

Nahverkehrsplan Landkreis Miesbach 2025

Stand: 28. Mai 2025



München, Mai 2025

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstr. 2

80538 München

Tel.: 089 / 210 33 - 0

E-Mail: info@mvv-muenchen.de

© 2025 MVV GmbH

Inhaltsverzeichnis

1	Zielvorgaben	1
1.1	Anlass und Ziele	1
1.2	Vorgehen bei der Erstellung	2
1.3	Finanzielle Rahmenbedingungen	4
2	Rahmenbedingungen des ÖPNV	5
2.1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	5
2.2	Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten	7
2.2.1	Einwohner.....	8
2.2.2	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe	14
2.2.3	Bildung, Schüler und Schülerinnen.....	19
2.2.4	Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen	21
2.2.5	Tourismus und Freizeit	21
2.3	Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen	27
2.3.1	Individualverkehr	27
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	33
2.4	Verkehrsnachfrage	36
2.4.1	Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017 / Haushaltsbefragung Bernard	36
2.4.2	Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen	38
3	ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt	45
3.1	Linienübersicht	45
3.1.1	Fahrtangebot	46
3.1.2	Freigestellter Schülerverkehr.....	48
3.2	Nutzung	48
3.2.1	Schülerrelevanz.....	48
3.2.2	Nachfrage Werktags	48
3.2.3	Nachfrage Samstag und Sonntag.....	49
4	Schwachstellenanalyse	51

4.1	Räumliche Erschließungsqualität	51
4.2	Bedienungshäufigkeit	57
4.2.1	Gesamter Tag.....	57
4.2.2	Bedienungshäufigkeit nach Verkehrszeiten.....	62
4.2.3	Bedienungshäufigkeit nach Takt Differenzen	64
4.3	Erreichbarkeit zentraler Orte	68
4.3.1	Erreichbarkeit der Mittel- und Grundzentren.....	69
4.3.2	Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München	77
4.3.3	Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte.....	77
4.3.4	Erreichbarkeiten der Touristischen Angebote.....	78
4.4	Netz- und Fahrplanabstimmung	81
4.5	Merkbarkeit des Angebots.....	83
4.6	Externe Anregungen und Wünsche, Beteiligungsverfahren	86
4.6.1	Kick Off-Veranstaltung mit den Gemeinden (März 2024) und der Mobilitätswerkstatt.....	87
4.6.2	Zweiter Workshop mit den Gemeinden (Februar 2025).....	91
4.6.3	Beteiligung der Inklusions- und Seniorenvertretern	92
4.6.4	Beteiligung der Verkehrsunternehmen	94
4.6.5	Beteiligung Tourismus	96
4.7	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse.....	98
5	Rahmenkonzeption	101
5.1	Allgemeine Zielsetzungen	101
5.2	Angebotskonzept.....	101
5.3	Differenzierung des Planungsgebiets.....	102
5.4	Festlegung der Verkehrszeiten.....	103
5.5	Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV	107
6	Maßnahmenpakete	109
6.1	Maßnahmen im funktionalen Hauptnetz.....	111
6.2	Maßnahmen im Ergänzungsnetz.....	134
6.3	Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten.....	174
7	Maßnahmenpaket: Begleitende Maßnahmen	179
7.1	Intermodalität und Multimodalität.....	179

7.1.1	Park+Ride (P+R)	179
7.1.2	Bike+Ride (B+R) Ausbau zum Mobilitätspunkt	181
7.1.3	Sharing-Angebote.....	183
7.1.4	Digitale Mobilitätsplattform.....	184
7.1.5	Weiterführung der MVV-Tarif-Integration im Landkreis Miesbach	185
7.2	Einführung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis	186
7.2.1	Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr	186
7.2.2	WLAN	188
7.2.3	Echtzeitdaten.....	189
7.2.4	DFI-Anzeiger.....	190
7.3	Barrierefreiheit.....	193
7.4	Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing	201
7.4.1	Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information.....	202
7.4.2	ÖPNV-Information im Internet	202
7.4.3	Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing	203
7.4.4	Ausbau von Kooperationen	204
8	Forderungen und Wünsche zum SPNV	204

Kartenverzeichnis

Karte 1: Zentralörtliche Gliederung	6
Karte 2: Einwohner im Landkreis Miesbach	9
Karte 3: Einwohnerdichte	10
Karte 4: Einwohnerentwicklung 2012 - 2022	11
Karte 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	16
Karte 6: Größere Arbeitgeber.....	17
Karte 7: Schülerströme	20
Karte 8: Tourismus.....	25
Karte 9: Verkehrsmengen	28
Karte 10: PKW-Entwicklung	31
Karte 11: Kfz-Quote	32
Karte 12: SPNV	34
Karte 13: Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Miesbach.....	39
Karte 14: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München.....	40
Karte 15: Pendlerverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen	42
Karte 16: Räumliche Erschließungsqualität: Adressen.....	52
Karte 17: Einwohner ohne ÖPNV-Anschluss	53
Karte 18: Ortsgrößenklassen	55
Karte 19: Ortsteile ohne Haltestelle.....	56
Karte 20: Bedienungshäufigkeit Montag - Freitag.....	58
Karte 21: Bedienungshäufigkeit Ferien+	59
Karte 22: Bedienungshäufigkeit samstags	60
Karte 23: Bedienungshäufigkeit sonntags	61
Karte 24: Fahrten nach Verkehrszeiten Mo - Fr	63
Karte 25: Taktdefizite nach Verkehrszeiten Mo - Fr.....	65

Karte 26: Zuordnung zu Grund- und Mittelzentren	70
Karte 27: Erreichbarkeitsanalyse Mo - Fr	73
Karte 28: Erreichbarkeitsanalyse Mo-Fr - Ferien	74
Karte 29: Erreichbarkeitsanalyse Samstag.....	75
Karte 30: Erreichbarkeitsanalyse Sonntag	76
Karte 31: Funktionales Hauptnetz	105
Karte 32: Maßnahmenübersicht	174

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Demographische Entwicklung	13
Abbildung 2: Übernachtungen je 1000 Einwohnerinnen	22
Abbildung 3: Übernachtungen je 1000 Einwohner nach Jahr	22
Abbildung 4: Übernachtungszahlen nach Monat	23
Abbildung 5: Tourismuskennzahlen nach Gemeinde	24
Abbildung 6: Kfz-Bestand im Landkreis.....	30
Abbildung 7: Auszug aus dem MVV-Netzplan 2024	35
Abbildung 8: Modalsplit über verschiedene Studien und Raumtypen und Landkreise	37
Abbildung 9: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung;	37
Abbildung 10: Busfahrten nach Tageskategorie	47
Abbildung 11: Busfahrten im Tagesverlauf.....	47
Abbildung 12: Nachfrage auf RVO-Linien	49
Abbildung 13: Liniennachfrage samstags.....	50
Abbildung 14: Liniennachfrage sonntags	50
Abbildung 15: Zufriedenheit Erreichbarkeit.....	57
Abbildung 16: Stellwand - Themenfeld Busverkehr - Workshop Mobilitätswerkstatt (März 2024)	89
Abbildung 17: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern	102
Abbildung 18: Mobilitätsplattform des MVV	185
Abbildung 19: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.....	196
Abbildung 20: Auszug aus der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit	200

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2033	12
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	15
Tabelle 3: SPNV-Angebot im Landkreis Miesbach	35
Tabelle 4: Ein- und Auspendler im Landkreis Miesbach	44
Tabelle 5: Linienangebot im Landkreis	46
Tabelle 6: Verkehrszeiten	64
Tabelle 7: Taktvorgaben nach Verkehrszeit und Ortsgrößenklasse	64
Tabelle 8: Taktdefizite nach Verkehrszeiten (Ortsteile unter 500 Einwohner)	67
Tabelle 9: Taktdefizite nach Verkehrszeiten (Ortsteile über 500 Einwohner)	68
Tabelle 10: Umstiegsrelationen Bus zu Bahn	82
Tabelle 11: Umstiegsrelationen Bahn zu Bus	83
Tabelle 12: Fahrt-Fahrtweg-Index	85
Tabelle 13: Vertaktungsindex	86
Tabelle 14: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen	176
Tabelle 15: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Miesbach	180
Tabelle 16: B+R im Landkreis Miesbach	181
Tabelle 17: Umsetzungsstatus von DFI-Anzeigern	191
Tabelle 18: Themenfelder und Anregungen zur Barrierefreiheit im Landkreis Miesbach	194

1 Zielvorgaben

1.1 Anlass und Ziele

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, Art. 12 sowie Art. 13) gibt den **Aufgabenträgern** die Möglichkeit, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan soll Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs beinhalten und hat mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städteplanung und den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinzustimmen.

Darüber hinaus gibt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Aufgabenträgern die Möglichkeit, mit Hilfe des Nahverkehrsplanes auf die Genehmigung von Linienverkehren durch die Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörde Einfluss zu nehmen. Das Zusammenspiel zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde ist im PBefG § 8, Abs. 3 beschrieben.¹

- Der Aufgabenträger stellt den Nahverkehrsplan auf und beschließt diesen.
- Die Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes mit, wobei der beschlossene Nahverkehrsplan nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen darf.
- Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und ist von der Genehmigungsbehörde bei der Vergabe von Konzessionen zu berücksichtigen (PBefG, §8 (3a)).

¹ Auszug aus dem PBefG (zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 I 2808):

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

...

(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.

(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.

Somit stellt der Nahverkehrsplan ein hilfreiches Instrumentarium für die weitere Entwicklung des ÖPNV in den Landkreisen dar. Einerseits werden Zielvorstellungen und Standards definiert. Andererseits wird bei der Erstellung das Linien- und Leistungsangebot dahingehend untersucht, ob es Schwachstellen z.B. bezüglich des Angebots, Nachfrage, Betriebsdurchführung bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst das Gebiet des Landkreises Miesbach.

1.2 Vorgehen bei der Erstellung

Das Vorgehen bei der Nahverkehrsplanung beinhaltet gemäß Art. 13 des BayÖPNVG:

- die Analyse der Rahmenbedingungen, Planungen und verkehrlichen Entwicklungen
- die Erfassung und Analyse des vorhandenen Verkehrsangebots
- die Entwicklung von Zielvorstellungen für den ÖPNV
- die Ausarbeitung von planerischen Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV-Angebots

Der Nahverkehrsplan soll den Anforderungen der Bevölkerung an eine umweltgerechte Mobilität entgegenkommen, muss aber auch mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen und die finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers beachten. Daher wurden verschiedene Stufen der Umsetzung bzw. eine Priorisierung von Maßnahmen entwickelt.

Während des Planungsprozesses wurden insgesamt projektbegleitende Arbeitskreise mit folgenden ständigen Mitgliedern durchgeführt:

- Landratsamt Miesbach
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Bereiche Consulting und Regionalbus)

Es wurden verschiedene Beteiligungsformate (Workshops und Fragebögen) für folgende Institutionen und andere Betroffene durchgeführt:

- Alle 17 Gemeinden (Bad Wiessee, Kreuth, Hausham, Miesbach, Valley, Waakirchen, Otterfing, Rottach-Egern, Tegernsee, Bayrischzell, Gmund, Holzkirchen, Weyarn, Wangau, Fischbachau, Schliersee, Irschenberg)
- Benachbarte Landkreise (Bad Tölz, München, Rosenheim)
- Schulen (Gymnasien Miesbach, Tegernsee, Holzkirchen (privat) Holzkirchen (staatlich), Bad Tölz, Oberhaching, München, Reichersbeuern; Realschulen Miesbach, Tegernseer Tal, Holzkirchen, Hohenbrunn, Bad Tölz, Taufkirchen, Bruckmühl; Wirtschaftsschulen Holzkirchen; FOS Holzkirchen; Berufsschulen Miesbach, Bad Tölz, München Land; Montessori-Schule Miesbach, Bad Tölz; BBZ Miesbach)
- Verkehrsunternehmen, u.a. Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)

- Bergbahnen, Seilbahnen und Schifffahrt (Schifffahrt Tegernsee, Taubenstein/Spitzingsee, Sudelfeld, Brauneck- und Wallbergbahn, Wendelstein-Seilbahn)
- Tegernseer Tal Tourismus GmbH (TTT)
- Regionalentwicklung Oberland (REO)
- Deutscher Alpenverein München (DAV)
- Bürgeranliegen
- Senioren (Fachstelle für soziale Angelegenheiten Landratsamt Miesbach)
- Behindertenbeauftragte des Landkreises
- Jugend (Jugendhilfeplanung Landratsamt Miesbach)

Parallel wurde in Zusammenarbeit mit der Bernard-Gruppe, die ein Gesamtmobilitätskonzept für den Landkreis erarbeitet eine Onlinebefragung und eine Haushaltsbefragung aller Haushalte des Landkreises durchgeführt.

Im Rahmen der ersten Workshops mit den Gemeinden wurden Ablauf, Grundsätze und generelle Inhalte der Nahverkehrsplanung sowie ausgewählte Analyseergebnisse behandelt und insbesondere Anregungen sowie Kritikpunkte und Lösungsvorschläge diskutiert. Diese konnten die Teilnehmer in Kleingruppen an Stellwänden zu mehreren Themenbereichen einbringen.

Nach der Ausarbeitung erster Planungen waren die Vorstellung und die Diskussion der verschiedenen Maßnahmenvorschläge zentraler Inhalt des zweiten Workshops mit den Gemeinden.

Die Verkehrsunternehmen wurden u.a. durch eine schriftliche Befragung in den Planungsprozess einbezogen, mit der RVO fand ein eigenes Abstimmungsgespräch statt, um Defizite und Information aus Sicht des Betreibers aufzunehmen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden auch die Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme der Maßnahmen im Nahverkehrsplan aufgefordert.

Eine detaillierte Beschreibung des Beteiligungsverfahrens ist im Kapitel 4.6 dargestellt.

1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Im Landkreis Miesbach wurden bisher nahezu alle Linien von regionalen Busunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Sukzessive werden bis Ende 2027 alle eigenwirtschaftlichen Konzessionen auslaufen und von den Busunternehmen nicht erneut beantragt werden. In der Folge muss der Landkreis die Linien künftig gemeinwirtschaftlich ausschreiben. Damit geht die Einnahmestruktur der beauftragten Unternehmen teilweise in die Einnahmenaufteilung des Aufgabenträgerverbundes über.

Durch den Systemwechsel von der Eigen- zur Gemeinwirtschaftlichkeit werden sich die finanziellen Rahmenbedingungen im Hinblick auf den ÖPNV maßgeblich verändern: Der Landkreis trägt die Kosten für den ÖPNV, kann diesen aber auch selbst gestalten.

2 Rahmenbedingungen des ÖPNV

2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Miesbach liegt im östlichen Teil der bayerischen Planungsregion 17 - Oberland. Im Osten grenzt der Landkreis an die Planungsregion 18 mit dem Nachbarlandkreis Rosenheim an. Im Norden liegt die Planungsregion 14 mit der Landeshauptstadt München.

Das *Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2023* gibt die Grundlage der räumlichen Entwicklung des Freistaats vor. Im Landkreis Miesbach sind die Gemeinden in eine Gebietskategorie eingestuft. Sie sind im LEP dem „Allgemeinen ländlichen Raum“ zugewiesen. Abgesehen von der Einzelgemeinde Hausham wird kein besonderer Handlungsbedarf festgestellt.

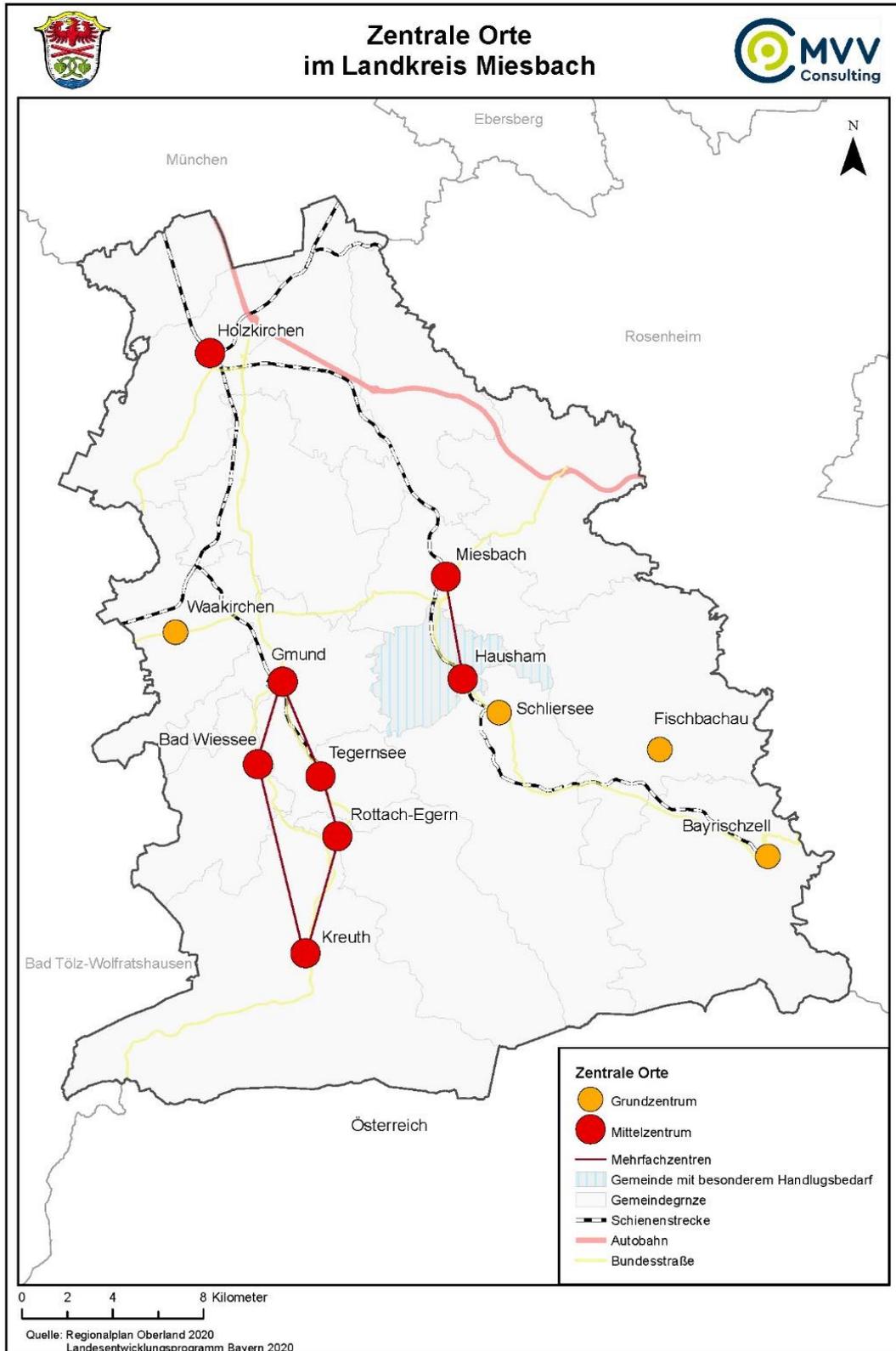
Das zentralörtliche System des Landkreises besteht aus acht Mittelzentren und vier Grundzentren, wobei die Gemeinden Gmund, Tegernsee, Rottach-Egern, Kreuth und Bad Wiessee ein kombiniertes Mittelzentrum darstellt. Dies trifft auch auf das Doppel-Mittelzentrum Miesbach-Hausham zu. Ein weiteres Mittelzentrum ist Holzkirchen. Die vier Grundzentren stellen Bayrischzell, Fischbachau, Schliersee und Waakirchen dar.

Entsprechend dem Regionalplan der Region Oberland (2020) sind die Gemeinden ohne Grundzentren-Status folgenden Nahbereichen der Zentralen Orte zugeordnet:

- Weyarn und Irschenberg dem Mittelzentrum Miesbach-Hausham
- Valley, Warngau und Otterfing dem Mittelzentrum Holzkirchen

Außerhalb des Landkreises sind überdies die Landeshauptstadt München sowie das Mittelzentren Bad Tölz und Rosenheim von besonderer Bedeutung. In Karte 1: Zentralörtliche Gliederung sind die relevanten Grund- und Mittelzentren gemäß LEP dargestellt. In der Landesplanung werden noch folgenden Ziele und Grundsätze festgehalten:

Karte 1: Zentralörtliche Gliederung



Fachliche Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Region Oberland (17)**(Datum des Inkrafttretens: 01. September 1988)****Teil B IX „Verkehr und Nachrichtenwesen“ (Auszug)**

1	Öffentlicher Personennahverkehr
1.1	In der Region Oberland soll eine ausreichende und flächendeckende Versorgung im öffentlichen Personennahverkehr angestrebt werden. Auf die Bildung von Tarifverbänden ist hinzuwirken.
1.2	Bessere Verkehrsverbindungen sollen vordringlich zwischen den einzelnen zentralen Orten und zu den zentralen Orten aus dem jeweiligen Verflechtungsbereich geschaffen werden. Insbesondere sollen die Fahrpläne besser aufeinander abgestimmt werden.
1.3	Die stark frequentierten Erholungsgebiete sollen mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln attraktiv bedient werden.
1.4	Der öffentliche Personennahverkehr soll stärker als bisher die Belange des Schülertransports berücksichtigen.
2.4	Radwege
	Ein gut ausgebautes Radwegenetz soll angestrebt werden.
3	Schieneverkehr
	Der Personen- und Güterverkehr soll auf dem gesamten Schienennetz der Region einschließlich der Bedienung der Bahnstationen aufrechterhalten und attraktiver gestaltet werden. Die DB-Strecke München - Garmisch-Partenkirchen soll ausgebaut werden.
4	Ordnung der Verkehrserschließung in Erholungsgebieten
	In bestehenden Skigebieten sollen neue Aufstiegshilfen nur zur Ergänzung vorhandener Einrichtungen errichtet werden.

2.2 Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten

Die Grundlage für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bildet die Siedlungsstruktur sowie die soziodemographischen Rahmenbedingungen im Landkreis. Diese bestimmen maßgeblich die Verkehrsnachfrage und definieren sowohl die verkehrserzeugenden Institutionen als auch die nachfragenden Nutzergruppen. Dazu zählen unter anderem die Verteilung der Wohnbevölkerung, die Beschäftigungsstruktur, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen sowie Angebote aus den Bereichen Tourismus und Freizeit. Entsprechend ist das Kapitel aufgebaut und schließt mit einer zusammenfassenden Darstellung.

2.2.1 Einwohner

Zum 31.12.2022 zählte der Landkreis Miesbach insgesamt ca. 101.350 Einwohner. Bei einer Fläche von knapp 866,23km² entspricht dies einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von knapp 117 Einwohnern je km². Im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt, der etwa bei 186 Einwohnern je km² liegt, entspricht das einer disperseren Siedlungsstruktur. Die gemeindespezifische Betrachtung der Einwohnerzahlen (vgl. Karte 2) zeigt eine Konzentration der Bevölkerung in den Gemeinden Miesbach (11.953) und Holzkirchen (16.749). Diese beiden Gemeinden stellen fast ein Drittel (28 %) der gesamten Bewohner des Landkreises. Die Gemeinde Schliersee stellt die nachfolgende Gemeinde mit 6951 Einwohnern dar. Waakirchen, Gmund a. Tegernsee, Bad Wiessee, Schliersee, Rottach-Egern und Fischbachau weisen zwischen fünf- und sechs tausend Einwohner auf und ähneln sich entsprechend. Die geringste Einwohnerzahl hat Bayrischzell, während Kreuth, Weyarn, Irschenberg, Warngau, Valley und Otterfing wieder eine ähnliche Einwohnerzahl (3,500 - 4,800) aufweisen.

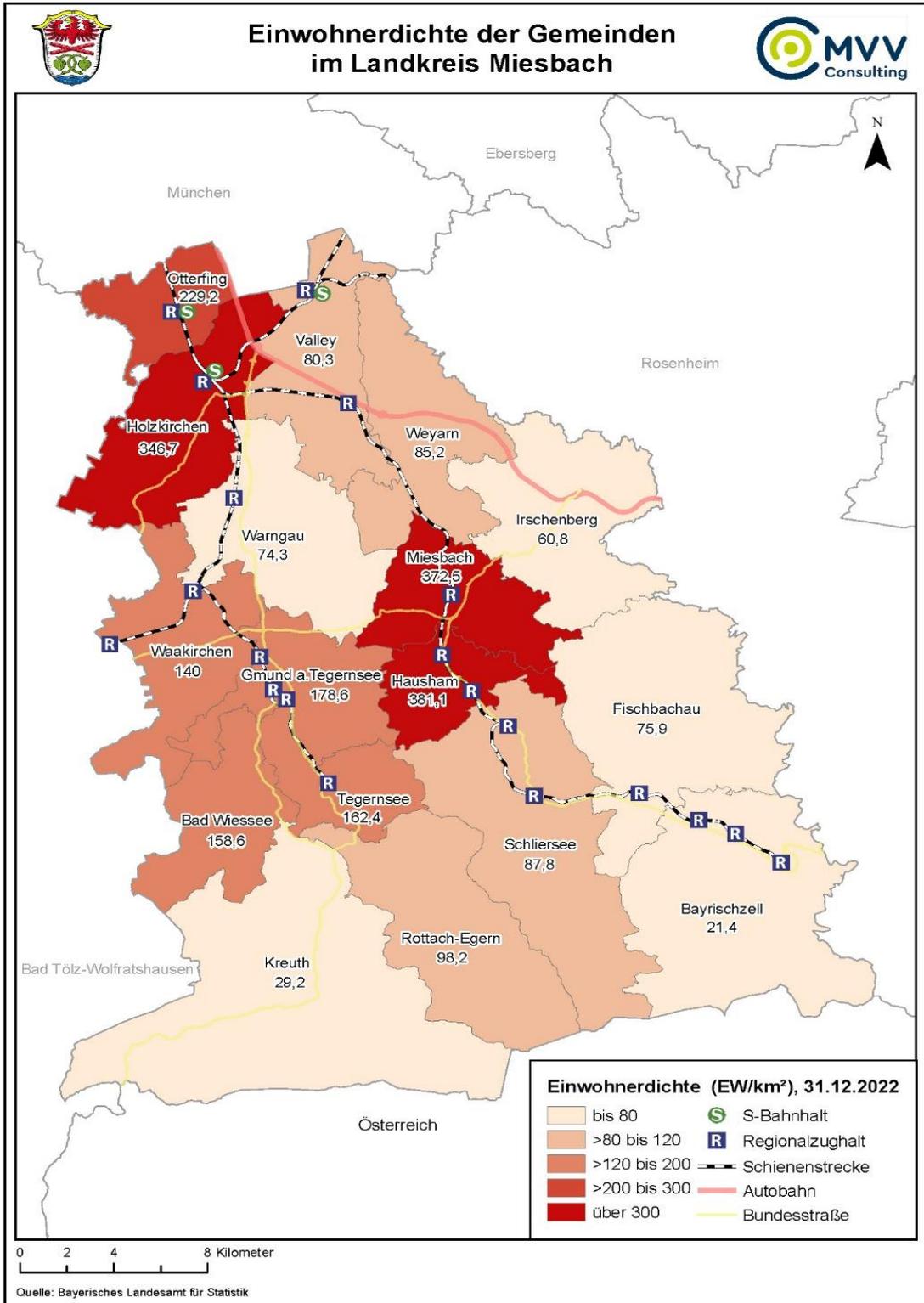
Die Einwohnerdichten in den Gemeinden sind ähnlich den Einwohnerzahlen (vgl. Karte 3). Am dichtesten sind zentral im Landkreis Hausham (381,1) und Miesbach (372,5) bewohnt. Auf diesen folgt im Nordwesten Holzkirchen (346,7) und Otterfing (229,2). Die südwestliche Gemeinde Bayrischzell weist mit 21,4 Bewohnern pro km² nach Kreuth mit 29,2 Einwohnern pro km² die geringste Einwohnerdichte auf.

Die Einwohnerentwicklung lässt sich gegenüber 2012 in allen Gemeinden als Wachstum bezeichnen (vgl. Karte 4). Mit Abstand wuchs die Gemeinde Weyarn mit 19,64 % am stärksten. Danach folgt Valley mit 13,62 %, Bad Wiessee und Bayrischzell mit 11,31 %. Auch die nördlichen Gemeinden Otterfing (7,28 %), Holzkirchen (7,19 %) sowie die zentralen Gemeinden Waakirchen (7,38), Gmund a. Tegernsee (5,46 %), Hausham (5,37 %) und Irschenberg (5,3 %) wuchsen deutlich. Moderate Wachstumsraten zwischen 3 % und 4 % finden sich in den Gemeinden Fischbachau, Schliersee, Tegernsee, Rottach-Egern und Kreuth. Warngau weist mit 2,12 % ein geringes Bevölkerungswachstum seit 2012 aus. Für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2032 werden weitere Bevölkerungszuwächse vorhergesagt (vgl. Tabelle 1: Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2033). Laut der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung ergibt sich für das Jahr 2033 im Vergleich zum Basisjahr 2023 ein Bevölkerungswachstum von rund 3%. Die Bevölkerung im Landkreis Miesbach wächst demnach voraussichtlich auf 103.810 Einwohner.

Karte 2: Einwohner im Landkreis Miesbach



Karte 3: Einwohnerdichte



Karte 4: Einwohnerentwicklung 2012 - 2022

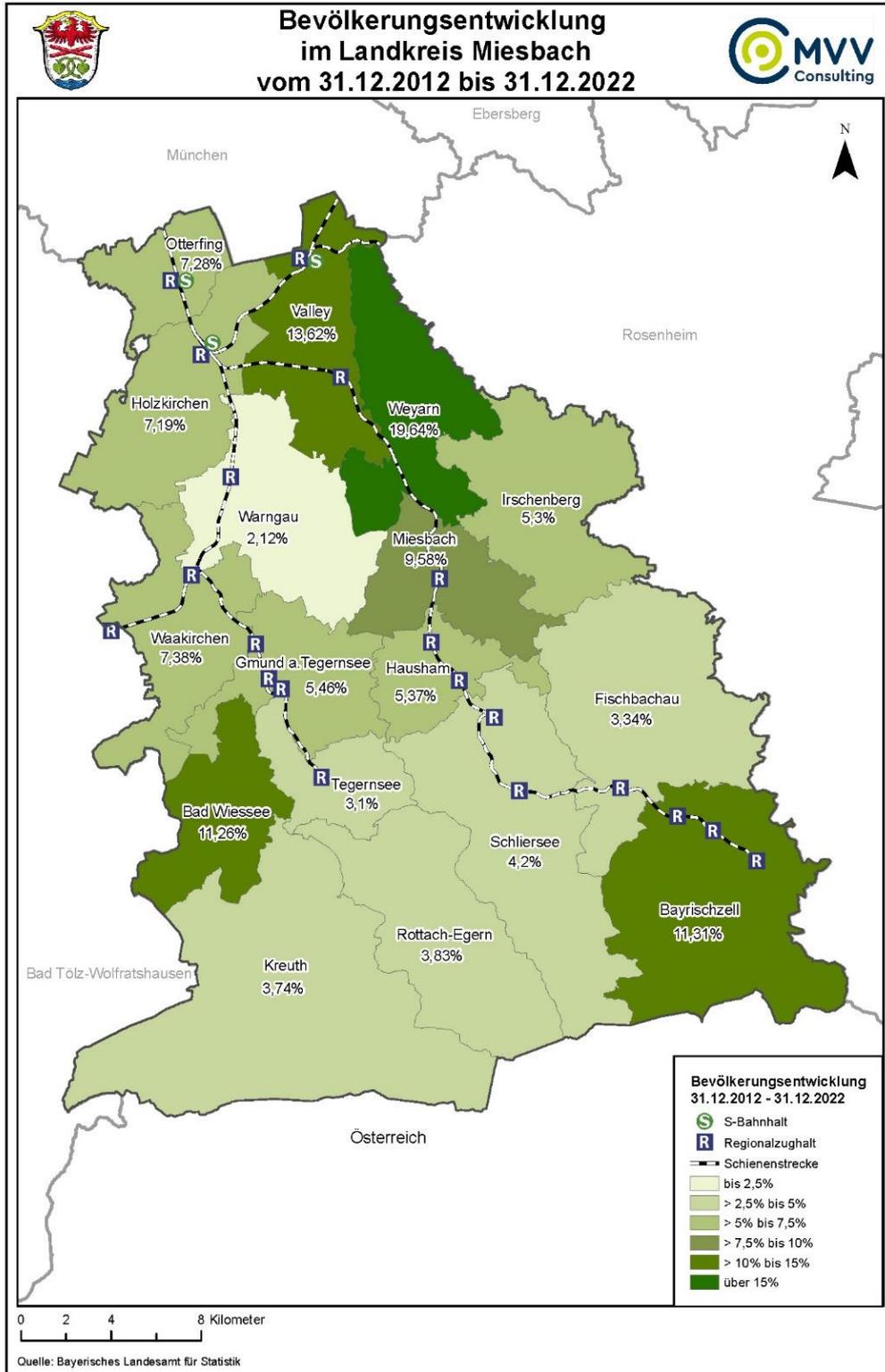


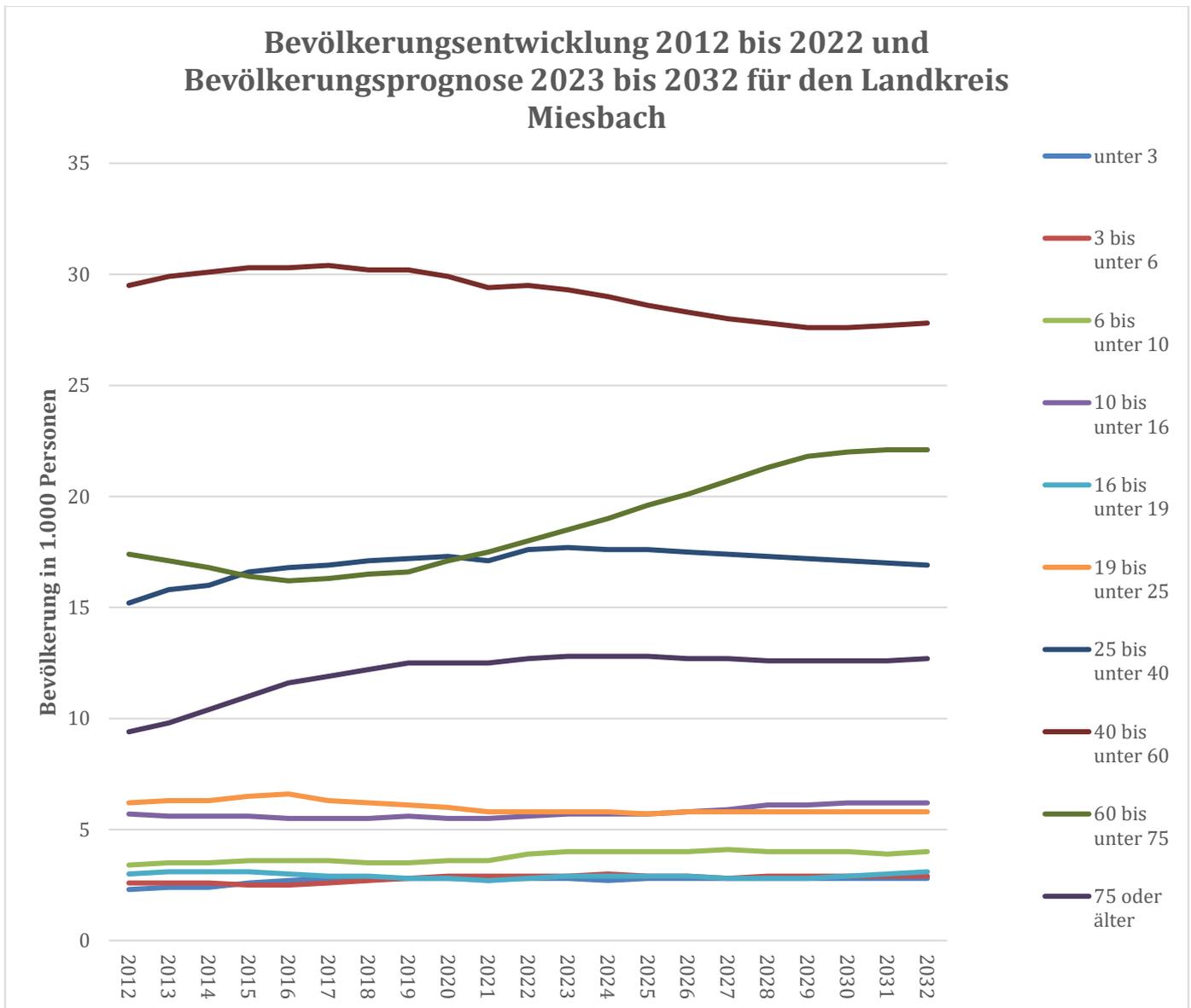
Tabelle 1: Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2033

Gemeinde	Einwohner 30.06.2023	Einwohner 31.12.2033	Veränderung in Prozent
Bad Wiessee	5140	5100	-1%
Bayrischzell	1704	1600	-6%
Fischbachau	5799	5610	-3%
Gmund a.Tegernsee	6137	6120	0%
Hausham	8428	8760	4%
Holzkirchen, M	16749	17390	4%
Irschenberg	3306	3450	4%
Kreuth	3532	3830	8%
Miesbach, St	11953	12300	3%
Otterfing	4815	4810	0%
Rottach-Egern	5811	5760	-1%
Schliersee, M	6951	7260	4%
Tegernsee, St	3933	3720	-5%
Valley	3415	3620	6%
Waakirchen	5872	6060	3%
Warngau	3782	4040	7%
Weyarn	3929	4380	11%
Gesamt	101256	103810	3%

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Die Altersstruktur im Landkreis wird sich ähnlich wie im gesamten Land etwas in die späteren Lebensphasen verschieben (vgl. Abbildung 1: Demographisch Entwicklung). So wird der Anteil der 40 bis unter 60-Jährigen bis zum Ende des Jahrzehnts weiter sinken und in den Anteil der 60- bis 75-Jährigen übergehen und diesen erhöhen. Auch die Anzahl derjenigen, die über 75 Jahre sind, wird weiterhin leicht steigen. Gleichzeitig sinkt die Anzahl der 25 bis unter 40-Jährigen minimal ab. Der Anteil der 3 bis unter 19-Jährigen ist für die Zeit bis 2032 relativ gleichbleibend prognostiziert.

Abbildung 1: Demographische Entwicklung



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Planungen für neue Wohngebiete

Größere neue Wohngebiete mit mindestens 50 Wohneinheiten (WE) bzw. rund 1 ha (entspricht etwa 100 Einwohner) sind in folgenden Kommunen im Landkreis Miesbach geplant oder befinden sich in der Umsetzung:

- Hausham
 - Bebauung altes Rathausgelänge 85 Wohneinheiten

- Miesbach
 - Am Gschwendt 50 Wohneinheiten
- Otterfing
 - Bebauungsplan Ortsmitte 50 Wohneinheiten
- Bayrischzell
 - Bahngelände Nord 50 Wohneinheiten
- Holzkirchen
 - Winkelbauer Höfe 77 Wohneinheiten
 - Hoki Living 100 Wohneinheiten
- Schliersee
 - Wohnanlage Breitenbach 60 Wohneinheiten
 - Nachverdichtung Ortsgebiet Neuhaus 100 Wohneinheiten

In den Gemeinden Kreuth, Waakirchen, Gmund, Fischbachau im Landkreis sind lediglich kleine Wohngebiete mit unter 50 Wohneinheiten in Planung. Zum Berichtszeitpunkt sind für die Gemeinden Bad Wiessee, Valley, Rottach-Egern, Tegernsee, Warngau und Irschenberg keine Projekte bekannt.

2.2.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe

Zum 30.06.2022 waren im Landkreis Miesbach insgesamt 37511 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (SVB = Erwerbstätige abzüglich verbeamteter Personen, geringfügig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige) tätig (Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). Im Vergleich zum Jahr 2018 entspricht dies einer Zunahme von über 1593 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit rund 4%. (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024).

Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten finden sich mit Abstand in der Gemeinde Holzkirchen (9399) gefolgt von der Gemeinde Miesbach (5002) (Karte 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). In den Gemeinden Gmund am Tegernsee, Hausham und Rottach-Egern sind jeweils zwischen 2311 und 2837 Beschäftigte zu verorten. Die Gemeinden Otterfing, Valley, Weyarn, Warngau, Irschenberg, Waakirchen, Bad Wiessee, Tegernsee, Schliersee und Kreuth verfügen über jeweils 1000 bis 2000 Beschäftigte. In den Gemeinden Fischbachau und Bayrischzell sind die wenigsten Beschäftigten verzeichnet (759 und 572).

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

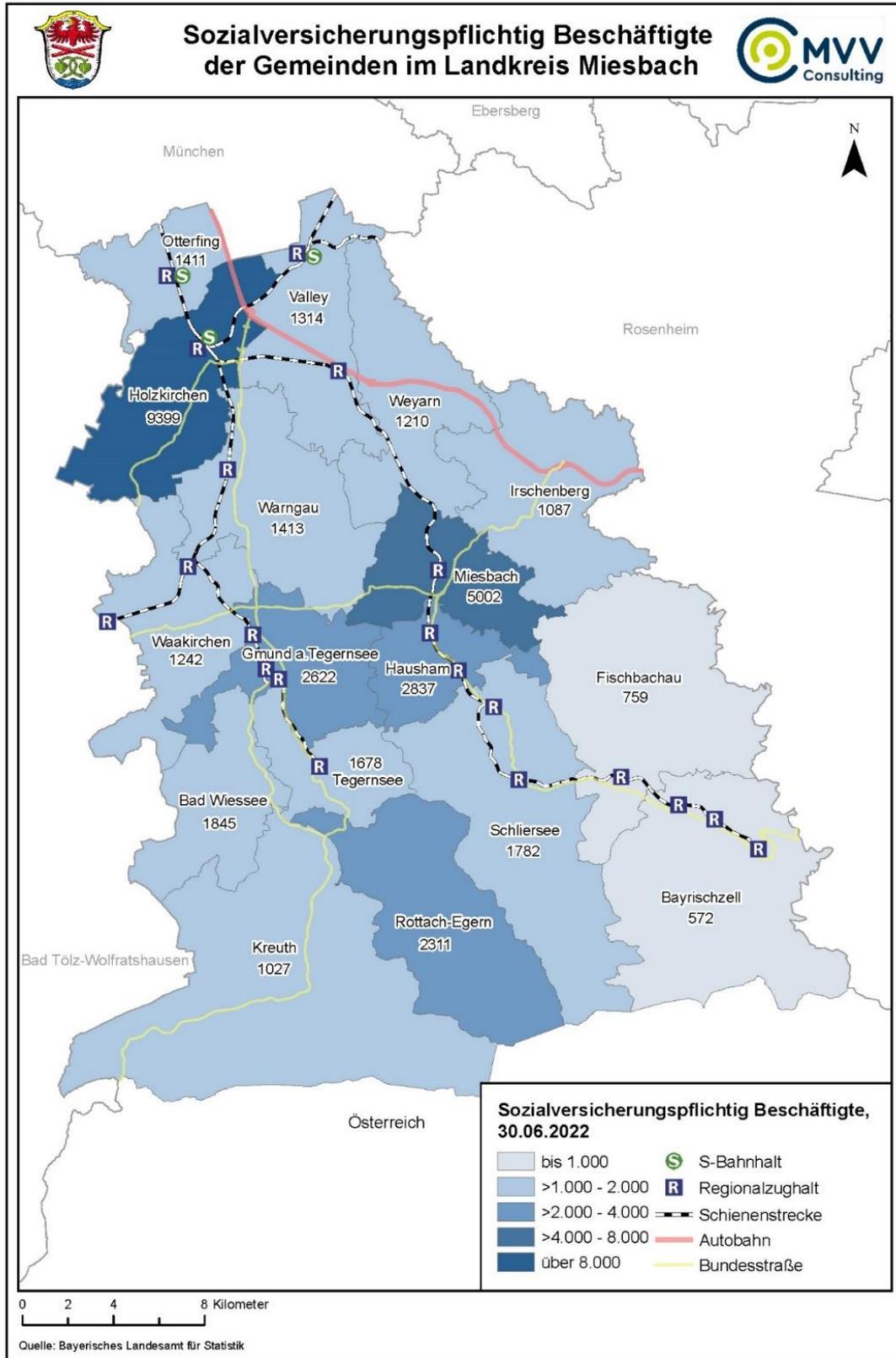
	30.06.2018	30.06.2019	30.06.2020	30.06.2021	30.06.2022
Miesbach (Lkr)	35918	36606	36498	37090	37511
Bad Wiessee	1862	1903	1836	1826	1845
Bayrischzell	482	491	471	528	572
Fischbachau	738	752	747	745	759
Gmund a.Tegernsee	2460	2547	2541	2606	2622
Hausham	2713	2734	2745	2827	2837
Holzkirchen, M	8766	8872	8809	9172	9399
Irschenberg	1199	1264	1214	1230	1087
Kreuth	903	962	939	1005	1027
Miesbach, St	5184	5038	5056	5024	5002
Otterfing	1374	1388	1436	1419	1411
Rottach-Egern	2222	2264	2279	2232	2311
Schliersee, M	1697	1754	1745	1752	1782
Tegernsee, St	1619	1649	1573	1640	1678
Valley	1205	1256	1319	1358	1314
Waakirchen	1311	1361	1347	1246	1242
Warngau	1205	1334	1334	1377	1413
Weyarn	978	1037	1107	1103	1210

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

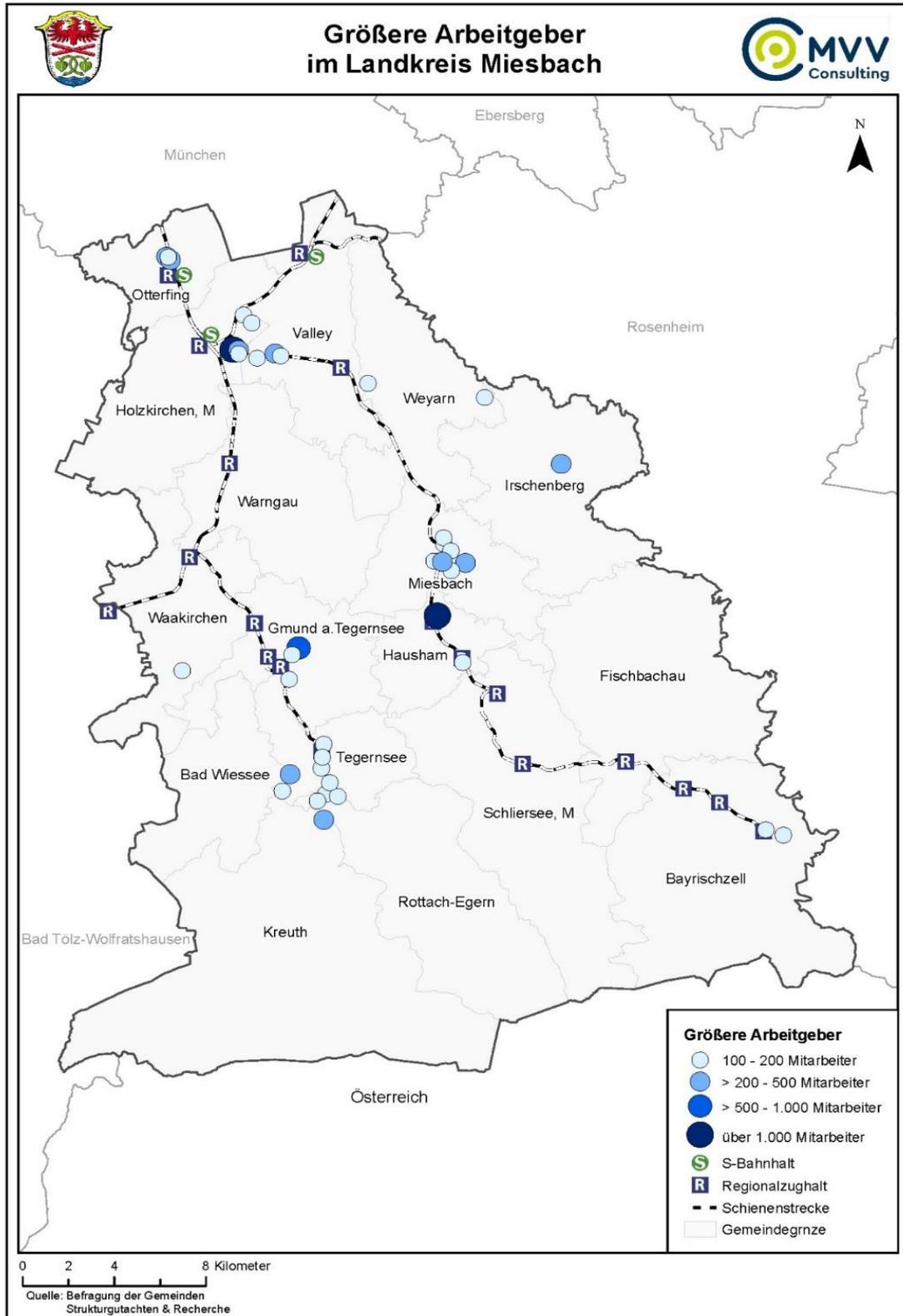
Gewerbe:

Basierend auf der Befragung der Kommunen gibt es im Landkreis Miesbach diverse größere Arbeitsplatzstandorte (Karte 6: Größere Arbeitgeber). Die meisten größeren Arbeitgeber konzentrieren sich auf die Städte Holzkirchen, Miesbach und Otterfing sowie am südlichen Tegernsee. Ausgenommen sind hiervon ein Arbeitgeber in Irschenberg, einer in Waakirchen und zwei Arbeitgeber in Bayrischzell. Zwei Arbeitgeber mit über 1000 Mitarbeitenden befinden sich jeweils in Agatharied und Holzkirchen.

Karte 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



Karte 6: Größere Arbeitgeber



Planungen für neue Gewerbegebiete:

Größere neue Gewerbegebiete (mindestens 1 ha Größe) sind in folgenden Kommunen im Landkreis Miesbach geplant oder in der Umsetzung:

- Miesbach
 - Miesbach Nord: ca. 30.000 m²
- Valley
 - Erweiterung Gewerbegebiet Osterläng: ca. 23 ha
- Waakirchen
 - GE Brunnenweg: 1 ha
- Otterfing
 - GE Hienlohestraße: 1,4 ha
- Gmund
 - Gewerbegebiet Kreuzstraße: 30 Arbeitsplätze
- Weyarn
 - Wattersdorf 200 Arbeitsplätze
- Warngau
 - Gewerbegebiet Birkenfeld II: 12 ha

Zu allen übrigen Gemeinden im Landkreis Miesbach liegen entweder keine Angaben zu geplanten neuen Gewerbestandorten vor oder es sind in diesen Gemeinden lediglich kleine bzw. Mischgebiete in Planung.

2.2.3 Bildung, Schüler und Schülerinnen

Von Relevanz sind für den Landkreis insgesamt sechzehn weiterführende Schulen. Diese konzentrieren sich auf vier Schulstandorte im Landkreis:

- Miesbach (BBZ Miesbach, Berufsschule Miesbach, Gymnasium Miesbach, Realschule Miesbach)
- Holzkirchen (Privates Gymnasium Holzkirchen, Gymnasium Holzkirchen, Realschule Holzkirchen, Wirtschaftsschule Holzkirchen)
- Gymnasium Tegernsee
- Realschule Tegernseer Tal

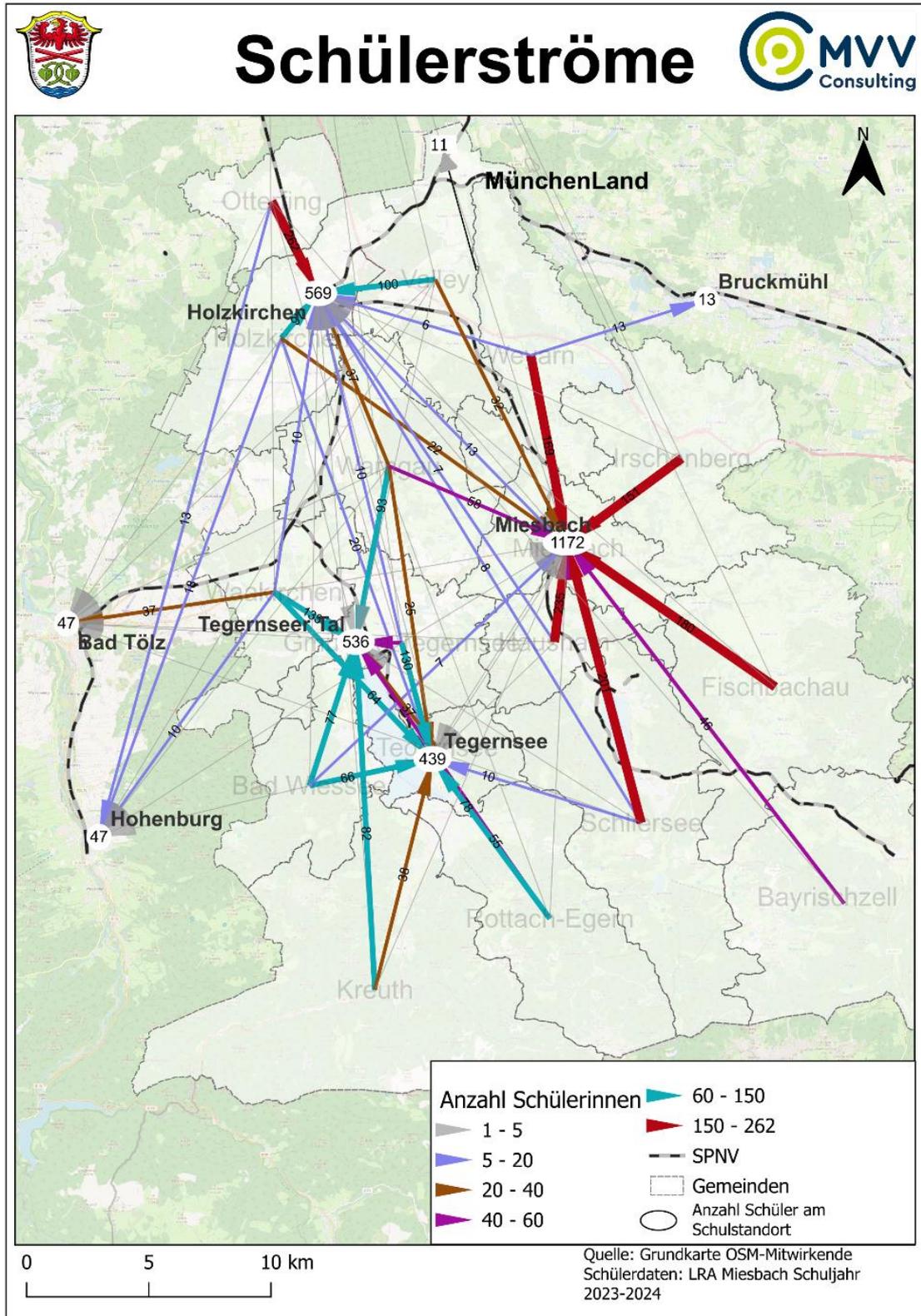
Weitere vier Schulstandorte befinden sich außerhalb des Landkreises:

- Bad Tölz (Berufsschule Bad Tölz, Gymnasium Bad Tölz)
- Berufsschule Münchner Land
- Realschule Bruckmühl
- Hohenburg (Realschule und Gymnasium)

Die weitaus **meisten Schülerpendler** weist der Schulstandort Miesbach auf (1172). Darauf folgen der Schulstandort Holzkirchen (569), die Realschule Tegernseer Tal (536) und das Gymnasium Tegernsee (439). Die Verflechtungen mit den außerhalb liegenden Schulstandorten sind wesentlich geringer mit Hohenburg und Bad Tölz (jeweils 47 Schüler) sowie Bruckmühl (13) und München Land (11) (vgl. Karte 7: Schülerströme).

Insgesamt sind die Verflechtungen der im Landkreis liegenden Schulstandorten mit den jeweils umliegenden Gemeinden erwartungsgemäß am höchsten. So kommen **nach Miesbach** 235 Schülerinnen aus Hausham, 201 Schüler aus Schliersee, 180 Schülerinnen aus Fischbachau, 151 Schüler aus Irschenberg und 169 Schülerinnen aus Weyarn. Nach **Holzkirchen** kommen 262 Schülerinnen aus Otterfing, 100 aus Valley und 97 aus anderen außen liegenden Gemeindeteilen. In die Realschule **Tegernseer Tal** fahren 133 Schüler aus Waakirchen, 93 Schüler aus Warngau 77 Schülerinnen aus Bad Wiessee, 55 Schüler aus Rottach-Egern und 82 Schüler aus Kreuth. In das **Gymnasium Tegernsee** kommen 76 Schüler aus Rottach-Egern, 38 Schülerinnen aus Kreuth, 130 Schüler aus Hausham und 64 Schülerinnen aus Waakirchen.

Karte 7: Schülerströme



2.2.4 Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen

Eine verkehrsanziehende Wirkung trifft auch auf Versorgungs- und soziale Einrichtungen zu. Hierzu zählen im Landkreis insbesondere:

- Krankenhaus Agatharied
- Medicum Ärztezentrum
- Kirinus Alpenpark-Klinik
- Hausarztzentrum Hausham
- Haus der Gesundheit
- Lanserhof
- Orthopädische Klinik Tegernsee Nord
- St. Elisabeth Pflegeheim
- Seniorenresidenz Pflegeheim

Des Weiteren sind folgende größere Einrichtungen zu erwähnen, welche dem Einzelhandel zuzurechnen sind und eine verkehrliche Wirkung über die Gemeindegrenzen hinaus aufweisen.

- Oberlandcenter
- Holzkirchner Einkaufsparadies

Planungen für neue soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen

Die Planungen für soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Miesbach beschränken sich überwiegend auf kleinere und daher für den überregionalen Verkehr wenig relevante Einrichtungen, wie z.B. Kitas, Senioren- und Pflegeheime oder betreutes Wohnen.

2.2.5 Tourismus und Freizeit

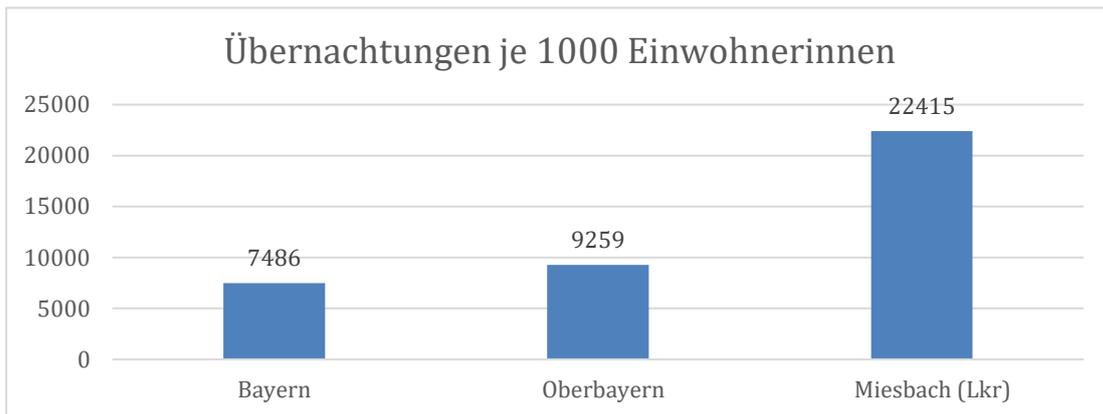
Im Landkreis Miesbach besteht ein vielfältiges Freizeit- und Tourismusangebot, welches neben Schulen, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen eine verkehrsanziehende Wirkung ausübt. Der Übernachtungs- und Tagestourismus im Landkreis Miesbach ist ein tragender und strukturell prägender Wirtschaftszweig der Region und besitzt daher eine besondere Relevanz für die verkehrlichen Strukturen.

Tourismuskennzahlen (Übernachtungstourismus)

Im Jahr 2023 wurden 2.270.899 Gästeübernachtungen und 741.335 Gästeankünfte in Beherbergungsbetrieben und Campingplätzen mit 10 oder mehr Gästebetten, bzw. Stellplätzen, registriert.

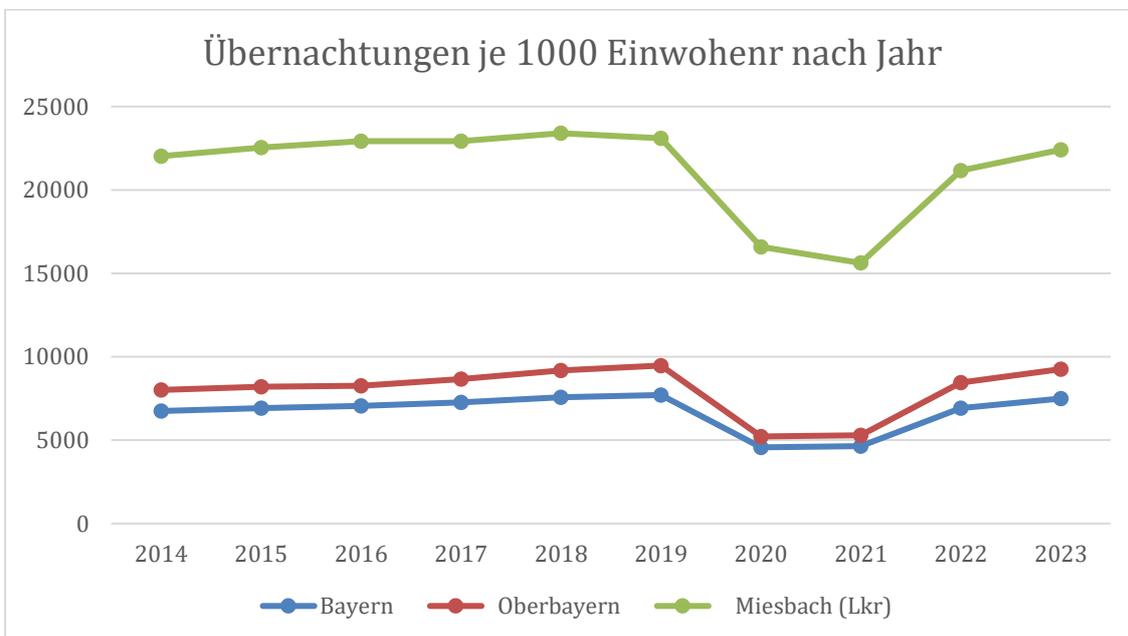
Die außerordentliche Bedeutung des Tourismus im Landkreis Miesbach kann mit der Einheit Übernachtungen je 1000 Einwohnerinnen dargestellt werden (Abbildung 2: Übernachtungen je 1000 Einwohnerinnen). Im Jahr 2023 gab es im gesamten Landkreis 22.415 Übernachtungen je 1.000 Einwohner. Damit ist die Tourismusintensität des Landkreises etwa drei Mal so hoch wie in Gesamtbayern (7486) und mehr als doppelt so hoch wie in Oberbayern (9259) (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).

Abbildung 2: Übernachtungen je 1000 Einwohnerinnen



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Abbildung 3: Übernachtungen je 1000 Einwohner nach Jahr



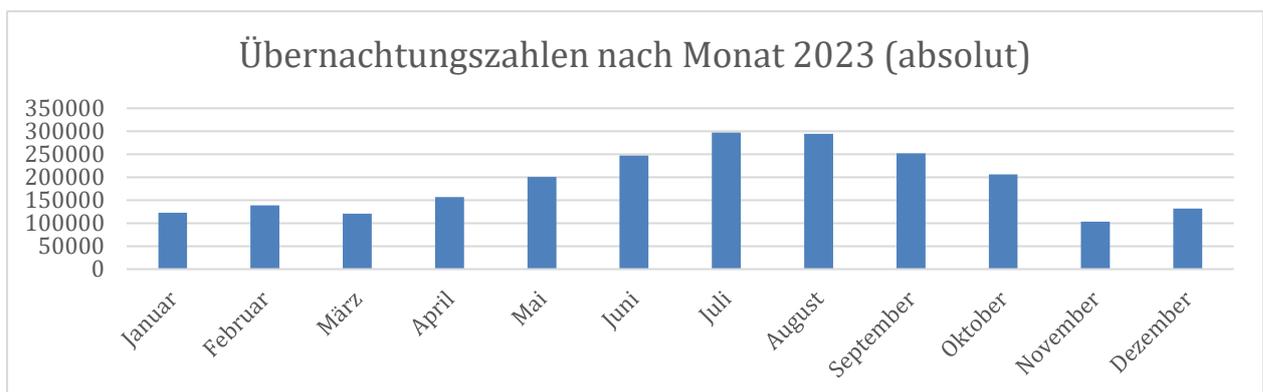
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Die Betrachtung über den Zeitraum von 2014 bis 2023 zeigt, dass die Anzahl der Übernachtungen je 1000 Einwohnerinnen im Landkreis wieder auf dem Niveau vor der Coronapandemie angelangt ist.

Die touristischen Angebote des Landkreises werden saisonal unterschiedlich genutzt. So konzentrieren sich die meisten Übernachtungen auf die Sommermonate. Beginnend im Mai ansteigend bis Juli und dann wieder abfallend bis Oktober. In den Wintermonate Dezember, Januar, Februar sowie im April werden wohl die Wintersportangebote des Landkreises genutzt.

Im Herbst und Frühjahr, also den Monaten November und März sind die geringsten Übernachtungszahlen messbar (Abbildung 4: Übernachtungszahlen nach Monat).

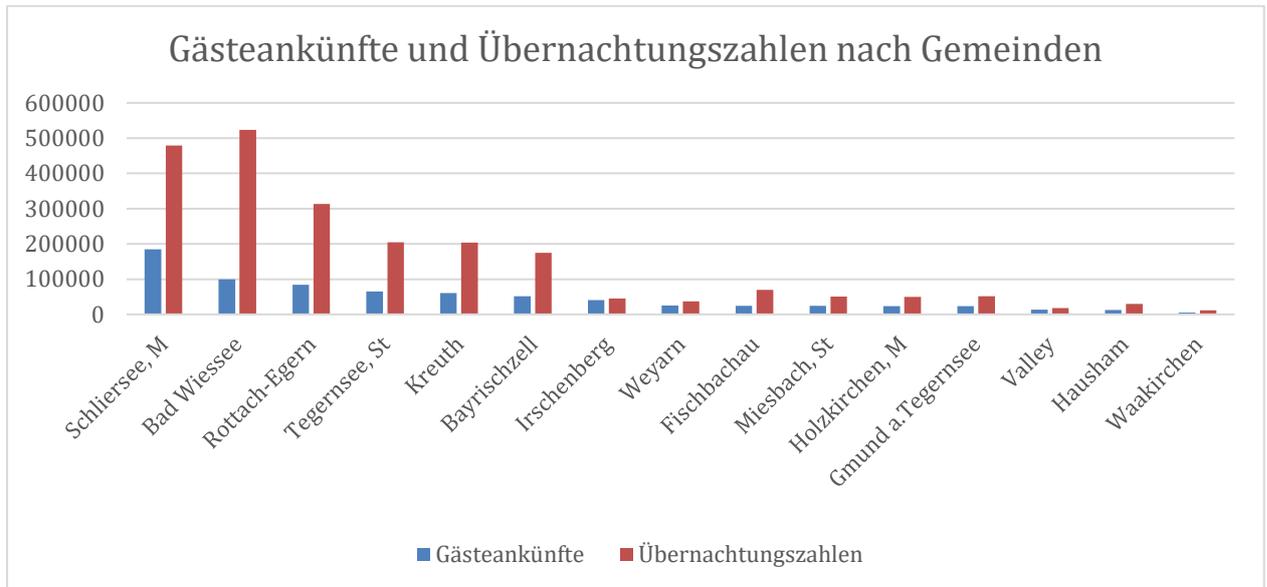
Abbildung 4: Übernachtungszahlen nach Monat



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Werden die Gästeankünfte und Übernachtungszahlen nach Gemeinden differenziert, zeigt sich, dass die Gemeinden Schliersee, Bad Wiessee Rottach-Egern die größte touristische Nachfrage bedienen. Darauf folgen Tegernsee, Kreuth, Bayrischzell mit ähnlichen Zahlen. Von geringerer Bedeutung sind die restlichen Gemeinden (Abbildung 6: Tourismuskennzahlen nach Gemeinde).

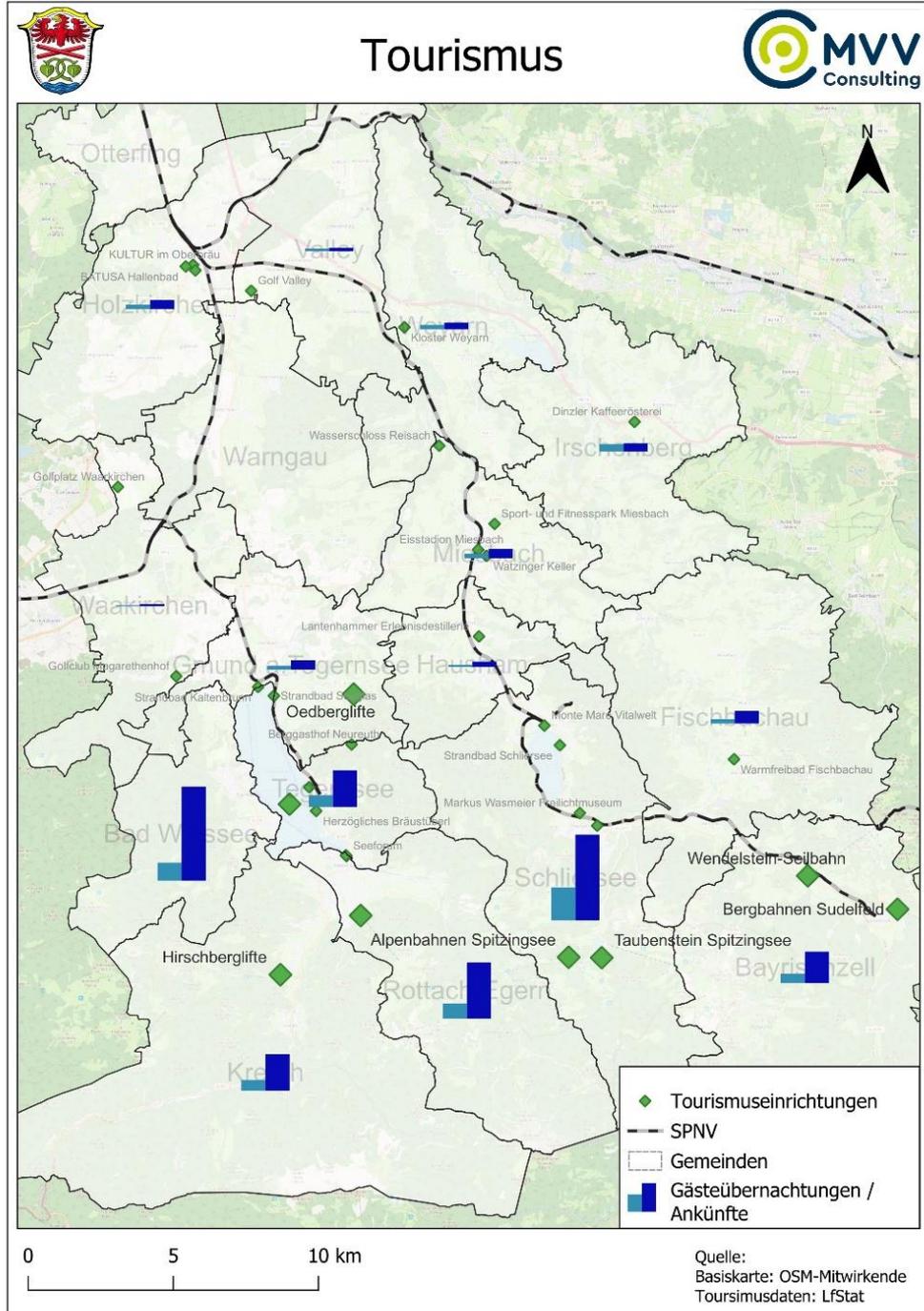
Abbildung 5: Tourismuskennzahlen nach Gemeinde



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Räumlich ergibt sich entsprechend das Bild, dass im Süden des Landkreises die meisten Touristen ankommen und übernachten. Dies kann mit den größeren Touristischen Einrichtungen im Landkreis zusammenhängen (Karte 8: Tourismus).

