



Handlungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Rottal-Inn

Konzeptbericht

DB Regio Bus

RBO Regionalbus Ostbayern GmbH

Innovative Verkehrskonzepte

Mai 2021

Auftraggeber

- Landkreis Rottal-Inn
Ringstraße 4 – 7
84347 Pfarrkirchen

Ihre Ansprechpartner

Ludger Jürgens

DB Regio Bus
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH
Elisabethstraße 16
85051 Ingolstadt

Ludger.juergens@deutschebahn.com

Bearbeitungszeitraum

- August 2015 bis Juli 2019

Haftungsausschluss

Alle in dem hier vorliegenden Handlungskonzept bereitgestellten Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Eine Gewähr für die Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen kann jedoch nicht übernommen werden.

Geschlechtsspezifische Formulierung

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in dem Mobilitätskonzept darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	6
1.1 ÖPNV im ländlichen Raum	6
1.2 Auswirkungen des demographischen Wandels	6
1.3 Herausforderungen des Landkreises Rottal-Inn	7
2 Leitgedanke, Ziele und Vorhabensbeschreibung	8
2.1 Leitgedanke	8
2.2 Zielsetzung	9
2.3 Konzeptaufbau und Vorhabensbeschreibung	10
3 Arbeitspakete, Arbeitsschritte und Ergebnisse	12
3.1 AP1: Bestandsaufnahme und -analyse	12
3.1.1 Sozio-demographischen Kennzahlen	13
3.1.2 Tourismus	15
3.1.3 Schulen	16
3.1.4 Verkehrsstruktur	17
3.1.5 ÖPNV-Struktur	17
3.1.6 SPNV-Struktur	18
3.1.7 Erschließungsqualität	18
3.2 Konzeptteil: Touristische Mobilität	20
3.2.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen	20
3.2.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes	22
3.2.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	29
3.3 Konzeptteil Seniorenmobilität	37
3.3.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen	37
3.3.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes	38
3.3.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	40
3.4 Konzeptteil Jugend	44
3.4.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen	44
3.4.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes	45
3.4.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	48
3.5 Konzeptteil Grenzüberschreitend	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielsetzungen der Teilbereiche.....	9
Abbildung 2: Projektablauf	10
Abbildung 3: Übersicht der Bearbeitung der Teilbereiche.....	12
Abbildung 4: Verteilung der Zentralitätsstufen im Landkreis Rottal-Inn.....	13
Abbildung 5: Einwohnerzahlen je Gemeinde.....	13
Abbildung 6: Prognose der Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2025	14
Abbildung 7: Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten.....	14
Abbildung 8: Pendlerströme innerhalb des Landkreises.....	15
Abbildung 9: Pendlerströme vom Landkreis Rottal-Inn nach außen	15
Abbildung 10: Auslastung an Übernachtungen im Jahresverlauf.....	15
Abbildung 11: Übernachtungszahlen je Gemeinde im Jahr 2014	16
Abbildung 12:Übersicht der Bildungsstandorte im Landkreis.....	16
Abbildung 13: Entwicklung der Schülerzahlen.....	16
Abbildung 14: Darstellung der Erschließungsqualität durch das Verkehrsnetz	17
Abbildung 15: Darstellung der Erschließung durch den ÖPNV.....	17
Abbildung 16: Wabennetz der Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn.....	18
Abbildung 17: Erschließungsqualität der Siedlungsflächen durch den ÖPNV.....	19
Abbildung 18: Überblick der Handlungsfelder	21
Abbildung 19: Darstellung der Mobilitätsströme zwischen Quell- und Zielorten.....	22
Abbildung 20: Darstellung der Relationen nach Bedienungsqualität.....	23
Abbildung 21: Betrachtung der Relationen mit Fokus Bad Birnbach.....	23
Abbildung 22: Übersicht der Sektorenaufteilung und Zubringerachsen	24
Abbildung 23:Verteilung der Mobilitätsströme der Hin- und Rückfahrten über den Tagesverlauf	24
Abbildung 24: Darstellung der genutzten Informationsmedien hinsichtlich Haushalte und Touristen.....	25
Abbildung 25: Bewertung der Informationsvermittlung aus Sicht von Touristen.....	25
Abbildung 26: Bekanntheit der VGRI.....	26
Abbildung 27: Wahrgenommene Erschließungsqualität aus Sicht von Beherbergungsbetrieben	26
Abbildung 28: Mindmap 1 - Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste aus Sicht der Beherbergungsbetriebe.....	27
Abbildung 29: Mindmap 2 - Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste aus Sicht der Touristen.....	27
Abbildung 30: Mindmap 3 - Anregungen durch Beherbergungsbetriebe	28
Abbildung 31: Beeinflussung des Modal Split der Anreise durch Einbezug von Informationen ..28	
Abbildung 32: Beeinflussung des Modal Split vor Ort durch Einbezug von Informationen	29
Abbildung 33: Übersicht der Bedarfssektoren	29
Abbildung 34: Bedarfssektor A (Asenham).....	31
Abbildung 35: Fahrplan für Sektor A	31
Abbildung 36: Bedarfssektor B (Bayerbach).....	32
Abbildung 37: Fahrplan für Bedarfssektor B.....	32
Abbildung 38: Bedarfssektor D (Dietersburg)	33
Abbildung 39: Fahrplan für Sektor D	33
Abbildung 40: Bedarfssektor E (Eggldham).....	34
Abbildung 41: Fahrplan für Sektor E	34
Abbildung 42: Verbesserung der Erschließungsqualität mit Einführung des Bedarfsverkehrs ...35	
Abbildung 43: Entwurf einer möglichen Informationsübersicht für Beherbergungsbetriebe	36
Abbildung 44: Übersicht der Mobilitätsströme mit Wegezweck Einkauf durch Senioren	38
Abbildung 45: Übersicht der Mobilitätsströme mit Wegezweck Ärztliche Versorgung durch Senioren	39
Abbildung 46: Umfrageergebnis zur Informationsqualität	40
Abbildung 47: Einschätzung der Priorisierung im Bereich Information.....	40

Abbildung 48: Einschätzung der Priorisierung im Bereich Tarif	40
Abbildung 49: Benutzeroberfläche des Fahrplangenerators	41
Abbildung 50: Beispiel für die Darstellung im Gemeindeblatt	41
Abbildung 51: Übersicht der Sektoreneinteilung für Einkaufsfahrten	42
Abbildung 52: Sektor 1 als Beispiel für Bedienung nach Bedarf	43
Abbildung 53: Veranschaulichung des deduktiven Ansatzes.....	44
Abbildung 54: Übersicht der Mobilitätsströme durch Jugendliche.....	45
Abbildung 55: Darstellung der Verbindungsdefizite innerhalb der Mobilität durch Jugendliche..	46
Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen nach Freizeitaktivitäten	47
Abbildung 57: Verteilung der Nutzung von Freizeitangeboten	47
Abbildung 58: Umfrageergebnis zu Einschränkung der persönlichen Freizeitmobilität	48
Abbildung 59: Darstellung der Bevorzugung von Informationsmedien von Jugendlichen	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick der Erhebungen für Touristische Mobilität.....	20
Tabelle 2: Übersicht des neu geschaffenen Fahrtenangebotes je Sektor	35
Tabelle 3: Zusammenstellung der Wirtschaftlichkeitsberechnung	36
Tabelle 4: Überblick der Erhebungen für Seniorenmobilität.....	37
Tabelle 5: Überblick der Erhebungen für Jugendmobilität	44

1 Ausgangslage

1.1 *ÖPNV im ländlichen Raum*

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum hat mit vielfältigen Herausforderungen zu kämpfen: Im ländlichen Raum bestehen die Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheken, etc.) oftmals nur in Orten einer höheren Zentralitätsstufe (Unterzentrum, Mittelzentrum, etc.). Insofern sind diese Orte sehr häufig das Ziel von Mobilität, wobei es darüber hinaus noch weitere Ziele abseits der zentralen Orte gibt (z. B. Arbeitgeber, Freizeitziele). Die Schaffung eines ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung dieses Mobilitätsbedürfnis ist schwierig. Aufgrund der kleinteiligen Siedlungsstruktur mit schwach ausgeprägten Bevölkerungsschwerpunkten verteilt sich die Bevölkerung auf eine große Fläche. Die daraus resultierende geringe Bevölkerungsdichte führt dazu, dass innerhalb der Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen eine geringere Anzahl an potentiellen Fahrgästen wohnt, als dies im dichter besiedelten städtischen Umfeld der Fall ist. Somit ist das Nachfragepotenzial gering.

Wenn die Mobilitätsnachfrage über den ÖPNV zu wirtschaftlichen Konditionen für Verkehrsunternehmen gedeckt werden soll, ist eine entsprechende Auslastung der Fahrzeuge erforderlich, sodass die Kosten durch Fahrgelder gedeckt werden können. Um jedoch hohe Auslastungsgrade zu erzielen, müssen aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte viele Haltestellen angefahren und weite Distanzen zurückgelegt werden. Dies führt wiederum zu langen Reisezeiten, die zum einen die laufabhängigen Betriebskosten erhöhen und zum anderen die Attraktivität für die Fahrgäste senkt. Denn der Zeitvorteil des MIV (motorisierter Individualverkehr) wird umso größer, je mehr die ÖPNV-Verbindung aufgrund des „Einsammelns“ der Fahrgäste in der Fläche von der direkten Verbindung zwischen Quelle und Ziel abweicht.

Eine Bündelung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV wird zudem durch die räumliche und zeitliche Diversifizierung der Fahrtwünsche erschwert: Nicht alle Verkehrsströme sind auf einen zentralen Ort hin ausgerichtet, da verschiedene Orte für verschiedene Erledigungen aufgesucht werden. Darüber hinaus besteht aufgrund unterschiedlicher Öffnungszeiten, Arbeitszeiten oder individueller Vorlieben der Wunsch nach zeitlicher flexibler Mobilität.

Vergleichsweise gut bündeln lassen sich hingegen die Schülerverkehre. Das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum ist daher stark auf diese Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Die auf die Schüler ausgelegten Linienverkehre sind somit das Rückgrat des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum und dadurch auch ein Grundangebot für potentielle weitere Fahrgäste – jedoch mit starken zeitlichen und räumlichen Restriktionen. Ergänzend hierzu gibt es in nachfragestarken Gebieten weitere ÖPNV-Angebote, die entweder im Linienverkehr oder bedarfsorientiert über Rufbusse o. ä. bedient werden.

1.2 *Auswirkungen des demographischen Wandels*

Mit dem demographischen Wandel, der bereits heute und auch in den kommenden Jahren neben einer Erhöhung des Durchschnittsalters auch zu sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum führt, wird die Aufrechterhaltung und Finanzierung eines ÖPNV-Angebotes schwierig. Dies ergibt sich zum einen durch einen absoluten Bevölkerungsrückgang infolge von Abwanderung in die Ballungsräume und Städte (Urbanisierung), zum anderen aber auch durch einen Geburtenrückgang. Gerade durch letzteren wird die Finanzierungssituation des ÖPNV gefährdet, da ein Wegbrechen der Hauptnutzergruppe Schüler auch zu einem Rückgang der

Fahrgelderlöse in diesem Bereich führt, der nicht allein durch Erhöhungen der Fahrpreise aufgefangen werden kann.

Verkehrsunternehmen in ländlichen Räumen müssen daher ihre Kosten weiter reduzieren und gleichzeitig Konzepte entwickeln, um ihre Einnahmen zu sichern, ohne dabei auf Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen zu sein. Denn die ohnehin oft angespannte Haushaltslage der Kommunen und Länder spitzt sich auch auf Grund der demographischen Entwicklung weiter zu. Die – in der Vergangenheit durchaus praktizierten – Angebotskürzungen stellen hierbei weder für die Aufgabenträger noch für die Verkehrsunternehmen eine nachhaltige Lösung dar. Schließlich führen sie zu einer sinkenden Angebotsqualität, sinkenden Fahrgeldeinnahmen und einer mangelhaften Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Dienstleistungen. Vielmehr muss der sich hier skizzierten Abwärtsspirale mit neuen Konzepten begegnet werden. Ein bedarfsorientierter ÖPNV kann dazu beitragen, die ländlich geprägten Gemeinden für potenzielle Zuwanderung attraktiv erscheinen zu lassen und somit die Abwanderung zu reduzieren.

1.3 Herausforderungen des Landkreises Rottal-Inn

Im ländlich strukturierten Landkreis Rottal-Inn bildet die Schülerbeförderung das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Zu den Hauptzeiten werden nahezu alle Bereiche des Landkreises ausreichend bedient. Allerdings treffen die skizzierten Auswirkungen des demographischen Wandels auch auf den Landkreis Rottal-Inn zu, der schon heute und in Zukunft noch verstärkt mit sinkenden Schülerzahlen und steigenden Anteilen älterer Bevölkerungsteile konfrontiert sein wird.

Der im Landkreis bestehende ÖPNV ist aufgrund der geringen Siedlungsdichte und dem damit verbundenen geringen Potential im konventionellen Linienverkehr sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Dies ist in der Anzahl und räumlichen Verteilung der bestehenden Linien ersichtlich. Zum anderen zeigt sich aber auch eine starke Konzentration der angebotenen Fahrten auf Zeiten des Schülerverkehrs.

Daraus ergeben sich räumliche und zeitliche Erschließungsdefizite für den Landkreis Rottal-Inn. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur bei geringer Bevölkerungsdichte wird durch den linienhaft ausgerichteten konventionellen ÖPNV der Landkreis nur unzureichend räumlich erschlossen. In zeitlicher Hinsicht ergeben sich zudem Defizite in der Erschließung von Mobilitätsbedürfnissen, die am Wochenende oder zu Ferienzeiten auftreten. Auch für Tageszeiten, die besonders von Versorgungs- und Freizeitfahrten geprägt sind, kann bislang nur ein bedingt ausreichendes Angebot geschaffen werden, das gleichzeitig auch wirtschaftlich tragfähig ist.

Darüber hinaus wächst aber die Nachfrage nach zusätzlichen Angeboten im ÖPNV, möglichst flexibel in Abfahrtszeit und Ziel, angepasst an die individuellen Bedürfnisse des Einzelnen.

Diese Herausforderungen wurden im Landkreis Rottal-Inn erkannt. Im Rahmen der Kreisentwicklung waren bzw. sind seit Jahren verschiedene Aktionsgruppen (AGs) tätig, u.a. zum Thema ÖPNV. Auch in anderen Aktionsgruppen wurde der ÖPNV im Landkreis thematisiert, speziell in der AG Soziales und Senioren und der AG Jugend.

Daneben wurde ein Seniorenpolitisches Gesamtkonzept entwickelt, in dem Verbesserungen im Bereich Mobilität und ÖPNV gefordert werden. Außerdem wurde im Landkreis Rottal-Inn Anfang des Jahres eine Jugendbefragung durchgeführt, die Fragen zur Mobilität enthält.

2 Leitgedanke, Ziele und Vorhabensbeschreibung

2.1 **Leitgedanke**

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Landkreis Rottal-Inn erfolgt unter Berücksichtigung des Leitgedankens einer bürgernahen Mobilität für einen nachhaltigen ÖPNV zur Verbesserung der regionalen Daseinsvorsorge.

Durch die Untergliederung der Region mit verschiedenen Schwerpunkten für den ÖPNV soll ein teilbereichsspezifisches und bedarfsorientiertes Verkehrskonzept entwickelt werden. Das aus diesen einzelnen Segmenten bestehende Konzept soll dabei aber eine homogene Gesamtanalyse ergeben, die schließlich in konkreten und umsetzbaren Maßnahmen für den ÖPNV im Landkreis mündet.

Dies bedeutet eine Loslösung von starren Fahrplänen und eine stärkere Berücksichtigung individueller Bedürfnisse. Durch Bündelung von Fahrtwünschen entstehen Synergien und laufabhängige Kosten werden minimiert, wenn Fahrten bedarfsgerichtet durchgeführt werden.

Bedarfsorientierte Verkehre erfordern aufgrund ihrer Individualität und Flexibilität sowie der daraus resultierenden Komplexität auch eine intensivere Interaktion und Kommunikation zwischen Verkehrsanbieter und Fahrgast. Über die Erarbeitung eines reinen Verkehrskonzeptes hinaus müsste somit nach praxisgeeigneten Lösungen gesucht werden. Dabei sind verschiedene Informations- und Kommunikationskanäle zu erarbeiten, um möglichst alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen: Es liegt auf der Hand, dass bspw. Jugendliche auf anderen (meist multimedialen) Wegen zu erreichen sind, wohingegen sich Senioren noch überwiegend traditionell informieren.

Gleichzeitig gilt es in Abstimmung mit bestehenden Konzepten und Planungen eine möglichst integrierte Lösung zu schaffen, damit das Mobilitätskonzept sich optimal mit der bestehenden Nahverkehrsplanung ergänzt und sich in die bestehenden Landkreis- und ÖPNV-Strukturen einfügt. Auch Konzepte wie etwa zur Tourismusentwicklung und Wirtschaftsförderung müssen Berücksichtigung finden.

Um eine praxisnahe und umsetzungsorientierte Lösung zu finden, ist es aber neben der Abstimmung mit komplementären Planungen vor allem notwendig, den konkreten Bedarf und die Bedürfnisse der Bevölkerung zu erkennen. Wichtiges Element der Bedarfserhebung und des Mobilitätskonzeptes insgesamt ist es, die Bürger und Touristen möglichst eng in die Planung einzubinden. So wurden Haushaltbefragungen, Online-Befragungen, Bürgerforen, leitfadengestützte Interviews und Workshops durchgeführt, um gemeinsam Herausforderungen, Bedürfnisse und Lösungen zu erarbeiten.

2.2 Zielsetzung

Für die einzelnen Teilbereiche ergeben sich daraus folgende Zielsetzungen:

- **Touristische Mobilität**
 - Entwicklung von Maßnahmen zur verbesserten Erreichbarkeit von touristischen Zielen
 - Konzeption und Ausarbeitung einer spezifischen Kommunikations- und Marketingstrategie
 - Verbesserung der touristischen Mobilität insgesamt
 - Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung des Landkreises als touristische Destination

- **Mobilität für Senioren**
 - Entwicklung eines an die spezifischen Bedürfnisse der Senioren angepassten Mobilitätsangebots
 - Konzeption und Ausarbeitung einer spezifischen Kommunikations- und Marketingstrategie
 - Verbesserung der Mobilität von Senioren insgesamt
 - Unterstützung der nachhaltigen Sicherung der Daseinsvorsorge

- **Mobilität für die Jugend**
 - Entwicklung eines an die spezifischen Bedürfnisse der Jugend angepassten Mobilitätsangebots insbesondere für die Freizeitmobilität. Gerade in zeitlichen Randlagen (bspw. samstags oder Freitagabends) soll ein adäquates Angebot geschaffen werden, um auch der unter 18-jährigen Bevölkerung eine möglichst unbeschränkte Mobilität zu ermöglichen
 - Konzeption und Ausarbeitung einer spezifischen Kommunikations- und Marketingstrategie
 - Verbesserung der Mobilität von Senioren insgesamt
 - Unterstützung des nachhaltigen Jugendkonzepts im Landkreis

- **Grenzüberschreitende Mobilität**
 - Optimierung der grenzüberschreitenden Mobilität
 - Aufdeckung zusätzlicher Potenziale für den ÖPNV
 - Sicherstellung der Kosten-/Erlösgerechtigkeit bei grenzüberschreitenden Maßnahmen
 - Unterstützung der nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung des grenznahen Raumes



Abbildung 1: Zielsetzungen der Teilbereiche

Das aus einzelnen, aber interdependenten Handlungsfeldern bestehende Konzept ergibt somit eine homogene Gesamtanalyse, die schließlich in einem konkreten und umsetzbaren Mobilitätskonzept für den Landkreis mündet. Die aus den betrachteten Handlungsfeldern erarbeiteten Maßnahmenvorschläge sollen außerdem hinsichtlich Umfang, Wirkung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit beurteilt werden. Mit Hilfe des erarbeiteten Konzepts und der unterschiedlichen Vorschläge für die einzelnen Schwerpunktbereiche sollen die optimalen Lösungen für den Landkreis identifiziert werden.

2.3 Konzeptaufbau und Vorhabensbeschreibung

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Landkreis Rottal-Inn setzt sich aus einer Auftaktveranstaltung sowie vier aufeinander folgenden Projektphasen (=Arbeitspakete) zusammen.

Zur Projektaufstartveranstaltung wurden zur Abstimmung mit dem Auftraggeber Vertreter aus Politik, Verwaltung und Interessensgruppen (Seniorenverbände etc.) eingeladen. Neben Erörterung der Zielvorstellungen wurde dem Auftraggeber die methodische Vorgehensweise zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes dargelegt. Die einzelnen Arbeitspakete wurden innerhalb des Arbeitszeitraums so angeordnet, dass diese aufeinander aufbauend bearbeitet werden konnten.



Abbildung 2: Projektablauf

Zu Beginn der Untersuchung (AP1) steht die umfassende Bestandsaufnahme und Analyse des derzeitigen ÖPNV (Bestandsanalyse). Das Ziel hierbei ist es, einen fundierten Einblick in das ÖPNV-Angebot und die momentane Nachfrage im Landkreis Rottal-Inn zu erhalten. Gleichzeitig

werden auch grundlegende Informationen zur Landkreisstruktur erhoben und analysiert, sodass eine Bewertung der Erschließungsqualität des aktuellen ÖPNV-Angebots erstellt werden kann.

Im Rahmen dieser Landkreisanalyse werden auch alle bereits vorhandenen Studien und Konzepte (u. a. IREK, seniorenpolitischen Gesamtkonzept, ...) analysiert und die vorhandenen Informationen für die weiteren Untersuchungen verwendet. Außerdem wird bei der Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen darauf geachtet, dass sie sich möglichst in das bestehende Gesamtkonzept des Landkreises einfügen.

