



# Regionales Nahverkehrskonzept für den Landkreis Weilheim-Schongau

## Abschlussbericht

für



Landratsamt Weilheim-Schongau  
Regionalmanagement  
Schloßplatz 1  
86956 Schongau

Heidelberg, 21.12.2012

Erstellt von

**NahverkehrsBeratungSüdwest**

Dr. Felix Berschin, Harald Blome, Stephan L. Kroll  
Bergheimer Straße 102

69115 Heidelberg

Fon: 06221 13 75 59-0  
Fax: 06221 13 75 59-90  
E-Mail: [kroll@nahverkehrsberatung.de](mailto:kroll@nahverkehrsberatung.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Auftrag und Zielsetzung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Schwerpunktthema Schülerverkehr: Grundsätzliche Verbesserungsvorschläge für den Landkreis .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vertiefter Untersuchungsansatz: Schülerverkehr im Mittelbereich Schongau/Peiting.....</b>	<b>5</b>
3.1	Bestandsaufnahme / Identifikation von Handlungsansätzen .....	6
3.1.1	Busse zum Schulstandort Schongau (Farbcode rot).....	8
3.1.2	Busse zum Schulstandort Markt Peiting (Farbcode blau).....	10
3.1.3	Busse zu den Schulstandorten Bernbeuren und Burggen (Farbcode grün) .....	12
3.1.4	Busse zum Schulstandort Schwabsoien (Farbcode grün) .....	13
3.1.5	Busse zu den Einrichtungen der Herzogsägmühler Werkstätten .....	14
3.1.6	Stadtbus Schongau .....	16
3.2	Finanzierung .....	18
3.3	Organisation .....	19
3.4	Auswirkungen auf den möglichen Umsetzungserfolg .....	20
3.5	Empfehlungen zur Umsetzung .....	21
3.5.1	Umsetzung in Einzelmaßnahmen .....	22
3.5.2	Integrierte Umsetzung der Maßnahmen durch eine koordinierende Stelle .....	24
<b>4</b>	<b>Untersuchungsansatz: Tourismus .....</b>	<b>26</b>
4.1	Pfaffenwinkel - Tourismuslinie .....	27
4.1.1	Routenverlauf.....	29
4.1.2	Fahrplankonzept: Pfaffenwinkel - Tourismuslinie.....	31
4.1.3	Wirtschaftlichkeit (Betriebskosten und Fahrgelderlöse).....	32
4.1.4	Einführungsschritte der Tourismuslinie .....	33
4.1.5	Variantenprüfung zur vorgeschlagenen Linienführung .....	34
4.2	Ausblick: Kostenfreier ÖPNV für Übernachtungsgäste.....	36
<b>5</b>	<b>Pendlerverkehr .....</b>	<b>38</b>
5.1	München-Pendler .....	38
5.2	Landkreis-Pendler.....	39
<b>6</b>	<b>Infrastruktur.....</b>	<b>42</b>
6.1	Pfaffenwinkelbahn .....	42
6.1.1	Beispiel 1: Neuer Bahnhof in Weilheim .....	43
6.1.2	Beispiel 2: Neuer Bahnhof in Peißenberg .....	44
6.1.3	Empfehlung.....	45
6.2	Infrastruktur an Schnittstellen ÖPNV-SPNV .....	46

# 1 Auftrag und Zielsetzung

Im Oktober 2010 wurde die Regionale Nahverkehrskonzeption für den Landkreis Weilheim-Schongau in Auftrag gegeben.

Für den Landkreis Weilheim-Schongau wurde bereits Mitte der 1990er Jahre ein umfangreicher Nahverkehrsplan erstellt, der jedoch nur ansatzweise umgesetzt werden konnte und bislang auch nicht fortgeschrieben wurde.

Aufgrund der sich verändernden Strukturen im Landkreis, wirtschaftlicher Überlegungen und auch globaler Veränderungen (Klimawandel) sowie neuer Vorgaben und Richtlinien, die bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen sind, hat sich der Landkreis dazu entschlossen, auf Basis des alten Nahverkehrsplanes ein neues Nahverkehrskonzept erstellen zu lassen.

Dem Landkreis soll mit dem Nahverkehrskonzept eine Entscheidungsgrundlage zur Verfügung gestellt werden, die konkrete Maßnahmen zur Attraktivitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV enthält.

Die Erstellung des Nahverkehrskonzeptes ist dabei insbesondere von den folgenden Anforderungen geleitet, die bei allen Untersuchungen sowie Vorschlägen zur Umsetzung Berücksichtigung finden müssen:

- Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit: Vorschläge zur Umsetzung des Konzeptes sollen kurz- bis mittelfristig umsetzbar sowie finanzierbar sein,
- Barrierefreiheit: die Belange und Bedürfnisse gehandicapter Personengruppen sind in besonderem Maße zu berücksichtigen,
- Trends der demographischen Entwicklung sind zu berücksichtigen,
- Schwerpunktsetzung: Definition von Hauptachsen und Zubringern (Pendler, Tourismus),
- eine Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes nach etwa drei bis fünf Jahren muss möglich sein sowie
- kurz- und mittelfristig anstehende Änderungen im ÖPNV (Busse) und SPNV sind einzubeziehen (z. B. Taktänderungen ab 2013).

Ziel des Nahverkehrskonzeptes ist es, den Entscheidungsträgern des Landkreises ein Handlungskonzept mit konkreten Umsetzungsvorschlägen an die Hand zu geben, um den ÖPNV als integrierten Bestandteil eines umfassenden Mobilitätsmanagements zu verankern.

Inhaltliche Schwerpunktsetzung und methodisches Vorgehen wurden in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt und festgelegt. In mehreren Arbeitssitzungen wurde herausgearbeitet, dass der Handlungsschwerpunkt auf den folgenden Arbeitsfeldern liegen soll:

- Optimierung des Schülerverkehrs unter Einschluss von Sonderverkehren
- Touristische Verkehre
- Pendlerverkehre
- Infrastruktur

Die vom Gutachter erstellten Ausarbeitungen wurden in mehreren Arbeitssitzungen mit den Akteuren des Landkreises diskutiert und zu den folgenden Maßnahmenvorschlägen verdichtet, die nun zur Umsetzung vorgeschlagen werden.

## 2 Schwerpunktthema Schülerverkehr: Grundsätzliche Verbesserungsvorschläge für den Landkreis

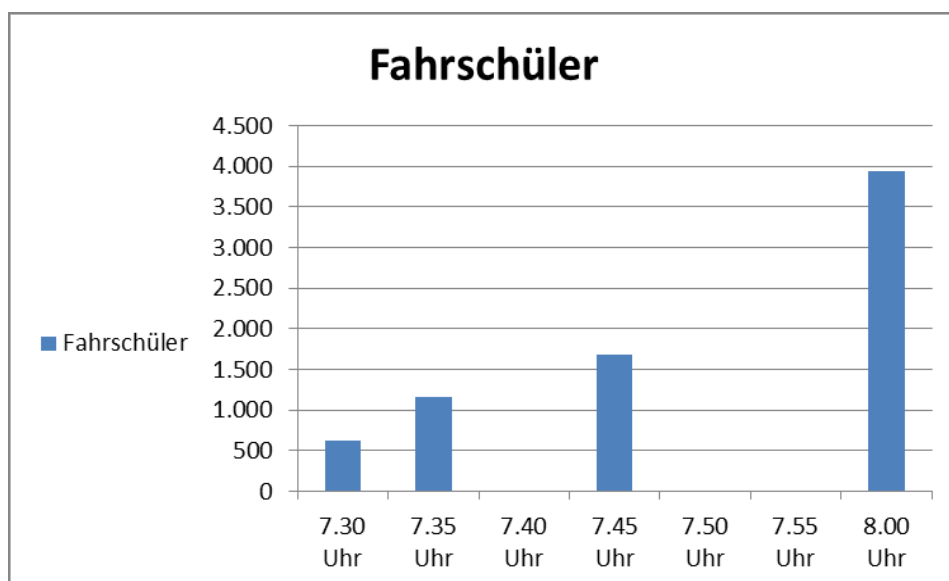
Der Schülerverkehr bildet insbesondere in tendenziell eher ländlich geprägten Räumen das Rückgrat für den ÖPNV. Gelingt es hier Synergien und Rationalisierungspotenziale zu heben, so stellt dies häufig die wichtigste Möglichkeit dar, um aufwands- und damit kostenneutral kurz- und mittelfristig Angebotsverbesserungen im ÖPNV zu realisieren, da sich diese damit quasi aus sich selbst heraus finanzieren. Unter diesem Aspekt kommt einer Optimierung der Schüler- und Sonderverkehre besondere Bedeutung zu, die in der klassischen Nahverkehrsplanung oft nicht berücksichtigt wird.

Ein qualitativ hochwertiger Schülerverkehr ist im Zuge des demografischen Wandels ein wichtiger Standortfaktor. Denn nur wenn der Zugang für die Kinder und Jugendlichen zu den Bildungsangeboten nachhaltig gesichert ist, kann sich der ländliche Raum für Familien mit Kindern im Wettbewerb mit anderen Standorten dauerhaft behaupten. Andernfalls droht im umkämpften Bereich der Ansiedlung und Bindung von jungen Familien an die Region eine Abwärtsspirale einzusetzen. Die neuen Anforderungen aus G8, vermehrter Ganztagsbeschulung und Unterrichtsangeboten am Nachmittag, sowie das Entstehen neuer Verflechtungsanforderungen aufgrund erweiterter Schuleinzugsbereiche, wie sie bspw. durch die Einführung von Schulen mit M-Zug entstehen, stellen hier gegenwärtig den ÖPNV vor völlig neue Herausforderungen.

Für die Optimierung des Schülerverkehrs stehen grundsätzlich die folgenden Methoden zur Verfügung:

- Schulzeitenstaffelung
- Integration von freigestellten Schülerverkehren in den ÖPNV bzw. integrierte Planung von freigestellten Schülerverkehren und Schülerverkehren im ÖPNV
- Integrierte Planung und (Teil-)Integration von Sonderverkehren in den ÖPNV

Eine Auswertung der Schulanfangszeiten im Landkreis zeigte, dass von einer ausgeprägten abgestimmten Schulzeitenstaffelung nicht ausgegangen werden kann. Das Gros der Schulen beginnt um 8 Uhr. Die zweithäufigste Anfangszeit liegt bei 7:45 Uhr. Diese zeitliche Spreizung ist zu gering, um eine nachhaltige Effizienz für den Buseinsatz zu erzielen.



Schulbeginnzeiten	frühester Beginn	spätester Beginn
Altenstadt	7:45	7:45
Hohenfurch	8:00	8:00
Bernbeuren	8:00	8:00
Bernried	8:00	8:00
Böbing	8:00	8:00
Burggen	8:00	8:00
Eberfing	7:55	7:55
Wessobrunn	8:15	8:15
Hohenpeißenberg	8:00	8:00
Hulfing	7:50	7:50
Iffeldorf	8:00	8:00
Habach	7:40	7:40
Obersöchering	7:40	7:40
Pähl und Raisting	8:00	8:00
Peißenberg	7:55	8:00
Peiting	8:00	8:00
Penzberg	7:55	8:00
Herzogsägmühle	8:00	8:00
Polling	7:55	7:55
Rottenbuch	8:00	8:00
Schongau	7:45	8:00
Seeshaupt	7:45	7:45
Weilheim	7:30	8:00

Lediglich der frühere Schulbeginn von Gymnasium und Realschule Weilheim zeigt günstige Effekte auf einzelne Buseinsätze, die im Anschluss an die Bedienung von Weilheim, dann noch andere Schulstandorte wie Dießen oder Peißenberg bedienen können. In Bezug auf Weilheim wirkt sich eine frühe Ankunft vor 7:15 Uhr vor allem günstig auf die Pünktlichkeit aus, da um diese frühe Zeit die Verkehrslage noch nicht so problematisch ist wie später.

Die Auswertung der vom Gutachter mit Unterstützung des Regionalmanagements vorgenommenen Umfrage aller Schulen und Schulaufwandsträger ließ Potenzial in allen drei Handlungsfeldern erkennen: Landkreisweit sind die Schulanfangszeiten nicht hinreichend gestaffelt, um einen effizienten Fahrzeugeinsatz mit gleichzeitig geringen Wartezeiten der Schülerinnen und Schüler vor bzw. nach dem Unterricht zu gewährleisten, freigestellte Schülerverkehre und Angebote des ÖPNV sind lediglich im Verantwortungsbereich des Landkreises koordiniert und eine integrierte Planung oder gar (Teil-)Integration von Sonderverkehren in den ÖPNV findet nicht statt.

Um die Auswirkungen eines integrierten Ansatzes, in dem alle drei Handlungsfelder Berücksichtigung finden, exemplarisch zu zeigen, wurde der Schülerbereich des Mittelbereiches Schongau/Peiting vertieft untersucht, um Erkenntnisse zu gewinnen, die dann auf die weiteren Gebiete des Landkreises angewandt werden können.

### **3 Vertiefter Untersuchungsansatz: Schülerverkehr im Mittelbereich Schongau/Peiting**

Für die vertiefte Ausarbeitung der Untersuchungsansätze wurde in einer Arbeitssitzung am 17.02.2011 der Mittelbereich Schongau/Peiting ausgewählt, da sich dieser durch folgende Merkmale auszeichnet:

- Es besteht eine komplexe Verkehrsabwicklung mit diversen Schulstandorten aller Schulformen
- Die Verkehrsleistung wird von mehreren Verkehrsunternehmen erbracht und von unterschiedlichen Kostenträgern verantwortet (Kreis, Kommunen, Schulverbände)
- Schülerverkehre werden sowohl im ÖPNV sowie im Rahmen der Freistellungsverordnung abgewickelt
- Behindertenfahrdienste finden in erheblichem Umfang parallel zum ÖPNV statt (Herzogsägmühle)
- Der Betrachtungsraum umfaßt sowohl eher städtische als auch ländliche Gebiete

Die Gebietsauswahl wurde davon geleitet, Ergebnisse in einem schwierigen Umfeld erzielen zu können, um exemplarisch abzuklären, durch welche Maßnahmen Verbesserungen erzielt werden, die methodisch auch auf andere Räume im Landkreis Anwendung finden können.

Der vertiefte Untersuchungsbereich zur Optimierung umfaßt die Gemeinden im Auerberglandgebiet:

- Altenstadt
- Bernbeuren
- Burggen
- Hohenfurch
- Ingenried
- Prem am Lech
- Schwabbruck
- Schwabsoien
- Steingaden

Großen Einfluss auf die Verkehrsverflechtungen im Mittelbereich Schongau/Peiting haben vor allem auch die großen Behinderteneinrichtungen der inneren Mission München/Diakonie in München und Oberbayern (Herzogsägmühle) als wichtiges Verkehrsziel. Die verkehrliche Ausstrahlung des Schulstandortes Schongau erstreckt sich in östlicher Richtung bis zum Ort Hohenpeißenberg, wo der Übergang zum Altkreis Weilheim stattfindet; eine Grenze, die in Bezug auf verkehrliche Orientierungen auch aufgrund der topografischen Trennung durch den Gebirgszug, zu dem der Hohenpeißenberg zählt, noch immer wirksam ist.

### 3.1 Bestandsaufnahme / Identifikation von Handlungsansätzen

Maßgeblicher Faktor für den Aufwand in der Schülerbeförderung ist die Anzahl der in der Verkehrsspitze eingesetzten Fahrzeuge. Besonders „teuer“ sind dabei die „großen Busse“ (12-m-Bus und größer), deren Vorhaltung einen hohen Kapitaleinsatz erfordert. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 21 derartige Spitzenfahrzeuge identifiziert, davon verkehren

- 14 Busse im regionalen ÖPNV,
- 4 Busse im freigestellten Schülerverkehr (FSV),
- 1 Bus im Stadtverkehr Schongau,
- 2 Busse im Verkehr zu den Einrichtungen der Herzogsägmühler Werkstätte in Peiting

Zudem verkehren abseits der ÖPNV-Linienwege im freigestellten Schülerverkehr (FSV) zahlreiche Kleinbusse, die bedarfsorientiert verschiedene Weiler und Gehöfte in den dünn besiedelten Gemeinden im Süden des Auerberglandes bedienen. So meldet die Gemeinde Steingaden 85 verschiedene Schulbuslinien, ohne genauen Fahrplan und km-Leistungen benennen zu können. Teilweise sollen in dem Bereich auch „große Busse“ im Einsatz sein. Aufgrund der unklaren Datelage (keine Fahrpläne/Fahrzeiten, keine Angabe über die auf den Touren eingesetzten Fahrzeuggrößen) konnten diese Verkehre jedoch nicht näher in die Untersuchung mit einbezogen werden.

Da das Optimierungspotenzial im Kleinbusbereich eher gering ist und eine Integration in den ÖPNV aufgrund der dispersen, nicht auf festen Linienvläufen bündelbaren Nachfrage ausgeschlossen ist, wurden die Kleinbustouren nicht näher untersucht.





### 3.1.1 Busse zum Schulstandort Schongau (Farbcode rot)

Abbildung 1 zeigt den Fahrzeugeinsatz in der morgendlichen Verkehrsspitze. Zahlenmäßig das bedeutsamste Verkehrsziel sind die Schulen in Schongau. 20 Busanfahrungen sind derzeit zur Bewältigung der Schülerströme im Einsatz. Dabei kann die große Zahl nur durch den Einsatz sogenannter „Doppelfahrten“ bewältigt werden. Das heißt, die Busse fahren in zwei Wellen zum Schulzentrum:

- 1. Welle (lange Distanzen): Die langlaufenden Fahrten aus den weiter entfernten Wohnorten erreichen das Schulzentrum in Schongau bereits verhältnismäßig früh - etwa zwischen 7:15 Uhr und 7:20 Uhr.
- 2. Welle (kurze Distanzen): Nachdem die Schüler ausgestiegen sind, fahren die Fahrzeuge leer in die nahe gelegenen Nachbarorte rund um Schongau (2 Busse nach Altenstadt, 2 nach Peiting, 1 nach Hohenfurch). Dort werden erneut Schüler aufgenommen und auf direktem Weg zum Schulzentrum gebracht. Die Ankunft liegt sehr nahe vor dem Schulbeginn.

