

Nahverkehrsplanung

Landkreis Passau

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Passau wird aufgrund einer Vielzahl von neuen ÖPNV-Angeboten (Rufbusse, Abend- und Nachtbusse, Mobilitätszentrale, intermodale Verkehre usw.) demnächst aktualisiert.

Die Aktualisierung erfolgt nach Abschluss und Vorliegen der Ergebnisse der Grundlagenstudie zur Gründung eines Verkehrs- und Tarifverbundes der Landkreise Deggendorf, Dingolfing-Landau, Freyung-Grafenau, Passau, Rottal-Inn und Regen sowie der kreisfreien Stadt Passau.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Passau wurde seit der Veröffentlichung im Jahre 1997 punktuell ergänzt um:

- das Linienbündelungskonzept des Landkreises auf den Seiten 114.LB.1 – 8 innerhalb Punkt 8, Unterpunkt 8.5 des Inhaltsverzeichnisses „Realisierung von Maßnahmen der Nahverkehrsplanung“ (2016)
- Punkt 8, Unterpunkt 8.6 des Inhaltsverzeichnisses „Barrierefreiheit“ (2021)

Abschlussbericht

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

Abschlußbericht

Textband

Auftraggeber:

Landkreis Passau
Domplatz 11
94032 Passau

Auftragnehmer:

RegioRail Verkehrssysteme GmbH
Willy-Brandt-Platz 2
68161 Mannheim

Projektleitung:

Dipl.-Betriebswirt (FH) Wolfgang Jakob

Bearbeitung

Dipl.-Betriebswirt (FH) Wolfgang Jakob
Dipl.-Ing. Günther Pichler
Ute Quickenstedt
Mirko Schnell
Dipl.-Betriebswirtin (BA) Marion Schwäger

Projektbegleitung:

Verw.-Inspektor Josef Kaiser, Landratsamt Passau

Die vorliegende Nahverkehrskonzeption besteht aus einem Textband sowie einem ergänzenden Anlagenband.

Die Nahverkehrsplanung gliedert sich in

- den Nahverkehrsplan gemäß Art. 12 BayÖPNVG,
- ergänzende Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des Liniennetzes und
- den Investitionsplan.

In der nachfolgenden Gliederung sind die Teile, die **nicht zur Verabschiedung entsprechend Art. 12 BayÖPNVG** empfohlen sind, **grau** unterlegt.

Damit soll dem Zielkonflikt zwischen ausschließlich konzeptionellen Vorgaben entsprechend dem PBefG und einer möglichst detaillierten Beschreibung des angestrebten Verkehrsangebotes Rechnung getragen werden.

Inhalt

1.	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2.	Vorgaben zur Nahverkehrsplanung	3
2.1	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	3
2.2	ÖPNV-Gesetz Bayern	4
2.3	Richtlinie zur Nahverkehrsplanung	6
2.4	Klassifizierung des Nahverkehrsraumes	8
2.5	Ziele der Landes- und Regionalplanung	8
2.6	Bedienungsstandards und Bedienungszeiten	10
2.7	Zusammenstellung Bewertungskriterien und Richtwerte	11
3.	Räumliche Strukturen des Landkreises Passau	13
3.1	Bevölkerung	14
3.2	Wirtschaft	20
3.3	Raumstruktur	23
4.	ÖPNV-Angebot (Ist-Analyse)	27
4.1	Verkehrsträger	27
4.2	Analyse des Nahverkehrsangebotes	28
4.2.1	Analyse des SPNV-Angebotes (Schiene)	28
4.2.2	Analyse des ÖPNV-Angebotes (Busverkehr)	29
4.2.3	Verknüpfung der Verkehrsträger	42
4.2.4	Analyse des Verkehrsangebotes im grenzüberschreitenden ÖPNV	44
4.2.5	Landkreissammeltaxi	45
4.2.6	Bewertung des ÖPNV-Angebotes	46
4.3	Analyse des heutigen Tarifsystems	51
4.4	Finanzierung des ÖPNV	53
4.4.1	Finanzierung Schülerbeförderung/ÖPNV im Landkreis Passau	53
4.4.2	Öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV	55
5.	Motorisierter Individualverkehr (Ist-Analyse)	57
5.1	Straßennetz	57
5.2	Verkehrsmengen	58
5.3	Verkehrsentwicklung im mIV	60

6.	Nachfragepotentiale im ÖPNV	63
6.1	Berufsverkehr	63
6.2	Schüler- und Ausbildungsverkehr	67
6.3	Entwicklung des zukünftigen Fahrgastaufkommens im ÖPNV	69
7.	Zielvorstellungen für den künftigen ÖPNV	71
8.	Planerische Maßnahmen	74
8.1	Neukonzeption der ÖPNV-Bedienung (Busnetz)	74
8.2	Netz- und linienbezogene Maßnahmen	86
8.2.1	Maßnahmen im Teilbereich Stadt Passau	86
8.2.2	Maßnahmen im Teilbereich Rottal	88
8.2.3	Maßnahmen im Teilbereich Vilshofen-Ortenburg	92
8.2.4	Maßnahmen im Teilbereich Nordwest (Hofkirchen/Eging/Tittling)	96
8.2.5	Maßnahmen im Teilbereich Nordost (Hutthurm/Hauzenberg/Wegscheid)	98
8.3	Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des SPNV-Netzes	104
8.4	Tarifstruktur	106
8.5	Realisierung von Maßnahmen der Nahverkehrsplanung	114.LB.1 – 8
8.6	Barrierefreiheit	114.BF.1 – 22
9.	Organisation	115
9.1	Organisationsstruktur	115
9.2	Vorstellungen zu Fahrgastinformation und Marketing	125
9.2.1	Begriffsdefinition und Marktsegmentierung	125
9.2.2	Aufgabenteilung und Ziele eines ÖPNV-Marketings im Raum Passau	126
9.2.3	Corporate Identity	129
10.	Investitionsplan	133

Anhang

Anhang 1 Erschließungsgrad der Ortschaften > 200 EW

Anhang 2 Übersicht Bedienungshäufigkeit

Anhang 3 Fahrleistungen und Linienkonzessionäre

Anhang 4 Literatur- und Abkürzungsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) weist den Landkreisen und kreisfreien Städten die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV als freiwillige Aufgabe zu. Der Landkreis Passau hat sich dieser Aufgabe aufgrund des Kreistagsbeschlusses Nr. 256, vom 06.05.1994, im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit gestellt.

Zur Wahrnehmung der Planungsverantwortung für den ÖPNV haben die Landkreise und kreisfreien Städte nach Artikel 12 BayÖPNVG für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan zur Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen, zur Festlegung des Bedarfs an Nahverkehrsleistungen sowie zur Definition der zukünftigen Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) aufzustellen. Über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung nehmen die Aufgabenträger erheblichen Einfluß auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem jeweiligen Bedienungsgebiet. Der Nahverkehrsplan ermöglicht dem Landkreis die Einflußnahme auf die Vergabe von Linienkonzessionen und ist Voraussetzung für die vom Freistaat Bayern gewährte Kooperationsförderung.

Die Nahverkehrsplanung für den Landkreis Passau soll entsprechend den Erfordernissen nach Artikel 12 BayÖPNVG, in der Fassung vom 23.12.95, erfolgen. Sie umfaßt eine Bestandsaufnahme, eine Verkehrsprognose für den ÖPNV und den Individualverkehr, die Erarbeitung von Zielvorstellungen für das künftige Aufkommen im ÖPNV sowie planerische Maßnahmen für eine bestmögliche Gestaltung des Nahverkehrsangebotes. Der Nahverkehrsplan hat für die untersuchten und vorgeschlagenen Maßnahmen die erforderlichen Investitionsmaßnahmen, den jährlichen Finanzmittelbedarf sowie staatliche Fördermöglichkeiten darzustellen. Bei der Umsetzung von attraktivitätssteigernden Maßnahmen ist stets auf eine mittelfristige Sicherstellung der Finanzierung zu achten.

Die Nahverkehrsplanung für den Landkreis Passau soll kreisgrenzenüberschreitend die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Nahverkehrsraums Passau abdecken. Neben dem Landkreis Passau zählen das Stadtgebiet Passau sowie die Gemeinden Fürsteneck, Röhrnbach, Waldkirchen und Jandelsbrunn (alle Landkreis Freyung-Grafenau) zum Nahverkehrsraum Passau.

Entsprechend diesen Vorgaben wurde die RegioRail Verkehrssysteme GmbH im Februar 1996 mit der Erstellung der Nahverkehrsplanung für den Landkreis Passau beauftragt.

2. Vorgaben zur Nahverkehrsplanung

2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Am 01. Januar 1996 ist die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft getreten, die insbesondere den ÖPNV auf der Straße betreffen. Dabei sind für die Nahverkehrsplanung folgende Regelungen von Bedeutung:

- Beibehaltung einer staatlichen Genehmigung für die Beförderung von Personen
- Definition des Begriffes „Aufgabenträger“, die Festlegung des Aufgabenträgers erfolgt durch Landesrecht,
- Nahverkehrsplan ist durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen,
- Verkehrsleistungen im ÖPNV sind eigenwirtschaftlich zu erbringen,
- die staatlichen Genehmigungsbehörden sollen gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Verkehrskooperationen fördern.

Das neue PBefG geht davon aus, daß die Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Ist auf diese Weise eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht sichergestellt, können die interessierten Kommunen gemeinwirtschaftliche (also nicht kostendeckende) Verkehre vertraglich vereinbaren oder auferlegen. Nach § 13 a PBefG ist dabei diejenige Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt.

Das PBefG sieht vor, daß der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet. Die Genehmigungsbehörde ist bei der Erteilung oder Verlängerung von Liniengenehmigungen nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG verpflichtet, einen ordnungsgemäß aufgestellten Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Die Aufstellung der Nahverkehrspläne unterliegt landesgesetzlicher Regelungen.

Mit dem Wort *berücksichtigen* wird zum Ausdruck gebracht, daß die Genehmigungsbehörde nicht unbedingt an die planerischen Festlegungen des Nahverkehrsplanes gebunden ist. Allerdings muß die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan als Orientierungshilfe in ihre abwägenden Überlegungen einbeziehen. Gleichzeitig hat sie auf eine ausreichende Verkehrsbedienung zu achten und die Interessen des antragstellenden Unternehmens zu berücksichtigen.

Voraussetzung für die Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes durch die Genehmigungsbehörde ist die ausreichende Beachtung vorhandener Verkehrsstrukturen, die Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen bei der Erstellung und eine Verabschiedung durch die jeweils zuständigen Beschlußkörperschaften. Der Nahverkehrsplan darf dabei nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen.

2.2 ÖPNV-Gesetz Bayern (BayÖPNVG)

Der Freistaat Bayern war 1993 mit der Verabschiedung eines ÖPNV-Gesetzes Vorreiter bei der Ausgestaltung der Aufgaben- und Finanzverantwortung des ÖPNV. Die Neuregelungen im Bereich des SPNV machten eine Anpassung des bayerischen ÖPNV-Gesetzes erforderlich.

Das BayÖPNVG hat eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs zum Ziel. Im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im Freistaat Bayern eine möglichst vollwertige Alternative zum Individualverkehr darstellen. Dem ÖPNV soll vor allem in Innenstädten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Das ÖPNV-Gesetz regelt auch die unterschiedlichen Zuständigkeiten für den Nahverkehr in Bayern: während für den SPNV das Land die Verantwortung behält und zur Wahrnehmung dieser Aufgabe die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) gründet, fällt der straßengebundene ÖPNV künftig in die Aufgabenverantwortung der Landkreise und kreisfreien Städte. Diese sind in ihrem Wirkungskreis für Planung, Organisation und Durchführung zuständig.

Auf Verlangen kann die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auch auf kreisangehörige Gemeinden übertragen werden, wenn sich die Nahverkehrsbeziehungen im wesentlichen auf das Gebiet einer Gemeinde oder deren Zusammenschlüsse beschränkt.

Nach Artikel 12 BayÖPNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes verpflichtet. Dabei sind insbesondere

- die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,
- das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV auf Schiene und Straße zu prognostizieren,
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im ÖPNV zu entwickeln sowie
- planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs zulassen.

Der Nahverkehrsplan enthält nach dem BayÖPNVG Ziele und Konzeption für den allgemeinen ÖPNV. Er muß mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.

Die Kostendeckungsfehlbeträge des allgemeinen ÖPNV tragen die Aufgabenträger, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden. Finanzhilfen zur Förderung von Investitionen, zur Förderung von Verkehrskooperationen sowie zur Abgeltung von Vorhaltekosten oder gemeinwirtschaftlich erbrachten Leistungen des ÖPNV können bei den jeweiligen Regierungen beantragt werden. Finanzhilfen werden nach Maßgabe des Haushaltes gewährt, ein Rechtsanspruch auf finanzielle Förderungsmaßnahmen besteht nicht.

2.3 Richtlinie zur Nahverkehrsplanung

Im Vollzug des Nahverkehrsprogramms Bayern aus dem Jahr 1972 erging die Richtlinie zur Nahverkehrsplanung vom 25. März 1977. Sie enthält die Vorgaben für die Aufstellung des Nahverkehrsplans und soll insbesondere zur langfristigen Sicherung bedarfsgerechter, gleichwertiger und wirtschaftlich vertretbarer Verkehrsverhältnisse in Stadt und Land beitragen.

Die Erfassung des Ist-Zustandes schafft die Voraussetzung für alle weiteren Arbeitsschritte im Planungsprozeß. Die Richtlinie zur Nahverkehrsplanung geht dabei von sechs grundsätzlichen Bearbeitungsschritten aus:

- Abgrenzung des Nahverkehrsraumes,
- Klassifizierung des Nahverkehrsraumes,
- Bestandsaufnahme der sozio-ökonomischen Struktur,
- Bestandsaufnahme des Nahverkehrssystems,
- Bestandsaufnahme der Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrssystems und
- Bestandsaufnahme verkehrsbedeutsamer Entwicklungsplanungen und Rechtsgrundlagen.

In der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung ist eine Einteilung der Nahverkehrsräume in fünf Nahverkehrsraumklassen vorgesehen, die jeweils gleichartige Merkmale aufweisen und daher gleichartige Anforderungen an die Planungsmethodik stellen. Entsprechend Tabelle 1 der o.g. Richtlinie ist der Landkreis Passau der Nahverkehrsraumklasse IV zuzuordnen.

Für die Bestandsaufnahme der Verkehrsnachfrage sind für die Nahverkehrsräume der Klasse IV die folgenden Daten auszuwerten:

- sozio-ökonomische Daten,
- Pendlerstatistik zur Ermittlung von Verkehrsbeziehungen,
- ÖPNV-Zählungen zur Ermittlung von Belastungswerten auf einzelnen Streckenabschnitten für die Richtwertplanung sowie
- ÖPNV-Befragungen zur Beschaffung von Nachfragegrößen auf Linien im Nahverkehrszentrum.

Von den bisherigen Verkehrsunternehmen wurden neben allgemeinen Daten auch das Fahrgastaufkommen der einzelnen Linien abgefragt. Von den Verkehrsunternehmen wurden jedoch lediglich Jahreswerte der ausgegebenen Fahrscheine und keine linienbezogenen Daten zum Verkehrsaufkommen zur Verfügung gestellt, da dieses in der Vergangenheit nicht gesondert erhoben bzw. ausgewertet wurde.

Zur Bewertung des Ist-Zustandes werden von der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung eine Reihe von Richtwerten vorgegeben, fallweise sind eigene Richtwerte zu entwickeln bzw. festzulegen. Die für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Passau zur Anwendung kommenden und mit der Regierung von Niederbayern abgestimmten Bewertungskriterien und Richtwerte sind in der Tabelle in 2.7 zusammengestellt.

2.4 Klassifizierung des Nahverkehrsraumes

Der im Nahverkehrsplan für den Landkreis Passau untersuchte Nahverkehrsraum umfaßt in erster Linie den Landkreis Passau. Darüberhinaus wurden insbesondere die Verkehrsbeziehungen mit der kreisfreien Stadt Passau, aus dem Bereich des nördlichen Landkreises nach Waldkirchen/Jandelsbrunn (kommunaler Nahverkehrsraum Passau) sowie in die angrenzenden Landkreise und in die Bundesrepublik Österreich untersucht.

2.5 Ziele der Landes- und Regionalplanung

Gemäß dem BayÖPNVG müssen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung berücksichtigt werden. Im Landesentwicklungsplan ist beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich eine Priorität zugunsten dem Verkehrsträger Schiene festgeschrieben. Um die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger auszuspielen, ist eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung im Rahmen eines Gesamtverkehrssystem sicherzustellen. Dazu ist eine verstärkte Kooperation, eine rationelle Arbeitsteilung der einzelnen Verkehrsträger sowie ein verstärkter Einsatz von modernen Fahrzeug-, Verkehrs-, Nachrichten- und Informationstechnologien anzustreben.

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgabe der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sind die Ober- und Mittelzentren möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einzubinden. Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung sollen auf die zentralen Orte ausgerichtet werden, wobei einerseits die Gemeinden der jeweiligen Verflechtungsbereiche möglichst günstig an die zentralen Orte angebunden werden und andererseits die zentralen Orte niedriger Stufen mit den zentralen Orten der höheren Stufen verbunden werden.

Die Verkehrsverbindungen in und zu den Entwicklungsachsen sollen so ausgebaut werden, daß diese ihrer Ordnungsfunktion in den Verdichtungsräumen und ihrer Entwicklungsfunktion im ländlichen Raum gerecht werden können.

Im ländlichen Raum soll die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr nachhaltig und zügig verbessert werden. Dabei soll insbesondere auch in dünn besiedelten Gebieten eine angemessene Verkehrsbedienung durch den ÖPNV, beispielsweise in Gestalt von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen, sichergestellt werden. Wo die Voraussetzungen gegeben sind, soll ein Verbund zwischen Schiene und Straße angestrebt werden. An den Haltepunkten des Schienenschnellverkehrs, vor allem außerhalb der Kernstädte, sollen gute Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten an das Busnetz sowie ausreichende Abstellmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr und für Fahrräder geschaffen werden.

Ziele der Regionalplanung

Im Regionalplan wird deutlich auf die unbefriedigende Verkehrsbedienung in weiten Teilen der ländlich strukturierten Region hingewiesen. Um eine annehmbare Alternative zum Individualverkehr zu schaffen, wird eine bedarfsgerechte Erweiterung des ÖPNV-Angebotes gefordert. Das Schwergewicht soll dabei in der Verbindung der zentralen Orte untereinander und der zentralen Orte mit ihren Verflechtungsbereichen liegen. Dazu soll auch eine Umwandlung von freigestellten Schülerverkehren in öffentliche Linien erwogen werden. In den Zentren der regionalen und kommunalen Nahverkehrsräume sollen leistungsfähige zentrale Omnibusbahnhöfe zur Gewährleistung reibungsloser Umsteigebeziehungen beitragen.

Gute Schienenverkehrsverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung zur Milderung der durch die Randlage der Region bedingten Standortnachteile. Zur Anpassung an die gestiegenen Anforderungen an den modernen Schienenverkehr werden im Bereich des Landkreises Passau die folgenden Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen angestrebt:

- Ausbau der Hauptstrecke Nürnberg - Regensburg - Passau,
- Modernisierung der Strecke Neumarkt St. Veit - Passau.

Die Bahnstrecke Neumarkt-St. Veit - Passau stellt für den Süden des Landkreises eine Verkehrsverbindung dar. Da neben der Wirtschaft des Raumes insbesondere die Thermalbäder Bad Füssing und Griesbach i. Rottal auf eine unmittelbare und schnelle Schienenverbindung angewiesen sind, ist eine Modernisierung der Strecke wünschenswert.

2.6 Bedienungsstandards und Bedienungszeiten

Die Beurteilung der Bedienungshäufigkeit im Landkreis Passau erfolgt anhand der Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Ähnlich der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung wird hierbei eine Bedienungshäufigkeit in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl zugrundegelegt.

Anzahl der Einwohner	Bedienungsstandard
200 - 1.000 Einwohner	mindestens 4 Fahrtenpaare/Tag
1.000 - 3.000 Einwohner	4-6 Fahrtenpaare/Tag
3.000 - 6.000 Einwohner	6-12 Fahrtenpaare/Tag
über 6.000 Einwohner	mindestens 12 Fahrtenpaare/Tag

2.7 Zusammenstellung der Bewertungskriterien und Richtwerte

Tabelle: Richtwerte zur Beurteilung des Ist-Zustandes bzw. zur Bewertung des Nahverkehrsangebotes

Übergeordnete Ziele (öffentliche Aufgaben des ÖPNV)	Zielaspekt	Bewertungskriterien	Richtwerte
Gewährleistung einer angemessenen Erschließung	Flächenerschließung	Anteil der Flächen (Ortsteile) mit/ohne Verkehrsbedienung differenziert nach der Anzahl der Einwohner (Erschließung von Wohnlagen mit mehr als 200 EW)	Erschließung ist gegeben, wenn 80% d. EW im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen Einzugsbereich: - lt. Richtlinie: Bus = 1000 m Luftlinie Bahn = 1500 m Luftlinie - eigener Richtwert: Bus ≤ 500 m Luftlinie Bahn ≤ 500 m Luftlinie
	Erreichbarkeit von Teilflächen unterschiedlicher Nutzung	Entfernung von Ortsteilen zum jeweiligen Gemeindezentrum (Erschließung von Wohnlagen mit mehr als 200 EW)	Erschließung: Alle Orte mit einer Entfernung von mehr als 5 Straßenkilometer zum Zentrum d. Gemeinde sind in max. 30 min. Reisezeit erreichbar
		Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte (Erschließung von Wohnlagen mit mehr als 200 EW)	Erreichbarkeit: Von allen Orten aus ist das nächstgelegene zugehörige Mittelzentrum in 40 min und das Oberzentrum (Passau) in 60 min für 90% aller EW erreichbar Hin- u. Rückfahrt sollen innerhalb eines Halbtages- und innerhalb eines Tageszeitraumes möglich sein.

Übergeordnete Ziele (öffentliche Aufgaben des ÖPNV)	Zielaspekt	Bewertungskriterien	Richtwerte
Gewährleistung eines angemessenen Bedienstungsstandards	Reisezeit	Fahrzeitenvergleich	Fahrzeitenvergleich IV/ÖPNV auf relevanten Relationen
	Bedienungs-komfort	Beförderungsgeschwindigkeit	Geschwindigkeit von Bussen: 25-40 km/h
		Umsteigemöglichkeiten an den zentralen Umsteigepunkten	Akzeptable Umsteigezeit: weniger als 15 min. Wartezeit
		Haltestellenausstattung	Eigene Richtwerte zur Haltestellenbeurteilung werden im Rahmen der Klausurtagung erarbeitet
	Bedienungshäufigkeit	Fahrtenhäufigkeit zwischen Ortsteilen und zentralen Orten bzw. zwischen zentralen Orten	<ul style="list-style-type: none"> - Orte mit 200-1000 EW: mind. 4 Fahrtenpaare/d - Orte mit 1000-3000 EW: mind. 4-6 Fahrtenpaare/d - Orte mit > 3000 EW: mind. 6-12 Fahrtenpaare/d (in Anlehnung an VDV-Empfehlung)
	Betriebsablauf	Behinderungen und Verspätungen, Pünktlichkeit	Problembereiche im Linien-netz, Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr
Organisationsform	Umfang und Art der Leistungsangebote (Verkehrs- und Tarifangebote, Verkehrskooperationen)	Eigene Richtwerte	

Für die Beurteilung bzw. Bewertung der Wirtschaftlichkeit des untersuchten Nahverkehrssystems werden die angewandten Tarife analysiert und die Gesamtfinanzierung des heutigen Verkehrsangebotes dargestellt.

3.0 Räumliche Strukturen des Landkreises Passau

Den Untersuchungsraum für den vorliegenden Nahverkehrsplan bildet das Gebiet des Landkreises Passau. Dieser engere Untersuchungsraum wird ergänzt durch die kreisfreie Stadt Passau sowie Teile des Landkreises Freyung-Grafenau (Nahverkehrsraum Passau).

Der engere Untersuchungsraum wird daher durch die Landesgrenze zu Österreich sowie durch die Nachbarlandkreise Rottal-Inn, Deggendorf, Freyung-Grafenau und kreisfreie Stadt Passau begrenzt.

Grafik: Abgrenzung des Untersuchungsraumes bzw. des Nahverkehrsraums Passau



3.1 Bevölkerung

Zum Landkreis Passau zählen 38 Gemeinden mit insgesamt rund 182.500 Einwohnern. Bei einer Fläche von etwa 1.530 km² liegt die Bevölkerungsdichte mit rund 119 Einwohner/km² deutlich unter dem bayerischen Landesdurchschnitt (rund 168 Einwohner/km²). Im Vergleich zu den übrigen bayerischen Landkreisen ist der Landkreis Passau flächenmäßig der drittgrößte Bayerns und gemessen an der Einwohnerzahl liegt er an fünfter Stelle.

Innerhalb des Landkreises Passau erreichen lediglich die Städte Vilshofen, Pocking und Hauzenberg mehr als 10.000 Einwohner. Kleinste Gemeinde im Landkreis ist Malching mit 1.212 Einwohnern. Die kreisfreie Stadt Passau hat 51.126 Einwohner und eine Bevölkerungsdichte von 728 Einw./km² (31.12.95).

Die nachfolgende Tabelle enthält die wichtigsten Kennzahlen zur Bevölkerungsdichte und zur Siedlungsstruktur.

Tabelle: Kennzahlen zur Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur

	Fläche in km² (31.12.92)	Einwohner am 31.12.95	Bevölkerungs- dichte (EW/km²)
Landkreis Passau	1.530,35	182.041	119
Stadt Passau	69,71	51.126	728
Regierungsbezirk Niederbayern	10.330,90	1.109.200	106
Freistaat Bayern	70.553,90	11.770.300	168

Die genaue Verteilung der Einwohner auf die einzelnen Städte und Gemeinden des Landkreises Passau läßt sich der nachfolgenden Tabelle entnehmen. Dabei weist die Gemeinde Ruderting mit rund 227 EW/km² die höchste Bevölkerungsdichte auf. Mit einer Bevölkerungsdichte von unter 50 EW/km² ist Malching die am dünnsten besiedelte Gemeinde. Der Anteil der ausländischen Mitbürger an der Gesamtbevölkerung ist im Landkreis Passau mit 3,9 % im Vergleich zum Ausländeranteil in Bayern (insgesamt 9,2 %, ohne kreisfreie Städte 6,1 %) sehr gering.

Tabelle: Bevölkerung nach Gemeinden

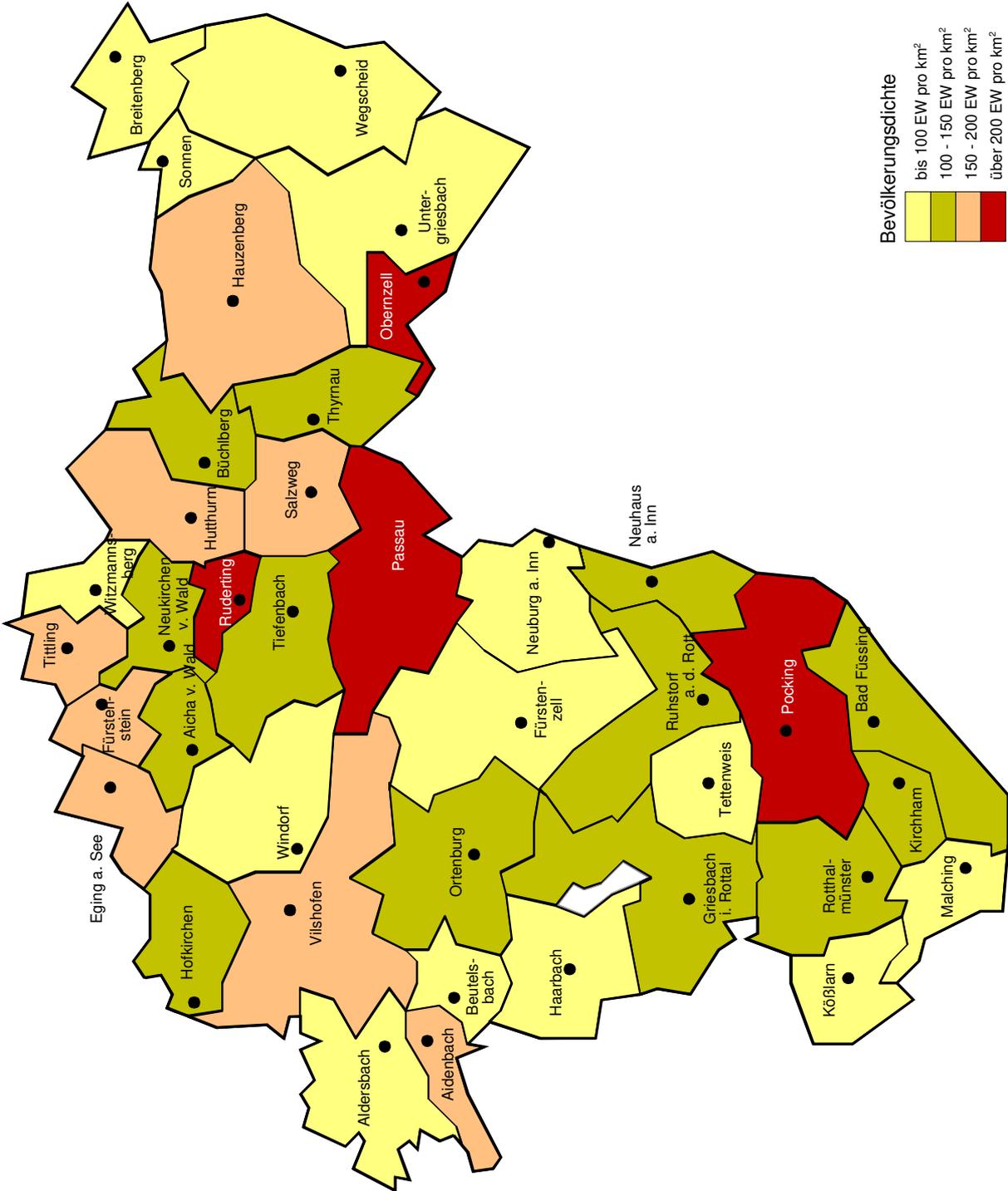
Stadt, Gemeinde, Markt	Einwohner 25.05.1987	Einwohner 30.06.1996	Veränd. der Bev. 87-96	Bevölkerungs- dichte 1996	Fläche in qkm
Aicha	2.026	2.314	14%	113,82	20,33
Aidenbach	2.323	2.822	21%	164,84	17,12
Aldersbach	3.574	3.881	9%	84,57	45,89
Bad Füssing	5.081	6.174	22%	112,05	55,1
Beutelsbach	1.082	1.098	1%	53,82	20,4
Breitenberg	2.109	2.261	7%	75,69	29,87
Büchlberg	3.331	3.829	15%	136,60	28,03
Eging am See	3.208	3.608	12%	152,36	23,68
Fürstenstein	3.550	3.547	0%	183,69	19,31
Fürstenzell	6.794	7.505	10%	94,62	79,32
Griesbach i. Rottal	7.029	8.515	21%	121,43	70,12
Haarbach	2.372	2.536	7%	53,17	47,7
Hauzenberg	11.857	12.500	5%	150,93	82,82
Hofkirchen	3.122	3.512	12%	107,37	32,71
Hutthurm	4.935	5.628	14%	151,29	37,2
Kirchham	1.969	2.356	20%	127,56	18,47
Köblarn	1.696	2.047	21%	80,31	25,49
Malching	1.154	1.212	5%	48,02	25,24
Neuburg a.l.	3.257	3.660	12%	87,81	41,68

Stadt, Gemeinde, Markt	Einwohner 25.05.1987	Einwohner 30.06.1996	Veränd. der Bev. 87-96	Bevölkerungs- dichte 1996	Fläche in qkm
Neuhaus	2.899	3.272	13%	105,75	30,94
Neukirchen v.W.	2.071	2.577	24%	106,09	24,29
Obernzell	3.425	3.729	9%	204,67	18,22
Ortenburg	6.546	7.180	10%	118,19	60,75
Pocking	11.152	13.798	24%	200,00	68,99
Rotthalmünster	4.538	5.137	13%	115,41	44,51
Ruderting	2.487	2.947	18%	227,22	12,97
Ruhstorf	5.844	6.208	6%	120,71	51,43
Salzweg	5.018	6.375	27%	199,72	31,92
Sonnen	1.367	1.461	7%	88,55	16,5
Tettenweis	1.658	1.767	7%	61,53	28,72
Thyrnau	3.534	3.969	12%	116,84	33,97
Tiefenbach	5.524	6.572	19%	132,37	49,65
Tittling	3.860	3.890	1%	187,11	20,79
Untergriesbach	5.814	6.295	8%	85,53	73,6
Vilshofen	15.142	16.450	9%	190,50	86,35
Wegscheid	5.393	5.679	5%	70,42	80,64
Windorf	4.212	4.622	10%	81,23	56,9
Witzmannsberg	1.402	1.594	14%	85,10	18,73
Summe Landkreis	162.355	182.527	12%	119,27	1530,35

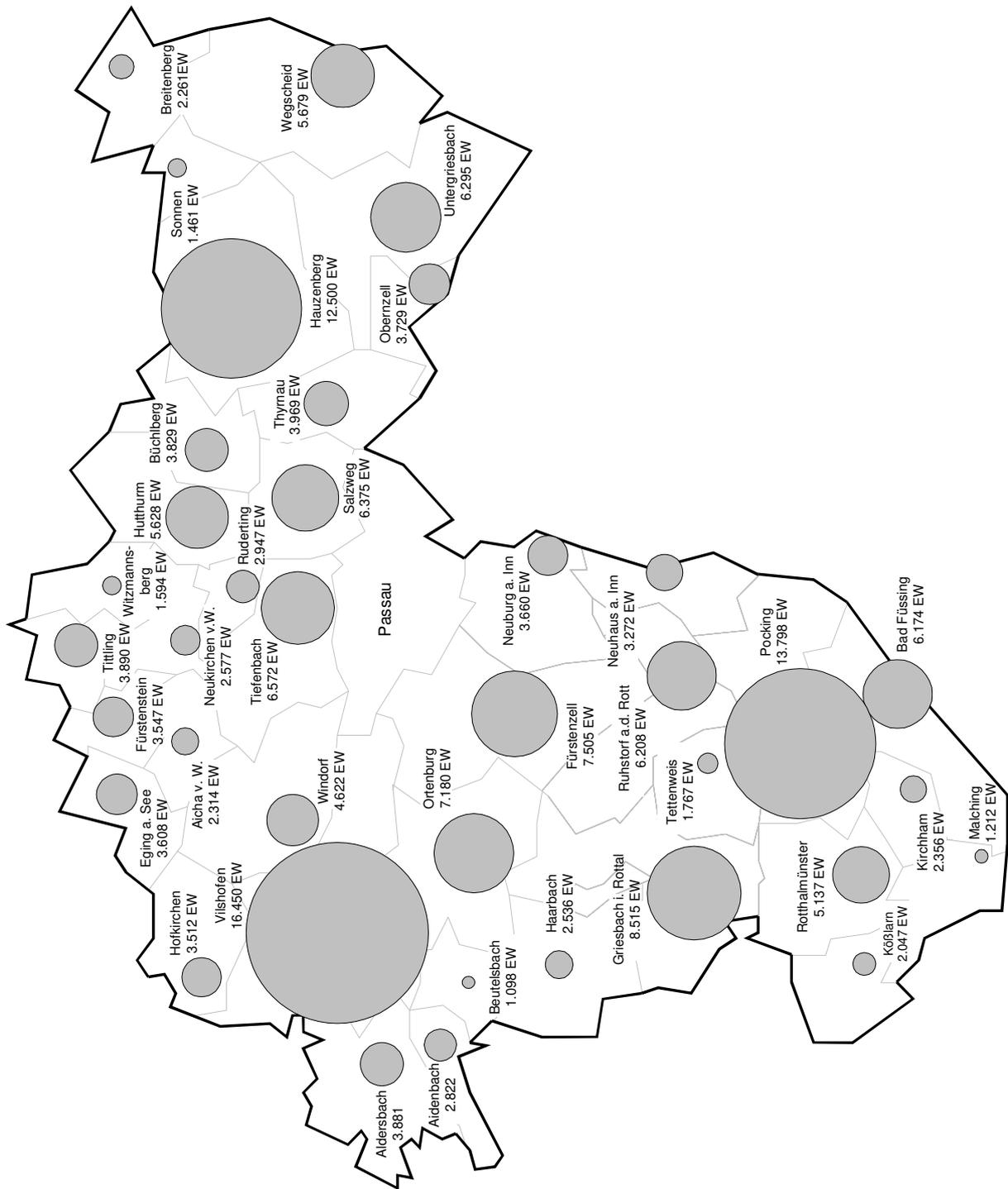
Quelle: Bayerisches Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, Gemeinden des Landkreises, Kurzinformation des Landkreis Passau

Die Einwohnerzahl ist seit 1987 in allen Gemeinden des Landkreises überdurchschnittlich stark angewachsen. Ein besonders hohes Bevölkerungswachstum war im Bereich des niederbayerischen Bäderdreiecks (Griesbach, Bad Füssing, Pocking, Kirchham), in den nahe der Stadt Passau gelegenen Gemeinden Salzweg, Tiefenbach und Neukirchen v.W. sowie den Gemeinde Aidenbach und Kößlarn zu verzeichnen.

Grafik: Bevölkerungsdichte (Stand 30.06.96)



Grafik: Bevölkerungsverteilung im Landkreis Passau



Der im Auftrag des Landkreises Passau im Jahr 1995 erstellte Sozialplan enthält eine mittelfristige Prognose der weiteren Bevölkerungsentwicklung für die kommenden Jahre: Von zunächst 178.227 Personen im Jahre 1993 wächst die Bevölkerung auf ca. 184.000 Personen (+3,2 %) im Jahre 1999 und fällt dann auf ca. 182.000 Personen im Jahre 2005 (+2,1% gegenüber 1993).

Im gleichen Zeitraum wird sich die Altersstruktur der Bevölkerung entsprechend dem bundesweiten Trend deutlich zugunsten der älteren Mitmenschen verschieben. So prognostiziert das Institut für Strategische Entwicklungen für die Aufstellung des Sozial- und Jugendhilfeplans für den Landkreis Passau einen Rückgang der Zahl der 3- bis 6-jährigen Kinder von knapp 40 % bis zum Jahr 2010. Die Gründe hierfür sind insbesondere in einem Rückgang der Zahl der Frauen in der „Müttergeneration“ (15- bis 45-jährige) sowie einem allgemeinen Rückgang der Geburtenquote zu finden.

Die Gruppe der bis 20-jährigen und der 20 bis 65-jährigen steigt bis ins Jahr 1999 an, um dann wieder zu sinken. Dagegen wird die Gruppe der 66 bis 75-jährigen um ca. 20% von 26.000 auf ca. 31.200 Personen, die Gruppe der 76 bis 85-jährigen um fast 40% von 10.000 auf 14.000 Personen, ansteigen. Die Gruppe der über 85-jährigen wird bis 1999 auf ca. 2.980 Personen ansteigen und dann bis zum Jahr 2003 auf 2.500 sinken. Anschließend ist für diese Altersgruppe langfristig ein deutlicher Anstieg zu erwarten.

Die größten Bevölkerungszuwächse der nächsten 5-10 Jahre konzentrieren sich auf die alten Kreisstädte Vilshofen und Griesbach sowie auf Pocking und die nördlich der Stadt Passau liegenden Gemeinden Hutthurm, Ruderting, Tiefenbach und Salzweg. Der anteilmäßige Schwerpunkt der Gruppe der über 65-jährigen, der über 75-jährigen und der über 85-jährigen Menschen liegt mittelfristig im südlichen Kreis einschließlich Vilshofen und der kreisfreien Stadt Passau.

3.2 Wirtschaft

Beinahe zeitgleich mit der Gründung des Landkreises Passau begann ein wirtschaftlicher Strukturwandel, der bis heute noch nicht vollständig vollzogen ist. Der Landkreis Passau ist vor allem im Bereich des vorderen Bayerischen Waldes sehr ländlich geprägt. Sein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum, die Stadt Passau, liegt am südöstlichen Rand direkt an der österreichischen Grenze. Der Gewerbesteuerhebesatz liegt in der kreisfreien Stadt Passau bei 370%. Hinsichtlich des Steueraufkommens belegt die kreisfreie Stadt Passau und der Landkreis Passau in Bayern einen der hintersten Plätze. Der Schuldenstand pro Einwohner der Stadt Passau ist der höchste unter den kreisfreien Städten Bayerns.

Die Stadt Passau entwickelte sich in den letzten Jahren nicht zuletzt durch seine Arbeits- und Einkaufszentralität weiter zu einem Oberzentrum für die ganze Region einschließlich Teilen von Oberösterreich. Einen wichtigen Impuls in diese Richtung gab nicht zuletzt die Gründung einer Landesuniversität im Jahre 1978. Mit dieser Universität kamen neue Bevölkerungsschichten in die Stadt und den Landkreis Passau. Die Studenten in Passau sind ein nicht zu unterschätzende Wirtschaftsfaktor für Einzelhändler und Immobilienmarkt. Für die Bevölkerung aus dem Landkreis ist die Stadt Passau wichtigster Arbeitsort.

Üngefähr ein Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (gesamt: 30.884 Personen) arbeiten im verarbeitenden Gewerbe. Der größte Arbeitgeber in der Stadt ist die Fahrradfabrik mit ihren Fertigungsstätten in den Stadtteilen Patriching und Grubweg. Da die Stadt Passau vorwiegend von Tagestouristen besucht wird (1992: 1,3 Mio. Besucher), hat der Tourismus eine nicht so überragende Funktion für die Stadt wie für den Landkreis. Jährlich werden ca. 375.000 Übernachtungen bei rund 2.500 Betten in der kreisfreien Stadt Passau gezählt.

Gerade auch die Einkaufsverkehre aus Österreich stellen für die Passauer Einzelhändler ein wichtiges Standbein dar. In den letzten Jahren siedelten sich zunehmend Einzelhandelsunternehmen in peripherer Lage an, vor allem im Bereich rechts der Donau auf Höhe der neu errichteten F.-J.-Strauß-Brücke über die Donau. Die Geschäfte der Fußgängerzone erfuhren durch die Aufwertung der Bahnhofstraße als Einkaufsstraße in den letzten Jahren eine Stagnation oder sogar starke Umsatzeinbußen.

Im Landkreis Passau arbeiten fast die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (gesamt: 49.153 Personen) im verarbeitenden Gewerbe, ca. 30 % im Dienstleistungsbereich sowie knapp 15 % im Bau-, Handels- und Verkehrsgewerbe. Insbesondere in den direkten Umlandgemeinden Passaus ist das Produzierende Gewerbe der tragende Wirtschaftsfaktor.

Etwa 11% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln zur Arbeit aus dem Arbeitsamtsbezirk Passau heraus, vornehmlich nach München, Deggendorf, Dingolfing, Landshut und Pfarrkirchen.

Zwar ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Landwirtschaft im Landkreis Passau mit 1,2 % absolut betrachtet relativ unbedeutend, aber im bundesweiten Vergleich weist der Landkreis in diesem Sektor überdurchschnittlich viele Beschäftigte auf, allerdings ebenfalls mit abnehmender Tendenz. Anstelle der Landwirtschaft hat sich in den letzten Jahren der Fremdenverkehr immer mehr zu einem wichtigen Wirtschaftszweig entwickelt.

Bedeutende industrielle Arbeitgeber im Landkreis Passau sind die Vogt electronic AG in Erlau, Knorr Bremse AG mit dem Werk in Aldersbach, das Familienunternehmen Motorenfabrik Hatz in Ruhstorf und die Loher AG, Hersteller von Antriebssystemen, ebenfalls in Ruhstorf sowie Optyl Brillenmode International GmbH in Hutthurm.

Das etwas außerhalb von Hauzenberg liegende Industriegebiet Jahrdorf ist mit rund 1.000 Beschäftigten ein für den gesamten nördlichen Landkreis wichtiger Standort, nachdem die Holzverarbeitende Industrie in den achtziger Jahren weitgehend zusammengebrochen ist. Ebenfalls von Bedeutung im nördlichen Landkreis sind die Granitsteinindustrie in Hauzenberg und Tittling sowie das Graphitbergwerk in Kropfmühl. Darüber hinaus haben zahlreiche (überregionale) Verkehrs- und Transportunternehmen ihren Sitz im Landkreis Passau.

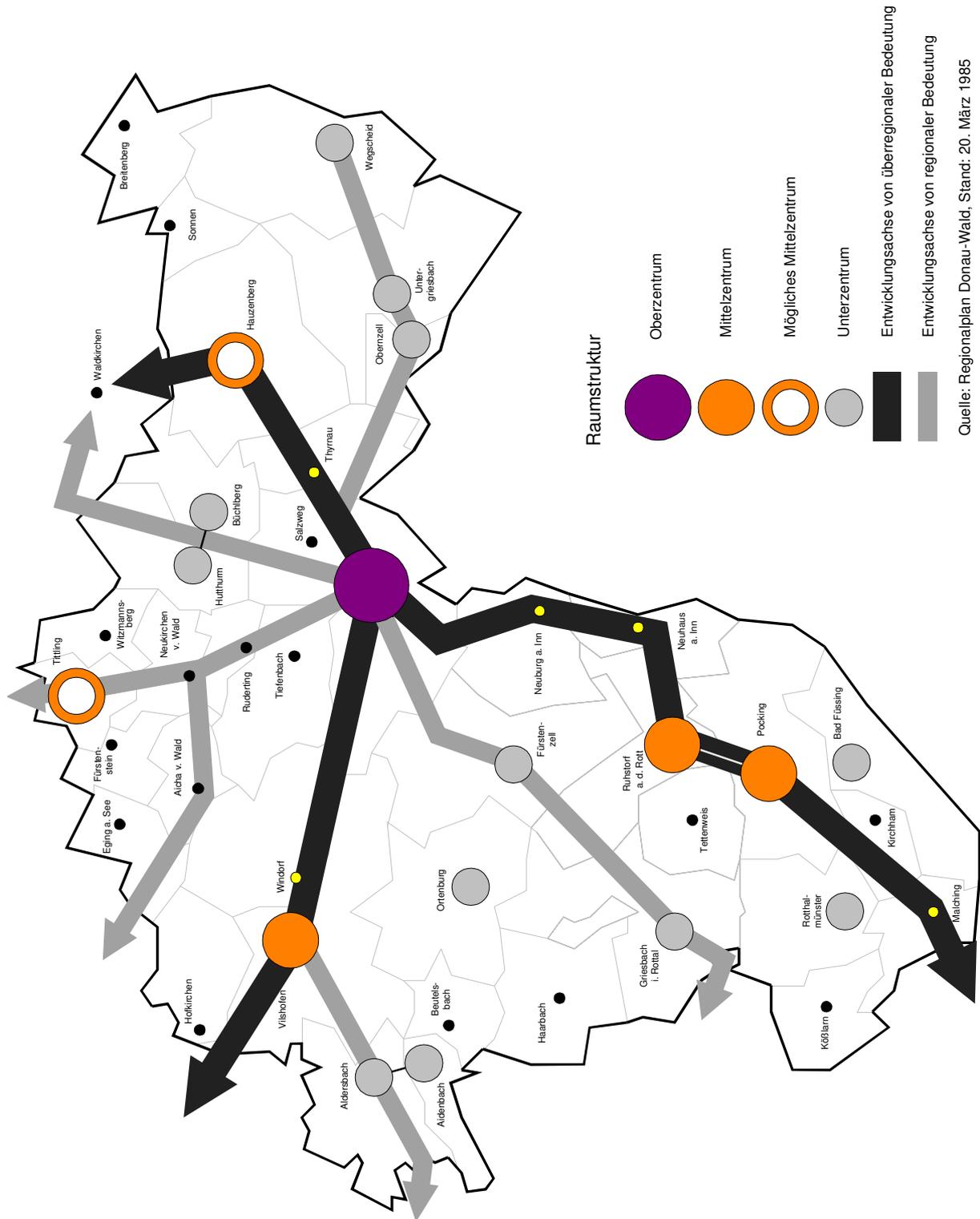
3.3 Raumstruktur

Zentralörtliches Gefüge

Der Landkreis Passau wird im Landesentwicklungsprogramm Bayern (1994) in drei verschiedene Gebietskategorien eingeteilt. Die Kreisfreie Stadt Passau sowie die sie umgebenden Gemeinden Fürstenzell, Neuburg a. Inn, Ruderting, Salzweg, Thyrnau und Tiefenbach zählen zur Kategorie „Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum“. Unter die Gebietskategorie „Allgemeiner ländlicher Raum“ fallen die südlich und südwestlich von Passau gelegenen Gemeinden Bad Füssing, Griesbach i. Rottal, Haarbach, Kirchham, Kößlarn, Malching, Neuhaus a. Inn, Pocking, Rotthalmünster sowie Tettenweis. Die Gemeinden (von West nach Ost) Aldersbach, Aidenbach, Beutelsbach, Ortenburg, Vilshofen, Hofkirchen, Eging a. See, Windorf, Aicha v. W., Fürstenstein, Tittling, Witzmannsberg, Neukirchen v. W., Hutthurm, Büchlberg, Hauzenberg, Untergriesbach, Obernzell, Sonnen, Breitenberg und Wegscheid gehören schließlich zur Gebietskategorie „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll“.

