdichten im Nahverkehrsraum

Nach Regen sind Zwiesel und Viechtach die bevölkerungsreichsten Kommunen. Die größten Bevölkerungsdichten haben der Markt Ruhmannsfelden und die Städte Zwiesel und Regen. Am dünnsten besiedelt sind die Gemeinden Bayerisch Eisenstein, Lindberg und Bodenmais, deren Gemeindegebiete sich in den Nationalpark bzw. in die Gebiete der Hohenzollern Forstverwaltung am Großen Arber erstrecken sowie die Gemeinden Achslach (Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Ruhmannsfelden) und Kollnburg.

Anhang 4 zeigt die Strukturdaten für die Städte, Märkte und Gemeinden im Nahverkehrsraum.

Prognose

Im Landkreis Regen wird für das Jahr 2035 gemäß der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Bayern bis 2039 [19] eine Einwohnerzahl (Bevölkerung mit Hauptwohnsitz) von 75.500 prognostiziert. Dies entspricht einer sehr leichten Abnahme um ca. 1.800 Personen oder 2,3 % im Zeitraum von 2020 bis 2035 und beschreibt einen stabilen Zustand.

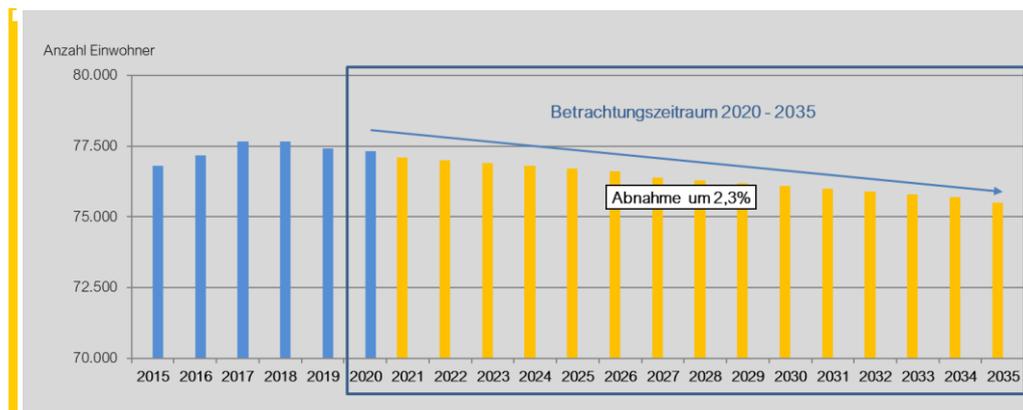


Abbildung 2.4: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Regen

Die stärksten Zuwächse sind in der Marktgemeinde Teisnach mit einer Steigerung von ca. 22,4 % zu erwarten. Die stärksten Rückgänge werden hingegen mit einer Verringerung der Einwohnerzahl um ca. 22 % in der Gemeinde Bayerisch Eisenstein prognostiziert.

In Abbildung 2.5 (Karte 3) ist die Einwohnerentwicklung bis 2035 für die Städte, Märkte und Gemeinden des Nahverkehrsraumes dargestellt.

Analyse und Prognose

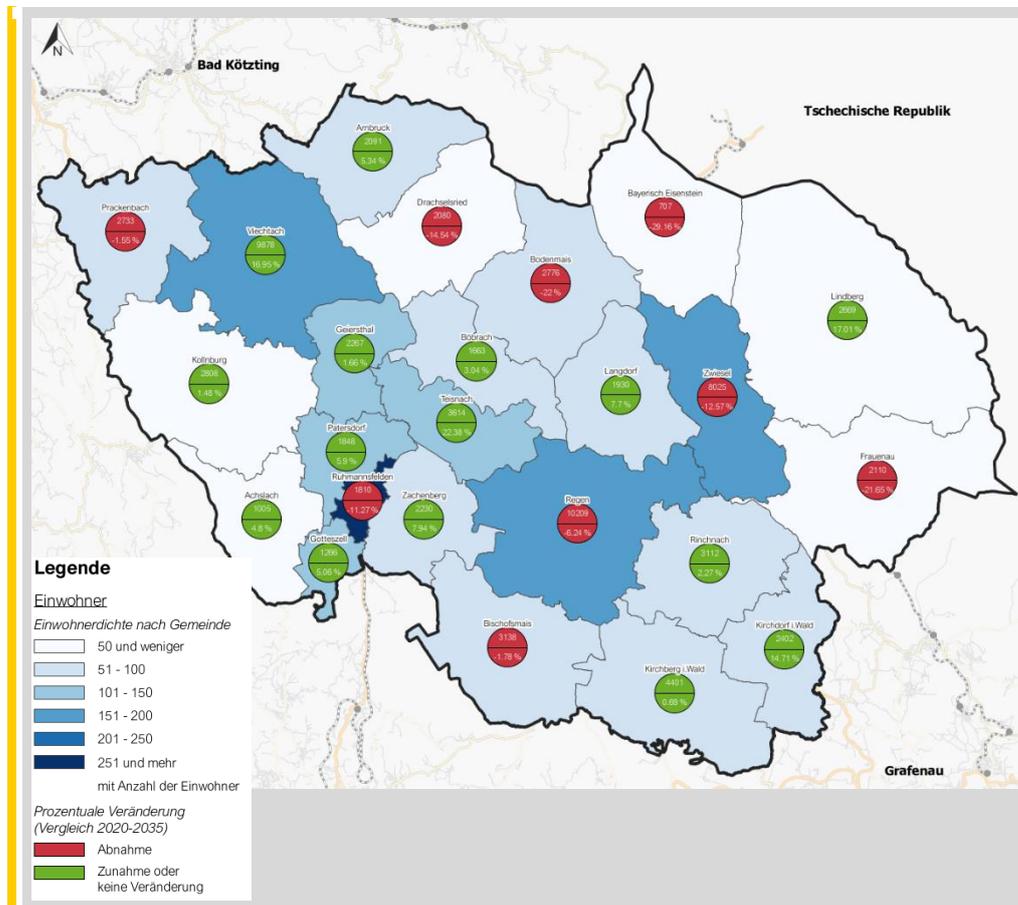


Abbildung 2.5: Einwohnerentwicklung im Nahverkehrsraum

Die Gruppe der 6- bis 16-Jährigen wird sich nach leicht steigender Tendenz zahlenmäßig stabilisieren. Gemäß der Regionalisierten Bevölkerungsvorberechnung Bayern bis 2039 ist auch im Nahverkehrsraum ein Zuwachs der älteren Bevölkerung zu erwarten. Damit einhergehend steigt der Anteil der Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen.

Der zu erwartende demografische Wandel im Nahverkehrsraum wird in der nachfolgenden Abbildung 2.6 durch einen Vergleich der Gruppe der 6- bis 16-Jährigen (entspricht näherungsweise den Schülern) mit der Gruppe der über 75-Jährigen verdeutlicht.

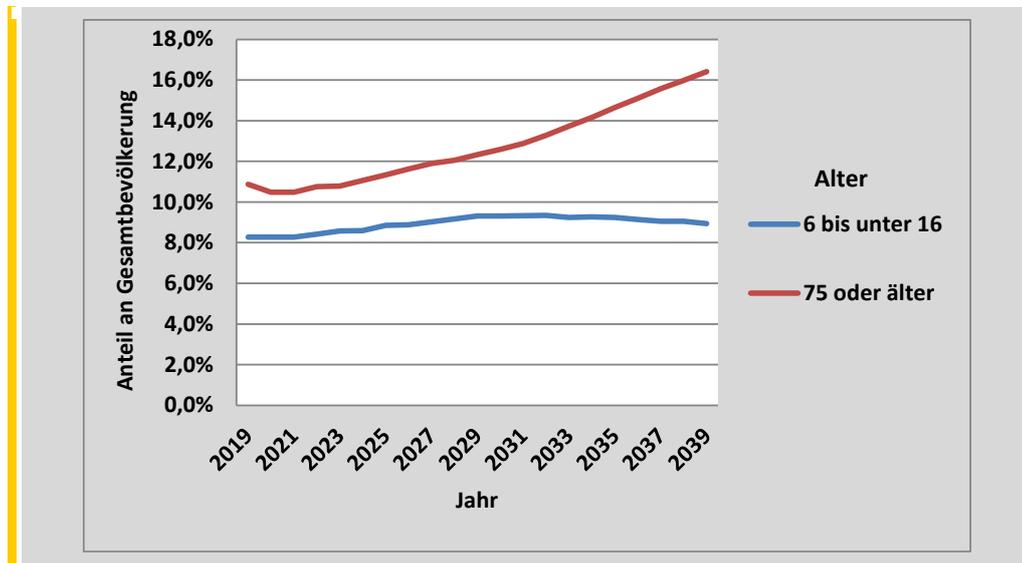


Abbildung 2.6: Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum

2.1.5 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Im Landkreis Regen gibt es ca. 41.300 Erwerbstätige⁷. Für das Jahr 2019 wurden vom Bayerischen Landesamt für Statistik folgende Kennwerte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁸ (Stand 30.06.2019) veröffentlicht [17]:

| | Anzahl |
|---|--------|
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort | 29.017 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort | 31.410 |
| Arbeitslosenquote ⁹ | 3,1 % |
| Einpendler | 6.889 |
| Auspendler | 9.304 |
| Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler) | -2.415 |

Tabelle 2.1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Regen

⁷ Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

⁸ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge aller Erwerbstätigen.

⁹ Durchschnitt des Jahres 2019

Analyse und Prognose

Die 29.017 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Stand 2019) machen einen Anteil von 70% aller Erwerbstätigen im Landkreis Regen aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann dem Anhang 4 (Stand 2020) sowie der Abbildung 2.7 (Karte 4) die Verteilung auf die Arbeitsorte (Gemeinden) entnommen werden. Die Stadt Regen weist die meisten Arbeitsplätze auf, gefolgt von Viechtach, Zwiesel und Teisnach (wobei hier eine sehr starke Konzentration auf einen Standort festzustellen ist).

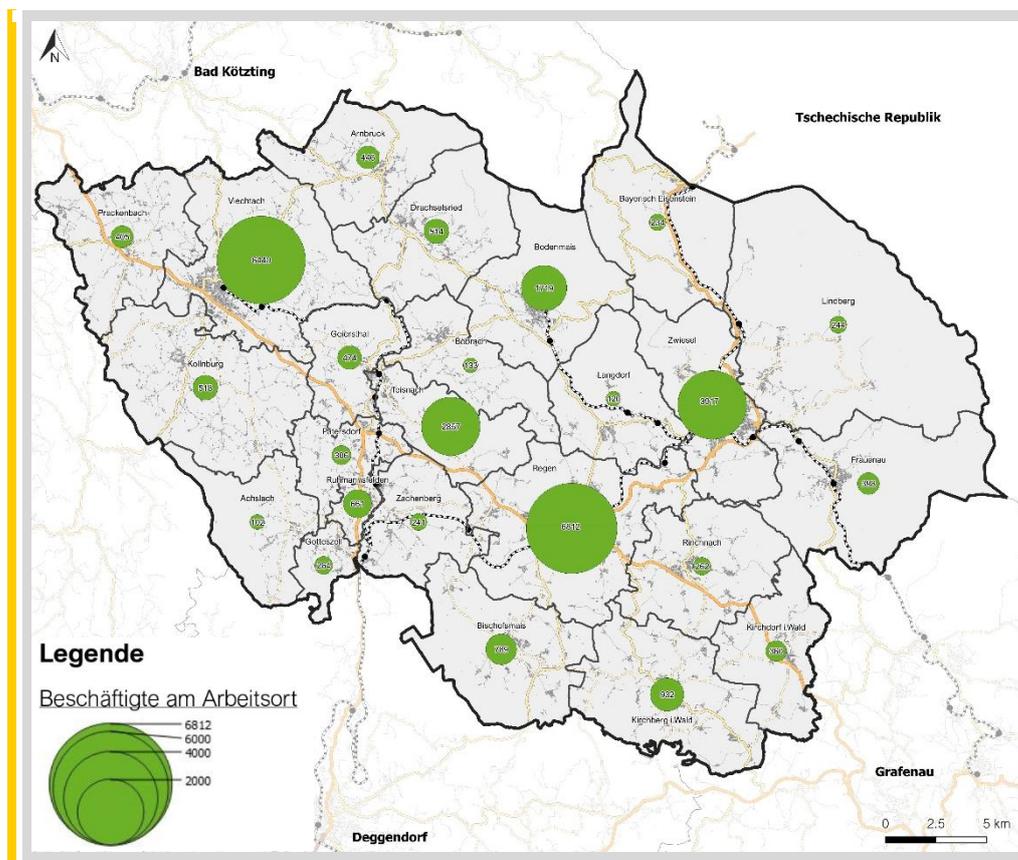


Abbildung 2.7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Gemeinden

Im Landkreis Regen sind die Arbeitsplätze hauptsächlich auf den Dienstleistungssektor (ca. 60 %) und das produzierende Gewerbe (ca. 39 %) verteilt. Die Land- und Forstwirtschaft spielt mit ca. 1% der Arbeitsplätze eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt zeigt sich eine klassische Arbeitsplatzkonzentration in allen drei Mittelzentren, wenngleich der größte Arbeitgeber im Landkreis die Firma Rohde & Schwarz GmbH & Co. im Markt Teisnach ist. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind die Zwieseler Kristallglas Glasfabrik, die Gewerbegebiete Regen-Metten und

Regen-Schönhöh, die Rodenstock GmbH in Regen sowie die Arberlandkliniken in Zwiesel und Viechtach. Mit ca. 2.400 Pendlern ist für den Landkreis Regen insgesamt ein Auspendlerüberschuss zu verzeichnen.

Die beiden wichtigsten Mittelzentren als Arbeitsorte der Pendler [20] sind

- ▶ Regen (ca. 4.800 Einpendler) und
- ▶ Viechtach (ca. 4.500 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.

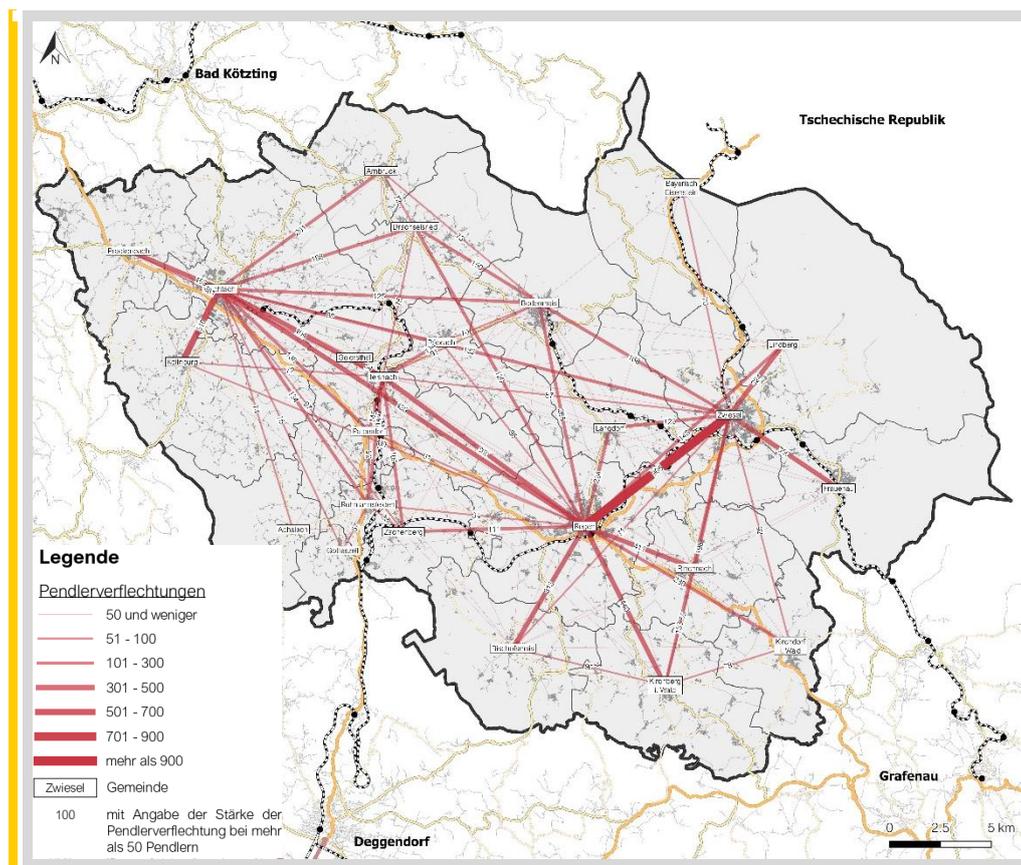


Abbildung 2.8: Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Regen

Analyse und Prognose

Insgesamt pendeln zwischen dem Landkreis und dem engeren bzw. weiteren Umland 13.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die am stärksten nachgefragten Beziehungen bestehen von und zu den Landkreisen Deggendorf und Cham mit täglich ca. 4.700 bzw. ca. 2.460 Pendlern. Außerdem bestehen stärkere Pendelbeziehungen zur Tschechischen Republik mit ca. 1.600 und zu den Landkreisen Freyung-Grafenau und Straubing-Bogen mit ca. 1.550 bzw. 1.050 Pendlern (siehe Karten 5 und 6).

Prognose

In Abbildung 2.9 ist eine Prognose zur Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Regen bis ins Jahr 2035 dargestellt. Die Berechnung erfolgte grundsätzlich anhand der Entwicklung der Altersgruppen zwischen 15 und 65 Jahren entsprechend der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik [19]. Darin ist unterstellt, dass die wirtschaftliche Situation (z. B. hinsichtlich der Arbeitslosenquote) konstant bleibt. Diese ist im Jahr 2019 mit 3,1 % [21] vergleichsweise gering gewesen.

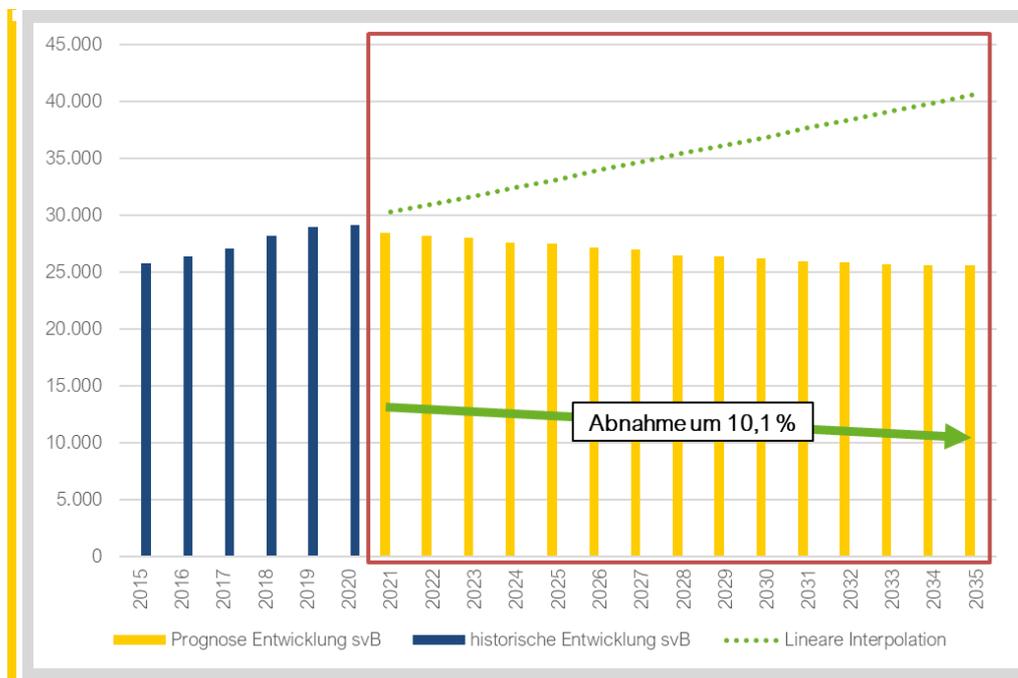


Abbildung 2.9: Prognostizierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (svB) im Landkreis Regen

Insgesamt ist bis ins Jahr 2035 ein Rückgang der Beschäftigtenzahlen um ca. 10 % zu erkennen. Bis 2030 ist mit einem konstanten Rückgang zu rechnen, danach verstetigen sich die Zahlen auf einem Niveau von ca. 25.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Zum Vergleich ist mittels einer linearen Interpolation die Fortentwicklung der bisherigen Steigerungen der Beschäftigtenzahlen aufgezeigt. Angesichts der bereits geringen Arbeitslosenquote und der Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jahren scheint dieser Trend jedoch nicht realistisch, sodass er in dieser Betrachtung lediglich einen oberen Grenzwert darstellen kann. Bei einer günstigen Fortentwicklung der Arbeitslosigkeit und einer Anpassung der Pendlerströme auf das Arbeitsplatzangebot im Landkreis Regen mit seinen Verwaltungsstandorten bzw. der geplanten Ansiedlung der Finanzamts- / Steuerstelle in Zwiesel und Viechtach ist auch eine Verstetigung der derzeitigen Beschäftigtenzahlen möglich.

2.1.6 Schulen, Schülerzahlen und weiterführende Bildungseinrichtungen

Im Landkreis Regen wurden im Schuljahr 2020 / 2021 circa 7.800 Schüler an 40 Schulen der allgemeinen und beruflichen Bildung unterrichtet. Die Primarstufe wird in den wohnortnahen 22 Grundschulen unterrichtet. Ab der Sekundarstufe I sind die Schulplätze an den Realschulen in den drei Mittelzentren Regen, Zwiesel und Viechtach zu finden. Weiterhin gibt es acht Mittelschulen. In Viechtach und Zwiesel befinden sich Gymnasien. Die berufliche Bildung wird im Landkreis Regen in verschiedenen Berufsschulen in den Mittelzentren gewährleistet, wobei einige Schüler auch Schulen außerhalb des Landkreises (z. B. in Deggendorf) besuchen, in Regen kann an der Fachoberschule auch das Abitur abgelegt werden. Während der Besuch der Grund- und Mittelschulen dem Sprengelprinzip unterliegt, besteht für die anderen Schulen eine hinsichtlich der Finanzierung des Schulweges (Kostenübernahme durch den Landkreis) eingeschränkte Wahlfreiheit des Schulortes.

| Schuleinrichtung | Anzahl Schulen | Anzahl Schüler |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Berufsschule und Fachakademie | 5 | 1.066 |
| Förderschule | 3 | 340 |
| Grund- und Mittelschule | 3 | 593 |
| Grundschule | 19 | 2.146 |
| Gymnasium | 2 | 1.200 |
| Mittelschule | 4 | 950 |
| Private Ersatzschule | 1 | 37 |

Analyse und Prognose

| Schuleinrichtung | Anzahl Schulen | Anzahl Schüler |
|------------------|----------------|----------------|
| Realschule | 3 | 1.482 |
| Summe | 40 | 7.814 |

Tabelle 2.2: Schulen und Schülerzahlen im Schuljahr 2020/2021

Die zugehörige Karte 7 mit einer vergrößerten Darstellung der Abbildung 2.10 zeigt die den Schulstandorten zugeordneten, aber zum Teil außerhalb der jeweiligen Gemeinde der Schule wohnenden Schüler. Hieraus ergibt sich ein nicht unerheblicher Bedarf für ein den Unterrichtszeiten gerecht werdendes Verkehrsangebot mit entsprechenden Nachfragespitzen im Tagesgang.

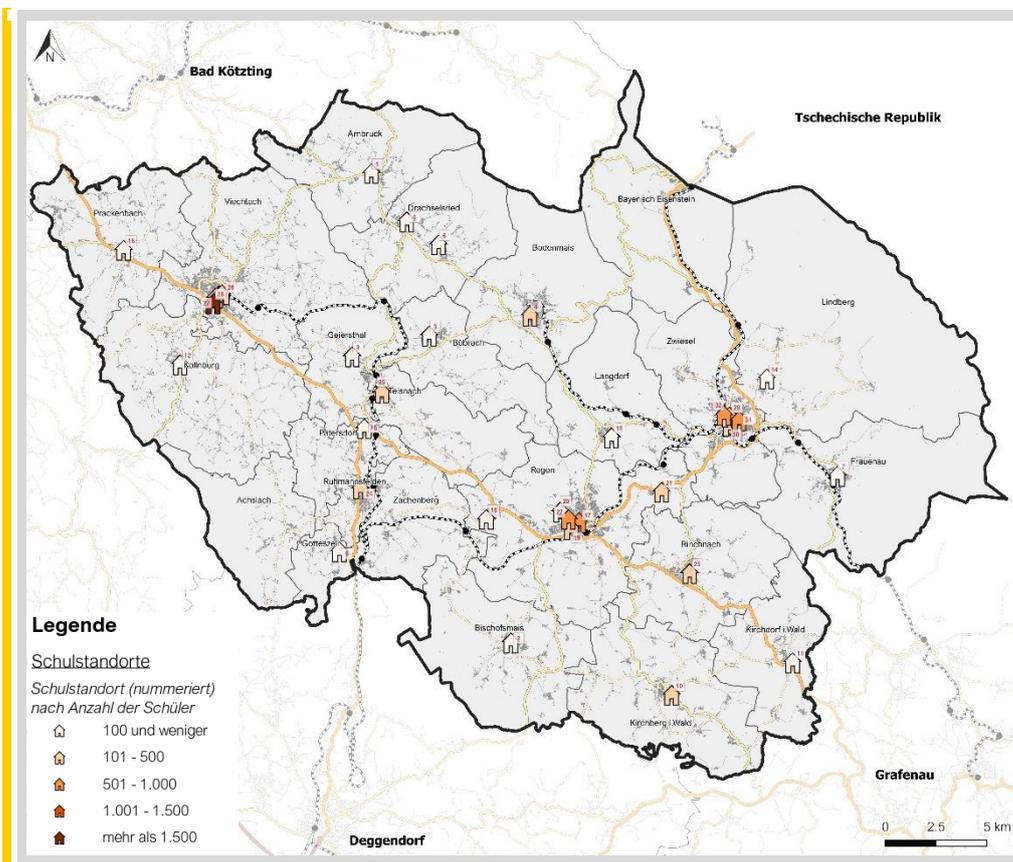


Abbildung 2.10: Lage der Schulen im Landkreis Regen

Prognose

Übergeordnete Prognosedaten zur Entwicklung der Schülerzahlen im Bereich des Landkreises Regen liegen nicht vor. Daher wurde eine einfache Prognose anhand der Regionalisierten Bevölkerungsprognose für den Freistaat Bayern erstellt [19].

Dazu wurde als Kenngröße der Trendentwicklung der Schülerzahlen die Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Altersklassen zwischen sechs und unter 19 Jahren zu Hilfe genommen. Deren prozentuale Entwicklung wurde mit der Schülerzahl im Schuljahr 2021 / 2022 verrechnet. Die prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2035 / 2036 ist in Abbildung 2.11 zu erkennen. Abweichend von der bisherigen Abnahme der Schülerzahlen deuten die Entwicklungen in den entsprechenden Altersgruppen darauf hin, dass kurz- und mittelfristig eine Stabilisierung der Schülerzahlen im Landkreis Regen eintreten wird. Ab ca. 2026 werden sie zudem leicht ansteigen und sich nach 2030 auf einem Niveau von ca. 8.700 Schülern stabilisieren. Insgesamt ist ein Zuwachs um ca. 7,4 % zu erwarten. Vergleichsweise ist in Abbildung 2.11 eine lineare Interpolation aufgetragen, die von einer konstanten trendhaften Weiterentwicklung der Schülerzahlen in den Jahren 2015 bis 2020 ausgeht. Hier wäre weiterhin mit einer moderaten Abnahme der Schülerzahlen zu rechnen, die jedoch nicht in der o. g. positiven Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Altersklasse 6 bis unter 19 Jahren übereinstimmt.

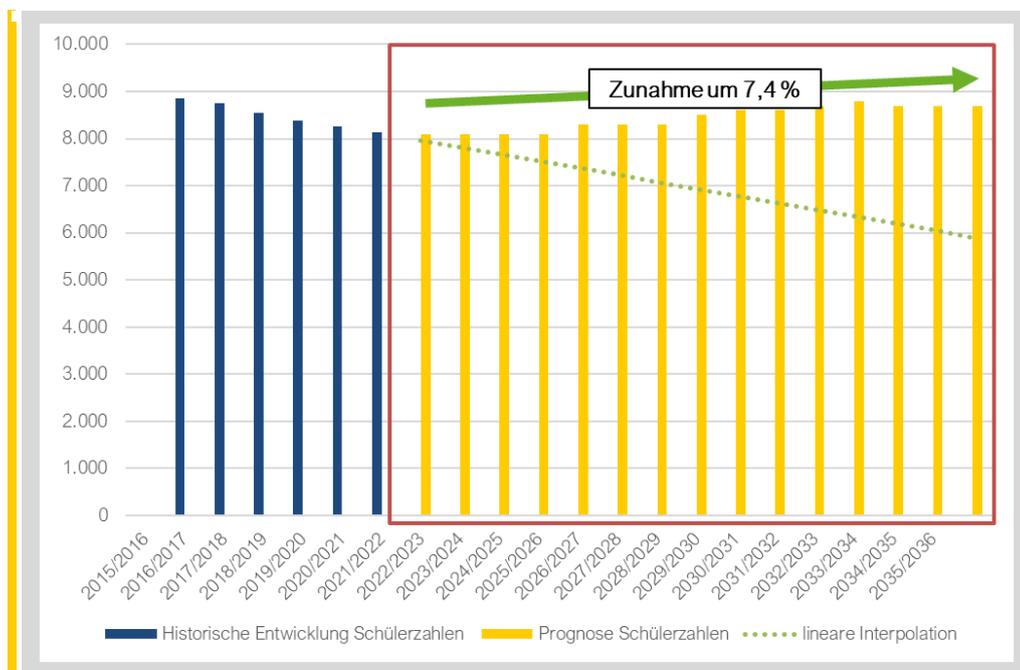


Abbildung 2.11: Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Regen

Analyse und Prognose

2.1.7 Tourismus, Freizeit und Erholung

Aufgrund der attraktiven Lage in der Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald spielt der Tourismus im Landkreis Regen ganzjährig eine wichtige Rolle und ist dadurch ein wesentlicher Wirtschaftszweig mit einem jährlichen Bruttoumsatz von EUR 351 Millionen (2020) rund 5,7 Millionen Aufenthaltstagen (Camping, Privatquartiere, gewerbliche Betriebe und Tagesreisen) und circa 1,5 Millionen Übernachtungen pro Jahr. Vor der Coronapandemie belief sich letztere Zahl auf über 2,2 Millionen [22]. Seit 2008 präsentiert er sich unter den Marken „ARBERLAND“ und „Ferienregion Nationalpark Bayerischer Wald“, welche in das überregionale Vermarktungskonzept „Bayerischer Wald“ eingebunden sind. Der Fokus der touristischen Produktentwicklung liegt auf den Bereichen Natur- und Aktivurlaub, Kultur und Kulinarik, sowie Familien- und Erholungsurlaub. Das Angebot ist somit sehr breit gefächert und wird um Querschnittsthemen wie Barrierefreiheit oder Nachhaltigkeit ergänzt. Vor allem das Thema sanfter Tourismus und Nachhaltigkeit werden dabei immer mehr fokussiert.

Der Markt Bodenmais ist aufgrund der Vielzahl an Übernachtungsbetrieben inkl. Wellnesshotels, heilklimatischen Kureinrichtungen, zahlreichen Freizeitangeboten und der geografischen Nähe zu den Wander- und Wintersportzielen wie dem Großen Arber, Silberberg und Bretterschachten, der größte touristische Leistungsträger und zweitstärkste Kommune in Niederbayern hinsichtlich der jährlichen Übernachtungszahlen (Jahr 2021: 570.060). Weitere touristische Bedeutung kommt den staatlich anerkannten Luftkurorten Zwiesel, Viechtach und Regen sowie der Zellertalgemeinden Arnbruck / Drachselsried und den Nationalparkgemeinden Bayerisch Eisenstein, Lindberg, Frauenau zu. Zudem ist Bischofsmais durch die Ganzjahresnutzung des Geißkopfes sehr frequentiert.

Die einzelnen Bereiche definieren sich durch unterschiedliche Schwerpunkte. Neben der Nähe der Orte Zwiesel und Frauenau zum Nationalpark ist dort auch das Fortleben der Glastradition in Form von Betrieben, Museen und Ausstellungen von großer Bedeutung. Zahlreiche kulturelle Angebote gehören zum Angebot der Stadt Viechtach. In der Region Zellertal sowie in den Gemeinden in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark finden sich viele Angebote für Kinder und Familien. Im ARBERLAND sind zudem übergreifende touristische Wander-, Mountainbike- und Winterangebote vorhanden. Diese erstrecken sich über den gesamten Landkreis.

Analyse und Prognose

Insgesamt verzeichnete der Landkreis Regen im Jahr 2019 ca. 2,2 Millionen Gästeübernachtungen¹⁰ und ca. 520.000 Gästeankünfte in Beherbergungsbetrieben [17]. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug demnach über vier Tage.

Eine grafische Auswertung der Übernachtungszahlen von Gästen nach Gemeinden des Landkreises Regen ist in Abbildung 2.12 (vergrößerte Ansicht in Karte 8 enthalten). Die Grafik zeigt, dass touristische ÖPNV-Angebote insbesondere im Norden des Landkreises und in die Tschechische Republik sowie hinsichtlich des Anschlusses der Mittelzentren sinnvoll sind.

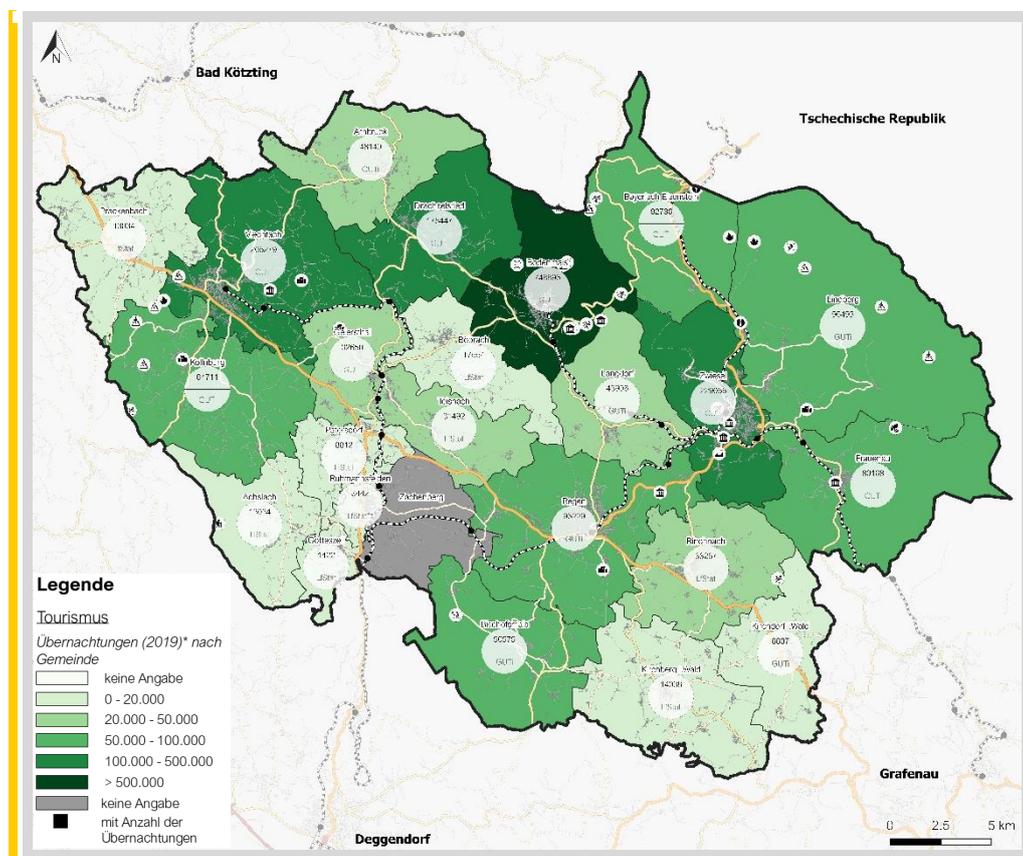


Abbildung 2.12: Darstellung von Übernachtungszahlen und Attraktionen im Landkreis Regen

Ein wichtiger Aspekt und Wettbewerbsfaktor in der Tourismus- und Freizeitinfrastruktur ist das umfassende Wander- und Fahrradwegenetz. Letzteres befindet sich derzeit im Rahmen der Erstellung eines Fahrradwegekonzepts in der Überarbeitung. Trends wie E-Bikes führen zur erhöhten Nutzung von Fahrradwegen und

¹⁰ Dazu gehören neben touristischen- auch berufliche Übernachtungen sowie Kurklinik-Aufenthalte und Übernachtungen in schulischen Internaten.

Analyse und Prognose

der Ausdehnung des geographischen sowie demographischen Bewegungsradius. Dadurch ergibt sich die erhöhte Nachfrage nach einer angepassten Fahrradbegleitinfrastruktur, welche auch Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln umfassen kann bzw. sich an aktuellen Gegebenheiten orientieren soll.

2.1.8 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren sind im Nahverkehrsraum die folgenden infrastrukturellen bzw. siedlungsstrukturellen Maßnahmen mit Auswirkungen auf die verkehrliche Entwicklung geplant:

- ▶ Straßenausbau der nach Bundesverkehrswegeplanung (z. B. Bundesstraße B11 und B85)
- ▶ Wandererlebniszentrum Bodenmais (ca. 40.000 Besucher pro Jahr)
- ▶ Touristische Aufwertung des Areals Höllensteinsee (Neubau Appartementhäuser, Ausbau Wander- und Radweginfrastruktur)
- ▶ Errichtung des Chalet Resort Arberland Zwiesel Bayerischer Wald (188 Chalets, Fertigstellung ca. 2026 – 2031)
- ▶ Wohngebiet Böbrach Innen (Fertigstellung 2025)
- ▶ Wohngebiet Schloßbräuwiese in Drachselsried (Realisierung 2022-2028)
- ▶ Wohngebiet Hochfelder – Kirchenfelder in Arnbruck (Fertigstellung 2026)
- ▶ Wohngebiet Rinchnach-Nord (Fertigstellung 2022)
- ▶ Wohngebiet Untermitteldorf-West (Fertigstellung 2022)
- ▶ Gewerbegebiet Poschetsried in Regen (Fertigstellung 2025)
- ▶ Erweiterung des Gewerbegebietes „Am Flugplatz“ in Arnbruck
- ▶ Erweiterung des Gewerbegebietes „Hackenfeld Süd“ Gemeinde Kirchberg im Wald (Fertigstellung 2022)
- ▶ Verlegung der FOS und Berufsschule Regen in Bahnhofsnähe (Betriebsgelände der Fa. Rodenstock)

Darüber hinaus sind für den Nahverkehrsraum verkehrlich bedeutsame aber nicht unter die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen fallende Infrastruktur-Maßnahmen zur Beschleunigung von Eisenbahnverbindungen gewünscht:

- ▶ Strecke Gotteszell-Deggendorf (RB 35 und RB38)
 - ▶▶ Ein Ansatz zur Beschleunigung der Verbindung von Zwiesel, Regen und Viechtach nach Deggendorf besteht in der Infrastrukturmaßnahme „Arztinger Kurve“¹¹. Diese beinhaltet den Wunsch des

¹¹ Diese Maßnahmen basieren auf einem Vorschlag des Vereins zur Förderung der Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach (Go-Vit e. V.).

Neubaus einer Abkürzung bei Grafling, wodurch sieben Kilometer Zugstrecke eingespart werden könnten. Die derzeitige Streckenführung ist nach dem heutigen Stand der Technik nicht mehr notwendig. Strecke Zwiesel – Grafenau (RB 36)^{12,13}:

- ▶ Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Spiegelau mit nachfolgender Einführung eines 60'-Taktes (seit 12/2022 realisiert)

2.2 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2021 für den Landkreis Regen (inkl. SPNV).

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Regen beinhaltet die vier wesentlichen Bestandteile:

- ▶ Waldbahn
- ▶ Regionalbus
- ▶ Stadtbus
- ▶ Rufbus

2.2.1 Schnittstellen zum Regional- und Fernverkehr

Der Nahverkehrsraum ist über die Waldbahn an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Die relevante Übergangsstelle zum Regional- und Fernverkehr ist Plattling. Dort verkehren:

- ▶ ICE-Züge zweistündlich in Richtung Passau / Wien bzw. Nürnberg / Frankfurt / Dortmund (8 Fahrtenpaare)
- ▶ RE-Züge (DIX) stündlich nach Passau / Landshut / München
- ▶ RE / RB-Züge nach Regensburg / Neumarkt / Ulm

Der für den Nahverkehrsraum lagebezogen relevante Flughafen ist der Flughafen München „Franz Josef Strauß“.

2.2.2 Waldbahn-Netz (SPNV)

Auf den Strecken des Waldbahnnetzes verkehren vier Linien, welche die Mittelzentren des Landkreises verbinden und der Anbindung nach Grafenau, Deggendorf,

¹² Quelle: BEG, Regionalkonferenz Niederbayern/Oberpfalz, 11.07.2019

¹³ Derzeit sind erste Streckenbeschleunigungsmaßnahmen (z. B. Bahnübergangsauffassungen) erfolgt, vertiefte Planungen laufen.

Analyse und Prognose

zum Fernverkehrsknoten Plattling und nach Plzeň und Klatovy in Tschechien dienen.

Die Waldbahnlinien werden derzeit durch Die Länderbahn betrieben und verkehren täglich auf den Strecken Bayerisch-Eisenstein – Plattling (RB 35), Zwiesel – Grafenau (RB 36), Zwiesel – Bodenmais (RB 37) und Gotteszell – Viechtach (RB 38) im Stundentakt.

Im Nahverkehrsraum werden 21 Stationen bedient.

| Linie | Linienweg | Regel-takt [min] | Betriebszeit | | |
|-------|--|------------------|--------------|-------------|-------------|
| | | | Mo-Fr | Sa | So |
| RB 35 | Plattling - Zwiesel - Bayerisch Eisenstein | 60 | 04:00-02:00 | 06:00-02:00 | 06:00-02:00 |
| RB 36 | Zwiesel - Grafenau ¹⁴ | 60 | 06:30-21:00 | 08:00-21:00 | 08:00-21:00 |
| RB 37 | Zwiesel - Bodenmais | 60 | 06:00-22:30 | 08:30-22:30 | 08:30-22:30 |
| RB 38 | Gotteszell - Viechtach | 60 | 04:00-00:00 | 06:30-00:00 | 08:30-00:00 |

Tabelle 2.3: Betriebszeit Waldbahn

Alle Bahnen bieten die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme, wobei in den Linien RB 35 – RB 37 bis zu sechs und in der Linie RB 38 bis zu zehn Fahrradstellplätze vorhanden sind.

Darüber hinaus verkehrt auf der Strecke Viechtach – Gotteszell die Wanderbahn, welche von dem Verein Wanderbahn im Regental e.V. betrieben wird. Die Bedienung mit jeweils zwei Fahrtenpaaren findet an ca. zwei Feier- oder Sonntagen im Monat zwischen Mai und September sowie an je einem Tag im Oktober und November statt. Der Betrieb ruht von Dezember bis April. An diesen Tagen schließt die Wanderbahn die sonntägliche Bedienlücke im Stundentakt.

2.2.3 Regionalbusnetz

Das Regionalbusnetz im Landkreis Regen umfasst den gesamten Landkreis mit insgesamt 38 Buslinien, davon verkehren 18 weiter in benachbarte Landkreise. Betrieben werden die Linien durch die RBO Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) sowie 10 weitere mittel- und kleinständische Verkehrsunternehmen. Von der

¹⁴ Die RB 36 verkehrt seit 12/2023 im Stundentakt.

Analyse und Prognose

Gemeinde Kirchdorf i. Wald wird der Bürgerbus 7152 betrieben. Dieser verkehrt im Gemeindebereich sowie nach Zwiesel, Kirchberg i. Wald und Spiegelau.

An den Bahnhöfen Viechtach, Gotteszell, Regen, Bayerisch Eisenstein, Zwiesel, Teisnach und Bodenmais) bestehen Schnittstellen vom straßengebundenen ÖPNV zum Netz der Waldbahn.

Zu den Funktionen gehören neben Schülerverkehrsverbindungen die Bedienung bedeutsamer Relationen im Berufspendlerverkehr sowie die Erschließung in der Fläche. Zudem ist bei einigen Linien die Erschließung touristischer Ziele bedeutsam. Beispielsweise betrifft das die folgenden saisonal verkehrenden Regionalbuslinien:

- ▶ Wander- und Skibus 6081: Železná Ruda¹⁵ – Bayerisch Eisenstein – Arber Bergbahn
- ▶ Wanderbus 618 Klatovy – (Hamry) – Nýrsko – Lam – Eck – Arnbruck – Bodenmais¹⁶
- ▶ Skibus 6191: Zwiesel – Ludwigsthal – Regenhütte – Bretterschachten – Großer Arbersee – Arber Bergbahn
- ▶ Skibus 6192: Zellertal – Arrach – Arnbruck – Drachselsried – Riedlberg – Schareben¹⁷
- ▶ 6080: Furth – Neukirchen-Arber Bergbahn (Aufgabenträgerschaft durch Landkreis Cham)
- ▶ Skibus 6085: Bodenmais – Bretterschachten – Brennes
- ▶ Wander- und Skibus 15 / 6096¹⁸: Straubing - Bogen - Schwarzach - St. Englmar - Viechtach
- ▶ Wanderbus 6198: Bodenmais – Bretterschachten – Arber Bergbahn
- ▶ Wanderbus 7148: Zwiesel – Großer Arbersee – Arber Bergbahn – Kleiner Arbersee, Abzw.
- ▶ Falkensteinbus 7149/7150: Zwiesel – Buchenau – Spiegelhütte – Lindberg – Zwiesel / Lindberg – Ludwigsthal – Schwellhäusl – Zwieslerwaldhaus – Lindberg

¹⁵ Keine internationale Bedienung von Železná Ruda in Tschechien ab Dezember 2022

¹⁶ Kooperationsvereinbarung der beiden Landkreise Cham und Regen, Aufgabenträgerschaft Landkreis Cham

¹⁷ Ab Wintersaison 2023/2024 Linienneugestaltung mit Aufgabenträgerwechsel zum Landkreis Cham geplant.

¹⁸ Im Sommer Verstärkerfahrten mit einem Wanderbus zwischen St. Englmar – Kollnburg – Viechtach, im Winter Verstärkerfahrten mit einem Skibus zwischen St. Englmar – Kollnburg- St. Englmar

Analyse und Prognose

Die im Regionalverkehr teilweise deutliche Verzweigung der Linienwege und die stark variierenden Fahrtstrecken und -längen führen zu einer größtenteils fehlenden Vertaktung. Ursache dafür sind in erster Linie die Schülerverkehre.

Auf einzelnen Korridoren ergeben sich durch Überlagerungen nahezu vertaktete Angebote, bspw. zwischen Bodenmais und Drachselsried durch die Linien 6093 (Viechtach – Arnbruck – Drachselsried – Bodenmais) und 6196 (Regen – Bodenmais – Bad Kötzing) sowie durch die Saisonverkehre 618 und 6192.

An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ist der Busverkehr auf vielen Linien deutlich eingeschränkt. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf ca. 30%, am Sonntag auf 19% der Fahrten. Ein konstantes Angebot an allen Tagen ist lediglich auf den oben aufgeführten touristisch bedeutsamen Linien zu verzeichnen. Eine Übersicht zur Bedienungshäufigkeit und zu den Betriebszeiten aller Regionalverkehrslinien im Bedienegebiet Landkreis Regen enthält Anhang 5.

Eine Übersicht der zusätzlich noch verkehrenden freigestellten Schülerverkehre ist in Anhang 6 enthalten.

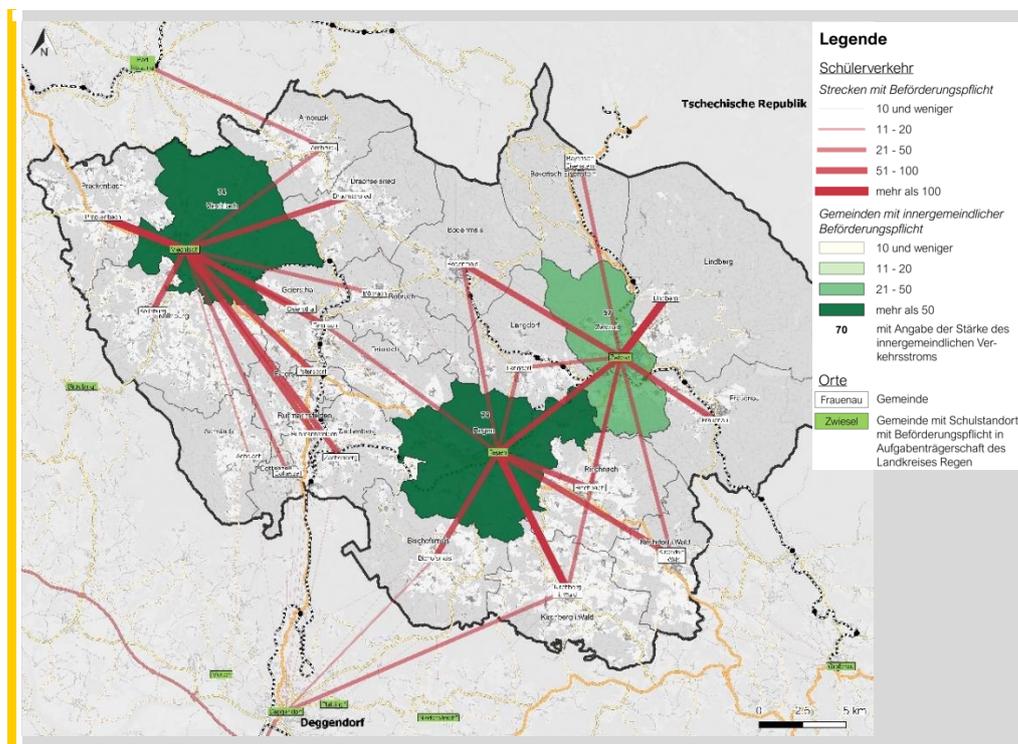


Abbildung 2.13: Schülerverkehrsströme mit Beförderungspflicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen (2020)

In Abbildung 2.13 (Karte 9) sind die Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr (Anzahl pendelnder Schüler) mit Beförderungspflicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen dargestellt. Sie geben Aufschluss darüber, wie sich die Verkehrsströme bei der Nutzung des ÖPNV durch Schüler verteilen.

2.2.4 Stadtverkehre

In den Städten Viechtach, Zwiesel und Regen werden zusätzlich zu den Regionalbuslinien Stadtbuslinien in unterschiedlichem Umfang angeboten.

In Zwiesel verkehrt wochentags die Stadtbuslinie (Linie 7143) als Rundlinie durchgängig stündlich von 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Ergänzend verkehrt die Radiallinie 7142 wochentags in einem un stetigen Stundentakt nach Rabenstein. Zusätzlich wird die Radiallinie 7144 zwischen 06:45 Uhr und 16:00 Uhr auf unterschiedlichen Linienwegen nach Zwieselberg / Tröpplkeller geführt. Trotz Linienüberlagerung ergibt sich auf der Relation Zwiesel Bahnhof – Glaspypyramide – Zwiesel Stadtplatz kein angemessener Takt. Lediglich in der morgendlichen Schülerspitze zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr ergibt sich ein grober 15-Minuten Takt. Samstags verkehren alle drei Linien ausschließlich vormittags. Sonntags besteht kein Busangebot. Unterschiedliche Tarife auf den teils parallel verkehrenden Stadt- und Regionalverkehrslinien erschweren die Nutzung.

In Viechtach verkehrt wochentags eine Stadtbuslinie (7030) in der Zeit von ca. 08:30 Uhr bis ca. 12:30 Uhr und von ca. 14:30 Uhr bis ca. 18:30 Uhr im Stundentakt, an Samstagen vormittags im Zweistundentakt. Die Linie verläuft als Ringlinie und wird jeweils über den Stadtplatz und den Bahnhof geführt. Ergänzend verkehrt die Rufbuslinie 8214 in zeitlichen Randlagen. Auch hier erschweren unterschiedliche Tarife (Stadtverkehr ist kostenlos) auf den teils parallel verkehrenden Stadt- und Regionalverkehrslinien (z. B. Linie 6093, Anbindung Blossersberg) die Nutzung.

Regen wird wochentags in der Zeit von ca. 08:00 Uhr bis ca. 17:00 Uhr im Zweistundentakt erschlossen. Am Wochenende erfolgt keine Bedienung.

Analyse und Prognose

| Linie | Linienweg | Anzahl Fahrten | | Bedienzeitraum | |
|--|---|----------------|----|----------------|---------------|
| | | Mo-Fr | Sa | Mo-Fr | Sa |
| Stadtverkehr Zwiesel (Betreiber Fa. Lambürger) | | | | | |
| 7142 | Stadtlinie Zwiesel-Rabenstein | 18 | 6 | 07:00 – 19:00 | 08:00 – 13:00 |
| 7143 | Stadtlinie Zwiesel Citybus | 11 | 4 | 08:00 – 19:00 | 08:00 – 12:00 |
| 7144 | Stadtlinie Zwiesel - Bärnzell - Innenried - Tröplkeller | 8 | 2 | 06:45 – 16:00 | 08:30 – 12:30 |
| Stadtverkehr Regen (Betreiber Fa. Oswald) | | | | | |
| 7153 | Stadtbuslinie Regen | 4 | - | 08:15 – 17:30 | - |
| Stadtverkehr Viechtach (Betreiber Fa. Aschenbrenner) | | | | | |
| 7030 | Stadtbus Viechtach | 8 | 4 | 08:30 – 18:30 | 08:30 – 12:30 |

Tabelle 2.4: Stadtbusangebot in Zwiesel, Regen und Viechtach

Im Stadtverkehr Zwiesel ist eine Neustrukturierung der Linien nach 2025 vorgesehen.

Ab September 2022 wird in Bodenmais ein Ortsbusverkehr eingeführt. Es verkehren vier Ortsbuslinien von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Zweistundentakt.

Für den Stadtbus Regen ist eine Integration der freigestellten Schülerverkehre sowie die bessere Erschließung des eingemeindeten Stadtteils „Weißenstein“ geplant.

2.2.5 Rufbus

Derzeit verkehren im Landkreis Regen 16 Rufbuslinien. Das Rufbusangebot soll die räumlichen und zeitlichen Erschließungsdefizite im Regional- und Stadtbusnetz vermindern und bietet daher vor allem zu den Zeiten Fahrtmöglichkeiten an, zu denen keine Angebote von Regional- und Stadtbuslinien vorhanden sind. Das Angebot wird von Montag bis Sonntag tagsüber mit unterschiedlichen Bedienzeiträumen vorgehalten. Die Rufbusse sind im Fahrplan mit separater Nummerierung gekennzeichnet.

Die Bedarfsverkehre verkehren mit Kleinbussen bzw. Taxis und werden zu festen Fahrplanzeiten mit vorheriger telefonischer bzw. Online-Anmeldung eines Fahrtwunsches angeboten. Die Anmeldung muss bei Bedarf bis spätestens 60 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt bzw. für die Buchung der ersten Fahrt bis 21:00 Uhr am Vortag erfolgen. Der Anmeldeschluss ist im Fahrplan ersichtlich. Die Fahrzeiten an der ersten und letzten Haltestelle sind festgelegt, innerhalb des Fahrplans können die Zeiten variieren. Die voraussichtliche Abfahrts- bzw. Ankunftszeit an den einzelnen Haltestellen wird dem Fahrgast bei der Buchung mitgeteilt. Ein Service-Zuschlag auf den regulären Fahrpreis wird nicht erhoben. Es können maximal 8 Personen pro Fahrt transportiert werden.

In Anhang 5 ist eine Übersicht zur Bedienungshäufigkeit und den Betriebszeiten aller Rufbuslinien enthalten¹⁹.

2.2.6 Sonder- und Veranstaltungsverkehre

Bimmelbahn Bodenmais

Im Landkreis Regen verkehrt im Rahmen von Sonder- bzw. Veranstaltungsverkehren die sogenannte Bimmelbahn im Ort Bodenmais, die durch das Verkehrsunternehmen Wenzl Freizeit & Touristik betrieben wird. Sie verkehrt von Ostern bis Ende Oktober stündlich zwischen 10:00 Uhr und 17:00 Uhr auf einem Rundkurs über verschiedene touristische Sehenswürdigkeiten des Marktes Bodenmais ab dem Bodenmaiser Rathaus. Die Rundfahrt hat eine Dauer von ca. 50 min. Es wird ein Sondertarif als Fahrkartenpreis fällig. [23]

Weitere Sonderverkehre

Ergänzend werden zum Eisstadion Regen sowie zu Großveranstaltungen veranstaltungsbezogene Shuttle-Verkehre angeboten.

BMW-Werksverkehr

Weiterhin verkehren im Werksverkehr im Auftrag des Automobilherstellers BMW Buslinien aus dem Landkreis Regen zum Werk in Dingolfing. Die entsprechenden Linien verkehren mit jeweils einer Hin- und Rückfahrt zu den Schichtwechselzeiten der angegebenen Schichten. [24]

¹⁹ Anmerkung: Die Übersicht gibt den Stand 2021 wieder. Seit dem 01.01.2022 wurde das Rufbusangebot hinsichtlich Bedienungshäufigkeiten und Betriebszeiten ausgebaut.

2.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Für den Landkreis Regen liegen keine gesicherten Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten und somit zum Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen vor.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 2.1 ausführlich beschrieben bzw. die dort getroffenen Annahmen untersetzt. Demnach sind im Gültigkeitszeitraum (Zielhorizont 2035) bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen (Einwohnerzahlen, Schülerzahlen, Arbeitsplätze) unterschiedliche Entwicklungen im Nahverkehrsraum zu erwarten.

Während die Bevölkerung prognostisch insgesamt um ca. 2,3 % leicht abnehmen soll, werden die Schülerzahlen bis zum Jahr 2035 um ca. 7,4 % ansteigen. Bei den Arbeitsplätzen wird sich nach anfänglicher Abnahme eine Verstetigung auf einem niedrigeren Niveau einstellen (vgl. Abschnitt 2.1.5). Unterstützt wird diese Annahme dadurch, dass die Kreisentwicklung von einer intensiven Anwerbung von Fachkräften geprägt ist.

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt der Umfang des ÖPNV-Angebots dar. Im Nahverkehrsraum ist die Betriebsleistung der letzten Dekade (ohne die pandemiebedingten Einschränkungen in den Jahren 2020 und 2021) nach anfänglichen Abnahmen seit 2015 um durchschnittlich ca. 2,2 % angewachsen. Folglich könnte die ÖPNV-Nutzung in der Nutzergruppe der Arbeitnehmer durch die weitere, nachfragegerechte Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes erhöht werden. Dies ist auch für den Wirtschaftsstandort und die Akquise von Fachkräften von Bedeutung.

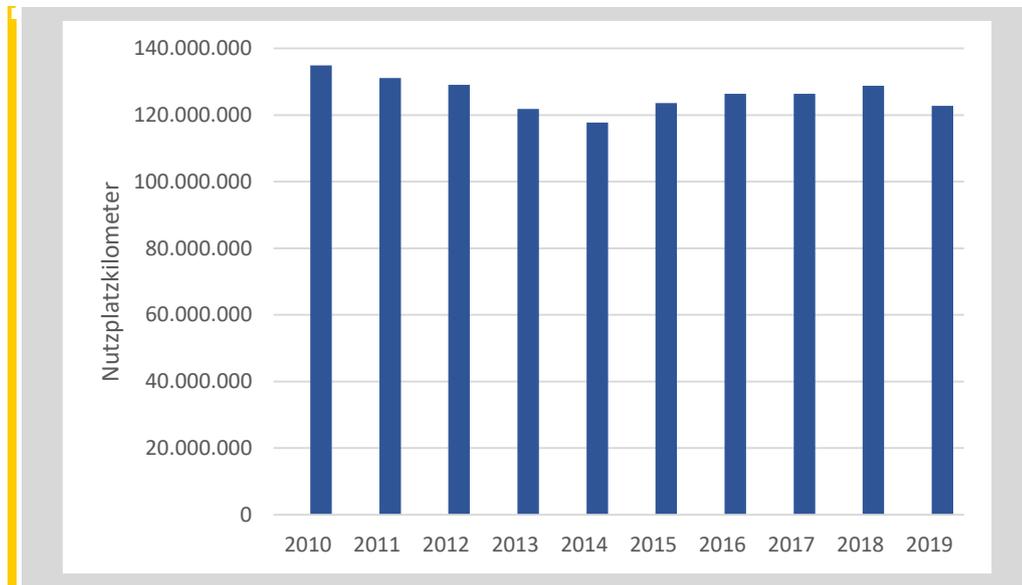


Abbildung 2.14: Entwicklung der Betriebsleistung im Nahverkehrsraum

Die Ursachen für Schwankungen zwischen einzelnen Jahren sind unter anderem die Einführung des Rufbusangebotes und Anpassungen des ÖPNV-Angebotes an die Wiederaufnahme des Regionalbahnbetriebes auf der Linie RB 38 von Gotteszell nach Viechtach im Jahr 2016. Nach der Einführung einer Kombikarte Bus-Bahn im Jahr 2019 wurden aufgrund der verringerten Auslastung vermehrt kleine Fahrzeuge eingesetzt. Dies wirkte sich entsprechend auf die Bilanz der Nutzplatzkilometer aus.

Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird in der Regel eine Nachfragesteigerung erreicht, Leistungsreduktionen hingegen wirken nachfragesenkend.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt im Landkreis Regen per 31.12.2021 bei 655 Pkw je 1.000 Einwohner [17]. In den Jahren 2016 bis 2021 gab es einen mittleren Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf Pkw) von jährlich 1,5 %. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig bei der Entwicklung des Motorisierungsgrades eine Sättigung zu erwarten ist. Gemäß den Shell Pkw-Szenarien bis 2040 [25] würde sich im Landkreis Regen ein Motorisierungsgrad auf etwa gleichbleibendem Niveau von 657 Pkw/1.000 Einwohner im Jahre 2035 einstellen.