Im sich daran anschließenden Arbeitspaket 2 werden die Mobilitätsbedürfnisse in vier Teilräumen des Landkreises erfasst und bewertet. Dabei muss auf Grundlage der Ergebnisse des ersten Arbeitspakets und in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber eine abschließende exakte Selektion der Teilräume erfolgen. Für diese werden dann umfassende Informationen zu den spezifischen Mobilitätsbedürfnissen in den Teilräumen und den Teilbereichen erhoben und ausgewertet. Hier werden die bereits durch den Landkreis durchgeführten Untersuchungen (Schülerbefragung, Haushaltsbefragung des BRK, ...) berücksichtigt und in die Analyse integriert.

Nach Abschluss der beiden ersten Arbeitspakete werden die bis zu diesem Zeitpunkt gesammelten Erkenntnisse in AP3 auf die teilraum- resp. teilbereichsspezifischen Fragestellungen angewandt. In dieser Projektphase wird parallel an der Entwicklung von vier Teil-Mobilitätskonzepten gearbeitet, die sich jeweils mit der touristischen Mobilität, der Senioren- und Jugend-Mobilität, sowie der grenzüberschreitenden Mobilität auseinandersetzen.

Ausgehend von den in AP3 erarbeiteten Teilbereichskonzepten werden im abschließenden Arbeitspaket 4 geeignete Umsetzungsformen in unterschiedlichen Varianten ausgearbeitet und dem Auftraggeber vorgeschlagen. Zu jeder dieser Varianten wird dann eine Kostenkalkulation durchgeführt, die als Grundlage für eine jeweilige Wirtschaftlichkeitsberechnung dient. Zudem werden für die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen auch passende Marketing- und Kommunikationswege ausgearbeitet.

3 Arbeitspakete, Arbeitsschritte und Ergebnisse

Wie im Konzeptaufbau beschrieben, waren für alle vier Teilbereiche die beschriebenen Arbeitspakete vorgesehen. Aufgrund unterschiedlicher Gründe, die in den einzelnen Teilbereichen näher geschildert werden, konnten nicht für alle Teilbereiche auch alle Arbeitspakete durchgeführt werden. Lediglich für den Teilbereich touristische Mobilität konnten die entwickelten Maßnahmen auch zur Umsetzung gebracht werden.

Das folgende Schaubild soll Auskunft darüber geben, wie weit welcher Teilbereich innerhalb der Gesamtkonzeption bearbeitet werden konnte.

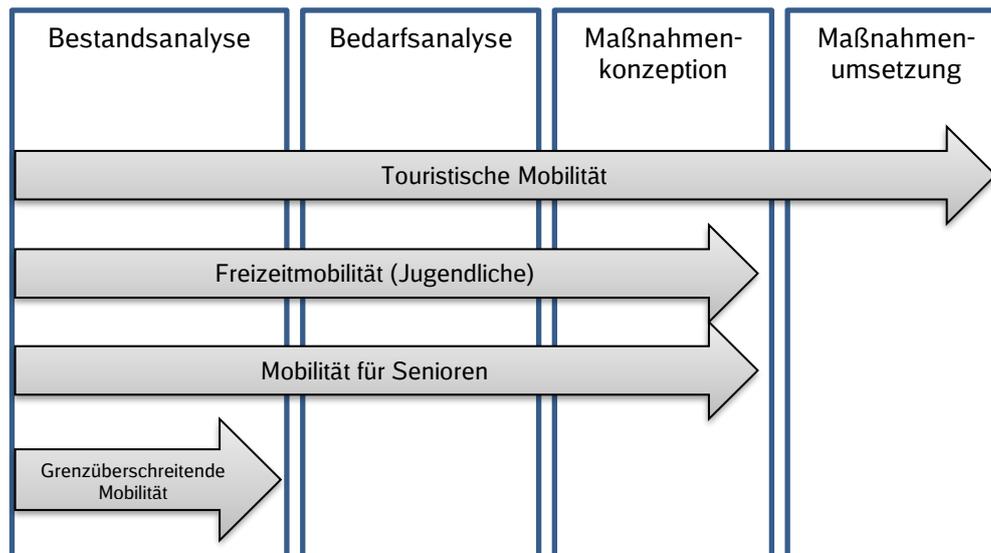


Abbildung 3: Übersicht der Bearbeitung der Teilbereiche

Während die Arbeitspakete 2 bis 4 für jeden Teilbereich gesondert dargestellt werden, bildet das Arbeitspaket 1 der Bestandsanalyse die planerische Grundlage, für alle Teilbereiche. Entsprechend sollen diese Grundlagenergebnisse den einzelnen Teilbereichen vorangestellt werden.

3.1 AP1: Bestandsaufnahme und -analyse

Für die Bestandsaufnahme der Nahverkehrs- und Landkreisstruktur wird der Untersuchungsraum nicht über die administrativen Landkreisgrenzen definiert, sondern vielmehr werden Verkehrsbeziehungen und weitere landkreisübergreifende Verflechtungen für eine umfassende Abgrenzung eines funktional homogenen Untersuchungsraumes herangezogen. In der Bestandsaufnahme wurden die einzelnen Teilkonzepte in den Bereichen Touristenmobilität, Seniorenmobilität, Jugendmobilität und grenzüberschreitende Mobilität berücksichtigt. Dabei wurden Informationen zum bestehenden Nahverkehrssystem, zur Siedlungsstruktur, zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Verkehrsverflechtungen erhoben.

Mittels dieser Kenngrößen und der Verwendung von Geoinformationssystemen (GIS) konnte die Struktur des Untersuchungsgebiets analysiert sowie in thematischen Karten und Darstellungen aufbereitet werden.

3.1.1 Sozio-demographischen Kennzahlen

Die einzelnen Kommunen nehmen unterschiedliche Versorgungsaufgaben für die Region wahr. Hierzu werden sie nach Landesentwicklungsplan in die Zentralitätsstufen unterteilt. Ein Oberzentrum existiert im Landkreis Rottal-Inn nicht, als Mittelzentren gelten Pfarrkirchen, Eggenfelden, und Simbach am Inn. Mit Braunau am Inn auf der österreichischen Seite gibt es ein Mittelzentrum, das direkt an der Landkreisgrenze gelegen ist und über eine entsprechende Strahlkraft in den Landkreis Rottal-Inn verfügt. Bad Birnbach und Arnstorf werden laut Regionalplan als Unterzentrum geführt. Die Orte Gangkofen, Massing im Rottal, Wurmansquick, Tann, Kirchdorf am Inn, Triftern, Egglham und Johanniskirchen werden dort als Kleinzentren geführt.

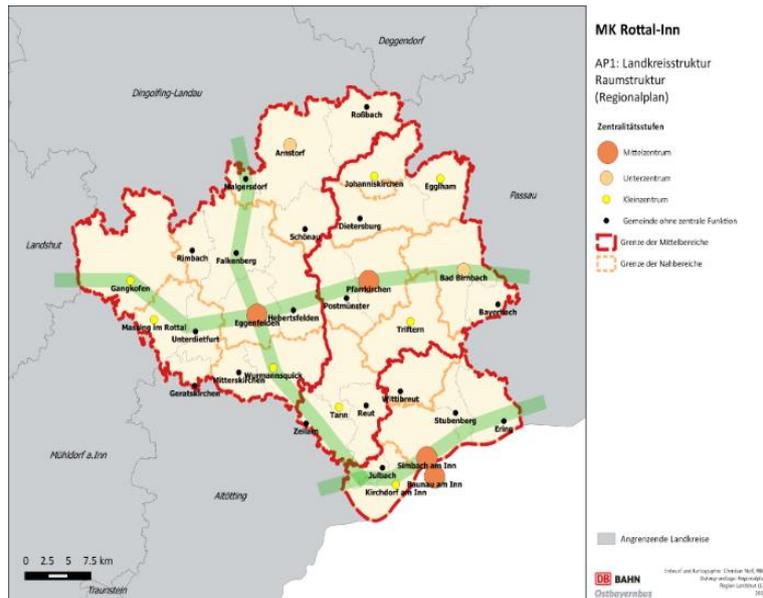


Abbildung 4: Verteilung der Zentralitätsstufen im Landkreis Rottal-Inn

Die Mittelzentren des Landkreises weisen wie erwartet auch die Bevölkerungsschwerpunkte auf. Darüber hinaus sind die Gemeinden Gangkofen, Arnstorf, Bad Birnbach, Triftern und Kirchdorf am Inn der Kategorie von Gemeinden mit Einwohnerzahlen zwischen 5.000 und 7.500 zuzurechnen.

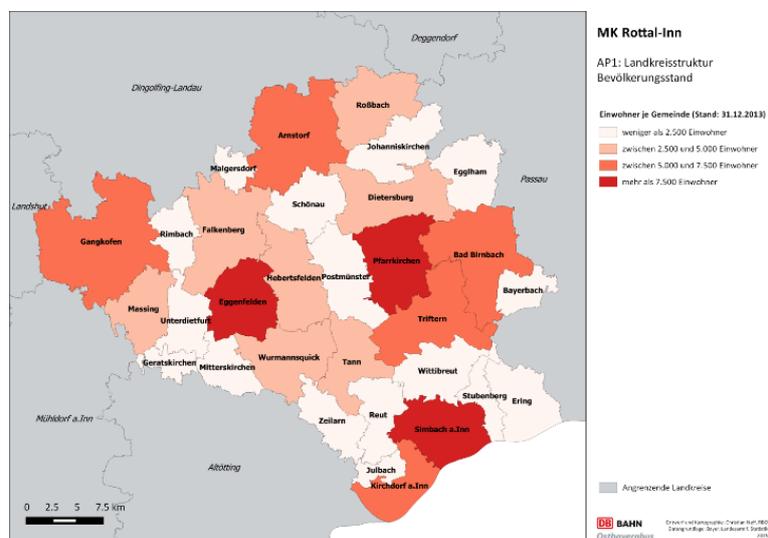


Abbildung 5: Einwohnerzahlen je Gemeinde

Bis 2025 werden die südlichen Gemeinden Simbach am Inn, Kirchdorf am Inn, Reut und Stubenberg, sowie die Gemeinde Mitterskirchen einen geringen Bevölkerungszuwachs erfahren. Für den Großteil des Landkreises ist eine Bevölkerungsabnahme zum Teil mit Werten über 5% prognostiziert.

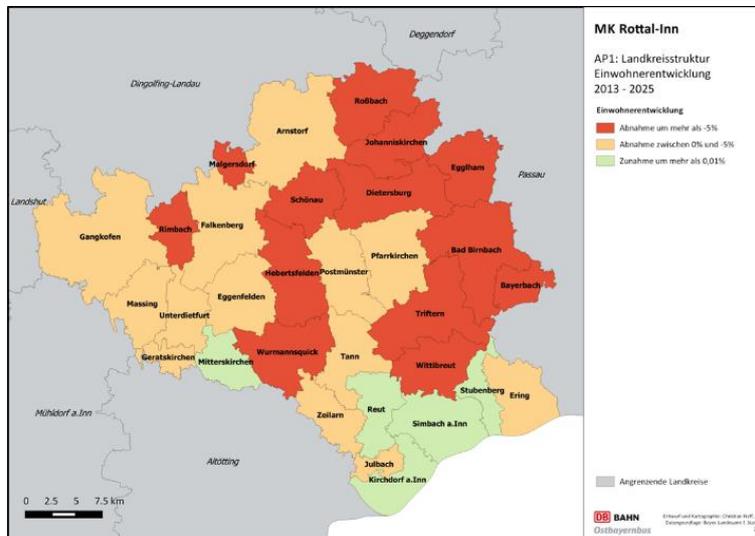


Abbildung 6: Prognose der Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2025

Bei der Verteilung der Arbeitsplätze spiegelt sich die oben genannte Raumstruktur wider. Der Schwerpunkt der Arbeitsplätze liegt in den Mittelzentren im Landkreis. Darüber hinaus sind in den Unterzentren Arnstorf und Bad Birnbach über 2.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort festzustellen. Alle weiteren Gemeinden wiesen unter 2.000 Arbeitsplätze auf.

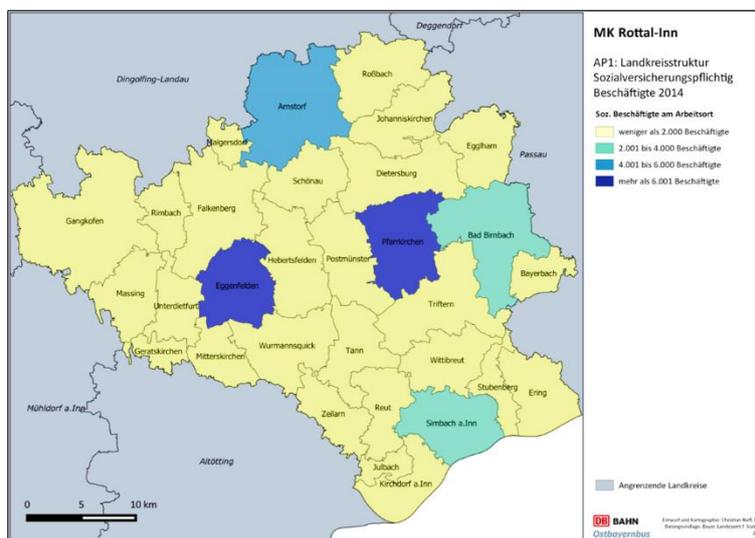


Abbildung 7: Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten

Diese Arbeitsplatzstruktur ist in bei den internen Pendlerströmen deutlich wiederzuerkennen. Starke Pendlerbeziehungen findet man im Landkreis Rottal-Inn vor allem zwischen

- Pfarrkirchen und Eggenfelden
- Kirchdorf am Inn und Simbach am Inn
- Triftern und Pfarrkirchen
- Falkenberg und Eggenfelden
- Wurmansquick und Eggenfelden
- Hebertsfelden und Eggenfelden

Zu den internen Pendlerbeziehungen gibt es im Landkreis Rottal-Inn auch starke Pendlerströme außerhalb des Landkreises. Diese externen Pendlerbeziehungen sind vor allem in den Gemeinden an der Landkreisgrenze festzustellen. Besonders viele externe Pendlerbeziehungen sind in die Landkreise Dingolfing-Landau, Passau und Altötting festzustellen.

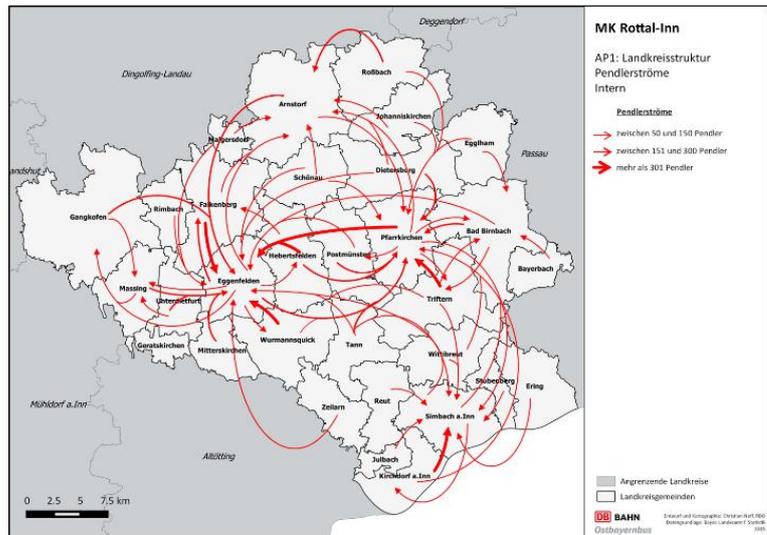


Abbildung 8: Pendlerströme innerhalb des Landkreises

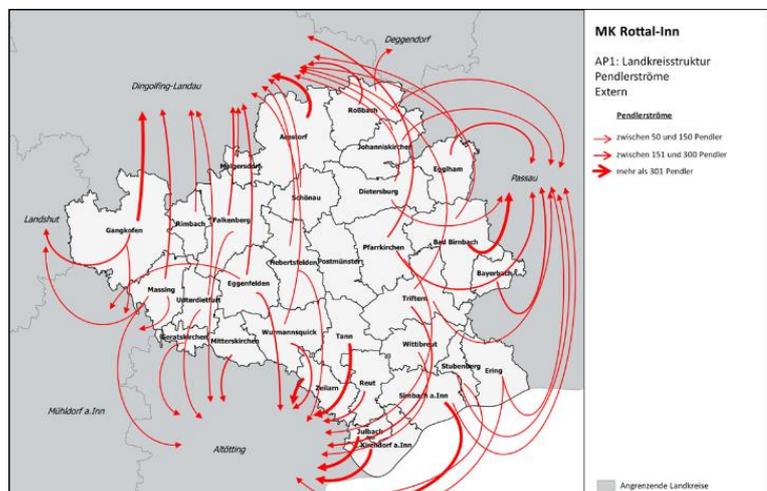


Abbildung 9: Pendlerströme vom Landkreis Rottal-Inn nach außen

3.1.2 Tourismus

Die Tourismusstruktur im Landkreis Rottal-Inn fokussiert sich sehr stark auf den Übernachtungshotspot Bad Birnbach (630.000 Übernachtungen in 2014) und Bayerbach (118.000 Übernachtungen). Darüber hinaus haben die Gemeinden Simbach a. Inn (40.000 Übernachtungen), Postmünster (27.000 Übernachtungen), Arnstorf (15.000 Übernachtungen) und Ering (3.000 Übernachtungen) sowie die Stadt Pfarrkirchen mit 6.500 Übernachtungen im Jahr 2014 Übernachtungszahlen verzeichnen können. Alle anderen Gemeinden und Städte haben entweder keine Gästeübernachtungen im Jahr 2014 gehabt oder die Zahlen durften aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden.

Im Jahresverlauf sind Schwankungen in den Übernachtungszahlen festzustellen. Die Auslastungsspitze lag 2014 im August, von November bis Februar sind deutlich niedrigere Übernachtungszahlen zu verzeichnen.

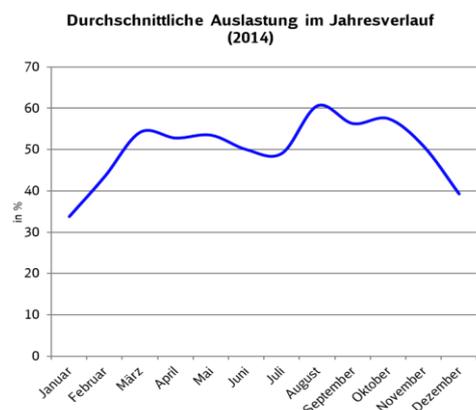


Abbildung 10: Auslastung an Übernachtungen im Jahresverlauf

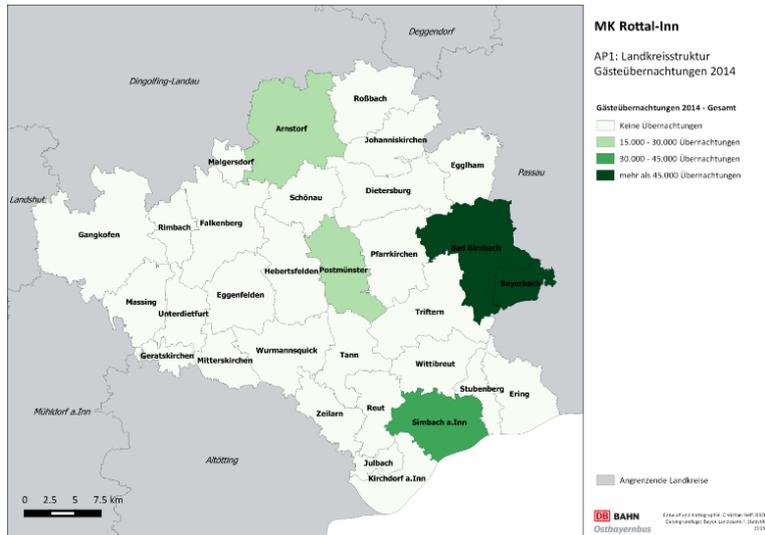


Abbildung 11: Übernachtungszahlen je Gemeinde im Jahr 2014

3.1.3 Schulen

In fast allen Gemeinden des Landkreises existiert mindestens eine Grundschule. Lediglich in Bayerbach, Geratskirchen und Rimbach gibt es keine Grundschule. Die Weiterführenden Schulen befinden sich wiederum in den Mittelzentren Simbach am Inn, Pfarrkirchen und Eggenfelden. Zudem gibt es eine Realschule in Arnstorf. Die Schülerzahlen sind seit dem Schuljahr 2005/06 kontinuierlich um insgesamt 13,15% gesunken. Im Jahr 2012/2013 lag die Zahl der Schüler im Landkreis bei 12.585.