Aufgabe des Konzeptes der zentralen Orte ist es, für die Bevölkerung in allen Landesteilen überörtliche öffentliche und private Versorgungseinrichtungen der unterschiedlichen Stufen jeweils in zumutbarer Entfernung zur Verfügung zu stellen. In einem flächendeckenden Netz zentraler Orte unterschiedlicher Stufen dienen die Klein- und Unterzentren der Deckung des allgemeinen, täglichen Bedarfs ihres Verflechtungsbereiches (Nahbereich). Die Mittelzentren sollen die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des gehobenen Bedarfs in ihrem jeweiligen Mittelbereich gewährleisten und Aufgabe der Oberzentren ist die Deckung des spezialisierten, höheren Bedarfs.

Grafik: Zentralörtliches Gefüge und Entwicklungsachsen im Landkreis Passau



Im zentralörtlichen Gefüge des Untersuchungsraumes nehmen Pocking und Ruhstorf a. d. Rott als zentraler Doppelort und Vilshofen die Funktionen eines Mittelzentrums wahr. Der Mittelbereich Ruhstorf a. d. Rott/Pocking erstreckt sich über die südlichen und südwestlichen Teile, derjenige von Vilshofen über die westlichen und nordwestlichen Teile des Landkreises. Im nördlichen und östlichen Teil des Landkreises existiert kein vollständig ausgebautes Mittelzentrum. Hier übernehmen die als mögliche Mittelzentren ausgewiesenen Orte Tittling und Hauzenberg einzelne Funktionen von Mittelzentren.

Entwicklungsachsen

Das landesplanerische Konzept der Entwicklungsachsen besteht aus den im Landesentwicklungsprogramm festgelegten Achsen von überregionaler Bedeutung und aus Achsen von regionaler Bedeutung, die in den Regionalplänen bestimmt werden.

Entwicklungsachsen sollen zu einer geordneten und ökologisch tragfähigen Entwicklung des ganzen Landes beitragen und sind durch eine gebündelte Infrastruktur sowie durch eine Verdichtung von Arbeits- und Wohnstätten, insbesondere in den zentralen Orten und sonstigen leistungsfähigen Gemeinden, gekennzeichnet. In den Verdichtungsräumen ermöglichen sie durch die Verknüpfung von Siedlungstätigkeit und Bandinfrastruktur (z.B. Verkehr, Energie, Telekommunikation) den Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrssystems bei gleichzeitiger Sicherung der notwendigen Freiräume zwischen den Siedlungseinheiten. Im ländlichen Raum dagegen schaffen sie mit der Bündelung von Einrichtungen der Bandinfrastruktur besondere Standortvorteile, die den Erschließungs- und Entwicklungseffekt erhöhen und gleichzeitig eine Konzentration dieser Impulse auf dafür geeignete Standorte bewirken. Innerhalb des Landkreises Passau verlaufen die überregional bedeutsamen Entwicklungsachsen Passau - Straubing - Regensburg, Passau - Amberg - Nürnberg und Passau - München.

Diese werden durch weitere Achsen mit regionaler Bedeutung ergänzt. Unter dem Aspekt einer Stärkung der dezentralen Mittel- und Unterzentren erscheint das Konzept der Entwicklungsachsen zumindest im südlichen Landkreis erweiterungsfähig: eine mögliche Querverbindungsachse könnte den Bereich Bad Füssing/Pocking/Rotthalmünster mit Ortenburg/Vilshofen verbinden.

Aufgrund der in einzelnen regionalen Entwicklungsachsen noch relativ schwach entwickelten und begrenzt leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur (v.a. im ÖPNV) soll ihr Ausbau gemäß dem Regionalplan Donau-Wald im Verlauf dieser Entwicklungsachsen vorrangig betrieben und gesichert werden.

4.0 ÖPNV-Angebot (Ist-Analyse)

4.1 Verkehrsträger

Im Landkreis Passau bestehen derzeit 82 Linienverkehre nach § 42 PBefG. Genehmigungsinhaber ist überwiegend die Regionalbus Ostbayern GmbH (37 Linienkonzessionen). Die übrigen Liniengenehmigungen verteilen sich auf 19 private Verkehrsunternehmen bzw. zwei Gemeinden (Vilshofen, Griesbach) sowie den Landkreis.

In zunehmendem Maße übernimmt die RBO die Betriebsführung auf Linien, die kleineren Verkehrsunternehmen konzessioniert sind. Durch die befristete Übertragung der Genehmigung werden diese von einem Teil der mit der Konzession verbundenen Pflichten befreit, während die RBO den Linienverkehr in eigenem Namen und auf eigene Rechnung fortführt. In der Regel führt dabei der bisherige Verkehrsunternehmer die Fahrten auch weiterhin durch (z.B. Gemeinschaftsverkehr RBO/VU Hutzler). Die Übernahme der Betriebsführung durch die RBO kann als ein erster Schritt zu einer Vereinheitlichung der Verkehrs- und Tarifstrukturen bezeichnet werden. Die damit begonnene Form der Zusammenarbeit kann als zukunftsweisender Schritt für die weitere ÖPNV-Entwicklung im Landkreis Passau angesehen werden.

Die derzeit angebotene Fahrleistung im Landkreis Passau beträgt knapp 4 Mio Buskilometer (eigene Hochrechnung auf der Basis Fahrplan 96/97, ohne Stadt- und Bäderverkehr in Griesbach und Bad Füssing). Davon entfallen knapp 60 % der Fahrleistungen auf die RBO (mit Betriebsführungsübertragung 82 %). Weitere wichtige Verkehrsunternehmen im Landkreis sind die Firmen Niedermayer, Eichberger und Lorenz.

4.2 Analyse des Nahverkehrsangebotes

4.2.1 Analyse des SPNV-Angebotes (Schiene)

Im Landkreis Passau besteht ein SPNV-Angebot nur auf den beiden Bahnstrecken

- (Schärding -) Passau - Vilshofen (- Plattling) und
- Passau - Karpfham (- Pfarrkirchen - Mühldorf) „Rottalbahn“.

Die Bahnstrecken von Passau nach Oberzell bzw. Hauzenberg, von Passau über Kalteneck nach Freyung, von Kalteneck über Eging nach Deggendorf, von Vilshofen nach Ortenburg sowie von Pocking nach Rotthalmünster werden nur noch im Güterverkehr betrieben bzw. sind für den Gesamtverkehr stillgelegt.

Die Bahnstrecke Passau - Vilshofen wird im Nahverkehr von durchgehenden Regionalexpress-Zügen nach München (zweistündlich) sowie ergänzenden Regionalbahnen nach Plattling bzw. Regensburg befahren. Mit Ausnahme von Vilshofen werden keine Orte bedient, die früheren Bahnhalte Seestetten, Sandbach und Pleinting wurden vor Jahren aufgelöst. Das SPNV-Angebot ist insbesondere in der Relation Vilshofen - Passau sehr attraktiv und mit einer Fahrzeit von nur 16 Minuten dem Individualverkehr überlegen.

Anders stellt sich die Situation entlang der „Rottalbahn“ dar: Aufgrund der langen Fahrzeiten der Züge kann die Schiene in diesem Bereich nur schwer die Rückgratfunktion im ÖPNV übernehmen. Derzeit hat die Rottalbahn vor allem für anreisende Kurgäste im niederbayerischen Bäderdreieck eine wichtige Bedeutung. Die Vielzahl der ungesicherten Bahnübergänge sowie die topografisch ungünstige Streckenführung lassen mittelfristig eine Verkürzung der Fahrzeiten nur mit hohem Aufwand realistisch erscheinen.

Auch bei einer Beschleunigung der Rottalbahn wird ein teilweise paralleles Busangebot zur ergänzenden Erschließung der abseits der Schiene gelegenen Orte weiterhin bestehen bleiben. Eine Umgestaltung dieses ergänzenden Busverkehrs zu einem reinen Zubringerverkehr erscheint aufgrund der kurzen Distanzen sowie der siedlungsfernen Lage der Bahnhöfe (z.B. Fürstenzell) nicht sinnvoll. Für den Jahresfahrplan 1997 ist für die „Rottalbahn“ die Einführung eines Zwei-Stunden-Taktes und damit eine Ausweitung des SPNV-Angebotes vorgesehen.

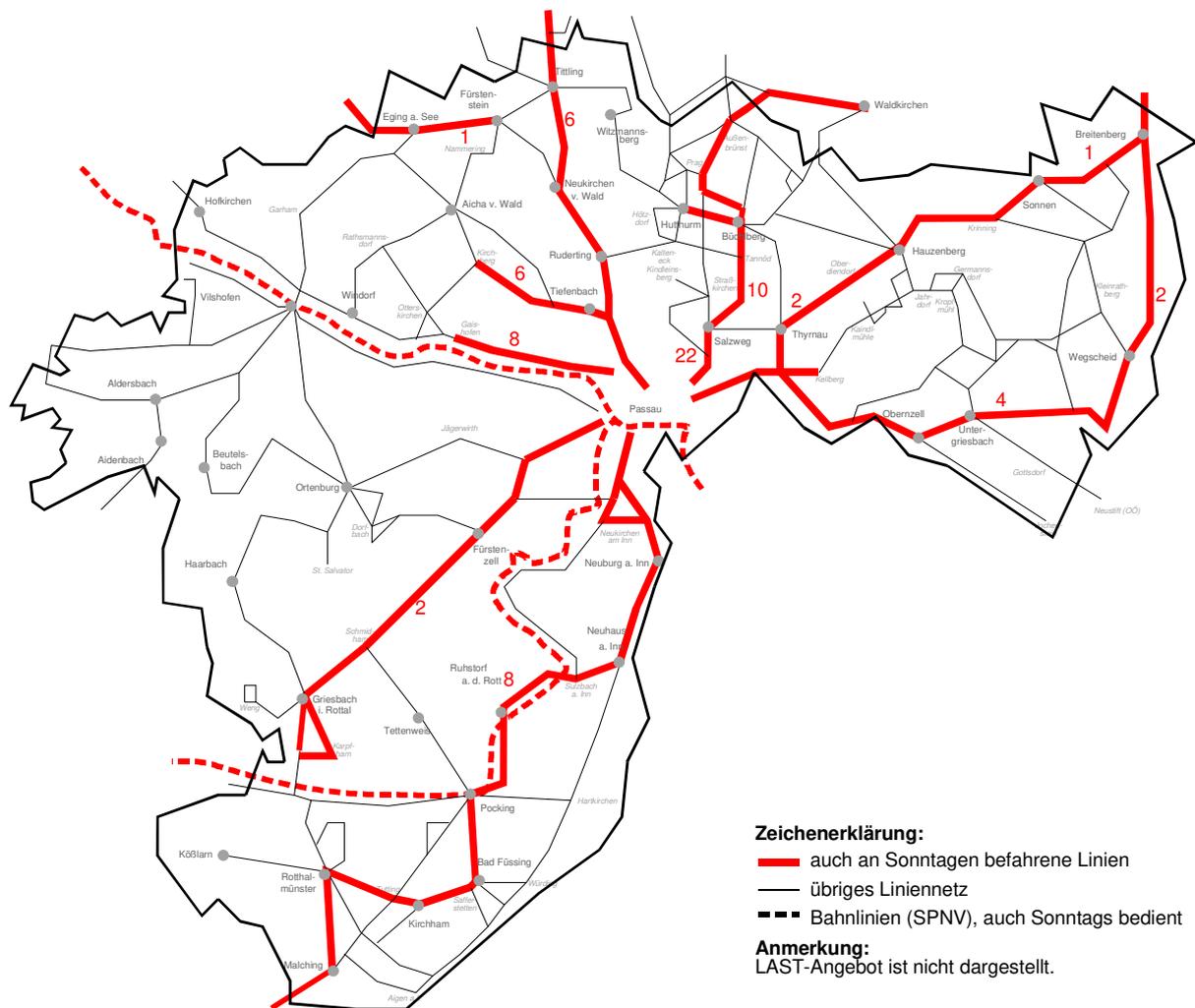
4.2.2 Analyse des ÖPNV-Angebotes (Busverkehr)

Der ÖPNV im Landkreis Passau weist einen nachfrageorientierten Fahrplan auf, d.h. das Angebot ist weitgehend unvertaktet und orientiert sich im wesentlichen an den Bedürfnissen des Schüler- und Berufsverkehrs. Einige Linien werden vollständig oder teilweise bedarfsorientiert, d.h. in der Form von Ruf- oder Bürgerbussen, bedient (z.B. Rufbus Vilshofen, Hauzenberg - Wegscheid). Nur ein Teil der Linien befährt stets dieselben Strecken, während eine Vielzahl von Linien auf unterschiedlichen Linienwegen zum Endpunkt fährt. Dadurch geht die Transparenz des Angebotes verloren und die Fahrzeiten werden zum Teil unattraktiv lang.

An Werktagen (Montag bis Freitag) beginnt das Angebot für den Schüler- und Berufsverkehr auf den meisten Linien zwischen 5.30 und 6.00 Uhr, es endet - abgesehen von einigen Linien im Bereich der Verkehrskooperationen in der Umgebung von Passau - spätestens nach Geschäftsschluß um 18.30 Uhr. Das schon unter der Woche teilweise nicht gerade umfassende Angebot wird am Wochenende, insbesondere am Samstagnachmittag und am Sonntag, weiter ausgedünnt bzw. ganz eingestellt.

So wird beispielsweise Ortenburg an Sonntagen von keinem einzigen Bus bedient und auch ab Griesbach besteht lediglich eine einzige Hin- bzw. Rückfahrmöglichkeit nach Passau. Auch mit der Rottalbahn und Umsteigen in Karpfham ist Griesbach an Sonntagen nicht erreichbar, da der dortige Bahnhof vom Stadtverkehr nicht angefahren wird.

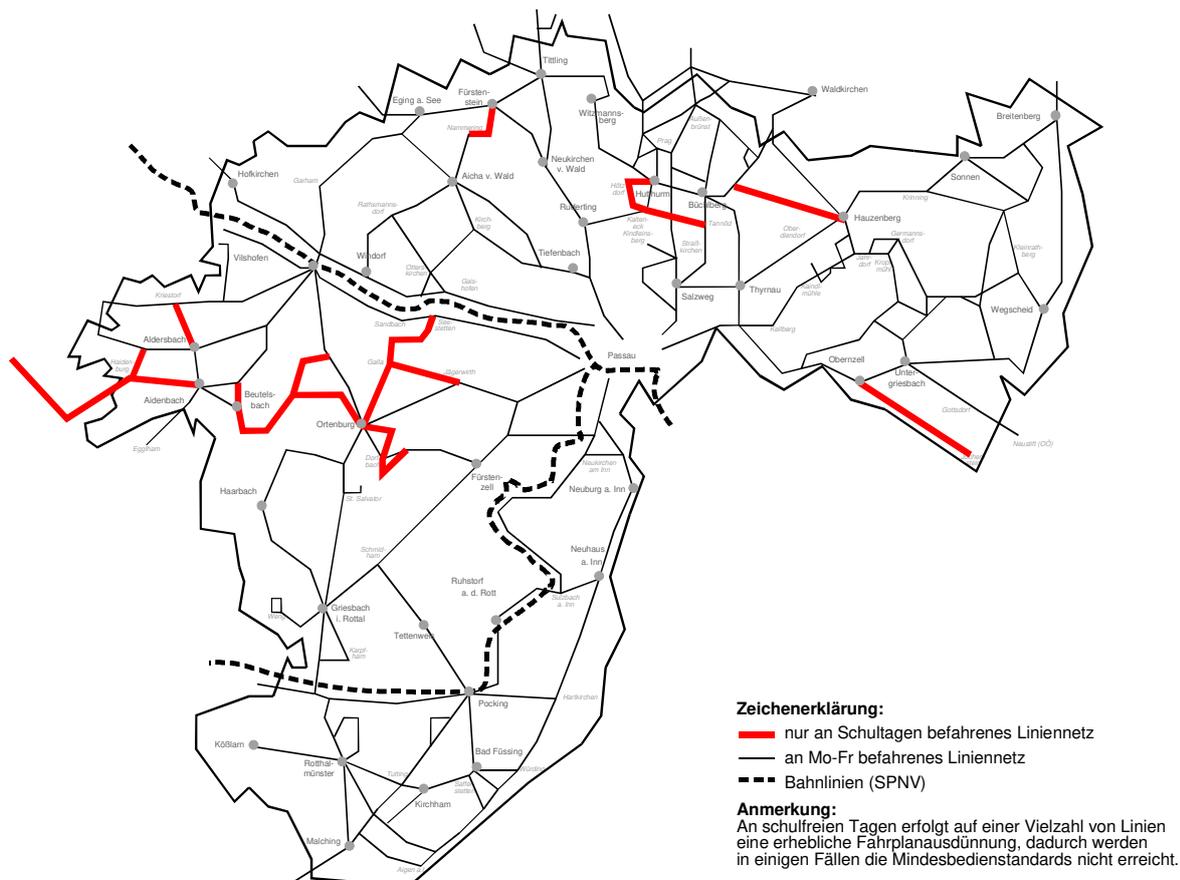
Grafik: ÖPNV-Angebot an Sonn- und Feiertagen



Ein Teil der Linien bzw. Streckenabschnitte wird nur an Schultagen befahren. Hier- von sind die folgenden Linien betroffen:

- Linie 26 Pocking - Bad Füssing - Vilshofen
- Linie 39 Ortenburg - Langenbruck - Neustift Kloster
- Linie 64 Galla - Sandbach - Vilshofen
- Linie 65 Eging - Schöllnach - Deggendorf
- Linie 66 Haidenburg - Gainstorf (- Alkofen - Vilshofen)
- Linie 125 Kalteneck Fuchsmühle - Prag - Büchlberg - Hutthurm - Kalteneck
- Linie 141 (Passau - Obernzell -) Jochenstein (-Breitenberg)
- Linie 147 Hutthurm - Tannöd - Hauzenberg
- Linie 167 Kriestorf - Arnstorf - Osterhofen

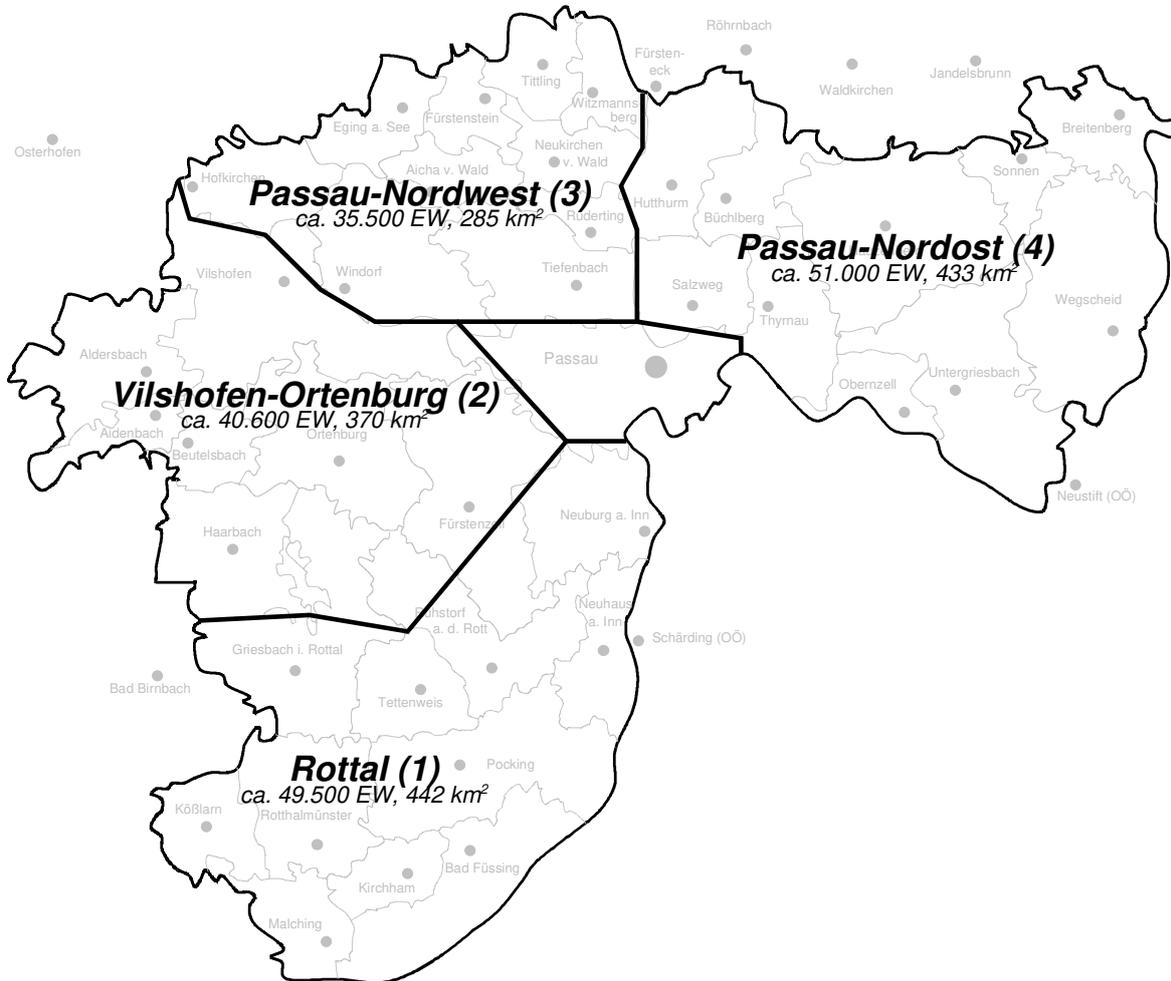
Grafik: Nur an Schultagen befahrene Linien



Dies darf nicht darüber hinweg täuschen, daß auf einer Reihe weiterer Linien das Fahrplanangebot an schulfreien Tagen stark ausgedünnt ist. So bestehen z.B. nach Witzmannsberg an Ferientagen nur zwei bzw. drei Fahrten, von denen jeweils ein Fahrtenpaar auch nur Montags, Mittwochs und Freitags verkehrt. Zu den Zeiten des morgendlichen Berufsverkehrs besteht keine Fahrmöglichkeit.

Das Verkehrsangebot ist überwiegend auf das Oberzentrum Passau hin ausgerichtet. Querverbindungen bestehen fast ausschließlich nur im Schülerverkehr, die Fahrten sind dabei primär auf Pocking/Bad Füssing, Fürstencell, Vilshofen und Hauzenberg ausgerichtet und mit anderen Linien nur sehr unzureichend verknüpft. Bleibt das Landkreissammeltaxi unberücksichtigt, so ist davon auszugehen, daß mit dem derzeitigen Fahrplan so gut wie kein Freizeit-/Gelegenheitsverkehr bedient wird.

Der Vergleich der Fahrleistungen zwischen den verschiedenen Landkreisteilen gibt Aufschluß über die bisherige ÖPNV-Bedienung im Landkreis. Für die Analyse wurde der Landkreis in vier vergleichbare Analysebereiche eingeteilt.



Die Fahrleistungen im Omnibuslinienverkehr liegen geringfügig unter dem Landesdurchschnitt, ein Vergleich ist über die Buskilometerleistung je Einwohner möglich. Während bayernweit die Fahrleistungen der Linienbusse 26,08 Bkm/EW betragen, wird im Landkreis Passau eine Fahrleistung von 24,53 Bkm/EW erreicht.

Tabelle: Buskilometerleistung je Einwohner und Jahr

Region	Vergleichswert
Bereich Rottal	20,46 Buskm/EW
Bereich Vilshofen/Ortenburg	24,01 Buskm/EW
Bereich Passau-Nordwest	23,93 Buskm/EW
Bereich Passau-Nordost	30,91 Buskm/Ew
zum Vergleich: Landkreis Passau insg.	24,53 Buskm/EW
Freistaat Bayern	26,08 Buskm/EW

Einer Untersuchung der Universität Passau (1990) zur Folge spielt der Bus auch bei den Einkaufsverkehren, insbesondere bei „convenience goods“ (Güter des täglichen Bedarfs), derzeit nur eine untergeordnete Rolle. In dieser Studie wurde auch für Güter des gelegentlichen Bedarfs eine deutlich reduzierte Einkaufsattraktivität der Stadt Passau (Innenstadtbereich) als Folge der allgemeinen Verkehrsverhältnisse festgestellt. Dagegen werden die im Westen der Stadt Passau auf der grünen Wiese entstandenen Einkaufszentren, die allerdings mit dem ÖPNV aus dem Landkreis Passau nur schwer erreichbar sind, von den Konsumenten präferiert.

Ein Großteil der Landkreislinien hat die kreisfreie Stadt Passau zum Ziel, die einzelnen Linienendpunkte liegen dabei entweder am Kleinen Exerzierplatz oder dem Hauptbahnhof.

Nachfolgend ist die Situation auf einzelnen ausgewählten Linien innerhalb der vier oben beschriebenen Analysebereiche dargestellt.

Analysebereich Rottal

Schwerpunktlinien des ÖPNV innerhalb des Bereiches Rottal sind die Linie 23 zwischen Pocking und Bad Füssing, die Linie 20/21 Passau - Neuburg a.I. - Neuhaus a.I. - Pocking, der Stadtverkehr in Bad Griesbach (Linie 30) und der Bäderverkehr in Bad Füssing (Linie 12). Die beiden letzteren Linien sind primär auf die Bedürfnisse der Kurgäste ausgerichtet und verkehren an allen Tagen der Woche nach einem gleichbleibenden Fahrplan. Während der Griesbacher Stadtverkehr unregelmäßig und mit wechselnden Routen gefahren wird, verkehrt der Bäderverkehr in Bad Füssing nach einem festen Taktfahrplan.

Ein Großteil der Fahrten aus den südlichen Gemeinden endet in Pocking, für Fahrten nach Passau muß auf die Rottalbahn umgestiegen werden. So weist der Fahrplan beispielsweise von Malching, Rotthalmünster und Kirchham lediglich zwei direkte Fahrtenpaare nach Passau aus und ab Kößlarn besteht erst seit Herbst 96 eine direkte Fahrt in die Kreisstadt (Schnellbuslinie).

Die Gemeinde Kößlarn weist neben Witzmannsberg die geringste ÖPNV-Bedienung im Landkreis auf, gerade mal 5 bzw 6 Fahrten (Mo-Fr, an Schultagen) fahren Kößlarn an, in den Ferien sind es gar nur drei Fahrtenpaare. Eine ÖPNV-Bedienung findet damit nur zu den Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs statt.

Die Fahrzeiten aus den Orten im südlichen Landkreis in das Oberzentrum Passau sind im Vergleich zum Individualverkehr nicht konkurrenzfähig. So beläuft sich beispielsweise die Fahrzeit von Rotthalmünster nach Passau selbst bei den direkten Busfahrten zwischen 73 und 88 Minuten und auch von Pocking in die Kreisstadt Passau sind regelmäßig 48 bis 52 Minuten (Bahn oder Bus) einzuplanen. Die Einführung einer Schnellbuslinie im Herbst 96 ist daher als wesentliche Verbesserung zu bewerten. Durch die Benutzung der Autobahn ab Pocking verkürzt sich die Fahrzeit auf 55 Minuten (Rotthalmünster - Passau) bzw. 35 Minuten ab Pocking.

Die Stadt Bad Griesbach wird durch die von der RBO befahrene Linie 36 mit der Stadt Passau direkt verbunden. Mit 9 Fahrtenpaaren (Mo-Fr an Schultagen) entspricht das Angebot nicht den festgelegten Bedienungsstandards, zumal zu bestimmten Tageszeiten erhebliche Bedienungslücken bestehen. Die Busse fahren von Bad Griesbach über Schmidham - Fürstencell oder Haarbach - Ortenburg - Fürstencell nach Passau. Die Fahrzeit beträgt auf dem direkten Linienweg über Schmidham zwischen 45 und 60 Minuten und bei der Fahrt über Ortenburg zum Teil deutlich mehr als eine Stunde.

Die Anbindung der Stadt Griesbach i.R. an das nächstgelegene Mittelzentrum Pocking/Ruhstorf a.d.R. ist derzeit aufgrund der zu schwachen Frequenz sowie der langen Fahrzeiten (34-40 Minuten, Linie 24 über Tettenweis) unbefriedigend.

Analysebereich Vilshofen-Ortenburg

Das auf den ersten Blick relativ dichte Liniennetz weist bei genauerer Betrachtung einige „weiße Flecken“ auf, da insbesondere im Raum Ortenburg ein Großteil der Linien nur an Schultagen verkehrt und ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs orientiert ist. Auch wenn sich das ÖPNV-Angebot auf einzelnen Linien daher tendenziell eher dürftig darstellt, ist die Integration des Schulbusverkehrs in den allgemeinen Linienverkehr positiv zu bewerten, da hierdurch ein Teil der Orte überhaupt in das Nahverkehrsnetz eingebunden wird.

Im Stadtgebiet von Vilshofen, der größten Stadt des Landkreises Passau, besteht mit dem kombinierten City- und Rufbusangebot ein relativ dichtes ÖPNV-Netz. Der Citybus Vilshofen (Linien 62, 63) verkehrt ohne Takt Montag bis Freitag mit je 4 Buspaaren pro Tag, von denen zwei nur nach vorheriger telefonischer Bestellung (mind. eine Stunde vor Abfahrt des jeweiligen Busses) fahren.

Der Citybus verbindet die Randgebiete mit der Kernstadt Vilshofen und orientiert sich primär an den Bedürfnissen des Einkaufs- und Gelegenheitsverkehrs. Das Verkehrsangebot des Vilshofener Citybus ist damit nicht ausreichend.

Das Rufbusangebot ergänzt insbesondere am Samstag den normalen ÖPNV mit Fahrten von/nach Sandbach, Pleinting, Alkofen/Walchsing und Windorf/ Rathmannsdorf ergänzt. Alle Rufbusfahrten sind auf das Stadtzentrum Vilshofen ausgerichtet, Anschlüsse an den SPNV ergeben sich z.T. mit längeren Wartezeiten. Die Bedienungshäufigkeit entspricht den festgelegten Richtwerten.

Obwohl Ortenburg von mehreren Linien angefahren wird und hierbei zum Teil auch Umsteigemöglichkeiten angeboten werden, weisen die Verkehrsunternehmen lediglich eine Umsteigemöglichkeit von der Linie 35 (aus Vilshofen) auf die Linie 36 (nach Bad Griesbach) aus. Diese Umsteigeverbindung wird 2 bzw. 3 mal von Montag bis Freitag angeboten. Durch eine verbesserte Fahrplanabstimmung könnten in Ortenburg weitgehend ohne Mehrleistungen weitere kleinräumige Umsteigeverbindungen geschaffen werden.

Von Ortenburg aus bestehen gute ÖPNV-Verbindungen (11 Fahrtenpaare, Mo - Fr an Schultagen) nach Vilshofen. In der Relation Ortenburg - Passau (bzw. zurück) bestehen zum Teil nahezu zeitgleich Fahrten über Jägerwirth (Fa. Aigner) und Fürstenzell (RBO), die Fahrtenhäufigkeit nach Passau ist dennoch tendenziell eher dürftig einzuschätzen. Die Fahrzeit beträgt dabei zwischen 25 und 50 Minuten.

Somit läßt sich als Ergebnis für den Bereich Vilshofen-Ortenburg festhalten, daß zumindest der südliche Teil des Bereiches Vilshofen-Ortenburg die derzeit am schlechtesten vom ÖPNV erschlossene Region im Landkreis Passau ist. Nicht zuletzt wegen der Bedeutung der Stadt Vilshofen und der schnellen SPNV-Verbindung nach Passau ist dieser Bereich mit seinem Busangebot nur schwach nach Passau hin orientiert.

Analysebereich Passau-Nordwest

Von Tittling nach Passau besteht mit 14 Fahrtenpaaren ein relativ dichtes Verkehrsangebot, die Busse verkehren dabei allerdings nicht im Takt und zum Teil im Abstand weniger Minuten. Die Fahrzeit bewegt sich zwischen 40 Minuten und einer Stunde. Die vorgegebenen Bedienungsstandards sind damit erfüllt.

Ab Aicha v. W. bestehen sowohl Fahrtmöglichkeiten über Vilshofen (Linie 81, ca. 25 Minuten bis Vilshofen, ca. 70 Minuten bis Passau) wie auch auf dem direkten Weg über Kirchberg - Tiefenbach (Linie 83, ca. 30-40 Minuten) nach Passau. Die Bedienungshäufigkeit von Aicha nach Vilshofen mit 4 Fahrtenpaaren (Mo-Fr) bzw. nach Passau mit 8 bzw. 9 Fahrten (Mo-Fr) entspricht den festgelegten Bedienungsstandards.

Die Linie 81 (Tittling - Eging - Vilshofen - Passau) unterscheidet zwischen einer Vielzahl von unterschiedlichen Linienwegen. Bei dieser Linie gleicht sich so gut wie keine Fahrt. Die komplizierte Linienbildung ist wohl historisch durch Fahrplananpassungen gewachsen und sollte im Zuge einer Neuordnung des Verkehrsangebotes auf mehrere Linien (bei denen ggf. auf Anschlüsse bzw. Direktverbindungen hingewiesen) wird, aufgeteilt werden.

Ab der Gemeinde Tiefenbach sind mehrere Linien im Zulauf auf Passau gebündelt, die Bedienungshäufigkeit liegt damit deutlich über der geforderten Mindestbedienung. Durch die Verkehrskooperation Passau - Tiefenbach und damit der Anerkennung der Tarife der Stadtwerke Passau ist das ÖPNV-Angebot als sehr attraktiv zu bewerten.

Von Eging über Fürstenstein - Tittling nach Kalteneck bzw. Hutthurm (Linie 107) verläuft im nördlichen Landkreis eine der wenigen Querverbindungen. Zwischen Tittling und Fürstenstein bzw. Tittling und Kalteneck/Hutthurm dient sie überwiegend dem Schülerverkehr. In Tittling sind die Fahrzeiten zumindest in der Hauptlastrichtung gut auf die nach Passau weiterführende Linie 104 abgestimmt. Die Bedienungshäufigkeit der Gemeinde Witzmannsberg mit 5 Fahrtenpaaren, von denen drei Fahrten nur an bestimmten Wochentagen verkehren, entspricht zwar dem festgelegten Bedienungsstandard, ist aber dennoch als dürftig einzustufen.

Analysebereich Passau-Nordost

Der Bereich Passau-Nordost umfaßt das gesamte Landkreisgebiet östlich der Ilz und hat direkte Beziehungen im ÖPNV mit der kreisfreien Stadt Passau, dem Landkreis Freyung-Grafenau, nach Oberösterreich und in den Bereich Passau-Nordwest. In diesem Bereich besteht eine Vielzahl von Verkehrsbeziehungen zu Gebieten außerhalb des Landkreises, daran wird insbesondere die Verflechtung des Raumes um Hauzenberg mit der Stadt Waldkirchen deutlich.

Ähnlich wie im Bereich Passau-Nordwest werden die aus Norden kommenden Linien zum großen Teil gebündelt über die B 12 nach Passau geführt. Die gut ausgebaute Bundesstraße wird insbesondere im Bereich Straßkirchen und Salzweg verlassen, um eine bessere Erschließung der Ortschaften sicherzustellen. Im nordöstlichen Landkreis besteht auch an Wochenenden eine ÖPNV-Grundversorgung.

Neben der Linie 107 (s. a. Bereich Passau-Nordwest) besteht mit der Linie 147 eine weitere Querverbindung von Hutthurm über Büchlberg nach Hauzenberg, die Linie verkehrt allerdings nur an Schultagen und nur mit einem Fahrtenpaar.

Eine Verknüpfung der einzelnen Linien im nordöstlichen Landkreis erfolgt eher zufällig bzw. nur unter Inkaufnahme längerer Wartezeiten. Ausnahmen hiervon bilden einzelne Fahrten der Linie 144 (von Neustift (OÖ)/Untergriesbach) und der Linie 162.

Hauzenberg ist mit den Linien 143 und 162 auf direktem Wege bzw. mit der Linie 142 (über Untergriesbach) an Passau angebunden. Die Fahrtenhäufigkeit ist mit 19 Verbindungen (Mo-Fr) als gut einzustufen. Die Fahrzeit nach Passau beträgt zwischen 30 Minuten (Linie 162) und 45 Minuten (Linie 143).

Innerhalb der Stadt Hauzenberg besteht ein Citybus (Linie 149), der dienstags und freitags die Randbereiche mit dem Stadtzentrum für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr verbindet.

Von Hutthurm bestehen 30 Fahrten nach Passau (Mo-Fr, an Schultagen), die Fahrtenhäufigkeit ist damit als sehr gut zu bezeichnen. Mit Ausnahme der Linie 108 (einzelne Fahrten über Ruderting nach Passau) führen alle Linien grundsätzlich über Straßkirchen - Salzweg nach Passau. Im Bereich der Verkehrskooperation Passau-Salzweg/Straßkirchen gilt dabei der Tarif der Stadtwerke Passau. Die Busse fahren unvertaktet und benötigen für die Strecke Hutthurm - Passau über Salzweg wie über Ruderting ca. 30 Minuten.

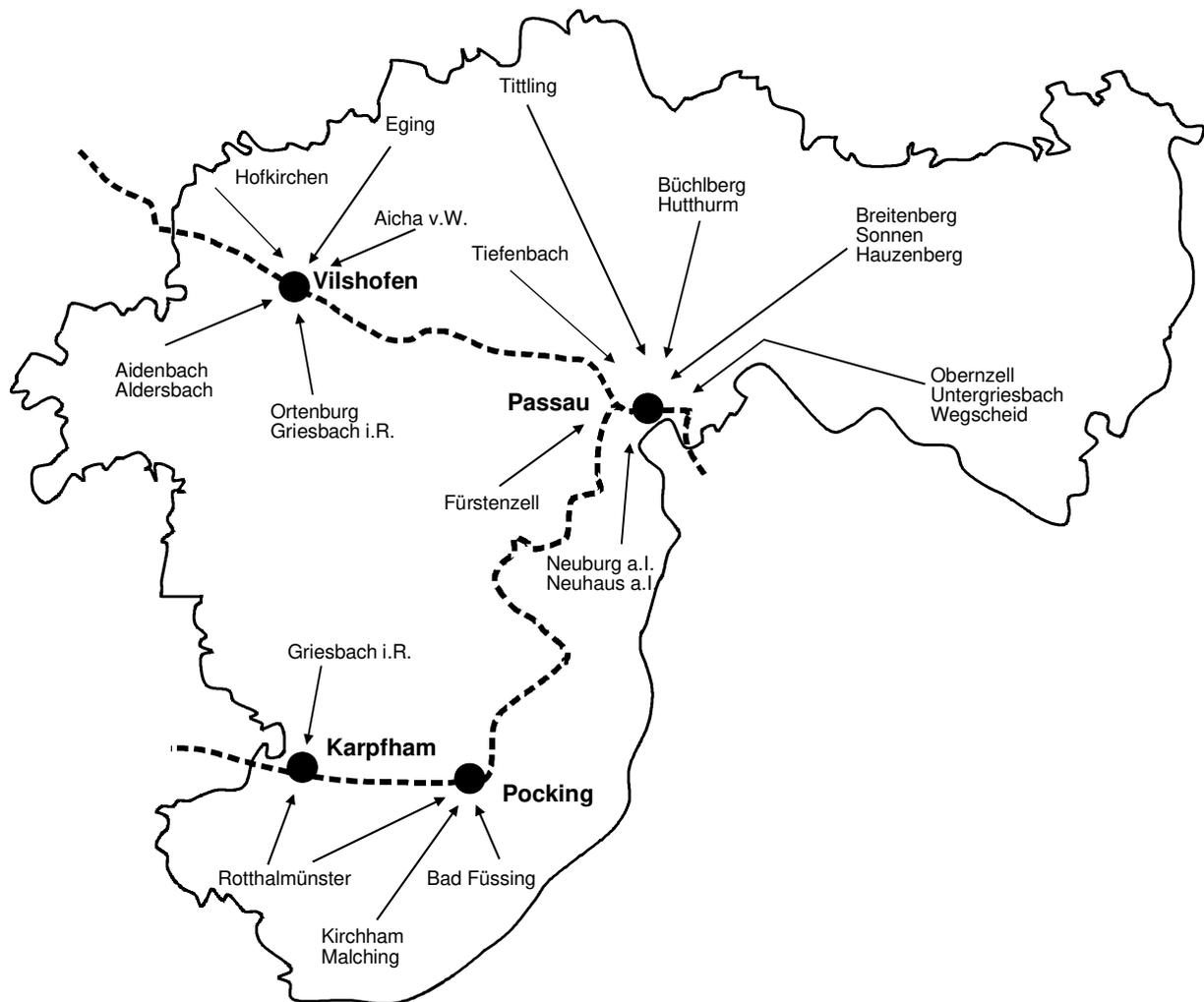
Zwischen Büchlberg und Passau bestehen insgesamt 16 Fahrtmöglichkeiten (Mo-Fr, an Schultagen). Die Busse fahren entweder entlang der B 12 über Straßkirchen oder über Tannöd in die Kreisstadt. Der Fahrplan ist nicht vertaktet, die Fahrzeit beträgt zwischen 35 und 45 Minuten. Die Bedienungshäufigkeit erfüllt damit die festgelegten Mindeststandards.

Zwischen Wegscheid und Passau bestehen 11 bzw. 10 Verbindungen (Mo-Fr, an Schultagen, Linie 141), die Busse fahren dabei über Untergriesbach und Oberzell. Zwischen den Fahrten bestehen allerdings noch immer erhebliche Fahrplanlücken, die Fahrdauer beträgt ab Wegscheid zwischen 50 und 60 Minuten. Das Fahrtenangebot ist ausreichend.

4.2.3 Verknüpfung der Verkehrsträger

Derzeit sind die beiden Verkehrsträger Schiene und Bus an den Bahnhöfen Passau, Vilshofen, Pocking und Karpfham miteinander verknüpft.

Grafik: ÖPNV/SPNV-Verknüpfung und wesentliche Verkehrsströme



Da sich der ÖPNV primär an den Bedürfnissen des Schüler- und Berufsverkehrs ausrichtet, und sich damit die Fahrzeiten in erster Linie an den Anfangs- und Endzeiten der Schulen orientieren, ergeben sich ein Teil der bestehenden Anschlüsse zwischen ÖPNV und SPNV nur zufällig.

Dies ist insofern nicht zu beanstanden, wenn dadurch den Bedürfnissen der Mehrzahl der Reisenden, dies sind in der Hauptverkehrszeit in der Regel die direkten Busfahrgäste, Rechnung getragen wird.

Allerdings werden nach dem aktuellen Fahrplan auch in den Zeiten schwächeren Verkehrsaufkommens (tagsüber, abends) interessante Anschlußbeziehungen nur um wenige Minuten verpaßt. Als Beispiel sei hier die Linie 61 genannt:

Tabelle: Anschlußsituation der Linie 61 in Vilshofen Bahnhof (Auszug)

	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
Ankunft aus Richtung Aidenbach/ Aldersbach	10.28	12.30	18.27	19.19
Abfahrt Richtung Passau	10.29 8	12.29 8	18.26 8	19.19 8
Abfahrt Richtung Plattling	10.35 3	12.35 3	18.35 3	-

	Mo-Fr Schult.
Ankunft aus Richtung Plattling	06.20
Ankunft aus Richtung Passau	06.24
Abfahrt in Richtung Aldersbach/ Aidenbach	06.20

Während die Anschlüsse aus Richtung Aldersbach zum Zug in Richtung Plattling gut erreicht werden (3), wird der Anschlußzug in Richtung Passau jeweils nur um wenige Minuten verpaßt (8). Durch eine geringfügige Anpassung der Busfahrzeiten könnte ein Teil der Zuganschlüsse erreicht und damit die Anbindung von Aldersbach, Aidenbach und Beutelsbach an das Oberzentrum Passau verbessert werden. Die RBO hat angekündigt, die Anschlußsituation in Vilshofen zum Fahrplanwechsel im Sommer 1997 zu verbessern.

In Pocking bestehen in der Regel gute Anschlußverbindungen nach Bad Füssing mit Wartezeiten zwischen 10 und 15 Minuten.

Die Busanschlüsse in Karpfham zur Linie 25 nach Griesbach und Rotthalmünster bestehen nur unregelmäßig und nur zu einzelnen Zügen. Der Stadtverkehr Griesbach i.R. fährt den Bahnhof Karpfham nicht an, obwohl dies für Kurgäste zur An- und Abreise sowie für Tagesausflüge interessant wäre.

Da im Stadtgebiet Passau derzeit kein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) besteht, ist die Verknüpfung der einzelnen Linien mit dem Schienenverkehr bzw. dem Stadtbusverkehr teilweise problematisch.

4.2.4 Analyse des Verkehrsangebotes im grenzüberschreitenden ÖPNV

Erstmals wurden im Fahrplanheft 1995/96 des Landkreises Passau die angrenzenden Linien in Oberösterreich aufgenommen. Dies kann aber nicht über die offensichtlichen Mängel der grenzüberschreitenden Linien hinweg täuschen. Entscheidender Verkehrsunternehmer im grenzüberschreitenden Verkehr ist die ÖBB mit ihrem SPNV auf der Strecke Schärding - Passau.

Da die kreisfreie Stadt Passau in ihrer Funktion als mögliches Oberzentrum auch in den oberösterreichischen Raum ausstrahlt, verkehren hauptsächlich Züge der ÖBB sowie ein Buspaar (Linie 140) direkt von bzw. nach Passau Stadt. Lediglich zwischen Neuhaus und Schärding (2 Fahrtenpaare; Bereich Rottal) sowie zwischen Gottsdorf und Neustift (3 Fahrtenpaare; Bereich Passau-Nordost), Wegscheid und Linz (2 Fahrtenpaare; Bereich Passau-Nordost) bestehen „in der Fläche“ direkte Verbindungen in die Republik Österreich.

4.2.5 Landkreissammeltaxi (LAST)

Das Landkreissammeltaxi (LAST) ist ein besonderes Angebot des Landkreises Passau, um das reguläre ÖPNV-Angebot in den Abend- und Nachtstunden bedarfsgerecht zu ergänzen.

Während der Analysephase, bis zum 31.12.96, verkehrte das LAST ausschließlich zwischen der Stadt Passau sowie 24 an das LAST-System angeschlossenen Gemeinden (rund 74 % der Gesamteinwohner des Landkreises). Täglich wurden zwei Fahrten stadteinwärts und drei Fahrten stadtauswärts angeboten. An Samstagen und Sonntagen wurde um 01.15 Uhr eine zusätzliche Rückfahrmöglichkeit. Der Fahrpreis betrug unabhängig von der Entfernung 8 DM (bzw. 10 DM um 1.15 Uhr).

Zum 01.01.1997 erfolgte als einer der ersten Umsetzungsschritte der Nahverkehrsplanung eine Überarbeitung des bisherigen LAST-Konzeptes. Ausgehend von vier dezentralen LAST-Zentralen wird künftig eine flächendeckende Verkehrsbedienung im gesamten Landkreis angeboten. Die Fahrzeiten und Tarife orientieren sich an konzentrischen Zonen, jeweils ausgehend von den einzelnen LAST-Zentren. Das Fahrtenangebot wurde insbesondere am Wochenende erheblich ausgeweitet. Zusätzlich verkehrt das LAST jetzt auch tagsüber und bedient dabei bedarfsorientiert Querverbindungen innerhalb des Landkreises, die nur unzureichend mit einem regulären ÖPNV-Angebot abgedeckt sind.

Die Bewohner der Gemeinde Salzweg können zusätzlich auch auf das Anrufsammeltaxi (AST) der kreisfreien Stadt Passau zurückgreifen, es verkehrt von 21.00 - 01.00 Uhr stündlich von bestimmten Abfahrtstellen in der Innenstadt, Bushaltestellen der Stadtwerke Passau sowie speziellen AST-Haltestellen aus, sofern die Fahrt mindestens 30 Minuten vor Abfahrt angemeldet worden ist. Der Fahrpreis errechnet sich nach einem Zonentarif, der nach Salzweg maximal 8 DM beträgt.

4.2.6 Bewertung des ÖPNV-Angebotes

Die Bewertung des Nahverkehrsangebotes im Landkreis Passau (Schwachstellenanalyse) basiert auf den Angaben der Gemeinden sowie auf eigenen Erhebungen und legt für die Beurteilung des Verkehrsangebotes den Fahrplan Sommer 1996 zugrunde. Die Analyse beschränkt sich dabei auf den regulären ÖPNV. In den Zeiten der LAST-Bedienung (Abendstunden, Wochenende) steht ein ÖPNV-System zur Verfügung, das hinsichtlich der Erschließungswirkung und Bedienungshäufigkeit alle Anforderungen erfüllt.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt für die einzelnen Teilorte anhand der folgenden Kriterien:

- Erschließungsgrad,
- Erreichbarkeit,
- Bedienungshäufigkeit.