Die früheste Ankunft mit 7:06 Uhr am Volksfestplatz weist der Bus aus Hohenpeißenberg auf. Zwei Fahrzeuge der 1. Welle fahren im Anschluss in Richtung Schulstandort Markt Peißenberg (1 Fahrzeug im ÖPNV, 1 Fahrzeug im freigestellten Verkehr) und stehen für eine Schulbedienung im Mittelbereich Schongau/Peiting nicht mehr zur Verfügung.

Der Schülerverkehr nach Schongau wird überwiegend im ÖPNV abgewickelt, so dass bis zur 10. Klasse die Schülerfahrkarten vom Kreis bezahlt werden. Aus dem Bereich Ingenried/Schwabsoien und Burggen/Tannenberg verkehren jedoch auch Fahrten auf der Grundlage der Freistellungsverordnung. Diese nicht-öffentlichen Fahrten stehen nur den Schülern der Mittelschule (und der Volksschule Schwabsoien) zur Verfügung. Die Finanzierung erfolgt hier nicht über Schülerfahrkarten wie im ÖPNV, sondern die Fahrleistungen werden dem beauftragten Verkehrsunternehmen (hier: Fa. Jehle) direkt vom Kostenträger vergütet (hier: kommunaler Schulverband).

Ein weiteres interessantes Angebot für den Schülerverkehr nach Schongau stellt ab Peiting die BRB (Bayerische Regiobahn GmbH; Veolia-Gruppe) dar, die seit 14.12.2008 moderne niederflurige Triebwagen auf der Pfaffenwinkelbahn einsetzt. Das Angebot passt zeitlich gut zu den Schulzeiten. Für die Heimfahrt wird eigens vom Takt abgewichen, damit Schüler den Zug gut erreichen können (Abfahrt 13:09 statt 13:04 Uhr). Auf den relevanten Fahrten werden sogenannte Doppeltraktionen eingesetzt, d. h. es wird ein zweiter Triebwagen angehängt, womit doppelt so viele Sitz- und Stehplätze angeboten werden wie normalerweise (insgesamt ca. 275 Sitzplätze!).

Begleitend zur Untersuchung durchgeführte Zählungen des Regionalmanagements zeigten jedoch, dass diese Kapazitäten bislang nur unzureichend genutzt werden. Von den 400 Schülern aus Peiting nutzen nur ca. 100 Schüler den Zug, und das, obwohl der Ort durch zwei Bahnhaltunkte sehr gut durch die Bahn erschlossen wird. Unterdessen kommt es in den Bussen, die in der Regel bereits gut besetzt aus Hohenpeißenberg, Rottenbuch und Steingaden den Markt Peiting erreichen, zu Kapazitätsproblemen, die dazu führen, dass die RVO GmbH zwei zusätzliche Fahrten im Rahmen von sog. „Doppelfahrten“ (s. o.) ab Markt Peiting nach Schongau einlegen muss.

**Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Die Schüler ab Peiting sind verstärkt auf den Zug zu verweisen, zumal die Bahnfahrkarten kostengünstiger sind als Busfahrkarten. Insofern könnte dies vom Kostenträger (Landkreis) entsprechend gesteuert werden, indem künftig vorrangig Bahnfahrkarten bezogen werden. Durch das neue Angebotskonzept auf der Pfaffenwinkelbahn mit modernen Fahrzeugen ist hier seit Dezember 2008 ein neuer Sachstand eingetreten. Eine Busbedienung ist lediglich für den bahnfernen Bereich im Südwesten des Marktes Peiting erforderlich. Hier sollte eine neue Haltestelle auf der Füssener Straße (mit Wendemöglichkeit) angeboten werden und entsprechend Linienfahrten über die Umgehungsstraße dort vorbeigeführt werden (Linie 9822 aus Rottenbuch). Durch die verstärkte Bahnnutzung sollte der Busbedarf für Peiting zumindest im Bereich der derzeitigen Doppel-fahrten reduziert werden. Wirtschaftlich sinnvoll ist dies, wenn die dafür gebundenen Fahrzeuge anderweitig nutzbringend eingesetzt werden (bspw. für Altenstadt) und im Endeffekt dort zu Einsparungen von bis zu 2 Fahrzeugen führen.

**Verantwortlichkeit:**

Mittelschulverbund Schongau

**Handlungserfordernis:**

Integration der im freigestellten Schülerverkehr eingesetzten Busse der Firma Jehle in das Gesamtkonzept

**Gremium:**

Mittelschulverbund in Abstimmung mit der Firma Jehle

**Beschlussempfehlung:**

Integration der freigestellten Verkehre

**Effekt:**

Integration der bisher im freigestellten Verkehr eingesetzten Busse der Firma Jehle für den Mittelschulverbund Schongau in den ÖPNV als Teil der Optimierungskaskade für Peiting.

**Verantwortlichkeit:**

Landkreis (Schülerbeförderung)

**Handlungserfordernis:**

Verweis der im Einzugsbereich des Haltepunktes Peiting wohnenden Schüler nach Schongau auf das Angebot des Zuges durch Umbestellung der entsprechenden Fahrkarten (Zug statt Bus). Neueinrichtung einer Bushaltestelle (mit Wendemöglichkeit) in Peiting im Bereich Füssener Straße.

**Gremium:**

Verwaltungshandeln in Umsetzung des bestehenden Kreistagsbeschlusses „Bahn vor Bus“

**Beschlussempfehlung:**

Sämtliche Schüler aus Peiting mit dem Schulort Schongau werden auf den Zug verwiesen und erhalten seitens der Schülerbeförderung des Landratsamtes Schülerzeitkarten für BRB statt RVO. Hiervon ausgenommen sind lediglich Schüler mit Wohnort im Südwesten von Peiting, überwiegend im Einzugsgebiet der noch einzurichtenden Haltestelle „Füssener Straße“

**Effekt:**

Kosteneinsparung für die Schülerbeförderung zwischen Peiting und Schongau um den Differenzbetrag zwischen dem Preis einer Jahreskarte RVO (387,33 €) zur Jahreskarte BRB (Peiting Nord: 290,57 € bzw. Peiting Ost 326 €; berechnet auf Basis: Preisstand 2011 gemäß Auskunft der Schülerbeförderung im Landkreis Weilheim-Schongau). Bei einer angenommenen Verlagerung von 100 Schülern ergibt sich damit eine jährliche Kosteneinsparung für die Schülerbeförderung im Zuständigkeitsbereich des Landkreises von 9.676 €).

**Verantwortlichkeit:**

Regionalverkehr Oberbayern GmbH

**Handlungserfordernis:**

Nicht mehr benötigte Spitzenfahrzeuge (2 Busse) werden aus der morgendlichen Schülerspitze herausgenommen bzw. anderweitig sinnvoll eingesetzt – vorzugsweise im Bereich Altstadt.

**Gremium:**

Betriebsleitung RVO

**Beschlussempfehlung:**

Umsetzung der eingesparten Fahrzeuge in einem anderen Gebiet des Mittelbereiches Schongau/Peiting – vorzugsweise Altstadt.

**Effekt:**

Bis zu zwei frei werdende Schülerbusse stehen im Spitzenverkehr vor 8 Uhr für die Übernahme von Schülerfahrten im Mittelbereich Schongau/Peiting zur Verfügung.

**3.1.2 Busse zum Schulstandort Markt Peiting (Farbcode blau)**

Der Markt Peiting ist Standort einer Volksschule und einer Mittelschule, die von „Fahrschülern“ aus außengelegenen Ortsteilen bzw. bezüglich der Mittelschule auch aus der Nachbargemeinde Rottenbuch besucht werden.

Die Schüler aus Rottenbuch werden von der RVO im Rahmen des Linienverkehrs befördert (Linie 9822). Die betreffende Busfahrt liegt zeitlich so, dass sie nur auf die Mittelschule in Peiting passt. Die Ankunft in Schongau liegt zu spät für die meisten der dortigen Schulen. Lediglich für Berufsschüler (die Berufsschule liegt im nördlichen Teil Schongaus), deren Unterricht erst um 8 Uhr beginnt, ist die Verbindung noch von Interesse.

Aus Richtung Norden kommt des Weiteren – trotz vorhandener paralleler Verkehrslinie der Fa. Enzian-Reisen – ein Bus der Fa. Schweizer im Freistellungsverkehr nach Peiting zum Einsatz, der in Birkland startet. Ein Fahrplan mit Abfahrtszeiten und bedienten Haltestellen (Birkland selbst besteht aus diversen Zielorten) wurden trotz mehrfacher Nachfrage nicht beigebracht. Ab Her-

zogsägmühle besteht eine zeitlich zum Schulbeginn in Peiting passende Linienverkehrsleistung.

Auf der Gemarkung von Peiting sind zudem für die Belange der Volks- und Mittelschule noch diverse Kleinbusfahrten eingelegt, die vor allem kleine Weiler und Gehöfte im Süden und Osten der Gemarkung nach Bedarf bedienen.

**Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Optimierung der Schulzeitenstaffelung: Der Schulbeginn in Peiting ist ggf. etwas später zu legen, so dass ein Bus aus der Schülerverkehrsspitze Schongau (1. Welle, Ankunft Schongau 7:15 Uhr) im Anschluss die Fahrt Birkland – Peiting übernehmen kann. Gegenfalls muss zur Beschleunigung die Bedienung auf zwei Fahrzeuge aufgeteilt werden. Ein Heranziehen von Bussen zur Herzogsägmühle für die Bedienung der Schule(n) in Peitung ist – bspw. um von Birkland her Umwege durch Herzogsägmühle zu sparen - ebenfalls denkbar. Ebenso müsste die Zeit ausreichend bemessen sein, um einen frühen Bus aus der ersten Schongau-Welle leer zurück nach Rottenbuch zu leiten, der dann die gut 60 Schüler von dort zur Mittelschule bringt, ggf. unterstützt durch lokale Kleinbus-Zubringer für einzelne Schüler. Einsparpotenzial: 2 Fahrzeuge. Durch eine etwaige Späterlegung der Peitinger Schulzeiten könnte auch das von den Schulen monierte Problem langer Wartezeiten auf die Busabfahrten am Schulende entschärft werden, da hier in Peiting teilweise Busse genutzt werden müssen, die von den Schulen in Schongau kommen und deshalb nicht früher in Peiting abfahren können.

**Verantwortlichkeit:**

Marktgemeinde Peiting sowie Gremien der Schulen in Peiting (Vertreter des Kollegiums, der Eltern, Schüler sowie Rektorat):

- Alfons-Peter-Grundschule
- Josef-Friedrich-Lentner-Grundschule
- Mittelschule

**Handlungserfordernis:**

Verlegung der Läutezeiten in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Enzian-Reisen und RVO)

**Gremium:**

Initiative durch Empfehlung der Marktgemeinde an die Schulen.

**Beschlussempfehlung:**

Die Läutezeiten der Peitinger Schulen (Liste s. o.) werden neu festgelegt. Der Schulbeginn wird von 8 Uhr auf einen späteren Zeitpunkt verlegt, alle weiteren Schulzeiten ergeben sich – bei unveränderter Pausenanzahl und –länge entsprechend.

**Effekt:**

Die Veränderung der Beschulungszeiten führt zu einer Entzerrung der Morgenspitze und ist Voraussetzung für die effektive Neugestaltung des Schülerverkehrs für die Gemeinde Peiting.

Durch den späteren Schulschluss verkürzt sich für alle Schüler, jedoch insbesondere für Schüler aus Rottenbuch, die mittägliche und nachmittägliche Wartezeit in gleichem Umfang, da die mittägliche Abfahrt in diese Richtung durch vorherige Bindung der Fahrzeuge betrieblich nicht vorverlegt werden kann.

**Verantwortlichkeit:**

Marktgemeinde Peiting, Schulamt

**Handlungserfordernis:**

Die Marktgemeinde Peiting wendet gegenwärtig ca. 115 T€ für die Beförderung ihrer Schüler zu den Schulen auf. Die Verkehrsleistung wird dabei weit überwiegend von den Busunternehmen Schweizer und Enzian-Reisen (Ortsteile Birkland, Kurzenried, Hohenbrand, Herzogsägmühle, Kreut und Hausen) sowie integriert in den ÖPNV durch die RVO (Rottenbuch) erbracht.

**Gremium:**

Gemeinderat der Marktgemeinde Peiting

**Beschlussempfehlung:**

Durch die Verschiebung der Läutezeiten der drei Schulen im Gebiet der Marktgemeinde Peiting kann die Beförderung der Schüler aus den Ortsteilen der Gemeinde Peiting sowie aus Richtung Rottenbuch durch eine Bedienung „in der zweiten Welle“ erfolgen. Vor allem aber können die bestehenden Parallelbedienungen aus dem Bereich Birkland nach Peiting abgebaut werden.

**Effekt:**

Die Veränderung der Beschulungszeiten führt zu einer Entzerrung der Morgenspitze und ist Voraussetzung für die effektive Neugestaltung des Schülerverkehrs für die Gemeinde Peiting. Hierdurch werden bis zu zwei Spitzenfahrzeuge eingespart.

Die Wartezeiten insbesondere nach Unterrichtsende werden verkürzt.

### **3.1.3 Busse zu den Schulstandorten Bernbeuren und Burggen (Farbcode grün)**

Neben diversen Kleinbusleistungen im Filz wird auch ein „großer Bus“ zur Bedienung der Volksschule in Burggen eingesetzt (Fa. W. Sprenzel). Fahrtbeginn ist 7:30 Uhr in Ingenried bei einem Schulbeginn um 8 Uhr in Burggen. Ein verbundener Einsatz mit dem Schülerverkehr nach Schongau (evtl. als Subunternehmer der RVO) erscheint angesichts der frühen Abfahrtszeit ausgeschlossen. Zudem ist in der Abrechnung ein Fahrtbeginn 7:15 Uhr ab Bernbeuren (vom Standort des Busunternehmens) angegeben (Leerfahrt / Ausrückfahrt).

Die Kleinbusfahrten werden teilweise von Schülern der weiterführenden Schulen in Schongau mitgenutzt. In Bernbeuren und Burggen erfolgen Verknüpfungen mit dem ÖPNV. Zwischen den unterschiedlichen Kostenträgern (Kreis für Realschule und Gymnasium, Kommunen für Volks- und Mittelschule) existieren Vereinbarungen zur Kostenbeteiligung.

**Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Optimierung der Schulzeitenstaffelung: Der Schulbeginn in Burggen ist ggf. etwas später zu legen, so dass ein Bus aus der Schülerverkehrsspitze Schongau die Fahrt Ingenried – Burggen übernehmen kann. Einsparpotenzial: 1 Fahrzeug.

Nach zwischenzeitlicher Rücksprache mit dem Verkehr durchführenden Unternehmen (RVO) zeigte sich, dass dieses Einsparpotenzial inzwischen seitens der RVO bereits durch entsprechend gestaltete Umlaufpläne erschlossen wurde.

### 3.1.4 Busse zum Schulstandort Schwabsoien (Farbcode grün)

Knapp 40 Grundschüler aus Schwabbruck werden mit dem freigestellten Schülerverkehr zur Grundschule Schwabsoien gebracht. Der Bus der Fa. Jehle fährt weiter zur Mittelschule in Schongau.

**Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Optimierung der Schulzeitenstaffelung: Der Schulbeginn in Schwabsoien ist ggf. etwas später zu legen, so dass ein Bus aus der Schülerverkehrsspitze Schongau die Fahrt übernehmen kann. Evtl. Aufteilung auf zwei Busse nötig. Verbessert wird dadurch voraussichtlich auch die Möglichkeit zur Herstellung zeitnaher Rückfahrten zum Schulschluss im Rahmen der aus Schongau kommenden Fahrten. Einsparpotenzial: 1 Fahrzeug. Bei einer ebenfalls in der Mittelschule Schongau erfolgenden Schulzeitenstaffelung kann das Einsparpotenzial auf 2 Fahrzeuge gesteigert werden – abhängig von der Mittagsbedienung sowie dem Anteil der Schüler mit Ganztagsbeschulung.

**Handlungserfordernis:**

Späterlegung der Schulanfangszeit an der Grundschule Schwabsoien von gegenwärtig 7:45 Uhr in Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen.

**Gremium:**

Schulverband Schwabsoien/Schwabbruck gemeinsam mit der Leitung sowie den Elternvertretern der Grundschule Schwabsoien, im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen.

**Beschlussempfehlung:**

Die Läutezeiten der Grundschule Schwabsoien werden neu festgelegt. Der Schulbeginn wird von 7:45 Uhr auf einen späteren Zeitpunkt verlegt, alle weiteren Schulzeiten ergeben sich – bei unveränderter Pausenanzahl und –länge entsprechend.

**Effekt:**

Durch die Späterlegung der Schulanfangszeiten ist der Einsatz eines für die morgendliche Schülerbeförderung gegenwärtig erforderlichen Spitzenfahrzeuges der Firma Jehle entbehrlich. Sowohl die morgendliche Hinfahrt als auch die mittäglichen Heimfahrten können in den ÖPNV nach und von Schongau integriert abgewickelt werden.

**Handlungserfordernis:**

Aufkündigung des Beförderungsvertrages des Schulverbandes Schwabsoien / Schwabbruck mit dem Busunternehmen Jehle bei gleichzeitiger Einbindung des Unternehmens in die Umläufe des die Verkehrsleistung nach Schongau erbringenden Verkehrsunternehmens als Ausgleichsleistung.

**Gremium:**

Schulverband Schwabsoien/Schwabbruck

**Beschlussempfehlung:**

Nach Späterlegung werden die bisher im freigestellten Schülerverkehr erbrachten Fahrten zur Grundschule Schwabsoien in den ÖPNV integriert.

**Effekt:**

Einsparung von 12.300 € des Schulverbandes Schwabbruck-Schwabsoien für die Beförderung der ca. 40 Grundschüler im freigestellten Schülerverkehr.

