



Konzeption eines grenzüberschreitenden Rufbusbussystems

Im Rahmen des
Interreg-Projektes Regio Mobil

Konzeptbericht

Landkreis Rottal-Inn

Ringstraße 4-7
84347 Pfarrkirchen

DB Regio Bus

RBO Regionalbus Ostbayern GmbH

Innovative Verkehrskonzepte

Februar 2022

Auftraggeber

- **Landkreis Rottal-Inn**
Ringstraße 4-7
84347 Pfarrkirchen

Projektleitung

- **Ludger Jürgens**
Innovative Verkehrskonzepte

DB Regio Bus
Elisabethstr. 16
85051 Ingolstadt

Telefon: +49 1523 7559110
E-Mail: ludger.juergens@deutschebahn.com

Projektmitarbeiter

- **Dr. Christian Neff** (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)
- **Anja Siegler** (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)
- **Laura Flechsig** (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)

Bearbeitungszeitraum

- September 2020 bis März 2022

Haftungsausschluss

Alle in dem hier vorliegenden Bedarfsverkehrskonzept 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 vorliegenden Bedarfsverkehrskonzept 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 Herausforderungen im Landkreis Rottal-Inn	6
1.2 Aufgabenstellung	6
1.3 Konzeptbestandteile	6
2 Arbeitspaket 1: Erfassung und Bewertung der Mobilitätsbedürfnisse im Untersuchungsraum	7
2.1 Raumanalyse	7
2.1.1 Bevölkerungsstand und -prognose	7
2.1.2 Raumstruktur	8
2.1.3 Verkehrsnetz	9
2.2 ÖPNV-/SPNV-Analyse	10
2.2.1 SPNV	10
2.2.2 ÖPNV	10
2.3 Raumerschließung und Erschließungsqualität	13
2.4 Gemeindespezifische Anforderungen	18
2.4.1 Gemeindefragebogen	18
2.4.2 Onlinefragebogen	20
2.4.3 Ergebnisse	21
2.4.4 Folgerung aus den Befragungen	23
3 Arbeitspaket 2: Konzeptionierung grenzüberschreitendes Rufbussystem	24
3.1 Konzeption des Bedarfsverkehrs	24
3.1.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung	24
3.1.2 Verbesserung der zeitlichen Erschließung	26
3.1.3 Auswirkungen auf die Erschließungsqualität	27
3.1.4 Weitere Maßnahmen	28
3.2 Anforderungen an die Betriebskomponenten	29
3.2.1 Fahrzeuge	29
3.2.2 Dispositionssystem/Buchungssystem	31
3.2.3 Telefonzentrale	32
3.3 Kostenschätzung	32
4 Weiterführende Konzeptbestandteile	37
4.1 Mobilitätsplattform	37
4.2 Marketing	37
4.3 Rahmenbedingungen Vergabe	37
4.4 Rahmenbedingungen Konzessionserteilung	38
5 Fazit	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick der Bevölkerungsverteilung im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung.....	7
Abbildung 2: Überblick der Bevölkerungsprognose im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung	8
Abbildung 3: Regionalplan Landshut - Nah- und Mittelbereiche, Raumordnungsziele (LEP); eigene Darstellung.....	9
Abbildung 4: Überblick der Stadtverkehrslinien in Braunau am Inn; Quelle: OÖVG, Fahrplanheft Citybus Braunau	10
Abbildung 5: Überblick über das bestehende öffentliche Busliniennetz im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung.....	13
Abbildung 6: Darstellung des durch die bestehenden Bushaltestellen erschlossenen Gebiets im Untersuchungsraum; eigene Darstellung	14
Abbildung 7: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet an Schultagen anhand der Anzahl der Abfahrten; eigene Darstellung.....	15
Abbildung 8: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet an Samstagen anhand der Anzahl der Abfahrten; eigene Darstellung.....	16
Abbildung 9: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet anhand des EQIs; eigene Darstellung.....	17
Abbildung 10: Darstellung im Gemeindefragebogen angegebener inländischer und grenzüberschreitender Verbindungen mit ungenügender Erschließung; eigene Darstellung	20
Abbildung 11: Darstellung der Rücklaufquote der Online-Befragung; eigene Darstellung	21
Abbildung 12: Darstellung der genannten Verbindungen aus dem Online-Fragebogen; eigene Darstellung	23
Abbildung 13: Überblick über die Haltestellen im Untersuchungsraum inkl. der neuen Haltestellen; eigene Darstellung.....	25
Abbildung 14: Darstellung des Verlaufes des linienbezogenen Bedarfsverkehr; eigene Darstellung	25
Abbildung 15: Darstellung des sich neu ergebenden EQIs; eigene Darstellung	27
Abbildung 16: Übersicht zur Grobplanung der Wochenendlinien; eigene Darstellung	28
Abbildung 17: Grobfahrweg der Gemeindeerschließung im oberösterreichischen Teilgebiet; eigene Darstellung.....	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über im Gemeindefragebogen angegebener Schwachstellen im ÖPNV; eigene Darstellung.....	19
Tabelle 2: Tabellarischer Grobfahrplan der konzipierten Rufbuslinie	26
Tabelle 3: Betriebsleistungsschätzung	33
Tabelle 4: Betriebskostenschätzung.....	34
Tabelle 5: Kostenschätzung für die Betriebskomponenten	34
Tabelle 6: Gesamtdefizit	35
Tabelle 7: Gesamtdefizit nach Abzug der förderfähigen Kosten	36

1 Ausgangslage

1.1 Herausforderungen im Landkreis Rottal-Inn

Der Landkreis Rottal-Inn grenzt im Süden an Österreich mit dem Inn als natürlicher Grenze. Zwischen dem südlichen Landkreis und dem Gebiet Braunau am Inn mit Umgebung bestehen vielerlei Verflechtungen: Arbeiten, Einkaufen, Schulbesuch, Freizeitgestaltung, Besuche des Familien- und Bekanntenkreises und vieles mehr. Die Bevölkerung bewegt sich sehr häufig von einer Seite der Grenze auf die andere.

Seit geraumer Zeit gibt es Bestrebungen, den südlichen Landkreis Rottal-Inn (vor allem die Gemeindegebiete Julbach, Kirchdorf am Inn, Simbach am Inn, Stubenberg und Ering) besser mit dem Gebiet um Braunau am Inn zu verbinden. Mit einem grenzüberschreitenden Konzept soll diese bestehende Versorgungslücke geschlossen werden.

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und bedarfsorientierten Mobilität erscheint die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Rufbussystems als plausible und umsetzungsorientierte Lösung der derzeitigen Mobilitätsproblematik. Zwar existiert eine stündliche Zugverbindung zwischen Simbach am Inn und Braunau am Inn, diese ist aber nur eingeschränkt von den Einwohnern im restlichen Untersuchungsraum erreichbar. Für entlegene (Rand-) Gebiete ist außerhalb der Fahrten im Schulverkehr oftmals nur ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot gegeben. Andererseits kann man nachvollziehen, dass es aus wirtschaftlicher Sicht nicht immer sinnvoll erscheint, diese Gebiete in den Linienverkehr des ÖPNV zu integrieren.

Neben dem Hauptaugenmerk auf die grenzüberschreitende Verbindung soll innerhalb des Konzepts überprüft werden, ob der geplante Verkehr auch weitere Mobilitätsanforderungen in den Gemeinden des Landkreises Rottal-Inn abdecken kann.

1.2 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Konzeption soll ein grenzüberschreitendes Rufbussystem entwickelt werden, um die ÖPNV-Verbindungen im Untersuchungsraum zu stärken. Zur geplanten Verbesserung soll zum einen die grenzüberschreitenden Anbindungen gehören, zum anderen sollen die Verbindung zwischen den Gemeinden und die Erreichbarkeit entlegener Orts- und Gemeindeteile vorangetrieben werden. Insgesamt besteht das Ziel der Belegung des Stellenwerts des ÖPNV für die Bevölkerung in dem Untersuchungsraum.

1.3 Konzeptbestandteile

Die Konzeption besteht aus zwei Arbeitspaketen, die jeweils unterschiedliche Arbeitsschritte beinhalten.

Im Arbeitspaket 1 werden die Mobilitätsbedürfnisse im Untersuchungsraum erfasst und bewertet. Dieses Arbeitspaket umfasst die Raumanalyse, ÖPNV- und SPNV-Analyse, die Ermittlung der Raumerschließung und der Erschließungsqualität sowie die Auswertung der gemeindespezifischen Anforderungen an die Mobilität im Untersuchungsraum.

Das zweite Arbeitspaket befasst sich hingegen mit der Konzeptionierung des grenzüberschreitenden Rufbussystems. Hierin fallen die Punkte der Konzeption des Bedarfsverkehrs, die Ermittlung der Anforderungen an die Betriebskomponenten sowie eine Kostenschätzung für die geplanten Verkehre.

2 Arbeitspaket 1: Erfassung und Bewertung der Mobilitätsbedürfnisse im Untersuchungsraum

2.1 Raumanalyse

Die Analyse der Raumstruktur erfolgte innerhalb des Konzeptes und umfasste die Erhebung und gleichzeitige Analyse der soziodemographischen Kennzahlen des Untersuchungsraumes. Zudem wurden Informationen über die Siedlungsstruktur sowie das Verkehrsnetz ermittelt.

Der Untersuchungsraum wird im Wesentlichen durch die beiden Zwillingstädte Braunau und Simbach am Inn geprägt. Diese beiden Städte stehen sowohl bei den Einwohnerzahlen, den Arbeitsplätzen als auch bei den Pendlerströmen besonders heraus.

2.1.1 Bevölkerungsstand und -prognose

Die Konzentration auf die beiden Städte Braunau am Inn und Simbach am Inn wird bereits bei der Bevölkerungsverteilung in der Region sichtbar. Rund 60% der Bevölkerung im Untersuchungsraum leben in den beiden letztgenannten Städten, wobei Braunau mit ca. 17.500 Einwohnern einen deutlich höheren Wert aufweist als Simbach mit ca. 10.000 Einwohnern. Die anderen 40% der Bevölkerung verteilen sich auf die sieben weiteren Gemeinden. Hier verfügen Kirchdorf am Inn (5.354 Einwohner) und Burgkirchen (3.008 Einwohner) über die nächsthöchsten Werte. Alle weiteren Gemeinden liegen bei 2.500 Einwohnern oder weniger.¹

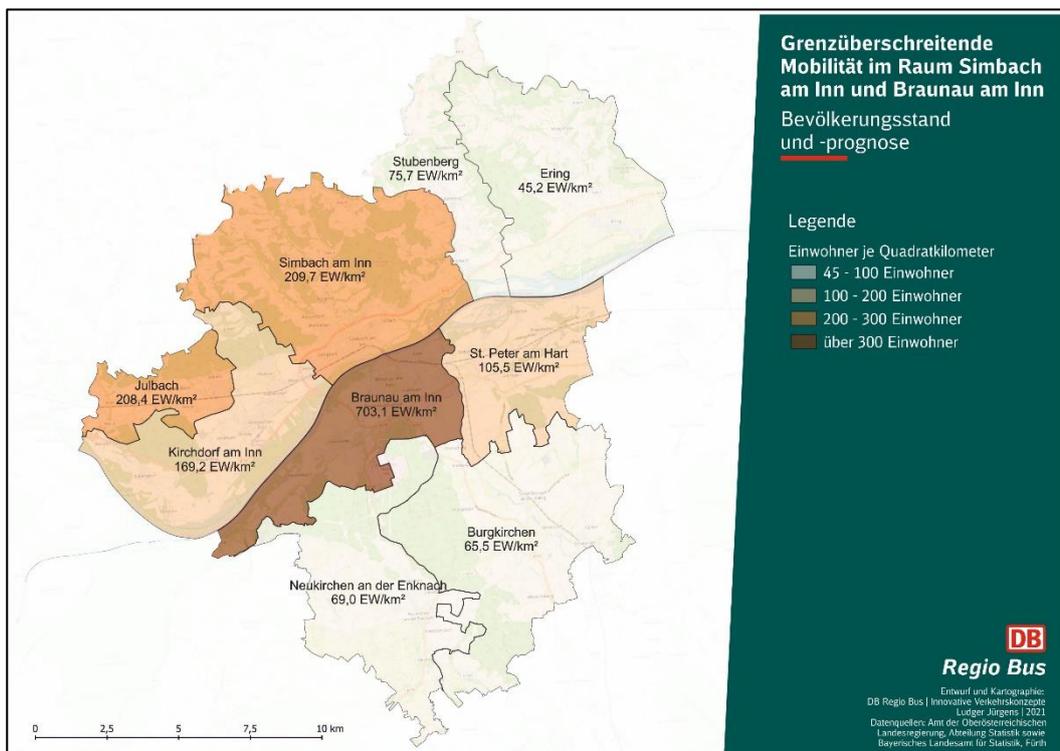


Abbildung 1: Überblick der Bevölkerungsverteilung im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung

¹ Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Statistik sowie Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth

Daraus ist abzuleiten, dass auch die Bevölkerungsdichte in den beiden Städten am höchsten liegen sollte. Hier sticht die Stadt Braunau am Inn mit 703 Einwohner je km² besonders stark heraus. Nach Simbach am Inn (ca. 210 EW/km²) folgt die Gemeinde Julbach, die mit 208 EW/km² eine ähnlich hohe Bevölkerungsdichte aufweist. Die Gemeinden Kirchdorf am Inn (169 EW/km²) und St. Peter am Hart (105EW/km²) liegen noch bei Werten über 100. Die weiteren Gemeinden weisen Werte zwischen 45 und 76 Einwohner je Quadratkilometer auf und sind entsprechend dünner besiedelt.

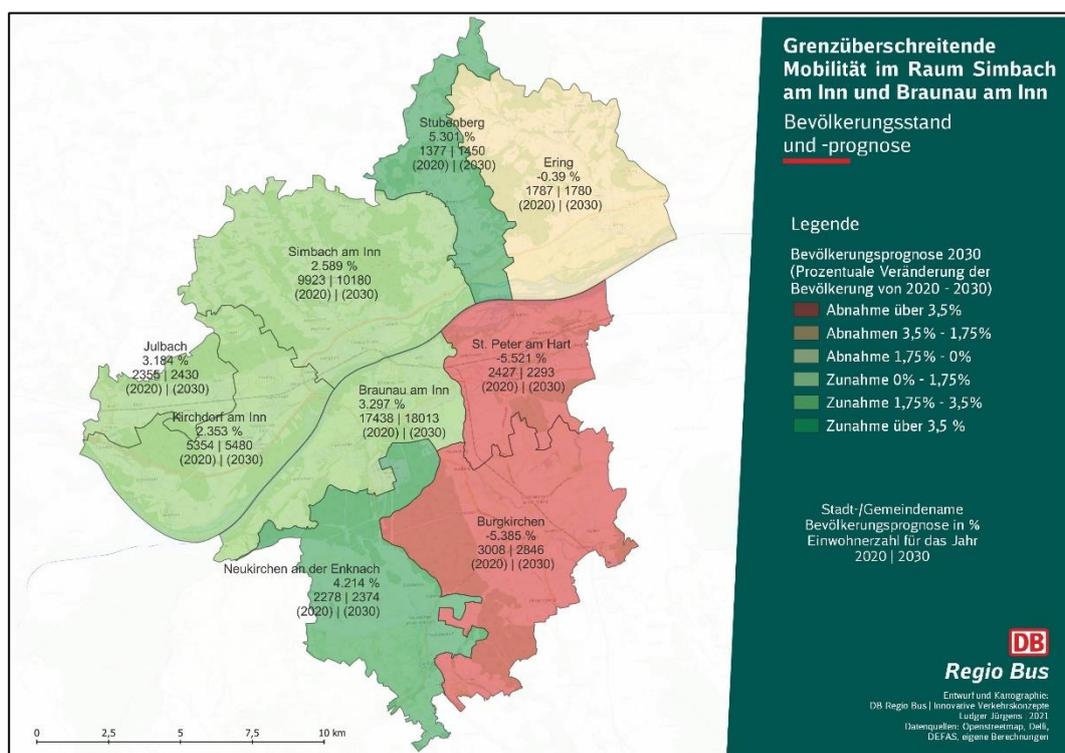


Abbildung 2: Überblick der Bevölkerungsprognose im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung

In der Bevölkerungsprognose liegt die Spannweite an prozentualen Veränderungen in der Bevölkerung von 2020 bis 2030 bei -5,5% bis +5,3%. Eine negative Bevölkerungsentwicklung wird in den beiden oberösterreichischen Gemeinden St. Peter am Hart (-5,5%) und Burgkirchen (-5,4%) sowie im niederbayerischen Ering (-0,4%) erwartet. Alle anderen Gemeinden und Städte weisen eine positive Entwicklung auf. Angeführt werden die Prognosen von Neukirchen an der Enknach (+4,2%) sowie Stubenberg mit einer Zunahme von 5,3%. Die beiden Städte Simbach am Inn und Braunau am Inn liegen mit einer erwarteten Bevölkerungszunahme von 2,6% (Simbach am Inn) bzw. 3,3% (Braunau am Inn) im Mittelfeld des Untersuchungsraumes.²

2.1.2 Raumstruktur

Dass im Untersuchungsraum starke grenzüberschreitende Verflechtungen vorhanden sind, wurde bereits sowohl von der oberösterreichischen Landesregierung als auch der Regierung von Niederbayern erkannt. So zielen die Raumordnungsprogramme in beiden Ländern auf die Entwicklung

² Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Statistik sowie Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth

eines grenzüberschreitenden Mittelzentrums Braunau/Simbach ab. In der niederbayerischen Version ist diese Zusammengehörigkeit der Nahbereichsteile auch konkret im Regionalplan verankert.