Erschließungsgrad

Der Erschließungsgrad beschreibt auf der Basis der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung die Anbindung der Wohnlagen durch den ÖPNV. Dabei wurden folgende Bewertungsgrundlagen angewandt:

- Alle Wohnlagen mit mehr als 200 Einwohnern müssen an den ÖPNV angeschlossen sein,
- Wohnlagen gelten als erschlossen, wenn sie nicht weiter als 500 Meter Luftlinie von der nächsten Haltestelle entfernt sind. Dabei gelten Wohnlagen nur dann als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich wohnen.

Die Einwohnerzahlen der einzelnen Wohnlagen wurden den Gemeinderhebungsbögen entnommen. Als ÖPNV-Haltestellen sind - im Gegensatz zur genannten Richtlinie - auch SPNV-Haltestellen berücksichtigt. Die Auswertung erfolgte auf der Grundlage einer topografischen Karte (Maßstab 1:25.000), in der alle Haltestellen entsprechend den Angaben der Gemeinden bzw. aufgrund eigener Erhebungen lagegetreu erfaßt wurden.

Im Landkreis Passau sind rund 78 % der Bevölkerung (entspricht rund 111.500 Einwohnern) an den ÖPNV angebunden. Unter Berücksichtigung der zum Teil ländlichen Struktur des Landkreises kann die bisherige Erschließung als „gut“ bezeichnet werden.

Die Tabelle in Anhang 1 gibt einen Überblick über die ÖPNV-Anbindung aller Teilorte mit mehr als 200 Einwohnern. Dabei ist festzustellen, daß zunächst für eine Reihe kleinerer Orte die Schaffung eines ÖPNV-Grundangebotes erforderlich ist und dagegen durch die Einrichtung weiterer Haltestellen an bestehenden Linien keine wesentliche Verbesserung des Erschließungsgrades zu erwarten ist.

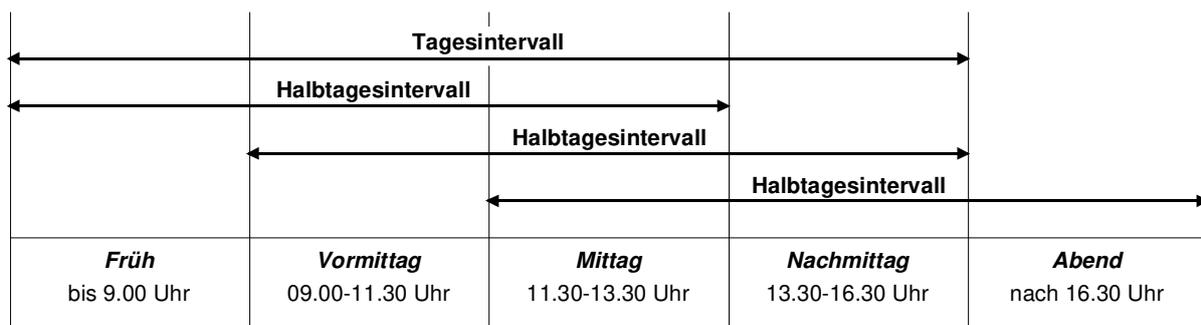
Der Erschließungsgrad stellt lediglich einen Bewertungsmaßstab für das Vorhandensein einer ÖPNV-Haltestelle dar, enthält jedoch noch keine Aussage zur quantitativen und qualitativen Bedienung (Häufigkeit, Fahrzeiten) eines Teilortes.

Erreichbarkeit

Mit der Erreichbarkeit werden die Fahrtmöglichkeiten in das Gemeindezentrum bzw. in benachbarte zentrale Orte beschrieben. Für die Bewertung der Erreichbarkeit wurden folgende Kriterien zugrundegelegt:

- Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern und einer Entfernung von mehr als 5 km zum Gemeindezentrum müssen durch eine ÖPNV-Verbindung an das Gemeindezentrum angebunden sein. Dabei darf die Reisezeit 30 Minuten nicht überschreiten.
- Von allen Orten aus ist das nächstgelegene Mittelzentrum in 40 Minuten und das Oberzentrum Passau in 60 Minuten für 90 % der Einwohner erreichbar.
- Hin- und Rückfahrt in das Gemeinde-, Mittel- und Oberzentrum sollen innerhalb eines Halbtages- und eines Tageszeitraumes möglich sein.

Die den einzelnen Intervallen zugrundeliegenden Zeitfenster sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Die Intervalle sind erfüllt, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt (jeweils bezogen auf das Gemeinde-/Mittel-/Oberzentrum) ein weiterer Zeitraum liegt.



In Anlage 4.1 - 4.4 sind für alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern die Erreichbarkeit des Gemeinde-, Mittel- und Oberzentrums dargestellt.

Für die folgenden Orte besteht dabei weder im Tages- noch im Halbtagesintervall eine Erreichbarkeit des Gemeindezentrums:

- Haidenburg, Pörndorf und Walchsing in der Gemeinde Aldersbach,
- Weng in der Stadt Griesbach,
- Rampersdorf und Schaibing im Markt Untergriesbach.

Für alle Ortsteile, aus denen eine ÖPNV-Verbindung in das Gemeindezentrum besteht, wird die maximal zulässige Reisezeit von 30 Minuten in keinem Fall überschritten.

Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums im Tages- bzw. Halbtagesintervall ist aus den folgenden Orten nur eingeschränkt möglich: Haidenburg, Pörndorf und Aldersbach, Aigen a.l., Eggfing, Irching (Bad Füssing), Eberhardsberg, Tannöd (Büchlberg), Harmering (Eging a.S.), Kalteneck (Hutthurm), Reutern und Griesbach, Raining und Haarbach, Raßberg (Hauzenberg), Ragern und Kößlarn, Mittich, Vornbach, Reding (Neuhaus a.Inn), Dorfbach, Unteriglbach (Ortenburg), Schmidham (Ruhstorf a.d.R.), Tettenweis, Kellberg (Hauzenberg), Gottsdorf (Untergriesbach) sowie Kasberg, Thurnreuth und Wegscheid.

Bereits mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot läßt sich die Erreichbarkeit des Mittelzentrums ausweiten, wenn die Abstimmung zwischen den einzelnen Linien verbessert und damit Wartezeiten minimiert werden.

In allen Fällen, in denen die Erreichbarkeit des Mittel- und Oberzentrums sichergestellt ist, wird die maximal zulässige Reisezeit nicht überschritten. Dies gilt nach der Einführung der Schnellbuslinie Kößlarn - Pocking - Passau auch für die Gemeinden im südlichen Landkreis.

Bedienungshäufigkeit

Als weiteres Beurteilungskriterium wurde für die einzelnen Fahrrelationen die Bedienungshäufigkeit ermittelt. In Abhängigkeit von der Größe der angefahrenen Orte wird eine in Kapitel 2.7 festgelegte Mindestbedienung angestrebt.

Aufgrund von Verkehrsspitzen im Schülerverkehr ist auf vielen Linien eine Bündelung der Fahrten in den Morgen- und Mittagsstunden festzustellen, während in den verkehrsschwachen Zeiten zum Teil erhebliche Bedienungslücken bestehen. Die Fahrtenverteilung wird als ausreichend angesehen, wenn eine Erreichbarkeit des Gemeinde- und Mittelzentrums im Halbtages- und Tagesintervall möglich ist.

Der definierte Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit wird derzeit in 30 Orten mit mehr als 200 Einwohnern nicht erreicht. Die Bedienungshäufigkeit für die einzelnen Teilorte ist in Anhang 2 dargestellt.

Eine relationsbezogene Betrachtung des Fahrtenangebotes zeigt derzeit eine Konzentration der ÖPNV-Fahrten auf die Verkehrsachse Passau - Salzweg - Hutthurm, Passau - Fürstzell, Bad Füssing - Pocking sowie mit Einschränkungen Passau - Hauzenberg - Breitenberg.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß das bestehende Haltestellennetz bereits relativ dicht geknüpft ist und die Fahrtenanzahl auf den meisten Linien bereits den definierten Soll-Vorgaben entspricht. Allerdings weist das heutige ÖPNV-Angebot zum Teil erhebliche Schwachstellen infolge der zeitlichen Verteilung der Fahrten auf, in vielen Fällen steht daher dem Berufsverkehr keine akzeptable Hin- und Rückfahrmöglichkeit zur Verfügung.

4.3 Analyse des heutigen Tarifsystems

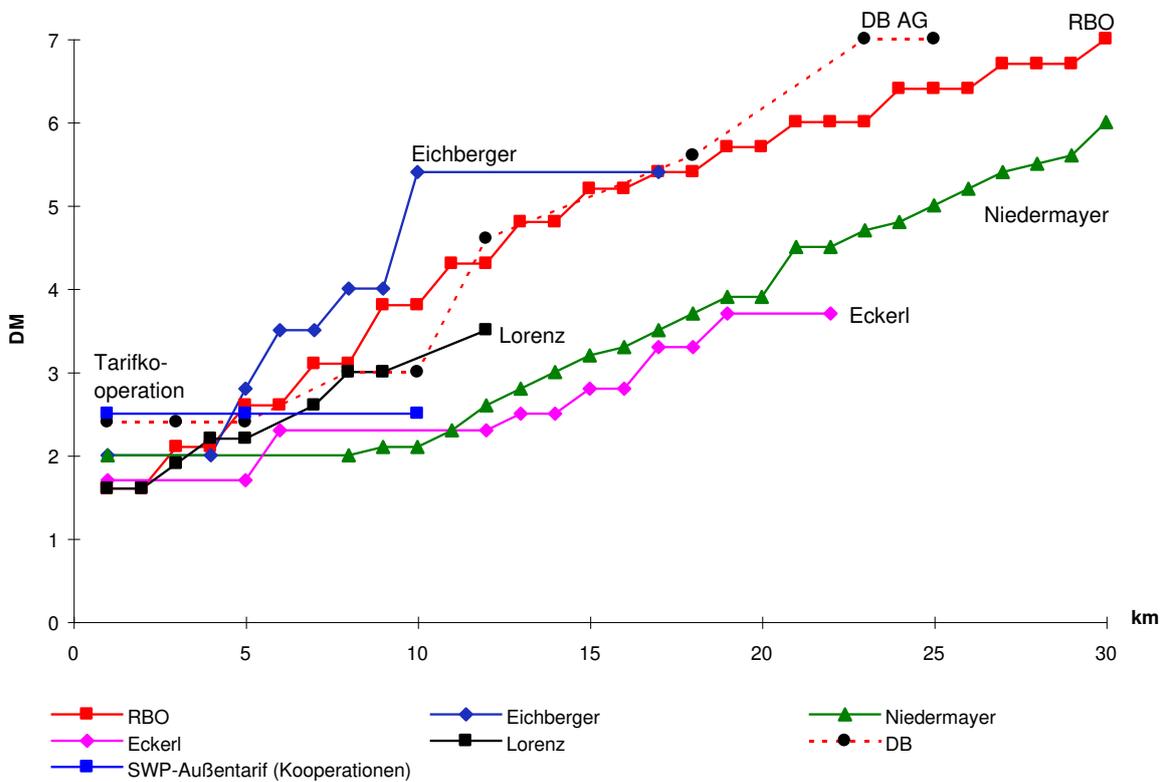
Grundsätzlich hat jedes Busunternehmen seinen eigenen Haustarif. Im ÖPNV des Landkreises Passau gibt es hiervon einige Ausnahmen, die nachfolgend aufgeführt werden.

- **ÖPNV-Kooperation Passau:** Im Rahmen der ÖPNV-Kooperation Passau hat der Fahrgast die Möglichkeit, mit einer Fahrkarte des Regionalverkehrs aus den Landkreisen Passau und Freyung-Grafenau in die Stadt Passau zu fahren und dort die Busse der Stadtwerke kostenlos zur Weiterfahrt zu benutzen. Hierfür ist bei Fahrtantritt bei Einzelfahrscheinen eine Kontrollkarte für Hin- und Rückfahrt zu lösen. Bei Zeitkarten ist bei den Stadtwerken Passau eine Umsteigekarte zu beantragen.
- **Umweltfahrausweis für Jedermann/Schüler:** Der 1990 eingeführte Umweltfahrausweis ist ein vom Landkreis bezuschusster Zeitkartentarif für Landkreisbürger, die sich für mindestens 12 Monate für den ÖPNV entscheiden. Für den Preis von 8 Monatskarten (Schüler 8,5 Monatskarten) können sie damit ein Jahr lang den ÖPNV im Landkreis Passau benutzen.
- **ÖPNV-Kooperationen Passau/Salzweg-Straßkirchen, Passau/Tiefenbach und Passau/Neuburg a.l.:** In diesen unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden gelten die Fahrscheine der SWP (Außentarif) auch in den Bussen des Regionalverkehrs.
- **Landkreiszehnerkarte:** Seit 01.06.96 bekommen die Fahrgäste außerhalb der o.g. Kooperationsgebiete einen Rabatt von bis zu 36 % gegenüber dem Normalfahrpreis, wenn der Kunde bereits zehn Fahrten im voraus erwirbt. Dieses vom Landkreis finanzierte Angebot soll nicht zuletzt das Problem des Tarifunterschiedes an den Nahtstellen der Kooperationsgebiete abmildern.

- **SWP-Tarif in Gaishofen und Irring:** Zwischen den an der Stadtgrenze zu Passau liegenden Orte Gaishofen und Irring sowie in der kreisfreien Stadt Passau können die Busse der RBO auch mit den günstigeren Fahrscheinen der Stadtwerke Passau genutzt werden. Diese Fahrscheine müssen vor Fahrtantritt bei den Verkaufsstellen in Gaishofen und Irring erworben werden.

Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Tarifhöhen der verschiedenen Verkehrsunternehmen einschließlich der Deutschen Bahn AG.

Grafik: Haustarife der Verkehrsunternehmen im Landkreis Passau (Einzelfahrausweise), Tarifstand 01.01.96



4.4 Finanzierung des ÖPNV

Die Betrachtung der Finanzierung des ÖPNV beschränkt sich ausschließlich auf den Busverkehr, da die Finanzierung des SPNV Ländersache ist und im Bereich des Landkreises Passau durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wahrgenommen wird.

4.4.1 Finanzierung Schülerbeförderung/ÖPNV im Landkreis Passau

Das PBefG sieht in § 8 Abs. 4 Satz 1 vor, daß Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Dabei ist die Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehrsleistungen gegeben, wenn „deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.“ Zu letzteren zählen insbesondere auch Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen an den eingesetzten Fahrzeugen.

Derzeit kann der gesamte Linienverkehr im Landkreis Passau eigenwirtschaftlich erbracht werden, auch wenn für einzelne Fahrten bzw. besondere Tarifkooperationen vertragliche Vereinbarungen über eine Kostenerstattung nicht gedeckter Aufwendungen durch den Landkreis bzw. die Gemeinden bestehen.

Im Jahr 1996 leistete der Landkreis Erstattungen im Fahrplanbereich in Höhe von rund 750.000 DM sowie im Tarifbereich (insbesondere Kooperationen) in Höhe von rund 1.900.000 DM (beide Angaben Schätzungen). Darüberhinaus leistete der Landkreis einen Zuschuß zur Beschaffung von umweltfreundlichen Erdgasbussen in Höhe von 100.000 DM.

Für die Schülerbeförderung wurden im Jahr 1996 rund 6,2 Mio DM aufgewandt, davon entfielen rund 2,6 Mio DM auf freigestellte Schulbusverkehre (rund 42 %). Für die Schülerbeförderung erhielt der Landkreis Passau im Jahr 1996 Mittel nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) in Höhe von rund 3,72 Mio DM.

Die nachfolgende Tabelle faßt die Finanzierung des Nahverkehrs im Landkreis Passau zusammen.

Tabelle: Finanzierung Schülerbeförderung/ÖPNV im Landkreises Passau 1996

	Schülerbeförderung	ÖPNV
Zuschüsse Freistaat Bayern (FAG/ÖPNVG)	3.720.000 DM	1.876.933 DM
Sonst. Einnahmen	50.000 DM	171.382 DM
Summe Einnahmen	3.770.000 DM	2.048.315 DM
- Aufwendungen	6.200.000 DM	3.228.000 DM
Saldo (Eigenanteil Landkreis Passau)	-2.430.000 DM	-1.179.685 DM
Summe Eigenanteil Lkr. Passau	-3.609.685 DM	

Die Gemeinden leisteten im Jahr 1995 weitere Aufwendungen für die Finanzierung des ÖPNV in Höhe von 1.728.104 DM, davon entfielen rund 74 % auf Schülerbeförderungskosten und rund 23 % auf Kur- und Bäderverkehre (in Bad Füssing und Bad Griesbach). Der von den Gemeinden zu finanzierende Anteil für das Landkreisammeltaxi belief sich 1995 auf rund 47.700 DM. Seit dem 01.01.97 wird der Fehlbetrag des LAST vollständig durch den Landkreis finanziert.

4.4.2 Öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV

Für die Finanzierung des ÖPNV kann der Aufgabenträger bzw. das Verkehrsunternehmen in der Regel öffentliche Mittel in Anspruch nehmen:

- **ÖPNV-Zuweisung:**

Nach Art. 27 BayÖPNVG gewährt der Freistaat Bayern den Aufgabenträgern für den öffentlichen Personennahverkehr Zuweisungen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Mittel können verwendet werden

- für die vollständige oder teilweise Übernahme von Vorhaltekosten der Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen und
- für Zahlungen an Unternehmen wegen gemeinwirtschaftlich erbrachter Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

- **Zuschüsse zu Verkehrskooperationen:**

Pauschale Zuwendungen zur Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die in Folge von Verkehrskooperationen bei Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen entstehen (Art. 20 BayÖPNVG). Verkehrskooperationen können gefördert werden, wenn

- diese zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse notwendig sind, wesentliche Vorteile für das Verkehrsangebot erwarten lassen, und in einem Nahverkehrsprogramm, -plan oder einem vergleichbaren Gutachten als notwendig angesehen werden,
- die zugrundeliegende Planung den in der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung niedergelegten Grundsätzen entspricht und
- diese für mindestens 5 Jahre eingegangen werden. In begründeten Ausnahmefällen (z.B. bei einem probeweisen Betrieb) kann diese Frist auf 2 Jahre herabgesetzt werden, wenn dies zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse notwendig ist (vgl. Förderprogramm ÖPNV, 4.1.1).

- **Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr:**

Nach § 45 a PBefG erhalten die Verkehrsunternehmen einen finanziellen Ausgleich für die Ausgabe ermäßigter Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans sind die Ausgleichsleistungen bei der Integration freigestellter Schülerverkehre in öffentliche Linienverkehre interessant, denn durch das zusätzliche Fahrgastaufkommen erhöhen sich für den Verkehrsunternehmer die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG.

Aktuell bestehen aufgrund der angespannten Haushaltssituation Überlegungen zur Kürzung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG.

- **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

Bereits seit 1967 fördert der Bund Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Die Mittel können sowohl für Vorhaben des ÖPNV als auch des kommunalen Straßenbaus eingesetzt werden. Zur Erfüllung der Aufgaben im Bereich des ÖPNV sind die Fördermöglichkeiten insbesondere im Bereich der Errichtung von zentralen Omnibusbahnhöfen, der Einrichtung von Haltestellen, der Beschaffung von Fahrzeugen (Omnibusförderung), dem Bau bzw. Ausbau von Werkstätten und Betriebshöfen sowie dem Einsatz moderner Verkehrsleittechnik gegeben.

5. Motorisierter Individualverkehr (mIV)

Der motorisierte Individualverkehr (mIV), also Auto und Motorrad, stellt für den ÖPNV den Hauptwettbewerber dar. Das Fahrrad - ein durchaus ernstzunehmender Wettbewerber im Nahverkehr innerhalb von Städten - kann aufgrund der größeren Entfernungen unberücksichtigt bleiben.

Aus dem Motorisierungsgrad läßt sich die PKW-Verfügbarkeit ableiten. Im Landkreis Passau liegt der Motorisierungsgrad mit 477 PKW/1000 EW unter dem Landesdurchschnitt.

5.1 Straßennetz

Die Hauptachsen im Straßennetz des Landkreises Passau bilden die Bundesautobahn A 3 (Regensburg - Passau - Schärding), die Bundesstraßen B 8 (Vilshofen - Passau), B 12 (Freyung - Passau - Simbach), B 85 (Grafenau - Passau) und B 388 (Eggenfelden - Passau - Wegscheid).

Die Bundesautobahn A 3 übernimmt abschnittsweise die Funktion einer schnellen Erschließungsachse innerhalb des Landkreises (z.B. Aicha - Passau Nord oder Pocking - Passau Süd) und ist gleichzeitig die Anbindung an die Autobahn A 92 in Richtung Dingolfing - München. Ebenfalls zum Grundgerüst des Straßennetzes zählen die o.g. Bundesstraßen, die zum Teil über einen sehr guten Ausbauzustand verfügen.

Das Grundgerüst der Bundesautobahnen und -straßen wird durch ein dichtes Netz von Staats- und Kreisstraßen ergänzt, die zum Teil wesentliche zwischengemeindliche Erschließungsfunktionen wahrnehmen. Hier sind insbesondere die Staatsstraße 2110 (Bad Füssing - Tutting - Rotthalmünster), die Staatsstraße 2116 (Rotthalmünster - Griesbach), die Staatsstraße 2119 (Eging - Garham - Vilshofen - Ortenburg), die Staatsstraße 2128 (Hauzenberg - Hutthurm), die Staatsstraße 2132 (Passau - Hauzenberg - Breitenberg) und die Staatsstraße 2320 (Hauzenberg - Untergriesbach) von Bedeutung.

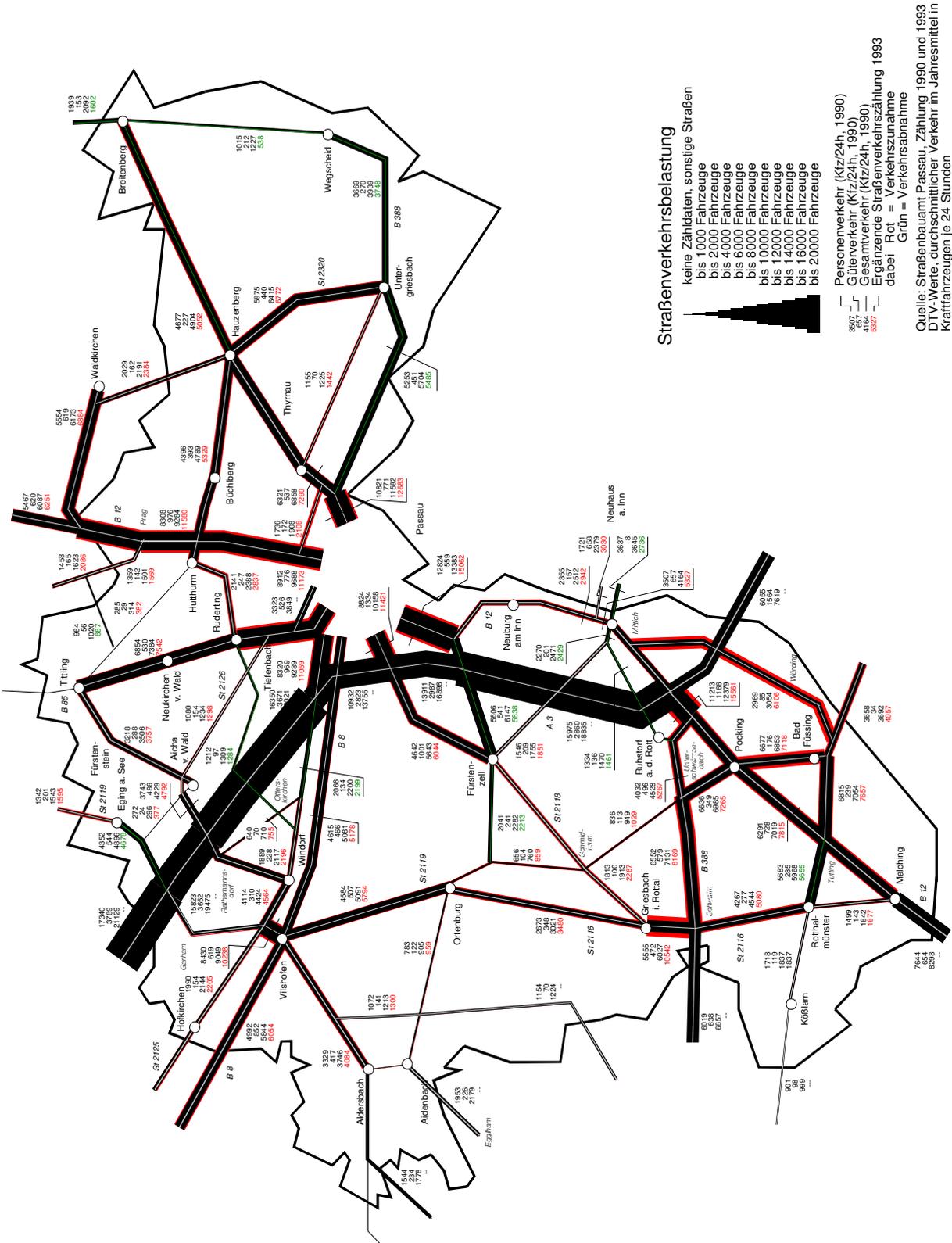
Wesentliche Straßenbaumaßnahmen in den nächsten Jahren, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV haben werden, stellen die Verlängerung des Autobahnzubringers im Bereich Hutthurm - Hauzenberg sowie die Umgehungsstraße für Griesbach i.R. dar.

5.2 Verkehrsmengen

In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrsmengen auf den Bundes- und Staatsstraßen innerhalb des Landkreises dargestellt. Neben den DTV-Ergebnissen der Straßenverkehrszählung wurden - soweit für die einzelnen Zählstellen verfügbar - auch die Zählwerte der ergänzenden Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 1993 berücksichtigt. Dabei ist auf nahezu allen Streckenabschnitten ein Anstieg des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen.

Die angegebenen Werte beziehen sich ausschließlich auf „Außerortsstraßen“, d.h. innerhalb der von einer Straßenverbindung tangierten Orte ist zum Teil ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Aufgrund des relativ dünnen Zählstellennetzes ist eine weitergehende Differenzierung der Verkehrsmengen auf den einzelnen Streckenabschnitten nicht möglich.

Grafik: Verkehrsmengen im Individualverkehr



5.3 Verkehrsentwicklung im mIV

In den vergangenen Jahren war im gesamten Bundesgebiet ein sprunghafter Anstieg des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Die Gründe hierfür liegen in einer steigenden Motorisierung sowie der ständig zunehmenden Länge der täglich zurückzulegenden Wege (Einkaufszentren vermehrt auf der „Grünen Wiese“, Zentralisierung der Arbeitsstätten).

Auf den Bundes- und Staatsstraßen im Landkreis waren im Zeitraum von 1990 bis 1993 Verkehrssteigerungen von durchschnittlich rund 10 % (bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen) zu verzeichnen. Ein erheblicher Anstieg des Verkehrsaufkommens (1990-1993 15 % und mehr) war dabei insbesondere in folgenden Bereichen zu verzeichnen:

- Autobahnzubringer zu den Anschlußstellen Garham (St 2119), Passau-Nord (St 2125), Pocking (B 388/B12),
- Raum Griesbach (St 2116, St 2118, B 388 Schwaim - Ruhstorf)
- B 12 nördlich Salzweg, nördlich Hutthurm,
- B 12 Neuhaus a.I. - Grenzübergang Schärding,
- B 12 Abzweigung zur B 388 - Anschlußstelle A 3,
- B 85 nördlich Passau,
- St 2110 Bad Füssing - Würding
- St 2319 Zwecking/Satzbach - Untergriesbach
- St 2323 Ruderting - Hutthurm

Im Gegensatz dazu war vor allem im Bereich Obernzell/Wegscheid/Breitenberg ein rückläufiges Verkehrsaufkommen festzustellen. Die starken Verkehrszuwächse sind insbesondere im grenznahen Bereich zu Österreich (Neuhaus a.I./Bad Füssing) sowie im Bereich von Gemeinden mit einer in den vergangenen Jahren überdurchschnittlichen Entwicklung (Bereich Griesbach/Bad Füssing/Kirchham/Ruderting/Tiefenbach) festzustellen.

Es ist zu erwarten, daß sich die Steigerungen im grenznahen Bereich zu Österreich durch den Wegfall der Zoll- und Paßkontrollen weiter verstärken werden.

Für eine Abschätzung der weiteren Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens stehen folgende Ausarbeitungen zur Verfügung:

- Shell-Szenarien zur Entwicklung des PKW-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020,
- Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland (ITP/IVT), erarbeitet im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, 1991,
- Bewertungsprognose für Straßennetzbelastungen 2010 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (IVV Aachen), 1992,
- Verkehrsprognose Bayern 2005, ifo-Institut, erarbeitet im Auftrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, 1993.

Abhängig von der Entwicklung der Bevölkerung sowie der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen geht Shell in den beiden Szenarien „Neue Horizonte“ bzw. „Barrieren“ von einer Zunahme des Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2020 von 25 bzw. 10 % aus. Trotz eines leichten Rückgangs der durchschnittlichen Fahrleistungen sind bis zum Jahr 2020 im positiven Szenario steigende Gesamtfahrleistungen in der Größenordnung von bis zu 24 % zu erwarten. Auch im negativen Szenario werden die Fahrleistungen zunächst leicht ansteigen, sich aber bis zum Jahr 2010 leicht rückläufig entwickeln.

Die ITP/IVT-Prognose geht von drei Szenarien aus, die sich hinsichtlich der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und damit hinsichtlich der Kosten für die Nutzer unterscheiden. Das der Bundesverkehrswegeplanung zugrundeliegende Szenario geht von kommunalpolitisch motivierten Restriktionen des Straßenverkehrs in den Städten, nicht aber weitergehenden ordnungspolitischen Maßnahmen im Luft- und Straßenverkehr aus. In diesem Szenario wird ein Anstieg der Kfz-Fahrleistung von 42 % bis zum Jahr 2010 erwartet.

Die IVV-Bewertungsprognose baut auf dieser Globalprognose auf und geht dabei von einer Realisierung aller bis zum Jahr 2010 geplanten Straßenbauprojekte des vordringlichen Bedarfs des BVWP sowie der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aus. Dabei ist bis zum Jahr 2010 ein Anstieg der Pkw-Fahrleistung um 36 % und der Lkw-Fahrleistungen um 45 % zu erwarten (jeweils Gesamtdeutschland). Für den Freistaat Bayern wurde ein Anstieg der PKW-Fahrleistung von 159,9 Mio Kfz-km/Werktag (1990) auf rund 200,3 Mio Kfz-km/Werktag (+ 25 %) im Jahr 2010 errechnet. Für die Lkw-Fahrleistung wird im gleichen Zeitraum ein Anstieg von 25,1 Mio Kfz-km/Werktag auf 32,6 Mio Kfz-km/Werktag (+ 30 %) prognostiziert. Daraus resultiert ein gemittelter Hochrechnungsfaktor für den Kfz-Verkehr von 25,9 % (Freistaat Bayern insgesamt).

Eine noch detailliertere Verkehrsprognose hat das ifo-Institut im Auftrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern erarbeitet. Dabei wurde das Verkehrsaufkommen für die einzelnen Planungsregionen getrennt abgeschätzt. Die Ergebnisse sind für die Verkehrsträger Individualverkehr und ÖPNV (nur Bus) ausgewiesen.

motorisierter Individualverkehr

	1990	2005	Saldo
Personenkilometer (Mio Pkm)	5.300,0	6.069,5	+ 14,5 %
Verkehrsaufkommen (in 1.000 Pers.)	324.007	383.947	+ 18%

ÖPNV (straßengebundener ÖV)

	1990	2005	Saldo
Personenkilometer (Mio Pkm)	600,5	623,0	+ 3,7 %
Verkehrsaufkommen (in 1.000 Pers.)	27.576	27.359	-1%

Tendenziell ist festzustellen, daß sich in den nächsten Jahren die Wettbewerbssituation für den ÖPNV durch eine zunehmende Motorisierung weiter verschlechtern wird.

6. Nachfragepotentiale für den ÖPNV

6.1 Berufsverkehr

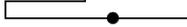
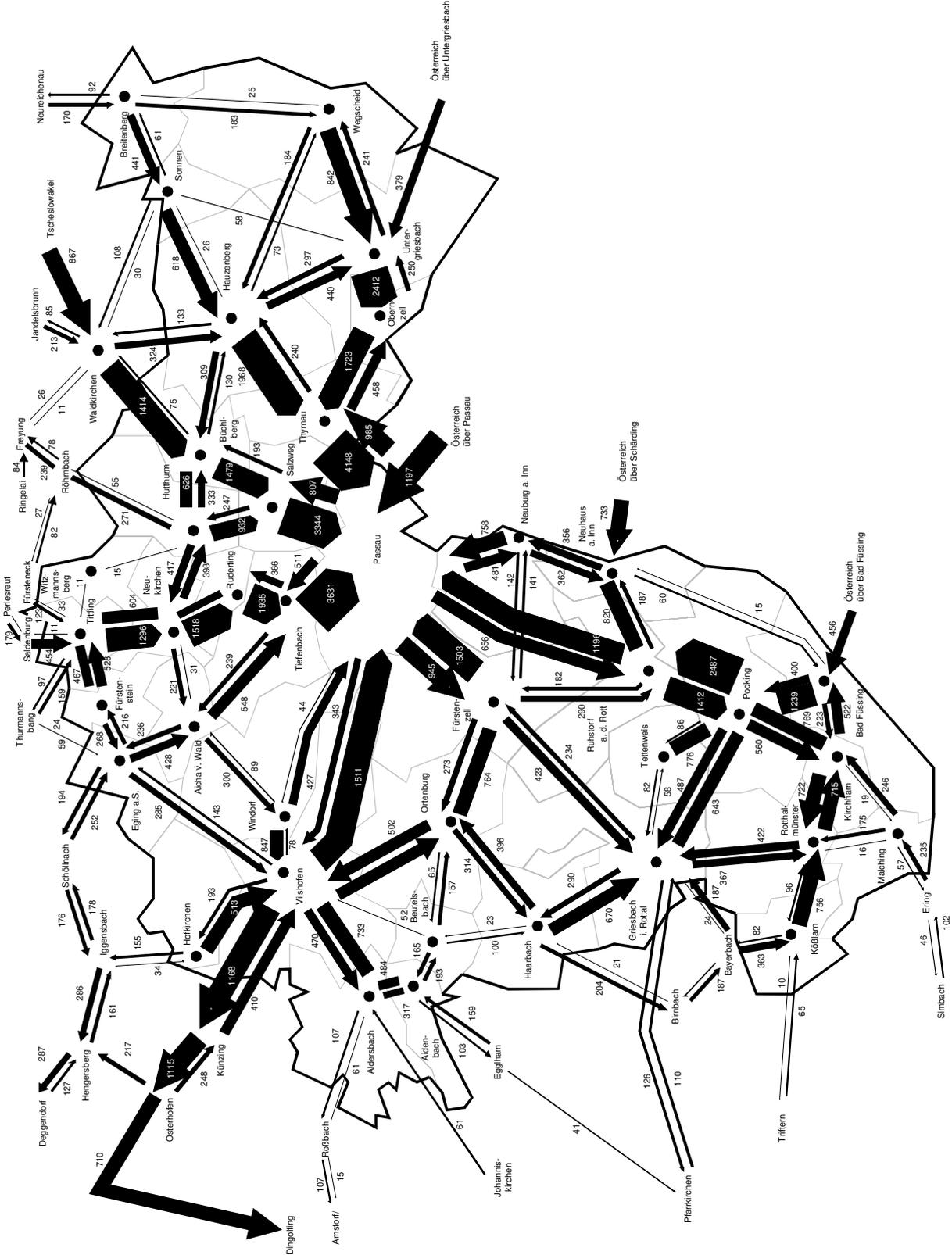
Im Berufsverkehr des Landkreises Passau bestehen insbesondere im Zulauf auf die kreisfreie Stadt Passau sowie auf Vilshofen, Hauzenberg, Oberzell, Ruhstorf a.d.R., Griesbach i.R., Bad Füssing sowie Pocking für den ÖPNV interessante Nachfragepotentiale.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen zunächst zusammenfassend die Pendlerverflechtung innerhalb des Landkreises sowie im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr mit den Landkreisen Rottal-Inn, Deggendorf, Freyung-Grafenau und der kreisfreien Stadt Passau (alle Pendler).

Zur Darstellung der Pendlerströme, die ausschließlich zu den Arbeitsplatzzentren innerhalb des Landkreises bzw. in der kreisfreien Stadt Passau führen, wurde auf der Basis der wesentlichen Pendlerverflechtung (mehr als 75 Pendler) eine weitere Umlegung vorgenommen. Die Einschränkung auf die wesentlichen Pendlerströme erfolgt vor dem Hintergrund, daß für ein effizientes und zugleich attraktives ÖPNV-Angebot stets ein ausreichend großes Fahrgastpotential angesprochen werden muß.

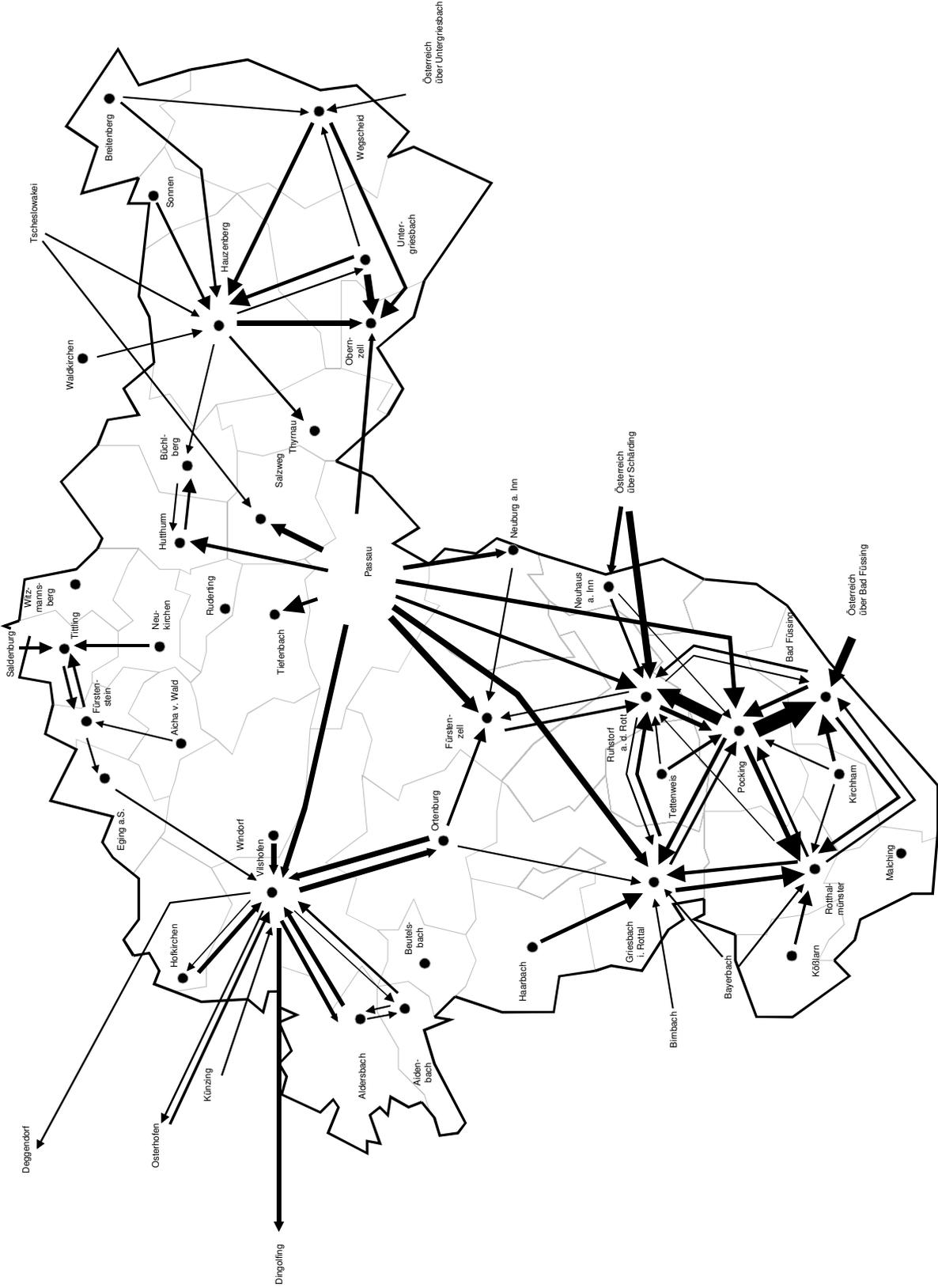
Auf der Basis der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.95) wurden - unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel - insgesamt mehr als 79.000 Pendlerbeziehungen (ohne Ausbildungspendler) betrachtet. Davon haben rund 30.000 Pendler (38 %) die Stadt Passau zum Ziel. Wichtigste Arbeitsorte innerhalb des Landkreises sind die Stadt Vilshofen (rund 4.300 Beschäftigte) und Ruhstorf a.d.R. (rund 3.100 Beschäftigte).

Grafik: Pendlerverflechtung (alle Pendler)





Grafik: Wesentliche Pendlerbeziehungen zu Orten innerhalb des Landkreises



Grafik: Wesentliche Pendlerbeziehungen in die kreisfreie Stadt Passau



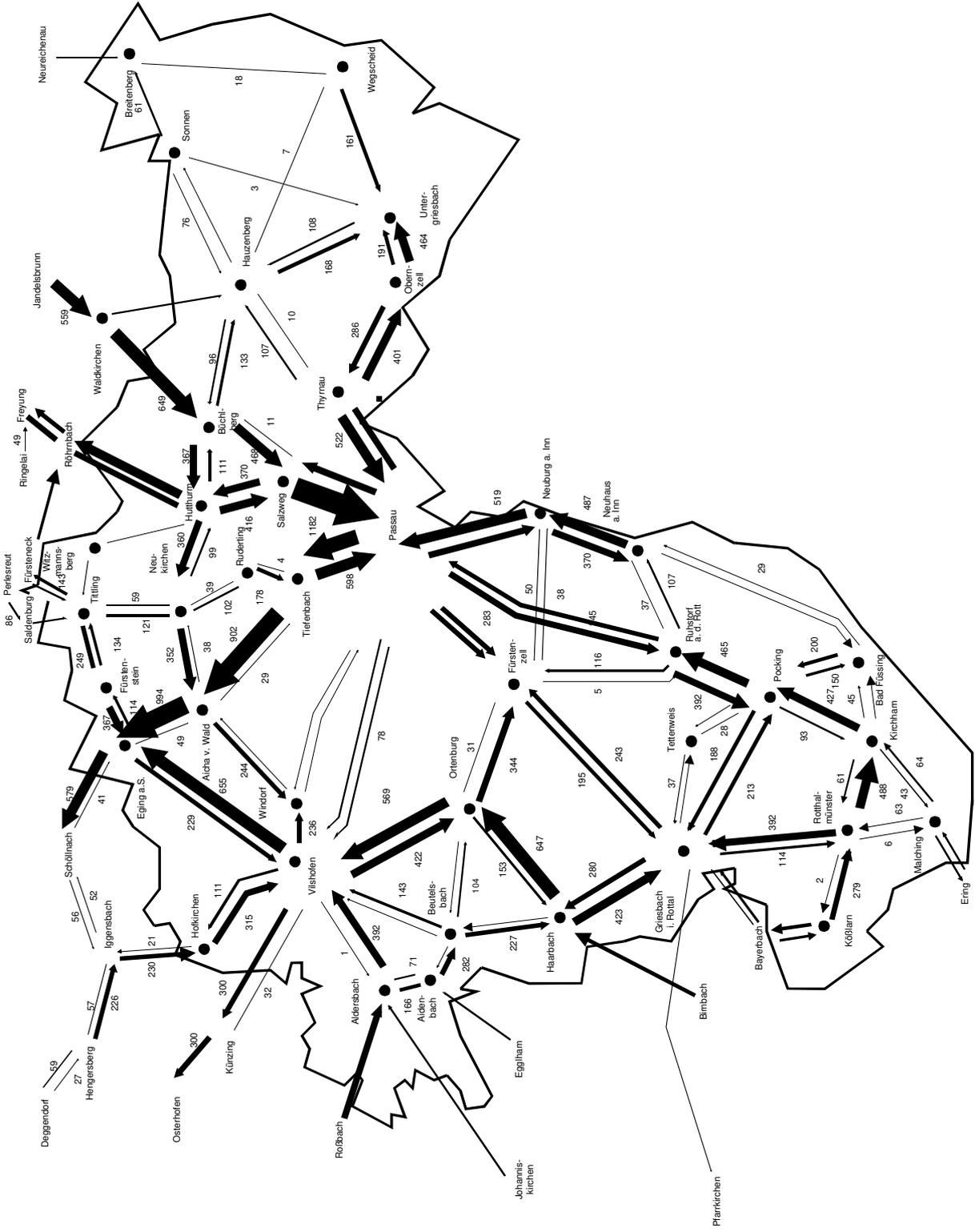
6.2 Schüler- und Ausbildungsverkehr

Der Schülerverkehr spielt im gesamten ÖPNV des Landkreises Passau - wie in fast allen anderen ländlich strukturierten Kreisen ebenso - die tragende Rolle. Im Gegensatz zum Berufsverkehr, der in erster Linie über den motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird, ist im Schülerverkehr der öffentliche Nahverkehr das Hauptbeförderungsmittel.

Für die Nahverkehrsplanung sind in erster Linie die Verkehrsströme zu den weiterführenden Schulen relevant, da für einen Großteil der Grund- und Hauptschüler der Schulbesuch am Wohnort möglich ist.

Der Schülerverkehr ist auf der Basis der vom Landratsamt Passau ausgegebenen Schülerfahrkarten in der Schulpendlermatrix (Anlage 6) dokumentiert. Die nachfolgende Grafik zeigt die gemeindegrenzenüberschreitenden Schülerverkehrsströme.

Grafik: Schülerverkehrsströme (Verkehr über die Gemeindegrenzen)



In einer Primärerhebung wurden von den Schulen weitere Daten zu den Wohnorten der Schüler, zur zukünftigen Schülerentwicklung, zu den Schulanfangs- und -endzeiten sowie zur derzeitigen ÖPNV-Bedienung erhoben. Die Ergebnisse dieser Erhebung sind im Anlagenband zusammengefaßt.

6.3 Entwicklung des zukünftigen Fahrgastaufkommens im ÖPNV

Eine belastbare Abschätzung des zukünftigen Fahrgastaufkommens ist nur auf der Basis des heutigen Verkehrsaufkommens möglich. Da bei fast keinem der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen elektronische Fahrscheindrucker zum Einsatz kommen, sind für die Erfassung des Status quo-Verkehrsaufkommen aufwendige Zählverfahren notwendig, deren Umfang deutlich über die Nahverkehrsplanung hinausgeht.

Dennoch lassen sich unter Berücksichtigung der veränderten sozioökonomischen Rahmenbedingungen Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens treffen.

So geht das ifo-Institut bei seiner Prognose des Gesamtverkehrsaufkommens für den straßengebundenen ÖPNV in der Planungsregion 12 (Donau-Wald) bis zum Jahr 2005 von einem Rückgang des Fahrtenaufkommens (- 1 %) bei gleichzeitig steigenden Verkehrsleistungen (+ 3,7 %) aus (weniger Fahrgäste fahren längere Strecken im ÖPNV). Prognosedaten, die sich ausschließlich auf den Landkreis Passau beziehen, liegen nicht vor.

Wesentlichen Einfluß auf das zukünftige Fahrgastaufkommen wird der sich in den kommenden Jahren fortsetzende Rückgang der Geburtenzahlen und damit der zeitversetzt zu erwartende Rückgang der Schülerzahlen haben. Da auf absehbare Zeit Schüler- und Auszubildende die größte Kundengruppe für den ÖPNV darstellen, ist ein Rückgang des Fahrgastaufkommens zu erwarten. Dies wird sich auch nicht durch den bis zum Jahr 1999 prognostizierten Einwohnerzuwachs (Zuzug aus anderen Regionen, längere Lebenserwartung) ausgleichen lassen.

Die weiter zunehmende Motorisierung, insbesondere auch der älteren Generation, wird darüberhinaus zu einer Fahrgastabwanderung im Freizeit- und Einkaufsverkehr vor allem im ländlichen Raum führen.

Um für die Zukunft eine wirtschaftliche Sicherung des ÖPNV-Angebotes zu gewährleisten, ist eine verstärkte Kundenorientierung notwendig. Dadurch soll ein Abwandern der heutigen Fahrgäste verhindert sowie die Erschließung neuer Kundengruppen möglich werden.