Karte 8: Tourismus



Zusammenfassung Siedlungsstruktur und Soziodemographie für den ÖPNV

Bedeutende Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Miesbach, insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung in den kommenden Jahren werden nachfolgend kurz zusammengefasst. Insgesamt lässt sich mit einer gleichbleibenden bis leicht anwachsenden Verkehrsnachfrage aufgrund der folgenden Faktoren rechnen.

Einwohner(-struktur) und Beschäftigte

Der Landkreis Miesbach ist durch eine dynamische Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen geprägt. Innerhalb der letzten 10 Jahre (2013 – 2023) stieg die Einwohnerzahl im Gesamtlandkreis um 6 % und auch zukünftig wird eine ähnliche Entwicklung erwartet. Bis 2033 geht das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung von einem Einwohnerzuwachs von etwa 3 % (gegenüber dem Bezugsjahr 2023) aus.

Dabei wird der Anteil der älteren Einwohner (zunächst insbesondere zwischen 60 und 75 Jahren, ab 2030 nur über 75 Jahren) deutlich zunehmen, während für den Anteil der Einwohner zwischen 19 und 60 Jahre an der Gesamtbevölkerung ein leichter Rückgang vorausgesagt wird.

Die Anzahl der Beschäftigten im Landkreis Miesbach ist zwischen 2018 und 2022 leicht, um knapp 4%, gestiegen. Die meisten Beschäftigten konzentrieren sich auf die Gemeinden mit Mittelzentren (Holzkirchen und Miesbach). Auch diese Anzahl wird in Zukunft leicht weiter steigen.

Schüler und Schulen

Es gibt einige für den Schülerverkehr relevante weiterführende Schulen in und um den Landkreis Miesbach. Zentrale Standorte sind innerhalb des Landkreises: Miesbach, Holzkirchen, Gymnasium Tegernsee und Tegernseer Tal. Außerhalb des Landkreises sind noch Bad Tölz, Bruckmühl und Hohenburg von großer Relevanz.

Für die kommenden Jahre werden im Unterschied zu anderen Regionen keine Rückgänge der Schülerzahlen vorhergesagt, die sich auch auf die Schülerbeförderung auswirken könnten. Die Schülerzahlen sollen gemäß der Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zumindest konstant bleiben und die Altersklassen der unter 16-Jährigen bis 2033 leicht zunehmen.

Tourismus und Freizeit

Im Landkreis Miesbach spielt mit über 2,26 Millionen Gästeübernachtungen im Jahr 2023 der Übernachtungstourismus eine außergewöhnliche Rolle. Auch der Tagesausflugsverkehr muss als bedeutender Wirtschaftsfaktor im Landkreis betrachtet werden, auch wenn die genau Bezifferung aufgrund mangelnder Datenlage schwierig ist. Der Tourismus konzentriert sich dabei auf den südlichen Teil des Landkreises, wobei der saisonale Schwerpunkt im Sommer liegt.

Wichtige Anziehungspunkte von überregionaler Bedeutung für den Tagesausflugsverkehr stellen neben dem Tegernsee mit Schifffahrt und Schliersee die Bergbahnen (Brauneck- und Wallbergbahn, Alpenbahnen Spitzingsee, Taubensteinbahn, Wendelstein-Seilbahn, Bergbahnen Sudelfeld und die Oedberglifte) sowie in der Fläche die vielfältigen Wandergebiete im alpinen Raum dar.

Planungen

Neue Wohngebiete sind in einem Großteil der Landkreisgemeinden geplant, in größerem Umfang unter anderem in den Gemeinden Hausham, Miesbach, Otterfing, Bayrischzell, Holzkirchen und Schliersee.

2.3 Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

2.3.1 Individualverkehr

Straßensituation

Die verkehrsgeographische Situation des Landkreises wird durch die Lage im Südosten der Landeshauptstadt München sowie zu den angrenzenden Landkreisen München, Bad Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim bestimmt. Zusätzlich grenzt an das Untersuchungsgebiet im Süden Österreich. Das übergeordnete Verkehrsnetz ist vornehmlich auf Verbindungen in die Stadt und den Landkreis München ausgerichtet, wichtige Straßenverbindungen führen darüber hinaus auch in die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim.

Autobahnen und Bundesstraßen

Der Landkreis Miesbach wird im Nordwesten von der Bundesautobahn A8 (München – Salzburg) für ca. 25 km tangiert. Die A 8 verläuft in Nord-West Richtung durch die nordwestlichen Landkreisgemeinden Otterfing, Holzkirchen, Weyarn und Irschenberg, wobei die Anschlussstellen Irschenberg, Weyarn und Holzkirchen bestehen. Die Autobahn verbindet den nordwestlichen Teil des Landkreises Miesbach daher schnell mit der Landeshauptstadt München und Rosenheim.

Neben der Autobahn, verlaufen vier Bundesstraßen (B318, B13, B472, B307) im Untersuchungsgebiet. Die B318 verläuft in Nord-Süd-Richtung von der Anschlussstelle Holzkirchen (A8) bis nach Rottach-Egern und passiert den Tegernsee auf der Westseite. Die B307 beginnt in Tegernsee und verläuft von Norden nach Süden östlich des Tegernsees nach Rottach-Egern und dann weiter in südlicher Richtung gen Österreich bzw. Bad Tölz-Wolfratshausen.

Die B13 beginnt in Holzkirchen und verläuft von dort etwa 10 km in südwestlicher Richtung durch Großhartpenning, verlässt den Landkreis relativ bald wieder in der Gemeinde Waakirchen und fährt weiter gen Bad Tölz.

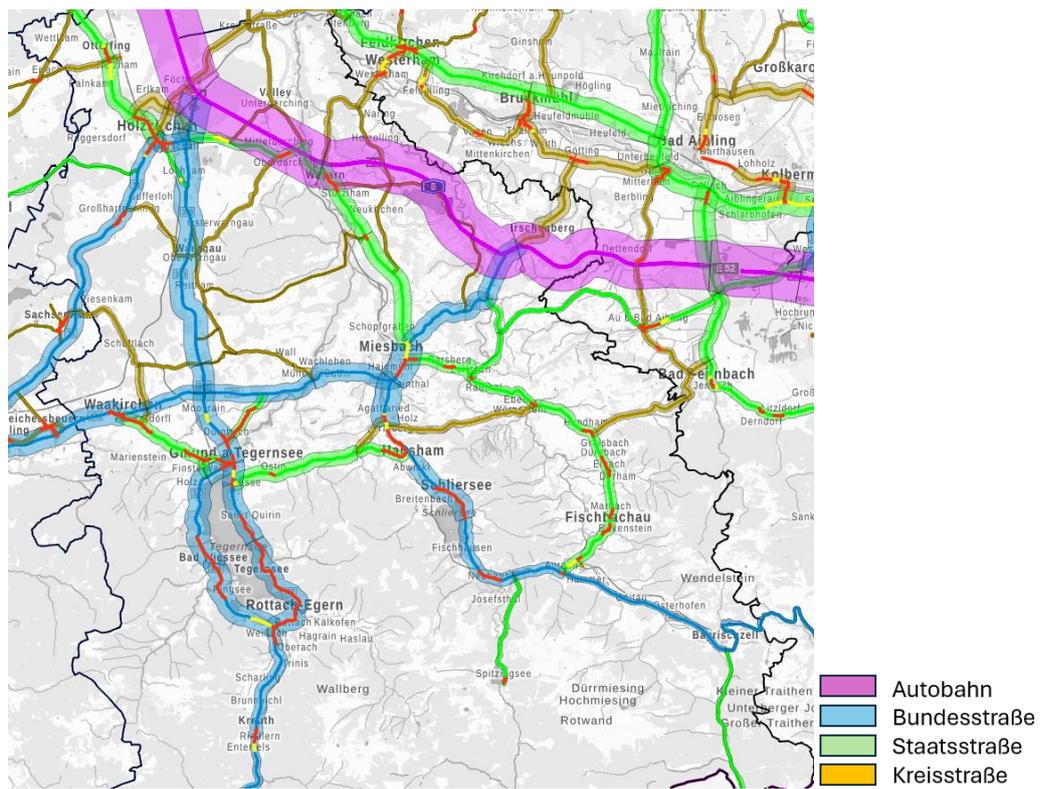
Die B 472 verläuft in West-Ost-Richtung durch den Landkreis von der Anschlussstelle Irschenberg der A8 durch die Gemeinden Irschenberg, Miesbach, Warngau, Gmund am

Tegernsee und Waakirchen, um weiter nach Bad Tölz zu fahren. Sie stellt außerdem das Verbindungsstück der zweigeteilten B307 dar.

Ein Teil B307 kommt aus süd-westlicher Richtung in den Landkreis und durchläuft Kreuth und Rottach-Egern, um östlich des Tegernsees bis zur Stadt Gmund am Tegernsee zu führen. Der zweite Teil beginnt am südlichen Ortsende von Miesbach, führt durch Hausham, Schliersee, Bayrischzell hinüber in den Landkreis Rosenheim.

Strassen mit überregionalem Verbindungscharakter

Karte 9: Verkehrsmengen



Quelle: Baysis 2024

Der mittlere Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen wird über die St2073 mit dem Landkreis Miesbach verbunden, dies stellt gleichzeitig eine wichtige Durchgangsstraße für den von der A8 aus Osten kommenden Verkehr dar. Der nördliche Landkreis wird über die St2573 mit dem Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen verbunden. In östlicher Richtung in den Landkreis Rosenheim verbinden von Nord nach Süd die MB17, MB1, St2010 und die MB22 sowie weitere kleinere Gemeindestraßen (vgl. Karte 9).

Gemeindestraßen

In die Zuständigkeit der Gemeinden und Städte fallen die Gemeindestraßen, wozu die Gemeindeverbindungsstraßen und die gemeindlichen Innerortsstraßen zählen. Viele Ortsteile werden allein durch Gemeindeverbindungsstraßen an die größeren regionalen und überregionalen Verkehrsachsen angebunden.

Verkehrsmengen

Insgesamt folgen die Verkehrsmengen (Karte 9: Verkehrsmengen) auch der Logik der verschiedenen Straßentypen und ihrer jeweiligen hierarchischen Stufe: Das mit Abstand größte Verkehrsaufkommen weist die A8 auf. Danach kommen die Staatsstraßen, die von Norden nach Süden mit abnehmendem Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind. Hier kommt der B319 und der B472 besondere Bedeutung zu, da diese auch Anschlussstellen zur A8 besitzen und entsprechend als Zu- und Abbringerstraßen fungieren. Eine hohe Belastung lässt sich auch für die Straßen rund um den Tegernsee sowie den verschiedenen Verkehrsknotenpunkten feststellen. Hierzu zählt im Besonderen der Teilbereich zwischen Miesbach und Agatharied, und die Ortsdurchfahrt innerhalb von Gmund am Tegernsee, wo sich die St2365, die B307 sowie die viel befahrene B318 treffen. Auch in Miesbach treffen einige verkehrliche Achsen aufeinander: St2073, B472, St2077 sowie die B307. Je weiter in den Süden des Landkreises man schaut, desto geringer wird das Verkehrsaufkommen.

Änderungen und Planungen im Straßenverkehr

Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand 2024):

Neue Vorhaben – vordringlicher Bedarf

- B 318
 - Ostumfahrung Gmund → 2-streifiger Neubau (3,8 Km) → *ohne Planungsbeginn* [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B318-G010-BY](#)
- B 318
 - Ortsumfahrung Waakirchen → Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (3,2 km) → *ohne Planungsbeginn* [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B013-G090-BY-T01-BY](#)
- B 472
 - Ortsumfahrung Waakirchen → 2-streifiger Neubau (2,1 km) → *Vorplanung läuft seit 1992* [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B472-G020-BY-T01-BY](#)
- B 13
 - Ortsumfahrung Waakirchen → 2-streifiger Neubau (2,1 km) → *Umweltverträglichkeits- / Variantenuntersuchung läuft seit 31.01.2013* [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B013-G090-BY-T02-BY](#)

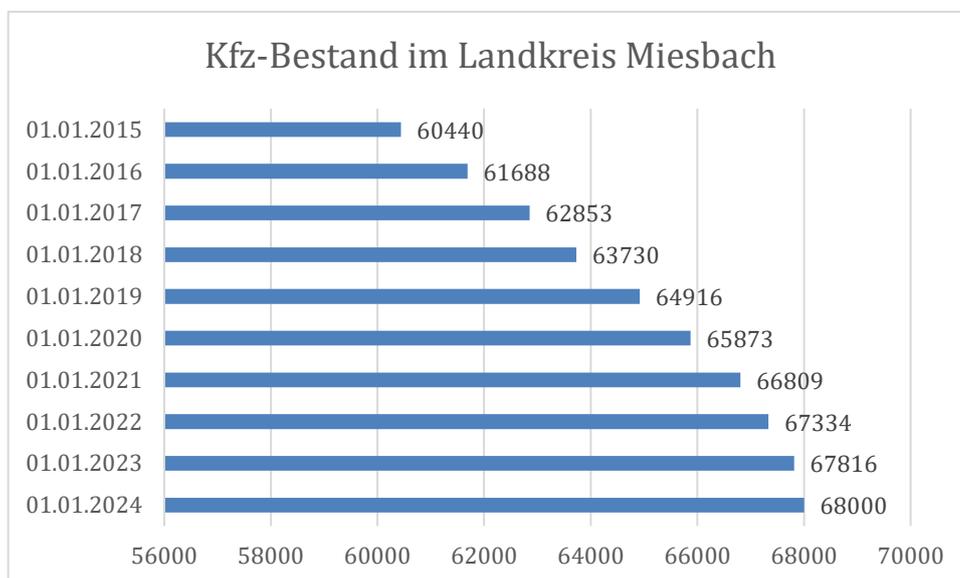
Kraftfahrzeugbestand

Zum 01. Januar 2024 waren im Landkreis Miesbach 68.000 Kfz. zugelassen (vgl. Abbildung 7: Kfz-Bestand im Landkreis). Bezogen auf die Einwohnerzahl (01.01.2022) entspricht dies einer Motorisierungsquote von 0,66. Damit besitzen die Bewohner des Landkreises Miesbach mehr Pkw als der bundesweite Durchschnitt, der bei ca. 0,588 Kfz liegt (Quelle: Eurostat 2024). Im Vergleich zum bayerischen Durchschnittswert mit ca. 0,62 Pkw (Bayerisches Landesamt für Statistik 2024) liegt die Motorisierungsquote des Landkreises Miesbach ebenfalls etwas höher.

Der Pkw-Bestand im Landkreis hat im Vergleich zu 10 Jahren zuvor (59.229 zum 01.01.2014) deutlich zugenommen. So stieg die Anzahl der privat zugelassenen Pkw in diesem Zeitraum um 8771 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 14%. Im Vergleich zum Einwohnerwachstum im selben Zeitraum, welches bei ca. 7,5% liegt, bedeutet dies, dass die Zuwachsrate an privaten Pkw erheblich höher ist als jene der Einwohner. Die Zeitreihe des Kfz.-Bestands im Landkreis Miesbach zeigt diesen Trend deutlich (Abbildung 6: Kfz-Bestand im Landkreis). Hier werden vor allem die großen Zuwachsraten im Zeitraum 2015 – 2021 sichtbar, die in etwa einem linearen Trend folgen. Danach hat sich das Wachstum moderat abgeschwächt.

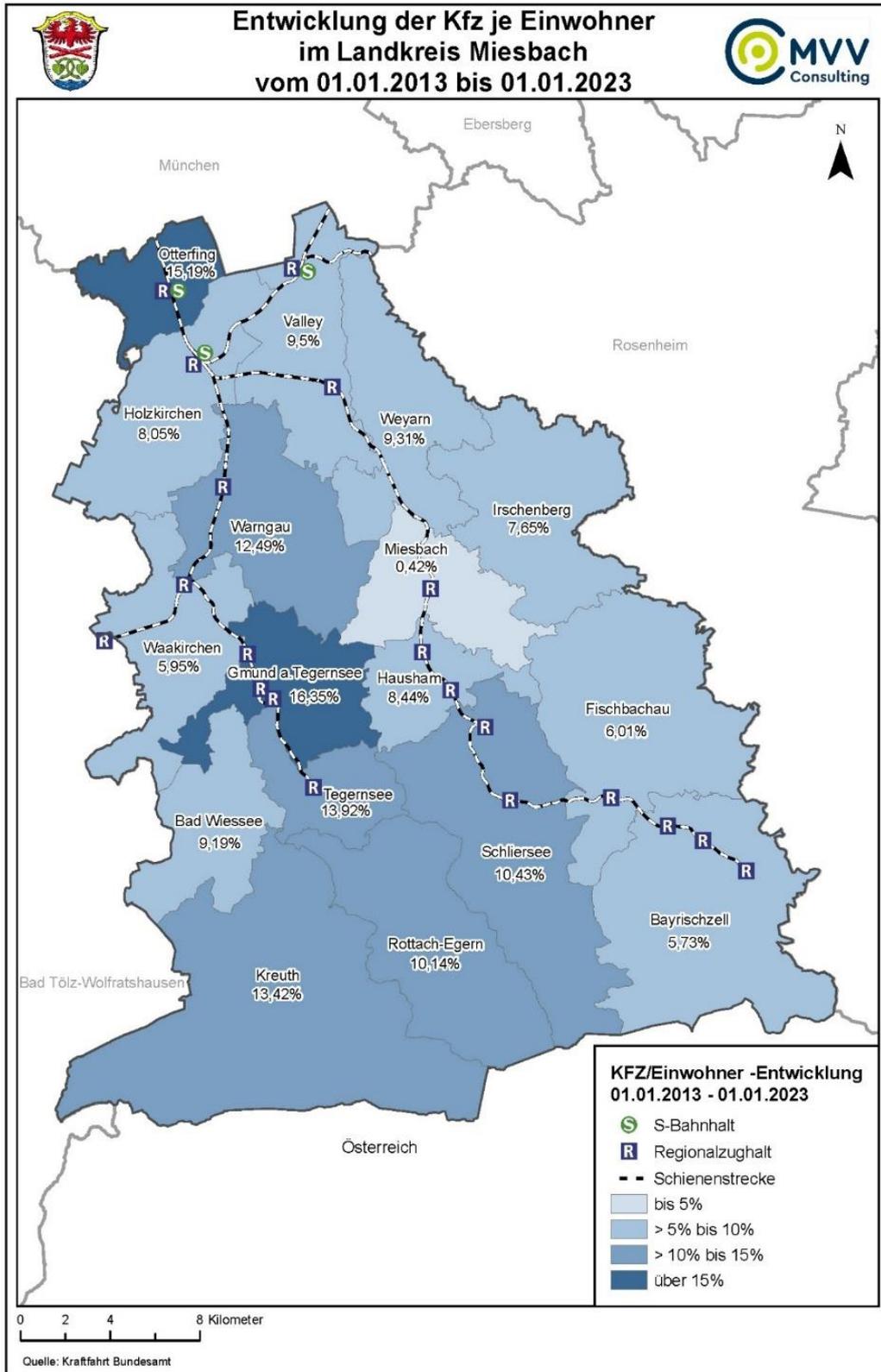
Innerhalb des Landkreises ist der Motorisierungsgrad recht unterschiedlich und reicht von 0,59 in Bayrischzell bis 0,79 in Gmund am Tegernsee. Die Gemeinden Irschenberg, Weyarn, Warngau und Rottach-Egern sind ebenso Gemeinden mit hohen Kfz-Beständen je Einwohner (0,71, 0,73, 0,73 und 0,74). Darauf folgen die Gemeinden Waakirchen (0,69) Kreuth (0,67), Bad Wiessee (0,66) und Fischbachau (0,67). Die nördlichen Gemeinden Holzkirchen (0,64), Otterfing (0,64) sowie die zentral und zentral-südlichen Gemeinden Miesbach (0,63), Hausham (0,61) und Schliersee (0,63) folgen darauf, bevor Bayrischzell (0,59) den geringsten Anteil an Kfz pro Einwohner aufweist. Grundsätzlich lässt sich kaum ein Zusammenhang erkennen; weder in Bezug auf die Lage im Landkreis noch auf die Verfügbarkeit von SPNV-Angeboten (Abbildung 6: Kfz-Bestand im Landkreis).

Abbildung 6: Kfz-Bestand im Landkreis

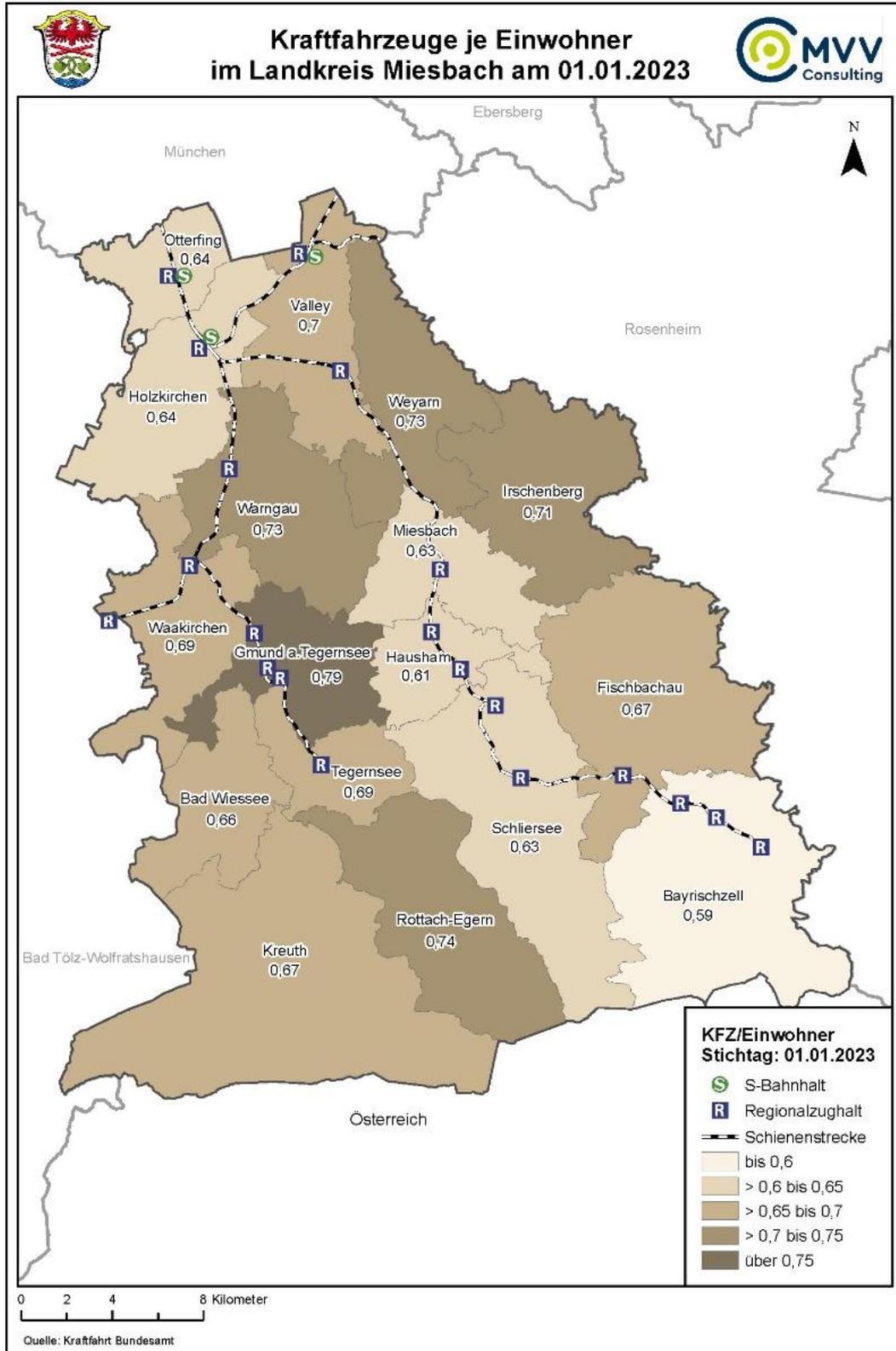


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 2024

Karte 10: PKW-Entwicklung



Karte 11: Kfz-Quote



2.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt im Landkreis Miesbach mit zwei S-Bahn-Linien (S7 Kreuzstraße; S3 Holzkirchen) sowie drei, sich in Holzkirchen teilende Regionalbahnlinien das übergeordnete ÖV-Angebot dar. Mit 20 Regionalbahnhaltstellen von denen 3 auch S-Bahnhaltstellen sind, stellt der Schienenverkehr das „Rückgrat“ des ÖPNV im Landkreis dar (vgl. Karte 12).

Auf dieses muss der Busverkehr in vielen Bereichen abgestimmt werden. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt dabei beim Freistaat Bayern. Das ausführende Organ des Freistaats ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Zugleistungen bestellt.

Derzeitiges Leistungsangebot

Das Schienenverkehrsangebot (vgl. Abbildung 9) in Miesbach umfasst im Einzelnen

- Die S-Bahn-Linie S5 (früher S7), Kreuzstraße – Pasing, im Netz der S-Bahn München mit der S-Bahnstation Kreuzstraße
- Die S-Bahn-Linie S3, Holzkirchen – Mammendorf, im Netz der S-Bahn München mit den S-Bahnstationen Otterfing und Holzkirchen
- Die Regionalbahn RB 55, München HBF – Lenggries, mit den Bahnhaltepunkten Otterfing, Holzkirchen, Darching, Miesbach, Agatharied, Hausham, Schliersee, Fischhausen-Neuhaus, Geitau, Osterhofen und Bayrischzell
- Die Regionalbahn RB 56 München HBF – Lenggries mit den Bahnhaltepunkten Otterfing, Holzkirchen, Warngau und Schaftlach
- Die Regionalbahn RB 57 München HBF – Tegernsee mit den Bahnhaltepunkten Otterfing, Holzkirchen, Warngau, Schaftlach, Moosrain, Finsterwald, Gmund (Tegernsee) und Tegernsee

Karte 12: SPNV

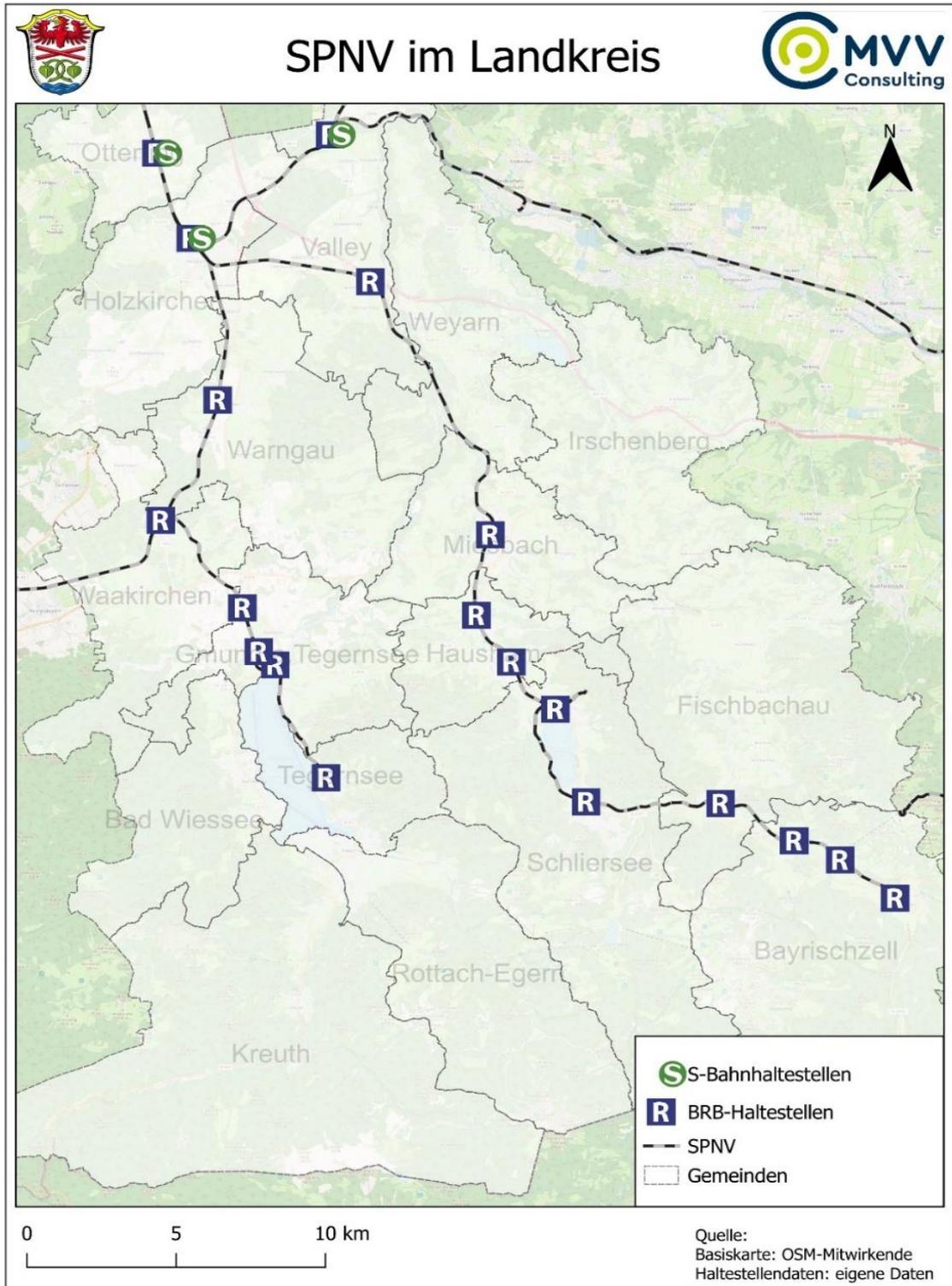


Abbildung 7: Auszug aus dem MVV-Netzplan 2024



Quelle: MVV-Netzplan

Tabelle 3: SPNV-Angebot im Landkreis Miesbach

Strecke	Haltepunkte im Landkreis	Fahrtenangebot / Fahrzeit	Betriebszeit (Werktags)
S5	1	20-Minuten-Takt <u>Fahrzeit</u> München Ostbahnhof - Kreuzstraße ~ 42 Minuten	Erste Abfahrt: 5:22 Uhr Letzte Ankunft: 22:38 Uhr <i>Angaben für Kreuzstraße</i>
S3	2	20-Minuten-Takt bis 23 Uhr <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Holzkirchen ~ 42 Minuten	Erste Abfahrt: 4:35 Uhr Letzte Ankunft: 02:06 Uhr <i>Angaben für Holzkirchen</i>
RB 55	11	Halbstundentakt bis Zweistundentakt (mit teilweise leicht abweichenden Abfahrtszeiten), Verstärkerfahrten zu HVZ <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Bayrischzell ~ 01:30:00	Erste Abfahrt: 04:49 Uhr Letzte Ankunft: 01:30 Uhr <i>Angaben für Bayrischzell</i>
RB 57	4	Stundentakt (mit teilweise leicht abweichenden Abfahrtszeiten), Verstärkerfahrten zu HVZ <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Tegernsee ~ 01:15:00 Minuten.	Erste Abfahrt: 04:31 Uhr Letzte Ankunft: 01:13 Uhr <i>Angaben für Tegernsee</i>
RB 57 / RB 56	8	Stundentakt (mit teilweise leicht abweichenden Abfahrtszeiten), Verstärkerfahrten zu HVZ <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Schaftlach ~ 45 Minuten.	Erste Abfahrt: 04:54 Uhr Letzte Ankunft: 00:53 Uhr <i>Angaben für Schaftlach</i>

Quelle: Fahrpläne der BRB

Angebotsveränderungen im SPNV

In Föching soll ein neuer Bahnhaltepunkt entstehen, der sowohl wirtschaftlich als auch vom Programm Bahnausbau München positiv bewertet wurde.

2.4 Verkehrsnachfrage

2.4.1 Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017 / Haushaltsbefragung Bernard

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist eine der umfassendsten Studien zur Alltagsmobilität. Von Juni 2016 bis September 2017 wurden bundesweit rund 160.000 Haushalte zu ihrer Mobilität befragt, so auch im Landkreis Miesbach.

Das Landratsamt Miesbach hat parallel zur Erstellung des Nahverkehrsplan die Bernard-Gruppe beauftragt ein Mobilitätskonzept für den Landkreis zu erarbeiten. In diesem Rahmen wurde auch eine landkreisweite Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl durchgeführt.

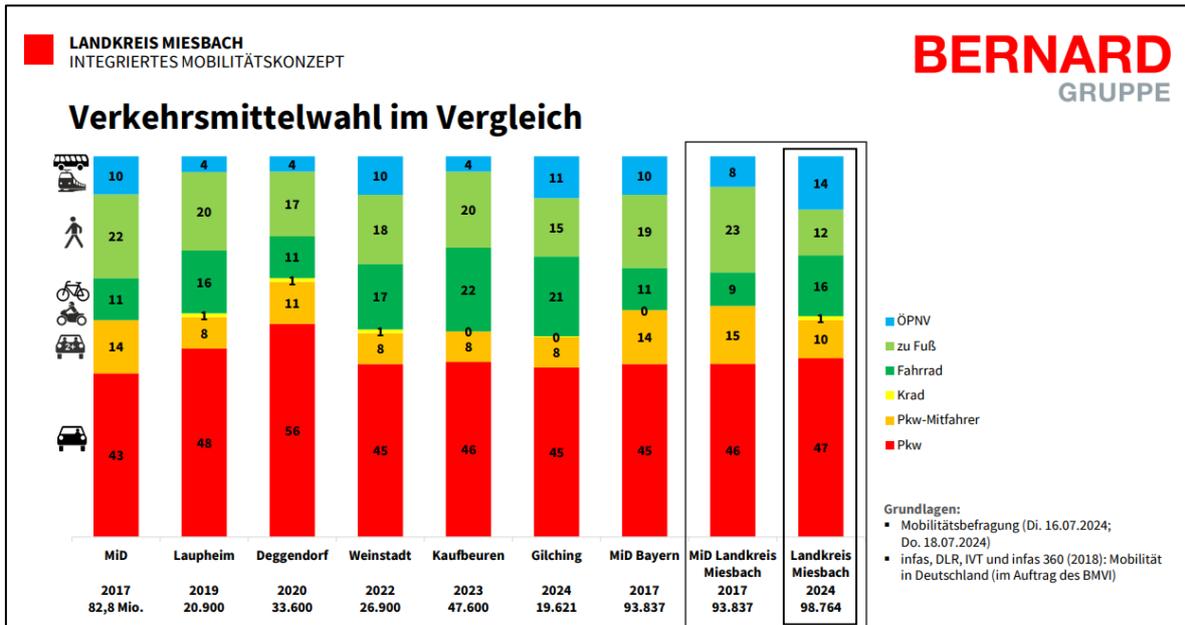
Nachfolgend sind die wichtigsten MID-Ergebnisse für Gesamtdeutschland, Bayern, den Landkreis Miesbach und vergleichbare Erhebungen der Bernard-Gruppe dargestellt.

Der Modalsplit teilt sich in Miesbach wie folgt auf: 42 % aller Wege entfallen auf den Umweltverbund: ÖPNV 14 %, zu Fuß 12 %, Fahrrad 16 %. Demgegenüber werden 1 % aller Wege mit Motorrädern, 10 % von MiV-Mitfahrern und 47 % der Wege vom motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

Mit dem 14-prozentigen Anteil des ÖPNV an allen Wegen liegt der Landkreis Miesbach über allen vergleichenden Landkreisen und dem MID-Durchschnitt, der bei 10 Prozent liegt. Im Verhältnis zum Durchschnitt werden allerdings auch 4 % mehr Wege mit dem PKW zurückgelegt. Der Fußverkehr ist im Verhältnis am wenigsten ausgeprägt und liegt 10 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt. Mit dem Fahrrad werden hingegen wieder 5 Prozentpunkte mehr Wege zurückgelegt als im Durchschnitt (vgl. Abbildung 9).

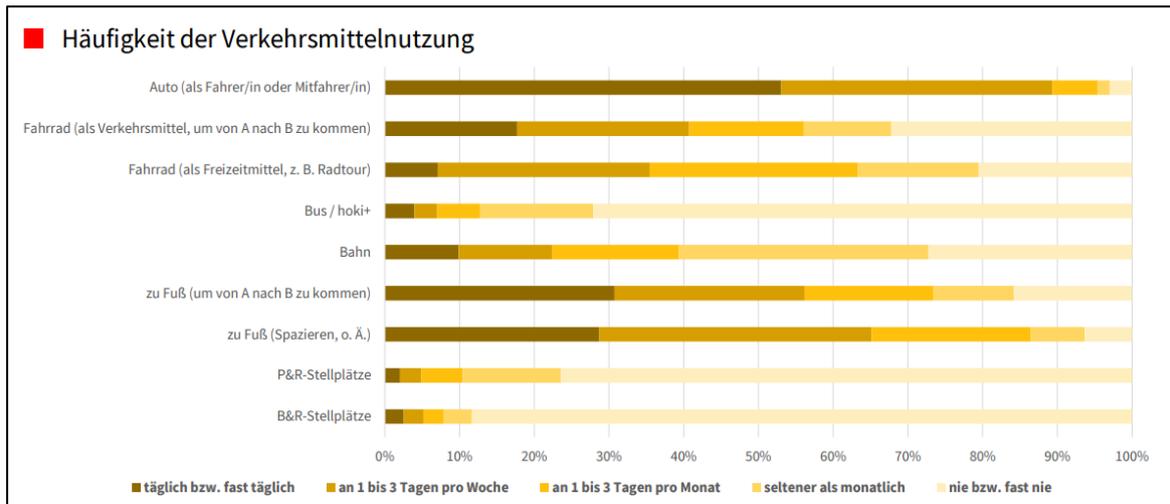
Nach Auswertungen der Haushaltsbefragung der Bernardgruppe bestätigt sich die Nutzung. So beträgt der Prozentsatz derjenigen, die angeben die Bahn täglich oder fast täglich zu nutzen etwa 10 Prozent. Etwa 28 % geben an, nie bzw. fast nie die Bahn zu nutzen. Die Anzahl derjenigen, die den Bus nutzen ist im Vergleich allerdings sehr gering. Hier gaben etwa 4 Prozent der Befragten eine tägliche bzw. fast tägliche Nutzung an. Über 70 Prozent der Befragten gaben, den Bus nie bzw. fast nie zu verwenden.

Abbildung 8: Modalsplit über verschiedene Studien und Raumtypen und Landkreise



Quelle: Bernard Haushaltsbefragung 2024

Abbildung 9: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung;



Quelle: Bernard Haushaltsbefragung 2024

2.4.2 Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen

Von den rund 18.000 Beschäftigten, die den Landkreis Miesbach verlassen, arbeiten ca. 7.260 Beschäftigte in der Landeshauptstadt München (entspricht über 40%) und rund 3.500 Beschäftigte im Landkreis München. Weitere größere Auspendlerströme bestehen mit den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen (1.600 Auspendler) und Rosenheim (1.350 Auspendler), sowie zu der Stadt Rosenheim (540 Auspendler).

Etwas geringer als die Zahl der Auspendler ist die Anzahl an Einpendlern, also Beschäftigten, die ihren Arbeitsort im Landkreis Miesbach haben, jedoch außerhalb des Landkreises wohnen. Von den rund 14.200 Einpendlern kommen die meisten Einpendler aus den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen (2.870 Einpendler) und Rosenheim (2.750 Einpendler). Aus der Landeshauptstadt München ist die Zahl der Einpendler mit 2.210 Einpendlern geringer als die beiden anderen benachbarten Landkreise, noch geringer ist die Zahl der Einpendler aus dem Landkreis München (1.380 Einpendler). Aus der Stadt Rosenheim pendeln rund 480 Beschäftigte ein.

In der folgenden Abbildung sind für jede Gemeinde im Landkreis Miesbach die Pendlerströme **innerhalb des Landkreises** dargestellt (Datenstand Januar 2024).

Die mit Abstand größte Pendlerverflechtung innerhalb des Landkreises besteht zwischen der Kreisstadt Miesbach und der Gemeinde Hausham mit knapp 1.000 Pendlern.

Weitere größere Pendlerströme innerhalb des Landkreises mit über 300 Pendlern:

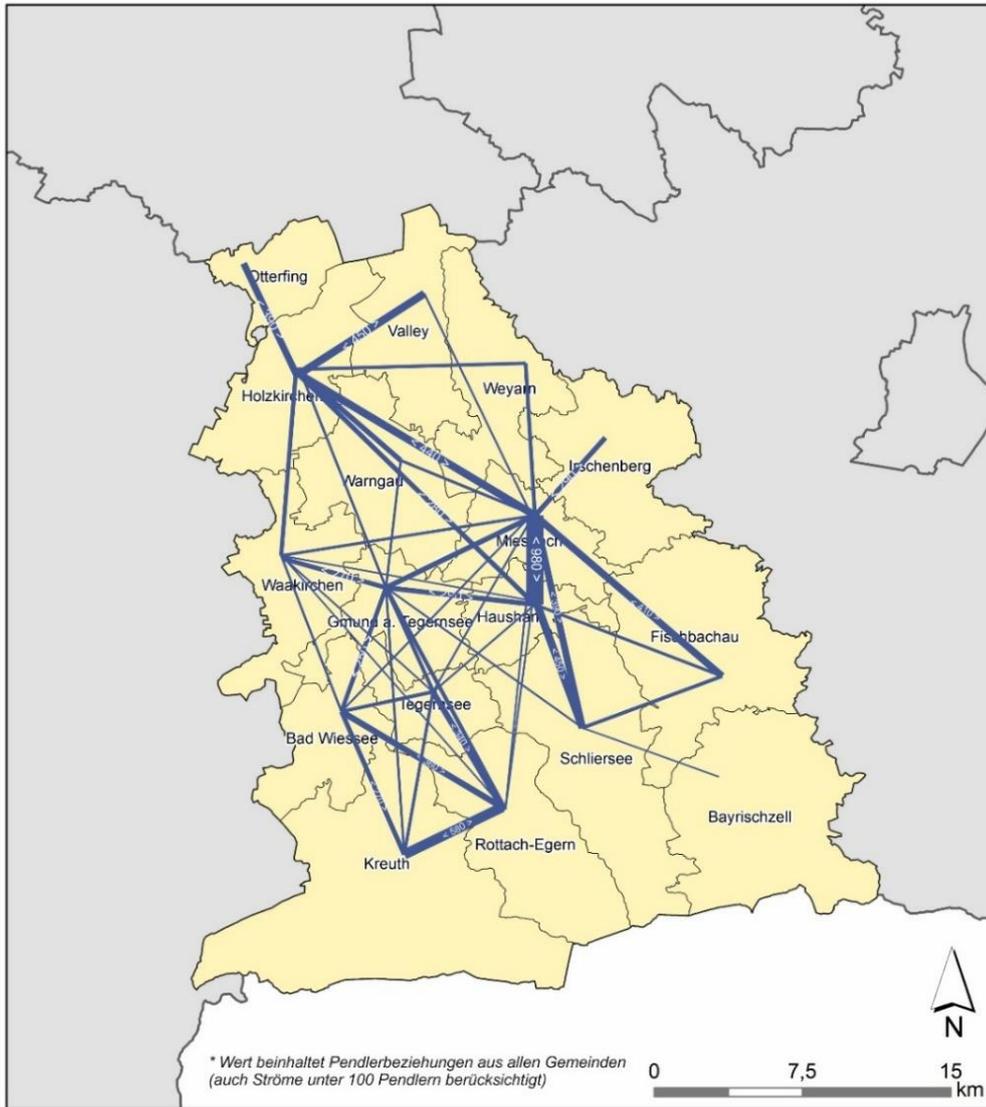
- Kreuth und Rottach-Egern - 580 Pendler
- Hausham und Schliersee - 450 Pendler
- Holzkirchen und Valley - 450 Pendler
- Holzkirchen und der Kreisstadt Miesbach - 440 Pendler
- Kreisstadt Miesbach und Fischbachau - 410 Pendler
- Kreisstadt Miesbach und Schliersee - 390 Pendler
- Holzkirchen und Otterfing - 450 Pendler
- Bad Wiessee und Rottach-Egern - 360 Pendler
- Tegernsee und Rottach-Egern - 340 Pendler

Ansonsten bestehen zwischen den Gemeinden im Landkreis nur sehr geringe Pendlerverflechtungen.

Weitaus größere Pendlerbeziehungen bestehen zur Landeshauptstadt München (siehe Karte 13). Insgesamt pendeln rund 7.260 Beschäftigte in die Landeshauptstadt München. Den Auspendlern stehen rund 2.210 Einpendler aus der Stadt München gegenüber.

Karte 13: Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Miesbach

Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) ab 100 Pendlern zwischen den Gemeinden innerhalb des Landkreis Miesbach

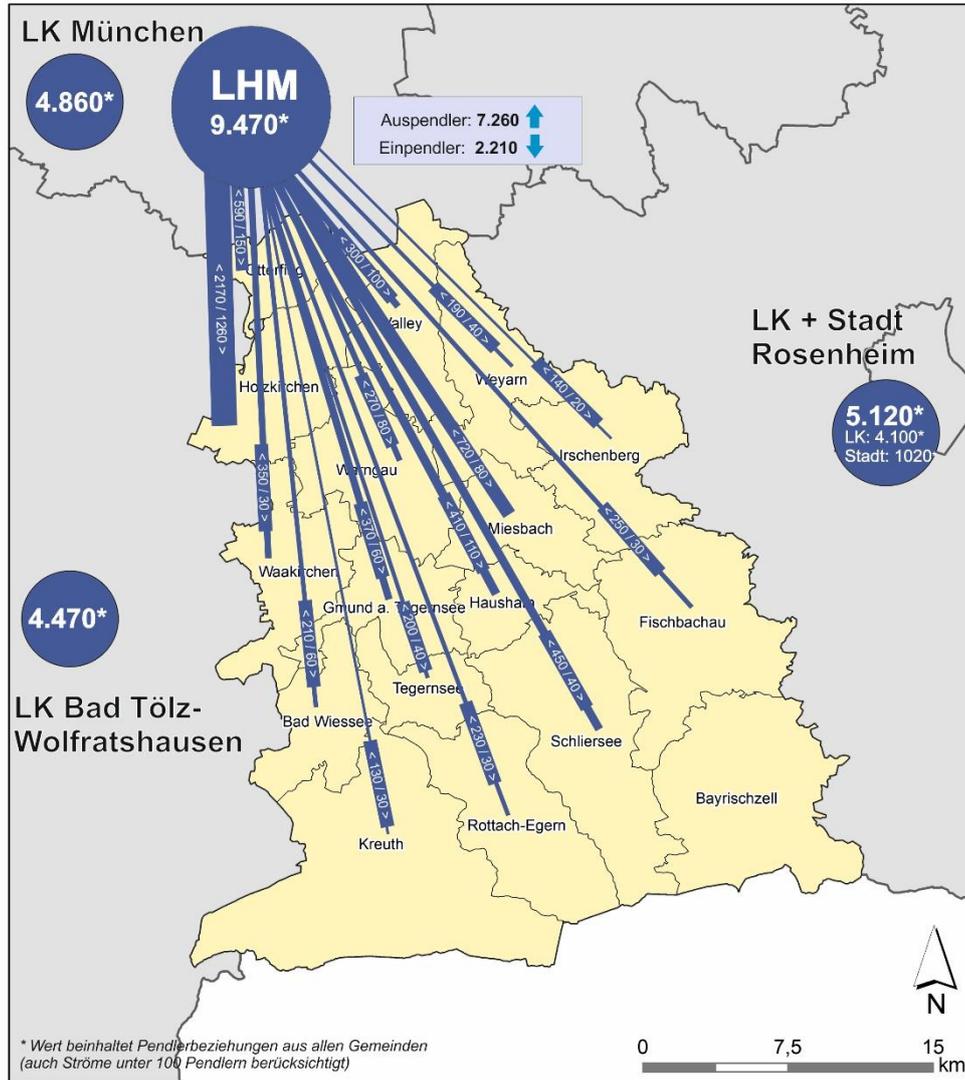


- 100 - 199 Ein- und Auspendler
- 250 - 499 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler
- ab 1.000 Ein- und Auspendler

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand Jan. 2024

Karte 14: Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München

Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) ab 100 Pendlern zwischen den Gemeinden im LK Miesbach und der Landeshauptstadt München



- 100 - 199 Ein- und Auspendler
- 250 - 499 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler
- ab 1.000 Ein- und Auspendler

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand Jan. 2024

Die größten Auspendlerströme in die Stadt München gehen mit 2.170 Auspendlern von der Marktgemeinde Holzkirchen aus, was rund 30% der gesamten Auspendlerzahlen aller Gemeinden des Landkreises Miesbach in die Stadt München entspricht.

Auch von der nördlich gelegenen Gemeinde Otterfing und der Kreisstadt Miesbach ist mit knapp 600 und rund 700 Auspendlern ein relativ hohes Pendleraufkommen in die Landeshauptstadt zu

verzeichnen. Bei den meisten Gemeinden liegt die Auspendlerzahl in die Landeshauptstadt München in einer Größenordnung von 200 bis 400 Auspendlern.

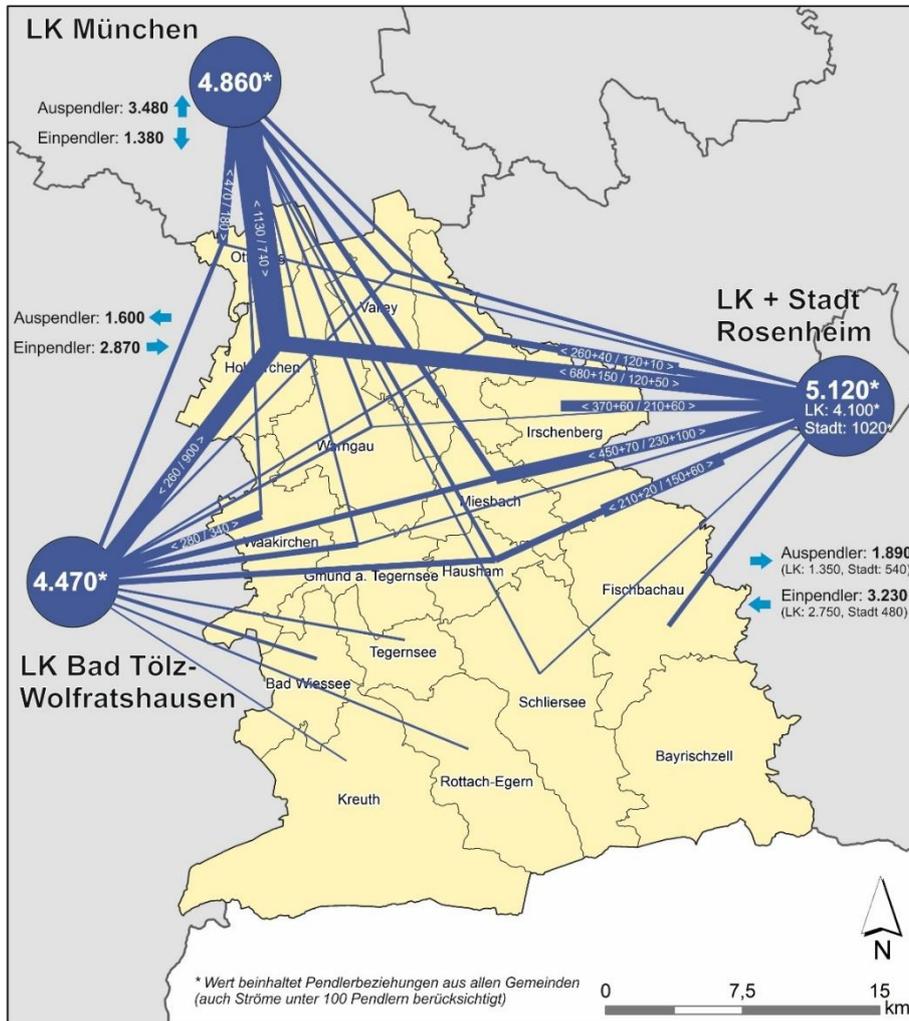
Noch deutlicher ist die Dominanz der Pendlerverflechtungen mit der Marktgemeinde Holzkirchen bei Betrachtung der Einpendlerströme. Knapp 60% der gesamten Einpendler in den Landkreis Miesbach entfallen auf Beschäftigte in der Marktgemeinde Holzkirchen (1.260 Einpendler). Nur die Gemeinden Otterfing, Valley und Hausham haben noch über 100 Einpendler; bei den meisten Gemeinden liegt die Zahl der Einpendler zwischen 30 und 60 Beschäftigten.

Selbst in die Kreisstadt Miesbach, die ebenfalls über eine gute SPNV-Verbindung von/nach München verfügt, pendeln nur 80 Beschäftigte aus der Stadt München ein.

Die Analyse der Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen (Karte 15) zeigt die Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen München, Bad-Wolfratshausen und Landkreis + Stadt Rosenheim. Die Pendlerverflechtungen mit den drei Landkreisen liegen mit jeweils 4.000 bis 5.000 Pendlern auf einem jeweils ähnlichen Niveau. Die Zahl der Auspendler in den Landkreis München aus dem Landkreis Miesbach liegt deutlich über der Zahl der Einpendler aus dem Landkreis München in den Landkreis Miesbach. Bei den Verflechtungen mit den Landkreisen Bad-Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim (inkl. Stadt Rosenheim) überwiegt die Zahl der Einpendler gegenüber der Zahl der Auspendler deutlich.

Karte 15: Pendlerverflechtungen mit den Nachbarlandkreisen

Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) ab 100 Pendlern zw. den Gemeinden im LK Miesbach und den Nachbarlandkreisen



- 100 - 199 Ein- und Auspendler
- 250 - 499 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler
- ab 1.000 Ein- und Auspendler

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand Jan. 2024

Die größten Pendlerströme mit den benachbarten Landkreisen (ohne Stadt München) besteht mit dem **Landkreis München**. Vom Landkreis München aus pendeln in den Landkreis Miesbach knapp 1.400 Beschäftigte, aus dem Landkreis Miesbach pendeln knapp 3.500 in den Landkreis München. Die mit Abstand größten Auspendlerströme in den Landkreis München gehen mit 740 Auspendlern von der Marktgemeinde Holzkirchen aus, was über 50% der der gesamten

Auspendlerzahl in den Landkreis München von allen Gemeinden des Landkreise Miesbach entspricht.

Hohe Auspendlerströme kommen zudem aus der nördlichen Gemeinde Otterfing mit rund 470 Auspendlern. Ansonsten sind keine Pendlerströme mit über 60 Auspendlern in den Landkreis München zu finden.

In den **Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen** pendeln über 1.600 Beschäftigte aus dem Landkreis Miesbach; dem stehen 2.870 Einpendler gegenüber, die aus dem Landkreis **Bad Tölz-Wolfratshausen** kommen und im Landkreis Miesbach beschäftigt sind.

Die größten Pendlerzahlen bestehen mit dem Markt Holzkirchen mit 900 Einpendlern und 260 Auspendlern. Zudem bestehen mit der Gemeinde Waakirchen mit 280 Einpendlern und 340 Auspendlern noch größere Pendlerströme. Zu den anderen zum Landkreis **Bad Tölz-Wolfratshausen** benachbarten Gemeinden bestehen eher geringe Pendlerverflechtungen: Otterfing (200 Einpendler, 80 Auspendler), Bad Wiessee (150 Einpendler, 70 Auspendler) und Kreuth (70 Einpendler, 40 Auspendler). Zur Stadt Miesbach bestehen größere Pendlerverflechtungen (220 Einpendler, 160 Auspendler), ebenso zur Gemeinde Gmund (250 Einpendler, 130 Auspendler).

Insgesamt zeigt die Analyse der Pendlerverflechtungen, dass die größten Pendlerströme mit der Landeshauptstadt München bestehen. Rund ein Drittel der Pendlerströme resultieren aus Verflechtungen mit der Marktgemeinde Holzkirchen. Mit den benachbarten Landkreisen München, Rosenheim und Bad Tölz- Wolfratshausen sind die Pendlerzahlen auf einem ähnlichen Niveau. Auch hier stehen jeweils die Pendlerverflechtungen mit der Marktgemeinde Holzkirchen im Vordergrund.

Die Zahl der Auspendler in den Landkreis München aus dem Landkreis Miesbach liegt deutlich über der Zahl der Einpendler aus dem Landkreis München in den Landkreis Miesbach. Bei den Verflechtungen mit den Landkreisen Bad-Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim (inkl. Stadt Rosenheim) überwiegt die Zahl der Einpendler gegenüber der Zahl der Auspendler deutlich.

Bei den Verflechtungen innerhalb des Landkreises fällt die hohe Pendlerverflechtung zwischen Kreisstadt Miesbach und der Gemeinde Hausham mit knapp 1.000 Pendlern auf. Weitere hohe Pendlerverflechtungen bestehen zwischen der Marktgemeinde Holzkirchen und den benachbarten nördlichen Gemeinden, zwischen der Gemeinde Rottach-Egern und den umliegenden Gemeinden, zwischen der Kreisstadt Miesbach und den umliegenden Gemeinden sowie zwischen Hausham und Schliersee.

Eine weitere interessante Kenngröße in Bezug auf Beschäftigte und ihr Pendlerverhalten sind Ein- und Auspendler über Gemeindegrenzen hinweg (Tabelle 4: Ein- und Auspendler im Landkreis Miesbach).

Tabelle 4: Ein- und Auspendler im Landkreis Miesbach

	Einpendler über Gemeindegrenze n	Auspendler über Gemeindegrenzen	Pendlersaldo
Bad Wiessee	1099	1526	-427
Bayrischzell	257	440	-183
Fischbachau	341	1964	-1623
Gmund am Tegernsee	2017	1877	140
Hausham	1930	2997	-1067
Holzkirchen, Markt	7831	5348	2483
Irschenberg	946	1097	-151
Kreuth	779	1199	-420
Miesbach, Stadt	3548	3546	2
Otterfing	1182	1735	-553
Rottach-Egern	1598	1304	294
Schliersee, M	1038	1956	-918
Tegernsee, St	1319	1027	292
Valley	1200	1234	-34
Waakirchen	849	2144	-1295
Warngau	1287	1363	-76
Weyarn	1059	1428	-369

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2024

Insgesamt zeigt sich für den gesamten Landkreis ein negativer Pendlersaldo (-3905), was bedeutet, dass mehr Pendler den Landkreis für Arbeitszwecke verlassen als einfahren. Auf Gemeindeebene finden sich einige interessante Unterschiede. Abgesehen von Holzkirchen (2483), Tegernsee (292), Gmund am Tegernsee (140), Miesbach (2) und Rottach-Egern (294) gibt es mehr Aus- als Einpendler. Die größten negativen Pendlersalden finden sich in der Gemeinde Fischbachau (-1623), Waakirchen (-1295) und Hausham (-1067). Einen geringen negativen Pendlersaldo weisen die restlichen Gemeinden auf.

3 ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt

3.1 Linienübersicht

Der Landkreis Miesbach ist seit dem 10.12.2023 im Rahmen einer Verbundraumerweiterung dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund beigetreten. In Tabelle 5 sind alle 22 Buslinien, die im und in den Landkreis verkehren, dargestellt. Aufgelistet sind auch Buslinien, die momentan nicht fahren sowie zusätzliche Informationen, wie die Anzahl der Fahrten nach Wochentagen, die Verkehrsunternehmer, die gefahrenen Jahreskilometer und Liniennummern.

Diese 22 Buslinien können unterteilt werden in:

- **17 Linienangebote**
- **vier touristische Angebote**
- **ein On-Demand Bedarfsverkehr**

Als Betreiber des MVV-ÖPNV-Angebots im Landkreis Miesbach fungieren vier Busunternehmen, die folgend nach Anzahl der Linien, die sie betreiben, aufgelistet sind:

- RVO (17 Linien)
- Geldhauser (1 Linie)
- Brandstätter (1 Linie)
- Berr (1 Linie)
- Omobi (ODM-Verkehr)

Tabelle 5: Linienangebot im Landkreis

AT	VU	Nr.	Laufzeit bis	NwKm s24	Mo-Fr	Ferien	Samstag	Sonntag
Holzkirchen	Berr	275		81.960,093	27	27		
MB / RO	Brands-tätter	349	31.10.2027	40.618,710	4	4	4	4
MB	RVO	352	31.10.2027	221.969,607	23	21	21	21
MB / TÖL	RVO	353	31.10.2025	39.807,438	26	15	6	
MB	RVO	354	31.10.2027	85.753,022	22	11	5	5
MB	RVO	355	31.10.2027	65.890,313	14	11	5	5
MB	RVO	356	31.10.2027	145.684,439	29	23	21	21
MB / TÖL	RVO	357	31.10.2027	122.217,382	28	16	4	4
MB	RVO	358	13.11.2027	75.353,006	25	15	10	10
MB	RVO	359	31.12.2025	187.424,185	31	33	31	31
MB	RVO	360	31.03.2025	46.468,039	20	13	14	14
MB	RVO	361	31.10.2027	124.615,957	31	16	4	4
MB	RVO	362	30.06.2025	104.734,343	24	21	32	32
MB	RVO	363	31.10.2027	9.858,558	4			
MB	RVO	365	31.03.2025	-				
MB	RVO	366	15.09.2025	74.738,822	18	2	2	
MB	RVO	367	28.02.2025	43.150,025	9	3		
MB - TÖL	RVO	368	28.02.2025	13.084,848	15	7	4	
MB	RVO	390	18.10.2025	34.815,890	4	4	4	4
Bezirk Schwaz/VVT		390		50.435,900				
MUC	Geldhauser	396	27.10.2024	25.539,264			10	10
MB		398						
Holzkirchen		HoKi						
				1.594.119,841	348	242	177	165

Quelle: GTFIS-Datensatz auf Basis Fahrplanjahr 2024

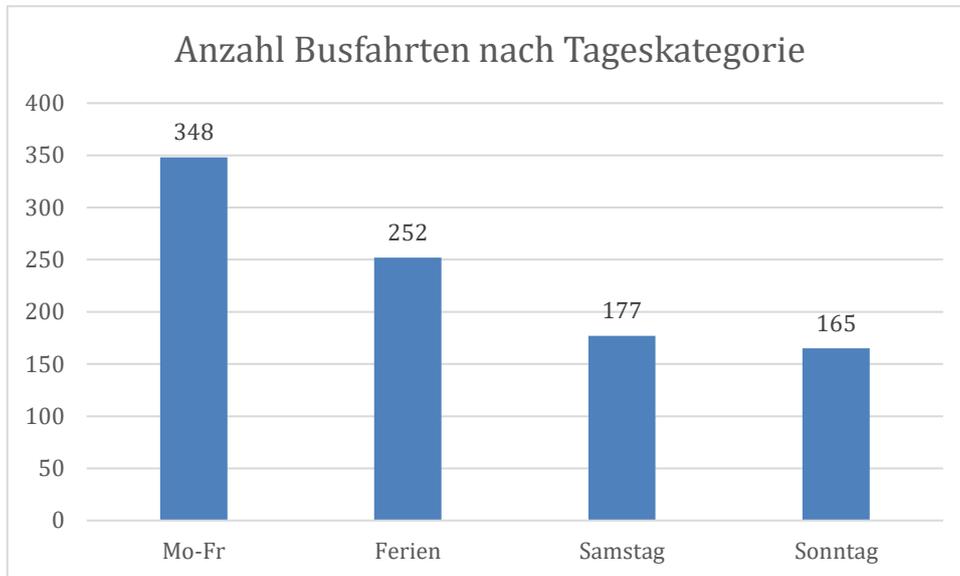
3.1.1 Fahrtangebot

An Werktagen (Schultagen) besteht auf den meisten Regionalbuslinien ein dichtes Angebot von mindestens zehn Fahrten je Richtung (Tabelle 5).

Ausgenommen hiervon sind die 349 (Wendelsteinringlinie), die 363 (Kleinhöhenkirchen – Miesbach), die 390 Tegernsee – Pertisau und die 355 (Tegernsee – Fischbachau), die 367 (Holzkirchen – Miesbach), die 368 (Holzkirchen – Bad Tölz). Auf diesen Linien reicht das Angebot von 4 bis 15 Fahrten.

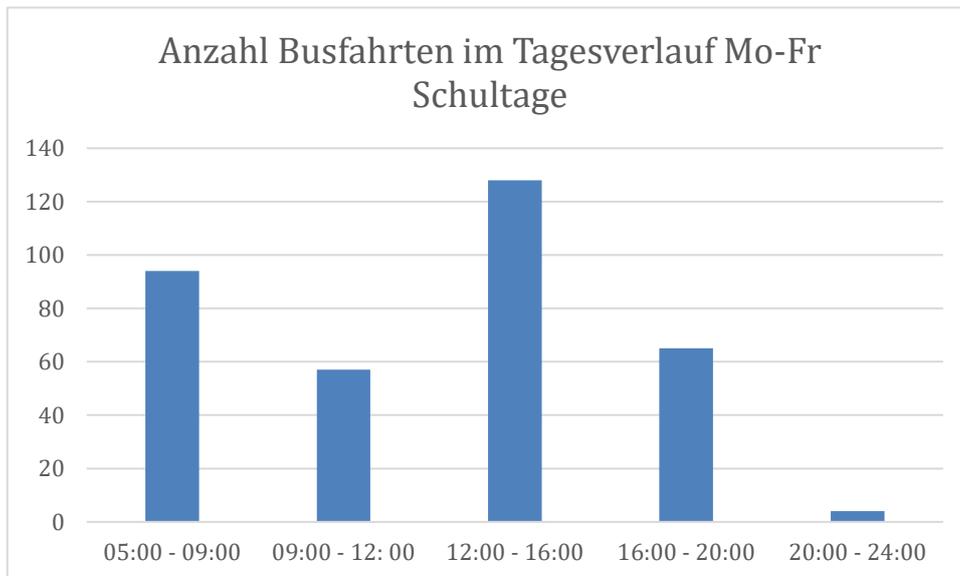
Abbildung 10: Busfahrten nach Tageskategorie zeigt die Gesamtanzahl der Busfahrten im Landkreis. Die wenigsten Regionalbusfahrten finden am Sonntag statt.

Abbildung 10: Busfahrten nach Tageskategorie



Quelle: GTFS-Datensatz auf Basis Fahrplanjahr 2024

Abbildung 11: Busfahrten im Tagesverlauf



Quelle: GTFS-Datensatz auf Basis Fahrplanjahr 2024

Die Abbildung 11: *Busfahrten im Tagesverlauf* zeigt die Anzahl der Busfahrten nach verschiedenen tageszeitlichen Kategorien. Auch hier ist die Ausrichtung auf den Schüler- und

Pendlerverkehr ersichtlich. Die meisten Fahrten (etwa 125) finden (nach)mittags zwischen 12:00 und 16:00 Uhr statt. Auch morgens zwischen 05:00 und 09:00 Uhr bestehen viele Fahrten (etwa 95). Ein ähnliches Angebotsniveau besteht zwischen 09:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 20:00 Uhr (ca. 60 Fahrten). In der Schwachverkehrszeit am Abend (nach 20 Uhr) bieten an Werktagen ausschließlich die Linien 359 und 360 ein Fahrtangebot.

3.1.2 Freigestellter Schülerverkehr

Der Schülerverkehr im Landkreis Miesbach ist zu großen Teilen in den ÖPNV (nach § 42 PBefG) integriert. Zum Analysezeitpunkt (Schuljahr 2023/ 2024) bestehen im Landkreis weiterhin diverse freigestellte Schülerverkehre zu Grund- und Mittelschulen, die durch die Gemeinden und Schulverbände bestellt werden. Durch den Landkreis werden etwa 178 Schüler und Schülerinnen aus diversen Gründen im freigestellten Schülerverkehr befördert. Zu den Gründen zählen u.a. entlegene, durch den Linienverkehr nicht effizient zu bedienende Gebiete, wie z.B. Niklasreuth in Irschenberg oder Roggersdorf in Holzkirchen. Zusätzlich gibt es einige Schüler, die zu Förderzentren befördert werden. Eine detaillierte Darstellung dieser Verkehre ist im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht möglich.

Im Kommunenworkshop des Mobilitätskonzeptes der Bernard Gruppe vom 07.11.2024 wurde der freigestellte Schülerverkehr als gut funktionierend bewertet, weshalb sich aus dem Thema freigestellter Schülerverkehr kein dringender Handlungsbedarf ergibt.

3.2 Nutzung

Zur Nutzung bzw. Auslastung der einzelnen Linien wurde ein Fragenkatalog an das Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) geschickt (siehe Kapitel 4.6.4 Beteiligung der Verkehrsunternehmen). Die RVO hat die Linien nach Relevanz für den **Schülerverkehr**, **Verkehrszeiten** (morgens bis 9:00 Uhr; NVZ: 9:00-16:00 Uhr; HVZ 16:00-20:00 Uhr und SVZ: abends ab 20:00 Uhr) und **Tageskategorien** (werktags, samstags und sonntags) mit einer 5-stufigen Skala bewertet (1 = Sehr hoch; 2 = hoch; 3 = mittel; 2 = gering; 1 = sehr gering). Die Überprüfung dieser Angaben ist zum Zeitpunkt der Erstellung nicht möglich und wird erst mit dem Einsatz automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS) möglich. Diese Systeme werden im Landkreis Miesbach perspektivisch eingeführt (frühestens 2027).

3.2.1 Schülerrelevanz

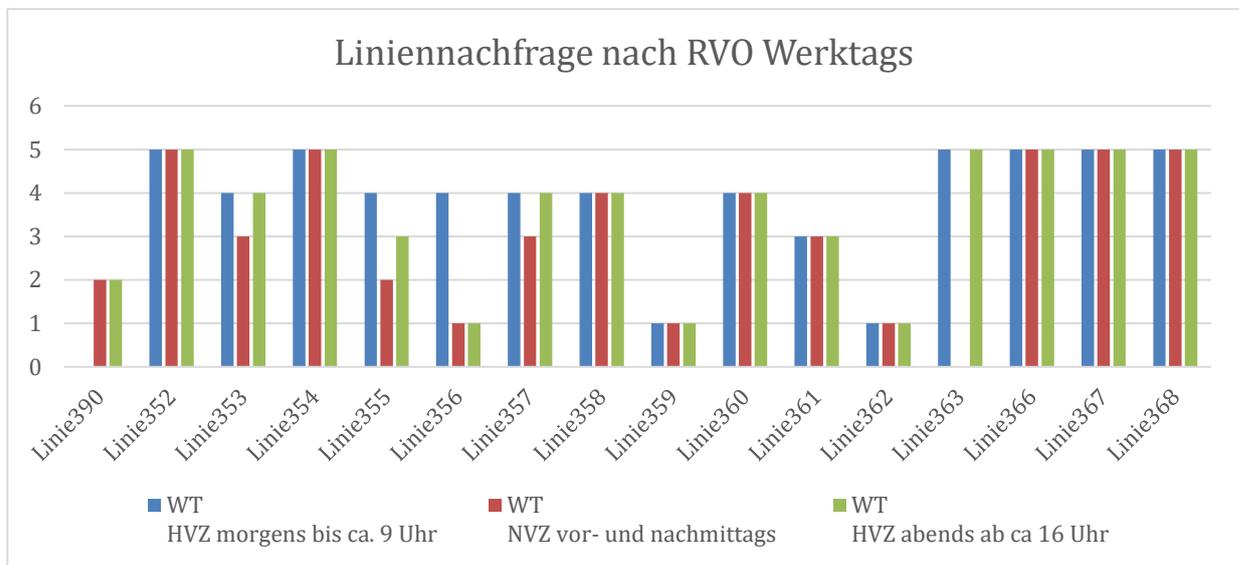
Die RVO schätzt die Relevanz der meisten Linien für den Schülerverkehr als sehr hoch ein. Ausnahmen bilden hiervon ausschließlich die Linien 390 (keine Relevanz) und die Linie 362 (geringe Relevanz).

3.2.2 Nachfrage Werktags

Die RVO bewertet die Nachfrage auf ihren Linien abgesehen vom Schülerverkehr insgesamt eher gering (Abbildung 13.). Den Linien 352, 354, 363, 366 367 und 368 werden durch alle Verkehrszeiten hindurch sehr geringe Nachfragen attestiert. Eine geringe bis mittlere Nachfrage-Einschätzung erhielten die Linien 353, 355, 357, 358, 360 und 361. Die Linien 390, 359 und 362

wurden mit einer sehr hohen Nachfrage beschrieben.

