



# Nahverkehrsplan Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen 2021

Juli 2021



München, Juli 2021

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)**

Thierschstr. 2

80538 München

Tel.: 089 / 210 33 - 0

Fax: 089 / 210 33 - 299

E-Mail: [info@mvv-muenchen.de](mailto:info@mvv-muenchen.de)

© 2021 MVV GmbH

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Zielvorgaben</b> .....	<b>1</b>
1.1. Anlass und Ziele .....	1
1.2. Vorgehen bei der Erstellung .....	2
1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen .....	5
<b>2. Rahmenbedingungen des ÖPNV</b> .....	<b>6</b>
2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung .....	6
2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten .....	9
2.2.1. Einwohner .....	9
2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe .....	18
2.2.3. Schulen und Schüler .....	24
2.2.4. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen .....	30
2.2.5. Tourismus und Freizeit .....	31
2.2.6. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV .....	36
2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen .....	38
2.3.1. Individualverkehr .....	38
2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....	43
2.4. Verkehrsnachfrage – Pendleraufkommen .....	46
2.4.1. Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017 .....	46
2.4.2. Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen .....	48
<b>3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt</b> .....	<b>55</b>
3.1. Angebot .....	55
3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG .....	56
3.1.2. Freigestellter Schülerverkehr .....	60
3.2. Nutzung .....	60
3.2.1. Fahrgäste an Werktagen .....	61
3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden .....	65
3.3. Schwachstellenanalyse .....	68
3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner .....	68
3.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit) .....	70

3.3.3.	Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen .....	80
3.3.4.	Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen .....	84
3.3.5.	Netz- und Fahrplanabstimmung .....	85
3.3.6.	Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg) .....	89
3.3.7.	Bewertung durch die Bevölkerung – Auswertung MVV Kundenbarometer .....	90
3.4.	Externe Anregungen und Wünsche .....	91
3.4.1.	Kick Off-Veranstaltung (Oktober 2019) .....	92
3.4.2.	Workshops mit den Gemeinden (Juni 2020) .....	95
3.5.	Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse .....	101
3.5.1.	Räumliche Verfügbarkeit .....	101
3.5.2.	Erreichbarkeit übergeordneter Orte .....	101
3.5.3.	Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen .....	102
3.5.4.	Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen .....	102
3.5.5.	Anschlüsse .....	102
3.5.6.	Merkbarkeit des Angebots .....	103
<b>4.</b>	<b>Rahmenkonzeption .....</b>	<b>104</b>
4.1.	Allgemeine Zielsetzungen .....	104
4.2.	Angebotskonzept Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	104
4.3.	Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung .....	108
<b>5.</b>	<b>Maßnahmenpakete .....</b>	<b>111</b>
5.1.	Maßnahmen Planungsbereich Isarwinkel .....	115
5.2.	Maßnahmen Planungsbereich Loisachtal .....	133
5.3.	Maßnahmen Planungsbereich Nördlicher Landkreis .....	149
5.4.	Maßnahme Landkreisweites Bedarfsverkehrskonzept .....	177
5.5.	Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten .....	181
<b>6.</b>	<b>Maßnahmenpaket: Begleitende Maßnahmen .....</b>	<b>184</b>
6.1.	Intermodalität und Multimodalität .....	184
6.1.1.	Park+Ride (P+R) .....	184
6.1.2.	Bike+Ride (B+R) .....	189
6.1.3.	Sharing-Angebote .....	193
6.1.4.	Mobilitätsplattform .....	194



6.1.5.	Mitfahrbänke .....	195
6.1.6.	Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr .....	197
6.1.7.	Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr .....	197
6.1.8.	WLAN .....	199
6.1.9.	Echtzeitdaten .....	199
6.1.10.	DFI-Anzeiger .....	200
6.1.11.	Buchungstool Ruftaxi-Verkehre .....	202
6.2.	Barrierefreiheit.....	204
6.3.	Freihaltung der Infrastruktur.....	208
6.4.	Landkreisspezifische ÖPNV-Information und zielgerichtetes Marketing .....	209
6.4.1.	ÖPNV-Information im Internet .....	210
6.4.2.	Weitere Maßnahmen mit Schwerpunkt Kundenkommunikation und -information .....	210
6.4.3.	Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing .....	211
6.4.4.	Ausbau von Kooperationen .....	211
<b>7.</b>	<b>Forderungen und Wünsche zum SPNV .....</b>	<b>213</b>
<b>8.</b>	<b>MVV-Integration des südlichen Landkreises Bad Tölz - Wolfratshausen.....</b>	<b>215</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsbereiche.....	3
Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung, eigene Darstellung basierend auf Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018.....	7
Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden, Stand 2019.....	11
Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden, Stand 2019 .....	12
Abbildung 5: Bevölkerungsprognose der Gemeinden zum Jahr 2031 .....	14
Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Jahr 2019.....	19
Abbildung 7: Schülerströme ab fünf Schüler zu den Gymnasien .....	25
Abbildung 8: Schülerströme ab fünf Schüler zu den berufsbildenden Schulen .....	26
Abbildung 9: Auszug SPNV-Liniennetzplan Bayern 2021.....	43
Abbildung 10: Streckenverlauf der S7-Verlängerung zwischen Wolfratshausen und Geretsried .....	45
Abbildung 11: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis .....	49
Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.....	51
Abbildung 13: Pendlerverflechtungen mit Nachbarlandkreisen.....	52
Abbildung 14: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	62
Abbildung 15: Stellwand - Themenfeld Busverkehr – bei der Kick Off-Veranstaltung.....	92
Abbildung 16: Prioritäten der Themenfelder durch die Kommunen (nördlicher Planungsbereich) .....	96
Abbildung 17: Prioritäten der Themenfelder durch die Kommunen (südlicher Planungsbereich).....	97
Abbildung 18: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde.....	112
Abbildung 19: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .	181
Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der P+R-Anlagen im Landkreis .....	186
Abbildung 21: Nachfrage und Auslastung der B+R-Anlagen im Landkreis .....	191
Abbildung 22: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über verschiedene digitale Medien.....	194
Abbildung 23: Standorte Mitfahrbänke im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.....	196
Abbildung 24: Standorte der Pilotanzeiger am Bahnhof Wolfratshausen.....	201

Abbildung 25: Mögliche Varianten von DFI-Anzeigern .....	202
Abbildung 26: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.....	205
Abbildung 27: Auszug aus der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit .....	207
Abbildung 28: Untersuchungsgebiet Studie MVV-Erweiterung .....	215
Abbildung 29: Auspendleranteile in den MVV-Raum an den SVB am WO der Kommunen im möglichen MVV-Erweiterungsgebiet .....	216

### **Tabellenverzeichnis:**

Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen (EW) in den Gemeinden .....	13
Tabelle 2: Aktueller Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort und aktueller Stand des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	21
Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Fahrplan 2020).....	44
Tabelle 4: Einpendler in die Städte Bad Tölz, Wolfratshausen und Geretsried aus den Gemeinden im Landkreis (Datenstand Juni 2018) .....	50
Tabelle 5: ÖPNV-Angebot im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Fahrtenanzahl je Richtung .....	57
Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im südlichen Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen, Fahrten je Richtung.	59
Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte.....	71
Tabelle 8: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen .....	182
Tabelle 9: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	184
Tabelle 10: Angebot von B+R Radständern im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	189
Tabelle 11: Verteilung der aufgestellten Mitfahrbänke im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	195
Tabelle 12: Ein- und ausgehende Fahrten aus der LHM im August 2020 (Quelle Teralytics) .....	217
Tabelle 13: Zeitplan der MVV-Studie.....	217

### **Diagrammverzeichnis:**

Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen .....	5
---	---

Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2018 und Bevölkerungsprognose 2019 bis 2038 für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen nach Altersgruppen .....	15
Diagramm 3: Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.....	29
Diagramm 4: Tourismusintensität im Jahr 2019 im Lkr. TÖL im Vergleich zu Bayern und Deutschland .....	31
Diagramm 5: Gästeankünfte nach Monaten im Jahr 2019 im Lkr. TÖL .....	32
Diagramm 6: Räumliche Verteilung der Gästeankünfte im Lkr. TÖL im Jahr 2019 .....	32
Diagramm 7: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis (2010-2020) .....	42
Diagramm 8: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018 .....	46
Diagramm 9: MID-Auswertung Allg. Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.....	47
Diagramm 10: MID-Auswertung Hauptwegezweck, Quelle: MiD2017 .....	47
Diagramm 11: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis an Werktagen.....	63
Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis an Werktagen....	64
Diagramm 13: Maximale Besetzung pro Buslinie und Fahrt im Landkreis an Werktagen .....	65
Diagramm 14: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie im Landkreis .....	66
Diagramm 15: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.....	66
Diagramm 16: Maximaler Besetzung pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis .....	67
Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.....	90

# 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<sup>1</sup>.

- 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)).

---

<sup>1</sup> 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 Angebot, Nachfrage, Betriebsdurchführung bzw. Wirtschaftlichkeit aufweist.

Der Gültigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst das Gebiet des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen.

## 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 drei große Workshops bzw. projektbegleitende Arbeitskreise mit folgenden ständigen Mitgliedern durchgeführt:

- Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Bereiche Consulting und Regionalbus)

Zum gemeinsamen Auftaktworkshop für das gesamte Landkreisgebiet in der Analysephase des Nahverkehrsplans (am 8.10.2019) wurden weiterhin Vertreter der folgenden Institutionen eingeladen:

- Städte und Gemeinden
- Verkehrsunternehmen
- Politik (Umweltausschuss, Fraktionsvorsitzende, Fachbeirat Energie)
- Lokalen Stakeholdern und Initiativen
- Behindertenbeauftragter und Seniorenbeirat

Im Rahmen dieses Workshops 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 und weiteren ausgiebigen Beteiligungsverfahren waren die Diskussion, Bewertung und Priorisierung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge zentraler Inhalt in zwei Workshops mit den Gemeinden im Juni 2020. Hier wurde ein Workshop für den Planungsbereich „nördlicher Landkreis“ sowie ein gemeinsamer Workshop für die beiden Planungsbereiche Isarwinkel und Loisachtal (siehe Abbildung 1) durchgeführt.

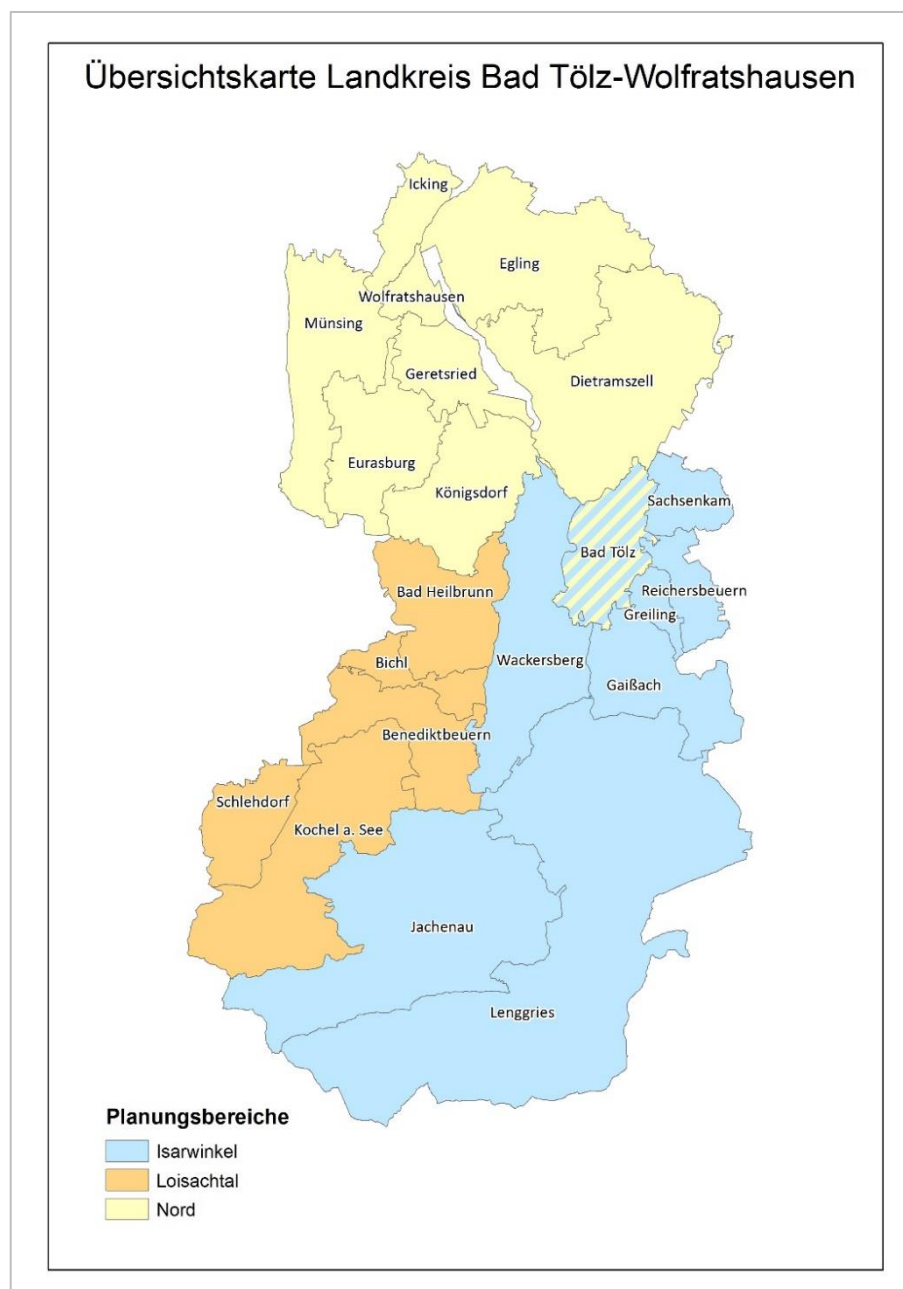


Abbildung 1: Planungsbereiche

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie musste der Teilnehmerkreis der zweiten Workshops auf die Kommunen beschränkt werden. Der Themenkomplex der Schülerbeförderung musste aufgrund der besonderen Pandemie-Situation im Hinblick auf die Erarbeitung konkreter Maßnahmen zunächst zurückgestellt werden und soll im Schuljahr 2021/22 neu behandelt werden.

Um die **Belange der Mobilitätseingeschränkten** gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können, wurde der Behindertenbeauftragte des Landkreises zusätzlich im Rahmen eines weiteren Einzelgesprächs beteiligt, an dem ebenfalls ein Vertreter des Seniorenbeirats teilnahm (Durchführung als Videokonferenz).

Die **Verkehrsunternehmen** wurden zusätzlich durch schriftliche Befragungen in den Planungsprozess einbezogen und erhielten Ende des Jahres 2020 die Entwürfe der Maßnahmen zur Durchsicht. Hierzu fand im Januar 2021 ein Abstimmungsgespräch mit der RVO statt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden auch die Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme zum Nahverkehrsplan aufgefordert.

Neben der Behandlung des Nahverkehrsplans in den politischen Gremien des Landkreises erfolgte weiterhin vorab eine Vorstellung der Inhalte und Maßnahmenentwürfe in einer **Fraktionssprechersitzung**.

Die Planungen sind weiterhin (soweit aktuell verfügbar) auf die Nahverkehrspläne benachbarter Landkreise abgestimmt. Hierbei ergeben sich allgemein keine bedeutenden Divergenzen.

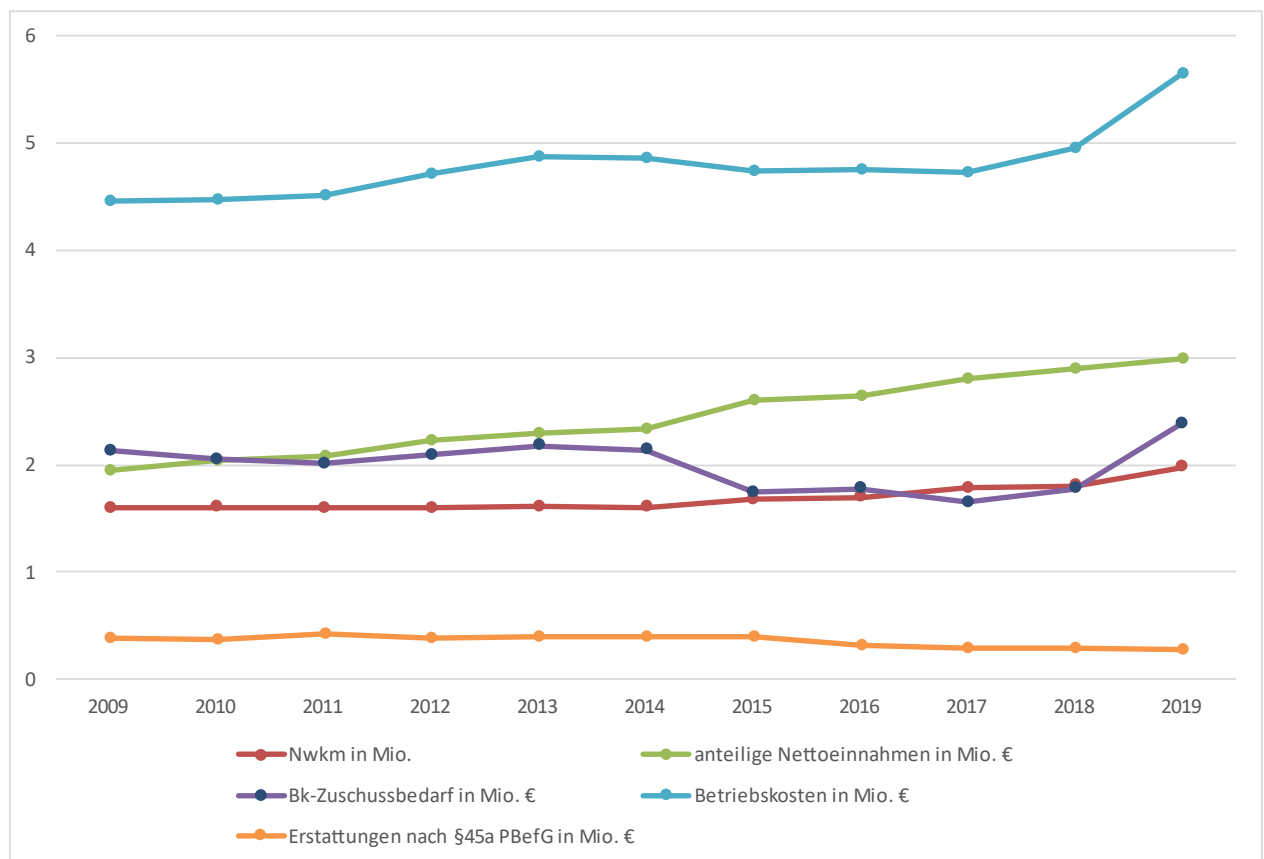
Für die Phase der politischen Willensbildung war es die Aufgabe, zunächst die Bestandserfassung durchzuführen, daraus die Schwachstellenanalyse abzuleiten und dem Auftraggeber einen Vorschlag für die Definition der künftigen ÖPNV-Struktur (Rahmenkonzeption) zu unterbreiten.



### 1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Landkreis erfolgt durch staatliche ÖPNV-Zuweisungen nach Artikel 27 BayÖPNVG und durch Eigenmittel. Im Jahr 2019 betrug der Zuschussbedarf zur Defizitabdeckung der Betriebskosten des ÖPNV im MVV-integrierten Teilgebiet des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen knapp 2,4 Millionen Euro.

Im folgenden Diagramm 1 sind die Entwicklung der Leistung, Kosten, Erträge und Betriebskostenzuschüsse für den MVV-Regionalbusverkehr dargestellt.



**Diagramm 1: Betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Darüber hinaus leistet der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen jährliche Betriebskostenzuschüsse für die Busleistungen der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) im südlichen (nicht MVV-integrierten) Landkreis. Diese lagen seit 2009 zwischen 151.000,- € und knapp 220.000 € p.a. (zuletzt für 2019: 151.278 €). Rein rechnerisch ergibt sich damit insgesamt ein Zuschussbedarf von knapp 20 Euro je Landkreiseinwohner.

## 2. Rahmenbedingungen des ÖPNV

### 2.1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen liegt im Zentrum der bayerischen Planungsregion 17 - Oberland. Im Norden grenzt der Landkreis an die Planungsregion 14 mit dem Nachbarlandkreis München an.

Das *Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2018* gibt die Grundlage der räumlichen Entwicklung des Freistaats vor. Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sind die Gemeinden in eine Gebietskategorie eingestuft. Sie sind im LEP dem „Allgemeinen ländlichen Raum“ zugewiesen.

Das zentralörtliche System des Landkreises wird von den Mittelzentren Bad Tölz, Lenggries, Wolfratshausen und Geretsried dominiert. Letztere bilden zusammen ein Doppel-Mittelzentrum. Als Grundzentren fungieren die Gemeinden Benediktbeuern/Bichl, Dietramszell, Egling und Kochel a. See.

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

- Bad Heilbrunn dem Nahbereich von **Benediktbeuern/Bichl**
- Icking, Münsing, Eurasburg, Königsdorf dem Nahbereich von **Wolfratshausen/Geretsried**
- Wackersberg, Gaißach, Greiling, Reichersbeuern, Sachsenkam dem Nahbereich von **Bad Tölz**
- Schlehdorf dem Nahbereich von **Kochel a. See**
- Jachenau dem Nahbereich von **Lenggries**

In Abbildung 2 sind die relevanten Mittel- und Oberzentren gemäß LEP dargestellt.

Außerhalb des Landkreises sind überdies die Landeshauptstadt München sowie die Mittelzentren Miesbach und Penzberg von besonderer Bedeutung.



## Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß des Landesentwicklungsprogramms Bayern

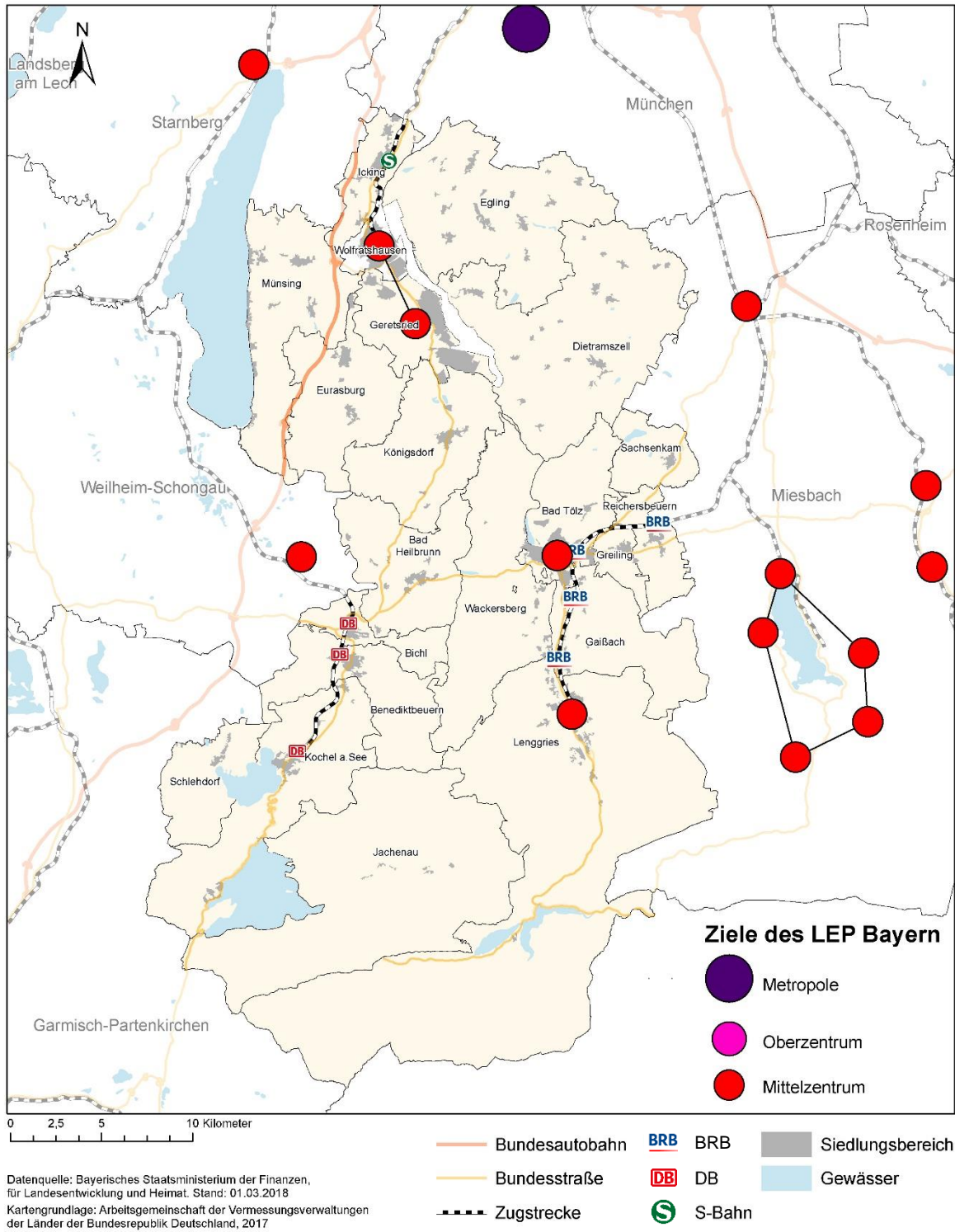


Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung, eigene Darstellung basierend auf Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018

**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    Z            In der Region Oberland soll eine ausreichende und flächendeckende Versorgung im öffentlichen Personennahverkehr angestrebt werden. Auf die Bildung von Tarifverbänden ist hinzuwirken.
- 1.2    Z            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    Z            Die stark frequentierten Erholungsgebiete sollen mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln attraktiv bedient werden.
- 1.4    Z            Der öffentliche Personennahverkehr soll stärker als bisher die Belange des Schülertransports berücksichtigen.
- 2.4    Z            Radwege**
- Ein gut ausgebautes Radwegenetz soll angestrebt werden.
- 3                    Schienenverkehr**
- Z            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**
- Z            In bestehenden Skigebieten sollen neue Aufstiegshilfen nur zur Ergänzung vorhandener Einrichtungen errichtet werden.

## 2.2. Siedlungsstruktur und soziodemographische Daten

### 2.2.1. Einwohner

Zum 31.12.2019 zählte der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen insgesamt ca. 128.000 Einwohner. Bei einer Fläche von knapp 1.111 km<sup>2</sup> entspricht dies einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von knapp 115 Einwohnern je km<sup>2</sup>, die unter dem bayerischen Durchschnitt von ca. 186 Einwohnern je km<sup>2</sup> liegt.

Die gemeindespezifische Betrachtung der Einwohnerzahlen (Abbildung 3) zeigt eine deutliche Konzentration der Bevölkerung in der Kreisstadt Bad Tölz, den Städten Geretsried und Wolfratshausen sowie der Gemeinde Lenggries. In den Städten Geretsried (25.438 EW), Bad Tölz (19.155 EW) und Wolfratshausen (19.033 EW) sowie in der Gemeinde Lenggries (10.048 EW) leben zusammen deutlich mehr als die Hälfte aller Landkreisbewohner. Die übrigen Gemeinden des Landkreises weisen zwischen 861 (Jachenau) und 5.505 (Dietramszell) Einwohner auf. Die Stadt Geretsried stellt mit ihren knapp 25.500 Einwohnern die bevölkerungsreichste Kommune im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen dar.

Die mit Abstand am dichtesten besiedelten Kommunen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Abbildung 4) sind die Städte Wolfratshausen (ca. 2.085 EW/km<sup>2</sup>), Geretsried (ca. 1.034 EW/km<sup>2</sup>) und Bad Tölz (ca. 622 EW/km<sup>2</sup>). Es folgen Icking (ca. 217 EW/km<sup>2</sup>), Greiling (ca. 192 EW/km<sup>2</sup>), Bichl (ca. 162 EW/km<sup>2</sup>) und Reichersbeuern (ca. 159 EW/km<sup>2</sup>), welche jeweils mehr als 150 EW/km<sup>2</sup> aufweisen.

Die südlichen Gemeinden Schlehdorf und Jachenau besitzen sowohl die geringsten Einwohnerzahlen (unter 1.300 EW), als auch die niedrigsten Einwohnerdichten (ca. 51 bzw. ca. 6,7 EW/km<sup>2</sup>) im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.

Gegenüber dem Jahr 2009 verzeichnen alle Kommunen – mit Ausnahme der Gemeinden Eurasburg, Wackersberg, Kochel am See und Jachenau – Bevölkerungszuwächse. Die höchste Zuwachsrate im Landkreis, von über 10 %, ist in der Gemeinde Reichersbeuern (+ ca. 11%) zu verzeichnen. In den Gemeinden Schlehdorf, Bichl, Bad Heilbrunn, Königsdorf sowie in den Städten Geretsried, Wolfratshausen und Bad Tölz liegt die Bevölkerungszunahme im Vergleich zu 2009 jeweils bei über 5 %. Die höchsten absoluten Zuwächse weisen die Städte Wolfratshausen (+ 1.183 EW), Bad Tölz (+ 1.520 EW) und Geretsried (+ 2.138 EW) auf. Die Gesamteinwohnerzahl des Landkreises stieg gegenüber dem Jahr 2009 um gut 6.600 Personen und damit um knapp 5,5%.

Für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2031 werden weitere Bevölkerungszuwächse vorhergesagt. Laut der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung ergibt sich für das Jahr 2031 im Vergleich zum Basisjahr 2019 ein Bevölkerungswachstum von rund 5,3%. Die Bevölkerung im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wächst dadurch voraussichtlich auf dann über 134.000 Einwohner.

Tabelle 1 zeigt diesbezüglich die Entwicklung und die Prognose der Einwohnerzahlen für die einzelnen Landkreiskommunen. Abbildung 5 veranschaulicht die Bevölkerungsprognose

graphisch. Die prozentualen Werte der Prognosen beziehen sich auf den Einwohnerstand 2019, welches das Basisjahr für die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung darstellt. Die räumliche Einwohnerentwicklung ist im Kartenanhang (Karte 2.4) zu finden. Für die Kommunen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen werden fast durchweg positive Einwohnerentwicklungen prognostiziert. Im Vergleich zum Basisjahr 2019 sollen lediglich die Gemeinden Jachenau (ca. - 0,1%), Kochel am See (ca. - 0,4%), Greiling (ca. - 1,6%) und Schlehdorf (ca. - 1,9%) minimal schrumpfen. Die stärkste Bevölkerungszunahme bis 2031 wird in den Kommunen Wackersberg (ca. + 7,7%), Sachsenkam (ca. + 7,1%), Wolfratshausen (ca. + 6,9%) und Egling (ca. 6,8%) vorhergesagt.



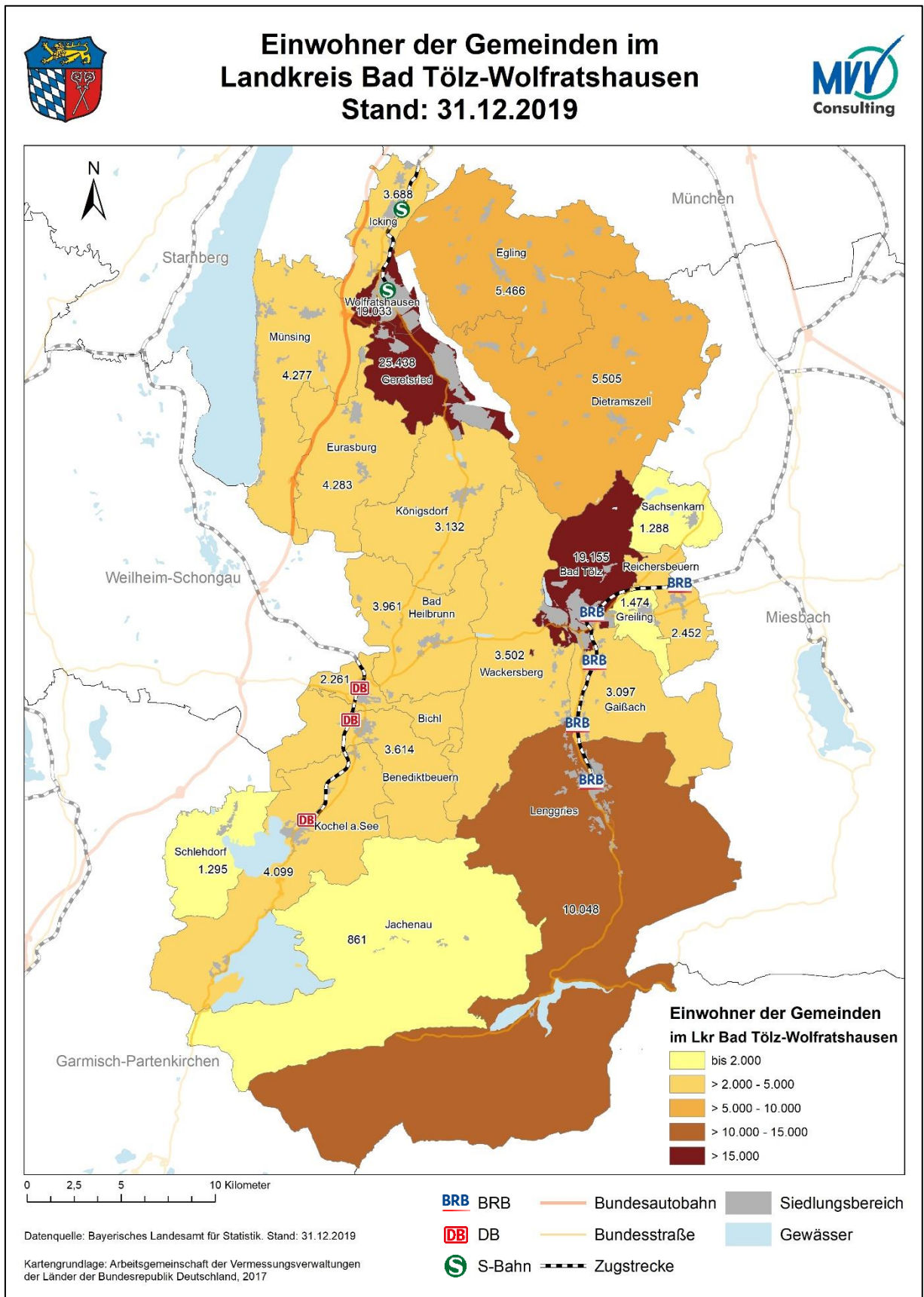


Abbildung 3: Einwohner der Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Stand 2019

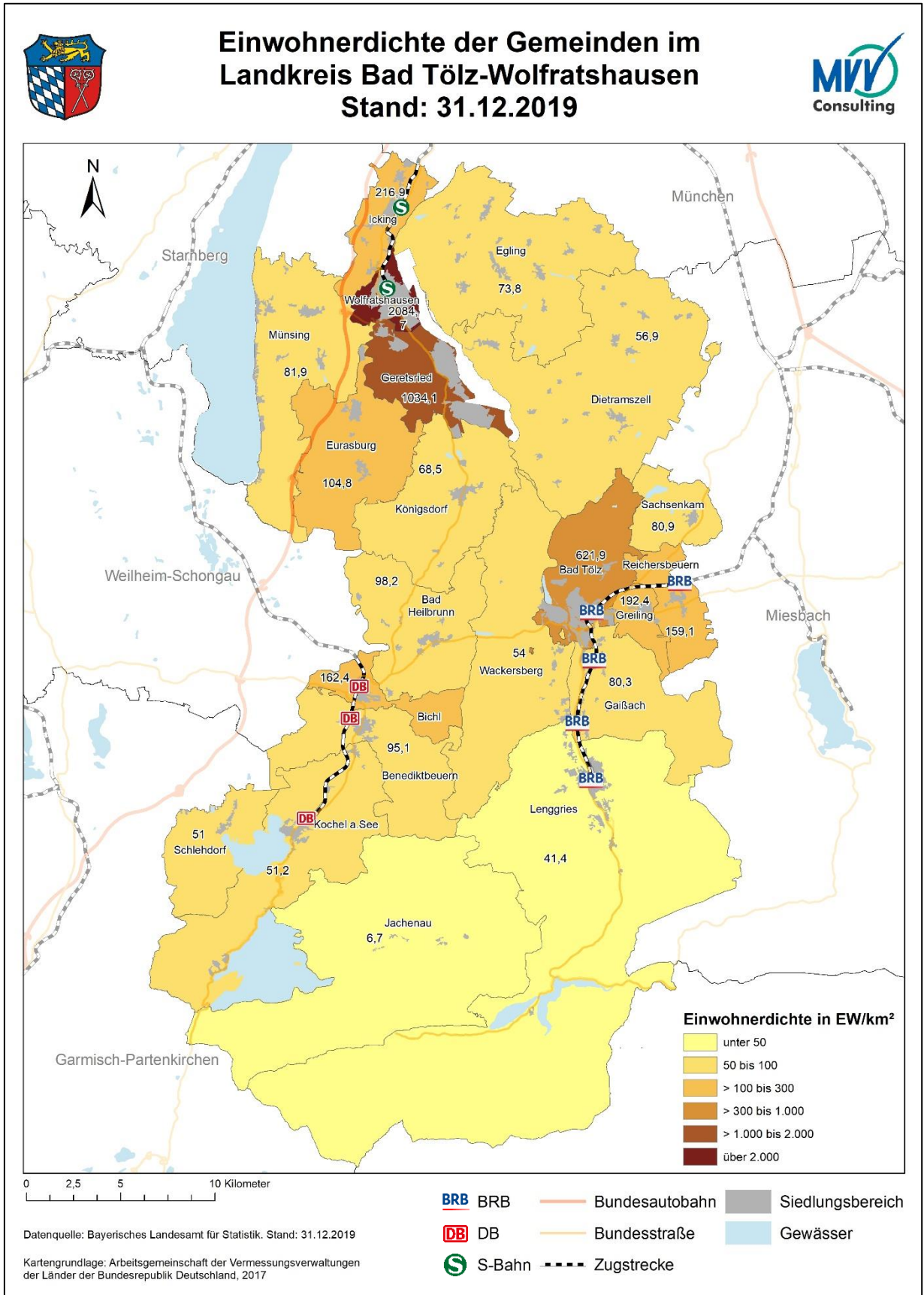


Abbildung 4: Einwohnerdichte der Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Stand 2019



Tabelle 1: Entwicklung und Prognose der Einwohnerzahlen (EW) in den Gemeinden des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen

	Bevölkerung 2019	Bevölkerung 2009	Entwicklung 2009 bis 2019 in %	Prognose 2031	Geschätzte Entwicklung 2019 bis 2031 in %
<b>Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen</b>	<b>127.917</b>	<b>121.247</b>	<b>5,5</b>	<b>134.660</b>	<b>5,3</b>
<b>Bad Heilbrunn</b>	3.961	3.770	5,1	4.210	6,3
<b>Bad Tölz</b>	19.155	17.635	8,6	20.230	5,6
<b>Benediktbeuern</b>	3.602	3.563	1,1	3.750	4,1
<b>Bichl</b>	2.261	2.110	7,2	2.270	0,4
<b>Dietramszell</b>	5.505	5.262	4,6	5.640	2,5
<b>Egling</b>	5.466	5.275	3,6	5.840	6,8
<b>Eurasburg</b>	4.283	4.296	-0,3	4.440	3,7
<b>Gaißach</b>	3.097	2.953	4,9	3.300	6,6
<b>Geretsried</b>	25.438	23.300	9,2	26.860	5,6
<b>Greiling</b>	1.474	1.421	3,7	1.450	-1,6
<b>Icking</b>	3.688	3.679	0,2	3.860	4,7
<b>Jachenau</b>	861	875	-1,6	860	-0,1
<b>Kochel a. See</b>	4.099	4.117	-0,4	4.200	2,5
<b>Königsdorf</b>	3.132	2.931	6,9	3.220	2,8
<b>Lenggries</b>	10.048	9.771	2,8	10.620	5,7
<b>Münsing</b>	4.277	4.138	3,4	4.550	6,4
<b>Reichersbeuern</b>	2.452	2.209	11,0	2.600	6,0
<b>Sachsenkam</b>	1.288	1.263	2,0	1.380	7,1
<b>Schlehdorf</b>	1.295	1.216	6,5	1.270	-1,9
<b>Wackersberg</b>	3.502	3.613	-3,1	3.770	7,7
<b>Wolfratshausen</b>	19.033	17.850	6,6	20.340	6,9

Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Basisjahr Prognose 2019

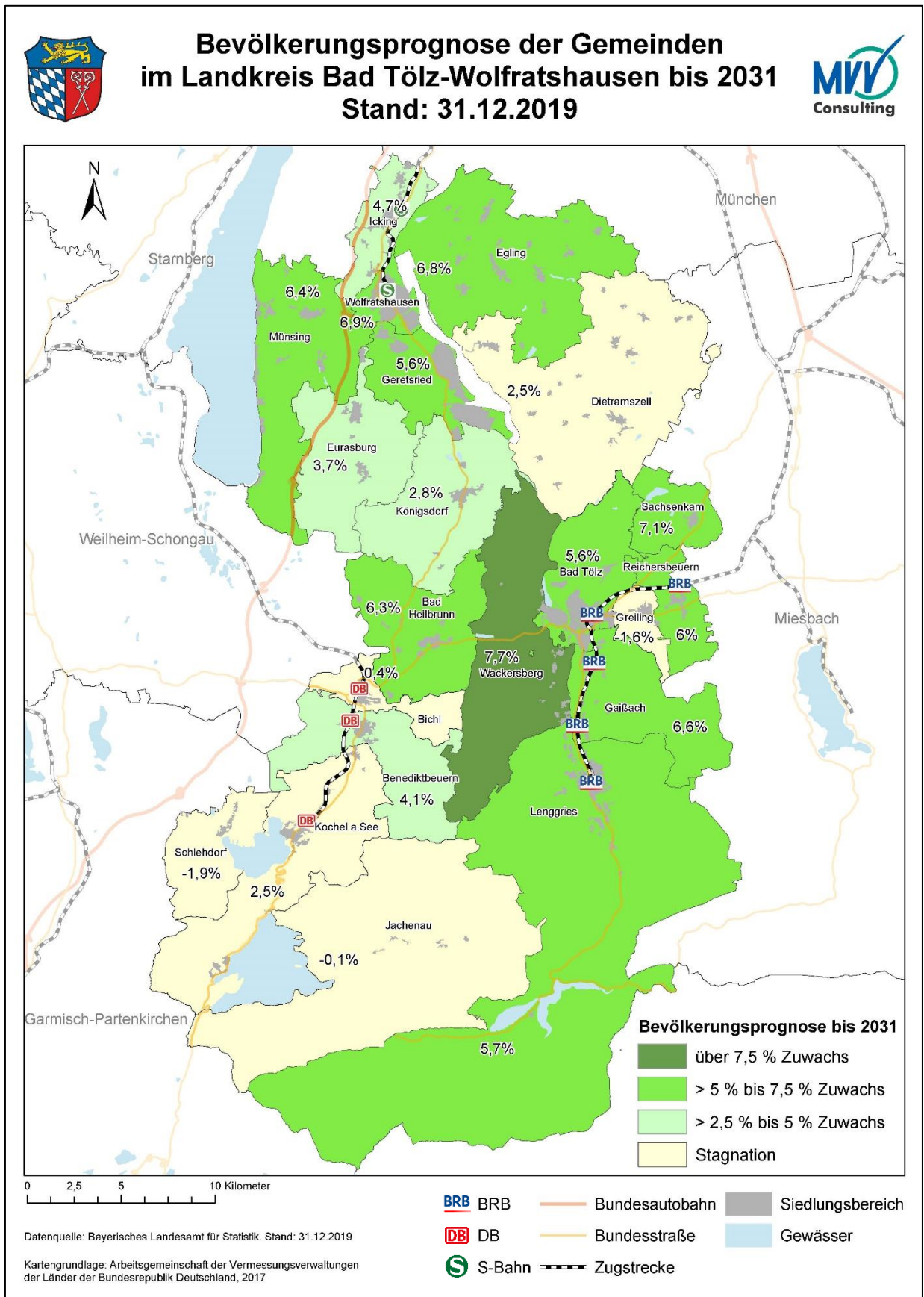
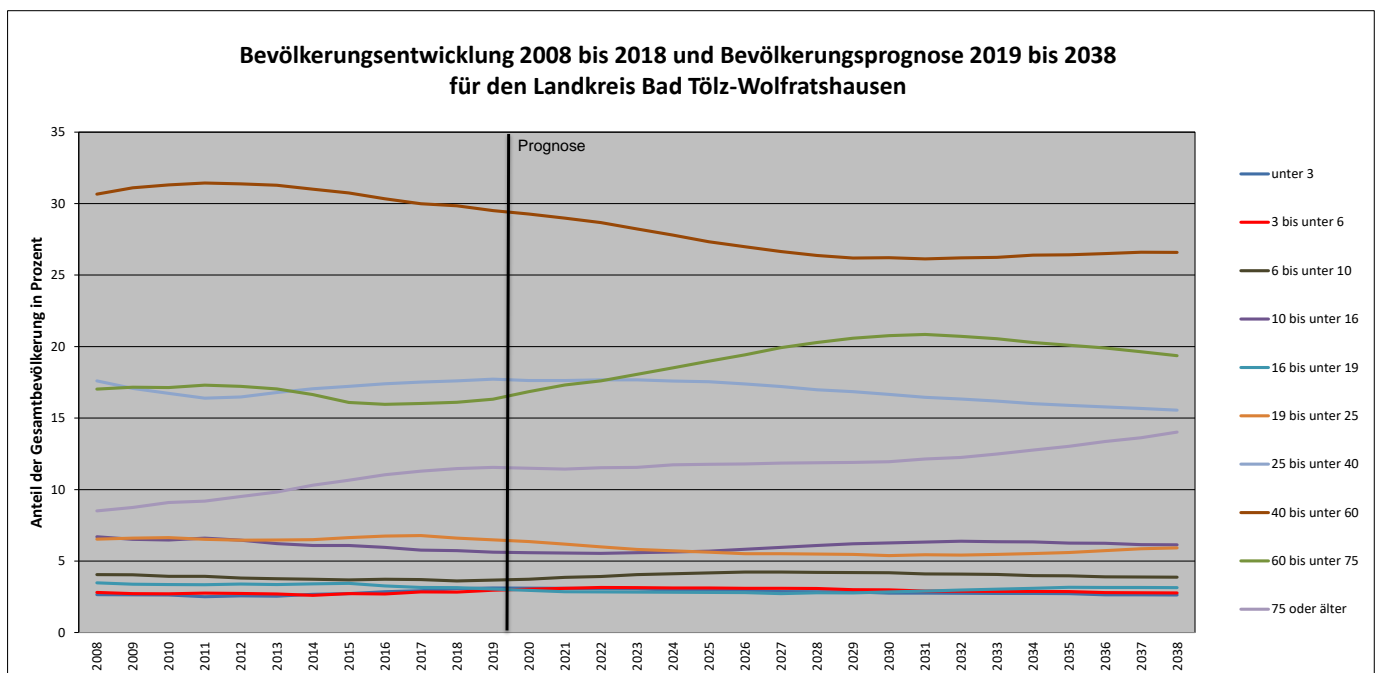


Abbildung 5: Bevölkerungsprognose der Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen zum Jahr 2031

Die Anteile und die Entwicklung der unter 18-Jährigen sowie der über 65-Jährigen an der Bevölkerung der Gemeinden des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen zeigen die Karten 2.6, 2.7, 2.8 und 2.9 im Kartenanhang. Die höchsten Anteile unter 18-Jähriger zum 31.12.2019 weisen die Gemeinden Icking (20,3%) und Jachenau (22,4%) mit jeweils knapp über 20% auf, die niedrigsten Anteile, mit jeweils unter 16%, Benediktbeuern (14,5%), Kochel am See (15,5%), Wackersberg (15,5%) und Schlehdorf (15,7 %). Eine klare räumliche Struktur ist nicht erkennbar. Zwischen 2009 und 2019 nahmen die Anteile landkreisweit geringfügig ab, am stärksten mit jeweils mehr als 4%-Punkten in den Gemeinden Dietramszell, Sachsenkam und Schlehdorf. Dagegen sind die Anteile der unter 18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung in den Gemeinden Geretsried, Icking, Jachenau und Wolfratshausen in den letzten 10 Jahren sogar gestiegen, wenn auch nur sehr gering.

Bei den über 65-Jährigen weisen Reichersbeuern und Sachsenkam mit rund 16% Anteil an der Bevölkerung den niedrigsten Wert auf; die Stadt Bad Tölz sowie Benediktbeuern und Kochel am See mit über 23% den höchsten. Insgesamt sind die Anteile der über 65-Jährigen im Südwesten des Landkreises etwas höher als in den übrigen Teilen des Landkreises, ein eindeutiger räumlicher Zusammenhang besteht jedoch nicht. Der Anteil der über 65-Jährigen von 2009 bis 2019 hat in den meisten Gemeinden des Landkreises leicht zugenommen, besonders deutlich in Benediktbeuern, Gaißach, Greiling, Münsing, Lenggries und Sachsenkam mit je über 2%-Punkten. In den Kommunen Schlehdorf und Wolfratshausen nahm der Anteil über 65-Jähriger in diesem Zeitraum (sehr) geringfügig ab.

Diagramm 2 stellt die Entwicklung und Prognose der Bevölkerungsstruktur bis 2038 auf Grundlage der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung dar.



**Diagramm 2: Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2018 und Bevölkerungsprognose 2019 bis 2038 für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen nach Altersgruppen**

Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2019

Seit dem Jahr 2011 ist beim Anteil der Altersgruppe von „25 bis unter 40 Jahren“ ein leichter Anstieg zu erkennen, während im gleichen Zeitraum der Anteil der Altersgruppe von „40 bis unter 60 Jahren“ sank. Künftig wird der Anteil der Altersgruppen von „40 bis unter 60 Jahren“ laut Bayerischem Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung weiter sinken und sich bei einem Wert von ca. 27% einpendeln. Auch beim Anteil der Gruppe der 25 bis unter 40-Jährigen wird für die nächsten Jahre eine leichte Abnahme erwartet, er wird sich der Prognose zufolge der 15%-Marke annähern. Ein geringer Anstieg wird hingegen für die Altersgruppe „75 oder älter“ ab Mitte der 2020er Jahre prognostiziert. Während für die übrigen Altersgruppen keine signifikant größeren Veränderungen des Anteils an der Gesamtbevölkerung bis 2038 vorhergesagt werden, geht die Prognose von einer markanten Zunahme des Anteils der „60 bis unter 75-Jährigen“ von dann über 20% bis Ende der 2020er Jahre aus, die sich mit dem natürlichen demographischen Wandel und dem damit verbundenen Alterungsprozess erklären lässt. Bis Ende des Prognosezeitraums wird sich der Anteil dieser Altersgruppe um die 20%-Marke einpendeln.

#### 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 Bad Tölz-Wolfratshausen geplant oder befinden sich in der Umsetzung:

- Benediktbeuern
  - Allgemeines Wohngebiet, „westl. Feuerwehrhaus“ → 1 ha
  - Allgemeines Wohngebiet, „östlich Sommerkellerweg“ → 1,3 ha
  - Allgemeines Wohngebiet, „südl. Benediktusstraße“ → 0,7 ha
- Bad Tölz
  - Allgemeines Wohngebiet Hintersberg → ca. 50 WE
- Bichl
  - „Südl. Bahnhof“ → 1,2 ha
  - „Straßbergweg“ → 0,7 ha
- Geretsried
  - Allgemeines Wohngebiet Lorenz-Siedlung → ca. 768 WE
  - Allgemeines Wohngebiet Böhmerwiese → ca. 400 WE
  - Allgemeines Wohngebiet in Gelting (Ortserweiterung) → ca. 500 WE

- Kochel am See
  - Allgemeines Wohngebiet am Oberbuch → ca. 100 WE
- Münsing
  - Allgemeines Wohngebiet in Münsing → ca. 70 WE
  - Allgemeines Wohngebiet in Münsing → ca. 73 WE
  - Allgemeines Wohngebiet in Degerndorf → ca. 50 WE
- Greiling
  - Reines Wohngebiet „Am Flugplatz“ → ca. 100 WE
- Schlehdorf
  - Allgemeines Wohngebiet in Schlehdorf → 100 WE
  - Allgemeines Wohngebiet in Unterau → 50 WE
- Sachsenkam
  - Allgemeines Wohngebiet in der Lindenstraße → 0,95 ha
  - Allgemeines Wohngebiet in der Kirchstraße → 0,89 ha
  - Allgemeines Wohngebiet in der Wallbergstraße → keine Angabe
- Bad Heilbrunn
  - Entwicklung der Ortsmitte, Konservierung der Flächen des ehemaligen Kurhotels → ca. 150 WE
- Egling
  - Allgemeines Wohngebiet Deining → 10.000 m<sup>2</sup>
  - Allgemeines Wohngebiet Endlhausen → 3.000 m<sup>2</sup>
- Reichersbeuern
  - Allgemeines Wohngebiet Warngauer Weg Süd → 0,7 ha

In allen anderen Gemeinden im Landkreis sind keine oder lediglich kleine Wohngebiete mit unter 50 Wohneinheiten in Planung.

### 2.2.2. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Gewerbe

Zum 30.06.2019 waren im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen insgesamt rund 38.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (SVB = Erwerbstätige abzüglich verbeamteter Personen, geringfügig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige) tätig. Im Vergleich zum Jahr 2014 entspricht dies einer Zunahme von über 3.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit rund 9%. Bezüglich der räumlichen Verteilung dominieren die Städte Wolfratshausen (8.837 SVB), Geretsried (8.580 SVB) und Bad Tölz (8.228 SVB). Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte stellen die Gemeinden Lenggries (1.979 SVB), Gaißach (1.363 SVB), Kochel am See (1.108 SVB) und Bad Heilbrunn (1.049 SVB) mit jeweils über 1.000 Beschäftigten dar. Die restlichen Gemeinden im Landkreis verzeichnen allesamt unter 1.000 Beschäftigte am Arbeitsort, wobei die Gemeinden Bichl, Icking, Reichersbeuern, Sachsenkam und Wackersberg Werte von unter 500 Beschäftigten und die Gemeinden Greiling, Jachenau, Schlehdorf sogar unter 200 Beschäftigten aufweisen.

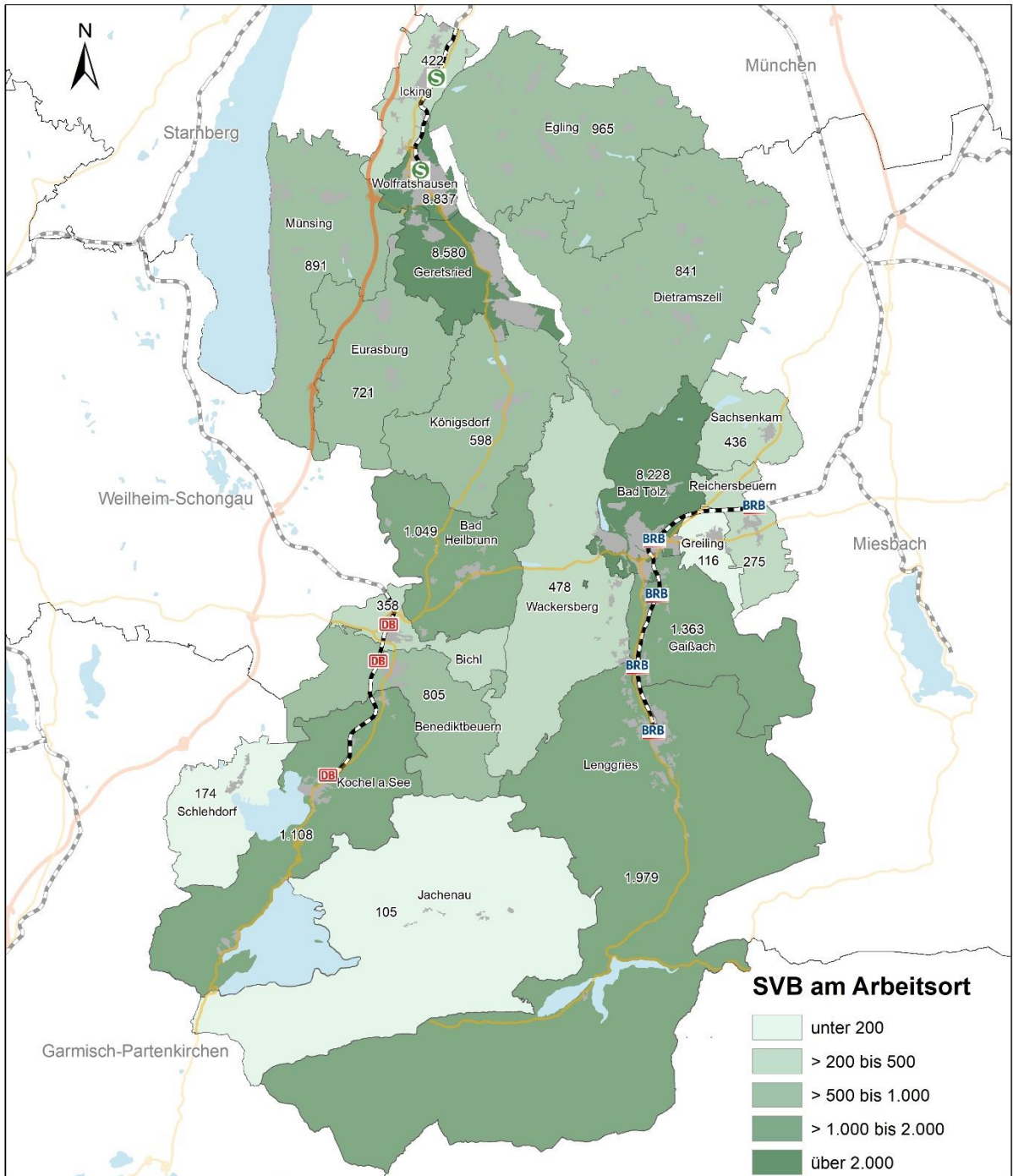
In den letzten fünf Jahren sind prozentual insbesondere in den Gemeinden Bichl (+ 40,9%), Wackersberg (+ 32,8%) und Schlehdorf (+ 30,8%) starke Zuwächse bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort zu verzeichnen. Im Vergleich zum Jahr 2014 sind hier Wachstumsraten von über 30% zu beobachten, im Fall der Gemeinde Bichl sogar von über 40%. Auch in den Gemeinden Jachenau (+ 28,0%), Eurasburg (+ 16,7%), Benediktbeuern (+ 16,5%) und Sachsenkam (+ 16,3%) liegen die Zuwachsraten der letzten fünf Jahre über dem Landkreisdurchschnitt (+ 9,3%). In den Gemeinden Münsing (+ 13,2%), Gaißach (+ 12,4%), Königsdorf (+ 11,8%) und Bad Heilbrunn (+ 11,8%) zeigen sich ebenfalls dynamisch steigende Entwicklungen in Bezug auf die Beschäftigtenzahlen am Arbeitsort. Dagegen ist in den Gemeinden Icking (+ 5,2%) und Kochel am See (+ 3,3%) ein etwas geringerer Zuwachs seit 2014 zu beobachten. Moderate bis leichte Rückgänge bei den SVB am Arbeitsort verzeichnen lediglich die Gemeinden Greiling (- 15,9%), Dietramszell (- 7,2%), Lenggries (- 1,4%) und Reichersbeuern (- 1,4%).

Eine Gesamtübersicht zu Stand und Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten findet sich in Abbildung 6 und Tabelle 2 bzw. den Karten 2.10 und 2.11 im Kartenanhang.





### Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Stand 30.06.2019



0 2,5 5 10 Kilometer

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2019  
Kartengrundlage: Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland, 2017

**BRB** BRB    Bundesautobahn    Siedlungsbereich  
**DB** DB    Bundesstraße    Gewässer  
**S** S-Bahn    Zugstrecke

Abbildung 6: SVB am Arbeitsort in den Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im Jahr 2019

Eine weitere interessante Kenngröße in Bezug auf Beschäftigte ist der Arbeitsplatzbesatz. Dieser stellt das Verhältnis der Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort zu den Beschäftigten (SVB) am Wohnort dar. Ein geringer Arbeitsplatzbesatz ( $< 1$ ) deutet auf eine „Auspendlergemeinde“ hin, da die Anzahl der SVB am Wohnort die Anzahl der SVB am Arbeitsort übersteigt und diese somit andernorts ihrer Beschäftigung nachgehen. Ein hoher Arbeitsplatzbesatz ( $> 1$ ), deutet auf eine „Einpendlergemeinde“ hin, da mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, als Beschäftigte vor Ort wohnen. Die Beschäftigten müssen somit aus anderen Gebieten einpendeln.

Der höchste Arbeitsplatzbesatz im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist in den Städten Bad Tölz und Wolfratshausen (jeweils ca. 1,1) und in der Gemeinde Gaißach (1,04) festzustellen. Damit sind dies die einzigen „Einpendlerkommunen“ im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Alle anderen Kommunen weisen einen Arbeitsplatzbesatz von unter eins auf und sind dementsprechend „Auspendlergemeinden“. Diese Eigenschaft ist zwischen den Gemeinden unterschiedlich stark ausgeprägt. Die Stadt Geretsried und die Gemeinde Sachsenkam fallen mit einem Arbeitsplatzbesatz von 0,78 bzw. 0,77 knapp in diese Kategorie, wohingegen z.B. die Gemeinden Reichersbeuern (0,27) und Greiling (0,20) starke Auspendlergemeinden sind. Eine Gesamtübersicht über die räumliche Verteilung des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist in Karte 2.12 (im Kartenanhang) dargestellt. Mehr Informationen zu den Pendlerbeziehungen im Landkreis und darüber hinaus finden sich in Kapitel 2.4.2.



**Tabelle 2: Aktueller Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort und aktueller Stand des Arbeitsplatzbesatzes im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

	SVB am Arbeitsort 30.06.2014	SVB am Arbeitsort 30.06. 2019	Entwicklung absolut 2014 bis 2019	Entwicklung relativ (%) 2014 bis 2019	Arbeitsplatzbesatz 2019
<b>Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen</b>	<b>35.073</b>	<b>38.329</b>	<b>3.256</b>	<b>9,3</b>	<b>0,74</b>
Bad Heilbrunn	938	1.049	111	11,8	0,66
Bad Tölz	7.410	8.228	818	11,0	1,09
Benediktbeuern	691	805	114	16,5	0,54
Bichl	254	358	104	40,9	0,38
Dietramszell	906	841	-65	-7,2	0,37
Egling	877	965	88	10,0	0,43
Eurasburg	618	721	103	16,7	0,42
Gaißach	1.213	1.363	150	12,4	1,04
Geretsried	7.838	8.580	742	9,5	0,78
Greiling	138	116	-22	-15,9	0,20
Icking	401	422	21	5,2	0,37
Jachenau	82	105	23	28,0	0,35
Kochel a. See	1.073	1.108	35	3,3	0,67
Königsdorf	535	598	63	11,8	0,45
Lenggries	2.008	1.979	-29	-1,4	0,52
Münsing	787	891	104	13,2	0,55
Reichersbeuern	279	275	-4	-1,4	0,27
Sachsenkam	375	436	61	16,3	0,77
Schlehdorf	133	174	41	30,8	0,31
Wackersberg	360	478	118	32,8	0,34
Wolfratshausen	8.157	8.837	680	8,3	1,11

Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: 30.06.2019 und 30.06.2014)

### Gewerbe:

Basierend auf der Befragung der Kommunen gibt es im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen diverse Arbeitsplatzstandorte mit über 100 Beschäftigten, die sich im Wesentlichen auf die drei Städte konzentrieren. Während für Wolfratshausen keine detaillierten Angaben vorliegen, beschäftigen die größten Unternehmen in Bad Tölz (Asklepios Klinik) und Geretsried (CHT R. Breitlich GmbH) jeweils über 600 Personen. Drei bzw. zwei weitere Arbeitgeber in Bad Tölz und Geretsried besitzen jeweils 250 bis rund 400 Mitarbeitende, sechs bzw. fünf weitere Unternehmen zwischen 100 und rund 200 Beschäftigte.

Die höchste Beschäftigtenzahl verzeichnet mit der Firma Eagle Burgmann Germany GmbH & Co. KG in Eurasburg ein Standort außerhalb der Städte. Große Betriebe bestehen weiterhin in Bad Heilbrunn mit rund 400 Beschäftigten (Fachklinik) und Kochel am See mit 350 Beschäftigten (Dorst Technologies GmbH & Co. KG). Darüber hinaus verfügen die Gemeinden Lenggries, Sachsenkam und Münsing über weitere Betriebs- bzw. Verwaltungsstandorte mit 100-200 Beschäftigten.

### Planungen für neue Gewerbegebiete:

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

- Benediktbeuern
  - Gewerbegebiet Süd → ca. 5,2 ha
- Geretsried
  - Gewerbegebiet Gelting-Ost Erweiterung → ca. 6 ha (100 Arbeitsplätze)
- Lenggries
  - Gewerbegebiet Luitpolderhöfe I, II, III und IV → ca. 7 ha
- Münsing
  - Gewerbegebiet in Degerndorf → ca. 1,5 ha
- Sachsenkam
  - Gewerbegebiet am Eisenberg → ca. 2,1 ha
- Bad Heilbrunn
  - Erweiterung des Gewerbeparks → ca. 3 ha (ca. 100 Arbeitsplätze)

- Egling
  - Gewerbegebiet in Feldkirchen → ca. 2 ha
  - Gewerbegebiet in Egling → ca. 14,7 ha
- Reichersbeuern
  - Gewerbegebiet am Kranzer → Größe noch nicht bekannt
- Dietramszell
  - Gewerbegebiet in Ascholding → Größe nicht bekannt (25-50 Arbeitsplätze)
  - Edekamarkt Ascholding → Größe nicht bekannt (5-10 Arbeitsplätze)

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

### 2.2.3. Schulen und Schüler

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen befindet sich in nahezu jeder Kommune – mit Ausnahme der Gemeinden Bichl, Greiling und Sachsenkam – mindestens eine **Grundschule** (bzw. ein Schulstandort/Schulhaus). Mancherorts sind des Weiteren auch Mittelschulen bzw. kombinierte Grund- und Mittelschulen zu finden. Darüber hinaus gibt es im Landkreis zwölf weiterführende Schulen (sieben Gymnasien und fünf Realschulen), zwei Berufsschulen, zwei Fachoberschulen sowie eine Berufsoberschule. Außerdem sind im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen zwei Förderzentren zu finden.

Das Angebot der **weiterführenden Schulen** konzentriert sich auf die Städte Bad Tölz (Staatliche Realschule Bad Tölz, Gabriel von Seidl Gymnasium), Wolfratshausen (Isar-Loisach Realschule, St. Matthias Gymnasium), Geretsried (Gymnasium und Realschule Geretsried) sowie die Gemeinden Lenggries (Erzbischöfliche St.-Ursula-Mädchenrealschule Schloss Hohenburg, Erzbischöfliches St.-Ursula-Mädchengymnasium Schloss Hohenburg), Icking (Rainer-Maria-Rilke Gymnasium, Günter-Stöhr-Gymnasium), Schlehdorf (Erzbischöfliche Realschule St. Immaculata) und Reichersbeuern (Max-Rill-Gymnasium).

Die Standorte der **berufsbildenden Schulen, z.B. Berufsschulen**, finden sich größtenteils in den Städten Bad Tölz (Staatliche Fachoberschule und Berufsoberschule Bad Tölz, Staatliche Berufsschule Bad Tölz-Wolfratshausen) und Wolfratshausen (Staatliche Berufsschule Bad Tölz-Wolfratshausen).

Darüber hinaus sind in den Städten Bad Tölz und Geretsried jeweils ein **sonderpädagogisches Förderzentrum** zu finden.

Abbildung 7 und 8 stellen die Schülerströme zu den Gymnasien und berufsbildenden Schulen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen dar. Die Schülerströme sind auf Gemeindeebene zusammengefasst und zeigen die Gemeindegrenze überschreitenden Schülerströme ab fünf Schülern..



## Schülerströme im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

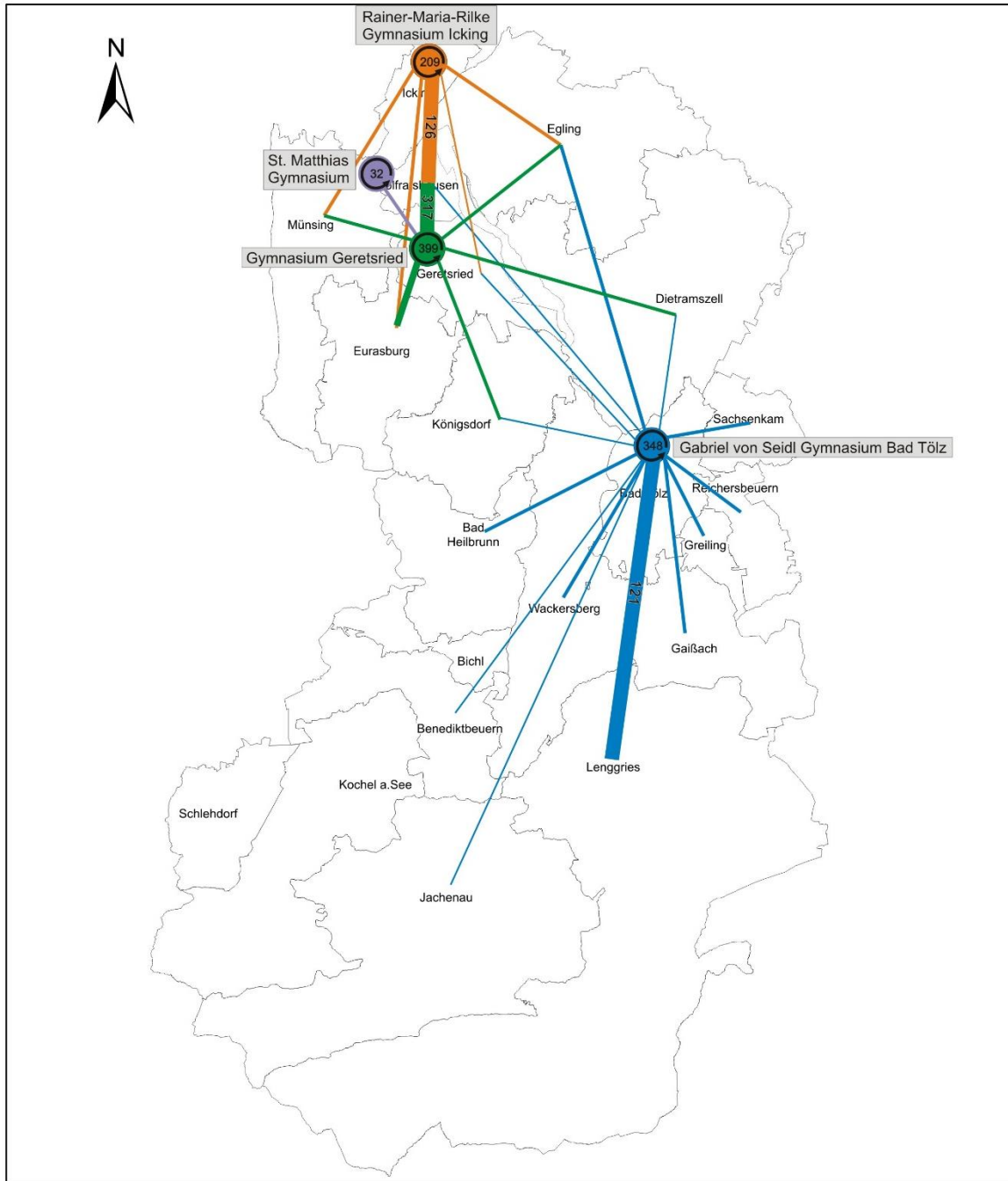
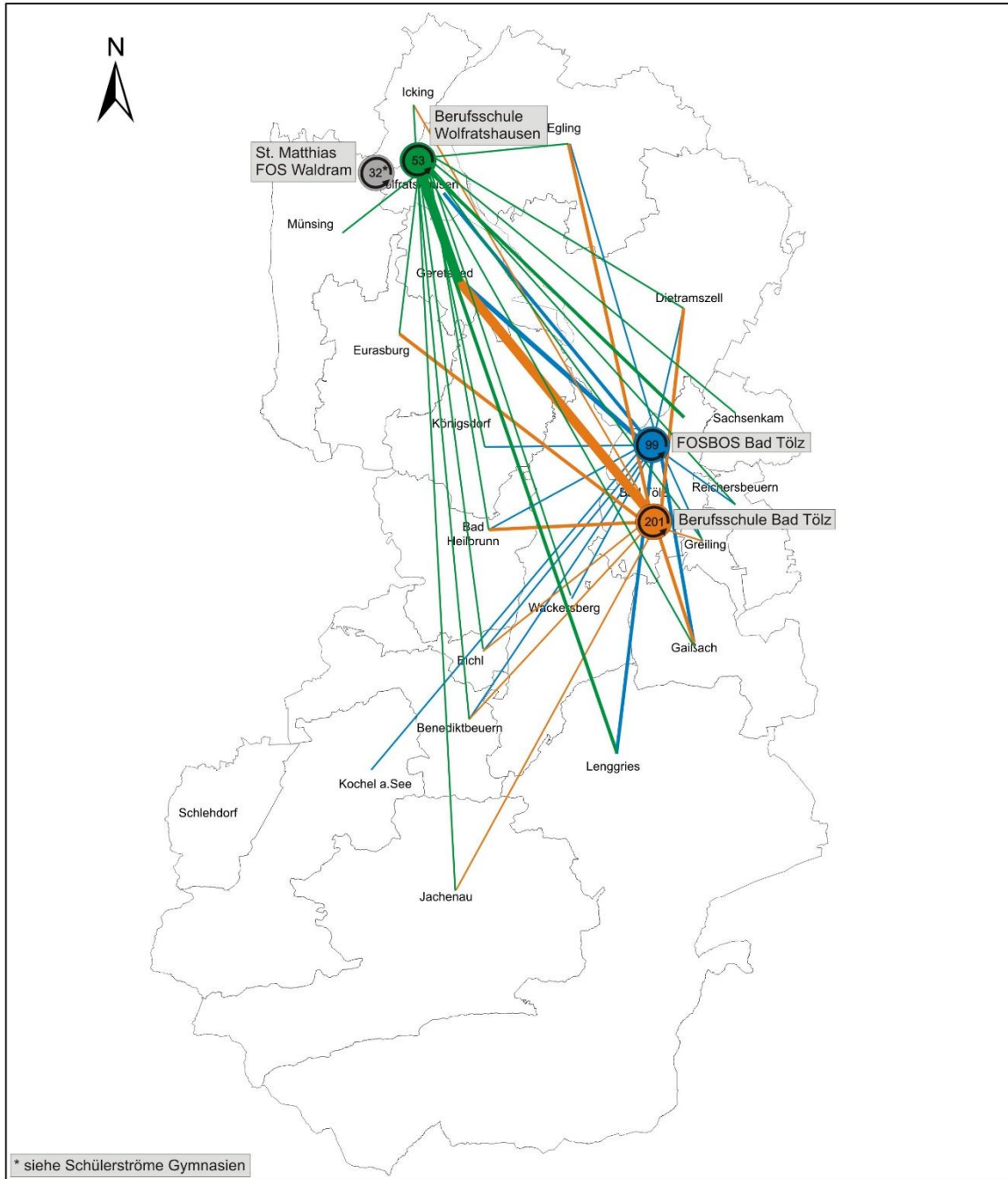


Abbildung 7: Schülerströme ab fünf Schüler zu den Gymnasien



## Schülerströme im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen



\* siehe Schülerströme Gymnasien

0 2,5 5 10 Kilometer

Kartengrundlage: Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland, 2017

### Schülerströme zu FOS, BOS und Berufsschulen

- |         |            |                                       |
|---------|------------|---------------------------------------|
| — 5-20  | ■ 81-120   | ⊙ Anzahl der Schüler aus der Gemeinde |
| — 21-50 | ■ über 120 |                                       |
| — 51-80 |            |                                       |

Abbildung 8: Schülerströme ab fünf Schüler zu den berufsbildenden Schulen

### Schülerströme Realschulen

Das Einzugsgebiet der **Isar-Loisach Realschule Wolfratshausen** umfasst in erster Linie die angrenzenden Gemeinden. Der Größe der Ströme nach absteigend geordnet sind dies die Gemeinden Egling (66 Schüler), Münsing (42), Icking (32), Eurasburg (24), Lenggries (1) sowie die Stadt Geretsried (14).