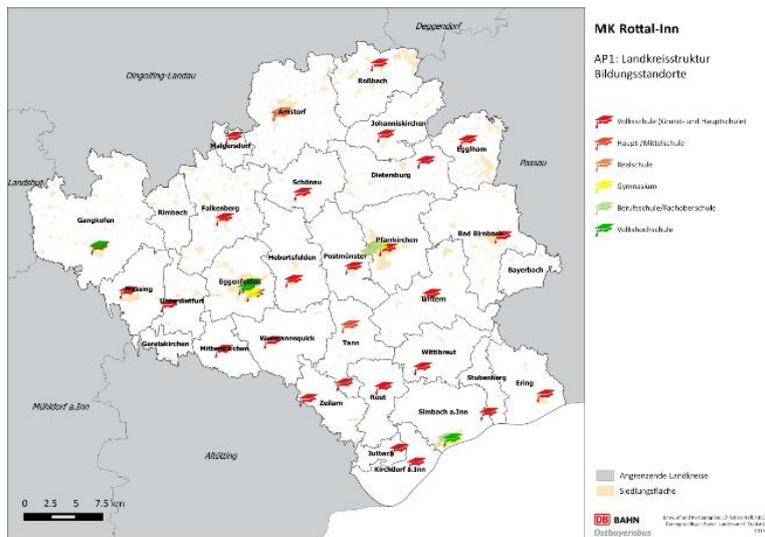


Abbildung 12: Übersicht der Bildungsstandorte im Landkreis



Abbildung 13: Entwicklung der Schülerzahlen

3.1.4 Verkehrsstruktur

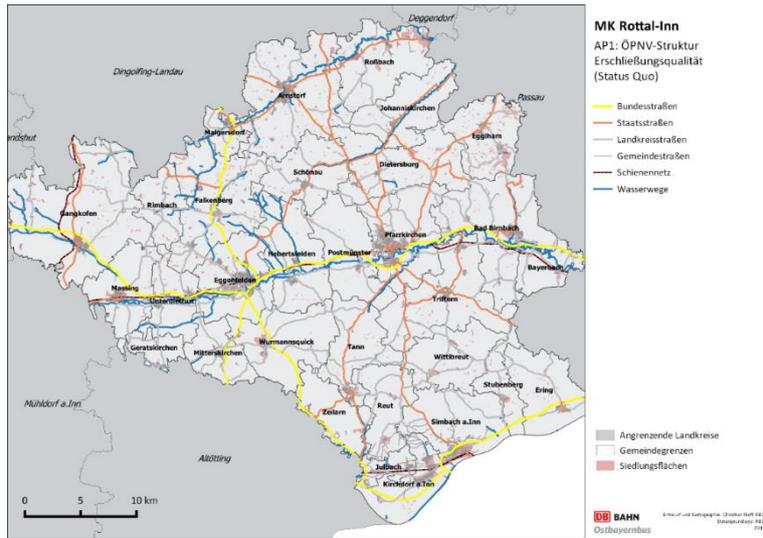


Abbildung 14: Darstellung der Erschließungsqualität durch das Verkehrsnetz

Der Landkreis Rottal-Inn wird von drei Bundesstraßen durchzogen. Auf der West-Ost-Achse wird der Landkreis durch die B388 getrennt, welche die Mittelzentren Eggenfelden und Pfarrkirchen miteinander verbindet und über das Unterzentrum Bad Birnbach in den Landkreis Passau übergeht. Die zwischen Schönau am Königssee und Furth i. Wald verlaufende B20 durchquert den Landkreis in Nord-Süd Ausrichtung, wobei Eggenfelden als Schnittstelle zur B388 dient. Im Süden verläuft darüber hinaus die Bundesstraße B12 und knüpft damit auch das dritte Mittelzentrum Simbach am Inn an das Verkehrsnetz an. Entlang der B12 wird zukünftig die A94 als Verbindung zwischen Passau und München mit Anschluss an die A3 verlaufen. Aktuell ist der Landkreis jedoch noch an keine Autobahn angebunden. Neben den Bundesstraßen verläuft durch den Landkreis ein feingliedriges Netz aus Staats-, Landes- und Gemeindestraßen. Dieses Netz wird vor allem durch die über den Landkreis hinweg verteilten Streusiedlungen gezeichnet.

3.1.5 ÖPNV-Struktur

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Rottal-Inn wird maßgeblich durch die Verkehre der Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn bestimmt. Die Verkehrsgemeinschaft ist ein Zusammenschluss aus sieben Verkehrsunternehmen und wurde 1997 gegründet. Die Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn betreibt einen Großteil der im Landkreis angebotenen Buslinien und verfügt über ein landkreisweites Tarifsystem, das auf Tarifwaben aufgebaut ist.

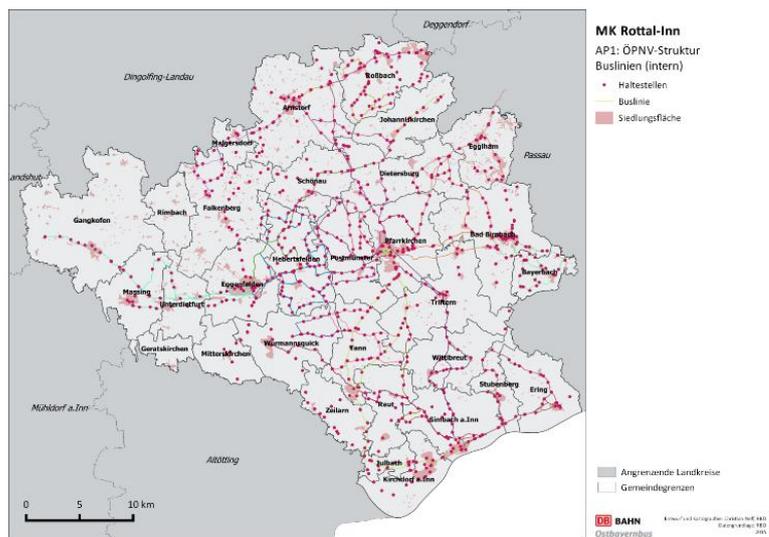


Abbildung 15: Darstellung der Erschließung durch den ÖPNV

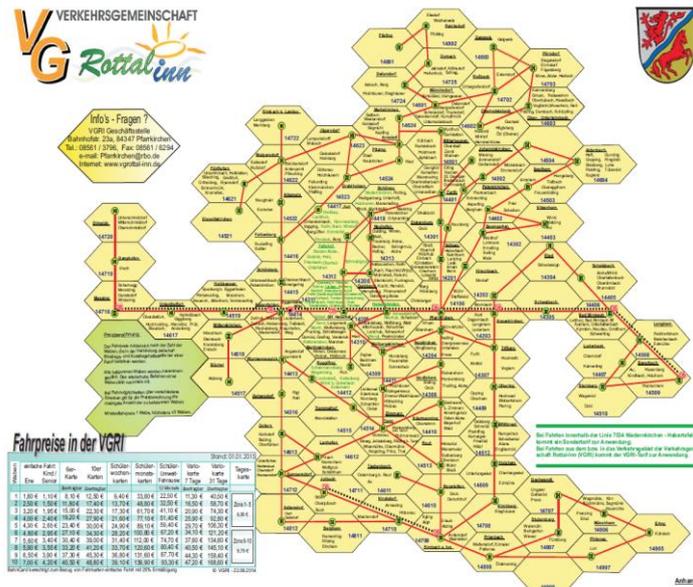


Abbildung 16: Wabennetz der Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn

3.1.6 SPNV-Struktur

Die Struktur des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Rottal-Inn ist sehr stark von der Verbindung der Rottalbahn von Neumarkt-St. Veit nach Passau geprägt. Auf dieser Linie liegen mit Massing, Eggenfelden, Eggenfelden Mitte, Hebertsfelden, Pfarrkirchen, Anzenkirchen, Bad Birnbach und Bayerbach (von West nach Ost) insgesamt acht Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis. Diese Strecke wird von der Südostbayernbahn im Stundentakt betrieben.

Eine zweite Bahnstrecke tangiert den Landkreis im Süden mit den Bahnhöfen Julbach und Simbach am Inn. Diese Strecke führt von Mühldorf am Inn durch den Landkreis Rottal-Inn und dann weiter nach Österreich. Auch hier bedient die Südostbayernbahn diese Verbindung im Stundentakt.

3.1.7 Erschließungsqualität

Wie immer bei Linienverkehren üblich, bestehen durch die festen Fahrpläne zeitliche und räumliche Erschließungsdefizite. Die zeitlichen Defizite geben dabei Rückschlüsse, wie häufig einzelne Haltestellen pro Tag angefahren werden. Die räumliche Erschließung gibt an, ob in einem Siedlungsgebiet generell einer Erschließung mit dem ÖPNV vorhanden ist, also ob in einer Entfernung von bis zu 500 Meter eine Bushaltestelle zur Verfügung steht.

Die Kombination aus räumlicher und zeitlicher Erschließung lässt sich gut über die Erschließungsqualität abbilden. Bei dieser Methode werden die möglichen Busverbindungen an jeder Haltestelle im Landkreis für Schultage, Ferientage, Samstage und Sonntage ausgewertet und in Verbindung mit der räumlichen Erreichbarkeit gesetzt. Für den Landkreis Rottal-Inn ergibt sich bei der Erschließungsqualität folgendes Bild:

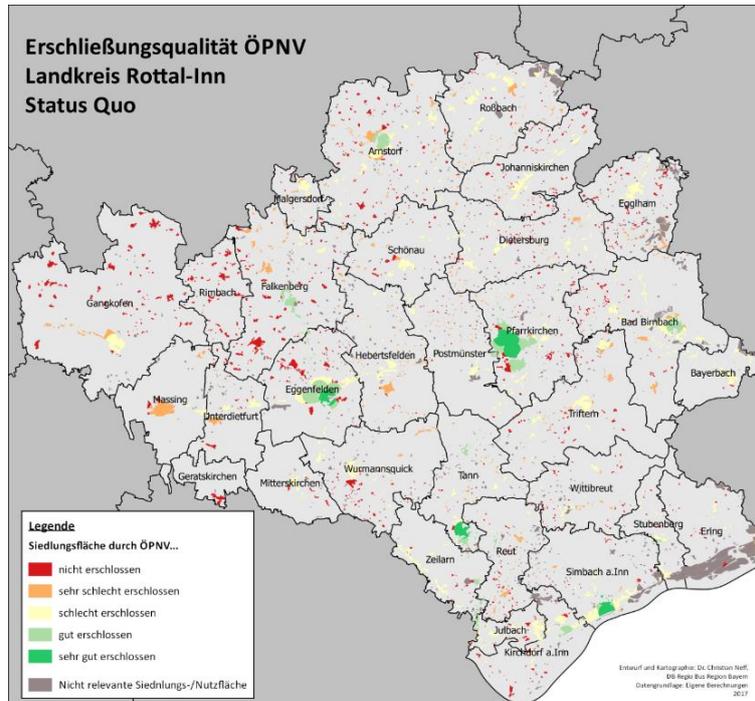


Abbildung 17: Erschließungsqualität der Siedlungsflächen durch den ÖPNV

Rund um die Mittelzentren Eggenfelden, Pfarrkirchen und Simbach am Inn sind die höchsten Erschließungsgrade zu verzeichnen. Zudem gibt es im Landkreis starke Hauptlinien, die vor allem die Gemeindeorte miteinander verbinden. Auch hier sind noch hohe bis sehr hohe Erschließungsgrade vorhanden. Abseits dieser Hauptbuslinien und der Bahnstrecke existieren allerdings auch viele Siedlungsflächen, die über eine schwache bis keine Erschließung verfügen. Dies ist vor allem im nordwestlichen und nordöstlichen Landkreis der Fall.

3.2 Konzeptteil: Touristische Mobilität

Für den Konzeptteil Touristische Mobilität wurde der Untersuchungsraum rund um Bad Birnbach und Bayerbach festgelegt, der bei den Übernachtungszahlen des Landkreises auch besonders hervorsticht. Als Ziel wurde in diesem Teil die Verbesserung des ÖPNV durch bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote definiert.

3.2.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen

Um eine möglichst genaue Aussage über die benötigten Mobilitätsverbindungen und die damit zusammenhängenden Handlungsfelder treffen zu können, wurden diverse Befragungen durchgeführt und Daten erhoben. Der Überblick über die durchgeführten Erhebungen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 1: Überblick der Erhebungen für Touristische Mobilität

Auswertung der vorhandenen Informationen zum Angebot und der Nachfrage von touristischer Mobilität der Daten zum Badebus und Bademantelbus in Bad Birnbach.	
Durchführung einer standardisierten Befragung der ca. 2.500 Haushalte des Marktes Bad Birnbach durch Fragebogen per Postversand.	<ul style="list-style-type: none">• 2 Seiten, Dauer 3 Wochen, postalischer Versand• Der Fragebogen beinhaltet Fragen zum Wohnort, zur Person, zeitlich und räumlich differenziertes Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse (Wegezweck, Zielort, Zeitpunkt), Informationsverhalten, Erfahrungen und Anregungen• Rücklauf bis 31.10.15, in Gemeindeverwaltung abgeben oder per Fax/E-Mail senden, bzw. Link zur Onlineumfrage• insgesamt haben 308 Personen an der Haushaltsbefragung teilgenommen
Durchführung einer standardisierten Befragung der ca. 200 Beherbergungsbetriebe in Einzugsbereich von Bad Birnbach.	<ul style="list-style-type: none">• 2 Seiten Fragebogen, Dauer 3 Wochen, postalischer Versand• Der Fragebogen beinhaltet Fragen zum Anreizeverhalten der Gäste zum Mobilitätsverhalten vor Ort, zu deren Informationsbedürfnis, sowie Verbesserungsvorschläge, Erfahrungen, und Anregungen• geringer Rücklauf: 20 von 200
Durchführung von zwei Bürgerforen in den angrenzenden Gemeinden zur Bedarfsermittlung der touristischen Mobilität.	<ul style="list-style-type: none">• Mobilitätsabende Egglham und Triftern, jeweils 2,5 Stunden mit Interessensvertretern und Bürgern• Fragestellungen ähnlich wie Haushaltsbefragung jedoch andere Methodik, um mehr und andere Informationen zu erhalten

<p>Durchführung einer Online-Befragung der Gäste der Beherbergungsbetriebe in Bad Birnbach und den umliegenden Gemeinden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Online Fragebogen, 10 min Durchführungsdauer, Laufzeit 2 Monate • Der Online-Fragebogen beinhaltet Fragen zum Anreiseverhalten, Mobilitätsverhalten während des Aufenthalts (zeitliche und räumliche Differenzierung), Informationsverhalten und Erfahrungen und Anregungen, auch Ermittlung der Herkunft, Art des Aufenthalts (Tagestourist, Übernachtungstourist, Tagungstourist, Freizeit)
<p>Durchführung von Workshops zum Thema touristische Mobilität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Expertenworkshops zum Thema touristische Mobilität: Einladung von Interessenvertreter relevanter Vereine, Verbände und Organisationen (z. B. VdK, Seniorenvertretungen, usw.) • Schwerpunkt: Identifikation von Handlungsfeldern und deren Bewertung

Die Ergebnisse der einzelnen Erhebungen wurden auf den durchgeführten Bürgerforen und Workshops präsentiert und für die weitere Erarbeitung der Handlungsfelder genutzt. Bei der Einteilung und Priorisierung der Handlungsfelder wurden insgesamt drei Handlungsfelder gebildet. Diese bestehen aus den Themen Optimierung des Angebots, des Tarifs und der Kommunikation und Information. Dabei gab es bei der Bewertung der Gesamtbedeutung deutliche Unterschiede zwischen den Handlungsfeldern. Während die Optimierung des Angebots mit hoch bewertet wurde, wurde die Bedeutung der Anpassung des Tarifs in diesem Konzept nur sehr gering eingestuft. Dazwischen lag die Optimierung der Kommunikation und Information. Für die beiden (mittel-)hoch eingestuften Handlungsfelder wurden im weiteren Verlauf zunächst Maßnahmenvorschläge erarbeitet, aus denen dann die endgültigen Maßnahmen abgeleitet wurden.

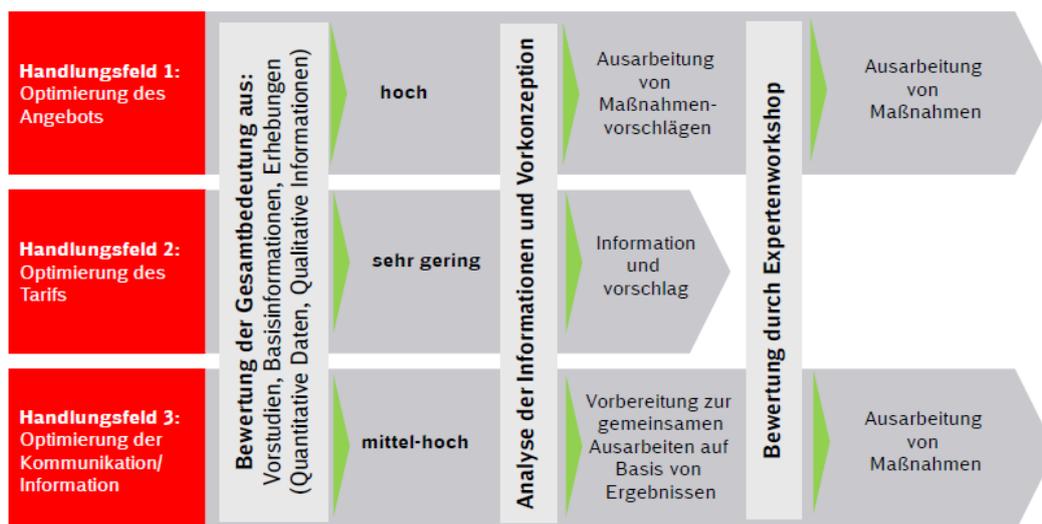


Abbildung 18: Überblick der Handlungsfelder

3.2.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes

Für die Erarbeitung der Maßnahmen für das Handlungsfeld Optimierung des Angebots, wurden die gesammelten Informationen aus den verschiedenen Erhebungen (Befragung von Haushalten, Befragung von Touristen: Fahrtstrecken, Start, Ziel etc.) unter Berücksichtigung der Informationstiefen und der Raumbezüge homogenisiert und zusammengeführt. Daraus wurden im Anschluss die Bewegungsströme ausgewertet und bewertet. Darüber hinaus wurden auch die Anforderungen und Anregungen der Befragten (Bürger und Gäste) betrachtet, wodurch eine zusätzliche Bewertung der Erschließungsdefizite durch das bestehende Mobilitätsangebot entstand.

In der folgenden Abbildung sind die Ziel- und Quellorte auf Basis der gesammelten Informationen dargestellt, die Färbung der Relation veranschaulicht die tatsächliche Stärke der Ströme zwischen den Punkten. Über diese Darstellung lässt sich gut darstellen, dass die Gemeindehauptorte und Städte für Bewohner und Gäste meist die Zielorte darstellen, während die Ortsteile als Quellorte fungieren.

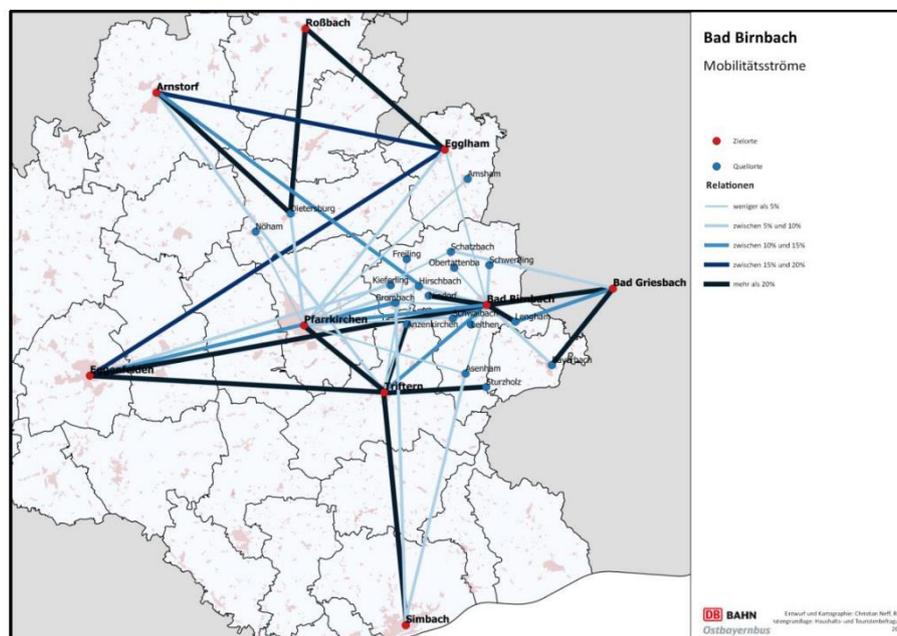


Abbildung 19: Darstellung der Mobilitätsströme zwischen Quell- und Zielorten

Vergleicht man die benannten Mobilitätsströme mit den vorhandenen ÖPNV-Relationen, lassen sich deutliche Unterschiede im Vorhandensein der benötigten ÖPNV-Verbindungen feststellen. Der überwiegende Teil der in den Befragungen genannten Verbindungen sind zwar mit dem ÖPNV realisierbar, allerdings sind auf vielen Verbindungen Defizite im Takt vorhanden. Zusätzlich gibt es eine Vielzahl von Relationen, bei denen der Umstieg zwischen Bus und Bus oder Bus und Bahn notwendig wird, um sein Ziel zu erreichen. Die folgende Darstellung zeigt die unterschiedlichen Relationen aus den Befragungen auf und gibt deren Defizite an.