**Handlungserfordernis:**

Aufkündigung des Beförderungsvertrages des Schulverbundes der Mittelschule Schongau für die Verkehrsleistung des freigestellten Schülerverkehrs zwischen Schwabbruck/Schwabsoien zur Mittelschule in Schongau bei gleichzeitiger Einbindung in die Verkehrsleistung des ÖPNV-Unternehmers (RVO).

**Gremium:**

Schulverbund der Mittelschule Schongau im Benehmen mit den Gemeinden Schwabbruck und Schwabsoien sowie den Verkehrsunternehmen.

**Beschlussempfehlung:**

Überführung des freigestellten Schülerverkehrs aus den Gemeinden Schwabbruck und Schwabsoien zur Mittelschule Schongau in den ÖPNV bei gleichzeitiger Einbindung des die Verkehrsleistung erbringenden Verkehrsunternehmens in den Wageneinsatz des ÖPNV-Konzessionärs (RVO).

**Effekt:**

Optimierung des Wagenlaufes und Einsparung eines Spitzenfahrzeuges am Morgen. Gegenwärtig 46 Schüler erhalten zukünftig Fahrkarten für den ÖPNV – mit einem geschätzten Gegenwert von ca. 34 T€ p. a.

**3.1.5 Busse zu den Einrichtungen der Herzogsägmühler Werkstätten**

Für die Angehörigen der Herzogsägmühler Werkstätten und der dazugehörigen Förderstätte sind eigene Fahrdienste zu den Arbeits- und Öffnungszeiten eingerichtet. Dabei werden neben 8-Sitzer-Kleinbussen auch zwei 19-Sitzer sowie zwei große Kraftomnibusse mit ca. 50 Sitzplätzen eingesetzt.

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung (Optimierung der kapazitiv besonders anspruchsvollen Verkehrsspitze) sind insbesondere die beiden Kraftomnibuseinsätze von Interesse.

Einer der beiden Kraftomnibusse setzt erst um 7:25 Uhr in Schongau-Stadt ein und fährt über Herzogsägmühle bis zur Werkstätte in Peiting. Das komplette Fahrzeug stünde also zur Verfügung, um im Vorlauf zur Herzogsägmühler Leistung einen Einsatz im Schulverkehr für den Schulstandort Schongau zu fahren. Wie wir in einem mit der RVO geführten Gespräch erfahren haben, ist dies inzwischen auch umgesetzt.



Der zweite große Bus beginnt bereits in Bernbeuren um 6:50 Uhr. Für die Haltestelle Schongau-Tal wird 7:25 Uhr angegeben. Dann geht es über Peiting Marienheim zur Werkstätte Herzogsägmühle. In zeitlicher Nähe zu diesem Bus verkehren ab Bernbeuren auch die stark belegten Schülerbusse der RVO-Linie 9821 (ab Bernbeuren 6:40 bzw. 6:45 Uhr). Die Auslastung des „Herzogsägmühle-Bus“ liegt jedoch bis Schongau bei nur etwa 20 Personen.

Bei näherer Prüfung fällt darüber hinaus auf, dass in zeitlich nahezu identischer Lage ab Schongau Rathaus um 7:25 Uhr von der Fa. Enzian-Reisen eine Linienbedienung nach Herzogsägmühle und Peiting angeboten wird. In Schongau bestehen Anschlüsse vom Stadtbus, der Schongau nahezu flächendeckend bedient, wie auch von der Enzian-Linie aus Burggen über Schwabbruck, Schwabsoien und Altstadt. Auch zu den relevanten Schlusszeiten der Werkstätten (Mo-Do 16:00 Uhr, Fr. 12:00 Uhr) besteht eine Verbindung ab Herzogsägmühle mit Übergang zum Stadtbus Schongau.

#### **Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Die beiden großen Herzogsägmühler Busse könnten vollständig in die reguläre Bedienung von Schongau aus den Bereichen Bernbeuren, Burggen, Schwabsoien nutzbringend einbezogen werden und zur kapazitiven Entlastung im Linienverkehr beitragen. Die geschilderte Parallelbedienung von ÖPNV und Behindertenfahrdienst sollte möglichst aufgelöst werden.

Die 19-Sitzer-Fahrzeuge ab Hohenfurch und Bad Bayersoien/Rottenbuch liegen ebenfalls in zeitlichen Parallellagen zu ÖPNV-Fahrten (Li. 9659 Hohenfurch ab 7:00 Uhr bzw. Li. 9222 Rottenbuch ab 7:20 Uhr zur Mittelschule Peiting). Werden diese Fahrten ggf. mit großen Fahrzeugen geführt, so könnte dies fallweise – insbesondere im Bereich Hohenfurch – mit nur geringen Mehrkosten zur Lösung von etwaigen Kapazitätsproblemen beitragen.

Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass den Fahrgästen der Herzogsägmühler Busse keine Stehplätze zuzumuten wären. Insofern muss hier bei einer Überplanung von einer reduzierten maximalen Auslastung der Fahrzeuge ausgegangen werden. Sitzplätze und Einstiegschilfe für die darauf Angewiesenen müssen gewährleistet bleiben.

Unkritisch ist jedoch in jedem Falle die Rückverlängerung des ersten großen Herzogsägmühler Busses vor seinem eigentlichen Einsatz ab Schongau-Stadt um 7:25 Uhr. Desweiteren ist natürlich die Verwendung der Herzogsägmühler Fahrzeuge während ihres Stillstandes (während der Arbeitszeiten in den Werkstätten) in der mittäglichen Schülerverkehrsspitze (um ca. 13 Uhr) eine wirtschaftlich interessante Option, die zumindest teilweise auch schon genutzt wird.

Perspektivisch könnte auf der Grundlage der bestehenden Linien der Firma Enzian (inkl. Stadtbus Schongau) und der Behindertenfahrdienste zur Herzogsägmühle ein modernes barrierefreies ÖPNV-System im Verdichtungsraum Altstadt – Schongau – Peiting unter Einbeziehung der Herzogsägmühle aufgebaut werden. Damit können folgende Ziele erreicht werden:

- Umsetzung des Inklusionsgedanken, da auch Menschen mit Behinderungen den „normalen“ ÖPNV nutzen können,
- selbstbestimmt nutzbare Fahrmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen auch außerhalb der Arbeitszeiten für Einkauf, Erledigung, Freizeit,
- Zusatznutzen für die übrige Einwohnerschaft, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen außerhalb des Erwerbslebens (Stichwort: demografischer Wandel) und für Kinder und Jugendliche außerhalb der Fahrt von/zur Schule.

Voraussetzung hierfür ist die tarifliche Integration der Verkehre untereinander und auch mit der Eisenbahn von und nach Weilheim.



**Handlungserfordernis:**

Vollständige Integration der beiden im freigestellten Verkehr eingesetzten Busse zur Herzogsägmühle aus den Bereichen Bernbeuren, Burggen, Schwabsoien.

**Gremium:**

Schulleitung der Herzogsägmühle im Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen Enzian-Reisen

**Beschlussempfehlung:**

Die Firma Enzian-Reisen wird in den bisher freigestellten Schülerverkehr zur Herzogsägmühle integriert.

**Effekt:**

Abbau der Parallelbedienung zwischen freigestelltem Verkehr und ÖPNV

**Handlungserfordernis:**

Überplanung des Stadtbussystems Schongau unter Einbezug der Behindertenfahrdienste

**Gremium:**

Schulleitung der Herzogsägmühle, zusammen mit der Firma Enzian-Reisen, dem/der Behindertenbeauftragten und den politischen Vertretern der betroffenen Gemeinden (Stadt Schongau, Altenstadt und Peiting)

**Beschlussempfehlung:**

Es gibt eine Vielzahl an Busangeboten im Gebiet zwischen Altenstadt, Peiting und Herzogsägmühle, die aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen gespeist werden und unterschiedliche Zielgruppen bedienen.

Durch eine integrierte Überplanung aller Verkehrsleistungen von allen Beteiligten kann aus dem bestehenden Angebot ein Busnetz entwickelt werden, das den Erfordernissen aller Zielgruppen durch ein gegenüber dem Status-Quo verbessertes Angebot Rechnung trägt.

**Effekt:**

Kostenneutraler Ausbau des Stadtbussystems in Schongau unter Einbezug von Altenstadt, Peiting und Herzogsägmühle

**3.1.6 Stadtbus Schongau**

Abbildung 1 gibt – grau schattiert – auch einen Hinweis auf den im Stadtverkehr Schongau eingesetzten Bus. Hierbei handelt es sich um einen vollwertigen 12-m-Niederflur-Bus mit einer Kapazität von ca. 80 Personen. Allerdings wird diese Kapazität nicht zur Bewältigung der Schülerverkehrsspitze eingesetzt. Durch die Bindung an seinen Takt und Linienweg im Stadtgebiet wird er allenfalls von Schülern genutzt, denen der Fußweg (bei schlechtem Wetter) zur Schule zu lang erscheint. Dabei handelt es sich jedoch nur um Schüler, die aufgrund der geringen Entfernung zwischen Wohnort und Schulort keinen Anspruch auf Kostenfreiheit haben, die Fahrkarte also selbst erwerben müssen. Die Taktzeit an der Haltestelle „Marktoberdorfer Str./Schulen“ an 7:47 Uhr ist jedoch nicht zur Schulanfangszeit 7:45 Uhr am Schulzentrum kompatibel, die frühere Ankunft liegt mit 7:13 Uhr wiederum deutlich zu früh. Vom Angebot des Stadtbus machen offensichtlich deshalb nur einige Grundschüler aus dem Bereich Säuling-/Zugspitzstraße Gebrauch, da hier ein späterer Schulbeginn vorliegt.

**Handlungsbedarfe / mögliche Optimierungsansätze:**

Zumindest in der morgendlichen Spitze vor 8 Uhr sollten Takt- und ggf. auch Linienwegsabweichungen zugelassen werden, um die vorhandene Fahrzeugkapazität optimal nutzen zu können. Eventuell ist an einen kurzen Einsatz für Altenstadt (Stichfahrt!) zu denken. Die Fahrleistungen vor 7:25 Uhr bzw. 7:45 Uhr sind ggf. durch ein Kleinbus/Linientaxi zu ersetzen, um das Fahrzeug optimal in der Verkehrsspitze im Umlandverkehr auslasten zu können.

**Handlungserfordernis:**

Partielle Takt- und Linienwegsabweichungen des Stadtbus Schongau in der Morgenspitze, gegebenenfalls Ausweitung des Aktionsradius des Stadtbus Schongau zu Spitzenzeiten bis nach Altenstadt.

**Gremium:**

Stadt Schongau gemeinsam mit dem Konzessionsinhaber des Stadtbus Schongau sowie dem Konzessioninhaber für die Strecken Altenstadt – Schongau und Peiting – Schongau

**Beschlussempfehlung:**

In der Morgenspitze sollte sich der Buseinsatz des Konzessionsinhabers an den Erfordernissen des Schülerverkehrs orientieren. Durch kleinere Verschiebungen im Minutenbereich kann der Stadtbus für Schüler im Stadtgebiet Schongau zu einer interessanten Mobilitätsalternative entwickelt werden.

Gemeinsam mit den Konzessionsinhabern auf der Strecke Altenstadt – Schongau kann bei unverändertem Fahrzeugeinsatz ein besseres Angebot offeriert werden.

**Effekt:**

Optimierter Fahrzeugeinsatz und Einsparung zumindest eines Spitzenfahrzeuges morgens im Bereich Altenstadt – Schongau sowie bessere Ausrichtung der morgendlichen Fahrlagen an die Bedürfnisse des Schülerverkehrs mit dem Effekt der Einnahmensteigerung aus der Zielgruppe der Schüler.

### 3.2 Finanzierung

Die Finanzierung und Organisation der untersuchten Verkehre wird gegenwärtig vom jeweiligen Aufwandsträger in eigener Verantwortung wahrgenommen.

Einrichtung	Kostenträger	Beförderung in der Regel im
Grund-/Volks- und Mittelschulen	Stadt, Markt, Gemeinde bzw. Schulverband	Freigestellter Verkehr
Realschulen und Gymnasien, Berufliche Schulen	Landkreis	ÖPNV / SPNV
Behinderteneinrichtungen	Bezirk	Freigestellter Verkehr

*Tabelle 1: Zuständigkeiten und übliche Beförderungsform im Schüler- bzw. Behindertenverkehr*

Während der Landkreis die Schülerbeförderung zu den weiterführenden Schulen fast gänzlich dem ÖPNV und dem SPNV überlässt und lediglich die Kosten der Fahrkarten im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges übernimmt, setzen Städte, Märkte, Gemeinden bzw. deren Schulverbände in der Regel eigens für die Belange der Schulen eingerichtete Verkehre im Rahmen der sogenannten Freistellungsverordnung ein. Hierzu werden entsprechend Busunternehmen beauftragt, die die Fahrten gegen Vergütung durchführen (Beförderungsvertrag und Übernahme der Betriebskosten des Verkehrs durch den Aufwandsträger). Kostenfrei befördert werden dürfen dabei grundsätzlich nur berechnigte Schüler bzw. gegen Zuzahlung auch nicht zur kostenfreien Schülerbeförderung berechnigte Schüler höherer Klassen bzw. aus dem Nahbereich der Schule. Statt Fahrkarten auf der Grundlage von ÖPNV-Tarifen werden im Freistellungsverkehr lediglich Berechnigungsnachweise ausgegeben.

In Einzelfällen macht auch der Landkreis in Verteilerverkehren (Kleinbusse) von der Möglichkeit Gebrauch, gegen Kostenbeteiligung Schülern weiterführender Schulen die Nutzung passender Freistellungsverkehre zu ermöglichen (in der Regel im Zu-/Abbringerdienst von/zu den ÖPNV-Achsen aus Orten ohne ÖPNV-Anschluss). Insoweit kommt es hier zwischen den verschiedenen Kostenträgern bereits partiell zu einer – wenn auch bescheidenen – Kooperation, um die Pflichtaufgabe „Kostenfreiheit des Schulweges“ vor allem in sehr dünn besiedelten Gebieten mit verstreut liegenden Wohnplätzen überhaupt erfüllen zu können.

Bislang nicht genutzt werden können derzeit jedoch mögliche Synergien in verdichteten Räumen, bspw. bei Parallelverkehren zwischen freigestellten Mittelschulbussen und nahezu zeitgleich verkehrenden ÖPNV-Angeboten von und zu Realschulen bzw. Gymnasien (bspw. zwischen Altstadt und dem Schulzentrum Schongau). So können freie Kapazitäten, etwa im Mittelschulbus, nicht zur Entlastung gut besetzter Schulfahrten im ÖPNV-Bereich genutzt werden und umgekehrt, da den betroffenen Schülern jeweils die Berechnigung zur Nutzung des einen oder anderen Fahrzeuges fehlt.

Da bei der Bestellung von Freistellungsverkehren aus örtlicher Sicht in der Regel eine exklusive Bedienung des Schulstandortes (Stichwort „unser Bus“) angestrebt wird, werden Aspekte der zur betriebswirtschaftlichen Optimierung notwendigen Einbettung der Verkehrsleistung in ein Gesamtsystem i. d. R. nicht berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere eine gewisse zeitliche Flexibilität bei der Fahrplan- und ggf. auch der Schulzeitgestaltung, die es den Verkehrsunternehmen ermöglicht, die benötigten Fahrzeuge nacheinander für verschiedene Schulstandorte (sei es im ÖPNV oder im Freistellungsverkehr) nutzbringend einzusetzen. Gilt es im ÖPNV als Ziel zur Erreichung eines kostendeckenden Fahrzeugeinsatzes, dass ca. 50% der Fahrzeuge in der Verkehrsspitze mindes-

tens zweimal unter Vollast einzusetzen sind (siehe Zwei-Wellen-System Schongau), so ist dies im Freistellungsverkehr regelmäßig aufgrund zeitlich restriktiver Fahrtbestellungen nicht möglich. Dies führt entweder zu verhältnismäßig hohen spezifischen Kosten, oder dazu, dass der freigestellte Verkehr nur auf einem bescheidenen Qualitätsniveau durchgeführt werden kann.

Ebenfalls unter die Freistellungsverordnung fallen die von der Bezirksregierung finanzierten und von den entsprechenden Einrichtungen veranlassten Fahrdienste für Behinderte zu speziellen Werkstätten und Förderstätten. Im Untersuchungsgebiet von Bedeutung sind die Fahrdienste von und zu den Einrichtungen der „Herzogsägmühle“, wo unter anderem auch zwei große Kraftomnibusse in der Relation Altstadt – Schongau – Peiting/Herzogsägmühle zum Einsatz kommen.

### 3.3 Organisation

Die Zersplitterung der Zuständigkeiten und Finanzierungswege führt zum Entstehen paralleler, in sich geschlossener Systeme, die sich zwar für sich genommen schlüssig und vielfach auch in gewisser Weise optimiert darstellen, gleichwohl aber bei einer Gesamtbetrachtung des Verkehrsangebotes – wie im Rahmen der voranstehenden Bestandsanalyse mehrfach festgestellt wurde – an verschiedenen Stellen zu ineffizienten Parallelbedienungen führen. Die Parallelität der Systeme führt dabei insbesondere zu einer nachhaltigen Nicht-Nutzung vorhandener Synergie-Potenziale, die insgesamt zu einer besseren Auslastung der eingesetzten Betriebsmittel führen könnten.

Eine aufgaben- und kostenträgerübergreifende Planung und Organisation würde zweifelsohne die Möglichkeit bieten, tatsächlich verschiedene Synergien in der Leistungserstellung zu heben. Ansätze hierzu sind an verschiedenen Orten in der Bundesrepublik Deutschland bereits aufgegriffen und umgesetzt worden. Dabei besteht aber eine hohe Abhängigkeit zur entsprechenden landesgesetzlichen Situation.

