

MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND

Im Auftrag des Landkreises Berchtesgadener Land

IMPRESSUM

Auftraggeber

Landkreis Berchtesgadener Land

Salzburger Str. 64

83435 Bad Reichenhall

Bearbeitung

SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH

Zweigniederlassung München

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Internet: www.schlothauer.de

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Könneritzstraße 31

01067 Dresden

Internet: www.vcdb.de

Prognos AG

Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung

Goethestraße 85

10623 Berlin

Internet: www.prognos.com

Bearbeitungszeitraum

September 2016 bis März 2018

Haftungsausschluss

Wir haben alle in dem hier vorliegenden Mobilitätskonzept bereitgestellten Informationen nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Es kann jedoch keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der bereitgestellten Informationen übernommen werden.

Datum

31. März 2018

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis.....	8
1 Einführung	11
1.1 Aufgabenstellung und Methodik	11
1.2 Projektablauf	12
1.3 Landes- und Regionalplanung.....	13
1.4 Bevölkerungsentwicklung	16
2 Datengrundlagen	18
2.1 Motorisierter Individualverkehr.....	18
2.1.1 Verkehrsmodelle.....	18
2.1.2 Amtliche Straßenverkehrszählung	20
2.1.3 Zulassungszahlen.....	23
2.1.4 Mobilitätskennziffern	24
2.1.5 Quelle-/Zielbeziehungen	28
2.1.6 Pendlerdaten	29
2.1.7 Bestehende Untersuchungen.....	32
2.1.8 Elektromobilitätskonzept	33
2.2 Nicht motorisierter Individualverkehr.....	42
2.2.1 Radverkehrsnetze.....	42
2.2.2 Bestehende Untersuchungen.....	45
2.2.3 Befahrungen	52
2.3 Öffentlicher Verkehr.....	53
2.3.1 Verkehrsmodelle.....	53
2.3.2 Bestehende Untersuchungen.....	53
2.3.3 Befahrungen	54
2.4 Güterverkehr	55
2.4.1 Verkehrsmodelle.....	55
2.4.2 BVWP 2030	56
2.4.3 Amtliche Straßenverkehrszählung SVZ 2005, 2010, 2015	56
2.4.4 Untersuchungen / Konzepte.....	59
3 Erfassung Ist-Zustand.....	62
3.1 Gemeindebefragung.....	62
3.2 Analyse des Ist- Zustandes im MIV	65
3.2.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse MIV	65
3.2.2 Beteiligung Stakeholder	67
3.2.3 Verkehrsmodell.....	72
3.2.4 Ruhender Verkehr.....	82
3.2.5 Verkehrssicherheit	86
3.2.6 Analyse MIV je Gemeinde.....	90
3.3 Analyse des Ist- Zustandes im NMIV	131
3.3.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse NMIV	131
3.3.2 Beteiligung Stakeholder	133
3.3.3 Fahrradabstellanlagen	137

3.3.4	Verkehrsmodell	139
3.3.5	Analyse NMIV je Gemeinde	140
3.4	Analyse des Ist- Zustandes im ÖV	180
3.4.1	Gemeindebefragung – Ergebnisse ÖV	180
3.4.2	Beteiligung Stakeholder	183
3.4.3	Erschließungsqualität	186
3.4.4	Angebotsqualität	188
3.4.5	Verbindungsqualität	198
3.4.6	Nachfrage im ÖV	204
3.4.7	Servicequalität und Barrierefreiheit	208
3.4.8	Analyse ÖV je Gemeinde	209
3.5	Analyse des Ist- Zustandes im Güterverkehr	256
3.5.1	Gemeindebefragung – Ergebnisse GV	256
3.5.2	Beteiligung Stakeholder	258
3.5.3	Ruhender Verkehr	259
3.5.4	Analyse GV je Gemeinde	260
3.6	Verkehrsträgerübergreifende Analyse des Ist-Zustandes	284
3.6.1	Intermodalität	284
3.6.2	Alternative Mobilitätsdienstleistungen	288
3.6.3	Mobilitätsmanagement	292
3.6.4	Siedlungsentwicklung und Verkehr	297
4	Prognosenufall	303
4.1	Prognose des Verkehrsaufkommens im MIV	303
4.2	Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV	308
4.3	Prognose des Verkehrsaufkommens im ÖV	308
4.4	Prognose des Verkehrsaufkommens im GV	312
4.5	Verkehrsträgerübergreifende Prognose des Verkehrsaufkommens	320
5	Verbesserungen bis 2030	321
5.1	Methodik	321
5.2	Maßnahmen im MIV	323
5.2.1	Verkehrsmodell	323
5.2.2	Ruhender Verkehr	341
5.2.3	Elektromobilität	342
5.2.4	Maßnahmen MIV je Gemeinde	343
5.3	Maßnahmen im NMIV	350
5.3.1	Fahrradabstellanlagen	350
5.3.2	Konzept Alltagsradverkehrsnetz	351
5.3.3	Schnelle Radwege	357
5.3.4	Beschilderungskonzept	358
5.3.5	Maßnahmen NMIV je Gemeinde	359
5.4	Maßnahmen im ÖV	368
5.4.1	Übergeordnete Maßnahmen	368
5.4.2	Maßnahmen ÖV je Gemeinde	386
5.5	Maßnahmen im GV	393

5.5.1	Übergeordnete Maßnahmen	393
5.5.2	Ruhender Verkehr.....	397
5.5.3	Maßnahmen GV je Gemeinde	397
6	Verkehrsträgerübergreifendes Aktionsprogramm	405
6.1	Methodik.....	405
6.1.1	Indikatoren.....	405
6.1.2	Bewertungsverfahren.....	413
6.2	Aktionsprogramm	414
6.3	Gemeindeübergreifende Maßnahmen	453
6.3.1	Intermodalität.....	453
6.3.2	Alternative Mobilitätsdienstleistungen	459
6.3.3	Mobilitätsmanagement.....	465
6.3.4	Siedlungsentwicklung und Verkehr	472
6.4	Initialprojekte	478
7	Prognosemitfall	495
7.1	Verlagerungspotentiale.....	495
7.1.1	Potentiale durch Verkehrsvermeidung	495
7.1.2	Potentiale durch Verkehrsverlagerung	497
7.1.3	Überlagerung.....	499
7.2	Prognose des Verkehrsaufkommens im MIV	499
7.3	Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV	501
7.4	Prognose des Verkehrsaufkommens im ÖV	502
7.5	Prognose des Verkehrsaufkommens im GV	503
7.6	Verkehrsträgerübergreifende Prognose des Verkehrsaufkommens.....	504
8	Zusammenfassung	505
	Abbildungsverzeichnis.....	511
	Tabellenverzeichnis.....	514
	Literaturverzeichnis	517
	Anhang.....	521
	Anlagenverzeichnis	522
	Kartenverzeichnis.....	523

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABDS	Autobahndirektion Südbayern
AG	Auftraggeber
AN	Auftragnehmer
AS	Anschlussstelle
AT	Österreich
BAB	Bundesautobahn
BAYSIS	Bayerisches Straßeninformationssystem
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BG	Bundesgrenze
BGL	Berchtesgadener Land
BLB	Berchtesgadener Land Bahn
BÜSTRA	Bahnübergangssteuerungsanlage
BOB	Bayerische Oberlandbahn
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
B2B	Business-to-Business
B2C	Business-to-Consumer
DB	Deutsche Bahn
DE	Deutschland
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags
EBÜ	Eisenbahnüberführung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ERB	EuRegioBahnen Salzburg – Bayern – Oberösterreich
EULE	EuRegionale Raumanalyse
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GE	Gewerbeentwicklung
GV	Güterverkehr
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KBS	Kursbuchstrecke
KEP	Kurier-, Express-, Paketdienste
KVP	Kreisverkehrsplatz
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
Lfw	Lieferwagen
LK	Landkreis
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LVM-By	Landesverkehrsmodell Bayern
MID	Mobilität in Deutschland

MIV	motorisierter Individualverkehr
NMIV	nicht motorisierter Individualverkehr
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OD	Ortsdurchfahrt
OEP	Ortsentwicklungsplanung
OU	Ortsumfahrung
OT	Ortsteil
POI	Points of Interest
qm	Quadratmeter
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes
RIN	Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung
RVO	Regionalverkehr Oberbayern GmbH
SAQ	Stufen der Angebotsqualität
SOB	Südostbayernbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRV	System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen
StBA TS	Staatliches Bauamt Traunstein
SV	Schwerverkehr
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
SVZ	Straßenverkehrszählung
SVZ	Schwachverkehrszeit (nur im ÖV-Teil)
t	Tonnen
UH	Unfallhäufung
UKO	Unfallkommission
zGG	zulässiges Gesamtgewicht

1 EINFÜHRUNG

1.1 Aufgabenstellung und Methodik

Im Herbst des Jahres 2015 beschloss der Kreistag Berchtesgadener Land die Erstellung eines Gesamt-Verkehrskonzepts für den Landkreis.

Der Landkreis Berchtesgadener Land gilt als Transitlandkreis und nimmt besonders für den grenzüberschreitenden Verkehr einen gesonderten Stellenwert ein. Dadurch ergeben sich spezielle Anforderungen an alle Verkehrsarten, sowohl auf die einzelnen Verkehrsarten bezogen, als auch verkehrsmittelübergreifend. Um den steigenden Ansprüchen an die Infrastruktur gerecht zu werden, hat der Landkreis die Erstellung des vorliegenden Gesamt-Verkehrskonzepts beauftragt.

Ziel des Verkehrsgutachtens ist es, maßgeschneiderte Projektvorschläge für den Landkreis zu entwickeln, um eine Vorreiterfunktion für ländliche Flächenlandkreise im Mobilitätssektor einzunehmen. Besonders die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist einer der wichtigsten Bestandteile, die gefördert und gestärkt werden müssen.

Die Methodik der Erstellung des vorliegenden Gutachtens war bereits mit der Aufgabenstellung detailliert durch den Auftraggeber vorgegeben und wurde während der Projektbearbeitung abgestimmt und weiter fortgeschrieben. Folgende Ausführungen können als Wegweiser durch die Gliederung des vorliegenden Dokuments dienen:

In Kapitel 2 wurden die relevanten Datengrundlagen für jedes Verkehrssegment zusammengestellt. In Kapitel 3.1 ist die durchgeführte Gemeindebefragung, als ein bedeutender Arbeitsschritt der Analyse des Ist-Zustandes, beschrieben. In den folgenden Unterkapiteln werden für die jeweiligen Verkehrssegmente die Ergebnisse aus:

- der Beteiligung der Stakeholder
- aus gutachterlichen Analysen zur Erreichbarkeit und vorhandenen Kapazitätsengpässen mit den verwendeten Verkehrsmodellen im motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Bewertungen der Netzqualität des Radverkehrs (nicht-motorisierter Verkehr – NMIV)
- Bestandsaufnahmen bspw. zur Erschließungs- und Angebotsqualität im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Analysen der Ist-Situation im Güterverkehr (GV) auf der Straße und der Schiene
- aus detaillierten Ortsbefahrungen und Erhebungen
- einer Analyse der vorhandenen Angebote, die zu einer Information und Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und verkehrsmittelübergreifendem Mobilitätsverhalten führen
- einer Betrachtung zum Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr

hergeleitet.

In Kapitel 4 wird das Verkehrsgeschehen beschrieben, wie es für den Prognosehorizont 2030 erwartet werden kann, wenn keinerlei Maßnahmen ergriffen werden. Für den MIV umfasst das bspw. wiederum eine Kapazitätsanalyse des Straßennetzes.

Aus der Defizitanalyse des Kapitels 3 werden in Kapitel 5 Maßnahmen dargestellt und bewertet, die geeignet sind, diesen Defiziten zu begegnen. Bauliche Maßnahmen im Straßennetz werden in Kapitel 5.2 anhand des Verkehrsmodells untersucht.

Als Ergebnis entstehen für jede Gemeinde und jedes Verkehrssegment gutachterlich bewertete Maßnahmen, die sogenannte „Longlist“ möglicher Maßnahmen.

Um diese Longlist zu dem geforderten und in Kapitel 6.2 dargestellten gemeindeschaffen, verkehrsträgerübergreifenden Aktionsprogramm weiter zu entwickeln, mussten diese Maßnahmen hinsichtlich mannigfaltiger Kriterien bewertet werden. Diese Kriterien und das Bewertungsverfahren werden in Kapitel 6.1 beschrieben. In Kapitel 6.2 finden sich die Einzelmaßnahmen je Gemeinde, in Kapitel 6.3 gemeindeübergreifende Maßnahmen. Die sogenannten Initialprojekte, die für die Mobilität im Landkreis Berchtesgadener Land als besonders wichtig eingeschätzt werden, finden sich in Kapitel 6.4.

In Kapitel 7 werden dann – wo immer prognostizierbar – die Wirkungen der Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen des Landkreises beschrieben.

1.2 Projektablauf

Die erste öffentliche Veranstaltung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes des Landkreises fand am 17.11.2016 im Landratsamt in Bad Reichenhall statt. Unter den Anwesenden waren neben Herrn Landrat Grabner und Mitarbeitern des Landratsamtes auch Vertreter der 15 kreisangehörigen Gemeinden, Vertreter der zu beteiligten Institutionen (Stakeholder) und die Mitglieder des neu eingerichteten Lenkungskreises, der für die Gesamtprozessbegleitung und für die interkommunale Abstimmung zuständig ist. Nach der Auftaktveranstaltung wurde der Projektstand in regelmäßigen Abständen (ca. alle zwei Monate) in Abstimmungsgesprächen präsentiert und interaktiv durch die Teilnehmer kommentiert resp. ergänzt. Insgesamt waren zusätzlich drei Termine mit den Lenkungskreismitgliedern vorgesehen, bei denen u. a. Zwischenergebnisse besprochen wurden. Im Zeitraum vom 13. bis 16. November 2017 wurden die 15 kreisangehörigen Gemeinden bereist, um Zwischenergebnisse des Mobilitätskonzeptes vorzustellen und Rückmeldung zum Bearbeitungsstand zu erhalten. Eine Übersicht aller öffentlichen und nichtöffentlichen Veranstaltungen ist nachfolgend dargestellt.

Liste aller öffentlichen / nichtöffentlichen Veranstaltungen

- 28.09.2016 Kick Off
- 17.11.2016 Auftaktveranstaltung
- 17.11.2016 2. Abstimmungsgespräch
- 24.01.2017 3. Abstimmungsgespräch
- 14.03.2017 4. Abstimmungsgespräch

- 21.03.2017 1. Lenkungskreissitzung
- 16.05.2017 5. Abstimmungsgespräch
- 18.07.2017 6. Abstimmungsgespräch
- 14.09.2017 7. Abstimmungsgespräch
- 23.10.2017 2. Lenkungskreissitzung
- 13.11.2017 – 16.11.2017 Gemeindebereisung
- 21.11.2017 8. Abstimmungsgespräch
- 06.02.2018 9. Abstimmungsgespräch
- 17.05.2018 3. Lenkungskreissitzung

Die Ergebnisse des Gutachtens werden in einer Sitzung des Ausschusses für Landkreisentwicklung sowie in einer Sitzung des Kreistages vorgestellt, wodurch eine umfassende Information des politischen Gremiums über Arbeitsinhalte und erzielte Ergebnisse sichergestellt wird. Die Veranstaltungen werden voraussichtlich im Juli 2018 stattfinden.

1.3 Landes- und Regionalplanung

In der Strukturkarte des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) verfügt der Landkreis über vier Mittelzentren: Laufen (zusammen mit Oberndorf bei Salzburg), Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden. Verkehrlich sind über die Vorgaben der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) Ziele für die Erreichbarkeit dieser Zentrentypen mit dem MIV und dem ÖPNV gesetzt.

Die Gemeinden Freilassing, Ainring und Piding sind Teil des Verdichtungsraumes im Umfeld der Stadt Salzburg.



Abbildung 1: Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsprogramm Bayern (StMFLH, 2013)

Im Jahr 2017 hat der Bayerische Landtag beschlossen, die bisherigen Mittelzentren Freilassing und Bad Reichenhall zu einem gemeinsamen Oberzentrum aufzustufen. Gemäß der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogrammes Bayern vom 01.03.2018 werden die Städte Freilassing und Bad Reichenhall nun als gemeinsames Oberzentrum definiert.

Im Regionalplan der Region 18 Südostoberbayern finden sich noch die inzwischen aus der Landesplanung entfallenen Entwicklungsachsen.

Eine regionale Entwicklungsachse verläuft in Nord-Südrichtung und verbindet o.g. Mittelzentren. Eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung verläuft von Salzburg kommend über Freilassing nach Traunstein. Beide Entwicklungsachsentypen korrelieren in Ihrem Verlauf mit vorhandenen SPNV Strecken. Das ist positiv zu bewerten, da dies eine wichtige Voraussetzung für die effiziente und emissionsarme Abwicklung von mit einer Entwicklung einhergehendem Neuverkehr (aus Wohnen und Gewerbe) darstellt.

Salzburg ist das Oberzentrum der Region. Dies stellt hohe Ansprüche an die Qualität auch der grenzüberschreitenden verkehrlichen Verknüpfungen des Landkreises Berchtesgadener Land mit der Stadt Salzburg.

Dies spiegelt sich auch in den Gebietskategorien wieder. Nahezu der gesamte nördliche Teil des Landkreises hat Salzburg-Bezug, ist entweder „Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum“ oder eine räumliche Ergänzung dazu. Die Stadt Freilassing wird als „grenzüberschreitender Verdichtungskern des Stadt- und Umlandbereiches im ländlichen Raum“ eingestuft.

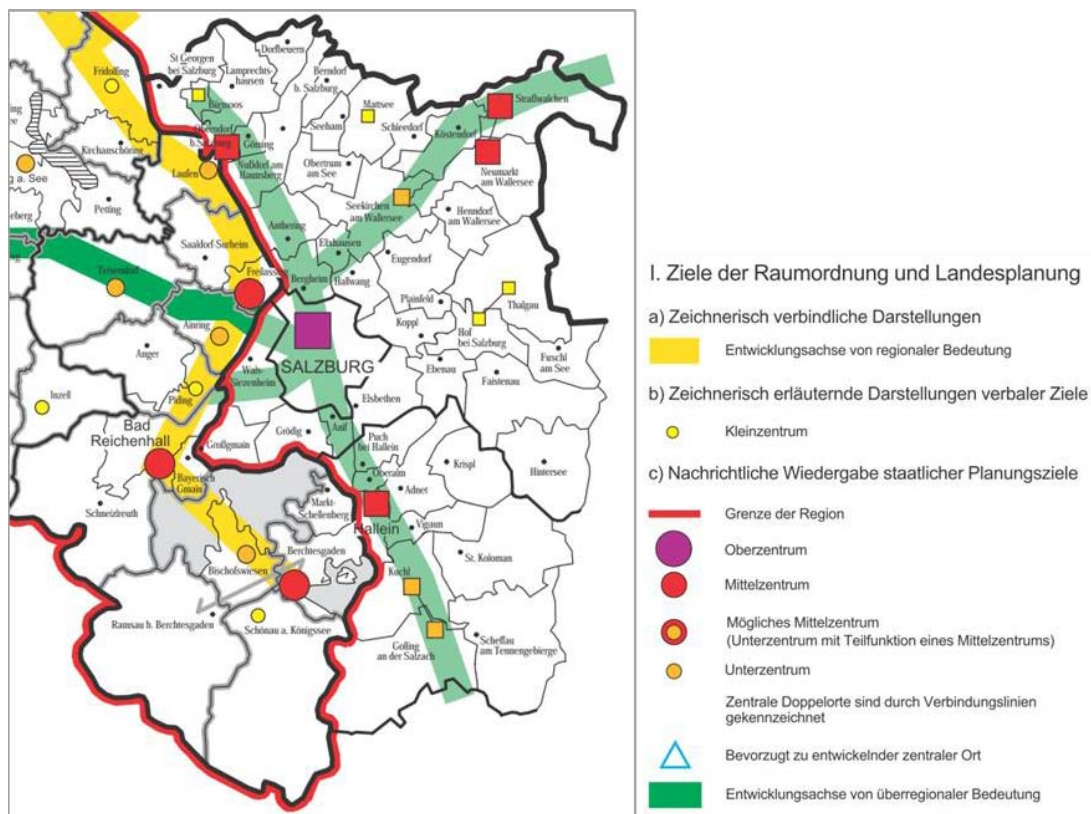


Abbildung 2: Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Regionaler Planungsverband Südostoberbayern, 2000a)

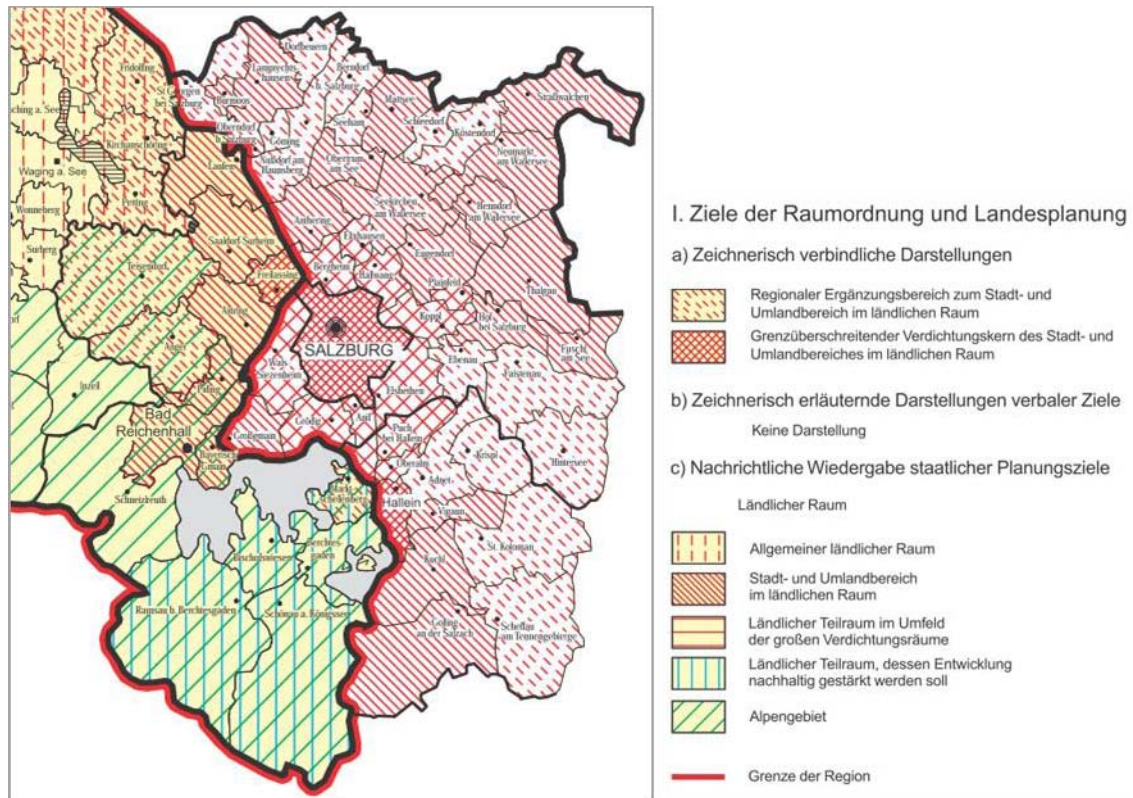


Abbildung 3: Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Raumstruktur, Gebietskategorien) (Regionaler Planungsverband Südostoberbayern, 2000b)

1.4 Bevölkerungsentwicklung

Die Prognose wurde über die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für die kreisfreien Städte und Landkreise Bayerns bis 2030 ermittelt (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2011). Für den Landkreis Berchtesgadener Land wird künftig eine Steigerung von 5,2% der Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Für die einzelnen Gemeinden werden Bevölkerungszuwächse zwischen 0% und 14,4% vorausberechnet.

Tabelle 1: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung für den Regierungsbezirk Oberbayern mit dem Landkreis Berchtesgadener Land und seinen Gemeinden (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2011)

Regierungsbezirk / kreisfreie Stadt / Landkreis / Gemeinde	Bevölkerung		Veränderung	
	2015	2030	absolut	prozentual
Regierungsbezirk Oberbayern	4.588.900	5.066.700	477.800	10,4%
Landkreis Berchtesgadener Land	103.900	109.300	5.400	5,2%
Ainring	9.700	9.800	100	1,0%
Anger	4.490	4.830	340	7,6%
Bad Reichenhall	17.500	18.300	800	4,6%
Bayerisch Gmain	3.120	3.570	450	14,4%
Berchtesgaden	7.900	7.900	0	0%
Bischofswiesen	7.600	8.400	800	10,5%
Freilassing	16.300	17.200	900	5,5%
Laufen	6.900	7.200	300	4,4%
Marktschellenberg	1.750	1.810	60	3,4%
Piding	5.400	5.700	300	5,6%
Ramsau b. Berchtesgaden	1.770	1.840	70	4,0%
Saaldorf-Surheim	5.400	5.600	200	3,7%
Schneizreuth	1.330	1.340	10	0,8%
Schönau a. Königssee	5.500	5.500	0	0,0%
Teisendorf	9.300	9.500	200	2,2%

Im Vergleich dazu wurden die Gemeinden im Beteiligungsprozess befragt, wie Sie die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung einschätzen.

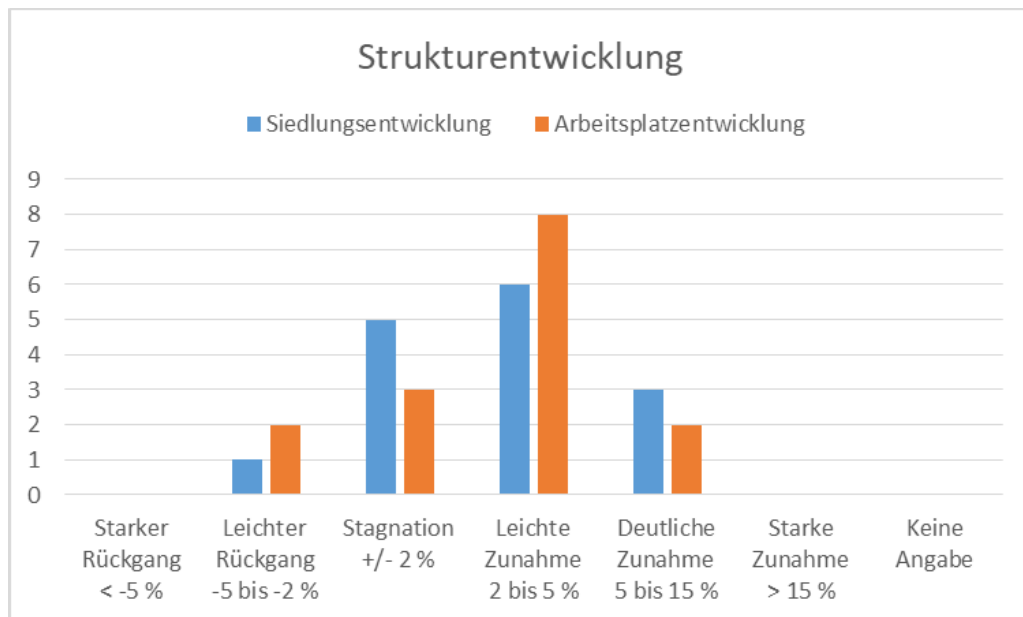


Abbildung 4: *Einschätzung der eigenen Entwicklung durch die Gemeinden*
(Quelle: Gemeindebefragung)

Die Angaben bei der Erwartung der Bevölkerungsentwicklung decken sich zumeist mit den Vorausberechnungen des statistischen Landesamtes. Die meisten Gemeinden gehen von einer leichten Zunahme zwischen 2% und 5% aus.

2 DATENGRUNDLAGEN

Bereits vorhandene Erhebungen und Verkehrsuntersuchungen, die bei der Bearbeitung der Fragestellungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Berchtesgadener Land relevant waren, werden in den folgenden Abschnitten beschrieben. Die Darstellung erfolgt getrennt für jedes der vier Verkehrsegmente motorisierter Individualverkehr (MIV), nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Güterverkehr (GV).

2.1 Motorisierter Individualverkehr

2.1.1 Verkehrsmodelle

Als Grundlage für die Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens im MIV und im ÖV sowie zur Wirkungsanalyse von Maßnahmen diverser Art dienen Verkehrsmodelle. Diese beschreiben die Verkehrsbeziehungen in der Region für den Ist-Zustand (Analyse) und für den Prognosehorizont 2030. In diesen Modellen wird das Zusammenspiel zwischen Maßnahmen / Einflussfaktoren, die die Verkehrsnachfrage bestimmen (z.B. Einwohnerzahl, Zahl der Arbeitsplätze, Kennzahlen der Mobilität) und dem Verkehrsangebot (Straßen, Buslinien, Zugstrecken und Fahrpläne des ÖPNV) abgebildet.

Nachdem für die vorliegende Aufgabenstellung zwei Verkehrsmodelle zur Verfügung standen,

- das Verkehrsmodell des Landes Salzburg (VERMOSA 3, 2012) sowie
- das Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By, 2015),

die beide vergleichsweise aktuell (Analysejahr 2012 bzw. 2014), multimodal (MIV und ÖV) aufgestellt und landesgrenzüberschreitend sind, konnte auf umfangreiche Erhebungen des Untersuchungsgebietes (z.B. Zählungen von Fahrzeugen und Fahrgästen, Befragungen) verzichtet werden.

VERMOSA 3

Für das Projekt „EuRegioBahnen Salzburg – Bayern – Oberösterreich“ (ERB) wurde für die grenzüberschreitende Stadtregion Salzburg eine Verkehrskonzeption für den Öffentlichen Verkehr erarbeitet und bewertet. Neben dem Salzburger Zentralraum erstreckte sich das Untersuchungsgebiet des Projektes in die beiden deutschen Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein sowie nach Oberösterreich. Aufgabe und Ziel des Untersuchungsauftrags ERB Verkehrsmodell und gesamtwirtschaftliche Bewertung war es, Klarheit über die Mobilitätsbedürfnisse im Untersuchungsraum zu bekommen und die verkehrlichen Planungen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen.

Für die Verkehrsmodellierung wurde das damals bestehende Verkehrsmodell des Landes Salzburg VERMOSA 2 fortgeschrieben und auf einen aktuellen Stand gebracht. Hierzu war eine neue Kalibrierung notwendig, die einen besonderen Fokus auf die Kalibrierung der Nachfrageströme im Öffentlichen Verkehr legte.

LVM-By

Mit dem Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By) wurde ein landesweites Verkehrsmodell für die einheitliche, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung entwickelt.

Im LVM-By werden jeweils für den Binnenverkehr in Bayern, den externen Verkehr (beginnt und/ oder endet außerhalb Bayerns, auch grenzüberschreitend nach Österreich), den Güterverkehr Lkw – unterteilt nach Gewichtsklassen – sowie den Schienengüterverkehr Module bereitgestellt. Im Modell ist die aktuelle (Stand 2014) und geplante (Stand 2030) Verkehrsinfrastruktur für Straße und Schiene abgebildet.

Das integrierte Raumstrukturmodell, d. h. die modellhafte Unterteilung Bayerns in einzelne Verkehrszellen, basiert in Bayern und einem Gürtel um Bayern auf der amtlichen Gemeindeeinteilung (Postleitzahlengebiete). Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern wurden anhand folgender Kriterien weiter unterteilt:

- Einwohnerzahl
- Heterogenität (Wohnen/Gewerbe)
- Trennwirkungen (natürliche Zäsuren etc.)
- Einzugsbereiche von Bahnhöfen

Für das Verkehrsangebot im Bereich Individualverkehr sind alle Straßenklassen, von den Autobahnen bis zur Gemeindeverbindungsstraße, standardmäßig enthalten.

Für das Verkehrsangebot im Bereich Öffentlicher Verkehr wird das Netzmodell der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) verwendet. Für den Personenverkehr ist der entsprechende Fahrplan eines Normalwerktags (Dienstag bis Donnerstag außerhalb der Ferien) hinterlegt.

Als Prognosehorizont wird das Jahr 2030 betrachtet. Für das Verkehrsangebot im Bereich Straße und Schiene wurden alle Maßnahmen als umgesetzt unterstellt, die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten sind.

Mit diesen Modellen ist sowohl eine detaillierte Beschreibung und Analyse von Erreichbarkeiten und Engpässen des Ist-Zustandes möglich, als auch für den Prognosehorizont. Maßnahmen können gemeinde- und zuständigkeitsübergreifend berechnet und bewertet werden. Das war eine zentrale Anforderung an dieses Gutachten.

Letztlich wurde das Landesverkehrsmodell Bayern wegen der höheren Aktualität und der besseren Übereinstimmung mit den vorhandenen Verkehrsmengen auf den Straßen als das Werkzeug der Gutachter auserkoren. Für weitere Hintergründe siehe Kapitel 3.2.3.

2.1.2 Amtliche Straßenverkehrszählung

Turnusmäßig alle fünf Jahre wird durch die Straßenbauverwaltung Bayern eine flächendeckende Zählung der Verkehrsmengen auf klassifizierten Straßen vorgenommen. Nachfolgend sind die Ergebnisse der jüngsten Zählung 2015 dargestellt:

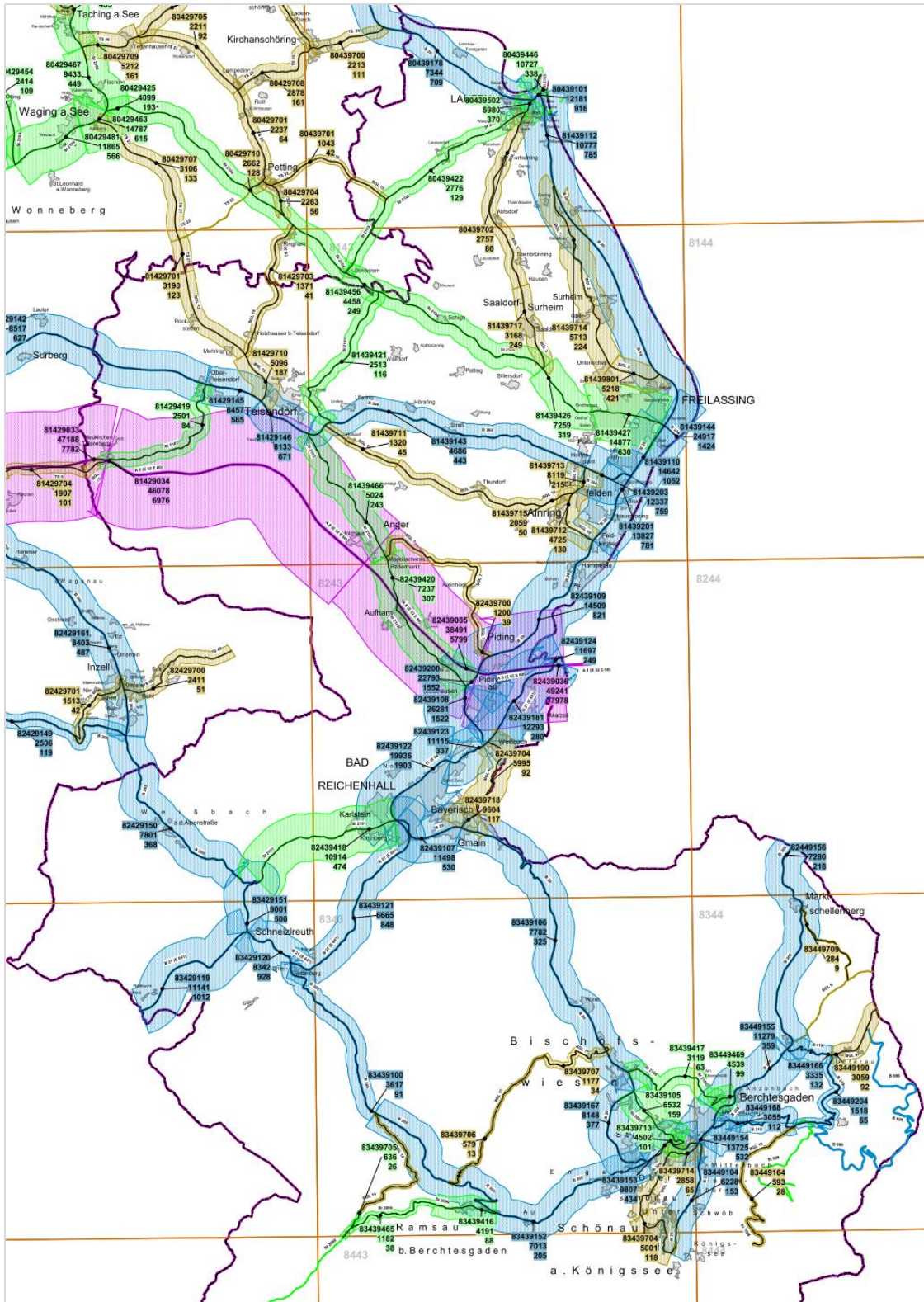


Abbildung 5: Karte der Straßenverkehrszählung 2015 (StMI (BAYSIS), 2018)

Folgende Abbildungen geben einen Vergleich für das Autobahnnetz wieder:

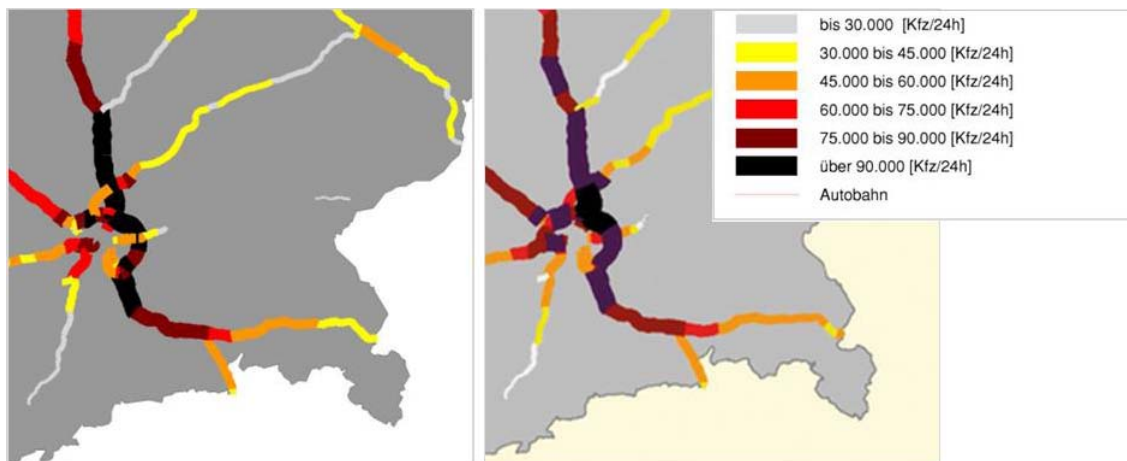


Abbildung 6: Karte der Straßenverkehrszählung 2005 (links) und 2015 (rechts) für Autobahnen (BASt, 2008) und (BASt, 2017a)

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass auf Höhe des Untersuchungsgebietes die A 8 um eine Stufe höher (von maximal 45.000 Kfz/24h auf bis zu maximal 60.000 Kfz/24h) belastet ist.

Die tabellarische Übersicht der Zählenden auf Bundesstraßen im Landkreis sieht wie folgt aus:

Tabelle 2: Daten der Straßenverkehrszählung 2015 für Bundesstraßen (BASt, 2017b)

Straße	Land	Zählstellennummer	Beschreibung des Zählabschnitts		DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	SV-Anteil ²⁾ [%]
B 20	BY	8344 9104	Königssee	B 305 (BGD-Bf)	6.300	2,5
B 20	BY	8343 9167	B 305 (BGD-Stangenwald)	L 2097 (Bischofswiesen-S)	8.200	4,6
B 20	BY	8343 9106	L 2097 (Bischofswiesen-S)	Bayerisch Gmain	7.800	4,2
B 20	BY	8243 9107	Bayerisch Gmain	BRhall (B 21/ L 2101)	11.500	4,6
B 20	BY	8243 9108	AS BRhall-Nord (B 21)	L 2103 (Pidling)	26.300	5,8
B 20	BY	8243 9200	L 2103 (Pidling)	AS Bad Reichenhall (A 8)	22.800	6,8
B 20	BY	8243 9109	AS Bad Reichenhall (A 8)	Feldkirchen (BGL 18)	14.600	5,7
B 20	BY	8143 9201	Feldkirchen (BGL 18)	Freilassing-Süd (B 304)	13.900	5,6
B 20	BY	8143 9110	Freilassing-Süd (B 304)	AS Freilassing (B 304/L 2104)	14.700	7,2
B 20	BY	8143 9112	AS Freilassing (B 304/L 2104)	Laufen/Zentrum	10.800	7,3
B 20	BY	8043 9178	Laufen (L 2103)	Fridolfing	7.400	9,7
B 21	BY	8342 9119	BG Melleck	Schneizreuth (B 305)	11.200	9,1
B 21	BY	8342 9120	Schneizreuth (B 305)	Unterjettenberg (B 305)	8.400	11,1
B 21	BY	8343 9121	Unterjettenberg (B 305)	Bad Reichenhall (B 20/L 2101)	6.700	12,7
B 21	BY	8243 9122	Bad Reichenhall (B 20/L 2101)	Bad Reichenhall-Nord	20.000	9,5
B 21	BY	8243 9123	Bad Reichenhall-Nord	Weißbach (B 20)	11.200	3,0
B 21	BY	8243 9181	Weißbach (B 20)	AS Schwarzbach (A 8)	12.300	2,3
B 21	BY	8243 9124	AS Schwarzbach (A 8)	BG Schwarzbach	11.700	2,1
B 304	BY	8142 9142	Traunstein (L 2105)	Teisendorf (L 2102)	8.600	7,4
B 304	BY	8142 9145	Obersteisendorf	Teisendorf	8.500	6,9
B 304	BY	8142 9146	OU Teisendorf	südl. Teisendorf Abzwg. St2103	8.200	8,3
B 304	BY	8143 9143	Teisendorf	Ainring/Mitterfelden	4.700	9,5
B 304	BY	8143 9203	Ainring/Mitterfelden	Freilassing	12.400	6,2
B 304	BY	8143 9144	Freilassing (L 2104)	Bundesgrenze-Freilassing	25.000	5,7
B 305	BY	8242 9150	Inzell	Wegscheid Krz. St2101	7.900	4,7
B 305	BY	8342 9151	Wegscheid Krz. St2101	Schneizreuth	9.100	5,6
B 305	BY	8343 9100	Unterjettenberg/Schneizreuth	Schwarzbachwacht	3.700	2,5
B 305	BY	8343 9152	Schwarzbachwacht	Berchtesgaden KVP B20	7.100	2,9
B 305	BY	8343 9153	Berchtesgaden/KVP B 20	BGD/Bahnhof	9.900	4,4
B 305	BY	8344 9155	Berchtesgaden	Unterau	11.300	3,2
B 305	BY	8244 9156	Unterau	M. Schellenberg/Bundesgrenze	7.300	3,0

Mit den Angaben über die Jahre 2005 bis 2015 lässt sich für ausgesuchte Straßenquerschnitte ein Vergleich über eine Zeitreihe von 10 Jahren fertigen:

Tabelle 3: Entwicklung der Zählwerte auf Bundesstraßen

Bundesstraße	Zählstellen Nr.	Lage	DTV 2005	DTV 2010	DTV 2015	Diff 2005-2015 [%]
B 20	9106	Bischofswiesen / Bayerisch Gmain	10000	11200	7800	-22,0
B 20	9108	BRhall Nord / Piding	29000	30700	26300	-9,3
B 20	9109	AS BRhall / Feldkirchen	14500	16600	14600	0,7
B 20	9110	B 304 / AS Freilassing	12300	15500	14700	19,5
B 20	9112	AS Freilassing / Laufen	11000	12000	10800	-1,8
B 21	9119	Melleck / Schneizreuth	11000	11200	11200	1,8
B 21	9120	Schneizreuth / Untertjettenberg	9000	8500	8400	-6,7
B 21	9122	BRhall / BRhall Nord	19600	20200	20000	2,0
B 21	9123	BRhall Nord / Weißbach	33200	34100	11200	-66,3
B 304	9143	Teisendorf / Ainring	3800	4800	4700	23,7
B 304	9203	Ainring / Freilassing	7100	14000	12400	74,6
B 304	9144	Bundesgrenze / Freilassing	26200	29400	25000	-4,6
B 305	9150	Inzell / Wegscheid	7200	6000	7900	9,7
B 305	9155	Bgaden / Unterau	11700	13200	11300	-3,4

Eine eindeutige Tendenz ist nicht erkennbar. Zu- und Abnahmen halten sich die Waage.

Entwicklungen von mehr als 10% Zu- oder Abnahme wurden in der rechten Spalte rot (Zunahme) oder grün (Abnahme) gekennzeichnet. Der Statistik gemäß sind rund um Freilassing / Ainring erhebliche Zunahmen auf der B 304 und der B 20 zu verzeichnen. Dies muss isoliert mit der Stadt-/Gemeindeentwicklung zu tun haben, da sowohl der grenzüberschreitende Verkehr Richtung Österreich (Salzburger Straße) als auch der Verkehr auf der B 20 Richtung Anschlussstelle A 8 vergleichsweise konstant geblieben ist. Die erkennbaren Abnahmen an der Zählstelle 9123 auf der B 21 zwischen Bad Reichenhall Nord und Weißbach um 2/3 müssen durch eine Verlegung der Zählstelle nach Norden nach dem Abzweig der B 20 verursacht worden sein. Aus diesem Grund wurde die Zeile grau hinterlegt, da eine Vergleichbarkeit nicht gegeben ist.

2.1.3 Zulassungszahlen

Anhand der folgenden Tabellen ist festzustellen, dass die Anzahl der zugelassenen Kfz / Pkw nach wie vor wächst. Hier schlägt sich der Trend zum Zweit- oder Drittauto nieder. Damit steigt die Verfügbarkeit der Fahrzeuge im MIV und eine Steigerung der Verkehrsmenge auf den Straßen ist die Folge.

Von 2011 bis 2016 – binnen 5 Jahren – ist eine Zunahme um 7,4% eingetreten, das sind mehr als 1% p.a.

Auf 1.000 Einwohner Bayerns kamen 754 Kfz, darunter 595 Pkw (Stand 2016, Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik), mit 585 Pkw/1000 EW liegt der Landkreis noch unter dem Durchschnitt.

Tabelle 4: Zulassungszahlen im Vergleich der Jahre 2011 und 2016
(Bayerisches Landesamt für Statistik, 2015)

Gemeinden	Anzahl Pkw	Pkw/1000 EW	Anzahl Pkw	Pkw/1000 EW
	2011		2016	
Berchtesgadener Land (Lkr)	56568	559	60744	585
Ainring	5384	563	5911	609
Anger	2537	587	2777	631
Bad Reichenhall, GKSt	8798	520	9391	538
Bayerisch Gmain	1585	532	1731	557
Berchtesgaden, M	4338	569	4554	577
Bischofswiesen	3947	531	4375	583
Freilassing, St	8959	566	9324	564
Laufen, St	3583	525	3826	550
Marktschellenberg, M	1073	613	1154	663
Piding	2940	573	3145	584
Ramsau b. Berchtesgaden	1021	586	1116	639
Saaldorf-Surheim	3199	608	3460	643
Schneizlreuth	811	606	845	642
Schönau a. Königssee	3087	576	3318	598
Teisendorf, M	5306	578	5817	625

Auffällig ist, dass Gemeinden, welche über mindestens einen Haltepunkt der Berchtesgadener Land Bahn (BLB) verfügen, einen wesentlich geringeren Motorisierungsgrad aufweisen. In obiger Tabelle wurden Gemeinden mit mehr als ca. 630 Pkw/1000 EW grau hinterlegt. Mit Ausnahme von Teisendorf sind das alle Gemeinden ohne Bahnanschluss. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass sich die Verfügbarkeit einer attraktiven Bahnanbindung dämpfend auf die Verkehrserzeugung im MIV auswirkt. Dieser Zusammenhang ist auch in anderen Regionen zu beobachten.

Folgender Tabelle kann entnommen werden, dass sich das starke Wachstum der letzten Jahre vor allem auf die mit Diesel angetriebenen Pkw ausgewirkt hat. Die Anzahl derjenigen mit Benzinmotoren blieb gleich. Nur 185 Fahrzeuge verfügen über sonstige Antriebe, darunter fallen auch Elektromotoren.

Tabelle 5: Kraftstoffarten für zugelassene Pkw
 (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2015)

Stichtag	Kraftstoffarten				
	Insgesamt	Benzin	Diesel	Gas	sonstige
01.01.2006	60291	44936	15313	35	7
01.01.2007	61418	44911	16440	55	12
01.01.2008	53995	38912	14987	81	15
01.01.2009	54364	38832	15349	159	24
01.01.2010	55467	39001	16227	202	37
01.01.2011	56568	39334	16918	228	88
01.01.2012	57523	39475	17726	269	53
01.01.2013	58076	39251	18437	317	71
01.01.2014	58824	39219	19164	329	112
01.01.2015	59679	39253	19933	343	150
01.01.2016	60744	39475	20750	334	185

2.1.4 Mobilitätskennziffern

Bestehende Angaben zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Bevölkerung im Landkreis und sonstige Mobilitätsdaten können der Mobilitätserhebung Salzburg (HERRY Consult GmbH, 2014) im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes (SVV) entnommen werden. Dabei wurden im Landkreis 6.000 Haushalte befragt.

Die Anzahl der Wege lag bei knapp 3 Wegen / Person. Das ist vergleichsweise niedrig, im Umland der Landeshauptstadt München liegt der Wert bei 3,5 Wegen / Person (LH München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2010).

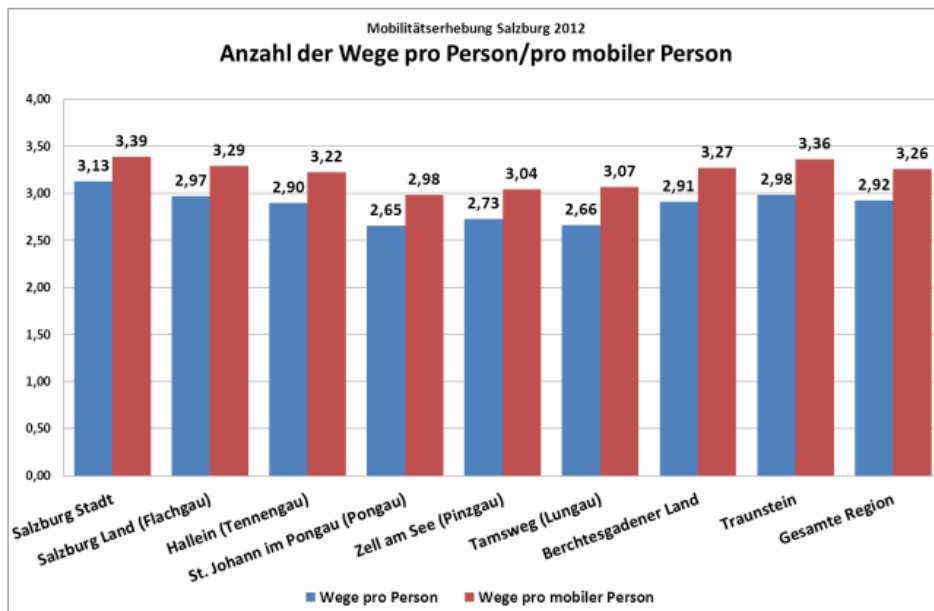


Abbildung 7: Anzahl der Wege
 (HERRY Consult GmbH, 2014)

Die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel setzen sich wie folgt zusammen:

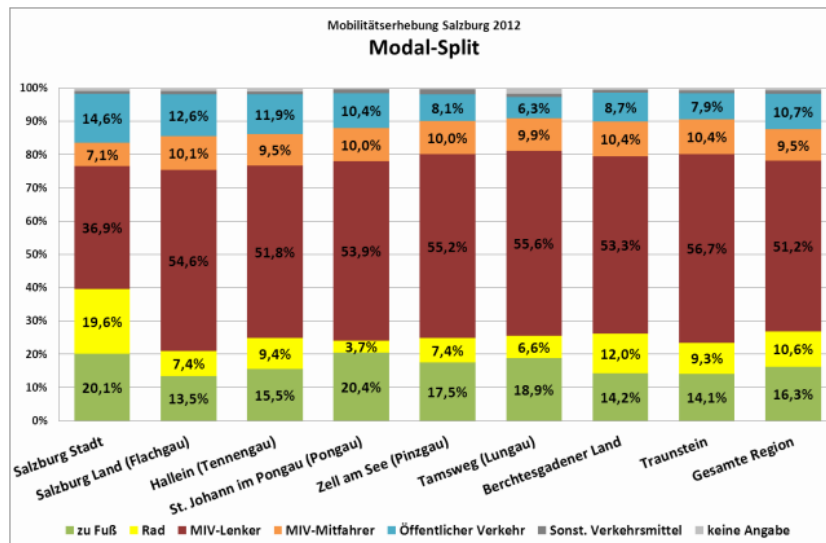


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl (HERRY Consult GmbH, 2014)

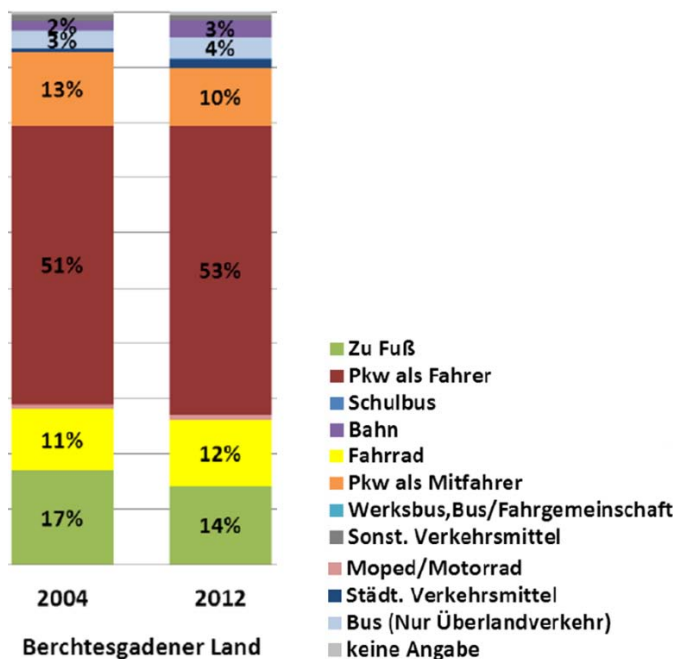


Abbildung 9: Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel im Landkreis Berchtesgadener Land im Vergleich zw. 2004 und 2012 (HERRY Consult GmbH, 2014)

Der MIV Anteil lag im Landkreis bei 63,7% (Fahrer und Mitfahrer), der ÖPNV Anteil, lag bei 8,7%, der Radverkehrsanteil bei 12% und der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt wurden, lag bei 14,2%.

Der Vergleich mit der Erhebung 2004 zeigt eine zwischenzeitliche Abnahme des NMIV Anteils von 28 (2004) auf 26% (2012), eine leichte Abnahme des MIV Anteils von 64 auf 63% und eine entsprechende Steigerung des ÖV Anteils.

Zum Vergleich: In den ländlichen Kreisen im Umland der Landeshauptstadt München stellte sich die Situation 2008 wie folgt dar. Dort wurden 62% aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt, 7% mit dem ÖV, 11% mit dem Rad und 20% zu Fuß. Im Vergleich sind das weniger Wege mit dem Auto und mehr zu Fuß.

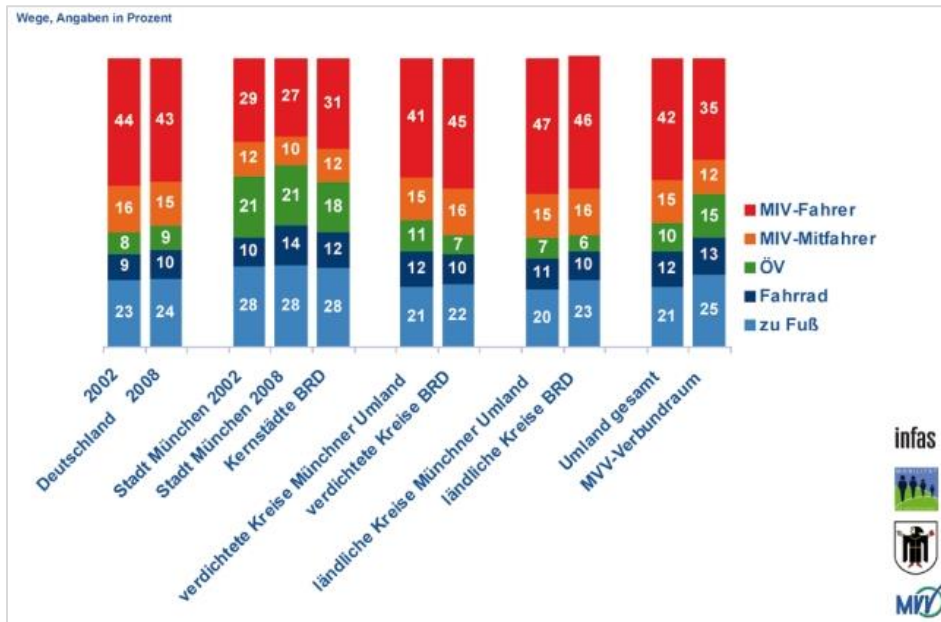


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl um München (LH München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2010)

Die o.g. Daten beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl im Bezug zu den Wegen (Wegzahl). Eine Statistik dagegen, welche den Verkehrsmittelanteil auf Basis der zurückgelegten Verkehrsleistung beschreibt, kommt mit insgesamt 5% zu wesentlich geringeren Anteilen des NMIV, da die mittleren Wegelängen dort kurz sind (siehe folgende Abbildung).

Der Anteil an der Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) ist jedoch die maßgebende Kennzahl für die Beurteilung der Wirkungen (Lärm, Emissionen, Energieverbrauch, etc.).

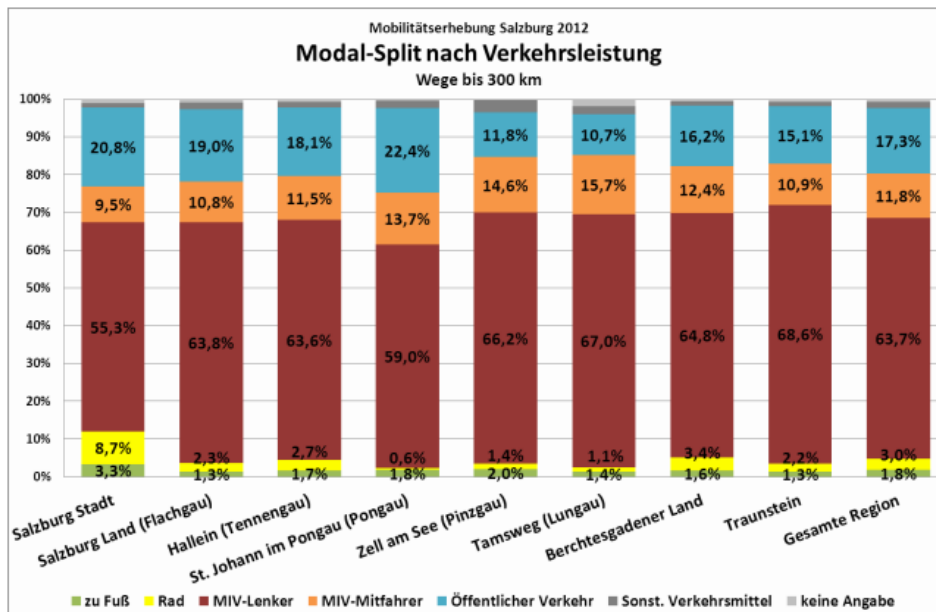


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (HERRY Consult GmbH, 2014)

Die Tageswegelänge pro Person im Berchtesgadener Land (mit allen Verkehrsmitteln) beträgt 30,9 km. Das heißt, an einem durchschnittlichen Werktag werden durch die Landkreisbewohner 3,2 Mio. Personen km zurückgelegt, davon 2,1 Mio. km durch Kfz (68,6% Anteil der MIV Lenker). Nicht enthalten sind darin der landkreisdurchquerende Durchgangsverkehr, Gewerbe- und Lieferverkehr und der Verkehr durch Gäste.

Die durchschnittlichen Wegelängen je Verkehrsmittel sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 6: Wegelänge je Verkehrsmittel (HERRY Consult GmbH, 2014)

Modal-Split	Salzburg Stadt	Salzburg Land (Flachgau)	Hallein (Tennengau)	St. Johann im Pongau (Pongau)	Zell am See (Pinzgau)	Tamsweg (Lungau)	Berchtesgadener Land	Traunstein	Gesamte Region
zu Fuß	1,2	1,1	1,3	1,1	1,3	1,0	1,2	1,1	1,2
Rad	3,3	3,6	3,4	2,0	2,2	2,3	3,0	2,8	3,1
MIV-Lenker	11,1	13,5	14,4	14,2	13,7	16,2	12,9	14,0	13,4
MIV-Mitfahrer	9,9	12,4	14,2	17,8	16,8	21,4	12,6	12,2	13,3
Öffentlicher Verkehr	10,5	17,5	17,9	27,9	16,8	23,1	19,7	22,3	17,6
Sonst. Verkehrsmittel	11,8	24,0	20,1	20,6	24,5	26,2	14,4	17,9	19,3
Insgesamt	7,4	11,6	11,8	12,9	11,5	13,4	10,6	11,6	10,8

HERRY 2014

Die Analyse des Wegezwecks ergibt folgendes Ergebnis:

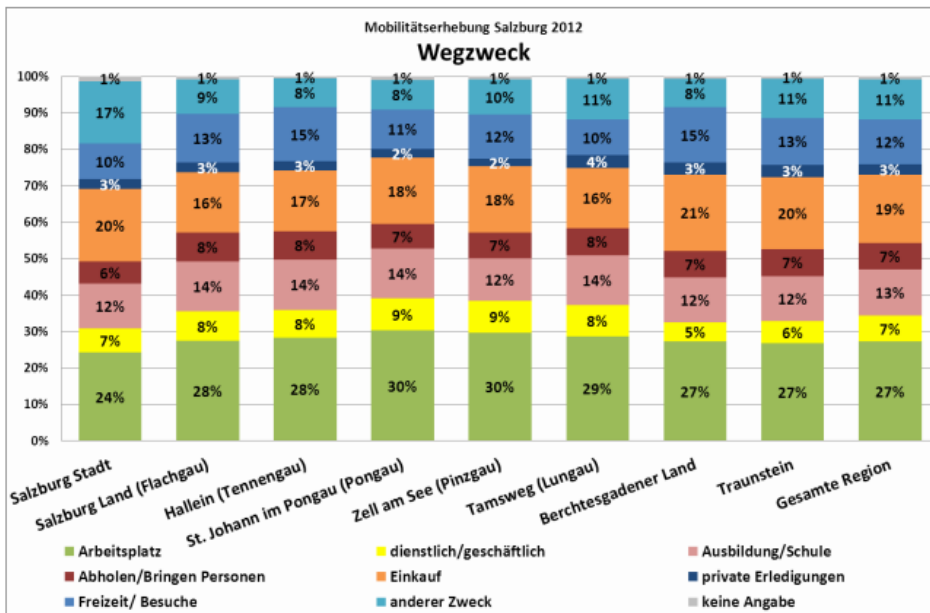


Abbildung 12: Wegezweck (HERRY Consult GmbH, 2014)

Geht man davon aus, dass die Wege vom/zum Arbeitsplatz, dienstlich, Ausbildung/Schule Abholen/Bringen, die zeitlich gebunden sind, ca. die Hälfte der Wege ausmachen und vor allem zu Spitzenstunden stattfinden, ist die andere Hälfte potentiell zeitlich flexibler. In den vergangenen Jahren ist ein stetiges Wachstum des Freizeitanteils zu beobachten. In den ländlichen Kreisen im Umland von München beträgt er bereits 68% (LH München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2010).

2.1.5 Quelle-/Zielbeziehungen

Obgleich im Zuge der Mobilitätshebung Salzburg 2012 (HERRY Consult GmbH, 2014) in den Haushalten nach Start und Ziel der jeweiligen Wege gefragt wurde, fehlt eine Auswertung / Darstellung von Quelle-/ Ziel Beziehungen, insbesondere eine Auswertung der grenzüberschreitenden Wege. Im Verkehrsmodell VERMOSA 3 (Modellierung als Grundlage Bewertung der EuRegioBahnen) wurde die Mobilitätshebung Salzburg 2012 als Datengrundlage verwendet, dabei wurde jedoch die Verkehrsnachfrage auch auf Basis von Raumstrukturdaten mittels eines Erzeugungs- und Aufteilungsmodells (EVA der PTV AG) ermittelt. Bei einem EVA-Modell wird die Verkehrserzeugung und -verteilung nicht unabhängig voneinander betrachtet. Weiterhin erfolgt die Verkehrsverteilung und Moduswahl simultan, d.h. durch Anwendung eines einstufigen Discrete Choice-Modells auf dreidimensionalen Nutzenmatrizen, die nach Quelle, Ziel und Modus indiziert sind. Im Zuge von VERMOSA 3 entstand dabei eine fein gegliederte Matrix (bspw. gemeindegrenzfähig, nach Quelle-/Zielgruppen für MIV und ÖV) auf beiden Seiten der Grenze, die in vorliegendem Gutachten für Plausibilitätsbetrachtungen herangezogen wurde.

2.1.6 Pendlerdaten

Ein Weg, um Grundlagendaten für Quelle-/Zielbeziehungen wenigstens für einen Teil der Wege (Wohnen-Arbeiten und Arbeiten-Wohnen) zu erhalten, ist die Analyse von Pendlerdaten. In der EuRegionalen Raumanalyse (RSA iSPACE (EULE), 2010) wurde eine Analyse der Pendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) innerhalb des Landkreises durchgeführt. Folgende Abbildung ist dem Bericht entnommen:

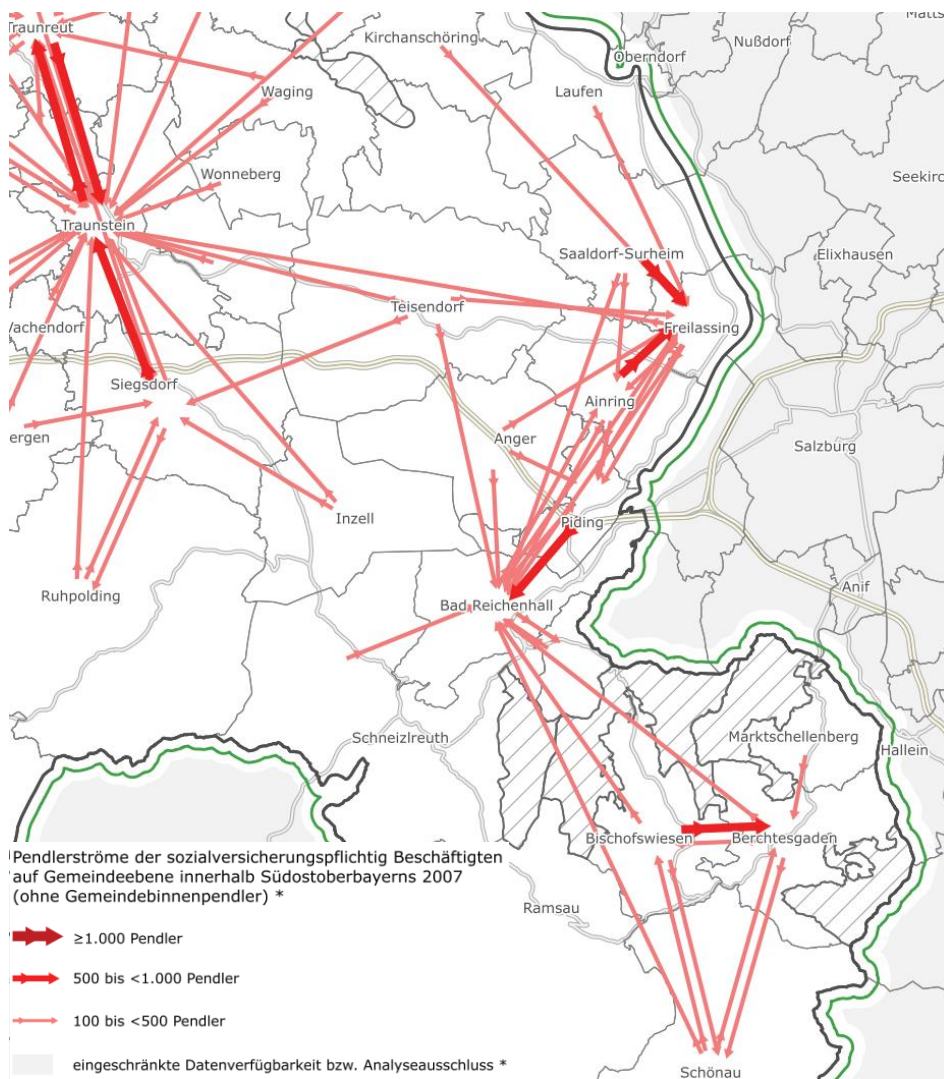


Abbildung 13: Pendlerrelationen im Landkreis BGL (RSA iSPACE (EULE), 2010)

Wichtige Pendlerströme (>500 bis 1000 Pendler) sind:

- Saaldorf-Surheim → Freilassing
- Ainring → Freilassing
- Piding → Bad Reichenhall
- Bischofswiesen → Berchtesgaden

Klar erkennbar ist ein Schwerpunkt der Pendlerbeziehungen auf der Verbindung (Schönau a. Königssee) – Berchtesgaden – Bischofswiesen – Bad Reichenhall – Piding – Ainring - Freilassing – Saaldorf-Surheim. Positiv zu bemerken ist, dass all diese Orte bereits heute (mit Ausnahme von Schönau) mindestens einen SPNV Anschluss besitzen.

Bedauerlicherweise werden Pendlerstatistiken auf beiden Seiten nicht grenzüberschreitend gemeindefach geführt. D.h. man kennt keine Quelle-/ Ziel Relationen staatsgrenzenüberschreitender Pendler. Die entsprechenden Mobilitätskennziffern für die Verflechtung des Landkreises mit dem Oberzentrum Salzburg können demnach nicht genau quantifiziert werden.

Einseitig wurden in der EULE-Untersuchung Einpendler aus Österreich in bayerische Gemeinden ermittelt und wie folgt dargestellt:

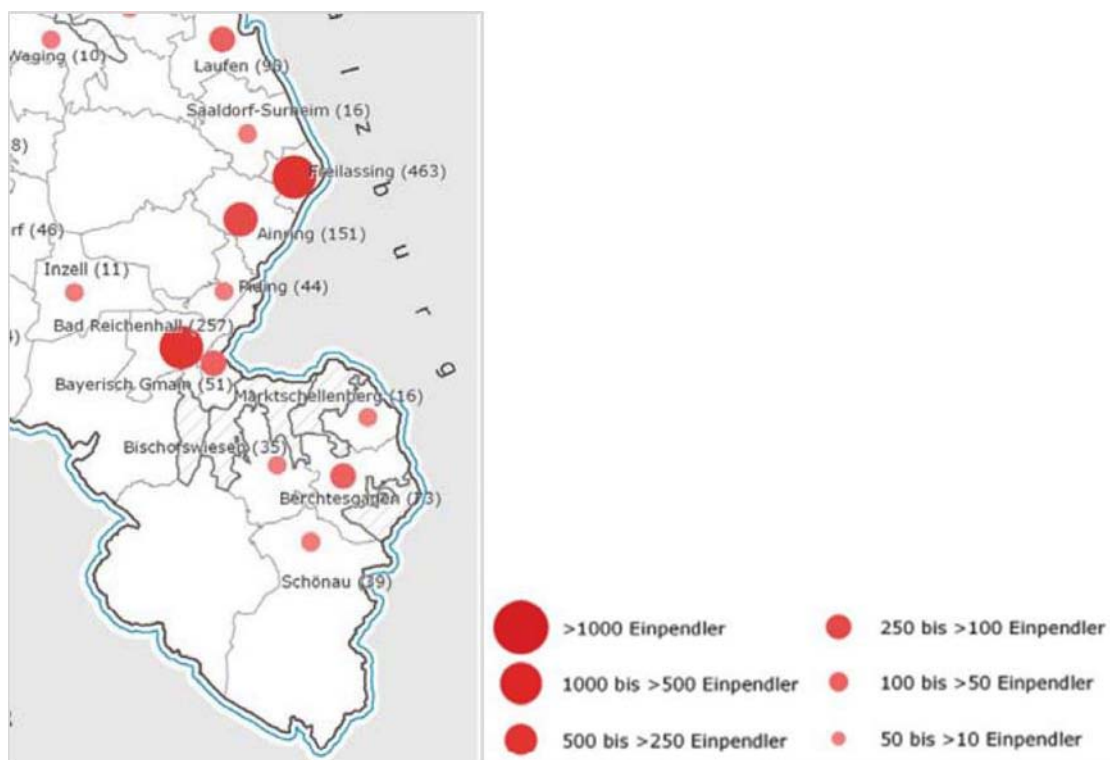


Abbildung 14: Einpendler aus Österreich in oberbayerische Gemeinden (RSA iSPACE (EULE), 2010)

Größenordnungsmäßig errechnen sich in Summe ca. 1.200 Einpendler.

In der EULE Untersuchung wurde weiter die in umgekehrter Richtung von Bayern nach Österreich Pendelnden mittels eines aufwendigen Verfahrens modelliert, abgeschätzt und wie folgt dargestellt. Erkennbar ist ein deutliches Ungleichgewicht. Von Österreich nach Bayern pendeln sehr viel weniger Erwerbseinpender als umgekehrt.

Bezogen auf die Grenzübergänge können folgende Zahlen Richtung Österreich abgelesen werden:

Laufen / Oberndorf:	ca. 300 bis 500
Freilassing / Salzburg:	ca. 2.000 bis 2.500
Marktschellenberg / Hallein:	ca. 1.500 bis 2.000
Schneizlreuth / Lofer:	ca. 500

Im Mittel fahren gemäß der EULE Untersuchung in Summe ca. 5.000 Erwerbsependler, von Bayern nach Österreich. Die Ziele der Fahrten müssen aus der folgenden Karte abgelesen werden. Die Quellen bleiben unbekannt.

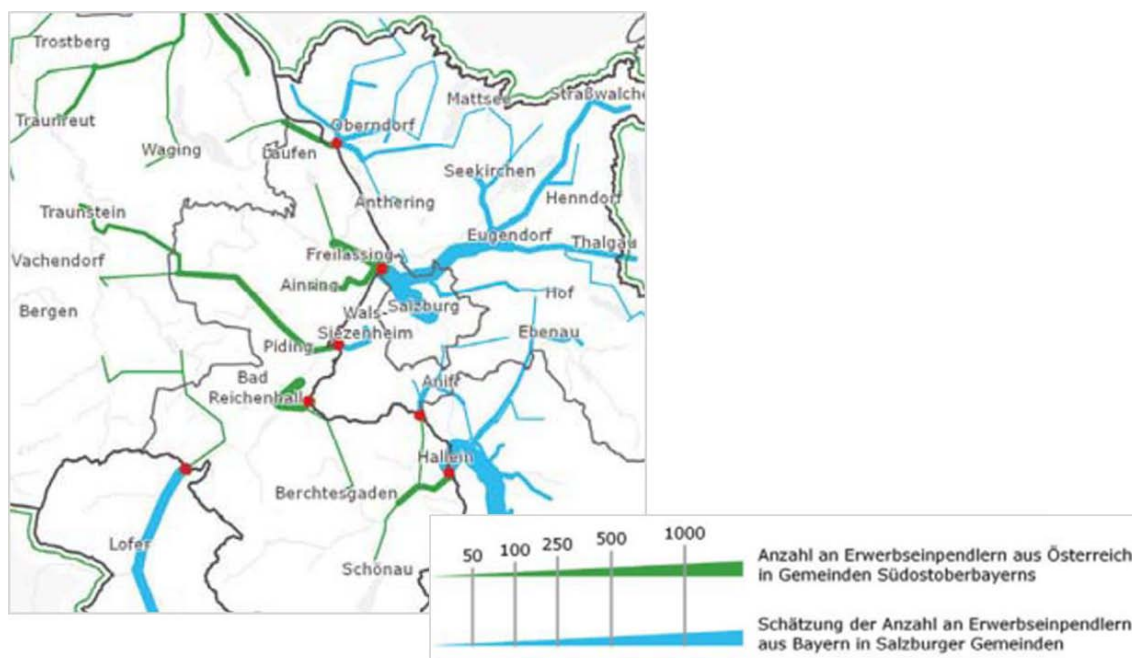


Abbildung 15: Einpendler aus Bayern in österreichische Gemeinden und umgekehrt (RSA iSPACE (EULE), 2010)

Diese grobe Auswertung kann durch das Verkehrsmodell VERMOSA 3 plausibilisiert werden. Für VERMOSA 3 wurde – wie oben beschrieben – eine grenzübergreifende Haushaltsbefragung (Mobilitätserhebung Salzburg, 2012) als Grundlage verwendet, die eigentliche Nachfrage dann jedoch auf Basis von Strukturdaten mit einem Nachfragemodell berechnet.