Abbildung 12: Nachfrage auf RVO-Linien



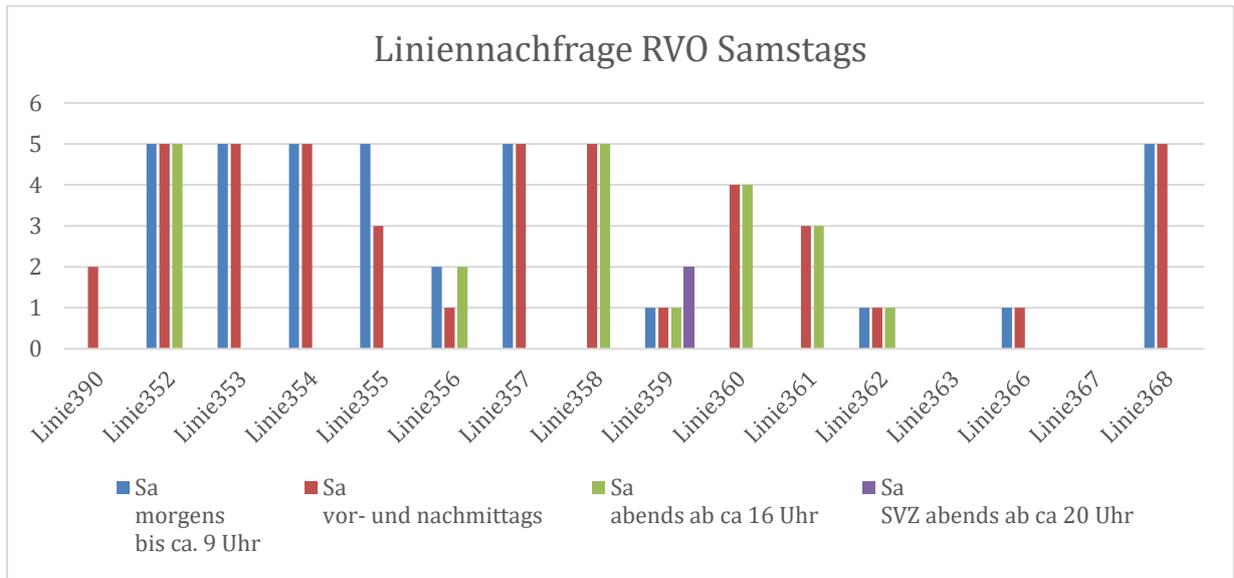
Quelle: Beteiligungsverfahren RVO

Die Varianz **zwischen** den verschiedenen **Verkehrszeiten** wird eher gering eingeschätzt. So ist nur bei den Linien 353, 355, 356 und 357 eine unterschiedliche Nachfrage in den einzelnen Verkehrszeiten zu erkennen. Die Unterschiede sind auch hier allerdings marginal. Nachdem nach 20:00 Uhr kaum ein Busangebot besteht, gibt es zu dieser Verkehrszeit keine Auswertungen.

3.2.3 Nachfrage Samstag und Sonntag

Die Nachfragebewertung der RVO fällt für Samstage ähnlich aus wie werktags. Unterschiedlich ist vor allem das Angebotsniveau, das auf vielen Linien ausgedünnt – bis nicht vorhanden ist. Im Detail sieht die Nachfrage wie folgt aus: **sehr geringe** Nachfragen auf den Linien 352, 353, 354, 357, 358 und 368. Eine **geringe bis mittlere** Nachfrage wird auf den Linien 355, 360 und 361 angegeben. Eine **gute bis sehr gute** Nachfrage wird den Linien 390, 356, 359, 362 und 366 attestiert.

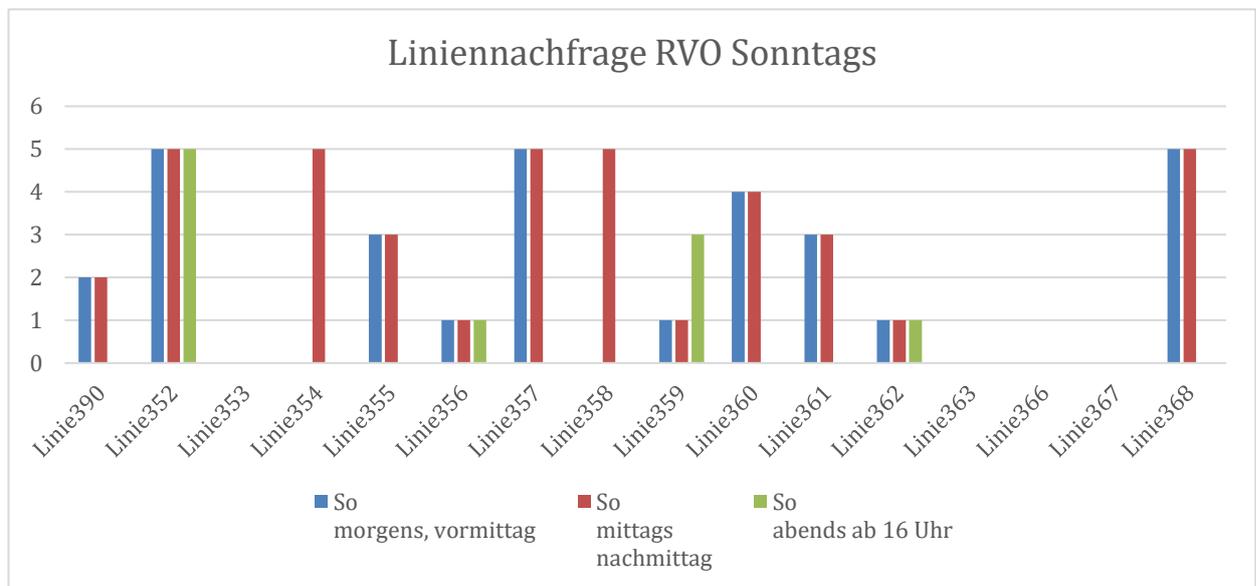
Abbildung 13: Liniennachfrage samstags



Quelle: Beteiligungsverfahren RVO

Sonntags ist das Angebot insgesamt noch weiter ausgedünnt, was entsprechend auch in der Nachfragebewertung Lücken hinterlässt. Die RVO bewertet hier die Nachfrage insgesamt wieder **sehr gering** auf den Linien 352, 354, 357, 358 und 368. Auf den Linien 355, 360 und 361 ist die Nachfrage mit **gering bis mittel** dargestellt. Auf den Linien 390, 356, 359 und 362 sieht die RVO eine **gute bis sehr gute** Nachfrage am Sonntag.

Abbildung 14: Liniennachfrage sonntags



Quelle: Beteiligungsverfahren RVO

4 Schwachstellenanalyse

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Miesbach bildet die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (1998). Sie beschreibt die Bewertung des Angebots mithilfe von drei unterschiedlichen Indikatoren: Räumliche Erschließungsqualität, Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit zentraler Orte (vgl. Anhang 1). Von der Methodik der Leitlinie wurde in Absprache mit dem Landratsamt teilweise abgewichen. Die Analysen zur Fahrzeugauslastung wurde aufgrund mangelnder Datenlage nicht durchgeführt (vgl. Kapitel 3.2 Nutzung). Zusätzlich wurden Analysen zur Netz- und Fahrplanabstimmung und zur Merkbarkeit des Angebots durchgeführt, sowie externe Anregungen und Wünsche aus Beteiligungsverfahren aufgenommen, insofern sie auf Schwachstellen deuten.

4.1 Räumliche Erschließungsqualität

Laut Leitlinie der Nahverkehrsplanung sollen „**Mindestens 80% der Einwohner [...] der Teilflächen sollen im Einzugsbereich der Haltestellen liegen**“ (Anhang 1: 1). Die Leitlinie legt für diesen Indikator Einzugsradien in Abhängigkeit der Raumstruktur und des Verkehrsmittels nahe, die zwischen 400m und 1500 m liegen können. In Anlehnung hieran werden für den Landkreis folgende Einzugsradien der Haltestellen festgelegt.

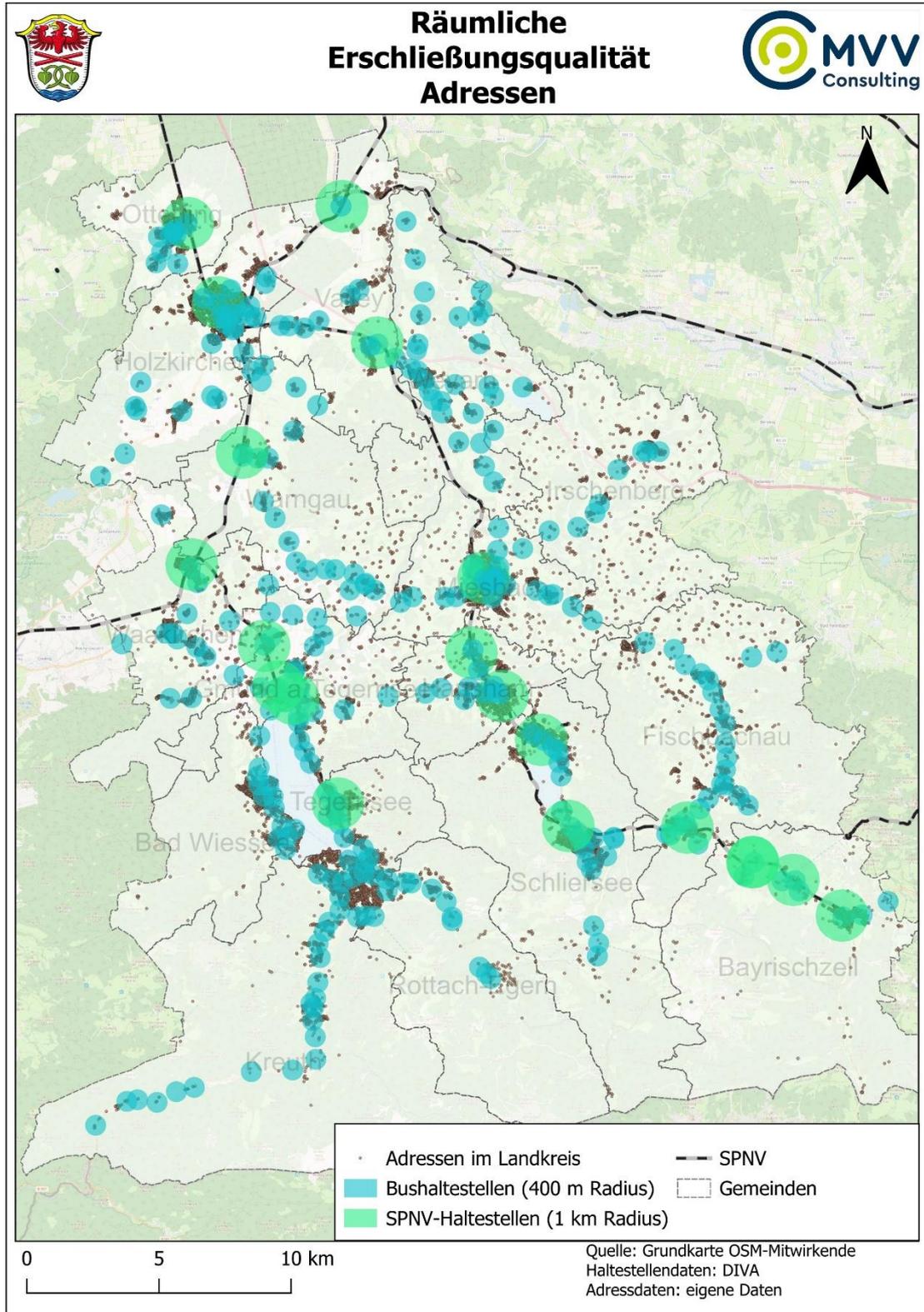
Bushaltestellen: 400 Meter

SPNV-Haltepunkte: 1.000 Meter

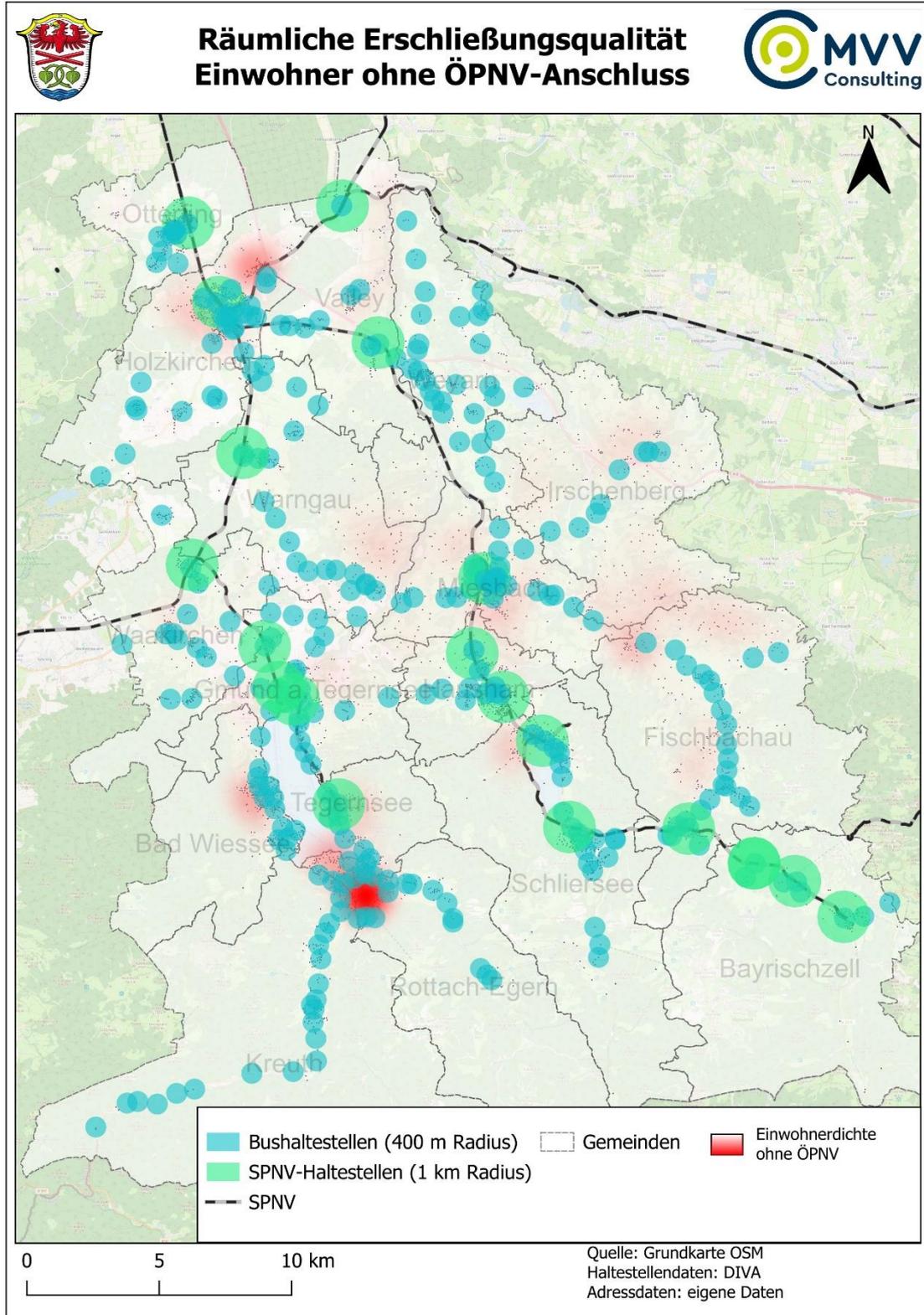
Diese Vorgaben entsprechen den Richtwerten der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für zentrale Bereiche in Unter- und Kleinzentren (Bus) bzw. Verkehrsachsen (SPNV). Für den ländlichen Raum werden somit strengere Kriterien, als in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert, angewendet. Zielsetzung ist ein vergleichbarer Bewertungsmaßstab, der auch berücksichtigt, dass die tatsächliche Wegstrecke zur Haltestelle in vielen Fällen um den Faktor 1,3-1,5 über der Luftlinienentfernung liegt.

Legt man die oben definierten Einzugsbereiche über die bekannten **Adressen** im Landkreis ergibt sich selbst bei diesen sehr gering gewählten Radien eine Abdeckungsquote von 79 %. Werden stattdessen die **Einwohner** als Indikator herangezogen zeigt sich, dass sogar **81 %** der Bewohner des Landkreises innerhalb der klein definierten Haltestellenradien liegen. Der Landkreis ist insgesamt also **sehr gut erschlossen**.

Karte 16: Räumliche Erschließungsqualität: Adressen



Karte 17: Einwohner ohne ÖPNV-Anschluss



Es können allerdings Erschließungshotspots identifiziert werden, wenn die Einwohner, die nicht innerhalb eines Einzugsradius liegen nach ihrer Dichte gewichtet dargestellt werden (Karte 17: Einwohner ohne ÖPNV-Anschluss).

- zwischen den Ortsteilen Rottach, Oberach, Oberhof und Sonnenmoos in **Rottach-Egern**
- nördlicher Teil von **Föching**
- westliche Gebiete von **Bad Wiessee**
- partielle Gebiete von **Holzkirchen**
- Einwohner, die raumstrukturell sehr verstreut wohnen im zentralen und zentral-östlichen Landkreis

Als nächstes wurden die für die Schwachstellenanalyse zu untersuchende Ortsteile festgelegt. Anhand der Gemeindebefragung konnten 79 Ortsteile ermittelt werden, in denen entweder über 200 Einwohner wohnen, oder dies aufgrund von Bevölkerungsprognosen in den kommenden Jahren zu erwarten ist. Folgende Ortsteile (Einwohner) verfügen weder über eine Bushaltestelle im 400 Meter-Radius noch über eine SPNV-Haltestelle im 1000 Meter-Radius:

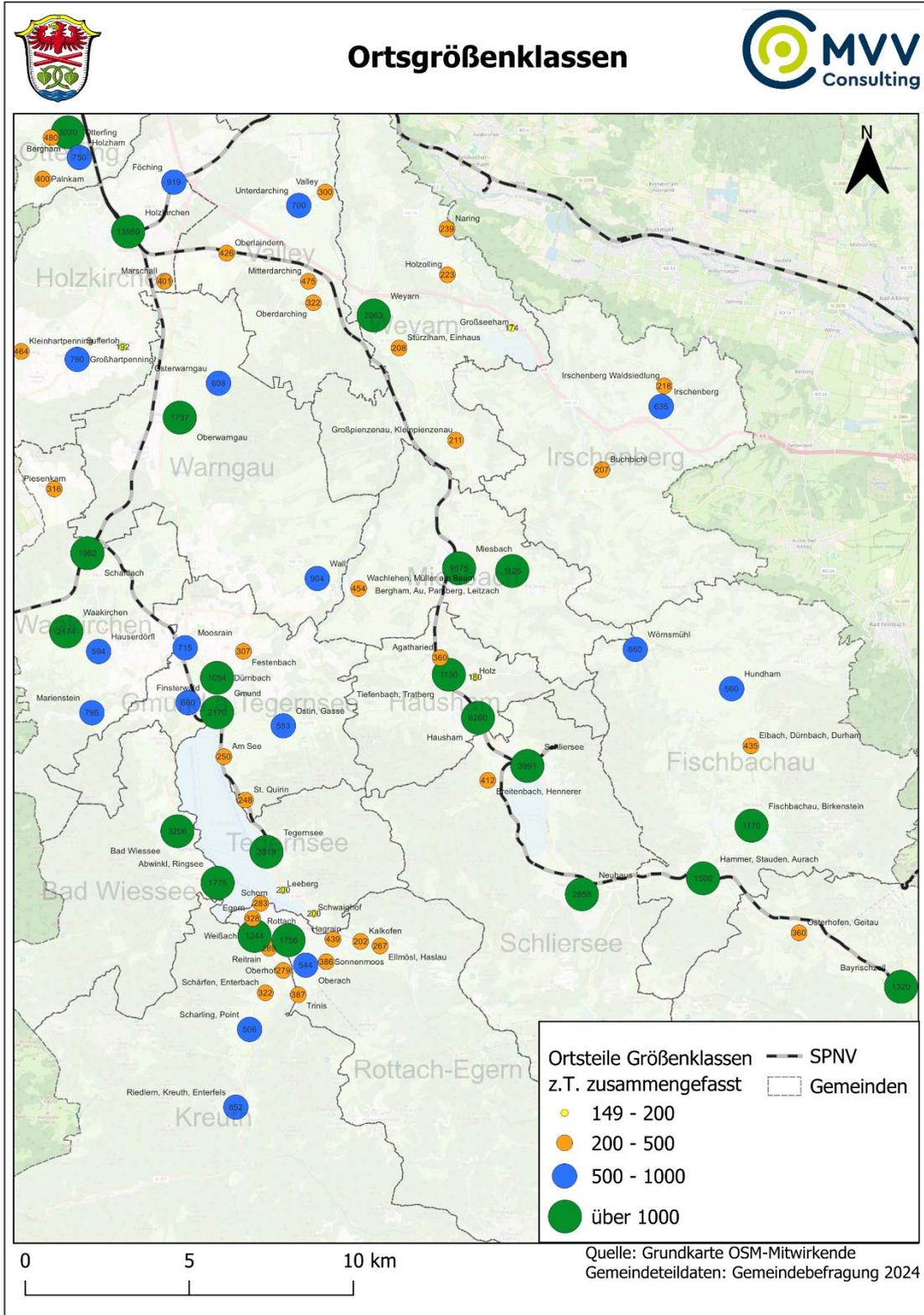
Holzham (750), Grub (339), Valley (700), Oberdarching (322), Irschenberg Waldsiedlung (218), Holz (180), Breitenbach / Hennerer (412) Schorn (283) und Egern (328) (siehe Karten 18 und 19)

Nicht durch den ÖPNV erschlossen sind neben den bereits genannten Ortsteilen im Wesentlichen kleinere Ortsteile, Weiler und Einzelhöfe im **Zentrum und Osten des Landkreises**. Im Besonderen in den Gemeinden Irschenberg, Warngau, Hausham und Miesbach sowie Randbereiche von größeren Orten.

Vergleich Haushaltsbefragung

Die Analyse der räumlichen Erschließungsqualität kann mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung der Bernard-Gruppe verglichen werden, die parallel stattfand. Hier gibt es große Übereinstimmung für die Gemeinde **Irschenberg**, deren Teilnehmenden am unzufriedensten mit der Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle sind (Abbildung 18: Zufriedenheit Erreichbarkeit). Abgesehen davon ist sowohl die faktische als auch die gefühlte Erschließungsqualität jedoch sehr gut.

Karte 18: Ortsgrößenklassen



Karte 19: Ortsteile ohne Haltestelle

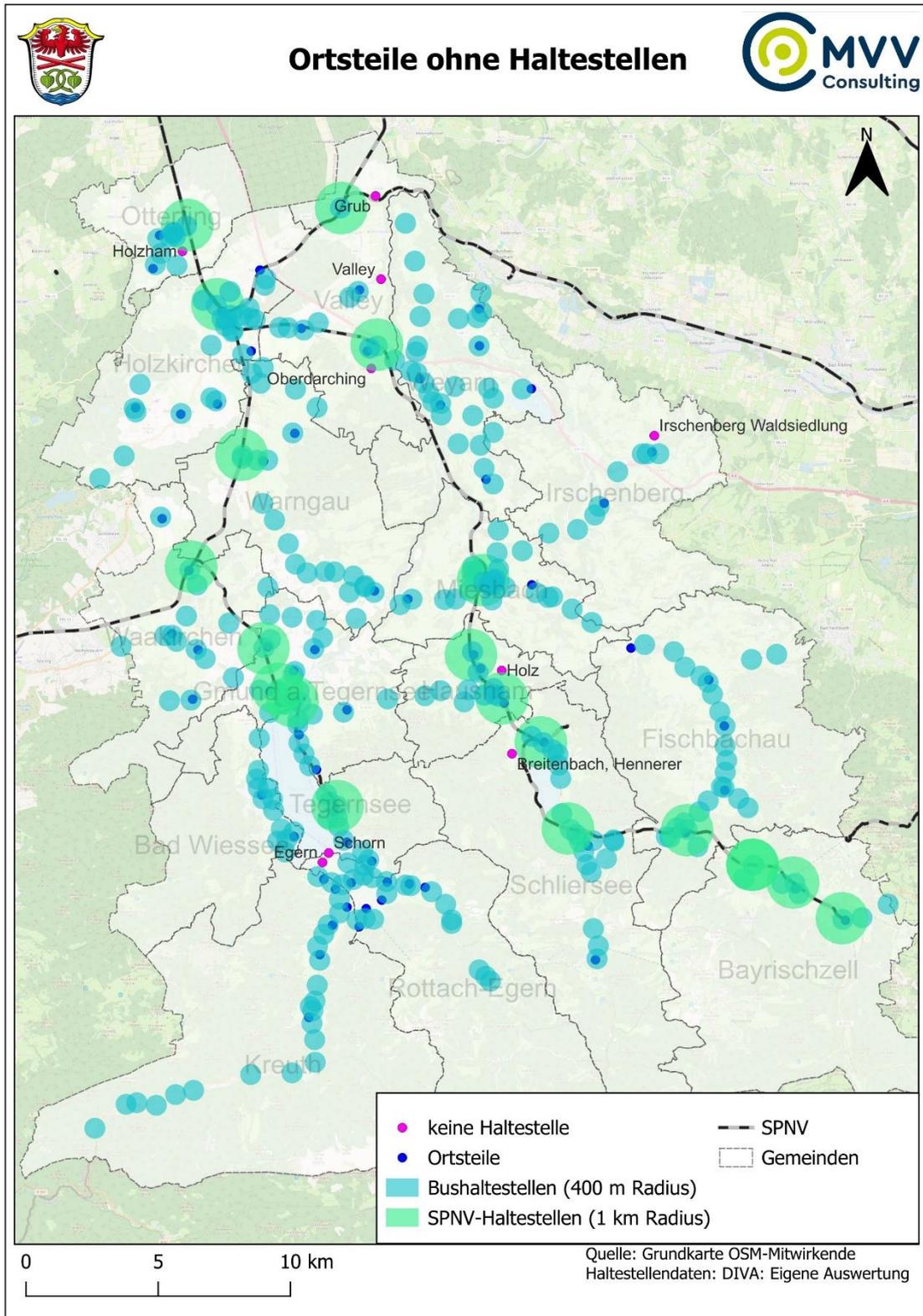
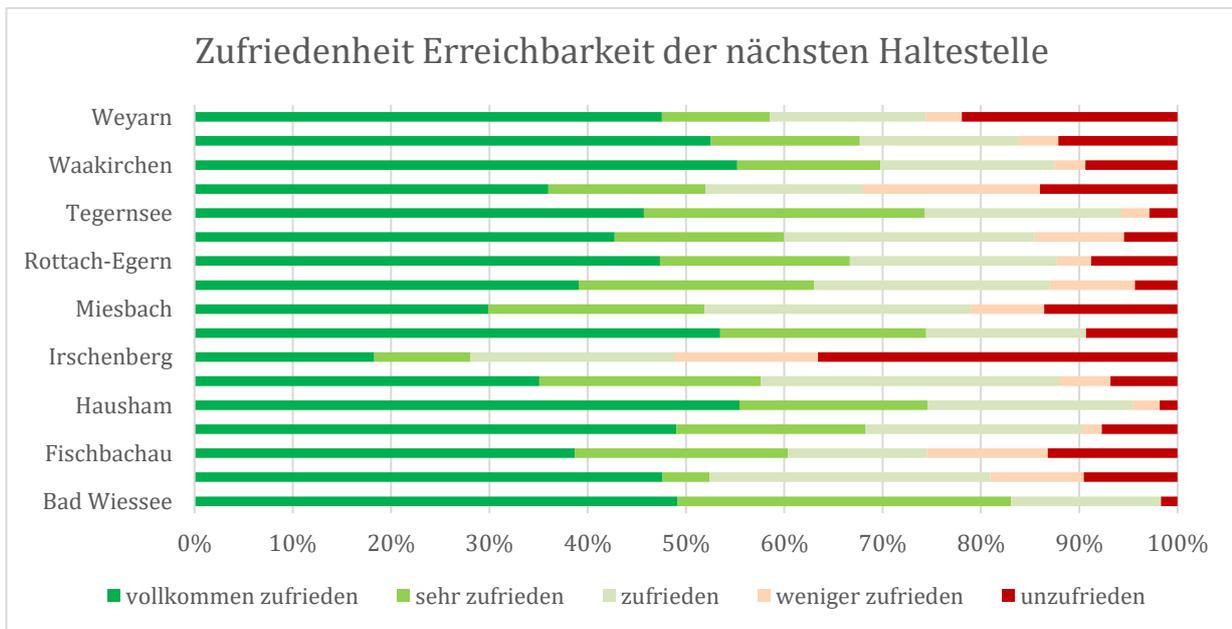


Abbildung 15: Zufriedenheit Erreichbarkeit



Quelle: Daten: Haushaltsbefragung im Mobilitätskonzept Bernard Gruppe; eigene Darstellung

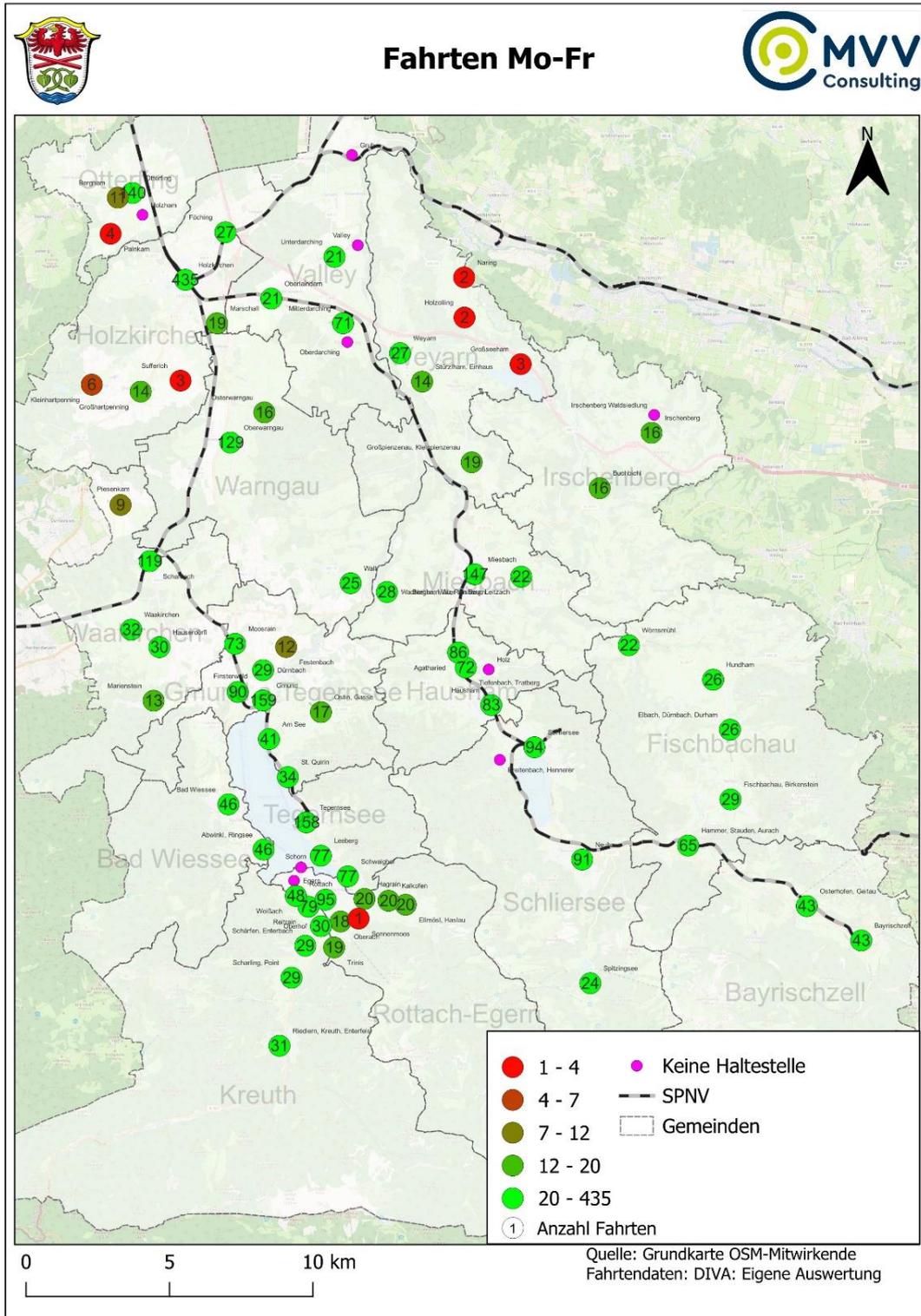
4.2 Bedienungshäufigkeit

Nach der Leitlinie der Nahverkehrsplanung ist ein weiterer Indikator der Schwachstellenanalyse die Bedienungshäufigkeit der Buslinien in den einzelnen Gemeindeteile. Diese wird sich zuerst auf eine Betrachtung des gesamten Tages richten, bevor sie nach Verkehrszeiten getrennt und zuletzt nach Verkehrszeiten und einer mit dem Landratsamt vereinbarten Taktbetrachtung mündet.

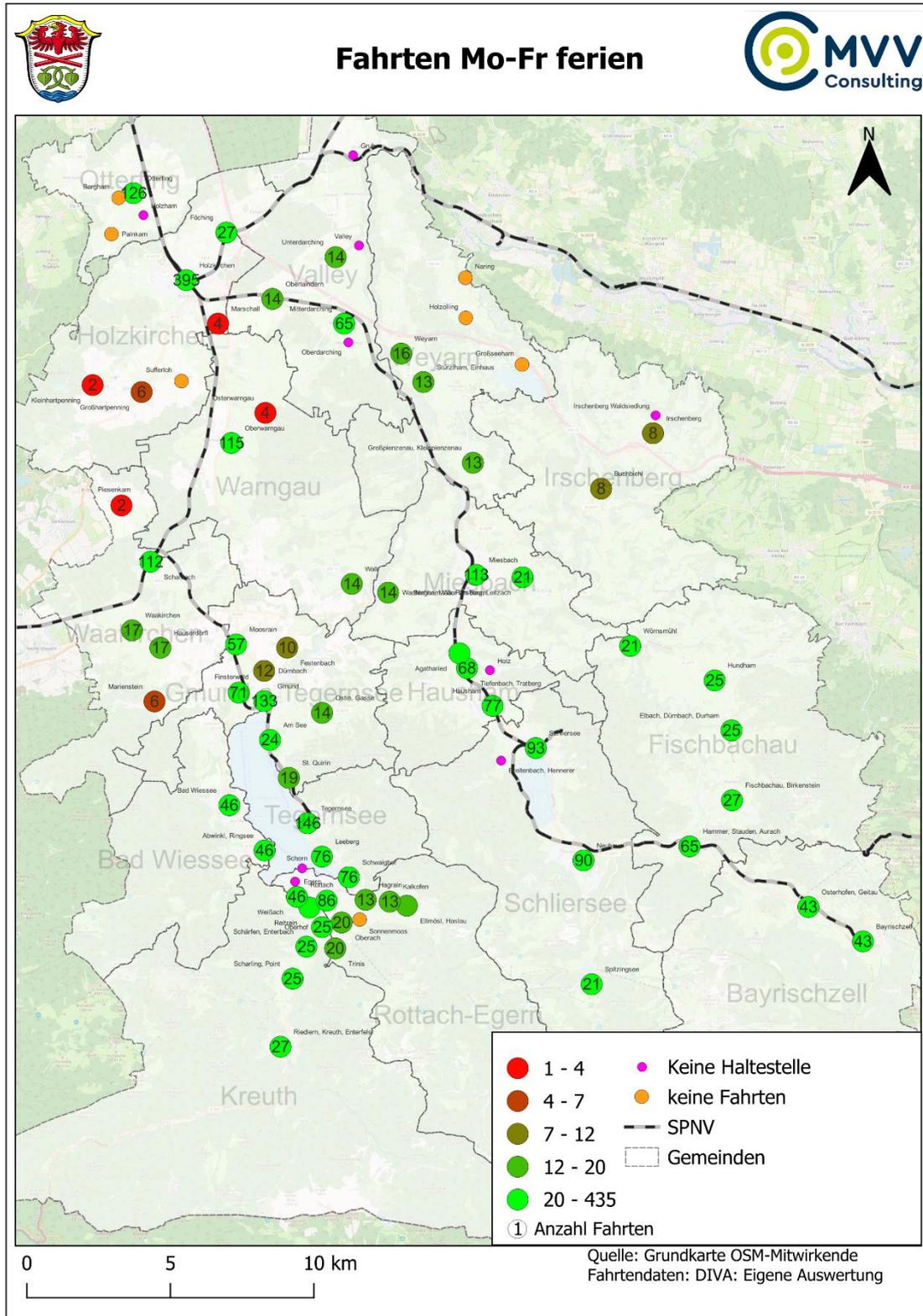
Die Bedienungshäufigkeiten werden jeweils auch für die verschiedenen Verkehrstage abgebildet. Die Karten 20 - 23 zeigen die Anzahl der Fahrten für jeden Ortsteil für die jeweilige Tageskategorien Montag bis Freitag, Montag-Freitag-Ferien, Samstag und Sonntag.

4.2.1 Gesamter Tag

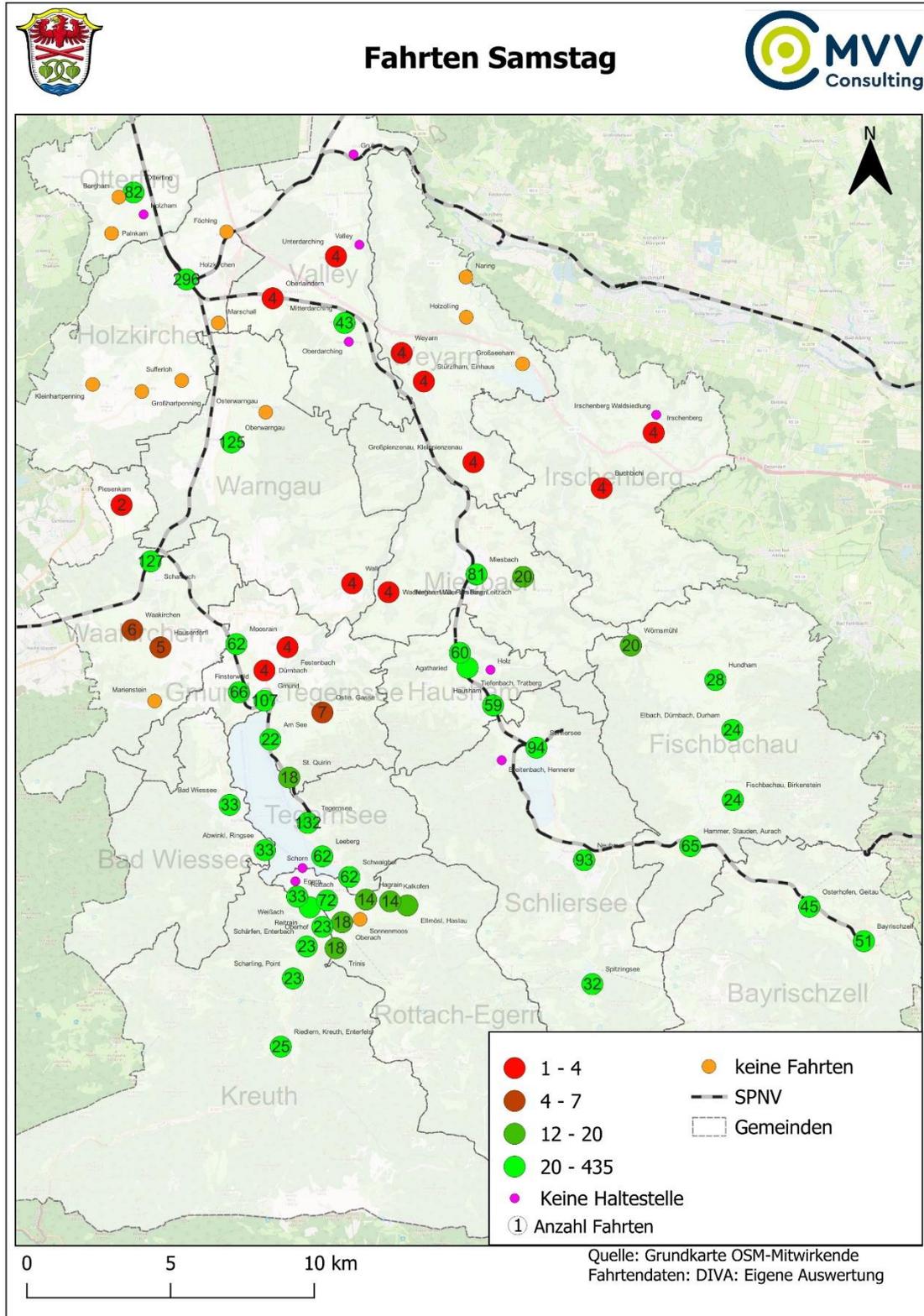
Karte 20: Bedienungshäufigkeit Montag - Freitag



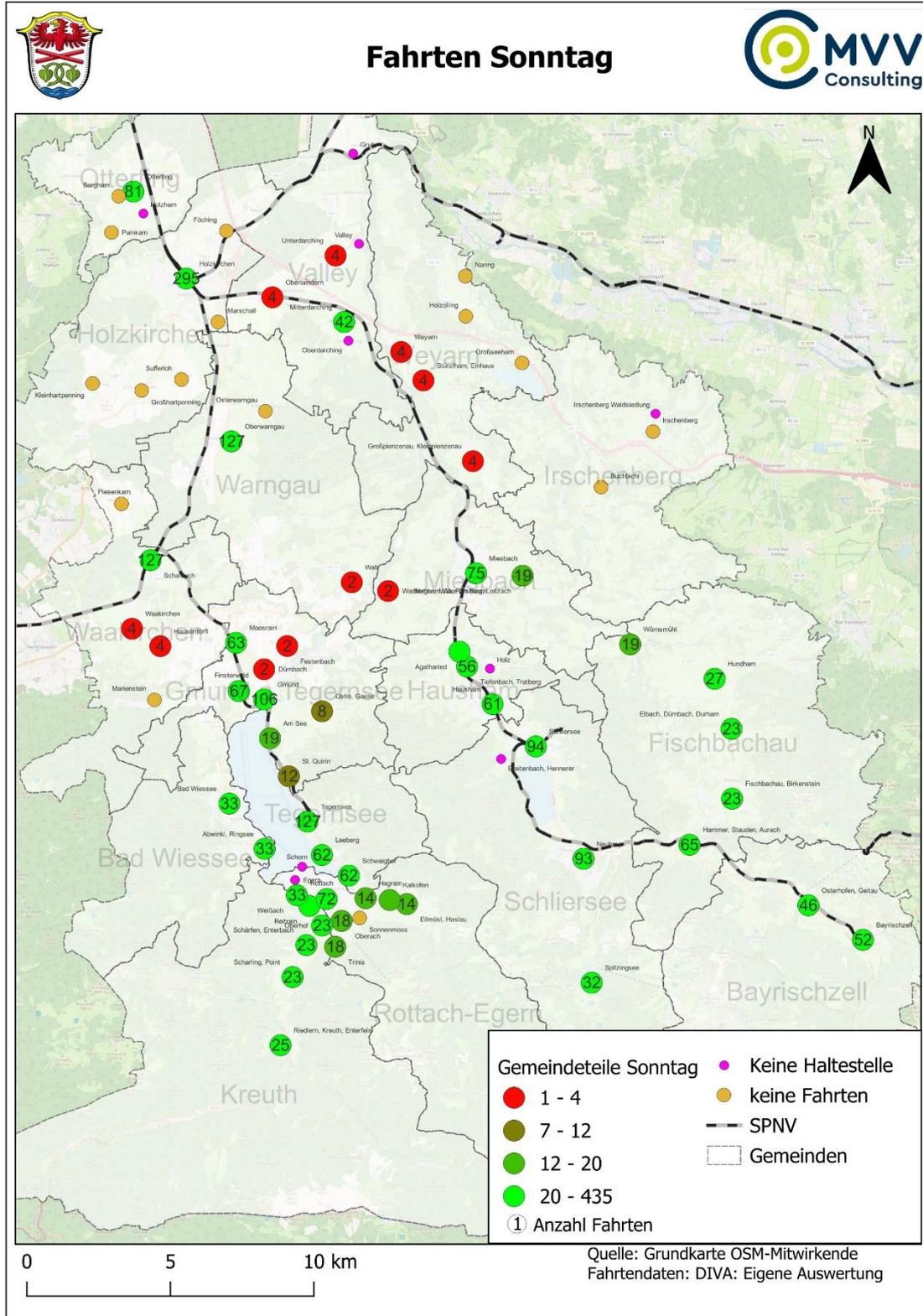
Karte 21: Bedienungshäufigkeit Ferien+



Karte 22: Bedienungshäufigkeit samstags



Karte 23: Bedienungshäufigkeit sonntags



Für die Tageskategorie Mo-Freitag zeigen sich folgende Defizite:

- Bis 4x am Tag werden die Ortsteile Palnkam, Sufferloh, Naring, Holzolling, Großseeham sowie Sonnenmoos bedient.
- Bis 6x wird der Ortsteil Großhartpenning angefahren.

Für die Tageskategorie Mo-Fr-Ferien zeigen sich folgende Defizite:

- Keine Fahrten in den Ortsteilen: Bergham, Palnkam, Sufferloh, Naring, Holzolling, Großseeham und Sonnenmoos.
- Bis 4x am Tag werden die Ortsteile Osterwarngau, Kleinhartpenning, Marschall und Piesenkam bedient.
- Bis 6x werden die Ortsteile Großhartpenning und Marienstein bedient.

Für die Tageskategorie Samstag zeigen sich folgende Defizite:

- Keine Fahrten in den Ortsteilen: Osterwarngau, Großseeham, Föching, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Marschall, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein und Sonnenmoos
- Bis 4x am Tag werden die Ortsteile Stürzlham / Einhaus, Wall, Weyarn, Großpienzenau / Kleinpienzenau, Irschenberg, Buchbichl, Unterdarching, Oberlaidern, Dürnbach, Festenbach, Piesenkam, Wachlehen / Müller am Baum.
- Bis 6x am Tag werden Waakirchen und Hauserdörfel bedient.

Für die Tageskategorie Sonntag ergeben sich folgende Defizite:

- Keine Fahrten in den Ortsteilen: Osterwarngau, Großseeham, Föching, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Marschall, Sufferloh, Irschenberg, Buchbichl, Bergham, Palnkam, Marienstein, Piesenkam und Sonnenmoos
- Bis 4x am Tag werden Wall, Weyarn, Stürzlham / Einhaus, Großpienzenau / Kleinpienzenau, Unterdarching, Oberlaidern, Dürnbach, Festenbach, Waakirchen, Hauserdörfel und Wachlehen / Müller am Baum bedient.

Insgesamt zeigt sich, dass die Bedienungshäufigkeit von Mo-Fr, Mo-Fr-Schultags, Samstag und Sonntag stark abnimmt und das Angebot vor allem im nördlichen Teil des Landkreises stark über die Tageskategorien hinweg schwankt.

4.2.2 Bedienungshäufigkeit nach Verkehrszeiten

Als nächstes wird die Bedienungshäufigkeit mit der Uhrzeit verknüpft, in der diese Fahrten stattfinden. zeigt, die mit dem Landratsamt festgelegten Verkehrszeiten für diese Analyse. Die Zuordnung der Fahrten zu den Verkehrszeiten erfolgt entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung anhand der Abfahrtszeit. Als defizitär werden Ortsteile bewertet, wenn die Anzahl der Fahrten unter die Anzahl der jeweiligen Betriebsstunden fällt (grundsätzlicher Stundentakt). Auf Karte 21: Fahrten nach Verkehrszeiten Mo - Fr sind für jeden Ortsteil alle Fahrten dargestellt, die in die jeweilige Verkehrszeit fallen. Die Defizite in den verschiedenen Verkehrszeiten werden im Folgenden auf Ortsteilebene aufgeführt.

Karte 24: Fahrten nach Verkehrszeiten Mo - Fr

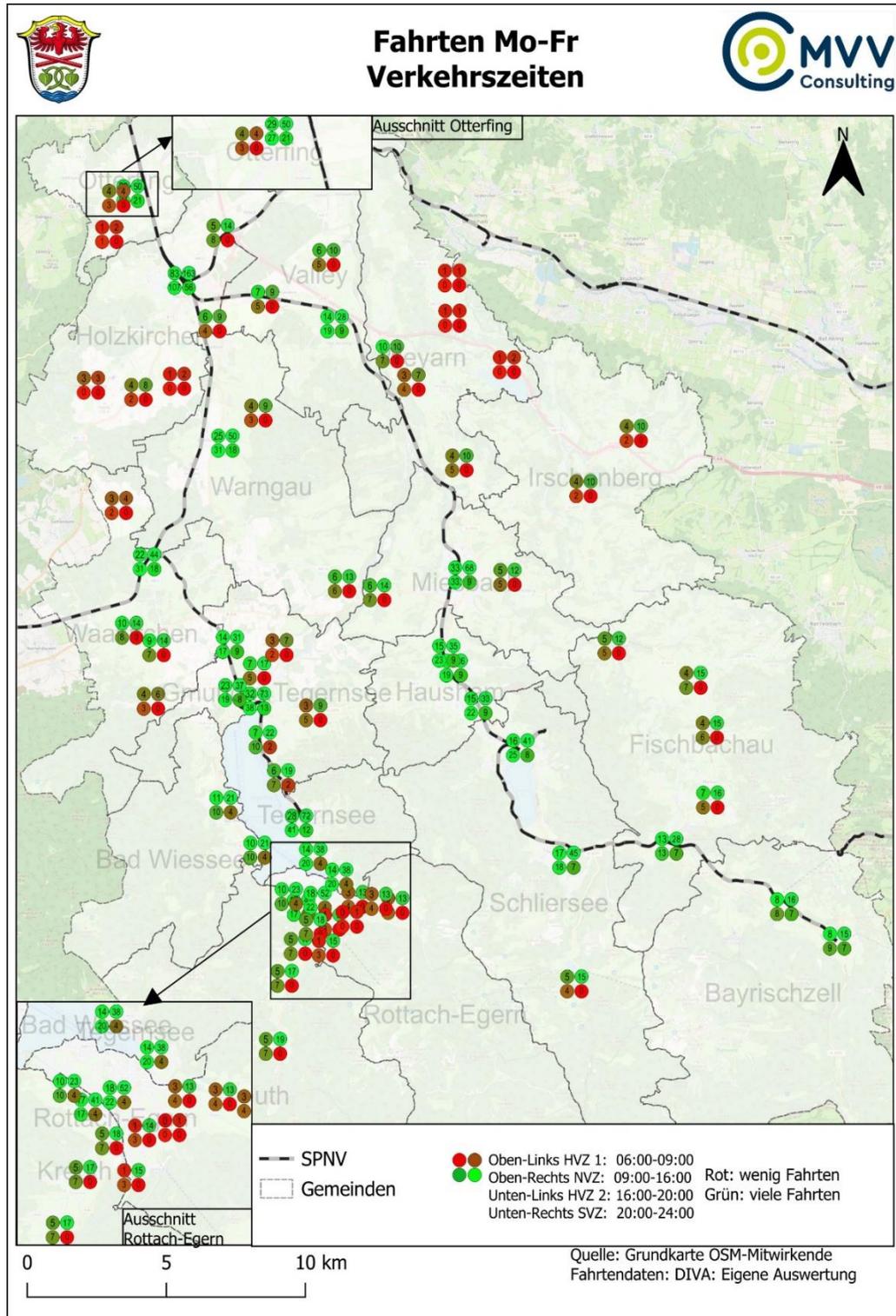


Tabelle 6: Verkehrszeiten

	HVZ	NVZ	SVZ
Werktag	06:00-09:00 Uhr, 16:00-20:00 Uhr	09:00-16:00 Uhr	20:00-01:00 Uhr
Samstag	07:00-18:00 Uhr	18:00-01:00 Uhr	-
Sonntag/Feiertag	-	-	06:00-20:00 Uhr

Defizite HVZ - morgens: Holzolling, Naring, Großseeham, Sufferloh, Palnkam, Oberach, Sonnenmoos, Trinis

Defizite NVZ: Holzolling, Naring, Großseeham, Kleinhartpenning, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein, Piesenkam, Sonnenmoos

Defizite HVZ - abends: Osterwangau, Holzolling, Naring, Großseeham, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Sufferloh, Irschenberg, Buchbichl, Bergham, Palnkam, Festenbach, Marienstein, Piesenkam, Oberach, Sonnenmoos, Trinis

Defizite SVZ: Alle Ortsteile ohne SPNV-Anschluss

Es zeigt sich insgesamt, dass kaum ein Ortsteil einen „grundsätzlichen“ Stundentakt erfüllen kann, wenn er nicht an einem SPNV-Haltepunkt liegt.

4.2.3 Bedienungshäufigkeit nach Taktdifferenzen

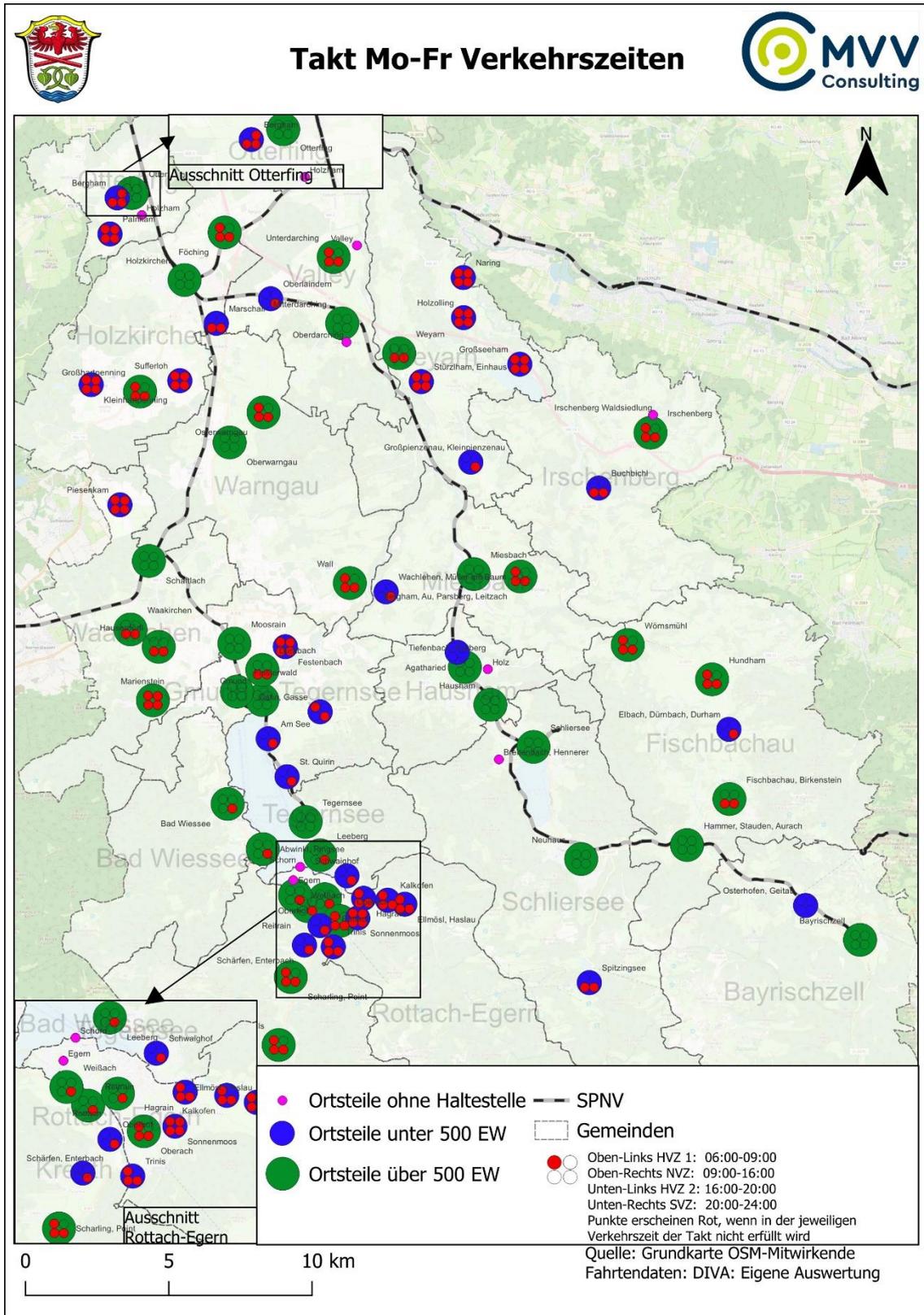
Zuletzt wurde vereinbart, dass geprüft werden soll, ob Defizite hinsichtlich eines Taktes identifiziert werden können. Hierzu wurden die folgenden Unterscheidungen getroffen (siehe Tabelle 8). Alle Ortsteile, die über 500 Einwohner haben, werden in der HVZ an einem 30- und ansonsten an einem 60 Minutentakt gemessen. Für alle Ortsteile, die weniger als 500 Einwohner haben, soll insgesamt ein 60 Minutentakt angelegt werden.

Tabelle 7: Taktvorgaben nach Verkehrszeit und Ortsgrößenklasse

	Takt	Takt	Takt
Einwohner	NVZ	SVZ	HVZ1, HVZ2
über 500	60	60	30
unter 500	60	60	60

nachfolgenden Karte zeigt, welche Ortsteile die Taktvorgaben in welcher Verkehrszeit nicht erreichen.

Karte 25: Taktdefizite nach Verkehrszeiten Mo - Fr



Unter 500 Einwohner

Defizite HVZ - morgens: Holzolling, Naring, Großseeham, Sufferloh, Palnkam, Sonnenmoos, Trinis

Defizite NVZ: Holzolling, Naring, Großseeham, Kleinhartpenning, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein, Piesenkam, Sonnenmoos

Defizite HVZ - abends: Osterwarngau, Wall, Weyarn, Großhartpenning, Irschenberg, Unterdarching, Dürnbach, Marienstein, Hauserdörfel, Scharling, Point, Riedlern, Kreuth, Enterfels, Oberach, Fischbachau, Birkenstein, Hundham, Wörnsmühl

Defizite SVZ: Alle Ortsteile ohne SPNV-Anschluss

Über 500 Einwohner:

Defizite HVZ - morgens: Osterwarngau, Föching, Großhartpenning, Irschenberg, Marienstein, Point, Riedlern, Kreuth, Enterfels, Oberach, Hundham, Wörnsmühl, Bergham / Au / Parsberg / Leitzach

Defizite NVZ: Holzolling, Naring, Großseeham, Kleinhartpenning, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein, Piesenkam, Sonnenmoos

Defizite HVZ - abends: Osterwarngau, Großhartpenning, Irschenberg, Marienstein, Oberach

Defizite SVZ: Alle Ortsteile ohne SPNV-Anschluss

Folgende Tabellen zeigt die Ergebnisse für Ortsteile unter und über 500 Einwohner noch einmal im Überblick. Insgesamt zeigt sich, dass im Vergleich zur Analyse des Gesamttages noch weniger Ortsteile die angelegten Bewertungsmaßstäbe erfüllen, sobald sie nicht im Einzugsbereich eines SPNV-Haltepunktes liegen.

Tabelle 8: Taktdefizite nach Verkehrszeiten (Ortsteile unter 500 Einwohner)

6:00-9:00 Taktdefizit	9:00-16:00 Taktdefizit	16:00-20:00 Taktdefizit	20:00-24:00 Taktdefizit
Holzolling	Holzolling	Holzolling	Holzolling
Naring	Naring	Naring	Naring
Großseeham	Großseeham	Großseeham	Großseeham
Sufferloh	Sufferloh	Sufferloh	Sufferloh
Palnkam	Palnkam	Palnkam	Palnkam
Sonnenmoos	Sonnenmoos	Sonnenmoos	Sonnenmoos
Trinis		Trinis	Trinis
	Kleinhartpenning	Kleinhartpenning	Kleinhartpenning
	Bergham	Bergham	Bergham
	Piesenkam	Piesenkam	Piesenkam
		Stürzlham, Einhaus	Stürzlham, Einhaus
		Großpienzenau, Kleimpienzenau	Großpienzenau, Kleimpienzenau
		Marschall	Marschall
		Buchbichl	Buchbichl
		Oberlaidern	Oberlaidern
		Ostin, Gasse	Ostin, Gasse
		Festenbach	Festenbach
		St. Quirin	St. Quirin
		Schärfen, Enterbach	Schärfen, Enterbach
		Oberhof	Oberhof
		Ellmösl, Haslau	Ellmösl, Haslau
		Hagrain	Hagrain
		Kalkofen	Kalkofen
		Elbach, Dürnbach, Durham	Elbach, Dürnbach, Durham
		Wachlehen, Müller am Baum	Wachlehen, Müller am Baum
		Spitzingsee	Spitzingsee
			Am See

Tabelle 9: Taktdefizite nach Verkehrszeiten (Ortsteile über 500 Einwohner)

6:00-9:00 Taktdefizit	9:00-16:00 Taktdefizit	16:00-20:00 Taktdefizit	20:00-24:00 Taktdefizit
Osterwarngau		Osterwarngau	Osterwarngau
Föching			Föching
Großhartpenning		Großhartpenning	Großhartpenning
Irschenberg		Irschenberg	Irschenberg
Marienstein	Marienstein	Marienstein	Marienstein
Scharling, Point			Scharling, Point
Riedlern, Kreuth, Enterfels			Riedlern, Kreuth, Enterfels
Oberach		Oberach	Oberach
Hundham			Hundham
Wörnsmühl			Wörnsmühl
Bergham, Au, Parsberg, Leitzach			Bergham, Au, Parsberg, Leitzach
			Wall
			Weyarn
			Unterdarching
			Dürnbach
			Waakirchen
			Hauserdörfel
			Fischbachau, Birkenstein

4.3 Erreichbarkeit zentraler Orte

Neben der räumlichen Erschließungsqualität und der Bedienungshäufigkeit ist die Erreichbarkeit zentraler Orte ein Indikator für die Analyse der ÖPNV-Schwachstellen im Landkreis. Durch die zentralörtliche Gliederung innerhalb des Landkreises spielen vor allem die Mittelzentren eine herausgehobene Bedeutung (in der Regel liegen die Schulen hier). Denn hier sind Umstiege zur BRB möglich, und in den meisten Fällen stellt das Mittelzentrum auch den Gemeindehauptort. Betrachtet werden neben der Erreichbarkeit der Mittelzentren in diesem Kapitel auch folgende Ziele:

- das jeweilige Gemeindezentrum (sofern dieses nicht zugleich Mittelzentrum ist)
- die Landeshauptstadt München
- einige touristische Angebote

Nach Leitlinie der Nahverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit für einen Ortsteil gegeben, wenn einerseits die mittlere Reisezeit in das nächste Mittelzentrum eine halbe Stunde nicht übersteigt. Andererseits muss eine Hin- und Rückfahrt in einem Halbtageszeitraum, als auch einem

Ganztageszeitraum gewährleistet sein. Alle Analysen basieren auf dem Fahrtenangebot des Fahrplanjahrs 2024.

Für die Untersuchung der **Reisezeiten** zu den zentralen Orten werden die Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sowie der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung herangezogen. Erstere sieht als Zielgröße eine Erreichbarkeit von Mittelzentren innerhalb von 45 Minuten und Oberzentren von 90 Minuten vor, während die Leitlinie für Mittel- und Oberzentren einen Richtwert von 60 Minuten und einen Grenzwert von 90 Minuten vorgibt. Für Unterzentren liegen der Richtwert bei 40 Minuten und der Grenzwert bei 50 Minuten. Für die Erreichbarkeitsanalyse werden folgende Zielwerte definiert:

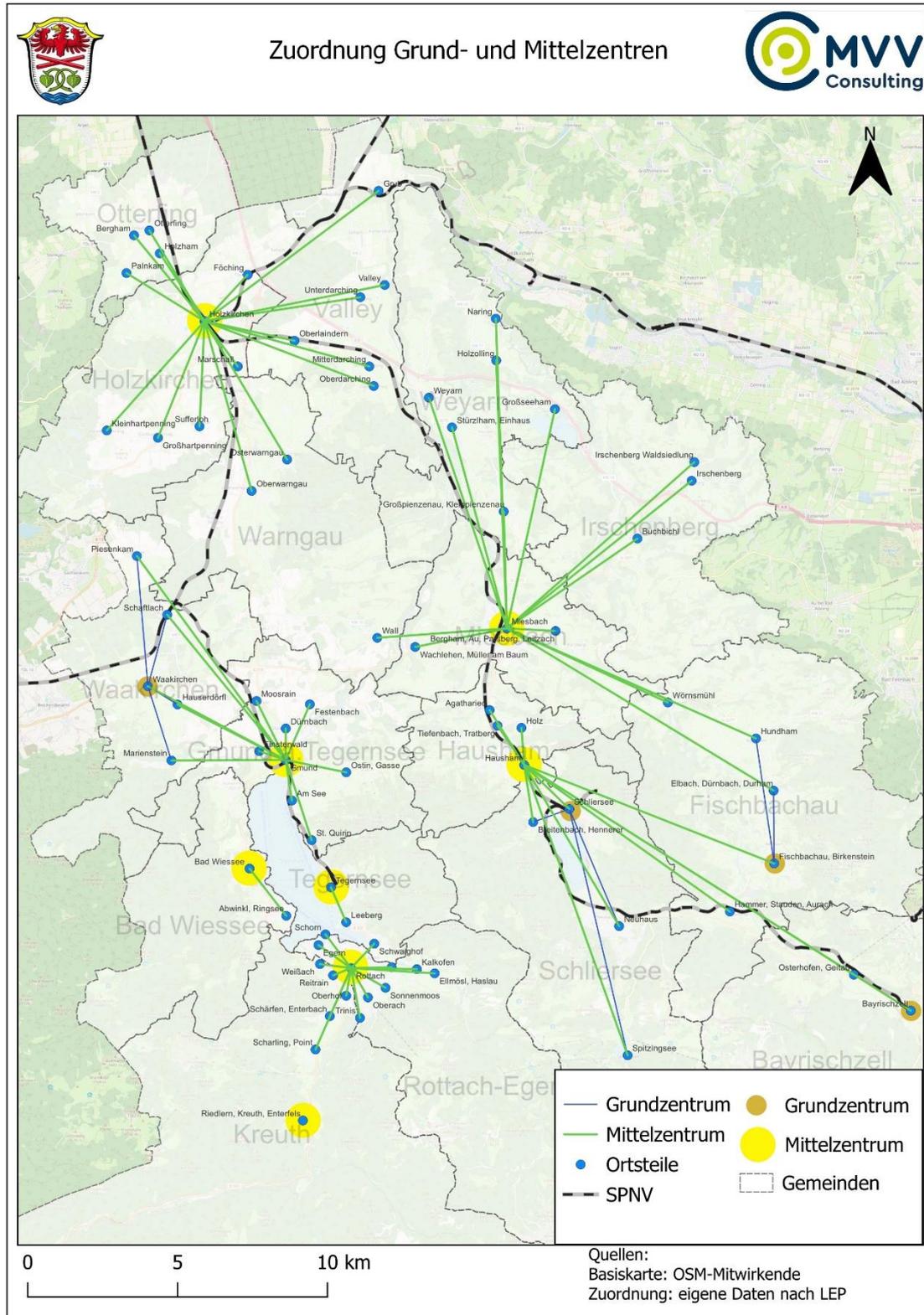
- Gemeindehauptorte: 30 Minuten
- Mittelzentren: 45 Minuten
- Oberzentren: 60 Minuten

4.3.1 Erreichbarkeit der Mittel- und Grundzentren

Der Landkreis Miesbach verfügt mit den Städten Holzkirchen, Miesbach, Hausham, Bad Wiessee, Tegernsee, Rottach und Kreuth einige relevante Mittelzentren. Im Rahmen der Analyse wird jeweils die Erreichbarkeit des (räumlich) nächst gelegenen Mittelzentrums betrachtet, wobei bei der Zuordnung auch die verkehrliche Anbindung und Ausstattung des Mittelzentrums einfließen. Die Erreichbarkeit des Grundzentrums wird dann betrachtet, wenn die Erreichbarkeit zum Mittelzentrum nicht gegeben ist. Den Mittel- und Grundzentren werden für die Analyse folgende Ortsteile zugeordnet.

- **Holzkirchen:** Otterfing, Holzham, Bergham, Palnkam, Holzkirchen, Föching, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Marschall, Sufferloh, Unterdarching, Valley, Mitterdarching, Oberlaindern, Grub, Oberdarching, Weyarn, Großseeham, Holzolling, Naring, Stürzlham, Einhaus, Oberwarngau, Wall, Osterwarngau
- **Miesbach:** Irschenberg, Irschenberg Waldsiedlung, Buchbichl
- **Hausham:** Agatharied, Tiefenbach / Tratberg, Holz, Fischbachau / Birkenstein, Bayrischzell, Osterhofen / Geitau, Hammer / Stauden / Aurach, Spitzingsee, Breitenbach / Hennerer, Spitzingsee
- **Bad Wiessee:** Abwinkl / Ringsee
- **Tegernsee:** Leeberg
- **Rottach:** Scharling / Point, Reitrain, Schärfen / Enterbach, Oberhof, Weißbach, Ellmösl / Haslau, Egern, Hagrain, Oberach, Schorn, Sonnenmoos, Kalkofen, Trinis, Schwaighof

Karte 26: Zuordnung zu Grund- und Mittelzentren



Die Erreichbarkeitsanalyse kategorisiert die Ortsteile des Landkreises in die zwei Kategorien „erreichbar“ und „unerreichbar“. Die Ursachen für diese Kategorisierung können allerdings unterschiedlich sein und teilen sich wie folgt auf: Reisezeit überschritten, keine Haltestelle, keine Verbindung, zu wenig Fahrten (Fahrten < 4), zu wenig Hinfahrten (Hinfahrten < 2) und zu wenig Rückfahrten (Rückfahrten < 2).

Aufgrund des engmaschigen Netzes der Mittelzentren im Landkreis werden die Zielwerte für die Reisezeiten zum nächsten Mittelzentrum eingehalten. Daher wird auf die Reisezeiten bei den einzelnen Mittelzentren nicht näher eingegangen.

Abgesehen von einer Ausnahme (Spitzingsee – Hausham), sind die Mittelzentren umstiegsfrei erreichbar. Auch hier liegt die Reisezeit unter den definierten Grenzwerten.

Im Folgenden werden die Ortsteile (mit Ursache) aufgeführt, die in Relation zu ihrem Mittelzentrum unerreichbar sind. Die Analyse differenziert, wie schon die Analyse der Bedienungshäufigkeit nach Tageskategorie.