Weitere Potentiale für den ÖPNV bestehen beispielsweise im Freizeit- und Urlaubsverkehr (Mobilität der Feriengäste in der Urlaubsregion) bzw. im Berufsverkehr durch eine verbesserte Anbindung von Industrie-, Gewerbe- und Wohngebieten (z.B. Jahrdorf). Der Erfolg der während der Erarbeitung des Nahverkehrsplans neu eingerichteten Schnellbusverbindung Kößlarn - Pocking - Passau zeigt deutlich, daß durch zielgruppenorientierte Angebote die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV trotz einer guten Ausgangssituation des mIV erhalten werden kann und dadurch mittelfristig auch neue Kundenpotentiale zu erschließen sind.

Voraussetzung für die Erschließung neu entstehender Verkehrsströme (z.B. im Falle der Nachfolgenutzung des Krankenhauses Fürstencell) ist eine rechtzeitige Reaktion aller an der ÖPNV-Erstellung Beteiligten.

7. Zielvorstellungen für den künftigen ÖPNV

Im Leitbild des Landkreises Passau ist die hohe Bedeutung des Umweltschutzes festgeschrieben, dies soll auch für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV gelten. Im Spannungsfeld zwischen ständig steigendem Verkehrsaufkommen und den Belangen des Umweltschutzes strebt der Landkreis Passau für seine Bürger die Gewährleistung einer möglichst umweltgerechten Mobilität an. Die Nahverkehrsplanung soll eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf ressourcenschonende und umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern. Der ÖPNV kann durch eine verbesserte Attraktivität eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden und zumindest den zu erwartenden Zuwachs des Straßenverkehrsaufkommens auffangen.

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs hat für den Landkreis Passau hohe Priorität. Grundsätzlich soll dem ÖPNV Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln eingeräumt werden. Die Organisation und Durchführung des ÖPNV-Angebots ist so effektiv wie möglich zu gestalten, um mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ein optimal auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenes Verkehrsangebot sicherzustellen.

Dabei soll der potentielle ÖPNV-Kunde durch eine vermehrt angebotsorientierte Gestaltung des Verkehrsangebotes mit attraktiven und häufigen Fahrmöglichkeiten, komfortablen Fahrzeugen sowie einem einheitlichen Tarif von den Leistungen des Nahverkehrs überzeugt werden.

Das Liniennetz soll den aktuellen Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten angepaßt werden. Durch eine Optimierung von Anschlußverbindungen an zentralen Orten im Landkreis sowie an einem citynahen Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet Passau (Zentraler Omnibusbahnhof) soll eine sinnvolle Linienvernetzung vorgesehen werden.

Um dem Bürger das wohnortnahe Umsteigen auf den ÖPNV schmackhaft zu machen, soll die Förderung von stadtnahen Park&Ride-Verkehren zugunsten von Umsteigeanlagen im ländlichen Bereich sowie an den Bahnhöfen zurückgestellt werden. Aus diesem Grunde ist bei Planungen von Kreisstraßen immer eine ÖPNV-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen; der Landkreis Passau wird bemüht sein, diesen Grundsatz auch den Gemeinden im Landkreis Passau nahezubringen.

Im Rahmen der Angebotsplanung wird eine verstärkte Vertaktung des öffentlichen Personennahverkehrs angestrebt. Dabei wird im Interesse eines attraktiven Nahverkehrsangebotes außerhalb der Hauptverkehrszeit zumindest auf den nachfragestarken Verkehrsachsen eine stündliche Bedienung angestrebt. Die bestehenden freigestellten Schülerverkehre sowie die Fahrten des Berufsverkehrs sollen soweit als möglich und verkehrlich zweckmäßig in das ÖPNV-Liniennetz integriert werden.

Für die verkehrsschwachen Zeiten soll mit dem Landkreissammeltaxi (LAST) eine ÖPNV-Grundversorgung sichergestellt werden. Das LAST-Angebot soll dabei alle Landkreisgemeinden bedienen und auf die zentralen Orte Pocking/Bad Füssing, Vilshofen, Hauzenberg sowie die Stadt Passau ausgerichtet werden.

Zur Abdeckung tangentialer Verkehrsströme innerhalb des Landkreises (Querverbindungen) soll das LAST-Angebot auch tagsüber nach einem festen Fahrplan als ergänzendes ÖPNV-Angebot verkehren und bei entsprechender Akzeptanz in ein regelmäßiges Linienangebot überführt werden.

Insbesondere für Neukunden müssen die Tarife nicht nur in der Höhe der subjektiv wahrgenommenen Leistung entsprechen, sondern vor allem in ihrer Struktur übersichtlich und einfach verständlich sein. Vergleichsmaßstab bildet auch bei der ÖPNV-Preisgestaltung der private PKW, dessen Kosten meist nur mit dem Benzinpreis gleichgesetzt werden. Der Landkreis Passau strebt daher die Schaffung einer Verkehrsgemeinschaft und die Einführung eines Gemeinschaftstarifes für alle Verkehrsunternehmen im Landkreis an.

Durch eine verstärkte Kundenorientierung sowie die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote (z.B. Familienkarte zum Einkauf an den Adventssamstagen) sollen neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen werden. Die dadurch erzielbaren Einnahmen sollen zur wirtschaftlichen Stärkung des ÖPNV-Angebotes beitragen.

Die Weiterentwicklung des Liniennetzes, die Einführung eines einheitlichen Tarifes sowie die verstärkte Kundenorientierung des ÖPNV sollen zu einer Verschiebung des Modal Split in Richtung eines höheren Anteils des ÖPNV beitragen.

Der Landkreis Passau will seine Vorreiterrolle beim Einsatz innovativer Technologien im ÖPNV auch weiterhin ausbauen. Das erfolgreich eingeführte Datenbanksystem LAGIS-ÖV soll um ein dezentral zu bedienendes Informationssystem erweitert werden, mit dem die Abfrage aktueller ÖPNV-Verbindungen durch die Bevölkerung möglich wird. Ebenfalls mit Hilfe von LAGIS-ÖV soll künftig eine Fortschreibung der Nahverkehrsplanung erfolgen. Die Beteiligung an einem für den Kreis kostenneutralen Pilotvorhaben der Industrie zur Einführung einer satellitengestützten Leittechnik (GPS-Technologie), die eine verbesserte Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln garantiert und die innerstädtischen Fahrzeiten der Busse durch eine Beeinflussung der Ampelanlagen verkürzt, wird auch weiterhin angestrebt.

8. Planerische Maßnahmen

8.1 Neukonzeption der ÖPNV-Bedienung (Busnetz)

Die Konzeption des zukünftigen Liniennetzes erfolgt in mehreren Arbeitsschritten und basiert auf den in Kapitel 7 (Zielvorstellungen) bzw. dem Leitbild zur Nahverkehrsplanung festgelegten Vorgaben. Dabei beginnt die Planung völlig losgelöst vom heutigen Bestandsnetz, um dadurch auch heute nicht vom ÖPNV erfaßte Verkehrspotentiale zu erfassen.

Zu Beginn der Planungsphase wurden zunächst die planungsrelevanten Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für den gesamten Landkreis ermittelt. Maßgebliche Einflußgrößen waren dabei die

- Verflechtung im Berufs- und Schülerverkehr (Basis: Schülerverkehr, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte),
- Einkaufs- und Versorgungsstruktur (Basis: Befragung Gemeinden),
- das Verkehrsverhalten der Urlaubs- und Kurgäste sowie
- Anregungen zur Angebotsgestaltung des Linienverkehrs aus der Befragung von Gemeinden, Schulen und Betrieben.

Im zweiten Schritt erfolgte eine Umlegung der Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf das vorhandene Straßen- und Schienennetz und damit die Generierung eines Liniennetzes. Dabei war eine Abwägung notwendig, inwieweit in den einzelnen Relationen die Schiene oder der Busverkehr das Rückgrat im Nahverkehr bilden soll bzw. mit welcher Bedienungsfrequenz und für welche Aufgaben der Nahverkehr ausgestaltet werden soll. Erst auf dieser Planungsebene erfolgte als dritter Schritt ein Abgleich mit dem heutigen Liniennetz. Dabei wurden insbesondere bestehende konzessionsrechtliche Pflichten - sofern erforderlich und verkehrlich sinnvoll - berücksichtigt.

Auf der Basis der vorhandenen Verkehrsströme erfolgte im zweiten Bearbeitungsschritt eine hierarchische Dimensionierung der Linienverkehre in vier Planungskategorien:

Kategorien	Bedienungsstandard
Grundnetz, 1. Ordnung	mind. 6-12 Fahrtenpaare/Tag, (angenäherter Stundentakt)
Grundnetz, 2. Ordnung	mind. 6 Fahrtenpaare/Tag, (angenäherter Zwei-Stundentakt)
Ergänzungsnetz bedarfsorientierte Verkehre	mindestens 4 Fahrtenpaare/Tag bedarfsorientiert, z.B. 2 Fahrtenpaare für Schülerverkehr

Dabei orientiert sich die Einteilung an den in der Richtlinie zur Nahverkehrsplanung festgelegten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel 2.6) bzw. an den in der Klausurtagung aufgestellten Planungsvorgaben.

Grundsätzlich wird bei der Neukonzeption eine Vertaktung des Angebotes angestrebt. Dies gilt insbesondere für das Grundnetz 1. Ordnung. Von einem starren Taktfahrplan soll allerdings abgewichen werden, wenn die Schulanfangs- und endzeiten, ein deutlich höheres Fahrgastaufkommen in der Hauptverkehrszeit oder wirtschaftliche Zwänge dies erfordern. Der angegebene Stunden- bzw. Zwei-Stundentakt dient damit lediglich der Verdeutlichung des angestrebten Angebotsumfangs und ist nicht als zwingende Fahrplanvorgabe zu verstehen.

Durch die Einteilung des Nahverkehrsangebotes in vier Kategorien soll eine Bündelung hochwertiger bzw. nachfragestarker Verkehre möglich werden und damit die Effizienz des ÖPNV gesteigert werden. Der Fahrgast kann an dieser Netz-Einteilung auf den ersten Blick erkennen, welche Bedienungsqualität er auf den einzelnen Linien vorfindet. Daher sollte sich diese Netz-Einteilung auch in künftigen Liniennetzplänen widerspiegeln.

Um die Transparenz des ÖPNV-Angebotes insbesondere für den gelegentlichen Fahrgast zu erhöhen, empfiehlt RegioRail die Bündelung der ÖPNV-Fahrten auf feste Linienwege, d.h. die einzelnen Linien befahren stets die gleiche Strecke. Für bisher nur bei einzelnen Fahrten bediente Orte abseits des regulären Linienweges (z.B. Linie 36, einmal täglich Stichfahrt von Ortenburg nach St. Salvator) wird eine regelmäßige Bedienung vorgeschlagen, wenn das erreichbare Fahrgastaufkommen dies rechtfertigt, bzw. erfolgt eine Bedienung durch Fahrten des Ergänzungsnetzes, wenn dies mit vorhandenen Kursen oder in wirtschaftlich vertretbarem Umfang möglich ist.

Für Relationen, auf denen eine regelmäßige Bedienung (mindestens 4 Fahrtenpaare je Tag) wirtschaftlich nicht darstellbar ist, wird ein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot (LAST) vorgesehen. Dabei ist es zur Abdeckung der Schülerverkehrsspitzen oftmals unumgänglich, das grundsätzlich bedarfsgesteuerte Angebot durch einzelne fahrplanmäßige Fahrten (z.B. für den Schülerverkehr in den Morgen- bzw. Mittagsstunden) zu ergänzen.

Aufgrund der Vielzahl der im ersten Planungsschritt ermittelten Punkt-zu-Punkt-Verkehre ist nicht zwischen allen Relationen die Einrichtung von Direktverbindungen möglich. Aus wirtschaftlichen Gründen müssen sich diese auf die wesentlichen Verkehrsachsen beschränken, die in erster Linie durch die Orte mit mehr als 3000 Einwohnern gekennzeichnet sind. Um dennoch einen Großteil der Verkehrsströme optimal bedienen zu können, wird die Einrichtung von Umsteigeverbindungen an ausgewählten Anschlußknoten angestrebt.

Die optimierte Abstimmung der Fahrpläne soll auch dazu beitragen, die Effizienz des ÖPNV durch Zubringerverkehre und gebündelte hochwertige Linienverkehre zu steigern.

Für die Umsteigeverbindungen soll sich die Zahl der Umsteigevorgänge nach Möglichkeit auf ein einmaliges Umsteigen bis zum Erreichen des Zielortes beschränken. Als Anschlußknoten werden zentrale Orte vorgesehen, an denen eine ausreichende Haltestelleninfrastruktur (Informationsmöglichkeit, Fahrgastunterstand, Telefonzelle) zur Verfügung steht.

Innerhalb des neu konzipierten Liniennetzes sollen alle Orte, die direkt durch den SPNV erschlossen werden können (Pleinting, Vilshofen, Neukirchen a.I., Ruhstorf a.d.R., Pocking, Karpfham Bf), durch die Schiene erschlossen werden. In diesem Bereich soll das heute noch bestehende ergänzende Busnetz zugunsten einer intensiveren SPNV-Bedienung angepaßt werden.

Für gebündelte Verkehrsströme, insbesondere im Zulauf auf die kreisfreie Stadt Passau bzw. zu den Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs, ist der Einsatz von Schnellbussen vorgesehen, die auf einem Teil des Linienweges auch die Autobahn bzw. Ortsumgehungsstraßen benutzen.

Die Angebotsplanung ist stets ein Spagat zwischen einem wünschenswerten Verkehrsangebot (angebotsorientierte ÖPNV-Gestaltung) und der Sicherstellung einer ÖPNV-Grundversorgung (nachfrageorientierte ÖPNV-Gestaltung). Die zukünftige Angebotsgestaltung orientiert sich daher in erster Linie an den wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landkreises und sieht für ausgewählte Hauptachsen ein angebotsorientiertes Verkehrsangebot mit einer hohen Fahrtenhäufigkeit vor. Durch eine Vernetzung zwischen dem Grund- und dem Ergänzungsnetz wird eine Vielzahl von Umsteigeverbindungen geschaffen.

Mit Rücksicht auf gewachsene Verkehrsströme im Berufsverkehr sowie zur Sicherstellung einer optimalen Bedienung der Schulen wird dabei auf eine konsequente Vertaktung des Fahrplans verzichtet.

Die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes beinhaltet die Definition und Ausgestaltung des Liniennetzes, der Bedienungshäufigkeiten sowie im Falle einer Vertaktung die für Anschlußverkehre relevanten Systemfahrzeiten. Dabei bleibt die genaue Festlegung der Fahrzeiten sowie des Linienweges den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

Der regelmäßig angebotene Linienverkehr wird in einzelnen Relationen bzw. generell in Abendstunden und am Wochenende durch Fahrten des LAST ergänzt. Nach Möglichkeit sollten alle Fahrplantabellen einen Hinweis auf dieses bedarfsorientierte Fahrtenangebot enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Linien mit dem vorgesehenen Linienverlauf sowie der angestrebten Bedienungshäufigkeit dargestellt. Die dabei vergebene Liniennummer orientiert sich in etwa an der Linieneinteilung im aktuellen Landkreisfahrplan, um dadurch den Vergleich mit dem Status quo-Angebot zu erleichtern. Für die Umsetzungsphase erscheint es sinnvoll, die als Arbeitstitel verwendeten Liniennummern durch eine einheitliche zweistellige Nummerierung zu ersetzen.

Die Konzeption beinhaltet bereits eine teilweise Integration der heutigen freigestellten Schülerverkehre der weiterführenden Schulen im Landkreis. Ein Problem für die vollständige Integration der Schülerverkehre stellt die disperse Siedlungsstruktur im Landkreis dar, dieser Streusiedlungscharakter verhindert häufig eine flächendeckende Erschließung des Einzugsgebietes einer Schule durch den ÖPNV-Linienverkehr.

Zur Erweiterung des Fahrtenangebotes sowie zur verbesserten Erschließung wird auch die Integration der Berufsverkehre zur Zahnradfabrik Passau (ZP) angestrebt. Allerdings verkehren diese Fahrten abgestimmt auf die Arbeitszeiten der ZP-Beschäftigten i.d.R. abwechselnd zur Früh- bzw. Spätschicht (Wochenturnus).

Lediglich die Normalschicht wird regelmäßig bedient, dabei fahren die Werksbusse aber zum Teil bereits zeitgleich mit Fahrten des allgemeinen Linienverkehrs. In Abstimmung mit der ZP bzw. den betroffenen Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, inwieweit durch eine Öffnung zumindest der regelmäßig verkehrenden Werksbusse für den allgemeinen Verkehr eine Ausweitung des Fahrtenangebotes für die Bevölkerung möglich ist.

Ein gesonderter „Disco-Bus“ wird nicht vorgesehen, da die Kundengruppe der Kneipenbummler, Diskotheken- und Theaterbesucher durch das neukonzipierte LAST optimal angesprochen wird.

Tabelle: Neukonzeption Linienverkehre nach § 42 PBefG

Linie	Kategorie	Anzahl Fahrtenpaare	Linienverlauf
11	G (1)	6-12	Pocking - Würding - Bad Füssing - Kirchham - Rotthalmünster (einzelne Fahrten von Passau bzw. weiter nach Kößlarn, Altötting)
14	B	2	Pocking - Hartkirchen - Würding - Eggfing - Bad Füssing - Aigen a.l. - Malching - Schamham - Rotthalmünster
14a	B	2	Pocking - Thalling - Tutting - Rotthalmünster
15	G (2)	6	Rotthalmünster - Kößlarn
16	B	2	Rotthalmünster - Weihmörting - Asbach - Pocking
17	E	4	Pocking - Passau (<i>Schnellbus</i>)
20	E	4	Rotthalmünster - Malching - Altötting (von/nach Passau)
21	G (1)	6-12	Passau - Neukirchen a.l. - Neuburg a.l. - Neuhaus a.l. - Ruhstorf a.d.R./Hartkirchen - Pocking (einzelne Fahrten weiter nach Rotthalmünster)
24	E	4	Griesbach - Schmidham - Tettenweis - Pocking
25	E	4	Griesbach - Karpfham - Karpfham Bf - Rotthalmünster
30	Stadt	6-12	Stadtverkehr Griesbach
31a	E	4	Griesbach - (evtl. Haarbach) - St. Salvator - Zehentreith - Thiersbach - Griesbach (Bürgerbus)
31b	E	4	Griesbach - Weng - St. Wolfgang - Griesbach
31c	E	4	Ortenburg - Unteriglbach
33	B	2	Ortenburg Kindergarten - Dorfbach (Kindergartenlinie)
34	B	2	Ortenburg - Söldenau - Oberiglbach - Beutelsbach - Vilshofen
35	G (1)	6-12	Vilshofen - Ortenburg - Dorfbach
36a	G (1)	6-12	Passau - Fürstenzell - Griesbach
36b	G (2)	6	Griesbach - Karpfham Bf - Rotthalmünster
36c	E	4	Griesbach - Karpfham Bf - Bayerbach - Bad Birnbach
36d	G (2)	6	Passau - Neukirchen a.l. - Fürstenzell - Ortenburg
36e	G (2)	6	Ortenburg - Haarbach - Griesbach

Linie	Kategorie	Anzahl Fahrtenpaare	Linienverlauf
37	E	4	Passau - Fürstenzell - Jägerwirth - Ortenburg
38	B	2	Haunreuth - Jägerwirth - Galla - Holzkirchen - Ortenburg
39	B	2	Kloster Neustift/Ortenburg - Unteriglbach - Langenbruck - Aidenbach
40	B	2	Schambach - Tutting (- Simbach)
60a	G (2)	6	Passau - Vilshofen
60b	G (2)	6	Vilshofen - Osterhofen (- Plattling)
61	G (2)	6	Vilshofen - Aldersbach - Aidenbach - Beutelsbach
62	Stadt	6-12	Stadtverkehr Vilshofen, einschließlich heutiger Rufbusverkehre
64	B	2	Galla - Sandbach - Vilshofen
66	E	4	Vilshofen - Walchsing - Aldersbach - Hainburg - Pörndorf - Gainstorf - Vilshofen
67	E	4	Aidenbach - Egglham (- Pfarrkirchen)
68	E	4	Pörndorf - Arnstorf (- Eggenfelden)
80	G (2)	6	Vilshofen - Hofkirchen (- Deggendorf)
81a	G (2)	6	Tittling - Fürstenstein - Eging a.S./Nammering - Aicha v.W. - Windorf - Vilshofen
81b	E	4	Passau - Otterskirchen - Windorf - Vilshofen
81c	E	4	Tittling - Eging a.S. - Garham - Vilshofen
81d	B	2	Aicha v.W. - Rathmannsdorf - Otterskirchen - Passau
81e	E	4	Passau - Neukirchen v.W. - Oberpolling - Fürstenstein
82	G (2)	6	Eging a.S. - Schöllnach (- Deggendorf)
83	B	2	Passau - Haselbach - Ranzing - Aicha v.W.
84	G (2)	6	Passau - Kirchberg - Aicha v.W. - Eging a.S.

Linie	Kategorie	Anzahl Fahrtenpaare	Linienverlauf
101	E	4	Thurmannsbang - Tittling
103	E	4	Tittling - Grafenau
104	G (2)	6	Passau - Tittling - Bayrisch Eisenstein/Schönberg/Riedlhütte
107	E	4	Tittling - Witzmannsberg - Hutthurm
108	E	4	Passau - Tiefenbach - Ruderting - Hutthurm - Büchlberg - Hauzenberg
120	E	4	Passau - Salzweg - Thyrnau - Donauwetzdorf - Büchlberg
121	E	4	Passau - Salzweg - Kindleinsberg - Kalteneck - Tragenreuth
122	G (2)	6	Passau - Hutthurm - Prag - Röhrnbach - Freyung
141a	G (1)	6-12	Passau - Obernzell - Untergriesbach - Wegscheid
141b	G(1)	6-12	Untergriesbach - Jahrdorf - Hauzenberg
141c	E	4	Untergriesbach - Gottsdorf - Neustift (OÖ)
141d	B	2	Obernzell - Jochenstein
141e	E	4	Wegscheid - Breitenberg
142	E	4	Passau - Erlau - Schaibing - Jahrdorf - Hauzenberg
143a	G (2)	6	Passau - Kellberg - Jahrdorf - Hauzenberg
143b	B	2	Jahrdorf - Kappelgarten - Kasberg - Wegscheid
145	G (2)	6	Hauzenberg - Sonnen - Kleinrathberg - Wegscheid (z.T. als <i>Rufbus</i> im Richtungsbandbetrieb)
149	Stadt	6-12	Stadtverkehr Hauzenberg
160	B	2	Innerhartsberg - Windpassing - Hauzenberg
162	G (1)	6-12	Passau - Thyrnau - Hauzenberg
162a	G (2)	6	Hauzenberg - Sonnen - Breitenberg
163	G (2)	6	Passau - Hutthurm - Büchlberg - Außernbrünst - Waldkirchen
163a	B	2	Passau - Salzweg - Tannöd - Büchlberg - Eberhardsberg - Waldkirchen
164	E	4	Hauzenberg - Waldkirchen
165	E	4	Sonnen - Jandelsbrunn - Waldkirchen

Linie	Kategorie	Anzahl Fahrtenpaare	Linienverlauf
neu 1	G (2)	4-6	Griesbach - Karpfham - Pocking
neu 2	E	4	Kellberg - Thyrnau (Ringlinie)
neu 2a	B	2	Kellberg - Thyrnau - Untergriesbach
neu 3	B	2	Pocking - Ruhstorf - Hütting - Bad Höhenstadt - Fürstenzell
neu 4	B	2	Ortenburg - Haarbach - Wolfakirchen - Griesbach
neu 5	G (2)	4-6	Ortenburg - St. Salvator - Griesbach (<i>Schnellbus</i>)
neu 6	B	2	Fürstenzell - Bad Höhenstadt - Sulzbach - Neuhaus a.l.
neu 7	B	2	Garham - Hofkirchen

Erklärung:

G (1) Grundnetz, 1. Ordnung

G (2) Grundnetz, 2. Ordnung

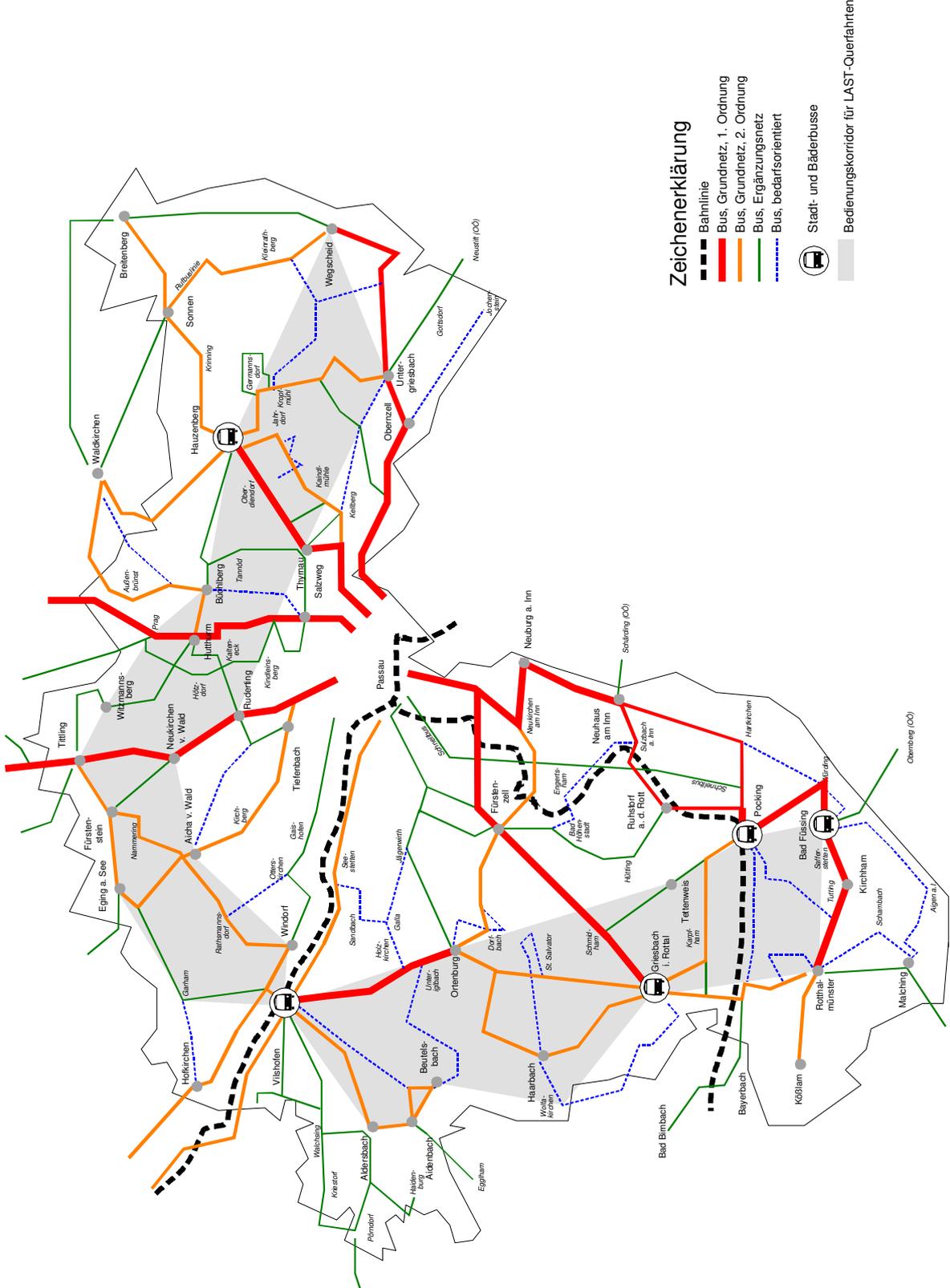
E Ergänzungsnetz

B Bedarfsorientierte Verkehre

Die zur Vernetzung der einzelnen Linien vorgesehenen Anschlußknoten sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Anschlußknoten	Linie
Aicha v.W.	81a , 81d, 83, 84
Hutthurm	107, 108, 122 , 163
Hauzenberg	108, 141b , 142, 143a , 149, 160, 162 , 163, 164
Untergriesbach	141a , 141b , 141d, neu
Ortenburg	35 , 36d , 36e, 37, 38, 39, neu
Fürstenzell	36a , 36d , 37
Griesbach i.R.	24, 25, 30, 31a, 36a , 36b , 36c, 36e, neu
Pocking	Zug , 11 , 14, 14a, 16, 21 , 24, neu
Vilshofen	Zug , 34, 35 , 60 a, 60b , 61 , 64, 66, 80 , 81a , 81c, 81b,
Tittling	81a , 81c, 101, 103, 104 , 107,
Rotthalmünster	11 , 14, 14a, 15, 16, 25, 36b

Grafik: Neukonzeption Liniennetz



Zeichenerklärung

- Bahnlinie
- Bus, Grundnetz, 1. Ordnung
- Bus, Grundnetz, 2. Ordnung
- Bus, Ergänzungsnetz
- Bus, bedarfsorientiert
- Stadt- und Bäderbusse
- Bedienungskorridor für LAST-Querfahrten

8.2. Netz- und linienbezogene Maßnahmen zur ÖPNV-Ausgestaltung

Als Ergänzung der in Kapitel 8.1. vorgeschlagenen Maßnahmen sollen für die einzelnen Teilbereich weitergehende Maßnahmen formuliert werden. Die Ausführungen in Kapitel 8.2 bewegen sich dabei im Spannungsfeld zwischen konzeptionellen Vorgaben entsprechend dem PBefG und einer zur Verdeutlichung der vorgeschlagenen Maßnahmen möglichst detaillierten Beschreibung. Dieses Kapitel wird daher nicht zur Verabschiedung als Nahverkehrsplans nach Art. 12 BayÖPNVG empfohlen, dennoch soll damit dem Wunsch nach einer möglichst konkreten Darstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen Rechnung getragen werden.

8.2.1 Maßnahmen im Teilbereich Stadt Passau

Im Rahmen des Nahverkehrsplans des Landkreises ist für das Gebiet der kreisfreien Stadt Passau lediglich der ein- und ausbrechende Regionalverkehr sowie dessen Verknüpfung mit dem Stadtverkehr zu betrachten. Für den innerstädtischen Binnen-ÖPNV wird die Stadt Passau, als Aufgabenträger des ÖPNV, einen eigenen Nahverkehrsplan aufstellen bzw. auf den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan zurückgreifen.

Für die Vernetzung der einzelnen Regionalbuslinien mit dem Stadtverkehr erscheint für das Stadtgebiet Passau die Errichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) unabdingbar. Ein künftiger ZOB soll möglichst in der Nähe der Hauptziel- und Quellbereiche, also in der Nähe der Innenstadt, positioniert werden. Darüberhinaus sollte eine Umsteigemöglichkeit von möglichst allen Regionalbuslinien zur Bahn geschaffen werden. Als Standorte für einen ZOB kommen aus Landkreissicht der Kleine Exerzierplatz oder eine Überbauung im Bereich des Passauer Hauptbahnhofes (im Bereich der ehemaligen Anlagen der Post) in Frage.

Kurzfristig erscheint darüberhinaus eine Verbesserung der Haltestellensituation am Passauer Hauptbahnhof, z.B. durch ein neues Wegeleitsystem beginnend mit dem Austausch vergilbter Hinweisschilder, sowie eine bessere Koordination der Umsteigemöglichkeiten von den Regionalbuslinien auf den Stadtverkehr an den zentralen Haltestellen Hauptbahnhof, Schanzl und Kleiner Exerzierplatz sinnvoll.

Sollte aus städtebaulichen oder finanziellen Überlegungen eine endgültige Lösung für einen zentralen Busbahnhof nur langfristig realisierbar sein, ist übergangsweise eine Zwischenlösung im Bereich des Kleinen Exerzierplatzes zu finden. Bis dahin sollten die Busse des Regionalverkehrs innerhalb des Stadtgebietes von Passau grundsätzlich den Hauptbahnhof und den Kleinen Exerzierplatz anfahren. Nur in Ausnahmefällen, z.B. wenn die Kapazität der Haltestellen am Kleinen Exerzierplatz erschöpft bzw. die Linienführung andernfalls mit erheblichen Umwegen verbunden ist, ist auch eine Beschränkung auf die Haltestellen am Hauptbahnhof denkbar.

Für die Linienführung der Regionalbusse innerhalb des Stadtgebietes werden die folgenden Verkehrsachsen angestrebt:

- (Fürstencell/Neuburg a.l. -) Kohlbruck - Kleiner Exerzierplatz - Passau Hbf,
- (Fürstencell -) Haarschedl - Neustift - Passau Hbf - Kleiner Exerzierplatz,
- Tiefenbach - Patrishing - Passau Ries - Am Schanzl - Passau Hbf,
- (Hutthurm -) Straßkirchen - Salzweg - Hängebrücke - Am Schanzl - Passau Hbf,
- (Oberncell -) Grubweg - Hängebrücke - Am Schanzl - Passau Hbf.

Daneben sollte eine Bedienung des Industriegebietes Sperrwies (aus Richtung Fürstencell, Haltestelle des Stadtverkehrs in Haarschedl an der Abzweigung nach Sperrwies vorhanden) sowie zumindest bei einzelnen Fahrten von Grubweg (aus Richtung Hutthurm/Salzweg) erfolgen.

Um die Attraktivität des in die Stadt Passau fahrenden ÖPNV's sicherzustellen, sollen ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen auch den Regionalbussen zu gute kommen. Denkbar ist hierbei die Einbeziehung der Regionalbusse in bestehende Ampelvorrangschaltungen.

Der im Jahr 1995 vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan sieht für die Umlandgemeinden, deren Siedlungsschwerpunkte stark mit der Stadt Passau verflochten sind (z.B. Fürstzell, Salzweg), mittelfristig eine Integration in das Stadtbus-Liniennetz vor. Dadurch sollen Parallelverkehre (Stadt-/Regionalverkehr) abgebaut und direkte Verbindungen in weitere Stadtteile geschaffen werden. Diese Zielvorstellung ist zumindest teilweise, durch die Einführung des SWP-Tarifes in den Verkehrskooperationen, bereits erfüllt. Für die Zukunft ist eine weitere angebotsorientierte Fahrtenausweitung auf den Strecken Passau - Salzweg - Straßkirchen, Passau - Tiefenbach, Passau - Neuburg a.l. und Passau - Fürstzell sowie eine Ausweitung der bestehenden Tarifkooperationen anzustreben. Vor allem eine Tarifkooperation Passau - Fürstzell könnte im Falle einer publikumsstarken Nachfolgenutzung des aufgelösten Kreiskrankenhauses Fürstzell eine hohe Akzeptanz finden.

8.2.2 Maßnahmen im Teilbereich Rottal

Der Bereich des südlichen Rottals wird künftig durch die Grundnetzlinie 11 vom ÖPNV bedient. Diese Linie soll mit einem ausreichenden Fahrtenangebot und einem konstanten Linienweg ein angebotsorientiertes Verkehrsangebot bilden. Die heute bestehenden und von diesem gebündelten Linienweg abweichenden Fahrten, die primär die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ansprechen, sollen unverändert bestehen bleiben. Einzelne Fahrten der neuen Grundnetzlinie sollen - wie bisher - nach Passau, Kößlarn und Simbach/ Altötting weitergeführt werden.

Grafik: Grundgerüst des künftigen Linienverkehrs im Rottal



Aufgrund der starken Pendlerströme nach Rotthalmünster soll das ÖPNV-Angebot im Berufsverkehr angebotsorientiert verdichtet werden. Dies gilt insbesondere für die Gemeinde Kößlarn, für die eine Ausweitung des ÖPNV-Fahrtenangebotes auf mindestens 6 Fahrtenpaaren (Mo-Fr, auch an Ferientagen) angestrebt wird.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger auf österreichischer Seite wird die Einführung einer grenzüberschreitenden Linie Obernberg (OÖ) - Bad Füssing - Pocking für die Zielgruppe der nach Bayern einpendelnden Berufstätigen angestrebt. Ein solcher Linienverkehr könnte möglicherweise durch die Verlängerung bestehender ÖBB-Linien eingerichtet werden.

Die heutigen Fahrzeiten der Rottalbahn aus dem Raum Pocking nach Passau sind im Vergleich zum Individualverkehr nicht konkurrenzfähig und damit insbesondere für Berufspendler nicht attraktiv. Damit der ÖPNV für Fahrgäste aus dem südlichen Landkreisteil in die Stadt Passau dennoch wettbewerbsfähig bleibt, sollen bis zu einer Beschleunigung der Rottalbahn durch den Einsatz von Schnellbussen die Fahrzeiten in der Hauptverkehrszeit verkürzt werden. Die Abfahrtszeiten der Schnellbusse sollen alternierend zu denen der Rottalbahn festgelegt werden.

Die Rottalbahn ist insbesondere für an- und abreisende Gäste in die Kurorte des Bäderdreiecks von großer Bedeutung. Das SPNV-Angebot soll daher in Abstimmung mit der BEG vor allem für die Zielgruppe der Reisenden ins Bäderdreieck weiterentwickelt werden.

Die Erschließung der Orte entlang der Entwicklungsachse Pocking - Passau soll über die Rottalbahn sowie über die Linie 21 des Grundnetzes erfolgen. Letztere soll dabei wechselweise Hartkirchen und Ruhstorf (Arbeitsplatzschwerpunkt im südlichen Landkreis) bedienen. Nach Möglichkeit soll Neukirchen a.l. bei jeder Fahrt mit dem Gemeindehauptort Neuburg a.l. verbunden werden.

Einzelne Kurse, die bisher nur bis Neuhaus a.l. verkehren, sollen grundsätzlich bis Schärding (OÖ) verlängert und dort an den SPNV der ÖBB in Richtung Passau angebunden werden, sofern hierdurch zusätzliche Verbindungen mit attraktiven Fahrzeiten aus dem Bereich Neuhaus a.l./Sulzbach a.l. in die Dreiflüssestadt angeboten werden können.

Durch die Umwandlung bisher freigestellter Schülerverkehre in einen regulären Linienverkehr sollen die Bedienungsdefizite im Bereich Hütting und Bad Höhenstadt behoben werden. Daher werden die neuen Linienverkehre Fürstencell - Hütting - Pocking (Ergänzungsnetz, künftig 4 Fahrtenpaare/Mo-Fr an Schultagen) und Fürstencell - Sulzbach - Neuhaus a.l. (bedarfsorientiert, künftig 3-4 Fahrtenpaare/Mo-Fr an Schultagen) vorgesehen. Durch diese neuen Linienverkehre wird eine direkte Anbindung von Pocking/Ruhstorf an den Schulstandort Fürstencell sowie in der Gemeinde Fürstencell eine verbesserte innerörtliche Verbindung geschaffen.

Die Stadt Griesbach soll weiterhin mit einer schnellen Buslinie über Schmidham - Fürstencell an Passau angebunden werden. Einzelne Fahrten dieser Linie des Grundnetzes sollen nach Bad Birnbach bzw. nach Rotthalmünster weitergeführt werden. Damit entsteht eine neue ÖPNV-Verbindung für Kurgäste und Berufstätige. Die Durchbindung einzelner Fahrten bis Rotthalmünster sichert den Gemeinden im südlichen Landkreis weitere Fahrtmöglichkeiten in das Oberzentrum Passau mit zum Teil kürzeren Fahrzeiten.

Aufgrund des erheblichen Fahrgastpotentials im Berufs- und Schülerverkehr sowie im Einkaufsverkehr zwischen den Orten Pocking und Griesbach soll eine neue Grundnetzlinie mit 6 Fahrtenpaaren/Mo-Fr an Schultagen eingeführt werden. Der neue Linienverkehr soll den direkten Weg über die B 388 bedienen.

Aus strukturpolitischen Überlegungen sollen einzelne Fahrten der Linie 35 (Vilshofen - Ortenburg) auf direktem Weg über St. Salvator bis Griesbach verlängert werden. Diese dann relativ schnelle Tangentialverbindung soll den Schülerverkehr zur Berufsschule in Vilshofen, den Berufsverkehr nach Vilshofen und Griesbach sowie den Freizeitverkehr in die Orte des Bäderdreiecks ansprechen. In einer ersten Realisierungsstufe sollen vier Fahrtenpaare (Mo-Fr) eingerichtet werden, die mittelfristig um zwei weitere Fahrtenpaare aufgestockt werden.

Zur innerörtlichen Erschließung von Griesbach ist eine nachfragegerechte Ausweitung und Verstetigung des Stadtbusverkehrs sowie in Karpfham Bf eine Anbindung an die Rottalbahn anzustreben. Der bisherige Bürgerbus nach St. Salvator/Zehentreith soll zu einem regelmäßigen Linienverkehr unter Einbindung von Berg- ham umgestaltet werden. Die Anbindung von St. Salvator kann künftig auch über die neu einzurichtende Direktverbindung Ortenburg - Griesbach sichergestellt werden.

Mit der Integration der bisher freigestellten Schülerverkehre zwischen Griesbach und Ortenburg kann Wolfakirchen neu in den ÖPNV eingebunden und das Fahrtenangebot im Holzland weiter aufgestockt werden. Dabei sollte in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen auch eine verstärkte Bedienung von Weng geprüft werden.

8.2.3 Maßnahmen im Teilbereich Vilshofen-Ortenburg

Für den Teilbereich südlich Vilshofen bis Ortenburg werden Veränderungen insbesondere bei der Bedienungshäufigkeit sowie der Vernetzung der einzelnen Linien angestrebt. Das heutige Liniennetz soll - abgesehen von einer neuen Linie Ortenburg - St. Salvator - Griesbach - weitgehend unverändert bleiben.

Für die Stadt Vilshofen erscheint aufgrund der in den vergangenen Jahren gestiegenen Einwohnerzahlen, der zum Teil nicht ausreichenden Bedienung einzelner Stadtteile sowie zur Stärkung von Vilshofen als Mittelzentrum die Einführung eines innerstädtischen Linienverkehrs empfehlenswert. Dieser sollte sich in erster Linie an den Bedürfnissen des Einkaufsverkehrs orientieren und vor allem die Orte Alkofen und Albersdorf bedienen, die nicht durch regelmäßig verkehrende Linien des Grundnetzes angefahren werden. Dieser „Stadtbus“ soll das heutige Angebot an Ruf- und City-Bussen im Bereich Vilshofen ersetzen.

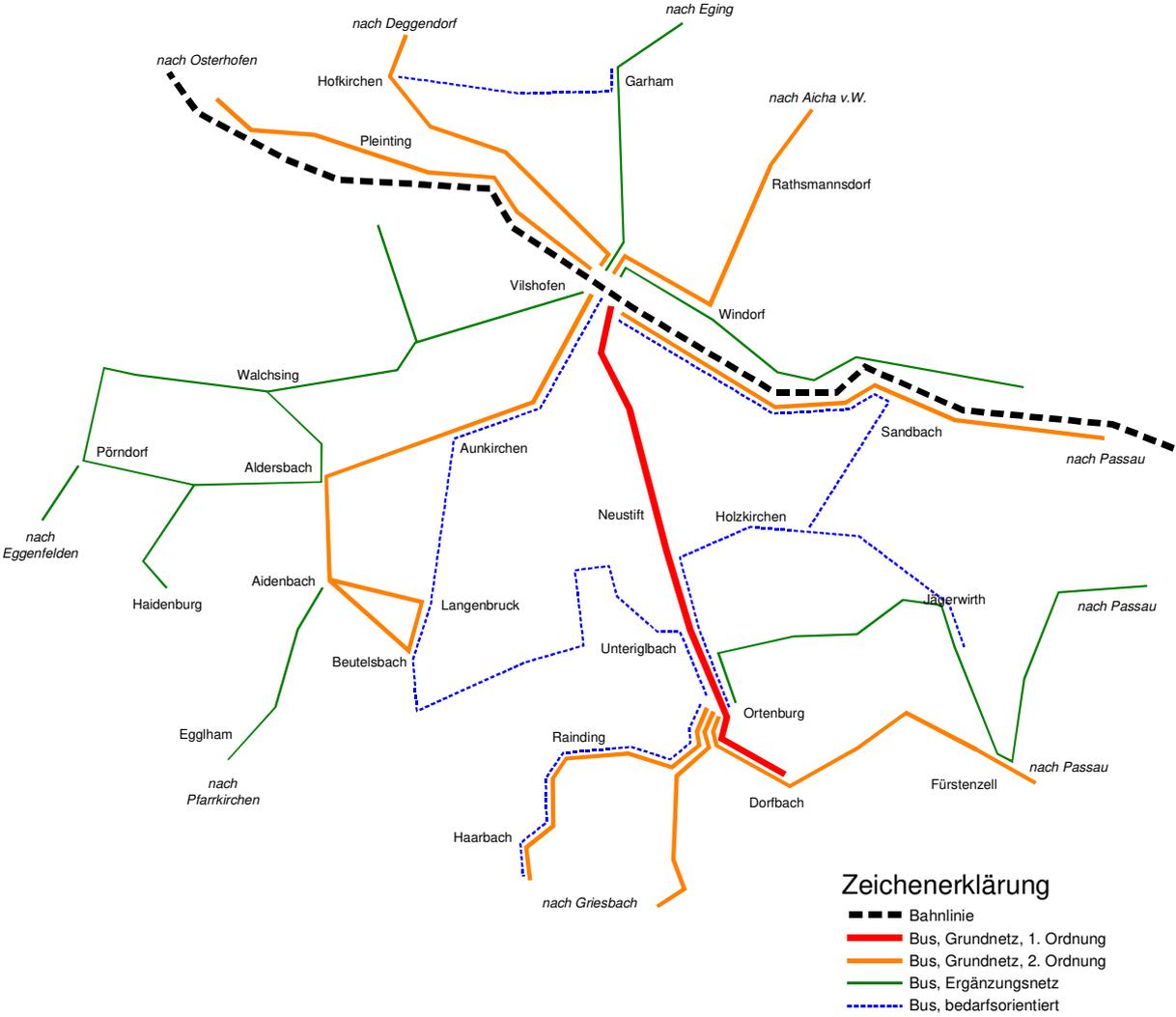
Für eine Übergangsphase soll das heutige Rufbus-Angebot bestehen bleiben und evtl. in der Form eines Richtungsbandbetriebes modifiziert werden. Dabei bedient der Rufbus - vergleichbar den LAST-Querverbindungen - nach einem festen Fahrplan innerhalb eines Richtungsbandes auch etwas abseits des Linienweges gelegene Orte.

Für Vilshofen wird die Neugestaltung einer zentralen Haltestelle am Bahnhof angestrebt. Unabhängig davon soll im Einkaufsverkehr weiterhin der Vilshofener Stadtplatz bedient werden.

Um die bisher mangelnde Erschließung der Orte Walchsing, Kriestorf, Pörndorf, Uttigkofen und Haidenburg zu beheben, wird eine Neugestaltung des Linienverkehrs mit einer Aufstockung des Fahrtenangebotes in diesem Bereich angestrebt. Derzeit orientiert sich das Verkehrsangebot fast ausschließlich an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs. Die zukünftige Linienführung im westlichen Bereich soll weiterhin als Ringverkehr mit einer Stichfahrt nach Haidenburg bedient werden. Dabei soll grundsätzlich auch Aldersbach angefahren werden. Während heute nur bei einer einzigen Fahrt in Pörndorf Anschluß aus Vilshofen in Richtung Arnstorf - Eggenfelden besteht, soll diese Verknüpfung künftig regelmäßig mit vier Fahrtenpaaren je Tag angeboten werden.

Für eine verbesserte Verbindung in den benachbarten Landkreis Rottal-Inn soll eine umlauftechnische Verknüpfung der Grundnetzlinie Vilshofen - Aidenbach mit der Buslinie Aidenbach - Pfarrkirchen durch das Verkehrsunternehmen angestrebt werden. Schon heute besteht fahrplanmäßig in Aidenbach Anschluß zu allen Fahrten nach Pfarrkirchen, eine Verknüpfung und damit die Schaffung umsteigefreier Verbindungen erscheint möglich.

Grafik: Grundgerüst des künftigen Linienverkehrs im Raum Vilshofen/Ortenburg



Für die Einrichtung eines neuen Linienverkehrs aus dem Raum Aidenbach nach Griesbach ist das für eine ausreichende Bedienungshäufigkeit notwendige Fahrgastpotential derzeit nicht vorhanden. Ein freigestellter Schülerverkehr, der ggf. in die Basis für einen öffentlichen Linienverkehr bilden könnte, besteht ebenfalls nicht. Die von der Gemeinde Aidenbach angeregte Verbindung sollte daher zunächst über eine Umsteigeverbindung via Ortenburg oder Raining realisiert werden. Darüberhinaus wird diese klassische Querverbindung seit 01.01.97 mehrmals täglich durch LAST-Querfahrten abgedeckt.

Ortenburg wird durch die Grundnetzlinien nach Vilshofen, Passau und Griesbach (direkt und über Haarbach) in den ÖPNV eingebunden. Dabei ist vor allem für die Linie durch das Holzland eine Fahrtenausweitung wünschenswert (derzeit 3 bzw. 4 Fahrten/Tag, Mo-Fr an Schultagen).