Im Verkehrsmodell VERMOSA 3 existiert eine Matrix, welche für den Zweck Wohnen – Arbeiten (und umgekehrt) ein Mengengerüst bspw. für Pkw Fahrten enthält. Die räumliche Auflösung ist gemeindescharf.

Für die Quelle-/Zielgruppe Wohnen – Arbeiten (WA) mit dem Pkw sind in VERMOSA 3 aggregiert 12.500 Pendler täglich vom Landkreis BGL nach Salzburg und Umgebung und ca. 750 in der Gegenrichtung enthalten. Die Querschnittsbelastung ist ca. doppelt so hoch.

Für den ÖPNV sind in VERMOSA 3 3.100 Wege vom Wohnen zum Arbeiten nach Österreich und 100 in der anderen Richtung enthalten. Auch hier ist die Anzahl der Fahrgäste im Querschnitt pro Tag ca. doppelt so hoch, wenn davon ausgegangen wird, dass es sich um Tagespendler handelt.

Als Summe ergeben sich lt. VERMOSA 3 verkehrsmittelübergreifend 15.600 Wege pro Werktag auf der Relation Wohnen – Arbeiten nach Österreich und knapp 1000 in der Gegenrichtung. Das ist vom Landkreis nach Salzburg ca. das 2,5-fache der EULE Studie. In der Gegenrichtung stimmt die Größenordnung. Wie weiter unten in Kapitel 3.2.3 ausgeführt wird, scheint vor allem die Fahrtenzahl im MIV in VERMOSA 3 deutlich überschätzt, so dass die Wahrheit näher an den Ergebnissen der EULE Untersuchung liegen wird als an VERMOSA 3.

Zusammenfassend kann grob geschätzt werden, dass mit dem Pkw ca. 6.000 bis 10.000 Erwerbsspendler täglich aus dem Landkreis nach Österreich fahren (und wieder zurück) und nur ca. 1.000 von Österreich in das Berchtesgadener Land.

2.1.7 Bestehende Untersuchungen

Folgende weitere, vorhandene und quantitativ relevante Verkehrsgutachten / Verkehrsuntersuchungen zum Thema MIV landkreisübergreifend und in den einzelnen Gemeinden wurden gesichtet und als Datengrundlage verwendet:

- Salzachquerende Ortsumgehung Laufen / Oberndorf, Vorstudie 2012 VERKEHRSUNTERSUCHUNG, BVR – Dipl.-Ing. Klaus Schlosser (Stand Januar 2012)
- Freilassing ISEK Fachbeitrag Verkehr (Ersteller: StadtLandVerkehr, Lang+Burkhardt; Stand 08.10.2012): Defizitanalyse MIV, Variantenuntersuchung anhand eines Verkehrsmodells.
- Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land (Ersteller: B.A.U.M Consult GmbH, Bayerisches Institut für nachhaltige Entwicklung (bifne); Stand 22.04.2013): Bestandsanalyse Verkehr; Maßnahmenkatalog Handlungsfeld „Verkehr“.
- Verkehrsuntersuchung A 8 München – Salzburg im Abschnitt Rosenheim – Bundesgrenze Analyse 2007 / 2009 / 2013 Prognose 2030 Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak, (Stand 8.5.2013)
- Verkehrsuntersuchung Umfahrungslösung für Oberteisendorf, Büro INGEVOST, 5.August 2013
- Stadt Freilassing, verkehrliche Untersuchungen zum möglichen neuen Anschluss der Reichenhaller Straße an die B 20, Stadt-Land-Verkehr, Stand 7.1.2015
- OEP Saaldorf-Surheim (Ersteller: Dragomir Stadtplanung; Stand Januar 2016): Bestandsaufnahme mit Defizitanalyse; Ziele und Leitideen im Bereich Verkehr und Maßnahmenentwicklung.

2.1.8 Elektromobilitätskonzept

Parallel zu vorliegendem Konzept wurde ein Gutachten zur Förderung der Elektromobilität bearbeitet: „Elektromobil zwischen Chiemsee und Königssee“ - Elektromobilitätskonzept für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein (gevas humberg & partner; bogenberger Beratung und Planung, 2018).

Ziel dieser Studie war es, eine bedarfsgerechte und leistungsstarke Ladeinfrastruktur für die die beiden Landkreise zu konzipieren. Um die Struktur dieser Projektregion bestmöglich bei der Konzipierung zu berücksichtigen, wurde ein eigens für die Region zugeschnittenes Modell für die Ladenachfrage vor Ort entwickelt, das den überwiegend ländlichen Charakter, den starken Wirtschaftsstandort und die touristische Attraktivität der beiden Landkreise einbezieht.

Das Elektromobilitätskonzept betrachtet zwei wesentliche Teilbereiche:

1. Konzipierung einer leistungsstarken und bedarfsgerechten öffentlichen Ladeinfrastruktur im Projektgebiet mit kurz- und mittelfristigem Zeithorizont mit Darstellung:
 - a. der Anzahl der Ladepunkte
 - b. der Standortempfehlung unter Berücksichtigung zu erwartender Verweildauern, Tätigkeiten in unmittelbarer Nähe und notwendiger Ladeleistung.

2. Erstellung eines Leitfadens zur Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Kommunen und Unternehmen unter Berücksichtigung folgender Aspekte:
 - a. Technische Mindestkriterien
 - b. Rechtliche Rahmenbedingungen
 - c. Standortkriterien
 - d. Zugang und Abrechnung
 - e. Markierung
 - f. Öffentlichkeitsarbeit

Methodik

Für die Berechnung der Ladenachfrage vor Ort wurden umfangreiche Datengrundlagen wie beispielsweise die Pendlerströme und das Tourismusaufkommen sowie Informationen zu den größten Arbeitsgebern, Gewerbegebieten, Geschosswohnungsbauten, Parkplätzen, Hotels und touristischen Destinationen einbezogen.

Für das Laden von Elektrofahrzeugen wurden vier Nachfragegruppen als wesentlich angesehen:

- die Ladenachfrage durch Pendler am Arbeitsort
- durch Einwohner am Wohnort (maßgeblich sind dicht besiedelte Gebiete mit Geschosswohnungsbau, in denen Anwohner keine Möglichkeit für die Installation einer Ladestation in der eigenen Garage bzw. Tiefgarage haben),
- durch Übernachtungsgäste resp. Touristen an Hotels sowie
- durch Besucher an touristischen Destinationen und Anwohnern an zentralen Orten.

Die Ladenachfrage wurde für drei Szenarien mit unterschiedlichem Anteil von Elektrofahrzeugen in der Gesamt-Pkw-Flotte (1%, 5% und 15%) berechnet. Für die Nachfragegruppen Pendler, Einwohner und Besucher wurden in der Folge konkrete Standortempfehlungen beschrieben. Abbildung 16 zeigt die angewendete Methodik im Überblick.

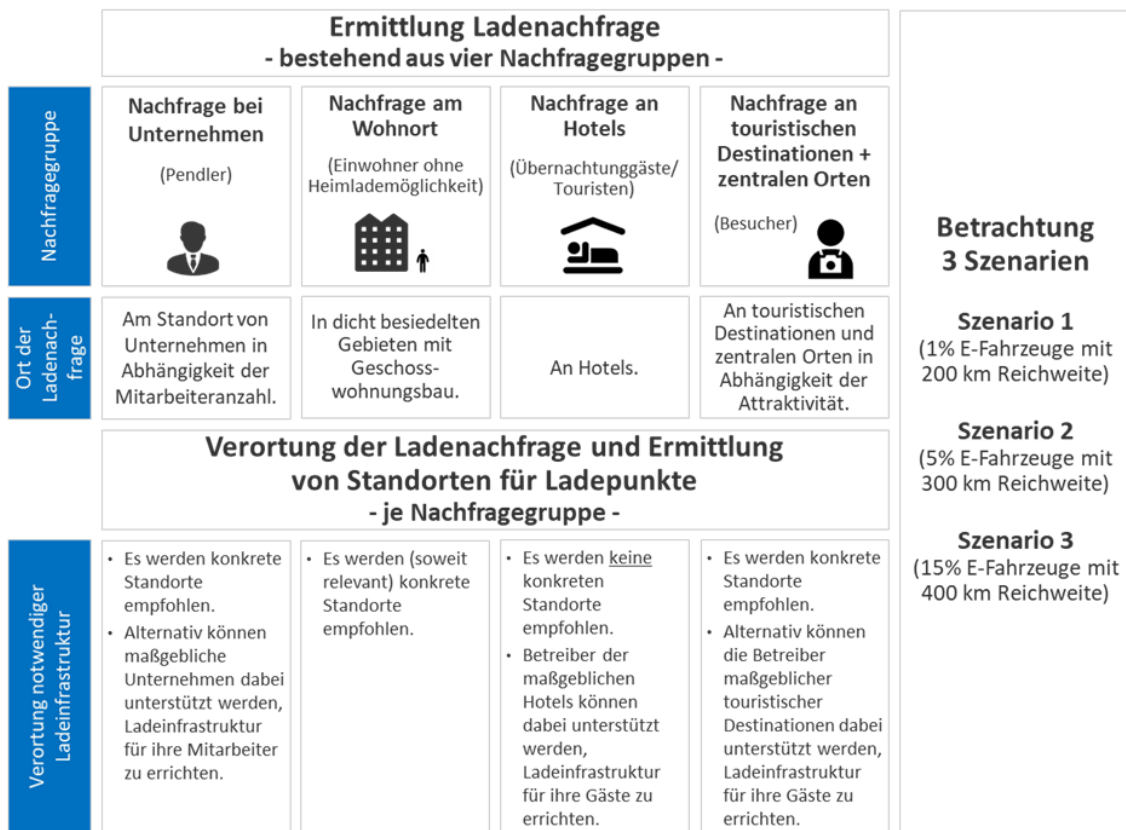


Abbildung 16: Vorgehen zur Ermittlung von Standortvorschlägen für Ladepunkte

Ergebnisse

Ladenachfrage

Für alle Kommunen des Projektgebietes wurde die zu erwartende Ladenachfrage separat für die Nachfragegruppen Pendler (1), Einwohner (2), Übernachtungsgäste (3) und Besucher (4) in den drei betrachteten Szenarien ermittelt. Tabelle 7 zeigt die erwartete Ladenachfrage in der Projektregion im Überblick. Im ersten Szenario werden demnach im Landkreis Berchtesgadener Land 45 - 50 Ladepunkte auf Grundlage der berücksichtigten Nachfragegruppen benötigt. Im Szenario 2 und 3 ist eine Nachfrage von 140 - 150 bzw. 360 - 380 Ladepunkten zu erwarten.

Tabelle 7: Erwartete Ladenachfrage (Anzahl an notwendigen Ladepunkten) je Szenario in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sowie im gesamten Projektgebiet

<i>Ladenachfrage (Anzahl Ladepunkte)</i>									
<i>Szenario</i>	<i>LK Berchtesgadener Land</i>			<i>LK Traunstein</i>			<i>Projektgebiet</i>		
	<i>Szen. 1</i>	<i>Szen. 2</i>	<i>Szen. 3</i>	<i>Szen. 1</i>	<i>Szen. 2</i>	<i>Szen. 3</i>	<i>Szen. 1</i>	<i>Szen. 2</i>	<i>Szen. 3</i>
Pendler	15 - 20	40 - 45	120 - 130	25 - 30	60 - 65	130 - 140	40 - 45	110 - 120	250 - 270
Einwohner	0 - 3	5 - 10	10 - 15	0 - 2	0 - 3	5 - 10	0 - 5	5 - 10	15 - 20
Übernachtungsgäste	15 - 20	60 - 65	150 - 160	20 - 25	60 - 65	140 - 150	35 - 40	130 - 140	280 - 300
Besucher	15 - 20	40 - 45	90 - 100	25 - 30	50 - 55	100 - 110	35 - 40	90 - 100	180 - 200
gesamt	45 - 50	140 - 150	360 - 380	70 - 75	170 - 180	350 - 370	110 - 130	310 - 330	700 - 750

Abbildung 17 und Abbildung 18 enthalten die räumliche Verteilung der ermittelten Anzahl an Ladepunkten für die einzelnen Kommunen gemäß Szenario 1 und Szenario 3 im Überblick.

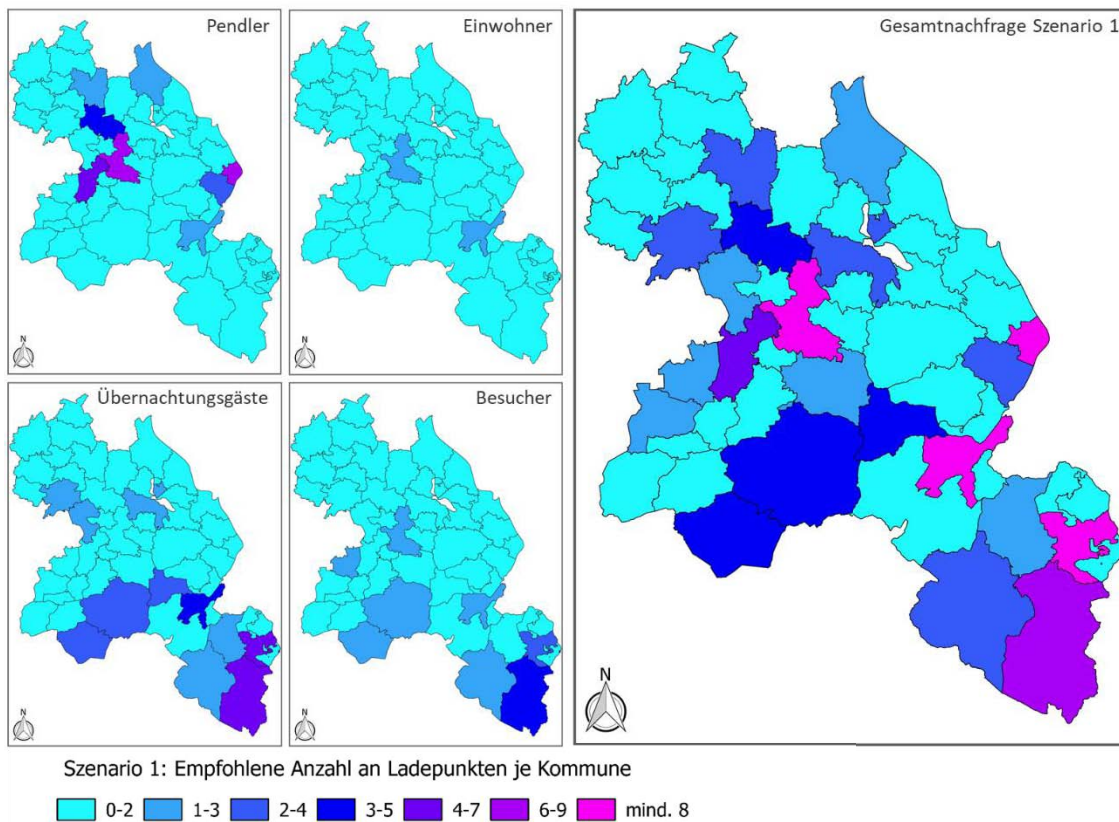


Abbildung 17: Ladenachfrage der einzelnen Nachfragegruppen innerhalb des Projektgebiets in Szenario 1

In den Abbildungen spiegelt sich der unterschiedliche Charakter der Projektregion. Die Ladenachfrage im nördlichen Bereich, welcher stärker durch die ansässige Wirtschaft geprägt ist, wird hauptsächlich durch die Nachfragegruppe der Pendler hervorgerufen. Im Süden beider Landkreise sowie in den Anrainer-Kommunen des Chiemsees spielt der Tourismus eine wesentliche Rolle, wodurch die Nachfragegruppen Übernachtungsgäste und Besucher einen größeren Beitrag zur Gesamtladenachfrage leisten. Besonders deutlich wird dieser Einfluss in den Ergebnisdarstellungen des Szenario 3 (siehe Abbildung 18).

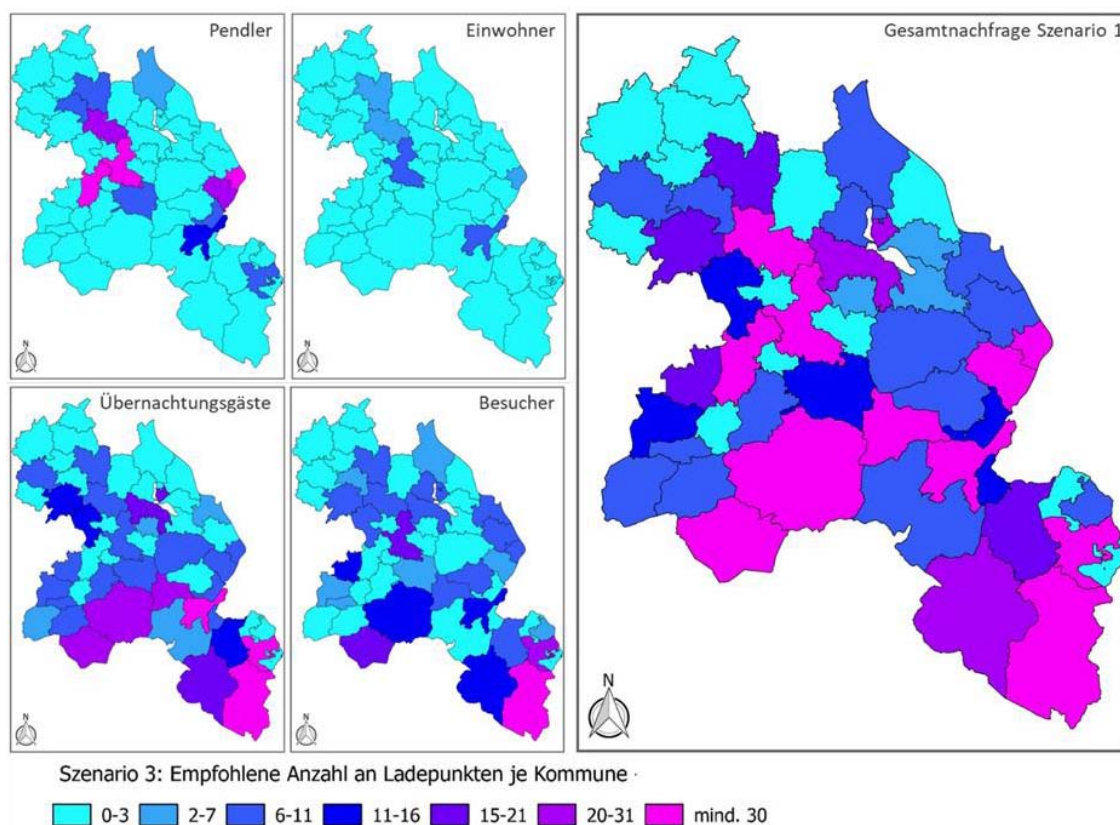


Abbildung 18: *Ladennachfrage der einzelnen Nachfragegruppen innerhalb des Projektgebiets in Szenario 3*

Standortempfehlung:

In den beiden Landkreisen Traunstein und Berchtesgadener Land stehen entsprechend der vorliegenden Informationen aktuell (Stand 12/2017) insgesamt 120 Ladepunkte an 69 verschiedenen Standorten zur Verfügung. Von diesen sind 65 Ladepunkte an 41 Standorten öffentlich frei zugänglich (24 Stunden, 7 Tage).

Um die Ladennachfrage in allen Nachfragegruppen abdecken zu können, wurden im nächsten Schritt die hierfür benötigten Ladesäulenstandorte ermittelt.

In Tabelle 8 sind die benötigten Ladesäulenstandorte je Szenario aufgelistet. Im Landkreis Berchtesgadener Land werden gemäß Szenario 1 insgesamt 61 Ladesäulenstandorte benötigt

Tabelle 8: *Empfohlene Anzahl an Ladesäulenstandorten je Szenario in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sowie im gesamten Projektgebiet*

Anzahl Ladesäulenstandorte je Szenario									
Gebiet Szenario Nachfragegruppe	LK Berchtesgadener Land			Landkreis Traunstein			Projektgebiet		
	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Besucher	21	30	44	39	47	70	60	77	114
Einwohner	1	3	5	1	3	6	2	6	11
Übernachtungsgäste	20	40	104	26	43	101	46	83	205
Pendler	19	32	43	35	47	52	54	79	95
gesamt	61	105	196	101	140	229	162	245	425

Die Ergebnisse zeigen, dass ein Großteil (ca. zwei Drittel) der benötigten Ladeinfrastruktur und deren Umsetzung im Ermessen und Aufgabenbereich von Beherbergungsbetrieben (Lademöglichkeit für Übernachtungsgäste) und Unternehmen (Lademöglichkeit für Mitarbeiter und Geschäftskunden) liegt.

Bei Ladeinfrastruktur an zentralen Orten und touristischen Destinationen (Lademöglichkeit vorwiegend an öffentlichen Parkplätzen) können hingegen auch Kommunen aktiv werden. Die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ist für Kommunen eine freiwillige Aufgabe.

Hinweis:

Für die Ermittlung der Ladesäulenstandorte wurden alle Nachfragegruppen gesondert betrachtet. Um die Ladenachfrage aller Nutzer bedienen zu können, wurden die benötigten Ladepunkte pro Nachfragegruppe aufgerundet. Dies führt im Ergebnis dazu, dass aufgrund einer geringeren Ladenachfrage in Szenario 1 in Summe mehr Standorte als Ladepunkte ausgewiesen wurden (vergleiche hierzu Tabelle 7). Ab Szenario 2 kehrt sich dieses Verhältnis um. Aufgrund einer Verdichtung der Ladepunkte am gleichen Standort, müssen nicht immer neue Standorte erschlossen werden, um die erhöhte Nachfrage abdecken zu können.

In Abbildung 19 ist exemplarisch ein Auszug aus den empfohlenen Ladesäulenstandorten für Bad Reichenhall gemäß Szenario 2 dargestellt. Alle Standorte sind mit einem Radius von 300 m dargestellt. Diese 300 m-Distanz verdeutlicht in der allgemeinen Definition die fußläufige Erreichbarkeit des Ladestandortes.

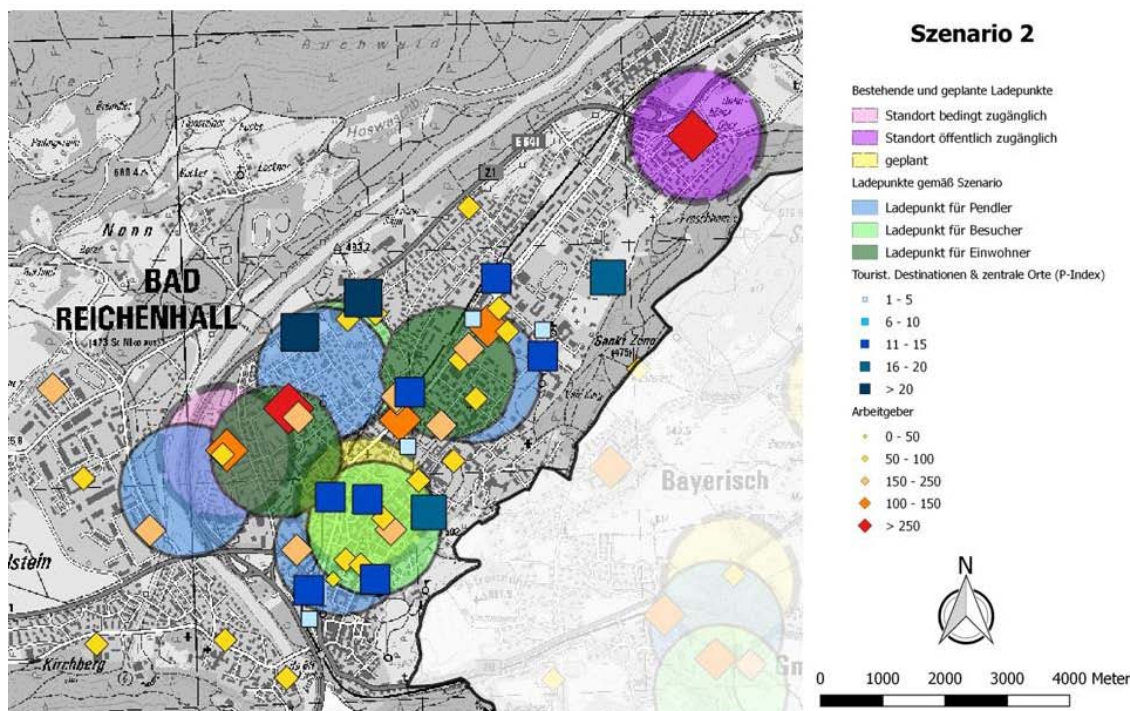


Abbildung 19: Auszug aus dem Ergebnisbericht von Bad Reichenhall mit vorgeschlagenen Ladesäulen-Standorte im Szenario 2 (5 % Elektrofahrzeuge in der Pkw-Flotte)

Eine Priorisierung der Standorte wird bereits durch die verschiedenen betrachteten Szenarien deutlich. Im ersten Szenario werden dabei die Standorte mit der höchsten Nachfrage abgedeckt. Sollte über die Vorschläge des Szenarios 1 hinaus bereits ein weiterer Ausbau vorgenommen werden, so können die Standorte des Szenarios 2 als Orientierung herangezogen werden. An Standorten für die Nachfragegruppen Einwohner, Pendler und Übernachtungsgäste ist die Installation von Normalladesäulen in vielen Fällen ausreichend, da die Standzeiten der Fahrzeuge hier ausreichend lang sind, um mit den geringeren Ladeleistungen eine ausreichende Ladung der Fahrzeuge zu erreichen.

Abbildung 20 zeigt den Überblick der Ladesäulenstandorte für das gesamte Projektgebiet exemplarisch für das Szenario 2.

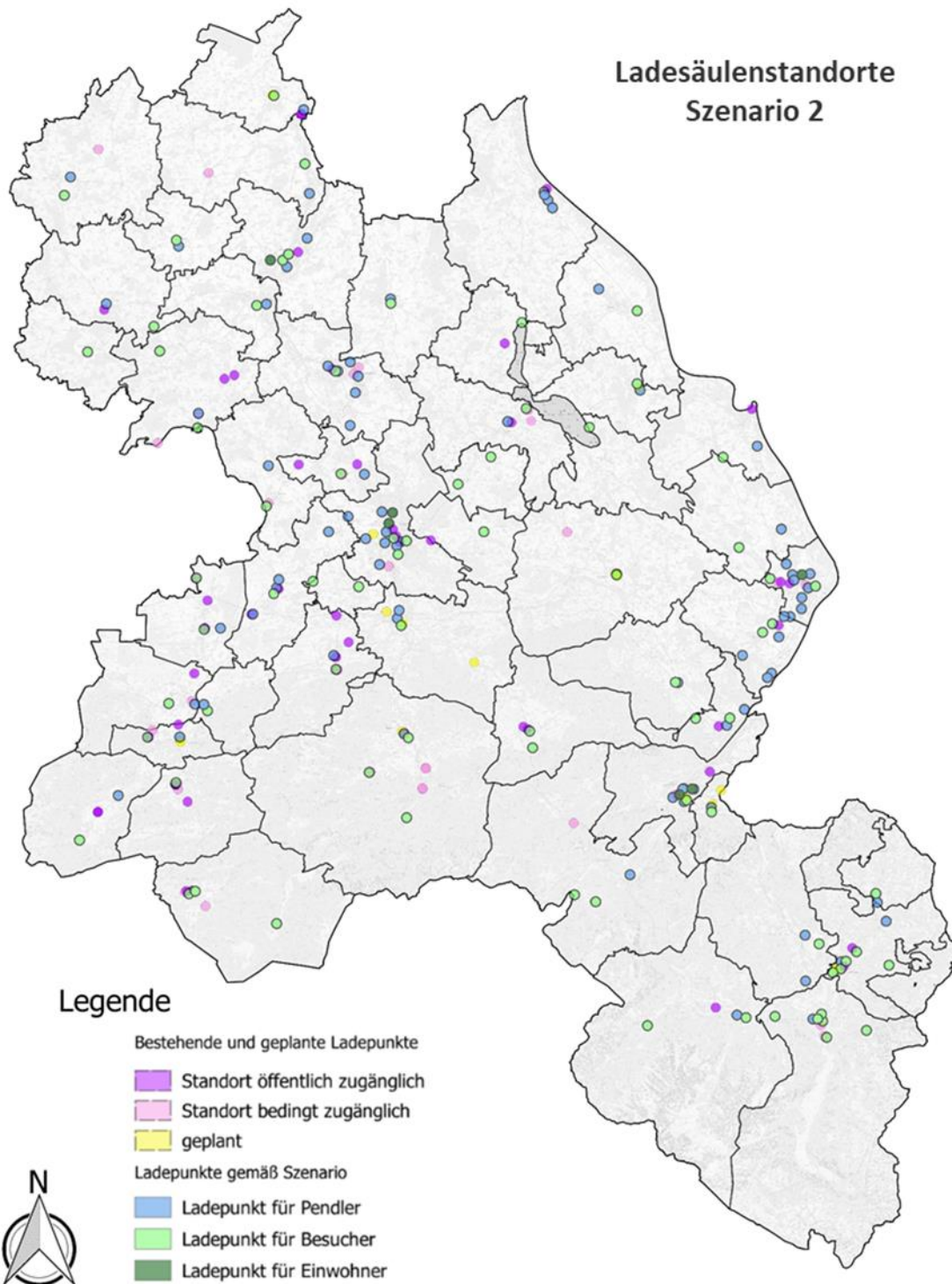


Abbildung 20: Vorgeschlagene Ladesäulen-Standorte im Szenario 2 (5 % Elektrofahrzeuge in der Pkw-Flotte)

In den Szenarien 2 und 3 sind in einigen Kommunen alle relevanten Ladestandorte der einzelnen Nachfragegruppen bereits abgedeckt. An dieser Stelle ist ein weiterer Ausbau der bereits vorhandenen Standorte erforderlich um die Ladenachfrage zu befriedigen. Es wird empfohlen, anhand eines Monitorings der bis dahin vorhandenen Ladeinfrastruktur die Standorte mit hoher Auslastung zu ermitteln und zielgerichtet zu erweitern.

Weitere Inhalte des Elektromobilitätskonzeptes

Des Weiteren wurde im Elektromobilitätskonzept ein Überblick über die relevanten Aspekte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gegeben. Dabei wurden folgende Punkte behandelt:

- Systemüberblick und Aufgabenträger öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Gesetzliche Vorgaben für Ladeinfrastruktur
- Beschreibung der Nutzer öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Nutzeranforderungen und Aufgabenträger öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Betrieb der Ladeinfrastruktur
- Tarifgestaltung
- Betreibermodelle
- Vertragskonstellation und Kostenschätzung

Zudem wurden zum einen die derzeit vorhandenen Fördermöglichkeiten durch Bund und Freistaat Bayern dargestellt, zum anderen auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Elektromobilitätsgesetzes für Kommunen eingegangen, um den Ausbau der Elektromobilität selbst zu fördern. Neben den Fördermöglichkeiten wurden mögliche Vorgehensweisen bei Ausschreibung und Vergabe beschrieben.

In vorliegendem Mobilitätsgutachten ist eine Wiederholung von Aussagen zu o.g. Themen nicht notwendig. Es wird vollinhaltlich auf das Parallelkonzept verwiesen.

2.2 Nicht motorisierter Individualverkehr

2.2.1 Radverkehrsnetze

Radwegenetz Regionalplan Südostoberbayern

In der Begründung des Regionalplans Südostoberbayern wird auf die Bedeutung des Ausbaus der kommunalen und regionalen Fahrradinfrastruktur hingewiesen. Im Alltagsverkehr wird das Fahrrad zunehmend als umweltfreundliches Verkehrsmittel erkannt, dessen Nutzung das lokale Verkehrsaufkommen entlasten und als Zubringer zu ÖPNV-Angeboten dienen kann. Das kleinräumige Radwegenetz ist insbesondere in den Ober- und Mittelzentren für den Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Naherholungsverkehr von Bedeutung. Aber auch das großräumige Radwegenetz – das bisher vor allem als touristisches Angebot verstanden und entwickelt wurde – gewinnt auch mit Blick auf die zunehmende Reichweite von E-Bikes an Bedeutung im Alltagsverkehr. Die untenstehende Abbildung zeigt das Radwegenetz für die Region Südostoberbayern. Die enthaltenen Radwege und Radfahrrouten stammen zum einen aus der Tourenkarte „Radwandern Inn Salzach“ (Herausgeber: Fremdenverkehrsgemeinschaft Inn-Salzach e.V.) und zum andern aus der Karte „Raderlebnis – 2.000 km zwischen Bergen und Seen“ (Herausgeber: Tourismusverband Chiemgau e.V.).

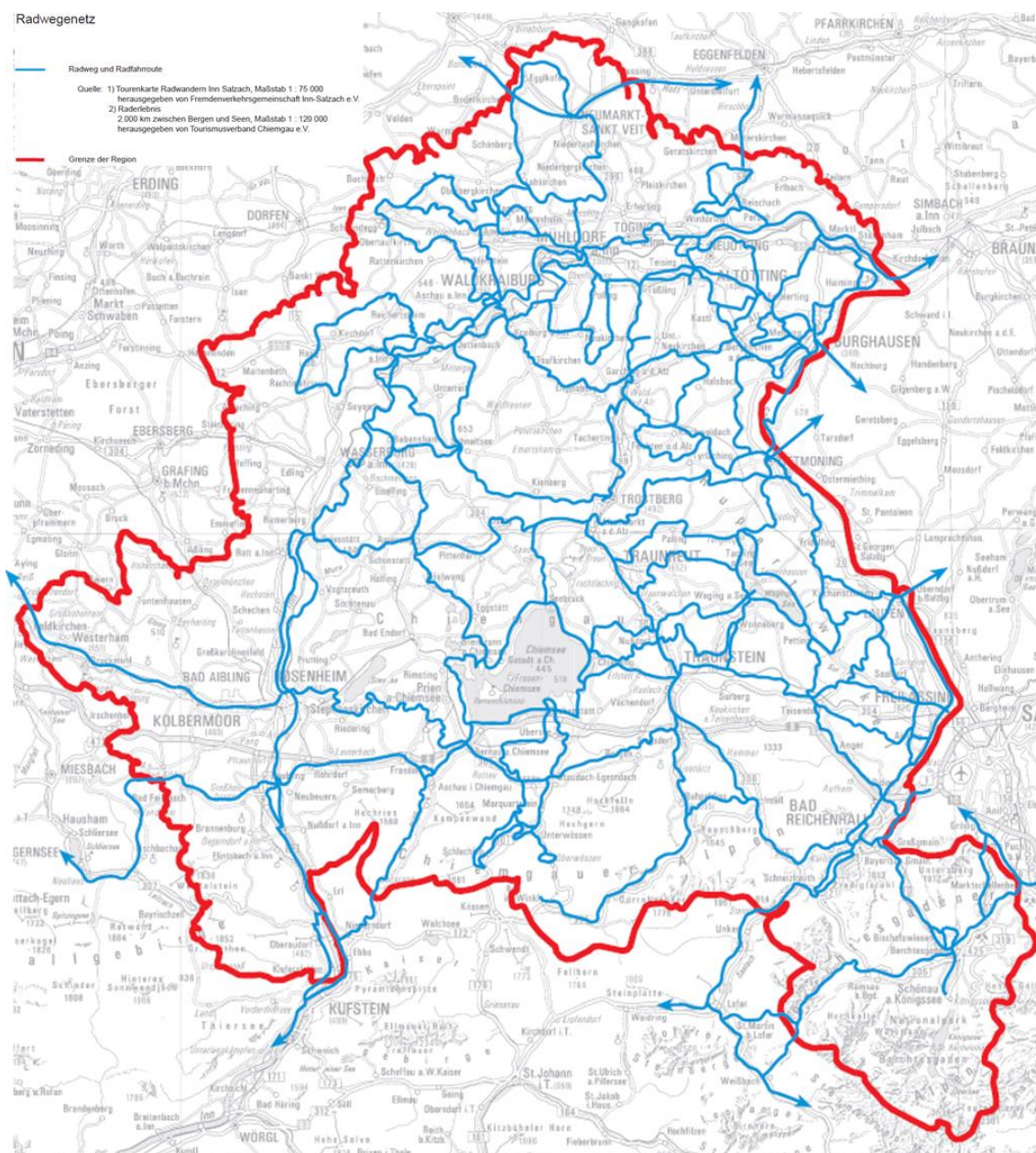


Abbildung 21: Radwegenetz im Regionalplan Südostoberbayern
(Regionaler Planungsverband Südostoberbayern, 2002)

Alltagsradverkehr im Landkreis Berchtesgadener Land

Für die Bearbeitung der Fragestellungen im NMIV konnte zu Projektbeginn nicht auf ein Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zurückgegriffen werden. Gleichwohl wurde vom Auftraggeber eine Liste der vorhandenen Lücken bei Alltagsradwegen (Stand: Dezember 2014) im Landkreis Berchtesgadener Land zur Verfügung gestellt. Der damals erkannte Bedarf für Radwege an Bundesstraßen betrug ca. 38 km - an Staatsstraßen ca. 18 km und an Kreisstraßen ca. 18 km. Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes besteht die Notwendigkeit, eine systematische Netzplanung für den überörtlichen Alltagsradverkehr im Landkreis durchzuführen, um einerseits diesen Bedarf zu überprüfen und andererseits weiteren Maßnahmenbedarf an Straßen und Wegen erkennen zu können.

Radtouristisches Netz im Landkreis Berchtesgadener Land

Der Landkreis Berchtesgadener Land verfügt über ein dichtes radtouristisches Netz, welches regionale und überregionale Radwege einschließt. Das touristische Radverkehrsnetz des Landkreises hat eine Streckenlänge von ca. 570 km, unterteilt in 22 ausgeschilderte Radtouren (14 regionale Rundtouren und 8 überregionale Fernradwege). Hinzu kommen vier Touren in die Nachbarstadt Salzburg und drei kleinere Radwege im Raum Bad Reichenhall. Das Netz wurde im Rahmen des Agenda 21 Arbeitskreises „Wirtschaft, Tourismus und Mobilität“ des Landkreises Berchtesgadener Land von Franz Renoth in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Berchtesgadener Land entwickelt. Die Umsetzung erfolgte im Jahr 2004 mit Fördermitteln des UNESCO-Biosphärenreservats Berchtesgaden und des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Für die Beschilderung des gesamten Radwegenetzes einschließlich der überregionalen Radwege waren mehr als 1700 Schilder notwendig, die auf Grundlage des Beschilderungssystems PILOFLEX entworfen wurden.

2011 wurde das Mountainbike (MTB) Wegenetz für das Berchtesgadener Land mit 26 Touren (25 regionale und 1 überregionale MTB-Tour) ebenfalls mit dem PILOFLEX-System ausgeschildert.

In den nachfolgenden Abbildungen ist das verfügbare Kartenmaterial (Printmedien) für Rad- und Mountainbiketouren im Berchtesgadener Land dargestellt.



Abbildung 22: Touristische Radtourkarten für Rad, E-Bike und Mountainbike im Landkreis Berchtesgadener Land.
(BGLT, 2017b) und (BGLT, 2017a)

Für Touristen und Freizeitradfahrer bestehen zahlreiche Möglichkeiten auch online passende Radtouren zu finden und zu planen. Auf dem Internetportal der Berchtesgadener Land Tourismus GmbH werden Informationen zum Radwegesystem und den verschiedenen regionalen und überregionalen Radwegen zur Verfügung gestellt. Zusätzlich werden die Angebote rund um das Thema E-Bike im Berchtesgadener Land, wie bspw. Verleih und geeignete Touren mit Lademöglichkeiten, ausführlich beschrieben. Der interaktive und online abrufbare Rad-Routenfinder www.radlkarte.info bietet grenzübergreifend mit dem Land Salzburg für die Gemeindegebiete Ainring, Freilassing, Piding und Saaldorf-Surheim Informationen zu Alltags-Radrouten.

2.2.2 Bestehende Untersuchungen

Die nachfolgenden Verkehrsgutachten / Verkehrsuntersuchungen zum Thema Rad- und Fußgängerverkehr, landkreisübergreifend und in den einzelnen Gemeinden, wurden gesichtet und als Datengrundlage verwendet.

Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Berchtesgadener Land

Durch die B.A.U.M. Consult GmbH in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Institut für nachhaltige Entwicklung wurde 2012/2013 das Integrierte Klimaschutzkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land erstellt (LRA-BGL; B.A.U.M. Consult GmbH, 2013). In diesem Konzept wurde u.a. ein Maßnahmenpaket mit 30 Leitprojekten für fünf Handlungsfelder erstellt. Im Handlungsfeld „Verkehr“ zielt ein Projekt darauf ab, speziell den Radverkehr im Landkreis zu stärken, um durch die Einsparung von Pkw-Fahrten einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten (siehe Maßnahme M 5.1, Seite 132 / 133). Ein Ziel dieser erarbeiteten Maßnahme war es, die Infrastruktur im Landkreis zu verbessern und ein durchgängig gut ausgebautes Radwegenetz mit übersichtlicher Beschilderung und kurzen Verbindungen radverkehrsfreundlich zu gestalten.

Im Folgenden ist ein Ausschnitt des Maßnahmenblattes dargestellt, dass die Kurzbeschreibung der Maßnahme wiedergibt.

<p>Projekttitlel</p> <p>Radverkehr – bitte freundlich!</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimale Voraussetzungen schaffen für mehr Radverkehr im Landkreis (abgeschrägte Gehsteige, breite Radwege, gut beschilderte Radwegverbindungen, ...) - dabei werden die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Radler-Fraktionen (Rennrad, Mountainbike, Citybike, Radlanhänger, Roller, Pedelecs, E-Bikes, E-Rollstuhl) berücksichtigt • Radwegeangebot und die Radleihmöglichkeiten gezielt bewerben • Gesamtservice für Radlerinnen und Radler verbessern, z. B. Radservervice-Stationen, Schlauchautomaten, Ladestationen, Radverleih mit intelligenten Verleihsystem (RFID, Handy, etc.), Marketing-Maßnahmen für Jahresverleih-Abo • Radrouting-Informationen anbieten bzw. besser bekannt machen (z. B. www.radlkarte.eu, mobile Radlkarte) • Informationsveranstaltungen, Kurse und Wettbewerbe bringen die verschiedensten Möglichkeiten einer (elektrisch unterstützten) Fahrradmobilität einer breiten Öffentlichkeit nahe und motivieren zum häufigeren Umsteigen

Abbildung 23: Kurzbeschreibung der Maßnahme „Radverkehr – bitte freundlich!“ Ausschnitt aus Maßnahmenblatt M 5.1 (LRA-BGL; B.A.U.M. Consult GmbH, 2013)

Wie die obenstehende Kurzbeschreibung der Maßnahme zeigt, wird neben Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur vor allem der Ausbau von Informations- und Kommunikationsangeboten für den Radverkehr empfohlen. Das integrierte Klimaschutzkonzept liefert keine konkreten Aussagen zu notwendigen Ausbaumaßnahmen für Radverkehrsanlagen. Die oben beschriebenen Maßnahmenansätze sollten, soweit noch nicht umgesetzt, weiterverfolgt werden.

Freilassing ISEK Fachbeitrag Verkehr

Im Fachbeitrag Verkehr des ISEK der Stadt Freilassing sollten konkrete Planungen für die Umgestaltung des Straßenraums zur Verbesserung der Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmer erarbeitet werden. Der von der PSLV (Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH) und Lang+Burkhardt im November 2012 erstellte Fachbeitrag behandelt neben dem fließenden Kfz-Verkehr auch den ruhenden Verkehr, den Öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr und Themen der Aufenthaltsansprüche. Die Betrachtungen zum Rad- und Fußgängerverkehr wurden in Hinblick auf Sicherheit, Netzverknüpfung, Komfort und Erreichbarkeit sowie verkehrsrechtliche Umsetzung berücksichtigt.

In der nachfolgenden Abbildung sind die wichtigsten Haupt- / und Nebenradwegerouten dargestellt. Außerdem sind bereits Maßnahmen, wie bspw. Ergänzungen, neue Routen und Beschilderungsstandorte, enthalten.

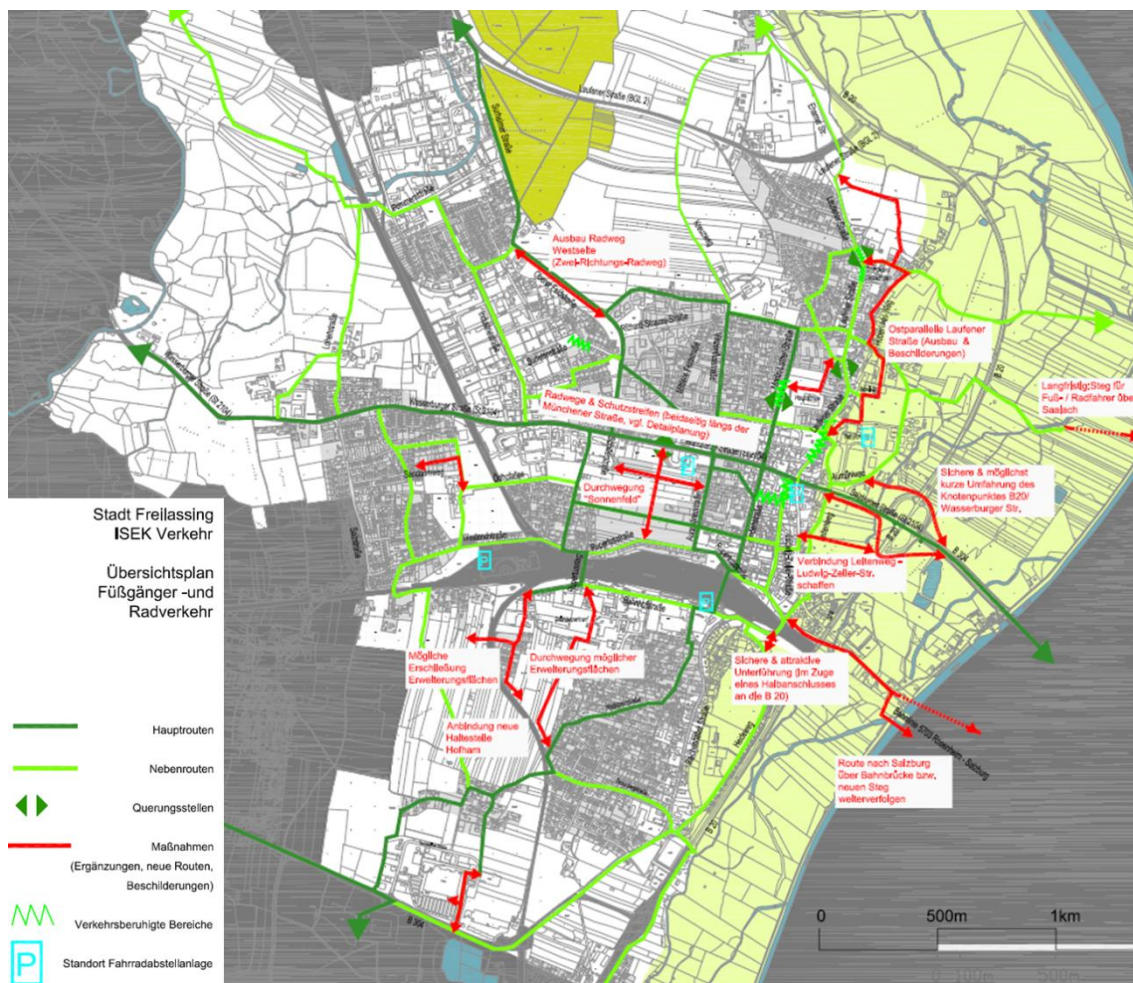


Abbildung 24: Übersichtplan Fußgänger- und Radverkehr (Stadt Freilassing, 2012)

Der Fachbeitrag Verkehr im ISEK Freilassing liefert sehr konkrete Vorschläge zur Attraktivierung des Radverkehrs. Als Angebotserweiterungen für Radfahrer werden bspw. Aus- und Neubaumaßnahmen sowie die Anbindung von neuen Routen an die übergeordneten (überregionalen) Radwege genannt. Wie auch in Abbildung 24 dargestellt, werden kurze Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger nach Salzburg als besonders wichtig eingestuft.

OEP Saaldorf-Surheim

Für die Gemeinde Saaldorf-Surheim liegt ein durch die Dragomir Stadtplanung GmbH erstellter Bericht zur Ortsentwicklungsplanung vor (Dragomir Stadtplanung GmbH, 2016). Im behandelten Themenbereich Verkehr stand insbesondere die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Vordergrund.

In der nachfolgenden Abbildung sind wichtige Radverbindungen in Gelb dargestellt. Zudem wurden Vorschläge zur Neuanlage von Fahrradwegen gegeben.



Abbildung 25: Rahmenplanung Gesamtgemeinde Saaldorf-Surheim (Dragomir Stadtplanung GmbH, 2016)

Im Maßnahmenkatalog des Konzeptes werden im Bereich NMIV Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes sowie Maßnahmen zur Herstellung attraktiver und sicherer Fußwegeverbindungen vorgeschlagen. Es wird empfohlen, das gemeindliche Radwegenetz durch die Neuanlage von Radwegen zu komplettieren und die dazugehörige Radwegebeschilderung zu optimieren. Als überregional bedeutende Maßnahme wird die Weiterführung der Planung einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Salzach bei Anthering genannt. Im Fußgängerverkehr werden bauliche Maßnahmen, wie bspw. die Neuanlage von Querungsmöglichkeiten, die Herstellung barrierefreier Gehwege und die Herstellung von neuen Fußwegeverbindungen beschrieben.

Eine Übersicht der Maßnahmenbeschreibungen bietet die nachfolgende Tabelle.

Tabelle 9: *Maßnahmenbeschreibungen in den Bereichen Fahrradverkehr und Fußgänger und Sicherheit (Dragomir Stadtplanung GmbH, 2016)*

Fahrradverkehr			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Gewichtung	Art
V5	Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes		
V5.1	Neuanlage Radwege zur Komplettierung des gemeindlichen Radwegenetzes	1	H/B
V5.2	Optimierung der Radwegebeschilderung sowohl in den Hauptorten als auch auf Nebenstraßen und Wirtschaftswegen	2	B
V5.3	Planung einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Salzach nach Anthering	2	K
Fußgänger und Sicherheit			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Gewichtung	Art
V6	Maßnahmen zur Herstellung attraktiver und sicherer Fußwegeverbindungen		
V6.1	Neuanlage und Optimierung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang wichtiger Wegeverbindungen in den Hauptorten (z.B. Saaldorf Kreuzung Weiherstraße /BGL3, vgl. Rahmenplan)	1	B
V6.2	Herstellung sicherer und barrierefreier Gehwege entlang wichtiger Wegeverbindungen in den Hauptorten	1	B
V6.3	Herstellung neuer Fußwegeverbindungen zur direkteren Wegeführung <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Schwellstraße, Kr BGL 3 und Bahnhofstraße (Sa) • Zwischen Dorfplatz und zukünftig geplantem Sportzentrum bei der Surarena (Su) • Fußweg und Treppe zwischen Straße Am Bahnhof und neuer Unterführung Gemeindeverbindungsstraße (im Zusammenhang mit Bahnhofpunkt) 	1	K/B

Planung von Geh- und Radwegen in Bayerisch Gmain

Um die Fuß- und Radwegsituation entlang der B 20 in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Bayerisch Gmain zu verbessern, wurden durch das Ingenieurbüro Rupp Planungen zur Neuanlage von Wegeverbindungen erstellt. Durch das erarbeitete Konzept soll vor allem die Erreichbarkeit des Edeka-Marktes an der Schillerstraße verbessert und die Barrierefreiheit im Bereich der Unteren Bahnhofstraße hergestellt werden (siehe Abbildung 26). Der in der Abbildung blau dargestellte Geh- und Radweg nördlich der B 20 zwischen Bichlstraße und Lattenbergstraße wurde bereits baulich hergestellt. Im Frühjahr 2018 folgt die Realisierung der weiteren Bereiche.

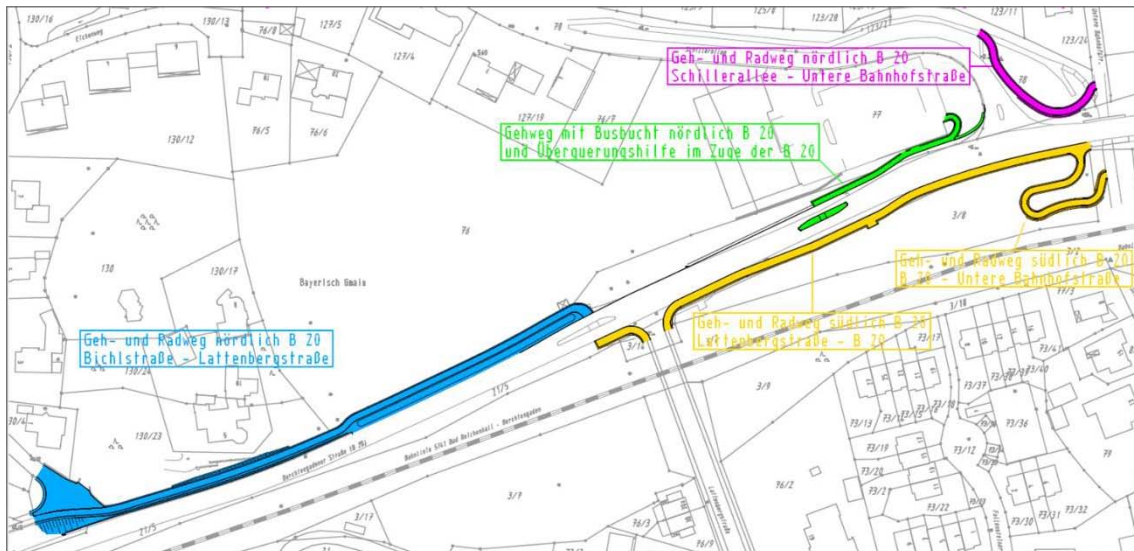


Abbildung 26: B 20, OD Bayerisch Gmain, Neubau eines Geh- und Radweges (Ingenieurbüro Andreas Rupp, 17.02.2017)

Radwegekonzepte Gemeinde Schneizlreuth

Zur Anbindung der Weißbacher Siedlungsbereiche südwestlich der B 305 in der Gemeinde Schneizlreuth an die Radwegeverbindungen in Richtung Inzell wurden durch BPR Dr. Schäpertöns Consult Varianten für eine eventuelle Neutrassierung ausgearbeitet (Stand 17.05.2016). Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen, würde die Notwendigkeit des Befahrens, resp. des ungesicherten Überquerens der B 305 für Radfahrer entfallen. Zusätzlich wurde untersucht, inwiefern bestehende Steilpassagen entschärft und Bestandsstraßen in die Planungen aufgenommen werden können.

Des Weiteren wurde eine mögliche Radweganbindung des Ortsteils Schneizlreuth an den Kreuzungspunkt B 305 / St 2101 „Wegscheid“ untersucht (BPR Dr. Schäpertöns Consult, Stand 21.07.2016). Die untenstehende Abbildung zeigt die Führung des Radweges im erarbeiteten Konzept.



Abbildung 27: Konzept für Radweg Schneizlreuth – Weinkaser (BPR Dr. Schäpertöns Consult, 21.07.2016)

Verkehrsuntersuchung Markt Teisendorf

Im Markt Teisendorf wurden Umfahrungslösungen für den Ortsteil Oberteisendorf sowie Vorschläge für Maßnahmen am Bestand untersucht (INGEVOST, 2013). Zur Analyse der Bestandssituation wurden Zählungen der Tagesverkehrsmengen sowie eine Gefahren- und Potentialanalyse durchgeführt. Unter Einbezug der Bürgerinnen und Bürger wurden neben Maßnahmen im MIV auch Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer erarbeitet. Die folgenden Anregungen aus der Bevölkerung wurden gutachterlich geprüft und in einem Maßnahmenkatalog beschrieben.

- Verschwenkungen der Fahrbahn / Mittelinseln
- Geschwindigkeitsbegrenzung durch Verschieben der Ortsgrenze
- Begrünung im Straßenraum
- Optische Fahrbahneinengung durch Markierung
- Geschwindigkeitskontrollen (Feedback-Anzeigen, Verkehrsüberwachung)
- Schaffung einer attraktiven, richtlinienkonformen Radverkehrsverbindung
- Verbreiterung der Gehwege
- Durchgängige Fuß- und Radverkehrsführung
- Verlegung Bushaltestelle an Frühlingsstraße
- Erweiterung / Sanierung des Fuß- und Radverkehrsstegs im Norden

Nachfolgend ist ein planerischer Vorschlag für eine attraktive, konsistente und regelkonforme Radverkehrsführung mit Fahrbahnteiler nördlich der B 304 dargestellt.



Abbildung 28: Planungen zur Fuß- und Radverkehrsführung in Oberteisendorf.
(INGEVOST, 2013)

2.2.3 Befahrungen

Als Ergänzung zu den bereits bestehenden Untersuchungen (siehe Kapitel 2.2.2) wurden die 15 Gemeinden am 13. und 14. Juni 2017 mit dem Fahrrad und dem Pkw befahren. Die Erfassung von Mängeln erfolgte stichprobenhaft und wurde mit Hilfe von Kartenmaterial und Fotos dokumentiert. Bei der Befahrung wurde auf folgende Defizite geachtet:

- (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
- zu schmaler Radweg
- schlechter Belag resp. Oberfläche
- starkes Gefälle / große Steigungen
- fehlende resp. mangelhafte Querungshilfen
- eingeschränkte Sicht
- kritische Engstelle
- mangelhafte resp. fehlende Beschilderung
- umwegige Führung

Die im Rahmen der Befahrung festgestellten Defizite wurden zum Teil bereits von den betroffenen Gemeinden in der durchgeführten Gemeindebefragung genannt. Defizite konnten durch die Befahrung bestätigt und ergänzt werden und wurden in der Analyse des Ist-Zustandes berücksichtigt.

2.3 Öffentlicher Verkehr

2.3.1 Verkehrsmodelle

Für die konsistente Analyse und die Modellierung von Maßnahmen im ÖV, wurde wie für den MIV das Landesverkehrsmodell Bayern als die aktuellere Datenbasis verwendet (vgl. Kapitel 2.1.1). Für ergänzende Auswertungen, z.B. die Schülerverkehrsanteile, wurde auch das Verkehrsmodell VERMOSA 3 herangezogen.

Die in Kapitel 2.1.4 dargestellten Mobilitätskennziffern und die Pendlerdaten aus Kapitel 2.1.6 wurden auch der Analyse und Maßnahmenentwicklung im ÖV zugrunde gelegt.

2.3.2 Bestehende Untersuchungen

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Berchtesgadener Land wurde im Jahr 2004 erstaufgestellt. Dieses für die Planung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wichtige Dokument wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes analysiert und zum Teil evaluiert. Aufgrund der umfangreichen Änderungen im Fahrplanangebot seither wurden jedoch vorrangig strategischen Aspekte des NVP in betrachtet.

Die folgenden Untersuchungen im kommunalen, landkreisweiten und grenzüberschreitendem Kontext standen für das Themenfeld ÖV zur Verfügung und wurden aufgrund ihrer Relevanz gesichtet und für die Konzepterstellung verwendet:

- Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖPNV, Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2004 (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014)
- Stadtbuskonzept Bad Reichenhall, gevas, Stand 2009
- Fahrplanhefte des Landkreis BGL, Stand 2014 - 2018
- ERB Verkehrsmodellierung und Gesamtwirtschaftliche Bewertung Bericht Teil 1 und 2, PTV Transport Consult, 2015
- ISEK Freilassing, Stand 2012
- Mobilitätserhebung Salzburg, Herry Consult, Stand 2014
- Potentialprognose für die KBS 954 Freilassing – Berchtesgaden, gevas, Stand 2008
- Potentialprognose für die KBS 945 Mühldorf – Freilassing, gevas, Stand 2015
- Potenzialprognose Bahnlinie Mühldorf – Freilassing – Salzburg, gevas, Stand 2009

2.3.3 Befahrungen

Als Ergänzung zu den bereits bestehenden Untersuchungen wurden die 12 SPNV Haltepunkte im Landkreis befahren. Die Haltepunkte des ÖPNV wurden stichprobenhaft befahren. Bei der Befahrung wurde insbesondere auf Defizite aus den folgenden Themengebieten geachtet:

- Barrierefreiheit
- Ausstattung und Service
- Verknüpfung zum ÖPNV (an SPNV-Haltepunkten)
- Park & Ride (P+R)
- Bike & Ride (B+R)

Die im Rahmen der Befahrung festgestellten Defizite wurden zum Teil bereits von den betroffenen Gemeinden in der durchgeführten Gemeindebefragung genannt. Defizite konnten durch die Befahrung bestätigt und ergänzt werden und wurden in der Analyse des Ist-Zustandes berücksichtigt.

2.4 Güterverkehr

2.4.1 Verkehrsmodelle

VERMOSA 3

In VERMOSA 3 wird der Güterverkehr vereinfacht als Anteil des Personenverkehrs mit modelliert. Das Modell baut auf dem Analysezustand des Jahres 2005 auf und umfasst Prognosen des Personen- und Wirtschaftsverkehrs in 5-Jahresschritten bis zum Jahr 2025. Grundlage für VERMOSA ist das Verkehrsmodell der Verkehrsprognose Österreich 2025+. Für VERMOSA wurden die Matrizen des Wirtschaftsverkehrs (gleichbedeutend mit Lkw-Verkehr) auf einen Analyse- und Prognosehorizont hochgerechnet.

Die Informationen aus VERMOSA sind primär zur Beurteilung der verkehrlichen Situation in Österreich geeignet. Angaben zum Lkw-Verkehr sind angesichts der synthetischen Erzeugung durch Hochrechnung und Disaggregation von beträchtlicher Unschärfe – insbesondere in den Randbereichen und damit bezogen auf das Untersuchungsgebiet Berchtesgadener Land.

Das Modell und die Dokumentation geben Hinweise darauf, wie sich der Güter- resp. Lkw-Verkehr in Österreich entwickeln wird. Ähnlich wie die langfristigen Abschätzungen zum Verkehr in Deutschland wird auch hier eine deutliche Steigerung bei der Güterverkehrsleistung prognostiziert.

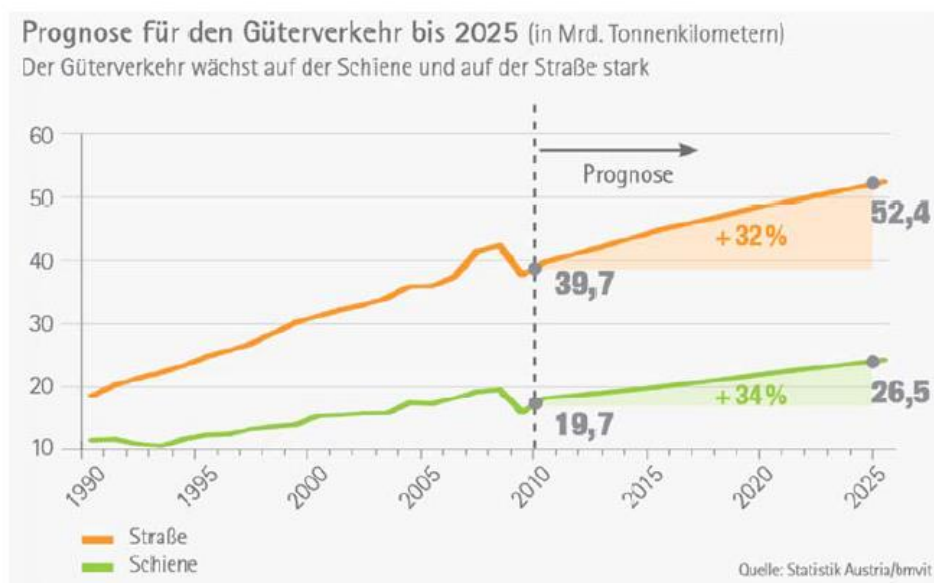


Abbildung 29: Prognose für den Güterverkehr bis 2025 in Österreich
(Quelle: Statistik Austria / bmvit)

LVM By

Zum Landesverkehrsmodell Bayern wird auf die Ausführungen in Kapitel 2.1.1 verwiesen.

Der Straßengüterverkehr wird im Modell nach gewichtsbezogenen Fahrzeugklassen differenziert:

- Lfw < 3,5t zGG
- Lkw 3,5 – 7,5t zGG
- Lkw 7,5 – 12t zGG
- Lkw > 12t zGG

2.4.2 BVWP 2030

Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030, welche in Form von Verflechtungsmatrizen (Quelle-Ziel-Matrizen) für den Personen- und für den Güterverkehr vorliegen. Die räumliche Gliederung der Quelle-Ziel-Matrix in Deutschland entspricht den 412 Landkreisen und kreisfreien Städten. Im Ausland wird im Grenzgebiet zu Deutschland nach NUTS 3-Regionen gemäß Gliederung von Eurostat differenziert. Mit zunehmender Entfernung wird höher aggregiert (NUTS 2-, NUTS 1- resp. NUTS 0-Regionen). Mit anderen Worten: Je weiter Verkehrszellen von Deutschland entfernt sind, umso „gröber“ sind diese zugeschnitten, da eine feinere Auflösung für die Verkehrsmodellierung innerhalb Deutschlands (Fokus der BVWP) keinen Mehrwert hätte. (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, 2014)

Die Verflechtungsmatrizen wurden in Hinblick auf das Quell- und Zielverkehrsaufkommen mit Bezug zum Landkreis analysiert. Zur Verfügung standen Informationen für das Analysejahr 2010 und für den Prognosehorizont 2030. Die Ergebnisse der Auswertungen sind im Kapitel 4.3 (Prognose des Güterverkehrsaufkommens) dargestellt.

2.4.3 Amtliche Straßenverkehrszählung SVZ 2005, 2010, 2015

Von der Straßenbauverwaltung Bayern werden alle fünf Jahre Ergebnisse der manuellen Straßenverkehrszählung dokumentiert. Nachfolgende Abbildungen zeigen das Schwerlastverkehrsaufkommen an Bundes-Autobahnen im Untersuchungsgebiet. Im Vergleich der Jahre 2010 (links) und 2015 (rechts) zeigt sich eine Zunahme im Zulauf entlang der A8 sowie insbesondere im Abschnitt zum Grenzübergang nach Österreich. Zum Schwerlastverkehr zählen dabei neben den für den Güterverkehr relevanten Fahrzeugen (Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge) auch Busse.

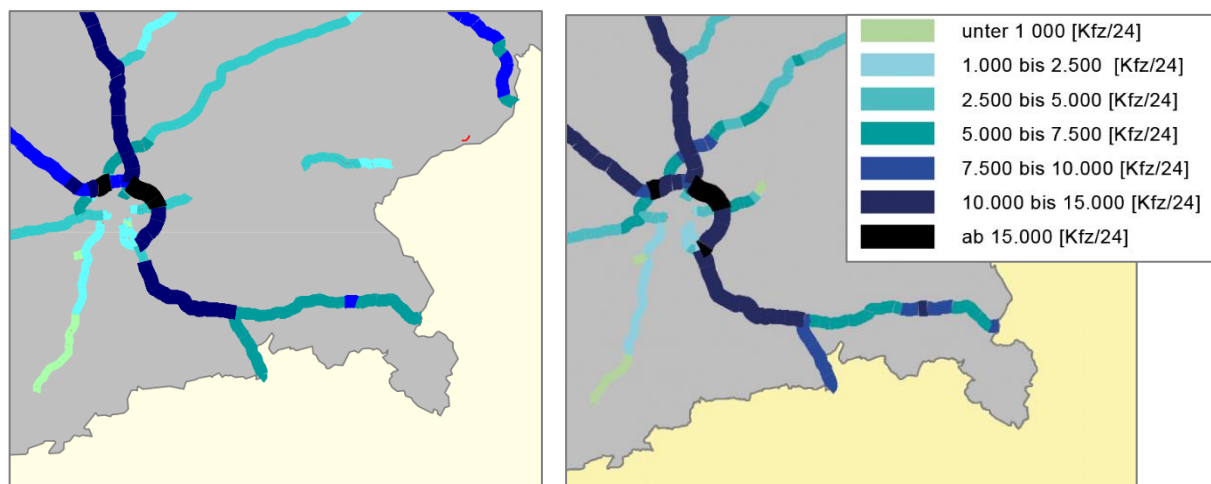


Abbildung 30: Schwerlastverkehr auf BAB 2010 (links) und 2015 (rechts), Datenquelle SVZ 2010 & 2015
(Quelle <http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten>)

Weitere Übersichtskarten zur Straßenverkehrsbelastung auf Kreisebene lassen sich dem Bayerischen Straßeninformationssystem (BAYSIS) entnehmen. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen beispielhaft für den Ausschnitt Piding – Bad Reichenhall die Verkehrsmengen an Zählstellen an Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen für die Jahre der Straßenverkehrszählungen 2010 und 2015. Neben dem DTV werden im System auch SV-Anteile resp. -Aufkommen ausgewiesen.

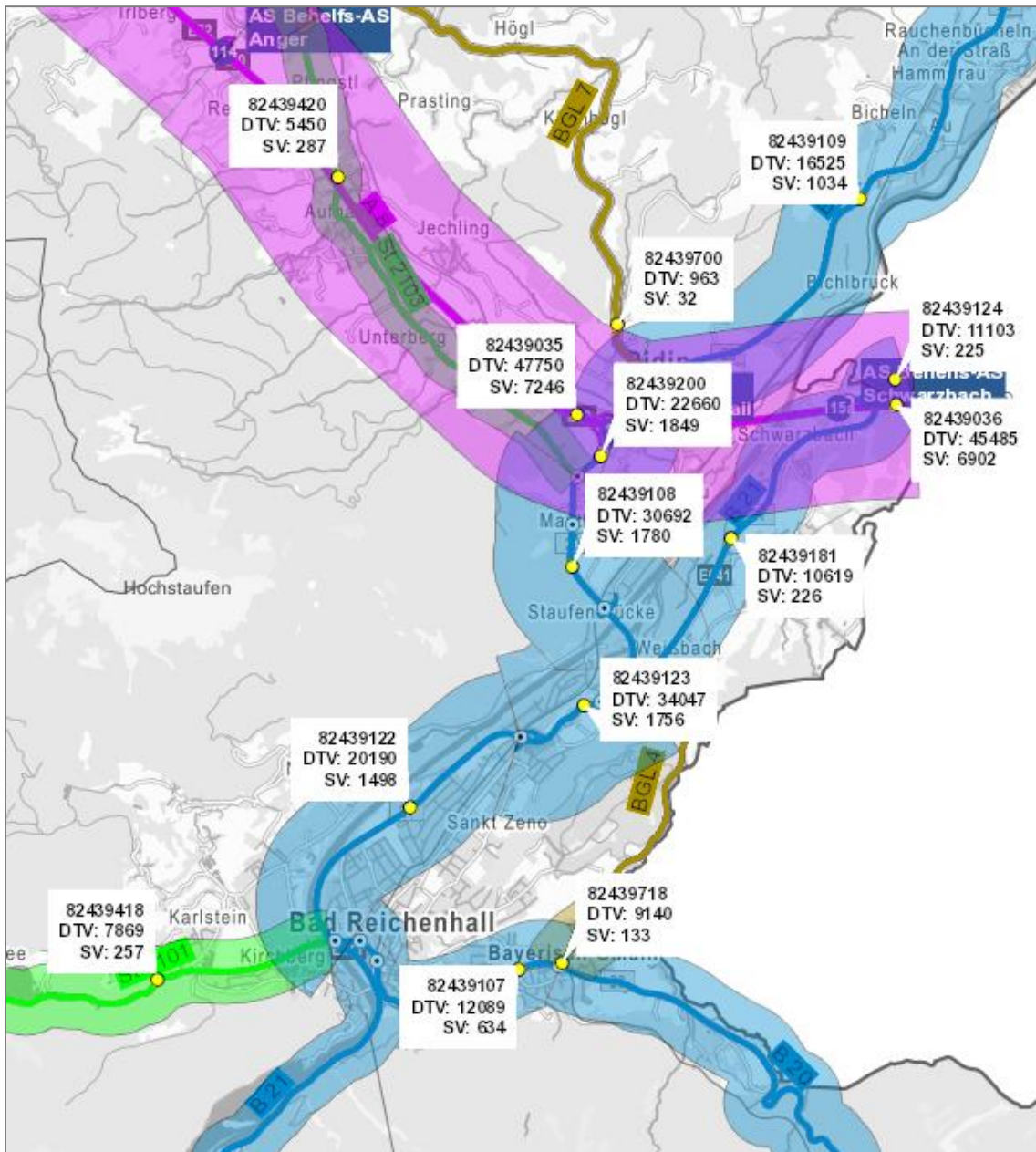


Abbildung 31: Straßenverkehrszählung 2010, Beispielausschnitt (StMI (BAYSIS), 2018)

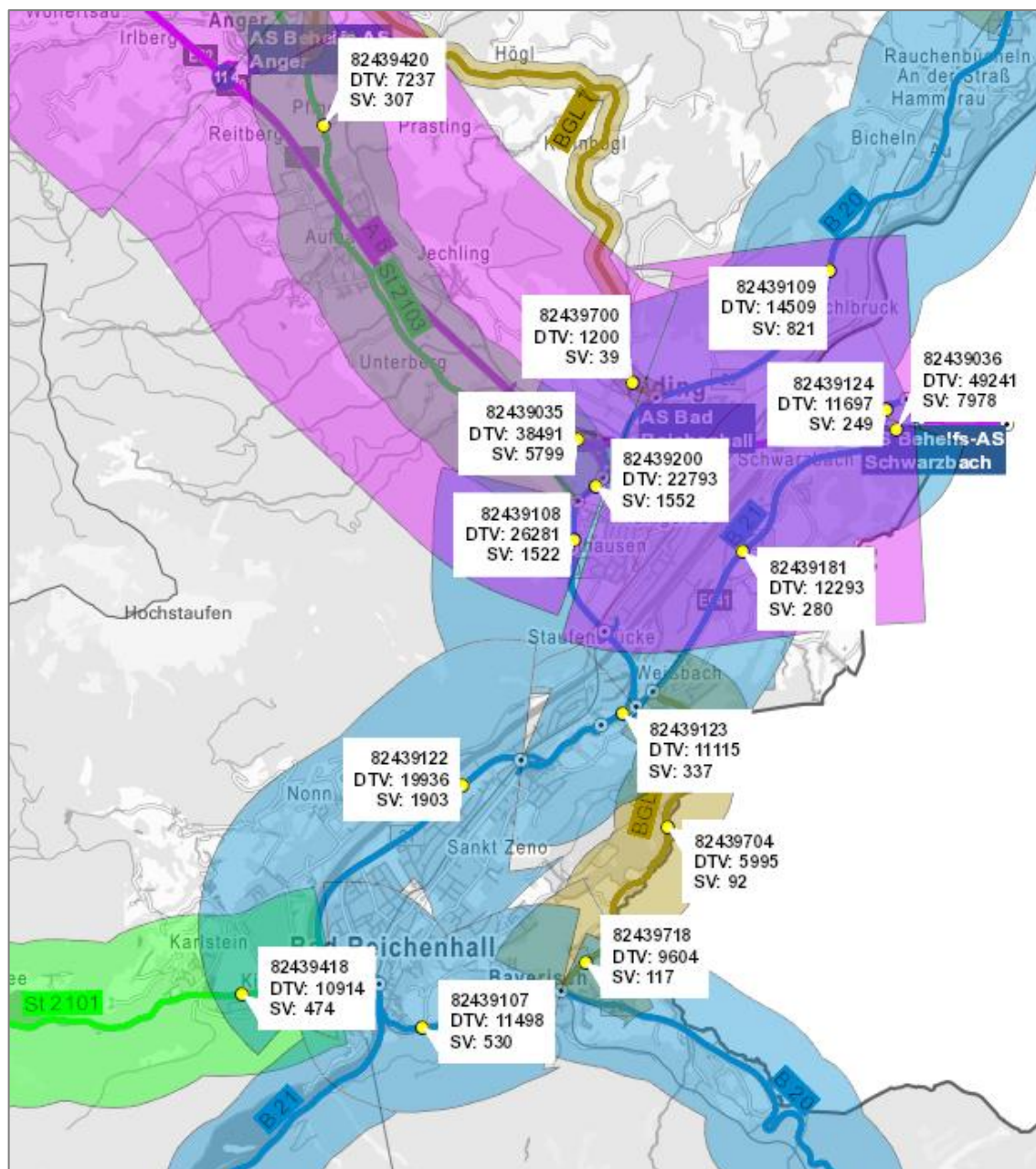


Abbildung 32: Straßenverkehrszählung 2015, Beispielausschnitt (StMI (BAYSIS), 2018)

2.4.4 Untersuchungen / Konzepte

InnoVersys, 2007

Das Projekt Innovative Verkehrssysteme für die Wirtschaft in der EuRegion zielte auf eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. Transportströme wurden untersucht und acht konkrete Umsetzungsprojekte und Handlungsempfehlungen entwickelt. Zudem wurden Gleisanschlüsse identifiziert und deren Nutzung und Potenzial untersucht. Ziel war es, Bahntransportleistungen besser auf die Bedürfnisse der Verlagerer und Speditionswirtschaft auszurichten.