Die **Staatliche Realschule Bad Tölz** bezieht ihre Schüler vorwiegend aus den Gemeinden im zentralen sowie südlichem Landkreisgebiet. Der mit Abstand größte gemeindeübergreifende Schülerstrom resultiert hierbei aus der Gemeinde Lenggries mit 138 Schülern gefolgt von der Stadt Bad Heilbrunn mit 45 Schülern.

Das Einzugsgebiet der **Erzbischöflichen St.-Ursula-Mädchenrealschule Schloss Hohenburg in Lenggries** umfasst nahezu den gesamten Landkreis mit Ausnahme einiger Gemeinden im Nordwesten. Der eindeutige Schwerpunkt liegt dabei jedoch auf den Gemeinden im Isarwinkel. Die größten Schülerströme sind aus der Stadt Bad Tölz (80 Schüler), Gaißach (31) und Wackersberg (29) zu verzeichnen.

Das Einzugsgebiet der **Erzbischöflichen Realschule St. Immaculata in Schlehdorf** umfasst die drei Gemeinden Kochel am See (63 Schüler), Bichl (32) und Benediktbeuern (31).

### Schülerströme Gymnasien

Im Norden des Landkreises liegt das **Rainer-Maria-Rilke Gymnasium Icking**, dessen Einzugsgebiet hauptsächlich die angrenzenden Gemeinden umfasst. Der größte gemeindeübergreifende Schülerstrom besteht mit der Stadt Wolfratshausen (126 Schüler), gefolgt von den Gemeinden Egling (38), Eurasburg (27) und Münsing (22).

Das **Gymnasium Geretsried** deckt die angrenzende Stadt Wolfratshausen mit 317 Schülern sowie die Gemeinden Eurasburg (73 Schüler), Dietramszell (42), Königsdorf (37), Egling (28), Münsing (23), Bad Heilbrunn (2) sowie Icking (1) ab.

Das **Gabriel von Seidl Gymnasium in Bad Tölz** bezieht seine Schüler aus nahezu jeder Kommune im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen – mit Ausnahme der Gemeinden Icking, Münsing, Eurasburg, Kochel a. See und Schlehdorf. Der größte Schülerstrom ist mit der Gemeinde Lenggries mit 121 Schülern zu verzeichnen.

Für die Schülerströme zum **Erzbischöflichen St.-Ursula-Mädchengymnasium Schloss Hohenburg in Lenggries** liegen keine Daten vor.



### Schülerströme berufsbildende Schulen

Die Standorte der berufsbildenden Schulen, wie z.B. Berufsschule(n) und FOS/BOS, konzentrieren sich vorwiegend auf die Städte Bad Tölz und Wolfratshausen. Sie haben ein landkreisweites Einzugsgebiet. So sind die größten gemeindeübergreifenden Schülerströme zur **FOS/BOS** und **staatlichen Berufsschule in Bad Tölz** aus den Städten Geretsried (70 bzw. 188 Schüler) und Wolfratshausen (43 bzw. 101) zu verzeichnen. Die größten Schülerströme zur **FOS** und **staatlichen Berufsschule in Wolfratshausen** setzen sich zusammen aus den Städten Geretsried und Bad Tölz.

### Schülerströme sonderpädagogische Förderzentren

Das **sonderpädagogische Förderzentrum in Geretsried** deckt die nördlichen Kommunen des Landkreises ab. Der größte Schülerstrom besteht mit 45 Schülern mit der Stadt Wolfratshausen.

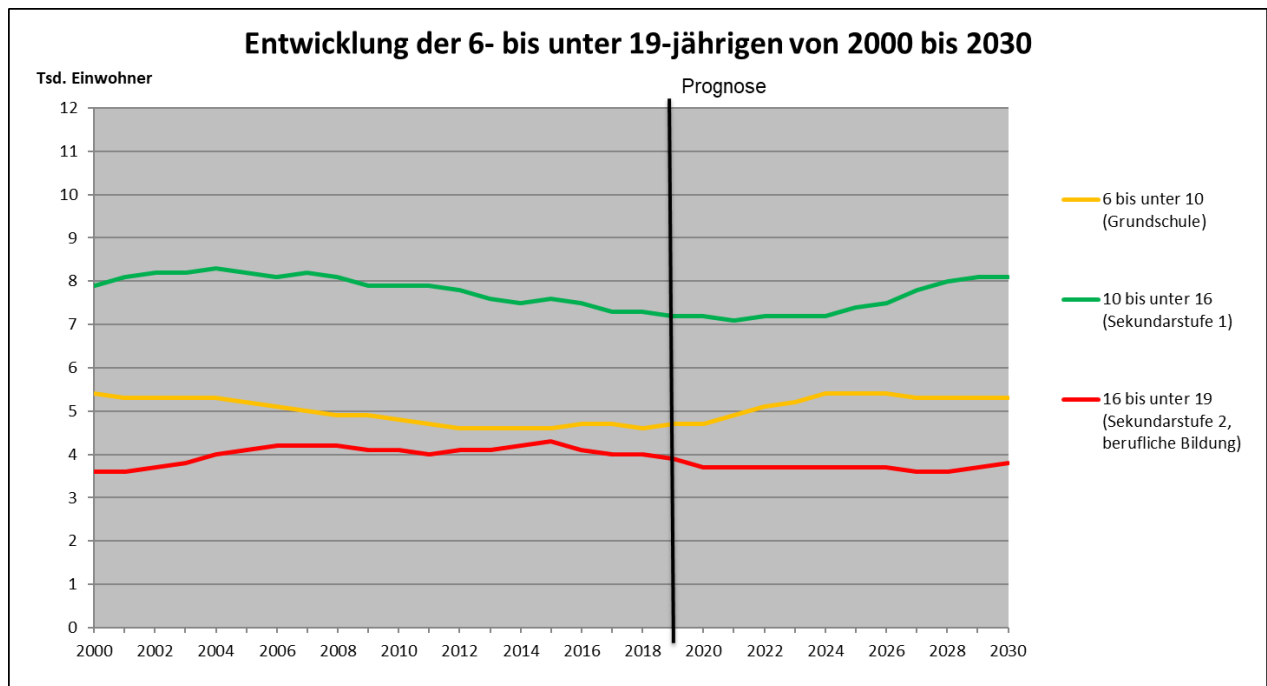
Das Einzugsgebiet des **sonderpädagogischen Förderzentrums in Bad Tölz** umfasst die Gemeinden aus dem südlichen Landkreis, mit dem größten Schülerstrom aus der Gemeinde Lenggries (21 Schüler).

Insgesamt entfallen die größten Schülerströme meist auf Kommunen mit **städtischem Charakter**, wie etwa Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen.

Neben den Schülerströmen innerhalb des Landkreises, bestehen teilweise auch **wichtige landkreisüberschreitende Schülerbeziehungen mit den Nachbarlandkreisen**. Für die Kommunen im westlichen Teil des Landkreises besitzt der Schulstandort Penzberg (u.a. Realschule und Gymnasium) eine herausragende Bedeutung (über 250 Schüler aus dem Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen). Weitere relevante Schülerströme zu Realschulen gibt es aus Dietramszell nach Holzkirchen (knapp 35 Schüler) sowie unter anderem aus Bad Tölz, Greiling und Reichersbeuern nach Gmund (in Summe 25 Schüler). Für die Gemeinde Münsing ist weiterhin das Gymnasium Kempfenhausen ein wichtiges Ziel (knapp 50 Schüler), für die Gemeinde Schlehdorf auch Murnau (rund 15 Schüler). Zu Fachschulen, Berufsfachschulen und Fachoberschulen pendeln Schüler unter anderem in nennenswertem Umfang in den Landkreis Miesbach (Standorte Holzkirchen und Miesbach) sowie die Landeshauptstadt München. Die Schülerströme je Gemeinde liegen dabei abgesehen von wenigen Ausnahmen meist bei deutlich unter zehn Schülern pro Kommune.

Das nachfolgende Diagramm 3 zeigt die Entwicklung der Einwohner im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen im Alter von 6 bis unter 19 Jahren in den Jahren 2000 bis 2030 (ab 2019 prognostizierte Entwicklung).





**Diagramm 3 Entwicklung der Einwohner von 6 bis unter 19 Jahren im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2020)**

- In der Altersgruppe „6 bis unter 10 Jahre“ war in den letzten Jahren ein leichter Rückgang zu verzeichnen, in den kommenden Jahren wird wiederum ein Zuwachs erwartet. Anschließend wird sich die Zahl gemäß Prognose der Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung bei etwa 5.300 Personen einpendeln.
- Die Altersgruppe der „10- bis unter 16-Jährigen“ (Sekundarstufe 1) verzeichnete in den vergangenen 15 Jahren einen weitgehend kontinuierlichen Rückgang von rund 8.000 auf nur noch rund 7.000 Personen. Ab etwa 2025 wird jedoch eine deutliche Zunahme auf wiederum gut 8.000 Personen erwartet.
- Die Altersklasse der „16- bis unter 19-Jährigen“ (Sekundarstufe 2, berufliche Bildung), die zwischen 2000 und 2015 zunächst durch eine leichte Zunahme gekennzeichnet war, wird gemäß Prognose nach einer Abnahme seit 2015 zunächst weitgehend konstant bleiben und erst am Ende des Betrachtungszeitraums wieder leicht ansteigen.
- Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Entwicklung in den drei Altersgruppen relativ ähnlich verläuft und nur um den „natürlichen Alterungsprozess“ versetzt ist. Demnach prognostiziert das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung für die Altersgruppe „6 bis unter 10 Jahre“ bereits in den kommenden Jahren einen Anstieg der Schülerzahlen, in der Altersgruppe von „10 bis 16 Jahren“ ab etwa 2025 und in der Gruppe der „16 bis unter 19 Jahren“ erst Ende des Jahrzehnts.

#### 2.2.4. Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen

Eine verkehrsanziehende Wirkung trifft grundsätzlich auch auf Versorgungs- und soziale Einrichtungen zu. Im Landkreis bestehen mit der Kreisklinik Wolfratshausen, der Asklepios Stadtklinik in Bad Tölz und zwei weiteren Reha-Kliniken im Landkreis mehrere Gesundheitseinrichtungen mit großer regionaler Bedeutung.

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

- Landratsamt in Bad Tölz und in Wolfratshausen
- Zentrum für Umwelt und Kultur im Kloster Benediktbeuern
- Einkaufszentrum Moraltpark in Bad Tölz

#### Planungen für neue soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen

Die Planungen für soziale Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen beschränken sich überwiegend auf kleinere und daher für den überregionalen Verkehr wenig relevante Einrichtungen, wie z.B. KITAS, Senioren- und Pflegeheime, betreutes Wohnen etc.

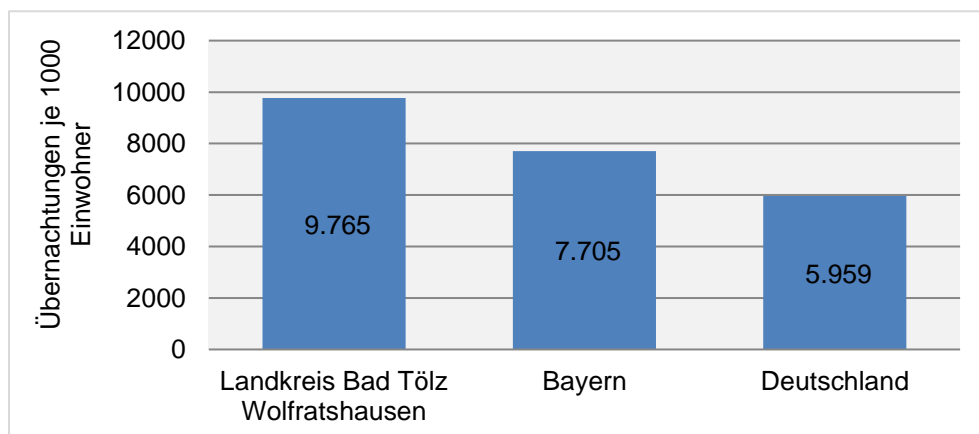
### 2.2.5. Tourismus und Freizeit

Innerhalb des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen besteht ein vielfältiges Freizeit- und Tourismusangebot, welches neben Schulen, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen eine verkehrsanziehende Wirkung besitzt. Der Übernachtungs- und Tagestourismus im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist ein tragender und strukturell prägender Wirtschaftszweig der Region.

#### Tourismuskennzahlen (Übernachtungstourismus)

Im Jahr 2019 konnten 1.245.965 Gästeübernachtungen und 416.691 Gästeankünfte in Beherbergungsbetrieben und Campingplätzen mit 10 oder mehr Gästebetten, bzw. Stellplätzen, registriert werden. Innerhalb von fünf Jahren sind die Übernachtungszahlen im Landkreis um 6,3% angestiegen (2014: 1.167.170) (Im Jahr 2020 war aufgrund der Corona-Pandemie ein deutlicher Rückgang der Gästeankünfte und -übernachtungen festzustellen). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste in der Tourismusregion Tölzer Land betrug im Jahr 2019 3,0 Tage und liegt damit über dem bayerischen Durchschnitt von 2,5 Tagen.

Die übergeordnete Rolle des Tourismus im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen spiegelt sich außerdem in der vergleichsweise hohen Tourismusintensität wider (siehe Diagramm 4). Im Jahr 2019 gab es im gesamten Landkreis 9.765 Übernachtungen je 1.000 Einwohner. Damit liegt die Tourismusintensität des gesamten Landkreises weit über dem bundesweiten Durchschnitt (Quelle: Statistisches Bundesamt) und ist zudem höher als der Durchschnittswert des Freistaates Bayern (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik).



**Diagramm 4: Tourismusintensität im Jahr 2019 im Lkr. TÖL im Vergleich zu Bayern und Deutschland**

Mit dem breiten Angebot von Radfahren, Wandern, Baden bis hin zu Entschleunigung ist das Tölzer Land eine bekannte Sommerdestination. Trotz den angebotenen Wintererlebnissen herrscht eine hohe Saisonalität (siehe Diagramm 5). Die ankunfts- und übernachtungsstärksten Monate im Jahr 2019 waren der Juli (57.020 Ankünfte, 169.666 Übernachtungen) und August (51.590 Ankünfte, 164.318 Übernachtungen). Die niedrigsten Zahlen sind im Dezember zu verzeichnen (63.071 Übernachtungen, 19.058 Ankünfte).

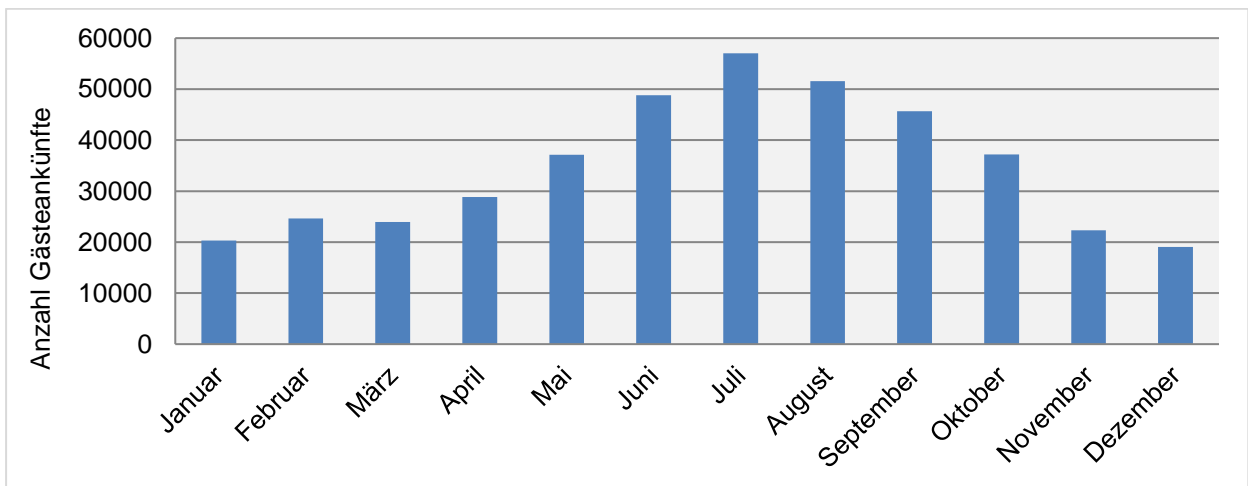


Diagramm 5: Gästeankünfte nach Monaten im Jahr 2019 im Lkr. TÖL

Das Tourismusaufkommen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besitzt starke regionale Unterschiede. Die Stadt Bad Tölz (75.132 Ankünfte) und die Gemeinden Lenggries (70.151 Ankünfte), Kochel am See (57.140 Ankünfte) und Benediktbeuern (51.613 Ankünfte) weisen deutlich höhere Gästeankünfte auf als die anderen Gemeinden (siehe Diagramm 6). Die Gemeinden Bichl, Gaißach, Greiling, Icking, Reichersbeuern und Sachsenkam verzeichneten im Jahr 2019 keine Gästeankünfte in der amtlichen Statistik.

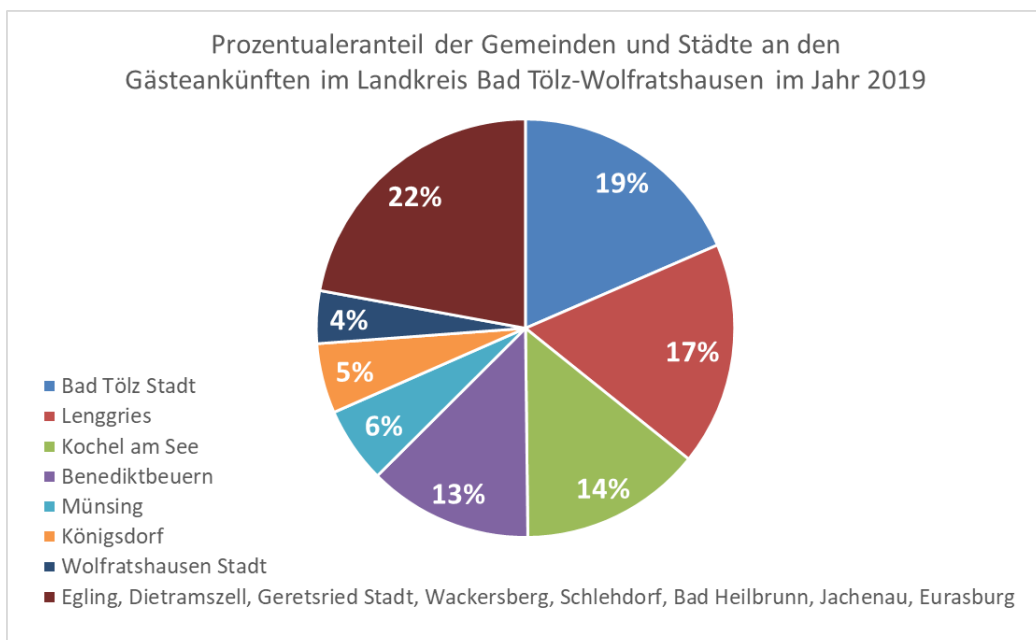


Diagramm 6: Räumliche Verteilung der Gästeankünfte im Lkr. TÖL im Jahr 2019

Bezüglich der angebotenen Gästebetten verfügt der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im Jahresdurchschnitt 2019 über eine Anzahl von 8.155. Die Verteilung der vorhandenen Gästebetten innerhalb des Landkreises deckt sich mit den regionalen Unterschieden in den Gästeankünften und Übernachtungen. Die Stadt Bad Tölz besitzt das größte Gästebettenangebot im Landkreis mit ca. 1.773 Betten im Jahresdurchschnitt 2019. Es folgt die Gemeinde Lenggries (ca. 1.554), Kochel am See (ca. 1.181), Benediktbeuern (ca. 795),

Geretsried Stadt (ca. 412), Dietramszell (ca. 345), Münsing (ca. 291), Königsdorf (ca. 145), Wackersberg (ca. 238) Egling (ca. 226). Die Gemeinden Schlehdorf (ca. 197), Bad Heilbrunn (ca. 162), Jachenau (ca. 157), Wolfratshausen Stadt (ca. 155) und Eurasburg (ca. 67) haben unter 200 Gästebetten. Alle weiteren Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verzeichnen im Jahr 2019 kein Gästebettenangebot in der amtlichen Statistik, die nur Beherbergungsbetriebe ab 10 Gästebetten registriert.

Die Gemeinde Lenggries besitzt im Jahresdurchschnitt mit 59 geöffneten Beherbergungsbetrieben landkreisweit die meisten Beherbergungsbetriebe, gefolgt von Kochel am See mit durchschnittlich 38 Betrieben. Es zeigt sich, dass es in diesen beiden Gemeinden eher viele kleine Betriebe mit weniger Bettenanzahl gibt, wohingegen die Stadt Bad Tölz (ca. 33 Betriebe) und vor allem die Gemeinde Benediktbeuern (ca. 9 Betriebe) wenige große Beherbergungsbetriebe hat. In Benediktbeuern ist die Großzahl an Gruppenunterkünften hervorzuheben, die für Kinder-, Jugendlichen- und Erwachsenenbildung genutzt werden (Gästehaus Kloster Benediktbeuern, Zentrum für Umwelt und Kultur, Don Bosco Jugendherberge). Die restlichen Gemeinden, die in der amtlichen Statistik aufgeführt werden, haben zehn oder weniger Beherbergungsbetriebe mit 10 oder mehr Gästebetten.

Im Übernachtungstourismus zeichnen sich große regionale Differenzen ab, bei denen die Gemeinden Lenggries, Kochel am See, Benediktbeuern und die Stadt Bad Tölz landkreisweit die größte Bedeutung besitzen. Wohingegen die Gemeinden Bichl, Gaißach, Greiling, Icking, Reichersbeuern und Sachsenkam wenig relevant sind. Für den gesamten Landkreis lässt sich schließen, dass es weit mehr Beherbergungsbetriebe und Gästebetten in Ferienwohnungen gibt, welche in keiner amtlichen Statistik auftauchen.

### **Freizeit und Tourismuseinrichtungen (Freizeit- und Tagestourismus)**

Neben dem Übernachtungstourismus ist der Landkreis Bad-Tölz Wolfratshausen ein beliebtes Ausflugsziel für Tagestouristen. Eine Studie der Beratungsfirma dwif hat 6,5 Millionen Tagesreisen im Tölzer Land für das Jahr 2015 ermittelt (Quelle: IHK München). Das ergibt einen durchschnittlichen Wert von 15.890 empfangenen Tagestouristen pro Tag, wobei hier von einem hohen saisonalen und zeitlichen Aufkommen in den Sommermonaten und am Wochenende auszugehen ist. Die räumliche Verteilung der Tagesreisenden lässt sich mit den wichtigsten Freizeit- und Tourismuseinrichtungen erfassen, welche ebenfalls für Übernachtungstouristen relevant sind.

Im Sommerhalbjahr besteht das touristische Angebot im Tölzer Land aus dem Wander- und Radwegenetz, sowie den anziehungskräftigen Seen – Starnberger See, Kochelsee, Walchensee. Besonders stark touristisch geprägt ist der südliche Teil des Landkreises Bad-Tölz Wolfratshausen.

Der Landkreis Bad-Tölz Wolfratshausen besitzt eine Vielzahl an Seen, Flüssen und Schwimmbädern mit hohem Freizeitwert. Die Gemeinde Münsing grenzt an das Ostufer des Starnberger Sees an, der ein vielbesuchtes Naherholungsziel für Bewohner der Stadt München darstellt. Ein weiteres Ausflugsziel ist der Kirchsee in Sachsenkam und der Sylvensteinsee in Lenggries. Der Kochelsee in den Gemeinden Schlehdorf und Kochel am See und der

Walchensee (Kochel am See, Jachenau) sind für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen von großer überregionale Bedeutung. Außerdem befindet sich am Kochelsee die Kristall Therme trimini, die eine hohe regionale und überregionale Anziehungskraft besitzt. Neben diesem Ganzjahresschwimmbad gibt es noch das Familienbad Isarwelle in Lenggries und die Freibäder Alpenwarmbad Benediktbeuern und Alpenbad Arzbach in Wackersberg.

Ein weiterer touristischer Schwerpunkt im Sommer sind die Wandergebiete im südlicheren Teil des Landkreises. Einen besonderen überregionalen Anziehungspunkt bilden die Bergbahnen am Herzogstand (Kochel am See), Brauneck (Lenggries) und Blomberg (Wackersberg). Des Weiteren befinden sich im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, neben Wanderstrecken an den oben aufgeführten Seen und der Isar und Loisach, die Wandergebiete Rabenkopf (Jachenau), Benediktenwand (Benediktbeuern), Ellbacher Moor (Bad Tölz) und am Lainbach-Wasserfall (Kochel am See).

Das Radwegenetz im Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen ist auf den gesamten Landkreis verteilt. Im südlichen Landkreis befinden sich zusätzliche Mountainbike Strecken. Außerdem verlaufen zwei Fernradwege durch den Landkreis. Der Isarradweg entlang der Isar von Norden nach Süden und der Bodensee-Königssee-Radweg von Nord-Westen Richtung Osten.

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen gibt es verschiedene Freizeit- und Sporteinrichtungen, die sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung besitzen und sich weitestgehend homogen über den Landkreis verteilen. Nennenswerte Einrichtungen sind der Freizeitpark Märchenwald im Isartal (Wolfratshausen) und die Rodelbahn am Blomberg (Wackersberg). Zudem gibt es insgesamt fünf Golfanlagen, die in Bad Tölz, Egling, Eurasburg, Wackersberg und Wolfratshausen liegen. Außerdem verfügt der Landkreis über drei Kletter- und Hochseilgärten (Bad Heilbrunn, Lenggries, Wackersberg), einen Bewegungsparcours (Geretsried Stadt) und zwei Bikeparks (Lenggries, Geretsried Stadt).

Zudem befinden sich auch nennenswerte kulturelle Attraktionen im Landkreis. Die Gemeinde Kochel am See verfügt über das überregional anziehende ganzjährig geöffnete Franz Marc Museum und das Walchensee Museum. Außerdem gibt es in Kochel am See das Walchenseekraftwerk und das im Sommer geöffnete Filmkulissendorf "FLAKE", in dem die Wicki Filme gedreht wurden. Zudem verfügt der Landkreis über insgesamt fünf Klöster in den Gemeinden Benediktbeuern, Schlehdorf, Eurasburg, Dietramszell und Sachsenkam (Kloster Reutberg). Besonders hervorzuheben sind das Kloster Benediktbeuern, Cohaus Kloster Schlehdorf und Kloster Beuerberg (Eurasburg). Die ersten beiden Klöster verfügen über eigene Gästezimmer und Seminarräume und bieten verschiedene Angebote zum Thema Achtsamkeit und Entschleunigung an. Im Kloster Beuerberg finden jährlich wechselnde Ausstellungen im Sommerhalbjahr statt.

Die spirituellen Kraftorte der Klöster ergänzen das traditionelle gesundheitstouristische Angebot des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen. Die prädikatisierten Gemeinden Bad Heilbrunn und Bad Tölz sind Heilklimatische Kurorte. Bad Tölz ist zudem anerkanntes Moorheilbad. Weitere gesundheitstouristische Anziehungspunkte sind die staatlich anerkannten Luftkurorte Lenggries, Kochel am See und Walchensee, sowie die staatlich anerkannten Erholungsorte Jachenau und Wackersberg.

Im schwächer besuchten Winterhalbjahr zeigt sich die Konzentration an Angeboten in den südlichen Gemeinden des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen deutlich. Besonders hervorzuheben ist hier das Brauneck in Lenggries als einziges größeres Skigebiet der Region, mit Rodelbahn und Berggipfel-Sauna. Weitere Rodelbahnen sind am Blomberg (Wackersberg) und am Walchensee (Kochel am See) zu finden. Außerdem ist die Kristall Therme trimini bei Kochel am See ein beliebtes Winterausflugsziel.

Das Voralpenland im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen eignet sich außerdem für Langlauf- und Winterwandertouren. Mit Ausnahme einzelner Loipen u.a. in Geretsried und Königsdorf und der Winterwanderung am Loisachweg (Wolfratshausen) befindet sich das Loipen- und Winterwandernetz ausschließlich im südlichen Teil des Landkreises.

#### Planungen für neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen:

Größere neue Freizeit- und Tourismuseinrichtungen mit entsprechender verkehrlicher Relevanz sind in den nächsten Jahren abgesehen vom noch offenen Masterplan für die Böhmwiese in Geretsried (Kino, Theater, etc.) derzeit nicht in Planung.



## 2.2.6. Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Bedeutende Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung in den kommenden Jahren, werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

### Einwohner(-struktur) und Beschäftigte

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist durch eine dynamische Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen geprägt. Innerhalb von 10 Jahren stieg die Einwohnerzahl um 5,5% (in den Städten Bad Tölz und Geretsried um etwa 9 %, in der Gemeinde Reichersbeuern um 11 %) und auch zukünftig wird eine ähnliche Entwicklung erwartet. Bis 2031 geht das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung von einem Einwohnerzuwachs von etwa 7.000 Personen (gegenüber dem Bezugsjahr 2019) 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 Rückgang vorausgesagt wird.

Die Anzahl der Beschäftigten im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist zwischen 2014 und 2019 deutlich, um knapp 10%, gestiegen, auf insgesamt rund 41.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB). In einzelnen Gemeinden wurden innerhalb dieser 5 Jahre sogar Zuwachsraten von über 30% verzeichnet, in einer sogar von über 40%. Lediglich in zwei Gemeinden waren nennenswerte Rückgänge der Beschäftigtenzahlen zu beobachten.

### Schüler und Schulen

Die weiterführenden Schulen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen konzentrieren sich auf die Städte Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen sowie die Gemeinden Icking und Lenggries. Zudem besteht eine Realschule in Schlehdorf und ein Internatsgymnasium in Reichersbeuern.

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 in den Altersklassen der unter 16-Jährigen bis 2030 sogar wieder zunehmen.

### Tourismus und Freizeit

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen spielen mit über 1,2 Millionen Gästeübernachtungen pro Jahr sowohl der Übernachtungstourismus als auch der Tagesausflugsverkehr eine sehr bedeutende Rolle. Insbesondere der Übernachtungstourismus 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 den Seen (u.a. Starnberger See, Kochel- und Walchensee, Sylvensteinspeicher) die Bergbahnen (Blombergbahn, Brauneckbahn und Herzogstandbahn) sowie in der Fläche die

vielfältigen Wandergebiete im alpinen Raum dar. Im Winterhalbjahr zeigt sich ebenfalls eine Konzentration auf den südlichen Landkreis mit seinen Wintersportgebieten.

### Planungen

Neue Wohngebiete sind in einem Großteil der Landkreisgemeinden geplant, in größerem Umfang unter anderem in den Gemeinden Bichl, Benediktbeuern, Münsing, Sachsenkam und Schlehdorf, insbesondere aber in der Stadt Geretsried (hier in Summe über 1.500 Wohneinheiten). Bedeutende Planungen für neue (bzw. die Erweiterung bestehender) Gewerbegebiete bestehen ebenfalls in der Stadt Geretsried sowie in den Gemeinden Benediktbeuern, Egling und Lenggries.

Größere neue Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen mit regional bedeutender verkehrsanziehender Wirkung sind in den kommenden Jahren nicht in Planung.

## 2.3. Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen

### 2.3.1. Individualverkehr

#### **Straßensituation**

Die verkehrsgeographische Situation des Landkreises wird durch die Lage im Süden der Landeshauptstadt München sowie zu den angrenzenden Landkreisen München, Miesbach, Starnberg, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen bestimmt. Das übergeordnete Verkehrsnetz ist vornehmlich auf Verbindungen in die Stadt und den Landkreis München ausgerichtet, wichtige Straßenverbindungen führen darüber hinaus auch in die Landkreise Miesbach, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen.

#### Autobahnen und Bundesstraßen

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wird im Nordwesten von der Bundesautobahn (München – Garmisch-Partenkirchen) für ca. 15 km tangiert. Die A 95 verläuft in Nord-Süd Richtung durch die nordwestlichen Landkreisgemeinden Eurasburg, Münsing und Icking, wobei die Anschlussstellen Wolfratshausen und Seeshaupt (Gemeinde Münsing) bestehen. Die Autobahn verbindet den nordwestlichen Teil des Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen daher schnell mit der Landeshauptstadt München. Die A 95 verläuft weiter Richtung Süden durch die angrenzenden Landkreise Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen und bietet mit den Anschlussstellen Sindelsdorf (Gemeinde Sindelsdorf) und Murnau (Gemeinde Großweil) den südwestlichen Gemeinden Bichl, Benediktbeuern und Kochel a. See im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ebenfalls eine gute Anbindung an die Landeshauptstadt München.

Neben der Autobahn, welche den Großteil der westlichen Randbereiche des Landkreisgebiets mit der Landeshauptstadt München verbindet, durchqueren vier Bundesstraßen das Untersuchungsgebiet. Die B 11 verläuft dabei, ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, aus dem Landkreis München kommend, entlang der Siedlungsschwerpunkte Icking, Wolfratshausen, Geretsried und Königsdorf bis zur B 472 und von dieser bei Bichl wieder abzweigend Richtung Kochel a. See, über den Kesselberg, am Walchensee vorbei zur südlichen Landkreisgrenze. Als zweite Bundesstraße führt die B 13 bei Sachsenkam ebenfalls aus Norden in den Landkreis. Sie verläuft in Nord-Süd Richtung über Bad Tölz und Lenggries zum Sylvensteinspeicher, wo sie in die B 307 mündet. Diese quert die südliche Gemeinde Lenggries von Osten kommend Richtung Vorderriss im Westen der Gemeinde. Die Bundesstraße B 472 als bedeutende Ost-West-Verbindung durchquert den Landkreis am Alpenrand von Reichersbeuern und Greiling im Osten, durch Bad Tölz, Wackersberg und Bad Heilbrunn bis in die Gemeinde Bichl, wo sie in den Landkreis Weilheim-Schongau wechselt und dort zur A 95 führt.

#### Staats- und Kreisstraßen

Für die innere Erschließung des Landkreises besitzen die Staats- und Kreisstraßen eine wichtige Bedeutung. Insbesondere durch die nur in der nordwestlichen Randlage verlaufende Autobahn A 95, kommt den acht Staatsstraßen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen eine wichtige Aufgabe zu. Die Staatsstraßen ergänzen das Netz der Bundesstraßen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, z.B. durch Tangentialverbindungen oder für die Erschließung von

zentralen Orten. So stellt die St 2072 eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Landkreisgebiet dar und verbindet den nördlichen Landkreis ab Egling, über Bad Tölz und Lenggries mit der Gemeinde Jachenau bis hin zum Walchensee (das letzte Teilstück ist nur für den Anliegerverkehr freigegeben). Als zweite Staatstraße durchquert die St 2070, als Verbindung zwischen Wolfratshausen und Sauerlach den nördlichen Landkreis. Eine weitere bedeutsame Verbindung ist die St 2064, welche von Seeshaupt kommend Beuerberg und Königsdorf mit der Stadt Bad Tölz verbindet. Die St 2073 verbindet Wolfratshausen mit den Gemeinden Ascholding und Dietramszell und führt weiter nach Holzkirchen im Landkreis Miesbach. Weiterhin verbindet die St 2062 im Südwesten Kochel am See und Schlehdorf mit dem Markt Murnau am Staffelsee im Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

Das überörtliche Straßennetz wird durch 24 Kreisstraßen ergänzt, deren Unterhalt und Ausbau dem Landkreis obliegen. Ausbau und Unterhalt der Kreisstraßen stellen eine der vordringlichen Pflichtaufgaben des Landkreises dar.

#### Gemeindestraßen

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

Die genauen Straßenverläufe im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sind in Karte 2.19 (Kartenanhang) ersichtlich.

## Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr

Allgemein ist anhand der Verkehrsmengenkarte von 2015 festzustellen, dass das Verkehrsaufkommen auf den Straßen im nördlichen Landkreis tendenziell höher ausfällt, als im südlichen Landkreis. Im zentralen und südlichen Landkreis ergeben sich in der Fläche rund um die größten Siedlungsräume Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen, Lenggries sowie Bad Heilbrunn die höchsten KFZ-Aufkommen in 24h. Allgemein ist das Verkehrsaufkommen von Norden nach Süden abnehmend, wobei im zentralen Landkreis die Querverbindung der B 472 ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung aufweist.

Die absolut höchsten Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr konzentrieren sich gemäß der Verkehrsmengenkarte von 2015 auf den nordwestlichen Landkreis, rund um die Autobahn A 95 und auf die B 472 im zentralen Landkreis von Bad Heilbrunn bis Bad Tölz. Das mit Abstand höchste Verkehrsaufkommen (KFZ-Gesamtverkehr) wurde auf der A 95 in Höhe der Stadt Wolfratshausen, mit über 47.000 KFZ in 24 Stunden, gemessen. Im Vergleich zum Jahr 2005 (ca. 41.000 KFZ pro 24h) entspricht dies einer Verkehrszunahme von ca. 15%. Die Verkehrsbelastung auf der B 472 von Bad Heilbrunn nach Bad Tölz wies mit einer Belastung von über 15.572 KFZ pro 24h einen Rückgang von ungefähr 3% im Vergleich zu 2005 mit 16.013 KFZ pro 24h auf. Dennoch lag die Belastung auf der Gesamtstrecke innerhalb des Landkreises an allen Stellen bei über 10.000 KFZ pro 24h.

Neben der Autobahn A 95 und der B 472, weisen auch die weiteren Bundesstraßen im Landkreisgebiet, B 11 und B 13, hohe Verkehrsbelastungen auf, welche jeweils in Süd-Nord-Richtung (leicht) zunehmen. Auf der B 11 wurden im Jahr 2015 in den Teilbereichen Wolfratshausen und Geretsried überall mehr als 20.000 KFZ pro 24h gemessen. In Höhe Wolfratshausen wurden in der Spitze knapp 31.000 Fahrzeuge pro 24h registriert, dies entspricht dem höchsten Wert für Bundesstraßen im Landkreisgebiet. Auf der B 307 im Süden des Landkreises wurden im Durchschnitt ca. 3.700 KFZ pro 24h gemessen, welches einen sehr niedrigen Wert im Vergleich zu den anderen Bundesstraßen im Landkreis darstellt. Im Vergleich zum Jahr 2005 ergibt sich auf der B 11 bezüglich der Verkehrsbelastung eine Zunahme von ca. 19%. Die Zunahmen im Straßenverkehr auf der B 13 sind nur marginal. Auch auf der B 307 veränderte sich die KFZ-Anzahl pro 24h im Vergleich zum Jahr 2005 nur geringfügig, teilweise mit sehr leichten Zu-, aber auch Abnahmen.

Bei den Staatsstraßen weisen im Jahr 2015 besonders die St 2072 zwischen Egling, Bad Tölz und Lenggries, die St 2070 zwischen Wolfratshausen und Endlhausen, die St 2062 zwischen Kochel am See und Schlehdorf, sowie die St 2370 in Höhe Beuerberg die höchsten Belastungen auf. Die St 2072 weist im Bereich Bad Tölz ihren höchsten Wert auf, ebenso wie die St 2070 in Höhe Wolfratshausen und Neufahrn mit jeweils ca. 10.000 KFZ pro 24h. Die übrigen Staatsstraßen weisen Werte zwischen 3.000 und 5.000 KFZ pro 24h auf. Im Vergleich zum Jahr 2005 hat sich auf den Staatsstraßen wenig hinsichtlich des Verkehrsaufkommens verändert.

Einige Kreisstraßen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verzeichnen ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen. So sind an dieser Stelle besonders Kreisstraßen im Nordwesten und in der Mitte des Landkreises zu erwähnen. Die TÖL 27 in Höhe von Gelting in der Nähe von

Wolfratshausen erreicht dabei den höchsten Wert aller Kreisstraßen im Landkreis mit einem KFZ-Aufkommen von ca. 5.000 Fahrzeugen pro 24h. Daneben ergeben sich auch auf der TÖL 5 bei Langau, der TÖL 7 zwischen Königsdorf und Bad Tölz und der TÖL 16 bei Lenggries zwischen 3.500 und 5.000 KFZ pro 24h. Im restlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist noch die TÖL 21 zwischen Deining und Neufahrn mit einer Verkehrsbelastung von ca. 3.000 KFZ pro 24h zu erwähnen.

## Änderungen und Planungen im Straßenverkehr

### **Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand 2020):**

#### Neue Vorhaben – vordringlicher Bedarf

- B 11
  - Bereich Geretsried → 2-streifiger Neubau / Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (2,5 Km) → *Engpassbeseitigung, ohne Planungsbeginn*
- B 472
  - Nordost Umfahrung Bad Tölz → 2-streifiger Neubau (2,6 km) → *Engpassbeseitigung (Bauzeit vsl. 2022-2024)*

#### Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

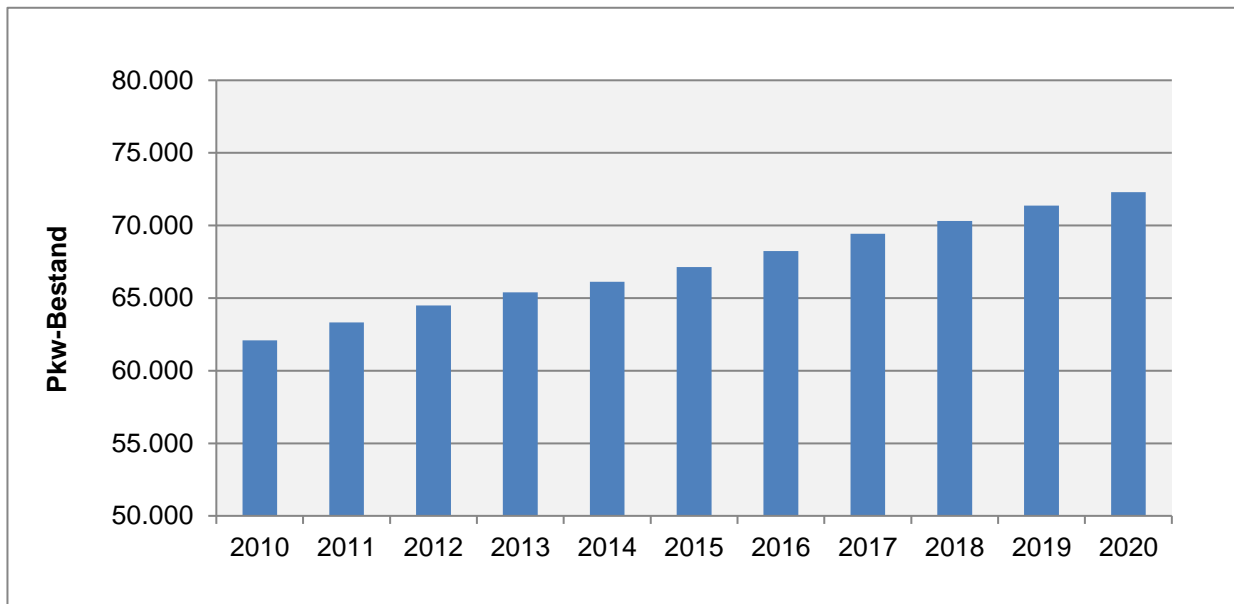
- B 472
  - Ortsumfahrung Bad Heilbrunn → 2-streifiger Neubau (3,0 km) → *Umweltverträglichkeits-/ Variantenuntersuchung abgeschlossen*

## Kraftfahrzeugbestand

Zum 01. Januar 2020 waren im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen insgesamt 80.197 Pkw zugelassen. Davon entfallen 72.292 auf private und 7.905 auf gewerbliche Halter. Bezogen auf die Einwohnerzahl (Stand 31.12.2019) entspricht dies einer Motorisierungsquote von ca. 565 Pkw je 1.000 Einwohner (nur private Pkw). Damit besitzen die Bewohner des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen mehr Pkw als der bundesweite Durchschnitt, der bei ca. 515 Pkw pro 1.000 EW liegt. Im Vergleich zum bayerischen Durchschnittswert mit ca. 547 Pkw je 1.000 Einwohner liegt die Motorisierungsquote des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen ebenfalls etwas höher.

Der private Pkw-Bestand im Landkreis hat im Vergleich zu 10 Jahren zuvor (62.088 zum 01.01.2010) deutlich zugenommen. So stieg die Anzahl der privat zugelassenen Pkw in diesem Zeitraum um 10.204. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 16%. Im Vergleich zum Einwohnerwachstum im selben Zeitraum, welches bei ca. 6% liegt, bedeutet dies, dass die Zuwachsrate an privaten Pkw erheblich höher ist als jene der Einwohner. Auch im Vergleich zum 01. Januar 2015 (67.130), also innerhalb der letzten 5 Jahre, ist noch einmal ein beachtlicher Anstieg des privaten Pkw-Bestandes auszumachen. Die Steigerung beträgt ca. 8%. So kann von einem relativ kontinuierlichen Wachstum des privaten Pkw-Bestandes während der letzten 10 Jahre gesprochen werden, welches in folgendem Diagramm 7

veranschaulicht wird. Die Motorisierungsquote stieg im gleichen Zeitraum von ca. 512 auf ca. 565, was einem Anstieg von etwa 10% entspricht.



**Diagramm 7: Entwicklung des privaten PKW-Bestands im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (2010-2020)**

Bei einem gemeindespezifischen Vergleich des Pkw-Bestandes im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen zum 01. Januar 2019 zeigen sich deutliche Unterschiede. So liegt die niedrigste Motorisierungsquote bei ca. 505 privaten Pkw je 1.000 EW. Die Stadt Wolfratshausen rangiert damit ca. 11% unterhalb des Landkreisdurchschnitts. Einzig die Städte Bad Tölz (516), Geretsried (513) und die Gemeinden Lenggries (561) und Jachenau (555) haben noch einen Wert unterhalb des Landkreisdurchschnitts von 565 Pkw pro 1.000 EW. Den höchsten Wert im Landkreis weist die Gemeinde Sachsenkam mit ca. 658 privaten Pkw pro 1.000 EW auf, welcher ca. 17% über dem Durchschnittswert des Landkreises liegt. Ebenfalls hohe Werte nahe 650 Pkw je 1.000 EW haben die Gemeinden Münsing (642), Dietramszell (636) und Wackersberg (637). Grundsätzlich ist ein schwacher Zusammenhang zwischen dem Pkw-Bestand pro Einwohner und der Anbindung an den SPNV auszumachen. Ist diese gut, so ist der private Pkw-Bestand im Vergleich zu Gemeinden mit keinem SPNV-Angebot im Schnitt etwas niedriger.

Die Motorisierungsquoten der Gemeinden sind in Karte 2.20 (Kartenanhang) dargestellt.



### 2.3.2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit einer S-Bahn-Linie sowie zwei Regionalzugstrecken das übergeordnete ÖV-Angebot dar, auf das der Busverkehr in vielen Bereichen abgestimmt werden muss. 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 (siehe Abbildung 9) im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen umfasst im Einzelnen

- die Kursbuchstrecke 999.7 mit der **S-Bahn-Linie S7, Wolfratshausen – Kreuzstraße**, im Netz der S-Bahn München (Betreiber DB Regio AG / S-Bahn München) mit den S-Bahnstationen **Icking und Wolfratshausen**;
- die Kursbuchstrecke 961 mit der **Regionalbahn RB 66 München – Kochel** mit den Bahnhöfen **Bichl, Benediktbeuern und Kochel** (derzeitiger Betreiber DB Regio AG / Werdenfelsbahn). Der Streckenabschnitt Tutzing – Kochel ist nicht in den MVV-Tarif integriert.;
- Die Kursbuchstrecke 956 mit der **Regionalbahn RB 56 München – Lenggries** mit den Bahnhöfen und Haltepunkten **Lenggries, Obergries, Gaißach, Bad Tölz und Reichersbeuern** (derzeitiger Betreiber Bayerische Regiobahn GmbH). Die Strecke Holzkirchen - Lenggries ist nicht in den MVV-Tarif integriert. Mit einem *Oberland-MVV-Ticket* können allerdings Fahrgäste aus dem MVV-Innenraum mit einem Ticket ins Oberland fahren.

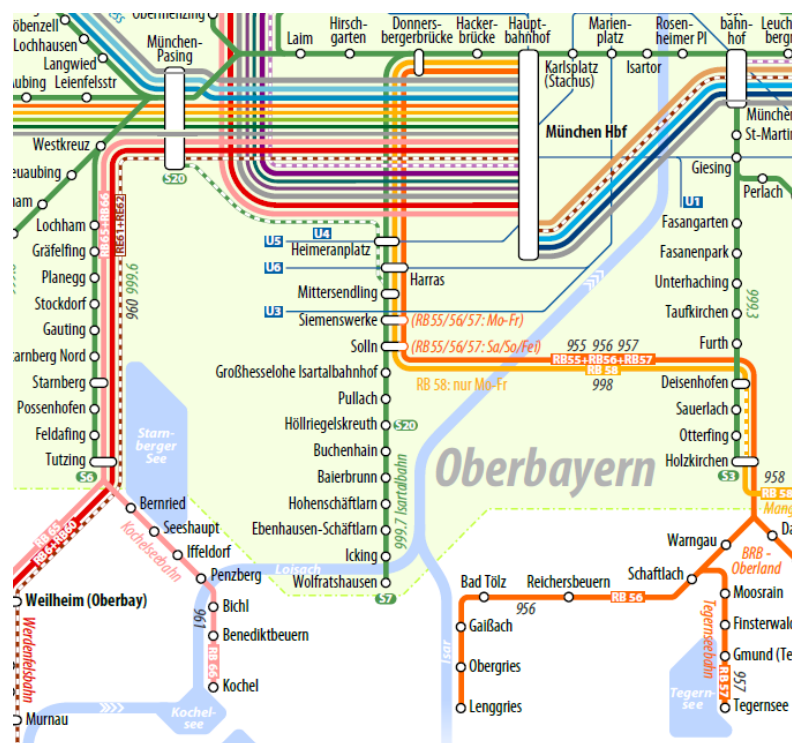


Abbildung 9: Auszug SPNV-Liniennetzplan Bayern 2021  
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbh (BEG), Dezember 2020)

Tabelle 3: Leistungsangebot SPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Fahrplan 2020)

Strecke	Haltepunkte im Landkreis	Fahrtenangebot / Fahrzeiten	Betriebszeit
<b>KBS 999.7</b> <b>S7</b>	2	20-Minuten-Takt bis 21 Uhr (mit teilweise 40-Minuten-Takt am Wochenende) <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Wolfratshausen zwischen 42 und 46 Min.	Abfahrt: 4:24 (Sa/So 5:04) – 0:44 (Sa/So 1:44 Uhr) Ankunft: 5:34 (Sa/So 5:54) – 2:14 (Sa/So 3:14 Uhr) <i>Angaben für Wolfratshausen</i>
<b>KBS 961</b> <b>RB 66</b>	3	Stundentakt (mit teilweise leicht abweichenden Abfahrtszeiten), Verstärkerfahrten zu HVZ <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Kochel zwischen 66 und 75 Minuten.	Abfahrt: 4:35 (Sa/So 5:10 Uhr) – 23:16 Uhr Ankunft: 6:05 (Sa 7:06/So 8:08 Uhr) – 0:38 Uhr <i>Angaben für Kochel</i>
<b>KBS 956</b> <b>RB 56</b>	5	Stundentakt (mit teilweise leicht abweichenden Abfahrtszeiten), Verstärkerfahrten zu HVZ <u>Fahrzeit</u> München Hbf - Lenggries zwischen 67 und 75 Minuten.	Abfahrt: 4:31 (Sa/So 4:47) – 22:47 Uhr Ankunft: 7:11 (Sa/So 8:11) – 1:11 Uhr <i>Angaben für Lenggries</i>

### Angebotsveränderungen im SPNV

KBS 956 / RB 56: Eine neue und einheitliche Fahrzeugflotte der Bayerischen Regiobahn (BRB) erhöht seit Juni 2020 die Zuverlässigkeit im Oberlandnetz. Die identischen Fahrzeuge lassen sich beliebig miteinander kuppeln, was eine Steigerung der Einsatzflexibilität der gesamten Flotte zur Folge hat. Außerdem werden dadurch zusätzliche Verbindungen möglich und die Kapazität verbessert.

Linie S7: Zum Fahrplanwechsel 2021 werden weitere Taktlücken bis zur Früh-HVZ geschlossen wie auch die Behängung der S-Bahnen verstärkt.

### S7 Verlängerung nach Geretsried

Die Verlängerung der S7 nach Geretsried wird den ÖPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen durch die Anbindung der Stadt Geretsried an das S-Bahn-Netz entscheidend verbessern.

Für den Ausbau der S7 bestehen konkret folgende Planungen (nach DB Netz AG, [www.bahnausbau-muenchen.de/](http://www.bahnausbau-muenchen.de/)):

- Neubau einer 9,2 km langen, eingleisigen, elektrifizierten S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen bis Geretsried Süd
- Neubau eines barrierefreien Begegnungsbahnhofs in Wolfratshausen in Tieflage
- Neubau des Bahnübergangs Sauerlacher Straße (weiterhin nur für Güterverkehr)
- Neuerrichtung der barrierefreien Verkehrsstationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd
- Neubau von acht Eisenbahnbrücken und drei Straßenbrücken
- Neubau einer S-Bahn-Abstell- und Wendeanlage in Geretsried Süd

- Neubau eines elektronischen Stellwerks mit weiteren technischen Ausrüstungsgewerken
- Neubau eines Unterwerkes in Gelting, Rückbau des bestehenden Unterwerkes in Wolfratshausen



Abbildung 10: Streckenverlauf der S7-Verlängerung zwischen Wolfratshausen und Geretsried

(Quelle: DB Netz AG, [www.bahnausbau-muenchen.de/](http://www.bahnausbau-muenchen.de/))

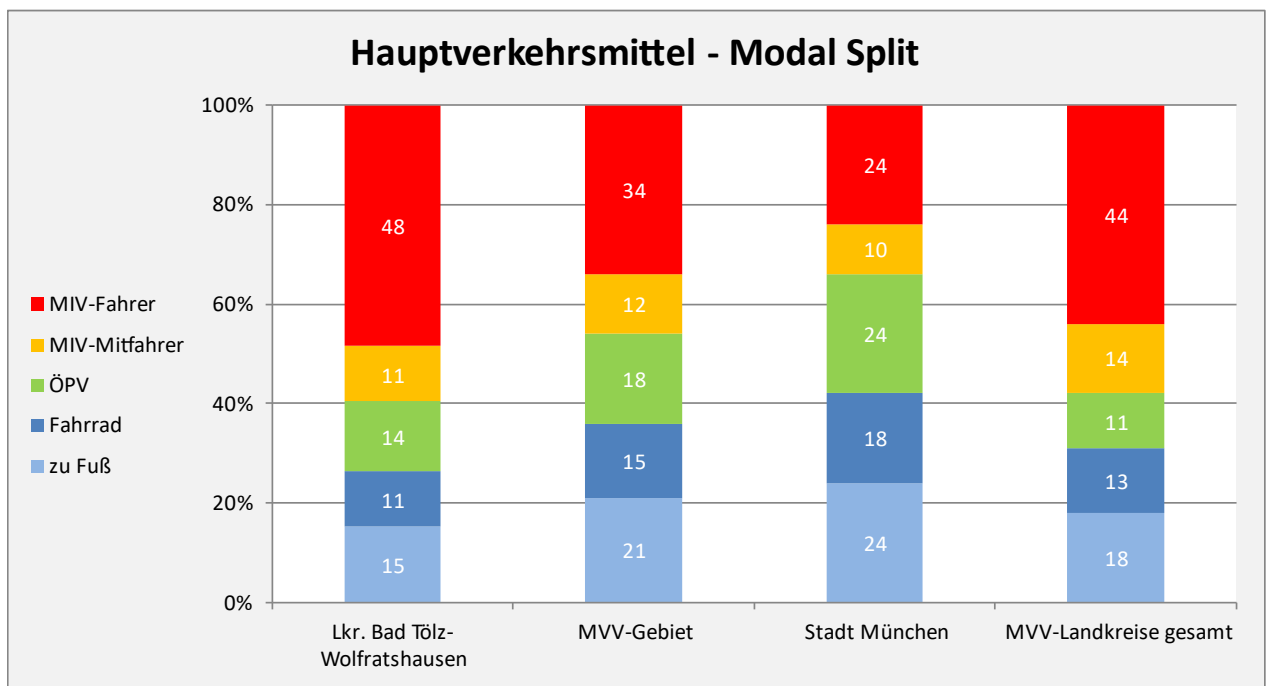
Terminplan nach DB Netz ([www.bahnausbau-muenchen.de](http://www.bahnausbau-muenchen.de) - Stand Mai 2021):

- Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Februar 2020 in der Stadt Wolfratshausen, in der Stadt Geretsried und in der Gemeinde Königsdorf öffentlich für vier Wochen ausgelegt.
- Die Offenlage hat im 1. Quartal 2020 stattgefunden. Die eingegangenen Einwendungen wurden bearbeitet. Nach Abschluss der Bearbeitungen organisiert die Anhörungsbehörde einen entsprechenden Erörterungstermin.
- Pandemiebedingt fand der Erörterungstermin im Rahmen einer Online-Konsultation statt und endete am 15. März 2021.
- Vorlage des Baurechtes für die neue Planung vsl. 2021 erwartet
- Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags zur Bauausführung zwischen Freistaat Bayern und DB Netz AG
- „Ein Inbetriebnahmetermin kann erst mit Abschluss der Vorplanung für die Tiefelage des Bahnhofs Wolfratshausen genannt werden“

## 2.4. Verkehrsnachfrage – Pendleraufkommen

### 2.4.1. Verkehrsmittelnutzung nach MiD 2017

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 Bad Tölz-Wolfratshausen. Im Frühjahr 2019 wurden die Daten regionsspezifisch ausgewertet. Die landkreisspezifischen Auswertungen erfolgten durch die MVV GmbH. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse für den Verbundraum in Summe und den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im Speziellen dargestellt.



**Diagramm 8: MID-Auswertung Hauptverkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018**

Der ÖPNV-Anteil liegt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit 14% an allen Wegen über dem Durchschnittswert der MVV-Landkreise (11%) (Diagramm 8). 18% der Bevölkerung nutzen den öffentlichen Verkehr regelmäßig täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche (Diagramm 9). Weitere 42% sind sog. Gelegenheitsnutzer. Die übrigen 40% im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen nutzen den ÖPNV nie oder fast nie. Große ÖPNV-Potenziale bestehen insbesondere im Einkaufs- / Besorgungsverkehr und im Freizeitverkehr, wenngleich der Kundenkreis in der Regel schwieriger für den ÖPNV zu gewinnen ist.

Interessant ist die starke Nutzung des Fahrrads von mittlerweile 11% an allen Wegen. 39% der Bevölkerung nutzen das Rad täglich oder zumindest ein- bis dreimal pro Woche. Wie im ländlichen Raum generell ist auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen der PKW mit 59% (Fahrer und Mitfahrer) weiterhin das deutlich vorherrschende Verkehrsmittel.

Hauptwegezweck im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Diagramm 10) sind Arbeit, geschäftliche Fahrten und Ausbildung (37%), gefolgt von Freizeit (24%). Der Anteil des Einkaufsverkehrs liegt bei 15%.

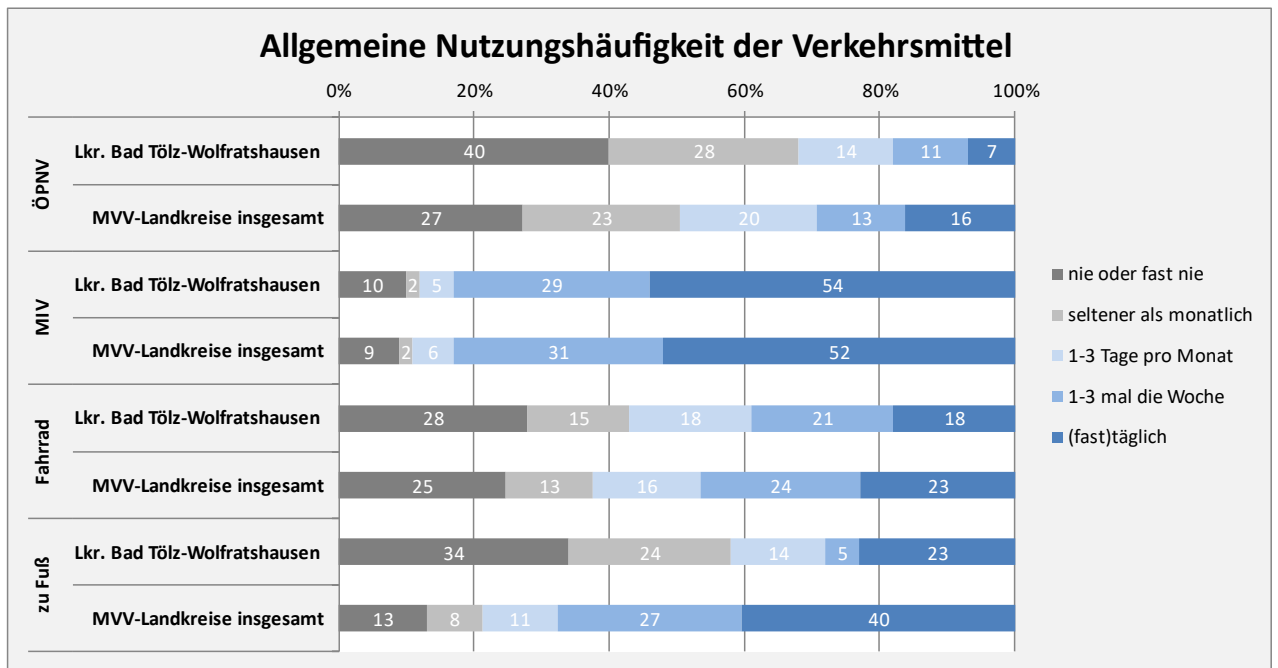


Diagramm 9: MID-Auswertung Allg. Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel, Quelle: MiD2017 - infas 12/2018

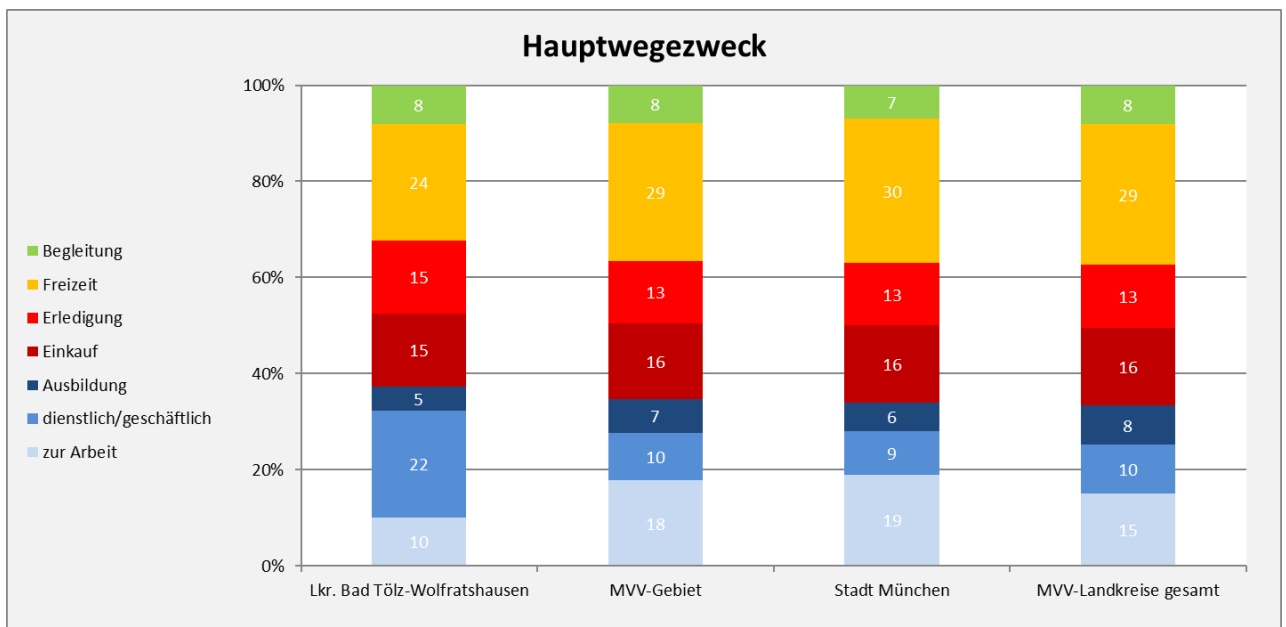


Diagramm 10: MID-Auswertung Hauptwegezweck, Quelle: MiD2017

## 2.4.2. Pendleraufkommen und Pendlerverflechtungen

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wohnen knapp 52.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Datenstand Juni 2019). Von ihnen pendeln rund 24.600 (~ 37%) zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspendler). Gleichzeitig pendeln ca. 10.300 Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf knapp -14.300 Beschäftigte (Pendlersaldo). Rund 28.000 Beschäftigte wohnen und arbeiten im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.

Von den rund 24.600 Beschäftigten, die den Landkreis verlassen, arbeiten knapp 8.000 Beschäftigte in der Landeshauptstadt München und rund 4.300 im Landkreis München. Weitere größere Verflechtungen bestehen mit den Landkreisen Weilheim-Schongau (3.200 Auspendler), Miesbach (2.700 Auspendler) und Starnberg (1.450 Auspendler).

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen haben rund 38.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsort, von ihnen sind knapp 27% Einpendler (10.300 Beschäftigte). Die meisten Einpendler kommen aus dem Landkreis Weilheim-Schongau (knapp 2.000 Einpendler), der Landeshauptstadt München (ca. 1.750 Einpendler) und dem Landkreis Miesbach (knapp 1.600 Einpendler). Weitere größere Einpendler-Verflechtungen bestehen mit den Landkreisen Garmisch-Partenkirchen (820 Einpendler), München (ca. 780 Einpendler) und Starnberg (ca. 670 Einpendler).

In Abbildung 11 sind für jede Gemeinde im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen die Pendlerströme **innerhalb des Landkreises** dargestellt (Datenstand Juni 2018). Die größten Pendlerbeziehungen bestehen zu den Städten Wolfratshausen (3.580 Einpendler), Bad Tölz 3.560 Einpendler und Geretsried (2.460 Einpendler). Der größte Pendlerstrom besteht zwischen den Städten Wolfratshausen und Geretsried mit rund 2.700 Pendlern.



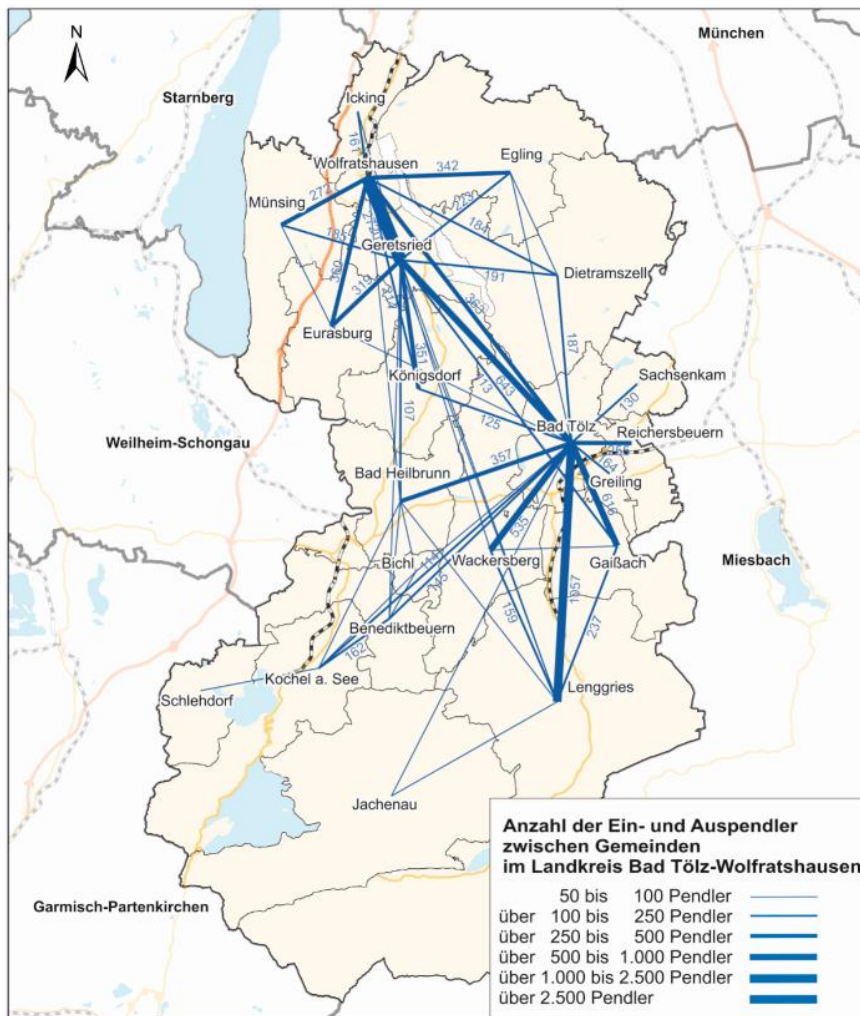


Abbildung 11: Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt die Einpendler in die Städte Bad Tölz, Wolfratshausen und Geretsried aus den anderen Landkreisgemeinden. Insgesamt pendeln knapp 10.000 Beschäftigte aus den Landkreisgemeinden in diese drei Städte.