Als schnelle Querverbindung soll eine neue direkte Linie (Vilshofen -) Ortenburg - Griesbach eingerichtet werden. Längerfristig kann dieser Linienverkehr auch touristische Funktionen, z.B. als Zubringer von Griesbach zu den Donauschiffen ab Vilshofen oder für Ausflugsfahrten in den Bayerischen Wald, übernehmen.

Die bisherige Linie von Ortenburg über Jägerwirth nach Passau soll künftig auch Fürstenzell bedienen, um innerhalb des Gemeindegebietes Fürstenzell die Erschließung zu verbessern. Um die Anbindung des Ortsteils Holzkirchen an die Gemeinde Ortenburg herzustellen, soll eine Anpassung und Ausweitung der Linie 38 (Haunreuth - Jägerwirth - Ortenburg) durch den Konzessionsinhaber geprüft werden. Dadurch kann Holzkirchen zumindest an Schultagen in den ÖPNV eingebunden werden.

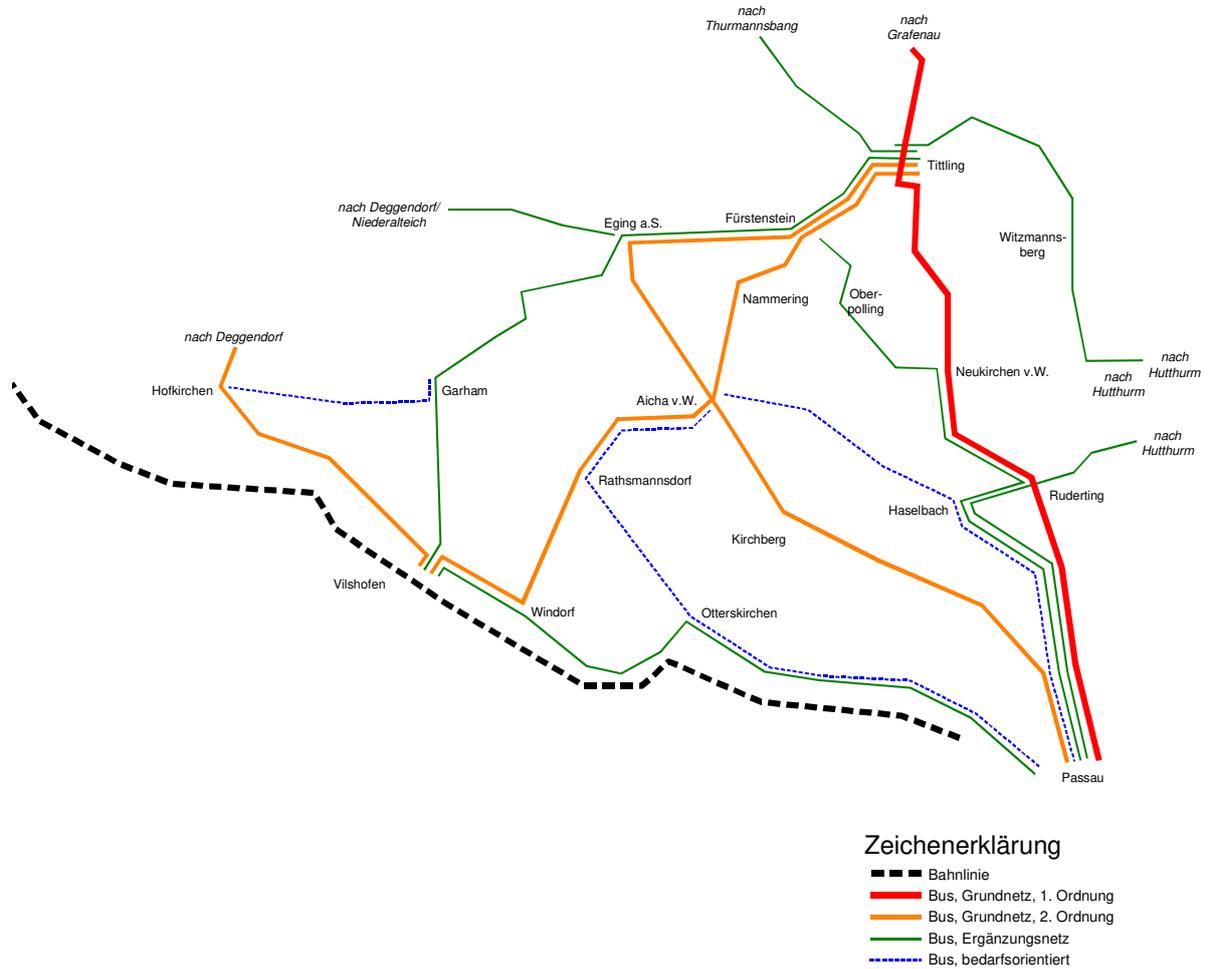
Westlich von Ortenburg ist eine verbesserte Anbindung der Orte Unter- und Oberiglbach dringend notwendig. Hierzu soll eine Ausweitung des Fahrtenangebotes der Linie 34 (evtl. nur auf Teilabschnitten) sowie ein Beginn der Linie bereits in Ortenburg (statt derzeit Söldenau) erfolgen. Dadurch kann die mangelhafte Anbindung des Ortsteils Unteriglbach behoben werden. In Verbindung mit einer Ausweitung der bestehenden Kindergartenverkehre, die für Einkaufs- und Besorgungsfahrten grundsätzlich zum Ortszentrum von Ortenburg weitergeführt werden sollen, kann dadurch die mangelhafte Anbindung des Ortsteils Untergiglbach behoben werden.

8.2.4 Maßnahmen Teilbereich Nordwest (Hofkirchen/Eging/Tittling)

Wesentliche Veränderung gegenüber dem heutigen Status quo sind die Einrichtung einer neuen Linie Hofkirchen - Garham (bisher freigestellter Schülerverkehr), eine Verstärkung der ÖPNV-Linien sowie eine Fahrtenausweitung auf Teilstrecken.

Innerhalb dieses Teilbereiches bilden die Verkehrsachsen (Grafenau -) Tittling - Passau, Tittling - Aicha v.W. - Vilshofen und Eging - Aicha v.W. - Passau das Grundnetz des zukünftigen ÖPNV. Die vorgesehenen Linien des Ergänzungs- und Bedarfsnetzes decken darüberhinaus die weitere Erschließung der übrigen Orte für den Schüler- und Berufsverkehr ab.

Grafik: Grundgerüst des künftigen Linienverkehrs im Teilbereich Nordwest



Das neue Liniennetz berücksichtigt vor allem für die Gemeinden Aicha v.W., Eging a.S. und Tittling eine quantitative Aufwertung des ÖPNV-Angebotes. Mit der möglichen Umwandlung des bisherigen freigestellten Schülerverkehrs zum Gymnasium Niederlalteich und dessen Rückverlängerung bis Tittling erfolgt eine weitere Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Nachbarlandkreis Deggendorf.

Nördlich der Donau sollen künftig alle Busse von Windorf nach Passau über Otterskirchen verkehren, um dadurch die Anbindung von Otterskirchen an den Gemeindehauptort sicherzustellen.

Zur Anbindung von Garham an den Gemeindehauptort Hofkirchen wird eine Integration des bestehenden freigestellten Schülerverkehrs nach Hofkirchen angestrebt. Zur Schaffung sinnvoller Fahrtmöglichkeiten für den Einkaufsverkehr ist eine bedarfsorientierte Ausweitung des Fahrtenangebotes, z.B. durch Rufbusse, denkbar.

8.2.5 Maßnahmen im Teilbereich Nordost (Hutthurm/Büchlberg/ Hauzenberg/Wegscheid)

Wesentliche Veränderungen im nördlichsten Landkreis sind die Schaffung eines Zentralen Omnibusbahnhofes in Hauzenberg sowie eine damit verbundene Neuordnung des Linienangebotes, die Neueinrichtung von Linien zwischen Kindleinsberg und Tragenreuth sowie im Gemeindegebiet Thyrnau, die Ausweitung des Hauzenberger City-Bus-Verkehrs und eine Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Relationen Wegscheid - Hauzenberg und Untergriesbach - Hauzenberg.

Für den Bereich Hutthurm/Büchlberg wird eine Neuordnung des Liniennetzes insbesondere im Verkehr mit dem benachbarten Landkreis Freyung-Grafenau angestrebt. Dabei soll die künftige Anbindung Waldkirchens über die Verkehrsachse Büchlberg - Germannsberg/Denkhof - Waldkirchen mit einer Linie des Grundnetzes erfolgen. Freyung soll mit dem Oberzentrum Passau durch eine schnelle Buslinie unter weitgehender Benutzung der B 12 verbunden werden.

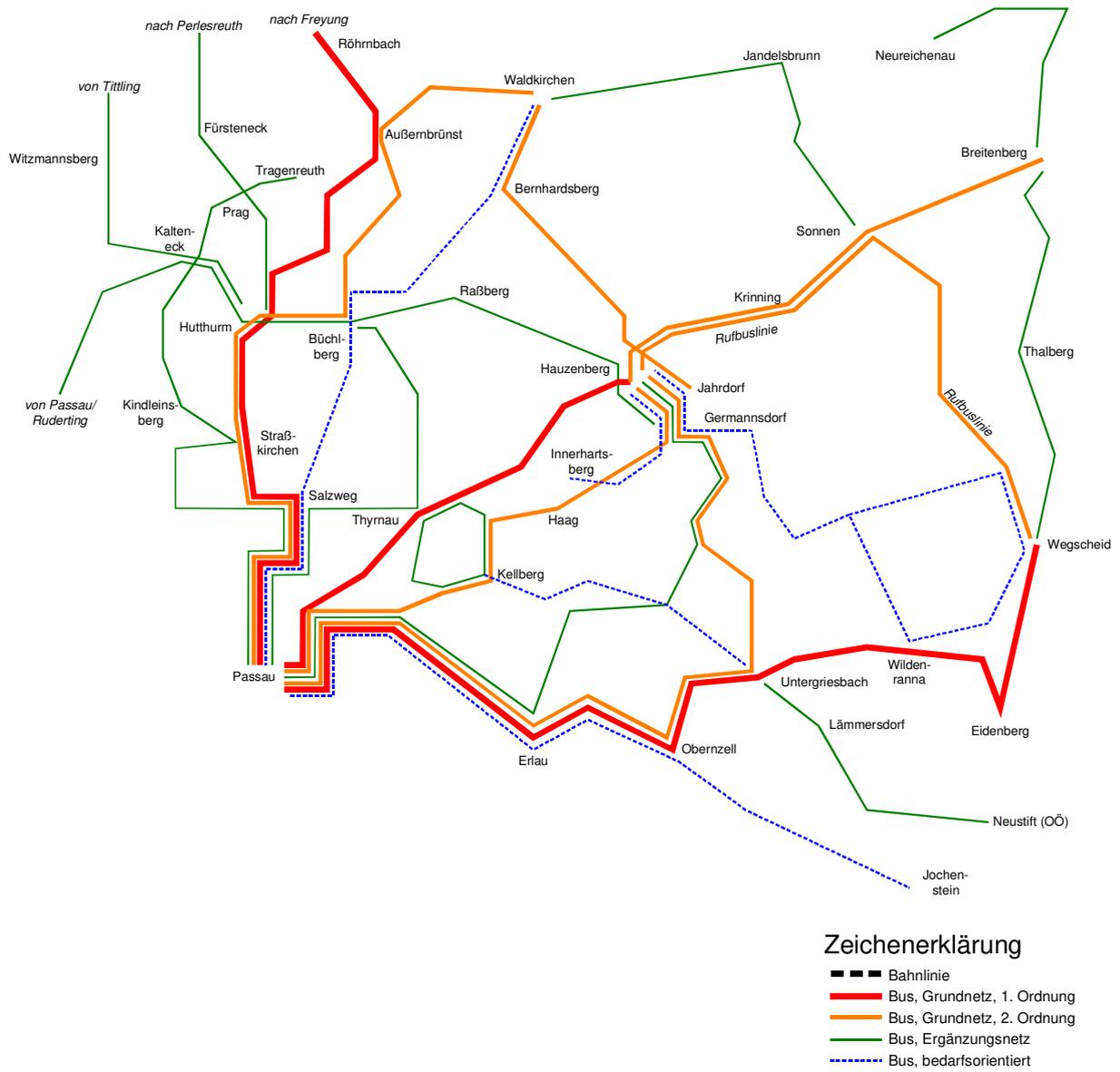
Weitere Linien des Ergänzungsnetzes sind zur Erschließung der abseits dieser Verkehrsachsen liegenden Orte notwendig. Dabei ist insbesondere eine Verbindung Hutthurm - Waldkirchen über Büchlberg und Eberhardsberg vorzusehen. Die Buslinie von Perlesreut über Fürsteneck nach Passau (heutige Linie 127) dient der Anbindung von Prag an den ÖPNV und verdichtet südlich von Hutthurm das Fahrtenangebot der Grundnetzlinien in diesem Bereich.

Mit der Verlängerung der bisherigen Linie 121 Passau - Kindleinsberg bis Tragenreuth sollen die Orte Hötzdorf, Klössing, Auredorf, München und Prag besser an den ÖPNV angebunden werden. Das Fahrtenangebot soll den Bedürfnissen des Einkaufs- und Fremdenverkehrs entsprechen.

Die bisherige Linie 108 wird zu einer neuen Querverbindung Ruderting - Hutthurm - Büchlberg - Hauzenberg umgestaltet. Damit soll den Fahrgästen nach Waldkirchen der zeitaufwendig Umweg über Ruderting erspart und gleichzeitig eine neue Verbindung Hutthurm - Hauzenberg geschaffen werden. Nach Möglichkeit soll diese Linie in Ruderting und Hutthurm Anschlüsse der Nord-Süd-Verkehrsachsen (insbesondere von Tittling/Neukirchen bzw. Grafenau/Freyung in Richtung Hauzenberg) aufnehmen und bedarfsgerecht bis zum Industriegebiet Jahrdorf weitergeführt werden.

Im Bereich der Stadt Hauzenberg konnte das Fehlen eines zentralen Verknüpfungspunktes, eine ungenügende Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes Jahrdorf sowie eine ungenügende Erschließung des Stadtgebietes Hauzenberg als Schwachstellen des heutigen Nahverkehrsangebotes identifiziert werden.

Grafik: Grundgerüst des künftigen Linienverkehrs im Teilbereich Nordost



Zentraler Busbahnhof Hauzenberg (ZOB)

Das von der Stadt Hauzenberg vorgelegte ÖPNV-Konzept enthält konzeptionelle Vorschläge zu einem möglichen neuen Busbahnhof, an dem zentrumsnah eine Verknüpfung der einzelnen ÖPNV-Linien möglich ist und an dem ggf. auch Park&Ride-Plätze angeboten werden können. Die Stadt Hauzenberg verfolgt zwei alternative Standorte für einen neuen ZOB:

- **Standort: Pfarrstraße**

Durch das von der Pfarrstraße her abfallende Gelände ist ein zweigeschossiger Parkplatz mit Busbahnhof denkbar. Dabei kann der oben gelegene Busbahnhof von der Pfarrstraße direkt ebenerdig angefahren werden, während die untenliegende Parkfläche direkt an einen größeren, bereits vorhandenen Parkplatz angrenzt.

- **Standort: Südlich des Url-Parkplatzes (Fritz-Weidinger-Str.)**

Ebenfalls als zweigeschossige Anlage (Parkflächen im Untergeschoß) angedacht, können die Omnibusse ebenerdig von der Fritz-Weidinger-Straße den ZOB anfahren. Aufgrund der Nähe zu den Schulen kann auf eine gesonderte Bedienung der Realschule verzichtet werden. Nachteilig wirkt sich bei diesem Standort das starke Gefälle vom Zentrum zum ZOB aus.

Die Stadt Hauzenberg strebt eine Realisierung eines ZOB an einem der oben beschriebenen Standorte in den nächsten Jahren an. Die Baumaßnahme wird bei der Investitionsplanung des NVP berücksichtigt. Zukünftig sollen alle Buslinien, die die Stadt Hauzenberg anfahren, den geplanten ZOB bedienen. Nach Möglichkeit soll eine fahrplanmäßige Abstimmung der einzelnen Linien einschließlich des City-Busses sichergestellt werden. Im Falle einer Linienführung durch die Pfarrstraße (Erschließung Fürsetzung) ist für einen reibungslosen Begegnungsverkehr der Omnibusse von einer Auflösung der vorhandenen Parkplätze auszugehen.

Die zur besseren Erschließung der einzelnen Wohnlagen in Hauzenberg zeitweise diskutierte Verbindungsspanne Stadionstraße - Staffelhof wird aufgrund einer zwischenzeitlich erfolgten anderweitigen Nutzung der hierfür notwendigen Flächen nicht weiterverfolgt.

Zur besseren Einbindung des Industriegebietes Jahrdorf wird eine Verlängerung einzelner Fahrten der Linien 162 (in/aus Richtung Passau) und 164 (in/aus Richtung Waldkirchen), die derzeit in Hauzenberg beginnen oder enden, bis zum Jahrdorf angestrebt.

Ebenfalls zur verbesserten innerstädtischen Erschließung von Hauzenberg wird eine Ausweitung des bestehenden „City-Bus-Verkehrs“ angestrebt. Dabei soll insbesondere für die Orte Haag, Raßreuth, Krimming, Germannsdorf, Kropfmühl und Jahrdorf eine auf die Bedürfnisse des Berufs- und Einkaufsverkehrs abgestimmte Bedienung erfolgen. Für Urlaubsgäste soll saisonabhängig auch eine Verbindung Krimming - Jahrdorf (Schnappsmuseum) - Kropfmühl (Graphitbergwerk) Berücksichtigung finden.

Für das Regionalbusangebot im Raum Hauzenberg ist eine Ausweitung des Fahrplanangebotes auf den Linien

- 143 Hauzenberg - Haag - Kellberg - Passau
- 147/148 Hauzenberg - Büchlberg - Hutthurm und
- 164 Hauzenberg - Waldkirchen

erstrebenswert.

Für Wegscheid soll das ÖPNV-Angebot nach Hauzenberg und Waldkirchen verbessert werden. Dazu wird eine bessere Abstimmung der Linien Wegscheid - Passau und Passau - Untergriesbach - Hauzenberg sowie die Einrichtung durchgehender Fahrten in dieser Relation angestrebt. Darüberhinaus soll das Fahrtenangebot der Linie 145 (Wegscheid - Sonnen) durch zusätzliche Rufbusse (Kleinbusse) aufgestockt und bis Hauzenberg verlängert werden. In Sonnen soll dabei Anschluß nach Waldkirchen bestehen.

Zur Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Kellberg an den Gemeindehauptort Thyrnau soll eine neue Buslinie des Ergänzungsnetzes eingerichtet werden. Dieses Verkehrsangebot ist als Ringlinie vorstellbar, bei der die Orte Thyrnau, Zwecking, Kellberg und Hundsdorf sowie die Kurklinik Bad Kellberg eingebunden werden. Im Interesse des Fremdenverkehrs könnte eine Erweiterung dieses neuen Linienverkehrs bis Passau sinnvoll sein. Das Fahrtenangebot sollte sich primär an den Bedürfnissen des Einkaufs- und Fremdenverkehrs orientieren.

Der bestehende freigestellte Schülerverkehr Kellberg - Thyrnau - Untergriesbach soll in einen öffentlichen Linienverkehr überführt werden der im Gemeindebereich von Thyrnau die oben beschriebene Ringlinie ergänzt.

8.3 Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des SPNV-Netzes

Die Planung des für den Nahverkehr relevanten Bahnnetzes im Landkreis Passau erfolgt durch den SPNV-Aufgabenträger Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Insofern kann die grundsätzliche SPNV-Bedienung (Strecken, Takthäufigkeit) übernommen werden. Die Nahverkehrsplanung soll die Vorgaben der BEG zu den im SPNV bedienten Achsen sowie den vorgesehenen Verknüpfungspunkten ergänzen.

Die derzeit im SPNV betriebenen Bahnstrecken Passau - Vilshofen - Plattling und Passau - Pocking - Mühldorf sollen grundsätzlich das Rückgrat im ÖPNV bilden. Dabei wird für die Planung des Busnetzes auf der Bahnstrecke Passau - Vilshofen von einem zweistündigen RegionalExpress sowie ergänzenden RegionalBahnen ausgegangen. Im Bereich der Rottalbahn wurde die BEG-Planung eines zweistündlichen RegionalBahn-Angebotes zugrundegelegt.

Als Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und SPNV sind die Bahnhöfe Passau Hbf, Vilshofen, Neukirchen a.I., Pocking und Karpfham vorgesehen. Am Haltepunkt Neukirchen a.I. soll eine Umsteigeverbindungen von der Buslinie Passau - Ortenburg zum Zug Passau - Pocking (bzw. umgekehrt) realisiert werden.

Entlang der Bahnstrecke Passau - Vilshofen - Plattling wird die Reaktivierung eines Bahnhaltepunktes Pleinting für alle RegionalBahn-Züge empfohlen. Dadurch lassen sich in der Relation Passau - Pleinting zum Teil deutlich kürzere Fahrzeiten nach Passau realisieren. Im Falle der Verwirklichung eines stadtbahnähnlichen Nahverkehrssystems von Obernzell über Passau nach Plattling soll zusätzlich die Einrichtung weiterer Halte in den Orten Sandbach, Ratzing und Seestetten sowie im Stadtzentrum von Vilshofen (westlich der Vilsbrücke) geprüft werden.

Im Bereich der Bahnstrecken von Passau über Erlau nach Hauzenberg bzw. Oberzell wurden die zukünftigen Buslinienverkehre der Kategorie „Grundnetz, 1. Ordnung“ zugeordnet, da die Verkehrsströme sowie die Siedlungsstruktur ein hohes ÖPNV-Aufkommen erwarten lassen. Dies stellt grundsätzlich eine gute Ausgangsposition für eine Reaktivierung des SPNV dar.

In der Relation Passau - Hauzenberg übernimmt der Bus die Erschließung einer Reihe abseits der Schiene gelegener Teilorte, sodaß von einer Beibehaltung der in diesem Bereich konzipierten Buslinienverkehre auszugehen ist. Auf der Verkehrsachse von Passau nach Oberzell ist alternativ zur derzeit konzipierten Busbedienung auch eine SPNV-Bedienung mit einer Verknüpfung zu den weiterführenden Buslinien nach Untergriesbach, Wegscheid und Hauzenberg möglich, wenn der dadurch erreichbare Fahrzeitleistungsbeitrag den dann entstehenden Umsteigezwang ausgleicht.

Inwieweit eine SPNV-Reaktivierung verkehrlich sinnvoll und betriebswirtschaftlich machbar ist, soll eine gesonderte Untersuchung zeigen. Dabei sind insbesondere die Aspekte Erreichbarkeit der Bahnhaltstellen, mögliche Fahrzeitverkürzungen und Wirtschaftlichkeit des SPNV-Betriebes zu analysieren.

Durch eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Passau - Freyung sind für den ÖPNV im Landkreis Passau aufgrund der abseits der Schienenstrecke gelegenen Besiedlung keine Vorteile zu erwarten. Dies könnte sich für Reisende aus dem Landkreis Freyung-Grafenau durchaus anders darstellen, da sich hier möglicherweise Fahrzeitleistungsbeiträge bei der direkten Fahrt ins Oberzentrum Passau realisieren lassen. Im Falle einer Reaktivierung sollen in erster Linie touristische Potentiale angesprochen werden, wie sie z.B. im Ausflugsverkehr in den vorderen Bayerischen Wald oder im Urlauberreiseverkehr bestehen.

8.4 Tarifstruktur

Das Kapitel 8.4 Tarifstruktur ist nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung nach Art. 12 BayÖPNVG und umfaßt ausschließlich weitergehende Zielvorstellungen des Aufgabenträgers.

Der Landkreis Passau strebt die Einführung eines Gemeinschaftstarifes für alle Verkehrsunternehmen im Landkreis an. Die konkrete Ausgestaltung eines solchen Gemeinschaftstarifes ist originäre Aufgabe der beteiligten Verkehrsunternehmen. Mit den nachfolgenden Ausführungen zum ÖPNV-Tarif will der Landkreis seine Zielvorstellungen zur zukünftigen Tarifgestaltung zum Ausdruck bringen, ohne jedoch dadurch die genaue Ausgestaltung zu präjudizieren. Eine mögliche finanzielle Beteiligung des Landkreises an einem Gemeinschaftstarif, wie dies jetzt schon im Bereich der Verkehrskooperationen praktiziert wird, setzt jedoch die grundsätzliche Vereinbarkeit der politischen Zielvorstellungen mit dem zu verwirklichenden Tarifsystem voraus.

Neben der Fahrplangestaltung und dem äußeren Erscheinungsbild des Verkehrsunternehmens ist die Tarifgestaltung ein wichtiges Zugangskriterium für eine ÖPNV-Nutzung. Welch starken Einfluß die Tarifgestaltung auf die Akzeptanz des Nahverkehrs hat, zeigt das erfolgreiche Beispiel der Verkehrskooperation Passau - Salzweg/Straßkirchen. In weniger als zwei Jahren konnte das Fahrgastaufkommen durch den günstigen Tarif der Stadtwerke Passau vervierfacht werden.

Für die zukünftige Ausgestaltung der Tarife lassen sich die folgenden wesentlichen Ziele definieren:

- Einführung zielgruppenorientierter Sondertarife,
- Verständlichkeit, einfache Handhabung,
- Tarifergiebigkeit soll auf bisherigem Niveau bleiben, dadurch Minimierung des Zuschußbedarfs.

Da der ÖPNV im Landkreis Passau nicht auf eine Querfinanzierung wie innerhalb der Stadtwerke zurückgreifen kann, muß die Erhaltung der bisherigen Tarifergiebigkeit das oberste Ziel bei der Neugestaltung der zukünftigen Tarife sein. Als weiteres wesentliches Ziel wird die Anwendung eines einheitlichen Tarifsystems auf allen Linienverkehren im Landkreis Passau angestrebt.

Im Status quo orientieren sich die Tarife im ÖPNV des Landkreises ausschließlich an der zurückgelegten Entfernung. Der Preis für die Nahverkehrsleistung wird anhand der vom Fahrgast gefahrenen Kilometer ermittelt.

Dabei bleibt unberücksichtigt, daß der Fahrgast nicht eine bestimmte Menge an Kilometern nachfragt, sondern im allgemeinen eine Ortsveränderung von „A“ nach „B“ beabsichtigt. Für den Fahrgast stellt jede bediente Relation ein eigenständiges ÖPNV-Angebot dar. Es ist dabei für ihn nicht nachvollziehbar, wenn er zum Erreichen seines Zieles einen Umweg in Kauf nehmen muß, der meist mit Zeitverlusten verbunden ist und er diesen auch noch zusätzlich bezahlen muß. In der Theorie sollte die Preisgestaltung für die einzelnen Relationen auch die Güte der Beförderungsleistung, die Transportgeschwindigkeit, die Verkehrszeit (z.B. Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit) sowie die Angebotsqualität (Bedienungshäufigkeit) berücksichtigen. Einen ersten Ansatz in diese Richtung stellt der neue LAST-Tarif (Wochendverkehr, Abendstunden) dar, der für den zusätzlichen Komfort einer Taxifahrt bis vor die Haustür gegenüber dem regulären ÖPNV-Tarif einen Komfortzuschlag berücksichtigt.

Aus diesen Überlegungen heraus ist für die zukünftige Tarifgestaltung ein verändertes Leistungsverständnis für den ÖPNV maßgebend. Die Verkehrsunternehmen bieten dem Kunden ein differenziertes Angebot für die gewünschte Ortsveränderung und keine ausschließliche Transportleistung an. Für die Konzeption des Tarifsystems bedeutet dies, daß zukünftig verstärkt kundenorientierte, statt rein transportleistungsorientierter, Tarifgrundlagen Anwendung finden müssen.

Neukonzeption der Tarifstruktur

Der ÖPNV-Tarif besteht grundsätzlich aus den beiden Komponenten Tarifsystem und Fahrausweissortiment, letzteres hat Einfluß auf die vom Fahrgast wahrgenommene Tariffhöhe.

Das bisherige Teilstreckensystem, bei dem sich der Fahrpreis ausschließlich an der Zahl der zurückgelegten Kilometer orientiert, entspricht nicht den Anforderungen an ein zeitgemäßes und kundenfreundliches Tarifsystem und sollte daher nicht als Grundlage eines zukünftigen Gemeinschaftstarifes dienen. In der Praxis hat sich in Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden ein Tarifsystem auf der Basis eines Flächenzonentarifes durchgesetzt.

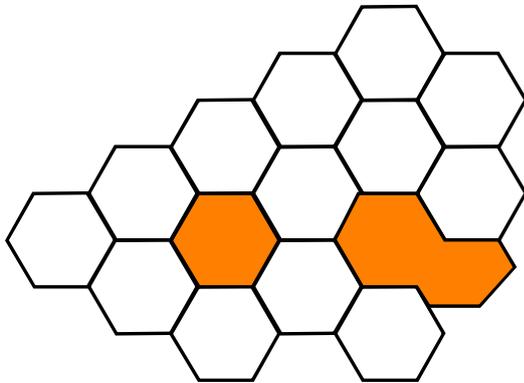
Das Tarifsystem ist damit übersichtlich, der Fahrgast kann selbst den Fahrpreis ermitteln (sowie ggf. einen Fahrausweis entsprechend entwerfen) und die Fahrpreisbildung nachvollziehen.

Die Gestaltung des Flächenzonentarifes kann auf zwei verschiedene Arten vorgenommen werden:

- als konzentrische Zonen um das Zentrum eines Verkehrsraumes (z.B. München),
- als wabenförmige Zonen bei polyzentrischer Raumstruktur (z.B. Rhein-Ruhr, Rhein-Neckar-Raum).

In der nachfolgenden Grafik sind die unterschiedlichen Zonen-Modelle dargestellt.

Wabenförmige Zonen



Konzentrische Zonen

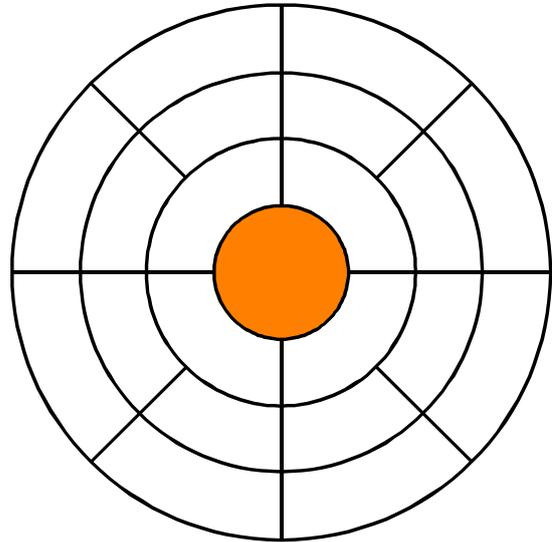


Tabelle: Vor-/Nachteile der Zonenmodelle für den Landkreis Passau

	Wabenförmige Zonen	Konzentrische Zonen
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Berücksichtigung tangentialer Verkehre, - spätere Integration angrenzender Regionen möglich, - stärkere Betonung der Mittelzentren möglich, - größere Anzahl Tarifzonen ermöglicht feinere Tarifabstufung 	<ul style="list-style-type: none"> - einfache und gerechte Fahrpreisbildung für Hauptverkehrsströme (radiale Achsen), - einfache Integration bestehender Verkehrskooperationen in der Einführungsphase (Passau + 1. bzw. 2. Zone), - System ist aus dem Raum München bekannt, kreisförmiger Aufbau leicht nachvollziehbar.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> - Wabenform z.T. schwer durchschaubar, - Anzahl der Tarifzonen größer, - z.T. höhere Fahrpreise, da Linienverlauf häufiger Wabengrenzen tangieren 	<ul style="list-style-type: none"> - begrenzte Erweiterbarkeit auf angrenzende Regionen - tangentielle Verkehre erfordern zusätzliche Sektorengrenzen (weniger Übersichtlichkeit)

Bei der konzentrischen Gestaltung eines zukünftigen Flächenzonentarifes sollen für den Landkreis Passau sieben ringförmig Zonen vorgesehen werden. Das Tarifmodell ist damit mit dem heutigen LAST-Tarif für das LAST-Zentrum Passau identisch.

Im Falle eines konzentrischen Flächenzonentarifs ist aufgrund der Vergleichbarkeit mit dem Tarif des Münchener Verkehrsverbundes (MVV) die größtmögliche Nachvollziehbarkeit sowie eine einfache Integration der bestehenden Verkehrsoperationen in der Einführungsphase sichergestellt. Dagegen kann das Wabentarifmodell die innerhalb des Landkreises tangential bzw. auf die Mittelzentren zulaufenden Verbindungen wesentlich besser abdecken. Auch ist die Integration weiterer Gemeinden innerhalb des Nahverkehrsraums Passau (z.B. Teile des Landkreises Freyung-Grafenau) leichter möglich.

Für das zukünftige Fahrausweissortiment ist grundsätzlich von einer Beibehaltung der bisherigen Tarifarten

- Regeltarif,
- Umwelt-Zehner-Karte (evtl. in der Form einer Streifenkarte) und
- Zeitkarten (Wochen-/Monats-/Jahreskarten)

auszugehen (Basis-Fahrausweissortiment). Dabei ist auch eine Anerkennung der BahnCard, zumindest für längere Fahrtstrecken und im SPNV, anzustreben. Die bisher jeweils für eine feste Relation ausgegebenen Umwelt-Zehner-Karten sollen zu einer flexibel einsetzbaren Streifenkarte modifiziert werden. Dadurch können Stammkunden unabhängig von einer häufig in Anspruch genommenen Relation rabattierte Fahrausweise erwerben.

Ähnlich dem heutigen Regeltarif, der für kürzere Strecken einen höheren Kilometerpreis zugrundelegt, ist bei der künftigen Preisbildung grundsätzlich von einem Grundpreis sowie einem zonenabhängigen Arbeitspreis auszugehen.

Die Aufteilung zwischen Arbeits- und Grundpreis entspricht dem heutigen Prinzip der Preisbildung in den Verkehrskooperationen, bei denen der SWP-Tarif in Verbindung mit einem Zuschlag (= Außentarif) ausgegeben wird. Um gleiche Tarife für alle Landkreisteile anbieten zu können, liegen die Fahrpreise über dem bisherigen Kooperationsstarif. Durch die Umstellung des Tarifsystems von einer Vielzahl von Teilstreckentarifen auf einen einheitlichen Flächenzonentarif mit nur noch 20-25 Tarifzonen, sind in den einzelnen Fahrtrelationen sich nach oben oder unten verändernde Fahrpreise zu erwarten.

Eine Umsetzung des vorgeschlagenen Tarifsystems im Bereich der heutigen Tarifkooperationen ist bereits kurzfristig möglich. Für die mittelfristig angestrebte Ausdehnung des Gemeinschaftstarifes sind zur Sicherstellung der Tarifergiebigkeit zunächst detaillierte Hochrechnungen auf der Basis aller Verkehrsbeziehungen notwendig. Hierzu werden den Verkehrsunternehmen erst mit der Einführung elektronischer Fahrscheindrucker ausreichende Informationen zur Verfügung stehen.

Das oben beschriebene Basis-Fahrausweissortiment sollte um weitere, zielgruppenorientierte Angebote ergänzt werden, um insbesondere neue Kundengruppen anzusprechen. Dabei kann zwischen Angeboten unterschieden werden, die sich in erster Linie an die Bevölkerung oder an Kurgäste und Urlauber wenden. Nachfolgend sind mehrere Vorschläge für besondere Tarifangebote zusammengestellt.

Zielgruppe	Tarifangebot
Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> • Familienkarte an den Wochenenden • Einkaufstickets an den Adventssamstagen • Ferientickets für Schüler • kostenlose Fahrradmitnahme in Bahn und ausgewählten Buslinien (evtl. mit Fahrradanhänger)
Kurgäste, Urlauber	<ul style="list-style-type: none"> • Tages- bzw. Mehrtageskarte für den gesamten ÖPNV/SPNV im Landkreis bzw. Urlaubsgebiet • Kombitickets, z.B. Fahrt und Eintritt für Graphitbergwerk Kropfmühl, Schnappsmuseum, Wildpark Ortenburg, Ausstellungen u.a. • „PassauCard“, Eintritt zu Museen, freie ÖV-Benutzung in Stadt und Landkreis Passau (in Zusammenarbeit mit Stadt Passau)

Die Tarifangebote, die sich primär an die Bevölkerung wenden, sind vor allem vor dem Hintergrund eines Preisvergleichs mit dem vorhandenen PKW zu sehen. Unter dem Aspekt, daß für einen Preisvergleich meist nur der Benzinpreis betrachtet wird, schneidet der heutige Regelpreis des ÖPNV schon für eine Person relativ schlecht ab. Noch ungünstiger stellt sich das Preis-Leistungsverhältnis bei einer gemeinsamen Fahrt mehrerer Personen (z.B. Familien) dar.

Die Realisierung dieser Tarifangebot hat in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. den jeweils betroffenen Veranstaltern zu erfolgen.

Die Finanzierung möglicher Einnahmeausfälle durch eine veränderte Fahrausweisung sollte auch durch eine Beteiligung der Kurverwaltungen und Fremdenverkehrsorganisationen bzw. der von diesen Angeboten profitierenden Veranstalter (z.B. Einzelhandelsverband, Konzertveranstalter) erfolgen.

Im Sinne einer Verkehrsverlagerung auf sichere und umweltfreundliche Verkehrsmittel ist unter dem Aspekt einer möglichen Verkehrsvermeidung im mIV auch eine Verpflichtung zur Beteiligung an ÖPNV-Einnahmeausfällen bei der Genehmigung von Veranstaltungen in Erwägung zu ziehen.

8.5 Realisierung von Maßnahmen der Nahverkehrsplanung

Während der Bearbeitung der Nahverkehrsplanung wurden in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung bzw. z.T. unabhängig davon folgende Maßnahmen im Landkreis realisiert oder befinden sich in Planung:

- **Rottalbahn:** Einführung eines angenäherten Zwei-Stunden-Taktes und Aufstockung des Fahrtenangebotes um rund 70.000 Zugkilometer/Jahr;
- **Schnellbusse Pocking - Passau** und verbesserte Anbindung der südlichen Landkreisgemeinden;
- **Linie 37:** neue Linienführung über Fürstenzell;
- **Galla - Sandbach - Vilshofen:** Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV;
- **SPNV-Anschlüsse in Vilshofen:** Fahrplananpassungen zur verbesserten Anbindung der Züge nach Plattling und Passau;
- **Verkehrsgemeinschaft:** mehrere Vorgespräche zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen haben stattgefunden.

In den darauffolgenden Jahren wurden zahlreiche Verbesserungen im ÖPNV durchgeführt. Diese wurden auf Grundlage der im Nahverkehrsplan festgelegten Zielsetzungen konzipiert und umgesetzt, so dass sich eine deutliche Verbesserung des Systems ergeben hat.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Angebots durch gezielte Einzelmaßnahmen (zusätzliche Fahrten, Verlegung von Haltestellen, Verschiebung von Fahrzeiten...) wurden mit der ÖPNV-Offensive und dem Projekt „Mobilität von Morgen“ zwei umfassende Umstrukturierungen des ÖPNV-Systems vorgenommen.

Durch die **ÖPNV-Offensive 2010** wurden im gesamten Landkreis zahlreiche Linienführungen überplant, neue Verbindungen eingerichtet und die Bedienstandards der Verkehre erhöht.

Unterteilt in 7 Korridore wurden Hauptachsen festgelegt und der Nahverkehr gezielt optimiert:

- Korridor 1: Passau - Untergriesbach – Wegscheid
- Korridor 2: Passau - Pocking - Bad Füssing
- Korridor 3: Passau - Fürstenzell - Bad Griesbach
- Korridor 4: Passau – Vilshofen
- Korridor 5: Passau – Tittling
- Korridor 6: Passau - Salzweg - Hutthurm – Büchlberg
- Korridor 7: Passau - Hauzenberg – Breitenberg

Bei dieser umfassenden Überarbeitung, mit Fahrplanänderungen auf 30 Fahrplänen und 320 Fahrten, darunter Zeitenänderungen bei etwa 300 Fahrten, wurden mehr als 90 zusätzliche Touren auf den Hauptkorridoren und weitere Zusatzfahrten auf Nebenlinien generiert. Dies resultierte in zusätzlichen 385 tsd. Jahreskilometern. Außerdem wuchs das wöchentliche Fahrplanangebot um rund 188 Stunden, verteilt auf jeweils 29 Stunden montags bis freitags, ca. 18 Stunden samstags und 25 Stunden sonn- und feiertags.

Zudem wurde das Fahrplanangebot auf den Schienenstrecken erweitert.

Als Ergebnis der Maßnahmen der ÖPNV-Offensive und weiterer kontinuierlicher und zielgerichteter Verbesserungen des ÖPNV-Angebots im Landkreis Passau wurde ein gut ausgebautes Nahverkehrsangebot gebildet. Darauf aufbauend wurde 2016 das Projekt „**Mobilität von Morgen**“ abgeschlossen, welches die weitere Verbesserung des ÖPNV-Systems zum Ziel hatte. Auch die in diesem Projekt konzipierten und umgesetzten Maßnahmen basieren auf den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans und setzen die darin vorgegebenen Standards und Bedienqualitäten konsequent weiter um.

Dies wurde zum einen durch die Einführung zahlreicher Bedarfsverkehre realisiert, die die Vorgaben des LAST aufgreifen. Ergänzend dazu wurden die Bedarfsverkehre durch im Vorfeld durchgeführte bürgernahe Erhebungen und Auswertungen spezifisch auf die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse angepasst. Zudem erfüllen die ergänzenden Bedarfsverkehre (Rufbusse) die Vorgaben, Querverbindungen zu stärken und Zubringerfunktionen zu den Hauptachsen zu erfüllen. Mit dieser Stärkung

der Hauptachsen bilden die bedarfsgesteuerten Verkehre eine Weiterentwicklung der in der ÖPNV-Offensive begonnenen Entwicklungen.

Es entstand somit insgesamt ein komplexes System an Hauptachsen, die aus unterschiedlichen ÖPNV-Linien gebildet werden und Zubringerverkehren, die zum Großteil aus Bedarfsverkehren bestehen, die wiederum in der Regel aus mehreren Sektoren gebildet werden. Das für den Bürger und dessen Bedürfnisse nahezu optimal angepasste Angebot an ÖPNV-Leistungen besteht somit aus einem verwobenen System unterschiedlicher Linien und Sektoren.

Neben der Angebotserweiterung (Einführung von Bedarfsverkehren) wurde im Rahmen des Projekts „Mobilität von Morgen“ außerdem eine Mobilitätszentrale eingerichtet. Diese bildet die ebenfalls im Nahverkehrsplan geforderte Anlaufstelle für die Bürger des Landkreises zu allen Fragen der Mobilität. Die Zentrale bündelt somit die Auskünfte zum ÖPNV und auch zu den neu entstandenen Bedarfsverkehren sowie zu allen anderen Leistungen der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau.

Eine Nutzung des ÖPNV wurde so, mit kompetenter Beratung über die bestehenden Möglichkeiten, bequemer und kundenfreundlicher.

Aufgrund des beschriebenen komplexen Zusammenspiels von unterschiedlichen Linien und Bedarfssektoren zu einer bürger- und nachfrageorientierten Gesamtsystemleistung ist eine solche zentrale Anlaufstelle auch zwingend notwendig. Die für den einzelnen Bürger zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Fortbewegung im öffentlichen Verkehr zu fast allen Zeiten und in fast alle Richtungen ist nur dann umfassend klar und somit nutzbar, wenn diese auch über das System und die Mobilitätszentrale unterstützt werden.

Das aus diesen Maßnahmenpaketen der ÖPNV-Offensive und des Projekts „Mobilität von Morgen“ entstandene Angebot im ÖPNV ist als ein abgestimmtes und interdependentes Netzwerk an Linienverkehren, Bedarfsverkehren, Tarifangeboten und Auskunfts-/Buchungsmöglichkeiten (intermodale Online-Plattform, Mobilitätszentrale...) zu sehen.

Einzelne Teilleistungen wie zum Beispiel ÖPNV-Linien sind deshalb in ihrem Leistungsumfang bzw. den entsprechenden Bedienqualitäten immer im Kontext der angebotenen und abgestimmten weiteren Leistungen zu betrachten.

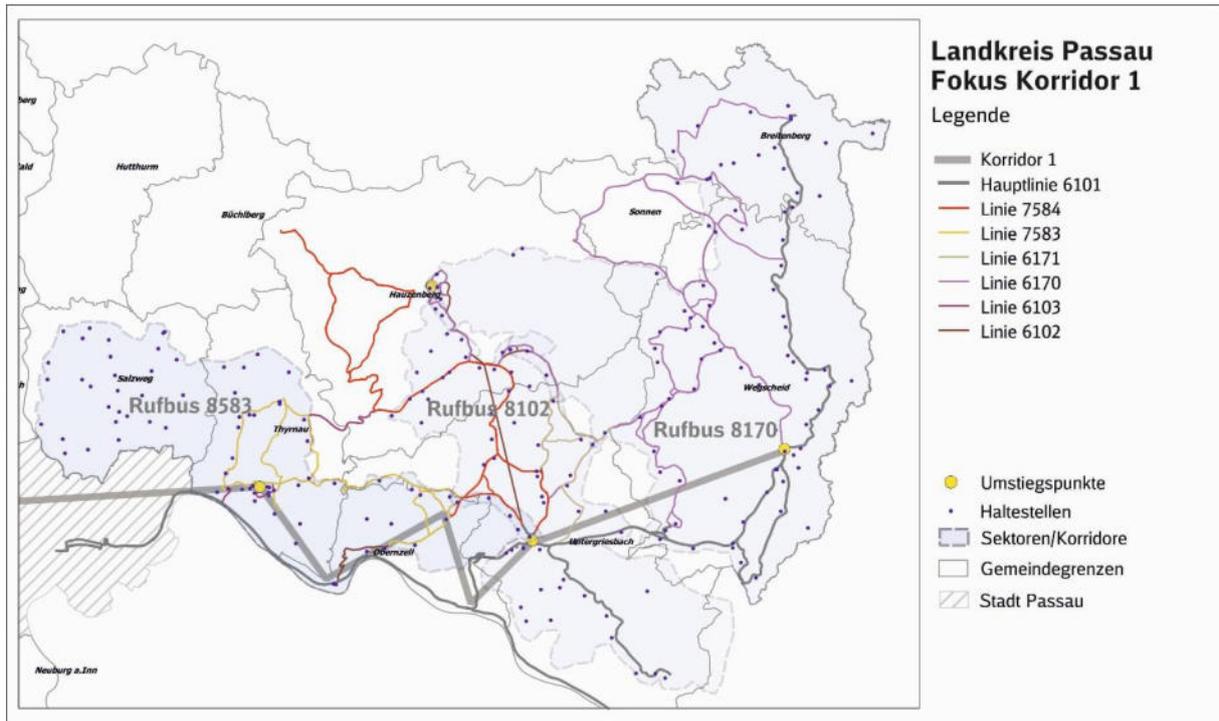
Im Konkreten lassen sich somit Bereiche und um die Hauptachsen des ÖPNV-Systems festlegen, die als jeweils in sich geschlossene Subsysteme zu verstehen sind.

- Die Umsteigebeziehungen der einzelnen Linien sind für einen optimierten Kundenkomfort aufeinander abgestimmt.
- Der Bedarfsverkehr für sich ist, auch unter Berücksichtigung einer Förderung, nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen; ohne eine unternehmensinterne Verknüpfung mit anderen bestehenden Linien ist eine Aufrechterhaltung des Rufbussystems nicht möglich.
- Das Tarifmodell ist auf die bestehenden Linienverknüpfungen und -angebote entwickelt und abgestimmt.