SANSIBAS / gaBIS

Im Projekt SANSIBAS - Schienengüter- und Anschlussbahnen in Bayern und Salzburg wurde u.a. mittels Informationsmaßnahmen und Vernetzung von Akteuren das Ziel verfolgt, Transportströme zu bündeln und Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Für Unternehmen und Gemeinden wurde ein Beratungsservice zu bahnrrechtlichen und technischen Fragen angeboten. Zudem wurden Standortindikatoren entwickelt, die bei der Raumplanung und bei der Ausweisung von Gewerbestandorten Verwendung finden. Des Weiteren wurde ein gleis-Anschlussbahn-Informationssystem (gaBIS) als Vermarktungs- und Kontaktplattform geschaffen. In diesem können Betreiber ihre Anschlussbahnen für interessierte Dritte (Verlader, Spediteure, EVUs) bewerben und zur Nutzung anbieten. Das Portal bietet zudem ein Rechentool an, mit dem die Transportkosten des Lkw mit denen der Bahn auf ausgewählten europäischen Verbindungen verglichen werden können.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die in gaBIS enthaltenen Anschlussbahnen und öffentlichen Ladegleise.

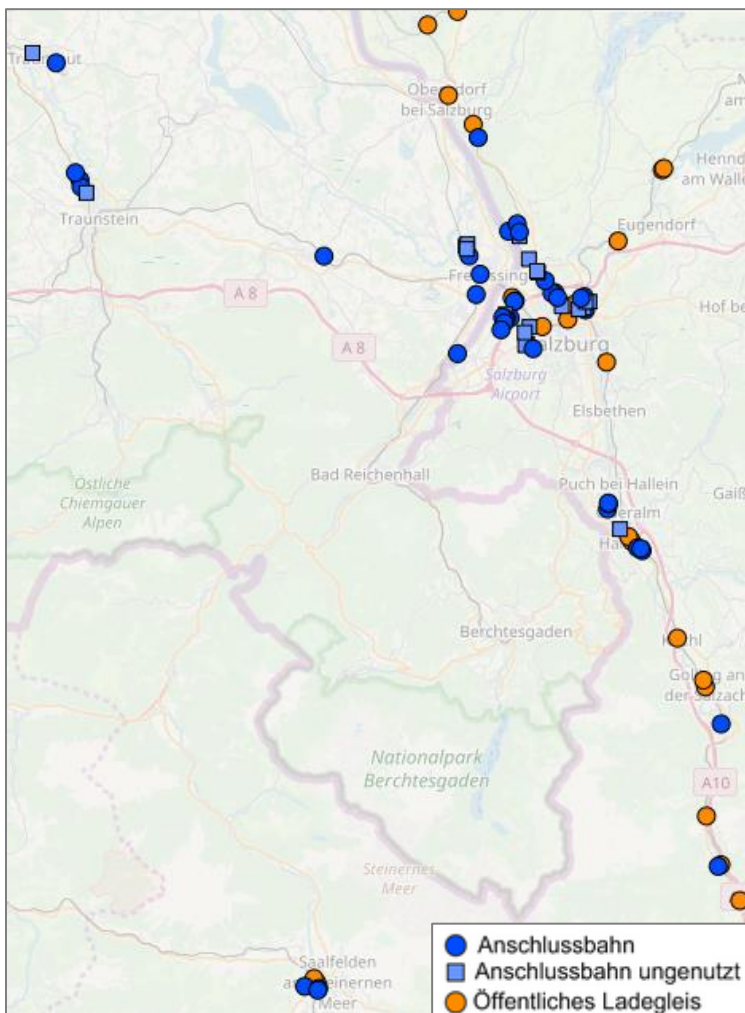


Abbildung 33: Anschlussbahnen und öffentlichen Ladegleise im gaBIS-System (Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2018)

DB

Mit der Netzkonzeption 2030 der Deutschen Bahn liegt ein Gesamtkonzept zur Infrastrukturentwicklung vor (DB Netz AG, 2015). Diese benennt Neu- und Ausbaubedarfe zur Kapazitätsentwicklung und Engpassbeseitigung. Das VB^{plus}-Netz¹ der Netzkonzeption 2030 soll dabei eine deutliche Kapazitätssteigerung auf der Schiene ermöglichen. Zu den Kernprojekten zählt dabei auch eine Kapazitätssteigerung im Güterverkehr, bspw. Produktivitätssteigerungen durch Ertüchtigung für 740 m lange Güterzüge auf dem östlichen Güterverkehrskorridor von Hamburg über Leipzig, Hof, Regensburg, Tüßling, Freilassing. Hierzu zählt auch der 2-gleisige Ausbau und die Elektrifizierung auf dem Abschnitt Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing² inkl. der Elektrifizierung des Abschnitts Tüßling – Burghausen (Quelle: DB Netze, www.abs38.de).

-
- ¹ Beschreibt die Kernprojekte der Neu- und Ausbaustrategie der DB Netz AG. Analog der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ im BVWP, welche die Projekte mit höchster Umsetzungspriorität darstellt.
 - ² Zwischen Tüßling und Freilassing ist im BVWP im Abschnitt Kirchweidach – Tittmoning-Wiesmühl der Ausbau eines 2-gleisigen Begegnungsabschnitt als Vorhaben des potentiellen Bedarfs vorgesehen, welches in den vordringlichen Bedarf oder weiteren Bedarf aufsteigen kann.

3 ERFASSUNG IST-ZUSTAND

Für die ausführliche Analyse des Ist-Zustandes in den vier Verkehrssegmenten im Zeitraum 2015 / 2016 wurden alle 15 kreisangehörigen Gemeinden in Hinblick auf bestehende, zentrale Verkehrsprobleme und mögliche Lösungsvorschläge in der jeweiligen Gemeinde befragt. Zusätzlich wurden wichtige Institutionen und Stakeholder miteinbezogen, um Informationen zu relevanten Defiziten und bestehenden Planungen zu erhalten. Nach Vorstellung des Vorgehens bei der Gemeindebefragung wird die Analyse des Ist-Zustandes getrennt nach den vier Verkehrssegmenten MIV, NMIV, ÖPNV und GV vorgestellt. Im Anschluss werden bestehende Mobilitätsangebote vorgestellt, die verkehrsträgerübergreifend zu sehen sind.

3.1 Gemeindebefragung

Im Dezember 2016 wurde an alle Gemeinden des Landkreises ein Fragebogen versendet. Dieser wurde von allen Gemeinden bis ca. Mai 2017 beantwortet zurückgesendet. Eine Darstellung des Fragebogens findet sich in Anlage 1.

Die Erwartungen aus der Gemeindebefragung (allgemein und fallbezogen) an das vorliegende Gutachten reichen quer über alle Verkehrssysteme und wurden in folgender Tabelle zusammengestellt.

Tabelle 10: Erwartungen der Gemeinden

Gemeinde	Erwartungen
Ainring	Verbesserung E-Mobilität im LK mit landkreisweiten koordinierten Standorten für Ladeinfrastruktur
	Optimierung Radwegenetz
	Prüfung Tunnelmöglichkeiten der OD Hammerau und Straß
	Entlastung BGL 18 (Auswirkung Straßenverbindung zwischen Schmidinger Weiher und Globus)
	Entlastung B 20
	Folgewirkung einer Westtangente für das Gemeindegebiet
	Bahnhaltepunkt für Feldkirchen
Anger	Verbesserung Nahverkehrsangebot
	Verkehrsberuhigung St 2103
	Lärmschutz BAB 8
Bad Reichenhall	Umfassende Analyse der Verkehrsströme mit einer Identifizierung von Defiziten sowie Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten
	Verkehrliche Entlastung des Stadtgebiets sowie Immissionsschutz

Gemeinde	Erwartungen
Bayerisch Gmain	Beruhigung / Entschleunigung
	Verbesserung ÖPNV
	Verminderung des Durchgangsverkehrs
	Verkehrsberuhigung BGL 4 und B 20
	Verbesserung Fahrradwege (in Planung, Ausführung 2017/2018)
	Keine Entlastung, wenn, dann nur Umverteilung der Verkehrsströme zwischen BGL 4 und B 20
	Einwirkung auf ständig steigende Verkehrsbelastung im Ortsgebiet, auch Richtung Grenze / Großgmain
Berchtesgaden	Schnittstellenoptimierung zwischen Verkehrsarten
	Verbesserungsvorschläge für einzelne Netze
	Konzept für ruhenden Verkehr
	Definition der Netze für Fußgänger, Radfahrer, Kfz, Güterverkehr und ÖPNV
Bischofswiesen	Keine Erwartungen
Freilassing	Entlastung des innerörtlichen Verkehrsnetzes durch überregionale Verkehrsachsen sowie Anschlüsse an Bundes- und Staatsstraßen
	Keine Verlagerung des Verkehrsproblems von Salzburg nach Deutschland (Freilassing)
Laufen	Verbesserung Datengrundlage ÖPNV und Fußgängerverkehr
	Umsetzbare Vorschläge
	Realisierbare Vorschläge für Verbesserungen des Fußgängerverkehrs in Altstadt Laufen
	Realistische Standorte für zusätzliche Salzachquerung
	Realisierbare Vorschläge zur Reduzierung des länderübergreifenden Pendlerverkehrs
Marktschellenberg	Aufzeigen von Problemstellung mit Ursachenfeststellung
Piding	Vermeidung Transitverkehr auf Bundesstraßen
	Verbesserung ÖPNV (Urwies und Högl - Anbindung Nachbargemeinden Anger und Teisendorf)
	Entlastung B 20 - Verteilung des Verkehrs auf B 21 (mit Aufhebung Tonnagebeschränkung)
	Entlastung OD Urwies durch Anschluss St 2103 an A 8 in Anger
	Verringerung Ausweichverkehr durch Piding
	Verbesserung Ortsanbindung Hirschloh an B 20 (gleichzeitig Entschärfung Unfallschwerpunkt)
Ramsau b. Berchtesgaden	Keine Erwartungen

Gemeinde	Erwartungen
Saaldorf Surheim	Sicherstellung Mobilität der Bevölkerung
	Mehr Sicherheit
	Umsetzung geforderter Maßnahmen (Ortsumfahrung Neusillersdorf St 2104)
	Sperrung Gemeindeverbindungsstraßen für überörtlichen Schwerverkehr
	Bessere Anbindung an Salzburg via Lokalbahn (Laufen/Oberndorf) und S-Bahn (Freilassing)
	Ausbau Bahnhofpunkt Surheim
	Salzachbrücke in Laufen/Oberndorf
	Umgehung Perach (Freilassing)
	Ausbau Hagenauer Aufschleifers
	Bessere Anbindung der Gemeinde an Freilassing/Salzburg (mit ÖPNV)
	Rufbus / Ruf taxi
	Bessere Erreichbarkeiten der Haltestellen
	Verbesserung ÖPNV (überörtliches Rufbussystem)
Schneizlreuth	Prognosen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens
	Lösungen / Vorschläge zu bestehenden Problemen
	Realisierbarkeit eigener Ideen
Schönau a. Königssee	Stärkung ÖPNV (insbesondere Off-Peak)
Teisendorf	Quantitative Aussagen über Verkehrsarten (Fußgänger, Fahrrad, Pkw, Lkw) - gemeindeübergreifend sowie Lösungsvorschläge
	Verbesserung des ÖPNV

Bei der Durchsicht fällt auf, dass bei den allgemeinen Erwartungen oft die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs als die Alternativen zum MIV genannt wurden. Anwendungsfallbezogen dominieren die Problempunkte des MIV und münden bei den Erwartungen oftmals in der Umsetzung von infrastrukturellen Netzergänzungen. Der oft geäußerte Wunsch nach Entlastung und Beruhigung ist nur möglich durch:

- Verkehrsmengenminderung (Vermeidung oder Verlagerung auf andere Verkehrsarten, meist jedoch durch Verlagerung auf andere – neue – Straßen)
- Reduktion der Wirkungen (Geschwindigkeitsreduktion, Lärmschutz).

Die Gemeinden Bischofswiesen und Ramsau b. Berchtesgaden haben in der Gemeindebefragung keine Erwartungen genannt.

3.2 Analyse des Ist- Zustandes im MIV

3.2.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse MIV

Im Zuge der Gemeindebefragung wurden die Gemeinden aufgefordert, die Situation anhand von Schulnoten (1 – sehr gut bis 6 – ungenügend) zu bewerten. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

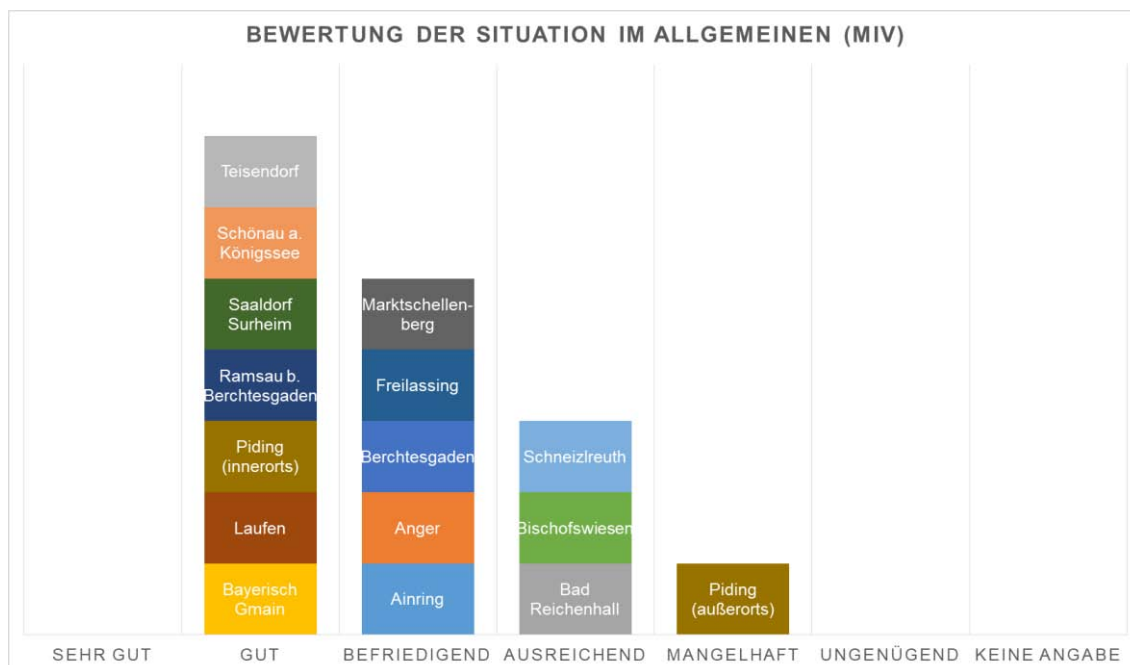


Abbildung 34: Einstufung der gegenwärtigen Situation im MIV durch die Gemeinden

Als Kriterien für die Einstufung einer Situation im MIV gelten:

- Belastung (vor allem) der Wohnbevölkerung durch Emissionen
- Verkehrsmenge und Stauanfälligkeit
- Sicherheit (vor allem für Fußgänger und Radfahrer).

Das Ergebnis zeigt, dass insbesondere Gemeinden, deren Siedlungsschwerpunkte an einer oder mehreren stark befahrenen, überregional bedeutenden Straßenzügen liegen, ihre Situation als mangelhaft oder ausreichend bewerten.

Tendenziell gut wird die Situation im MIV bewertet, wenn stark befahrene Straßen abseits der Siedlungsgebiete liegen und/oder generell stark belastete Straßen mit einem hohen Anteil Durchgangsverkehr fehlen.

Um sich ein landkreisweites Bild zu schaffen, werden aus der Gemeindebefragung an dieser Stelle die entsprechenden Aussagen zum MIV aus dem „Fazit“ wiedergegeben, bei welchen die Gemeinden aufgefordert waren, die drei zentralen Problemstellungen aus ihrer Sicht zu nennen. Nachdem viele Gemeinden die Antworten per Gemeinderatsbeschluss freigegeben haben, bleiben die Antworten weitgehend frei von persönlichen Vorlieben/Meinungen der/des Ausfüllenden.

Tabelle 11: Herausforderungen im MIV

Gemeinde	Zentrale Herausforderung im MIV
Ainring	Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastungen für die Gemeinde Ainring aufgrund neuer Straßentrassen.
	Verbesserungen des Anwohnerschutzes an den Bundesstraßen und Vermeidung neuer Betroffenheiten
	Optimierte Anbindung von Mitterfelden, Einfahrt Mitterfelden / Hausmoning, B 20
Anger	Lärmschutz Autobahn A 8
	Ortsdurchfahrten Aufham und Hadermarkt
	Kreisverkehr Pfaffendorfstraße / Staatsstraße
Bad Reichenhall	Verträgliche Lenkung und Minderung insbesondere der überörtlichen (Pkw- und Lkw-) Verkehre zur Verminderung von Immissionen / Entlastung der Bevölkerung und Gäste / Attraktivitätssteigerung des Kurortes
Bayerisch Gmain	B 20 <ul style="list-style-type: none"> • Minderung des Verkehrsaufkommens, evtl. Verbesserung des Verkehrsflusses • Verringerung des Durchgangsverkehrs, insb. Schwerverkehrs • Schallschutzmaßnahmen an der B 20 • Reduzierung der Geschwindigkeit
	BGL 4 für Durchgangsverkehr nicht geeignet, evtl. Rückstufung zur Gemeindestr.
Berchtesgaden	Ertüchtigung des Kreisverkehrs am Bahnhof durch Erstellen eines sogen. Bypasses Richtung Ramsau b. Berchtesgaden
Bischofswiesen	Temporeduzierung in verschiedenen Bereichen der B 305 (Winkl-Bischofswiesen, Engedey)
Freilassing	Westtangente (Verbindung St 2104 – B 304) mit ggf. Nordumfahrung
	Weiterer Anschluss an die B 20
Laufen	Durchgangsverkehr auf der B 20, insbesondere Lkw
	Grenzüberschreitender Verkehr auf der Länderbrücke durch die Laufener Altstadt nach Oberndorf
Marktschellenberg	Stellplatzproblematik im Ortskern
	Erschließungssituation (Ortsentwicklung)
	Anteil der Mautflüchtlinge auf der B 305 unklar, ggf. höhere Belastung
Piding	Entlastung B 20 durch Anschluss A 8 an B 21 sowie A 8 an St 2103.
	Aufhebung der Tonnagebeschränkung bei B 21
Ramsau b. Berchtesgaden	keine
Saaldorf-Surheim	Ausbau der Staatsstraße 2104 im Bereich Neusillersdorf (Ortsumfahrung).
	Entlastung der Gemeindeverbindungsstraße von Saaldorf nach Surheim vom überörtlichen Schwerverkehr.
	Stadtnahe Salzachbrücke Laufen – Oberndorf
Schneizlreuth	Lärm + Feinstaubbelastung reduzieren
	Überqueren der Bundesstraßen
	Ausbau und Erhalt der Straßen
Schönau a. Königssee	Ausbau Kreisstraße BGL 1 (Oberschönauer Straße)
	Zu hohe Verkehrsmengen über Duftberg (B 305 – Königssee)

Gemeinde	Zentrale Herausforderung im MIV
Teisendorf	Innerörtlicher Verkehr (Marktstraße, Poststraße, Alte Reichenhaller Straße)
	Beruhigung Ortsdurchfahrt Oberteisendorf
	Kreisverkehr Teisendorf West / B 304

Abgesehen von kleinräumigen (jedoch für die Gemeinden nicht weniger wichtigen) Herausforderungen dominieren die Themen:

- Wunsch nach Baumaßnahmen zur Entlastung von Siedlungsgebieten (neue Straßen, Anschlussstellen) vor allem zum Schutz vor Durchgangs- und Schwerverkehr
- Vermeidung von Verkehrsmengenzunahme durch Maßnahmen in Nachbargemeinden
- Wunsch nach Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten (Sicherheit, Emissionsminderung)
- Forderung der Realisierung von Maßnahmen des Immissionsschutzes (Lärmschutz)

3.2.2 Beteiligung Stakeholder

Meist im persönlichen Gespräch fand eine umfangreiche Beteiligung von sogenannten Stakeholdern statt. Eine Übersicht für den MIV ist folgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 12: Beteiligung der Stakeholder im MIV

Stakeholder	Art der Beteiligung
Staatliches Bauamt Traunstein	Besprechung am 24.10.2016
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH	Besprechung am 19.4.2017
Berchtesgadener Land Tourismus GmbH	Besprechung am 19.4.2017
EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein	Besprechung am 19.4.2017
Autobahndirektion Südbayern	Besprechung am 11.5.2017
Fachabteilungen des Landratsamtes BGL	laufend, während der Projektabwicklung
Sachbearbeiter Verkehr der Polizeidienststelle Bad Reichenhall	Mai 2017
Staatliches Schulamt BGL	Mai 2017

Die gewonnenen Erkenntnisse sind in das vorliegende Gutachten eingeflossen. Wichtige Vorgaben bestehen in den Bauprogrammen, an die die jeweiligen Baulasträger Autobahndirektion Südbayern (ABDS) und Staatliches Bauamt Traunstein (StBA TS) gebunden sind. Im Regelfall sind bis zum Planungshorizont (derzeit meist 2030) keine zusätzlichen Maßnahmen realisierbar: Ausnahmen bestehen beim BVWP in dem sogenannten bestandsorientierten Ausbau, bei welchem bspw. ein Überholfahrstreifen wechselseitig je Richtung angebaut wird.

Bundesverkehrswegeplan

Für den Ausbau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist bei größeren Maßnahmen die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) die Voraussetzung

Tabelle 13: Projekte des BVWP 2030 im Landkreis

Projekt	Einstufung
B 20 – OU Laufen	Vordringlicher Bedarf
B 20 – OU Hammerau	Vordringlicher Bedarf
B 21 – OU Bad Reichenhall	Vordringlicher Bedarf
A 8 sechsstreifiger Ausbau AS Traunstein/Siegsdorf bis Landesgrenze	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
B 20 Grenzbrücke Laufen	Weiterer Bedarf

Die Maßnahme sechsstreifiger Ausbau der BAB 8 ist im BVWP lediglich im weiteren Bedarf aufgenommen. Nach Rücksprache mit der Autobahndirektion Südbayern (ABDS) bedeutet dies, dass laufende Vorentwurfsplanungen fertiggestellt und genehmigte Vorentwürfe nicht weiter bearbeitet werden.

Seitens der ABDS wird ein Baubeginn vor 2027 nach derzeitigem Stand ausgeschlossen.

Wesentliche, durch die Gemeinden Anger und Piding geforderte Maßnahmen sind jedoch mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 verknüpft: Im Zuge des Ausbaus wird

- die AS Anger östlich der bestehenden Behelfsausfahrt mit Anbindung an die St 2103 hergestellt,
- die AS Schwarzbach mit Vollanschluss an die B 21 realisiert.

Seitens des StBA TS wurde festgestellt, dass die Maßnahmen OU Hammerau und OU Bad Reichenhall u.a. aufgrund der hohen Auslastung des Amtes derzeit nicht oberste Priorität genießen.

Siebtes Ausbauprogramm für die Staatsstraßen

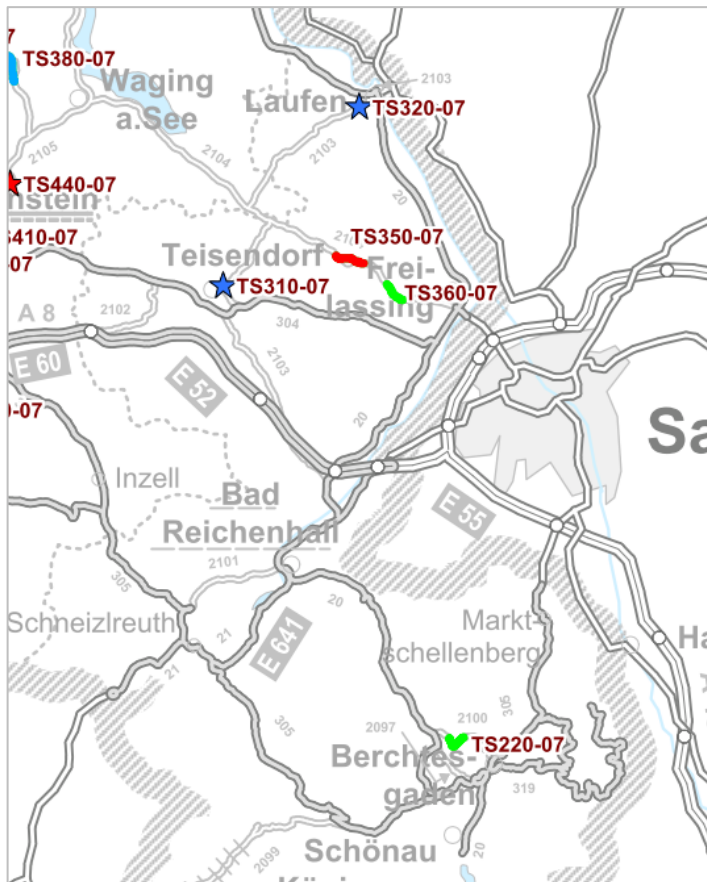


Abbildung 35: Ausbauprogramm für die Staatsstraßen (StMI, 2011)

Folgende Projekte stehen hinter den in der Karte eingetragenen Symbolen. Dabei ist zu beachten, dass Maßnahmen der Priorität 1 bis 2020 realisiert werden sollen. Zeitliches Realisierungsziel der Priorität 1R ist 2025. Erfahrungsgemäß entsteht jedoch ein Zeitverzug.

Tabelle 14: Projekte des Ausbauprogramms für die Staatsstraßen im Landkreis

Projekt	Einstufung Priorität
TS350-07: St 2104 Ausbau westlich Freilassing – Neusillersdorf	1
TS220-07: St 2100 Ausbau Bischofwiesen - Aschauerweiher	1R
TS360-07: St 2104 Ausbau westlich Freilassing (Maulfurth – Brodhausen)	1R
TS310-07: St 2103 Erneuerung der EBÜ in Teisendorf	2
TS320-07: St 2103 Erneuerung der EBÜ in Laufen	2

Mit dem Ausbau der St 2104, der einzigen Maßnahme der Priorität 1, entsteht eine netzverändernde Wirkung, da zukünftig die Ortslage umfahren wird.

Investitionsprogramm für die Kreisstraßen

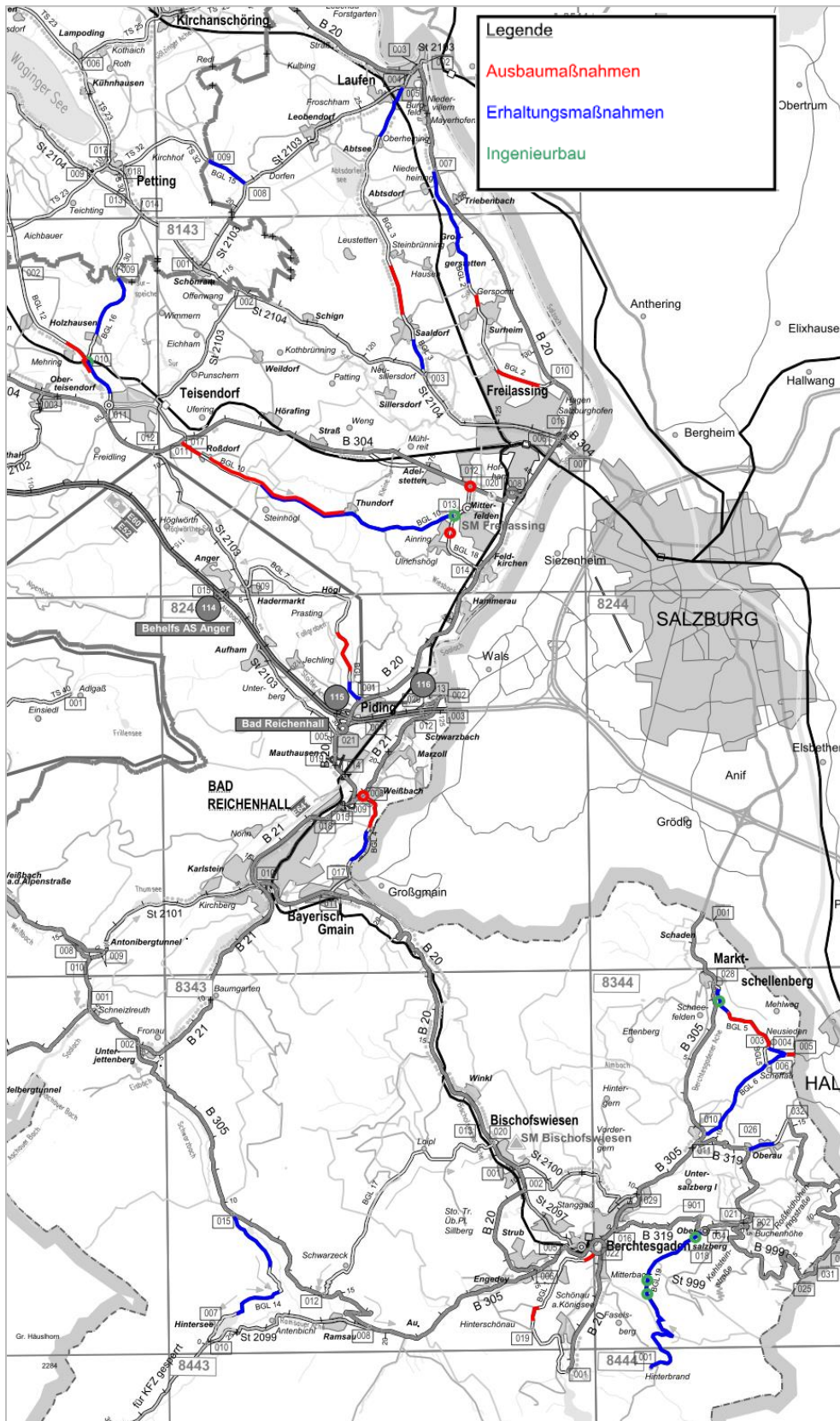


Abbildung 36: Ausbauprogramm der Kreisstraßen (Landkreis Berchtesgadener Land, 2012)

Auffällig ist eine Konzentration auf die Gemeinde Ainring und dort auf die BGL 10 (Erhaltung) und BGL 18 (Ausbau der Knotenpunkte mit Ingenieurbaumaßnahmen). Weiter liegen Schwerpunkte in der Gemeinde Saaldorf-Surheim (BGL 2 und BGL 3) und Bad Reichenhall (BGL 4 mit Knotenpunktausbau an der B 21).

Konkret sind nach Auskunft des StBATS (Stand August 2017) folgende Maßnahmen geplant:

BGL 3

Keine Ausbaumaßnahmen auf der BGL 3 vorgesehen, gegebenenfalls wird die Deutsche Bahn AG im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke das Überführungsbauwerk im Ortseingangsbereich von Laufen erneuern, dabei würde der Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße mitberücksichtigt.

BGL 4

- Einmündung in die B 21: hier wurde bereits im Jahr 2016 eine Lichtzeichenanlage errichtet.
- Ausbau im Bereich Obermühle: hier ist eine geringfügige Verbreiterung mit einer richtlinienkonformen Trassierung vorgesehen, außerdem soll ein Geh- und Radweg berücksichtigt werden.

BGL 10

Auf der BGL 10 ist der nachträgliche Anbau eines Geh- und Radweges zwischen Thundorf und Vachenlueg vorgesehen.

BGL 18

- Einmündung in die B 304: Im Sommer 2017 findet die Baumaßnahme statt, dort werden zwischen der Einmündung der Haller Straße und der Einmündung der BGL 18 Abbiegespuren angebaut und an den jeweiligen Einmündungen Lichtzeichenanlagen errichtet, Fertigstellung voraussichtlich Ende Oktober 2017.
- An der Einmündung der BGL 10 ist keine Veränderung vorgesehen.
- An der Einmündung der Salzburger Straße in Mitterfelden ist keine Änderung vorgesehen.

3.2.3 Verkehrsmodell

Allgemeines

Ein Verkehrsmodell ist ein Werkzeug der Verkehrsplanung. In ihm wird das Verkehrsgeschehen eines Untersuchungsraumes (bspw. ein Quartier, eine Stadt, eine Region, ein Landkreis, ein Bundesland usw.) nachgebildet, um auf dessen Basis verkehrliche Auswirkungen von verkehrlichen Maßnahmen auf unterschiedlichen Betrachtungsebenen und Untersuchungshorizonten abzuschätzen.

Es können beispielsweise Ortsumfahrungen, Neubaustrecken, Maßnahmen zum Netzausbau oder -rückbau, aber auch Straßensperrungen für den fließenden Kfz-Verkehr, Einbahnstraßenregelungen, gezielte Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Zwangspfeile), aber auch kapazitäts- und geschwindigkeitssenkende Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen, Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit oder bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, bewertet werden. Die Bewertung geschieht durch die Darstellung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf allen Straßenabschnitten, die sich durch eine Verkehrsverlagerung einstellt sowie der übersichtlichen Differenzdarstellung (Planfall minus Nullfall oder anderer Vergleichsfall), in der Wirkungen und Sekundäreffekte von Maßnahmen unmittelbar quantifiziert werden können.

Die Grundlage bildet dabei immer das folgende Schema:

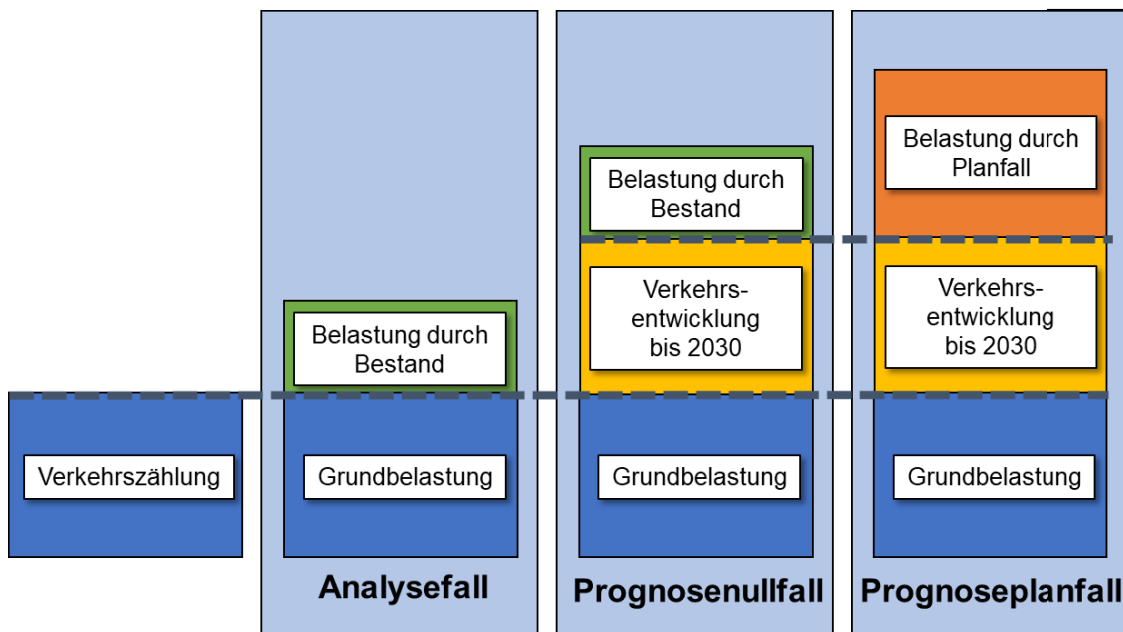


Abbildung 37: Verfahrensschritte in einem Verkehrsmodell am Beispiel Planfall

Als Werkzeug für die Bewertung wurde die Planungssoftware PTV VISUM (Version 15) verwendet. Betrieben wird das Modell für einen durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien und liefert den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV_w).

Verfügbare Verkehrsmodelle

Für den Landkreis Berchtesgadener Land ist für eine Neuerstellung eines Verkehrsmodells eine Vielzahl von Erhebungen notwendig. Da diese bereits im Rahmen von großräumigen Verkehrsmodellen, wobei der Landkreis Berchtesgadener Land ebenfalls Untersuchungsgegenstand war, durchgeführt worden sind, erscheint es opportun, diese Verkehrsmodelle zunächst genau zu analysieren und Ihre Verwendbarkeit zu prüfen.

Folgende Verkehrsmodelle wurden dabei analysiert:

- Verkehrsmodell Salzburg 3 (VERMOSA 3) (Analysejahr 2012 / Prognosejahr 2025)
- Landesverkehrsmodell Bayern (Analysejahr 2014 / Prognosejahr 2030)

Das Verkehrsangebot umfasst bei beiden Verkehrsmodellen das Streckennetz von Straßen, welche eine Verbindungsfunktion erfüllen. Dies sind:

- Bundesautobahnen
- Bundesfernstraßen
- Staatsstraßen
- Kreisstraßen
- vereinzelte Gemeindestraßen

Die Verkehrsnachfrage entsteht infolge einer Aktivität, die nicht am selben Ort ausgeübt werden kann und einen Ortswechsel zur Folge hat. Um diesen Ortswechsel modelltechnisch abzubilden sind die Verkehrsmodelle in räumliche Einheiten (Verkehrsbezirke) untergliedert. Eine Unterteilung ist notwendig, da jede räumliche Einheit ein unterschiedliches verkehrserzeugendes Potential besitzt. Um die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Stadtgebiet und dem Umland abzubilden, werden Kordonverkehrsbezirke³ angelegt. Durch diese kann zugleich auch der Durchgangsverkehr berücksichtigt und abgebildet werden.

Das verkehrserzeugende Potential ergibt sich aus raum- und siedlungsstrukturellen Merkmalen wie bspw.:

- Einwohner
- Beschäftigte (Arbeitsplätze)
- Verkaufsflächen von Einzelhandels
- Kennwerte von Ausbildungseinrichtungen (Anzahl der Schüler/Auszubildenden)
- Kindergartenplätze
- Sonstige Kennwerte von Freizeit- und Kultureinrichtungen (bspw. Sitzplätze im Kino/Theater, Fläche von Sportanlagen etc.)
- Destinationen des Tourismus.

³ Kordonverkehrsbezirke sind virtuelle Verkehrsbezirke, die überregionale Verkehrsbeziehungen mit dem Planungsgebiet abbilden.

Im Ergebnis der Nachfragberechnung entstehen Matrizen (zwei- oder mehrdimensionale Tabellen aus Zeilen und Spalten), die Fahrten zwischen Quell- und Zielverkehrsbezirken des Netzes beinhalten. Dabei wird die Aufteilung auf mehrere Verkehrssegmente (entspricht Verkehrsmittel) berücksichtigt. Grundlage für die Wahl des Verkehrsmittels bilden mehrere Eingangsparameter (bspw. Reisezeit, Zu- und Abgangszeit, monetäre Kosten, etc.). Die berechneten Matrizen werden im nächsten Verfahrensschritt auf das Verkehrsangebot umgelegt. Anhand von empirischen Kennwerten (Verkehrszählungen, Fahrgastzählungen) wird das Verkehrsmodell durch die Anpassung von Verkehrsverteilungsparametern kalibriert.

Zur Bestimmung der Modellgüte eignet sich ein Gütemaß der linearen Regression, das Bestimmtheitsmaß R^2 . Dieses kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen, wobei 0 bedeutet, dass die verwendeten Parameter nicht geeignet sind, um die Realität abzubilden. Wird der Wert 1 erreicht, besitzt das Modell eine gute Anpassungsgüte. Je näher der Wert 1 erreicht, desto besser ist die Modellgüte.

Für den motorisierten Individualverkehr beträgt das Bestimmtheitsmaß R^2 beim Landesverkehrsmodell 0,95 für den Bereich Berchtesgadener Land. Der dazu im Vergleich schlechtere Wert des Bestimmtheitsmaßes R^2 von 0,85 des Verkehrsmodells VERMOSA 3 ist dadurch zu erklären, dass bei der Kalibrierung besonders auf den ÖV geachtet wurde. So kommt es beim Verkehrsmodell VERMOSA 3 bspw. auf der BAB A8 zu Abweichungen von bis zu 22.000 Fahrzeugen im Querschnitt pro 24 Stunden. Daher wurde für die Untersuchung das Landesverkehrsmodell Bayern als Werkzeug gewählt.

Grenzen des Verkehrsmodells

Das Verkehrsmodell wurde für eine Bundeslandweite Verwendung erstellt. Folglich konzentriert sich die Modelltiefe resp. -schärfe auf Straßen mit Verbindungsfunktion. Innerstädtische Gemeindestraßen sind nur vereinzelt vorhanden, um den Verkehr in das Modell einzuspeisen. Eine feingliedrigere Auflösung des Verkehrsmodells mit der Modellierung des Nebennetzes ist auf Bundeslandebene nur mit erheblichen Aufwand zu realisieren und für Problemstellungen auf Bundesland- oder Landkreisebene zu detailliert.

Demzufolge kann das Landesverkehrsmodell für innergemeindliche Fragestellungen nur bedingt oder gar nicht als Werkzeug verwendet werden. Problemstellungen mit solch einer Detailtiefe erfordern ggf. ein eigenes Verkehrsmodell und können im Rahmen des Landkreisverkehrskonzeptes nur qualitativ und nicht quantitativ beantwortet werden.

Analyseergebnisse

Erreichbarkeit (Vergleich der Verkehrssysteme)

Eine zentrale Aussage, die aus dem Verkehrsmodell gewonnen werden kann, ist die Erreichbarkeit zentraler Orte im Landkreis mit dem MIV. Dabei wird überprüft, in welcher Zeit das Ziel von einem beliebigen Startpunkt erreicht wird. Dabei werden die im Modell hinterlegten Streckengeschwindigkeiten sowie die Anbindungen (Zu- und Abgangszeit zum Verkehrsmittel) explizit berücksichtigt. Die Kapazität der Strecken findet dabei keine Berücksichtigung, da die Erreichbarkeit im „störungsfreien“ Netz betrachtet wird. Der Kennwert aktuelle Reisezeit wird nicht betrachtet, da dieser stark tageszeitabhängig ist und im Modell der durchschnittliche Tagesverkehr abgebildet wird.

Stichprobenartig fand ein Vergleich der Reisezeit vom Verkehrsmodell mit der bei Google Maps angegebenen Reisezeit (ohne Störungen) statt. Bei diesem Vergleich wurde eine hinreichende Genauigkeit festgestellt, sodass die Ergebnisse des Verkehrsmodells als valide eingestuft werden können.

Für den Landkreis wurde die Erreichbarkeit folgender Zentren analysiert:

- Bad Reichenhall
- Berchtesgaden
- Freilassing
- Laufen
- Salzburg

Exemplarisch ist in der folgenden Abbildung die Erreichbarkeitsanalyse für die Stadt Bad Reichenhall dargestellt:

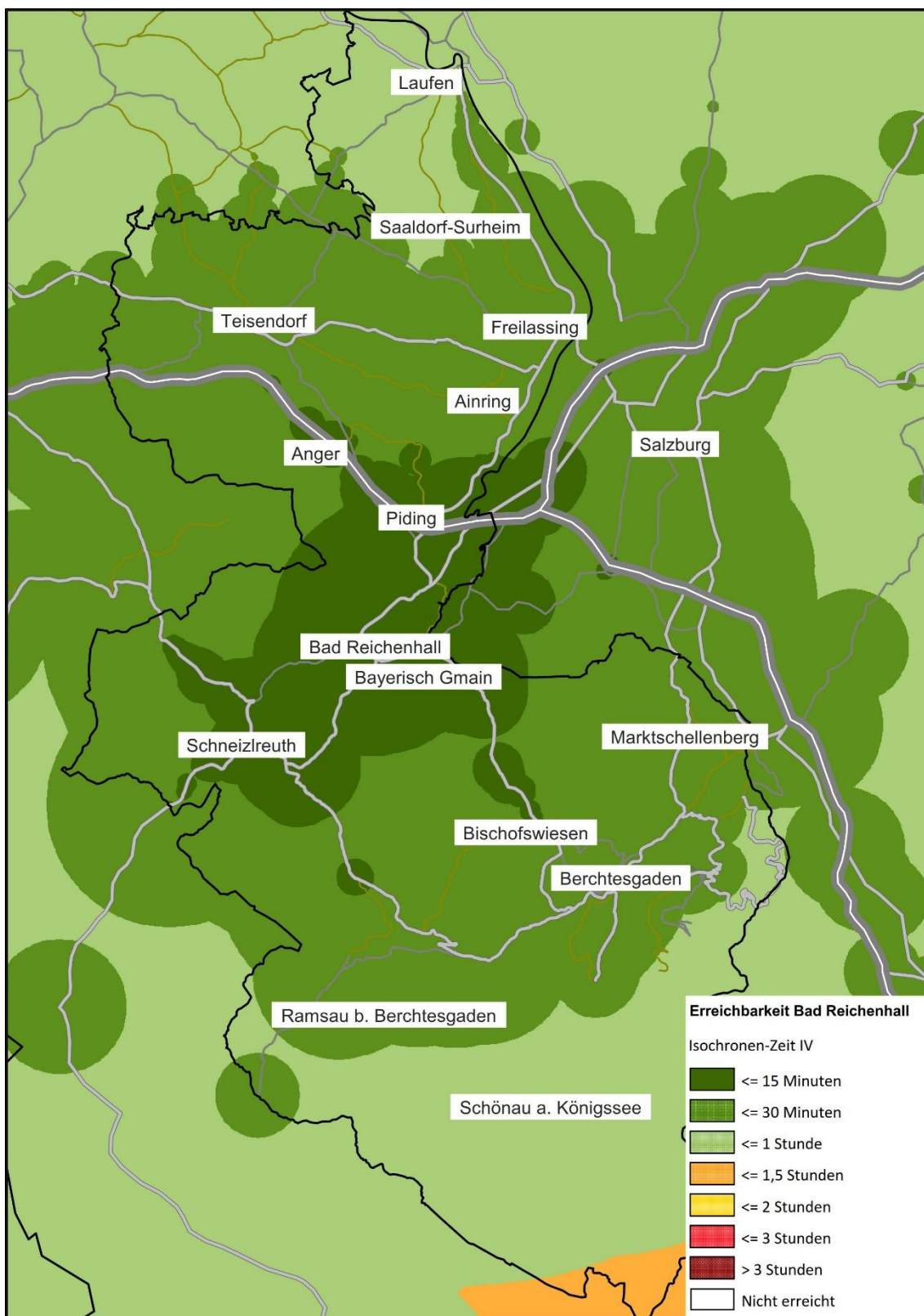


Abbildung 38: Erreichbarkeit Bad Reichenhall

In der Abbildung wird deutlich, dass die Stadt Bad Reichenhall von allen Gemeindeteilen gut erreicht wird. Mehr als eine Stunde wird von keiner Gemeinde benötigt. Ein Defizit der Erreichbarkeit mit dem MIV ist folglich nicht festzustellen.

Gleiches gilt für die übrigen untersuchten Zentren (vgl. Karten 3-1 bis 3-5). Alle werden von einem beliebigen Startpunkt in maximal einer Stunde erreicht.

Auslastung

Im Zuge der Bewertung von Kapazitätsengpässen wurde die Verkehrsmenge auf den Straßen (Nachfrage) für den Analyse- und Prognosehorizont in Bezug zu den im Landesverkehrsmodell versorgten Kapazitäten der verschiedenen Streckentypen (bspw. innerorts, außerorts, Ausbauzustand, Straßenkategorie, Anzahl der Fahrstreifen) gesetzt. Dazu mussten die im Landesverkehrsmodell eingetragenen stundenbezogenen Kapazitätswerte über eine Korrektur der Capacity-Restraint (CR-) Funktion auf Stundenwerte heruntergerechnet werden. Als Ergebnis entstanden die Auslastungsgrade der Streckensegmente in Prozent zu den Spitzenzeiten.

Gemäß HBS 2015, Teil L (Landstraßen) wird die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) auf der freien Strecke (wie auch für andere Netzbestandteile üblich) in die Stufen A bis F eingeteilt:

Tabelle 15: QSV für die freie Strecke
(FGSV, 2015)

QSV	Bedeutung
A	Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist gering. Die Fahrer können im Rahmen der streckencharakteristischen Randbedingungen und unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ihre Geschwindigkeit frei wählen.
B	Es treten Einflüsse durch andere Kraftfahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Die Verkehrsdichte ist gering. Auf einbahnigen Straßen werden die Wunschgeschwindigkeiten einzelner Fahrer über längere Straßen nicht mehr erreicht, auf zweibahnig vierstreifigen Straßen liegen die Geschwindigkeiten noch näherungsweise auf dem von den Fahrern angestrebten Niveau.
C	Die Anwesenheit der übrigen Kraftfahrzeuge macht sich deutlich bemerkbar. Die Verkehrsdichte liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.
D	Es treten ständig Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf. Auf zweistreifigen Straßen ist der Verkehrsablauf durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Der verkehrszustand ist noch stabil.

E	Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Die Verkehrsdichte ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Der Verkehrszustand ist instabil. Für die zu betrachtende Fahrtrichtung wird die Kapazität der Strecke erreicht.
F	Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d.h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist in der betrachteten Richtung überlastet.

Die maximale fahstreifenbezogene Verkehrsdichte (100% der Kapazität) zur Spitzenstunde liegt für einbahnige Straßen bei 20 Kfz/km, für zweibahnige bei 48 Kfz/km (FGSV, 2015).

Die Obergrenzen der fahstreifenbezogenen Verkehrsdichte für die QSV=C liegen gem. HBS 2015 bei einer Auslastung von 50% (einbahnige Straßen) resp. 62% (zweibahnige Straßen) der Kapazität. Die Obergrenzen für QSV=D liegen bei 75% Auslastung (einbahnige Straßen) resp. 83% bei zweibahnigen Straßen.

Für vorliegende Untersuchung wurde einheitlich die Überschreitung von 61% Auslastung als maßgebender Kennwert für Streckenabschnitte mit hoher Störanfälligkeit definiert. Damit liegt man je nach Streckentyp bei einer QSV von D und schlechter. In den Karten sind diese Strecken entsprechend nachfolgender Legende orange, rot oder dunkelrot gekennzeichnet.

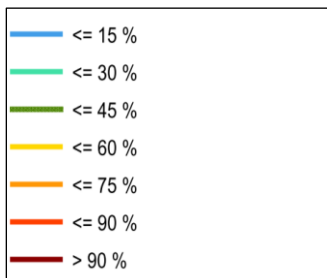


Abbildung 39: Legende der Auslastungsgrade

Es handelt sich entsprechend der Aufgabenstellung um eine grobe Abschätzung, bei welcher bspw. Knotenpunkte, Steigungsstrecken, Kurvigkeiten, Schwerverkehrsanteile nicht berücksichtigt werden. Modellbedingt ergeben sich Unschärfen und Lücken. Ein subjektiver Vergleich mit den in der Realität auftretenden Störfallwahrscheinlichkeiten resp. Überlastungserscheinungen zeigt jedoch eine hohe Plausibilität der Ergebnisse.

Die Darstellungen zeigen ein netzweites und zuständigkeits-(baulastträger-) übergreifendes Bild der Auslastung im Landkreis Berchtesgadener Land für einen typischen Werktag.

Für das Analysejahr konnten die folgenden Erkenntnisse gewonnen werden:

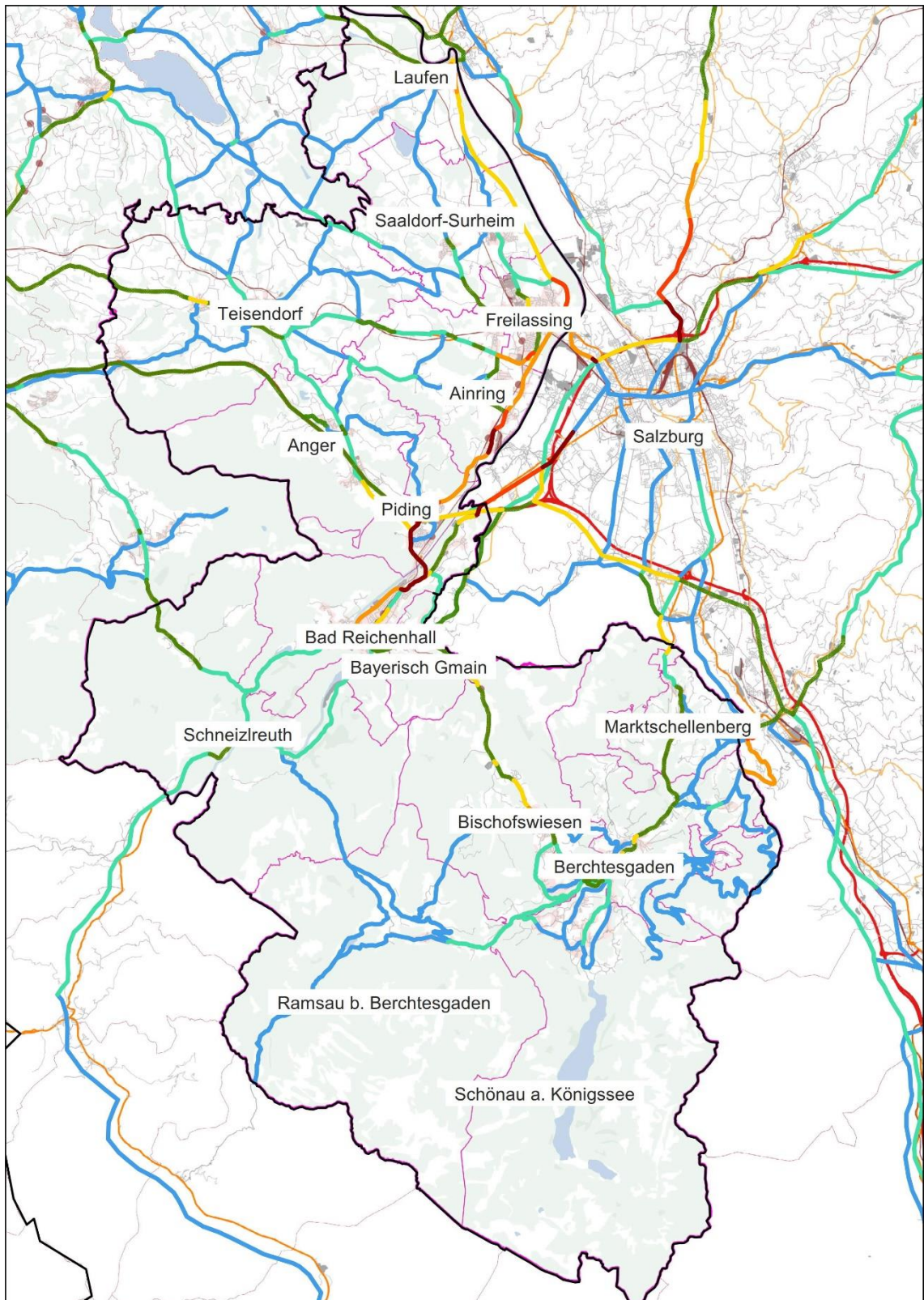


Abbildung 40: Auslastungsgrade auf den Strecken im Berchtesgadener Land

Die Auswertung der Auslastung zeigt, dass nahezu alle Streckenabschnitte der Staats- und Kreisstraßen eine Auslastung von maximal 45% aufweisen. Die Störanfälligkeit ist damit als gering zu bewerten. Dies spiegelt auch das Bild aus der Gemeindebefragung und der Befahrung wider. Ein verkehrliches Problem aufgrund von Überlastungen konnte im Landkreis Berchtesgadener Land nicht festgestellt werden. Engpässe resp. Störanfälligkeiten lassen sich nur auf Abschnitten von Bundesfernstraßen vorfinden. Hier stimmt die subjektive Wahrnehmung mit der aus dem Verkehrsmodell generierten Auswertung größtenteils überein.

Folgende Abschnitte sind dabei besonders auffällig:

- B 20 in Piding zwischen Anschlussstelle Bad Reichenhall (A 8) und Bad Reichenhall (Auslastung > 90%)
- B 20 / B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Auslastung > 60%)
- B 20 zwischen Anschlussstelle Bad Reichenhall und Freilassing Nord (Pendelhagen) (Auslastung stets > 60% mit Abschnitten > 75% und > 90%)
- B 20 bei Laufen im Ortszentrum (Auslastung > 60%)

Hervorzuheben unter den auslastungsauffälligen Querschnitten ist der Abschnitt der B 20 zwischen der Autobahnanschlussstelle Bad Reichenhall und der Stadt Bad Reichenhall. Der Anschlussknoten dient als zentraler Verteiler des überregionalen Verkehrs auf der BAB 8 und den südlichen Gemeinden im Landkreis. Folglich ist in diesem Abschnitt eine erhöhte Verkehrsbelastung vorzufinden. Die derzeitigen einstreifigen Richtungsfahrbahnen sind an Ihrer Kapazitätsgrenze und sollten zwingend entlastet oder ausgebaut werden, um auch das künftige Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Die durch die Auslastung bedingte hohe Störanfälligkeit konnte auch im Rahmen der Gemeindebefragung sowie während den Ortsbefahrungen festgestellt werden. Außerhalb der Spitzenstunden konnte eine geringere Störanfälligkeit festgestellt werden. Jedoch erstrecken sich die Spitzenstunden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung über einen längeren Zeitraum als durchschnittlich üblich.

Die Auslastung der BAB 8 ist im Vergleich zu der B 20 und B 21 unauffällig. Zwischen der Anschlussstelle Traunstein und der Anschlussstelle Bad Reichenhall beträgt diese weniger als 45% im werktägigen Verkehr. Ab der Anschlussstelle Bad Reichenhall erhöht sich die Auslastung auf bis zu 60%. Zusätzlich finden zum Zeitpunkt der Gutachtererstellung vermehrt Grenzkontrollen statt, was den Verkehrsfluss zusätzlich behindert und die Störanfälligkeit erhöht. Da die BAB 8 im Landkreis Berchtesgadener Land keinen durchgängigen Seitenstreifen besitzt, sind die Auslastungen durchaus kritisch zu sehen.

Verkehrsmengen an einem Werktag

Neben Erreichbarkeit und Auslastungsgrad können mit dem Verkehrsmodell auch Erkenntnisse über die aktuellen Verkehrsmengen gewonnen werden. Die folgende Abbildung zeigt die im Analysemodell hinterlegten Verkehrsmengen.

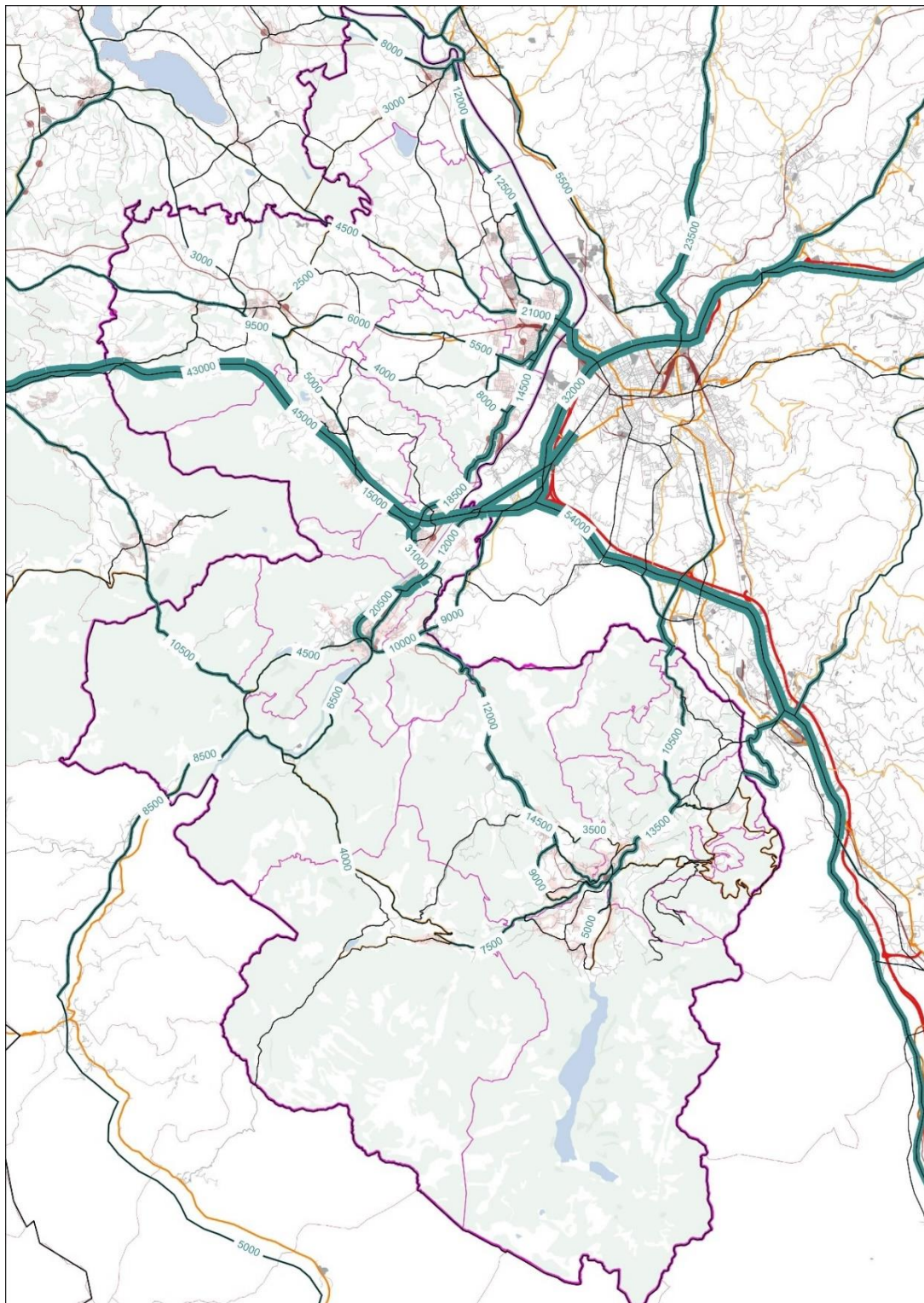


Abbildung 41: Verkehrsmengen Analysemodell

Eine detaillierte Darstellung ist den Karten 3-6 zu entnehmen. Die höchsten Verkehrsmengen sind auf der BAB 8 sowie den Bundesstraßen 20 und 21 in Bad Reichenhall, Piding und Freilassing zu verzeichnen. Die Verkehrsmengenentwicklung wird in den Kapiteln 4.1, 5.2.1 und 7.2 diskutiert.

3.2.4 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird im Verkehrswesen und in gesetzlichen Vorschriften umfassend behandelt:

- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (FGSV, 2005),
- Hinweise zu Parkleitsystemen – Konzeption und Steuerung (FGSV, 1996),
- Kommunale Stellplatzverordnungen.

In jeder Gemeinde, egal wie klein oder groß sie ist, sind Parkplätze ein wichtiges Thema. Zum einen beanspruchen geparkte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum wertvolle Flächen, zum anderen werden die Verkehrsmittelwahl und die Standortwahl durch die Parkraumbereitstellung massiv beeinflusst. Bei der Organisation des ruhenden Verkehrs sind die einzelnen Bausteine des Parkraummanagements (vgl. Abbildung 42) zu berücksichtigen, um Angebot und Nachfrage von Parkraum im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit zu steuern.

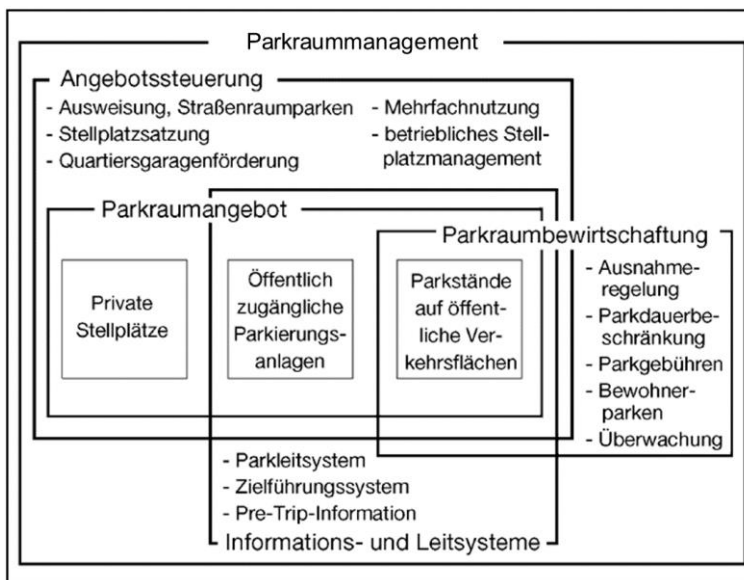


Abbildung 42: Bausteine des Parkraummanagements (BAST, 2006)

Die Parkraumbewirtschaftung bezieht sich ausschließlich auf das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum mit dem Ziel, dass

- der Parkraum zur intensiveren Nutzung geordnet wird,
- der Parksuchverkehr reduziert wird,
- Stellflächen für Kunden, Anwohner und Lieferverkehr bereitgestellt werden,
- Einnahmen für den Erhalt der Stellflächen generiert werden können,
- die Auslastung von untergenutzten Stellflächen erhöht wird,
- der Bekanntheitsgrad der innenstadtnahen Parkplätze erhöht wird,
- die Kunden an die Stadt- / Ortsmitte gebunden und die Kundenakzeptanz erhöht wird.

Generell liegt der ruhende Verkehr im Aufgabenbereich der Gemeinde. Bei der Erstellung von Konzepten zum ruhenden Verkehr ist darauf zu achten, diese in übergreifende Verkehrskonzepte für die Ortszentren zu integrieren. Die Einbindung aller Akteure (Einzelhändler, Bürger, usw.) ist von hoher Bedeutung um eine hohe Akzeptanz der gewählten Methodik zu erzielen. Als einzige der 15 kreisangehörigen Gemeinden führte bisher Teisendorf eine Parkraumerhebung (Herbst 2015) durch (INGEVOST, 2015), um die Auslastung der vorhandenen Parkieranlagen zu überprüfen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Optimierung des Angebotes umzusetzen.

Im Rahmen der Gemeindebefragung, die als Grundlage für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Berchtesgadener Land dient, wurden Informationen zum ruhenden Verkehr (Pkw und Lkw) abgefragt. Dabei standen die öffentlichen Parkieranlagen und Stellplätze im Vordergrund. Anzugeben war der Name / die Bezeichnung der Anlage, der Standort sowie die Anzahl der verfügbaren Parkstände. Zudem gaben die Gemeinden eine Einschätzung zur Auslastung der jeweiligen Parkieranlage ab und beschrieben (sofern vorhanden) das angewandte Bewirtschaftungssystem / das Parkleitsystem. Auch bereits geplante Erweiterungen des Stellplatzangebotes wurden mit aufgenommen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die genannten Anlagen für den ruhenden Verkehr.

Tabelle 16: Anlagen des ruhenden Verkehrs in den 15 Gemeinden im Landkreis Berchtesgadener Land mit Angaben zur Anzahl der Stellplätze, der Auslastung und der Bewirtschaftungsform.

Gemeinde	Bezeichnung	Anzahl	Auslastung [%]	Bewirtschaftung	
				monetär	temporär
Ainring	P+R Hammerau Bahnhof	-	70-80	-	-
	Parkplätze Schwimmbad/Schule/Sport	-	>90	-	-
Anger	P1 Dorfplatz Anger	100	80-90	-	x
	P2 Staufenbad Aufham	250	-	-	-
	P3 Höglwörth	70	-	-	-
	P4 Scheiterstraße	85	70-80	-	-
Bad Reichenhall	P1 St. Zeno 1 P+R	100	-	-	-
	P2 St. Zeno 2 (Kirchholzstraße)	134	-	-	-
	P3 St. Zeno 3 (Salzburger Straße)	73	-	-	-
	P4 Sporthalle / Münchner Allee	100	-	-	-
	P5 Rupertus Therme	155	-	-	-
	P6 St. Nikolaus	60	-	-	-
	P7 Festplatz	400	-	-	-
	P8 Parkplatz Stachus West	74	-	x	x
	P9 Stadtmitte Langzeitparkplatz	143	-	x	-
	P10 Zentrum an der Stadtmauer	109	-	x	x
	P11 Zentrum Langzeitparkplatz	140	-	x	-
	P12 Kurhaus	78	-	x	x
	P13 Kurgastzentrum Spielbank	90	-	x	-
	P14 Bahnhof	54	-	-	-
Alte Saline (Nord- und Südhof)	90	-	-	-	
Besucherparkplatz Landratsamt	-	-	-	-	
Besucherparkplatz Stadtwerke	-	-	-	-	

Gemeinde	Bezeichnung	Anzahl	Auslastung [%]	Bewirtschaftung	
				monetär	temporär
Bayerisch Gmain	Bergkurgarten	50	-	-	-
	Gegenüber Alpgarten	<50	80-90	-	-
	HdG/Gde. Evtl. BGL 4	<50	-	-	-
	Wendeplatte Leopoldstal	20	-	-	-
	Sportplatz	60	-	-	-
	Friedhof	60	-	-	-
Berchtesgaden	Parkplatz Salzbergwerk	600	-	x	x
	P1 Dokumentation Obersalzberg	250		x	x
	P2 Dokumentation Obersalzberg	180		x	x
	1. Nonntal-Tiefgarage	136	70-80	x	x
	2. Buchwinklerparkplatz	56	70-80	x	x
	3. Tiefgarage Kongresshaus	420	80-90	x	x
	4. Parkdeck Ludwig-Ganghofer-Straße	49	70-80	x	-
	5. Parkplatz Vier-Jahreszeiten	52	>90	x	x
	6. Am Mühlbach	50	70-80	-	-
	7. Parkplatz Haus der Berge	>100	60-70	x	-
8. Salinenplatz	75	70-80	x	x	
9. Parkplatz Schießstättbrücke	65	70-80	x	x	
Bischofswiesen	P1 Aschauerweiherbad	300	80-90	-	-
Freilassing	P1 Parkplatz "Lobmayr"	108	60-70	-	-
	P2 Parkplatz "Am Wredeplatz"	42	80-90	-	-
	P3 Parkplatz "Salzburger Platz"	122	80-90	-	-
	P4 Parkplatz "Am Fürstenweg"	33	80-90	-	-
	P5 Parkplatz "Am Rathaus"	54	80-90	-	-
	P6 Parkplatz "Augustinerstraße"	29	70-80	-	-
	P7 Parkplatz "Rupertusstraße"	120	80-90	-	-
	P8 Parkplatz "Am Kreisverkehr"	10	60-70	-	-
	Parkplatz Bahnhof	40	80-90	-	-
	Badylon	-	-	-	-
	Besucherparkplatz Rathaus	-	-	-	-
Laufen	Tiefgarage am Briouder Platz	127	>90	x	-
	Fischer-Huber-Parkplatz	84	<60	-	-
	Tiefgarage am Rathaus	-	-	-	-
Marktschellenberg	P1 Marienplatz West	65	>90	-	-
Piding	Parkplatz Friedhof	84	80-90	-	-
	Parkplatz MZH/Schule	40	80-90	-	-
	Wanderparkplatz Urwies/Klettersteig	50	60-70	-	-
	Wanderparkplatz Högl	20	80-90	-	-
	Wanderparkplatz Schloß	40	60-70	-	-
	Parkplatz Bahnhof	15	80-90	-	-
	Parkplatz Haus der Vereine	25	60-70	-	-
	Parkplatz Fußballplatz	30	80-90	-	-
	Parkplatz Campingplatz	25	<60	-	-
	Parkplatz Freizeitanlage	20	<60	-	-
	Autobahnraststätte Bad Reichenhall	-	-	-	-
Ramsau b. Berchtesgaden	Wimbachbrücke	300	70-80	x	-
	Neuhausen	200	<60	x	-
	Pfeifenmacherbrücke	80	<60	x	-
	Seeklause / Hintersee	80	70-80	x	-
	Klausbachhaus	300	<60	x	-
	Hintersee West	100	60-70	x	-
	Wachterl	100	60-70	x	-

Gemeinde	Bezeichnung	Anzahl	Auslastung [%]	Bewirtschaftung	
				monetär	temporär
Saaldorf Surheim	P1 Parkplatz an der MZ-Halle	200	70-80	-	-
	P2 Parkplatz Friedhof	50	<60	-	-
	P3 Parkplatz Ortszentrum / Schule	100	70-80	-	-
	P4 Parkplatz Surarena	100	<60	-	-
Schneizlreuth	-	-	-	-	-
Schönau am Königssee	Parkplatz Königssee	2.300	>90	x	x
	Parkplatz Hammerstiel	100	>90	x	-
	Parkplatz Hinterbrand	210	>90	x	-
	Parkplatz Schornbad	75	80-90	-	x
	Parkplatz Rathaus	65	>90	-	x
	Parkplatz Waldhauser	20	70-80	-	x
	Kirchen-Parkplatz	20	70-80	-	x
Teisendorf	Brunnpoint	60	70-80	-	-
	Bahnhof	50	80-90	-	-
	Tiefgarage	80	>90	-	-
	Lindenallee	50	-	-	-

Aus der Analyse der Antworten aus der Gemeindebefragung wird deutlich, dass relevante Anlagen des ruhenden Verkehrs, neben P+R-Anlagen an Schnittstellen zum ÖPNV, vor allem an den Zielorten der Urlauber und Tagesausflügler liegen. Zu nennen sind hier vor allem der Parkplatz Königssee in der Gemeinde Schönau a. Königssee mit rund 2.300 Stellplätzen und die Parkieranlagen rund um den Hintersee in der Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden mit knapp 500 Stellplätzen.

Bei der Einschätzung des Parkdrucks wird deutlich, dass die Auslastung einiger Parkieranlagen stark von saisonalen und wetterbedingten Einflüssen abhängt. Für die folgenden Anlagen des ruhenden Verkehrs ist der Parkzielverkehr von Besuchern entscheidend. Spitzenbelastungen (meist >90%) treten jahreszeitlich wechselnd und an Wochenenden auf.

- Parkplätze Schwimmbad / Schule / Sportzentrum in Mitterfelden (Ainring)
- Staufenbad Aufham und Parkplätze in Höglwörth (Anger)
- Tiefgarage am Birouder Platz (Laufen)
- Parkplatz am Friedhof und Wanderparkplatz Högl (Piding)
- Wimbachbrücke, Seeklause am Hintersee, Hintersee West, Wachterl (Ramsau b. Berchtesgaden)
- Parkplatz Königssee (Schönau a. Königssee)

Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sind an den Parkieranlagen im Landkreis Berchtesgadener Land nur vereinzelt vorhanden. In der Stadt Bad Reichenhall sind jeweils zwei Ladepunkte am Besucherparkplatz des Landratsamtes und am Parkplatz der Stadtwerke für die Öffentlichkeit verfügbar. Am Parkplatz an der Lattenbergstraße und an der Autobahnraststätte in Piding befinden sich je eine Schnellladesäule, an der zwei Elektrofahrzeuge geladen werden können. Für Besucher des Königssees ist eine Ladesäule mit drei Ladepunkten am Königsseeparkplatz vorhanden. In Freilassing am Besucherparkplatz des Rathauses und in Laufen in der Tiefgarage am Rathaus stehen jeweils eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten zur Verfügung.