Für **Montag bis Freitag** ergibt sich folgendes Bild:

- Keine Haltestelle: Holzham, Grub, Valley, Oberdarching, Irschenberg / Waldsiedlung, Holz, Breitenbach / Hennerer, Egern und Schorn
- Keine Verbindung: Naring und Holzolling
- Zu wenig Fahrten: Sonnenmoos
- Zu wenig Hinfahrten: Großseeham, Palnkam, Sufferloh

Für **Montag bis Freitag Ferien** ergibt sich folgendes Bild:

- Keine Haltestelle: Holzham, Grub, Valley, Oberdarching, Irschenberg / Waldsiedlung, Holz, Breitenbach / Hennerer, Egern und Schorn
- Keine Verbindung: Naring, Holzolling
- Keine Fahrten: Großseeham, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Sonnenmoos
- Zu wenig Fahrten: Kleinhartpenning, Piesenkam
- Zu wenig Hinfahrten: Osterwarngau, Marschall

Für **Samstag** ergibt sich folgendes Bild:

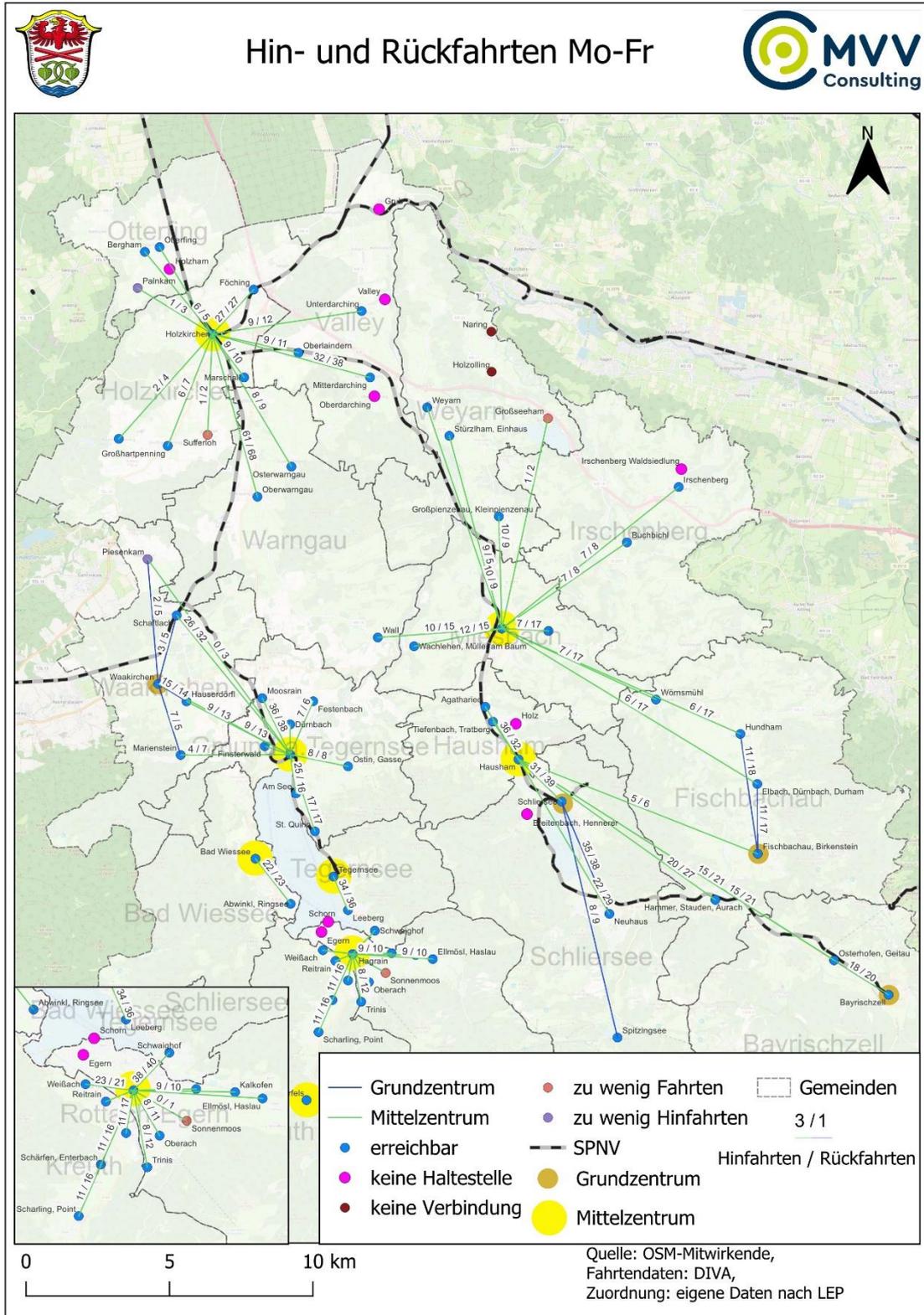
- Keine Haltestelle: Holzham, Grub, Valley, Oberdarching, Irschenberg / Waldsiedlung, Holz, Breitenbach / Hennerer, Egern und Schorn

- Keine Verbindung: Naring, Holzolling
- Keine Fahrten: Osterwarngau, Großseeham, Föching, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Marschall, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein, Sonnenmoos
- Zu wenig Fahrten: Kleinhartpenning, Piesenkam
- Zu wenig Rückfahrten: Fischbachau / Birkenstein

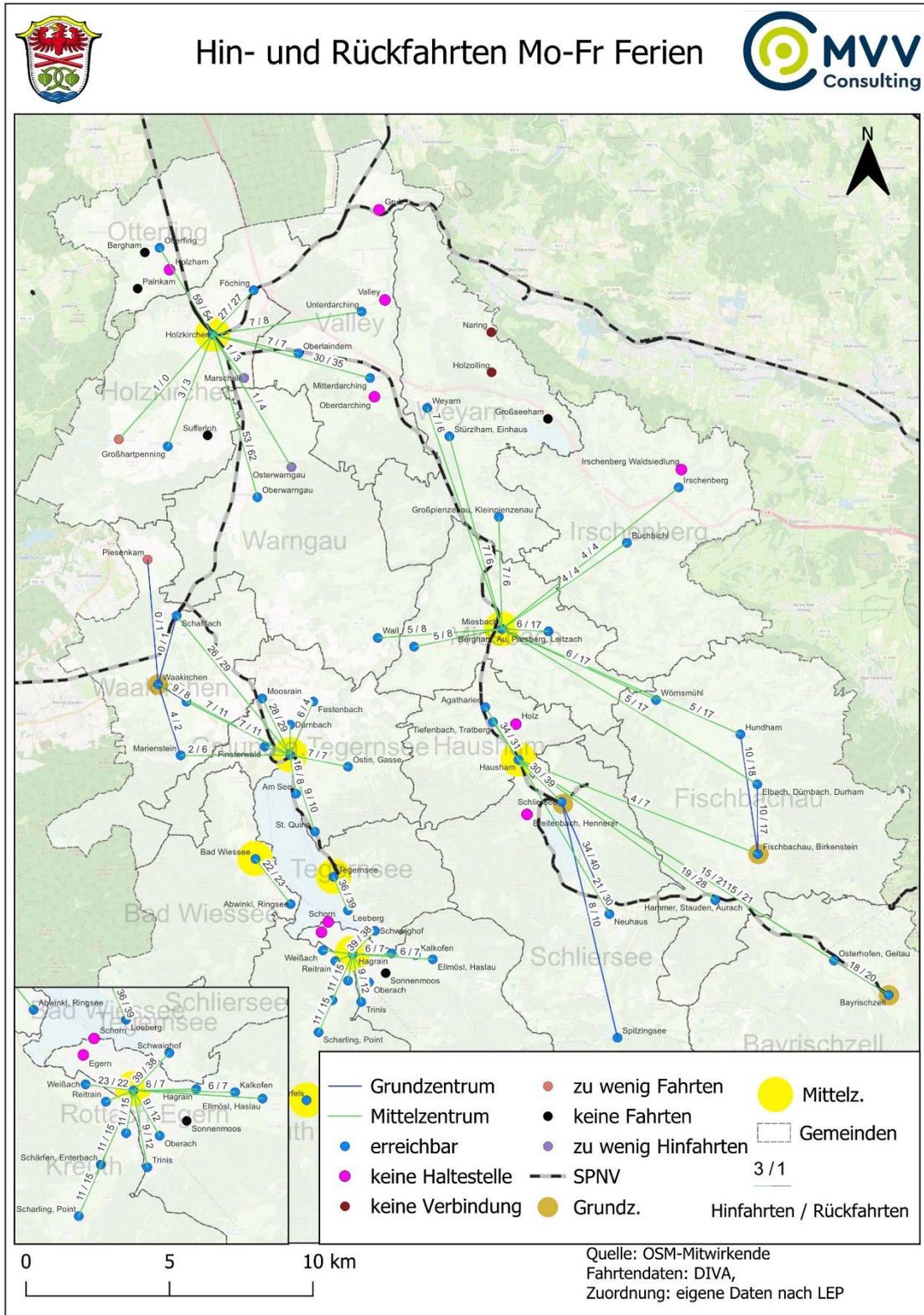
Für **Sonntag** ergibt sich folgendes Bild:

- Keine Haltestelle Holzham, Grub, Valley, Oberdarching, Irschenberg / Waldsiedlung, Holz, Breitenbach / Hennerer, Egern und Schorn
- Keine Verbindung: Naring, Holzolling
- Keine Fahrten: Osterwarngau, Großseeham, Föching, Großhartpenning, Kleinhartpenning, Marschall, Sufferloh, Bergham, Palnkam, Marienstein, Sonnenmoos
- Zu wenig Fahrten: Piesenkam
- Zu wenig Rückfahrten: Fischbachau / Birkenstein

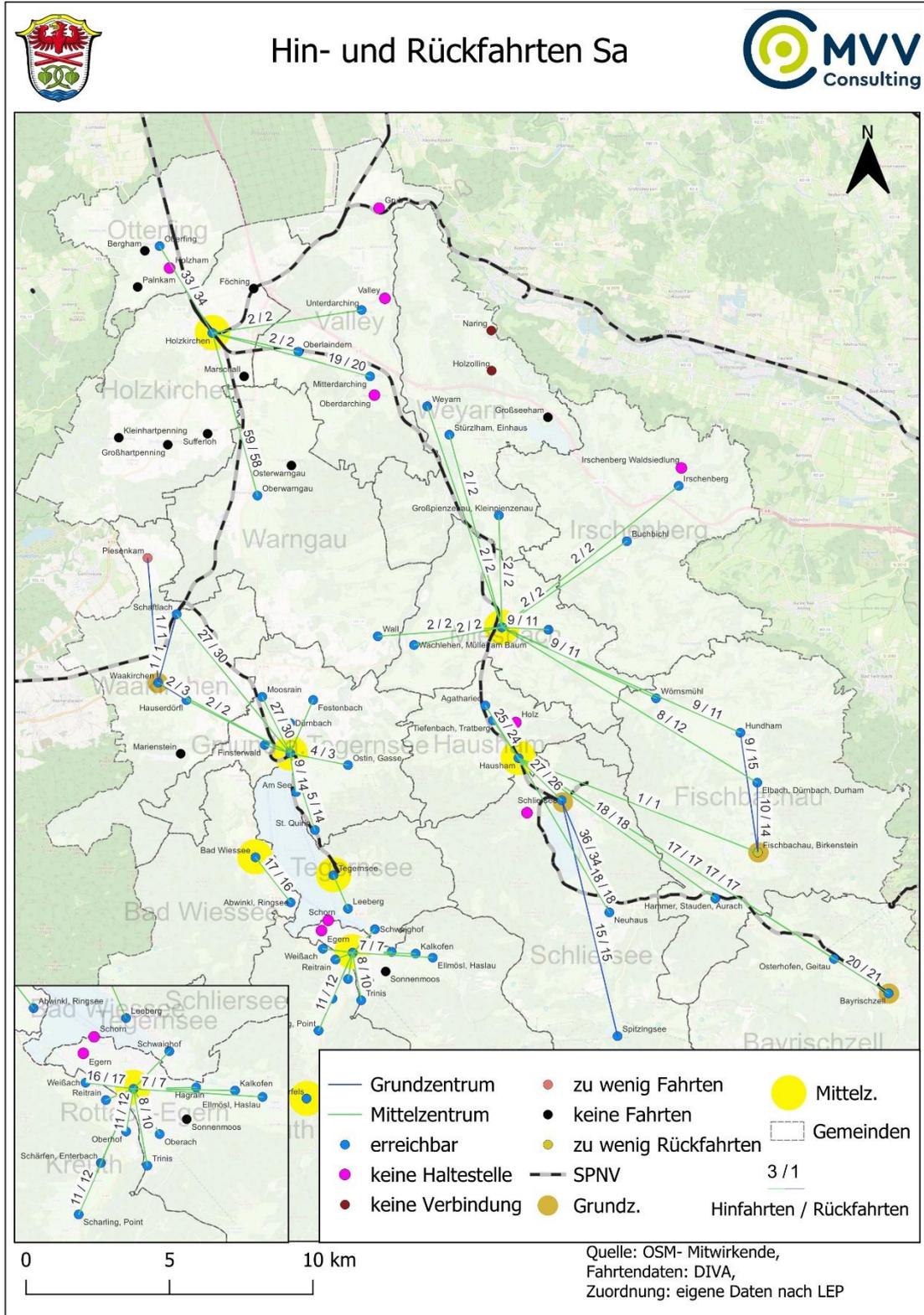
Karte 27: Erreichbarkeitsanalyse Mo - Fr



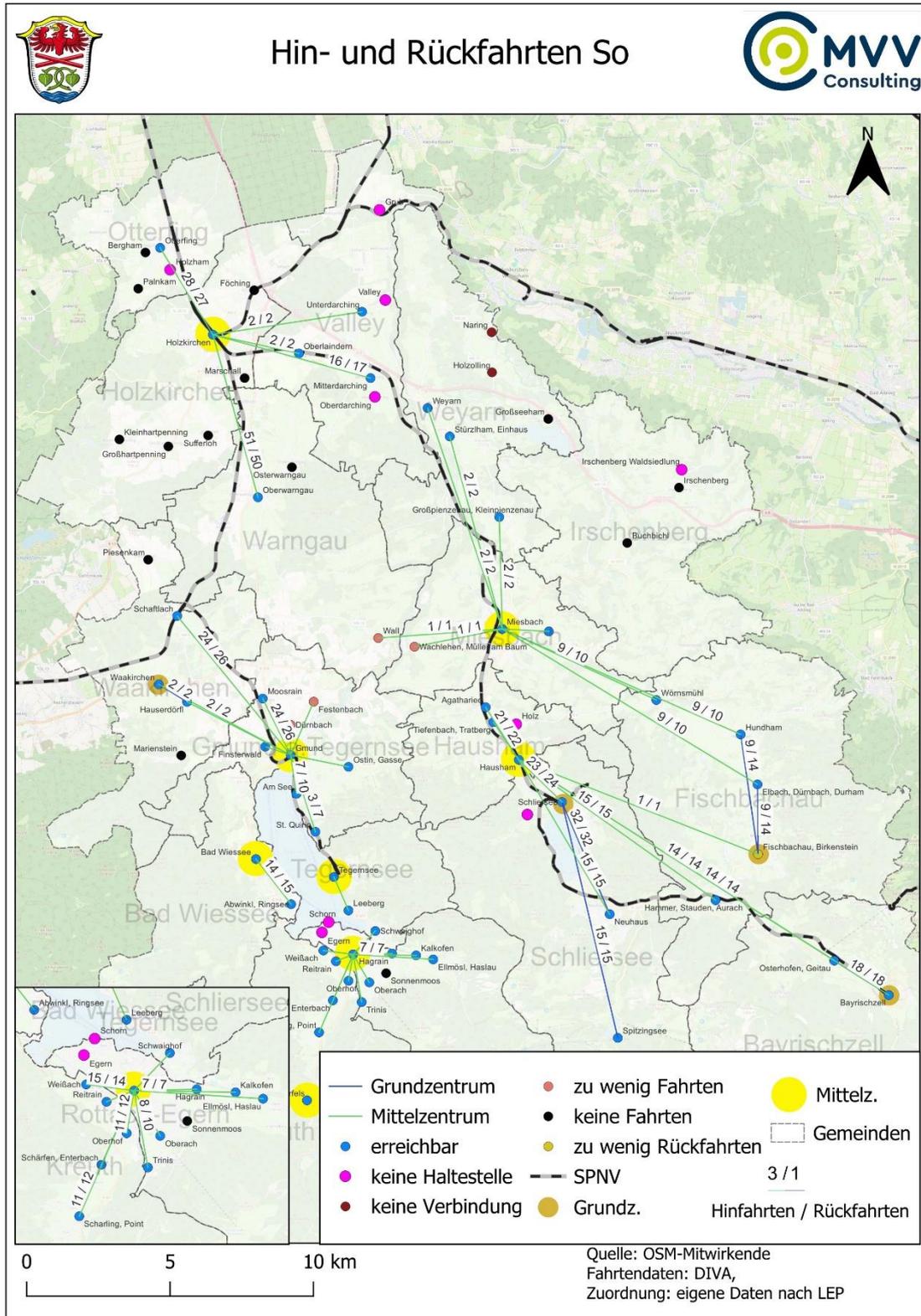
Karte 28: Erreichbarkeitsanalyse Mo-Fr - Ferien



Karte 29: Erreichbarkeitsanalyse Samstag



Karte 30: Erreichbarkeitsanalyse Sonntag



Insgesamt zeigt sich, wie schon aus der Bedienungshäufigkeit ersichtlich wurde, dass es vor allem Ortsteile sind, die zu wenig Fahrten haben, um die Erreichbarkeit zum Mittelzentrum zu gewährleisten. Diese Situation verschlechtert sich über die Tageskategorien sukzessive und hier vor allem im Nördlichen Landkreis.

4.3.2 Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München

Ergänzend wird auch die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München betrachtet. Das **Fahrtenangebot** nach/von München erreicht dabei jeweils im Wesentlichen das Niveau, das auch bei den Analysen zur Erreichbarkeit der Mittelzentren ermittelt wurde. Daher wird auf eine detailliertere Darstellung verzichtet. Den limitierenden Faktor der Erreichbarkeit stellt generell nicht das halbstündliche / stündliche SPNV-Angebot dar, sondern das Busangebot zum jeweiligen SPNV-Haltepunkt.

Deutliche Reduzierungen der Gesamtfahrzeiten sind aufgrund von SPNV-Fahrzeiten von rund 33 Minuten ab Holzkirchen, etwa einer Stunde ab Tegernsee und circa 90 Minuten ab Bayrischzell durch Angebotsoptimierungen im Busverkehr kaum möglich, zumal auch ausreichende Umsteigezeiten unter Berücksichtigung der Verkehrslage gewährleistet werden müssen.

Unter Berücksichtigung der zahlreichen Mittelzentren in der Region, die in der Regel schnell erreicht werden und einen SPNV-Haltepunkt zur Verfügung stellen, lässt sich aus den längeren Reisezeiten nach München aus dem südlichen Teil des Landkreises kein vordringlicher Handlungsbedarf ableiten.

4.3.3 Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte

Für die meisten Ortsteile stellt der Gemeindehauptort auch das entsprechende Mittel- oder Grundzentrum dar. Die Gemeindehauptorte der Gemeinden Irschenberg, Warngau, Weyarn, Valley, Otterfing sind nicht als zentrale Orte definiert. Hier wird zusätzlich ergänzend auch die Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts betrachtet, sofern die jeweilige Gemeinde einen oder mehrere weitere Ortsteile mit über 200 Einwohnern besitzt, die mehr als 3 km vom Gemeindehauptort entfernt liegen. Dies betrifft folgende Gemeinden und Ortsteile:

Irschenberg: -

Warngau: Wall

Weyarn: Naring, Holzolling, Großseeham, Kleinpienzenau / Großpienzenau

Valley: Mitterdarching, Oberlaidern

Otterfing: -

Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Gemeinde Warngau:

Lediglich der Ortsteil Wall weist eine Entfernung von mehr als drei Kilometern zum Gemeindehauptort auf. Dieses wird über die Linien 354 indirekt über Dürnbach und Umstieg auf 366 und 367 (5x hin, 3x zurück; 11 Minuten) direkt angefahren. Die Erreichbarkeit ist also formal gegeben.

Gemeinde Weyarn:

Die am nordöstlichen Rand des Landkreises liegenden Ortsteile **Naring** und **Holzolling** erreichen neben ihrem Mittelzentrum Miesbach auch den Gemeindehauptort mit dem ÖPNV nicht. Die Linie 277, die hier verkehrt, kann mit zwei Fahrten am Tag als reine Schülerlinie betrachtet werden, die darüber hinaus keinen verkehrlichen Mehrwert bietet. Die Erreichbarkeit ist nicht gegeben.

Vom ähnlich gelegene **Großseeham** kann zwar grundsätzlich nach Weyarn mit der Linie 361 und 363 gefahren werden, mit einer Fahrtanzahl von 3 ist jedoch auch hier keine Erreichbarkeit gegeben.

Von **Großpienzenau** bzw. **Kleinpienzenau** kann der Gemeindehauptort mit der 361 regelmäßig angefahren werden und die Erreichbarkeit ist gegeben.

Gemeinde Valley:

Für die Gemeinde Valley wird als Gemeindehauptort Unterdarching angenommen, da hier das Rathaus steht. Insofern die Gemeindeteile eine Haltestelle aufweisen, kann Unterdarching als erreichbar gelten. Dies gilt sowohl für **Mitterdarching**, als auch für **Oberlaindern**, von wo aus mit der Linie 361 regelmäßig nach Unterdarching gefahren wird.

Insgesamt wird die Bedeutung des Gemeindehauptortes im Zuge der Digitalisierung und zunehmender Onlinedienste von Rathäusern in der mittelfristigen Zukunft als verkehrliches Ziel abnehmen.

4.3.4 Erreichbarkeiten der Touristischen Angebote

Wie in Kapitel 2.2.5 aufgezeigt wurde, konzentriert sich die touristische Nachfrage vor allem auf den südlichen Landkreis mit dem Tegernseer Tal, dem Schliersee und Spitzinggebiet sowie dem Leitzachtal. Auch die größten touristischen Anbieter (Schiffahrt Tegernsee, Bräustüberl Tegernsee, Taubensteinbahn, Skigebiete Sudelfeld und Spitzing, Wallbergbahn sowie Wendelstein-Seilbahn) sind dort zu verorten.

Die Erreichbarkeit des nördlichen Teiles der Schiffahrt Tegernsee und die Wendelstein-Seilbahn wird von der BRB sichergestellt und ist entsprechend als **sehr gut** zu bewerten. Als Schwachstelle sind die spärlich verkehrenden Busse der Wendelsteinringlinie (349) zu betrachten.

In Tegernsee ist das Bräustüberl durch die Bushaltestelle Gymnasium räumlich nah erschlossen. Die Bedienung durch mehrere Regionalbuslinien über den Tag verteilt bis nach 22 Uhr sichert eine sehr gute Anbindung an die Gemeinden im Tegernseer Tal ebenso wie der fußläufig erreichbare Bahnhof für auswärtige Besucher.

Die Erreichbarkeit des Spitzingsees und damit verbunden der Taubensteinbahn im Sommer sowie im Winter des Skigebiets ist im Gegensatz dazu nur mit dem Bus möglich. Auch die Suttentbahn, die das Skigebiet von Westen her erschließt, ist nur per Bus angebunden (Linie 360). Die Linie 362 zum Spitzingsee ist für diesen touristischen Verkehr ausgelegt, verkehrt im Stundentakt und mit saisonabhängigen Verstärkerfahrten. Während des Betriebs der Skilifte wird die Stümpflingbahn direkt angebunden. Die Erreichbarkeit ist als **gut** zu bewerten. Das fehlende Angebot nach 17:30 Uhr lässt sich hier als Schwachstelle interpretieren ebenso wie Kapazitätsengpässe aufgrund der immens starken Nachfrage trotz eingesetzten Verstärkerbussen.

Das Skigebiet Sudelfeld ist mit dem regulären ÖPNV nicht erschlossen. Der Bahnhof Bayrischzell liegt über 1 km von der Talstation des Schwebelifts entfernt und die Ziele entlang der Passstraße zum Tatzelwurm wie etwa die Waldkopfbahn werden nur während der Skisaison von einem gesonderten Skibus der Linie 398 bedient.

Die Wallbergbahn wird von der Linie 356 angefahren und ist insgesamt **sehr gut** erreichbar. Die einzige Schwachstelle könnte man in der etwas schwierig zu lesenden Fahrplangestaltung entdecken. Eine vergleichbar gute Erreichbarkeit kommt dem Tal der Weißach und Wildbad Kreuth zu, weil die Linie 356 auch am Wochenende mit einer in der Regel stündlichen Taktung zumindest bis Wildbad Kreuth bedient.

Kleinere Skigebiete wie der Oedberg und die Hirschberglifte sind **räumlich nicht oder nicht ausreichend erschlossen**. Die nächste Bushaltestelle Ostin ist über 1 km von der Talstation des Oedberglifts entfernt. Bei den Hirschbergliften beträgt die Distanz zum Grundnerweg rund einen Kilometer. Sie sind entsprechend formal nicht erreichbar.

Für die Ausgangspunkte für Wanderungen im Mangfallgebirge stellt sich die Erreichbarkeit unterschiedlich dar. Mit dem Zug am Wochenende stündlich erreichbare Ausgangspunkte sind die Bahnhöfe zwischen Schliersee und Bayrischzell. Entlang dieser Strecke sind Bodenschneid, Brecherspitze, Jägerkamp, Aiplspitze, Seeberg und Wendelstein erreichbar. Durch die halbstündliche Anbindung bis Schliersee sowie nach Tegernsee sind die Ausgangspunkte für Wanderungen zur Neureuth, Gindelalm, Baumgartenschneid am Wochenende sehr gut erreichbar, ebenso wie Schliersberg und Taubenberg. Die meisten weiteren beliebten Ziele sind nur mit dem Bus oder längerem Zuweg erreichbar. Die in der Regel stündliche Taktung der Linien 359 (Tegernsee-Ring), 356 (Wildbad-Kreuth), 362 (Spitzingsee), 360 (Moni-Alm) und 352 (Leitzachtal) am Wochenende ermöglicht eine gute Anbindung der Haltestellen Bad Wiessee Söllbach (Aueralm, Fockenstein, Hirschtalsattel), Kreuth Scharling Hirschbergweg (Hirschberg), Kreuth Riedlerbrücke (Leonhardstein, Risserkogel), Wildbad Kreuth (Halserspitze), Tegernseer Hütte (Roßstein/Buchstein), Enterrottach Kistenwinterstube (Wallberg), Enterrottach Moni-Alm (Stümpfling und Stolzenberg), Spitzing Kirche (Rotwand, Ruchenköpfe), Spitzingsattel (Brecherspitze, Taubenstein, Miesing) und Fischbachau Birkenstein (Breitenstein, Wendelstein).

Die fehlende Anbindung in die Valepp erschwert die Erreichbarkeit des südlich des Spitzingsees gelegenen Gebietes wie z.B. des Schinders derzeit erheblich. Schwachpunkte liegen ebenso in der Erreichbarkeit des Ursprungtals, welches jedoch inzwischen durch fünf tägliche Fahrten am

Wochenende im Zweistundentakt in den Sommermonaten durch den Bergbus erschlossen wird. Touren auf Traithen, Trainsjoch oder Sonnenwendjoch sind damit möglich.

Es verteilen sich weitere kleinere touristische Angebote über den Landkreis. Von den kleineren touristischen Angeboten sind folgende nicht räumlich erschlossen (weder im 400 m Haltestelleneinzugsbereich von Bushaltestellen noch im 1000 m Einzugsbereich von SPNV-Haltestellen):

- Golfplatz Valley, Golfplatz Waakirchen, Golfclub Magarethenhof, Berggasthof Neureuth, Wasserschloss Reisach, Warmfreibad Fischbachau

Ausschließlich mit dem Bus sind folgende Einrichtungen zu erreichen:

- Birkenstein Wallfahrtskapelle, Café Winklstüberl, Zapferei Hoppebräu Waakirchen, Seeforum, See- und Warmbad Rottach-Egern, Strandbad Rottach-Egern, Kloster Weyarn, Strandbad Schliersee, Dinzlers Kaffeerösterei

Eine sehr gute räumliche Erschließung ergibt sich durch einen nahen SPNV-Anschluss für die Angebote:

- Lantenhammer Erlebnisdestillerie, Waitzinger Keller, Sport- und Fitnesspark Miesbach, Eisstadion Miesbach, Monte Mare Tegernsee, Strandbad Seeglas, KULTUR im Oberbräu, Strandbad Kaltenbrunn, BATUSA Hallenbad Holzkirchen, Slyrs Whisky Destillerie, Markus Wasmeier Freilichtmuseum und Monte Mare Vitalwelt Schliersee und die Schliersbergbahn.

4.4 Netz- und Fahrplanabstimmung

Netzabstimmung

Da es im Landkreis Miesbach viele BRB-Bahnhöfe gibt, deren verkehrliche Lage für den Regionalbusverkehr ebenso wie die Umstiegsbedeutung im Kontext von Bevölkerungsstruktur und Schülerverkehr erheblich variiert, ist das Regionalbusnetz auf einige zentrale bedeutende Knotenpunkte ausgerichtet. Diese stellen die Bahnhöfe

- Holzkirchen, Miesbach, Schliersee, Gmund und Tegernsee dar.

von untergeordneter Bedeutung sind im aktuellen Regionalbusnetz die Bahnhöfe

- Agatharied, Otterfing, Schaftlach, Fischhausen-Neuhaus, Bayrischzell, Finsterwald, Darching und Hausham

An folgenden dieser Bahnhöfe gibt es keinen Regionalbusverkehr:

- Kreuzstraße, Warngau, Osterhofen, Moosrain und Geitau

Angesichts der Verkehrsnachfragestruktur, die vor allem durch starke Verkehrsströme in die Landeshauptstadt München geprägt wird (Kapitel 2.4.2) und die Ausrichtung des Busverkehrs auf Schülerströme (Kapitel 2.2.3), stellt dies nicht unbedingt eine Schwachstelle in der Netzabstimmung dar, sondern folgt den verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis.

Im Landkreis Miesbach gelten für die Anschlüsse zwischen Regionalbus und SPNV je nach Bahnhof sehr unterschiedliche Bedingungen. Die Fahrplanabstimmung wird weiterhin erschwert, durch Buslinien, die in ihrem Linienvorlauf mehrere Bahnhöfe anfahren oder passieren sowie den mannigfaltigen Kombinationsmöglichkeiten im Landkreis.

Tabelle 10: Umstiegsrelationen Bus zu Bahn gibt einen Überblick über die möglichen Umstiegsrelationen zwischen den einzelnen Buslinien, den Bahnhöfen an denen Umgestiegen werden kann, der durchschnittlichen Umstiegszeit sowie der Anzahl an Umstiegen, die an einem Tag in alle Richtungen möglich sind (betrachtet wurden Umstiege, deren Umstiegszeit nicht länger als 30 Minuten sind). Die durchschnittliche Umstiegszeit liegt nur in seltenen Fällen über 15 Minuten, was in der Leitlinie der Nahverkehrsplanung als innerhalb des Richtwertes zählt. Vereinzelt Linien könnten je nach Anschlusszeiten der anderen Bahnhöfe, Schulzeiten und der Merkbarkeit des Angebotes besser abgestimmt werden.

Tabelle 10: Umstiegsrelationen Bus zu Bahn

Buslinie	Bahnhof	Umstiegsrelationen	Durchschnittliche Umstiegszeit	Anzahl der Umsteigerelationen
275	Holzkirchen	RB 55; RB 56; RB 57; RB 58; S3	13:37	475
277	Bruckmühl	RB 58	6:67	3
349	Bayrischzell; Fischhausen-Neuhaus; Fischbachau	RB 55	14:62	29
352	Fischbachau; Fischhausen-Neuhaus; Schliersee; Hausham; Agatharied; Miesbach	RB 55	12:5	107
353	Holzkirchen; Lenggries; Bad Tölz; Schaftlach; Finsterwald	RB 55; RB 56; RB 57; RB 58; S3	16:07	142
354	Gmund; Miesbach; Tegernsee; Agatharied; Finsterwald	RB 57; RB 55	12:38	90
355	Hausham; Schliersee; Fischhausen-Neuhaus; Tegernsee; Gmund; Finsterwald	RB 55; RB 57	13:71	70
356	Tegernsee	RB 57	13:58	26
357	Gmund; Tegernsee; Bad Tölz Gleis; Finsterwald; Schaftlach	RB 57; RB 56	15:15	109
358	Miesbach; Gmund; Agatharied; Tegernsee	RB 55; RB 57	14:22	60
359	Tegernsee; Gmund	RB 57	17:64	89
360	Tegernsee; Finsterwald	RB 57	16	6
361	Holzkirchen; Darching; Agatharied; Hausham; Schliersee; Miesbach	RB 55; RB 56; RB 57; RB 58; S3	15:13	246
362	Schliersee; Fischhausen-Neuhaus	RB 55	10:58	36
366	Tegernsee; Gmund; Holzkirchen; Holzkirchen; Finsterwald; Otterfing	RB 57; RB 55; RB 56; RB 58; S3	15:5	160
367	Holzkirchen; Miesbach	RB 55; RB 56; RB 57; RB 58; S3	14:98	84
368	Holzkirchen; Bad Tölz	RB 55; RB 56; RB 57; RB 58; S3	16:03	101
390	Tegernsee	RB 57	17:14	7

Tabelle 11: Umstiegsrelationen Bahn zu Bus

Bahnlinie	Bahnhof	Umsteige-Relationen	Durchschnitt	Umsteigerelationen
RB 55	Holzkirchen; Bayrischzell; Fischbachau; Fischhausen-Neuhaus; Miesbach; Schliersee; Hausham; Agatharied; Darching; Otterfing	275; 349; 352; 353; 354; 355; 358; 361; 362; 366; 367; 368	14.76	537
RB 56	Holzkirchen; Bad Tölz; Schaftlach; Lenggries; Otterfing	275; 353; 357; 361; 366; 367; 368	14.5	244
RB 57	Holzkirchen; Schaftlach; Finsterwald; Gmund; Tegernsee; Warngau; Otterfing	275; 353; 354; 355; 356; 357; 358; 359; 360; 361; 366; 367; 368; 390	13.3	571
RB 58	Holzkirchen; Bruckmühl	275; 277; 353; 361; 366; 367; 368	15.47	217
S3	Holzkirchen; Otterfing	275; 353; 361; 366; 367; 368	16.03	328

Auch für die Anschlüsse von Bahn zu Bus gelten im Landkreis unterschiedliche Bedingungen. Wie Tabelle 12: Umstiegsrelationen Bahn zu Bus zeigt, gibt es auch beim Umstieg von Bahn zu Bus viele mögliche Beziehungen, die im Detail im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht alle untersucht werden können. Allerdings zeigt sich auch hier, dass die durchschnittliche Umstiegszeit wiederum nicht häufig über 15 Minuten liegt. Vereinzelt Linien könnten je nach Anschlusszeiten der anderen Bahnhöfe, Schulzeiten und der Merkbarekeit des Angebotes besser abgestimmt werden.

Bei dieser Betrachtung wurden ausschließlich die Umstiegsrelationen betrachtet, die dafür in Frage kommen. Entsprechend entsteht eine Leerstelle dort, wo Umstiege nicht möglich sind. Dies betrifft im Landkreis Miesbach vor allem die SVZ am Abend. Wie in Abbildung 14: Busfahrten im Tagesverlauf bereits gezeigt wurde, gibt es im gesamten Landkreis kaum Busfahrten nach 20:00 Uhr was jegliche Anbindung unmöglich macht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Bus-, und Bahnlinien im Landkreis durchaus als abgestimmt zu bezeichnen sind, wenn die im Verhältnis zu anderen linienbestimmenden Eigenschaften wie Schulverkehr, überlappende Linienwege mit anderen Bahnhöfen und komplexe Anschlussmuster als Kontext herangezogen werden.

4.5 Merkbarekeit des Angebots

Vor allem für den Fahrgast, der das ÖPNV-Angebot nur unregelmäßig nutzt (v.a. Gelegenheitsverkehr) stellt die Merkbarekeit des Angebots ein entscheidendes Angebotsmerkmal dar. Diese lässt sich in den Kenngrößen „Eindeutigkeit des Linienwegs“ und „Takttreue“

ausdrücken. Für die Merkbarkeit ist von Vorteil, wenn jede Fahrt die gleiche Route nimmt und wenn die Abfahrtszeiten so gelegt werden, dass zumindest die Abfahrtsminuten übereinstimmen.

Nachdem der Landkreis Miesbach durch eine disperse Siedlungsstruktur gekennzeichnet (vgl. Kap. 2.2) ist, kann die Merkbarkeit des Angebots nur auf Kosten der räumlichen Bedienung (unterschiedlichen Fahrtwegen) erreicht werden. Daher ist bei Linien, die direkt ihre Ziele anfahren und Linien, die in der Fläche bedienen mit einer unterschiedlichen Merkbarkeit zu rechnen. Ein Indikator für die Merkbarkeit des Angebots kann durch den Quotienten von Fahrten und Fahrwegen angegeben werden. Liegt dieser bei 0, hat jede Fahrt einen anderen Fahrweg (schlechte Merkbarkeit), liegt dieser bei 1 hat jede Fahrt denselben Fahrtweg (perfekte Merkbarkeit).

Wie (Tabelle 11: Fahrt-Fahrtweg-Index) zeigt, verteilen sich die Linien mit einem Index von 0: (357, 363, 367, 390) bis etwas über 0 bis 0,3: (353, 361, 368, 356, 354, 355, 366, 352) bis 0,72: (358, 362, 360, 398) bis zur perfekten 1: (275, RB 55, RB 56 / RB 57, RB 58).

Hierbei ist zu beachten, dass die Merkbarkeit des Angebotes nicht nur von der Gleichheit des Linienwegs bestimmt wird, sondern z.B. auch von der Anzahl der Fahrten.

So sind die Linien 367 und 390 nicht von einer schwierigen Merkbarkeit gekennzeichnet, obwohl der Index bei 0 liegt, da es nur wenige Fahrten gibt. Die Merkbarkeit der Linie 357 ist auf der Miesbacher Seite auch sehr gut, nur im Landkreis Bad-Tölz Wolfratshausen werden viele verschiedene Orte angefahren. Größere Defizite lassen sich bei der Linie 353 erkennen, auch hier ist die Flächenbedienung auf der Bad-Tölzer Seite für den niedrigen Fahrt-Fahrtweg-Index verantwortlich. Einen perfekten Index hat die Linie 275. Wenig überraschend trifft das auch auf die Regionalbahnen zu, die ihre Schienen nicht verlassen können.

Ein weiterer Indikator für die Merkbarkeit des Angebots ist der Vertaktungsindex, bei dem überprüft wird, inwiefern verschiedene Fahrten an einem Tag zur selben Abfahrtsminute an derselben Haltestelle abfahren. Hier zeigt sich, dass die „Vertaktung“ des Angebots hinsichtlich der Abfahrtsminute nicht so stark variiert. Der Index liegt zwischen 0,36 bei der Linie 368 und wieder einem sehr hohen Index von 0,94 bei der Linie 275. Dazwischen reihen sich die Linien 361, 398, 353, 356, RB55, 366,367,354,355 mit einem mittleren Index bis 0,6 ein. Auf die Linien 357,362,360, 390, RB 56 / RB57, RB58 die mit einem Index von bis zu 0,72 schon sehr gut liegen, folgen noch die Linien 359, 352 und die 363 bei denen mit einem Index bis 0,94 kaum mehr Taktminutenabweichungen festgestellt werden können.

Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebotes im Landkreis Miesbach der Größe der bedienten Fläche angemessen, kann aber punktuell verbessert werden.

Tabelle 12: Fahrt-Fahrtweg-Index

Liniennummer	Anzahl Fahrten	Anzahl Fahrtwege	Verkehrsmittel	Fahrt-Fahrtweg-Index
357	28	28	Bus	0
363	4	4	Bus	0
367	9	9	Bus	0
390	4	4	Bus	0
353	26	25	Bus	0,04
361	25	22	Bus	0,12
368	15	13	Bus	0,13
356	30	25	Bus	0,17
354	22	18	Bus	0,18
355	14	11	Bus	0,21
366	19	15	Bus	0,21
352	23	16	Bus	0,3
358	25	16	Bus	0,36
362	24	15	Bus	0,38
360	20	10	Bus	0,5
398	26	11	Bus	0,58
359	32	9	Bus	0,72
275	27	1	Bus	1
RB 55	56	1	RB	1
RB 57/ RB 56	55	1	RB	1
RB 58	86	1	RB	1

Tabelle 13: Vertaktungsindex

Linienname	Verkehrsmittel	Vertaktungsindex
368	Bus	0,36
358	Bus	0,46
361	Bus	0,47
398	Bus	0,49
353	Bus	0,50
356	Bus	0,51
RB 55	RB	0,54
366	Bus	0,55
367	Bus	0,55
354	Bus	0,57
355	Bus	0,58
357	Bus	0,60
362	Bus	0,60
360	Bus	0,67
390	Bus	0,70
RB 56 / RB 57	RB	0,71
RB 58	RB	0,72
359	Bus	0,75
352	Bus	0,76
363	Bus	0,94
275	Bus	0,94

4.6 Externe Anregungen und Wünsche, Beteiligungsverfahren

Im Zuge der Nahverkehrsplanung bzw. der Analyse des ÖPNV-Angebots wurden in Form von zwei Auftakt-Workshops mit den Gemeinden und der „Mobilitätswerkstatt“ des Landkreises Wünsche, Anregungen und Probleme im ÖV aufgenommen und diskutiert. In einer zweiten Workshop-Runde mit den Gemeinden wurden die Maßnahmen vorgestellt und erörtert. Im Folgenden sind die zentralen Ergebnisse und Aussagen der Workshops kurz dargestellt. Eine detaillierte Übersicht geben die Protokolle wieder, die in den Anhängen 2 und 3 beigefügt sind.

Weiterhin werden auch die zentralen Aussagen aus der Befragung der Verkehrsunternehmen und aus dem Gespräch mit den **Inklusions- und Seniorenvertretern** des Landkreises kurz zusammengefasst. Die vollständigen Einschätzungen sind dem Nahverkehrsplan in **Anhang 5 - 7** beigefügt.

Auch die Verkehrsunternehmen, die aktuell Leistungen im Regional- und Stadtbusverkehr im Landkreis erbringen, erhielten durch eine Befragung die Möglichkeit, ihre Anregungen, Vorschläge und Wünsche in schriftlicher Form einzubringen.

4.6.1 Kick Off-Veranstaltung mit den Gemeinden (März 2024) und der Mobilitätswerkstatt

Um im Rahmen des Beteiligungsverfahrens möglichst viele Akteure und Interessengruppen involvieren zu können, wurden zusätzlich zum Workshop mit den Gemeinden (14. März 2024) eine **Kick Off**-Veranstaltung am 6. März 2024 mit der „Mobilitätswerkstatt“ des Landkreises durchgeführt.

In der Mobilitätswerkstatt beschäftigen sich neben dem Herrn Landrat und den Mitarbeitern des Landratsamtes auch die Jugend-Beauftragte, der Behinderten-Beauftragte des Landkreises, Mitglieder des Kreientwicklungsausschusses & des Kreistages (zugleich Interessensvertreter aus den Bereichen Mobilität, Radverkehr, Landwirtschaft & Tourismus) sowie Vertreter aus der „Regionalentwicklung Oberland (REO)“ und der „Energiewende Oberland (EWO)“ mit dem Thema Mobilität und versuchen dieses im Landkreis zu verbessern und zu optimieren.

Zentraler Bestandteil dieser Workshops ist die Ideensammlung durch aktive Einbindung der Teilnehmenden, um zu gewährleisten, dass lokal- und personenspezifisches Wissen mit in die Erstellung des Nahverkehrsplans einfließen kann. Dazu konnten die Teilnehmer ihre Meinungen und Kritikpunkte zu folgenden Themenfeldern erörtern und diskutieren:

1. Busverkehr – Schüler- und Berufsverkehr
2. Busverkehr – Freizeit-, Tourismus-, Gelegenheitsverkehr
3. Verknüpfung Bus / Bahn / S-Bahn
4. Intermodalität / neue Mobilitäts- und Antriebsformen / Bedarfsverkehre
5. Fahrgastinformation / Barrierefreiheit / Sonstiges

Im Themenfeld „**Busverkehr – Schüler- und Berufsverkehr**“ wurde das neue Ticketsystem gelobt. Verbesserungspotenzial für das Angebot im **Berufsverkehr** wurde u.a. durch eine Taktverdichtung für Pendlerverkehre und durch längere Betriebszeiten (früherer Start, späterer Betriebsschluss) gesehen. Außerdem wurden u.a. Optimierungen im Schülerverkehr, eine bessere Anbindung an die BRB und der Einsatz von kleineren Fahrzeugen gewünscht.

Als Schwächen wurde das Fehlen von Expresslinien für den Berufsverkehr, der Fahrermangel, die nur unregelmäßigen Verbindungen nach/von Irschenberg, die Anbindung an den Landkreis Rosenheim, die Busanbindung am Bahnhof Kreuzstraße und die überfüllten Schulbusse genannt.

Für den **Schülerverkehr** beziehen sich die Verbesserungsmöglichkeiten auf einen Busanschluss möglichst zu allen Schulschlusszeiten, schnelle Expressverbindungen zwischen Schulen und Ortschaften. Zudem bestehen Wünsche nach einer besseren Anbindung für Schüler weiterführender Schulen aus Wildbad Kreuth und eine Verbesserung des Schülerverkehrs vom Privatgymnasiums nach Kleinhartpenning und Großhartpenning,

Im Themenfeld „**Freizeit-, Tourismus-, Gelegenheitsverkehr**“ wurde die kostenlosen Fahrtmöglichkeiten mit der Gästekarte und die Taktung um des Busangebots um den Tegernsee betrachtet.

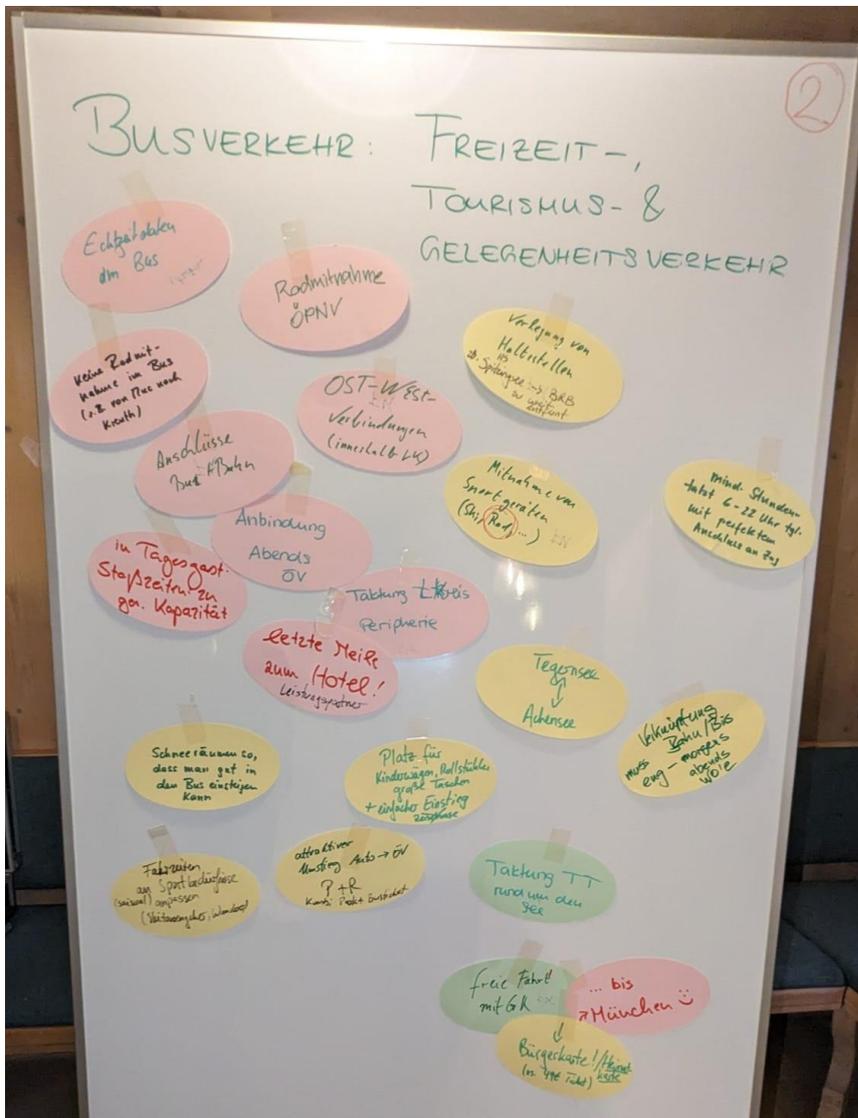
Als Schwächen wurden die zu geringen Kapazitäten im Ausflugsverkehr in den Stoßzeiten (z.B. zum/vom Spitzingsee), die fehlenden Echtzeitdaten, die fehlende Möglichkeit der Fahrradmitnahme, die Anschlüsse zwischen Bahn / Bus und in dem lückenhaften Angebot „bis zur letzten Meile“ zum Hotel gesehen. Auch eine Verbesserung oder Einrichtungen auf bestimmten Verbindungen, wie z.B. einer Ost-West Verbindung zwischen Schliersee – Hausham – Gmund/Tegernsee, einer Busanbindung in den Nachbarlandkreis Rosenheim, einer Busverbindung nach Kufstein sowie generelle Lücken in der ÖV-Erschließung wurden als zentrale Schwächen genannt.

Als Verbesserungsmöglichkeit für den Freizeit- und Tourismusverkehr steht eine bessere Anbindung und kürzeren Taktungen zu den Tourismuszielen im Vordergrund. Die Fahrzeiten sollten sich an saisonale Sportbedürfnisse anpassen und Stoßzeiten in der Nachfrage stärker berücksichtigt werden. Zudem wurde die Mitnahmemöglichkeit von Sportgeräten und mehr Platz für Rollstühle, Kinderwägen und große Taschen gewünscht.

Eine erhebliche Verbesserung wäre eine Taktverdichtung der Regionalbuslinien in Ergänzung zur Schiene, sodass jeder Zug angebunden werden sollte und der Einsatz von größeren Bussen zu Spitzenzeiten (Wochenende, schönes Wetter). Auch eine neue Verbindung Tegernsee – Achensee wäre für Tagestouristen besonders interessant.

Generell sollte für eine stärkere Nutzung des Busses das Busangebot zuverlässig, schneller und komfortabler werden.

Abbildung 16: Stellwand - Themenfeld Busverkehr - Workshop Mobilitätswerkstatt (März 2024)



Für das Themenfeld „Intermodalität und Multimodalität“ wurden u.a. Anregungen bezüglich des P+R und B+R Angebotes im Landkreis angesprochen. Positiv wird der neue P+R Parkplatz in Hausham angesehen, eine Vergrößerung P+R Agatharied wird gewünscht.

Zahlreiche Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf das Thema Bike + Ride. Für die B+R-Anlagen sind die Fahrradabstellanlagen häufig unattraktiv und unsicher. Verbesserungspotential besteht bei der Sicherheit der Radstellanlagen sowie durch die Einrichtung von Ladesäulen. Ergänzungen bei den Fahrradabstellanlagen sind in Tegernsee sowie in Hausham beim Haltepunkt Agatharied erwünscht.

Als Schwäche wird das fehlende Angebot an Verknüpfungspunkten im Rahmen der vernetzten Mobilität betrachtet, da u.a. Mobilitätspunkte / -Stationen fehlen. Die Intermodalität und Multimodalität im Landkreis könnte durch den Ausbau von Mitfahrplattformen / Mobilitätshubs (Rad, ÖPNV, Car-Sharing, Ladesäulen, Mitfahrbänke), durch die Förderung neuer Mobilitätsformen, wie z.B. CarSharing und einer Berücksichtigung der Anbindungen über neue regionale Bikesharing-Systeme ermöglicht werden.

Als Verbesserungsvorschläge wurde zudem ein einheitliches Ticket-System (u.a. Integration MVV-Tarif auch für Schiffe und Bergbahnen) und eine App für die Integration sämtlicher Verkehre und Wegeketten (zu Fuß, Rad, Sharing, Mitfahren, Bus, S-Bahn, Zug) genannt.

Zum Thema **Bedarfsverkehre** wurde das hoki und die Erweiterung hoki+ sehr positiv bewertet. Verbesserungsvorschläge wären hier durch die Integration des hoki in den MVV (sowie in die MVV-App) sowie durch einen weiteren räumlichen Ausbau möglich. Als Schwäche wird das Fehlen einer geregelten ODM-Finanzierung betrachtet.

Bezüglich der **Verknüpfung zwischen Bus und Bahn / S-Bahn** stand eine Optimierung der Abstimmung von Ab- und Ankunftszeiten beider Verkehrsmittel im Vordergrund, sodass die Umsteigezeiten zwischen Zug und Bus einerseits gering sind, andererseits ein gesicherter Umstieg möglich ist.

Als größte Schwäche wurde die hohe Auslastung der Schiene, die z.T. großen Verspätungen, die einen Anschluss unmöglich machen und die mangelnde Kommunikation zwischen Bus und Bahn betrachtet. Auch die Beschilderung zwischen Bahnhalt und Bushaltestelle wird oft als unzureichend und somit als Schwäche im ÖV betrachtet. Zudem wurden die mangelhaften Informationen im Störfall bei der Bahn / S-Bahn und die Kommunikation zwischen Bahn / S-Bahn und Bussen angesprochen.

Verbesserungen bei der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn / S-Bahn könnten durch folgende Punkte erzielt werden:

- Umsetzung des neuen Haltepunktes Föching (siehe positives Ergebnis der Machbarkeitsstudie).
- Alle Züge sollen am Haltepunkt Darching halten (Schließen der Lücken am Abend und am Wochenende)
- Mehr Halte der BRB 55 in Otterfing (hält derzeit nur 2x Tag), zumal auch die Anbindung durch die S20/S27 weggefallen ist.
- Verbesserung der unzureichenden Beschilderung zwischen Bahnhalt und Bushaltestelle (z.B. in Hausham, Holzkirchen, Miesbach)
- bessere Orientierung und Ausschilderung barrierefreier Wege/schnell erfassbare Routenführung zu Aufzügen/Rampen

Positiv wird die neue Tarifeinheit durch die MVV-Integration und die Anbindung der S-Bahn und BRB an hoki+ betrachtet.

Im Themenschwerpunkt „**Barrierefreiheit**“ und Fahrgastinformation gab es zahlreiche Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der Barrierefreiheit im Regionalbusverkehr. Primär ist ein forcierter Ausbau der Barrierefreiheit an den Bushaltstellen gewünscht. Dabei sollen sich die Maßnahmen im Rahmen der Barrierefreiheit nicht nur auf die infrastrukturellen Möglichkeiten für den Zu- und Abgang von Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen beschränken, sondern alle mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen (z.B. Sehbehinderte, Gehörlose etc.).

Eine detaillierte Darstellung der in den Workshops genannten Aspekten zum Thema „Barrierefreiheit“ ist in Kapitel 7.3. ausgeführt.

Im Bereich der „**Fahrgastinformation**“ wurden die bisherigen Einrichtungen DFI-Anzeigern mit Echtzeitinformationen als sehr positiv bewertet und ein steter DFI-Ausbau im gesamten Landkreis gefordert. Jedoch wurden auch angesichts der hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten sowie der Möglichkeiten von Fahrplandaten über das Smartphone zu beziehen, auch kritische Stimmen zu einem weiteren Ausbau laut. Eine Einstimmigkeit ergab sich bei wachsender Bedeutung von Echtzeitdaten, dabei wurde die MVV-App oft gelobt.

Es gab auch Anregungen bzgl. der analogen Fahrgastinformation in Form von Printprodukten, die auch im digitalen Zeitalter eine wichtige Rolle bei der Fahrgastinformation spielen. So wird ein Druck von Fahrplänen gewünscht, die Einstellung des Fahrplanbuches für den Landkreis Miesbach wurde - gerade im Hinblick auf Fahrplaninformationen für ältere Personen - bedauert.

Auch bezgl. des Tarifsystems wurde – neben einer generellen Vereinfachung des Systems – der Wunsch nach mehr Informationen zu den Fahrkarten und dem Tarifsystem geäußert. Speziell an Haltestellen und an den Automaten bestehen noch Mängel (kaum Tarifaushänge) hinsichtlich der verfügbaren Information zum Tarif. An den Haltestellen wurde zudem die Lesbarkeit der Fahrpläne und Info-Aushängen aufgrund der kleinen Schriftgröße kritisiert.

Besonders im Störungsmanagement wurde die Kommunikation aufgrund mangelhafter und fehlender Fahrgastinformation als besonders schlecht beurteilt.

Die Protokolle zu den beiden Auftakt-Workshops sind in **Anhang 2 und Anhang 3** beigefügt.

4.6.2 Zweiter Workshop mit den Gemeinden (Februar 2025)

Am 13.02.2025 wurde den Gemeinden des Landkreises in einem Workshop der aktuelle Projektstand des Nahverkehrsplans, die Rahmenkonzeption sowie die Maßnahmenkonzeption vorgestellt.

Die Rahmenkonzeption stellt das zentrale Element der Nahverkehrsplanung für den Landkreis dar. Hierdurch ist die allgemeine Zielsetzung vorgegeben und das Angebotskonzept sowie einzelne Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Miesbach festlegt. Hinsichtlich der

Festlegung des Angebots für den Landkreis Miesbach ist u.a. die verlängerte HVZ am Abend wichtig, welche künftig bis 20 Uhr laufen soll. Der Kreisentwicklungsausschuss hat der vorgelegten Rahmenkonzeption in der Sitzung am 23.10.2024 einstimmig zugestimmt.

In der Vorstellung der Schwachstellenanalyse wurden die "objektiven" Mängel des ÖPNV im Landkreis der subjektiven Wahrnehmung der Bevölkerung gegenübergestellt. Grundlagen für diesen Vergleich bilden einerseits die nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung erstellten Untersuchungen zur räumlichen Erschließungsqualität, Bedienungshäufigkeit nach Verkehrstagen und die Bedienung zu Schwachverkehrszeiten, andererseits die Haushaltsbefragung der Bernard Gruppe. Es zeigt sich eine allgemein gute räumliche Erschließung des Landkreises; Diskrepanzen bestehen im Wochenverlauf vor allem zwischen dem nördlichen und südlichen Landkreis sowie ein zumeist fehlendes Busangebot nach 20:00 Uhr.

Den Gemeinden wurden die konkreten Maßnahmvorschläge zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots Landkreis vorgestellt, welche auf den bisherigen (Schwachstellen-) Analysen sowie den Vorschlägen und Anregungen aus dem letzten Workshop basieren. Die einzelnen Vorschläge und Maßnahmen im Hauptnetz wurden im Plenum präsentiert und diskutiert. (Details zu den Rückfragen und Anmerkungen hinsichtlich der Maßnahmen siehe Protokoll - **Anhang 4**).

Die einzelnen Maßnahmen im Ergänzungsnetz wurden den Gemeindevertretern jeweils innerhalb kleiner Gruppen (Aufteilung anhand der drei Planungsbereichen) an Stellwänden präsentiert und diskutiert, da die Maßnahmen im Ergänzungsnetz meist kleinräumig sind und jeweils nur wenige Gemeinden tangiert; eine Vorstellung im Plenum wäre daher nicht effizient.

4.6.3 Beteiligung der Inklusions- und Seniorenvertretern

Um die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen gemäß dem Behinderten-Gleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können, wurden bereits in den ersten Workshops mit den Gemeinden und mit der „Mobilitätswerkstatt“ des Landkreises zahlreiche Wünsche, Kritikpunkte und Anregungen hinsichtlich der Haltestellenzuwegung, der Haltestellenausstattung, dem Einstieg in Bahn und Bus sowie in der Fahrzeugausstattung erfasst und kategorisiert (siehe Kapitel 7.3.).

Im Nachgang des Workshops wurden von dem **Inklusionsbeauftragten des Landkreises** weitere wichtige Aspekte hinsichtlich der Barrierefreiheit in der Mobilität im Landkreis eingebracht (Liste siehe **Anhang 5**). Viele bedeutsame Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Eine wichtige Anforderung für eine barrierefreie Nutzung ist der barrierefreie Zugang zur Bahn bzw. zum Bus (z.B. ebenerdig, durch Rampe oder Aufzug). Hilfreich wäre hierbei ein bevorrechtigter Einstieg (z.B. durch eine „Priority Bording Lane“). Zudem ist auch die Infrastruktur an Haltestellen oft mangelhaft: es fehlen taktilen Leitsysteme und Überquerungshilfen im Bereich der Haltestellen.

Neben den Aspekten hinsichtlich des barrierefreien Zustiegs in das Fahrzeug wurden vom Inklusionsvertreter des Landkreises weitere Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge formuliert, u.a. eine Sicherung des Standortes für Rollstühle während der Fahrt. In den Fahrzeugen ist zudem eine Notrufausstattung mit Gegensprechanlage sowie eine Ausstieg-Signalisierung in Reichweite auch sitzender Personen wichtig. Für die Fahrgastinformation an den Haltestellen sollten die DFI-Anzeiger witterungsgeschützt positioniert sein und die Lesbarkeit (z.B. durch eine Neigung) auch aus dem Rollstuhl heraus sichergestellt werden. Weitere Hinweise und Anforderungen von dem Inklusionsbeauftragten des Landkreises sind in Kapitel 7.3. ausgeführt.

Am 26. Juni 2024 fand ein Gespräch mit der **Seniorenbeauftragten des Landkreises** (= Beauftragte des Landkreises für Soziales, Jugend und Gesundheit) statt. Es zeigte sich, dass bei früheren Planungen in der ÖV-Infrastruktur die Beteiligung von Behinderten- und Seniorenvertretern durch die Gemeinden sehr unterschiedlich war, sodass manchmal gar keine Einbindung erfolgte. Auch die Handhabung mit Seniorentickets war in den Gemeinden sehr unterschiedlich. Zudem fehlt im Landkreis eine stabile und flächendeckende ÖPNV-Struktur für einen kompletten Umstieg vom Auto zum ÖPNV. Tendenziell bestehe der Wunsch, mehr Kleinbusse mit höherer Taktung nutzen zu können. Das vollständige Protokoll des Gespräches mit der Seniorenvertreterin ist im **Anhang 6** beigefügt.

Im Rahmen des Einzelgesprächs wurde vereinbart, dass für die Erfassung der Belange der Senioren zusätzlich die **Seniorenvertreter der Gemeinden** durch einen Fragebogen involviert werden sollen, um die bestehenden Mängel und Verbesserungswünsche zu erfassen **Anhang 7**.

Von den Seniorenbeauftragten der Gemeinden wurden primär die Probleme und die Verunsicherung mit den neuen Tickets genannt, u.a. die Umständlichkeit und der hohe Preis der Streifenkarten.

On-Demand-Systeme, in Form von einer hoki+-Ausweitung oder eines Gemeindebusses für individuelle bedarfsorientierte Fahrten, werden als Möglichkeit gesehen, dass körperlich beeinträchtigte Personen mehr Teilhabe erfahren können (Versorgung, Gemeinschaftsleben).

Bemängelt wurde u.a. das mangelhafte Fahrtenangebot allgemein, die Unpünktlichkeit der Busse, die Ungewissheit, ob der Bus tatsächlich barrierefrei zugänglich und ausgestattet ist, die Überfüllung der Busse durch Schüler, die Überlastung des hoki+, sodass das Angebot oft gar nicht genutzt werden kann, die mangelhafte Absprache zwischen Bus und Bahn, die fehlenden digitalen Fahrzeuginformationen für Sehbehinderte, das Fehlen von behindertengerechten Taxis in vielen Gemeinden, die schlechte Anbindung und Zuwegung des Krankenhauses Agatharied sowie der Mangel und die Unfreundlichkeit der Busfahrer.

4.6.4 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Alle Verkehrsunternehmen, die aktuell Leistungen im Regionalbusverkehr im Landkreis Miesbach erbringen, erhielten die Möglichkeit, ihre Anregungen, Vorschläge und Wünsche in Form einer schriftlichen Befragung ausführlich einzubringen.

Um das Wissen der Verkehrsunternehmen aus der betrieblichen Praxis vor Ort mit detaillierten Kenntnissen der Region so weit wie möglich zu berücksichtigen, wurde im April 2024 eine Befragung an folgende Verkehrsunternehmen per Mail versandt. Eine Rückmeldung erfolgte durch die Verkehrsunternehmen leider nicht.

- Brandstätter (Wendelsteinbahn – Linie)
- Berr (Ortsverkehr Holzkirchen, aber auch Subunternehmer von RVO)
- hoki = Omobi

Auch die Bergbahnen/Seilbahnen/Schiffahrt wurden durch einen Fragebogen eingebunden (siehe Kapitel 4.6.5.)

Aufgrund der umfangreichen Leistungserbringung durch fast alle im Landkreis verkehrenden Linien wurde mit dem Verkehrsunternehmen **Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)** ein gesonderter Interview-Termin gemacht.

- Bei der **Betriebsstabilität** und der Einhaltung des Fahrplans der RVO-Linien wurden keine Probleme gesehen. Der Fahrplan wird weitestgehend eingehalten, falls es Probleme beim Fahrbetrieb gab, wurden diese in den letzten Jahren stets behoben. Größere Verspätungen ergeben sich nur durch Stau an Wochenenden, insgesamt ist die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit sehr gut.
- Hinsichtlich der **Linienführung** besteht nur bei der Leitzachtal Linie Handlungsbedarf. Vorteilhafter wäre die Konzeption als (gegenläufige) Ringlinie mit Startpunkt und Ende in Miesbach.
- **Kapazitätsprobleme** wurden zum Teil durch den Wechsel von 12- auf 15-Meter-Bus behoben, sodass aktuell daher keine Probleme bestehen. Höhere Auslastung durch Freizeitverkehr bestehen auf den Abschnitten Tegernsee – Kreuth, Tegernsee – Um den See und Schliersee – Spitzingsee. Höhere Auslastung im Schülerverkehr bestehen zwischen Holzkirchen und Dietramszell.
- Beim **Schülerverkehr** sollten die Verbindungen an den Schulstandort Holzkirchen aufgrund der z.T. parallelen Bedienung zur BOB neu konzipiert werden. Die Schülerströme des Gymnasiums Holzkirchen haben sich im nordwestlichen Landkreis deutlich verändert. Die Anzahl der Schüler, die nach Gmund (Realschule) und Tegernsee (Gymnasium) gehen, ist deutlich geringer geworden. Besser wäre hier der Einsatz von kleineren Zubringerbussen zur BOB, statt über lange Strecken gering ausgelastete Busse.

- Im **Freizeit- und Tourismusverkehr** besteht eine hohe Nachfrage zu den Zielen Spitzingsee und Wallbergbahn u.a. aufgrund von Neueinführung von MVV-Tarif und Deutschlandticket. Auf den Linien 362 und 356 sind aufgrund der Nachfrage am Wochenende zusätzliche Fahrzeuge nötig. Die stark touristisch frequentierten Linien 356, 359 und 362 sind primär am Wochenende um 9-12 und 16-19 Uhr besonders ausgelastet.

Ein früheres Projekt zur Möglichkeit der Fahrradmitnahme wurde aufgrund des hohen Zeitverlustes durch das Be- und Entladen und Problemen mit schweren Pedelecs und E-Bikes wieder eingestellt.

- **Verbesserungspotential im Regionalbusverkehr** im Landkreis Miesbach (z.B. in Bezug auf Takt oder Linienführung) wird bei der Ringlinie 359 gesehen. Der Fokus sollte bzgl. Umstieg allein auf Gmund gelegt werden (u.a. wegen BB und Umstiegsmöglichkeiten zum Alpenbus), zudem sind kürzere Fahrtzeiten möglich, wenn die Linie nur auf der Hauptstraße bleibt.

Das seit 2022 eingeführte Konzept der Linie 362 mit nur einem optimierten Anschluss am Haltepunkt Schliersee hat sich bewährt, der Fahrplan konnte optimiert werden und die Anschlüsse zur Bahn konnten verbessert werden.

Bei der Linie 352 wird der bestehende Fokus der Umstiegsverbindung in Neuhaus zur Linie 362 positiv bewertet; es besteht der Wunsch nach einheitlicher Routenführung im gesamten Ringverkehr.

Eine Verbesserung der Anbindung des Kreiskrankenhauses Agatharied ist nicht notwendig, da hier nur sehr wenige Fahrgäste ein- und aussteigen. Auch eine verbesserte Anbindung der Kreisstadt ist aufgrund der geringen Fahrgastzahlen nicht erforderlich. Zudem ist eine Verbesserung von Verbindungen in benachbarte Landkreise nicht unbedingt notwendig. Eine früher bestehende Linie (nur eine Fahrt / Tag) nach Rosenheim wurde wieder eingestellt, die bestehenden Fahrten nach Bad Tölz sind ausreichend.

Wünsche seitens des Landkreises werden – solange es betrieblich geht – umgesetzt, zunehmend im Gegenzug zur Finanzierung der Mehrkosten durch den Landkreis für z.B. Fahrten am Wochenende oder Zusatzangebote. Die Rückmeldungen werden situativ zeitnah umgesetzt, wenn fahrplanseitig möglich; Eigenwirtschaftlichkeit erlaubt in diesem Punkt eigenständiges Handeln.

- Bezüglich der **Umstellung auf Emissionsfreie Antriebe** bestand die Überlegung drei neue Elektrobusse von Gmund aus fahren zu lassen. Jedoch gab es aber keine ausreichende Förderung, und die Ladeinfrastruktur für Elektrobusse ist nicht ausreichend.

Das vollständige Protokoll des Gespräches mit dem Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) ist im **Anhang 8** beigefügt.

Zudem wurde von der RVO eine Liste der im Landkreis verkehrenden Linien zur Verfügung gestellt, in der Einschätzungen der Nachfrage zu den jeweiligen Verkehrstagen (Werktag,

Samstag und Sonntag) und Verkehrszeiten (HVZ, NVZ, HVZ und SVZ) enthalten sind. Da keine genauen Nachfrage-Daten zur Verfügung gestellt werden konnten, erfolgte die Einteilung in fünf Kategorien (sehr hoch, hoch, mittel, gering und sehr gering). Die höchste Nachfrage entfällt demnach auf die Ringlinie 359 und die Linie 362, bei denen zu allen Verkehrstagen und -zeiten die Nachfrage auf einem sehr hohen Niveau liegt. Eine sehr hohe Nachfrage verzeichnet zudem die Linie 356 in der NVZ an Werktagen und an Samstagen sowie ganztags sonntags.

Die Linie 390 erfreut sich während der gesamten Betriebszeit über eine hohe Nachfrage, bei der Linie 361 ist während der gesamten Betriebszeit die Nachfrage auf einem mittleren Niveau. Bei allen anderen Linien ist die Nachfrage mit gering oder sehr gering angegeben (vgl. auch Kapitel 3.2).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde dem Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) die Möglichkeit gegeben, eine Stellungnahme zu den vorgesehenen Maßnahmenentwürfen im Regionalbusverkehr abzugeben.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen werden positiv bewertet. Für die Maßnahme der Linie nach Spitzing wird auf die saisonale und im Wochenverlauf massiv steigende Nachfrage hingewiesen, sodass die Linie mit mindestens 4 Bussen bedient werden muss, da die Gefahr besteht, dass die Kapazitäten nicht ausreichen, u.a. durch die Werbung für diese Linie (Details zum Anhörungsverfahren siehe **Anhang 9**).

4.6.5 Beteiligung Tourismus

Im Beteiligungsverfahren wurden einige Fragebögen an verschiedene Akteure im Bereich Tourismus versandt. Im Folgenden werden die wichtigsten von den jeweiligen Stellen vermerkten Schwachstellen aufgeführt. Falls die gleichen Schwachstellen von unterschiedlichen Akteuren benannt wurden, wird auf eine Doppelnennung verzichtet.

- **Bergbahnen, Seilbahnen und Schifffahrt (Schifffahrt Tegernsee, Taubenstein/Spitzingsee, Sudelfeld, Brauneck- und Wallbergbahn, Wendelstein-Seilbahn)**

Oedberglifte: Bushaltestelle Ostin ist weit von Talstation entfernt.

Taubenstein/Spitzingsee: mehr „Verkehrsmittel“ im 30 Minuten Takt für Wochenenden und Ferien benötigt

Bergbahnen Sudelfeld: zu geringe Kapazität in BRB

Wendelstein-Seilbahn: eingeschränkte Verbindungsmöglichkeit zwischen Bahnhof Brannenburg und „Talbahnhof“

- **Tegernseer Tal Tourismus GmbH (TTT)**

Kutschenmuseum: sehr schlechte Anbindung

Strandbäder: je nach Badestellen schlechte Anbindung z.B. Popperwiese oder Schorn

Zuverlässigkeitsprobleme aufgrund von hoher Verkehrsbelastung an Wochenenden/Ferien/Brückentagen

Fahrradmitnahme in BRB schwierig – in Bussen komplett untersagt

Kaum behindertengerechte Busse

Ausbaufähige Verbindungen zwischen Tegernsee nach Schliersee, nach München, Sutteln nach Spitzingsee, Tal nach Dürnbach, Finsterwald, Ostin

Angebotslücke nach Kreuth in Ferienzeiten

Probleme bei Fahrgastanzeigern bezüglich Funktion und Echtzeitinformation

- **Regionalentwicklung Oberland (REO)**

Zu seltene Ost-West -Verbindung (Hausham – Gmund)

Freizeitlinie Valepp fehlt

Zu geringe Barrierefreiheit

- **Deutscher Alpenverein München (DAV)**

359:

Verbindung von erstem Zug von und nach München an Weißachbrücke nicht gegeben

Keine Fahrten nach 20:00 Uhr zum BHF Tegernsee

360:

Teilstrecke Moni-Alm-Spitzingsee fehlt

Bedienzeiten zu kurz

Saisonale Einschränkungen zu stark

4.7 Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Die zentralen Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden im Anschluss kurz zusammengefasst.