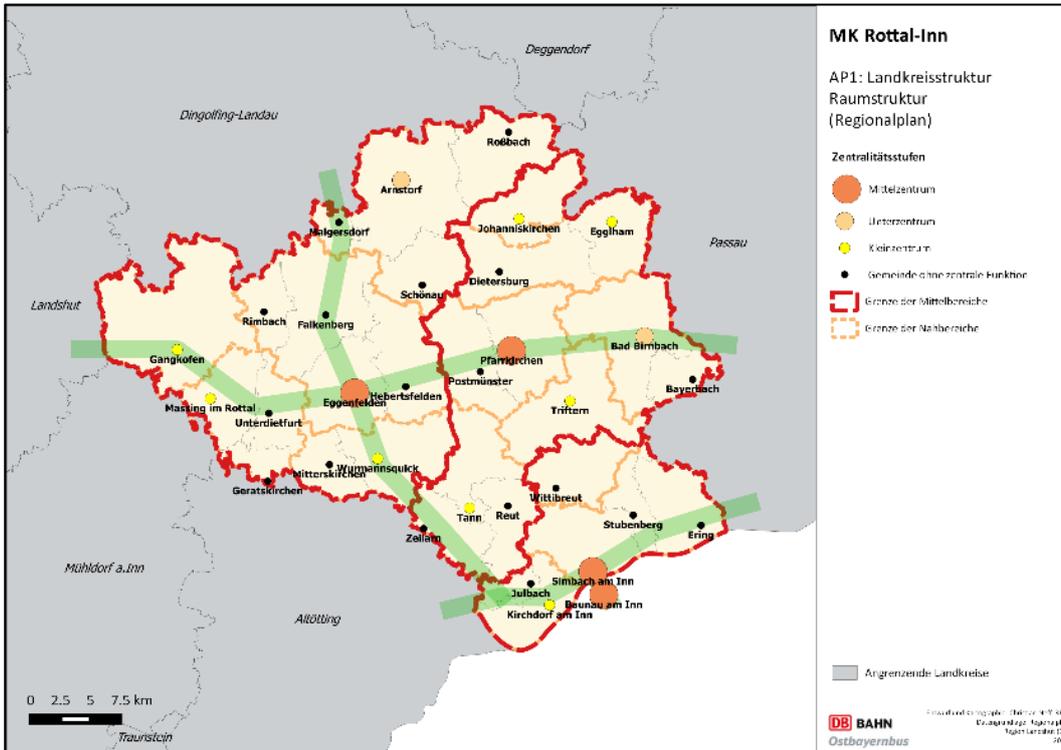


Abbildung 3: Regionalplan Landshut - Nah- und Mittelbereiche, Raumordnungsziele (LEP); eigene Darstellung

Aus dem Regionalplan wird noch einmal die Rolle der beiden Städte Braunau und Simbach als gemeinsames Mittelzentrum für die Region deutlich. Hier befindet sich der Großteil der Angebote für die Nahversorgung, an Arztpraxen und an weiterführenden Schulen. Mit der HTL und der HTW verfügt Braunau zudem über zwei große höhere Lehreinrichtungen mit entsprechenden Einzugsbereichen an Schülerinnen und Schülern. Folglich verfügen die beiden Städte auch bei den Pendlerzahlen über ein positives (positiveres) Pendlersaldo als die umliegenden Gemeinden. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass allein durch die zentralörtliche Funktion der Städte täglich mehr Menschen in die Städte pendeln, als aus den Städten herausfahren.

2.1.3 Verkehrsnetz

Auf österreichischer Seite existieren drei Bundesstraßen im Untersuchungsgebiet, die fast sternförmig von der Stadt Braunau am Inn die umliegenden Gemeinden erschließen. So wird Neukirchen an der Enknach über die B 156 (Braunau - Salzburg), Burgkirchen über die B 147 (Braunau - Straßwalchen) und St. Peter am Hart über die B 148 (Braunau - Ort im Innkreis) in Richtung Braunau angebunden.

Auf der deutschen Seite wird das Untersuchungsgebiet insbesondere durch die parallel zum Inn, also in ost-westlicher Richtung, verlaufende Bundesstraße B 12 (München-Simbach-Passau) erschlossen. Die B 12 soll in näherer Zukunft als Autobahn A 94 ausgebaut werden. Als wichtiger Knotenpunkt für die Region dient die Anschlussstelle zwischen der B 12 und der B 20 im äußersten Westen des Untersuchungsgebiets. Die B 20 verbindet die Region mit den Städten Straubing, Burg hausen und Freilassing.

Die einzigen grenzüberschreitenden Verbindungen für PKW stellen die beiden Innbrücken zwischen Braunau und Simbach dar. Dies wäre zum einen der Stichzweig der B 12, die auf der österreichischen Seite als B 148 weiterführt, sowie die alte Innbrücke, die die beiden Zentren der Städte miteinander verbindet. Im Untersuchungsgebiet gibt es sonst keine weiteren Möglichkeiten den Inn mit dem Auto zu überqueren.

2.2 ÖPNV-/SPNV-Analyse

Um ein ganzheitliches Bild der Erschließung generieren zu können, wurde der Landkreis hinsichtlich der Verbindungen und Haltestellen im ÖPNV und SPNV eingehend untersucht. Ziel war es, Defizite aufzudecken, welche bei der folgenden Konzeption ausgeglichen werden können.

2.2.1 SPNV

Im untersuchten Gebiet liegen fünf für den Personenbetrieb genutzte Bahnhöfe, die über zwei Bahnlinien bedient werden. Für die grenzüberschreitende Betrachtung ist insbesondere die Linie von Mühldorf über Simbach und Braunau nach Neumarkt-Kallham, bzw. Linz (KBS 941/Innkreisbahn) interessant. Der Grenzübergang dieser Strecke liegt unweit der alten Innbrücke auf der Eisenbahnbrücke Simbach-Braunau. Neben den Halten in Braunau und Simbach, hält der Zug auch in Julbach und Hagenau im Innkreis.

In südlicher Richtung verbindet die Mattigtalbahn Braunau mit Steindorf bei Straßwalchen und von dort aus weiter nach Salzburg und Freilassing. An dieser Strecke ist mit St. Georgen a. d. Mattig der fünfte Bahnhaltepunkt im Untersuchungsgebiet gelegen.

Beide Bahnstrecken verkehren im Stundentakt und verbinden die Region Braunau/Simbach mit den Zentren Salzburg, Linz und München.

2.2.2 ÖPNV

Beim öffentlichen Personennahverkehr ist eine getrennte Betrachtung der Teilgebiete in Niederbayern und Oberösterreich sinnvoll. Da außer der oben genannten Bahnverbindung zwischen Simbach und Braunau keinerlei grenzüberschreitenden Angebote vorhanden sind, können diese Teilgebiete auch ohne Probleme getrennt voneinander analysiert werden.

Oberösterreichischer Teilraum

In diesem Teilraum lässt sich der angebotene ÖPNV in zwei Kategorien aufteilen. Zum einen der Stadtverkehr in Braunau (Citybus Braunau) sowie das Angebot an Regionalbuslinien in die umliegenden Gemeinden.

Der Stadtverkehr in Braunau bietet mit seinen vier Buslinien, die werktags im Halbstundentakt fahren ein sehr engmaschiges Angebot im Stadtgebiet. Dabei dient die Haltestelle *Stadtplatz* als Umsteigepunkt zwischen den Stadtbuslinien und die Haltestelle *Bahnhofsvorplatz* als Umsteigepunkt zum Angebot der ÖBB. Zu

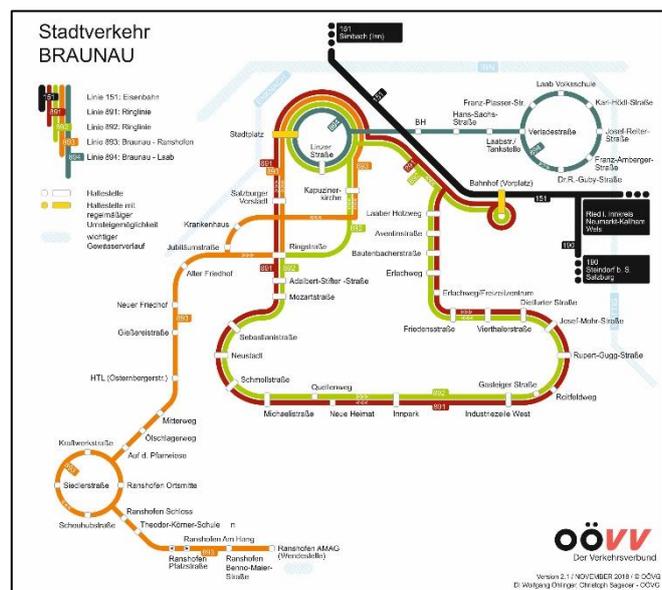


Abbildung 4: Überblick der Stadtverkehrslinien in Braunau am Inn; Quelle: OÖVG, Fahrplanheft Citybus Braunau

den Regionalbuslinien dient die Haltestelle *Busbahnhof (Kolpingplatz)* als weitere Umsteigemöglichkeit.

Folgende Regionalbuslinien existieren in diesem Teil des Untersuchungsgebiets, wobei alle Linien ihre Start-, bzw. Endhaltestelle in der Stadt Braunau am Inn haben:

- 860 Braunau am Inn - Weng im Innkreis - Altheim - Polling - Aspach
- 861 Braunau am Inn - Burgkirchen - Mauerkirchen - (Roßbach- Hönhart) - Mattighofen
- 880 Braunau am Inn - Neukirchen/Enknach - Lamprechtshausen - Oberndorf
- 881 Mattighofen - Pischelsdorf - Neukirchen - (Braunau am Inn)
- 882 Braunau am Inn - Schwand - Gilgenberg - Ostermiething
- 884 (Wildshut) - Ostermiething - St. Radegund - Duttendorf - (Braunau am Inn)
- 885 Braunau am Inn - Überackern - Hochburg - Tarsdorf - Ostermiething
- 898 Braunau am Inn - Neustadt - Kühberg - Braunau am Inn

Die Linienvläufe der Regionalbuslinien sind dabei ähnlich wie die Bundesstraßen sternförmig von bzw. nach Braunau ausgerichtet. Dadurch ergeben sich zwischen den Verkehrsachsen Räume, in denen die Erschließung kaum oder gar nicht vorhanden ist. Zudem entsteht durch das Zulaufen auf Braunau die Problematik, dass nur unzureichende Querverbindungen zwischen den Gemeinden vorhanden sind. Das bedeutet, dass für eine Fahrt zwischen zwei benachbarten Gemeinden häufig ein Umstieg in Braunau notwendig ist und damit auch eine entsprechend lange Fahrzeit benötigt wird.

Die vorhandenen Linienvläufe liegen größtenteils auf oder parallel zu den Bundesstraßen. Die Fahrhäufigkeit der einzelnen Linien ist sehr unterschiedlich und reicht von fünf Fahrten pro Tag bis zu 25 Fahrten an Schultagen. Eine einheitliche Taktung, wie beim Citybus Braunau ist bei den Regionalbuslinien nicht festzustellen. Die Fahrtangebote konzentrieren sich größtenteils auf die nachfragestärksten Zeiten.

Am Wochenende (Samstag und Sonntag) besteht sowohl auf den Regionalbuslinien als auch im Stadtverkehr kein Fahrtangebot.

Niederbayerischer Teilraum

Auf der niederbayerischen Seite ist das Busnetz hingegen nicht so stark auf die Stadt Simbach ausgerichtet, wie es auf der österreichischen Seite auf Braunau hin der Fall ist. Dies lässt sich unter anderem damit erklären, dass mit dem nahegelegenen Burghausen und der dort angesiedelten Industrie ein starker Pendlermagnet vorhanden ist, der insbesondere aus dem westlichen Untersuchungsgebiet viele Pendler anzieht. Dies führt dazu, dass hier auch Buslinien vorhanden sind, die dieses Gebiet bedienen und ohne den Umweg über Simbach nach Burghausen verkehren.

Bei den Linien, die nicht in Richtung Burghausen verkehren, ist jedoch wieder die Zentralitätsfunktion von Simbach erkennbar, da diese überwiegend hier starten bzw. enden.

Im deutschen Teil des Untersuchungsgebietes sind insgesamt 15 Buslinien vorhanden. Davon sind neun Linien unter dem Dach der Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn (VGRI) zusammengeschlossen und nutzen den gemeinsamen Verbundtarif. Die weiteren ÖPNV-Linien besitzen eigene Haustarife

oder sind ausbrechende Linien aus benachbarten Tarifverbänden, bei denen innerhalb des Landkreises Rottal-Inn der Tarif der VGRI Gültigkeit besitzt (z.B. 6106 und 6206).

Linien in der VGRI:

- 6205 Pfarrkirchen - Tann - Simbach am Inn
- 6217 Pfarrkirchen - Triftern - Simbach am Inn
- 6222 Eggenfelden - Tann/Marktl - Simbach am Inn
- 6229 Mühldorf am Inn - Simbach am Inn
- 7532 Wurmansquick - Rogglfing - Tann - Simbach am Inn
- 7536 Ulbering - Wittibreut - Burghausen
- 7539 Ering - Münchham - Stubenberg - Simbach am Inn
- 7541 Pfarrkirchen - Simbach am Inn
- 7542 Simbach am Inn - Seibersdorf - Burghausen

Weitere Linien:

- 80 Simbach am Inn (Ortslinienverkehr)
- 86 Babing - Taubenbach - Hitzenau - Simbach am Inn
- 202 Tann - Untertürken - Altötting - Gendorf
- 6106 Passau - Neuhaus - Schärding - Hartkirchen - Pocking - Rotthalmünster - Simbach am Inn
- 6206 Simbach am Inn - Rotthalmünster / Bad Füssing - Pocking
- 7641 Machendorf - Simbach am Inn - Stubenberg - Kößlarn - Rotthalmünster

Die Linienvläufe der einzelnen Linien folgen weitestgehend den Bundes- und Staatsstraßen von Simbach ausgehend. Jedoch werden durch verschiedene Fahrplankurse und -äste auch Haltestellen bedient, die weiter abseits von den Hauptstraßen gelegen sind.

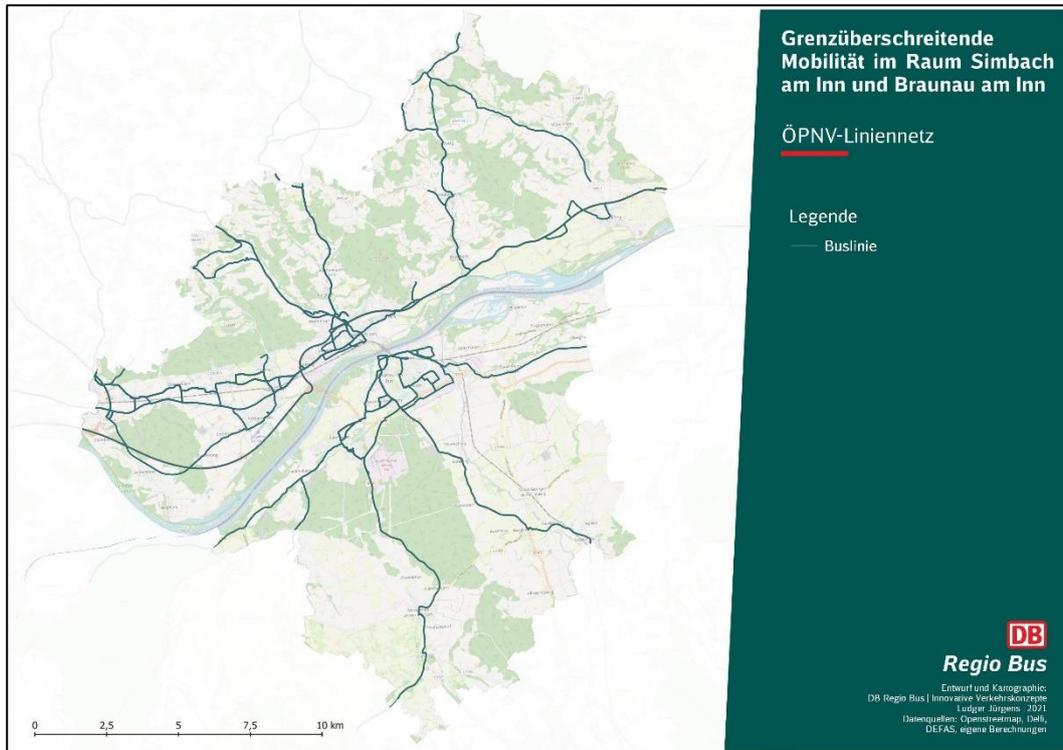


Abbildung 5: Überblick über das bestehende öffentliche Busliniennetz im Untersuchungsgebiet; eigene Darstellung

Auch auf dieser Seite des Inns ist die Fahrthäufigkeit der einzelnen Linien unterschiedlich. Diese liegt zwischen zwei und 18 Fahrtmöglichkeiten je Linie an Schultagen. In den Fahrplänen ist auch keine einheitliche Taktung erkennbar, sondern diese sind sehr deutlich auf die Bedarfe der Schüler ausgerichtet. Dies bedeutet, dass vor allem am Morgen viele Fahrtmöglichkeiten in Richtung Simbach am Inn mit dem dort befindlichen Schulzentrum und dem Busbahnhof bestehen. Am Mittag und Nachmittag werden die entsprechenden Rückfahrten in die Gegenrichtung angeboten. Außerhalb dieser Fahrzeiten für Schüler ist das ÖPNV-Angebot sehr ausgedünnt vorhanden. Anders als im österreichischen Teilgebiet werden im deutschen Teilgebiet vereinzelte Fahrten auch an Samstagen und Sonntagen angeboten.