Weitere Ladesäulen sollen in Freilassing am Badyon (eine Ladesäule), und am Rathaus sowie an der Jennerbahn-Talstation in Schönau a. Königssee (eine Ladesäule) eingerichtet werden. Eine ausführliche Analyse der bestehenden und geplanten Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im Landkreis wurde im Elektromobilitätskonzept durchgeführt (gevas humberg & partner; bogenberger Beratung und Planung, 2018).

In Bad Reichenhall, Freilassing, Ramsau b. Berchtesgaden (Bereich Hintersee), Schönau a. Königssee (Parkplatz Hinterbrand und Hammersteil) und Teisendorf sind statische Parkleitsysteme für Pkw bereits vorhanden. Die Gemeinden Berchtesgaden und Laufen planen derzeit, derartige Systeme aufzustellen.

Die Gemeinden Ainring, Bayerisch Gmain, Bischofswiesen, Freilassing und Schönau a. Königssee gaben an, dass bereits Planungen für die Erweiterung des Stellplatzangebotes für Pkw bestehen. Ein Ausbau des Angebotes in den nächsten Jahren ist in Laufen, Marktschellenberg und Piding geplant.

Die Anzahl der öffentlichen Parkieranlagen und Stellplätze für Busse und Lkw wurde in einer weiteren Frage abgefragt. In der Stadt Bad Reichenhall stehen am Festplatz ca. 20 Stellplätze zur Verfügung. In Berchtesgaden sind Kapazitäten für Busse und / oder Lkw auf dem Parkplatz Haus der Berge (sieben Bus-Stellplätze), auf dem Salinenplatz (30 Bus-/Lkw-Stellplätze) auf dem Schwabenwirt-Parkplatz (zwei Bus-Stellplätze) und auf dem Parkplatz des Kongresshauses (sieben Bus-Stellplätze) vorhanden. Unterhalb des Friedhofs in Laufen sowie in Höfen sind zwei resp. vier Stellplätze verfügbar.

Eine Analyse der Stellplatzanlagen an Schnittstellen zum ÖPNV (Park & Ride) im Landkreis wird separat in Kapitel 3.6.1 beschrieben.

3.2.5 Verkehrssicherheit

Ein wichtiger Teil einer ganzheitlichen Untersuchung des Ist-Zustandes im Straßennetz ist, neben der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit, auch die Beschäftigung mit dem Verkehrsunfallgeschehen. Der Kfz-Bestand und die Verkehrsmengen steigen in Bayern kontinuierlich. Im Jahr 2017 wurden im Freistaat Bayern knapp über 400.000 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Das sind gegenüber 2016, wie auch im Vergleich 2016 zu 2015, mehr Verkehrsunfälle. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte) ging jedoch zurück. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr setzte auch für das Jahr 2018 wichtige Schwerpunkte zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dazu gehören auch die Verbesserung der Motorradsicherheit und die Verbesserung der „gebauten Verkehrssicherheit“ insbesondere auf Landstraßen.

Die Verkehrssicherheit ist zudem seit Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs oberstes Ziel und zugleich größte Problemstellung gewesen. Die Fahrzeugtechnik entwickelt fortlaufend neue Systeme zur Verbesserung des Insassenschutzes. Der „gebauten Verkehrssicherheit“ muss daher auf Seite der Infrastruktur ebenfalls eine wichtige Rolle zur weiteren Absenkung von im Straßenverkehr Verunglückten und innerhalb eines nach allen Blickwinkeln ausgerichteten Verkehrskonzeptes für den Landkreis Berchtesgadener Land einnehmen.

Aus diesem Grunde erfolgte als Baustein bei der Erstellung des vorliegenden Gutachtens eine Analyse der Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 - 2014. Diese Unfalltypenkarte mit Unfallhäufungen auf Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Straßenbauverwaltung) wurde vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

Unfalltypenkarten (früher tatsächlich auf Steckkarten, mittlerweile elektronisch) dienen der Sammlung, Verortung und Typisierung des Unfallgeschehens in Gemeinden, Städten, Regionen oder Landkreisen. Anhand der zusammengeführten Unfalldaten der polizeilich erhobenen Unfälle entstehen Unfallsteckkarten, in denen eine Einteilung von Verkehrsunfällen in insgesamt sieben Unfalltypen und vier Unfallschweren resp. Unfallkategorien (vgl. Abbildung 43) erfolgt. Aus ihnen lassen sich Unfallhäufungen (hier unterteilt nach UH-Linien und UH-Stellen, innerorts und außerorts, vgl. Abbildung 44) ablesen, wodurch im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit konkrete Maßnahmen erdacht, vorgeschlagen und in einer gemeinsamen Sitzung mit der Obersten Baubehörde sowie der Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau festgelegt werden.

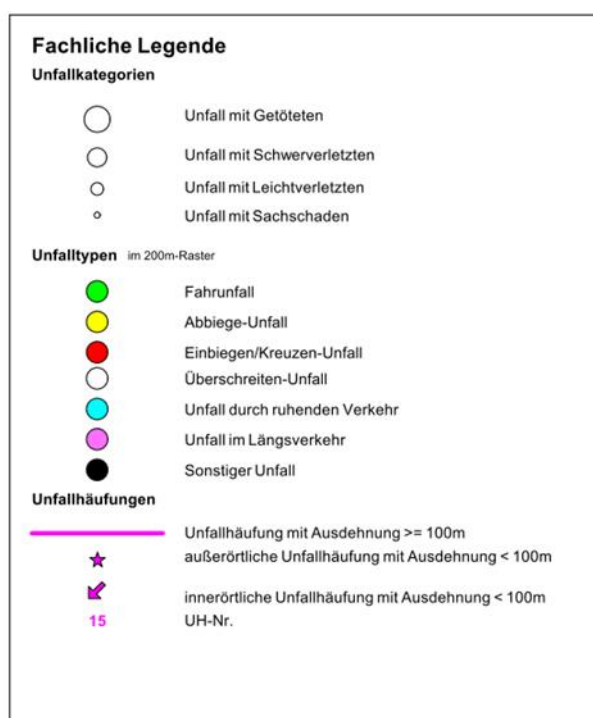


Abbildung 43: Legende der Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 – 2014 (StMI, 2014)

Unfallhäufungskriterien
UH-Linien:
Eine außerörtliche Unfallhäufung liegt vor, wenn sich in drei Jahren mindestens 3 U(SP) mit maximal 600 m Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden U(SP) ereignet haben.
Eine außerörtliche Unfallhäufung auf zweibahnigen Straßen liegt vor, wenn sich in drei Jahren mindestens 3 U(SP) oder 4 U(P)Fahrunfall oder 6 U(P)Unfall im Längsverkehr innerhalb von 500 m Richtungsfahrbahn ereignet haben.
Eine innerörtliche Unfallhäufung liegt vor, wenn sich in drei Jahren mindestens 3 U(P)Überschreiten mit maximal 300 m Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden Überschreiten-Unfällen ereignet haben.
UH-Stellen:
Eine außerörtliche Unfallhäufung liegt vor, wenn sich in drei Jahren mindestens: 3 U(SP) oder 2 U(SP) und gleichzeitig 3 U(LV) oder 1 U(SP) und gleichzeitig 5 U(LV) oder 8 U(LV) auf maximal 300 m ereignet haben.
Eine innerörtliche Unfallhäufung liegt vor, wenn sich in drei Jahren mindestens 5 U(P)an einer Straßenstelle mit geringer Längenausdehnung unabhängig von der Fahrrichtung ereignet haben.

Abbildung 44: *Legende der Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 – 2014*
(StMI, 2014)

Im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für den Landkreis Berchtesgader Land ist dies von besonderer Bedeutung, da davon ausgegangen werden kann, dass einerseits Mängel in der Verkehrssicherheit Defizite auch in der Infrastruktur kennzeichnen und andererseits ein Abgleich der geplanten oder bereits umgesetzten Maßnahmen der Unfallkommission mit den im Gutachten entworfenen Maßnahmen, aber auch den bei der Gemeindebefragung benannten Problemstellen erfolgen kann.

Die Verkehrsunsicherheit beschreibt dabei die für den einzelnen Verkehrsteilnehmer abstrakte Gefahr, einen Unfall zu erleiden. Das Maß der Verkehrsunsicherheit kann durch die Anzahl und die Schwere der Unfälle beschrieben werden (ablesbar aus Unfallsteckkarten). Dabei muss berücksichtigt werden, dass es zwei Ebenen der Verkehrssicherheit gibt. Die objektive Verkehrssicherheit als reale Gefährlichkeit (bspw. eisglatte Fahrbahn, nicht abgesicherte Unfallstelle nach einer Kurve) muss von der subjektiven Verkehrssicherheit als Sicherheitsempfinden (bspw. Unsicherheit bei Vorfahrtsregelungen durch unzureichende oder fehlende Beschilderung, Mängel in der Straßenausstattung und dadurch Auslösen von Konfliktsituationen) unterschieden werden. Eine auffällige Unfallsystematik (identifizierte Unfallhäufungen in einer Unfallsteckkarte) kann daher ein Indiz für ein hohes Maß an Verkehrsunsicherheit (entweder durch mangelnde objektive oder subjektive Sicherheit begründet) sein.

Methodisch wurde so vorgegangen, dass erkannte Unfallhäufungsstellen (direkt unfallbasierend) mit den Erkenntnissen aus der durchgeführten Gemeindebefragung überlagert wurden. Die erkannten Ansatzpunkte für Maßnahmen, welche im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entworfen wurden (neue Maßnahmen) sowie seitens des Landkreises geplante und durch die Unfallkommission angeregten Maßnahmen (geplante Maßnahmen) wurden mit der Unfallkommission des Landkreises abgestimmt. Ergebnis war schließlich eine Plausibilisierung, Verifizierung und Ergänzung von Maßnahmen, die der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den MIV (motorisierten Individualverkehr, auch Güterverkehr) und NMIV (nichtmotorisierten Individualverkehr, Fußgänger und Radfahrer) aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit dienen sollen.

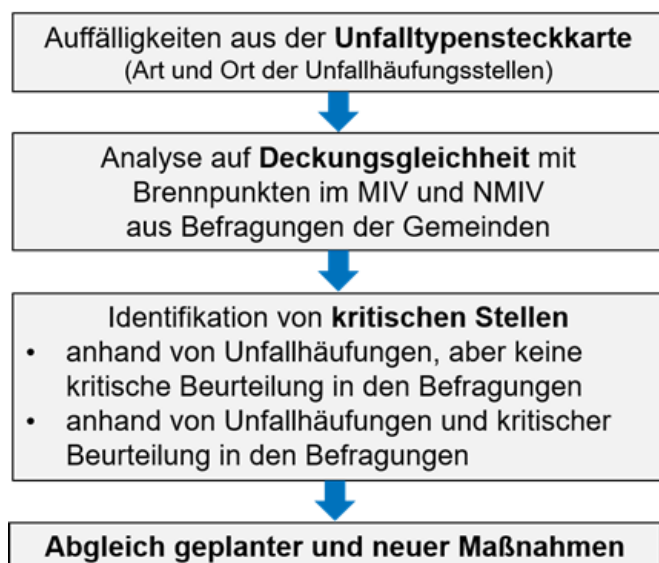


Abbildung 45: Methodik zur Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit im Verkehrskonzept

Mit diesem Vorgehen wurde sichergestellt, dass die Auswertung der Gemeindebefragung mit greifbarer Sachmethodik untermauert wurde, Maßnahmen an den richtigen Stellen ansetzen (Unfallauffälligkeit, Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) und eine Deckungsgleichheit und Ergänzung zu den ohnehin durch die Unfallkommission angeregten Maßnahmen besteht.

Die Erkenntnisse dieser Arbeitsschritte flossen in die Maßnahmentabelle des vorliegenden Verkehrskonzeptes ein. Neben Aspekten der Wirtschaftlichkeit, Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit wurde unter Angabe der Unfallhäufungsstelle (UH Nr. xx) die Notwendigkeit und Rechtfertigung auch aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit bei den einzeln beschriebenen Maßnahmen ergänzt.

Die Veröffentlichung der Unfallsteckkarte U(P+S) 2015 – 2017 ist für Herbst 2018 geplant. Dabei ist zu beachten, dass Unfallhäufungsstellen hinzukommen oder entfallen können. Die fortlaufende Analyse der Unfallschwerpunkte im Landkreis im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit ist für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausschlaggebend.

3.2.6 Analyse MIV je Gemeinde

Im Folgenden wird jedem durch die Gemeinde benannten und auch gutachterlich ergänzten Defizit eine Nummer zugeordnet. Defizite im MIV werden mit A und einer laufenden Nummer bezeichnet. Anhand dieser Bezeichnung kann gegebenenfalls auch die aus dem jeweiligen Defizit hervorgehende Maßnahme zugeordnet werden (bspw. wird aus Defizit A1 Maßnahme A1). Verkehrsmittelübergreifende Defizit- / Maßnahmenzusammenhänge werden mit dem Buchstaben E und einer laufenden Nummer bezeichnet.

Eine zusammenfassende Kartendarstellung von Defiziten und Maßnahmenvorschlägen der Gemeinden findet sich für MIV und NMIV in den Karten 3-7 bis 3-21.

Ainring

Das Verkehrsgeschehen des MIV in Ainring ist geprägt durch die beiden Bundesstraßen B 20 (Nord-Süd-Richtung) und B 304 (Ost-West-Richtung). Die B 304 stellt in einem Versatz über ein kurzes Stück B 20 die Anbindung nach Salzburg her. Die Verkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar (gemäß SVZ 2015):

- B 20: 14.000 bis 15.000 Kfz/24h
- B 304: 5.000 bis 13.000 Kfz/24h

Aufgabengemäß dienen Bundesstraßen dem überregionalen Verkehr. Im Falle der Gemeinde Ainring verläuft die B 20 durch die Mitte einiger Ortsteile, wie Hausmoning und Hammerau, unmittelbar berührt werden Bruch, Feldkirchen, Rauchenbücheln und Au. Für die OD Hammerau sieht der BVWP 2030 eine Verlagerung der B 20 westlich der Bahn vor. Für den Fall von Verkehrsstörungen auf dem Autobahnnetz (bspw. Grenzkontrollen, Urlauberverkehr) dient vor allem die B 304 als Ausweichstrecke parallel zur A 8. Die B 20 stellt die überregionale Anbindung von Südostoberbayern mit dem Chemiedreieck um Burghausen her. Zudem ist mit einem nichtvernachlässigbaren Anteil an Mautausweichverkehr des Schwerverkehrs zu rechnen. Erfahrungsgemäß meiden vor allem lokale Speditionen (bspw. Baufirmen, Kies-, Betontransporte) Autobahnen wegen der Mautkosten. Diese Mautproblematik wird sich mit der allgemeinen Mautpflicht auf Bundesstraßen ab Mitte 2018 voraussichtlich regulieren.

Mit 6.000 bis 8.000 Kfz/24h bildet die Kreisstraße BGL 18 eine wichtige Spange zwischen den Bundesstraßen und dem westlichen Areal rund um Mitterfelden. Diese Straße stellt nicht nur städtebaulich und hinsichtlich ihrer Emissionen eine signifikante Barriere zwischen dem Altort Ainring und Ainring-Mitterfelden dar. Sie muss (wie die Bundesstraßen auch) von zahlreichen wichtigen Wegen für Radfahrer und Fußgänger bei täglichen Erledigungen gequert werden.

In ihrer nördlichen Verlängerung führt die BGL 18 als Hallerstraße durch den OT Perach und stellt zusammen mit der Salzstraße auf Freilassingener Flur eine Art Westtangente Freilassings dar. Sie verbindet auf diesem Weg u.a. auch großflächigen Einzelhandel (Kaufland und Globus).

Auffällig in der Analyse sind großflächige, stark verkehrserzeugende Gewerbeentwicklungen, wie bspw.

- Outlet Center südlich Hammerau
- Schenker und Heinze Sanitär Logistik an der B 304.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Knotenpunkt B 20 / Hausmoning Anbindung von Ainring-Mitterfelden an das übergeordnete Straßennetz. Stark belastet, mit langen Wartezeiten für die Nebenrichtungen. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Outlet Center in Hammerau Süd Starke Verkehrserzeuger</p>
	
<p>Knotenpunkt Salzburger Straße / Am Anger mit BGL 18 Stark belastete BGL 18 mit hoher Trennwirkung zwischen den Ortsteilen</p>	<p>Ortszentrum Hammerau Engpass für MIV und Radfahrer</p>
	
<p>OT Perach Wohngebiet als Teil der Westtangente von Freilassing / Ainring (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Neues Logistik Zentrum von Sanitär Heinze Zusammen mit der benachbarten Dachser Spedition werden 700 Lkw-Fahrten täglich erzeugt</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 17: Defizitanalyse MIV für Ainring

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A1	Hohe Verkehrsbelastung B 20 im Ortsteil Hammerau	wird bestätigt Die Auswirkungen der Lkw-Maut auf Bundesstraßen sind zu prüfen (Verkehrserhebungen). Im BVWP ist die OU Hammerau beschlossen. Ein Tunnel ist wahrscheinlich unwirtschaftlich. Aus Gutachtersicht schafft eine Führung westlich der Bahn neue Betroffene. OU als langfristige Lösung, vorher hat der Anwohnerschutz Vorrang. Lärmschutz und Querbarkeit müssen höchste Priorität bei der Neuplanung besitzen. Alternativen für NMIV weiter entwickeln und umsetzen.
A2	Steigende Verkehrsbelastung der B 304 als West-Ost-Achse von Traunstein nach Salzburg	wird bestätigt > 14.000 Kfz/24h Defizit wird auch bedingt durch Ausweichverkehr der BAB 8. Ansiedelung von Gewerbe führt zu mehr Verkehr auf der B 304 (vor allem SV). Wirkungen der Lkw-Maut auf Bundesstraßen abwarten. Ausbau der BAB 8 gemäß BVWP.
A3	Wirkung Westtangente Freilassing auf Ainring unklar	Wurde im Modell zum ISEK Freilassing untersucht. LVM-By kann allenfalls grobe Abschätzung liefern. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing (Kapitel 5.2.1). Weitere Zunahme der Verkehrsmenge auf BGL 18 als Folge.
A4	Die Ansiedelung von Logistik Zentren (Dachser, Heinze) an der B 304 auch auf Ainringer Flur wirkt verkehrserzeugend. Die Ansiedelung von verkehrintensiven Outlet Zentren südlich Hammerau trägt zur hohen Verkehrsbelastung bei.	Alle Maßnahmen zu Angebot und Nachfrage von Verkehr sind mit der Nachbargemeinde abzustimmen. Das gilt: -für die Westtangente von Freilassing -deren Verlängerung nach Nordosten -großflächige Verkehrserzeuger (bspw. Einzelhandel, Logistikbetriebe)
A5	Unfallhäufungen am Knotenpunkt Hausmoning / B 20	UH 14: Kreuzung Hausmoning bis Einmündung Feldkirchen Nord. Vorschlag UKO: Knotenpunkt unter Beibehaltung des Typs umbauen, resp. Sichthindernisse entfernen. Seitens StBA TS ist LSA in Planung.
A6	BGL 18 stark belastet	Ca. 6.000 bis 8.000 Kfz/24h; BGL 18 wichtige Tangente für Mitterfelden und Freilassing. Bedeutung wird durch weitere Aufsiedelung zunehmen. Vorrangig: Querungsmöglichkeiten schaffen, Schutz der Anwohner. Knotenpunkte Hallerstraße und BGL 18 / B 304 wurden 2017 mit LSA ausgestattet, dies wird mehr Verkehr auf der BGL 18 anziehen. UH 23: B 304 Ainring, Einmündung BGL 18 / Hallerstraße. Vorschlag UKO: Lichtsignalanlagen aufstellen (bereits 2017 realisiert).
A7	Hohe Verkehrsbelastung der B 20; auch bedingt durch Mautausweichverkehr; hoher Schwerverkehrsanteil	wird bestätigt > 16.000 Kfz/24h Grenzkontrollen und Pkw-Maut auf BAB (in A und potentielle zukünftig in D) kontraproduktiv. Grenzkontrollen gleichzeitig an allen Grenzübergängen durchführen. Planfall Verkehrsmodell: Salzachquerung auf Höhe Gitzentunnel (Kapitel 5.2.1) aus Gutachtersicht kritisch. Konzentration auf leistungsfähige Straßen sinnvoll, dies bedingt u.U. einen Ausbau auch der B 20. Schutz der Anwohner vorrangig.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A8	Hohe Geschwindigkeiten auf der B 20 südlich Hammerau	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Geschwindigkeitsmessung mit anschließender Auswertung möglich. Verkehrsüberwachung durchführen. StBA TS spricht sich gegen KVP aus, da Reisezeitverlängerungen auf der B 20 zu erwarten sind. Knoten Sägewerkstraße als LSA prüfen.

Anger

Die Gemeinde Anger weist eine sehr disperse Siedlungsstruktur auf. Die Ortsteile werden durch die St 2103 und die BGL 7 sowie mehrere unklassifizierte Gemeindeverbindungsstraßen miteinander verbunden. Zusätzlich verläuft die BAB 8 mit einer werktägigen Verkehrsbelastung zwischen 40.000 und 45.000 Kfz/24h durch das Gemeindegebiet. Trotz dieser Verkehrsmengen genießt die Gemeinde Anger keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der BAB 8. Ein aktiver Lärmschutz wird i.d.R. erst im Zusammenhang mit kapazitätserweiternden Baumaßnahmen an der BAB 8 ergriffen werden, da die Sanierungsgrenzwerte in diesem Bereich noch nicht überschritten sind. Bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwert ist der Baulastträger ebenfalls verpflichtet aktive Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten. Gemäß dem BVWP 2030 ist der Ausbau der BAB 8 zwischen Siegsdorf und der Bundesgrenze auf sechs Fahrstreifen als „weiterer Bedarf“ definiert. Ebenso ist ein Ausbau der Behelfsausfahrt Anger zu einem Vollanschluss resp. eine weitere Anschlussstelle zwischen Anger und Piding im Gespräch, jedoch noch nicht konkretisiert.

Für die Staats- und Kreisstraße sind gemäß den Ausbauprogrammen im Gemeindegebiet Anger keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Mit ca. 1.000 Kfz-Fahrten am Tag auf der Kreisstraße und 6.000 Kfz-Fahrten pro Tag auf der Staatsstraße nehmen auf Landkreisebene eine untergeordnete Bedeutung ein. Zudem konnten beim Ausbauzustand keine wesentlichen Defizite festgestellt werden.

Als größte Verkehrserzeuger im Gemeindegebiet sind die Wäscherei Abel (200 Mitarbeiter) sowie das Traumwerk Aufham (250 Gäste/Tag) zu nennen. Beide sind nahezu direkt an die St 2103 angebunden, wodurch der Hauptanteil der Quell- und Zielverkehre nicht über Wohnstraßen abgewickelt werden müssen.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Fehlender Lärmschutz BAB 8</p> <p>Über die gesamt Länge der BAB 8 durch das Gemeindegebiet Anger ist kein aktiver Lärmschutz vorzufinden.</p>	<p>Behelfsausfahrt Anger</p> <p>Die kurzen Auffahrt- und Ausfahrtrampen bergen ein generelles Verkehrssicherheitsrisiko.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 18: Defizitanalyse MIV für Anger

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A9	St 2103 im Ortsteil Aufham: beengte Verhältnisse, unübersichtlich und gefährlich	Ausbaubreite des Querschnittes an Hauptstraße / Teisendorfer Straße ist ausreichend, nur der Begegnungsfall Lkw / Lkw ist potentiell schwierig. Es liegt keine Unfallhäufungsstelle vor. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss Aufham (Anger) (Kapitel 5.2.1) . Im Zuge des Ausbaus der BAB 8 ist die AS Anger / Aufham geplant, was zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Aufham führt. Gleichzeitig könnte die Staatsstraße verlegt und in Tieflage geführt werden. Grobkonzept wurde 2016 durch Ingenieurbüro Höllige – Wind erstellt.
A10	Hohes Geschwindigkeitsniveau auf St 2103 im Ortsteil Hadermarkt	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Geschwindigkeitsmessung mit anschließender Auswertung möglich. Maßnahmen im Zuge der kommunalen Verkehrsüberwachung werden bereits durchgeführt. Querungshilfe im Bereich Scheiterstraße wurde bereits realisiert.
A11	Hohes Geschwindigkeitsniveau am nördlichen Ortsrand von Hadermarkt	Keine Bestätigung ohne Durchführung einer Geschwindigkeitsmessung mit anschließender Auswertung möglich. UH 12: St 2103 Thannwies. Vorschlag UKO: Beschilderung "Gefahrenstelle". Knotenpunkt St 2103 / Pfaffendorfstraße: Realisierung eines KVP wird vom StBA TS positiv bewertet. Grobkonzept wurde ausgearbeitet. KVP ist zu prüfen. Untersuchung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit notwendig (ungleichmäßige Verkehrsstärkenverteilung).
A12	Hohe Verkehrsbelastung und fehlender Lärmschutz an der BAB A8	Fehlender Lärmschutz wird bestätigt. Immissionsmessungen (ABDSB) an der BAB 8 wurden durchgeführt - Überschreitung des Grenzwertes wurde nicht festgestellt. Lärmaktionsplanung (Regierung von Oberbayern). Inwieweit geltende (Sanierungs-) Grenzwerte überschritten werden, muss durch Schallgutachter berechnet werden. Schallschutzmaßnahmen werden nur bei Ausbau der BAB 8 möglich.
A13	Übergang zwischen Außerorts und Innerorts unzureichend ausgeprägt (Charakter einer Ortseinfahrt wird nicht flächendeckend verdeutlicht)	Gestaltung von Ortseinfahrtssituationen sollte durch Inseln, Fahrbahnversätze oder bspw. Kreisverkehre verdeutlicht werden.
A14	Anschlussstelle Aufham (Anger) ist nur als Behelfsausfahrt ausgebildet	Kurze Ausfahr- und Auffahrrampen bergen generelles Verkehrssicherheitsrisiko. Die Realisierung eines Vollanschlusses könnte dies beheben. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss Aufham (Gemeinde Anger) (Kapitel 5.2.1) . Anschluss führt zu einer Abnahme des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt.

Bad Reichenhall

Folgende Verkehrsmengen sind auf dem klassifizierten Straßennetz (gemäß SVZ 2015) erhoben worden:

- B 20 / B 21: 20.000 Kfz/24h
- St 2101: bis 11.000 Kfz/24h
- BGL 4: bis 9.600 Kfz/24h

Trotz einer innergemeindlichen Umfahrung des Zentrumsbereichs ist die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen (Münchener Allee) nach wie vor überdurchschnittlich hoch. Dadurch, dass die Auslastungsgrenze der Bundesstraße erreicht ist, kommt es zu unerwünschten Schleichverkehren in Bad Reichenhall. Auch vor diesem Hintergrund wurde für die Stadt Bad Reichenhall eine großräumige Ortsumfahrung für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, wovon die Variante des Kirchholz- und Stadtbergtunnels im vordringlichen Bedarf eingestuft wurde. Trotz der entlastenden Wirkung für das Zentrum, die durch den Kirchholz- und Stadtbergtunnel prognostiziert werden, stößt der Kirchholztunnel in Bad Reichenhall auf Kritik. In einem Bürgerentscheid hat sich eine knappe Mehrheit gegen die Umsetzung ausgesprochen. Jedoch wurde das nötige Quorum nicht erreicht, wodurch die Abstimmung keine Gültigkeit erlangt. Es ist jedoch festzuhalten, dass eine verträgliche Lösung zur Bewältigung der Verkehrsmengen gefunden werden muss, damit die Lebensqualität in Bad Reichenhall nicht reduziert wird und der Stadt der Status des Luftkurortes nicht aberkannt wird. In den Erschließungsstraßen des Stadtgebiets sind bereits temporäre (in der Nacht) Fahrverbote vorhanden, welche zur Beruhigung in den Wohnvierteln und Kurgebieten beitragen.

Aufgrund der Einstufung Bad Reichenhalls als Oberzentrum (gemeinsam mit der Stadt Freilassing) besitzt die Stadt eine Vielzahl an Verkehrserzeugern. Als größte sind hier die Südwestdeutsche Salzwerk AG, die Kreisklink, das Stadtzentrum im Allgemeinen, die Rupertus Therme und das Gewerbegebiet Marzoll zu nennen.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Wittelsbacherstraße</p> <p>Hohe Verkehrsmengen auf der Verbindungsstraße im Zentrum</p>	<p>Knotenpunkt B 20 / B 21</p> <p>Hohe Rückstaulängen durch Zusammenlaufen zweier Bundesfernstraßen, die an ihrer Auslastungsgrenze sind.</p> <p>(Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Stadt benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 19: Defizitanalyse MIV für Bad Reichenhall

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A15	Grenzkontrollen bewirken erhöhtes Staurisiko auf B 20 und B 21 durch das Stadtgebiet (vor allem Knoten Nord B 20 / B 21)	wird bestätigt Einseitige Kontrollen auf der BAB 8 führen zu Ausweichverkehr auf B 1 (Österreich), B 21 - Knoten Nord – B 20 - AS Bad Reichenhall. Grenzkontrollen dürfen nicht dazu führen, dass man auf Bundesstraßen, resp. dem nachgeordneten Netz, schneller von Österreich nach Deutschland gelangt. Demnach müssten Kontrollen entweder gleichzeitig an allen Übergängen stattfinden oder vermieden werden.
A16	Belastungen durch Ausweichverkehre durch die Innenstadt und die Ortsteile Marzoll (B 21 und BGL 4) und Karlstein (St 2101)	Gutachterliche Bewertung ohne Erhebungen / Messungen nicht möglich. Steigende Verkehrsbelastung führt zu Störanfälligkeit und Staus (Entwicklungstendenz SVZ als Megatrend).
A17	Belastung der Innenstadt durch Ziel- und Quellverkehr des südlichen Landkreises (Raum Berchtesgaden)	wird bestätigt Bad Reichenhall als attraktives Zentrum der Region. Alternative Route nicht gegeben (Entlastung für Innenstadt durch Tunnelvariante). Ausbau der alternativen Verkehrsmittel. Bewirtschaftung ruhender Verkehr.
A18	Zunahme des Schwerverkehrs (B 21) durch etwaigen Autobahnvollanschluss Schwarzbach	wird bestätigt. Gleichzeitig tritt Entlastung der Gemeinde Piding ein. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss B 21 (Kapitel 5.2.1) . Autobahnvollanschluss Schwarzbach ist im BVWP im weiteren Bedarf festgelegt. Damit entstünde eine kürzere und schnellere Route auch für den Schwerverkehr auf dem kleinen deutschen Eck über die B 21 durch Marzoll. Die vorgezogene Realisierung der AS Schwarzbach wurde als Initialprojekt des Gutachtens definiert, da die B 21 im Bereich Marzoll teilweise bereits über Lärmschutzanlagen verfügt.
A19	Zunahme des Schwerverkehrs (B 21) durch Aufhebung des Lkw-Fahrverbots am Grenzübergang Walsberg	Tonnagebeschränkung auf österreichischer Seite B 1 angekündigt. Tonnagebeschränkung auf deutscher Seite, um Lkw aus/nach Österreich über die BAB zu zwingen. Tonnagebeschränkung wird als gesamträumlich positiv eingeschätzt. Verlängert Route über kleines deutsches Eck. Begleitend ist ein Verzicht auf weitere GE in Marzoll sinnvoll. Bei Realisierung der AS Schwarzbach ist der Fortbestand der Tonnagebeschränkung nicht möglich.
A20	Hoher Durchgangsverkehr (insbesondere Lkw) hat negativen Einfluss auf Luftqualität und Lärmbelastung in der Kurstadt	Siehe Planfall Verkehrsmodell: Kirchholtunnel (Kapitel 5.2.1) . Maßnahme bringt Entlastung für die Innenstadt. Bis dahin hat Schutz der Einwohner Vorrang.
A21	Engstellen im Bereich BGL 4 (Obermühle, Grenzübergang)	Bestehende Tonnagebeschränkung (6,0 t). Ausbau erhöht Attraktivität der Route und führt zu mehr Verkehr (u.a. in Bayrisch Gmain). Verbreiterung des Straßenquerschnitts ist seitens StBA TS geplant.

Bayerisch Gmain

Das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde Bayerisch Gmain ist von der B 20 und den damit zusammenhängenden Verkehren im MIV geprägt. Die B 20 verläuft in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet und bildet damit die Verbindung zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden. Die Kreisstraße BGL 4 verläuft zwischen der B 21 im Bad Reichenhaller Ortsteil Weißbach (Norden) und der B 20 im Ortsbereich Bayerisch Gmain (Süden). Diese Verbindung in Nord-Süd-Richtung läuft zum Teil parallel des Weißbaches, der natürlichen und politischen Grenze zwischen Deutschland und Österreich. Die Verkehrsbelastung auf den beiden Straßen stellt sich (gemäß SVZ 2015) wie folgt dar:

- B 20: 8.000 - 12.000 Kfz/24h
- BGL 4: 6.000 - 10.000 Kfz/24h



Bayerisch Gmain ist aufgrund seiner Lage mit hohem Durchgangsverkehr zwischen dem nördlichen und südlichen Landkreis Berchtesgadener Land belastet. Hierbei verläuft der Verkehr im MIV auf dem direkten Weg über die B 20 oder über die Ausweichroute durch das Leopoldstal (BGL 4). Beide Straßen belasten das Gemeindegebiet und seine Einwohner direkt hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen. Durch wichtige Wegeverbindungen von Radfahrern und Fußgängern bei täglichen Erledigungen besteht zusätzlich erhöhter Querungsbedarf der Bundes- und Kreisstraße.

Gemäß Aussagen in der Gemeindebefragung kommt es am Knotenpunkt B 20 / BGL 4 aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der bevorrechtigten Bundesstraße zu Stauungen in den Spitzenstunden. Bisher scheint ein Aus- resp. Umbau des Knotenpunktes nicht notwendig. Bei Steigerung der Verkehrsmengen, bedingt durch kapazitätserweiternde Maßnahmen der B 20 / BGL 4, sollten jedoch Maßnahmen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in Betracht gezogen werden.

Eine weitere Problemstelle wird in der Anbindung des lokalen Einzelhandels (Edeka) an die B 20 gesehen. Aufgrund des starken Hauptstroms auf der B 20 können sich für den Quell- und Zielverkehr des Vollsortimenters lange Wartezeiten ergeben. Auch hier sollte der Knotenpunkt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersucht werden und ggf. Maßnahmen zur Verkürzung der jeweiligen Wartezeiten umgesetzt werden.

Defizite im Bereich der Kreisstraße BGL 4 entstehen aufgrund des geringen Straßenquerschnitts und des kurvenreichen Straßenverlaufs. Ab der Abzweigung Tumpenstraße im Bad Reichenhaller Ortsteil Marzoll besteht eine Tonnagebeschränkung für Fahrzeuge über 6,0 t. Im Investitionsprogramm für Kreisstraßen des Landkreises Berchtesgadener Land sind Ausbaumaßnahmen, wie Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich Obermühle (Entwässerung, Straßenzustand, Radwegsicherheit, Erdfallschäden, etc.) enthalten. Die Realisierungschancen werden gemäß des StBA TS jedoch als gering eingestuft.

Die folgende Übersicht zeigt anhand von Fotos ausgewählte Defizite auf:

	
<p>Knotenpunkt B 20 / BGL 4 Hohe Verkehrsbelastungen auf beiden Straßen; lange Wartezeiten (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Knotenpunkt B 20 / Einfahrt Edeka Lange Wartezeiten aufgrund von hohen Belastungen auf der B 20 (BayernAtlas, Bayerische Vermessungsverwaltung)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 20: Defizitanalyse MIV für Bayerisch Gmain

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A22	Hoher Durchgangsverkehr und steigender DTV an B 20 (Zielverkehr Berchtesgaden)	wird bestätigt (beide Richtungen): DTV B 20 zwischen ca. 8.000 und 12.000 Kfz/24h. Berücksichtigung von Lärmemissionen bei der Ortsentwicklung (Ausrichtung, Gebäudestruktur, Nutzungen). Maxime: keine neuen Betroffenen durch Lärm.
A23	Hoher Durchgangsverkehr Leopoldstal / Großgmainer Straße BGL 4 (Zielverkehr Berchtesgaden, Zell am See, Salzburg)	wird bestätigt (beide Richtungen): DTV BGL 4 zwischen 6.000 und 10.000 Kfz/24h. Ausweichroute zur Reichenhaller Umgehung auf der B 20. Bestehende Tonnagebeschränkung 6,0 t auf BGL 4 ab Obermühle. Lkw Durchgangsverkehr wäre widerrechtlich. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Kirchholtunnel (Kapitel 5.2.1). Bau Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Kirchholtunnel/Stadtbergtunnel) als potentielle Entlastung. Bis dahin Verkehrsüberwachung und keine leistungsfähigkeitsfördernden Maßnahmen.
A24	Stau an den Kreuzungen B 20 / BGL 4 (Berchtesgadener Straße / Großgmainer Straße)	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Verkehrserhebungen möglich. Wirkung eines möglichen Kreisverkehrs an der Kreuzung B 20 / BGL 4 ist zu prüfen. Gutachtersicht: Im Moment wird kein Bedarf für den Ausbau zum KVP gesehen. Bei Ausbau BGL 4 und Aufhebung Tonnagebeschränkung sowie bei Installation Büstra Zufahrt Schmölzl werden ggf. Maßnahmen am Knotenpunkt erforderlich.
A25	Verkehrszunahme BGL 4 / B 20 (Berufsverkehr, Wochenende, Ferien)	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Verkehrserhebungen möglich. Berücksichtigung von Lärmemissionen bei der Ortsentwicklung (Ausrichtung, Gebäudestruktur, Nutzungen). Maxime: keine neuen Betroffenen durch Lärm.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A26	Erwartung Gemeinde: Einwirkung auf ständig steigende Verkehrsbelastung im Ortsgebiet, auch Richtung Grenze Großgmain	Verkehrsbelastung überwiegend durch Siedlungsentwicklung in der Gemeinde / in umliegenden Gemeinden induziert. Gemeindeübergreifende Abschätzung und Abwägung der verkehrlichen Wirkungen größerer Siedlungsentwicklungen wird empfohlen.
A27	Negative Auswirkungen des Kirchholztunnels auf Verkehrsmengen in Bayerisch Gmain werden befürchtet	Siehe Planfall Verkehrsmodell: Kirchholztunnel Bad Reichenhall. Verkehrsmengenmehrung auf B 20 und -minderung auf BGL 4 wahrscheinlich.
A28	BGL4: Abstufung zur Ortsstraße mit Anliegerverkehr resp. Verkehrsberuhigung	Entscheidung über Abstufung liegt beim jeweiligen Baulastträger und der unteren Verkehrsbehörde. Abstufung im Zusammenhang mit Ortsumfahrung Bad Reichenhall ist zu prüfen. Vorteil: Entscheidungsgewalt liegt bei der Gemeinde; Nachteil: Unterhaltungskosten müssen von der Gemeinde getragen werden.
A29	Erwartung Gemeinde: Großräumige Umleitung des Verkehrs nach Berchtesgaden bspw. über A 8 / A 1 (Österreich) prüfen	Schwierig, wg. Pkw Mautpflicht in Österreich. Einflussmöglichkeit eingeschränkt, da überwiegend Bundesstraßen mit Verbindungsfunktion für weiträumige Verkehre
A30	Defizit im Bereich des nicht technisch gesicherten Bahnübergangs Wappachweg: Langsamfahrstelle auf der Bahnstrecke 5741	Negative verkehrliche Auswirkungen einer technischen Signalisierung (BÜSTRA) auf die B 20. ÖPNV: Erhöhung der Sicherheit und Verkürzung der Fahrzeug durch die Beseitigung der Langsamfahrstelle. MIV: Ohne BÜSTRA besteht erhöhte Gefahr von Unfällen. BÜSTRA hat negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der B 20 (siehe Protokoll Ortsbegehung Wappachweg).

Berchtesgaden

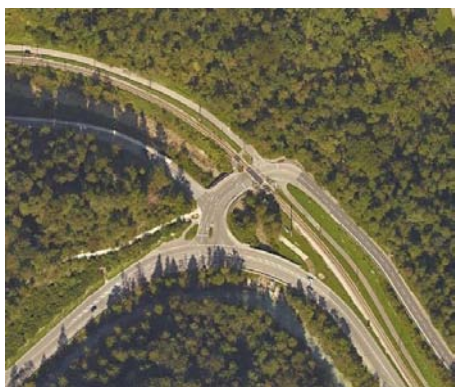
Der Markt Berchtesgaden befindet sich im südlichen Landkreis Berchtesgadener Land. Aus Norden kommend ist Berchtesgaden über die B 20 aus Bischofswiesen erreichbar. Diese Bundesstraße stellt gleichzeitig die Verbindung in die südlicher gelegene Gemeinde Schönau a. Königssee dar. Eine alternative Route verläuft auf der B 305 durch Marktschellenberg und die Ortsteile Unterau, Anzenbach, Untersalzberg I und Untersalzberg II. Den zentralen Kreuzungspunkt der beiden Bundesstraßen bildet der Kreisverkehr nahe des Hauptbahnhofs. Aus der Gemeindebefragung geht hervor, dass hier das größte Defizit gesehen wird. Hohe Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen führen zu langen Wartezeiten an den einzelnen Armen. Ein Bypass in Richtung Ramsau b. Berchtesgaden zur Behebung des Defizites wird derzeit geplant und soll dabei helfen, die Wartezeiten bei der Einfahrt in den Kreisverkehr zu verringern.

Im Folgenden sind die Verkehrsbelastungen der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in den verschiedenen Ortsteilen dargestellt (SVZ 2015).

- B 20: 6.500 Kfz/24h (Mitterbach)
- B 305: 11.500 Kfz/24h (Untersalzberg I), 14.000 Kfz/24h (Bahnhof)
- B 305 / B 20: 10.000 Kfz/24h (Gmundberg)
- B 319: ca. 3.000 Kfz/24h
- St 2100: 4.500 Kfz/24h (Untersalzberg II)
- St 2097: 4.500 Kfz/24h (Gmundberg), 6.500 Kfz/24h (Stanggaß)
- BGL 1: 3.000 Kfz/24h

Beliebte Freizeit- und Tourismuseinrichtungen wie das Salzbergwerk, die Watzmann Therme und das Dokumentationszentrum Obersalzberg haben abhängig von Wetter und Jahreszeit Einfluss auf den örtlichen Verkehr.

Die folgende Übersicht zeigt anhand von Fotos ausgewählte Defizite auf:

	
<p>Knotenpunkt B 305 / St 2097 Unfallhäufungsstelle am Gmundberg. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Kreisverkehr B 20 / B 305 / BGL 1 Zu Stoßzeiten lange Wartezeiten an den einzelnen Armen aufgrund von hohen Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 21: Defizitanalyse MIV für Berchtesgaden

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A31	Konzepte für ruhenden Verkehr fehlen	Keine Bestätigung möglich Große Tiefgarage mit Anzeige zu Stellplatzkapazitäten ist vorhanden und wird von Gästen genutzt. Einheimische nutzen gewohnheitsmäßig oberirdische Stellplätze. Nach Analyse der Ist-Situation können Maßnahmen in den Bereichen Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung erarbeitet werden.
A32	B 20 / B 305 Gmundberg Richtung Berchtesgaden KVP Bahnhof	UH 30: Knotenpunkt B 305 / St 2097 Richtung Bahnhof Berchtesgaden Unfallschwerpunkt. Vorschlag UKO: Geschwindigkeitsbegrenzungen, -überwachungen, Knotenpunkt unter Beibehaltung des Typs umbauen, Bestandorientierter Ausbau des Abschnitts (Verbesserung der Sichtverhältnisse), Querungshilfen. Eigener Streifen für den ÖPNV (Beschleunigung) wird untersucht. Planungen zum Umbau des Knotenpunktes durch das StBA TS.
A33	B 20 / B 305: Unbeschränkter Bahnübergang Höhe Gästehäuser birgt Unfallrisiko	Überprüfung von BÜSTRA / Alternativen.
A34	B 999 Mautsystem umständlich (verbesserungswürdig)	Einführung einer alternativen Möglichkeit zur Gebührensanzahlung (bspw. RFID Kreditkarte direkt an der Beschränkungsanlage oder Bezahlautomat an Aussichtsplattformen).

Bischofswiesen

Die Gemeinde Bischofswiesen ist wie die angrenzende Gemeinde Bayerisch Gmain vom Durchgangsverkehr zwischen südlichem und nördlichem Landkreis geprägt. Von Norden kommend verläuft die Bundesstraße B 20 durch den Ortsteil Winkl und darauf folgend durch das Ortszentrum Bischofswiesen. Hier wird die Querbarkeit für Fußgänger mit Hilfe von Lichtsignalanlagen hergestellt. Im Ortsbereich führen die hohen Verkehrsbelastungen auf der B 20 (ca. 8.000 Kfz/24h) und die oftmals überhöhten Geschwindigkeiten zu Belastungen der Anwohner.

Im Süden der Gemeinde Bischofswiesen verläuft die B 305 durch den Ortsteil Engedey. Hier treffen die beiden Bundesstraßen B 305 und B 20 an einem Kreisverkehrsplatz aufeinander. Die Verkehrsbelastung B 305 / B 20 (Ramsauer Straße) beträgt rund 10.000 Kfz/24h.

Die St 2100 zwischen dem Ortszentrum Bischofswiesen und dem Aschauerweiherbad ist derzeit mit ca. 3.000 Kfz/24h belastet und wird im Ausbauprogramm für die Staatsstraßen im Landkreis mit der Priorität 1R bewertet.





Eine weitere Staatsstraße verläuft durch den Ortsteil Stanggaß (St 2097). Neben der B 20 wird diese Strecke als Verbindungsstraße nach Berchtesgaden genutzt. Dementsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung (St 2097: zwischen 4.500 und 6.500 Kfz/24h).

Im Folgenden sind die Verkehrsbelastungen der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in den verschiedenen Ortsteilen dargestellt (SVZ 2015).

- B 20: 8.000 Kfz/24h (Strub), 8.000 Kfz/24h (Winkl)
- B 305: ca. 7.000 Kfz/24h (Engedey)
- B 305 / B 20: ca. 10.000 Kfz/24h (Ramsauer Straße)
- St 2100: ca. 3.000 Kfz/24h (Aschauerweiherstraße)
- St 2097: 4.500 Kfz/24h (Gmundberg), 6.500 Kfz/24h (Stanggaß)
- BGL 17: ca. 1.000 Kfz/24h (Loipl)

In der Analyse fällt der Einzelhandelsstandort Panoramapark im Ortsteil Winkl im nördlichen Gemeindegebiet auf, der nicht nur Verkehr aus Bischofswiesen, sondern auch aus den umliegenden Gemeinden anzieht. Die fußläufige Erreichbarkeit des Standortes ist aufgrund der Lage nördlich des Ortsteils Winkl nicht gegeben. Auch der für 2021 geplante, neue Bahnhaltepunkt Bischofswiesen-Winkl bietet nur bedingt eine Alternative zur Nutzung des privaten Pkw, da auch hier knapp 500 (Luftlinie) m zu Fuß zum Einzelhandel zurückgelegt werden müssten.

Die folgende Übersicht zeigt anhand von Fotos ausgewählte Defizite auf:

	
<p>Ortseinfahrt Bischofswiesen B 20 Großzügige Ausbaubreiten der Bundesstraßen auch in OD führen zu überhöhten Geschwindigkeiten. Gestaltung von Ortseinfahrtsituationen sollte durch Inseln, Fahrbahnversätze oder bspw. Kreisverkehre verdeutlicht werden.</p>	<p>Verkehrserzeugender Einzelhandel (Panoramapark) Intensiver Verkehrserzeuger „auf der grünen Wiese“ im Norden des Ortsteils Winkl (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>
	
<p>St 2100 Aschauerweiherstraße Unfallhäufungen am Knotenpunkt. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Kreisverkehrsplatz Engedey B 305 / B 20 Erhöhte Geschwindigkeiten im Ortsteil Engedey. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 22: Defizitanalyse MIV für Bischofswiesen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A35	Einzelhandelsstandort (Panoramapark): Verkehrserzeuger MIV	Empfehlung der Durchführung von Verkehrsgutachten bei städtebaulichen Entwicklungen mit dem Ziel einer optimierten Erreichbarkeit auch für den NMIV.
A36	St 2100 Aschauerweiher Straße	UH 10: St 2100 Aschauerweiher - Im Rostwald. Vorschlag UKO: Bestandsorientierter Ausbau des Abschnitts und Haltesicht herstellen. StBA TS plant Umgestaltung zum KVP unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit.

Freilassing

Die bestehende Situation im MIV bezogen auf die Innenstadt wurde ausführlich im ISEK Fachbeitrag Verkehr (PSLV, 2012) bewertet und darauf basierend Maßnahmen entwickelt. In folgender Analyse werden landkreisweit bedeutende Sachverhalte daraus wiederholt resp. gutachterlich ergänzt.

Das Stadtgebiet von Freilassing wird östlich von der B 20 tangiert. Sie bildet das Rückgrat der verkehrlichen Erschließung in Nord-Süd-Richtung und ist über drei Knotenpunkte angebunden:

- Laufener Straße (BGL 2) / B 20
- Salzburger Straße (St 2104) / B 20
- B 304 / B 20

U.a. im ISEK wurde die Notwendigkeit einer weiteren Anbindung der B 20 an das Erschließungsnetz der Stadt auf Höhe der Bahnlinie München-Salzburg bewertet.

Da die Tangente B 20 östlich des Stadtgebietes liegt und zudem die Bahntrasse als Barriere wirkt, suchen sich Nord-Süd-gerichtete Verkehre im Westen der Stadt über den Straßenzug Salzstraße / Hallerstraße ihren Weg durch Wohngebiete. Auch die Nachbargemeinde Ainring (OT Perach) ist davon betroffen. Hier setzen Planungen der Stadt Freilassing zu einer Westtangente an, die noch westlich davon gelegen eine Verbindung zwischen der St 2104 und der B 304 herstellen soll. Diese neue Straße würde jedoch auch auf Ainringer Flur liegen und stößt dort auf Widerstand.

Eine Verlängerung der Westtangente nach Norden/Osten bis zur B 304 wurde ebenfalls im Zuge des ISEK untersucht und wird zudem auch von der Gemeinde Saaldorf-Surheim unterstützt. Eine vergleichbare Situation findet sich auch im Süden der Stadt, wo die B 304 das Stadtgebiet ebenfalls nur tangential berührt. Durch die Stadt Freilassing und die Gemeinde Ainring wurden dort großflächiger Einzelhandel und Logistik-Betriebe angesiedelt, die mit ihren Ziel- und Quellverkehren (auch Schwerverkehr) zur Verkehrsmengensteigerung im umliegenden Straßennetz (nicht nur der B 304) beigetragen haben.

Das durch die zahlreichen zentralen Funktionen der Stadt erzeugte Verkehrsgeschehen wird einerseits überlagert durch die Anbindung an die Stadt Salzburg, welches als Oberzentrum der Region dient. Andererseits verlaufen überregionale Verkehrsbeziehungen entlang der B 20 als Nord-Süd-Achse im Südosten Bayerns und entlang der B 304 in Ost-West-Richtung, die im Versatz über die B 20 eine Verbindung zwischen Salzburg und Traunstein herstellt.

Als solche wird sie auch von Lkw genutzt, die der Mautpflicht auf der BAB 8 entkommen wollen und im Fall von Störungen auf der Autobahn (Grenzkontrollen, Urlauberverkehr) auch in Form von Schleichverkehr auftreten.

Die Verkehrsmengen stellen sich wie folgt dar (SVZ 2015):

- B 20: 15.000 Kfz/24h
- B 304: 5.000 bis 13.000 Kfz/24h, 25.000 Kfz/24h an der Grenzbrücke nach Salzburg
- St 2104: 7.000 bis 15.000 Kfz/24h

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>Radverkehrsanlagen auf der Münchener / Salzburger Straße</p> <p>Dringend notwendige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Steigerung der Aufenthaltsqualität erhöhen den Widerstand der Stadtmitte für den motorisierten Verkehr</p>	<p>Knoten Salzstraße / Wasserburger Straße (St 2104)</p> <p>Viel Verkehr in Wohngebieten, Knoten überlastet durch Tangentialverkehre, die das Stadtzentrum im Westen umfahren.</p>
	
<p>Grenzbrücke nach Salzburg</p> <p>Verbindung in das Oberzentrum, überlagert mit Schleichverkehr von der Autobahn, auch hier temporär Behinderung durch Kontrollen</p>	<p>Reichenhaller Straße / B 20</p> <p>Möglicher vierter Anschluß an die B 20</p>

	
<p>GLOBUS Markt an der B 304 Intensiver Verkehrserzeuger auf der grünen Wiese im Freilassing Süden (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Gewerbegebiet Nord Trotz Gleisanschluss viel Schwerverkehr, der Wohngebiete belastet</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 23: Defizitanalyse MIV für Freilassing

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A37	Überregionaler Verkehr (insbesondere Lkw) durch Freilassing Innenstadt (Münchener Straße, Salzburger Platz)	Mautausweichverkehr der BAB 8 und Ausweichverkehr der Grenzkontrollen Walsertal (Ost-Westrichtung) kombiniert mit bedeutender Nord-Süd-Verbindungsfunktion der B 20 (Chemiedreieck Südostbayern) und Überlastung im Raum rund um Salzburg. Zweite, südliche Saalachbrücke als Ergänzung der Westtangente im ISEK untersucht. Anbindung in Österreich an die Mielestraße / Siezenheim. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Salzachquerung Höhe Gitzentunnel (Kapitel 5.2.1) führt u.a. zu Verkehrsmengenzunahme auf B 20 im Stadtgebiet Freilassing. Aus Gutachtersicht soll auf eine Salzachbrücke in Verlängerung des Gitzentunnels verzichtet werden. Auswirkungen der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ab 01.07.2018 auf die St 2104 sind abzuwarten. Durchfahrverbote durch das Stadtgebiet. Route muss unattraktiver gestaltet werden.
A38	Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Ausweisung neuer Baugebiete	Ziel- und Quellverkehr der Stadt Freilassing und des Verdichtungsraumes von Bad Reichenhall bis Freilassing kombiniert mit dem des Oberzentrums Salzburg.
A39	Stickoxid- und Feinstaubbelastung Salzburger Becken	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Untersuchungen der Luftqualität möglich. Defizit entsteht durch den überregionalen Verkehr (insbesondere Lkw) durch Freilassing Innenstadt (Münchener Straße, Salzburger Platz). Maßnahmenansätze siehe oben.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A40	Defizite bei Stellplatzmöglichkeiten für Lkw	Zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs (Lkw und Pkw) sind Verkehrserhebungen notwendig. ISEK Freilassing nennt bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Parkplatzsituation für Lkw. Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- resp. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels westlich der Heubergstraße angesehen. Durch die unmittelbare Nähe zur B 20 ist mit einer geringen Beeinträchtigung für die Freilassinger Bevölkerung zu rechnen.
A41	Hohe Verkehrsbelastung am Salzburger Platz (ISEK Fachbeitrag Verkehr)	Wurde im ISEK untersucht. Weiterer Anschluss Freilassing an die B 20: Wunsch ist aus Freilassinger Sicht nachvollziehbar (verkehrlich sinnvoll). Hochwasserplanungen (Wasserwirtschaftsamt) stehen über verkehrlichen Planungen. Die geringe Platzverfügbarkeit macht leistungsfähigen Anschluss vermutlich schwer realisierbar.
A42	Hoher LKW-Durchgangsverkehr entlang Münchener Straße (Ost-West-Verbindung) (ISEK Fachbeitrag Verkehr)	Wurde im ISEK untersucht. Durchfahrverbote, bzw. Tonnagebegrenzung bis 7,5t mit dem Zusatzschild "Anlieger frei" - "schwer umsetzbar" (ISEK Fachbeitrag Verkehr). Westtangente Freilassing als Voraussetzung. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing (Kapitel 5.2.1).
A43	Hoher DTV auf Wasserburger Straße / Salzstraße / Hallerstraße	5.000 bis 7.000 Kfz/24h gemäß ISEK VU. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing (Kapitel 5.2.1).
A44	Im Südwesten sind die Siedlungsgebiete von Freilassing und Ainring eng verflochten. Alle Maßnahmen zu Angebot und Nachfrage von Verkehr sind mit der Nachbargemeinde Ainring (OT Perach) abzustimmen; Das gilt: -für die Westtangente von Freilassing -deren Verlängerung nach Nordosten -großfläche Verkehrserzeuger (z.B. Einzelhandel, Logistikbetriebe)	Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing und Nordumfahrung Freilassing (Kapitel 5.2.1)

Laufen

Die Stadt Laufen liegt an der nördlichen Grenze des Landkreises Berchtesgadener Land am Fluss Salzach, der die natürliche Grenze zu Österreich bildet. Mit der Nachbargemeinde Oberndorf bei Salzburg wird Laufen durch die Salzachbrücke verbunden, auf der sich die beiden Straßen St 2103 und B 156a treffen.


Durch den grenzüberschreitenden Verkehr entstehen hohe Verkehrsbelastungen der historischen Altstadt, die sich am deutlichsten am Marienplatz zeigen. Damit verbunden kommt es zu Rückstauungen an der Engstelle Salzburger Tor (auch Oberes Tor genannt). Um die Defizite im Bereich der Laufener Innenstadt zu entschärfen wurde die Planung einer Ortsumgehung der B 20 mit vordringlichem Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (siehe Kapitel 3.2.2). Eine zusätzliche Salzachbrücke (Grenzbrücke Laufen) als Ergänzung einer Ortsumgehung wird unter der Kategorie weiterer Bedarf eingestuft.

Die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen stellt sich wie folgt dar (SVZ 2015):

- B 20: 7.500 Kfz/24h (Höfen), 11.000 Kfz/24h (Niedervillern)
- B 20: 12.000 Kfz/24h (Poststraße)
- St 2103: 3.000 Kfz/24h (Leobendorf), 6.000 Kfz/24h (Gottfried-Dachs-Straße), 11.000 Kfz/24h (Marienplatz)
- BGL 2: 6.000 Kfz/24h
- BGL 3: 3.000 Kfz/24h (Abtsdorfer See)

Die folgende Übersicht zeigt anhand von Fotos ausgewählte Defizite auf:

	
<p>Grenzüberschreitender Verkehr Salzachbrücke Hohe Verkehrsbelastungen Pkw, Lkw und Radfahrer</p>	<p>Straßenverengung oberes Stadttor Beeinträchtigung durch Stauungen auf beiden Seiten des Tores</p>

	
<p>Marienplatz in der Laufener Altstadt Querbarkeit für Fußgänger trotz Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) schwierig. Testphase „Minikreisverkehr“.</p>	<p>Platz vor dem oberen Stadttor Querbarkeit für Fußgänger schwierig (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 24: Defizitanalyse MIV für Laufen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A45	Durchgangsverkehr auf der B 20 (insbesondere Lkw)	wird bestätigt: Verkehrsbelastung B 20 Poststraße ca. 12.000 Kfz/24h (DTV SVZ 2015). Realisierung einer Ortsumfahrung Laufen B 20. Nach Verkehrsfreigabe Rückbau, Aufwertung der Ortsdurchfahrt prüfen.
A46	Grenzüberschreitender Verkehr auf Länderbrücke und in der Altstadt	wird bestätigt: Verkehrsbelastung St 2103 im Ortszentrum (Marienplatz) ca. 11.000 Kfz/24h (DTV SVZ 2015). Pkw, Lkw, Fußgänger, Radfahrer auf Straße. Staugefahr durch beengte Verhältnisse. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Salzachquerung bei Laufen. Entlastung nur durch die Realisierung einer weiteren Salzachbrücke möglich. Variante südlich des Laufener Ortszentrums (WB des BVWP) wird bevorzugt.
A47	Hohe Verkehrsbelastung (Lkw-Verkehr) auf der B 20	Kurzfristig: Prüfung eines möglichen Nachfahrverbotes für Lkw in der Ortsdurchfahrt. Langfristig: Schnelle Realisierung der Ortsumfahrung und einer stadtnahen Salzachquerung.

Marktschellenberg

Wie ein Großteil der Gemeinden weist auch Marktschellenberg eine disperse Siedlungsstruktur auf. Mehrere Ortsteile erstrecken sich entlang der Bundesstraße 305, welche meist in Tallage von Bernau am Chiemsee über Ruhpolding, Schneizlreuth, Berchtesgaden und Marktschellenberg bis hin zur Deutsch-Österreichischen Grenze im Süden von Salzburg verläuft. Sie ist zugleich die einzige Straße, welche für Marktschellenberg eine überregionale Verbindungsfunktion erfüllt. Auf ihr verkehren täglich zwischen 7.500 und 10.000 Fahrzeuge. Als Straßen mit einer regionalen Verbindungsfunktion (hier: Verbindung zwischen Bundesstraße 305 und der österreichischen L 256) sind die BGL 5 und die BGL 6 zu nennen. Dort fallen die Verkehrsstärken jedoch deutlich geringer aus. Lediglich bis zu 3.000 Fahrzeuge verkehren auf diesen an einem durchschnittlichen Werktag. Sie erstrecken sich entlang von Hängen, wodurch nur eine geringe Fahrbahnbreite (insbesondere auf der BGL 5) vorzufinden ist. Ein Begegnungsfall tritt nur sehr selten ein, wohingegen die Bundesstraße teilweise einen überbreiten Querschnitt aufweist.

Das Gelände abseits der B 305 weist ein anspruchsvolles Höhenprofil auf, was zu einer erschwerten Erschließung von Ortsteilen führt. Dadurch sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde eingedämmt, da neues Bauland nur mit erheblichen Abtragsarbeiten erschlossen werden kann. Mehr als eine punktuelle Siedlungsentwicklung wird daher kaum realisierbar sein.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>Defizite Gemeindeverbindungsstraßen Über längere Streckenabschnitte ermöglichen schmale Querschnitte keinen Begegnungsfall.</p>	<p>Erschließungssituation Die kurzen Auffahrt- und Ausfahrampen bergen ein generelles Verkehrssicherheitsrisiko. (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 25: Defizitanalyse MIV für Marktschellenberg

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A48	Stellplatzproblematik im Ortskern	Keine Bestätigung ohne Parkraumuntersuchung möglich. Nach Ausbau des Angebotes ist Evaluierung erforderlich, ob Problematik gelöst wurde. Ggf. sind flankierende Maßnahmen zu ergreifen (Parkraumbewirtschaftung, Begrenzung der zulässigen Höchstparkdauer).
A49	Sehr breiter Straßenquerschnitt der B 305 (mit Seitenstreifen)	Hohe Geschwindigkeiten und geringes Platzangebot für Fußgänger führen zu einer Minderung der Sicherheit / Attraktivität für Einheimische und Gäste. Kommunale Verkehrsüberwachung: Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei 10-25% der Fahrzeuge. Verfügbarere Breite könnte effektiver zu Gunsten anderer Verkehrsmittel (Rad) genutzt werden. Seitenstreifen wird widerrechtlich als Rad- und Parkstreifen benutzt.

Piding

Die Situation im MIV wird in Piding in hohem Maße durch die B 20 und deren Anschlussstelle (AS) an die BAB 8 geprägt. Ein Großteil der Ziel- und Quellverkehre des Landkreises (des südlichen und des nördlichen) finden hier ihren überregionalen Anschluss. Überlagert wird dies durch die Durchgangsverkehre, vor allem des kleinen deutschen Ecks (bspw. von Salzburg nach Lofer) mit Pkw und Lkw aller Tonnageklassifizierungen, da die B 21 einer Tonnagebeschränkung (>3,5 t) unterliegt. Im Falle von Grenzkontrollen mit Rückstau auf der BAB 8 bei der Einreise kommt es zu Ausweichverkehr über die B 21 von Salzburg kommend über die B 20 zur BAB 8. Weiterhin können wegen der Tonnagebeschränkung der B 21 auf Bad Reichenhaller Flur (im Bereich Marzoll) erzeugte Schwerverkehre nur über die B 20 auf die Autobahn abfließen.

Die BAB 8 verfügt im Bereich Piding über keine Lärmschutzanlagen. Der Verkehrslärm von 50.000 Kfz/24h belastet die OT Piding und Pidingerau. Rechtsanspruch auf Lärmschutz durch den Baulastträger besteht nur bei einer wesentlichen Änderung an der Autobahn, d.h. erst bei einem sechstreifigen Ausbau, welcher nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern nicht vor 2027 zu erwarten ist.

Die Knotenpunkte der AS mit der B 20 sind hoch belastet und stör anfällig. In diesem Fall sucht sich Schleichverkehr seinen Weg durch das Ortsgebiet von Piding. In räumlicher Nähe mündet die St 2103 in die B 20. Eine Entlastung des erst im Jahr 2017 mit einer LSA aufgerüsteten Knotenpunkts verspricht sich die Gemeinde durch eine neue Anschlussstelle Anger. Diese ist jedoch ebenfalls erst Teil der Maßnahme sechsstreifiger Ausbau.

Im weiteren Verlauf quert die B 20 die Saalach, die dortige Brücke stellt bei über 30.000 Kfz/24h einen erheblichen Engpass dar.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite und Auffälligkeiten wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>Edeka in der Auenstraße Positiv: Vorbildlich integrierter Standort, auch zu Fuß und mit dem Rad erreichbar</p>	<p>Ortsmitte Piding Für ein ländliches Ortszentrum angemessener Ausbau als Mischverkehrsfläche, allerdings mit Aufwertungspotential (auch verkehrsrechtliche Anordnungen)</p>

	
<p>Lattenbergstraße Gewerbebetriebe und Outlet Center als Verkehrserzeuger überlagert mit Quell- und Zielverkehr der Molkerei Berchtesgadener Land</p>	<p>Knotenpunkt B 20 / St 2103 Im Jahr 2017 neu erstellte Lichtsignalanlage.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 26: Defizitanalyse MIV für Piding

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A50	Hohe Verkehrsbelastung B 20 – Ausweichverkehr in Gemeinde- / Wohngebiete	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Verkehrszählungen möglich. Problematik bedingt durch Baumaßnahmen an der B 20. Verhinderung von Durchgangsverkehr durch verkehrsplanerische Maßnahmen (kommunale Planungshoheit). Aufwertung der Situation in der Ortsmitte (Untersuchungen im Rahmen eines ISEK empfohlen).
A51	Kreisverkehr B 20 in Piding ist Nadelöhr für stadtauswärts fließenden Verkehr (Anschluss an BAB 8 und Ausweichverkehr von Salzburg auf B 21 auf BAB 8)	wird bestätigt. UH 12: Autobahnanschluss Piding KV - Einmündung Jechling. Zum Vollanschluss B 21 (AS Schwarzbach): Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss B 21 (siehe Kapitel 5.2.1) . Maßnahme wirkt entlastend auf die B 20 im Bereich Piding.
A52	Hohe Verkehrsbelastungen St 2103 (mit Stauungen zu Stoßzeiten)	wird bestätigt. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss Aufham (Anger) (siehe Kapitel 5.2.1) . Bei Ausbau BAB 8 vorgesehen, Maßnahme wirkt entlastend auf die OD Urwies.
A53	Fehlende Lärmschutzanlagen an B 20 und BAB 8	wird bestätigt. Bei Ausbau BAB 8 vorgesehen. Vorher freiwillige Maßnahme des Bundes.
A54	Engpass Saalachbrücke (= Lebensader des Landkreises, keine Ausweichmöglichkeit)	wird bestätigt. Allerdings: Engpassbeseitigung führt zu mehr Verkehr. Sanierung der Saalachbrücke wurde bereits beschlossen. Schutzmaßnahmen für Anwohner müssen berücksichtigt werden. Baulastträger Bund.
A55	1) Mautsystematik (fehlende Bemaufung auf Bundesfernstraßen); 2) Zu hoher Anteil an Transitverkehr im Gemeindebereich	1) Mautpflicht an allen Bundesstraßen ab 1.7.2018. Wirkung der Mautpflicht für Lkw auf Bundesstraßen ist abzuwarten. Pkw-Maut auf BAB kontraproduktiv. 2) Dafür gibt es zwei bedeutende Ursachen: Verkehr über das kleine deutsche Eck und Ausweichverkehr vor den Grenzkontrollen bei der Einreise. Wirkung der Mautpflicht für Lkw ist abzuwarten. BAB Pkw Maut kontraproduktiv.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A56	Tonnagebeschränkung B 21	Aufhebung der Tonnagebeschränkung seit langem Streitthema zwischen Bad Reichenhall und Piding (wird aufgehoben und durch Tonnagebeschränkung in Österreich ersetzt, letztere ist hinsichtlich der Wirkung jedoch gleichwertig!). Verhindert Ausweichverkehr von Österreich nach D auf kurzem Weg über das kleine dt. Eck abseits der BAB 8. Zielführend wäre ebenfalls ein Vollanschluss der AS Schwarzbach. Bis zu diesem Zeitpunkt wäre ein Verzicht auf weitere Gewerbeentwicklung in Marzoll sinnvoll. Schutz der Anwohner (Lärm) vorrangig.

Ramsau b. Berchtesgaden

Bemerkenswert ist, dass durch die Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden für den MIV keine Defizite im Zuge der Gemeindebefragung gemeldet wurden. Das Gemeindegebiet wird durch die B 305 gequert, welche eine Belastung von 3.000 bis 8.000 Kfz/24h aufweist. Durch das Ortszentrum zum Hintersee führt die St 2099, welche im Ortsbereich eine Belastung von 4.000 bis 5.000 Kfz/24h, Richtung Hintersee von ca. 1.500 Kfz/24h umfasst. Dabei handelt es sich um durchschnittliche Werte für Werkzeuge, die Verkehrsmengen an schönen Wander-/Ausflugstagen liegen wesentlich höher.

Die hohe Attraktivität der Ausflugsziele

- Wimbachklamm
- Ortszentrum Ramsau b. Berchtesgaden
- Hintersee / Hirschbichlstraße

spiegelt sich im Bestand in einem großen Angebot an Stellplätzen und entsprechend hohen Ziel- und Quellverkehrsströmen. Speziell in der Ortsmitte und am Hintersee leidet nach Ansicht der Gutachter dadurch die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>BGL 14 Angemessen, schmaler Ausbau dämpft Geschwindigkeiten</p>	<p>Hintersee Zahlreiche Stellplätze verursachen hohe Verkehrsmengen auf den Zufahrtsstraßen St 2099 und BGL 14</p>

<p>Hischbichlstraße Ab hier nur noch Busse und Radfahrer</p>	<p>westliche OD Ramsau b. Berchtesgaden Einseitige, nicht richtlinienkonform dimensionierte Gehwege, keine Querungshilfen</p>
<p>Ortsmitte Ramsau b. Berchtesgaden Einseitiges Parken, nur einseitige Gehwege, keine Querungshilfen, hohe Geschwindigkeiten</p>	<p>östliche OD Ramsau b. Berchtesgaden geradlinige Linienführung, hohe Geschwindigkeiten Ausweichparken auch für Wimbachschlucht-Parkplatz</p>

In folgender Tabelle finden sich überwiegend gutachterlich festgestellte Defizite für den MIV:

Tabelle 27: Defizitanalyse MIV für Ramsau b. Berchtesgaden

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A57	Viel Verkehr entlang BGL 14 Schwarzbachwacht - Hintersee trotz (angemessenen) schmaler Ausbaubreite	vom Gutachter benannt
A58	BGL 14: Widerrechtliches Parken am Straßenrand (Hochsaison: wetterabhängig an bis zu 20 Tagen im Jahr); Ehemaliger Parkstreifen aufgrund von Renaturierungsmaßnahmen nicht mehr vorhanden	Keine Bestätigung möglich

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A59	<p>Großzügiger Straßenquerschnitt (St 2099) in der Ortsdurchfahrt verleitet zu hohen Geschwindigkeiten; Umfangreiches straßenbegleitendes Stellplatzangebot; Geringes Platzangebot für Fußgänger (einseitiger Gehweg) führt zu einer Minderung der Sicherheit/ Attraktivität für Einheimische und Gäste</p>	<p>vom Gutachter benannt</p>

Saaldorf-Surheim

Die Situation im MIV in der Gemeinde Saaldorf-Surheim ist im Wesentlichen von den beiden Kreisstraßen BGL 2 im Ortsbereich Surheim und BGL 3 im Ortsbereich Saaldorf geprägt. Quell- und Zielverkehre bewegen sich neben diesen beiden Hauptachsen auch auf den Verbindungsstraßen zwischen den Ortsteilen. Die im Osten verlaufende Bundesstraße B 20 stellt die überregionale Anbindung der Gemeinde sicher.

Die südlich von Saaldorf verlaufende St 2104 bietet seit mehreren Jahren Grund für Diskussionen. Probleme durch die hohe Verkehrsbelastung und den schlechten Ausbauzustand der Staatsstraße im Bereich Neusillersdorf sollen mit Hilfe einer Ortsumfahrung gelöst werden. Unter anderem aufgrund von Naturschutzgründen ist die Realisierung des Vorhabens bis zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

Aus der Analyse geht hervor, dass die Gemeindeverbindungsstraße eine Schwachstelle im MIV darstellt. Von Seiten der Gemeinde wird die hohe Belastung durch Schwerverkehr als Grund für das Defizit gesehen. Die ortsansässige Firma Moosleitner (Zentrale in Surheim) betreibt am Standort Saaldorf (Ortsteil Berchtolding) Kiesabbau. Im täglichen Betrieb werden dadurch ca. 450 Lkw-Fahrten / Tag erzeugt, die die Gemeindeverbindungsstraße deutlich belasten.

Die Schwerverkehrsbelastung ist ein Grund, weshalb die Gemeinde die Realisierung einer Ost-West-Verbindung zwischen BGL 2, BGL 3 und B 20 wünscht.

Im Ortsentwicklungsplan Saaldorf-Surheim wird für Surheim eine weitere Siedlungsentwicklung im Bereich des bereits geplanten Neubaugebietes Spitzauerwiese vorgeschlagen, um dem räumlichen Ungleichgewicht in der Siedlungsentwicklung entgegenzuwirken. Aus verkehrlicher Sicht wirkt sich eine derartige Entwicklung in direkter Nähe zur Kreisstraße BGL 2 auf die Bewohner der neuen Baugebiete aus. Die Kreisstraße wird immer mehr von Siedlungsentwicklungen eingeschlossen, wodurch diese Gebiete unter den negativen Auswirkungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen leiden. Anforderungen an die Querbarkeit und Schutzmaßnahmen steigen dementsprechend.

Ähnlich wie in Surheim werden im OEP Vorschläge zu Potentialflächen für die Siedlungsentwicklung gegeben. Auch hier werden u.a. Entwicklungen in direkter Nähe zur Kreisstraße (BGL 3) herangezogen. Einerseits wird durch eine derartige Entwicklung die Erschließung der neuen Siedlungsgebiete vereinfacht. Andererseits teilt die Kreisstraße die östlichen Bereiche vom übrigen Siedlungsbereich ab und stellt eine deutliche Barriere für Fußgänger dar.

Die folgende Übersicht zeigt anhand von Fotos ausgewählte Defizite auf:

	
<p>Verkehrserzeuger Firma Moosleitner Standort Surheim (weiterer Standort für den Kiesabbau Höhe Berchtolding) (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Fehlende Querungshilfe BGL 3 Querungshilfe der BGL 3 auf Höhe Steinbrünnung fehlt.</p>
	
<p>Straßenquerschnitt bei Neusillersdorf Schlechter Ausbauzustand der St 2104; hoher Schwerverkehrsanteil durch den Ortsteil</p>	<p>Zentrale Kreuzungsstelle BGL 2 / Schulstraße Fehlende Querungshilfe der BGL 2</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 28: Defizitanalyse MIV für Saaldorf-Surheim

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A60	Schwachstellen Ortsbereiche Saaldorf und Surheim: Erhöhte Geschwindigkeiten an den Ortseinfahrten	Keine Bestätigung ohne Durchführung mit anschließender Auswertung von Geschwindigkeitsmessung möglich. Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ortseingänge (bspw. Inseln, optische Einengungen), innerhalb der Ortsteile und an unfallgefährlichen Kreuzungssituationen (vgl. OEP Saaldorf-Surheim, Dragomir).
A61	Schwachstelle Gemeindeverbindungsstraße	Gemeindeverbindungsstraße: Zustand der Gemeindeverbindungsstraße wird durch Schwerverkehr (Kieslaster Firma Moosleitner) stark beansprucht. Absprachen mit den Fahrern werden bereits durchgeführt um Ausweichrouten über alternative Strecken zu führen.
A62	Fehlende Verkehrsverbindung über die Salzach für MIV bei Laufen / Oberndorf	wird bestätigt. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Salzachquerung bei Laufen (siehe Kapitel 5.2.1).