Räumliche Erschließungsqualität

Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle im Landkreis Miesbach ist insgesamt als **gut** zu bewerten. Es gibt allerdings 9 Ortsteile, die über kein ÖPNV-Angebot vor Ort verfügen. Einzelne Ortsteile liegen zumindest noch im 1,5 km-Einzugsradius von SPNV-Halten (Oberdarching Holzham, Breitenbach / Hennerer, Grub), verfügen aber über keine Busanbindung. Andere Ortsteile haben gar keinen Zugang zum ÖPNV: Irschenberg Waldsiedlung, Valley, Egern und Schorn.

Bedienungshäufigkeit (örtliche Betrachtung)

Die Bedienungshäufigkeit kann Landkreisweit als **gut** bewertet werden. Alle Ortsteile mit Anschluss zum SPNV werden regelmäßig bedient. Dies gilt für die Tageskategorie Mo-Fr auch für die meisten Ortsteile, die keine SPNV-Haltestelle haben. **Grobe Defizite** weisen allerdings die Ortsteile Naring, Holzolling, Großseeham, Palnkam, Sufferloh sowie Kleinhartpenning auf. Insgesamt lässt sich im Wochenverlauf eine starke Abnahme der Bedienungshäufigkeit, vor allem in der nördlichen Landkreishälfte konstatieren. Von den Defiziten sind am Sonntag dann mehr als 20 Ortsteile betroffen.

Bedienungshäufigkeit (zeitliche Betrachtung)

Neben den genannten defizitären Ortsteilen fällt bei der zeitlichen Betrachtung vor allem das fehlende Angebot zur SVZ auf. Nach 20:00 Uhr fahren (fast) keine Busse mehr im Landkreis. Ein Taktverkehr kann eigentlich keinem der Nicht-SPNV-Ortsteile unterstellt werden. Erst recht nicht, wenn nach Ortsteilgrößenklassen unterteilt wird.

Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Mittelzentren

Die Erreichbarkeit der fünf Mittelzentren kann insgesamt, als Gut bewertet werden. In zeitlicher Hinsicht werden alle Mittelzentren innerhalb der vorgegebenen Zeit erreicht. Als Voraussetzung muss hierfür das Vorhandensein einer Bushaltestelle und eine ausreichende Bedienungshäufigkeit des jeweiligen Ortsteils gesehen werden.

Mittelzentrum Holzkirchen

Die Erreichbarkeit kann insgesamt als gut bewertet werden. Schwachstellen bestehen dann in erster Linie in Ortsteilen ohne Haltestelle (Holzham, Grub, Valley, Oberdarching) und in Ortsteilen mit geringer Fahrtenanzahl (Sufferloh, Palnkam). Sechs von sieben Ortsteilen erreichen folglich Holzkirchen nicht.

Mittelzentrum Miesbach

Die Erreichbarkeit kann insgesamt als gut bewertet werden. Schwachstellen bestehen zu diesem Mittelzentrum in Irschenberg (keine Haltestelle), Großseeham (zu wenig Fahrten) und Holzolling sowie Naring. Vier von vierzehn Ortsteilen erreichen das Mittelzentrum Miesbach folglich nicht.

Mittelzentrum Hausham

Das Mittelzentrum Hausham wird insgesamt gut erreicht. Schwachstellen bestehen zu diesem Mittelzentrum in Holz und Breitenbach / Hennerer (keine Haltestelle). Zwei von acht Ortsteilen erreichen das Mittelzentrum folglich nicht.

Mittelzentrum Rottach-Egern

Das Mittelzentrum Rottach-Egern ist vor allem durch Ortsteile gekennzeichnet, die weniger als 3 km vom Zentrum entfernt liegen. Daher ist die Erreichbarkeit als **sehr gut** zu bewerten. Aus ÖPNV-Sicht gibt es Verbesserungspotential in Sonnenmoos (nur eine Fahrt), Schorn und Egern (keine Haltestelle).

Mittelzentrum Kreuth

Keine zugeordneten außen liegenden Ortsteile.

Mittelzentren Tegernsee und Bad Wiessee

Den beiden Mittelzentren Tegernsee, und Bad Wiessee wurden jeweils ein Ortsteil zugeordnet (Abwinkl / Ringsee; und Leeberg) Die Erreichbarkeit ist gegeben.

Mittelzentrum Gmund

Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Gmund ist abgesehen von den Ortsteilen Marienstein und Piesenkam gegeben, als **gut** zu bewerten.

Landeshauptstadt München:

Die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt München entspricht hinsichtlich dem Fahrtenangebot im Wesentlichen der Erreichbarkeit der Mittelzentren. Die Zielwerte für die Reisezeiten werden meist eingehalten und lediglich im südlichen Landkreis aufgrund der großen Entfernung häufiger überschritten.

Gemeindezentren:

Die Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes bzw. Gemeindezentrums weist teilweise größere Defizite auf. Diese betreffen insbesondere die Ortsteile Naring, Holzolling und Großseeham im Nordosten des Landkreises.

Erreichbarkeit von Freizeitzielen

Die touristische Nachfrage konzentriert sich vor allem auf den südlichen Landkreis mit dem Tegernseer Tal, dem Schliersee und Spitzinggebiet sowie dem Leitzachtal. Hier sind die wichtigsten Tourismus- und Freizeitziele angesiedelt (z.B. Schifffahrt Tegernsee, Bräustüberl Tegernsee, Taubensteinbahn, Skigebiete Sudelfeld und Spitzing, Wallbergbahn sowie Wendelstein-Seilbahn).

Die Erreichbarkeit des nördlichen Teiles der Schifffahrt Tegernsee und die Wendelstein-Seilbahn wird von der BRB sichergestellt und als sehr gut bewertet. In Tegernsee ist das Bräustüberl durch die Bushaltestelle Gymnasium angebunden. Die Erreichbarkeit des Spitzingsees und damit verbunden der Taubensteinbahn ist im Sommer sowie im Winter des Skigebiets nur mit dem Bus möglich. Das Skigebiet Sudelfeld ist mit dem regulären ÖPNV nicht erschlossen. Die Wallbergbahn wird von der Linie 356 angefahren und ist insgesamt sehr gut erreichbar.

Als Schwachstelle können die selten verkehrenden Busse der Wendelsteinringlinie (Linie 349) betrachtet werden.

Netz und Anschlüsse

Die Anschlusssituation im Landkreis Miesbach ist **insgesamt positiv** zu bewerten. Vor dem Hintergrund vieler Bahnhöfe und mannigfaltiger Umstiegsoptionen im Kontext von Schülerverkehr und teilweise parallel verlaufenden Linien, sind viele Umstiege zeitlich gut angepasst. Ausgenommen sind hiervon die Abendstunden, in denen aufgrund von fehlendem Busverkehr keine Anschlüsse gegeben sind.

Merkmale des Angebots

Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebots auf einem Großteil der Linien im Landkreis Miesbach **positiv zu bewerten**. Auf einzelnen Linien erschwert jedoch die Komplexität der Fahrpläne mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten, Linienwegen und teilweisen Angebotslücken die Nutzung des Angebots deutlich. Bei Linien, die vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind oder in der Fläche bedienen, sind die unterschiedlichen Fahrzeiten und Linienwege hingegen nicht als Schwachstelle zu bewerten.

5 Rahmenkonzeption

5.1 Allgemeine Zielsetzungen

Das *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern* (BayÖPNVG, Art.12) gibt Aufgabenträgern die Möglichkeit, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen. Dieser betrifft den Regionalbusverkehr und dient zur Entwicklung von Zielvorstellungen, Festlegung von Angebotsstandards und hat einen mittelfristigen Planungshorizont.

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse gilt es, die künftige Struktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Ziel-Zustand nach Art und Umfang festzulegen.

Als Basis für die ÖPNV-Konzeption unterbreitet der MVV den folgenden Diskussionsvorschlag zur Festlegung eines allgemeinen Zielkonzepts im Landkreis Miesbach:

Der ÖPNV muss die Daseinsvorsorge für Mobilität für alle Menschen des Landkreises Miesbach sicherstellen und soll mittelfristig eine attraktive und nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr bilden.

Aufgrund der starken Verkehrsströme im Tourismus- und Freizeitverkehr soll der Erreichbarkeit der touristischen Ziele im Landkreis mit dem öffentlichen Verkehr eine besondere Bedeutung zukommen.

5.2 Angebotskonzept

Als Aufgabenträger erstellt und entscheidet der Landkreis über den Rahmen und die Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung bzw. die Planung. Entscheidungshilfen bilden dabei die **Grenz- und Richtwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern**. Diese Werte stellen die Mindestanforderungen an ein ÖPNV-Angebot bzw. die Anforderungen für ein „gutes“ ÖPNV-Angebot dar.

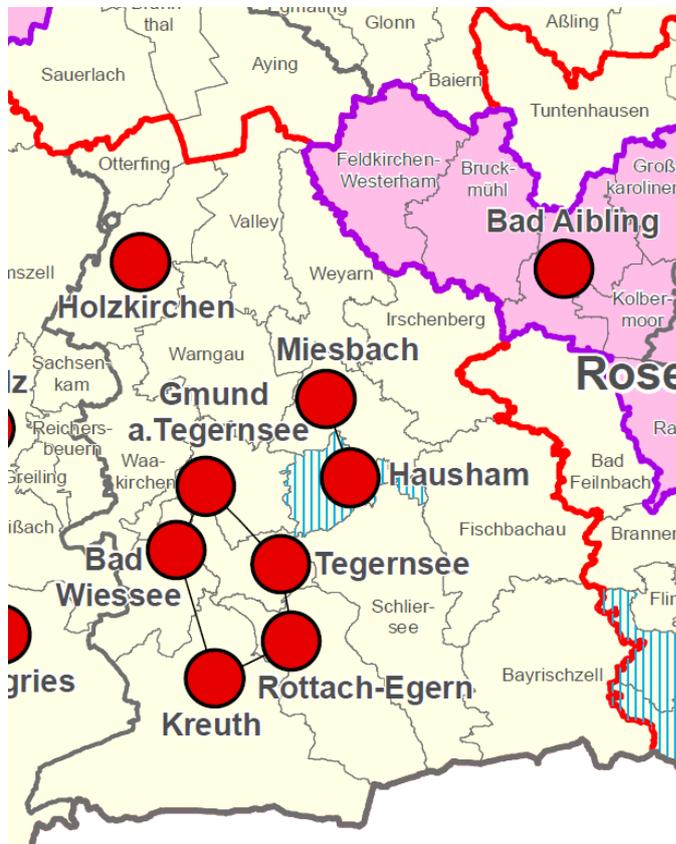
Die Festlegung der Angebotsstandards orientiert sich an diesen Mindestanforderungen durch die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern jedoch erfolgt sie nicht durch die Anzahl der Fahrtenpaare, sondern durch die **Festlegung eines Taktangebotes**.

5.3 Differenzierung des Planungsgebiets

Der Landkreis Miesbach ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern vollständig als „allgemein ländlicher Raum“ eingestuft. Im Landkreis sind mehrere (gemeinsame) Mittelzentren ausgewiesen: Holzkirchen, Hausham-Miesbach sowie ein gemeinsames Mittelzentrum der um den Tegernsee gelegenen Gemeinden Bad Wiessee, Gmund am Tegernsee, Kreuth, Rottach-Egern und die Stadt Tegernsee.

Entscheidend für die Entwicklung von Angebotsstandards sind die Einwohnerzahlen der Orte bzw. zusammenhängenden Siedlungsgebiete. Gemäß der Leitlinie für Nahverkehrsplanung sollen Ortsteile ab 200 Einwohnern betrachtet werden ². Des Weiteren sind für Ortsteile ab 1.000 Einwohnern höhere ÖV-Standards vorzusehen.

Abbildung 17: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern



Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (Stand: 15.11.2022)

² Um die mittelfristig prognostizierten Einwohnerzuwächse zu berücksichtigen, werden je nach Einwohnerprognose zusätzlich auch Ortsteile mit unter 200 Einwohnern in die Betrachtung aufgenommen (= ab 150 Ew).

5.4 Festlegung der Verkehrszeiten

Der Aufgabenträger legt die zugrundeliegenden Verkehrszeiten selbst fest, da die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung keine konkreten Vorgaben enthält. Grundsätzlich wird unterschieden in Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit.

Außerdem wird die Erreichbarkeit von München als wichtigstes Pendlerziel innerhalb der Hauptverkehrszeit berücksichtigt. So sollten mit den ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Hauptverkehrszeit ein Arbeitsbeginn sowie ein Arbeitsende in München möglich sein.

Die Verkehrszeiten für den Landkreis Miesbach wurden dementsprechend wie folgt definiert:

An Werktagen (Mo-Fr)

Hauptverkehrszeit (HVZ):	06.00 – 09.00 Uhr
	16.00 – 20.00 Uhr
Nebenverkehrszeit (NVZ):	09.00 – 16.00 Uhr
	20.00 – 22.00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ):	22.00 – 01.00 Uhr
	04.00 – 06.00 Uhr

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Samstag:

Nebenverkehrszeit (NVZ):	07.00 – 18.00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ):	18.00 – 01.00 Uhr

Sonntag / Feiertag:

generell SVZ-Fahrtenangebote zwischen 07.00 Uhr und 22.00 Uhr

Im Tourismus- und Freizeitnetz können abweichende Verkehrszeiten definiert werden.

(Als Bemessung der Zuteilung der Fahrten gilt die **Abfahrtszeit**)

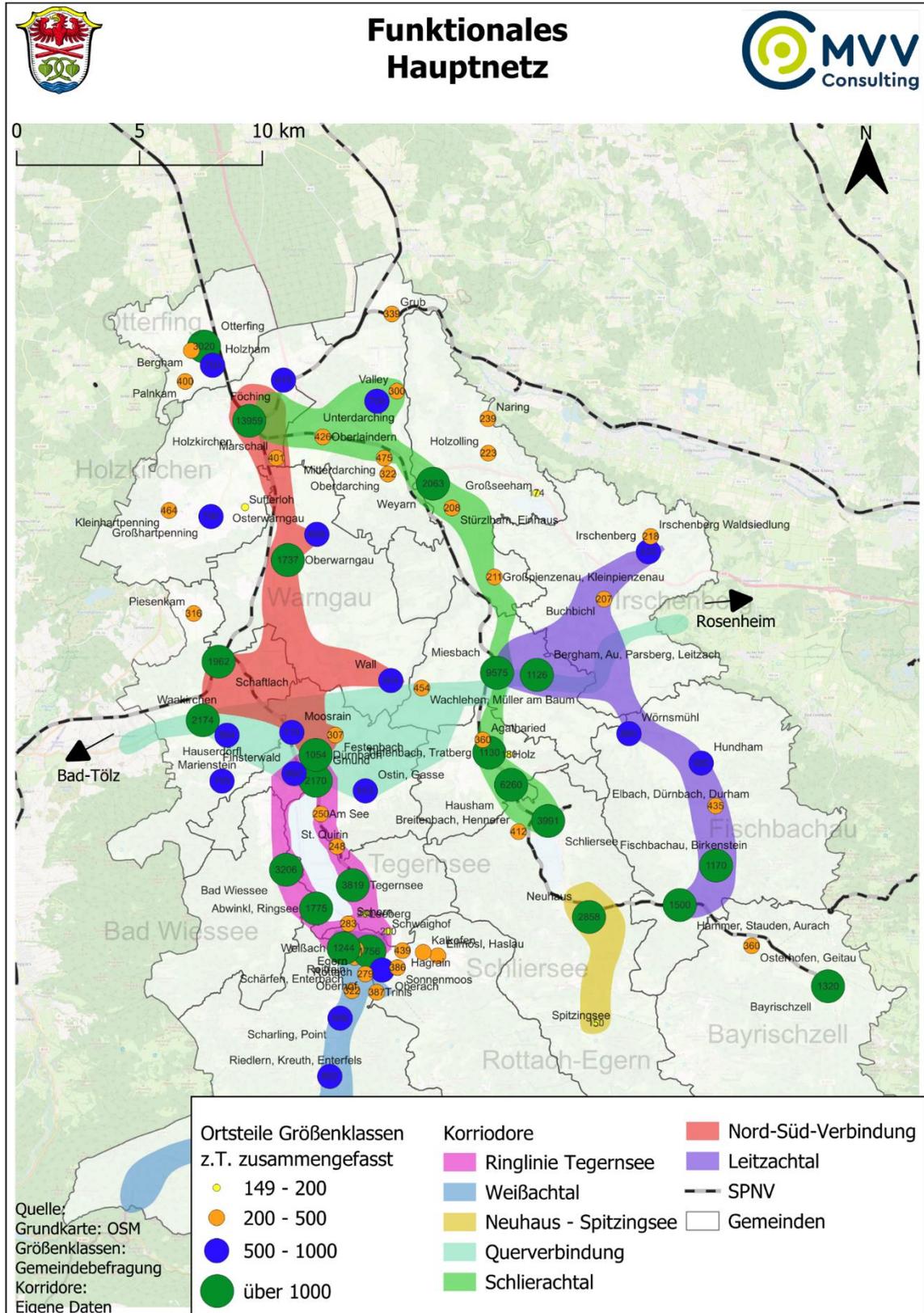
Angebotsstandards: Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden und attraktiven Verkehrsbedienung

Entscheidender Bestandteil eines Nahverkehrsplans sind Aussagen zur Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Landkreis, die sich aus den verkehrlichen Erfordernissen sowie den verkehrspolitischen Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot zusammensetzen.

Um der Bevölkerung eine ausreichende, aber auch attraktive Verkehrsbedienung zur Verfügung zu stellen, werden die Angebotsstandards bezüglich der Bedienungshäufigkeit für die Erreichbarkeit von Grund- und Mittelzentren differenziert.

Dazu wird ein „funktionales **Hauptnetz**“ definiert, für das höhere relationsbezogene Angebotsstandards gelten, als für das übrige Kreisgebiet. Hierbei geben geographische Merkmale, Verkehrsachsen, Straßenzüge, etc. eine Orientierung vor, die in den meisten Fällen mit einzelnen Orten verknüpft werden kann. Das Hauptnetz muss im weiteren Planungsprozess noch ergänzt bzw. modifiziert werden. Das funktionale Hauptnetz soll alle Orte/Ortsteile mit über 1.000 Einwohnern im Landkreis umfassen, die nicht über einen eigenen SPNV-Haltepunkt verfügen. Ortsteile mit unter 1.000 Einwohnern sollten nach Möglichkeit größtenteils Bestandteil des Hauptnetzes sein. In Fällen in welchen dies nicht vorgesehen oder möglich ist, sollte eine Bedienung gemäß abgestufter Angebotsstandards erfolgen.

Karte 31: Funktionales Hauptnetz



- Strecke A: Ringlinie Tegernsee
- Strecke B: Weißachtal/Kreuth/Wallbergbahn
- Strecke C: Neuhaus + Spitzingsee
- Strecke D: Querverbindung Bad Tölz – Miesbach (Alpenbus Ost)
- Strecke E: Schlierachtalstrecke B307 und Mangfalltal bei Weyarn/Valley
- Strecke F: Nord-Süd-Achse Holzkirchen - Gmund
- Strecke G: Leitzachtal (Fischbachau + Irschenberg)

Für das Hauptnetz werden folgende Angebotsstandards festgelegt:

HVZ: Mind. stündliches Angebot, bei Bedarf in Lastrichtung weiter verdichtet. Mit Ausnahme der für den Schülerverkehr relevanten Zeiträume klares Taktangebot.

NVZ: In der Regel stündliches Angebot. Mit Ausnahme der für den Schülerverkehr relevanten Zeiträume klares Taktangebot.

SVZ: 120-Minuten-Takt soweit möglich und sinnvoll; es sollte zumindest eine späte Ankunft im SPNV an den jeweiligen Bahnhöfen gegen 22.30 Uhr angebunden werden. Ggfs. den Einsatz eines (späteren) Bedarfsverkehrs prüfen.

Das (getaktete) Angebot soll grundsätzlich stark an den SPNV ausgerichtet werden. Dazu sind die Schienenhaltepunkte im Landkreis anzubinden und möglichst optimale Übergänge zum SPNV herzustellen.

Ergänzendes Netz: Festlegung der Angebotsstandards für alle Ortsteile mit über 200 Einwohnern, die nicht an den Verbindungen des Hauptnetzes liegen, gelten als Zielsetzung folgende Angebotsstandards:

- HVZ: 120-Minutentakt, ggfs. Prüfung ob Verdichtung (1h-Takt) notwendig, *sowie ggf. zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr*
- NVZ: 120-Minutentakt (*ggf. zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr u.a. zur Mittagszeit*)
- SVZ: 180-Minutentakt, alternativ: 2-3 Fahrtenpaare

Festlegung eines zusätzlichen „Hauptnetz Tourismus- und Freizeitverkehr“

Aufgrund der hohen Bedeutung des Tourismus- und Freizeitverkehrs wird aufbauend auf dem funktionalen Hauptnetz eine Netzstruktur auf zwei Hierarchieebenen in Form eines touristischen Hauptnetzes und eines Ergänzungsnetzes festgesetzt. Dadurch soll eine gute Erreichbarkeit der wichtigsten touristischen Gebiete und ausgewählten Freizeiteinrichtungen durch den ÖPNV sichergestellt werden und das Angebot mit definierten allgemeinen Mindeststandards an Wochenenden und Feiertagen saisonal und nachfrageorientiert verdichtet werden.

Für das **Hauptnetz** wird die Aufnahme der folgenden Ziele, Achsen und Verbindungen - ähnlich den bestehenden Linien - empfohlen:

- Tegernsee- Ringlinie (als Strecke A ebenfalls im funktionalen Hauptnetz)
- Spitzingsee (Schliersee - Neuhaus – Spitzingsee) (als Strecke C ebenfalls im funktionalen Hauptnetz)
- Kreuther Tal/Wallberg (Kreuth - Achenkirch – Pertisau /Jenbach) (als Strecke B ebenfalls im funktionalen Hauptnetz)

Innerhalb des konkretisierten Freizeit- und Tourismusnetzes soll das Angebot gegenüber den dargestellten allgemeinen Mindeststandards an Wochenenden und Feiertagen saisonal und angebotsorientiert auf ein ganztägiges Taktangebot verdichtet werden.

Für das untergeordnete **Ergänzungsnetz** sollten folgende Ziele, Achsen und Verbindungen - ähnlich den bestehenden Linien - enthalten sein:

- Rottach / Moni-Alm (Tegernsee - Rottach-Egern - Enterrottach - Moni-Alm // Valepp) (Linie 360)
- Abschnitt Moni-Alm bis Valepp und weiter bis Spitzing (Linie 365)
- Wendelstein-Ringlinie
- Achse Bayrischzell – Kufstein

Auf eine pauschale Festlegung der Angebotsstandards für dieses Netz wird verzichtet, da sich die Anforderungen und die benötigten Betriebszeiten des Angebots (saisonal) sehr unterscheiden. Auch für die touristische Netzstruktur soll sich das (getaktete) Angebot grundsätzlich stark an den SPNV ausrichten.

5.5 Einzelziele für die Entwicklung des ÖPNV

Die Maßnahmen sind nicht allein als kurzfristig zu realisierendes Angebot, sondern in der Gänze als mittelfristig anzustrebende Konzeption zu verstehen. Folgende übergeordnete Ziele und Einzelziele werden zusätzlich zu den Angebotsverbesserungen im ÖPNV im Landkreis Miesbach festgelegt.

Übergeordnete Ziele für den Bereich Bürgerinnen und Bürger:

- Bedienung der Linien für SchülerInnen
- Umstiegsarme, übersichtliche sowie bedarfsabhängige Verbindungen von A nach B
- Park&Ride und Bike&Ride an relevanten Bahnhöfen und Haltestellen
- Sichere, saubere, attraktive und beleuchtete Bahnhöfe und Haltestellen
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen
- Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung, z.B. flächendeckende Echtzeitinformation und DFI an ausgewählten Standorten
- Barrierefreiheit, wie z.B. der Ausbau aller relevanten Bushaltestellen, Sondernutzungsflächen im Bus oder Information für sehbehinderte und blinde Fahrgäste
- einheitliche Konzeption eines Bedarfsverkehrs (inkl. Anmeldezentrale)
- Optimierung Lage und Positionierung der Haltestellen

Übergeordnete Ziele für den Bereich Tages- und Aufenthaltsgäste:

- (situativ) ausreichend Kapazitäten
- Bike&Ride an relevanten Bahnhöfen und Haltestellen

Übergeordnete Ziele für den Bereich Landkreis als Aufgabenträger:

- Daseinsvorsorge
- finanzierbarer ÖV
- emissionsarme Fahrzeuge
- Die Schülerbeförderung soll perspektivisch ausschließlich mit dem ÖPNV bewerkstelligt werden und freigestellter Schülerverkehr ist in den allgemeinen Linienverkehr zu integrieren

Einzelziele aus dem Bereich Bürgerinnen und Bürger:

- Anbindung ans Krankenhaus Agatharied
- Anbindung stationäre Einrichtungen
- Anbindung an zentrale Einkaufsmöglichkeiten
- Anbindung und Sport-, Freizeit- und soziale Einrichtungen
- Anbindung an häufig genutzte Veranstaltungsorte

Einzelziele aus dem Bereich Tages- und Aufenthaltsgäste:

- bedarfsorientierte, ggf. saisonale Angebote (z.B. im Sport- und Veranstaltungsbereich)
- Anbindung relevanter Ausflugsorte

Der Kreisentwicklungsausschuss hat der vorgelegten Rahmenkonzeption in der Sitzung am 23.10.2024 einstimmig zugestimmt.

*(Beschlussfassung: Der Kreisentwicklungsausschuss beschließt:
Der vorliegenden Rahmenkonzeption als Grundlage für die weiteren Planungen und Konkretisierungen bei Erstellung des Nahverkehrsplans wird zugestimmt.
Die Rahmenkonzeption kann im Verlauf der Arbeiten in Abstimmung mit dem Landkreis Miesbach noch angepasst werden, soweit es die Ergebnisse aus weiteren Beteiligungsformaten bzw. die weiteren Arbeitsschritte erforderlich machen.)*

6 Maßnahmenpakete

In den Maßnahmenpaketen werden Einzelmaßnahmen zur Konzeption des ÖPNV-Angebots und zur Behebung bestehender Schwachstellen konzipiert, die auf den Vorgaben der Rahmenkonzeption aufbauen und Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren berücksichtigen. Dabei sind in der Konzeption der Netzstruktur sowohl die beschlossene Inbetriebnahme des Expressbusses „Alpenbus“ als auch die auf deutscher Seite beschlossene „Jenbach-Expresslinie“ mitberücksichtigt und in die Maßnahmenkonzeption mit eingebettet. Der Alpenbus mit den Linien X380 Bad Tölz – Rosenheim und der Ergänzungskorridor X381 Bad Tölz – Gmund und Bad Tölz – Miesbach wird ab Dezember 2025 den Betrieb aufnehmen, die Expressbusverbindung X390 Tegernsee – Jenbach wird voraussichtlich ab 2026 starten.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt unterteilt nach den in der Rahmenkonzeption festgelegten Netzhierarchien:

- Hauptnetz
- Ergänzungsnetz

Für alle Maßnahmen werden **einheitliche Parameter** festgelegt, um eine Übersicht und Einordnung der einzelnen Maßnahmen in Hinsicht auf die Umsetzung zu ermöglichen. Neben der Empfehlung der Priorität bei der Umsetzung und der Darstellung der Grobkostenabschätzung werden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich des Umsetzungshorizontes, also dem Zeitraum wann die Maßnahmen in Betrieb gehen könnten, sowie die prognostizierte Fahrgastnachfrage eingestuft.

Die **Festlegung der Prioritäten** erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren, in Abhängigkeit der Wirkung der jeweiligen Maßnahme, des dafür erforderlichen finanziellen Aufwands, der betroffenen Einwohnerzahl, der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse sowie der Möglichkeit einer raschen Umsetzung. Priorität 1 bezeichnet Maßnahmen mit hoher Priorität, die unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen vorrangig umgesetzt werden sollen, während Maßnahmen der Priorität 2 eine mittlere Priorität beigemessen wird. Maßnahmen der Priorität 3 (niedrige Priorität) sind zunächst nachrangig zu betrachten, können aber bei entsprechenden Rahmenbedingungen bzw. perspektivisch eine sinnvolle Verbesserung des ÖPNV-Angebots darstellen.

Bei allen Kostenangaben handelt es sich um **Grobabschätzungen pro Jahr** ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der Grobkostenabschätzung des finanziellen Aufwandes erfolgte eine detaillierte Berechnung der dadurch jährlich anfallenden Kilometerleistung der einzelnen Maßnahmen. Für diese Kilometerleistung wurde auf Basis der vorliegenden Kostensätze pro Nutzwagenkilometer im MVV-Regionalbusverkehr der finanzielle Mehraufwand ermittelt. Die tatsächlichen Kosten können abhängig von den Detailplanungen sowie nach Abschluss von den Ausschreibungen abweichen. Bei landkreisüberschreitenden Linien zusätzlich zu den Gesamtkosten eine Abschätzung der jeweiligen Anteile für die Landkreise im Falle einer Kostenaufteilung (gemäß Territorialprinzip) dargestellt. Hypothetische Kostensteigerungen durch Anpassung von Treibstoffpreisen oder Lohnkosten sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die möglichen Umsetzungszeiträume sowie die voraussichtliche Fahrgastnachfrage werden für die einzelnen Maßnahmen abgeschätzt und wie folgt kategorisiert und dargestellt:

<u>Umsetzungshorizont</u>	<u>Fahrgastnachfrage:</u>
 = ca. 1 bis 2 Jahre (kurzfristig)	 = gering
 = ca. 2 bis 4 Jahre (mittelfristig)	 = moderat
 = ab ca. 5 Jahre (langfristig)	 = groß

Die angegebenen **Umsetzungszeiträume** stellen eine allgemeine Einschätzung dar und orientieren sich an den terminlichen Vorgaben einer (Neu-) Ausschreibung. Die Übergänge zwischen den jeweiligen Kategorien sind dabei fließend. Abhängig von terminlichen Vorgaben und Abstimmungen im Rahmen der Detailplanungen können sich die Umsetzungszeiträume verlängern.

Eine Quantifizierung der voraussichtlichen **Fahrgastnachfrage** ist im Allgemeinen nicht möglich. Die dargestellte Einschätzung der Nachfrage erfolgt auf Grundlage der Pendlerbeziehungen, Schülerströme, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie (sofern vorliegend) der aktuellen Fahrgastzahlen.

Die Entwürfe der Maßnahmenvorschläge wurden in einem Workshop mit den Gemeindevertretern am 13.02.2025 vorgestellt und diskutiert.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die Maßnahmen den benachbarten Landkreisen München, Rosenheim und Bad Tölz-Wolfratshausen, dem Österreichischen Bundesland Tirol, dem Aufgabenträger Markt Holzkirchen, der vom Landratsamt Miesbach Beauftragten für Soziales, Jugend und Gesundheit (Fachstelle für Soziales und Senioren), dem Behindertenbeauftragten des Landkreises, dem Verkehrsunternehmer Regionalverkehrs Oberbayern (RVO) sowie der Bayerische Eisenbahngesellschaft zugesandt und um eine Stellungnahme zu den Maßnahmen gebeten (die Rückmeldungen sind im **Anhang 9** dargestellt).

6.1 Maßnahmen im funktionalen Hauptnetz

Das funktionale Hauptnetz verteilt sich auf sieben Korridore, in denen folgende Maßnahmen in Form von Linienkonzeptionen vorgeschlagen werden:

Maßnahme 1 Hauptnetz A: Ringlinie Tegernsee

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Hohe Einwohnerzahl der Gemeinden um den Tegernsee.
- Bad Wiessee und Rottach-Egern sind die beiden größten Gemeinden ohne SPNV-Anschluss im Landkreis mit jeweils über 5.000 Einwohnern.
- Die Strecke um den Tegernsee ist besonders stauanfällig (hohe Verkehrsbelastung).
- Starke touristische Bedeutung der Strecke, schwankende Nachfrage je nach Wetterlage.
- Große Bedeutung für den Wochenendverkehr.
- (fast) durchgängiger 30-Minuten-Takt der BRB nur am Wochenende, Montag bis Freitag bestehen einige Taktlücken vormittags zwischen 8:00 Uhr und 12:00 Uhr.
- Bedeutung der Strecke für die Schülerbeförderung zur Realschule Tegernseer Tal und Gymnasium Tegernsee.

Anschlüsse:

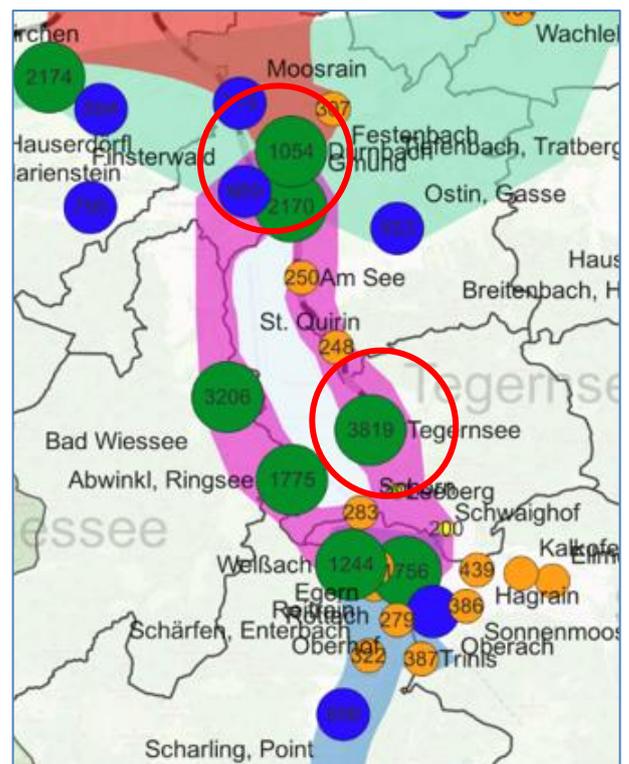
- Zentraler Umstiegspunkt in Gmund zur BRB und zum Alpenbus
- Weiterer Umstiegspunkt in Tegernsee zur BRB

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

- Hauptnetz B, Korridor Ri. Kreuth/Achensee
- Hauptnetz D, Querverbindung durch Alpenbus
- Hauptnetz F, Nord-Süd-Achse Holzkirchen - Gmund

Ortsteile, Einwohner:

- Gemeindegebiete von Rottach-Egern, Bad Wiessee, Gmund und Tegernsee sowie die Kreuther Ortsteile in Seenähe
- ca. 17.000 Einwohner gesamt



Derzeitiges Angebot:

- Überschneidung etlicher Linien in Teilabschnitten der Strecke mit Ringlinie 359: 354, 355, 356, 357, 358, 360, 366, 390 → intransparentes bisheriges Fahrplankonzept.
- Im Grundsatz besteht ein stündliches Angebot mit punktuellen Verstärkungen auf Halbstundentakt.

Schwachstellen:

- Nur punktuell durchgehender Ring-Verkehr, meist Teilabschnitt Tegernsee – Gmund über Westseite des Sees; Bedienung am Ostufer ist unregelmäßiger.
- Unübersichtlichkeit der Fahrpläne durch Überlagerung von neun Linien mit z.T. nur sehr wenigen Fahrten.
- Letzte Abfahrt erfolgt bereits um 22 Uhr.

Maßnahme:

Einrichtung einer Ringlinie in beide Richtungen mit einem einheitlichen und dichten Takt:

- Linienweg 1: Tegernsee – Rottach-Egern – Bad Wiessee – Gmund – Tegernsee
- Linienweg 2: Tegernsee – Gmund – Bad Wiessee – Rottach-Egern – Tegernsee
- Optimierte Anschlüsse zur BRB in Tegernsee und Gmund
- Stundentakt zwischen 5 und 23 Uhr, Taktverdichtung durch weitere Fahrten zwischen 6 und 21 Uhr (um 1/2 Stunde versetzt)
- 4 Fahrzeuge + Verstärkerbusse für Schülerverkehr
- Kilometerleistung im Jahr: rund 560.000 km (ohne Verstärker)



Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
30-Min. Takt				

Verkehrliche Auswirkungen:

- Einheitlicher 30-Minuten-Takt in beide Fahrrichtungen.
- Alle Züge von und nach München werden angebunden.

Fahrplanergänzungen:

- In Abhängigkeit der Schülerzahlen sind Verstärkerfahrten parallel zu bestehenden Linienfahrten zu den beiden Schulstandorten nötig.
- Auf dem Abschnitt Tegernsee - Rottach-Egern Weißachbrücke überlagert sich auch künftig der Linienbetrieb der Linie 356 Wallberg/Wildbad Kreuth/Stuben (s. Hauptnetz B).

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 2,5 Mio €		

Maßnahme 2 Hauptnetz B: Weißachtal / Kreuth / Wallbergbahn

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Umsetzung der Expressbusverbindung X390 Tegernsee – Jenbach ab Sommer 2026:
 - stündliche Taktung zwischen 6 und 20 Uhr Mo-So
 - Expressbus-Charakter = kürzere Fahrzeiten, nicht alle Haltestellen werden bedient.
 - Notwendigkeit einer Feinerschließung der Haltestellen in der Gemeinde Kreuth (Reitrain, Trinis, Enterbach, Schärfen, Scharling, Brunnbichl, Enterfels)
- Hohe touristische Bedeutung durch Anbindung der Wallbergbahn und des Bergsteigerdorfes Kreuth.
- Gewährleistung der Schülerbeförderung zur Realschule Tegernseer Tal und zum Gymnasium Tegernsee.

Anschlüsse:

- Zuganschlüsse zur BRB in Tegernsee

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

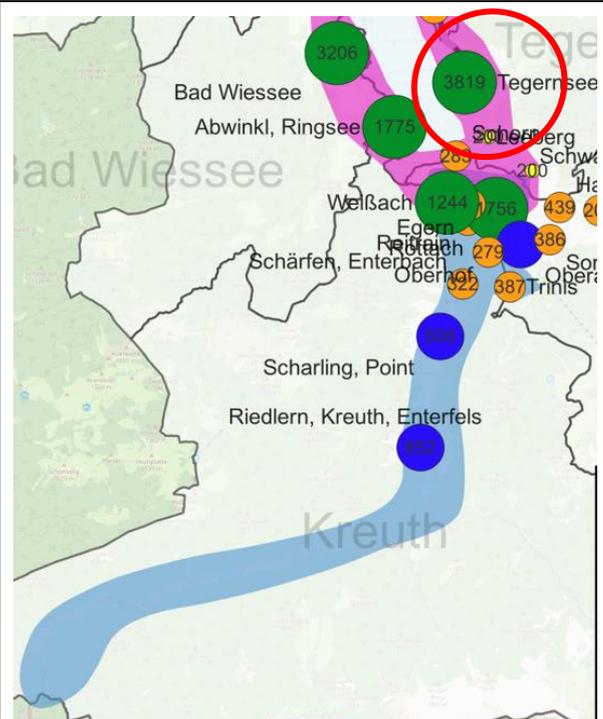
- Hauptnetz A Ringlinie (parallel auf dem Abschnitt Tegernsee bis Weißachbrücke)

Mögliche Beziehungen zum ergänzenden Netz:

- Ortsbus Rottach-Egern/Verbindung zur Moni-Alm bzw. weiter in die Valepp

Ortsteile, Einwohner:

- Alle Ortsteile der Gemeinde Kreuth sowie die durchfahrenen Ortsteile von Rottach-Egern und Tegernsee
- gesamt ca. 10.400 Einwohner



Derzeitiges Angebot:

- Im Grundsatz besteht im Fahrplan der Linie 356 ein stündliches Angebot bis Wildbad Kreuth mit punktuellen Verlängerungen bis Stuben.
- Im Fahrplan sind punktuelle Verstärkungen der Linie 356 im Schülerverkehr auf einen Halbstundentakt enthalten.
- Überlagerung mit Linie 390 nach Pertisau, die jedoch nur zweimal täglich verkehrt.
- Meistens Anbindung der Wallbergbahn, z.T. jedoch auch Fahrten ohne Stichfahrt zum Wallberg.
- Das Leistungsvolumen ist am Wochenende vergleichbar mit Mo-Fr.

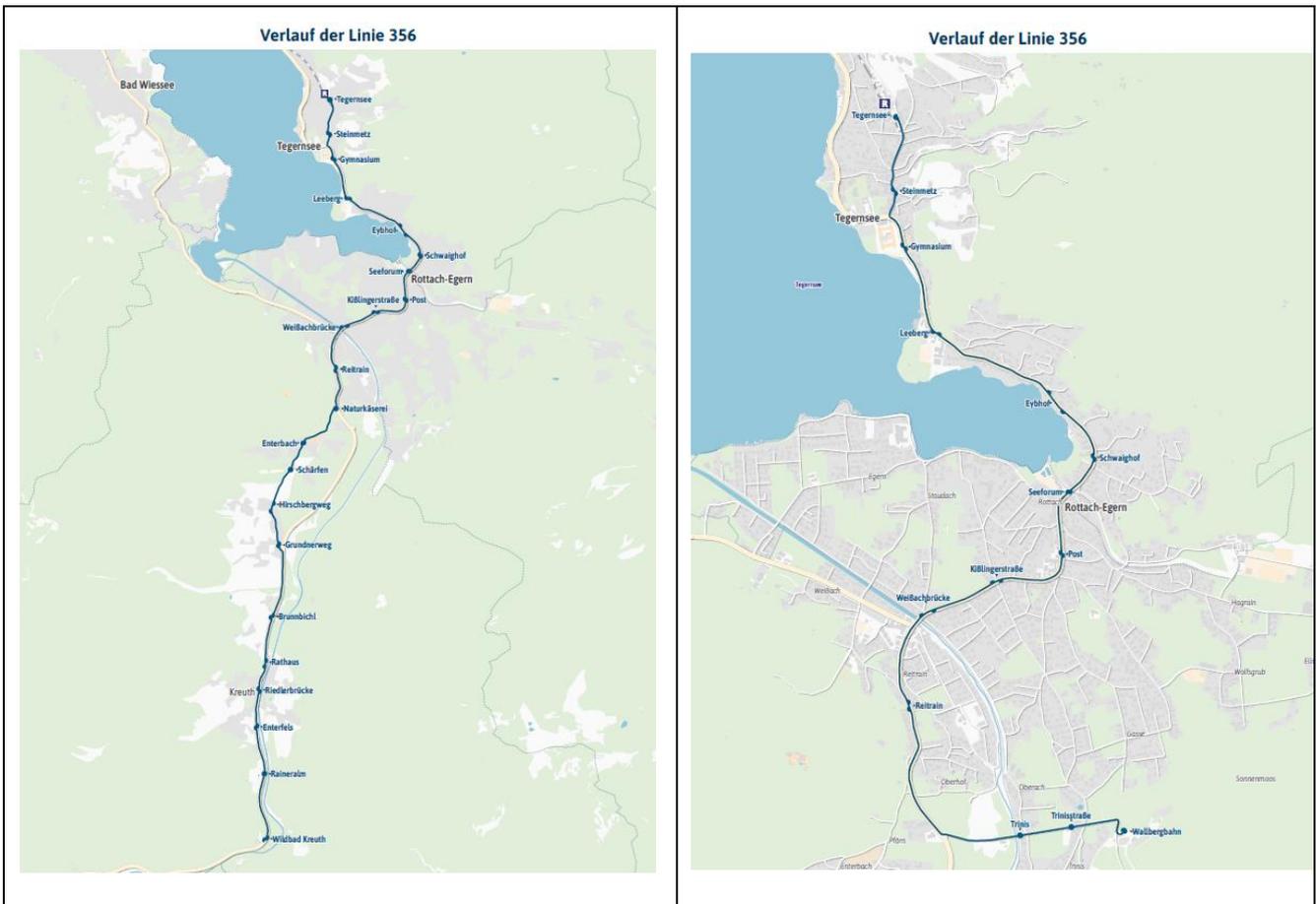
Schwachstellen:

- Unübersichtliche Anbindung der Wallbergbahn: von elf Fahrten ab Tegernsee fahren sieben zum Wallberg, vier Fahrten führen nicht zum Wallberg.
- Oft unterschiedliche Linienenden je nach Fahrt (Wildbad Kreuth, Kreuth Schule, Klamm oder Stuben).
- Letzte Abfahrt ab Tegernsee Bahnhof besteht bereits gegen 18:15 Uhr, ab Wildbad Kreuth um 18:45 Uhr.

Maßnahme:

Klare Trennung der zwei Routen Tegernsee – Wildbad Kreuth und Tegernsee – Wallbergbahn mit je einem Fahrzeug (für die Realisierung eines Stundentaktes für die Anbindung Wallberg und Wildbad Kreuth ist ohnehin ein zweites Fahrzeug notwendig):

- Linie mit zwei unterschiedlichen Routenverläufen:
 - Linienweg 1: Tegernsee – Rottach-Egern – Kreuth – Wildbad Kreuth (- Stuben)
 - Linienweg 2: Tegernsee – Rottach-Egern – Wallbergbahn
- Stundentakt zwischen 6 und 22 Uhr
- Zwei Fahrzeuge + ggfs. Verstärkerbusse für Schülerverkehr
- Kilometerleistung im Jahr: rund 140.000 km (ohne Verstärker)
- Da die Anbindung des Wallbergs erst nach dem Schulbeginn nötig ist, kann das Fahrzeug am Morgen zur Schülerbeförderung ab Kreuth eingesetzt werden und die südlich von Scharling gelegenen Ortsteile für den Schülerverkehr anbinden.



Linienweg 1: Tegernsee – Rottach-Egern – Kreuth – Wildbad Kreuth (- Stuben)

- Fahrzeit 50 Minuten pro Umlauf
- 10 Fahrten zwischen 5 und 22 Uhr
- Aufgrund Bedienung der zentralen Haltestellen durch die Linie X390 nach Jenbach ist eine Taktausdünnung in der NVZ denkbar (siehe Variante 1).
- Rund 85.000 km/Jahr

Linienweg 2: Tegernsee – Rottach-Egern – Wallbergbahn

- Fahrzeit 40 Minuten pro Umlauf
- 11 Fahrten zwischen 8 und 18 Uhr
- idealerweise aus Kapazitätsgründen Einsatz von einem Gelenkbus.
- Aufgrund der Bedeutung der Anbindung der Wallbergbahn (einzige Linie) ist von Taktlücken abzuraten.
- Rund 57.000 km/Jahr

Angebot zusätzlich zur Expressbuslinie X390:				
Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
60-Min. Takt je Linienweg	60-Min. Takt je Linienweg	2 Fahrtenpaare Linienweg 1	60-Min. Takt je Linienweg	60-Min. Takt je Linienweg

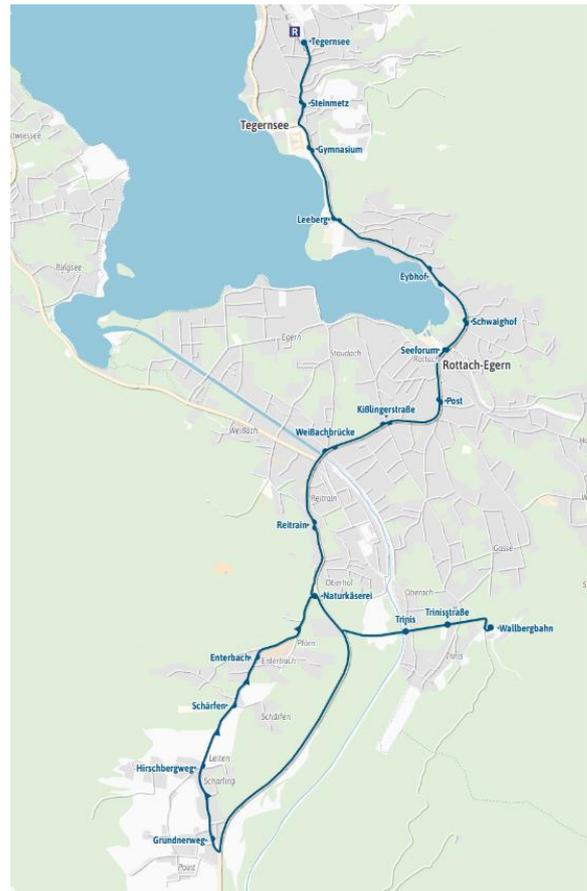
Variante 1:

In einer Variante ist in der NVZ nur ein Bus vorgesehen, der zwischen Tegernsee Bahnhof - Wallbergbahn und den Kreuther Ortsteilen Scharling (380 Ew.), Schärfen (200 Ew.), Point (130 Ew.), Enterbach (110 Ew.) und Leiten (80 Ew.) verkehrt.

In der HVZ sind beide Fahrzeuge wie oben dargestellt eingesetzt.

Vorteil dieser Variante wäre eine Kostenersparnis, da in der NVZ nur ein Fahrzeug eingesetzt wird.

Nachteil dieser Variante sind längere Fahrzeiten durch den umwegigen Linienweg vom Wallberg kommend bzw. in die Gegenrichtung. Die Haltestellen südlich von Scharling haben in der NVZ dann nur noch das stündliche Angebot vom Expressbus.



Linienverlauf des Fahrzeuges in der NVZ

Angebot zusätzlich zur Expressbuslinie X390:				
Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
60-Min. Takt je Linienweg	60-Min. Takt	2 Fahrtenpaare Linienweg 1	60-Min. Takt	60-Min. Takt

Variante 2:³

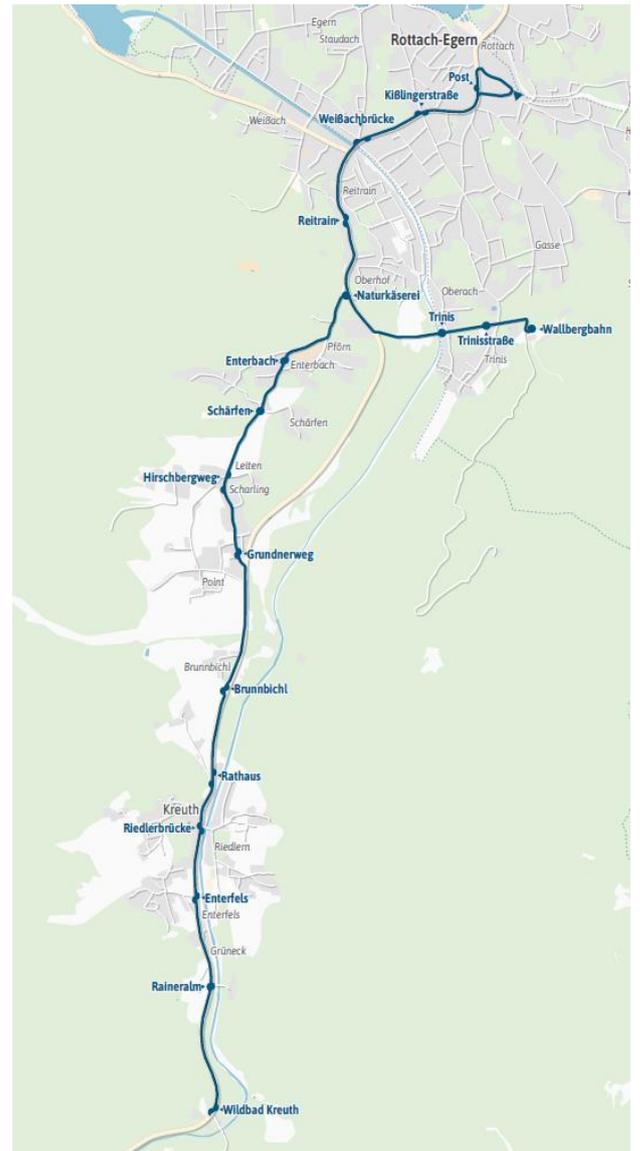
In Variante 2 ist die Konzeption mit einem Bus, der zwischen Wildbad Kreuth/Stuben - Wallbergbahn - Weißbachbrücke pendelt, also nicht bis zum Bahnhof in Tegernsee fährt, dargestellt.

Hier wären attraktive Umsteigebeziehungen mit der Tegernseer Ringlinie einzurichten.

Der Vorteil dieser Variante ist, dass schnelle Verbindung bei gleichzeitig geringerem Einsatz von Bussen und Fahrern geschaffen werden.

Diese kostengünstigere Variante hätte jedoch den Nachteil, dass somit keine Anbindung an den SPNV für den feinerschließenden Linienweg nach Kreuth/Stuben sowie zur Wallbergbahn bestehen. Ausflügler sind somit auf einem Umstieg von der Tegernseer Ringlinie angewiesen und gerade die wichtige Anbindung der Wallbergbahn wäre nicht mehr vom Tegernseer Bahnhof möglich, weil der Expressbus X390 am Wallberg vorbeifährt und dort nicht bedient.

- Stundentakt zw. 6 und 22 Uhr
- 1 Fahrzeug + Verstärkerbusse für Schülerverkehr
- Kilometerleistung im Jahr: rund 120.000 km (ohne Verstärker)



Angebot zusätzlich zur Expressbuslinie X390:				
Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
60-Min.Takt	60-Min.Takt	2 Fahrtenpaare	60-Min.Takt	60-Min.Takt

³ Variante wurde auf Anregung von der Gemeinde Kreuth im Workshop (13.02.2025) im Nachgang mit aufgenommen

Verkehrliche Auswirkungen:

- Eindeutigkeit der Linienwege: Klare Trennung zwischen Anbindung des Wallbergs (von Tegernsee und Rottach-Egern aus) und Fahrten nach/von Kreuth (nicht bei Variante 2).
- Getaktetes Angebot auch für Haltestellen, die vom Expressbus nicht bedient werden.

Fahrplanergänzungen:

- Im Schülerverkehr mehr Kapazitäten ab Kreuth nötig, aber da die Anbindung des Wallbergs erst nach dem Schulbeginn nötig ist, kann das Fahrzeug zum Wallberg auch zur Schülerbeförderung ab Kreuth eingesetzt werden.
- Im Schülerverkehr punktuelle Verlängerung über Wildbad Kreuth hinaus bis Stuben.
- Optional: Verlängerung der Fahrten punktuell bis Klamm, um die Haltestelle Siebenhütten noch mit anbinden zu können.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 700.000 € / Jahr		
<i>Variante 1 – In NVZ nur ein Fahrzeug (Tegernsee - Rottach-Egern, Post - Weißachbrücke – Wallbergbahn – Scharling - Weißachbrücke - Rottach-Egern, Post - Tegernsee):</i>			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 600.000 € / Jahr		
<i>Variante 2 - Pendellinie (Rottach-Egern, Post -) Weißachbrücke – Wallbergbahn – Wildbad Kreuth:</i>			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
③	ca. 550.000 € / Jahr		

Maßnahme 3 Hauptnetz C: Schliersee – Fischhausen-Neuhaus – Josefsthäl – Spitzingsee

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Starke touristische Bedeutung der Anbindung des Spitzingsees.
- Schwankende Nachfrage je nach Wetterlage.
- Anbindung Skilifte saisonabhängig, die aktuell durch zusätzliche Verstärkerfahrten bewerkstelligt wird.
- Hohe Bedeutung des Wochenendverkehrs.
- Der südlich von Neuhaus gelegene Ortsteil Josefsthäl ist mit einer Distanz von über 1,5 km Distanz zum Bahnhof Fischhausen-Neuhaus auf eine Bus-Anbindung angewiesen (über dem Schwellenwert für die Erschließung durch einen Bahnhof).

Anschlüsse:

- Zuganschlüsse zur BRB in Neuhaus und Schliersee

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

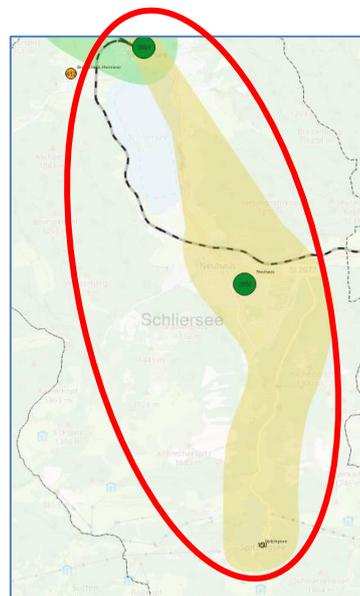
- Je nach Ausgestaltung kann in Schliersee eine Verbindung zum Korridor Schlierach-/Mangfalltal sowie in Neuhaus zum Korridor Leitzachtal erfolgen.

Mögliche Beziehungen zum ergänzenden Netz:

- Busverbindung zwischen Valepp und Spitzing ist auf den Anschluss dieser Linie angewiesen.
- Wendelsteinringlinie: Zu- und Abbringerbeziehungen in Neuhaus

Ortsteile, Einwohner:

- Schliersee, Neuhaus, Spitzingsee
- insgesamt knapp 7.000 Einwohner der Marktgemeinde



Derzeitiges Angebot:

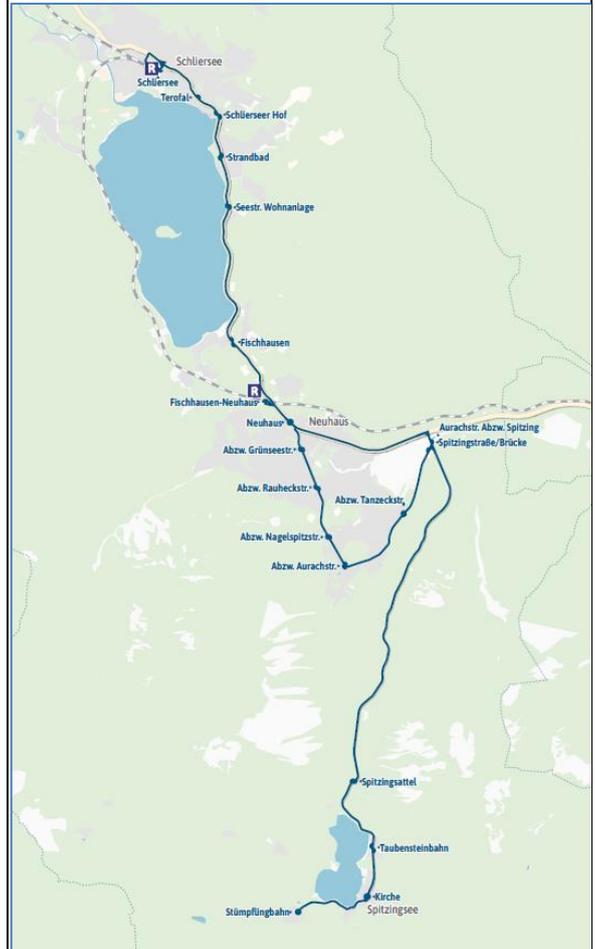
- Im Grundsatz besteht durch die Linie 362 ein stündliches Angebot ab Schliersee bis zum Spitzingsee.
- Angebot am Wochenende im Vergleich zu Mo-Fr verstärkt auf Halbstundentakt.
- Einsatz von Verstärkerfahrten zur Skisaison.
- Anbindung von Josefsthäl unregelmäßig.
- Anbindung des Bahnhofs Fischhausen-Neuhaus nur unregelmäßig.

Schwachstellen:

- Einzelne Züge, die vorzeitig in Schliersee enden, haben keinen Anschluss zum Bus.
- Anbindung von Josefsthalm erreicht mit nur 5-6 Fahrten je Richtung täglich nicht einmal einen durchgängigen Zweistundentakt.
- Keine Abfahrten nach 18 Uhr in Fischhausen-Neuhaus.
- Keine Fahrten in SVZ abends und morgens.

Maßnahme:

- Anbindung an die BRB ist in Schliersee vorgesehen und optimiert (mehr Züge, kürzere Wartezeiten im Verspätungsfall, Anschlüsse durch Standzeit der Züge in Richtung München und von München kommend).
- Anbindung Josefsthalm in Lastrichtung morgens Ri. Zug und nachmittags vom Zug kommend.
- 14 Fahrten täglich zw. von 5.30 bis 21.00 Uhr.
- Verstärkung mit zweitem Fahrzeug am Wochenende, um BRB im Takt 30 anzubinden.
- Während Betriebszeit der Skilifte am Stümpfling Verstärkerbus Mo-Fr und zwei zusätzliche Fahrzeuge am Wochenende im Parallelbetrieb.
- 2 Fahrzeuge + 2 Verstärkerbusse
- Kilometerleistung im Jahr: rund 160.000 km (ohne Verstärker).
- Grundsätzlich am Wochenende geänderter Fahrplan wegen grundsätzlich anderen Abfahrtszeiten der BRB.
- Einsatz des zweiten Fahrzeugs am Wochenende abweichend, da bis Schliersee im Zeitraum 8.00 bis 11.30 Uhr Halbstundentakt auf der Schiene.
- Anbindung von Josefsthalm auch durch Hauptnetzlinie Leitzachtal möglich (bei verlängerten Fahrten von Fischbachau bis Fischhausen-Neuhaus inkl. Ortsrunde).



Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
60-Min. Takt mit Verstärkungen wenn Anschluss zur Schiene	60-Min. Takt	1 Fahrtenpaar	30-Min. Takt soweit Anschluss von/zur der Schiene gegeben, ansonsten 60-Min. Takt

Verkehrliche Auswirkungen:

- Schließung aller bestehenden Angebotslücken durch Anbindung aller Züge, die in Schliersee ankommen, und weiterhin klare Vertaktung des Angebotes.
- Einheitliches Taktmuster
- Sicherstellung der Kapazitäten für Fahrten zum Spitzing für Tourismusverkehr.
- Zusätzliche Fahrten für die Nachbarortsverbindung Neuhaus – Schliersee: Route mit klarem Lastrichtungsbezug der Busse ab Schliersee zur Anbindung der Wohngebiete in Josefsthal (mehr Verbindungen für Josefsthal).
- Kleinräumliche Ortsanbindung in Josefsthal in Abhängigkeit der Anschlüsse zur Schiene auch häufiger möglich.

Fahrplanergänzungen:

- Während des Skibetriebes Verlängerung des Linienweges bis zur Stümpflingbahn.
- Verstärkerfahrten zur Skibetriebssaison mit drittem und viertem Fahrzeug am Wochenende; gegebenenfalls an Sommerwochenenden und frequentierten Feiertagen ebenfalls Einsatz der Verstärkerfahrzeuge
- Mögliche Parallelbedienung zwischen Schliersee und Fischhausen-Neuhaus sind in Abhängigkeit der Anschlüsse zur BRB zu prüfen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 800.000 € / Jahr		

Maßnahme 4 Hauptnetz D:**Alpenbus: Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim****Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:**

- Der Alpenbus ist als landesbedeutsame Buslinie als grundlegend neues Konzept in überregionaler Absprache konzipiert (Umsetzung Dezember 2025).
- Einrichtung von tangentialen Expressbus-Verbindungen mit möglichst direkten Linienführungen und mit wenigen Haltestellen, um schnelle Fahrzeiten zwischen den Mittel- und Oberzentren der Region zu ermöglichen.
- Deutliche Verbesserung der Anbindung an die Landkreise Rosenheim und Bad Tölz - Wolfratshausen.

Anschlüsse:

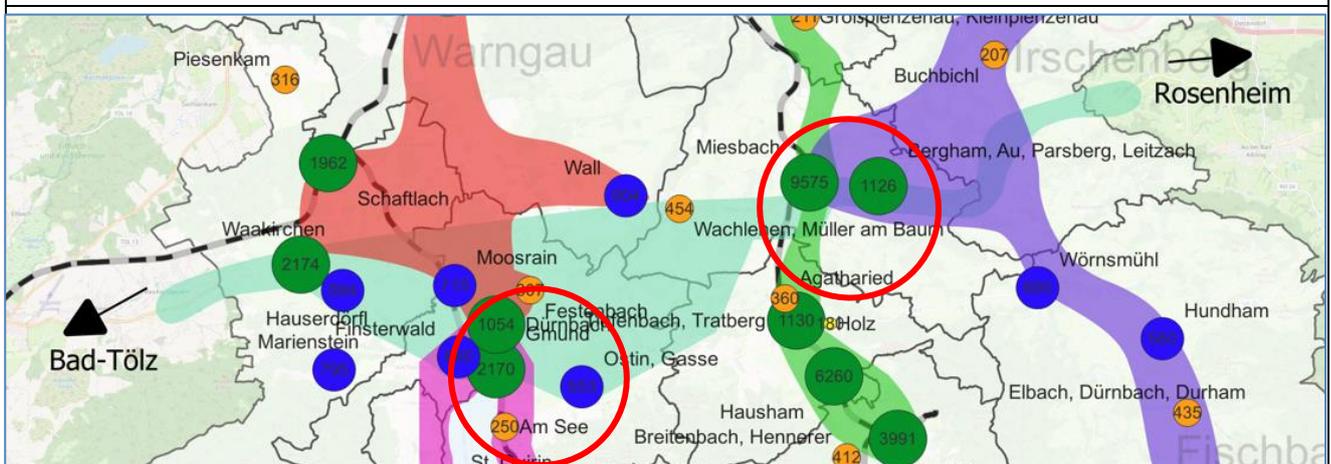
- Zuganschlüsse zur BRB in Miesbach, Gmund, Bad Tölz, Rosenheim
- Durch Anschluss in Bad Tölz zum Alpenbus West bestehen Verbindungen bis nach Murnau

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

- Hauptnetz F: Nord-Süd-Achse
- Hauptnetz E: Schlierach-/Mangfalltal
- Hauptnetz A: Ringlinie Tegernsee
- Hauptnetz G: Leitzachtal

Ortsteile, Einwohner:

- Erschließung der Ortskerne in Gmund, Miesbach, Waakirchen sowie des Haushamer Ortsteils Agatharied.
- Gesamt ca. 15.000 Einwohner

**Derzeitiges Angebot:**

- Verbindung der benachbarten Kreisstädte Miesbach und Bad Tölz sowie Miesbach und Rosenheim nur über die Schiene mit jeweils Umstieg in Holzkirchen möglich.

Schwachstellen:

- Bisher nur eine absolut rudimentäre Anbindung an den Landkreis Rosenheim (bisher ein Fahrtenpaar an Schultagen für die Ortsteile der Gemeinde Weyarn im Goldenen Tal und noch zwei Fahrten in der Sommersaison durch die Wendelsteinringlinie für die Gemeinden Fischbachau und Bayrischzell).

Maßnahme (bereits beschlossen, Umsetzung Dez 2025):

- Zwei Linienäste:
- Übergreifender Korridor X380 Bad Tölz – Rosenheim mit Halten im LK Miesbach in Waakirchen, Gmund, Ostin, Agatharied (Haltestelle Bahnhof an der B307) und Miesbach Bahnhof.
- Ergänzungskorridor X381 Bad Tölz – Gmund und Bad Tölz – Miesbach:
 - Abwechselndes Linienende in Miesbach bzw. Gmund
 - Stündlicher Bus ab Bad Tölz, zweistündliche Ankunft in Gmund bzw. Miesbach
- Jeweils stündliche Taktung im Grundtakt auf beiden Linien: damit zwei Fahrten pro Stunde ab Bad Tölz in den LK Miesbach
- Bedienzeitraum 6-21 Uhr Mo-Fr, Sa/So 7-21 Uhr.

Verkehrliche Auswirkungen:

- Durch Anschluss in Bad Tölz zum Alpenbus West Verbindungen bis nach Murnau.
- Vollkommen neue Erschließung und Anbindung in den Landkreis Rosenheim.
- Expressbuscharakter: Wegen kürzerer Fahrzeiten werden nicht alle Haltestellen bedient.

→ **Notwendigkeit einer Feinerschließung der Ortsteile in den Gemeinden Hausham, Warngau, Miesbach, Gmund, Waakirchen, wo der Alpenbus nur wenige Haltestellen bedient (siehe Maßnahme 16)**

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
	<i>bereits beschlossen, Inbetriebnahme Dez. 2025</i>		

**Maßnahme 5 Hauptnetz E:
Holzkirchen – Valley – Weyarn – Miesbach – Agatharied**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Parallel zur Regionalbahn verkehren im nördlichen Teil des Korridors die Linien 363 und 361.
- Betroffene Ortsteile: Agatharied, Einhaus, Großspienzenau, Hausham, Holzkirchen, Kleinpienzenau, Miesbach, Mitterdarching, Oberdarching, Oberlindern, Schliersee, Stürzham, Tiefenbach, Tratberg, Unterdarching, Valley, Weyarn, sowie der Schülerverkehr in den nordöstlichen Ortsteilen.

Anschlüsse:

- BRB und S-Bahn in Holzkirchen
- BRB in Darching, Miesbach, Agatharied, Hausham und Schliersee

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

- Hauptnetz F, Hauptnetz D, Hauptnetz G und Hauptnetz C

Korridorbeziehungen Ergänzungsnetz:

- Großseeham, Naring, Holzolling
- Fentbach, Mittenkirchen, Sonderdlicing, Kleinhöhenkirchen

Derzeitiges Angebot:

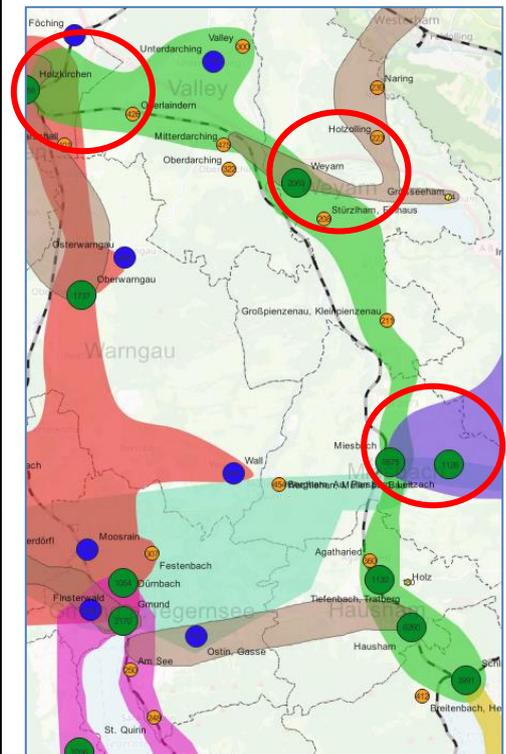
- Auf dem nördlichen Teil:
RB55 Halb bzw. Stundentakt
- 361: unregelmäßiger etwa stündlicher Takt zwischen 6 und 18 Uhr
- 363: reine Schülerbeförderung
- Auf dem südlichen Teil:
352, 358, 354, 355

Schwachstellen:

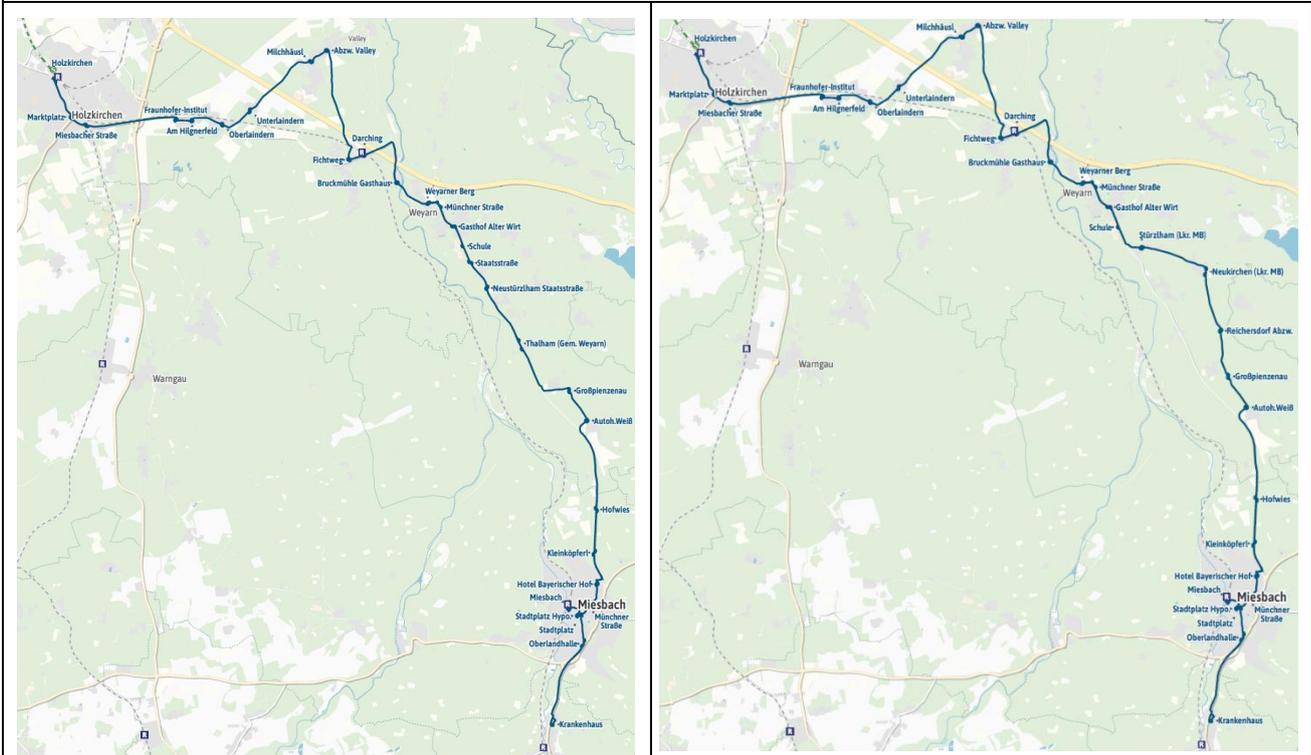
- Fehlende Bedienung SVZ
- Schlechte Bedienung Sa/So
- Merkbare des Angebots

Maßnahmen:

- Vereinheitlichung des Linienverlaufs
- Nur noch zwei Fahrwege zwischen Holzkirchen und Agatharied (siehe Linienverlaufsplan)
- Einheitlicher Stundentakt in beide Richtungen
- Zwei Busse



- Aufgrund der verschiedenen Anschlüsse zum Regionalzug- und S-Bahnverkehr wird der Bahnhof Holzkirchen angebunden (6 Fahrten/Stunde Ri. München) und nicht der Bahnhof Kreuzstraße (2 Fahrten/Stunde Ri. München)
- Sicherstellung des Schülerverkehrs durch Verstärkerfahrten auf Korridor der bisherigen Linie 363 sowie im Goldenen Tal



Fahrtangebot:

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
60-Min. Takt	60-Min. Takt	2-3 Fahrtenpaare	8 Fahrtenpaare

Wirkung:

- Klares Taktangebot
- Fahrten Sa/So
- Fahrten in der SVZ
- Kilometerleistung im Jahr: rund 300.000 km (ohne Verstärker)

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 1.500 000 € / Jahr	👤 👤 👤	🕒 🕒

Maßnahme 6 Hauptnetz F: Nord-Süd-Achse (Holzkirchen – Warngau – Gmund)

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Anbindung von Ortsteilen von Warngau, Waakirchen, Holzkirchen und Gmund an die Gemeindehauptorte und zum SPNV.
- Im Bereich des Korridors bestehen zahlreiche für den Schülerverkehr wichtige Fahrten morgens, mittags und nachmittags, primär durch die Linien 366, 367, 354 (zwischen Wall – Gmund) sowie durch die Linie 357 zwischen den Waakirchner Ortsteilen und Gmund.