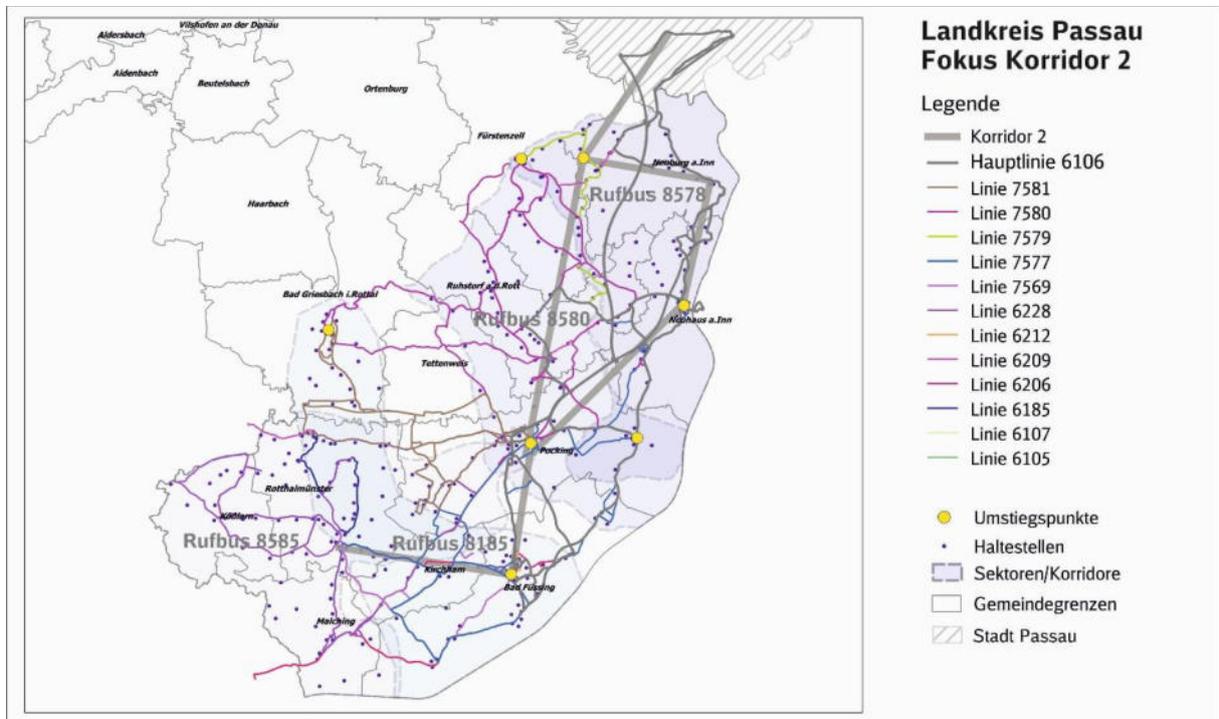
In den folgenden Abbildungen sind die einzelnen Hauptachsen mit den jeweils enthaltenen ÖPNV-Linien sowie den Bedarfssektoren dargestellt.

Es ergeben sich daraus für die einzelnen Linien Abhängigkeiten bzw. Interdependenzen zu unterschiedlichen Bedarfsverkehren (-sektoren). Eine detaillierte Auflistung der ÖPNV-Linien mit den jeweils zu berücksichtigenden Rufbussen ist im Anhang zu finden.

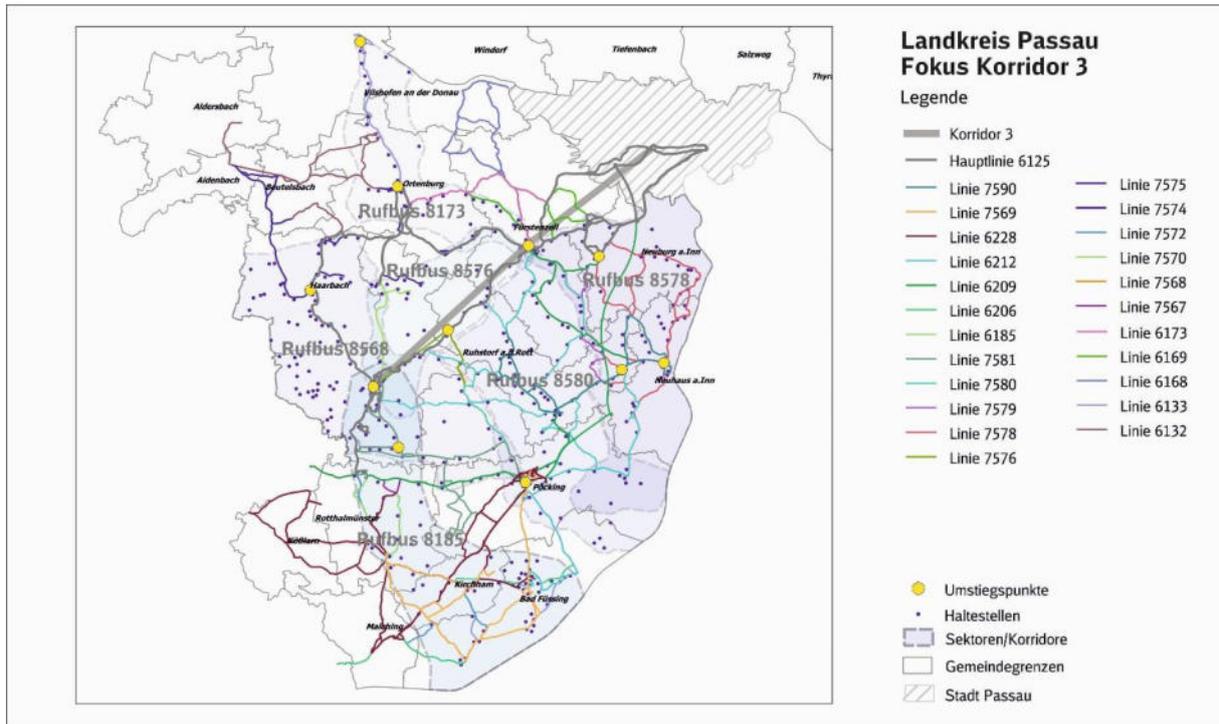
Grafik: Hauptkorridor 1 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren



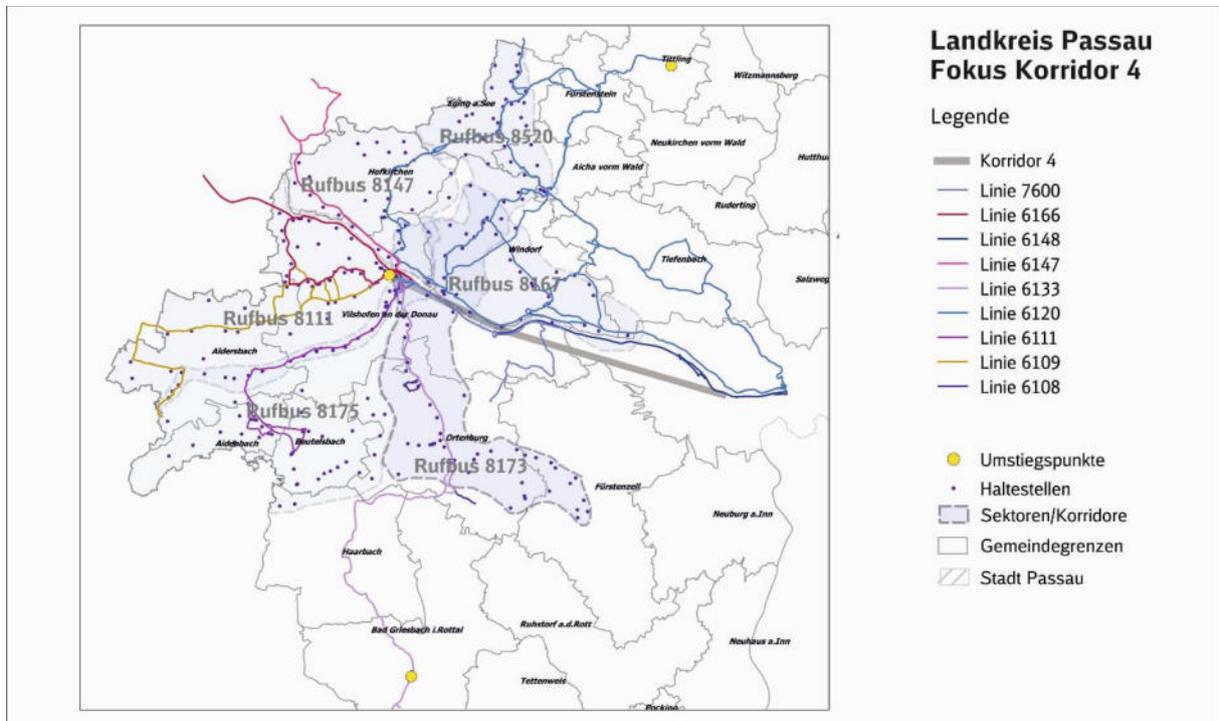
Grafik: Hauptkorridor 2 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren



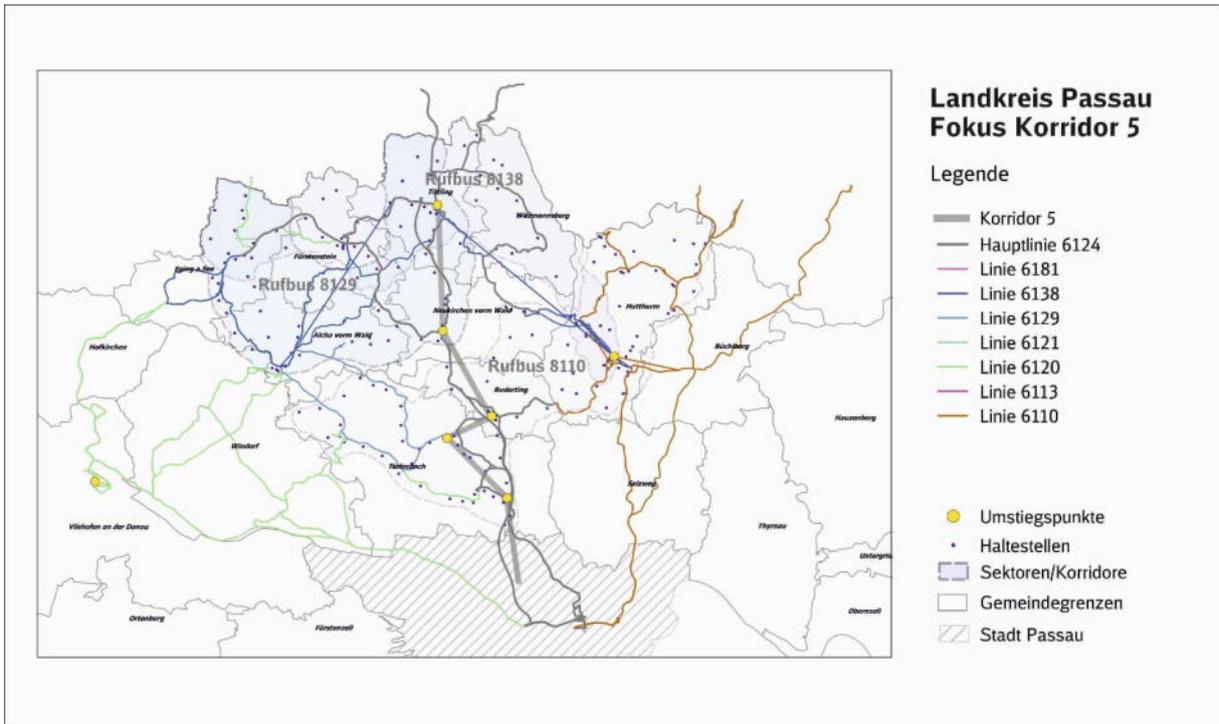
Grafik: Hauptkorridor 3 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren



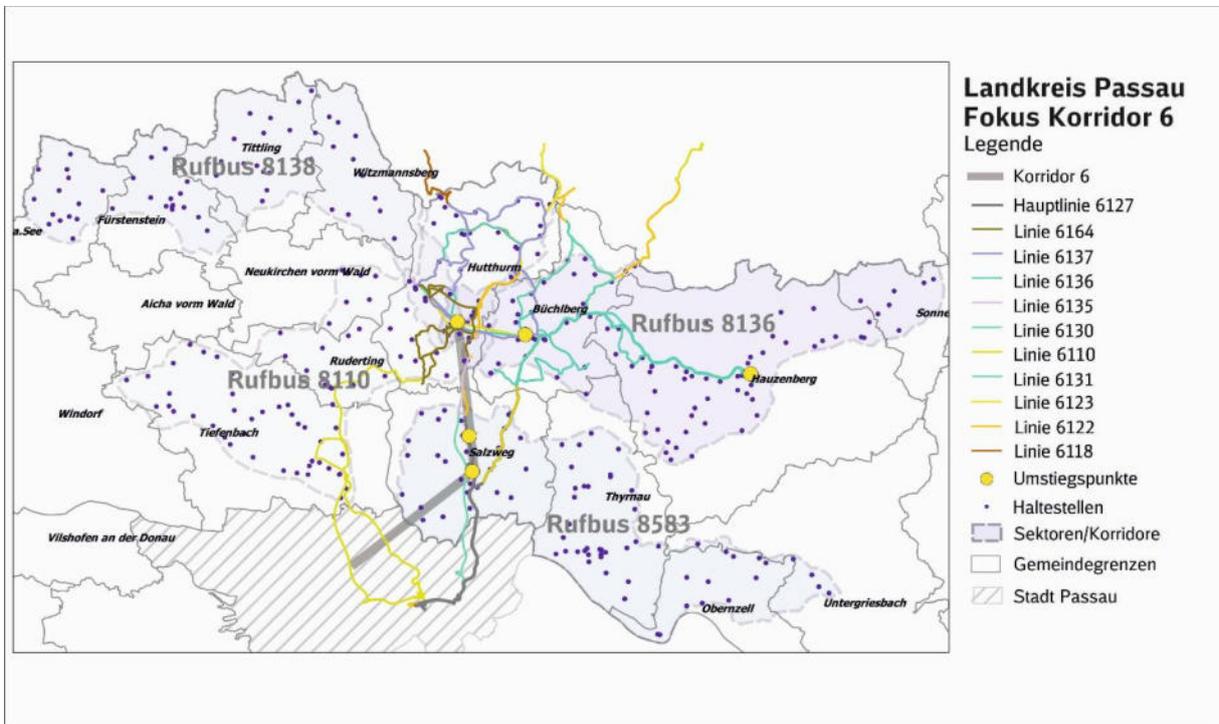
Grafik: Hauptkorridor 4 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren

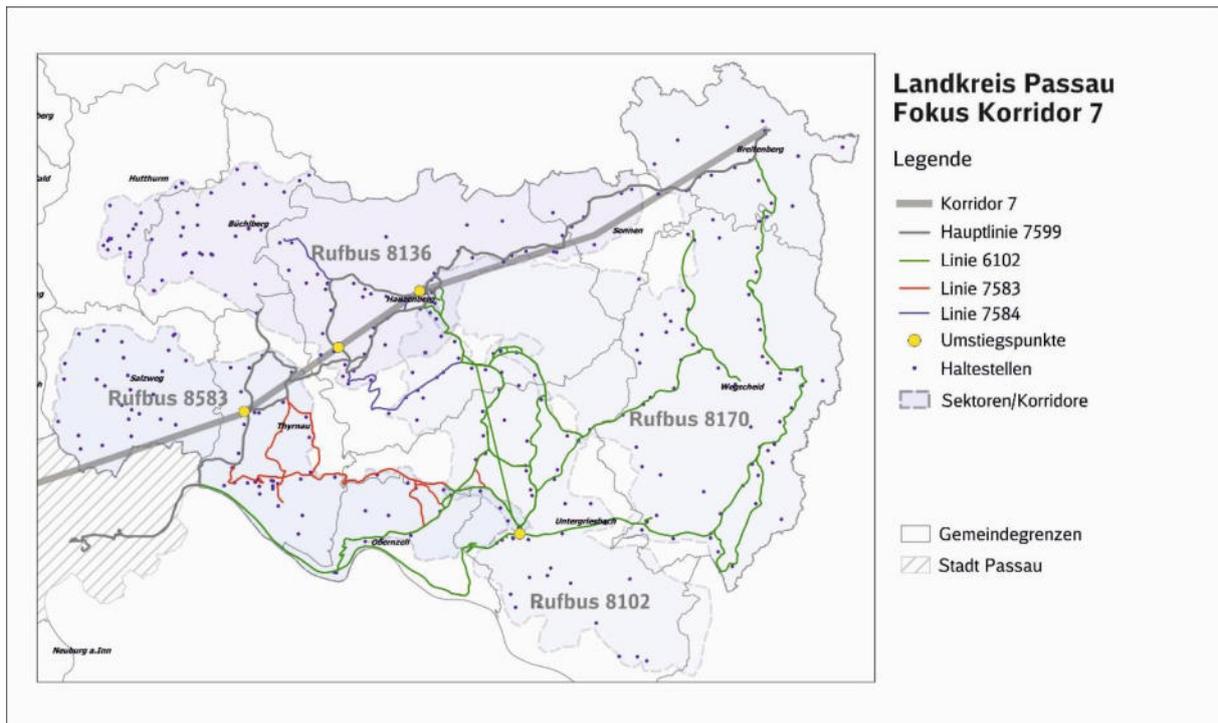


Grafik: Hauptkorridor 5 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren



Grafik: Hauptkorridor 6 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren



Grafik: Hauptkorridor 7 mit ÖPNV-Linien und Bedarfssektoren

Für jede Einzelleistung innerhalb der beschriebenen und abgebildeten Korridore ist somit das im Rahmen der unterschiedlichen Projekte entstandene komplementäre Angebot an ergänzenden Leistungen (Bedarfsverkehre, Mobilitätszentrale, Tarifstruktur...) zu berücksichtigen.

Eine isolierte Bewertung und Herauslösung einzelner Leistungen (Linie) würde die Qualität des ÖPNV-Gesamtsystems schwächen und gefährden. Von einer Einzelvergabe einer Leistung ohne Verknüpfung von den beschriebenen relevanten Ergänzungsleistungen ist somit abzusehen.

8.6 Barrierefreiheit

8.6.1 Grundlegendes

Gesetzliche Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr finden sich in § 8 Abs. 3 Satz 3 bis 7 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und in Art. 4 Abs. 3 Satz 2 bis 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

§ 8 Abs. 3 Satz 3 bis 7 PBefG

„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.“

Art. 4 Abs. 3 Satz 2 bis 4 BayÖPNVG

„Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten. Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten.“

Diese Zielstellung ist nicht zuletzt mit Blick auf den demografischen Wandel zu begrüßen. Ein barrierefreier ÖPNV bietet nicht nur einen leichteren Zugang zur Mobilität für Menschen mit speziellen Bedürfnissen oder einer möglichen temporären oder dauerhaften Behinderung, sondern bietet auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste.

Die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit gilt allerdings nicht ausnahmslos. Die Zielbestimmung verpflichtet die Aufgabenträger nicht dazu, alle im ÖPNV bestehenden Barrieren bis zum 01.01.2022 vollständig auszuräumen. Neben den beschriebenen Einschränkungen in inhaltlicher und räumlicher Hinsicht ermöglicht es § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, Ausnahmen zuzulassen, soweit sie konkret benannt und begründet werden.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Passau ist somit um Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit zu ergänzen. Als Richtlinie und Umsetzungshilfe wurden hierfür das Handbuch „*Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation - Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr*“ von DELFI e.V. und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG „*Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV*“ der ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände“ herangezogen.

Demnach ist der verwendete Begriff „Barrierefreiheit“ nicht im Sinne einer Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen zu verstehen, sondern bezieht sich auf die räumliche Gesamtheit des ÖPNV in Deutschland. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ ist objektiv nicht zu erreichen.

Auch wenn die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel ist, kann diese – wie alle anderen Aufgaben auch – nur im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und der Prioritäten umgesetzt werden. Für die Umsetzung der anstehenden Maßnahmen erscheint es unerlässlich, die finanzielle Unterstützung der Straßenbaulastträger und der Verkehrsunternehmen für den barrierefreien Ausbau in den kommenden Jahren fortzusetzen und ggf. zu erhöhen. Eine Realisierung von Barrierefreiheit durch Umrüstung bestehender Anlagen und Fahrzeuge außerhalb der üblicherweise gängigen Modernisierungs- und Investitionszyklen kann unter den Umständen der gegebenen finanziellen und personellen Rahmenbedingungen durch die kommunalen Aufgabenträger, örtlich zuständigen Behörden und beteiligten Verkehrsunternehmen nicht geleistet werden.

Darüber hinaus bleibt Barrierefreiheit ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Fahrgäste und alle Formen von Einschränkungen zu erzielen. Insoweit spielt auch der herstellerseitig angebotene Stand der Technik eine große Rolle.

Viele Maßnahmen innerhalb des jeweiligen Kreisgebiets unterliegen auch nicht dem direkten Einflussbereich der ÖPNV-Aufgabenträger. Vielmehr berühren die einzelnen Elemente der Barrierefreiheit unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Für Fahrzeuge sowie Information der Fahrgäste sind meist die Verkehrsunternehmen, zu gewissen Teilen auch die ÖPNV-Aufgabenträger verantwortlich. Für die Infrastruktur von Straßen sind es die Straßenbaulastträger, für die Haltestellen in der Regel die Gemeinden. Im Bereich des Schienenverkehrs liegen die Zuständigkeiten bei Bund und Bundesland, der Deutschen Bahn und den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Eine richtig verstandene Barrierefreiheit lässt sich daher nur gemeinsam erreichen.

8.6.2 Nutzergruppen mobilitätseingeschränkter Menschen

Verschiedene Nutzergruppen können im Folgenden als mobilitätseingeschränkt betrachtet werden:



Abbildung 1: Übersicht Mobilitätseingeschränkte Menschen (Quelle: H BVA, Bild 1)⁸

Ein barrierefreier bzw. barrierearmer ÖPNV erleichtert nicht nur den mobilitätsbehinderten Menschen im engeren Sinne den Zugang zu den Nahverkehrsangeboten, sondern bietet auch mobilitätsbehinderten Menschen im weiteren Sinne sowie allen nicht eingeschränkten Fahrgästen Vorteile bei der Nutzung des ÖPNV.

Gemäß DELFI-Richtlinie (2018) werden für die Umsetzung konkreter Maßnahmen folgende Nutzergruppen zusammengefasst:

Nutzergruppen	
Besondere Ansprüche an die barrierefreie Reisekette	Besonderer oder erhöhter Informationsbedarf
Rollstuhlfahrer	Schwerhörige und gehörlose Menschen
Rollstuhlfahrer mit Hilfsperson	
Menschen mit dauerhafter Gehbeeinträchtigung	
Menschen mit dauerhafter Gehbeeinträchtigung unter Zuhilfenahme von Hilfsmitteln (Rollator)	Sehbehinderte und blinde Menschen
Menschen mit temporär eingeschränkter Bewegungsfreiheit (Mitnahme von Fahrrad, Kinderwagen, Gepäck)	

Abbildung 1: Eingeschränkte Nutzergruppen IM ÖPNV (Quelle DELFI 2018)

Es werden Menschen mit Einschränkungen des Gehörs zu einer Gruppe zusammengefasst. Lediglich die Gruppe der Personen mit eingeschränktem Gehörsapparat wird differenzierter betrachtet: Je nach körperlicher Beeinträchtigung und verwendetem Hilfsmittel können beispielsweise unterschiedlich große Stufen Hindernisse darstellen. Zusätzlich existiert die Nutzergruppe der Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Diese kann keiner der in Tabelle 1 aufgeführten Gruppen zugeordnet werden. Menschen, die dieser spezifischen Nutzergruppe zugehörig sind, haben besondere Anforderungen an die Qualität und Darstellung von Informationen. Hier ist eine komprimierte, eingängige Darstellung von Informationen, deren Aussage oder Form, weniger eine Irritation oder Überforderung auslöst, von besonders hoher Relevanz. Texte sind für diese Nutzergruppe auf das notwendige Maß zu begrenzen. Inhalte sollten möglichst mittels vereinfachter und eindeutiger Grafiken vermittelt werden.

8.6.3 Handlungsfelder

Mindestkriterien für die Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises Passau wurden in verschiedenen Handlungsfeldern festgestellt. Daraus resultierende Maßnahmen und Vorgehensweisen werden in folgende Unterpunkte aufgeteilt und dort im Einzelnen näher erläutert:

1. 8.6.3.1 Haltestellen (inkl. Zu- und Abwegung sowie Fahrgastinformation an Haltestellen)

2. 8.6.3.2 Fahrzeuge (inkl. betriebliche Organisation und Fahrgastinformation im Fahrzeugbereich)
3. 8.6.3.3 Digitalisierung

8.6.3.1 Haltestellen (inkl. Zu- und Abwegung)

Im Landkreis Passau finden sich unterschiedliche Ausprägungen und Ausbaustufen von ÖPNV-Haltestellen vor. Diese richten sich im Wesentlichen nach den örtlichen Gegebenheiten sowie der nachfrageorientierten Frequentierung. Die Grundsätze des Verwaltungshandelns, insbesondere Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit, bestimmen grundlegend die Ausstattung der verschiedenen Haltepunkte. So sind hochfrequentierte Haltestellen (z. B. an zentralen Marktplätzen und Umsteigeknoten) aufgrund ihrer Bedeutung in der Regel wesentlich besser ausgestattet, als Haltestellen an sehr ländlichen Gegenden (z. B. an Weilern oder wald- und wiesenläufig gelegenen Gebieten), welche meist wenig bis kaum frequentiert sind. Letztere rechtfertigen somit niedrigere Ausbaustufen nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch aufgrund örtlicher Gegebenheiten (z. B. Platzverhältnisse, Grundstücksfragen, Topografie). Um der unterschiedlichen Bedeutung der verschiedenen Haltestellen gerecht werden können, ist im Sinne einer Festlegung von Mindestkriterien eine Abstufung (Kategorisierung) der Haltestellen entsprechend deren Bedeutung als sachgerecht anzusehen.

Kategorie	Beschreibung	Ausstattung
1	Umsteigeknoten	z.B. größere Bahnhöfe und Busbahnhöfe
2	Zentrale Haltestellen in Hauptorten	Zentral gelegene Haltestellen in größeren Ortschaften (Haupthaltestellen)
3	Überdachte Haltestellen	Meist höher frequentierte Haltestellen mit Sitzgelegenheit und Wartehäuschen
4	Haltestellen ohne besondere Ausstattung	Meist lediglich mit Haltestellenmast, teilweise auch mit Busbucht

(s. a. Nr. 9.2.3)

Eine höhere Fahrgastfrequentierung sowie eine zentralere Lage der Haltestelle bedeutet grundsätzlich eine bedeutendere Kategorie. Es wird empfohlen, sich in Bezug auf die Dringlichkeit der Ertüchtigung oder Neuerrichtung von Haltestellen, an der entsprechenden Kategorie-Einstufung zu orientieren, um Maßnahmen im Sinne der

Barrierefreiheit möglichst schnell einer möglichst großen Zahl an Fahrgästen anbieten zu können.

Die verschiedenen Haltestellenkategorien werden im Folgenden näher beschrieben:

Kategorie 1

- Umsetzung der maximal definierten Barrierefreiheits-Standards
- Zentrale Umsteigeknoten: (Bus-)Bahnhöfe mit sehr hoher Fahrgastfrequentierung und überregionalem Einzugsbereich
- Beispiele im Landkreis Passau: Hauzenberg Busbahnhof, Pocking Bahnhof, Vilsbiburg Bahnhof

Kategorie 2

- Umsetzung sehr hoher Standards in Bezug auf die Barrierefreiheit
- Zentrale Haltestellen in Hauptorten mit hoher Fahrgastfrequentierung und regionalem Einzugsbereich (i. d. R. ca. 1 – 2 Haltestellen je kreisangehöriger Gemeinde)
- Beispiele im Landkreis Passau: Bad Griesbach Stadtplatz, Salzweg Rathaus, Tiefenbach Marienplatz, Oberzell Marktplatz, Karpfham Bahnhof

Kategorie 3

- Umsetzung mittlerer Standards in Bezug auf die Barrierefreiheit
- Meist weniger bis mittelmäßig frequentierte zentrale Haltestellen in Nebenorten oder untergeordnete Haltestellen in Hauptorten mit örtlichem Einzugsbereich
- Beispiele im Landkreis Passau: Prag Kaltenecker Straße, Denkhof Auto Schanzer, Ortenburg Kamm, Kirchham Haus Senator

Kategorie 4

- Umsetzung niedriger Standards in Bezug auf die Barrierefreiheit
- Abgelegene Haltestellen an Randlagen, Weilern oder angrenzend an Wälder und Ackerland, gering bis kaum frequentiert mit geringem Einzugsbereich
- Beispiele im Landkreis Passau: Bad Füssing Zwicklarn, Pumstetten Abzweigung, Bergham bei Haarbach, Reutherfurth b. Fürstenstein, ausschließliche Bedarfshaltepunkte

In der Gesamtbetrachtung aller ca. 1.300 Haltestellen im Kreisgebiet ergibt sich folgende Einschätzung, in welcher Anzahl sich die Haltestellen den unterschiedlichen Kategorien zuordnen:

Kategorie 1:	ca. 3 Haltestellen
Kategorie 2:	ca. 75 Haltestellen
Kategorie 3:	ca. 900 Haltestellen
Kategorie 4:	ca. 300 Haltestellen

Kategorisierung der einzelnen Haltestellen

Grundsätzlich erfolgt die jeweilige Kategorisierung einer Haltestelle im Rahmen einer Ertüchtigungs-, Neu- oder Ersatzbaumaßnahme. Die Einstufung in die jeweilige Kategorie erfolgt durch den Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger auf Anfrage des Baulastträgers (i. d. R. Kommune). Dies wird vornehmlich mit Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers zum Vorhaben im Rahmen des Antragsverfahrens auf Gewährung von Fördermitteln für den Baulastträger nach dem *Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* i. V. m. den *Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)* erfolgen. Bei Bedarf kann der Baulastträger auch bereits im Vorfeld der Planungen bzw. des Antragsverfahrens vom ÖPNV-Aufgabenträger eine Kategorie-Einstufung für die entsprechende Haltestelle verlangen.

Priorisierung und Rangfolge der Kategorien

Neu-, Ertüchtigungs- oder Ersatzbaumaßnahmen von Haltestellen erfolgen grundsätzlich innerhalb der üblichen Modernisierungs- und Investitionszyklen. Prinzipiell sollen jedoch Haltestellen der bedeutenderen Kategorien aufgrund der höheren Fahrgastfrequenz und des größeren Einzugsbereiches vorrangig ertüchtigt werden (Rangfolge: Kategorie 1 > Kategorie 2 > Kategorie 3 > Kategorie 4). In Ausnahmefällen darf ein Vorhaben einer in der Rangfolge niedrigeren Kategorie gegenüber einem Vorhaben einer in der Rangfolge höheren Kategorie vorgezogen werden, soweit dies entsprechend begründet wird (Beispiel: Ertüchtigung einer Haltestelle am Seniorenheim der Kategorie 3 ist im Sinne der vorwiegend mobilitätseingeschränkten ÖPNV-Nutzer in Sachen Barrierefreiheit der Ertüchtigung einer Kategorie-2-Haltestelle mit vorwiegend allgemeinen ÖPNV-Nutzern vorzuziehen).

Über diese generellen Prioritätenstufen hinaus gilt für den Fall, wenn Haltestellen im Bereich ohnehin anstehender Straßenbaumaßnahmen liegen, dass die Herstellung der Barrierefreiheit aus Effizienzgründen im Rahmen dieser Straßenbaumaßnahmen vorrangig gegenüber den vorangestellten Prioritäten erfolgen sollte. Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen obliegt den jeweiligen Baulastträgern. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne samt Priorisierung der Haltestellen durch die Baulastträger zu empfehlen. Darüber hinaus wird empfohlen, mindestens eine Maßnahme in die jeweilige dreijährige Finanzplanung des zuständigen Baulastträgers aufzunehmen.

Barrierefreiheits-Standards für Haltestellen und Umfeld

Im Austausch mit dem Behindertenbeauftragten des Landkreises Passau, Behindertenverbänden, Straßenbaulastträgern und Verkehrsunternehmen wurden folgende Standards – untergeordnet in verschiedene Maßnahmenfelder - einer barrierefreien bzw. barrierearmen Haltestelle definiert:

1. Räumen, Streuen und Reinigen der Haltestellenfläche inkl. deren Zuwege und Warteflächen

- Der gesamte Haltestellenbereich ist vom Winterdienst zu räumen (Zuständigkeit bei Gemeinden bzw. Straßenbaulastträgern).
- Auch in den übrigen Jahreszeiten ist der gesamte Haltestellenbereich von größeren Verunreinigungen und Laub freizuhalten.

2. Fahrpläne/Fahrgastinformation an der Haltestelle

- Fahrpläne und weitere Informationen für Fahrgäste sind gut lesbar zu gestalten und in geeigneter Höhe für Rollstuhlfahrer und kleinwüchsige Menschen anzubringen.
- Deren Darstellung soll komprimiert, eingängig und leicht zu verstehen sein.
- *An Haltestellen ab Kat. 2 werden Orientierungshilfen in Blindenschrift empfohlen, sofern mehr als zwei Haltepunkte bestehen (Beispiel Vilshofen Bahnhof – bis zu sieben Haltemasten: Hier würde sich eine Information in Blindenschrift an der Fahrplantage, z. B. mit Name und Masten der Haltestelle gut eignen, um sehbehinderten Menschen bei der Findung der korrekten Einstiegshaltestelle zu unterstützen).*

3. Warte-, Aufstell- und Haltefläche inkl. Zu- und Abwegung

- Die Vorzugsform ist eine Haltestelle samt Busbucht (ohne Parkmöglichkeiten im Haltestellenbereich) mit einem farblich hell abgesetzten Hochbord im Einstiegsbereich und möglichst reifenschonender Oberfläche (z. B. Kasseler Sonderbord), um dem Fahrgast in Kombination mit (Niederflur-)Fahrzeug und Rollstuhlrampe einen möglichst ebenerdigen Zugang zu ermöglichen.
- Die Bordhöhe beträgt mindestens 18 cm - empfohlen werden 21 cm.
- Die Bordsteinbreite beträgt mind. 120 cm, um Rollstuhlfahrern die notwendige Rangier- und Aufstellfläche vorhalten zu können.
- Außerhalb des Einstiegsbereiches Herabsenkung der Bordkante. Diese darf nicht mehr als 3 cm betragen.
- In der Zu-/Abwegung im Haltestellenumfeld soll die Längsneigung möglichst niedrig gehalten werden und 6 % nicht übersteigen.
- Bodenindikatoren (taktile Leitsysteme) für sehbehinderte Menschen (hierzu wird auf die DIN 32984 hingewiesen) oder mind. gleichwertige Lösung sollen berücksichtigt werden. Hierzu gehört auch die Riffelung von Gehwegen und Bordsteinen z. B. durch Einsetzen spezieller Bord- und Pflasterseine.

- Im direkten Umfeld einer Haltestelle sollen keine Radwege auf dem Verkehrsweg am Bussteig, auf der Wartefläche sowie zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen.

4. Barrierefreie und sichere Straßenüberquerung

- Vorwiegend bei gegenüberliegenden Fußwegen und Haltestellen
- Herabgesenkte Bordkanten (nicht höher als 3 cm – s. o.)
- Bodenindikatoren (taktile Leitsysteme) für sehbehinderte Menschen (hierzu wird auf die DIN 32984 hingewiesen) oder mindestens gleichwertige Lösung sollen berücksichtigt werden. Hierzu gehört auch die Riffelung von Gehwegen und Bordsteinen z. B. durch Einsetzen spezieller Bord- und Pflasterseine.
- Zebrasteifen, sofern nach Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach den örtlichen Gegebenheiten möglich.
- Barrierefreie Fußgängerampel (hierzu wird auf die DIN 32981 hingewiesen), sofern nach Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach den örtlichen Gegebenheiten möglich.

5. Digitale dynamische Fahrplan- und –zielanzeige

- gut ablesbar, kontrastreich (hierzu wird auf die DIN 32975 hingewiesen) mit akustischer Ansage und Infos zu barrierefreien Bussen
- Ausgabe einheitlicher Daten auf Basis der im Landkreis eingesetzten ÖPNV-App für Fahrplan- und Ticketauskünfte



Beispielbild

Nachfolgende Tabelle soll die Übersicht der einzelnen Maßnahmen in den verschiedenen Haltestellenkategorien erleichtern:

Standard / Haltestelle	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
1. Räumen, Streuen u. Reinigen der Haltestellenfläche	X	X	X	X
2. Fahrpläne-/Fahrgastinformation an der Haltestelle	X	X	X	X
3. Warte-, Aufstell- und Haltefläche inkl. Zu- und Abwegung	X	X	X*	
4. Barrierefreie und sichere Straßenüberquerung	X	X	X*	
5. Digitale dynamische Fahrplan- und -zielanzeige	X			

*In dieser Kategorie kann die vorgesehene Umsetzung der Standards lediglich empfohlen werden und bedarf einer häufigeren Prüfung der Verhältnismäßigkeit. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Verhältnisse innerhalb der Haltestellenkategorie 3 wird die Umsetzung im Einzelfall größeren Schwankungen unterliegen (Tendenz zu Kat. 2 bzw. zu Kat. 4). Insbesondere innerhalb dieser Kategorie werden nachfolgende Ausnahmen häufiger angewandt werden müssen. Auf die grundsätzliche Zielsetzung der bestmöglichen Ausstattung der Haltestelle im Sinne der Barrierefreiheit wird hingewiesen.

Ausnahmen (Über- und Unterschreitung der Standards bzw. Kategorien)

Die nachfolgend definierten Ausnahmen bei der Barrierefreiheit sollen die Verhältnismäßigkeit des notwendigen Einsatzes von Investitionsmitteln gewährleisten.

Die definierten Kriterien stellen lediglich Mindeststandards dar. Eine Überschreitung der Mindeststandards wird im Sinne aller Fahrgäste und Attraktivität des ÖPNV ausdrücklich begrüßt.

Eine Unterschreitung dieser Standards bedarf einer besonderen Begründung, welcher sowohl der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger sowohl die/der Behindertenbeauftragte des Landkreises schriftlich zustimmen muss.

Insbesondere nachstehende besondere Begründungen für eine Unterschreitung der Standards werden in aller Regel als Ausnahme anerkannt:

- Haltestellen, an denen Busbuchten, Hochborde oder (befestigte) Gehwege aufgrund örtlicher Gegebenheiten (fehlende Fläche/Grundstücke) oder wirt-

schaftlich unverhältnismäßiger Aspekte nicht oder nicht vollumfänglich umsetzbar sind, müssen über diese Standards (inkl. Bodenindikatoren) nicht verfügen.

- Andere Haltestellenformen (z.B. Haltestellenkap) können unter bestimmten örtlichen Bedingungen sinnvoll sein und im Bestand sowie bei Umbau- und Neubaumaßnahmen akzeptiert werden.
- Bestehende Hochborde ab 16 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um eine zentrale Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen (ab Kat. 3), um eine Haltestelle in direkter Nähe zu relevanten Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte handelt oder Umbaumaßnahmen im Haltestellenbereich durchgeführt werden.
- Längsneigungen in der Zu-/Abwegung des Haltestellenumfeldes über 6 % können zugelassen werden, sofern die topografischen Verhältnisse dies erfordern. Überschreitungen auf über 10 % Längsneigungen sind nach Möglichkeit mit einem Handlauf zu sichern. Bei größeren Neigungen sind zusätzliche Alternativen zur Höhenüberwindung zu prüfen, bspw. horizontale Zwischenpodeste zum Ausruhen.
- Maßnahmen der barrierefreien und sicheren Straßenüberquerung (Nr. 4) müssen nicht umgesetzt werden, sofern sich im Bereich des unmittelbaren Haltestellenumfeldes keine gegenüberliegenden Haltestellen oder Fußwege befinden. Darüber hinaus müssen Bodenindikatoren, Zebrastreifen oder barrierefreie Fußgängerampeln nur dann angebracht werden, sofern dies nach den örtlichen Gegebenheiten möglich ist (Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde).

8.6.3.2 Fahrzeuge (inkl. betriebliche Organisation und Fahrgastinformation)

Im Landkreis Passau werden je nach individuellem Linien- und Fahrgastbedarf unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt. Diese erstrecken sich in der Regel von Hochflurfahrzeuge (höhere Sitzplatzkapazität – bevorzugt eingesetzt in der Schülerbeförderung) über Niederflurfahrzeuge (geringere Sitzplatzkapazität, dafür größere Mobilitätsfläche – bevorzugt außerhalb der Schülerbeförderung oder auf kürzeren Fahrtstrecken eingesetzt) bis hin zu Kleinbussen (9-Sitzer – bevorzugt im Bedarfsverkehr eingesetzt).

Beispielbilder:



Hochflurfahrzeug



Niederflurfahrzeug



Kleinbus

Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen erfolgen grundsätzlich innerhalb der üblichen Modernisierungs- und Investitionszyklen. Eine Umsetzung der nachstehenden Kriterien innerhalb dieser Zyklen ist (analog zur Umsetzung an Haltestellen) zulässig. Prinzipiell ist es zu empfehlen, dass Fahrzeuge, welche dauerhaft an stärker frequentierten Linien eingesetzt werden, vorrangig ersatz-, neubeschafft oder gegen ein Fahrzeug getauscht werden, welches die nachfolgenden Standards bereits erfüllt. Sofern Fahrzeuge dauerhaft an Linien eingesetzt werden, an denen nachweislich (vermehrt) mobilitätseingeschränkte Menschen befördert werden (z. B. Anbindung Seniorenheim, Behinderten-Werkstätten etc.), sind diese vorrangig mit Fahrzeugen, welche die nachstehenden Kriterien erfüllen, zu bedienen. Die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen auf derartigen Linien ist im Sinne der Barrierefreiheit voranzustellen.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung und des Linienbetriebs obliegt den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Um die Ziele der Barrierefreiheit stufenweise zu erreichen, ist die Erstellung konkreter Stufenpläne samt Priorisierung der Fahrzeugersatzbeschaffung durch die Verkehrsunternehmen zu empfehlen.

Barrierefreiheits-Standards für Fahrzeuge im ÖPNV

- 1. Mindestens 50 % aller im öffentlichen Linienverkehr des Landkreises Passau eingesetzten Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmens müssen nachfolgende Kriterien erfüllen:**

- Niederflurfahrzeug mit niedrigem, in Kombination mit entsprechend ausgestalteter Haltestelle und Bordstein (s.o.), möglichst stufenlosen Einstieg und Mobilitätsfläche im Innenbereich samt Anforderungstaste für Ein- und Ausstieg



Beispielbild Mobilitätsfläche für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen inkl. Anforderungstaste innen



Beispielbild Anforderungstaste außen

- Möglichkeit von „Kneeling“ (rechtsseitiges Herabsetzen des Busses für niedrigeren Einstieg des Fahrgastes)
- Ausklappbare Rollstuhlrampe im hinteren Einstiegsbereich. In Kombination mit der Kneeling-Funktion eines Niederflurbusses beträgt der Höhenunterschied ohne Bordstein ca. 10 – 15 cm und ist in der Regel gut zu bewältigen. Schulungen des

Fahrpersonals ermöglichen darüber hinaus eine zielgerichtete Hilfestellung für den Einstieg. Haltestellen, welche das Kriterium der geforderten Bordhöhen (8.6.3.1) erfüllen, ermöglichen über dieses System in der Regel einen Einstieg ohne Höhenunterschied.

Manuell einhändig ausziehbare Rollstuhl-(Klapp-)rampen werden nach derzeitigem Stand der Technik elektronischen Systemen vorgezogen. Aktuell verfügbare elektronische Rampen bzw. Hebebühnen benötigen viel Platz (ohne Busbucht ggf. Blockierung beider Fahrbahnen), nehmen mehr Zeit in Anspruch (Ein- und Ausfahren der Rampen ca. 5 Min.) und kosten i. d. R. ein Vielfaches im Vergleich zum nachstehend dargestellten manuellen System, welches sich nach Rücksprache mit Verkehrsunternehmen im praktischen Betrieb als praktikabler, sicherer, flexibler und wirtschaftlicher erweist.



Beispiel ohne Bordsteinerhöhung: Einsatz einer Rollstuhl-Klapprampe in Kombination mit absenkbarem Niederflerbus inkl. Kneeling



Beispiel mit Bordsteinerhöhung: Einsatz einer Rollstuhl-Klapprampe in Kombination mit absenkbarem Niederflerbus inkl. Kneeling

Vorteil dieses Konzeptes: Selbst ohne Bordsteinerhöhung ist eine Bewältigung der Rampe mit diesem System vergleichsweise gut möglich. In baulicher Hinsicht ist man zudem weniger von großem Ertüchtigungsaufwand (Borderhöhung etc.) abhängig und es können auch Haltestellen der Kat. 4 (ggfs. auch der Kat. 3) und noch nicht ertüchtigter Haltestellen im Sinne eines barrierearmen Zugangs leichter erschlossen werden.

2. Nachfolgende Kriterien werden von allen Fahrzeugen erfüllt:

- Kontrastabsetzung für Trittstufen, Haltegriffe und –knöpfe gemäß einschlägiger DIN-Normen (auf DIN 32975 wird hingewiesen)



Beispielbild Kontrastabsetzung für Trittstufen

- Bildschirme in den Fahrzeugen mit Fahrtanzeige der kommenden (3) Haltestellen (gut ablesbar + kontrastreich), welche im Fahrtverlauf bedient werden → Vorteil für nicht ortskundige Hörgeschädigte u. ggfs. für Menschen mit Sehschwäche (auf DIN 32975 wird hingewiesen)



Beispielbild

3. Betriebliche Organisation:

- Schulung des Fahr- und Servicepersonals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.
- Verpflichtung zur Hilfestellung des Fahrpersonals, z. B. bei Ausklappen der Rollstuhlrampe und bei nicht zu bewältigendem Höhenunterschied Einstiegshilfe leisten.
- Regelmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten in den Fahrzeugen.

Der Fahrstil des Fahrpersonals sollte zudem den Bedürfnissen beeinträchtigter Personen gerecht werden. Relevante Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte sollen in die Informationsmedien aufgenommen, das Aufsichts- und Fahrpersonal soll dementsprechend sensibilisiert und geschult werden.

Ausnahmen

- Gehören die Verkehrsunternehmen einer Verbund- oder Verkehrsgemeinschaft an, kann die geforderte Quote der vorstehenden Nr. 1 auf die Verbund- oder Verkehrsgemeinschaft angewandt werden.
- Verstärkerfahrten, welche lediglich aus Kapazitätsgründen zusätzlich zu bestehenden und im Fahrplan vorgesehenen Fahrten durchgeführt werden, müssen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen.
- Fahrzeuge, welche ausschließlich im Bedarfsverkehr eingesetzt werden, sind von den vorstehenden Kriterien ausgenommen. Dies gilt nicht für vorstehende Nr. 3. Dennoch sollte im Bedarfsverkehr mindestens ein Fahrzeug vorgehalten werden, welches einen Rollstuhlplatz verfügt.
- Für Linienfahrten, welche sich durch einen hohen Fahrgastanteil an Schülerinnen und Schüler kennzeichnen und diese auf dem Schulweg befördern, sind auch nicht-barrierefreie Busse für die Fahrgastbeförderung zulässig. Diese Ausnahme beruht auf dem Interesse dieser Nutzergruppe, möglichst viele Sitzplätze in Anspruch nehmen zu können. Zu diesem Zweck eignen sich in der Regel Hochflurfahrzeuge besser. Im Übrigen wird die Schülerbeförderung für mobilitätseingeschränkte Schüler in begründeten Fällen vom Aufgabenträger der Schülerbeförderung durch gesonderte Fahrdienste sichergestellt.

8.6.3.3 Digitalisierung

Die Digitalisierung der ÖPNV-Angebote stellt einen fundamentalen Baustein zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV dar, besonders in Kombination mit barrierefrei ausgestatteten Haltestellen und Fahrzeugen.

Über eine Mobilitäts-App können mobilitätseingeschränkten Menschen umfassende Hinweise und Services angeboten werden, um die Informationsbeschaffung und Nutzung des ÖPNV wesentlich zu vereinfachen.

In Zusammenarbeit mit dem den ÖPNV betreibenden Verkehrsunternehmen soll der ÖPNV-Aufgabenträger die Vorhaltung einer hierfür geeigneten Mobilitätslösung vorantreiben, fördern und weiterentwickeln.

Diese soll neben Services für den Fahrgast wie Fahrplan-, Preisauskunft, Buchung von Bedarfsverkehren, E-Ticketing usw. auch im Sinne der Barrierefreiheit folgende weitere Services für mobilitätseingeschränkte Menschen anbieten:

- Anzeige barrierefrei ausgestatteter Fahrzeuge (möglichst samt Ausstattungsmerkmalen, z. B. Rampe, Mobilitätsfläche vorhanden → ja/nein)
- Blinden-Modus für sehbehinderte Menschen (Vorlesefunktion und ggfs. Sprachsteuerung)
- Anzeige der Haltestellen samt Hinweis bereits barrierefrei ausgestatteter Haltestellen (möglichst samt Ausstattungsstufe, z. B. Hochboard im Einstiegsbereich, herabgesenkte Gehwege an der Haltestelle, Bodenindikatoren, sichere Überquerungsmöglichkeiten vorhanden → ja/nein)
- Reservierungs- bzw. Buchungsoption für Mobilitätsflächen im gewünschten Fahrzeug

Derzeit wird für den Landkreis Passau die kostenlos im App-Store (iOS) oder Google-Play-Store (Android) erhältliche App „vdw.mobil“ angeboten. Die App enthält über die Angebote des Landkreises Passau hinaus auch sämtliche Angebote des gesamten Verbundtarif DonauWald – VDW (Tarifverbund der Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen). Hiermit können bereits jetzt Fahrplan- und Preisauskünfte eingeholt werden sowie Rufbusse gebucht und elektronische Fahrtickets gelöst werden. Eine Information über barrierefrei ausgestattete Fahrzeuge wird ebenfalls bereits ausgegeben (derzeit noch ohne einzelne Ausstattungsmerkmale).