**Tabelle 4: Einpendler in die Städte Bad Tölz, Wolfratshausen und Geretsried aus den Gemeinden im Landkreis (Datenstand Juni 2018)**

	Bad Tölz	Wolfratshausen		Geretsried	
Lenggries	896	Geretsried, Stadt	1.850	Wolfratshausen, Stadt	870
Wackersberg	429	Eurasburg	292	Bad Tölz, Stadt	347
Gaißach	398	Egling	270	Königsdorf	228
Geretsried, Stadt	296	Bad Tölz, Stadt	213	Eurasburg	179
Bad Heilbrunn	236	Münsing	179	Dietramszell	152
Reichersbeuern	220	Königsdorf	177	Egling	134
Wolfratshausen, Stadt	150	Dietramszell	170	Münsing	100
Greiling	146	Icking	111	Bad Heilbrunn	87
Dietramszell	142	Lenggries	67	Lenggries	84
Benediktbeuern	119	Bad Heilbrunn	61	Wackersberg	53
Königsdorf	96	Wackersberg	47	Icking	49
Kochel a.See	81	Benediktbeuern	46	Benediktbeuern	45
Bichl	79	Kochel a.See	30	Kochel a.See	29
Sachsenkam	70	Bichl	25	Bichl	24
Jachenau	59	Gaißach	20	Greiling	24
Egling	55	Schlehdorf	13	Gaißach	20
Eurasburg	37	Reichersbeuern	12	Reichersbeuern	19
Münsing	30			Sachsenkam	14
Schlehdorf	18				

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

Pendlerströme in einer Größenordnung über 100 Pendler:

- Lenggries – Gaißach: 240 Beschäftigte
- Kochel – Benediktbeuern: 160 Beschäftigte
- Lenggries – Wackersberg: 160 Beschäftigte

Weitaus größere Pendlerbeziehungen bestehen zur Landeshauptstadt München (siehe Abbildung 12) und dem Landkreis München. Insgesamt pendeln knapp 8.000 Beschäftigte in die Landeshauptstadt München und über 4.200 Beschäftigte in die Gemeinden des Landkreises München. Den Auspendlern stehen rund 1.700 Einpendler aus der Stadt München und rund 750 Einpendler aus dem Landkreis München gegenüber.

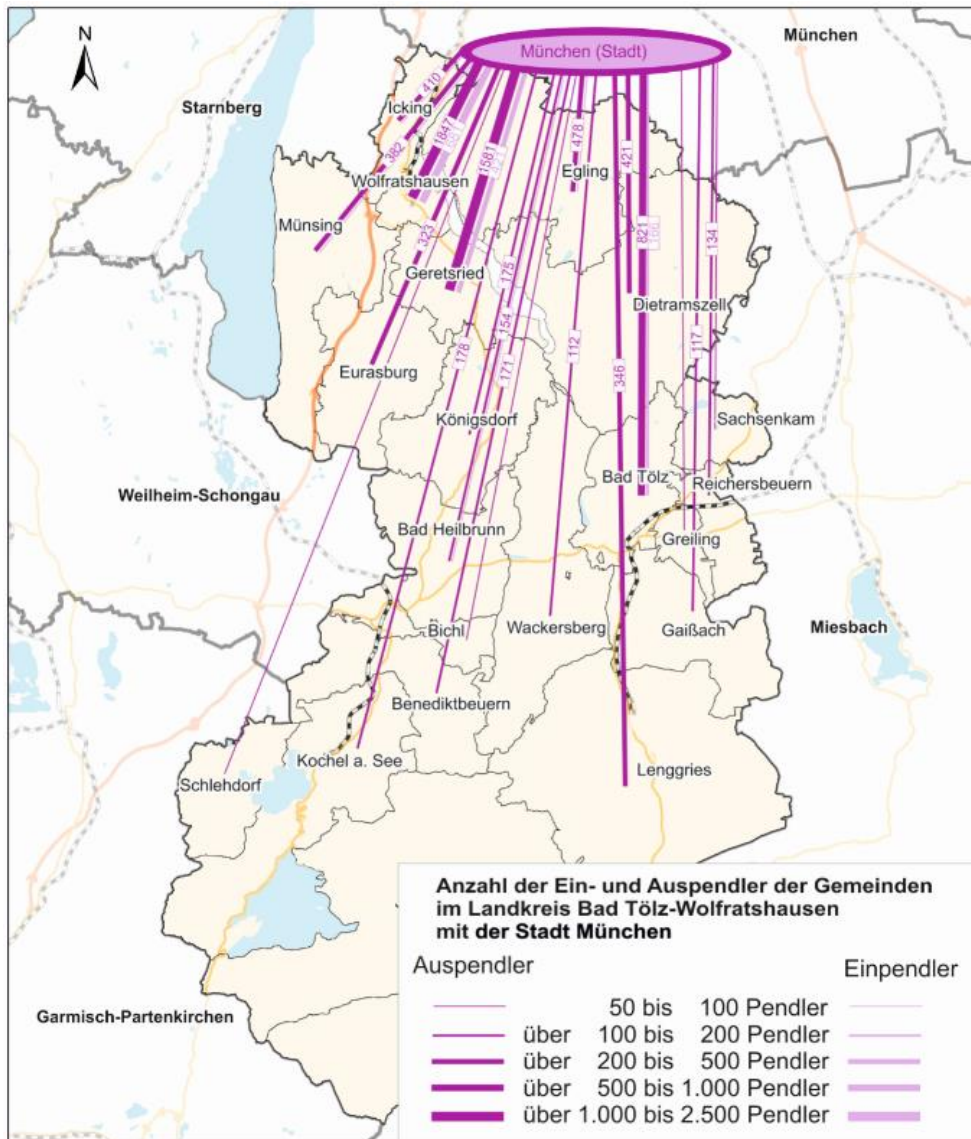


Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der Gemeinden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

Die größten Auspendlerströme in die Stadt München gehen von den Städten Wolfratshausen (ca. 1.800 Auspendler) und Geretsried (ca. 1.600 Auspendler) aus. Auch von den weiteren nördlichen Gemeinden ist ein hohes Pendleraufkommen in die Landeshauptstadt zu verzeichnen (Egling 480 Auspendler, Dietramszell 420 Auspendler, Icking 410 Auspendler, Münsing 380 Auspendler) Selbst von der etwas entfernteren Gemeinde Lenggries, die über eine gute SPNV Verbindung nach München verfügt, pendeln rund 350 Beschäftigte in die Stadt München.

Die größten Einpendlerströme aus der Stadt München in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen bestehen – analog den Auspendlerströmen – mit den Städten Wolfratshausen (knapp 700 Einpendler) und Geretsried (rund 420 Einpendler), was über zwei Drittel der gesamten Anzahl der Einpendler entspricht. Rund 170 Beschäftigte pendeln aus der Landeshauptstadt München in die Kreisstadt Bad Tölz.

Die Analyse der Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen (Abbildung 13) zeigt, dass die größten Verflechtungen mit den Landkreisen München, Weilheim-Schongau, Miesbach, und Starnberg bestehen.

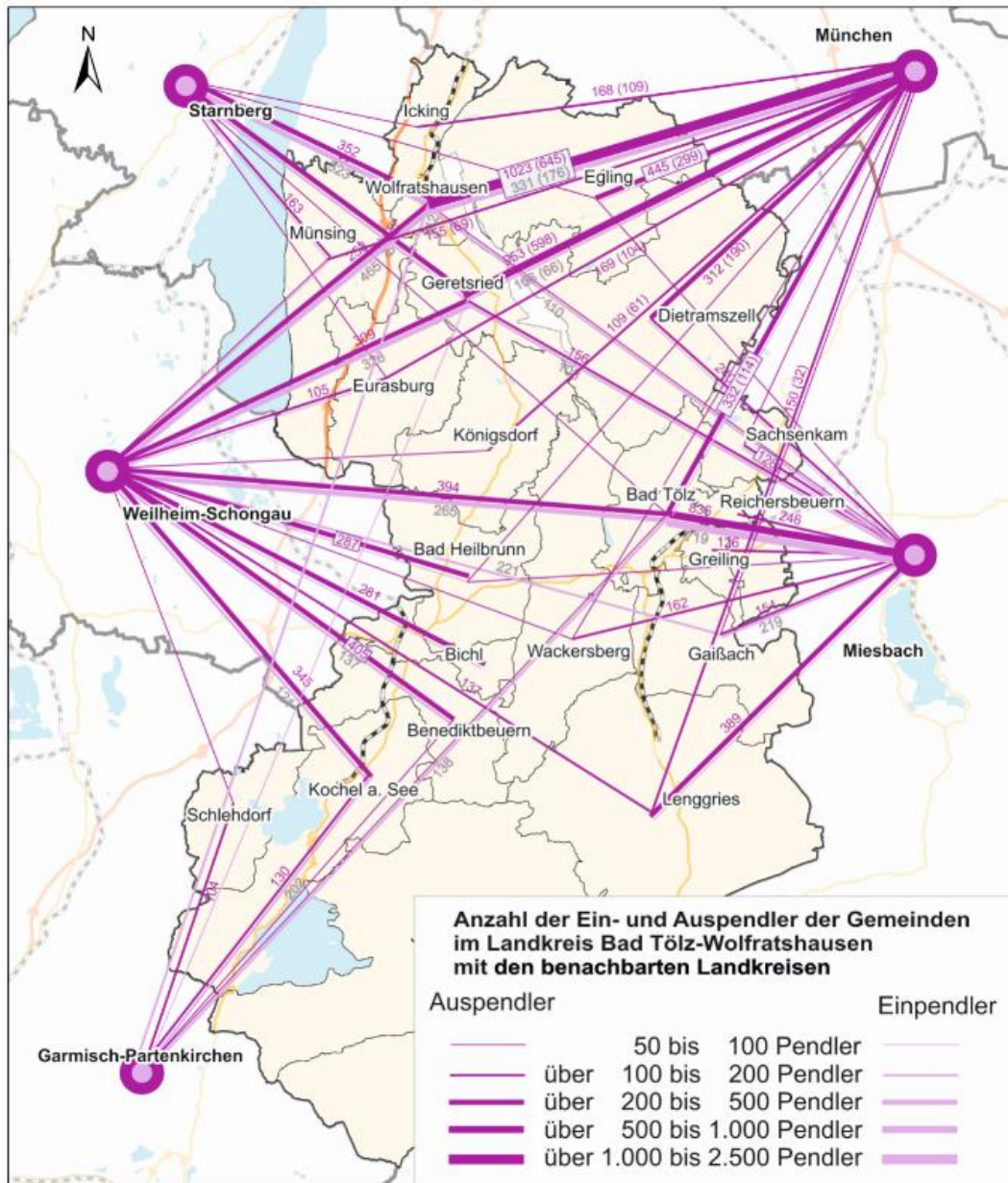


Abbildung 13: Pendlerverflechtungen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit Nachbarlandkreisen

Die größten Pendlerströme mit den benachbarten Landkreisen besteht mit dem **Landkreis München**. In den Landkreis München pendeln rund 4.200 Beschäftigte aus dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Die größten Auspendlerströme in den Landkreis München gehen von den Städten Wolfratshausen (über 1.000 Auspendler) und Geretsried (rund 950 Auspendler) aus. Dagegen ist die Zahl der Auspendler aus der Stadt Bad Tölz mit rund 330 Beschäftigten deutlich geringer. Hohe Auspendlerströme kommen zudem aus den nördlichen Gemeinden

Egling (450 Auspendler) und Dietramszell (310 Auspendler). Die größten Auspendlerströme in den Landkreis München bestehen zu den Gemeinden Baierbrunn, Grünwald, Oberhaching, Pullach, Sauerlach und Schäftlarn.

Die Zahl der Einpendler aus dem Landkreis München in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen liegt deutlich unter der Zahl der Auspendler. Nur rund 750 Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis München in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Rund zwei Drittel der Einpendler entfallen davon auf die Städte Wolfratshausen (330 Einpendler) und Geretsried (170 Einpendler).

In den **Landkreis Weilheim-Schongau** pendeln über 3.000 Beschäftigte aus dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Die größten Auspendlerzahlen haben die Gemeinde Benediktbeuern und die Stadt Bad Tölz mit je rund 400 Beschäftigten. Aber auch aus den nahe gelegenen Gemeinden Kochel am See (350 Auspendler), Bichl (280 Auspendler), Bad Heilbrunn (290 Auspendler) und den Städten Geretsried (310 Auspendler) und Wolfratshausen (250 Auspendler) bestehen nennenswerte Pendlerverflechtungen in den Landkreis Weilheim-Schongau.

Knapp 2.000 Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Weilheim-Schongau in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Rund ein Viertel davon arbeiten in der Stadt Wolfratshausen (rund 470 Beschäftigte). Weitere wichtige Ziele der Einpendler aus dem Landkreis Weilheim-Schongau sind neben den Städten Bad Tölz (270 Einpendler) und Geretsried (330 Einpendler) zudem noch die Gemeinden Gaißach (220 Einpendler) Benediktbeuern (140 Einpendler) und Kochel am See (120 Einpendler).

Auch mit dem östlich gelegenen **Landkreis Miesbach** bestehen größere Pendlerverflechtungen. Ein Drittel der rund 2.800 Auspendlern in den Landkreis Miesbach kommen aus der Stadt Bad Tölz. Eine hohe Zahl an Auspendlern in den Landkreis Miesbach haben zudem die Gemeinden Lenggries (knapp 400 Beschäftigte), Reichersbeuern (knapp 250 Beschäftigte) und Dietramszell (rund 240 Beschäftigte).

Die Hälfte der knapp 1.500 Einpendler aus dem Landkreis Miesbach arbeiten in der Stadt Bad Tölz. Einpendlerströme aus dem Landkreis Miesbach von über 100 Beschäftigten sind ansonsten nur in der Gemeinde Gaißach (220 Einpendler) und den Städten Wolfratshausen und Geretsried (je rund 110 Einpendler) zu finden.

Die Pendlerströme mit dem **Landkreis Starnberg** konzentrieren sich primär auf die Städte Wolfratshausen und Geretsried sowie die benachbarte Gemeinde Münsing. Von den knapp 1.400 Auspendlern in den Landkreis Starnberg kommen 350 aus der Stadt Wolfratshausen, 340 aus der Stadt Geretsried und 160 aus der Gemeinde Münsing. Über die Hälfte der rund 600



Einpendler aus dem Landkreis Starnberg arbeiten in der Stadt Wolfratshausen (rund 320 Einpendler) und ein Viertel in der Stadt Geretsried (rund 140 Einpendler).

In den südlich gelegenen **Landkreis Garmisch-Partenkirchen** pendelt nur eine relative geringe Anzahl an Beschäftigten (520 Auspendler). Die meisten Auspendler kommen aus Kochel am See (130 Auspendler) und aus Schlehdorf (100 Auspendler). Im Gegensatz zu den anderen Landkreisen ist die Zahl der Beschäftigten, die in den Landkreis Bad Tölz einpendeln (770 Einpendler), größer als die Zahl der Beschäftigten, die aus dem Landkreis Bad Tölz auspendeln (520 Auspendler). Die wichtigsten Ziele der Einpendler sind Kochel am See (rund 200 Einpendler), Wolfratshausen und Bad Tölz (je rund 140 Einpendler).

**Insgesamt zeigt die Analyse der Pendlerverflechtungen**, dass die größten Pendlerströme mit der Landeshauptstadt München bestehen (ca. 8.000 Auspendler, ca. 1.750 Einpendler). Über die Hälfte der Auspendler kommen aus den Städten Wolfratshausen, Geretsried und Bad Tölz.

Auch bei den Verflechtungen innerhalb des Landkreises konzentrieren sich die Pendlerverflechtungen auf diese drei Städte. Es bestehen kaum weitere größere Pendlerströme zwischen weiteren Gemeinden. Der größte Pendlerstrom besteht zwischen den Städten Wolfratshausen und Geretsried mit rund 2.700 Pendlern.

Mit den benachbarten Landkreisen stehen die Verflechtungen mit dem Landkreis München sowie den Landkreisen Weilheim-Schongau und Miesbach an der Spitze. Auch hier stehen die Pendlerverflechtungen mit den drei Städten Wolfratshausen, Geretsried und Bad Tölz im Vordergrund. Bei allen Pendlerbeziehungen mit den benachbarten Landkreisen ist die Anzahl an Auspendlern in die benachbarten Landkreise deutlich größer als die Zahl der Einpendler in den Landkreis Bad Tölz. Nur bei den Pendlerströmen mit dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist die Zahl der Einpendler in den Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen größer als die Zahl der Auspendler in den Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

### 3. ÖPNV-Angebot zum Analysezeitpunkt

#### 3.1. Angebot

Das Angebot des ÖPNV im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist räumlich zweigeteilt. Das nördliche Landkreisgebiet gehört dabei weitestgehend zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), es verkehren hier 17 MVV-Regionalbuslinien (inkl. ein- und ausbrechender Linien in die/aus den Landkreisen Starnberg und München). Im südlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, inkl. dem Stadtverkehr Bad Tölz, verkehren dagegen fast ausschließlich Linien der RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH) mit insg. 14 Linien (3 davon im Stadtverkehr Bad Tölz). Vereinzelt gibt es Überschneidungen von MVV- und RVO-Linien, wie z.B. in Bad Tölz oder Bad Heilbrunn. Viele der südlichen Regionalbuslinien verbinden den LK TÖL mit den Nachbarlandkreisen im Oberland, wie dem LK Miesbach (3 Linien), dem LK Garmisch-Partenkirchen (3) und dem LK Weilheim-Schongau (2). Eine Linie quert sogar die österreichische Landesgrenze und fährt als „Bergsteigerbus“ in die Eng in Tirol.

Als Betreiber des MVV-ÖPNV-Angebots im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (ohne ein-/ausbrechende Linien der Nachbarlandkreise) fungieren drei Busunternehmen, die folgend (alphabetisch) aufgelistet sind:

- deuCon GmbH (drei Buslinien)
- Geldhauser/Regionalverkehr Oberbayern GmbH (zwei Buslinien)
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) (acht Buslinien)

### 3.1.1. Linienverkehr gemäß § 42 PBefG

#### Nördlicher Landkreis (MVV-integriert)

Auf allen MVV-Regionalbuslinien im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besteht sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ein Angebot. Reine Schülerverkehrslinien, die nur an Schultagen verkehren, aber in den allgemeinen ÖPNV integriert sind, bestehen nicht.

Im MVV-Angebot verkehren mehrere landkreisüberschreitende Linien. So verbinden drei MVV-Regionalbuslinien den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit dem Landkreis Starnberg (961, 974, 975) und je zwei Linien mit dem Landkreis München (271, 381) bzw. dem Landkreis Weilheim-Schongau (373, 374).

Das Grundgerüst des Liniennetzes im nördlichen Landkreis bilden in erster Linie Zubringerverkehre zum S-Bahnhof Wolfratshausen ergänzt durch Stadtverkehre in Wolfratshausen und Geretsried. Zwei Linien verbinden die Städte Bad Tölz und Wolfratshausen (377 und 379), während ein Teil der Linien neben der Zubringerfunktion auch als Tangentialverbindung zur Kochelseebahn (Linie 373 nach Seeshaupt und Linie 374 nach Penzberg) bzw. nach Starnberg fungiert.

#### Fahrtenangebot

An **Werktagen (Schul- und Ferientagen)** besteht auf den meisten Regionalbuslinien ein Angebot **von mindestens zehn Fahrten je Richtung** (Tabelle 5). Lediglich die MVV-Regionalbuslinien 375, 376, 377 und 381 weisen eine geringere Fahrtenanzahl auf. Die größte Angebotsdichte ergibt sich auf den Linien 310, 370, 378 und 379 die als Taktverkehre konzipiert sind.

In der **NVZ** am Vormittag (9-12 Uhr) verkehren mit Ausnahme der vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichteten MVV-Regionalbuslinien 375 und 381 alle Linien, am Nachmittag alle Linien.

In der **Schwachverkehrszeit am Abend** (zum Analysezeitpunkt nach 19 Uhr) bieten an Werktagen alle MVV-Regionalbuslinien, außer den Linien 375, 376 und 381 ein Angebot. Dieses reicht von einzelnen Fahrten bzw. Fahrtenpaaren insbesondere auf Überlandlinien bis hin zu einem regelmäßigen Angebot bis zum späten Abend zwischen Wolfratshausen und Geretsried (sowie weiter nach Bad Tölz).

Am **Wochenende** besteht mit Ausnahme der Linien 374, 375 und 381 auf allen Linien ein Angebot, auf den Stadtverkehren (Linien 301, 302 und 310) sowie der Linie 373 jedoch nur an Samstagen. Außerhalb des Korridors Bad Tölz – Geretsried – Wolfratshausen besteht das Wochenendangebot meist aus einigen Fahrtenpaaren.

Einen Überblick über das MVV-Buslinienangebot im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen gibt die folgende Tabelle, der Verkehrslinienplan des Landkreises ist im Kartenteil (Karte 3.1) dargestellt.



Tabelle 5: ÖPNV-Angebot im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Fahrtenanzahl je Richtung

LANDKREIS	VERKEHRS- UNTERNEHMEN	LINIENNR.	MO-FR SCHULE	MO-FR FERIEN	SAMS- TAG	SONN- TAG	KONZES- SION
<b>MVV-integrierte Linien aus dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen</b>							
TÖL	deuCon GmbH	<b>301</b> Stadtbus Wolfratshausen 1	15	15	9	0	2026
TÖL	deuCon GmbH	<b>302</b> Stadtbus Wolfratshausen 2	17	17	10	0	2026
TÖL	deuCon GmbH	<b>310</b> Stadtbus Geretsried	32	32	18	0	2026
			30 min Takt	30 min Takt	30 min Takt		
TÖL	RVO	<b>370</b> Geretsried, Stein – Wolfratshausen	26	26	8	8	2024
			40 min Takt	40 min Takt			
TÖL	RVO	<b>372</b> Geretsried – Wolfratshausen	18	14	5	4	2025
TÖL + WM	RVO	<b>373</b> Seeshaupt – Wolfratshausen	14	12	5	0	2024
TÖL + WM	RVO	<b>374</b> Penzberg – Wolfratshausen	11	11	0	0	2025
TÖL	Geldhauser /RVO	<b>375</b> Endlhausen – Wolfratshausen	4	4	0	0	2025
TÖL	RVO	<b>376</b> Bad Heilbrunn – Wolfratshausen	7	7	5	4	2024
TÖL	RVO	<b>377</b> Bad Tölz – Wolfratshausen	6	6	3	2	2024
TÖL	RVO	<b>378</b> Geretsried, Stein – Wolfratshausen	27	27	9	9	2024
			40 min Takt	40 min Takt			
TÖL	RVO	<b>379</b> Bad Tölz – Wolfratshausen	22	21	17	14	2024
TÖL + MÜNCHEN LK	Geldhauser /RVO	<b>381</b> Deisenhofen – Geretsried	8	6	0	0	2024
<b>SUMME</b>			<b>207</b>	<b>198</b>	<b>89</b>	<b>41</b>	

	MVV-integrierte Linien aus anderen Landkreisen						
<b>MÜNCHEN LK + TÖL +</b>	Geldhauser /RVO	<b>271</b> Dietramszell – Höllriegelskreuth	23	23	12	7	2024
<b>STA + TÖL</b>	DB Regio Bus Bayern GmbH	<b>961</b> Ammerland – Starnberg Nord	21	27	14	13	2024
<b>STA + TÖL</b>	DB Regio Bus Bayern GmbH	<b>974</b> Icking – Höhenrain	28	26	0	0	2024
<b>STA + TÖL</b>	DB Regio Bus Bayern GmbH	<b>975</b> Wolfratshausen – Starnberg	31	26			
			20 min Takt	20 min Takt	14	14	2024
<b>SUMME</b>			<b>103</b>	<b>102</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	

Bei abweichenden Fahrtenzahlen je Richtung Angabe Richtung 1, bei Ringlinien Gesamtzahl

### Südlicher Landkreis

Insgesamt verkehren hier 14 Buslinien der RVO. Auf nahezu allen Linien im südlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besteht sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ein Angebot. Reine Schülerverkehrslinien, die nur an Schultagen verkehren, aber in den allgemeinen ÖPNV integriert sind, bestehen nicht. Eine Linie („Bergsteigerbus“) fährt nur im Sommerhalbjahr.

Der südliche Teil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen ist für den überregionalen Freizeit- und Tagesausflugsverkehr von immenser Bedeutung. So sind die Seen, wie Kochel- und Walchensee oder der Sylvensteinspeicher, wie auch Bergbahnen (z.B. Blomberg-, Brauneck-, und Herzogstandbahn) oder die Wandergebiete in der Jachenau, in Lenggries oder Kochel/Schlehdorf stark nachgefragte touristische Ziele. Hierfür übernehmen die Regionalbusse eine wichtige Zu- und Abbringerfunktion, insb. an Wochenend- und Ferientagen. Das Grundgerüst bilden, neben den Linien für den Freizeitverkehr, Zubringerlinien zu den SPNV-Haltestellen und zur Kreisstadt Bad Tölz. In dieser verkehren die drei Linien 9565, 9570 und 9575 als Stadtverkehr Bad Tölz.

Die Linien 9608 und 9611 werden in Sommer- und Winterfahrplan unterschieden. Sieben Linien fahren landkreisübergreifend, eine sogar länderübergreifend nach Österreich. So verkehren die Linien 9591 Bad Tölz – Penzberg sowie 9613 Penzberg – Kochel – Schlehdorf – Großweil in den Landkreis Weilheim-Schongau bzw. Garmisch-Partenkirchen. Die Linien 9608 Kochel – Garmisch-Partenkirchen und 9611 Kochel – Murnau fahren in den Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Die Linien 9553 Lenggries – Holzkirchen, 9557 Bad Tölz – Tegernsee und 9568 Bad Tölz – Holzkirchen verbinden die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Miesbach miteinander. Die Linie 9569, auch bekannt als „Bergsteigerbus“, bringt Touristen von Bad Tölz bzw. Lenggries bis zu den Engalmen um den großen Ahornboden in Österreich.

### Fahrtenangebot

An **Werktagen (Schultagen)** besteht auf fast allen Linien ein Angebot von mindestens zehn Fahrten je Richtung, lediglich auf den Linien 9595 in die Jachenau und 9568 (Dietramszell) ist die Fahrtenanzahl etwas geringer, während der Bergsteigerbus während der Woche nur zwei Fahrtenpaare aufweist (Tabelle 6). An **schulfreien Tagen** werden außerhalb des Stadtverkehrs Bad Tölz und der Linien 9608, 9611 und 9612 meist zwischen fünf und zehn Fahrten je Richtung angeboten, auf einzelnen Linien auch weniger.

In der **NVZ** verkehren an **Schultagen** alle Linien sowohl am **Vormittag** wie auch am **Nachmittag**, an Ferientagen teilweise nur am Nachmittag (9568, 9613).

In der **Schwachverkehrszeit am Abend** (zum Analysezeitpunkt nach 19 Uhr) besteht abgesehen von einzelnen Fahrten im Stadtverkehr Bad Tölz nahezu kein Angebot mehr. Lediglich auf den Linien 9608, 9611 und 9612 gibt es zwischen 19 und 20 Uhr noch einzelne Fahrten(paare) und an einzelnen Tagen werden auf den Linien 9553 und 9612 noch Verbindungen mit Anruflinientaxen am späteren Abend angeboten.

Am **Wochenende** besteht mit Ausnahme der Linie 9591 auf allen Linien ein Angebot, teilweise allerdings nur an Samstagen. Auf den touristisch bedeutenden Linien zum Walchensee bzw. in die Eng liegt die Fahrtenanzahl auf ähnlichem Niveau wie an Werktagen bzw. im Fall des Bergsteigerbusses sogar deutlich darüber, während auf den übrigen Linien meist ein Grundangebot von einigen Fahrtenpaaren (ähnlich wie im nördlichen Landkreis) angeboten wird.

**Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im südlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, Fahrten je Richtung**

LANDKREIS	LINIENNR.	MO-FR SCHULE	MO-FR FERIEN	SAMS- TAG	SONN- TAG	KONZESSION*
TÖL (STADT)	<b>9565 Stadtbus 2:</b> Bahnhof – ZOB – Bahnhof	12	13	5	0	2021
TÖL (STADT)	<b>9570 Stadtbus 1:</b> Bahnhof – Oberfischbach – Bahnhof	15	15	12	12	2021
TÖL (STADT)	<b>9575 Stadtbus 3:</b> Bahnhof – Farchet – Bahnhof	12	13	6	5	2021
TÖL	<b>9564</b> Bad Tölz – Lenggries	14	9	5	5	2029
TÖL	<b>9595</b> Lenggries – Jachenau	7	5	2	2	2026
TÖL	<b>9612</b> Bad Tölz – Kochel	15	14	8	8	2026
TÖL + MB	<b>9553</b> Bad Tölz - Lenggries	11	6	3	0	2024
TÖL + MB	<b>9557</b> Bad Tölz – Tegernsee	15	9	3	3	2026
TÖL + MB	<b>9568</b> Bad Tölz – Holzkirchen	7	3	2	0	2024

<b>TÖL + WM</b>	<b>9591</b> Bad Tölz –Penzberg	11	9	0	0	2026
<b>TÖL + GAP</b>	<b>9608 Sommer</b> Kochel – Garmisch-Partenkirchen	17	13	13	13	2025
<b>TÖL + GAP</b>	<b>9608 Winter</b> Kochel – Garmisch-Partenkirchen	12	7	7	7	2025
<b>TÖL + GAP</b>	<b>9611 Sommer</b> Kochel – Murnau	20	18	5	5	2026
<b>TÖL + GAP</b>	<b>9611 Winter</b> Kochel – Murnau	20	18	5	5	2026
<b>TÖL + WM + GAP</b>	<b>9613</b> Kochel – Penzberg	10	2	2	0	2026
<b>TÖL + ÖSTERREICH</b>	<b>9569</b> Bad Tölz – Eng/Tirol	2	2	7	7	2024
<b>SUMME</b>		<b>200</b>	<b>156</b>	<b>85</b>	<b>72</b>	

**\*VERKEHRSUNTERNEHMEN:** RVO im gesamten Raum

*Bei abweichenden Fahrtanzahlen je Richtung Angabe Richtung 1, bei Ringlinien Gesamtzahl*

### 3.1.2. Freigestellter Schülerverkehr

Der Schülerverkehr im Landkreis ist zu großen Teilen in den ÖPNV (nach § 42 PBefG) integriert. Zum Analysezeitpunkt bestehen im Landkreis weiterhin diverse freigestellte Schülerverkehre zu Grund- und Mittelschulen, die durch die Gemeinden und Schulverbände bestellt werden. Diese werden nicht näher dargestellt. Durch den Landkreis werden folgende freigestellte Schülerverkehr bestellt:

- Bahnhof Lenggries – Hohenburg (Firma Alpenjäger)
- Bahnhof Lenggries – Hohenburg (RVO, ergänzend zur Linie 9553)
- Bad Heilbrunn, Langau – Bad Heilbrunn, Hohenbirken (RVO)

### 3.2. Nutzung

Die Nachfragedaten stehen in Form von Fahrgastzählungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) vom ersten und zweiten Halbjahr 2018 (Erhebungszeitraum Dezember 2017 bis März 2019) für alle MVV-Regionalbuslinien, welche größtenteils im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verkehren, zur Verfügung. Dabei wurden alle im jeweiligen Erhebungszeitraum verkehrenden Fahrten erhoben und Durchschnittswerte pro Fahrt für die erhobenen Werktage bzw. Samstage und Sonntage ermittelt. Die geplante Fahrgasterhebung im Jahr 2020 („Reale Ertragskraft“) musste aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt werden.

### 3.2.1. Fahrgäste an Werktagen

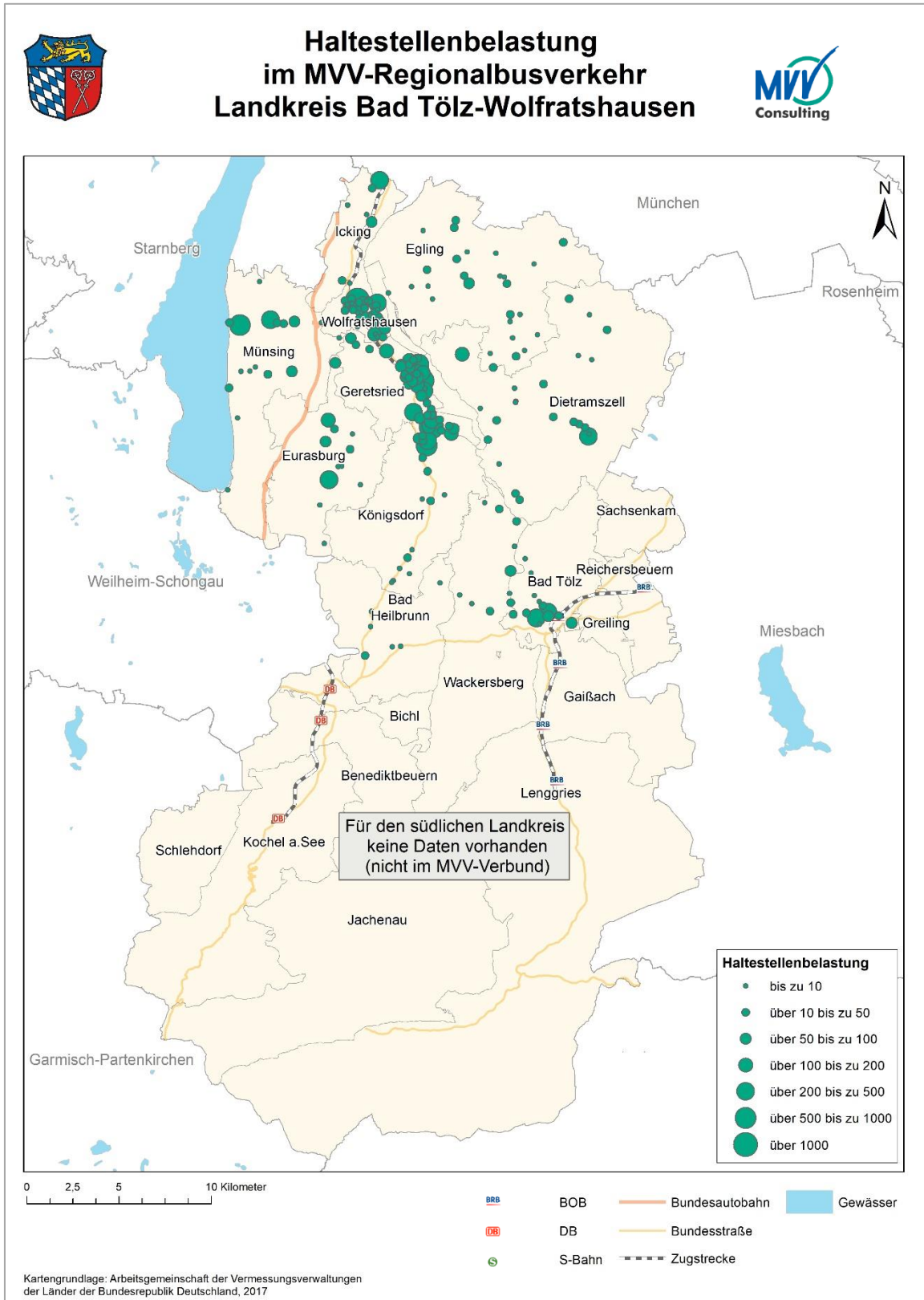
Insgesamt wurden bei den Fahrgastzählungen im „MVV-Gebiet“ des Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Erhebung „Reale Ertragskraft 2018“) an Werktagen rund 8.800 Fahrgäste gezählt.

Die Übersicht in Abbildung 14 zeigt anhand der Haltestellenbelastungen aus dem Jahr 2018 wie sich diese Fahrgäste in etwa räumlich auf das Landkreisgebiet verteilen.

Die Bushaltestellen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen befinden sich in den beiden Städten Wolfratshausen und Geretsried. Besonders viel Nutzung findet an der Bushaltestelle am S-Bahnhof in Wolfratshausen und am Schulzentrum in Geretsried statt, mit jeweils über 2.000 Ein- und Aussteigern. In der Stadt Geretsried weisen außerdem die Haltestellen Fasanenweg (602 Fahrgäste), Sudetenstraße (542 Fahrgäste), Am Stern (536 Fahrgäste) und Stein (472 Fahrgäste) eine höhere Belastung auf. In Wolfratshausen sind es die Haltestellen Am Wasen (519 Fahrgäste), Farchet B11 (484 Fahrgäste) und Waldram (439 Fahrgäste) mit einer höheren Auslastung.

Weitere nachfragestarke Haltestellen im nördlichen Teil des Landkreises befinden sich in Bad-Tölz (Schulzentrum: 345 Fahrgäste; ZOB Isarkai: 290 Fahrgäste), in Königsdorf (Ortsmitte: 316 Fahrgäste), in Eurasburg (Bahnhofsstraße: 242 Fahrgäste; Eurasburg: 191 Fahrgäste), in Dietramszell (Schule: 239 Fahrgäste) und in Münsing (Am Kirchberg: 235 Fahrgäste).

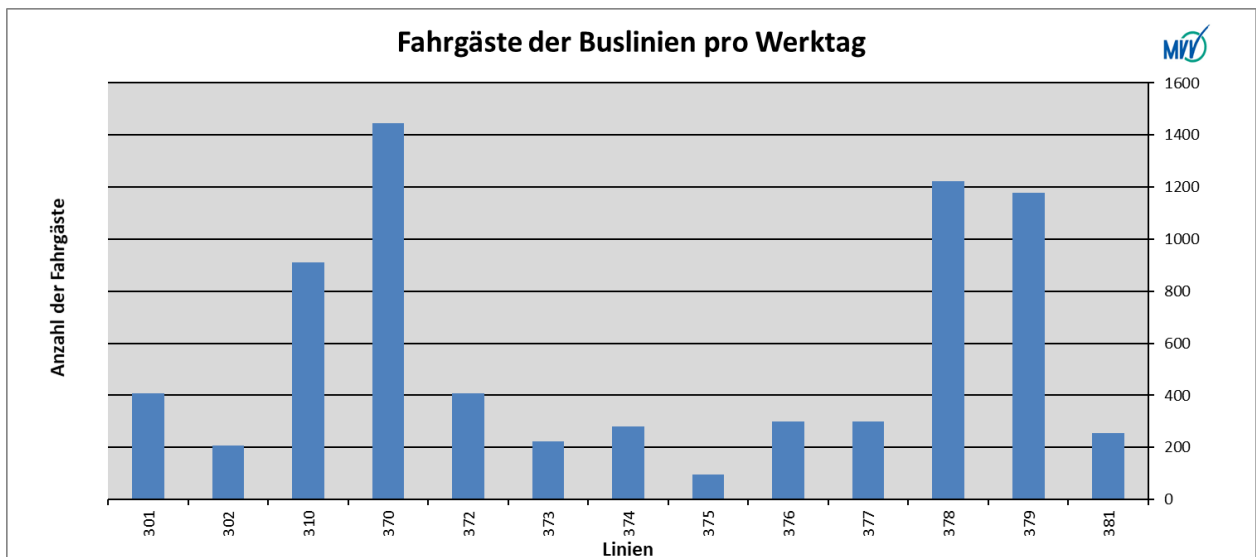
Im Allgemeinen lässt sich feststellen, dass Haltestellen mit hohen Fahrgastzahlen erwartungsgemäß in den größeren Siedlungsgebieten anzutreffen sind. Eine hervorgehobene Rolle spielen, neben dem Vorhandensein eines S-Bahn-Anschlusses, auch die weiterführenden Schulen, bei denen durch den Schülerzubringerverkehr hohe Ein- und Aussteigerzahlen an den jeweiligen Bushaltestellen zu verzeichnen sind.



**Abbildung 14: Übersicht der Anzahl der Ein-/Aussteiger pro Werktag an den Haltestellen im nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

### Fahrgäste je Werktag

Während der beiden Erhebungstermine bestand das höchste Fahrgastaufkommen auf den Linien 370, 378 und 379 zwischen Geretsried und Wolfratshausen sowie Bad Tölz mit jeweils zwischen knapp 1.200 und rund 1.400 Fahrgästen pro Werktag. Auch der Stadtbus Geretsried (Linie 310) weist mit rund 900 Fahrgästen eine hohe Nachfrage auf. Die übrigen MVV-Regionalbuslinien (einschließlich Stadtverkehr Wolfratshausen) werden jeweils von 200 bis 400 Fahrgästen genutzt, lediglich auf der Linie 375 mit nur wenigen Fahrten wurden nur knapp 100 Fahrgäste gezählt. Verstärkerfahrten bzw. -linien sind in den Diagrammen jeweils nicht dargestellt.



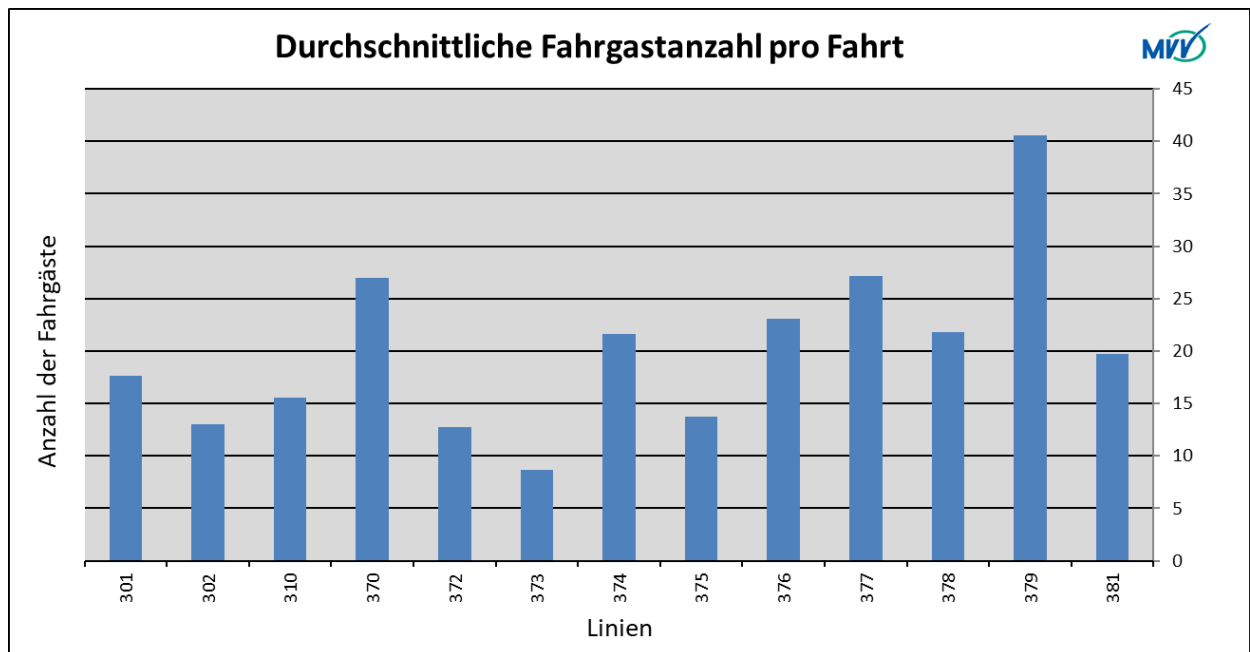
**Diagramm 11: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an Werktagen**

### Fahrgäste je Fahrt an Werktagen

Bei Betrachtung der durchschnittlichen Anzahl der Fahrgäste je Fahrt ergeben sich die höchsten Durchschnittswerte auf der Linie 379 zwischen Bad Tölz und Wolfratshausen mit rund 40 Fahrgästen je Fahrt. Relativ hohe Durchschnittswerte mit über 20 Fahrgästen je Fahrt ergeben sich wiederum auch auf den Linien 370 und 378 zwischen Geretsried und Wolfratshausen sowie auch auf den Linien 376 und 377 mit einem geringen Fahrtenangebot.

Auf den weiteren Linien liegt die durchschnittliche Fahrgastzahl je Fahrt bei 10 bis 20 Fahrgästen, lediglich auf der Linie 373 wurden im Durchschnitt weniger als 10 Fahrgäste je Fahrt ermittelt.



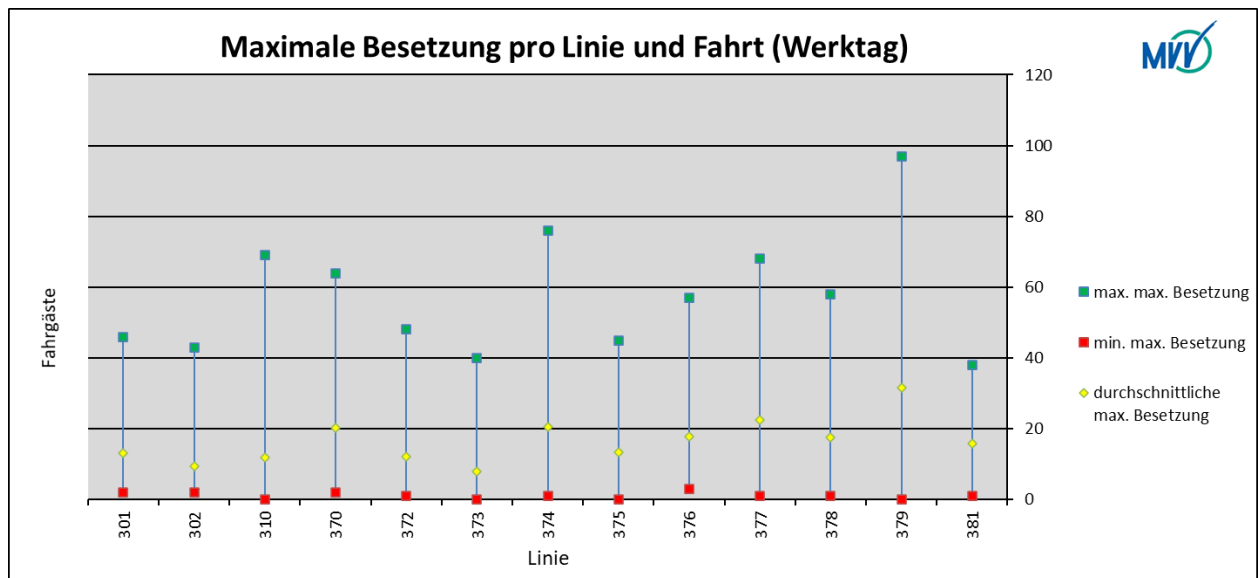


**Diagramm 12: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an Werktagen**

#### Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt

Die maximale Besetzung pro Linie und Fahrt setzt sich aus der Anzahl der Personen zusammen, die sich während einer Fahrt/Linie **zur selben Zeit** im Bus befinden. Sowohl ein Durchschnittswert, als auch eine minimale Maximalbesetzung wurden dahingehend statistisch ermittelt. Bei Betrachtung der maximalen Besetzung pro Linie und Fahrt ragt die Linie 379 mit knapp 100 Personen heraus, während es auf der Linie 374 noch knapp 80 Personen sind. Im Gegensatz dazu weisen die Linie 301, 302, 373, 375 und 381 nur eine maximale Besetzung von etwa 40 Fahrgästen auf.

Die durchschnittliche maximale Besetzung über alle Fahrten betrachtet, ist ebenfalls auf der Linie 379 mit über 30 Fahrgästen am höchsten. Einen Durchschnittswert von rund 20 Fahrgästen erreichen noch die Linien 370, 374 und 377, ansonsten liegt dieser meist zwischen 10 und 20 Fahrgästen. Lediglich auf den Linie 302 und 373 liegt die durchschnittliche maximale Besetzung bei unter 10 Personen. Eine detaillierte Zusammenstellung der Besetzungszahlen zeigt Diagramm 13.



**Diagramm 13: Maximale Besetzung pro Buslinie und Fahrt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an Werktagen**

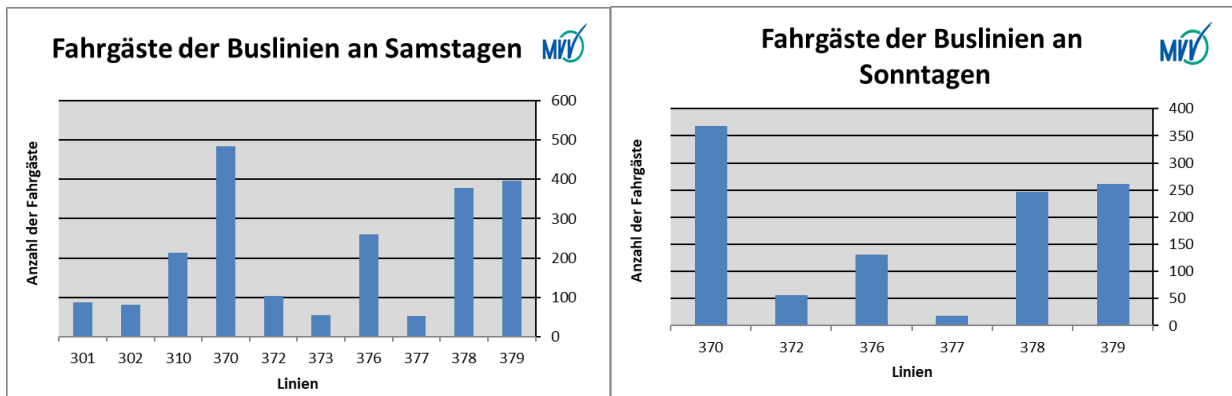
### 3.2.2. Fahrgäste an Wochenenden

An Samstagen wurden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen insgesamt Fahrgastzahlen von rund 2.200 Personen erfasst. An Sonntagen liegen die Zahlen noch bei knapp 1200 Fahrgästen. Diese vergleichsweise hohen Fahrgastzahlen ergeben sich im Wesentlichen durch das Angebot zwischen Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen.

#### Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen

An Samstagen wird die Linie 370 von knapp 500 Fahrgästen genutzt, gefolgt von den Linien 378 und 379 mit jeweils knapp 400 Fahrgästen. Auch die Linien 310 und 376 weisen noch Fahrgastzahlen von über 200 Personen auf. Die Linie 373 und 377 verzeichnen hingegen nur geringe Fahrgastzahlen von knapp über 50 Personen.

An Sonntagen zeigt sich (bei einer geringeren Zahl verkehrender Linien) ein ähnliches Bild. Wiederum an der Spitze liegt die Linie 370 mit rund 350 Fahrgästen, die Linien 378 und 379 haben noch jeweils etwa 250 Fahrgäste. Sehr gering ist die Nutzung auf der Linie 377 die bei einem geringen Fahrtenangebot lediglich von knapp 20 Fahrgästen genutzt wird.

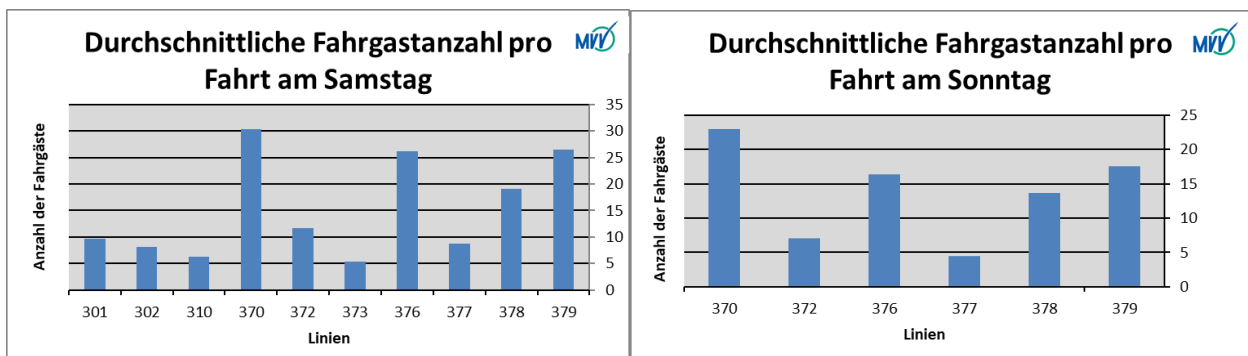


**Diagramm 14: Durchschnittliche Fahrgastzahlen am Wochenende pro Buslinie im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Fahrgäste je Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Überdurchschnittliche Fahrgastzahlen an Samstagen von über 25 bis zu 30 Fahrgästen je Fahrt haben die Linie 370, 376 und 379. Auf den Linien 301, 302, 310, 373 und 377 werden hingegen nur zwischen fünf und zehn Personen pro Fahrt verzeichnet, keine Linie weist jedoch eine Fahrgastzahl von unter fünf Personen pro Fahrt auf.

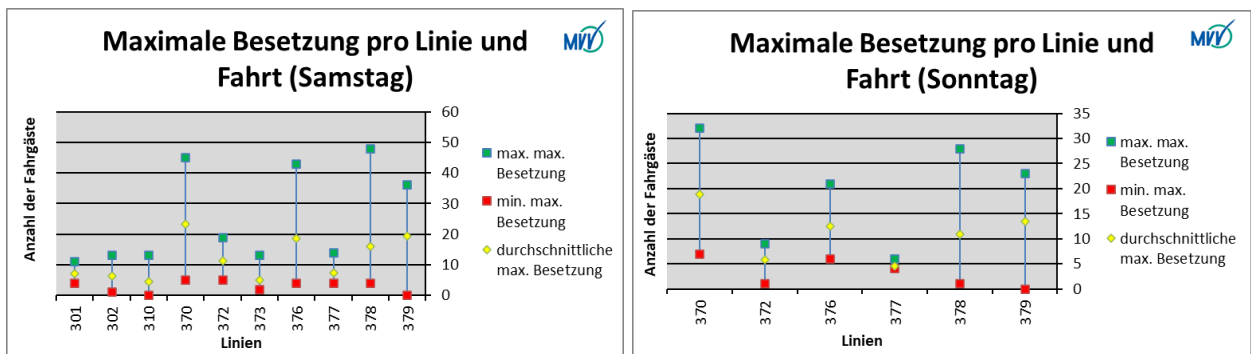
An Sonntagen liegt die Fahrgastzahl je Fahrt auf der Linie 377 bei knapp unter fünf Fahrgästen, die höchsten Werte werden hingegen wiederum auf der Linie 370 mit über 20 Fahrgästen sowie auf den Linien 376 und 379 mit zwischen 15 und 20 Fahrgästen registriert.



**Diagramm 15: Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Buslinie und Fahrt an Wochenenden im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Maximale Besetzung pro Linie und Fahrt an Samstagen und Sonntagen

Sowohl an Samstagen wie auch an Sonntagen zeigen sich überdurchschnittlich hohe maximale Belastungen auf den Linien 370, 376, 378 und 379. An Samstagen liegen die Höchstwerte bei bis zu 50 Fahrgästen (zur gleichen Zeit im Fahrzeug), an Sonntagen bei rund 30 Fahrgästen. Die Durchschnittswerte liegen häufig bei etwa 10 bis 20 Fahrgästen, niedriger sind diese auf den Linien 301, 302, 310, 372, 373 und 377. Fahrten, die von keinem Fahrgast genutzt wurden (maximale Besetzung = 0), sind nur in Ausnahmefällen auf den Linien 310 und 379 zu registrieren.



**Diagramm 16: Maximaler Besetzung pro Buslinie und Fahrt am Wochenende im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

### 3.3. Schwachstellenanalyse

Die Grundlage für die Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen bildet die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (1998). Für die Bewertung des Angebots bezüglich der Haltestellenentfernung bzw. der räumlichen Erschließung, der Erreichbarkeit von übergeordneten Orten und der Bedienungshäufigkeit werden als Grundlage die in der Leitlinie genannten Grenz- und Richtwerte herangezogen (**Anhang 1**). Teilweise wurden die Vorgaben leicht modifiziert, um der aktuellen sowie landkreisspezifischen Situation Rechnung zu tragen. Einzelheiten sind bei den jeweiligen Analysen dargestellt.

#### 3.3.1. Räumliche Erschließung der Ortsteile ab 200 Einwohner

Die räumliche Erschließung einer Teilfläche liegt laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung vor, wenn mindestens 80% der Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen liegen. Der Grenzwert für die Größe einer Teilfläche wird dabei mit 500 Einwohnern, der Richtwert mit 200 Einwohnern pro Teilfläche definiert.

Von folgenden Ausnahmen abgesehen sind im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen alle Orte bzw. Ortsteile mit über 200 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen.

##### Nicht direkt erschlossene Orte/Ortsteile mit über 200 Einwohnern

- Walchstadt (Gemeinde Icking, 529 Einwohner)
- Mürnsee (Gemeinde Bad Heilbrunn, 230 Einwohner)

Während Walchstadt zumindest teilweise im 1,5 km-Einzugsradius des S-Bahnhofs Icking liegt, befindet sich der Ortsteil Mürnsee im 1 km-Einzugsradius der Regionalbushaltestelle Reindlschmiede. Die Grenzwerte für den ländlichen Raum gemäß Leitlinie sind damit auch für diese Ortsteile (weitgehend) erfüllt, nicht aber die Richtwerte.

Weiterhin liegen die Ortsteile Anger (Lenggries) und Gaißach Dorf (Gaißach) lediglich im 1,5 km-Einzugsradius der jeweiligen SPNV-Haltepunkte. Kein ÖPNV-Angebot besteht weiterhin im Ortsteil Unterau der Gemeinde Schlehdorf mit 177 Einwohnern.

Neben einer allgemeinen Betrachtung auf Ebene der Ortsteile wird die räumliche Erschließung auch im Detail für alle Adressen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen analysiert. Hierzu werden in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung folgende Haltestelleneinzugsbereiche (jeweils Luftlinienentfernung) herangezogen:

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.

Karte 3.3 (im Kartenanhang) stellt die Ergebnisse der Analyse für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen dar. Insgesamt liegen knapp 80 Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen und 23,5% Prozent der Adressen innerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte. In Summe ergibt sich ein Wert von 83,5% durch den ÖPNV erschlossener Adressen, der unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur im Kreisgebiet als **gut bis sehr gut zu bewerten** ist.

Nicht durch den ÖPNV erschlossen sind neben den bereits genannten Ortsteilen im Wesentlichen kleinere Ortsteile, Weiler und Einzelhöfe sowie Randbereiche von Orten. Da die Einwohnerzahlen je Adresse in diesen Gebieten im Allgemeinen niedriger sind, als in zentralen, dichter bebauten Bereichen, liegt der Anteil der Einwohner, die innerhalb der dargestellten Einzugsbereiche wohnen noch etwas höher, d.h. zwischen ca. 85 und 90 Prozent der Einwohner im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verfügen über eine Haltestelle innerhalb von 400 bzw. 1.000 Meter Entfernung vom Wohnort. Diese Analyse beinhaltet jedoch keine Aussagen über Umfang und Qualität des Angebots an der nächstgelegenen Haltestelle.

Nicht erschlossen sind neben den bereits genannten Gebieten kleinere Ortsteile (unter 200 Einwohner) insbesondere in den Gemeinden Bad Heilbrunn, Eurasburg und Icking sowie Randbereiche folgender Orte:

- Ambach und Ammerland (Gemeinde Münsing), entlang Uferstraße (TÖL 2)
- Ascholding (Gemeinde Dietramszell), westlicher Bereich
- Benediktbeuern und Bichl, östliche Siedlungsbereiche
- Eurasburg und Beuerberg, Ortsrandbereiche
- Gelting (Stadt Geretsried), südlicher Teil Gewerbegebiet
- Kochel am See, Wohngebiet „Am Lainbach/Am Sonnenstein“
- Schlehdorf: westliche Siedlungsbereiche

In vielen Fällen sind hier infrastrukturelle Einschränkungen zu berücksichtigen, die eine bessere Erschließung verhindern. Insgesamt ergibt sich hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Kreisgebiets abgesehen von den genannten Ortsteilen kein dringender Handlungsbedarf, auch wenn im Rahmen neuer Planungen mittelfristig teilweise Optimierungen der Feinerschließung anzustreben sind.

### 3.3.2. Erreichbarkeit zentraler Orte (zeitliche Angebotsverfügbarkeit)

Neben der räumlichen Erschließung ist die **zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots** ein entscheidender Qualitätsfaktor. Diese wird im Zusammenhang mit der **Erreichbarkeit zentraler Orte** sowie des jeweiligen Gemeindezentrums betrachtet.

Die entsprechenden Erreichbarkeitsanalysen werden für alle Ortsteile im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit über 200 Einwohnern durchgeführt. An Werktagen (Montag bis Freitag) werden die Erreichbarkeiten in der Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit separat betrachtet, wobei aufgrund teilweise größerer Angebotsunterschiede zwischen Schultagen und Ferientagen eine gesonderte Analyse erfolgt.<sup>2</sup>

Die Zuordnung der Fahrten zu den Verkehrszeiten erfolgt entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung anhand der Ankunftszeit. Längere Fahrten (Fahrtdauer über 15 Minuten), die wenige Minuten nach Ende der jeweiligen Verkehrszeit die Zielhaltestelle erreichen, werden der vorherigen Verkehrszeit zugeordnet.

Die Kriterien zur Beurteilung des Fahrtenangebots wurden in enger Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festgelegt. In Tabelle 7 sind, gegliedert nach Ortsgrößenklassen, die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und in Fettschrift die für die Erreichbarkeitsanalysen verwendeten Werte dargestellt. Generell wurden, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 1998, bei angegebenen Spannweiten immer die höheren Werte herangezogen. *Kursiv dargestellt ist das entsprechende Angebotsniveau, das sich bei getakteten Verkehren ergeben würde.*

---

<sup>2</sup> Die Abgrenzung der Verkehrszeiten folgt der zum Analysezeitpunkt gültigen Festlegung (HVZ: 6-9 Uhr, und 16-19 Uhr, NVZ: 9-16 Uhr, SVZ: nach 19 Uhr). Die Rahmenkonzeption (Kapitel 4) definiert für die künftige Ausgestaltung des Angebots veränderte Verkehrszeiten (Verlängerung der HVZ am Abend bis 20 Uhr).



**Tabelle 7: Grenz- und Richtwerte für die Erreichbarkeitsanalyse zentraler Orte im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Größe des Orts/ Ortsteils	Grenzwerte (Fahrtenpaare bzw. Takt)			Richtwerte (Fahrtenpaare bzw. Takt)		
	HVZ (6 St.)	NVZ (7 St.)	SVZ	HVZ (6 St.)	NVZ (7 St.)	SVZ
<b>Über 3.000 Einwohner</b>	7-8 → <b>8</b> <i>(verdichteter Stundentakt)</i>	3-4 → <b>4</b> <i>(mindestens zweistündlich)</i>	1-2 → <b>2</b>	<b>12</b> <i>(halbstündlich)</i>	6 → <b>7</b> <i>(stündlich)</i>	<b>3</b>
<b>1.001-3.000 Einwohner</b>	3-4 → <b>4</b> <i>(zwei Fahrtenpaare morgens und abends)</i>	2 → <b>3</b> <i>(zweistündlich mit Taktlücke)</i>	<b>1</b>	<b>6</b> <i>(stündlich)</i>	<b>4</b> <i>(mindestens zweistündlich)</i>	<b>2</b>
<b>200-1.000 Einwohner</b>	<b>2</b>	1-2 → <b>1,5</b> <i>(je Richtung eine bzw. zwei Fahrten)</i>	0-1 → <b>1 Rückfahrt</b> <i>(in Lastrichtung)</i>	<b>4</b> <i>(zwei Fahrtenpaare morgens und abends)</i>	<b>2</b>	<b>1</b>

Für das Wochenende wird aufgrund des sehr unterschiedlichen Anforderungsniveaus (je nach Teilregion) auf die Festlegung einheitlicher Bewertungsmaßstäbe verzichtet. Hier wird stattdessen jeweils die Zahl der Fahrtenpaare analysiert.

Betrachtet werden neben der Erreichbarkeit der **Mittelzentren im Landkreis** (bzw. in Nachbarlandkreisen) auch folgende Ziele:

- Landeshauptstadt München
- der jeweils nächste zentrale Ort (sofern keines der untersuchten Mittelzentren)
- das jeweilige Gemeindezentrum (sofern dieses nicht zugleich zentraler Ort ist)

Alle Analysen basieren auf dem Fahrtenangebot des Fahrplanjahrs 2019. Neben dem Fahrtenangebot fließen auch die Reisezeiten sowie die Umsteigehäufigkeit in die Analysen ein. Nachfolgend werden die Ergebnisse für die einzelnen Ziele dargestellt.

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:

Unterzentren: 40 Minuten

Mittelzentren: 45 Minuten

Landeshauptstadt München: 90 Minuten

### Erreichbarkeit der Mittelzentren

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verfügt mit den Städten Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen (letztere als Doppelzentrum) sowie der Gemeinde Lenggries über mehrere Mittelzentren als relevante Ziele. Für die Kommunen im westlichen Teil des Landkreises fungieren zudem die Mittelzentren Penzberg (Landkreis Weilheim-Schongau) und Murnau am Staffelsee (Landkreis Garmisch-Partenkirchen) als wichtige Ziele.

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. Den Mittelzentren werden (neben den eigenen Ortsteilen) für die Analyse folgende Gemeinden und Ortsteile zugeordnet:

- **Bad Tölz:** Gemeinde Dietramszell (ohne Ortsteil Ascholding), Gemeinde Bad Heilbrunn (ohne Ortsteile Hohenbirken und Mürnsee), Gemeinden Gaißach, Greiling, Reichersbeuern, Sachsenkam und Wackersberg
- **Geretsried – Wolfratshausen:** Gemeinden Egling, Eurasburg, Icking, Königsdorf und Münsing, Ortsteile Ascholding (Gemeinde Dietramszell) und Mürnsee (Gemeinde Bad Heilbrunn)
- **Lenggries:** Gemeinde Jachenau
- **Murnau am Staffelsee:** Gemeinde Schlehdorf
- **Penzberg:** Gemeinden Bichl, Benediktbeuern, Kochel am See, Ortsteil Hohenbirken (Gemeinde Bad Heilbrunn)

Aufgrund des engmaschigen Netzes der Mittelzentren im Landkreis sowie in den Nachbarlandkreisen werden die Zielwerte für die **Reisezeiten** zum nächsten Mittelzentrum mit Ausnahme der Relation Walchensee (Gemeinde Kochel am See) – Penzberg jeweils eingehalten<sup>3</sup>. Daher wird auf die Reisezeiten bei den einzelnen Mittelzentren nicht näher eingegangen. Abgesehen von wenigen Ausnahmen, sind die Mittelzentren jeweils (zumindest bei einem Teil der Fahrten) umsteigefrei erreichbar.

### Mittelzentrum Bad Tölz

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen** (Karte 3.4) bestehen insgesamt meist nur kleinere Defizite bei der Erreichbarkeit von Bad Tölz. Deutliche Defizite zeigen sich jedoch beim Fahrtenangebot ab/nach Dietramszell (Hauptort und Ortsteil Bairawies) sowie Sachsenkam, welches jeweils den Grenzwert nicht erfüllt. Zwar bestehen hier jeweils alternative Anbindungen nach Holzkirchen bzw. Geretsried und Wolfratshausen, jedoch weisen auch diese keinen höheren Angebotsstandard auf. An **Ferientagen** (Karte 3.5) besteht in vielen Ortsteilen nur in reduziertem Angebot, so dass häufiger nur der Grenzwert eingehalten wird. In den Gemeinden Dietramszell und Sachsenkam sowie im Ortsteil Wackersberg der Gemeinde Wackersberg wird der Grenzwert nicht erfüllt.

In der **Nebenverkehrszeit an Schultagen** (Karte 3.6) sind die Defizite geringer als in der Hauptverkehrszeit. Lediglich in der Gemeinde Sachsenkam wird wiederum der Grenzwert nicht erfüllt, während dies an Ferientagen (Karte 3.7) auch in der Gemeinde Dietramszell der Fall ist.

In der **Schwachverkehrszeit** (Karte 3.8) besteht abgesehen vom SPNV und der MVV-Regionalbuslinie 379 zwischen Bad Tölz und Wolfratshausen meist bestenfalls ein Minimalangebot in Form einzelner Fahrten, das den Grenzwert jeweils nicht erfüllt.

Am **Wochenende** (Karten 3.9 und 3.10) werden in den nördlich und östlich von Bad Tölz gelegenen Gemeinden abseits der Schienenstrecke höchstens einzelne Fahrtenpaare angeboten. Am Sonntag besteht oft kein ÖPNV-Angebot. In den südlich und westlich gelegenen Gemeinden Bad Heilbrunn und Wackersberg existiert hingegen aufgrund der Bedeutung der dortigen Linien für den Ausflugsverkehr zumindest ein regelmäßiges Grundangebot.

Insgesamt kann die **Erreichbarkeit des Mittelzentrums Bad Tölz** unter Berücksichtigung der genannten Defizite als **befriedigend** bewertet werden. Ein flächenhaftes Defizit stellt das fehlende bzw. rudimentäre Angebot in der Schwachverkehrszeit dar. Darüber hinaus sind Verbesserungen vorrangig für die Gemeinde Sachsenkam und in Form des Ausbaus der Verbindungen auch zu den weiteren Mittelzentren für die Gemeinde Dietramszell anzustreben.

---

<sup>3</sup> Die Verkehrslage erfordert hier am Bahnhof Kochel ausreichend bemessene Umsteigezeiten, die eine Einhaltung der Zielwerte verhindern. Alternativ ist jedoch das Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen innerhalb der für Mittelzentren vorgegebenen Fahrzeit erreichbar.

### Mittelzentrum Geretsried – Wolfratshausen

Bei der Analyse der Erreichbarkeit des Doppelzentrums Geretsried – Wolfratshausen wird grundsätzlich die Erreichbarkeit der direkt bzw. schneller angebundenen Stadt betrachtet. Die Ergebnisse sind aber grundsätzlich für beide Städte gültig, da das dichte Busangebot zwischen diesen Orten hier keinen begrenzenden Faktor darstellt. Zum Analysezeitpunkt bestehende Defizite in den Ortsteilen Egling, Thanning, Attenham und Endlhausen werden durch die Einführung der MVV-Expressbuslinie X320 zum Dezember 2021 zu allen Verkehrszeiten behoben und daher im Folgenden nicht mehr separat aufgeführt.

In der **Hauptverkehrszeit an Schultagen** (Karte 3.4) beschränken sich Defizite mit Ausnahme des Ortsteils Ascholding (Gemeinde Dietramszell) meist auf einzelne kleinere Ortsteile. Die Ortsteile Irschenhausen und Walchstadt (Gemeinde Icking) liegen etwas außerhalb der vorgegebenen Einzugsbereiche der S-Bahn-Stationen und verfügen (ebenso in der Nebenverkehrszeit) nur über ein rudimentäres Busangebot für den Schülerverkehr (Irschenhausen) bzw. kein Busangebot (Walchstadt). An **Ferientagen** (Karte 3.5) zeigt sich insgesamt ein ähnliches Bild, lediglich in wenigen Orten gibt es Angebotsreduzierungen mit Auswirkungen auf die Einhaltung der Vorgaben.

In der **Nebenverkehrszeit an Schultagen und Ferientagen** (Karte 3.6 und 3.7) sind die Defizite geringer als in der Hauptverkehrszeit. Zwischen Schul- und Ferientagen ergeben sich dabei nur geringe Unterschiede.

In der **Schwachverkehrszeit** (Karte 3.8) werden im Unterschied zur Erreichbarkeit von Bad Tölz häufiger zumindest die Grenzwerte eingehalten, in mehreren Ortsteilen insbesondere der Gemeinden Egling und Münsing besteht jedoch ebenfalls kein Angebot.

Am **Wochenende** (Karten 3.9 und 3.10) existiert meist zumindest ein Grundangebot, teils auch ein umfassendes und regelmäßiges Angebot. Kein Angebot (nach Wolfratshausen) besteht in einzelnen Ortsteilen der Gemeinde Egling sowie an Sonn- und Feiertagen in der Gemeinde Münsing auf der MVV-Regionalbuslinie 373.

Insgesamt kann die **Erreichbarkeit des Mittelzentrums Geretsried - Wolfratshausen** als **gut** bewertet werden. Durch die Einführung der MVV-Expressbuslinie X320 ergeben sich deutliche Verbesserungen für die Gemeinde Egling. Schwachstellen bestehen dann in erster Linie noch in kleineren Ortsteilen sowie in der Schwachverkehrszeit und an Sonn- und Feiertagen in der Gemeinde Münsing.

### Mittelzentrum Lenggries

Die Erreichbarkeit von Lenggries weist außer in der Schwachverkehrszeit am Abend, in der kein Angebot besteht, nur geringe Defizite auf. Lediglich in der Hauptverkehrszeit erfüllt das Angebot zwischen der Gemeinde Jachenau sowie dem Ortsteil Wegscheid und dem Hauptort Lenggries nur den Grenzwert<sup>4</sup>. Am Wochenende besteht nach Schlegldorf und Arzbach (sowie zur Brauneckbahn) ein Angebot von mehreren Fahrtenpaaren, nach Wegscheid und in die Jachenau werden hingegen nur zwei Fahrtenpaare angeboten.