Anschlüsse:

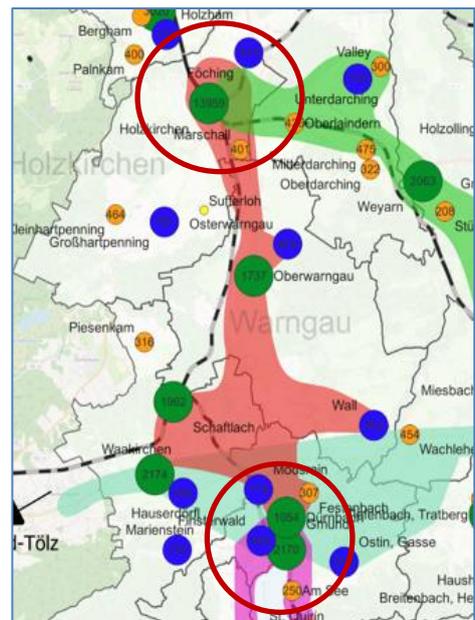
- Holzkirchen: Regionalzug, S-Bahn
- Gmund: Regionalzug, Alpenbus

Relevante Hauptnetzkorridorbeziehungen:

- In Gmund schließt der Korridor an die Querverbindung (Alpenbus) sowie an die Ringlinie Tegernsee an

Beziehungen zum ergänzenden Netz:

- Abhängig von der Ausgestaltung der Feinerschließung im Korridor der Alpenbuslinie
- Abhängig von der Ausgestaltung des Angebots in den LK Bad Tölz
- Abhängig von der Ausgestaltung des Ortsverkehrs Waakirchen



Ortsteile, Einwohner:

- Holzkirchen: Marschall (400 Ew.)
- Warngau: Oberwarngau (1.740 Ew.), Wall (900 Ew.), Osterwarngau (610 Ew.), Lochham (150 Ew.), Reitham (140 Ew.), Draxlham (90 Ew.),
- Gmund: Gmund (2.170 Ew.), Dürnbach (1.050 Ew.), Finsterwald (660 Ew.),
- Waakirchen: Marienstein (800 Ew.), Häuserdörfel (600 Ew.), Schafflach (1.960 Ew.)
- Insgesamt rund 11.300 Einwohner (ohne Holzkirchen Hauptort)

Derzeitiges Angebot:

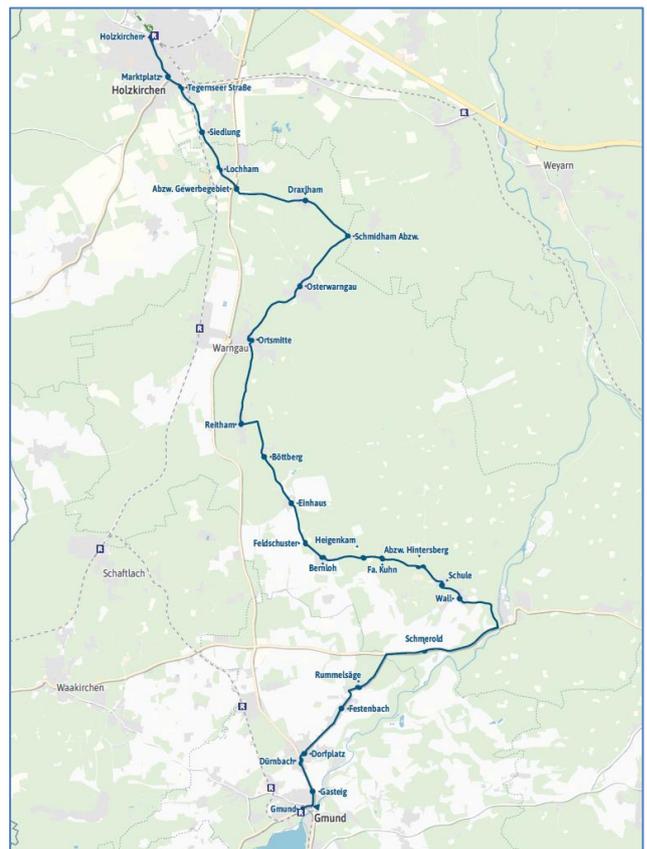
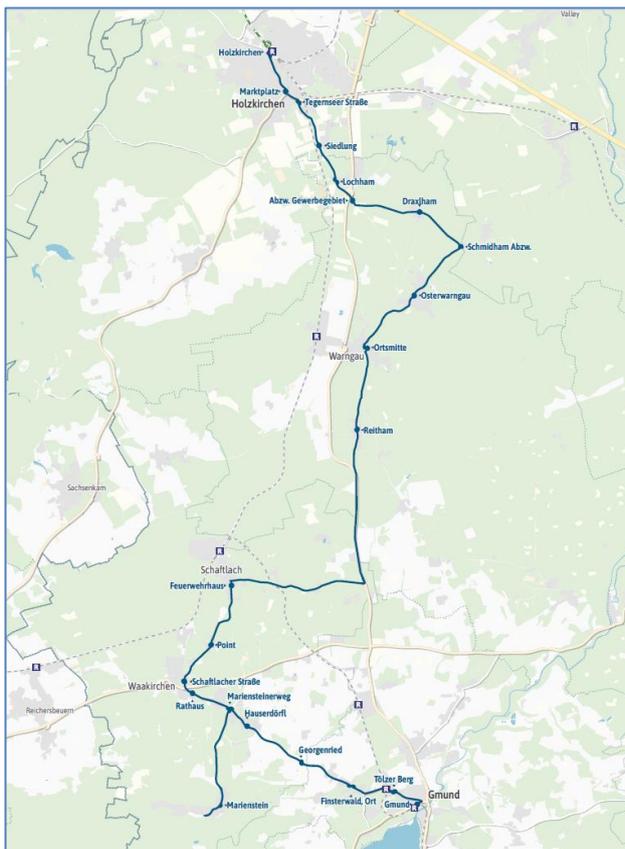
- Zwischen Holzkirchen und Gmund verkehren derzeit die Linie 366, die fast ausschließlich für den Schülerverkehr ausgerichtet ist, die Linie 367, die auch primär für den Schülerverkehr ausgerichtet ist, zudem die Linien 354 und 357, die bisher Teilstrecken in diesem Korridor bedienen.

Schwachstellen:

- Das Angebot in diesem Korridor ist bisher primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet.
- Fahrpläne und Angebot der im Korridor verkehrenden Linien z.T. sehr unübersichtlich.
- Sehr geringes Fahrtenangebot am Abend und am Wochenende.

Maßnahme:

Einrichtung einer Linie zwischen Holzkirchen und Gmund mit einer abwechselnden westlichen und östlichen Routenführung zwischen Reitham (Warngau) und Gmund.



Westlicher Routenverlauf:

- Holzkirchen – Warngau – Schafflach – Waakirchen - Häuserdörfel - Marienstein – Fisterwald - Gmund
- Fahrtzeit ca. 45-50 Minuten
- Eine Stichfahrt zum Waakirchner Ortsteil Marienstein ist nur in den Zeiträumen vorgesehen, in denen der Waakirchner Bürgerbus (nahezu stündliches Angebot) nicht verkehrt.

Östlicher Routenverlauf:

- Holzkirchen – Warngau – Wall – Festerbach – Dömbach – Gmund
- Fahrtzeit ca. 45-50 Minuten

- In der HVZ / NVZ ist für diesen Korridor ein 30-Minuten Takt vorgesehen. Zwischen Warngau (Reitham) und Gmund besteht durch die abwechselnde Bedienung für beide Teilrouten ein stündliches Angebot.
- Im nördlichen Bereich besteht zwischen Holzkirchen und Warngau (Reitham) ein halbstündliches Angebot.
- Die Fahrzeiten beider Teilrouten sind mit jeweils 45-50 Minuten so gestaltet, dass genügend Puffer für Verspätungen und Spielraum für Anschlussoptimierungen in Gmund zur Regionalbahn und zum Alpenbus bestehen.
- Vier Fahrzeuge + Verstärker für Schülerverkehr
- Kilometerleistung im Jahr: 510.000 km /Jahr (dafür Einsparungen beim Angebotsausbau der Feinerschließungslinie im Alpenbuskorridor möglich).
- Eine Verlängerung einzelner Fahrten über Gmund hinaus in Richtung Bad Wiessee, Kreuth, Rottach-Egern und Tegernsee (analog dem bestehenden Fahrplan der Linie 366) ist nicht mehr vorgesehen. Stattdessen sollen die Umsteigebeziehungen zur Ringlinie Tegernsee (Maßnahme A) optimiert werden.

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
30-Min. Takt (60-Min. Takt östliche / westliche Route)	30-Min. Takt (60-Min. Takt östliche / westliche Route)	1 Fahrtenpaar abends	60-Min. Takt (120-Min. Takt zwischen östl. und westl. Teilstrecke Warngau – Gmund)

Variante:

Wegfall der östlichen Linienführung über Wall

- Die Angebotsgestaltung auf dem östlichen Linienweg ist abhängig von der künftigen Gestaltung der Linie, die im Alpenbus-Korridor zur Feinerschließung notwendig ist. Wenn die Angebotsgestaltung für den Warngauer Ortsteil Wall und die Gmunder Ortsteile Festenbach und Dürnbach durch die Alpenbus-Feinerschließungslinie erfolgt und gute Anschlüsse nach Gmund und Miesbach bestehen, könnte auf die östliche Linienführung über Wall verzichtet werden. Das Angebot beschränkt sich auf die westlichen Routenführung.
- Dies würde nur für die Ortsteile im östlichen Bereich (z.B. Wall) eine verschlechterte Anbindung an Holzkirchen bedeuten.
- 2 Fahrzeuge + Fahrzeuge / Verstärker für Schülerverkehr
- Kilometerleistung im Jahr: 300.000 km /Jahr

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
60-Min-Takt	60-Min-Takt	1 Fahrtenpaar abends	120-Min-Takt

Verkehrliche Auswirkungen:

- In dem Korridor liegen zahlreiche Ortsteile mit einer Einwohnerzahl von über 1.000 Einwohnern. Für diese Ortsteile sind die in der Rahmenkonzeption festgelegten Angebotsstandards sicherzustellen.
- Durch die Linie wird die Anbindung von zahlreichen Ortsteilen von Warngau, Waakirchen, Holzkirchen und Gmund an die Gemeindehauptorte und ein Anschluss an den SPNV gewährleistet.
- Das Angebot erfolgt in einem übersichtlichen und einheitlichen Taktmuster.
- Da die bestehenden zahlreichen Schülerfahrten in dem Raum nicht vollständig in das Angebot der zwischen Holzkirchen und Gmund verkehrenden Linie integriert werden können, sind zusätzliche Fahrten und Linien im Ergänzungsnetz erforderlich.
- Aufgrund der eher geringen Nachfrage wurde eine zweite Variante erarbeitet, die in Abhängigkeit von der Umsetzung der Maßnahmen im Ergänzungsnetz eine deutliche Kostenersparnis mit sich bringen würde.

Fahrplanergänzungen:

- Neben der Abhängigkeit der künftigen Angebotsgestaltung des Ortsverkehrs in Waakirchen durch den Bürgerbus und der Abhängigkeit zu der Alpenbus-Feinerschließungslinie ist die Angebotsplanung zudem abhängig von der Ausgestaltung des Fahrtenangebots in den LK Bad Tölz durch die Linie 357.
- Anbindung des Waakirchner Ortsteil Piesenkam:
 - Eine Integration des Ortsteiles Piesenkam (320 Ew) in die Routenführung im westlichen Bereich wäre aufgrund der geringfügigen Verlängerung der Fahrtzeit im Hinblick auf den Fahrplan möglich. Durch Veränderung der Linienführung wäre auch eine Anbindung des Zentrums und des Bahnhofs in Schaftlach möglich.
 - Jedoch besteht aufgrund der Befahrbarkeit und Verkehrsdichte der Warngauer Straße die Gefahr, dass sich die Fahrtzeit aufgrund von Staubildungen erheblich verlängert und die Stabilität des Umlaufes gefährdet wird.
 - Hier ist eine genaue Prüfung der Befahrbarkeit und eine Abstimmung mit der Gemeinde erforderlich.
- Eine Anbindung von Warngau Bahnhof ist nicht angedacht, da am Bahnhof keine Wendemöglichkeit besteht.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 2.500.000 € / Jahr		
Vorzugsvariante - Ohne östliche Routenführung über Wall:			
①	ca. 1.400.000 € / Jahr		

Maßnahme 7 Hauptnetz G:**Irschenberg – Miesbach – Wörnsmühl – Fischbachau (- Neuhaus)****Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:**

- Unregelmäßiges Angebot an Werktagen von ca. 6 - 18 Uhr im Leitzachtal, Abweichungen im Linienweg hinsichtlich des Fahrziels (Fischbachau Ort, Fischbachau Bahnhof, Neuhaus, Schliersee, Miesbach) und der Bedienung von Birkenstein.
- Parallelbedienung mit BRB-Strecke zwischen Fischbachau und Miesbach.
- Linienast nach Irschenberg:
 - Am Wochenende nur rudimentäres Angebot in Irschenberg.
 - Besonderer Fokus auf Irschenberg, da kein Bahnanschluss vorhanden.
- Touristische Bedeutung Leitzachtal: Birkenstein (Wallfahrtskapelle, Wanderausgangspunkt Breitenstein), Café Winklstüberl.
- Gemeindehauptort Fischbachau ohne Bahnanschluss, Bahnhof > 2,5 km entfernt und daher auf Anbindung durch Bus angewiesen.

Anschlüsse:

- Zentraler Umstiegspunkt in Miesbach zur BRB und zum Alpenbus
- Fischbachau: BRB

Relevante Hauptnetzkorridorbeziehungen:

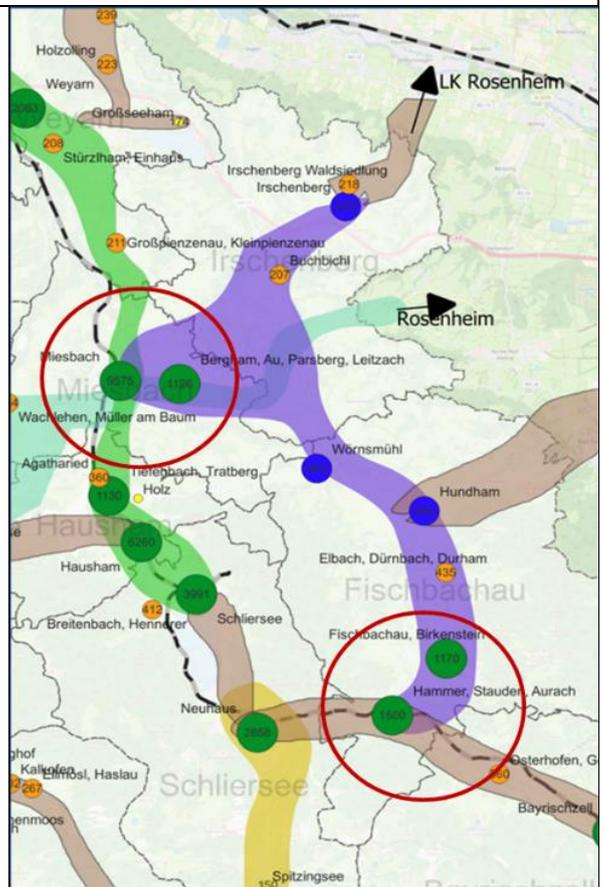
- In Miesbach schließt der Korridor zum Linienkorridor Schlierach-/Mangfalltal und an die Querverbindung Alpenbus an

Beziehungen zum ergänzenden Netz:

- Wendelsteinringlinie
- Je nach Struktur des ergänzenden Netzes Anbindung ab Miesbach über Irschenberg nach Bruckmühl

Ortsteile, Einwohner:

- Miesbach: Hauptort sowie die Ortsteile Bergham, Parsberg und Leitzach
- Fischbachau: Hauptort mit Birkenstein sowie die Ortsteile Elbach und Dürnbach, Hammer, Stauden und Aurach sowie Hundham und Wörnsmühl
- Irschenberg: Hauptort und Buchbichl
- **Insgesamt rund 15.900 Einwohner**

**Derzeitiges Angebot:**

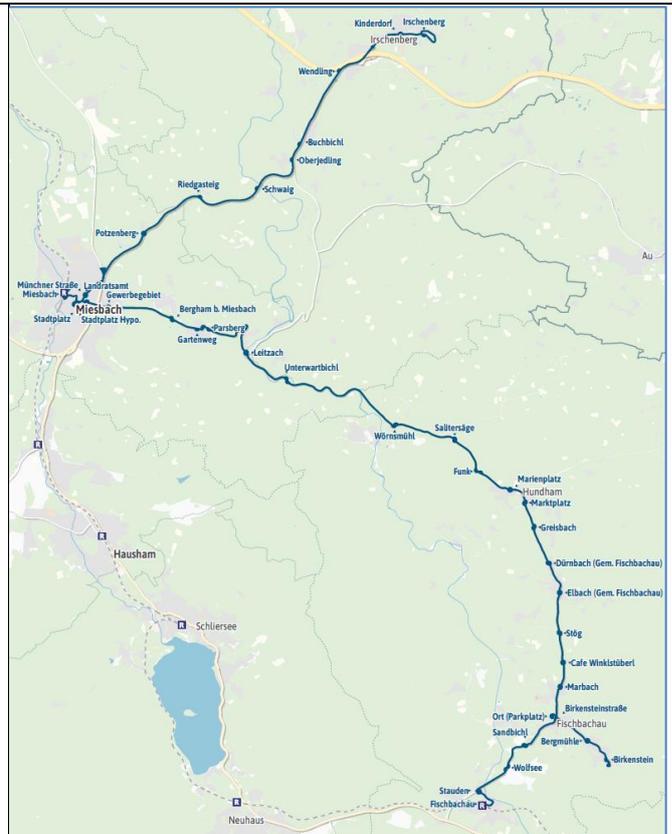
- Am Wochenende ist das Angebot besser vertaktet als Mo-Fr.
- Linienast nach Irschenberg über Linie 358: Keine Anbindung in den benachbarten LK Rosenheim

Schwachstellen:

- Unterschreitung der Grenzwerte der Bedienungshäufigkeit für Fischbachau und Birkenstein in der HVZ abends.
- Gemeinde Irschenberg unterschreitet in HVZ morgens und abends den Grenzwert der Bedienungshäufigkeit.
- Anschlusssituation sowohl in Miesbach als auch insbesondere in Fischbachau vom/zum Zug von langen, unattraktiven Wartezeiten geprägt.

Maßnahme:

- Konzeption einer Linie mit der Linienroute Irschenberg – Potzenberg – Miesbach – Wörnschl – Birkenstein – Fischbachau Bahnhof.
- Bei einem Umlauf ohne Birkenstein ist die Fahrzeitstabilität und Anschlusssicherung qualitativ besser.
- Optimierte BRB-Anschlüsse insbesondere mit Fokus auf Fischbachau, weil dort BRB nur im Stundentakt (im Gegensatz zu Miesbach)
- Stundentakt für die Gemeinden Irschenberg und Fischbachau
- zwei Fahrzeuge + 2 Verstärker Schülerverkehr von Irschenberg und Fischbachau
- Betriebskilometer: ca. 360.000 km / Jahr (ohne Verstärker)



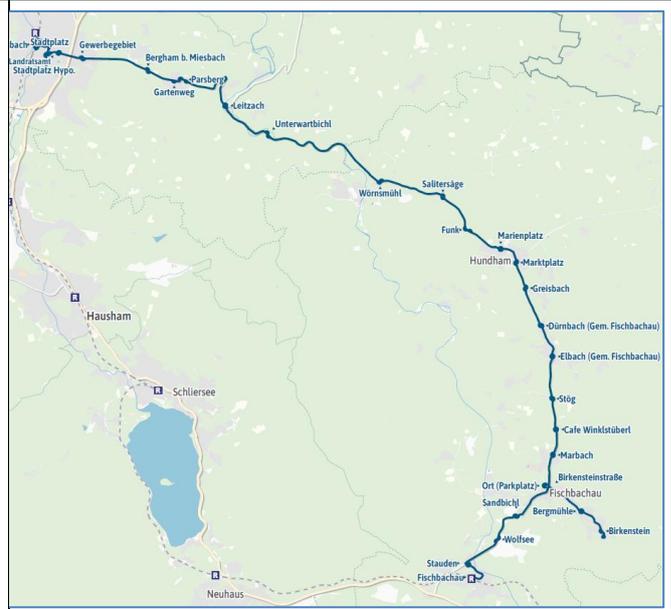
Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
60-Min. Takt	60-Min. Takt	1 Fahrtenpaar	60-Min. Takt

Verkehrliche Auswirkungen:

- Klarer, einheitlicher Stundentakt für die Gemeinden Irschenberg und Fischbachau sowie etliche Ortsteile dieser Gemeinden sowie die östlich von Miesbach liegenden Ortsteile
- Optimierung der Anschlüsse zur BRB:
- Anschluss für die Fahrten aus Irschenberg in Miesbach sowohl in Richtung München als auch nach Schliersee
- Anschluss für die Fahrten aus Fischbachau/Wörnschl in Miesbach in Richtung München sowie in der HVZ auch Ri. Hausham/Schliersee

Variante:

- Wenn Anbindung von Irschenberg über gesonderten Korridor Miesbach – Irschenberg – Bruckmühl erfolgt (siehe Ergänzungsnetz) dann verkürzter Linienweg Miesbach – Fischbachau.
- Vorteil: sehr stabiler Umlauf wegen langer Standzeit in Fischbachau
In den 40 Minuten Standzeit wäre auch Nachbarortsverbindung Fischbachau – Neuhaus darstellbar inkl. Anbindung der innerörtlichen Haltestellen in Josefthal.
Weiterer Vorteil: Anschluss zur Linie Richtung Spitzing in Neuhaus.



<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>60-Min. Takt</i>	<i>60-Min. Takt</i>	<i>1 Fahrtenpaar</i>	<i>60-Min. Takt</i>

Verkehrliche Auswirkungen:

- Kürzerer, stabilerer Linienweg
- Besseres Angebot für Irschenberg über Ergänzungsnetzkorridor auch in LK Rosenheim
- Anschlüsse in Fischbachau von unter 15 Minuten für Züge von und nach München
- Wenn Variante der Nachbarortsverbindung Fischbachau – Neuhaus, dann Anbindung des Anschlusses zum Spitzingsee ab Neuhaus

Fahrplanergänzungen:

- Ab Irschenberg und ab Fischbachau ist zur Schülerzeitlage morgens und mittags jeweils je ein Verstärkerfahrzeug zusätzlich zum Regelfahrzeug notwendig.
- Notwendige Verstärkerfahrzeuge für die Schülerfahrten könnten Stundentakt punktuell verdichten.
- Schülerverstärker könnte auch für Nachbarortsverbindung Ri. Neuhaus eingesetzt werden

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 1.700.000 € / Jahr	👤 👤	🕒 🕒

Variante - verkürzter Linienweg Miesbach – Fischbachau:

①	ca. 1.300.000 € / Jahr	👤 👤	🕒 🕒
---	------------------------	-----	-----

6.2 Maßnahmen im Ergänzungsnetz

Zusätzlich zum Hauptnetz wurde im Rahmen der Maßnahmenkonzeption ein ergänzendes Netz festgelegt. Die im ergänzenden Netz beinhaltenden Linien sind auf notwendige Verbindungen im Schülerverkehr und die darüber hinaus gehende Notwendigkeit einer räumlichen Erschließung zurückzuführen. Aufgrund der geringeren prognostizierten Verkehrsnachfrage sind sie kein Bestandteil des Hauptnetzes. Für diese Linien wurden in der Rahmenkonzeption eigene Angebotsstandards festgelegt. Die Linien im Ergänzungsnetz sind primär Linien, die auf die Abwicklung des Schülerverkehrs ausgerichtet sind, Orts- und Stadtbus-Verkehre, Tourismus- und Freizeitverkehre und Linien, die zur Erschließung von Ortsteilen dienen, die nicht Bestandteil des Hauptnetzes sind. Zudem sind hier Maßnahmen für eine räumlichen und zeitliche Ausweitung von ODM-Verkehren enthalten.

Maßnahme 8 Ergänzungsnetz: Rottach-Egern Ortsbus

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Größte Gemeinde ohne SPNV-Anschluss im Landkreis mit knapp 6.000 EW
- touristische Bedeutung im Winter für Anbindung Suttentbahn, im Sommer für Wanderziele Wallberg, Risserkogel und Blankenstein, Bodenschneid und Überschreitungen Richtung Spitzing, sowie in die Valepp; schwankende Nachfrage je nach Wetterlage
- Große Bedeutung des Wochenendverkehrs
- Stauanfälligkeit + Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße in Rottach-Egern
- Bedeutung des zentralen Umstiegspunktes Haltestelle „Post“
- Gewährleistung der Schülerbeförderung im Gemeindegebiet

Hauptnetzkorridorbeziehungen (Haltestelle Rottach-Egern Post):

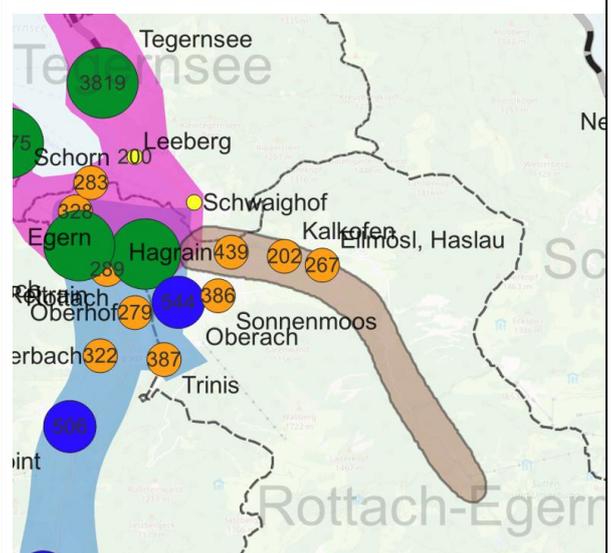
- Hauptnetz A, Tegernsee-Ringlinie
- Hauptnetz B, Korridor Ri. Kreuth/Achensee

Mögliche Beziehungen zum ergänzenden Netz:

- Linie des touristischen Ergänzungsnetzes Richtung Forsthaus Valepp /Spitzingsee

Ortsteile, Einwohner:

- Gemeindegebiete von Rottach-Egern sowie angrenzende Ortsteile von Kreuth (Weißbach, Reitrain und Oberhof)
- ca. 6.000 Einwohner gesamt



Derzeitiges Angebot:

- Linie 360 auf dem Linienast Post – Hagraim – Ellmau – Kalkofen – Ellmösl – Enterrottach – Moni-Alm, z.T. verlängerter Linienverlauf bis Tegernsee Bahnhof
- Einzelfahrten zur Schule in Rottach-Egern
- Meist stündliche Taktung
- Kleinbuseinsatz in Nebenverkehrszeit und am Wochenende

Schwachstellen:

- Etliche Ortsteile in der Gemeinde Rottach-Egern haben bisher keine Haltestelle (Egern, Schorn, Oberach, Sonnenmoos)
- Einzelne Haltestellen nur selten bedient (Schule 2x täglich, Trinis und Kutschenmuseum 1x täglich)
- Kurze Betriebszeiten: Erste Fahrt Richtung Moni-Alm erst um 9.35 Uhr, Betriebsende Mo-Fr gegen 18 Uhr, am Wochenende sogar schon gegen 17.30 Uhr

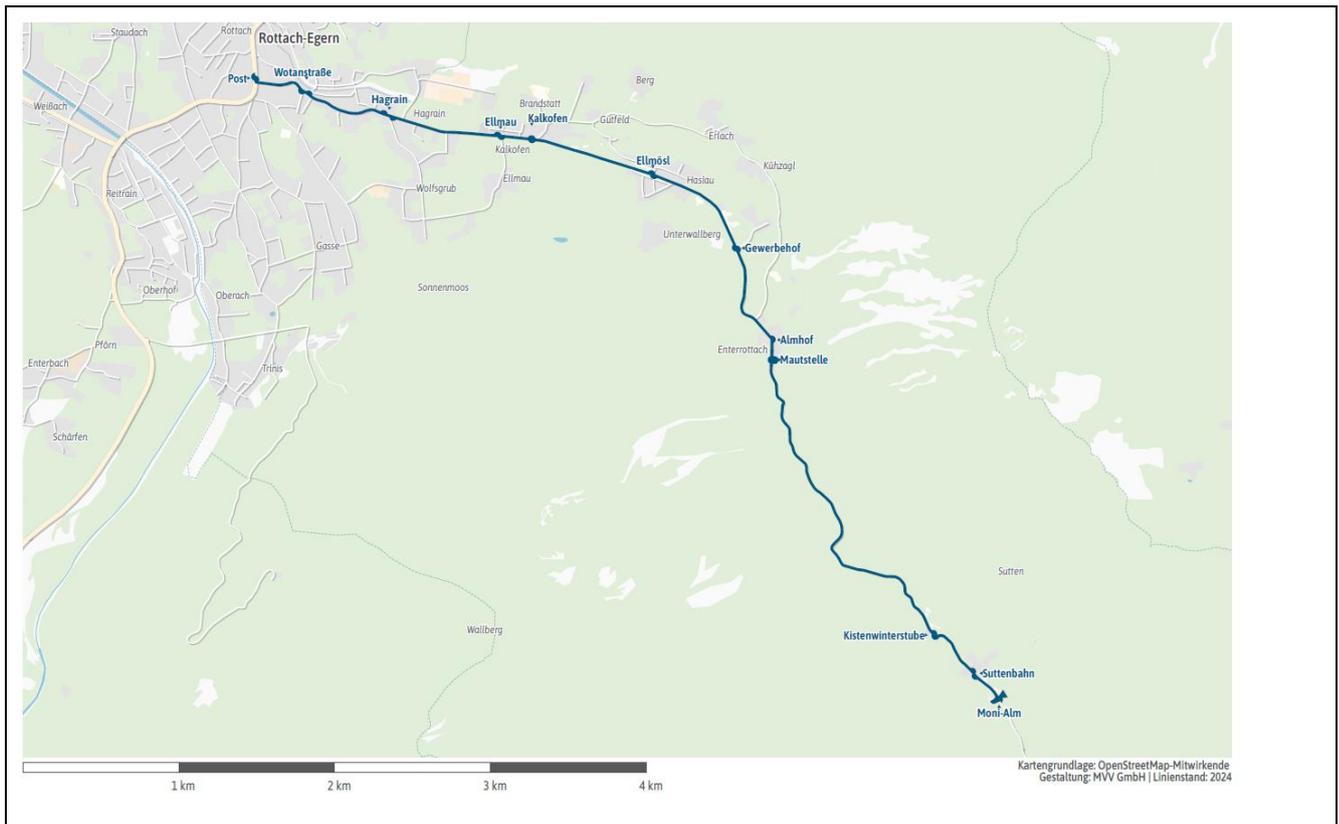
Maßnahme:

Einrichtung einer Linie mit zwei unterschiedlichen Linienrouten / Zielen:

- Linienweg 1: Anbindung der Moni-Alm als primär touristisches Ziel
- Linienweg 2: flächendeckende Bedienung im Gemeindegebiet von Rottach-Egern
- Keine punktuellen Verlängerungen mehr bis Tegernsee Bahnhof
- Taktung Mo – So alle 60 Minuten, 16 Fahrten zwischen 6 und 21 Uhr
- Sa/So und Feiertag gleicher 60-Minuten-Takt aufgrund der Bedeutung für Ausflugsverkehr und Beförderung von Übernachtungsgästen in Rottach-Egern.

Linienweg 1:

- Linienroute wie bisher Linie 360 direkter Weg von Post nach/von Moni-Alm:
- Fahrzeit 35 Minuten (knapp 15 km pro Umlauf)
- Abstimmung der genauen Abfahrtszeit in Abhängigkeit der Abfahrtszeiten der Tegernsee-Ringlinie, um Anschluss von Tegernsee Bahnhof und aus Bad Wiessee zu gewährleisten.



Linienweg 2:

- Konzeption als Ringlinie mit Linienroute: Post – Seestraße – Aribostraße oder Schule – Hofbauernstraße – Kapellenweg – Glasstraße – Sonnenmoosstraße – Post
- Fahrzeit 20 Minuten (ca. 7 km pro Umlauf)
- ggfs. Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Nähe der Wallbergbahn (Stichfahrt zur Wallbergbahn nicht mehr mit 1 Stundentakt kompatibel), sodass Möglichkeit zur fußläufigen Erreichbarkeit der Bahn besteht
- Der genaue Routenverlauf ist eng mit der Gemeinde Rottach-Egern auszuarbeiten. Streckenerüchtigung und Ermöglichung der Befahrbarkeit in Absprache mit Gemeinde zu untersuchen (Sicherung der Durchfahrtsbreite durch Ausweisung von Halteverboten, Ausweichstellen, Situierung von neuen Haltestellen); Linienweg könnte in Teilen dem bestehenden Schulbusverkehr folgen



Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
60-Min. Takt	60-Min. Takt	1 Fahrt	60-Min. Takt	60-Min. Takt

Verkehrliche Auswirkungen:

- Flächendeckende Bedienung im Gemeindegebiet von Rottach-Egern
- Ringverkehr mit Verknüpfung an der Haltestelle Post mit Umstieg zu den anderen Talgemeinden Ri. Tegernsee, Bad Wiessee, Gmund und Kreuth

Fahrplanergänzungen:

- Abstimmung mit der Buslinie in die Valepp notwendig
- Zusätzliche Verstärkerlinie 389 in Skisaison in den Weihnachts- und Winterferien und am Wochenende

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 600.000 € / Jahr	👤👤	🕒 🕒

Maßnahme 9 Ergänzungsnetz: Gmund – Waakirchen – Bad Tölz

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Die Linie ist eine wichtige Verbindung in den benachbarten Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.
- Durch die Umsetzung der Alpenbuslinie ist eine Anpassung des Angebotes erforderlich.
- Weiterhin notwendige Anbindung von Ortsteilen von Gmund und insbesondere Waakirchen nach/von Bad Tölz und Gmund, die künftig nicht durch den Alpenbus angefahren werden.
- Wichtige Anbindung von Schulen, die nicht durch den Alpenbus angefahren werden.
- Abhängig von den Plänen des Landkreises Bad Tölz über den Fortbestand der Linie 357 sowie von der Mitfinanzierung.

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

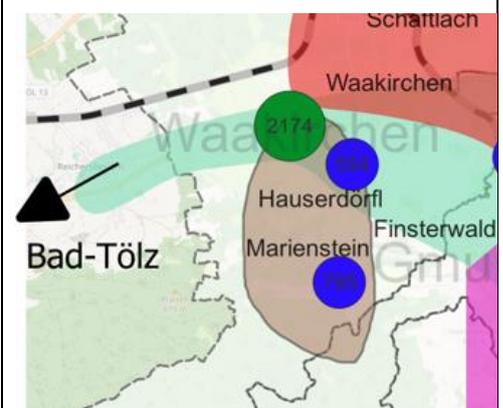
- Hauptnetz A, Tegernsee-Ringlinie
- Hauptnetz D, Querverbindung durch Alpenbus
- Hauptnetz F, Nord-Süd-Verbindung

Sonstige relevante Beziehungen:

- Abhängig vom Betrieb und der Ausgestaltung des Ortsverkehrs Waakirchen

Ortsteile, Einwohner:

- Ortsteile Gmund (2.170 Ew.), Finsterwald (660 Ew.)
- Ortsteile Waakirchen (2.180 Ew.), Marienstein (800 Ew.) und Häuserdörf (600 Ew.)
- ca. 6.400 Einwohner gesamt



Derzeitiges Angebot:

- Die Verbindung zwischen Gmund und Bad Tölz wird derzeit durch die Linie 357 gefahren.
- Die Linie verkehrt weiter auf der Route Gmund - Bad Wiessee - Rottach-Egern – Tegernsee und fungiert als Bestandteil des Tegernseer Ringlinien Konzeptes für die Schülerbeförderung.
- Richtung Bad Tölz bestehen elf Fahrtmöglichkeiten; neun davon auch in den Ferien.
- Richtung Gmund: bestehen neun Fahrtmöglichkeiten; sieben davon auch in den Ferien.
- Die Ortsteile Häuserdörf und Finsterwald liegen auf der Linienroute und werden bei jeder Fahrt mit angebunden, der Ortsteil Marienstein ist nur durch eine Stichfahrt erreichbar, hier bestehen täglich 3-4 Fahrtmöglichkeiten.

Schwachstellen:

- Der Fahrplan ist nicht nur aufgrund diverser unterschiedlicher Schülerfahrten sehr unübersichtlich.
- Der lange Routenverlauf auf der Gesamtstrecke zwischen Bad Tölz und Tegernsee mit bis zu 80 Minuten ist für Fahrgäste nicht attraktiv und wird in dem Umfang nicht genutzt.

- Der Ortsteil Marienstein (800 Ew.) wird selten angefahren.
- Frühes Betriebsende. Die letzte Fahrtmöglichkeit zwischen Bad Tölz und Gmund ist bereits um 18 Uhr.

Maßnahme:

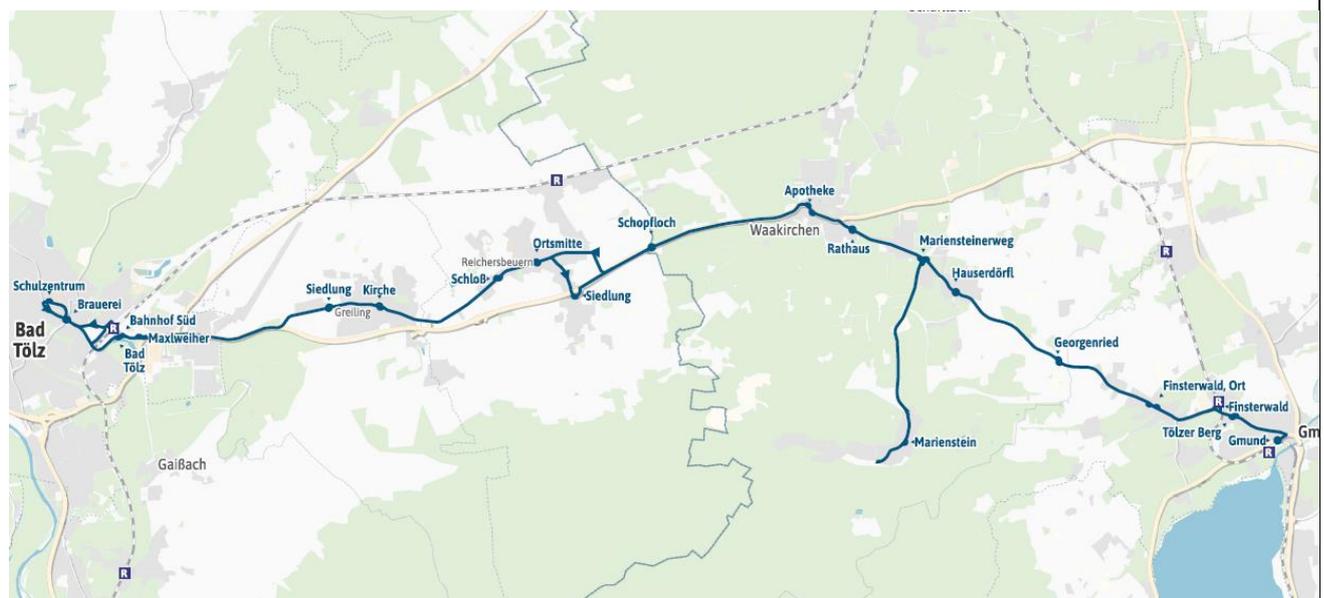
Fortführung einer Linie zwischen Gmund und Bad Tölz, jedoch ohne den Fahrtabschnitt Gmund - Bad Wiessee - Rottach-Egern - Tegernsee. Dieser Abschnitt soll durch Fahrten der Tegernseer Ringlinie (Hauptnetz A) übernommen werden und durch optimierte Umsteigeverbindung in Gmund sollen weiterhin attraktive Verbindungen von den Gemeinden im Tegernseer Tal in Richtung Bad Tölz bestehen bleiben. Hierzu ist eine genaue Prüfung notwendig, ob die Kapazitäten auf der Ringlinie für den Schülerverkehr ausreichen und Umsteigemöglichkeiten auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Schulzeiten optimiert werden können.

Das Fahrtenangebot dieser Linie soll primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet sein.

- Nur notwendige Schülerfahrten (an Schultagen)
- Keine Taktung

Als Grundlage für den Angebotsausbau und die Kostenschätzung wird von den bestehenden vier Fahrzeugen ausgegangen, die derzeit für Abwicklung des Schülerverkehrs morgens und mittags auf dieser Linie eingesetzt sind.

Da das Angebot außerhalb der Schulzeit zwischen Gmund und Bad Tölz in dem Fall nur durch den Alpenbus dargestellt werden würde, bestehen für die Ortsteile Häuserdörfel und Marienstein keine Verbindungen mehr nach Bad Tölz.



Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
nur Schülerverkehr	nur Schülerverkehr	-	-	-

Variante:

Eine Variante im Angebotsausbau wäre ein zusätzliches Angebot in HVZ auch außerhalb des Schülerverkehrs.

- Bisherigen Schülerfahrten nicht nur an Schultagen, sondern auch in den Ferien anbieten.
- Angebotsausbau in HVZ auch außerhalb des Schülerverkehrs (im 60-Minuten-Takt)
+ weitere Fahrtmöglichkeiten zwischen 6 - 9 Uhr
+ neue Fahrtmöglichkeiten zwischen 16 - 19 Uhr
- Ein mögliches Angebot von drei Fahrtenpaaren in der HVZ am Morgen (inkl. einer Schülerfahrt), einer Mittagsfahrt für den Schülerverkehr, einer Nachmittagsfahrt für den Schülerverkehr, sowie drei zusätzliche, getaktete Fahrten in der HVZ ergäbe eine jährliche Leistung von rund 70.000 Betriebskilometern.
- Bzgl. der Anbindung von Marienstein und Häuserdörfel wäre eine Abstimmung mit dem Angebotsausbau der Hauptnetzkorridor Nord-Süd Achse erforderlich, da hier auch Fahrten zwischen Häuserdörfel / Marienstein und Gmund vorgesehen sind.

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
60-Min-Takt	nur Schülerverkehr	-	-	-

Verkehrliche Auswirkungen:

- Wichtige Linie im Schülerverkehr zwischen diversen Schulstandorten (auch insbesondere in den LK Bad Tölz – Wolfratshausen).
- Anbindung von Ortsteilen / Haltestellen von Gmund und Waakirchen nach/von Bad Tölz, die künftig nicht durch den Alpenbus angebunden werden (u.a. Häuserdörfel, Marienstein)
- Verknüpfung mit optimierten Umsteigemöglichkeiten zu der Tegernsee-Ringlinie in Gmund
- Einheitlicher 60-Minuten-Takt besteht nur in Variante 2 (Angebotsausbau in HVZ auch außerhalb des Schülerverkehrs).

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 480.000 € (4 x Schülerbusse à 120.000 €)	nur Schülerverkehr	 

Variante: zusätzliches Angebot in HVZ (fünf zusätzliche Fahrtenpaare):

②	ca. 600.000 € (etwa 50 % davon im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen)		 
---	---	---	---

Maßnahme 10 Ergänzungsnetz (Feinerschließung Korridor Alpenbus): Gmund – Ostin – Hausham – Agatharied – Miesbach – Wall – Festenbach – Gmund

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

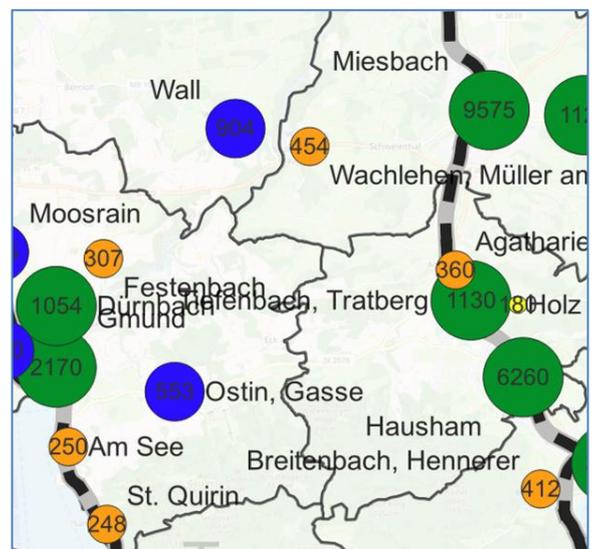
- Neue Expressbusverbindung X380, X381 („Alpenbus“) ab Dezember 2025.
Expressbuscharakter: wegen kürzeren Fahrzeiten können nicht alle Haltestellen bedient werden.
→ Notwendigkeit einer Feinerschließung der Ortsteile in den Gemeinden Hausham, Warngau, Miesbach, Gmund, Waakirchen
- Innerörtliche Erschließung der Kreisstadt Miesbach
- Anbindung des Kreiskrankenhauses Agatharied notwendig
- Etwas abseits gelegener Haushamer Ortsteil Nagelbach nur per Stichfahrt erreichbar

Anschlüsse:

- BRB in Miesbach
- BRB in Gmund

Hauptnetzkorridorbeziehungen:

- Gmund (Alpenbus Hauptnetz D; Tegernsee-Ringlinie Hauptnetz A; Nord-Süd-Achse Ri. Holzkirchen Hauptnetz F)
- Miesbach (Alpenbus Hauptnetz D; Schlierach-/Mangfalltal-Korridor Ri. Holzkirchen Hauptnetz E; Leitzachtalkorridor Hauptnetz G)
- Wall (wenn Routenvariante Ost in Hauptnetzkorridor F umgesetzt werden sollte)



Ortsteile, Einwohner (ohne Anbindung durch den Alpenbus):

- Hausham: Hauptort (6.300 Ew.), Tiefenbach/Trätberg (1.130 Ew.),
- Gmund: Dürnbach (1.050 Ew.), Festenbach (300 Ew.), Am See (250 Ew.)
- Miesbach: Wachleben / Müller am B. (450 Ew.)
- Warngau: Wall (900 Ew.)
- Insgesamt über 10.000 Einwohner in Ortsteilen, die nicht durch den Alpenbus angebunden sind

Insgesamt rund 23.000 Einwohner in allen Orten und Ortsteilen (inkl. Gmund Hauptort und Miesbach)

Derzeitiges Angebot:

In diesem Raum bestehen durch die Linien 354, 355, und 358 Fahrtmöglichkeiten, die jedoch teilweise auf den Schülerverkehr ausgerichtet und beschränkt sind.

- Linie 354 (Tegernsee –) Gmund – Wall – Miesbach – Hausham (Agatharied).
- Linie 355 (Fischbachau – Neuhaus – Schliersee –) Hausham – Gmund (– Tegernsee)
- Linie 358 (Tegernsee –) Gmund – Hausham – Miesbach (– Irschenberg)

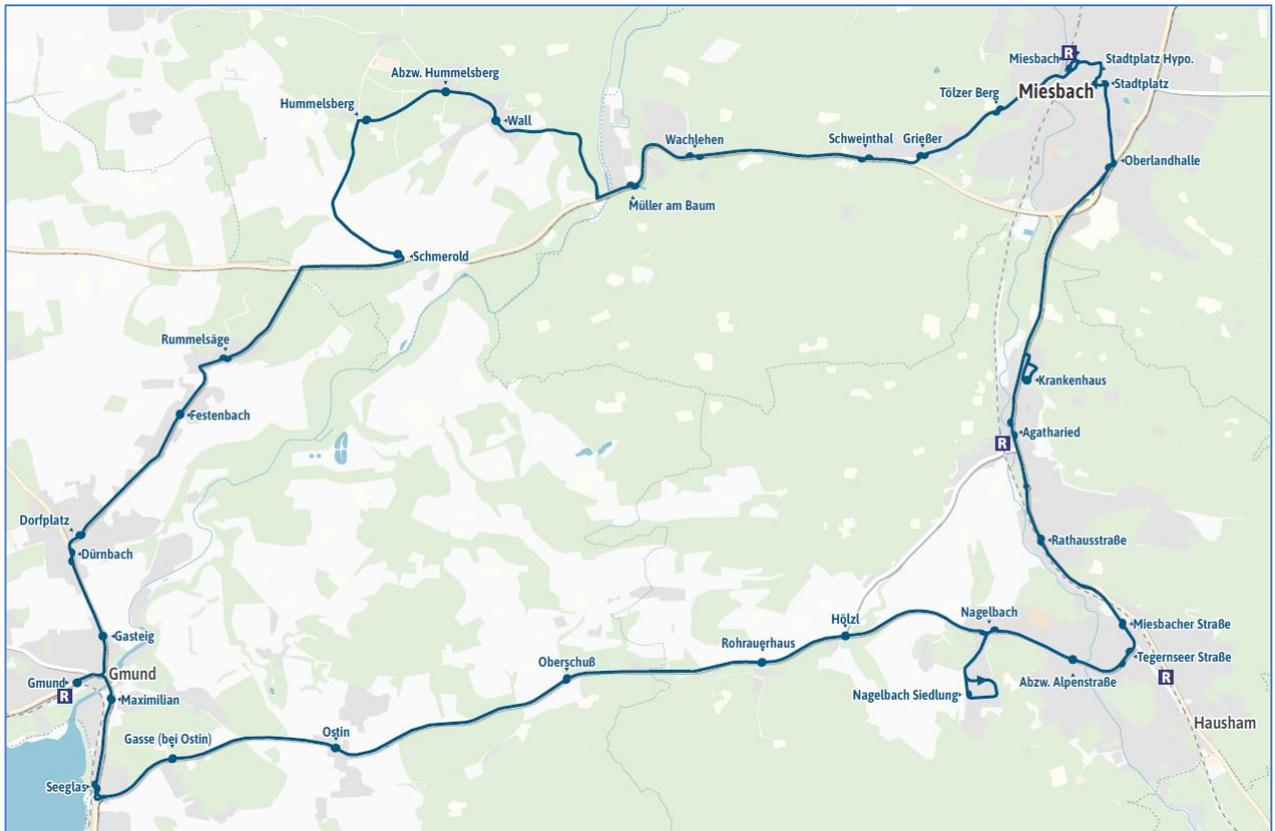
Schwachstellen:

- Der Alpenbus hält nur in Gmund, Ostin, Agatharied und Miesbach. Außerdem deckt er die Haltestellen auf dem Abschnitt Wall – Miesbach nicht ab.
- Das Angebot in diesem Korridor ist bisher primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet.
- Fahrpläne und Angebot der im Korridor verkehrenden Linien z.T. sehr unübersichtlich.
- Sehr geringes Fahrtenangebot am Abend (nach 18 Uhr) sowie am Wochenende

Maßnahme:

Einrichtung eines Ringverkehrs in beide Richtungen mit Verknüpfung an den Bahnhöfen Gmund und Miesbach zum Zug und zum Regionalbusverkehr.

- Flächendeckende Bedienung in den Gemeindegebieten von Gmund, Hausham, Miesbach und dem südlichen Teil von Warngau.
- HVZ: Taktung alle 60 Minuten in zwei Richtungen mit zwei Fahrzeugen (=2 Abfahrten die Stunde aber in verschiedene Richtungen).
- NVZ: Taktausdünnung auf 60-Min. Takt in eine Richtung mit einem Fahrzeug (=1 Abfahrt die Stunde).
- Wochenende: 60-Min.Takt in eine Richtung im einläufigen Ring-Verkehr (=1 Abfahrt die Stunde) ausreichend, da untergeordnete Bedeutung für den Ausflugs- und Freizeitverkehr.
- 15 Fahrten zwischen 6 und 21 Uhr stündlich Mo-Fr pro Richtung, wenn Ausdünnung in NVZ dann insgesamt ca. 25 Fahrten; zzgl. 10 Fahrten pro Tag am Wochenende.
- Betriebsleistung rund 210.000 km / Jahr (davon 177.000 km / Jahr Mo-Fr).



Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
60-Min. Takt je Richtung	60-Min. Takt in eine Richtung	1 Fahrtenpaar	60-Min. Takt in eine Richtung im einläufigen Ring-Verkehr

Verkehrliche Auswirkungen:

- Flächendeckende Erschließung zahlreicher Ortsteile und Orte im Gemeindegebiet von Gmund, Haussham, Miesbach und dem südlichen Teil von Warngau und Schaffung von Verknüpfungen zu den Bahnhöfen in Gmund und Miesbach
- Möglichst einheitlicher Takt je Richtung

Fahrplanergänzungen:

- Anschlüsse in Wall zum Linienkorridor F Ri. Holzkirchen gegebenenfalls prüfen, sofern die Ost-Streckenvariante umgesetzt werden sollte.
- Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten und Anschlusszeiten der BRB in Miesbach Abweichungen der Abfahrtszeiten zwischen den beiden Richtungen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 1.000.000 € / Jahr	👤 👤 👤	🕒 🕒

**Maßnahme 11 Ergänzungsnetz:
Weyarn – Feldkirchen-Westerham – Bruckmühl – Irschenberg – Miesbach**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Im Osten befindet sich der Landkreis Rosenheim, viele Bürger und Gemeinden wünschen sich eine landkreisübergreifende Verbindung; bestehende Pendlerbeziehungen
- Im Nordosten des Landkreises befinden sich zusätzlich die schlecht bedienten Ortsteile Naring und Holzolling sowie die bisher nicht bediente irschenberger Waldsiedlung

Anschlüsse:

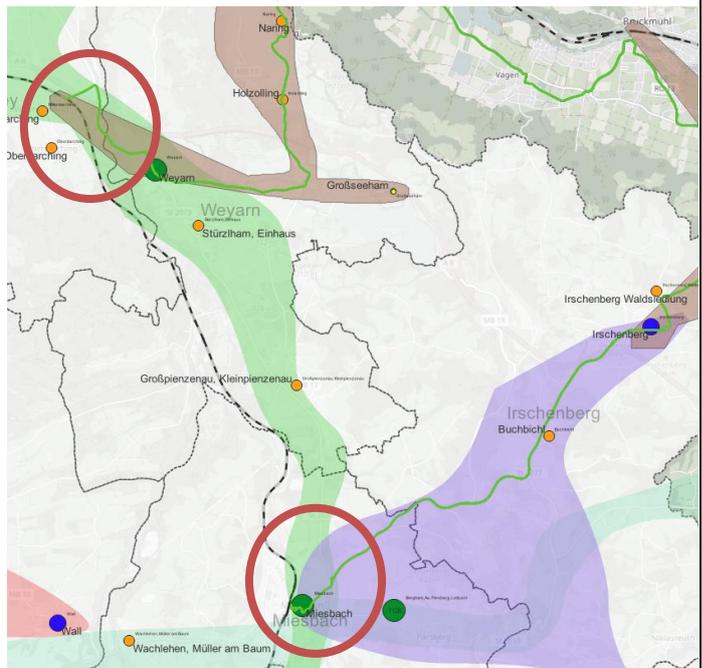
- BRB in Darching, Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Miesbach
- Hauptnetz: E: Schlierach-/Mangfalltal, G: Leitzachtal, D: Querverbindung Alpenbus

Derzeitiges Angebot:

- Marginales Angebot durch 277 in Holzolling und Naring
- Kein Angebot in Irschenberg Waldsiedlung
- Kein landkreisüberschreitender Bus von Miesbach in den LK Rosenheim

Schwachstellen:

- Angebotsdefizite in etlichen Ortsteilen der Gemeinde Weyarn (z.B. Sonderdilling, Fentbach, Wattersdorf, Bruck)
- keine Verbindung in Nachbarlandkreis Rosenheim von der Kreisstadt Miesbach aus
- Keine Verbindung in den eigenen Landkreis für Holzolling und Naring



Maßnahmen:

Einrichtung einer zweistündlich verkehrenden Buslinie zwischen Darching – Weyarn – Feldkirchen-Westerham - Bruckmühl – Irschenberg – Miesbach

1 Fahrzeug, 2-Stundentakt; Bedienzeit von 6:00 – 20:00 Uhr
etwa 180.000 km

Abhängigkeiten:

Die Einrichtung dieser Linien bedingt direkt die Maßnahmenoptionen für Maßnahme 7 Leitzachtal - Irschenberg. Die Schülerverkehre der bisherigen 363 und Flächenbedienung von 361 müssen beachtet werden. In Abhängigkeit der finanziellen Situation kann das Angebot ausgeweitet werden.

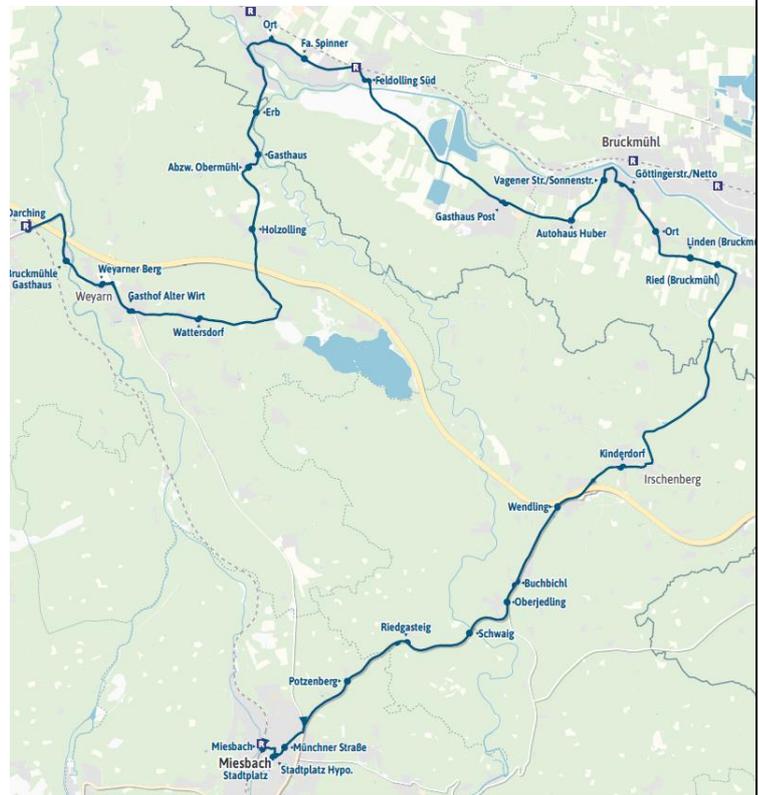
Weitere Prüfaufträge:

- Es müssen einige **Haltestellen** hinsichtlich Neueinrichtung oder Verlegung geprüft werden: z.B. **Bruck**, **Irschenberg Waldsiedlung** (keine Haltestelle vorhanden)

Die **Linie 277** verkehrt zwei Mal pro Schultag in den Landkreis, Synergieeffekte sind zu betrachten (Funktionen der Linie 277 mit Landkreis Rosenheim prüfen).

Flächenbedienung auf der Weyarner Seite muss geprüft werden: Ortsteile, die nicht direkt auf dem Linienweg liegen wie Großseeham, Neukirchen, Fentbach, Sonderdilching

Berücksichtigung der BRB-Anschlusszeiten sowohl auf der Seite der Oberlandbahn, als auch auf der Mangfalltalbahn.



Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
120-Min. Takt	120-Min. Takt	1-2 Fahrten	120-Min. Takt

Wirkung:

Etablierung einer landkreisübergreifenden Linie in den LK Rosenheim zur weiteren Integration der Wirtschaftsräume. Klares Taktangebot und Erschließung von bisher nicht oder unzureichend angebundenen Ortsteilen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 900.000 € / Jahr (etwa 30 % davon im Landkreis Rosenheim)	👤 👤 👤	🕒 🕒

Maßnahme 12 Ergänzungsnetz: Ortsverkehr Holzkirchen

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Die Linie 275 bedient vom Holzkirchner Bahnhof aus kommend das Gewerbegebiet Ost und das Gewerbegebiet Föching.
- Für die Linie ist die Marktgemeinde Holzkirchen Aufgabenträger
- Das Siedlungsgebiet Föching wird aufgrund einer Bahnschranke nicht angefahren, obwohl die Bevölkerung nicht unerheblich groß ist (500-1000 EW). Zusätzlich gibt es Schüler, die momentan im freigestellten Schülerverkehr befördert werden.
- Die primäre Aufgabe der Linie ist es, das Gewerbegebiet mit dem Bahnhof Holzkirchen zu verbinden.

Anschlüsse:

- BRB, S-Bahn in Holzkirchen
- Hauptnetz: E: Schlierach-/Mangfalltal, F: Nord-Süd-Verbindung

Derzeitiges Angebot:

- 30-Min.-Takt-Angebot durch 275 an Mo-Fr
- hoki+: Mo – Do 06:00 bis 20:00 Uhr; Fr 06:00 bis 01:00 Uhr und Sa: 10:00 bis 01:00 Uhr

Schwachstellen:

- Keine Bedienung des nördlichen, von der Bahnstrecke getrennten Gebiets von Föching

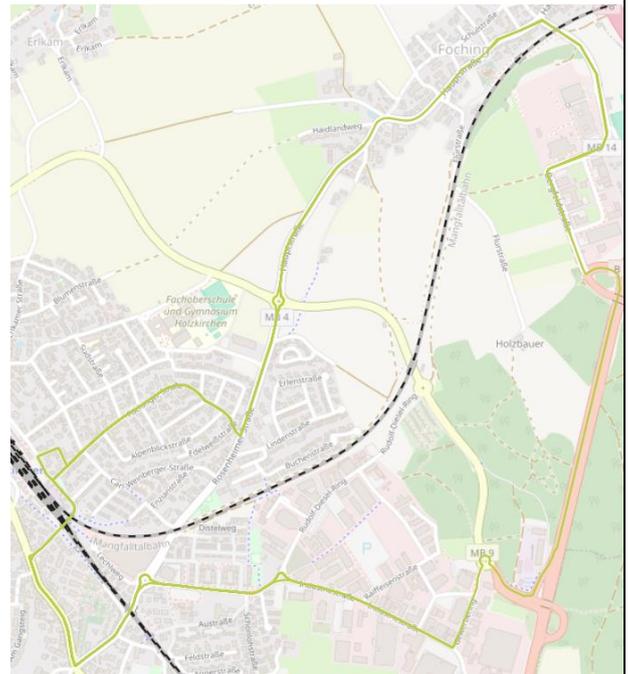


Maßnahmenüberlegungen:

Einzelne Stichfahrten (morgens, mittags und nachmittags) in den nördlichen Teil von Föching, um die Bewohner des nördlich der Bahnschienen gelegenen Föchings in den regulären Linienbetrieb zu integrieren oder überfahren der Schranke von Süd nach Nord, um einzelne Fahrten für die nördliche Bevölkerung zu gewährleisten.

Planungsstand:

- Bei jetzigem (2025) Fahrplan der RB58, **gibt es kein** passendes **Zeitfenster** für die **Schranke**, um Schüler zu befördern.
- Wenn der nördliche Teil von Föching angebunden werden soll, muss das Linienkonzept entweder Abstriche bei **Zuverlässigkeit**, der Bedienung der Haltestelle **Rudolf-Diesel-Ring 27** oder der **Anschlusssituation am Bahnhof (BRB, S-Bahn jeweils in beide Richtungen) in Holzkirchen** machen.
- Über die Einbindung des nördlichen Teils von Föching sollte in Absprache mit dem Aufgabenträger bei Neuausschreibung neu verhandelt werden.
- Bis dahin ist der jetzige Fahrplan beizubehalten.



**Maßnahme 13 Ergänzungsnetz:
Stadtbus Miesbach**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Im Vergleich zu den meisten Kreisstädten in den umliegenden Landkreisen verfügt die Kreisstadt Miesbach über kein eigenes Stadtbus-Angebot.
- Das Busangebot besteht durch verschiedene, ins Stadtgebiet einbrechende Regionalbuslinien. Für die meisten wichtigen innerstädtischen Relationen ist ein Umstieg (am Bahnhof) notwendig.

Anschlüsse:

Verknüpfungspunkt am Miesbacher Bahnhof:

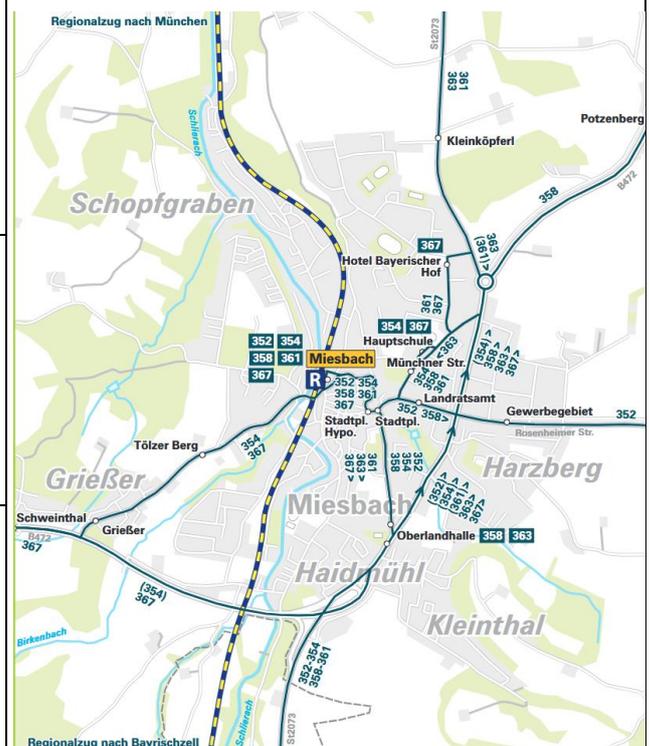
- Hauptnetz D; Alpenbus
- Hauptnetz E Schlierach-/Mangfalltal-Korridor
- Hauptnetz G Leitzachtalkorridor
- Anschluss BRB

Ortsteile, Einwohner:

- Das Stadtgebiet der Kreisstadt Miesbach inklusive der umliegenden Ortsteile Schweinthal, Wachlehen, Müller am Baum sowie Bergham und Parsberg
- Insgesamt über 12.000 Einwohner

Derzeitiges Angebot:

- Keine eigene Stadtbuslinie
- Zahlreiche einbrechende Regionalbuslinien: 352, 354, 358, 361, 367



Schwachstellen:

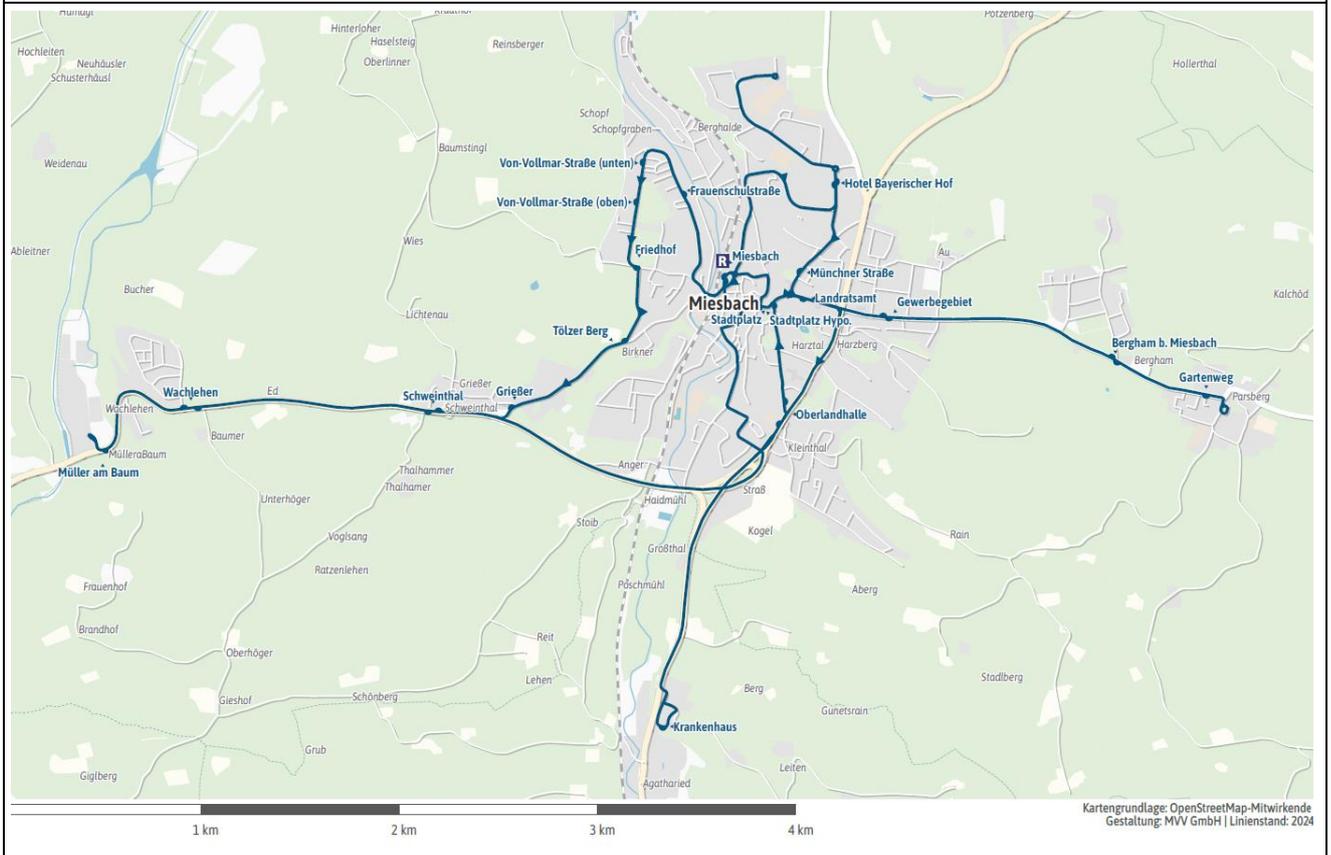
- Mehrere innerstädtische Gebiete bisher ohne Haltestelle (Marktplatz, Gymnasium, Von-Vollmar-Straße, Gewerbegebiet Nord Am Windfeld) bzw. unzureichend angebunden.
- Für eine Zielerreichung in der Stadt Miesbach ist oft Umstieg am Bahnhof notwendig; Umstiege jedoch nicht aufeinander abgestimmt.