Analyse und Prognose

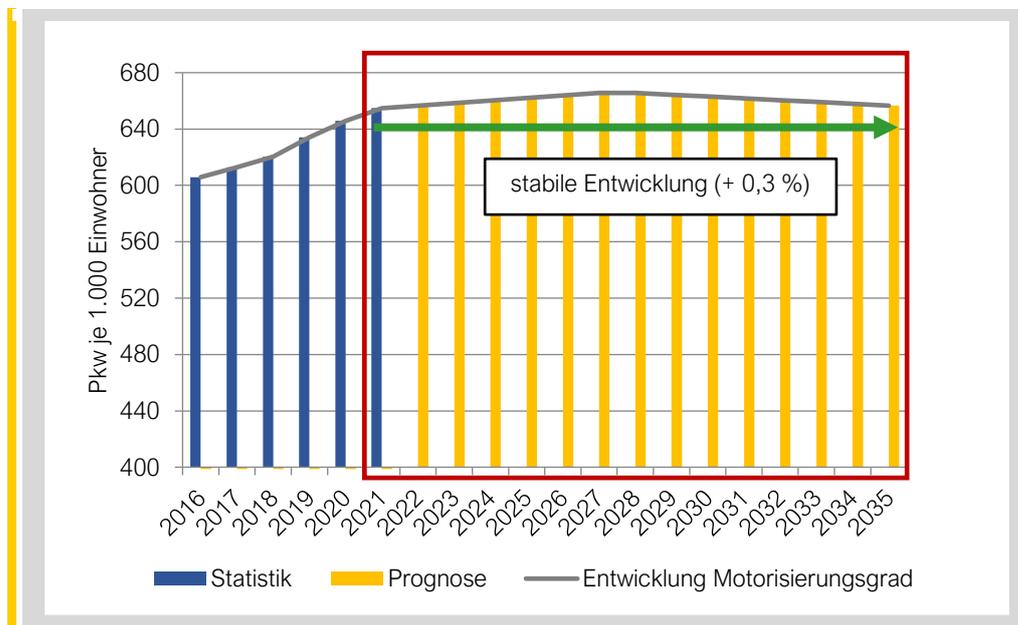


Abbildung 2.15: Entwicklung des Motorisierungsgrades bis 2035

Schließlich wirkt sich die Entwicklung der ÖPNV-Fahrpreise auf die Nachfrage aus. Entspricht die Fahrpreisentwicklung der mittleren Teuerungsrate, so ist die Wirkung neutral. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über dieser Rate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Auf der Gegenseite können auch sich erhöhenden Kraftstoffpreise einen günstigen Einfluss auf die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel haben.

Im Folgenden wird die Wirkungsweise verschiedener Einflussgrößen auf die Nachfrage dargestellt. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

Analyse und Prognose

| Nachfrage erhöhend  | Nachfrage reduzierend / -begrenzend  |
|---|--|
| Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen / -erweiterungen und Ausbau der Barrierefreiheit | Motorisierungsgrad auf gleichbleibend hohem Niveau |
| Demografischer Wandel: Zunahme der Schülerzahlen und der älteren Bevölkerung | Beschäftigtenentwicklung gleichbleibend |
| Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad | Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV |
| Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise) / Entfall von Förderprogrammen für den MIV | Ausbau Kfz-Infrastruktur bzw. Parkmöglichkeiten |
| Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad) | Kostenvorteile konkurrierender Verkehrssysteme |
| Angebotsverbesserungen zum Heben weiterer touristischer Potenziale | Erhöhtes Bedürfnis nach Flexibilität |
| Digitalisierung des ÖPNV | Senken der Qualitäts- und Bedienstandards |
| Zugänglichkeit der Information | |
| Transparenz der Tarifstrukturen | |
| Aktives Mobilitätsmanagement auf verschiedenen Ebenen (betrieblich, landkreisweit, privat) | |

Tabelle 2.5: Nachfragebeeinflussende Faktoren

Die Einwohner- und Nachfrageentwicklung korrelieren nicht zwangsläufig. Unter der Voraussetzung, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen, kann eine stabile bis verbesserte Verkehrsnachfragesituation erzielt werden. Potenziale liegen dabei insbesondere im touristischen Verkehr und seiner kontinuierlichen Ausrichtung auf nachhaltige Angebote. Als Nebeneffekt kann hiervon auch der Alltags- und Schülerverkehr (insbesondere an Nachmittagen) stark profitieren. Dies muss bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.

3 Schwachstellenanalyse

3.1 Verkehrsangebot

Das Angebot des ÖPNV ist im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume sowie auf wichtigen Verbindungen definiert.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes wird auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] verankerten Grenz- und Richtwerte vorgenommen. Diese dienen der Beurteilung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ gemäß PBefG und beziehen sich auf die räumliche Erschließung, die Bedienungshäufigkeiten, die Erreichbarkeit übergeordneter Orte sowie den Auslastungsgrad der Fahrzeuge. Außerdem werden Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV gegeben.

Die Grenzwerte stellen die Mindestanforderungen an den ÖPNV dar. Die Richtwerte dienen als Zielstellung, die zur Erreichung eines guten Standards im ÖPNV angestrebt werden sollen. Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] ist die Grenzwertbetrachtung für Orte und Ortsteile ab 500 Einwohnern vorzunehmen, die Richtwertbetrachtung gilt für Orte und Ortsteile ab 200 Einwohnern.

Werden Grenzwertverletzungen festgestellt, sind Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen zu definieren. Diese werden unter Einbeziehung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit einer Einzelfallprüfung unterzogen.

Das hier definierte Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die angestrebte Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Die Grundlage für die Bewertung des Verkehrsangebotes bildet das Fahrplanangebot Sommer 2021.

3.1.1 Gebietskategorien

Zur Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt die Unterteilung des Nahverkehrsraumes in Gebietskategorien anhand der Nutzungsdichte.

Als Gebiete mit hoher Nutzungsdichte wurden die Kernbereiche der Mittelzentren Regen, Viechtach und Zwiesel eingestuft. Dies gilt auch für den Kernbereich des Marktes Bodenmais. Alle übrigen Stadt- und Marktbereiche gelten als Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte (vgl. Abbildung 3.1.).

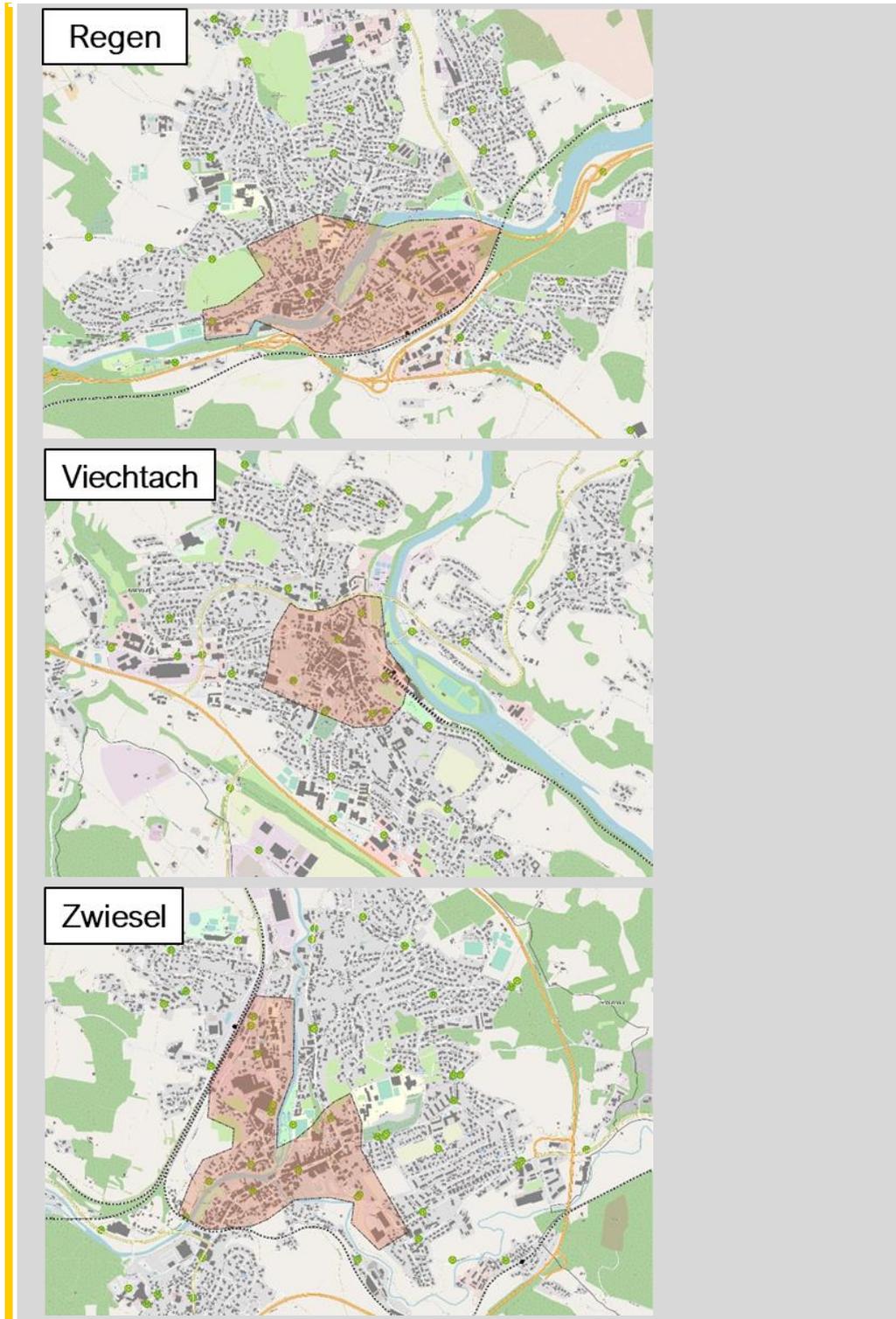


Abbildung 3.1: Kerngebiete der Mittelzentren

Schwachstellenanalyse

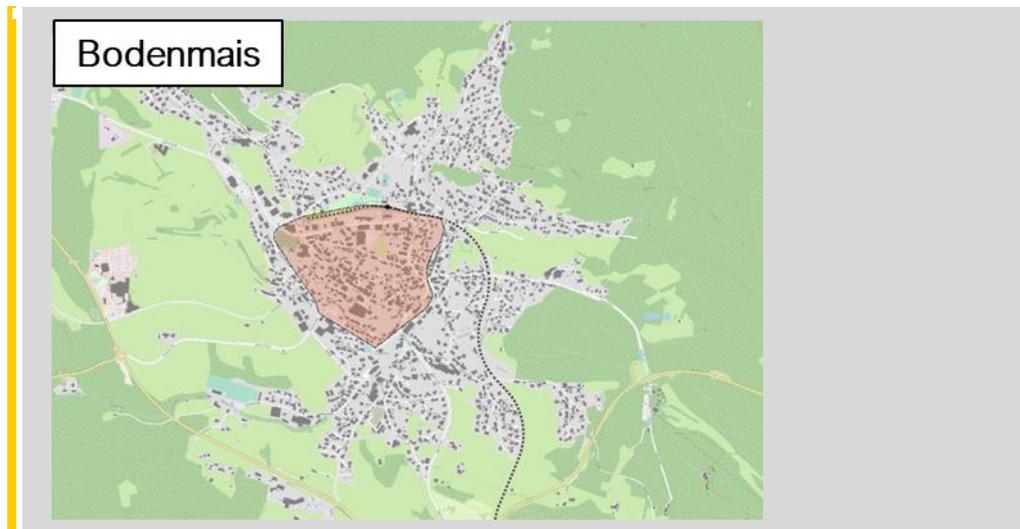


Abbildung 3.2: Kerngebiet des Unterzentrums Bodenmais

Die übrigen Bereiche der Mittelzentren (außerhalb der Kernbereiche) sowie die Unter- und Kleinzentren werden als Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte und alle übrigen Orte als gering besiedelter Raum definiert.

Des Weiteren sind im Landkreis Regen folgende singuläre Verkehrserzeuger von Bedeutung:

- ▶ Rohde & Schwarz GmbH & Co. im Markt Teisnach
- ▶ Zwiesel Kristallglas AG
- ▶ Rodenstock GmbH in Regen
- ▶ Kreisverwaltung in Regen
- ▶ Gewerbegebiet Regen (Fa. Holz Schiller, Qioptiq Photonics GmbH & Co. KG, Penzkofer)
- ▶ Arberlandkliniken in Zwiesel und Viechtach
- ▶ Fa. Schock im Gewerbegebiet Schönhöh in Regen
- ▶ Gewerbegebiet Fürhaupten

Die Erreichbarkeit dieser Gebiete durch den ÖPNV sollte in bedarfsgerechtem Umfang gewährleistet sein.

Großflächige Handelseinrichtungen befinden sich in Regen und Zwiesel und weisen in der Regel ein hohes Parkplatzangebot auf. Dies stellt eine große Konkurrenz für den ÖPNV dar. Im Sinne der Daseinsvorsorge sind auch diese Einrichtungen bedarfsgerecht anzubinden.

3.1.2 Verkehrsachsen

Die regionalen Verkehrsachsen orientieren sich an den Entwicklungsachsen und verbinden die Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren. Sie entsprechen den Grundnetzrelationen des ÖPNV im Planungsraum und setzen sich aus dem Waldbahnnetz und ergänzenden Buslinien zusammen. Bedeutende Verbindungen mit benachbarten Verkehrsräumen vervollständigen das Grundnetz [26]²⁰.

Folgende Verkehrsachsen bilden das **Grundnetz** des ÖPNV²¹:

- ▶ (Bad Kötzing) / Viechtach – Arnbruck – Bodenmais – Zwiesel – Frauenau (– Grafenau) bzw. Bodenmais – Regen
- ▶ Viechtach – Gotteszell (– Deggendorf/Plattling)
- ▶ (Klatovy –) Bayerisch-Eisenstein – Zwiesel – Regen – Gotteszell (– Deggendorf/Plattling)

Dabei wird ein wesentlicher Fokus auf Verbindungen auf der Schiene gelegt. Lediglich der Teil Arnbruck der Grundnetzachse Arnbruck – Bodenmais – Zwiesel – Frauenau (– Grafenau) liegt auf der Straße. Die Verbindung Regen – Viechtach wird grundsätzlich durch den Zugverkehr mit Umstieg in Gotteszell gewährleistet. Zudem besteht eine Verbindung mit dem Regionalbus, der die beiden Mittelzentren miteinander verbindet.

Die **Ergänzungsnetzachsen** dienen der Verbindung der Kleinzentren untereinander sowie der Anbindung der Kleinzentren an die Unter- und Mittelzentren.

Zusätzlich werden für die Erschließung **touristischer Ziele** Verkehrsachsen für **Sondernachfrage im ländlichen Raum** eingeordnet. Auf diese soll eine Bedienung abhängig von der Nachfrage in touristischen Saisonzeiten hinsichtlich der Fahrplanmasse als auch der zeitlichen Rahmenbedingungen unter den u. g. Grenzen flexibel sein. Diese betreffen folgende Verbindungen:

- ▶ Bodenmais – Bretterschachten – Großer Arber – Bayerisch Eisenstein / Lam
- ▶ (Straubing – St. Englmar –) Kollnburg – Viechtach – Höllensteinsee (– Bad Kötzing)
- ▶ Zwiesel – Buchenau
- ▶ Zwiesel – Zwieslerwaldhaus
- ▶ Regen – Bischofsmais/Unterbreitenau – Geißkopf

²⁰ Grundlage „Übergeordnetes ÖPNV-Netz für den Landkreis Regen“, 2019

²¹ (- Orte außerhalb des Nahverkehrsraumes)

Schwachstellenanalyse

3.1.3 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Die Bedienung des Buslinienetzes ist nach den festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs. Folgende Verkehrszeiten werden der Schwachstellenanalyse der Grund- und Ergänzungsnetzachsen zugrunde gelegt:

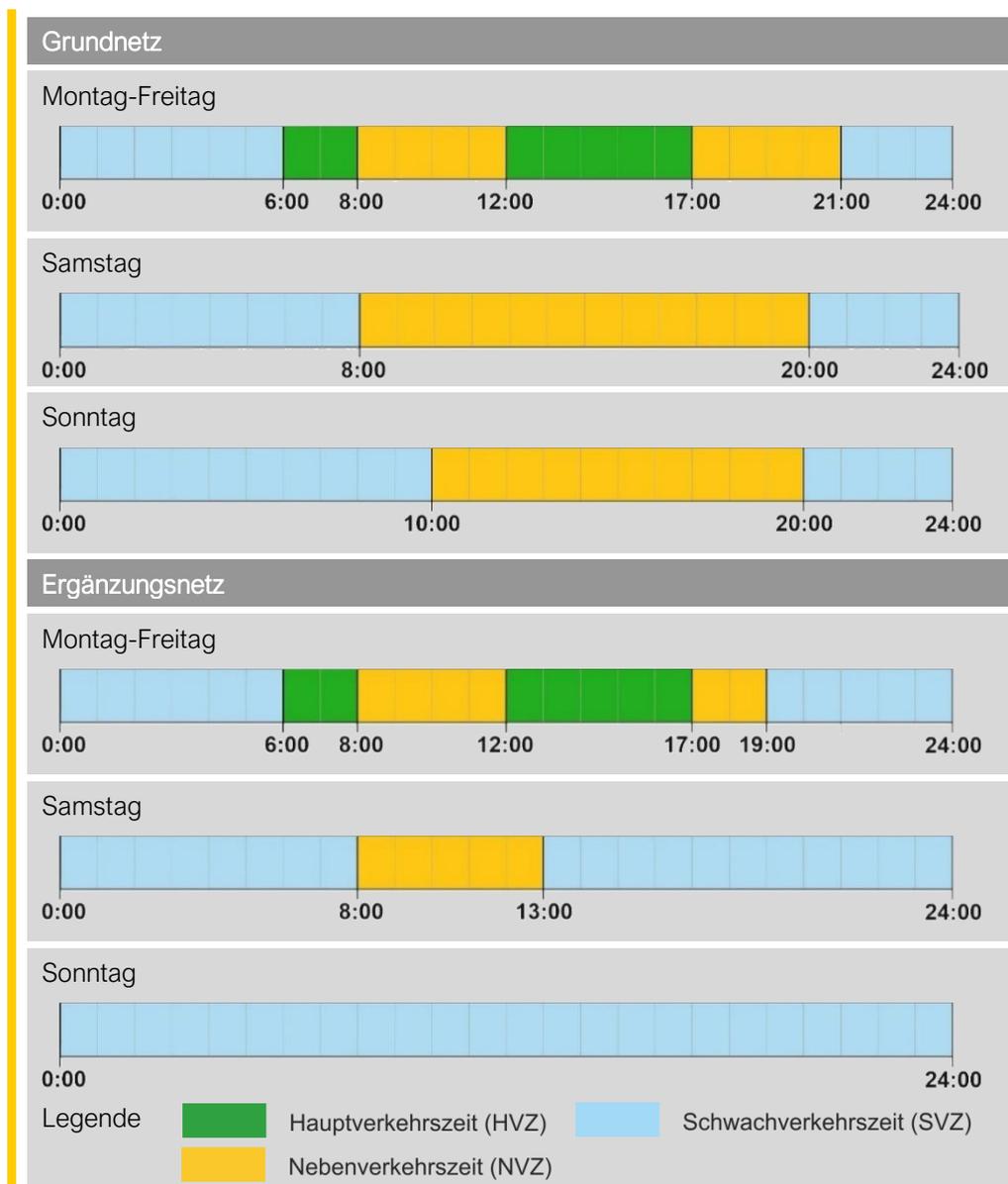


Abbildung 3.3: Verkehrszeiten und Bedienzeitraum Grund- und Ergänzungsnetz

Schwachstellenanalyse

Für die Stadtverkehre in den Mittelzentren und für die Buslinien der Sondernachfrage ländlicher Raum (touristische Ziele) gelten folgende Verkehrszeiten:

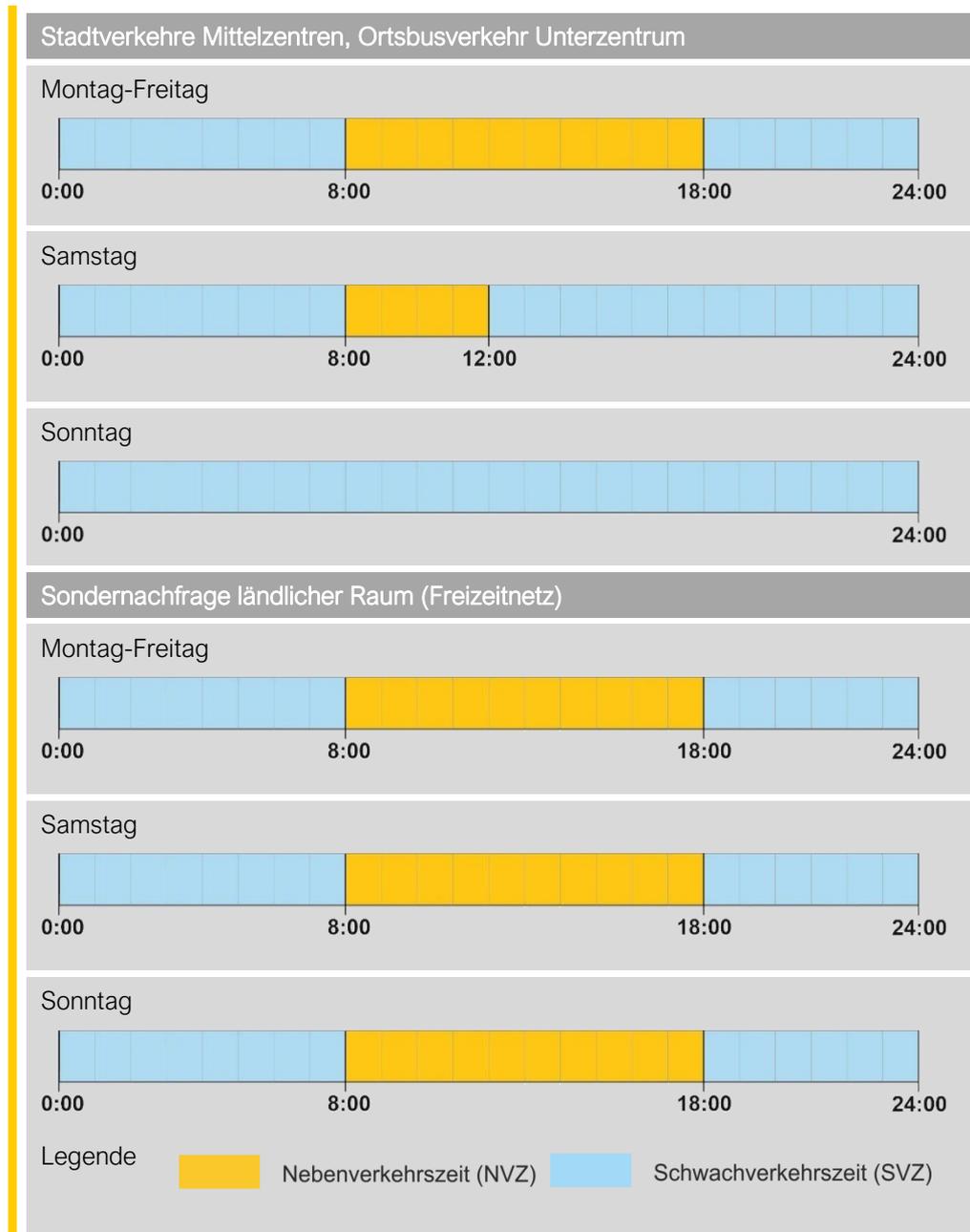


Abbildung 3.4: Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Im Bereich der Sondernachfrage im ländlichen Raum (Freizeitnetz) sind Abweichungen hinsichtlich der Bedienzeiten saisonal bedingt möglich. Die Bedienzeiten

Schwachstellenanalyse

sind nur innerhalb der Saisonzeiten einzuhalten. Im Winter kann der Betriebschluss begründet durch die einbrechende Dunkelheit vorgezogen werden.

Bewertung der Bedienzeiten

Im Landkreis Regen werden die Bedienungszeiträume in den Stadtverkehren und im Regionalverkehr im Wesentlichen durch den Schülerverkehr vorgegeben. Darüber hinaus sind die Bedienzeiträume vor allem während der sommer- und winterlichen Hauptsaison an die touristischen Belange angepasst.

Die jeweils frühesten Abfahrten bzw. spätesten Ankünfte an den Haltestellen als Kennzeichen des Betriebszeitraumes sind in den Karten 11 und 12 dargestellt.

Auf den Grund- und Ergänzungsnetzachsen sind keine wesentlichen Abweichungen von den Vorgaben erkennbar. Dies begründet sich vor allem durch den ausgedehnten Bedienungszeitraum der Waldbahn und das ergänzende Rufbusangebot.

Die Bedienung beginnt werktags²² zwischen 06:00 Uhr und 07:00 Uhr oder früher. Einzelne Abweichungen, z. B. auf der Relation Frauenau – Zwiesel werden durch den SPNV auf der Waldbahn kompensiert.

Am Abend endet die Betriebszeit auf der Achse Zwiesel – Grafenau bereits vor 20:00 Uhr, in einigen Ortschaften in der Region Viechtach bereits vor 18:00 Uhr statt 19:00 Uhr.

Im Mittelzentrum Zwiesel werden einzelne Haltestellen erst nach 09:00 Uhr bedient, wohingegen in der Region Viechtach ein sehr früher Betriebsstart vorhanden ist.

An Samstagen beginnt der Betrieb zu spät (nach 09:00 Uhr) auf der Relation Viechtach – Arnbruck, in Teilen von Bodenmais und Zwiesel sowie in Ortsteilen der Gemeinden Rinchnach und Kirchdorf im Wald. Am Abend werden die Vorgaben eingehalten, es bestehen jedoch in der SVZ in Zwiesel und im Bereich Kollnburg zum Teil Potenziale zur Verlängerung der Bedienzeit.

An Sonntagen sind keine wesentlichen Verletzungen der Vorgaben vorhanden. Der Verkehr auf den Grundnetzachsen startet bereits wesentlich vor 10:00 Uhr und endet durch den Betriebszeitraum der Waldbahn nach 20:00 Uhr. Lediglich

²² Die Bezeichnung Werktag umfasst im Folgenden die Wochentage Montag – Freitag.

auf der Relation Bodenmais – Arnbruck endet die Betriebszeit überwiegend vor 20:00 Uhr.

Der Verkehr auf der touristischen Relation zwischen Zwiesel und dem Zwieslerwaldhaus beginnt am Wochenende abweichend von den Vorgaben erst gegen 09:00 Uhr. Auf der Relation Bodenmais – Großer Arber – Bayerisch Eisenstein / Lam wurde der Betriebsschluss in der Wintersaison auf 17:00 Uhr vorverlegt.

3.1.4 Räumliche Erschließung

Die Qualität der Erschließung des Nahverkehrsraumes durch den ÖPNV wird abhängig von den jeweiligen Verkehrssystemen und den Gebietskategorien bewertet. Dabei gilt, dass alle Teilflächen bzw. Ortsteile, die mehr als 480 Einwohner (Grenzwert) bzw. mehr als 180 Einwohner (Richtwert) aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen sein sollen. Dabei gilt eine Teilfläche als erschlossen, wenn bereits 80 % ihrer Einwohner in einer fußläufigen Entfernung zu einer Haltestelle des ÖPNV wohnen. Diese Werte orientieren sich grundsätzlich an den Vorgaben den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8]. Die Anforderungen an die Erschließung wurden dahingehend angepasst, als dass die hohe Anzahl an Ortsteilen, deren Einwohnerzahl knapp unterhalb der Schwellenwerte zum Grenzwert (500 Einwohner) bzw. Richtwert (300 Einwohner) liegt, den Aufgabenträger dazu veranlasste, eine Abweichung zu den oben genannten Grenz- bzw. Richtwerten vorzunehmen.

Haltestellen des ÖSPV und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des SPNV dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

| Indikator | | Grenzwert | | Richtwert | |
|---------------------|-------------------------|-----------|---------|-----------|---------|
| | | Bus | Bahn | Bus | Bahn |
| Grundnetzachse | | 800 m | 1.200 m | 600 m | 1.000 m |
| Mittelzentrum | hohe Nutzungsdichte | 500 m | 800 m | 400 m | 600 m |
| | niedrige Nutzungsdichte | 800 m | 1.200 m | 600 m | 1.000 m |
| Unter-/Kleinzentrum | | 800 m | 1.200 m | 600 m | 1.000 m |

Schwachstellenanalyse

| Indikator | Grenzwert | | Richtwert | |
|-------------------------|-----------|---------|-----------|---------|
| | Bus | Bahn | Bus | Bahn |
| Gering besiedelte Räume | 1.000 m | 1.800 m | 800 m | 1.500 m |

Tabelle 3.1: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

Bewertung der räumlichen Erschließung

Hinsichtlich der Grenzwerte erfüllt der aktuelle Verkehrsangebot die Vorgaben der Leitlinie und des Nahverkehrsplanes im vollen Umfang. Sämtliche Ortsteile mit mehr als 480 Einwohnern sind im ausreichenden Maße durch die eingerichteten Haltestellen erschlossen. Einen wesentlichen Anteil daran hat das umfangreiche Rufbusangebot im Landkreis Regen, das vor allem in abgelegenen Orten eine gute Erschließung ermöglicht.

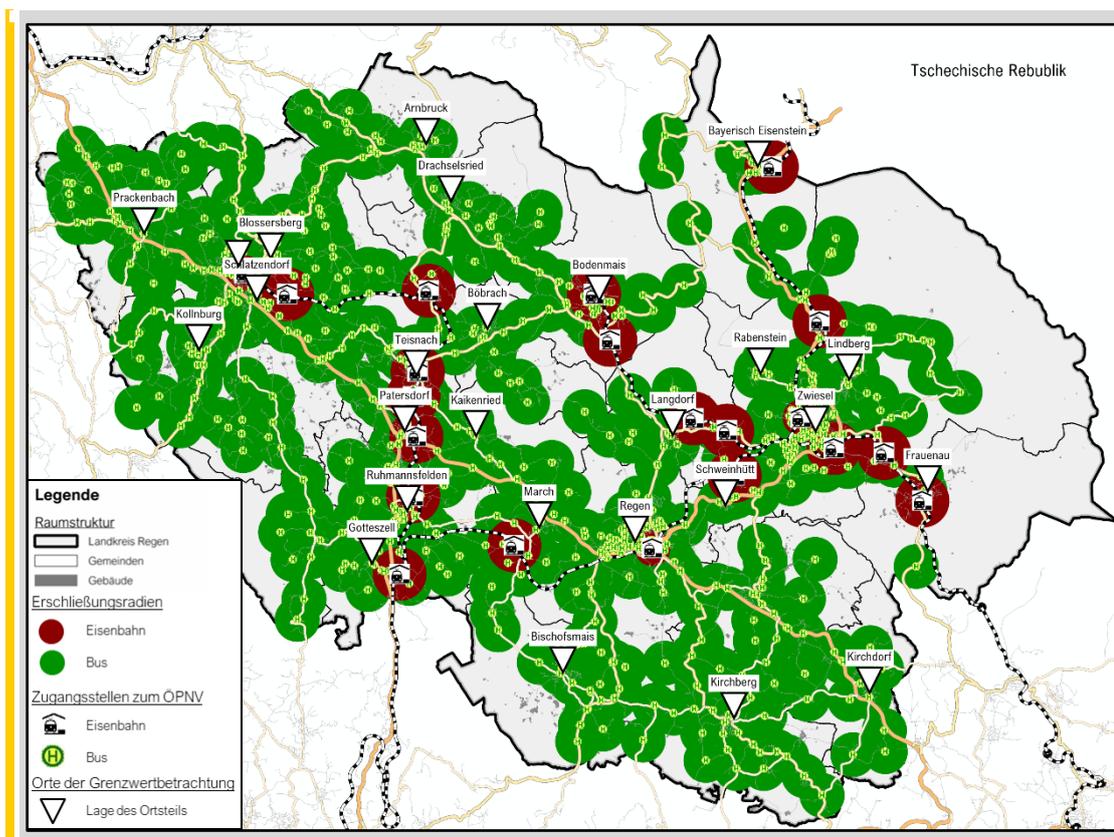


Abbildung 3.5: Räumliche Erschließung nach Grenzwert

Schwachstellenanalyse

Erschließungslücken lassen sich nur bei Ortsteilen mit weniger als 480 Einwohnern ausmachen (Betrachtung nach Richtwerten). Hierbei sind vor allem Einzelgehöfte und kleine Gruppen von Häusern mit zumeist nicht mehr als 50 Einwohnern betroffen. Da es sich bei diesen jedoch um keine Grenzwertverletzungen handelt, werden diese Erschließungslücken nicht als formale Schwachstellen gewertet.

Hervorzuheben ist die fehlende Erschließung im Ort Oberried (Gemeinde Bischofsmais), der immerhin mehr als 100 Einwohner zu verzeichnen hat sowie im Ortsteil Hintberg der Gemeinde Kirchberg i. W. mit ca. 130 Einwohnern. Weitere kleinere Ortschaften folgender Gemeinden sind ebenso nicht durch den ÖPNV erschlossen:

- ▶ Bischofsmais: Hermannsried, Kleinbärnbach sowie Großbärnbach (zusammen ca. 180 Einwohner)
- ▶ Drachselsried: Brennersried, Gabelhof, Grund, Kolbersbach, Lesmannsried und Staudenschedl (zusammen ca. 80 Einwohner)
- ▶ Kollnburg: Raßmann, Wieshof, Wieshof Allersdorf, Schweinberg, Schweinberger Mühle, Leuthen, Haiderhof, Schwarzgrub, Hinterholzen, Himmelwies und Weidhaus (zusammen ca. 125 Einwohner)
- ▶ Patersdorf: Häuslern, Tradweging, Prenning, Steineröd, Schön und Bernwinkl (zusammen ca. 40 Einwohner)
- ▶ Regen: Kleinseiboldsried, Großseiboldsried und Ebenhof (zusammen ca. 50 Einwohner)
- ▶ Viechtach: Kronberg, Oberhöfen, Poppenzell (zusammen ca. 30 Einwohner)

Schwachstellenanalyse

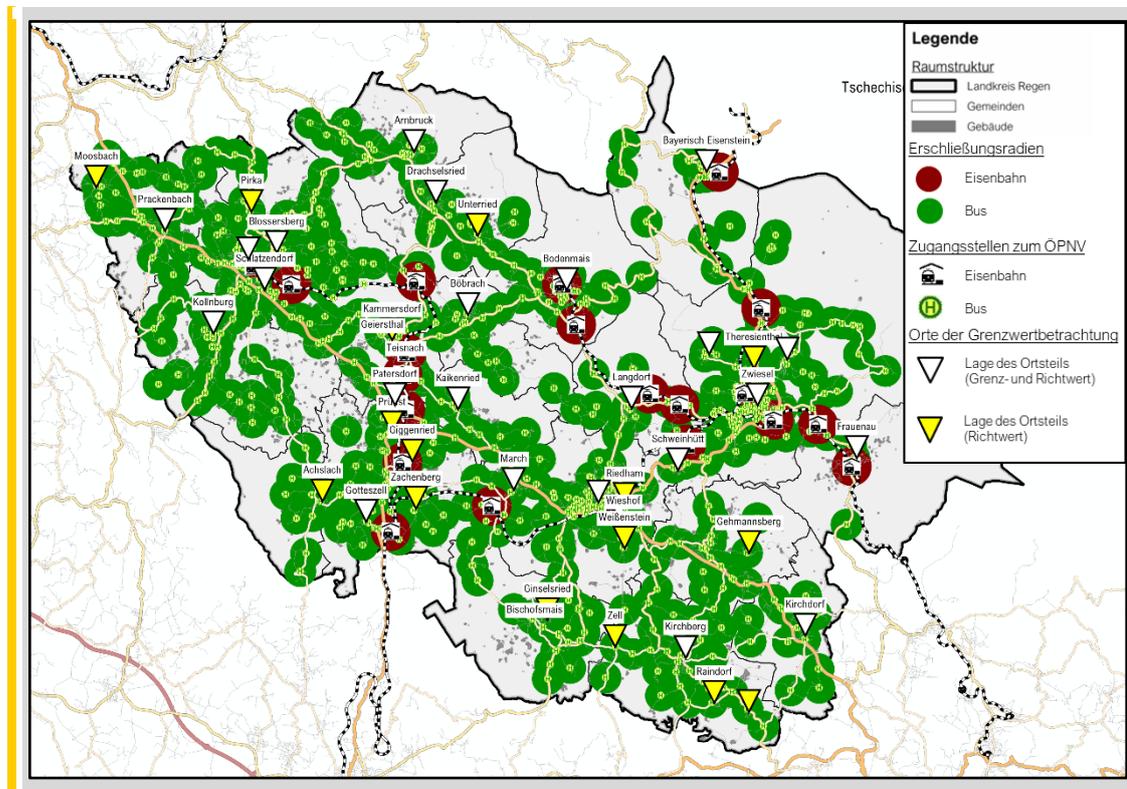


Abbildung 3.6: Räumliche Erschließung nach Richtwert

Die räumliche Erschließung ist in den Karten 13 und 14 in erhöhter Auflösung dargestellt.

3.1.5 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wird örtlich (Abfahrten je Haltestelle) sowie relationsbezogen analysiert und bewertet. Zur Beurteilung der ÖPNV-Bedienung wird die Einhaltung der Grenzwerte untersucht.

Die Bedienungshäufigkeiten wurden in Abhängigkeit von der Funktion bzw. Größe der Orte festgelegt [8]. Die der Analyse und Bewertung zugrunde liegenden Einwohnerzahlen der Orte beziehen sich auf das Jahr 2020 (siehe Anhang 3).

Für die Bedienungshäufigkeiten in den Mittelzentren Regen, Viechtach und Zwiesel, im Markt Bodenmais als Unterzentrum sowie auf den Grundnetzachsen (vgl. Abschnitt 3.1.2) gelten die nachfolgenden Grenz- bzw. Richtwerte.

Schwachstellenanalyse

| Indikator | Grenzwert (Taktfolge in Minuten) | | | Richtwert (Taktfolge in Minuten) | | |
|--|----------------------------------|-----|---------------------|----------------------------------|-----|-----|
| | HVZ ²³ | NVZ | SVZ | HVZ ²³ | NVZ | SVZ |
| Regen, Viechtach Zwiesel, Boden- mais / Grundnetzachsen | ≤ 60 | 60 | Bedarfs- fahrten | ≤ 30 | 30 | 60 |

Tabelle 3.2: Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/Grundnetzachsen

Zur Bewertung der touristisch geprägten Relationen für die Sondernachfrage im ländlichen Raum werden ebenfalls die Vorgaben gemäß Tabelle 3.2 in Ansatz gebracht. Für den Fall von Linienüberlagerungen und Anschlussgewährungen sind hier Abweichungen vom starren Takt möglich. Dennoch soll mindestens ein angenäherter Taktverkehr angeboten werden. Außerhalb der Saisonzeiten müssen die Vorgaben nicht erfüllt werden.

Für die Orte in gering besiedelten Räumen des Landkreises werden folgende Bedienungshäufigkeiten definiert:

²³ in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten

Schwachstellenanalyse

| Indikator | Anzahl Fahrtenpaare Montag - Freitag | | | | | | Anzahl Fahrtenpaare Samstag/Sonntag | |
|---------------------------|--------------------------------------|-----|-----|-----------|-----|-----|-------------------------------------|-----------|
| | Grenzwert | | | Richtwert | | | Grenzwert | Richtwert |
| | HVZ | NVZ | SVZ | HVZ | NVZ | SVZ | ganztägig | ganztägig |
| 1.000 bis 3.000 Einwohner | 3 | 2 | 1 | 6 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| bis 1.000 Einwohner | 2 | 1 | 0 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 |

Tabelle 3.3: Bedienungshäufigkeit in Orten gering besiedelter Räume

Zur Kategorie der Orte gering besiedelter Räume mit „1.000 bis 3.000 Einwohnern“ gehören Arnbruck, Bischofsmais, Böbrach, Frauenau, Kirchberg i. W., Langdorf, Lindberg, Rinchnach, Ruhmannsfelden, Teisnach sowie die Ortsteile Blossersberg und Schlatzendorf der Stadt Viechtach. Alle anderen Orte und Ortsteile fallen nach Grenzwertbetrachtung unter die Kategorie „bis 1.000 Einwohner“ in gering besiedelten Räumen.

Bewertung der Bedienungshäufigkeit

Auf den Grundnetzachsen werden zu allen Verkehrszeiten und Verkehrstagen die Vorgaben der Bedienung eingehalten.

Im gering besiedelten Räumen des Landkreises Regen werden an Wochentagen die Vorgaben der zeitlichen Erschließung (Bedienungshäufigkeit) in der Haupt- und Nebenverkehrszeit erreicht. Abweichungen gibt es lediglich in den Kernorten Lindberg und Markt Teisnach. Diese Orte werden in der Schwachverkehrszeit nicht bedient. Im Markt Teisnach wird dies durch die Bedienung der Waldbahn RB38 Viechtach – Gotteszell kompensiert.

An Samstagen und Sonntagen wird die geforderte Bedienung mit einem Fahrtenpaar bzw. zwei Fahrtenpaaren nahezu für jeden Ortsteil gewährleistet. Nur Schweinhütt wird an beiden Tagen und Rabenstein am Sonntag ganztägig nicht bedient.

Im Bereich der Sondernachfrage im ländlichen Raum (Freizeitnetz) werden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nicht immer eingehalten. Es kommt dabei zu den folgenden Schwachstellen:

- ▶ **Zwiesel – Zwieslerwaldhaus:** kein (angenäherter) Taktverkehr, stattdessen eine Fahrt ca. alle zwei Stunden mit Verstärkerfahrten Mo.-Fr.
- ▶ **Zwiesel – Buchenau:** kein (angenäherter) Taktverkehr, stattdessen eine Fahrt ca. alle zwei Stunden mit Verstärkerfahrten Mo.-Fr.
- ▶ **Bodenmais – Großer Arber – Bayerisch Eisenstein / Lam:** ausgedünnter Takt (120'-Takt) zwischen 11:00 und 15:00 Uhr in der Sommersaison
- ▶ **Viechtach – Kollnburg – St. Englmar – Straubing:** zu geringer Takt Mo.-Fr. (nur ca. 120'-180'-Takt), Taktlücke am Wochenende zwischen 09:00 und 11:00 Uhr
- ▶ **Viechtach – Höllensteinsee (– Bad Kötzting):** kein Taktverkehr Mo.-Fr., lediglich angenäherter 120'-Takt am Wochenende

Detaillierte Auswertungen zur Einhaltung der Grenzwerte nach Verkehrszeiten und Verkehrstagen sind in Anhang 7 enthalten.

3.1.6 Erreichbarkeit

Zur Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit übergeordneter Orte dienen die in Tabelle 3.4 aufgeführten Grenzwerte zur Erreichbarkeit von Teilflächen ab 480 Einwohnern bzw. Richtwerte zur Erreichbarkeit von Teilflächen ab 180 Einwohnern [8]. In die Grenzwertbetrachtung werden somit nur Teilflächen mit mindestens 480 Einwohnern einbezogen. Die Zuordnung der Teilflächen zum Unter- bzw. zu den Mittelzentren ist in Anhang 3 enthalten.

Die Erreichbarkeit an Werktagen ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb des ersten Halbtages (Hinfahrt 04:00 Uhr bis 09:00 Uhr, Rückfahrt 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr) bzw. innerhalb des zweiten Halbtages (Hinfahrt: 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr, Rückfahrt: 15:00 Uhr bis 20:00 Uhr) als auch des Ganztageszeitraums (morgens hin und abends zurück) gewährleistet sind. An Samstagen und Sonntagen wurde die Erreichbarkeit im Ganztageszeitraum analysiert. Die Verbindungssuche erfolgte unter folgenden Randbedingungen:

- ▶ Berücksichtigung von SPNV-Verbindungen
- ▶ max. drei Umsteigevorgänge
- ▶ > 3 Minuten Umsteigezeit vom/zum Zug
- ▶ Auswertung von Fahrten, die im jeweiligen Zeitfenster liegen

Schwachstellenanalyse

| Maximale Beförderungszeiten (in Minuten) | | |
|--|-----------|-----------|
| Indikator | Grenzwert | Richtwert |
| Zentrum der Gemeinde | 40 | 30 |
| Unterzentrum | 50 | 40 |
| Mittel-/Oberzentrum | 90 | 60 |

Tabelle 3.4: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Orten

Bewertung der Erreichbarkeit

Die Analyse ergab, dass die Erreichbarkeit der zugehörigen Zentren aus den Ortsteilen überwiegend gewährleistet ist. Diejenigen Fahrtbeziehungen, bei denen die maximalen Beförderungszeiten zum zugehörigen Mittelzentrum (MZ) bzw. Unterzentrum (UZ) aus Ortsteilen mit mehr als 480 Einwohnern (Grenzwerte) überschritten werden, sind in der folgenden Tabelle 3.5 dargestellt.

| von Ort | nach Zentrum | Werktag | | Samstag | Sonntag |
|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|
| | | 1. Halbtage | 2. Halbtage | Ganztage | Ganztage |
| Bischofsmais | MZ Regen | | | Rückfahrt zu lang | Rückfahrt zu lang |
| Böbrach | MZ/UZ Viechtach | keine Rückfahrt | | | Hin-/Rückfahrt zu lang |
| Drachselsried | MZ Regen | | | | Hinfahrt zu lang |
| Kaikenried | MZ/UZ Viechtach | keine Rückfahrt | | | Hin-/Rückfahrt zu lang |
| Kirchberg i. W. | MZ Zwiesel | Rückfahrt zu lang | | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang |
| | UZ Regen | Rückfahrt zu lang | | | |
| Kirchdorf i. W. | MZ Zwiesel | | Rückfahrt zu lang | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang |
| | UZ Regen | | | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang |
| Kollnburg | MZ Viechtach | | | keine Bedienung | |

Schwachstellenanalyse

| von Ort | nach Zentrum | Werktag | | Samstag | Sonntag |
|---------------|------------------|-------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| | | 1. Halbtage | 2. Halbtage | Ganztage | Ganztage |
| Langdorf | UZ Zwiesel | | | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang |
| Lindberg | UZ Zwiesel | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang |
| March | UZ Regen | | | | Rückfahrt zu lang |
| Rabenstein | MZ Zwiesel/Regen | | | keine Rückfahrt | keine Bedienung |
| | UZ Zwiesel | Rückfahrt zu lang | Hin- und Rückfahrt zu lang | Hinfahrt zu lang / keine Rückfahrt | keine Bedienung |
| Schlatzendorf | MZ/UZ Viechtach | keine Rückfahrt | | | |
| Schweinhütt | MZ/UZ Regen | | | keine Rückfahrt | keine Bedienung |
| Schweinhütt | MZ Zwiesel | | | keine Rückfahrt | keine Bedienung |

Tabelle 3.5: Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte)

Darüber hinaus ist für die Erreichbarkeit der Gemeindezentren aus den Ortsteilen festzuhalten:

- ▶ Von Regen gibt es am Sonntag keine Rückfahrt zum Ortsteil March.
- ▶ Von Schweinhütt ist am Samstag die Hinfahrt nach Regen zu lang und es gibt keine Rückfahrt, am Sonntag ist Regen aus Schweinhütt nicht erreichbar.
- ▶ Von Rabenstein nach Zwiesel ist keine Rückfahrt vorhanden, sonntags wird keine Fahrt angeboten.
- ▶ Von Viechtach gibt es vormittags keine Rückfahrt nach Schlatzendorf.

3.2 Verknüpfungsstellen und Anschlussqualität

In die Analyse der Verknüpfungsstellen wurden die Bahnhöfe in den Mittelzentren Regen, Viechtach und Zwiesel sowie im Markt Bodenmais, in Gotteszell und Bayerisch Eisenstein einbezogen.

Schwachstellenanalyse

3.2.1 Verknüpfungsstellen

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden im öffentlichen Verkehr Verknüpfungspunkte definiert, an die folgende wichtige Anforderungen gestellt werden:

- ▶ leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV/ SPNV sowie zwischen den Verkehrsmitteln SPNV, Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, MIV (Park + Ride), Fahrrad (Bike + Ride)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ abgestimmte Fahrpläne
- ▶ übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Neue Verknüpfungsstellen sollen zukünftig barrierefrei gestaltet werden.

Bewertung

Die Bahnhöfe in Regen, Viechtach sowie im Markt Bodenmais mit den direkt angeschlossenen Busbahnhöfen sowie in Zwiesel, im Ort Gotteszell-Bahnhof (Gemeinde Zachenberg) und in Bayerisch Eisenstein mit den am Bahnhof gelegenen Verknüpfungsstellen sichern die Vernetzung zwischen dem SPNV (Waldbahn) und dem ÖPNV im Landkreis Regen.

Bei der Ausstattung weisen die Bahnhöfe und Busbahnhöfe unterschiedliche Qualitäten auf. Verbesserungspotenziale bestehen insbesondere bei der barrierefreien Gestaltung der Bus- und Bahnsteige sowie bei Sharing-Angeboten. Eine Übersicht der Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr im Landkreis Regen bietet die folgende Tabelle 3.6.

Schwachstellenanalyse

| Verknüpfungspunkt | Linienarten und -anzahl | | | | weitere Merkmale | | | | | |
|--|-------------------------|-------------------|------------------|----------|------------------|-----------------|-----------------|------|------------------|----------|
| | SPNV ¹ | Stadt- verkehr | Regional- bus | Rufbusse | Taxi- stand | P+R | Car- sharing | B+R | Barrierefreiheit | |
| | | | | | | | | | Bahnsteig | Bussteig |
| Bahnhof/ZOB Regen | 1 | 1 | 8 | 6 | ja | ja | ja | nein | ja | nein |
| Bahnhof/Bahnhofsvorplatz Zwiesel | 3 | 3 | 5 | 2 | ja | ja | ja | nein | ja | nein |
| Bahnhof/ZOB Viechtach | 1 | 1 | 7 | 6 | nein | ja | ja | nein | nein | ja |
| Bahnhof/ZOB Bodenmais | 1 | - | 5 | 3 | ja | ja | nein | nein | nein | nein |
| Bahnhof/Bushaltestelle Gotteszell | 2 | - | 1 | 2 | nein | ja ² | nein | nein | ja | nein |
| Bahnhof/Bushaltestelle Bayerisch Eisenstein | 1 | - | 3 | 1 | nein | ja ² | ja | nein | ja | nein |

¹ Anzahl Kursbuchstrecken
² nicht als P+R ausgewiesen

Tabelle 3.6: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum

Die weiteren Verknüpfungspunkte des Regional- und Stadtbusverkehrs in Regen (Stadtplatz), in Zwiesel (Stadtplatz Brunnen und Busbahnhof) und in Viechtach (Schmidstraße / Edeka) sind hinsichtlich der Barrierefreiheit ausbaufähig.

Darüber hinaus befinden sich am Busbahnhof sowie in räumlicher Nähe zum Bahnhof Teisnach jeweils ein P+R-Platz für den Umstieg zum Bus bzw. zur Bahn, welche ebenfalls Ausbaubedarf aufweisen.

3.2.2 Anschlussqualität

Zur Beurteilung der Anschlussqualität wurden die relevanten Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn an allen Verkehrstagen untersucht.

In die Analyse wurden die Bahnhöfe in Regen, Zwiesel, Viechtach sowie im Markt Bodenmais mit den direkt angeschlossenen Busbahnhöfen bzw. -haltestellen einbezogen.

Ein Anschluss gilt dabei bei einer Wartezeit von null (optimal) bis 20 Minuten (akzeptabel) zzgl. einer minimalen Umsteigezeit von drei Minuten als gesichert.²⁴ Somit darf zwischen der Ankunft des zubringenden Verkehrsmittels und der Abfahrt des abbringenden Verkehrsmittels maximal eine Zeit von 23 Minuten verstreichen. Es wurden jeweils beide Richtungen (Ankünfte und Abfahrten) untersucht. Zur

²⁴ Drei Minuten umfassen die reine Übergangszeit, d.h. die Gehzeit zwischen den Haltestellen. Eine sich an die Übergangszeit anschließende Wartezeit von bis zu 20 Minuten wird als akzeptabel angesehen.

Schwachstellenanalyse

Bewertung der Bahnhöfe wurde eine Anschlussquote ermittelt, die den Anteil der Busfahrten wiedergibt, die Anschluss an den SPNV besitzen.

Eine Schwachstelle gilt als identifiziert, wenn die Anschlussquote einen Wert von 50 % oder weniger besitzt. Dieser Wert bezieht auch die Relevanz von Richtungsanschlüssen mit ein.

Bewertung

Die Anschlussqualität an den untersuchten Bahnhöfen ist nur zum Teil mit einer akzeptablen Wartezeit von bis zu 23 Minuten gewährleistet. Detaillierte Auswertungen zur erreichten Anschlussquote an den Bahnhöfen enthält Anhang 7.

So überschreiten die Wartezeiten an Werktagen (z. B. vom/zum Stadtbus 7153 und vom Regionalbus 6201 mit der RB 35) und am Wochenende an den Bahnhöfen in Regen und im Markt Bodenmais die Vorgaben zum Anschluss zwischen der Waldbahn und dem Regional- bzw. Stadtverkehr. Eine Ausnahme bildet am Bahnhof Bodenmais der Anschluss an den Rufbus 8202 aus Viechtach am Samstag.

Des Weiteren gibt es werktags längere Wartezeiten an den Verknüpfungsstellen:

- ▶ Bahnhof Zwiesel – Anschluss zum Stadtbus
 - ▶▶ vom/zum SPNV und den Stadtbuslinien 7142 und 7143. Lediglich von/zur RB 36 und der Stadtbuslinie 7144 ist ein guter Anschluss gewährleistet
- ▶ Bahnhof Zwiesel – Anschluss zum Regionalbus
 - ▶▶ vom/zum SPNV zur Buslinie 7148 (Wanderbus Arber)
 - ▶▶ von den Buslinien 7149/7150 aus Lindberg (Falkensteinbus) zum SPNV (alle Richtungen)
 - ▶▶ vom Rufbus 8213 (Kirchberg i. W.) von / zur RB 35 nach Bayerisch Eisenstein
- ▶ Bahnhof Viechtach – Anschluss zum Regionalbus
 - ▶▶ von der RB 38 aus Gotteszell von / zu den Buslinien 6093, 7020 und 7021
 - ▶▶ von den Buslinien 6188 und 6195 zur RB 38 nach Gotteszell

An den Wochenenden ist am Bahnhof Zwiesel eine ähnliche Wartezeitsituation wie in der Woche erkennbar. In Viechtach sind die Wartezeiten am Wochenende kürzer als in der Woche.

Die Bedienung des Bahnhofes Gotteszell erfolgt in der Regel nicht durch den Linienverkehr sondern durch den Rufbus. Optimierungsbedarf gibt es bei den Anschlüssen an die Waldbahnlinien RB 35 und RB 38.

Die detaillierte Auswertung der Anschlusssituation findet sich in Anhang 8.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Haltestellen und Infrastruktur

Das Haltestellennetz des Nahverkehrsraumes umfasst 841 Haltesteige²⁵ [27].

Die Haltestellen befinden sich in unterschiedlichem Zustand. Größtenteils ist nur ein geringer Ausbauzustand vorhanden. So verfügt nur etwa ein Drittel der Haltestellen über einen Witterungsschutz, Beleuchtung und Sitzgelegenheiten. Die wesentlichen Merkmale der Haltestellen im Landkreis sind in einem Haltestellenkataster erfasst. Dynamische Fahrgastinformationssysteme sind an den Haltestellen des ÖSPV nicht vorhanden. Lediglich an einigen Stationen der Waldbahn gibt es Fahrgastinformationsanzeigen zu den jeweiligen Zugabfahrten (z. B. Bahnhof Zwiesel). Die Stationen der Deutschen Bahn (RB 35, RB 36, RB 37) sind mit einzeligen Anzeigern mit Laufschrift versehen, in Zwiesel besteht neben Zugzielanzeigen auch eine Übersichtsanzeige im Bahnhofsgebäude.

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Nahverkehrsraum Ausbaubedarf in den nächsten Jahren (siehe Maßnahmen in Kapitel 5). Aktuell sind keine Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut.

Zur ÖPNV-Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Möglichkeit der Freigabeanforderung für Busse an Lichtsignalanlagen bislang nicht vorhanden.

3.3.2 Fahrzeugpark

Im Regional- und Stadtbusverkehr im Landkreis Regen werden ca. 130 Busse eingesetzt, wobei hier der Niederfluranteil ca. ein Drittel beträgt. Weitere 20% der Fahrzeuge sind mit einer Rampe bzw. einem Hublift ausgerüstet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Fahrzeuge differenziert nach Fahrzeugtypen dargestellt²⁶. Im Rufbusverkehr werden Großraumtaxen bzw. Kleinbusse eingesetzt.

²⁵ Eine Haltestelle kann einen oder mehrere Haltesteige umfassen.

²⁶ Quelle: Verkehrsunternehmen, Stand 02/2022, Angaben inkl. Bürgerbus Gemeinde Kirchdorf i. Wald, keine Angaben zu Fa. Artmeier, Fa. Omnibus Hilgart

Schwachstellenanalyse

| Gebietskategorie | Fahrzeugtyp | Anzahl | davon Niederflur | davon Hochflur |
|------------------|----------------------------------|------------|---------------------|---------------------|
| Stadt Regen | Midibus (ca. 8 m bis 10 m) | 1 | 1 | |
| Stadt Zwiesel | Midibus (< 8 m bis 10 m) | 2 | 0 | 2 |
| | Standardlinienbus (ca. 12 m) | 1 | 1 | 0 |
| Stadt Viechtach | Midibus | 2 | 2 | |
| Regionalverkehr | Minibus/Midibus (< 8 m bis 10 m) | 45 | 7 | 38 |
| | Standardlinienbus (ca. 12 m) | 79 | 32 | 47 |
| Summe | | 130 | 43 (33 %) | 87 (67 %) |

Tabelle 3.7: Fahrzeugbestand im Nahverkehrsraum

3.4 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

3.4.1 Information und Marketing

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind im Nahverkehrsraum sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen sowie Informationsplattformen via Internet und App verfügbar. Printmedien sind unter anderem in touristischen Betrieben (Beherbergungsbetriebe, Tourist-Informationen etc.) ausgelegt.

Unter anderem stehen folgende Print-Medien zur Information über den ÖPNV im Landkreis Regen zur Verfügung:

- ▶ Waldbahn: gültiger Fahrplan als Flyer, Informationsflyer über Sondertickets, Senioren-Monatskarte, Jugend-Freizeitticket, Tourentipps
- ▶ Rufbus: Fahrplanbuch mit Liniennetz und Haltestellenverzeichnis
- ▶ Informationsflyer zum Stadtbus Viechtach mit Rufbushinweisen und Sehenswürdigkeiten sowie für einzelne Gemeinden Fahrpläne
- ▶ Informationsflyer Tourentipps einzelner Gemeinden
- ▶ Bayerwald-Ticket: Ausflugsziele mit Bus und Bahn, Fahrpläne der Hauptlinien

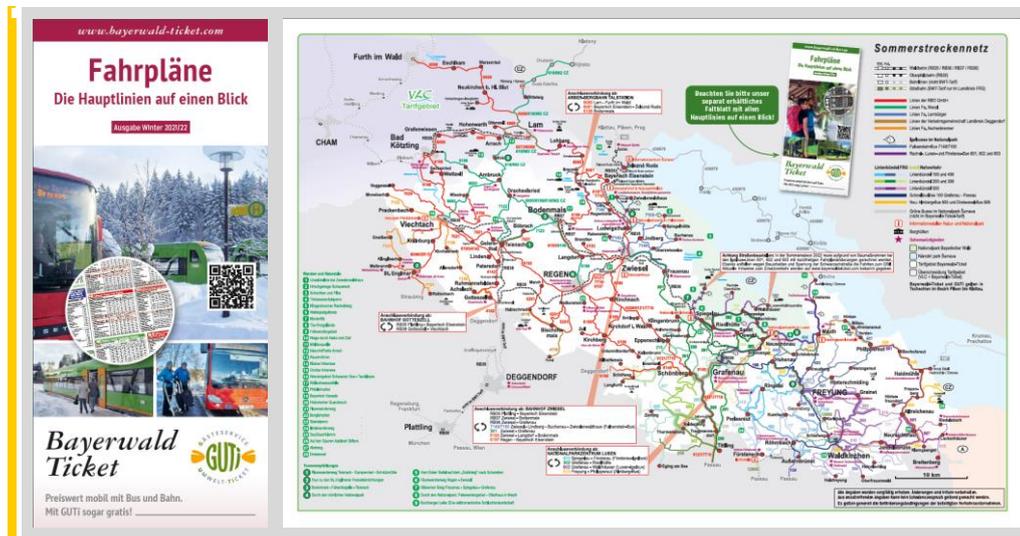


Abbildung 3.7: Beispiele für Print-Medien zur Fahrgastinformation im Landkreis Regen

Kern der onlinebasierten Information von Seiten des Aufgabenträgers bildet die kreiseigene Webseite www.landkreis-regen.de mit dem Menüpunkt „Kreisentwicklung/Mobilität“. Diese stellt eine Übersicht zu den verschiedenen Angeboten im ÖPNV im Landkreis Regen dar und gewährleistet die Weiterleitung zu weiteren Informationsportalen:

- ▶ www.bayern-fahrplan.de: bayernweite Fahrplan- und Verbindungsauskunft für den Fern- und Regionalverkehr (Zug / Bus) sowie z. T. Tarifinformationen (auch als App für mobile Endgeräte verfügbar)
- ▶ www.guti.de: Informationen zum Gültigkeitsbereich, Fahrplänen, Tarifinformationen, Informationen zum Gästeservice Umwelt-Ticket, dem Bayerwald-Ticket und Reisetipps
- ▶ www.waldbahn.de: Informationen über Fahrpläne und Fahrplanänderungen, Tarife und Sonderangebote der Waldbahn
- ▶ www.vdw-mobil.de: Webseite der durch die Verkehrsunternehmen gegründeten Tarifgemeinschaft Verbundtarif DonauWald (VDW) in den Landkreisen Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen mit Fahrplanauskunft, Informationen über Fahrplanänderungen, Tarifinformationen, Beförderungsbedingungen

Durch den VDW wird eine App für mobile Endgeräte unter dem Namen **VDW.mobil** angeboten. Diese basiert grundlegend auf der durch die DB Regio AG bereitgestellten Plattform Wohin-du-willst. Obwohl es sich um eine gemeinsame App handelt, ist eine Vorauswahl des betreffenden Landkreises notwendig. Innerhalb der App ist es möglich, Reiseauskünfte abzurufen. Weiterhin werden auf die

Schwachstellenanalyse

Verbindung bezogene aktuelle Meldungen angezeigt. Als weitere Funktionen enthält die App eine Möglichkeit zum Fahrkartenkauf bei den beteiligten Unternehmen und die Buchung von Rufbusfahrten.

Bewertung

Mit der Einführung des VDW zum 01. September 2021 wurde erstmals eine übergreifende Organisation für den ÖPNV im Landkreis Regen und in den umliegenden Landkreisen geschaffen. Als reine Tarifgemeinschaft übernimmt diese vor allem die Aufgabe tariflicher Integration und der damit vorhandenen Information. So ist es möglich, über die Webseite des VDW die Fahrpläne aller teilnehmenden Verkehrsunternehmen abzurufen. Eine verbindliche Aktualität der abgebildeten Aushangfahrpläne ist nicht immer gegeben. Zudem sind die Verkehrsunternehmen nicht angehalten, digitale Fahrplandaten bereitzustellen. Zu den Fahrplänen der Waldbahn ist zumindest eine Verlinkung eingerichtet. Dennoch fehlt es an einer übersichtlichen Zusammenfassung und Darstellung der Fahrpläne in einem Fahrplanbuch bzw. einer vollständigen Sammlung an Linienflyern in einheitlichem Layout. Damit zusammenhängend ist auch kein ausreichender Übersichtsplan zu den Linien (topografisch bzw. schematisch) im Nahverkehrsraum vorhanden. Auch wenn grobe Bedienungachsen im Wabenplan vorhanden sind, geben diese nur einen geringen Informationsgehalt wieder. Rudimentär sind derartige Übersichtspläne zwar bei Informationsflyern zu den Rufbussen und zum Bayerwald-Ticket vorhanden. Sie bilden das Verkehrsangebot jedoch nur spartenweise bzw. im jeweiligen Kontext (z. B. touristischer Schwerpunkt) ab. Eine durchgehende Homogenität der gebotenen Informationen der verschiedenen beworbenen Auskunftsportale ist nicht immer gegeben. So fehlen im Bayern-Fahrplan einige Fahrplanfahrten.