In Baden-Württemberg wurden beispielsweise mit Übergang der Finanzmittel für die Schülerbeförderung auf die Landkreise in den 90er-Jahren so gut wie alle freigestellten Schülerverkehre im ländlichen Raum – außer Behindertenspezialverkehre – in den ÖPNV überführt. Im Vergleich zu Baden-Württemberg kommen in Bayern zu der gegebenen finanziellen Abhängigkeit von Zuweisungen des Freistaats für die Schülerbeförderung die gesplitteten Zuständigkeiten je nach Schulform erschwerend hinzu, die in Baden-Württemberg so nie gegeben waren.

Gleichwohl gibt es auch in Bayern erfolgreiche Ansätze zur Überwindung der schulformbezogenen Aufspaltung der Schülerverkehrsorganisation, welche gesamthaften Ansätzen im Wege steht. Im Landkreis Forchheim (Oberfranken) übernimmt der Landkreis beispielsweise im Auftrag der Gemeinden auch die Organisation und Abwicklung der kommunal verantworteten Schülerverkehre, entscheidet fallweise über eine Integration in den ÖPNV und gewährleistet eine abgestimmte, möglichst flächendeckende und schulstandortübergreifende Beförderung auch zu weiterführenden Schulen und auch aus den kleineren Teilerorten der Gemeinden.

### 3.4 Auswirkungen auf den möglichen Umsetzungserfolg

Aus der im Rahmen der Bestandsaufnahme vorgenommenen Durchleuchtung der Verkehre und der Identifikation von möglichen Optimierungspotenzialen ergibt sich ein nennenswertes Potenzial für Synergien bei einer gesamthaften Überplanung und Organisation des Busverkehrs im Untersuchungsgebiet. Durch eine Verschiebung der Schulanfangszeiten um nur wenige Minuten und einen aufgabenträger- und unternehmensübergreifenden Einsatz von Fahrzeugen könnte die Effizienz erheblich gesteigert werden. Das kumulierte Kosteneinsparungspotential liegt gemäß TU Darmstadt im Allgemeinen bei 12 bis 15 %.

Aus der erfolgten Bestandsaufnahme läßt sich eine theoretische Reduktion des Fahrzeugbedarfes von 21 auf bis zu 14 große Busse ableiten. Aus der Erfahrung in anderen Verkehrsgebieten gehen wir von einer technisch realisierbaren Absenkung auf bis zu 16 Fahrzeuge aus. Die Absenkung von 21 auf 16 Fahrzeuge entspricht mit gut 20% in guter Näherung den Erfolgen, die bei der Überplanung des Linienbündels 5 im Landkreis Lippe (19 statt 25 Fahrzeuge) bzw. des Bündels 3 im Landkreis Forchheim (20 statt 26 Fahrzeuge) erzielt werden konnten. Insbesondere im Landkreis Forchheim konnte die Einsparung in eine deutliche Ausweitung des Fahrtenangebotes reinvestiert werden (ca. 40% mehr Nutzkilometer!). Die Absenkung des Fahrzeugbedarfs um 4 bis 5 Fahrzeuge führt zu einer kalkulatorischen Kostenersparnis zwischen 120 und 200 T€ pro Jahr.

Eine Übertragbarkeit der Beispiele, die aufgrund einer weitestgehenden Integration der Schülerverkehr innerhalb eines geschlossenen Systems ÖPNV erfolgt sind, auf die Verhältnisse im Mittelbereich Schongau/Peiting ist jedoch nicht ohne weiteres möglich. In den genannten Beispielfällen stand es aufgrund der Ausschreibungssituation im unmittelbaren Interesse der Landkreise, eine betriebswirtschaftlich optimale Abwicklung der Verkehrsleistung herbeizuführen, da nur eine planerisch optimierte Leistungsbestellung zu günstigen Angebotspreisen führen konnte, was sich unmittelbar als Ersparnis im Haushalt niederschlägt.

Für den Landkreis Weilheim-Schongau stellt sich jedoch die Frage, ob und wie der Landkreis von einer betrieblichen Optimierung der Verkehre überhaupt profitieren kann. Da er derzeit nur für die Kosten der Schülerfahrkarten eintritt, hat er aus betrieblichen Optimierungen auf Seiten der Verkehrsunternehmen keinen direkten Nutzen. Zu nennenswerten Absenkungen der ÖPNV-Tarife in Folge von Optimierungen wird es – zumindest im Liniennetz eines regional tätigen Busunternehmens – schon aus tarifsystematischen Gründen (regional gültiger Haustarif des Verkehrsunternehmens) nicht ohne weiteres kommen.

Auch wird es fraglich sein, ob und in welcher Höhe die Verkehrsunternehmen Kostensenkungen, die durch die angeregten geschaffenen Möglichkeiten zur verbundenen Produktion von ÖPNV und freigestellten Verkehren an die Abnehmer der Freistellungsverkehre weitergeben werden. Dies wird vermutlich nur insoweit der Fall sein, wie es für die Verdrängung von Wettbewerbern um den betreffenden Verkehr notwendig sein wird. Im Zweifel wird der Preisnachlass – Orientierungspunkt sind Wettbewerber von außen, denen die Synergien mit dem vorhandenen ÖPNV verwehrt sind – eher bescheiden ausfallen.

Im Sinne der Inklusion und zum Aufbau eines schlüssigen und auch für weitere Personenkreise unter dem Stichwort „demografischer Wandel“ nutzbares barrierefreies ÖPNV-Angebot im Verdichtungsbereich Altstadt-Schongau-Peiting erscheint eine Integration der Kraftomnibusfahrten von/zur Herzogsägmühle aus diesem Bereich in den ÖPNV aus vielen Gründen wünschenswert und zukunftsweisend. Aber auch hier stellt sich zunächst die Frage der Finanzierung. Es ist zu klären, inwieweit die bislang für die Fahrten verausgabten Mittel in das noch auszubauende entsprechende ÖPNV-Angebot zumindest eingebracht wer-

den können. Denn Fahrgeldeinnahmen sind von den derzeitigen Nutzern des Behindertenfahrdienstes kaum zu erwarten, da viele die Voraussetzungen zur kostenfreien Beförderung gemäß SGB IX erfüllen dürften. Hier könnte gegebenenfalls eine betriebsindividuelle Erhöhung der Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter Abhilfe schaffen. Die Voraussetzungen und die nachhaltige Absicherung der entsprechenden Finanzierungsmittel wäre jedoch mit der Regierung zu klären. Andernfalls könnte der Liniendienst nicht dauerhaft gewährleistet werden.

### 3.5 Empfehlungen zur Umsetzung

Angesichts der zahlreichen Problemstellungen, die auf dem Weg zu einer umfassenden Modernisierung des öffentlichen und nicht-öffentlichen Verkehrsangebotes im Mittelbereich Schongau/Peiting zu lösen sind, ist es unverzichtbar, dass die Akteure mit ihren unterschiedlichen Wahrnehmungen von Chancen und Risiken umfassend eingebunden werden. Nachstehende Tabelle zeigt eine grobe Einschätzung der möglichen Positionen gegenüber der Projektidee und zeigt mögliche Maßnahmen zur Lösung von Blockaden auf.

Akteur	Wahrnehmung Chance	Wahrnehmung Risiken	Maßnahme
Landkreis	Kostensparnis bzw. Verbesserung ÖPNV; Beitrag zum Klimaschutzkonzept	zusätzliche Verwaltungsarbeit	Schaffung einer Koordinierungsstelle mit entsprechender Personalausstattung und Empowerment durch externen Sachverstand
Kommune	Verbesserung ÖPNV	--	
Kommune als Schulträger	Kostensparnis	zusätzliche Verwaltungsarbeit	Übernahme Verwaltungsarbeit durch Koordinierungsstelle beim Landkreis
Bezirk	Kostensparnis	--	
Verkehrsunternehmen im ÖPNV	Zukunftsfähiger Umbau ÖPNV im Zuge demografischer Wandel	Umsatzrückgang Geschäftsabbau	Zukunftsperspektiven im ÖPNV eröffnen, durch nachhaltigen ÖV-Ausbau; Verankerung im NVP
Verkehrsunternehmen im FSV	--	Auftragsverlust Existenzgefahr	Einbindung in ÖV als Subunternehmer bringt Absicherung durch doppelte Bindung ÖV-FSV
bediente Schulen im FSV	--	Kontrollverlust Verlust von Flexibilität	Einbindung. Information, Beteiligung

Die Komplexität und die Interessenvielfalt im Projekt macht es unbedingt nötig, dass beim Landkreis als Initiator eine entsprechend ausgestattete Stelle eingerichtet wird, die hinreichend mit Ressourcen ausgestattet wird, um das Projekt federführend voranzutreiben.

Folgende Schritte zeichnen sich jetzt schon ab:

1. Klärende Gespräche mit den Kommunen  
Definition der politischen Zielsetzungen mit den Spitzenvertretern, Klärung offener Fragen (unklare Datenlagen) mit der Fachebene, Legitimation und Rückendeckung seitens der kommunalen Verwaltungsspitze (Bürgermeister).
2. Sondierungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen  
Ausloten der grundsätzlichen Verhandlungsbedingungen und Kooperationsbereitschaften.
3. Ausarbeitung von Konzepten  
Schrittweise Ausarbeiten in enger Rückkopplung mit den Akteuren. Bearbeitung nicht nur betrieblich-technischer Fragestellungen, sondern parallele Klärung von Fragen der Finanzierung und Organisation mit Regierung und beteiligten Kommunen.
4. Entwicklung Organisations- und Finanzierungsmodell.

### 3.5.1 Umsetzung in Einzelmaßnahmen

Im Verlauf der gutachterlichen Tätigkeit konnten verschiedene konkrete Handlungsfelder für die Optimierung des Schülerverkehrs im Schwerpunktgebiet des Mittelbereiches Schongau/Peiting gefunden werden. Diese sind im einzelnen beschrieben und die dafür erforderlichen Gremienbeschlüsse genannt.

Bei wirtschaftlicher Bewertung der Maßnahmen schätzen wir die Effizienzgewinne p. a. wie folgt ab:

Maßnahmen	Effizienzgewinn für Landkreis	Effizienzgewinn für Gemeinden	Effizienzgewinn für VU
Peiting (Zug vor Bus)	10 T€ – 20 T€	-	-
Peiting (Integration Freistellungsverkehr Birkland)	-	50 T€	20 T€
Schulverbund Schongau (Integration Schwabsoien, Schwabbruck)	-	35 T€	20 T€
Herzogsägmühle (Integration)	-	-	20 T€
Integration Stadtbus Schongau	-	-	20 T€
Summe	15 T€	85 T€	80 T€

Bedingt durch die Organisationsstruktur des ÖPNV fallen diese Effizienzgewinne unterschiedlichen Akteuren zu, in der Regel dem für die Ausgestaltung der Verkehrsleistung Verantwortlichen.

So kommen die Effizienzgewinne bei freigestellten Verkehren dem Besteller der Verkehrsleistung zugute. Da der Landkreis bereits in der Vergangenheit die überwiegende Anzahl freigestellter Verkehre integriert hat und somit die Hauptanzahl der freigestellten Verkehre von den Gemeinden bzw. ihren Schulverbänden organisiert werden, sind die Hauptgewinner bei einer Optimierung des Schülerverkehrs die Kommunen.

Da die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Weilheim-Schongau weit überwiegend als eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung durch die Omnibusbetriebe in eigener



wirtschaftlicher Verantwortung erbracht werden, fallen die im ÖPNV erzielten Effizienzgewinne zunächst bei den ÖPNV-Unternehmen an und steigern deren Wirtschaftlichkeit.

Der Landkreis erfüllt seine Aufgabe im Schülerverkehr in der Regel durch den Erwerb von Schülerdauerkarten. Da er nur in sehr geringem Umfang Busleistungen direkt bei einem Verkehrsunternehmen bestellt – anders als zum Beispiel Gemeinden – fallen ihm die Effizienzgewinne nur dann zu, wenn durch die Optimierung Möglichkeiten zum Erwerb günstigerer Schülerdauerkarten bestehen.

Der Gutachter schlägt beispielsweise vor, durch Schulzeitenstaffelung den bisher freigestellten Verkehr zur Grundschule Schwabsoien in den ÖPNV zu integrieren. Hierdurch erwartet der Gutachter eine Einsparung für den Schulaufwandsträger in Höhe von 12.309 € p. a.

Da die Schüler aber auch zukünftig zur Schule fahren (müssen), wird der Schulaufwandsträger im Falle der Integration dieser Schüler in den ÖPNV für diese Schüler Fahrkarten bei einem Verkehrsunternehmen, beispielsweise der RVO erwerben. Hierfür entstehen voraussichtlich die folgenden Kosten:

40 Grundschüler 29,10 € x 11 Monate = 12.804 € p. a.

Die Kosteneinsparung durch die weggefallene Bestelleistung im freigestellten Verkehr wird aufgezehrt durch die Kosten für den Fahrkartenkauf. Das Verkehrsunternehmen kann hingegen durch die Integration eine leichte Mehrung der direkten Einnahmen zuzüglich einer an dieser Stelle nicht quantifizierbaren Mehrung an §-45a-Zuscheidungen verzeichnen, bei gleichzeitig sinkenden Kosten durch eingesparte Verkehrsleistung.

Der Gutachter schlägt beispielsweise an anderer Stelle vor, die Schüler aus den Gemeinden Schwabbruck und Schwabsoien zur Mittelschule in Schongau zukünftig im ÖPNV zu befördern statt in einem zeitlich parallel verkehrenden freigestellten Schülerbus. Die hierdurch einzusparenden Mittel aus der Bestellung des Schülerbusses müssen seitens des Schulaufwandsträgers gegengerechnet werden zu den zukünftigen Kosten für den Kauf von Schülerzeitkarten bei der RVO. Hierfür entstehen voraussichtlich folgende Kosten:

18 Mittelschüler 69,10 € x 11 Monate = 13.681,80 € p. a.

28 Mittelschüler 65,10 € x 11 Monate = 20.050,80 € p. a.

Die Kosteneinsparung durch die weggefallene Bestelleistung im freigestellten Verkehr wird damit zumindest teilweise aufgezehrt durch die Kosten für den Fahrkartenkauf. Das Verkehrsunternehmen kann hingegen bei Integration seines Wagenumlaufes in den Wagenumlauf des Konzessionsinhabers von einem ertragsneutralen Weiterbetrieb seiner Verkehrsleistung ausgehen, während der Konzessionsinhaber mit einer Einnahmesteigerung aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten in Höhe von voraussichtlich ca. 34 T€ p. a. rechnen kann.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass Effizienzgewinne erzielt werden können, die jedoch nicht dem Initiator zufließen (müssen). Hierdurch besteht die Gefahr, dass die erforderlichen Maßnahmen nicht angegangen werden, da Aufwand und Ertrag – bei unveränderter Organisationsstruktur und Aufgabenteilung – an unterschiedlichen Stellen entstehen.

Ebenso basieren die einzelnen Maßnahmen aufeinander. Sie sind nicht unabhängig voneinander realisierbar. Um den dargestellten Effizienzgewinn in den Einzelmaßnahmen erzielen zu können, ist die Umsetzung aller Maßnahmen oder zumindest von einem Maßnahmenbündel erforderlich. Denn die Integration von Schülern an einer Stelle in das ÖPNV-System wird nur dann effizienzsteigernd umgesetzt werden, wenn dem Unternehmer an anderer Stelle ein Ausgleich gewährt wird, da alle dargestellten Maßnahmen nicht durch Zwang, sondern durch strategischen Aufbau einer „win-win-Situation“ zwischen Landkreis, Gemeinde, Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen entstehen.



Im Falle unveränderter Organisationsstrukturen können die Effekte der Einzelmaßnahmen nicht gewinnbringend erschlossen werden, da Aufwand und Nutzen an unterschiedlichen Stellen entstehen. Lediglich die Maßnahmen zur Verlagerung von Schülerströmen zwischen Peiting und Schongau auf die Bahn könnten realisiert werden, da nur in diesem Fall Handlungserfordernis und Nutzen im Landratsamt bereits gegenwärtig gebündelt sind. Diese Maßnahme führt jedoch zu einem vergleichsweise nur geringen Einzelnutzen, der durch längere Fußwege der Schüler zu den Einstiegshaltestellen gewonnen wird. Aufgrund des vergleichsweise geringen Effektes sehen wir bei einer Beschränkung auf diese Maßnahme das Risiko, eventuelle Diskussionen mit den Betroffenen vermeiden zu wollen und diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.

### **3.5.2 Integrierte Umsetzung der Maßnahmen durch eine koordinierende Stelle**

Die in der gutachterlichen Stellungnahme ausgewiesenen Einzelmaßnahmen bauen aufeinander auf. So ist die Verlagerung von Schülerströmen aus Peiting nach Schongau vom Bus auf den Zug nur dann anzustreben, wenn hierdurch die Verstärkerbusse anderenorts kostenneutral eingesetzt werden. Eine Integration von freigestellten Schülerverkehren zur Mittelschule in Schongau ist nur dann anzustreben, wenn der gegenwärtige Auftragsunternehmer eine angemessene Verkehrsleistung des Konzessionärs zu angemessenen Konditionen hinsichtlich Wagenumlauf und Preisgestaltung erhält und die Kosteneinsparung eines Fahrzeuges in der Spitzenzeit nicht (nur) als Steigerung des unternehmerischen Gewinnes verbucht wird.

Die in der gutachterlichen Stellungnahme ausgewiesenen Einzelmaßnahmen erfordern Initiative, um sie anzustoßen und die Bereitschaft aller Beteiligten zur Umsetzung. Warum sollte jedoch eine Maßnahme von einem Akteur angestoßen werden, die ihm keinen Nutzen verspricht? Aus welchem Grund sollte eine angestoßene Maßnahme umgesetzt werden, wenn durch ihre Realisierung für einen der maßgeblichen Akteure gar ein wirtschaftlicher Nachteil entsteht?

Wenn beispielsweise eine Gemeinde ihre Schüler gegenwärtig im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs mit einem ortsansässigen Unternehmer befördert, ist es gegebenenfalls für die politischen Entscheidungsträger schwer, diesen Vertrag zu kündigen, um für einen nur geringfügig niedrigeren Betrag Schülerfahrkarten eines in einer anderen Gemeinde ansässigen Verkehrsunternehmers, der Konzessionsinhaber ist, zu erwerben.