Maßnahmenüberlegungen:

Einführung einer Linie mit unterschiedlichen Strecken für eine flächendeckende Bedienung im Stadtgebiet Miesbachs.

- neue innerstädtische direkte Fahrtmöglichkeiten und Anschlüssen zur BRB am Bahnhof.
- Kleinbusverkehr könnte flexibler bzgl. Befahrbarkeit und Wendemöglichkeiten konzipiert werden.

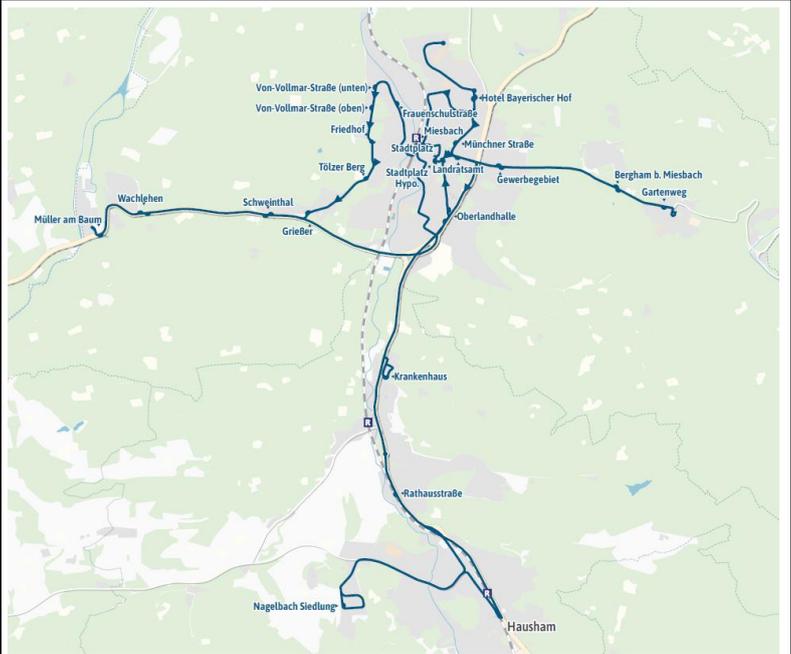
- Einige neue Haltestellen denkbar auf dem Linienweg zur Neuerschließung bisher nicht angebundener Gebiete in der Kreisstadt.
- Konkreter Einsatz eng mit der Kreisstadt abzustimmen (Haltestellenlage, Routenführung, gewünschte Anbindungen).
- ganztägiger 60-Minuten-Takt (6 -21 Uhr) Mo-Fr.
- Kilometerleistung im Jahr: rund 108.000 km.



<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>60-Min. Takt</i>	<i>60-Min. Takt</i>	<i>1 Fahrtenpaar</i>	<i>Kein Angebot</i>

Variante:

- Zusätzliche Erschließung der Nachbargemeinde Hausham
- Direktverbindungen in die Kreisstadt und zum Krankenhaus
- Vorplanungen in der Gemeinde Hausham für Ortsbus bereits vorhanden
- 90-Minuten-Takt mit einem Fahrzeug



Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
90-Min. Takt	90-Min. Takt	1 Fahrtenpaar	Kein Angebot

Verkehrliche Auswirkungen:

- Flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes und der umliegenden Stadtteile.
- Anbindung an das Krankenhaus Agatharied.
- Einheitlicher Takt an allen Haltestellen im Stadtgebiet.

Fahrplanergänzungen:

- Etliche Variationen an Routenführung und Fahrplan denkbar.
- Taktminuten vormittags und nachmittags auf Lastrichtung des Zugverkehrs auszurichten.
- Optional Samstagsverkehr für Einkaufserledigungen und Veranstaltungsbesuche.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 500.000 Euro / Jahr	👤👤	🕒🕒

Variante - Gemeinsamer Ortsbus mit Hausham:

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 500.000 Euro / Jahr	👤👤👤	🕒🕒

Maßnahme 14 Ergänzungsnetz: Holzkirchen – Großhartpenning – Bad Tölz

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Die Linie 353 verkehrt zwischen Holzkirchen, Bad Tölz, Lenggries (Hohenburg)
- Sie bedient hauptsächlich in der Fläche und als Schülerverkehr
- Durch die Landkreisüberschreitung sind die Planungen des Nahverkehrsplanes Bad Tölz - Wolfratshausen einzubeziehen

Anschlüsse:

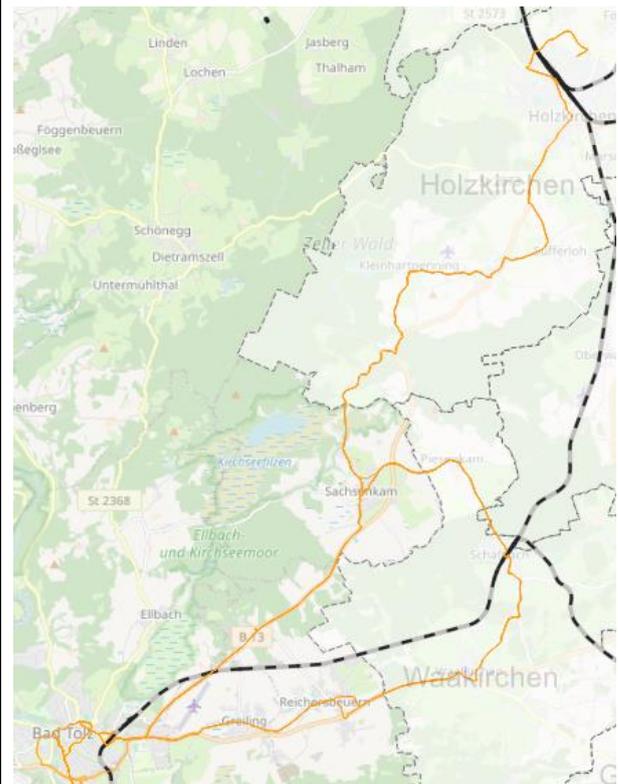
- BRB, S-Bahn in Holzkirchen
- BRB in Bad Tölz
- BRB in Schaftlach
- Hauptnetz: E, F

Derzeitiges Angebot:

- 353
hoki+: Mo – Do 06:00 bis 20:00 Uhr; Fr 06:00 bis 01:00 Uhr und Sa: 10:00 bis 01:00 Uhr

Schwachstellen:

- Keine Fahrten am Wochenende in Sufferloh, Großhartpenning, Kleinhartpenning
- Unübersichtlichkeit des Fahrplans
- Lange Bedienlücken
- Verschneidung von unterschiedlichen Zwecken und Schulstandorten in einer Linie



Maßnahmen:

Der Fahrplan ist zu standardisieren und mit einem klaren Taktangebot zu versehen. In Abstimmung mit dem Landkreis und Aufgabenträger Bad Tölz-Wolfratshausen ist der Fahrplan außerhalb der Schulzeiten auf einen 120-Minutentakt zu verdichten und ein Fahrtenpaar in der SVZ abends anzubieten. Piesenkam und Schaftlach sind nach Möglichkeit und vor allem im Schülerverkehr anzubinden.

Die Kilometer teilen sich etwa wie folgt auf die beiden betroffenen Landkreise auf 90.000 km in Bad Tölz-Wolfratshausen und 45.0000 km in Miesbach.

Abhängigkeiten:

In Ergänzung ist Maßnahme 17 zu betrachten, die das On-Demand-Angebot (hoki+) für die größeren Ortsteile (Sufferloh, Kleinhartpenning, Großhartpenning) verbessert.

<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>120-Min.Takt</i>	<i>120-Min. Takt</i>	<i>1 Fahrtenpaar</i>	<i>120-Min.Takt</i>

Wirkung:
 Besser getaktetes Angebot und Fahrten am Wochenende auf Linienabschnitt im LK Miesbach
 Anbindung Piesenkam und Schaftlach denkbar

Variante: Nur Schülerverkehr

- Sicherstellung bestehender Schülerrelationen für Schüler des Landkreises Miesbach
- Waakirchen/Schaftlach/Piesenkam – Kleinhartpenning/Großhartpenning – Holzkirchen
- Anbindung Sachsenkam optional unter Kostenbeteiligung des LK Bad Tölz - Wolfratshausen
- Kleinhartpenning/Großhartpenning/Sufferloh – Warngau Bahnhof zur Weiterfahrt in den LK Bad Tölz - Wolfratshausen
- Weiterer bestehender Schülerverkehr auf der Linie 353 primär Binnenverkehr innerhalb des Nachbarlandkreises
- Ausgestaltung des notwendigen Schülerverkehrs abhängig von Maßnahme Nr. 6 Hauptnetz: Nord-Süd Korridor Gmund – Holzkirchen; Anbindung von Waakirchen und Marienstein sowie Schaftlach an Holzkirchen über diesen Korridor geplant

<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>1 Fahrtenpaar im Schülerverkehr morgens</i>	<i>2 Fahrtenpaare im Schülerverkehr mittags</i>	<i>Kein Angebot</i>	<i>Kein Angebot</i>

Maßnahme 14, Angebotsausbau			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 900.000 € / Jahr (etwa 67 % davon im Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen)		

Variante (nur Schülerverkehr):			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 200.000 € / Jahr (etwa 67 % davon im Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen)	nur Schülerverkehr	

Maßnahme 15 Ergänzungsnetz: Holzkirchen – Otterfing – Dietramszell – Bad Tölz

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Die Linie 368 verkehrt zwischen Holzkirchen, Otterfing, Dietramszell und Bad Tölz
- Sie bedient hauptsächlich in der Fläche und als Schülerverkehr
- Durch die Landkreisüberschreitung ist der Nahverkehrsplan und die Planungen des Landkreises Bad Tölz - Wolfratshausen einzubeziehen
- Aktuelle Planungen des LK Bad Tölz – Wolfratshausen zur Einrichtung eines On-Demand-Systems in den Gemeinden Dietramszell und Egling

Anschlüsse:

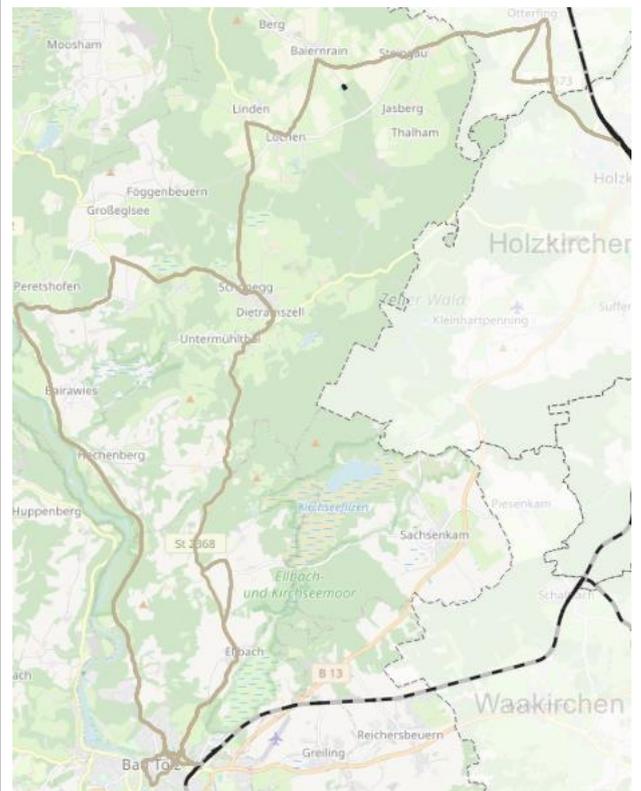
- BRB, S-Bahn in Holzkirchen
- BRB in Bad Tölz
- BRB in Schaftlach
- Hauptnetz: E, F

Derzeitiges Angebot:

- 368
- hoki+: Mo – Do 06:00 bis 20:00 Uhr; Fr 06:00 bis 01:00 Uhr und Sa: 10:00 bis 01:00 Uhr

Schwachstellen:

- Keine Fahrten am Wochenende auf Abschnitt im LK Miesbach, in Holzkirchen und Otterfing
- auf Schülerverkehr ausgerichtet



Maßnahmen:

Der Fahrplan ist zu standardisieren und mit einem klaren Taktangebot zu versehen. In Abstimmung mit dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist der Fahrplan auch außerhalb der Schulzeiten auf einen 120-Minutentakt zu verdichten. Wenige Fahrtenpaare sollten in der SVZ abends ermöglicht werden.

Die Kilometer teilen sich etwa wie folgt auf die beiden betroffenen Landkreise auf 90.000 km in Bad Tölz-Wolfratshausen und 15.0000 km in Miesbach.

In Ergänzung ist Maßnahme 15 und 17 zu betrachten, die ein On-Demand-Angebot (hoki+) für die Otterfing Ortsteile Wettlkam, Palnkam, Holzham auch sonntags ermöglicht.

90.000 km in Bad Tölz-Wolfratshausen
 15.000 km in Miesbach

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
120-Min. Takt	120-Min. Takt	1 Fahrtenpaar	120-Min. Takt

Wirkung:

Stärkung der Verbindung in die Gemeinde Dietramszell und die Kreisstadt Bad Tölz im benachbarten Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen

Stärkung der Anbindung von Otterfing und den Ortsteilen Palnkam und Bergham an Holzkirchen

Variante: Nur Schülerverkehr

- Anbindung der Otterfing Ortsteile an den Schulstandort Holzkirchen sowie der Schüler mit Wohnort im Nachbarlandkreis die nach Holzkirchen auf die Schulen gehen
- Sicherstellung der Beförderung von Schülern aus Otterfing und Holzkirchen zur Schule bzw. zum Bahnhof
- Verzicht auf zusätzliche, freiwillige Leistung der Beförderung zur nicht staatlichen Montessorischule in Dietramszell
- Ermöglichung des Schulbusses nach Dietramszell durch seitens der Montessorischule erhobenes Bus-Geld außerhalb des Linienverkehrs
- Bei Fokussierung auf Schülerverkehr zum Schulstandort Holzkirchen: Evaluation etwaiger Synergieeffekte durch Bündelung mit Maßnahme 14
- Gegebenenfalls Synergieeffekte mit Schülerverkehr innerhalb Holzkirchens zu realisieren (siehe Maßnahme auch 12)

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
1 Fahrtenpaar im Schülerverkehr morgens	1 Fahrtenpaar im Schülerverkehr mittags	Kein Angebot	Kein Angebot

Maßnahme 15, Angebotsausbau			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 600.000 € / Jahr (etwa 85 % davon im Landkreis Bad Tölz - Wolfratshausen)		
Variante (nur Schülerverkehr):			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 150.000 € / Jahr (etwa 85 % davon im Landkreis Bad Tölz - Wolfratshausen)	nur Schülerverkehr	

Maßnahme 16 Ergänzungsnetz: Schülerverkehr Miesbach – Holzkirchen:

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Im Bereich des Korridors Holzkirchen – Warngau - Miesbach bestehen durch die Linie 367 für den Schülerverkehr wichtige Fahrten am Morgen, mittags und nachmittags.
- Diese Angebote können nicht in vollem Umfang in die Fahrpläne der anderen Linien, z.B. durch die Hauptnetz-Linie Schlierach-/Mangfalltal (zwischen Holzkirchen und Miesbach über Weyarn) oder die Nord-Süd-Achse zwischen Holzkirchen und Gmund integriert werden, sodass diese Linie im Ergänzungsnetz weiterhin notwendig ist.
- Für die Ortsteile im Abschnitt Marschall – Warngau – Bernloh/Heigenkam sind im Hauptnetz (Korridor F) und im Ergänzungsnetz keine Fahrtmöglichkeiten direkt nach Miesbach vorgesehen. Für Fahrten nach Miesbach ist ein Umstieg in Gmund oder Holzkirchen nötig.
- Für den Schülerverkehr auf dem Korridor Marschall bis Bernloh sind Direktverbindung nach und von Miesbach relevant.

Anschlüsse:

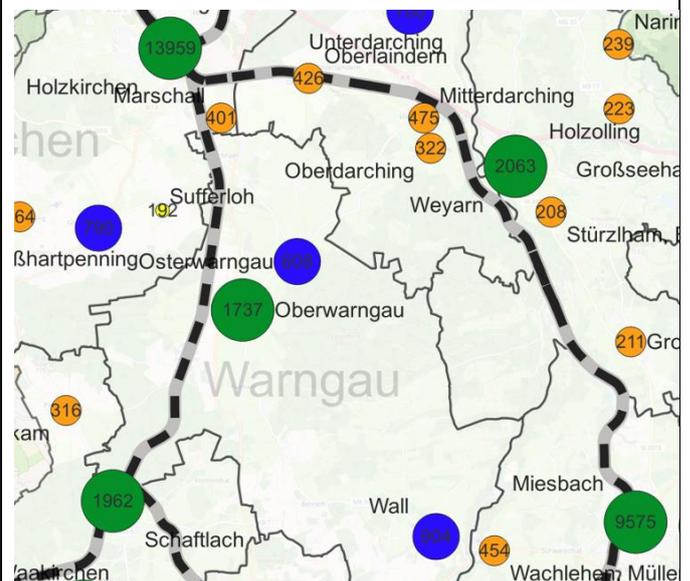
- Holzkirchen: Regionalzug, S-Bahn
- Miesbach: Regionalzug, Alpenbus

Relevante Beziehungen zu den Hauptnetzkorridoren:

- In Miesbach schließt der Korridor an die Querverbindung (Alpenbus) sowie zu den Linienkorridor Schlierach-/Mangfalltal und Leitzachtal an.

Relevante Beziehungen zum Ergänzungsnetz:

- Abhängig von der Ausgestaltung der Feinerschließung im Korridor der Alpenbuslinie



Ortsteile, Einwohner:

- Holzkirchen: Marschall (400 Ew.)
- Warngau: Oberwarngau (1.740 Ew.), Osterwarngau (610 Ew.), Lochham (150 Ew.), Reitham (140 Ew.), Draxlham (90 Ew), Einhaus (120 Ew), Bernloh (140 Ew), Wall 900 (Ew.)
- Miesbach: Wachlehen + Müller am Baum (450 Ew), Schweinthal + Grießer + Erlerholz (500 Ew)
- Insgesamt rund 5.000 Einwohner

Derzeitiges Angebot:

Linie 367 mit starkem Fokus auf Schülerverkehr

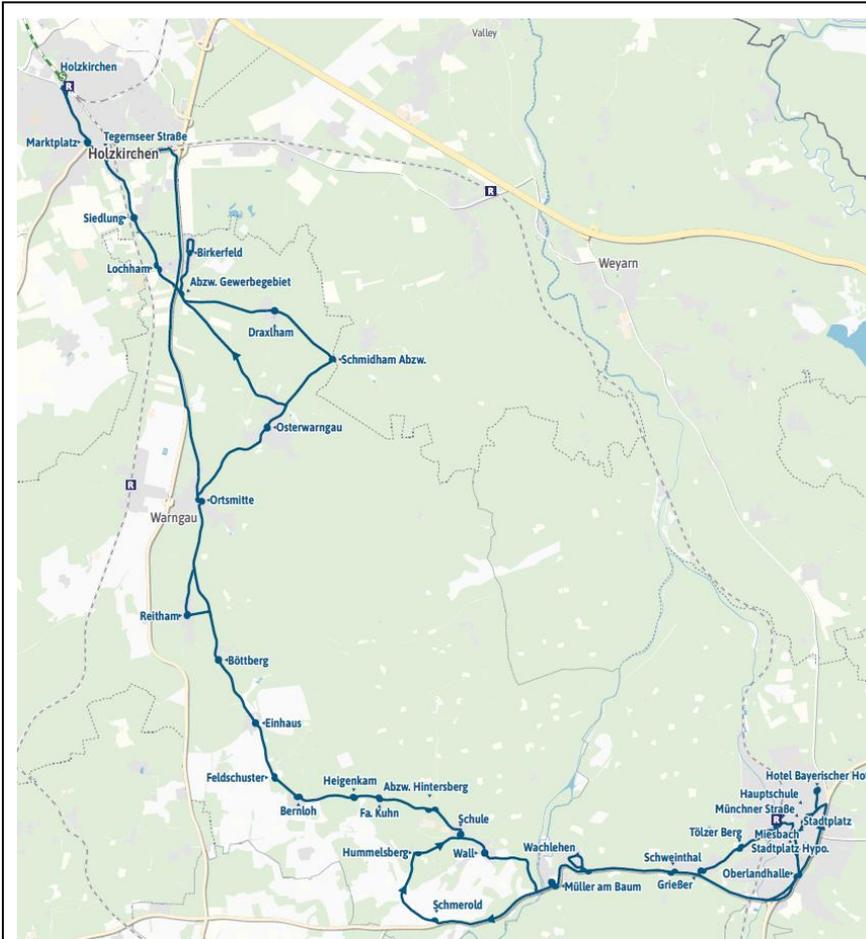
Schwachstellen:

- Fahrplan bisher primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet, Fokus einzig auf Schulstandort Miesbach
- Zu große Angebotslücken für sonstige Zwecke (Beruf, Einkauf etc.)
- Unattraktive bestehende Fahrtmöglichkeiten (z.B. Fahrt nur an Ferientagen um 10:25 Uhr ab Miesbach)

Maßnahme:

Fortführung der Direktverbindung für den Schülerverkehr von Holzkirchen zum Schulstandort Miesbach

- Ausschließlich auf die Schulzeiten abgestimmte Fahrten; Fahrten in Schülerzeitlage morgens und mittags.
- Kein Angebot in den Ferien und am Wochenende.
- Ein Fahrzeug ggfs. ein Verstärker
- Angebot könnte auf reinen Schülerverkehr reduziert werden ohne größeren Qualitätsverlust im Vergleich zum derzeitigen Angebot.



Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
nur Schülerverkehr	nur Schülerverkehr	kein Angebot	kein Angebot

Verkehrliche Auswirkungen:

- Aufrechterhaltung des notwendigen Schülerverkehrs in diesem Korridor
- Anbindung einiger kleinerer Ortsteile an den SPNV
- Anbindung der Haltestellen zwischen Böttberg, Bernloh/Heigenkam und Hintersberg

Fahrplanergänzungen:

- Der Abschnitt Böttberg bis Bernloh ist in der Vorzugsvariante des Korridor F (kein östlicher Routenverlauf) nicht Bestandteil vom Hauptnetz und auch nicht von Ergänzungsnetz im zentralen Landkreis abgedeckt; alternative Anbindung z.B. über Ausweitung hoki+.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 250.000 € / Jahr	nur Schülerverkehr	🕒

Maßnahme 17 Ergänzungsnetz: hoki+

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Viele Ortsteile rund um Holzkirchen werden nur sehr unregelmäßig vom regulären ÖPNV angefahren. Das trifft vor allem auf Sams- und Sonntage zu.
- In der Aufgabenträgerschaft des Marktes Holzkirchen wurde daher der ODM-Service hoki+ aufgebaut, der sehr gut angenommen wird und bereits jetzt mit drei Fahrzeugen gut ausgelastet ist.
- Ausweitungen und Ergänzungen des hoki+ Angebots sind in den Einzelheiten immer mit der Gemeinde Holzkirchen abzustimmen

Anschlüsse:

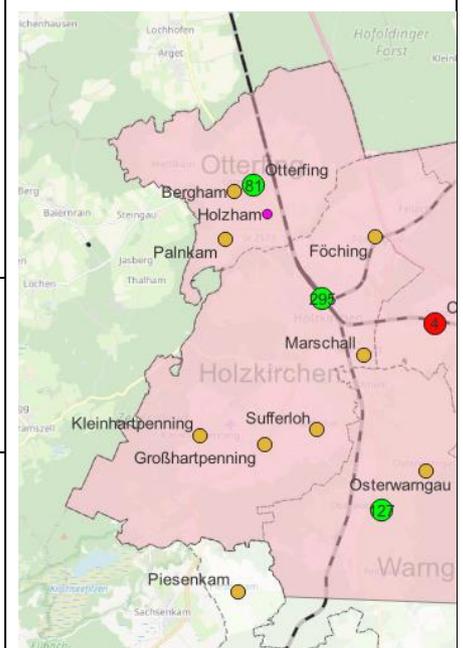
- BRB, S-Bahn in Holzkirchen
- BRB in Darching und in Warngau
- S-Bahn in Kreuzstraße und Otterfing
- Regionalzüge und S-Bahn am Halt Kreuzstraße

Derzeitiges Angebot

- hoki+: Mo – Do 6:00 bis 20:00 Uhr; Fr 6:00 bis 1:00 Uhr & Sa: 10:00 bis 1:00 Uhr

Schwachstellen:

- Grub, Valley, Holzham und Oberdarching sind nicht mit dem ÖPNV erschlossen (keine physische Haltestelle)
- in Bergham, Palnkam, Marschall, Föching, Sufferloh, Großhartpenning, Kleinhartpenning gibt es keine Fahrten am Sonntag und nur wenige am Samstag und in der NVZ am Abend



Maßnahmen:

Erweiterung des hoki+-Bedienzeitraumes auf Sonntag 10:00-20:00 Uhr.

Begleitend sollte eine Integration des hoki+ auf allen Ebenen angestrebt werden: Auskunft, Tarif (ggf. MVV-Tarif) und Buchung:

Auskunft: Integration in die EFA bzw. in DEFAS (BEG kann somit auch beauskunften) ist bereits erfolgt, aber noch nicht live

Tarif: eine vollständige Tarifintegration in den MVV-Bestandstarif mit ggfs. Zu- und Abschlägen wird aufgrund Einheitlichkeit des Tarifsystems im MVV empfohlen

Buchung: Buchung per Deeplink (gerade in Umsetzung, siehe Punkt Auskunft).

Tiefenintegration sprich Auskunft, Bezahlung und Buchung in der MVV-App wird empfohlen, sofern eine tarifliche Integration stattgefunden hat

**Maßnahme 18 Ergänzungsnetz:
Anbindung der Gemeinde Otterfing an den FLEX Dietramszell-Egling**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Der Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen plant ein ODM-System, das die kleineren Ortschaften im westlichen Landkreis (TÖL) bedienen soll und zu Bus- und Bahnanschlusspunkten in Geretsried, Wolfratshausen und Holzkirchen bringen soll.
- Dieses System soll so gestaltet sein, dass vor allem Bewohner der Flächengemeinden Egling und Dietramszell profitieren.
- Auf der Route von einigen Ortsteilen der Gemeinde Dietramszell und aus Egling zum Bahnhof Holzkirchen wird die Gemeinde Otterfing durchfahren. Zugleich hat die Gemeinde Otterfing einige Ortsteile, die unzureichend oder gar nicht an den ÖPNV angebunden sind, wie z.B. Wettlkam, Heigenkam, Palnkam.
- Der Bahnhof Otterfing liegt auf dem potentiellen Durchfahrgebiet des FLEX.

Anschlüsse /

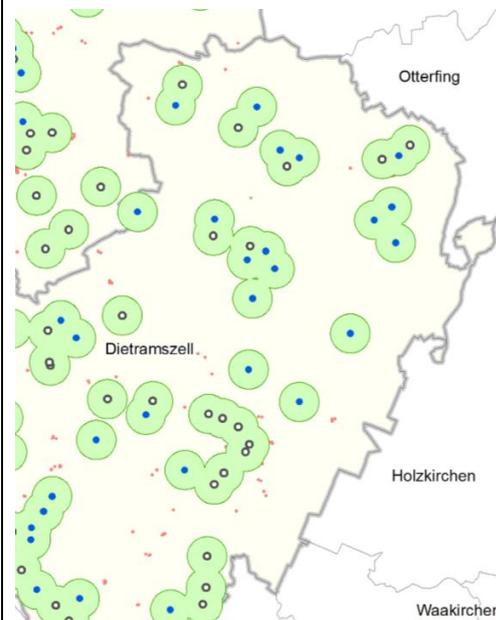
- Otterfing: S-Bahn, BRB
- Holzkirchen: BRB
- Geretsried: Am Stern
- Wolfratshausen Bahnhof

Ortsteile, Einwohner:

- Wettlkam, Palnkam, Otterfing

Derzeitiges Angebot:

- hoki+
Teilweise 368, 353



Maßnahme:

- Aufnahme der Ortsteile Wettlkam und Palnkam sowie Otterfing Bahnhof als virtuelle Haltestellen in das Bediengebiet des FLEX Dietramszell-Egling

Verkehrliche Auswirkungen:

Verbindungen in den Nachbarlandkreis werden ausgebaut, die außenliegenden Ortsteile erhalten eine Mobilitätsmöglichkeit.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	Mehrkosten nicht quantifizierbar	👤👤	🕒🕒

Maßnahme 19 Ergänzungsnetz: FLEX oder RufTaxi „Ost“

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- In Teilbereichen des Landkreises mit geringen Einwohnerzahlen und disperser Siedlungsstruktur ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung insbesondere in der SVZ durch reguläre Linienbusverkehre nicht möglich und aufgrund der Straßenverhältnisse eine Befahrung mit 12-m-Bussen oftmals kaum machbar
- Dies trifft im Landkreis vor allem auf die Gemeinden Irschenberg, den nördlichen Teil von Fischbachau und Miesbach zu.
- Durch OnDemand-Systeme kann hier eine Anbindung geschaffen werden

Anschlüsse:

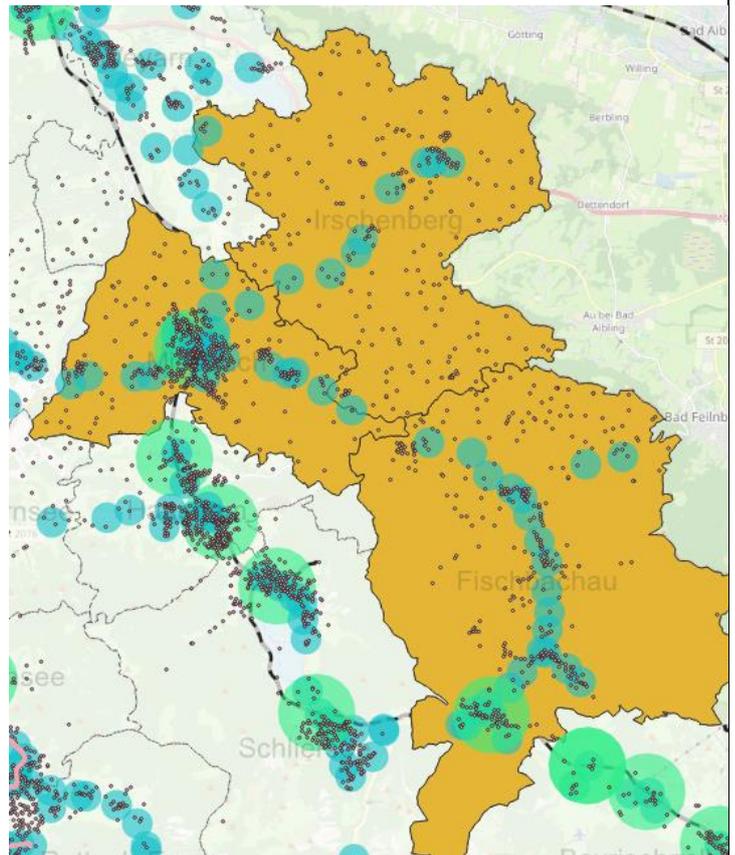
- BRB, in Miesbach und Fischbachau

Derzeitiges Angebot:

- Linienverkehr an den Staatsstraße im Leitzachtal (352) und auf der B472 Ri. Irschenberg (358)

Schwachstellen:

- Etliche Adressen ohne ÖPNV Haltestelle in der räumlichen Nähe
- Vor allem Ortsteile unter 200 Einwohnern betroffen
- Keine Maßnahmen im Haupt- oder Ergänzungsnetz für abseits der Kreis-, Staats- oder Bundesstraßen gelegene Ortsteile
- Anruf-Sammel-Taxi 2023 eingestellt



Maßnahmen:

Vorschlag ein ODM-System in diesen Gemeinden zu konzipieren.

Prüfaufträge:

Konzeption:

Es gibt grundsätzlich zwei technische und planerisch verschiedene Möglichkeiten ein ODM-System zu konzipieren: RufTaxi oder FLEX.

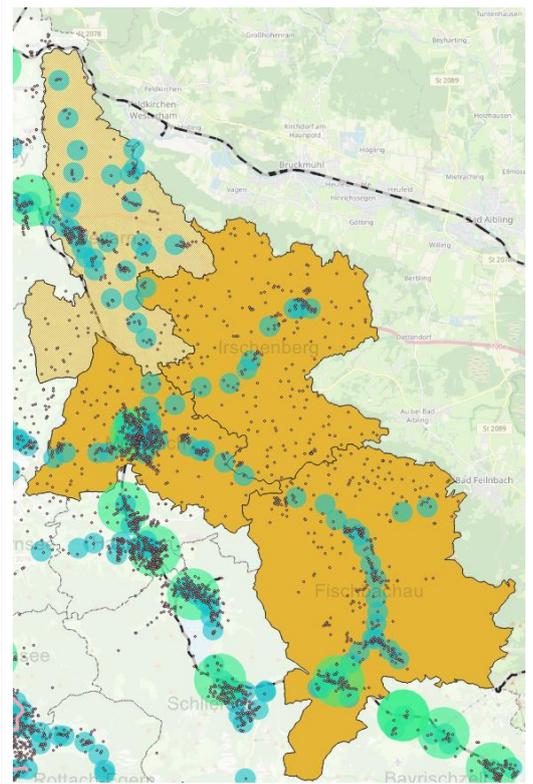
Je nach verkehrlichem Ziel, finanziellen Mitteln, Optionen der Fahrgastlenkung ist eine Entscheidung für eines der Modelle zu treffen.

Zwei Fahrzeuge werden unabhängig der detaillierten Planungen für diese Fläche nötig.

Nördliche Erweiterung

Zusätzlich wäre eine Erweiterung des Bedienegebietes, um die Gemeinde Weyarn zu prüfen (auch in Abhängigkeit von Maßnahme 11)

Die Anzahl der Fahrzeuge sowie der Bedienzeitraum bemisst sich abhängig von der konkreten Ausgestaltung in Fragen zu Standplätzen, Servicequalität, Haltestellen, zeitliche Verfügbarkeit (FLEX) oder Fahrplangestaltung (RufTaxi).



Genauere Planungen sind zu einem späteren Planungszeitpunkt zu konkretisieren.

So könnte im Anschluss an die geplante Verlängerung von Hoki+ (bis Mitte 2027) eine langfristige Lösung erarbeitet werden, um ein entsprechendes On-Demand-System zu konzipieren, das die Gemeinden Weyarn, Irschenberg und Fischbachau integriert. Damit könnte vermieden werden, dass zwei unterschiedliche On-Demand-Systeme im Landkreis nebeneinander verkehren.

Mo-Fr			Sa So/F
HVZ	NVZ	SVZ	
-	-	-	-

Wirkung:

Flächendeckende Anbindung der gesamten Gemeindegebiete der Flächengemeinden Irschenberg, Fischbachau und Miesbach sowie gegebenenfalls Weyarn

Abhängigkeiten:

In der planerischen Ausgestaltung des Angebots ist Maßnahme 13 (Stadtbus Miesbach) zu berücksichtigen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 400.000 € / Jahr	👤👤	🕒🕒🕒

<p>Maßnahme 20 Ergänzungsnetz: FLEX München</p>			
<p>Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Landkreis München betreibt einen ODM-Verkehr in den Gemeinden Sauerlach, Brunnthal und Aying bis zur südlichen Landkreisgrenze • Der FLEX München bedient in den Gemeinden täglich von 5 bis 22 Uhr • Gleich hinter der Grenze befindet sich der Bahnhof Kreuzstraße mit wichtigen Verbindungen nach Rosenheim. • Gleichzeitig gibt es Ortsteile, die für den Busverkehr in Miesbach schwer zu erreichen sind: Grub, Kreuzstraße, Hohendilching und Sollach 			
<p>Anschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BRB und S-Bahn in Kreuzstraße • Landkreis München 		<p>FLEX-Haltepunkte im Tagv Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende Gestaltung: MVV GmbH</p>	
<p>Derzeitiges Angebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hoki+ innerhalb des Landkreises 			
<p>Schwachstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disperse Siedlungsstruktur, kann von regulärem Linienverkehr nicht erschlossen werden. • Verbindung in den Landkreis München nur durch S-Bahn gegeben 			
<p>Maßnahmen:</p> <p>Zusammen mit dem Landkreis München die virtuellen Haltestellen Grub, Sollach, Hohendilching und Kreuzstraße in den Flex München aufnehmen.</p>			
<p>Wirkung:</p> <p>Erschließung von Ortsteilen der Gemeinde Valley die bisher kein ÖPNV-Angebot haben; Verbindung in den Nachbarlandkreis gewährleisten; Fahrgäste aus dem Landkreis München erhalten einen Anschluss an die RB58 Richtung Rosenheim</p> <p>Umstiegsmöglichkeit zwischen hoki+ und FLEX München an den überlappenden Haltestellen</p>			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	Kostenbeteiligung am Linienbetrieb FLEX im LK München. Mehrkosten nicht quantifizierbar	👤👤	🕒

**Maßnahme 21 touristisches Ergänzungsnetz:
Busverkehr in die Valepp mit Anbindung zum Spitzingsee**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Für die Anbindung der Valepp und des Spitzingsees wurde bis zum Sommer 2023 eine RVO-Linie betrieben. Zum Sommer 2023 wurde der Betrieb der Linie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen eingestellt.
- Für viele beliebte Ziele im Ausflugs-, Urlaubs- und Freizeitverkehr fehlt nun die Erschließung durch den ÖPNV im Gebiet südlich des Spitzingsees
- Der Abschnitt Valepp – Spitzingsee ist für den PKW-Verkehr gesperrt.

Anschlüsse

- Keine SPNV-Anschlüsse

Relevante Beziehungen zu den Hauptnetzkorridoren:

- Schließt in Spitzingsee an die Hauptnetzlinie Schliersee - Neuhaus - Spitzingsee an

Relevante Beziehungen zum Ergänzungsnetz:

- Ortsbus Rottach-Egern an der Moni-Alm



Ortsteile, Einwohner:

- Einwohnerzahlen für rein touristische Linien nicht relevant
- Dient nur zur Erschließung von Zielen im Ausflugs-, Urlaubs- und Freizeitverkehr

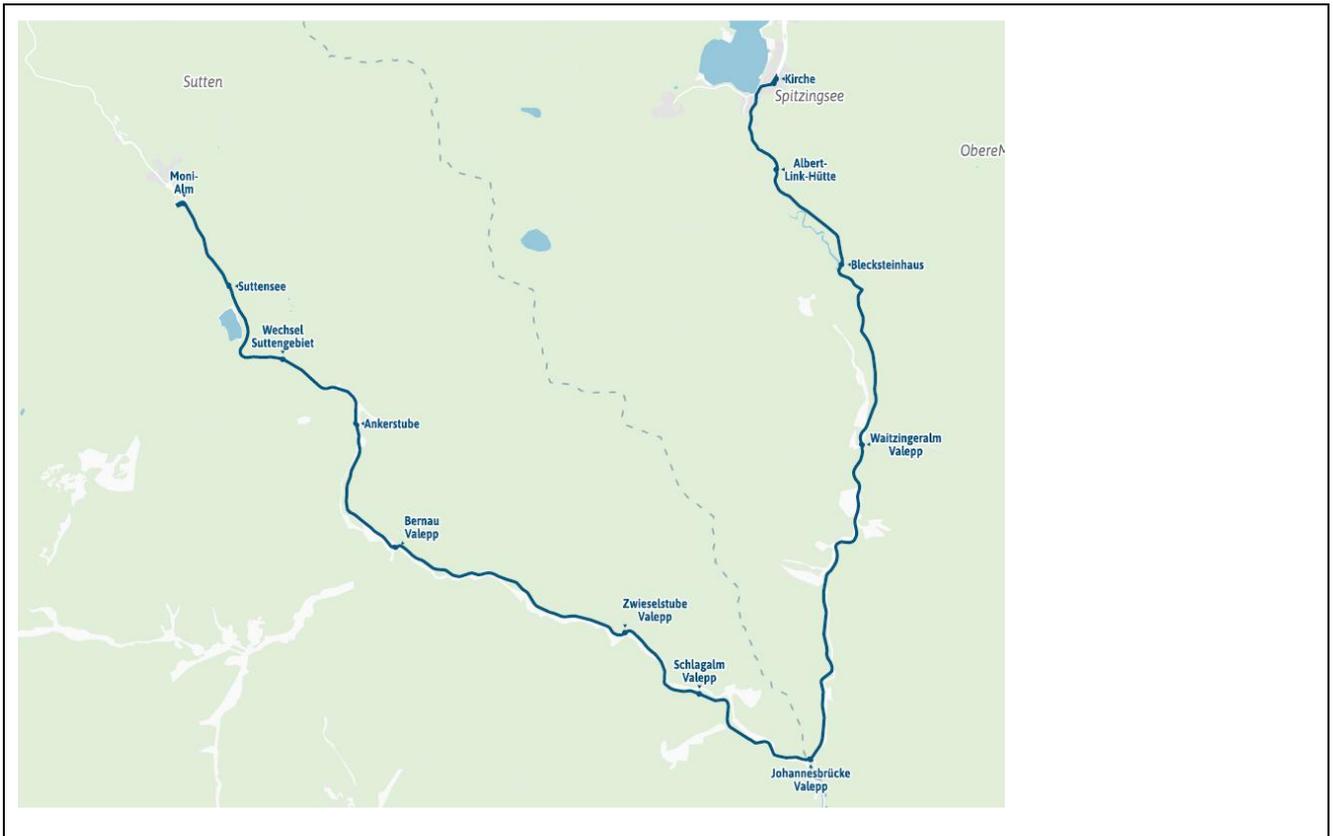
Derzeitiges Angebot:

- kein Angebot (Stand Mai 2025) – der Betrieb der Linie wurde 2023 eingestellt.

Maßnahme:

Erneute Inbetriebnahme der Verbindungslinie zwischen Moni-Alm / Valepp und Spitzingsee durch einen Kleinbus (nur in Zeitraum Anfang Mai – Ende November)

- Für alle relevanten Verbindungen sind für BergsportlerInnen attraktive Fahrzeiten am Morgen und (späten) Nachmittag vorzusehen
- 3 Fahrtenpaare zwischen Moni-Alm und Spitzingsee
- 8 Fahrtenpaare zwischen Valepp und Spitzingsee
- Betriebszeiten zwischen Moni-Alm und Spitzingsee von 8:30 bis 19:00 Uhr
- Betriebszeiten zwischen Valepp und Spitzingsee von 9:00 bis 18:30 Uhr



<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>8 Fahrtenpaare (zwischen 8:30 bis 19:00 Uhr)</i>			

Verkehrliche Auswirkungen:

- Die Linie dient im touristische Ergänzungsnetz zur Erschließung der Valepp als Ausgangspunkt für Bergwanderungen (Schinder, Hint. Sonnenwendjoch) und auf dem Weg dorthin (Albert-Link-Hütte, Blecksteinhaus, Forsthaus Valepp)

Fahrplanergänzungen / Varianten:

- Variante: Nur Verbindung auf Abschnitt Valepp – Spitzingsee (für PKW-Verkehr gesperrt), dafür Stundentakt möglich
- Daneben könnte mit zwei Fahrzeugen jeweils auf den zwei Abschnitten Moni-Alm – Valepp sowie Valepp – Spitzingsee auf beiden Ästen ein getaktetes Angebot geschaffen werden und damit sowohl die Verbindung vom Tegernseer Tal in die Valepp als auch die Anbindung vom Spitzingsee nach Süden gestärkt werden.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 150.000 € / Jahr	👤 👤 👤	🕒

**Maßnahme 22 touristisches Ergänzungsnetz:
Bayrischzell – Ursprungtal – Thiersee – Kufstein**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Auf der Strecke nach Kufstein beschränkt sich das Angebot derzeit nur auf den BergBus auf dem Teilabschnitt bis Hinterthiersee (saisonal + nur am WE),
- Kein abgestimmter Anschluss vom BergBus zum Linienverkehr auf Tiroler Seite Ri. Kufstein.
- VVT-Linien 4047 und 4046 ab Landl und Hinterthiersee in der HVZ bis Kufstein teilweise im 30-Minuten-Takt sowie in der NVZ alle 60 Minuten, aber mit größeren Taktlücken.
- Taktung teilweise unregelmäßig bis mittags.
- Schwierige Anschlusssituation aufgrund unterschiedlicher Taktung.

Anschlüsse:

- Schienenstrecke der BRB in Bayrischzell
- Nah- und Fernverkehr am Knotenpunkt Kufstein

Relevante Beziehungen zu den Hauptnetzkorridoren:

- Keine Anknüpfungspunkte an das Hauptnetz

Relevante Beziehungen zum Ergänzungsnetz:

- Wendelsteinringlinie in Bayrischzell



Ortsteile, Einwohner:

- Einwohnerzahlen für rein touristische Linien nicht relevant
- Dient nur zur Erschließung von Zielen im Ausflugs-, Urlaubs- und Freizeitverkehr

Derzeitiges Angebot:

- Nur BergBus auf dem Abschnitt Bayrischzell - Thiersee
Am Wochenende 6 Fahrten Samstag und 5 Fahrten Sonntag im Linienverkehr des VVT

Schwachstellen:

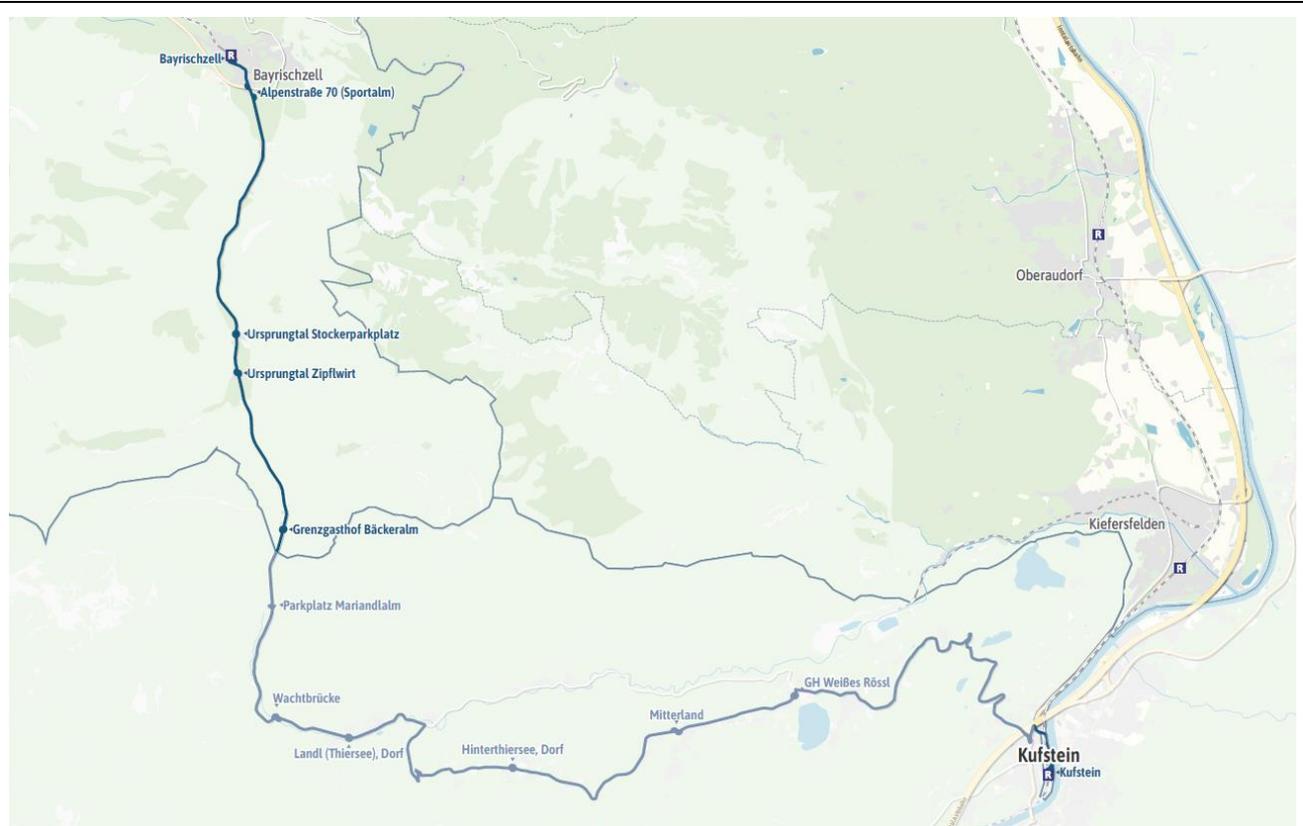
- Kein durchgängiges Angebot zwischen dem Schienenendpunkt Bayrischzell und der Inntalstrecke

- Keine Anbindung Oberzentrum Kufstein mit Bahnhof für Regional- und Fernverkehr
- Nur zwei tägliche Fahrten der Wendelsteinringlinie ins Inntal (Angebot auch nur saisonal im Sommer)
- Kein Angebot Mo-Fr; auch nicht in den Ferien; nur im Sommer am Wochenende
- Kein abgestimmter Anschluss vom BergBus zum Linienverkehr auf Tiroler Seite in Vorderthiersee Ri. Kufstein

Maßnahme:

Inbetriebnahme einer Direktverbindung zwischen Bayrischzell und Kufstein:

- Je 2 Fahrtenpaare morgens und abends in HVZ
- Je 1 Fahrtenpaar vormittags und nachmittags in NVZ
- Ganzjähriges Angebot
- Ein Fahrzeug
- Fahrzeit rund 45 Minuten (einfache Strecke)



<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
<i>6 Fahrtenpaare pro Tag</i>			

Verkehrliche Auswirkungen:

- Dient im touristischen Ergänzungsnetz zur Erschließung von Zielen im Ausflugs-, Urlaubs- und Freizeitverkehr.

-

Fahrplanergänzungen:

- punktuell den Stundentakt der BRB bis Schliersee verlängern und in der Taktlücke eine Fahrt anbieten die die zwischenliegenden Gemeinden anfährt, sodass zur vollen Stunde Zug- und zur halben Stunde Busanbindung besteht. Damit ließe sich bspw. auch der Ortsteil Geitau besser anbinden als derzeit.

-

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 600.000 € / Jahr (etwa 70 % davon in Tirol)		

**Maßnahme 23 touristisches Ergänzungsnetz:
Wendelstein-Ringlinie**

Ausgangssituation / Rahmenbedingungen:

- Derzeit verkehrt die Linie 349 als „Wendelstein-Ringlinie“ mit 2 Fahrzeugen auf dem Linienast von Bayrischzell in beide Fahrtrichtungen um den Wendelstein in den Gemeinden Bayrischzell, Fischbachau, Schliersee (Neuhaus), Bad Feilnbach, Raubling, Brannenburg, und Flintsbach.
- Das Fahrtenangebot ist mit zwei Fahrten pro Tag (eine Fahrt am Morgen gegen 8 Uhr, ein am Nachmittag gegen 15 Uhr) für den Tourismus ausbaufähig.
- Für Bayrischzell, Osterhofen und Geitau ist die Wendelsteinringlinie derzeit Mo-Fr das einzige Busangebot.

Anschlüsse:

- Schienenstrecke der BRB nach Bayrischzell an mehreren Haltepunkten
- Schienenstrecke der BRB nach Kufstein in Brannenburg

Beziehungen zu den Hauptnetzkorridoren:

- Hauptnetz G, Leitzachtalstrecke: im Streckenabschnitt Hundham über Fischbachau Bahnhof bis Fischhausen-Neuhaus Bahnhof parallele Bedienung
- Hauptnetz C, Spitzingsee: Anknüpfung in Neuhaus

Relevante Beziehungen zum Ergänzungsnetz:

- Linie des touristischen Ergänzungsnetzes Richtung Thiersee in Bayrischzell
- Bestehende Linie des Bergbusses bedient einige Haltestellen der Wendelsteinringlinie



Ortsteile, Einwohner:

- Einwohnerzahlen für rein touristische Linien nicht relevant.
- Dient nur zur Erschließung von Zielen im Ausflugs-, Urlaubs- und Freizeitverkehr.

Derzeitiges Angebot:

- Linie 349 mit zwei Fahrzeugen von Bayrischzell aus in zwei Fahrtrichtungen um den Wendelstein.
- Verkehrt nur zwischen Mitte Mai und Anfang November

- Zwei Fahrten je Richtung
- Fahrzeiten von 2,5 Stunden pro Strecke
- Eine Fahrplanfahrt enthält etwa 1,5 Runden
- Verkehr im Saisonzeitraum täglich

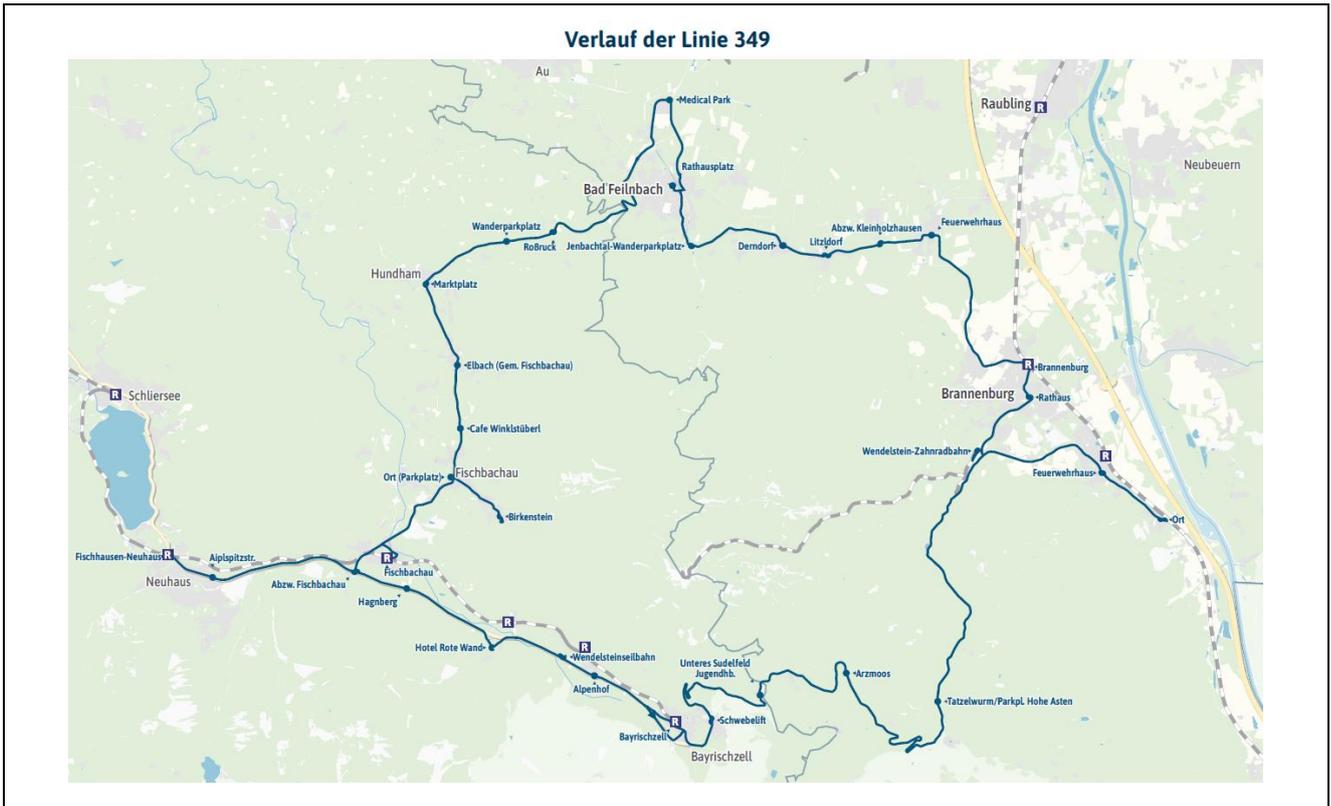
Schwachstellen:

- Keine Bedienung in der Wintersaison
- Wenige Fahrten
- Lange Fahrzeiten
- Letzte Rückfahrt je nach Zielort und Einstieg bereits gegen 16 Uhr
- Durch frühen Betriebsschluss bleibt für viele erreichbare Ausflüge/Wanderungen nur wenig Zeit
- Etliche Haltestellen auf dem Linienweg werden ohne Halt durchfahren

Maßnahme:

Optimierung und Ausbau des bestehenden Fahrtenangebotes:

- Ganzjähriges Angebot
- Späteres Fahrtende durch eine Fahrt je Richtung zusätzlich
- Gegebenenfalls am Wochenende weitergehendes Angebot als Montag bis Freitag
- Früherer Betriebsbeginn durch mindestens eine Tangentialfahrt zwischen beiden Schienenästen (Brannenburg – Bayrischzell) → mehr Fahrgastpotential durch Zubringerzug und früheren Fahrtbeginn
- Abstimmung auf Taktzeiten Linie 352 im Leitzachtal für bessere Umstiege
- Abstimmung auf BRB-Anschlusszeiten in Fischhausen-Neuhaus Bahnhof für Fahrten im Uhrzeigersinn und in Bayrischzell für Fahrten gegen den Uhrzeigersinn
- Berücksichtigung der Zuganschlüsse in Brannenburg und zur Wendelstein-Zahnradbahn
- Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg



<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>	
3 Fahrten pro Richtung und Tag (zzgl. einer tangentialen Anbindung morgens; davon 1 Fahrt zusätzlich zum derzeitigen Angebot)			

Verkehrliche Auswirkungen:

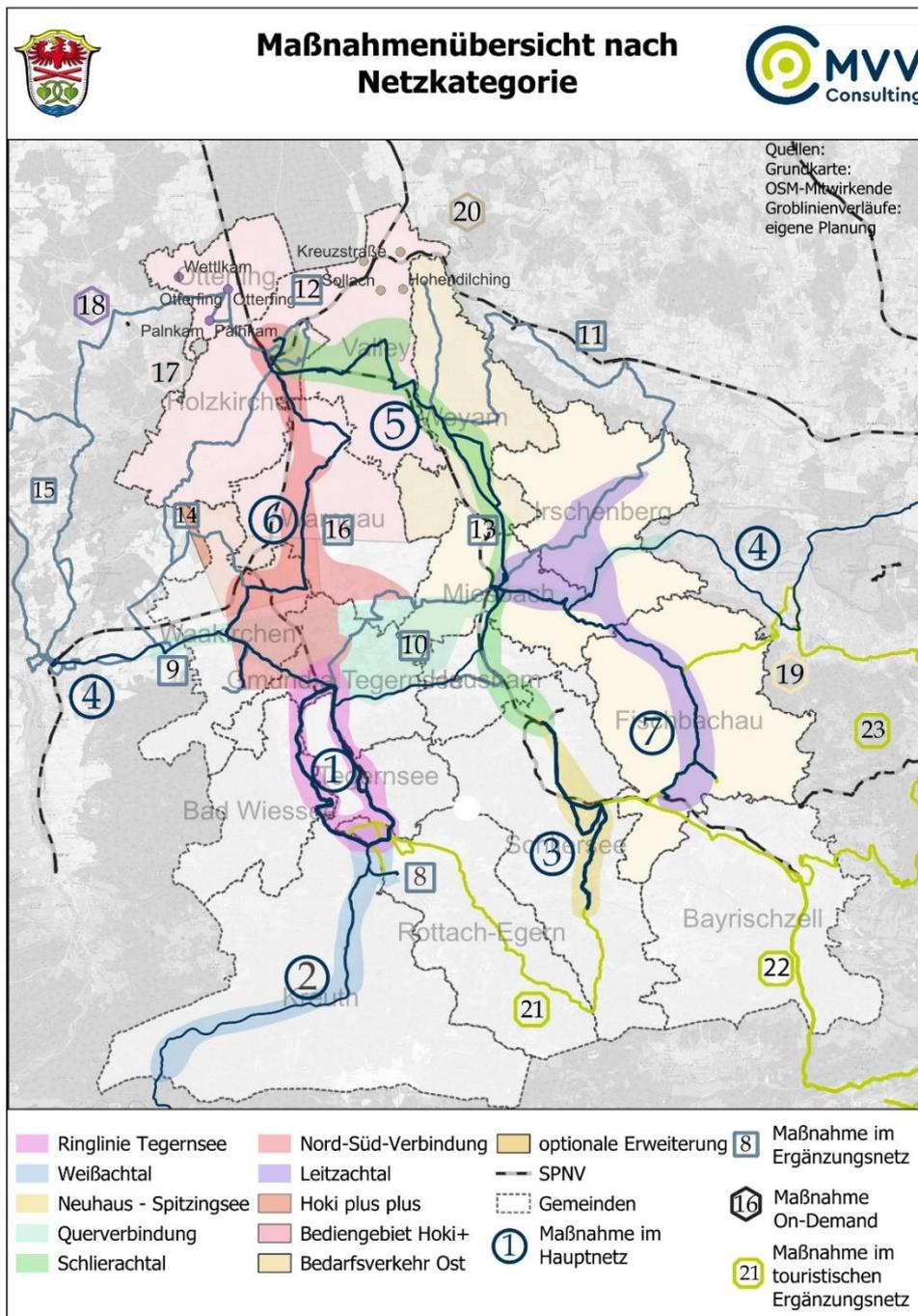
- Ausbau des Fahrtenangebots einer für den Tourismus- und Freizeitverkehr bedeutenden Linie im touristische Ergänzungsnetz
- Bessere Nutzungsmöglichkeit für Ausflüge und Wanderungen
- Abdeckung der Wintersportsaison

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 500.000 € / Jahr (etwa 30 % davon im Landkreis Rosenheim)		 theoretisch sogar im laufenden Verkehrsvertrag möglich

6.3 Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten

In der Übersicht der räumlichen Verortung sind die Maßnahmen schematisch ohne Berücksichtigung von Details bzw. Varianten visualisiert.

Karte 32: Maßnahmenübersicht



Wie aus der Karte hervorgeht, erstreckt sich die räumliche Verteilung der Maßnahmen gleichmäßig über das gesamte Landkreisgebiet. Während im südlichen und östlichen Teil des Landkreises neben dem allgemeinen Linienkonzeptionen der Ausbau von Freizeitlinien eine besondere Bedeutung besitzt, stehen in den Flächengemeinden des nördlichen bzw. nordöstlichen Landkreises u.a. Angebote im Bedarfsverkehr im Fokus.

Nachfolgend werden die Kosten für die einzelnen Maßnahmen zur (Neu-)Gestaltung des Liniennetzes mit Angaben über **Prioritätenstufe** in einer Übersichtstabelle (vgl. Tabelle 15) zusammenfassend dargestellt. Auch hier ist die Maßnahme 4 (Alpenbus) als landkreisübergreifende Maßnahme mit aufgeführt, obwohl die Inbetriebnahme der Linie bereits vor Fertigstellung des Nahverkehrsplan beschlossen wurde; die Angabe der Kosten entfällt daher.

Bei den landkreisüberschreitenden Maßnahmen sind jeweils nur die Kostenanteile für den Landkreis Miesbach (gemäß Territorialprinzip) angegeben. Bei den übergreifenden Maßnahmen fallen demnach weitere Kosten für die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Landkreis Rosenheim oder für Tirol an. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist eine Beteiligung zumeist erforderlich, das heißt eine auf das Landkreisgebiet Miesbach beschränkte Umsetzung ist z.T. nicht möglich.

Tabelle 14: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen

Planungsbereich	Priorität 1 / Vorzugsvariante			Priorität 2 / Variante		
	Nr.	Maßnahme	Kosten (Schätzung)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Schätzung)
Funktionales Hauptnetz	1	Ringlinie Tegernsee	2.500.000 €			
	2	Weißbachtal / Kreuth / Wallbergbahn-Variante: geänderter Linienweg in NVZ (=1 FZ)	600.000 €	2	Weißbachtal / Kreuth / Wallbergbahn - Variante: durchgängig zwei Fahrzeuge	700.000 €
	3	Schliersee – Fischhausen-Neuhaus – Josefthal - Spitzingsee	800.000 €			
	4	Alpenbus - Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim	-			
	5	Holzkirchen – Valley – Weyarn – Miesbach - Agatharied	1.500.000 €			
	6	Nord-Süd-Achse (Holzkirchen – Warngau – Gmund) Vorzugsvariante: ohne östliche Linienroute	1.400.000 €	6	Variante mit östlicher Routenführung	2.500.000 €
	7	Irschenberg - Miesbach – Wörmsmühl – Fischbachau (- Neuhaus)	1.700.000 €	7	Variante: ohne Irschenberg	1.300.000 €
Summe		8.500.000 €				
Ergänzungsnetz	8	Rottach-Egern Ortsbus	600.000 €			
	9	Gmund – Waakirchen - Bad Tölz (nur Schülerverkehr) [ca. 50% LK Bad Tölz]	250.000 €	9	Variante: auch in HVZ Gmund – Waakirchen - Bad Tölz (ohne Marienstein) [ca. 50% LK Bad Tölz]	300.000 €
	10	Feinerschließung Korridor Alpenbus: Gmund – Ostin – Hausham – Agatharied – Miesbach – Wall – Festenbach – Gmund	1.000.000 €			
	11	Weyarn – Feldkirchen-Westerham - Bruckmühl – Irschenberg - Miesbach [ca. 30% LK Rosenheim]	600.000 €			
	12	Ortsverkehr Holzkirchen			siehe Prioritäten Bewertung 3	
				13	Stadtbus Miesbach (ggfs Variante gemeinsames Konzept mit Hausham)	500.000 €
	14	Holzkirchen – Großhartpenning – Bad Tölz [ca. 2/3 LK Bad Tölz]	300.000 €	14	Holzkirchen – Großhartpenning – Bad Tölz (nur Schülerverkehr) [ca. 2/3 LK Bad Tölz]	100.000 €
	15	Holzkirchen - Otterfing – Dietramszell – Bad Tölz [ca. 85% LK Bad Tölz]	100.000 €	15	Holzkirchen - Otterfing – Dietramszell – Bad Tölz (nur Schülerverkehr) [ca. 85% LK Bad Tölz]	50.000 €
16	Schülerverkehr Miesbach – Holzkirchen	250.000 €				
Summe		3.100.000 €			500.000 €	
Maßnahmen im ODM				17a	Hoki+ (sonntags)	100.000 €
				17b	Hoki+ (Piesenkam & Bahnhof Schaftlach mit viertem Fahrzeug) **	250.000 €
	18	Anbindung der Gemeinde Otterfing an den FLEX Dietramszell	-			
	19			19	FLEX oder RufTaxi „Ost“	400.000 €
20	FLEX München	-				
Summe		0 €			750.000 €	
touristisches Ergänzungsnetz	21	Busverkehr in die Valepp mit Anbindung zum Spitzingsee	150.000 €			
				22	Bayrischzell – Ursprungtal – Thiersee – Kufstein [ca. 70 % in Tirol]	200.000 €
				23	Angebotsausbau Wendelstein-Ringlinie [ca. 30 % LK Rosenheim]	350.000 €
Summe		150.000 €			550.000 €	
Gesamt		11.750.000 €			1.800.000 €	

Nur die geschätzten Kosten für den Landkreis Miesbach

bei Maßnahmen die zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplanes nicht in der Planungshoheit des Landkreises liegen, sind die gesamten Kosten der Maßnahme dargestellt

Die Gesamtkosten für die sieben Maßnahmen im **Hauptnetz (Prioritätsstufe 1)** belaufen sich auf rund 8,5 Millionen Euro. Der größte Anteil entfällt dabei auf die Maßnahme Ringlinie Tegernsee mit rund 2,5 Millionen Euro.

Je nach Angebotsausbau in der NVZ erhöhen sich bei der Maßnahme 2 „Weißachtal - Kreuth - Wallberg“ die Kosten geringfügig, wenn ein zweites Fahrzeug durchgängig eingesetzt werden würde. Für die Nord-Süd-Achse (Maßnahme 6) ist in der Prioritätsstufe 1 die Vorzugsvariante ohne östlichen Linienverlauf enthalten. Die Variante mit der westlichen und östlichen Routenführung ist in der Prioritätenstufe 2 und würde ca. 2,5 Million Euro kosten, also rund 1,2 Millionen mehr als die Vorzugsvariante. Bei Maßnahme 7 „Irschenberg – Miesbach – Fischbachau“ würden sich die Kosten in der Variante ohne Irschenberg (Priorität 2) um 400.000€ reduzieren.

Auch die meisten Maßnahmen im **Ergänzungsnetz** sind mit der **Prioritätsstufe 1** versehen. Lediglich der Stadtbus Miesbach ist als neues und zusätzliches Angebot der Prioritätsstufe 2 zugeordnet.

Für die meisten Maßnahmen im **Ergänzungsnetz** wurde von einer Mitfinanzierung der benachbarten Landkreise gemäß dem Territorialprinzip ausgegangen. Aufgrund der höheren Kilometerleistung im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen würden sich bei drei Maßnahmen für den Landkreis Miesbach deutlich geringere Kosten ergeben: Maßnahmen 9 (Gmund – Bad Tölz), Maßnahme 14 (Holzkirchen - Großhartpenning - Bad Tölz). Für die Maßnahme 11 (Weyarn – Feldkirchen-Westerham - Bruckmühl – Irschenberg – Miesbach) wird von einer Beteiligung durch den Landkreis Rosenheim ausgegangen.

Die Variante der Maßnahme 9 (Gmund - Waakirchen - Bad Tölz), die zusätzlich zum notwendigen Schülerverkehr einen Angebotsausbau auch in der HVZ vorsieht, ist aufgrund der Mehrkosten und der relativen geringen prognostizierten Nachfrage mit der Priorität 2 versehen.

Dagegen sind in den Maßnahmen 14 und 15 (Holzkirchen – Bad Tölz) jeweils die Varianten, die ein Angebot auch außerhalb des Schülerverkehr vorsehen, der Prioritätsstufe 1 zugeordnet, Die Varianten, die sich auf den Schülerverkehr konzentrieren, liegen in der Prioritätsstufe 2. Für die Mehrkosten des zusätzlichen Angebotes wird von einer Aufteilung mit dem Landkreis Bad Tölz ausgegangen.

Für die Maßnahme im Ortsverkehr Holzkirchen, die eine Einbindung des nördlichen Teils von Föching vorsieht, sollte in Absprache mit dem Aufgabenträger bei einer Neuausschreibung neu verhandelt werden. Bis dahin ist der jetzige Fahrplan beizubehalten, daher ist für diese Maßnahme nur die Prioritätsstufe 3 vorgesehen.

Die Kosten für die Maßnahmen im Ergänzungsnetz mit der Prioritätsstufe 1 belaufen sich auf insgesamt rund 3,1 Million Euro, in der Prioritätsstufe 2 auf 500.000€ (Stadtbus Miesbach).

Die Maßnahmen im **ODM-Bereich** mit der **Priorität 2** belaufen sich in Summe auf rund 750.000€. Für die beiden Maßnahmen der räumlichen und zeitlichen Erweiterung des hoki+ (Maßnahme 17a und 7b), die zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplanes nicht in der Planungshoheit des Landkreises liegen, sind ebenfalls die geschätzten Kosten der Maßnahme dargestellt.

Nur die beiden Maßnahmen, die aufgrund der unkomplizierten Umsetzung durch eine Anbindung an die benachbarten FLEX-Systeme, keine bzw. nur sehr geringe Mehrkosten implizieren würden, besitzen die Prioritätsstufe 1 (Maßnahme 18 und 20).

Im touristischen Ergänzungsnetz sind die Maßnahmen für die Linie nach Kufstein (Maßnahme 22) und für den Ausbau der Wendelsteinringlinie (Maßnahme 23) der Prioritätsstufe 2 zugeordnet; die Kosten hierfür belaufen sich auf über 500.000 € / Jahr. Hier wurden bereits eine mögliche Beteiligung in Höhe von ca. 70% aus Tirol für die Linie nach Kufstein bzw. rund 30% für den Ausbau der Wendelsteinringlinie aus Rosenheim berücksichtigt.

Die Wiederinbetriebnahme des Busverkehr in die Valepp mit Anbindung zum Spitzingsee wurde der Prioritätsstufe 1 zugeordnet; die Kosten werden auf ungefähr 150.000€ geschätzt.