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A63	Erwartung Gemeinde: Realisierung der Nordwesttangente	Könnte in Verlängerung der Westtangente Freilassing realisiert werden. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Nordwesttangente Freilassing (siehe Kapitel 5.2.1)
A64	Erwartung Gemeinde: Realisierung Umgehungsstraße Perach (Freilassing)	Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing (siehe Kapitel 5.2.1)
A65	Erwartung Gemeinde: Ausbau des Hagenauer Aufschleifers	Siehe Planfall Verkehrsmodell: Hagenauer Aufschleifer (eingeschränkte Aussage) (siehe Kapitel 5.2.1)
A66	Zu viel Durchgangs-Schwerverkehr in Saaldorf	Für eine Beurteilung sind Messungen erforderlich. Firma Moosleitner an zwei Standorten (nördlich von Saaldorf: Kiesabbau und nördlich von Surheim: Betonwerk)
A67	Fehlende Verbindungsstraße BGL 3 - BGL 2 - B 20	wird bestätigt

Schneizlreuth



Die Gemeinde umfasst zahlreiche Ortsteile, die mit wenigen Ausnahmen an den Bundesstraßen B 21 und B 305 liegen. Einen besonderen Fokus verdient die B 21, über welche der innerösterreichische Quell- und Zielverkehr des kleinen deutschen Ecks fließt (bspw. Salzburg-Lofer). Dieser verfügt über einen hohen Schwerverkehrsanteil und stellt für die Gemeinde Durchgangsverkehr dar. Für Lkw besteht zwischen Schneizlreuth und Melleck / Steinpass ein Nachtfahrverbot.

Vor allem im Winter wird diese Verkehrsbeziehung durch Wintersportler überlagert, welche aus ganz Nordeuropa über die A 8 und Inzell in das westliche Salzburger Land (u.a. Waidring, Saalbach-Hinterglemm, Zell am See) fahren.

Von den Wirkungen dieser teils stark befahrenen Straßen ist die Mehrzahl der Einwohner der Gemeinde unmittelbar betroffen (bspw. Emissionen, mangelhafte Aufenthaltsqualität, Trennwirkung, Sicherheitsdefizite).

Die Bundesstraßen verfügen auch in den Ortsdurchfahrten über großzügige Ausbaubreiten. Verkehrsberuhigende Einbauten an Ortseingängen (Verschwenkungen, Inseln, Kreisverkehrsplätze etc.), wie sie in vielen Gemeinden auch an Bundesstraßen bereits bestehen, fehlen. Subjektiv fahren die Fahrzeuge zu schnell durch die Orte, das gilt auch für Lkw. Ein Unsicherheitsgefühl vor allem bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern (mobilitätseingeschränkte und alte Menschen, Schüler) ist die Folge. Diese Aussage geht klar aus den Rückmeldungen der Gemeinde hervor.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>Lkw Nachtfahrverbot in Schneizlreuth Schutz der Wohnbevölkerung</p>	<p>Knotenpunkt B 20 / B 305 in Unterjettenberg Gemeinde wünscht höhenfreien Ausbau</p>

	
<p>B 305, Abzweig nach Oberjettenberg Dolomitwerk als Quelle /Ziel von Lkw-Fahrten</p>	<p>B 20 in Schneizlreuth sehr hohe Verkehrsmengen / viel Schwerverkehr auf dem kleinen deutschen Eck</p>
	
<p>Wegscheid – Samerbrücke Hohes Gefälle, starke Kurvigkeit und unübersichtliche Einmündung</p>	<p>OD Weißbach Großzügige Breite und geradliniger Ausbau nach Außerortsstandards führt zu hohen Geschwindigkeiten. Keine Querungshilfen für Fußgänger.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 29: Defizitanalyse MIV für Schneizlreuth

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A68	Feinstaub- und Lärmbelastung der Wohngebiete durch hohes Verkehrsaufkommen (Fehlende Schutzmaßnahmen)	Wohnstandorte und touristische Entwicklung durch hohe Verkehrsmengen massiv beeinträchtigt. Aufenthaltsqualität im Umfeld der Straßen gering. Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen der Baulastträger. Ansonsten Lärmschutz durch die Kommune. Rückbau / gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrten mit Querungshilfen, Markierung der Ortseinfahren (Torwirkung). Zukünftig angepasste Ortsentwicklung (entlang der Straßen wenig empfindliche Nutzungen, geeignete Stellung der Baukörper, Grundrisse). Maxime: Keine neuen Betroffenen schaffen.
A69	Überquerungen der Bundesstraßen sehr gefährlich (OT Schneizlreuth, Baumgarten, Jettenberg, Fronau)	wird bestätigt
A70	Verunreinigungen der Haltemöglichkeiten entlang der B 305 und B 20 aufgrund widerrechtlicher Müllentsorgung durch Lkw-Fahrer	Keine Bestätigung möglich (Feststellung der Gemeinde)
A71	Überhöhte Geschwindigkeiten auf der B 305	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen mit anschließender Auswertung möglich. Defizit im Bereich Ortseinfahrt Weißbach ist bekannt. Gemeinde führt bereits häufig Geschwindigkeitsüberwachungen durch.
A72	Knoten B 21 / B 305 überlastet	Knotenpunkt in Schneizlreuth; höhenfreier Anschluss vermutlich nicht wirtschaftlich; Lösung Kreisverkehr wurde im Gemeinderat abgelehnt.

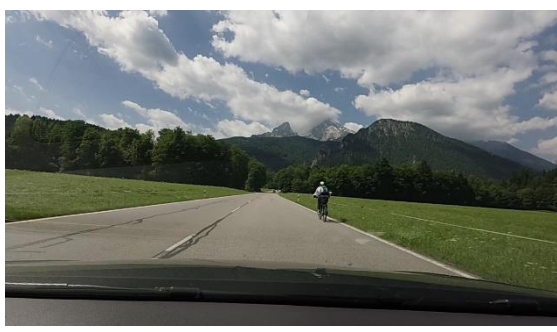

Schönau a. Königssee

Der Gemeinde Schönau a. Königssee kommt im Landkreis Berchtesgadener Land insbesondere im Tourismus-Sektor eine zentrale Rolle zu Gute. Der Königssee gilt als beliebtes Ausflugsziel und ist somit der Hauptverkehrserzeuger in der Gemeinde. Bis zu 6.000 Gäste besuchen die bayerische Schifffahrt täglich und reisen meist mit dem Kfz an. Durch den hohen Besucherandrang sind die 2.300 zur Verfügung stehenden Stellplätze hoch frequentiert. Erreichbar ist der Königssee über die Bundesstraße B 20 und die Kreisstraße BGL 1. Die B 20 zählt zu den Hauptverbindungsachsen im Landkreis und verläuft von Laufen über Freilassing, Bad Reichenhall, Berchtesgaden zum Königssee. Im Bereich der Gemeinde Schönau a. Königssee verkehren an einem durchschnittlichen Werktag ca. 10.000 Fahrzeuge. Auf der BGL 1 sind es nur rd. 5.000 Fahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag.

Innergemeindlich verläuft die B 20 zwischen den Ortsteilen Schwöb und Unterschönau. Eine Ortsdurchfahrt der B 20 ist in der Gemeinde Schönau a. Königssee nicht vorzufinden, was dazu führt, dass die Trassierung teilweise eine überbreite Fahrbahn aufweist. Im Gegensatz dazu, weist die Kreisstraße BGL 1 besonders zwischen dem Kreisverkehr bei Berchtesgaden und dem Biomasse Heizkraftwerk einen zu schmalen Querschnitt auf, was einen Begegnungsfall Lkw-Lkw nur bei deutlich langsamerem Geschwindigkeitsniveau als die zulässige Höchstgeschwindigkeit zulässt. Da auch der ÖPNV in diesem Abschnitt verkehrt sind solche Begegnungsfälle nicht selten vorzufinden.

Aus der Gemeindebefragung ging zudem hervor, dass die Fahrzeugführer von der B 305 über den Duftberg zur BGL 1 in Richtung Königssee geleitet werden. Die Fahrbahnbreite im oberen Bereich des Duftberges wird als zu schmal empfunden. Die verkehrsplanerische Analyse ergab jedoch, dass die vorhandene Breite den richtlinienkonformen Ansprüchen entspricht. Für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t ist dieser Streckenabschnitt gesperrt. Das Begegnen zweier Pkw ist auch an der schmalsten Stelle möglich. Zudem weist die alternative Verbindung von der B 305 zum Königssee (über Stangerberg) keine breiteren Querschnitte auf.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>B 20, bei Schwöb Überbreite Fahrbahn</p>	<p>Parkierungsanlage am Königssee Ganztägig sehr hohe Auslastung</p>

	
<p>Königssee Starker Verkehrserzeuger insbesondere im Tourismussektor (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>BGL 1 zwischen Berchtesgaden und Biomasse Heizkraftwerk Abschnittsweise schmaler Querschnitt (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 30: Defizitanalyse MIV für Schönau a. Königssee

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A73	Kreisstraße BGL 1: Im Bereich zwischen Kreisverkehr Berchtesgaden und dem Biomasse-Heizkraftwerk besteht Ausbaubedarf (insbesondere für Lieferverkehr und ÖPNV zu schmal)	wird bestätigt Im Ausbauprogramm des StBA TS enthalten. Begegnungsfall Pkw-Lkw nur eingeschränkt möglich. Empfehlung zum Ausbau mit 6,5 m bis 7,0 m Straßenbreite. Problem: Grundstücksverhandlungen.
A74	Abschnitte auf der B 20 teilweise sehr breit ausgebaut (5 m pro Fahrstreifen)	Bedingt durch die Ausbaubreite werden Fahrzeugführer zur Geschwindigkeitsübertretung verleitet.
A75	Hohe Auslastung am Parkplatz Seestraße	Bedeutung für den Tourismus (auch werktags). Parkplatz im Sommer fast voll belegt. Stellplatzsuche gestaltet sich schwierig. Bezahlssystem Parkscheinautomat verbesserungswürdig. Parkplatzinternes Leitsystem (dynamische Anzeige mit freien Stellplätzen). Räumliche Aufteilung der Parkanlagen wird empfohlen.

Teisendorf

Die Gemeinde Teisendorf befindet sich am westlichen Rand des Landkreises Berchtesgadener Land. Durch die Gemeinde verlaufen die folgenden klassifizierten Straßen (SVZ 2015):

- BAB 8 mit ca. 40.000 – 47.000 Kfz/24h
- B 304 mit ca. 8.000 – 9.000 Kfz/24h
- St 2102 mit ca. 2.500 Kfz/24h
- St 2103 mit ca. 2.000 – 5.000 Kfz/24h
- BGL 10 mit ca. 2.000 Kfz/24h
- BGL 12 mit ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24h
- BGL 16 mit ca. 1.500 Kfz/24h

Trotz der Nähe zur BAB 8 besitzt Teisendorf keine eigene Anschlussstelle. Aus Richtung München kommend ist gemäß Routenempfehlung die Anschlussstelle Neukirchen zu nutzen. Über die St 2102 erreicht man anschließend das Gemeindezentrum. Aus Richtung Salzburg hingegen ist es kürzer bei der Ausfahrt Anger abzufahren und anschließend über die St 2103. In Folge der Stauanfälligkeit der BAB 8 ging aus der Gemeindebefragung hervor, dass insbesondere die St 2102 als beliebte Ausweichroute resp. Umleitungsrouten genutzt wird. In Folge des sechstreifigen Ausbaus der BAB 8 sollte sich die Stauanfälligkeit minimieren, wodurch nur in Einzelfällen eine Umleitungs- oder Ausweichroute einen Zeitvorteil birgt.

Als weiteres Problem ging aus der Gemeindebefragung die Unfallauffälligkeit am Knotenpunkt Teisendorf West / B 304 sowie am Knotenpunkt B 304 / St 2103 und die Problematik des Durchgangsverkehrs im Ortsteil Oberteisendorf hervor. Die Verkehrssicherheitsanalyse hat gezeigt, dass der Knotenpunkt Teisendorf West / B 304 als Unfallhäufungsstelle zu definieren ist, wohingegen keine Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt B 304 / St 2103 vorliegt. Die Ortsdurchfahrt Oberteisendorf ist augenscheinlich tatsächlich von einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr betroffen. Dies wurde auch schon in einem Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros INGEVOST untersucht und festgestellt.

Entgegen der Tatsache, dass der Ortsteil Teisendorf von der B 304 umfahren wird, sind im Zentrum (Marktstraße, Poststraße, Bahnhofstraße) subjektiv hohe Verkehrsmengen vorzufinden, welche nicht nur auf den Quell- und Zielverkehr zurückzuführen sind. Auch der Lkw-Anteil ist im Vergleich zu anderen Gemeinden im Innenstadtbereich durch den Anlieferverkehr überproportional hoch.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dokumentiert werden:

	
<p>Knotenpunkt Teisendorf West / B 304 Unfallauffälliger Knotenpunkt (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Markstraße im Innenstadtbereich Hoher Durchgangsverkehrsanteil im Zentrum der Stadt (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>
	
<p>Ortsdurchfahrt Oberteisendorf Hoher Durchgangsverkehrsanteil im Ortsteil Oberteisendorf (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Marktstraße im Innenstadtbereich Hoher Lkw-Anteil im Innenstadtbereich</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den MIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 31: Defizitanalyse MIV für Teisendorf

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
A76	Parksituation im Zentrum	Gemäß Parkraumuntersuchung von INGEVOST 2015 ist auf fast allen Parkierungsanlagen zu jeder Tageszeit ein ausreichendes Angebot vorhanden. Über alle untersuchten Parkierungsanlagen wird in der Spitzenstunde nur eine Auslastung von 75% erreicht. Um dennoch die Parksituation zu verbessern wird die Optimierung des Parkleitsystems empfohlen. Anstatt einer durchgehenden Nummerierung sollten die Parkierungsanlagen benannt werden, damit die Orientierung besser gewährleistet ist.
A77	Hoher Durchgangsverkehrsanteil	Bestätigung nur nach einer Analyse möglich (Befragung der Lenker). Weiträumige Ortsumfahrung bereits vorhanden (hoher Anteil von Ziel- und Quellverkehr vermutet). Reduzierung des Durchgangsverkehrs nur durch harte Maßnahmen möglich. Sperrung Marktstraße und Teile der Poststraße für MIV.
A78	Hoher Lkw-Anteil auf Poststraße	Zur Bestimmung des genauen Lkw-Anteils sind Verkehrserhebungen notwendig. Aufgrund der Vielzahl an Einzelhändlern sowie des Brauereiverkehrs ist ein hoher Anteil des Lkw-Verkehrs auf die Anlieferung zurückzuführen.
A79	OD Oberteisendorf: Hoher Durchgangsverkehr auf B 304 und damit verbundene Lärmbelastung der Anwohner	OU Oberteisendorf wurde für BVWP nicht gemeldet. Nach Auskunft des StBA TS Realisierung langfristig unrealistisch. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Ortsumfahrung Oberteisendorf (siehe Kapitel 5.2.1) . Geplante Maßnahmen: Radwege, Mittelinseln und Verschwenkungen (vgl. INGEVOST)
A80	Unfallhäufungsstelle B 304 / BGL 12	UH 21: B 304, Teisendorf Einmündung BGL 12 Vorschlag UKO: Sichthindernis am Knotenpunkt entfernen. Umgestaltung des Knotenpunktes zum KVP bereits geplant (StBA TS).
A81	Kreuzung Teisendorf –West / B 304 und Zufahrt St 2103: Unfallhäufigkeit und gefährliche Zufahrten zur B 304 im gesamten Gemeindebereich	UH 21: B 304, Teisendorf Einmündung BGL 12 UH 22: B 304, Teisendorf Einmündung St 2103 (östliche Einmündung). Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf B 304 geplant (Bereich Teisendorf).
A82	Hoher Durchgangsverkehr auf B 304	wird bestätigt B 304 verläuft jedoch (ausgenommen Oberteisendorf) bereits außerorts und soll Funktion einer überregionalen Verbindungsstraße erfüllen.
A83	Hohe Verkehrsbelastung auf St 2102 durch Umleitungen auf BAB 8	Mit Ausbau der BAB 8 (sechsstreifig) sinkt die Staufälligkeit, wodurch Umleitungsrouten seltener genutzt werden.
A84	Zu hohes Geschwindigkeitsniveau auf B 304 im Ortsbereich und im Zulauf	Keine Bestätigung ohne Durchführung und anschließender Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen möglich. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf B 304 geplant (Bereich Teisendorf).

3.3 Analyse des Ist- Zustandes im NMIV

3.3.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse NMIV

Im Zuge der Gemeindebefragung wurden die Gemeinden aufgefordert, die Situation im NMIV anhand von Schulnoten (1 – sehr gut bis 6 – ungenügend) zu bewerten. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

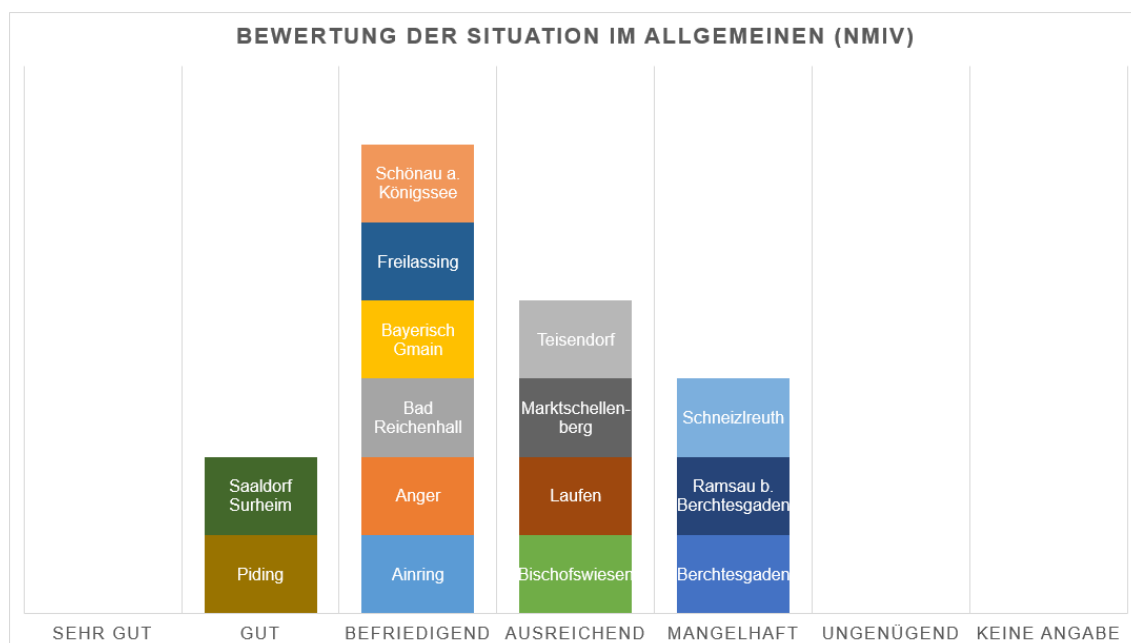


Abbildung 46: Einstufung der gegenwärtigen Situation im NMIV durch die Gemeinden

Als Kriterien für die Einstufung einer Situation im NMIV gelten:

- Netzlücken im Radverkehr entlang Bundes-, Staats-, Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen
- Zustand der Wege im Fußgänger- und Radverkehr (Ausbauzustand, Beschilderung)
- Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer
- Barrierefreiheit (Gehwegabsenkungen, Zugang zum ÖPNV).

Keine der 15 Gemeinden bewertet die Situation im NMIV als sehr gut. Bei der Bewertung schneiden die Gemeinden Piding und Saaldorf-Surheim mit der Note gut am besten ab. Sechs Gemeinden beschreiben die Situation im NMIV als befriedigend und vier als gerade noch ausreichend.

Die Gemeinden Schneizreuth, Ramsau b. Berchtesgaden und Berchtesgaden bewerten die Situation im NMIV als mangelhaft. Diese Einschätzung liegt u.a. an den topografischen Gegebenheiten, die einen Ausbau von Radwegen und die Umsetzung der Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr erschweren.

Um ein landkreisweites Bild zu erzeugen, werden aus der Gemeindebefragung an dieser Stelle die entsprechenden Aussagen zum NMIV wiedergegeben, bei welchen die Gemeinden aufgefordert waren, die Gründe für die Bewertung der Situation aus ihrer Sicht zu nennen.

Tabelle 32: Herausforderungen im NMIV

Gemeinde	Zentrale Herausforderung im NMIV
Ainring	Optimierung Radwegenetz entlang BGL 10
Anger	Optimierung Radwegenetz entlang überörtlicher Straßen
	Schließen von Lücken im örtlichen Radwegenetz entlang St 2013
Bad Reichenhall	Optimierung innerörtliches und überörtliches Radwegenetz
Bayerisch Gmain	Ausbau Radwegenetz entlang B 20 im Ortszentrum und Richtung Bad Reichenhall
	Schließen von Netzlücken entlang BGL 4
	Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Bahnhof Bayerisch Gmain
Berchtesgaden	Optimierung innerörtliches Radwegenetz
Bischofswiesen	Schließen von Lücken im Radwegenetz Ortsbereich Bischofswiesen, Engedey
Freilassing	Ausbau Radwegeverbindung zwischen Salzburg und Freilassing
	Verbesserung der Barrierefreiheit, Erreichbarkeit Bahnhof Freilassing
Laufen	Ausbau der Radwege im Ortszentrum entlang B 20
	Optimierung der Radwegebeschilderung
	Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer in der Altstadt
Marktschellenberg	Optimierung Radwegenetz entlang B 305
Piding	Schließen von Netzlücken entlang St 2103
Ramsau b. Berchtesgaden	Optimierung Radwegenetz entlang St 2099 und B 305
	Verbesserung der Fußgängerwege im Ortsbereich
Saaldorf-Surheim	Schließen von Lücken im Radwegenetz entlang St 2104, BGL 2 und BGL 3
	Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Ortsbereichen (Querungshilfen, Gehwege)
Schneizlreuth	Optimierung Radwegenetz entlang von Gemeindeverbindungsstraßen
	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Schönau am Königssee	Ausbau Radwegeangebot
	Schließen von Lücken im Radwegenetz entlang B 20
Teisendorf	Schließen von Lücken im Radwegenetz entlang überörtlicher Straßen
	Verbesserung der Barrierefreiheit im Ortsbereich Teisendorf

Die Verbesserung des Radwegenetzes entlang innerörtlicher und überörtlicher Straßen steht bei allen Gemeinden im Vordergrund. Dabei werden Netzlücken entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen genannt, die die Durchgängigkeit des Alltagsradwegenetzes negativ beeinflussen. Zusätzliche Gründe, die für die Gesamtbewertung der Situation im NMIV ausschlaggebend waren, sind fehlende Beschilderungen der Radwege sowie Defizite in der Verkehrssicherheit und Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer.

Im Fußgängerverkehr steht die Verbesserung der Barrierefreiheit im Vordergrund. Hierbei spielen Gehwegabsenkungen an Ampelanlagen und die Übergänge zum ÖPNV eine große Rolle.

3.3.2 Beteiligung Stakeholder

Meist im persönlichen Gespräch fand eine umfangreiche Beteiligung von sogenannten Stakeholdern statt. Eine Übersicht für den NMIV ist folgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 33: Tabellarische Übersicht der Beteiligungen im NMIV

Stakeholder	Art der Beteiligung
Staatliches Bauamt Traunstein	Abstimmung zum Thema Maßnahmen Radwege entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen
Berchtesgadener Land Tourismus GmbH	Besprechung am 19.4.2017
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH	Besprechung am 19.4.2017
EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein	Besprechung am 19.4.2017
Fachabteilungen des Landratsamtes BGL	laufend, während der Projektabwicklung
Regierung von Oberbayern Sachgebiet 31.1 (Themenfeld Radwegeprogramme)	Abstimmung zum Thema Förderprogramme bzgl. Radwegebeschilderung

Durch Abstimmungen mit dem Staatlichen Bauamt Traunstein konnten Erkenntnisse über geplante und potentielle Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen von Radwegen entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen gewonnen werden. Im gemeinsamen Abstimmungsgespräch mit Vertretern der Berchtesgadener Land Tourismus GmbH, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft und der EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein wurden folgende Themen diskutiert:

- Radverbindung zwischen Freilassing und Salzburg
- Fahrradsteg zwischen Surheim und Anthering
- Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen
- Möglichkeiten eines Fahrradverleihs für den Pendlerverkehr
- E-Bike Angebot im Landkreis
- Unterhalt und Pflege der Radverkehrsanlagen im Landkreis
- Überarbeitung des Beschilderungskonzeptes für touristische Radwege
- Einführung einer standardisierten Wegweisung für den Alltagsradverkehr.

Die gewonnenen Erkenntnisse sind in das vorliegende Gutachten eingeflossen.

Ausbauprogramme des StBA TS

Wie schon im Kapitel 3.2.2 beschrieben, sind die Bauprogramme des Staatlichen Bauamtes Traunstein wichtige Anhaltspunkte in Hinblick auf potentielle Ausbaumaßnahmen an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen im Landkreis Berchtesgadener Land. Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Projekte im Radverkehr.

Tabelle 34: Projekte zur Anlage von Radwegen entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (StBaTs, 2017)

Straße	Projektbezeichnung
B 21	Gemeinde Schneizlreuth: Fronau – Bad Reichenhall (wird selbstständig geführt; Abschnittslänge: ca. 6,8 km)
B 305	Gemeinde Schneizlreuth: Inzell – Weißbach (wird selbstständig geführt; Abschnittslänge: ca. 2,3 km)
B 305	Gemeinde Schneizlreuth: Antoniberg – Schneizlreuth (wird selbstständig geführt; Abschnittslänge: ca. 2,0 km)
St 2100	Gemeinde Bischofwiesen: Aschauerweiherstraße (mit Ausbau der Staatsstraße; Baulänge: ca. 0,9 km)
St 2103	Markt Teisendorf: Teisendorf – Punschern (Baulänge: ca. 1,3 km)
St 2104	Gemeinde Saaldorf-Surheim: Schönram – Schign (in kommunaler Sonderbaulast; Baulänge: ca. 4,2 km)
St 2104	Gemeinde Saaldorf-Surheim: Schign – Neusillersdorf (mit Ausbau der Staatsstraße; Baulänge: ca. 1,6 km)
BGL 3	Stadt Laufen: OD Laufen (mit Erneuerung der EÜ; Baulänge: ca. 0,4 km)
BGL 4	Stadt Bad Reichenhall: Bereich Obermühle (mit Ausbau der Kreisstraße; Baulänge: ca. 0,8 km)
BGL 10	Teisendorf B 304 – Ainring Thundorf (Baulänge: ca. 5,6 km)
BGL 12	Markt Teisendorf: Roidham – Mehring (mit Erneuerung der EÜ; Baulänge: ca. 1,4 km)

Radwegprogramm Bayern

Das Radwegprogramm Bayern (StMI, 2015) gibt Auskunft darüber, an welchen Bundes- und Staatsstraßen nachträglich Radwege realisiert werden sollen. Das Programm beruht auf einer Bedarfsanalyse für Lückenschlüsse und notwendige Netzergänzungen und enthält eine Liste der geplanten Projekte für den Zeitraum 2015 bis 2019.

Tabelle 35: Projekte zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen (StMI, 2015)

Straße	Projektbezeichnung
B 20	OB-B-42 (Gemeinde Bischofswiesen): Struber Berg (wird selbstständig geführt; Abschnittslänge: 1,1 km)
B 20	Markt Berchtesgaden: KVP Berchtesgaden – St 2097 (Baulänge: 1,1 km)
B 20	OB-B-56 (Gemeinde Bayerisch Gmain): OD Bayerisch Gmain – Bad Reichenhall (Baulänge: 1,5 km); Teilprojekt bereits in Bau, Fertigstellung Mitte 2018
B 20	OB-B-41 (Gemeinde Piding): Mauthausen – St 2103 (Baulänge: 0,7 km)
B 20	Stadt Laufen: Höfen – Bubenberg (Baulänge: 0,9 km)
B 20	OB-B-37 (Gemeinde Bischofswiesen): DB Maximiliansreitweg (Baulänge: 1,8 km)
B 304	OB-B-48 (Markt Teisendorf): Ufering – Straß (Baulänge: 2,6 km)
B 304	OB-B-47 (Markt Teisendorf): Thalmann – Spöck (Baulänge: 2,9 km) Projekt wird über die Landkreisgrenze BGL nach Traunstein fortgesetzt
B 304	OB-B-38/39/40 (Gemeinde Ainring): OD Adelstetten (Baulänge: 1,1 km)
B 305	OB-B-49 (Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden): Ramsau b. Berchtesgaden – Wimbach (Baulänge: 1,2 km)
B 305	OB-B-50 (Gemeinde Schönau a. Königssee): Roßhofmühle – Duftberg (Baulänge: 1,0 km)
B 305	OB-B-51 (Gemeinde Schönau a. Königssee): Duftberg – Stang (Baulänge: 0,9 km)
St 2103	OB-L-28 (Gemeinde Piding) Piding – Urwies (Baulänge: 0,7 km)

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die geplanten Projekte im Landkreis Berchtesgadener Land:

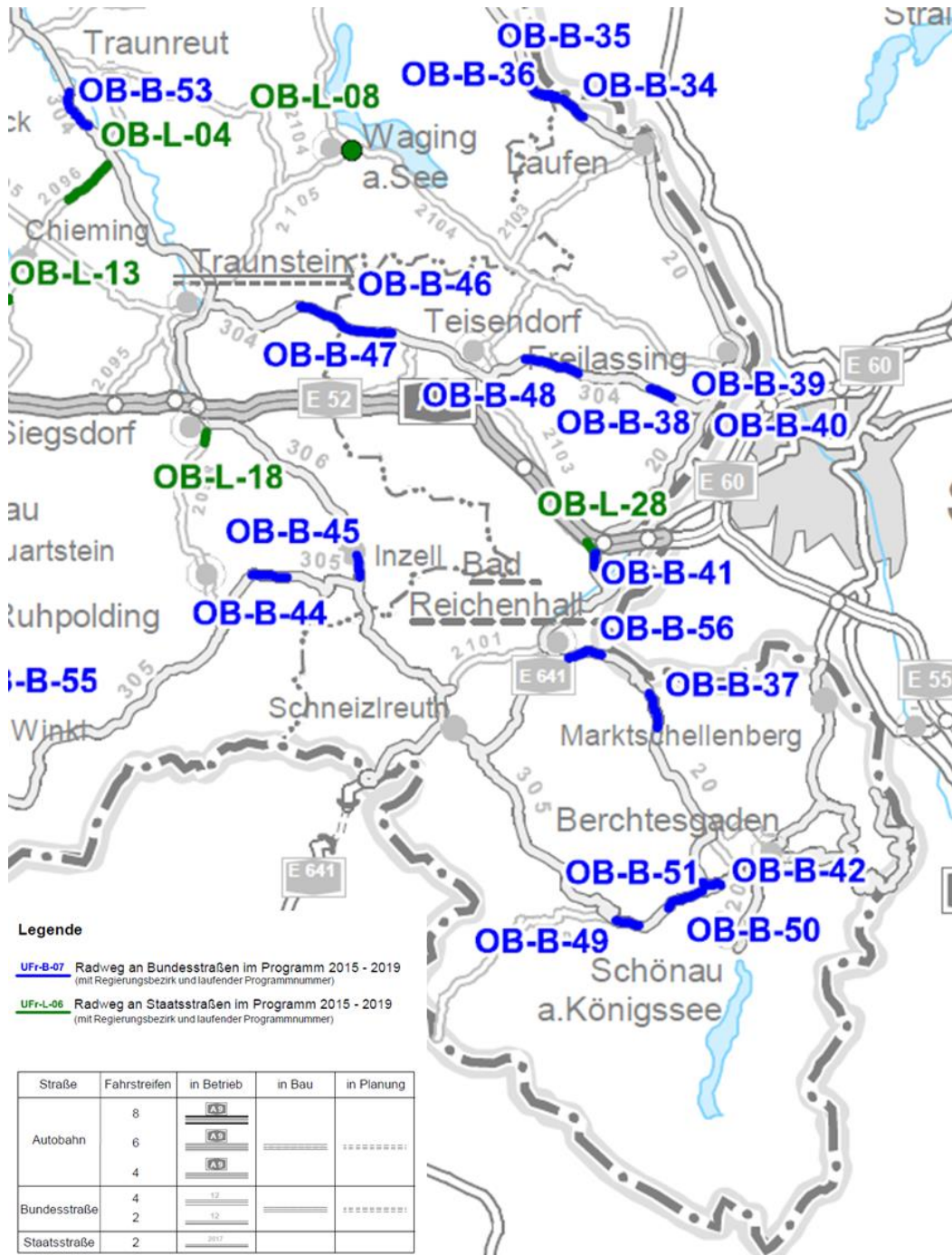


Abbildung 47: Radwegeprogramm 2015-2019: Nachträglicher Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen, Straßenübersichtskarte (StMI (Karte), 2015)

3.3.3 Fahrradabstellanlagen

Ähnlich wie die Autofahrer auf ausreichend Stellplätze für Pkw angewiesen sind, brauchen auch Radfahrer Abstellanlagen für Fahrräder an den Anfangs- und Endpunkten ihrer Fahrten. Der Einfluss von gut positionierten, leicht zugänglichen, sicheren und wettergeschützten Abstellanlagen auf die Verkehrsmittelwahl darf nicht unterschätzt werden. Mit dem Trend zum Radfahren über weitere Distanzen haben gut funktionierende, leichte und damit teure Fahrräder zahlenmäßig stark zugenommen. Dementsprechend sind an die Gestaltung der Abstellanlagen hohe Anforderungen zu stellen. Dies gilt nicht nur für Anlagen in Wohngebieten, sondern auch für jene an den jeweiligen Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Freizeit- und Handelseinrichtungen. Abstellanlagen an Bahnhöfen und -haltepunkten (Bike & Ride) werden in einem gesonderten Kapitel (siehe Kapitel 3.6.1) erfasst.

Wie auch im ruhenden Kfz-Verkehr existieren Hinweise der FGSV zum Fahrradparken (FGSV, 2012). Diese Hinweise behandeln die Planung von Fahrradparkeinrichtungen mit einem Schwerpunkt auf grundsätzliche und nutzungsspezifischen Anforderungen an das Fahrradparken sowie die jeweilige Bedarfsermittlung. Die folgenden Grundanforderungen an Fahrradabstellanlagen müssen bereits bei der konzeptionellen Planung berücksichtigt werden.

- Geeignete Standortwahl: Unmittelbare Nähe zu Eingängen der jeweiligen Einrichtungen, Anfang von Fußgängerzonen, Straßenkreuzungen und Einmündungen, Nahbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Standsicherheit: Befestigter Untergrund, anforderungsgerechte Fahrradhalter
- Diebstahlschutz: Anschließmöglichkeiten, Zugangskontrollen, Sicherung gegen mutwillige Beschädigungen
- Wetterschutz: Integration der Anlage in ein Gebäude, unter Vordächern an Gebäuden, eigenständige Überdachung
- Sonstige Anforderungen: Unterbringung von Zubehörteilen / Werkzeug, Aufbewahrung von Bekleidung / Gepäck, Reparatur- und Wartungsservices, Rast- und Informationsmöglichkeiten, Toiletten.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über nutzungsspezifische Merkmale und die daraus ableitbaren Anforderungen an Fahrradabstellanlagen für unterschiedliche Nutzungsarten.

Tabelle 36: Nutzungsspezifische Merkmale und ausgeprägte Anforderungen (FGSV, 2012)

Nutzungsart	Nachfragegruppe	saisonale oder tageszeitliche Nachfragespitzen	Parkzeitraum			Parkdauer			Besondere Anforderungen	
			tagsüber	abends	nachts	kurzfristig	langfristig	dauerhaft	Wetterschutz	Flächen für Sonderformen, Zubehör, Services
Wohngebäude	Bewohner		X	X	X	X	X	X	X	X
	Besucher		X	X		X	X			
Schulen	Schüler	X	X				X		X	X
	Beschäftigte	X	X				X		X	X
Hochschulen	Studenten	X	X	X		X	X		x	x
			Beschäftigte	X	X		X	X		X
	– Mensen, Bibliotheken	X	X			X			X	X
Arbeitsstätten	Beschäftigte		X				X		X	X
	Besucher		X			X	X			
Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe	Kunden		X	X		X				X
	Beschäftigte		X	X			X		X	X
Zentrale Bahnhöfe	Kunden		X			X				
	B+R-Nutzer		X*	X	X**		X	X*	X	X
	Beschäftigte		X				X		X	X
ÖV-Haltestellen	B+R-Nutzer		X				X		X	X
Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsstätten	Besucher	X	X	X		X	X			X
Öffentliche Fahrradverleihsysteme	Kunden		X	X	X	X	X	X		X

X = ausgeprägtes Merkmal

* In der Regel ausgeprägte Tagesspitze für B+R-Nutzer

** An Bahnhöfen mit ausgeprägtem Einpendelverkehr

Im Rahmen der Gemeindebefragung, die als Grundlage für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Berchtesgadener Land dient, wurden Informationen zu vorhandenen Fahrradabstellanlagen abgefragt. Generell wurde aus der Analyse der vorhandenen Daten erkennbar, dass es bei der Anlage von Fahrradabstellanlagen, abgesehen von Bike & Ride-Anlagen, keine einheitlichen Festlegungen im Landkreis gibt. An den folgenden Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen sind (überdachte) Abstellplätze für Fahrräder verfügbar:-

- Ainring: Schwimmbad (60 Fahrradabstellplätze);
- Bad Reichenhall: Landratsamt (30 Fahrradständer, davon 18 überdacht); Förderschule St. Zeno (17 überdachte Fahrradständer); Karls-gymnasium (236 Fahrradständer, davon 96 überdacht)
- Berchtesgaden: Olympiastützpunkt (8 Fahrradständer)
- Freilassing: Badylon (Neuanlage für 100 Fahrräder geplant); Staatl. Berufsschule (40 Fahrradständer, davon 20 überdacht); Realschule Rupertiwinkl (104 überdachte Fahrradständer)
- Laufen: Rottmayrgymnasium (192 Fahrradständer, davon 150 überdacht); Freizeitgelände Abtsee (78 überdachte Fahrradständer); Jugendzeltplatz Abtsee (24 überdachte Fahrradständer)

- Saaldorf-Surheim: Schulstraße Surheim (40 Fahrräder, 2 Bike-Boxen)
- Schönau a. Königssee: An der Seelände am Königssee (30 Fahrräder, Gepäckaufbewahrung, Ladestationen für E-Bikes geplant)

Die dargestellte Liste gibt nur eine Auswahl der Abstellanlagen für Fahrräder im Landkreis wieder. Eine vollständige Erfassung der vorhandenen Anlagen war für die Bearbeitung der Fragestellungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht notwendig und wurde deshalb nicht durchgeführt.

3.3.4 Verkehrsmodell

Mit Hilfe des verwendeten Verkehrsmodells wurde eine Potentialanalyse für den Alltagsradverkehr durchgeführt. Hierbei dienten die Binnenverkehre des Landesverkehrsmodells als Anhaltswert hinsichtlich wichtiger Pendlerverkehrsströme im Landkreis. Es wurde analysiert, wie viele Pendler im MIV täglich zwischen den einzelnen Gemeinden unterwegs sind. Als Grenzwert wurden 900 Fahrten pro Werktag im Analysemodell von einer Gemeinde in eine andere zu Grunde gelegt, da eine noch kleinere Anzahl von Fahrten keinen positiven Kosten-Nutzen-Faktor für eine infrastrukturelle Maßnahme vermuten lassen, da für diese Relation ein zu geringe resp. keine Nachfrage besteht. Die Ortsveränderungen zwischen den Gemeinden umfassen dabei alle Wegezwecke (Wohnen, Arbeit, Einkaufen, Freizeit, etc.).

Mit diesem Vorgehen konnte abgeschätzt werden, welche Verbindungen für Pendler im NMIV als potentiell wichtig eingestuft werden können. Dementsprechend weisen diese Verbindungen bei Optimierung des Angebotes im NMIV ein Potential für einen Modal-Shift auf. Im Gegensatz dazu ist beispielsweise kein Nachfragezuwachs im NMIV-Sektor zu erwarten, wenn bereits im MIV keine Quelle-Ziel-Beziehung besteht. Folgende Gemeindeverbindungen weisen Potential für einen Modal-Shift von MIV zu NMIV auf.

Tabelle 37: Potentiell wichtige Radverkehrsverbindungen für den Alltagsradverkehr.

Gemeindeverbindung	MIV-Fahrten			Luftlinienentfernung zw. Ortszentren [km]
	Von - Nach	Nach - Von	Summe	
Ainring - Bad Reichenhall	2.725	2.100	4.825	10
Ainring - Freilassing	4.500	4.700	9.200	4
Ainring - Teisendorf	1.025	950	1.975	10
Anger - Bad Reichenhall	2.275	2.500	4.775	8,5
Anger - Freilassing	1.775	1.800	3.575	9,5
Bad Reichenhall - Bayerisch Gmain	1.075	950	2.025	2
Bad Reichenhall - Berchtesgaden	950	825	1.775	14
Bad Reichenhall - Bischofwiesen	1.350	1.125	2.475	11
Bad Reichenhall - Freilassing	2.375	2.150	4.525	14
Bad Reichenhall - Piding	3.725	3.475	7.200	5

Gemeindeverbindung	MIV-Fahrten			Luftlinienentfernung zw. Ortszentren [km]
	Von - Nach	Nach - Von	Summe	
Bad Reichenhall - Teisendorf	1.075	1.125	2.200	14
Berchtesgaden - Bischofswiesen	3.050	3.075	6.125	3,5
Berchtesgaden - Ramsau b. Berchtesgaden	950	950	1.900	7,5
Berchtesgaden - Schönau a. Königssee	1.275	1.300	2.575	4,5
Bischofswiesen - Schönau a. Königssee	2.100	2.125	4.225	7
Freilassing - Piding	1.150	1.100	2.250	9
Freilassing - Saaldorf Surheim	2.800	3.025	5.825	5
Salzburg - Ainring	1.675	1.575	3.250	8
Salzburg - Freilassing	1.900	1.975	3.875	7
Salzburg - Piding	625	900	1.525	11,5
Salzburg Umgebung - Freilassing	925	975	1.900	(4,5)

Für die Netzplanung im Radverkehr kann aus dieser Tabelle eine Priorisierung wichtiger Radwegebeziehungen abgeleitet werden. Nur ein hohes Pendlerpotential rechtfertigt den Radwegeausbau auf der jeweiligen Relation. In obiger Tabelle wurden die Relationen mit mehr als 4.500 MIV-Fahrten grau hinterlegt. Es zeigt sich, dass der Streckenzug Berchtesgaden – Bischofswiesen – Bad Reichenhall – Piding – Ainring – Freilassing – Saaldorf-Surheim lückenlos ein hohes Verlagerungspotential aufweist. Zusätzlich ist für die Wegeverbindung Anger – Bad Reichenhall ein Potential erkennbar.

3.3.5 Analyse NMIV je Gemeinde

Im Folgenden wird jedem durch die Gemeinde benannten und auch gutachterlich ergänzten Defizit eine Nummer zugeordnet. Defizite im NMIV werden mit dem Buchstaben B und einer laufenden Nummer bezeichnet. Anhand dieser Bezeichnung kann gegebenenfalls auch die aus dem jeweiligen Defizit hervorgehende Maßnahme zugeordnet werden (bspw. wird aus Defizit B1 Maßnahme B1). Verkehrsmittelübergreifende Defizit- / Maßnahmenzusammenhänge werden mit dem Buchstaben E und einer laufenden Nummer bezeichnet.

Eine zusammenfassende Kartendarstellung von Defiziten und Maßnahmenvorschlägen der Gemeinden findet sich für MIV und NMIV in den Karten 3-7 bis 3-21.

Ainring

Im landkreisweiten Zusammenhang müssen die Radrouten im Gemeindegebiet für den Alltagsverkehr eine wichtige Nord-Süd Verbindungsfunktion (Teilstück Bad Reichenhall – Piding – Ainring (Mitterfelden) – Freilassing) übernehmen. Dazu gibt es mehrere Ansätze / Varianten:

- östlich der B 20, in vielen Teilstücken straßenbegleitend
- entlang der Saalach, oft wassergebunden, teils besser auf der österreichischen Seite
- westlich der B 20 ab Hammerau über Mitterfelden nach Freilassing

Keine der bestehenden Radrouten ist bislang durchgehend umwegfrei trassiert und beschildert. Zudem muss eine Hauptradroute, wenn möglich, beleuchtet sein, über eine (bituminös) befestigte Decke verfügen und im Winter geräumt / gestreut werden.

Die Gemeinde Ainring wird von zwei überregionalen Radwegen berührt:

- Salzhandelsweg
- Via Julia.

Im Ortsverkehr fehlen oft durchgehend sichere Angebote zur Verbindung von wichtigen Zielen / Quellen des Radverkehrs (bspw. Wohngebiete, Einzelhandel, Schulen, Bahnhöfe). Gute Ansätze sind in Form von verkehrersarmen Straßen / Radwegen vorhanden, oft fehlt bspw. nur eine sichere Querung über eine stark befahrene Straße (BGL 18, B 20, B 304) oder ein kurzes Teilstück im Längsverkehr.

Am Bahnhof Hammerau waren zum Zeitpunkt der Erhebungen (Juni 2017) nur wenige / veraltete Radständer vorhanden, Planungen für 80 Ständer und 4 Bike-Boxen bestehen bereits.

Der Bahnhof Ainring ist vorbildlich ausgestattet (60 überdachte Ständer).

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Bahn-Haltepunkt Hammerau B+R Umsteigepunkt</p>	<p>Hammerau Richtung An der Straß Versteckter / unscheinbarer Wegweiser für wichtige Alltagsroute des Landkreises</p>

	
<p>Mitterfelden Richtung Ed / An der Straße attraktive Radroute abseits des Kfz-Verkehrs</p>	<p>Bahn-Haltepunkt Mitterfelden Ainring Schöne B+R Anlage, Führung überregionaler Radwege hier vorbei jedoch umwegig</p>
	
<p>Mitterfelden Salzburger Straße Einseitiger Gehweg, keine Radwege; bei geringem Verkehrsaufkommen wäre das richtlinienkonform</p>	<p>GLOBUS Markt Freilassing Auf der „grünen Wiese“ wird. u.a. auch aus Ainring mit dem Rad eingekauft</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 38: Defizitanalyse NMIV für Ainring

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B1	Querung B 20: Unterführung bei Firma Palfinger	Defizit wird bestätigt; Wunsch nach höhenfreier Querung problematisch; LSA am Knotenpunkt BGL 18 / B 20 auch in Hinblick auf querende Fußgänger und Radfahrer sinnvoll; Realisierung in Zusammenhang mit Westtangente Freilassing
B2	Querung B 20: Mitterfelden (Knotenpunkt B 20 / Hausmoning)	Seitens StBA TS wird eine LSA geplant

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B3	Hochfrequentierte (Fuß und Rad) Querung BGL 18 ohne Querungshilfe (Lage: Anwesen Steinmetz Keil - Ed)	Keine Bestätigung ohne Durchführung mit anschließender Auswertung von Verkehrserhebungen / Geschwindigkeitsmessung möglich; Potentielle Hauptachse des Alltagsverkehrs von Piding - Mitterfelden - Freilassing
B4	Lücken im Alltagsradwegenetz	Teilweise sind sehr attraktive Alternativen für Radfahrer vorhanden; Nicht alle hier genannten Netzlücken müssen baulich beseitigt werden; Alternativen müssen durch Wegweisungskonzept erfasst werden
B5	Bahnhof Hammerau bis Einmündung B 20	Bedingt durch verträgliche Verkehrsmengen bauliche Lösung nicht zwingend notwendig
B6	Kreuzung BGL 10 / BGL 18 bis Salzburger Str.	Schöne Alternative über Dorfstraße / Am Anger vorhanden
B7	Salzburger Str. / BGL18 bis zur B 20	Attraktive Alternative von Feldkirchen nach Mitterfelden von Gumpinger Straße / Am Weitfeld (Salzhandelsweg)
B8	Mühlreit entlang der Bahn nach Perach	Kann wichtige Netzverbindung werden, bereits ein Weg vorhanden
B9	Entlang der Saalach, Saalachau bis Freilassing	Durchgehende Wegeverbindung vorhanden, aber teils schmal, nicht beleuchtet, ggf. kein Winterdienst
B10	Salzburger Str. Rathaus bis BÜ Hausmoning	Bedingt durch verträgliche Verkehrsmengen bauliche Lösung nicht zwingend notwendig. Detailmaßnahmen (bspw. Linksabbiegespur für Radfahrer im Zulauf auf die B 20) möglich.
B11	Kirchenwegstr. Richtung Schiffmoning bis BGL 18	Hauptsächlich innergemeindliche Bedeutung
B12	Schiffmoning - Richtung Dachser zur B 304	wird bestätigt; Potentiell wichtige Alltagsroute nach Freilassing
B13	Thundorfer Mühle / Mühlreit B 304	Querung B 304 wichtig
B14	Keine Radabstellplätze am Bahnhof Hammerau vorhanden, obgleich B+R stattfindet (Mitterfelden gut ausgestattet)	werden realisiert
B15	Für die Alltagsroute Piding - Mitterfelden - Freilassing gibt es mehrere Möglichkeiten der Führung; Keine ist bislang durchgehend umwegfrei trassiert und beschildert	Varianten: - Östlich der B 20, in vielen Teilstücken straßenbegleitend - Entlang der Saalach, oft wassergebunden, teils besser auf der österreichischen Seite - Westlich der B 20 ab Hammerau über Mitterfelden nach Freilassing
B16	Ortsdurchfahrt Hammerau: Lücke / Engpass im Radwegenetz entlang der B 20	Überwiegend ist das bestehende Wegenetz nutzbar

Anger

Für die Gemeinde Anger sind im Alltagsradnetz besonders die Routen nach Bad Reichenhall und Freilassing von Bedeutung, da für diese übergemeindlichen Beziehungen eine hohe Grundnachfrage besteht (vgl. Kapitel 3.3.4).

In Richtung Bad Reichhall muss die Gemeinde Piding durchquert werden. In beide Richtungen weisen die Radverkehrsanlagen zum Teil Lücken resp. Defizite auf. Um vom Gemeindeteil Anger zum Gemeindeteil Aufham zu gelangen, gibt es generell mehrere Möglichkeiten. Eine wäre im Mischverkehr über die St 2103, was jedoch nicht als Hauptroute fungieren kann, da durch die hohen Außerortsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs die Führungsform nach dem Mischprinzip als äußerst gefährlich einzustufen ist. Offiziell (Salinen-Radweg) wird der Aufhamer Weg als Radroute ausgewiesen. Außerhalb des Ortsteils ist der Weg jedoch unbefestigt und besonders für City- und Rennräder als unkomfortabel anzusehen.

Eine Alternative zum unbefestigten Aufhamer Weg ist mit der befestigten Angerstraße westlich der A 8 gegeben. Um von Aufham anschließend nach Bad Reichenhall zu gelangen, muss jedoch die A 8 erneut gequert werden, da nur auf der östlichen Seite ein Radwanderweg vorzufinden ist. Auf der südlichen Seite müsste der Radverkehr nach dem Mischprinzip auf der St 2103 bei hohen Geschwindigkeiten fahren, was ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellt.

Um mit dem Rad nach Freilassing zu gelangen, muss die Gemeinde Ainring durchquert werden. Dazu können zwei verschiedene Routen gewählt werden. Als befestigte Route besteht über die Vachenluger Straße Anbindung an die BGL 10, welche zur Gemeinde Ainring führt. Diese Route ist jedoch mit einem hohen Umwegfaktor verbunden und verfügt zudem nicht über eine eigenständige Radverkehrsanlage. Die Alternative führt direkter über zum Teil unbefestigte Wege mit einem anspruchsvollen Höhenprofil über Högl nach Ainring.

Als Defizite innerhalb der Gemeinde sind die Wegweisungen und die Zugänglichkeit des Dorfplatzes zu nennen. Die Wegweisungen beziehen sich ausschließlich auf Wanderwege, weshalb die Angaben zeitbasierend sind und für den Fußgängerverkehr gelten. Zudem wird der Dorfplatz von der Parkierungsanlage nur über eine Treppe erreicht, wodurch mobilitätseingeschränkte Personen nicht ohne weiteres von der Parkierungsanlage zum Dorfplatz gelangen können.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Anger Unbefestigte Wege abseits von Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>Staatsstraßen in Anger Fehlende Radverkehrsanlagen an Staatsstraße 2103 (Hier südlich von Aufham)</p>
	
<p>Wegweisung in Anger Wanderrouten mit Zeitangabe ausgeschildert (ungünstig für Radverkehr)</p>	<p>Dorfplatz auf Hügel Dorfplatz ist als Fußgänger nicht barrierefrei zu erreichen</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 39: Defizitanalyse NMIV für Anger

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B17	Radwege teilweise auf Kiesstraßen	wird bestätigt Beispiel: Aufhamer Weg zwischen Aufham und Anger als Alternative zur St 2103, an welcher Radverkehrsanlage fehlt. Radverkehrsanlage Angerstraße (beschildert, asphaltiert) - schnellere Alltagsroute über Aufhamer Weg (Kiesweg)
B18	"Fehlende Radwege im Ortsbereich und an überörtlichen Straßen; vor allem entlang der St 2103 (Richtung Teisendorf, Piding, Ainring)"	wird bestätigt; Alternativrouten teilweise vorhanden: - Verlängerung des Aufhamer Wegs; - Achenweg zwischen Aufham und Piding; - Ramsauer Straße, Mooshäusweg: für den Alltagsradverkehr nur bedingt geeignet (Kieswege) - Klosterweg: für den Alltagsradverkehr geeignet
B19	Fehlende Absenkung der Gehsteige im Bereich des Dorfplatzes und an verschiedenen Bushaltestellen	wird bestätigt Innergemeindliche Bedeutung
B20	Dorfplatz von Parkplatz (Scheiterstraße) nur über unzureichend ausgebaute Treppe zu erreichen	wird bestätigt Kommunale Maßnahme: Ausbau der Treppe wegen Denkmalschutz schwierig. Maßnahmenkonzept Barrierefreiheit erstellen (bspw. Stadtaufzug)
B21	Fehlender Radwege in Richtung Urwies	wird bestätigt Alternative Route über Achenweg bis Urwies vorhanden.
B22	St 2103 (Teisendorfer Straße) zwischen Piding und Anger ohne Radverkehrsanlage.	Die Führung im Mischverkehr ist auf diesem Streckenabschnitt als kritisch anzusehen.
B23	Fehlende Radwegeverbindung zwischen Anger - Steinhögl (Bedeutung touristisch)	Hohes Tempo des MIV birgt erhöhtes Gefahrenpotential für den Radverkehr, welcher nach dem Mischprinzip geführt wird.

Bad Reichenhall





Im landkreisweiten Zusammenhang nimmt die Stadt Bad Reichenhall auch im Radverkehr eine zentrale Rolle ein. Zwischen nahezu allen Gemeinden und der Stadt Bad Reichenhall besteht ein erhöhtes Pendleraufkommen. Folglich sollten übergemeindliche Radwege einen zentralen Stellenwert bei der Planung des Alltagsradnetzes einnehmen. Zusätzlich sollte auf ein attraktives und sicheres innerstädtisches Radroutennetz Wert gelegt werden.

In Richtung Piding führt ein Radweg entlang der Saalach meist abseits des Kfz-Verkehrs. Der südlich gelegene Ortsteil Pidingerau wird neben den eigenständigen Radwegen über Erschließungsstraßen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen erschlossen. Die Führung nach dem Mischprinzip ist in diesen Abschnitten daher als unkritisch zu bewerten. Eine flächendeckende Radverkehrsbeschilderung fehlt jedoch auch hier. Folgt man den Wanderwegen mit dem Rad erreicht man das Ziel Piding unproblematisch und auf kurzem Wege. Entlang der Bundesfernstraße 20 existieren keine straßenbegleitenden Radwege.

Die südöstliche Gemeinde Bayerisch Gmain kann vielfältig erschlossen werden. Mehrere Erschließungsstraßen verbinden die Zentrumsperipherie mit der Nachbargemeinde. Die Führung nach dem Mischprinzip ist hier als unkritisch einzustufen. Aus dem Norden von Bad Reichenhall (Ortsteil Weißbach und Marzoll) führt der kürzeste Weg über die Kreisstraße BGL 4. Hohe Verkehrsmengen und eine geringe Ausbaubreite sind für die Führungsform nach dem Mischprinzip als ungeeignet zu betrachten. In diesem Abschnitt wäre eine Radverkehrsanlage zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit wünschenswert. Gleiches gilt für die B 20, über die Bayerisch Gmain aus dem Süden von Bad Reichenhall erreicht werden kann. Im Außenbereich sind besonders die hohen Geschwindigkeiten in Verbindung mit den hohen Verkehrsmengen als kritisch einzustufen. Hier ist eine eigenständige straßenbegleitende Radverkehrsanlage mit sicheren Querungsmöglichkeiten empfehlenswert.

Innerhalb der Stadt Bad Reichenhall kann abseits der Hauptverbindungsstraßen auf eigenständige Radverkehrsanlagen verzichtet werden. Die meisten Straßenzüge sind innerhalb von Tempo-30-Zonen oder in verkehrsberuhigten Bereichen vorzufinden. Die geringen Verkehrsmengen begünstigen die Führung nach dem Mischprinzip und machen generell keine flankierenden Maßnahmen erforderlich. Abseits der Straßen mit Erschließungsfunktion sollten jedoch durchgängige Radverkehrsanlagen vorzufinden sein. Hier sind im Wesentlichen die B 20 als „Ortsumfahrung“ sowie die „Ortsdurchfahrt“ der Wittelsbacherstraße, Innsbrucker Straße resp. Münchner Allee zu nennen. Die B 20 verfügt über einen straßenbegleitenden Radweg sowie einen Radweg entlang der Saalach, welcher parallel zur B 20 verläuft. Die Ortsdurchfahrt auf der Innsbrucker Straße, Wittelsbacherstraße sowie der Münchner Allee besitzt abschnittsweise Radverkehrsanlagen in Form von Radfahr- oder Schutzstreifen. Hier wäre eine durchgehende Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens wünschenswert.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Münchner Allee Fehlende Radverkehrsanlage auf Ortsdurchfahrt durch Bad Reichenhall</p>	<p>Erschließungsstraßen im Stadtgebiet Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten tragen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei</p>
	
<p>Radverkehrsanlagen zwischen den Gemeinden Abseits der Bundesstraßen führen Radwege entlang der Saalach in Richtung Piding</p>	<p>Beschilderung Wegweisung nur über Piktogramme des touristischen Radwegenetzes BGL (Gemeinden nicht ausgeschildert)</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 40: Defizitanalyse NMIV für Bad Reichenhall

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B24	Netzlücke Radverkehr: Tumpenstraße bis Brücke Leopoldstraße BGL 4 (Fortsetzung im Gemeindegebiet Bayerisch Gmain)	wird bestätigt. Für Radfahrer gefährlich. Streckenabschnitt nicht einsehbar.
B25	Netzlücke Radverkehr: B 20 Berchtesgadener Straße Stachus bis Ortsausgang (Fortsetzung im Gemeindegebiet Bayerisch Gmain)	wird bestätigt. Bisher keine Planungen vorhanden.
B26	Netzlücke Radverkehr: Predigtstuhlbahn bis Kibling Nordufer der Saalach (Lückenschluss nach Schneizlreuth)	wird bestätigt. Steile Verhältnisse und geringer Straßenquerschnitt. Verkehrsmengen erfordern keine eigenständige Radverkehrsanlage.
B27	Netzlücke Radverkehr: St 2101 Thumsee Ost bis Wegscheid / B 305 (Lückenschluss nach Schneizlreuth)	wird bestätigt. Realisierung Radweg aufgrund der Topographie schwierig. Planungen zur Machbarkeit Radwegeverbindung Wegscheid - Thumsee (über Wanderweg Nesselgraben). Geringe Bedeutung im Alltagsradverkehr. Beleuchtung im Tunnel (Antoniberg) ergänzen.
B28	Netzlücke Radverkehr: Bahnhofstraße – Münchner Allee	wird bestätigt.
B29	Netzlücke Radverkehr: St 2101 Kreibrücke – Karlstein	Straßenbegleitende Radverkehrsanlage weitestgehend vorhanden. Umsetzung geplanter Maßnahmen durch das StBA TS (Verkehrsordnung bereits ergangen)
B30	Defizite im Bereich von Unterführungen	Der Sanierungsbedarf ist zu prüfen.
B31	Defizite in Teilen des Belages der Fußgängerzone	Flächendeckende Beschädigungen konnten nicht festgestellt werden.
B32	Netzlücke Radverkehr: Fahrradroute Richtung Innenstadt verläuft entlang Salzburger Straße (Beschilderung); kein Radweg, parkende Fahrzeuge	Parkende Fahrzeuge stellen Hindernis für Radverkehr und stellen mögliche Konfliktsituation dar.
B33	B 20 / B 21 nicht für Radfahrer gesperrt (ausgenommen Lawinenschutz tunnel nahe Baumgarten)	Hohes Geschwindigkeitsniveau macht Führung nach dem Mischprinzip gefährlich und ist zwingend zu unterbinden.

Bayerisch Gmain

Das Radwegenetz in der Gemeinde Bayerisch Gmain hat eine wichtige Verbindungsfunktion für den Alltagsradverkehr zwischen nördlichem und südlichem Landkreis. Neben Lücken im Radwegenetz entlang der Bundesstraße B 20 im Ortsbereich ist auch die Verbindung zur Nachbargemeinde Bad Reichenhall lückenhaft. Für den Alltagsradfahrer bestehen mehrere Möglichkeiten, die allesamt mit einer umwegigen Routenwahl verbunden sind.

Eine gute Radwegeverbindung von Bayerisch Gmain ins Ortszentrum Bad Reichenhall abseits der B 20 ist über die Reichenhaller Straße und die Adolf-Schmid-Straße gegeben. Auch über die Gmainer Straße ist eine Radwegeverbindung zwischen den beiden Orten möglich. Die Strecke zwischen Ortseingang Bayerisch Gmain und dem Bahnübergang Wappachweg muss auf der Bundesstraße 20 zurückgelegt werden. Viele Radfahrer entscheiden sich jedoch für eine Ausweichroute über ein Betriebsgelände am Wappachweg.

In nördliche Richtung ist eine Verbindung entlang der Kreisstraße BGL 4 möglich. Auch hier sind keine durchgängigen Radwege vorhanden, was sich vor allem im Bereich Leopoldstraße und Tumpfenstraße (im Ortsbereich Bad Reichenhall) negativ auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer auswirkt. Eine Radwegeverbindung bis in das Gemeindegebiet Bischofswiesen ist gegeben.

Im Gemeindegebiet Bayerisch Gmain verlaufen verschiedene überregionale Radwege, die zum Teil auf gleicher Route verlaufen:

- Salinen-Radweg
- Mozart-Radweg
- Bodensee-Königssee-Radweg
- Tauern-Radweg

Als wichtige Ziele in Bezug auf den Rad- und Fußgängerverkehr in Bayerisch Gmain sind der Bahnhof Bayerisch Gmain und der Einzelhandel Edeka in der Schilleralle / Ecke B 20 zu nennen. Der barrierefreie Zugang zur Bahn ist in Bayerisch Gmain noch nicht möglich.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Radweg Gmainer Straße Alternative Radroute in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet. Direkte Radverbindung entlang B 20 fehlt.</p>	<p>Radweg Adolf-Schmid-Straße Mögliche Radwegeverbindung nach Bayerisch Gmain. Führung unabhängig von der B 20.</p>
	
<p>Radweg Ende am Bahnübergang Wappachweg Direkte Radwegeverbindung zwischen Bayerisch Gmain und Bad Reichenhall fehlt.</p>	<p>BGL 4 Brücke Weißbach, Tumpenstraße Radwegelücken entlang BGL 4.</p>
	
<p>Innerörtliche Netzlücken im Radverkehr Keine Radwege entlang der innerörtlichen B 20; Verkehrsbelastungen teilweise sehr hoch.</p>	<p>Radwegeverbindung über Lattenbergstraße Das innerörtliche Straßennetz ist abseits der Bundes- und Kreisstraße oftmals gut für den Radverkehr geeignet.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 41: Defizitanalyse NMIV für Bayerisch Gmain

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B34	Fehlender Radweg entlang B 20 zwischen Großgmainer Straße und Bäckerei Neumeier	wird bestätigt Konzept für den Ausbau von Geh- und Radwegen wird umgesetzt (Ingenieurbüro Rupp; 2013)
B35	Ladestationen für E-Bikes fehlen	wird bestätigt
B36	Schlechte Radwegeverbindung nach Bad Reichenhall	wird bestätigt: Fehlende direkte Radwege entlang von Gemeindeverbindungsstraßen (Bayerisch Gmain - Bad Reichenhall). Große Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Beschilderte Alternativroute über Gmainer Straße vorhanden bzw. Alternativroute über Reichenhaller Straße / Adolf-Schmid-Straße.
B37	Lücken im örtlichen Radwegenetz entlang B 20 (Berchtesgadener Straße)	wird bestätigt: Fehlende Radwege entlang der B 20 im Ortsbereich. Konzept für die Planung von Geh- und Radwegen in Bayerisch Gmain (Gemeinde und Ingenieurbüro Rupp) wird umgesetzt. Innergemeindliche Wege / Nebenstraßen sind fahrradtauglich
B38	Netzlücken Radverkehr: BGL 4 (Großgmainer Straße / Leopoldstraße)	wird bestätigt: Für Radfahrer gefährlich. Bedeutung für den Alltagsradverkehr.
B39	Defizite im Bereich der Einmündung / Querung Edeka	wird bestätigt: Unterführung für Radfahrer vorhanden aber umwegig. Verbesserung der Fuß- und Radwegesituation im Umfeld des Edeka-Marktes geplant. Umsetzen der geplanten Maßnahmen (Verkehrinsel, Schaffung von barrierefreien Zugängen, Anlegen von Rad- und Fußwegen).
B40	Erreichbarkeit Bahnsteig (Treppe / Steigung von unterer Bahnhofstraße)	wird bestätigt: Zusätzlich ist die Unterführung zum Bahnhof schlecht zu finden. Zugang über Treppen. Maßnahmen im ÖPNV: Sicherstellung der Barrierefreiheit am Zugang zum Bahnhof. Aufwertung Umfeld Bahnhof
B41	BGL 4 im Bereich Übergang Leopoldstal (Obermühle)	wird bestätigt: Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h). Strecke schwer einsehbar. Engstelle bei Gasthaus Obermühle.
B42	Defizit im Bereich des Bahnhofpunktes Bayerisch Gmain	wird bestätigt Ausbau der Barrierefreiheit wird empfohlen; Maßnahmen ÖPNV.

Berchtesgaden

Der Markt Berchtesgaden liegt im südlichen Bereich des Landkreises Berchtesgadener Land und ist für den NMIV über verschiedene Fernradwege erschlossen. Die Radroute des Mozart-Radweges verläuft zwischen Bischofswiesen (entlang der B 20 und der St 2097), Berchtesgaden (Hanielstraße, Von Hindenburg Allee, Maximilianstraße, Rathausplatz, Nonntal, St 2100 Salzburger Straße, B 305) und Marktschellenberg (entlang B 305). Radfahrer, die auf dem Salinen-Radweg unterwegs sind, folgen dem selben Streckenverlauf. Der Bodensee-Königssee-Radweg verläuft von Bischofswiesen bis Berchtesgaden auf der selben Route, zweigt jedoch im Ortsbereich Berchtesgaden ab und setzt sich in südlicher Richtung, nach Schönau a. Königssee, fort. Neben den Fernradwegen bestehen verschiedene Radwanderwege.

Eine wichtige Netzlücke im Gemeindegebiet besteht zwischen dem Bahnhof Berchtesgaden und der Gmundbrücke (St 2097) entlang der B 305 / B 20 (Ramsauer Straße). Dieses Teilstück wird von Radfahrern benutzt, welche in Richtung Engedey und weiter nach Ramsau b. Berchtesgaden unterwegs sind. Der Ausbau einer Radwegeverbindung in diesem Bereich ist bereits im Radwegprogramm Bayern (siehe Kapitel 3.3.2) festgelegt.

In Richtung Schönau a. Königssee verläuft der Fernradweg auf dem sogenannten Königsseer Fußweg. Eine Radwegeverbindung entlang der B 20 (Königsseer Straße) im Ortsbereich Berchtesgaden fehlt. Die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges in diesem Bereich wird aufgrund von mehreren Ein- und Ausfahrten als potentiell gefährlich eingeschätzt, weshalb bisher eine Führung nach dem Mischprinzip vorgesehen ist.

Weitere Defizite liegen in der Erreichbarkeit des Krankenhauses (Locksteinstraße) und des Naturbads Aschauerweiher für den NMIV. In diesen Bereichen sind straßenbegleitende Radwege aufgrund der Topografie und der geringen Straßenquerschnitte nicht möglich. Die Führung der Radfahrer nach dem Mischprinzip wird aufgrund der örtlichen Begebenheiten als möglich eingestuft.

Als wichtige Ziele in Bezug auf den Rad- und Fußgängerverkehr in Berchtesgaden sind der Bahnhof Berchtesgaden und die verschiedenen touristischen Einrichtungen zu nennen (bspw. Salzbergwerk und Watzmann Therme).

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

<p>Fehlender Radweg Richtung Krankenhaus</p> <p>Anlegen von Radverkehrsanlagen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Führung nach dem Mischprinzip als möglich eingestuft.</p>	<p>Fehlende Radwege im Ortsbereich</p> <p>Enge Straßenquerschnitte erlauben keine eigenständigen Radverkehrsanlagen. Führung nach dem Mischprinzip als möglich eingestuft.</p>
<p>B 305 / B 20 Gmundberg</p> <p>Fehlende Radverkehrsanlage Richtung Berchtesgaden Bahnhof. Ausbau im Radwegprogramm Bayern enthalten.</p>	<p>Fernradwege in Berchtesgaden</p> <p>Mozart-Radweg, Salinen-Radweg, Bodensee-Königssee-Radweg verlaufen durch das Gemeindegebiet.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 42: Defizitanalyse NMIV für Berchtesgaden

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B43	Netzplanung für NMIV fehlt	Wird teilweise bestätigt. Bestehende Routen von Fernradwegen verlaufen durch das Gemeindegebiet.
B44	Fehlender Radweg Bahnhof – Gmundbrücke	wird bestätigt: Fußgängerweg entlang B 20 / B 305 vorhanden. Ramsauer Straße von Gmundberg bis Bahnhof Berchtesgaden kein Radweg bei hoher Verkehrsbelastung. Ausbau einer Radwegeverbindung entlang B 20 von Kreisverkehr Berchtesgaden (Bahnhof) bis Einmündung St 2097 im Radwegprogramm Bayern festgelegt (Stand 2015).
B45	Fehlender Radweg Salzbergwerk bis Bahnhof entlang B 305	wird bestätigt Beschilderte Alternativrouten vorhanden.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B46	Fehlender Radweg entlang Königsseer Straße; Straßenbegleitende Radwege werden in diesem Bereich als gefährlich angesehen (viele Ein- und Ausfahrten)	Fehlender Radweg wird bestätigt (Ortsbereich Berchtesgaden). Wichtige Verbindung nach Schönau a. Königssee. Fußweg entlang der Ache (Königsseer Fußweg) wird von Radfahrern verwendet (Beschilderung „Radfahrer frei“).
B47	Fehlende Radwegeverbindungen zwischen Salzbergwerk Richtung Almbachklamm und Wiesenweg	Keine Bestätigung möglich Bestehende Radwege verlaufen über die Bergwerkstraße und den Wiesenweg (Salinen-Radweg, Mozart-Radweg).
B48	Fehlender Radweg vom Ortskern Richtung Aschauerweiher	wird bestätigt Geringe Bedeutung für Alltagsradverkehr. Geringe Verkehrsbelastung.
B49	Fehlender Radweg vom Ortskern Richtung Krankenhaus	wird bestätigt Geringer Straßenquerschnitt lässt keine Radverkehrsanlage zu. Führung im Mischverkehr möglich.
B50	Lücken im Alltagsradwegenetz	Wird teilweise bestätigt. Im Bestand sind Fernradwege und Radwanderwege vorhanden, auf denen auch Alltagsradfahrer geführt werden können. Ausbau der Beschilderung ist notwendig.

Bischofswiesen

Die Lage der Gemeinde Bischofswiesen, zwischen den Gemeinden Bayerisch Gmain und Berchtesgaden, führt dazu, dass neben der Bundesstraße 20 auch wichtige Radrouten durch das Gemeindegebiet führen. Zu nennen sind hierbei die überregionalen Radwege Mozart-Radweg, Salinen-Radweg und Bodensee-Königssee-Radweg. Diese verlaufen auf derselben Route durch den Ortsteil Winkl (entlang B 20), das Ortszentrum (entlang B 20) und den Ortsteil Stanggaß (entlang St 2097). Zusätzlich verlaufen Radwanderwege durch die Ortsteile Strub und Engedey.


Bisherige Defizite im Bereich der Ortsdurchfahrt wurden / werden durch die Anlage von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen und Querungshilfen behoben. Hierzu sind Planungen des Ingenieurbüros Rupp vorhanden. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Bauabschnitten, von denen der erste bereits 2017 begann.

Eine Netzlücke im Radverkehr besteht entlang der B 20 im Ortsteil Strub, wobei eine alternative Route über die Böcklweiherstraße und den Hochmoorweg geführt wird. Eine Anpassung der wegweisenden Beschilderung in diesem Bereich ist zu prüfen. Die Anlage eines Radweges bei Stöberl bis Stangerriegl wird derzeit untersucht. Aufgrund der Topographie wird hier eine Führung des Radweges in Serpentina geplant.

Zwischen dem Ortsteil Engedey und der Nachbargemeinde Ramsau b. Berchtesgaden entlang der B 305 besteht im Moment keine durchgängige Radwegeverbindung. Die Strecke, die zum Teil im Gemeindegebiet Ramsau b. Berchtesgaden liegt, ist im Radwegprogramm enthalten (siehe Kapitel 3.3.2), jedoch verzögert sich die Umsetzung aufgrund von Grundstücksverhandlungen.