2.3 Raumerschließung und Erschließungsqualität

Die Analyse der Raumerschließung und der Erschließungsqualität erfolgt in mehreren aufeinanderfolgenden Schritten. Zunächst wird dabei erhoben, ob ein ausreichendes ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum vorhanden ist. Dabei werden aus dem zentralen Haltestellenkataster die Haltestellen des Untersuchungsraumes exportiert und mit einem Radius entsprechend der Grenz- und Richtwerte aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Freistaates Bayern ergänzt. Dieser Radius legt fest, in welchem Umkreis der Haltestelle ein Gebiet durch den ÖPNV erschlossen ist. Im vorliegenden Untersuchungsraum betragen die Radien bei Bushaltestellen 400 Meter Luftlinie (Richtwert für zentrale Bereiche in Unter- und Kleinzentren sowie sonstige zentrale Bereiche) und

600 Meter Luftlinie bei Bahnhöfen (Richtwert Mittelzentrum Kernbereich sowie Unter-/Kleinzentrum zentraler Bereich)³.

Bildet man diese Verteilung und Erschließung der Haltestellen nun räumlich im Untersuchungsgebiet ab, ergibt sich folgende Darstellung:

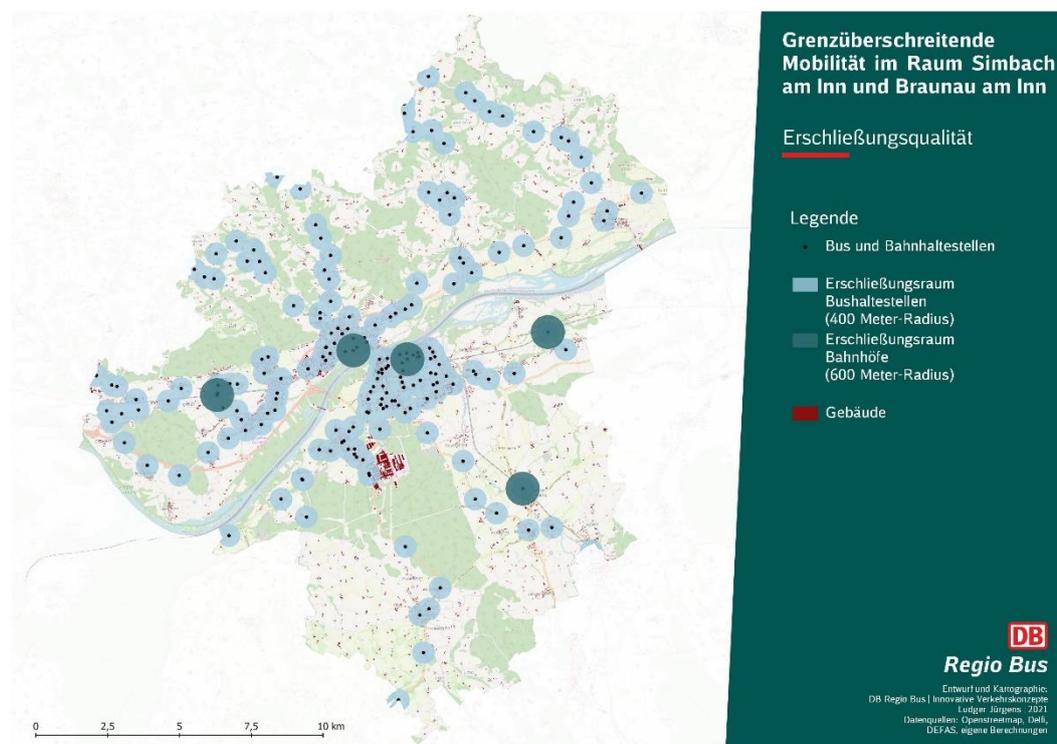


Abbildung 6: Darstellung des durch die bestehenden Bushaltestellen erschlossenen Gebiets im Untersuchungsraum; eigene Darstellung

Auf der Karte lassen sich sehr gut die gut erschlossenen Gebiete in den beiden Städten Simbach am Inn und vor allem Braunau am Inn erkennen. Zudem sind die Haltestellen größtenteils wie Perlen auf einer Kette entlang der Bundes- und Staatsstraßen aufgezogen. Zwischen diesen Hauptverkehrsachsen bilden sich wiederum Räume, die nicht in Einzugsgebieten von Haltestellen liegen. Dies ist vor allem dort vermehrt der Fall, wo eine große Anzahl von Streusiedlungen vorhanden sind.

Aber auch größere Ortschaften sind sowohl auf der niederbayerischen Seite (z.B. Bergham bei Seibersdorf) als auch auf der oberösterreichischen Seite (u.a. Hagenau) bisher nicht vom ÖPNV erschlossen.

Die Erschließungsräume zeigen in der Darstellung allerdings noch nicht an, wie häufig an den einzelnen Haltestellen ein Fahrtangebot vorhanden ist. Diese Informationsebene wird im zweiten Schritt mit hinzugefügt. Dabei ist es zunächst am naheliegendsten, dass man die angebotenen Abfahrten an einem Schultag je Haltestelle darstellt. Dazu werden die ÖPNV-Abfahrts-Daten von DEFAS-Bayern⁴ mit den Haltestellen kombiniert und dargestellt.

Auch in dieser Darstellung fällt sofort die gute Abdeckung und Erschließung des Stadtgebiets in Braunau am Inn sowie an den zentralen Haltestellen in Simbach am Inn (*Busbahnhof*,

³ Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

⁴ www.bayern-fahrplan.de

Sonnenapotheke) ins Auge. Weiterhin ist auffällig, dass das Grundangebot an Schultagen an den oberösterreichischen Haltestellen fast ausschließlich bei über 20 Abfahrten pro Tag liegt. Bei den Haltestellen im niederbayerischen Teilgebiet sind dagegen auch vermehrt Werte von unter 20 Abfahrten pro Tag erkennbar.

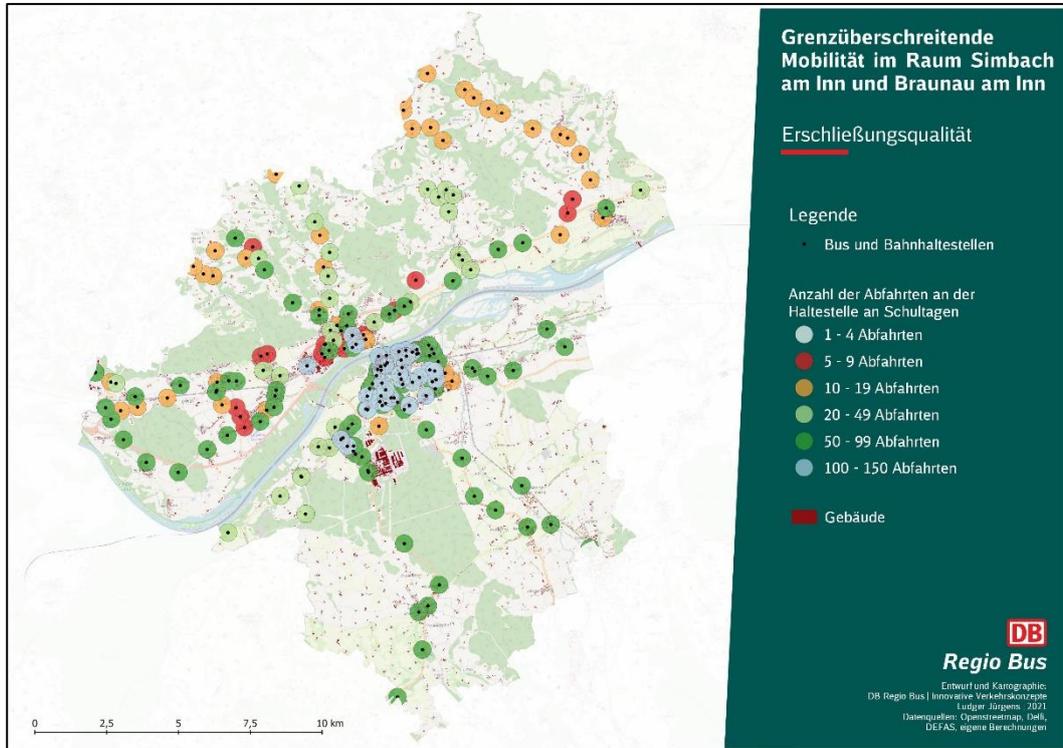


Abbildung 7: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet an Schultagen anhand der Anzahl der Abfahrten; eigene Darstellung

Da für einen attraktiven ÖPNV nicht ausschließlich die Fahrten an Schultagen ausschlaggebend sind, sondern auch das Angebot z.B. an Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, ist es wichtig, auch diese Tage zu analysieren. Nimmt man beispielsweise die Abfahrten je Haltestelle an Samstagen zum Vergleich zu den Abfahrten an Schultagen, ergibt sich beim Angebot ein deutlich anderes Bild.

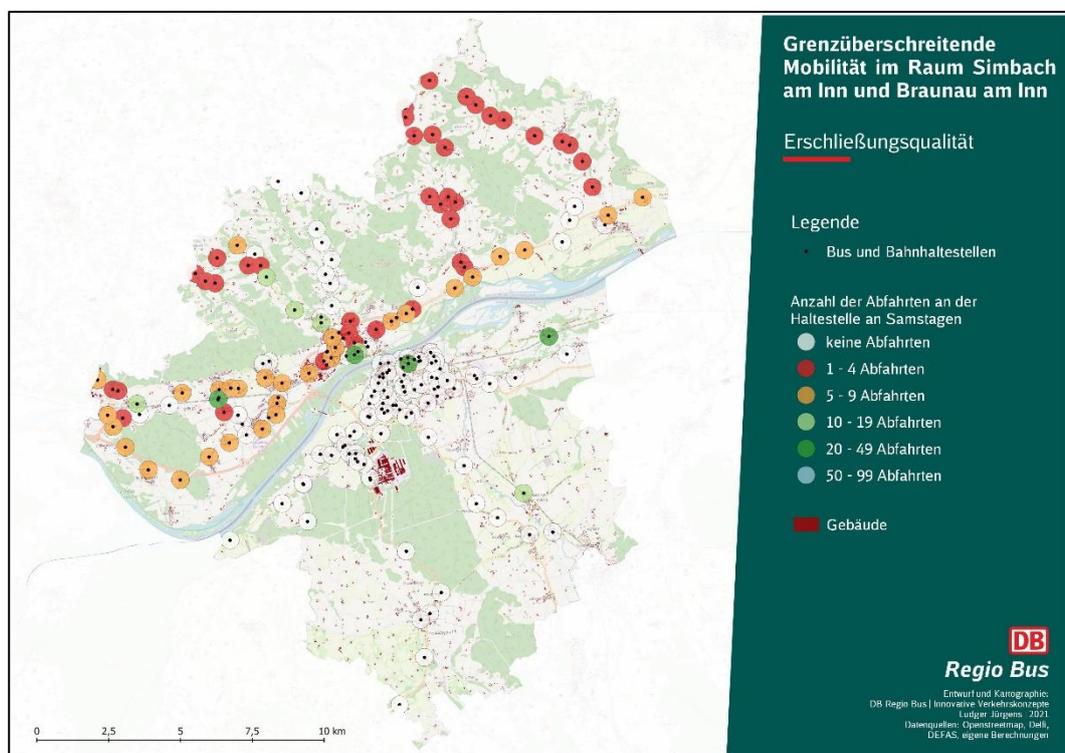


Abbildung 8: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet an Samstagen anhand der Abfahrten; eigene Darstellung

Diese Darstellung macht die bereits oben geschilderte Tatsache deutlich, dass im österreichischen Teilgebiet am Wochenende kein Fahrtangebot auf den Buslinien vorhanden ist. Lediglich die Bahnlinien verkehren auch am Wochenende, weswegen die drei grünen Punkte vorhanden sind.

Im deutschen Teilgebiet sieht dies anders aus. An fast 70 % der untersuchten Haltestellen wird wenigstens ein Grundangebot an Fahrten angeboten. Die Abfahrtszahl ist allerdings nicht besonders groß (maximal 12 Abfahrten am Tag). Entsprechend ist im gesamten Untersuchungsgebiet ein Potential zur Angebotssteigerung an Wochenenden erkennbar.

Um also das Gesamtangebot des ÖPNV über alle Tage darzustellen, wird bei der Analyse das Hilfsmittel des Erschließungsqualitätsindex (EQI) herangezogen. Über diesen können die angebotenen Fahrten über die unterschiedlichen Tagesarten hinweg verglichen werden. Dazu wird der einzelnen Haltestelle ein Grundwert (1,0) für ein Fahrtangebot an jedem Schultag, Ferientag, Samstag und Sonntag zugeordnet. Dieser Wert beschreibt, dass ein Fahrtangebot an den genannten Tagesarten vorhanden ist. Die Fahrthäufigkeit wird (einzeln für die Tagesarten) mit einem Häufigkeitswert (0,1) je Fahrt zum Grundwert hinzuaddiert.

Durch diese Methodik erhält man einen Überblick über den Untersuchungsraum und das Fahrtangebot im ÖPNV. Während bei der Klasse EQI 1 abgeleitet werden kann, dass dort nur an Schultagen vereinzelte Fahrten angeboten werden, ist bei einer Gleichverteilung der Fahrten ab EQI 3 ein 2-Stundentakt an Schul- und Ferientagen möglich. Alle Haltestellen der Klassen EQI 4 und EQI 5

würden bei einer Gleichverteilung des Angebots an allen Tagen und auf alle Tage über einen 2-Stundentakt (EQI 4) bzw. 1-Stundentakt (EQI 5) verfügen. In den Richtlinien zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV [...]⁵ ist ein 2-Stundentakt als wünschenswert und als Voraussetzung der Anschlussförderung festgesetzt. Entsprechend sollte die Klasse EQI 4 als minimaler Zielwert für Weiterentwicklungen im ÖPNV-Angebot definiert werden.

Bei der Darstellung darf man die Gebiete nicht vernachlässigen, die bisher noch gar nicht von Haltestellen erschlossen sind.

Für das Untersuchungsgebiet zeigt sich beim Erschließungsqualitätsindex, ein zusammengesetztes Bild aus den Untersuchungen zu den Abfahrten an Schultagen und Samstagen. Am deutlichsten fällt das Zentrum von Braunau am Inn auf, dass mit wenigen Lücken in der Klasse EQI 5 einzuordnen ist. Durch die sehr enge Taktung des Angebots des Citybus Braunau (bis zu 129 Abfahrten am Tag an der Haltestelle *Mozartstraße*) kann in dem EQI sogar die fehlende Wochenendbedienung ausgeglichen werden. Außerhalb des Stadtgebiets ist die Erschließungsqualität im österreichischen Teilgebiet nicht mehr so hoch. Lediglich die Bahnhaltdepunkte und die Haltestelle *Ranshofen/Ortsmitte* gehören noch der Klasse EQI 5 an. Ansonsten fällt die Erschließungsqualität bei den weiteren Haltestellen zum Großteil in die Klasse EQI 3.