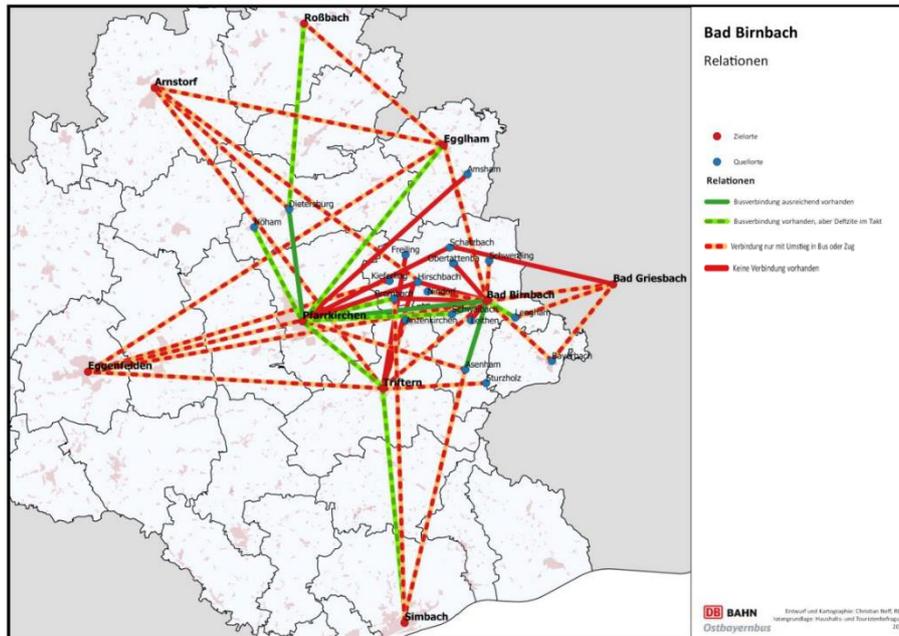


Abbildung 20: Darstellung der Relationen nach Bedienungsqualität

Bei der Betrachtung der Mobilitätsströme, die Bad Birnbach als Zielort der Bewegungen haben, lässt sich noch besser erkennen welche Busverbindungen mangelhaft frequentiert oder nicht vorhanden sind. Des Weiteren können die einzelnen Haltestellen mit Fokus auf Bad Birnbach bezüglich Ihrer Erschließungsqualität analysiert und unterschieden werden.

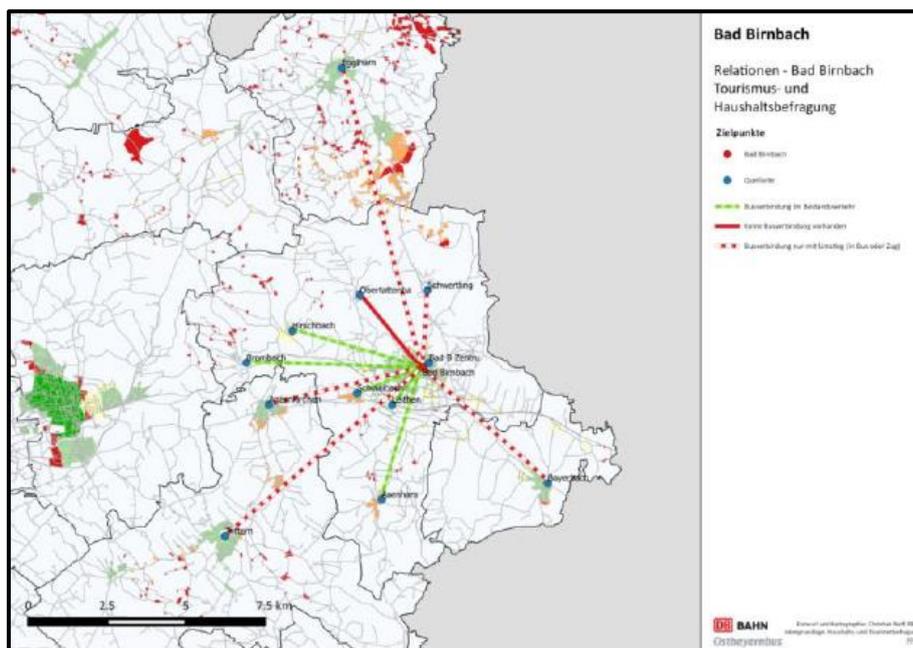


Abbildung 21: Betrachtung der Relationen mit Fokus Bad Birnbach

Während aus den Orten Brombach, Hirschbach, Schwaibach, Leithen und Asemham eine Busverbindung im Bestandsverkehr möglich war, so gibt es aus den Ortschaften Egglham, Triftern, Anzenkirchen, Bayerbach und Schwertling keine direkte Verbindung (ohne Umstieg) nach Bad Birnbach, wohingegen Obertattenbach über keinerlei Verbindungsmöglichkeiten in das Zentrum Bad Birnbach verfügt. Anhand dieser Informationen zu den Defiziten auf den genutzten Relationen konnte ein Grobkonzept für die Sektorenplanung zusätzlicher Verkehre erstellt werden. Dieses sieht, wie in der folgenden Abbildung ersichtlich, vor, dass rund um das

touristische Zentrum Bad Birnbach insgesamt vier Raumsektoren geplant werden, in denen die bestehenden ÖPNV-Defizite nach Bad Birnbach über zusätzliche Angebote verbessert werden sollen. Zusätzlich zu den vier Sektoren wurden auch zwei „Zubringerachsen“ identifiziert, die das Angebot ergänzen würden.

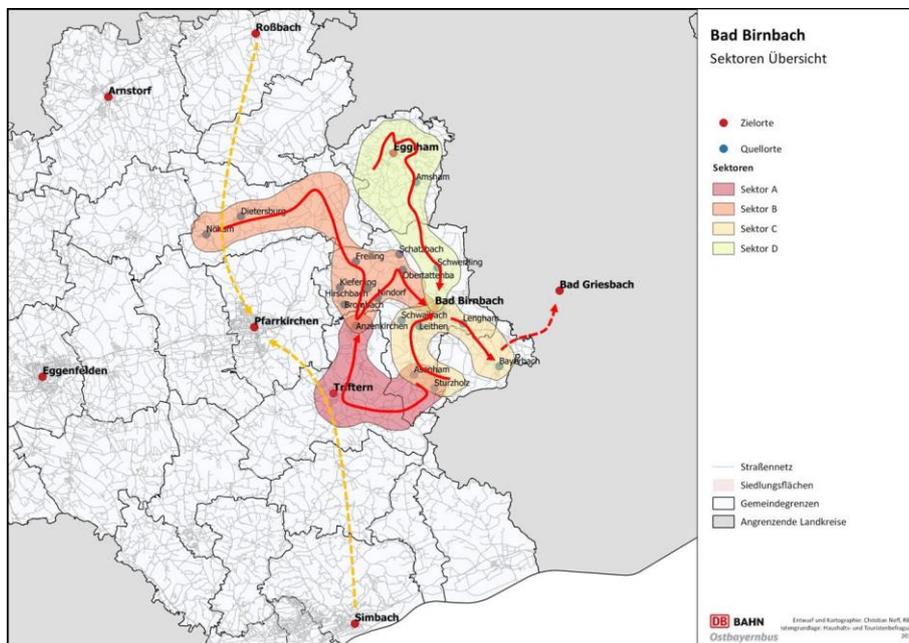


Abbildung 22: Übersicht der Sektorenaufteilung und Zubringerachsen

Neben den räumlichen Informationen zu den Mobilitätsrelationen konnten auch zeitliche Informationen zu der Verteilung der Mobilitätsströme über den Tagesverlauf aus den Befragungen gewonnen werden. Bei den Mobilitätsströmen der Haushalte in Bad Birnbach ist eine typische Verteilung mit dem Mobilitätspeak am Morgen zur Arbeitspendlerzeit und einem über den Nachmittag verlaufenden Sattelpunkt der Rückfahrten auszumachen.

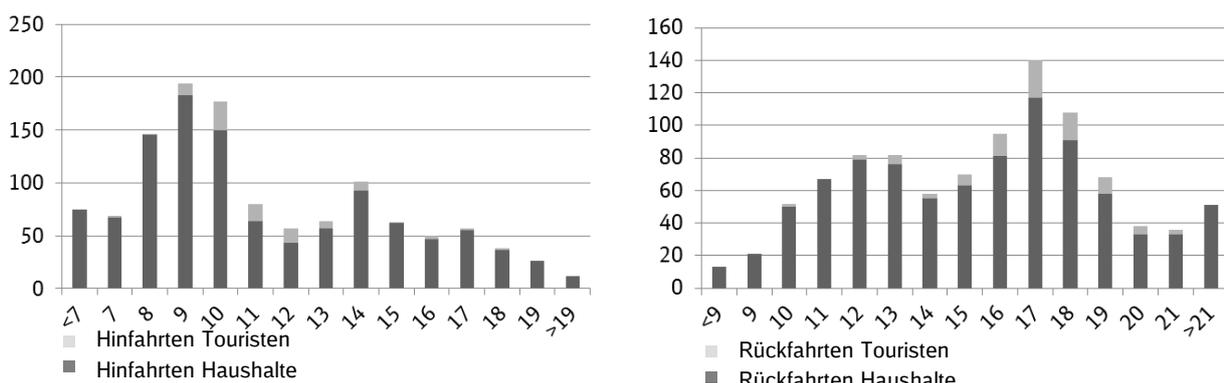


Abbildung 23: Verteilung der Mobilitätsströme der Hin- und Rückfahrten über den Tagesverlauf

Die Verteilung der Hinfahrten bei den Touristen ist im Vergleich zu den Haushalten zeitlich leicht versetzt. So nutzen die meisten Gäste in Bad Birnbach die Zeit zwischen 9 und 12 Uhr für die Hinfahrt zu ihren Zielen. Die Rückfahrten fallen zeitlich grundsätzlich auf die Zeitlagen, zu denen auch die Haushalte in Bad Birnbach nach Hause kommen.

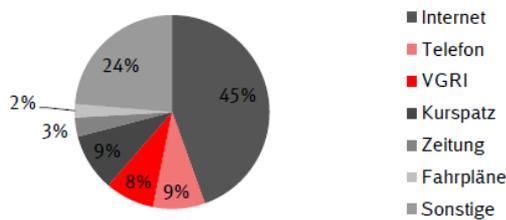
Während die räumlichen Informationen wichtige Hinweise bezüglich Größe, Ausrichtung und Lage für die Sektorenplanung liefern konnten, liefern die zeitlichen Informationen wichtige

Hinweise zu den benötigten Zeitlagen in den zu erstellenden Fahrplänen. So soll sichergestellt werden, dass einerseits zu den wichtigsten Zeitlagen ein entsprechendes Angebot im ÖPNV angeboten werden kann, andererseits keine bestehenden Fahrten durch neue Angebote kannibalisiert werden.

Neben der Auswertung der Mobilitätsdaten und-ströme in Hinblick auf die Optimierung des Angebots, wurden auch für das Handlungsfeld 3 die erhobenen Informationen in Bezug auf das Kommunikations- und Informationsverhaltens der Haushalte und Gäste ausgewertet.

Die Angaben zum Informationsverhalten wurden differenziert nach Einwohner und Touristen bewertet und in Bezug auf die Güte der Informationen zur Mobilität gesetzt. Dadurch konnten Rückschlüsse des Informationsverhaltens und der Informationsgüte auf das Mobilitätsverhalten gezogen werden. Aus den Befragungen ergibt sich folgendes Bild:

Informationsmedien Haushaltsbefragung



Informationsmediennutzung Touristen

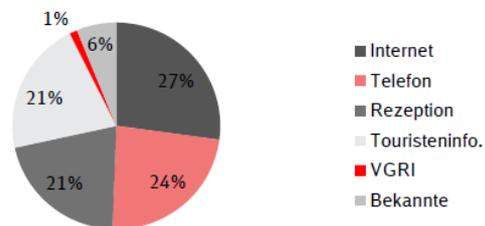


Abbildung 24: Darstellung der genutzten Informationsmedien hinsichtlich Haushalte und Touristen

Das Internet nimmt sowohl bei den Haushalten als auch bei den Touristen den größten Anteil ein, jedoch ergeben sich bei der Größenordnung klare Unterschiede. Während das Internet bei den Haushalten fast in der Hälfte der Fälle als Informationsmedium herangezogen wird, nutzen die Touristen dieses Medium nur knapp zu einem Viertel. Neben dem Internet spielen hier gleichermaßen Telefon, Rezeption und Touristeninfo eine tragende Rolle. Es zeigt sich also, dass Touristen gerne auf eine persönliche Informationsvermittlung zurückgreifen. Diesem Aspekt muss auch in Hinblick auf eine gelungene Kommunikation Beachtung geschenkt werden. Dass Kommunikation und Informationsvermittlung nicht immer zufriedenstellend sind, zeigt die nachstehende Abbildung 25. Neben der Medienwahl ergab sich aus der Gästebefragung auch, dass die Informationsvermittlung überwiegend als unzureichend bewertet wird.

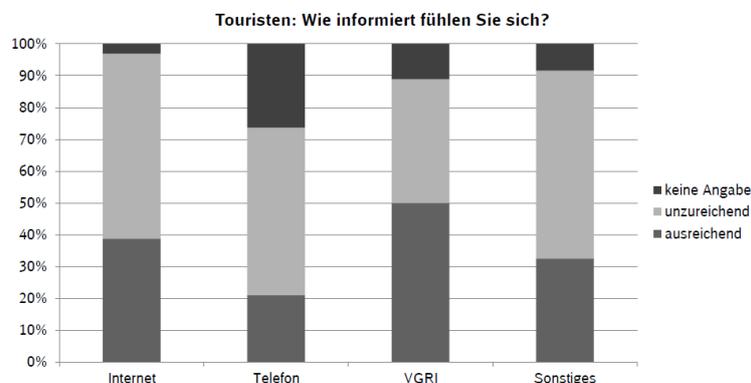


Abbildung 25: Bewertung der Informationsvermittlung aus Sicht von Touristen

Den bisherigen Stellenwert des ÖPNVs in der Region Bad Birnbach für Einheimische und die Beherbergungsbetriebe kann an den folgenden beiden Ergebnissen abgeleitet werden. Bei der Frage nach der Bekanntheit des VGRI (Verkehrsgemeinschaft Landkreis Rottal-Inn), die zum Befragungszeitpunkt bereits 18 Jahre Bestand hatte, antworteten nur knapp der 30% der Einwohner mit ja. Bei den Beherbergungsbetrieben liegt dieser Bekanntheitswert sogar unter 10%.

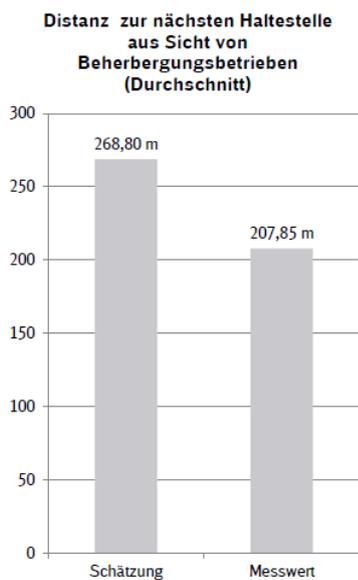


Abbildung 27: Wahrgenommene Erschließungsqualität aus Sicht von Beherbergungsbetrieben

Eine wahrgenommene, eher mangelhafte, Erschließung des Gebiets durch Haltestellen lässt sich durch die Schätzung der Beherbergungsbetriebe erkennen, welche die Distanz durchschnittlich 50 Meter höher (knapp 30% länger) einschätzen als tatsächlich gemessen.

Die Ergebnisse zeigen, dass der ÖPNV in Bad Birnbach sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Touristen bisher eine untergeordnete Rolle spielt. Daraus lässt sich schließen, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote für Touristen eher seltener in Frage kommt und auch durch die Beherbergungsbetriebe keine entsprechenden Informationen vermittelt werden.

Folgende weitere Informationen und Anregungen in Bezug auf das Informationsverhalten der Gäste in Bad Birnbach wurden als Freitextnennungen in den Befragungen angegeben. Zur besseren Übersicht wurden diese getrennt nach Sicht der Beherbergungsbetriebe und Touristen in Mindmaps dargestellt.

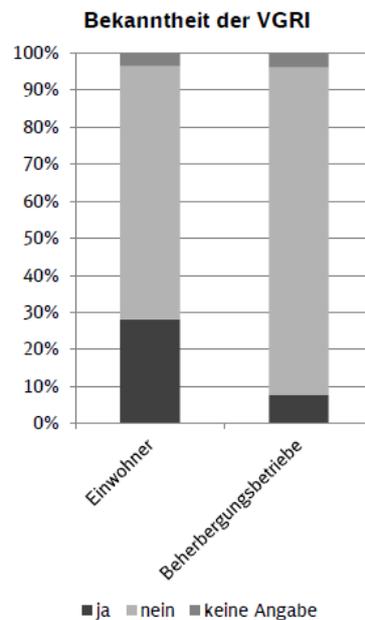


Abbildung 26: Bekanntheit der VGRI

Mindmap 1: Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste (Sicht der Beherbergungsbetriebe)

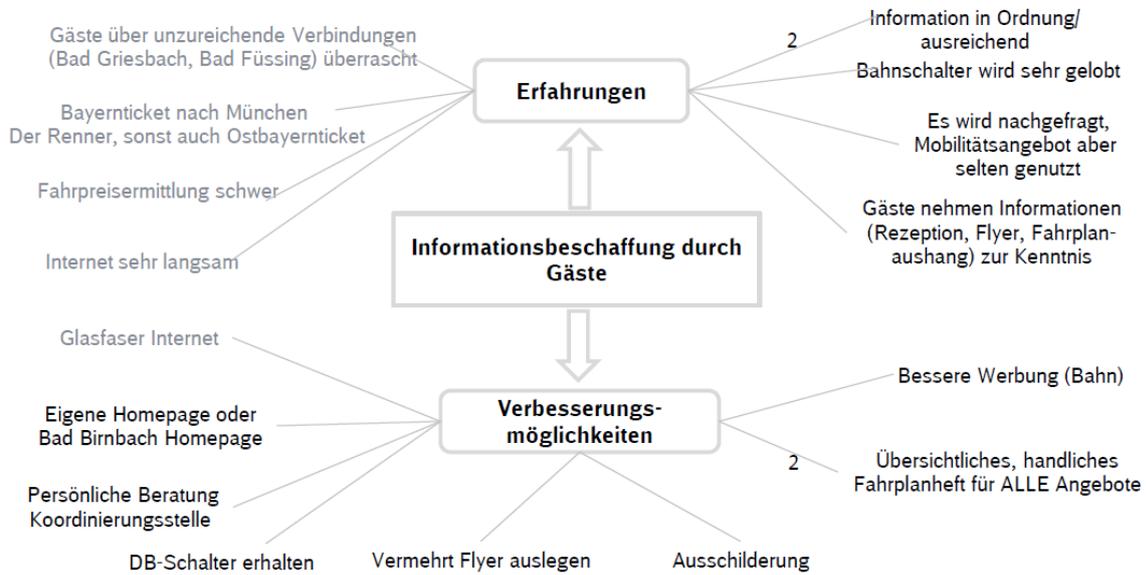


Abbildung 28: Mindmap 1 - Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste aus Sicht der Beherbergungsbetriebe

Mindmap 2: Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste (Sicht der Touristen)

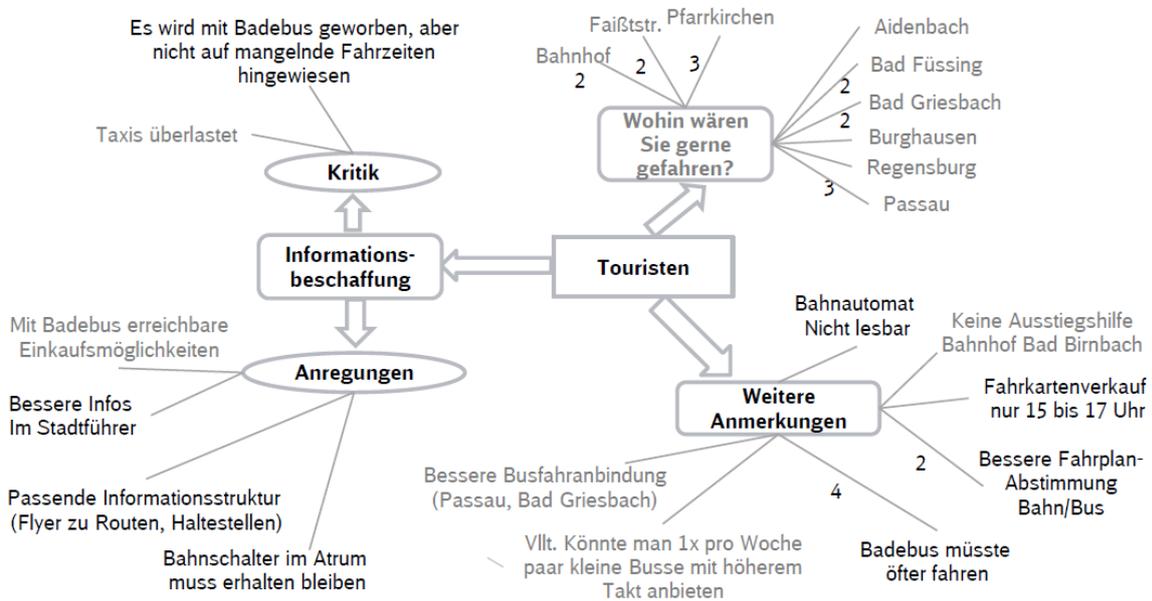


Abbildung 29: Mindmap 2 - Informationsverhalten und Anregungen durch Gäste aus Sicht der Touristen

In einer dritten Mindmap wurden die Anregungen der Beherbergungsbetriebe in Bezug auf mögliche Mobilitätsverbesserungen zusammengetragen.