Der Lenggrieser Ortsteil Anger mit über 1.000 Einwohnern verfügt zwar über kein direktes ÖPNV-Angebot vor Ort, liegt aber zumindest innerhalb des Bike & Ride – Einzugsgebiets des Bahnhofs Lenggries.

### Mittelzentrum Penzberg

Die Erreichbarkeit von Penzberg weist außer in der Schwachverkehrszeit am Abend, in der in Ortsteilen ohne Bahnanschluss kein Angebot besteht, kaum Defizite auf. In kleineren Ortsteilen wird zeitweise nur der Grenzwert erfüllt. Am Wochenende besteht hier teilweise nur eine direkte Anbindung nach Bad Tölz.

Der Ortsteil `Ort` der Gemeinde Kochel am See wird lediglich an Schultagen bedient, an Ferientagen und am Wochenende steht alternativ die Haltestelle Pesenbach Ötzschlößl zur Verfügung (innerhalb 800-Meter-Einzugsradius).

Der Ortsteil Hohenbirken der Gemeinde Bad Heilbrunn verfügt über kein ÖPNV-Angebot direkt vor Ort, in fußläufiger Entfernung (600-Meter-Einzugsradius) besteht jedoch eine Anbindung an die MVV-Regionalbuslinie 374 und den Penzberger Stadtbus.

### Mittelzentrum Murnau am Staffelsee

Die Erreichbarkeit von Murnau (ab Schlehdorf) weist kaum Defizite auf, nur in der Schwachverkehrszeit am Abend wird lediglich der Grenzwert erfüllt. Am Wochenende werden fünf Fahrtenpaare angeboten.

---

<sup>4</sup> Die einzelnen Ortsteile der Gemeinde Jachenau besitzen jeweils weniger als 200 Einwohner, so dass eine Analyse gemäß der Leitlinie nicht zwingend erforderlich wäre. Um der touristischen Bedeutung und Siedlungsstruktur des Tals Rechnung zu tragen, wird die Gemeinde dennoch in Summe als ein Ort (Größenkategorie 200-900 Einwohner) in die Analyse einbezogen. Dies ist bei der Einordnung der Defizite zu berücksichtigen.

## 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 mindestens stündliche SPNV-Angebot dar, sondern das Busangebot zum jeweiligen SPNV-Haltepunkt.

Ein zeitweise besseres Angebotsniveau gegenüber der Erreichbarkeit der untersuchten Mittelzentren ergibt sich für Ortsteile der Gemeinden Dietramszell und Egling (durch die MVV-Regionalbuslinie 271) sowie der Gemeinde Münsing (durch die MVV-Regionalbuslinie 961).

Im nördlichen Teil des Landkreises liegen die **Reisezeiten** nach/von München fast durchgehend innerhalb des Zielwerts von 90 Minuten. Lediglich die Dietramszeller Ortsteile Ascholding und Bairawies, die Königsdorfer Ortsteile Niederham und Osterhofen sowie der Münsinger Ortsteil St. Heinrich weisen teils geringfügig längere Reisezeiten auf. Aus dem Süden des Landkreises ist München meist in 90 bis 120 Minuten erreichbar. An Orten mit Bahnhofpunkt ergeben sich auch hier Reisezeiten von unter 90 Minuten, ein Zeitaufwand von über zwei Stunden ergibt sich lediglich für die Gemeinde Jachenau und den Ortsteil Walchensee der Gemeinde Kochel am See.

Deutliche Reduzierungen der Gesamtfahrzeiten sind aufgrund von SPNV-Fahrzeiten von knapp 45 Minuten ab Wolfratshausen, etwa einer Stunde ab Bad Tölz und circa 75 Minuten ab Kochel 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, sowie der Oberzentren Garmisch-Partenkirchen und Weilheim, die aus Teilen des westlichen Kreisgebiets innerhalb von 90 Minuten erreichbar sind, lässt sich aus den längeren Reisezeiten nach München aus dem südlichen Teil des Landkreises kein vordringlicher Handlungsbedarf ableiten.

### Erreichbarkeit des nächsten zentralen Ortes

Die Festlegung des nächsten zentralen Ortes für die Erreichbarkeitsanalyse basiert auf der Einteilung der Nahbereiche der zentralen Orte im Regionalplan der Planungsregion Oberland. Neben den bereits behandelten Mittelzentren wird auch die Erreichbarkeit der folgenden Grundzentren untersucht:

- Benediktbeuern - Bichl
- Egling
- Dietramszell
- Kochel am See

Die Erreichbarkeit der Grundzentren **Egling** (für die Ortsteile der Gemeinde) sowie von **Kochel am See** (für die Ortsteile der Gemeinde sowie für Schlehdorf) entspricht im Wesentlichen der Erreichbarkeit der Mittelzentren Wolfratshausen, Bad Tölz und Murnau am Staffelsee. Mit Ausnahme der Schwachverkehrszeit sowie der Eglinger Ortsteile Attenham und Endlhausen sind hier keine größeren Defizite festzustellen, letztere werden durch die Einführung der Expressbuslinie X320 behoben.

Die Erreichbarkeit des Grundzentrums **Dietramszell** (für die Ortsteile der Gemeinde) weist größere Defizite auf. Vom Ortsteil Bairawies besteht keine direkte Verbindung in angemessener Zeit nach Dietramszell, das Angebot zwischen dem großen Ortsteil Ascholding und Dietramszell erfüllt nur in der Hauptverkehrszeit zumindest den Grenzwert.

Das Grundzentrum **Bichl – Benediktbeuern** ist von den Ortsteilen der Gemeinde Bad Heilbrunn nicht direkt, sondern nur umwegig und aufwändig (mit erheblichem Zeitaufwand) erreichbar. Der Zielwert einer Reisezeit von weniger als 30 Minuten wird hier nicht eingehalten. Die Erreichbarkeit ab dem Gemeindehauptort Bad Heilbrunn ist hingegen gut, lediglich in der Schwachverkehrszeit wird nur der Grenzwert eingehalten.



## Erreichbarkeit der Gemeindehauptorte

Die Gemeindehauptorte der Gemeinden Bad Heilbrunn, Eurasburg, Gaißach, Greiling, Icking, Jachenau, Königsdorf, Münsing, Sachsenkam, Schlehdorf und Wackersberg 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. Dies trifft auf die Gemeinden Greiling, Jachenau und Sachsenkam nicht zu, während der Ortsteil Unterau in der Gemeinde Schlehdorf knapp unter 200 Einwohner besitzt. Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung soll eine Anbindung an das Gemeindezentrum ab einer Entfernung von 3-5 Straßenkilometern gegeben sein. Bei der Analyse wurden bereits Ortsteile mit einer Entfernung von mehr als zwei Straßenkilometern zum Gemeindezentrum berücksichtigt.

Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

### Gemeinde Bad Heilbrunn:

Alle Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern weisen eine Entfernung von mehr als zwei Kilometern zum Gemeindehauptort auf. Eine direkte ÖPNV-Verbindung besteht ab Langau. Diese erfüllt abgesehen von der Schwachverkehrszeit die Anforderungen gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung hinsichtlich der Fahrtenanzahl. Dies gilt auch für den Ortsteil Mürrnsee, wobei hier die Entfernung zur nächsten Haltestelle (Reindschmiede) nicht mehr den Richtwert gemäß Leitlinie einhält (infrastrukturelle Restriktionen). Der Ortsteil Hohenbirken verfügt über keine direkte und attraktive ÖPNV-Anbindung an den Hauptort (nur mit Umstieg vom Stadtbus Penzberg auf die RVO-Linie 9591), wobei dies wiederum den infrastrukturellen Rahmenbedingungen geschuldet ist.

### Gemeinde Eurasburg:

Die Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts Eurasburg (ab Achmühle und Beuerberg) entspricht im Wesentlichen der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Wolfratshausen und weist lediglich in der Schwachverkehrszeit geringe Defizite auf. Die Ortsteile Berg und Happerger weisen jeweils deutlich unter 200 Einwohner auf, so dass die fehlende ÖPNV-Anbindung gemäß Leitlinie nicht als bedeutendes Defizit zu bewerten ist.

### Gemeinde Gaißach:

In der Gemeinde Gaißach werden die Ortsteile Mühle und Untergries als Schulstandort und Sitz der Gemeindeverwaltung als Hauptort betrachtet. Die Anbindung des Ortsteils Obergries ist durch den SPNV gewährleistet, während Gaißach Dorf über keine direkte ÖPNV-Anbindung verfügt. Aufgrund der geringen Straßenentfernung zum Hauptort und Bahnhofpunkt ist dies jedoch nicht als nennenswertes Defizit zu bewerten.

Gemeinde Icking:

Die Ortsteile Irschenhausen und Walchstadt liegen im Schnitt weniger als zwei Straßenkilometer vom Gemeindezentrum entfernt, so dass sich aus der fehlenden ÖPNV-Anbindung kein dringender Handlungsbedarf ableiten lässt. Dies gilt auch für den Ortsteil Dorfen, von dem Icking nur via Umstieg auf die S-Bahn in Wolfratshausen erreichbar ist. Aufgrund der guten Anbindung an das Mittelzentrum ist die fehlende direkte Verbindung zum Gemeindehauptort nicht als vordringlich zu behebendes Defizit zu bewerten.

Gemeinde Königsdorf:

Die beiden Ortsteile Niederham und Osterhofen liegen maximal 1,5 Straßenkilometer vom Gemeindezentrum entfernt und verfügen zudem durch die MVV-Regionalbuslinie 379 über ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot nach Königsdorf sowie zu den Mittelzentren.

Gemeinde Münsing:

Die Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts Münsing von den Ortsteilen Ambach, Degerndorf, Holzhausen und St. Heinrich entspricht weitgehend der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Wolfratshausen und weist mit Ausnahme von St. Heinrich lediglich in der Schwachverkehrszeit größere Defizite auf. Ab St. Heinrich werden lediglich vier Fahrtenpaare (Mo-Fr) angeboten, wobei insbesondere Verbindungen in der Hauptverkehrszeit am Morgen vollständig fehlen. Ab Ammerland und Wimpasing ist der Gemeindehauptort deutlich besser erreichbar als das Mittelzentrum Wolfratshausen, da kein Umstieg zwischen den MVV-Regionalbuslinien 961 und 373 erforderlich ist. Es besteht nahezu ganztägig ein dichtes Fahrtenangebot, lediglich eine größere Angebotslücke nach 17:30 Uhr am Abend ist als Defizit zu bewerten.

Gemeinde Schlehdorf:

Da der Ortsteil Unterau, der über kein ÖPNV-Angebot vor Ort verfügt, maximal 1,5 Straßenkilometer vom Gemeindezentrum entfernt liegt, ergibt sich hinsichtlich der Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts kein dringlicher Handlungsbedarf.

Gemeinde Wackersberg:

Als Gemeindehauptort wird Oberfischbach als größter Ortsteil und Sitz der Gemeindeverwaltung betrachtet. Eine ÖPNV-Anbindung ab dem Ortsteil Hoheneck ist aufgrund der geringen Entfernung von nur rund einem Kilometer gemäß Leitlinie nicht zwingend erforderlich, durch die MVV-Regionalbuslinie 379 aber in guter Qualität gegeben. Alle weiteren Ortsteile verfügen bedingt durch die Ausrichtung des Angebots auf das Mittelzentrum Bad Tölz sowie aufgrund der Straßeninfrastruktur mit Ausnahme einzelner Fahrten über keine direkten Verbindungen nach Oberfischbach. Es bestehen jedoch akzeptable Verbindungen mit Umstieg in Bad Tölz, so dass die Erreichbarkeit des Gemeindezentrums grundsätzlich mit der Erreichbarkeit der Stadt Bad Tölz vergleichbar ist und sich darüber hinaus kein zusätzlicher Handlungsbedarf ergibt.

### 3.3.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen

Für die weiterführenden Schulen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wurden alle relevanten Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten analysiert. Neben den Hinfahrten zu Schulbeginn wurden die Rückfahrten zu den wichtigsten Schulschlusszeiten (6. Stunde und zwei Schulschlusszeiten zwischen der 7. und 10. Stunde) untersucht. Dabei sollte die Wartezeit im Allgemeinen 30 Minuten nicht überschreiten, wobei insbesondere am Nachmittag bei geringeren Schülerzahlen in Einzelfällen auch Wartezeiten von bis zu 45 Minuten noch als zumutbar einzuordnen sind. Für die Analyse wurden alle Herkunftsgemeinden der Schüler mit mehr als 10 Schülern berücksichtigt. Schulen, für die keine entsprechende Datengrundlage zur Verfügung stehen, können nicht näher betrachtet werden.

Für die Schulen in Bad Tölz, deren Erreichbarkeit besonders im Fokus der Betrachtungen stand, sind Detailanalysen der Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten in **Anhang 2** dargestellt.

#### **Realschulen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

##### Realschule Bad Tölz

Der Großteil der Schüler, die von außerhalb der Stadt Bad Tölz zur Realschule nach Bad Tölz pendeln, kommt aus den Gemeinden Lenggries, Bad Heilbrunn, Gaißach und Wackersberg. Die Erreichbarkeit zum Schulbeginn um 07.50 Uhr ist aus allen Herkunftsgemeinden zufriedenstellend. Für die Rückfahrten nach der 6. Stunde um 12.55 Uhr ergeben sich für viele Schüler geringe Wartezeiten auf den Bus. Für Schüler aus Gaißach, Greiling, Jachenau, Lenggries, Reichersbeuern und Wackersberg ist die Abfahrtszeit nach der 6. Stunde jedoch mit nur 8 min. Puffer zeitlich etwas knapp. Nach der 7. Stunde um 14.15 Uhr ergeben sich für Schüler aus den Gemeinden Bad Heilbrunn, Dietramszell, Wackersberg und der Stadt Geretsried längere Wartezeiten von bis zu 75 Minuten. Nach Gaißach und Lenggries ist der Anschluss sehr knapp (8 Minuten nach Schulschluss). Für die Rückfahrt nach der 9. Stunde um 15.45 Uhr besteht für Schüler aus Bad Heilbrunn, Gaißach, Königsdorf und Lenggries eine gute Anbindung mit Wartezeiten unter 30 Minuten. Nach Dietramszell, Jachenau und Sachsenkam ist der Anschluss ab Bad Tölz Bahnhof sehr knapp (15 Minuten nach Schulschluss). Die Rückfahrt in die Gemeinden Wackersberg, Reichersbeuern und Greiling umfasst hier dagegen sehr lange Wartezeiten (bis zu 80 Minuten).

##### Realschule Wolfratshausen

Dem größten Teil der Schüler aus Icking, Geretsried und Wolfratshausen steht ein dichtes Bus- bzw. S-Bahnangebot zur Verfügung. Auch die weiteren Schülerströme aus den Gemeinden Egling, Eurasburg und Münsing werden größtenteils durch schnelle Busverbindungen abgedeckt. Allerdings ergeben sich bei Schulschluss am Nachmittag um 14 oder 16 Uhr teilweise längere Wartezeiten. Auch um 13 Uhr besteht eine längere Wartezeit bis zur Abfahrt der Busse in Richtung Egling und Eurasburg, wobei sich das Angebot in Richtung Egling durch die Einführung der Expressbuslinie X320 ab Dezember 2021 zu allen Zeiten deutlich verbessern wird.

### Realschule Schlehdorf

Die stärksten Schülerströme aus den Gemeinden Benediktbeuern, Bichl und Kochel am See werden zu den relevanten Zeiten durch das Angebot der RVO-Linien 9611, 9612 und 9613 sehr gut abgebildet. Lediglich bei Schulschluss um 13:15 Uhr ergeben sich etwas längere Wartezeiten.

### Mädchenrealschule Lenggries (Hohenburg)

Die RVO-Linien 9553 und 9564 sind sehr gut auf die Schulzeiten abgestimmt und bieten für einen großen Teil der Schüler attraktive Verbindungen. Weiterhin bestehen zwischen Bahnhof und Schule freigestellte Schülerverkehre, wodurch sich in Kombination mit dem teils halbstündlichen Angebot der BRB für Teilgebiete der Kommunen Bad Tölz, Gaißach, Reichersbeuern und Wackersberg relativ flexible Fahrtmöglichkeiten ergeben. Insbesondere Schülerinnen aus den weiter entfernten Gemeinden (Bad Heilbrunn, Benediktbeuern und Dietramszell) sind auf Verbindungen mit Umstieg angewiesen. Hier besteht die Problematik von Anschlussverlusten und in Folge langen Wartezeiten bzw. fehlenden Weiterfahrtmöglichkeiten u.a. bei Verkehrsüberlastung oder schlechten Witterungsverhältnissen.

Zur Realschule Geretsried liegen keine näheren Daten vor, innerhalb von Geretsried sowie zwischen Geretsried, Bad Tölz, Königsdorf und Wolfratshausen ermöglicht jedoch ein dichtes ÖPNV-Angebot grundsätzlich eine gute Anbindung und relativ flexible Fahrtmöglichkeiten am Nachmittag. Da der Unterrichtsbeginn morgens und der Schulschluss am Mittag zeitgleich zum Gymnasium stattfinden, sind die Aussagen zur Erreichbarkeit des Gymnasiums auch für die Realschule zutreffend.

## **Gymnasien im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

### Gabriel-von-Seidl Gymnasium Bad Tölz

Das Gabriel-von-Seidl-Gymnasium in Bad Tölz besuchen viele Schüler aus Bad Tölz und aus den umliegenden Gemeinden, insbesondere aus Lenggries, Bad Heilbrunn, Wackersberg und Reichersbeuern. Zum Schulbeginn um 07.50 Uhr ist das Gymnasium aus allen Herkunftsgemeinden gut erreichbar. Es bestehen keine Wartezeiten von über 30 Minuten und auch keine knappen Ankünfte. Nach Ende der 6. Schulstunde besteht grundsätzlich eine gute Verbindung zwischen der Schule und den Heimatgemeinden. Allerdings verkehren Verbindungen in die Gemeinden Gaißach, Lenggries, Reichersbeuern sowie Wackersberg mit sehr knappen Anschlüssen (8 min.). Zum Schulschluss am Nachmittag um 15.15 Uhr weisen alle Rückfahrten allesamt weniger als 30 min. Wartezeit auf. Auch nach der 10. Stunde um 16.50 Uhr sind die Anschlüsse größtenteils zufriedenstellend. Jedoch besteht bei der Verbindung nach Sachsenkam – durch eine sehr lange Wartezeit von 1,5 Stunden – ein großes Defizit.

### Rainer-Maria-Rilke-Gymnasium Icking

Schülern aus Wolfratshausen steht durch die S-Bahn eine regelmäßige Verbindung zur Verfügung. Von dieser profitieren auch Schüler aus den Gemeinden Egling, Eurasburg und

Münsing, für die jeweils schnelle und attraktive Verbindungen bestehen. Ein regelmäßiges innerörtliches Busangebot in Icking besteht hingegen nur zwischen S-Bahnhof und Gymnasium, nicht aber zur Erschließung der Ortsteile.

### Gymnasium Geretsried

Für Schüler aus Geretsried (ohne Ortsteil Gelting), Königsdorf und Wolfratshausen besteht insgesamt ein gut ausgebautes Angebot meist ohne längere Wartezeiten. Teilweise längere Wartezeiten und eine eingeschränkte Flexibilität am Nachmittag ergeben sich für Schüler aus dem Ortsteil Gelting. Die MVV-Regionalbuslinien 372 (für die Gemeinde Eurasburg) und 381 (für die Gemeinden Dietramszell und teilweise Egling) sind sehr gut auf die Schulzeiten abgestimmt, bieten aber nur zu den Hauptschlusszeiten direkte Verbindungen. Ab Münsing ist ein Umstieg in Wolfratshausen erforderlich.

### Weitere Gymnasien

Für die weiteren Gymnasien im Landkreis erfolgt aufgrund nur geringer überörtlicher Schülerströme, die nicht durch ein dichtes ÖPNV-Angebot (insbesondere im Raum Geretsried-Wolfratshausen) bedient werden, keine nähere Betrachtung (für das St.-Ursula-Gymnasium Hohenburg liegen keine Daten vor).

## **Berufsbildende Einrichtungen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

### Berufliche Oberschule Bad Tölz

Die Berufliche Oberschule in Bad Tölz zählt 400 Schüler, von denen der größte Anteil aus Bad Tölz, Geretsried, Gaißach und Wolfratshausen kommt. Die Erreichbarkeit zum Schulbeginn um 07.50 Uhr ist insgesamt positiv zu bewerten. Ebenso weisen die Rückfahrten nach der 6. Stunde um 12.50 Uhr allesamt eine Wartezeit von weniger als 30 Minuten auf. Nach der 8. Stunde um 14.40 Uhr besteht für die meisten Schüler eine angemessene Anschlusszeit (bis 30 Minuten). Wartezeiten von 50 Minuten ergeben sich hier für Schüler aus den Gemeinden Bichl, Reichersbeuern und Wackersberg. Ein ähnliches Bild ergibt sich nach Schulschluss zur 10. Stunde um 16.10 Uhr. Nach Bichl und Kochel am See liegt die Wartezeit auf den Bus bei über 50 Minuten. Des Weiteren ist die Verbindung nach Geretsried nach der 10. Stunde sehr knapp, da ein längerer Fußweg zum Bad Tölzer Bahnhof zurückgelegt werden muss. Alternativ verkehrt eine Verbindung nach Geretsried, die mit einer Wartezeit von ca. 80 Minuten nach Schulschluss zur 10. Stunde nicht zufriedenstellend ist.

### Berufsschule Bad Tölz

Die Berufsschule in Bad Tölz zählt 923 Schüler aus allen Landkreisgemeinden. Der größte Schüleranteil entfällt auf die Städte Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen. Zum Schulbeginn um 7.55 Uhr ist die Berufsschule von allen Herkunftsgemeinden gut erreichbar. Ein ähnlich zufriedenstellendes Bild ergibt sich nach Schulschluss zur 6. Stunde um 12.45 Uhr. Einzig nach Kochel am See und Schlehdorf liegt die Wartezeit auf den Bus leicht über 30 Minuten. Nach Schulschluss zur 9. Stunde um 15.00 Uhr ergibt sich für Schüler aus Gaißach eine Wartezeit von 60 Minuten sowie für Schüler aus Geretsried und Königsdorf eine

Wartezeit von 35 Minuten. Für Schüler aus allen anderen Herkunftsgemeinden besteht nach der 9. Stunde eine gute Verbindung. Nach der 10. Stunde um 15.45 Uhr bestehen für die meisten Schüler zufriedenstellende Verbindungen. Für Schüler aus Gaißach liegt die Wartezeit bei ca. 45 Minuten. Verbindungen vom Bad Tölzer Bahnhof nach Dietramszell und Jachenau verkehren mit 15 Minuten nach Schulschluss sehr knapp. Alternativ besteht eine Verbindung mit einer Wartezeit von ca. 60 Minuten nach Schulschluss.

### Berufsschule Wolfratshausen

Der Berufsschulstandort Wolfratshausen ist grundsätzlich durch eine gute Erreichbarkeit aus den angrenzenden Gemeinden im nördlichen Landkreis gekennzeichnet. Allerdings ergeben sich sowohl morgens vor Schulbeginn wie auch mittags (und am Nachmittag) teils längere Wartezeiten. Die neuen MVV-Expressbuslinien X320 und X970 werden hier ab Dezember 2021 insbesondere für die Gemeinde Egling zu einer deutlichen Verbesserung führen und auch die Verbindung aus den südlichen Gemeinden deutlich beschleunigen. Hier ergeben sich bislang teilweise sehr lange Fahrzeiten, von denen meist allerdings nur eine geringe Zahl an Schülern betroffen ist. Für Schüler aus der Gemeinde Dietramszell ist morgens die Ankunft vor Schulbeginn (zu) knapp und die Rückfahrtmöglichkeiten am Mittag und Nachmittag sind mit langen Fahrt- und Wartezeiten verbunden.

### **Sonderpädagogische Förderzentren im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Die Schülerbeförderung zu den sonderpädagogischen Förderzentren wird auch durch Taxen gewährleistet. Ergänzend erfolgt dennoch auch eine kurze Betrachtung der allgemeinen ÖPNV-Anbindung.

#### Sonderpädagogisches Förderzentrum Bad Tölz

Der Großteil der Schüler des Sonderpädagogischen Förderzentrums in Bad Tölz kommt aus der Stadt Bad Tölz und der Gemeinde Lenggries. Die Erreichbarkeit zum Schulbeginn um 7.55 Uhr ist von allen Herkunftsgemeinden gut. Für die Rückfahrt nach der 6. Stunde um 12.55 Uhr besteht eine sehr knappe Verbindung (8 Minuten nach Schulschluss) in die Gemeinden Lenggries und Wackersberg. Eine Alternativverbindung verkehrt dann erst 60 Minuten später. Nach Schulschluss zur 9. Stunde um 15.45 Uhr besteht ein großes Defizit bei der Verbindung nach Wackersberg. Hier verkehrt die nächste Verbindung erst ca. 80 min nach Schulschluss.

#### Förderzentrum Geretsried

Der absolut überwiegende Teil der Schüler kommt aus Geretsried selbst sowie Wolfratshausen, wo jeweils ein regelmäßiges (getaktetes) ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht. Aus der Gemeinde Dietramszell besuchen 10 Schüler das Förderzentrum. Hier steht keine passende ÖPNV-Verbindung zur Verfügung.



### 3.3.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen

Neben der Erreichbarkeit der zentralen Orte und der weiterführenden Schulen wurde ergänzend auch die Erreichbarkeit ausgewählter wichtiger Freizeitziele im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen untersucht. Diese stellt sich sehr unterschiedlich dar, bei vielen Zielen ergeben sich jedoch – teils deutliche – Defizite.

Einen Überblick zur Erreichbarkeit ausgewählter Ziele am Wochenende gibt Karte 3.11 im Kartenanhang. Die Bewertung der Erreichbarkeit erfolgt dabei entsprechend dem Strukturgutachten für die Planungsregion Oberland wie folgt:

- Für eine **gute** Anbindung ist zu den relevanten Zeiten (abhängig von Standort und Art der Einrichtung) ein mind. 1-stündliches Angebot erforderlich.
- Eine **mäßige** Anbindung besteht, wenn in den relevanten Zeiten mehrere Fahrtmöglichkeiten zur Auswahl stehen, aber nicht alle Kriterien für eine gute Anbindung erfüllt sind (z.B. Taktlücken, ungünstige Anschlüsse, längere Fußwege).
- Eine **schlechte** Anbindung liegt vor, wenn lediglich einzelne Fahrtmöglichkeiten existieren (bis zu zwei Fahrten je Richtung) und/oder sonstige große Defizite festzustellen sind (z.B. sehr lange Fußwege über 1,5 km Länge).

Vollumfänglich als gut kann dank der direkten SPNV-Anbindung lediglich die Erreichbarkeit des Klosters Benediktbeuern beurteilt werden. Die Bergbahnen sind zwar insgesamt zufriedenstellend angebunden, allerdings beeinträchtigen Takt- und Angebotslücken bzw. im Fall der Herzogstandbahn ein deutlich reduziertes Angebot im Winterhalbjahr die Erreichbarkeit. Ähnlich stellt sich die Situation auch bei den meisten anderen Einrichtungen und insbesondere bei der Erreichbarkeit der Wandergebiete im südlichen Landkreis dar. Hier bestehen große Defizite insbesondere bei der Anbindung der Jachenau. Im nördlichen Landkreis ist das Südostufer des Starnberger Sees an Sonn- und Feiertagen nicht und an Samstagen nur eingeschränkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Kein Angebot besteht am Alpenwarmbad Benediktbeuern sowie entlang der Mautstraße am Walchensee-Südufer, wobei hier die Infrastruktur (Tonnage-Beschränkung) eine ÖPNV-Anbindung derzeit verhindert.

Die in Kapitel 2.2.4 genannten **wichtigen Versorgungseinrichtungen** sind insgesamt zufriedenstellend an den ÖPNV angebunden. Während bei den Einrichtungen in Bad Tölz eine gute Erreichbarkeit durch den Stadtbus gegeben ist, ist die Erreichbarkeit der Flinthöhe und des Landratsamts mit den Regionalbussen nicht optimal. Hier besteht jedoch die Perspektive, nach Fertigstellung der Nordumfahrung durch eine neue/zusätzliche Haltestelle an der bisherigen B472 die Anbindung deutlich zu verbessern.



### 3.3.5. Netz- und Fahrplanabstimmung

Angesichts der Verkehrsnachfragestruktur, die unter anderem durch starke Verkehrsströme in die Landeshauptstadt München sowie die Nachbarlandkreise geprägt wird, stellt die Abstimmung des Busliniennetzes auf das übergeordnete SPNV-Angebot ein wichtiges Qualitätskriterium dar.

Die Qualität der Fahrplanabstimmung wird anhand der Übergangszeiten zwischen den Linien an den einzelnen Verknüpfungspunkten ermittelt. Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung gibt dazu vor, dass Anschlüsse dann gegeben sind, wenn die Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten (Grenzwert) bzw. 10 Minuten (Richtwert) erfolgt. Zu berücksichtigen sind auch die entsprechenden Wegezeiten für den Umstieg sowie ggf. Pufferzeiten, um trotz kleinerer Verspätungen die Anschlüsse zu gewährleisten.

Die Fahrplan- und Netzabstimmung im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wird für die folgenden Anschlussbeziehungen betrachtet:

- Regionalbus zu/von SPNV (an allen Haltepunkten)
- Regionalbus zu/von Regionalbus (nur wichtige Umsteigebeziehungen)

#### **Anschlüsse zwischen Regionalbussen und SPNV**

Regelmäßige Übergangspunkte zwischen Busverkehr und SPNV bestehen im Landkreis Bad Tölz–Wolfratshausen nur an vergleichsweise wenigen Bahnhöfen und Haltepunkten. In Bichl, Benediktbeuern, Gaißach, Obergries und Reichersbeuern, gibt es – teilweise infrastrukturell bedingt – keine direkte Verknüpfung zwischen Busverkehr und SPNV, während die S-Bahn-Station Icking lediglich zweistündlich durch die MVV-Regionalbuslinie 974 bedient wird (gute Anschlussqualität). Näher betrachtet wird die Anschlusssituation an den folgenden Bahnhöfen.

- Bad Tölz (Regionalzüge)
- Kochel am See (Regionalzüge)
- Lenggries (Regionalzüge)
- Wolfratshausen (S-Bahn)

#### **Bad Tölz**

Am Bahnhof Bad Tölz bestehen insgesamt günstige Anschlüsse zwischen der BRB (Taktknoten) und den Stadtbuslinien 1 und 2. Während die Umsteigezeit zum Bus mit vier Minuten allerdings knapp bemessen ist, ergeben sich beim Umstieg vom Bus auf die Bahn auf der Linie 1 (RVO 9570) häufig lange Umsteigezeiten von 18 Minuten. Die unregelmäßig verkehrende Stadtbuslinie 3 weist nur bei einzelnen Fahrten Anschlüsse vom/zum SPNV auf.

Bei den Regionalbuslinien zeigt sich ein unterschiedliches Bild. Während die RVO-Linien 9553 und 9568 den Bahnhof nur bei einzelnen Fahrten bedienen und (aufgrund der Priorisierung der Anschlüsse in Holzkirchen) nur wenige gute Anschlüsse bieten, besteht auf der Linie 9612 bei den meisten Fahrten ein direkter Anschluss (vom Zug zum Bus wiederum mit nur vier Minuten Umsteigezeit). Die Linie 9557 wiederum bedient nur teilweise den Bahnhof (meist nur die Haltestelle Maxlweiher) und bietet aufgrund weiterer betrieblicher Abhängigkeiten (in Gmund und Tegernsee) nur bei einzelnen Fahrten günstige Anschlüsse. Ähnlich stellt sich die Situation bei der MVV-Regionalbuslinie 379 dar, die meist die Haltestelle Behördenzentrum bedient und am Bahnhof nur selten Anschlüsse mit längeren Umsteigezeiten herstellt. Hingegen wird die neue Expressbuslinie X970 ab Dezember 2021 regelmäßige Anschlüsse zwischen dem nördlichen Landkreis (Geretsried und Wolfratshausen) und dem südlichen Landkreis (u.a. Lenggries) mit variierenden Umsteigezeiten ermöglichen.

### Kochel am See

Die insbesondere für den Freizeitverkehr bedeutende Linie 9608 ist, unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs sowie vorhandener Unregelmäßigkeiten im SPNV-Angebot, im Wesentlichen optimal auf die Zugankünfte und -abfahrten abgestimmt. Während vom Zug zum Bus meist ein schneller Anschluss besteht, ist die Umsteigezeit in Gegenrichtung mit 15 Minuten etwas großzügiger bemessen, so dass zumindest kleinere Verzögerungen u.a. durch das Verkehrsaufkommen auf der B11 am Kesselberg den Anschluss nicht gefährden.

Von/zur Linie 9612 bestehen aufgrund der Abhängigkeit von den Anschlüssen in Bad Tölz nur teilweise günstige bzw. vom Zug kommend oft knapp Anschlüsse. Diese sind allerdings zugleich insgesamt als weniger bedeutend zu bewerten, da die Anschlüsse im Wesentlichen für einige kleinere Ortsteile relevant sind. Für diese stellt auch die vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtete Linie 9613 einige weitere Anschlussmöglichkeiten her.

Zur/von der Linie 9611 bestehen bei zahlreichen Fahrten attraktive Anschlüsse, bei vielen weiteren Fahrten kann jedoch kein Anschluss hergestellt werden. Hier besteht kaum Optimierungspotential, solange das Grundgerüst im SPNV mit einem Taktknoten in Murnau am Staffelsee zur Minute 30 und einer Ankunft/Abfahrt der Züge in Kochel zur Minute 08 bzw. 45 unverändert bleibt. Dadurch kann je Fahrt immer nur entweder ein Anschluss in Kochel oder in Murnau angeboten werden.

### Lenggries

Insgesamt sind am Bahnhof Lenggries insbesondere die in südlicher Richtung weiterführenden Linien (in die Jachenau bzw. Eng, sowie auch der Skibus) sehr gut auf die Zugankünfte und Abfahrten abgestimmt. Teilweise etwas längere Übergangszeiten sind im Hinblick auf die Gewährleistung der Anschlüsse auch bei höherem Verkehrsaufkommen zielführend und daher nicht als Defizit zu bewerten. Auch zur/von der Linie 9654 bestehen teilweise attraktive Anschlüsse, während die Umsteigebeziehungen zur/von der Linie 9553 nur eine untergeordnete Bedeutung haben (für Siedlungsgebiete im Norden von Lenggries) und daher nicht priorisiert sind.

## Wolfratshausen

Der S-Bahnhof Wolfratshausen stellt den wichtigsten Übergangspunkt zwischen SPNV und Busverkehr im nördlichen Landkreis dar. Abgesehen von einzelnen Fahrten sowie Taktlücken im S-Bahnangebot zeichnen sich dabei alle hier beginnenden und endenden Stadt- und Regionalbuslinien durch optimierte Anschlüsse zur/von der S-Bahn aus. Die Übergangszeiten liegen meist zwischen fünf und zehn Minuten, nur teilweise auch leicht darüber bzw. darunter. In vielen Fällen können sogar optimale Anschlüsse innerhalb von sechs bis acht Minuten hergestellt werden. Bei Verkehrsüberlastungen im Straßenverkehr sowie Verspätungen der S-Bahn stehen aufgrund der optimierten Anschlüsse allerdings nur geringe Zeitpuffer zur Verfügung, dies betrifft unter anderem die Anschlüsse von der MVV-Regionalbuslinie 378 zur S-Bahn.

## Anschlüsse zwischen Regionalbussen

Da die Schienenstrecken nur Teile des Kreisgebiets erschließen, kommt im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen auch Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbussen eine besondere Bedeutung zu.

Nicht näher betrachtet werden im Folgenden die allgemein guten Anschlussbeziehungen an Knotenpunkten wie dem Bahnhof Bad Tölz, Anschlüsse zwischen Stadtverkehrslinien sowie Anschlussbeziehungen, die auf den Schülerverkehr abzielen. Letztere sind bei den Analysen der Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen berücksichtigt.

Ein wichtiger **Umsteigeknoten** zwischen mehreren Buslinien ist im südlichen Landkreis der Bahnhof **Kochel**. Bedingt durch die Abhängigkeiten von den SPNV-Anschlüssen können hier jedoch nur bei einzelnen Fahrten direkte Anschlüsse hergestellt werden (insbesondere von/nach Murnau, hier bestehen auch einzelne Direktfahrten). Ansonsten ergeben sich häufig Umsteigezeiten von über 30 Minuten, die jedoch nur durch weitere Taktverdichtungen verkürzt werden könnten.

In **Bad Heilbrunn** sind die Linien 9612 und 9591 direkt aufeinander abgestimmt und auch in **Lenggries** bestehen teilweise direkte Busanschlüsse auf der Verbindung zwischen Bad Tölz und der Jachenau.

Im nördlichen Landkreis bestehen wichtige Umsteigebeziehungen an der Haltestelle „**Münsing**, am Kirchberg“ auf den Relationen Ambach/Degerndorf – Starnberg sowie Ammerland – Wolfratshausen. Die MVV-Regionalbuslinien 373 und 961 sind hier bei einem nennenswerten Teil der Fahrten sehr gut aufeinander abgestimmt, zugleich gibt es aber auch diverse Fahrten, bei denen keine Anschlüsse bestehen bzw. diese knapp verpasst werden. Auch hier sind Verbesserungspotentiale in erster Linie von einem weiteren Ausbau des Fahrtenangebots abhängig.

In **Beuerberg** können nur bei einzelnen Fahrten Anschlüsse zwischen den MVV-Regionalbuslinien 372 und 374 auf der wichtigen Relation zwischen Eurasburg und Penzberg

hergestellt werden (bedingt durch die Abstimmung auf die S-Bahn). Ebenfalls nur bei einzelnen Fahrten bestehen Anschlüsse (an Haltestellen im Bereich Königsdorf - Geretsried) zwischen den MVV-Regionalbuslinien 372/374 und 379 (von/nach Bad Tölz).

Auch zwischen den Linien 9612 (in/aus Richtung Kochel) und 376 in Bad Heilbrunn sowie den Linien 375 und 377 (in Oehnböck) gibt es nur einzelne günstige Anschlüsse. Etwas häufiger können gute Anschlüsse zwischen den MVV-Regionalbuslinien 271 und 377 in Egling, Mitte bzw. in Deining hergestellt werden.

**Zusammenfassend** bestehen außerhalb der Stadtverkehre sowie der großen Knotenpunkte nur selten gute und regelmäßige Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbuslinien. Bei Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Angebots sollten auch diese Anschlussbeziehungen – soweit möglich – im Fokus stehen, wobei der Handlungsspielraum durch die Priorisierung der SPNV-Anschlüsse begrenzt wird.

### 3.3.6. Merkbarkeit des Angebots (Takt, Eindeutigkeit Linienweg)

Vor allem für den Fahrgast, der das ÖPNV-Angebot nur unregelmäßig nutzt (v.a. Gelegenheitsverkehr) stellt die Merkbarkeit des Angebots ein entscheidendes Angebotsmerkmal dar. Diese lässt sich in den Kenngrößen „Takt“ und „Eindeutigkeit des Linienwegs“ ausdrücken. Für die Merkbarkeit von Vorteil ist dabei bereits, wenn die Abfahrtszeiten so gelegt werden, dass zumindest die Abfahrtsminuten übereinstimmen.

Unter den Buslinien, welche im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen betrieben werden, verkehren einige Linien getaktet und mit einheitlichen Linienwegen. Sie stellen somit ein besonders leicht merkbares und damit attraktives Angebot für die Fahrgäste dar. Darunter fallen die in Wolfratshausen und Geretsried verlaufenden Linien 301, 302, 310 und 370 aber auch die RVO-Linie 9608 (Kochel – Garmisch-Partenkirchen).

Auch die Abfahrtszeiten der Linien 374, 376, 378, 961 und 975 sind aufgrund der weitestgehend regelmäßigen Taktung einfach merkbar, jedoch kommt es teilweise zu geringfügig abweichenden Linienverläufen und Taktsprüngen sowie bei den Bussen 375 und 975 zu Taktlücken. Die Linien 961 und 975 weisen einzelne Änderungen aufgrund des Schülerverkehrs auf.

Die unter der Woche verkehrende Linie 381, welche ein geringes Fahrtenangebot aufweist, ist großteils auf den Schülerverkehr ausgelegt. Die Linie besitzt uneinheitliche Abfahrtszeiten und keine Taktung, sowie abweichende Linienverläufe. Ähnlich ist es bei den Linien 375 und 377, welche innerhalb ihres begrenzten Fahrtenangebots unregelmäßige Abfahrtszeiten und unterschiedliche Linienwege aufweisen.

Größere Mängel bezüglich der Merkbarkeit des Angebotes sind auch bei den Linien 379 und 974 festzustellen. Bei der Linie 379 sind die Abfahrtszeiten teils einheitlich und es lässt sich abschnittsweise ein Stundentakt erkennen. Jedoch gibt es auf der relativ langen Fahrtstrecke erhebliche Abweichungen im Streckenverlauf und viele Verkehrshinweise, die auf die Änderungen an schulfreien Tagen und Werktagen hinweisen. Auch die Linie 974 ist für Kunden insgesamt unübersichtlich. Es gibt zwar teilweise einheitliche Abfahrtsminuten und eine Taktung jedoch keinen einheitlichen Linienweg: Start- und Zielhaltestelle ändern sich, es kommt zu einem Richtungswechsel innerhalb einer Fahrt und vermehrten Verkehrshinweisen.

Die Linien im südlichen Teil des Kreisgebiets zeichnen sich – abgesehen von Schülerfahrten – meist durch vergleichsweise einheitliche Linienwege aus. Einheitliche Taktangebote über längere Zeiträume hinweg sind zwar abgesehen von der bereits genannten Linie 9608 eher die Ausnahme, zu einzelnen Tageszeiten (insbesondere am Nachmittag und Abend) bestehen aber getaktete Angebote bzw. einheitliche oder ähnliche Abfahrtszeiten.

Wechselnde Linienwege und Fahrzeiten erschweren die Merkbarkeit des Angebots insbesondere auf den Linien 9611 (Anschlussproblematik in Kochel und Murnau) und 9654. Besonders unübersichtlich ist das Angebot neben der auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linie 9613 auf der sehr langen Linie 9553 (Holzkirchen – Bad Tölz – Lenggries). Viele Fahrten auf dieser Linie bedienen nur Teilstrecken, wobei im nördlichen Abschnitt gleichzeitig diverse abweichende Linienwege befahren werden.

### 3.3.7. Bewertung durch die Bevölkerung – Auswertung MVV Kundenbarometer

Um die Einschätzung des ÖPNV-Angebots aus Sicht der Bevölkerung zu erfahren, führt die MVV GmbH kontinuierlich das sog. Kundenbarometer durch, bei dem die Bewertung des Angebots für verschiedene Angebotskriterien abgefragt wird.

Das Kundenbarometer von 2020 wurde spezifisch für den Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen ausgewertet und zeigt die folgenden Ergebnisse (siehe nachfolgendes Diagramm). Grüne Balken symbolisieren dabei einen besseren Wert als im Landkreisdurchschnitt aller MVV-Landkreise, rote Balken einen schlechteren.

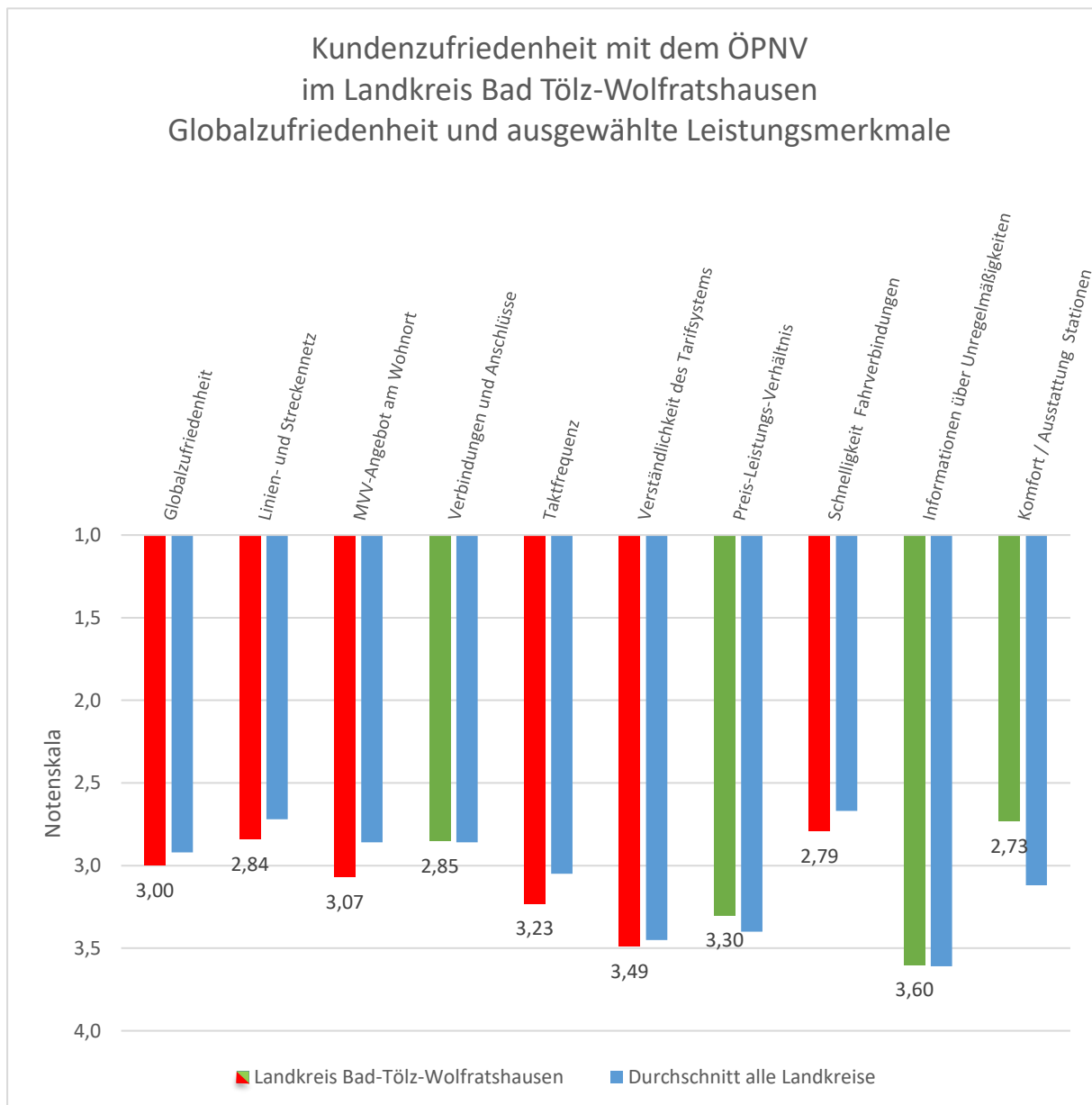


Diagramm 17: Auswertung MVV-Kundenbarometer Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

Die „Globalzufriedenheit“ weist im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen einen Wert von 3,00 auf und liegt damit unterhalb des Durchschnittswerts aller MVV-Landkreise (2,92; Bewertungsskala von 1 = sehr zufrieden bis 5 = unzufrieden). Der Wert 3,00 ergibt sich aus folgenden

Einzelwerten: 10 Prozent der im Landkreis wohnenden MVV-Kunden sind von den MVV-Leistungen insgesamt überzeugt (= „vollkommen zufrieden“ oder „sehr zufrieden“). 77 Prozent sind zufrieden, 13 Prozent sind hingegen enttäuscht („weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“). Den schlechtesten Wert zeigt das Merkmal „Informationen über Unregelmäßigkeiten oder Verspätungen“ mit einem Durchschnittswert von 3,60, davor liegen die Bewertungen für die „Verständlichkeit des Tarifsystems“ (3,49) und dem „Preis-Leistungs-Verhältnis“ (3,30). Obwohl die beiden letztgenannten tarifbezogenen Merkmale am unteren Ende der Bewertungsskala liegen, ist hier eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Jahr 2019 zu verzeichnen - ein Zeichen, dass die MVV-Tarifreform von den Kunden honoriert wird.

Den besten Zufriedenheitswert der betrachteten Leistungsmerkmale erreicht das Kriterium „Komfort und Ausstattung der Stationen“ (2,73). Mit diesem Kriterium sind die Landkreisbewohner in Bad Tölz – Wolfratshausen sogar signifikant zufriedener als die Bewohner aller MVV-Landkreise insgesamt. Es folgen die „Schnelligkeit der Fahrverbindungen“ (2,79) sowie das „Linien- und Streckennetz“ (2,84) und die „Verbindungen und Anschlüsse“ (2,85).

Mehr Fahrgäste mit einer damit verbundenen wachsenden Inanspruchnahme des ÖPNV-Angebots und kurzfristig nur begrenzten Möglichkeiten zur Angebotsausweitung zeigen auch im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen natürlich Engpässe, die für die Kunden nicht erfreulich sind, wie die vergleichsweise geringe Globalzufriedenheit mit den MVV-Leistungen insgesamt, die immer noch vergleichsweise hohe Unzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot am Wohnort und auch die ungünstige Bewertung der im Landkreis angebotenen Taktfrequenz. Nichtsdestotrotz sind die bei den betrachteten Leistungsmerkmalen im Vergleich zur Bevölkerung aller MVV-Landkreise beobachteten Zufriedenheitsrückgänge nur tendenzieller Natur und sollten sich auf mittlere Sicht mit einem weiteren Ausbau der SPNV-Angebotskapazitäten im Rahmen der großen Infrastrukturprojekte beheben lassen.

Das MVV-Kundenbarometer gibt mit seinen Auswertungen deutliche Hinweise, wo vornehmlich anzusetzen ist und macht im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen die Entwicklung der Kundenzufriedenheit im Zeitablauf sichtbar. Es dient u. a. als Grundlage für Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenorientierung und ermöglicht ein Anpassen von Prozessen und Leistungen an die Erwartungen und Wünsche der Kunden im Landkreis.

### 3.4. Externe Anregungen und Wünsche

Im Zuge der Nahverkehrsplanung bzw. der Analyse des ÖPNV-Angebots wurden im Rahmen von mehreren Workshops auch Wünsche, Anregungen und Probleme aufgenommen und analysiert. Im Folgenden sind die zentralen Ergebnisse und Aussagen kurz dargestellt. Eine detaillierte Übersicht geben die Protokolle wieder, die im Anhang beigefügt sind.

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



### 3.4.1. Kick Off-Veranstaltung (Oktober 2019)

Im Rahmen der **Kick Off-Veranstaltung** am 8. Oktober 2019 im Landratsamt Bad Tölz wurden von den anwesenden Teilnehmern zahlreiche Anregungen und Wünsche zum ÖPNV-Angebot aufgenommen. Dazu konnten die Teilnehmer ihre Meinungen und Kritikpunkte an - nach Themenfeldern geordneten - Stellwänden erörtern und diskutieren.

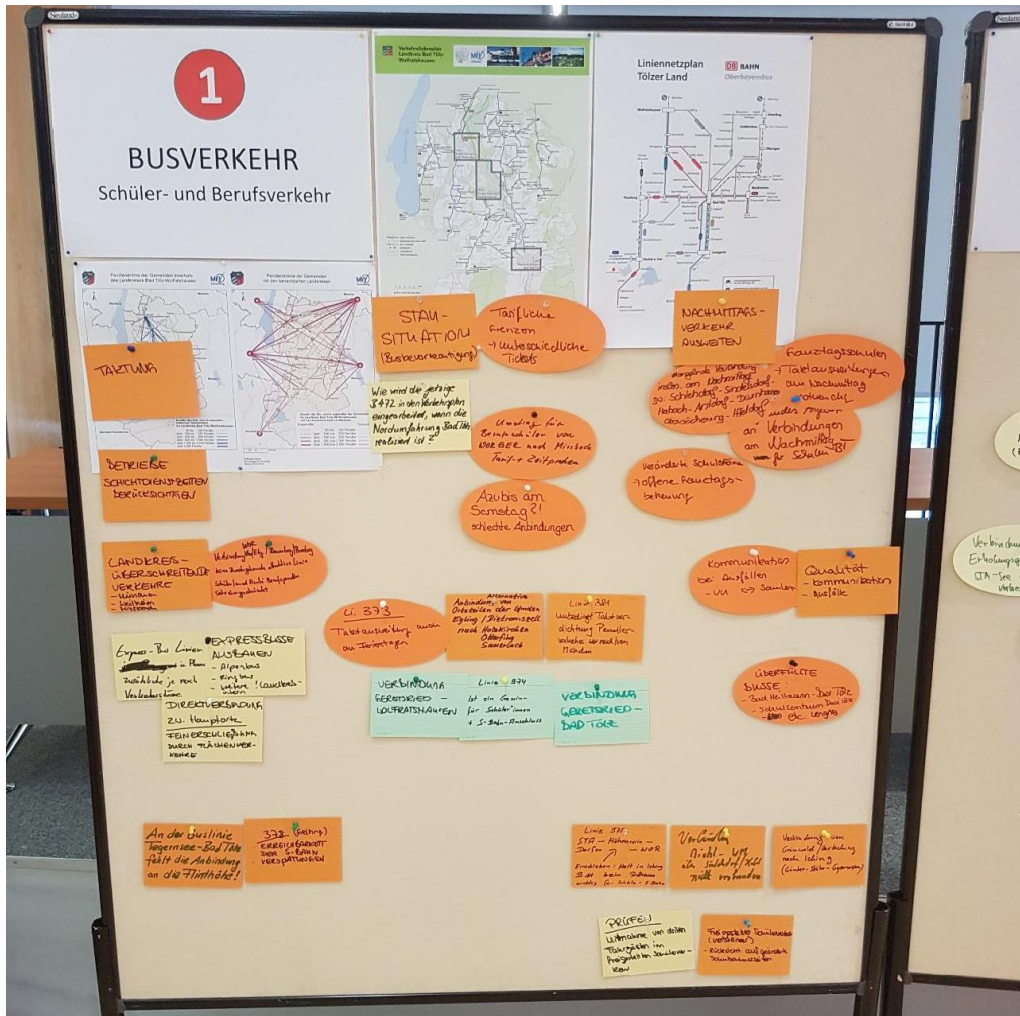


Abbildung 15: Stellwand - Themenfeld Busverkehr – bei der Kick Off-Veranstaltung

Im Themenfeld „**Busverkehr – Schüler- und Berufsverkehr**“ wurden u.a. die guten Verbindungen zwischen Geretsried und Wolfratshausen sowie zwischen Geretsried und Bad Tölz gelobt. Verbesserungspotenzial für das Angebot im **Berufsverkehr** wurde u.a. durch eine Taktverdichtung für Pendlerverkehre, sowie eine Takterweiterung in den Ferienzeiten und an Samstagen gesehen. Dabei sollen bei den Planungen die Schichtzeiten der Betriebe berücksichtigt werden. Außerdem wurde der verstärkte Einsatz von Expressbussen als Direktverbindung zwischen den Hauptorten, sowie der Ausbau von landkreisüberschreitenden Verkehren (u.a. nach München, Weilheim, Miesbach) gewünscht.

Schwächen bestehen u.a. bei der Verbindung Wolfratshausen – Eurasburg – Penzberg – Benediktbeuern und der Verbindung Bichl – Sindelsdorf – Habach – Weilheim.

Auch die schlechte ÖPNV-Anbindung der Gemeinden Sachsenkam und Dietramszell und die Anbindung des Dietramszeller Ortsteils Ascholding müsse dringend - vorrangig durch einen Ausbau Richtung Geretsried und Wolfratshausen – verbessert werden.

Besonders von den Gemeinden aus dem nördlichen Planungsbereich wurden oft Defizite beim Angebot an Samstagen aufgeführt.

Für den **Schülerverkehr** steht ein Angebotsausbau am Nachmittag im Vordergrund, u.a. aufgrund der veränderten Schülerströme durch die offene Ganztagsbetreuung. Mangelnde Verbindungen bestehen insbes. am Nachmittag zwischen Schlehdorf – Sindelsdorf – Habach – Antdorf – Dürnhausen – Obersöchering – Iffeldorf sowie für die für Schulen in Bad Tölz.

Zudem wurde für den Berufs- und Schülerverkehr mehrmals das Problem unterschiedlicher Tarife beim Umsteigen und die Überfüllung von Bussen genannt (Bad Heilbrunn – Bad Tölz; Schulzentrum Bad Tölz; Lenggries).

Im Themenfeld „**Freizeit-, Tourismus-, Gelegenheitsverkehr**“ stand der Wunsch nach einer besseren Anbindung und kürzeren Taktung zu den Naherholungsgebieten im Vordergrund (z.B. Erholungsgelände Kochel- und Walchensee). So wurde die Anbindung zum Walchensee als lückenhaft beschrieben und eine Busverbindung zum Sylvensteinsee und zum Ostufer des Starnberger Sees am Wochenende gewünscht. Zudem fehlen Direktverbindungen zur Kochelseebahn.

Weitere Verbesserungsvorschläge im Tourismusverkehr beziehen sich auf eine mögliche Benediktenwand-Ringlinie, sowie einen Ausbau der Anbindung der der Jugendbildungsstätte Königsdorf, des Klosters Reutberg, der Tölzer Flinthöhe sowie eine Verbindung Loisachtal – Tölz / Penzberg / Geretsried/Wolfratshausen ab 18:00 Uhr. Auch die Anbindung an den Landkreis München ist zu verbessern und weiter auszubauen.

Für ein Angebot auch in der Schwachverkehrszeit am Abend und am Wochenende sollten Bedarfsverkehre, z.B. in Form von RufBussen, eingerichtet werden.

Für den Freizeit- und Tourismusverkehr wurde das Ski-Kombiticket (=BOB + Bus + Skipass) gelobt und weitere ähnliche Kombi-Angebote gewünscht. Die Angebote sollten künftig als Attraktivitätssteigerung zu den Naherholungsgebieten als Alternative zum Individualverkehr stärker beworben werden.

Für das Themenfeld „**Intermodalität und Multimodalität**“ wurden verschiedene Anregungen bezüglich des **P+R und B+R Angebotes** im Landkreis angesprochen. Neben den Kapazitätsproblemen auf der P+R-Anlage am S-Bahnhof Wolfratshausen wurden die Errichtung von E-Ladesäulen auf P+R Anlagen, sowie die Einrichtung von P+R- und B+R-Stellplätzen auch an Bushaltestellen thematisiert. Für die B+R-Anlagen sind die Fahrradabstellanlagen häufig unattraktiv und unsicher. Daher wurde ein Ausbau mit Fahrradboxen und Pedelec/E-Bike-Lademöglichkeiten gefordert.

Zudem wurde allgemein die Förderung neuer Mobilitätsformen, wie z.B. CarSharing oder Mitfahrbänken, gewünscht. **Car-Sharing** müsse sich auch im Landkreis Bad Tölz-

Wolfratshausen durch eine Ausweitung von (E)-Car-Sharing Angeboten zu/ab Bahnhöfen mit einem einheitlichen System etablieren. Bike-Sharing Angebote sind auch für den touristischen Verkehr interessant.

Die **Mitfahrerbank** in Ascholding funktioniert gut, Mitfahrerbanken sollten noch mehr beworben werden. Zudem soll eine „Mitfahrerzentrale“ als App zur Absprache und Vereinbarung von Fahrtwünschen aufgebaut werden.

Bezüglich der „**Anschlüsse Bus/ S-Bahn/ Regionalzug**“ wurde für die S-Bahn in Wolfratshausen öfter der Wunsch geäußert, dass ein Busanschluss zu jeder S-Bahn vorhanden sein soll, jeder Zug braucht einen Busanschluss (auch Zwischentakte). Die Anbindung von Geretsried an die S-Bahn ist gut, jedoch wurde bei der MVV-Regionalbuslinie 378 aufgrund der häufigen Verspätungen des Busses die Erreichbarkeit der S-Bahn z.T. als schlecht bewertet.

Als Schwächen bei den Anschlüssen zum Regionalzug wurde die Problematik des Zugtaktes Tölz + Kochel, die mangelhafte Anbindung zu Zugankünften bei der Kochelseebahn, sowie die fehlende Busanbindung am Bahnhof und Kloster Benediktbeuern genannt. Die Verknüpfung von Bus und Bahn vom Tegernsee in Richtung Bad Tölz Bahnhof sei durch den täglichen Stau beeinträchtigt.

Zudem wurden die mangelhaften Informationen im Störfall bei der S-Bahn und die Kommunikation zwischen S-Bahn und Bussen bei Verspätungen angesprochen. Positiv bewertet wurde, dass die Busse in Wolfratshausen teilweise auf verspätete S-Bahnen aus München warten.

Im Themenschwerpunkt „**Barrierefreiheit**“ und Fahrgastinformation gab es zahlreiche Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der Barrierefreiheit im Regionalbusverkehr. Primär ist ein forcierter Ausbau der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen 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.).

Als großes Manko wurde die fehlende Barrierefreiheit am Bahnhof Wolfratshausen genannt (zu niedriger Bahnsteig). Für den barrierefreien Ausbau bei Bushaltestellen mangelt es den Kommunen zum Teil an Vorgaben und Informationen.

Im Bereich der „**Fahrgastinformation**“ gab es Anregungen bzgl. der analogen Fahrgastinformation in Form von Printprodukten, die auch im digitalen Zeitalter eine wichtige Rolle bei der Fahrgastinformation spielen, als auch zu den digitalen Fahrgastinformationen. Hier wurde primär der Wunsch nach einer Einrichtung von DFI-Anzeigern mit Echtzeitinformationen an (größeren) Bushaltestellen und eine bessere Vermarktung und Bewerbung der bestehenden Echtzeit-Systeme (z.B. Bayern Fahrplan) geäußert.

Gemeindebroschüren und Flyer für Schulen sind praktisch, jedoch wurde bei den Printmedien oft die Lesbarkeit der Fahrpläne kritisiert, z.B. aufgrund der kleinen Schriftgröße.

Das Protokoll zu der Auftaktveranstaltung zum Nahverkehrsplan ist im **Anhang 3** beigelegt.

### 3.4.2. Workshops mit den Gemeinden (Juni 2020)

Am 26.06.2020 wurde in zwei Workshops den Gemeinden des Landkreises der aktuelle Projektstand des Nahverkehrsplans, die Bedeutung der Rahmenkonzeption sowie die Maßnahmenkonzeption vorgestellt.

Die Rahmenkonzeption, die in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Infrastruktur im Dezember 2019 beschlossen wurde, 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 Bad Tölz-Wolfratshausen festlegt.

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 wurden im Plenum erörtert und diskutiert (Details zu den Rückfragen und Anmerkungen hinsichtlich der Maßnahmen siehe Protokolle - **Anhang 4**)

Um ein Bild der Prioritäten der Themenschwerpunkte innerhalb der Maßnahmenkonzeption von den Teilnehmern zu erhalten, wurden die Kommunen gebeten, die für sie wichtigsten Themenfelder zu benennen.

Bei den Gemeinden im nördlichen Planungsbereich ergab sich ein einheitliches Bild bei der Verteilung der Prioritäten. Besonders hoch gewichtet werden die Themenfelder „Erschließung der Ortsteile“, „Angebot in der HVZ“, „Expressverbindungen“ und „Bedarfsverkehre“. Die Schwerpunkte „Freizeitlinien am Wochenende“ sowie die „Inter- und Multimodalität“ wurde von je zwei Gemeinden mit der höchsten Priorität bewertet.

Als sonstige wichtige Themenfelder wurden die Barrierefreiheit sowie jeweils von einer Gemeinde Echtzeit-Informationen, die Pünktlichkeit der S-Bahn sowie weitere Querverbindungen und hier speziell die Verbindung Beuerberg-Königsdorf genannt. Das Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ) wurde von den Teilnehmern nachrangig priorisiert.



**NAHVERKEHRSPLAN LANDKREIS BAD TÖLZ - WOLFRATSHAUSEN**

	Freizeitlinien Wochen- ende	Freizeit- linien Werktags	Bedarfs- verkehre	Express- verbin- dungen	Erschließ- ung der Ortsteile	Inter- und Multi- modalität	Angebot in HVZ	Angebot in NVZ	Angebot in SVZ	Sonstige Themen- felder
Bad Tölz	●		●		●	●				
Dietrams- zell			●		●		●	●		
Egling	●		●	●	●	●	●			Barrierefreiheit
Eurasburg	●				●		●	●		Verbindung Wasserberg - Königsdorf
Icking				●	●	●	●	●		S/Alzheim
Gerets- ried				●	●	●	●	●	●	
Königs- dorf			●	●	●		●	●		weitere Kleinbusse Dietramsdorf
Münsing	●		●	●		●	●			Barrierefreiheit
Wolfrats- hausen	●	●	●	●		●	●			Barrierefreiheit S-Bahn
<b>Summe:</b>										

Abbildung 16: Stellwand - Prioritäten der Themenfelder durch die Kommunen (nördlicher Planungsbereich)

Bei den Gemeinden im südlichen Planungsbereich, die gebeten wurden im Nachgang der Veranstaltung noch die Priorisierung der Themenfelder dem MVV mitzuteilen, zeigte sich ein gemischteres Bild.

	Freizeitlinien Wochenende	Freizeitlinien Werktags	Bedarfsverkehre	Expressverbindungen	Erschließung der Ortsteile	Inter- und Multimodalität	Angebot in HVZ	Angebot in NVZ	Angebot in SVZ	Sonstige Themenfelder
Bad Tölz	●		●		●	●				
Gaißach										
Greiling	●	●	●		●		●			● Flinthöhe Behördenzentrum
Jachenau	●		●				●			● ●
Lenggries	●		●		●					● Linie 9564 Bergsteigerbus 9569
Reichersbeuern										
Sachsenkam	●	●					●	●	●	
Wackersberg										
Bad Heilbrunn		●	●	●	●	●				
Benediktbeuern										
Bichl										
Kochel a. See										
Schlehdorf										

Abbildung 17: Prioritäten der Themenfelder durch die Kommunen (südlicher Planungsbereich)

Bei den Rückmeldungen bzgl. der Prioritäten der Themenschwerpunkte von den Gemeinden im südlichen Planungsbereich stehen die Freizeitverkehre am Wochenende vermehrt im Mittelpunkt. Ähnlich wie bei den Gemeinden aus dem nördlichen Planungsbereich kamen zudem die Themen „Bedarfsverkehre“ und die „Erschließung der Ortsteile“ eine höhere Bedeutung zu. Die Themen „Expressverbindungen“ und „Inter- und Multimodalität“ haben dagegen im Vergleich zu den nördlichen Gemeinden einen deutlich geringeren Stellenwert.

**Beteiligung der Inklusions- und Seniorenvertretern für Erfassung der Belange der Mobilitätseingeschränkten Personen**

Um die Belange der Mobilitätseingeschränkten gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz in die Planungen einbeziehen zu können, wurden bereits im ersten Workshop Wünsche, Kritikpunkte und Anregungen der Teilnehmer bzgl. des Themas Barrierefreiheit aufgenommen.

Am 28. Mai 2020 wurde der Behindertenbeauftragte des Landkreises im Rahmen eines weiteren Einzelgesprächs beteiligt, an dem ebenfalls ein Vertreter des Seniorenbeirats und ein Vertreter für die Sehbehinderten teilnahmen.

Es wurde bemängelt, dass viele bedeutsame Bushaltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, u.a. in der Stadt Bad Tölz, in Lenggries und in Geretsried. Zudem ist die Infrastruktur an Haltestellen teilweise mangelhaft: es fehlen Leitsysteme und Überquerungshilfen und die Aushänge an den Bushaltestellen sind oftmals zu klein.

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 bzw. eine `einfache Sprache`. In diesem soll auch das Zwei-Sinne-Prinzip berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit in Fahrzeugen wurde der Wunsch nach einer Vergrößerung der Sondernutzungsflächen in Bussen geäußert, sodass zwei Rollstühle / Kinderwagen im Bus Platz finden könnten.

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen soll sich zunächst auf einige Schwerpunkte konzentrieren. Dabei werden nicht nur Fahrgastzahlen, sondern auch die Lage und Nähe zu Einrichtungen (Seniorenheime, Pflegeeinrichtungen, Behinderteneinrichtungen) bei der Priorisierung beachtet.

Das vollständige Protokoll des Gespräches mit den Inklusions- und Seniorenvertretern ist im **Anhang 5** beigefügt.

### **Beteiligung der Verkehrsunternehmen**

Alle Verkehrsunternehmen, die aktuell Leistungen im Regionalbusverkehr im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 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 und detaillierten Kenntnisse der Region soweit möglich zu berücksichtigen, wurde eine Befragung per Mail versandt und lief vom 15. Juli 2019 bis zum 9. August 2019. Die Rückmeldungen von den Verkehrsunternehmen wurden analog der Rückmeldungen von den Gemeinden ausgewertet und Hinweise bzgl. Defizite im bestehenden Angebot aufgenommen und geprüft.

Bei der Betriebsstabilität und der Einhaltung des Fahrplans der RVO-Linien wurden lediglich bei der MVV-Regionalbuslinie 378 bei den Kursen, die über Gelting führen, Probleme gesehen, sodass Anschlussbeziehungen oft nicht erreicht werden können. Hinsichtlich der Kapazität der Fahrzeuge sind Probleme bei der MVV Regionalbuslinie 379 bei der Anbindung der Jugendsiedlung Hochland e.V., Haltestelle Rothmühle, genannt worden, wenn in der Jugendsiedlung Gruppen an- und abreisen.

Zudem wurde den Verkehrsunternehmen Anfang Dezember 2020 durch den Landkreis bereits vor dem offiziellen Anhörungsverfahren die Möglichkeit gegeben, einen Blick auf die vorgesehenen Maßnahmenentwürfe im Regionalbusverkehr zu werfen. Auch hier hatten die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit konstruktive Rückmeldungen zu den Maßnahmenentwürfen abzugeben und sich an der Konzeption der Maßnahmen zu beteiligen.

Rückmeldungen zu den Maßnahmenentwürfen kamen lediglich vom Verkehrsunternehmen *Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)*. Zu den Maßnahmen im nördlichen Planungsbereich wurde eine schriftliche Stellungnahme abgegeben (siehe **Anhang 6**).



Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen bestand weitergehend Einigkeit. Für einige Maßnahmen wurde angeregt, vor Umsetzung der Maßnahme nochmals eine detaillierte Bedarfsanalyse durchzuführen.

Die Verlängerung der Linie 372 bis Königsdorf wird positiv bewertet (siehe Maßnahme 16). Dafür unabdingbar ist die Schaffung der angesprochenen infrastrukturellen Rahmenbedingungen.

Die kurzfristig angedachte Anpassung des Linienvverlaufs auf der Linie 378 für eine Anbindung Gelting bedingt vorab die Prüfung der Fahrzeugumläufe und aktuellen Verspätungslagen (siehe Maßnahmen 14 und 15)

Lediglich die angedachte Verbesserung der Anbindung des Ostufers des Starnberger Sees am Wochenende (siehe Maßnahme 13) wird – besonders in den Sommermonaten - als kritisch betrachtet, da durch den vorherrschenden sehr hohen Individualverkehr - verbunden mit der Verkehrsführung - eine betrieblich stabile Durchführung eines Liniverkehrs aus Sicht des Verkehrsunternehmens nicht gegeben sein wird.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Einführung ergänzender Mobilität in Form von flexiblen Bedienformen (Bedarfsverkehr, on-demand-Mobilität) werden als sehr sinnvoll und umsetzbar angesehen.

Für die Anregungen und Hinweise zu den Maßnahmen im südlichen Planungsbereich wurde ein separater Abstimmungstermin durchgeführt. Sämtliche vorgestellte Maßnahmen werden von dem Verkehrsunternehmer befürwortet. Der Abstimmungstermin soll lediglich der Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen helfen, in dem die Erfahrungen aus der Praxis bzgl. der Maßnahmen dargelegt werden.

Im Gegensatz zum nördlichen Landkreis kommt im südlichen Landkreis dem Tourismus –und Ausflugsverkehr eine deutlich höhere Bedeutung zu.

Sämtliche Maßnahmen, die eine Attraktivitätssteigerung durch zusätzliche Fahrten für zahlreiche Buslinien vorsehen und maßgeblich auch Freizeitverkehr den betreffen, werden vom Verkehrsunternehmen (RVO) positiv bewertet. Auch wenn die Nachfrage der Linien sehr unterschiedlich ist (unter der Woche ist die Nachfrage manchmal eher gering, zudem gibt es starke Schwankungen der Nachfrage je nach Wetter), und derzeit z.T. auf einem geringen Niveau liegt, kann von einem angebots-orientierten Ausbau eine zusätzliche Nachfrage ausgehen.