Nach derzeitigem Stand wird diese App ständig weiterentwickelt und soll – möglichst unter Inanspruchnahme staatl. Fördermittel – auch die vorstehenden Services anbieten. Für die Beauftragung ist die Verkehrsgesellschaft Verbundtarif DonauWald

(VDW) verantwortlich. Die beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger fördern und unterstützen die Verkehrsgesellschaft im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Mobilitäts-App. Um ein umfassendes Gesamtkonzept im Sinne der Barrierefreiheit zu erzielen, ist die Entwicklung dieser Services in die Planungen des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen aufzunehmen. Um deren Umsetzung zu beschleunigen, sind staatliche Förderinstrumente, soweit für diese Zwecke verfügbar, anzuwenden.

8.6.4 Ergänzende Hinweise

Für den Landkreis Passau gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgehaltene Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Januar 2022 mit den oben genannten Anforderungen. Im Zuge baulicher Veränderungen (bei Umbau-/Neubaumaßnahmen) ist grundsätzlich die vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

Zur Frage der Finanzierung und der Barrierefreiheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe wurde seitens der ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundearbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände in deren Hinweisen für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ vom September 2014 folgendes festgestellt:

Finanzierung

Mit der politischen Zielbestimmung einer vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum 01.01.2022 sind die Mobilitätsbarrieren in der Praxis nicht beseitigt. Sie müssen mit zum Teil hohen Investitionskosten abgebaut werden, oder es müssen neue, barrierefreie Angebote eingeführt werden. Angesichts der vielerorts dramatisch schlechten Haushaltslage der Kommunen stellt sich die Frage, wie die Aufgabenträger im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen und den Baulastträgern eine Umsetzung der Zielbestimmung finanzieren sollen.

Den von der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erzeugten zusätzlichen Finanzbedarf für die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV werden die Kommunen aus eigener Kraft nicht aufbringen können. Von allen kommunalen Aufgabenträgern, die im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Hinweise einbezogen waren, wird es unter den heute gegebenen finanziellen und personellen Rahmenbedingungen als vollkommen unrealistisch eingeschätzt, einen barrierefreien ÖPNV bis 2022 vollständig erreichen zu können, sofern sich die finanziellen Rahmenbedingungen nicht grundlegend ändern.

Zugespitzt formuliert müssten die Angebote im ÖPNV drastisch reduziert werden, damit die dann verbleibenden Leistungen barrierefrei angeboten werden können. Damit hätte der Gesetzgeber allerdings nicht nur den mobilitätseingeschränkten Menschen,

sondern allen Nutzern des ÖPNV einen „Bärendienst“ erwiesen. Daran kann niemand ein Interesse haben. Auch deshalb muss die praktische Umsetzung der politischen Zielbestimmung im Ermessen der beteiligten Akteure und unter Vorbehalt des finanziell, personell und technisch Möglichen stehen. Eine Überforderung der Akteure ist in jedem Fall zu vermeiden, was auch seitens der UN-Behindertenrechtskonvention ausdrücklich anerkannt wird. Auch für die Regelungen im novellierten PBefG gilt insoweit, wie ausgeführt, nichts anderes.

Es ist nicht das Ziel dieser an die Aufgabenträger adressierten Hinweise, umfassende Schätzungen zu den Gesamtkosten einer Realisierung der gesetzlich verankerten, politischen Zielvorgabe anzustellen. Ohnehin schwanken die Angaben hierzu je nach örtlichen Gegebenheiten sehr stark. Es ist jedem Aufgabenträger anzuraten, sich im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes und der Festlegung der örtlichen Standards der Barrierefreiheit zusammen mit den Baulastträgern und Verkehrsunternehmen eine grobe Kostenschätzung für die verschiedenen Maßnahmenfelder zu erarbeiten, insbesondere für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur.

Von einzelnen Aufgabenträgern wurden im Rahmen der Erstellung der Hinweise aber aufgrund der bereits gemachten Erfahrungen zumindest Richtwerte für einzelne Haltestellenformen benannt, die nachfolgend als grobe Orientierungshilfe aufgeführt werden sollen:

Für den Ausbau von Bushaltestellen reicht das Kostenspektrum für eine Halteposition je nach Umfang der notwendigen Maßnahmen (einfache Nachrüstung bis vollständiger Umbau) von 1.500 € bis über 20.000 €. Während für die Nachrüstung von Bodenindikatoren zwischen 1.500 € und 2.500 € aufzuwenden sind, verursacht ein vollständiger Ausbau einer Haltestelle mit Bordanpassung, Bodenindikatoren und ggfs. Fahrgastunterstand Kosten zwischen 10.000 € und 20.000 €. Für den vollständigen Umbau einer Haltestelle als Buskap werden Kosten von über 20.000 € benannt. Muss im Zuge des Haltestellenausbaus auch die Fahrbahndecke angepasst werden (besondere Bauformen, z. B. „halbstarre Decke“), steigen die Kosten pro Haltestelle weiter an. Kommt in der örtlichen Situation ein Ausbau über eine verkürzte Bussteiglänge in Betracht, fallen die notwendigen Ausbaukosten geringer aus. Sie werden in Abhängigkeit vom Ausstattungsgrad mit ca. 5.000 € angegeben. Der Aus- und Umbau von Straßenbahnhaltestellen, Stadtbahnen- oder U-Bahnhaltepunkten ist in Abhängigkeit von Art und Umfang der notwendigen Baumaßnahmen systembedingt immer sehr viel kostenintensiver als der Ausbau von Bushaltestellen.

Auch fahrzeugseitig ist mit höheren Kosten zu rechnen. Diese müssen kompensiert werden und fallen über den Dienstleistungsauftrag auf die kommunalen Aufgabenträger zurück, sofern die Leistungen nicht vollständig „eigenwirtschaftlich“ angeboten werden können. Zielführende und konsistente Lösungen in der Barrierefreiheit sind ohnehin nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Infrastruktur möglich, weshalb auch die fahrzeugseitigen Kosten bei der Finanzierung der Barrierefreiheit des ÖPNV nicht außen vor bleiben können.

Ein weiterer Aspekt, der einen steigenden Finanzierungsbedarf generiert, ist die zukünftige Instandhaltung der Haltestelleninfrastruktur, wenn hierbei ggf. auch Busborde bzw. Bahnsteigkanten oder auch Bodenindikatoren erneuert werden müssen.

Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe

Die vorliegenden Hinweise sollen eine Hilfestellung für die kommunalen Aufgabenträger sein. Insofern erübrigen sich umfassende Forderungen zur Verbesserung ihrer personellen und finanziellen Ausstattung. Gleichwohl muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handelt, die mit der Novellierung des PBefG als politische Zielbestimmung in einem Fachgesetz verankert wurde.

Um diese gesamtgesellschaftliche Aufgabe tatsächlich umsetzen zu können, vor allem für eine Realisierung von Barrierefreiheit im ÖPNV durch Umrüstung des Bestandes in einem kürzeren Zeitraum als den gängigen Modernisierungs- und Investitionszyklen, brauchen die Aufgabenträger eine sachgerechte personelle und finanzielle Ausstattung. Bund und Länder tragen dabei eine politische Mitverantwortung für die Umsetzung der im PBefG vorgegebenen Zielbestimmung und sind insoweit aufgefordert, für eine angemessene Finanzausstattung der Aufgabenträger Sorge zu tragen. Dies gilt zunächst für die von den Ländern zu verantwortende Gemeindeverkehrsfinanzierung, die von diesen gegebenenfalls über den Betrag der vom Bund bis 2019 bereitgestellten GVFG-/Entflechtungsmittel hinaus zu erhöhen ist, und gilt ferner für die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel. Darüber hinaus muss im Zuge der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen für die Zeit ab 2019 dafür Sorge getragen werden, dass für die GVFG-/Entflechtungsmittel ein angemessener Ausgleich geschaffen wird, der die Länder in die Lage versetzt, den ihnen durch die Föderalismusreform neu zugewachsenen Aufgaben nachzukommen und eine aufgabenadäquate angemessene Finanzausstattung der Kommunen sicherzustellen.

Die Gewährleistung von Barrierefreiheit gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik bei allen neu anzuschaffenden Fahrzeugen wie auch beim Ausbau aller Infrastrukturen ist eine gemeinsame Aufgabe aller beteiligten Akteure. Eine vorzeitige Nachrüstung des Bestandes wird bis 2022 jedoch nur gelingen, wenn seitens des Bundes und der Länder entsprechende Finanzierungsprogramme aufgelegt und fortgeschrieben werden.

Anmerkungen des Landkreises Passau

Spezielle Finanzierungsprogramme für die Schaffung der Voraussetzung einer vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 sind bislang weder vom Bund, noch vom Freistaat Bayern erlassen worden.

Eine kurzfristige und vollständige Umsetzung dieser Anforderungen war demnach bis zum genannten Zeitpunkt nicht möglich. Daher muss zunächst vorrangig darauf geachtet werden, insbesondere bei der Einrichtung neuer Haltestellen, beim Umbau bestehender Haltestellen, der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie der fortschreitenden Digitalisierung der ÖPNV-Angebote die Grundsätze und Kriterien dieses Barrierefreiheitskonzeptes zu berücksichtigen, um eine sich stetig verbessernde und schließlich umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV erreichen zu können.

Seit der Gesetzesnovelle des PBefG wurden die Interessen der mobilitätseingeschränkten Menschen jedoch bereits umfassend und bedarfsgerecht vom Behindertenbeauftragten des Landkreises Passau, der Regierung von Niederbayern (bei der Zuweisung von Fördermitteln nach dem GVFG), der im Landkreis Passau verkehrenden Verkehrsunternehmen sowie dem Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger sowohl bei Neu- und Ertüchtigungsbauten von Haltestellen, bei der Fahrzeugbeschaffung und der Digitalisierung berücksichtigt.

Die Ergänzung des Nahverkehrsplanes um den Punkt 8.6 Barrierefreiheit soll diese Herangehensweise nun verschriftlichen, über das niedergeschriebene Gesamtkonzept weiter verbessern sowie eine einheitliche Umsetzung im Landkreisgebiet und eine Sensibilisierung aller beteiligten Akteure in Sachen Barrierefreiheit sicherstellen.

Für allgemeine Fragen zum Barrierefreiheitskonzept sowie zur konkreten Umsetzung der Inhalte steht Ihnen der Landkreis Passau (Fachbereich 223) als ÖPNV-Aufgabenträger sowie die/der Behindertenbeauftragte des Landkreises Passau als Beratungsstelle gerne zur Verfügung.

Der Landkreis Passau bedankt sich bei allen Beteiligten für die Beratung, Mithilfe und Unterstützung im Rahmen der Erarbeitung dieses Barrierefreiheitskonzeptes, insbesondere bei/m:

- der EUTB – ergänzende unabhängige Teilhabeberatung – Caritasverband für Stadt und Landkreis Passau e. V.
- ISS Niederbayern – Informations- und Servicestelle für Menschen mit Hörbehinderung (Regierungsbezirk Niederbayern)
- Beratungs- und Begegnungszentrum Plattling – Verband für sehbehinderte Menschen
- Behindertenbeauftragten des Landkreises Passau – Herrn Willi Wagenpfeil
- Gesundheitsamt Passau
- der Seniorenbeauftragten des Landkreises Passau – Frau Daniela Schalinski
- der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau (VLP)
- Fa. Fürst Reisen Hutthurm
- der Kreisstraßenverwaltung des Landkreises Passau

Stand: November 2021

9. Organisation

9.1 Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur beschreibt die angestrebte Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen, dem Aufgabenträger sowie den am ÖPNV beteiligten Institutionen. Mit der Schaffung von Organisationsstrukturen, die eine verstärkte Zusammenarbeit der beteiligten Verkehrsunternehmen zum Ziel haben, wird allgemein eine höhere Attraktivität des ÖPNV durch einen einheitlichen Tarif, ein einheitliches Erscheinungsbild sowie durch den Wegfall von historisch bedingten Bedienungsverboten angestrebt.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen. Der Gesetzgeber will damit eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sicherstellen.

Auch das BayÖPNVG greift in Artikel 7 die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen auf: Die Kreise und kreisfreien Städte eines Nahverkehrsraums haben unter Einbeziehung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten. Die Zusammenarbeit erstreckt sich insbesondere auf alle Fragen der Linienführung, der Fahrplanabstimmung, des Tarifs, der gegenseitigen Anerkennung von Fahrscheinen, der Bedienungshäufigkeit der betroffenen Linien sowie der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung (Verkehrskooperation).

Das BayÖPNVG fordert von den Aufgabenträgern ausdrücklich, daraufhinzuwirken, daß die Verkehrsunternehmen im verkehrlich erforderlichem Umfang zusammenarbeiten und der Aufhebung bestehender Bedienungsverbote zustimmen. Die Ausgestaltung der Zusammenarbeit läßt das BayÖPNVG offen, es bietet mehrere Formen zur Bildung der Kooperation an.

Als Kooperation im Sinne des Art. 7 BayÖPNVG gelten insbesondere

- die tarifliche Zusammenarbeit in Form eines Übergangstarifs oder einer Durchtarifierung,
- die Bildung einer Verkehrsgemeinschaft oder
- die Bildung eines Verkehrs- oder Tarifverbundes.

Nach Art. 24 BayÖPNVG gewährt der Freistaat Bayern pauschale Zuwendungen zur Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die in Folge von Verkehrskooperationen bei Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV entstehen. Voraussetzung für die Förderung von Verkehrskooperationen sind eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, wesentliche Vorteile für das Verkehrsangebot und eine Laufzeit der Vereinbarung von mindestens fünf bzw. zwei Jahren im Falle eines Probebetriebes (Art. 25 BayÖPNVG).

Die letztendlich zu wählende Kooperationsform ist abhängig von den dadurch zu erwartenden Vorteilen für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste. Die Kooperation kann dabei von einer einfachen Verkaufsgemeinschaft bis hin zu einem Verkehrsverbund mit der Beteiligung mehrerer Aufgabenträger reichen. Nachfolgend sind die wesentlichen Vorteile für die Beteiligten dargestellt:

Vorteile einer Kooperation für den Aufgabenträger:

- erweiterte Mitwirkungsmöglichkeit bei der Fahrplan- und Tarifgestaltung,
- Optimierung des Schülerverkehrs sowie
- verbesserte Nachvollziehbarkeit der Zuschüsse für Mehrleistungen, tarifliche Mindereinnahmen und die Schülerbeförderung.

Vorteile einer Kooperation für die Verkehrsunternehmen:

- erweiterte Planungssicherheit durch Beteiligung des Aufgabenträgers,
- möglicherweise Ausweitung des Leistungsangebotes,
- Wegfall von Bedienungsverboten und Parallelfahrten,
- Imageverbesserung durch einheitliche Außendarstellung sowie

- möglicherweise eine Optimierung der Fahrzeugumläufe und Werkstattkapazitäten durch eine verstärkte Zusammenarbeit.

Vorteile einer Kooperation **für die Fahrgäste:**

- verbesserte Fahrplanabstimmung,
- einheitlicher Tarif, kein Nachlösen von Fahrscheinen beim Umsteigen sowie
- möglicherweise eine Ausweitung des Leistungsangebotes.

Aus der Sicht des Aufgabenträgers sollen mit der Einrichtung einer Verkehrskooperation folgende Ziele erreicht werden:

1. Einführung eines Gemeinschaftstarifs (einheitliche „Bedienoberfläche“ für den Kunden, dazu zählt auch ein einheitliches Verkaufssystem, Fahrscheinlayout und Erscheinungsbild des ÖPNV, nach Möglichkeit auch unter Einbeziehung des SPNV) und
2. Mitwirkungsmöglichkeit bei der Fahrplangestaltung, insbesondere bei der Einrichtung zusätzlicher Verkehrsleistungen.

Für die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Anforderungen von Seiten der Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers erscheint die Einrichtung einer neutralen Stelle unumgänglich. Die Aufgaben der Koordinationsstelle müssen nicht unbedingt von einer neuen juristischen Person wahrgenommen werden, sondern können durchaus auch einem ausgewählten Verkehrsunternehmen oder dem Aufgabenträger übertragen werden, sofern diese das Vertrauen aller Beteiligten genießt.

Um die obigen Ziele der Aufgabenträger abzudecken, hat RegioRail zwei Organisationsformen entwickelt, die beide von einem Erhalt der unternehmerischen Eigenständigkeit sowie einem Verbleib der Liniengenehmigungen bei den Verkehrsunternehmen ausgehen.

Beide Modelle sind als mittel- bis längerfristig anzustrebender Zielzustand zu verstehen, die kurzfristig durch eine verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen bei einer gleichzeitigen Integration der freigestellten Schülerverkehre ergänzt werden.

„Verkehrsgemeinschaft Passau“:

Modell 1 sieht für den Landkreis Passau eine Verkehrsgemeinschaft vor, die aus den vorhandenen Verkehrsunternehmen (Inhaber der Liniengenehmigungen) und dem Aufgabenträger (Landkreis) als Vertragspartner besteht. Dabei bleiben die Verkehrsunternehmen für ihre Linien verantwortlich und übertragen lediglich Teile ihrer Rechte aus der Fahrplan- und Tarifgestaltung auf den Landkreis. Dieser übernimmt im Gegenzug die wirtschaftliche Verantwortung für einen Gemeinschaftstarif und garantiert den Verkehrsunternehmen unter der Voraussetzung gleichbleibender Zuschüsse nach § 45 a PBefG sowie § 62 SchwbG ihre Alteinnahmen. Fahrplan- und Tarifanpassungen erfolgen auf Wunsch des Aufgabenträgers wie bisher durch die Verkehrsunternehmen.

„Verkehrsgemeinschaft der Unternehmer“:

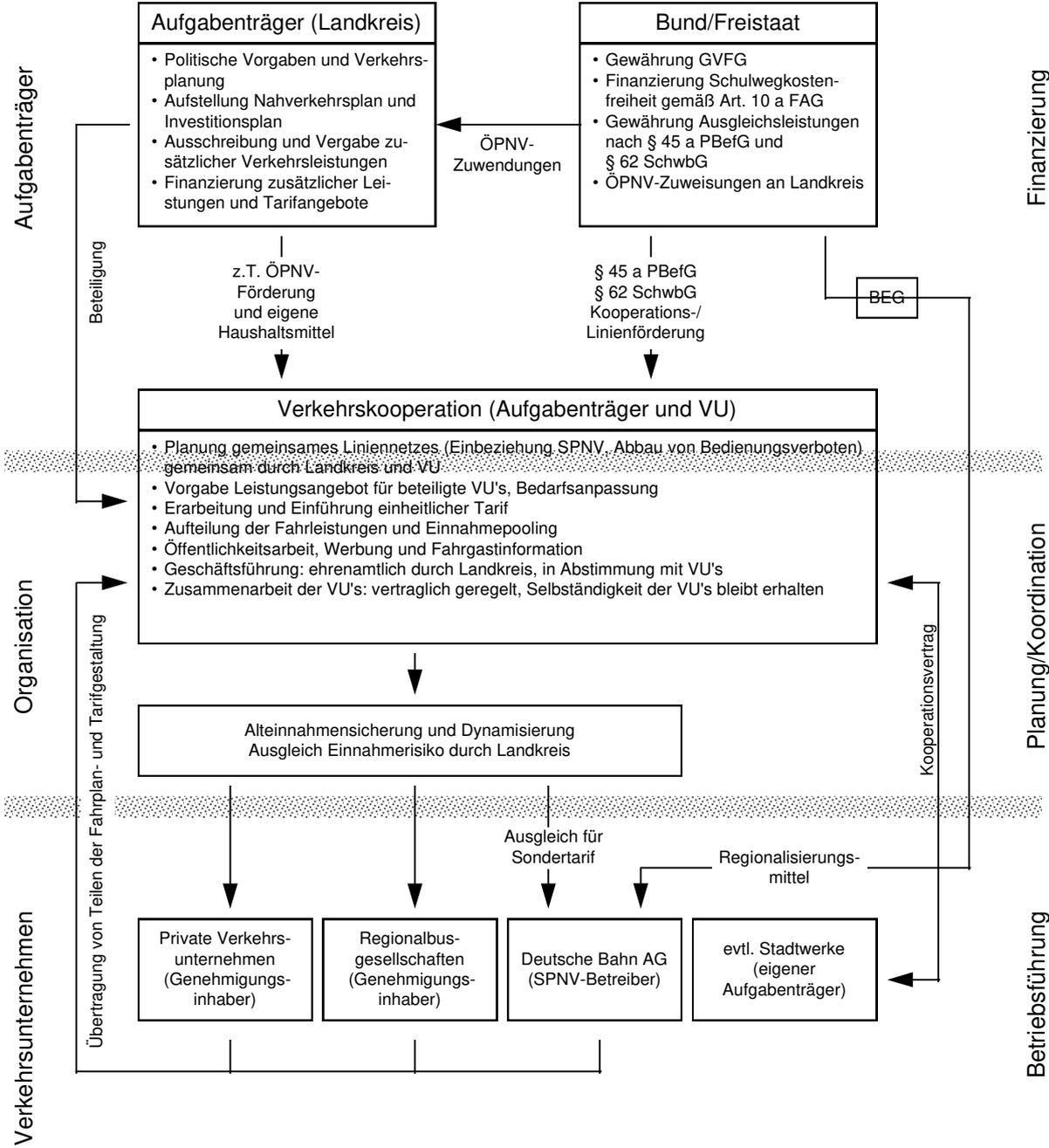
Alternativ dazu geht das Modell 2 von einem freiwilligen Zusammenschluß der an der ÖPNV-Erstellung im Landkreis beteiligten Verkehrsunternehmer aus, bei der die Einbindung des Landkreises nur über einen Grundlagenvertrag (Rahmenvereinbarung) geregelt wird. Die Funktion des Landkreises beschränkt sich bei diesem Modell im wesentlichen auf die Gewährung von Zuschüssen an die Verkehrsgemeinschaft, die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes erfolgt ausschließlich durch die Unternehmen.

Langfristig ist bei diesen beiden Modellen einer Verkehrsgemeinschaft auch eine Erweiterung durch eine vollständige Einbeziehung der Stadtwerke Passau (SWP) bzw. aller ÖPNV-Linien im Nahverkehrsraum Passau vorstellbar (Verbundlösung). Aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen im ÖPNV ist jedoch davon auszugehen, daß diese Organisationsform in den nächsten Jahren nur schwer zu verwirklichen sein wird.

Kernelement beider mittel- bis längerfristiger Modelle ist die Einführung eines Gemeinschaftstarifes bei gleichzeitiger Erhaltung der unternehmerischen Eigenständigkeit.

Die beiden auf den ersten Blick nahezu identischen Modelle unterscheiden sich im wesentlichen durch die Risikoverteilung zwischen den Partnern und die Mitwirkungsmöglichkeit des Landkreises. Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die beiden vorgeschlagenen Organisationsmodelle.

Grafik: Verkehrskooperation Landkreis Passau



Grafik: Verkehrsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen

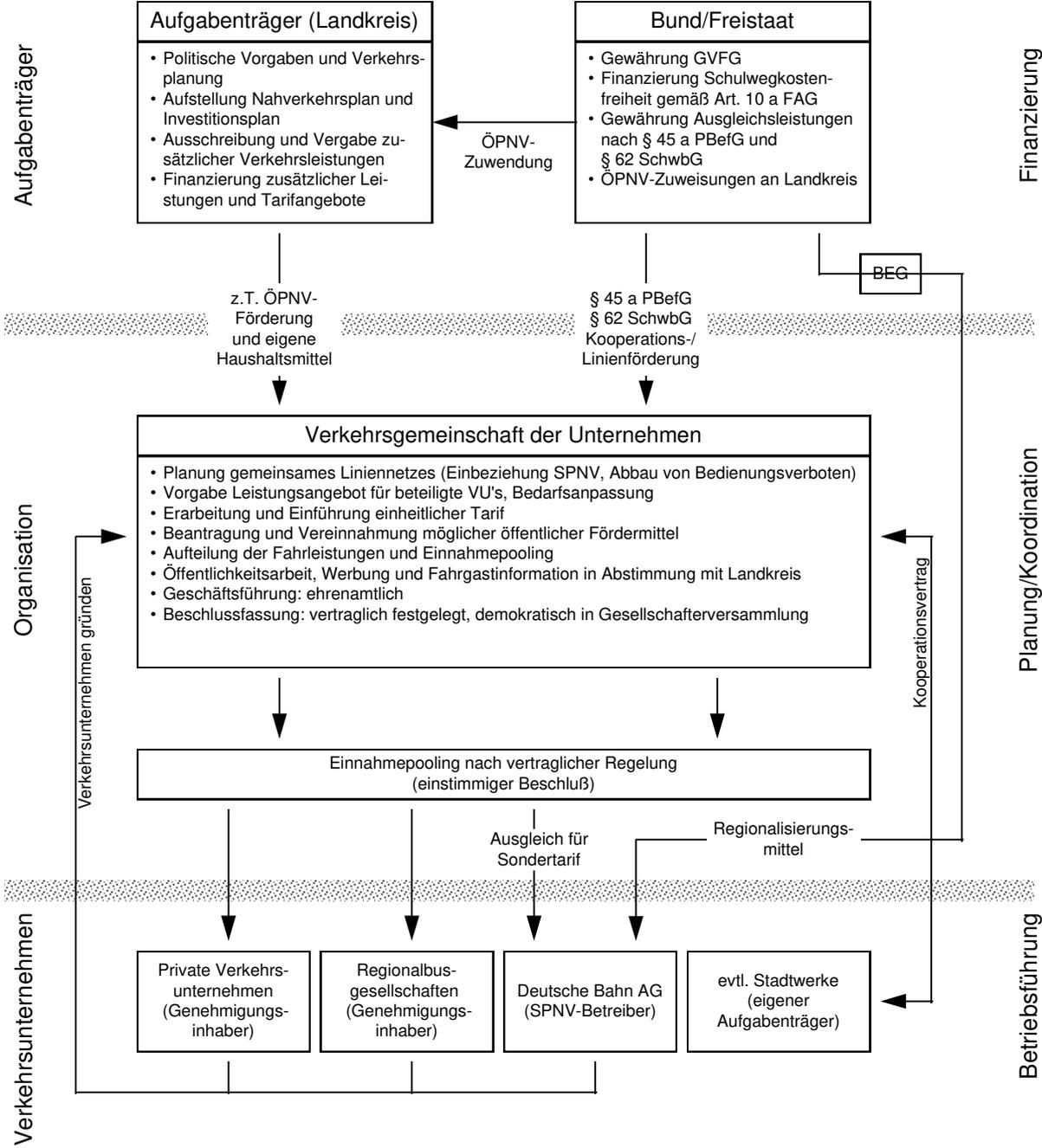
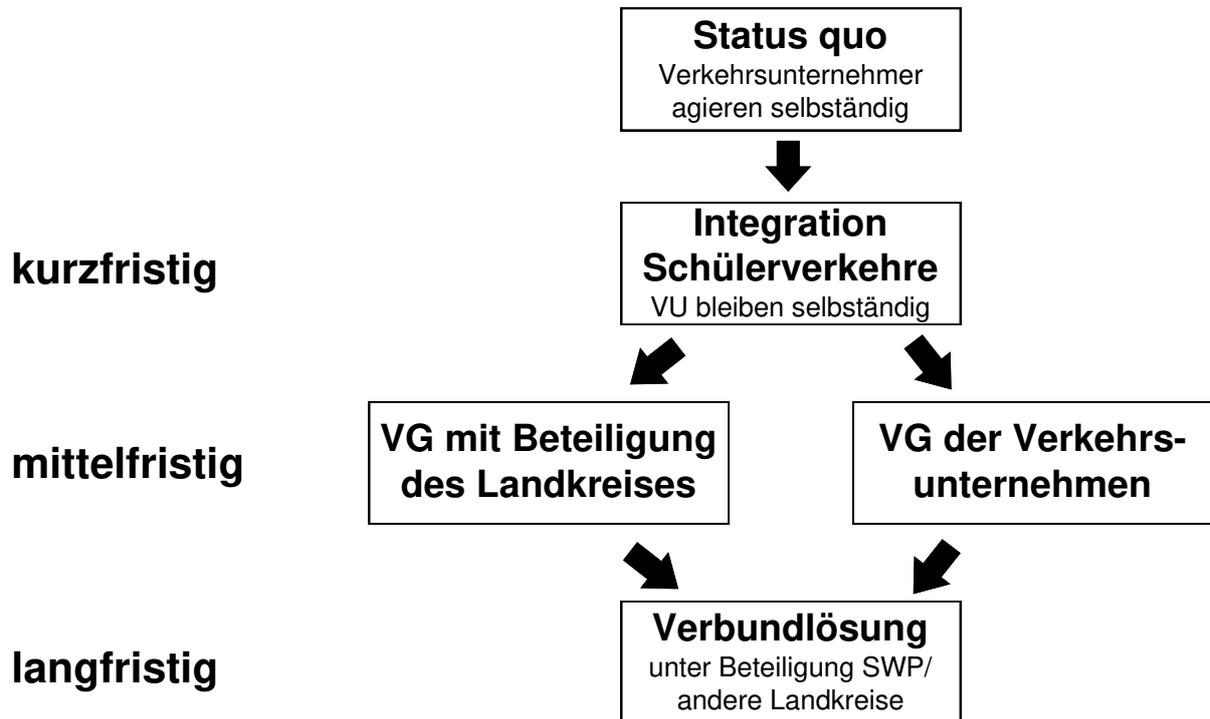


Tabelle: Vor- und Nachteile der möglichen Verkehrskooperationen im Landkreis Passau

Organisationmodell	Vorteile	Nachteile
Modell 1 Verkehrsgemeinschaft unter Beteiligung Landkreis Passau	Direkte Mitwirkungsmöglichkeit des Landkreises	Gegenüber Status quo: erhöhter Abstimmungs- und Regelungsbedarf
	Berücksichtigung der Interessen des Aufgabenträgers und der Festlegungen im Nahverkehrsplan durch Institutionalisierung der Angebotsgestaltung	Übernahme unternehmerischer Verantwortung durch den Landkreis
	Einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV	möglicherweise: Haftungsrisiko für Landkreis
	Rasche Umsetzung eines Gemeinschaftstarifs	Umsatzsteuerproblematik bisher ungelöst
	Erhaltung unternehmerischer Eigenständigkeit und Vielfalt	
Modell 2 Verkehrsgemeinschaft der Verkehrsunternehmer	Nahezu kein Risiko für Aufgabenträger	Begrenzte Mitwirkungsmöglichkeit des Aufgabenträgers (lediglich über Rahmenvereinbarung sichergestellt)
	Geringere Verwaltungskosten für den Landkreis	Keine institutionalisierte Ausgestaltung von Fahrplan und Tarif
	Erhaltung voller unternehmerischer Eigenständigkeit und Vielfalt	Einnahmepool erfordert Offenlegung der Einnahmesituation der beteiligten VU's
	Einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV	

Für die mittel- bis langfristig zu realisierende Organisationsform ist eine politische Abwägung zwischen den beiden vorgeschlagenen Formen der Verkehrsgemeinschaft notwendig. Kurzfristig ist durch eine verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen (z.B. verstärkte Kooperation einzelner Unternehmen) bei einer gleichzeitigen Integration der bislang noch freigestellten Schülerverkehre eine Übergangslösung bis zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft denkbar.

Grafik: Stufenplan zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft Passau



Im Rahmen der Umsetzung einer neuen Organisationsstruktur sollte mit den Verkehrsunternehmen insbesondere die Vergabe zusätzlicher Verkehrsleistungen vereinbart werden. Um den Inhabern der Linienkonzessionen ihre bisherigen Unternehmensrechte so weit als möglich zu garantieren, sollte auf die Erteilung von Linienkonzessionen nach § 13 a PBefG soweit als möglich verzichtet werden. RegioRail empfiehlt daher dem Aufgabenträger, mit den Verkehrsunternehmen folgende Vereinbarung anzustreben:

Zusätzliche Verkehrsleistungen werden grundsätzlich gemeinsam durch den Linienkonzessionär und dem Landkreis ausgeschrieben. Die Inhaber der Linienkonzession verpflichten sich, den gemeinsam ermittelten Ausschreibungsgewinner mit der Durchführung der zusätzlichen Verkehrsleistungen zu beauftragen. Dabei hat der Auftragnehmer nachzuweisen, daß die arbeitszeitrechtlichen und tariflichen Regelungen eingehalten werden.

Wird ein auf dem Ausschreibungswege ermittelter Subunternehmer beauftragt, kann der betroffene Inhaber der Linienkonzession (bzw. der Betriebsführer) dem Landkreis einen gesondert zu vereinbarenden Verwaltungsaufschlag in Rechnung stellen. Der Linienkonzessionär kann die zusätzlichen Fahrten auch selbst zu den Konditionen des wirtschaftlichen Anbieters erbringen.

Der im Falle einer Beauftragung eines Fremdunternehmers mögliche Verwaltungsaufschlag soll dem Linienkonzessionär einen Deckungsbeitrag zu den Kosten der Linienverwaltung (Beantragung von Genehmigungen, Überwachung der Betriebsführung, Instandhaltung der Haltestellen, Fahrplanaushang, etc.) leisten.

9.2 Vorstellungen zu Fahrgastinformation und Marketing

9.2.1 Begriffsdefinition und Marktsegmentierung

Unter dem Begriff Marketing werden im allgemeinen alle Aktivitäten eines Unternehmens von der Marktforschung, über die Produktentwicklung bis hin zum Vertrieb verstanden.

Für einen bestmöglichen Kundennutzen geht die Marketing-Philosophie von einer Differenzierung der einzelnen Zielgruppen (Marktsegmentierung), der Festlegung eines ausgewählten Zielmarktes und darauf aufbauend von der Entwicklung zielgruppenorientierter Produkte (Produktpositionierung) aus.

Zur Marktsegmentierung im ÖPNV bietet sich eine Unterscheidung nach Fahrtzwecken (z.B. Schüler-/Berufs-/Einkaufs-/Freizeitverkehr) an. Entsprechend dem oben formulierten zielgruppenorientierten Marketing werden für diese einzelnen Kundengruppen eigenständige Angebote geschaffen. Unter der Voraussetzung, daß eine möglichst weitgehende Auslastung der angebotenen Kapazitäten erfolgt, kann durch die Bereitstellung maßgeschneiderter Angebote der größtmögliche Nutzen für Kunden und Anbieter realisiert werden. Als Beispiel ist hier der freigestellte Schülerverkehr zu nennen, der optimal auf die Bedürfnisse der Schulen zugeschnitten ist oder die Kur- und Bäderverkehre in Bad Griesbach bzw. Bad Füssing, die sich fast ausschließlich an den Wünschen der Kurgäste orientieren.

Allerdings ist eine vollständige Übernahme dieser Strategie für den ÖPNV nicht sinnvoll, da ein ÖPNV-Angebot für alle Bevölkerungsgruppen und Marktsegmente vorgehalten werden soll und eine Beschränkung ausschließlich auf wirtschaftlich lukrative Zielgruppen nicht im Interesse der Daseinsvorsorge ist.

Für den ÖPNV im Landkreis Passau kommt daher als Strategie nur eine „vollständige Marktabdeckung“ in Frage, die jedoch für bestimmte Marktsegmente, die sich deutlich von anderen Kundengruppen abheben (z.B. Berufs- und Schülerverkehr), spezielle Angebote umfassen kann.

Mit der Kategorisierung der einzelnen Linien und der damit angestrebten angebotsorientierten Gestaltung des Linienverkehrs auf nachfragestarken Strecken wurde bereits ein erster Schritt in Richtung eines zielgruppenorientierten Marketings unternommen. Mit der Einführung von bedarfsorientierten Schnellbuslinien wurde speziell für die Zielgruppe des Schüler- und Berufsverkehrs ein zum mIV zeitlich konkurrenzfähiges Angebot realisiert. Mit dem neukonzipierten LAST-Angebot werden insbesondere die Fahrgäste des Freizeitverkehrs (Diskotheken- und Theaterbesucher, Kneipenbummler) angesprochen.

9.2.2 Aufgabenteilung und Ziele eines ÖPNV-Marketings im Raum Passau

Grundsätzlich ist die Erarbeitung von Marketing-Strategien originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen, da die Marktorientierung vor allem von den Unternehmen getragen werden muß.

Im ÖPNV ist jedoch zumindest im Bereich der Angebotsplanung und -vermarktung eine teilweise Aufgabenteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis festzustellen: durch die Vorgabe der strukturpolitisch gewünschten Verkehrsachsen, der Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanbuches sowie einer öffentlichkeitswirksamen Darstellung der Verkehrsleistungen nimmt der Landkreis Einfluß auf das Marketing des ÖPNV. Auch im Bereich der Haltestelleninfrastruktur erfolgt eine Aufgabenteilung, bei der das Verkehrsunternehmen meist die Anzahl und Lage der Haltestellen bestimmt und die Kommunen die Ausgestaltung der Haltestelleninfrastruktur in einem zum Ortsbild passenden Erscheinungsbild wahrnehmen.

Aus der Sicht des Aufgabenträgers läßt sich damit das Ziel aller Marketinganstrengungen zusammenfassen: Der ÖPNV soll als möglichst attraktive Dienstleistung konzipiert und so effizient als möglich produziert werden um damit den Bürgern ein Höchstmaß an umweltfreundlicher Mobilität zu sichern. Die Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen damit als „Markenartikel“ im Verkehrsmarkt positioniert werden. Dazu wird eine stets gleichbleibende Qualität, ein hoher Wiedererkennungseffekt (Identifikation mit dem ÖPNV) sowie der Aufbau eines positiven Images (Corporate Identity) angestrebt.

Aufgrund der oben beschriebenen Aufgabenteilung im Marketing des ÖPNV sind nachfolgend einige für die Aufgaben des Landkreises wesentliche Marketinginstrumente dargestellt. Mit der zunehmend stärkeren Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsunternehmen wird ein Teil dieser Marketinginstrumente durch eine Verkehrsgemeinschaft wahrgenommen werden. Zu einem späteren Zeitpunkt ist daher die Erarbeitung eines vollständigen Marketingkonzeptes für die am ÖPNV beteiligten Unternehmen empfehlenswert, das auch Ausführungen zu einem einheitlichen Erscheinungsbild, zu einer kundenorientierten Unternehmensausrichtung, zur künftigen Tarif- und Vermarktungsstrategie sowie zur Erfolgskontrolle der Marketing-Maßnahmen enthält.

Zeitgleich mit der Schaffung einer Verkehrsgemeinschaft sollte auch die Einführung eines „Fahrgastbeirates“ überlegt werden, um dadurch die oftmals sinnvollen Anregungen regelmäßiger ÖPNV-Kunden in institutionalisierter Form in den künftigen Planungsprozeß einbinden zu können.

Für den Aufgabenträger in der derzeitigen Situation wesentlicher Bestandteil eines Marketingkonzeptes ist ein landkreisweit einheitliches Informationsangebot. Ziel der zukünftigen Informationsgestaltung soll eine umfassende Information des Fahrgastes in allen Phasen der ÖPNV-Nutzung sein. Dazu zählt eine „Vor-Information“ zur Vorbereitung der möglichen ÖPNV-Fahrt sowie eine umfassende „Leit-Information“ während der Fahrt bzw. an der Haltestelle.

Im einzelnen bestehen diese Informationen aus folgenden Komponenten:

Vor-Information:

- Fahrplanbuch (mit Linienplan und Tarifinformation),
- gemeindebezogener Fahrplan (im Scheckkartenformat),
- Aushangfahrplan an den Haltestellen,
- telefonische Informationsmöglichkeit,
- Einsatz moderner Techniken (z.B. Internet, Btx-Fahrplanauskunft).

Leit-Information:

- Haltestellenzugang,
- Beschilderung der Abfahrtsstellen, Ziele der ÖPNV-Linien, Umgebungsplan,
- Aushangfahrpläne aller Linien,
- evtl. dynamische Informationen zu Verspätungen und nächster Fahrtmöglichkeit,
- evtl. Hinweise in den Fahrzeugen auf nächste Haltestelle, Linienziel.

Dabei sollen die Fahrplantabellen nach Möglichkeit getrennt nach den Verkehrstagen Montag-Freitag, Samstag und Sonntag gegliedert werden und stets einen Hinweis auf ergänzende LAST-Fahrten enthalten. Entsprechend der Festlegungen für die „optimalen Haltestelle“ sind insbesondere bei kleineren Haltestellen Abstriche hinsichtlich der angebotenen Leit-Informationen notwendig.

Ergänzt werden diese objektiven Informationen durch eine ÖPNV-Werbung, die primär dem Ziel dient, den Bekanntheitsgrad neuer ÖPNV-Angebote zu steigern und das Image der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern. Da dies den vorrangigen Zielen des Aufgabenträgers nach einer möglichst attraktiven und zugleich umweltfreundlichen Mobilität der Bürger entspricht, ist eine ergänzende ÖPNV-Werbung als Teil eines gemeinsam von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger getragenen Marketingkonzeptes eine potentielle Aufgabe des Landkreises. Neben der klassischen Anzeigenwerbung in den Printmedien sollten auch zukunftsweisende Werbeträger, wie z.B. das regionale Fernsehen, Internet o.ä., eingebunden werden.

Der Vorsprung des Landkreises beim Einsatz innovativer Technologien soll auch für die Vermarktung des ÖPNV-Angebotes zur Anwendung kommen. Dabei ist insbesondere an eine Öffnung des Datenbanksystems LAGIS-ÖV zur Abfrage von Haltestellen- und Fahrplaninformationen via Telefon oder Mailbox sowie in Verbindung mit einer Verkehrsleittechnik an dynamische Informationen an den Haltestellen (z.B. Info-Terminals, Hinweise zur aktuellen Abfahrtszeit, „Bus kommt in ... Minuten“) gedacht.

9.2.3 Corporate Identity

Neben der Informationsgestaltung stellt die Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes einen weiteren Ansatzpunkt für Marketinganstrengungen des Aufgabenträgers dar. Aufgrund der Vielzahl der am ÖPNV beteiligten Verkehrsunternehmen, die ihr firmentypisches Erscheinungsbild auch künftig beibehalten wollen, wird sich ein einheitliches Erscheinungsbild in erster Linie auf die stationären ÖV-Anlagen, d.h. auf die Haltestellen, erstrecken.

Die Haltestellen stellen die „Visitenkarte des ÖPNV“ dar. Sie sind für den Fahrgast meist der erste Berührungspunkt mit dem ÖPNV. Aufgrund der meist unvermeidbaren Wartezeiten wird eine fehlende Ausstattung bzw. ein schlechter Zustand besonders intensiv wahrgenommen.

Entsprechend der Haltestellenbedeutung wurden unterschiedliche Anforderungen an die funktionale Ausstattung der Haltestellen gelegt. Die Ausgestaltung der Haltestellen soll auch zukünftig Aufgabe der betroffenen Kommunen bleiben, dadurch ist sichergestellt, daß der ausgewählte Haltestellentyp sich bestmöglich in das Ortsbild einfügt. Mit den nachfolgenden Ausführungen zu einer optimalen Haltestelle sollen den Kommunen einheitliche Mindeststandards für die Ausstattung an die Hand gegeben werden.

Im Rahmen einer Klausurtagung der Mitglieder des Verkehrsausschusses wurden dabei folgende Haltestellenkategorien erarbeitet:

Haltestellenkategorie	Funktion
Bedarfshaltestelle	für Haltestellen die nahezu ausschließlich im Schülerverkehr bedient werden und für den allgemeinen ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle spielen
Standardhaltestelle	Basisausstattung für möglichst alle Haltestellen
Zentrale Haltestelle	wesentliche Haltestellen in größeren Orten
Zentrale Haltestelle in größeren Orten	Verknüpfungspunkt zwischen mehreren Linien sowie zum SPNV, gleichzeitig wesentliche Haltestelle in größeren Orten

Tabelle: Haltestellenmindestausstattung

Ausstattungs- merkmal	Bedarfs- haltestelle	Standard- haltestelle	Zentrale Haltestelle	Zentrale Haltestelle in größeren Orten
Fahrplan	8	8	8	8
Liniennummer/ Fahrziel	8	8	8	8
Haltestellenname	8	8	8	8
Witterungsschutz		8	8	8
Sitzgelegenheit		8	8	8
Papierkorb		8	8	8
Beleuchtung			8	8
Liniennetzplan			8	8
Beschilderung zur Haltestelle				8
Kiosk				8
Fahrradständer				8
Telefonzelle				8
Uhr				8
EDV-Information				8

Für den Bereich des rollenden Materials (Fahrzeuge) wird ein konsequent einheitliches Erscheinungsbild nur schwer realisierbar sein, da die einzelnen Verkehrsunternehmen ein jeweils eigenständiges Corporate Design bei ihren Fahrzeugen anwenden. Vorbild für eine einheitliche Fahrzeuggestaltung könnten die im Bereich der Regionalbus Augsburg (RBA) fahrenden Omnibusse sein, bei dem der Firmenname des Fahrzeugeigentümers in das Erscheinungsbild der RBA integriert wurde.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß im Bereich des ÖPNV-Marketings - zumindest bis zur Etablierung einer funktionsfähigen Verkehrsgemeinschaft - eine Aufgabenteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sinnvoll ist. Dabei sollte der Landkreis die unternehmensübergreifenden Marketingfunktionen, wie eine einheitliche Informations- und Angebotsdarstellung, übernehmen.

10. Investitionsplan

Der Investitionsplan soll nach Art. 14 ÖPNVG die innerhalb der nächsten fünf Jahre anfallenden oder geplanten Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs darzulegen. Dabei sind insbesondere

- Verkehrswege,
 - zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellen, Betriebshöfe und Werkstätten,
 - Beschleunigungsmaßnahmen,
 - Fahrzeuge,
 - Verkehrskooperationen und
 - Erweiterungen des Liniennetzes
- zu berücksichtigen.

Allerdings kann der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger bei den meisten Vorhaben nur initiiierend tätig werden, da aufgrund der Aufgabenteilung im ÖPNV nur ein Teil der Investitionsmaßnahmen durch den Landkreis selbst wahrgenommen werden. So liegt z.B. die Investitionsplanung für die Fahrzeugbeschaffung bei den Verkehrsunternehmen oder für die Neugestaltung von Haltestellen bei den Gemeinden bzw. den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Der Investitionsplan als Teil des Nahverkehrsplans beschränkt sich daher auf die aus Sicht des Landkreises gewünschten Maßnahmen und Entwicklungen.

Die Auswirkungen, die bei der Umsetzung von gewünschten Maßnahmen zur Erweiterung eines bestehenden oder neu einzurichtenden Linienverkehrs, zur Anpassung des Liniennetzes oder zur Einrichtung weiterer Kooperationen bzw. eines einheitlichen Tarifes zu erwarten sind, können erst in der Umsetzungsphase quantifiziert werden, die der Verabschiedung des Nahverkehrsplans folgen muß. Der dabei anfallende Zuschußbedarf wurde daher in den Investitionsplan nicht mit aufgenommen.

Im Investitionsplan wurden folglich primär investive Maßnahmen aufgenommen, deren Verwirklichung der Landkreis zur Schaffung eines attraktiven Gesamt-ÖPNV-Angebotes fördern möchte.

Elektronische Fahrscheindrucker

Voraussetzung für die Schaffung einer Verkehrsgemeinschaft mit einheitlichen Tarifen ist eine kontinuierliche Erfassung des Verkehrsaufkommens und der Einnahmen der einzelnen Linien. Die dabei notwendige Datenerfassung wird durch den Einsatz elektronischer Fahrscheindrucker erheblich erleichtert. Der Landkreis unterstützt deshalb die Ausrüstung möglichst aller im ÖPNV des Landkreises eingesetzten Busse mit elektronischen Fahrscheindruckern. Die zum Einsatz kommenden Verkaufsgeräte sollen nach Möglichkeit landkreisweit einheitlich sein.

Bei etwa 140 im Linienverkehr des Landkreises eingesetzten Omnibussen (Angaben der Unternehmen) und durchschnittlichen Beschaffungskosten von 5.000 DM je Fahrscheindrucker ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 700.000 DM.

Haltestelleninfrastruktur

Zur Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV sollen an folgenden Bahnhöfen Umsteigemöglichkeiten eingerichtet werden:

Ort	Maßnahme
Vilshofen, Bahnhof	Ausbau/Erneuerung bestehender Busbahnhof
Pocking, Bahnhof	Umbau Bahnhofsvorplatz, Neueinrichtung Bushaltestellen
Karpfham, Bahnhof	Neueinrichtung von befestigten Bushaltestellen

Für die Schaffung der notwendigen Verknüpfungspunkte an den o.g. Bahnhöfen können Investitionskosten in der Größenordnung von 2-3 Mio DM geschätzt werden.

Darüberhinaus soll im Stadtgebiet Passau ein Zentraler Omnibusbahnhof eingerichtet werden, der auch die Funktion einer Verknüpfung mit dem Schienenverkehr wahrnimmt. An anderen Bahnhöfen sind nach derzeitigem Planungsstand keine Verknüpfungen SPNV-ÖPNV vorgesehen.