Generell ist im Nahverkehrsraum eine disperse Struktur von Informationsangeboten vorhanden. So bieten beispielsweise einzelne Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger oder Tarifgemeinschaft jeweils eigene Informationen an, die sich in Form und Struktur nicht angleichen. Standardformate für Fahrpläne sind nicht vorhanden, was die Übersichtlichkeit sowohl bei der Vorab-Information als auch beim Informieren an der Haltestelle erschwert. Ebenso sei bezüglich der Struktur der Angebote des VDW darauf hingewiesen, dass nach wie vor eine Unterteilung in einzelne Landkreise sowie die rein numerische Suchfunktion nach Liniennummern das Finden von Informationen erschwert bzw. auch Doppelungen (eine Linie fährt in zwei Landkreisen) auftreten können.

In den Fahrzeugen sind die Informationsanlagen sehr unterschiedlich ausgeprägt und hauptsächlich von der Art und dem Alter der Fahrzeuge abhängig. Außerhalb

Schwachstellenanalyse

ist in der Regel eine Fahrtzielanzeige vorhanden, die Liniennummer und Fahrtziel anzeigt. Vor allem bei Kleinbussen, wie sie beim Stadtbus Regen oder bei den Falkensteinbussen eingesetzt werden, aber auch bei Fahrten im Schülerverkehr ist zum Teil lediglich ein Einlegeschild oder gar keine Fahrtzielanzeige vorhanden. Während einige Fahrzeuge mit optischen Innenanzeigen und Ansagen ausgestattet sind, gibt es in Kleinbussen maximal eine Uhr. Liniennetzpläne sind nicht und Beförderungsbedingungen nur selten vorhanden. Ebenso sind Informationen über Tarife nur teilweise vorhanden bzw. beim Busfahrer zu erfragen.

An Haltestellen ist in der Regel das vorgeschriebene Haltestellenschild vorhanden aber oft veraltet. Fahrpläne sind in der Regel an Haltestellen des Linienverkehrs vorhanden, nicht aber an denen des freigestellten Schülerverkehrs. Linien- und Zielbeschriftungen sind nur zum Teil vorhanden und nicht immer eindeutig. Dynamische Fahrgastinformation in akustischer oder visueller Form gibt es abgesehen von den Stationen des SPNV an keiner Haltestelle. Informationen über Tarife sind an keiner Haltestelle vorhanden. Haltestellen, die von mehreren Unternehmen bedient werden, haben keine gemeinsame, vereinheitlichte Haltestellenausstattung, was durch Vorgaben des Landkreises umgesetzt werden kann.

Persönliche Informationen in Form eines Kundenzentrums oder einer Mobilitätszentrale bieten im Nahverkehrsraum die Büros einiger Verkehrsunternehmen zu den eigenen Linien (u. a. Ernst Lambürger Grenzlandreisebüro Omnibusunternehmen e. K. WENZL Freizeit & Touristik GmbH & Co. KG, Fa. Oswald-Reisen e. K.). Weiterhin betreibt die Waldbahn im Bahnhof Viechtach eine Fahrkartenverkaufsstelle. Auch in der Tourist-Info in Viechtach werden Tickets der Waldbahn verkauft. Eine Mobilitätszentrale oder ein zentrales Kundenbüro existieren nicht.

Weiterhin kommt es zu Inhomogenitäten in der Benennung von Buslinien. So sind die Linien 7149 / 7150 in den Fahrplänen des VDW und an der Haltestelle als solche bezeichnet, am Fahrzeug und in den Informationsmedien des Betreibers Ernst Lambürger Grenzlandreisebüro Omnibusunternehmen e. K. jedoch als Falkensteinbus 1 und 2. Ähnlich verhält es sich mit der Linie 7153, die als Stadtbus bezeichnet wird. Auf dem Aushangfahrplan ist hier auch keine Liniennummer eingetragen. Uneinheitliche, und deshalb verwirrende, Linienbezeichnungen treten bei allen landkreisüberschreitenden Verkehren auf (z. B. 7131 / VSL 50).

Eine weitgehende Harmonisierung wird von dem zu gründenden Verkehrsverbund (die Grundlagenstudie hierzu soll bis 2025 abgeschlossen sein) erwartet. Da die Nachbarlandkreise Cham und Straubing-Bogen eine abweichende Verbundzuordnung anstreben, wird die Harmonisierung zum VLC (Verkehrsgemeinschaft

Schwachstellenanalyse

Landkreis Cham) und VSL (Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land) weiterhin erschwert bleiben.

3.4.2 Tarif und Vertrieb

Der im ÖSPV im Landkreis gültige Tarif ist der zum 01. September 2021 eingeführte **Verbundtarif DonauWald**. Dieser umfasst die Landkreise Regen, Deggendorf, Freyung-Grafenau und Passau. Er deckt damit die Linienverkehre des ÖSPV in den benannten Landkreisen sowie den SPNV im Landkreis Passau ab. Andere Eisenbahnlinien sind nicht Bestandteil des VDW. Jede Haltestelle im Tarifgebiet ist eindeutig einer Wabe zugeordnet. Ausnahmen bilden einige Haltestellen, die sich auf Wabengrenzen befinden und somit beiden Waben zugeordnet werden können. Die Waben decken das gesamte Tarifgebiet ab. Der Fahrpreis ergibt sich aus der Anzahl der durchfahrenen Waben (Tarifstufen). Mindestens ist eine Wabe, maximal 16 Waben zu lösen. Zu beachten ist dabei, dass doppelt durchfahrene Waben auch doppelt zählen, bei mehreren Fahrtmöglichkeiten über unterschiedliche Waben jedoch die kürzere Relation maßgebend ist. Es handelt sich bei dem Tarifsystem um einen streckenbasierten Wabentarif. Das Sortiment des VDW umfasst folgende Fahrkarten:

- ▶ Einzelfahrkarte / Einzelfahrkarte Kinder / Einzelfahrkarte Senioren
- ▶ Mehrfahrtenkarte (6er-Karte)
- ▶ 9-Uhr-Tageskarte / 9-Uhr-Tageskarte Kind
- ▶ Schülerwochenkarte
- ▶ Schülermonatskarte
- ▶ Vario 7-Karte / Vario 31-Karte
- ▶ UMWELT-Jahreskarte / UMWELT-Jahreskarte Schüler / UMWELT-Jahreskarte Schüler+
- ▶ Landkreis-Netzticket

Vario-Karten bezeichnen Fahrkarten, die für sieben bzw. 31 Tage ab dem Zeitpunkt der gewünschten Gültigkeit für beliebig viele Fahrten auf der gewählten Strecke bzw. Wabenanzahl gültig sind. Sie sind übertragbar.

Die UMWELT-Jahreskarte entspricht preislich sechs Vario 31-Karten, die im Abo gekauft werden und für ein Jahr gültig sind. Sie ist nicht gültig für Bewohner der Stadt Passau. Für diese wird das Stammkunden-Abonnement angeboten. Die UMWELT-Jahreskarte Schüler gilt sowohl für Schüler als auch Auszubildende sowie für diejenigen, die nicht mehr unter die Kostenfreiheit des Schulweges fallen. Speziell im Landkreis Regen wird die UMWELT-Jahreskarte Schüler+ angeboten, für

die spezielle Preise bestehen. Sie ist zusätzlich auf der RB 38 zwischen Gotteszell und Viechtach gültig.

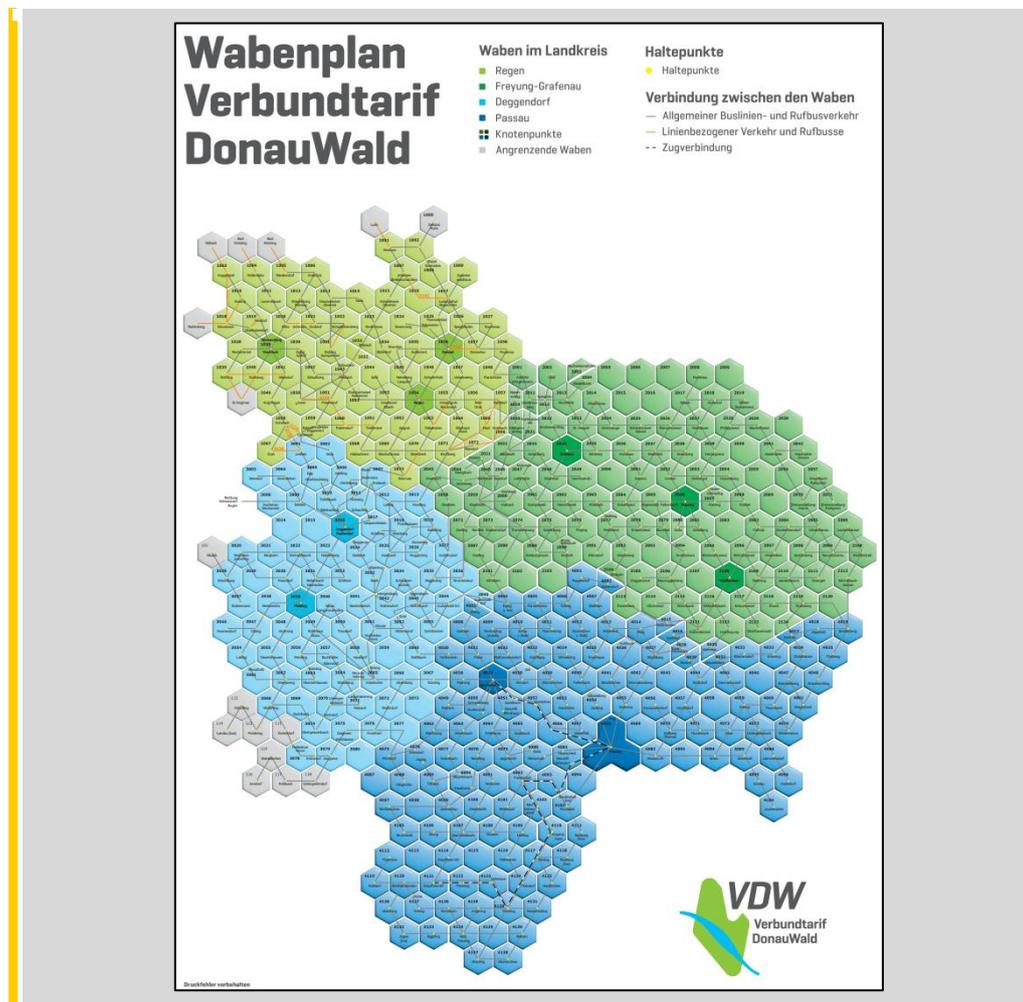


Abbildung 3.8: Wabenplan des VDW (Stand 07/2022) [28]

Das Landkreis-Netzticket ist nicht übertragbar und gilt auf allen Linien im gewählten Landkreis. Zur Nutzung berechtigt sind lediglich Bewohner des entsprechenden Landkreises. Es ist schultäglich ab 13:00 Uhr, ferientäglich ab 09:00 Uhr gültig.

Für die Stadtverkehre besteht eine separate Preistabelle bzw. Haustarife.

Bei Relationen, die die Grenzen des VDW überschreiten, kommt der jeweilige Haustarif des befördernden Verkehrsunternehmens zur Anwendung. [28]

Schwachstellenanalyse

Im SPNV gilt der Deutschlandtarif bzw. Haustarif der Waldbahn, die den Regionalverkehrstarif der Deutschen Bahn akzeptiert, aber auch eigene Sonderangebote vorhält:

- ▶ Waldbahn-Tagesticket
- ▶ Jugend-Freizeitticket
- ▶ Senioren-Monatskarte
- ▶ 10er-Tagesticket
- ▶ Pendlerzeitkarten (Wochen- und Monatskarte, auch im Abonnement)
- ▶ Schülerzeitkarten (Wochen- und Monatskarte, auch im Abonnement) [29]

Weiterhin gelten im Bereich des Landkreises Regen spezielle Tarifangebote für zum Teil spezielle Zielgruppen.

- ▶ **Bayern-Ticket:** Das Bayern-Ticket gilt im Landkreis Regen in den Zügen des Regionalverkehrs und in den Bussen Montag bis Freitag ab 09:00 Uhr bis 03:00 Uhr des Folgetages und samstags, sonntags und feiertags bereits ab 00:00 Uhr. Darüber hinaus besitzt es eine Gültigkeit im SPNV in ganz Bayern und im restlichen ÖPNV in teilnehmenden Tarifgebieten. Es kann für eine bis fünf Personen in der 1. und 2. Klasse erworben werden. Besondere Preise gelten für das Bayern-Ticket Nacht. [30]
- ▶ **Bayerwald-Ticket:** Das Bayerwald-Ticket wurde im Jahr 2001 als Verbundfahrtschein für Bus- und Bahnlinien auf dem Gebiet der Nationalparklandkreise Freyung-Grafenau und Regen eingeführt. Aufgrund des damaligen Geschäftsstellenbereichs der RBO gilt das Bayerwald-Ticket auf einigen Buslinien im Landkreis Cham sowie auf der Oberpfalzbahn zwischen Lam und Bad Kötzing. Zeitlich ist es für einen Tag gültig. Dabei beginnt die Gültigkeit montags bis freitags um 08:00 Uhr, am Wochenende ist es ganztägig bis 03:00 Uhr des Folgetages gültig. Neben der Benutzung der Busverkehre sind auch die Waldbahn (RB 35 nicht im Abschnitt Plattling – Gotteszell), die Oberpfalzbahn und die Ilztalbahn (zwischen Freyung und Röhrnbach) im Bayerwald-Ticket enthalten. Für die Fahrt nach Passau und Deggendorf werden Anschlussfahrtscheine angeboten. [31] Ab Sommer 2023 wird eine grundlegende Neustrukturierung und Ausweitung des Verkehrsgebietes als Zusammenschluss der Verkehre im VLC- und Bayerwald-Ticket-Tarif eingeführt. Eine Erweiterung des Geltungsbereichs nach Tschechien in die Regionen Plzeňský kraj und Jihočeský kraj in Richtung České Budějovice wird angestrebt.
- ▶ **Gästeservice Umwelt-Ticket, GUTi:** Das Gästeservice Umwelt-Ticket ist ein spezielles touristisches Angebot für Übernachtungsgäste in teilnehmenden Gemeinden. Mit der ausgehändigten Gästekarte ist es möglich, die

Schwachstellenanalyse

Verkehrsmittel im Bayerwald-Ticket-Tarifgebiet kostenfrei zu nutzen. Die Gästekarte wird zum Fahrschein. Zur Finanzierung wird ein pauschaler Fahrtgeltersatz als genehmigter Tarif pro touristischer Übernachtung entrichtet. [31] Zum 01.01.2023 wird durch die gegenseitige Anerkennung der Tarifgemeinschaften Bayerwald-Ticket und VLC der GUTi-Geltungsraum in den Landkreis Cham erweitert. Die Anzahl der Gemeinden, die ihren Übernachtungsgästen mit GUTi kostenlosen ÖPNV auf Gästekarte ermöglichen, erhöht sich von 24 (Stand 31.12.2022) auf 39.

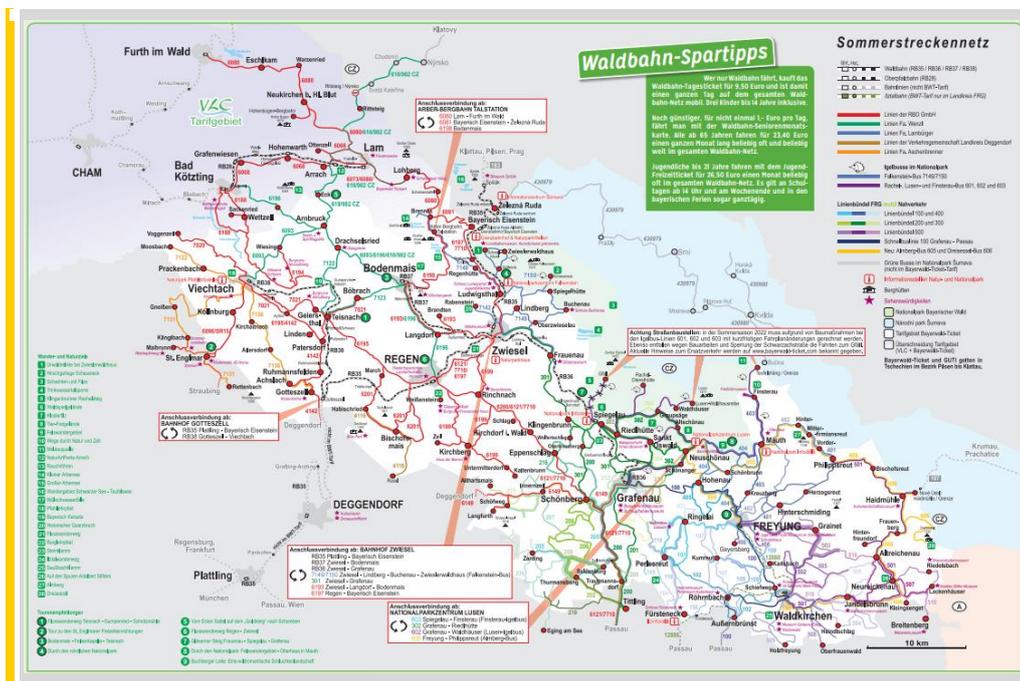


Abbildung 3.9: Räumliche Gültigkeit des GUTi [31]

- ▶ **Mobilitätsbonus für Senioren und Menschen mit Behinderung:** Für Senioren und Menschen mit Behinderung (ab einem Grad der Behinderung von 50 %) bietet der Landkreis Regen einen Mobilitätsbonus an. Er beteiligt sich damit an 50 % der Mobilitätskosten, sodass monatlich jeweils bis zu 60 Euro (insgesamt 120 Euro) gegen Vorlage von Quittungen und eines Antrages erstattet werden können. [32]
- ▶ **Kostenlose Fahrradmitnahme in der Waldbahn:** Die Waldbahn-Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau und Regen übernehmen für Reisende die Fahrscheinkosten für den Fahrradtransport in der Waldbahn. Hierzu wird vom Zugbegleiter ein Null-Druck-Fahrschein pro Fahrrad erstellt und über den Landkreis Regen zur Abrechnung gebracht. Die Landkreise teilen sich nach einem einvernehmlich erstellten Schlüssel die Kosten.

Schwachstellenanalyse

Bewertung

Das im Landkreis Regen eingeführte Tarifsysteem umfasst alle Unternehmen des ÖSPV, der SPNV ist nicht integriert. Dies stellt insbesondere bei Umstiegen in die Waldbahn ein Hemmnis zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs dar.

Die große Anzahl der tariflichen Sonderangebote innerhalb des VDW sowie zusätzlich eigene Stadtverkehrstarife erschweren die Nutzung.

Ein ganzheitlicher Verkehrsverbund mit Integration aller Verkehrsmittel des ÖSPV und SPNV existiert nicht. Mit diesem könnte dazu beigetragen werden, eine Tarifharmonisierung zu erzielen und damit ein niederschwelliges Angebot zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen. Mit finanzieller Unterstützung des Freistaates wurde eine Grundlagenstudie zur Vorbereitung eines Verkehrsverbundraumes Donau-Wald auf den Weg gebracht. Ergebnisse werden bis Ende 2025 erwartet.

3.5 Organisation

In Abbildung 3.10 ist die Organisation des ÖPNV im Landkreis Regen übersichtlich dargestellt.

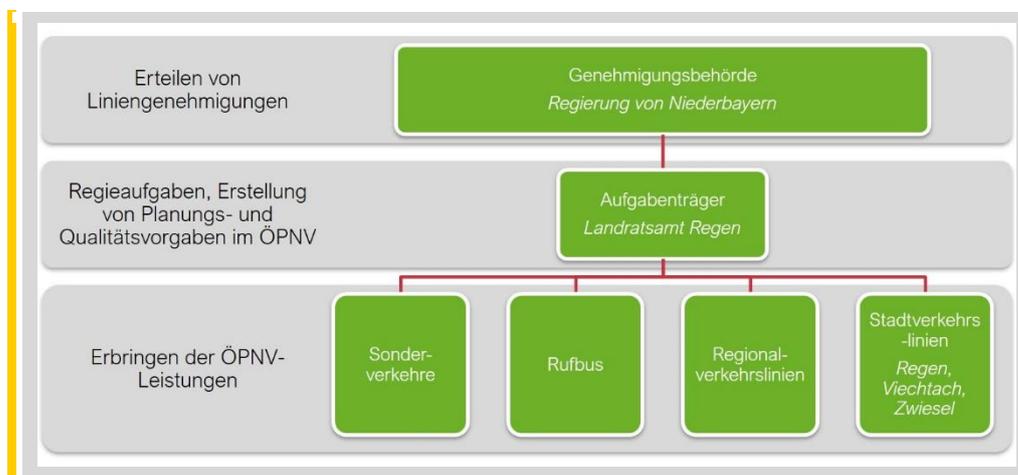


Abbildung 3.10: Organisation des ÖPNV im Landkreis Regen

Als Genehmigungsbehörde ist die Regierung von Niederbayern mit Sitz in Landshut für die Erteilung von Liniengenehmigungen u. a. im Landkreis Regen zuständig.

Der Landkreis Regen ist gemäß Art. 8 (1) BayÖPNVG für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV) zuständig. Dies stellt eine freiwillige Aufgabe dar und soll im eigenen Wirkungskreis

Schwachstellenanalyse

erbracht werden. Der Landkreis Regen ist u. a. zuständig für Regieaufgaben²⁷ sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben im ÖPNV.

In diesem Rahmen hat der Landkreis Regen die Aufgabenträgerschaft für den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis inne. Davon abweichend übernehmen auf folgenden ein- und ausbrechenden Verkehren durch den Landkreis Regen, die benachbarten Landkreise die Aufgabenträgerschaft:

- ▶ Landkreis Cham:
 - ▶▶ Linie 6192 (Zellertalskibus: Arrach – Eck – Arnbruck – Drachselsried – Riedlberg – Schareben und zurück)
 - ▶▶ Linie 618 (Bodenmais – Arnbruck – Eck – Lam – Hamry – Klatov
 - ▶▶ Linie 590 (Furth i. W. – Neukirchen b. hl. Blut – Lam – Arber Bergbahn)
- ▶ Landkreis Deggendorf:
 - ▶▶ Linie 4116 (Deggendorf – Bischofsmais – Habischried / Zell – Kirchberg)
 - ▶▶ Linie 4136 (Lindenau – Achslach – Leithen – Deggendorf)
 - ▶▶ Linie 4142 (Viechtach – Teisnach – Gotteszell – Grafling – Deggendorf)
 - ▶▶ Linie 6159 (Sondorf/Kirchberg – Lalling – Hengersberg – Deggendorf)
- ▶ Landkreis Freyung-Grafenau
 - ▶▶ Linie 301 (Grafenau – Spiegelau – Frauenau – Zwiesel)
 - ▶▶ Linie 216 (Wolfertsschlag – Eppenschlag – Schönberg – Grafenau)
- ▶ Landkreis Passau:
 - ▶▶ Linie 6121 (Passau – Schönberg – Grafenau – Regen)
 - ▶▶ Linie 7710 (Železná Ruda (CZ) – Bayer. Eisenstein – Regen – Tittling – Passau und zurück)
- ▶ Landkreis Straubing-Bogen:
 - ▶▶ Linie VSL15 / 6096: (Straubing – Bogen – St. Englmar – Kollnburg – Viechtach)
 - ▶▶ Linie VSL 49 / 7130: (Viechtach – Bachwies)

Die Durchführung der Personenbeförderung im Regionalverkehr und den drei Stadtverkehren Regen, Viechtach und Zwiesel sowie dem Ortsbus Bodenmais²⁸

²⁷ integrative, koordinierende, Vorgaben setzende oder die Verkehrsleistung vorbereitende, ggf. betreiberübergreifende Aufgaben wie z. B. Angebotsplanung, Qualitätsmanagement

²⁸ Der Ortsbus Bodenmais wurde zum erst 01.09.2022 eingeführt und wird hier zur Information aufgeführt.

Schwachstellenanalyse

nach § 42 PbefG obliegt den im Anhang 5 (Regionalbus- und Rufbusverkehr) bzw. in Tabelle 2.4 (Stadtbusverkehr) aufgeführten Genehmigungsinhabern.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird nach Art. 15 (1) BayÖPNVG mittelbar vom Freistaat Bayern wahrgenommen. Unmittelbar verantwortlich ist hier die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH.

4 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum basiert auf den in Abschnitt 1.5 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des Landkreises Regen und unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz.

Das Hauptziel besteht darin, den bestehenden ÖPNV im Nahverkehrsraum unter den Prämissen des Fahrgastnutzens und der Finanzierbarkeit nachhaltig zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Das ÖPNV-Angebot ist nach PBefG grundsätzlich von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen, d. h. die damit verbundenen Aufwendungen werden durch Fahrgelderlöse und staatliche Ausgleichsleitungen (SGB und § 45 PBefG) gedeckt. Eine Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die öffentliche Hand sollte dabei nur zum Zuge kommen, wenn gewünschte Verbesserungsmaßnahmen über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen und nicht durch Einnahmen gedeckt sind.

Die Zielvorgaben orientieren sich dabei an

- ▶ dem Beschluss des Kreistages des Landkreises Regen am 18.12.2019 zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Übergeordneten ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen [13]
- ▶ den Entwicklungen, insbesondere den verkehrlichen Entwicklungen, im Nahverkehrsraum seit 2015 und in der Zukunft,
- ▶ den durch die Klimaänderungen bedingten Wandel vom MIV hin zum ÖPNV
- ▶ geänderten rechtlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. Zukunftsstrategie Bayern 2030)
- ▶ politischen Entscheidungen mit Auswirkung auf den Nahverkehrsraum.

Für den Nahverkehrsraum ergeben sich somit folgende Handlungsfelder:

Rahmenkonzeption

| Leistungsangebot (L) | Information / Marketing / Vertrieb (M) | Infrastruktur (I) |
|--|---|---|
| Netzhierarchisierung: Strukturierung des Verkehrsangebotes mittels Netzebenen mit Bedienzeiträumen und Fahrtenanzahlen | Ausbau bzw. Verbesserung der Fahrgastinformationswege und Marketing | Anpassung der ÖPNV-Infrastruktur an demografische und strukturelle Entwicklungen |
| Optimierung der Umsteigerverbindungen Bus / Bus und Bahn / Bus | Digitalisierung der Auskunfts- und Vertriebssysteme (ggf. unter Beibehaltung analoger Möglichkeiten) | Schaffung eines einheitlichen Standards bei der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten inkl. Herstellung der Barrierefreiheit |
| Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele und Freizeiteinrichtungen bei Integration in den Jedermannverkehr | Organisation der ÖPNV-Angebote des Landkreises Regen und angrenzender Gebietskörperschaften in einem Verkehrs- und Tarifverbund | Anschlusssicherung für Umsteigerverbindungen Bus / Bus und Bahn/Bus |
| Anpassung der Verkehre an demografische / strukturelle Entwicklungen | Vereinfachung Liniennummerierung | Schaffung eines einheitlichen Standards für Anforderungen an die Busflotte mit Zielrichtung Klimaneutralität |
| Optimierung der ÖPNV-Schülerverkehre (Abgleich mit Jedermannverkehr) | Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsortiments | Entwicklung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS) für alle ÖV-Verkehrsmittel |
| Optimierung Rufbusverkehre (Abgleich mit Jedermannverkehr, Integration als Anruffahrten in Linienbetrieb, Abstimmung der Eignung auf der jeweiligen Netzebene) | Zusammenführung verschiedener Quellen der Fahrgastinformation (z. B. DEFAS) | |
| Beibehaltung bzw. Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Nahverkehrsräume | Einführung einer kundenbezogenen Kommunikation (Fahrgastbeirat etc.) | |
| Berücksichtigung der Anforderungen aus EG-VO 1370/2007 | | |
| Berücksichtigung der Pendlerströme | | |

| Leistungsangebot (L) | Information / Marketing / Vertrieb (M) | Infrastruktur (I) |
|---|--|-------------------|
| Abbau von parallelen Angeboten zwischen Netzebenen und Verkehrssystemen sowie Bündelung von Verkehren | | |

Tabelle 4.1: Zielvorgaben des Nahverkehrsplans

4.1 Netzkonzeption

Zur Gewährleistung einer möglichst flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung des Landkreises Regen mit Angeboten des ÖPNV wurde die im übergeordneten ÖPNV-Gutachten des Landkreises Regen [26] entwickelte hierarchische Gliederung des Liniennetzes auf Basis des bestehenden Angebotes, der Nachfrage im ÖPNV und im MIV sowie unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen weiterentwickelt. Dies soll auch dazu dienen, Parallelverkehre und sich kannibalisierende Verkehre auf ein Minimum zu begrenzen.

Das Grundliniennetz besteht aus dem Waldbahnnetz und dem ergänzenden Bus-Korridor von Viechtach, Arnbruck über Bodenmais und Zwiesel nach Frauenau und bildet das Grundgerüst des Nahverkehrs.

Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen des Regionalplanes der Region Donau-Wald (12) und dient der Verbindung der Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren. Bedeutende Verbindungen zu benachbarten Verkehrsräumen vervollständigen das Grundnetz. Das Grundnetz nimmt neben prägenden Schülerverkehren auch die wesentliche Verkehrsnachfragen des Jedermann- und touristischen Verkehrs auf.

Das Ergänzungsnetz dient der Verbindung der Kleinzentren untereinander sowie der Anbindung der Kleinzentren an die Unter- und Mittelzentren. Es setzt sich ausschließlich aus Buslinien zusammen, die überwiegend der Erschließung der Gemeinden abseits der zentralen Orte dienen. Es ist sehr stark durch eine Nutzung im Schülerverkehr geprägt. Auf einigen Relationen vermischt sich diese Funktion mit den Erfordernissen durch den Tourismus.

Durch die der Sondernachfrage im ländlichen Raum zugeordneten Linien werden touristische Ziele erschlossen. Die Nachfrage in diesem Bereich ist saisonal unterschiedlich. Darüber hinaus üben zahlreiche Linien des Grund- und des Ergänzungsnetzes sowie der Stadtverkehre gleichzeitig die Funktion der

Rahmenkonzeption

Erschließung für den Freizeitbedarf (von Einheimischen, Naherholungssuchenden und Touristen) aus.

In Karte 10 sowie in der nachfolgenden Abbildung 4.1 ist das hierarchisch gegliederte Regionalliniennetz grafisch dargestellt. Die Angebotsstandards hierfür sind im folgenden Abschnitt 4.2 erläutert.

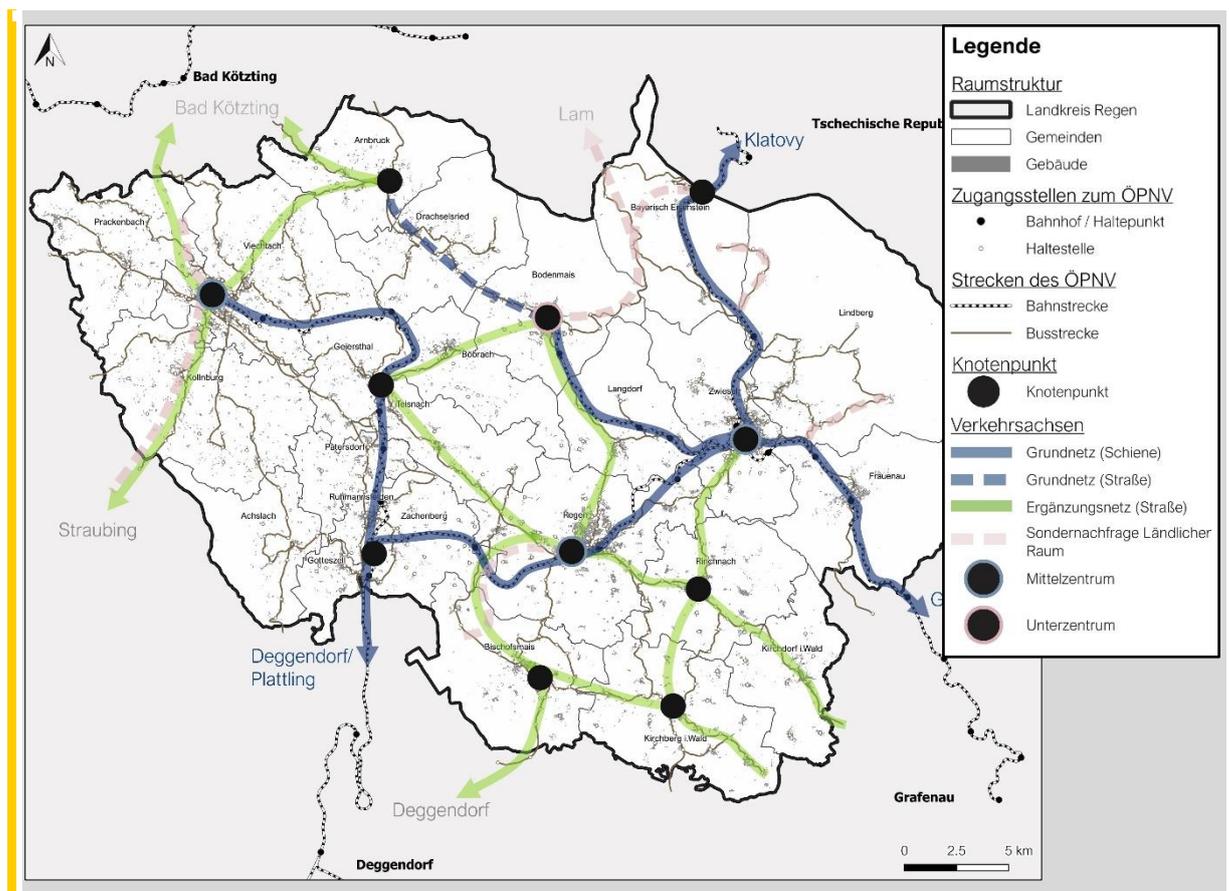


Abbildung 4.1: Verkehrsachsen im Bedienebiet

In den Mittelzentren Regen, Viechtach und Zwiesel sowie im Unterzentrum Bodenmais verkehren zudem eigenständige Stadtverkehre. Diese übernehmen innerhalb der Siedlungsgebiete der genannten Orte die Feinerschließung in Ergänzung zu den Regionallinien. Sie nehmen zum Teil die Nachfrage aus dem örtlichen Schülerverkehr sowie dem Jedermannverkehr auf.

4.2 Angebotsstandards

Die Bedienung des Verkehrsnetzes des Landkreises Regen wird nach Verkehrszeiten differenziert. Die Bedienzeiträume wurden bezogen auf Wochentage und Netzfunktion definiert und sind in Abbildung 3.3 und Abbildung 3.4 (Abschnitt 3.1.3) dargestellt. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist eine Anpassung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demografischen und der Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft insbesondere den Beginn und das Ende der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen und die Bemessung und zeitliche Lage der Nebenverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen.

Die räumliche Erschließung ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 3.1.4 zu gewährleisten. Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Als Mindestbedienungsstandards werden die in Abschnitt 3.1.5 definierten Anforderungsprofile zur Einhaltung der Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit festgesetzt. Ein an den Richtwerten orientierter Zielwert ist anzustreben, bedarf jedoch einer Bewertung der Wirtschaftlichkeit bezogen auf die konkrete Relation.

An das Grundnetz, die Mittelzentren und das Unterzentrum Bodenmais sowie die Achsen der Sondernachfrage ländlicher Raum im Landkreis Regen werden die in Tabelle 3.2 dargestellten Mindestanforderungen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit gestellt. Diese entsprechen den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Bayern enthaltenen Grenzwerten für regionale Verkehrsachsen. Eine Relation des Grundnetzes muss also zu stark nachgefragten Verkehrszeiten die im Folgenden bestimmten festen Takte aufweisen.

Rahmenkonzeption

| Indikator | Grenzwert (Taktfolge in Minuten) | | |
|--|----------------------------------|-----|---------------------|
| | HVZ ²⁹ | NVZ | SVZ |
| Grundnetzachsen / Regen, Viechtach, Zwiesel, Bodenmais / Sondernachfrage ländlicher Raum ³⁰ | ≤ 60 | 60 | Bedarfsfahr- ten |

Tabelle 4.2: Mindestbedienungshäufigkeit Grundnetzachsen/Mittelzentren/Achsen
Sondernachfrage ländlicher Raum

Auf den Grundnetzachsen ist in der HVZ und NVZ der Einsatz von bedarfsgesteuerten Bedienformen (Anruffahrten) nicht zulässig.

Für die Orte in gering besiedelten Räumen des Landkreises sind folgende Zielvorgaben zu realisieren:

| Indikator | Anzahl Fahrtenpaare | | | |
|----------------------------|---------------------|-----|-----|---------------------|
| | Montag – Freitag | | | Samstag/ Sonntag |
| | HVZ | NVZ | SVZ | ganztägig |
| 1.000 bis 3.000 Einwohnern | 3 | 2 | 1 | 2 |
| bis 1.000 Einwohnern | 2 | 1 | 0 | 1 |

Tabelle 4.3: Mindestbedienungshäufigkeit in Orten gering besiedelter Räume

Die angegebenen Fahrten pro definiertem Zeitintervall verstehen sich als Mindeststandard. Abweichungen im Sinne einer Verbesserung sind möglich und sinnvoll, wenn eine entsprechende Nachfrage bereits vorhanden ist.

Dies umfasst beispielsweise einen über die Mindeststandards hinausgehenden Ausbau auf insgesamt sechs Fahrtenpaare für die **Ergänzungsnetz-Relationen** im Bedienzeitraum der HVZ und NVZ an Wochentagen. Eine gleichmäßige Verteilung der Fahrten im Bedienzeitraum wird empfohlen, wobei Ausnahmen bspw. wegen

²⁹ In der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten

³⁰ Bei Linienüberlagerungen, zu Schulanfangs- und Endzeiten sowie zu Anschlussgewährungen sind hier Abweichungen vom starren Takt möglich. Dennoch soll mindestens ein angenäherter Taktverkehr angeboten werden. Außerhalb der Saisonzeiten müssen die Vorgaben bei der Sondernachfrage ländlicher Raum nicht erfüllt werden.

der bevorzugt unterrichtszeitkonformen Fahrtenfolge im Schülerverkehr möglich sind.

Am Wochenende wird auf den **Ergänzungsnetz-Relationen** zur Bereitstellung einer Verbindung je Halbtage (vormittags und nachmittags) der Ausbau des Fahrtenangebotes auf jeweils zwei Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag angestrebt.

An Ferientagen sind Abweichungen in Kapazität und Bedienform möglich. Dies kann zum Beispiel eine Umwandlung von fahrplanmäßigen Fahrten an Schultagen zu fahrplanmäßigen Bedarfsfahrten / Anruffahrten beinhalten.

4.3 Bedarfsverkehre

In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage können im Ergänzungsnetz und zur örtlichen Feinerschließung die Vorgaben der Mindestbedienung durch bedarfsgesteuerte Systeme (z. B. Rufbus bzw. bedarfsabhängig flexible Gefäßgrößen unter Beachtung der Vorgaben der Förderrichtlinie für bedarfsorientierte Bedienformen [33]) erfüllt werden. Diese verkehren nur, wenn der Fahrtwunsch eines Kunden vorliegt. Außerdem werden nur die Haltestellen bedient, für die sich Ein- oder Aussteiger angemeldet haben. Durch die Durchführung von Bedarfsverkehren darf gemäß §8 Absatz 2 PBefG [3] keine Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten (Parallelbedienung) entstehen. Somit sind Parallelfahrten zu vermeiden und parallele Linien zu bestehenden Linien in diese zu integrieren.

Folgende Maßnahmen sind schrittweise umzusetzen:

- ▶ möglichst Vereinheitlichung der bestehenden externen Call-Centerleistungen zu einer gemeinsamen Dispositionszentrale für den bedarfsgesteuerten Verkehr insbesondere bei landkreisübergreifenden Bedarfslinien, bzw. im zukünftigen Verbundraum mit einheitlichem Ansprechpartner zur Anmeldung der Fahrtwünsche per kostenfreier Telefonnummer sowie Implementierung weitere Anmeldewege wie Internet (vorzugsweise aber als Applikation), per E-Mail und SMS
- ▶ Reduzierung der Vorlaufzeit bei Anmeldung eines Fahrtwunsches z. B. durch eine dynamische Flexibilisierung anhand des Zusteigeortes
- ▶ einheitliche Fahrgastinformation/Marketing als integrierter Bestandteil im Gesamtsystem
- ▶ deutliche Kennzeichnung und einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge

4.4 Qualitative Standards

Die Attraktivität des ÖPNV und somit seine Inanspruchnahme wird nicht nur durch die Quantität des Angebots sondern auch durch dessen Qualität beeinflusst. Derzeit erfolgen die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Regen auf unterschiedlichem Qualitätsniveau. Um den ÖPNV in Zukunft als echte Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten sind hierbei zu berücksichtigen, das heißt für vergleichbare Gebiete ist eine vergleichbare Qualität vorzuhalten.

Dafür sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend vorzugeben.

4.4.1 Barrierefreiheit

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind im Nahverkehrsplan 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 genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) spezifiziert, dass

- ▶ Fahrzeuge bei Neubeschaffung
- ▶ bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten

barrierefrei zu gestalten sind.

Weiterhin wird ausgeführt, dass bestehende Fahrzeuge und Anlagen im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen umzurüsten sind.

Die Anforderung zur Herstellung der Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes, im Einzelnen:

- ▶ die Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung
- ▶ die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- ▶ die Information und Kommunikation

- ▶ der Betrieb und die Dienstleistungen.

Insbesondere beim Thema Information und Kommunikation ist das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass sämtliche wichtigen Informationen mit mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ wahrgenommen werden können.

Mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

Um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, sind die Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern angewiesen, in deren Zuständigkeitsbereich die vom ÖPNV genutzte Infrastruktur fällt.

Des Weiteren ist für die Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit erforderlich, Verbände, Beauftragte und Beiräte der Betroffenen anzuhören und einzubinden.

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend beschrieben.

4.4.2 Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Die Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- ▶ Sicherstellung des barrierefreien Zuganges zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- ▶ Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kundencenter, personalbediente Vertriebsstelle, Mobilitätszentrale)
- ▶ Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Netzplan an allen wichtigen Haltestellen)

Beim Neubau von Haltestellen sind diese Anforderungen zu beachten; bestehende Haltestellen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten anzupassen.

Rahmenkonzeption

Insbesondere der im BayBGG geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist durch Kombination eines Niederflureinstieges mit einer angeglichenen Bordsteinkante sowie der Ausstattung der Haltestellen mit einem Blindenleitsystem zu realisieren.

Für alle Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs ist folgende Mindestausstattung vorzusehen:

- ▶ Haltestellenschild, Haltestellenname
- ▶ Informationstafel mit dem aktuellen Fahrplan
- ▶ Tarifinformationen, Liniennetzplan und Umgebungsstadtplan je nach Haltestellenfrequenz und Lage der Haltestelle
- ▶ Sitzgelegenheit und Witterungsschutz an allen wichtigen Bus- und Umsteigehaltestellen
- ▶ Beleuchtung der Haltestellen je nach Lage und Haltestellenfrequenz

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird an den wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen vorgesehen und schrittweise möglichst flächendeckend eingerichtet.

Folgende Anforderungen sind einzuhalten:

- ▶ Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten
- ▶ Informationsübermittlung bei Betriebsstörungen, Umleitungen und in Sondersituationen

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOKraft [34], DIN 18040 [35], RAST 06 [36], H BVA [37] sowie EAÖ [38].

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß H BVA zu gestalten. Diese werden anhand folgender Kriterien priorisiert:

- ▶ Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- ▶ Haltestelle mit hohem öffentlichen Verkehrsinteresse
- ▶ Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
- ▶ übrige Haltestellen, die nicht von definierten Ausnahmen betroffen sind

Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit gelten für Haltestellen:

- ▶ außerhalb geschlossener Ortschaften sowie innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit weniger als 180 Einwohnern

- ▶▶ Haltestellen ohne vorhandenen befestigten Gehweg müssen nicht über Hochborde verfügen
- ▶ innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit 180 bis 1.000 Einwohnern
 - ▶▶ mindestens eine barrierefreie Haltestelle muss bestehen, weitere Haltestellen sind ausgenommen
- ▶ innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit mehr als 1.000 Einwohnern
 - ▶▶ Barrierefreiheit aller Haltestellen erforderlich, Ausnahmen bilden Haltestellen mit sehr geringem Fahrgastaufkommen

Die Ausnahmeregelungen gelten auch für Haltestellen, deren barrierefreie Ausstattung auf lange Sicht nicht umsetzbar ist, wie z. B.:

- ▶ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann
- ▶ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist

Die Ausnahmeregelungen gelten nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie für Haltestellen, bei denen nachweislich Bedarf besteht.

Der Ausbau der Haltestellen erfolgt entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

Für die Grundausrüstung der Haltestellen (Haltestellenmast und -schild, Haltestellenname, Fahrplan, betreibendes Verkehrsunternehmen mit Logo etc.) sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die bauliche Ausstattung und die Sauberkeit der Haltestellen liegen im Aufgabenbereich der Städte, Märkte und Gemeinden.

Zuwegungen zu Haltestellen sind den örtlichen Gegebenheiten entsprechend barrierefrei auszubauen. Die Errichtung einer Beleuchtung ist anzustreben und die Verkehrssicherheit durch Räum- und Winterdienst zu gewährleisten.

4.4.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien/Empfehlungen.

Rahmenkonzeption

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

- ▶ Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes zum 01.01.2022³¹
- ▶ Vollständiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz
- ▶ Ausstattung aller Stehplätze mit Halteschleifen sowie Haltegriffen an den Sitzplätzen
- ▶ Gewährleistung ausreichender Sitzplatzkapazitäten insbesondere im Schülerverkehr

In begründeten Ausnahmefällen (z. B. Topografie, Schülerverkehr) ist der Einsatz von Hochbodenfahrzeugen möglich. In diesen Fällen ist eine Fahrzeugausstattung mit Hublift oder dergleichen erforderlich.

Im bedarfsorientierten Verkehr ist die Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen durch den Einsatz von Fahrzeugen zu ermöglichen, die über einen barrierefreien Einstieg (Klapprampe, Anlegerampe oder Hublift), über einen kombinierten Abstellplatz für Rollstühle, Kinderwagen etc. sowie über die notwendigen Sicherungseinrichtungen verfügen. Werden herkömmliche Taxen eingesetzt, die keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten können, sind Alternativen anzubieten, z. B. durch das Fahrpersonal.

Weitere Ausstattungsmerkmale sind akustische und optische Bordinformationssysteme, wie z. B. Lautsprecheranlage, Haltestellenansage und Haltestellenanzeige innen. Gesetzlich vorgeschrieben sind Fahrtzielanzeiger (Rollbandkasten oder elektronische Fahrtzielanzeige), welche dem Kunden von außen mindestens die Linie sowie das Fahrtziel anzeigen. Zusätzlich sollen die Fahrzeuge im Linienverkehr innen mit ITCS-Monitoren ausgestattet sein. Zudem ist die ständige Erreichbarkeit über Betriebsfunk oder Handy zu gewährleisten. Die Fahrzeuge sollen mit automatischen Fahrgastzähleinrichtungen ausgestattet sein. Dies muss nicht in allen Fahrzeugen gewährleistet sein, aber soweit, dass eine valide Erfassung der Fahrgastströme möglich wird.

Durch Elemente eines Corporate Design ist ein einheitliches Erscheinungsbild der den Nahverkehrsraum bedienenden Fahrzeuge zu erzielen.

Generell sollte bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung geachtet werden (z. B. Einsatz emissionsarmer Busse oder

³¹ Bei noch laufenden Liniengenehmigungen ist die Gewährleistung der Barrierefreiheit nur in deren Rahmen möglich.

alternativ angetriebener Busse), um Schadstoffemissionen gering zu halten und die Anforderungen des Klimaschutzes zu erfüllen (siehe Gesetz zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive [39]). Darüber hinaus müssen Neu- und Ersatzbeschaffungen von bestehenden Bussen der Abgasnorm Euro 6 genügen.

Weitere Ausstattungsmerkmale der im Grundnetz eingesetzten Busse umfassen die Radmitnahmemöglichkeit³², eine Klimatisierung des Passagierbereiches, das Anbieten eines WiFi-Hotspots sowie ggf. Lademöglichkeiten für Mobilgeräte. Für Fahrzeuge im Ergänzungsnetz bzw. zur örtlichen Feinerschließung ist eine Ski-/Radmitnahmemöglichkeit in der Regel für touristisch bedeutsame Linien vorzuhalten.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen. Werbung in und an den Fahrzeugen soll auf Kunden nicht belästigend wirken und ist nur durch Zustimmung des Aufgabenträgers erlaubt.

4.4.4 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- ▶ In den Mittelzentren:
 - ▶▶ Gewährleistung der Durchlassfähigkeit von ÖPNV-Strecken durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte-/ Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.
 - ▶▶ Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- ▶ Vermeidung von Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen
- ▶ Prüfung von Sonderregelungen für Busse, z.B. Durchfahrtmöglichkeit in Baustellen

4.4.5 Service und Fahrgastinformation

Information ist ein grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Nach den Festlegungen des Aufgabenträgers sind durch die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Fahrplandaten ständig zu aktualisieren, bereitzuhalten und

³² In der Regel begrenzte Fahrradmitnahmemöglichkeit im Mehrzweckbereich der Fahrzeuge, erweiterte Mitnahmemöglichkeit anlassbezogen.

Rahmenkonzeption

diese den überregionalen Fahrplanauskunftssystemen (DEFAS) kontinuierlich und unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Wesentliche Elemente der Fahrplaninformation sind:

- ▶ einheitliche Fahrplanhefte mit gebietsbezogenem komplettem ÖPNV-Angebot, alternativ sind auch Linienflyer im einheitlichen Design möglich.
- ▶ einheitliche Bezeichnung der Haltestellen
- ▶ einheitliche digitale Liniennetzpläne, ggf. interaktiv, mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen (P+R, B+R)
- ▶ umfassender und kundenfreundlicher Internetauftritt inklusive verkehrssystemübergreifender Fahrplan- und Tarifauskunft zu Verbindungen im gesamten Nahverkehrsraum bzw. zu den Verkehren der angrenzenden Aufgabenträger (ggf. durch die digitale Mobilitätszentrale)
- ▶ Betreiben einer telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft mit zentraler kostenfreier Rufnummer (digitale Mobilitätszentrale bzw. durch Verkehrsverbund)
- ▶ einheitlicher Haltestellenaushang mit Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan und ggf. Umgebungsstadtplan
- ▶ Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hochfrequentierten Haltestellen
- ▶ akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen
- ▶ Liniennetzplan/ Linienband mit Haltestellennamen in den Fahrzeugen

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen Medien (z. B. gängige Fahrplanauskunftssysteme, wie Bayernfahrplan) und Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden, wobei für die elektronische Information auf die von der BEG zur Verfügung gestellten Plattformen aufgesetzt werden soll.

Bei allen Informationsträgern ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen soweit wie möglich Rechnung zu tragen, z. B.:

- ▶ Abruf von barrierefreien und fahrplangebundenen Kleinbussen und Linientaxis auch über mobile Endgeräte
- ▶ barrierefreies Routing bei Fahrgastinformationen
- ▶ leicht verständliche und kontrastreiche Information für sehbehinderte Personen und/oder für Menschen mit einer Lernbehinderung (z. B. durch Orientierungshilfen)

Im Zuge des Einsatzes alternativer Bedienungsformen ist sicherzustellen, dass entsprechende Informationen über die Produktunterschiede, deren Nutzungsbedingungen und ggf. auch variierende Tarife dem Kunden zur Verfügung stehen.

4.4.6 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Das Verkehrsunternehmen ist zur zuverlässigen und fahrplentreuen Erbringung der Linienverkehrsleistungen verpflichtet.

Ausgewiesene Anschlüsse an relevanten Verknüpfungspunkten sind zu sichern. Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen (ITCS, Handy/Funk).

Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl sollen Anschlüsse wenn möglich immer sichergestellt werden. Das gilt generell für die letzte Umsteigebeziehung des Tages.

An definierten Übergangspunkten ist eine weitestgehende fahrplanseitige Verknüpfung der Angebote mit einheitlichen Übergangszeiten (z. B. Mindestübergangszeit: 3 Minuten, maximale Übergangszeit: 15 Minuten) vorzunehmen. Abweichungen für fahrplan- oder netzseitig begründbare Ausnahmen sind dabei möglich.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. erreicht die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden rechnergestützten Betriebsleitsystem (ITCS).

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über ein ITCS zu sichern.

4.4.7 Tarif und Vertrieb

Im Landkreis Regen gilt seit 01.09.2021 der VDW-Tarif für den ÖSPV, die SPNV-Linien sind nicht integriert. Perspektivisch ist mit der Gründung eines ganzheitlichen Verkehrsverbundes ein gemeinsamer Tarif der im Verbundgebiet zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, um den Nutzern den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter Fahrausweiserwerb zu gewährleisten, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen.

Das Tarifsystem soll durch folgende Merkmale gekennzeichnet werden:

Rahmenkonzeption

- ▶ klare Strukturierung und einfache Handhabung
- ▶ einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen
- ▶ an den Nutzergruppen orientierte Preisgestaltung (z. B. Schülertarif, Seniorrentarif, Jobticket)

Darüber hinaus sollen Kombi-Tickets (z. B. im Zusammenhang mit einem Veranstaltungs- oder Parkticket) gefördert werden.

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kundinnen und Kunden. Die Vertriebswege unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen unter Steuerung der Aufgabenträger bzw. eines künftigen Verkehrsverbundes.

Es ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Anforderungen der Kundschaft, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Wichtige Vertriebseinrichtungen sind:

- ▶ Mobilitätszentralen und Kundencenter, die auch die persönliche und telefonische Beratung anbieten mit kundenorientierten Öffnungszeiten
- ▶ mobile Fahrausweisverkaufsautomaten in den Fahrzeugen oder beim Fahrpersonal der Busse (Fahrerkasse)
- ▶ Agenturen, Reisebüros, Geschäfte des Einzelhandels u. ä., wenn möglich.

Neben einer wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der bisherigen Vertriebsstrukturen sollen perspektivisch elektronische Lösungen vorangetrieben werden. So ist die Etablierung eines modernen Checkin-Checkout-Systems anzustreben.

Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den zu befördernden Personen durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

4.4.8 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass folgende Anforderungen erfüllt werden:

- ▶ fachliche Kompetenz und Motivation, nachgewiesene Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- ▶ Rauchverbot im Bus
- ▶ Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten,

Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)

- ▶ Kenntnisse über das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Fahrplanabweichungen hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten
- ▶ Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- ▶ betriebsinterne Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen), regelmäßige Schulung für Mitarbeitende im Service

4.4.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a.:

- ▶ Information der Fahrgäste
 - ▶▶ über die Störung (Art, Auswirkung, voraussichtliche Dauer), den Grund und ggf. alternative Fahrtmöglichkeiten
 - ▶▶ unter Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Kommunikationskanals (wie Fahrzeugansagen, DFI-Texte oder soziale Medien)
 - ▶▶ unter Gewährleistung des 2-Sinne-Prinzips
- ▶ Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes
- ▶ Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlussicherung)
- ▶ regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Störungen
- ▶ Reaktion auf Kundenbeschwerden in angemessenen Zeiträumen
- ▶ Möglichkeit des Einreichens von Kundenanliegen über ein Info-Telefon (ggf. über eine digitale Mobilitätszentrale), die Kundenzentren, den Postweg und das Internet

4.4.10 Besondere Nutzergruppen

Der Nahverkehrsplan enthält im Abschnitt 4.4 vielfältige Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV, die auch den Nutzergruppen der Behinderten,

Rahmenkonzeption

den Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den älteren Menschen, den Kindern und Jugendlichen und den Familien gerecht werden. Ergänzend zu den Festlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022, die u. a. den Fahrzeugeinsatz, den Ausbau der Zugangsstellen, die Fahrgastinformation und die Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal betreffen, sollen die ÖPNV-Zugangsbedingungen für die genannten Nutzergruppen durch folgende Maßnahmen weiter verbessert werden:

- ▶ angemessene ÖPNV-Erschließung der gesamten bebauten Gebiete im Nahverkehrsraum, insbesondere von Schulen, medizinischen und sozialen Einrichtungen
- ▶ Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Stadtzentren
- ▶ Anpassung der Halteposition der Fahrzeuge an das Blindenleitsystem der Haltestellen
- ▶ Gewährleistung einer rücksichtsvollen Fahrweise
- ▶ Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Seh- bzw. Hörbehinderten (z. B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien, Haltestellenansagen in den Fahrzeugen und an ausgewählten Haltestellen)
- ▶ Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Personen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung
- ▶ einheitlicher Ansprechpartner und einheitlicher (kostenfreier) Kontakt (Telefonnummer, E-Mail) für Service und Beratung im ÖPNV (z. B. in der Mobilitätszentrale)
- ▶ Vorhaltung von Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren in den Fahrzeugen mit entsprechendem Sicherungssystem

ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken aktiv mit, um die Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung weiter zu verbessern und die Fahrgastfreundlichkeit zu erhöhen.

4.5 Neue Mobilitätsformen

4.5.1 On-Demand-Verkehre

Als On-Demand-Verkehre werden Bedarfsverkehre bezeichnet, welche Fahrgäste mit ähnlichen Routen mit Hilfe eines Algorithmus automatisch zu Fahrgemeinschaften bündeln und eine gemeinsame Beförderung ermöglichen (gebündelte Bedarfsverkehre). Die rechtlichen Grundlagen hierfür sind im PBefG als Teil des ÖPNV verankert. Folgende Vorgaben sind festgeschrieben:

- ▶ Beförderung mit Pkw ausschließlich auf vorherige Bestellung

- ▶ Abgrenzung vom Taxen- und Mietwagenverkehr
- ▶ Rückkehrpflicht (zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort) wenn die Fahrer vor oder während der Fahrt keine neuen Beförderungsaufträge erhalten haben
- ▶ räumliche Begrenzung
- ▶ Festlegen einer Bündelungsquote auf Basis der Beförderungsleistung (Verhältnis zurückgelegte Personenkilometer zu zurückgelegten Fahrzeugkilometern)
- ▶ ggf. Mindestbeförderungsentgelt (hinreichender Abstand zum Beförderungsentgelt ÖPNV)
- ▶ Vorgaben zu Abstellort, Barrierefreiheit, Emissionsstandards von Fahrzeugen bzw. Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge, zu Sozialstandards (bspw. Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen)

Die Möglichkeiten der Neu- bzw. Überplanung in ausgewählten Bereichen / Verkehrskorridoren des Landkreises Regen sind zu prüfen. Im Falle einer positiven Prüfung können solche Bedarfsverkehre auch zur Behebung von Erschließungslücken Berücksichtigung finden.

4.5.2 Alternative Antriebssysteme

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren im Landkreis Regen ausschließlich dieselbetriebene Stadt- und Regionalbusse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten eine immer größere Rolle spielen. Aktuell stellen elektrifizierte Mobilitätsangebote die praktikabelste Lösung hierfür dar. Die konsequente Förderung von alternativen angetriebenen Mobilitätsangeboten im ÖPNV stellt für den Aufgabenträger Landkreis Regen daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Dafür sind sowohl die konzeptionellen als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Zur Einführung alternativer Antriebskonzepte sind in einem ersten Schritt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie das gesamte Einsatzspektrum von alternativ angetriebenen Bussen (Batteriebus, Brennstoffzellenbus; Plug-In Hybridbus) inkl. der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie die wirtschaftlichen Folgekosten zu betrachten. Hierbei sollten Synergieeffekte mit anderen Verkehrsarten (bspw. Nutzfahrzeuge) berücksichtigt werden, um ein einheitliches Ladeinfrastruktursystem zur Verfügung zu stellen. Dies stellt die Entscheidungsgrundlage für ein nachgelagertes Umsetzungskonzept zur Einführung von

Rahmenkonzeption

alternativen Antriebssystemen im Nahverkehrsraum sowohl für den Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen dar. Dies erfolgt unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit von Verkehrsunternehmen und Landkreis.

5 Maßnahmenpaket

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 3 vorgenommenen Schwachstellenanalyse und auf Grundlage der Rahmenplanung (Abschnitt 4) wurden umsetzungsorientiert Einzelmaßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Dabei werden die Ergebnisse der „Übergeordneten ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen“ [13] berücksichtigt.

Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen und ggf. zu modifizieren.

Dabei werden die möglichen Maßnahmen thematisch den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans (siehe Tabelle 4.1) zugeordnet. Unterschieden werden sie in die Kategorien

- ▶ ÖPNV-Leistungsangebot (**L**)
- ▶ Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (**M**)
- ▶ Infrastruktur (**I**)

Maßnahmen, die Investitionen erfordern, können nur in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen Mittel – hier insbesondere Fördermittel aus dem GVFG – umgesetzt werden. Aufgrund der nicht absehbaren Höhe von Fördermitteln kann eine Kostenschätzung an dieser Stelle nicht erfolgen.

Im nächsten Schritt werden die konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Auch hier findet die oben erläuterte Indizierung der Maßnahmen Anwendung, über die eine Zuordnung zu den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans möglich ist.

5.1 ÖPNV-Leistungsangebot (L)

5.1.1 Grundnetz und touristisch bedeutsame Relationen (Sondernachfrage im ländlichen Raum)

Die im Landkreis Regen auf den Linien des Grundnetzes angebotenen Taktverkehre sind zu erhalten bzw. gemäß Rahmenkonzeption auszuweiten. Eine Berücksichtigung von Anschlüssen von bzw. zu anderen Busverbindungen und der Bahn oder auch durch die Ausrichtung von Fahrten auf Unterrichtszeiten ist anzustreben, verleiht jedoch der Herstellung eines regelmäßigen Takts eine hohe

Maßnahmenpaket

Komplexität und kann daher nicht immer vollständig umgesetzt werden. Auf Schulzeiten angepasste Schülerfahrten sollen auf allen Buslinien erhalten bleiben. Zudem sind Rufbuslinien nach Möglichkeit in die Regellinien zu integrieren. Im Bereich des Grundnetzes sind außerhalb der Schwachverkehrszeiten flexibilisierte Fahrten nicht zulässig; diese Fahrten sollen als Regelfahrten angeboten werden.

Die aus der Netzkonzeption resultierenden Ausweitungen hinsichtlich der Bedienzeiträume, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind nachfolgend aufgeführt.