Ein schwerwiegendes Defizit besteht in einer fehlenden Querungsmöglichkeit im Bereich Schneckenmühlenweg. Die Stelle wird sowohl von Radfahrern als auch von Fußgängern auf der Verbindung zwischen Bayerisch Gmain und Bischofswiesen passiert. Besonders kritisch wird gesehen, dass hier neben der Bundesstraße 20 auch die Bahngleise überquert werden müssen und der verfügbare Platzbedarf aufgrund der örtlichen Begebenheiten (Brücke über die Bischofswiesener Ache) sehr begrenzt ist. Abstimmungen zwischen der Gemeinde, dem StBA TS und der Bahn laufen bereits, um gemeinsam eine Lösung für dieses Defizit zu finden.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	 <p>(Quelle: Geoportal Bayern)</p>
<p>Ortsbereich Bischofswiesen Ausbau von Radverkehrsanlagen geplant und bereits teilweise realisiert.</p>	<p>Fehlende Querungshilfe Schneckenmühlenweg Querung der Ache, Bahn und B 20. Geringe Platzverfügbarkeit zwischen Bahngleisen und B 20.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 43: Defizitanalyse NMIV für Bischofswiesen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B51	Netzlücke Fahrradweg im Ortsbereich Bischofswiesen	wird bestätigt Hohe Verkehrsbelastung. Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind Radverkehrsstreifen im Ortszentrum geplant.
B52	Netzlücke Engedey - Ramsau b. Berchtesgaden	wird bestätigt Planungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen sind bereits im Radwegeprogramm Bayern vorhanden. Planungsprozess wird aufgrund von Grundstücksverhandlungen verzögert.
B53	Netzlücke Engedey - Berchtesgaden Bahnhof	Defizit im Gemeindegebiet Berchtesgaden von Gmundberg weiter bis Berchtesgaden Bahnhof. Ausbau einer Radwegeverbindung entlang B 20 von Kreisverkehr Berchtesgaden (Bahnhof) bis Einmündung St 2097 (Gmundberg) im Radwegeprogramm Bayern festgelegt (Stand 2015).
B54	Netzlücke Hochgart - Aschauerweiher	wird bestätigt Fehlender Radweg im Kurvenbereich (Abzweigung Hochgart). Anlage von Radwegen entlang der St 2100 im Bauprogramm des StBA TS festgelegt.
B55	Pflasterbelag im Ortszentrum	wird bestätigt Kommunale Maßnahme. Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ist zu prüfen, ob ein neuer Pflasterbelag sinnvoll ist.
B56	Fahrbahnquerungen an Ampelanlagen (Bordstein)	wird bestätigt Kommunale Maßnahme. Herstellung der Barrierefreiheit wird empfohlen.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B57	Übergänge Fußgängernetz - ÖPNV	wird bestätigt Kommunale Maßnahme. Herstellung der Barrierefreiheit wird empfohlen. Planungen zur Verbesserung der Situation im Zuge der Verlegung des Bahnhaltelpunktes.
B58	Querung B 20 (zwischen Schneckenmühlenweg und Reichenhaller Straße): Radfahrer + Wanderer queren Bahngleise und Bundesstraße	Hohe Bedeutung für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Planungen von Querungshilfen in diesem Bereich.
B59	Radwegeverbindung zwischen Engedey und Bischofswiesen (entlang B 20) fehlt	Alternativen sind (wenn vorhanden) schlecht beschildert. Planungen sehen eine Führung des Radweges in Serpentina vor (Ende Radweg bei Stöberl bis Stangerriegl). Änderung des bestehenden Fußweges zukünftig auch als nichtbenutzungspflichtiger Radweg.
B60	Netzlücken entlang B 20 im Ortsteil Strub (Böcklweiher)	UH 5: B 20 Strub - Von Schönbichl bis Gebirgsjägerstraße Vorschlag UKO: Radfahrstreifen / Angebotsstreifen umbauen
B61	Lücken im Alltagsradwegenetz	wird bestätigt Im Bestand sind teils Alternativen über Nebenstraßen vorhanden / möglich. Diese müssen jedoch deutlich beschildert werden (Beispiele siehe Radwege in Südtirol, z.B. Eisacktalradweg (Schlemmer, 2018))

Freilassing

Das Stadtgebiet von Freilassing fungiert als Knoten der Radwege entlang der Saalach (Rückgrat des Landkreisnetzes in Nord-Süd-Richtung) und in Ost-West-Richtung, auch und vor allem nach Salzburg. Das Stadtgebiet wird von drei überregionalen Radwegen berührt:

- Salzhandelsweg (im Westen der Stadt, in Nord-Süd-Richtung)
- Via Julia (im Westen der Stadt, teilweise zusammen mit Salzhandelsweg)
- Variante des Mozart Radweg (von Laufen über Freilassing nach Inzell)

Für ein Landkreiskonzept von Bedeutung ist die Erreichbarkeit der intermodalen Schnittstelle Bahnhof mit dem NMIV. Hier befindet sich der zentrale Umsteigepunkt vom Rad zur Bahn und umgekehrt. Über kurze bis mittlere Strecken können Umsteigezeiten (die beim Umsteigen von Bus zur Bahn resp. von Bahn zu Bahn auftreten) gemindert und Reisezeiten minimiert werden. Das heißt, das Radfahren lohnt sich.

Am Hauptbahnhof waren am Erhebungstag alle Radständer belegt, Ausbaubedarf ist absehbar.

Durch die Stadt Freilassing wurden in der Gemeindebefragung zahlreiche Defizite genannt, die aus dem Blickwinkel des Gesamtlandkreises zu fein aufgelöst sind. In der nachfolgenden Tabelle finden sich alle Defizite mit kreisweiter Bedeutung. Auch im Fachbeitrag Verkehr zum ISEK finden sich gute Ansätze zu übergemeindlich bedeutsamen Defiziten / Handlungserfordernissen.

Eine Sonderrolle spielt eine zusätzliche Querung der Saalach nach Salzburg / Österreich (im Bereich der Bahnbrücke auf Höhe Saalbrück). Vor allem auf österreichischer Seite bestünde ein guter Anschluss an eine attraktive Radroute abseits des Straßenverkehrs Richtung Salzburg Zentrum.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Hauptbahnhof Radweg endet stumpf an der Abstellanlage</p>	<p>B&R Anlage am Hbf. Abstellanlage ist ausgelastet</p>

	
<p>Laufener Straße / BGL 2 Netzlücke wurde beseitigt</p>	<p>Feldstraße Wichtige Radroute bei engen Querschnitten</p>
	
<p>Münchner Straße Gutes Radverkehrsangebot</p>	<p>Salzburger Straße Kombinierter Geh- und Radweg als ausreichendes Angebot auf der Grenzbrücke</p>
	
<p>Obere Feldstraße / Münchener Straße Unübersichtlich wg. der Gabelung in 2 Mozart-Radweg-Varianten. Wie verläuft nun der Mozart-Radweg?</p>	<p>Radweg am Saalachdamm Richtung Bad Reichenhall Schmal, unbeleuchtet und nicht bituminös befestigt, als Alltagsradweg ungeeignet</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 44: Defizitanalyse NMIV für Freilassing

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B62	Fehlender Gehweg vom Bahnhof zu Schulstandorten	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B63	In Wohngebieten teilweise Straßen zu schmal für alle Verkehrsteilnehmer	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B64	Engstelle Gehsteig Schillerstraße	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B65	Anpassungsbedarf bei Ampel- und Kreuzungsanlagen	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B66	Anpassungsbedarf bei Bushaltestellen	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B67	Anpassungsbedarf bei Fuß- und Radwegeunterführungen resp. Überführungen	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B68	Defizite der Barrierefreiheit: Gehweg zu den Bahnsteigen / Zugang zu den Zügen; Zugang zur Lokwelt	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B69	Freihalten von Gehwegen	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B70	Schulweg Schulstraße	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B71	Unzureichende Radverbindung an der Oberen Feldstraße (ISEK Fachbeitrag Verkehr)	Kreisweite Bedeutung; Führung Mozart-Radweg; Geringe Verkehrsbelastung
B72	Reichenhaller Straße von Abzweig Heideweg bis Ludwig-Zeller-Straße Abzweig Leitenweg	Kreisweite Bedeutung; Heideweg als gute Alternative nicht ausgeschildert
B73	Überquerung B 20 Göllstraße - Römerstraße	Kreisweite Bedeutung; Bisher keine konkreten Planungen in diesem Bereich; Unterführung B 20 Göllstraße weiter nördlich vorhanden
B74	Kreisstraße BGL 2	Radweg zwischen Freilassing Wiesenstraße und Surheim vorhanden
B75	Laufener Straße von Salzburger Platz bis Friedhof	Ggf. Entwicklung / Beschilderung östlich gelegener Parallelweg über Aumühlweg, Auenstraße, Plainweg und Hagenweg
B76	Durchwegung Siedlung Sonnenfeld optimieren	wird bestätigt
B77	Durchwegung Siedlung Sonnenfeld optimieren (Münchner – Rupertusstraße)	wird bestätigt
B78	Radweg nach Salzburg umwegig / entlang von stark befahrenen Straßen (Schiller – Augustinerstraße)	wird bestätigt
B79	Radweg nach Salzburg umwegig / entlang von stark befahrenen Straßen (Bereich Knoten B20 / B 304)	wird bestätigt, Führung im Bereich Knoten B 20/ B 304 ist jedoch zumutbar
B80	Es fehlt eine Einbettung von Freilassing in ein regionales Rad(-schnell)wegenetz	wird bestätigt
B81	Radweg nach Salzburg umwegig / entlang von stark befahrenen Straßen (Bereich Bahnbrücke Saalach)	wird bestätigt

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B82	Schulwegesicherheit mit Defiziten	Hauptsächlich von innerstädtischer Bedeutung
B83	Bike & Ride Abstellanlage am Hbf. ausgelastet; Radwegführung nicht plausibel	wird bestätigt
B84	Via Julia / Salzhandelsweg im westlichen Stadtgebiet u.a. als Verbindung von Einzelhandelszentrum um Kaufland und Globus sehr umwegig geführt (Problem: Querung der Bahnanlagen)	wird bestätigt

Laufen



In der Stadt Laufen wirkt sich die hohe Verkehrsbelastung im MIV im Bereich des Ortszentrums am Marienplatz auf die Situation der Fußgänger und Radfahrer aus. Trotz Geschwindigkeitsbegrenzungen gestaltet sich die Querung der St 2103 als schwierig. Zur Verbesserung der Situation wurde im Herbst 2017 ein „Mini-Kreisverkehr“ am Marienplatz getestet. Diese temporäre Maßnahme sollte den Verkehrsfluss verlangsamen und das Queren im Stadtzentrum erleichtern. Der im Dezember abgeschlossene Probebetrieb wird derzeit evaluiert. Die Ergebnisse der Evaluierung sollen als Grundlage für oder gegen den „Mini-Kreisverkehr“ als verkehrsberuhigende Maßnahmen dienen.

Entlang der überregionalen Verbindungsstraße B 20 bestehen Netzlücken im innerstädtischen Radverkehrsnetz, was dazu führt, dass Radfahren in diesen Bereichen subjektiv als gefährlich eingestuft wird. Zu nennen sind vor allem Lücken entlang der Freilassingener Straße und Tittmoninger Straße im Ortsbereich von Laufen zwischen Sportzentrum und Aldi.

Vom Ortsausgang bis zum Ortsteil Leobendorf ist eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der St 2103 vorhanden. Im weiteren Verlauf Richtung Schönram im Landkreis Traunstein sind Radfahrer jedoch gezwungen, auf der Staatsstraße 2103 zu fahren. Diese Route ist jedoch nicht zu empfehlen, da durch die hohen Außerortsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs die Führungsform nach dem Mischprinzip als äußerst gefährlich einzustufen ist.

Der Mozart-Radweg als überregionale Fernradwegeverbindung verläuft entlang der BGL 3, direkt durch das Ortszentrum Laufens und über die Länderbrücke in das benachbarte Oberndorf und weiter in Richtung Salzburg. Die Route des Salzhandelsweges durchquert den Ortsteil Leobendorf (entlang St 2103) und wird im Stadtbereich Laufen auf die BGL 3 in Richtung Saaldorf geführt.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Marienplatz in der Laufener Altstadt Querbarkeit für Fußgänger trotz Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) schwierig. Testphase „Minikreisverkehr“.</p>	<p>Fehlende Radwege innerorts Entlang der B 20 im Ortsbereich (Tittmoninger Straße) fehlen durchgängige Radwegeverbindungen.</p>

	
<p>Fehlende Radwege innerorts</p> <p>Entlang der B 20 im Ortsbereich (Freilassingener Straße) fehlen durchgängige Radwegeverbindungen.</p>	<p>Fehlende Radverbindung entlang St 2103</p> <p>Keine durchgehende Radverkehrsverbindung zwischen Schönram und Leobendorf.</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 45: Defizitanalyse NMIV für Laufen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B85	Grenzüberschreitender Pendlerverkehr durch die Laufener Altstadt hat negative Auswirkungen auf die Anwohner und führt zu Problemen im Fußgänger- und Radverkehr (insbesondere Morgen- und Abendspitze)	Keine Bestätigung ohne Durchführung mit anschließender Auswertung von Verkehrserhebungen möglich; Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer trotz Geschwindigkeitsbegrenzungen schwierig; Aktuell wird ein Mini-Kreisverkehr am Marienplatz im Probetrieb getestet, der den Verkehr verlangsamen und beruhigen soll
B86	Defizite bei der Radwegebeschilderung	wird bestätigt
B87	Fehlende Radwege innerorts (B 20 und Teisendorfer Str.)	wird bestätigt
B88	Keine E-Bike Ladestationen vorhanden	wird bestätigt
B89	Teilweise fehlende Gehsteigabsenkungen (bspw. Ludwig-Thoma-Straße)	Hauptsächlich von innerörtlicher Bedeutung
B90	Fahrradverkehr in den Bereichen ohne eigene Radwege sehr gefährlich (insbesondere B 20, Teisendorfer Straße)	wird bestätigt
B91	Fehlender Radweg nach Schönram (entlang St. 2103)	wird bestätigt Neubau Radweg entlang St. 2103 nicht im Radwegprogramm Bayern enthalten. Alternative Routen nur mit erheblichen Umwegen.
B92	St 2103 Schlossstraße / Marienplatz: hohes Verkehrsaufkommen, keine Querungshilfen für Fußgänger	wird bestätigt: Querung Schlossstr. / Marienplatz kritisch (keine Querungshilfe, hohe Verkehrsstärken); Pilotprojekt "Minikreisverkehr" wird im Moment getestet
B93	Oberflächenbeläge Gehwege Schlossstraße / Marienplatz	Oberes Stadttor: Beengte Verhältnisse; sehr schmale Straßen und Gehwege; hauptsächlich innerörtliche Bedeutung
B94	Lücken im Alltagsradwegenetz	Wird teilweise bestätigt. Im Bestand sind Fernradwege und Radwanderwege vorhanden, auf denen auch Alltagsradfahrer geführt werden können. Ausbau der Beschilderung ist notwendig.

Marktschellenberg

Für die Gemeinde Marktschellenberg hat der Radverkehr eine untergeordnete Bedeutung. Durch die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl sowie das Vorhandensein von nur wenigen großen Verkehrserzeugern besteht grundsätzlich ein geringes Nachfragepotential über alle Verkehrssegmente. Ungeachtet dessen wurde die Bestandsaufnahme für den NMIV ebenso durchgeführt wie für den MIV.

Aus der Gemeindebefragung ging hervor, dass von der Ortsmitte bis zur Landesgrenze keine Radverkehrsanlage an der Bundesstraße 305 vorhanden ist. Der Radverkehr wird in diesem Bereich nach dem Mischprinzip geführt. Da für den MIV ein Standstreifen in diesem Streckabschnitt vorhanden ist, verkehrt der Radverkehr intuitiv auf jenem. Abseits der B 305 sind an den Kreisstraßen und innerhalb der Gemeinde keine Radverkehrsanlagen vorzufinden, welche jedoch auch nicht zwingend erforderlich erscheinen.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>B 305 Fehlende Radverkehrsanlage zwischen Ortsmitte und Landesgrenze mit Österreich</p>	<p>Marktschellenberg Fehlende Radverkehrsanlagen in Ortsbereichen</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 46: Defizitanalyse NMIV für Marktschellenberg

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B95	Fehlender Radweg von Ortsmitte bis zur Landesgrenze (B 305)	wird bestätigt. Standstreifen wird bei Ortsfesten zum Parken genutzt. Im Ortskern ist der Randstreifen nicht breit genug für Radverkehrsanlage. Ausbau nur mit Überbauung (welche die Gemeinde während der Gutachtenerstellung plant) des Flusses möglich.
B96	Keine Radverkehrsanlagen abseits der B 305	Die Führung nach dem Mischprinzip ist nur in Bereichen mit erhöhter Steigung resp. überdurchschnittlichem Gefälle als problematisch einzustufen.

Piding

Die Gemeinde Piding markiert aus Sicht des NMIV den Übergang des südlich gelegenen Gebirgsraumes, bei dem Radfahrer nur im Talgrund bequem ihren Weg finden, in die freiere Landschaft. Nördlich von Piding stehen dem Radfahrer zahlreiche attraktive Routen in alle Himmelsrichtungen zur Verfügung. Alle Alltagsradler, die ggf. von Bad Reichenhall (oder weiter südlich) kommend in Nord-Süd-Richtung nach Ainring/Freilassing unterwegs sind, müssen ~~hier durch~~ durch das Gemeindegebiet Piding fahren.

In der Gemeinde treffen sich darüber hinaus zahlreiche touristische (Weitwander-) Radwege.

- Bodensee-Königssee-Radweg (von Anger nach Bad Reichenhall entlang der Saalach), gleich geführt mit:
- Salzhandelsweg (von Ainring nach Bad Reichenhall entlang der Saalach)
- Salinen-Radweg (von Ainring über Schwarzbach nach Marzoll)

Diese überregionalen Radwege werden überlagert mit zahlreichen (lokalen) Routen des touristischen Radwegenetzes BGL, welche überwiegend beidseits der Saalach geführt werden. Dies führt zu teils sehr unübersichtlichen Wegweisungen.

Mitten durch den Ort führt von Bad Reichenhall kommend von der Staufenbrücke über Mauthausen / Pidingerau bis nach Piding und weiter entlang der B 20 nach Hirschloh eine potentiell sehr interessante Alltagsroute, die aufwendig, teils jedoch leider etwas umwegig ausgebaut wurde.

Zum Zeitpunkt der Befahrung war der Bahnhofspunkt nicht als Mobilitätsdrehscheibe erkennbar. Mit nur wenigen Radständern und ohne Bushaltestelle ist Nachholbedarf festzustellen.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>OT Staufenbrücke</p> <p>Eine unklare Führung wurde durch Anwohner ergänzt</p>	<p>Entscheidungspunkt in Piding</p> <p>geradeaus geht es nach Anger / zum Högl, rechts nach Ainring / Freilassing. Anhand der Wegweisung wird das nicht klar.</p>

	
<p>Bahnhof Piding abgestellte Räder</p>	<p>Bahnhof Piding Mobilitätsdrehscheibe?</p>
	
<p>Unterführung Lattenbergstraße aufwendig, unnötige Höhendifferenz für Radfahrer</p>	<p>Bahnhofstraße autogerecht gestaltet, besitzt Aufwertepotential</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 47: Defizitanalyse NMIV für Piding

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B97	Fehlender Radweg entlang der St 2103 von / nach Urwies	wird bestätigt; Im Ausbauprogramm des StBA TS enthalten, ist geplant, scheitert am Grunderwerb (vorhandener Radweg Richtung Süden nicht intuitiv und umwegig)
B98	Fehlender Gehweg bei Berchtesgadener Straße (im Bereich zwischen Achenbrücke / ehem. Neuwirt und Petersplatz)	Gutachter sieht einen für ein gewachsenes Ortszentrum angemessenen Ausbaustandard; Mischprinzip wirkt verkehrsberuhigend
B99	Fehlender durchgängiger Gehweg bei Ganghoferstraße (im Bereich Firma Argstatter)	Hauptsächlich von innerörtlicher Bedeutung
B100	Fehlender Gehweg bei Untersbergstraße	Hauptsächlich von innerörtlicher Bedeutung

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B101	Alltagsradweg Bad Reichenhall - Freilassung durch Ortsmitte teils umwegig / aufwendig geführt (Querungen Lattenbergstraße / Stoißer Aache)	wird bestätigt
B102	Positiv: gute Radwege entlang der Saalach, zwei Brückenbauwerke, leider nur wassergebundene Decken	wird bestätigt
B103	Alltagsradweg Bad Reichenhall - Freilassung: Nicht immer eindeutige Führung (OT Staufenbergbrücke)	wird bestätigt
B104	Keine Fahrradständer am Bahnhof	wird bestätigt

Ramsau b. Berchtesgaden

Die Situation im Radverkehr in der Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden ist geprägt durch die touristische Nachfrage. Zum Hintersee, als die Attraktion, kommt man von Ramsau b. Berchtesgaden nur über ein langes Teilstück der St 2099 (siehe auch Routenführung „Berchtesgadener Radstern West“ des Berchtesgadener Land Tourismus). Wegen der hohen Verkehrsmenge vor allem an schönen Wochenend- und Ausflugs-tagen ist das unattraktiv.

Als Alltagsroute von Bedeutung ist der Anschluss von Ramsau b. Berchtesgaden an Berchtesgaden mit dem Bahnhof und weiteren zentralen Einrichtungen. Dort fehlen über weite Bereiche gesonderte Radverkehrsanlagen entlang der B 305. Teilstücke davon sind bereits in den Ausbauprogrammen enthalten (siehe Kapitel 3.3.2).

Aus Sicht der Fußgänger ist die mangelhafte Aufenthaltsqualität und Defizite im Längs- und Querverkehr in der Ortsmitte von Ramsau b. Berchtesgaden entlang der St 2099 hervorzuheben. Es dominieren einseitige, z.T. schmale Gehweganlagen, Querungshilfen sind kaum vorhanden. Gleichzeitig existieren südlich der Ramsauer Ache zahlreiche, idyllische Wege, die zum Spaziergehen und Verweilen einladen. Für Radfahrer sind diese Wege allerdings nicht durchgehend nutzbar.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Ortsmitte Ramsau b. Berchtesgaden Einseitiges Parken, nur einseitige Gehwege, keine Querungshilfen, hohe Geschwindigkeiten</p>	<p>B 305 Ramsau b. Berchtesgaden - Berchtesgaden keine Radverkehrsanlagen, jedoch viel Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden.

Tabelle 48: Defizitanalyse NMIV für Ramsau b. Berchtesgaden

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B105	Keine ausreichenden Radwege an der St 2099 (aufgrund topographischer Verhältnisse)	Problematik wird bestätigt
B106	Keine straßenbegleitende Radwege entlang B 305: Netzlücke Radverkehr: Roßhofschmiede (Bischofswiesen) und Wimbachbrücke (Ramsau b. Berchtesgaden)	wird bestätigt: Radwegeverbindung Engedey - Wimbach im Radwegeprogramm Bayern enthalten; Straßenbegleitende Radwegeverbindungen in Richtung Engedey sind geplant
B107	Aufgrund vieler Gefällestecken keine durchgängige Barrierefreiheit	Hauptsächlich von innerörtlicher Bedeutung
B108	Gehwege entlang der Ortsdurchfahrt Ramsau b. Berchtesgaden sehr schmal und teilweise zugeparkt	Problematik wird bestätigt
B109	Alltagsradweg von Ramsau b. Berchtesgaden nach Bischofswiesen (weiter nach Bad Reichenhall) muss entlang der B 305 gefahren werden; Route mit weniger verlorener Höhendifferenz oberhalb von Engedey wäre (bspw. Roßhofweg - Punzenweg) machbar und wünschenswert; Route über Vierradweg ist nicht als Radroute ausgeschildert	Gemeindegrenzenübergreifendes Defizit

Saaldorf-Surheim

Die beiden Hauptorte der Gemeinde Saaldorf-Surheim werden über die Kreisstraßen BGL 2 (Surheim) und BGL 3 (Saaldorf) für den MIV erschlossen. Entlang der BGL 2 wurden Defizite in der Durchgängigkeit der Radwegeverbindung festgestellt. Von Surheim in Richtung Gausburg und Niederheining müssen Radfahrer derzeit auf der Kreisstraße fahren. Hinzu kommt, dass auch eine Variante des Mozart-Radweges auf einem kurzen Teilstück entlang der BGL 2 bei Gausburg verläuft. Die Route dieses überregionalen Radweges durchquert Gausburg, Hausen, Stützing und Am Bahnhof und verläuft ab Haasmühl in Richtung Freilassing.

Entlang der BGL 3 besteht eine durchgehende straßenbegleitende Radverkehrsanlage zwischen Laufen und Saaldorf, auf der die Route des überregionalen Salzhandelsweges verläuft. Der Abtdorfer See als Freizeitziel liegt ebenfalls an dieser Strecke. Die Ortsdurchfahrt von Saaldorf weist entlang der BGL 3 Lücken im Radwegenetz (Seestraße) auf. Erst ab dem Abzweig Untere Straße im südlichen Bereich setzt sich der Radweg fort und verläuft nach Mündung der BGL 3 in die St 2104 weiter entlang der Staatsstraße. Defizite an der BGL 3 bestehen in fehlenden Querungshilfen für Radfahrer und Fußgänger. Nördlich von Saaldorf sind hierbei Querungen unterhalb von Steinbrünnig und unterhalb von Abtdorf zu nennen. Im Ortsbereich Saaldorf fehlt eine Querungshilfe im Bereich der Weiherstraße.

Für Radfahrer aus dem Bereich Saaldorf-Surheim ist eine Verbindung in das Umland von Salzburg mit großen Umwegen behaftet, weshalb bereits Abstimmungen für einen Fußgänger- und Fahrradsteg über die Salzach zwischen Surheim und Anthering stattgefunden haben. Ein Interreg-Kooperationsvertrag, der von den Bürgermeistern beider Gemeinden im Oktober 2017 unterzeichnet wurde, sieht die Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für einen grenzüberschreitenden Geh- und Radwegsteg vor.

Bereits im Ortsentwicklungsplan der Gemeinde Saaldorf-Surheim, der durch die Dragomir Stadtplanung GmbH erstellt wurde (Dragomir Stadtplanung GmbH, 2016), wurde im Themenbereich Verkehr die Situation der Fußgänger und Radfahrer untersucht. Wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen wurden aufgezeigt und zusätzliche Strecken für die Neuanlage von Wegeverbindungen vorgeschlagen (siehe Kapitel 2.2.2). Die Analysen und Maßnahmenvorschläge wurden gesichtet und nach Möglichkeit im Mobilitätskonzept berücksichtigt.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Fehlende Querungshilfe BGL 3 Abtdorf Fehlende Querungshilfe an der Bushaltestelle.</p>	<p>Fehlende Querungshilfe BGL 3 Steinbrünnig Fehlende Querungshilfe an der Bushaltestelle</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 49: Defizitanalyse NMIV für Saaldorf-Surheim

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B110	Netzlücken von Radwegen an Kreis- und Staatsstraßen	wird bestätigt: - Radweg Surheim Richtung Gausburg / Niederheining entlang BGL 2 - Neusillersdorf entlang St 2104
B111	Fehlende Radwegverbindung nach Österreich	wird bestätigt
B112	Fehlende Querungshilfen der Kreisstraßen	wird bestätigt: Fehlende Querungshilfen entlang BGL 3 auf Höhe Abtsdorf und Steinbrünning
B113	Verkehrssicherheit der Fußgänger im Bereich Laufener Straße (BGL 2)	wird bestätigt: fehlende Querungshilfe BGL 2 Einmündung Schulstraße
B114	Fehlende Querungshilfe BGL 3 / Weiherstraße	wird bestätigt
B115	Teils hohe Schwellen der Fußgängerwege	Keine Bestätigung möglich; Hauptsächlich von innerörtlicher Bedeutung
B116	Steigendes Verkehrsaufkommen auf der B 20; Fehlende Unterführungsbauwerke B 20	wird bestätigt: DTV B 20 Höhe Freilassing ca. 16.000 Kfz/24h; Bahnunterführung östlich von Hausen, B 20 bei Aufbau einer Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr in Planung
B117	Fehlende Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs	wird bestätigt
B118	Schwachstelle Ortsbereich Surheim (BGL 2)	wird bestätigt

Schneizlreuth

Die Situation für Radfahrer in der Gemeinde Schneizlreuth wird geprägt durch das ortsteilverbindende Netz sehr gut ausgebauter Bundesstraßen B 21 und 305. Fast ausnahmslos fehlen entlang dieser Bundesstraßen straßenbegleitende Radwege. Aufgrund der Topologie ist die Erstellung baulicher Radwege sehr aufwendig. Wie erste Planungen zeigen, ist oftmals eine gesonderte, eigenständige Linienführung bspw. mit gesonderten Brücken / Unterführungen nicht zu vermeiden (siehe Planungen des StBA TS für die Strecke Schneizlreuth – Wegscheid).

Große Teilstücke baulicher Radwege sind bereits in den Ausbauprogrammen enthalten (siehe Kapitel 3.3.2).

Aus gesamtverkehrlicher Sicht ist das Potential an Verkehrsverlagerung auf das Rad im Alltagsverkehr wegen der großen Distanzen (bspw. nach Bad Reichenhall) und der geringen betroffenen Einwohnerzahlen absolut gesehen nicht groß. Zukunftsweisende Lösungen durch Ausbau ergeben sich demnach für den Alltagsradverkehr nur integriert betrachtet mit den touristischen Routen. Dass sich daraus mit viel Aufwand eine sehr gute Netzqualität entwickeln kann, zeigen die Beispiele in Südtirol (bspw. Eisacktalradweg, Vintschgau Radweg, Pustertalradweg).

Als überregionaler Radweg ist der Tauernradweg entlang der Saalach zu nennen.

Im Gemeindegebiet dominieren derzeit auch auf überregionalen Radwegen lockere, wassergebundene Oberflächen, steile (gefährliche) Streckenabschnitte (bspw. Grenzübergang Heaidershof, Schneizlreuth – Unterjettenberg auf der Saalachsüdseite).

Markante Defizite zeigen sich in den direkt von Bundesstraßen betroffenen Ortsdurchfahrten, wie bspw. in Weißbach. Hohe gefahrene Geschwindigkeiten, fehlende Querungshilfen und gering dimensionierte Fußgängeranlagen führen zu geringer Aufenthaltsqualität und Gefahren vor allem für schutzbedürftige Fußgänger (bspw. Schüler). Dies wird auch aus den Rückmeldungen der Gemeinde mehr als deutlich, wo Querungshilfen vor allem an (Schul-) Bushaltestellen gefordert werden.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Schneizlreuth Hier fehlt eine Querungshilfe an der Bushaltestelle</p>	<p>OD Weißbach kein guter Platz für Fußgänger</p>

	
<p>Radweg entlang B 20 Schmal und mit lockerem Schotter auf Höhe Saalachstausee</p>	<p>Schneizlreuth Radfahrer absteigen!</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 50: Defizitanalyse NMIV für Schneizlreuth

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B119	Von Ortsteil Weissbach aus kein ausgebauter Radweg nach Bad Reichenhall	wird bestätigt, Bauprogramm des STBATS: Antoniberg - Schneizlreuth; Ausbau Radwegeverbindung ab Ortsteil Weissbach bis Bad Reichenhall auf Grund der topographischen Begebenheiten schwierig
B120	Von Ortsteil Weissbach aus kein ausgebauter Radweg nach Inzell	wird bestätigt: Radwegelücke im Bauprogramm des StBA TS enthalten
B121	Anschluss von Unterjettenberg nach Ramsau b. Berchtesgaden	Bisher nur als Mountainbike-Route vorhanden (sehr steil)
B122	Streckenführung internationaler Radwege unfallträchtig	Tauernradweg auf der Südseite der Saalach (Schneizlreuth - Unterjettenberg) teilweise mit Gepäck nicht befahrbar (hier muss geschoben werden)
B123	Ladestationen für E-Bikes fehlen	wird bestätigt
B124	Starke Höhenunterschiede	teilweise nicht zu ändern, bspw. beim Radweg von Schneizlreuth über Wegscheid nach Weißbach
B125	Unfallgefahr durch Radwege in schlechtem Zustand	wird bestätigt
B126	Überhöhte Geschwindigkeiten auf der B 305	wird bestätigt
B127	Fehlende Unterführungen oder Querungshilfen: OT Weissbach 2x OT Schneizlreuth 2x OT Unterjettenberg 1x OT Baumgarten 1x OT Ristfeucht 1x	Problematik wird bestätigt, genaue Anzahl bedarf einer Detailuntersuchung; Bedarf für Querungshilfen muss geprüft werden (Verkehrserhebungen / Verkehrsuntersuchungen)

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B128	Unzureichend ausgebaute Radwegeverbindung zwischen Unterjettenberg und Bad Reichenhall entlang der B 21	Alternative auf der Westseite Saalachstausee sehr attraktiv, allerdings Führung in Unterjettenberg umwegig
B129	Radfahren ohne Radverkehrsanlagen auf den Straßen subjektiv gefährlich / nicht möglich (vor allem kleines deutsches Eck"	wird bestätigt

Schönau a. Königssee

Von besonderer Bedeutung sind die Verkehre von und nach Berchtesgaden sowie Bischofswiesen. Die Haupteerschließung von beiden Gemeinden ist durch die Radverkehrsanlage an der B 20 gewährleistet. Auf den Gemeindestraßen ohne Verbindungsfunktion sind meist keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird dort nach dem Mischprinzip geführt, was bei einer Verkehrsmenge von bis zu 4.000 Fahrzeugen am Tag bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie bis zu 8.000 Fahrzeuge bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geeignet ist.

Die Erschließung über die B 20 weist jedoch auf Höhe der alten Königsseer Straße Lücken auf. Dort wird der Radverkehr auf einem überbreiten Fahrstreifen gemeinsam mit dem MIV geführt, für den eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt. Bei solchen Geschwindigkeiten ist die Führungsform nach dem Mischprinzip grundsätzlich zu vermeiden, da ein Unfall für Radfahrer meist mit schwerwiegenden Folgen verbunden ist.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>B 20 Schönau a. Königssee Fehlende Radverkehrsanlage auf Teilstück der B 20 (außerorts – zu hohe Geschwindigkeiten für Mischverkehr)</p>	<p>Untersteiner Straße Führung nach dem Mischprinzip</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 51: Defizitanalyse NMIV für Schönau a. Königssee

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B130	Entlang B 20 Teilbereich Höhe „Alte Königsseer Straße“ kein Radweg	wird bestätigt; Anpassung der Querschnittsgestaltung notwendig. Reduzierung der Fahrbahnbreite zu Gunsten des NMIV (Anlegen einer Radverkehrsanlage wo sich eine Netzlücke befindet).
B131	Mäßig ausgebautes Radwegenetz	wird bestätigt.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B132	Fehlender Radweg Untersteiner Straße: (teilweise Tempo 30)	Grundsätzlich ist die Führung nach dem Mischprinzip in diesem Bereich geeignet. Eine Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) wäre jedoch in den Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wünschenswert.

Teisendorf

Die Gemeinde Teisendorf zählt zu der bayerischen Gemeinde mit den meisten Ortsteilen (insgesamt 226 Ortsteile). Gerade vor diesem Hintergrund ist ein gutes Rad- und Fußwegenetz für den NMIV sehr wichtig. Aus der Gemeindebefragung ging hervor, dass die Qualität und die Quantität des Angebotes für den NMIV aus Sicht der Gemeinde nur mit ausreichend zu bewerten ist. Zwar existieren mit u.a. dem Salinen-Radweg oder dem Mozart-Radweg überregionale Radwegverbindungen, jedoch verlaufen diese teilweise im Mischverkehr auf Kreisstraßen oder sind zwischen den Gemeindeteilen unbefestigt ausgebaut.

Im Ortszentrum von Teisendorf, wo sich viele attraktive Ziele für den NMIV befinden, ist die Barrierefreiheit an den Zugängen zu den Geschäften nicht immer gewährleistet. Zusätzlich sind nur wenige Fahrradabstellanlagen im Zentrum vorhanden und die Aufenthaltsqualität ist durch die subjektiv hohen Verkehrsmengen beeinträchtigt. Durch den Gemeindeteil Oberteisendorf führt die stark befahrene Bundesstraße 305. Auch an dieser fehlen zum Teil eigenständige Radverkehrsanlagen oder Querungshilfen, was für den Radfahrer ein Gefahrenpotential birgt.

Stichpunktartig können bei Ortsbefahrungen aufgefundene Defizite wie folgt anhand von Fotos dargestellt werden:

	
<p>Zentrum Teisendorf</p> <p>Nur sehr wenige Abstellanlagen für den Radverkehr im Innenstadtbereich vorhanden</p>	<p>BGL 10</p> <p>Fehlende Radverkehrsanlagen entlang des klassifizierten Straßennetzes (am Beispiel der BGL 10)</p>

	
<p>Oberteisendorf</p> <p>Fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt Dorfstraße / An der Ache / Holzhausener Straße (Google Earth Pro, Lizenz Schlothauer & Wauer GmbH)</p>	<p>Oberteisendorf</p> <p>Fehlende durchgängige Radverkehrsanlage an der B 304 im Ortsteil Oberteisendorf</p>

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den NMIV, welche durch andere Quellen und gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 52: Defizitanalyse NMIV für Teisendorf

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
B133	Keine lückenlosen Radwegeverbindungen	wird bestätigt.
B134	Keine E-Bike Ladestationen	wird bestätigt.
B135	Marktstraße: Zugänge zu Geschäften, Bodenbeläge, Schwellen	wird zum Teil bestätigt. Bodenbeläge sind in Ordnung; Barrierefreier Zugang nicht bei allen Geschäften möglich.
B136	Bahnhof und Bushaltestellen nicht barrierefrei	wird zum Teil bestätigt.
B137	Lücken im Alltagsradwegenetz: - Einfahrt B 304 – BGL 10 bis Gemeindegrenze - Oberteisendorf - Achthal (St 2102)	wird bestätigt.
B138	Fahrradabstellanlagen im Zentrum (unzureichendes Angebot an vorhandenen Stellplätzen für den Radverkehr im Zentrum)	Ein größeres Angebot an Fahrradabstellanlagen könnte zu einer Steigerung der Nachfrage im NMIV führen.
B139	Bahnhofstraße / St 2103 bis Grubenhäus: fehlende Radverkehrsanlage	Durch den Bau einer Radverkehrsanlage in diesem Bereich wird das Ortszentrum besser an den Bahnhof für den Radverkehr angebunden, was zu einer Förderung der nachhaltigen Mobilität beitragen kann.
B140	Fehlender durchgängige Radverkehrsanlage im Ortsteil Oberteisendorf	Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs sollten hier Radverkehrsanlagen vorhanden sein.
B141	Querung an Freilassingener Straße in Oberteisendorf am KP Dorfstraße / An der Ache / Holzhausener Straße fehlt	Dazu wurden bereits vom Büro INGEVOST Lösungsvorschläge erarbeitet, welche umgesetzt werden sollten.

3.4 Analyse des Ist- Zustandes im ÖV

3.4.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse ÖV

Im Zuge der Gemeindebefragung wurden die Gemeinden abgefragt, die allgemein Situation im ÖV anhand von Schulnoten (1 – sehr gut bis 6 – ungenügend) zu bewerten. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt. Die Einschätzung der Gemeinde Laufen setzt sich aus der gemittelten Beantwortung durch mehrere Gemeindevertreter zusammen.

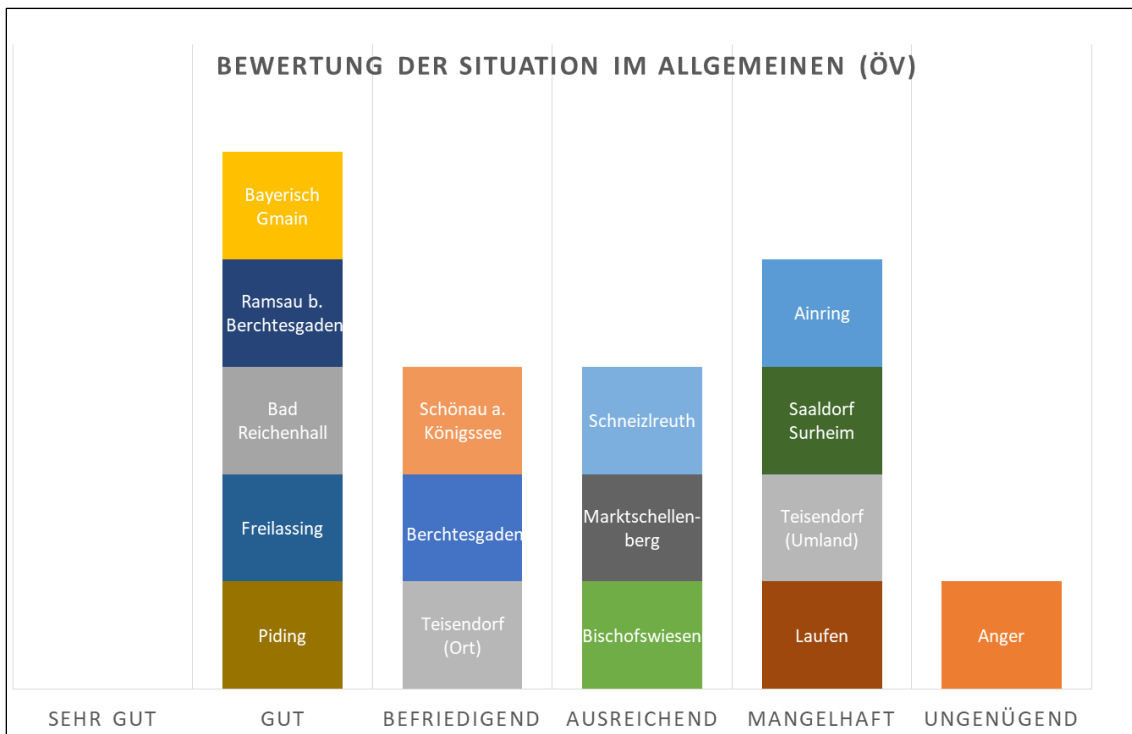


Abbildung 48: Einstufung der gegenwärtigen Situation im ÖV durch die Gemeinden

Als wichtigste Gründe für die Bewertung der gegenwärtigen Situation im ÖV gelten:

- Verknüpfung/ Übergangssituation zwischen Bus- und Schienenpersonenverkehr
- Angebot(-sdichte) in der Schwachverkehrszeit (am Abend und am Wochenende)
- Räumliche Erschließung (Verfügbarkeit von Haltestellen/ Haltepunkte)

Das ÖV-Angebot wurde von keiner der Gemeinden als sehr gut bewertet. Die breite Verteilung der Einschätzungen der Gemeinden zum bestehenden ÖV-Angebot weist auf ein stark differenziertes Angebot in den verschiedenen Teilen des Landkreises hin. Dabei bewerten die Gemeinden mit eigenen/ nahegelegenen Mittel- und Kleinzentren das bestehende ÖV-Angebot tendenziell besser als Gemeinden im ländlichen Raum. Die Gemeinden mit geringer Siedlungsdichte bewerten das vorhandene ÖV-Angebot tendenziell schlechter als dichter besiedelte Gemeinden.

Allein ein objektiv höheres Angebot im ÖV führte dabei nicht automatisch zu einer guten Bewertung des Angebots, wie das Beispiel der Gemeinde Laufen mit SPNV-Anschluss, Anschluss durch den Regionalverkehr und einem Stadtbus zeigt - subjektive Einflüsse spielten bei der Bewertung auch eine Rolle. Die Gemeinde Anger bewertete das vorhandene Angebot im landkreisweiten Vergleich am schlechtesten.

In der Gemeindebefragung wurde aus verschiedenen Blickwinkeln nach Defiziten im ÖV gefragt. Die einzelnen genannten Defizite wurden in sieben Defizitgruppen zusammengefasst und im Landkreis verortet. Damit konnten lokale und überregionale Handlungsbedarfe fokussiert und überregionale Defizite grafisch identifiziert werden.

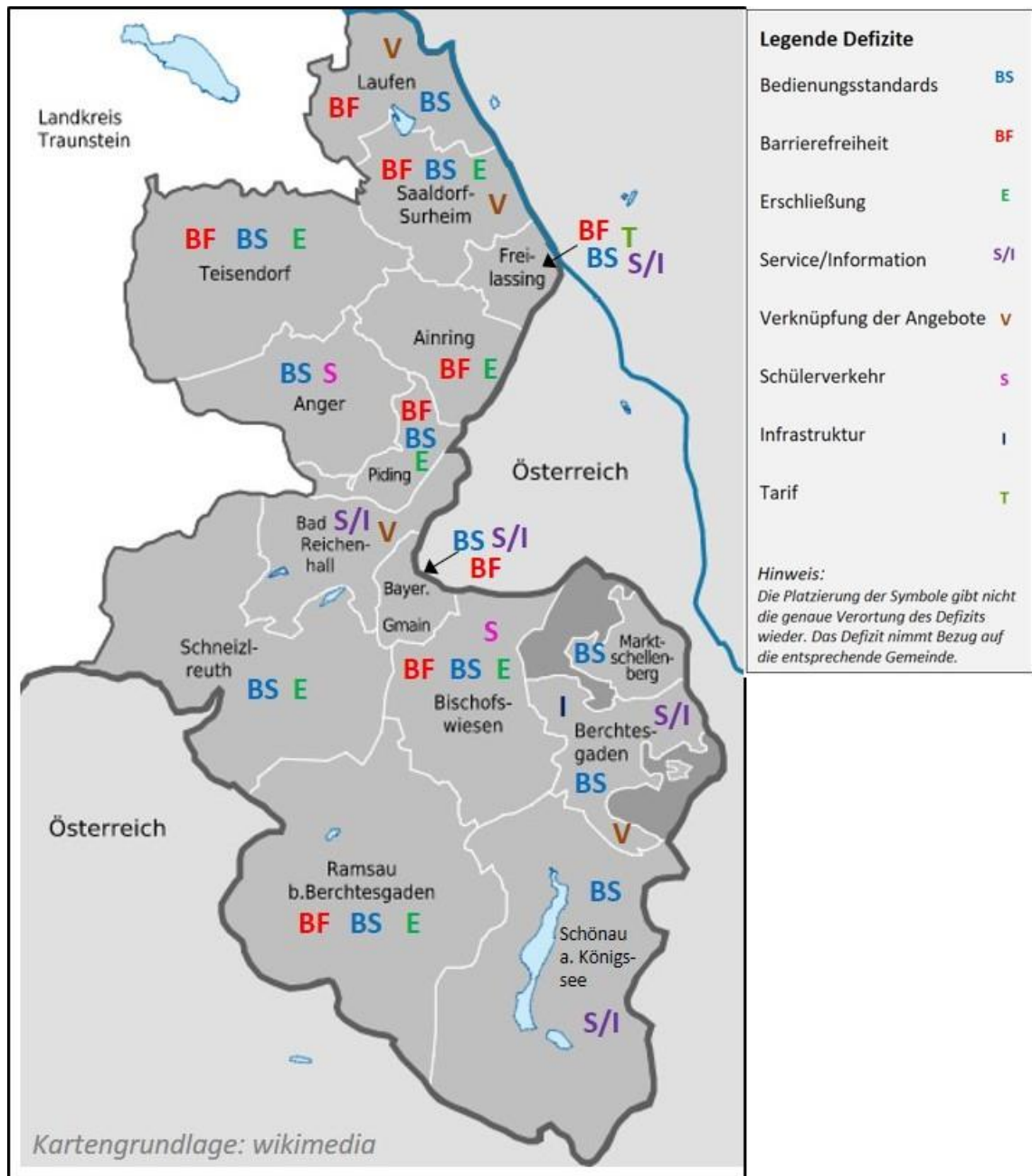


Abbildung 49: Defizitgruppen im ÖV und Lokalisierung im Landkreis

Demnach nennen die drei Gemeinden mit den wichtigen SPNV-Umsteigebahnhöfen Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden Defizite im Bereich Service/ Information an den Bahnhöfen. Die Verbesserung der Angebotsverknüpfung zwischen Bus – Bahn und Bahn – Bahn nannten neben den beiden südlichen Gemeinden Bad Reichenhall und Berchtesgaden, mit den wichtigen Verknüpfungspunkten am jeweiligen Bahnhof, auch die beiden Gemeinden Saaldorf-Surheim und Laufen mit dem wichtigen Verknüpfungspunkt am Bahnhof Freilassing. Der besondere Handlungsbedarf am Knotenbahnhof Freilassing, auch im Hinblick auf andere Defizitgruppen (bspw. Barrierefreiheit), wurde von vielen Gemeinden genannt.

In der Tourismusregion Berchtesgaden – Königssee (TRBK) gaben die Gemeinden häufiger Defizite aus dem Bereich Service/ Information und Bedienungsstandards an als im Rest des Landkreises.

Einen Handlungsbedarf im Bereich der Schülerverkehrsorganisation benannten speziell die Gemeinden Anger, Bischofswiesen und Schneizlreuth während der Gemeindebereisung.

Die häufigsten Nennungen waren den beiden Defizitgruppen Bedienungsstandards und Barrierefreiheit zuzuordnen und wurden landkreisweit genannt. Daraus lassen sich die zwei wichtigsten Handlungsbereiche aus Gemeindesicht für den öffentlichen Personenverkehr im gesamten Landkreis erkennen.

Am Ende des Fragebogens wurde nach den drei zentralen Herausforderungen über alle Verkehrsarten hinweg und deren Priorisierung gefragt. Die Nennungen sind in der nachfolgenden Tabelle 53 zusammengefasst. Alle Gemeinden, bis auf Schönau a. Königssee und Schneizlreuth, nannten allgemeine und konkrete Herausforderungen an den ÖV mit mittlerer bis hoher Priorität und erwarten damit spürbare Verbesserungen des öffentlichen Personenverkehrs im Landkreis.

Tabelle 53: Zentrale Herausforderungen im ÖV aus Sicht der Gemeinden

Gemeinde	Zentrale Herausforderungen im ÖV
Ainring	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (in den Randbereichen der Gemeinde)
Anger	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Wochenendangebot)
Bad Reichenhall	Optimierung des ÖPNV im Kontext der sanften Mobilität „Alpine Pearls“
	Realisierung der Bahnhaltedpunkte Bad Reichenhall „Mitte“ und „Nord“
Bayerisch Gmain	Barrierefreiheit am Bahnhof herstellen
	Taktverdichtung des SPNV
Markt Berchtesgaden	Stärkung des ÖPNV und Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel
Bischofswiesen	Attraktiveren des SPNV
	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (in den Randbereichen der Gemeinde)
Freilassing	Zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Mühldorf
	Verbesserung der Barrierefreiheit, Erreichbarkeit Bahnhof Freilassing
Marktschellenberg	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Abendangebot)
Laufen	Ausbau der Angebotsdichte im ÖPNV (Bus & Bahn)

Gemeinde	Zentrale Herausforderungen im ÖV
Piding	Barrierefreiheit an Bushaltestellen
	ÖPNV-Anbindung an Anger und Teisendorf
Ramsau b. Berchtesgaden	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (in den Randbereichen der Gemeinde)
	Barrierefreiheit im Gemeindegebiet und im Nationalpark
Saaldorf-Surheim	Verknüpfung zum Stadtbus Freilassing verbessern
	Reaktivierung des stillgelegten Bahnhofepunktes
Teisendorf	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (in den Randbereichen der Gemeinde)
	Barrierefreiheit im Gemeindegebiet

Aus der Zusammenfassung der genannten zentralen Herausforderungen im ÖV und der Auswertung der Defizitgruppen werden die gemeindeübergreifenden landkreisweiten Handlungsbedarfe im ÖV deutlich:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Fläche und am Wochenende
- Verbesserung der Vernetzung zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern
- Herstellung der Barrierefreiheit

3.4.2 Beteiligung Stakeholder

In Form von Besprechungen und Fragebögen wurden zusätzlich verschiedene Stakeholder an der Konzepterstellung beteiligt.

Im Anschluss an die Befragung der Gemeinden des Landkreises wurde zwischen April und Juni 2017 an alle Verkehrsunternehmen des SPNV, ÖPNV und des freigestellten Schülerverkehrs im Landkreis ein separater Fragebogen versendet. Eine Darstellung der Fragebögen findet sich in Anlage 2. Insgesamt wurden 29 Verkehrsunternehmen kontaktiert, mehr als die Hälfte (16) waren ausschließlich für die Schülerbeförderung zuständig. Es konnten 12 Verkehrsunternehmen, davon 3 Schülerverkehrsunternehmen, motiviert werden bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes mitzuwirken. Die als nicht aussichtsreich eingeschätzte Beteiligung an der Konzepterstellung, war in Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen meist der Grund für eine ausbleibende Beantwortung des Fragebogens. Bei einigen Verkehrsunternehmen wurde durch den Fragebogen der Erstkontakt hergestellt und weitere Informationen durch Telefonate im Projektverlauf ausgetauscht.

In einem gemeinsamen Termin des gesamten Gutachterteams wurden in einer Besprechung die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BGL, der Tourismusverband Berchtesgadener Land und die EuRegio Salzburg-BGL-Traunstein beteiligt.

Die erfolgreich beteiligten Stakeholder werden in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Tabelle 54: *Beteiligung der Stakeholder im ÖPNV*

Stakeholder	Art der Beteiligung
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH	Besprechung am 19.4.2017
Berchtesgadener Land Tourismus GmbH	Besprechung am 19.4.2017
EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein	Besprechung am 19.4.2017
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Referat Verkehr und Logistik	Fragebogen
Fachabteilungen des Landratsamtes BGL	fortlaufend, während der Projektabwicklung
Staatliches Schulamt BGL	Email Mai 2017
Behindertenbeauftragte des Landratsamtes BGL	Telefonat
Bayerische Eisenbahngesellschaft	Fragebogen, Telefonate
DB Fernverkehr	Fragebogen
Bayerische Oberlandbahn – MERIDIAN	Fragebogen
Berchtesgadener Land Bahn GmbH	Fragebogen, Telefonate
ÖBB Personenverkehr AG	Fragebogen, Telefonate
DB RegioNetz Verkehrs GmbH / Südostbayernbahn	Fragebogen
A. Hogger Omnibusunternehmen	Fragebogen, Telefonate
Regionalverkehr Oberbayern GmbH	Fragebogen, Telefonate
Stadtwerke Bad Reichenhall KU	Fragebogen, Telefonate
Verkehrsunternehmen Christian Gloss	Fragebogen
Taxizentrale Berchtesgaden	Fragebogen
Stadtbus Laufen	Fragebogen, Telefonate
Gemeindebus Teisendorf	Telefonate

Die Stakeholder haben sich intensiv in das Mobilitätskonzept eingebracht. Die Ergebnisse wurden sowohl in die Analyse als auch im weiteren Projektverlauf in die Maßnahmenentwicklung integriert.

Nachfolgend sind die wichtigsten Wünsche und Herausforderungen aufgelistet.

Tabelle 55: Zentrale Herausforderungen im ÖPNV aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Zentrale Herausforderungen im ÖPNV
BLB	Anschlusssicherung/ Verknüpfung zwischen Bus und Bahn
	Koordinierung von Baumaßnahmen
	Anlage von P+R Plätzen
	Taktfahrplan
	Finanzierung der Maßnahmen
	Erneuerung der Infrastruktur auf Nebenstrecken
	Durchbindung über Freilassing von/ nach Salzburg
BOB	Barrierefreiheit am Bahnhof Freilassing
	Konsequenter, ganztägiger Takt Richtung München
	Verknüpfung am Bahnhof Freilassing verbessern
	Einzugsbereich des Bahnhofs Freilassing erhöhen
DB Fernverkehr	Barrierefreiheit der Bahnsteige in Freilassing und Berchtesgaden herstellen
	Anschlusssicherung in Freilassing von Nahverkehr zu Fernverkehr
Gloss	Geringe Fahrzeugauslastung außer in Verkehrsspitzen
	Verkehrsverbund/ Tarifverbund
ÖBB	3. Gleis Freilassing - Salzburg
	Weichenverbindung/ Zwischensignale in Freilassing
SOB	Verknüpfung zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Freilassing verbessern
	Taktverdichtung auf KBS 945
Stadtbus Bad Reichenhall	Finanzierung, da Kürzung der Ausgleichsbeträge starke Einschränkung darstellt
	Geeignete Rahmenbedingungen für ÖPNV bei Planung von Infrastrukturmaßnahmen schaffen und erhalten
Stadtbus Freilassing	Haltestellen durch Beleuchtung aufwerten
	Mikroverkehre für Zu- und Abgang zum Bus
	Flexible Bedienformen fördern
	Fahrplanauskunft
Stadtbus Laufen	Taktverdichtung auf KBS 945
	Abstimmung Busfahrpläne mit Schulzeiten
	Barrierefreiheit am Bahnhof Laufen
	Verbindung zu Nachbargemeinden verbessern
Taxizentrale Berchtesgaden	Einbezug der Taxiunternehmen

3.4.3 Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließungsqualität durch die Haltestellen des straßen- und schienen- gebundenen ÖV wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells analysiert. Dazu wurden den Haltestellen, entsprechend ihrer Gebietszugehörigkeit, die Grenzwerte der radialen Einzugsbereiche gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (StMWI, 1998) hinterlegt.

In Tabelle 56 sind diese Grenz- und Richtwerte der Einzugsbereiche aufgelistet:

Tabelle 56: Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

Indikator		Grenzwert		Richtwert	
		Bus	Bahn	Bus	Bahn
Ober-/ Mittelzentrum	Kernzone	400 m	600 m	300 m	600 m
	hohe Nutzungs- dichte	500 m	800 m	400 m	600 m
	niedrige Nut- zungsdichte	800 m	1.200 m	600 m	1.000 m
Unter-/ Kleinzentrum	zentrales Gebiet	500 m	800 m	400 m	600 m
	übriges Gebiet	800 m	1.200 m	600 m	1.000 m
ländlicher Raum		1.000 m	1.800 m	800 m	1.500 m
Verkehrsachsen		800 m	1.200 m	600 m	1.000 m

Die räumliche Erschließung des Landkreises durch die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ist in Abbildung 50 dargestellt.

Der Landkreis wird mit 37 Buslinien im Linienverkehr und 3 SPNV Strecken bedient. Die Ergänzung des klassischen ÖPNV durch die beiden Rufbusverkehre im Landkreis, den Gemeindebus Teisendorf und den Rufbus Berchtesgaden, ist in Abbildung 50 ebenfalls aufgetragen. Die Haltestellen im ÖPNV und SPNV erschließen alle größeren Siedlungsgebiete räumlich und weisen nur in Gebieten stark verteilter Weiler und Höfe Erschließungslücken auf. Bei der Auswertung der Gemeindebefragung wurden ebenfalls geringe Defizite in der räumlichen Erschließung genannt und bestätigen die ausreichende räumliche Erschließung des Landkreises im ÖV.

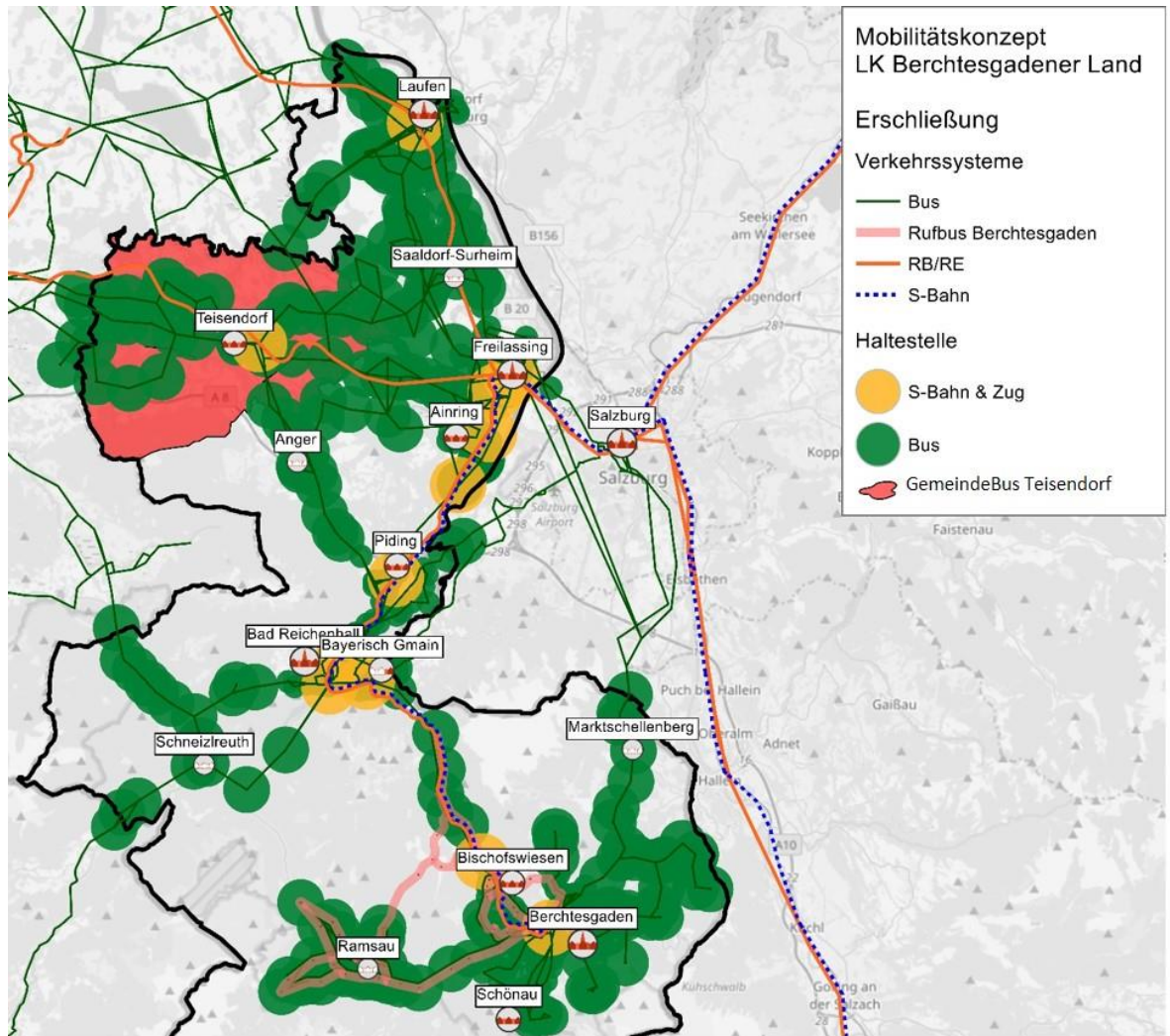


Abbildung 50: Räumliche Erschließung Landkreis Berchtesgadener Land

3.4.4 Angebotsqualität

Übersichtlichkeit Netz-/ Linienstruktur

Das Liniennetz des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) im Landkreis Berchtesgadener Land besteht aus drei Bahnstrecken des Schienenverkehrs, 37 Linien des Regionalbusverkehrs und drei Stadtverkehren in Freilassing, Laufen und Bad Reichenhall. Die drei Bahnstrecken durchziehen den Landkreis entlang der drei Entwicklungsachsen (Abbildung 2 in Kapitel 1.3) und bilden die Hauptachsen im ÖV. Die Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung durchzieht den Landkreis von Norden nach Süden, mit der nördlichen Bahnstrecke aus Richtung Mühldorf kommend über Laufen nach Freilassing mit Durchbindungen nach Salzburg. Die südliche Bahnstrecke der Achse beginnt in Freilassing, zum Teil ebenfalls durchgebunden nach Salzburg, und führt über Bad Reichenhall nach Berchtesgaden. Auf der nördlichen Bahnstrecke verkehren die Züge der Südostbayernbahn. Auf der südlichen Bahnstrecke nach Berchtesgaden verkehren die Züge der Berchtesgadener Land Bahn, bis Bad Reichenhall zusätzlich die Züge der Österreichischen Bundesbahn und mit einer Fahrt pro Richtung der Fernverkehr der DB.

Die zweite, überregionale Achse durchzieht den nördlichen Landkreis von Westen nach Osten, aus Richtung München kommend über Teisendorf – Freilassing nach Salzburg über die Landesgrenze hinaus. Die gesamte Strecke wird ganztägig vom Fernverkehr der DB und der Bayerischen Oberlandbahn bedient. Auf dem Abschnitt zwischen Freilassing und Salzburg verkehren zusätzlich die Salzburger S-Bahnen.

Der Landkreis wird im ÖPNV nahezu ausschließlich durch eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen bedient. Die Ausnahme bilden die drei Stadtverkehre in Laufen, Freilassing und Bad Reichenhall, welche gemeinwirtschaftlich betrieben werden. Das Liniennetz der 37 Regionalbuslinien wird von den vier Betreibern Regionalverkehr Oberbayern (RVO), Hogger, Gloss und Brodschelm betrieben (Nennung absteigend nach bewirtschaftetem Anteil). Die Stadtverkehre in Laufen, Freilassing und Bad Reichenhall werden von kommunalen Verkehrsunternehmen betrieben. In der Tourismusregion Berchtesgaden Königssee (TRBK) ergänzen drei touristische Linien zum Nationalpark Berchtesgaden das Regionalverkehrsangebot lokal.

Die spezielle Topographie und Siedlungsstruktur im Landkreis bestimmen maßgeblich die Liniennetzstruktur des ÖPNV. Den Bundes-, Staats- und Kreisstraßen folgend verlaufen im mittleren und südlichen Landkreis, südlich der Großen Kreisstadt Bad Reichenhall, die Linienwege im Regionalbusverkehr. Die linienhaften Siedlungsgebiete in den Gemeinden werden meist nur von einer Regionalbuslinie durchzogen, welche somit Erschließung und Verbindungsfunktion zum nächst höher klassifizierten Zentrum erfüllt. Im touristischen Gebiet um Berchtesgaden und den Königssee (TRBK) ist das Liniennetz durch zusätzliche Regionallinien, bspw. entlang der B 20, und touristische Linien, bspw. den Almerlebnisbus, stark verdichtet.

In den nördlichen Gemeinden des Landkreises folgen die Linienwege ebenfalls dem klassifizierten Straßennetz der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Die in der Fläche stärker verteilten Siedlungsbereiche liegen zum Teil im äußeren Einzugsbereich der Haltestellen. Die Regionalbuslinien sind auf die Erschließung und Verbindung zu den drei Zentren Freilassing, Laufen und Teisendorf ausgerichtet.

Die Stadtbusverkehre in den Zentren Laufen, Freilassing und Bad Reichenhall spielen durch die Anpassung des Linienvverlaufs und der Ankunfts- und Abfahrzeiten an die Schulstandorte und Schulzeiten eine zentrale Rolle für die Abwicklung des Ausbildungsverkehres in den Städten.

Die zwei Linien des Stadtbus Laufen erschließen das Stadtgebiet Laufen und das unmittelbare Umland und schaffen eine Verbindung in die österreichische Stadt Oberndorf. Zweimal täglich erfüllt der Stadtbus als Schulbuslinie die Erschließung des Umlandes von Laufen. Außerdem wird eine Verknüpfung zum SPNV am Bahnhof Laufen und am Bahnhof Oberndorf hergestellt. Das Stadtgebiet Freilassing wird gegenläufig von zwei Ringlinien des Stadtbusses auf gleichem Linienweg bedient. Der Linienweg führt in einem Zyklus zweimal über den Bahnhof und stellt damit eine Verknüpfung zum SPNV dar. Hierbei sind die Ankünfte und Abfahrten auf die Schulzeiten der Schulen im Nordosten der Stadt abgestimmt. In Bad Reichenhall wird das Stadtgebiet von drei Linien des Stadtbusses erschlossen. Die Linien 1 und 2 verbinden darüber hinaus die beiden Nachbargemeinden Piding und Bayerisch Gmain mit der Großen Kreisstadt Bad Reichenhall. Sowohl die beiden überörtlichen Linien 1 und 2 als auch die Citybuslinie 4 verknüpfen am Hauptbahnhof zum SPNV. Die Ankünfte am Bahnhof sind zusätzlich auf die Schulanfangs- und – endzeiten abgestimmt.

Im Regionalverkehr verkehren einige Linien mit unterschiedlichen Kursen und Linienverläufen über den Tag hinweg. Die größten Abweichungen treten auf den folgenden Linien auf:

- 852 Laufen – Freilassing
- 829 Bad Reichenhall – Teisendorf
- 839 Ringlinie Berchtesgaden
- Hogger Linie 5 und 5a

Für den Fahrgast entsteht durch alternierende und eingekürzte Linienführungen ein höherer Aufwand bei der Reiseplanung. Durch eine klare Zuordnung zwischen Linienbezeichnung und Linienweg, kann die Übersichtlichkeit gesteigert werden.

Bedienzeitraum

Die Bedienzeiträume im Landkreis Berchtesgadener Land unterscheiden sich sowohl zwischen SPNV und ÖPNV als auch innerhalb des Regionalverkehrs zum Teil stark.

Im Landkreis Berchtesgadener Land werden die Bedienungszeiträume im Wesentlichen durch den Ausbildungsverkehr vorgegeben. Darüber hinaus sind die Bedienzeiträume im südlichen Teil des Landkreises vor allem während der Hauptsaison an die touristischen Belange angepasst. Die Abbildung 51 zeigt die früheste Bedienung für jede Haltestelle an einem werktäglichen Verkehrstag. Die Abbildung 52 zeigt im Gegensatz die späteste Bedienung für jede Haltestelle im Landkreis. Auf den Verkehrsachsen beginnt die Bedienung werktags meist vor 06:00 Uhr.

Einen Betriebsbeginn nach 06:00Uhr haben die Linien auf den landkreisüberschreitenden Verkehrsachsen:

- Berchtesgaden – Salzburg (Linie 840)
- (Zell am See –) Bad Reichenhall – Salzburg (Linie 180 und 260)
- Bad Reichenhall – Traunstein (Linie 9526)

Der Streckenast der Verkehrsachse Bad Reichenhall – Salzburg im Landkreis BGL über Bayerisch Gmain wird durch die Linie 180 erst ab 08:00 Uhr bedient.

Abseits der Zentren, in den Randbereichen der Gemeinden und speziell in den Flächengemeinden im nördlichen Landkreis beginnt die Bedienung erst deutlich später gegen 07:00 Uhr.

Am Abend endet die Betriebszeit auf folgenden Linien des ÖPNV bereits vor 19:30 Uhr:

- 852: Laufen – Freilassing
- 840: Berchtesgaden – Salzburg
- 829: Bad Reichenhall – Teisendorf

Die Bedienung in den Randbereichen der Gemeinden, den Flächengemeinden im nördlichen Landkreis und den touristischen Gebieten weicht ebenfalls stark von den zentralen Gebieten ab und endet vor 18:30 Uhr. Die Haltepunkte des SPNV werden bis nach 22:00 Uhr bedient.

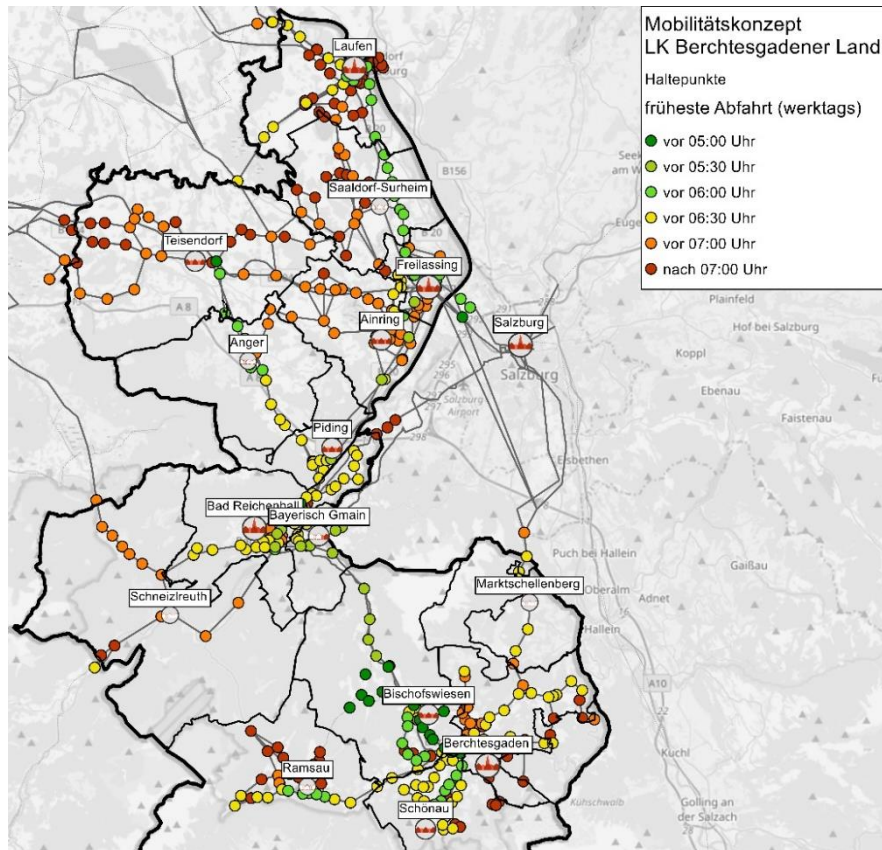


Abbildung 51: Bedienzeitraum - früheste Abfahrt an Haltestellen (werktags)

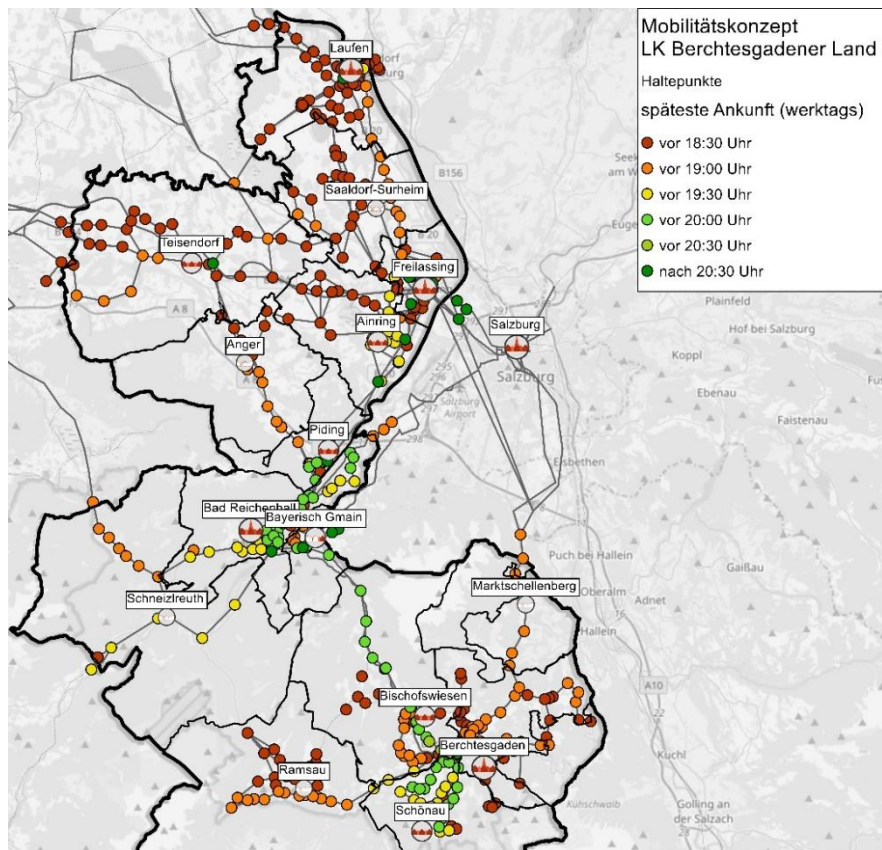


Abbildung 52: Bedienzeitraum - späteste Ankunft an Haltestellen (werktags)

Die Bedienung am Wochenende ist in Abbildung 53 dargestellt. Das Angebot im SPNV am Wochenende ist gegenüber dem Angebot Montag bis Freitag nur geringfügig vermindert. Im ÖPNV zeigt sich auf den Verkehrsachsen:

- (Tittmoning) – Laufen – Freilassing
- Bad Reichenhall – Teisendorf

ein eingeschränktes Angebot am Samstag und die fehlende Bedienung am Sonntag. Der Ortsverkehr in Bad Reichenhall verkehrt mit leicht vermindertem Angebot. Die Ortsbusse in Laufen und Freilassing verkehren am Samstag mit eingeschränktem Angebot, am Sonntag erfolgt keine Bedienung.

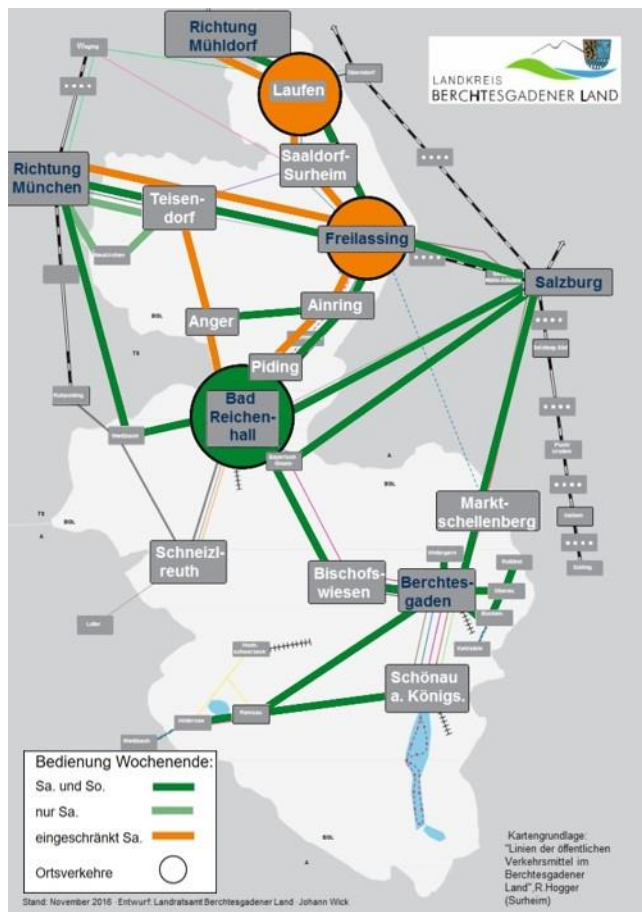


Abbildung 53: Auswertung des Verkehrsangebotes am Wochenende

Einheitliche Bedienzeiträume für gleiche Siedlungsstrukturen des Landkreises bilden die Grundlage für Anschlüsse zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und bestimmen damit auch maßgeblich die Attraktivität des ÖV für den Pendlerverkehr. Ein einheitlicher Bedienzeitraum sowie Verkehrszeiten sind im derzeit gültigen Nahverkehrsplan nicht festgelegt.

Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wurde räumlich (Abfahrten je Haltestelle) sowie relationsbezogen analysiert und bewertet. In der Abbildung 54 ist die mittlere Fahrtenhäufigkeit am Tag für jede Linie im Landkreis abgebildet.

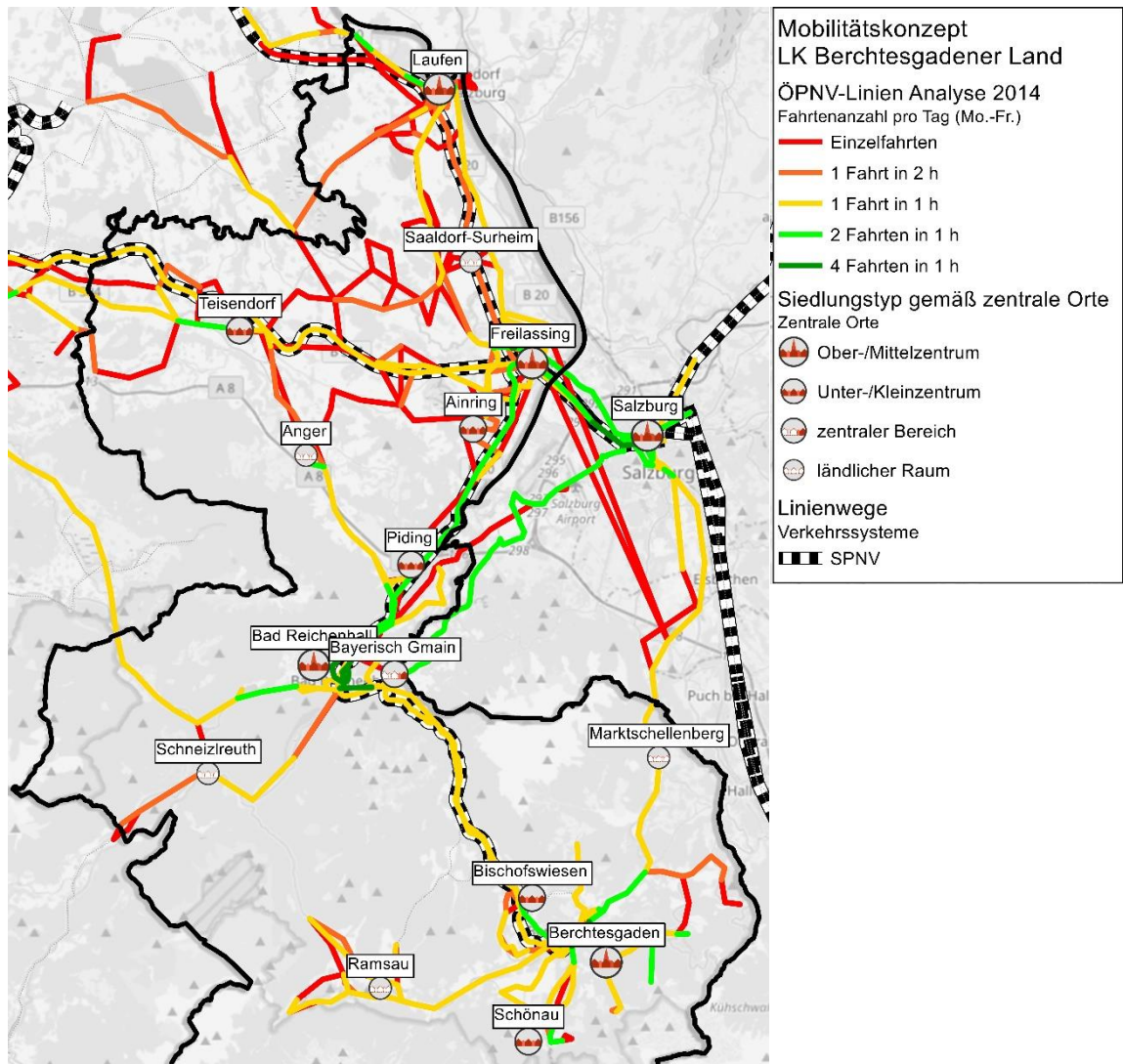


Abbildung 54: Mittlere Fahrtenhäufigkeit am Tag (Mo.-Fr.) je Linie

Die Unterschiede in der Angebotsdichte zwischen dem nördlichen und dem südlichen Landkreis sind erkennbar und zeigen sich sowohl im Angebot des SPNV als auch des ÖPNV. Die SPNV-Strecke in den südlichen Landkreis wird in beide Richtungen zwischen Freilassing und Bad Reichenhall zweimal pro Stunde und weiter bis Berchtesgaden noch einmal pro Stunde bedient. Die SPNV-Strecke zwischen München und Salzburg wird durch das Nahverkehrsangebot der Bayerischen Oberlandbahn, den Meridian, in beide Richtungen im Stundentakt und durch das Fernverkehrsangebot der DB in beide Richtungen zwischen 10 und 22 Uhr im 2-Stunden-Takt bedient. Die SPNV-Strecke im nördlichen Landkreis zwischen Mühldorf und Salzburg wird durch die Südostbayernbahn ganztägig im 2-Stunden-Takt bedient.

Die Linien im Regionalbusverkehr im Landkreis werden überwiegend mit stündlichen, teilweise vertakteten Fahrten bedient. Im nördlichen Landkreis und Teilen der Gemeinden Anger und Ainring verkehren die Regionalbuslinien mit einzelnen auf den Ausbildungsverkehr abgestimmten Fahrten. Die Verkehrsachse Laufen – Freilassing wird mit stündlichen Fahrten im alternierenden Linienverlauf entweder über das Gemeindezentrum Saaldorf oder Surheim bedient.

Zur Beurteilung der ÖPNV-Bedienung wurde die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (StMWI, 1998) untersucht. Die Verkehrszellen des Verkehrsmodells entsprachen meist den Gemeindegrenzen oder den Grenzen größerer Gemeindeteile. Die feinteilige Einteilung der Verkehrszellen, wie sie für die Erstellung oder Fortschreibung eines Nahverkehrsplans notwendig ist, war in keinem der verfügbaren Verkehrsmodelle vorhanden (vgl. Kapitel 3.2.3). Im gültigen Nahverkehrsplan wurde keine Definition von Verkehrszeiten für die verschiedenen Gebietstypen vorgenommen. Für die hier durchgeführte Bestandsanalyse wurden daher folgende Verkehrszeiten formuliert, die sich an Vorgaben des Nahverkehrsplans einer vergleichbaren Region in Bayern orientieren:

- 8 Stunden Hauptverkehrszeit (HVZ)
- 6 Stunden Nebenverkehrszeit (NVZ)
- 2 Stunden Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die konkrete Lage der Verkehrszeiten sollten im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, z.B. anhand detaillierter Nachfragedaten, in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, festgelegt werden. Für die Analyse war die konkrete Lage der Verkehrszeiten nicht relevant. Die Analyse wurde anhand typischer Zeitbereiche aus der HVZ und der NVZ durchgeführt. Die Einordnung der Haltestellen in zentrale und nicht zentrale, resp. Gebiete mit hoher oder niedriger Nutzungsdichte resp. zu Verkehrsachsen wurde auf Basis der Luftbilder und der Einwohnerzahlen in den Verkehrszellen vorgenommen. Die Abbildung 55 zeigt am Beispiel Bad Reichenhalls die Analyse der Bedienungshäufigkeit aus dem Zeitbereich der HVZ, wie sie für jede Gemeinde in Kapitel 3.4.8 durchgeführt wurde.

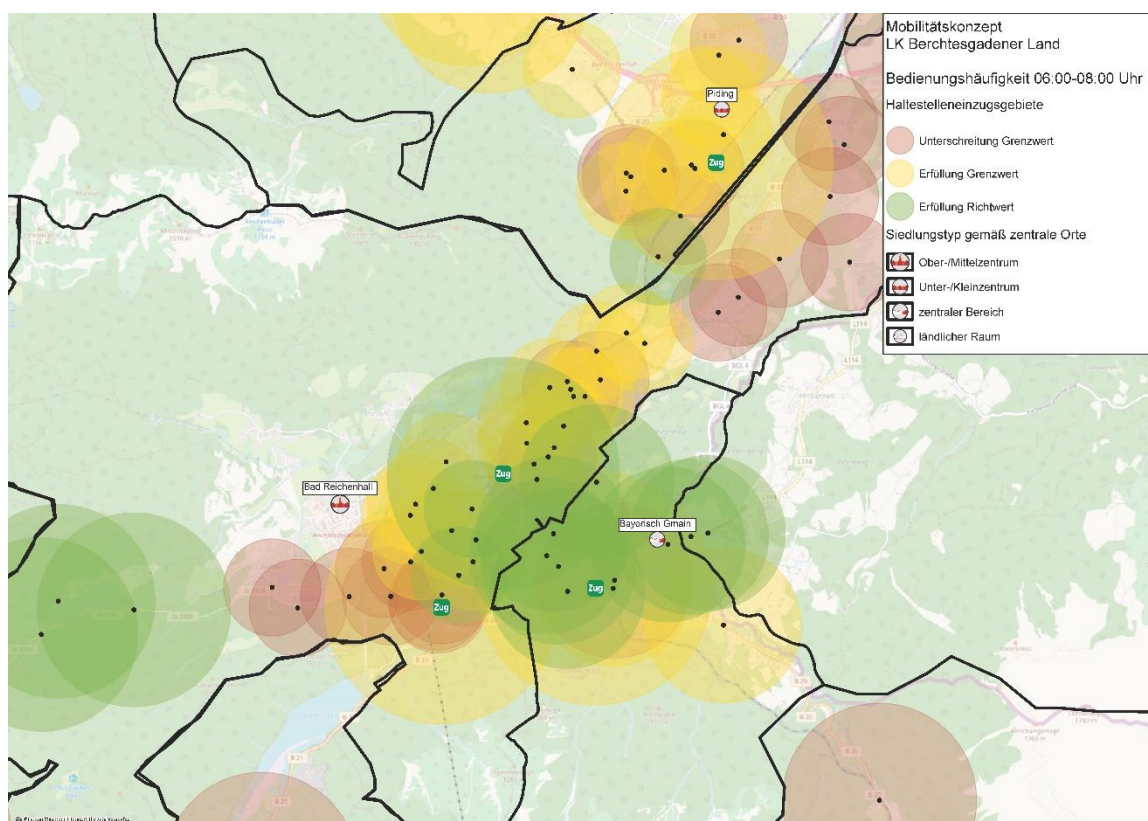


Abbildung 55: Analyse Bedienungshäufigkeit - Beispiel Bad Reichenhall – Morgenspitze

In den größeren Gemeindezentren und zentralen Gebieten im Landkreis wird meist der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit eingehalten und eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet. In Freilassing wird der Grenzwert mit den stündlichen Fahrten der beiden Stadtbus-Ringlinien nicht eingehalten.

In den nicht zentralen Gebieten und den Flächengemeinden des nördlichen Landkreises wird vielerorts der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt. Die gemeindscharfen Analysen sind im Kapitel 3.4.8 aufgeführt.

Als Handlungsbedarf wird die Formulierung von einheitlichen Verkehrszeiten für die verschiedenen Gebietstypen im Landkreis gesehen. Innerhalb eines landkreisweit einheitlichen Bedienzeitraums können so die Planungsgrundlagen für ein vergleichbares Angebot in vergleichbaren Strukturen geschaffen werden.

Anschlussicherung

Für eine attraktive Verbindung der öffentlichen Verkehrsmittel müssen akzeptable Anschlüsse an Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsarten des ÖV sichergestellt werden.

Zur Beurteilung der Anschlussqualität wurden die relevanten Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn im und zum Hauptnetz untersucht. In der Analyse, siehe Abbildung 56, wurden die folgenden Bahnhöfe als wichtige Umsteigepunkte identifiziert und untersucht.

- Freilassing
- Teisendorf
- Berchtesgaden
- Bad Reichenhall
- Laufen

Die Schienenverkehrswege des Landkreises treffen sich am Bahnhof Freilassing und stellen die Verbindung zwischen Nah- und Fernverkehr her. Zusätzlich beginnen und enden zahlreiche Regionalbuslinien am Bahnhof Freilassing. Die Verbindung zum Stadtgebiet ist durch die zweimalige Bedienung des Stadtbusses je Umlauf und Richtung vom Bahnhof ebenfalls gegeben. Die Bedeutung des Bahnhofs Freilassing als zentraler Verknüpfungspunkt des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land sowohl für die Übergänge zwischen Zug und Bus als auch Bus und Bus zeigt sich in Abbildung 56. Hier finden die meisten Umstiege zwischen den verschiedenen ÖV-Angeboten statt.

Der stündlich bediente Bahnhof Teisendorf stellt ebenfalls eine wichtige SPNV-Verbindung zu den benachbarten Oberzentren Traunstein und Salzburg her. Der Bahnhof Teisendorf ist im Landkreis daher der zweitwichtigste Umsteigepunkt. Die Fahrgäste nutzen den Umstieg zwischen Bus und Zug. Der Umstieg zwischen Bus und Bus spielt hier eine untergeordnete Rolle.

Der Bahnhof Berchtesgaden mit seinem vorgelagerten Busbahnhof ist im touristischen Süden des Landkreises der wichtigste Umsteigepunkt sowohl zwischen Zug und Bus als auch Bus und Bus. In der großen Kreisstadt Bad Reichenhall wird deutlich seltener zwischen den Verkehrsmitteln umgestiegen, obwohl, wie in Freilassing, viele Regionalbusverbindungen am Bahnhof beginnen und enden. Zum einen ist Bad Reichenhall ein wichtiges Ziel im Landkreis und daher Start und Ende vieler Ortsveränderungen, andererseits kann aufgrund der geringen Entfernung zu den Haltepunkten im Stadtgebiet die weiterführende Verbindung meist ohne Umstieg genutzt werden.

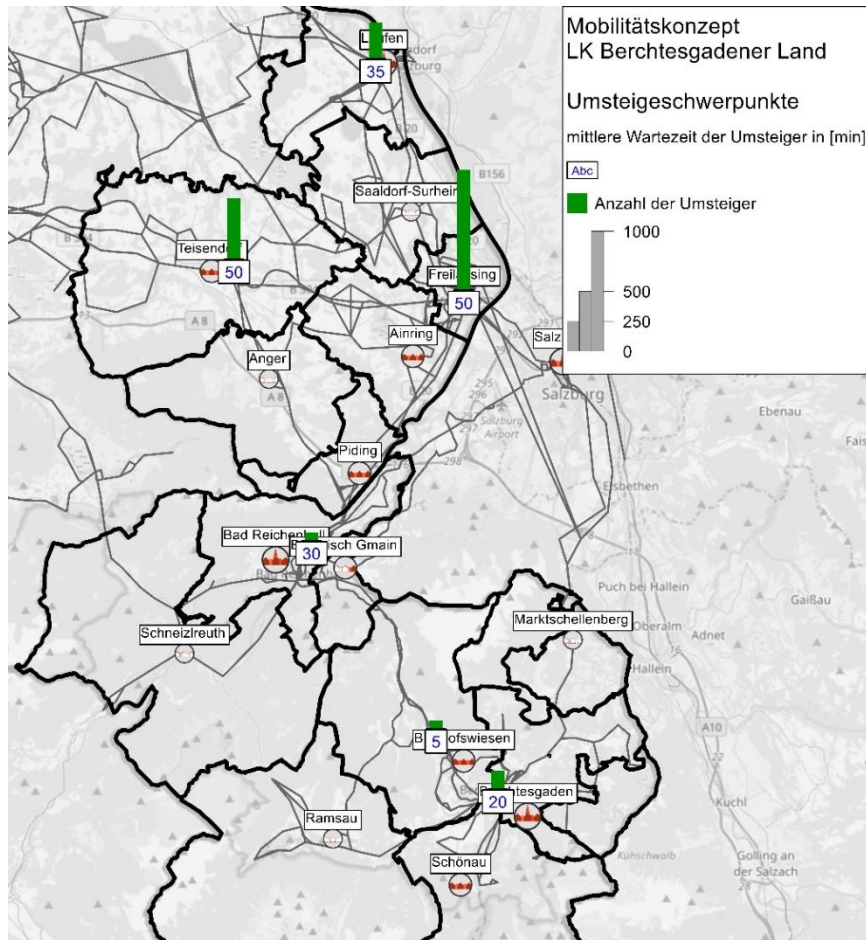


Abbildung 56: Umsteigeschwerpunkte mit gerundeter mittlerer Wartezeit der Umsteiger

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurden die mittleren Umsteigezeiten berechnet und in Tabelle 57 aufgelistet. Die mittlere Wartezeit wurde gewählt, um den generellen Handlungsbedarf an den wichtigen Umsteigepunkten im Landkreis zu identifizieren. Generell kann bei einer Wartezeit von bis zu 20 min von einem akzeptablen Anschluss gesprochen werden. An den Bahnhöfen Freilassing und Teisendorf lässt sich, mit Blick auf die hohen mittleren Wartezeiten und die Ergebnisse der Gemeindebefragung, die Notwendigkeit einer genauen Anschlussanalyse ableiten.

Tabelle 57: Mittlere Wartezeit im ÖV (Bus und Bahn) an wichtigen Umsteigepunkten

Umsteigeschwerpunkt	mittlere Wartezeit [min]
Bad Reichenhall	30
Freilassing	48
Berchtesgaden	18
Teisendorf	49
Laufen	33

Am Bahnhof Berchtesgaden ist die Ankunft und Abfahrt der Busse aufeinander abgestimmt und erklärt die geringe mittlere Wartezeit. Die Anschlüsse zwischen Bus und Zug sind für einige wichtige Relationen nicht ausreichend abgestimmt.

3.4.5 Verbindungsqualität

Ein standardisiertes Verfahren für die Analyse der Erreichbarkeit bzw. der Verbindungsqualität zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern bieten die "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN 2008) der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV). Auf Basis des „Systems der zentralen Orte“ sowie der sich hieraus ableitenden funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes ermöglichen die RIN 2008 die Ermittlung von angebots- und verbindungsbezogenen Kennwerten der Verbindungsqualität einzelner Verkehrssysteme. Deren Vergleich mit den in der RIN 2008 formulierten Orientierungswerten für die zumutbare Erreichbarkeit und Bedienungsqualität wird im „Landesentwicklungsprogramm Bayern“ (LEP BAYERN, 2013) gefordert und ermöglicht die objektive Bewertung des ÖPNV Angebots.

Als Qualitätskriterium einer Verbindung wird die Luftliniengeschwindigkeit auf dieser zwischen dem Start- und Zielpunkt herangezogen. In die Berechnung der Luftliniengeschwindigkeit gehen die folgenden Kenngrößen ein:

- Luftlinienentfernung
- komplexe Reisezeit (Zugangs-, Fahrt-, Warte-, Umsteige- und Abgangszeit)
- Taktdichte
- Umsteigehäufigkeit (im öffentlichen Verkehr).

Die Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wurde mit Hilfe des Bayern-Fahrplans am Morgen eines mittleren Verkehrstages ermittelt. Die Luftliniengeschwindigkeit im MIV wurde mit Hilfe der Luftlinienentfernung der Relation und der Reisezeit am Morgen eines mittleren Verkehrstages aus dem Routenplaner „Google-Maps“ berechnet.

Die Grenzwerte für die Einstufung der Luftliniengeschwindigkeit im ÖV wurden in Abhängigkeit der Luftlinienentfernung zwischen Start und Ziel nach den Vorgaben der RIN 2008 für jede Verbindung separat berechnet. Die Einstufung erfolgt anschließend anhand der berechneten Grenzwerte in eine der sechs Stufen der Angebotsqualität (SAQ) in Tabelle 58.

Tabelle 58: Stufen der Angebotsqualität

SAQ	Beschreibung
A	sehr gute Verbindungsqualität
B	gute Verbindungsqualität
C	befriedigende Verbindungsqualität
D	(noch) ausreichende Verbindungsqualität
E	mangelhafte Verbindungsqualität
F	unzureichende Verbindungsqualität

Das Verhältnis aus beiden Luftliniengeschwindigkeiten (ÖV und MIV), dem Reisezeitverhältnis, wurde anhand der Orientierungswerte der RIN 2008, siehe Abbildung 57, für die Abgrenzung der Stufen der Angebotsqualität eingestuft. Dieses Verfahren der RIN zur Bewertung der Angebots- resp. Verbindungsqualität bezieht die wichtigen Kenngrößen des ÖV in die Bewertung ein und wurde daher verwendet. Es ermöglicht aufgrund der einheitlichen Beurteilungsskala eine Vergleichbarkeit der Verbindungsqualität zwischen den Gemeinden des Landkreises.

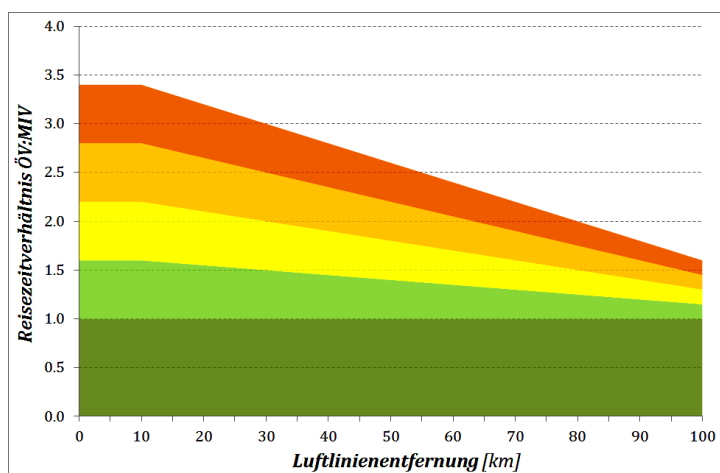


Abbildung 57: Orientierungswerte für die Stufen der Angebotsqualität für das Reisezeitverhältnis ÖV – MIV

Das Reisezeitverhältnis kann aus Sicht des ÖV wie folgt interpretiert werden:

Tabelle 59: Qualitative Aussagen des Reisezeitverhältnisses ÖV / MIV

Bewertung des Reisezeitverhältnisses	Interpretation aus Sicht des ÖV
A	sehr günstig
B	günstig
C	ausgeglichen
D	(noch) ausgeglichen
E	ungünstig
F	sehr ungünstig

Die Gemeinden wurden im Fragebogen gebeten die Verbindung zu sechs repräsentativen regionalen, überregionalen Zentren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu beurteilen. Die repräsentativen Ziele und Relationen wurden anhand der Pendleranalyse in Abbildung 13 (Kapitel 2.1.6) ausgewählt. Es wurden die Verbindungen der Gemeinden zu den folgenden Zentren untersucht:

- Bad Reichenhall (Gemeinsames Oberzentrum mit Freilassing)
- Berchtesgaden (Mittelzentrum)
- Freilassing (Gemeinsames Oberzentrum mit Freilassing)
- Salzburg (Oberzentrum)
- Mühldorf (Gemeinsames Oberzentrum mit Waldkraiburg)
- München (Metropole)

Für jede Gemeinde wurde mit Hilfe der o.g. Komponenten die komplexe Luftliniengeschwindigkeit an einem repräsentativen Verkehrstag zu den sechs ausgewählten zentralen Orten berechnet. Zusätzlich wurde das Verhältnis der Luftliniengeschwindigkeit im ÖV und der Luftliniengeschwindigkeit im MIV berechnet. Die Auswertung der Verbindungsqualität wird am Beispiel der Gemeinde Bad Reichenhall in den folgenden Abbildungen dargestellt.

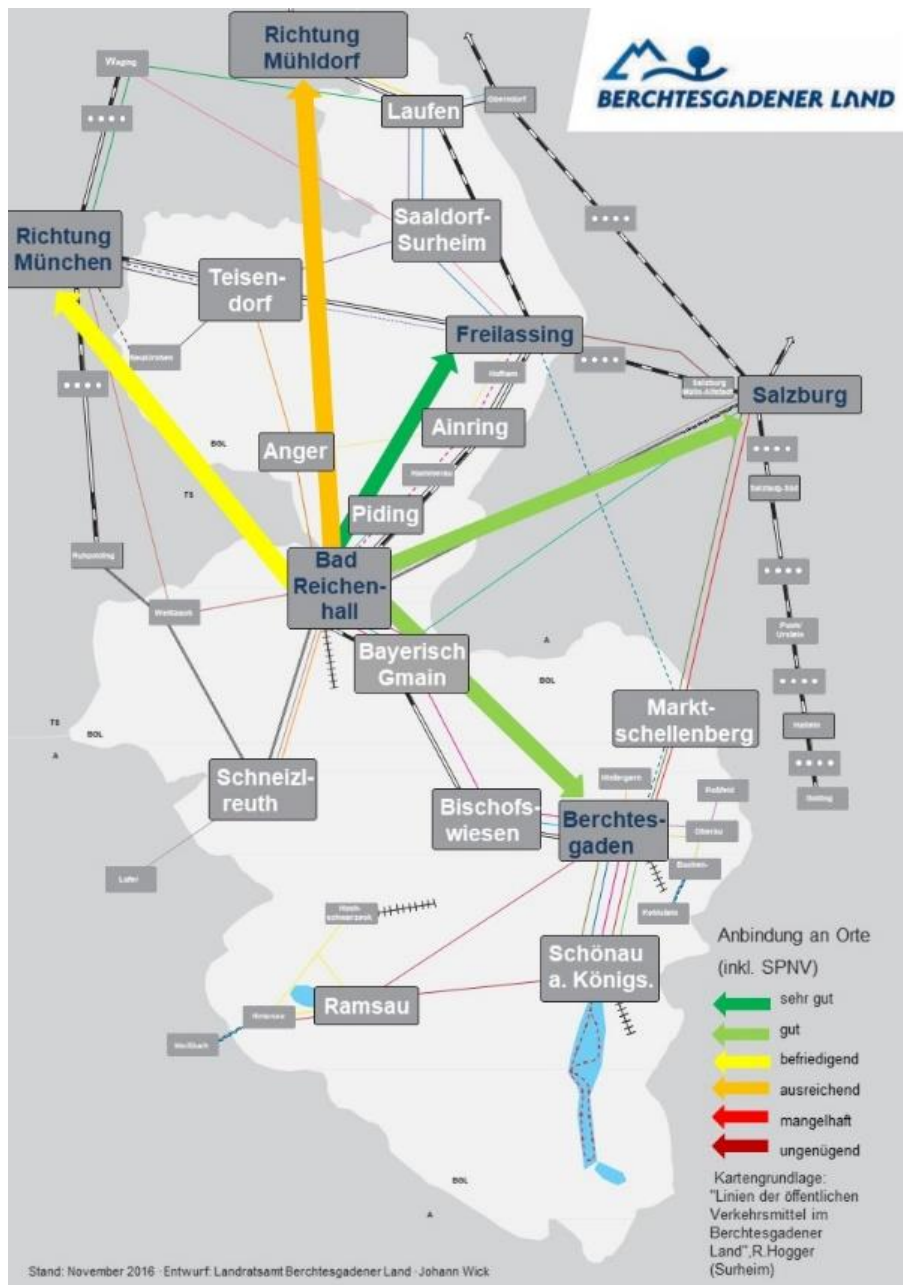


Abbildung 58: Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung durch die Gemeinde

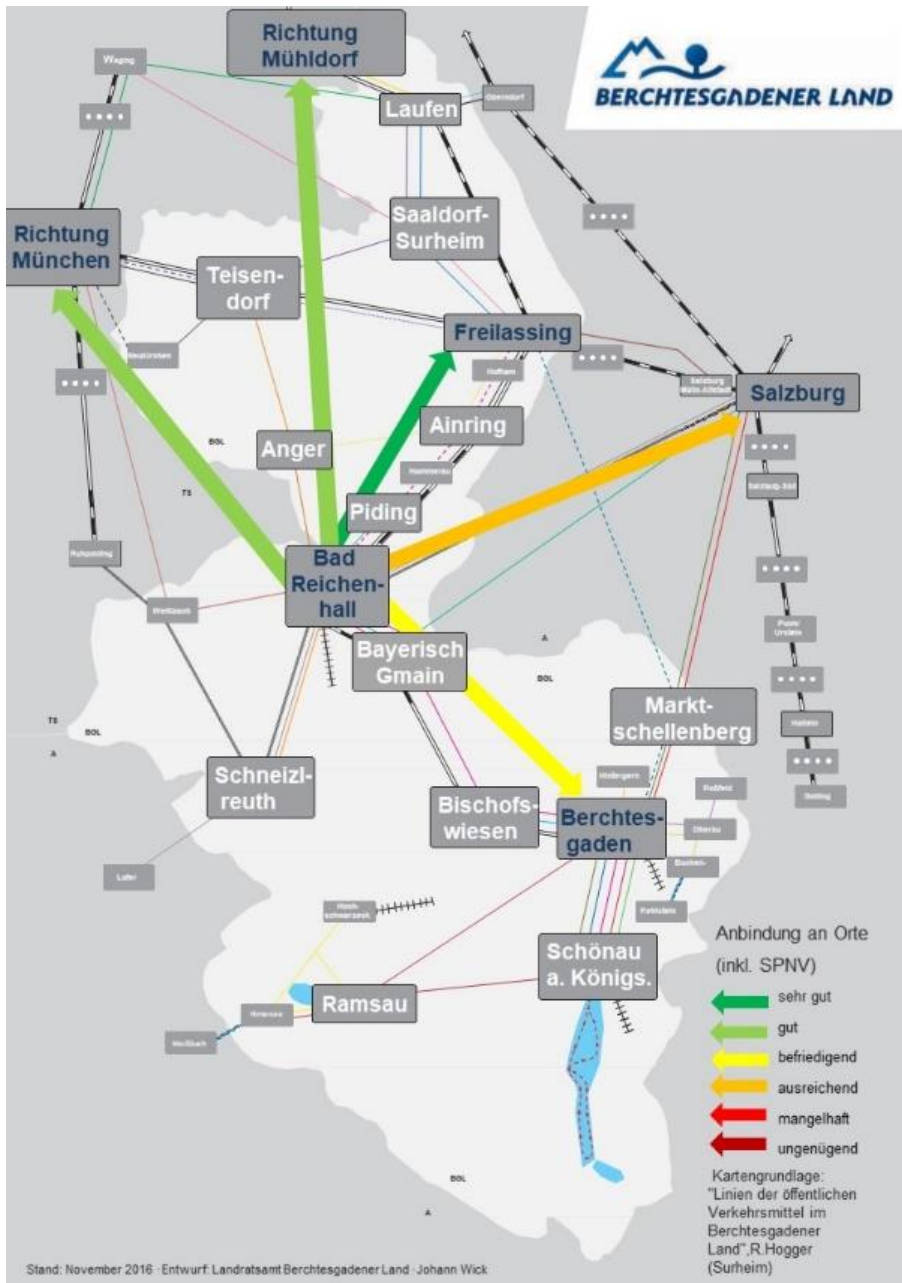


Abbildung 59: Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung der Geschwindigkeit im ÖV

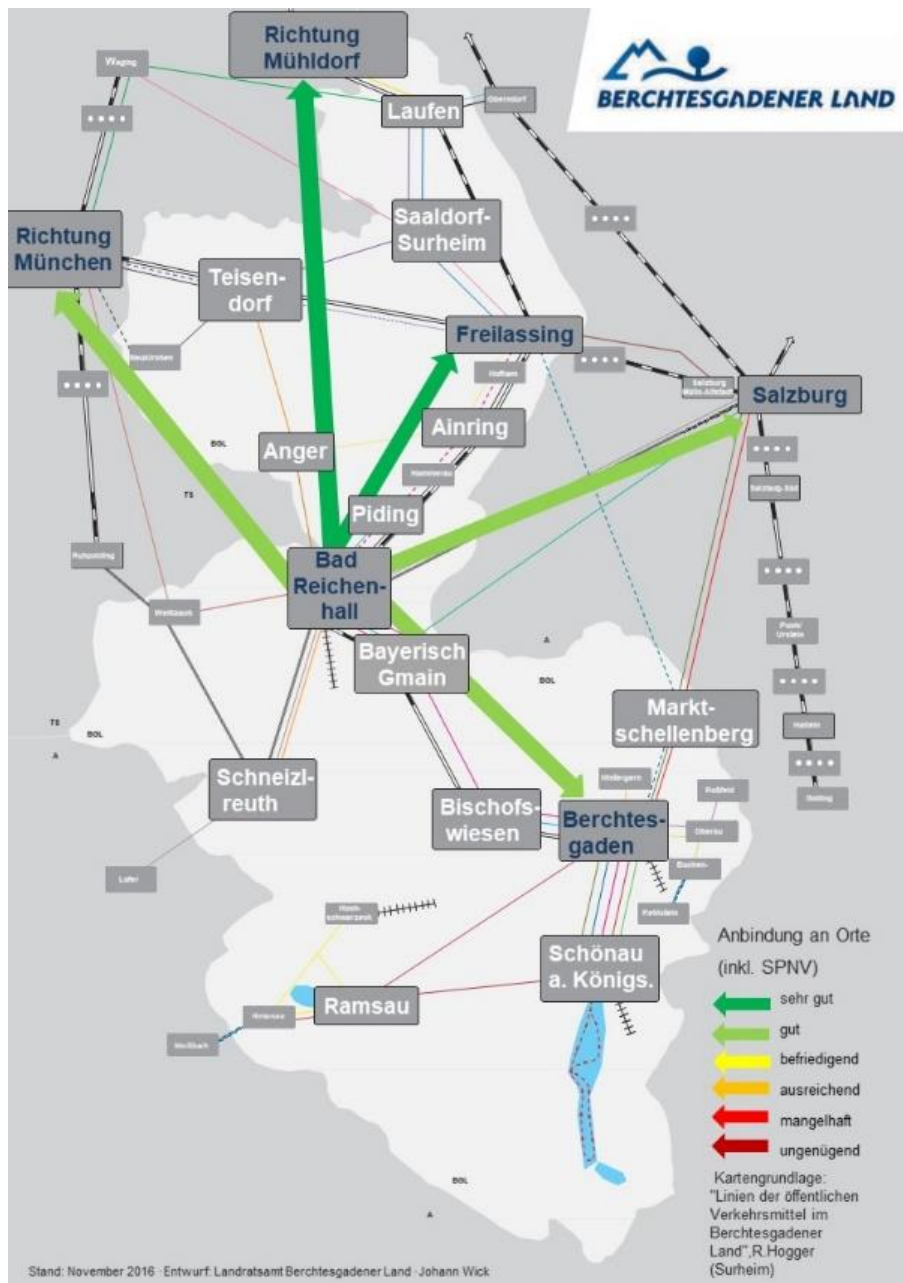


Abbildung 60: Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung des Geschwindigkeitsverhältnis ÖV/MIV

Die objektive Analyse und Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit gibt Aufschluss über die Angebotsqualität anhand allgemein gültiger Bewertungsparameter. Die Analyse und Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und MIV bezieht regionale Rahmenbedingungen für die Geschwindigkeit und damit die Angebotsqualität mit ein.

Bei der Gegenüberstellung der drei Grafiken, der Einschätzung der Gemeinde, der objektiven Bewertungen der Reisegeschwindigkeit im ÖV und des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und MIV, ergeben sich starke Unterschiede. Die Gemeinden geben als Gründe für die negative Einstufung nicht abgestimmte Anschlüsse, fehlendes Angebot am Wochenende und hohe Taktzeiten an. Die Bewertungen der Gemeinden fallen häufig schlechter aus als die Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit oder des Reisezeitverhältnisses.

Die Gründe dafür liegen dabei sowohl in der unterschiedlichen Definition der Klassengrenzen, sehr gut bis ungenügend, als auch in der Bewertung der Kenngrößen, wie z.B. Umsteigehäufigkeit.

Die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und MIV ist für die meisten Verbindungen am besten eingestuft (sehr gut und gut). Damit bewegt sich das Reisezeitverhältnis auf vielen repräsentativen Verbindungen im günstigen bis ausgeglichenen Bereich für den ÖPNV. Besonderheiten treten bei Verbindungen aus den Gemeinden mit einem Umstieg zum SPNV in Berchtesgaden, Bad Reichenhall oder Freilassing auf. Dieses Reisezeitverhältnis wird stets schlechter bewertet, als die direkten Verbindungen in diese Zentren. Das Reisezeitverhältnis auf Verbindungen mit mehr als einem Umstieg, z.B. in Freilassing, wird am schlechtesten bewertet.

Die Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit bestätigte in der Tendenz meist die Bewertungen der Gemeinden. Dennoch kann die Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit die regionalen Besonderheiten, Lage der Verkehrswege, nur begrenzt berücksichtigen. Gerade im südlichen Landkreis, wo die anspruchsvolle Topologie die Linienwege im ÖV bestimmen, haben die Bewertungen der Luftliniengeschwindigkeit nur geringe Aussagekraft und müssen durch den Vergleich zum MIV analysiert werden.

Die Ergebnisse für jede Gemeinde finden sich in der Zusammenfassung der Analyseergebnisse im Kapitel 3.4.7 wieder. Eine Übersicht über die Verbindungsqualität der einzelnen Gemeinden mit den dazugehörigen Abbildungen befindet sich in Anlage 7

3.4.6 Nachfrage im ÖV

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde die tägliche Nachfrage im Querschnitt auf den Linien des ÖV im Landkreis ausgewertet und in Abbildung 61 dargestellt. Der Fernverkehr wurde aus der Analyse für das Landkreis-Mobilitätskonzept exkludiert. Die Strecken des SPNV zeigen die höchsten Nachfragewerte im Landkreis. Auf der SPNV-Strecke von Freilassing in/ aus Richtung München verkehren mehr als 13.000 Fahrgäste am Tag im Querschnitt. Auf dem Streckenast von Freilassing nach Salzburg fahren noch ca. 11.000 Fahrgäste am Tag. Die Nachfrage auf dem nördlichen Streckenast der KBS 954, zwischen Freilassing und Bad Reichenhall, liegt mit ca. 1.500 Fahrgästen pro Tag fast doppelt so hoch wie die Nachfrage auf dem südlichen Ast, zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden, mit ca. 800 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt. Auf der KBS 945 im Landkreis, zwischen Laufen und Freilassing verkehren, ca. 1.000 Fahrgäste am Tag im Querschnitt.

Die Buslinien 841 und 852, mit Linienwegen parallel zur SPNV-Strecke, weisen mit 600 – 800 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt eine hohe Nachfrage im ÖPNV auf. Die Summe der beiden Linienwege der Linien 852 ergibt eine Nachfrage von abschnittsweise ca. 1.000 Fahrgästen am Tag im Querschnitt. Die parallel zum SPNV verlaufende Buslinie 9515 zwischen Freilassing und Traunstein weist mit ca. 300 Fahrgästen eine deutlich geringere Nachfrage auf. Die höchste Nachfrage im ÖPNV, mit abschnittsweise mehr als 1.000 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt, ist auf der Linie 840 zwischen Berchtesgaden und Salzburg zu verzeichnen.

Die beiden österreichischen Linien 180 und 260 weisen im Landkreis eine mittlere Nachfrage von 200 – 300 Fahrgästen am Tag auf. Im nördlichen Landkreis ist die Hogger Linie 4, mit ca. 600 Fahrgästen pro Tag, die am stärksten nachgefragte Linie. Die Regionalbuslinie 829 weist zwischen Bad Reichenhall und Anger eine Nachfrage von 600 Fahrgästen und zwischen Anger und Teisendorf noch eine Nachfrage von 400 Fahrgästen am Tag auf. Die anderen Linien im Landkreis überschreiten eine Nachfrage von 400 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt nicht.

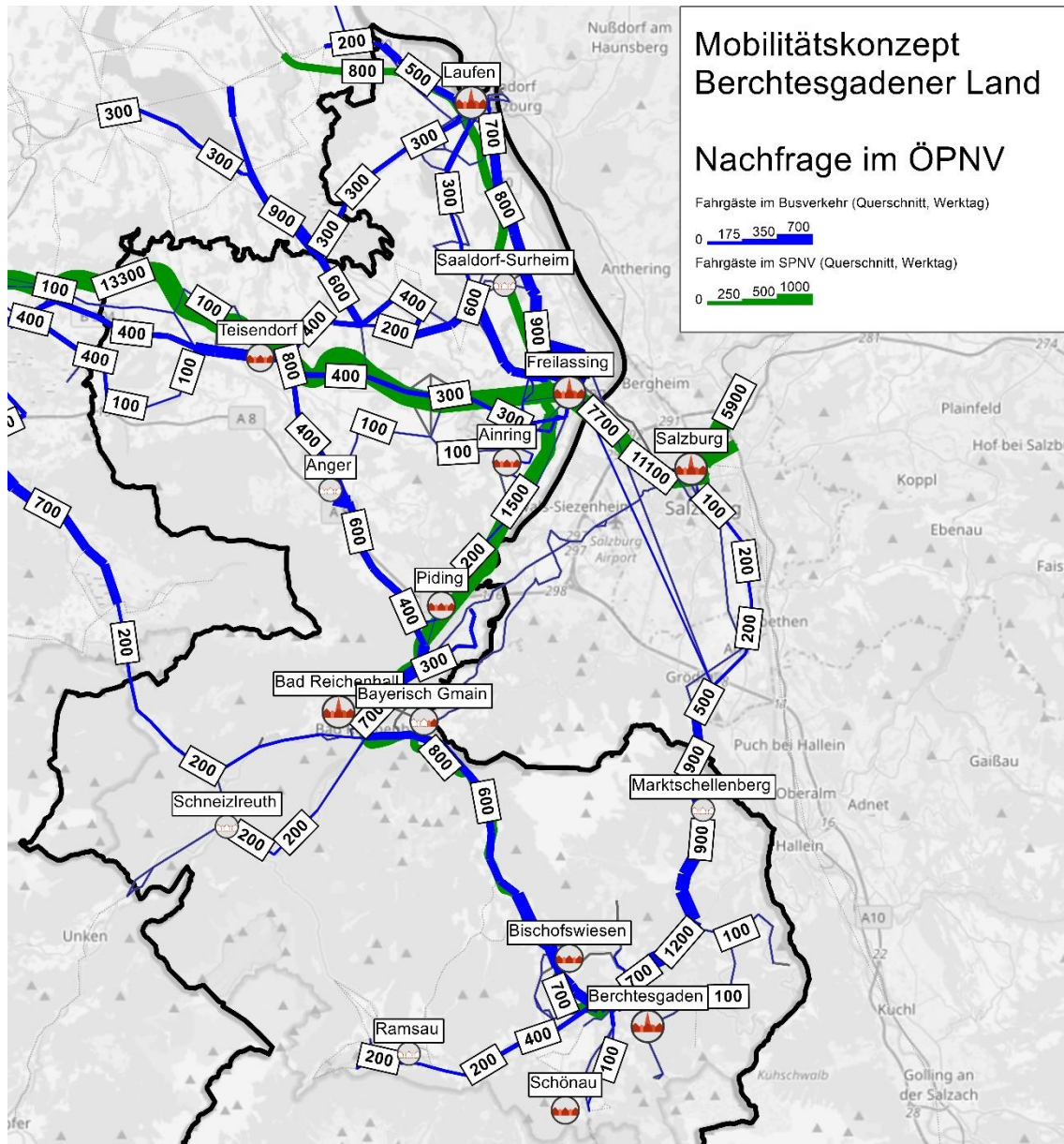


Abbildung 61: Nachfrage im ÖV

Der Analyse der Verkehrsnachfrage wurde eine grobe Analyse der Auslastung angeschlossen. Die mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnete Auslastung gibt nicht die Auslastung in der Spitzenstunde wieder, sondern dient zur Identifikation tendenziell hoch ausgelasteter Linien. Dazu wurden die Gefäßgrößen des ÖPNV und SPNV hinterlegt und die Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Auslastung angewendet.

Eine Auslastung über 40% gilt dabei als hoch und über 65% als sehr hoch. Die Abbildung 62 zeigt, dass der Großteil der Linien im ÖV im Tagesdurchschnitt nicht überlastet ist. Eine hohe Auslastung kann auf den Linien 825, 836 und 9515 zwischen Freilassing und Traunstein, welche mit einem geringen Fahrtenangebot am Tag bedient werden, festgestellt werden. Die Hogger Linie 4 weist neben der Linie 852, über Surheim, die höchste Auslastung im nördlichen Landkreis auf. Die stark nachgefragte SPNV Strecke von Freilassing in/aus Richtung München weist gleichwohl eine hohe Auslastung auf.

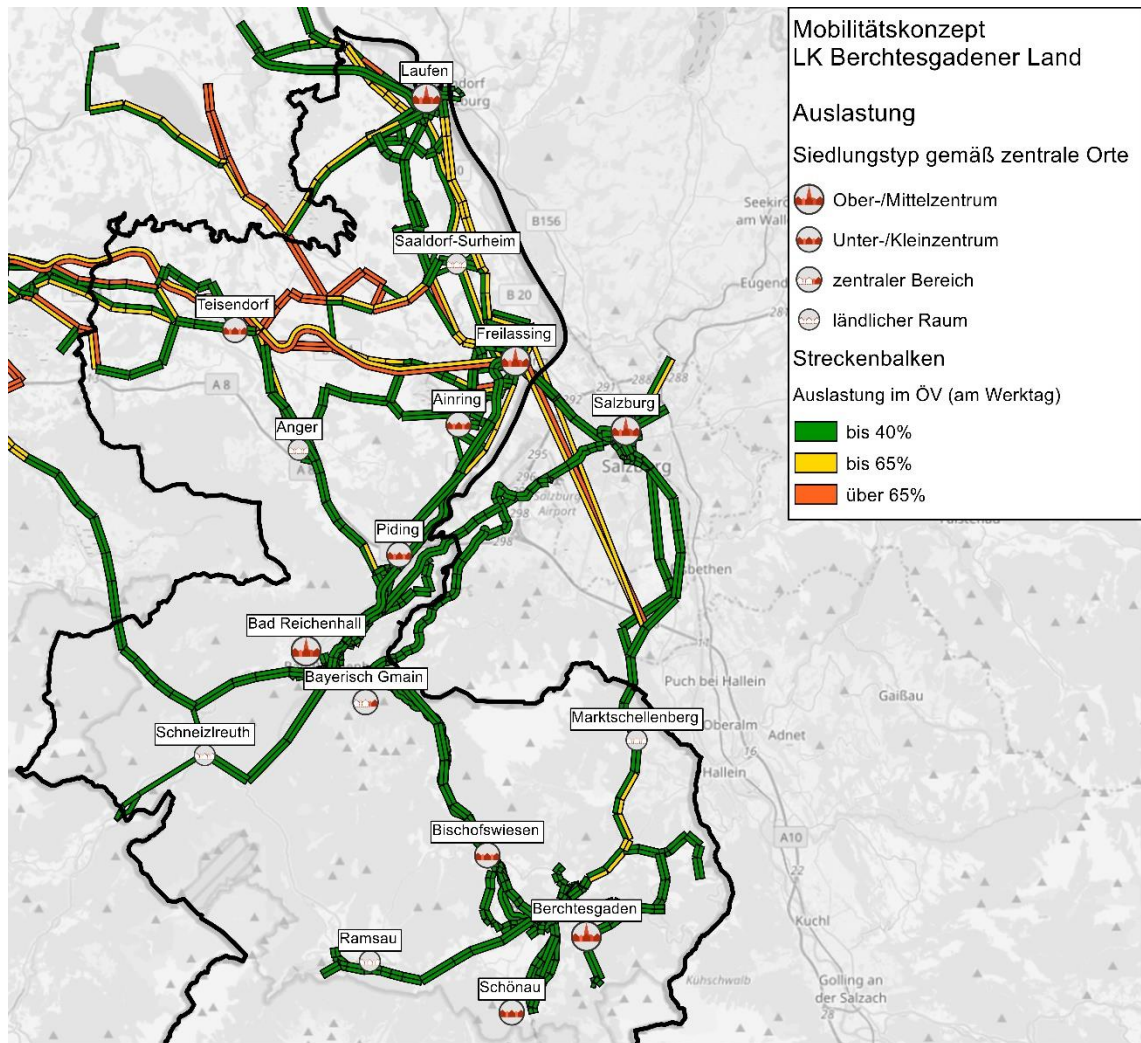


Abbildung 62: Auslastung im ÖV

3.4.7 Servicequalität und Barrierefreiheit

Der Regionalverkehr im Landkreis wird überwiegend mit Niederflurbussen mit zusätzlichen fahrzeugseitigen Einstiegshilfen bedient. Die Busflotte wird mit dem Ziel der vollständigen fahrzeugseitigen Barrierefreiheit weiterentwickelt. Die Fahrzeugflotte der Stadtverkehre ist bereits vollständig barrierefrei.

Im Rahmen der Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖPNV (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) in Bezug auf die Barrierefreiheit aus dem Jahr 2014 wurden die Haltestellen des ÖPNV detailliert untersucht und sowohl individuelle als auch generelle Defizite in der Ausstattung und Qualität festgestellt. Der Großteil dieser Haltestellen verfügt noch nicht über einen angehobenen Einstiegsbord und hat kein Blindenleitsystem. Auch die Niederflurfahrzeuge können damit keine vollständige Barrierefreiheit gewährleisten.

Etwa 50% der Haltestellen des ÖPNV verfügen über eine Sitzgelegenheit an einer der beiden Richtungshaltestellen. Ein Wetterschutz ist ca. an 25% der Haltestellen vorhanden. Die Buswartehäuschen sind aufgrund ihrer Bauform, häufig aus Holz, nicht beleuchtet und nicht auf dem aktuellen Stand der Technik.

Die Haltepunkte des SPNV im Landkreis haben keine einheitliche Bahnsteighöhe. Die folgenden Bahnhöfe sind mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante ausgestattet und verfügen über ein Blindenleitsystem:

- Bad Reichenhall
- Bad Reichenhall - Kirchberg
- Hammerau
- Piding
- Freilassing-Hofham
- Bischofswiesen (nach Umgestaltung 2019)

Für die Fahrzeuge mit Spaltüberbrückung, die Fahrzeuge des Typs Flirt der BLB, sind die Bahnsteige dieser Bahnhöfe damit vollständig barrierefrei zugänglich. Die Zustieg bzw. Ausstieg bei den Zügen der ÖBB und dem Fernverkehr sind nicht vollständig barrierefrei. Alle 12 Bahnhöfe im Landkreis sind mit einem dynamischen Schriftanzeiger (DSA) ausgestattet, welcher über Abweichungen vom Regelfahrplan informiert. Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI), mit Informationen über aktuelle Fahrplanlagen und Anschlüsse, existiert bisher an keinem Haltpunkt des SPNV oder ÖPNV im Landkreis.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes können auf Grundlage der Bestandserhebung und dem Ziel der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV klassifizierte Mindeststandards für die Haltestellen des ÖPNV formuliert werden, um eine einheitliche Qualität zu sichern.

Fahrplanheft

Durch den Landkreis wird jährlich ein Fahrplanheft zum Fahrplanwechsel herausgegeben. Die verschiedenen ÖV-Betreiber übermitteln dazu dem Landkreis die aktualisierten Fahrpläne, Tarif- und Sonderinformationen im eigenen Layout und Datenformat. Aufgrund des hohen Aufwandes für den Landkreis konnten die Fahrplandaten und sonstigen Informationen noch nicht in ein einheitliches Layout und Format überführt werden. Die Verständlichkeit, Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wies im Fahrplanheft 2017 noch erhebliches Verbesserungspotenzial auf. Durch die Gutachter wurden bereits in einer Vorab-Stellungnahme umfangreiche allgemeine und spezielle Gestaltungsvorschläge für das Fahrplanheft an den Landkreis weitergeleitet. Im Fahrplanheft 2018 konnten bereits signifikante Verbesserungen in der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit erreicht werden. Ein einheitliches Layout konnte aufgrund der Zeitschiene für die Veröffentlichung bisher nicht umgesetzt werden.

3.4.8 Analyse ÖV je Gemeinde

Im Folgenden wird jedem durch die Gemeinde benannten und auch gutachterlich ergänzten Defizit eine Nummer zugeordnet. Defizite im ÖV werden mit einem C und einer laufenden Nummer bezeichnet. Anhand dieser Bezeichnung kann gegebenenfalls auch die aus dem jeweiligen Defizit hervorgehende Maßnahme zugeordnet werden (bspw. wird aus Defizit C1 Maßnahme C1). Verkehrsmittelübergreifende Defizit- / Maßnahmenzusammenhänge werden mit dem Buchstaben E und einer laufenden Nummer bezeichnet.

Ainring

Die Gemeinde weist in den östlichen Ortsteilen beidseitig der B 20 eine höhere Siedlungsdichte auf als in den westlichen Ortsteilen entlang der BGL 10.

Mit den Bahnhaltepunkten Hammerau und Mitterfelden ist die Gemeinde Ainring an den SPNV der Kursbuchstrecke 954 (Freilassing – Berchtesgaden) angebunden. Die beiden Haltepunkte erschließen mit einem radialen Einzugsbereich von 1.200 m die drei Siedlungsschwerpunkte Hammerau, Mitterfelden und Hausmoning.

Die Siedlungsflächen des Gemeindegebietes werden durch die Haltestellen des Regionalbusverkehrs ausreichend erschlossen (siehe Abbildung 63 und Abbildung 64). Die Regionalbuslinie 841 bedient entlang der B 20 die Ortsteile Hammerau, Feldkirchen und Mitterfelden mit je einer Schulfahrt aus Freilassing und aus Bad Reichenhall zu Schulbeginn. Die Regionalbuslinie Hogger 3 bedient die Ortsteile entlang der B 20 zwischen 07:00 und 19:00 Uhr mit je einer fast stündlichen Fahrt in oder aus Richtung Freilassing. Die Regionalbuslinien Hogger 5 und 5a bedienen die westlichen Ortsteile abseits der B20 durch einzelne Fahrten ausgerichtet auf Schulzeiten.

Die hohe Fahrtenanzahl auf dem nördlichen Abschnitt der KBS 954, vgl. Bad Reichenhall, stellt eine ganztägig gute bis ausreichende Bedienung der Ortsteile Hammerau, Mitterfelden und Hausmoning durch den SPNV dar. Bei der Analyse der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV in der Morgenspitze, siehe Abbildung 63, zeigt sich ein Unterschied zwischen den Ortsteilen entlang der B 20, mit einer ausreichenden Bedienung, und den westlichen Ortsteilen, mit einer nicht ausreichenden Verkehrsbedienung. In der Abbildung 64, die Auswertung der Abendspitze, ist der Unterschied zwischen den Ortsteilen ebenfalls erkennbar. Die Auswertung zeigt generelle Defizite in der zeitlichen Erschließung der Ortsteile außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte.

Die genannten Defizite der Gemeindebefragung bestätigen die Analysen des Verkehrsmodells und wurden aufgenommen, siehe Tabelle 60. Zusätzlich werden Defizite bei der Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen genannt, welche durch die Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖPNV (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) mit Blick auf die Barrierefreiheit aus dem Jahr 2014 zu bestätigen sind. Der SPNV-Haltepunkt Mitterfelden verfügt über eine Bahnsteigkantenhöhe unter 55 cm und ist damit ebenfalls nicht barrierefrei. Der Bahnhaltepunkt Hammerau wurde bereits mit einer 55 cm hohen Bahnsteigkante ausgestattet. Jedoch haben die Züge der ÖBB des Typs Talent ein Trittraster an der Fahrzeugseite verbaut, wodurch die Reststufenhöhe zur Bahnsteigkante mehr als 5 cm beträgt und damit nicht vollständig barrierefrei ist (siehe Kapitel 5.4.1).

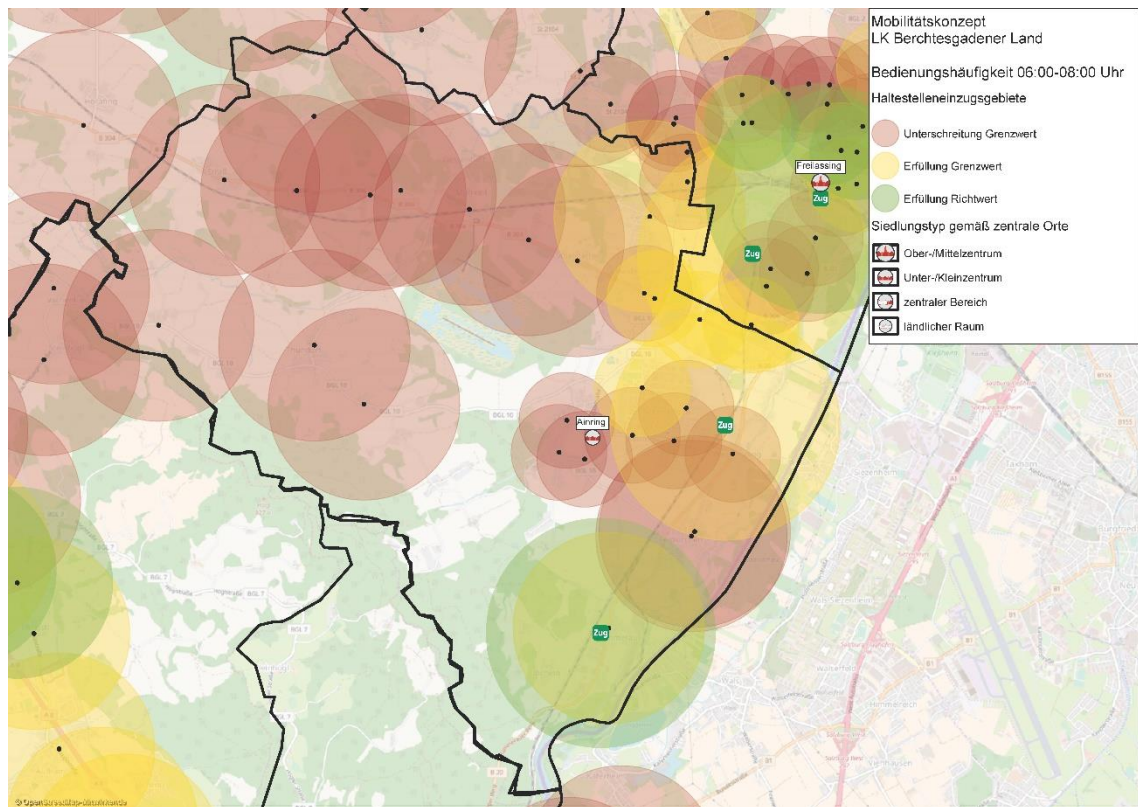


Abbildung 63: Ainning - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

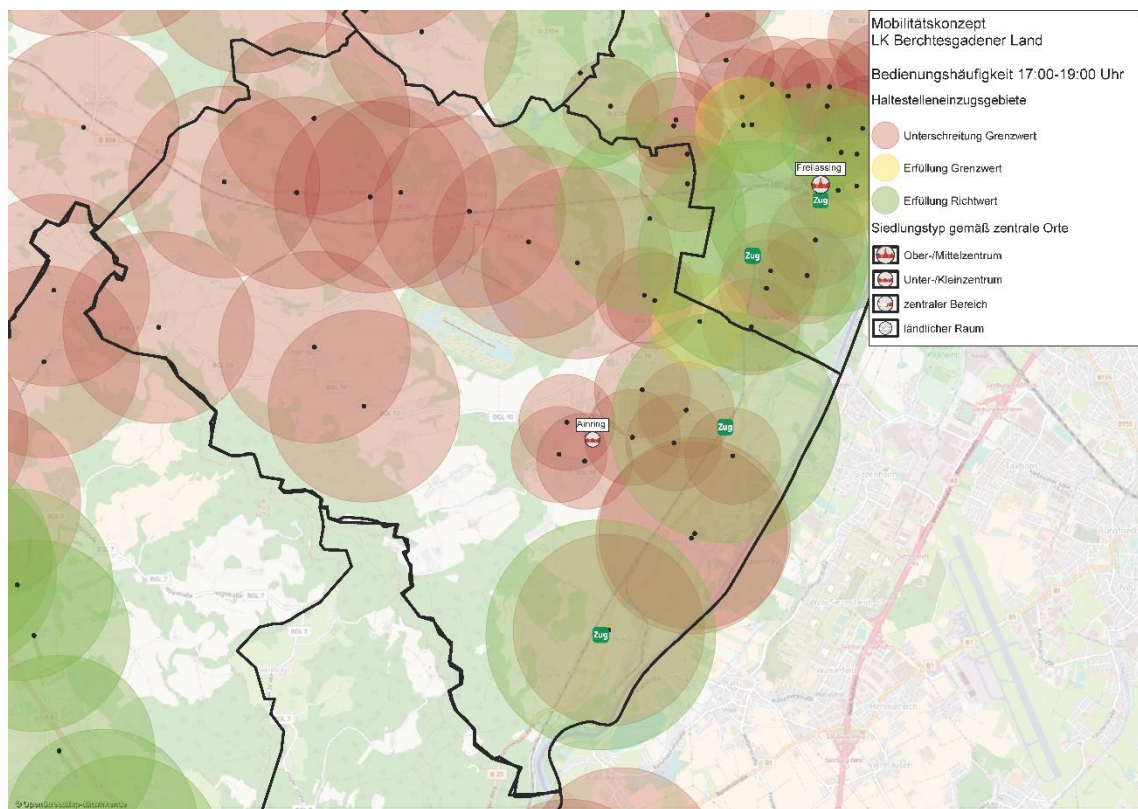


Abbildung 64: Ainning - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Nachfolgend finden sich alle durch die Gemeinde genannten Defizite für den ÖV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden:

Tabelle 60: Defizitanalyse ÖV für Ainring

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C1	Barrierefreiheit	Bushaltepunkte und Bahnhaltelpunkt nicht barrierefrei	wird bestätigt
C2	Barrierefreiheit	Bahnhof Hammerau mit ÖBB Zügen nicht barrierefrei	wird bestätigt, Reststufenhöhe am Bahnsteig bei Trittraster ÖBB-Talent nur bedingt barrierefrei
C3	Erschließung	Erschließung des Gemeindegebietes	wird bestätigt, Entwicklung des Gewerbestandortes geplant über die derzeit ca. 200 AP hinaus
C4	Bedienungsstandards	Unterschreitung Grenzwert Bedienungshäufigkeit in OT Ainring, Bach, Straß, Mühlreit, Thundorf	wird bestätigt, bisher keine Maßnahmenempfehlung in NVP 2004 formuliert

Anger

Die Gemeinde Anger weist eine disperse Siedlungsstruktur auf (vgl. Kapitel 3.2.6). Die dichten Siedlungsbereiche entlang der St 2103 werden durch die Regionalbuslinie 829 bedient. Die Hogger Linie 5 verkehrt über die nördlichen Ortsteile Steinhögl und Vachenlueg. Einen direkten Anschluss an den SPNV hat die Gemeinde Anger nicht. Die Siedlungsbereiche entlang der BGL 7 werden nicht durch den ÖPNV erschlossen.

Wie auch in Ainring, sind die Fahrten und der Linienvverlauf der Hogger Linie 5 auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet und stellen damit kein ganztätiges ÖPNV-Angebot für die nördlichen Ortsteile der Gemeinde dar.

Der Bedienzeitraum der Regionalbuslinie 829 erstreckt sich über den ganzen Tag. Die fast stündlichen nicht vertakteten Fahrten in Richtung Bad Reichenhall und Teisendorf stellen gemäß Leitlinie (StMWI, 1998) eine ausreichende Bedienung dar. Die Linie 829 hat ein stark differenziertes Angebot und verkehrt in den folgenden verschiedenen Kursen von Bad Reichenhall:

- eingekürzt endend in Anger (Dorfplatz)
- ohne Halt von Anger (Dorfplatz) weiter nach Teisendorf (Zentrum)
- komplett bis Teisendorf (Zentrum)
- komplett bis Teisendorf (Zentrum) und nachfolgender Erschließung

Die Abbildung 65 und Abbildung 66 zeigen die gemäß Leitlinie bewertete räumliche Erschließung und zeitliche Bedienung des Gemeindegebietes. Die nördlichen Ortsteile weisen durch die geringe Fahrtenanzahl der Hogger Linie 5 keine ausreichende Bedienung durch ÖPNV auf. Durch die verschiedenen Kurse der Linie 829 wird auch entlang der St 2103 in den nordwestlichen Ortsteilen (bspw. Höglwörth und Mayerhofen) nicht ganztätig die gute Bedienung durch den ÖPNV aufrechterhalten. Die Übergänge zum SPNV in Teisendorf und Bad Reichenhall sind aufgrund wechselnder Kurse nicht ganztätig möglich und weisen zum Teil hohe Wartezeiten auf.

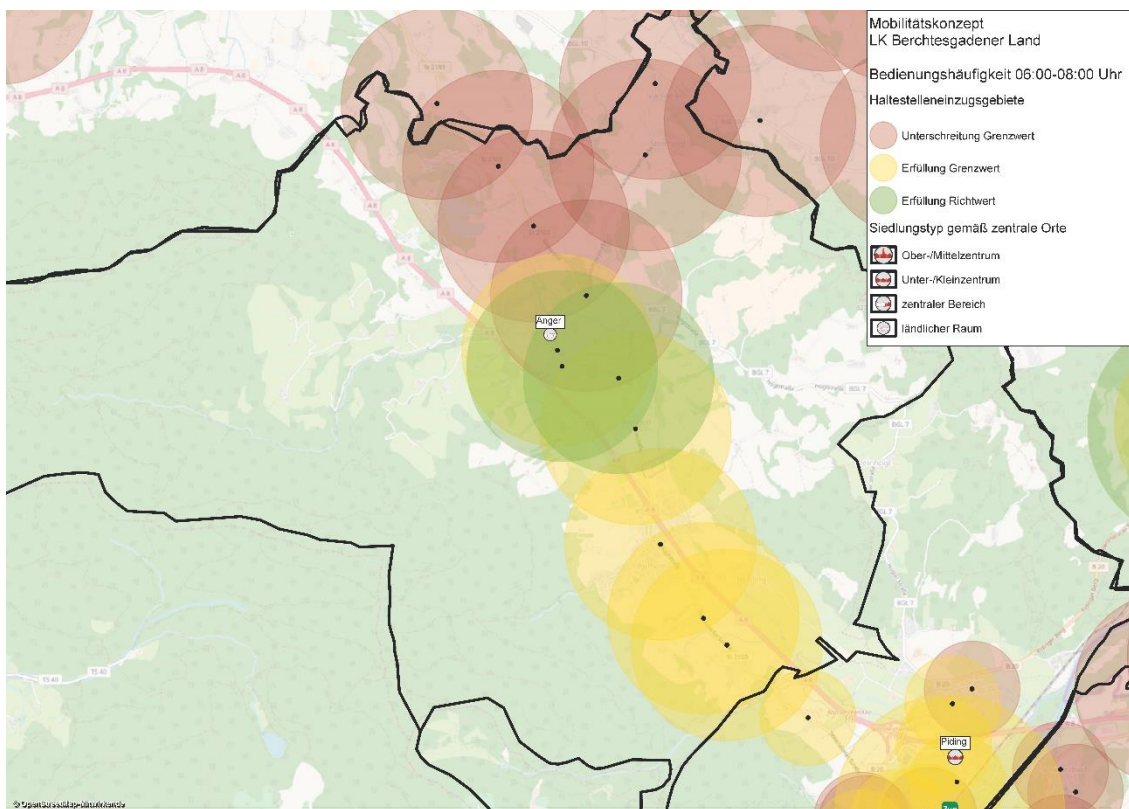


Abbildung 65: Anger - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

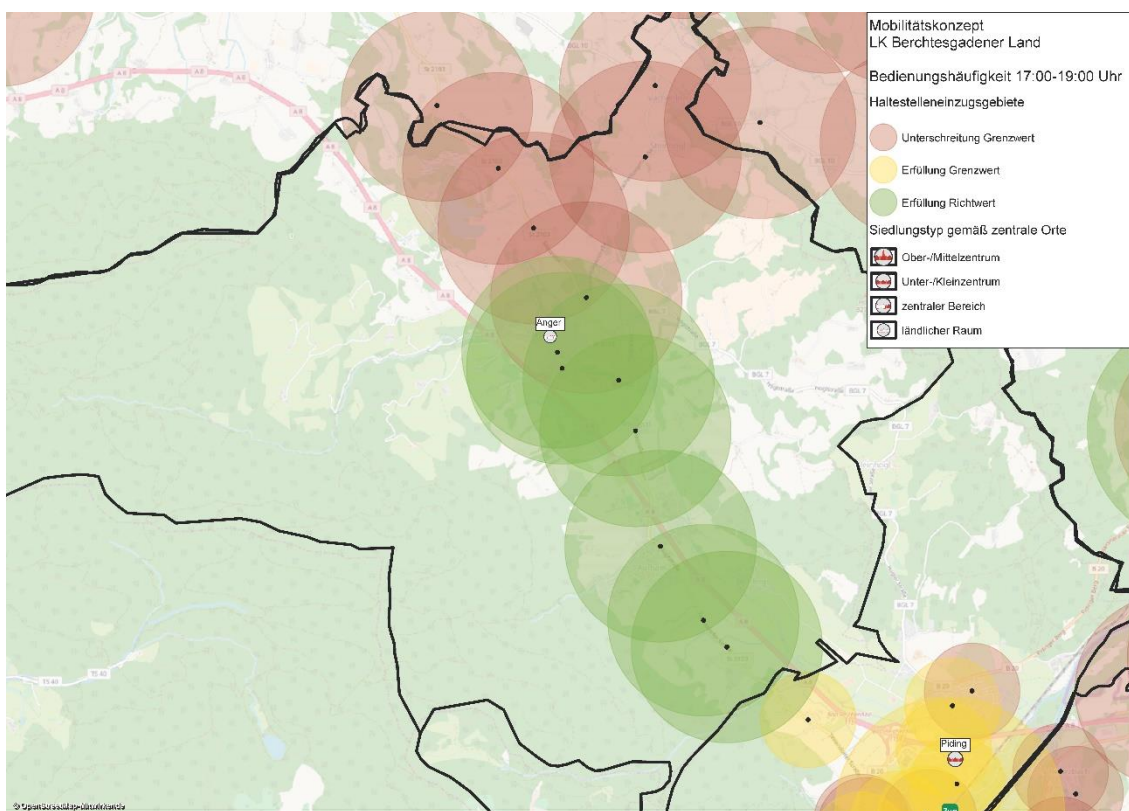


Abbildung 66: Anger - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde Anger bewertete die Anbindung an die sechs Zentren, siehe Kapitel 3.4.5, als mangelhaft bis ungenügend. Das stark eingeschränkte Angebot im ÖPNV und damit die fehlende Anbindung zum SPNV am Wochenende und am Abend, werden als Ursachen für die gemeindliche Bewertung angenommen. Die Bewertung der Reisegeschwindigkeit und des Reisezeitverhältnisses zum MIV zeigten Auffälligkeiten für die Verbindung nach Freilassing und Salzburg. Diese Analyseergebnisse wurden in die Maßnahmenentwicklung aufgenommen.

Die in der Gemeindebefragung erfassten Defizite ergänzen die Analysen des Verkehrsmodells, siehe Tabelle 61. Insbesondere das ÖPNV-Angebot am Wochenende und das geringe Schülerverkehrsangebot werden kritisiert. Der Schülerverkehr wird in der Regel im regulären ÖPNV-Angebot abgewickelt. Die Hogger Linie 5 übernimmt mit Fahrten am Morgen und am Nachmittag die Schülerbeförderung in Richtung Freilassing. Eine dezidierte Schülerverkehrsplanung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht durchgeführt.

Tabelle 61: Defizitanalyse ÖV für Anger

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C5	Bedienungsstandards	Kein ÖV Angebot am Wochenende und in den Ferien	wird bestätigt, Bedienungsende vor 19 Uhr, Angebot in Ferien stark reduziert, Einschränkungen zum Teil auch am Wochenende
C6	Schülerverkehr	Geringes Schülerverkehrsangebot	nicht prüfbar, im Rahmen einer Schülerverkehrsplanung zu prüfen

Bad Reichenhall

Der Großen Kreisstadt Bad Reichenhall kommt nicht nur politisch und wirtschaftlich sondern auch verkehrlich eine bedeutende Rolle im Berchtesgadener Land zu. Das Stadtgebiet wird bis auf den Ortsteil Nonn durch drei Stadtbuslinien komplett erschlossen, siehe Abbildung 67 und Abbildung 68. Im Stadtgebiet existieren zwei SPNV-Haltepunkte, der Hauptbahnhof und die Station Bad Reichenhall-Kirchberg, die mit einem radialen Einzugsbereich von 1.000 m ebenfalls die gesamte Siedlungsfläche des Stadtzentrums erschließen. Defizite in der Bedienungsqualität bestehen vor allem in den Ortsteilen Kirchberg, Marzoll und Schwarzbach. Hier wird der Grenzwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (StMWI, 1998) unterschritten.

Die Kursbuchstrecke 954, Freilassing – Berchtesgaden, wird zwischen Freilassing und Bad Reichenhall (Hauptbahnhof) mit etwa zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient. Der südliche Streckenabschnitt, Bad Reichenhall Hauptbahnhof – Berchtesgaden, wird demgegenüber stündlich mit einer Fahrt pro Richtung befahren. Eine Vertaktung der Fahrten auf der KBS 954 ist nicht ganztägig vorhanden. Die Abweichungen von einem Takt treten vor allem am Morgen und Abend auf.

Der Hauptbahnhof Bad Reichenhall ist mit dem vorgelagerten Busbahnhof darüber hinaus auch ein wichtiger Knotenpunkt für den Stadt- und Regionalbusverkehr. Die beiden Stadtbuslinien „1“ und „2“ verkehren im stündlichen Takt pro Richtung und sind auf eine zeitgleiche Ankunft aus beiden Richtungen am Bahnhof abgestimmt. Die Stadtbuslinie „4“, der Citybus, verkehrt im 20-Minuten-Takt in den zentralen Ortsteilen.

Es verkehren zusätzlich zwei österreichische und fünf deutsche Regionalbuslinien entlang der klassifizierten Straßen und bedienen damit auch die zentrumsfernen Siedlungsbereiche im Stadtgebiet. Die beiden österreichischen Regionalbuslinien verbinden damit den mittleren Landkreis direkt mit Salzburg. Die Linie 180 folgt der BGL 4/ L114 über Bayerisch Gmain und schafft eine fast ganztägig stündliche Verbindung. Die Linie 260 durchquert den Landkreis als Transitlinie über das „kleine deutsche Eck“ von Zell am See nach Salzburg in drei Zeitbereichen (morgens, mittags und abends) mit einem ebenfalls fast stündlichen Angebot. Die weiteren fünf Regionalbuslinien verbinden die Nachbargemeinden und den benachbarten Landkreis Traunstein mit der Großen Kreisstadt Bad Reichenhall. Im Stadtgebiet Bad Reichenhall folgen die Linien den großen Hauptverkehrsstraßen und haben geringe bis keine Erschließungsfunktion. Die bereits im Abschnitt Anger beschriebene Regionalbuslinie 829 beginnt resp. endet in Bad Reichenhall (Hauptbahnhof). Die wechselnden Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof lassen keine direkte Ausrichtung auf den SPNV in Bad Reichenhall erkennen. Der Linienvorlauf der Regionalbuslinie 9526 folgt der St 2101/ B 305/ B 306 und verbindet Bad Reichenhall über den Schneizreuther Ortsteil Weißbach an der Alpenstraße mit dem Oberzentrum Traunstein. Eine klare Ausrichtung der ganztägig stündlichen Fahrten von resp. nach Traunstein auf den SPNV in Bad Reichenhall ist ebenfalls nicht erkennbar. Die Regionalbuslinie 828 verkehrt als Schülerverkehrslinie entlang der B 21 zwischen Melleck über Schneizreuth und Bad Reichenhall und stellt damit kein ganztägiges ÖPNV-Angebot dar. Die Regionalbuslinie 841 verkehrt ganztägig zwischen Berchtesgaden und Bad Reichenhall entlang der B 20. Die Ankunft und Abfahrt der fast stündlichen Fahrten in Bad Reichenhall ist mit geringen Wartezeiten auf den SPNV in und aus Richtung Freilassing abgestimmt.