Das gutachterliche Konzept sieht daher zur Umsetzung der Maßnahmenkaskade vor, dass eine zentrale Stelle mit der Initiierung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen betraut wird. Bei formal unveränderter Zuständigkeit sowohl in der Aufgabenträgerschaft als auch im Konzessionswesen wird der Dialog mit allen Beteiligten über das Maßnahmenbündel eröffnet. Für jede Einzelmaßnahme wird transparent der erwartete Effizienzgewinn kommuniziert und eine gerechte und dauerhafte Aufteilung mit allen Teilnehmern verhandelt.

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Struktur empfehlen wir die Einrichtung einer entsprechenden Stelle beim Landkreis, um das Projekt federführend voranzutreiben.

Folgende Schritte zeichnen sich jetzt schon ab:

1. Klärende Gespräche mit den Kommunen
2. Sondierungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen
3. Ausarbeitung von Konzepten
4. Entwicklung Organisations- und Finanzierungsmodell

Der Gutachter empfiehlt, diese Stelle neu einzurichten und mit der Umsetzung der in diesem Projektbericht aufgeführten Einzelmaßnahmen zu betrauen. Der erwartete Ergebnisbeitrag aus der Umsetzung übersteigt nach gutachterlicher Auffassung Personal- und Sachaufwandsposten, so dass sich die Organisationsänderung aus sich selbst heraus dauerhaft finanziert.

Nach Umsetzung der dargestellten Maßnahmen im Mittelbereich Schongau/Peiting können ähnliche Effekte in den anderen Gebieten des Landkreises erwartet werden, so dass eine nachhaltige Entlastung sowohl kommunaler als auch landkreiseigener Finanzen bei einem insgesamt verbesserten Verkehrsangebot erreicht wird.

## 4 Untersuchungsansatz: Tourismus

Der Landkreis Weilheim-Schongau ist reich an touristischen Attraktionen. Der Pfaffenwinkel ist ein bevorzugtes Erholungsgebiet mit vielen für Ausflügler und Touristen interessanten Zielen.

Während die Verkehrsströme im Bereich des Schülerverkehrs, der Berufspendler und auch des Versorgungsverkehrs zeitlich und räumlich gebündelt sind, sind Zeiten und Korridore des Freizeitverkehrs eher gestreut und weichen bei Zeiten, Zielen und Korridoren von den Schwerpunkten der anderen Verkehrszwecke ab.

Der Tourismus ist im Landkreis Weilheim-Schongau mit ca. 800.000 Übernachtungen (bei knapp 200.000 Gästeankünften) und circa 3,6 Mio. Tagesausflugsgästen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der jährlich einen Nettoumsatz im Landkreis von ca. 115 Mio. € erzeugt. Der relative touristische Beitrag am Primäreinkommen beläuft sich auf ca. 2,1 %. Die Relationsbildung verdeutlicht, dass der Landkreis Weilheim-Schongau trotz seiner Lagegunst und der Vielzahl an touristischen Attraktionen nicht monofunktional auf den Tourismus ausgerichtet ist, sondern Urlaub und Freizeit als wichtiger Einkommenszweig neben anderen Bereichen besteht.

In einer Stärkung und Ausbau dieses Wirtschaftszweiges kann daher ein vielversprechender Ansatz zur Landkreisentwicklung gesehen werden.

Ein bevorzugtes Tourismusgebiet bilden die Anrainergemeinden des Starnberger Sees, deren Gemeinden sowohl für den Individualverkehr als auch den Schienenpersonennahverkehr überregional gut erreichbar sind. Die Gemeinden Bernried, Seeshaupt, Iffeldorf und auch Penzberg sind auch am Wochenende im Stundentakt untereinander und mit den Verdichtungsräumen München sowie Augsburg verbunden.

<b>Gemeinde</b>	<b>Gästeankünfte</b>	<b>Übernachtungen</b>
Altenstadt	825	2.527
Antdorf	1.116	5.911
Bad Bayersoien	18.456	114.055
Bernbeuren	5.088	22.468
Bernried	32.129	238.676
Böbing	2.276	16.642
Burggen	466	1.350
Habach	219	710
Hohenfurch	3.400	8.100
Hohenpeißenberg	1.302	3.813
Iffeldorf	6.295	32.932
Ingenried	386	2.405
Pähl	1.100	3.382
Peißenberg	8.768	23.206
Peiting	13.059	32.606
Penzberg	8.229	16.969
Polling	3.279	9.192
Prem	1.504	16.758

Rottenbuch	4.010	20.349
Schongau	11.350	18.100
Schwabsoien- Sachsenried	70	600
Seeshaupt	13.777	39.102
Sindelsdorf	2.100	10.500
Steingaden	28.860	102.585
Weilheim i. OB	8.957	16.333
Wessobrunn	7.184	15.108
Wildsteig	2.065	10.000
<b>Summe</b>	<b>186.270</b>	<b>784.379</b>

*Tabelle 2: Gästeankünfte und Übernachtungen in den Mitgliedsgemeinden des Tourismusverbandes Pfaffenwinkel (2011)*

Die im westlichen Landkreisgebiet gelegenen touristischen Schwerpunktbereiche Steingaden, Wildsteig, Rottenbuch und auch die Gemeinde Bad Bayersoien (Landkreis Garmisch-Partenkirchen) sind ebenso wie die dort gelegenen touristischen Einzelziele abseits des Starnberger Sees nicht an den SPNV angebunden:

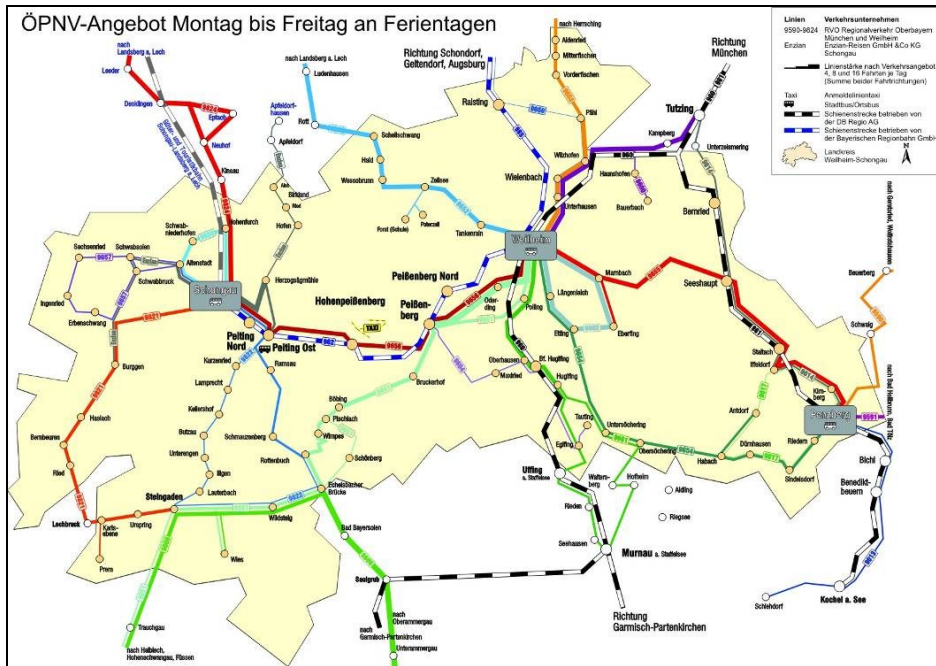
- Die Wallfahrtskirche zum Gegeißelten Heiland auf der Wies mit jährlich 2 Mio. Besuchern
- Der Bayerische Rigi auf dem Hohenpeißenberg mit der Wallfahrtskirche „Mariä Himmelfahrt“
- Ferienwanderwege im „Pfaffenwinkel“
- Verschiedene Rad- und Wanderwege von zum Teil überregionaler Bedeutung (z.B. „Prälatenweg“ von Marktoberdorf bis Kochel am See)
- Die Romantische Straße von Würzburg nach Füssen führt durch das westliche Landkreisgebiet, ebenfalls der gleichnamige Radweg „Romantische Straße“
- Via Claudia (Augsburg – Pfaffenwinkel – Alpen – Italien)

#### **4.1 Pfaffenwinkel - Tourismuslinie**

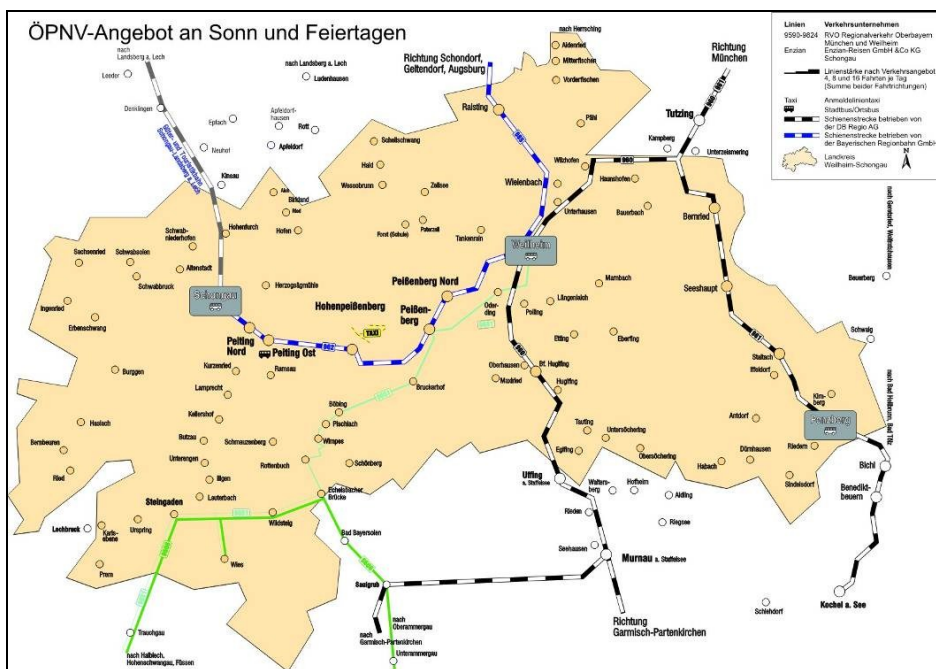
Wichtige Ziele des Freizeit- und Tourismusverkehrs im Landkreis Weilheim-Schongau sind nicht mit dem Zug zu erreichen und so auf eine ÖPNV-Erschließung angewiesen.

Während auf den SPNV-Strecken jedoch auch zu Zeiten des Freizeit- und Ausflugsverkehrs – an Ferientagen sowie an Wochenenden – ein Stundentakt angeboten und über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) finanziert wird, ist das ÖPNV-Angebot in den Räumen mit touristischen Zielen und insbesondere zu den Zeiten des Freizeitverkehrs deutlich ausgedünnt oder nicht vorhanden.

Freizeitreisenden bleibt daher für Ziele abseits der Bahnstrecken nur die Fahrt mit dem Pkw. Hierdurch werden jedoch Wanderer oder Fahrradtouristen zu Rundwegen gezwungen, um nach ihrem Ausflug wieder zurück zum Parkplatz zu gelangen.



Während unter der Woche auch in Ferien zumindest grundsätzlich die Erreichbarkeit touristischer Ziele möglich ist, zeigt die Karte mit dem Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen die Bedienungslücken offensichtlich.



An Sonn- und Feiertagen, neben den Samstagen die aufkommenstärksten Tage für Tagesausflüge, herrscht mit Ausnahme der Linie 9651 (Weilheim – Peißenberg – Echelsbacher Brücke – Füssen) auf den ÖPNV-Strecken im Landkreis Weilheim-Schongau Betriebsruhe.

Diese Linie, die in Weilheim Anschluss an den Schienenverkehr gewährt, bietet durch Umstieg an der Haltestelle „Echelsbacher Brücke“ Anschluss an die landkreisübergreifende Busverbindung der Linie 9606 (Garmisch-Partenkirchen – Oberammergau – Wieskirche – Füssen), die als touristische Linie ausgewählte

Ziele (z. B. Wieskirche, Königsschlösser, Oberammergau) miteinander verbindet.

Da jedoch auf der Linie 9651 an Sonn- und Feiertagen lediglich drei Fahrtenpaare angeboten werden, ist sie kaum eine Alternative zum Pkw und selbst mit nur einer morgendliche Abfahrt ab Weilheim (mit Zuganschluß aus Richtung München) nur schwer für Tagestouristen außerhalb des Landkreises nutzbar. Die geringe Fahrtenzahl senkt die Attraktivität dieses Fahrtenangebotes zusätzlich, da hierdurch die von der Zielgruppe gewohnte und gewünschte Flexibilität nicht nur bei der Anreise, sondern auch für den Besuch mehrerer Ziele am Tag nicht geboten wird.

#### **Handlungsbedarf:**

Einrichtung einer die touristischen Einzelziele im westlichen Landkreisgebiet erschließende Tourismusbuslinie, die regelmäßig und im 1-h-Takt die bahnfernen Gebiete mit dem stündlichen SPNV-Angebot in Schongau der „Pfaffenwinkelbahn“ verbindet. Ganzjähriger oder saisonaler Verkehr am Wochenende und an Feiertagen. Fahrzeugbedarf: Ein Standardniederflurbus.

#### **4.1.1 Routenverlauf**

Die im Rahmen des vorliegenden Konzeptes vorgeschlagene Tourismuslinie hat ihren Start- und Endpunkt am Bahnhof in Schongau und stellt dort die Verknüpfung mit den Zügen der BRB auf der Pfaffenwinkelbahn her. Sie schließt mit ihrer Linienführung die Lücke zwischen der Bahn, die den Landkreis in West-Ost-Richtung erschließt und mit den Verdichtungsräumen Augsburg und München verbindet, und dem landkreisübergreifenden ÖPNV-Angebot der Linie 9606 an den Verknüpfungspunkten „Steingaden“ und „Echelsbacher Brücke“.

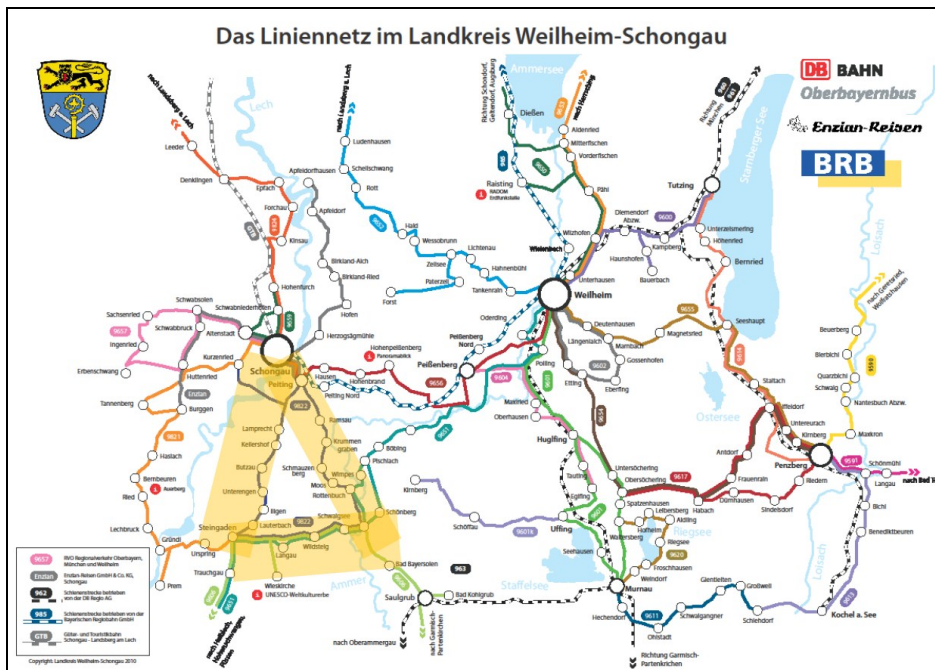
Im Streckenverlauf werden die folgenden touristischen Einzelziele erschlossen:

- Schongau „Märchenwald“
- Peiting „Kalvarienberg“
- Ilgen „Wallfahrtskirche Mariä-Heimsuchung“
- Steingaden
- Wieskirche
- Wildsteig
- Rottenbuch
- Moos „Klosterhof“
- Ramsau

Diese Halte werden direkt und ohne dazwischenliegende weitere Stops oder Umwegfahrten schnell miteinander verbunden.

Die Tourismuslinie erschließt damit sowohl die kulturell herausragenden Orte im südlichen Landkreis und darüber hinaus, bietet die An- und Abreise zu einer Vielzahl von Wander- und Radwegen und stellt gleichzeitig den Anschluß an weiterführende ÖPNV-Angebote her, die touristisch interessante Ziele außerhalb des Landkreises erschließen.