Mindmap 3: Anregungen durch Beherbergungsbetriebe

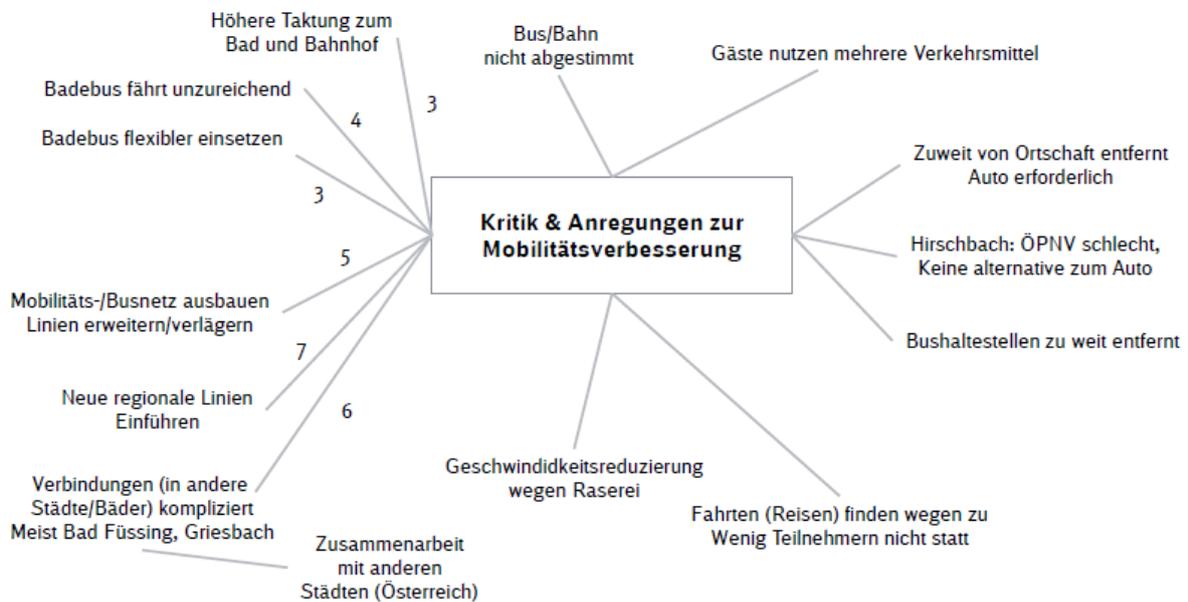
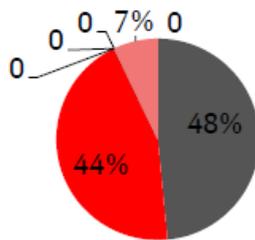


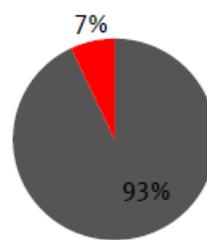
Abbildung 30: Mindmap 3 - Anregungen durch Beherbergungsbetriebe

Mit Hilfe der Befragungsergebnisse lässt sich bereits eine erste Potentialabschätzung hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung durch die Touristen erarbeiten. Nimmt man die Ergebnisse zu Grunde, dann nutzen 93% der Touristen, die sich vorab nicht informiert haben, das Auto zur Anreise nach Bad Birnbach. Dieser Anteil verringert sich auf 48% PKW-Anreise, wenn sich die Touristen vorher informieren. Diese Verschiebung geschieht zugute der Bahnnutzung, die von 7% auf 44 % ansteigt, wenn sich die Touristen vor der Abreise über die Mobilitätsmöglichkeiten informieren.

Modal Split bei Anreise – wenn vorher informiert



Modal Split bei Anreise – wenn vorher nicht informiert

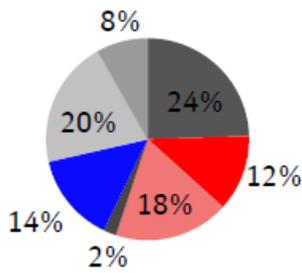


- Auto
- Bahn
- Bus
- Shuttleservice
- Fernbus

Abbildung 31: Beeinflussung des Modal Split der Anreise durch Einbezug von Informationen

Betrachtet man die Mobilität vor Ort nutzen 59% der zuvor nicht informierten Touristen das Auto und 32% das Fahrrad. Weitere 8% unternehmen die Wege vor Ort zu Fuß. Informieren sich die Touristen teilen sich die Anteile hinsichtlich einer stärkeren Nutzung von Bahn (12%), Bus (18%) sowie Fahrrad (14%) und Fußverkehr (20%) auf.

Modal Split vor Ort – wenn informiert



Modal Split vor Ort – wenn nicht informiert

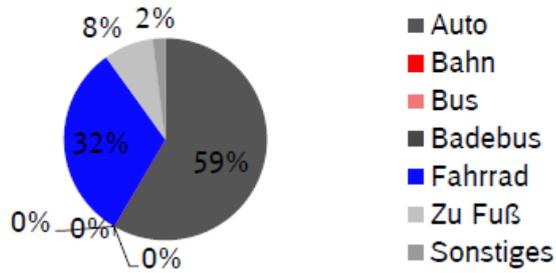


Abbildung 32: Beeinflussung des Modal Split vor Ort durch Einbezug von Informationen

Die Wechselwirkung zwischen Informationsvermittlung und Mobilitätsverhalten wird hier besonders deutlich: Je mehr Informationen verfügbar sind, desto eher wird der MIV durch nachhaltigere Verkehrsmittel ersetzt.

Daraus leitet sich wiederum die Maßnahmenempfehlung ab, die Informationen zu den Mobilitätsangeboten in und rund um Bad Birnbach stärker sichtbar zu machen und entsprechend zu bewerben. Aber auch die Schaffung von neuen Mobilitätsangeboten für die Einheimischen und Touristen sollte ein Ziel zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs darstellen.

3.2.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Wie in den Kapiteln zuvor dargestellt ist der Tourismus im Landkreis Rottal-Inn, im Speziellen in der Gemeinde Bad Birnbach, ein wichtiger Faktor für die lokale Wirtschaftsentwicklung. Um dieses wirtschaftliche Standbein nicht zu gefährden muss auch zukünftig ein attraktives Mobilitätsangebot für die Touristen garantiert sein. Eine entscheidende Rolle für die Attraktivität der Gemeinde Bad Birnbach als touristisches Ziel spielt dabei die Erreichbarkeit touristischer Attraktionen (bspw. Rottal-Terme). Hier muss ein bedarfsorientiertes Konzept erstellt werden, das sich an den Bedürfnissen der Touristen orientiert.

Die weitere Ausarbeitung des bedarfsorientierten Mobilitätsangebots stützt sich dabei auf die bereits oben beschriebenen Raumsektoren, die auf Basis der Befragungen und deren Auswertung erstellt wurden. Die zusätzlich identifizierten „Zubringerachsen“ sollen zunächst vernachlässigt bleiben. Für die vier Sektoren wurden im Rahmen der Konzeption die Fahrpläne ausgearbeitet und mit den Verkehren des bestehenden Verkehrs abgestimmt. Zur

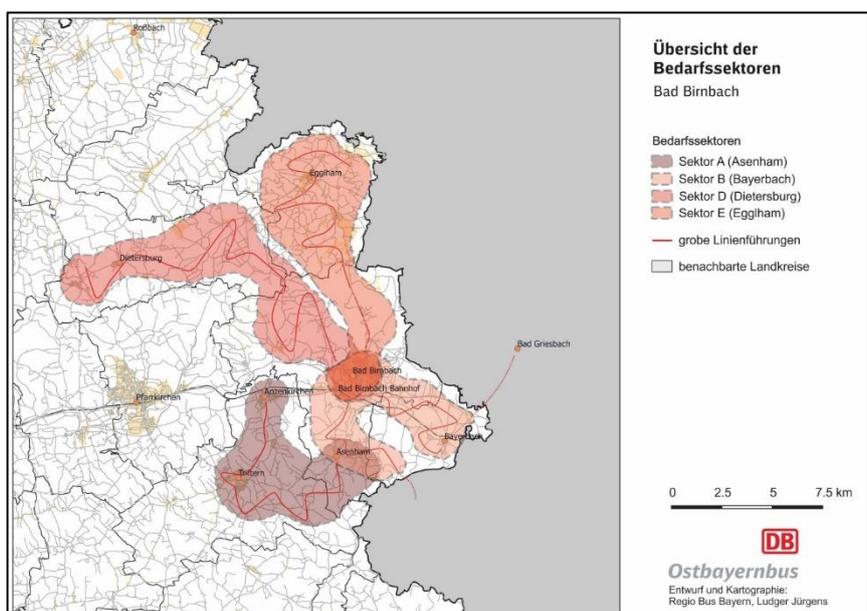


Abbildung 33: Übersicht der Bedarfssektoren

Verbesserung der räumlichen Erschließung wurden in den Sektoren weitere, neue Haltestellen hinzugefügt. Dadurch kann die Erschließungsqualität der Siedlungsflächen deutlich gesteigert werden.

Bei der Gestaltung der Fahrpläne für die vier Sektoren wurde versucht eine möglichst große Abstimmung an das Zugangebot von und nach Pfarrkirchen, bzw. Passau zu schaffen. Ebenso wurden Parallelverkehre vermieden und möglichst einheitliche Fahrpläne für die Werktage und Wochenenden erstellt.

Bedarfssektor A (Asenham):

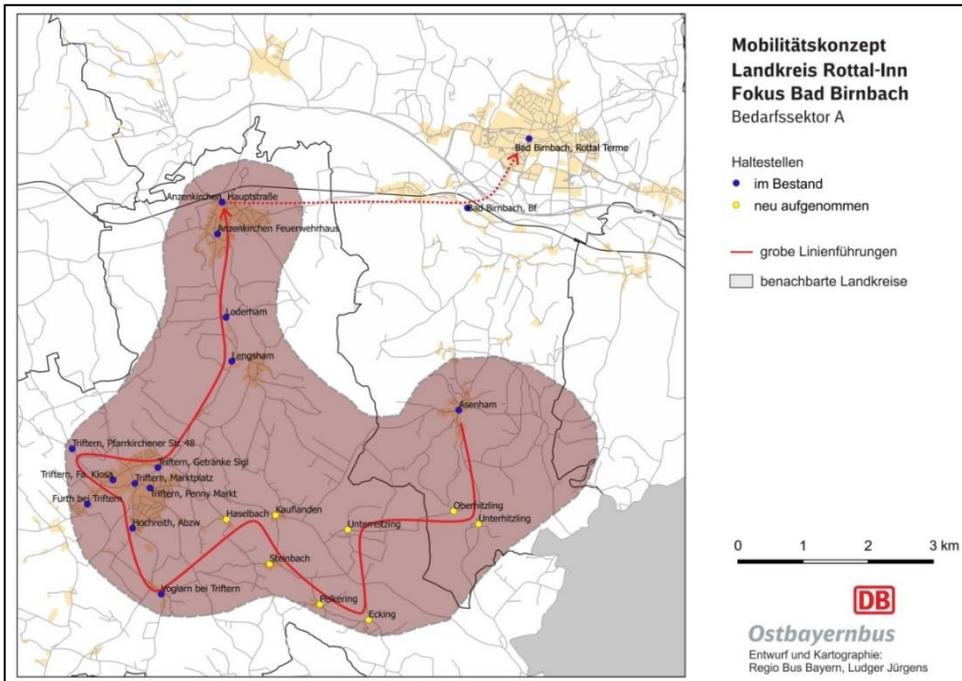


Abbildung 34: Bedarfssektor A (Asenham)

Der Sektor A übernimmt die Erschließungsfunktion des südlichen Gemeindeteils von Bad Birnbach sowie des westlichen und nördlichen Gemeindeteils von Triftern. Neben der Zubringerfunktion der Ortsteile an den Gemeindehauptort Triftern, besteht auch die Anschlussfunktion an die Rottalbahn am Bahnhof Anzenkirchen und damit die Weiterfahrtmöglichkeit nach Bad Birnbach und Pfarrkirchen. Insgesamt sieht das Fahrplanangebot in diesem Sektor sieben tägliche Fahrten von Montag bis Freitag, sechs Fahrten am Samstag und vier Fahrten am Sonntag vor.

	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag	
Fahrtnummer	001	003	005	007	009	011	013	015
Anmeldeschluss	05:45	07:45	12:45	05:45	06:45	12:45	06:45	12:45
Asenham	06:45	08:45	13:45	06:45	07:45	13:45	07:45	13:45
Anzenkirchen, Hauptstraße	07:15	09:15	14:15	07:15	08:15	14:15	08:15	14:15
<i>Bahn in Richtung Pfarrkirchen</i>	07:21	09:22	14:23	07:21	08:22	14:23	08:22	14:23
<i>Bahn in Richtung Passau</i>	07:36	09:36	14:37	07:36	08:36	14:37	08:36	14:37
Bad Birnbach, Sparkasse	07:25	09:25	14:25	07:25	08:25	14:25	08:25	14:25

	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag	
Fahrtnummer	002	004	006	008	010	012	014	016	018
Anmeldeschluss	06:30	11:30	15:30	16:30	09:30	12:30	18:30	12:30	18:30
Bad Birnbach, Sparkasse	07:30	12:30	16:30	17:30	10:30	13:30	19:30	13:30	19:30
<i>Bahn aus Passau</i>	07:21	-	16:22	17:22	10:22	13:20	19:22	13:20	19:22
<i>Bahn aus Pfarrkirchen</i>	07:36	12:35	16:36	17:36	10:36	13:35	19:36	13:35	19:36
Anzenkirchen, Hauptstraße	07:40	12:40	16:40	17:40	10:40	13:40	19:40	13:40	19:40
Asenham	08:10	13:10	17:10	18:10	11:10	14:10	20:10	14:10	20:10

Abbildung 35: Fahrplan für Sektor A

Bedarfssektor B (Bayerbach):

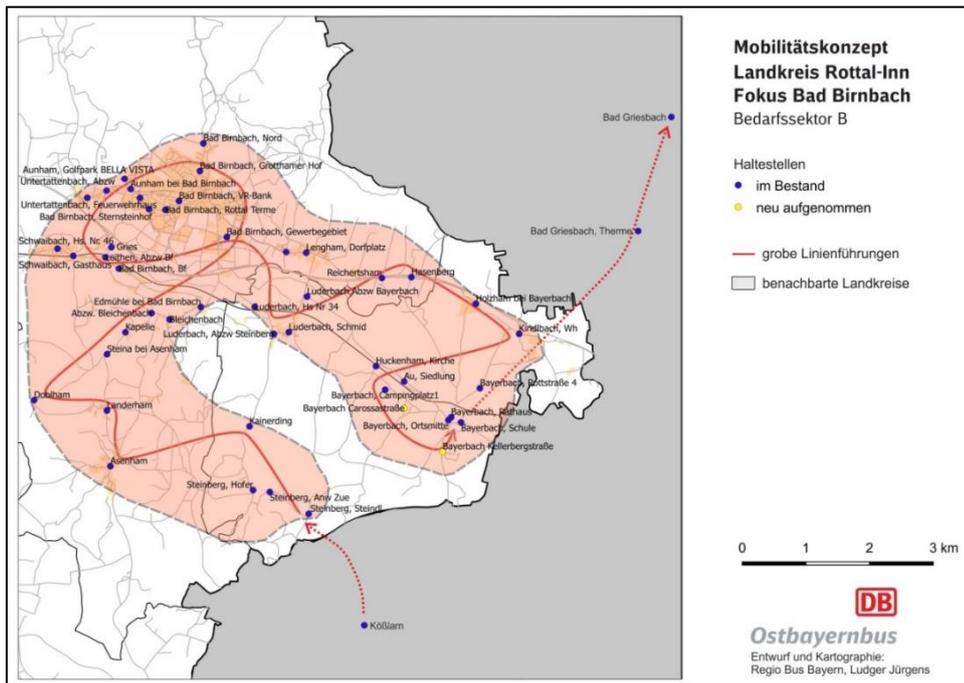


Abbildung 36: Bedarfssektor B (Bayerbach)

Der Sektor B ist dahin ausgelegt, dass dieser die Erschließungsfunktion der Gemeinde Bayerbach, sowie des südlichen und östlichen Teils der Gemeinde Bad Birnbach übernimmt. Gleichzeitig verbindet er diese Räume mit dem Zentrum von Bad Birnbach sowie mit dem Bahnhof in Leithen. Als zusätzliche Funktion ist zudem die Weiterfahrt nach Bad Griesbach (Therme und Zentrum) und an Markttagen zum Bauernmarkt nach Kößlarn möglich. Das neu geschaffene Fahrplanangebot umfasst sechs Fahrten an allen Wochentagen.

	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		
Fahrtnummer	001	003	005	007	009	011	013	015	017
Anmeldeschluss	08:15	10:50	14:40	08:15	10:50	14:50	08:15	10:50	14:50
Kößlarn Bauernmarkt³	-	-	15:40	-	-	-	-	-	-
Steinberg, Steindl	09:15	11:50	15:50	09:15	11:50	15:50	09:15	11:50	15:50
Bad Birnbach, Bf	09:35	12:10	16:10	09:35	12:10	16:10	09:35	12:10	16:10
<i>Bahn Richtung Pfarrkirchen</i>	-	12:18	16:18	-	12:18	16:18	-	12:18	16:18
<i>Bahn Richtung Passau</i>	09:40	-	-	09:40	-	-	09:40	-	-
Abfahrt Bad Birnbach, Bf	09:45	12:20	16:20	09:45	12:20	16:20	09:45	12:20	16:20
Bad Griesbach, Ortsmitte	10:15	12:50	16:50	10:15	12:50	16:50	10:15	12:50	16:50

³ = Nur Donnerstags vom/zum Bauernmarkt

	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		
Fahrtnummer	002	004	006	008	010	012	014	016	018
Anmeldeschluss	08:40	11:05	15:40	08:40	11:05	15:40	08:40	11:05	15:40
Bad Griesbach, Ortsmitte	09:40	12:05	16:40	09:40	12:05	16:40	09:40	12:05	16:40
Bad Birnbach, Bf	10:10	12:35	17:10	10:10	12:35	17:10	10:10	12:35	17:10
<i>Bahn Richtung Pfarrkirchen</i>	10:18	-	17:18	10:18	-	17:18	10:18	-	17:18
<i>Bahn Richtung Passau</i>	-	12:39	-	-	12:39	-	-	12:39	-
Abfahrt Bad Birnbach, Bf	10:25	12:45	17:25	10:25	12:45	17:25	10:25	12:45	17:25
Steinberg, Steindl	10:45	13:05	17:45	10:45	13:05	17:45	10:45	13:05	17:45
Kößlarn Bauernmarkt³	-	13:15	-	-	-	-	-	-	-

³ = Nur Donnerstags vom/zum Bauernmarkt

Abbildung 37: Fahrplan für Bedarfssektor B

Bedarfssektor D (Dietersburg):

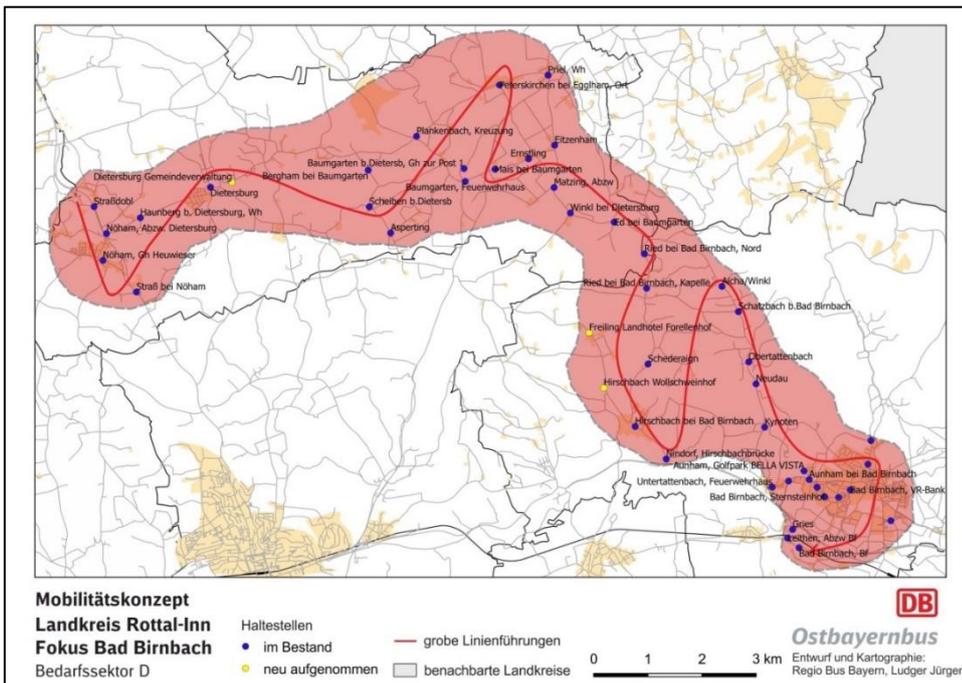


Abbildung 38: Bedarfssektor D (Dietersburg)

Der Sektor D erschließt einen Großteil der Gemeinde Dietersburg und den Nordwesten der Gemeinde Bad Birnbach. Wie beim Sektor B ist auch hier eine Zubringerfunktion dieser Gemeindeteile zum Zentrum von Bad Birnbach und des Bahnhofes vorgesehen. In diesem Sektor sind fünf Fahrten pro Tag geplant.