Immer wieder bereiten falsch parkende Autos Probleme im Betriebsablauf. Dies ist bei den Planungen mit zu berücksichtigen, wie z.B. die Gefahr, dass Wendemöglichkeiten zugeparkt werden. Das Thema 'Freihaltung der Infrastruktur für den ÖPNV' wird daraufhin im Nahverkehrsplan als begleitende Maßnahme mit aufgenommen und konkretisiert (siehe Kapitel 6.3).

Einvernehmen besteht hinsichtlich eines Ausbaus des Stadtverkehrs in Bad Tölz, der durch eine neue, vierte Linie sinnvoll erscheint. Kleinere Angebotsverbesserungen wären wirkungslos und sind nicht ausreichend.

Zudem wurde die Möglichkeit erörtert, den bestehenden freigestellten Schülerverkehr in einen normalen Linienbetrieb umzuwandeln, was eine sinnvolle Erweiterung des Fahrplans bedeuten würde.

Das vollständige Protokoll des Gespräches mit dem Verkehrsunternehmen *Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)* ist im **Anhang 7** beigefügt.

### 3.5. Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse

Die zentralen Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden im Anschluss kurz zusammengefasst.

#### 3.5.1. Räumliche Verfügbarkeit

Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist insgesamt als **gut bis sehr gut** zu bewerten. Lediglich zwei Ortsteile mit über 200 Einwohnern (Walchstadt, Murnsee) verfügen über kein ÖPNV-Angebot vor Ort (gemäß den Richtwerten zu Einzugsradien der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung). Einzelne Ortsteile liegen lediglich im 1,5 km-Einzugsradius von SPNV-Halten, verfügen aber über keine Busanbindung. Ansonsten liegen lediglich kleinere Ortsteile sowie vereinzelt Randbereiche größerer Orte außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche.

#### 3.5.2. Erreichbarkeit übergeordneter Orte

##### Mittelzentrum Bad Tölz:

Die Erreichbarkeit kann insgesamt nur als **befriedigend** bewertet werden. Ein flächenhaftes Defizit stellt das fehlende bzw. rudimentäre Angebot in der Schwachverkehrszeit dar. Darüber hinaus sind Verbesserungen vorrangig für die Gemeinde Sachsenkam und in Form des Ausbaus der Verbindungen auch zu den weiteren Mittelzentren für die Gemeinde Dietramszell anzustreben.

##### Mittelzentrum Geretsried - Wolfratshausen:

Die Erreichbarkeit kann insgesamt als **gut** bewertet werden. Durch die Einführung der MVV-Expressbuslinie X320 ergeben sich deutliche Verbesserungen für die Gemeinde Egling. Schwachstellen bestehen dann in erster Linie noch in kleineren Ortsteilen sowie in der Schwachverkehrszeit und an Sonn- und Feiertagen in der Gemeinde Münsing.

##### Weitere Mittelzentren:

Die Erreichbarkeit der weiteren untersuchten Mittelzentren Lenggries, Murnau am Staffelsee weist insgesamt nur geringe Defizite insbesondere in der Schwachverkehrszeit auf.

##### 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.

#### Nächster zentraler Ort und Gemeindezentren:

Die Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes bzw. Gemeindezentrums weist **teilweise größere Defizite** auf. Diese betreffen insbesondere die Gemeinden Bad Heilbrunn und Dietramszell, aber auch Egling, Icking und Münsing.

#### **3.5.3. Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen**

Die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen zu Schulbeginn sowie die Rückfahrtmöglichkeiten am Nachmittag sind insgesamt als **gut** zu beurteilen. Teilweise ergeben sich längere Warte- bzw. Fahrzeiten, insbesondere am Nachmittag. Dies betrifft in erster Linie die Schulstandorte Bad Tölz und Wolfratshausen sowie an allen Standorten Verbindungen aus weiter entfernten Kommunen. Hiervon sind jedoch meist nur geringe Schülerzahlen betroffen.

Eine **Optimierung der Anbindung des Schulstandorts Bad Tölz** wird aufgrund der Corona-Pandemie nicht im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans untersucht, sondern unabhängig davon vsl. im Schuljahr 2021/22 erneut im Detail betrachtet.

Durch die **Einführung der MVV-Expressbuslinien X320 und X970** wird sich unter anderem die Erreichbarkeit des Schulstandorts Wolfratshausen für die Gemeinde Egling deutlich verbessern und die Flexibilität bei Schulwegen zwischen dem nördlichen und südlichen Landkreis (in beiden Richtungen) deutlich erhöhen.

#### **3.5.4. Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen**

Die Erreichbarkeit wichtiger Freizeitziele und Versorgungseinrichtungen weist in vielen Fällen Defizite meist in Form von Angebotslücken auf. Betroffen sind neben den Bergbahnen und Wandergebieten insbesondere auch die Seen. Die Erreichbarkeit der Flinthöhe in Bad Tölz (Landratsamt etc.) kann vsl. erst nach Fertigstellung der Nordumfahrung verbessert werden.

#### **3.5.5. Anschlüsse**

##### Regionalbus - SPNV:

Die Anschlusssituation im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist **insgesamt positiv** zu bewerten. Vor allem in Kochel (Richtung Walchensee), Lenggries und Wolfratshausen bestehen meist sehr gute Anschlüsse. In Kochel wird die Herstellung von Anschlüssen zu/von den Linien 9611 und 9612 dadurch erschwert, dass die Taktung des SPNV jeweils gute Anschlüsse in Murnau am Staffelsee bzw. Bad Tölz und ebenso in Kochel nicht zulässt.

### Regionalbus – Regionalbus

Bedingt durch die Priorisierung der Anschlüsse zum/vom SPNV bestehen abgesehen von Stadtverkehren nur selten regelmäßige gute Anschlüsse zwischen Regionalbuslinien. Die Einführung der Expresslinien X320 und X970 im Dezember 2021 wird jedoch neue Umsteigebeziehungen ermöglichen.

#### **3.5.6. Merkbarkeit des Angebots**

Insgesamt ist die Merkbarkeit des Angebots auf einem Großteil der Linien im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen **positiv zu bewerten**. Auf einzelnen Linien erschwert jedoch die Komplexität der Fahrpläne mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten, Linienwegen und teilweise Verkehrsbeschränkungen die Nutzung des Angebots deutlich. Dies betrifft insbesondere die MVV-Regionalbuslinie 379 und die RVO-Linie 9553. Bei Linien, die vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind (u.a. MVV 381, RVO 9613), sind die unterschiedlichen Fahrzeiten und Linienwege hingegen nicht als Schwachstelle zu bewerten.

## 4. Rahmenkonzeption

### 4.1. 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 Bad Tölz-Wolfratshausen:

***Der ÖPNV muss die Daseinsvorsorge für Mobilität im gesamten Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sicherstellen und soll mittelfristig eine attraktive und nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr bilden.***

***Beim Ausbau des Angebots ist die Finanzierbarkeit durch den Landkreis zu berücksichtigen.***

### 4.2. Angebotskonzept Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

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.

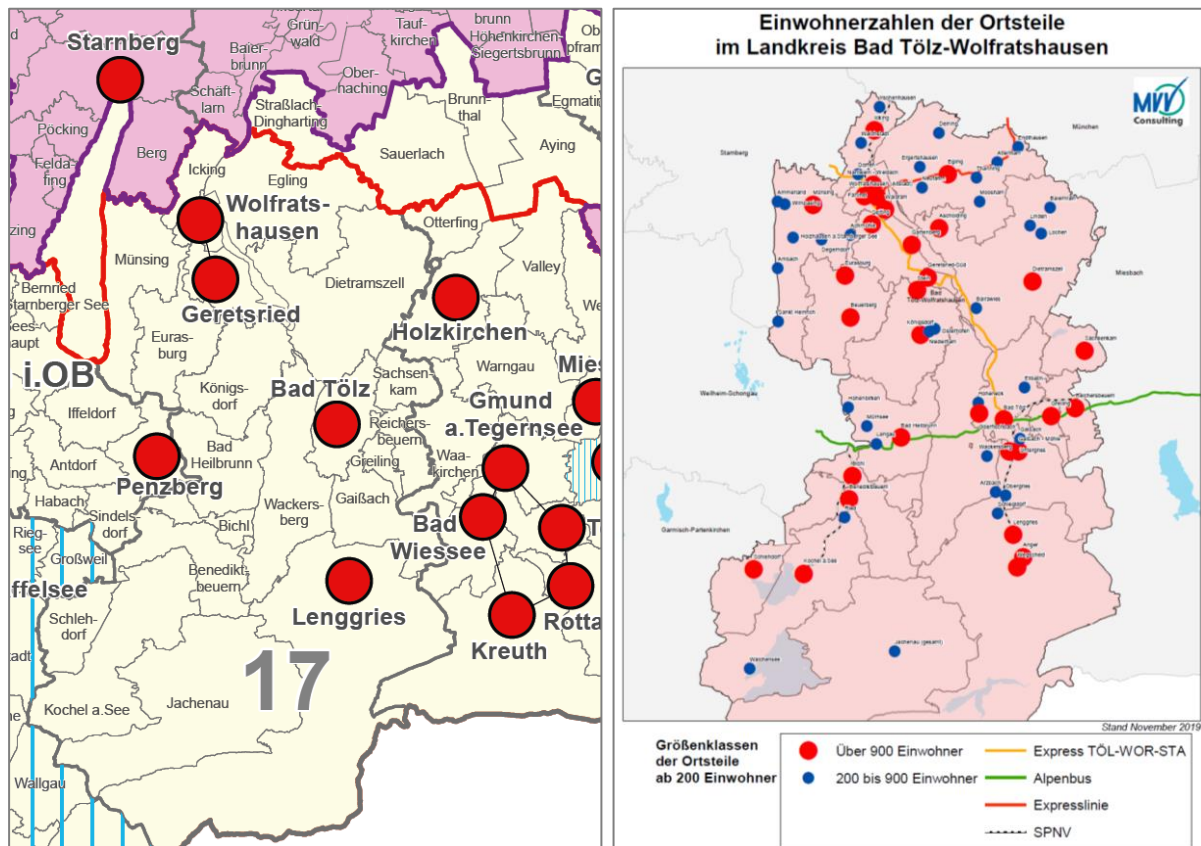
#### **Differenzierung des Planungsgebiets**

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist im LEP Bayern (=Landesentwicklungsprogramm) vollständig als „**allgemein ländlicher Raum**“ eingestuft. Eine klare Struktur geben die im Landkreis befindlichen Mittelzentren Wolfratshausen/ Geretsried (gemeinsames Mittelzentrum), Bad Tölz und Lenggries.

Des Weiteren 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. Des Weiteren sind für Ortsteile ab 1.000 Einwohner höhere ÖV-Standards vorzusehen.

Um die mittelfristig prognostizierten Einwohnerzuwächse in Höhe von rund 10 % zu berücksichtigen (vgl. *Prognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik und*

(Datenverarbeitung), werden bereits Orte / Ortsteile ab 900 Einwohnern differenziert behandelt: 36 Orte/ Ortsteile im Landkreis haben derzeit zwischen 200 und 900 Einwohner und 31 Ortsteile mehr als 900 Einwohner. Je nach Einwohnerprognose werden zusätzlich auch Ortsteile unter 200 in die Betrachtung aufgenommen.



## Festlegung der Verkehrszeiten

Eine eindeutige Festlegung für die unterschiedlichen Verkehrszeiten ist in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung nicht enthalten. Grundsätzlich wird unterschieden in Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit. Die in der Folge festzulegenden Angebotsstandards sollen diesen Verkehrszeiten Rechnung tragen.

Die nachfolgende Festlegung der Verkehrszeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen erfolgte in Anlehnung an verkehrswissenschaftliche Definitionen, nach Einholung eines differenzierten Meinungsbildes der Kommunen im Landkreis, einer vergleichenden Analyse mit anderen MVV-Verbundlandkreisen und einer Auswertung der Fahrgastnachfrage (Basis Reale Ertragskraft).

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

Die Verkehrszeiten für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 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
Schwachverkehrszeit (SVZ):	20.00 – 01:00 Uhr 4:00 – 6:00 Uhr

**Am Wochenende**

Samstag: 07:00 – 18:00 Uhr NVZ, 18.00 - 01.00 Uhr SVZ (außer Freizeit- und Tourismusnetz)

Je nach den Ergebnissen der Nachfrageanalysen ist für einzelne Linien ein Nachtangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So zu prüfen.

Sonntag / Feiertag: generell SVZ (außer Freizeit- und Tourismusnetz),  
Fahrtenangebote zwischen 7.00 Uhr und 22.00 Uhr

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

**Angebotsstandards: Anzustrebende Bedienungshäufigkeit im Sinne einer ausreichenden 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 differenziert.

**Für die Orte mit mehr als 900 Einwohnern \* wird festgelegt:**

- HVZ Angebot im 20- bis 30-Minutentakt sowie ggf. zusätzliche Verstärkerfahrten / Schülerverkehr abhängig von der Ortsgröße
- NVZ Angebot im 60-Minutentakt sowie ggf. zusätzliche Verstärkerfahrten / Schülerverkehr u.a. zur Mittagszeit.
- SVZ am Abend mindestens drei Fahrtenpaare, dabei sollte möglichst die letzte Ankunft im SPNV angebunden werden. Morgens mindestens 1-2 Fahrtmöglichkeiten zur Anbindung an den SPNV. Am Wochenende: Fahrten im 2-Stunden-Takt.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern gibt ansonsten als Richtwert die Anbindung aller Teilflächen ab 200 Einwohner an.

\* In der Leitlinie für Nahverkehrsplanung werden explizit Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern genannt. Um dem anhaltenden Bevölkerungswachstum im Landkreis Rechnung zu tragen, wird empfohlen, bereits Orte ab 900 Einwohner in dieser Kategorie zu betrachten.

### **Dementsprechend wird für die Orte zwischen 200 und 900 Einwohner festgelegt:**

- HVZ Angebot im 60-Minutentakt sowie ggf. zusätzliche Verstärkerfahrten / Schülerverkehr.
- NVZ Angebot im 120-Minutentakt sowie ggf. zusätzliche Verstärkerfahrten / Schülerverkehr u.a. zur Mittagszeit.
- SVZ am Abend mindestens zwei Fahrtenpaare, dabei sollte sofern möglich die letzte Ankunft im SPNV angebunden werden. Morgens mindestens eine Fahrtmöglichkeit zur Anbindung an den SPNV. Am Wochenende: Fahrten im 3-Stunden-Takt.

**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.

Beim **Angebot in der SVZ** sollen möglichst größere Ziele des Freizeitverkehrs berücksichtigt werden.

**Orte / Ortsteile unter 200 Einwohnern** sollen soweit möglich in die Bedienung aufgenommen werden, sofern es Linienführung und Umlaufbildung wirtschaftlich möglich machen.

Die Stadtverkehre (Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen) sind gesondert zu betrachten.

Innerhalb eines im weiteren Planungsprozess 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. Zu berücksichtigende Ziele sind unter anderem die Bergbahnen (Brauneck, Blomberg, Herzogstand), große Seen (Kochel- und Walchensee, Starnberger See), Wander- und Loipengebiete (Jachenau, Isartal, Eng) sowie weitere touristische Anziehungspunkte (Freilichtmuseum Glentleiten, Märchenwald Wolfratshausen, die Klöster Benediktbeuern, Beuerberg und Reutberg sowie Schwimmbäder etc.).

### **Haltestelleneinzugsbereiche / Erschließung**

Die Erreichbarkeit des ÖPNV-Angebots soll sich grundsätzlich am Richtwert für den Einzugsbereich von Bushaltestellen aus der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung orientieren, sofern die jeweilige Siedlungsfläche außerhalb des Einzugsbereichs einer SPNV-Haltestelle liegt.

Außerhalb des 800-Meter-Einzugsbereichs (Luftlinie) der SPNV-Haltepunkte sind folgende maximale Haltestellenentfernungen (Luftlinie) anzustreben:

- Mittelzentrum, Kernbereich: max. 300 Meter
- Mittelzentrum, Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: max. 400 Meter
- Unterzentrum, zentraler Bereich: max. 400 Meter

- Alle übrigen Bereiche (Orte / Ortsteile): max. 500 Meter (*abweichend von der Leitlinie, da nicht zeitgemäß; dort 600 bis 800 Meter Luftlinie*)

Für die Stadtteile von Bad Tölz, Geretsried und Wolfratshausen ist generell eine Feinerschließung beispielsweise durch Stadt-/Ortsverkehre anzustreben.

Mindestens 90% der Einwohner (Adressen) der Gemeinden sollen im Einzugsbereich der Bus- und Bahnhaltstellen liegen (*Leitlinie: 80%*).

### 4.3. Einzelziele für die ÖPNV-Erschließung

Die Maßnahmen sind nicht allein als kurzfristig zu realisierendes Angebot, sondern in der Gänze als mittelfristig anzustrebende Konzeption zu verstehen. Die Angebotsverbesserungen sollen dabei auch der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr dienen.

#### Fahrplan und Angebot

- Der Schülerverkehr hat einen hohen Anteil am öffentlichen Linienverkehr. Insbesondere zum regulären morgendlichen Unterrichtsbeginn und zu wichtigen Regelschlusszeiten (Beachtung der vom Freistaat festgelegten Betreuungszeiten am Nachmittag) soll sich der öffentliche Linienverkehr am Bedarf der Schüler orientieren. Dabei sollen Taktabweichungen und die Aufgabe von Anschlüssen zugunsten des Schülerverkehrs möglich sein, ohne dabei das Grundprinzip der Vertaktung aufzugeben. Insbesondere sollen die Bedürfnisse der Schulen bzw. Schulzentren soweit möglich aufgenommen werden.
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen an den schülerrelevanten Knotenpunkten.
- In Räumen und/oder Zeiten schwacher bzw. disperser Verkehrsnachfrage können Bedarfsverkehre (RUF TAXI, RUF BUS etc.) den Busverkehr ergänzen/ersetzen.
- Wo möglich, sollen die Fahrtzeiten durch direkte Fahrwege verkürzt werden; insbesondere in der HVZ soll ergänzend der Einsatz von Expressverbindungen geprüft werden.
- Vorhandene Tangentialverbindungen (insb. zwischen SNPV-Haltestellen) sollen gestärkt und neue Tangentialverbindungen geprüft werden.
- Landkreisüberschreitende Verbindungen sind auszubauen.
- Eine einheitliche und transparente Linienwegführung ist anzustreben.

#### Fahrgastinformation und Marketing

- Die Fahrgäste sollen verstärkt und kontinuierlich durch ein Bündel von Maßnahmen (u.a. lokale Veröffentlichungen der Gemeinden, Internetauftritte, verstärkte Werbeaktivitäten für den ÖPNV, Social Media etc.) über das Angebot im öffentlichen Verkehr informiert werden.
- Insbesondere sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung (mobile Auskunft, MVV App) genutzt werden.

- Die Einführung von Echtzeitinformationen im Regionalbusverkehr soll die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung verbessern. Dazu sind auch Dynamische Fahrgastinformation-Einrichtungen (DFI-Anzeiger) umzusetzen.
- Die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote im Landkreis in die elektronische Fahrplanauskunft (Mobilitätsplattform) ist anzustreben.
- Entwicklung einer Kommunikations- und Marketingstrategie in enger Abstimmung mit dem Verkehrsverbund

### Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan hat laut PBefG 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.

- Dazu ist der barrierefreie **Ausbau aller Bushaltestellen** im Landkreis anzustreben. Details und ggfs. begründete Ausnahmen für diese Frist werden im Nahverkehrsplan festgehalten.
- Außerdem ist zu prüfen, ob sukzessive für Rollstuhlfahrer, Kinderwägen, etc. mehr Platz in den Bussen durch größere **Sondernutzungsflächen** vorgesehen werden kann. Diese könnten bei neuen Ausschreibungen von Linien oder im Verhandlungsverfahren mit den Unternehmen bei der Neuanschaffung von Bussen realisiert werden.
- Die **Fahrplaninformation** ist für sehbehinderte und blinde Fahrgäste zu ertüchtigen.

### Tarif und Ticketing

- Für **alle Regionalbusverkehre sowie ergänzende Bedarfsverkehre im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wird der einheitliche MVV-Gemeinschaftstarif festgeschrieben**. Dazu soll auch das Busangebot im südlichen Landkreis in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund integriert werden.
- Des Weiteren ist eine Überprüfung durchzuführen, inwieweit in Einzelfällen auch freigestellte Schülerverkehre (nach §43 PBefG) in den ÖPNV mit MVV-Tarif zu überführen sind.
- Bezüglich des Vertriebs von MVV-Tickets soll neben dem bereits etablierten Handy- und Online-Ticket des MVV sukzessive auch das elektronische Ticketing im Rahmen der Aktivitäten (e-Ticketing Roadmap) der MVV GmbH im Landkreis zum Einsatz kommen.

### Umsetzung

- Bei der Erprobung neuer Verkehrsangebote sind grundsätzlich mindestens vier Jahre vorzusehen.
- Vor einer endgültigen Einführung ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen.
- Für die Linienvergabe werden die bereits vorhandenen MVV-Qualitätsstandards bezüglich Fahrzeug, Personal und Betrieb zugrunde gelegt und ggf. angepasst.
- Die Möglichkeiten der Realisierung eines Linienbündelkonzepts sind im Zuge der Planungen innerhalb des Nahverkehrsplans zu prüfen.

- Anzustreben ist die Einführung einer einheitlichen Anmeldezentrale für Bedarfsverkehre und die Anmeldeöglichkeit für Bedarfsfahrten über die elektronische Fahrplanauskunft (EFA)

#### **Finanzierung**

- Finanzielle Auswirkungen für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ergeben sich erst im Zusammenhang mit der Umsetzung von konkreten Maßnahmen. Diese sind nach vorheriger Kostenermittlung im Gremium zu beschließen.

**Der Ausschuss für Umwelt und Infrastruktur, hat der vorgelegten Rahmenkonzeption in der Sitzung am 03.12.2019 19.11.2019 einstimmig zugestimmt.**

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

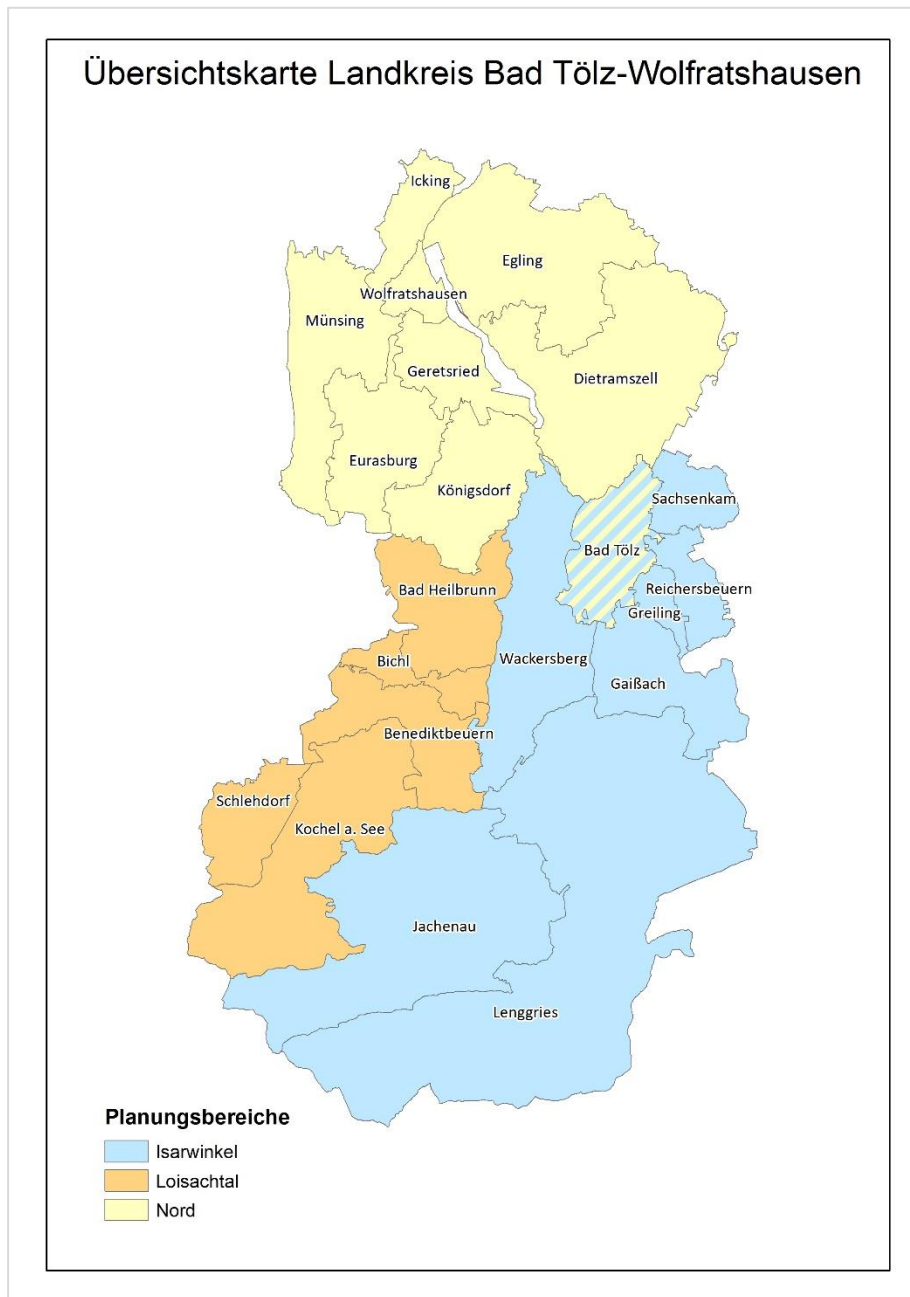
## 5. Maßnahmenpakete

In den Maßnahmenpaketen werden Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Behebung bestehender Schwachstellen in den Planungsbereichen konzipiert, die auf den Vorgaben der Rahmenkonzeption aufbauen und die Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren berücksichtigen. Die Maßnahmen basieren auf der Netzstruktur, die sich durch die Einführung der Expressbuslinien X 320 und X 970 sowie die Planungen für eine Alpenbuslinie zur Verbesserung der Ost-West-Verbindungen ergibt.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt unterteilt nach den folgenden Planungsbereichen:

- Planungsbereich Isarwinkel (*Kapitel 5.1*)
- Planungsbereich Loisachtal (Süd) (*Kapitel 5.2*)
- Planungsbereich Nördlicher Landkreis (*Kapitel 5.3*)
- Landkreisweites Bedarfsverkehrsangebot in der SVZ (*Kapitel 5.4*)

Die Einteilung der Planungsbereiche (siehe Kapitel 1.2) orientiert sich an der zweiten Runde der Workshops und ist nochmals in Abbildung 18 dargestellt.






**Abbildung 18: Einteilung der Planungsbereiche für die zweite Workshop-Runde**




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



Umsetzungshorizont

	= ca. 1 bis 2 Jahre (kurzfristig)
	= ca. 2 bis 4 Jahre (mittelfristig)
	= ab ca. 5 Jahre (langfristig)

Fahrgastnachfrage:

	= gering
	= moderat
	= groß

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 angegebenen Umsetzungszeiträume stellen lediglich allgemeine Einschätzungen dar, wobei die Übergänge zwischen den jeweiligen Kategorien fließend sind. Abhängig von terminlichen Vorgaben und Abstimmungen im Rahmen der Detailplanungen können sich die Umsetzungszeiträume verlängern.

Bei allen Kostenangaben handelt es sich um **Grobabschätzungen pro Jahr** ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der Grobkostenabschätzung des finanziellen Aufwandes der einzelnen Maßnahmen, erfolgte eine detaillierte Berechnung der dadurch jährlich anfallenden Kilometerleistung. Für diese Kilometerleistung wurde auf Basis der vorliegenden Kilometersätze, der finanzielle Mehraufwand je Maßnahme ermittelt. Auch für neue Linien wurde aus den Kilometerpreisen der bestehenden Linien im Landkreis ein durchschnittlicher Kilometerpreis errechnet. Die tatsächlichen Kosten können abhängig von den Detailplanungen sowie nach Abschluss von Ausschreibungen abweichen. Bei landkreisüberschreitenden Linien sind (teilweise) die Gesamtkosten dargestellt, die Modalitäten der Kostenaufteilung bleiben unberücksichtigt. Hypothetische Kostensteigerungen durch Anpassung von Treibstoffpreisen oder Lohnkosten sind ebenfalls nicht berücksichtigt (auch z.B. nicht durch einen pauschalen Index o.ä.).

Alle **Kosten** für einen Angebotsausbau in der **Schwachverkehrszeit** (SVZ) gemäß Vorgaben der Rahmenkonzeption sind in Maßnahme 20 (Landkreisweites Bedarfsverkehrsangebot) zusammengefasst und bei den übrigen Maßnahmen jeweils nicht enthalten.

Die Festlegung der Prioritäten erfolgte unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren, unter anderem 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.

Weitere geprüfte Maßnahmenvorschläge, bei denen kein Handlungsbedarf besteht bzw. die nicht als zielführend und/oder realisierbar bewertet werden, sind in **Anhang 8** kurz dargestellt.

Die ersten Entwürfe der Maßnahmenvorschläge wurden in zwei projektbegleitenden Workshops am 26.06.2020 vorgestellt, diskutiert und priorisiert. Die Maßnahmenentwürfe wurden im Dezember 2020 auch den Verkehrsunternehmen vorab zur Verfügung gestellt. Mit der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) fand hierzu im Januar 2021 ein Abstimmungsgespräch statt.

## 5.1. Maßnahmen Planungsbereich Isarwinkel

### Maßnahmen 1 (a,b):

#### Linie 9569 (Bergsteigerbus)

(Bad Tölz) – Lenggries – Fleck – Hohenwiesen – Fall – Vorderriß – Hinterriß – Eng

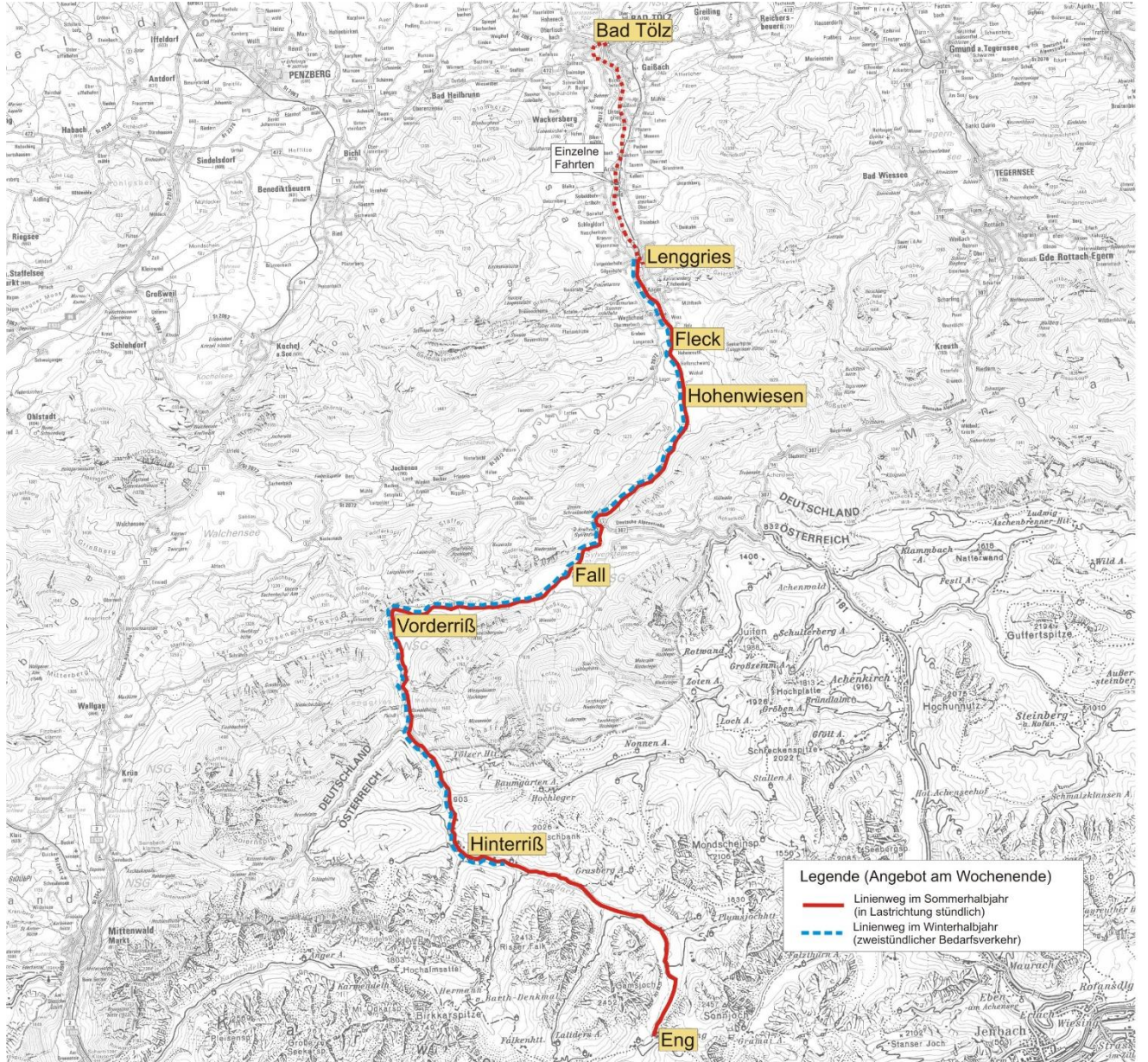
#### Ausgangssituation

- Betrieb nur vom 30. Mai bis 11. Oktober 2020
- Ausgeweitetes Angebot an Wochenenden ab 2020, Finanzierung in Zusammenarbeit mit Alpenverein (Sektion München-Oberland)
- Mo-Fr zwei Fahrtenpaare, davon ein Fahrtenpaar ab Bad Tölz
- Sa/So sieben Fahrtenpaare davon ein Fahrtenpaar ab Bad Tölz
- Im Winterhalbjahr derzeit durch ÖPNV nicht erschlossener Teilbereich des Landkreises.

#### Maßnahmen

- Linie als Bestandteil des Freizeitnetzes
- Ganzjähriges Angebot (bis Hinterriß), im Winterhalbjahr als Bedarfsverkehr
- Im Sommer an Wochenenden in Lastrichtung stündliches Angebot (bis 12 Uhr Richtung Eng, ab 15 Uhr Richtung Lenggries)
- Im Winter an Wochenenden zweistündliches Angebot als Bedarfsverkehr bis Hinterriß
- An Werktagen Grundangebot mit einem Fahrzeug (im Sommer mind. 3-Stunden-Takt, ggf. einzelne Fahrten (zusätzlich) nur ab/bis Hinterriß, Betriebszeitraum mind. 7-18 Uhr, im Winter mind. 4 Fahrtenpaare zwischen 7 und 17 Uhr als Bedarfsverkehr (außer Schulfahrten)
- Als Option Prüfung eines verdichteten Angebots an Werktagen in den Pfingstferien und Sommerferien (stündlich bzw. zweistündlich)
- Möglichkeit eines verdichteten Angebots bis Fall bzw. Vorderriß durch Integration freigestellter Schülerverkehre und/oder Verlängerung der Linie 9553 (Teilung der Linie in Bad Tölz empfohlen) ist als Option zu prüfen
- Ggf. Wechselwirkung mit möglichem Ortsbusangebot in Lenggries bzw. Angebotsausbau auf den Linien 9553, 9595 und 9564 im Ortsgebiet von Lenggries

Karte



Fahrtenangebot Sommer

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
Mind. 3 h-Takt	Mind. 3 h-Takt	-	1-h-Takt (Lastrichtung)	1-h-Takt (Lastrichtung)







Fahrtenangebot Winter (bis Hinterriß)

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
Mind. 4 Fahrtenpaare			2-h-Takt	2-h-Takt



*Wirkung*

- An Wochenenden attraktives Angebot für den Freizeitverkehr (insbesondere Ausflügler und Wanderer), im Winter Grundangebot (Zielgruppe u.a. Wanderer und Langläufer), zur Vermeidung unnötiger Leerfahrten als Bedarfsverkehr
- An Werktagen Grundangebot für Freizeitverkehr und Anwohner (u.a. von Fall, Hohenwiesen, Fleck, in Summe etwa 500 Einwohner)
- Aufgrund begrenzter Nachfrage im Winterhalbjahr und an Werktagen zunächst Einsatz von nur einem Fahrzeug, im Winterhalbjahr generell Bedienung durch Bedarfsverkehr
- ÖPNV auch an Werktagen als Alternative zum Individualverkehr für Ausflügler und Urlauber
- Ggf. (teilweise) Integration freigestellter Schülerverkehre und Verlängerung Linie 9553 bis Fall oder Vorderriß zu prüfen

Priorität <i>Angebotsausbau Sommer (1a)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>①</b>	120.000-180.000 €	 	
Priorität <i>Winterangebot (1b)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>②</b>	50.000-70.000 €		 

**Maßnahme 2 (a,b):****Linie 9595****Lenggries – Wegscheid - Jachenau***Ausgangssituation*

- Nur teilweise Taktangebot sowie größere Angebotslücken insbesondere am Vormittag.
- Kein Angebot in der Schwachverkehrszeit am Abend
- Am Wochenende jeweils nur zwei Fahrtenpaare, keine Unterscheidung zwischen Sommer- und Winterfahrplan
- Einzelne Fahrten mit Anbindung der Brauneckbahn
- Ortsteilgrößen in der Jachenau erfordern gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung keine Angebotsausweitung (alle Ortsteile unter 200 Einwohner), aufgrund der Gesamteinwohnerzahl sowie der Bedeutung für Freizeit und Tourismus sollten jedoch die Angebotsstandards für Ortsteile mit 200 bis unter 900 Einwohnern herangezogen werden.

*Maßnahmen*

- Schließung der bestehenden Angebotslücken (HVZ stündliches Angebot, NVZ zweistündliches Angebot)
- Bedarfsverkehrsangebot in der SVZ (2 Fahrtenpaare bzw. Fahrtmöglichkeiten ab Lenggries mit Anschluss vom SPNV)
- Linie am Wochenende Bestandteil des Freizeitnetzes mit 2-Stunden-Takt im Sommer und mind. 4 Fahrtenpaaren im Winter (letztere ggf. als Bedarfsverkehr) zur Anbindung der Wanderwege bzw. Loipen.
- Nach Vorliegen der infrastrukturellen Voraussetzungen (Wendeschleife) Verlängerung der Linie bis Niedernach zumindest am Wochenende zur Verbesserung der Anbindung des Walchensees, dazu konsequente Freihaltung der Infrastruktur zwingend erforderlich (siehe Begleitende Maßnahmen)
- Höhere Angebotsstandards für Lenggrieser Ortsteil Wegscheid sind darüber hinaus ggf. durch einen Ortsverkehr bzw. eine Verlängerung einer anderen Linie zu gewährleisten.

Karte



Fahrtenangebot Sommer

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (bzw. eine Fahrt pro Stunde)	2-h-Takt	2 Fahrtenpaare	2-h-Takt	2-h-Takt





Fahrtenangebot Winter

Siehe Sommer, am Wochenende ggf. nur 4 Fahrtenpaare pro Tag

Wirkung

- Gut merkbares Angebot für alle Verkehrszwecke
- Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr am Wochenende (für Ausflügler, Wanderer und Langläufer)
- Aufgrund begrenzter Nachfrage im Winterhalbjahr und am Abend Bedarfsverkehr zu diesen Zeiten empfehlenswert
- Ggf. kann Standzeit in Lenggries für Verbesserung der innerörtlichen Erschließung (Ortsteile Anger und ggf. Wegscheid) genutzt werden (ergänzende Schleifenfahrt)



Priorität <i>Wochenendangebot (2a)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	40.000-60.000 €		
Priorität <i>Angebotsausbau an Werktagen (2b)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	130.000-170.000 €		

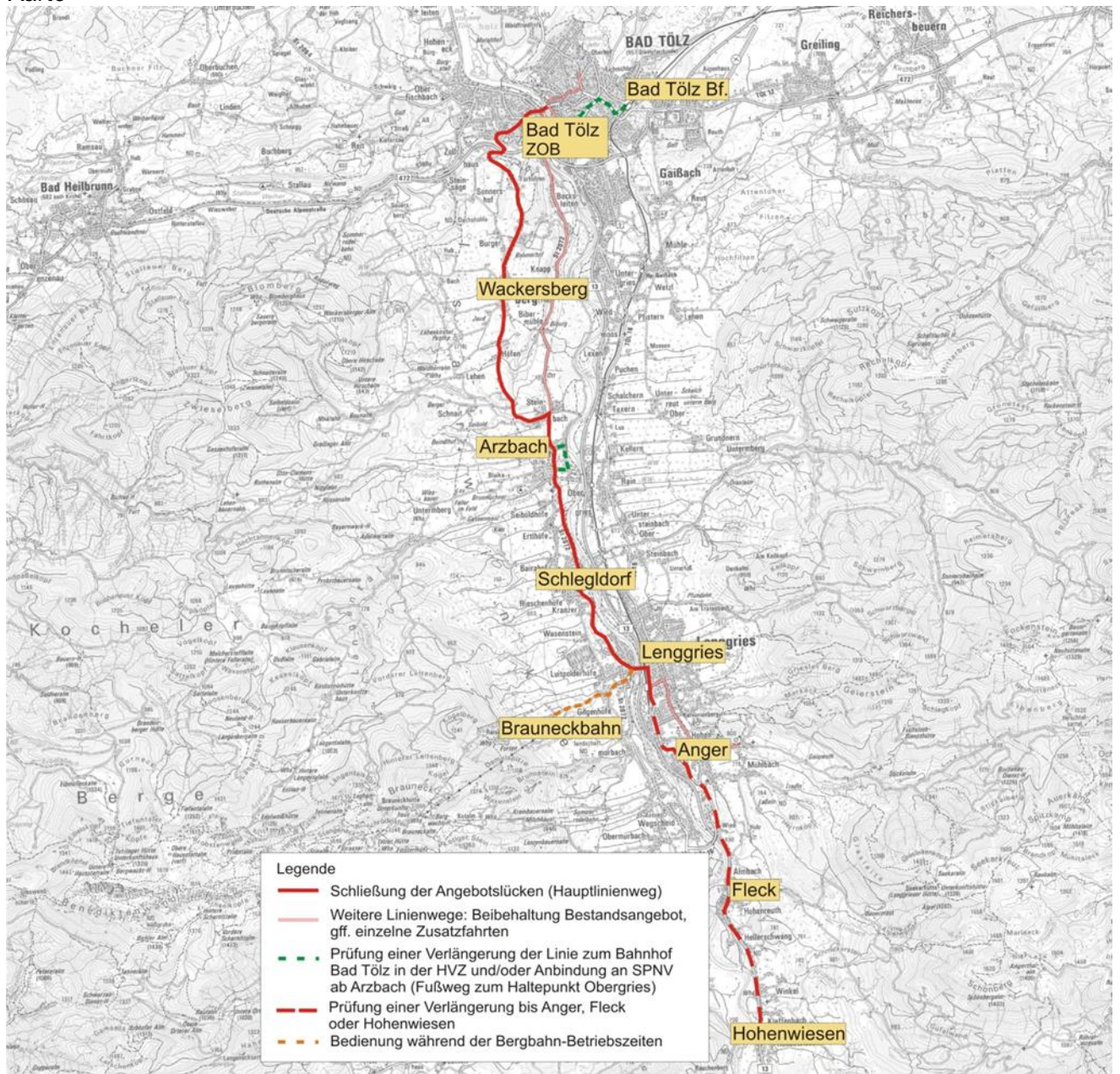
**Maßnahme 3:****Linie 9564****Bad Tölz – Wackersberg – Arzbach – Schlegldorf – Lenggries – (Brauneckbahn)***Ausgangssituation*

- Unregelmäßiges Angebot von ca. 6-18 Uhr mit abweichenden Linienwegen und nur kurzzeitig einheitlichen Abfahrtsminuten bzw. Takt
- SPNV-Anschlüsse nur teilweise in Lenggries, in Bad Tölz allgemein ZOB als Linienendpunkt (abgesehen von Schülerfahrten)
- An Wochenenden fünf Fahrtenpaare pro Tag
- Alle Orte bzw. Ortsteile entlang des Linienwegs zwischen Bad Tölz und Lenggries sind hinsichtlich ihrer Einwohnerzahlen der Ortsgrößenklasse 200-900 Einwohner zuzuordnen.

*Maßnahmen*

- Schließung der bestehenden Angebotslücken (HVZ stündliches Angebot, NVZ zweistündliches Angebot) sowie Vertaktung des Angebots (Ausnahmen im Schülerverkehr möglich)
- Bedarfsverkehrsangebot in der SVZ (2 Fahrtenpaare mit Anschluss vom SPNV am Abend) und eine Fahrt mit SPNV-Anschluss am Morgen.
- Hauptlinienweg aufgrund der höheren Einwohnerzahlen einheitlich über Wackersberg (mindestens zweistündliche Bedienung)
- Prüfung einer Verlängerung der Linie in der Hauptverkehrszeit zum Bahnhof Bad Tölz zur Herstellung attraktiver SPNV-Anschlüsse in/aus Richtung Norden insbesondere für die Ortsteile Wackersberg und Arzbach (sofern Verlängerung nicht realisierbar, sind schnelle Weiterfahrt-möglichkeiten per Stadtbus oder Regionalbus vom ZOB zum Bahnhof mit attraktiven SPNV-Anschlüssen sicherzustellen), ggf. infrastrukturelle Anpassungen erforderlich
- Alternativ und/oder ergänzend ist die Möglichkeit zu prüfen, eine Anbindung an den SPNV am Haltepunkt Obergries herzustellen (Fußweg via Isarsteg ab Arzbach). Zur Verkürzung des Fußwegs Prüfung einer (zeitweisen) Linienführung durch die Kalkofenstraße mit Haltestelle am Sportplatz empfohlen.
- Soweit möglich durchgehende Bedienung der Brauneckbahn während deren Betriebszeiten (in der Regel 8:30-17 Uhr), sofern diese nicht durch ein Ortsverkehrsangebot in Lenggries gewährleistet werden kann.
- Ggf. Prüfung einer Verlängerung bis Anger, Fleck oder Hohenwiesen bzw. Wegscheid zur Verbesserung der innerörtlichen Erschließung von Lenggries unter Berücksichtigung einer Optimierung der Fahrzeugumläufe (Wechselwirkungen mit möglichem Ortsbusangebot in Lenggries sowie Linien 9595 und 9569 sind zu berücksichtigen).
- Bestehendes Wochenendangebot grundsätzlich angemessen, Einführung eines zusätzlichen Fahrtenpaars gegen Mittag empfohlen.

Karte





Fahrtenangebot

	Mo-Fr		Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (bzw. eine Fahrt pro Stunde)	2-h-Takt	2 Fahrtenpaare abends, 1 Fahrt morgens	6 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare

*Wirkung*

- Verbesserte Anbindung an den SPNV (u.a. für Pendler)
- Attraktivitätssteigerung insbesondere für den Berufs- und Gelegenheitsverkehr
- Kein Angebotsausbau im Bereich Manfredhof, Arzbacher Straße, Bocksleiten (da größere Einwohnerzahlen am Linienweg über Wackersberg)
- Mögliche Parallelbedienung zwischen ZOB und Bahnhof Bad Tölz mit anderen Linien zu prüfen (ggf. Anbindung der Verstärkerzüge empfohlen)

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>①</b>	125.000-175.000 €		

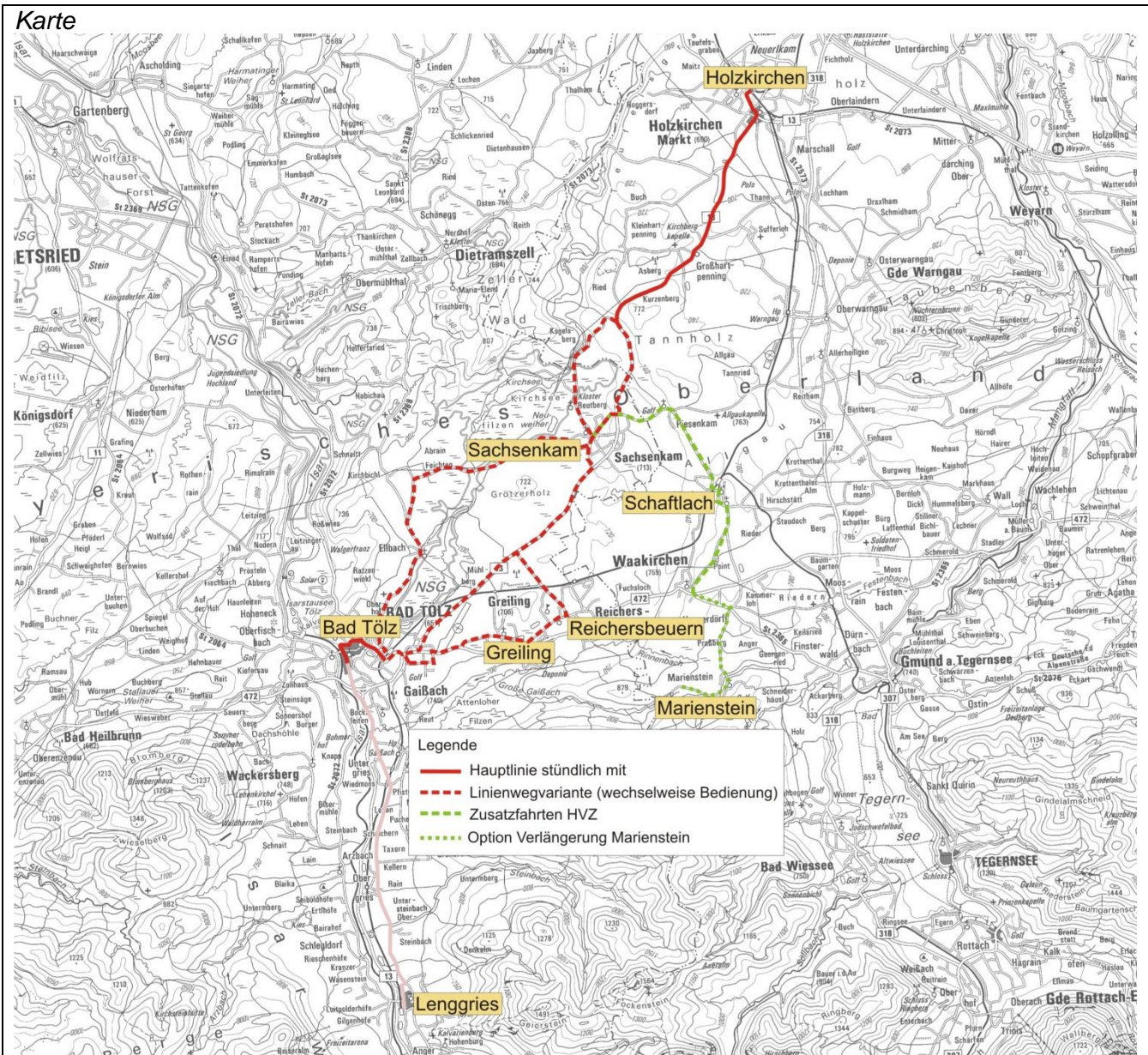
**Maßnahme 4:****Linie 9553****Holzkirchen – Sachsenkam – Bad Tölz – Gaißach – Lenggries***Ausgangssituation*

- Unregelmäßiges Angebot an Werktagen von ca. 6-19 Uhr mit stark abweichenden Linienwegen und großen Angebotslücken, nur wenige Fahrten bedienen den gesamten Linienweg
- Abendverkehr von Donnerstag bis Samstag in Form eines Anruflinientaxis für die Orte Greiling, Reichersbeuern und Sachsenkam (zwei Fahrten ab Bad Tölz)
- An Samstagen drei Fahrtenpaare (auf unterschiedlichen Teilstrecken, an Sonntagen kein Angebot)
- Große Defizite gemäß Schwachstellenanalyse insbesondere in Sachsenkam (Unterschreitung der Grenzwerte), kleinere Defizite teilweise auch in Greiling
- Zwischen Bad Tölz und Lenggries bedient die Linie keine Ortsteile mit über 200 Einwohnern, die nicht gleichzeitig im 800-Meter-Einzugsradius der SPNV-Halte Gaißach und Obergries liegen. Der Ortsteil Gaißach Dorf mit knapp unter 200 Einwohnern wird (auch) durch die Linie 9553 nicht bedient.
- Im Norden des Siedlungsgebiets von Lenggries besitzt die Linie 9553 eine gewisse Erschließungsfunktion (durch das geringe Fahrtenangebot begrenzt).

*Maßnahmen*

- Im südlichen Teil der Linie zwischen Lenggries und Bad Tölz Beibehaltung des Status Quo (kein weiterer Ausbau gemäß Rahmenkonzeption erforderlich und als Parallelverkehr zum SPNV nicht empfohlen). Verbesserte Erschließung des nördlichen Teils des Hauptorts Lenggries durch Ortsverkehr oder Verlängerung einer anderen Bestandslinie (9564, 9595) zu prüfen.
- Anbindung des Ortsteils Gaißach Dorf (mit Fachklinik) durch Bedarfsverkehrsangebot (siehe Maßnahmen Stadtverkehr Bad Tölz) oder ggf. Linie 9553 bei Teilung der Linie in Bad Tölz (siehe auch Maßnahme 1) zu prüfen.
- Prüfung verschiedener Varianten zum Ausbau des Angebots zwischen Bad Tölz, Sachsenkam und Holzkirchen zur Erfüllung der Vorgaben der Rahmenkonzeption (in der HVZ mind. alle 20-30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit mit Anschluss zum/vom SPNV, in der NVZ mind. stündlich)
- Im Rahmen des Workshops am 26.06.2020 wurde als Ziel eine stündliche Bedienung auf der „Hauptachse“ Bad Tölz – Sachsenkam – Holzkirchen in der HVZ und NVZ festgelegt, in der HVZ ggf. in Absprache mit dem Landkreis Miesbach ergänzt um eine zusätzliche Anbindung an den Bahnhof Schaftlach (die wiederum im Landkreis Miesbach nach Marienstein verlängert werden kann, Umsetzung als Rufbus/Bedarfsverkehrsangebot zu prüfen).
- Zwischen Sachsenkam und Bad Tölz Prüfung einer wechselnden Linienführung via Ellbach bzw. Reichersbeuern und Greiling empfohlen (abhängig von der Befahrbarkeit der Verbindung Ellbach – Sachsenkam, ggf. infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich). Zielsetzung: Behebung der Angebotsdefizite im Bad Tölzer Ortsteils Ellbach
- Sofern der Ausbau der RVO-Linie 9557 gemäß Nahverkehrsplan für den Landkreis Miesbach umgesetzt werden kann (auch für Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen empfohlen) und/oder die Alpenbuslinie realisiert wird (abhängig von Detailkonzeption), sollen die Fahrten zwischen Sachsenkam und Bad Tölz direkt über die B 11 geführt werden.
- Bei Fahrten via Reichersbeuern und Greiling Anbindung der Flinthöhe in Bad Tölz (Gewerbe, Landratsamt etc.) empfohlen, bei Direktfahrten unter Berücksichtigung der Realisierung der Nordumfahrung Bad Tölz zu prüfen (vgl. erst nach Baum Nordumfahrung möglich)









Fahrtenangebot (für Sachsenkam)

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
Mind. alle 20-30 Minuten Anschluss zum SPNV in Bad Tölz, Schaftlach oder Holzkirchen (Hauptlinie mind. stündliches Angebot)	Mind. stündlich Anschluss zum SPNV	3 Fahrtenpaare abends, 1-2 mit Anschluss zum SPNV morgens	2-h-Takt	2-h-Takt

*Wirkung*

- Verbesserte Anbindung an den SPNV (in Bad Tölz, Schaftlach und Holzkirchen), Möglichkeit attraktiver Anschlüsse in mehrere Richtungen am Bahnhof Schaftlach
- Einhaltung der Standards gemäß Rahmenkonzeption
- Attraktivitätssteigerung insbesondere für den Berufs- und Gelegenheitsverkehr
  
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Kloster Reutberg als Freizeitziel
- Abstimmung mit Ausbau der Linie 9557 aus dem Landkreis Miesbach (für Greiling und Reichersbeuern) erforderlich, ebenso Berücksichtigung einer künftigen Alpenbus-Linie
- Durch Angebotsausbau zugleich Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen im Landkreis Miesbach (Piesenkam und Marienstein, Gemeinde Waakirchen sowie Großhartpenning, Markt Holzkirchen), deren Anbindung im Ist-Zustand ebenfalls teils deutliche Defizite aufweist. Die Kostenaufteilung zwischen den Landkreisen ist abzustimmen.

Priorität <i>Hauptlinie (4a)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>①</b>	350.000-450.000 € (mit Landkreis MB)		
Priorität <i>Schaftlach (4b)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>③</b>	40.000-60.000 € (mit Landkreis MB)		



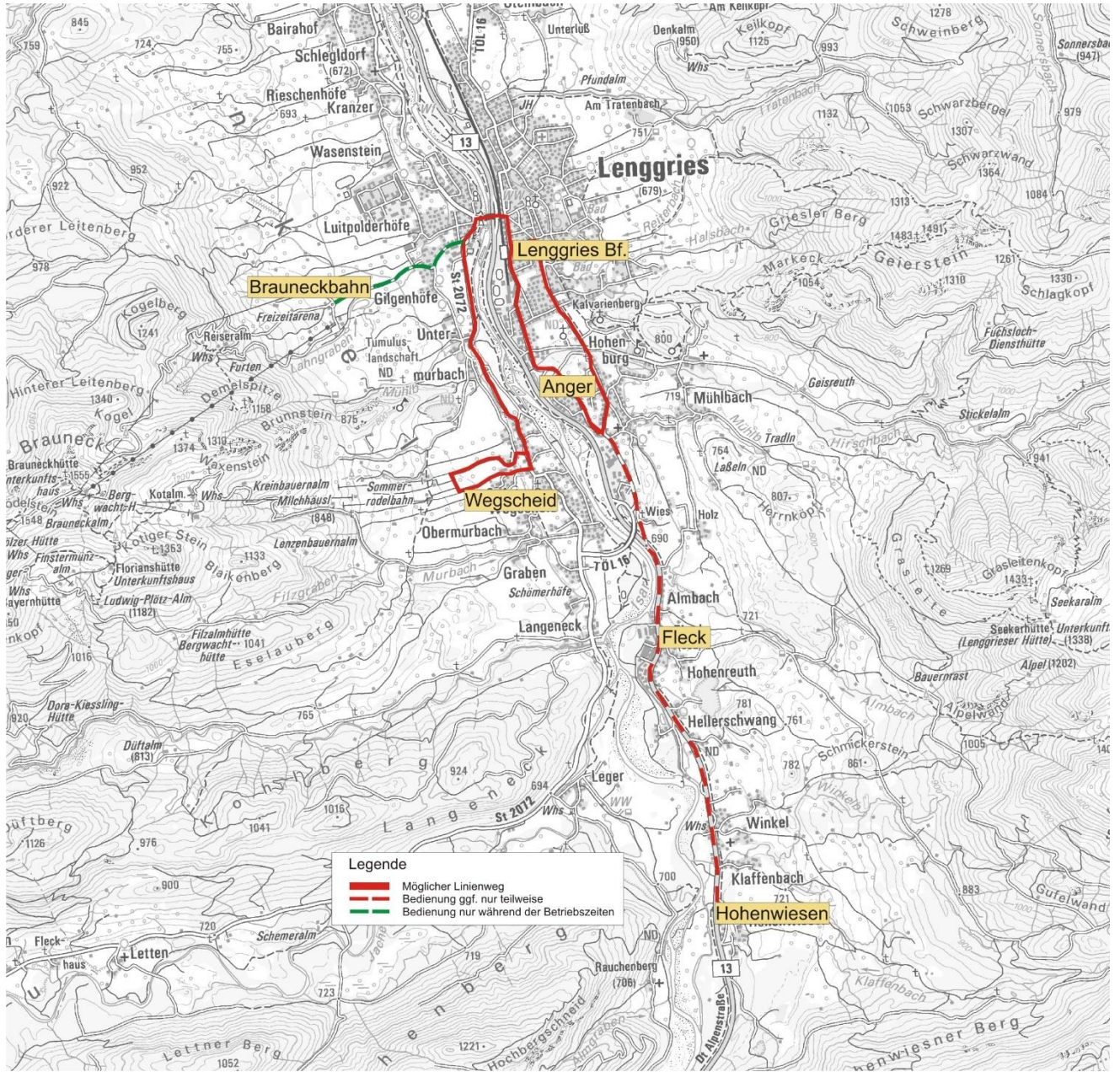
**Maßnahme 5:****Neues Angebot: Ortsverkehr Lenggries****Möglicher Linienweg: Wegscheid – (Brauneckbahn) – Bahnhof – Anger (– Fleck – Hohenwiesen)***Ausgangssituation*

- Ortsgebiet von Lenggries sowie Lenggrieser Ortsteile werden durch regionale Linien in die Jachenau sowie Richtung Bad Tölz miterschlossen, kein eigener Ortsverkehr
- Südlich von Lenggries im Isartal abgesehen von saisonalen Angeboten (Skibus, Bergsteigerbus) kein allgemeines ÖPNV-Angebot
- Angebotslücken der regionalen Linien betreffen somit auch die Lenggrieser Ortsteile
- Die Ortsteile Wegscheid und Anger sind der Ortsgrößenklasse über 900 Einwohner zuzuordnen, die Ortsteile Schlegldorf, Fleck und Winkl-Hohenwiesen weisen jeweils über 200 Einwohner auf.
- Gemäß den - in der Rahmenkonzeption - definierten Vorgaben liegt der Ortsteil Anger außerhalb des Einzugsbereichs des Bahnhofs Lenggries und verfügt somit über keine ÖPNV-Anbindung. Ähnlich stellt sich die Situation im Norden des Hauptorts dar (Tölzer Straße, Jugendherberge), der nur durch die Linie 9553 über ein rudimentäres Angebot verfügt.
- Die geforderten Angebotsstandards für den Ortsteil Schlegldorf können durch den dargestellten Ausbau der Linie 9564 gewährleistet werden.
- Für alle übrigen Ortsteile sind weitreichendere Angebotsausweitungen erforderlich, um die vorgesehenen Angebotsstandards zu erfüllen.

*Maßnahmen*

- Prüfung der Einrichtung eines eigenen Ortsverkehrs zur Verdichtung der regionalen Linien. Möglicher Linienweg: Wegscheid – (Brauneckbahn, nur während der Betriebszeiten) – Bahnhof – Anger (- Fleck – Hohenwiesen, ggf. nur teilweise). Aufgrund begrenzter Wendemöglichkeiten in Wegscheid (zusätzliche Infrastruktur erforderlich) ggf. alternativer Linienweg Bf. – Brauneckbahn – Wegscheid – Fleck – Hohenwiesen (Bedienung von Anger als zusätzliche Schleife ab Bf.)
- Bedienung gemäß den Vorgaben für Ortsteile mit über 200 Einwohnern (HVZ stündlich, NVZ zweitstündlich), Anschlüsse zum/vom SPNV sind sicherzustellen.
- Ein Einsatz von Midibussen ist zu prüfen.
- Durch Überlagerung mit den regionalen Linien (siehe entsprechende Maßnahmen) können die Angebotsstandards auch für die größeren Ortsteile Anger und Wegscheid erfüllt werden. Das Fahrplanangebot der Linien ist aufeinander abzustimmen.
- Der Nordteil des Gemeindehauptorts (ggf. bis Obergries) kann ggf. durch eine zusätzliche Schleifenfahrt oder eine Verlängerung der Linien 9564 oder 9595 bedient werden.
- Alternativ ist ein umfassender Ausbau der regionalen Linien oder ein Ortsverkehr mit zwei oder drei Kleinbussen auf unterschiedlichen Linien (z.B. Nord, Süd, Wegscheid) zu prüfen.
- Prüfung eines On-Demand-Ortsverkehrs unter Berücksichtigung u.a. der Erfahrungen in Murnau am Staffelsee und am Landkreis München (vgl. ein Fahrzeug ausreichend, max. Fahrzeit ab Bahnhof in alle Richtungen ca. 10 Minuten)

Karte





Fahrtenangebot

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (bzw. eine Fahrt pro Stunde)	2-h-Takt	2 Fahrtenpaare abends, 1 Fahrt morgens	Ggf. 2-3-h-Takt (abhängig von anderen Linien)	Ggf. 2-3-h-Takt (abhängig von anderen Linien)

*Wirkung*

- Einhaltung der Mindeststandards gemäß Rahmenkonzeption
- Erschließung nicht bzw. bislang nur unzureichend angebundener Siedlungsgebiete mit Anschluss zum/vom SPNV
- Innerörtliches Angebot auch für touristische Zwecke (unabhängig von saisonalen Angeboten nutzbar)
- Bei Detailkonzeption Abstimmungen zwischen den Linien 9564, 9595 und 9569 erforderlich, um Parallelbedienungen zu vermeiden

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>1</b>	250.000-350.000 €		



## **Maßnahme 6 (a,b): Stadtbus Bad Tölz (Stadtbuslinien 1-3 (RVO 9565, 9570, 9575))**

### *Ausgangssituation*

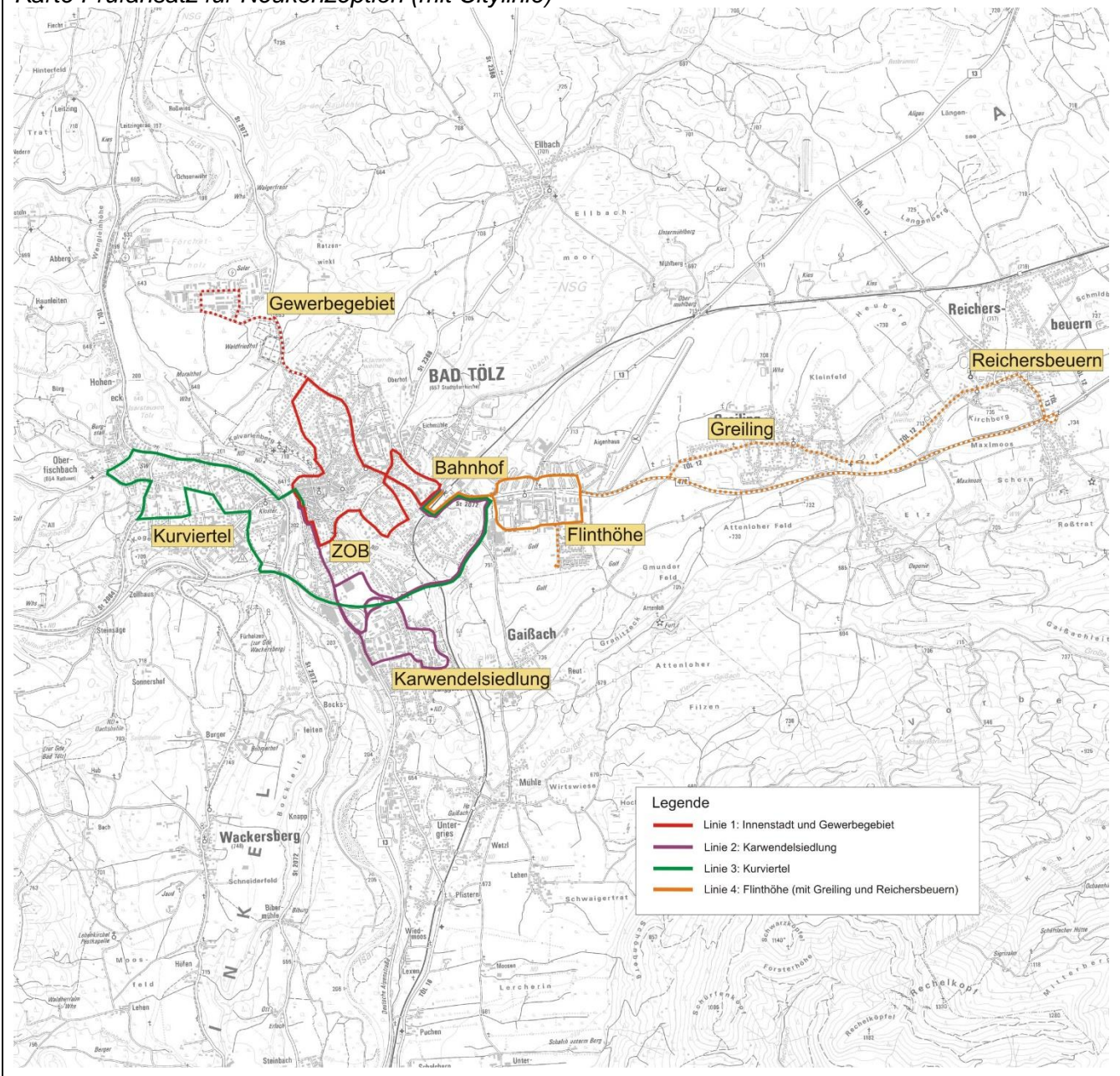
- Drei Stadtbuslinien zur Feinerschließung des Stadtgebiets
- Bedienung der Linien 1 und 2 (9570 und 9565) Montag bis Freitag allgemein stündlich von etwa 6-20 Uhr, in den Abendstunden teilweise kombiniert als „große Stadtbusrunde“. Am Wochenende auf Linie 1 ebenfalls stündliches Angebot, auf Linie 2 am Samstag stündliches bis meist zweistündliches Angebot (teilweise wiederum kombiniert), hier am Sonntag meist zweistündliche Bedienung.
- Linie 3 (9575) bindet das nördliche Stadtgebiet und das Gewerbegebiet „Im Farchet“ an den Bahnhof an (allgemein keine Bedienung des ZOB), meist unregelmäßige Taktung (nur kurzzeitig Stundentakt), am Wochenende nur 2-3 Fahrtenpaare
- Das westliche Stadtgebiet (Kurviertel) sowie der Ortsteil Oberfischbach (Gemeinde Wackersberg) werden als Schleifenfahrt durch die Linie 1 bedient, die Karwendelsiedlung, Flinthöhe und Lettenholzsiedlung ebenfalls in Form von Schleifenfahrten durch Linie 2
- Nach 20 Uhr und vor 6 Uhr besteht kein Angebot, für die Flinthöhe und Lettenholzsiedlung bereits ab 18 Uhr kein Angebot (ebenso am Samstagnachmittag und Sonntag)
- Zugleich werden Teile des Stadtgebiets durch einbrechende Regionalbuslinien erschlossen, dadurch zwischen ZOB und Bahnhof sehr viele Fahrten.
- Teils lange Fahrzeiten (insbesondere Karwendelsiedlung – Bahnhof)
- Infrastrukturelle Restriktionen für Bus-Planung
  - Zwei Isarbrücken (Amortplatz und B 472)
  - Drei Straßen über Hangkante (B 472, An der Osterleite, Nockhergasse (nur abwärts))
  - Zwei Querungen der Bahnstrecke (B 472 und Sachsenkammer Straße)

### *Maßnahmen*

- Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt auf den Linien 1 und 2 während aller Zeiträume, in denen ein Halbstundentakt bei der Bayerischen Oberlandbahn angeboten wird.
- Anbindung Flinthöhe und Lettenholzsiedlung bis 20 Uhr sowie am Samstagnachmittag
- Mittelfristig Ergänzung des Angebots durch einen Bedarfsverkehr nach 20 Uhr im Bedienungsgebiet der Linien 1 und 2, anzustreben ist eine stündliche Bedienung mit entsprechenden SPNV-Anschlüssen
- Mittel- bis langfristig Prüfung einer Neukonzeption des Stadtverkehrs. Mögliche Prüfansätze:
  - Aufteilung in vier Linien (Nord-Farchet, West-Oberfischbach, Süd-Karwendelsiedlung, Ost-Flinthöhe und Lettenbichl), Umsteigemöglichkeiten am ZOB (West und Süd) bzw. am Bahnhof (Nord und Ost), alle Linien mit Direktanbindung des Bahnhofs, soweit möglich Verknüpfung der Umläufe Ost und West am Bahnhof, ggf. teilweise Bedienung durch Klein- oder Midibusse.
  - Zwei Durchmesserlinien (Flinthöhe – Oberfischbach und Karwendelsiedlung – Farchet), möglichst mit Linienführung über Bahnhof, ggf. Verlängerung ab Karwendelsiedlung zum SPNV-Haltepunkt Gaißach oder Aufteilung der Nord-Süd-Linie in zwei Linien
  - City-Linie (ggf. zeitweise mit Farchet) sowie Linien
    - ZOB – Kurviertel – B 472 – Bahnhof (keine Rundlinie)
    - Bahnhof – Karwendelsiedlung – ZOB
    - Bf – Flinthöhe – Lettenbichl (ggf. mit Greiling und Reichersbeuern oder kombiniert mit City-Linie)
  - Kleinbuslinie Kurviertel – ZOB zur Feinerschließung, Direktverbindungen zum Bahnhof durch (ausgebaute) Regionalbuslinien, Ruftaxi-Angebot für Norden und Farchet, Konzentration „klassischer“ Stadtverkehr auf Flinthöhe,

- Lettenholz und Karwendelsiedlung
- On-Demand-Verkehre (ggf. zunächst nur für Teilbereiche, z.B. Nord/Farchet oder Abend-/Wochenendverkehr) unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit dem Ortsbus in Murnau (Start Juli 2020)
- Ggf. Einbeziehung von Teilgebieten der Nachbargemeinden Gaißach (hier insbesondere Fachklinik) und Wackersberg (Runde über Wackersberg und Steinbach)

Karte Prüfansatz für Neukonzeption (mit Citylinie)





<i>Fahrtenangebot (Stadtverkehr Bad Tölz)</i>				
<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa</i>	<i>So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>		
<i>30-Minuten-Takt</i>	<i>Mind. 60-Minuten-Takt, 30-Minuten-Takt anzustreben</i>	<i>60-Minuten-Takt abends, 1-2 Fahrten mit Anschluss zum SPNV morgens</i>	<i>1-h-Takt</i>	<i>1-h-Takt</i>



  

<i>Wirkung</i>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Zubringerfunktion zum SPNV und gleichmäßigere Auslastung der Züge</li> <li>• ÖPNV-Nutzung im Berufs- und Freizeitverkehr am Abend (und morgens) möglich</li> <li>• Attraktives Angebot für Gelegenheits- und Einkaufsverkehr</li> <li>• Bessere Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Angebots</li> </ul>			

<i>Priorität Angebotsausbau (6a)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>①</b>	250.000-350.000 €		

<i>Priorität Neukonzeption (6b)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>③</b>	150.00-250.000 € <i>(zusätzlich)</i>		



## 5.2. Maßnahmen Planungsbereich Loisachtal

### **Maßnahme 7 (a-d):**

#### **Linie 9608:**

#### **Kochel – Walchensee (– Wallgau – Krün – Garmisch-Partenkirchen)**

##### *Ausgangssituation*

- Wichtige landkreisübergreifende Verbindung zwischen dem LK TÖL und dem LK GAP
- Erschließung des Hauptorts Kochel sowie der Kocheler Ortsteile Urfeld, Walchensee, Lobesau, Einsiedel und Obernach, dabei weist der Ortsteil Walchensee eine Einwohnerzahl über 200 auf
- Linie mit bedeutender Funktion für den Freizeitverkehr, insbesondere am Wochenende auf dem Abschnitt Kochel – Walchensee
- Anschlüsse vom/zum SPNV in Kochel sehr wichtig; beim Bestandsangebot meist gut (Übergangszeiten ca. 5-15 min), bei Stau am Kesselberg in Rückrichtung jedoch knapp

##### Bestandsangebot Sommerhalbjahr (01.05.-25.10.):

- Täglicher Stundentakt von ca. 8-18 Uhr (Richtung Kochel) bzw. ca. 9 bis 19 Uhr (Richtung Garmisch-Partenkirchen) auf dem Abschnitt Walchensee – Kochel bzw. Kochel – Walchensee
- Einzelne Verstärkerfahrten an Schultagen
- Keine Früh- und Spätfahrten vor 6 Uhr bzw. nach 20 Uhr in beide Richtungen
- An Ferientagen nur eine Fahrt vor 9 Uhr (Richtung Kochel)

##### Bestandsangebot Winterhalbjahr (26.10.-30.04.):

- An Schultagen 8 Fahrten auf dem Abschnitt Kochel – Walchensee, 7 Fahrten in Gegenrichtung
- An Ferien- und Wochenendtagen 6 Fahrtenpaare zwischen Kochel und Walchensee

**Maßnahmen:**

Alle Maßnahmen beziehen sich grundsätzlich auf den Abschnitt im LK TÖL: Kochel – Walchensee (Einsiedl). Diese sind mit dem LK GAP abzustimmen und bei Interesse ggf. für den kompletten Linienweg umzusetzen.