L-1: Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Relation Zwiesel – Grafenau (RB 36)

Die Regionalbahnlinie RB 36 Zwiesel – Grafenau verkehrt seit 09.12.2022 im Stundentakt. Ausnahmen bilden dabei Fahrten im morgendlichen Schülerverkehr, bei denen bayernweit vom starren Takt abgewichen wird.

Die Busbedienung der Linie FRG 301 (Zwiesel - Klingenbrunn - Spiegelau – Grafenau) liegt in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Freyung-Grafenau. Sie soll perspektivisch ggfs. nur noch als Angebot für den Schülerverkehr wie erhalten. Es ist zu prüfen, die Fahrtwege und das Fahrplanangebot der Linien FRG 301 und 8210 zu harmonisieren. Dabei sind die jeweiligen Mindestbedienungsstandards entsprechend der Rahmenkonzeption einzuhalten.

Hinweis: Auf der Bahnstrecke von Zwiesel nach Grafenau erfolgte die Anpassung an die Rahmenvorgaben bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022. Es erfolgte eine Taktverdichtung der RB 36 auf einen täglichen Stundentakt und eine Ausweitung der Bedienzeiten entsprechend der Vorgaben.

L-2: Verdichtung und Verstetigung des Angebotes auf der Relation Arnbruck-Bodenmais

Die Verbindung zwischen Arnbruck und Bodenmais wird als Grundnetzrelation eingestuft. Damit sind die entsprechenden Vorgaben zur Bedienungsqualität einzuhalten.

Dafür werden die Buslinien 6093 (Bodenmais - Drachselsried – Viechtach) und 6196 (Regen - Bodenmais - Bad Kötzting) auf der Relation Arnbruck-Bodenmais zu einem einheitlichen Angebot integriert und überlagert, so dass mindestens eine Fahrt pro Stunde angeboten wird. Die Einhaltung des Taktes soll sich dabei auf die Gesamtrelation beziehen, wobei Variationen des Linienweges (z. B. zu Zwecken des Schülerverkehrs) möglich sind. Abweichungen vom Takt sind ebenfalls im

Rahmen des Schülerverkehrs möglich. Damit wird insbesondere für die Nachfragesegmente Tourismus und Berufspendler ein integriertes Angebot geschaffen.

Die Rufbuslinie 8202 ist im Abschnitt der Grundnetzrelation zwischen Bodenmais und Arnbruck einzustellen bzw. als feste Fahrten in die Linien 6093 und 6196 zu integrieren. Dabei entstehende Erschließungslücken sind zu prüfen und ggf. mit alternativen Systemen des bedarfsorientierten Verkehrs zu ersetzen.

Zudem sind die Verkehre der 6192 (Zellertalskibus) sowie die Linie VLC 618 (Wanderbus Bodenmais – Arnbruck – Eck – Hamry (Klatovy) bei der Angebotsausgestaltung zu berücksichtigen.

Auf der gesamten Grundnetzrelation ist von Montag bis Sonntag entsprechend der Mindestbedienungsstandards mindestens eine Fahrt pro Stunde anzubieten. Dazu sind insbesondere in den Tagesrandlagen und am Wochenende Fahrten entsprechend der Vorgaben des Anforderungsprofils zu ergänzen. Zusätzliche Fahrten, insbesondere zu touristischen Zwecken, können zu den Saisonzeiten zusätzlich angeboten werden und sollen das Angebot bestenfalls sinnvoll ergänzen.

L-3: Stärkung der touristischen Relation Bodenmais – Lam/Bayerisch Eisenstein

Neben dem Schülerverkehr ist die Relation Bodenmais – Lam/Bayrisch Eisenstein vor allem durch starke touristische Nachfragen in der Wander- und Skisaison gekennzeichnet. Damit entspricht die Relation von Bodenmais nach Lam und nach Bayerisch Eisenstein der Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum.

Es ist die Einrichtung einer ganzjährig verkehrenden Buslinie im Grundnetz auf der Straße von Bodenmais über Arrach nach Lam bzw. alternierend nach Bayerisch Eisenstein, ggf. mit Durchbindung zur Verbindung Arnbruck – Bodenmais, zu prüfen.

Diese soll im Osten ab Talstation Großer Arber bedarfsorientiert, aber grundsätzlich alternierend nach Bayerisch Eisenstein und Lam (Anschluss Oberpfalzbahn) verkehren. Hier ist es auch möglich, die durchgehende Verbindung nach Bayerisch Eisenstein mittels technisch abgesicherter Anschlüsse auf die Linie 6081 zu gewährleisten. Des Weiteren besteht auf tschechischer Seite das Interesse, die touristischen Ziele Großer Arber und den Spitzberg (Špičák) zu verbinden und weitere Ski- und Wanderbusverbindungen einzuführen. In Abstimmung mit dem Landkreis Cham, der Aufgabenträger für Linie VLC 590 ist, soll die Realisierung ab

Maßnahmenpaket

2026³³ geprüft werden. Eine fahrplanmäßige Verknüpfung der RB 35 mit auf tschechischer Seite weiterführenden Zugverbindungen und ein Ausbau der Fahrtenhäufigkeit wird durch den Landkreis Regen unterstützt.

Auf dem Korridor sind die entsprechenden Mindestbedienungsstandards der Netzebene Sondernachfrage im ländlichen Raum einzuhalten.

L-4: Prüfauftrag zur Integration Tourismus und Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele

Neben der in Maßnahme L 4 behandelten verstärkten touristischen Erschließung der Arber-Region durch den ÖPNV sollen die Maßnahmen des Nahverkehrsplans auch die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung weiterer touristischer Ziele im Landkreis in den Fokus rücken:

- ▶ **Viechtach – Höllensteinsee:** Der Höllensteinsee soll in den kommenden Jahren als touristisches Gebiet zur Wander- und Wasser-Region ausgebaut werden (Naturerlebnis). Es ist zu prüfen, die Ergänzungsnetz-Relation Viechtach – Bad Kötzting (siehe Maßnahme L-13) im Abschnitt Viechtach – Höllensteinsee in die Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum aufzustufen. Entsprechend sollen in Überlagerung mit der Ergänzungsnetz-Relation die entsprechenden Mindestbedienungsstandards der Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum in den touristischen Saisonzeiten eingehalten und das Angebot entsprechend ausgebaut werden. Ggf. ist bis zur Realisierung des Gesamtkomplexes ein Rufbusangebot mit der Rufbuslinie 8216 möglich.
- ▶ **Zwieslerwaldhaus – Falkenstein:** Zwieslerwaldhaus ist der Hauptausgangspunkt für Wanderungen zum Großen Falkenstein, bzw. für Wander-, Rad- und Skilanglauftouren und im Nationalpark-Gebiet zwischen Schwellhäusl und Bayerisch Eisenstein. Der Ort zählt zu den hochfrequentierten touristischen Zielen im Landkreis und leidet entsprechend unter einer erheblichen Verkehrsbelastung im Park- und Parksuchverkehr. Es ist zu prüfen, die Anbindung in die Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum aufzustufen. Dabei ist zu untersuchen, ob wie bisher eine Erschließung mit dem Ausgangspunkt Zwiesel erfolgen soll oder zusätzlich (für PKW-Anreisende) eine Shuttlebus-Anbindung ab Parkplatz Nationalparkzentrum Falkenstein in Ludwigsthal geschaffen werden soll. Es sollen in diesem Rahmen die Mindestbedienungsstandards der Kategorie Sondernachfrage im

³³ In laufenden Planungen soll dies bereits zum jetzigen Zeitpunkt berücksichtigt werden, um zur Neuvergabe der Liniengenehmigungen ab 2026 umgesetzt werden zu können.

ländlichen Raum in den touristischen Saisonzeiten eingehalten und das Angebot entsprechend ausgebaut werden. Die Anforderungen aus der Schülerbeförderung sind ganzjährig zu beachten und klar und verständlich in den Fahrplanmedien zu kommunizieren.

- ▶ **Zwiesel – Buchenau:** Buchenau gilt als beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen im Nationalpark-Schachtengebiet, was verkehrlich bisher durch den Wanderparkplatz unterstrichen wird. Der bisherige Parkplatz ist nicht ausreichend, weshalb der gesamte Ort Buchenau in der Wander-Hauptsaison unter einem erheblichen Parkverkehr leidet. Es ist zu prüfen, die ÖPNV-Anbindung zu verbessern, indem die Relation Zwiesel – Buchenau in die Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum aufgestuft wird. Die Mindestbedienungsstandards der Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum sollen in den touristischen Saisonzeiten eingehalten und das Angebot entsprechend ausgebaut werden. Die Anforderungen aus der Schülerbeförderung sind ganzjährig zu beachten und klar und verständlich in den Fahrplanmedien zu kommunizieren.
- ▶ **Regen – Unterbreitenau/Geißkopf:** Am Geißkopf sind sowohl in der Winter- als auch in der Sommersaison mit der Ski-Abfahrt, Langlaufloipen und dem Bikepark sowie einem weitläufigen Wanderwegenetz attraktive touristische Angebote vorhanden. Der aktuelle Parkplatz fasst ca. 300 Stellplätze, die zu Saisonzeiten nicht mehr ausreichend sind. Es ist zu prüfen, die Ergänzungsnetz-Relation Regen – Kirchberg (siehe Maßnahme L-8) im Abschnitt Regen – Habischried – Bischofsmais/Unterbreitenau in die Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum aufzustufen. Entsprechend sollen in Überlagerung mit der Ergänzungsnetz-Relation die entsprechenden Mindestbedienungsstandards der Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum in den touristischen Saisonzeiten eingehalten und das Angebot entsprechend ausgebaut werden.
- ▶ **Viechtach – St. Englmar:** Auf dieser in der Winter- und Sommersaison bedeutenden Relation ist eine Aufwertung in die Kategorie Sondernachfrage ländlicher Raum zu prüfen. Es ist zu prüfen, die Angebote zeitlich und quantitativ weiter aufzuweiten und weiter zu vertakten. Die Mindestbedienungsstandards der Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum sollen in den touristischen Saisonzeiten eingehalten werden. Die Landkreise Regen und Straubing-Bogen haben bereits eine Zweckvereinbarung zur Ausschreibung und Betrieb einer touristisch orientierten Expressbuslinie geschlossen. Diese soll über St. Englmar die Bahnhöfe Bogen und Viechtach verbinden und bereits zum 01.01.2024 starten. Aufgabenträgerschaft liegt beim Landkreis Straubing-Bogen.

Maßnahmenpaket

L 5: Prüfaufträge zum Abbau von Parallelverkehren auf Grundnetzrelationen

Die Rahmenkonzeption des Nahverkehrsplanes definiert die Bahnstrecken der Waldbahn als Grundnetz des ÖPNV im Landkreis Regen. Nur auf einzelnen touristischen Relationen und auf der Verbindung Arnbruck – Bodenmais sollen vergleichbare Angebotsqualitäten auf der Straße angeboten werden.

Ziel ist daher eine Stärkung der Verkehre auf dem Grundnetz. Darum ist zu prüfen, die Anzahl von Linien zu verringern und Parallelbedienungen durch Eliminierung von Busfahrten bzw. Umwidmung in Anruffahrten zu verhindern. Zeitkritische Schülerfahrten bleiben dabei auf allen Linien erhalten. Der Verkehr in der Ortslage Bayerisch Eisenstein und Anbindung an den Bahnhof ist beizubehalten.

Dies bedeutet auf die Waldbahn-Linien heruntergebrochen die Prüfung für folgende Relationen:

- ▶ **RB 35 (Plattling – Deggendorf –) Gotteszell – Regen – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein:** Die Linie 6197 (Bayerisch Eisenstein – Zwiesel – Regen) wird dahingehend modifiziert, dass montags bis freitags im Parallelverkehr verkehrende Fahrten gestrichen / eingekürzt werden bzw. in Anruffahrten umgewandelt werden. Schülerfahrten bleiben bestehen. Das Angebot am Wochenende verbleibt ohne Anpassungen. Weiterhin ist eine Einkürzung der Linie 6197 bis Regenhütte oder Seebachschleife zu prüfen, um Bus-Parallelverkehre zu brechen. Die Notwendigkeit des Fahrtenpaars der Linie 7710 (Železná Ruda – Passau) ist zu überprüfen bzw. ist der Anschluss an die Regionalbahn zu sichern. Die Linie 8213 wird als Anruffahrten in die Linie 6199, die Linie 8210 als Anruffahrten in die Linie 6197 integriert. Bei der 8210 ist die Bedienung über Rinchnachmündt und Schweinhütt zu prüfen. Eine Anbindung von Kirchdorf im Wald ist dabei zu gewährleisten.
- ▶ **RB 36 Zwiesel – Frauenau – (Grafenau):** siehe Maßnahme L-1
- ▶ **RB 37 Zwiesel – Bodenmais:** Die Buslinie 6193 übernimmt hauptsächlich den Schülerverkehr und bleibt vorhanden. Dabei ist zu prüfen, ob eine Einkürzung auf die Relation Langdorf – Brandten – Zwiesel ausreichend ist.
- ▶ **RB 38 Gotteszell – Viechtach:** Es ist zu prüfen, Linienfahrten möglichst am Zwischenpunkt Teisnach zu brechen und den Umstieg in die Waldbahn zu gewährleisten. So können Orte, die keinen Bahnanschluss haben, weiter bedient werden. Die Linie 7025 bleibt für den Schülerverkehr bestehen. Der Verkehr auf der Linie 4142 bleibt bestehen. Zeitlich bahnparallele Fahrten sollen gestrichen werden bzw. an den Bahnhöfen Umstiege auf die Waldbahn gefördert werden. Die Linie 6195 (Regen – Teisnach – Viechtach) soll nach Prüfung nur noch mit den notwendigen Schülerfahrten

verkehren und ggf. auf Umsteigeverbindungen eingekürzt werden. In Ergänzung zur 6195 besteht eine schultägliche „Schnellbusverbindung“ von Viechtach über Teisnach zur FOS in Regen, die von fremd finanziert wird. Da der aktuelle Linienverlauf der 6195 zu lange und dadurch für morgendliche Pendler und Schüler der FOS und Berufsschule unattraktiv ist, soll eine Integration dieser bisher nicht für die Öffentlichkeit zugänglichen Fahrt in den Regelverkehr geprüft werden. Es ist zu prüfen, Fahrten in den Ferien bzw. am Wochenende in Anruffahrten umzuwidmen und zeitlich bahnparallele Fahrten zu streichen bzw. in Anruffahrten umzuwidmen. Es ist zu prüfen, die Rufbuslinie 8208 zur Vermeidung von Parallelverkehren bereits in Ruhmannsfelden und Zachenberg enden zu lassen.

5.1.2 Ergänzungsnetz

Mit den Linien des Ergänzungsnetzes soll das Grundnetz sowie die Kategorie Sondernachfrage im ländlichen Raum gestützt und flankiert werden. Unter Berücksichtigung der Belange der Erschließung und des Schülerverkehrs ist das Angebot übersichtlicher zu strukturieren und Parallelverkehre abzubauen. Zeitkritische Schülerfahrten sollen dabei erhalten bleiben. Zudem sind Rufbuslinien nach Möglichkeit in die Regellinien zu integrieren.

Die aus der Netzkonzeption resultierenden Ausweitungen hinsichtlich der Bedienzeiträume, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind nachfolgend konkretisiert.

L-6: Anpassungen auf der Relation Regen – Bodenmais

Die Verbindung Regen – Bodenmais wird von den Waldbahnlinien RB 35 und RB 37 als Grundnetz-Linien auf der Schiene übernommen. Die Linie 6193 (Zwiesel-Bodenmais) übernimmt derzeit hauptsächlich den Schülerverkehr und soll zwischen Langdorf und Zwiesel auch zukünftig diesem Bedarf entsprechend erhalten bleiben.

Auf der Ergänzungsnetz-Relation Regen – Bodenmais verkehrt derzeit die Buslinie 6196 (Bad Kötzting – Bodenmais – Regen) und wird tagsüber durch die Rufbuslinie 8209 (Bodenmais – Böbrach – Langdorf – Regen) ergänzt. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit und einer eindeutigen Zuordnung der Transportbedarfe zu den ÖPNV-Linien ist eine Neustrukturierung des Angebotes mit Integration der Rufbuslinie in das Regelangebot erforderlich. Die Buslinien sind direkt zu den Übergangsstellen zur Bahn zu führen, um Anschlussbeziehungen zu gewährleisten. Insbesondere der Anschluss am Bahnhof Regen an die Eisenbahn von / nach Plattling ist zu

Maßnahmenpaket

berücksichtigen. Die Anbindung der Ortslage Langdorf an den Bahnverkehr ab Bahnhof Regen wird weiterhin gewährleistet.

Schleifenfahrten in Regen können entfallen, da diese vom neuen Stadtbusangebot übernommen werden (siehe Abschnitt 5.1.3). Es wird vorgeschlagen, die Fahrten der Relation Regen – Bodenmais einheitlich über den Linienweg Bahnhof – Stadtplatz – Realschule – Fraunhoferstraße zu führen.

Ab Bodenmais ist eine mögliche Durchbindung auf andere Relationen (bspw. Teisnach oder Ambruck) zur Reduzierung von Umsteigevorgängen zu prüfen.

Auf der gesamten Ergänzungsnetzrelation sind von Montag bis Freitag mindestens sechs über den Tag verteilte Fahrtenpaare im Bedienzeitraum (HVZ und NVZ) anzustreben. Eine gleichmäßige Verteilung der Fahrten im Bedienzeitraum wird empfohlen, wobei Ausnahmen bspw. wegen der bevorzugt unterrichtszeitkonformen Fahrtenfolge im Schülerverkehr möglich sind. In der SVZ können Anruffahrten das Regelangebot ergänzen.

Am Wochenende wird der Ausbau des Fahrtenangebotes auf zwei reguläre Fahrtenpaare sowohl am Samstag als auch am Sonntag angestrebt. Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

L-7: Anpassungen auf der Relation Regen – Teisnach

Die derzeit verkehrende Buslinie 6195³⁴ (Regen – Teisnach – Viechtach) übernimmt hauptsächlich den Schülerverkehr und soll auch so erhalten werden. Zusätzlich verkehrt in Bedienungslücken die Rufbuslinie 8207 (Patersdorf – Teisnach – Zachenberg – Regen). Es ist zu prüfen, Fahrten der Rufbuslinie 8207 als Anruffahrten in die Buslinie 6195 zu integrieren.

Um Parallelverkehr abzubauen und ein übersichtliches und merkbares Angebot zu etablieren, ist die Neuorganisation der Buslinie 6195 mit Aufteilung in die Abschnitte Regen-Teisnach im Ergänzungsnetz und Teisnach – Viechtach im Grundnetz auf der Schiene unter Beachtung von notwendigen Schülerfahrten zu prüfen. Die weitergehende Verbindung in Richtung Viechtach soll abgesehen von Schülerfahrten vorzugsweise mit der RB 38 erfolgen.

Dafür werden folgende Änderungen erforderlich:

- ▶ Umwandlung der Schülerfahrten in reguläre Fahrten an allen Werktagen

³⁴ Siehe Anmerkungen zur Schüleronderfahrt zur FOS Regen in Maßnahme L5.

- ▶ Prüfung der Integration der Fahrten der Rufbuslinie 8207 als Anruffahrten in die Linie 6195 bzw. 7025
- ▶ Ausbau des Verkehrsangebotes an Werktagen und am Wochenende entsprechend der Mindest-Bedienungsstandards (sechs reguläre möglichst gleichverteilte Fahrtenpaare an Wochentagen, zwei reguläre Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag), wobei in Randlagen Fahrten in Anruffahrten umgewandelt werden können
- ▶ den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich

L-8: Anpassungen auf der Relation Kirchberg i. W. – Zwiesel / Regen

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelzentren Regen und Zwiesel ist eine Neustrukturierung des derzeitigen Busangebotes zu prüfen.

Derzeit verkehren im Korridor die Buslinien 4116 (Habischried – Kirchberg – Bischofsmais - Deggendorf), 6201 (Habischried – Bischofsmais – Regen) und 6199 (Regen/Zwiesel – Untermitteldorf/Kaltenbrunn). Ergänzend verkehren die Rufbuslinien 8211 (Kirchberg i. Wald – Bischofsmais – Regen) und 8213 (Kirchberg im Wald - Kirchdorf i. Wald - Rinchnach – Zwiesel).

Die Buslinie 6199 soll zur besseren Verständlichkeit des Angebotes in zwei separate Linien mit eigenen Laufwegen überführt werden:

- ▶ Regen – Kirchberg i. Wald
- ▶ Zwiesel – Kirchberg i. Wald
- ▶ Prüfung einer Weiterführung in den Landkreis Freyung-Grafenau nach Innernzell bzw. Schönberg und in den Landkreis Deggendorf nach Schaufling über Kaltenbrunn³⁵

Auf der Relation Zwiesel – Kirchberg i. Wald sind die Mindestbedienungsstandards des Ergänzungsnetzes anzuwenden. Auf der Relation Regen – Kirchberg i. W. ist das Fahrtenangebot zu erhalten. Ergänzende Fahrten können ggf. durch Umsteigerbindung auf der Verbindung Kirchberg i. Wald – Rinchnach – Regen realisiert werden.

Die Buslinie 6201 soll ebenfalls in zwei separate Linien aufgeteilt werden:

³⁵ Die Führung der Linie über den Ortsteil Hintberg ist in späteren Planungen zu prüfen.

Maßnahmenpaket

- ▶ Regen – March – Habischried – Bischofsmais – Hochbruck mit Weiterführung nach Kirchberg i. Wald (teilweise Überlagerung mit Achse der Sondernachfrage ländlicher Raum zum Geißkopf)
- ▶ Regen – Fahrnbach – Bischofsmais (ggf. Weiterführung nach Deggendorf)
- ▶ Anschlüsse zu den Linien 4116 und 6159 sind zu prüfen

Auf der Relation Regen – Bischofsmais sind über beide Fahrtwege verteilt entsprechend den Mindestbedienungsstandards mindestens sechs möglichst gleichverteilte Fahrtenpaare in der Woche und zwei reguläre Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag vorzuhalten. Es ist ein integriertes Angebot zwischen Habischried und Bischofsmais mit der Linie 4116 anzustreben. Die Fahrten der Rufbuslinie 8211 sind in das neu aufgestellte Linienkonzept als Anruffahrten in die Linien zu integrieren.

Zwischen Regen und Habischried / Geißkopf ist zudem das zu integrierende Angebot der Netzebene Sondernachfrage im ländlichen Raum zu integrieren (siehe Maßnahme L-4). Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

L-9: Anpassungen auf der Relation Kirchdorf im Wald – Regen

Die Relation Regen – Kirchdorf i. Wald wird aktuell von den Linien 6200 (Regen – Kirchdorf i. W. – Eppenschlag), 6121 (Regen – Kirchdorf i. W. – Eppenschlag – Passau) und 7710³⁶ (Železná Ruda - Bayerisch Eisenstein - Regen - Kirchdorf i. W. – Eppenschlag – Passau) bedient, wobei die Linie 6200 die verkehrliche Hauptlast trägt und die Linien 6121 und 7710 lediglich mit je einem Fahrtenpaar wochentags verkehren. Dieses Angebot wird ergänzt und verdichtet durch die Rufbuslinie 8212 (Kirchdorf i. W. – Regen).

Die Relation Kirchdorf i. W. – Regen wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es sollen somit die entsprechenden Mindestbedienungsstandards an allen Wochentagen eingehalten werden. Dabei ist zu prüfen, die Rufbuslinie 8212 in die Buslinie 6200 zur Schaffung eines einheitlichen Fahrplanangebotes zu integrieren, ggf. ist der Ortsteil Weißenstein der Stadt Regen in den Stadtbus zu integrieren. Dazu ist es zulässig, Fahrten in Randlagen als Anruffahrten flexibel anzubieten. Die Bedienung des Stadtgebietes Regen soll nicht weiter erfolgen. Anschlüsse zum Stadtbus Regen und in Rinnach zu weiteren Regionalbussen sind herzustellen (siehe

³⁶ Fahrten im Landkreis Regen (Regen – Bayerisch Eisenstein) werden zukünftig als Linie 6197 geführt.

Maßnahme L-15). Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

L-10: Anpassungen auf der Relation Teisnach – Bodenmais

Die Relation Teisnach – Bodenmais wird aktuell durchgehend von der Linie 7123 bedient, zwischen Teisnach und Böbrach zusätzlich von der Linie 7021 (Viechtach – Teisnach – Bodenmais). Ergänzt und verdichtet wird dieses Angebot durch die Rufbuslinie 8205.

Die Relation Teisnach – Bodenmais wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es sollen somit die entsprechenden Mindestbedienungsstandards eingehalten werden. Es ist zu prüfen, die Fahrten der Rufbuslinie 8205 als Anruffahrten in die Buslinie 7123 zu integrieren. Insbesondere in den Tagesrandlagen und am Wochenende (mindestens zwei reguläre Fahrtenpaare je Tag) ist das Angebot entsprechend der Mindestbedienungsstandards auszubauen bzw. neu einzuführen. In Teisnach und Bodenmais sind möglichst Anschlüsse an die verkehrenden Züge zu gewährleisten.

Für die Buslinie 7021 ist eine Verlängerung von Auerkiel nach Langdorf zu prüfen, ggf. in Kombination mit der Buslinie 6193.

Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

L-11: Anpassungen auf der Relation Viechtach – Arnbruck

Die Relation Viechtach – Arnbruck wird aktuell durch die Buslinie 6093 (Viechtach – Arnbruck – Bodenmais) bedient, die durch Fahrten der Rufbuslinie 8202 zusätzlich verdichtet wird.

Die Relation Viechtach – Arnbruck wird entsprechend der Festlegungen zur Netzkonzeption (siehe Abschnitt 4.1) in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Das Angebot ist entsprechend der Mindestbedienungsstandards zu verdichten.

Es ist zu prüfen, das Angebot der Linie 8202 in das Fahrtenangebot der Buslinie 6093 zu integrieren und ggf. entsprechend der Vorgaben zu flexibilisieren. Insbesondere am Wochenende soll das Angebot auf mindestens zwei reguläre Fahrtenpaare je Tag (eines je Halbtage) ausgebaut werden.

Maßnahmenpaket

Fahrten können ggf. wie auch aktuell als Liniendurchbindung von Bodenmais verkehren. Andere Durchbindungen, z. B. nach Eck / Lam, sind zu prüfen. Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

L-12: Anpassungen auf der Relation Arnbruck – Bad Kötzing

Die Relation Arnbruck – Bad Kötzing wird aktuell durch die Buslinie 6196 (Regen – Bodenmais – Arnbruck – Bad Kötzing) und die Rufbuslinie 8203 (Bad Kötzing – Arnbruck – Teisnach) bedient.

Die Relation wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es ist entsprechend eine Einhaltung der Mindestbedienungsstandards mit mindestens sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren in der Woche und zwei regulären Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag anzustreben. Weiterhin ist eine Integration der Fahrten der Linie 8203 in das reguläre Linienangebot auf dem Abschnitt Arnbruck – Bad Kötzing zu prüfen.

Fahrten können ggf. wie auch aktuell als Liniendurchbindung von Bodenmais verkehren. Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich. Die Regelungen des Nahverkehrsplanes des Landkreises Cham sind einzubeziehen.

L-13: Anpassungen auf der Relation Viechtach – Bad Kötzing

Die Relation Viechtach – Bad Kötzing wird gegenwärtig durch die Buslinie 6188 (Bad Kötzing – Viechtach) und 8216 (Viechtach – Bad Kötzing) bedient.

Die Relation wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es ist entsprechend eine Einhaltung der Mindestbedienungsstandards mit mindestens sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren in der Woche und zwei regulären Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag anzustreben. Weiterhin ist eine Integration der Fahrten der Linie 8216 in das reguläre Linienangebot zu prüfen. Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

Die Regelungen des Nahverkehrsplanes des Landkreises Cham (Aufgabenträgerschaft Linie 6188) sind einzubeziehen³⁷.

³⁷ Die Kostenteilung für Angebotsausweitungen ist mit dem Landkreis Cham als Aufgabenträger der Linie 6188 in einer separaten Vereinbarung zu klären.

L 14: Relation Viechtach – St. Englmar (– Straubing)

Die Relation Viechtach – St. Englmar (– Straubing) wird aktuell durch die Buslinien 6096 / VSL 15 (Straubing – Bogen – St. Englmar – Viechtach) und 7131 (Viechtach – Rettenbach / Grün) bedient. Zusätzlich verkehrt die Rufbuslinie 8204.

Die Relation wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es ist entsprechend eine Einhaltung der Mindestbedienungsstandards mit mindestens sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren an Wochentagen und zwei regulären Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag anzustreben. Weiterhin ist eine Integration der Fahrten der Linie 8204 und des freigestellten Schülerverkehrs auch außerhalb der Saisonzeiten in das reguläre Linienangebot zu prüfen. Den Vorgaben entsprechende Flexibilisierungen des Fahrtenangebotes sind möglich.

Zwischen Viechtach und St. Englmar ist zudem das zu integrierende Angebot der Netzebene Sondernachfrage im ländlichen Raum zu berücksichtigen (siehe Maßnahme L-4).

Die Maßnahme wird voraussichtlich zum 01.01.2024 gemeinsam mit dem Landkreis Straubing-Bogen umgesetzt.

5.1.3 Stadtverkehre

Mit Angebotsverbesserungen bei den Stadtbusverkehren sollen zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen und die Merkbarkeit und Verlässlichkeit des Angebotes erhöht werden. Die Zielstellung besteht darin, die Verkehrsmittelwahl somit positiv zu beeinflussen.

Die Stadtverkehre sollen den Ansprüchen der Mobilität in den verdichteten Räumen der Mittelzentren des Landkreises gerecht werden. Dazu zählt eine vertiefte Feinerschließung, die es erlaubt, die Angebote der Regionalbusse stärker auf zügige Bedienungen der regionalen Korridore zu fokussieren.

L 15: Ausbau der Stadtverkehre Regen, Viechtach, Zwiesel***Stadtverkehr Regen***

Zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale ist für das Stadtgebiet von Regen die Einführung eines vollwertigen Stadtverkehrs nach Maßgabe der Mindestbedienungsstandards zu untersuchen. Der Fahrplan ist auf die Abfahrten der Bahn am Bahnhof Regen abzustimmen und gegebenenfalls die Haltereihenfolge bzw.

Maßnahmenpaket

Routenführung zu ändern. Eine Erweiterung des Angebotes auf den Ortsteil Weißenstein ist zu prüfen.

Die Bedienzeiträume sind montags bis freitags von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr auszuweiten. An Samstagen ist eine Bedienung von 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr zu gewährleisten. Gemäß der Mindeststandards ist eine Bedienung im Stundentakt vorzuhalten. Wünschenswert ist in diesen Bedienzeiten ein Angebot fester Fahrten. Darüber hinaus sowie an Sonntagen von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr kann eine bedarfsgerechte Bedienung mit Anruffahrten erfolgen.

Tariflich ist eine Einbindung in den VDW-Tarif anzustreben.

Stadtverkehr Viechtach

Zur Angebotsverbesserung wird die Integration der Fahrten im freigestellten Schülerverkehr sowie der Rufbuslinie 8214 in die Stadtbuslinie 7030 mit Anpassung der Linienroute und der Haltestellenbedienung sowie die Optimierung der Übergangszeit am Bahnhof Viechtach vom Stadtbus auf die RB 38 angestrebt. Die Übergangszeit vom Stadtbus zur Waldbahn (RB 38) ist zu optimieren. An Werk- und Samstagen ist im Bedienzeitraum von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr bzw. 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr ein Angebot fester Fahrten vorzuhalten. Darüber hinaus bzw. an Sonntagen kann eine bedarfsgerechte Bedienung mit Anruffahrten stattfinden. Es ist zu prüfen, die Haltestelle Stadtplatz auch an Markttagen mit allen Fahrten zu bedienen. Eine Ausweitung der bedienten Ortsteile auf Schlatzendorf und das Gewerbegebiet ist ebenso zu prüfen.

Stadtverkehr Zwiesel

Zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale ist die strukturierte Ordnung des Zwieseler Stadtbusverkehrs zu untersuchen. Für die derzeit verkehrenden Buslinien ergibt sich nachfolgender Untersuchungsbedarf. Insbesondere parallele Bedienungen von Abschnitten sollen vermieden werden, um effiziente Linienführungen zu erhalten. Dabei ist auch eine Restrukturierung des Linien- und Fahrtenangebotes zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, Kundenfreundlichkeit und Verständlichkeit zu prüfen.

Die **Buslinie 7143 (Stadtlinie Zwiesel)** stellt in ihrem Angebot die klassische Stadtbuslinie für Zwiesel dar.

Zum Abschöpfen weiterer Fahrgastpotenziale ist die Linienführung der Stadtlinie zu optimieren. Dafür ist stärker auf eine Einteilung der Routenführung in verschiedene Bedienungsschneisen (z. B. Nord: Theresienthal, Erholungsbad, Süd:

Dampfbierbrauerei Pfeffer, Krankenhaus, Ost: Bärwurzerei Hieke, Hindenburgstraße, Zentral: Theresienthaler Straße, Dr.-Schott-Straße) zu fokussieren. Die Mindestbedienungsstandards an Werktagen und Samstagen sind beizubehalten. An Samstagen ist im Bedienzeitraum von 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr ein Angebot fester Fahrten vorzuhalten. Darüber hinaus bzw. an Sonntagen kann eine bedarfsgerechte Bedienung mit Anruffahrten stattfinden.

Im Bedienegebiet der **Linie 7142 (Zwiesel – Klautzenbach / Rabenstein)** ist der Anschlussbedarf an die Schulen und die Erhaltung der touristischen Zusatzangebote in Abstimmung mit der touristischen Nachfrage zu berücksichtigen. Die durchgängige Gewährleistung von Anschlüssen am Bahnhof Zwiesel ist zu gewährleisten. Die Relation wird in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Es ist entsprechend eine Einhaltung der Mindestbedienungsstandards mit mindestens sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren in der Woche und zwei regulären Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag anzustreben.

Der derzeit angebotene Fahrtenumfang im Bereich der **Linien 7144a (Bärnzell / Griesbach) und 7144b (Tröppkeller / Innenried)** von Montag bis Freitag ist beizubehalten. Die Einführung eines bedarfsgesteuerten Angebotes am Samstag ist zu prüfen. Zudem ist die Aufteilung der bisherigen Linie 7144 in zwei separate Linien entsprechend der unterschiedlichen Fahrtwege (Linienäste jeweils für Innenried/Tröppkeller sowie Griesbach/Zwieselberg) mit Benennung beider Linien mit eigenen Nummern (entsprechend Maßnahme M-1) zu untersuchen.

Die Buslinien **7149 (Zwiesel-Buchenau-Zwiesel) / 7150 (Zwiesel - Zwieslerwaldhaus über Lindberg)** verkehren als sogenannter „Falkensteinbus“. Das derzeitige touristische Zusatzangebot ist zu erhalten bzw. auf die touristische Nachfrage abzustimmen. Eine Integration beider Linien ist zu prüfen. Die Anforderungen für den Schülerverkehr sind dabei zu beachten. Zudem ist eine klare und verständliche Kommunikation bzgl. der Liniennamen und Vereinheitlichung in den Fahrplan- und Auskunftsmedien (siehe Abschnitt 5.1.4) vorzunehmen. Die Linie ist hinsichtlich ihres Verkehrsangebotes auch nach den Anforderungen der Netzebene Sondernachfrage im ländlichen Raum zu betrachten. Es ist das Mindestbedienungsangebot des Stadtbus- bzw. Ergänzungsnetzes herzustellen, das in den Saisonzeiten auf die Anforderungen touristischer Verkehre ausgeweitet wird.

Tariflich ist eine Einbindung aller Linien in den VDW-Tarif anzustreben.

Maßnahmenpaket

5.1.4 Gesamtnetz

Für das Gesamtnetz geltende Maßnahmen bzw. Prüfaufträge sind im Folgenden aufgeführt. Sie dienen insbesondere der Erhöhung der Effizienz und Stärkung der Netzwirkung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Teilaspekte finden sich bereits in den vorangegangenen genannten Maßnahmen wieder.

L-16: Integration Schülerverkehr

Zum Erreichen der Zielstellung, Parallelverkehre und sich kannibalisierende Verkehre auf ein Minimum zu beschränken, ist die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in das regelmäßige Linienangebot zu prüfen (z. B. auf der Relation Kollnburg – Viechtach in die Linie 6096). Die Schülerbeförderung hat grundsätzlich im regelmäßigen Linienverkehr zu erfolgen. Eine Ausnahme bilden Anruffahrten, auf denen eine Integration nicht zulässig ist.

Der freigestellte Schülerverkehr zu Grund- und Mittelschulen wird bei Finanzierung durch Gemeinden beibehalten. Bei Bestellungen durch das Landratsamt bei Gemeinden ist das Reduzierungspotenzial bei Umsetzung der L-1 bis L-15 zu prüfen und ggf. Anpassungen vorzunehmen. Dies schließt auch Einkürzungen einzelner Fahrten zur Reduzierung von Parallelverkehren ein (siehe insbesondere Maßnahme L-5).

Der Bedarf an Taxifahrten im freigestellten Schülerverkehr ist vor dem Hintergrund der Umsetzung der L-1 bis L-15 zu prüfen.

L-17: Prüfauftrag zur Neukonzeption Rufbusverkehre

Zum Erreichen der Zielstellung, Parallelverkehre und sich kannibalisierende Verkehre auf ein Minimum zu beschränken, ist die Integration des Rufbusverkehrs in das regelmäßige Linienangebot zu prüfen.

Das parallel zum regulären Linienverkehr vorgehaltene Rufbusnetz ist auch vor dem Hintergrund der Einheitlichkeit und Verständlichkeit für den Fahrgast möglichst zu reduzieren bzw. in den regulären Linienverkehr zu integrieren. Dabei können entsprechend der Mindestbedienungsstandards auch Anruffahrten verstärkt im regulären Linienangebot eingesetzt werden.

In sinnvollen zeitlichen und räumlichen Bereichen soll der Einsatz von Rufbussen bzw. Rufbuslinien weiterhin Bestandteil des ÖPNV-Angebotes bleiben.

L-18: Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage geplanter Wohngebiete

Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete außerhalb des Wirkungsbereiches bestehender Haltestellen bzw. Angebote des ÖPNV ist eine geeignete nachfragegerechte Erschließung und Bedienung vorzusehen. Dazu sind parallel zu bauleitplanerischen Vorgängen auch bereits die Aspekte des ÖPNV zu betrachten und abzuwägen.

L-19: Ausrichtung ÖPNV-Angebot an Nachfrage bestehender bzw. geplanter Gewerbegebiete

Bei der Ausweisung neuer Gewerbe- und Entwicklungsgebiete außerhalb des Wirkungsbereiches bestehender Haltestellen bzw. Angebote des ÖPNV ist eine geeignete nachfragegerechte Erschließung und Bedienung vorzusehen. Dazu sind parallel zu bauleitplanerischen Vorgängen auch bereits die Aspekte des ÖPNV zu betrachten und abzuwägen.

L-20: Prüfung der Einführung von On-Demand-Verkehren

Ergänzend zur Restrukturierung des Rufbusnetzes (Maßnahme L-17) wird die Prüfung der Einführung von On-Demand-Verkehren als neues flexibles Verkehrsangebot im ÖPNV vorgeschlagen. Dazu ist ein sinnvolles und in sich schlüssiges Konzept neu zu erarbeiten, das wahlweise sinnvoll ergänzend zum Rufbusnetz besteht oder dieses ganz ersetzt.

Dazu ist insbesondere auf die neuen Angebotsformen nach § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehr) und § 50 PBefG (Gebündelter Bedarfsverkehr) zu fokussieren.

5.2 Information, Marketing und Vertrieb (M)

5.2.1 M-1 und M-2: Vereinfachung und Vereinheitlichung Liniennummerungssystem und Aktualisierung der Haltestellennamen

Um die Struktur des hierarchisch gegliederten Liniennetzes und seiner Angebotsmerkmale für den Fahrgast merkbarer zu gestalten, wird empfohlen die Liniennummerierung an die Netzstruktur anzupassen und zu vereinfachen. Dies kann zum Beispiel durch folgendes Nummerierungssystem erreicht werden:

- ▶ Stadtverkehrslinien erhalten den Nummernblock 21 bis 29
- ▶ Grundnetzbuslinien erhalten nachfolgend die Nummern 40, 50, 60 usw.

Maßnahmenpaket

- ▶ Weitere Regionalbuslinien erhalten die Nummern 41 bis 49, 51 bis 59 usw.
- ▶ Reine Rufbuslinien erhalten drei- oder vierstellige Nummern

Dabei sind Überschneidungen zu umgebenden Landkreisen zu vermeiden.

Zusätzlich zur Nummerierung erfolgt die Benennung des Start- und Zielortes bzw. des Zielkorridors der Fahrt.

Ein weiteres Merkmal eines gut merkbaren ÖPNV-Angebotes sind eindeutige Haltestellennamen, die auch Touristen und Auswärtigen die Orientierung erleichtern. Vor diesem Hintergrund sind die Haltestellennamen auf Aktualisierungsbedarfe zu überprüfen und gegebenenfalls nach der konkreten Örtlichkeit umzubenennen (z. B. Busbahnhof Zwiesel, Bahnhof / Busbahnhof Regen, Bahnhof / Rathaus Bodenmais).

5.2.2 M-3 und M-4: Ausbau digitale Mobilitätszentrale und Digitalisierung Vertrieb

Gute Information ist grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Der Aufgabenträger fordert von den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen ein durchgängiges Bereitstellen der Fahrplan-Ist- und Solldaten über DEFAS für alle Linien mit Wirkung spätestens zum 01.09.2026. Die Verkehrsunternehmen sind zur kontinuierlichen Aktualisierung der Fahrplandaten für herauszugebende Informationsprodukte im Nahverkehrsraum verpflichtet.

Die bestehenden Fahrplanauskunftssysteme sind zu einem flächendeckenden, lückenlosen und verkehrsmittelübergreifenden Informationssystem für den gesamten Nahverkehrsraum weiter zu entwickeln. Die Bedienzeiten örtlicher Verkaufsstellen sind mindestens beizubehalten und ggf. auszuweiten.

Dafür sollten folgende Integrationsschritte für den gesamten Nahverkehrsraum geprüft werden:

- ▶ Bereitstellung einer leicht verständlichen und interaktiven Fahrplanauskunft durch Einbindung des gesamten ÖPNV-Angebotes in verbreitete Auskunftssysteme (ggf. unter Beibehaltung analoger Möglichkeiten)
- ▶ ggf. von staatlicher Seite geförderte Auskunftssysteme, Portale und Vertriebssysteme (z.B. Bayernfahrplan) sollen Vorrang vor evtl. unternehmergesteuerten Kleinlösungen haben und die Basis von evtl. kleinteilig zugeschnittenen Auskunftssystemen bilden.
- ▶ mittel- bis langfristig wird ein gemeinsames Webportal für den zu schaffenden Verkehrsverbund Donau-Wald angestrebt, der auch die Übergänge zu

den benachbarten Verkehrsräume in den Landkreisen Cham und Straubing-Bogen berücksichtigt.

- ▶ Einbindung von Echtzeitdaten (Verspätungsanzeige)
- ▶ Vertrieb des gesamten Ticketsortiments über digitale Auskunft- / Vertriebssysteme
- ▶ Beobachtung der technischen Entwicklung von Be-in & Be-out-Applikationen u. ä. und ggf. Integration eines geeigneten Service in eigenes System

Das gemeinsame Webportal im Sinne einer Mobilitätszentrale dient als erste Kontaktstelle für potenzielle Kunden und soll mit folgendem Mindestumfang ausgestattet sein:

- ▶ Bereitstellung von Liniennetz- und Fahrplänen und des Ticketsortiments
- ▶ Gemeinsame Fahrplanauskunft für alle Angebotsteile (auch Haus-zu-Haus-Auskünfte) inkl. Echtzeitdaten (ggf. auch analog über Telefon)
- ▶ integrierte interaktive Streckennetzkarte
- ▶ Buchungsmöglichkeit für Anruffahrten, auch für mehrere Personen
- ▶ Ticketvertrieb (nur mobile App)
- ▶ Mehrsprachigkeit (de/en/cz), z. B. mittels Übersetzungstools
- ▶ Optimierung für verschiedene Formfaktoren (Desktop/Tablet/Smartphone)
- ▶ evtl. Integration von Chat- und/oder Telefonsupport
- ▶ Anbringen von QR-Codes an Haltestellen-Infotafeln zur Weiterleitung auf Website / App

5.2.3 M-5: Restrukturierung Tariflandschaft

Aufbauend auf den Ergebnissen der derzeit erarbeiteten Grundlagenstudie zur Vorbereitung eines Verkehrsverbundes für den Verbundraum Donau-Wald ist eine Integration des SPNV in das bestehende Tarifsysteem zu prüfen. Zudem sind bestehende Tarifprodukte zu vereinheitlichen und die bestehende Tarifkomplexität weiter zu vereinfachen. Dabei sollen die Bedürfnisse der Fahrgäste als auch die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen Berücksichtigung finden.

Neben den Tarifprodukten des zu gründenden Verkehrsverbundes Donau-Wald sind Überlappungsangebote in benachbarte Tarifräume (VLC, VSL) zu berücksichtigen.

Weiterhin unterstützt der Landkreis Regen die Einführung überregionaler Ticketangebote des Regionalverkehrs (z. B. Landestarif Bayern, Deutschlandticket), die in die regionalen Ticketangebote eingebettet werden sollen. Der Landkreis Regen setzt sich in diesem Zusammenhang für faire und ausreichende

Maßnahmenpaket

Finanzierungsausgleiche ein. Das Bayerwald-Ticket / GUTi soll weitergeführt und ggf. an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden, sodass das touristische Profil ausgeprägt wird.

5.2.4 M-6: Entwicklung Verkehrsverbund

Sollte im Ergebnis der Grundlagenstudie die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines Verkehrsverbundes für den Verbundraum Donau-Wald nachgewiesen werden, unterstützt der Landkreis Regen die Teilnahme und tritt diesem bei. Die erforderlichen Schritte zur Implementierung und Migration des Landkreises in den Verkehrsverbund sind zu prüfen und im aktuell geltenden Nahverkehrsplan zu verankern.

5.2.5 M-7: Beteiligungsmodelle

Die Erhöhung der Nachfrage der Berufspendler kann durch Rabattierungen gefördert werden. Das Senken der wahrgenommenen Zusatzkosten im ÖPNV regt die Gelegenheitsnutzung an und ermöglicht neuen Fahrgästen, sich vom ÖPNV-Angebot überzeugen zu lassen.

Daher ist zu prüfen, mit welchen Kooperationsmaßnahmen weitere Fahrgäste gewonnen werden können. Beispielsweise sind folgende Möglichkeiten für ein stufenweise zu realisierendes und integriert wirkendes Konzept denkbar:

- ▶ Mit einer Rabattierung von Einzeltickets (ggf. zeitlich begrenzt bzw. Eventbezogen als Probe-/Aktionstickets) können MIV-Stammkunden angesprochen werden.
- ▶ Durch ein Job-Ticket-Angebot können MIV-Stammkunden zur häufigeren Nutzung des ÖPNV animiert und die anschließende Kundenbindung gefördert werden. Nach Einführung des Deutschland-Tickets ist die Nachfrage bzw. Erfordernis von Job-Tickets zu prüfen und diese ggf. durch weitere Anreize zu untersetzen.
- ▶ Eine vergünstigte ÖPNV-Nutzung für Carsharing-Nutzer kann dazu dienen, verbleibende MIV-Stammkunden anzusprechen und das Angebotsspektrum des ÖPNV zu erweitern.

Darüber hinaus sind Kooperationen mit Wirtschafts- bzw. Dienstleistungsbetrieben hinsichtlich Marketing-Aktivitäten (Hinweise zu Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Haltestellenangabe auf Werbeflyern und / oder Briefpapier, Haus-zu-Haus-Bahnauskunft bei Hotels oder bei den Nationalpark-Partnerbetrieben) sowie

weitere Kooperationen mit touristischen Partnern (z. B. Nationalpark-Partner-Betriebe) mit dem Angebot von Zusatzleistungen für ÖPNV-Anreisende möglich.

5.3 Infrastruktur (I)

5.3.1 I-1 bis I-7: Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Für den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen ist aufbauend auf dem vorhandenen Haltestellenkataster ein Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und Verfügbarkeit der finanziellen Mittel zu erstellen. Die Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung und der Fahrgastinformation für die Bushaltestellen im Nahverkehrsraum ist zu konzipieren und sukzessive zu verwirklichen.

An den Verknüpfungspunkten im Nahverkehrsraum ist ein durchgehend barrierefreier Zugang einschließlich Zuwegung zu gewährleisten. Dafür sind die Bussteige in Arnbruck, Bodenmais, Gotteszell, Regen und Zwiesel sowie die Bahnsteige in Bodenmais und Viechtach zu ertüchtigen. In diesem Zusammenhang besteht auch Handlungsbedarf beim Bahnhofsumfeld Zwiesel, für welches eine Neugestaltung (z. B. Etablierung eines ZOB erforderlich wird. Darüber hinaus sind alle Zuwegungen zu prüfen und ggf. barrierefrei auszubauen.

Generell sind alle Verknüpfungspunkte mit überdachten Sitzgelegenheiten und Beleuchtung auszustatten. Übersichtlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit sind zu gewährleisten. Digitale Fahrgastinformationstafeln mit Bahn- und Busabfahrten in Echtzeit sind vorzusehen. Dazu ist die Ausstattung aller Fahrzeuge mit ITCS auf den relevanten Linien erforderlich.

Darüber hinaus sind bedarfsgerecht überdachte Fahrradabstellanlagen, Kurzzeit-Parkplätze und P+R-Plätze vorzusehen und Taxi-Stände zu berücksichtigen. Bei einer Neu- bzw. Umgestaltung von Umsteigepunkten sollte eine Ausstattung mit Toiletten vorgesehen werden. Diese sind regelmäßig zu warten und instand zu halten. Eine regelmäßige Reinigung ist maßgeblich für die Akzeptanz durch die Fahrgäste.

Überdachte Fahrradabstellanlagen fehlen derzeit in Bayerisch Eisenstein, Bodenmais, Gotteszell, Teisnach, Viechtach und Zwiesel. Ausbaubedarf hinsichtlich P+R-Anlagen gibt es an fast allen Haltepunkten und Bahnhöfen entlang der Strecke Gotteszell – Viechtach sowie an den Bahnhöfen in Regen und Triefenried.

Maßnahmenpaket

Darüber hinaus ist die Etablierung eines E-Bike-Verleihsystems an allen Verknüpfungspunkten zu prüfen.

5.3.2 I-8 bis I-10: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Die bereits eingesetzten rechnergestützten Betriebsleitsysteme (ITCS³⁸) einzelner Verkehrsunternehmen sollen flächendeckend Standard werden. Hierfür ist die Ausrüstung der Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen mit ITCS-Komponenten inkl. Schnittstellen erforderlich, um eine gemeinsame Datenkommunikation zu gewährleisten. Es ist auch eine Zugriffsmöglichkeit auf die Daten durch den Aufgabenträger verpflichtend zu gewährleisten.

Im Zusammenhang mit der Einführung von rechnergestützten Betriebsleitsystemen im Nahverkehrsraum sollen sukzessiv dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) eingeführt werden. Ziel ist dabei das Erreichen einer möglichst großen Flächendeckung. Durch die Anzeige von Echtzeitinformationen an den Haltestellen wird das Informationsangebot deutlich verbessert. Durch die gesteigerte Wahrnehmbarkeit des ÖPNV im Straßenbild können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Die Anordnung von DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen ist zu konzipieren und schrittweise umzusetzen.

Darüber hinaus bieten die technischen Voraussetzungen des ITCS die Möglichkeit zur Einführung und zum dauerhaften Betrieb einer Anschlusssicherung zwischen den Bussen bzw. zwischen Bus und Bahn. Vorzusehen ist die Anschlusssicherung vom Zug auf den Bus oder von Bus auf Bus an allen Schnittstellen mit hohem Fahrgastaufkommen (insbesondere an den Bahnhöfen).

5.3.3 I-10 bis I-13: Anforderungen an die Busflotte

Die Modernisierung und Standardisierung des Fuhrparks verschafft dem ÖPNV einen regionalen Wiedererkennungswert, der – bei entsprechender Qualität – positiv assoziiert wird.

Die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität hat dafür gemäß der in der Rahmenkonzeption verankerten Standards zu erfolgen. Generell sind die Anforderungen an die auf den Grundnetz-Relationen bzw. auf den Relationen der touristisch geprägten Sondernachfrage ländlicher Raum verkehrenden Fahrzeugen höher, als für die Fahrzeuge des

³⁸ Abkürzung für Intermodal Transport Control System

Ergänzungsnetzes. Die Ausstattungsmerkmale der auf den verschiedenen Relationenkategorien verkehrenden Fahrzeuge sind in Abschnitt 4.4.3 verankert.

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme inkl. Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrradträgern ist zu prüfen.

Hinsichtlich der Einführung alternativer Antriebssysteme sind die konzeptionellen und infrastrukturellen Grundlagen gemäß Abschnitt 4.5.2 zu prüfen und bei der Ausschreibung zu berücksichtigen.

6 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Diese erfolgt unter den Prämissen:

- ▶ beste verkehrliche Wirkung
- ▶ leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- ▶ geringste benötigte Finanzmittel

Zur Bewertung der Wirkung und Kosten wird eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreter Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 6.1) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

| Nutzen | Kosten | | | | | |
|-------------------|--------|-------------------|--------|-----------------|------|-----------|
| | gering | gering bis mittel | Mittel | mittel bis hoch | hoch | sehr hoch |
| sehr hoch | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 3,0 |
| hoch | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 2,5 | 3,0 | 4,0 |
| mittel bis hoch | 1,5 | 2,0 | 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,5 |
| mittel | 2,0 | 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 5,0 |
| gering bis mittel | 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 4,5 | 5,0 |

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

| Nutzen | Kosten | | | | | |
|--------|--------|-------------------|--------|-----------------|------|-----------|
| | gering | gering bis mittel | Mittel | mittel bis hoch | hoch | sehr hoch |
| gering | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 4,5 | 5,0 | 5,0 |

Tabelle 6.1: Beurteilungsmatrix

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, in wie weit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie anhand der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgte die Bewertung der empfohlenen Maßnahmen. Mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- ▶ erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen
- ▶ erkennbaren Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen
- ▶ planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- ▶ erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten (z. B. Bayerische Staatsregierung, Regierung von Niederbayern, Verkehrsunternehmen, private Dritte etc.)

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine dreistufige Skala angewandt:

- ▶ kurzfristig: bis ca. ein Jahr
- ▶ mittelfristig: bis ca. fünf Jahre
- ▶ langfristig: länger als fünf Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2028 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben. Einen Meilenstein dafür bildet der Abschluss der Grundlagenstudie zur Vorbereitung eines Verkehrsverbundes. In Abhängigkeit der Ergebnisse und der festgelegten Realisierungsschritte können sich weitere Konkretisierungen hinsichtlich Planungs- und Realisierungshorizonten ergeben.

Die Evaluation der Maßnahmenumsetzung erfolgt durch ein regelmäßiges Controlling (bzw. spätestens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) mit Berichterstattung an den Kreistag und die Bürgermeister.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anhang 9 enthalten.

7 Finanzierungskonzept

7.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand (Eigenwirtschaftlichkeit vor Gemeinwirtschaftlichkeit). Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Dem Landkreis Regen obliegt als Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.

Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs zweckgebundene Zuwendungen gemäß Artikel 27 BayÖPNVG. Diese umfassen insbesondere:

- ▶ die vollständige oder teilweise Übernahme von Vorhaltekosten der Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen
- ▶ Zahlungen an Unternehmen wegen gemeinwirtschaftlich erbrachter Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr
- ▶ die Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die auf Grund von Verkehrskooperationen bzw. Verkehrsverbänden für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr entstehen
- ▶ situationsbezogene Sonder-Ausgleichszahlungen (z. B. aufgrund von Preisverzerrungen)

In den nächsten Jahren ist mit einem allgemeinen Wandel der Finanzierungsstruktur zu rechnen, zum Beispiel Wegfall bzw. Übertragung der Einnahmen aus dem § 45a PBefG an die Aufgabenträger. Vorgaben zur Finanzierung der Mindererlöse aufgrund des Deutschland-Tickets sind noch nicht bekannt.

7.2 Finanzierung der Leistungserbringung

Die Finanzierung der betrieblichen Leistungen des ÖPNV im Landkreis Regen basiert auf den Säulen:

- ▶ Unternehmenseinnahmen
 - ▶▶ Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen)
 - ▶▶ sonstige betriebliche Erträge (z. B. Werbung)

Finanzierungskonzept

- ▶ Gesetzliche Ausgleichsleistungen
 - ▶▶ Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX)
 - ▶▶ Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG (Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs)
- ▶ Ausgleichsleistungen des ÖPNV-Aufgabenträgers unter Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln (BayÖPNVG)
 - ▶▶ Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (öDA für nicht eigenwirtschaftlich zu erbringende Verkehre, allgemeine Vorschrift)
- ▶ Förderprogramme des Freistaates Bayern, z. B.
 - ▶▶ Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum [32] für
 - flexible und bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV
 - landkreisübergreifender Expressbusverbindungen
 - wesentliche Erweiterungen bestehender Projekte

Der ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt die mit Liniengenehmigungen tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und dient damit der Sicherung einer quantitativ angemessenen und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung.

Unter Vorbehalt der entsprechenden Haushaltslage strebt der Landkreis Regen als ÖPNV-Aufgabenträger die Bereitstellung von Finanzmitteln gemäß Tabelle 7.1 an³⁹. Diese Mittel werden für die Erbringung der Verkehrsleistungen zur Verfügung gestellt.

³⁹ Vorbehaltlich eventueller Änderungen durch den Entfall von Finanzmitteln nach § 45a PBefG

Finanzierungskonzept

| Finanzierungsquelle | Finanzmittel [EUR] | |
|--|--------------------|------------------|
| | 2022 | Etat 2023 |
| Staatliche Zuweisungen | 580.000 | 575.000 |
| Kofinanzierung Städte / Gemeinden / weitere AT | 466.000 | 741.000 |
| Landkreismittel | 916.000 | 1.137.000 |
| Gesamt | 1.962.000 | 2.453.000 |

Tabelle 7.1: Finanzmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers ⁴⁰

Die Höhe der Mittel orientiert sich an den ÖPNV-Landeszuweisungen der vergangenen Jahre. Änderungen können sich nach Maßgabe des Landeshaushalts ergeben.

Die Finanzmittel bis 2027 lassen sich Stand heute noch nicht beziffern. Es wird jedoch von einem steigenden Finanzbedarf bis 2027 ausgegangen. Dies beinhaltet die allgemeine Kostensteigerung sowie die anfallenden Kosten für eine bedarfsgerechte Angebotsverbesserung.

Die Finanzierungsstruktur im ÖPNV ändert sich in den nächsten Jahren u.a. durch die Neuregelung der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr. Die Höhe der staatlichen Mittelzuweisung an die Aufgabenträger ab 2025 ist noch offen und beeinflusst auch den Bedarf an Landkreismitteln.

Die Zukunft des Deutschlandtickets und dessen Auswirkungen auf die Finanzstruktur sind noch nicht kalkulierbar.

Bei der Betriebsdurchführung ist ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit anzustreben. Diese bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Kostenerhöhungen (Personalkosten, hohes Qualitätsniveau der Infrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben), effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung) und Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, nutzerfreundliche Tarifgestaltung, angemessene Fahrpreisentwicklung).

⁴⁰ Bei den Angaben für die folgenden Jahre handelt es sich um Hochrechnungen. Die konkret zur Verfügung stehenden Finanzmittel können sich entsprechend der dann geltenden Rahmenbedingungen noch ändern.

7.3 Investitionsplanung

Ein modernes, attraktives und barrierefreies ÖPNV-System erfordert regelmäßige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Für ÖPNV-Investitionen sind folgende Finanzmittel zu verwenden:

- ▶ Förderprogramme auf der Grundlage des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes [40]
 - ▶▶ zur Anschaffung neuer Fahrzeuge
 - ▶▶ für Maßnahmen des RBL
 - ▶▶ barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
- ▶ Eigenmittel des ÖPNV-Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen
- ▶ Ggf. Einnahmen aus Kooperationsprojekten; Finanzierungsbeitrag von Unternehmen bei verbesserter Anbindung zum Betriebsstandort, Werbeeinnahmen von regionalen POI

Im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplanes sind insbesondere folgende investiven Maßnahmen für das ÖPNV-System vorgesehen:

- ▶ barrierefreier Ausbau der Haltestellen auf Grundlage eines zu erarbeitenden Ausbaukonzeptes
- ▶ Ausbau und Ausstattung von Verknüpfungspunkten (z. B. ZOB Zwiesel)
- ▶ Errichtung von DFI an ausgewählten Standorten
- ▶ Aufbau einer Mobilitätszentrale
- ▶ Bike & Ride-Förderung
- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation und Vertriebssysteme

Die genauen Kosten werden im Rahmen der zu erstellenden Feinkonzeptionen bzw. Planungen konkretisiert.

8 Harmonisierung von Laufzeiten der Liniengenehmigungen / Linienbündelung

Die im Landkreis Regen verkehrenden Linien weisen derzeit unterschiedliche Laufzeiten der Liniengenehmigungen auf. Dadurch ergeben sich zunächst auch unterschiedliche Wirkungen der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans. Während für Liniengenehmigungen, die vor Verabschiedung dieses Nahverkehrsplans verlängert wurden, die Festsetzungen dieses Nahverkehrsplans nicht gelten, finden für alle kommenden Verlängerungen die Festsetzungen des vorliegenden Nahverkehrsplans Anwendung.

Um die in diesem Nahverkehrsplan enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes umsetzen zu können, strebt der Landkreis Regen eine Harmonisierung der Genehmigungszeiten an.

Darüber hinaus besteht gemäß § 8 PBefG die Möglichkeit, die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt zu erteilen (§ 9 Abs. 2 PBefG). Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammenzufassen. Dadurch wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem ÖPNV-System verhindert (Genehmigung einzelner, eigenwirtschaftlich zu betreibender Linien) und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken – auch kostenseitig - erreicht.

Ausgehend von den genannten Grundsätzen beabsichtigt der Landkreis Regen die bestehenden Linienbündel bis 31.08.2026 aufrecht zu erhalten. Dazu werden eigenwirtschaftliche Linien bis zu diesem Zeitpunkt verlängert bzw. neu beantragt und darüber hinaus öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach EU-VO 1370/2007 erteilt.

Danach muss auf Grundlage dieses Nahverkehrsplans eine neue Ausschreibung vorgenommen werden. Falls sich aus bis dahin getätigten Planungen Erfordernisse ergeben, sind die Linienbündel entsprechend anzupassen. Dies erfolgt voraussichtlich ab dem Jahr 2026 mit einer erneuten Ausschreibung von Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger Landkreis Regen. Grundlage bildet hierfür ein noch zu erstellendes Fahrplan- und Angebotskonzept für den ÖSPV im Landkreis Regen bzw. auf einzelnen Verkehrskorridoren und die damit zusammenhängenden erforderlichen Aufwendungen.