*Vorschlag für die Streckenführung der Pfaffenwinkel-Tourismuslinie (orange hinterlegtes Liniendreieck)*

Erfolgskomponenten für diese Tourismuslinie sind:

- Umwegfreie Linienführung
- Ganztägiges Angebot im Stundentakt
- Leicht merkbare Linienführung
- An einem Tag können mehrere touristische Ziele erreicht werden
- Zwischen den Zielen ist die Verbindung mit dem Bus möglich
- Umsteigefreie Anbindung aus dem Verdichtungsraum Augsburg bis zum Einstieg in die neue Tourismuslinie
- Abgestimmte Verbindungen aus München mit nur einem Umstieg bis zum Einstieg in die Tourismuslinie
- Verbindung zu den Königsschlössern durch Abstimmung mit der Linie 9606 (in Steingaden bzw. Echelsbacher Brücke) ist herzustellen
- Barrierefreies Mobilitätsangebot durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- Fahrradmitnahme

Durch die Kombination dieser Leistungselemente wird ein Verkehrsangebot von hoher Attraktivität geschaffen, das insbesondere für die folgenden Zielgruppen interessant ist:

- Tagesausflügler aus dem Verdichtungsraum München
  - Eine zunehmende Anzahl autofreier Haushalte ist die ÖPNV-Nutzung gewöhnt, erwartet jedoch auch in der Freizeit vom ÖPNV die gewohnte Flexibilität durch einen engmaschigen „Taktverkehr“
  - Attraktive Fahrzeit im SPNV aus dem Verdichtungsraum
- Tagesausflügler aus dem Verdichtungsraum Augsburg
  - Zunehmende Anzahl autofreier Haushalte ist die ÖPNV-Nutzung gewöhnt, erwartet jedoch auch in der Freizeit vom ÖPNV die gewohnte Flexibilität durch einen engmaschigen „Taktverkehr“
  - Fahrzeitnachteil des SPNV gegenüber dem Pkw kann durch „Erlebnisreise“ Pfaffenwinkelbahn kompensiert werden (Nostalgiewirkung des Nebenbahncharakters wird in der Freizeit als Attraktivitätsmoment geschätzt)

- Urlauber im Landkreis
  - Attraktionen des Landkreises werden für Urlauber im Landkreis auch ohne Auto erreichbar
- Bewohner des Landkreises
  - Insbesondere Bewohner des Landkreises ohne Pkw-Mobilität erhalten Zugang zu den interessanten touristischen Einzelzielen des Pfaffenwinkels, sowie den vielfältigen Wanderrouten und Fahrradwegen dieses Landstriches

Die Attraktivität dieser Linie ist gleichermaßen gegeben für Einheimische, Urlauber im Landkreis sowie Tagesausflügler aus den Verdichtungsräumen Augsburg und München.

#### 4.1.2 Fahrplankonzept: Pfaffenwinkel - Tourismuslinie

Ein Stundentakt bietet den Freizeitreisenden die von ihnen gewünschte und insbesondere von Besuchern aus den Verdichtungsräumen gewohnte Flexibilität, um an einem Tag auch mit dem ÖPNV mehrere touristische Ziele zu erreichen und den Tagesablauf emotions- und situationsbezogen und nicht fahrplanorientiert gestalten zu können.

Das folgende Fahrplankonzept ist für die Einrichtung einer Freizeitbuslinie innovativ, ist es doch konsequent auf die Anschlüsse der Bahn ausgerichtet, bietet einen engen, aus Verdichtungsräumen gewohnten Takt und eine zügige Fahrzeit ohne Umwegfahrten zwischen den interessanten Einzelzielen. Der Vorschlag wurde im Arbeitskreis positiv diskutiert und wird auch vom Tourismusverband begrüßt. Seitens der Verkehrsunternehmen wurde angeregt, gegebenenfalls noch kleinere Anpassungen an die Erfordernisse des Fahrpersonals durch andere Legung der Lenk- und Ruhezeiten vorzunehmen oder den Einsatz eines weiteren Fahrers durch eine Betriebszeiterweiterung wirtschaftlich zu gestalten:

TL		Schongau - Steingaden - Wieskirche - Rottenbuch - Schongau										
		Samstag / Sonn- und Feiertag										
Kursnummer												
Verkehrsbeschränkung												
Laufweg												
Busstyp												
München	ab	07:32										
Augsburg	ab	06:51	08:32	09:32	10:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32		
			07:51	08:51	09:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51		
Weilheim	ab	08:18	09:18	10:18	11:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18		
Schongau	an	08:51	09:51	10:51	11:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51		
Schongau	Bahnhof	09:00	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00		
Schongau	Märchenpark	09:02	10:02	11:02	12:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02		
Peiting	Kalvarienberg	09:04	10:04	11:04	12:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04		
Igen	Wallfahrtskirche Maria-Heimsuchung	09:15	10:15	11:15	12:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15		
Steingaden	Feuerwehrhaus	09:20	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20		
Steingaden	Ammergauer Straße	09:21	10:21	11:21	12:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21		
Wies	Abzw. Landvolkshochschule	09:24	10:24	11:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24		
Wieskirche		09:25	10:25	11:25	12:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25		
Kohlhofen	Abzw. Wieskirche	09:27	10:27	11:27	12:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27		
Wilksbig		09:30	10:30	11:30	12:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30		
Echelsbacher Brücke		09:34	10:34	11:34	12:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34		
Rottenbuch	Campingplatz	09:37	10:37	11:37	12:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37		
Rottenbuch	Post	09:38	10:38	11:38	12:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38		
Moos	Klosterhof	09:41	10:41	11:41	12:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41		
Ramsau		09:43	10:43	11:43	12:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43		
Peiting	Kalvarienberg	09:45	10:45	11:45	12:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45		
Schongau	Märchenpark	09:47	10:47	11:47	12:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47		
Schongau	Bahnhof	09:51	10:51	11:51	12:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51		
Schongau	ab	10:04	11:04	12:04	13:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04		
Weilheim	an	10:42	11:42	12:42	13:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42		
Augsburg	an	12:08	13:08	14:08	15:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08		
München	an	11:27	12:27	13:27	14:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27		

Vorschlag für ein Fahrplankonzept der Pfaffenwinkel-Tourismuslinie (kursiv sind mögliche Anschlussverbindungen der Bahn dargestellt)



Das Angebot dieses Freizeitbusses hebt sich von ähnlichen Angeboten in anderen Regionen durch Fahrtenhäufigkeit, enge Verknüpfung mit der Bahn und direkte Streckenführung – ohne Umwegfahrten positiv ab („unique selling position“).

#### 4.1.3 Wirtschaftlichkeit (Betriebskosten und Fahrgelderlöse)


Dieses Produkt wird jedoch die Kosten nicht allein aus Fahrgelderlösen erwirtschaften können und ist auf Zuschüsse des Aufgabenträgers angewiesen. Eine erste Kostenschätzung führt zu einer jährlichen Unterdeckung von nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Betriebskosten in Höhe von ca. 25.000 € bis 35.000 € p.a. (Saisonbetrieb: Mai bis einschließlich Oktober, Verkehrstage: Samstag, Sonn- und Feiertage).

Für den dauerhaften Erfolg des neuen Angebotes ist eine gute Wirtschaftlichkeit erforderlich und damit ein hoher Kostendeckungsgrad aus Fahrgeldeinnahmen. Um diese zu erreichen, ist eine hohe Nutzung und Inanspruchnahme erforderlich.

Neben dem guten und an den Interessen der Zielgruppe orientierten Fahrplanangebot bedarf es einer intensiven Vermarktung – in der Region und in den Verdichtungsräumen München und Augsburg. Hierfür ist die Kooperation mit den Schienenverkehrsunternehmen anzustreben, die bereits in den Verdichtungsräumen eigene Verkaufsstellen unterhalten.

Neben einem attraktiven Verkehrsangebot und einer kreativen Vermarktung ist ein zielgruppenorientiertes Fahrscheinangebot ein wichtiger Erfolgsfaktor für das neue Angebot. Folgende Tabelle zeigt eine Übersicht bereits bestehender Angebote:

	Bayern-Ticket (5 Pers.) Bayern-Ticket Single Bayern-Ticket Nacht (5 Pers.)	Regio-Ticket Bayern	Werdenfelsticket/ + Seefeld	EMM-Ticket (AboPlusCard)
Räumliche Gültigkeit	DB, BRB, RVO in ganz Bayern	DB, BRB für Strecken bis 50 km hin und 50 km zurück	DB, BRB, RVO	DB, BRB, RVO auf der gewünschten Relation in der Metropolregion
Zeitliche Gültigkeit	Mo-Fr 9.00 bis 3.00 Uhr; Sa, So, Feiertage ganztägig	Mo-Fr 9.00 bis 3.00 Uhr; Sa, So, Feiertage ganztägig	Mo-Fr 9.00 bis 3.00 Uhr; Sa, So, Feiertage ganztägig	täglich Sa, So, Feiertage auch übertragbar
Preis	38 / 22 / 30 EUR	11 EUR	11 EUR / 18 EUR	Addition der Fahrpreise aus 2 und mehr Tarifen
Zielgruppe	Freizeit- und Ausflugsverkehr	Freizeit- und Ausflugsverkehr	Freizeit- und Ausflugsverkehr	Pendler



*Bestehende Fahrscheinangebote für den Freizeitverkehr mit Gültigkeit im Landkreis Weilheim-Schongau (Ausnahme: Graphische Darstellung des „Pfaffenwindeltickets“)*

- Das Bayernticket ermöglicht die Fahrt im SPNV und ÖPNV im gesamten Freistaat. Dieser Fahrschein ist von Montag bis Freitag ab 9 Uhr gültig, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig und sowohl für Einzelreisende als auch für Gruppen erhältlich.
- Das Regioticket gilt in den Zügen verschiedener Betreiber bis zu einer Reise von 50 km für den Hin- sowie 50 km für den Rückweg, hat jedoch keine Gültigkeit in Bussen.

- Das Werdenfelsticket mit Seefeld ist ein Fahrschein von definierter räumlicher Gültigkeit, der sowohl in den Zügen als auch Bussen des Werdenfelser Landes gilt. Seine Gültigkeit schließt daher Teilräume des Landkreises Weilheim-Schongau mit ein, umfaßt jedoch nur Teile der von der Tourismuslinie erschlossenen Gebiete im südlichen Landkreis (z. B. gilt das Werdenfelsticket nicht bis zur Wieskirche).
- Das für Pendler konzipierte EMM-Ticket ermöglicht die Nutzung von Bus und Bahn auf den gewünschten Relationen innerhalb des Gültigkeitsgebietes, indem mehrere Tarife addiert werden.

Keines der vorhandenen Angebote erfüllt jedoch die für den Erfolg des neuen Freizeitbusses erforderlichen Kriterien:

- Kombinierte Gültigkeit in Zug und Bus in der avisierten Relation
- Einfache und transparente Fahrpreisgestaltung für Familien und Einzelreisende
- Gestaffelte Preisgestaltung
  - Für Fahrgäste innerhalb des Landkreises (Zielgruppe: Übernachtungsgäste im Landkreis und Bewohner des Landkreises)
  - Für Fahrgäste aus den Verdichtungsräumen Augsburg/München
- Einfache Handhabung: Ein Fahrpreis berechtigt zu Hin- und Rückfahrt und ermöglicht beliebige Unterbrechungen
- Hohe Tarifergiebigkeit für die Tourismuslinie

Zwar erfüllt jedes der bereits eingeführten Tickets einige Parameter des notwendigen Anforderungsprofils aus Kundensicht, jedoch ist die Tarifergiebigkeit für die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen insbesondere bei den bayernweit gültigen Fahrscheinen für kleinere Leistungseinheiten wenig auskömmlich. Bei einem Verkaufspreis von bis zu 38 € für das Bayernticket würden aus einer Fahrt auf der Tourismuslinie „Pfaffenwinkel“ lediglich Beträge im Centbereich verbleiben.

#### **Handlungsbedarf: „Pfaffenwinkelticket“**

Einführung eines neuen Freizeittickets, das eine zielgruppenorientierte Preisstaffelung zwischen Bewohnern bzw. Übernachtungsgästen des Landkreises sowie Tagesgästen aus den Verdichtungsräumen erlaubt bei gleichzeitig hoher Tarifergiebigkeit für die verkehrsleistungsdurchführenden Unternehmen in Kooperation zwischen ÖPNV und SPNV-Unternehmen.

Für die Einführung eines solchen Fahrscheines sind verschiedene genehmigungsrechtliche und einnahmenaufteilungstechnische Hürden zu überwinden, die in enger Abstimmung mit dem SPNV-Kooperationspartner, der auch Vermarktung und Vertrieb in den Verdichtungsräumen übernimmt, angegangen werden sollten.

Der Vorschlag zur Einführung eines solchen Tickets wurde in der Arbeitsgruppe diskutiert und dem Tourismusverband Pfaffenwinkel vorgestellt bei positiven Voten.

#### **4.1.4 Einführungsschritte der Tourismuslinie**

Für die Einführung einer Tourismuslinie sind folgende Verfahrensschritte erforderlich:

- Überführung des Fahrplankonzeptes in einen konkreten Fahrplan
  - Abstimmung des Entwurfes mit den Verkehrsunternehmen (Umlaufplan, Personaleinsatzplan)

- Festlegung des Fahrplankonzeptes
  - Kostenangebote
- Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen
  - Leistungsproduktion
  - Festlegung der Qualitäten
  - Vertragsgestaltung
  - Ticketing (Ausgestaltung des Pfaffenwinkeltickets)
  - Verhandlung von Chancen und Risiken aus dem neuen Angebot und Aufteilung zwischen den Akteuren
- Gewinnung von Kooperationspartnern
  - Schaffung von Zusatznutzen für die Busfahrgäste an den Zielorten (z. B. ermässigte Eintrittspreise, Verzehr Gutscheine, vergünstigte (Wander-)Karten, günstigere Konditionen für den Fahrrad- oder e-Bike-Verleih)
- Marketingkonzept
  - Umfangreiche Bewerbung des neuen Angebotes in Kooperation mit den Tourismusorganisationen, Gemeinden und potenziellen Zielen
  - Einbindung von örtlichen Multiplikatoren
  - Festlegung eines durchgängigen werblichen Auftrittes

#### 4.1.5 Variantenprüfung zur vorgeschlagenen Linienführung

Grundsätzlich gibt es verschiedene Möglichkeiten und Linienvarianten, um das touristisch interessante Gebiet des Pfaffenwinkels mit ÖPNV-Angeboten zu erschließen.

Während die von uns vorgeschlagene Linienführung die Verknüpfung zum überregionalen SPNV- und ÖPNV-Angebot in Schongau herstellt, verbindet bereits gegenwärtig die Linie 9651 der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) Weilheim via Peißenberg und Böbing mit den Halten Echelsbacher Brücke, Wildsteig, Wieskirche und Steingaden. Auch diese Buslinie wäre daher grundsätzlich dazu geeignet, die Hauptzielorte im Pfaffenwinkel an die Kreisstadt Weilheim sowie den überregionalen SPNV anzubinden. Ein Vorteil dieser bestehenden Linie ist, dass auf dem Streckenabschnitt zwischen Weilheim und Wieskirche gegenwärtig bereits ein Busangebot besteht: So werden an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen zwei Fahrtenpaare angeboten. Die Busse aus Richtung Weilheim erreichen dabei die Wieskirche – als einen der möglichen zentralen Zielpunkte – an Samstagen um 11:04 Uhr sowie um 13:53 Uhr, an Sonn- und Feiertagen um 9:10 Uhr und 14:00 Uhr mit Rückfahrtmöglichkeiten am Samstag um 12:14 Uhr und 16:49 Uhr. An Sonn- und Feiertagen gibt es hingegen nur eine nutzbare Rückfahrtmöglichkeit um 16:49 Uhr. Somit haben Busfahrgäste die Wahl zwischen einer achtstündigen oder einer knapp dreistündigen Aufenthaltsdauer an der Wieskirche.

Um bei dieser Linie eine hinreichende Attraktivität für Gäste herzustellen, müsste das bereits vorhandene Fahrtenangebot ebenfalls durch Zubestellungen von Verkehrsleistung ausgeweitet werden. Dies kann in unterschiedlichem Umfang erfolgen und reicht von der Einrichtung einzelner Fahrten bis hin zur Einführung einer – dem Vorschlag des Gutachters folgend – stündlichen Verbindung. Der Vorteil eines Stundentaktes ist zweifelsohne darin zu sehen, dass die Gäste eine Vielzahl an Variationsmöglichkeiten für die Gestaltung ihres Aufenthaltes sowohl an einem einzelnen Zielort als auch in der gesamten Urlaubsregion haben. So können mit nur einem Aufenthalt auch verschiedene Einzelziele in der Region nacheinander „erfahren“ werden, z. B. Märchenwald (Schongau), Wallfahrtskirche (Mariä Heimsuchung), Wieskirche und Wildsteig. Hiermit wird die Linie auch attraktiv für all jene, die ohne Auto den Pfaffenwinkel per Fahrrad oder zu Fuß entdecken wollen – ohne sich nach nur wenigen Abfahrtszeiten richten zu müssen.

Grundsätzlich ist auch mit einer Ausgestaltung der Bestandslinie 9651 diese Flexibilität herstellbar, wenn auch aufgrund der anderen Streckenführung bei der Linie 9651 nicht alle touristisch interessanten Ziele im Pfaffenwinkel gleichermaßen erreicht werden, wie die folgende vergleichende Gegenüberstellung zeigt:

Angebundene touristische Ziele	Touristische Linie	RVO-Linie 9651	RVO-Linie 9651
	Schongau - Wieskirche - Schongau	Weilheim - Wieskirche - Weilheim	Weilheim - Füssen - Weilheim
Innenstadt Schongau	+	-	-
Märchenwald (Schongau)	+	-	-
Kalvarienberg (Peiting)	+	-	-
Wallfahrtskirche Mariä-Heimsuchung (Ilgen)	+	-	-
Steingaden	+	+	+
Wieskirche	+	+	+
Wildsteig	+	+	+
Echelsbacher Brücke	+	+	+
Rottenbuch	+	+	+
Klosterhof (Moos)	+	-	-
Ramsau	+	-	-
Füssen (landkreisübergreifend)	mit Umstieg	mit Umstieg	direkt
Summe erschlossener Ziele	12	5	6

Die touristische Ringlinie erschließt ungefähr die doppelte Anzahl touristischer Ziele. Viele Zielorte im Pfaffenwinkel können nur durch die Streckenführung der touristischen Ringlinie erreicht werden. Die Linie 9651 bietet – auch bei einer landkreisgrenzenübergreifenden Verlängerung bis nach Füssen – keinen touristischen Mehrwert gegenüber der vorgeschlagenen touristischen Linie.

Ein weiterer Unterschied zwischen der touristischen Ringlinie (Schongau – Wieskirchen – Schongau) und der RVO-Linie 9651 liegt im betrieblichen Aufwand. Denn die Streckenführung der touristischen Ringlinie ist so gewählt, dass mit einem vergleichsweise geringen Aufwand die interessanten Ausflugsziele des Pfaffenwinkels erreicht werden können. Um ein ähnlich attraktives Angebot mit der RVO-Linie 9651 erzielen zu können, müssten entweder auf einzelnen Streckenabschnitten oder dem gesamten Linienweg Fahrten eingelegt werden, um das Angebotsniveau zu heben.