Das im Rahmen der Nahverkehrsplanung neu konzipierte Liniennetz geht von einer regelmäßigen Verknüpfung der einzelnen Buslinien an dezentralen Anschlußhaltestellen aus. Dadurch sollen - ähnlich dem Integralen Taktfahrplan im SPNV - zusätzliche Umsteigeverbindungen angeboten werden. Zur Vernetzung der einzelnen Linien sind geeignete Umsteigehaltestellen einzurichten, die aufgrund ihrer Bedeutung über umfassende Informationsmöglichkeiten, bequeme Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten und einen angemessenen Wetterschutz verfügen sollen.

Ort	Maßnahme
Aicha v.W.	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Aidenbach, Marktplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Bad Füssing	Einrichtung einer zentralen Verknüpfungshaltestelle
Eging a. See	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Fürstencell, Marktplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Griesbach, Stadtplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Hauzenberg	Einrichtung neuer Busbahnhof (ZOB)
Ortenburg, Marktplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Rotthalmünster	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Tittling, Marktplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Untergriesbach, Marktplatz	Ausbau bestehender Bushaltestellen
Wegscheid, Rathaus	Ausbau bestehender Bushaltestellen, Busbahnhof

Die für die Schaffung der dezentralen Verknüpfungspunkte notwendigen Investitionen können in der Größenordnung von 4-5 Mio DM (ÖV-Anteil an der Gesamtmaßnahme) geschätzt werden.

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

Erschließungsgrad der Ortschaften > 200 EW, ausgewählte Linien

Linie	Ortsteil	Einwohner- zahl	1000-Meter-Radius		500-Meter-Radius		Standard erfüllt
			Einwohner	Prozent	Einwohner	Prozent	
Linie 83/84	Aicha vorm Wald	860	860	100%	757	88%	4
Linie 39/61	Aidenbach	2.408	2.157	90%	1.480	61%	nein
Linie 11	Aigen a. Inn	792	792	100%	739	93%	4
	Albersdorf	518	518	100%	518	100%	4
Linie 61	Aldersbach	1.865	1.865	100%	1.598	86%	4
Linie 66	Alkofen	3.722	3.722	100%	3.722	100%	4
	Altenmarkt	1.501	1.140	76%	1.015	68%	nein
	Asbach	471	471	100%	471	100%	4
	Aunkirchen	1.580	1.580	100%	1.580	100%	4
Linie 11	Bad Füssing	1.130	1.130	100%	1.081	96%	4
Bahn	Bad Höhenstadt	964	767	80%	137	14%	nein
	Beutelsbach	535	535	100%	369	69%	nein
	Breitenberg	2.443	1.012	41%	881	36%	nein
Linie 163	Büchlberg	2.049	2.008	98%	1.010	49%	nein
	Denkhof	410	410	100%	410	100%	4
	Dommelstadt	829	829	100%	829	100%	4
Linie 36	Dorfbach	509	509	100%	480	94%	4
Linie 147	Eberhardsberg	212	212	100%	212	100%	4
	Eggfling	1.148	1.148	100%	1.085	95%	4
Linie 65/81	Eging a. See	2.205	2.110	96%	2.205	100%	4
Schulbus	Eglsee	217	217	100%	162	75%	nein
	Engertsham	877	877	100%	850	97%	4
Linie 142	Erlau	471	471	100%	471	100%	4
	Fürstenstein	1.429	1.429	100%	1.207	84%	4
	Fürstenzell	4.455	4.455	100%	2.527	57%	nein
	Garham	536	536	100%	536	100%	4
	Germannsdorf	1.605	1.575	98%	1.202	75%	nein
	Gottsdorf	290	290	100%	244	84%	4
Linie 36, 25	Griesbach	5.293	5.293	100%	4.390	83%	4
Linie 143	Haag / Windpassing	1.207	1.207	100%	720	60%	nein
	Haar	329	329	100%	329	100%	4
	Haarbach	428	428	100%	428	100%	4
	Haidenburg	497	497	100%	375	75%	nein
Linie 81	Harmering	228	228	100%	199	87%	4
Linie 21	Hartkirchen	1.213	1.213	100%	1.037	85%	4
	Haselbach	1.166	1.166	100%	899	77%	nein
Linie 162	Hauzenberg, Stadt	4.288	4.070	95%	2.306	54%	nein
	Hofkirchen	1.091	1.091	100%	1.017	93%	4
	Holzkirchen	205	0	0%	0	0%	4
	Hundsdorf	234	234	100%	234	100%	4
Linie 163	Hutthurm	2.343	2.343	100%	2.075	89%	4
	Hütting	588	0	0%	0	0%	nein
	Inzing	300	300	100%	250	83%	4
Linie 11	Irching	253	253	100%	208	82%	4
Linie 142/143	Jahrdorf	1.137	1.137	100%	943	83%	4
Linie 108	Kalteneck	309	309	100%	295	95%	4
Linie 30	Karpfham	459	459	100%	459	100%	4
Halt 1	Kasberg	303	303	100%	273	90%	4
	Kellberg	699	699	100%	699	100%	4
	Kirchberg	554	554	100%	554	100%	4
	Kirchham	1.691	1.691	100%	1.264	75%	nein
	Königswiese	219	0	0%	0	0%	nein
	Kößlarn	1.196	1.196	100%	1.083	91%	4
	Kurzeichet	278	278	100%	158	57%	nein
	Leizesberg	214	214	100%	214	100%	4
	Leoprechting	295	295	100%	228	77%	nein
Linie 20	Malching	651	651	100%	561	86%	4
	Messnerschlag	219	219	100%	219	100%	4
	Mittich	249	249	100%	249	100%	4
	Nammering	808	808	100%	808	100%	4

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

Erschließungsgrad der Ortschaften > 200 EW, ausgewählte Linien

Linie	Ortsteil	Einwohnerzahl	1000-Meter-Radius		500-Meter-Radius		Standard erfüllt
			Einwohner	Prozent	Einwohner	Prozent	
	Neuburg a. Inn	408	408	100%	408	100%	4
	Neuhaus am Inn	1.416	1.416	100%	1.244	88%	4
	Neuindling	647	647	100%	564	87%	4
	Neukirchen a. Inn	1.178	1.040	88%	1.000	85%	nein
	Neukirchen vorm Wald	1.021	1.021	100%	827	81%	4
Linie 35	Neustift	488	488	100%	488	100%	4
	Niederpretz	285	285	100%	285	100%	4
	Oberdiendorf	933	933	100%	933	100%	4
	Oberindling	204	204	100%	204	100%	4
Linie 142	Obernzell	2.170	2.170	100%	1.870	86%	4
	Oberpolling	729	729	100%	620	85%	4
	Oberschöllnach	340	340	100%	340	100%	4
Linie 35	Ortenburg	1.828	1.731	95%	1.000	55%	nein
	Otterskirchen	1.921	1.921	100%	1.921	100%	4
	Pfenningbach	226	226	100%	226	100%	4
Linie 60	Pleinting	1.647	1.647	100%	1.512	92%	4
Linie 20	Pocking	9.726	9.049	93%	5.622	58%	nein
	Pörndorf	552	552	100%	536	97%	4
	Prag	319	319	100%	319	100%	4
	Rackling	411	411	100%	411	100%	4
	Ragern	201	201	100%	201	100%	4
	Rainding	347	347	100%	347	100%	4
	Rampersdorf	209	0	0%	0	0%	nein
	Rappenhof	336	336	100%	322	96%	4
Linie 148	Raßberg	644	584	91%	423	66%	nein
	Raßreuth / Obernreuth	1.099	1.099	100%	986	90%	4
	Rathsmannsdorf	1.288	1.288	100%	1.288	100%	4
	Reding	212	212	100%	189	89%	4
Linie 11	Rotthalmünster	2.917	2.917	100%	2.618	90%	4
Linie 102/104	Ruderting	2.235	2.235	100%	1.622	73%	nein
Linie 20	Ruhstorf a.d. Rott	3.705	2.146	58%	1.418	38%	nein
Linie 11	Safferstetten	590	590	100%	560	95%	4
Linie 180	Salzweg	3.278	3.278	100%	2.114	64%	nein
Linie 60	Sandbach	1.236	1.236	100%	1.166	94%	4
	Schaibing	591	508	86%	268	45%	nein
	Schlupfing	218	218	100%	218	100%	4
	Schmidham	897	897	100%	593	66%	nein
	Söldenau	346	346	100%	346	100%	4
	Sonnen	477	477	100%	477	100%	4
Linie 33	St. Salvator	227	227	100%	227	100%	4
	Straßkirchen	1.665	1.665	100%	1.582	95%	4
Linie 20	Sulzbach a. Inn	589	589	100%	550	93%	4
	Tannöd	218	218	100%	176	81%	4
	Tettenweis	815	815	100%	798	98%	4
	Thurnreuth	267	267	100%	267	100%	4
	Thyrnau	1.052	1.052	100%	1.052	100%	4
L 81/104/190	Tiefenbach	1.969	1.969	100%	1.969	100%	4
Linie 104	Tittling	4.348	4.348	100%	3.777	87%	4
	Tragenreuth	217	217	100%	217	100%	4
	Trasham	266	266	100%	161	61%	nein
Linie 142	Untergriesbach	1.849	1.849	100%	1.518	82%	4
Linie 32	Unteriglbach	559	559	100%	400	72%	nein
Linie 60	Vilshofen	7.096	6.608	93%	3.936	55%	nein
	Vornbach	765	765	100%	765	100%	4
Linie 66	Walchsing	1.109	1.109	100%	1.042	94%	4
Linie 141	Wegscheid	1.472	1.472	100%	1.394	95%	4
Linie 31	Weng	345	345	100%	345	100%	4
Linie 142	Wildenranna	692	692	100%	488	71%	nein
	Windorf	1.363	1.363	100%	1.363	100%	4
	Witzmannsberg	200	200	100%	200	100%	4

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

Erschließungsgrad der Ortschaften > 200 EW, ausgewählte Linien

Linie	Ortsteil	Einwohner- zahl	1000-Meter-Radius		500-Meter-Radius		Standard erfüllt
			Einwohner	Prozent	Einwohner	Prozent	
Linie 11	Wotzdorf	2.058	1.900	92%	1.818	88%	4
	Würding	1.013	1.013	100%	1.013	100%	4
	Ziering	325	325	100%	325	100%	4
	Zwecking	387	387	100%	387	100%	4
Summe		143.116	136.011	95%	111.508	78%	4

Zusammenstellung Teilorte, die bezogen auf einzelne Linien einen abweichenden Erschließungsgrad aufweisen:

Linie	Ortsteil	Einwohner- zahl	1000-Meter-Radius		500-Meter-Radius		Standard erfüllt
			Einwohner	Prozent	Einwohner	Prozent	
Linie 14	Bad Füssing	1.130	946	84%	459	41%	nein
Linie 14	Rotthalmünster	2.917	2.917	100%	2.214	76%	nein
Linie 100/105	Tittling	4.348	4.348	100%	2.477	57%	nein
Linie 107	Tittling	4.348	4.348	100%	2.550	59%	nein
Linie 81	Tittling	4.348	4.348	100%	2.848	66%	nein
Linie 101	Tittling	4.348	4.348	100%	2.848	66%	nein
Linie 102/106	Tittling	4.348	4.348	100%	3.346	77%	nein
Linie 80	Vilshofen	7.096	5.551	78%	2.398	34%	nein

Nahverkehrsplan Landkreis Passau

Übersicht Bedienungshäufigkeit

Gemeinde/Stadt	Ortsteile	EWZ	Soll-Vorgabe Fp/Tag Mo-Fr	relevanter zentraler Ort	tatsächlich Fp/Tag Mo-Fr	Standard erfüllt
Witzmannsberg	Witzmannsberg	200	mind. 4	Tittling	3	nein
Kößlarn	Ragern	201	mind. 4	Kößlarn	3	nein
Windorf	Renholding	201	mind. 4	Windorf	4	4
Pocking	Oberindling	204	mind. 4	Pocking	4	4
Ortenburg	Holzkirchen ³	205	mind. 4	Ortenburg	0	nein
Windorf	Hidring	207	mind. 4	Windorf	3	nein
Untergriesbach	Rampersdorf	209	mind. 4	Untergriesbach	0	nein
Büchlberg	Eberhardsberg	212	mind. 4	Büchlberg	4	4
Neuhaus a. Inn	Reding	212	mind. 4	Neuhaus	5	4
Untergriesbach	Leizesberg	214	mind. 4	Untergriesbach	9	4
Hutthurm	Tragenreuth	217	mind. 4	Hutthurm	1	nein
Ruhstorf a.d. Rott	Eglsee	217	mind. 4	Ruhstorf	0	nein
Büchlberg	Tannöd	218	mind. 4	Büchlberg	6	4
Pocking	Schlupfing ⁵	218	mind. 4	Pocking	0	nein
Pocking	Königswiese ⁶	219	mind. 4	Pocking	0	nein
Wegscheid	Messnerschlag	219	mind. 4	Wegscheid	0	nein
Neuburg a. Inn	Pfenningbach	226	mind. 4	Neuburg	13	4
Griesbach i.R.	St. Salvator	227	mind. 4	Griesbach	2	nein
Eging a. See	Harmering	228	mind. 4	Eging a. See	5	4
Thyrnau	Hundsdorf	234	mind. 4	Thyrnau	13	4
Tittling	Preming	245	mind. 4	Tittling	15	4
Neuhaus a. Inn	Mittich	249	mind. 4	Neuhaus	6	4
Rotthalmünster	Weihmörting	250	mind. 4	Rotthalmünster	9	4
Bad Füssing	Irching	253	mind. 4	Bad Füssing	4	4
Tittling	Rothau	259	mind. 4	Tittling	6	4
Ruderting	Trasham	266	mind. 4	Ruderting	16	4
Wegscheid	Thurnreuth	267	mind. 4	Wegscheid	4	4
Neuburg a. Inn	Kurzeicht ²	278	mind. 4	Neuburg	0	nein
Neuburg a. Inn	Kurzeicht ²	278	mind. 4	Passau	4	4
Hutthurm	Niederpretz	285	mind. 4	Hutthurm	1	nein
Untergriesbach	Gottsdorf	290	mind. 4	Untergriesbach	4	4
Hutthurm	Loeprechting	295	mind. 4	Hutthurm	21	4
Pocking	Inzing	300	mind. 4	Pocking	0	nein
Wegscheid	Kasberg	303	mind. 4	Wegscheid	5	4
Hutthurm	Kalteneck	309	mind. 4	Hutthurm	11	4
Hutthurm	Prag	319	mind. 4	Hutthurm	9	4
Untergriesbach	Ziering	325	mind. 4	Untergriesbach	9	4
Obernzell	Haar	329	mind. 4	Obernzell	4	4
Witzmannsberg	Rappenhof	336	mind. 4	Witzmannsberg	3	nein
Hofkirchen	Oberschöllnach	340	mind. 4	Hofkirchen	4	4
Griesbach i.R.	Weng	345	mind. 4	Griesbach	2	nein
Ortenburg	Söldenau	346	mind. 4	Ortenburg	12	4
Haarbach	Rainding	347	mind. 4	Haarbach	5	4
Thyrnau	Zwecking	387	mind. 4	Thyrnau	11	4
Neuburg a. Inn	Neuburg a. Inn	408	mind. 4	Passau	14	4
Büchlberg	Denkhof	410	mind. 4	Büchlberg	5	4
Obernzell	Rackling	411	mind. 4	Obernzell	4	4
Haarbach	Haarbach	428	mind. 4	Passau	4	4
Haarbach	Haarbach	428	mind. 4	Vilshofen	2	nein
Griesbach i.R.	Karpfham	459	mind. 4	Griesbach	14	4
Windorf	Otterskirchen	469	mind. 4	Windorf	5	4
Obernzell	Erlau	471	mind. 4	Obernzell	13	4
Rotthalmünster	Asbach	471	mind. 4	Rotthalmünster	6	4
Sonnen	Sonnen	477	mind. 4	Hauzenberg	9	4
Ortenburg	Neustift	488	mind. 4	Ortenburg	5	4
Aldersbach	Haidenburg	497	mind. 4	Aldersbach	0	nein
Windorf	Rathsmannsdorf	506	mind. 4	Windorf	9	4
Ortenburg	Dorfbach	509	mind. 4	Ortenburg	9	4

Nahverkehrsplan Landkreis Passau

Übersicht Bedienungshäufigkeit

Gemeinde/Stadt	Ortsteile	EWZ	Soll-Vorgabe Fp/Tag Mo-Fr	relevanter zentraler Ort	tatsächlich Fp/Tag Mo-Fr	Standard erfüllt
Vilshofen	Albersdorf	518	mind. 4	Vilshofen	10	4
Beutelsbach	Beutelsbach	535	mind. 4	Vilshofen	4	4
Hofkirchen	Garham ¹	536	mind. 4	Hofkirchen	1	nein
Hofkirchen	Garham ¹	536	mind. 4	Vilshofen	4	4
Aldersbach	Pörndorf	552	mind. 4	Aldersbach	1	nein
Tiefenbach	Kirchberg	554	mind. 4	Tiefenbach	9	4
Ortenburg	Unteriglbach ⁴	559	mind. 4	Ortenburg	2	nein
Ruhstorf a.d. Rott	Hütting	588	mind. 4	Ruhstorf	0	nein
Ruhstorf a.d. Rott	Sulzbach a. Inn	589	mind. 4	Ruhstorf	10	4
Bad Füssing	Safferstetten	590	mind. 4	Bad Füssing	10	4
Untergriesbach	Schaibing	591	mind. 4	Untergriesbach	2	nein
Hauzenberg	Raßberg	644	mind. 4	Hauzenberg	3	nein
Pocking	Neuindling	647	mind. 4	Pocking	4	4
Malching	Malching	651	mind. 4	Pocking	12	4
Wegscheid	Wildenranna	692	mind. 4	Wegscheid	13	4
Thyrnau	Kellberg	699	mind. 4	Thyrnau	0	nein
Fürstenstein	Oberpolling	729	mind. 4	Fürstenstein	7	4
Griesbach i.R.	Reutern	750	mind. 4	Griesbach	8	4
Neuhaus a. Inn	Vornbach	765	mind. 4	Neuhaus	7	4
Bad Füssing	Aigen a. Inn	792	mind. 4	Bad Füssing	4	4
Vilshofen	Zeitlarn	792	mind. 4	Vilshofen	10	4
Fürstenstein	Nammering	808	mind. 4	Fürstenstein	6	4
Tettenwies	Tettenweis	815	mind. 4	Pocking	4	4
Neuburg a. Inn	Dommelstahl	829	mind. 4	Neuburg	15	4
Aicha vorm Wald	Aicha vorm Wald	860	mind. 4	Vilshofen	4	4
Fürstenzell	Engertsham	877	mind. 4	Fürstenzell	10	4
Ruhstorf a.d. Rott	Schmidham	897	mind. 4	Pocking	5	4
Hauzenberg	Oberdiendorf	933	mind. 4	Hauzenberg	12	4
Fürstenzell	Bad Höhenstadt	964	mind. 4	Fürstenzell	10	4
Bad Füssing	Würding	1.013	4-6	Bad Füssing	15	4
Windorf	Windorf	1.020	4-6	Vilshofen	8	4
Neukirchen v.W.	Neukirchen v. Wald	1.021	4-6	Passau	14	4
Thyrnau	Thyrnau	1.052	4-6	Passau	17	4
Hofkirchen	Hofkirchen	1.091	4-6	Vilshofen	4	4
Hauzenberg	Raßreuth/Obernreut	1.099	4-6	Hauzenberg	8	4
Aldersbach	Walchsing	1.109	4-6	Aldersbach	1	nein
Aldersbach	Walchsing	1.109	4-6	Vilshofen	6	4
Bad Füssing	Bad Füssing	1.130	4-6	Pocking	25	4
Hauzenberg	Jahrdorf	1.137	4-6	Hauzenberg	16	4
Bad Füssing	Egglfing	1.148	4-6	Bad Füssing	17	4
Tiefenbach	Haselbach	1.166	4-6	Tiefenbach	13	4
Neuburg a. Inn	Neukirchen a. Inn	1.178	4-6	Neuburg	11	4
Kößlarn	Kößlarn	1.196	4-6	Pocking	1	nein
Hauzenberg	Haag/Windpassing	1.207	4-6	Hauzenberg	4	nein
Pocking	Hartkirchen	1.213	4-6	Pocking	5	4
Vilshofen	Sandbach	1.236	4-6	Vilshofen	21	4
Neuhaus a. Inn	Neuhaus am Inn	1.416	4-6	Passau	8	4
Fürstenstein	Fürstenstein	1.429	4-6	Passau	8	4
Wegscheid	Wegscheid	1.472	4-6	Hauzenberg	2	nein
Fürstenzell	Altenmarkt	1.501	4-6	Fürstenzell	7	4
Vilshofen	Aunkirchen	1.580	4-6	Vilshofen	13	4
Hauzenberg	Germannsdorf	1.605	4-6	Hauzenberg	6	4
Vilshofen	Pleinting	1.647	4-6	Vilshofen	17	4
Salzweg	Straßkirchen	1.665	4-6	Salzweg	28	4
Kirchham	Kirchham	1.691	4-6	Pocking	9	4
Ortenburg	Ortenburg	1.828	4-6	Vilshofen	12	4
Untergriesbach	Untergriesbach	1.849	4-6	Hauzenberg	10	4
Aldersbach	Aldersbach	1.865	4-6	Vilshofen	12	4

Nahverkehrsplan Landkreis Passau

Übersicht Bedienungshäufigkeit

Gemeinde/Stadt	Ortsteile	EWZ	Soll-Vorgabe Fp/Tag Mo-Fr	relevanter zentraler Ort	tatsächlich Fp/Tag Mo-Fr	Standard erfüllt
Tiefenbach	Tiefenbach	1.969	4-6	Passau	24	4
Büchlberg	Büchlberg	2.049	4-6	Passau	15	4
Hauzenberg	Wotzdorf	2.058	4-6	Hauzenberg	12	4
Obernzell	Obernzell	2.170	4-6	Passau	12	4
Eging a. See	Eging a. See	2.205	4-6	Vilshofen	5	4
Tittling	Tittling	2.224	4-6	Passau	16	4
Ruderting	Ruderting	2.235	4-6	Passau	16	4
Hutthurm	Hutthurm	2.343	4-6	Passau	24	4
Aidenbach	Aidenbach	2.408	4-6	Vilshofen	11	4
Breitenberg	Breitenberg	2.443	4-6	Hauzenberg	7	4
Rotthalmünster	Rotthalmünster	2.917	4-6	Pocking	16	4
Salzweg	Salzweg	3.278	6-12	Passau	35	4
Ruhstorf a.d. Rott	Ruhstorf a.d. Rott	3.705	6-12	Pocking	10	4
Vilshofen	Alkofen	3.722	6-12	Vilshofen	11	4
Hauzenberg	Stadt Hauzenberg	4.288	6-12	Passau	18	4
Fürstzell	Fürstzell	4.455	6-12	Passau	23	4
Vilshofen	Vilshofen	7.096	mind. 12	Passau	21	4
Griesbach i.R.	Griesbach i. Rottal	7.586	mind. 12	Pocking	6	nein
Pocking	Pocking	9.726	mind. 12	Passau	18	4

¹ Umsteigen in Vilshofen

² wird mit Haltestelle Kleingern bedient, dabei 5 bzw. 4 Fahrten

³ Haltestelle "Holzkirchen, Abzw." ca. 2 km entfernt

⁴ Kindergartenverkehre unberücksichtigt, Haltestelle ca. 750 m entfernt

⁵ wird mit Haltestelle Neuindling bedient

⁶ Streusiedlung, keine Erschließungsmöglichkeit durch ÖPNV

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

Verkehrsleistung nach Verkehrsunternehmen

Basis Fahrplan 95/96 mit Aktualisierung

Unternehmen	Summe von Kilometer		
AKohl (Waldkirchen)	1.608	0,0%	
Behr	166.734	4,2%	
Brodshelm	4.016	0,1%	
Dobler	4.625	0,1%	
Eckerl	37.235	0,9%	
Eichberger	32.946	0,8%	
Heindl	4.440	0,1%	
Hofer	23.343	0,6%	
Lorenz	88.546	2,2%	
Niedermayer	239.046	6,1%	
Pfeffer	4.016	0,1%	
RBO	2.350.092	59,7%	
RBO+Aigner	59.687	1,5%	nachr. RBO+Partner
RBO+Eichb	216.460	5,5%	3.212.550 82%
RBO+Fürst	168.623	4,3%	
RBO+Hutzler	99.464	2,5%	
RBO+Kohl	50.585	1,3%	
RBO+Milles	4.518	0,1%	
RBO+Uhrmann	11.546	0,3%	
RBO+Vorderobermeier	251.576	6,4%	
Schopper	29.978	0,8%	
Sieghart	5.628	0,1%	
Stadt Griesbach	17.570	0,4%	
Süß	13.457	0,3%	
Vogl	12.781	0,3%	
Vorderobermeier	37.149	0,9%	
Summe	3.935.668	100,0%	

ohne Stadt-/Bäderverkehre in Griesbach und Bad Füssing

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

ÖPNV-Analyse Busnetz, Basis: Fahrplan 1996/97

Linie	Lkr-Fpl.	Unternehmen	nachr. Linie RBO	Lage	Linienführung	km	Art	Fahrtenanzahl (Richtung)				Fahrtenanzahl (Gegenrichtung)				Bus-kilometer	Bemerkungen
								tgl.	Mo - Fr	dav. nur Schult.	Sa	So	tgl.	Mo - Fr	dav. nur Schult.		
11	Eichberger			1	Pocking - Wangham - Rothalmünster	21		2	1	0	0	2	2	0	0	16.926	(11)
11	Eichberger			1	Rothalmünster - Kirchham	5		3	3	0	0	3	2	0	0	5.880	
11	Eichberger			1	Kirchham - Bad Füssing	4		4	3	1	0	6	3	0	0	8.660	
11	Eichberger			1	Rothalmünster - Bad Füssing, direkt	8		1	1	0	0	0	0	0	0	1.480	
11	RBO+Eichb			1	Bad Füssing - Pocking über Würding	10,5		7	2	2	2	11	1	5	1	51.125	
11	RBO+Eichb			1	Bad Füssing - Pocking, direkt	6		2	1	0	0	1	1	1	0	4.032	
12a	Eichberger	So in		1	Orts- und Bäderverkehr Bad Füssing			39	0	39	39					0	(1)
12b	Eichberger	So au		1	Orts- und Bäderverkehr Bad Füssing			18	0	18	18					0	(1), (12)
12c	Eichberger	Wi in		1	Orts- und Bäderverkehr Bad Füssing			18	0	16	18					0	(2)
12d	Eichberger	Wi au		1	Orts- und Bäderverkehr Bad Füssing			9	0	9	9					0	(2)
12e	Eichberger			1	Orts- und Bäderverkehr Bad Füssing		S	4	4	0	0					0	
13	RBO	9401		1	Bad Füssing - Munchen			1	0	1	0	1	0	1	0	0	
14	RBO	9408		1	Simbach - Malching	1		9	3	4	2	9	3	4	3	4.850	
14	RBO	9408		1	Malching - Rothalmünster	5		7	1	4	2	7	1	4	3	20.550	
14	RBO	9408		1	Malching - Tutting, direkt	5		2	2	0	0	2	1	0	0	4.030	
14	RBO	9408		1	Rothalmünster - Pocking, direkt	11		3	0	1	0	4	2	1	0	18.997	
14	RBO	9408		1	Rothalmünster - Tutting	3,5		9	1	4	2	8	1	4	3	17.021	
14	RBO	9408		1	Tutting - Pocking, über Thalling	12		1	1	0	0	3	1	0	0	10.464	
14	RBO	9408		1	Tutting - Pocking, über Kirchham	12		1	0	0	0	0	0	0	0	3.012	
14	RBO	9408		1	Tutting - Bad Füssing, direkt	4		2	0	0	0	2	2	0	0	3.488	
14	RBO	9408		1	Tutting - Bad Füssing, über Kirchham	5		6	1	4	2	8	1	4	3	20.550	
14	RBO	9408		1	Bad Füssing - Pocking, über Angering	5		9	1	4	2	7	1	3	3	22.805	
15	RBO	9409		1	Pocking - Tutting - Rothalmünster	11		2	1	0	1	1	0	0	0	8.261	(13)
15	RBO	9409		1	Rothalmünster - Hirla - Kößlarn	8		3	2	0	0	1	0	0	0	6.976	
15	RBO	9409		1	Kößlarn - Neugertscham	4		1	1	0	0	1	1	0	0	1.480	
15	RBO	9409		1	Rothalmünster - Kühbach - Kößlarn	6,5		3	2	0	0	5	3	0	0	10.907	
16	RBO+Eichb	6185		1	Rothalmünster - Pocking (direkt)	11	S	1	1	0	0	0	0	0	0	2.035	
16	RBO+Eichb	6185		1	Rothalmünster Auggenthal	2	S	3	0	1	0	4	2	1	0	3.454	
16	RBO+Eichb	6185		1	Auggenthal - Pocking	16	S	3	0	1	0	4	2	1	0	27.632	(18)
17	RBO	6107		1	Pocking - Passau (Schnellbus)	38		2	0	0	0	1	0	0	0	27.108	
20	RBO	9461		1	Passau - Neuhaus - Rothalmünster - Altötting	40		2	0	1	2	2	0	2	0	51.400	
21	RBO	9462		1	Passau - Pfennigbach - Neuburg	17		2	1	1	0	2	1	1	0	16.558	
21	RBO	9462		1	Passau - Neuburg, direkt	13,5		10	1	4	4	13	3	6	3	87.305	
21	RBO	9462		1	Neuburg - Neuhaus	4		10	1	4	4	12	2	6	3	25.128	
21	RBO	9462		1	Neuhaus - Schärding	2		2	0	1	0	2	0	1	0	2.212	
21	RBO	9462		1	Neuhaus - Hartkirchen	10		6	0	3	3	6	1	4	3	36.870	
21	RBO	9462		1	Hartkirchen - Pocking	10		4	0	2	3	5	1	4	3	28.830	
21	RBO	9462		1	Pocking - Bad Füssing - Haar (-Hartkirchen)	16,5		1	0	0	0	1	0	1	0	9.125	
22	RBO	9463		1	(Mühldorf - Pfarrkirchen -) Pocking - Passau	40		1	0	0	0	2	0	0	0	30.120	
22	RBO	9463		1	Bayerbach - Pocking	13		1	0	0	0	1	0	0	0	6.526	
23	RBO+Eichb	9464		1	Pocking - Bad Füssing - Safferst., über Angering	6		1	1	0	0	1	0	0	0	2.616	(14)
23	RBO+Eichb	9464		1	Pocking - Bad Füssing - Safferst., über Würding	10		11,2	2	4	1	6	2	1	1	44.362	
23	RBO+Eichb	9464		1	Kirchham - Safferstetten	2		0,2	0	0	0	0,4	0	0	0	301	
24	Lorenz			1	Griesbach - Tettenweis - Pocking	20,5		4	1	2	0	4,2	2	2	0	42.316	
25	Lorenz			1	Griesbach - Karpfham	9		6	3	2	0	7	4	2	0	27.045	
25	Lorenz			1	Karpfham - Rothalmünster, üb. Weihmörting	9		1	1	0	0	1	1	0	0	3.330	
25	Lorenz			1	Karpfham - Rothalmünster, direkt	7		4	1	2	0	5	2	2	0	15.855	
26	RBO	6133	1,2		Pocking - Griesbach, direkt	15	S	1	1	0	0	0	0	0	0	2.775	
26	RBO	6133	1,2		Pocking - Vilshofen	43	S	1	1	0	0	2	0	0	0	29.541	
26	RBO	6133	1,2		Griesbach - Vilshofen	22	S	2	2	0	0	2	2	0	0	16.280	
30	StGriesb			1	Stadtverkehr Bad Griesbach			25	0	25	25					0	(3)
31	StGriesb			1	Bürgerbus Weng / St. Salvator	35		2	0	0	0					17.570	(10)
32	Dobler			2	Ortenburg - Neustift - Unteriglbach - Kindergarten	6,5	S	1	1	0	0	1	1	0	0	2.405	
33	Dobler			2	Ortenburg - Hötting - Dorfbach - Kindergarten	6	S	1	1	0	0	1	1	0	0	2.220	
34	Hofer			2	Saldenau - Ortenburg - Beutelsbach - Vilshofen	31		1	0	0	0	2	0	0	0	23.343	
35	RBO	8751		2	Vilshofen - Neustift	6		10	1	2	0	13	4	2	0	33.882	
35	RBO	8751		2	Neustift - Ortenburg	6		10	1	2	0	11	2	2	0	31.662	
35	RBO	8751		2	Ortenburg - Dorfbach	3		4	0	0	0	5	1	0	0	6.579	
36	RBO	9465		2	Passau - Fürstentzell, über Kohlbruck	16		8	3	1	0	7	2	1	1	57.616	
36	RBO	9465		2	Passau - Fürstentzell, über Neustift/Altenmarkt	16		7	1	0	2	7	1	1	1	58.000	
36	RBO	9465		2	Fürstentzell - Griesbach, direkt	14		7	1	0	1	4	1	1	1	39.312	
36	RBO	9465		2	Fürstentzell - Ortenburg - Griesbach	33		3	1	1	0	4	0	1	0	59.169	
37	RBO+Agner			2	Ortenburg - Jägerwirth	7		5	0	0	0	6	0	0	0	19.327	(15)
37	RBO+Agner			2	Jägerwirth - Passau	15		4	0	0	0	5	0	0	0	33.885	
38	RBO+Agner			2	Hauunreuth - Galla	9	S	2	2	0	0	1	1	0	0	4.995	
38	RBO+Agner			2	Galla - Ortenburg	4	S	1	1	0	0	1	1	0	0	1.480	
39	RBO	6132		2	Ortenburg - Langenbruck - Ortenb. - Neustift Kloster	35	S	1	1	0	0	1	1	0	0	12.950	(16)
39	RBO	6132		2	Ortenburg - Neustift Kloster - Langenbruck	15	S	0,8	0,8	0	0	0,8	0,8	0	0	4.440	
40	Brodtsch			1	Tutting (- Ering - Stubenberg - Simbach)	8		1	0	0	0	1	0	0	0	4.016	
60	RBO	8754		2	Passau - Vilshofen BS (Schnellbusse)	21	S	1	1	0	0	1,8	1,8	0	0	10.878	
60	RBO	8754		2	Passau - Vilshofen	22		11	1	1	0	15	4	1	0	138.556	
60	RBO	8754		2	Vilshofen - Pleinting (- Plattling)	8		8	0	1	0	7	0	1	0	30.936	
61	RBO	8755		2	Vilshofen - Aldersbach	9		13	3	2	0	12	1	2	0	55.935	
61	RBO	8755		2	Aldersbach - Aidenbach	3		12	2	2	0	12	1	2	0	18.090	
61	RBO	8755		2	Aidenbach - Beutelsbach	6		3	0	0	0	3	0	0	0	9.036	
62	Behr			2	Citybus Vilshofen: Waldherrsiedlung	5		4	0	0	0	0	0	0	0	5.020	(4)
63	Behr			2	Citybus Vilshofen: Schullerhof	4		4	0	0	0	0	0	0	0	4.016	(4)
64	RBO	7600		1	Galla - Sandbach - Vilshofen	18	S	1	1	0	0	1	1	0	0	6.660	
65	RBO	6155		3	Fürstenstein - Eging - Schöllnach - Nierderalt. - DEG	2	S	1	1	0	0	3,8	3,8	0	0	1.776	
66	Vordero			2	Aldersbach - Galgweis	14		2	2	0	0	1,8	1,8	0	0	9.842	
66	Vordero			2	Galgweis - Gainstorf	2		1	1	0	0	1,8	1,8	0	0	1.036	
66	Vordero			2	Gainstorf - Walchsing	4		2	1	0	0	2,8	1,8	0	0	4.080	
66	Vordero			2	Walchsing - Alkofen - VOF, direkt	10		1	1	0	0	0	0	0	0	1.850	
66	Vordero			2	Walchsing -												

Nahverkehrsplanung Landkreis Passau

ÖPNV-Analyse Busnetz, Basis: Fahrplan 1996/97

Linie	Lkr-Fpl.	Unternehmen	nachr. Linie RBO	Lage	Linienführung	km	Art	Fahrtenanzahl (Richtung)				Fahrtenanzahl (Gegenrichtung)				Bus-kilometer	Bemerkungen
								tgl.	Mo - Fr	Sa	So	tgl.	Mo - Fr	Sa	So		
88		Behr		3	Rufbus: Vilshofen - Rathsmannsdorf - Vilshofen	8		5	0	6	0	5	0	6	0	24.976	
89		Behr		3	Rufbus: Vilshofen - Albersdorf - Garham - VOF	11		3	0	6	0	3	0	6	0	23.298	
90		Behr		3	Rufbus: Vilshofen - Hofkirchen - Vilshofen	8		5	0	9	0	6	-1	9	0	29.960	
100		Vogl		3	Thurmansbang - Saldenburg - Passau	23		0,2	0	0	0	0,2	0	0	0	2.309	(5)
101		Vogl		3	Thurmansbang - Tittling	4		5	1	3	0	5	2	3	0	10.472	
102		RBO	8772	3	Passau - Schönberg - Zwiesel - Eisenstein	25		3	0	2	3	3	0	3	2	52.025	
103		Sieghart		3	Tittling - Grafenau	3		4	1	0	0	4	1	0	0	5.628	
104		RBO	8776	3	Passau - Neukirchen - Tittling	25		13	1	2,5	0	11	1	3	2	157.513	
104		RBO	8776	3	Tittling - Fürstenstein - Oberpolling	7		9	1	2,5	0	8	2	2	0	30.090	
104		RBO	8776	3	Oberpolling - Eging	8		1	0	0	0	0	0	0	0	2.008	
104		RBO	8776	3	Tittling - Kreisgrenze	3		1	0	1	0	2	0	4	2	3.408	
104		RBO	8776	3	Fürstenstein - Eging	6		1	1	0	0	1	1	0	0	2.220	
105		Pfeffer		3	Zenting - Thurmansbang - Passau	40		0,2	0	0	0	0,2	0	0	0	4.016	(6)
106		RBO+Uhrmann		3	Tittling - Neukirchen - Passau	23		1	0	0	0	1	0	0	0	11.546	
107		RBO	6138	3	Eging - Harmering - Fürstenstein	6		3	3	0	0	2	1	0	1	6.330	
107		RBO	6138	3	(Eging) - Aicha - Fürstenstein	8		2	0	0	0	3	1	0	0	9.512	
107		RBO	6138	3	über Kroienhof (Umweg)	5		1	1	0	0	2	2	0	0	2.775	
107		RBO	6138	3,4	Fürstenstein - Tittling	5		7,6	3,6	0	0	5,6	3	0	0	14.388	
107		RBO	6138	3,4	Tittling - Witzmannsberg	10		5,2	2,6	0	0	4,6	3	0	0	20.902	
107		RBO	6138	3,4	Witzmannsberg - Hutthurm/Kalteneck	6		3,6	2	0	0	4,6	3	0	0	10.369	
108		RBO	8761	3	Passau - Patriching - Ruderting - Hutthurm	21		5	0	2	0	5	0	3	0	58.065	
108		RBO	8761	4	Passau - Straßkirchen - Hutthurm	15		2	0	0	2	3	0	0	1	21.709	
108		RBO	8761	4	Hutthurm - Röhrnbach - Freyung, direkt	6		2	0	2	2	6	0	0	0	13.428	
108		RBO	8761	4	Hutthurm - Röhrnbach - Freyung, über Fürsteneck	8		4	0	0	0	1	0	3	1	11.776	
120		Eckerl		4	Büchlberg - Donauwetzdorf - Passau	23		2	0	1	0	3	0	1	0	31.211	
121		Eckerl		4	Kindleinsberg - Haag - Oberlitzmühle - Passau	12		1	0	0	0	1	0	0	0	6.024	
122		RBO+Fürst	8777	4	Passau - Hutthurm, direkt	13		0	0	0	0	1	1	0	0	2.405	
122		RBO+Fürst	8777	4	Passau - Hutthurm, über Salzweg	16		4	0	3	0	6	1	3	0	44.000	
122		RBO+Fürst	8777	4	Hutthurm - Röhrnbach, direkt	6		0	0	0	0	1	1	0	0	1.110	
122		RBO+Fürst	8777	4	Hutthurm - Röhrnbach, über Großthannsteig	7		4	0	3	0	2	1	3	0	12.222	
123		RBO+Fürst	6135	4	Passau - Straßkirchen	11		7	0	5	3	7	0	5	3	48.488	
123		RBO+Fürst	6135	4	Straßkirchen - Hutthurm	5		5	0	3	1	5	0	3	1	14.720	
123		RBO+Fürst	6135	4	Hutthurm - Kalteneck	3		1	0	0	0	0	0	0	0	753	
125		RBO+Fürst	6137	4	Auretzdorf - Hutthurm - Kalteneck	17	S	1	1	0	0	1	1	0	0	6.290	
126		RBO	8775	4	Passau - Hutthurm - Büchlberg - FRG - Haidmühle	20		1	0	1	0	1	0	1	0	12.080	
127		RBO	8663	4	(Grafenau - Perlesreut -) Fürsteneck - Hutthurm - PA	18		2	0	0	0	2	0	0	0	18.072	
140		RBO+Past	1097		Passau - Engelhartzell - Linz	0										0	
141		RBO	8757	4	Passau - Erlau	16		12,2	1	3	2	14,2	2	4	2	112.662	
141		RBO	8757	4	Erlau - Obernzell	5		1	1	0	0	13,2	1	4	2	18.821	
141		RBO	8757	4	Obernzell - Untergriesbach	6		13	3	3	2	14,2	2	5	2	42.967	
141		RBO	8757	4	Obernzell - Jochenstein	12	S	2	2	0	0	2	2	0	0	8.880	
141		RBO	8757	4	Untergriesbach - Maierhofbrücke	8		12,2	3	4	2	10,2	1	4	2	48.179	
141		RBO	8757	4	Maierhofbrücke - Wegscheid, über Hartmannsreuth	7		8	2	1	1	4	0	1	1	21.770	
141		RBO	8757	4	Maierhofbrücke - Wegscheid, direkt	4		5,2	1	3	1	7,2	1	3	1	13.658	
141		RBO	8757	4	Wegscheid - Lacken	4		6,2	2	2	1	7,2	3	3	1	13.666	
141		RBO	8757	4	Lacken - Thalberg	4		5	2	2	1	7,2	3	3	1	12.461	
141		RBO	8757	4	Thalberg - Breitenberg	6		5	2	2	1	6,2	3	3	1	17.185	(8)
142		RBO	8758	4	Passau - Erlau	11		6	0	1	0	6,8	0	2	0	37.024	
142		RBO	8758	4	Erlau - Obernzell	5		2	0	0	0	4	0	1	0	7.785	
142		RBO	8758	4	Erlau - Rackling - Untergriesbach	10		5	0	1	0	5,8	1	1	0	27.468	(17)
142		RBO	8758	4	Obernzell - Untergriesbach	6		2	0	0	0	4	1	1	0	8.946	
142		RBO	8758	4	Untergriesbach - Hauzenberg	12		9,6	4,6	1	0	8,6	2,6	1	0	50.340	
142		RBO	8758	4	Untergriesbach - Hauzersdorf (zusätzlich)	2		2	0	0	0	2	0	0	0	2.008	
142		RBO	8758	4	Untergriesbach - Kasberg	17		1	0	0	0	0	0	0	0	4.267	
143		RBO+Eichb	8759	4	Passau - Kellberg	10		8	0	6	1	9	1	5	1	48.900	
143		RBO+Eichb	8759	4	Kellberg - Abzw. Niederbrünst	9		4	0	1	0	6	0	1	0	23.508	
143		RBO+Eichb	8759	4	Abzw. Niederbrünst - Hauzenberg	5		2	0	0	0	3	0	0	0	6.275	
143		RBO+Eichb	8759	4	Rackling/Schengendorf zusätzl.	6		1	1	0	0	1	1	0	0	2.220	
144		RBO	8760	4	Untergriesbach - Lammersdorf	5		4	0	0	0	6	1	0	0	12.220	
144		RBO	8760	4	Lammersdorf - Gottsdorf (-Neustift)	5		3	0	0	0	4	1	0	0	8.455	
145		RBO+Kohl		4	Sonnen - Wegscheid	12		5,4	0	0	0	5	1	0	0	30.533	
145		RBO+Kohl		4	Wegscheid - Hauzenberg	15		2	0	0	0	2	0	0	0	15.060	
146		RBO+Kohl		4	Kappelgarten - Untergriesbach	15		0	0	0	1	0	0	0	1	1.920	
147		RBO+Fürst	6136	4	Hutthurm - Büchlberg, direkt	4	S	1	1	0	0	1	1	0	0	1.480	
147		RBO+Fürst	6136	4	Büchlberg - Saderreut - Germannsb - Hauzenberg	16	S	1	1	0	0	3	3	0	0	11.840	
147		RBO+Fürst	6136	4	Büchlberg - Raßberg - Hauzenberg	11	S	2	2	0	0	3	3	0	0	10.175	
147		RBO+Fürst	6136	4	Tannöd - Kammerwetzdorf - Büchlberg	7	S	1	1	0	0	1	1	0	0	2.590	
148		RBO+Fürst	6131	4	Passau - Büchlberg - Hauzenberg	25		1	0	0	0	1	0	0	0	12.550	
149		Schopper		4	City-Bus Hauzenberg (ohne Oberkümmering)	16,1		2	0	0	0	2	0	0	0	16.164	
149		Schopper		4	City-Bus Hauzenberg (Oberkümmering, Wolkar)	6,4		0,8	0	0	0	0,8	0	0	0	2.570	
150		RBO	8778		Neureichenau - Breitenberg	3		4	0	0	0	5	1	0	0	6.579	
160		Schopper		4	Innerhartsb - Hauzenberg	13,5		1	0	1	0	2	1	0	0	9.963	
161		Schopper		4	Glötzing - Hauzenberg	10		0	0	0	1	0	0	0	1	1.280	
162		Niedermay		4	Passau - Thyrnau - Hauzenberg	21,5		14	1	5	1	13	2	5	1	165.166	
162		Niedermay		4	Thyrnau - Kelchham u.zck	8,8		2	1	1	0	1,5	0,5	0	0	7.308	
162		Niedermay		4	Hauzenberg - Sonnen - Breitenberg	18		9	1	3	0	7	1	3	1	76.572	(7)
163		RBO	8773	4	Passau - Schlott	10,5		5	0	3	2	4	0	3	2	29.621	
163		RBO	8773	4	Passau - Hutthurm	13		17	2	2	3	13	2	5	2	103.259	
163		RBO	8773	4	Passau - Tannöd - Büchlberg	15		4	0	1	1	7	0	0	0	43.140	
163		RBO	8773	4	Hutthurm - Büchlberg	3		9	0	2	2	8	1	5	2	14.442	
163		RBO	8773	4	Hutthurm - Landkreisgrenze, direkt	7		5	0	0	0	7	1	0	0	20.622	
163		RBO	8773	4	Büchlberg - Landkreisgrenze	6		9	2	2	2	9	2	5	1	28.816	

Literaturverzeichnis

- Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Einwohnerzahlen am 31.12.95, Jährliches Ergänzungsheft zum Amtl. Gemeindeverzeichnis Bayern
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Richtlinie zur Nahverkehrsplanung, veröffentlicht im Amtsblatt, 25.04.77
- Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, Erich-Schmidt-Verlag
- Deutsche Shell AG, Shell Pkw-Szenarien, Gipfel der Motorisierung in Sicht, Szenarien des PKW-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Heft 26, 9/95
- GEVAS, Verkehrsentwicklungsplan Stadt Passau und Straßenplanung Landkreis Passau Nord, Abschlußbericht, März 1995
- Hoffmann, Flexible Bedienungsformen im ÖPNV, Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 80, Erich Schmidt Verlag, Dezember 1992
- Institut für Strategische Analysen (Dr. Tekles und Partner), Jugendhilfeplan des Landkreises Passau, Teil 1 Kindertagesstätten, September 1996
- Institut für Strategische Analysen (Dr. Tekles und Partner), Sozialplan des Landkreises Passau, August 1995
- Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO), Jahrbuch 1995/1996
- Landratsamt Passau, Unser Landkreis Passau, 2. Auflage, 1992
- Maderer, Martin, ÖPNV-Konzept Stadt Hauzenberg, herausgegeben durch die Stadt Hauzenberg, 1996
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald, Regionalplan Donau-Wald (12), 1986
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald, Regionalplan Donau-Wald (12), Erste Änderung 1994
- Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1996, Juli 1996
- Wachinger/Wittemann, Regionalisierung des ÖPNV, Sonderdruck, herausgegeben von der RegioRail Verkehrssysteme GmbH, 1996

Abkürzungsverzeichnis

a.d.R.	an der Rott
a.I.	am Inn
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BB	Bundesbus (Österreich)
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
EW	Einwohner/Einwohnerzahl
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
i.d.R.	in der Regel
i.R.	im Rottal
ITP	Intraplan-Consult, München
LAST	Landkreissammeltaxi
mIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan/Nahverkehrsplanung
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RBO	Regionalbus Ostbayern GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWP	Stadtwerke Passau
VU	Verkehrsunternehmen
ZP	Zahnradfabrik Passau