	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		
Fahrtnummer	001	003	005	007	009	011	013	015	017
Anmeldeschluss	05:30	07:30	11:50	05:30	07:30	11:50	05:30	07:30	11:50
Straßdobl	06:30	08:30	12:50	06:30	08:30	12:50	06:30	08:30	12:50
Bad Birnbach, Bf	07:10	09:10	13:30	07:10	09:10	13:30	07:10	09:10	13:30
Bahn in Richtung Pfarrkirchen	07:16	09:18	-	07:16	09:18	-	07:16	09:18	-
Bahn in Richtung Passau	-	-	13:40	-	-	13:40	-	-	13:40

	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		
Fahrtnummer	001	003	005	007	009	011	013	015	017
Anmeldeschluss	05:30	07:30	11:50	05:30	07:30	11:50	05:30	07:30	11:50
Straßdobl	06:30	08:30	12:50	06:30	08:30	12:50	06:30	08:30	12:50
Bad Birnbach, Bf	07:10	09:10	13:30	07:10	09:10	13:30	07:10	09:10	13:30
Bahn in Richtung Pfarrkirchen	07:16	09:18	-	07:16	09:18	-	07:16	09:18	-
Bahn in Richtung Passau	-	-	13:40	-	-	13:40	-	-	13:40

Abbildung 39: Fahrplan für Sektor D

Bedarfssektor E (Egglham):

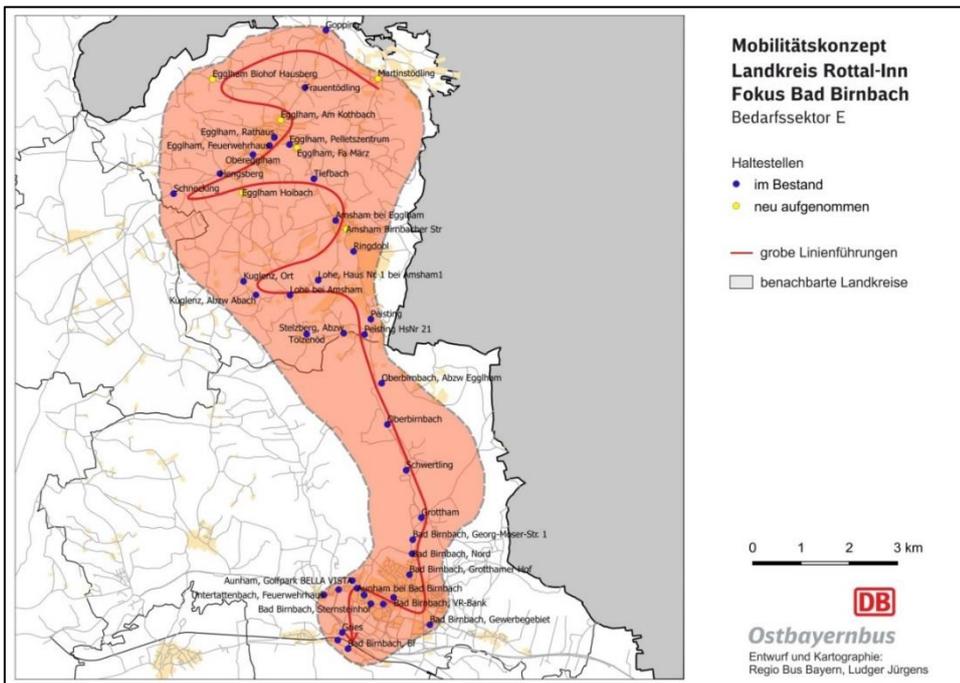


Abbildung 40: Bedarfssektor E (Egglham)

Der Sektor E übernimmt die Erschließungsfunktion für den Norden Bad Birnbachs sowie die angrenzende Gemeinde Egglham. Auch über diesen Sektor ist der Zubringer zum Zentrum von Bad Birnbach und zum Bahnhof vorgesehen. Das zusätzliche Fahrtangebot in diesem Sektor umfasst sechs Fahrten von Montag bis Freitag, fünf Fahrten am Samstag und zwei Fahrten am Sonntag.

	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag
Fahrtnummer	001	003	005	007	009
Anmeldeschluss	08:00	13:35	08:00	13:35	11:55
Martinstödling	09:00	14:35	09:00	14:35	12:55
Bad Birnbach, Bf	09:35	15:10	09:35	15:10	13:30
Bahn nach Pfarrkirchen	-	15:18	-	15:18	-
Bahn nach Passau	09:40	-	09:40	-	13:40

	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag
Fahrtnummer	002	004	006	008	010	012	014	016
Anmeldeschluss	06:45	09:45	12:20	17:25	10:25	12:45	17:25	15:45
Bahn aus Passau	-	-	13:16	18:18	11:18	-	18:18	-
Bahn aus Pfarrkirchen	07:40	10:40	-	-	-	13:40	-	16:40
Bad Birnbach, Bf	07:45	10:45	13:20	18:25	11:25	13:45	18:25	16:45
	*							
Martinstödling		11:20	13:55	19:00	12:00	14:20	19:00	17:20

* fährt bis: Bad Birnbach, Gewerbegebiet

Abbildung 41: Fahrplan für Sektor E

Das neu geschaffene Fahrtangebot umfasst über alle Sektoren hinweg 155 Fahrten je Woche, was auf das Jahr hochgerechnet ca. 8.000 Fahrten bedeutet.

Tabelle 2: Übersicht des neu geschaffenen Fahrtenangebotes je Sektor

	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag	Gesamt
Sektor A	35 (7 je Tag)	6	2	43
Sektor B	30 (6 je Tag)	6	6	42
Sektor D	25 (5 je Tag)	5	4	34
Sektor E	30 (6 je Tag)	5	1	36
Gesamt	120 (24 je Tag)	22	13	155

Allein die Relation Bad Birnbach Ort zum Bahnhof Bad Birnbach wird durch das neue Fahrtangebot zwischen 13 Mal (sonntags) und 17 Mal (Montag bis Freitag) pro Tag bedient.

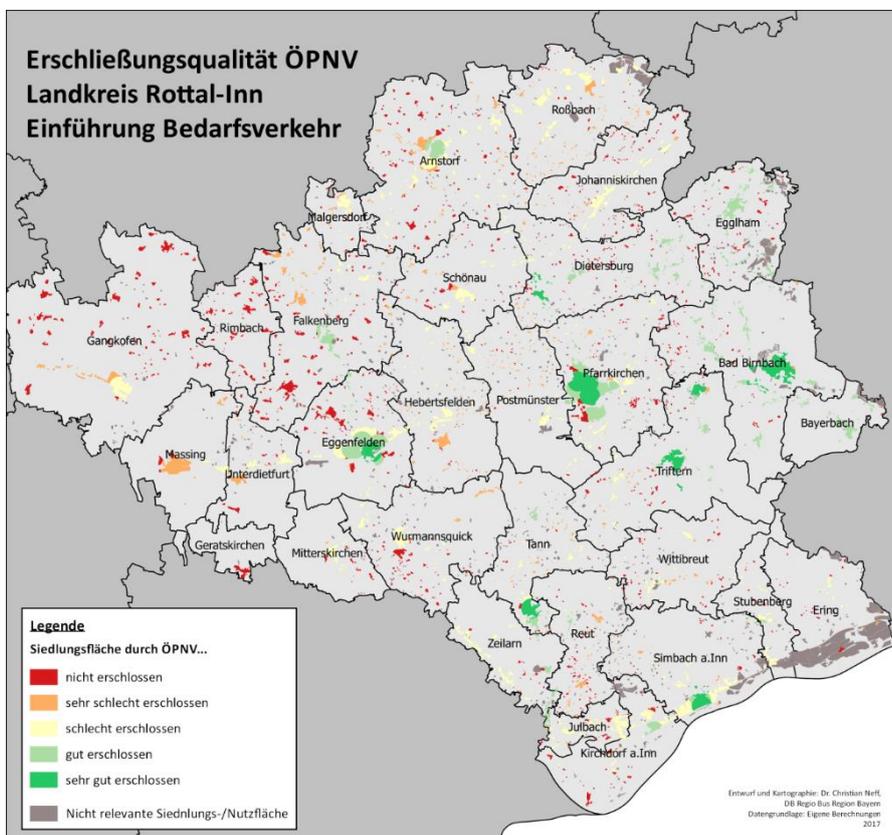


Abbildung 42: Verbesserung der Erschließungsqualität mit Einführung des Bedarfsverkehrs

Auch die Flächenerschließung stellt sich durch die vier Sektoren deutlich verbessert dar. Die Siedlungsflächen sind spürbar besser erschlossen und in der Darstellung überwiegt rund um Bad Birnbach nun die grüne Einfärbung.

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Neben der Erstellung der Fahrpläne wurde auch eine erste Schätzung zur Wirtschaftlichkeit aufgestellt. Dabei wurde angenommen, dass die Abrufquote der angebotenen Fahrten im ersten Betriebsjahr bei 11% liegt und sich bis zum vierten Betriebsjahr auf 20% steigert. Der Zeitraum von fünf Jahren für die Kalkulation stammt wie die angenommenen Fördersätze aus der „Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (Version von 2017). Dort ist die maximale Fördermöglichkeit von Bedarfsverkehren auf fünf Jahre festgelegt.

Tabelle 3: Zusammenstellung der Wirtschaftlichkeitsberechnung

		1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
	Angebote Fahrtene					
	Fahrten					
A: Asenham - Triftern - Anzenkirchen - Bad Birnbach	2.314	8.186,50 €	11.426,10 €	13.855,80 €	15.475,60 €	15.475,60 €
B: Steinberg - Bad Birnbach - Bayerbach - Bad Griesbach	2.190	8.431,50 €	11.497,50 €	13.797,00 €	15.330,00 €	15.330,00 €
D: Dietersburg - Bad Birnbach	1.825	6.898,50 €	9.453,50 €	11.369,75 €	12.647,25 €	12.647,25 €
E: Eggldham - Bad Birnbach	1.886	8.114,40 €	10.754,80 €	12.735,10 €	14.055,30 €	14.055,30 €
Summe der flexiblen Kosten	8.215	31.630,90 €	43.131,90 €	51.757,65 €	57.508,15 €	57.508,15 €
Kosten für Verwaltung, Disposition und Fahrtwunschzentrale		16.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €
Kosten für Betriebsinfrastruktur (Haltesellen, Smartphones)		5.000,00 €	- €	- €	- €	- €
Summe der Fixkosten		21.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €	16.000,00 €
Erlösabschätzung		4.184,46 €	6.081,60 €	7.970,68 €	9.833,89 €	12.066,85 €
Betriebskostendefizit		- 48.446,44 €	- 53.050,30 €	- 59.786,97 €	- 63.674,26 €	- 61.441,30 €
Mögliche Förderquote		70%	60%	50%	45%	40%
Mögliche Fördersumme		- 33.912,51 €	- 31.830,18 €	- 29.893,49 €	- 28.653,42 €	- 24.576,52 €
Gesamtdefizit		- 14.533,93 €	- 21.220,12 €	- 29.893,49 €	- 35.020,84 €	- 36.864,78 €
Beteiligung Markt Bad Birnbach		4.360,18 €	6.366,04 €	8.968,05 €	10.506,25 €	11.059,43 €
Defizit für den Landkreis Rottal-Inn		- 10.173,75 €	- 14.854,08 €	- 20.925,44 €	- 24.514,59 €	- 25.805,35 €

Das Betriebskostendefizit wurde für das erste Jahr auf ca. 48.500 € geschätzt mit einer Steigerung zum vierten Jahr auf ca. 63.700 €. Durch die Förderquote ergibt sich ein Defizit von ca. 14.500 € im ersten Jahr bzw. ca. 35.000 € im vierten Jahr.

Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation/Information

Neben der Ausarbeitung der Sektoren, Fahrpläne und der Kostenabschätzung wurden auch Maßnahmen ausgearbeitet, wie die Kommunikation und Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten verbessert werden können. Dabei wurde vor allem die Tatsache berücksichtigt, dass die Touristen häufig keine Kenntnis über die vorhandenen Angebote und die nächstgelegene Bushaltestelle verfügen.

Entsprechend wurde ein Entwurf ausgearbeitet, wie ein Aushang im Foyer eines Beherbergungsbetriebs aussehen kann und welche Informationen auf diesem enthalten sein müssen.

Stand: November 2016

Mobilitätsmöglichkeiten vom Apparthotel Sonnenhof

Übersichtsplan

Fahrplan

Abfahrtszeiten in Richtung Rottal Terme

Abfahrtszeiten in Richtung Bad Birnbach Bahnhof

Nächstgelegene Bushaltestellen:

- Sternsteinhof
- Rosenhof

Ansprechpartner

VGRi

Vorname Nachname
Funktions
Telefon
Internet

App

WOHIN · DU · WILLST
DEIN MOBILITÄTSPLÄNER

Abbildung 43: Entwurf einer möglichen Informationsübersicht für Beherbergungsbetriebe

3.3 Konzeptteil Seniorenmobilität

Wie bereits der Konzeptteil zur touristischen Mobilität setzt auch der Teil der Seniorenmobilität auf die Ergebnisse der Raum- und Landkreisanalyse auf. Darüber hinaus wurden im AP 2 die Mobilitätsbedürfnisse der Senioren im Landkreis Rottal-Inn über die Auswertung vorhandener Studien und die Erhebung und Bewertung durch Befragungen und Interviews zusammengetragen und ausgewertet. Am Ende sollen im AP 3 aus den Ergebnissen Maßnahmen für die seniorenspezifischen Anforderungen an die Mobilitätsangebote abgeleitet werden und entsprechende Beispiele, bzw. Piloten aufgezeigt werden.

3.3.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen

Im Rahmen der Datengenerierung des Teilbereichs Seniorenmobilität wurden folgende Informationen genutzt und Methoden angewendet:

Tabelle 4: Überblick der Erhebungen für Seniorenmobilität

<p>Auswertung der vorhandenen Informationen zum Angebot und der Nachfrage der Mobilität von Senioren aus dem Seniorenpolitischen Gesamtkonzept sowie den Erkenntnissen aus der Haushaltsbefragung des BRK.</p>	
<p>Durchführung einer standardisierten Befragung der ca. 150 Senioren-Beauftragten in den Gemeinden und Vereinen. Die Fragen des Fragebogens zielten vor allem auf Erkenntnisse hinsichtlich Aspekte der alltäglichen Versorgung (auch Dienstleistungen), Mobilität, Bedarfen und zukünftigen Entwicklungen ab. Die Fragen waren hauptsächlich im geschlossenen Format, teilweise wurden die Fragen auch offen gestellt.</p>	
<p>Durchführung ergänzender leitfadengestützter Interviews mit Seniorenbeauftragten im Landkreis, um die Ergebnisse der Befragung weiter zu vertiefen. Unter Berücksichtigung der Antworten aus obigem Fragebogen, und der Rolle des Befragten bei der Mobilität der Senioren, prägten zudem die drei Handlungsfelder Angebotsoptimierung, Tarifgestaltung und Kommunikation die vorwiegend offenen Fragen des Leitfadens für die Experteninterviews.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Angebotsoptimierung: Fragen zu wichtigen Mobilitätsströmen der Senioren: Ergänzungen und Besonderheiten, Schwachstellen und/oder Defizite im öffentlichen Angebot• Tarifgestaltung: Attraktivität des Tarifs für Senioren, Maßnahmen, um diesen noch attraktiver zu gestalten, etwaiges Vorliegen von Verständlichkeit und Kenntnis der Senioren gegenüber dem Tarif, etwaige Verbesserungsmaßnahmen• Kommunikation: Im Hinblick auf die Kommunikation zwischen Seniorenbeauftragtem und Senior („wie?“), auf den

	<p>Kommunikationsweg für die sinnvolle Übermittlung der Mobilitätsangebote, die Bewertung der einzelnen Medien und besonderen Relevanz für die Senioren („was ist von besonderem Interesse?“).</p>
<p>Durchführung von zwei Bürgerforen mit dem Fokus auf Mobilität für Senioren. Hierbei konnten die Erkenntnisse der Befragung und der leitfadengestützten Interviews besprochen werden sowie weitere wichtige Bedürfnisse und Anforderungen für die Mobilität von Senioren aufgenommen werden.</p>	

3.3.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der ÖPNV im Landkreis Rottal-Inn von den Senioren als nicht besonders stark wahrgenommen wird. Viele Ortschaften und Streusiedlungen sind unzureichend oder gar nicht durch den ÖPNV erschlossen. Vereinzelt werden in größeren Ortschaften zum Angebot des ÖPNVs noch Bürgerfahrdienste mit ehrenamtlichen Fahrern (z.B. Markt Arnstorf) angeboten. Diese reichen in der Breite allerdings nicht aus, um die Mobilitätsanforderungen der Senioren landkreisweit abzudecken.

Um die Mobilitätsanforderungen der Senioren besser abschätzen zu können, wurden daher die wichtigsten Ziele der Senioren im Landkreis bei den Seniorenvertretern abgefragt und in Karten dargestellt.

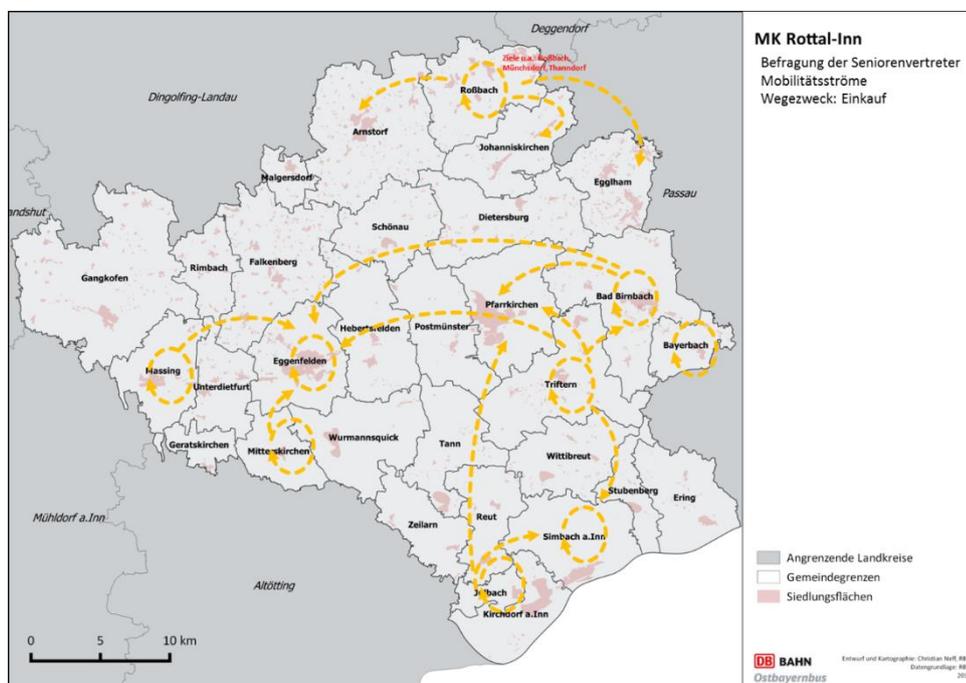


Abbildung 44: Übersicht der Mobilitätsströme mit Wegezweck Einkauf durch Senioren

Es zeigt sich, dass Senioren oftmals im gleichen Ort, im Nachbarort bzw. in der Nachbargemeinde, teilweise im nächsten Unterzentrum (wie Arnstorf und Bad Birnbach) oder im nächsten Mittelzentrum (Eggenfelden, Pfarrkirchen, Simbach a.Inn) einkaufen. Bei Letzteren

zeigt sich (siehe Abbildung), dass die Einkaufswege für einen Einkauf im Mittelzentrum auch über mehrere Gemeindegrenzen hinweg erfolgen können.

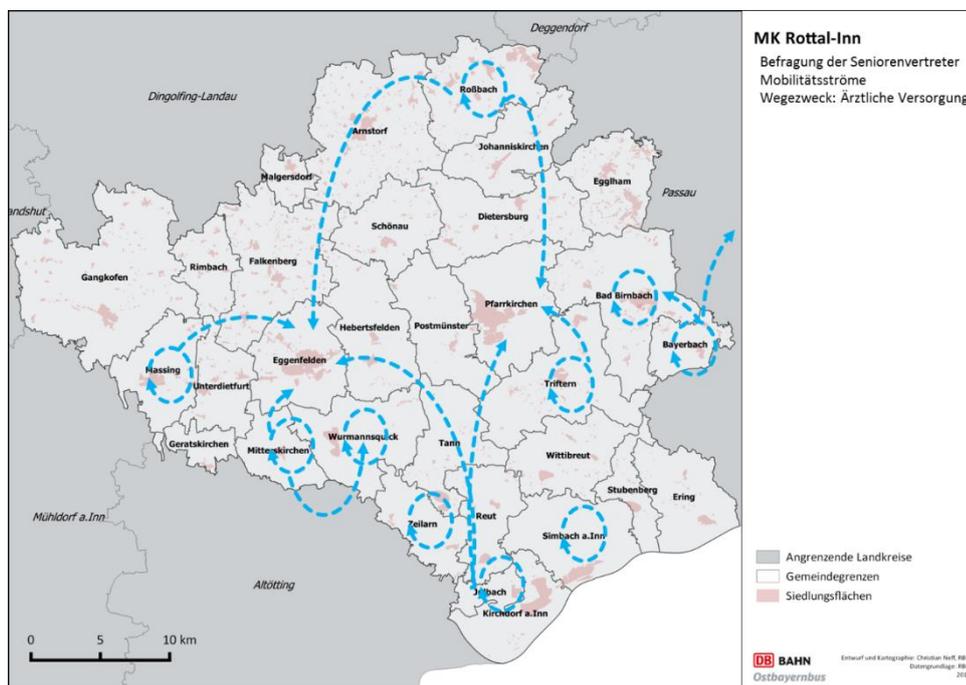


Abbildung 45: Übersicht der Mobilitätsströme mit Wegezzweck Ärztliche Versorgung durch Senioren

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Hinblick auf die Arztbesuche. Zum einen ist hier auch eine Tendenz zu Orten höherer Rangkategorie im Zentrale-Orte-Konzept zu erkennen, wenngleich diese nicht immer die nächsten Orte dieser Kategorie sein müssen (siehe ausgehende Mobilitätsströme von Julbach in die Mittelzentren Eggenfelden und Pfarrkirchen statt nach Simbach a. Inn). Teilweise finden die Besuche im gleichen Ort oder in benachbarten Orten bzw. Unterzentren statt (bspw. Bayerbach – Bad Birnbach). Zudem ist an der Gemeinde Bayerbach erkennbar, dass die Mobilitätsströme im Rahmen von Arztbesuchen auch in den Landkreis Passau führen.