Im direkten Vergleich der beiden Linien zeigen sich die folgenden Unterschiede bei Streckenlänge und benötigter Fahrzeit:

Aufwandsgrößen	Touristische Linie Schongau - Wieskirche - Schongau	RVO-Linie 9651 Weilheim - Wieskirche - Weilheim	Mehraufwand der RVO-Linie 9651 im Vergleich zu Touristischer Linie	RVO-Linie 9651 Weilheim - Füssen - Weilheim	Mehraufwand der RVO-Linie 9651 im Vergleich zu touristischer Linie
Fahrtstrecke je Umlauf in km	45,2	68,8	152%	129,4	286%
Fahrzeit je Umlauf in Stunden (dezimal)	0,9	2,2	236%	4,0	436%

Während ein Bus für die Strecke Schongau – Wieskirche – Schongau ca. 45 km in knapp einer Stunde zurücklegt, muss ein in Weilheim startender Bus für die Strecke zur Wieskirche und zurück ca. 69 km zurücklegen und ist mehr als zwei Stunden unterwegs. Soll die RVO-Linie sogar über die Wieskirche hinaus bis nach Füssen verlängert werden, so steigt der Aufwand je Umlauf auf das bis zu Vierfache im Vergleich zur vorgeschlagenen Tourismuslinie.

Dies bedeutet: Für die gleiche Bedienungsqualität (z. B. 1-h-Takt im Zielgebiet) entstehen dem Verkehrsunternehmen auf der RVO-Linie 9651 ca. 4-mal höhere Kosten als für einen 1-h-Takt auf der Ringlinie.

**Allein unter Kostenaspekten empfiehlt es sich, die Entwicklung der Tourismuslinie weiterzuverfolgen statt eine Stärkung der RVO-Bestandslinie 9651 zu forcieren. Zudem werden mit der Tourismuslinie mehr relevante Ziele erschlossen.**

## **4.2 Ausblick: Kostenfreier ÖPNV für Übernachtungsgäste**

Verschiedene Urlaubsregionen in Deutschland sehen in der kostenfreien Nutzung des ÖPNV- und SPNV-Angebotes durch Gäste eine Möglichkeit, den Urlaubern einen Zusatznutzen bei Besuch ihrer Region anbieten zu können.

So hat die Urlaubsregion südlicher Schwarzwald im Jahr 2005 einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen touristischen Regionen durch Einführung der kostenfreien ÖPNV- und SPNV-Nutzung gewinnen wollen. Für den Start der „KONUS-Card“ im Jahr 2005 haben sich 52 Gemeinden zusammengefunden, um die kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Kurkarteninhaber einzuführen. Als Nebeneffekt sollte die Meldemoral gesteigert werden. Dieses Modell war und ist ein voller Erfolg und aus den anfänglich 52 Gemeinden des Südschwarzwaldes sind inzwischen mehr als 130 Gemeinden aus dem gesamten Schwarzwaldgebiet geworden.

Auch die Gästekarte im Bayerischen Wald („GUTi“) hat trotz kurzer Einführungsphase (Pilotphase: Mai bis Oktober 2010) bereits positive Effekte gebracht.

Beide Modelle unterscheiden sich zwar im Detail, basieren jedoch auf dem „Solidargedanken“. Ein bestimmter Cent-Betrag je Übernachtung wird für den ÖPNV vereinnahmt und nach einem vereinbarten Abrechnungsmodell an die Verkehrsunternehmen weitergegeben. Im Gegenzug akzeptieren die Verkehrsunternehmen eine gültige Gästekarte als Fahrschein und gewähren damit den Urlaubern die kostenfreie Mitfahrt.

Neben vielen positiven Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl verzeichnen die teilnehmenden Gemeinden im Bayerischen Wald im Vergleich zu den nicht teilnehmenden Gemeinden bereits im ersten Einführungsjahr eine Erhöhung der Übernachtungszahlen von ca. 4 %. Dies ist zum einen auf die auch aus Urlaubersicht erhöhte Attraktivität durch die ÖPNV-Öffnung zu sehen, die sich auch auf die Wahl der Urlaubsdestination auswirken wird, vorzugsweise jedoch auf eine gesteigerte Meldehrlichkeit. Beides wirkt sich einnahmenerhöhend für die Gemeinden aus.

Um die Attraktivität der Urlaubsregion „Pfaffenwinkel“ für die Urlauber zu stärken, kann es daher auch zielführend sein, die Nutzung des ÖPNV- und SPNV-Angebotes im Landkreis für Übernachtungsgäste kostenfrei zu gestalten. Dies ist grundsätzlich durch das dargestellte umlageorientierte Verfahren möglich. Durch eine Umlage der gegenwärtig durch Einnahmen im ÖPNV/SPNV aus der Zielgruppe erzielte Fahrgeldeinnahmen auf alle Übernachtungsgäste im Landkreis kann mit einer nur geringen Mehrbelastung je Übernachtung die Mitfahrt im ÖPNV und SPNV für alle Gäste des Landkreises kostenlos gewährt werden.

Hierdurch kann ein Beitrag geleistet werden, um das Profil der Urlaubsregion zu schärfen und ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Urlaubsgebieten zu schaffen. Gleichzeitig entsteht für die Gäste ein Zusatznutzen, der sich positiv auf die Entscheidungsfindung zur Wahl des Urlaubsortes auswirkt.

**Handlungsoption: Kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Gäste im Landkreis**

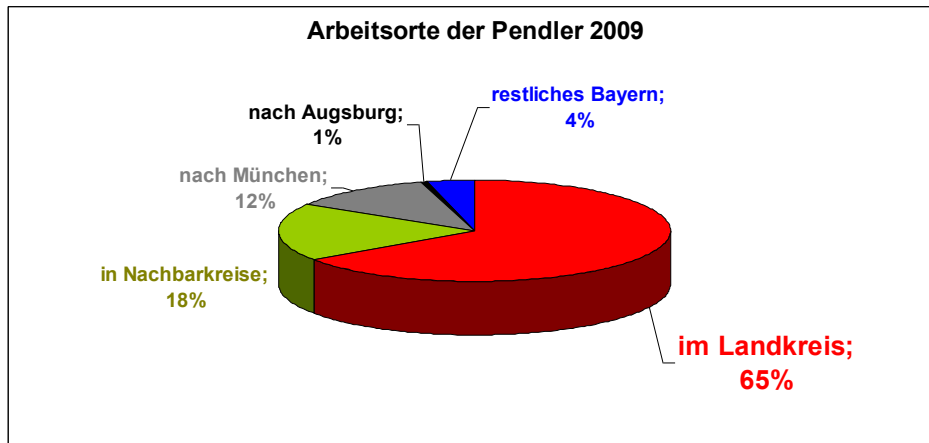
Verhandlung zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tourismusverband und Gemeinden über die Einführung der kostenfreien Nutzung des ÖPNV für Gäste im Landkreis. Im Falle eines Konsens zur grundsätzlichen Einführung einer umlageorientierten Finanzierung der ÖPNV-Mitfahrt in dieser Zielgruppe sollte anhand von gegenwärtigen Alteinnahmen aus der Zielgruppe und erwarteter Mehrnutzung ein Umlagebetrag gewählt werden, der auch für die Finanzierung weiterer Angebotsverbesserungen im Freizeit- und Tourismusverkehr genutzt herangezogen werden kann.

Aus Sicht des Gutachters werden diese Solidarfinanzierungen zukünftig zum selbstverständlichen Standard von Urlaubsregionen zählen. Dies führt dazu, dass die von den Verkehrsunternehmen veranschlagten Ausgleichsbeträge für entgangene Fahrgeldeinnahmen im Zeitablauf tendenziell steigen. Sollte somit die Einführung einer Solidarfinanzierung durch Gäste eine für den Landkreis erwägenswerte Handlungsoption sein, so empfiehlt es sich, alsbald die entsprechenden Verhandlungen mit Kurverwaltungen, Gemeinden und Verkehrsunternehmen zu führen.

## 5 Pendlerverkehr

Ein weiteres Ziel der Untersuchungen war die Identifikation von Pendlerachsen, die genug Potenzial zur Bündelung aufweisen, um gegebenenfalls auf ÖPNV-Angebote verlagert zu werden. Dazu wurden Daten zu sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten der Agentur für Arbeit ausgewertet. Grundsätzlich zeigt sich trotz einer Tendenz zu zunehmend längeren Wegen zwischen Wohnort und Arbeitsort, dass das Gros der Pendlerbewegungen im Nahbereich stattfindet.

Knapp Zweidrittel (65 %) der Pendler bleiben im Landkreis. Ca. 18 % der Pendler überschreiten die Kreisgrenze, was jedoch überwiegend Nahbeziehungen aus Grenzgemeinden sein dürften.



### 5.1 München-Pendler

Als ein starker Magnet stellt sich die Landeshauptstadt München heraus, die insbesondere viele Pendler aus dem östlichen Landkreis anzieht. Hier nehmen die Beschäftigten auch überdurchschnittlich lange Arbeitswege auf sich. Der Einzugsbereich Münchens endet jedoch nach etwa gut einer Stunde Bahnfahrzeit ab München Hauptbahnhof, bis zu etwa 45 Minuten ist München als bevorzugtes Pendlerziel noch besonders dominant.

Der weiter entfernte Bereich westlich von Peißenberg (Altkreis Schongau) weist hingegen nur noch eine geringe Restorientierung in Richtung München auf. Während aus Weilheim 17 % der Pendler ihren Arbeitsort in Stadt- oder Landkreis München haben, sinkt die Quote in Schongau auf 4 %. Selbst ab Peißenberg sind es nur 8 %, die nach München pendeln.

Die Hauptpendlerachse für München-Pendler liegt entlang der SPNV-Strecken. Dies resultiert aus einer guten Konkurrenzsituation zum MIV, da MIV-Restriktionen in München zusammentreffen mit einem dort guten ÖPNV-Angebot. Durch das neue Werdenfelskonzept werden sich hier weitere Angebotsverbesserungen einstellen. Problematisch ist jedoch die Situation im infrastrukturellen Bereich. So ist die Infrastruktur wichtiger Bahnstationen wie Weilheim und Huglfing nicht mehr zeitgemäß. Problematisch ist insbesondere die fehlende Barrierefreiheit und die Park-and-Ride-Situation. Aber auch die Streckeninfrastruktur mit ihren Eingleisigkeiten ist im Hinblick auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsdienstes als kritisch einzustufen.

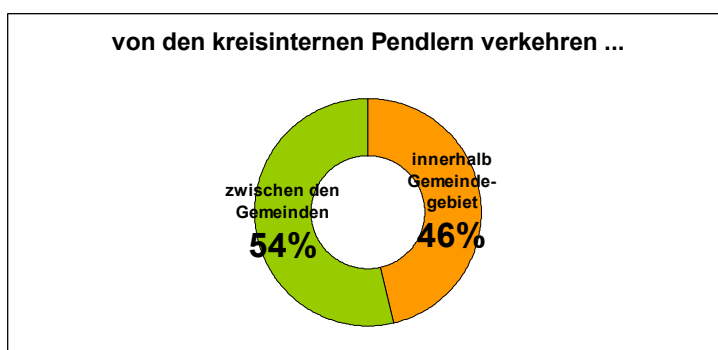
Für Pendler aus Peißenberg besteht seit Dezember 2010 bereits zu den maßgeblichen Zeiten ein etwa halbstündliches Verkehrsangebot mit der Bayerischen Regiobahn (BRB). Kritisch in Bezug auf München ist jedoch der Zeitverlust beim Umsteigen in Weilheim bzw. Anschlussverluste bei Verspätungen der Züge aus München. Dies führt dazu, dass zahlreiche Pendler für die Verbindung nach München bis Weilheim den Pkw bevorzugen und damit zur bekannten Park-

platzproblematik beitragen. Eine Optimierung der Umsteigeverbindungen und eine zuverlässige Anschlusssicherung könnten einen spürbaren Beitrag leisten, den Parkdruck in Weilheim zu senken. Hierzu könnte die Beschleunigung der Strecke gerade in diesem vorderen Abschnitt der Pfaffenwinkelbahn und eine Modernisierung der Stationen (auch dort müsste Parkraum vorgehalten werden) einen wesentlichen Beitrag leisten.

Eine weitere Entlastung des P+R-Platzes kann ggf. auch innerörtlich durch entsprechende Zubringer-ÖV-Angebote erreicht werden. Der Stadtbus Weilheim ist jedoch aufgrund seines nur stündlichen Angebotes und seiner umwegigen Linieneinführung nicht als Alternative zum Pkw als Bahnhofszubringer für den zeitsensiblen Pendler geeignet. Eine Verstärkung der Fahrradnutzung, die ein entsprechendes Angebot an Abstellplätzen, ggf. in Kombination mit Serviceangeboten „rund ums Rad“ (Reparatur-Service), anbieten, könnte jedoch zur Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf den Umweltverbund führen. Eine entsprechende Infrastruktur für e-Bike/Pedelec (Verleihstation, sichere Abstellung, Aufladungsservice) könnte hier auch neue Zielgruppen für die Zweiradnutzung erschließen.

## 5.2 Landkreis-Pendler

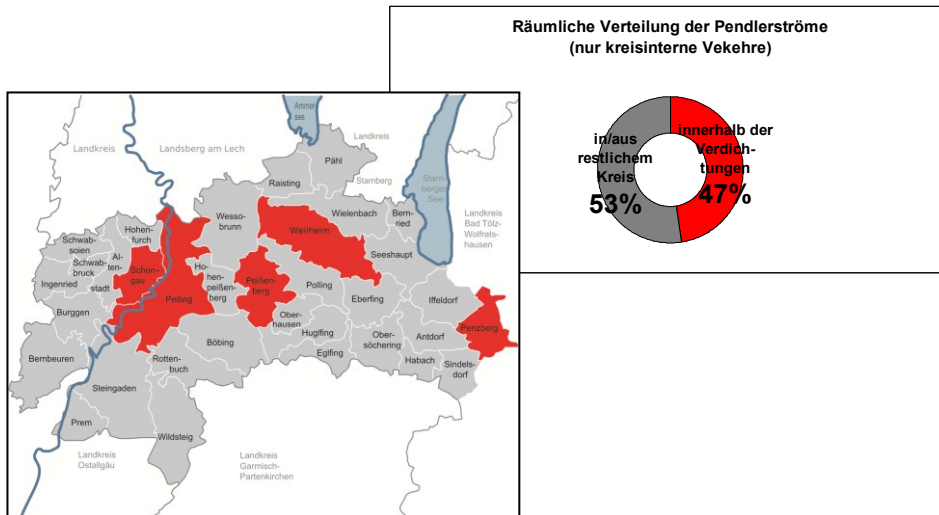
Wie eine verfeinerte Auswertung der überwiegend innerhalb des Landkreises verbleibenden Pendlerströme zeigt, hat von diesen Pendlern wiederum fast die Hälfte ihren Arbeitsort im Gebiet der Wohngemeinde.



Es handelt sich hier also größtenteils um Kurzstreckenverkehre, die grundsätzlich durch Ortsbus- und Stadtbusverkehre aufzufangen wären. Problematisch hierbei ist jedoch, dass in Konkurrenz zum im ländlichen Raum weitgehend behinderungsfreien MIV gerade von Berufspendlern sehr hohe Anforderungen an ein ÖV-System gestellt werden. Die Fahrzeiten müssen sehr genau – ohne lange Wartezeiten – zu den Arbeitsanfangs- und -schlusszeiten passen. Dabei liegen die Arbeitsorte oft abseits der klassischen Linienwege in peripheren Gewerbegebieten. Erschwerend kommt hinzu, dass häufig Verkehrsangebote zu Zeiten benötigt werden, zu denen der ÖPNV im ländlichen Raum ruht (vor 7 Uhr, nach 20 Uhr oder am Wochenende). Alles in allem ist der innergemeindliche Verkehr ein Sektor, in dem kaum reale Chancen bestehen, mit überschaubarem Aufwand Verlagerungseffekte vom MIV zu erzielen.

Eher noch schwieriger stellt sich die Situation bei den restlichen 54% der zwischengemeindlichen Verkehre dar, da hier sehr disperse Verkehrsorientierungen bestehen, die mit dem ÖPNV kaum abbildbar sind.





Die größten Chancen, im Berufsverkehr Potenziale für den ÖPNV zu gewinnen, bestehen innerhalb von Verdichtungsräumen, wenn dort ein attraktives ÖPNV-Angebot eingerichtet wird, dass nicht an Stadt- und Gemeindegrenzen endet.

Folgende Verdichtungen mit ÖPNV-Potenzial wurden identifiziert:

<b>Verdichtung</b>	<b>Vorhandene Angebote</b>	<b>Mängel</b>
Peißenberg – Weilheim	Regionalbus unvertaktet SPNV stündlich bis halbstündlich Stadtbus Weilheim stündlich	Busangebot unstrukturiert Infrastruktur Bahn unzeitgemäß Stadtbus-Takt zu lang
(Altenstadt –) Schongau – Peiting	Stadtbus Schongau halbstündlich sonst nur unvertakter ÖPNV mit geringer Angebotsdichte SPNV Schongau – Peiting	ÖPNV-Angebot eher zufällig, weist größere Lücken auf Infrastruktur unzeitgemäß
Penzberg	Stadtbus (mehrere Linien) halbstündlich neuer ZOB	rasche Transfers von/zu den Zügen von/zu Roche fehlen

Bei der Auswertung der Pendlerdaten der Agentur für Arbeit wurde innerkreislich eine nennenswerte Verflechtung von Weilheim mit Penzberg von 5 % (entspricht 300 Pendlern) festgestellt, während alle übrigen Beziehungen (außer in unmittelbare Nachbargemeinden) nur disperser Art sind. Von der RVO sind in der Relation Weilheim – Penzberg bereits Verkehre zur Roche, dem größten Arbeitgeber in Penzberg, eingerichtet.