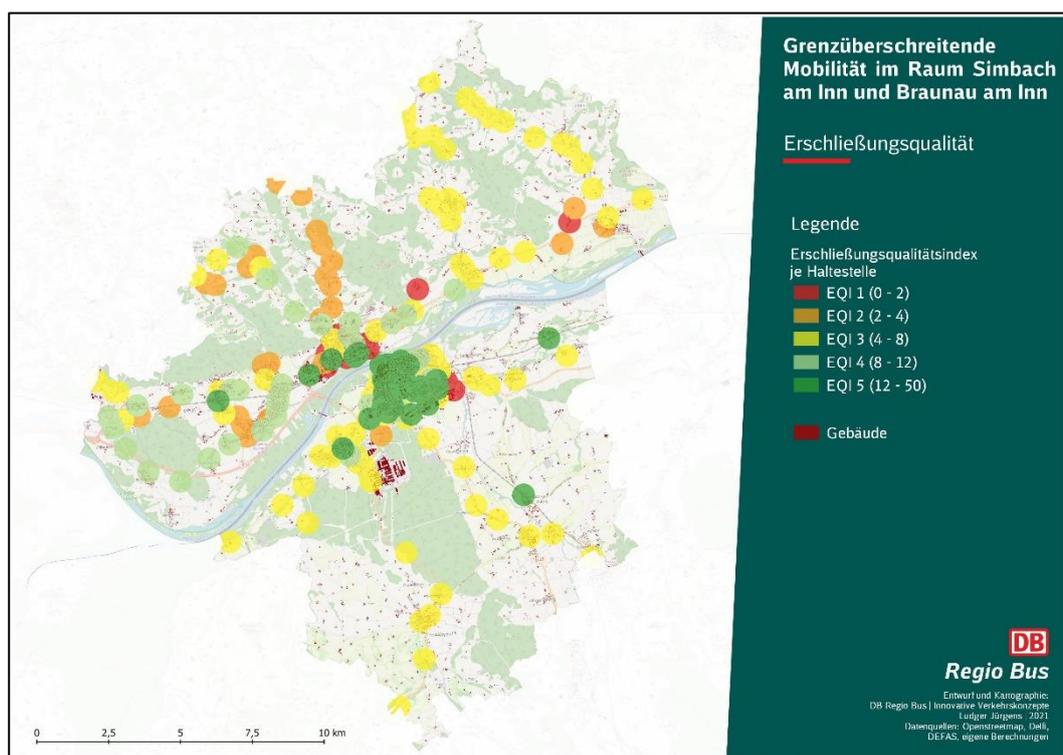


Abbildung 9: Darstellung der Erschließungsqualität im Untersuchungsgebiet anhand des EQIs; eigene Darstellung

Im niederbayerischen Teilgebiet ist die höchste Klasse des EQIs (EQI 5) deutlich weniger stark ausgeprägt. Lediglich die fünf Haltestellen *Simbach am Inn/Bahnhof*, *Simbach am Inn/Busbahnhof*, *Simbach am Inn/Lengdorf Siedlung*, *Atzing bei Simbach am Inn* und *Julbach/Bahnhof* fallen, aufgrund

⁵ Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

ihres Fahrtangebots, in diese Klasse. Entlang der Ausfallstraßen aus Simbach am Inn heraus können noch 26 Haltestellen der Klasse EQI 4 festgestellt werden. Die Mehrheit der Haltestellen im Umland fallen jedoch in die Klassen EQI 3 (43) und EQI 2 (26). Im Stadtzentrum von Simbach am Inn können zudem mehrere Haltestellen der Klasse EQI 1 (insgesamt 10, davon 8 im Stadtgebiet) zugeordnet werden.

Allgemein besteht in allen Bereichen des Untersuchungsraumes noch Optimierungspotential beim ÖPNV-Angebot. Auf der deutschen Seite wäre ein höheres Grundangebot an Fahrten und die Erschließung von nicht angebundene Siedlungsflächen zu nennen. Zudem ist die innergemeindliche Feinerschließung optimierbar. Auch im österreichischen Teilgebiet ist auf den bestehenden ÖPNV-Linien an Werktagen das Angebot schon sehr gut. Allerdings fehlen hier die Fahrtangebote an den Wochenenden. Und auch die Querverkehre im Hinterland von Braunau am Inn sind bisher nicht vorhanden, weswegen man hier immer den Umweg über Braunau am Inn nehmen muss, wenn man von einer Gemeinde zur anderen möchte. Hinzu kommt auch hier die fehlende flächenhafte Erschließung der Gemeinden. Meist sind nur die Hauptorte und einige größere Orte von den bestehenden ÖPNV-Linien angebundene. Die Feinerschließung ist wie im deutschen Teil bisher nicht gegeben.

Im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Angebote im ÖPNV im Untersuchungsgebiet lässt sich abschließend sagen, dass außer der Bahnverbindung zwischen Simbach am Inn und Braunau am Inn keine weiteren Angebote existieren. Hier besteht noch großes Optimierungspotential die beiden bisher getrennten ÖPNV-Angebotsräume miteinander zu verbinden und zu vernetzen.

2.4 Gemeindespezifische Anforderungen

Die Bedürfnisse der Gemeinden sollten bestmöglich in der Konzeptionierung des Bedarfsverkehrs berücksichtigt werden. Dafür wurde zum einen ein Fragebogen an die Gemeindevertretungen herausgegeben, zum anderen wurde durch einen Online-Fragebogen auch die Bevölkerung dazu eingeladen, Eindrücke und Informationen zum individuellen Verhalten im grenzüberschreitenden Verkehr festzuhalten.

2.4.1 Gemeindefragebogen

Der Gemeindefragebogen wurde in Form einer ausfüllbaren PDF-Dabei an die Bürgermeister der Gemeinden und Städte verschickt. Über verschiedene Kategorien wurde abgefragt, wie die Bürgermeister den ÖPNV in ihrer Gemeinde bzw. Stadt bewerten würden und wo sie wichtige, ÖPNV-relevante Schwerpunkte lokalisieren würden.

2.4.1.1 Aufbau des Fragebogens

Dafür wurde zuerst allgemein nach der Bewertung des ÖPNVs innerhalb der Gemeinde und des grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebotes für die Gemeinde gefragt. Die Bewertungsskala reichte dabei von „sehr gut“ bis „ungenügend“. Im nächsten Schritt wurde der ÖPNV in verschiedene Bereiche unterteilt, für welche jeweils Schwachstellen und Verbesserungsmöglichkeiten genannt werden sollten. Folgende Bereiche wurden behandelt: Fahrtenangebot, Verbindungen, Erschließung, Fahrzeuge/ Reisekomfort, Tarif, Fahrgastinformation, Sonstiges.

Um die für die Gemeinde bzw. Stadt wichtigen lokalen Punkte festzuhalten, wurde zusätzlich darum gebeten, diese Schwerpunkte in den Bereichen „Arbeitsplatz“, „Einzelhandel“, und „relevante Einrichtungen“ zu benennen und hinsichtlich ihrer Anbindung an den ÖPNV zu bewerten. Für eine ganzheitliche Betrachtung wurden darüber hinaus wichtige Ziele außerhalb der Gemeinde, grenzüberschreitende Ziele und zukünftige relevante Entwicklungen in der Gemeinde abgefragt.

2.4.1.2 Ergebnisse

Die Befragung wurde von den Bürgermeistern gut angenommen, acht der neun angefragten Gemeinden bzw. Städte nahmen an der Befragung teil.

Bei der Bewertung des ÖPNVs lässt sich ein klarer Unterschied zwischen dem ÖPNV innerhalb der Gemeinden und des grenzüberschreitenden ÖPNVs erkennen.

Bei ersteren zeigen sich Differenzen zwischen den unterschiedlichen Gemeinden und Städten. Während Stubenberg, Ering und Burgkirchen den ÖPNV als „gut“ bewerten und Braunau am Inn sogar als „Sehr gut“, stehen die Gemeinden Julbach und Kirchdorf („befriedigend“), Neukirchen an der Enknach („ausreichend“) und Simbach am Inn („ungenügend“) dem ÖPNV eher negativ gegenüber.

Im Unterschied dazu zeigen sich die Gemeinden und Städte gegenüber dem grenzüberschreitenden ÖPNV nahezu einer Meinung. Mit Ausnahme von Burgkirchen („befriedigend“), bewerten alle Gemeinden und Städte den grenzüberschreitenden ÖPNV als ausreichend bis ungenügend.

Die folgende Tabelle zeigt, bei welchen Bestandteilen des ÖPNVs von den Gemeinden und Städten Schwachstellen angezeigt wurden:

Gemeinde	Fahrtangebot	Verbindungen	Erschließung	Fahrzeuge	Tarif	Fahrgast- information
Ering				x		
Julbach	x	x				
Kirchdorf am Inn	x	x	x	x	x	x
Simbach am Inn	x	x	x			
Stubenberg				x		
Braunau am Inn	x					x
Burgkirchen		x	x			
Neukirchen a.d. Enknach	x	x				x

Tabelle 1: Übersicht über im Gemeindefragebogen angegebener Schwachstellen im ÖPNV; eigene Darstellung

Abschließend wurde der allgemeine, nicht grenzüberschreitende ÖPNV mit einbezogen. Über die Häufigkeit der Nutzung, Zufriedenheit, Verbesserungsmöglichkeiten, Informationsmöglichkeiten und Funktionalitäten über digitale Plattformen, konnte auch hier ein Stimmungsbild aus der Bevölkerung eingefangen werden.

Um auch Teilnehmende einzuschließen, welche angaben, keine grenzüberschreitenden Verkehre zu nutzen, wurden diese über eine Filtermöglichkeit direkt an Fragen zum allgemeinen ÖPNV weitergeleitet.

2.4.3 Ergebnisse

Im Vergleich zu der Befragung der Gemeinden, fiel der Rücklauf der Online-Befragung geringer aus. Innerhalb des Befragungszeitraumes wurden 192 Fragebögen bearbeitet, wovon jedoch nur 96 vollständig bearbeitet wurden. 139 der 192 konnten für eine Auswertung herangezogen werden. In Hinblick auf die Größe des Untersuchungsraumes muss an dieser Stelle vorangestellt werden, dass die Ergebnisse des Online-Fragebogens als nicht repräsentativ betrachtet werden und keine belastbaren Schlüsse daraus gezogen werden können. Dennoch kann die Befragung dazu dienen, die Ergebnisse der Gemeindebefragung zu ergänzen.

Die Befragung wurde mit 82% der Befragten vor allem auf deutscher Seite wahrgenommen. Mit Blick auf die Gemeinden und Städte heben sich vor allem Simbach am Inn, Kirchdorf am Inn und Braunau am Inn hervor.

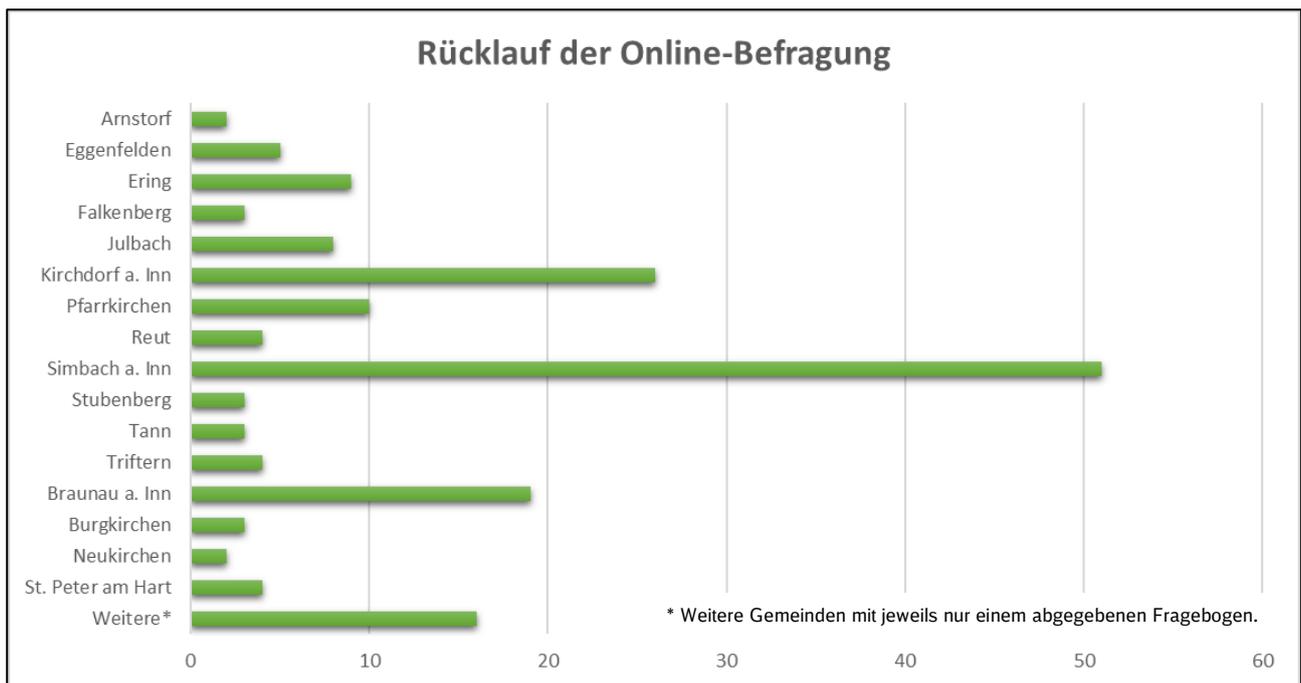


Abbildung 11: Darstellung der Rücklaufquote der Online-Befragung; eigene Darstellung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der verschiedenen Themenbereiche des Fragebogens kurz zusammengefasst.

Zufriedenheit:

Nur ein geringer Anteil der Teilnehmenden ist mit dem aktuellen ÖPNV zufrieden. Am häufigsten wird die Linienführung kritisiert, gefolgt von dem Takt, der Verteilung der Haltestellen und dem Bedienzeitraum.

Zweck der häufigsten Wege:

Unter den Befragten wird der ÖPNV mit jeweils 39% am häufigsten für die Freizeit genutzt oder um Einkäufe zu erledigen. Nur ein geringer Anteil benutzt den ÖPNV für den Weg zur Arbeit (17%) oder zur Schule (2%). Dieses Ergebnis lässt sich mit Blick auf die Altersstruktur der Befragten erklären, da die Altersverteilung klar in höheren Altersklassen gewichtet ist und nur ein kleiner Anteil der jungen Bevölkerung vertreten ist.

Verkehrsmittel:

Für die häufigsten Wege der Befragten dominiert bei den genutzten Verkehrsmitteln mit 66% der PKW. Mit großem Abstand folgt das Fahrrad (16%). Bus und Bahn sind mit 2% bzw. 3% nur schwach vertreten.

Informationsmedien:

Für die Beschaffung von Informationen zum ÖPNV werden laut Befragung vor allem das Internet und Fahrplanhefte genutzt. Auch die Nutzung von Apps wird häufig angegeben. Bei den Funktionen einer Mobilitätsapp werden die Funktionen Fahrplanauskunft, Preisauskunft und Ticketbuchung nahezu gleich stark gewertet.

Bedarfsverkehre:

Für einen möglichen Bedarfsverkehr präferiert ein Großteil der Befragten eine einstündige Bedienung, ein Anschluss an den bestehenden ÖPNV wird dabei als wichtig erachtet. Für die Buchung des Bedarfsverkehrs werden die Möglichkeiten Online-Buchung und Buchung über App sehr hervorgehoben, eine Buchung über Telefon ist weniger gefragt. Darüber hinaus findet vor allem die Bedienung von Haltestelle zu Haltestelle Anklang.

Die angegebenen Preise, welche die Befragten als angemessen erachten, bilden eine Spanne von null bis 20 Euro, wobei die stärkste Ausprägung im Bereich um die zwei Euro pro Fahrt liegt.

Wie auch zuvor bei der Gemeindebefragung, wurden die angegebenen Verbindungen der Teilnehmenden aufgenommen und in das Geoinformationssystem eingepflegt.

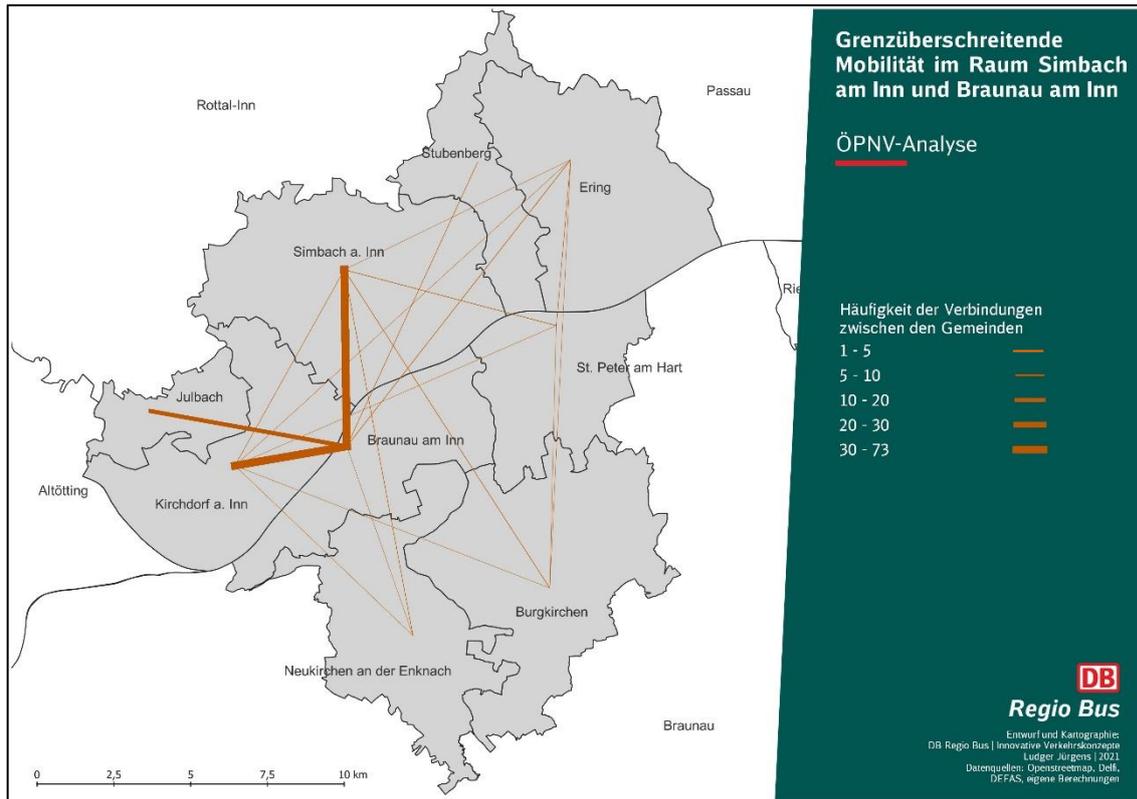


Abbildung 12: Darstellung der genannten Verbindungen aus dem Online-Fragebogen; eigene Darstellung

Für die Abbildung der Nennungen im Fragebogen wurden Absolutwerte gewählt. Diese sind in Relation auf die Gesamtbevölkerung allerdings nicht repräsentativ und aussagekräftig.