Für beide betrachteten Zwecke kann festgestellt werden, dass sowohl Mobilitätsströme innerhalb der Gemeinden als auch zum nächsten Unter- oder Mittelzentrum vorhanden sind. Entsprechend ist es im Sinne eines senioren-spezifischen Mobilitätskonzeptes wichtig, sowohl die innergemeindlichen Verkehre ebenso zu stärken wie die Wege zu den Unter- und Mittelzentren.

Neben den Informationen im Bereich Angebot wurden bei der Erhebung der Grundlagen auch Defizite bei der Information und Kommunikation gegenüber den Senioren festgestellt.

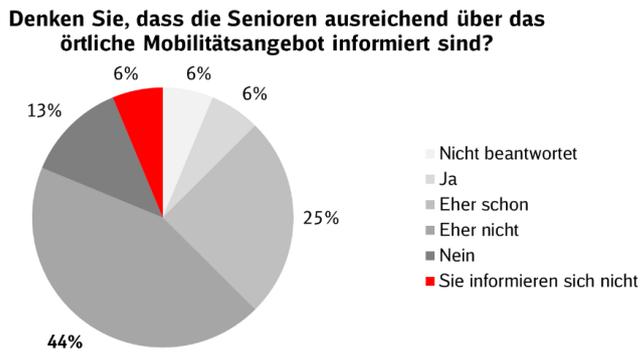


Abbildung 46: Umfrageergebnis zur Informationsqualität

Über 50% der Seniorenvertreter gaben an, dass sie der Meinung sind, dass die Senioren „eher nicht“ oder „nicht“ über die örtlichen Mobilitätsangebote informiert sind. Dabei bevorzugen die Senioren vor allem eine persönliche Beratung, gedruckte Informationen und einen günstigen, aber verständlichen Tarif.

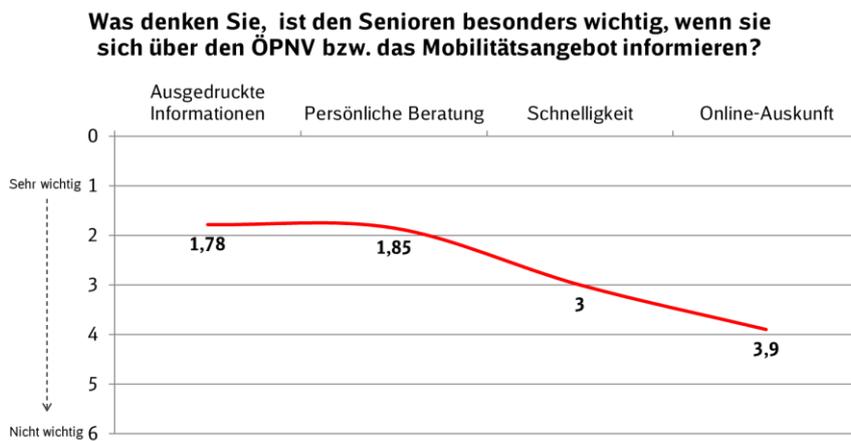


Abbildung 47: Einschätzung der Priorisierung im Bereich Information

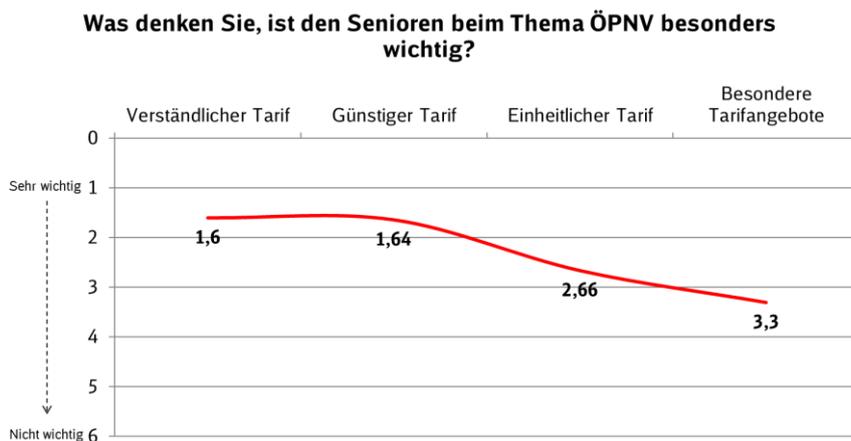


Abbildung 48: Einschätzung der Priorisierung im Bereich Tarif

3.3.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Aus den Analyseergebnissen wurden die Bereiche Kommunikation, Tarif und Angebot als notwendige Maßnahmen für die Seniorenmobilität identifiziert.

Im Hinblick auf den Bereich „Kommunikation“ sind spezielle Verbindungsinformationen jeweils für die Teilbereiche „Gesundheit bzw. Arztbesuche“ und „allgemeine Information“ angedacht, die über unterschiedliche Lösungen abgedeckt werden sollen.

Die Verbindungsinformation zum Arzt soll über einen „Fahrplangenerator“ erfolgen. Mit diesem könnten die Arztpraxen im Landkreis Rottal-Inn für jeden Patienten aus dem Landkreis einen Busfahrplan anzeigen lassen, der als PDF (und somit auch in Printform), ausgegeben werden kann. Auf diesem Plan sind die Angebote für den speziellen Fall des Patienten (Wohnort Patient bis zur Arztpraxis und zurück) abgebildet. Die Möglichkeit des Ausdrucks in der Arztpraxis dient dazu, dass die Sprechstundenhilfe ohne viel zusätzliche Arbeit bereits bei der Terminvergabe für den Folgetermin dem Patienten die Anfahrtsmöglichkeiten per ÖPNV mitgeben kann.

Fahrplangenerator

Mit dem Fahrplangenerator können die Arztpraxen im Landkreis Rottal-Inn für jeden Patienten im Landkreis den persönlichen Busfahrplan zur Arztpraxis anzeigen lassen.

Arztpraxis
Patientenadresse

Abbildung 49: Benutzeroberfläche des Fahrplangenerators

Gemeindeblatt Zeilarn

ÖPNV-Verbindungen zu ausgewählten Orten

Hinfahrt			
Haltestelle: Zeilarn (Abfahrt/Bemerkung/Linie)			
nach Simbach	nach Tann	nach Wurmannsquick	nach Eggenfelden
Montag - Freitag	Montag - Freitag	Montag - Freitag	Montag - Freitag
09:00 6222	06:29 s/F132 6222	07:28 s 6222	07:16 s/F132 6222
16:56 s/F132 6222		11:57 6222	07:28 s 6222
Kosten: ab 3,14 € (10er-Karte)	Samstag	13:58 6222	11:57 6222
	13:29 6222	17:10 6222	13:58 6222
	Kosten: ab 2,37 € (10er-Karte)	18:11 6222	14:16 s 6222
		Samstag	17:10 6222
		07:00 6222	18:11 6222
		Kosten: ab 2,37 € (10er-Karte)	Samstag
			07:00 6222
			Kosten: ab 2,93 € (10er-Karte)
Rückfahrt			
Haltestelle im jeweiligen Ort (Abfahrt/Bemerkung/Linie)			
von Simbach	von Tann	von Wurmannsquick	von Eggenfelden
Montag - Freitag	Montag - Freitag	Montag - Freitag	Montag - Freitag
06:45 s/F132 6222	13:41 6222	06:20 s/F132 6222	06:15 s/F132 6222
11:30 6222	16:55 S120 6222	08:50 6222	07:17 s 6222
Kosten: ab 3,14 € (10er-Karte)	18:00 6222	12:26 s 6222	08:45 6222
	Samstag	13:36 s 6222	12:20 s 6222
	06:50 6222	14:40 s/F132 6222	13:30 s 6222
	Kosten: ab 2,37 € (10er-Karte)	Samstag	16:35 s/F132 6222
		13:20 6222	Samstag
		Kosten: ab 2,37 € (10er-Karte)	13:15 6222
			Kosten: ab 2,93 € (10er-Karte)

Kein Verkehr an allgemeinen Feiertagen und Landesfeiertagen. Am 24.12., 31.12., Faschingsdienstag wie Samstag
 Bemerkungen:
 S: nur an Schultagen
 S120: Montag bis Donnerstag an Schultagen
 S/F132: nur an Schultagen/in den Ferien und an Schulfreien Tagen nicht an Faschingsdienstag

Weitere Informationen zu Fahrplänen und Tarifen erhalten Sie unter www.vgri.de oder Telefonisch bei: Kontakt mit Nummer



Abbildung 50: Beispiel für die Darstellung im Gemeindeblatt

Um den ÖPNV, unabhängig vom Zweck der Nutzung, insgesamt stärker in den Vordergrund zu rücken, wären Informationen zu den Mobilitätsangeboten der Gemeinden in ihren Gemeindeblättern hilfreich. Die Darstellung der Angebote sollte dabei allerdings nicht der reine Abdruck der bestehenden Busfahrpläne darstellen, sondern sich auf die wichtigen und für die Gemeinde relevanten Verbindungen beschränken. Da immer auch der Zielort der jeweiligen Verbindung angegeben ist, kann in Zusammenhang mit den Fahrmöglichkeiten auch ein (relativ) präziser Fahrpreis für die Relation mit angegeben werden (Bereich „Tarif“).

Die zentrale potenzielle Maßnahme im Bereich „Angebot“ ist die Einführung eines Einkaufsbusses am Beispiel der Gemeinde Tann („Tannte Emma Bus“). Diese Maßnahme ist angedacht, um die Mobilität von Senioren für Versorgungsfahrten im Landkreis zu verbessern.

Dabei haben die Senioren die Möglichkeit ihre Fahrten zu einem Einkaufszentrum mit einem Einkaufsbus wahrzunehmen. Der Einkaufsbus fährt an einem Wochentag zu einem festgelegten Fahrplan oder auf Bedarf (je nach Sektor) und ist speziell auf Senioren ausgerichtet. Die Ausprägung des Bedienungsgebiets und die Anzahl der Fahrten kann je nach Größe der Gemeinden und verfügbarem Budget angepasst werden.

In einem festgelegten Gebiet des Landkreises werden in drei bis vier Gemeinden (siehe Sektoren) Einkaufsfahrten zu einem im Vorfeld festgelegten Einkaufszentrum angeboten. Als Einkaufszentrum wurde an dieser Stelle zunächst der „Edeka Anzeneder“ in Tann identifiziert. Dabei wird das Gebiet in vier identifizierte Sektoren untergliedert, die der Einkaufsbus einmal in der Woche zu unterschiedlichen Zeiten anfährt. An einem Vormittag werden pro Sektor zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) angeboten. Für den Einkauf an der Einkaufsstätte steht den Senioren eine Zeitspanne von 90 Minuten zur Verfügung. In den einzelnen Sektoren werden die Bestandshaltestellen um weitere Bedarfshaltestellen ergänzt, damit die Fahrten für einen möglichst großen Gemeindeteil angeboten werden können.

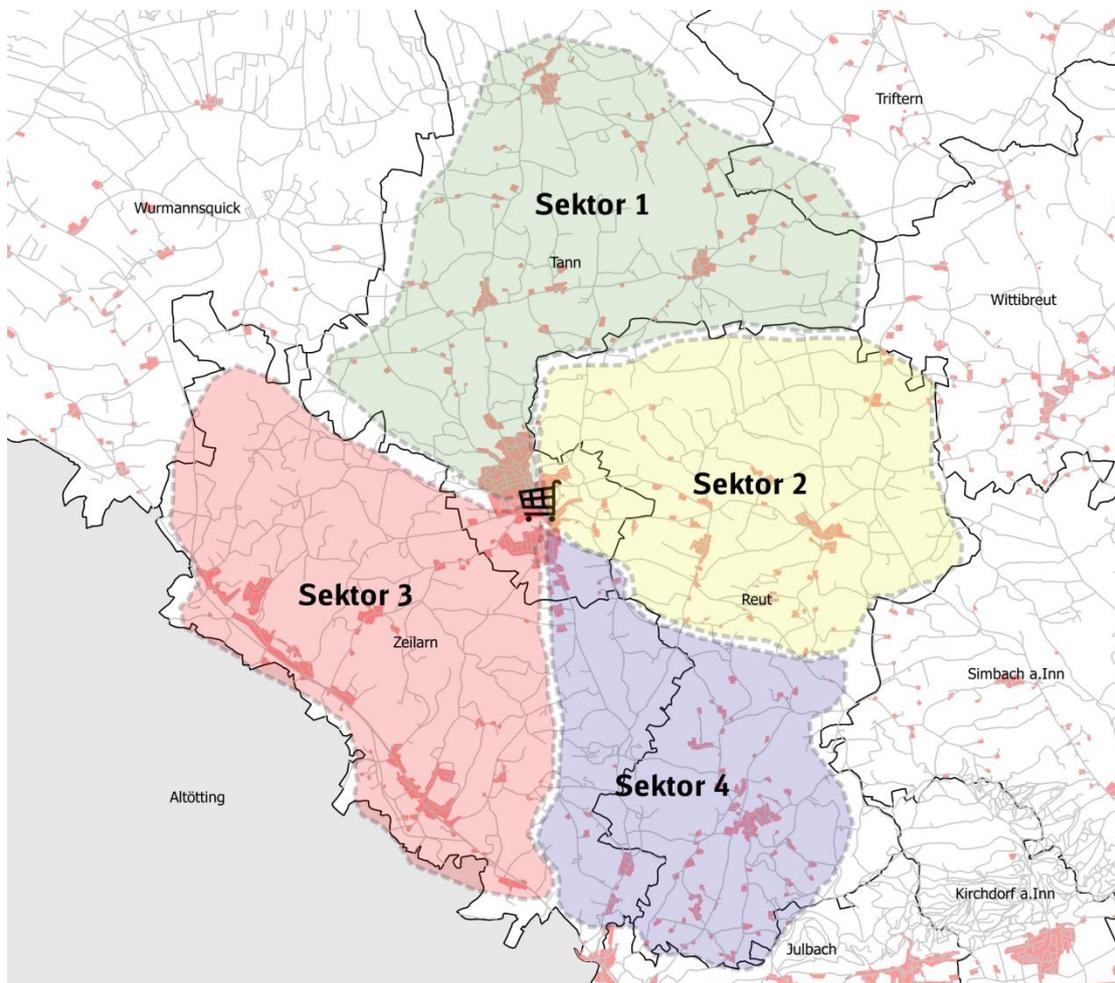


Abbildung 51:Übersicht der Sektoreinteilung für Einkaufsfahrten

Der Sektor 1 (Tann Nord) ist ein Beispiel für einen Sektor, der nicht nach einem festen Fahrplan, sondern auf Bedarf bedient wird. Dadurch können Betriebskosten eingespart werden, da ohne vorherige Bedarfsbuchung dieser Sektor nicht angefahren werden muss. Die 25 Haltestellen (davon drei neue) des ersten Sektors sollen mit zwei Fahrten an einem Wochentag (Hinfahrt 09.00-09.30 Uhr, Rückfahrt 11.00-11.30 Uhr) durchgeführt werden.

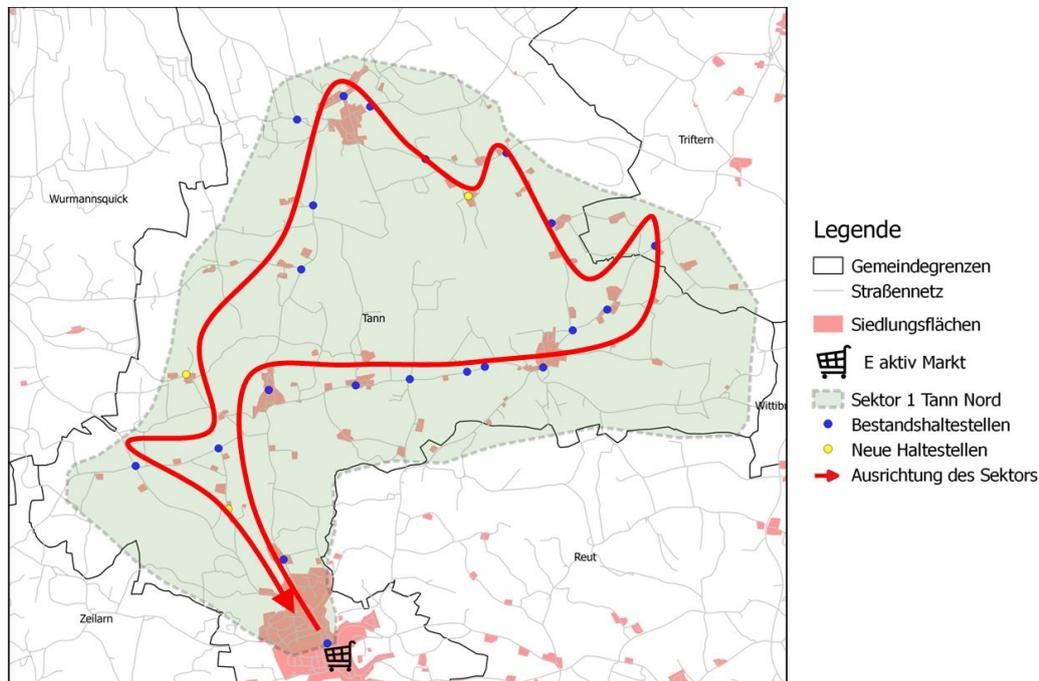


Abbildung 52: Sektor 1 als Beispiel für Bedienung nach Bedarf

Angedacht sind je Sektor zwei Fahrten an einem Wochentag durchzuführen, um weitere Synergieeffekte in den Betriebskosten zu nutzen.

Möglicher zeitlicher Ablauf (Entwurf):

- Sektor 1: Hinfahrt 09.00-09.30 Uhr, Rückfahrt 11.00-11.30 Uhr
- Sektor 2: Hinfahrt 09.30-10.00 Uhr, Rückfahrt 11.30-12.00 Uhr
- Sektor 3: Hinfahrt 10.00-10.30 Uhr, Rückfahrt 12.00-12.30 Uhr
- Sektor 4: Hinfahrt 10.30-11.00 Uhr, Rückfahrt 12.30-13.00 Uhr

Eine abschließende Kostenkalkulation für das Beispiel *Tannte Emma Bus* wurde nicht mehr aufgestellt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden die Planungen der Vorkonzeption und die Überlegungen zu Verbesserung der Kommunikation und Tarif für Senioren nicht weiterverfolgt.

3.4 Konzeptteil Jugend

Vergleichbar mit den Senioren, sind auch die Jugendlichen von den allgemeinen demographischen Megatrends am stärksten betroffen. Aufgrund ihres Alters sind viele Jugendliche, gerade in ländlich geprägten Räumen, ohne fremde Hilfe absolut immobil. Für die Entlastung der Fahrer der Jugendlichen (zumeist der Eltern) und zur Erweiterung der Erreichbarkeit spielt der ÖPNV daher eine tragende Rolle in Hinblick auf die Jugend-Mobilität. Ist die Erreichbarkeit von Schule/Arbeitsort für die Jugendlichen zumeist noch gewährleistet, ist die Benutzung des ÖPNVs für Freizeitfahrten für Jugendliche jedoch zumeist recht unattraktiv. Gerade in zeitlichen Randlagen wurden in den letzten Jahren vermehrt Fahrten aus finanziellen Gründen alternativlos gestrichen. An dieser Stelle kann jedoch mit einem auf den Bedarf der Jugendlichen abgestimmtem Mobilitätskonzept viel dazu beigetragen werden, dass Jugendlichen auch auf dem Land und in entlegenen Räumen ein gewisses Maß an Mobilität zugesichert werden kann.

Zur Identifizierung der jugendspezifischen Bedürfnisse, wurde über die Informationen und Analyse des ersten Arbeitspaketes hinaus weitere Erhebungen und Interviews durchgeführt. Dazu wurde der deduktive Ansatz gewählt und über die Schritte Jugendbefragung, Onlinebefragung und Experteninterviews die inhaltliche Detaillierung immer weiter präzisiert, um die notwendige Datenbasis für die Erstellung der Maßnahmen zu ermitteln (siehe Schaubild).

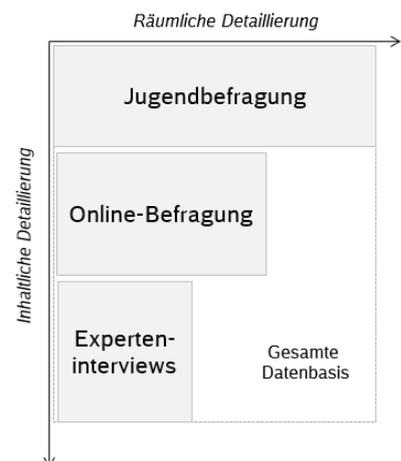


Abbildung 53: Veranschaulichung des deduktiven Ansatzes

3.4.1 AP2: Erfassung und Bewertung von Mobilitätsbedürfnissen

Im Detail schlüsseln dich die einzelnen Auswertungs- und Erhebungsschritte und deren Inhalte und Abläufe wie folgt auf:

Tabelle 5: Überblick der Erhebungen für Jugendmobilität

<p>Auswertung der vorhandenen Informationen zum Angebot und der Nachfrage der Mobilität für Jugendliche aus der Befragung des Landkreises Anfang des Jahres 2015.</p>	<p>Ausgewertete Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnort • Freizeitverhalten und -mobilität • Verkehrsströme insgesamt • Informationsverhalten • Besondere Herausforderungen • Anregungen
<p>Onlinebefragung der Jugendbeauftragten als Basis für Leitfadeninterview</p>	<p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung des Zuständigkeitsbereichs zu Mobilitätsverhalten • Tarifempfinden und Kommunikationsstruktur • Erfahrungen und Anregungen <p>Ablauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onlinebefragung

	<ul style="list-style-type: none"> • Dauer ca. 15 min • Zeitraum: 3 Wochen
<p>Durchführung ergänzender leitfadengestützter Interviews mit Jugendbeauftragten im Landkreis, um die Ergebnisse der Befragung weiter zu vertiefen. Die Inhalte der Interviews und die Auswahl der Befragten erfolgt wiederum in Abstimmung mit dem Auftraggeber.</p>	
<p>Durchführung von zwei Bürgerforen mit dem Fokus auf Mobilität für Jugendliche. Hierbei können die Erkenntnisse der Befragung und der leitfadengestützten Interviews besprochen werden sowie weitere wichtige Bedürfnisse und Anforderungen für die Mobilität von Senioren aufgenommen werden. Diese Foren werden inhaltlich wie auch methodisch in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber konzipiert, durchgeführt und im Anschluss ausgewertet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 25 bis 30-minütiges Interview <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlungsfelder • Angebotsoptimierung, • Tarifgestaltung • Optimierung der Kommunikation • Angebotsoptimierung: • Tarifgestaltung: • Kommunikation:

3.4.2 AP3: Planung und Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes

Mit Hilfe der durchgeführten Erhebungen konnte für den Landkreis Rottal-Inn die grundlegenden Mobilitätsströme der Jugendlichen in ihrer Freizeit ermittelt und dargestellt werden. So konnte ermittelt werden, dass viele der Freizeitaktivitäten innerhalb der eigenen Gemeinde oder in der Nachbargemeinde stattfinden. Lediglich Eggenfelden und Pfarrkirchen haben bei den Jugendlichen eine größere Strahlkraft, so dass hier auch weitere Distanzen zurückgelegt werden.