**Mo-Fr:****Sommerhalbjahr:**

- Schließen von Angebotslücken in beiden Richtungen, an Ferientagen Standards wie am Wochenende
- Erfüllung der Bedienstandards der Rahmenkonzeption für Orte zwischen 200 und 900 Einwohnern, v.a. in der SVZ

**Winterhalbjahr:**

- Verdichtung des Angebots nach Bedienstandards der Rahmenkonzeption für Ortsteile zwischen 200 und 900 Einwohnern in beiden Richtungen
- Ausbau insb. in der Früh und am Vormittag sowie nachmittags und abends (Bedarfsverkehr), v.a. HVZ und SVZ

**Wochenende und Feiertage**

Für das Wochenende wird empfohlen – aufgrund der großen touristischen Bedeutung der Linie – ein gesondertes Freizeit- und Tourismusangebot zu konzipieren, welches höhere Bedienstandards als die „reguläre Rahmenkonzeption“ für einen Wochenendtag vorsieht. Für Sommer- und Winterhalbjahr sind dabei differenzierte Bedienungshäufigkeiten anzustreben, um der unterschiedlichen jahreszeitlichen Ausprägung des Freizeitverkehrs Rechnung zu tragen.

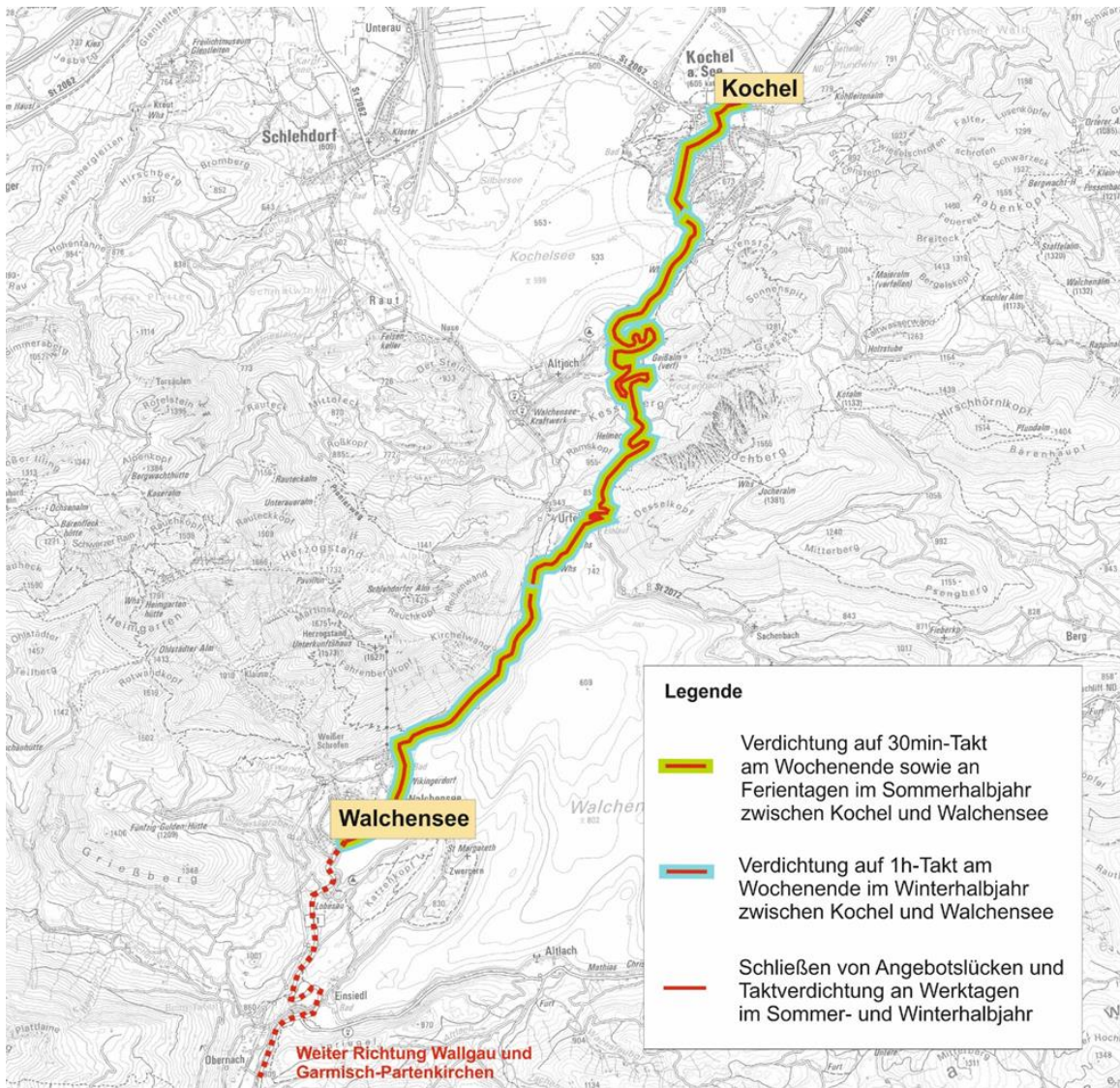
**Sommerhalbjahr**

- Ausbau des Angebots zu einem 30-Min-Takt zwischen 8-19 Uhr (ggf. sogar bis 21 Uhr sinnvoll, bedienendes Verkehrsunternehmen teilt diese Einschätzung) in beide Richtungen (Kochel –Walchensee, Walchensee – Kochel)
- Erweiterung des Abendangebots nach 20/21 Uhr (Bedarfsverkehr)
- Für Fahrten ohne Anschluss zum/vom SPNV in Kochel (1h-Takt) sind Verknüpfungen mit der Linie 9612 aus/nach Bad Tölz anzustreben

**Winterhalbjahr:**

- Ausbau des Angebots zu einem 60-Min-Takt zwischen 9-18 Uhr in beide Richtungen (Kochel –Walchensee, Walchensee – Kochel)
- Erweiterung des Abendangebots nach 18 Uhr (Bedarfsverkehr)
- Schließen der bisherigen Taktlücken, jeweils mit Anschluss zum/vom SPNV in Kochel

Karte











Fahrtenangebot Sommer

Mo-Fr (Schultage)			Sa und Ferientage	So/F und Ferientage
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	1-h-Takt	Fahrtmöglichkeiten vor 6 Uhr und nach 20 Uhr nach Rahmenkonzeption	30-Min-Takt (8-19 Uhr)	30-Min-Takt (8-19 Uhr)

<i>Fahrtenangebot Winter</i>				
<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa</i>	<i>So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>		
<i>1-h-Takt</i>	<i>2-h-Takt</i>	<i>Fahrtmöglichkeiten vor 6 Uhr und nach 20 Uhr nach Rahmenkonzeption</i>	<i>1-h-Takt</i>	<i>1-h-Takt</i>

*Wirkung*

- Verbesserung der Erreichbarkeit Walchensee/Herzogstandbahn, insb. am Wochenende
- Schließen von Taktlücken unter der Woche (v.a. im Winter) für ein ganztägig homogenes Angebot

<i>Priorität Ausbau Wochenende Sommer (7a)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>①</b>	100.000-130.000 €		
<i>Priorität Ausbau Wochenende Winter (7b)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>②</b>	20.000-40.000 €		
<i>Priorität Allgemeiner Ausbau Sommer (7c)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>②</b>	10.000-30.000 €		
<i>Priorität Allgemeiner Ausbau Winter (7d)</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>
<b>②</b>	50.000-70.000 €		

**Maßnahme 8 (a-c):****Linie 9611:****Kochel – Schlehdorf (– Großweil – Murnau)***Ausgangssituation*

- Wichtige landkreisübergreifende Verbindung zwischen dem LK TÖL und dem LK GAP
- Wichtige Erschließungsfunktion für die Gemeinde Schlehdorf
- Anschlüsse vom/zum SPNV in Kochel
- Linie mit bedeutender Funktion für den Freizeitverkehr, insbesondere am Wochenende auf dem Abschnitt Kochel – Schlehdorf
- Keine Erschließung des Schlehdorfer Ortsteils Unterau
- Zusätzliche Erschließung der Gemeinde Schlehdorf durch die Linie 9613 (nach/aus Kochel bzw. Penzberg)

## Bestandsangebot Sommer und Winterhalbjahr (04.04.-25.10. bzw. 26.10.-03.04.)

- Unter der Woche von Mo-Fr meist jeweils stündliche Verbindungen von Schlehdorf nach Murnau oder Kochel (und zurück)
- An Wochenenden 5 Fahrtenpaare (etwa von 9-18 Uhr) zwischen Kochel und Schlehdorf (weiter nach Murnau) und zurück
- Kein Angebot in der SVZ (Schlehdorf wird von Donnerstag bis Samstag mit ALT der Linie 9612 aus Bad Tölz angebunden, nur einfache Richtung, keine Rückfahrten)

*Maßnahmen:*

Alle Maßnahmen beziehen sich grundsätzlich auf den Abschnitt Kochel – Schlehdorf (LK TÖL). Diese sind mit dem LK GAP abzustimmen und bei Interesse ggf. für den kompletten Linienweg umzusetzen.

**Allgemeine Prüfansätze**

- Steigerung des Angebots für den Freizeitverkehr, insb. im Sommerhalbjahr am Wochenende
- Eine Linienführung zur Anbindung des Schlehdorfer Ortsteils Unterau ist zu prüfen und mit der Gemeinde abzustimmen (Bedienung ggf. nur auf einzelnen Fahrten)

**Mo-Fr**

- Schließen von Angebotslücken in der SVZ: Schaffung einer Fahrtmöglichkeit zum SPNV nach Kochel oder Murnau morgens vor 6 Uhr sowie Ausbau des Angebots am Abend (Bedarfsverkehr)

**Wochenende und Feiertage**

Für das Wochenende wird empfohlen – aufgrund der großen touristischen Bedeutung der Linie – ein gesondertes Freizeit- und Tourismusangebot zu konzipieren, welches höhere Bedienstandards als die „reguläre Rahmenkonzeption“ für einen Wochenendtag vorsieht. Für Sommer- und Winterhalbjahr sind dabei differenzierte Bedienungshäufigkeiten anzustreben, um der unterschiedlichen jahreszeitlichen Ausprägung des Freizeitverkehrs Rechnung zu tragen.

**Sommerhalbjahr**

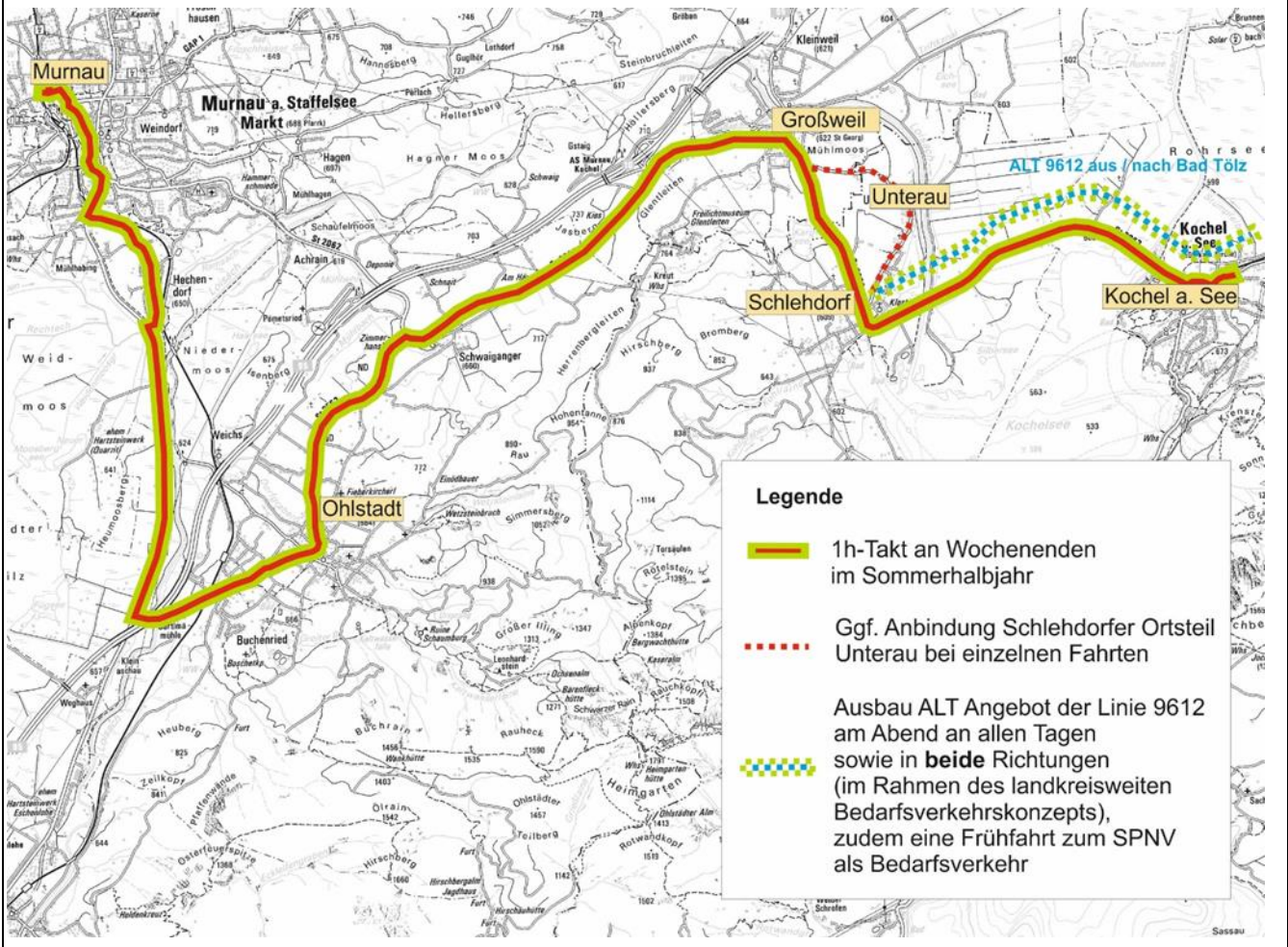
- Ausbau des Angebots zwischen 8/9 und 19/20 Uhr zu einem Stundentakt zwischen Kochel – Schlehdorf – Murnau (und zurück)
- Ausbau des Abendangebots ab 20 Uhr nach Rahmenkonzeption (Bedarfsverkehr)



Winterhalbjahr

- Tagsüber kein weiterer Ausbau erforderlich, da bereits meist 2h-Takt zwischen Kochel – Schlehdorf und Murnau (und zurück).
- Ausbau Abendangebot ab 20 Uhr (Bedarfsverkehr)

Karte





*Fahrtenangebot Sommer*

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (für Schlehdorf)	1-2-h-Takt (für Schlehdorf)	3 Fahrtenpaare abends, 1 Fahrt morgens vor 6 Uhr nach Kochel oder Murnau	1-h-Takt (8/9-19/20 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends	1-h-Takt (8/9-19/20 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends

*Fahrtenangebot Winter*

Mo-Fr (Schultage)			Sa und Feriertage	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (für Schlehdorf)	1-2-h-Takt (für Schlehdorf)	3 Fahrtenpaare abends, 1 Fahrt morgens vor 6 Uhr nach Kochel oder Murnau	2-h-Takt (9/10-18/19 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends	2-h-Takt (9/10-18/19 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends

*Wirkungen:*

- Angebotsausweitung für den Freizeitverkehr, insb. an Wochenenden im Sommer
- Ausbau des Fahrtenangebots in der SVZ

Priorität Ausbau Wochenende Sommer (8a)	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	10.000-20.000 €		
Priorität Ausbau Wochenende Winter (8b)	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	Kosten nur für SVZ (Siehe Bedarfsverkehr)		
Priorität Allgemeiner Ausbau (8c)	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	Kosten nur für SVZ (Siehe Bedarfsverkehr)		

**Maßnahme 9 (a,b):****Linie 9612:****Bad Tölz – Bad Heilbrunn – Kochel***Ausgangssituation*

- Wichtige Nord(ost)-Süd(west)-Verbindung im Landkreis für Bevölkerung und Touristen
- Wichtige Erschließungsfunktion für die größeren Orte Bad Tölz, Bad Heilbrunn, Bichl, Benediktbeuern und Kochel → alle über 900 Einwohner
- Anschlüsse vom/zum SPNV in Tölz
- Kein Angebot für kleinere Ortsteile von Kochel (Ort) und Bad Heilbrunn (Obersteinbach)
- Bedienung Streckenabschnitt Bichl – Kochel parallel zur Kochelseebahn
- Potentielle Überlagerung des Streckenabschnitts Bad Tölz – Bad Heilbrunn bei möglicher Einführung der Alpenbuslinie

*Bestandsangebot*

- Unter der Woche von Mo-Fr ca. 2h-Takt in beide Richtungen mit Verdichtungen in Lastrichtung
- Am Wochenende meist 2h-Takt zwischen 8 und 19 Uhr
- Do-Sa Abendfahrten um 22:30 und 0:30 Uhr von Bad Tölz nach Kochel mit Anruflinientaxi, in Gegenrichtung kein Angebot nach 20 Uhr

*Maßnahmen***Allgemeine Prüfansätze**

- Eine Linienführung zur Anbindung der Ortsteiles Ort (Kochel) ist zu prüfen und mit der Gemeinde abzustimmen (Bedienung ggf. nur im 2h-Takt)
- Bei Einführung der Alpenbuslinie (Bedienung Abschnitt Bad Tölz – Bad Heilbrunn) ist eine Verschiebung der Fahrten um ca. 30 Min zu prüfen, um eine zeitliche Parallelbedienung des Abschnitts Bad Tölz – Bad Heilbrunn zu vermeiden. Dies ist jedoch nur mit einem ganzjährigen Angebotsausbau der BOB sinnvoll, da somit der Taktknoten in Bad Tölz zur Minute 30 angebundnen werden könnte (bisher meist Anbindung zur Minute 0)
- Abstimmung der Linie 9612 und der (ausgebauten) Linie 9608 in Kochel für Anschluss vom/zum Walchensee in den Zeiten ohne SPNV-Anschluss in Kochel
- Ggf. generelle Verlängerung der Linie 9612 bis nach Schlehdorf zu prüfen (nicht nur ALT am Abend)

**Mo-Fr**

- Schließen von Angebotslücken für einen Stundentakt von 6-20 Uhr in beide Richtungen
- Zusätzliche Fahrt in der SVZ am Morgen von Kochel nach Bad Tölz und somit Anbindung der BOB um 6 Uhr ab Bad Tölz, in Gegenrichtung nicht sinnvoll, das erste BOB-Ankunft in Tölz erst nach 6 Uhr
- Zusätzliche Fahrten in der SVZ am Abend in beide Richtungen zur Erfüllung der Standards der Rahmenkonzeption für Ortsteile ab 900 Einwohner → Zusätzliche Fahrt sowie Ausbau Anruflinientaxi (→ auch Mo-Mi und Sonntag und in beide Richtungen) bis Bad Tölz Bahnhof
- Verlängerung der Abendfahrten (Bedarfsverkehr) in der SVZ nach/von Schlehdorf, da dann keine Bedienung der Relation Kochel – Schlehdorf durch Linie 9611 mehr

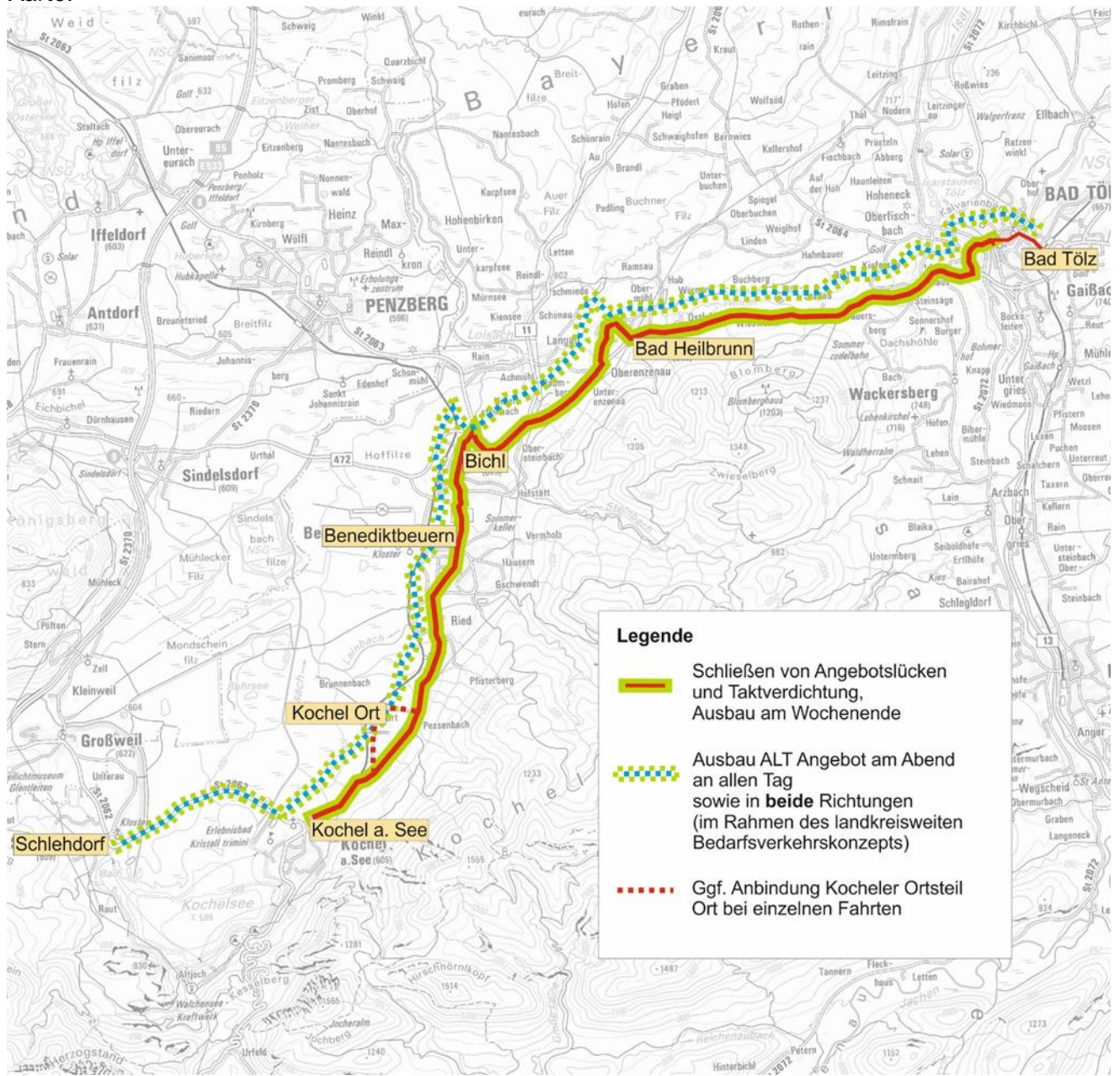
**Wochenende und Feiertage**

- Ausbau des Angebots zwischen 7 und 18 Uhr zu einem ganzjährigen Stundentakt an Samstagen und Sonntagen (insb. im Sommerhalbjahr ggf. Ausbau bis 21 Uhr sinnvoll → Einschätzung des bedienenden Verkehrsunternehmens)
- Ausbau des Abendangebots nach 18 Uhr nach Rahmenkonzeption → 3 Fahrten pro

Richtung → Anruflinientaxi auch am Sonntag und in beide Richtungen, Fahrt Kochel – Bad Tölz um 19:05 auch im Winterhalbjahr

- Verlängerung der Abendfahrten in der SVZ nach/von Schlehdorf (Bedarfsverkehr)

**Karte:**








**Fahrtenangebot**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt (ggf. verdichtet in Lastrichtung)	1-h-Takt	3 Fahrtenpaare abends, 1 Fahrt morgens nach Bad Tölz	1-h-Takt (7-18 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends	1-h-Takt (7-18 Uhr) 3 Fahrtenpaare abends

*Wirkungen:*

- Täglich durchgehender Stundentakt zwischen Bad Tölz – Bad Heilbrunn und Kochel
- Schaffung bzw. Ausbau eines täglichen Abendangebots von und nach Bad Tölz nach 20 Uhr
- Vergrößerung der Erschließungswirkung bei Linienführung über Ortsteil Ort (Gem. Kochel)

Priorität <i>Ausbau Wochenende ganzjährig (9a)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	100.000-130.000 €	 	
Priorität <i>Allgemeiner Ausbau ganzjährig (9b)</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	150.000-250.000 €		

**Maßnahme 10:**  
**Neue Verbindung Loisachtal – nördlicher Landkreis:**  
**Benediktbeuern – Bichl – Penzberg / Bad Heilbrunn – Geretsried (-Wolfratshausen)**

*Ausgangssituation*

- Keine ÖPNV-Direktverbindungen aus den Gemeinden Kochel, Benediktbeuern und Bichl in den nördlichen Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Geretsried, Wolfratshausen)
- Bereits gute Anbindung (direkte und mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten) des Loisachtals zum Mittelzentrum Penzberg bzw. zur Metropole München mit Kochelseebahn
- Keine ÖPNV-Erschließung Kloster Benediktbeuern (i.d.R. fußläufig vom Bahnhof erreichbar)
- S7-Verlängerung bis Geretsried geplant → langfristig Busverbindungen aus Loisachtal nur bis Geretsried sinnvoll, dann Umstieg auf SPNV

*Bestandsangebot*

- Verbindungen aus dem Loisachtal nach Geretsried und Wolfratshausen derzeit nur umständlich mit Umstieg in
  - Penzberg, Seeshaupt oder Starnberg (SPNV-Regionalbus) oder
  - Bad Heilbrunn / Bad Tölz (Regionalbus-Regionalbus)
 möglich
- Schnellste Verbindung von Benediktbeuern nach Wolfratshausen dauert aktuell mind. 1h 30min
- Durch Ausbau bzw. Neukonzeption der MVV-Regionalbuslinien 374 (Penzberg – Wolfratshausen) und X970 (Bad Tölz – Wolfratshausen) künftig regelmäßiger schnellere Verbindungen in den nördlichen Landkreis (aber weiterhin nur mit Umstieg)

*Maßnahmen*

**Allgemeine Prüfansätze**

- Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 374 (Wolfratshausen – Penzberg) oder 376 (Wolfratshausen – Bad Heilbrunn) nach Bichl bzw. Benediktbeuern

Linie 374

- Durch Ausbau der Linie 374 ab Dez. 2020 größeres Fahrtenangebot ab Penzberg nach Wolfratshausen (und zurück)
- Verlängerung von Penzberg nach Benediktbeuern, über Bichl und B. Kloster für eine umsteigefreie Direktverbindung → Gesamtfahrzeit Benediktbeuern – Wolfratshausen ca. 60 min → ggf. 1h-Takt mit 2(3) Fahrzeugen denkbar
- Passender Umstieg vom/zum SPNV für Fahrgäste aus der Gemeinde Kochel sollte in Benediktbeuern Bahnhof gewährleistet werden
- Abschnitt Penzberg – Benediktbeuern stünde Schienenparallelverkehr mit Kochelseebahn dar → ggf. keine Verlängerung, sondern eine Optimierung der Umsteigezeiten in Penzberg auf Linie 374 anzustreben → Gesamtfahrzeit Benediktbeuern – Wolfratshausen ca. 75 min

Linie 376

- Verlängerung 376 grundsätzlich (nur) sinnvoll bei S-Bahn Verlängerung bis Geretsried
- Fahrzeit Benediktbeuern – Wolfratshausen (mit Umstieg in Geretsried auf S7): ca. 50-60 min → ggf. 1h-Takt mit 2 Fahrzeugen denkbar
- Passender Umstieg vom/zum SPNV für Fahrgäste aus der Gemeinde Kochel sollte in Benediktbeuern Bahnhof gewährleistet werden
- Ggf. Anbindung Ortsteil Murnsee (Gem. Bad Heilbrunn) möglich



- Parallelbedienung zur Linie 9612 auf Abschnitt Bad Heilbrunn - Benediktbeuern

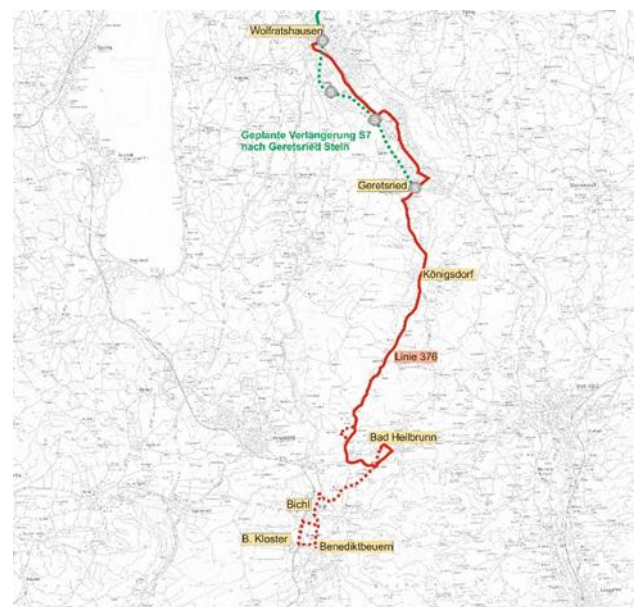
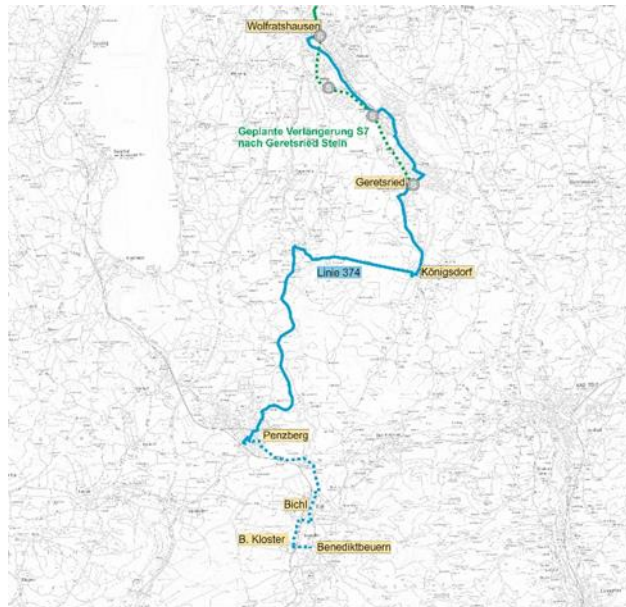
**Mo-Fr**

- Stundentakt zur HVZ, 2-h-Takt NVZ, SVZ ggf. Bedarfsverkehr

**Wochenende und Feiertage**

- Sa + So 2-h-Takt, abends ggf. Bedarfsverkehr

**Karte:**



**Fahrtenangebot**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	2-h-Takt	Ggf. Bedarfsverkehr	2-h-Takt	2-h-Takt

**Wirkungen:**

- Umsteigefreie und schnellere Verbindung vom Loisachtal (Gemeinden Benediktbeuern und Bichl) in den nördlichen Landkreis (für die Gemeinde Kochel sind attraktive Umsteigebeziehungen vom/zum SPNV in Benediktbeuern anzustreben)
- Erschließung Benediktbeuern Kloster
- Schienenparallelverkehr zur Kochelseebahn zwischen Penzberg und Benediktbeuern (Verlängerung 374) bzw. Parallelverkehr zur Linie 9612 auf dem Abschnitt Bad Heilbrunn - Benediktbeuern

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
<b>③</b>	200.000-300.000 €* *Kosten für Zusatzstrecke (ohne Bestandsangebot)	👤👤	🕒🕒🕒



## Maßnahme 11: Bedarfsverkehr Bad Heilbrunn

### Ausgangssituation

- Starke Zersiedelung der Gemeinde Bad Heilbrunn
- Fehlende ÖPNV-Erschließung der Bad Heilbrunner Ortsteile:
  - Hohenbirken (über 300 Einwohner)
  - Mürnsee (über 200 Einwohner)
  - Obersteinbach (knapp unter 200 Einwohner)
  - Oberbuchen (knapp unter 200 Einwohner)

### Bestandsangebot

- Linie 9612 (Bad Tölz – Kochel): Erschließung Bad Heilbrunn Hauptort und Ortsteil Untersteinbach
- Linie 9591 (Bad Tölz – Penzberg): Erschließung Bad Heilbrunn Hauptort und Ortsteil Langau
- MVV-Linie 376 (Bad Heilbrunn – Wolfratshausen): Erschließung Bad Heilbrunn Hauptort und Ortsteile Langau und Reindlschmiede

### Maßnahmen

#### Allgemeine Prüfansätze

- Aufnahme eines ganztägigen Bedarfsverkehrsangebots zur Anbindung der bisher nicht vom ÖPNV erschlossenen Ortsteile über 200 Einwohner (und bei Gelegenheit auch unter 200 Einwohner) der Gemeinde Bad Heilbrunn in den Hauptort sowie in das Mittelzentrum Penzberg und ggf. nach Bad Tölz (Variante 3).
- Dieses Bedarfsangebot für die Gemeinde Bad Heilbrunn ist gesondert zum landkreisweiten Bedarfsverkehrskonzept (siehe Maßnahme XY) für die SVZ zu betrachten. Aufgrund der beschriebenen, zersiedelten Ortsteilstruktur innerhalb der Gemeinde Bad Heilbrunn bietet sich hier das Angebot mittels Bedarfsverkehr auch tagsüber an.
- Hierbei bestehen drei mögliche Varianten
  - **Variante 1: Rundkurs**
    - Bad Heilbrunn – Oberenzenau – Langau – (ggf. Obersteinbach) – Penzberg – Hohenbirken – Mürnsee – Ramsau
    - Ein Umlauf benötigt ca. 35 Min (je nach Anzahl der Anmeldungen)
    - 60 Min-Takt denkbar mit ggf. zweistündlich wechselnder Bedienungsrichtung → Abstimmung der Zuganschlüsse in Penzberg
    - Vorteile: Kurze Umlaufzeit, stündliche Bedienung
    - Nachteile: Mögliche Umwege durch Rundkurs, Anbindung Ortsteil Oberbuchen ggf. nicht realisierbar (zu prüfen)
  - **Variante 2: Linienweg Penzberg – Bad Heilbrunn – Oberbuchen**
    - Penzberg – Hohenbirken – Mürnsee – (ggf. Obersteinbach) – Langau – Oberenzenau – Bad Heilbrunn – Ramsau – Oberbuchen
    - Einfache Fahrt ca. 35 Min (je nach Anzahl der Anmeldungen)
    - 90 Min-Takt denkbar → Abstimmung mit Zuganschlüssen in Penzberg (ggf. auch 2-h-Takt sinnvoller)
    - Vorteile: Angebot für Oberbuchen, schnelle Anbindung an Bahnhöfe
    - Nachteil: Kein Stundentakt möglich
  - **Variante 3: Linienweg Penzberg – Bad Heilbrunn – Bad Tölz**
    - Penzberg – Hohenbirken – Mürnsee – (ggf. Obersteinbach) – Langau – Oberenzenau – Bad Heilbrunn – Ramsau – Oberbuchen – Unterbuchen – Bad Tölz

- Einfache Fahrt ca. 40 Min (je nach Anzahl der Anmeldungen)
- 90 Min Takt denkbar (ggf. auch 2-h-Takt sinnvoller) → Abstimmung mit Zuganschlüssen in Penzberg (+ ggf. Bad Tölz)
- Vorteile: Anbindung an beide Mittelzentren, Penzberg und Bad Tölz, Angebot für Oberbuchen, schnelle Anbindung an Bahnhöfe
- Nachteile: Kein Stundentakt möglich, Anbindung Obersteinbach ggf. nicht realisierbar

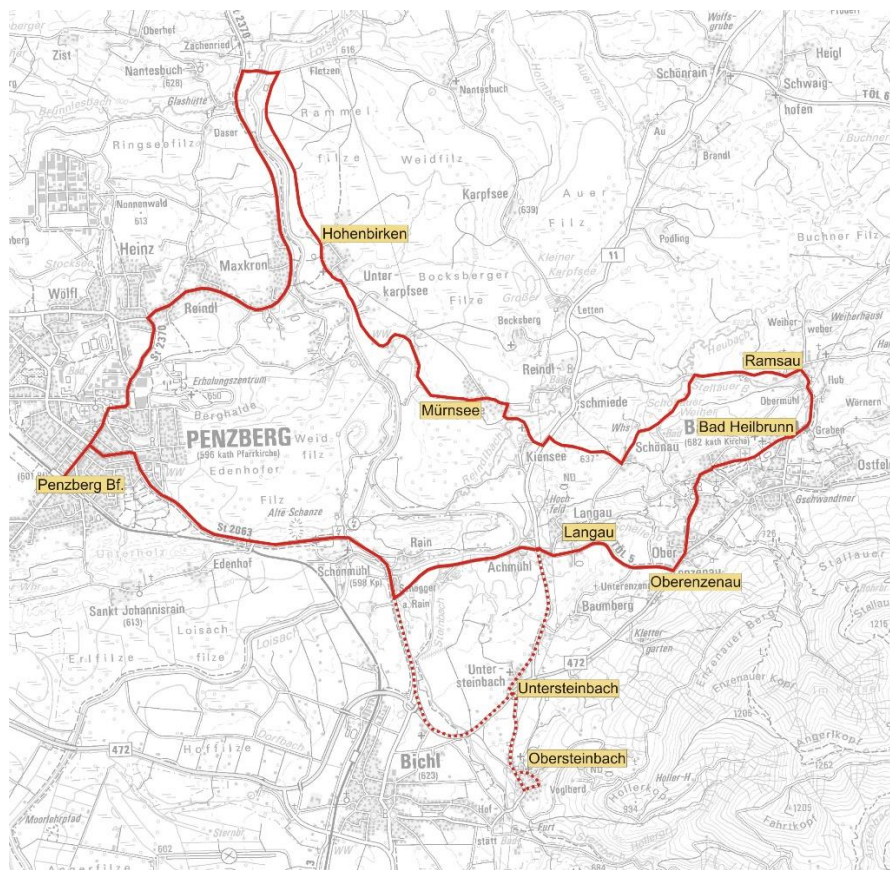
### Mo-Fr

- Stunden- oder 2-h-Takt

### Wochenende und Feiertage

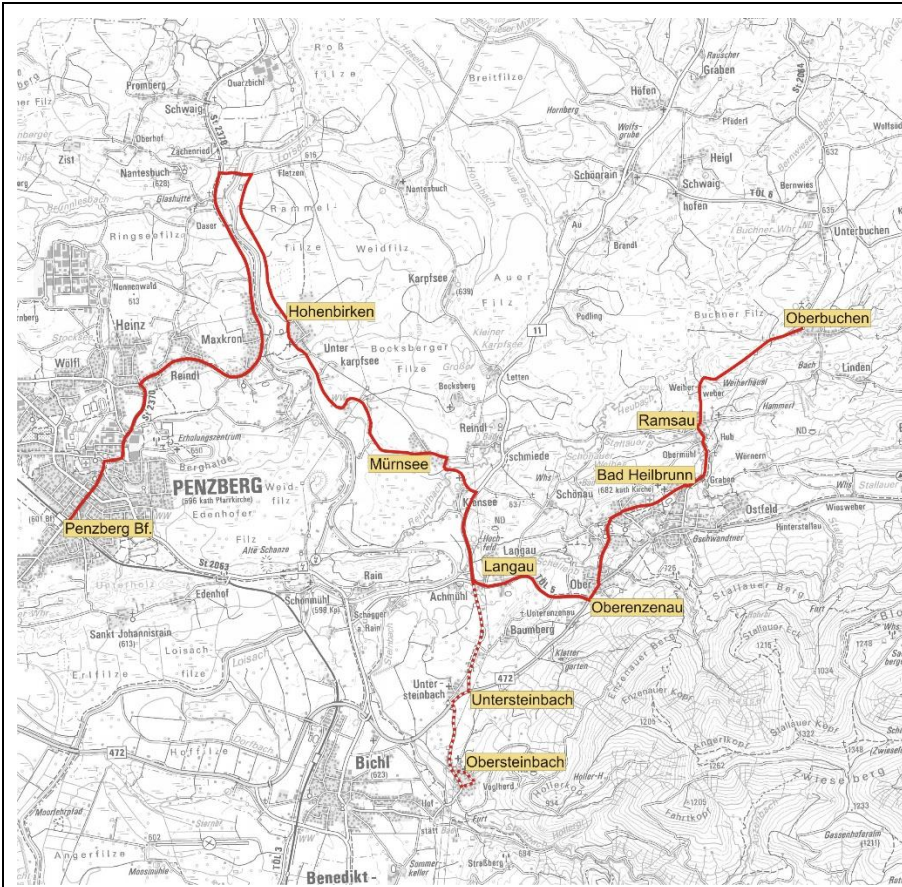
- 2-h-Takt

### Karten:

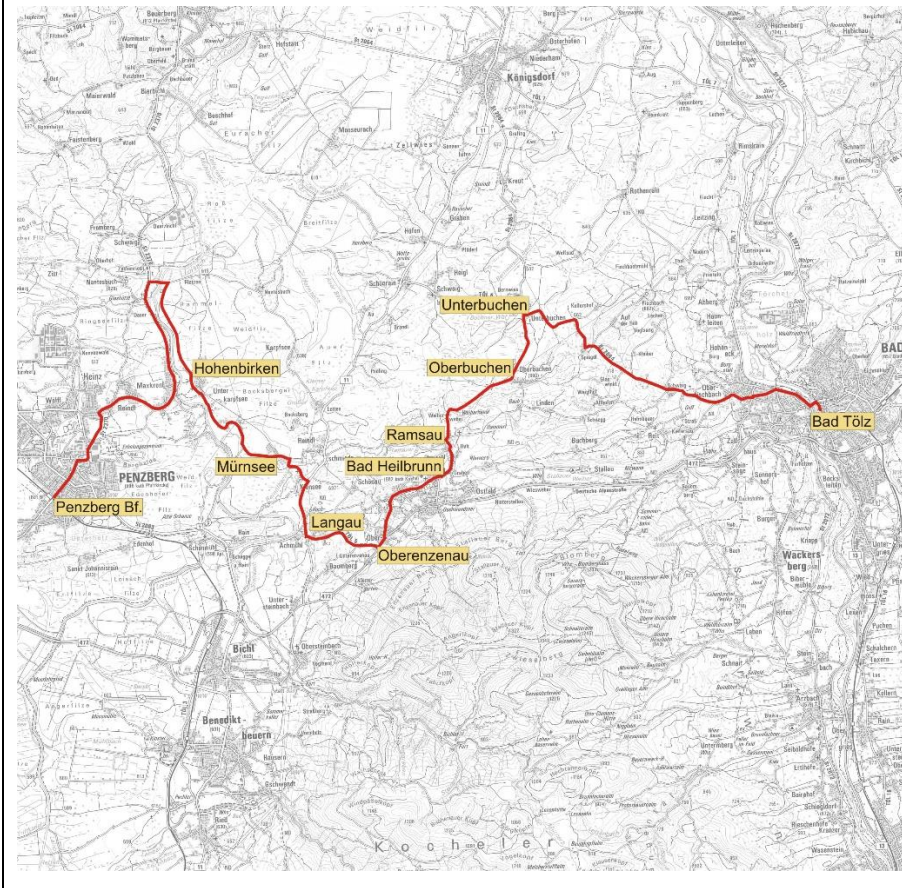


Variante 1





Variante 2





Variante 3

<i>Fahrtenangebot</i>				
<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa</i>	<i>So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>		
<i>1-h- 2-h-Takt</i>	<i>1-h- 2-h-Takt</i>	<i>2-h-Takt</i>	<i>2-h-Takt</i>	<i>2-h-Takt</i>

*Wirkungen:*

- Neuerschließung für Bad Heilbrunner Ortsteile Hohenbirken, Mürnsee und ggf. Obersteinbach und Oberbuchen (je nach Variante)
- Fahrtmöglichkeiten in das Mittelzentrum Penzberg und ggf. nach Bad Tölz (je nach Variante) fast aus dem kompletten Gemeindegebiet

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
③	125.000-150.000 €		

### 5.3. Maßnahmen Planungsbereich Nördlicher Landkreis

**Maßnahme 12:  
Taktverdichtung Gemeindegebiet Münsing (Mo. – Fr.)<sup>5</sup>  
Linie 373 (Seeshaupt) – Münsing – Wolfratshausen  
Linie 961 Ammerland – Starnberg Nord***Ausgangssituation:*

- Die südlichen Ortsteile Sankt Heinrich, Ambach, Holzhausen und Degerndorf werden durch die MVV-Regionalbuslinie 373 an den Gemeindehauptort Münsing bzw. Wolfratshausen angebunden.
- Im Fahrplan der MVV-Regionalbuslinie 373 bestehen vereinzelt größere Angebotslücken.
- Der Streckenabschnitt zwischen Ambach und Sankt Heinrich wird nur durch vier Fahrtenpaare angebunden. Die erste Fahrtmöglichkeit von Sankt Heinrich nach Seeshaupt besteht erst um 9:41 und nach Münsing bzw. Wolfratshausen um 9:58 Uhr.
- Die nördlichen Münsinger Ortsteile Ammerland und Wimpasing werden durch die MVV-Regionalbuslinie 961 an den Gemeindehauptort Münsing angebunden. In der Früh bestehen drei Fahrtmöglichkeiten im 1-h-Takt. Im Fahrplan der Linie 961 bestehen für den Abschnitt nach Ammerland einzelne Taktlücken (z.B. gegen 9:20 Uhr, 12:20 15:20 sowie 18:20 und 19:20 Uhr).
- Je nach Lastrichtung bestehen in der HVZ Umsteigeverbindungen von Linie 961 auf die Linie 373 (morgens) oder umgekehrt (abends).

---

<sup>5</sup> Maßnahmen im Wochenendangebot sind in einem eigenen Maßnahmenblatt dargestellt

*Maßnahmen Mo- Fr. (Maßnahmen im Wochenendangebot sind in einem eigenen Maßnahmenblatt dargestellt):*

### **MVV-Regionalbuslinie 373:**

HVZ morgens: Einführung einer früheren Fahrtmöglichkeit für den südlichen Ortsteil Sankt Heinrich zwischen 7 und 8 Uhr (in Abhängigkeit des bestehenden Fahrzeugeinsatzes und Umläufen). Zudem erscheinen weitere Fahrtmöglichkeiten (für den Ortsteil Ambach) zwischen 6:32 und 8:12 Uhr sowie zwischen 8:12 und 10:09 Uhr sinnvoll, sodass ca. alle 60 Minuten eine Fahrtmöglichkeit besteht.

HVZ abends:

Am Abend besteht von Wolfratshausen in Richtung Ambach eine Bedienung ca. alle 80 Minuten (16:05, 17:22 und 18:42 Uhr ab Wolfratshausen). Gemäß der Rahmenkonzeption ist das Angebot für Ortsteile mit einer Einwohnerzahl zwischen 200 und 900 Einwohnern, wie zum Beispiel Ambach, in der HVZ zu einem 1-Stunden-Takt zu verdichten. Zudem sind die Betriebszeiten bis 20 Uhr zu verlängern (2 zusätzliche Fahrtmöglichkeiten).

NVZ: In der NVZ bestehen bereits am Vormittag und Nachmittag einzelne Fahrtmöglichkeiten, sodass die Vorgabe eines 2-Stunden-Taktes gemäß der Rahmenkonzeption als erfüllt angesehen werden kann. Lediglich für den Abschnitt zwischen Ambach - Sankt Heinrich - Seeshaupt besteht am Nachmittag keine Fahrtmöglichkeit. Hier sollte am Nachmittag eine weitere Fahrtmöglichkeit eingerichtet werden.

SVZ: In Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage der neu einzuführenden Fahrten in der HVZ ist entsprechend der Vorgaben der Rahmenkonzeption die Einführung weiterer Fahrtmöglichkeiten am Abend zu prüfen. Die letzte Rückfahrtmöglichkeiten aus Wolfratshausen besteht bereits um 18:42 Uhr.

Allgemein: Das Grundangebot sollte generell nicht mehr zwischen Schul- und Ferientagen differenzieren (abgesehen von Verstärkern).

Für einen 60-Min-Takt in der HVZ zwischen Seeshaupt – Wolfratshausen (via Münsing, Degerndorf und Ambach) würde man voraussichtlich zwei Fahrzeugen benötigen- Die Taktverdichtung bietet vsl. den Umstieg in Münsing von und zur Linie 961.

Um eine attraktive und kürzere Gesamtfahrzeit zu erreichen, kann die Schleife Degerndorf und der Stich Ambach ggf. alternierend bedient werden. Die Zeitersparnis beläuft sich jeweils auf rund fünf Minuten; Dies würde allerdings die Fahrplantransparenz für den Fahrgast negativ beeinflussen.

Gemäß der Rahmenkonzeption ist für die Verbindung vom Gemeindehauptort Münsing nach Wolfratshausen ein 20/40-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit vorzusehen (Taktung aufgrund der Anschlüsse zur S-Bahn). Sofern durch einen Ausbau bzw. eine Verschiebung von Zeitlagen auf der MVV-Regionalbuslinie 961 zusammen mit der Regionalbuslinie 373 alle 20-30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit nach Starnberg oder Wolfratshausen angeboten werden kann, sind die Vorgaben der Rahmenkonzeption damit als erfüllt zu betrachten. Für einen Angebotsausbau der Linie 373 in ein 20/40-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit wären 6 Fahrtenpaare zwischen dem Gemeindehauptort Münsing und Wolfratshausen notwendig. Aufgrund der Anschlussmöglichkeiten von Münsing nach Starnberg durch die MVV-Regionalbuslinie 961 ist dieser Angebotsausbau nur mit der Priorität 3 versehen.





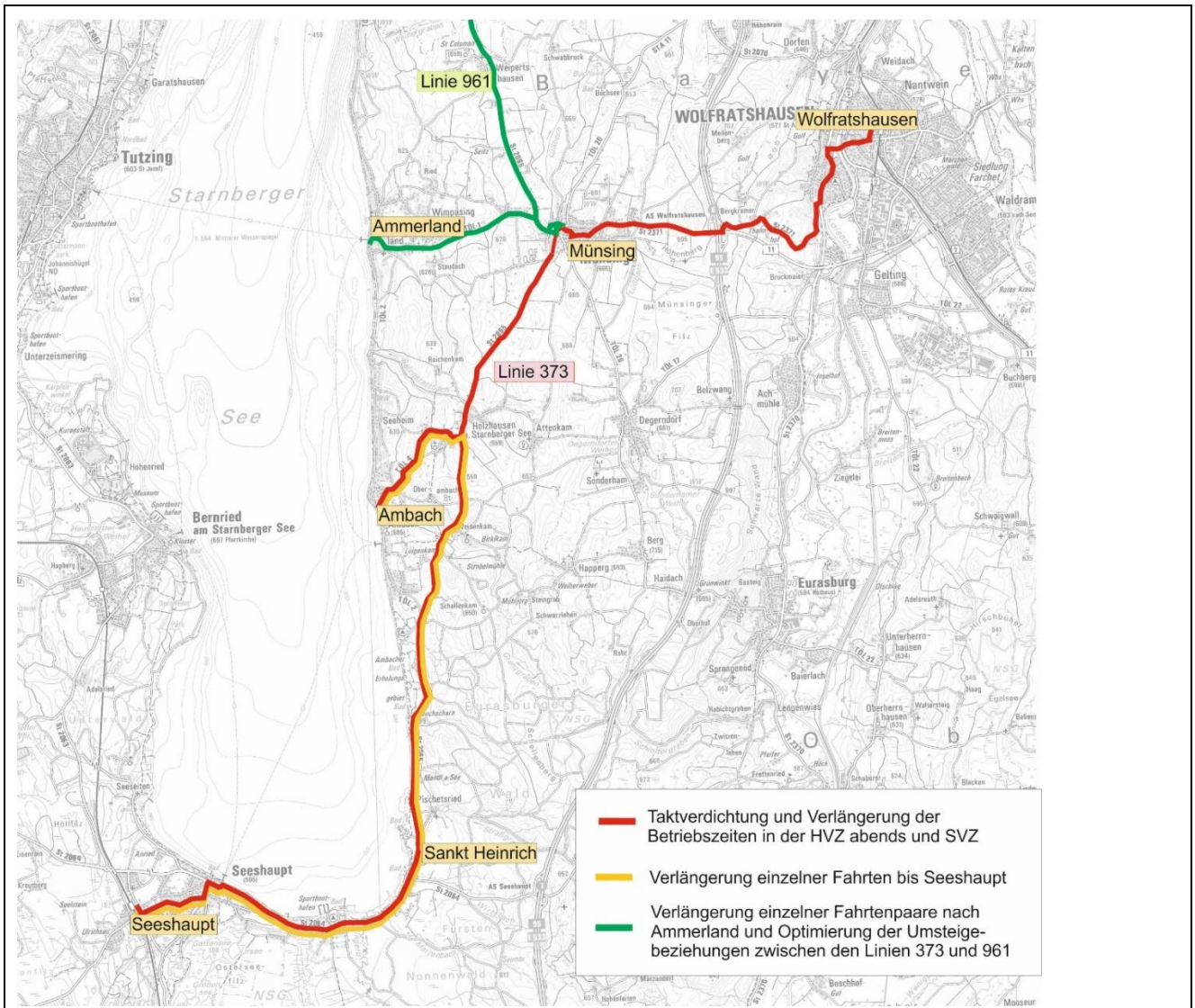
Umsteigebeziehungen.

Nach 17:22 Uhr bestehen ab Wolfratshausen keine weiteren Fahrtmöglichkeiten nach Ammerland. Durch den Angebotsausbau auf den MVV-Regionalbuslinien 373 und 961 sollen nach einer detaillierten Prüfung weitere Umsteigeverbindungen hergestellt werden.

Kurzfristig sollte die Betriebsstabilität der MVV-Regionalbuslinie 961 verbessert werden, da verpasste Anschlüsse oftmals in Verspätungen der MVV-Regionalbuslinie 961 zu finden sind.

Durch einen Ausbau des Fahrtenangebotes der Linie 373 sollten die Umsteigebeziehungen in Münsing weiter optimiert werden so dass sich Möglichkeiten ergeben, das gesamte Ostufer zwischen Seeshaupt und Starnberg (mit Umstieg in Münsing) zu verbinden.

Als **langfristige Perspektive** kann angedacht werden, den Abschnitt nach Ammerland in die Linie 373 zu integrieren. Im Schulverkehr wurde der Schulverstärker 373V bereits bis nach Ammerland verlängert. Eine Anbindung von Ammerland durch die Linie 373 wäre aufgrund der längeren Fahrtzeit immer zu Lasten der Orte am südlichen Linienabschnitt (Münsing – Ambach – Seeshaupt) der Linie 373 möglich. Daher sollte nur ein Teil der Fahrten zusätzlich über Ammerland geführte werden oder nur Fahrten der Linie 373 mit Start/Ende in Münsing nach Ammerland verlängert werden.









**Fahrtenangebot 373**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	mind. 2-h-Takt	2 Fahrtenpaare	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)

**Fahrtenangebot 961 - Abschnitt Ammerland – Münsing (Kirchberg)**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	mind. 2-h-Takt	2 Fahrtenpaare	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)

<p><i>Wirkung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhalten der Mindeststandards gemäß Rahmenkonzeption</li> <li>• attraktives Angebot für den Freizeitverkehr (insbesondere Ausflügler zum Starnberger See)</li> <li>• Anbindung des gesamten Ostufers zwischen Seeshaupt und Starnberg (mit Umstieg in Münsing)</li> </ul>			
Priorität <i>Ausbau 373</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 250.000€		
Priorität <i>Ausbau 961</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 15.000€		
Priorität <i>20/40-Takt Münsing (Gemeindehauptort)- Wolfratshausen</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
③	ca. 60.000€		

**Maßnahme 13:  
Linie 373 – Verbesserung der Anbindung des Ostufers d. Starnberger Sees am  
Wochenende  
(Seeshaupt) – Sankt Heinrich – Ambach – Münsing**

*Ausgangssituation:*

- Die MVV-Regionalbuslinie 373, die weite Teile des südlichen Ostufers des Starnberger Sees anbindet, verkehrt nur Mo-Fr und samstags. An Samstagen sind im aktuellen Fahrplan fünf Fahrtenpaare enthalten; nur drei davon binden Sankt Heinrich bzw. Seeshaupt an. Ein Angebot an Sonn- und Feiertagen fehlt.
- Das nördliche Ostufer wird durch die MVV-Regionalbuslinie 961 an Münsing - Starnberg angebunden. Für die Münsinger Ortsteile Ammerland und Wimpasing besteht am Wochenende ein 2-Stunden-Takt. Das Mittelzentrum Wolfratshausen ist für diese Ortsteile nur mit einem Umstieg Bus 961/373 in Münsing erreichbar.
- Aufgrund des fehlenden Angebots an Sonntagen bzw. knappen Angebots samstags bestehen für die Münsinger Ortsteile Ammerland und Wimpasing am Wochenende keine Umsteigeverbindungen, um ins Mittelzentrum Wolfratshausen zu kommen.

*Maßnahmen:*

**MVV-Regionalbuslinie 373:**

Für die Einrichtung eines **Freizeit- und Tourismusnetzes** mit einem attraktiven Angebot (insbesondere für Ausflügler zum Starnberger See) ist ein Ausbau des Angebotes auf der Linie 373 unumgänglich.

**Samstags:**

Hier bestehen zwar Fahrtmöglichkeiten (fünf Fahrtenpaare), jedoch ist das Angebot aufgrund größerer Angebotslücken für den Freizeit- und Ausflugsverkehr nicht attraktiv. In einer ersten Umsetzungsstufe (Priorität 1) sollte das Angebot auf einen 2-Stunden-Takt ausgebaut werden; in den Sommermonaten sollte der Takt auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet werden. Zudem könnte durch ein zusätzliches Fahrtenpaar an Samstagen am Morgen (zwischen 8 und 10 Uhr) auch für den Einkaufsverkehr ein attraktives Angebot auch in den Wintermonaten geboten werden (alles Priorität 1).

**Sonn-/Feiertags:**

Derzeit besteht sonn- und feiertags kein Angebot. Auch an Sonn- / Feiertagen wird die Einrichtung eines 2-Stunden-Takt empfohlen. In den Sommermonaten soll eine Taktverdichtung zu einem 1-Stunden-Takt erfolgen (Priorität 1).

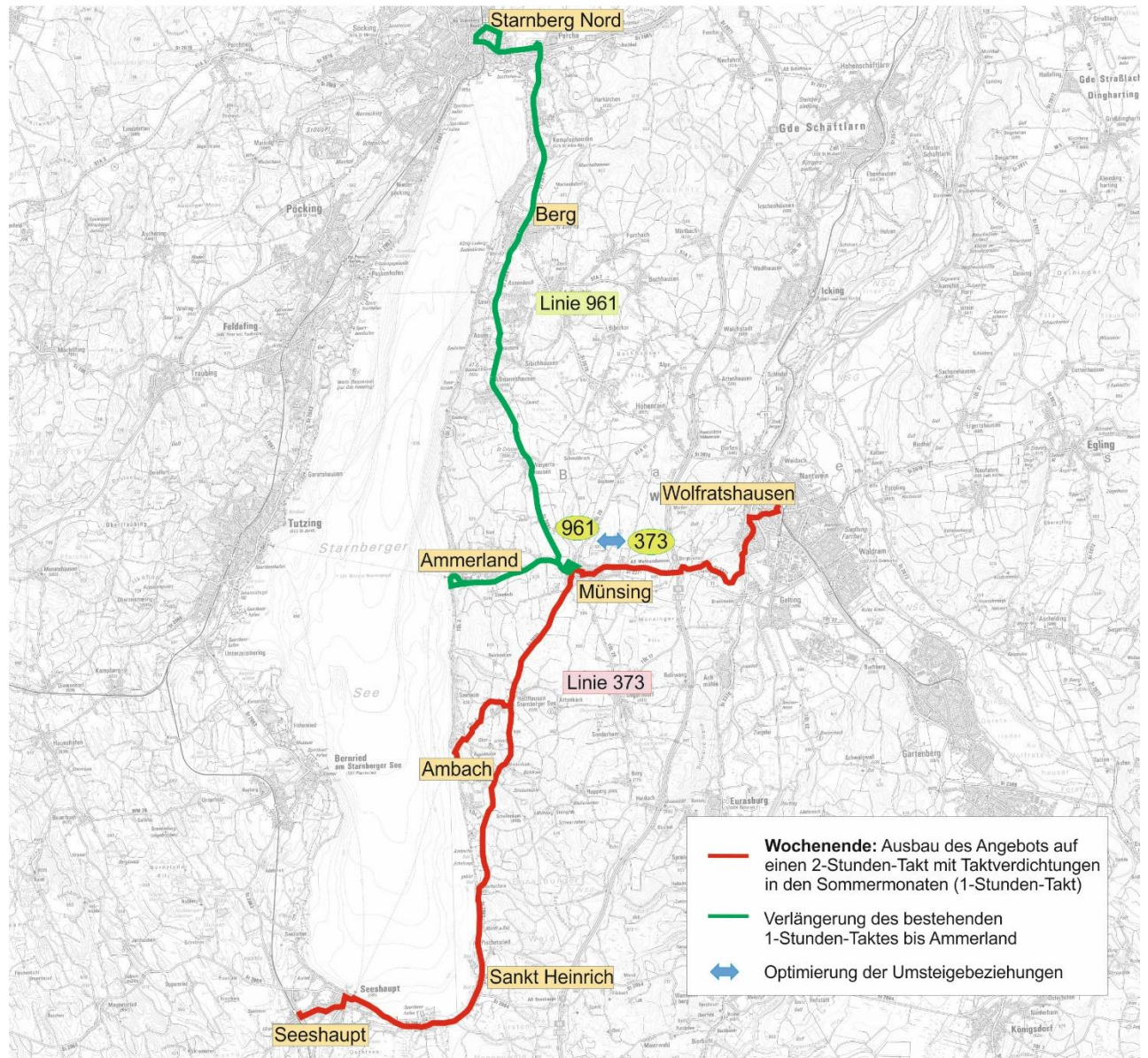
**MVV-Regionalbuslinie 961:**

Aufgrund des 2-Stunden-Taktes zwischen Ammerland und Münsing / bzw. Starnberg besteht bei der MVV-Regionalbuslinie 961 in der ersten Umsetzungsstufe kein Handlungsbedarf. Für den Ausbau eines attraktiven Freizeit- und Tourismusnetzes kann in einer zweiten Umsetzungsstufe (= Priorität 2) der bestehende 1-Stunden-Takt auf dem Abschnitt zwischen Starnberg (Nord) und Münsing (Kirchberg) zumindest in den Sommermonaten auf dem weiterführenden Linienverlauf zwischen Münsing und Ammerland verlängert werden.



**Anschlüsse 961 <-> 373:**

Durch neue Fahrtmöglichkeiten auf der MVV-Regionalbuslinie 373 am Wochenende könnten für die Ortsteile Ammerland und Wimpasing auch am Wochenende zusätzliche Umsteigebeziehungen zum /vom Mittelzentrum Wolfratshausen geschaffen werden.



**Fahrtenangebot 373**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	mind. 2-h-Takt	2 Fahrtenpaare	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)








*Fahrtenangebot 961 - Abschnitt Ammerland – Münsing (Kirchberg)*

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	mind. 2-h-Takt	2 Fahrtenpaare	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)	2-h-Takt (Taktverdichtung im Sommer)

*Wirkung:*

- Ausbau eines **Freizeit- und Tourismusnetzes** mit einem attraktiven Angebot (insbesondere Ausflügler zum Starnberger See).
- Das Freizeit- und Tourismusnetzes soll **am gesamten Wochenende** und an Feiertagen saisonal auf ein ganztägiges Taktangebot verdichtet werden.
- **Bessere Erreichbarkeit des Mittelzentrums** Wolfratshausen für die Ortsteile Wimpasing und Ammerland auch am Wochenende (durch Umstieg auf/von Linie 373)

Priorität <i>Linie 373</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 200.000€ (inkl. Taktverdichtung in Sommermonaten + zusätzliches FP Samstag morgens (Winter))	Sommer:  Winter: 	
Priorität <i>Linie 961</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 10.000€ (Taktverdichtung nur in Sommermonaten)		

**Maßnahme 14:  
378 - Taktverdichtung Gelting****Ausgangssituation:**

- Der Geretsrieder Ortsteil Gelting (rund 2.000 Einwohner) sowie das südöstlich gelegene größere Gewerbegebiet Gelting werden durch die MVV-Regionalbuslinie 378 (Geretsried <-> Wolfratshausen) angebunden.
- Die Linie 378 verkehrt zwar in einem 40-Minuten-Takt, jedoch verläuft die Linienführung bei jeder zweiten Fahrt direkt zwischen Geretsried und Wolfratshausen. Für Gelting (Ort + Gewerbegebiet) besteht daher nur ein 80-Minuten-Takt.
- Nur in der HVZ am Morgen wird auch für den Ortsteil Gelting auf einen 40-Minuten-Takt verdichtet.
- Die letzte Fahrtmöglichkeit besteht für den Ortsteil Gelting bzw. aus dem Gewerbegebiet um kurz nach 18 Uhr in Richtung Wolfratshausen.
- Am Wochenende besteht zwischen 7 und 17 Uhr bzw. 19:30 Uhr ein 2-Stunden-Takt.

**Maßnahmen:****Kurzfristig:**

Nach Etablierung der Expresslinie X970, die schnelle Fahrtmöglichkeiten zwischen Geretsried und Wolfratshausen ermöglicht, wird geprüft werden müssen, ob Anpassungen bei den Bestandslinien notwendig sind. Ggfs. kann hier Spielraum geschaffen werden, um die bestehenden Linienverläufe auf diesem Korridor anzupassen. In diesem Zusammenhang sollte auch der Linienverlauf der Linie 378 so angepasst werden, dass Gelting bei jeder bestehenden Fahrt der Linie 378 angefahren wird.

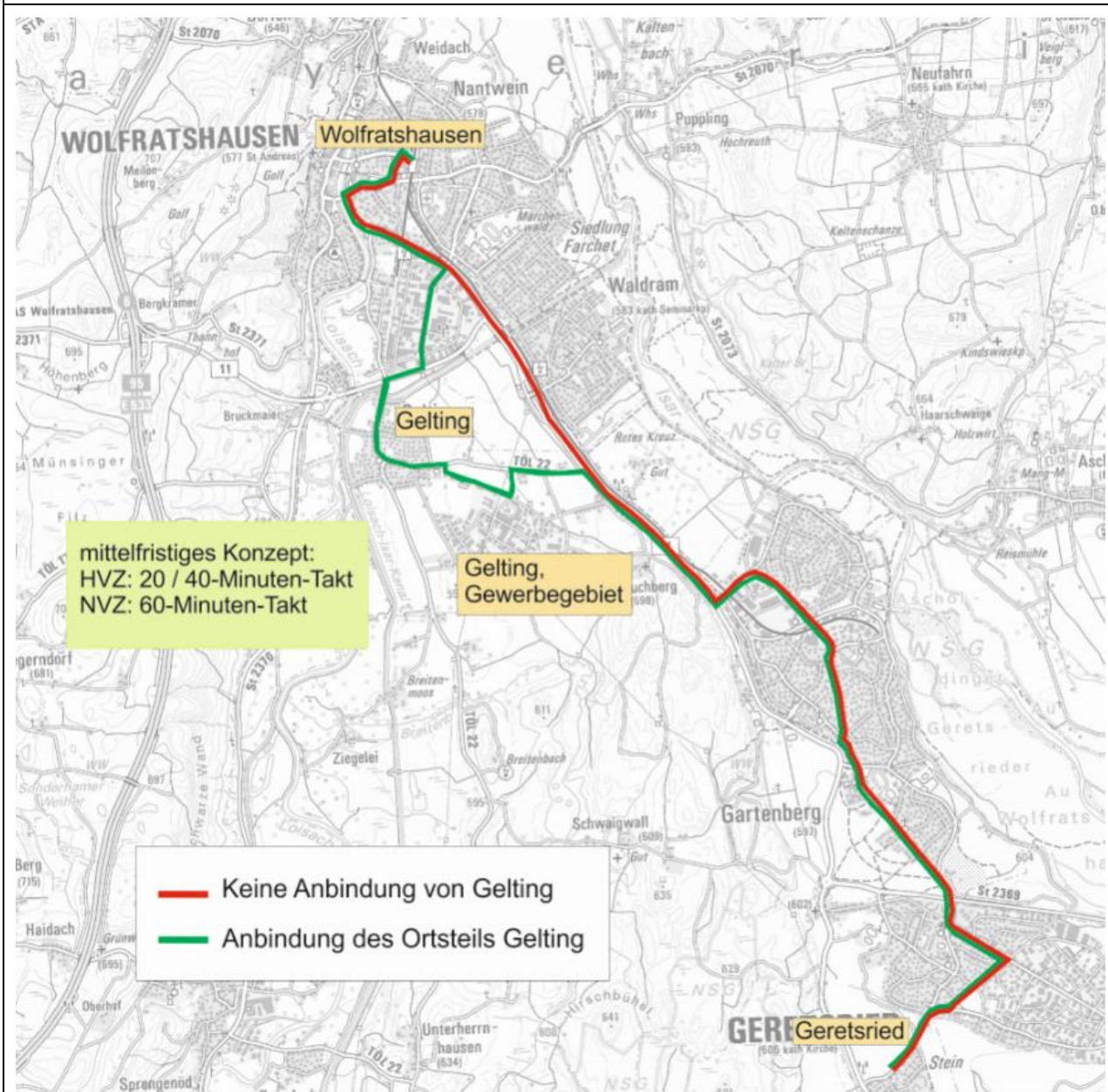
**Mittelfristig:**

Bei Neuvergabe der Linie ab 2024 wird empfohlen, die bestehende betriebliche Verknüpfung (Fahrzeugumlaufverbund Linien 370 + 378) mit der Linie 370 aufzuheben und die Linie 378 "linienrein" zu bedienen. Sämtliche Fahrten der MVV-Regionalbuslinie 378 sollten dann über Gelting führen. Ggfs. können bestehenden direkte Fahrten der Linie 378 zwischen Geretsried und Wolfratshausen auf die Linie 370 umgelegt übertragen werden (bedeutet höhere Kosten durch Kilometer- und Fahrzeugmehrung bei der Linie 370), oder der bestehende 40-Minuten-Takt der MVV-Regionalbuslinie 370 bleibt unverändert und der bestehende Linienweg der Linie 378 in Geretsried (Kernstadt) wird künftig durch andere Buslinien (mit einer direkter Führung nach Wolfratshausen über die B11), z.B. die MVV Regionalbuslinien 376 und 379, befahren, damit auch weiterhin schnelle Verbindungen nach Wolfratshausen möglich sind.