Die meisten Nennungen gab es auf der Verbindung zwischen Simbach am Inn und Braunau am Inn gefolgt von Julbach und Kirchdorf am Inn in Richtung Braunau am Inn.

2.4.4 Folgerung aus den Befragungen

Die Gemeindebefragung zeigt, dass die ÖPNV-Verbindungen überwiegend innerhalb der Länder stattfinden und keine großen grenzüberschreitenden Ströme vorhanden sind. Der Fokus sollte damit stärker auf den Ausbau des allgemeinen ÖPNVs gelegt werden, um die Verbindungen innerhalb der Gemeinden und zwischen den Gemeinden und Städten zu festigen.

Nichtdestotrotz wird sowohl in der Gemeindebefragung als auch in der Online-Befragung deutlich, dass es grenzüberschreitende Verkehre gibt, besonders zwischen den Städten Braunau am Inn und Simbach am Inn. Es bietet sich an, einen grenzüberschreitenden Anschluss zu schaffen, der im grenznahen Raum eine starke Verbindung zwischen den Ländern herstellt und diesen dann auf die jeweiligen Netze des ÖPNVs abzustimmen. Die Konzeptionierung einer solchen Lösung wird im nachfolgenden Kapitel behandelt.

3 Arbeitspaket 2: Konzeptionierung grenzüberschreitendes Rufbussystem

3.1 Konzeption des Bedarfsverkehrs

In den Analysen und Auswertungen im Arbeitspaket 1 konnte sehr deutlich die fehlende grenzüberschreitende Verknüpfung der beiden Teilräume herausgestellt werden. Diese fehlenden Verbindungen stellen auch in der Konzeptionsphase den Schwerpunkt der Planungen dar.

Zudem ist die schlecht ausgeprägte räumliche und zeitliche Erschließung innerhalb des niederbayerischen Teilraums ein Nebenaspekt, der durch die Planung eines neuen grenzüberschreitenden Verkehrs verbessert werden soll. Die Optimierung der Verbindungen auf der oberösterreichischen Seite (Querverbindungen im Landesinneren und räumliche Erschließung der Ortsteile) sind ebenfalls ein Aspekt, für den die Findung einer Lösung erstrebenswert wäre.

Große Auswirkung auf die Konzeption der grenzüberschreitenden Verkehre hat das gut ausgebaute Netz des Citybus Braunau am Inn. Durch die vorliegende, enge Taktung würde ein zusätzliches Angebot in diesem Gebiet automatisch zu Kannibalisierungseffekten führen, die nicht erwünscht sind. Um diese Kannibalisierungseffekte im Rahmen der Bedarfsverkehrsplanung zu vermeiden, wurde auf eine parallele Planung im Stadtgebiet Braunau am Inn verzichtet.

Durch den Wegfall des Stadtgebiets von Braunau am Inn als Bediengebiet ist aus wirtschaftlichen Aspekten der Betrieb des Bedarfsverkehrs als Flächenverkehr nicht sinnvoll. Die vorliegende topografische Struktur im niederbayerischen Teilraum sowie das bereits vorhandene Fahrtangebot der Buslinien in diesem Gebiet würden einerseits die benötigte Fahrzeugzahl nach oben schrauben, zum anderen sehr starke Regulierungen beim angebotenen Servicelevel bedeuten. Daher ist es in diesem Fall sinnvoller, sich auf einen linienbezogenen Bedarfsverkehr zu fokussieren. Dieser bietet durch die Bindung an bestimmte Zeitlagen und Korridore die Möglichkeit, bereits planerisch auf die bestehenden ÖPNV-Angebote einzugehen und so Parallelverkehre zu vermeiden. Zudem sind über die Zeitkorridore auch die Anzahl der parallel benötigten Fahrzeuge besser einschätzbar, womit Kosten eingespart werden können.

Um ausreichend Nutzerpotential zusammenzufassen, dehnt sich das Bediengebiet über den gesamten niederbayerischen Untersuchungsraum. Die grenzüberschreitende Verbindung soll über eine Stichfahrt von Simbach am Inn aus nach Braunau am Inn abgedeckt werden. Dort soll am Stadtplatz eine Übergabe zu den Linien des Citybus Braunau möglich sein.

3.1.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung

Um eine Verbesserung der räumlichen Erschließung sicher zu stellen, werden für den Bedarfsverkehr neue Haltestellen im Untersuchungsgebiet festgelegt. Die in Abbildung 13 dargestellten 47 Haltestellen sind aus planerischer Sicht als Ergänzung zu den bereits 110 bestehenden Haltestellen sinnvoll. Die Anzahl kann durch weitere Nennungen der Bürgermeister und/oder Bevölkerung unter Umständen in der Feinplanung noch erweitert werden. Die Standorte der zusätzlichen Haltestellen wurden so gewählt, dass die räumlichen Erschließungslücken minimiert werden. Entsprechend wurden an Siedlungen, die ein bestimmtes Maß an Potential aufweisen und die bisher noch nicht durch ÖPNV-Haltestellen erschlossen sind, zusätzliche Haltepunkte eingeplant.

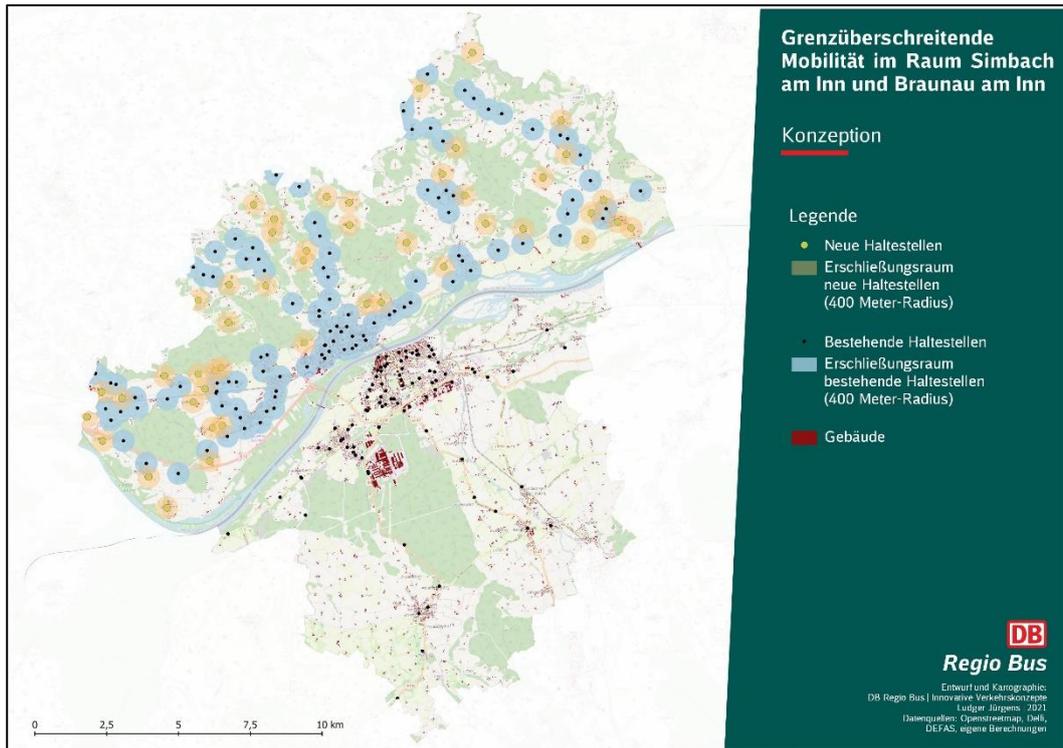


Abbildung 13: Überblick über die Haltestellen im Untersuchungsraum inkl. der neuen Haltestellen; eigene Darstellung
 Für die so entstandene Summe aus (bestehenden und neuen) Haltestellen wurde ein grober Linienverlauf erstellt, der neben der Verbesserung der Erschließung im Allgemeinen auch die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Ortsteile und Gemeinden berücksichtigen soll.

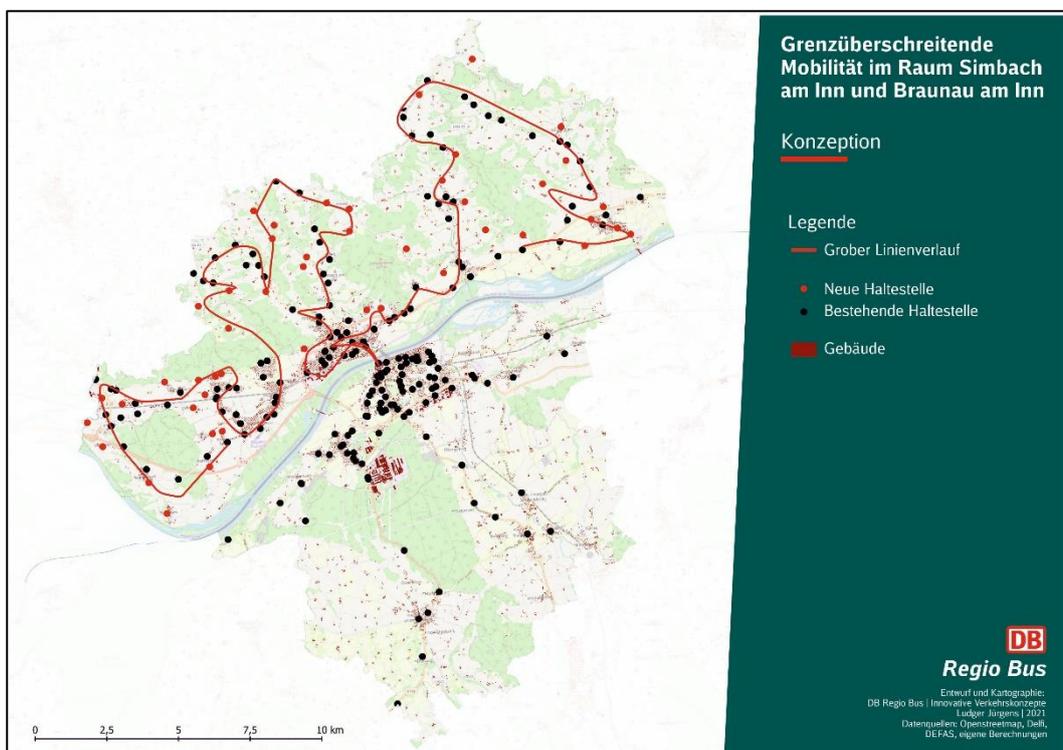


Abbildung 14: Darstellung des Verlaufes des linienbezogenen Bedarfsverkehr; eigene Darstellung

Durch die Betriebsform des linienbezogenen Bedarfsverkehrs stellt dieser grobe Linienverlauf allerdings nur eine systemseitige Abbildung dar. Durch die Disponierung der Verkehre anhand der eingehenden Bedarfsmeldungen, wird der gesamte Fahrweg in der Realität nie vollständig abgefahren, sondern der optimale Fahrweg zwischen den gemeldeten Haltestellen ermittelt.

3.1.2 Verbesserung der zeitlichen Erschließung

Um die zeitlichen Erschließungslücken im ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet zu schließen, wurde zunächst, auf Basis eines Zwei-Stunden-Takts, ein Grobfahrplan konzipiert. Der gewählte Zwei-Stunden-Takt erfüllt zum einen die in den Förderrichtlinien des Freistaates Bayern⁶ geforderten Mindeststandards, zum anderen kann dieser Takt im gewählten Gebiet mit einem Fahrzeug betrieben werden. Im Fahrplan selbst sind nur die Zeiten an der Haltestelle *Braunau a.Inn, Stadtplatz* fest vergeben. Alle weiteren Abfahrtszeiten werden mit einem Telefonhörer dargestellt. Zu jeder Haltestelle gibt es zwar eine Abfahrtszeit, die im System hinterlegt ist, diese wird aber bei der Disponierung durch den tatsächlichen Bedarf angepasst, so dass die tatsächliche Fahrzeit meist von der Systemfahrzeit abweicht. Daher werden die Systemfahrzeiten auch nicht im Fahrplan dargestellt, sondern durch folgende Vermerke ergänzt:

„Die voraussichtliche Abfahrtszeit an den einzelnen Haltestellen wird Ihnen bei der Buchung mitgeteilt.
Die Abfahrts-/Ankunftszeit kann sich je nach Fahrplanmeldung um wenige Minuten verschieben.“

Der Grobfahrplan stellt sich wie folgt dar:

Rufbus		Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham) - Julbach - Kirchdorf a.Inn - Simbach a.Inn (nördl. Teil) - Braunau a.Inn - Simbach a.Inn (östl. Teil) - Stubenberg - Ering																								
		Montag - Freitag									Samstag									Sonn- und Feiertage						
Anmeldeschluss	Fahrtnummer	05:50	07:50	09:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	05:50	07:50	09:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	05:50	07:50	09:50	11:50	13:50	15:50	17:50		
Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham)	001	003	005	007	009	011	013	015	017	019	021	023	025	027	029	031	033	035	037	039	041	043	045	047		
Julbach																										
Kirchdorf a.Inn																										
Simbach a.Inn (nördl. Teil)																										
Braunau a.Inn, Stadtplatz		07:22	09:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22	07:22	09:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22	07:22	09:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22		
Simbach a.Inn (östl. Teil)																										
Stubenberg																										
Ering																										

Rufbus		Ering - Stubenberg - Simbach a.Inn (östl. Teil) - Braunau a.Inn - Simbach a.Inn (nördl. Teil) - Kirchdorf a.Inn - Julbach - Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham)																								
		Montag - Freitag									Samstag									Sonn- und Feiertage						
Anmeldeschluss	Fahrtnummer	06:50	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50	06:50	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50	06:50	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50		
Ering	002	004	006	008	010	012	014	016	018	020	022	024	026	028	030	032	034	036	038	040	042	044	046			
Stubenberg																										
Simbach a.Inn (östl. Teil)																										
Braunau a.Inn, Stadtplatz		08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22	22:22	08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22	22:22	08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22		
Simbach a.Inn (nördl. Teil)																										
Kirchdorf a.Inn																										
Julbach																										
Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham)																										

Gemeinde	Haltestellen
Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham)	Bergham bei Seibersdorf; Bergham b. Seibersdorf, Ort (neu); Deindorf (neu); Deindorf, Ort (neu); Kirchdorf a.Inn, Altramerdinger Str. (neu); Kirchdorf a.Inn, Berg (neu); Ramerding; Seibersdorf b.Kirchdorf a.Inn (neu); Seibersdorf b. Kirchdorf a.Inn, Kirchdorfer Str. (neu); Stroham, Bergstraße (neu); Stroham
Julbach	Buch b. Simbach a.Inn, Straße; Buch b. Simbach, PAN26; Buch b.Simb., Abzw Seibersloch; Buch, Abzw; Buch, Kirchenweg (neu); Hart (Julbach), Prebeck; Hart bei Seibersdorf; Julbach; Julbach, Bahnhof Bachstr.; Julbach, Bergwaldstr. (neu); Julbach, Ortsmitte; Julbach, Palmstr. (neu); Julbach, PAN 26; Julbach, Rathausplatz (neu); Julbach, Reith (neu); Julbach, Schlossbergstr. (neu); Julbach, Sportplatz; Kolberg (neu); Mehlmaus; Mehlmaus Hs-Nr.2 (neu); Oberjulbach, PAN 26; Oberjulbach, Waldblickstr. (neu); Oberjulbach, Wf; Untertürken; Untertürken, B 20
Kirchdorf a.Inn	Armeding; Atzing bei Simbach a.Inn; Hitzenuau, Hauptstraße; Hitzenuau, Waldstraße; Kirchdorf a. Inn, Friedhof; Kirchdorf a. Inn, Luksch; Kirchdorf a. Inn, Mittelschule; Kirchdorf a. Inn-Innthalhof; Machendorf, Gh Schönhofer; Machendorf, Simbacher Straße; Ritzing (Kirchdorf a.Inn); Ritzing, Abzw. Kirchenweg; Stölli; Unterlankersberg (neu)
Simbach a.Inn (nördl. Teil)	Aich (neu); Aign 1 u. 2; Antersdorf; Brauchung (neu); Derschhof bei Eggstetten; Edmühle; Eggstetten, Kirchplatz; Eggstetten, Staatsstraße; Eizing (neu); Grafufing (neu); Grub bei Eggstetten; Guttersberg (neu); Hinteröd; Hinteröd, Abzw; Holzham bei Simbach a.Inn; Holzham, HsNr 9; Höt (neu); Höt; Irzing; Kirchberg bei Simbach a.Inn; Lengdorf (Ndb), Jägerstüber; Oberzaun; Rampelhub; Satzenberg (neu); Satzenberg, Abzw; Simbach a.Inn, Albert-Seidl-Str.; Simbach a.Inn, Adolf-Kolping-Str. 14; Simbach a.Inn, Bahnhof (Busbahnhof); Simbach a.Inn, Bahnhofstr.; Simbach a.Inn, Drei-F.-Kirche; Simbach a.Inn, Feuerwehr; Simbach a.Inn, Heraklithstr.; Simbach a.Inn, Lengd, Siedlung; Simbach a.Inn, Mosseck (neu); Simbach a.Inn, Mossecker-Str. 15; Simbach a.Inn, Rembaltzentrum; Simbach a.Inn, Schulzentrum; Simbach, H.-Muraus-FF; Aufsicht-Str.; Simbach, H.-Muraus-Str.; Steghäuser bei Simbach a.Inn; Unterangwied; Vorderbrunn (neu); Weinleiten
Braunau a.Inn, Stadtplatz	Stadtplatz
Simbach a.Inn (östl. Teil)	Beingarten; Denk, Abzw. (neu); Dietmaning; Döding (neu); Eilersberg (neu); Endsfelden (neu); Erlach, Kirche; Erlach, Unterführung B12; Ranzenberg (neu); Simbach a.Inn, Friedhof; Simbach a.Inn, Heimatmuseum; Simbach a.Inn, Sonnenapotheke; Simbach, Golling (neu); Simbach, Thalham (neu); Waltersdorf 1 b. Simbach; Waltersdorf bei Simbach a.Inn; Weismöh; Wieser bei Stubenberg; Winkham 1 b. Simbach
Stubenberg	Edmaier; Fürstberg; Fürstberg, Harstr. (neu); Geilenöd; Gschwandt bei Ulbering; Pranz; Prienbach, Gh Post; Prienbach, Schule; Stubenberg, Fünfeichen (neu); Stubenberg, Ort; Stubenberg, Pfarrhofstr. (neu); Stubenberg, Rotbach (neu); Stubenberg, Steindöbl (neu); Stubenberg, Unter der Linden; Stubenberg, Windhag (neu); Ungerer; Ungerer Haus Nr. 2, Adtkind
Ering	Büchlmühle; Ed b. Münchham (neu); Ering, An den Kreuzwiesen (neu); Ering, Galgenberg; Ering, Kapellenweg (neu); Ering, Naturium an Inn (neu); Ering, Pfarrkirche Maria Himmelfahrt (neu); Ering, Raiffeisenbank; Ering, Wendplatz; Ering, Griefler (neu); Kirm; Kilstein; Loh bei Ering; Lohbächlein (neu); Münchham; Münchham, Feuerwehr (neu); Neumühle bei Münchham; Petenuau, Abzw; Petenuau, Ort (neu); Pikenau; Prenzing; Sagnmühle; Wegmühle; Wies b. Kirm