Harmonisierung von Laufzeiten der Liniengenehmigungen / Linienbündelung

Darüber hinaus existieren Verkehrsangebote weiterhin, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h. ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen erbracht werden.

Anhangsverzeichnis

- Anhang 1: Rahmendokumente
- Anhang 2: Hörung Träger öffentlicher Belange
- Anhang 3: Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 180 Einwohner
- Anhang 4: Strukturdaten der Gemeinden
- Anhang 5: Regionalbusverkehr
- Anhang 6: Übersicht freigestellte Schülerverkehre
- Anhang 7: Auswertung der Bedienungshäufigkeit
- Anhang 8: Auswertungen der Anschlussqualität
- Anhang 9: Maßnahmenliste
- Anhang 10: Stellungnahmen der Beteiligten

Kartenverzeichnis

Kartenverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| Karte 1: | Raumstruktur |
| Karte 2: | Einwohner (2020) |
| Karte 3: | Einwohner (2030) |
| Karte 4: | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort |
| Karte 5: | Binnenpendler im Landkreis Regen |
| Karte 6: | Pendler außerhalb des Landkreises Regen |
| Karte 7a: | Schulstandorte |
| Karte 7b: | Schulstandorte – Liste |
| Karte 8: | Tourismus |
| Karte 9: | Strecken mit Beförderungspflicht im Schülerverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen |
| Karte 10: | Verkehrsachsen |
| Karte 11: | Früheste Abfahrt an den Haltestellen |
| Karte 12: | Späteste Ankunft an den Haltestellen |
| Karte 13: | Erschließung nach Grenzwert |
| Karte 14: | Erschließung nach Richtwert |

Literaturverzeichnis

- [1] Regionaler Planungsverband Donau-Wald, „Regionalplan Region Donau-Wald (12),“ Planungsverband Donau-Wald, Straubing, 2014.
- [2] Europäische Union, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Straßburg, 23.10.2007.
- [3] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Personenbeförderungsgesetz, Berlin, 2016.
- [4] Bayerischer Landtag, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.07.1996, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geänd. (§ 1 Nr. 428 V v. 22.7.2014, 286), München, 2014.
- [5] Vereinte Nationen, UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2009.
- [6] Bayerischer Landtag, Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz, München, 2014.
- [7] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV, Berlin, 2016.
- [8] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, München, 1998.
- [9] Bayerische Staatsregierung, Entwurf zur Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, München, 2016.

- [10] gevas humberg & partner, „Nahverkehrsplan für den Landkreis Cham,“ Cham, 2020.
- [11] gevas humberg & partner, „Nahverkehrsplan für den Landkreis Straubing-Bogen,“ Straubing, 2021.
- [12] Bayerisches Staatministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Schienennahverkehrsplan Bayern 2003-2005, München, 2005.
- [13] VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, „Übergeordnetes ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen,“ Regen, 2020.
- [14] L. Regen, Beschluss zur Bekundung des Landkreises Regen zur Agenda 2030 - Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene, Regen, 2021.
- [15] Industrie- und Handelskammer Niederbayern, „Strukturdaten für den Landkreis Regen,“ 2023. [Online]. Available: <https://www.ihk.de/>. [Zugriff am 03 Februar 2023].
- [16] Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), München, 2020.
- [17] Bayerisches Landesamt für Statistik, „www.statistik.bayern.de,“ [Online]. Available: <https://www.statistikdaten.bayern.de/>. [Zugriff am 17 09 2021].
- [18] Bayerisches Landesamt für Statistik, „Statistische Berichte, Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Bayern zum Stichtag 31. Dember 2019,“ Fürth, 2020.
- [19] Statistik, Bayerisches Landesamt für, „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Bayern bis 2039,“ Fürth, 2020.
- [20] Bundesagentur für Arbeit, „Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Regen, Stichtag 30.06.2019,“ Nürnberg, 2019.
- [21] Bayerisches Landesamt für Statistik, „GENESIS Online-Datenbank: 13211-001r: Arbeitsmarkt: Kreise, Arbeitslose/Arbeitslosenquoten,, Monate, Jahr,“ 2021. [Online]. Available:



<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online>. [Zugriff am 18.12.2021].

- [22] dwif, „Wertschöpfungsstudie Landkreis Regen,“ Regen, 2020.
- [23] Markt Bodenmais, „Bodenmaiser Bimmelbahn,“ [Online]. Available: <https://www.bodenmais.de/>. [Zugriff am 22.08.2022].
- [24] BMW Group, „BMW BUS PORTAL,“ [Online]. Available: [https://bus-portal.bmw.cloud/ords/f?p=100:1:::.](https://bus-portal.bmw.cloud/ords/f?p=100:1:::) [Zugriff am 16.08.2022].
- [25] Shell Deutschland / Prognos AG, Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Hamburg, 2014.
- [26] VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, „Übergeordnetes ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen,“ 2019.
- [27] DB Regio Bus, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, „Haltestellenkataster im Landkreis Regen,“ Regen, 2021.
- [28] RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Außenstelle Passau, „Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verbundtarif DonauWald,“ Passau, 2021.
- [29] Die Länderbahn GmbH DLB / Regentalbahn GmbH, „waldbahn.de,“ 2021. [Online]. Available: <https://www.laenderbahn.com/waldbahn/tickets/preise-angebote/>. [Zugriff am 12. November 2021].
- [30] DB Vertrieb GmbH, „bahn.de,“ 2021. [Online]. Available: https://www.bahn.de/angebot/regio/laender_tickets/bayernticket. [Zugriff am 11. November 2021].
- [31] Landratsamt Regen - GUTi-Koordinierungsstelle, „bayerwald-ticket.com,“ 2021. [Online]. Available: <https://www.bayerwald-ticket.com/tarife/>. [Zugriff am 15. November 2021].
- [32] Landratsamt Regen, „Mobilitätsbonus für Senioren und Menschen mit Behinderung,“ 2021. [Online]. Available: <https://www.landkreis-regen.de/mobilitaetsbonus-fuer-senioren-menschen-mit-behinderung/>. [Zugriff am 11. November 2021].

- [33] Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, München: Bayerisches Ministerialblatt, 2020.
- [34] Bundesministerium für Verkehr, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [35] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen, 2013.
- [36] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.
- [37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.
- [38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln, 2013.
- [39] Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Umsetzung der Clean Vehicles Directive), Berlin, 2021.
- [40] Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Gesetz über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, München, 2006.
- [41] Landratsamt Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum Ostallgäu/Kaufbeuren, Landkreis Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, 2008.
- [42] Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Mobilität in Städten – SrV 2013, Dresden, 2015.
- [43] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Köln, 2009.



[44] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV-Schriften 4 (01/2019), Köln, 2019.

[45] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Regionaldatenbank Deutschland, Berechnungsstand August 2015,“ [Online]. [Zugriff am 13 Januar 2017].

Anhang 1 – Rahmendokumente

Anhang 1 – Rahmendokumente

Maßgebende Inhalte: Gesetzliche Rahmenvorgaben

| |
|--|
| <p>Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben</p> |
| <p>Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ beihilferechtliche Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten ▶ Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen ▶ Grundlage für Leitlinie zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Bay. Staatsministerium Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 2009) |
| <p>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ziel: ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV ▶ Festlegung der Aufgabenträgerschaft durch die Länder ▶ Formulierungen für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Formulierung von Umfang und Qualität des Angebotes, der Umweltqualität sowie von Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der Anforderungen von Behinderten ▶▶ Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Mobilitätsverbände, Behindertenbeiräte/-beauftragte, Fahrgastverbände bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes incl. Abwägung der verschiedenen Interessen ▶▶ Festlegung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022, ausgenommen im NVP benannte Ausnahmen ▶ Einführung von Linienbedarfsverkehren als neue Betriebsform im ÖPNV bzw. gebündelter Bedarfsverkehre außerhalb des ÖPNV |
| <p>Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Regelung der Verantwortung über den allgemeinen ÖPNV (Art. 8-14) |

Anhang 1 – Rahmendokumente

| Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Regelung der Finanzierung des allgemeinen ÖPNV (Art. 19-28) ▶ Festlegungen zur Aufstellung und den Inhalten der Nahverkehrsplanerstellung <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Zweck: Durchführung von Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen durch die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet ▶▶ Inhalte: Erfassung der im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen, Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV, Entwicklung von Zielen über das zukünftige Verkehrsaufkommen im ÖPNV, Darlegung von Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen ▶▶ Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, der Raumordnung und Landesplanung, Städtebauplanung, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ▶▶ regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung |
| <p>UN-Behindertenrechtskonvention</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der allgemeinen Grundsätze (Achtung der Würde jedes Menschen, Nichtdiskriminierung, Teilhabe, Chancengleichheit, Achtung der Verschiedenheit, Zugänglichkeit, Gleichberechtigung Frau / Mann, Entwicklung von Fähigkeiten) auch im Teilbereich der Mobilität ▶ Beachtung von Art. 20 Persönliche Mobilität <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Ermöglichung der Mobilität zu erschwinglichen Kosten für Behinderte ▶▶ Ermöglichung des Zuganges mit diversen Hilfsmitteln zu erschwinglichen Kosten ▶▶ Angebote von Mobilitätsschulungen ▶▶ Ermutigung von Herstellern zur Herstellung von Technologien zur Unterstützung bei der Mobilität |

Anhang 1 – Rahmendokumente

| Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben |
|--|
| <p>Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ziel: Schutz des Lebens, Gleichberechtigung, Teilhabe, Wahrung der Würde, Beseitigung von Benachteiligungen, Beachtung der Bedürfnisse von Behinderten ▶ Gewährleistung der Barrierefreiheit ▶ Art. 10 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ barrierefreie Gestaltung von baulichen oder anderen Anlage, öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen, öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen ▶▶ Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Zugangsanlagen zum ÖPNV |
| <p>Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge ▶ Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV durch die Länder ▶ Zuweisung von Finanzierungsbeiträgen durch den Bund an die Länder für den SPNV |
| <p>Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ beinhaltet wesentliche Planungsinhalte und Organisationsgrundlagen zur Erstellung oder Fortschreibung eines NVP ▶ Mindestinhalte des NVP: Rahmenbedingungen und Zielvorgaben, Bestandsaufnahme, Schwachstellenanalyse, voraussichtliche Entwicklungen, Rahmenkonzeption, Maßnahmenpaket, Wirkungen und Bewertung desselben sowie abschließend die Anlagen ▶ Prozessschritte. Spezifizierung der nötigen Arbeitsschritte zu den Mindestinhalten ▶ konkrete fachliche Vorgaben zu technischen Fragen, etwa welche Einzugsradien für Haltstellen, Mindest- und Grenzwerte für Erreichbarkeit, Bedienungshäufigkeit und Fahrzeugauslastung |

Weitere Planungsgrundlagen

Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben

Landesentwicklungsprogramm Bayern

- ▶ Festlegung allgemeiner Ziele für die Raumentwicklung:
 - ▶▶ gleichwertige Arbeits- und Lebensbedingungen
 - ▶▶ nachhaltige Raumentwicklung
 - ▶▶ Ressourcenschonung
 - ▶▶ Begegnung der Auswirkungen des demografischen Wandels
 - ▶▶ Reaktion auf die Auswirkungen des Klimawandels
 - ▶▶ Wettbewerbsfähigkeit
- ▶ Festlegung einer zentralörtlichen Gliederung (Grundzentren, Mittelzentren, Oberzentren, Regionalzentren, Metropolen)
- ▶ Festlegung der Gebietskategorie
- ▶ Kapitel 4 Verkehr
 - ▶▶ Vorhaltung einer leistungsfähigen, gegliederten Verkehrsinfrastruktur
 - ▶▶ Stärkung des ÖPNV, insbesondere in touristisch geprägten Gebieten
 - ▶▶ Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau des Schienennetzes bzw. Reaktivierung von Strecken
 - ▶▶ weitere Festlegungen zum ÖPNV fehlen

Regionalplan für die Planungsregion Donau-Wald (12)

- ▶ Ausformulierung der Ziele des Landesentwicklungsprogrammes
- ▶ Kapitel B X Verkehr
 - ▶▶ Verbesserung des ÖPNV im kommunalen Nahverkehrsraum Regen (1.1 (Z))

Anhang 1 – Rahmendokumente

| Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Hinwirkung auf die Entwicklung von grenzüberschreitenden Nahverkehrslinien mit der Tschechischen Republik, Entwicklung eines umfassenden ÖPNV-Systems unter Einbeziehung von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben im Nationalpark Bay. Wald (1.2 (Z)) ▶▶ Modernisierung der Regionalbahnstrecke entlang der überregionalen Entwicklungsachse München – Deggendorf – Landesgrenze CZ (2.1 (Z)) ▶▶ Erhaltung und bedarfsgerechte Modernisierung von Nebenbahnstrecken der Region (2.2 (Z)) |
| <p>Nahverkehrsplan des Landkreises Cham</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ mit dem Landkreis Regen bestehen Landkreisgrenzen überschreitende Verkehre auf den Linien 680 VLC (6188) Bad Kötzing – Viechtach, Linienverbund 590 / 6085 / 6081 Lam – Bay. Eisenstein und 690VLC (6196) Bad Kötzing – Bodenmais ▶ weiterhin existieren Verbindungen mit Rusbussen mit den Buslinien 8201 Miltach – Viechtach, 8203 Bad Kötzing – Teisnach und 8216 Bad Kötzing – Viechtach |
| <p>Nahverkehrsplan des Landkreises Straubing-Bogen (Endbericht vorliegend)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Nahverkehrsplan des Landkreises Straubing-Bogen sieht die Einrichtung einer Verkehrsachse Bogen-Neukirchen.-St. Englmar-Viechtach mit Neustrukturierung der Linie 15 vor. |
| <p>Schienennahverkehrsplan Bayern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ keine Fortschreibung seit 2005; Aktualität ist nicht mehr gegeben |

Anhang 1 – Rahmendokumente

Dokument mit für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevanten Angaben

Übergeordnetes ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen

- ▶ Maßnahmen in den Bereichen ÖPNV-Angebotsplanung, Nahverkehrsplanung und Entwicklung von Nahverkehrsstandards sowie Grundlagenarbeit zur Entwicklung eines Verkehrsverbundes
- ▶ Strukturierung des Verkehrsangebotes mittels Netzebenen mit entsprechenden Bedienzeiträumen und Fahrtenanzahlen
- ▶ Integration des Schülerverkehrs
- ▶ Vereinfachung der Liniennummerierungen
- ▶ Maßnahmen zu Digitalisierung, Mobilitätsmanagement und Vertrieb
- ▶ Definition von Umsteigestandards, Mindestbedienstandards, Anforderungen an die Busflotte
- ▶ Festlegung von Bedienkonzepten für bestimmte bedeutsame Verkehrskorridore im Landkreis

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

**Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher
Belange (Stand Juli 2021)**

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

Hörung von benachbarten Aufgabenträger, Gemeinden und Verkehrsunternehmen im Rahmen von Untersuchungen zur Nahverkehrsplanung

| | Allgemeine Planungsvorhaben | Aktueller Stand der Nahverkehrsplanung | Planungen im ÖPNV mit Relevanz für LK Regen | Wünsche und Anregungen | Konzepte / Untersuchungen / Planungen mit Bezug zum NVP |
|----------------------------|--|---|---|--|---|
| Landkreis Cham | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vier landkreisübergreifende Buslinien mit Delegation: 6188 Bad Kötzting – VIT (CHA); 6196 Bodenmais – Bad Kötzting (REG); 618 Hamry – Bodenmais Sommer (CHA) und 614 Lam – Bodenmais Winter (CHA). | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Fortschreibung mit Kreistagsbeschluss vom 20.11.2020; nochmalige Angebotsneubewertung mit Beschlussdatum 10.10.2022. Hier sind Bedienstandards definiert, welche auch für die landkreisüberschreitenden Busverkehre gelten. | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinsamer Tarif landkreisübergreifend und Verbundraumstudienübergreifend – z. B. Tageskarte und Gästekarte. ▶ Arber ist Schnittpunkt und Verkehrsdreh-scheibe zwischen den Landkreisen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Harmonisierung der Saisonzeiten und Laufzeiten vor allem bei den Arber-Verkehren | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - |
| Landkreis Deggendorf | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Nahverkehrsplan ist 25 Jahre alt ▶ keine aktuellen Planungen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ kein größerer Bedarf für zusätzliche Verkehrsangebote im Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr ▶ Zusammenarbeit beim VDW und mgl. Verbund | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - |
| Landkreis Freyung Grafenau | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Landesgartenschau Freyung 2023 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung Linienbündelungskonzept 2016 ▶ Erstellung Nahverkehrsplan aktuell in Arbeit | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - | <ul style="list-style-type: none"> ▶ - | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundlagenstudie zur Gründung eines Verkehrsverbundes (nicht abgeschlossen) ▶ Dialogforum Nordumfahrung Passau (nicht abgeschlossen) |

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

| | Allgemeine Planungsvorhaben | Aktueller Stand der Nahverkehrsplanung | Planungen im ÖPNV mit Relevanz für LK Regen | Wünsche und Anregungen | Konzepte / Untersuchungen / Planungen mit Bezug zum NVP |
|------------------------------|---|---|---|------------------------|---|
| Landkreis Straubing-Bogen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Planung von Angeboten / Attraktionen in der Tourismusregion Sankt Englmar ▶ keine konkreten Planungen vorliegend | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Nahverkehrsplan des Landkreises Straubing-Bogen im November 2021 fertiggestellt | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Angebotsverbesserungen auf Linie 6096 (Viechtach – Straubing) und auf der Strecke zwischen Bogen und Viechtach (Verkehrsachse) vorgesehen | | |

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

| Stellungnahmen weiterer Träger öffentlicher Belange (TöB) – Anregungen und Hinweise zum NVP |
|--|
| ARBERLAND Regio GmbH (Kreisentwicklungsgesellschaft) |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verdichtung / Vertaktung des Verkehrsangebotes ▶ Anbindung von kleineren Ortschaften ▶ Schaffung von P+R-Plätzen an touristischen Hotspots ▶ Stärkung des Images und des Bewusstseins über die Möglichkeiten des ÖPNV |
| Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Schaffung eines Systems von passgenauen, leistungsfähigen und funktionierenden öffentlichen Verkehrsmitteln und damit Stärkung der Erreichbarkeit sowohl städtischer als auch ländlicher Regionen ▶ Fokus auf die Mitarbeitermobilität als den Bereich der beruflichen Bildung im ländlichen Raum (Auszubildende ohne eigenen Führerschein) auch im Sinne der Raumentwicklung ▶ weiterer bedarfsgerechter Ausbau des ÖPNV in ländlichen Räumen (z. B. verbesserte Busverbindungen, Ausbau und Reaktivierung regionaler Schienenverbindungen, innovative Mobilitätsangebote) ▶ Vermeidung von unnötigen Parallelstrukturen sowie nachteiligen Schnittstellenbrüche an Aufgabenträgergrenzen ▶ Bedienung auch außerhalb von Schulbusverkehren; Bedarfsorientierung (u. a. an den speziellen Bedürfnissen der Auszubildenden) ▶ Schaffung von preiswerten und raumübergreifenden Fahrkartenangeboten für den Ausbildungsverkehr (Auszubildende, Teilnehmer an Einstiegsqualifizierungen, Meisterschüler) ▶ Vereinfachung der Tarifstrukturen ▶ Aufgabe von Mindestbetriebsgrößen bei Jobtickets ▶ Schöpfung von Potenzialen aus dem ÖPNV für Pendler (z. B. in Kombinationen von ÖPNV und Pkw) ▶ Pkw wird aus Sicht der Handwerkskammer dominierendes Verkehrsmittel bleiben |
| Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ besondere Bedeutung des ÖPNV im Landkreis Regen ist für die umweltfreundliche Erreichbarkeit des Nationalparks durch seine Besucher ▶ insbesondere Waldbahn und der Falkensteinbus 7149/7150 von Bedeutung ▶ stetige Steigerung der Besucherzahlen mit tendenziell steigenden Anteilen von Tagestouristen; chaotische Verkehrssituationen im Kfz-Verkehr und ruhenden Verkehr in den Ortsteilen zu beobachten ▶ Schwerpunkte: Zwieslerwaldhaus (Ausgangspunkt zum Falkenstein mit neuem Schutzhaus, den Schachten und der beliebten Ausflugsstätte Schwellhäusl), andere Orte mit Wanderparkplätzen (z. B. Buchenau), Trinkwassertalsperre Frauenau (keine ÖPNV-Anbindung) ▶ Anregungen <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Verbesserung des Fahrplans: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ leicht verständliche, übersichtliche und gut lesbare Fahrpläne, Einführung DEFAS ▶▶ Vertaktung mit der Waldbahn in Zwiesel (Umsteigemöglichkeit) ▶▶ Stundentakt (mindestens), möglicherweise Erweiterung des Angebots auf 30-Minuten-Takt v.a. an Wochenenden und Feiertagen sowie in den Ferien |

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

- » Einrichtung eines Shuttleverkehrs zwischen Nationalparkzentrum Falkenstein in Ludwigsthal und Zwieslerwaldhaus / Brechhäuslau, um die Parkplatzsituation in Zwieslerwaldhaus zu entlasten
- » Erschließung des Bereichs Frauenau/Oberfrauenau/Trinkwassertalsperre mit Buslinien
- » evtl. Umgestaltung der Linienführung (Streckenlinien statt Ringlinien) → straffer Fahrplan führt zu hohem Druck auf das Fahrpersonal und zurückbleibende Fahrgäste
- » Bezeichnungen 7149 und 7150 (Falkensteinbus) für Fahrgäste nichtssagend und verwirrend
- » Gewährleistung eines Fahrtenpaares zum Schwellhäusl für Gäste mit Mobilitätseinschränkungen
- » Rufbusfahrten sind im touristischen Verkehr möglichst zu vermeiden (hohe Hemmschwelle der Nutzung durch Touristen)
- » Gestaltung der Haltestellen
 - » deutlich sichtbare und erkennbare Haltestellen
 - » Haltestellenbezeichnungen sollen der Örtlichkeit eindeutig zuzuordnen sein
 - » einladende und attraktive Gestaltung (z.B. mit Sitzgelegenheiten, Fahrgastunterstand)
 - » leicht lesbare Haltestellenfahrpläne (keine Linienfahrpläne)
 - » Bereitstellung mehrsprachiger Informationen (CZ/ENG)
 - » barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- » Tarife
 - » transparente und klar verständliche Tarifstruktur auch für bestimmte Relationen
 - » attraktive Tarife auch für Einheimische und Tagesgäste"
- » Fahrzeuge
 - » Einsatz von Standardlinienbusse mit barrierearmer Niederflurtechnik, weitgehender Verzicht auf Kleinbusse im touristischen Verkehr
 - » Ermöglichung der (kostenlosen) Fahrradmitnahme
- » Kommunikation des Angebots
 - » Erhöhung der Verständlichkeit der Fahrpläne (siehe oben)
 - » Kennzeichnung als der Busse als Igelbusse (Verwendung des Logos, bestenfalls Beklebung der Busse wie im Rachel-Lusen-Gebiet)
 - » Verbesserung der Auffindbarkeit der Fahrplandaten in gängigen Internet-Plattformen wie www.bahn.de, www.bayern-fahrplan.de oder Google

Staatliches Bauamt Passau-Deggendorf

- » Möglichkeit der Bereitstellung aktueller Straßenplanungen möglich (z. B. B 11 OU Ruhmannsfelden, B 11 OU Schweinhütt, REG 12 OU Kirchberg)

VCD Verkehrsclub Deutschland, Kreisgruppe Cham

- » **Schiienenverkehrsangebot** im Landkreis Regen ist bereits relativ gut aufgestellt
 - » RB 35: an Werktagen zu Hauptverkehrszeiten Taktverdichtung auf Halbstundentakt wünschenswert; Kapazitätsanpassung zu nachfragestarken Zeiten dringend notwendig
 - » RB 36: Einführung eines Stundentaktes in der Hauptverkehrszeit; Schaffung eines Angebotes für Pendler in den frühen Morgenstunden und für Spätheimkehrer in den Abendstunden
 - » RB 37: erste Abfahrt morgens mindestens eine Stunde früher sinnvoll (Ankunft von Pendlern in Deggendorf 7:09 Uhr und in Plattling 7:18 Uhr → ungünstige Zeiten für Pendler); Schließung / Verkürzung der zeitlichen Lücke zwischen 6:49 Uhr und 8:29 Uhr bei Abfahrt in Bodenmais

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

- ▶▶ RB 38 Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen für kürzere Fahrzeiten; Schließung / Verkürzung der zeitlichen Lücke zwischen 6:56 Uhr und 8:37 bei Abfahrt in Viechtach
- ▶▶ Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Knoten Zwiesel und in Gotteszell bieten überwiegend gute Anschlussmöglichkeiten. Bei entsprechend möglichen Beschleunigungsmaßnahmen auf der Hauptstrecke zwischen Gotteszell und Deggendorf sollte eine Verkürzung der Wartezeit aus Ankunft von Viechtach zu Abfahrt Richtung Zwiesel und in Gegenrichtung möglich sein.

▶ **Busverkehr** auf Hauptrouuten

- ▶▶ Einführung eines Stundentaktes auf den Hauptlinien mit Vertaktung / Anschlüssen zum Zugverkehr an den Bahnhöfen:
 - ▶▶ Viechtach – Arnbruck – [Eck – Arrach (Anschluss OPB) – Lam)
 - ▶▶ Viechtach – Bad Kötzing (Anschluss OPB) [– Furth im Wald (Anschl. Richtung CZ)]
 - ▶▶ Viechtach – St. Englmar – Bogen (Anschluss Gäubodenbahn Richtung Straubing)
 - ▶▶ Viechtach – Prackenbach – Miltach (Anschluss OPB) [- Cham]
 - ▶▶ Bodenmais – Drachselsried – Arnbruck – Bad Kötzing
 - ▶▶ Teisnach – Böbrach – Bodenmais
 - ▶▶ Bodenmais – Arber – Bayerisch Eisenstein
- ▶▶ Eliminierung von Parallelverkehren zu den Bahnlinien
- ▶▶ Schaffung von durchgehenden Verkehrsangeboten über Landkreisgrenzen hinweg
- ▶▶ Vereinfachung der Tarifstrukturen
- ▶▶ vollständige Integration des ZOB Viechtach in den ÖPNV
- ▶▶ Einführung und Berücksichtigung von ausreichenden Anschluss- und Umsteigezeiten mit ausreichender wegweisender Beschilderung
- ▶▶ Verdichtung des Haltestellennetzes

▶ **Busverkehr** auf Nebenrouuten

- ▶▶ Schaffung von regelmäßigen nachfrageorientierten Angeboten auf Nebenstrecken oder zu touristischen Zielen mit größeren Taktabständen oder flexibler Bedienung mit Ergänzung durch Rufbusangebote
- ▶▶ Einführung von Stadtbussystemen analog Viechtach mit Ergänzung durch
- ▶▶ mögliche Routen
 - ▶▶ Viechtach – Tresdorf – Prackenbach – Moosbach
 - ▶▶ Viechtach – Gläserne Scheune – Neunußberg – Schönau – Drachselsried
 - ▶▶ Teisnach – Kaikenried – Regen
 - ▶▶ Teisnach – Geiersthal – Altnußberg

▶ **Rufbusse**

- ▶▶ Anbindung an regelmäßig verkehrende Buslinien gut gewährleistet
- ▶▶ Einführung eines einprägsamen und durchgehenden Taktes in allen Verkehrszeiten (auch bei der Ergänzung von Linienfahrten durch Anruffahrten)

▶ **Service und Barrierefreiheit**

- ▶ Etablierung einer übersichtlich, nicht ausschließlich linienbezogen dargestellten analogen Fahrgastinformation an allen Haltestellen
- ▶ streckenbezogene Zusammenfassungen aller Verbindungsmöglichkeiten erleichtert dem Nutzer die Findung einer Verbindung auf einem Fahrplan, ohne mehrere Tabellen (Linien- oder Rufbus) durchsuchen zu müssen
- ▶ barrierefreier Ausbau aller Bahnhaltepunkte
- ▶ Anstreben einer Umsetzung der Barrierefreiheit auch im ÖSPB

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

| |
|---|
| <p>▶ Untersuchungen mit Bezug zum NVP: Konzepte und Untersuchungen des Fördervereins zur nachhaltigen Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach (Go-Vit)</p> |
| <p>Stadt Zwiesel, ÖPNV-Beauftragter</p> |
| <p>▶ Definition von Zielvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Regen</p> <p>▶ Schaffung von attraktiven Angeboten im Jedermannverkehr, sodass Verzicht auf das Auto im ländlichen Raum möglich ist</p> <p>▶ Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Mobilitäts- und Informationszentrale, die Auskunft über alle Verkehrsträger von A nach B geben kann, analog und digital ▶▶ Mindestens Stundentakt für alle Landkreisbürger in den nächsten zentralen Ort ▶▶ Mindestens Stundentakt zum Erreichen einer Bahnverbindung; Vertaktung mit der Eisenbahn ▶▶ vertaktete Angebote auch in den Neben- und Schwachverkehrszeiten bzw. am Wochenende ▶▶ Verkauf und Abrechnung der Fahrkarten analog und digital ▶▶ Verknüpfung verschiedener Transportmittel und Umsetzung innovativer Ideen, um den Verkehrsangebot in den Nebenzeiten auch wirtschaftlich darzustellen (z. B. Sammeltaxis, Bürgerbus, PubliCar, Radverleihsysteme, Mitnahmezentralen, Lieferservice) <p>▶ Forderungen / Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Überführung des Probetriebs der RB 38 Gotteszell-Viechtach in einen Dauerbetrieb ▶▶ Anbindung der Orte und Ortsteile auch an frühe Bahnverbindungen ▶▶ E-Bike-Verleih in jeder Siedlung einer Stadt zum Einkaufen im Zentrum. ▶▶ Verknüpfung des Stadtverkehrs Zwiesel mit Ski-Bussen ▶▶ Einführung eines Stundentakt nach Rabenstein ▶▶ kostenlosen Radbeförderung im Zug, im Sommer mit Anhänger ▶▶ Einbindung der umliegenden Orte um Zwiesel (Lindberg, Griesbach, Bärnzell, Tröppkeller, Innenried) ▶▶ Etablierung einer Auskunft zu allen Verkehren mit Buchungsmöglichkeit ▶▶ Prüfung, ob eine Umstellung der Stadtbuslinie auf sternförmige Linienführung möglich wäre, um die Fahrtzeiten zu reduzieren; Bedienung auch in den Neben- und Schwachverkehrszeiten ▶▶ Durchsagen an allen Bahnhöfen ab 5 min Verspätung alle 5 min ▶▶ Anschlussinformationen in den Bussen ▶▶ Expressbus Regen-Viechtach (Problem: Kollision mit Dauerbetrieb) ▶▶ Verringerung der Fahrzeit auf der RB 35 durch infrastrukturelle Aufwertungen; Kreuzungspunkt von Zwiesel, Viechtach und Plattling sollte dann Gotteszell sein, um die Umsteigezeiten zu verringern |
| <p>Go-Vit e. V.: Positionspapier zur Mobilität im „Landkreis Regen“ Stand - Verbesserungsvorschläge - Zukunft</p> |
| <p>▶ Schiene personennahverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Angebot für Berufspendler verbessern ▶▶ Fahr- und Umsteigezeiten für Berufspendler verkürzen ▶▶ Taktlücken abends und an Sonn- und Feiertagen schließen ▶▶ Aufenthaltsqualität an Umsteigestationen verbessern ▶▶ Aktuelle Fahrgastinformation einrichten bzw. verbessern |

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

- » Einzelfahrten verbilligen, Verkehrsverbund
- » Gstadt - Bedarfshalt für Feriengäste
- » Kostenlose Fahrradmitnahme
- ▶ **Rufbus**
 - » Flexibles System, das den Bedürfnissen der Bürger angepasst werden kann
 - » Aufklärung und Information ist notwendig
 - » Angebot ausweiten - sowohl in den Morgen- und Abendstunden als auch am Tag
 - » Breitenangebot verbessern, z.B. durch gleichzeitiges Anfahren an Knotenstellen
 - » Regelmäßiger, für den Nutzer einprägsamer Takt - abgestimmt auf die Bahn- und Buslinien
 - » Verbesserung der Haltestelleninformation - Haltestellenbezeichnung anbringen
 - » Kosten – Verkehrsverbund
- ▶ **Buslinien**
 - » Fahrplaninformationen übersichtlich für alle Verkehrsträger bereitstellen
 - » Buslinien in Ergänzung, nicht in Konkurrenz zur Bahn einrichten bzw. verbessern (Straubing, Cham, Freyung, Deggendorf, Passau)
 - » Parallellinien zur Bahn einstellen
 - » Fahrzeiten auf alle Verkehrsträger abstimmen
 - » Bahnhof/ZOB als zentrale Bushaltestelle ausweisen
 - » Informationen über Anzeigetafeln an Hauptknoten
 - » Fahrpreise im Verbund anbieten
 - » Kombiticket im Gesamtkontext eines Konzeptes einführen bzw. überprüfen
- ▶ **Aufenthaltsqualität für Fahrgäste**
 - » Witterungsschutz verbessern
 - » PKW - und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten
 - » Verbesserung und Beschilderung der Zuwegung
 - » Toiletten, Café, Bistro
 - » Informationsmonitor an den Umsteige-, Haltestellen
- ▶ **Fahrgastpotential**
 - » Klimawandel: ÖPNV gewinnt deutlich an Bedeutung und Zuspruch
 - » Umsetzung eines Mobilitätskonzepts benötigt Zeit
 - » Potential ist vorhanden
 - » 1000er- Fahrgastkriterium erfüllbar: das Angebot muss stimmen (Zeit, Bequemlichkeit, Preis)
 - » Probetrieb - kein zeitlicher Rahmen, das Kriterium zu erreichen
- ▶ **Feriengäste**
 - » Großes Potential - Feriengäste (GuTi); deutlicher Zuwachs des Schienenverkehrs ist möglich
 - » Bessere Information durch die Übernachtungsbetriebe und Hotels notwendig
- ▶ **Freizeitnutzung**
 - » Für Freizeitprogramme ist die Bahn gut angenommen
 - » Vereine organisieren Gruppenreisen
 - » Saisonabhängig
 - » Steigerung der Fahrgastzahlen - Potential vorhanden
- ▶ **Berufspendler, Berufstätige**
 - » Angebot muss verbessert werden (Fahrzeiten, Fahrdauer)
 - » Zuverlässigkeit im Winter, Schienenersatzverkehr
 - » Probetrieb fördert nicht für eine Umstellung von PKW auf ÖP

Anhang 2 – Hörung Träger öffentlicher Belange (Stand Juli 2021)

- ▶ Dienstfahrten, Arztbesuche, Einkaufsfahrten
 - ▶▶ Angebot muss verbessert werden
 - ▶▶ Zubringerdienste auf den Bedarf abstimmen
 - ▶▶ Fahrgastpotential ist vorhanden - Fahrgastzahl ist steigerungsfähig
- ▶ Schüler
 - ▶▶ Angebot überdenken - Pendlerproblematik
 - ▶▶ 50% Ausfall wegen Kombiticket für Schüler
 - ▶▶ Anreize für Jugend
- ▶ Schwerbehinderte, Senioren (*informativ*)
 - ▶▶ ÖPNV ermöglicht eigenständige Mobilität
 - ▶▶ Schwerbehinderte und Senioren stellen bei einem entsprechenden Angebot ein Potential
- ▶ Kosten – Verkehrsverbund (*informativ*)
 - ▶▶ Unübersichtliches Fahrpreisangebot
 - ▶▶ Fahrpreise - Einzeltickets zu teuer
 - ▶▶ Dringend Verkehrsverbund mit einheitlichen Tarifen
 - ▶▶ Vorbereitungen zur Organisationsform des länderübergreifenden Tarifverbundes
 - ▶▶ Gleichwertige Lebensverhältnisse auf dem Land (365 €-Ticket)
- ▶ Anregungen zur Verbesserung des Schienenverkehrs (*informativ*)
 - ▶▶ WBA 4 - Beseitigung der Langsamfahrstellen
 - ▶▶ Beschleunigung der Fahrzeit auf unter 30 Minuten (Begegnungsverkehr Teisnach, Kurven verbessern)
 - ▶▶ WBA 1 - Begegnungskonten nach Gotteszell verlegen
 - ▶▶ Verkürzung der Ulrichsbergschleife, bis zu 10 Minuten Zeitgewinn

Anhang 3 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 180 Einwohner

**Anhang 3 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile
ab 180 Einwohner**

Anhang 3 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 180 Einwohner

| Gemeinde | Stadt- und Gemeindeteile | Mittelzentrum | Unterzentrum | Einwohner (Stand 2020) |
|----------------------|---------------------------------|---------------|---------------|------------------------|
| Achslach | Achslach | Viechtach | Viechtach | 414 |
| Arnbruck | Arnbruck | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 2.013 |
| Bayerisch Eisenstein | Bayerisch Eisenstein | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 755 |
| Bayerisch Eisenstein | Regenhütte | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 258 |
| Bischofsmais | Bischofsmais | Regen/Zwiesel | Regen | 1.086 |
| Bischofsmais | Ginselsried | Regen/Zwiesel | Regen | 285 |
| Bischofsmais | Habischried | Regen/Zwiesel | Regen | 231 |
| Bischofsmais | Hochbruck | Regen/Zwiesel | Regen | 237 |
| Bischofsmais | Seiboldsdorf vorm Wald | Regen/Zwiesel | Regen | 256 |
| Bodenmais | Bodenmais | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 2.872 |
| Bodenmais | Mais (+Sternpoint + Moosweg) | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 225 |
| Bodenmais | Unterlohries (+Weberfeld) | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 220 |
| Böbrach | Böbrach | Viechtach | Viechtach | 1.116 |
| Drachselsried | Drachselsried | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 876 |
| Drachselsried | Grafenried | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 229 |
| Drachselsried | Oberried | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 448 |
| Drachselsried | Unterried | Regen/Zwiesel | Bodenmais | 300 |
| Frauenau | Frauenau | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 2.541 |
| Geiersthal | Altnußberg | Viechtach | Viechtach | 216 |
| Geiersthal | Geiersthal | Viechtach | Viechtach | 441 |
| Geiersthal | Kammersdorf | Viechtach | Viechtach | 479 |
| Geiersthal | Linden | Viechtach | Viechtach | 216 |
| Gotteszell | Gotteszell | Viechtach | Viechtach | 826 |
| Kirchberg i. Wald | Kirchberg | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 1.478 |
| Kirchberg i. Wald | Raindorf | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 425 |
| Kirchberg i. Wald | Reichertsried | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 194 |
| Kirchberg i. Wald | Sommersberg | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 257 |
| Kirchberg i. Wald | Untermitteldorf | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 345 |
| Kirchberg i. Wald | Zell | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 340 |
| Kirchdorf i. Wald | Abtschlag | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 196 |
| Kirchdorf i. Wald | Grünbichl+Klingenbr. | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 245 |
| Kirchdorf i. Wald | Kirchdorf | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 788 |
| Kirchdorf i. Wald | Schlag + Schlag-Siedlung+Dürnau | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 269 |
| Kollnburg | Kollnburg | Viechtach | Viechtach | 845 |

Anhang 3 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 180 Einwohner

| Gemeinde | Stadt- und Gemeindeteile | Mittelzentrum | Unterzentrum | Einwohner (Stand 2020) |
|----------------|--------------------------|---------------|---------------|------------------------|
| Langdorf | Langdorf | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 1.044 |
| Lindberg | Lehen | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 201 |
| Lindberg | Lindberg | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 1.038 |
| Lindberg | Lindbergmühle | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 215 |
| Lindberg | Ludwigsthal | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 279 |
| Patersdorf | Patersdorf | Viechtach | Viechtach | 659 |
| Patersdorf | Prünst | Viechtach | Viechtach | 390 |
| Prackenbach | Moosbach | Viechtach | Viechtach | 475 |
| Prackenbach | Prackenbach | Viechtach | Viechtach | 606 |
| Prackenbach | Tresdorf | Viechtach | Viechtach | 193 |
| Regen | Bärndorf | Regen/Zwiesel | Regen | 260 |
| Regen | Kattersdorf | Regen/Zwiesel | Regen | 217 |
| Regen | March | Regen/Zwiesel | Regen | 775 |
| Regen | Regen | Regen/Zwiesel | Regen | 7.028 |
| Regen | Riedham | Regen/Zwiesel | Regen | 338 |
| Regen | Schweinhütt | Regen/Zwiesel | Regen | 482 |
| Regen | Weißenstein | Regen/Zwiesel | Regen | 375 |
| Regen | Wieshof | Regen/Zwiesel | Regen | 464 |
| Rinchnach | Gehmannsberg | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 290 |
| Rinchnach | Grub | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 214 |
| Rinchnach | Rinchnach | Regen/Zwiesel | Regen/Zwiesel | 2.564 |
| Ruhmannsfelden | Ruhmannsfelden | Viechtach | Viechtach | 1.744 |
| Teisnach | Kaikenried | Viechtach | Viechtach | 481 |
| Teisnach | Teisnach | Viechtach | Viechtach | 1.716 |
| Viechtach | Blossersberg | Viechtach | Viechtach | 1.001 |
| Viechtach | Pirka | Viechtach | Viechtach | 336 |
| Viechtach | Schlatzendorf | Viechtach | Viechtach | 1.241 |
| Viechtach | Viechtach | Viechtach | Viechtach | 4.207 |
| Zachenberg | Auerbach | Viechtach | Viechtach | 208 |
| Zachenberg | Giggenried | Viechtach | Viechtach | 362 |
| Zachenberg | Gotteszell-Bahnhof | Viechtach | Viechtach | 200 |
| Zachenberg | Zachenberg | Viechtach | Viechtach | 331 |
| Zwiesel | Klautzenbach | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 209 |
| Zwiesel | Rabenstein | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 603 |
| Zwiesel | Theresienthal | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 368 |
| Zwiesel | Zwiesel | Regen/Zwiesel | Zwiesel | 7.483 |

Anhang 4 – Strukturdaten der Gemeinden

Anhang 4 – Strukturdaten der Gemeinden

Anhang 4 – Strukturdaten der Gemeinden

| Gemeinde | Bevölkerung (EW) | Gebietsfläche (ha) | Bevölkerungsdichte (EW/qkm) | Einwohner im Alter von 6 bis 17 Jahren | Einwohner im Alter ab 65 Jahre | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort |
|------------------------|------------------|--------------------|-----------------------------|--|--------------------------------|---|
| Stand | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2020 | 31.12.2020 | 30.06.2020 |
| Achslach | 959 | 3.004 | 32 | 88 | 194 | 102 |
| Arnbruck | 1.985 | 3.787 | 52 | 200 | 432 | 446 |
| Bayerisch Eisenstein | 998 | 4.732 | 21 | 90 | 298 | 234 |
| Bischofsmais | 3.195 | 4.628 | 69 | 323 | 674 | 789 |
| Bodenmais, Markt | 1.614 | 4.529 | 36 | 305 | 945 | 1.719 |
| Böbrach | 3.559 | 2.755 | 129 | 163 | 396 | 133 |
| Drachselsried | 2.434 | 4.172 | 58 | 225 | 623 | 514 |
| Frauenau | 2.693 | 6.010 | 45 | 246 | 706 | 398 |
| Geiersthal | 2.230 | 2.237 | 100 | 234 | 476 | 474 |
| Gotteszell | 1.205 | 922 | 131 | 127 | 259 | 264 |
| Kirchberg i.Wald | 4.371 | 4.879 | 90 | 509 | 805 | 932 |
| Kirchdorf i.Wald | 2.094 | 3.055 | 69 | 211 | 404 | 360 |
| Kollnburg | 2.767 | 5.953 | 46 | 313 | 527 | 518 |
| Langdorf | 1.792 | 3.435 | 52 | 175 | 414 | 120 |
| Lindberg | 2.281 | 10.884 | 21 | 247 | 565 | 244 |
| Patersdorf | 1.745 | 1.704 | 102 | 201 | 351 | 306 |
| Prackenbach | 2.776 | 4.008 | 69 | 282 | 508 | 405 |
| Regen, Stadt | 10.888 | 6.514 | 167 | 1.150 | 2.497 | 6.812 |
| Rinchnach | 3.043 | 4.021 | 76 | 356 | 642 | 262 |
| Ruhmannsfelden, Markt | 2.040 | 580 | 351 | 221 | 486 | 661 |
| Teisnach, Markt | 2.953 | 2.577 | 115 | 324 | 621 | 2.857 |
| Viechtach, Stadt | 8.446 | 6.247 | 135 | 811 | 1.986 | 6.440 |
| Zachenberg | 2.066 | 2.729 | 76 | 221 | 420 | 241 |
| Zwiesel, Stadt | 9.179 | 4.116 | 223 | 850 | 2.579 | 3.917 |
| Landkreis Regen | 77.313 | 97.478 | 79 | 7.872 | 17.808 | 29.148 |

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

Anmerkung: Das Fahrplanangebot bildet den Fahrplanstand Sommer 2021 ab, welcher der Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt wurde. Wichtige Änderungen bis zur Verabschiedung des Nahverkehrsplanes im Jahr 2023 sind in Fußnoten aufgeführt.

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

| Linie | Linienführung | Betreiber | Anzahl Fahrten | | | Bedienzeitraum | | |
|------------------------|--|-------------------------------|-----------------|----|----|----------------|-------------|-------------|
| | | | MF | Sa | So | MF | Sa | So |
| Regionalverkehr | | | | | | | | |
| 4116 | Deggendorf - Bischofsmais - Habischried/Zell - Kirchberg | Hansbauer | 23 | 10 | - | 06:00-19:00 | 6:30-14:00 | - |
| 4136 ¹ | Lindenau - Achslach - Leithen - Deggendorf | Artmeier | 2 | - | - | 08:00-13:00 | - | - |
| 4142 | Viechtach - Teisnach - Gotteszell - Grafing - Deggendorf | Seitz Bus GmbH (Mückenhäuser) | 9 | 2 | - | 6:30-19:00 | 7:00-14:30 | - |
| 6081 ² | Železna Ruda - Bayerisch Eisenstein - Arber Bergbahn | RBO | 12 | 12 | 12 | 09:00-18:00 | 09:00-18:00 | 09:00-18:00 |
| 6085 ³ | Skibus Bodenmais - Bretterschachten - Arber Bergbahn - Brennes | RBO | 30 | 30 | 30 | 08:30-17:00 | 08:30-17:00 | 08:30-17:00 |
| 6093 | Viechtach - Arnbruck - Drachselsried - Bodenmais | Wenzl | 11 | 4 | - | 06:00-18:00 | 9:30-14:30 | - |
| 6121 | Passau - Grafenau - Regen | RBO | 2 | - | - | 10:00-16:00 | - | - |
| 6159 | Sondorf/Kirchberg - Lalling - Hengersberg - Deggendorf | RBO | 4 ⁴ | - | - | 07:30-17:00 | - | - |
| 6188 ⁵ | Bad Kötzing - Wettzell - Pirka - Viechtach | RBO/Aschenbrenner | 17 | - | - | 07:00-17:00 | - | - |
| 6191 | Skibus Zwiesel – Arber - Bretterschachten | RBO/Lambürger | 7 | 7 | 7 | 08:00-17:30 | 08:00-17:30 | 08:00-17:30 |
| 6192 ⁶ | Arrach - Eck - Arnbruck - Drachselsried - Riedlberg – Schareben (Skibus Zellertal) | RBO/Zellertal Reisen | 16 ⁷ | 16 | 16 | 09:00-17:00 | 09:00-17:00 | 09:00-17:00 |
| 6193 | Zwiesel - Bodenmais | RBO | 10 | - | - | 07:00-18:00 | - | - |

¹ verkehrt nur mittwochs und freitags, Fahrplanangebot ab 13.09.2021 ausgeweitet

² verkehrt als Wanderbus in der Sommersaison mit 14 Fahrten (Nebensaison 6 Fahrten), ab 25.12.2022 ab Bayerisch Eisenstein mit Option zur grenzüberschreitenden Bestellung

³ verkehrt von Dezember bis März, seit Winter 2021/2022 15-Min.-Takt bis Bretterschachten, Halbstundentakt zum Großen Arber

⁴ 1 Fahrt verkehrt nur mittwochs, 2 Fahrten verkehren nur montags – donnerstags an Schultagen

⁵ Die Linie 6188 befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Cham (VLC-Linie 680).

⁶ verkehrt als Skibus in der Wintersaison, zukünftig Übergang in Aufgabenträgerschaft Landkreis Cham

⁷ 1 Fahrt verkehrt nur, wenn Hauptloipe geöffnet ist

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

| Linie | Linienführung | Betreiber | Anzahl Fahrten | | | Bedienzeitraum | | |
|--------------------|--|---------------|-----------------|----|----|----------------|-------------|-------------|
| | | | MF | Sa | So | MF | Sa | So |
| 6194 | Schönau - Wiesing - Viechtach | RBO | 3 | - | - | 07:00-16:30 | - | - |
| 6195 | Regen - Teisnach - Viechtach | RBO | 9 | 4 | - | 06:30-18:00 | 08:00-15:00 | - |
| 6196 | Regen - Bodenmais - Bad Kötzing | Wenzl | 22 | 4 | - | 06:00-18:30 | 08:00-12:30 | - |
| 6197 | Regen - Zwiesel - Bayerisch Eisenstein | RBO | 18 | - | - | 07:00-18:00 | - | - |
| 6198 ⁸ | Bodenmais - Bretterschachten - Arber Bergbahn – Brennes (Ski-/Wanderbus) | RBO | 14 | 14 | 14 | 09:00-18:00 | 09:00-18:00 | 09:00-18:00 |
| 6199 | Regen/Zwiesel - Untermittlerdorf/Kaltenbrunn | RBO | 18 | 4 | - | 06:00-18:00 | 07:00-13:30 | - |
| 6200 | Regen - Eppenschlag (früher: Regen - Schönberg - Grafenau) | RBO | 15 ⁹ | 4 | - | 06:00-18:30 | 7:30-13:00 | - |
| 6201 | Regen - Bischofsmais - Habischried (-Regen) | RBO | 16 | - | - | 5:30-18:30 | - | - |
| 7020 | Viechtach - Voggenzell | RBO | 6 ¹⁰ | - | - | 07:00-16:00 | - | - |
| 7021 | Viechtach – Teisnach - Böbrach | RBO | 6 ¹¹ | 4 | - | 06:00-17:00 | 07:30-14:00 | - |
| 7025 | Viechtach - Teisnach - Gotteszell | RBO | 8 ¹¹ | 4 | - | 06:00-17:00 | 06:30-13:00 | - |
| 7122 | Drachselsried - Teisnach | Wenzl | 5 | - | - | 07:00-18:00 | - | - |
| 7123 | Bodenmais - Teisnach | Wenzl | 9 ⁹ | - | - | 06:00-18:00 | - | - |
| 7131 | Skibus Sankt Englmar - Viechtach | Aschenbrenner | 4 ⁹ | - | - | 07:00-15:30 | - | - |
| 7132 | Moosbach - Viechtach | Aschenbrenner | 4 ⁹ | - | - | 07:00-16:00 | - | - |
| 7133 ¹² | Moosbach - Prackebach - Viechtach | Haimerl | 2 | - | - | 08:00-11:00 | - | - |

⁸ Linienangebot der Sommer-/Herbstsaison (Mai – November), in der Zwischensaison verkehren montags-freitags sowie sonntags 4 Fahrtenpaare

⁹ 1 Fahrt verkehrt nur montags – donnerstags an Schultagen

¹⁰ 2 Fahrten verkehren nur mittwochs, 1 Fahrt verkehrt nur montags – donnerstags an Schultagen

¹¹ 2 Fahrten verkehren nur montags – donnerstags an Schultagen

¹² Linie verkehrt nur mittwochs

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

| Linie | Linienführung | Betreiber | Anzahl Fahrten | | | Bedienzeitraum | | |
|------------------------------|---|--------------------------|-----------------|----|----|----------------|-------------|-------------|
| | | | MF | Sa | So | MF | Sa | So |
| 7136 | Achslach - Gotteszell - Allersdorf - Viechtach | Aschenbrenner | 9 ⁹ | - | - | 06:30-17:00 | - | - |
| 7148 | Zwiesel - Lindberg - Regen­hütte - Arber – Brennes (Ski-/Wanderbus zum Arber/ kl. Arbersee) | Lambür­ger/ RBO | 2 | - | - | 9:30-17:00 | - | - |
| 7149 | Zwiesel – Buchenau – Spiegelhütte – Lindberg – Zwiesel | Lambür­ger | 9 | 6 | 6 | 6:30-18:00 | 8:00-18:00 | 8:00-18:00 |
| 7150 | Lindberg – Ludwigsthal – Schwellhäusl – Zwieslerwaldhaus – Lindberg (Falkensteinbus) | Lambür­ger | 9 | 5 | 5 | 06:30-18:00 | 9:00-18:00 | 9:00-18:00 |
| 7152 ¹³ | Bürgerbus Kirchdorf - Kirchberg - Spiegelau | Gemeinde Kirchdorf | 2 ¹⁴ | 2 | - | 17:00-19:00 | 09:00-17:30 | - |
| 7710 | Schnellbus Železna Ruda - Regen - Schönberg - Passau | RBO | 2 | - | - | 6:30-18:30 | - | - |
| 49 (7130) | Bachwies - Konzell - Viechtach | Meindl Reisen | 6 ¹¹ | - | - | 7:00-16:30 | - | - |
| VSL 15 (6096) ¹⁵ | Straubing - Bogen - Schwarzach - St. Englmар - Viechtach | RBO | 9 | 2 | 4 | 06:00-20:00 | 09:00-14:30 | 08:30-19:00 |
| FRG 301 (6068) | Zwiesel - Klingenbrunn - Spiegelau - Grafenau | Pfeffer/Pfeffer/Sieghart | 6 | 2 | - | 09:00-16:00 | 9:30-12:30 | - |
| VLC 590 (6080) ¹⁶ | Furth - Neukirchen - Arber Bergbahn | RBO | 9 | 9 | 9 | 09:30-17:00 | 09:30-17:00 | 09:30-17:00 |
| VLC 618 (6065) ¹⁷ | Hamry - Nyrsko - Lam - Arrach - Eck - Arnbruck | RBO | 8 | 4 | 4 | 08:00-20:30 | 10:00-18:00 | 10:00-18:00 |
| Rufbus¹⁸ | | | | | | | | |
| 8201 | Krailing - Miltach - Rattenberg - Prackenbach - Viechtach | Haimerl Reisen | 12 | 6 | 7 | 06:00-20:30 | 08:30-19:30 | 09:30-20:30 |

¹³ Linie verkehrt als Bürgerbus mit verschiedenen Linienverläufen und unterschiedlichen Bedientagen

¹⁴ verkehrt nur montags, mittwochs und freitags

¹⁵ seit Winter 2021 verkehren im Sommer und Winter zusätzliche Fahrten als Ski- und Wanderbus zwischen Viechtach, Kollnburg und St. Englmар (täglich 5 Fahrtenpaare im 2-Stundentakt)

¹⁶ Linie verkehrt ganzjährig mit saisonspezifischen Abfahrtszeiten

¹⁷ Linie verkehrt nur in der Sommersaison (Mai – Oktober)

¹⁸ seit 01.01.2022 Verdichtung des Rufbus-Angebotes auf annähernd 2-Stundentakt

Anhang 5 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

| Linie | Linienführung | Betreiber | Anzahl Fahrten | | | Bedienzeitraum | | |
|--------------------|---|-----------------|----------------|----|----|----------------|-------------|-------------|
| | | | MF | Sa | So | MF | Sa | So |
| 8202 | Bodenmais - Drachselsried - Arnbruck - Viechtach | Omnibus Hilgart | 6 | 6 | 9 | 08:00-21:00 | 10:30-21:00 | 08:00-20:00 |
| 8203 | Bad Kötzing - Arnbruck - Gumpenried (- Geiersthal - Teisnach) | Taxi Aichinger | 8 | 7 | 7 | 05:30-18:30 | 09:00-20:00 | 09:00-20:00 |
| 8204 | St. Englmar-Kollnburg-Viechtach | Taxi Aichinger | 8 | 6 | 4 | 07:30-20:00 | 08:00-19:00 | 09:30-20:00 |
| 8205 | Bodenmais - Böbrach - Geiersthal - Teisnach | Oswald Regen | 8 | 6 | 4 | 08:00-20:00 | 10:00-19:30 | 10:00-20:00 |
| 8206 | Bramersberg - Achslach - Gotteszell - Ruhmannsfelden | Taxi Dörner | 10 | 6 | 4 | 07:00-20:00 | 07:00-20:00 | 09:00-17:00 |
| 8207 | Patersdorf - Teisnach - Zachenberg - Regen | RBO | 8 | 6 | 3 | 07:30-21:00 | 07:30-20:00 | 10:00-17:00 |
| 8208 | Gotteszell Bhf - Zachenberg - Ruhmannsfelden - Bischofsmais - Regen | Oswald Regen | 9 | 8 | 4 | 07:00-21:00 | 09:00-22:00 | 10:00-22:00 |
| 8209 | Bodenmais - Böbrach - Langdorf - Regen | Oswald Regen | 9 | 6 | 4 | 08:00-20:00 | 07:00-20:00 | 09:00-20:00 |
| 8210 | Bayer. Eisenstein - Zwiesel | Omnibus Hilgart | 6 | 6 | 6 | 08:00-20:00 | 10:00-20:00 | 10:00-21:00 |
| 8211 | Kirchberg im Wald - Bischofsmais - Regen | Oswald Regen | 8 | 8 | 5 | 07:00-22:00 | 07:00-21:30 | 10:00-21:30 |
| 8212 | Kirchdorf i. Wald - Rinnach - Regen | Omnibus Hilgart | 8 | 8 | 6 | 05:00-22:00 | 09:30-21:00 | 08:30-20:00 |
| 8213 | Kirchberg im Wald - Kirchdorf i. Wald - Rinnach - Zwiesel | Lambürger | 5 | 5 | 5 | 08:00-19:00 | 09:30-20:30 | 08:30-18:30 |
| 8214 | Rufbus Stadt Viechtach (Vor- und Nachlauf zum Stadtbus) | Taxi Aichinger | 7 | 8 | 8 | 05:00-22:00 | 05:00-00:00 | 05:00-00:00 |
| 8215 | Geiersthal - Viechtach | Haimerl Reisen | 9 | 6 | 5 | 08:00-19:30 | 08:00-20:00 | 07:00-18:30 |
| 8216 | Bad Kötzing - Viechtach | Taxi Aichinger | 6 | 6 | 6 | 07:30-18:00 | 09:00-19:00 | 09:00-19:00 |
| 8217 ¹⁹ | Frauenau - Zwiesel - Regen | Oswald Regen | 7 | 2 | - | 08:30-19:00 | 09:00-12:00 | - |
| 8218 ¹⁹ | Regen – Bodenmais - Arnbruck | RBO | 1 | - | - | 18:30-19:00 | - | - |

¹⁹ Entfall dieser Linien zum 01.01.2022

Anhang 6 – Übersicht freigestellte Schülerverkehre

**Anhang 6 – Übersicht freigestellte
Schülerverkehre**

Anhang 6 – Übersicht freigestellte Schülerverkehre

| Ort / Gemeinde / Stadt | Schule ¹ | Anzahl Fahrten Hin / Rück | Betreiber |
|---------------------------|---|---|---|
| Arnbruck | GS Arnbruck | 5 ² | Zellertal Reisen |
| Bischofsmais | GS | 2 (nur Hin) | k.A. |
| Bodenmais, Markt | GS und MS am Lehen | 9 | Wenzl |
| Böbrach | GS Böbrach | 5 | Wenzl |
| Drachselsried | Aktive Montessori- Schule Oberried (GS) | 2 | Eigene Buslinie durch Aktive Montessori- Schule Bayerwald |
| | GS Drachselsried | 8 | Zellertal Reisen |
| Frauenau | GS Frauenau | Ein formeller Schulbusfahrplan liegt nicht vor. | |
| Geiersthal | GS Geiersthal | 2 | k.A. |
| Gotteszell | GS Gotteszell | 8 | Wenzl |
| Kirchberg i. Wald | St.-Gothard-Grund- und Mittelschule Kirch- berg i. Wald | 2 | Augustin Herbert |
| | | 2 | Augustin Ingo |
| Kirchdorf i. Wald | GS Kirchdorf im Wald | 4 | Kabus Günther |
| | | 5 | Peschl Jürgen |
| | | 4 | Denk Günther |
| Kollnburg | GS Kollnburg | 2 | Aschenbrenner |
| | | 5 | Wieser Reisen |
| Langdorf | GS Langdorf | 8 | k.A. |
| Lindberg | GS Lindberg | Ein formeller Schulbusfahrplan liegt nicht vor. | |
| Patersdorf | GS Patersdorf | 5 | Aschenbrenner |
| Prackenbach | GS Prackenbach | 3 | k.A. |
| Regen, Stadt | GS March | 4 | Humpl |
| | | 5 | Oswald |
| | GS Regen | 14 | Oswald |
| | | 9 | Schwinger |
| | MS Regen | Siehe Grundschule Regen | |
| Regen-Schweinhütt | Christopherus-Schule Schweinhütt (FS) | Ein formeller Schulbusfahrplan liegt nicht vor. | |
| Rinchnach | St. Gunther GS und MS | 19 | Ernst |
| | | 8 | Oswald |
| | | 2 | Ernst/Oswald |
| | | 6 | k.A. |
| Ruhmannsfelden, Markt | GS Ruhmannsfelden | 13 | Wenzl |
| | MS Ruhmannsfelden | 4 | Wenzl |

¹ GS ... Grundschule, MS ... Mittelschule, FS ... Förderschule

² Davon eine Rückfahrt nur freitags.