Gemäß der Rahmenkonzeption ist für Ortsteile mit einer Einwohnerzahl wie Gelting in der HVZ ein 20- bis 30-Minuten-Takt vorgesehen. Natürlich sollte sich das Taktangebot nach der Taktlage der S-Bahn richten, somit wäre in der HVZ ein 20- / 40-Minuten-Takt notwendig. Der in der NVP bestehende 40-Minuten-Takt der Linie 378 sollte beibehalten werden. Für das Angebot an Samstagen sind gemäß der Rahmenkonzeption noch sechs Fahrtenpaare einzuführen, um den Stundentakt zwischen 7 und 18 Uhr umzusetzen. Zudem sollte in der SVZ (werktags) die letzte Ankunft im SPNV nicht nur an Freitagen angebunden werden.

Auch die Direktanbindung des Gewerbegebiets in Gelting sollte im Zuge der Vergabe 2024 realisiert werden (siehe Maßnahme Gelting Gewerbegebiet).

**Nach Fertigstellung der S-Bahn-Verlängerung** ist die Anbindung des Geretsrieder Ortsteils Gelting neu zu überprüfen. Durch den eigenen Haltepunkt wird sich die ÖV-Erschließung für Gelting deutlich verbessern. Für die Feinerschließung könnte ein interkommunaler Stadtbusverkehr Wolfratshausen / Geretsried konzipiert werden, der zwischen Wolfratshausen und Geretsried mit einem Linienweg über Gelting, mit einem zweiten über Waldram – Farchet fährt.







*Fahrtenangebot 378 (mit Anbindung Gelting) mittelfristig:*

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
20/40 Minuten-Takt	1-h-Takt	3 FP abends ab 20 Uhr 1 FP morgens bis 6 Uhr	1-h-Takt	2-h-Takt

*Wirkung*

- Steigerung der Attraktivität für Gelting durch eine Taktverdichtung / Verlängerung des Angebotes
- Bessere Anbindung des Ortsteils Gelting sowie des Gewerbegebietes  
Mehr Fahrtmöglichkeiten zwischen Siedlungsgebieten in der Stadt Geretsried und Gewerbegebiet Gelting

Priorität <i>Kurzfristig: Alle vorh. Fahrten via Gelting</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 45.000€		
Priorität <i>Mittelfristig (ab Neuvergabe 2024): 20/40 Minuten-Takt</i>	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 75.000€  (*ohne Kosten für eine mögliche Übernahme von bestehenden direkten Fahrten via Farchet in andere Linien)		

## Maßnahme 15: 378 - Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Gelting

### Ausgangssituation:

- Das Gewerbegebiet Gelting wird derzeit nur durch die Haltestelle „Breitenbachstraße“ der MVV-Regionalbuslinie 378 angebunden, die das Gewerbegebiet am nördlichen Rand tangiert. Besonders für die südlichen und östlichen Bereiche des Gewerbegebietes ist eine ÖV-Anbindung nur durch längere Fußwege von bis zu 800 Metern zu erreichen.



- Das Gewerbegebiet soll künftig weiter in südöstlicher Richtung erschlossen werden, sodass sich die maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle noch weiter erhöhen wird.

### Maßnahmen:

**Kurzfristig** wäre eine Verbesserung der Erreichbarkeit durch Maßnahmen im Bereich der **Fahrradmobilität** möglich. Durch den Ausbau von B+R-Stellplätzen an der Bushaltestelle oder durch das Angebot von Firmenfahrrädern könnte die Mobilität bis zum einzelnen Gewerbestandort verbessert werden.

**Mittelfristig** wäre eine Verbesserung der ÖV-Erschließung durch **Schleifenfahrt durch das Gewerbegebiet** und durch die Errichtung von mindestens einer Haltestelle möglich (z.B. durch Nutzung des Kreisverkehrs Lauterbachstraße / Breitenbachstraße oder durch eine Ringfahrt entlang des Bürgermeister-Graf-Ringes).

Durch die Erweiterung des Gewerbegebietes nach Osten und dem Ausbau des Mitterfeldweges kann eine neue Durchfahrtmöglichkeit (Mitterfeldweg – Lauterbachstraße – Breitenbachstraße) genutzt werden. Diese Anbindung des Gewerbegebietes würde für die Linie 378 eine zusätzliche Fahrtzeit von 4-5 Minuten bedeuten, was sich nachteilig für andere Fahrgäste auswirkt, die z.B. zur S-Bahn wollen. Daher wird zunächst nur eine Anbindung in der HVZ (je fünf Fahrtenpaare am Morgen und am Abend) sowie zwei Fahrtenpaaren mittags (für Halbtagesbeschäftigte) empfohlen.

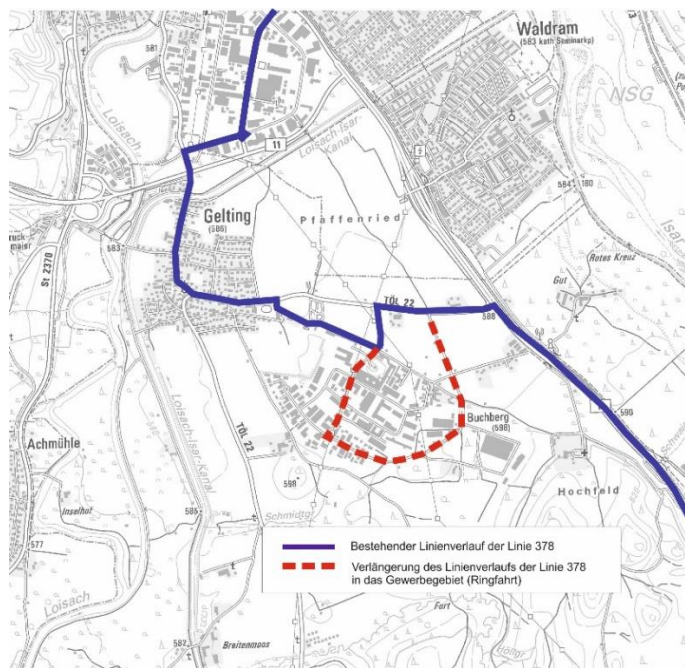


Da die derzeitige Linie 378 im Fahrzeugumlaufverbund mit der Linie 370 verkehrt und beide Linien immer wieder Verspätungen aufweisen, hat eine Fahrwegänderung bei der Linie 378 auch Auswirkungen auf die Linie 370. Inwiefern eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes Gelting vor der Neuvergabe der Linien 370 und 378 im Jahr 2024 möglich/sinnvoll ist, muss geprüft werden.

**Langfristig, nach Fertigstellung der S-Bahn-Verlängerung**, ist die ÖV-Anbindung des Gewerbegebietes neu zu überprüfen. Durch den nördlich des Gewerbegebietes gelegenen S-Bahn-Haltepunkt wird sich die ÖV-Erschließung deutlich verbessern. Ggfs kann dann auf die Anbindung durch eine Buslinie verzichtet werden, da der Einzugsradius eines S-Bahnhaltes aufgrund der Attraktivität als größer betrachtet werden kann.

Perspektivisch kann durch ein Leihradangebot (das bereits in anderen Gewerbegebieten, wie z.B. in Krailing, erfolgreich eingerichtet wurde) die Anbindung des Gewerbegebietes erfolgen. Die Einrichtung eines Leihradangebotes bedarf einer umfassenderen Abstimmung und Konzeption durch den Landkreis.

Durch eine Befragung der Mitarbeiter im Gewerbegebiet können Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Beschäftigte, inkl. einer Abschätzung der Nachfrage einer verbesserten ÖV-Anbindung oder eines Leihradangebotes, gezogen werden.





*Fahrtenangebot 378 (nur Fahrten mit einer Schleife ins Gewerbegebiet).*

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
5 Fahrtenpaare morgens	2 Fahrtenpaare mittags-	-	-	-
5 Fahrtenpaare abends				



*Wirkung:*

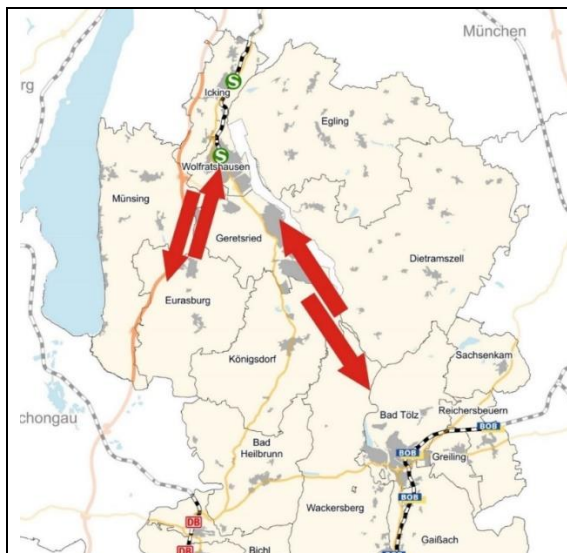
- Bessere Anbindung des Gewerbestandes Gelting
- Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den Bus

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 30.000€		

**Maßnahme 16:****372 - Verbesserung der Verbindung: Eurasburg – Bad Tölz**

## Ausgangssituation

- Eine Verbindung von der Gemeinde Eurasburg in die große Kreisstadt Bad Tölz besteht derzeit nur mit einem Umstieg.
  - Für den Gemeindehauptort Eurasburg bestehen nur Fahrtmöglichkeiten mit einem Umstieg in Wolfratshausen auf die Linie 379 in Richtung Bad Tölz oder mit einem zweimaligen Umstieg in Beuerberg auf die Linie 374 in Richtung Geretsried / Wolfratshausen und einem zweiten Umstieg in Königsdorf (Wiesen) auf die Linie 379. Die Fahrzeiten beider Relationen liegen bei rund 65 bis 100 Minuten.
  - Für den Ortsteil Beuerberg bestehen durch die Linie 374 Verbindungen mit einem Umstieg in Königsdorf oder in Geretsried auf die Linie 379 Fahrtmöglichkeiten in die Kreisstadt Bad Tölz; jedoch auch mit Fahrzeiten zwischen 60 -100 Minuten. Gegenüber der Fahrtzeit mit dem IV (unter 30 Minuten) erscheinen diese Fahrtmöglichkeiten als nicht besonders attraktiv.
- Ab Dezember 2021 bestehen durch die Einführung der Expressbuslinie X970 zwar deutlich mehr Fahrt-/ bzw. Umsteigemöglichkeiten, jedoch beläuft sich die Fahrtzeit auch bei der künftig schnellsten Verbindung (Umstieg auf die Linie X970 in Geretsried) auf knapp 60 Minuten ab Beuerberg.
- Die bestehende Umsteigemöglichkeit der Linie 374 in Königsdorf, Ortsmitte entfällt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020, da aufgrund der Straßeninfrastruktur in Königsdorf, im neuen Fahrplan der Linie 374 nur die Haltestelle Königsdorf Sportplatz bedient werden kann. Hintergrund ist, dass die Beuerberger Straße sehr beengt und in Folge der Kurvenradien schlecht einsehbar ist, so dass es immer wieder Probleme mit Begegnungsverkehr gibt (dies bezieht sich nicht nur auf den Bus). Seitens der Bevölkerung hat es diesbezüglich wiederholt Beschwerden an die Gemeinde Königsdorf gegeben, so dass der Linienverkehr nun aus der Beuerberger Straße genommen wird. Eine Verlegung der Umstiegshaltestelle zum Ortsteil Wiesen erscheint u.a. aufgrund des notwendigen Überquerens der B11 nicht attraktiv. Besonders für den Schülerverkehr sind Beschwerden bzgl. der Sicherheit der Kinder zu erwarten.
- Die letzte Rückfahrtmöglichkeit von Bad Tölz nach Eurasburg besteht um 18:20 Uhr (Abfahrt Bad Tölz).
- Zwischen der Gemeinde Eurasburg und der Kreisstadt Bad Tölz bestehen nur geringe Pendlerverflechtungen (43 Auspendler); die meisten Auspendlerströme richten sich auf die Stadt Wolfratshausen (über 300 Auspendler) und die Stadt Geretsried (185 Auspendler). Jedoch ist für die Gemeinde Eurasburg eine Anbindung an die Kreisstadt Bad Tölz besonders wichtig; als Grund wurde u.a. die große Bedeutung für den Schülerverkehr angegeben. Gemäß den Angaben der Schulen in Bad Tölz sind die Schülerzahlen aus der Gemeinde Eurasburg jedoch mit Ausnahme der Berufsschule (29 Schüler) gering (Gymnasium: 2, BOS: 4, Realschule und Förderzentrum: keine Schüler aus Eurasburg).



Zwischen dem Gemeindehauptort Eurasburg und Bad Tölz bestehen nur umwegige Verbindungen (über Wolfratshausen) mit langen Fahrtzeiten

#### Maßnahmen:

##### **Kurz- bis mittelfristig - Verlängerung der Linie 372 nach Königsdorf:**

Durch eine Verlängerung der Linie 372 bis nach Königsdorf könnten neue Umsteigeverbindungen auf die Linie 379 in Richtung Bad Tölz geschaffen werden. Für die Optimierung der Umsteigeverbindungen werden im Fahrplan der Linie 372 (und ggfs. bei der Linie 379) umfangreiche Anpassungen erforderlich sein. Im Rahmen dieser Verlängerung sollte eine Taktverdichtung der Linie 372 auf einen Stundentakt angestrebt werden.

Voraussetzung für die Verlängerung der Linie 372 ist die Schaffung aller notwendigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen durch die Gemeinde Königsdorf (Standplatz / Wendemöglichkeit)

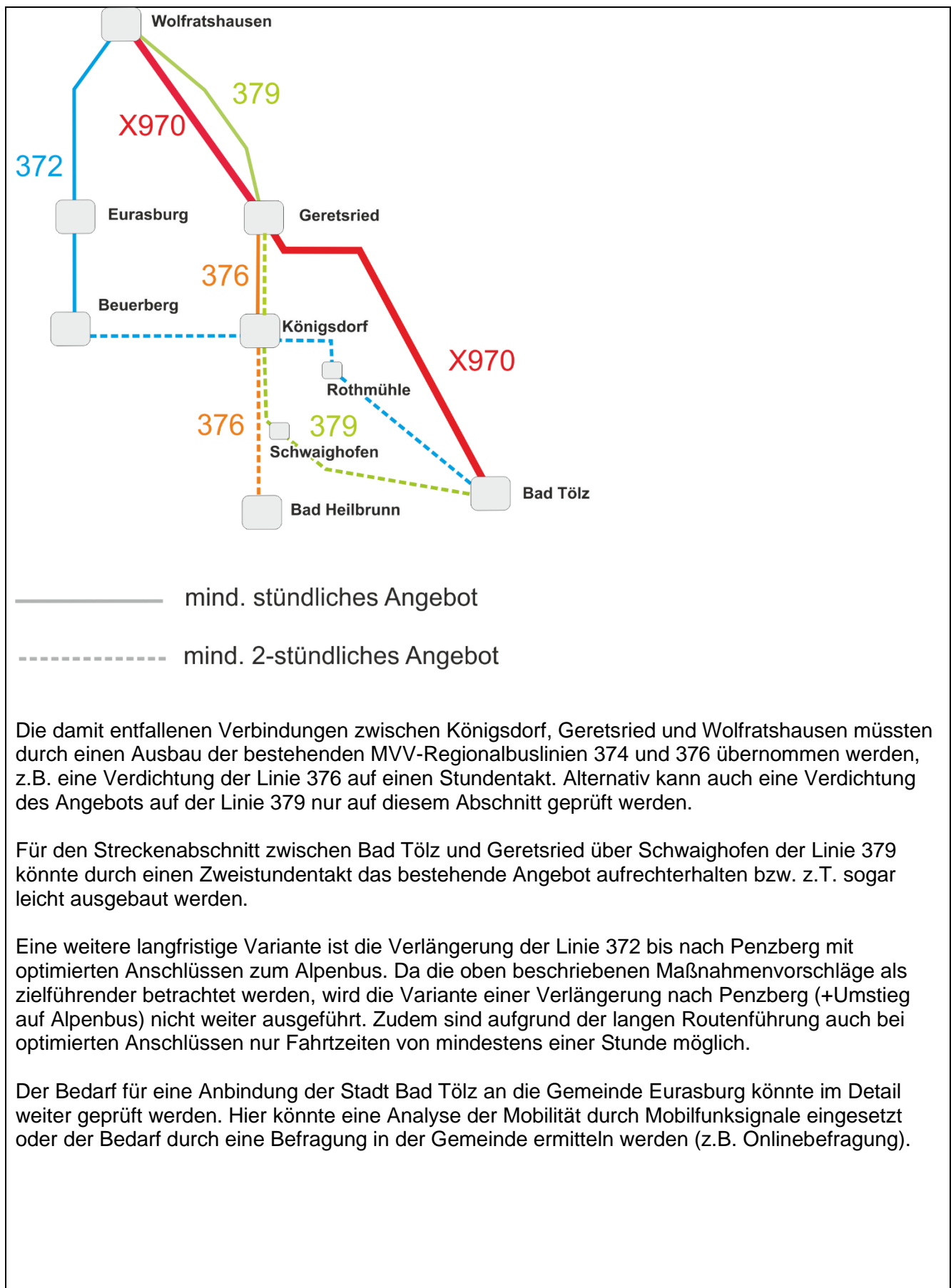
##### **Langfristig - Verlängerung der Linie 372 nach Bad Tölz:**





Aufgrund der langen Fahrtzeit sowie einer notwendigen Umsteigezeit sind generell keine attraktiven schnellen Verbindungen im bestehenden Liniennetz möglich. Dies wäre nur durch die Einführung einer neuen direkten Linie zwischen Eurasburg und Bad Tölz oder durch eine Umstrukturierung des Liniennetzes möglich. Da generell eher von einer geringen Nachfrage auszugehen ist (u.a. aufgrund der geringen Pendlerverflechtungen und Schülerzahlen), erscheint eine zusätzliche eigene Linie zwischen Eurasburg und Bad Tölz wirtschaftlich nicht vertretbar.

Durch Umsetzung der Ringlinien-Konzeption als Teil der landesbedeutsamen Buslinien im MVV entstehen u.a. auch für die Verbindung Geretsried – Bad Tölz durch die Linie X970 neue, attraktive Verbindungen.

Dadurch wird u.a. das Fahrtenangebot der Linie 379, die bisher zwischen Bad Tölz - Geretsried - Wolfratshausen verkehrt, überprüft werden müssen. Da die Linien 372 und 379 zum Fahrplanwechsel 2024 bzw. 2025 neu ausgeschrieben werden, besteht hier die Aussicht in Abwägung der unterschiedlichen Belange das Liniennetz anzupassen und eine Anbindung von Eurasburg an Bad Tölz einzurichten.

Eine Möglichkeit hierfür ist die Verlängerung der Linie 372 nach Bad Tölz. Hier könnte ein Teil des Linienabschnittes der Linie 379 (Königsdorf – (Rothmühle) – Hoheneck) von der Linie 372 nach Bad Tölz übernommen werden (mindestens zweistündliches Angebot bei Wende-/Umsteigemöglichkeit in Königsdorf).



geplantes Fahrtenangebot 372 (langfristig bis Bad Tölz)				
Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1 h-Takt zw. Wolfratshausen und Eurasburg)	mind. 2 h-Takt	2 Fahrtenpaare	-	-
2-h-Takt zw. Eurasburg und Bad Tölz				
<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Anbindung der großen Kreisstadt Bad Tölz</li> <li>• Vereinheitlichung des Linienweges der Linie 379</li> </ul>				
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont	
<b>①</b> Kurz- bis mittelfristig: Verlängerung der Linie bis Königsdorf	ca. 170.000€  (ohne Kosten für Fahrplananpassungen für optimierte Umsteigeverbindungen)			
<b>②</b> Langfristig: Verlängerung der Linie bis Bad Tölz	ca. 50.000€  + kurzfristige Kosten (ca. 170.000 €)  (nur Kosten für Schließung von Taktlücken (mind. 2-h-Takt))			

**Maßnahme 17:  
974 / 975 - Verbesserung der ÖV-Erschließung der Ickinger Ortsteile  
(Bedarfsverkehr)***Ausgangssituation:*

- Der Gemeindehauptort Icking (rund 2.100 Einwohner) besitzt neben dem S-Bahnhaltepunkt auch eine Anbindung an den MVV-Regionalbus 974, der den Bahnhof in einem 2- Stunden-Takt anfährt.
- Der Ortsteil Dorfen (rund 400 Einwohner) ist durch die MVV-Regionalbuslinie 975 sehr gut an die Städte Starnberg und Wolfratshausen angebunden.
- Die ÖV-Erschließung bzw. Anbindung der anderen Ortsteile ist - wenn überhaupt vorhanden - nur rudimentär. Die Ortsteile Walchstadt (über 500 Einwohner) und Attenhausen (ca. 120 Einwohner) sind gar nicht an den ÖV angebunden. Der Ortsteil Irschenhausen wird nur mit sehr wenigen Fahrten des Schülerverkehrs erschlossen.
- Eine Verknüpfung der einzelnen Ortsteile an den Gemeindehauptort und damit an den S-Bahnhof existiert nicht.

*Maßnahme:*

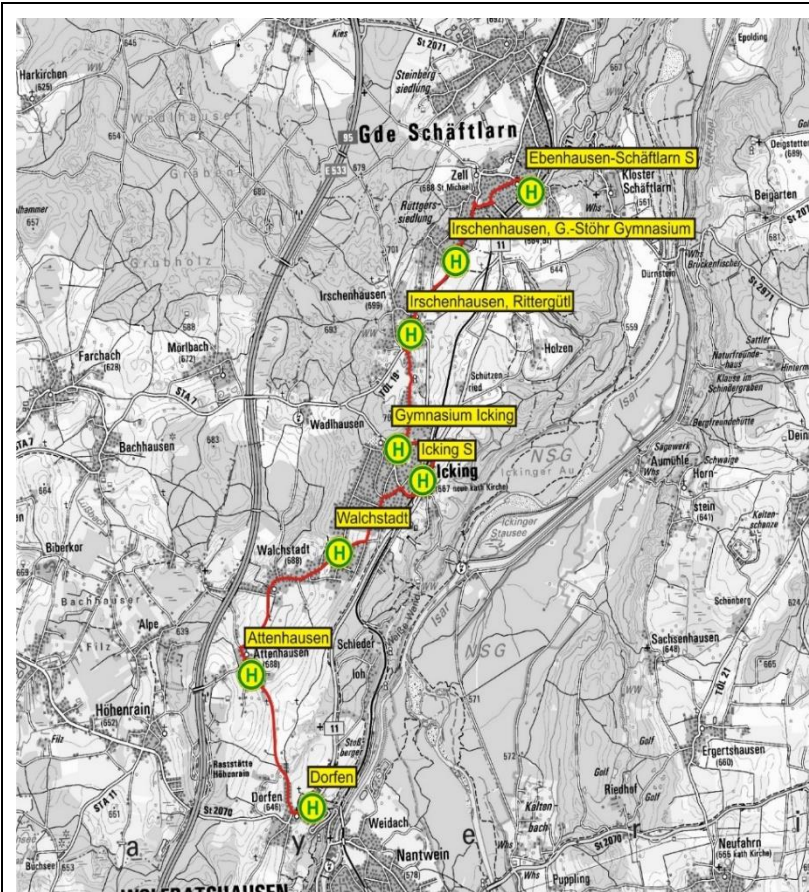
In der Rahmenkonzeption des Nahverkehrsplan ist für Ortsteile über 200 Einwohner in der Hauptverkehrszeit eine Bedienung im Stundentakt vorgesehen. In Icking würde dies neben dem Ortsteil Dorfen auch die Ortsteile Irschenhausen und Walchstadt betreffen.

Durch Einrichtung eines eigenen Ortsverkehrs könnten alle Ortsteile der Gemeinde erschlossen werden und eine Verbindung zu dem bestehenden S-Bahn Haltepunkt Icking hergestellt werden. Eine Umsetzung als Bedarfsverkehr (RufTaxi bzw. On-Demand-Verkehr) ermöglicht direkte Verbindungen mit kurzen Fahrtzeiten. Durch die kurzen Fahrtzeiten innerhalb des Ortsverkehrs wäre in der HVZ ein Stundentakt möglich.

Eine zusätzliche Anbindung von Ebenhausen–Schäftlarn ermöglicht für den Ortsteil Irschenhausen eine attraktive Verbindung von / nach München (mit Umstieg in Ebenhausen–Schäftlarn).

Alternativ wurde auch die Einrichtung einer Ringlinie betrachtet, die neben der Gemeinde Icking auch die Nachbargemeinden Schäftlarn, Dietramszell und Wolfratshausen anfahren würde. Aufgrund der langen Fahrzeit dieser Linie wurde diese Alternative wieder zurückgestellt.





Mögliche maximale Linienführung des Bedarfsverkehrs

Fahrtenangebot Ortsverkehr Icking (RufTaxi)

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt	1-h-Takt*	1-2 Fahrtenpaare	-	-

\* Zur Vermeidung von Standzeiten wird in der NVZ ebenfalls ein (meist) stündliches Angebot vorgesehen, das über den in der Rahmenkonzeption festgelegten Angebotsstandards liegt. Denn bei Bedarfsverkehren entstehen lauffleistungsabhängige Kosten nur dann, wenn eine Fahrt auch tatsächlich gebucht wird. Da das Angebot in der NVZ erwartungsgemäß nicht so stark nachgefragt wird, kann hier gegenüber einer Bedienung im Regelbetrieb ein höheres Verkehrsangebot vorgehalten werden.

Wirkung:

- Bessere Verbindung nach München durch Anschluss an die S-Bahn (u.a. für Pendler)
- Bessere Anbindung des Gemeindehauptortes

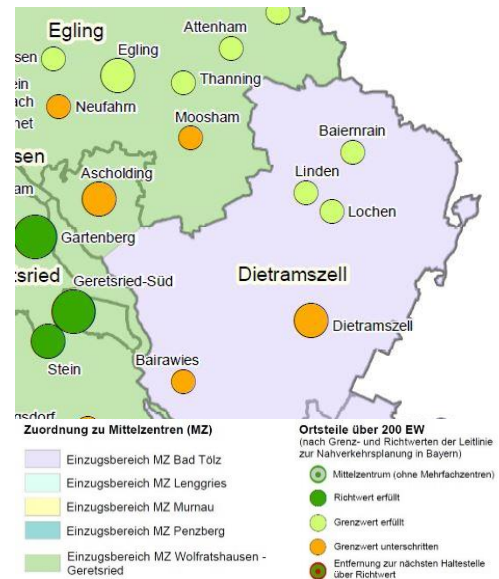
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	ca. 150.000€	👤👤	🕒🕒

## Maßnahme 18: 381 / 271 - Angebotsausbau Gemeinde Dietramszell (Bedarfsverkehr)

### Ausgangssituation:

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur in der flächenmäßig sehr großen Gemeinde Dietramszell ist das Fahrtenangebot und die damit verbundenen Reisezeiten aus den Ortsteilen der Gemeinde in die umliegenden Städte (insb. nach Wolfratshausen) nicht attraktiv. Die Gemeinde wird durch drei MVV-Regionalbuslinien sowie durch eine Linie der RVO angebunden.

In der Schwachstellenanalyse zeigen sich deutliche Defizite in vielen Ortsteilen, wie z.B. in Ascholding mit rund 1.000 Einwohnern.



- Die meisten Ortsteile werden durch die MVV-Regionalbuslinie 381 angebunden, die Montag bis Freitag zwischen Geretsried und Deisenhofen verkehrt. Das Angebot ist mit wenigen Fahrten primär auf den Schülerverkehr ausgelegt.
- Für den Gemeindehauptort Dietramszell und die kleineren Ortsteile entlang der St2073 in Richtung Ascholding besteht eine rudimentäre Anbindung durch die MVV-Regionalbuslinie 271, die im weiteren Verlauf von Egling nach Grünwald und Höllriegelskreuth verläuft.
- Für den Gemeindehauptort und die davon nördlich gelegenen Ortsteile Lochen, Baiermrain, Steingau, Erlach besteht eine Verbindung durch die RVO-Linie 9568, die zwischen Bad Tölz und Holzkirchen verkehrt. Das geringe Fahrtangebot ist primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Nach 17 Uhr besteht keine Rückfahrmöglichkeit von Holzkirchen bzw. Bad Tölz.
- Für die südlichen Ortsteile bestehen Fahrmöglichkeiten mit der MVV-Regionalbuslinie 377, die zwischen Bad Tölz und Wolfratshausen verkehrt. Das Angebot beinhaltet in der Früh zwei Fahrmöglichkeiten nach Egling / Wolfratshausen und eine in Richtung Bad Tölz. Am Nachmittag und am Abend wird jeweils ein Fahrtenpaar angeboten. Die Nachfrage aus den angebunden südlichen Ortsteilen ist eher auf einem geringen Niveau.
- Durch die künftige Expresslinie X970 sind in der Gemeinde Dietramszell aufgrund des Expresscharakters dieser Linie keine Haltestellen vorgesehen.
- Infrastrukturelle Defizite: Die St2073 zwischen Ascholding und Wolfratshausen ist nicht bustauglich, zudem besteht in Ascholding West keine Buswendemöglichkeit.

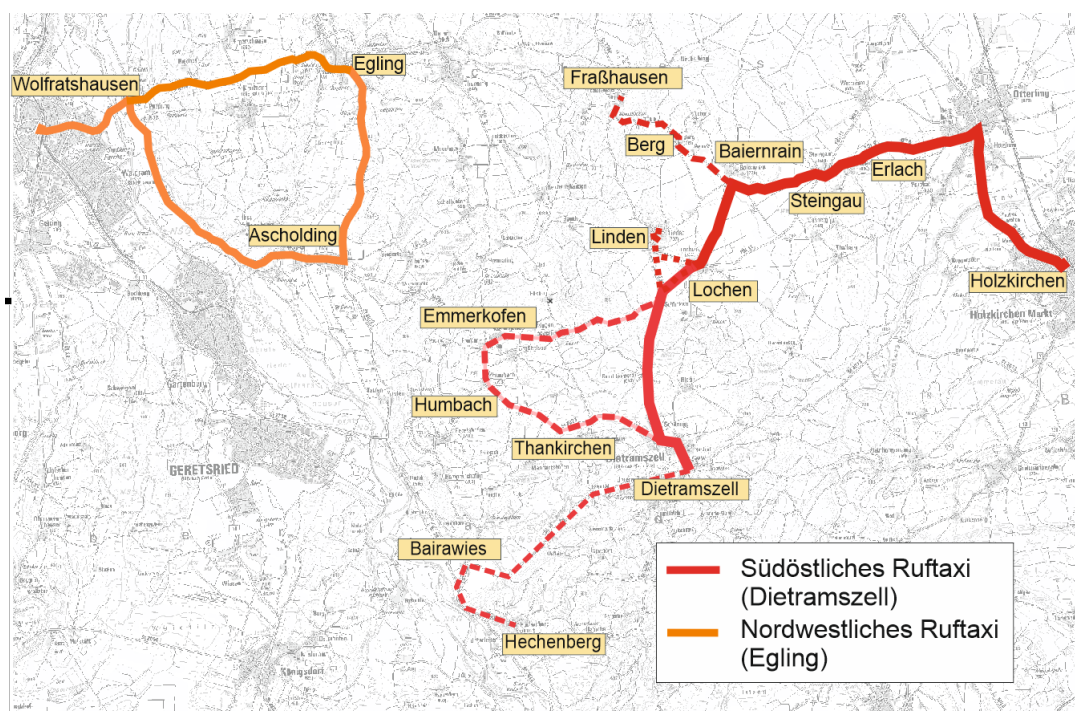
**Maßnahme:****Ergänzung des ÖV-Angebots durch Bedarfsverkehrs-Angebot:**

Diese Möglichkeit sieht vor, die bestehenden Strukturen, die primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind, weitgehend zu belassen und das Angebot durch Bedarfsverkehre zu ergänzen. In der ersten Umsetzungsstufe (Prio 1) ist ein Angebot werktags von 6 -20 Uhr vorgesehen.

**Südöstlicher Bedarfsverkehr:** Möglicher Linienweg des Bedarfsverkehrs ähnlich dem Linienweg der RVO-Linie 9568, um die zahlreichen Ortsteile im Nordosten (Lochen (240 Ew.), Linden (440 Ew.), Baiernrain (220 Ew.), Steingau (180 Ew.), Erlach (145 Ew.)) anzubinden. Die eigenwirtschaftliche RVO-Linie bleibt bestehen, es werden nur Lücken im Fahrplan durch den Bedarfsverkehr gefüllt. Zudem können die nordwestlichen Ortsteile Thankirchen, Humbach, Emmerkofen zwischen den Gemeindehauptort und dem Ortsteil Lochen bei Bedarf angefahren werden. Zudem ist im weiteren Linienvverlauf bei Bedarf eine Stichfahrt in die nördlichen Ortsteile Berg bzw. Fraßhausen (120 Ew.) vorgesehen. Optional können die vom Gemeindehauptort südwestlich gelegenen Ortsteile Bairawies (250 Ew.) und Hechenberg (130 Ew.) bei Bedarf mit angebunden werden.

Als langfristige Perspektive könnte nach Fertigstellung der Verlängerung der S7 eine Anbindung des Bedarfsverkehrs nach Geretsried erfolgen.

**Nordwestlicher Bedarfsverkehr** (siehe auch Maßnahme 19): Der nordwestliche Bedarfsverkehr ist primär für die Gemeinde Egling angedacht. Aufgrund der Lage kann auch der Dietramszeller Ortsteil Ascholding mit in das Eglinger RufTaxi integriert werden. Hieraus ergibt sich eine kürzere Fahrtzeit von Ascholding nach Wolfratshausen, weil die direkte Verbindung über die ST 2073 genutzt werden kann. Die bestehende Verbindung zum Gemeindehauptort bleibt (im Rahmen des Grundangebots) weiterhin durch die MVV-Regionalbuslinie 271 gewährleistet.



Mittelfristig, nach Etablierung des Bedarfsverkehrs Dietramszell, könnte geprüft werden, ob weitere Anbindungen, wie z.B. zum S-Bahnhaltepunkt in Deisenhofen/Oberhaching sinnvoll wären.



### Alternativ: Ausbau der bestehenden Linien

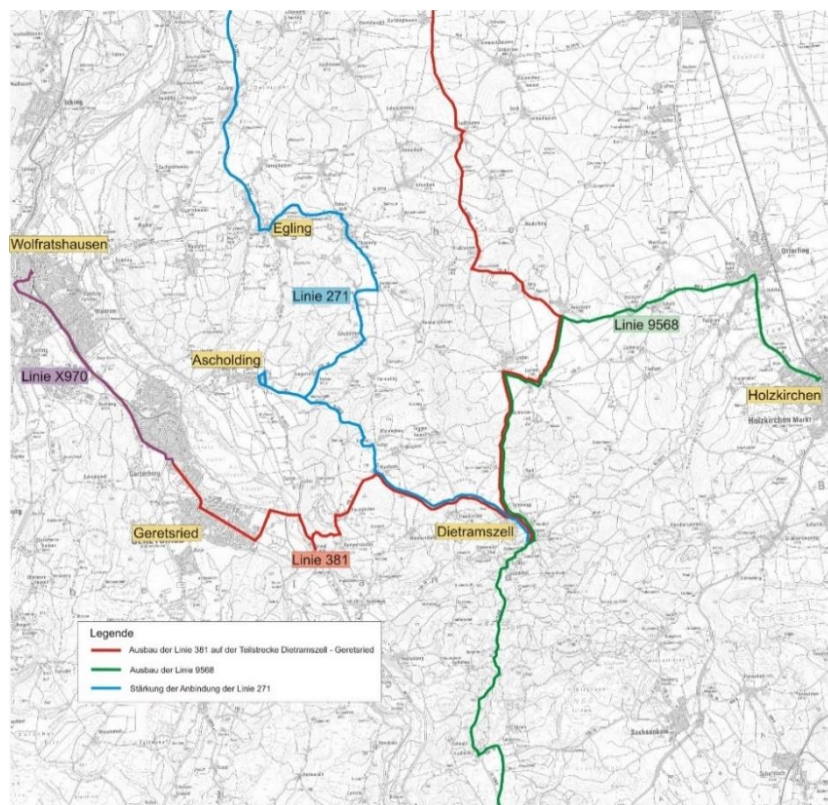
Als Alternative zur Einführung eines Bedarfsverkehrs besteht die Möglichkeit das Angebot der bestehenden Linien werktags in der HVZ und in der NVZ auszubauen.


+ Stärkung der Relation Dietramszell - Geretsried (-Wolfratshausen) durch den Ausbau der Linie 381 auf dieser Teilstrecke. Durch eine Weiterführung über das Schulzentrum hinaus können Anschlussmöglichkeiten in Geretsried an die geplante Expressbuslinie X970 nach Wolfratshausen / Starnberg (mittelfristig an S7 in Geretsried) geschaffen werden.

+ Stärkung der Relation Dietramszell – Holzkirchen (durch Ausbau der RVO Linie 9568). Aufgrund der langen Fahrtzeiten nach Grünwald bzw. Wolfratshausen erscheint die attraktivste Verbindung nach München über Holzkirchen aufgrund der kürzeren Fahrtzeit zu sein.

+ Stärkung der rudimentären Anbindung der MVV-Regionalbuslinie 271 des Landkreises München. Das Fahrtenangebot der Linie 271 soll künftig bis Egling erweitert werden (NVP Landkreis München). Die Umsetzung dieser Maßnahme ist auch aus Perspektive des LK Tölz-Wolfratshausen sinnvoll und zu empfehlen.

- Nach wie vor lange Fahrtzeit von Ascholding nach Wolfratshausen, weil die direkte Verbindung über die St 2073 aufgrund der infrastrukturellen Defizite mit einem konventionellen Niederflerbus nicht genutzt werden kann.

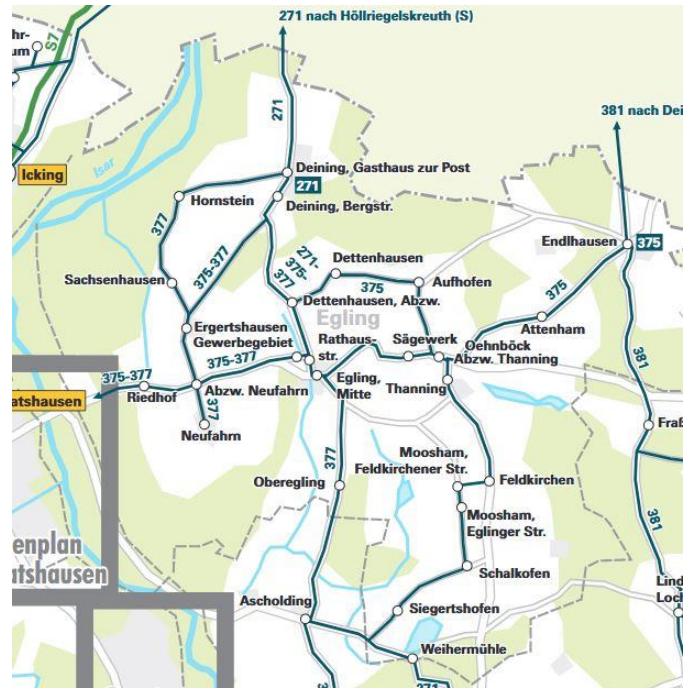


<i>Fahrtenangebot Bedarfsverkehr Gemeinde Dietramszell:</i>				
<i>Mo-Fr</i>			<i>Sa</i>	<i>So/F</i>
<i>HVZ</i>	<i>NVZ</i>	<i>SVZ</i>		
<i>1-h-Takt bzw. On Demand</i>	<i>1-h-Takt* bzw. On Demand</i>	<i>2 Fahrtenpaare bzw. On Demand</i>	-	-
<p>* Zur Vermeidung von Standzeiten wird in der NVZ ebenfalls ein (meist) stündliches Angebot vorgesehen, das über den in der Rahmenkonzeption festgelegten Angebotsstandards liegt. Denn bei Bedarfsverkehren entstehen lauleistungsabhängige Kosten nur dann, wenn eine Fahrt auch tatsächlich gebucht wird. Da das Angebot in der NVZ erwartungsgemäß nicht so stark nachgefragt wird, kann hier gegenüber einer Bedienung im Regelbetrieb ein höheres Verkehrsangebot vorgehalten werden.</p>				
<p><i>Wirkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Dietramszell, u.a. durch schnelle Verbindungen über Holzkirchen nach München.</li> <li>• Schnelle Anbindung des Ortsteils Ascholding nach Wolfratshausen (S-Bahn)</li> </ul>				
<i>Priorität</i>	<i>Grobkostenabschätzung</i>	<i>Nachfrageschätzung</i>	<i>Umsetzungshorizont</i>	
<b>①</b>	ca. 175.000€			

## Maßnahme 19: 375 / 377 - Angebotsausbau Gemeinde Egling (Bedarfsverkehr)

### Ausgangssituation:

- Die Gemeinde Egling weist - ähnlich wie die Gemeinde Dietramszell - eine sehr disperse Siedlungsstruktur auf. Neben dem Gemeindehauptort haben sieben Ortsteile über 200 Einwohner und in drei weiteren Ortsteilen reichen die Einwohnerzahlen knapp an die 200 Einwohner-Grenze heran.
- Der Gemeindehauptort, sowie die Ortsteile Endlhausen und Attenham werden künftig durch den Expressbus X320, der zwischen Wolfratshausen und Deisenhofen auf der St2070 verkehrt, eine hervorragende ÖPNV-Versorgung besitzen (20-Minuten-Takt von 6 - 22 Uhr). Nach Etablierung der Expresslinie X320 wird geprüft werden müssen, ob Anpassungen bei den Bestandslinien notwendig sind.
- Auch die Ortsteile Thanning (rund 500 Einwohner) und Öhnböck (rund 200 Einwohner) werden im Konzept der Expressbuslinie X320 mitberücksichtigt. Durch die Bedienung der bestehenden Haltestelle Oehnböck, Thanning, Abzw. werden beide Ortsteile von der neuen Linie profitieren, auch wenn hier z.T. Fußwege von 400-1.000 Meter notwendig sind (z.B. für den südlichen Raum in Thanning)
- Auf der St2070 fährt derzeit zudem die MVV-Regionalbuslinie 375 und bindet Montag bis Freitag die Ortslagen an die Stadt Wolfratshausen an. Mit lediglich drei bis vier Fahrten pro Tag ist die Linie jedoch primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet
- Durch die MVV-Regionalbuslinie 377 bestehen Anschlüsse mit den Kreisstädten Wolfratshausen und Bad Tölz, jedoch ist das Angebot mit fünf Fahrtenpaaren an Montagen bis Freitagen sehr gering. Samstag verkehrt die Linie mit 3 Fahrtenpaaren und Sonn- und Feiertags mit zwei Fahrtenpaaren. Nach Etablierung der Expresslinie X970, die schnelle Fahrtmöglichkeiten zwischen Bad Tölz und Wolfratshausen ermöglicht, wird geprüft werden müssen, ob Anpassungen bei den Bestandslinien notwendig sind. Ggfs. kann hier Spielraum geschaffen werden, um die bestehenden Linienvverläufe auf diesem Korridor anzupassen.
- Zudem verläuft die MVV-Regionalbuslinie 271 in Nord-Süd-Ausrichtung durch das Gemeindegebiet, sodass für zahlreiche Ortsteile Anschlüsse nach Grünwald (Tram 25 und Höllriegelskreuth (S7)) bestehen. Im aktuellen NVP München ist in einem Pilotprojekt eine Stärkung der Anbindung der Linie 271 bis nach Egling vorgesehen. Durch den Ausbau des Angebotes würden neben dem Hauptort auch die nördlichen Ortsteile Deining und Dettenhausen profitieren.





- Für Ortsteile, die abseits der Linienkorridore 271 + X320 angebunden sind, wie z.B. die Ortsteile Neufahrn (über 500 Einwohner) und Ergertshausen (über 300 Einwohner), ist eine Verbesserung des Angebots durch die MVV-Regionalbuslinien unter Beachtung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten kaum umzusetzen.
- Die Ortsteile Endlhausen und Weihermühle werden durch die MVV Regionalbuslinie 381 bedient. Das Fahrtenangebot ist jedoch mit vier Fahrtenpaaren (Endlhausen) bzw. zwei Fahrtenpaaren (Weihermühle) sehr eingeschränkt.

*Maßnahme:*

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur im Gemeindegebiet ist eine Verbesserung des Angebots durch die MVV-Regionalbuslinien kaum möglich bzw. sinnvoll. Stattdessen bietet sich hier eine Ergänzung durch Bedarfsverkehre an, um räumliche/zeitliche Lücken des ÖPNV zu schließen. In der ersten Umsetzungsstufe (Prio 1) ist ein Angebot werktags von 6 -20 Uhr vorgesehen.

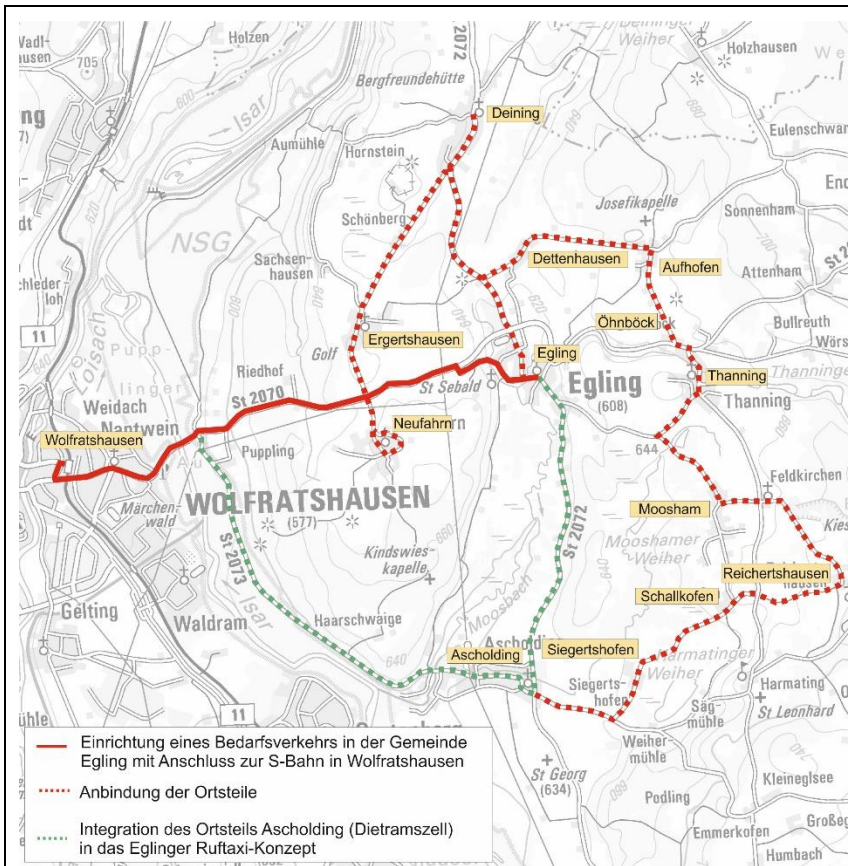
Durch die Einrichtung eines Bedarfsverkehrs im gesamten Gemeindegebiet mit einem Anschluss zur S-Bahn in Wolfratshausen) könnte das ÖV-Angebot erheblich verbessert werden – primär für die Ortsteile, die von den geplanten Verbesserungen (siehe oben) nicht tangiert werden, Durch die Anbindung an den Gemeindehauptort könnten alle Ortsteile von der künftigen Expressverbindung X320 profitieren (nördliche Ortsteile Deining, Ergertshausen und Dettenhausen, sowie östliche Ortsteile Aufhofen, Öhnböck, Thanning, Moosham, Reichertshausen, Schallkofen und Siegertshausen).

Zudem bietet sich aufgrund der räumlichen Lage an, auch den Dietramszeller Ortsteil Ascholding (rund 1.000 Einwohner) in das Eglinger Ruftaxi-Konzept mit zu integrieren. Somit ergäbe sich eine kürzere Fahrtzeit von Ascholding nach Wolfratshausen, weil mit einem kleineren Fahrzeug eines Bedarfsverkehrs die St2073 genutzt werden kann, was im derzeitigem Angebot nicht möglich ist, denn die Straßenbeschaffenheit ist für konventionelle 12-Meter-Niedelflurfahrzeuge nicht ausgelegt.

Mittelfristig, nach Etablierung des Bedarfsverkehrs Egling, könnte geprüft werden, ob weitere Anbindungen, wie z.B. zu den S-Bahnhaltepunkten in Deisenhofen/Oberhaching oder Sauerlach sinnvoll wären.

Sofern sich die Fahrgastnachfrage an Werktagen positiv entwickelt, ist die Einführung eines Wochenendangebots als Perspektive zu prüfen ist. Am Wochenende bestehen derzeit durch die Linie 377 (samstags drei Fahrtenpaare /sonn- und feiertags zwei Fahrtenpaare) und durch die Linie 271 (jeweils drei Fahrtenpaare) Fahrtmöglichkeiten. Der Bedarfsverkehr kann ggfs. auch unwirtschaftliche Fahrten vom Regelbetrieb künftig übernehmen.

Die im aktuellen NVP München vorgesehene Stärkung der Anbindung der Linie 271 bis nach Egling wird befürwortet, da der Landkreis und insbesondere der Hauptort Egling, sowie die nördlichen Ortsteile Deining und Dettenhausen profitieren werden.



möglicher Linienverlauf

**Fahrtenangebot Bedarfsverkehr Gemeinde Egling:**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
1-h-Takt bzw. On Demand	1-h-Takt* bzw. On Demand	2 Fahrtenpaare bzw. On Demand	-	-

\* Zur Vermeidung von Standzeiten wird in der NVZ ebenfalls ein (meist) stündliches Angebot vorgesehen, das über den in der Rahmenkonzeption festgelegten Angebotsstandards liegt. Denn bei Bedarfsverkehren entstehen laufleistungsabhängige Kosten nur dann, wenn eine Fahrt auch tatsächlich gebucht wird. Da das Angebot in der NVZ erwartungsgemäß nicht so stark nachgefragt wird, kann hier gegenüber einer Bedienung im Regelbetrieb ein höheres Verkehrsangebot vorgehalten werden.

**Wirkung:**

- Besseres ÖV-Angebot für die Ortsteile in der Gemeinde Egling (primär für die Ortsteile, die nicht durch den Expressbus X320 und den Angebotsausbau der Linie 271 profitieren werden).
- Verbesserung der Anbindung an den Gemeindehauptort
- Verbesserung der Anbindung an die Kreisstadt Wolfratshausen.

Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
①	ca. 175.000€	👤👤	🕒🕒

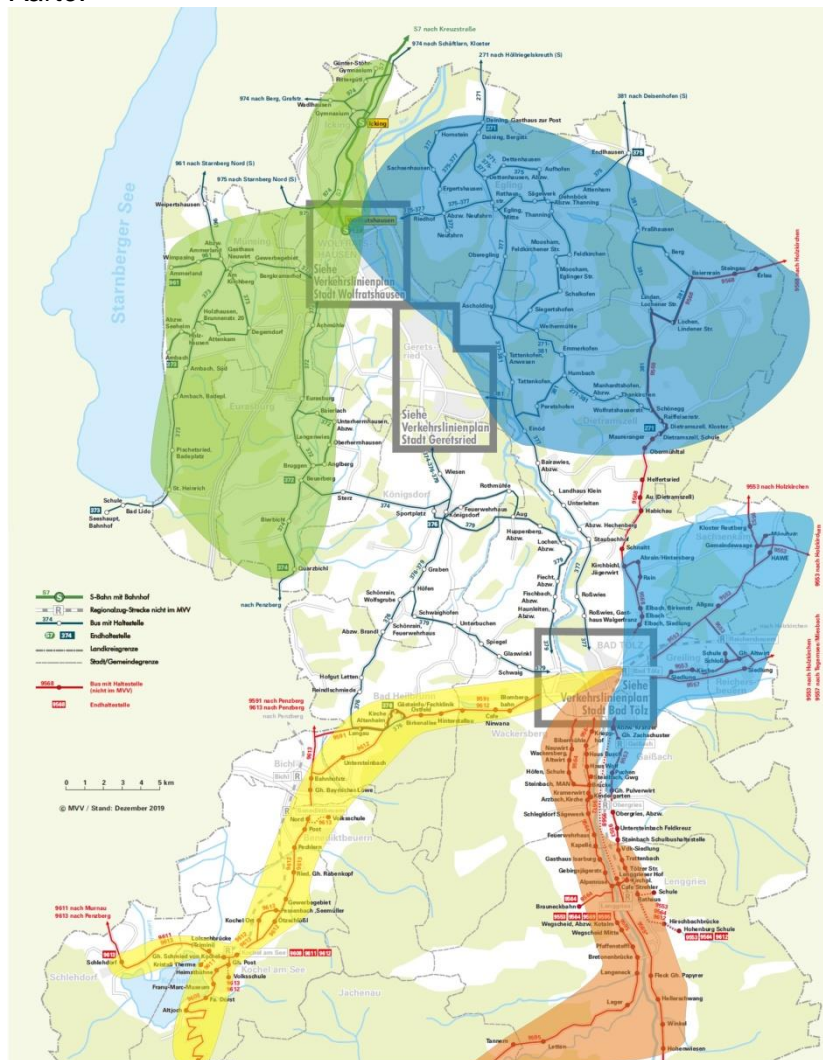
## 5.4. Maßnahme Landkreisweites Bedarfsverkehrskonzept

### **Maßnahme 20: Einrichtung eines landkreisweiten, flächendeckenden RufTaxi-Konzeptes für die Schwachverkehrszeit**

#### *Ausgangssituation*

- In ländlichen Teilbereichen mit geringen Einwohnerzahlen und disperser Siedlungsstruktur ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung insbesondere in der SVZ durch reguläre Linienbusverkehre nicht möglich. Auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist das Angebot in der Schwachverkehrszeit nur äußerst rudimentär ausgebaut. Abgesehen vom Angebot auf den Schienenstrecken sowie zwischen Wolfratshausen, Geretsried und Bad Tölz (MVV-Regionalbuslinie 379) und wenigen RufTaxi-Fahrten an einzelnen Tagen (nach Kochel und Schlehdorf, sowie Sachsenkam) bestehen nach 20 Uhr keine Fahrtmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Bedarfsgesteuerte Angebote wie z.B. ein RufTaxi können in dieser Zeitlage ggf. eine ÖPNV-Versorgung zu vertretbaren Kosten sicherstellen.
- Derzeit bestehen in vielen MVV-Landkreisen Bestrebungen das Angebot in der Schwachverkehrszeit - analog dem Modell des Landkreises Fürstentumbruck - zu verbessern.
- Auf Wunsch des Landkreises soll im gesamten Landkreisgebiet auch in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende ein „24/7“ – Angebot geprüft werden (= 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche).
- Aufgrund der hohen Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr sind Bedarfsverkehrsangebote am Wochenende tagsüber nur in Einzelfällen zu prüfen (z.B. Winterhalbjahr, siehe Maßnahmen 1b und 2a), hier sollte der Fokus auf einer festen Bedienung liegen.
- An Werktagen können RufTaxi- bzw. On-Demand-Angebote die ÖPNV Erschließung der Gemeinden Bad Heilbrunn, Dieterszell, Egling und Icking verbessern (siehe eigene Maßnahmen)
- Generell ist für den Betrieb eines flächenhaften Bedarfsverkehrs ein geeigneter Betreiber erforderlich, der über die organisatorischen Voraussetzungen sowie geeignete Fahrzeuge (Klein- bis Midibusse) verfügt.

Karte:



Erstentwurf möglicher Korridore

Maßnahmen:

- Außerhalb der nachfragestarken Gebiete wird in der Schwachverkehrszeit nach 20 Uhr eine Bedienung durch RufTaxen empfohlen. Dabei sollen einheitliche Angebotsstandards gemäß Rahmenkonzeption angesetzt werden:
  - Für Ortsteile mit über 900 Einwohner drei Fahrtenpaare am Abend nach 20 Uhr und am Morgen vor 6 Uhr 1-2 Fahrten mit Anschluss zum SPNV
  - Für Ortsteile mit 200 bis 900 Einwohnern drei Fahrtenpaare am Abend nach 20 Uhr und am Morgen vor 6 Uhr eine Fahrt mit Anschluss zum SPNV
- Soweit möglich sollen jeweils die letzten Regionalzüge bzw. S-Bahnen am Abend angebunden werden.
- Für Gebiete, die in der SVZ bereits über ein reguläres Busangebot verfügen (Geretsried, Königsdorf, Wolfratshausen) wird zunächst kein Ruf-taxi-Angebot vorgesehen. Langfristig ist hier der Einsatz der Fahrzeuge aus anderen Korridoren nach Betriebschluss der MVV-Regionalbuslinien zu prüfen.

- Als Perspektive kann, sofern das Abendangebot entsprechend nachgefragt wird, eine durchgehende Bedienung von 20 Uhr bis 6 Uhr (ohne Unterbrechung) geprüft werden (Priorität 3).
- Die Detailkonzeption kann nicht innerhalb des Nahverkehrsplans erarbeitet werden. Für die Konzeption eines landkreisweiten Bedarfsverkehrsangebots ist die Durchführung einer eigenen Untersuchung notwendig.
- Im Rahmen des NVPs können nur die Anforderungen an die Konzeption beschrieben werden sowie ein erster Grobentwurf für die Einteilung der Korridore erfolgen

**Anforderungen an die Bedarfsverkehrskonzeption**

- Regelung der Betriebszeiten (Betriebsbeginn und Betriebsende)
- Berücksichtigung der bestehenden Verkehre (insbesondere Expressbusse und Stadtverkehre)
- Berücksichtigung von Ausbau-Maßnahmen (u.a. durch NVP) – Taktverdichtungen, neue Linien, verstärkter Ausbau von tangentialen Verbindungen, ÖV- Angebot am Wochenende, Bedienzeitausweitung abends
- Festlegung der Anforderung an die Ruftaxizentrale (Integration in verbundweite MVV- Ruftaxizentrale).
- Abstimmung in Übergangsbereichen zu anderen Landkreisen (ggf. Anbindung von Schafflach und/oder Holzkirchen, Murnau, Seeshaupt und Penzberg in Kooperation mit den Nachbarlandkreisen

**Einteilung der Korridore**



- Die Bedienung der Korridore erfolgt jeweils ohne festen Linienweg nur nach vorheriger Anmeldung
- Die Einteilung der Korridore des Ruftaxi-Konzeptes sollte ein möglichst homogenes Gebiet umfassen. Eine zu große Korridoreinteilung kann die Zuverlässigkeit des Systems gefährden.
- Um einen effizienten Fahrzeugeinsatz zu gewährleisten ist teilweise die Bedienung von zwei Korridoren durch ein Fahrzeug (im Wechsel) anzustreben.

**Fahrtenangebot**

Mo-Fr			Sa	So/F
HVZ	NVZ	SVZ		
--	--	Abend: 2 bzw. 3 Fahrtenpaare Morgen: 1 bzw. 2 Fahrten zum SPNV	Siehe SVZ Abend	Siehe SVZ Abend

Wirkungen:



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV insbesondere im Freizeitverkehr, aber auch für Berufspendler mit späterem Arbeitsende bzw. frühem Arbeitsbeginn</li> <li>• Landkreisweit einheitliches Grundangebot</li> </ul>			
Priorität	Grobkostenabschätzung	Nachfrageschätzung	Umsetzungshorizont
②	Ca. 500.000 Euro (bei fünf Fahrzeugen, ohne Stadtverkehre)		

### 5.5. Übersicht der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten

Die räumliche Verortung aller Maßnahmen kann der folgenden Darstellung entnommen werden. In der Übersicht sind die Maßnahmen schematisch ohne Berücksichtigung von Details bzw. Varianten visualisiert.

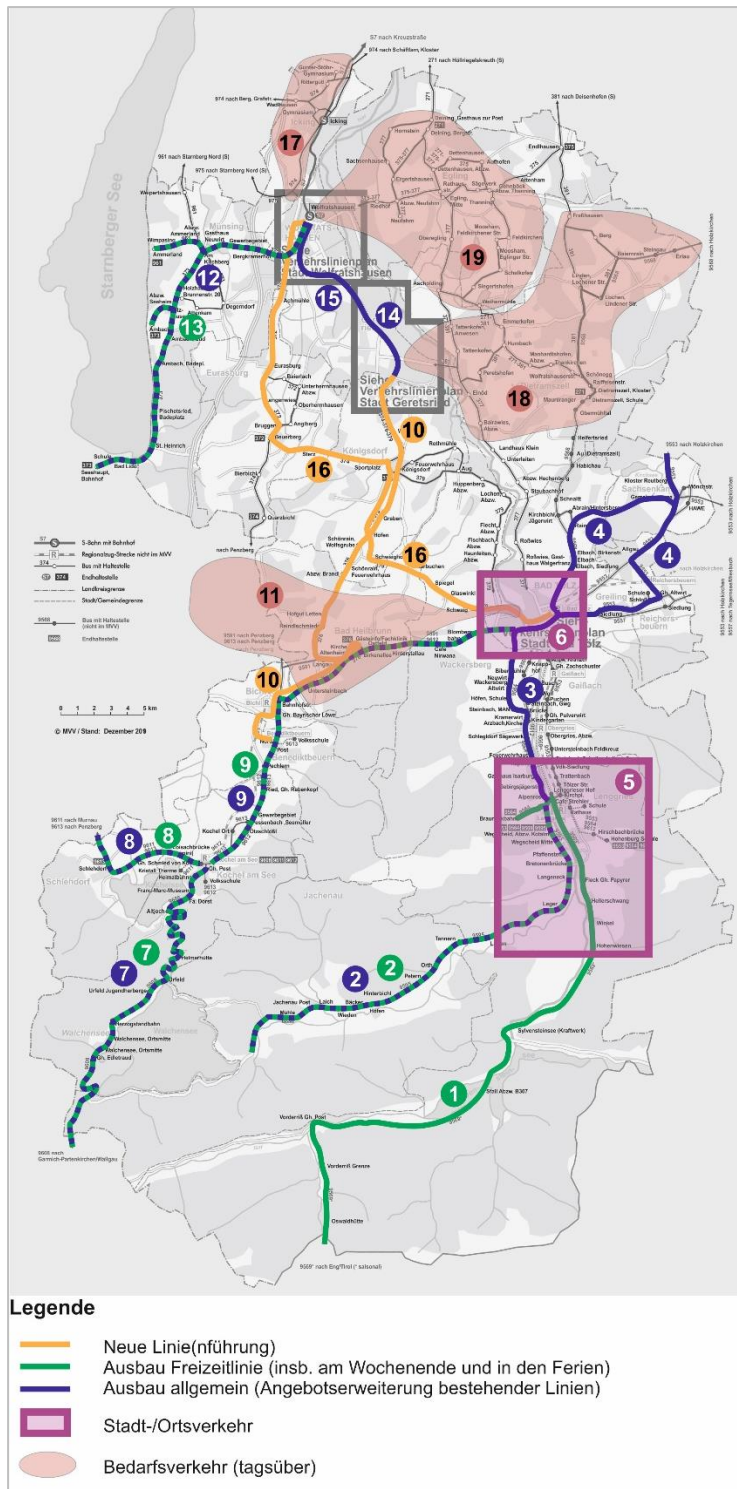


Abbildung 19: Räumliche Verortung der Maßnahmen für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

Wie aus der Karte hervorgeht, erstreckt sich die räumliche Verteilung der Maßnahmen relativ gleichmäßig über das gesamte Landkreisgebiet. Während im südlichen Teil des Landkreises neben dem allgemeinen Angebotsausbau der Ausbau von Freizeitlinien eine besondere Bedeutung besitzt, stehen in den Flächengemeinden des nördlichen Landkreises Bedarfverkehrsangebote im Fokus.

Nachfolgend werden die Kosten für die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebots im ÖPNV mit Angaben über **Prioritätenstufe** in einer Übersichtstabelle (siehe Tabelle 8) zusammenfassend dargestellt. Die Maßnahme 4 (Linie 9553) wird als landkreisübergreifende Maßnahme (pinker Rahmen) behandelt, für die eine Kostenaufteilung mit dem Landkreis Miesbach abzustimmen ist. Bei den hier angegebenen Kosten handelt es sich um die Gesamtkosten, eine Kostenteilung ist also nicht berücksichtigt. Bei weiteren landkreisüberschreitenden Maßnahmen sind jeweils nur die Kostenanteile für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (gemäß Territorialprinzip) angegeben, da hier auch eine auf das Landkreisgebiet beschränkte Umsetzung grundsätzlich denkbar und möglich erscheint. Priorität sollte jedoch auch hier immer eine landkreisüberschreitende Planung besitzen.

**Tabelle 8: Übersicht der Prioritäten und Kosten der Maßnahmen**

Planungsbereich	Priorität 1			Priorität 2			Priorität 3		
	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)	Nr.	Maßnahme	Kosten (Mittelwert)
Isarwinkel	1a	9569: Angebotsausbau Sommer	150.000 €	1b	9569: Bedarfsverkehr Winter	60.000 €	6b	Neukonzeption Stadtverkehr Bad Tölz (nur Mehrkosten gegenüber 6 a)	ca. 200.000 €
	2a	9595: Angebotsausbau Wochenende (Winter Bedarfsverkehr)	50.000 €	2b	9595: Angebotsausbau Mo-Fr	150.000 €			
	3	9564: Angebotsausbau	100.000 €	4 b	9553: Zusätzliche Anbindung Schafftlach	50.000 €			
	4a	9553: Studentakt Tölz - Holzkirchen	400.000 €						
	5	Ortsbus Lenggries (ggf. On-Demand-Verkehr)	300.000 €						
	6a	Ausbau Stadtverkehr Bad Tölz	300.000 €						
<b>Summe</b>		<b>1.300.000 €</b>			<b>260.000 €</b>			<b>ca. 200.000 €</b>	
Loisachtal	7a	9608: Wochenend- und Ferianausbau Sommer	115.000 €	7b	9608: Wochenendausbau Winter	30.000 €	10	Neue Verbindung Loisachtal - nördlicher Landkreis (Verlängerung Linie 374 oder 376)*	250.000 €
	9a	9612: Wochenendausbau ganzjährig	115.000 €	8a	9611: Wochenendausbau Sommer	15.000 €			
				8b	9611: Wochenendausbau Winter	nur SVZ (Kosten siehe Nr. 20)	* Kosten für Zusatzstrecke (ohne Bestandsangebot)		
				7c	9608: Allgemeiner Ausbau Sommer	20.000 €	11	Ruftaxi Bad Heilbrunn	150.000 €
				7d	9608: Allgemeiner Ausbau Winter	60.000 €			
				8c	9611: Allgemeiner Ausbau ganzjährig	nur SVZ (Kosten siehe Nr. 20)			
				9 b	9612: Allgemeiner Ausbau ganzjährig	185.000 €			
	<b>Summe</b>		<b>230.000 €</b>			<b>310.000 €</b>			<b>400.000 €</b>
	Nördlicher Landkreis	12a	373: Ausbau Werktage	250.000 €	12b	961: Ausbau Werktage	15.000 €	12c	373: 20/40-Min-Takt WOR-Münsing
13a		373: Ausbau Wochenende	200.000 €	13b	961: Ausbau Wochenende	10.000 €			
14a		378: Bestandsfahrten via Gelting	45.000 €	14b	378: Ausbau nach Neuvergabe (zusätzliche Kosten ggü. 14 a)	75.000 €			
16a		Verlängerung 372 nach Königsdorf	170.000 €	15	378: Anbindung Gewerbegebiet Gelting	30.000 €			
18		Angebotsausbau Dietramszell	175.000 €	16 b	Verlängerung 372 nach Bad Tölz (zusätzliche Kosten ggü. 16 a)	50.000 €			
19		Angebotsausbau Egling	175.000 €	17	Erschließung Ickinger Ortsteile	150.000 €			
<b>Summe</b>			<b>1.015.000 €</b>			<b>330.000 €</b>			<b>60.000 €</b>
Landkreisweiter Bedarfsverkehr				20	Ruftaxi-Angebot in der Schwachverkehrszeit (5 Korridore, ohne Stadtverkehre)	500.000 €			
<b>Summe</b>					<b>500.000 €</b>				
<b>Gesamt</b>		<b>2.545.000 €</b>			<b>1.400.000 €</b>			<b>660.000 €</b>	

  = landkreisübergreifende Planung - dargestellt sind Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Maßnahmen der **Prioritätsstufe 1** belaufen sich auf rund 2,5 Millionen Euro. Der größte Anteil entfällt dabei auf Maßnahmen im Planungsbereich Isarwinkel (1,3 Millionen Euro) und im nördlichen Landkreis mit rund einer Million Euro. Die Maßnahmen der Prioritätsstufe 1 umfassen neben dem allgemeinen Ausbau des Angebots (u.a. RVO 9553 und MVV 373) den Ausbau von Stadt- und Ortsverkehren sowie Freizeitlinien und die Einführung von Bedarfsverkehren in den Gemeinden Dietramszell und Egling.

Die Maßnahmen mit der **Priorität 2** belaufen sich in Summe auf etwa 1,4 Millionen Euro. Ein Schwerpunkt liegt hier mit etwa 500.000 Euro auf dem landkreisweiten Bedarfsverkehrsangebot in der Schwachverkehrszeit. Ansonsten verteilen sich die Kostenanteile relativ homogen auf die Planungsbereiche.

Die Kosten für die Maßnahmen mit einer **Priorität 3** belaufen sich auf knapp 0,7 Millionen Euro. Hier entfällt der größte Teil auf eine Direktverbindung zwischen dem (südlichen) Loisachtal und Geretsried/Wolfratshausen sowie eine Neukonzeption des Stadtverkehrs in Bad Tölz (nur zusätzlich Kosten gegenüber Angebotsausbau (Priorität 1)).

Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Konkretisierung von Maßnahmen zur **Optimierung des Schülerverkehrs** am Schulstandort Bad Tölz zunächst zurückgestellt. Diese Thematik (inkl. Beteiligung der Schulen) soll vsl. im Schuljahr 2021/22 separat behandelt werden. Unabhängig davon verbessern die dargestellten Maßnahmen zum allgemeinen Ausbau des Angebots (u.a. Schließung von Taktlücken, Taktverdichtungen etc.) auch die Fahrtmöglichkeiten im Schülerverkehr insbesondere am Nachmittag.

## 6. Maßnahmenpaket: Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der angebotsseitigen Komponenten (Linien, Fahrtenhäufigkeiten) wird ein Bündel von begleitenden Maßnahmen vorgeschlagen, das zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beiträgt, die Hemmschwellen zum Einstieg in den ÖPNV reduziert und dadurch die Nutzung erhöhen soll. Dieses Paket beinhaltet insbesondere unterstützende Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation und des Marketings, der Infrastruktur (Busse und Haltestellen) sowie insbesondere im Bereich der Inter- und Multimodalität.

### 6.1. Intermodalität und Multimodalität

#### 6.1.1. Park+Ride (P+R)

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

Nach letzten Erhebungen durch den MVV beinhaltet das Angebot der P+R Anlagen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen insgesamt **913 Stellplätze** (Stand 06/2021). Die P+R-Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen ist in der folgenden Tabelle 9 dargestellt.