• Die voraussichtliche Abfahrtszeit an den einzelnen Haltestellen wird Ihnen bei der Buchung mitgeteilt.
• Die Abfahrts-/Ankunftszeit kann sich je nach Fahrplanmeldung um wenige Minuten verschieben.

Tabelle 2: Tabellarischer Grobfahrplan der konzipierten Rufbuslinie

⁶ Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Der im Grobfahrplan angewendete durchgängige Zwei-Stunden-Takt hätte allerdings zur Folge, dass parallele Angebote im Bedarfsverkehrs und im regulären ÖPNV bestehen können. Um diese in diesem Fall unerwünschten Parallelfahrten zu unterbinden, gibt es zwei Möglichkeiten. Die erste Möglichkeit umfasst die planerische Lösung, dass in den Fahrplänen Betriebseinschränkungen an den Haltestellen und Teilstücken eingefügt werden, für die bereits Angebote im regulären ÖPNV in der angegebenen Zeitlagen vorhanden sind. Durch diese Lösung könnte der Fahrplan allerdings schnell unübersichtlich werden, da oftmals unterschiedliche Haltestellen auf verschiedenen Fahrtmöglichkeiten nicht angeboten werden können.

Um dieses Problem der Parallelangebote zu umgehen und die Fahrpläne dennoch möglichst übersichtlich erscheinen zu lassen, gibt es noch die zweite, technische Lösung. Dabei werden im Dispositionssystem des Bedarfsverkehrs die eingehenden Fahrtwünsche mit dem Fahrplan des regulären ÖPNVs abgeglichen und nur solche Fahrtmöglichkeiten angeboten, die einen gewissen zeitlichen Puffer (kann meist variabel im System hinterlegt werden) zum Linienverkehr aufweisen. Diese Lösung kann deutlich individuellere Betriebseinschränkungen und -verbote aufstellen, als es die planerische Lösung kann. Da bei der Planung des Verkehrs noch nicht bekannt war, welche Lösung für den Ausschluss der Parallelfahrten gewählt werden soll, wurde am Fahrplan noch keine Feinplanung vorgenommen.

3.1.3 Auswirkungen auf die Erschließungsqualität

Durch den neu konzipierten Fahrplan des Bedarfsverkehrs kann im niederbayerischen Teil des Untersuchungsgebiets das ÖPNV-Angebot deutlich gesteigert werden. Die damit verbundene Erschließungsqualität würde sich in diesem Gebiet an allen Haltestellen mindestens auf die Klasse EQI 4 und EQI 5 verbessern. Räumlich stellt sich die Erschließungsqualität wie folgt dar:

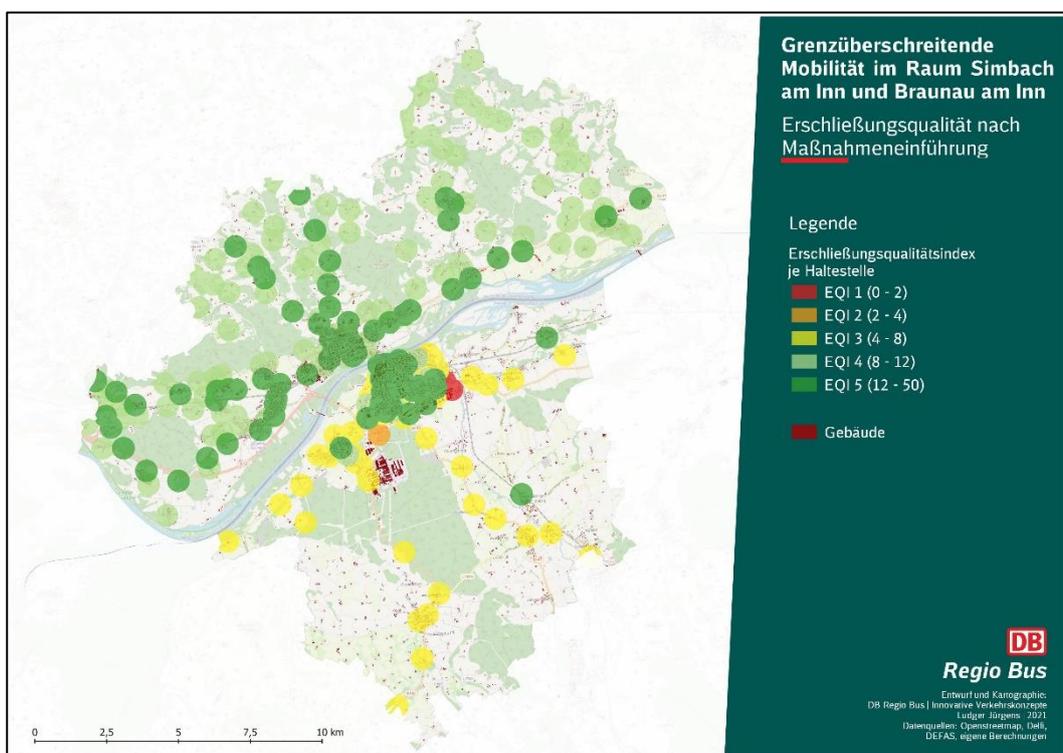


Abbildung 15: Darstellung des sich neu ergebenden EQIs; eigene Darstellung

Neben der Steigerung an den bisher bestehenden Haltestellen ist auch erkennbar, dass durch die neu hinzugekommenen Haltestellen weitere Siedlungsgebiete erschlossen werden können.

3.1.4 Weitere Maßnahmen

Aufbauend auf dem Grundkonzept, das im aktuellen Stand eine deutlich bessere Raumerschließung und ein höheres Fahrtangebot im niederbayerischen Teilgebiet sowie dem „Brückenschlag“ zum Citybus in Braunau beinhaltet, ist auch eine weitere Ausarbeitung des Bedarfsverkehrs an Wochenenden und Feiertagen ins oberösterreichische Teilgebiet hinein denkbar. Da dort das ÖPNV-Angebot an diesen Tagen bisher nicht vorhanden ist, könnte der Bedarfsverkehr eine entsprechende Lösung darstellen. Um dies zu erreichen kann die durchgehende Bedarfsverkehrslinie am Stadtplatz in Braunau am Inn geteilt und in das oberösterreichische Teilgebiet weitergeführt werden. So würden an den Wochenenden und Feiertagen zwei Linien existieren, die in Braunau am Inn am Stadtplatz und in Simbach am Inn am Busbahnhof jeweils Umsteigemöglichkeiten untereinander bieten würden.

Linie 1 verkehrt mit folgenden Fahrtenverlauf:

Kirchdorf a.Inn (Bergham, Stroham) - Julbach - Kirchdorf a.Inn - Simbach a.Inn (nördl. Teil) - Braunau a.Inn - Neukirchen a.d.Enknach (und zurück).

Linie 2 verkehrt mit folgenden Fahrtenverlauf:

Ering - Stubenberg - Simbach a.Inn (östl. Teil) - Braunau a.Inn - St. Peter am Hart - Burgkirchen (und zurück)

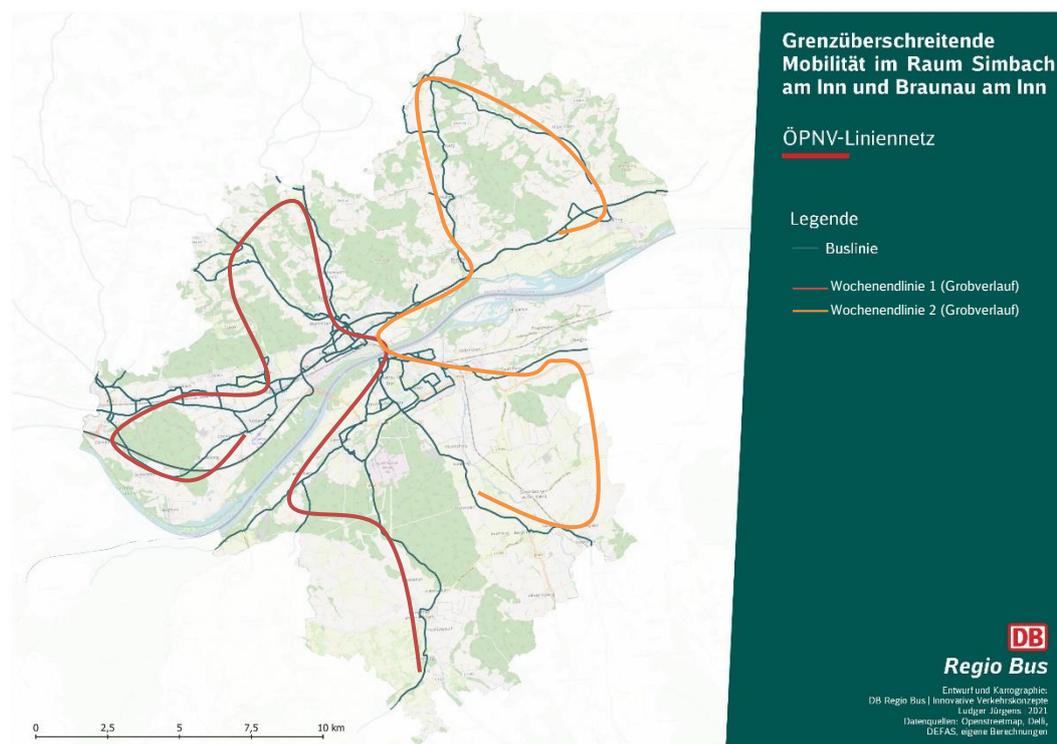


Abbildung 16: Übersicht zur Grobplanung der Wochenendlinien; eigene Darstellung

Weiterhin ist während der Analyse und der Konzeption die Tatsache aufgefallen, dass auf der österreichischen Seite die vorhandenen ÖPNV- und SPNV- Linien sternförmig zum Knotenpunkt Braunau am Inn zulaufen. Dadurch ergeben sich Räume zwischen den Verkehrsachsen, in denen die ÖPNV-Erschließung kaum oder gar nicht vorhanden ist. Zudem entsteht durch das Zulaufen auf Braunau am Inn die Problematik, dass nur unzureichende Querverbindungen zwischen den Gemeinden vorhanden sind. Dies bedeutet, dass für eine Fahrt zwischen zwei benachbarten Gemeinden häufig ein Umstieg in Braunau notwendig ist und damit auch eine entsprechend lange Fahrzeit benötigt wird.

Um diese Herausforderung zu lösen, könnte auch hier eine Bedarfsverkehrslinie eingeführt werden, die zum einen die Feinerschließung der Gemeinden übernehmen könnte und zum anderen die fehlenden Querverbindungen zwischen den Gemeinden ermöglicht. Als Umsteigepunkt zum bestehenden ÖPNV/SPNV wäre der Bahnhof in St. Georgen a. d. Mattig denkbar.

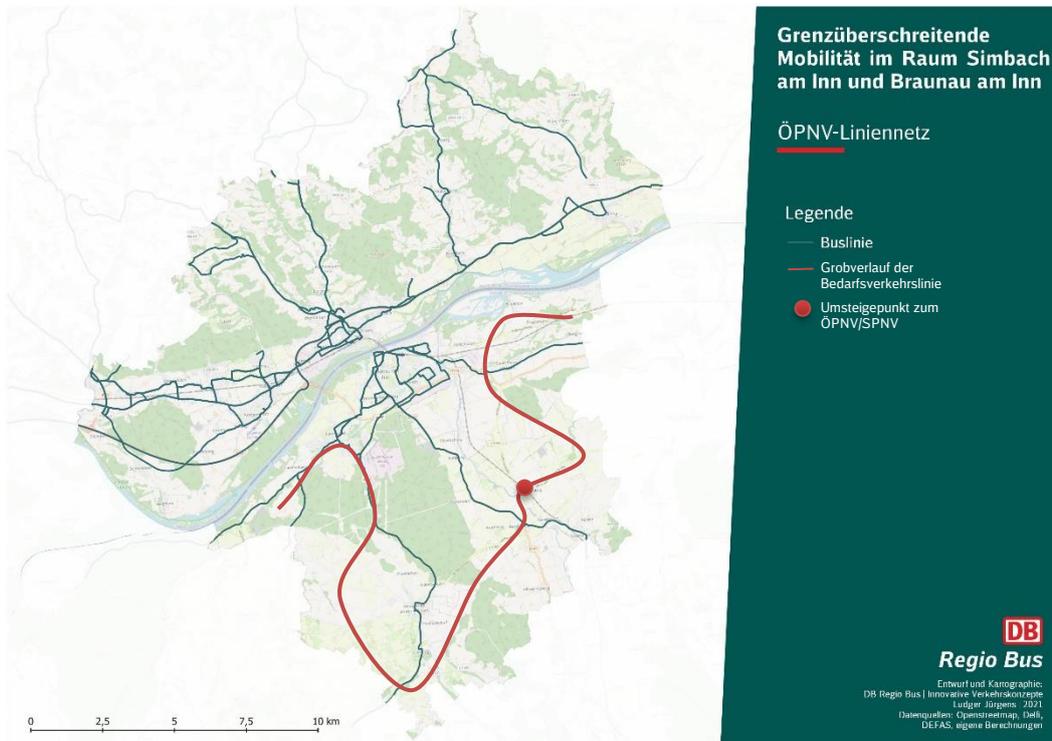


Abbildung 17: Grobfahrweg der Gemeindeerschließung im oberösterreichischen Teilgebiet; eigene Darstellung

Da beide Lösungsansätze für die Umsetzung des Pilotverkehrs nicht weiter in Betracht gezogen wurden, sind auch keine weiteren Konzeptionsschritte und Planungsschritte diesbezüglich unternommen worden.

3.2 Anforderungen an die Betriebskomponenten

Für den Betrieb von Bedarfsverkehren sind neben den **Komponenten für die Fahrleistungen** (Fahrer und Fahrzeug) auch noch weitere technologische Komponenten notwendig. Dies umfasst zum einen ein für die Betriebsart geeignetes **Dispositionssystem**, welches die Fahrtwünsche bündelt und die Fahraufträge an die Verkehrsunternehmen weiterleitet, sowie eine **Telefonzentrale**, die die Fahrtwünsche der Nutzer telefonisch entgegennehmen kann. Im Folgenden werden die notwendigen Komponenten näher beleuchtet und Handlungsoptionen herausgestellt.

3.2.1 Fahrzeuge

Die Ausstattung der Fahrzeuge kann je nach Betriebskostenmodell unterschiedlich stark durch den Auftraggeber beeinflusst werden. Um Kosten gering zu halten und dem Verkehrsunternehmen die Flexibilität in der Betriebsplanung nicht zu sehr einzuschränken, sollten die Fahrzeuganforderungen bei einem Verkehr mit **fahrtenscharfer Abrechnung**, der unter Umständen durch ein Taxiunternehmen durchgeführt wird, folgende praxisübliche Anforderung erbringen:

- Die Fahrzeuge müssen betriebssicher und fahrbereit sein. Sie müssen den rechtlichen Bestimmungen (PBefG, StVZO, SaubFahrzeugBeschG, etc.) entsprechen.