Anhang 6 – Übersicht freigestellte Schülerverkehre

| Ort / Gemeinde / Stadt | Schule ¹ | Anzahl Fahrten Hin / Rück | Betreiber |
|---------------------------|---------------------|---|----------------|
| Teisnach, Markt | GS und MS Teisnach | 3 | Wenzl |
| | | 8 | k.A. |
| Viechtach, Stadt | GS Viechtach | 2 | Aschenbrenner |
| | | 2 | Taxi Aichinger |
| | | 2 | k.A. |
| | MS Viechtach | 2 | Aschenbrenner |
| | | 2 | Taxi Aichinger |
| | | 2 | k.A. |
| Zwiesel, Stadt | GS Zwiesel | 4 | Hilgart Roland |
| | MS Zwiesel | Fahren mit Betreiber Hilgart Roland mit (wie GS). | |

Anhang 7 – Auswertung Bedienungshäufigkeiten (Grenzwerte)

**Anhang 7 – Auswertung
Bedienungshäufigkeiten (Grenzwerte)**

Anhang 7 – Auswertung Bedienungshäufigkeiten (Grenzwerte)

Verkehrstag: Montag - Freitag

| Ortsteil | Gemeinde | Einwohner | Netzhierarchie | Anzahl Fahrten | | | | | |
|----------------------|----------------------|-----------|--|-------------------|-----|-------------------|-----|---------------------|-----|
| | | | | Hauptverkehrszeit | | Nebenverkehrszeit | | Schwachverkehrszeit | |
| | | | | Soll | Ist | Soll | Ist | Soll | Ist |
| Arnbruck | Arnbruck | 1.195 | Grundnetz | 7 | 17 | 8 | 18 | 0 | 0 |
| Bayerisch Eisenstein | Bayerisch Eisenstein | 755 | Grundnetz | 7 | 14 | 8 | 16 | 0 | 2 |
| Bischofsmais | Bischofsmais | 1.086 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 29 | 2 | 19 | 1 | 3 |
| Blossersberg | Viechtach | 1.001 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 27 | 2 | 18 | 1 | 5 |
| Bodenmais | Bodenmais | 2.872 | Unterkern | - | - | 10 | 33 | 0 | 9 |
| Böbrach | Böbrach | 1.116 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 17 | 2 | 11 | 1 | 2 |
| Drachselsried | Drachselsried | 876 | Grundnetz | 7 | 18 | 8 | 20 | 0 | 1 |
| Gotteszell | Gotteszell | 826 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 12 | 1 | 7 | 0 | 1 |
| Kaikenried | Teisnach | 481 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 12 | 1 | 10 | 0 | 3 |
| Kirchberg | Kirchberg i. Wald | 1.478 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 16 | 2 | 10 | 1 | 2 |
| Kirchdorf | Kirchdorf i. Wald | 788 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 15 | 1 | 12 | 0 | 3 |
| Kollnburg | Kollnburg | 845 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 2 | 1 | 5 | 0 | 1 |
| Langdorf | Langdorf | 1.044 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 12 | 2 | 13 | 1 | 1 |
| Lindberg | Lindberg | 1.038 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 9 | 2 | 10 | 1 | 0 |
| March | Regen | 775 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 12 | 1 | 10 | 0 | 2 |
| Patersdorf | Patersdorf | 659 | Grundnetz | 7 | 18 | 8 | 19 | 0 | 5 |
| Prackenbach | Prackenbach | 606 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 6 | 1 | 5 | 0 | 2 |
| Rabenstein | Ruhmannsfelden | 656 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 12 | 1 | 6 | 0 | 0 |
| Ruhmannsfelden | Ruhmannsfelden | 1.744 | Grundnetz | 7 | 25 | 8 | 24 | 0 | 5 |
| Schlitzendorf | Viechtach | 1.241 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 17 | 2 | 5 | 1 | 4 |
| Schweinhütt | Regen | 482 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 2 | 11 | 1 | 7 | 0 | 0 |
| Teisnach | Teisnach | 1.716 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 25 | 2 | 10 | 1 | 0 |
| Viechtach | Viechtach | 4.207 | Mittelzentrum | - | - | 10 | 76 | 0 | 33 |
| Frauenau | Frauenau | 2.541 | Grundnetz | 7 | 8 | 8 | 8 | 0 | 0 |
| Regen | Regen | 7.028 | Mittelzentrum | - | - | 10 | 62 | 0 | 40 |
| Zwiesel | Zwiesel | 7.483 | Mittelzentrum | - | - | 10 | 44 | 0 | 28 |
| Rinchnach | Rinchnach | 1.517 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 3 | 18 | 2 | 14 | 1 | 2 |

Anhang 7 – Auswertung Bedienungshäufigkeiten (Grenzwerte)

Verkehrstag Samstag / Sonn- und Feiertag

| Ortsteil | Gemeinde | Einwohner | Netzhierarchie | Anzahl Fahrten | | | | | | | |
|----------------------|----------------------|-----------|--|-------------------|-----|---------------------|-----|-------------------|----|---------------------|----|
| | | | | Samstag | | | | Sonntag | | | |
| | | | | Nebenverkehrszeit | | Schwachverkehrszeit | | Nebenverkehrszeit | | Schwachverkehrszeit | |
| Soll | Ist | Soll | Ist | Soll | Ist | Soll | Ist | | | | |
| Arnbruck | Arnbruck | 1.195 | Grundnetz | 12 | 17 | 0 | 1 | 10 | 13 | 0 | 5 |
| Bayerisch Eisenstein | Bayerisch Eisenstein | 755 | Grundnetz | 12 | 24 | 0 | 4 | 10 | 20 | 0 | 8 |
| Bischofsmais | Bischofsmais | 1.086 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 8 | 2 | 12 | - | - | 2 | 9 |
| Blossersberg | Viechtach | 1.001 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 10 | 2 | 18 | - | - | 2 | 23 |
| Bodenmais | Bodenmais | 2.872 | Unterzentrum | 4 | 7 | 0 | 14 | - | - | 0 | 19 |
| Böbrach | Böbrach | 1.116 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 3 | 2 | 11 | - | - | 2 | 8 |
| Drachselsried | Drachselsried | 876 | Grundnetz | 12 | 17 | 0 | 1 | 10 | 13 | 0 | 4 |
| Gotteszell | Gotteszell | 826 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 2 | 1 | 6 | - | - | 1 | 4 |
| Kaikenried | Teisnach | 481 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 7 | 1 | 9 | - | - | 1 | 7 |
| Kirchberg | Kirchberg i. Wald | 1.478 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 4 | 2 | 11 | - | - | 2 | 10 |
| Kirchdorf | Kirchdorf i. Wald | 788 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 6 | 1 | 11 | - | - | 1 | 11 |
| Kollnburg | Kollnburg | 845 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 4 |
| Langdorf | Langdorf | 1.044 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 4 | 2 | 6 | - | - | 2 | 4 |
| Lindberg | Lindberg | 1.038 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 5 | 2 | 6 | - | - | 2 | 11 |
| March | Regen | 775 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 8 | 1 | 9 | - | - | 1 | 7 |
| Patersdorf | Patersdorf | 659 | Grundnetz | 12 | 26 | 0 | 10 | 10 | 23 | 0 | 6 |
| Prackenbach | Prackenbach | 606 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 3 | 1 | 3 | - | - | 1 | 7 |
| Rabenstein | Ruhmannsfelden | 656 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 6 | 1 | 0 | - | - | 1 | 0 |
| Ruhmannsfelden | Ruhmannsfelden | 1.744 | Grundnetz | 12 | 33 | 0 | 10 | 10 | 26 | 0 | 8 |
| Schlatzendorf | Viechtach | 1.241 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 5 | 2 | 14 | - | - | 2 | 8 |
| Schweinhütt | Regen | 482 | Ergänzungsnetz (Orte bis 1.000 Einwohner) | 0 | 2 | 1 | 0 | - | - | 1 | 0 |
| Teisnach | Teisnach | 1.716 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 5 | 2 | 12 | - | - | 2 | 2 |
| Viechtach | Viechtach | 4.207 | Mittelzentrum | 4 | 52 | 0 | 8 | - | - | 0 | 47 |
| Frauenau | Frauenau | 2.541 | Grundnetz | 12 | 12 | 0 | 2 | 10 | 10 | 0 | 4 |
| Regen | Regen | 7.028 | Mittelzentrum | 4 | 17 | 0 | 40 | - | - | 0 | 44 |
| Zwiesel | Zwiesel | 7.483 | Mittelzentrum | 4 | 17 | 0 | 44 | - | - | 0 | 61 |
| Rinchnach | Rinchnach | 1.517 | Ergänzungsnetz (Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern) | 0 | 8 | 2 | 10 | - | - | 2 | 11 |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Bahnhof: Bodenmais

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|---------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Montag bis Freitag | | | | |
| von RB37 | | | | |
| 8202 nach | 15 | 6 | 9 | 40% |
| Bodenmais, Hammerhof | 6 | 2 | 6 | 25% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 9 | 4 | 5 | 44% |
| 8205 nach | 14 | 0 | 16 | 0% |
| Mais bei Bodenmais | 8 | 0 | 10 | 0% |
| Teisnach, Busbahnhof | 6 | 0 | 8 | 0% |
| nach RB37 | | | | |
| 8202 von | 12 | 4 | 8 | 33% |
| Bodenmais, Hammerhof | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 4 | 0 | 4 | 0% |
| 8205 von | 16 | 4 | 12 | 25% |
| Mais bei Bodenmais | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Teisnach, Busbahnhof | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Samstag | | | | |
| von RB37 | | | | |
| 8202 nach | 15 | 6 | 9 | 40% |
| Bodenmais, Hammerhof | 6 | 3 | 6 | 33% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 9 | 3 | 6 | 33% |
| 8205 nach | 12 | 4 | 11 | 27% |
| Mais bei Bodenmais | 6 | 4 | 5 | 44% |
| Teisnach, Busbahnhof | 6 | 0 | 9 | 0% |
| nach RB37 | | | | |
| 8202 von | 10 | 6 | 4 | 60% |
| Bodenmais, Hammerhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 4 | 0 | 4 | 0% |
| 8205 von | 15 | 6 | 9 | 40% |
| Mais bei Bodenmais | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Teisnach, Busbahnhof | 9 | 0 | 9 | 0% |
| Sonntag | | | | |
| von RB 37 | | | | |
| 8202 nach | 20 | 7 | 12 | 37% |
| Bodenmais, Hammerhof | 8 | 3 | 8 | 27% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 12 | 4 | 8 | 33% |
| 8205 nach | 8 | 0 | 11 | 0% |
| Mais bei Bodenmais | 4 | 0 | 8 | 0% |
| Teisnach, Busbahnhof | 4 | 0 | 7 | 0% |
| nach RB37 | | | | |
| 8202 von | 18 | 8 | 10 | 44% |
| Bodenmais, Hammerhof | 8 | 8 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 10 | 0 | 10 | 0% |
| 8205 von | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Mais bei Bodenmais | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Teisnach, Busbahnhof | 4 | 0 | 4 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Bahnhof: Regen

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Montag bis Freitag | | | | |
| von RB35 | | | | |
| 6121 nach | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Passau, Hbf | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 6195 nach | 9 | 2 | 7 | 22% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 5 | 1 | 4 | 20% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 4 | 1 | 3 | 25% |
| 6196 nach | 17 | 5 | 12 | 29% |
| Arnbruck, Dorfplatz | 5 | 1 | 4 | 20% |
| Bad Kötzing Bus 1 | 8 | 3 | 5 | 38% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 4 | 1 | 3 | 25% |
| 6199 nach | 27 | 11 | 16 | 41% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Regen, Realschule | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Regen, Stadtplatz | 6 | 3 | 3 | 50% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 3 | 1 | 2 | 33% |
| 6200 nach | 19 | 6 | 13 | 32% |
| Eppenschlag | 11 | 4 | 7 | 36% |
| Regen, Ryselstraße | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Regen, Stadtplatz | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Rinchnach, Busbahnhof | 4 | 1 | 3 | 25% |
| 6201 nach | 15 | 6 | 9 | 40% |
| Bischofsmais, Schule | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Habischried, Gh Schäfflerhof | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Triefenried, Bahnhof | 3 | 1 | 2 | 33% |
| 7153 nach | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Regen, Stadtplatz | 10 | 4 | 6 | 40% |
| 771 nach | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Passau, Hbf | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 8207 nach | 17 | 5 | 12 | 29% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 9 | 4 | 5 | 44% |
| Poschetsried, Abzw | 8 | 1 | 7 | 13% |
| 8208 nach | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Gotteszell, Bahnhof | 8 | 4 | 4 | 50% |
| 8209 nach | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 10 | 4 | 6 | 40% |
| 8211 nach | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 8 | 4 | 4 | 50% |
| 8212 nach | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Abtschlag | 8 | 4 | 4 | 50% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| 8218 nach | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Arnbruck, Dorfplatz | 2 | 1 | 1 | 50% |
| nach RB35 | | | | |
| 6195 von | 8 | 3 | 5 | 38% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 6196 von | 20 | 7 | 13 | 35% |
| Arnbruck, Dorfplatz | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Bad Kötzing Bus 1 | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 8 | 3 | 5 | 38% |
| Langdorf, Regener Straße | 3 | 1 | 2 | 33% |
| 6197 von | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 6199 von | 23 | 8 | 15 | 35% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 9 | 4 | 5 | 44% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Regen, Realschule | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 8 | 2 | 6 | 25% |
| 6200 von | 20 | 7 | 13 | 35% |
| Eppenschlag | 12 | 4 | 8 | 33% |
| Grünbichl | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Regen, Realschule | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Rinchnach, Busbahnhof | 3 | 2 | 1 | 67% |
| 6201 von | 16 | 6 | 10 | 38% |
| Habischried, Gh Schäfflerhof | 12 | 5 | 7 | 42% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Triefenried, Bahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7153 von | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Regen, Stadtplatz | 8 | 2 | 6 | 25% |
| 7710 von | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Passau, Hbf | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 8207 von | 19 | 6 | 13 | 32% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 11 | 4 | 7 | 36% |
| Poschetsried, Abzw | 8 | 2 | 6 | 25% |
| 8208 von | 15 | 5 | 10 | 33% |
| Gotteszell, Bahnhof | 15 | 5 | 10 | 33% |
| 8209 von | 11 | 5 | 6 | 45% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 11 | 5 | 6 | 45% |
| 8211 von | 9 | 3 | 6 | 33% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 9 | 3 | 6 | 33% |
| 8212 von | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Abtschlag | 8 | 4 | 4 | 50% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Samstag | | | | |
| von RB35 | | | | |
| 6195 nach | 5 | 2 | 6 | 25% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 5 | 2 | 6 | 25% |
| 6196 nach | 4 | 2 | 5 | 29% |
| Bad Kötzing Bus 1 | 2 | 1 | 4 | 20% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 2 | 1 | 5 | 17% |
| 6199 nach | 3 | 1 | 6 | 14% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 1 | 5 | 17% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 1 | 0 | 5 | 0% |
| 6200 nach | 3 | 1 | 6 | 14% |
| Eppenschlag | 3 | 1 | 6 | 14% |
| 8207 nach | 12 | 3 | 13 | 19% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 6 | 3 | 7 | 30% |
| Poschetsried, Abzw | 6 | 0 | 10 | 0% |
| 8208 nach | 6 | 3 | 7 | 30% |
| Gotteszell, Bahnhof | 6 | 3 | 7 | 30% |
| 8209 nach | 7 | 3 | 7 | 30% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 7 | 3 | 7 | 30% |
| 8211 nach | 7 | 3 | 7 | 30% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 7 | 3 | 7 | 30% |
| 8212 nach | 6 | 3 | 7 | 30% |
| Abtschlag | 6 | 3 | 7 | 30% |
| nach RB35 | | | | |
| 6195 von | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 5 | 2 | 3 | 40% |
| 6196 von | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Bad Kötzing Bus 1 | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 6199 von | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 6200 von | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Eppenschlag | 4 | 1 | 3 | 25% |
| 8207 von | 15 | 6 | 9 | 40% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 9 | 3 | 6 | 33% |
| Poschetsried, Abzw | 6 | 3 | 3 | 50% |
| 8208 von | 10 | 3 | 7 | 30% |
| Gotteszell, Bahnhof | 10 | 3 | 7 | 30% |
| 8209 von | 7 | 2 | 5 | 29% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 7 | 2 | 5 | 29% |
| 8211 von | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 8 | 4 | 4 | 50% |
| 8212 von | 8 | 3 | 5 | 38% |
| Abtschlag | 8 | 3 | 5 | 38% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Sonntag | | | | |
| von RB35 | | | | |
| 8207 nach | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Poschetsried, Abzw | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8208 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Gotteszell, Bahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 8209 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 8211 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 8212 nach | 6 | 3 | 3 | 50% |
| Abtschlag | 6 | 3 | 3 | 50% |
| nach RB35 | | | | |
| 8207 von | 6 | 3 | 3 | 50% |
| Knabenhof b. Patersdorf | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Poschetsried, Abzw | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 8208 von | 5 | 1 | 4 | 20% |
| Gotteszell, Bahnhof | 5 | 1 | 4 | 20% |
| 8209 von | 5 | 1 | 4 | 20% |
| Bodenmais, Hotel Böhmhof | 5 | 1 | 4 | 20% |
| 8211 von | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 6 | 2 | 4 | 33% |
| 8212 von | 6 | 3 | 3 | 50% |
| Abtschlag | 6 | 3 | 3 | 50% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Bahnhof: Viechtach

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Montag bis Freitag | | | | |
| von RB38 | | | | |
| VSL15 / 6096 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Straubing, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6093 nach | 12 | 1 | 11 | 8% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 6 | 1 | 5 | 17% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 4 | 0 | 4 | 0% |
| Viechtach, Schulzentrum | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 6188 nach | 8 | 7 | 1 | 88% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Höllensteinsee, Abzw | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Viechtach, Krankenhaus | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 6195 nach | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7020 nach | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Voggenzell, Ort | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 7021 nach | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Auerkiel, Abzw | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Maisried, Abzw. | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7025 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Gotteszell, Bahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 7030 nach | 9 | 6 | 3 | 67% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 9 | 6 | 3 | 67% |
| 8201 nach | 6 | 5 | 1 | 83% |
| Fichtental | 6 | 5 | 1 | 83% |
| 8202 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bodenmais, Hammerhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8204 nach | 4 | 3 | 1 | 75% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 4 | 3 | 1 | 75% |
| 8214 nach | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 6 | 6 | 0 | 100% |
| 8215 nach | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Fernsdorf, B 85 | 4 | 4 | 0 | 100% |
| 8216 nach | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 3 | 2 | 1 | 67% |
| nach RB38 | | | | |
| VSL15 / 6096 von | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Straubing, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6093 von | 10 | 2 | 8 | 20% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |
| Viechtach, Krankenhaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 3 | 2 | 1 | 67% |
| 6188 von | 7 | 2 | 5 | 29% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Bad Kötzing, Schulzentrum | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Viechtach, Krankenhaus | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 6195 von | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 3 | 1 | 2 | 33% |
| 7020 von | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Voggenzell, Ort | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7021 von | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Maisried, Abzw. | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Viechtach, Schulzentrum | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7025 von | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Gotteszell, Kreuzung | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7030 von | 8 | 8 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 8 | 8 | 0 | 100% |
| 8201 von | 7 | 5 | 2 | 71% |
| Fichtental | 7 | 5 | 2 | 71% |
| 8202 von | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Bodenmais, Hammerhof | 3 | 2 | 1 | 67% |
| 8204 von | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Nößling, Abzw Münchshöfen | 1 | 1 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8214 von | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 8215 von | 5 | 4 | 1 | 80% |
| Asbach, Abzw Schwiebleinsberg | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Fernsdorf, B 85 | 4 | 4 | 0 | 100% |
| 8216 von | 4 | 3 | 1 | 75% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 4 | 3 | 1 | 75% |
| Samstag | | | | |
| von RB38 | | | | |
| VSL15 / 6096 nach | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Straubing, Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 6093 nach | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6195 nach | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 0 | 2 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|-------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| 7025 nach | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7030 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8201 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Fichtental | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8202 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bodenmais, Hammerhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8204 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8214 nach | 6 | 5 | 1 | 83% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 6 | 5 | 1 | 83% |
| 8215 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Fernsdorf, B 85 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8216 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| nach RB38 | | | | |
| VSL15 / 6096 von | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Straubing, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6093 von | 6 | 1 | 5 | 17% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 4 | 0 | 4 | 0% |
| Viechtach, Schmidstraße/Edeka | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 6195 von | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7021 von | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Maisried, Abzw. | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 7025 von | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Gotteszell, Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7030 von | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 4 | 4 | 0 | 100% |
| 8201 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Fichtental | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8202 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bodenmais, Hammerhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8204 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8214 von | 6 | 1 | 5 | 17% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 6 | 1 | 5 | 17% |
| 8215 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Fernsdorf, B 85 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8216 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|---------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Sonntag | | | | |
| von RB38 | | | | |
| 8201 nach | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Fichtental | 4 | 4 | 0 | 100% |
| 8202 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bodenmais, Hammerhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8204 nach | 2 | 2 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 8214 nach | 5 | 5 | 0 | 100% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 5 | 5 | 0 | 100% |
| 8215 nach | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Fernsdorf, B 85 | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 8216 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| nach RB38 | | | | |
| 8201 von | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Fichtental | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8202 von | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Bodenmais, Hammerhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| 8204 von | 2 | 2 | 0 | 100% |
| St. Englmar, Predigtstuhl | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 8214 von | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Viechtach, Bahnhof/ZOB | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 8215 von | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Fernsdorf, B 85 | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 8216 von | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Bad Kötzing, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

Bahnhof: Zwiesel

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Montag bis Freitag | | | | |
| von RB35 | | | | |
| 301 nach | 7 | 3 | 4 | 43% |
| Frauenau Haus St. Hermann | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 6 | 2 | 4 | 33% |
| 6193 nach | 11 | 3 | 8 | 27% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Langdorf, Gemeinde | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Langdorf, Regener Straße | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Langdorf, Schule | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6197 nach | 21 | 10 | 11 | 48% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 9 | 3 | 6 | 33% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Regen, Ruselstraße | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 6199 nach | 9 | 1 | 8 | 11% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zell bei Regen | 6 | 0 | 6 | 0% |
| 7142 nach | 36 | 15 | 21 | 42% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 10 | 8 | 2 | 80% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 8 | 3 | 5 | 38% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 15 | 4 | 11 | 27% |
| Zwiesel, Friedhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7143 nach | 44 | 21 | 23 | 48% |
| Zwiesel, Bahnhof | 44 | 21 | 23 | 48% |
| 7144 nach | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwiesel, Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7148 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Kleiner Arbersee, Abzw | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7149 nach | 37 | 16 | 21 | 43% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 37 | 16 | 21 | 43% |
| 7150 nach | 15 | 11 | 4 | 73% |
| Lindberg, Gemeinde | 9 | 9 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 7710 nach | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Passau, Hbf | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 2 | 0 | 2 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| 8210 nach | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| 8213 nach | 12 | 4 | 8 | 33% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 8 | 0 | 8 | 0% |
| von RB36 | | | | |
| 6193 nach | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Gemeinde | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Regener Straße | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Schule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Realschule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6197 nach | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Regen, Ruselstraße | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6199 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zell bei Regen | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 7142 nach | 11 | 5 | 6 | 45% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 5 | 1 | 4 | 20% |
| Zwiesel, Friedhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7143 nach | 11 | 5 | 6 | 45% |
| Zwiesel, Bahnhof | 11 | 5 | 6 | 45% |
| 7144 nach | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7149 nach | 8 | 5 | 3 | 63% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 8 | 5 | 3 | 63% |
| 7150 nach | 6 | 5 | 1 | 83% |
| Lindberg, Gemeinde | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7710 nach | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Passau, Hbf | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 2 | 1 | 67% |
| von RB37 | | | | |
| 301 nach | 4 | 3 | 1 | 75% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Frauenau Haus St. Hermann | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6193 nach | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Bodenmais, Rathaus/Bahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Gemeinde | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Regener Straße | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Langdorf, Schule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Realschule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6197 nach | 10 | 6 | 4 | 60% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Regen, Bahnhof/Busbahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Regen, Ryselstraße | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6199 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zell bei Regen | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 7142 nach | 19 | 7 | 12 | 37% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 7 | 2 | 5 | 29% |
| Zwiesel, Friedhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7143 nach | 23 | 11 | 12 | 48% |
| Zwiesel, Bahnhof | 23 | 11 | 12 | 48% |
| 7144 nach | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zwiesel, Bahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7148 nach | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Kleiner Arbersee, Abzw | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7149 nach | 17 | 11 | 6 | 65% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 17 | 11 | 6 | 65% |
| 7150 nach | 9 | 8 | 1 | 89% |
| Lindberg, Gemeinde | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 7710 nach | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Passau, Hbf | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 2 | 1 | 67% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--------------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| 301 von | | | | |
| nach RB35 | 6 | 4 | 2 | 67% |
| Frauenau Haus St. Hermann | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Grafenau Busbahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| nach RB36 | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Frauenau Haus St. Hermann | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Grafenau Busbahnhof | 1 | 0 | 1 | 0% |
| nach RB37 | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Frauenau Haus St. Hermann | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| 6193 von | | | | |
| nach RB35 | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Langdorf, Regener Straße | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 2 | 2 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Realschule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Langdorf, Regener Straße | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6197 von | | | | |
| nach RB35 | 22 | 9 | 13 | 41% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 6 | 0 | 6 | 0% |
| Regen, Ruselstraße | 8 | 1 | 7 | 13% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Regen, Ruselstraße | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 10 | 5 | 5 | 50% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Local-Bahn-Museum | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Regen, Ruselstraße | 4 | 0 | 4 | 0% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 6199 von | | | | |
| nach RB35 | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zell bei Regen | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zell bei Regen | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 1 | 0 | 1 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Zell bei Regen | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7142 von | | | | |
| nach RB35 | 38 | 8 | 30 | 21% |
| Rabenstein, Dorfplatz | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 9 | 0 | 9 | 0% |
| Zwiesel, Friedhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Realschule | 7 | 0 | 7 | 0% |
| nach RB36 | 9 | 3 | 6 | 33% |
| Rabenstein, Dorfplatz | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwiesel, Realschule | 2 | 1 | 1 | 50% |
| nach RB37 | 18 | 4 | 14 | 22% |
| Rabenstein, Dorfplatz | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Rabenstein, Schlossparkplatz | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 4 | 0 | 4 | 0% |
| Zwiesel, Friedhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Realschule | 4 | 1 | 3 | 25% |
| 7143 von | | | | |
| nach RB35 | 44 | 22 | 22 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 44 | 22 | 22 | 50% |
| nach RB36 | 12 | 6 | 6 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 12 | 6 | 6 | 50% |
| nach RB37 | 23 | 11 | 12 | 48% |
| Zwiesel, Bahnhof | 23 | 11 | 12 | 48% |
| 7144 von | | | | |
| nach RB35 | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Tröplkeller | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwieselberg | 6 | 2 | 4 | 33% |
| nach RB36 | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Tröplkeller | 1 | 1 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Tröplkeller | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwieselberg | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7148 von | | | | |
| nach RB35 | 4 | 0 | 4 | 0% |
| Kleiner Arbersee, Abzw | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 2 | 0 | 2 | 0% |
| nach RB36 | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Kleiner Arbersee, Abzw | 1 | 0 | 1 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|------------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 1 | 0 | 1 | 0% |
| nach RB37 | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Kleiner Arbersee, Abzw | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 7149 von | | | | |
| nach RB35 | 28 | 14 | 14 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 8 | 6 | 2 | 75% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 20 | 8 | 12 | 40% |
| nach RB36 | 9 | 3 | 6 | 33% |
| Zwiesel, Bahnhof | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 6 | 2 | 4 | 33% |
| nach RB37 | 17 | 5 | 12 | 29% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 13 | 3 | 10 | 23% |
| 7150 von | | | | |
| nach RB35 | 10 | 2 | 8 | 20% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 10 | 2 | 8 | 20% |
| nach RB36 | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 5 | 2 | 3 | 40% |
| nach RB37 | 9 | 1 | 8 | 11% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 9 | 1 | 8 | 11% |
| 7710 von | | | | |
| nach RB35 | 6 | 4 | 2 | 67% |
| Passau, Hbf | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 4 | 2 | 2 | 50% |
| nach RB37 | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Passau, Hbf | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zelezna Ruda (CZ) | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 von | | | | |
| nach RB35 | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8213 von | | | | |
| nach RB35 | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 6 | 4 | 2 | 67% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 4 | 0 | 4 | 0% |
| nach RB36 | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 2 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 3 | 2 | 1 | 67% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Samstag | | | | |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| von RB35 | | | | |
| 301 nach | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 3 | 1 | 2 | 33% |
| 6199 nach | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 7142 nach | 11 | 3 | 8 | 27% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 5 | 3 | 2 | 60% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |
| 7143 nach | 14 | 7 | 7 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 14 | 7 | 7 | 50% |
| 7149 nach | 20 | 9 | 11 | 45% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 20 | 9 | 11 | 45% |
| 7150 nach | 12 | 8 | 4 | 67% |
| Lindberg, Gemeinde | 8 | 8 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8210 nach | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| 8213 nach | 11 | 6 | 5 | 55% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 5 | 0 | 5 | 0% |
| von RB36 | | | | |
| 7142 nach | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7143 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| 7149 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 7150 nach | 5 | 4 | 1 | 80% |
| Lindberg, Gemeinde | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 5 | 0 | 100% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| von RB37 | | | | |
| 301 nach | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6199 nach | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Kirchberg im Wald, Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 7142 nach | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 2 | 1 | 1 | 50% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|--|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| 7143 nach | 6 | 3 | 3 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 6 | 3 | 3 | 50% |
| 7149 nach | 8 | 7 | 1 | 88% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 8 | 7 | 1 | 88% |
| 7150 nach | 6 | 5 | 1 | 83% |
| Lindberg, Gemeinde | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 5 | 0 | 100% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 301 von | | | | |
| nach RB35 | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Grafenau Grafenau Busbahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| 6199 von | | | | |
| nach RB35 | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 2 | 0 | 2 | 0% |
| nach RB37 | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Untermitteldorf, Feuerwehrhaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 7142 von | | | | |
| nach RB35 | 12 | 2 | 10 | 17% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |
| nach RB36 | 6 | 1 | 5 | 17% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| nach RB37 | 6 | 1 | 5 | 17% |
| Rabenstein, Parkplatz Kaisersteigloipe | 3 | 1 | 2 | 33% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 7143 von | | | | |
| nach RB35 | 16 | 8 | 8 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 16 | 8 | 8 | 50% |
| nach RB36 | 4 | 2 | 2 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 2 | 2 | 50% |
| nach RB37 | 8 | 4 | 4 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 8 | 4 | 4 | 50% |
| 7149 von | | | | |
| nach RB35 | 16 | 8 | 8 | 50% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 12 | 4 | 8 | 33% |
| nach RB36 | 6 | 2 | 4 | 33% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|------------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Zwiesel, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 5 | 1 | 4 | 20% |
| nach RB37 | 11 | 4 | 7 | 36% |
| Zwiesel, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 9 | 2 | 7 | 22% |
| 7150 von | | | | |
| nach RB35 | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 8 | 2 | 6 | 25% |
| nach RB36 | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 4 | 1 | 3 | 25% |
| nach RB37 | 7 | 1 | 6 | 14% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 7 | 1 | 6 | 14% |
| 8210 von | | | | |
| nach RB35 | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8213 von | | | | |
| nach RB35 | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |
| nach RB36 | 5 | 2 | 3 | 40% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| nach RB37 | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|------------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Sonntag | | | | |
| von RB35 | | | | |
| 7149 nach | 20 | 9 | 11 | 45% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 20 | 9 | 11 | 45% |
| 7150 nach | 12 | 8 | 4 | 67% |
| Lindberg, Gemeinde | 8 | 8 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8210 nach | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| 8213 nach | 11 | 6 | 5 | 55% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 5 | 0 | 5 | 0% |
| von RB36 | | | | |
| 7149 nach | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 7150 nach | 5 | 4 | 1 | 80% |
| Lindberg, Gemeinde | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 2 | 0 | 2 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 4 | 1 | 80% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 1 | 1 | 50% |
| von RB37 | | | | |
| 7149 nach | 8 | 7 | 1 | 88% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 8 | 7 | 1 | 88% |
| 7150 nach | 6 | 5 | 1 | 83% |
| Lindberg, Gemeinde | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Sparkasse | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwieslerwaldhaus, Gasthaus | 1 | 0 | 1 | 0% |
| 8210 nach | 3 | 0 | 3 | 0% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| 8213 nach | 5 | 5 | 0 | 100% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| 7149 von | | | | |
| nach RB35 | 16 | 8 | 7 | 53% |
| Zwiesel, Bahnhof | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 12 | 4 | 7 | 36% |
| nach RB36 | 6 | 2 | 4 | 33% |
| Zwiesel, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 5 | 1 | 4 | 20% |
| nach RB37 | 11 | 4 | 7 | 36% |

Anhang 8 – Auswertung Anschlussqualität

| | mögliche Anschlüsse | Anschluss erreicht | Anschluss nicht erreicht | Quote erreicht [%] |
|------------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
| Zwiesel, Bahnhof | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 9 | 2 | 7 | 22% |
| 7150 von | | | | |
| nach RB35 | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 8 | 2 | 6 | 25% |
| nach RB36 | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 4 | 1 | 3 | 25% |
| nach RB37 | 7 | 1 | 6 | 14% |
| Zwiesel, Stadtplatz Schott Brunnen | 7 | 1 | 6 | 14% |
| 8210 von | | | | |
| nach RB35 | 6 | 6 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 6 | 6 | 0 | 100% |
| nach RB36 | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 1 | 1 | 0 | 100% |
| nach RB37 | 3 | 3 | 0 | 100% |
| Bayer. Eisenstein, Bahnhof | 3 | 3 | 0 | 100% |
| 8213 von | | | | |
| nach RB35 | 10 | 4 | 6 | 40% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 4 | 4 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |
| nach RB36 | 4 | 1 | 3 | 25% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 1 | 1 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 3 | 0 | 3 | 0% |
| nach RB37 | 8 | 2 | 6 | 25% |
| Kaltenbrunn bei Kirchberg im Wald | 2 | 2 | 0 | 100% |
| Zwiesel, Busbahnhof | 6 | 0 | 6 | 0% |

Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| | Nr. | Maßnahme | Abhängigkeiten | Nutzen | Kosten | Note | Beginn der Planung | Realisierungs-horizont | |
|---------------------------|---|--|---|-------------------|-------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|--|
| ÖPNV-Leistungsangebot (L) | Grundnetz und touristisch bedeutsame Relationen (Sondernachfrage im ländlichen Raum) | | | | | | | | |
| | L-1 | Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Relation Zwiesel – Grafenau (RB 36) | | sehr hoch | sehr hoch | 3,0 | bereits erfolgt | bereits erfolgt | |
| | L-2 | Verdichtung und Verstetigung des Angebotes auf der Relation Arnbruck – Bodenmais | | hoch | mittel bis hoch | 2,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | |
| | L-3 | Stärkung der touristischen Relation Bodenmais – Lam/Bayerisch Eisenstein | | hoch | mittel | 2,0 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | |
| | L-4 | Prüfauftrag zur Integration Tourismus und Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele | | hoch | mittel bis hoch | 2,5 | kurzfristig | kurzfristig | |
| | L-5 | Prüfaufträge zum Abbau von Parallelverkehren auf Grundnetzrelationen | | mittel | gering | 2,0 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | |
| | Ergänzungsnetz | | | | | | | | |
| | L-6 | Anpassungen auf der Relation Regen – Bodenmais | | mittel | mittel | 3,0 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-7 | Anpassungen auf der Relation Regen – Teisnach | | mittel | mittel bis hoch | 3,5 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-8 | Anpassungen auf der Relation Kirchberg i. W. – Zwiesel / Regen | abhängig von L-4 | mittel | hoch | 4,0 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-9 | Anpassungen auf der Relation Kirchdorf – Regen | | mittel | mittel bis hoch | 3,5 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-10 | Anpassungen auf der Relation Teisnach – Bodenmais | | mittel | mittel | 3,0 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-11 | Anpassungen auf der Relation Viechtach – Arnbruck | | mittel | mittel | 3,0 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-12 | Anpassungen auf der Relation Arnbruck – Bad Kötzting | | mittel | mittel bis hoch | 3,5 | kurzfristig | mittelfristig | |
| | L-13 | Anpassungen auf der Relation Viechtach – Bad Kötzting | abhängig von L-4 | mittel | mittel bis hoch | 3,5 | kurzfristig | kurzfristig | |
| | L-14 | Anpassungen auf der Relation Viechtach – St. Englmar (– Straubing) | abhängig von L-4 | mittel | gering bis mittel | 2,5 | kurzfristig | kurzfristig | |
| | Stadtverkehre | | | | | | | | |
| | L-15 | Ausbau der Stadtverkehre Regen, Viechtach, Zwiesel | abhängig von L-4 (Stadtverkehr Zwiesel) | mittel bis hoch | mittel | 2,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | |
| | Gesamtnetz | | | | | | | | |
| | L-16 | Integration Schülerverkehr | baut auf L-5 auf | mittel | gering | 2 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | |
| L-17 | Prüfauftrag zur Neukonzeption Rufbusverkehre | | mittel | gering bis mittel | 2,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | | |
| L-18 | Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage geplanter Wohngebiete | | mittel | mittel | 3 | fortlaufend | fortlaufend | | |
| L-19 | Ausrichtung ÖPNV-Angebot an Nachfrage bestehender bzw. geplanter Gewerbegebiete | | mittel | mittel | 3 | fortlaufend | fortlaufend | | |
| L-20 | Prüfung der Einführung von On-Demand-Verkehren | baut auf L-17 auf | mittel | mittel bis hoch | 3,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig | | |

Legende
kurzfristig... bis ca. 1 Jahr
mittelfristig... bis ca. 5 Jahre
langfristig... länger als 5 Jahre

Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| | Nr. | Maßnahme | Abhängigkeiten | Nutzen | Kosten | Note | Beginn der Planung | Realisierungs-horizont |
|---|------|---|---------------------|-----------------|-------------------|------|-------------------------|-------------------------|
| Information, Marketing und Vertrieb (M) | M-1 | Vereinfachung und Vereinheitlichung Liniennummerierungssystem | | mittel | gering | 2 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | M-2 | Aktualisierung der Haltestellennamen | | mittel | gering | 2 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | M-3 | Ausbau digitale Mobilitätszentrale | abzustimmen mit M-4 | mittel | mittel | 3 | kurzfristig | fortlaufend |
| | M-4 | Digitalisierung Vertrieb | abzustimmen mit M-3 | mittel | mittel | 3 | kurz- bis mittelfristig | fortlaufend |
| | M-5 | Restrukturierung Tariflandschaft | abhängig von M-6 | mittel bis hoch | mittel | 2,5 | kurz- bis mittelfristig | fortlaufend |
| | M-6 | Entwicklung Verkehrsverbund | abzustimmen mit M-5 | hoch | mittel bis hoch | 2,5 | kurz- bis mittelfristig | mittelfristig |
| | M-7 | Beteiligungsmodelle | | mittel bis hoch | mittel | 2,5 | kurzfristig | fortlaufend |
| Infrastruktur (I) | I-1 | Konzeption zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Verknüpfungsstellen | | sehr hoch | mittel | 1 | kurzfristig | kurzfristig |
| | I-2 | Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen | baut auf I-1 auf | sehr hoch | sehr hoch | 3 | kurzfristig | fortlaufend |
| | I-3 | Vereinheitlichung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (inkl.Fahrgastinformation) | | hoch | mittel | 2 | kurzfristig | fortlaufend |
| | I-4 | Neugestaltung Schnittstelle Bahnhof Zwiesel | baut auf I-2 auf | hoch | hoch | 3 | kurzfristig | langfristig |
| | I-5 | Ausbau Bike+Ride-Anlagen an Verknüpfungspunkten | | mittel bis hoch | mittel | 2,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | I-6 | Ausbau P+R-Anlagen an Haltepunkten und Bahnhöfen | | mittel bis hoch | mittel bis hoch | 3 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | I-7 | Prüfung der Etablierung eines E-Bike-Verleihsystem an allen Verknüpfungspunkten | | gering | gering | 3 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | I-8 | Weiterentwicklung des RBL (Ausrüsten aller Fahrzeuge) | | hoch | mittel bis hoch | 2,5 | kurzfristig | fortlaufend |
| | I-9 | Konzeption und Umsetzung von DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen | baut auf I-8 auf | mittel bis hoch | mittel bis hoch | 3 | kurzfristig | mittelfristig |
| | I-10 | Anschlussoptimierung Bus/Bus und Bus/Bahn | baut auf I-8 auf | mittel bis hoch | gering bis mittel | 2 | kurzfristig | mittelfristig |
| | I-11 | Regelmäßige Erneuerung der Fahrzeuge zur Erhöhung von Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit | | mittel | hoch | 4 | fortlaufend | fortlaufend |
| | I-12 | Konzeptionelle Grundlagen zur Einführung von alternativen Antriebssystemen | | hoch | gering bis mittel | 1,5 | kurzfristig | kurz- bis mittelfristig |
| | I-13 | Infrastrukturelle Grundlagen zur Einführung von alternativen Antriebssystemen | baut auf I-12 auf | hoch | hoch | 3 | mittelfristig | mittel- bis langfristig |

| |
|-----------------------------------|
| Legende |
| kurzfristig... bis ca. 1 Jahr |
| mittelfristig... bis ca. 5 Jahre |
| langfristig... länger als 5 Jahre |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für
den Landkreis Regen

**Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen
zum Nahverkehrsplan für den Landkreis
Regen**

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Hörung von benachbarten Aufgabenträger, Gemeinden, Verbänden und Verkehrsunternehmen zum Nahverkehrsplan im Rahmen der Beschlussfassung

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|-------------|--|---------------|------------------------------|
| 1 | Go-Vit e.V. | <p>Stellungnahme zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen</p> <p>Bedingt durch den Klimawandel wird der ÖPNV künftig stark an Bedeutung gewinnen, eine Verkehrswende mit weniger Individualverkehr dafür mehr öffentlicher Verkehrsangebote muss die Folge sein. Der ÖPNV im Landkreis Regen war vor der Einführung des Bahn-Probetriebes auf der Strecke Viechtach – Gotteszell sehr inhomogen. Viechtach war seinerzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Die Situation hat sich mit dem Probetrieb und durch die gleichzeitige Einführung der Bedarfsverkehre deutlich verbessert. Im Einzugsbereich zwischen Gotteszell und Viechtach prägen derzeit Schülerverkehr und Freizeitverkehre (Tourismus) das Fahrtangebot. Für Pendler und normale ÖPNV-Nutzer ist das Angebot vor allem morgens und am Abend noch nicht überzeugend genug, weshalb bisher zu wenige vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Dazu ist zu bemerken, dass es erfahrungsgemäß Jahre benötigt, bis eine hinreichende Anzahl Bürger so ein Angebot tatsächlich wahrnimmt und auch nutzt. Der Landkreis ist sehr bemüht, durch Anreize die Fahrgastzahlen auf der Waldbahn (RB38) zu erhöhen. Bedingt jedoch u. a. durch die Pandemie, auch durch Arbeiten im Waldbahnnetz, was mit Schienenersatzverkehr begleitet wird und durch infrastrukturbedingte Unzuverlässigkeiten (z.B. Anschluss Plattling) ist ein Durchbruch über 1000 Fahrgastkilometer pro Tag noch nicht gelungen. Derzeit ist die Auslastung vergleichbar mit der vor der Pandemie. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen, wie sie das Gutachten des VCDB vorschlägt und eine künftige Einführung eines Verkehrsverbunds</p> | 11 | Keine Änderung. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|---|
| | | versprechen, dass das Ziel bei einem zuverlässigen Angebot erreicht wird. Wir sind daher der Auffassung, dass der Dauerbetrieb auf RB38 nunmehr dringend geboten ist. Wir sehen darin Planungssicherheit für den Landkreis, was unabdingbar für die Umsetzung des Nahverkehrsplans ist. | | |
| 2 | Go-Vit e.V. | Zum Nahverkehrsplan: Der Nahverkehrsplan stellt aus unserer Sicht einen sehr guten Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Regen dar. Ausführlich ist der Sachstand ermittelt und es sind die Schwachstellen analysiert. Wir begrüßen die Konzeption und die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Zielsetzung. | 11 | Keine Änderung. |
| 3 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 1.1 Ausgangssituation (S. 12): hier fehlen die Kinder und Jugendlichen, außerdem fehlt hier die FNBW und der Nationalpark | 12 | Die Textpassage wurde angepasst hinsichtlich der Berücksichtigung von Kindern und Jugendlichen. |
| 4 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 1. Abschnitt Seite 15: Ein Umstieg vom MIV in den ÖPNV darf keine wesentliche Einschränkung des Komforts bedeuten, umso das Ziel einer deutlichen Reduzierung des MIV zu erreichen. | 15 | Keine Änderung. |
| 5 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 3. Abschnitt Seite 15: Auch hier fehlen die Kinder und Jugendlichen als eigene Zielgruppe, die an den ÖPNV mit besonderen Angeboten herangeführt werden sollen | 15 | Textpassage angepasst. |
| 6 | Thomas Ederer, LK Cham | Die Linie 6188 ist eigentlich zum LK CHA delegiert, gemäß einer Mail von Jana Graßl. Und ist zudem auch im Linienbündel bei uns „Kötztinger Land“ verplant. Also somit müsste dies so auch im Nahverkehrsplan von euch hinterlegt sein | 17 | Hinweis auf Aufgabenträgerschaft des LK |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| | | | | Cham in Text und Anhang 5 eingefügt. |
| 7 | LK Regen | Tabelle 1.1 Linie 690 (6196) Bad Kötzing - Bodenmais - Regen ist eine LK REG Linie - Planungen nicht durch LK Cham Ab Drachselsried LK Cham | 17 | Konkretisierung vorgenommen. |
| 8 | Richard Vaith, LK SR-Bogen | in Tabelle 1.1, Seite 18, wird unter „Planungen“ für den Landkreis Straubing-Bogen die „Ausweitung des Angebotes der Linie 15 nach Viechtach oder der Linie 10 nach Straubing“ genannt. Unser NVP enthält keine Planungen zur Linie 10. Dies wurde auch nie in Erwägung gezogen und es sind auch derzeit keine Änderungen bei der Linie 10 vorgesehen. Die Beschreibung könnte auch eher so formuliert werden: „Einrichtung einer Verkehrsachse Bogen-Neukirchen.-St. Englmar-Viechtach mit Neustrukturierung der Linie 15“ | 18 | Formulierungsvorschlag eingefügt. |
| 9 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 2.1.1 Verkehrszelle: Die Verkehrszelle wurde doch auf 180 reduziert, und warum genau 180 und 480, wenn es bei uns sehr viele kleinere Ortsteile um die 100-150 gibt | 19 | Erläuterung dazu ist in Kapitel 3.1.4 enthalten |
| 10 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zur Abbildung 2.2: Sollte Kirchberg nicht ein Unterzentrum sein, hier leben 4400 Einwohner in der Gemeinde? | 20 | Die Definition eines Ortes als Unterzentrum ist im Regionalplan Donau-Wald (12) festgelegt. Im LK Regen betrifft dies nur Bodenmais. |
| 11 | Robert Muhr (BGM Kirchberg im Wald) | Punkt 2.1.8: evtl. nehmen Sie in die Aufzählung noch das seit 2022 bestehende neue Wohnbaugebiet Untermittlerdorf-West (mit 40 Parzellen) mit auf | 34 | Hinweis aufgenommen. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| 12 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 2.1.8: Chalet Resort Arberland Zwiesel Bayerischer Wald fehlen | 34 | Hinweis auf Chalet Resort eingefügt. |
| 13 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 1. Abschnitt Seite 35: hier fehlt eine neue Zeile (s. Kommentar im Word) | 35 | Zeilenumbruch eingefügt. |
| 14 | Tobias Schmalzl, BEG | Tabelle 2.3 Betriebszeiten Waldbahnlinien RB 36 fährt an Mo-Fr von ca. 6:30 bis 21:00 und an Sa+So von ca. 8:00 bis 21:00 Uhr RB 38 fährt an Sa+So nur bis 0:00 Uhr; die nachfrageschwachen Züge nach Mitternacht wurden zum Fahrplanwechsel abbestellt (ja, im Kursbuch 2023 sind sie fälschlicherweise noch drin). | 36 | Änderung übernommen. Hinweis: Die Analyse zum Nahverkehrsplan beruht auf dem Fahrplanstand 2021. |
| 15 | Michael Pfeffer, Länderbahn | Anmerkung zu den Betriebszeiten der Waldbahn auf der RB38: Diese wurden zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 verkürzt | 36 | s. o. |
| 16 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | Aufgefallen ist darüber hinaus, dass entgegen dem Textteil auf Seite 37, in welchem erwähnt wird, dass seit Dezember 2022 keine internationale Bedienung von Zelezná Ruda mehr stattfindet, im Anhang auf Seite 24 der Eisensteiner Ski- und Wanderbus mit jeweils 14 Fahrten täglich im Zeitraum 09.00- 18.00 Uhr gelistet ist. Allerdings weist der derzeitige Skibus nur noch insgesamt 12 Fahrten auf, da zwei Vormittagsfahrten, die eine Stundentaktung zum Großen Arber sicherstellten, gestrichen wurden. 14 sind es bis jetzt nur noch in den Sommermonaten. Zudem heißt es hier im Vermerk: „Verkehrt als Wanderbus in der Sommersaison, ab 25.12.2022 ab Bayerisch Eisenstein mit Option zur grenzüberschreitenden Bestellung“ Diese Angaben im Anhang dienten aus unserer Sicht als Planungsgrundlage für den zukünftigen Handlungsbedarf, welcher im Textteil des Konzeptes verschriftlicht wurde. Da | 37 | Die Analyse des NVP bezieht sich auf das Fahrplanjahr 2021. Dies ändert jedoch nichts daran, dass für die Relation Arber - Bay. Eisenstein ein touristischer 60'-Takt über den ganzen Tag und für jeden Verkehrstag gefordert wird. So soll den Ansprüchen des |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| | | diese Angaben aber in Bezug auf den Eisensteiner Ski- und Wanderbus nicht mehr den aktuellsten Stand der Dinge abbildeten, wird befürchtet, dass dadurch gegebenenfalls das Endergebnis verfälscht werden könnte. | | Tourismus genüge getan werden. |
| 17 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 2.2.4: Hier fehlt der Hinweis, dass die Stadtverkehre allesamt nicht für Pendler geeignet sind, da sie zu spät starten und zu früh enden | 39 | Es ist geplant, die Anschlüsse an den Bahnverkehr durch die Regionalverkehrslinien herzustellen. Dies wird im Rahmen der Angebotsplanung umgesetzt. |
| 18 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 2.2.4 19 Uhr: eigentlich müsste hier 18 Uhr stehen, denn da fährt die letzte Linie los | 39 | Keine Änderung, da die letzte Linie von 18:10 Uhr bis 19:06 Uhr in Zwiesel unterwegs ist. |
| 19 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Satz: Im Stadtverkehr Zwiesel ist eine Neustrukturierung der Linien nach 2025 vorgesehen. Wer macht das genau, das muss ja schon jetzt passieren, unterstützt das Büro hier und kann sich Zwiesel mit dem Planungsbüro zusammensetzen. | 40 | Wird im Rahmen der Angebotsplanung von VCDB berücksichtigt. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| 20 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zum Stadtverkehr: Um eine einheitliche Qualität der Stadtverkehre zu gewährleisten, übernimmt der Landkreis die Finanzierung, da auch die Fläche über die Rufbusse bedient und vom Landkreis finanziert wird. | 40 | Die Finanzierungsgrundlagen des Stadtverkehrs werden zu einem späteren Zeitpunkt geklärt. Zum heutigen Stand kann hierzu noch keine Rückmeldung gegeben werden, ob der Landkreis Regen die Finanzierung der Stadtverkehre übernimmt. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt die Finanzierung der Stadtverkehre über die jeweilige Stadt und erhält vom Landkreis einen Zuschuss. |
| 21 | Go-Vit e.V. | Trotz negativer demographischer Entwicklung wird die ÖPNV-Nachfrage im ländlichen Raum steigen. Klimawandel und Kostendruck werden dazu beitragen. Mit der Einführung des 49.-€ Tickets ist eine dynamische Entwicklung zu erwarten. Das fordert flexible Anpassung an die Bedürfnisse der Bürger. Vor allem wird ein gutes, zeitgemäßes | 44 | Keine Änderung. |
| 22 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | und Gewerbegebiet Fürhaupten | 48 | GWG eingefügt. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|---|
| 23 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | Verkehrserzeuger: hier fehlt der Nationalpark als singulärer Verkehrserzeuger | 48 | Der Nationalpark ist flächenmäßig zu groß und somit kein singulärer Verkehrserzeuger. |
| 24 | Go-Vit e.V. | Schülerverkehr und Freizeitverkehr sind bisher die wesentlichen Komponenten des ÖPNV. Mehr Bedeutung sollten unserer Beobachtung nach künftig Pendlern und Nutzern, die Besorgungsfahrten oder Arztbesuche z. B. in Deggendorf vorhaben, zukommen. Dazu empfehlen wir den Stundentakt im SPNV in den Früh- und Abendstunden zu verbessern. Morgens ist z.B. auf der RB 38 der Stundentakt nicht konsequent eingehalten. Aufgrund des Schülerverkehrs ist das Angebot für Pendler und für Bürger, nicht attraktiv. Abends und an Wochenenden gibt es Lücken. Nach Auslaufen der Konzessionen und mit Beginn der Umsetzung des Nahverkehrsplans muss die Koordinierung von Bus und Bahn verbessert werden. Anschlüsse an den Verkehrsknoten sind zu gewährleisten, damit Ziele, die abgelegen von den Hauptachsen sind, auch erreicht werden können. An- und Abfahrten sind so festzulegen, dass sie in den einschlägigen Fahrplanauskünften angezeigt werden und möglichst kurze Umstiegszeiten erfordern. | 49 | Keine Änderung. |
| 25 | Go-Vit e.V. | Die vorgeschlagenen Hauptverkehrslinien decken den Landkreis ab. Wir schlagen vor, landkreisübergreifende Verbindungen nicht nur nach Deggendorf, sondern auch nach Schnittstellen zu den Nachbarlandkreisen bzw. zum Verbund verdeutlicht werden. Die Verbindung nach Westen (von Viechtach nach Cham) liefert Anschluss an die Rufbuslinie nach Miltach ist schon ein Anfang. | 49 | Ist in den Maßnahmen enthalten. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| 26 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 3.1.2 Ergänzung Linien Sondernachfrage ländlicher Raum: Zwiesel - Arber | 49 | Es ist nicht geplant, parallel zum 60'-Takt der Waldbahn nach Bodenmais und einem komfortablen Umstieg dort in den Bus zum Arber eine weitere 60'-Takt-Achse einzuführen. Dies würde den Zielen des Nahverkehrsplanes nicht entsprechen. |
| 27 | Thomas Ederer, LK Cham | Aktuell setzt ihr Standards mit Bedienungen, die aber nur auf euren Landkreisteil gelten können. Bei uns wird im Nahverkehrsplan vom Bestandangebot ausgegangen. Ich verwehre mich ja auch nicht das höhere Angebot, was ggf. schon vertretbar wäre. Aber dann bräuchten wir zu allererst eine Delegationsvereinbarung. Das betreiben wir gerade aktiv mit Schwandorf (anbei der letzte Entwurf). Genau mit dieser sollte eine Entwicklung wie sie auf der 6188 eintreten könnte, vorgebeugt werden. Der höhere Standard treibt die aktuell eigenwirtschaftliche Linie in die Gemeinwirtschaftlichkeit. Und was passiert dann, wir streiten über die Zuständigkeit und Kostenaufteilung. Bei den Verkehren über das Eck und den Rufbussen haben wir es ja geregelt. Bei der 6188 ist gar nicht geregelt. | 50 | Fußnote hinsichtlich Kooperationsvereinbarung auf Seite 18 eingefügt. |
| 28 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | Die Stadtverkehre sollten auch die Pendler bedienen | 51 | Wird im Zuge der Umsetzung geprüft, ggf. Bedienzeiterweiterung. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|-------------------------------------|--|---------------|--|
| 29 | Robert Muhr (BGM Kirchberg im Wald) | Punkt 3.1.4 und Punkt 5.1.2 (L-8): der Ortsteil Hintberg sollte zukünftig an das Ergänzungsnetz angeschlossen werden. | 53 | Prüfauftrag ist in Fußnote 34 auf Seite 105 aufgenommen. |
| 30 | Go-Vit e.V. | Weiterhin sollten Anreize gegeben werden, um Fahrzeiten deutlich zu verkürzen. Wie schon im Nahverkehrsplan erwähnt, spart die Abkürzung der Arztinger Kurve (Ulrichsbergschleife) über 7 Minuten, was langfristig für den Betrieb und für die Fahrgäste ein Gewinn ist. Der Verein stellt hierzu gerne ein Gutachten (Anlage) bereit, das die Durchführbarkeit der Maßnahme bestätigt. Ebenso sollte die Verbindung zwischen Viechtach und Gotteszell schneller befahren werden. Eine Fahrzeit deutlich unter 30 Minuten sollte angestrebt werden, um die Attraktivität gerade für Pendler zu steigern. Der betriebstechnische Nutzen wäre in Verbindung mit einer Verkürzung der Schleife um den Ulrichsberg noch abzuschätzen. Es ist uns ein Anliegen, dass der ÖPNV in Landkreis nachhaltig und zukunftsfähig gestaltet wird. Wir als Förderverein für nachhaltige Mobilität möchten einen Beitrag leisten, aktiv Maßnahmen begleiten und unterstützen. | 56 | Keine Änderung. |
| 31 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein | Die zuletzt Ende des Jahres 2022 von Frau Wibmer und Frau Eisch von der GUTi Koordinierungsstelle bei einer Online-Besprechung gegenüber Frau Schwarz und Renate Hollerung vorgebrachten Argumente der fehlenden Kapazitäten im regionalen Nahverkehr und der fehlende Zuzahlungswillen der tschechischen Nachbargemeinden, sollte ebenfalls nochmals einer Prüfung unterzogen werden. Falls es tatsächlich seit 2022 Kapazitätsengpässe in Bezug auf Busse und Personal im Nahverkehr gibt, sollte kritisch hinterfragt werden, ob hier ein Zusammenhang mit der Einführung eines Viertelstundentaktes von Bodenmais zum Bretterschachten gesehen werden kann und ob auch tschechische Verkehrsunternehmen als Vertragspartner in Betracht gezogen wurden, um diesen Kapazitätsengpässen zu begegnen. Als weitere Argumente können folgende Textpassagen des Nahverkehrskonzeptes herangezogen werden: | 57 | Siehe oben. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|---|
| | | <p>Seite 59 „Im Bereich der Sondernachfrage im ländlichen Raum (Freizeitnetz) werden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nicht immer eingehalten. Es kommt dabei zu den folgenden Schwachstellen: Bodenmais – Großer Arber – Bayerisch Eisenstein / Lam: ausgedünnter Takt (120'-Takt) zwischen 11:00 und 15:00 Uhr in der Sommersaison.“</p> <p>Seite 57 „Zur Bewertung der touristisch geprägten Relationen für die Sondernachfrage im ländlichen Raum werden ebenfalls die Vorgaben gemäß Tabelle 3.2 (mind. 60-minütige Taktung) in Ansatz gebracht.“</p> | | |
| 32 | Go-Vit e.V. | siehe oben | 57 | Keine Änderung |
| 33 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Bewertung der Bedienungshäufigkeit: hier fehlt Zwiesel Arber, Bretterschachten | 58 | Diese Achse wurde nicht als Achse für Sondernachfrage im ländlichen Raum gemeinsam mit dem Auftraggeber festgelegt und deshalb nicht mit den entsprechenden Parametern bewertet. Im Rahmen der Umsetzungsplanung kann die gewünschte Qualität geprüft werden. |
| 34 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein | siehe Seite 57 | 59 | s.o. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| 35 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Bewertung der Erreichbarkeit": erscheint mir zu hoch | 60 | Im Zuge der Schwachstellenanalyse wird untersucht, ob eine Grenzwertverletzung vorhanden ist (Mindestanforderung). |
| 36 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Bewertung der Erreichbarkeit": hier wird nur eine Grenzwertbetrachtung gemacht, wir haben aber sehr viele kleinere Ortsteile und Weiler. | 60 | Im Zuge der Schwachstellenanalyse wird untersucht, ob eine Grenzwertverletzung vorhanden ist (Mindestanforderung). |
| 37 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Rabensteinlinie: Laut Linie 7142 dauert die Fahrt nach Rabenstein ca. 10 min ab Bahnhof, warum wird das hier als zu lang eingestuft. Stundentakt war mal und gibt es nicht mehr, wäre wünschenswert. | 61 | Wurde nochmals geprüft und korrigiert. |
| 38 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | eigentlich ist das nicht der Busbahnhof, faktisch ist er es aber | 62 | Im Text ist die Funktionalität gemeint, aber nicht der Haltestellenname; Konkretisierung der Bezeichnung "Verknüpfungsstelle". |
| 39 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | Unabhängig von den oben erwähnten Punkten zeigt das Konzept überdies einige Schwachstellen im Eisensteiner Gemeindegebiet auf, die behoben werden sollten: Anschlussquote von Bussen Textteil Seite 64: „Eine Schwachstelle gilt als identifiziert, wenn die Anschlussquote einen Wert von 50% oder weniger besitzt.“ | 64 | Die Behebung dieser Schwachstellen wird im Rahmen der Ausplanungen angegangen. Anschlüsse werden |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| | | <p>Textteil Seite 64: „Eine Schwachstelle gilt als identifiziert, wenn die Anschlussquote einen Wert von 50% oder weniger besitzt.“ Textteil Seite 64: „Eine Schwachstelle gilt als identifiziert, wenn die Anschlussquote einen Wert von 50% oder weniger besitzt.“ Anhang Seite 45: Anschlussquote des busses 771 von Zwiesel nach Zelezná Ruda 0 % Quote- Anschlüsse erreicht Anschlussquote des busses 6197 von Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein Localbahnmuseum 33 % (Mo- Freitag 0 %)Quote Anschlüsse erreicht Anschlussquote des busses 6197 von Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein Localbahnmuseum 33 % (Mo- Freitag 0 %)Quote Anschlüsse erreicht Anschlussquote des Busses 8210 von Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein Bahnhof 0 % (Mo-Fr, Sa & So) Ausschilderung des Bahnhofparkplatzes " Park & Ride " Fehlende Fahrradabstellanlagen Bahnhof Bayerisch Eisenstein</p> | | <p>nach den Regeln der Technik auf sinnvollen Relationen im Rahmen der Neuplanungen gewährleistet. Infrastrukturmaßnahmen sind in I-1 bis I-7 enthalten (z. B. Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten).</p> |
| 40 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | <p>zu "Bahnhof Zwiesel – Anschluss zum Stadtbus": Der Anschluss zur City-Buslinie passt</p> | 64 | <p>Passt beim Übergang Stadtlinie --> Zug nur bei der ersten Schleife.</p> |
| 41 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | <p>zu "Bahnhof Zwiesel – Anschluss zum Regionalbus" Dieser müsste aus meiner Sicht auch passen</p> | 64 | <p>Keine Änderung</p> |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|------------------------------|
| 42 | Gemeinde Bischofsmais | <p>Eine Frage stellt sich natürlich auch auf das Zusammenwirken von GUTI und dem regulären ÖPNV. Wie könnte hier eine sinnvolle Verknüpfung umgesetzt werden. Die Touristische Nutzung des ÖPNV auch Grenzübergreifend ist meiner Meinung nach für den Normalbürger nicht von großer Bedeutung, sondern wird hauptsächlich für die touristische Nutzung von Bedeutung sein.</p> <p>Als Fazit für mich persönlich ist ein geregelter ÖPNV für den gesamten Landkreis von großer Wichtigkeit. Ob die Umsetzung flächendeckend kommen bzw. umsetzbar wird bezweifle ich. Zum einen wird es eine Kostenfrage sein und zu andern wie groß die Akzeptanz in der Bevölkerung sein wird. Durch die unterschiedlichsten Arbeitszeiten und Arbeitsstellen wird die Umsetzung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wie bereits angeführt nicht umsetzbar sein. Für die Senioren und die Jugend wird der Takt der Fahrten eine große Rolle spielen. Der Rufbus wird ja zum Teil bereits gut genutzt, aber in vielen Fällen wurden die Linien eingestellt, weil es keine Nachfrage gab. Wichtig ist für mich auch wie bereits angeführt die Verknüpfung mit dem GUTI-Netz.</p> | 66 | Keine Änderung. |
| 43 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 2. Abschnitt S. 69 zu "Haltestellenschild": aber oft veraltet | 69 | Textpassage angepasst. |
| 44 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 3. Abschnitt Seite 69: Zwiesel wüsste ich nicht wo das wäre | 69 | Textpassage angepasst. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|------------------------------|
| 45 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein | Vor dem Hintergrund, dass das GUTi auch weiterhin grenzüberschreitende Gültigkeit haben wird, sollte die (Wieder)Einführung einer grenzüberschreitenden Busverbindung ebenfalls baldmöglichst überprüft werden: Seite 72 „Ab Sommer 2023 wird eine grundlegende Neustrukturierung und Ausweitung des Verkehrsgebietes als Zusammenschluss der Verkehre im VLC- und Bayerwald-Ticket-Tarif eingeführt. Eine Erweiterung des Geltungsbereichs nach Tschechien in die Regionen Plzeňský kraj und Jihočeský kraj in Richtung České Budějovice wird angestrebt.“ | 72 | Siehe oben. |
| 46 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Zielvorgaben" bei Rahmenkonzeption: den durch die Klimaüberhitzung notwendigen Wandel, weg vom MIV hin zum ÖPNV | 77 | Textpassage angepasst. |
| 47 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein | Die Linie 590 endet am Brennes und der Teilbereich Brennes- Bayerisch Eisenstein (geg. Zelezná Ruda) (Linie 6081) fällt somit nicht unter den Landkreis Cham, sondern unter den Landkreis Regen als Aufgabenträger. Einer vorzeitigen Prüfung von Seiten des Landkreises Regen stünde hierzu unseres Erachtens also nichts im Wege. Überdies heißt es dazu im Textteil des Konzeptes auch an mehreren, folgenden Stellen: Seite 78 „Festgestellte Handlungsfelder: „Beibehaltung bzw. Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Nahverkehrsräume“ Seite 79 „Bedeutende Verbindungen zu benachbarten Verkehrsräumen vervollständigen das Grundnetz.“ | 78 | Siehe oben. |
| 48 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Digitalisierung der Auskunft- und Vertriebssysteme: Kommentar: unter Beibehaltung analoger Möglichkeiten | 78 | Textpassage angepasst. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 49 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Vereinfachung Liniennummerierung" Kommentar: mit Bezeichnung des Start- und Zielorts oder des Korridors | 78 | In 5.2.1 in Maßnahmenbeschreibung eingefügt. |
| 50 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Schaffung eines einheitlichen Standards..." Kommentar: Umstellung der Busflotte auf klimaneutrale Antriebe | 78 | Anpassung der Textpassage: "mit Zielrichtung Klimaneutralität". |
| 51 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Infrastruktur (I): neuer Punkt: Einführung einer Mobilitätszentrale mit digitaler und telefonischer Auskunft in der alle Anbieter integriert sind | 78 | Geplant ist die Einrichtung einer digitalen Mobilitätszentrale. Sollte eine bauliche Mobilitätszentrale in Zwiesel gewünscht sein, kann diese im Nachgang geprüft werden, z. B. in Verbindung mit der Tourist-Info. |
| 52 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "Information / Marketing / Vertrieb (M): neuer Punkt: Ausweitung oder Anpassung der Bedienzeiten | 78 | Über die digitalen Angebote hinausgehende Vorgaben werden durch den NVP nicht gemacht. |
| 53 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein | siehe Seite 78 | 79 | s.o. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 54 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 4.1 2. Absatz Ich finde dass das Grundliniennetz auch nach Kirchberg ergänzt werden müsste, der Bereich ist vom ÖPNV unterentwickelt. | 79 | Die raumstrukturelle Bedeutung von Kirchberg i. W. ist für eine Grundnetzlinie nicht ausreichend, Taktverdichtungen sind aber ich im Ergänzungsnetz möglich. |
| 55 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Satz "Für Orte in gering besiedelten Räumen des Landkreises sind folgende Zielvorgaben zu realisieren": Kommentar: Warum sind nicht die Richtwerte als Zielvorgaben definiert, die Grenzwerte müssen ja sowieso eingehalten werden. Dies gilt auch bei der Taktfolge im Grundnetz. Wir sollten nicht das Minimum als Ziel ausgeben. | 82 | Die Verwendung des Richtwertes als Zielwert würde starke finanzielle Auswirkungen nach sich ziehen, weswegen diese Werte in der konkreten Ausplanung nur im Einzelfall herangezogen werden. |
| 56 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 82 letzter Absatz zu "sechs Fahrtenpaare": addieren sich die Fahrtenpaare der einzelnen Zeiten HVZ,NVZ und SVZ hier nicht | 82 | Textpassage geändert. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|-------------------------|---|---------------|--|
| 57 | Michael Karmainski, RBO | <p>zu 4.3 Bedarfsverkehre: Kommentar Hr. Karmainski: Eine Integration von einzelnen on-demand-Abschnitten in den Linienverkehren im Sinne eines Anruf-Linientaxis kann m.E. nicht im Sinne des Erfinders sein. Zum einen schafft man ein zusätzliches on-demand-System unter der Voraussetzung, dass die Flächenerschließung nach wie vor auch mit einem Rufbussystem durchgeführt werden soll. Alles andere käme auch einer deutlichen Qualitätsverschlechterung gleich. Die Systemredundanz verursacht ihrerseits wieder Komplexität, Aufwand und ist für den Kunden wenig verständlich. Der verkehrliche Mehrwert für den Fahrgast ist bei den integrierten Fahrten auf den Linien tatsächlich aber begrenzt. Vielleicht als Fazit ließe sich konstatieren, dass abseits des Grundnetzes mit den vorliegenden Vorgaben keinerlei Ansatz für den Jedermann-Fahrgast geschaffen wird. Die entstehenden Kosten für ein Sonntags-Fahrtenpaar kann man sich sparen. M.M. kann unter diesen Voraussetzungen dann nur eine Konzentration auf die Kernaufgabe der Schülerbeförderung, ergänzt um ein wirklich modernes on-demand-System für das Ergänzungsnetz Vorteile bringen</p> | 83 | <p>Es ist für Sonntage die Einrichtung von zwei Fahrtenpaaren angestrebt, um je Halbtage eine Hin- und Rückfahrt anbieten zu können. Somit können sinnvolle Verkehrsangebote entstehen. Es ist vorgesehen, im Nachgang den Rufbusverkehr im Ganzen zu betrachten, damit keine Linien- und Fahrtenstückelungen entstehen, sondern sinnvolle, integrierte Verkehrsangebote, die das reguläre Netz stützen und parallele Angebote möglichst reduzieren. Dabei soll auch die Einführung eines On-Demand-Systems mitbetrachtet werden.</p> |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 58 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 83 2. Absatz: 3 am Samstag und 2 am Sonntag | 83 | Eine Ausweitung des Angebotes nach oben ist nachfrageabhängig immer möglich, aber nicht als Mindestvorgabe zu verstehen. |
| 59 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | Szu 4.3 Mindestbedienung: zum Wort Mindestbedienung Kommentar: Richtwerte | 83 | Die Verwendung des Richtwertes als Zielwert würde starke finanzielle Auswirkungen nach sich ziehen, weswegen diese Werte in der konkreten Ausplanung nur im Einzelfall herangezogen werden. |
| 60 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Maßnahmen S. 83: Eine Reduzierung der Vorlaufzeit bei Anmeldung eines Fahrtwunsches ist anzustreben. z.B. eine dynamische Flexibilisierung anhand des Zusteigeortes | 83 | Textpassage angepasst. |
| 61 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | Kürzung folgender Wörter/Sätze auf Seite 84 1. Absatz: Derzeit erfolgen die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Regen auf unterschiedlichem Qualitätsniveau. Um den ÖPNV-auch weiterhin als sinnvolle (Kommentar: in Zukunft eine echte Alternative)Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau mindestens aufrechtzuerhalten bzw., darauf aufbauend, im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten sind hierbei zu berücksichtigen, das heißt für vergleichbare Gebiete ist eine vergleichbare Qualität vorzuhalten. | 84 | Textpassage angepasst. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 62 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 4.4.2 zu "Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV..." Wer ist dafür zuständig, die Kommune oder der Landkreis? | 85 | Infrastruktur: Straßenbaulastträger, Fahrzeuge: Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen |
| 63 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 87 zu "Grundausrüstung": Was gehört zur Grundausrüstung? Sollte benannt werden. | 87 | Textpassage ergänzt. |
| 64 | Michael Karmainski, RBO | "In begründeten Ausnahmefällen..." Kommentar RBO: ggf. Ausnahmen für Schülerbeförderung (z.B. auch für reine Verstärkerleistungen) berücksichtigen | 88 | Ausnahme Schülerverkehr explizit benannt, Passage angepasst. |
| 65 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 90 1. Punkt einheitliche digitale Liniennetzpläne, nicht nur ggf. digital | 90 | Textpassage angepasst. |
| 66 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 90 2. Punkt Verlinkung zu einer Mobilitätszentrale, die Auskunft kann nicht das einzelne Verkehrsunternehmen übernehmen, gilt vor allem auch für den nächsten Punkt. | 90 | Anpassung im Text: "ggf. durch die digitale Mobilitätszentrale". |
| 67 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 90 5. Punkt Wer ist dafür zuständig oder setzt das um? | 90 | Digitale Mobilitätszentrale bzw. Verkehrsverbund. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| 68 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 90 2. Absatz: DB-RegioBus betreibt Wohin du Willst auf das auch VDW setzt? Sollte diese Kooperation nicht mehr gelten? Wer stellt sicher wo alles eingepflegt wird. | 90 | Auch VDW greift auf das DEFAS des Freistaats zurück, Fokussierung auf öffentlich und geförderte Systeme. |
| 69 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 91 zu "wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung..." Bedeutet das, dass in Zukunft über ITCS auch der Anschlussbus oder ein Zug wartet, sofern er dann seine Anschlüsse noch erreicht. | 91 | Ja, das ist korrekt. |
| 70 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | Verkehrsverbund: Integration der Stadtverkehre in den Tarifverbund. | 91 | Ein Verkehrsverbund integriert über den Tarifverbund hinweg auch Stadtverkehre. |
| 71 | Michael Karmainski, RBO | zu 4.4.8: Schön, dass diese Forderungen (Best Case) formuliert sind. In der Realität ist man seitens der Unternehmen froh, überhaupt noch Personal zu finden, wie sie sicherlich wissen. | 92 | - |
| 72 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 4.4.9 zu "Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes": Sollte das nicht vom Mobilitätszentrum organisiert werden. Evt. spätere Verrechnung mit dem Verkehrsunternehmen. | 93 | Das ist im Umsetzungsprozess zu klären. |
| 73 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 4.4.9 letzter Punkt Sinnvoller ist ein zentrales Info-Telefon über eine zentrale Mobilitätszentrale. | 93 | Textpassage angepasst. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 74 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 4.4.10 hier fehlen wieder Kinder und Jugendliche | 93 | Textpassage angepasst. |
| 75 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 94: zu "einheitlicher Ansprechpartner...": in einer zentralen Mobilitätszentrale | 94 | Anpassung der Textpassage: "z. B. in der Mobilitätszentrale" |
| 76 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 4.5.1 On-Demand-Verkehre Abgrenzung zum Rufbus? | 94 | Wird in der konkreten Umsetzung entschieden. |
| 77 | Michael Karmainski, RBO | "Die Möglichkeit der Umsetzung..." Kommentar RBO: Im Wesentlichen gibt es aktuell ein System, welches diese Funktionen übernimmt. Eine Überplanung/Neuplanung sollte anvisiert werden. | 95 | Neu-/Überplanung eingefügt. |
| 78 | Josef Kasparbauer Gemeinde Geiersthal + Gemeinderat | Es soll zusätzlich als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, dass „bei der Schülerbeförderung an den Schulzentren zu den Stoßzeiten genügend Busse für die Kinder bereitstehen, um so die Sicherheit zu gewährleisten und nicht, dass die Kinder in überfüllten Bussen stehen müssen.“ | 96 | Hinweis zu ausreichender Sitzplatzanzahl insbesondere im Schülerverkehr in 4.4.3 eingefügt. |
| 79 | Hans Aschenbrenner, VU Aschenbrenner | Generell ist eine Verbesserung des ÖPNV immer anzustreben und das Fahrtenangebot zu erweitern. Knackpunkte sind jedoch die Finanzierung und der eklatante Fahrermangel. Die Löhne des Fahrpersonals müssen massiv steigen, um den Beruf attraktiver zu machen und diese Kosten schlagen sich natürlich auch in höheren Preisen für die Linienebedienung nieder. Schlussendlich hängt die Umsetzung des Planes davon ab, dass das ganze jemand bezahlen muss. | 96 | - |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|------------------------------------|--|---------------|---|
| 80 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | <p>Busverkehr Ski und Wanderbus Bayerisch Eisenstein mit (Wieder)einführung von Haltestellen in Seebachschleife, Alzbetín, Zelezná Ruda und Spicak. Durchgehende ÖPNV-Verbindung Arber- Spicak: RM Tourist-Info Bayerisch Eisenstein: Die (Wieder)-Einführung eines grenzüberschreitenden Ski- und Wanderbusses wäre tatsächlich von enormer Wichtigkeit. Eine Mitarbeiterin der örtlichen Tourist-Information hat diesbezüglich auch mit den tschechischen Kollegen Rücksprache gehalten, die ebenfalls bemängeln, dass es zwischen Spicak und Arber derzeit nur 1x am Tag eine Busverbindung gibt.</p> | 98 | Hinweis auf gewünschte zusätzliche Fahrten eingefügt. |
| 81 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | <p>Warum allerdings im Textteil des Konzeptes von einer Neubewertung der Verbindungen Richtung Tschechien erst ab 2026 die Rede ist, kann leider nicht nachvollzogen werden. Hierzu heißt es auch auf Seite 98 zur Stärkung der touristischen Relation Bodenmais-Lam/ Bayerisch Eisenstein: „Es ist die Einrichtung einer ganzjährig verkehrenden Buslinie im Grundnetz auf der Straße von Bodenmais über Arrach nach Lam bzw. alternierend nach Bayerisch Eisenstein, ggf. mit Durchbindung zur Verbindung Arnbruck – Bodenmais, zu prüfen. Diese soll im Osten ab Talstation Großer Arber bedarfsorientiert, aber grundsätzlich alternierend nach Bayerisch Eisenstein und Lam (Anschluss Oberpfalzbahn) verkehren. Hier ist es auch möglich, die durchgehende Verbindung nach Bayerisch Eisenstein mittels technisch abgesicherter Anschlüsse auf die Linie 6081 zu gewährleisten. Des Weiteren besteht auf tschechischer Seite das Interesse, die touristischen Ziele Großer Arber und den Spitzberg (Špičák) zu verbinden. In Abstimmung mit dem Landkreis Cham, der Aufgabenträger für Linie VLC 590 ist, soll die Realisierung ab 2026 geprüft werden.“</p> | 98 | Ab 2026 werden die Liniengenehmigungen im Landkreis neu vergeben. Bis dahin sind ggf. Übergangslösungen zu finden. Es wurde eine Fußnote eingefügt, um die Einbeziehung der Verbindungen in laufende Planungen (z. B. bei Linie 6081) zu sichern. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|------------------------------------|--|---------------|--|
| 82 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | <p>Haltestellen Alzbetín, Zelezná Ruda, Spicak: Die Einschränkung/ Beschneidung der Eisensteiner Skibus-Linien, samt Aufhebung der zugehörigen Haltestellen, steht überdies im Konflikt mit dem im Nahverkehrsplan dargelegten Zielen, in dem die Linie Bayerisch-Eisenstein- Arber- Bretterschachten-Bodenmais als Verkehrsachse für Sondernachfrage im ländlichen Raum, gilt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Textteil Seite 14/15 „Neben einer Weiterentwicklung der kreisinneren Verkehrsbeziehungen im Landkreis Regen soll ein Fokus auf dem Ausbau von wichtigen die Landkreisgrenzen überschreitenden Verkehrsangeboten sowie in die angrenzende Tschechische Republik weiter forciert werden. Diese Ausrichtung des ÖPNV ist ein strategisch wichtiger Aspekt der gesamtheitlichen Gestaltung von grenzüberschreitenden Tourismus- und Freizeitangeboten zur wechselseitigen Stärkung der wirtschaftlichen Wertschöpfung im gemeinsamen Grenz- und Zukunftsraum. Neben der wichtigen Stütze des Schülerverkehrs sollen weitere Nutzergruppen gewonnen werden. Durch einen Ausbau der Verkehrsangebote und wirtschaftliche Optimierungen sollen als weitere Nachfragestützen für den ÖPNV, Fahrgäste im Jedermann- und touristischen Verkehr gewonnen werden. Letztere sind insbesondere für den Bergsport im Bereich des Großen Arber und im Verflechtungsbereich mit den Skigebieten am Geißkopf in der Gemeinde Bischofsmais und in Sankt Englmar (Landkreis Straubing-Bogen) sowie zur Verkehrsentlastung im Nationalparkgebiet Falkenstein (Zwiesel, Lindberg, Bayerisch Eisenstein) zu forcieren.“ - Anhang Seite 7 „Hinwirkung auf die Entwicklung von grenzüberschreitenden Nahverkehrslinien mit der Tschechischen Republik“ - Anhang Seite 10 „Arber ist Schnittpunkt und Verkehrsdrehscheibe zwischen den Landkreisen“ - Text Seite 33 „Eine grafische Auswertung der Übernachtungszahlen von Gästen nach Gemeinden des Landkreises Regen ist in Karte 8 (verkleinerte Ansicht in Abbildung 2.12 enthalten). Die Grafik zeigt, dass touristische ÖPNV-Angebote insbesondere im Norden | 98 | Dem stimmen wir zu und weisen darauf hin, dass die Analyse nur eine Grundlage zur Definition der zukünftigen Verkehrsangebote darstellt. Diese werden noch durch andere Determinanten bestimmt (z. B. politische Zielvorstellungen). |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|----------|--|---------------|------------------------------|
| | | <p>des Landkreises und in die Tschechische Republik sowie hinsichtlich des Anschlusses der Mittelzentren sinnvoll sind.“</p> <p>Darüber hinaus konnte seitens der hiesigen Tourist-Info recherchiert werden, dass der Ortsteil Alzbetin derzeit nur 2x am Tag mittels Bus 962 Zelezná Ruda -Nyrsko erreichbar ist.</p> <p>Die Linien 972 Zelezná Ruda- Susice & 979 Kvilda verkehren indes erst ab Zelezná Ruda ins tschechische Inland und unsere Busse ab Bayerisch Eisenstein Parkplatz Grenzübergang oder Grenzbahnhof ins deutsche Inland. Der Grenzraum dazwischen ist mit Bussen aber derzeit unerschlossen. Ein Unding für Pendler (deren wichtige Bedeutung in Karte 6 „Pendler außen“ im Kartenteil des Konzeptes Rechnung getragen wird), Ausflügler oder Urlauber, da die bestehende Zugverbindung auch nur alle 2 Stunden (siehe unten) verkehrt.</p> | | |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| | | | |
|-----------|---|--|--|
| <p>83</p> | <p>Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI</p> | <p>Haltestelle Seebachschleife:</p> <p>Als Grund, wieso die Haltestelle Seebachschleife seit Dezember 2022 nicht mehr angefahren wird, wurde der Gemeinde Bayerisch Eisenstein, neben den bereits behandelten Kapazitätsaspekten und angeblich geringen Fahrgastzahlen (mit fragwürdiger Validität) aufgezeigt, dass Seebachschleife neben dem normalen Linienverkehr (Linie 6197) auch über Rufbusse an Bayerisch Eisenstein und den Skibus angebunden ist. Beim Linienverkehr (6197 Regen- Zwiesel- Bayerisch Eisenstein) werden auf Seite 25 19 Fahrten ausgewiesen, allerdings teilen sich diese hälftig in die Streckenabschnitte Bayerisch Eisenstein-Zwiesel und Zwiesel- Regen auf. Nach Bayerisch Eisenstein verkehrt der Bus über Regenhütte und Seebachschleife also faktisch nur 5x hin und 5x zurück. Relativ wenig für eine Strecke, die entlang dem, im Konzept ausgewiesenen, Grundnetz liegt. Dazu verkehrt entlang der Strecke bei Bedarf auch noch ergänzend ca. 3x täglich die Rufbus-Linie 8210. Diese zusätzlichen Rufbuslinien sollen nun laut Konzept allerdings einer Neubewertung unterworfen werden.</p> <p>- Seite 83 „Durch die Durchführung von Bedarfsverkehren darf gemäß §8 Absatz 2 PBefG [3] keine Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten (Parallelbedienung) entstehen. Somit sind Parallelfahrten zu vermeiden und parallele Linien zu bestehenden Linien in diese zu integrieren.“</p> <p>Sollten also zukünftig die Rufbuslinien in einen Regelverkehr integriert werden, wäre Seebachschleife über die Linie 6197 bestenfalls mehrmals als 5x täglich bedient. Doch das Konzept nennt dazu noch weiterführende Maßnahmen:</p> <p>- Seite 101 „Dies bedeutet auf die Waldbahn-Linien heruntergebrochen die Prüfung für folgende Relationen: 4 RB 35 (Plattling – Deggendorf –) Gotteszell – Regen – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein:</p> <p>Die Linie 6197 (Bayerisch Eisenstein – Zwiesel – Regen) wird dahingehend modifiziert, dass montags bis freitags im Parallelverkehr verkehrende Fahrten gestrichen / eingekürzt werden bzw. in Anruffahrten umgewandelt werden. Schülerfahrten bleiben bestehen. Das Angebot am Wochenende verbleibt ohne Anpassungen. Weiterhin ist eine Einkürzung der Linie 6197 bis Regenhütte oder Seebachschleife zu prüfen, um</p> | <p>98</p> <p>Eine Grundnetzachse ist im Bereich Bayerisch Eisenstein - Zwiesel für die Bahn zur Verbindung der beiden o. g. Orte definiert. Seebachschleife nimmt dabei auf der Relation keine herausragende Stellung ein, da es hier keinen Haltepunkt gibt. Daher gelten die Mindestanforderungen entsprechend der Einwohnerzahl und für den Schülerverkehr. Im Zuge der Neuplanung werden die Anmerkungen bzgl. Seebachschleife und Regenhütte geprüft. Eine über die Mindestbedienungsstandards hinausgehende Bedienung ist selbstverständlich entsprechend der Nachfrage möglich.</p> |
|-----------|---|--|--|