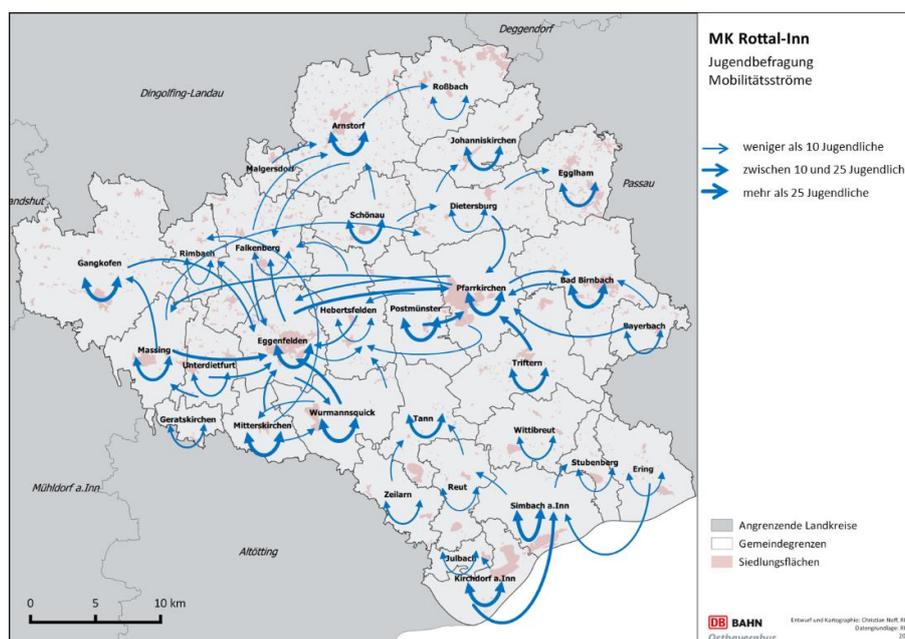


Abbildung 54: Übersicht der Mobilitätsströme durch Jugendliche

Bei den durch die Jugendlichen angegebenen Verbindungsdefizite sind allerdings genau diese Verbindungen über weitere Distanzen genannt worden. Und auch die Mittelzentren im Landkreis bilden hier sehr stark die Start- oder Zielorte der Verbindungsdefizite.

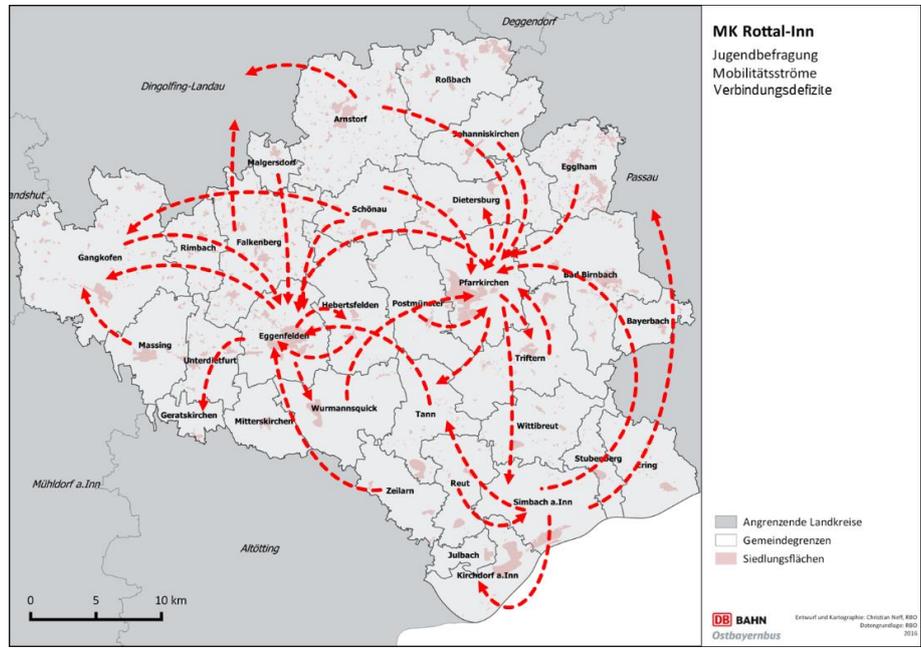


Abbildung 55: Darstellung der Verbindungsdefizite innerhalb der Mobilität durch Jugendliche

Die starke Ausprägung der innergemeindlichen Mobilitätsströme zeigt sich auch in der Frage nach der Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen für die Freizeitnutzung. Der nichtmotorisierte Individualverkehr (zu Fuß, Fahrrad) erreicht durch alle Zwecke hinweg Werte zwischen 28% bis 51%. Am meisten jedoch wird der motorisierte Individualverkehr (Auto, Motorrad, Mofa) für die Anreise zu den Freizeitaktivitäten herangezogen. Hierunter zählt zum einen das selbstständige Fahren sowie die Mitfahrt im Auto.

Verkehrsmittelwahl je Freizeitnutzung

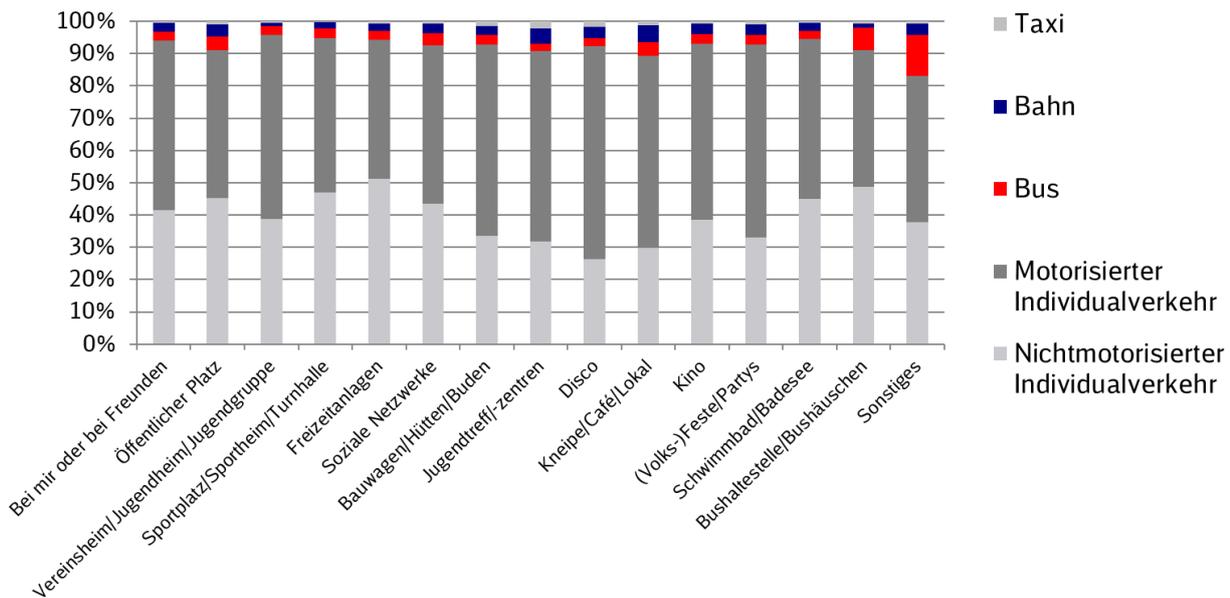


Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen nach Freizeitaktivitäten

Der Bus, die Bahn und das Taxi spielen für Jugendliche bisher nur eine untergeordnete Rolle, um zu der Freizeitaktivität zu gelangen. Die Werte für diese drei Verkehrsmittel zusammen liegt je nach Freizeitaktivität zwischen 5% und 11%.

Bei der Art der genutzten Freizeitangebote sind insbesondere die Sport- und Freizeitanlagen, Jugendveranstaltungen von Vereinen, Verbänden und Kirchen sowie andere regelmäßige Veranstaltungen genannt worden.

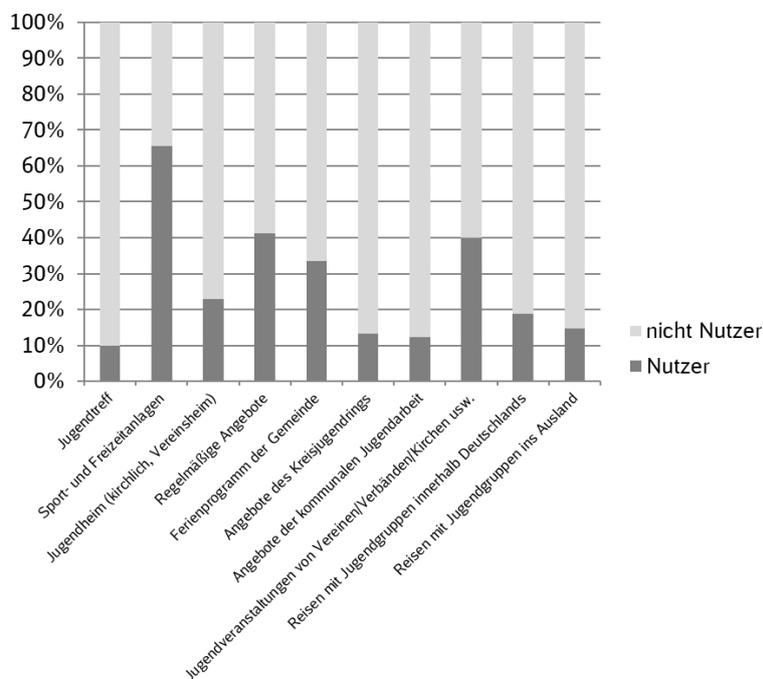


Abbildung 57: Verteilung der Nutzung von Freizeitangeboten

Auf die Frage, ob Jugendliche schon einmal an einer Freizeitaktivität nicht teilnehmen konnten, da es keine Möglichkeit bestand dort hinzugelangen, gab die Mehrheit an, dass dies selten (51%) oder häufig (7%) der Fall sei. Bei 39 % der befragten Jugendlichen sei dies noch nicht der Fall gewesen.

Die Ergebnisse zur Frage nach dem Informationsmedium, über das die Jugendlichen über spezifische Angebote informiert werden möchten zeigen eine Tendenz zur altbewährten Mund-zu-Mund-Propaganda (Schule, Eltern, Freunde) sowie eine Tendenz zu den digitalen Medien. Vor allem die Medien wie WhatsApp oder Facebook und Twitter wurden häufiger genannt als das Printmedium Zeitung.

**Musst du auf
Freizeitmöglichkeiten verzichten
weil du nicht hinkommst?**

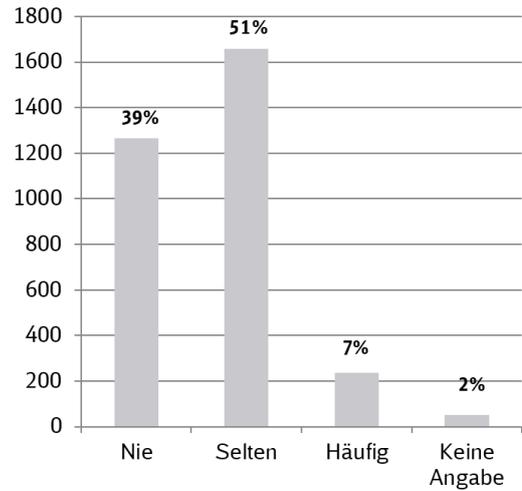


Abbildung 58: Umfrageergebnis zu Einschränkung der persönlichen Freizeitmobilität

Wie möchtest du über Angebote für Jugendliche erfahren?

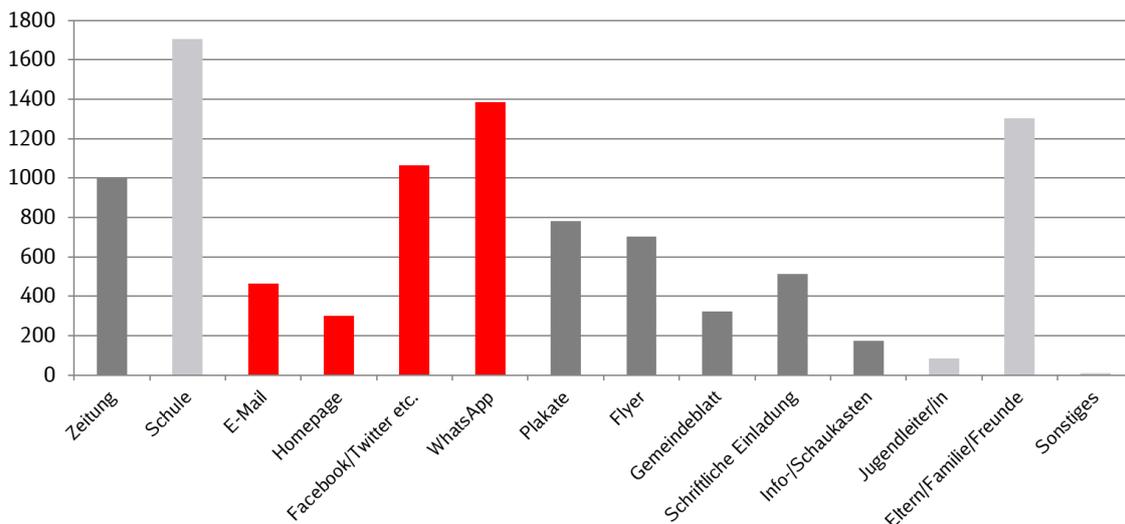


Abbildung 59: Darstellung der Bevorzugung von Informationsmedien von Jugendlichen

3.4.3 AP 4: Erarbeitung konkreter Maßnahmen, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Für die Jugendmobilität wurden in den vorherigen Arbeitspaketen mögliche Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation, Tarif und Angebot identifiziert.

Hinsichtlich der Kommunikation könnte es zielführend sein, eine Veranstaltungshomepage mit Informationen zu den Fahrplänen zu Veranstaltungen zu erstellen. Zudem könnte es innerhalb der App „Wohin du willst“ eine Spezialisierung für Jugendliche geben und eventuell eine Mitfahrgelegenheitsplattform für Auszubildende. Hinsichtlich dieses Angebots wurden zwei potenzielle Maßnahmen entworfen.

Zum einen könnte es einen bedarfsgerechten **Eventshuttle** geben, der Jugendlichen die An- und Abreise zu Veranstaltungen im Landkreis ermöglicht. Um Jugendlichen die Mobilität zu Veranstaltungen (z.B. Konzerten, Festivals etc.) zu verbessern, sollen in Kooperation mit den örtlichen Verkehrsunternehmen Event-Shuttle Busse zum Einsatz kommen. Im Vorfeld wird zu

jeder Veranstaltung ein fester Verkehr vorgeplant, das „Gesamtpaket“ (Anzahl Linien, Anzahl Fahrten, Fahrplan) erscheint auf der VGRI Sub-Seite im Internet und ist für das in dem Gemeindegebiet ansässige Verkehrsunternehmen zu im Vorfeld festgelegten Konditionen buchbar. Erst bei Nicht-Interesse dieser Verkehrsunternehmen wird dieser Verkehr für weitere im Landkreis ansässige Verkehrsunternehmen freigeschaltet.

Herangehensweise:

- Festlegen eines Projektzeitraums
- Festlegen von Events für Jugendliche im Landkreis
- Kooperation mit Verkehrsunternehmen im Landkreis Rottal-Inn
- Aushandeln von Preismodellen und Konditionen mit Verkehrsunternehmen
- Gebietseinteilung der Verkehrsunternehmen im Landkreis
- Festlegen des Umfangs (Anzahl der Events, Anzahl der Fahrten)
- Marketing und Layout (Flyer, Internetseite)
- Buchung eines Gesamtpakets und Verkehrserbringung durch die VUs
- Möglichkeit eines Qualitätsmonitorings (E-Mail/Befragung der Veranstalter oder VUs)

Zudem besteht als kombinierte Maßnahme der Bereiche Angebot und Tarif die Idee eines sogenannten „50:50“ **Taxis für Jugendliche** im Landkreis, die zum mit einem Pilotprojekt in der Gemeinde Simbach am Inn starten könnte. Um Jugendlichen die Mobilität zu Feiern und Veranstaltungen am Wochenende (Freitag- und Samstagabends und vor Feiertagen) zu verbessern, sollen in Kooperation mit den örtlichen Taxiunternehmen ein Gutscheinsystem eingeführt werden. Jugendliche können sich im Voraus Taxi-Gutscheine erwerben (schenken lassen), und bei den teilnehmenden Taxiunternehmen einlösen. Die Taxigutscheine werden über das Landratsamt (und gegebenenfalls Sponsoren) zu einem bestimmten Prozentsatz bezuschusst (Bsp. 50%). Der Verkauf der Gutscheine könnte über den Jugendtreff in Simbach am Inn erfolgen.

Beispielrahmen:

- Verkaufswert 50% des Fahrtwerts (Bsp. 2,50 € Gutscheine (Verkaufswert 1,25 €))
- Eingeschränkter Kundenkreis (Alter) (Bsp. Jugendliche von 16-26 Jahre)
- Festgelegter Gültigkeitszeitraum (Bsp. Freitag, Samstag und vor bestimmten Feiertagen von 20 - 6 Uhr)
- Verkauf im Jugendtreff Simbach am Inn
- Gutschein kann (als Geschenk) von allen (Eltern, Großeltern) gekauft werden

Herangehensweise:

- Festlegen des Projektzeitraums
- Kooperation mit Taxiunternehmen im Umkreis von Simbach
- Kontaktaufnahme zu potenziellen Sponsoren des Pilotprojekts

- Festlegen der Anzahl von auszugebenen Gutscheinen (mit Blick auf Sponsorengeldern und Zuschuss vom Landkreis)
- Marketing und Layout (Flyer, Gutscheine, ...)

Beide Maßnahmen wurden auf dieser Konzeptebene ausgearbeitet und dem Landkreis präsentiert. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden weitere Planungen für die Verbesserung der Mobilitätsangebote für Jugendliche im Landkreis nicht weiterverfolgt.

3.5 Konzeptteil Grenzüberschreitend

Die grenzüberschreitende Mobilität im Landkreis Rottal-Inn konzentriert sich im Wesentlichen auf den südlichen Landkreisbereich. Hier ist es vor allem das Mittelzentrum Simbach a. Inn, das durch seine Nähe zur Gemeinde Braunau a. Inn in Österreich, im Mittelpunkt der Betrachtung stehen sollte. Hinzu kommen noch die Gemeindegebiete von Julbach, Kirchdorf a. Inn, Stubenberg und Ering, die jeweils ebenfalls enge grenzüberschreitende Beziehungen besitzen. Das Ziel in diesem Teilbereich war die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts, welches die grenzüberschreitenden Beziehungen genauso berücksichtigt, wie die Mobilität im südlichen Landkreisgebiet im Allgemeinen.

Für diesen Zweck waren folgende Auswertungsschritte und Methoden geplant:

- Auswertung der vorhandenen Informationen zum Angebot und der Nachfrage der grenzüberschreitenden Mobilität aus den bisherigen Erkenntnissen des IREK.
- Durchführung einer Online-Befragung der Bürger in den grenznahen Gemeinden des Landkreises und in Österreich. Der notwendige Fragebogen wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt, aufbereitet und ausgewertet.
- Durchführung eines Bürgerforums für die Bewohner der grenznahen Gemeinden des Landkreises. Hierbei können die Erkenntnisse der Befragung besprochen werden sowie weitere wichtige Bedürfnisse und Anforderungen für die grenzüberschreitende Mobilität aufgenommen werden. Diese Foren werden inhaltlich wie auch methodisch in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber konzipiert, durchgeführt und im Anschluss ausgewertet.

Aufgrund des massiven Hochwassers in Simbach am Inn und den umliegenden Gemeinden im Juni 2016, wurde das Thema der grenzüberschreitenden Mobilität zunächst bis auf weiteres zurückgestellt und nicht in den Ablauf der anderen Teilgebiete mit integriert.

Am 15. Mai 2019 wurde die Möglichkeit der Bearbeitung dieses Teilkonzeptes auf der „2. Grenzüberschreitende Bürgermeisterkonferenz für die Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach“ in Simbach am Inn erläutert. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden diese Planungen für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität nicht weiterverfolgt.