- Die Fahrzeuge sollten nicht älter als 10 Jahre sein (maßgeblich ist der Tag der Erstzulassung) und müssen als Rufbus erkennbar sein. Durch diesen Zeitraum soll gewährleistet werden, dass die Verkehrsunternehmen den bestehenden Fuhrpark miteinbeziehen können.
- Grundsätzlich sollten alle Fahrzeuge mit prägnanten und gut sichtbaren Kennzeichnungen ausgestattet werden, welche sowohl Liniennummer als auch Signet beinhalten. Die Kennzeichnung führt zu einer besseren Auffindbarkeit für die Fahrgäste und erzeugt zudem einen Wiedererkennungswert.
- Für jeden Fahrgast ist ein Sitzplatz zur Verfügung zu stellen.
- Das Verkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass das Fahrzeug über ausreichend Platz verfügt, um einen Kinderwagen oder zwei Rollatoren im gefalteten Zustand transportieren zu können.
- Sollte ein Fahrtwunsch den Einsatz eines barrierefreien Fahrzeugs (z.B. Rollstuhlmitnahme) erforderlich machen, ist diese Fahrt durch ein geeignetes barrierefreies Fahrzeug vom Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Hinzu kommt die Bereitstellung von mobilen Endgeräten (Tablet, Handy) sowie deren Halterung, auf denen die Informationen des Dispositionssystems an die Fahrer übertragen werden können.

Anforderungen an den Fahrzeugtyp (z.B. Kleinbus) oder die Außendarstellung (z.B. spezielles Außendesign) würde die Flexibilität der Auftragnehmer einschränken und gleichzeitig sehr wahrscheinlich den Produktionspreis einer Fahrt erhöhen. In diesem Betriebsmodell sollte daher von solchen Anforderungen abgesehen werden.

Bei dem Betriebsmodell auf Basis der **tagesgebundenen Abrechnung** können hingegen weitere Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt werden, da diese in diesem Modell exklusiv den Fahrten des Bedarfsverkehrs zu Verfügung stehen. Weitere Anforderungen können beispielsweise die technische Ausstattung, die Kapazität, Antriebsformen oder auch die Barrierefreiheit betreffen.

Folgende weitere Anforderungsmerkmale sind in der Praxis üblich:

- Im Regelbetrieb des Bedarfsverkehrs sind Kleinbusse und/oder PKW mit mindestens 7 Fahrgastplätzen einzusetzen, wovon eines zur Beförderung von Kinderwagen und/oder Rollstühlen (inkl. und ggf. erforderliche sichere Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Rollstuhlfahrern, sofern diese den Rollstuhl nicht verlassen und einen gewöhnlichen Sitzplatz einnehmen können) geeignet sein muss.
- Bei Rollstuhlmitnahme müssen 3 weitere Plätze für Fahrgäste vorhanden sein.
- Die Fahrzeuge werden vom Auftraggeber im einheitlichen Design komplett beklebt. Die Fahrzeuge sind dafür in der Farbe Weiß bereitzustellen.
- Werbeanbringungen am oder im Fahrzeug sind nur nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger zulässig.
- Die Fahrzeuge dürfen zum Betriebsbeginn, nicht älter als 3 Jahre und frei von äußerlich sichtbaren Schäden sein. Da hier exklusiv Fahrzeuge bereitgestellt werden müssen und dies meist mit Neuanschaffungen verbunden ist, soll durch den Zeitraum ermöglicht werden, kostengünstige Fahrzeuge zu erwerben.

Auch in diesem Fall sind die Anforderungen an die Technik zur Dispositionsübermittlung (mobiles Endgerät (Tablet, Handy) inklusive Halterung notwendig. Zudem kann im zweiten

Betriebskostenmodell darüber nachgedacht werden, den Einsatz von Fahrzeug von alternativen Antriebstechniken entweder vorauszusetzen oder zumindest zu bevorzugen.

Für die Beschaffung der Fahrzeuge muss darüber hinaus das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) beachtet werden. Dieses sagt aus, dass bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen ein Mindestprozentsatz an sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen vorhanden sein muss. Bei der Anschaffung von sauberen leichten Nutzfahrzeugen ist ein Anteil von 38,5 % einzuhalten. Für saubere schwere Nutzfahrzeuge gilt ein Mindestziel von 45 % bis Ende 2025 und von da an ein Mindestziel von 65 % bis 2030 einzuhalten. Die Hälfte des jeweiligen Mindestziels bei den schweren Nutzfahrzeugen muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden.

3.2.2 Dispositionssystem/Buchungssystem

Für die Steuerung der Rufbussysteme ist ein Dispositionssystem notwendig, welches die Fahrtwünsche über die verschiedenen Buchungswege entgegennimmt, dort bündelt und verwaltet und zum gegebenen Zeitpunkt an das Verkehrsunternehmen weitergibt.

Grundlegend muss das Dispositionssystem ein ganzheitliches Konzept anbieten, welches die notwendigen Funktionen einerseits für die Telefonzentrale und die Fahrgäste bei der Buchung, für den Fahrer bei der Fahrtdurchführung als auch für das Verkehrsunternehmen bei der Abrechnung und Analyse bereitstellt. Folgende Funktionen sind für alle Typen von Rufbussystemen sinnvoll:

- Die Verwaltung von Rollen und Rechten für die interne Nutzung der Anwendungen wie z.B. Administrator, Disponent, Telefonzentrale, Fahrer
- Überwachung des Echtzeit-Betriebes samt allen anstehenden und aktiven Buchungen
- Modul zur Auswertung der Betriebsabläufe (Reporting)
- Für die Mitarbeiter der Telefonzentrale muss eine webbasierte Lösung geschaffen werden, welche als Buchungstool fungiert und die Eingabe der Fahrtwunschdaten ermöglicht
- Für den Fahrgast muss es möglich sein, alle relevanten Informationen abzurufen und die Fahrt zu buchen. Auf die Buchung folgt im Anschluss eine Bestätigung der Fahrt
- Bei Buchung eines Fahrtwunsches muss dieser automatisch an den entsprechenden Fahrer/Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Dieser/Dieses muss die Fahrt zum einen bestätigen können, andererseits nur bei vorher festgelegten Voraussetzungen stornieren können
- Für die Abrechnung müssen Informationen über die gefahrenen Kilometer und Einnahmen mit Übermittlung der Daten (Laufende Nr., Datum, Fahrtnummer, Uhrzeit Buchung, Uhrzeit Fahrtbeginn, Starthaltestelle, Zielhaltestelle, Name, Telefonnummer, Anzahl der Reisenden, verkaufte Fahrscheine, tatsächlicher Fahrpreis, Subventionierung, Kilometer, betreibendes Unternehmen) gesammelt und ausgegeben werden

Für die Umsetzung kann zudem eine Schnittstelle vorgesehen werden, um eine Integration in Mobilitätsplattformen zu ermöglichen.

Neben den allgemeinen erforderlichen Kriterien gibt es hinsichtlich der Bedienung im linienbezogenen Bedarfsverkehr und der Bedienung im Flächenverkehr unterschiedliche Anforderungen. Der linienbezogene Bedarfsverkehr baut dabei auf einen zeitlichen bzw. räumlichen Fixpunkt auf, anhand dessen die Abfahrtszeiten kalkuliert werden. Zusätzlich wird im Fall des linienbezogenen

Bedarfsverkehrs auch ein Rahmenfahrplan festgelegt, in welcher Reihenfolge die verschiedenen Gemeinden bedient werden. Damit dies umgesetzt werden kann, müssen diese Fixpunkte und Rahmenfahrpläne in dem Dispositionssystem hinterlegt werden.

3.2.3 Telefonzentrale

Neben dem Dispositionssystem bildet die Telefonzentrale einen unverzichtbaren Bestandteil innerhalb der Rufbussysteme. Die Telefonzentrale koordiniert die eingehenden Anrufe, berät die Fahrgäste hinsichtlich ihrer Möglichkeiten und bucht deren Fahrtwünsche in das System. Gleichzeitig nimmt die Telefonzentrale auch Beschwerden entgegen und klärt diese auf, bzw. leitet sie an die zuständigen Bereiche weiter.

Um die Servicequalität über die Vertragslaufzeit hinweg zu gewährleisten, sollte die Telefonzentrale zum jeweiligen Ortstarif unter einer gleichbleibenden Nummer erreichbar sein. Der Kunde sollte bei nicht sofortiger Erreichbarkeit über Bandansage informiert werden, mit welcher Wartezeit bis zur Entgegennahme des Anrufes zu rechnen ist, wobei die Wartezeit fünf Minuten nicht überschreiten sollte. Für die kompetente Beratung sollten die Mitarbeitenden der Zentrale über Kenntnisse hinsichtlich Beförderungsbedingungen und Tarifstrukturen verfügen und fähig sein, bei Bedarf (z.B. bei eventuellen Ausfällen der Software) Fahrtwünsche direkt an den Fahrer zu vermitteln.

Neben einer Vergabe als Fremdleistung ist es auch möglich, die Telefonzentrale in Eigenleistung zu betreiben. Zu beachten ist, dass die bisherigen Punkte dann von eigenen Mitarbeitenden getragen werden müssen. Es gilt also in dem Fall zu beachten, genügend Kapazitäten bereitzustellen, um die Zeiträume für die Rufannahme abzudecken und das Personal entsprechend der Anforderungen zu schulen. Es ist abzuwägen, ob eine Eigenerbringung wirtschaftlich sinnvoll ist.

Bei einer Vergabe als Fremdleistung sollten Verkehrsunternehmen und Betreiber der Telefonzentrale eine regelmäßige Kommunikation pflegen, um einen reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können.

3.3 Kostenschätzung

Die Ermittlung der Betriebskosten erfolgte auf Basis einer Betriebsleistungsschätzung, gefolgt von den daraus entstehenden Kosten. Für dieses Defizit wurde außerdem betrachtet, welche Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen werden können und welche finalen Kosten sich ergeben, welche als Aufgabenträger getragen werden müssen.

Betrachtet wurde ein Zeitraum von fünf Jahren, da sich der Betrieb in den ersten Jahren hinsichtlich der Nachfrage unterscheidet und auch die Förderquote je Betriebsjahr unterschiedlich angesetzt wird. Um die steigende Nachfrage abzubilden, wurden Abrufquoten von 10% bis 20 % angenommen, wobei von einer Steigerung von zwei Prozent pro Betriebsjahr ausgegangen wurde. Diese Werte leiten sich aus den Erfahrungen von anderen, vergleichbaren Bedarfsverkehren ab. Vor allem in den ersten Betriebsjahren ist mit einer Anlaufkurve der Fahrgastzahlen zu rechnen, da sich zunächst das Wissen über das Bestehen eines solchen Verkehrs in der Bevölkerung verbreiten muss. Für die Kalkulation wurde eine stetige Steigerung der Abrufquote von 12 % im ersten Jahr bis zu 20 % im fünften Jahr angenommen.

Betriebsleistungsschätzung

Durch die Betriebsleistungsschätzung soll abgeschätzt werden, wie viele Fahrten innerhalb eines Jahres voraussichtlich abgerufen werden bzw. wie viele Kilometer durch den Bedarfs- und Flächenverkehr zurückgelegt werden. Anhand der erstellten Fahrpläne und der Abrufquoten konnten die

Anzahl der abgerufenen Fahrten und die mittleren Reiseweiten simuliert und auf die geschätzten Jahreskilometer hochgerechnet werden. Auf Grundlage dieser Betrachtung wurden so die Anzahl der Fahrten und die Anzahl der erwarteten Kilometer pro Jahr ermittelt, worauf im nächsten Schritt die Preise gelegt werden konnten.

In der vorliegenden Kalkulation würden demnach von den jährlich 5.714 angebotenen Fahrten im ersten Jahr 685 abgerufen und ca. 10.615 Besetzkilometer erwartet. Dieser Wert würde sich über die Jahre, wie in Tabelle 3 dargestellt, auf 1.143 abgerufene Fahrten und rund 17.705 Besetzkilometer im fünften Jahr steigern.

Jahr	Angebotene Fahrten je Tag				Abrufquote	Erwartete gesamt km	Anzahl Fahrten
	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So			
1. Jahr	16	16	16	14	12,00%	10.615 km	685 Fa
2. Jahr	16	16	16	14	14,00%	12.400 km	800 Fa
3. Jahr	16	16	16	14	16,00%	14.185 km	915 Fa
4. Jahr	16	16	16	14	18,00%	15.920 km	1.028 Fa
5. Jahr	16	16	16	14	20,00%	17.705 km	1.143 Fa

Tabelle 3: Betriebsleistungsschätzung

Betriebskostenschätzung

Die Ermittlung der Betriebskosten erfolgte unter verschiedenen Ansätzen. Folgende Kalkulationen wurden betrachtet:

- **Fahrtengebundene Kostenschätzung mit Pauschalen**

Die Kalkulation basiert auf der Anzahl der zu erwartenden Fahrten, die durch eine Pauschale vergütet werden. Unterschieden wird dabei zwischen Fahrten unter der Woche (Mo-Fr) und Fahrten am Wochenende bzw. Feiertagen.

- **Fahrtengebundene, distanzabhängige Kostenschätzung**

Zusätzlich zu den vorherig beschriebenen Pauschalen werden ab einer Strecke von 15 Kilometern Kosten je Kilometer kalkuliert.

- **Tagesgebundene Kostenschätzung**

Im Gegensatz zu den bereits genannten Ansätzen wird hier angenommen, dass die Kosten für das Fahrzeug nicht je Fahrt, sondern je Tag berechnet werden. In die Berechnung fließen neben Kilometer- und Fahrzeugkosten auch Personalkosten mit ein. Die angenommenen Werte hierfür entsprechen den Erfahrungswerten aus vergleichbaren Verkehren.

Während die fahrtengebundenen Kostenmodelle vor allem bei linienbezogenen Bedarfsverkehren zum Einsatz kommen, wird das tagesgebundene Kostenmodell stärker bei flächenbezogenen Bedarfsverkehren angewendet.

Für die grenzüberschreitende Bedarfsverkehrslinie liegen die jährlichen geschätzten Kosten für die reine Fahrleistung bei der fahrtengebundenen Kostenschätzung je nach Abrechnungsmodell zwischen 29.450 € und 32.528 €. Die Kosten steigen mit der Zunahme der Abrufquote in den folgenden Jahren auf 49.150 € (nur Pauschalen) bzw. 54.280 € (distanzabhängige Kostenschätzung) im fünften Jahr an.

Die Kosten für die tagesgebundene Schätzung sind durch den hohen Fixkostensatz für Fahrzeug und Fahrer mit 151.735 € im ersten Jahr deutlich höher als die fahrtengebundenen Kostenschätzungen und steigen nur unwesentlich auf 153.862 € im fünften Jahr an.

Jahr	Angebotene Fahrten je Tag				Abrufquote	Erwartete gesamt km	Anzahl Fahrten	Kosten (Distanzabhängig)	Kosten (nur Pauschalen)	Kosten Tagesscharfe Abrechnung
	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So						
1. Jahr	16	16	16	14	12,00%	10.615 km	685 Fa	32.528,00 €	29.450,00 €	151.735,00 €
2. Jahr	16	16	16	14	14,00%	12.400 km	800 Fa	38.000,00 €	34.400,00 €	152.270,50 €
3. Jahr	16	16	16	14	16,00%	14.185 km	915 Fa	43.472,00 €	39.350,00 €	152.806,00 €
4. Jahr	16	16	16	14	18,00%	15.920 km	1.028 Fa	48.808,00 €	44.200,00 €	153.326,50 €
5. Jahr	16	16	16	14	20,00%	17.705 km	1.143 Fa	54.280,00 €	49.150,00 €	153.862,00 €

Tabelle 4: Betriebskostenschätzung

Kosten für Betriebskomponenten

Neben den Kosten für die reinen Fahrleistungen müssen auch die Kosten für die im Hintergrund agierenden Betriebskomponenten mit einkalkuliert werden. Dazu gehören zum einen die Telefonzentrale und das Dispositionssystem für die technische Abwicklung der Buchungen und zum anderen die allgemeine Verwaltung des Rufbussystems.

Als Schätzpreis für das Dispositionssystem wurden die marktüblichen Kosten vergleichbarer Anbieter hinzugezogen. Für den konkreten Anwendungsfall wäre mit Kosten von ca. 4.400 € pro Jahr zu rechnen.

Bei der Leistung der Telefonzentrale wurde zunächst angenommen, dass der Betrieb in Eigenerbringung wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Auf diese Möglichkeit wurde daher in den weiteren Betrachtungen nicht weiter eingegangen. Ebenso wie das Dispositionssystem sind auch die Kosten für die Telefonzentrale stark leistungsabhängig. Für die Kostenannahme wurde die gängige Preisermittlung über Kosten je Anruf verwendet. Dabei wurde angenommen, dass bei den Verkehren rund 80 % der Fahrtwünsche über das Telefon gebucht werden. (Die weiteren Fahrtwünsche werden per Internet oder App gebucht). In Kombination mit den angenommenen Fahrten und dem Poolingfaktor, d.h. wie viele Personen in einer Fahrt gemeinsam befördert werden, führten diese Annahmen zu den Gesamtkosten für die Telefonzentrale. Diese liegen zwischen 790 € und 1.321 € pro Jahr.