**Tabelle 9: Angebot von P+R Stellplätzen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Bahnhof	P+R Stellplatzanzahl
Icking <sup>1)</sup>	64
Wolfratshausen <sup>1)</sup>	146 (230 mit provisorischen Stellplätzen)
Bad Tölz <sup>2)</sup>	241
Benediktbeuern <sup>2)</sup>	28
Bichl <sup>2)</sup>	16
Gaißach <sup>2)</sup>	20
Kochel am See <sup>2)</sup>	56
Lenggries <sup>2)</sup>	309
Obergries <sup>2)</sup>	6
Reichersbeuern <sup>2)</sup>	26
<b>Gesamt</b>	<b>913</b>

Quelle: 1) Daten MVV (Stand 06/2021); 2) Stationsdatenbank BEG (Stand 06/2021)

Die größten P+R-Anlage im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sind in Lenggries mit 309 Stellplätzen, sowie in Bad Tölz mit 241 Stellplätzen. Am S-Bahnhof Wolfratshausen befinden sich an der westlichen Seite 146 offizielle P+R Stellplätze. Es stehen jedoch weitere



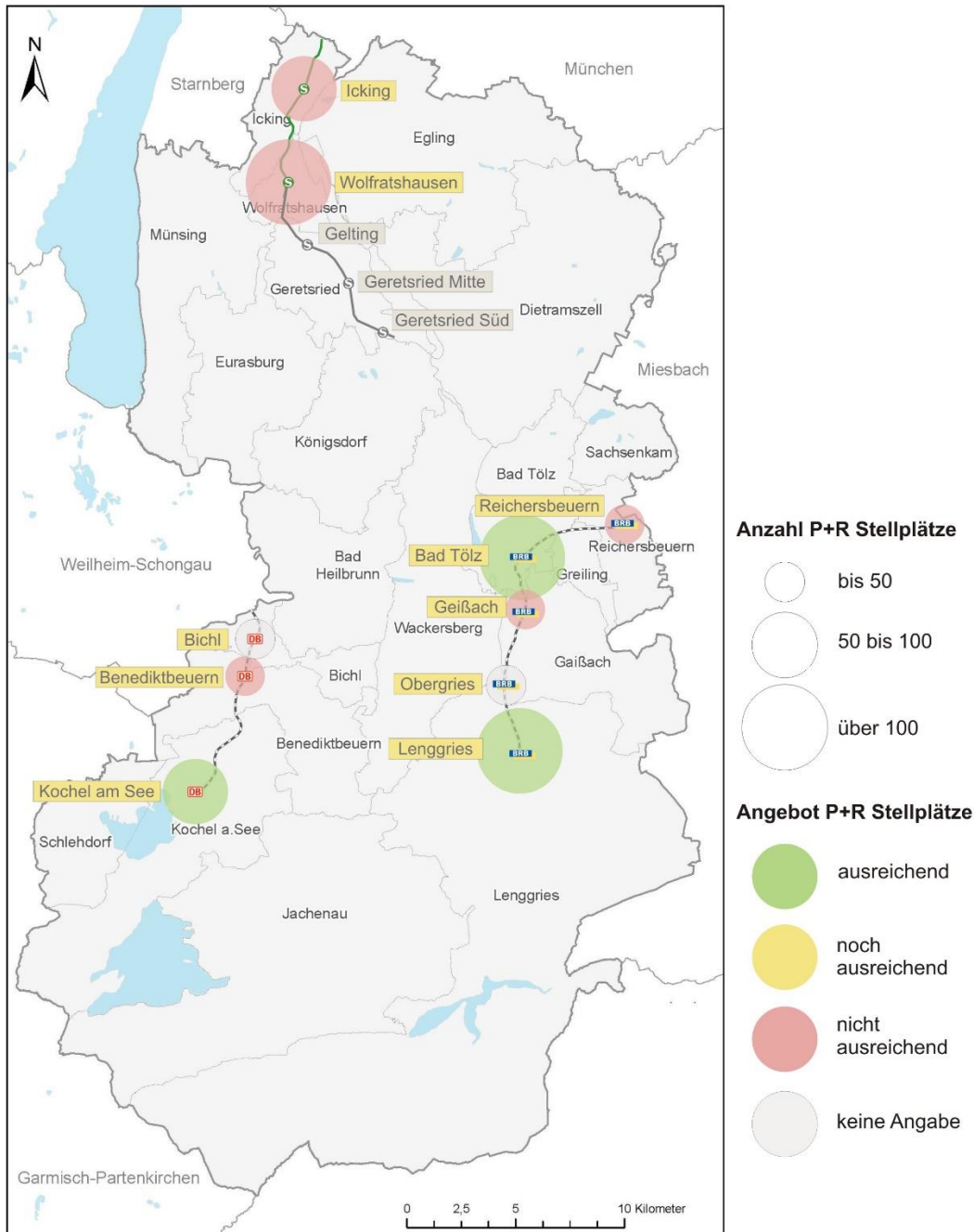
provisorische Parkplätze zur Verfügung, sodass es bei einer Maximalauslastung bis zu 250 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Im Zuge der geplanten Verlängerung der S7 werden weitere SPNV-Haltepunkte in Gelting, Geretsried-Mitte und Geretsried Süd erschlossen. Die P+R-Angebote an den neuen S-Bahnhaltstellen sollen mit den Kommunen bei der Umsetzung detailliert abgestimmt werden.

Abbildung 20 zeigt die von den Gemeinden eingeschätzte Auslastung der P+R-Anlagen an den jeweiligen Bahnhöfen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen.



## P+R Anlagen und Auslastung Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen



Kartengrundlage: Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland, 2017

**Abbildung 20: Nachfrage und Auslastung der P+R-Anlagen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Nach eigener Einschätzung der Gemeinden ist die Stellplatzanzahl in Bad Tölz, Kochel am See und Lenggries ausreichend. An den Bahnhöfen der Gemeinden Benediktbeuern, Bichl, Geißach, Icking, Reichersbeuern und Wolfratshausen gibt es, laut Gemeinden, zu wenige P&R Stellplätze.

In Wolfratshausen wird das Angebot in Höhe von 146 bis maximal 250 Stellplätzen deutlich von der tatsächlichen Nachfrage mit rund 275 abgestellten Fahrzeugen überschritten. Laut Bedarfsprüfung des MVV aus dem Jahr 2017 steigt die Nachfrage im Jahr 2025 ohne eine Verlängerung der S7, bzw. bis zur Inbetriebnahme, auf rund 350 Fahrzeuge. Mit der geplanten Fortführung der S-Bahn nach Geretsried und der Inbetriebnahme weiterer P+R-Anlagen an den drei neuen Haltestellen wird sich die P+R-Nachfrage in Wolfratshausen zunächst deutlich verringern. Unter diesen Umständen wird im Jahr 2025 von einer Nachfrage von rund 175 bis 290 Stellplätzen ausgegangen.

Die Zuständigkeiten für den Bau und den Betrieb der P+R-Anlagen liegt seit der DB-Reform von 1994 in den meisten Fällen bei den Kommunen. Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Anlagen über GVFG-Mittel.

### **Ausblick**

Die derzeitigen oder auch geplanten Dimensionierungen der P+R-Anlagen entsprechen an den meisten Anlagen bereits heute oder zumindest mittelfristig nicht dem prognostizierbaren Bedarf.

Im Rahmen der geplanten Verlängerung der S7 nach Geretsried sind umfangreiche Neubaumaßnahmen für P+R an den Haltestellen Gelting, Geretsried-Mitte und Geretsried Süd im Detail mit den Kommunen abzustimmen.

Eine detaillierte Prüfung der Möglichkeiten der Erweiterung wird für alle nicht ausreichenden Anlagen empfohlen. Inwieweit ein Ausbau oder die Errichtung von Parkhäusern oder Parkdecks in Betracht kommen, ist neben den gestalterischen Aspekten natürlich auch eine Frage der finanziellen Betrachtung, die die jeweiligen Kommunen in ihrer Planungshoheit zu klären haben.

Allerdings sind auch die empfohlenen und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen im Regionalbusbereich in die Planungen einzubeziehen, die mit einer attraktiveren Anbindung der Bahnhöfe die Nachfrage nach P+R spürbar reduzieren können. Außerdem muss künftig einbezogen / überprüft werden, ob die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stark angewachsenen Homeoffice-Anteile das P+R-Verhalten nachhaltig beeinflussen.

### **Dynamische Belegungsinformation für P+R-Anlagen**

Eine zusätzliche Empfehlung an die P+R-Betreiber ist die Ausstattung der Anlagen mit Detektionseinrichtungen, um den Fahrgast in Echtzeit über Belegungszustand zu informieren.

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 wildes Abstellen in Fahrgassen oder Anwohnerstraßen reduziert und die Auslastung der P+R-Anlagen optimiert werden.

Dazu hat die MVV GmbH ein zentrales Hintergrundsystem für die P+R-Information entwickelt, in das Belegungszustände und Belegungsprognosen von P+R-Anlagen einfließen und u.a. über die Fahrgastauskunft den Kunden zur Verfügung gestellt werden können. Mittelfristig sollen diese Informationen über entsprechende Schnittstellen auch PKW-Fahrern über die Navigationsgeräte zur Verfügung gestellt werden können.

Den P+R-Betreibern im Landkreis (i.d.R. Kommunen) wird empfohlen, Detektionssysteme an den Anlagen aufzubauen und über Schnittstellen die Daten in das System der Verbundgesellschaft einzuspeisen. Evtl. können diese Detektionseinrichtungen auch über den Freistaat Bayern gefördert werden. Dies ist allerdings noch in Prüfung.

### 6.1.2. Bike+Ride (B+R)

Bike+Ride bezeichnet die intermodale Mobilitätsform von Fahrradfahren zu einer Haltestelle (v.a. des SPNV) und dem dortigen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Bike+Ride ist eine umweltrelevante Mobilitätsform, da kurze Wege bis fünf Kilometer optimal mit dem Rad statt dem PKW (hier Park+Ride) abgewickelt werden können. Der Anteil an Park+Ride Fahrten bis zu fünf Kilometern liegt bei immerhin durchschnittlich 30%. Außerdem beträgt die Flächeninanspruchnahme für Radabstellplätze lediglich ein Zehntel des Bedarfs für einen PKW-Stellplatz.

Nach letzten Erhebungen durch den MVV stehen im gesamten Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an den Bahnhöfen insgesamt **959 Fahrradständer** zur Verfügung (Stand 06/2021). Die B+R Stellplatzanzahl an den einzelnen Bahnhöfen ist in der folgenden Tabelle 10 dargestellt.

**Tabelle 10: Angebot von B+R Radständern im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

<b>Bahnhof</b>	<b>B+R Stellplatzanzahl</b>
Bad Tölz <sup>1)</sup>	96
Benediktbeuern <sup>1)</sup>	68
Bichl <sup>1)</sup>	60
Gaißach <sup>1)</sup>	20
Icking <sup>1)</sup>	62
Kochel am See <sup>1)</sup>	48
Lenggries <sup>1)</sup>	120
Obergries <sup>1)</sup>	8
Reichersbeuern <sup>1)</sup>	33
Wolfratshausen <sup>2)</sup>	444
<b>Gesamt</b>	<b>959</b>
<b>In Planung mit S7 Verlängerung<sup>2)</sup></b>	
<i>Gelting</i>	<i>100 – 120</i>
<i>Geretsried-Mitte</i>	<i>250 – 300</i>
<i>Geretsried-Süd</i>	<i>200 – 230</i>

Quelle: 1) Stationsdatenbank BEG (Stand 06/2021); 2) Daten MVV (Stand 06/2021)

Die größte B+R-Anlage im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen befindet sich am S-Bahnhof Wolfratshausen mit 444 Fahrradabstellplätzen. Nach einer Bedarfsprüfung aus dem Jahr 2017 des MVV stand bereits damals eine Nachfrage von rund 400 Rädern dem Angebot gegenüber und es wurde empfohlen mindestens 500 Radständer anzubieten. Über weitere größere B+R-Anlagen mit um die 100 Fahrradabstellplätzen verfügen die Bahnhöfe Lenggries (ca. 120 Stellplätze) und Bad Tölz (ca. 96 Stellplätze).

Ähnlich wie bei den P+R-Anlagen sollen auch neue B+R-Stationen, im Rahmen der Verlängerung der S7, gebaut werden. Für die Haltestelle Gelting sind 100 bis 120 Fahrradstellplätze vorgesehen, in Geretsried-Mitte 250 bis 300 Plätze und in Geretsried-Süd 200 bis 230 Plätze. Da die Fahrradnutzung zu S-Bahnhöfen erheblich steigt, sollte grundsätzlich eine Erweiterbarkeit der Abstellplätze gesichert werden.

Ein äußerst wichtiger Punkt für die weitere B+R-Förderung ist, kontinuierlich das Angebot und die Nachfrage zu überprüfen. Ein möglicher Handlungsbedarf kann sich zum einen aus veralteten Anlagen oder aus einer Unterdimensionierung ergeben. Daher ist es essentiell, Strukturdaten und demographische Entwicklungen miteinzubeziehen, um Tendenzen künftiger Entwicklungen prognostizieren zu können.

Bei den B+R-Stationen mit Angaben der Kommunen wird das Stellplatzangebot ausschließlich in Kochel am See (48 Plätze) als ausreichend bewertet. Am S-Bahnhof Wolfratshausen sowie dem Bahnhof Lenggries bestehen Kapazitätsengpässe. Die B+R Stationen in Icking und in Bad Tölz sind nach Einschätzung der Kommunen noch ausreichend, mittelfristig ist hier aber ebenfalls ein zusätzlicher Bedarf zu erwarten (Abbildung 21).





## B+R Anlagen und Auslastung Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

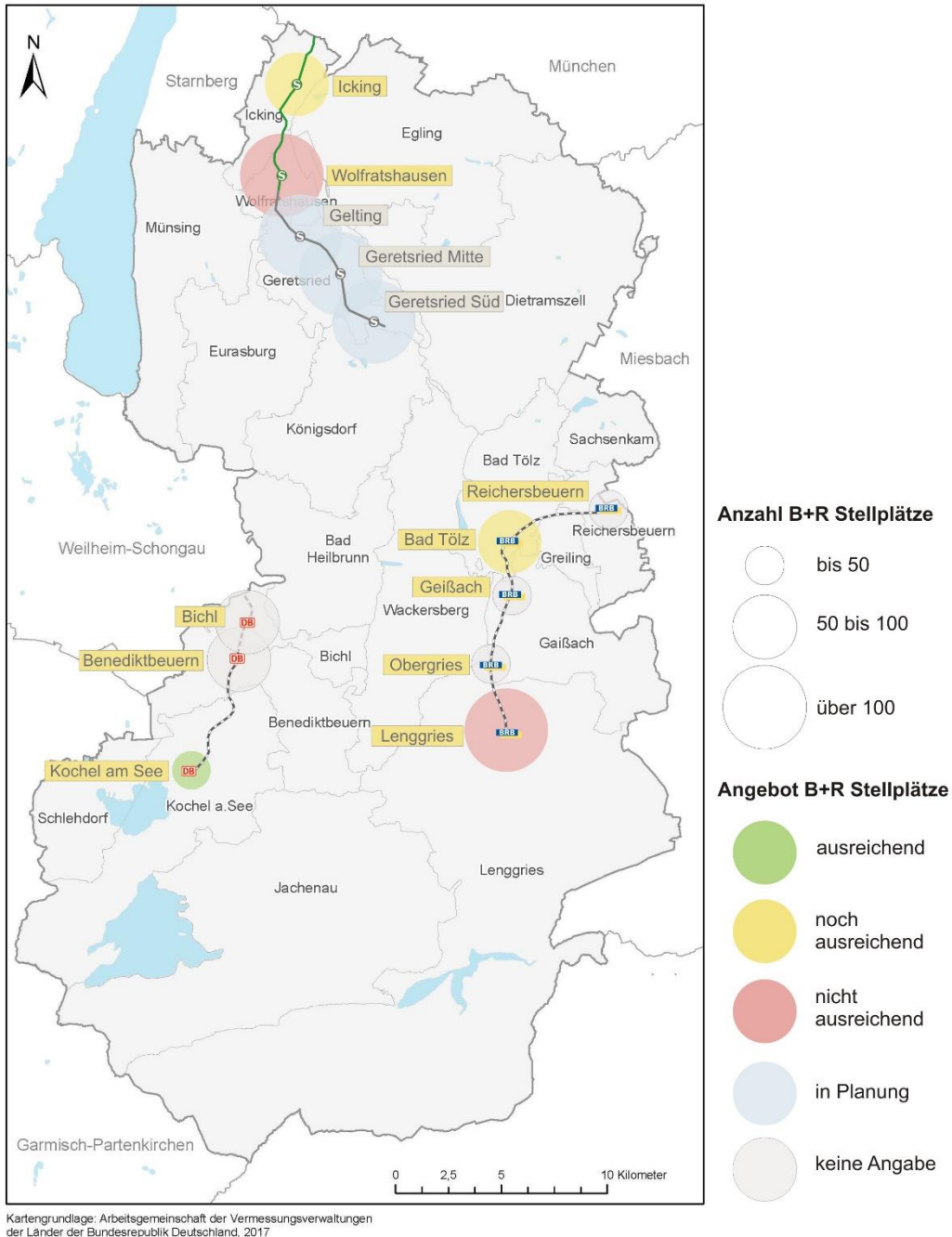


Abbildung 21: Nachfrage und Auslastung der B+R-Anlagen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

### Empfehlungen zum Ausbau

Im Rahmen einer Bike+Ride-Offensive des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn AG werden B+R-Anlagen aktuell mit 40% gefördert. Unter Berücksichtigung der förderfähigen Höchstsätze kann die Förderung des Bundes zusammen mit Landesmitteln (BayGVFG) auf bis zu 90 % aufgestockt werden.

Für alle Anlagen, die schon heute ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben bzw. nur knapp unter einer Volllast liegen (> 90% Auslastung), wird eine Prüfung des Ausbaus empfohlen. Für Detailanalysen und Nachfrageprognosen steht die MVV GmbH den Gemeinden im Verbundraum auf Antrag kostenfrei zur Verfügung.

Da die **Attraktivität von Radabstellanlagen** maßgeblich die Häufigkeit der Fahrradnutzung vor allem im Pendlerbereich beeinflusst, haben Modernisierungsmaßnahmen einen positiven Effekt auf das Nutzungsverhalten. Zunehmend werden heute auch hochpreisige Modelle angeschafft. Außerdem „beflügelt“ die Entwicklung im E-Bike-Sektor die ganze Fahrradbranche. Bei Preisspannen von etwa 500 € bis an die 10.000 € ist es aber nicht verwunderlich, dass heutige (E)-Bike-Nutzer vor allem Diebstahl-, Vandalismus- und Witterungsschutz als Bedingung an eine Fahrradabstellanlage stellen.

Im Zuge möglicher **Modernisierungsmaßnahmen** geht es vor allem um folgende Punkte, um die Attraktivität einer B+R Anlage langfristig aufrechterhalten zu können:

- Kapazität
- Mängelbehebung an Fahrradabstellanlagen
- Art der Radständer, Richtlinien zu Abständen, Überdachung
- Beleuchtung und Sicherheit
- Zusatzleistungen (Lademöglichkeiten für Pedelecs, Fahrradboxen, ...)
- Lage am Bahnhof (Länge Fußweg zum Bahnsteig)

Die Errichtung von kleinen **Fahrradabstellanlagen an einzelnen Bushaltestellen** durch die Kommunen (mit oder ohne Förderung) kann in der Summe als sinnvolle ergänzende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs bewertet werden. Allerdings muss hier jeweils eine Einzelfallüberprüfung stattfinden. Nach vorheriger Analyse kommen unter anderem folgende Haltestellen in größeren Orten für B+R in Frage (jeweils ca. 10-15 Fahrradständer).

- Ascholding, Kirche
- Bad Heilbrunn, Ostfeld
- Benediktbeuern, Post
- Beuerberg, Bahnhofsstraße
- Eurasburg
- Münsing, Am Kirchberg
- Schlehdorf, Post

Weitere mögliche Standorte zur Verbesserung der Anbindung kleinerer Ortsteile sind die Haltestellen Ambach, Reindschmiede, Untersteinbach und Wimpasing. Unter Voraussetzung der mittelfristigen Möglichkeit zusätzlicher Halte der Expressbusse wären auch B+R-Anlagen an

den Haltstellen Ergertshausen/Neufahrn Abzw. und Bairawies, Abzw. zu prüfen. Die Einzugsbereiche ausgewählter Haltstellen sind in **Anhang 9** dargestellt.

Betrachtet man neben den in Kapitel 3 dargestellten 400-Meter-Einzugsbereichen der Bushaltestellen auch die 1500-Meter-Einzugsradien der SPNV-Haltestellen sowie der oben genannten Bushaltestellen als eng bemessene Bike & Ride – Einzugsgebiete, so erhöht sich der Anteil der erschlossenen Adressen im Landkreis auf etwa 90 % (siehe **Anhang 10**).

### 6.1.3. Sharing-Angebote

#### **Carsharing im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

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 Bad Tölz-Wolfratshausen nur in Bad Tölz, wo der Verein Stattauto Isarwinkel zwei Autos anbietet und vier Autos über den Anbieter Movio Carsharing in Kooperation mit Flinkster (DB) buchbar sind. Die vier Autos von Movio befinden sich an den Standorten Autohaus Frimberger (Transporter & Kleinwagen), Stadtwerke Bad Tölz (E-Auto) und Bahnhof Bad Tölz. In Benediktbeuern wurde auf Grund von zu geringer Nachfrage der Standort des Carsharing Verein ÖkoMobil Pfaffenwinkel aus dem Landkreis Weilheim-Schongau im Jahr 2020 abgezogen. In Wolfratshausen sind zwei Initiativen aus wirtschaftlichen Gründen gescheitert. Die Stadt hält es aber laut der Gemeindebefragung des MVV für wünschenswert eventuell ein Carsharing mit Elektroautos anzubieten. Im nahegelegenen Landkreis Ebersberg hat sich eine bundesweit führende Modellregion für Carsharing im ländlichen Raum entwickelt. Aktuell stehen dort knapp 60 Carsharing-Fahrzeuge von elf Organisationen/Vereinen zur Verfügung.

#### Empfehlung:

Um die Ziele der Mobilitätswende zu erreichen, sollte der Ausbau bzw. die Gründung von Carsharing-Organisationen insbesondere durch organisatorische Maßnahmen aktiv durch den Landkreis unterstützt werden. Des Weiteren sollte eine engere Kooperation mit dem MVV, durch weitere digitale Vernetzung (Mobilitätsplattform) und tarifliche Integration, angestrebt werden.

#### **Bikesharing im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

Auch Bikesharing-Angebote (z.B. MVG-Rad, Nextbike, DB Call a Bike, MOVELO) 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.

Das bisherige Angebot im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besteht aus Verleihangeboten von Fahrrad Einzelhändlern, Sportgeschäften, Beherbergungsstätten und dem E-Bike-Verleih der Stadtwerke Bad Tölz. Ein gebündeltes Bike-Sharing Angebot an Bahnhöfen fehlt bisher. Im angrenzenden Landkreis München ist bereits seit 2018 ein Angebot der MVG vorhanden. Mittlerweile sind dort mehr als 160 Radstationen in 21 der 29 Kommunen verteilt. Auch in anderen Teilen Deutschlands vermelden regionale Fahrradverleihsysteme an ÖPNV-Knotenpunkten Erfolge. Das Verkehrsunternehmen RVK bietet in Kooperation mit nextbike im Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischen Kreis ein flächendeckendes E-Bike-Verleihsystem mit über 100 E-Bikes an zahlreichen physischen und virtuellen Entleihstandorten an.

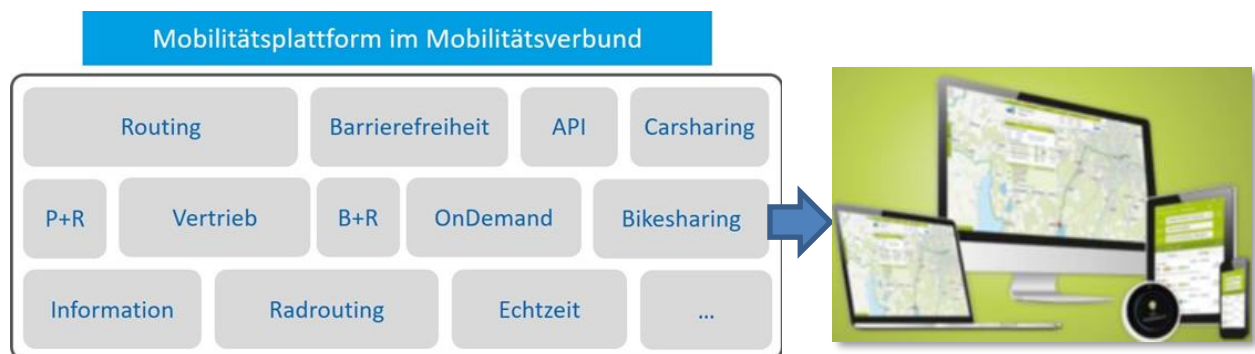
#### Empfehlung:

Dem Landkreis wird eine Untersuchung über den Bedarf und die Potenziale von Bikesharing-Angeboten empfohlen.

Relevante Standorte für eine tiefere Betrachtung speziell im Hinblick auf den Ausflugsverkehr können bezüglich der Verkehrsnachfrage unter anderem die SPNV-Haltestellen im Landkreis sein, besonders die Bahnhöfe Bad Tölz, Kochel und Lenggries, in deren näherem Umfeld sich vielfältige Ausflugsziele befinden.

#### 6.1.4. Mobilitätsplattform

Damit sowohl neue Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote oder Mitfahrportale als auch konventionelle Ergänzungen des ÖPNV (z.B. Taxiangebote) als sinnvolle Ergänzungen des ÖPNV vom Bürger wahrgenommen werden, müssen sie einfach, übergreifend und diskriminierungsfrei beauskunftet werden. Der Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform kann als Basisinstrument verstanden werden, um die verschiedenen Modi und Anbieter sowie gebietsbezogene und organisatorische Zuständigkeiten informationstechnisch zu integrieren.



**Abbildung 22: Schematischer Aufbau einer Mobilitätsplattform und Ausgabe über verschiedene digitale Medien (Quelle MVV GmbH)**

#### Empfehlung:

Der Landkreis unterstützt dazu den Aufbau bzw. den Ausbau einer übergreifenden Mobilitätsplattform bei der MVV GmbH (siehe Abbildung 22). Dem Landkreis wird des Weiteren empfohlen, neue Mobilitätsformen / -angebote wie Bike- und Carsharing, aber auch konventionelle Taxiangebote, künftig als zusätzliches Angebot in die Mobilitätsplattform des Verkehrsverbundes einzupflegen bzw. einpflegen zu lassen.

Der primäre Use Case stellt sich aus Sicht der Reisenden dar: die Nutzung aller öffentlichen Angebote über eine App bzw. Webseite mit zentraler Registrierung (sog. „SingleSignOn“). Diese bietet eine übersichtliche, vollständige und aktuelle Zusammenführung von (Echtzeit-) Informationen zu allen Modi sowie das einfache, intermodale Routen, Buchen und Bezahlen. Diese Funktionen sind zentrale Faktoren für die Akzeptanz und verstärkte Nutzung des weiterentwickelten ÖPNV in Kombination mit alternativen Angeboten im Mobilitätsverbund. Die zielgerichtete Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer nahtlosen, intermodalen Wegeketten wird für die Reisenden so praktikabel.

#### 6.1.5. Mitfahrbänke

In den letzten Jahren hat sich in zahlreichen Gemeinden und Landkreisen in ganz Deutschland das Konzept von Mitfahrbänken als ergänzende Maßnahme zum bestehenden ÖPNV-Angebot entwickelt. Ziel dabei ist es, ohnehin stattfindende Fahrten mit dem PKW zu nutzen, wodurch der motorisierte Individualverkehr reduziert und die Mobilität in ländlichen Regionen kurz- bis mittelfristig verbessert werden kann. Mitfahrbänke sind Bänke im öffentlichen Raum mit angebrachten Schildern mit Zielorten. Wer eine Mitfahrgelegenheit benötigt, nimmt auf der gekennzeichneten Bank Platz und wartet darauf, von einem vorbeifahrenden Auto mitgenommen zu werden.

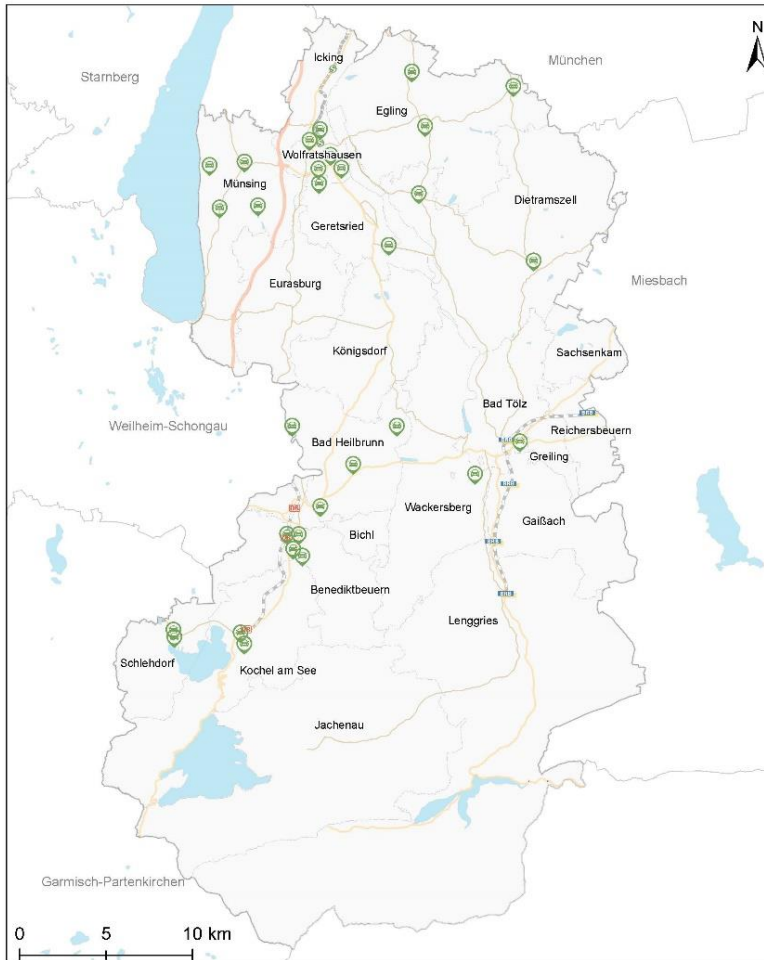
Seit 2019 gibt es im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen das Projekt „Mitfahrbank“. In elf Gemeinden sind insgesamt 30 Mitfahrbänke aufgestellt (siehe Tabelle 11). Die Standorte der Bänke verteilen sich fast über den gesamten Landkreis (siehe Abbildung 23), wobei der Schwerpunkt im Nordwesten und der Mitte des Landkreises liegt. Trotz des bereits relativ gut verbreiteten Systems wird in der Praxis eher von einer geringen Nutzung berichtet.

**Tabelle 11: Verteilung der aufgestellten Mitfahrbänke im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen (Stand: 2019)**

Gemeinde	Anzahl		
Bad Heilbrunn	4	Kochel am See	2
Bad Tölz	1	Münsing	4
Benediktbeuern	4	Schlehdorf	2
Dietramszell	2	Wackersberg	1
Egling	3	Wolfratshausen	5
Geretsried	2		
<b>Gesamt</b>			<b>30</b>



**Aufgestellte Mitfahrerbänke  
im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**



Kartengrundlage: Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland, 2017

**Abbildung 23: Standorte Mitfahrbanke im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen**

**Empfehlung:**

Die Einrichtung von Mitfahrbanken soll nicht in Konkurrenz zum Ausbau des ÖPNV-Angebots stehen. Als Instrument zur Verbesserung vor allem der innergemeindlichen Mobilität liegt die Entscheidung über entsprechende Initiativen bei den Kommunen.



### 6.1.6. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr

Der regionale Omnibusverkehr im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ist nur im nördlichen Teil des Kreisgebiets in den MVV-Regionalbusverkehr einbezogen (siehe Kapitel 3.1). Derzeit erbringen insgesamt über 40 Verkehrsunternehmen Leistungen im MVV. Im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sind insgesamt drei Verkehrsunternehmen tätig. Um dem Kunden im gesamten Verbundgebiet ein einheitliches Angebot zu bieten, wurden bereits im Jahr 2002 umfassende Qualitätsstandards für die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Mindestanforderungen an Fahrpersonal, Betriebsführung, Umwelt- und Sozialstandards definiert, die kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr werden öffentlich ausgeschrieben und in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Hierbei müssen die MVV-Qualitätsstandards beachtet werden.

Die behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge wird als Teil der Qualitätsstandards bereits vorbildlich eingehalten. Aktuell sind alle im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im MVV-Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, wie vorgegeben, Niederflrbusse. Der Großteil davon (ca. 84%) sind sog. Low-Entry Busse (siehe Kapitel 6.2 – Fahrzeuge).

Dem Umweltschutz wird durch emissionsarme Motoren Rechnung getragen. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist immer die höchste verfügbare Euro-Norm einzuhalten. Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen besitzen somit im Jahr 2021 noch ca. 13% der Fahrzeuge die Norm EEV. Dagegen besitzen ca. 87% bereits den Euro VI Standard.

### 6.1.7. Alternative Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr in der Region langfristig sauber und umweltverträglich abwickeln zu können, ist die Einführung von alternativen Antriebsformen zwingend erforderlich.

Neben den umfassenden Qualitätsstandards an die Ausstattung der Fahrzeuge die momentan bereits gelten, wird in Zukunft auch das Thema alternative Antriebe Teil der Qualitätsstandards werden.

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“ wurde am 12.07.2019 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 02.08.2019 in Kraft. Sie ist bis zum 02.08.2021 in nationales Recht umzusetzen.

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 CO<sub>2</sub>-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.

Nach Inkrafttreten der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten 24 Monate Zeit für die Umsetzung, das heißt die Quoten sind ab August 2021 bindend.

Die Richtlinie bedarf der Umsetzung in nationales Recht. Wie die Vorgabe der Quoten und die Überwachung deren Einhaltung sichergestellt wird, ist nach Aussage der Kommission jeweils auf Ebene der Nationalstaaten zu regeln. Nach Entscheidung des Bundestages ist in Deutschland eine weitgehende Aufgabenübertragung an die Länder vorgesehen.

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. Für die Einführung von Batteriebussen müssen zunächst linienbasierte Detailuntersuchungen zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchgeführt werden. Diese umfassen die Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten. Des Weiteren müssen die vertraglichen Laufzeiten der einzelnen Linienverkehre berücksichtigt werden.

Im **Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen** setzt die RVO seit April 2021 insgesamt vier Elektrobusse des Herstellers Ebusco ein. Zwei der Fahrzeuge verkehren dabei im Stadtverkehr Bad Tölz, zwei auf den Regionalbuslinien nach Dietramszell, Holzkirchen, Kochel und Lenggries.

Für die weitere Einführung von alternativen Antriebsformen, wie Batteriebussen, wird empfohlen, zunächst linienbasierte Detailuntersuchungen zur technischen Machbarkeit und finanziellen Darstellbarkeit durchzuführen (Betrachtung von Linienverläufen, Topographie, Ladeinfrastruktur, Ladezeiten, vertragliche Laufzeiten).

#### **6.1.8. 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 kostenfreie WLAN-Anbindung ein echter Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln sein.

Der Großteil der MVV-Verbundlandkreise hat bereits die Ausstattung aller Fahrzeuge mit WLAN beschlossen bzw. umgesetzt. Mit der Aktion „BayernWLAN“ unterstützt der Freistaat die Aufgabenträger bei der Umsetzung. Die Ausstattung ist für die Neuausschreibung von Leistungen bereits in den Qualitätsstandards des MVV aufgenommen und sollte bei zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt werden.

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

Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sind sowohl die MVV-Regionalbusse wie auch die RVO-Busse bereits mit funktionierendem WLAN ausgestattet.

#### **6.1.9. Echtzeitdaten**

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

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, die sich aufgrund der Zuschläge (Verkehrsverträge) ergeben. Die Einbindung und somit Nutzung für Fahrgastinformation und Statistik ist derzeit in Bearbeitung. Den Kunden können die Daten nachfolgend über die MVV-Fahrplanauskunft sowie über stationäre Anzeiger an der Haltestelle zur Verfügung gestellt werden.

Auch für die RVO-Linien im südlichen Teil des Landkreises stehen Echtzeit-Daten (u.a. im Bayern-Fahrplan) zur Verfügung.

#### **6.1.10. DFI-Anzeiger**

Die Erfassung der Echtzeitdaten ist bereits nahezu flächendeckend im gesamten Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen sichergestellt und bildet somit die Voraussetzung für die umfassende Information der Fahrgäste.

Darauf aufbauend stellt die Fahrgastinformation einen wichtigen Bestandteil für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots dar. Diese sollte für alle Fahrgäste leicht zugänglich und verständlich sein. Daher ist die dynamische Fahrgastinformation (DFI) an verkehrswichtigen Haltestellen einzurichten. Neben Informationen zur aktuellen Abfahrtszeit sowie zu den Abfahrtspositionen können Anschlusshinweise, Störungshinweise und Sonderinformationen dargestellt werden. Dies trägt zu einer einfachen Orientierung an Haltestellen und einer erleichterten Nutzung des ÖPNV bei, welches sich in der Kundenzufriedenheit widerspiegelt.

Hierbei soll sich die Bauform an der Bedeutung der Haltestellen, wie Umsteigepunkte Bus/ Bahn, den Fahrgast- und Umsteiger-Zahlen sowie baulichen Voraussetzungen orientieren.

Zur Vereinheitlichung der DFI und zur Kostenersparnis (Synergieeffekte) ist in einem Gemeinschaftsvorhaben im MVV eine entsprechende Ausschreibung eines Rahmenvertrages erfolgt, welcher 2021 in Kraft tritt. Aus diesem können die Landkreise/ Kommunen

entsprechende Bauformen abrufen. Die Pilotanzeiger werden im Jahr 2021 abgerufen, wobei für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen der Bahnhof Wolfratshausen als Pilotstandort mit 2 Zugangsanzeigern (Position 1: Standort Eingang Bahnhofsgebäude, Position 2: Standort Sauerlacher Straße) und 1 Bussteiganzeiger klein - integriert (Position 3: Standort Bahnhofstraße) definiert wurde.



Abbildung 24: Standorte der Pilotanzeiger am Bahnhof Wolfratshausen

Mögliche Varianten sind beispielsweise Zugangsanzeiger (siehe Abbildung 1) an Zugängen zu Umsteigehalttestellen, Bussteiganzeigen (siehe Abbildung 2) oder kleine Anzeiger, die als in die MVV-Stelen integrierte Zielanzeigen (siehe Abbildung 3) bzw. als Haltstellentaschen (siehe Abbildung 4) ausgeprägt sind.



1. TFT-Technologie,



2. TFT-Technologie,



3. LCD-Technologie,



4. E-Ink-Technologie,

Abbildung 25: Mögliche Varianten von DFI-Anzeigern

### 6.1.11. Buchungstool Ruf taxi-Verkehre

Bedarfsverkehre wie der MVV-RufBus oder das MVV-RufTaxi nehmen nicht nur im MVV einen immer höheren Stellenwert ein, auch deutschlandweit hat die sog. Mobility „On Demand“ (Individuelle Bedarfsverkehre) Fahrt aufgenommen und wird in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Mit (tarifintegrierten) Bedarfsverkehren können bisher bestehende Angebotslücken des konventionellen Linienverkehrs geschlossen und neue Erwartungshaltungen der Fahrgäste bedient werden. Der ÖPNV wird flexibler. Ein wichtiger Schritt für die Verbesserung der Fahrgastinformation und die Erhöhung des Komforts in diesem Bereich ist die Entwicklung eines zentralen Buchungs- und Dispositionstools für Bedarfsverkehre in der elektronischen Fahrplanauskunft. Damit können Fahrgäste noch gezielter über die Angebote informiert, Verkehrsangebote intelligent verknüpft, und die Organisation von individuellem Bedarfsverkehr effizienter gestaltet werden.



Aus diesem Grunde baut MVV seit dem Fahrplanwechsel 2019 die Beauskunftung von Bedarfsverkehren in der elektronischen Fahrplanauskunft immer weiter aus und die MVV-Auskunft sowie die MVV-App wurden um ein zentrales Anmelde- und Buchungssystem für Fahrten mit Bedarfsverkehren ergänzt. Über die elektronische Fahrplanauskunft erhalten Fahrgäste somit alle relevanten Mobilitätsinformationen aus einer Hand – sowohl für den konventionellen Linienverkehr als auch für Bedarfsverkehr-Angebote; mit einheitlichen Buchungsmöglichkeiten (zentrales System) und Bezahlverfahren (MVV-HandyTicket und MVV-OnlineTicket) über einzelne Verkehrsunternehmen hinweg, 24 Stunden am Tag. Die gezielten, transparenten Informationen über die Angebote in den modernen Kommunikationsplattformen sowie die intelligente Verknüpfung von klassischem ÖPNV-Linienverkehr und flexiblen Bedarfsverkehren verspricht insbesondere durch einfache Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten einen eklatanten Abbau von Zugangshemmnissen.

Gleichzeitig kann über ein solches System zur Buchung und Disposition von Bedarfsverkehren die Organisation flexibler Bedienformen im ÖPNV automatisiert und optimiert werden. Verkehrsunternehmen (Buchungsvorgang, Disposition) und Aufgabenträger (Leistungskontrolle, Abrechnung, Statistik) profitieren gleichermaßen. Das System umfasst Bestandteile der Disposition, der Betriebsstatistik sowie der Abrechnung.

Das System ist zunächst auf tarifintegrierte Linien- Bedarfsverkehre nach dem Modell des MVV-RufTaxis in Fürstenfeldbruck beschränkt, wird aber kontinuierlich weiterentwickelt und ist künftig auch für Anforderungen neuer On-Demand-Services (z.B. Flächenbedarfsverkehre) gerüstet.

## 6.2. Barrierefreiheit

Die barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen im engeren Sinn (z.B. Personen mit einer Behinderung), sondern auch für mobilitätseingeschränkte Personen im weiteren Sinn, also z.B. Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen, werdende Mütter oder ältere Menschen, immer wichtiger.

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.“*

Die Beteiligung von Beteiligung der Inklusions- und Seniorenvertretern erfolgte im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen sowohl über die verschiedenen Workshops als auch über ein spezifisches Fachgespräch (siehe auch Kap. 3.4.2).

Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann aber nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots schrittweise erhöht werden. Die Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots durch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

### **Haltestelleneinzugsbereiche und Linienführungen**

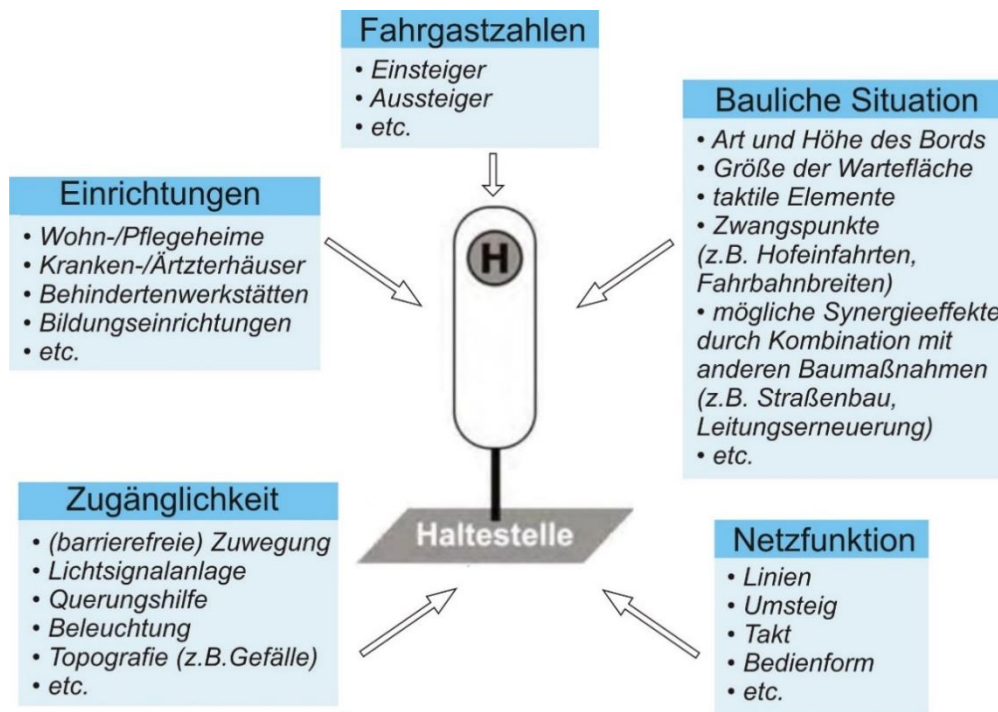
Mittelfristig sollen die Haltestelleneinzugsbereiche im Umfeld relevanter Einrichtungen wie Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen eingehend untersucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die ÖPNV-Anbindung für die jeweilige Einrichtung in der Praxis von Bedeutung ist.

## Haltestellenausstattung

Vom MVV wurde eine Broschüre mit **Empfehlungen für die Haltestellenausgestaltung** erstellt (**Anhang 12**). Die Empfehlungen beziehen sich auf die Haltestellenart (Busbuchten oder Buskaps), die Haltestellenlänge, die Bordsteinhöhe, die Haltestellentiefe, Längs- und Querneigung der Warteflächen, Bodenindikatoren/taktile Leitelemente, den Haltestellenmast, Sitzmöglichkeiten/Witterungsschutz und auf die Haltestellenzuwegung. Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen sollen – soweit räumlich und finanziell möglich – barrierefrei ausgeführt werden.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt aktuell bayernweit ein **Haltestellenkataster** zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen (Abschluss vsl. Q1/2022). Aus dem Kataster sollte eine Prioritätenliste für den Um-/Ausbau der Haltestellen erstellt und sukzessive Maßnahmen eingeleitet werden (Zuständigkeit i.d.R. bei den Gemeinden).

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im MVV-Regionalbusverkehr wird sich ein flächendeckender, barrierefreier Ausbau auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen vsl. über mehrere Jahre erstrecken. Daher ist eine **Prioritätenreihung** beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen unverzichtbar (siehe **Abbildung 26**).



Quelle: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, BAG ÖPNV 2014

**Abbildung 26: Kriterien für die Priorisierung von Haltestellen zum barrierefreien Ausbau**

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, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische

Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen oder Versorgungseinrichtungen) ausschlaggebend. Zudem sind bei der Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen weitere Kriterien wie die Umfeldsituation oder eine allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z.B. durch unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen) zu berücksichtigen.

Für eine mögliche **Priorisierung von Haltestellen im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen**, die vorrangig barrierefrei ausgebaut werden sollten, ist im **Anhang 11** eine Übersicht von nachfragestarken und bedeutenden Haltestellen im Landkreis mit beigefügt. Zudem sind relevante Einrichtungen angegeben, die von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen verstärkt frequentiert werden. Diese Liste wurde den Gemeinden bereits vorab zu Verfügung gestellt, da die Zuständigkeit für den Ausbau i.d.R. bei den Gemeinden bzw. Straßenbaulastträgern liegt.

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.“*

### **Fahrzeuge**

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 weitgehend flächendeckend umgesetzt ist.

### **Fahrgastinformation**

Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft neben den Beförderungsmitteln, den baulichen Anlagen und der Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch die Fahrgastinformation.

Information 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. über die Gehgeschwindigkeit) oder Handicaps (Rollstuhl, Kinderwagen)

eingetragen werden, die somit in die Berechnungen der Fahrtverbindungen einfließen (siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.).

Die erwähnten Haltestellendaten der BEG werden unmittelbar in die **Elektronische Fahrplanauskunft** (Information und Routing) einfließen und die Informationen zur Barrierefreiheit vsl. ab Mitte 2022 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.



Abbildung 27: Auszug aus der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV zum Thema Barrierefreiheit

### 6.3. Freihaltung der Infrastruktur

Als bedeutende Ausflugs- und Tourismusregion ist der Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen in besonderem Maße vom Freizeit- und Tourismusverkehr insbesondere an Wochenenden und in den Ferien betroffen. Das hohe Straßenverkehrsaufkommen in diesen Zeiträumen führt zu Behinderungen, Verspätungen und Fahrtausfällen bzw. Anschlussverlusten im Regionalbusverkehr u.a. durch **zugeparkte Haltestellen, Durchfahrten und Wendemöglichkeiten** sowie allgemein durch Verkehrsüberlastungen.

Die Umsetzbarkeit und der Erfolg verschiedener Maßnahmen im Regionalbusverkehr sind daher unmittelbar von Maßnahmen der Freihaltung der entsprechenden Straßeninfrastruktur abhängig. Diese betreffen zum einen direkte Maßnahmen zur Freihaltung von Durchfahrten, Wendemöglichkeiten und Haltestellen durch Beschilderung und infrastrukturelle Maßnahmen, zum anderen aber auch eine konsequente Verkehrsüberwachung und die Ahndung von Verstößen gegen Park- und Halteverbote.

Vor Umsetzung der Maßnahmen unter anderem in den folgenden besonders betroffenen Bereichen

- Jachenau
- Kochel- und Walchensee (mit Kesselbergstraße)
- Starnberger See - Ostufer

sind daher in enger Abstimmung aller beteiligten Akteure (insbesondere auch der Kommunen), **Maßnahmen bzw. Konzepte** zu erarbeiten und abzustimmen, die eine **Freihaltung der erforderlichen Infrastruktur** und damit einen stabilen Betrieb des Regionalbusverkehrs gewährleisten.



## 6.4. Landkreisspezifische 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 merkbaren 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 aus Gründen 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.

Dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 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 (Linienverlaufsplan), MVV-Gesamtlinienplan
- Linienverlaufspläne: landkreisspezifisch
- Informationen zu Bedarfsverkehren (Anmeldeverfahren)
- Services und Dienstleistungen: verbundweit/ landkreisspezifisch
- Informationen zur Barrierefreiheit
- Beförderungsbestimmungen: verbundweit

#### 6.4.1. 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 zu den oben genannten Inhalten sollten Kontaktmöglichkeiten zu den ÖPNV Ansprechpartnern im Landkreis angegeben werden; zudem besteht die Möglichkeit auf Sonderaktionen oder auf Imagebroschüren / Imagefilme hinzuweisen. Außerdem sollte unbedingt eine Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft enthalten sein.

Die Rubrik „Öffentlicher Nahverkehr“ sollte gut auffindbar (zwei Klicks ab Startseite) und klar strukturiert sein. Oft bestehen bei den Internetseiten von den Gemeinden Defizite, da entweder keine Informationen vorhanden sind bzw. diese nur schwierig gefunden werden können. Informationen zum gemeindespezifischen ÖPNV-Angebot sollten auf allen Gemeindeinternetauftritten auf der Startseite verlinkt bzw. mit maximal zwei Klicks erreichbar sein.

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.

#### 6.4.2. Weitere 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 Aushangvitriolen
- auf Aufklebern
- in digitalen On-Board Infosystemen
- in MVV-Kundenmagazin conTakt - zum Mitnehmen
- in MVV-Minifahrplänen: Übersichtliche Darstellung des Linienvverlaufs und der Abfahrtszeiten für die Hosentasche – zum Mitnehmen

Publizierung in **gedruckten Fahrplanmedien** (im MVV-Design)

- mit ausführlicher Erläuterung des Angebots und des Tarifs
- mit allen Fahrplänen im Landkreis
- mit allen Schnellverkehrsverbindungen im Landkreis

- mit wichtigen, landkreisüberschreitenden Verbindungen

In den Workshops wurden auch die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne bemängelt. Beeinträchtigt wird diese unter anderem durch unterschiedliche Verkehrstage (Schultage und schulfreie Tage), unterschiedliche Linienwege, oder eine fehlende Taktung. Auch lange Linienwege mit vielen Haltestellen und Ringlinien 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.

#### **6.4.3. Ergänzende Maßnahmen mit Schwerpunkt Marketing**

Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Marketing im können einfach und unkompliziert durch die Herstellung von Broschüren bzw. Werbemitteln umgesetzt werden.

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 Bad Tölz-Wolfratshausen
- 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 Umsteigemöglichkeiten im Landkreis mit dem Ziel den Bürger für den Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.

#### **6.4.4. Ausbau von Kooperationen**

Kooperationen mit wichtigen Akteuren unter anderem im touristischen Bereich sollen weiter ausgebaut und forciert werden. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Ausflugs- und Freizeitverkehrs auch in den Wandergebieten ist dabei ein besonderer Fokus insbesondere auch auf die Zusammenarbeit mit dem Alpenverein zu richten.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Anreise kann unter anderem durch folgende Ansätze an Attraktivität gewinnen:

- Angebot von Kombitickets (z.B. für Bergbahnen)
- Rabatte für ÖPNV-Nutzer
- Vorteile für ÖPNV-Nutzer (z.B. bevorrechtigter Zugang etc.)

## 7. 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, auch wenn dieser Part keine rechtswirksame Bedeutung innehat.

### **Anforderungen an den SPNV aus Sicht des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen**

Die acht MVV-Landkreise haben 2017 und 2019 unter Mitwirkung der MVV GmbH Positionspapiere für die notwendige zukünftige Entwicklung des SPNV im Verbundraum erstellt und an den Freistaat Bayern übergeben. Die Inhalte und Forderungen des Positionspapiers haben weiterhin Gültigkeit. Viele vorgeschlagene Maßnahmen wurden durch den Freistaat Bayern aufgegriffen und werden aktuell näher untersucht.

Eine wesentliche Forderung sind Konzepte für eigene, langfristig durchgängig zweigleisige Strecken für alle S-Bahn-Außenäste. *„Das gesamte S-Bahnnetz ist so zu ertüchtigen, dass jegliche Beeinträchtigung durch Regional-, Fern- oder Güterverkehre vermieden wird. Idealerweise steht durchgängig ein zweigleisiges Netz zur Verfügung, so dass nach Störungen im Betriebsablauf rasch der Regelbetrieb wiederhergestellt werden kann. Dieser generelle Ausbau der Zweigleisigkeit ist auch notwendig, um neue angebotstechnische Konzeptionen möglich zu machen.“* Diese Konzepte sollen auch in die Entwicklung einer Vision für ein S-Bahnnetz 2050 münden. (Quelle: POSITIONSPAPIER DER VERBUNDLANDKREISE IM MVV: Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise, März 2017).

Weitere konkrete Maßnahmen, die unmittelbar oder mittelbar den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen betreffen, sind nachfolgend zusammengestellt.

**Zusätzliche Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen S7 West (Wolfratshausen)** (Quelle Positionspapier der Verbundlandkreise 2019):

- Verlängerung nach Geretsried, mit den Stationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd
- Verlängerung von Bahnsteigen für den möglichen Einsatz von Langzügen zur Kapazitätserhöhung
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau (siehe oben)
- Vollständiger barrierefreier Ausbau der Stationen Großhesselohe Isartalbahnhof, Höllriegelskreuth und Ebenhausen-Schäftlarn

### **Angebotsmaßnahmen**

- Von den Anrainer-Gemeinden der Kochelseebahn / BRB-Oberlandbahn ausdrücklicher Wunsch / Forderung eines (durchgehenden) 30 Minuten-Takts

**Infrastruktur Regionalzüge:**

- Alle Schienenstrecken im Landkreis sollen zweigleisig ausgebaut werden
- Holzkirchen – Lenggries (Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schaftlach und Holzkirchen)
- Holzkirchen – Lenggries (Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials + Elektrifizierung)

**Forderungen nach Umsetzung der 2. S-Bahn-Stammstrecke:**

- Grundsätzlich darf es keine Verschlechterung des S-Bahn-Angebots an den Stationen im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen geben.
- Einführung von Express-S-Bahnen.
- Die Taktfamilie des S-Bahnangebots soll gut merkbar sein.
- 15-Minuten-Takt bis zu den Linienendpunkten.

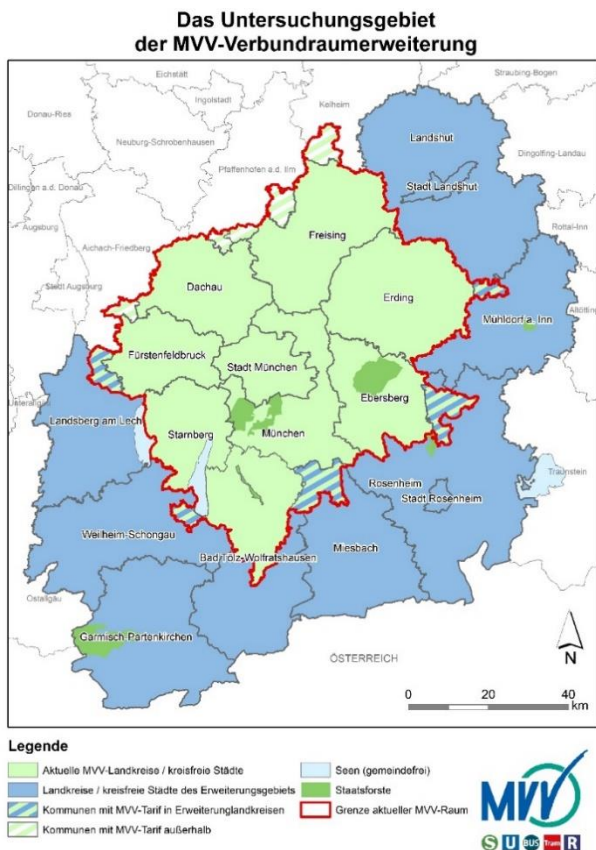
Zusätzlich besteht die Forderung, alle S-Bahnstationen mit elektronischen Zugzielanzeigern für Echtzeitdaten über den Betrieb der S-Bahn München auszustatten.

**Ausblick:**

Langfristig würde eine Elektrifizierung im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ermöglichen, dass Züge der Strecke RB56 bzw. RB66 nicht mehr am Hauptbahnhof enden, sondern durch sog. Regionalexpress-S-Bahnen ersetzt bzw. ergänzt werden und in die zweite Stammstrecke einfahren. Damit wäre die Innenstadt bzw. auch der HP Marienhof bzw. die U3/6 direkt, also umsteigefrei erreichbar.



## 8. MVV-Integration des südlichen Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen



**Abbildung 28: Untersuchungsgebiet Studie MVV-Erweiterung**

Der Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen nimmt unter den an der Studie beteiligten Kommunen eine Sonderrolle ein, da der nördliche Teil (ehem. Lkr. Wolfratshausen) bereits seit 1972 komplett in den MVV integriert und der Landkreis bereits seit 1996 Gesellschafter der MVV GmbH ist. Für den Landkreis ist eine Integration des südlichen Teils von großer Bedeutung, um die verkehrliche Teilung des Landkreises zu überwinden und fortan einen einheitlichen und durchgängigen ÖPNV anbieten zu können. Dies würde für Fahrgäste eine große Vereinfachung bedeuten. Heute werden für viele Nord-Süd-Verbindungen im Landkreis häufig mehrere Tickets benötigt und es liegen meist auch verschiedene Beförderungsbedingungen vor. Durch eine Vereinheitlichung des Tarifs, der Fahrplanauskunft, des Vertriebs, des Fahrplans, etc. – welche die MVV-Integration zur Folge hätte – können Zugangshemmnisse abgebaut und der ÖPNV im gesamten Landkreis gestärkt werden.

### Kernergebnisse aus Phase 1 (verkehrliche Sinnhaftigkeit)

Aus verkehrlicher Sicht ist eine Integration des südlichen Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen uneingeschränkt zu empfehlen. So grenzt der Landkreis nahezu ausschließlich an den MVV-Raum und an Landkreise, welche ebenfalls über einen MVV-Beitritt beraten. Verkehrsverflechtungen mit Österreich im Süden sind weniger bedeutend. Mit einer gesamthaften Integration, könnten somit fast alle Verkehrsbeziehungen durch den (erweiterten) MVV-Raum abgedeckt werden. Sowohl die Berufspendlerverkehre als auch die Tourismus- und Freizeitverkehre zeigen bereits eine deutliche Orientierung in Richtung des aktuellen MVV-Raums bzw. umgekehrt (v.a. im Freizeitverkehr). Hinzu kommen relevante Pendlerbeziehungen

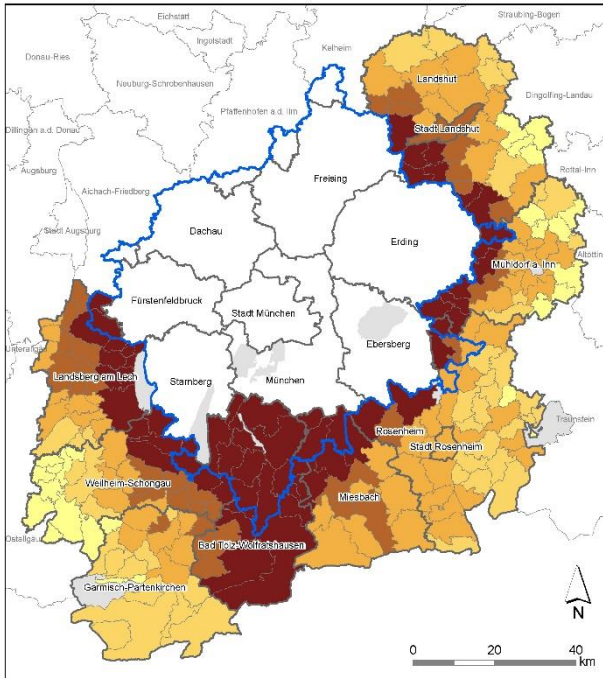
Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen beteiligt sich seit Ende 2019 mit sieben weiteren Landkreisen (GAP, LL, LA, MB, MÜ, RO und WM) und zwei kreisfreien Städten (Landshut und Rosenheim) an einer mehrjährigen Studie zur MVV-Erweiterung, die durch den Freistaat Bayern gefördert wird. Dies folgt dem Ziel der bayerischen Staatsregierung, in den kommenden Jahren „einheitliche Tarif- und Verbundstrukturen in den regionalen Verkehrsräumen voranzubringen“, um damit „Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr abzubauen“ (Koalitionsvertrag 2018 bis 2023, S.48).

Die Studie zur MVV-Erweiterung ist in zwei Phasen aufgeteilt. In Phase 1 wird die verkehrliche Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts bewertet, in Phase 2 (Minder-) Einnahmen bei einer Verbundintegration ermittelt und Möglichkeiten zur Finanzierung geprüft. Phase 1 wurde im Frühjahr 2021 abgeschlossen, Phase 2 beginnt für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im Juni 2021. An dieser Stelle werden die wichtigsten Ergebnisse aus Phase 1 für den Landkreis zusammengefasst.

Der Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen nimmt unter den an der Studie beteiligten Kommunen eine Sonderrolle

zu anderen möglichen Erweiterungslandkreisen, insbesondere zu den beiden Nachbarlandkreisen Weilheim-Schongau und Miesbach. Auch im Binnenverkehr ergeben sich große Potenziale, da Pendler aus den südlichen Gemeinden z.B. in Richtung der Städte Bad Tölz, Wolfratshausen oder Geretsried profitieren würden. Die Auspendleranteile der südlichen Kommunen in den MVV-Raum sind dabei fast überall größer als 30% (vgl. Abbildung 29).

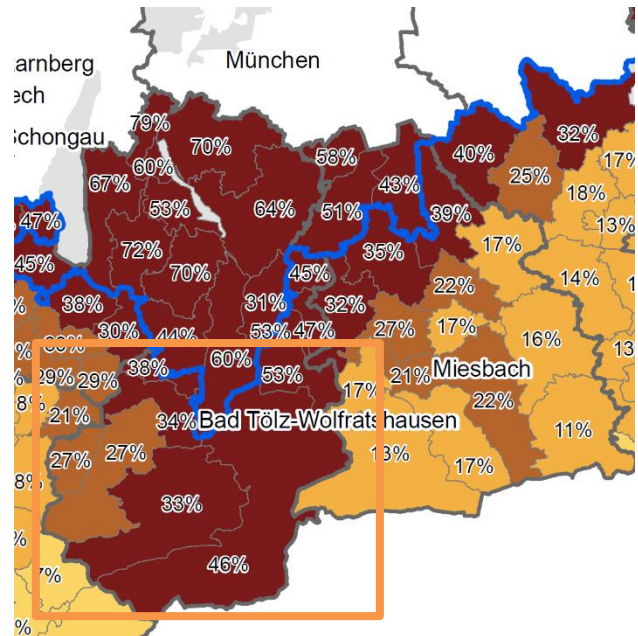
**Anteile der Auspendler in den MVV-Raum an den SVB am Wohnort in den Kommunen im Jahr 2019**



**Auspendleranteil in den MVV-Raum an den SVB am Wohnort pro Kommune, Stand 30.06.2019**



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020



**Abbildung 29: Auspendleranteile in den MVV-Raum an den SVB am WO der Kommunen im möglichen MVV-Erweiterungsgebiet**

Auch die Entwicklung und die Prognose der Strukturdaten spricht für einen MVV-Beitritt. Die Einwohnerzahlen haben in den letzten Jahren fast in allen Gemeinden des Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen stark zugenommen und werden dies nach den Bevölkerungsprognosen des statistischen Landesamts auch weiterhin tun. Somit steigt das allgemeine Mobilitätsbedürfnis im Landkreis. Auf noch höherem Niveau trifft diese Entwicklung für die meisten Gemeinden auch bei den Beschäftigtenzahlen zu. Es ist in den nächsten Jahren noch mehr Verkehr zu erwarten, der, zur Entlastung der Straßen, in größeren Teilen (als bisher) durch einen attraktives ÖPNV-Angebot bewältigt werden sollte.

Ein weiteres Argument für die verkehrliche Sinnhaftigkeit einer MVV-Integration des südlichen Landkreises ist die große touristische Bedeutung; die Tourismusintensität liegt hier in nahezu allen Gemeinden über 15.000 Übernachtungen pro 1.000 Einwohner. Gerade im Süden des Landkreises befinden sich zahlreiche Attraktionen und Ausflugsziele, welche insb. auch von Tagestouristen aus dem aktuellen MVV-Gebiet, vorzugsweise der Landeshauptstadt München, besucht werden. Dies führt häufig zu Verkehrs- und Parkplatzproblemen an den entsprechenden touristischen Zielorten, wie z.B. dem Walchensee. Durch eine Integration in den MVV-Raum würde somit auch die Anreise für Tagesausflügler aus der Landeshauptstadt mit dem ÖPNV deutlich attraktiver.

Tabelle 12: Ein- und ausgehende Fahrten aus der LHM im August 2020 (Quelle Teralytics)

Aug 20				
	Hin	Rück	Summe	Fahrten/Einw
LK TÖL	196.354	207.861	404.215	3,2
LK GAP	75.464	87.951	163.415	1,8
LK LL	40.329	42.913	83.242	0,7
LK MB	108.757	118.121	226.878	2,3
LK MÜ	11.673	12.730	24.403	0,2
RO (Stadt)	9.438	10.518	19.956	0,3
LK RO	67.701	112.378	180.079	0,7
LK WM	59.529	62.799	122.328	0,9
LA (Stadt)	9.599	10.592	20.191	0,3
LK LA	7.429	8.649	16.078	0,1
<b>U-gebiet</b>	<b>586.273</b>	<b>674.512</b>	<b>1.260.785</b>	<b>1,0</b>

Beistehende Tabelle 12 verdeutlicht die Bedeutung des Freizeitverkehrs. Die Auswertung von Mobilfunkdaten aller aus- und eingehenden Reisen in die bzw. aus der Stadt München im August 2020 pro Einwohner zeigt den LK Bad Tölz-Wolfratshausen deutlich an der Spitze aller untersuchten Landkreise.

**Zeitplan bis zur Integration:**

Mit Phase 2 beginnt die Untersuchung der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer MVV-Integration. Hierzu werden im ersten Schritt über umfangreiche Fahrgasterhebungen im SPNV zunächst die aktuellen Einnahmen ermittelt. Im Regionalbusverkehr werden hierfür von der RVO Vertriebsdaten bereitgestellt. Die Verkehrserhebungen werden Mitte Juni 2021 beginnen und über eine ganze Fahrplanperiode durchgeführt.

Im Anschluss an die Ermittlung der Ist-Einnahmen werden die (Minder-)Einnahmen bei einer Verbundintegration ermittelt. Große Teile des Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen sind bereits in den MVV-Tarif eintarifiert, z.B. der Busverkehr der Stadt Bad Tölz, nicht jedoch der SPNV. In einigen Gemeinden gibt es bei der Eintarifierung gewisse Spielräume, die eine Verringerung der Mindereinnahmen ermöglichen. Die Ergebnisse der Berechnungen werden vsl. bis Ende 2022/Anfang 2023 vorliegen.

Im Idealfall einer raschen Verständigung der beteiligten Partner über die Finanzierung der Kosten und die Abfolge der Integrationsschritte, kann eine Verbundintegration des südlichen Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen in den MVV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 erfolgen.

Tabelle 13: Zeitplan der MVV-Studie

Zeitplan zur Integration der Lkr. TÖL, MB und RO in den MVV																					
		2019				2020				2021				2022				2023			
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
Phase I	1. Struktur- u. Verkehrsanalyse																				
	2. Organisatorische Fragen																				
	3. Chancen & Risiken																				
	4. Information und Beschluss																				
Phase II	5. Fahrgasterhebungen incl. Vorbereitung																				
	- MB, TÖL, WM-Ost, RO																				
	6. Tarifliche Ausgestaltung																				
	7. Finanzierung																				
	8. Beschlüsse zur Integration																				
	9. Betriebliche Vorbereitung																				
10. Verbundraumerweiterung																					
<i>Meilensteine</i>																					
		<i>Abschluss Phase I</i>								<i>Ermittlung und Finanzier. HDV</i>				<i>Tarifintegration</i>							

Bei einer Entscheidung des Landkreises für eine MVV-Integration der südlichen Landkreisteile kann die Verbundintegration hinsichtlich der Integrationstiefe grundsätzlich in mehreren Etappen erfolgen:

- Zum Start der MVV-Integration (vsl. Dez. 2023) wird für alle Regionalbusverkehre sowie ergänzende Bedarfsverkehre im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen der einheitliche MVV-Gemeinschaftstarif angewandt. Zudem müssen alle Verkehre in den Informationsmedien des MVV enthalten sein (Fahrpläne, Fahrplanauskunft inkl. Ticketshop für Handytickets). Die Haltestellen müssen mit entsprechenden Informationen zum Tarif ausgestattet sein und an Bahnhöfen und in den Regionalbussen müssen MVV-Tickets erworben werden können. Dazu müssen die Automaten der SPNV-Unternehmen alle (wichtigen) MVV-Tickets ausgeben können und die Busse mit entsprechenden Verkaufsgeräten ausgestattet werden. Übergangsweise ist ggf. auch ein manueller Ticketverkauf möglich (u.U. mit Risiken für die Einnahmenaufteilung).

Die entsprechende Tarifvorgabe ist in der **Rahmenkonzeption** (Kap. 4) bereits formuliert: **Für alle Regionalbusverkehre sowie ergänzende Bedarfsverkehre im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wird der einheitliche MVV-Gemeinschaftstarif festgeschrieben.**

- In einem zweiten Schritt können zeitnah Regieleistungen des MVV, insbesondere die kontinuierlichen Planungen des Regionalbusverkehrs oder die Ausstellung von Schülerkarten auf den ganzen Landkreis ausgeweitet werden.
- Die Qualitätsstandards im Regionalbusverkehr, oder die Haltestellenausstattung inkl. Design und einheitlichem Erscheinungsbild können sukzessive im Rahmen neuer Verkehrsbedienungsverträge umgesetzt werden. Allerdings besteht so lange weiter eine für den Fahrgast unschöne „optische“ Trennung des ÖPNV-Angebotes in den Landkreisteilen, die dem einheitlichen Gesamtbild entgegensteht und die im Einzelfall zur Verunsicherung bzgl. der Nutzung des ÖPNV führen kann.
- Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass wesentliche Umstellungsprozesse insbesondere hinsichtlich Verkauf und Vertrieb, der Einbindung in die Informationssysteme und vor allem auch die Überleitung ggf. vorhandener Verkehrsverträge oder die Schaffung vertraglicher Grundlagen für die Einbindung bisher eigenwirtschaftlicher Verkehre sehr umfangreiche Vorarbeiten verlangen, die umgehend ohne größeren zeitlichen Verzug und bereits vor einer endgültigen Entscheidung über den Verbundbeitritt (vorgesehen in Q1/2023) eingeleitet und unterschriftsreif vorbereitet werden müssen.

Die übergreifende und durchgängige Planung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im südlichen Landkreis ist grundsätzlich mit den Planungen für den ÖPNV im vorliegenden NVP kompatibel. Die definierten Angebotsstandards und konkretisierten Maßnahmen unterstützen das Thema Verbundintegration des Landkreissüdens, sind aber auch unabhängig davon realisierbar.