Die Inanspruchnahme lässt jedoch zu wünschen übrig:

- Fahrzeiten (ca. 60 Min.) sind im Vergleich zum MIV wenig konkurrenzfähig,
- Anfahrt nach Penzberg mit Bahn und Umsteigen im Knoten Tutzing ist schneller und häufiger realisierbar,
- Busangebot umfasst nur wenige Fahrten und macht damit flexible Arbeitszeiten/Überstunden (keine Busverbindung nach 17:00 Uhr) schwierig,
- Mit einem Jahreskartenpreis auf der Relation Weilheim – Penzberg in Höhe von 991,20 € p. a. (bei Nutzung der direkten Busverbindung der RVO) bzw. 1.358,90 € p. a. (bei Nutzung von DB) sind die Fahrpreise vergleichsweise hoch.

#### **Handlungsbedarf: Anbindung Roche**

Die Firma Roche in Penzberg verfügt über einen weiten Arbeitskräfteeinzugsbereich. Um eine nennenswerte Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erzielen, erscheint die Einrichtung von weiteren langlaufenden Buslinien oder zusätzlichen Regionalbusangeboten (z. B. von Weilheim nach Penzberg) nicht zielführend.

Angebotsseitig wird empfohlen, einen eng auf die Zugverbindungen in Penzberg – nach Einführung des modifizierten Werdenfelstaktes im Dezember 2013 – ausgerichteten Shuttlebus einzurichten, ggf. in Abstimmung mit dem Stadtbus. In der Hauptverkehrszeit sollte die Fahrtenhäufigkeit nicht schlechter als ein 30-Minuten-Takt sein.

Zusätzlich ist ein attraktives Fahrscheineangebot im Sinne von Job-Tickets zu schaffen, da auch das gegenwärtige Preisgefüge nicht als zum MIV konkurrenzfähig angesehen werden kann.

Die Vorbereitungen beider Maßnahmen sollten bis Dezember 2013 abgeschlossen sein, damit die Inbetriebnahme der verbesserten Anbindung von Penzberg an den SPNV „neuer Werdenfelstakt“ mit umsteigefreien Direktverbindungen zwischen München und Penzberg als Mitnahmeeffekt für die verbesserte Anbindung von Roche genutzt werden kann.

## 6 Infrastruktur

Die Angebote des ÖPNV und des SPNV werden nur genutzt, wenn sie den Reisenden zugänglich sind und ihm eine attraktive Fahrt (zügig und verlässlich) ermöglichen. Neben einer durchgängigen Information über das Leistungsangebot kommen Zugänglichkeit und Ausstattungsqualität der Haltestellen hohe Bedeutung zu.

### 6.1 Pfaffenwinkelbahn

Die Pfaffenwinkelbahn Weilheim – Schongau (Kursbuchstrecke 962) ist das Herzstück des SPNV für die Binnenerschließung des Landkreises Weilheim-Schongau. Sie wurde über Peißenberg und Peiting mit ihren dazugehörigen Anlagen als letztes Projekt der Königlich Bayerischen Staatsbahn im Jahr 1917 in Betrieb genommen. Bereits seit 1886 war die Stadt Schongau über Landsberg am Lech an das Eisenbahnnetz angeschlossen (Fuchstalbahn); Peißenberg ist seit 1866 mit Weilheim verbunden. Die beiden bis dahin bestehenden Endpunkte in Schongau und Peißenberg wurden über Hohenpeißenberg und Peiting miteinander verbunden.

Heute befindet sich die Infrastruktur im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Der Personenverkehr auf der Strecke wird seit 14. Dezember 2008 von der BRB (Bayerische Regiobahn GmbH) mit einem modernen Fahrzeugpark (klimatisierte Niederflurfahrzeuge) im Stundentakt mit Verdichterzügen erbracht. Die Verkehrsleistung hierfür ist von der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH) bestellt.

Die Fahrzeit auf der Strecke beträgt zwischen 33 und 38 Minuten. In verschiedenen Meinungsäußerungen wird diese Fahrzeit als „inakzeptabel“ beschrieben und eine Verkürzung auf ca. 30 Minuten angestrebt, was in etwa der Pkw-Fahrzeit entspricht. Um eine solche Fahrzeitverkürzung zu erzielen, sind Anpassungen bei der Gleis- und Signalinfrastruktur, den teilweise ungesicherten Bahnübergängen und den Bahnhöfen erforderlich. Hierzu wurden in der Vergangenheit verschiedentlich Untersuchungen und Studien angefertigt, teilweise auch Planungen betrieben.

Zugleich liegen die Bahnhöfe und Haltestellen der Strecke zum Teil in ungünstiger Lage zu den Siedlungsschwerpunkten. Manche Siedlungsgebiete liegen zwar an der Bahnstrecke, dort fehlt es jedoch an einem Bahnhof oder einer Haltestelle. Bei bestehenden Haltestellen und Bahnhöfen ist in der Regel keine Barrierefreiheit gegeben (Bahnsteighöhe bzw. Querungsmöglichkeiten des Gleiskörpers). Auch hierzu wurden in der Vergangenheit Vorüberlegungen und Studien angefertigt. Eine Realisierung unterblieb bisher jedoch.

Gründe für die bisher unterlassene Umsetzung solcher Maßnahmen werden in verschiedenen Problembereichen gesehen:

- Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für Baumaßnahmen sind nicht klar geregelt,
- Die Möglichkeiten und das Erfordernis eines kommunalen oder auch regionalen Engagements werden nur teilweise gesehen,
- Planungen und Baumaßnahmen werden nicht stets unter dem Gesichtspunkt der Kostenoptimierung betrieben.

### 6.1.1 Beispiel 1: Neuer Bahnhof in Weilheim

In Weilheim mündet die Bahnstrecke in Höhe des Bahnübergangs In der Au/Geistbühelstraße auf die Hauptstrecke 960 (München – Weilheim – Murnau – Garmisch-Partenkirchen).

Die im Bild rechts verlaufende Pfaffenwinkelbahn durchfährt diesen Bereich wegen des sich unmittelbar anschließenden Gleisbogens mit niedriger Geschwindigkeit, während die Züge der im Bild links verlaufenden Hauptstrecke bereits beschleunigt ihrem nächsten Ziel entgegenfahren.

In Verlängerung der kreuzenden Straße liegt in fußläufiger Entfernung von ca. 600 m das Schulzentrum Weilheim. Die Einrichtung eines Haltepunktes in diesem Bereich wird daher gutachterseitig als zielführend erachtet, da hierdurch die Züge der Pfaffenwinkelbahn für Schüler, die in Weilheim weiterführende Schulen besuchen, attraktiv würden.



*Foto vom Bahnübergang: „In der Au/Geistbühelstraße“ in Weilheim in Richtung Süden. Im Bild links: Hauptstrecke in Richtung Huglfing, im Bild rechts: Pfaffenwinkelbahn in Richtung Peißenberg.*

Nach dem Kenntnisstand des Gutachters sind für eine solche Überlegung bereits Ausarbeitungen erstellt, die jedoch im Resultat zu keiner Realisierung führten – auch unter Kostenaspekten.

Dies mag auch daran liegen, dass der Bau eines Mittelbahnsteiges – zwischen den Gleisen der Hauptstrecke sowie der Pfaffenwinkelbahn gelegen – zweifelsohne den Vorteil bieten würde, dass sowohl die Züge aus Murnau als auch Züge der Pfaffenwinkelbahn halten könnten und ein bahnsteiggleicher Umstieg zwischen beiden Strecken möglich wäre. Dies bietet sicherlich viele Vorzüge, zumal die bauliche Situation am Bahnhof Weilheim in vielerlei Hinsicht - insbesondere jedoch aus Sicht mobilitätseingeschränkter Reisender – unbefriedigend ist. Jedoch führt die Ausführung eines Mittelbahnsteiges zu hohen Baukosten, da für die Fahrgäste eine Querungsmöglichkeit zwischen Straße und Bahnsteig unabhängig vom gegenwärtigen Bahnübergang geschaffen werden müsste. Der Bau einer Fußgängerführung erscheint dafür als die angezeigte Lösung, führt jedoch neben den unmittelbaren Kosten für den Bau zu weiteren Betriebskosten, wenn gleichzeitig dem Gedanken der Barrierefreiheit genügt werden soll (Einbau und Betrieb eines Fahrstuhles zwischen der Zuführungsebene und der Bahnsteigebene). Ein Bahnsteig an der Hauptstrecke dürfte zudem nicht zur erhofften Fahrgastfrequenz führen, da die Mittelschülerströme nicht zwischen Huglfing und Weilheim, sondern entlang der Halte der Pfaffenwinkelbahn und Weilheim

bestehen. Somit ist aus gutachterlicher Sicht ein weiterer Halt auf der Hauptstrecke obsolet.

Wenn man sich darauf beschränken würde, lediglich die Züge der Pfaffenwinkelbahn halten zu lassen, so würde sich eine vergleichsweise kostengünstige Erstellung und Unterhaltung ergeben und gleichzeitig der positive Effekt für den Schülerverkehr erreicht. Das folgende Bild zeigt den Bahndamm der Pfaffenwinkelbahn in südlicher Richtung (Blick vom Bahnübergang).



*Foto westlich des Bahnübergangs: „In der Au/Geistbühelstraße“ in Weilheim in Richtung Süden. Im Bild links: Bahndamm der Pfaffenwinkelbahn in Richtung Peißenberg*

Durch die Böschungslage ergibt sich der Vorzug, dass sich durch die Errichtung einer Stützmauer – in der Breite den Bahngrund nicht überkragend – mit zusätzlicher Aufschotterung und Einbringung eines Verbundpflasterbelages ein vergleichsweise kostengünstiger Bahnsteig realisieren lassen würde. Gleichzeitig könnte man auf aufwändige Fußgängerquerungen in Tunnellage verzichten, wenn die Zu- und Abführung der Reisenden jenseits der bestehenden Sicherungsanlagen des Bahnüberganges erfolgt.

### **6.1.2 Beispiel 2: Neuer Bahnhof in Peißenberg**

Wenn man der Bahnstrecke in Richtung Peißenberg weiter folgt, wird der nächste Halt „Peißenberg Nord“ erreicht, der jedoch in fußläufiger Entfernung nur wenige Häuser von überwiegend geringer Dichte erschließt. Die Lage dieses Haltepunktes ist historisch bedingt, da hier einst das vorübergehende Streckenende von Weilheim ausgehend lag. Folgt man dem Streckenverlauf weiter, so zeigt sich am Bahnübergang „Forster Straße“ in Peißenberg die folgende Situation:





*Foto östlich des Bahnübergangs: „Forster Straße“ in Peißenberg, aufgenommen in Richtung Südwest. Im Bild mittig: Strecke der Pfaffenwinkelbahn in Richtung Peißenberg*

Die Strecke verläuft dort in unmittelbarer Randlage zu einer verdichteten Bebauung ohne Halt. An dieser Stelle ist zu prüfen, ob mit geringem Aufwand der Böschungsbereich durch Aufpflasterung zu einem Bahnsteig ertüchtigt werden kann. Für die Zuwegung und Sicherung sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich, wenn der Zugang zum Bahnsteig jenseits der vorhandenen Sicherungsanlagen erfolgt.

Beide Maßnahmen (Beispiel 1 und Beispiel 2) zusammen betrachtet würden nicht nur die Streckenattraktivität insgesamt deutlich erhöhen, weil zusätzliche Einzugsbereiche für den Schienenverkehr erschlossen würden, sie bilden auch neue Perspektiven für die Optimierung des Schülerverkehrs zwischen Peißenberg und Weilheim. Die Schüler von Peißenberg werden gegenwärtig überwiegend mit Bussen nach Weilheim gefahren, auch weil die Haltestellen (wie oben beschrieben) zu nicht mehr zumutbaren Fußwegeentfernungen führen würden.

### **6.1.3 Empfehlung**

Der Gutachter empfiehlt, zunächst die vorhandenen Gutachten für die Attraktivitätssteigerung der Pfaffenwinkelbahn, die an den verschiedenen zuständigen Stellen vorhanden sind, zusammenzustellen und in Fachgesprächen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), dem gegenwärtig den Betrieb durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Bayerische Regiobahn (BRB), sowie den Gemeinden die unterschiedlichen Standpunkte zu klären.

Die in den Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen sollten – gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines sachverständigen Dritten – zusammengefasst dargestellt und hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Attraktivitätssteigerung der Strecke sowie ihre Realisierungswahrscheinlichkeit bewertet werden mit dem Ziel, eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen und Möglichkeiten für eine zeitnahe und kosteneffiziente Realisierung der Maßnahmen und geeignete Trägerschaftsmodelle vorzuschlagen.

Zusätzlich sollten die Ergebnisse der bereits bestehenden Gutachten dahingehend kritisch geprüft werden, ob sie durch Maßnahmen ähnlicher Wirkung, aber mit veränderter Detailplanung, Ausführung oder Schwerpunktsetzung substituiert werden können.

Hernach ist die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zu empfehlen, in der Vertreter aller betroffenen Akteure über eine Priorisierung der Maßnahmen befinden. Hierbei ist gegebenenfalls zu prüfen, ob kostengünstige Einzelmaßnahmen einen gegebenenfalls stockenden Prozess wieder anstoßen könnten.

**Handlungsbedarf: Pfaffenwinkelbahn**

Erstellung eines Handlungsleitfadens im Sinne eines „Drehbuches“ für die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Pfaffenwinkelbahn, basierend auf den vorhandenen Gutachten unter der Maßgabe, diese durch Maßnahmen ähnlicher Wirkung aber geringerer Kosten zu ergänzen oder zu ersetzen.

**6.2 Infrastruktur an Schnittstellen ÖPNV-SPNV**

Die Situation an den Knotenpunkten von SPNV und ÖPNV im Landkreis Weilheim-Schongau entspricht in vielen Fällen noch nicht der Bedeutung dieser Schnittstellen für eine durchgängig verlässliche Reisekette.

Das eingesetzte Fahrzeugmaterial im SPNV wurde mit Betriebsaufnahme durch die Bayerische Regiobahn (BRB) auf der Strecke Augsburg – Weilheim – Schongau bereits im Dezember 2008 auf Niederflurfahrzeuge umgestellt, ein weiterer Innovationsschub in der Fahrzeugtechnik ist mit Einführung des „neuen Werdenfelstaktes“ auf der Relation zwischen München und Weilheim im Dezember 2013 zu erwarten und auch im ÖPNV werden zunehmend außerhalb des Schülerspitzenverkehrs Niederflurfahrzeuge eingesetzt.

Die gebaute Infrastruktur an den Haltepunkten konnte mit dieser Entwicklung in der Fahrzeugtechnik jedoch nur stellenweise Schritt halten. Als positiv ist dabei sicherlich die Neugestaltung des Bahnsteiges mit vorbildlicher Verknüpfung zum ÖPNV in Penzberg zu nennen. Dort sind bei insgesamt kurzen Wegen und eindeutiger Wegeleitung die Anforderungen an die Barrierefreiheit umfänglich erfüllt.

Jedoch sind neben dem bereits geschilderten Nachholbedarf alle Haltepunkte entlang der Pfaffenwinkelbahn und auch die Bahnhalte im Landkreis entlang der Hauptstrecke weder auf die Belange von Umsteigevorgängen und Anschlusssicherung abgestellt, noch genügen sie den Erfordernissen von Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM). Dies trifft ebenso auf die bedeutenderen Umsteigehaltstellen im Landkreis zwischen Linien des ÖPNV zu (namentlich insbesondere: Echelsbacher Brücke und Steingaden).

Die Handlungserfordernisse sind – so zeigten die Diskussionen in der Steuerungsgruppe – gut untersucht und hinlänglich bekannt. Eine explizite Mängelliste ist dem Vernehmen nach vorhanden. Aus Sicht des Gutachters ist eine zusammenfassende Koordinierungsstelle erforderlich, die im Sinne einer Projektleitung den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess koordiniert und die Akteure „treibt“. Dies ist aus Sicht des Gutachters der Schlüssel, um die unterschiedlichen und oftmals wechselnden Akteure in den beteiligten Institutionen durch den komplizierten Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsprozess zu führen.





Foto: Willkommenstafel im Bahnhof Weilheim, Treppenabgang Gleise 2+3

Für den Bahnhof „Weilheim (Oberbay)“ ergeben sich im Wesentlichen die folgenden Handlungsfelder:

- Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich des Bus- und Bahnverkehrs (gegenwärtig ist lediglich das schienengleiche Queren nach telefonischer Voranmeldung möglich)
- Schaffung einer niveaugleichen zentralen Haltestelle für den ÖPNV (Stadt- und Regionalbusse)
- Neuordnung der Abstellsituation für Fahrräder und e-Bikes
- Ertüchtigung der Bahnsteige (Höhenfestlegung, Anbringung von Leitstreifen für Sehbehinderte, Wetterschutz insbesondere in den nicht überdachten Warte- und Aufstellbereichen von Gleis 1)
- Aufstellung von Dynamischen Anzeigegeräten mit Echtzeitinformationen sowohl über den Zugbetrieb als auch die Zubringerverkehrsmittel (Einbindung in das DEFA-System)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgebäudes für Fahrgäste und Noch-Nicht-Fahrgäste durch Neuordnung der Nutzungsflächen sowie bauliche Maßnahmen
- Nutzungskonzept für Gebäude- und Freiflächen, unter vorzugsweiser Berücksichtigung des Mobilitätsbedürfnisses der frequenzbringenden Passanten (z. B.: Fahrradreparaturwerkstatt, e-Bike-Verleihstation, e-Bike-Ladestation, Leihfahrradstation, ggf. Kooperation mit „flinkster“, ggf. Kooperation mit Tourismusinformatio, Café mit Aufenthaltsqualität)

#### **Handlungsbedarf: Zusammenfassende Koordinierungsstelle**

Einrichtung einer zusammenfassenden Koordinierungsstelle, die den Planungs- und Umsetzungsprozess zur Modernisierung, insbesondere des Bahnhofes Weilheim federführend und verantwortlich leitet mit dem Ziel, ihn zur Visitenkarte des Nahverkehrs im Pfaffenwinkel im Sinne einer Mobilitätszentrale zu entwickeln.