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>Bus-Parallelverkehre zu brechen. Die Notwendigkeit des Fahrtenpaars der Linie 7710 (Železná Ruda – Passau) ist zu überprüfen bzw. ist der Anschluss an die Regionalbahn zu sichern. Die Linie 8213 wird als Anruffahrten in die Linie 6199, die Linie 8210 als Anruffahrten in die Linie 6197 integriert.“</p> <p>Wenn die Linie 6197 als Parallelverkehr zur Eisenbahn gesehen wird, ist allerdings auch angedacht diese zu streichen und/oder einzukürzen.</p> <p>Fraglich bleibt also, ob zukünftig so überhaupt noch eine Anbindung des Ortsteils Seebachschleife mit Bussen nach Bayerisch Eisenstein angestrebt wird.</p> <p>Da nämlich zur Bewertung von Ortsteilen, die über den ÖPNV an den Hauptort angebunden werden sollen, die Einwohnerzahlen herangezogen wurden, wird befürchtet, dass Seebachschleife aufgrund der Unterschreitung der Richtwerte bei der künftigen Planung vernachlässigt werden könnte, da der Ortsteil schon jetzt nicht als Teil des Ergänzungsnetzes gelistet wurde.</p> <p>Dieser Entwicklung könnte unseres Erachtens die (Wieder)Ausweitung unseres Ski- und Wanderbusses entgegenstehen. In Seebachschleife ist zudem ein Hotelbetrieb ansässig. Sollte es zur Auflösung der Haltestelle Seebachschleife kommen, wird befürchtet, dass sich dies auch negativ auf den Hotelbetrieb auswirken könnte. Ein Anschluss an das ÖPNV-Netz und die Möglichkeit, das GUTI sinnvoll als Gast zu nutzen, ist vom Ortsteil Seebachschleife aus nicht mehr möglich. Zu diskutieren ist hier zudem, ob der Rufbus im Winter, vor allem für Skifahrer mit Skiausrüstung als geeignet anzusehen ist.</p> | | |
|--|--|--|--|--|

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 84 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 99 Zwieslerwaldhaus - Falkenstein: Hier sollte aus Sicht Zwiesels im Sommer ein touristische Verbindung zum Arbersee und Arber erfolgen. Wenn das nicht geht, muss der Anschluss in Eisenstein am Bahnhof ohne Wartezeit erfolgen | 99 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 85 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 99 Zwieslerwaldhaus - Falkenstein: Der Fahrplan ist aus Sicht Zwiesels nicht verständlich kein Takt, nicht nachvollziehbar im Wechsel zwischen Schule und Ferien, mal wartet er zwischendrin, mal nicht, nicht nachvollziehbare Lücken, dito bei Buchenau | 99 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 86 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 99 Zwieslerwaldhaus - Falkenstein: Eine Abstimmung mit dem Nationalpark, der hier auch Untersuchungen in Auftrag gegeben hat, ist hier unter Beteiligung Zwiesels als Knotenpunkt notwendig | 99 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 87 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 99 und 100: Zwiesel - Buchenau: Auch hier gilt es unter Beteiligung Zwiesels eine Abstimmung mit dem Nationalpark durchzuführen. Ansonsten wäre eine Ausweitung der Bedienzeiten für Pendler sinnvoll oder dürfen sie bei den Schülern mitfahren. Warum darf man bei der letzten Fahrt nur aussteigen und nicht mehr einsteigen, das sollte grundsätzlich geändert werden auch bei anderen Linien Außerdem fehlt hier die touristische Anbindung der Talsperre und Oberfrauenau, die in den Wanderzeiten auch stark frequentiert sind und die Parkplätze kaum ausreichen. | 99 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 88 | Michael Karmainski, RBO | zu L: 5: 1. Abschnitt Linien bereits weitestgehend auf SV eingeschränkt. Ggf. Auswirkungen auf die politisch gewollte Wahlmöglichkeit zwischen Bus/Schiene beachten | 100 | Keine Änderung. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|---|
| 89 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | siehe Seite 99 | 100 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 90 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | <p>Zugverbindungen: Die bestehende Bahnverbindung von Bayerisch Eisenstein Richtung Klatovy über Zelezná Ruda verkehrt überdies nur alle 2 Stunden und auch die Taktung zu ankommenden Zügen aus Zwiesel müsste verbessert werden. Die entsprechenden Lücken könnten, neben einem Stundentakt auf der tschechischen Seite, auch mit der (Wieder-)Einführung eines grenzüberschreitenden Busverkehrs geschlossen werden. So könnten sowohl tschechischen Pendlern, Tagesausflüglern oder auch unseren Einheimischen und Gästen erweiterte ÖPNV- Nutzungsmöglichkeiten eröffnet und der ÖPNV im Grenzraum gestärkt werden, gleichzeitig würde dadurch aber auch ein touristischer Mehrwert generiert.</p> <p>Eine Umsteigezeit von 3 bis maximal 4 Minuten von der deutschen auf die tschechische Bahn ist überdies etwas knapp bei potentiellen Verspätungen (z.B. wenn die Waldbahn in Plattling auf den Anschlusszug aus Richtung München wartet, was des Öfteren vorkommt).</p> <p>Allerdings gilt laut Konzept ein Anschluss bei einer minimalen Umsteigezeit von 3 Minuten ohne Wartezeit schon als gesichert (Seite 63). Dazu wird aber auf Seite 91 auch gefordert „An definierten Übergangspunkten ist eine weitestgehende fahrplanseitige Verknüpfung der Angebote mit einheitlichen Übergangszeiten (z. B. Mindest-übergangszeit: 5 Minuten, maximale Übergangszeit: 15 Minuten) vorzunehmen.“</p> <p>Die im Textteil auf Seite 36 angegebene Betriebszeit unserer Waldbahn-Linie ist überdies in der Realität ebenfalls wieder geringer als im Papier angegeben.</p> | 101 | Der NVP gilt für den Wirkungsbereich des Landkreises, der sich auf den Busverkehr, nicht aber auf den SPNV bezieht. Somit sind Anforderungen im NVP hinsichtlich des Bahnangebotes nicht möglich. Es können lediglich Wünsche formuliert werden, die durch die BEG / den tschechischen Aufgabenträger geprüft werden können. Die Textpassage wurde entsprechend ergänzt: "Eine fahrplanmäßige Verknüpfung der RB 35 mit auf tschechischer Seite weiterführenden Zugverbindungen und |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| | | | | ein Ausbau der Fahrtenhäufigkeit wird durch den Landkreis Regen unterstützt." Zudem wurden die Vorgaben für die Umsteigezeit auf mindestens drei bis maximal 15 Minuten in Kapitel 4.4.6 geändert. Abweichungen davon sind möglich, siehe auch Textpassage in 4.4.6. |
| 91 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Anruffahrten bei RB35: Es sollten weiterhin Anruffahrten möglich sein um kleinere Orte wie z.B. Regenhütte und Seebachschleife weiter anzubinden. | 101 | Es ist keine Reduzierung in der Bedienung von Orten geplant. Vielmehr soll ein sinnvoller Anschluss an übergeordnete Verkehrsmittel hergestellt werden. |
| 92 | Tobias Schmalzl, BEG | Wir begrüßen ausdrücklich die Maßnahme L 5 (Abbau von Bahn-Bus-Parallelbedienungen). | 102 | Keine Änderung. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| 93 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 103 2. Absatz: "Auf der gesamten Ergänzungsnetzrelation sind von Montag bis Samstag mindestens sechs über..." --> sollte anstatt Samstag nicht Freitag stehen? | 103 | Textpassage angepasst. |
| 94 | Robert Muhr (BGM Kirchberg im Wald) | Punkt 3.1.4 und Punkt 5.1.2 (L-8): der Ortsteil Hintberg sollte zukünftig an das Ergänzungsnetz angeschlossen werden. | 104 | Prüfauftrag eingefügt. |
| 95 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S 104 zu Regen - Kirchberg i. Wald / Zwiesel - Kirchberg im Wald: sehr zu begrüßen, bisher völlig unübersichtlich, Ausweitung der Zeiten auf Pendler ist zu prüfen | 104 | Wird im Rahmen der Umstellungsplanung berücksichtigt. |
| 96 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu Relation Zwiesel - Kirchberg: Aus unserer Sicht nicht nur anstreben, sondern aufnehmen | 104 | Textpassage angepasst. |
| 97 | Tobias Schmalzl, BEG | Auf Seite 107 bin ich über den Satz „ <i>Es ist entsprechend eine Einhaltung der Mindestbedienungsstandards mit mindestens sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren in der Woche und zwei regulären Fahrtenpaaren am Samstag und Sonntag anzustreben.</i> “ gestolpert. Es klang für mich zunächst nach nur sechs Fahrten pro/innerhalb einer Woche (was nicht mal eine Fahrt täglich wäre), aber gemeint ist wohl das hiesige „unter“ der Woche, also an Mo-Fr jeweils 6 Fahrten pro Tag. Evtl. kann man das noch eindeutiger formulieren. | 107 | Textpassage angepasst. Es muss heißen "sechs möglichst gleichverteilten Fahrtenpaaren an Wochentagen". |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|---|
| 98 | Hans Aschenbrenner, VU Aschenbrenner | <p>Anmerkung zum Stadtverkehr Viechtach: Text im NVP: Stadtverkehr Viechtach Zur Angebotsverbesserung wird die Integration der Fahrten im freigestellten Schülerverkehr sowie der Rufbuslinie 8214 in die Stadtbuslinie 7030 mit Anpassung der Linienroute und der Haltestellenbedienung sowie die Optimierung der Übergangszeit am Bahnhof Viechtach vom Stadtbus auf die RB 38 angestrebt. Übergangszeit vom Stadtbus zur Waldbahn (RB 38) ist zu optimieren. An Werk- und Samstagen ist im Bedienzeitraum von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr bzw. 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr ein Angebot fester Fahrten vorzuhalten. Darüber hinaus bzw. an Sonntagen kann eine bedarfsgerechte Bedienung mit Anruffahrten stattfinden. Es ist zu prüfen, die Haltestelle Stadtplatz auch an Markttagen mit allen Fahrten zu bedienen.</p> <p>Anmerkung Hr. Aschenbrenner: von Mo bis Fr wird der Stadtbus von 8:30 bis 12:30 und 14:30 bis 18:30 bedient. Die beiden Schichten fahren getrennte Fahrer. Während der „Mittagslücke“ fahren beide Fahrer eine Stunde Linie ab dem Schulzentrum Viechtach. Durch diesen Stadtbus-Fahrplan können wir so einen Teil des Fahrermangels kompensieren. Wir bedienen den Stadtbus nun 4,5 Jahre und es kam noch nicht der Wunsch auf, die Mittagslücke zu schließen. Die Stadt Viechtach sieht das genauso. Die Integration des Schülerverkehrs macht u.U. einen größeren Bus nötig. Mit einem größeren Bus kann ein Teil der Haltestellen aber nicht mehr bedient werden.</p> | 108 | <p>Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden die Fahrzeugkapazitäten berücksichtigt. Auf Angebotsausweitungen auf Grund von Fahrermangel zu verzichten, kann dann ggf. diskutiert werden und in die Planung abhängig von der aktuellen Situation einfließen.</p> |
| 99 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | <p>5.1.3 Die Stadtbusse sollen auch einen Anschluss an die Bahn für die Pendler ermöglichen</p> | 108 | <p>Es ist geplant, die Anschlüsse an den Bahnverkehr durch die Regionalverkehrslinien herzustellen. Dies wird</p> |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| | | | | im Rahmen der Angebotsplanung umgesetzt. |
| 100 | Hans Aschenbrenner, VU Aschenbrenner | siehe 108 | 109 | Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden die Fahrzeugkapazitäten berücksichtigt. Auf Angebotsausweitungen auf Grund von Fahrermangel zu verzichten, kann dann ggf. diskutiert werden und in die Planung abhängig von der aktuellen Situation einfließen. |
| 101 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 109: Aufzählung Routen Stadtbus Zwiesel: Hier fehlt der gesamte Wohnbereich Nord-Ost: Altenheim, Franz-Betz-Str., Waldstr. Hochstrasse, | 109 | Es handelt sich hierbei lediglich um eine beispielhafte Aufzählung. |
| 102 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 7142: da hatten wir mal einen Stundentakt, Rabenstein hat fast 700 Einwohner und den Kaisersteig mit Hennenkobel als touristisches Ziel. Ergänzung mit Bedarfsfahrten unbedingt notwendig | 109 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|--|---------------|--|
| 103 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 7144 a und 7144 b: Das ist aktuell nur noch der Schulbus. Die früheren Verbindungen sind in Rufbus-Linien integriert | 109 | - |
| 104 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 110 zu 7149/7150: Abstimmung unter Beteiligung Zwiesels mit Nationalpark unbedingt notwendig, Erweiterung auf Talsperre, Oberfrauenau und Bedienzeiten auf Pendler erweitern | 110 | Der Hinweis wird in der Angebotsplanung berücksichtigt. |
| 105 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | L-20: Erläuterung notwendig: Was ist der Unterschied zum Rufbus? | 111 | In Rahmenkonzeption definiert. |
| 106 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | S. 114 zu "...gemeinsames Webportal...": sollte das gemeinsame Web-Portal nicht auch schon vorher für den Landkreis selbst geschaffen werden, macht ja Arberland bisher im Prinzip schon teilweise. | 113 | Im Sinne des vdw und eines möglichen Verkehrsverbundes ist es an diesen Stellen anzustreben. |
| 107 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu "...gemeinsame Fahrplanauskunft...": auch analog über Telefon | 113 | In Abstimmung mit Landkreis im Rahmen der digitalen Mobilitätszentrale umsetzbar. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|--|
| 108 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | M-5: Das Landkreis-Netz-Ticket sollte für alle Kinder und Jugendlichen umsonst sein, d.h. mit Ausweis und Wohnort im Landkreis automatisch ohne Ticket | 114 | Entscheidung offen. Mit Einführung des Deutschland-Tickets wird es noch zu zahlreichen Änderungen kommen. Aktuell gibt es noch keine Entscheidung zum Landkreis-Netzticket und wird außerhalb des Nahverkehrsplanes getroffen. |
| 109 | Gemeinde Bischofsmais | Der Umbau der Bushaltestellen mit Bushäuschen, Beleuchtung und Behindertengerechter Nutzung wird für viele Kommunen ein finanzieller Kraftakt werden. | 115 | Keine Änderung. |
| 110 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | M-7: Prüfung weiterer Marketingaktionen, z.B. ein Wochenende umsonst für alle Landkreisbürger..... Die aktuellen Punkte sind zu wenig. | 115 | Kann im Rahmen der detaillierten Ausplanung von Marketingaktivitäten betrachtet werden. |
| 111 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | 5.3.1 zu barrierefreier Ausbau: wer ist dafür zuständig? | 115 | Zuständig ist der Straßenbaulastträger. |
| 112 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 5.3.1 Zwiesel plant die Verlegung des Busbahnhofs als ZOB an den Bahnhof, der es ja faktisch bereits ist | 115 | Keine Änderung |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|--|---|---------------|---|
| 113 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu überdachte Fahrradabstellanlagen: Zwiesel baut sie im Frühjahr | 116 | Keine Änderung |
| 114 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 5.3.3 letzter Absatz: und bei der Ausschreibung zu berücksichtigen | 117 | Textpassage angepasst. |
| 115 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | nach letzten Satz auf S. 120: Ist hier ein jährliches Controlling und ein Bericht an den Kreistag und Bürgermeister geplant, wenn nicht fordern wir dies | 120 | Regelmäßiges Controlling, spätestens zur Fortschreibung. Textpassage eingefügt. |
| 116 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 7.1: Ein Rosinenpicken sollte aber verhindert werden. Oder ist es so, dass lukrative Linien immer eigenwirtschaftlich laufen und die Verluste der Anderen stets die Gemeinschaft trägt, die die anderen Linien nicht betreiben darf? | 121 | siehe Kapitel 8 |
| 117 | Hr. Lippl, ÖPNV Beauftragter Stadt Zwiesel | zu 7.1. letzter Absatz: Bitte genauer erläutern was das bedeutet: bekommen wir die Gelder für den Schülerverkehr oder fallen sie ganz weg und wird dann deshalb kaum mehr ein eigenwirtschaftlicher Verkehr zustande kommen? | 121 | Keine Änderung. |
| 118 | Thomas Ederer, LK Cham | Der Anfang- und Mittelteil besteht m.E. aus sehr vielen Absichtserklärungen. Sollte und könnte taucht in jeden Satz auf. Die Handlungsempfehlung hinten wird dann sehr konkret. Gerade was die Takteinforderungen angeht, finde ich auch sehr mutig. Noch überraschender dann, das der Mitteleinsatz gleich als Haushaltsvorgabe bis 2027 dann niedergeschrieben wird. Da wäre ich und unserer Kämmerer vermutlich skeptisch. | 122 | Bei den Angaben für die folgenden Jahre handelt es sich um Hochrechnungen. Die konkret zur Verfügung stehenden Finanzmittel können sich entsprechend der dann |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|------------------------------------|---|---------------|---|
| | | | | geltenden Rahmenbedingungen noch ändern. |
| 119 | Hr. Plenk, Behindertenbeauftragter | aus Sicht des Behindertenbeauftragten wurden die Maßstäbe der "Barrierefreiheit" angewandt. Keine Ergänzungen | | Keine Änderung |
| 120 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | Das Konzept ist insgesamt sehr gut erarbeitet, schlüssig dargestellt und auf langfristige Zeit von absolutem Mehrwert für unseren Landkreis. Sollte nur ein Bruchteil der erarbeiteten Handlungsfelder in den nächsten Jahren umgesetzt werden, so stellt allein das, einen Erfolg dar. Nichtsdestotrotz sind uns beim genauen Studium der Dokumente in Gemeindebereich Bayerisch Eisenstein trotzdem noch ein paar Unstimmigkeiten zwischen Textteil und den Anhängen aufgefallen. Darüber hinaus zeigt das Konzept viele Aspekte auf, die gegen die derzeitige Handlungsweise des Landratsamtes in Bezug auf die Streichung mehrerer unserer Linienverbindungen zum Großen Arber, bzw. der beiden wichtigen Haltestellen Seebachschleife und Alzbetín/ Zelezná Ruda, sprechen. | | Keine Änderung. |
| 121 | Gemeinde Bayerisch Eisenstein + TI | Im Rahmen des Konzeptes wurden allerlei Stakeholder und benachbarte Verkehrsverbände gehört und deren Anmerkungen sogar verschriftlicht. Doch obwohl im Papier stets die Wichtigkeit zur Tschechischen Republik und die entsprechenden Nahverkehrsanschlüsse behandelt werden, wurde der benachbarte tschechische Landkreis, sowie der tschechische Verkehrsverbund nicht gehört, bzw. deren Anmerkungen/Anregungen nicht Rechnung getragen und/ oder dem Papier nicht beigefügt. Dies sollte unseres Erachtens unbedingt nachgeholt werden. Auch wird zwar der Ausbau von Verbindungen zum Nachbarland immer wieder im Konzept thematisiert, doch der touristischen Relevanz der Grenze, wurde unseres Erachtens trotzdem, auch im Hinblick auf die verlängerte, grenzüberschreitende Gültigkeit des GUTis, nicht ausreichend Rechnung getragen. | | Die Hörung der tschechischen Behörden (Bezirk Pilsen) erfolgt im Rahmen der Fahrplangestaltung. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|----------------------------|---|---------------|------------------------------|
| 122 | Gemeinde Bischofsmais | <p>vielen Dank für den wirklich ausführlichen Bericht bzw. die Erhebungen für den Nahverkehrsplan. Die Erhebung zeigt eigentlich genau das auf was uns allen bereits bekannt ist. Für mich persönlich stellen sich für eine sinnvolle Umsetzung eines geregelten ÖPNV – Netzes im Landkreis Regen doch einige sehr wichtige Fragen die in die Diskussion eingebracht werden sollten. Auf Grund der großen Flächengemeinden im Landkreis Regen mit vielen kleineren und größeren Ortschaften wird eine gerechte Umsetzung eines Flächendeckenden ÖPNV – Netzes meiner Meinung nach nicht komplett umsetzbar sein.</p> <p>Um den ÖPNV auch für die Berufstätigen sinnvoll nutzen zu können, müssten zu sehr unterschiedlichen Zeiten die Busse/Züge zur Verfügung stehen, um die verschiedenen Anschlußlinien in angrenzende Landkreise nutzen zu können. Die Zahlen der Aus- und Einpendler sprechen hier ja eine deutliche Sprache. Zum anderen bräuchte der Großteil wiederum den PKW um die Haltestellen zu erreichen. Die Fahrzeiten bis zur Arbeitsstelle inkl. der Anschluss Verbindungen werden mit Sicherheit sehr viel Zeit in Anspruch nehmen und in den meisten Fällen durch den erhöhten Zeitaufwand nur wenig oder gar nicht genutzt werden. Zum Großteil werden die Busse meistens mit Leerfahrten unterwegs sein.</p> | | Keine Änderung. |
| 123 | Go-Vit e.V. | <p>Das Waldbahnnetz bildet eine wichtige, grundlegende Basis für den ÖPNV, die Rufbusse erlauben flexible Verbindungen auch in abgelegene Bereiche und Igelbusse bewältigen saisonal den Tourismusverkehr. Jugend-, Seniorentickets, kostenlose Fahrradmitnahmen in Zügen, das GUTi und das Bayerwald-Ticket machen die Nutzung attraktiv. Dennoch, wie auch die Schwachstellenanalyse zeigt, gibt es Verbesserungspotenzial.</p> | | Keine Änderung. |
| 124 | Richard Vaith, LK SR-Bogen | <p>Anhang 1, Seite 7: Nahverkehrsplan des Landkreises Straubing-Bogen (Endbericht vorliegend)</p> <p>Der derzeit in Erstellung befindliche Nahverkehrsplan für den Landkreis Straubing-Bogen sieht eine Verlängerung der Linie 15 Bogen –</p> | | Textpassage angepasst. |

Anhang 10 - Behandlung der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

| Nr. | Gehörter | Stellungnahme des Gehörten | Seite im Text | Behandlung der Stellungnahme |
|-----|-------------------------------|--|---------------|------------------------------|
| | | Schwarzach – Sankt Englmar nach Viechtach vor, die in Abstimmung zwischen beiden Landkreisen realisiert wird. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Straubing-Bogen sieht die Einrichtung einer Verkehrsachse Bogen-Neukirchen.-St. Englmar-Viechtach mit Neustrukturierung der Linie 15 vor. | | |
| 125 | Richard Vaith, LK SR-Bogen | Anhang 2, Seite 2: Angebotsverbesserungen auf Linie 6096 (Viechtach – Straubing) vorgesehen Angebotsverbesserungen auf der Strecke zwischen Bogen und Viechtach (Verkehrsachse) vorgesehen | | Textpassage angepasst. |

Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Raumstruktur

Legende

Raumstruktur

Zentralörtliche Gliederung

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mittelzentrum, bevorzugt zu entwickelnder Ort
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum

Achsen

-  Zentrale Doppelorte
-  Entwicklungsachsen

Strukturelle Räume

-  Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll

Verkehrnetz

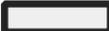
Klassifiziertes Straßennetz

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße
-  nachgeordnetes Straßennetz

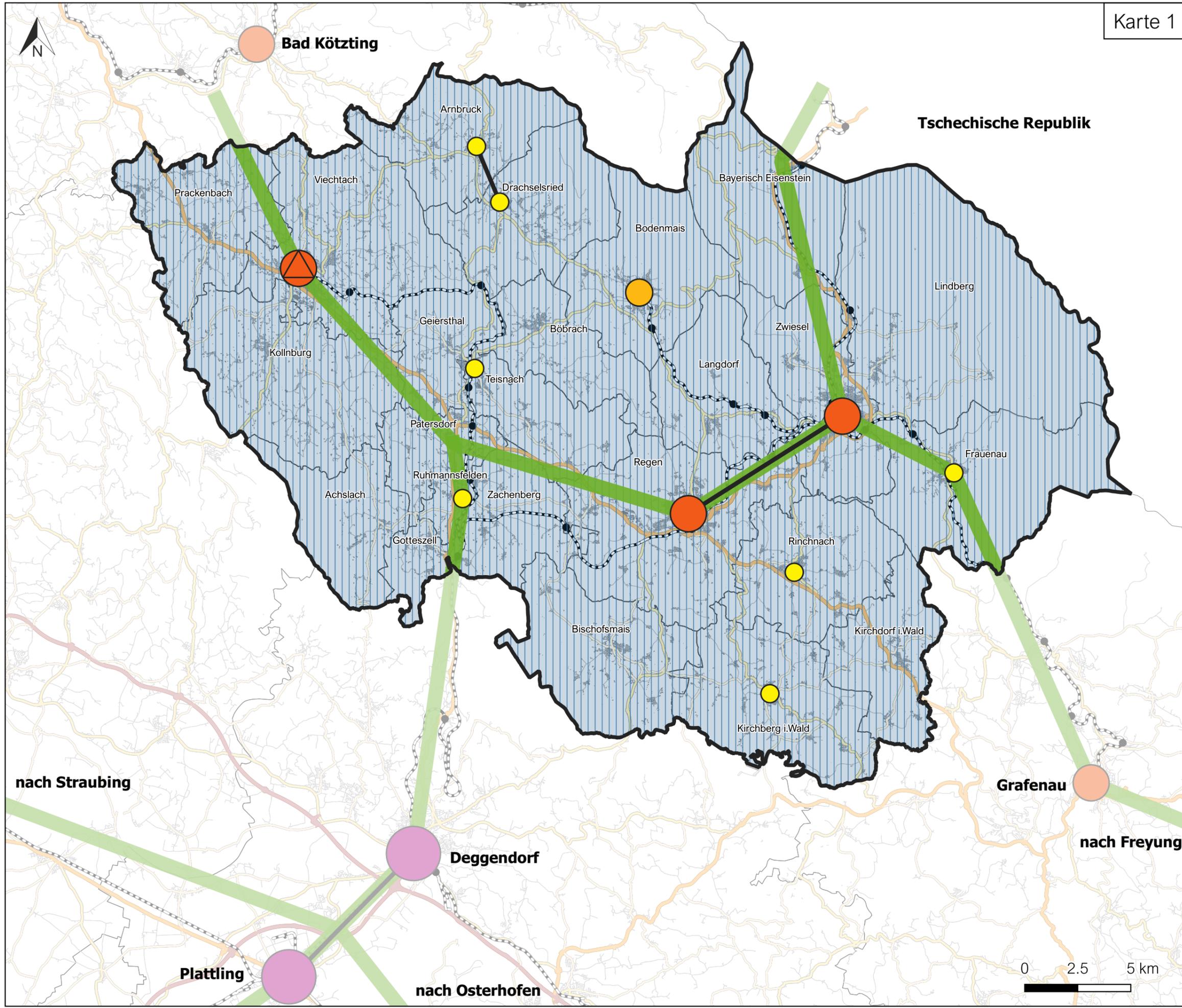
Bahnstrecken

-  Eisenbahn
-  Haltepunkte Eisenbahn

Grundkarte

-  Gebäude
-  Gemeinden
-  Landkreis Regen

Datengrundlage:
Regionalplan der Region Donau-Wald (12), 2008



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Einwohner (2020)

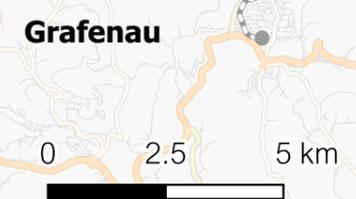
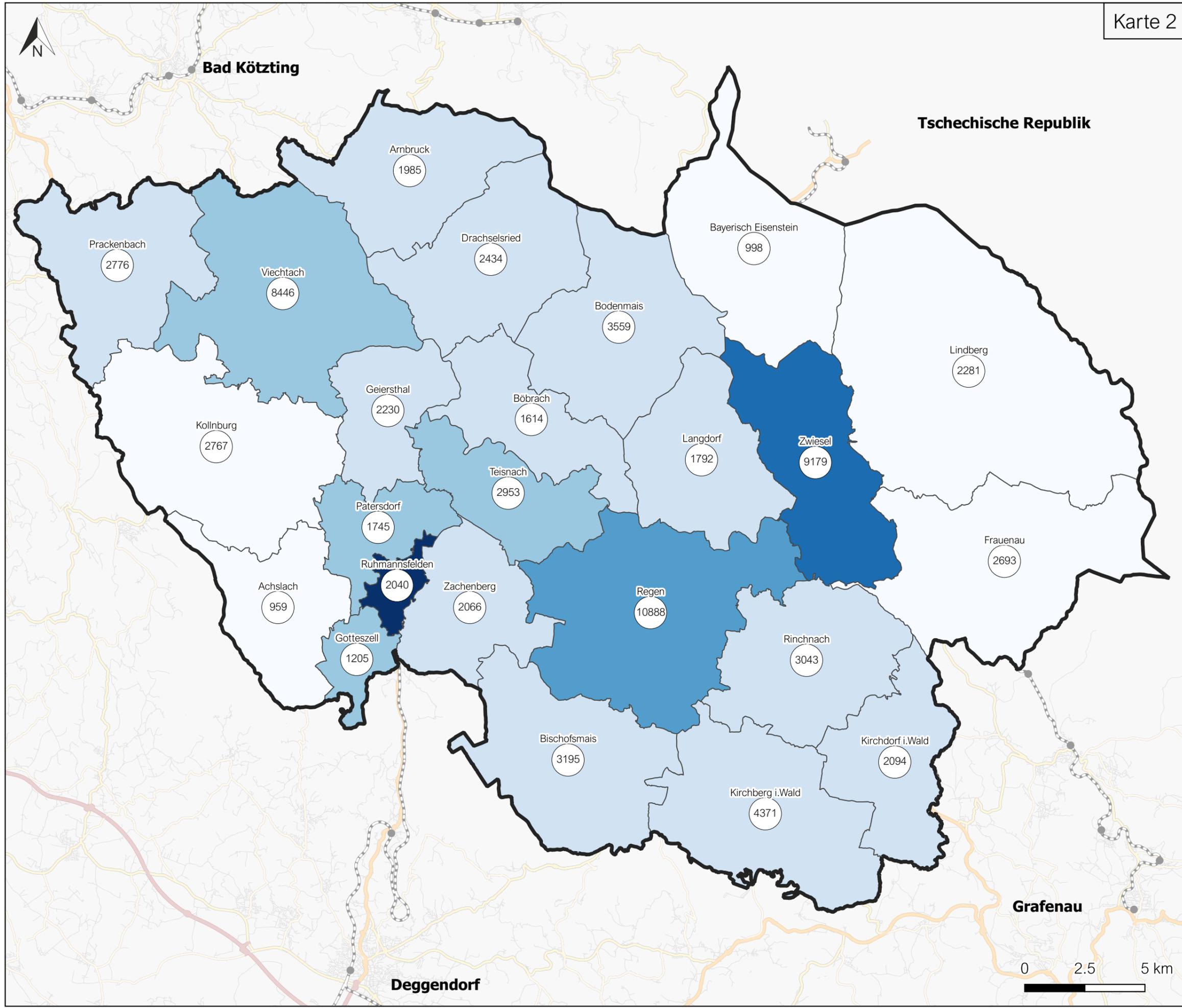
Legende

Einwohner

Einwohnerdichte nach Gemeinde

| | |
|---|----------------|
| □ | 50 und weniger |
| □ | 51 - 100 |
| □ | 101 - 150 |
| □ | 151 - 200 |
| □ | 201 - 250 |
| □ | 251 und mehr |

■ mit Anzahl der Einwohner



Datenquelle:
Bayerisches Landesamt für Statistik -
www.statistik.bayern.de

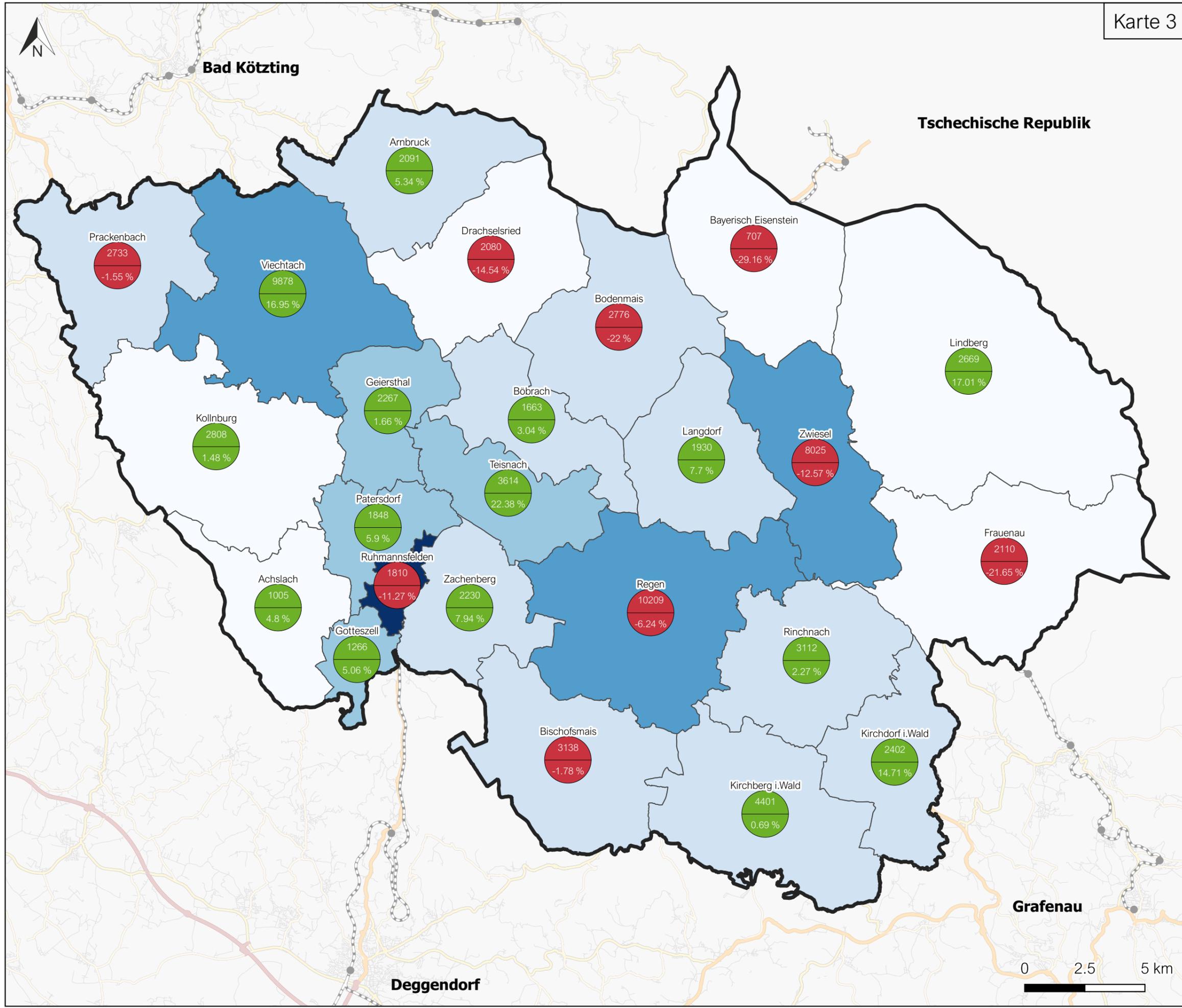


Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

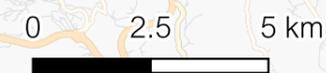
Einwohner (2035)

Legende

- Einwohner**
- Einwohnerdichte nach Gemeinde*
- 50 und weniger
 - 51 - 100
 - 101 - 150
 - 151 - 200
 - 201 - 250
 - 251 und mehr
- mit Anzahl der Einwohner
- Prozentuale Veränderung (Vergleich 2020-2035)*
- Abnahme
 - Zunahme oder keine Veränderung



Datenquellen:
 Bayerisches Landesamt für Statistik - www.statistik.bayern.de;
 Institut für angewandte Geoinformatik und Raumanalysen e. V.

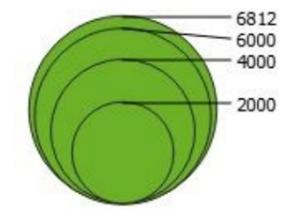


Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Legende

Beschäftigte am Arbeitsort



Verkehrsnetz

Klassifiziertes Straßennetz

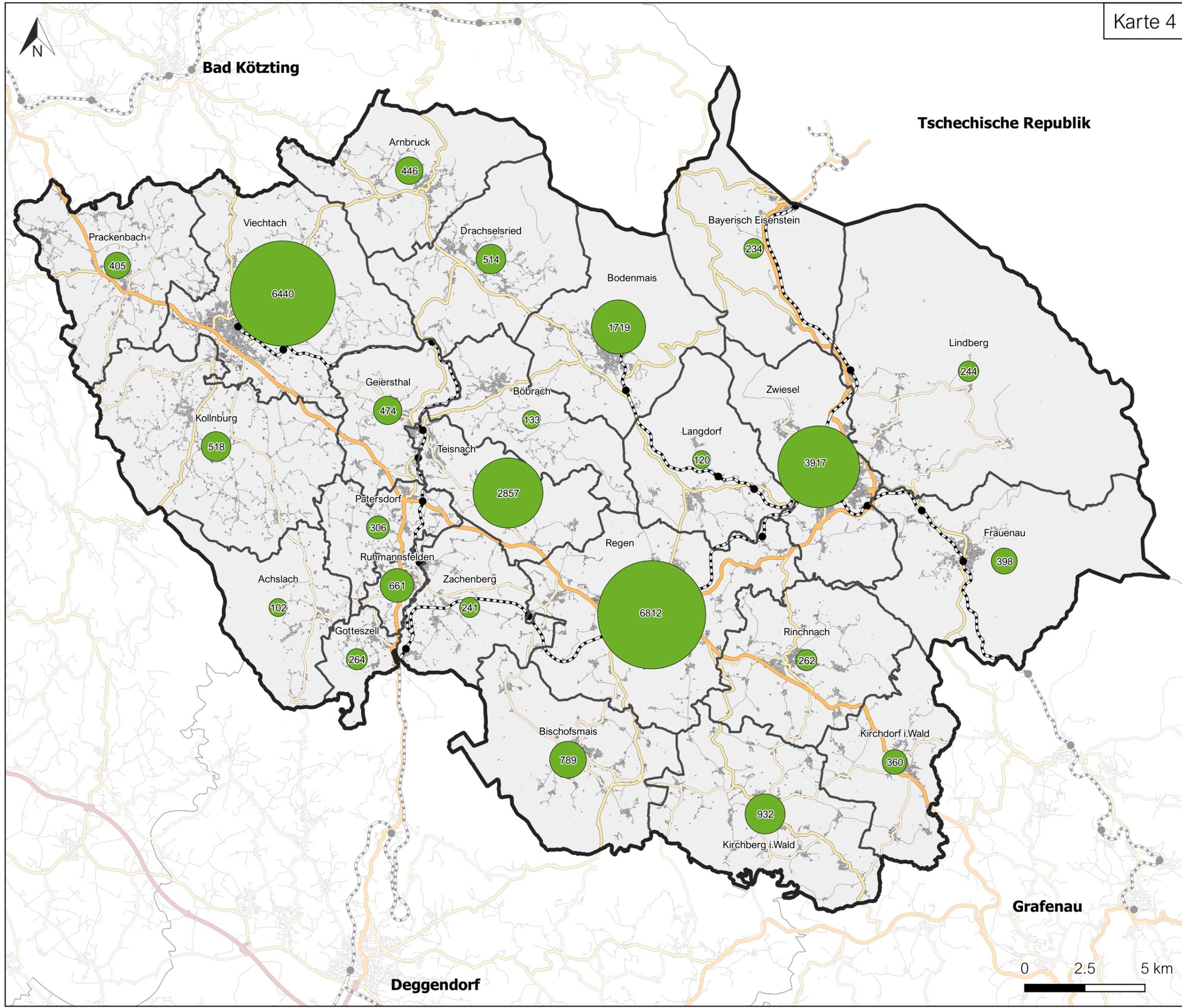
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- nachgeordnetes Straßennetz

Bahnstrecken

- Bahnstrecke
- Haltepunkte Eisenbahn

Grundkarte

- Gebäude
- Gemeinden
- Landkreis Regen



Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Binnenpendler im Landkreis

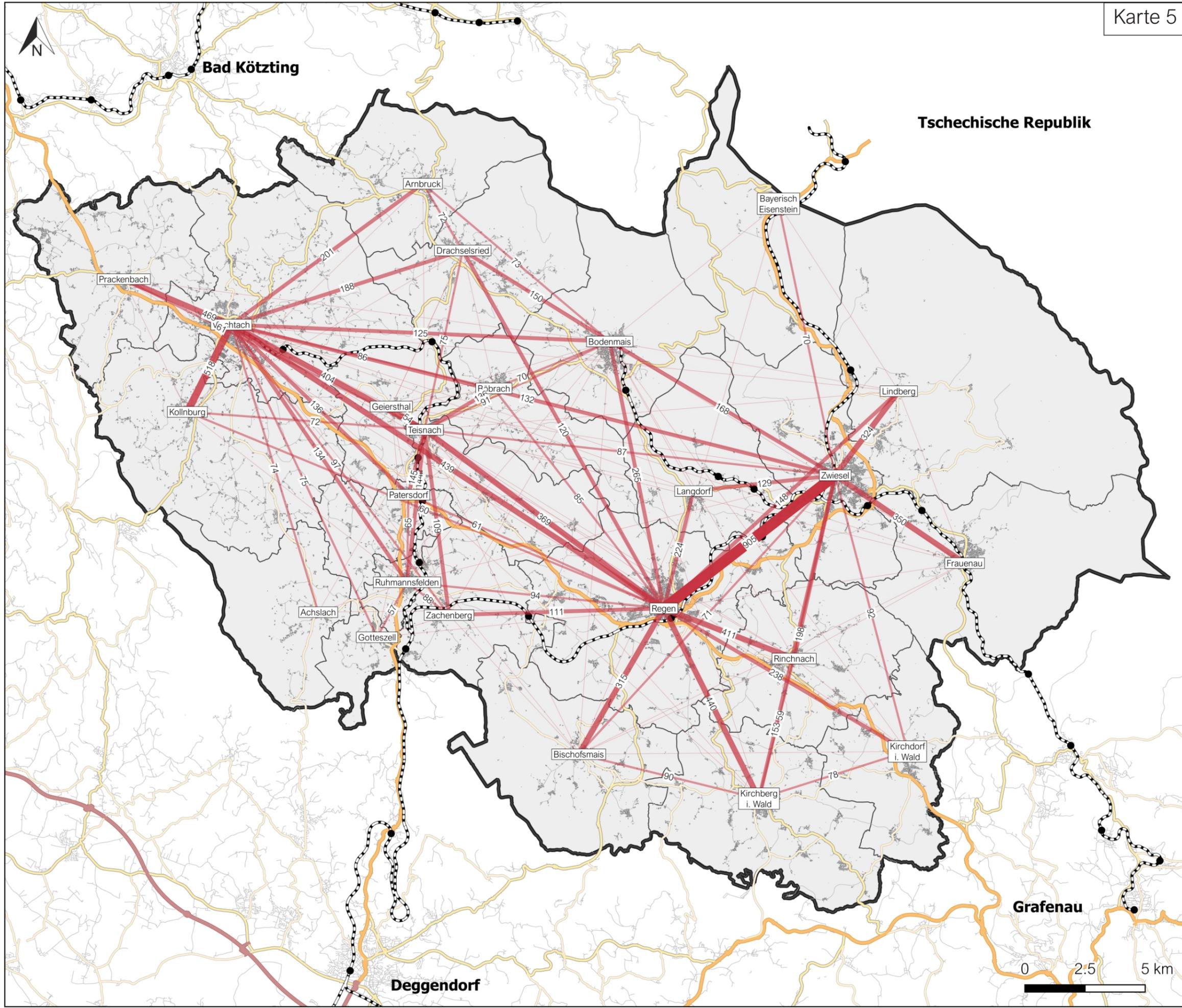
Legende

Pendlerverflechtungen

- 50 und weniger
- 51 - 100
- 101 - 300
- 301 - 500
- 501 - 700
- 701 - 900
- mehr als 900

Zwiesel Gemeinde

100 mit Angabe der Stärke der Pendlerverflechtung bei mehr als 50 Pendlern



Anmerkungen:
 Auf der Grund der Covid-19-Pandemie wurden zur Vermeidung von Verfälschungen Daten des Jahres 2019 verwendet.
 Wegen datenschutzrechtlicher Regelung sind die Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene nicht vollständig dargestellt. Daten, bei denen auf Grund ihrer geringen Häufigkeit eine Rückverfolgung auf die einzelne Person möglich wäre, sind nicht aufgeführt.