7 Maßnahmenpaket: Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der angebotsseitigen Maßnahmen (Linien, Fahrtenhäufigkeiten, Erreichbarkeit, landkreisüberschreitende Verbindungen) wird ein Bündel von begleitenden Maßnahmen vorgeschlagen, das zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beiträgt. Die Hemmschwellen zum Einstieg in den ÖPNV liegen nicht nur an den Fahrten, sondern sind ganzheitlich als Reisekettenerleben zu betrachten. Dieses Paket beinhaltet u.a. Maßnahmen in den Themenbereichen Intermodalität und Multimodalität, Qualitätsstandards, Barrierefreiheit sowie Kommunikation und Marketing.

7.1 Intermodalität und Multimodalität

7.1.1 Park+Ride (P+R)

Die Errichtung von Park+Ride-Anlagen dient der Förderung der kombinierten Mobilität und leistet zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz, da nicht der gesamte Weg mit dem Auto durchgeführt werden muss, sondern - möglichst wohnortsnah - auf den ÖPNV umgestiegen wird. Durch eine intermodale Vernetzung von PKW/Motorrad und SPNV wird eine umweltschonende Art der Fortbewegung gewährleistet. Ein weiterer Vorteil von P+R besteht in einer Vergrößerung des SPNV-Haltestellen-Einzugsbereichs, wodurch v.a. im Zulauf nach München Verkehrsspitzen abgeschwächt werden können.

Im Landkreis Miesbach gibt es einige P&R-Anlagen an Bahnhöfen mit insgesamt 1466 Stellplätzen. Mit durchschnittlich 65 Stellplätzen pro Bahnhof ist das Angebot im Vergleich zu den anderen Landkreisen im MVV-Verbundraum eher gering. Der Wert für das gesamte Verbundgebiet liegt bei 172 Stellplätzen pro Bahnhof.

Die größte P+R-Anlage im Landkreis Miesbach befindet sich am nördlichen Bahnhof in Holzkirchen mit 373 Stellplätzen, gefolgt vom Bahnhof Schliersee mit 269 Stellplätzen und dem Bahnhof Otterfing mit 156 Stellplätzen. Die restlichen P&R-Anlagen reichen von knapp unter 100 (Hausham) bis in den einstelligen Bereich (6 Stellplätze in Geitau). Entsprechend der jüngsten Zählungen von 2023 (Tabelle 15: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Miesbach) sind die P+R-Anlagen gut ausgelastet und teilweise auch überfüllt, besonders die Anlagen in Agatharied und Schaftlach.

Empfehlung

Die derzeitige Dimensionierung der P+R-Anlagen ist an den meisten Anlagen bedarfsgerecht. Eine detaillierte Prüfung von Erweiterungsmöglichkeiten wird in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit dennoch aufgrund des geringeren Angebotes im Vergleich zum restlichen MVV-Raum empfohlen, um zusätzliche Kapazitäten für Umsteiger zu schaffen. Dies gilt besonders für die Endbahnhöfe und zentralen Knotenbahnhöfe (Bayrischzell und Schaftlach). Inwieweit ein Ausbau oder die Errichtung von Parkhäusern oder Parkdecks in Betracht kommt, ist neben den gestalterischen Aspekten auch eine Frage der Finanzierung, die die jeweiligen

Kommunen in ihrer Planungshoheit zu klären haben. Hierbei sind auch die empfohlenen und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen im Regionalbusbereich einzubeziehen, da mit einer attraktiveren Anbindung der Bahnhöfe die Nachfrage nach P+R reduziert werden kann. Umfassende Informationen zu Planung und Finanzierung bietet der Leitfaden P+R des MVV. : <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/die-mvv-gmbh/projekte/p-r-leitfaden/index.html>

Tabelle 15: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Miesbach

Bahnhof	Gesamtkapazität (2023)	Auslastung (2023)
Agatharied	16	156,25%
Bayrischzell	51	35,29%
Darching	64	68,75%
Finsterwald	62	58,06%
Fischbachau	12	66,67%
Fischhausen- Neuhaus	41	51,22%
Geitau	6	0,00%
Gmund	80	67,50%
Hausham	97	82,47%
Holzkirchen	373	79,09%
Kreuzstraße	25	76,00%
Miesbach	8	75,00%
Moosrain	48	12,50%
Osterhofen	-	-
Otterfing	156	48,72%
Schaftlach	69	95,65%
Schliersee	269	52,79%
Tegernsee	43	62,79%
Warngau	46	67,39%
Gesamt	1466	

Quelle: MVV (2023)

Dynamische Belegungsinformation für P+R-Anlagen

Eine Maßnahme zur Steuerung der P+R-Verkehre und für die bessere Planbarkeit eines reibungslosen Umstiegs liegt in zuverlässigen Belegungsprognosen, im besten Fall mit Hilfe von Echtzeit-Belegungsdaten. Hierzu haben bereits an verschiedenen Standorten Pilotprojekte stattgefunden.

Durch eine frühzeitige Information der PKW-Fahrer über die Belegung (ggfs. Überfüllung) an P+R-Anlagen und eine Lenkung auf Parkplätze mit freien Kapazitäten, können Parksuchverkehre und Falschparker in Fahrgassen oder Anwohnerstraßen reduziert und die Auslastung der P+R-Anlagen optimiert werden. In einem zentralen Hintergrundsystem werden für alle P+R-Anlagen im MVV-Raum Information bereitgestellt, die u.a. statistische Belegungszustände aus Zählungen umfassen und über die intermodale Fahrgastauskunft an die Kunden weitergegeben werden. Künftig sollen diese Informationen über eine Schnittstelle zur bundesweiten Auskunftsplattform „Mobilithek“ auch in die PKW-Navigationssysteme einfließen.

7.1.2 Bike+Ride (B+R) Ausbau zum Mobilitätspunkt

Mit Bike+Ride-Anlagen sind Abstellanlagen gemeint, die den Umstieg vom Fahrrad auf den SPNV zum Ziel haben. Nachdem rund 30 % aller P+R-Fahrten unter 5 Kilometer betragen, können B+R-Anlagen auch Umsteiger vom PKW erreichen. Vorteile gegenüber den P+R-Anlagen liegen v.a. im erheblich geringeren Flächenverbrauch, der auf einem P+R-Stellplatz etwa 10 Radständer ermöglicht, sowie den wesentlich niedrigeren Kosten. Mit dem Ausbau zu Mobilitätspunkten kann bestehende Infrastruktur mit weiteren (Sharing-)Angeboten bzw. Wegezweckkombinationen verbunden und damit die Attraktivität der intermodalen Verkehrsangebote weiter gesteigert werden. Hierbei ist auch auf die Qualität der Abstellanlagen zu achten (z.B. Witterungsschutz, Absperrmöglichkeiten, Instandhaltung, etc.). In der Tabelle ist die reine Quantität (Anzahl der Stellplätze) erfasst.

Tabelle 16: B+R im Landkreis Miesbach

Haltepunkt	B+R
Kreuzstraße	36
Holzkirchen	634
Warngau	40
Schaftlach	26
Moosrain	37
Finsterwald	10
Gmund	18
Tegernsee	20
Darching	24
Miesbach	12
Agatharied	20
Hausham	38
Schliersee	48
Fischhausen-Neuhaus	36
Fischbachau	12
Geitau	0
Osterhofen	0
Bayrischzell	22
Summe	1033

Quelle: Stationsdatenbank BEG (Stand 06/2021)

Insgesamt gibt es nach der Stationsdatenbank der BEG im Landkreis 1033 Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen. Die größten B+R-Anlagen befindet sich mit Abstand in Holzkirchen (634) gefolgt von Schliersee (48) und Warngau (40). Die restlichen Stellplätze sind im unteren zweistelligen Bereich und je nach Flächenverfügbarkeit sowie verkehrsstruktureller Situation auszubauen.

Empfehlungen

Aus der Analyse der Bahnhöfe und den Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren stechen vor allem zwei Bahnhöfe hervor, die begleitend zu den vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen intermodal ausgebaut werden sollten: Einerseits ist das der Bahnhof Darching, der zukünftig ein Umstiegsbahnhof in Richtung Rosenheim werden könnte (vgl. Maßnahme 11). Außerdem liegt hier der Ortsteil Oberdarching und der Ortsteil Valley für den regulären ÖPNV ungünstig, weshalb der Bevölkerung mit einer qualitativ guten, intermodalen Umstiegssituation ökonomischer geholfen werden könnte als mit umwegenden Linienbussen. Zum anderen ist das der Bahnhof Schliersee, an dem aufgrund der touristischen Bedeutung und den ebenfalls für den regulären Busverkehr schwierig zu erreichenden Ortsteil Breitenbach ein B+R-Angebot am Bahnhof von zentraler Bedeutung wäre.

Daneben sollte geprüft werden, inwiefern das Bike+Ride-Konzept der Gemeinde Rottach-Egern, das Bushaltestellen einbezieht, auf andere Gemeinden übertragbar ist. Zu untersuchende Anhaltspunkte sind hierbei die Vergleichbarkeit von Einwohnerstärken der Gemeinden und Einwohnerdichte der Ortsteile sowie der relevante Schülerverkehr. Die Errichtung von kleinen **Fahrradabstellanlagen an einzelnen Bushaltestellen** durch die Kommunen (mit oder ohne Förderung) sollte als sinnvolle ergänzende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs bewertet werden.

Ausbau zum Mobilitätspunkt

Da die **Attraktivität von Radabstellanlagen** maßgeblich die Häufigkeit der Fahrradnutzung vor allem im Pendlerbereich beeinflusst, haben Modernisierungsmaßnahmen einen positiven Effekt auf das Nutzungsverhalten. Zwar werden einerseits durch E-Bikes die möglichen Pendlerentfernungen für B&R-Nutzende erhöht, andererseits steigen aber dadurch auch die erwarteten Qualitätsstandards an Abstellanlagen. Im Zuge möglicher **Modernisierungsmaßnahmen von Abstellanlagen** geht es vor allem um folgende Punkte:

- Kapazität
- Mängelbehebung
- Art der Radständer, Richtlinien zu Abständen, Überdachung
- Beleuchtung und Sicherheit
- Lage am Bahnhof (Länge Fußweg zum Bahnsteig)

Zusätzlich können Abstellanlagen zum **Mobilitätspunkt** ausgebaut werden, die im MVV-Verbundgebiet einheitlich mit einer Stele gekennzeichnet und mit situationsabhängigen differenzierten Mobilitätsangeboten ausgestattet sein können. Mobilitätspunkte erweitern und

strukturieren die gedanklichen Gestaltungsmöglichkeiten der B+R-Anlagen nochmals um folgende Kategorien:

- **1. Mobilitätsangebote:** z.B. BRB, S-Bahn, Bus, Bike-Sharing, Car-Sharing, E-Tretrollersharing ...
- **2. Mobilitätsausstattung:** z.B. Radabstellanlagen, Lastenradabstellanlagen, Fahrradboxen, Ladestationen, Reparaturstationen ...
- **3. Ausstattung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität:** z.B. Trinkwasserbrunnen, Bänke, Unterstände, Kioske, Schließfächer, Toiletten
- **4. Logistik und Operations:** z.B. Paketboxen, Quartiersboxen, Ladeinfrastruktur für ODM-Verkehr oder E-Tretroller, Supermärkte ...

Durch den Ausbau von Mobilitätspunkten (in Trägerschaft der Kommunen mit Unterstützung des Landkreises) wird im gesamten MVV-Gebiet ein einheitliches und multioptionales Mobilitätssystem vorangetrieben, dass der Bevölkerung nicht nur innerhalb der Landkreisgrenzen Mobilität ermöglicht, sondern auch darüber hinaus. Weitergehende Informationen werden im Leitfaden Mobilitätspunkte dargestellt.

7.1.3 Sharing-Angebote

Wenn Sharing-Angebote sichtbar und gebündelt – etwa an Bahnhöfen, B+R-Anlagen, P+R-Anlagen oder Mobilitätspunkten – etabliert werden, erleichtert dieser Baustein den intermodalen Umstieg. Klar ist allerdings auch, dass sich kommerzielle Angebote für die Anbieter in dichter besiedelten und bevölkerungsreichen Teilflächen eher lohnen. Daher sollte im weniger dicht besiedelten Landkreis Miesbach das Augenmerk auch auf die Zusammenarbeit mit nicht-kommerziellen Angeboten gelegt werden.

Carsharing im Landkreis Miesbach

Insbesondere das stationsgebundene Carsharing fördert nachweislich die stärkere Nutzung des ÖPNV und verringert die Kilometerleistung von PKW-Fahrten von Privatpersonen. Carsharing ist daher im Zusammenspiel mit dem ÖPNV ein wichtiger Baustein einer umweltgerechten Mobilität.

Carsharing gibt es im Landkreis Miesbach zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts nur in Tegernsee, wo eine Flotte aus sieben Elektroautos durch die Tegernsee Energie (TEG) bereitgestellt wird.

Empfehlung:

Um die Ziele der Mobilitätswende zu erreichen, sollte der Ausbau bzw. die Gründung von Carsharing-Organisationen sowie deren Einbindung in Mobilitätsstationen aktiv durch den Landkreis unterstützt werden. Hierbei ist auch das parallel entwickelte Landkreisweite Carsharing-Konzept der Bernard Gruppe zu beachten. Bei der Umsetzung sollte eine enge

Kooperation mit dem MVV durch weitere digitale Vernetzung (Mobilitätsplattform) und Integration angestrebt werden.

Bikesharing im Landkreis Miesbach bzw. dem MVV-Gebiet

Auch Bikesharing-Angebote können insbesondere an den S-Bahn- und Regionalzugbahnhöfen im Landkreis eine sinnvolle Ergänzung des Angebots für die erste/letzte Meile sein, auch vor dem Hintergrund der Nutzung durch Tagestouristen aus München. Nachdem der MVV ein gebietsweites Bikesharing-System den Kommunen anbietet und in den Gemeinden Otterfing und Holzkirchen bereits Teil jeweils 3 bzw. 5 Stationen plant, wird innerhalb des Landkreises ein einheitliches Angebot empfohlen. Relevante Standorte für eine tiefergehende Betrachtung, speziell im Hinblick auf den Ausflugsverkehr und andere Nutzungszwecke, können vor allem an den SPNV-Haltestellen und in den bevölkerungsreicheren Orten im Landkreis sein.

7.1.4 Digitale Mobilitätsplattform

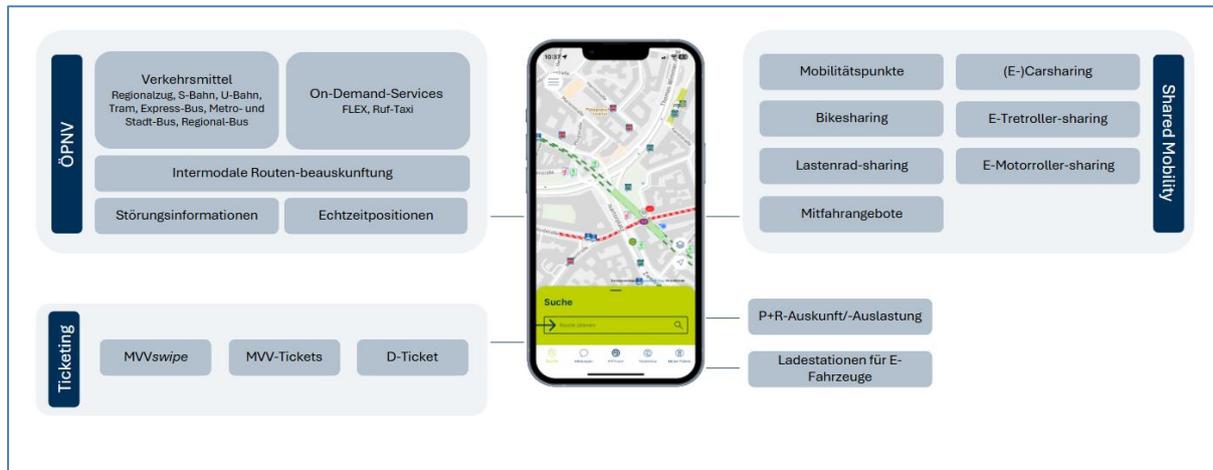
Damit sowohl neue Mobilitätsangebote wie On-Demand-Mobilität (hoki+, Flex) oder Sharingangebote (Bike-, Car- oder E-Tretrollersharing) als auch konventioneller ÖPNV (BRB, S-Bahn, Bus) leicht und flexibel für den Bürger zu planen, buchen, bezahlen, beauskunften und zu verwenden sind, wird in der MVV-App bereits jetzt ein Großteil aller möglichen Formen der Mobilität abgebildet. Einfach, übergreifend und diskriminierungsfrei kann die multimodale Mobilitätsplattform als Basisinstrument verstanden werden, um die verschiedenen Verkehrsmodi und Anbieter sowie gebietsbezogene und organisatorische Zuständigkeiten zu integrieren.

Diese Funktionen sind zentrale Faktoren für die Akzeptanz und verstärkte Nutzung des modernen ÖPNV in Kombination mit alternativen Angeboten im Mobilitätsverbund. Die zielgerichtete Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer nahtlosen, intermodalen Wegekette wird für die Reisenden so ermöglicht.

Empfehlung:

Der Landkreis unterstützt dazu den Aufbau bzw. den Ausbau einer übergreifenden Mobilitätsplattform (MVV-App) bei der MVV GmbH (siehe Abbildung 18: Mobilitätsplattform des MVV). Dem Landkreis wird des Weiteren empfohlen, bei der Integration von neuen Mobilitätsformen und -angeboten wie Bike- und Carsharing, aber auch konventionellen Taxiangeboten, künftig mitzuwirken. Um dies langfristig sicherzustellen sind Kommunikation, Teilnahme und Beteiligung erforderlich.

Abbildung 18: Mobilitätsplattform des MVV



7.1.5 Weiterführung der MVV-Tarif-Integration im Landkreis Miesbach

Der Landkreis Miesbach ist seit dem 10.12.2023 Teil des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes. Die Integration des Landkreises Miesbach erfolgte gemeinsam mit den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim sowie der Stadt Rosenheim. Somit bestehen durch die Tarif-Integration nicht nur Fahrtmöglichkeiten mit dem gleichen Tarif in die Landeshauptstadt München, sondern auch in die an den Landkreis Miesbach angrenzenden Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Rosenheim (sowie der Stadt Rosenheim).

Die Tarif-Integration bietet nicht nur für landkreisüberschreitende Verkehre einen Vorteil durch den einheitlichen MVV-Tarif, sondern auch für alle Verkehre des ÖV innerhalb der Landkreise. Denn aufgrund der Einheitlichkeit des Tarifsystems - im Sinne einer Vereinfachung des Tarifsystems für Fahrgäste – ist eine vollständige Tarifintegration aller Verkehre in den MVV-Bestandstarif (mit ggfs. Zu- und Abschlägen) anzustreben.

Im Rahmen der MVV-Verbundraumerweiterung wurde eine Tarif-Integration der Schifffahrt am Tegernsee geprüft. So gab es auch Gespräche mit dem Betreiber der Schifffahrt. Diverse Umsetzungsbedenken wurden als Hemmnisse einer möglichen Tarifintegration der Schifffahrt vorgetragen.

Durch den MVV konnte keine Empfehlung für eine Integration ausgesprochen werden, da entweder die finanziellen Auswirkungen sehr hoch wären oder der Nutzen für den Fahrgast im Vergleich zum jetzigen System nicht vorhanden ist. In Anbetracht der betrieblichen Herausforderungen und der Fahrgaststruktur (Ausflügler/Urlauber) sollte gut abgewogen und untersucht werden, ob die Integration tatsächlich einen verkehrlichen Effekt bringen könnte, der den finanziellen Aufwand rechtfertigt. Ebenfalls abgewogen werden müsste zuvor noch eine etwaige Anerkennung von Gästekarten seitens der Schifffahrt. Es gibt aktuell analog zu den Angeboten für den Starnberger See und den Ammersee auch ein Bonusangebot für den

Tegernsee. Für Vielfahrer bietet sich die Jahreskarte an, die neben dem Tegernsee ein ganzes Jahr lang auch alle Linienschiffe auf dem Königssee, Ammersee und Starnberger See gültig ist.

7.2 Einführung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis

Mit dem vollständigen Beitritt zum Verkehrs- und Tarifverbund des MVV-Verbundnetzes durch den Landkreis Miesbach im Dezember 2023, sind im ersten Schritt alle Regionalbuslinien sowie die SPNV-Streckenabschnitte in den MVV-Tarif integriert worden. Bis jedoch auf allen Buslinien die bekannten MVV-Qualitätsstandards umfassend gelten, ist es noch ein gewisser Weg. Da zunächst der Großteil der Regionalbuslinien aufgrund noch laufender Konzessionen weiterhin eigenwirtschaftlich verkehrt, verkehren vorerst auch noch die bisher eingesetzten Fahrzeuge.

Mit Auslaufen der Konzessionen werden die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr europaweit öffentlich ausgeschrieben und in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Hierbei müssen die MVV-Qualitätsstandards beachtet werden, die dann erstmals auf diesen Linien auch im Landkreis Miesbach gelten. Die Qualitätsstandards umfassen Vorgaben zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge, zu Umwelt- und Klimaschutzvorgaben, Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN, automatischen Fahrgastzählensystemen, Sicherheitsmerkmalen wie etwa Abbiegeassistenzsystemen, Bildschirmen, technischen Anforderungen der Bordrechner, Außenanzeiger und Entwerterssysteme, zu Personal- und Sozialstandards, sowie zum Design und Beschaffenheit der Haltestellen und genaue Vorgaben zur vertragsgemäßen Auftragsabwicklung. Mit den sukzessiv beginnenden Ausschreibungen werden die Qualitätsstandards mit jedem Vergabeverfahren damit landkreisweit ein wenig mehr eingehalten. Dem Fahrgast wird ein einheitlicheres Erscheinungsbild geboten und so die Nutzungshürden für den Zugang zum ÖPNV gesenkt, indem der Kunde schon an der Haltestelle anhand des MVV-Masten erkennen kann, dass er das dort verkehrende Verkehrsmittel mit dem Verbundfahrkarte nutzen kann.

Noch bietet die derzeit im Landkreis Miesbach eingesetzte Fahrzeugflotte sehr heterogene Qualitätsmerkmale hinsichtlich Einstiegshöhe, Fahrgastinformation auf Fahrtzielanzeigern, Bildschirmen und Tarifinformationen, Ticketverkaufsmöglichkeiten oder Fahrzeugdesign.

7.2.1 Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr langfristig mit den Klimazielen in Einklang zu bringen und sauber sowie umweltverträglich abwickeln zu können, ist die Einführung von alternativen Antriebsformen erforderlich. Für die Schiene ist bis an die Endhaltestellen Bayrischzell und Tegernsee im gesamten Landkreis eine Elektrifizierung des Netzes in den 2030er Jahren geplant. Ein Zeithorizont für die komplette Umstellung der Antriebstechnologien im Busverkehr auf emissionsfreie Antriebe ist aktuell noch nicht festgelegt.

Neben den umfassenden Qualitätsstandards an die Ausstattung der Fahrzeuge, die mit den wettbewerblichen Vergaben im Verbundraum von 2025 an sukzessive bereits gelten, wird in

Zukunft auch das Thema alternative Antriebe an Relevanz zunehmen. Die Richtlinienkompetenz der EU gibt hierbei den zeitlichen Rahmen vor:

Die „RICHTLINIE (EU) 2019/1161 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“ trat am 02.08.2019 in Kraft.

In der Richtlinie sind für Deutschland folgende konkrete Quoten festgelegt:

- Bis einschließlich 2025 sollen 45% der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon wiederum 50% aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 22,5% der Gesamtanzahl).
- Von 2026 bis 2030 sollen dann 65% der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon 50% wiederum aus emissionsfreien Fahrzeugen (also 32,5% der Gesamtanzahl).

Saubere Fahrzeuge

Als „sauberes“ Fahrzeug wird ein Omnibus bezeichnet, der mit alternativen Kraftstoffen betrieben wird (definiert in Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU). Demnach sind „alternative Kraftstoffe“ Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen im Wesentlichen:

- Elektrizität
- Wasserstoff
- Biokraftstoffe (gem. Definition in Artikel 2 lit. i) der Richtlinie 2009/28/EG)
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe
- Erdgas, einschließlich Biomethan [gasförmig (CNG) und flüssig (LNG)], und
- Flüssiggas (LPG)
- Plug-in-Hybrid

Explizit ausgeschlossen aus dieser Definition sind Biokraftstoffe, bei denen ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zu beobachten ist (Art 26 der Richtlinie 2018/2001). Zudem dürfen flüssige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe nicht konventionellen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden.

Emissionsfreie Fahrzeuge

Als „emissionsfreie“ Fahrzeuge werden vornehmlich Elektrobusse und Wasserstoffbrennstoffzellenbusse angesehen. Auch Trolleybusse (O-Busse) gelten als emissionsfrei, sofern dieser auch nach der Trennung von der Oberleitung elektrisch betrieben wird.

Bindend sind die Quoten generell für öffentliche Aufträge, das heißt z.B., dass kommunale Verkehrsunternehmen dies bei der Beschaffung von Fahrzeugen zu beachten haben, aber auch öffentliche Auftraggeber – wie die Aufgabenträger im MVV – müssen diese Vorgaben bei der Vergabe von Leistungen beachten.

Die Einführung von sauberen Fahrzeugen kann dabei nur als Übergangslösung betrachtet werden, da bis zum Jahr 2050 laut Pariser Klimaschutzabkommen die vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors realisiert werden soll.

Der Fokus richtet sich deshalb momentan insbesondere auf Busse mit rein elektrischem Antrieb (Batteriebusse), da diese den effizientesten Energieverbrauch aufweisen. Im gesamten MVV-Verbundgebiet sind – Stand Mai 2025 – bereits über 60 emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs, wovon die weit überwiegende Mehrheit batteriebetrieben unterwegs ist. Jedoch sind darunter immerhin 12 Busse mit Brennstoffzellenantrieb, die damit eine weitere wichtige und belastbare Säule unter den lokal emissionsfreien Fahrzeugen im MVV bilden.

Für die Einführung von Batteriebussen müssten zunächst linienbasierte Detailuntersuchungen zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden. Diese umfassen die Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten.

Im **Landkreis Miesbach** setzt die RVO seit April 2021 punktuell einen batterieelektrisch betriebenen Bus des Herstellers Ebusco ein, aus einem Fahrzeugpool der am Standort der Niederlassung Bad Tölz vier Busse umfasst. Der Bus verkehrt im Landkreis v.a. auf den beiden Linien 353 und 368 zwischen Bad Tölz und Holzkirchen.

Empfehlung: Für die weitere Einführung von alternativen Antriebsformen im Busverkehr, wie beispielsweise Batteriebussen oder Brennstoffzellenbussen, wird empfohlen, eine wie oben skizzierte, linienbasierte Detailuntersuchung durchzuführen.

7.2.2 WLAN

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN bietet dem Kunden zusätzlichen Komfort und kann die Zufriedenheit und Bindung der Fahrgäste erhöhen. Insbesondere im Zeitalter der Digitalisierung kann eine stabile und kostenfreie WLAN-Anbindung bei längeren Fahrzeiten im Regionalbusverkehr bei weiten Strecken ein echter Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln sein.

Die Vergabeanforderungen des MVV sehen standardmäßig eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN vor. Im bisherigen Verbundgebiet ist die Ausstattung bereits umfassend erfolgt, unterstützt durch die Aktion „BayernWLAN“ vom Freistaat.

Die Nutzungsdaten im gesamten MVV-Gebiet belegen eine starke Nutzung des Angebots durch die Fahrgäste, welche die Prognosen übersteigt.

Im Zuge der sukzessiven Vergabe der Verkehrsleistungen im Landkreis Miesbach gemäß den MVV-Qualitätsstandards werden hier in den kommenden Jahren die Fahrzeuge mit WLAN ausgestattet sein.

7.2.3 Echtzeitdaten

Die Erfassung, Verarbeitung und Beauskunftung von Echtzeitdaten spielt für Komfort und Zuverlässigkeit des ÖPNV eine entscheidende Rolle.

Mit dem Schritt zum MVV-Beitritt geht auch eine Integration der ÖPNV-Dienstleistungen in die Fahrplanauskunftsmedien einher. Integriert wurden mit dem Verbundbeitritt alle Zugfahrten und das komplette Regionalbusangebot im MVV-Tarif. Inzwischen lassen sich auch die kostenlosen Skibusse zum Sudelfeld und zur Sutzenbahn in der MVV-Fahrplanauskunft finden und auch die Fahrplandaten der Bayerischen Seenschiffahrt Tegernsees sind in der Saison aufrufbar. Von den genannten Verkehrsmitteln senden die Züge sowie die überwiegende Mehrzahl der Regionalbusse Echtzeitdaten die derzeit bereits in der Fahrplanauskunft ausgespielt werden. Der Großteil der von der RVO eingesetzten Fahrzeuge ist auch im derzeit eigenwirtschaftlichen Betrieb echtzeitdatenfähig. Einzelne Fahrzeuge von Subunternehmern, die die technischen Qualitätsstandards der künftigen Ausschreibungen deutlich unterschreiten, sind im aktuellen Einsatz noch ohne Echtzeitdatenversorgung unterwegs.

Für künftige Ausschreibungen gilt die Vorgabe der Übermittlung von Echtzeitdaten selbstverständlich landkreisweit. In den aktuellen Qualitätsstandards des MVV sind klare Anforderungen für die Erfassung und Übermittlung von Echtzeitdaten enthalten. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen demnach Echtzeitdaten erfassen und übermitteln können. Dabei handelt es sich u. a. um folgende Daten:

- Daten zur Ortung (logisch und per GPS),
- Daten zur Fahrplanlage,
- bediente Haltestellen und
- Daten zum Türkriterium.

Der Zugriff auf diese Daten ist sowohl zum Zeitpunkt der Erzeugung (online) als auch zu jedem späteren Zeitpunkt (offline, bis mindestens sechs Monate nach deren Generierung) zu gewährleisten.

Die vom MVV erstellten und elektronisch zur Verfügung gestellten Soll-Fahrpläne sind vom Verkehrsunternehmen tagesscharf um betriebliche Merkmale zu ergänzen (z.B. Umläufe, Aus- und Einrückfahrten), damit sie für die Generierung von Echtzeitdaten geeignet sind und in geeigneten Datenformaten in Echtzeit-Systeme integriert werden können.

Die Erfassung von Echtzeitdaten erfolgt in unterschiedlichen Hintergrundsystemen, abhängig von deren Einsatz aufseiten der Verkehrsunternehmen.

7.2.4 DFI-Anzeiger

Neben der aktuellen Beauskunftung über die Fahrplanauskunft oder MVV-App werden die Echtzeitdaten auch für die Versorgung von Anzeigern an den Haltestellen benötigt. Die Erfassung von Echtzeitdaten wird mit dem MVV-Beitritt und zukünftigen Ausschreibungen stets zunehmen und bildet die Voraussetzung für aktuelle Informationen der Fahrgäste. Darauf aufbauend stellt die aktuelle Fahrgastinformation einen wichtigen Bestandteil für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots dar. Diese sollte für alle Fahrgäste leicht zugänglich und verständlich sein.

Daher wird empfohlen, Anzeiger für die dynamische Fahrgastinformation (DFI) an verkehrswichtigen Haltestellen einzurichten. Hierzu zählen neben Bahnhöfen und zentralen Umstiegspunkten auch bedeutsame Haltestellen in außen liegenden Ortsteilen. Neben Informationen zur aktuellen Abfahrtszeit können Anschlusshinweise, Störungshinweise und Sonderinformationen dargestellt werden. Dies trägt zur souveränen Nutzung des ÖPNV bei, welche sich in der Kundenzufriedenheit widerspiegelt.

Bereits jetzt sind im Landkreis 10 Standorte mit DFI-Anzeigern ausgestattet. Zumeist handelt es sich hierbei um mittelgroße Anzeiger, die die kommenden 5 Abfahrten an der Haltestelle bzw. dem Bussteig abbilden können. Diese Art der Anzeiger ist sinnvollerweise dort zu verwenden, wo durch unterschiedliche Linien ein entsprechendes Angebot besteht oder die Taktung einer einzelnen Linie so hoch ist, dass die 5 Abfahrten einen Informationsmehrwert für den Fahrgast haben.



mittlerer DFI-Zugangsanzeiger in Tegernsee Bahnhof



ins Haltestellenhäuschen integrierter Anzeiger in Bad Wiessee, Lindenplatz

Daneben gibt es im MVV auch noch die Möglichkeit für in den Haltestellenmasten integrierten Anzeigemodulen. Hier lassen sich in der Regel 2 oder 3 nächste Abfahrten anzeigen, die Sichtbarkeit ist aber gegenüber den mittleren Anzeigern eingeschränkt, weil die Darstellung kleiner ist und zweifarbig. Diese sind an den Stellen vorteilhaft, wo Linien in hinreichender Taktung verkehren, die aber mehrheitlich dasselbe Fahrziel aufweisen.



mittlerer Steiganzeiger in Tegernsee, Steinmetz

Für Haltestellen mit sehr vielen Busabfahrten gibt es im Verbundraum auch größer dimensionierte Anzeiger als diejenigen, die derzeit im Tegernseer Tal verbaut sind. Solche kommen naturgemäß nur dort infrage, wo durch eine hohe Vielfalt an Linien sowie dichter Taktung etliche zeitlich nahegelegenen Abfahrten aufzuführen sind, wie gegebenenfalls in Holzkirchen oder Miesbach an den jeweiligen Bahnhöfen.

Neben den bestehenden Masten gibt es im Landkreis Miesbach einige konkrete Planungen für einen zeitnahen weiteren Ausbau:

Am Standort Rottach-Egern Post wird der Mast errichtet, sobald die nahegelegene Baustelle des Rathauses fertiggestellt ist. Weitere Standorte im Landkreis sind beantragt. Die Umsetzung der zehn Standorte, für die Absichtserklärungen vorliegen werden begleitend empfohlen, um die Attraktivität des Informationsangebotes vor Ort zu erhöhen (Tabelle 17: Umsetzungsstatus von DFI-Anzeigern).

Tabelle 17: Umsetzungsstatus von DFI-Anzeigern

DFI-Anzeiger im Landkreis Miesbach				
	Gemeinde	Hst-Name	Standort / Steig	Status
MB	Gmund	Bahnhof Gmund	Steig 2	beantragt
MB	Tegernsee	Gymnasium	Steig 2 – Richtung BHF Tegernsee	beantragt
MB	Tegernsee	Tegernsee, Rathaus	Steig 1 – Richtung Norden, Ostseite	beantragt
MB	Tegernsee	Tegernsee, Leeberg	Steig 1 – Richtung Süden	beantragt
MB	Tegernsee	Tegernsee, Leeberg	Steig 2 – Richtung Norden	beantragt
MB	Gmund	Bahnhof Gmund	Steig 1	aufgestellt
MB	Tegernsee	Bahnhof	Steig 1	aufgestellt
MB	Tegernsee	Gymnasium	Steig 1	aufgestellt
MB	Tegernsee	Steinmetzplatz	Steig 2 – Richtung Süden	aufgestellt

MB	Tegernsee	Schwaighof	Steig 1 – Richtung Süden	aufgestellt
MB	Tegernsee	Schwaighof	Steig 2 – Richtung Norden	aufgestellt
MB	Rottach-Egern	Post	Steig 1	in Aufstellung
MB	Rottach-Egern	Post	Steig 2	in Aufstellung
MB	Rottach-Egern	Weissachbrücke	Steig 1	aufgestellt
MB	Rottach-Egern	Weissachbrücke	Steig 2	aufgestellt
MB	Kreuth	Riedlerbrücke	Steig 1	aufgestellt
MB	Kreuth	Riedlerbrücke	Steig 2	aufgestellt
MB	Bad Wiessee	Lindenplatz	Steig 1 – Richtung Norden	aufgestellt
MB	Bad Wiessee	Lindenplatz	Steig 2 – Richtung Süden	aufgestellt
MB	Hausham	Agatharied	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Hausham	Agatharied	Steig 2	Absichtserklärung
MB	Hausham	Bahnhof	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Hausham	Bahnhof	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Waakirchen	Rathaus	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Waakirchen	Rathaus	Steig 2	Absichtserklärung
MB	Waakirchen	Apotheke	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Waakirchen	Apotheke	Steig 2	Absichtserklärung
MB	Weyarn	Alter Wirt	Steig 1	Absichtserklärung
MB	Weyarn	Alter Wirt	Steig 1	Absichtserklärung

Abhängig von der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sollte mittelfristig durch die Kommunen geprüft werden, an welchen Haltestellen aufgrund von sich verändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen weitere Anzeiger vorzusehen sind. Ein höheres Angebot oder eine verstärkte Bedeutung durch zusätzliche Linien und neue Umstiegsbeziehungen können auch an bisher nicht intendierten Standorten einen DFI-Anzeiger als sinnvoll erscheinen lassen.

7.3 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im ÖV allgemein

Die barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen im engeren Sinn (in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, etwa aufgrund ihres Alters oder eines Unfalls), sondern auch für mobilitätseingeschränkte Personen im weiteren Sinn, also z.B. Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen, werdende Mütter oder ältere Menschen immer wichtiger.

Ohne barrierefreie Gestaltung wäre einigen Personengruppen der Zugang zum ÖPNV komplett verwehrt, was eine erhebliche Einschränkung ihrer individuellen Mobilität und damit gegebenenfalls wegfallende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeuten würde.

Barrierefreiheit im Rahmen des Nahverkehrsplan

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen ist gemäß novelliertem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwingend als Zielsetzung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Mit Fortschreibung des PBefG gelten seit 01.01.2013 gemäß §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Auch im Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) wird ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV gefordert: § 10 Absatz 2: *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.“*

Barrierefreiheit im NVP Miesbach

Die Befassung mit dem Thema Barrierefreiheit erfolgte im Landkreis Miesbach sowohl über die verschiedenen Workshops (siehe 5.1.1.) als auch im Austausch mit dem Inklusionsvertreter und der Seniorenvertreterin des Landkreises (siehe Kapitel 5.1.3.). In den beiden Workshops mit den Gemeinden und der Mobilitätswerkstatt wurden aus Sicht aller Beteiligten zahlreiche Mängel und

Anforderungen hinsichtlich der Haltestellenzuwegung, der Haltestellenausstattung, dem Einstieg in Bahn und Bus sowie in der Fahrzeugausstattung erfasst.

Tabelle 18: Themenfelder und Anregungen zur Barrierefreiheit im Landkreis Miesbach

Thema	Handlungsbedarf / Anregungen
Haltestellenzuwegung Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Wege zur Haltestelle oft nicht barrierefrei • Fußwegbreite oft nicht breit genug für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen • Weg Bahnhof Darching zum P+R Platz über den Bahnübergang ist gefährlich
Haltestellenausstattung Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Routenführung / Beschilderung an Bahnhöfen verbessern (z.B. Bahnhof Miesbach) • Derzeit keine Infos zu barrierefreien Wegen, Aufzügen oder Rampen • Sitzmöglichkeiten für ältere Menschen an Haltestellen schaffen
Haltestellenausstattung Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzmöglichkeiten für ältere Menschen an Haltestellen schaffen • Wartebereiche von Bushaltestellen optimieren, generell eine Überdachung einrichten
Einstieg Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Es bestehen Probleme für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg in die Bahn • Wunsch: Priority Bording Lane (Vorzugszugang/-behandlung für mobilitätseingeschränkte Personen bei hoher Auslastung in Fahrzeugen oder Haltestellen)
Fahrzeugausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Busse barrierefrei zugänglich und behindertenfreundlich ausgestattet • Mehr Platz und einfacher Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen und große Taschen

Das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV ist nur in enger Zusammenarbeit aller gesetzgebenden und ausführenden Akteure (u. a. Landkreis Miesbach, Gemeinden / Städte, Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter von Menschen mit Behinderungen) zu erreichen und erfordert ein weitsichtiges Handeln untereinander. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden.

Wichtig ist, dass alle Ebenen der Barrierefreiheit berücksichtigt werden, also nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen, sondern auch blinde Menschen und kognitiv eingeschränkte

Personen, z.B. durch eine Vereinfachung der Sprache. In diesem Zusammenhang soll auch das Zwei-Sinne-Prinzip berücksichtigt werden, das neben der barrierefreien Gestaltung von Einrichtungen ein wichtiges Prinzip in den Informationssystemen ist. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ angesprochen werden. Bei Personen, die in ihrer Sehfähigkeit eingeschränkt oder blind sind, soll der Tastsinn die Informationsübermittlung übernehmen können.

Grundsätzlich bedarf es bei der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV einer ganzheitlichen Betrachtung aller drei hierfür relevanten Aspekte:

- Haltestelleneinzugsbereich und Haltestelleninfrastruktur
- Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge
- Information und Kommunikation

Haltestelleneinzugsbereiche und Linienführungen

Generell sollten die Haltestelleneinzugsbereiche im Umfeld relevanter Einrichtungen wie Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen eingehend untersucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die ÖPNV-Anbindung für die jeweilige Einrichtung in der Praxis von Bedeutung ist. Im (Nah-)Bereich der Haltestellen sowie bei Umsteigewegen sollen, soweit erforderlich, Querungsmöglichkeiten (Ampel, Fußgängerüberweg oder sonstige Querungshilfen) mit Bodenindikatoren angelegt sein.

Bei der Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen sind in erster Linie die Kommunen in der Verantwortung. Die notwendigen Anpassungen der Linienführungen können durch den Landkreis als Aufgabenträger forciert werden.

Haltestelleninfrastruktur

Bei der Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen sind in erster Linie die Kommunen in der Verantwortung.

Von der MVV GmbH wurde eine Broschüre mit Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung erstellt (Anhang 10). Die Empfehlungen beziehen sich auf die Haltestellenart (Busbuchten oder -kaps), die Haltestellenlänge, die Bordsteinhöhe, die Haltestellentiefe, Längs- und Querneigung der Warteflächen, Bodenindikatoren / taktile Leitelemente, den Haltestellenmast, Sitzmöglichkeiten / Witterungsschutz und die Haltestellenzuwegung. Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollen, soweit räumlich und finanziell möglich, barrierefrei erfolgen.

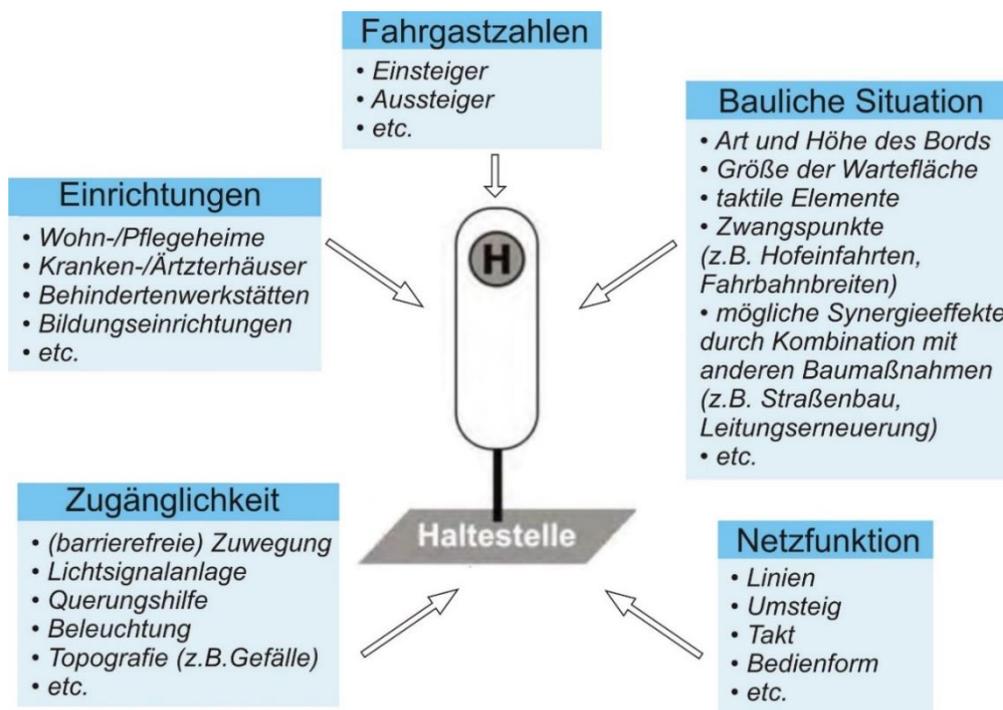
Priorisierung

Eine flächendeckende vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen im gesamten Landkreis Miesbach ist gemäß den Vorgaben bis 01.01.2022 u.a. aus finanziellen Gründen nicht möglich. Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im MVV-Regionalbusverkehr wird sich ein flächendeckender, barrierefreier Ausbau auch im Landkreis Miesbach vsl. über mehrere Jahre erstrecken. Da das vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 im Landkreis Miesbach noch nicht erreicht werden konnte, gilt es begründete Ausnahmen - in Form einer **Prioritätenreihung** beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen - von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Die Prioritätensetzung erfolgt generell auf Basis der Zentralität einer Haltestelle sowie des jeweiligen Fahrgastaufkommens.

Neben dem Fahrgastaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) oder der qualitativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr) an der Haltestelle ist auch das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet für Mobilitätseingeschränkte relevant. Hohe Priorität in der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit gelten für Haltestellen, die sich in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen befinden, z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen sowie Schulen und Kindergärten.

Abbildung 19: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau



Quelle: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, BAG ÖPNV 2014

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellte bayernweit ein Haltestellenkataster zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen. Hier wurden für zahlreiche Parameter einer Barrierefreiheit diverse Informationen gesammelt, z.B. Haltestellenform, Bordsteinhöhe, taktiles Leitsystem, Bodenbelege, Wartebereiche, Durchgangsbreiten, Haltestellenmasten und Fahrplan Ersichtlichkeiten, Beleuchtungen, dynamische Fahrgastinfos-Systeme, Sitzbänke, Fahrradständer etc.

Aus den Daten des Katasters sollen für die Priorisierung für den Um-/Ausbau der Haltestellen sukzessive Maßnahmen eingeleitet werden (Zuständigkeit i.d.R. bei den Gemeinden).

Priorisierung der Haltestellen im Landkreis Miesbach:

Für eine mögliche **Priorisierung von Haltestellen im Landkreis Miesbach**, die vorrangig barrierefrei ausgebaut werden sollten, ist im **Anhang 11** eine Übersicht bedeutender Haltestellen im Landkreis beigefügt.

In der Liste sind relevante Einrichtungen berücksichtigt, die (auch) von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen verstärkt frequentiert werden. Hier sind die im Umfeld der Haltestellen relevanten Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Senioren- und Behinderteneinrichtungen, Schulen, Kindergärten, Rathäuser, Kirchen / Friedhöfe erfasst, für die eine ÖPNV-Anbindung in der Praxis von Bedeutung ist.

Erste Priorität haben Haltestellen in zentralen Bereichen (Ortszentren, Schulen, Bahnhöfe, wichtige Umsteigepunkte) sowie in der Nähe von relevanten Einrichtungen oder mindestens als eine zentrale oder wichtige Haltestelle in Orten / Ortsteilen mit über 1.000 Einwohnern.

Priorität 2: Mindestens eine zentrale oder wichtige Haltestelle in Orten / Ortsteilen mit über 500 Einwohnern oder Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern, jedoch mit einer relevanten Einrichtung.

Diese Liste soll den Gemeinden zur Verfügung gestellt werden, da die Zuständigkeit für den Ausbau i.d.R. bei den Gemeinden bzw. Straßenbaulastträgern liegt. Bei Umbau- oder Neubaumaßnahmen gilt generell, dass im Zuge baulicher Veränderungen an Haltestellen durch den Straßenbaulastträger (z.B. Gemeinden) die vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen ausnahmslos herzustellen ist, soweit nicht örtliche Randbedingungen (z.B. fehlende Flächen zur Einhaltung aller geforderten Breiten) dies zwingend ausschließen.

Fördermöglichkeiten

Zur möglichen Förderung der Barrierefreiheit in Bayern bzw. zur derzeitigen Haltestellenförderung liegen nachfolgende Aussagen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (*StMB 09/2019*) vor:

„Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle umfasst mind. die Einrichtung eines farblich hell abgesetzten Hochbords mit 16 cm, möglichst jedoch 18 cm Bordsteinhöhe. Zudem sind taktile Leitstreifen für Sehbehinderte vorzusehen.

*Kosten für den behindertengerechten Ausbau einer Bushaltestelle mind. 30.000 € je nach Größe. Ausbau kann im Rahmen der **allgemeinen GVFG-Förderung** abgewickelt werden.“*

Barrierefreiheit bei Fahrzeugen

Neben der Haltestelleninfrastruktur stellt die Ausstattung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal aus Sicht der Nutzer für die Beförderungsqualität dar.

Die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV ist gemäß PBefG § 8 Abs. 3 spätestens bis zum 1. Januar 2022 auch im Bereich der Fahrzeugausstattung herzustellen. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG ist darzulegen, wie diese Barrierefreiheit in den Fahrzeugen durch die betreffenden Verkehrsunternehmen umgesetzt wird.

Für die Barrierefreiheit bei Fahrzeugen ist der Fahrgasteinstieg ausschlaggebend. In Niederflurfahrzeugen oder in Low-Entry-Fahrzeugen (Fahrzeuge mit einem niedrigen und stufenlosen Einstieg) werden die Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt. Zudem sollen in den Fahrzeugen Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen mit entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten vorhanden sein, was als Qualitätskriterium Bestandteil der Ausschreibungsvorgaben im MVV-Regionalbusverkehr ist.

Der Anteil an Niederflurfahrzeugen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen wurde in den Jahren sukzessive erhöht, sodass der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen bereits mehrheitlich umgesetzt ist. Eine Barrierefreiheit sollte künftig auch bei allen Fahrten von Subunternehmern und im Schienenersatzverkehr realisiert werden.

Auch beim Einsatz von Kleinbussen soll die Beförderung von Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglicht werden. So sollte auch bei kleineren Fahrzeugen (z. B. 9-Sitzer) die Möglichkeit bestehen, zusammenklappbare Rollstühle und Kinderwagen transportieren zu können.

Neben den Aspekten hinsichtlich des barrierefreien Zustiegs in das Fahrzeug wurden vom Inklusionsvertreter des Landkreises weitere Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge formuliert. Auch diese Punkte sind sowohl im Busverkehr als auch in Fahrzeugen des SPNVs relevant:

- bevorrechtigter Einstieg „Priority Boarding“
- Positionierung des Standortes für Rollstühle belästigungsfrei
- Sicherung des Standortes für Rollstühle während der Fahrt

- Idealerweise Notrufausstattung mit Gegensprechanlage sowie Ausstieg-Signalisierung in Reichweite auch sitzender Personen
- Anzeigenneigung mit kontrastreicher Darstellung und Einsicht vom Rollstuhlstandort
- Durchsagen Hörgeräte-geeignet

Fahrgastinformation

Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft neben den Beförderungsmitteln, den baulichen Anlagen und der Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Fahrgastinformation.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind ergänzende Fahrgastinformation (z.B. Linien- und Zielanzeige) an den Fahrzeugen sowie eine Haltestellenanzeige und -ansage in den Fahrzeugen notwendig. Durch digitale visuelle oder akustische Fahrgast-Informationssysteme an der Haltestelle und in den Fahrzeugen sind Informationen von Fahrtziel bzw. Liniennummer hilfreich. Bei Fahrzeugen ist die Ausstattung mit Informationssystemen sowohl außen an der Front- und Einstiegsseite sowie innen durch digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme und inklusive akustischer Haltestellenansage erforderlich.

Durch die Einrichtung von DFI-Anzeigen (primär an verkehrswichtigen Haltestellen) sollten Fahrgastinformationen möglichst mit Echtzeitdaten zur aktuellen Abfahrtszeit, Abfahrtspositionen, Anschlusshinweise, Störungshinweise und Sonderinformationen für alle Fahrgäste leicht zugänglich und verständlich sein. Die DFI-Anzeiger sollten dabei witterungsgeschützt aufgestellt sein und durch Neigung des Bildschirms und angemessene Kontraste die Lesbarkeit für Personen im Rollstuhl ermöglichen.

Generell sollen durch Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden. Fahrplan- und Tarifinformationen müssen in gut lesbarer Schriftgröße und in leichter Sprache verständlich sein. Die etwaige barrierefreie Nutzbarkeit der Fahrten und Haltestellen sollte klar ersichtlich sein, z.B. durch Piktogramme, die anzeigen, ob die jeweilige Fahrt barrierefrei bzw. nicht barrierefrei angeboten wird.

Informationen über die barrierefreien Verbindungen müssen neben Publikationen in Printmedien oder auf den Webseiten primär in elektronischen Fahrgastinformationssystemen abrufbar sein.

Die Fahrplanauskunft des MVV berücksichtigt heute bereits Informationen über die Barrierefreiheit. In eigenen Eingabemasken zum Thema Barrierefreiheit können persönliche Einschränkungen (z.B. Gehgeschwindigkeit) oder Handicaps (z.B. Rollstuhl, Kinderwagen) eingegeben werden, die somit in die Berechnungen der Fahrtverbindungen einfließen.

Abbildung 20: Auszug aus der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit

Die erwähnten Daten aus dem „Haltestellenkataster barrierefrei“ der BEG werden zukünftig in die Elektronische Fahrplanauskunft (Information und Routing) einfließen und dadurch die Informationen zur Barrierefreiheit weiter deutlich verbessern. Dazu wurde – gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – ein Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ entwickelt, das Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV gibt. 2024 wurde die zweite Fassung dieses Handbuches veröffentlicht. (https://www.delfi.de/media/delfi_handbuch_barrierefreie_reiseketten_2._auflage_2024.pdf).

7.4 Landkreispezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing

Soll der öffentliche Personennahverkehr als Alternative zum Auto und zugleich als attraktiver Partner für Mobilität wahrgenommen werden, ist die eingängige Kommunikation des Angebotes mittels zielgerichteter Marketingmaßnahmen mindestens so wichtig wie das Angebot selbst. Nur wenn potenzielle Fahrgäste (ÖPNV-Nichtnutzer) von dichten, gut-merkbareren Takten, komfortablen Fahrzeugen oder kurzen Reisezeiten erfahren, werden sie das Angebot testen und sich selbst von der Attraktivität überzeugen können.

In gleicher Weise wollen „Bestandskunden“ sachlich über Leistungsverbesserungen und Angebotsveränderungen informiert werden – und zwar fortlaufend und stets aktuell. Gerade Pendler und Vielfahrer wertschätzen eine klare, verlässliche Kommunikation von temporären oder dauerhaften Änderungen. Sie blicken über mögliche Einschränkungen eher hinweg, solange diese verlässlich und auf möglichst vielen Kommunikationswegen verbreitet werden. Vor allem aufgrund der Aktualität spielen digitale Medien mittlerweile mindestens eine so wichtige Rolle wie Printprodukte.

Marketingkommunikation und Information – egal ob auf digitalem oder analogem Weg – sind daher als gleichwertige Kommunikationswerkzeuge zu erachten, die einerseits der Steigerung der Fahrgastzahlen dienen, andererseits das Informationsbedürfnis der Fahrgäste befriedigen und somit Teil des ÖPNV-Angebots sind.

In den Workshops mit den Gemeinden und der Mobilitätswerkstatt wurde oft eine Verunsicherung durch fehlende Informationen zum neuen MVV-Tarif angesprochen. Bzgl. des Tarifsystems wurde der Wunsch nach mehr Informationen zu den einzelnen Fahrkarten, den Verkaufsstellen und dem Tarifsystem allgemein geäußert. Speziell an Haltestellen bestehen aufgrund fehlender Aushänge noch Mängel bei den Tarif-Informationen.

Dem Landkreis Miesbach wird daher für den ÖPNV insbesondere im Rahmen neuer Angebote in Zusammenarbeit bzw. Abstimmung mit dem Verkehrsverbund die Entwicklung einer Kommunikations- und Marketingstrategie im Landkreis empfohlen.

Folgende Inhalte könnten in einer einheitlichen Gestaltung des MVV-Angebotsspektrums im Verbundlandkreis als auch im Gesamttraum des MVV publiziert werden:

- Erklärung des ÖPNV-Systems im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund: 1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Ticket – (mehrere Verkehrsunternehmen – ein Tarif)
- Tarife und Tickets (verbundweit)
- Fahrpläne: verbundweit / landkreisspezifisch / ggfs. linienspezifisch
- Netzpläne und Verkehrslinienpläne (Linienvverlaufplan), MVV-Gesamtlinienplan
- Linienvverlaufspläne: landkreisspezifisch
- Informationen zu Bedarfsverkehren (Anmeldeverfahren)
- Services und Dienstleistungen: verbundweit/ landkreisspezifisch
- Informationen zur Barrierefreiheit
- Beförderungsbestimmungen: verbundweit

7.4.1 Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information

Für die **Kommunikation** mit dem Kunden bieten sich Informationsaushänge an den **Haltestellen** (wichtigster Kontaktpunkt zwischen Kunden und ÖPNV-Angebot) und in den **Verkehrsmitteln** an, sowie die Publizierung von **gedruckten Fahrplanmedien** mit ausführlichen Informationen mit ÖPNV-Bezug.

Publizierungs-Möglichkeiten an **Haltestellen und in den Verkehrsmitteln** sind z.B.:

- in Aushangvitritten
- auf Aufklebern
- in digitalen On-Board Infosystemen
- in MVV-Minifahrplänen: Übersichtliche Darstellung des Linienverlaufs und der Abfahrtszeiten für die Hosentasche – zum Mitnehmen

Publizierung in **gedruckten Fahrplanmedien** (im MVV-Design)

- mit ausführlicher Erläuterung des Angebots und des Tarifs
- mit wichtigen, landkreisüberschreitenden Verbindungen

In den Workshops wurden neben dem Wunsch nach Fahrplänen in gedruckter Form und einer Neuauflage des Fahrplanbuches für den Landkreis Miesbach auch die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne bemängelt. Beeinträchtigt wird diese durch die Komplexität der Fahrpläne aufgrund unterschiedlicher Angebote an den jeweiligen Verkehrstagen (Schultage und schulfreie Tage), unterschiedliche Linienwege oder eine fehlende Taktung. Auch lange Linienwege mit vielen Haltestellen beeinträchtigten die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne. Linienspezifische Maßnahmen in der Gestaltung der Fahrpläne können dazu beitragen, dass der Umfang von Fahrplänen mit sehr großem Inhalt reduziert und dafür im Gegenzug die Schriftgröße erhöht und damit die Lesbarkeit verbessert werden kann.

7.4.2 ÖPNV-Information im Internet

Die Webseiten des Landkreises und der Gemeinden sollen umfangreich über das ÖPNV-Angebot im Landkreis informieren und den Bürgern aktuelle Informationen, Fahrpläne, das Liniennetz sowie verschiedene Links zur Verfügung stellen. Zusätzlich sollten Kontaktmöglichkeiten zu den Ansprechpartnern für Fragen zum Thema ÖPNV im Landkreis angegeben werden. Außerdem sollte unbedingt eine Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten sein.

Informationen zum gemeindespezifischen ÖPNV-Angebot sollten auf allen Gemeindeinternetauftritten auf der Startseite verlinkt bzw. mit maximal zwei Klicks erreichbar sein. Oft bestehen bei den Internetseiten von den Gemeinden Defizite, da entweder keine Informationen vorhanden sind bzw. diese nur schwer gefunden werden können.

Zudem sollten bei den Internetauftritten öffentlicher Einrichtungen (z.B. Behörden, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten, Jugendeinrichtungen, Seniorenheime und

Krankenhäuser) Informationen zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie ein Link zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten sein. Im Idealfall ist eine Eingabemaske der EFA unter der Rubrik Erreichbarkeit integriert, in der die Zielhaltestelle bereits voreingestellt ist. Die MVV GmbH kann hier bei der Umsetzung unterstützen.

Auch in den sozialen Medien können Informationen über das ÖPNV-Angebot gegeben und das Angebot vermarktet werden.

Allerdings gibt es bisher noch wenig Erfahrungen, wie Social Media für den ÖPNV sinnvoll genutzt werden kann; es existiert auch noch wenig Wissen darüber, welche Anforderungen Nutzer von sozialen Medien an Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde bzw. Aufgabenträger stellen. Daher sind noch viele Aufgabenträger verunsichert, da sie den Aufwand für Social-Media-Aktivitäten nicht abschätzen können.

7.4.3 Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing

Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Marketing können einfach und unkompliziert durch die Herstellung von Broschüren bzw. Werbemitteln umgesetzt werden. Auch in den Auftaktworkshops wurde mehr Werbung für ÖPNV und Empfehlungen zum Umstieg vom MIV zum ÖV gefordert.

Anlassbezogene Broschüren, Flyer und Werbemittel sind z.B.:

- Linieneröffnungen
- Angebotsverbesserungen, Taktverdichtung
- Aspekte der Verbesserung der Lebensqualität (Klimaschutz/Lärm/Feinstaub)

Zielgruppenbezogene Broschüren und Flyer:

- Infos für Pendler – Tipps für Vielfahrer im MVV
- Infos für Menschen mit Handicap, Barrierefreiheit im Landkreis Miesbach
- Infopaket „Neubürger“ (gesammelte vorstehende Broschüren)
- Seniorenfahrpläne und -informationen

Zudem besteht die Möglichkeit durch Veranstaltungen und Aktionen, wie z.B. einem Schnuppertag für den MVV-Regionalbus, auf das ÖPNV-System aufmerksam zu machen bzw. das Angebot zu bewerben. Ein Schnuppertag ermöglicht einen kostenlosen Test aller Regionalbuslinien und Umstiegemöglichkeiten im Landkreis mit dem Ziel den Bürger für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.

7.4.4 Ausbau von Kooperationen

Zunehmende Bedeutung beim Marketing bestehen durch Kooperationen mit wichtigen Akteuren primär im touristischen Bereich.

Ein Beispiel für eine funktionierende Kooperation sind besondere Tarifangebote für Touristen in Form von Gästekarten. Mit dem Erwerb einer Gästekarte erhalten Touristen neben ermäßigten Eintrittspreisen für die unterschiedlichsten Freizeitaktivitäten (und weiteren Vorteilen) eine kostenlose ÖV-Nutzung in der Urlaubsregion. Im Landkreis Miesbach umfasst das Angebot freie Fahrten mit den Bussen des Regionalverkehrs Oberbayern (RVO) in den MVV-Zonen 6-9 und außerdem mit der BRB auf der Strecke Tegernsee – Moosrain (jedoch keine Ermäßigung/Freifahrt mit der Bayerischen Seenschifffahrt).

Kooperationen mit wichtigen Akteuren unter anderem im touristischen Bereich sollen weiter ausgebaut und forciert werden. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Anreise kann unter anderem durch Angebot von Kombitickets (z.B. für Bergbahnen) an Attraktivität gewinnen.

Eine Kooperation besteht zudem mit der bayerischen Seenschifffahrt. Mit einer MVV-Fahrkarte (Einzel-, Streifen-, Tages- oder Zeitkarte) erhalten Erwachsene bei Linien-Schifffahrten auf dem Ammersee, Starnberger See und Tegernsee 5 Prozent Ermäßigung auf den regulären Fahrpreis.

Aufgrund der großen Bedeutung des Ausflugs- und Freizeitverkehrs in den Wandergebieten ist dabei auch ein besonderer Fokus auf die Zusammenarbeit mit dem Alpenverein zu richten.

8 Forderungen und Wünsche zum SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV: S-Bahn und Regionalzug) fällt in die Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und ist daher kein originärer Bestandteil eines kommunalen Nahverkehrsplans. Dennoch können im Nahverkehrsplan Wünsche und Forderungen zum SPNV nachrichtlich aufgenommen werden, um diese an den Freistaat zu adressieren.

Die MVV-Landkreise haben in den letzten Jahren unter Mitwirkung der MVV GmbH **Positionspapiere für die notwendige zukünftige Entwicklung des SPNV im Verbundraum** erstellt und an den Freistaat Bayern übergeben. Die letzte Fortschreibung erfolgte 2020. Viele vorgeschlagene Maßnahmen wurden durch den Freistaat Bayern aufgegriffen und werden aktuell näher untersucht. So werden im Augenblick vierzig weitere potenzielle Baumaßnahmen auf ihre verkehrliche Wirkung sowie ihre eisenbahnbetriebliche und bauliche Machbarkeit hin untersucht, damit sie ggf. Bestandteil des vorhandenen Programms Bahnausbau werden können.

Ergänzend zum Positionspapier aus 2017 wurden die Handlungsfelder „Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn München“, „Angebotsverbesserungen bei den Regionalzügen“, „Prüfung und ggf. Weiterentwicklung vorliegender Störfallkonzepte“, „Erarbeitung stabiler Fahrplankonzepte“ sowie „kurzfristige Maßnahmen zur Ergänzung des SPNV“ in die nachstehende Auflistung aufgenommen. (Quelle: Positionspapier der

Verbundlandkreise im MVV - Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, März 2020). Eine wesentliche Forderung sind Konzepte für eigene, langfristig durchgängig zweigleisige Strecken für alle S-Bahn-Außenäste. Zudem ist die Elektrifizierung aller Strecken im MVV heute und im erweiterten Verbundraum bis 2050 vorgesehen.

Weitere konkrete Maßnahmen aus dem Positionspapier 2020 und dem Themenspeicher Positionspapier 2025, die unmittelbar oder mittelbar den Landkreis Miesbach betreffen, sind nachfolgend zusammengestellt.

S-Bahn:

- Ringschluss der S-Bahnen S7⁴ (Kreuzstraße) und S3 (Holzkirchen)
- Bahnsteige verlängern für Einsatz v. Langzügen zur Kapazitätserhöhung (S7)

Infrastruktur Regionalzüge:

- Holzkirchen – Schaftlach (– Tegernsee / Lenggries): Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schaftlach und Holzkirchen
- Holzkirchen – Schaftlach (- Lenggries) / Holzkirchen – Schaftlach – Tegernsee / Holzkirchen – Schliersee – Bayrischzell (Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials + Elektrifizierung)
- Schliersee – Bayrischzell (Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfögestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus)
- Rosenheim – Holzkirchen (Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte)

Wichtige Angebotsverbesserungen je Ast im S-Bahn- und Regionalverkehr:

S3 Ost (Holzkirchen):

- Durchgehender 20-Minutentakt
- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)
- Alle Leerfahrten als Personenfahrten (z.B. die S3 MHO nach MSTH 39968, MMA-MP 8373 usw.)
- Mehr Frühfahrten, um Flüge, die frühmorgens am Münchner Flughafen starten, erreichen zu können

S7 Ost (Kreuzstraße) (=S5 seit Dez 2024):

- Schließung von Taktlücken sowie mehr S-Bahnen zwischen 1 Uhr und 5 Uhr
- Mindestens zwei Nachtschwärmer S-Bahnen in alle Richtungen (oder 60-Minutentakt zwischen 1 Uhr und 5 Uhr)

⁴ Seit Fahrplanwechsel 2024/25 verkehrt die S-Bahn Linie S7 auf dem Ost-Ast Richtung Kreuzstraße als S5

Als zusätzliches Thema im sonstigen Regionalzugverkehr ist eine Ausweitung auf einen Halbstundentakt im Oberland vorgesehen; dazu wurden sechs neue Fahrzeuge bestellt.

Anforderungen an den SPNV aus Sicht des Landkreises Miesbach:

Innerhalb des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan (Workshops, Gemeindebefragungen, etc.) wurden ebenfalls zahlreiche Forderungen und Wünsche bzw. Verbesserungsmaßnahmen, geäußert:

- Umsetzung des neuen Haltepunktes Föching (siehe positives Ergebnis der Machbarkeitsstudie). Der Haltepunkt in Föching würde u.a. das in den vergangenen Jahren aufgewachsene Holzkirchner Gewerbegebiet-Nord direkt an das ÖPNV-Netz München anbinden.
- Alle Züge sollen am Haltepunkt Darching halten (Schließen der Lücken am Abend und am Wochenende)
- Mehr Züge der BRB sollten in Otterfing halten, da sich diese als Potentialgemeinde einen schnellen Anschluss nach München und Holzkirchen wünscht (BRB hält derzeit nur 2x Tag). zumal auch die Anbindung durch die S20/S27 weggefallen ist.
- Verbesserung der unzureichenden Beschilderung zwischen Bahnhalt und Bushaltestelle (z.B. in Hausham, Holzkirchen, Miesbach)
- bessere Orientierung und Ausschilderung barrierefreier Wege/schnell erfassbare Routenführung zu Aufzügen/Rampen
- Es bestehen noch Probleme für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg in die Bahn. Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes Tegernsee.

Zusätzlich zu den oben genannten Themen wurde von den Gemeinden und den Teilnehmern der Mobilitätswerkstatt, sowie den Teilnehmern an der Onlinebefragung die **hohe Auslastung in den Zügen, die Unzuverlässigkeit** durch häufige Verspätungen **und Zugausfälle** (meist ohne Schienenersatzverkehr) und die dadurch verpassten Busanschlüsse, sowie die hierzu oft **fehlende, unverständliche oder irreführende Fahrgastinformationen** von vielen Teilnehmern oft moniert, und eine **bessere Kommunikation zwischen Bus und Bahn** gefordert.

In der Onlinebefragung wurde oft die zu **hohe Auslastung / Überfüllung in den Zügen** besonders morgens im Schüler- und Berufsverkehr, sowie im Freizeit- und Ausflugsverkehr (zumeist bei gutem Wetter jedoch inzwischen nicht nur am Wochenende) genannt. Für Zeiträume besonders starker Auslastung sollten die Züge verlängert werden⁵ und das Angebot – für den Ausflugsverkehr primär am frühen Abend - ausgebaut werden. Zudem könnten durch Abschaffung der ersten Klasse mehr Platz und Sitzmöglichkeiten ermöglicht werden. Die

⁵ Anmerkung: Eine weitere Verlängerung der Züge ist infrastrukturell (u.a. wegen den Bahnsteiglängen) und mit dem derzeitigen Betriebskonzept (Vereinigung in HK) nicht möglich.

Überfüllungen waren in der Vergangenheit zum Teil so groß, dass Mütter mit Kinderwägen oft am Bahnsteig stehen bleiben mussten, und selbst mit einem kleinen Handgepäck ist es kaum möglich den Zug zu besteigen.

Durch einen Kapazitätsausbau und durch ein zusätzliches Gleis (Kreuzungsmöglichkeit zw. Schliersee und Bayrischzell) könnte die Zuverlässigkeit deutlich verbessert werden, da Verspätungen durch das Warten auf den entgegenkommenden Zug entfallen.

Oft wurde der Wunsch nach einem **durchgehender Halbstunden Takt** bei der BRB Oberland geäußert. Hierbei wurde in den Befragungen der fehlende Halbstundentakt aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeit zwischen Schliersee und Bayrischzell genannt. Auch ein früherer Betriebsbeginn der BRB für die zahlreichen Arbeitnehmer, die morgens auf ein Angebot angewiesen sind, wurde oft gewünscht. Aufgrund der Eingleisigkeit und den entgegenkommenden Zügen bestehen Lücken im Fahrplan. Für längere Lücken, u.a. mittags zw. Bayrischzell nach Schliersee, sollten die notwendige Fahrten durch einen Bus ersetzt werden.

Im Bereich des Tourismus und Freizeitverkehrs wurden zudem die knappen Kapazitäten für die **Mitnahme von Fahrrädern** bemängelt.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat der Inklusionsbeauftragte detaillierte Anforderungen u.a. zur Barrierefreiheit im SPNV formuliert. Diese umfassen sowohl die Ausstattung der Fahrzeuge wie auch Haltepunkte und sind im Detail im Kapitel 7.3 begleitende Maßnahmen – Barrierefreiheit dargestellt.

Eine tiefere verkehrsplanerische Bewertung dieser Kritik, der Vorschläge und Wünsche kann innerhalb des Nahverkehrsplans nicht erfolgen. Hier sind ggf. zusätzliche Gutachten und Untersuchungen zur weiterführenden Bewertung durchzuführen - primär nach der Elektrifizierung, da mit dem bestehenden Betriebskonzept und der Fahrzeuganzahl ein größerer Angebotsausbau nur begrenzt möglich ist.

Quellen:

- **Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft Landesentwicklung und Energie (2023)**; Landesentwicklungsprogramm Bayern – Stand 2023); Ausschnitt aus der Strukturkarte - Landesentwicklungsprogramm Bayern Internet: stmwi.bayern.de/landesentwicklung/instrumente/landesentwicklungsprogramm/
- **Bundesagentur für Arbeit (2025)**; Statistik / Pendler, Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland, Internet: statistik.arbeitsagentur.de
- **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV und Verbundlandkreise im MVV (2020)**: Positionspapier der Verbundlandkreise im MVV - Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, März 2020
- **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV (2019)**: MVV-Regionalbusverkehr - Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung; 05/2019
- **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV (2025)**: Leitfaden P+R; 02/2025