Die Gesamtkosten für die Betriebskomponenten liegen laut dieser Schätzung zwischen 5.230 € für das erste Jahr und 5.761 € für das fünfte Betriebsjahr.

Jahr	Abrufquote	Kosten Dispositionssystem	Kosten Telefonzentrale	Gesamtkosten Betriebskomponenten
1. Jahr	12%	4.440,00 €	790,92 €	5.230,92 €
2. Jahr	14%	4.440,00 €	925,08 €	5.365,08 €
3. Jahr	16%	4.440,00 €	1.057,68 €	5.497,68 €
4. Jahr	18%	4.440,00 €	1.187,16 €	5.627,16 €
5. Jahr	20%	4.440,00 €	1.321,32 €	5.761,32 €

Tabelle 5: Kostenschätzung für die Betriebskomponenten

Gesamtdefizit und Förderung

Die Summe aus Betriebskosten, Kosten für Betriebskomponenten und einer Pauschale für die Verwaltung ergibt das Gesamtdefizit auf der Kostenseite. Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen müssten dem Gesamtdefizit noch gegenübergestellt werden, diese wurden in der Konzeption jedoch nicht

betrachtet, da hierfür weitere Gespräche mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern notwendig gewesen wären.

Das Gesamtdefizit für die Jahre 1 bis 5 stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kosten (Distanzabhängig)	Kosten (nur Pauschalen)	Kosten Tagesscharfe Abrechnung	Gesamtkosten Betriebskomponenten	Verwaltungspauschale	Gesamtkosten (Distanzabhängig)	Gesamtkosten (nur Pauschalen)	Gesamtkosten Tagesscharfe Abrechnung
1. Jahr	32.528,00 €	29.450,00 €	151.735,00 €	5.230,92 €	5.000,00 €	42.758,92 €	39.680,92 €	161.965,92 €
2. Jahr	38.000,00 €	34.400,00 €	152.270,50 €	5.365,08 €	5.000,00 €	48.365,08 €	44.765,08 €	162.635,58 €
3. Jahr	43.472,00 €	39.350,00 €	152.806,00 €	5.497,68 €	5.000,00 €	53.969,68 €	49.847,68 €	163.303,68 €
4. Jahr	48.808,00 €	44.200,00 €	153.326,50 €	5.627,16 €	5.000,00 €	59.435,16 €	54.827,16 €	163.953,66 €
5. Jahr	54.280,00 €	49.150,00 €	153.862,00 €	5.761,32 €	5.000,00 €	65.041,32 €	59.911,32 €	164.623,32 €
	217.088,00 €	196.550,00 €	764.000,00 €	27.482,16 €	25.000,00 €	269.570,16 €	249.032,16 €	816.482,16 €

Tabelle 6: Gesamtdefizit

Durch passende Förderprogramme kann dieses Gesamtdefizit gefördert werden, wodurch die Kosten, die der Landkreis zu tragen hat, verringert werden. Da die Konzeptionierung von Bedarfsverkehren dazu beiträgt, die Mobilität in ländlich geprägten Regionen zu verbessern, besteht die Möglichkeit das durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) geförderte Programm „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr⁷“ wahrzunehmen, welches bis Ende 2024 besteht. Dieses Förderprogramm hat zum Ziel, die Mobilität im ländlichen Raum voranzutreiben, indem der ÖPNV ausgebaut und Fahrtmöglichkeiten gantztägig verbessert werden. Dabei stehen flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im Vordergrund, welchen den bestehenden Linienverkehr sowohl örtlich als auch zeitlich ergänzen. Weiter müssen die Planungen mit dem vorhandenen Nahverkehrsplan oder mit dem bestehenden Taktverkehr verkehrlich im Einklang stehen. Neben einer Anschubfinanzierung ist es möglich, eine weiterführende Förderung zu erhalten. Für die Folgefinanzierung müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Von montags bis freitags von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie an Samstag, Sonntagen und Feiertagen von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr muss ein etwa zweistündiger Takt vorherrschen, der durch die Kombination aus Linienverkehr und Bedarfsverkehr gewährleistet wird
- Die Solldaten und Buchungsinformationen müssen dem DEFAS Bayern zur Verfügung gestellt und bei Änderungen aktualisiert werden
- Für Fahrten zwischen 8:00 Uhr und 17:00 Uhr muss eine Anmeldung noch zwei Stunden vor der Fahrt möglich sein.

Die degressive Förderung erfolgt für maximal vier Jahre und trägt zu prozentualen Anteilen die Betriebskostendefizite, beginnend mit 65 % im ersten Jahr, 55 % im zweiten, 45 % im dritten und 40 % im vierten Jahr. Wie erwähnt ist eine Anschlussförderung unter bestimmten Voraussetzungen möglich, welche dann 35% beträgt. Zudem werden bei Projekten, die sich überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf im Sinne des jeweils geltenden Landesentwicklungsprogramms befinden, die oben genannten Fördersätze um jeweils 5% pro Jahr erhöht. Da der niederbayerische Teil des Untersuchungsgebiets diesen besonderen Handlungsbedarf aufweist, sind bei der

⁷ Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Kalkulation die höheren Fördersätze anzunehmen (d.h. 70 % im ersten Jahr, 60 % im zweiten, 50 % im dritten und 45 % im vierten Jahr sowie 40 % ab dem fünften Jahr).

Zusätzlich zu dem Ausgleich der Betriebskostendefizite, bestehen Zuwendungen im Bereich Marketing und Weiterentwicklung. Dafür werden für unter 50.000 erschlossene Einwohner 10.000 € veranschlagt. Inbegriffen sind hierbei sowohl Informationsveranstaltungen, Werbemaßnahmen, Veranstaltungen und Planungen zur Weiterentwicklung des Projektes, aber auch Maßnahmen im Rahmen der Digitalisierung.

Zu beachten ist, dass der Anteil des Betriebskostendefizits nicht förderfähig ist, der 10,00 € je erschlossenen Einwohner im Jahr und zusätzlich 50,00 € je durchschnittlichem Beförderungsfall im Jahr übersteigt. Darüber hinaus dürfen Betriebskostendefizite nicht durch unangemessen niedrige Beförderungsentgelte entstehen. Um dies zu überprüfen, muss ein vergleichbares Angebot aus dem regulären Taktverkehr herangezogen werden.

Nach Abzug aller förderfähigen Kosten ergibt sich für den Landkreis Rottal-Inn als Aufgabenträger der Bedarfsverkehre auf 5 Jahre betrachtet folgende Gesamtdefizite:

Jahr	Gesamtkosten (Distanzabhängig)	Gesamtkosten (nur Pauschalen)	Gesamtkosten Tagesscharfe Abrechnung	Fördersatz	Gesamtdefizit nach Förderung (Distanzabhängig)	Gesamtdefizit nach Förderung (nur Pauschalen)	Gesamtdefizit nach Förderung (Tagesscharfe Abrechnung)
1. Jahr	42.758,92 €	39.680,92 €	161.965,92 €	70%	12.827,68 €	11.904,28 €	48.589,78 €
2. Jahr	48.365,08 €	44.765,08 €	162.635,58 €	60%	19.346,03 €	17.906,03 €	65.054,23 €
3. Jahr	53.969,68 €	49.847,68 €	163.303,68 €	50%	26.984,84 €	24.923,84 €	81.651,84 €
4. Jahr	59.435,16 €	54.827,16 €	163.953,66 €	45%	32.689,34 €	30.154,94 €	90.174,51 €
5. Jahr	65.041,32 €	59.911,32 €	164.623,32 €	40%	39.024,79 €	35.946,79 €	98.773,99 €
	269.570,16 €	249.032,16 €	816.482,16 €		130.872,68 €	120.835,88 €	384.244,35 €

Tabelle 7: Gesamtdefizit nach Abzug der förderfähigen Kosten

4 Weiterführende Konzeptbestandteile

4.1 Mobilitätsplattform

Über eine intermodale Mobilitätsplattform können alle zur Verfügung stehenden Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr abgebildet werden und liefern dem Kunden einen ganzheitlichen und leicht zugänglichen Überblick über das Angebot. Durch eine vom Dispositionssystem anzubietende Schnittstelle werden die entsprechenden Daten in der Mobilitätsplattform hinterlegt und können von den Nutzenden abgerufen werden. Eine solche digitale Lösung bietet nicht nur die Möglichkeit, über die Fahrten im Bedarfsverkehr zu informieren, sondern bietet auch eine Schnittstelle zwischen dem bestehenden Linienverkehr und dem ergänzenden Bedarfs- und Flächenverkehr.

Darüber hinaus können Mobilitätsplattformen Funktionen übernehmen, die über die reine Informationsvermittlung hinausgehen, so beispielsweise:

- Buchung von Fahrten
- Ticketing
- Online-Bezahlungsfunktionen
- Echtzeitinformationen
- Push-Nachrichten zur Mitteilung von beispielsweise Veranstaltungen oder Verkehrsstörungen
- Eventuelle Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsformen, wie Car-Sharing

Dafür ist es nicht zwingend erforderlich, eine eigene Applikation zu entwickeln. Es besteht die Möglichkeit auf bestehende Systeme aufzubauen und auf deren Grundlage individualisierte Lösungen zu schaffen.

4.2 Marketing

Wie jedes neue Angebot müssen auch neu eingeführte Verkehrsangebote beworben werden, um in der Anlaufphase und darüber hinaus eine möglichst hohe Nachfrage zu generieren. Durch ein ansprechendes Design und Namen kann ein Wiedererkennungswert geschaffen werden, welcher durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden kann. Dabei gibt es zahlreiche Plattformen, wie Anzeigen, Flyer und Veranstaltungen aber auch Radio- und Kino-Werbung oder Beiträge in den sozialen Medien. Bei dem Einsatz einer Mobilitätsplattform kann gleichzeitig das gesamte Verkehrsangebot beworben werden, wodurch die Attraktivität des ÖPNVs im gesamten Landkreis gesteigert werden kann. Sinnvoll ist es, zuvor Zielgruppen zu bilden, um die Werbung entsprechend gezielt zu setzen. So kann beispielsweise in den Printmedien die Anrufzentrale mehr hervorgehoben werden, in den sozialen digitalen Medien verstärkt auf die App eingegangen werden. Die Verwendung von Links und QR-Codes erleichtert dabei den einfachen und direkten Zugang zu weiterführenden Informationen. Mit einem starken Marketing kann der Erfolg der Bedarfsverkehre deutlich gesteigert werden.

4.3 Rahmenbedingungen Vergabe

Bei der Vergabe der Verkehrsleistungen sind die Fahrleistungen im Bedarfsverkehr genauso an die rechtlichen Bedingungen laut EU-VO 1370/2007 gebunden, wie es für die Linienverkehre im ÖPNV der Fall ist. Dies bedeutet, dass alle Fahrleistungen, die einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1.000.000 € überschreiten, bzw. eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von über 300.000 km aufweisen, über eine EU-weite Ausschreibung vergeben werden müssen. Sollten die Fahrleistungen an kleine oder mittlere Unternehmen (nicht mehr als 23 Fahrzeuge im Bestand) direkt

vergeben werden, verdoppeln sich diese Schwellenwerte auf 2.000.000 €, bzw. 600.000 Kilometer pro Jahr.

Davon abgesehen sind für eine Vergabe von Verkehrsleistungen, die 50.000 Kilometer pro Jahr überschreiten, „spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union“ zu veröffentlichen (VO 1370/2007 Art. 7 Abs. 2)

- a) der Name und die Anschrift der zuständigen Behörde;
- b) die Art des geplanten Vergabeverfahrens;
- c) die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Neben der Ausschreibung der Verkehrsleistungen müsste auch die Dispositionsleistung sowie die Leistung der Telefonzentrale ausgeschrieben, bzw. vergeben werden, wenn diese nicht gemeinsam mit den Fahrleistungen als Gesamtpaket vergeben werden. Für die Komponenten des Dispositionsystems sowie der Dienstleistung der Telefonzentrale gelten die Vergabebedingungen und Zeiträume des Auftragsgebers.

Da die oben genannten Schwellenwerte im vorliegenden Fall nicht überschritten werden, ist eine Vorabbekanntmachung sowie eine EU-weite Ausschreibung im oben genannten Sinne nicht notwendig.

4.4 Rahmenbedingungen Konzessionserteilung

Durch den grenzüberschreitenden Aspekt der Verkehre kommt jedoch ein abweichendes Verfahren in der Konzessionserteilung für die ÖPNV-Linie hinzu. Zunächst ist ein Genehmigungsantrag grenzüberschreitender Linienverkehr innerhalb der EU (VO 1073/2009) für Verbindungen nach Österreich notwendig. Dieser Genehmigungsantrag muss bei der zuständigen Behörde des Mitgliedsstaates gestellt werden, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangsort der Linien befindet (in genannten Fall also bei der Regierung von Niederbayern).⁸ Dabei beträgt die Genehmigungsdauer für grenzüberschreitende Verkehre maximal 5 Jahre.

Bei der Bescheidung des Genehmigungsantrags ist mit einer längeren Bearbeitungsdauer zu rechnen, als dies bei rein inländischen Linien der Fall ist. Von der Regierung von Niederbayern wird der Antrag an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) weitergeleitet, welches diesen wiederum an das österreichische Bundesministerium für Verkehr übergibt und anschließend an die Direktion Straßenbau und Verkehr - Abteilung Verkehr des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung sendet.

Nach der Bearbeitung des Genehmigungsantrags durch das Amt der oberösterreichischen Landesregierung tritt der Antrag den oben skizzierten Weg in umgekehrter Reihenfolge an, bis dieser endgültig von der Regierung von Niederbayern bearbeitet und genehmigt werden kann.

Weiterhin gilt es zu beachten, dass der Antragsteller einer solchen grenzüberschreitenden Linie im Rahmen der EU (VO 1073/ 2009) im Besitz der erforderlichen *Lizenz der Europäischen Gemeinschaft für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen gemäß EU (VO 1073/ 2009)* sein muss.

⁸ Entsprechende Formulare unter:
https://www.regierung.niederbayern.bayern.de/aufgaben/37688/37700/leistung/leistung_12273/index.html

5 Fazit

Als Ergebnis für die gestellte Aufgabe für die Konzeption eines grenzüberschreitenden Rufbussystems kann zusammengefasst werden, dass der Betrieb des Rufbusses im niederbayerischen Teil des Untersuchungsgebiets durch ein Fahrzeug im 2-Stunden möglich ist. Dieser Rufbus übernimmt dort auch die gewünschte Feinerschließung bisher noch weniger gut angebundener Orts- und Gemeindeteile. Der grenzüberschreitende Aspekt wird wiederum über die Verknüpfungsmöglichkeit des Rufbusses mit dem Citybus Braunau am Stadtplatz in Braunau am Inn sichergestellt. Eine Ausweitung des Bedienebiets des Rufbussystems auf die Stadt Braunau ist aufgrund der dichten Taktung des Citybusses nicht sinnvoll und würde aufgrund der vielen Parallelfahrten innerhalb des Stadtgebiets nur wenig Mehrwert bieten.

Die Analyse des Konzeptes hat gezeigt, dass grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote im Untersuchungsraum nachgefragt werden. Diese Nachfrage wird bisher jedoch lediglich über die Bahnverbindung zwischen Simbach am Inn und Braunau am Inn befriedigt. Dies hat zur Folge, dass grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Untersuchungsraums aktuell möglich, aber mit mehreren Umstiegen verbunden sind. Diese Angebote zu vereinfachen und durch weniger Umstiege möglich zu machen kann durch den Betrieb eines Rufbussystems auf der niederbayerischen Seite ermöglicht werden. Auch im oberösterreichischen „Hinterland“ kann ein solches System das ÖPNV-Angebot flächendeckend verbessern. An Wochenenden (wenn das Angebot des Citybusses in Braunau nicht vorhanden ist) könnte das Rufbussystem den gesamten Untersuchungsraum abdecken und so die Freizeitverkehre von und nach Oberösterreich bedienen.

Die Corona-Pandemie hat auch Auswirkungen auf die Konzeption und vor allem auf die Pilotierung des Konzeptes im Interreg Förderprojekt RegiaMobil gehabt. Durch die ungewisse Situation im ÖPNV und die zeitweiligen Grenzsperrungen zwischen Österreich und Deutschland konnte der Pilot des grenzüberschreitenden Rufbussystems nicht wie geplant umgesetzt werden und wurde nach mehrmaligem Verschieben des Pilotstarts letztendlich abgesagt. In der Konzeption hat sich diese Absage darin widerspiegelt, dass gesprächs- und diskussionsintensive Inhalte nicht weiterverfolgt wurden, da diese Punkte keine wesentlichen Bestandteile des Konzeptes waren. Diese Themen waren z.B.

- Die Detailplanung des Fahrplans und die Umsetzung des Ausschlusses von Parallelverkehren
- Die grenzüberschreitende Tarifstruktur

Es sind also nur noch wenige Detailplanungen notwendig, um die Mobilität im Grenzgebiet zwischen Simbach am Inn und Braunau am Inn so attraktiv zu gestalten, als wenn es dort die Landesgrenze nicht geben würde.