Datenquelle:
 Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Pendler auf Gemeindeebene, eigene Berechnungen

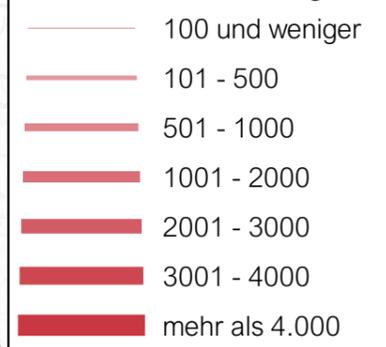


Nahverkehrsplan für den Landkreis Regensburg

Pendler außerhalb des LK

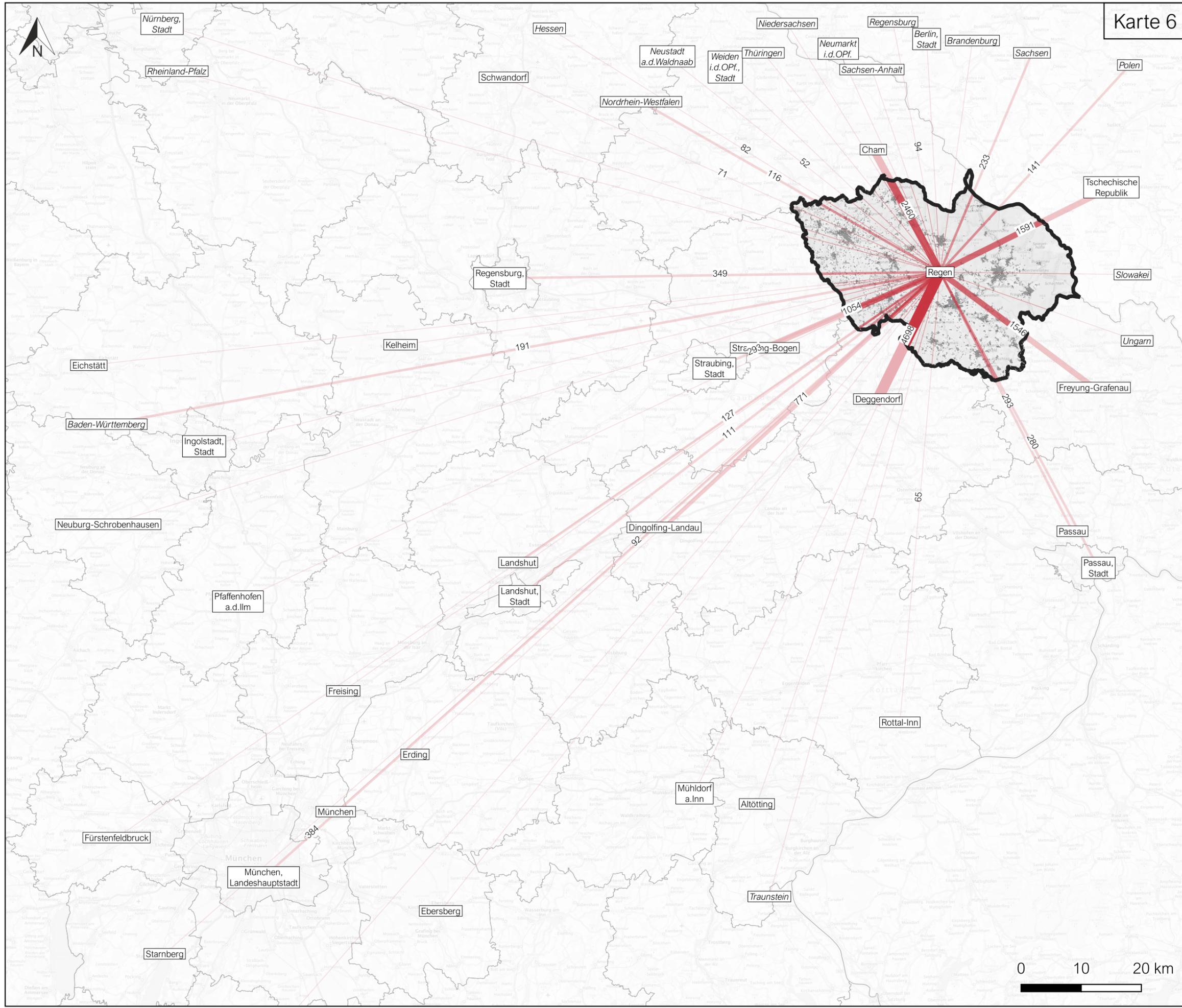
Legende

Pendlerverflechtungen



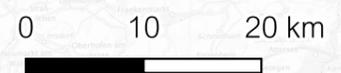
| | |
|--------|--|
| Cham | Landkreis / Bundesland / Staat |
| Ungarn | Landkreis / Bundesland / Staat (Lage angedeutet) |

100 mit Angabe der Stärke der Pendlerverflechtung bei mehr als 50 Pendlern



Anmerkungen:
 Auf der Grund der Covid-19-Pandemie wurden zur Vermeidung von Verfälschungen Daten des Jahres 2019 verwendet.
 Wegen datenschutzrechtlicher Regelung sind die Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene nicht vollständig dargestellt. Daten, bei denen auf Grund ihrer geringen Häufigkeit eine Rückverfolgung auf die einzelne Person möglich wäre, sind nicht aufgeführt.

Datenquelle:
 Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Pendler auf Kreisebene, eigene Berechnungen



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

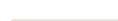
Schulstandorte

Legende

Schulstandorte
Schulstandort (nummeriert) nach Anzahl der Schüler

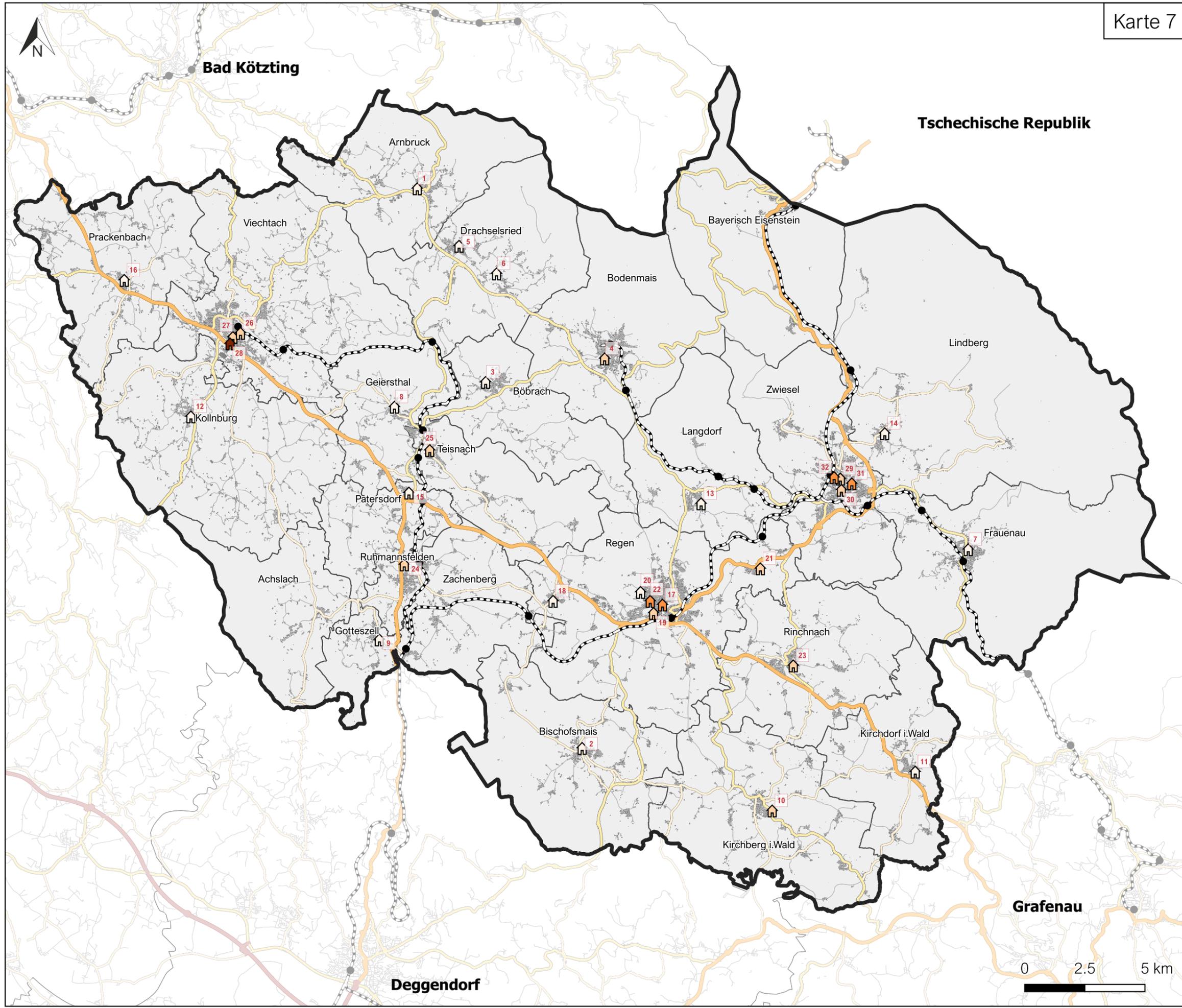
-  100 und weniger
-  101 - 500
-  501 - 1.000
-  1.001 - 1.500
-  mehr als 1.500

Verkehrsznetz

- Klassifiziertes Straßennetz**
-  Bundesautobahn
 -  Bundesstraße
 -  Staatsstraße
 -  Kreisstraße
 -  nachgeordnetes Straßennetz

- Bahnstrecken**
-  Bahnstrecke
 -  Bahnhofpunkte

- Grundkarte**
-  Landkreisgrenze
 -  Gemeindegrenze
 -  Gebäude



Datenquellen:
 Bayerisches Landesamt für Statistik -
www.statistik.bayern.de;
 Landkreis Regen



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Schulstandorte - Auflistung zur Kartendarstellung

| Nr. | Schule | Schulart | Schüler 2020 / 2021 |
|-----|--|----------------------|---------------------|
| 1 | Grundschule Arnbruck | Grundschule | 57 |
| 2 | Grundschule Bischofsmais | Grundschule | 97 |
| 3 | Grundschule Böbrach | Grundschule | 53 |
| 4 | Grund- und Mittelschule am Lehen, Bodenmais | Grundschule | 228 |
| 5 | Grundschule Drachselsried | Grundschule | 68 |
| 6 | Aktive Montessorie-Schule Oberried | Private Ersatzschule | 37 |
| 7 | Grundschule Frauenau | Grundschule | 84 |
| 8 | Grundschule Geiersthal | Grundschule | 53 |
| 9 | Grundschule Gotteszell | Grundschule | 85 |
| 10 | St.-Gotthard-Grund- und Mittelschule Kirchberg i. Wald | GS / MS | 275 |
| 11 | Grundschule Kirchdorf im Wald | Grundschule | 63 |
| 12 | Grundschule Kollnburg | Grundschule | 83 |
| 13 | Grundschule Langdorf | Grundschule | 50 |
| 14 | Grundschule Lindberg | Grundschule | 68 |
| 15 | Grundschule Patersdorf | Grundschule | 87 |
| 16 | Grundschule Pracktenbach | Grundschule | 69 |
| 17 | Realschule Regen | Realschule | 584 |
| 18 | Grundschule March | Grundschule | 68 |
| 19 | Sonderpädagogisches Förderzentrum Regen | Förderschule | 120 |
| 20 | Adolph-Kolping-Schule | Berufsschule | 77 |
| 21 | Christopherus-Schule Schweinhütt | Förderschule | 112 |
| 22 | GS / MS / BS Regen | GS / MS / BS | 695 |
| 23 | St. Gunther Grund- und Mittelschule Richnach | GS / MS | 157 |
| 24 | GS / MS Ruhmannsfelden | GS / MS | 319 |
| 25 | Grund- und Mittelschule Teisnach | GS / MS | 161 |
| 26 | Sonderpädagogisches Förderzentrum Viechtach | Förderschule | 108 |
| 27 | Hotelberufsschule Viechtach | Berufsschule | 230 |
| 28 | GS / MS / RS / GYM Viechtach | GS / MS / RS / GYM | 1689 |
| 29 | Berufsbildungszentrum für soziale Berufe des Mädchenwerks Zwiesel e.V. | Berufsschule | 351 |
| 30 | Mittelschule Zwiesel | Mittelschule | 211 |
| 31 | GS / RS Zwiesel | GS / RS | 569 |
| 32 | Glas-FS / GYM Zwiesel | Glas-FS / GYM | 906 |

GS - Grundschule
MS - Mittelschule
RS - Realschule
GYM - Gymnasium
BS - Berufsschule
FS - Fachschule

Legende

Schulstandorte



501 - 1.000

Schulstandort (nummeriert)
nach Anzahl der Schüler



1.001 - 1.500



100 und weniger



mehr als 1.500



101 - 500



Datenquellen:
Bayerisches Landesamt für Statistik -
www.statistik.bayern.de;
Landkreis Regen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Tourismus

Legende

Tourismus

Übernachtungen (2019)* nach Gemeinde

- keine Angabe
- 0 - 20.000
- 20.000 - 50.000
- 50.000 - 100.000
- 100.000 - 500.000
- > 500.000
- keine Angabe
- mit Anzahl der Übernachtungen

Touristische Attraktionen

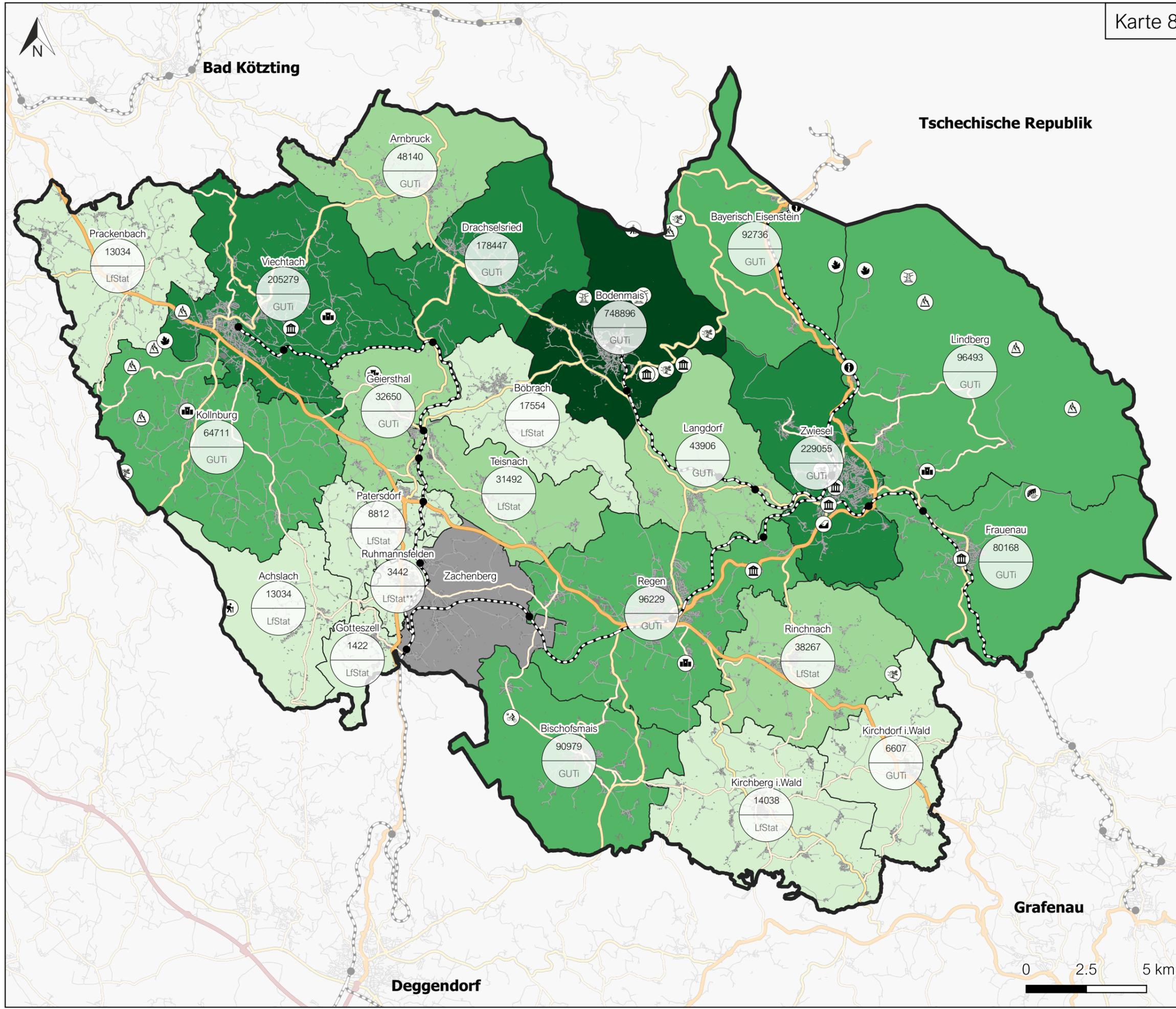
- Berg
- Burg / Schloss
- Indoor-Spielplatz
- Informationszentrum
- Mountainbike
- Museum
- Naturattraktion
- Skilaufen
- Sommerrodelbahn
- Talsperre
- Wandern
- Wasserfall

Anmerkungen:
 Auf der Grund der Covid-19-Pandemie wurden zur Vermeidung von Verfälschungen Daten des Jahres 2019 verwendet.

* Anstelle der Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik (LfStat) wurden in einigen Gemeinden die vom Landkreis erfassten Übernachtungen des Gästeweltickets (GUTi) herangezogen.

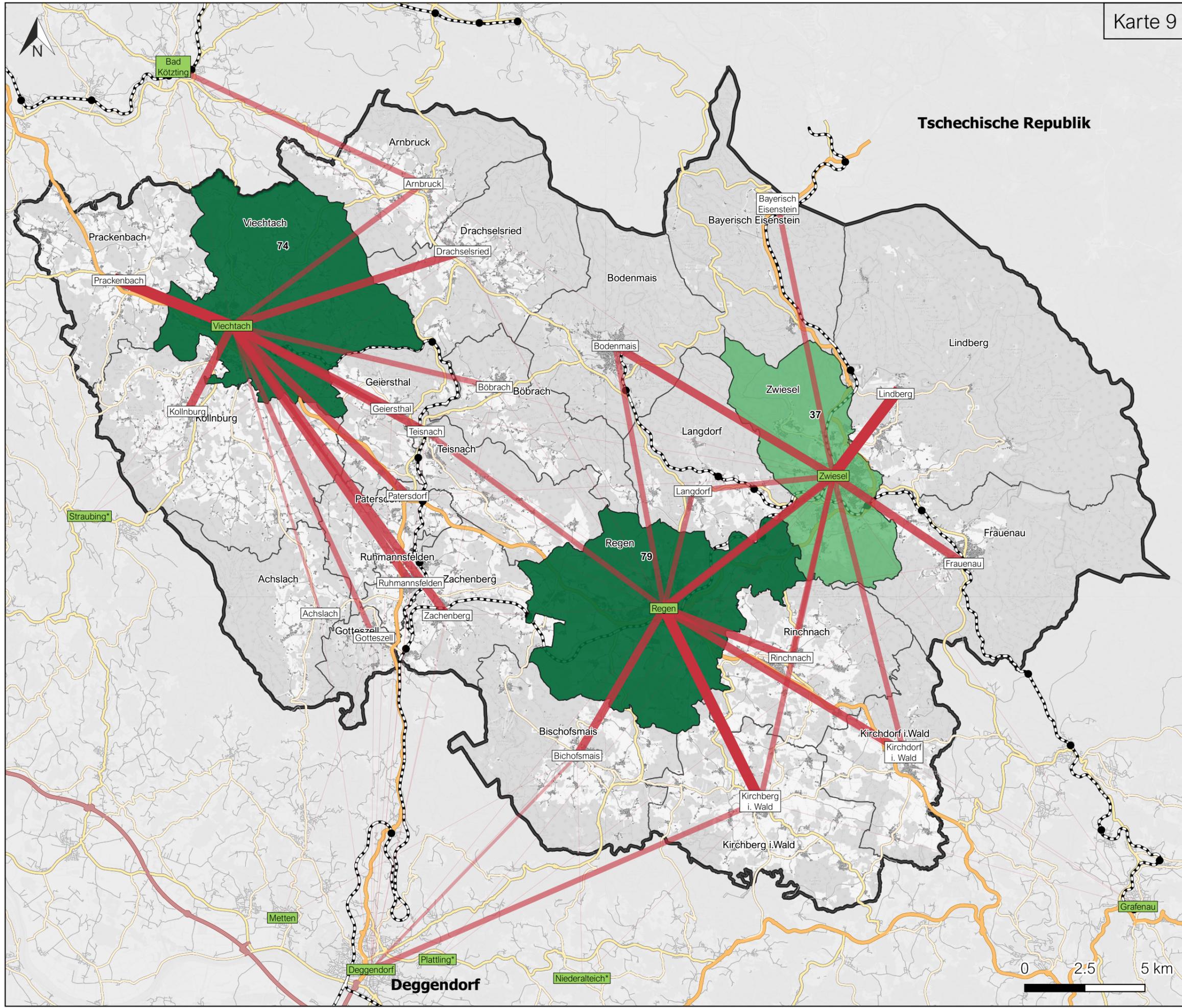
** Im Markt Ruhmannsfelden waren lediglich Daten für das Jahr 2018 verfügbar.

Datenquellen:
 Bayerisches Landesamt für Statistik* - www.statistik.bayern.de;
 Landkreis Regen



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Strecken mit Beförderungspflicht im Schülerverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen

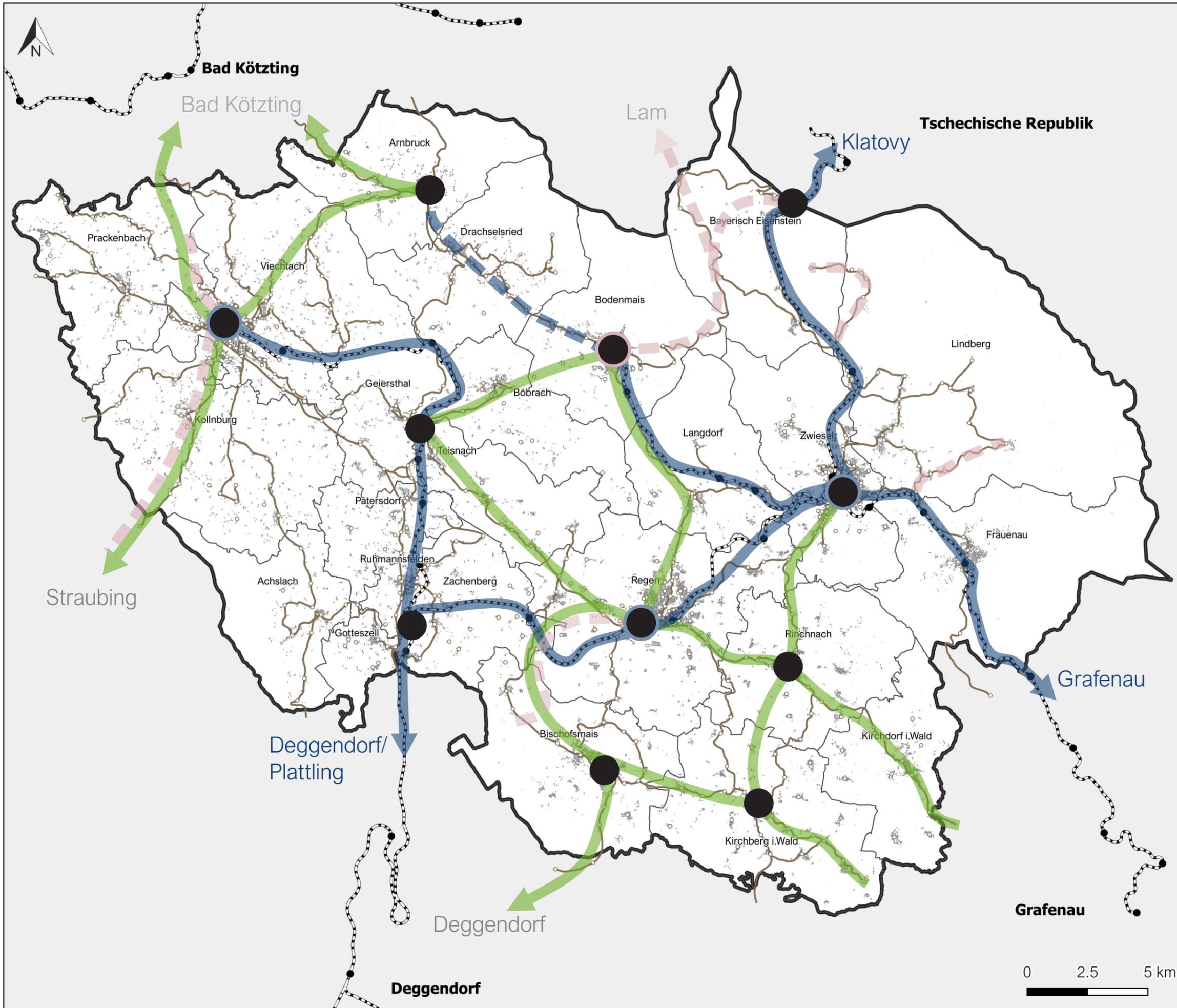


Legende

- Schülerverkehr**
- Strecken mit Beförderungspflicht*
- 10 und weniger
 - 11 - 20
 - 21 - 50
 - 51 - 100
 - mehr als 100
- Gemeinden mit innergemeindlicher Beförderungspflicht*
- 10 und weniger
 - 11 - 20
 - 21 - 50
 - mehr als 50
- 70** mit Angabe der Stärke des innergemeindlichen Verkehrsstroms
- Orte**
- Frauenau Gemeinde
 - Zwiesel Gemeinde mit Schulstandort mit Beförderungspflicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Regen
- * Zur Verbesserung der Sichtbarkeit wurden diese Ortsangaben in ihrer Lage verschoben. Der Standort deutet lediglich die Richtung an.

Datenquelle: Landkreis Regen, eigene Berechnungen





Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Verkehrsachsen

Legende

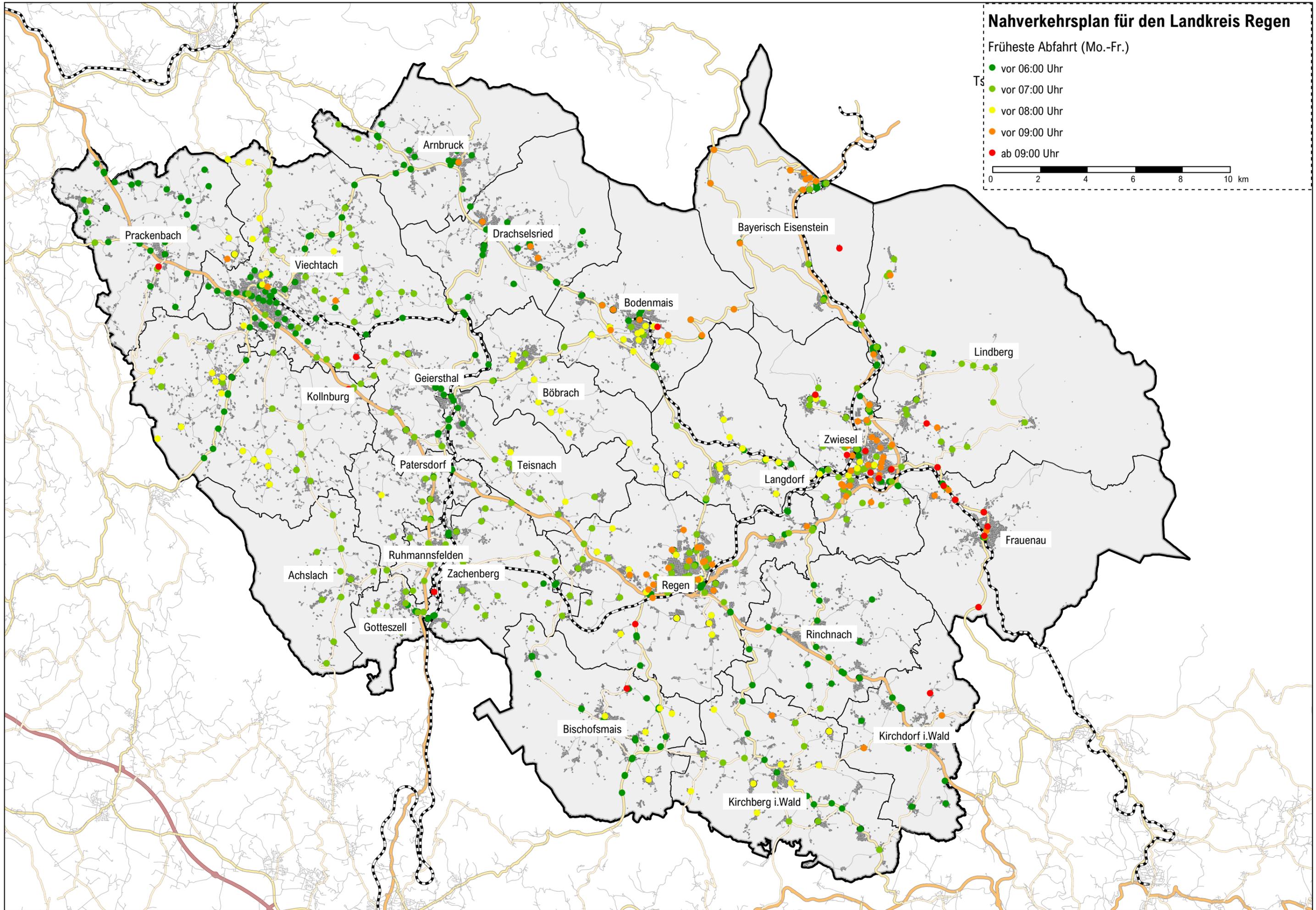
- Raumstruktur**
- Landkreis Regen
 - Gemeinden
 - Gebäude
- Zugangsstellen zum ÖPNV**
- Bahnhof / Haltepunkt
 - Haltestelle
- Strecken des ÖPNV**
- Bahnstrecke
 - Busstrecke
- Knotenpunkt**
- Knotenpunkt
- Verkehrsachsen**
- Grundnetz (Schiene)
 - Grundnetz (Straße)
 - Ergänzungsnetz (Straße)
 - Sondernachfrage Ländlicher Raum
 - Mittelzentrum
 - Unterzentrum



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Früheste Abfahrt (Mo.-Fr.)

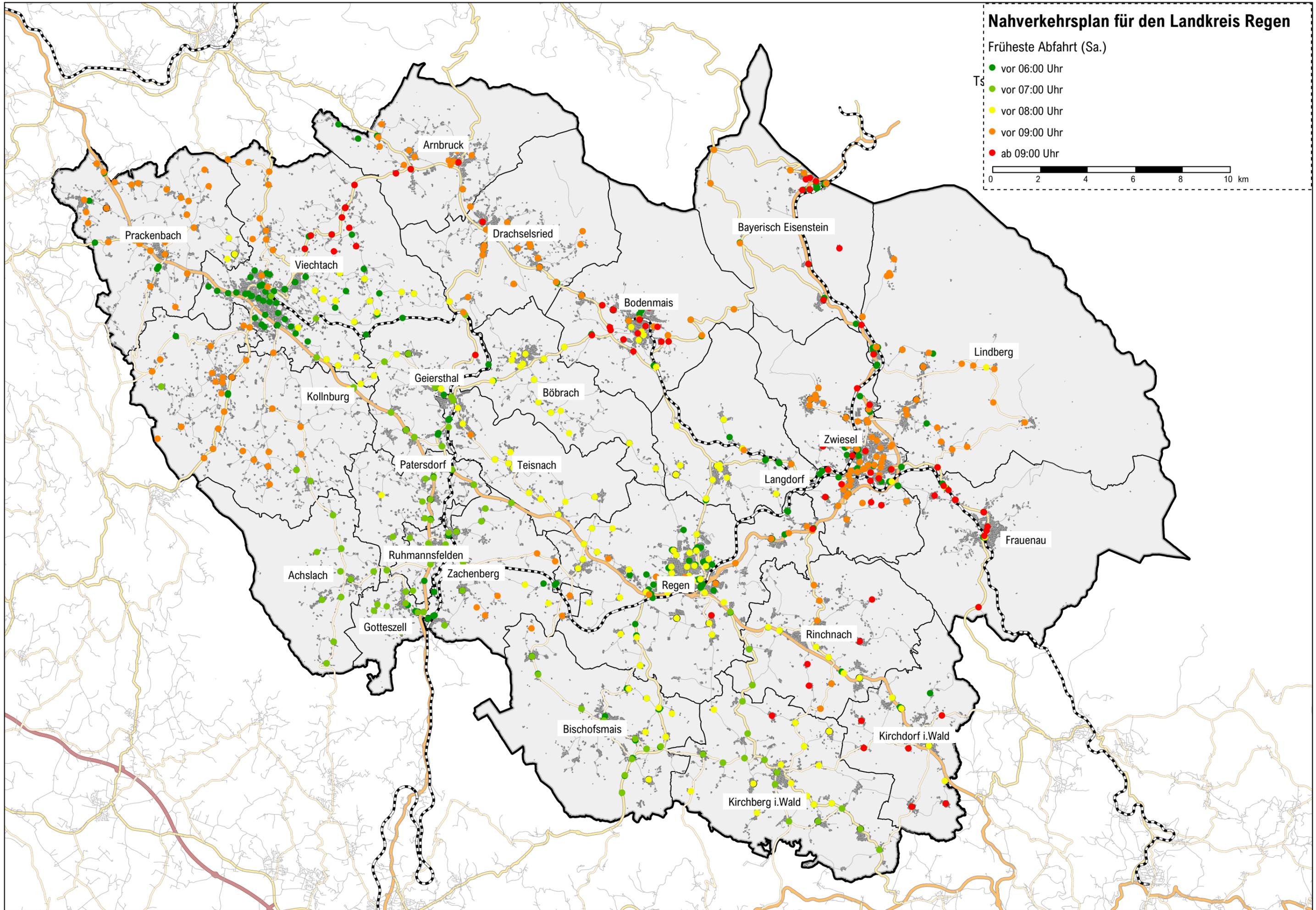
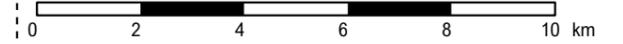
- vor 06:00 Uhr
- vor 07:00 Uhr
- vor 08:00 Uhr
- vor 09:00 Uhr
- ab 09:00 Uhr



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Früheste Abfahrt (Sa.)

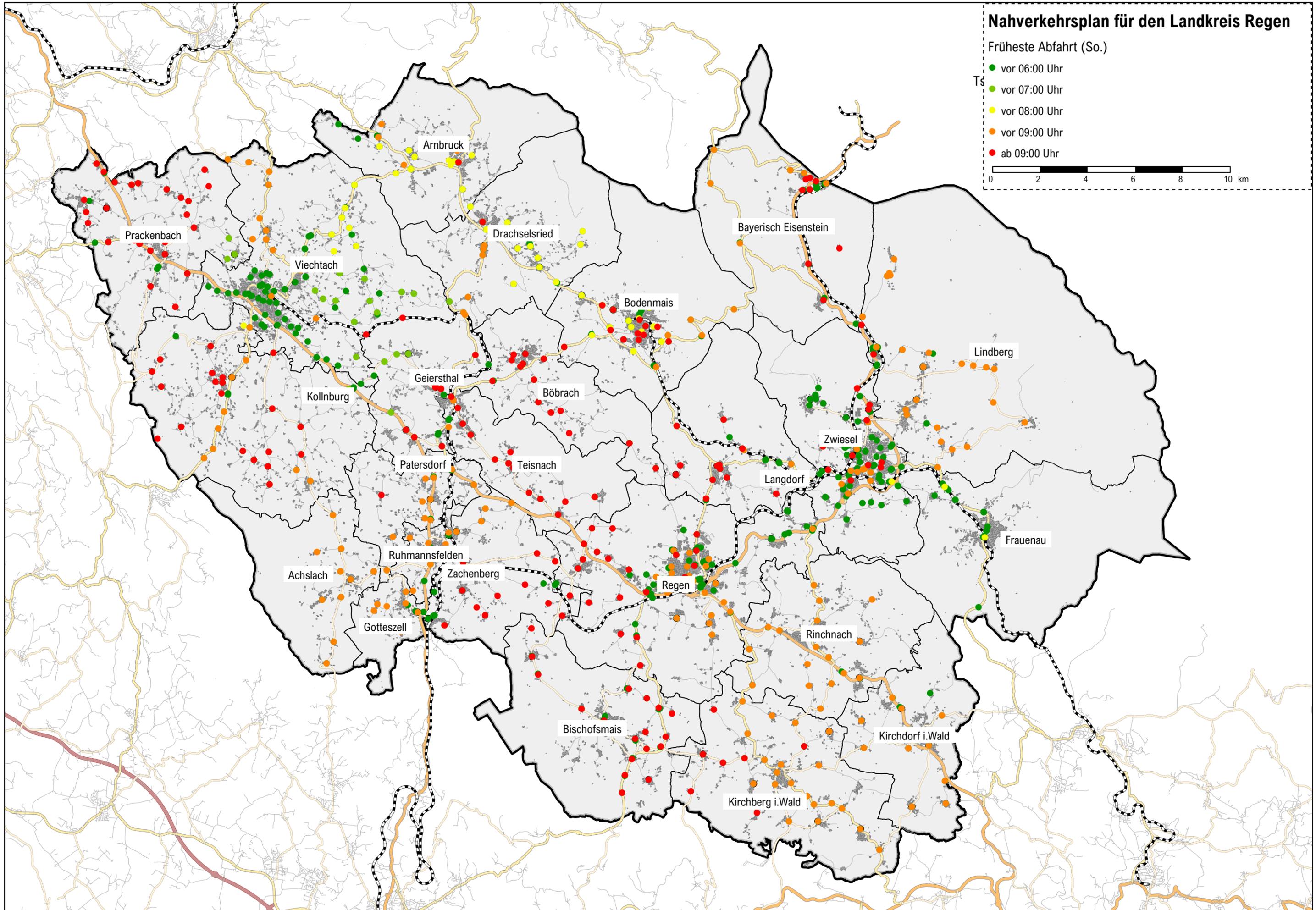
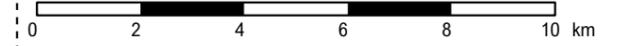
- vor 06:00 Uhr
- vor 07:00 Uhr
- vor 08:00 Uhr
- vor 09:00 Uhr
- ab 09:00 Uhr



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Früheste Abfahrt (So.)

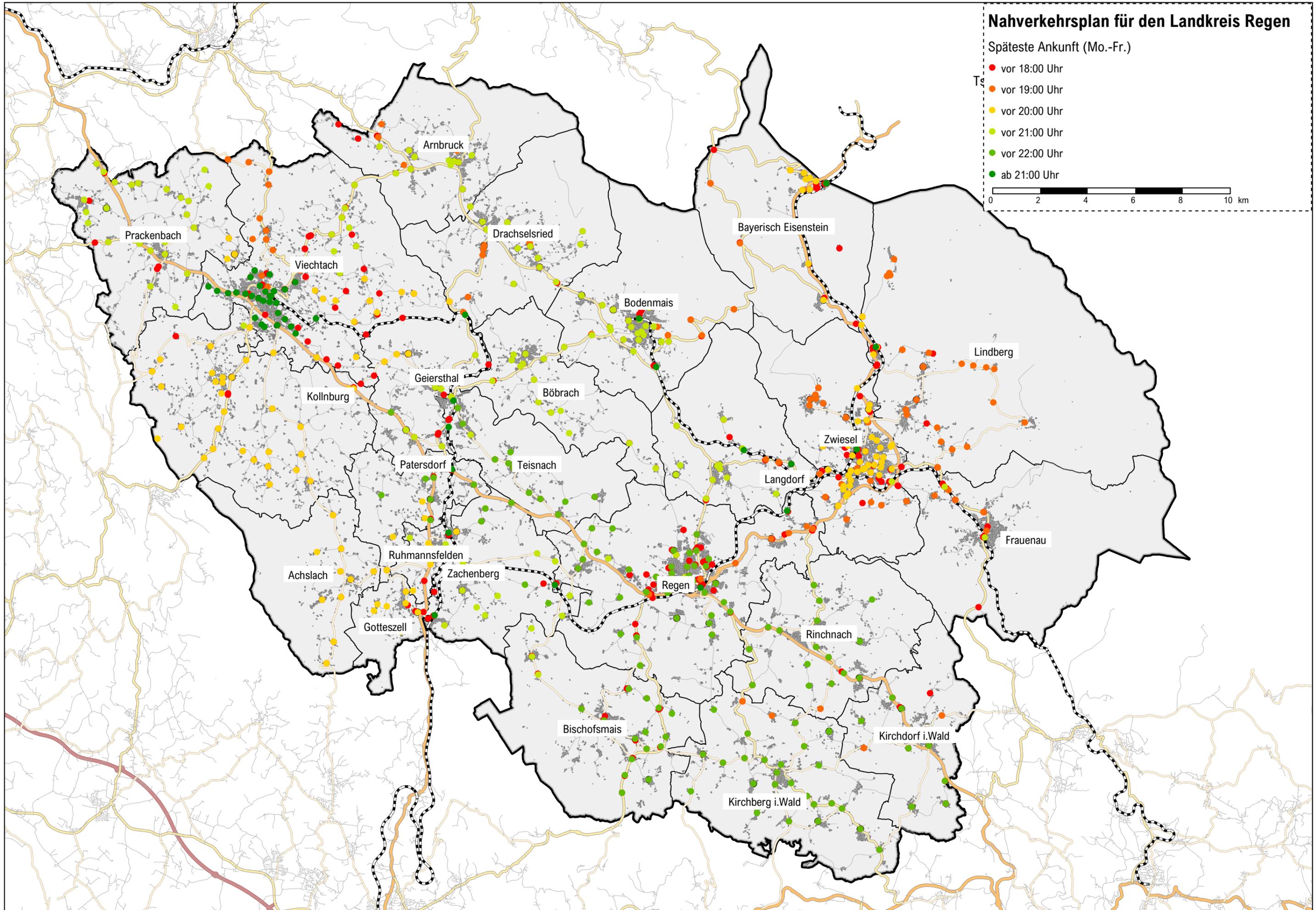
- vor 06:00 Uhr
- vor 07:00 Uhr
- vor 08:00 Uhr
- vor 09:00 Uhr
- ab 09:00 Uhr



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Späteste Ankunft (Mo.-Fr.)

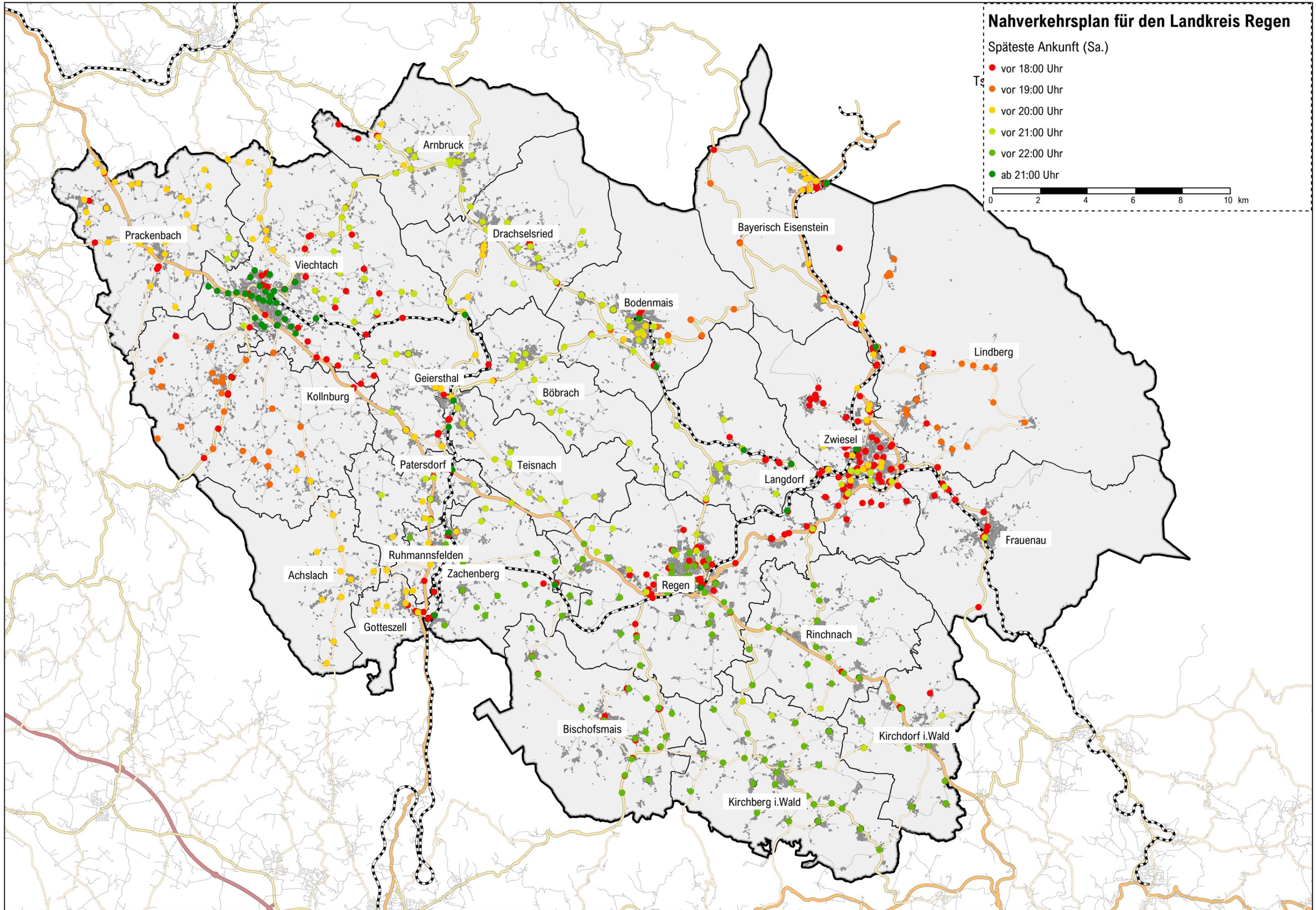
- vor 18:00 Uhr
- vor 19:00 Uhr
- vor 20:00 Uhr
- vor 21:00 Uhr
- vor 22:00 Uhr
- ab 21:00 Uhr



Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Späteste Ankunft (Sa.)

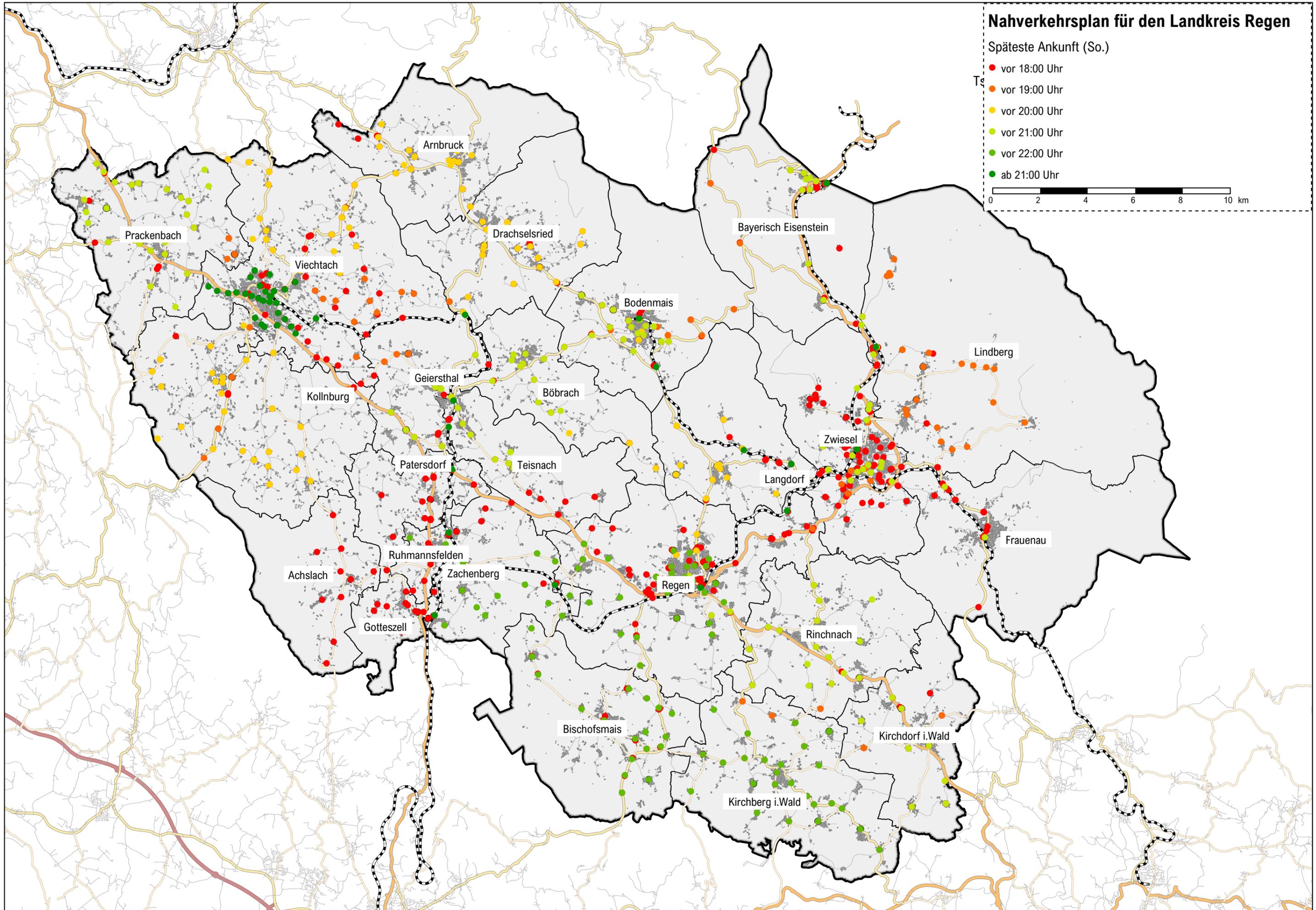
- vor 18:00 Uhr
- vor 19:00 Uhr
- vor 20:00 Uhr
- vor 21:00 Uhr
- vor 22:00 Uhr
- ab 21:00 Uhr

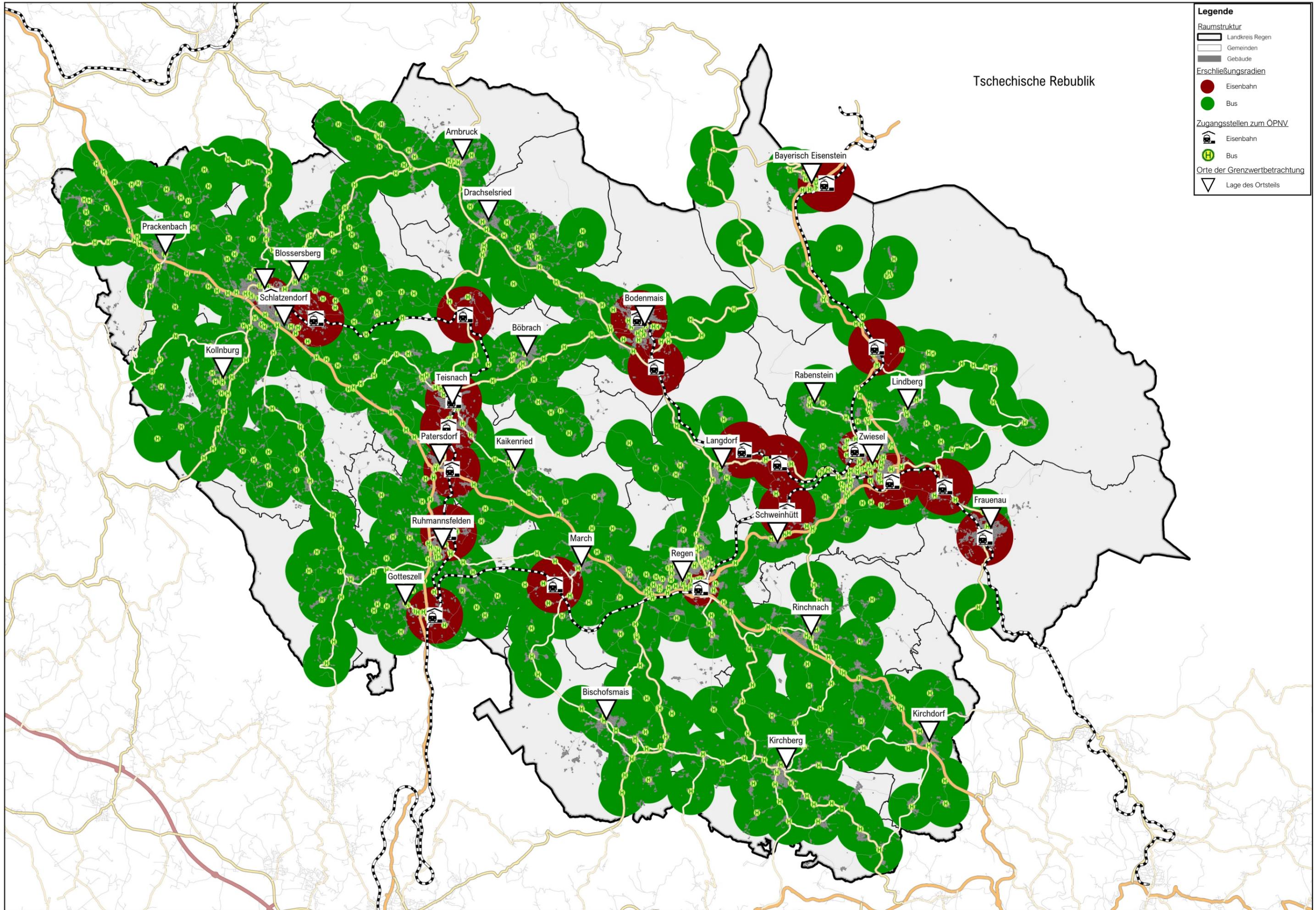


Nahverkehrsplan für den Landkreis Regen

Späteste Ankunft (So.)

- vor 18:00 Uhr
- vor 19:00 Uhr
- vor 20:00 Uhr
- vor 21:00 Uhr
- vor 22:00 Uhr
- ab 21:00 Uhr





Tschechische Reublik

Legende

Raumstruktur

- Landkreis Regen
- Gemeinden
- Gebäude

Erschließungsradien

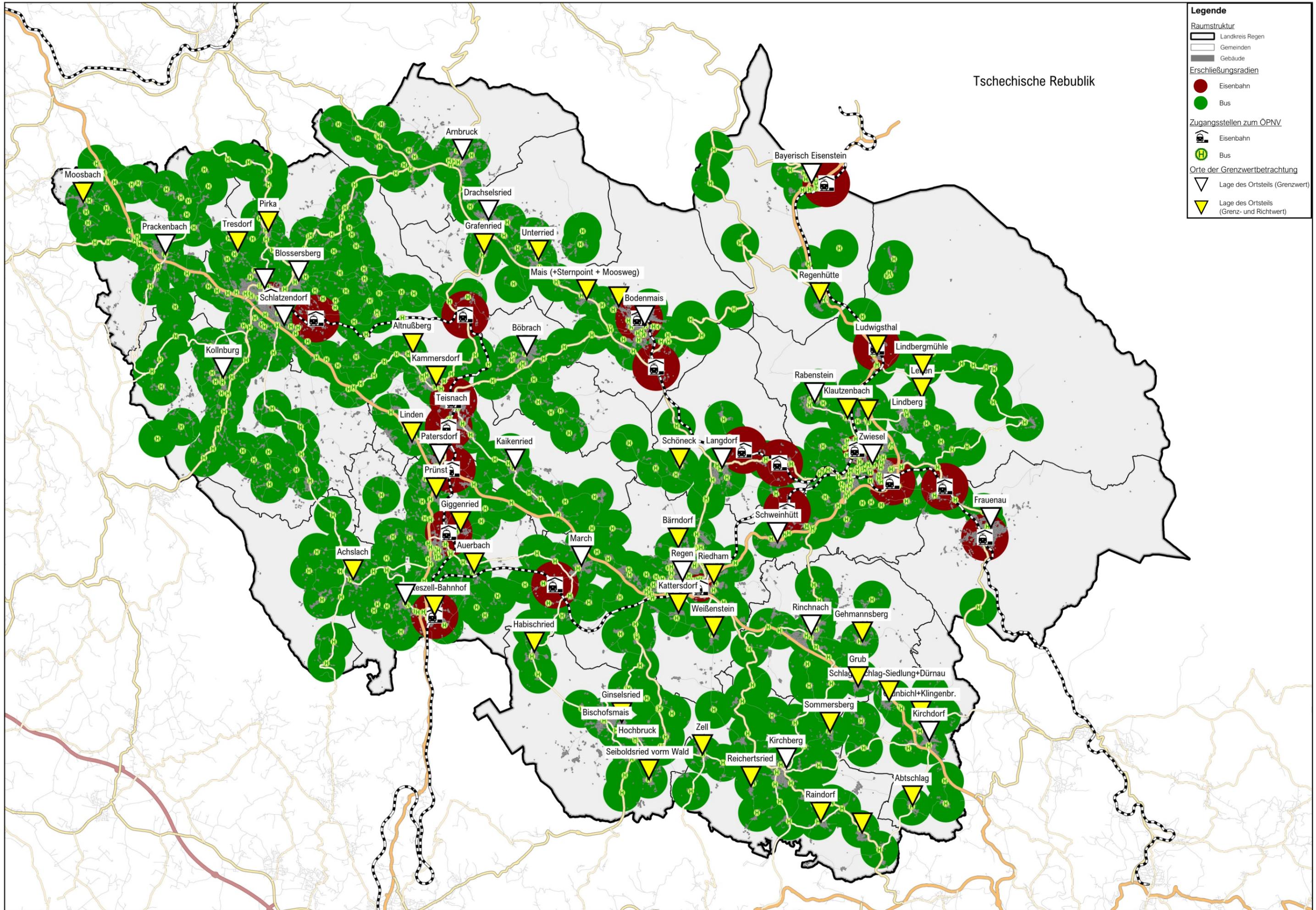
- Eisenbahn
- Bus

Zugangsstellen zum ÖPNV

- Eisenbahn
- Bus

Orte der Grenzwertbetrachtung

- Lage des Ortsteils



Tschechische Reublik

Legende

Raumstruktur

- Landkreis Regen
- Gemeinden
- Gebäude

Erschließungsradien

- Eisenbahn
- Bus

Zugangsstellen zum ÖPNV

- Eisenbahn
- Bus

Orte der Grenzwertbetrachtung

- Lage des Ortsteils (Grenzwert)
- Lage des Ortsteils (Grenz- und Richtwert)