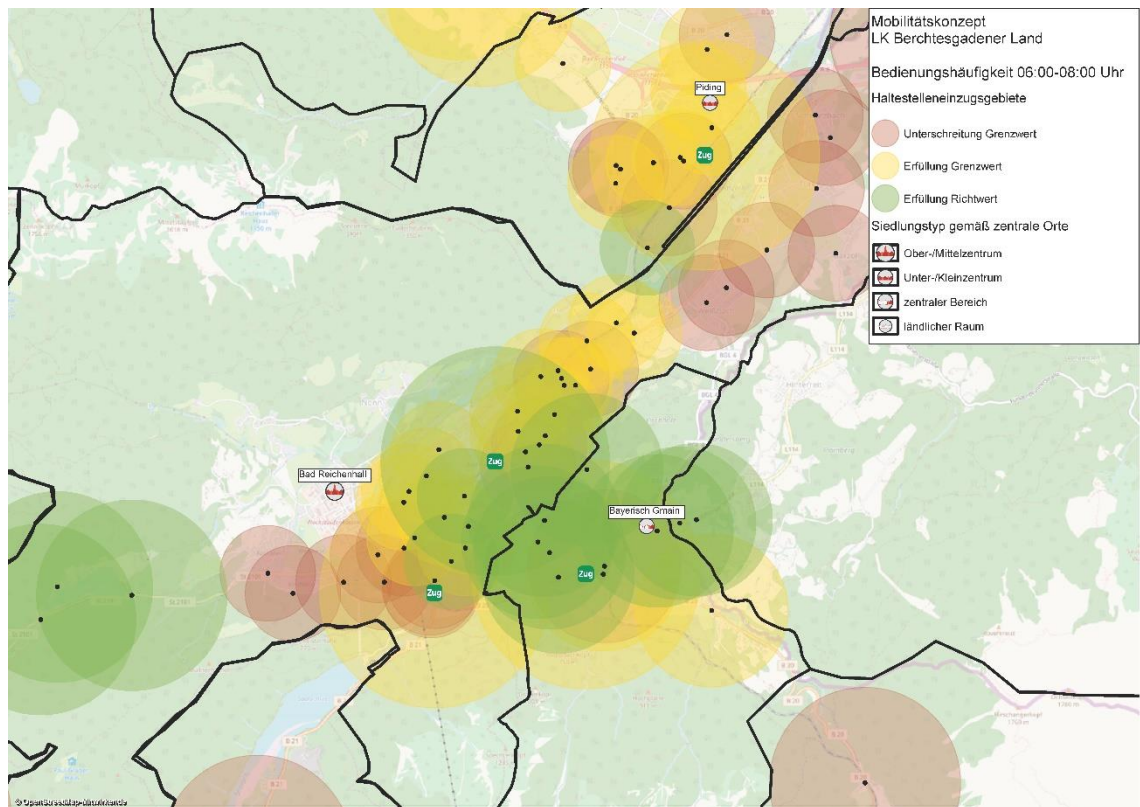


Abbildung 67: Bad Reichenhall - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

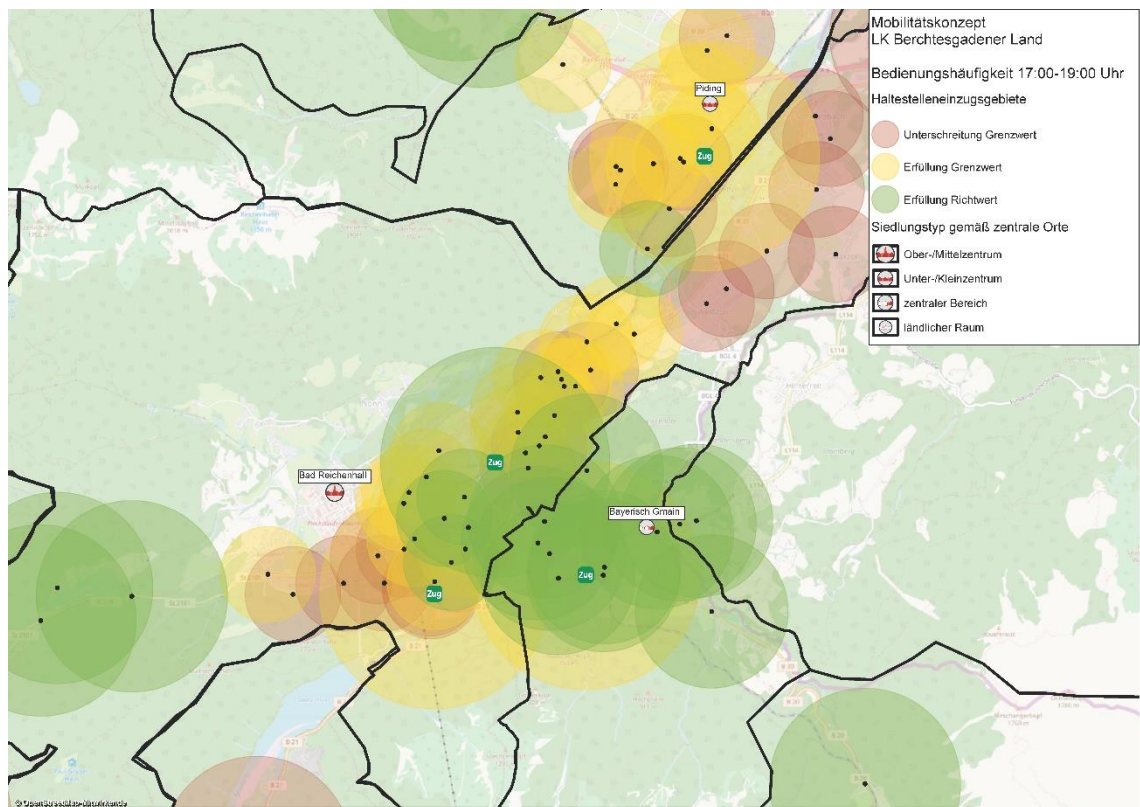


Abbildung 68: Bad Reichenhall – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde bewertete die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach München und Mühldorf schlechter als zu den anderen abgefragten Zentren. Die objektiven Bewertungen der RIN 2008, vgl. Kapitel 3.4.5, zeigen keine Auffälligkeiten für Verbindungen ausgehend von Bad Reichenhall. Die Reisezeit im ÖV ist im Vergleich zum MIV im guten bis sehr guten Bereich.

In Tabelle 62 sind die Defizite aus der Gemeinde- und Stakeholderbefragung aufgelistet und den Defizitgruppen zugeordnet. Diese wurden durch die gutachterlich festgestellten Defizite ergänzt.

Tabelle 62: Defizitanalyse ÖV für Bad Reichenhall

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C7	Verknüpfung der Angebote	Verknüpfung Stadtbus Bad Reichenhall - BLB	wird bestätigt, zum Teil sehr hohe Wartezeiten zwischen SPNV und ÖPNV
C8	Verknüpfung der Angebote	Anschluss bei Umsteigeverbindungen in Freilassing nicht immer gesichert	wird bestätigt
C9	Service / Information	Einschränkung DB Fahrkartenschalter, Sa. und So. nicht geöffnet	wird zum Teil bestätigt, Öffnungszeit Mo-Fr. bis 17 Uhr
C10	Service / Information	dynamische Fahrgastinformation (DFI) am (Bus-)Bahnhof	wird bestätigt, keine Information zu Anschlüssen zwischen ÖPNV - SPNV
C11	Erschließung	Verbesserung der SPNV-Erschließung in der Stadtmitte	wird zum Teil bestätigt, gute Erschließung des Stadtzentrums durch Stadtbus und Bahnhaltepunkte, Gebiet zwischen Hbf. und HP Kirchberg ist dicht besiedelt und beinhaltet zahlreiche wichtige Ziele
C12	Erschließung	Keine Anbindung des Stadtteils Nonn	wird bestätigt

Bayerisch Gmain

Bayerisch Gmain schließt sich unmittelbar an die Große Kreisstadt Bad Reichenhall an. Die im Gemeindegebiet ausschließlich nördlich gelegenen Siedlungsbereiche in der Umgebung zur B 20 werden nahezu vollumfänglich von dem Einzugsbereich des Bahnhofes (Radius = 1.000 Meter) im Zentrum der Gemeinde abgedeckt. Über diesen verkehren die Züge der Berchtesgadener Land Bahn (Linie S4) sowie vereinzelt Fahrten des Regionalverkehrs der Deutschen Bahn. Die etwa stündlichen Fahrten im SPNV in Richtung Berchtesgaden (werktäglich von 7 bis 23:30 Uhr) sowie in Richtung Freilassing (werktäglich von ca. 6 bis 22:30 Uhr) stellen eine ganztägig gute Bedienung des Ortszentrums sicher.

Zusätzlich zum SPNV wird das Siedlungsgebiet durch den Regionalbusverkehr bedient, wodurch auch die Gebiete etwas abseits des Bahnhofes eine gute Erschließung erhalten. Verbindungen in Richtung Süden nach Bischofswiesen, Berchtesgaden und Königssee (werktags von ca. 6 bis 19:30 Uhr) sowie in Gegenrichtung nach Bad Reichenhall (werktags von ca. 5 bis 18:30 Uhr) werden durch die Buslinie 841 nahezu im Stundentakt pro Relation (mit Ergänzungsfahrten am Nachmittag) angeboten. Die Linie 180 des Salzburg Verkehrs verkehrt von Salzburg über Bayerisch Gmain nach Bad Reichenhall sowie in Gegenrichtung jeweils im Stundentakt und bedient die angefahrenen Haltestellen von ca. 8 bis 19:30 Uhr. Bayerisch Gmain ist zudem durch die Bad Reichenhaller Stadtbuslinie „1“ direkt an die Große Kreisstadt angebunden. Diese bedient die Gebiete am nördlichen Rand der Gemeinde werktäglich nahezu im Stundentakt in Hin- und Rückrichtung zwischen ca. 6:15 und 19 Uhr.

In Abbildung 69 und Abbildung 70, welche die Bedienungshäufigkeiten in der Morgen- sowie Abendspitze darstellen, wird ersichtlich, dass im Gemeindegebiet Bayerisch Gmain die Richtwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) für die Bedienung ganzheitlich eingehalten werden und somit die Bedienungsqualität als sehr gut zu bezeichnen ist.

Die Defizite aus der Gemeindebefragung, dargelegt in Tabelle 63, werden zum Großteil vom Gutachter geteilt. Neben den Defiziten bei der Barrierefreiheit der ÖPNV / SPNV-Haltestellen wird u. a. auf den Optimierungsbedarf in der Anschlusssituation zwischen Bus und Bahn hingewiesen.

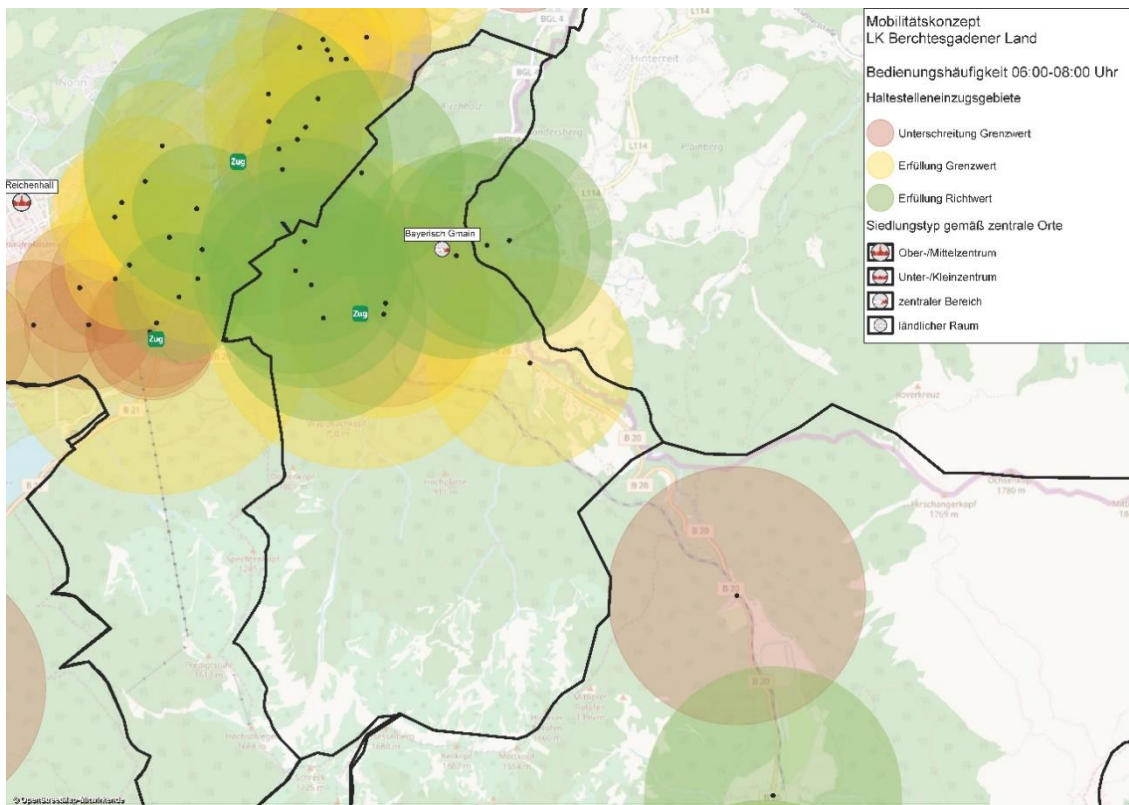


Abbildung 69: Bayerisch Gmain – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

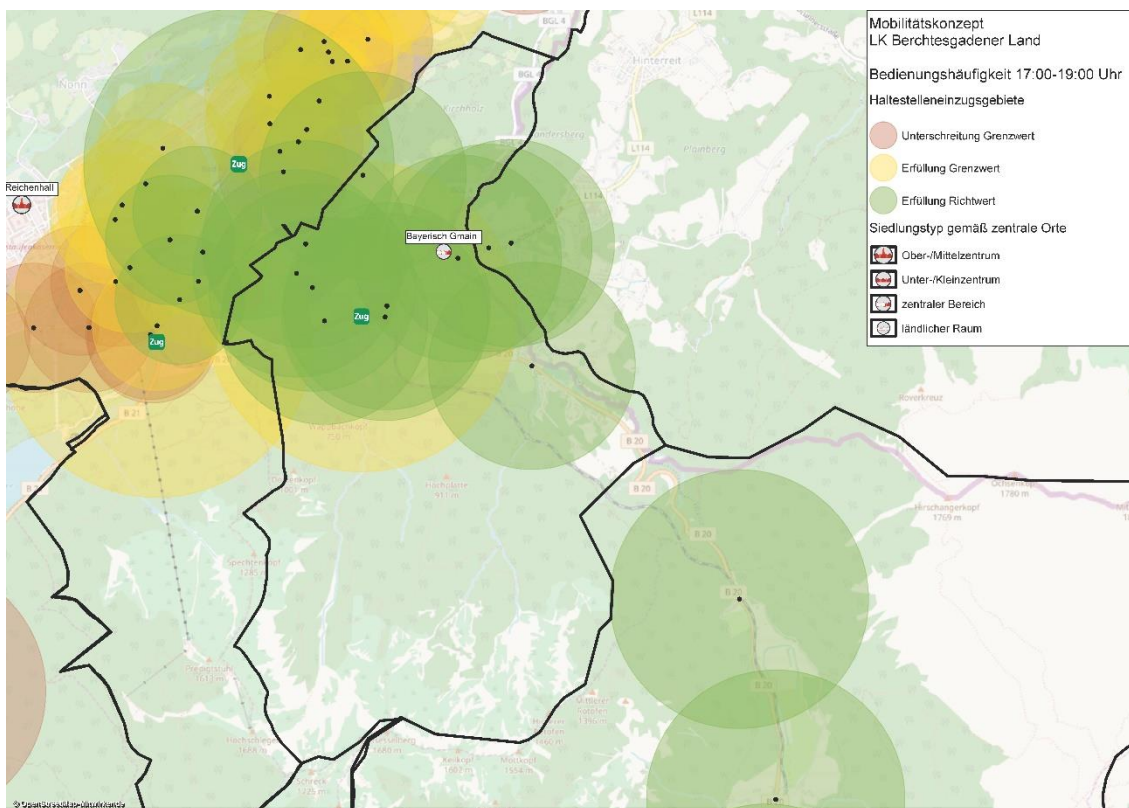


Abbildung 70: Bayerisch Gmain – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde bewertete die Anbindung an die abgefragten Zentren gut bis befriedigend. Die Bewertung nach RIN 2008 zeigte für die Verbindung nach Freilassing, Berchtesgaden und Salzburg Auffälligkeiten im Vergleich zur Reisezeit im MIV. Die Streckengeschwindigkeit der BLB ist im Vergleich zum parallel fahrenden MIV geringer und führt zu einer für den ÖV ungünstigen Situation. Die Verbindung nach Salzburg im ÖV ist gegenüber dem MIV noch im ausgeglichenen Bereich. Diese Analyseergebnisse wurden in die Maßnahmenentwicklung aufgenommen.

Nachfolgend finden sich alle durch die Gemeinde genannten Defizite für den ÖV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden.

Tabelle 63: Defizitanalyse ÖV für Bayerisch Gmain

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C13	Barrierefreiheit	Bahnhof Bayerisch Gmain nicht barrierefrei	wird bestätigt
C14	Service / Information	Barrierefreiheit Bushaltestellen, inkl. Beleuchtung und Haltestellenausrüstung	wird bestätigt
C15	Erschließung	Bedienung Sportplatz/ Römerstraße durch Stadtbus	wird nicht bestätigt, Bedienung Haltestelle Dreisesselberg durch Linie 841
C16	Bedienungsstandards	Verbesserung der SPNV Taktung	wird bestätigt, in Tagesrandzeiten und durch einzelne Fahrten Abweichungen vom Stundentakt in beide Richtungen
C17	Service / Information	B+R Anlagen am Bahnhof Bayerisch Gmain haben geringe Kapazität	wird bestätigt, geringe Kapazität von 5 Fahrradbügeln
C18	Verknüpfung der Angebote	Verknüpfung Stadtbus mit BLB	wird bestätigt, Bahnhof Bayerisch Gmain wird nicht durch ÖPNV bedient

Berchtesgaden

Der Markt Berchtesgaden besitzt seinen Siedlungsschwerpunkt im äußersten Westen des Gemeindegebiets, dass durch den Verlauf der Berchtesgadener Ache sowie durch die angrenzenden Bergtäler gekennzeichnet ist. Infolgedessen sind im gesamten Gemeindegebiet und auch im Bereich des Hauptortes Berchtesgaden erhebliche Höhenunterschiede zu überwinden.

Berchtesgaden bildet den Endpunkt der Linie S4 der Berchtesgadener Land Bahn (Freilassing–Berchtesgaden). Der Hauptbahnhof liegt, vom eigentlichen Zentrum des Hauptortes Berchtesgaden getrennt, unterhalb einer Höhenstufe und bietet damit nur eine begrenzte fußläufige Erschließungswirkung. Die weitere Erschließung des Marktes Berchtesgaden wird durch eine Vielzahl von Regionalverkehrslinien gewährleistet. Berchtesgaden ist durch die Regionalverkehrslinie 840 über Marktschellenberg direkt an Salzburg angebunden. Diese verkehrt im Tal der Berchtesgadener Ache und bedient im Gemeindegebiet von 7–18:30 Uhr im Stundentakt die Gnotschaft Unterau.

Ein wesentliches Rückgrat der ÖPNV-Erschließung im Gebiet des Marktes Berchtesgaden bildet dabei die Linie 841, die das Zentrum Berchtesgaden erschließt und Schönau a. Königssee mit Berchtesgaden sowie darüber hinaus mit Bischofswiesen und Bad Reichenhall verbindet. Die Haltestellen in Berchtesgaden werden von der Linie werktags größtenteils im Stundentakt in Hin- und Rückrichtung von ca. 6 bis 19:30 Uhr bedient. In den Morgenstunden wird vom Taktgefüge abgewichen. Eine weitere wichtige Verbindung wird von der Linie 837 bedient, die den nördlich gelegenen Zentrumsbereich Berchtesgadens sowie Maria Gern und Hintergern erschließt. Dieses Liniangebot lässt sich im Wesentlichen als Stundentakt charakterisieren, wobei besonders zu Zeiten der Schülerbeförderung und vormittags zu Taktlücken und Taktverschiebungen vorgesehen sind. Zum Dokumentationszentrum Obersalzberg und der Christophorusschule / Buchenhöhe verkehrt die Linie 838, die zwischen 6:30 bis 18:30 einen Stundentakt mit Anpassungen zu Zeiten der Schülerbeförderung bietet. Die höher gelegene Gnotschaft Oberau ist durch Linie 848 nicht immer umsteigefrei an den Hauptort Berchtesgaden angebunden. So muss zu Zeiten außerhalb der Schülerbeförderung in Unterau umgestiegen werden. Auch Oberau wird im Wesentlichen durch einen Stundentakt erschlossen, wobei die letzte Fahrt nach Berchtesgaden bereits gegen 17:30 Uhr verkehrt.

Das Siedlungsgebiet des Marktes Berchtesgaden wird durch die Haltestellen der Regionalverkehrslinien und dem Hauptbahnhof Berchtesgaden ohne wesentliche Abstriche erschlossen. Jedoch bestehen im Bereich der Gnotschaft Oberau Lücken in der Bedienung durch den ÖPNV – besonders entgegen der Lastrichtung der Schülerbeförderung. Die Grenzwerte der ÖPNV-Bedienung für den ländlichen Raum unter 3.000 Einwohner werden hier nicht erfüllt. Ähnliche Defizite weist die Gemarkung Maria Gern auf, die durch die Linie 837 bedient wird. Im Hauptort Berchtesgaden entspricht die oftmals stündliche Bedienung durch die Regionalverkehrslinien nur einer Erfüllung des Grenzwerts der ÖPNV-Bedienung für verdichtete Räume bis 15.000 Einwohner.

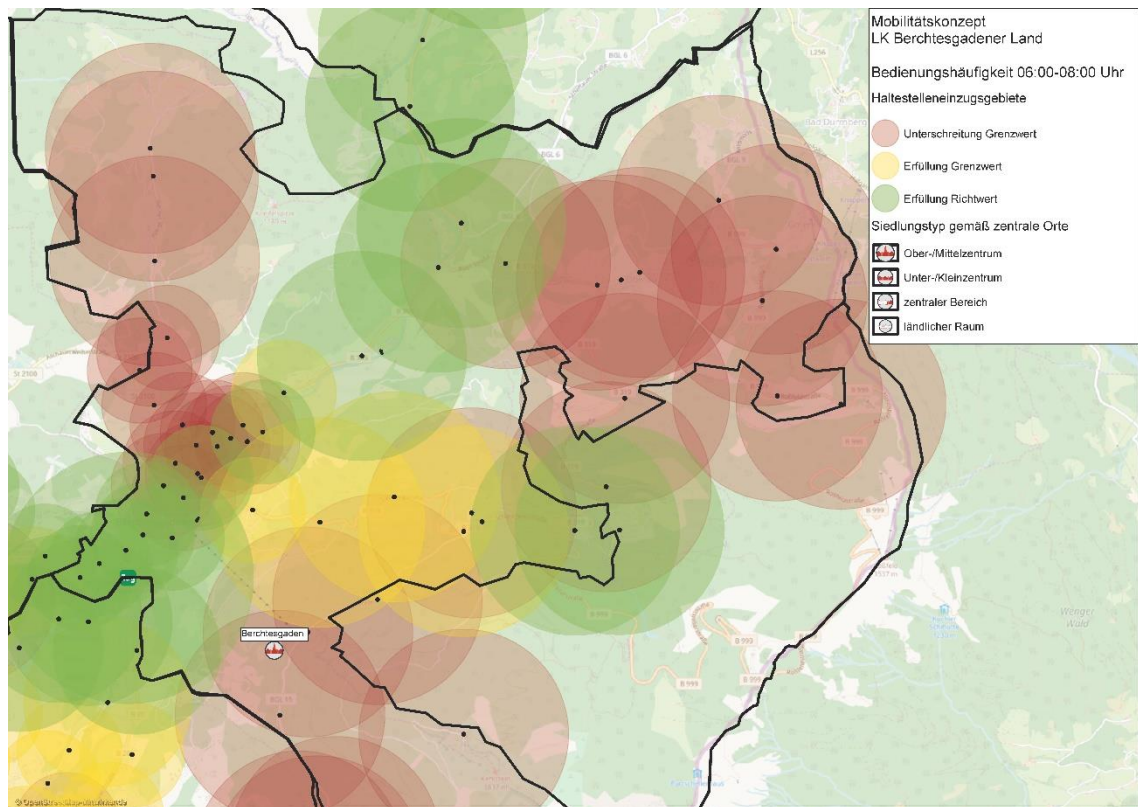


Abbildung 71: Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

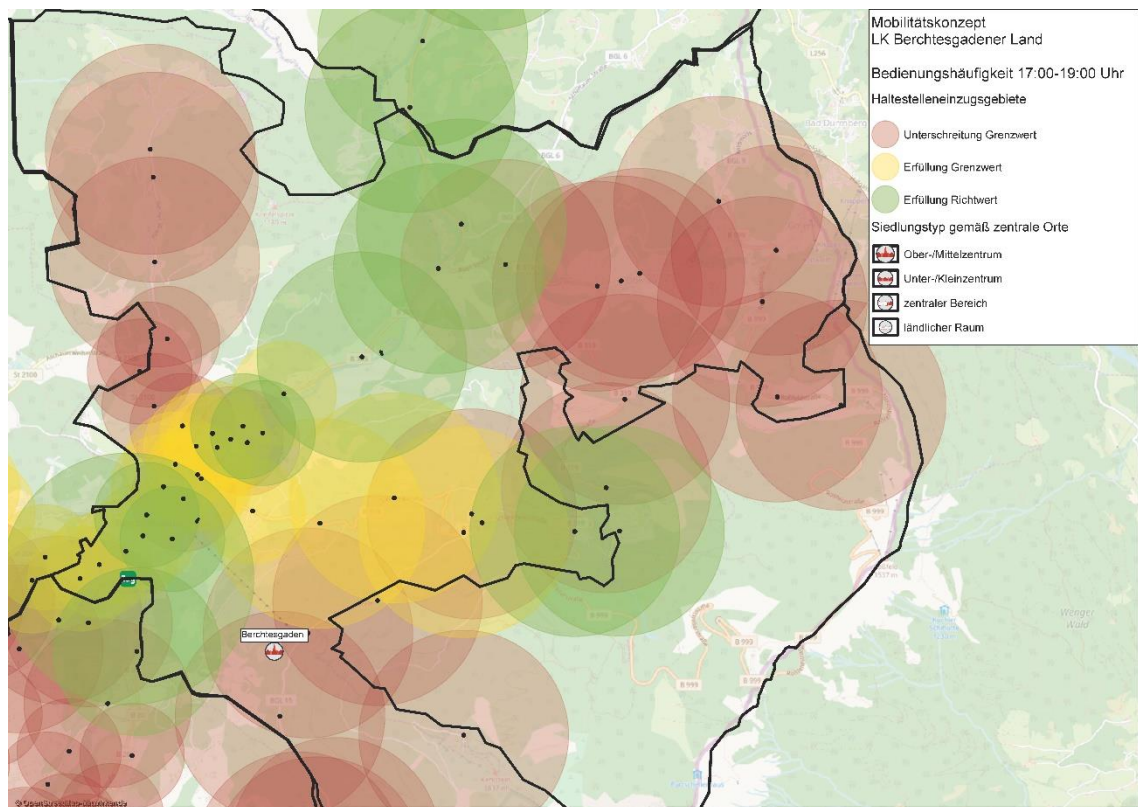


Abbildung 72: Berchtesgaden – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Am Hauptbahnhof Berchtesgaden sind die Ankünfte und Abfahrten der einzelnen Regionalverkehrslinien oftmals miteinander verknüpft. Von und zur Linie S4 weisen folgende Verkehrsbeziehungen hohe Wartezeiten auf und befinden sich durchschnittlich nicht im Bereich einer akzeptablen Wartezeit von bis zu 20 Minuten:

- SPNV-Linie S4 – Linie 840
- SPNV-Linie S4 – Linie 837
- SPNV-Linie S4 – Linie 838
- SPNV-Linie S4 – Linie 841

Die Gemeinde Markt Berchtesgaden bewertete die Anbindung nach Mühldorf aufgrund der hohen Taktzeiten im SPNV auf der KBS 945 als mangelhaft. Die Reisezeitunterschiede zur Fahrt mit dem PKW sind, unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten, nach RIN 2008 jedoch als günstig für den ÖV bewertet. Die hohen Taktzeiten auf der KBS 945 wurden als Defizit in die Analyse aufgenommen.

Die in Tabelle 64 aufgelisteten Anregungen aus der Gemeindebefragung bestätigen die Analysen des Verkehrsmodells. Zusätzlich werden Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie Optimierungsbedarf bei der Haltestellenausstattung gesehen.

Tabelle 64: Defizitanalyse ÖV für Markt Berchtesgaden

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C19	Service / Information	Einschränkungen Informations- und Fahrkartenschalter am Bahnhof	wird zum Teil bestätigt, Öffnungszeit Mo-Fr. bis 17 Uhr
C20	Service / Information	Fehlende dynamische Fahrgastinformation (DFI) am (Bus-)Bahnhof	wird bestätigt, keine Information zu Anschlüssen zwischen ÖPNV - SPNV
C21	Verknüpfung der Angebote	Verknüpfung (infrastrukturell und verkehrsorganisatorisch) von Bus, Bahn, Rufbus und Taxi verbessern	wird bestätigt, Busverbindungen mit hohen Wartezeiten von und zum Zug
C22	Bedienungsstandards	Geringes SPNV-Angebot in den Morgenstunden	wird zum Teil bestätigt, 1. Fahrt (5:31 Uhr) fährt ab Berchtesgaden nur am Montag
C23	Infrastruktur	Errichtung eines Bypasses am Kreisverkehr Richtung Ramsau b. Berchtesgaden	wird nicht bestätigt, Umsetzung für 2019 geplant
C24	Barrierefreiheit	Gleis 2 schlecht barrierefrei erreichbar	wird bestätigt, Gleis 2 nicht barrierefrei erreichbar, Zustieg IC Königssee ebenfalls nicht barrierefrei

Bischofswiesen

Die Gemeinde Bischofswiesen weist infolge der topographischen Gegebenheiten eine bandartige Siedlungsform innerhalb des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Tals der Bischofswiesener Ache auf.

Parallel zum Fluss verläuft die Bahnstrecke Freilassing-Berchtesgaden, welche von der Linie S4 der Berchtesgadener Land Bahn befahren wird und einen Haltepunkt im Gemeindezentrum besitzt. Neben der Zugangsstelle zum SPNV decken weitere Haltestellen des Regionalbusverkehrs die verschiedenen Siedlungsbereiche der Gemeinde gut ab (siehe Abbildung 73 und Abbildung 74). Ausnahmen stellen die für die Alpenregion typischen Einzelhöfe und Weiler dar, deren geringe Nachfrage ein reguläres ÖPNV-Angebot nicht rechtfertigt. Aber auch einige wichtige Ziele, wie beispielsweise der Medical Park Loipl im Ortsteil Göbel und das Naturbad Aschauerweiher, liegen abseits der Haltestelleneinzugsbereiche des Regelverkehrs. Als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr dient hier der RufBus Berchtesgaden⁴, welcher die eben genannten Gebiete nach Bedarf bedient.

Die Regionalbuslinie 839 verkehrt als Ringlinie zwischen Berchtesgaden und Bischofswiesen. Zwei Fahrten am Tag führen über das Ortszentrum von Bischofswiesen (ca. 14:30 und 18:30 Uhr), die übrigen Fahrten bedienen vor allem die südlichen Ortsteile Strub und Stanggaß verteilt in einem Zeitraum von 7:00 bis ca. 19:00 Uhr alle ein bis zwei Stunden. Die Regionalbuslinie 841 verkehrt ein- bis zweimal je Stunde von der Jennerbahn (Königssee) über Berchtesgaden und Bischofswiesen nach Bad Reichenhall⁵ sowie ebenso zurück und bedient neben Stanggaß und dem Gemeindezentrum somit auch den nördlichen Ortsteil Winkl. Die Haltestellen in Bischofswiesen werden dabei von ca. 5 bis 20 Uhr angefahren. Der südlichste Ortsteil Engedey wird durch die Regionalbuslinie 846 bedient, welche etwa stündlich zwischen Berchtesgaden, Ramsau b. Berchtesgaden und Hintersee in Hin- und Rückrichtung verkehrt. Fahrten über die Haltestelle Stangersteg finden dabei in einem Zeitraum von ca. 6 bis 19 Uhr statt. Die etwa stündlichen Fahrten im SPNV in Richtung Berchtesgaden (werktäglich von 7 bis 23:30 Uhr) sowie in Richtung Freilassing (werktäglich von 5:30 bis 22:30 Uhr) stellen eine ganztäglich gute Bedienung des Ortszentrums Bischofswiesen sicher.

Bei der Gegenüberstellung der Bedienungshäufigkeiten in der Morgen- und Abendspitze, ersichtlich in Abbildung 73 und Abbildung 74, zeigen sich wesentliche Unterschiede besonders in den südlichen Gemeindebereichen. Ist die Bedienungsqualität am Morgen noch als gut bis ausreichend zu bezeichnen, so werden dort am Abend z. T. die Grenzwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) unterschritten (Ortsteil Strub). Auch Defizite in der Bedienung durch den SPNV sind erkennbar (vor allem morgens am SPNV-Haltepunkt Bischofswiesen herbeigeführt durch fehlende Fahrten Richtung Berchtesgaden).

⁴ Der RufBus wird durch die Fahrer der Taxizentrale Berchtesgaden e.G. bedient

⁵ Weiterfahrt nach resp. Fahrt von Freilassing einmal pro Werktag

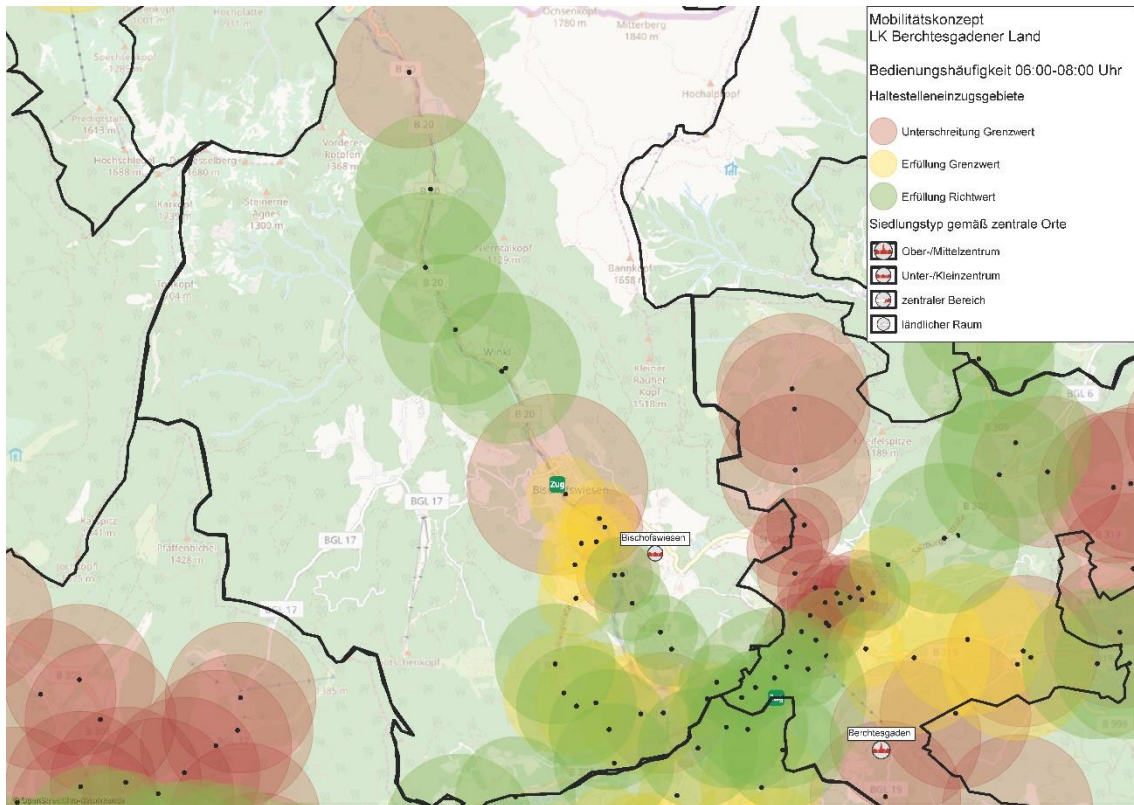


Abbildung 73: Bischofswiesen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

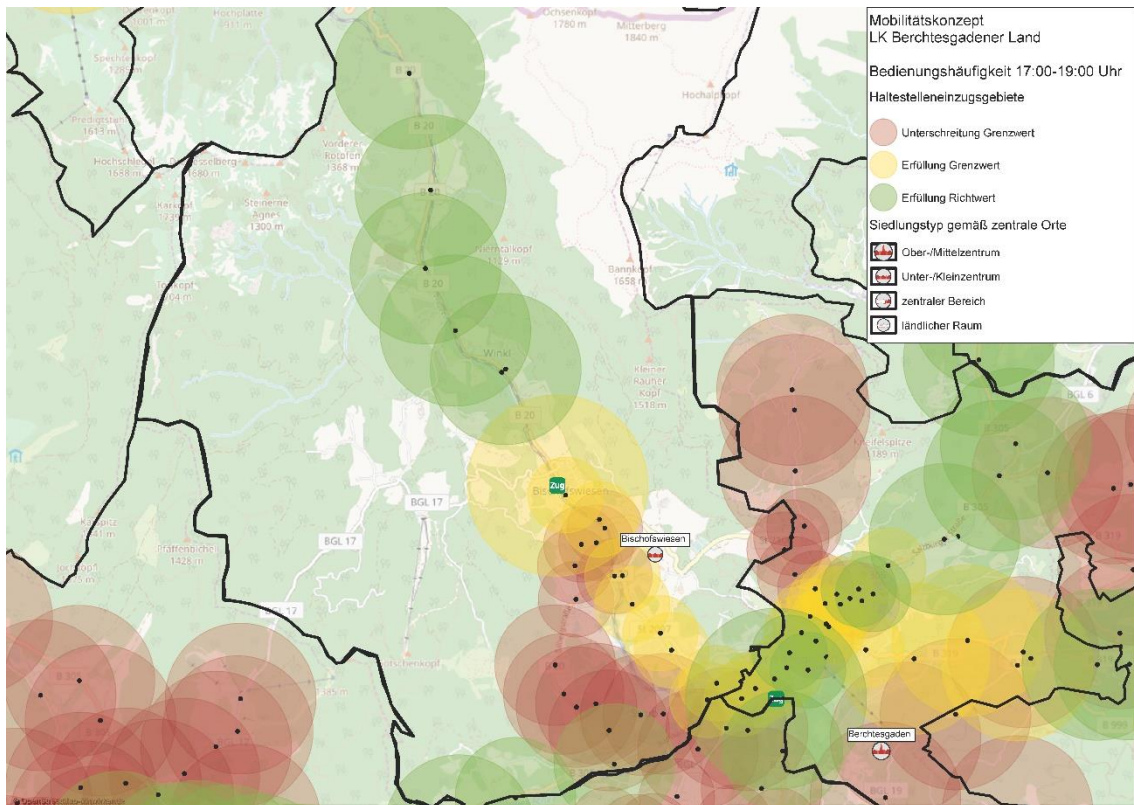


Abbildung 74: Bischofswiesen – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

In der Gemeindebefragung, deren Ergebnisse in Tabelle 65 dargelegt sind, wurden die Analysen des Verkehrsmodells bestätigt und zudem ergänzt. Neben Erschließungsdefiziten in den Ortsteilen Loipl, Winkl und auf der Aschauweiherstraße, kamen die Themen Barrierefreiheit, Schülerverkehr und das SPNV-Angebot zur Sprache.

Tabelle 65: Defizitanalyse ÖV für Bischofswiesen

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C25	Schülerverkehr	Auslastung im Schülerverkehr Richtung Berchtesgaden sehr hoch	nicht prüfbar, im Rahmen einer Schülerverkehrsplanung zu prüfen
C26	Bedienungsstandards	Hohe Taktzeiten der BLB	wird zum Teil bestätigt, nach Aussagen der BEG werden die Anforderungen zur Verringerung der Taktzeit nicht erfüllt, Streckengeschwindigkeit bietet Optimierungspotenzial
C27	Erschließung	Schlechte Anbindung der Ortsteile Loipl, Winkl und Aschauweiherstraße	wird zum Teil bestätigt, Haltepunkt Bischofswiesen Winkl bis 2021, Erschließung durch Rufbus Berchtesgaden gewährleistet, attraktivere Gestaltung sinnvoll (z.B. Verkürzung der Anmeldezeit)
C28	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit nicht gegeben	wird bestätigt

Freilassing

Freilassing liegt in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt des Bundeslandes Salzburg (Österreich) und ist demnach auch eng mit deren ÖPNV-System verflochten. Das Stadtgebiet wird zum Großteil als Siedlungsfläche genutzt, welche durch das flächenintensive Bahngelände nahezu mittig in einen nördlichen und südlichen Bereich geteilt wird.

Früher aufgrund des großen Grenzbahnhofes als Eisenbahnerstadt bekannt, kommt Freilassing als Knotenpunkt im SPNV auch heutzutage noch eine besondere Bedeutung im Berchtesgadener Land zu. In Freilassing stoßen drei Kursbuchstrecken aus Richtung Nord (KBS 945), Süd (KBS 954) und West (KBS 951) aufeinander und verlaufen in Richtung Salzburg gebündelt über eine gemeinsame Strecke. Über die KBS 951 werden nahezu ganztägige vertaktete Verbindungen von München über Freilassing nach Salzburg sowie in Gegenrichtung stündlich angeboten. Geringfügige Abweichungen vom Takt treten am Morgen und am Abend auf. Die KBS 945 verknüpft Freilassing mit Mühldorf und Landshut und in Durchbindungen mit Salzburg, wobei nicht alle Fahrten die gesamte Strecke bedienen. Regelmäßig verkehren Züge zwischen Freilassing und Mühldorf im ca. 2-Stunden-Takt pro Richtung, vereinzelt auch darüber hinaus bis Salzburg resp. Landshut in der Gegenrichtung. Die KBS 954 verknüpft den mittleren und südlichen Landkreis mit dem Verkehrsknoten Freilassing und teilweise direkt mit Salzburg. Die Berchtesgadener Land Bahn betreibt Züge auf der Strecke zwischen Berchtesgaden und Freilassing im Stundentakt je Richtung (Linie S4) und bedient zusätzlich zum Hauptbahnhof Freilassing eine weitere Station Freilassing-Hofham. Durch Überlagerung mit der Linie S3 der BLB entsteht zwischen Freilassing und Bad Reichenhall ungefähr ein 30-Minuten-Takt pro Richtung. Nahezu jede 2. Fahrt der Linie S3 wird im Rahmen einer freiwilligen Verkehrsleistung mit der ÖBB als durchgebundene S-Bahn Linie 3 in und aus Richtung Golling durchgeführt. Geringfügige Abweichungen der stündlichen umsteigefreien Verbindung von und nach Salzburg treten an den Tagesrandlagen und durch den IC-Königssee auf. Auf der KBS 951.1, dem Streckenabschnitt zwischen Freilassing und Salzburg, bündeln sich die beschriebenen Nah- und Fernverkehrsangebote. Darüber hinaus bestehen ab Freilassing weitere stündliche Verbindungen nach Salzburg durch die von der ÖBB betriebene S-Bahn Linien S3 Richtung Golling sowie einzelne Fahrten des REX von und nach Braunau.

Neben dem SPNV verkehren über Freilassing zudem zahlreiche Regionalbuslinien, welche die Stadt mit den umliegenden Kommunen verbinden. Eine ganztägige Bedienung des Stadtgebietes erfolgt durch die Hogger-Linie 3, welche Haltestellen in der Innenstadt sowie im Süden von Freilassing anfährt und Verbindungen mit Mitterfelden, Ainring und Bad Reichenhall herstellt. Der Fahrplan enthält unregelmäßige Fahrten etwa alle ein bis zwei Stunden je Richtung von ca. 7 bis 19:30 Uhr. Die Hogger-Linie 4 bedient mit vereinzelt Fahrten neben der Innenstadt auch den westlichen Teil Freilassings und verbindet die Stadt mit Saaldorf und Waging am See. Die Fahrten und der Linienverlauf der Hogger Linie 5 sind auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet und stellen damit kein ganztätiges ÖPNV-Angebot dar. Die entsprechenden Busse fahren im Stadtgebiet lediglich die Haltestelle Bahnhof an.

Die Linie 852 verkehrt von Freilassing über Saaldorf oder Surheim nach Laufen sowie in Rückrichtung. Sie bedient ausschließlich die Haltestellen in den nördlichen Bereichen sowie den Bahnhof der Stadt mindestens einmal in der Stunde pro Richtung und Tag. Die Regionalbuslinien 853 (Laufen/ Schign – Saaldorf – Surheim – Freilassing), 836 (Berchtesgaden – Marktschellenberg – Freilassing), 9515 (Traunstein – Teisendorf – Freilassing) und die Hogger-Linie 5a bedienen das Stadtgebiet von Freilassing mit nur wenigen Fahrten vordergründig zum Zwecke des Schülerverkehrs. Auch die Linie 841 stellt kein ganztägiges ÖPNV-Angebot dar. Sie verkehrt einmal am Werktag morgens von Bad Reichenhall durch Piding nach Freilassing (ca. 6:30 Uhr) sowie ebenso in Gegenrichtung (ca. 7:15 Uhr). Mit der Linie 24 ist Freilassing auch an das Busnetz der Stadt Salzburg angeschlossen. Die Busse verkehren ganztägig (werktags ca. 6 bis 23 Uhr) von Salzburg durch die Innenstadt von Freilassing bis zum Alpine Park größtenteils im 30-Minuten-Takt je Richtung.

Die über den Bahnhof Freilassing verkehrenden Buslinien lassen mehrheitlich keine angemessenen Übergangszeiten zum resp. vom SPNV entstehen. Ausnahme stellt hier die Linie 853 in Richtung Laufen dar, welche im Durchschnitt gut auf die Ankunft der S4 aus Bad Reichenhall ausgerichtet ist. Auch die Linie 836 erzeugt mit ihren Ankünften am Bahnhof gute Anschlussmöglichkeiten zu verschiedenen SPNV-Verbindungen (S3/S4 Richtung Berchtesgaden, KBS 951 Richtung München, KBS 945 Richtung Landshut). Die Wartezeiten bei einem Umstieg innerhalb des SPNV (Umstieg von Zug zu Zug) fallen für die meisten Relationen gering aus und sind demnach als gut zu bewerten. Lediglich die Fahrten der Südostbayernbahn auf der KBS 945 sind nicht auf die Fahrten in und aus Richtung München (KBS 951) und die Fahrten der S4 in Richtung Berchtesgaden (KBS 954) aufeinander abgestimmt, wodurch der Umstieg mit hohen Wartezeiten (> 20 min) unattraktiv ist.

Abbildung 75 und Abbildung 76 zeigen die räumliche Erschließung des ÖV sowie die Bedienungshäufigkeiten der angefahrenen Haltestellen in der Morgen- sowie Abendspitze. Die Siedlungsflächen von Freilassing liegen im Einzugsbereich der vorhandenen Haltestellen des ÖV, sodass keine Erschließungslücken gegeben sind. Die Einzugsbereiche der beiden SPNV-Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Hofham“ erschließen, bis auf den nördlichen und westlichen Stadtrand, nahezu das gesamte Stadtgebiet. Hinsichtlich der Bedienstungsqualität bestehen vor allem in den nördlichen und westlichen Bereichen Defizite. Hier kommt es vermehrt zur Unterschreitung des in der Leitlinie (StMWI, 1998) festgelegten Grenzwertes. Vordergründig wegen der Zugangsstelle zum SPNV liegt für das Zentrum der Stadt eine gute Bedienung vor.

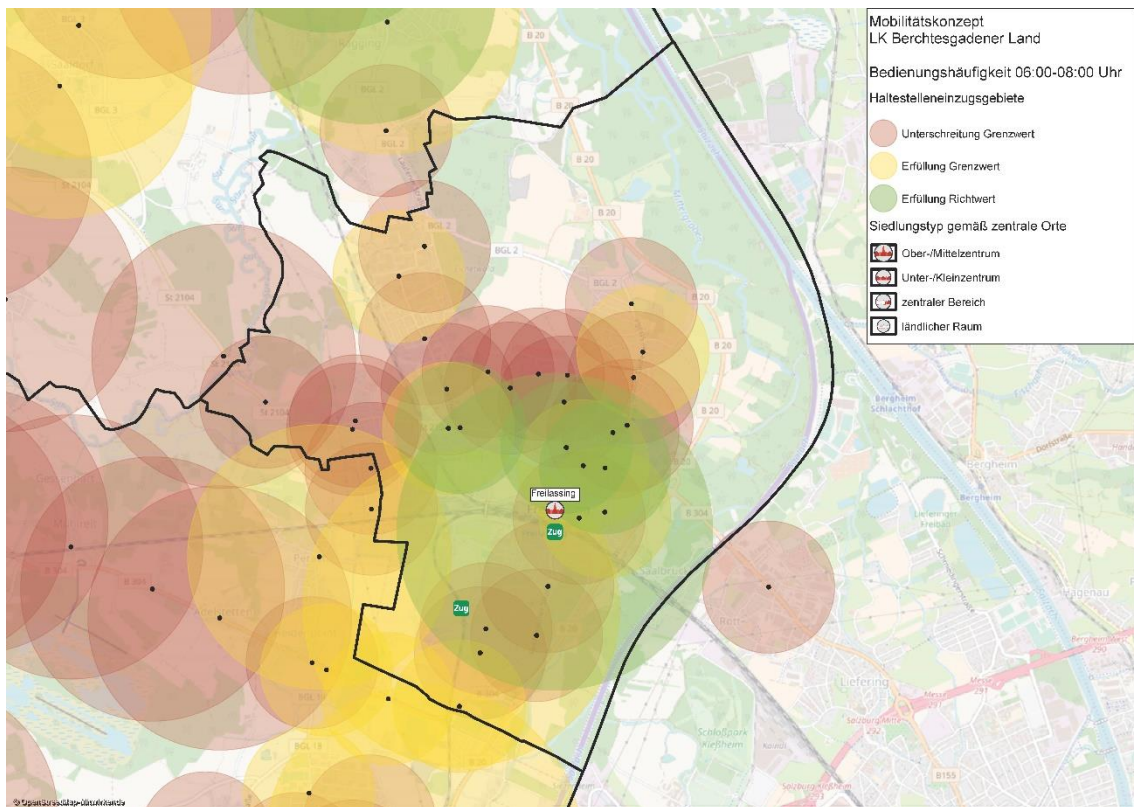


Abbildung 75: Freilassing - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

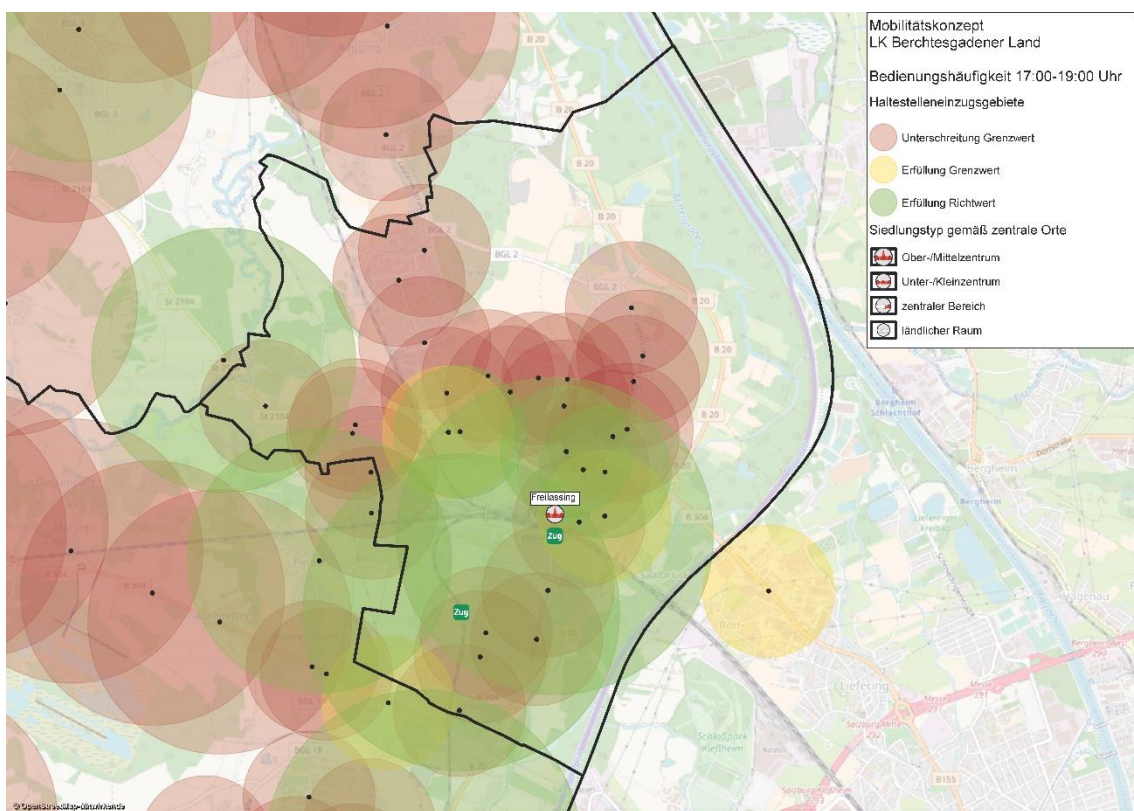


Abbildung 76: Freilassing - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde Freilassing bewertete die Anbindung nach Mühldorf aufgrund der hohen Taktzeiten im SPNV auf der KBS 945 als mangelhaft. Die Reisezeitunterschiede zur Fahrt mit dem PKW sind, unter Berücksichtigung der Taktzeiten, nach RIN 2008 jedoch als günstig für den ÖV bewertet. Die hohen Taktzeiten wurden als Defizit in die Analyse aufgenommen.

Die in Tabelle 66 aufgelisteten Anregungen aus der Gemeindebefragung bestätigen die Analysen des Verkehrsmodells. Zusätzlich wird Optimierungsbedarf bei der Gestaltung des Tarifs, verschiedenen Themen zur Bedienung sowie bezüglich der Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung gesehen.

Tabelle 66: Defizitanalyse ÖV für Freilassing

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C29	Tarif	Tarifstruktur verbesserungswürdig	wird bestätigt, bisher existiert kein Tarif- oder Verkehrsverbund, undurchsichtige Tarifstruktur
C30	Bedienungsstandards	Hohe Taktzeiten in/aus Richtung Mühldorf	wird bestätigt, 2-Studenttakt in/aus Richtung Mühldorf, Verbindung nur über Bahnhof möglich -> höhere Reisezeit aus entfernten Stadtgebiet
C31	Bedienungsstandards	Abend und Nachtverkehr nicht vorhanden	wird bestätigt, Bedienungsende ca. 18 Uhr, durch gemeinsames Oberzentrum Freilassing/Bad Reichenhall höhere Anforderungen an den ÖPNV,
C32	Barrierefreiheit, Service / Information	Barrierefreiheit und sanitäre Anlagen am Bahnhof	wird bestätigt, Status-quo ist aus Sicht der barrierefreien Erreichbarkeit von Gleisen und Serviceeinrichtungen mangelhaft
C33	Service / Information	dynamische Fahrgastinformation (DFI) am (Bus-)Bahnhof	wird bestätigt, keine Information zu Anschlüssen zwischen ÖPNV - SPNV
C34	Barrierefreiheit	Bahnhof Freilassing-Hofham mit ÖBB Zügen nicht barrierefrei	wird bestätigt, Bahnsteig im Außenbogen, Restspalt bei Trittraster der ÖBB-Talent nicht barrierefrei
C35	Service / Information	B+R Anlagen am Bahnhof Freilassing-Hofham, geringe Kapazität und nicht überdacht	wird bestätigt, keine Fahrradabstellanlagen am Haltepunkt vorhanden
C36	Bedienungsstandards	Angebot und Liniennetz Stadtbus	wird zum Teil bestätigt, Ringlinien in Freilassing sind schwer verknüpfbar mit Regionalverkehr und SPNV, im Stadtgebiet wird nur Grenzwert der Bedienungshäufigkeit erfüllt, geringes Angebot am Wochenende

Laufen

An der nördlichen Spitze des Landkreises Berchtesgadener Land befindet sich die Stadt Laufen. Direkt auf der gegenüberliegenden Seite des Grenzflusses Salzach schließt sich die österreichische Stadt Oberndorf bei Salzburg an.

Das Stadtzentrum liegt östlich der Bahntrasse, welche über die Kursbuchstrecke 945 Laufen mit Freilassing und Mühldorf und darüber hinaus mit Salzburg und Landshut verbindet. Über die SPNV-Zugangsstelle Laufen (Oberbay) wird der Ort werktags mindestens alle zwei Stunden pro Richtung von der Südostbayernbahn bedient (früheste Abfahrt 5:35 Uhr nach Mühldorf, späteste Ankunft 22.30 Uhr von Landshut). Der bestehende Grenzübergang nach Oberndorf bietet zudem Zugang zu den Haltestellen der Salzburger Lokalbahn S1 und S11 mit der Verbindung Salzburg - Lamprechtshausen resp. Ostermiething.

Die großen Siedlungsgebiete werden weitestgehend von den Einzugsbereichen der Haltestellen abgedeckt. Defizite bestehen, wie in Abbildung 77 und Abbildung 78 ersichtlich, vielmehr in der Bedienungsqualität der Haltestellen. Hier werden in der Morgenspitze in einigen Bereichen sowie deutlicher in der Abendspitze nahezu flächendeckend die Grenzwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) unterschritten. Lediglich das Stadtzentrum erhält am Abend eine angemessene Bedienung.

Als ein Knotenpunkt im Regionalbusverkehr verkehren über Laufen zahlreiche Buslinien, in vielen Fällen jedoch nur mit geringer Fahrtenzahl. Einen Überblick vermittelt folgende Liste der Regionalbuslinien, sortiert nach Anzahl der Fahrten im Stadtgebiet von Laufen:

- Linie 852 (Freilassing – Saaldorf/ Surheim – Laufen) der RVO mit 17 Fahrten pro Schultag in Richtung Freilassing und 20 Fahrten in Gegenrichtung (jeweils mindestens einmal in der Stunde)
- Linie 16 (Laufen – Tittmoning – Burghausen) der Verkehrsbetriebe Brodschelm mit 8 resp. 9 Fahrten pro Richtung und Tag
- Linie 9519 (Traunstein – Waging – Laufen) der RVO mit 7 bis 9 Fahrten pro Richtung an Schultagen
- Linie 825 (Oberteisendorf – Teisendorf – Saaldorf – Laufen) der RVO mit 3-4 Fahrten pro Richtung an Schultagen
- Linie 112 (Oberndorf bei Salzburg – Laufen) des Unternehmens Salzburger Verkehr/ Postbus mit insgesamt 4 Fahrten an Schultagen
- Linie 19 (Tittmoning – Tettenhausen – Laufen) der Verkehrsbetriebe Brodschelm mit insgesamt 3 Fahrten an Schultagen
- Linie 853 (Laufen – Saaldorf – Surheim – Freilassing) der RVO mit insgesamt 2 Fahrten an Schultagen

Laufen bietet zusätzlich zum Regionalbusverkehr einen Stadtbus an. Die Ruberti-Linie verkehrt mit vereinzelt Fahrten am Werktag ausgerichtet auf die Ankunfts-/ Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Laufen zwischen den Ortsteilen in Laufen und Oberndorf. Ergänzend bedient eine Schulbus-Linie die Ortsteile einmal morgens und mittags.

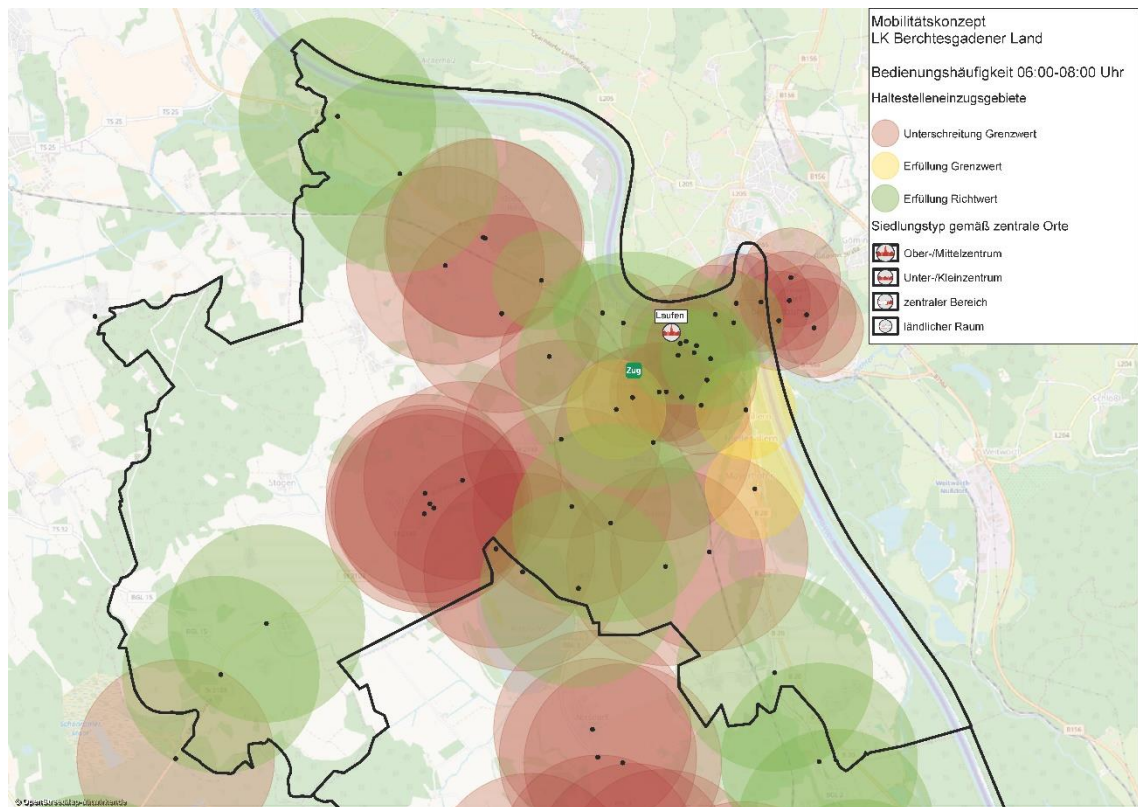


Abbildung 77: Laufen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

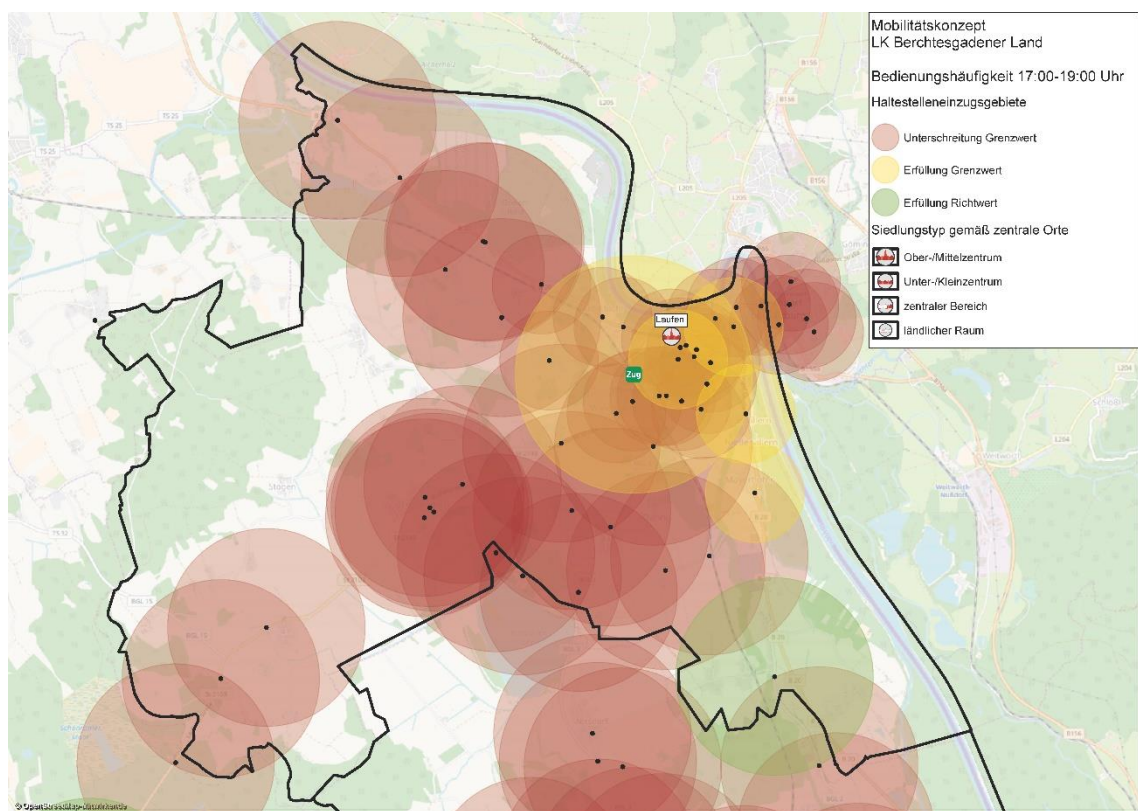


Abbildung 78: Laufen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Ergebnisse der Gemeindebefragung, dargelegt in Tabelle 67, deuten auf ähnliche Defizite wie in der Analyse des Verkehrsmodells festgestellt. Wie auch in Freilassing werden die hohen Taktzeiten im SPNV zwischen Mühldorf und Freilassing thematisiert. Hauptkritikpunkte stellen Aspekte der Bedienung und Barrierefreiheit dar.

Tabelle 67: Defizitanalyse ÖV für Laufen

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C37	Bedienungsstandards	Hohe Taktzeiten im SPNV zwischen Mühldorf und Freilassing	wird bestätigt, 2-Stunden-Takt zwischen Mühldorf und Freilassing, Maßnahmenempfehlung aus NVP 2004 (Seite 114) für Verkehrsachse noch nicht umgesetzt
C38	Verknüpfung der Angebote	Hohe Wartezeiten bei Umstieg in Freilassing in Richtung Berchtesgaden	wird bestätigt, im Mittel rund 20 min Wartezeit bei Umstieg Richtung Berchtesgaden und ca. 50 min in die Gegenrichtung
C39	Bedienungsstandards	Geringes Busangebot in Richtung Freilassing	wird zum Teil bestätigt, stündliche Verbindung Richtung Freilassing, Maßnahmenempfehlung aus NVP 2004 für Verkehrsachse noch nicht umgesetzt
C40	Bedienungsstandards	Mangelhafte Verbindung nach Traunstein und Teisendorf	wird bestätigt, geringe Fahrtenanzahl der Linie 825 (Fr. kein Nachmittagsangebot), Kriterien der Netzhierarchisierung für Hauptlinie nicht erfüllt.
C41	Barrierefreiheit	Regionalbus- und Bahnverkehr nicht barrierefrei	wird bestätigt
C42	Service / Information	Bewerbung Stadtbus	wird bestätigt, Bewerbung des Stadtbusangebotes kann durch einfache Maßnahmen verbessert werden
C43		Monitoring & Evaluation	wird bestätigt

Marktschellenberg

Nördlich der Gemeinde Berchtesgaden und angrenzend an das gemeindefreie Gebiet Schellenberger Forst liegt Marktschellenberg, dessen bebaute Gebiete sich hauptsächlich entlang der Berchtesgadener Ache erstrecken.

Parallel zum Gewässer verläuft die B 305, auf welcher sich die Zugangsstellen zum Regionalbusverkehr befinden. Die Haltestellen verteilen sich über einen gleichmäßigen Abstand und decken neben dem Hauptort Marktschellenberg auch die Ortsteile Oberstein, Schaden und weitere Siedlungsflächen entlang der Bundesstraße ab. Die für die Alpenregion typischen Einzelhöfe und Weiler auf den höheren Lagen der Markt werden nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen, durch deren geringe Nachfrage ist ein reguläres ÖPNV-Angebot jedoch auch nicht sinnvoll.

Marktschellenberg besitzt keinen direkten Zugang zum SPNV, der nächstgelegene Bahnhof auf deutscher Seite befindet sich in Berchtesgaden.

Die Haltestellen der Gemeinde Marktschellenberg werden je Richtung nahezu regelmäßig einmal in der Stunde von ca. 6:30 Uhr bis 18:45 Uhr durch die Regionalbuslinie 840 bedient. Diese verbindet Marktschellenberg mit Salzburg und Berchtesgaden. Ergänzende Fahrten bietet die Linie 836, welche durch ihren an den Schulzeiten ausgerichteten Fahrten jedoch nur vereinzelt am Tag verkehrt.

Wie in Abbildung 79 und Abbildung 80 ersichtlich wird, kommt den angefahrenen Haltestellen in Marktschellenberg eine gute Bedienungsqualität sowohl in der Morgenspitze von 6 bis 8 Uhr als auch abends zwischen 17 und 19 Uhr zu. Erkennlich sind auch die Gebiete im Westen und Osten abseits des ÖPNV.

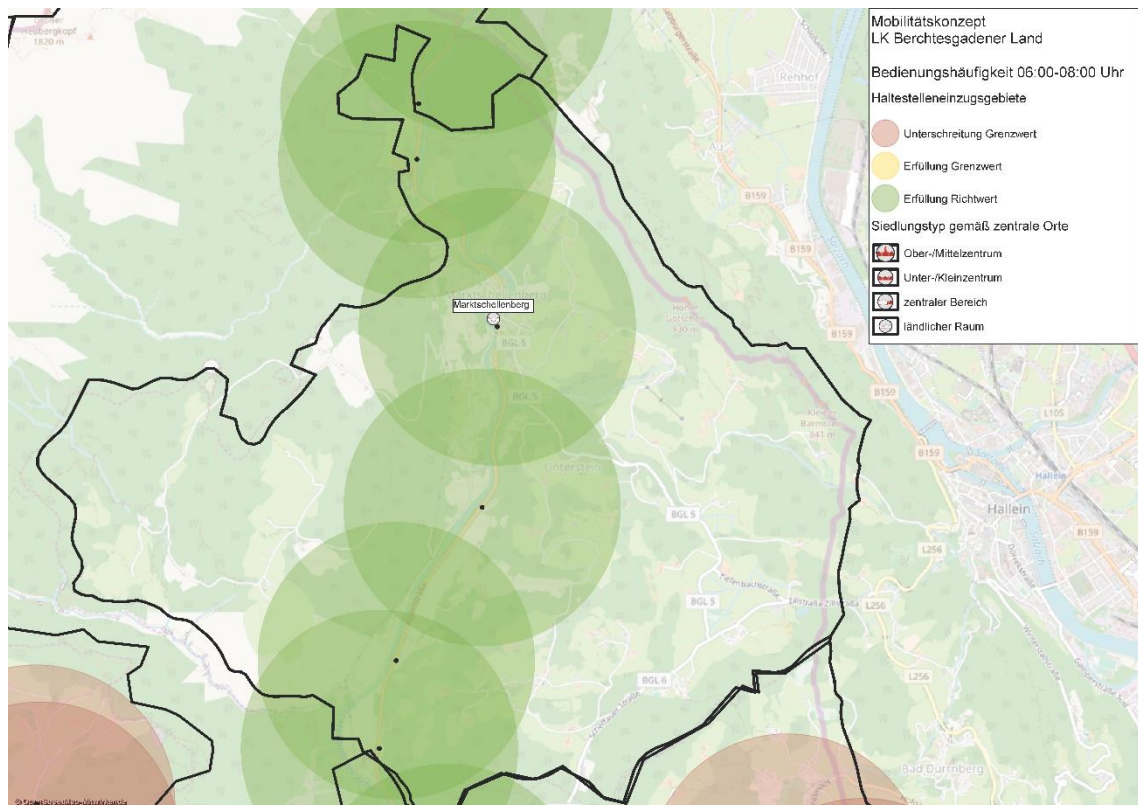


Abbildung 79: Marktschellenberg - Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungs Häufigkeit 6-8 Uhr

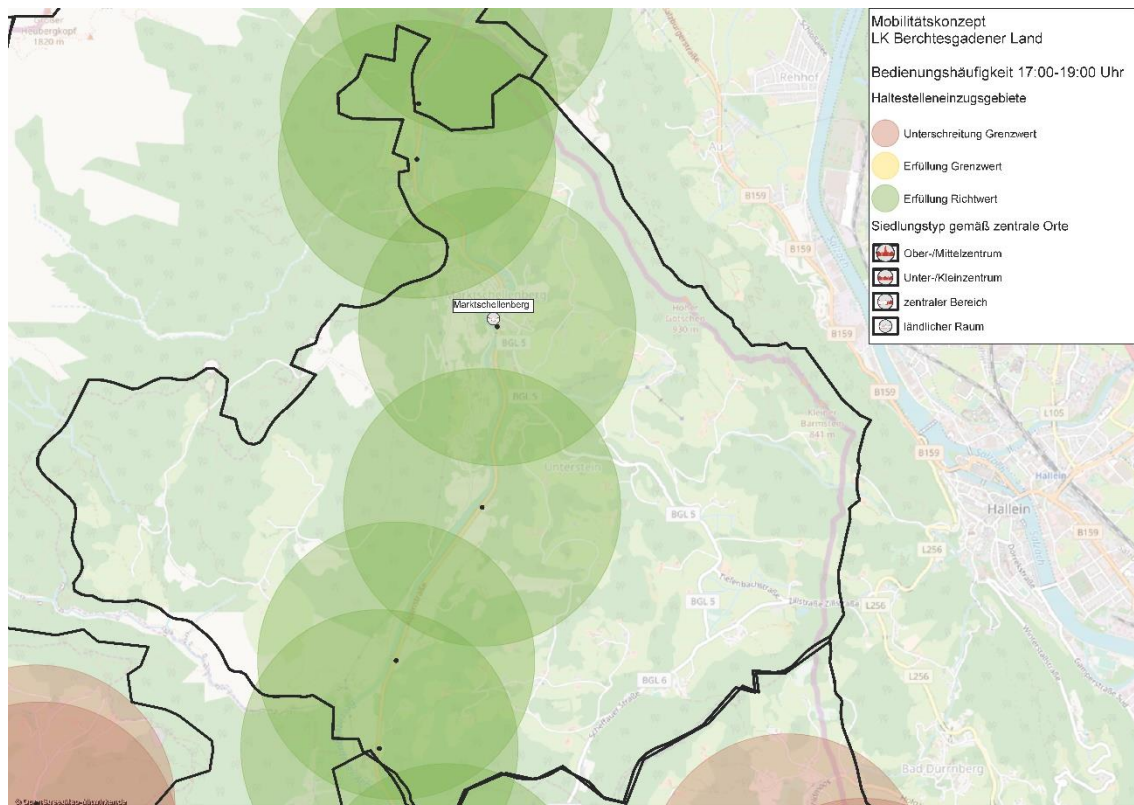


Abbildung 80: Marktschellenberg - Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Bewertung der Verbindungsqualität von Marktschellenberg weist nach RIN 2008 Auffälligkeiten nach Bad Reichenhall und Freilassing auf, die in der Tendenz die Einschätzung der Gemeinde bestätigen. Die Ankünfte und Abfahrten der Linie 840 sind nicht mit akzeptablen Wartezeiten abgestimmt und begründen diese Bewertung. Dieses Defizit wurde in die Analyse aufgenommen.

Die in Tabelle 68 dargelegten Ergebnisse der Gemeindebefragung ergänzen die Analyse des Verkehrsmodells. Die Anmerkungen beziehen sich ausschließlich auf Aspekte der Bedienung.

Tabelle 68: Defizitanalyse ÖV für Marktschellenberg

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C44	Bedienungsstandards	Abendverkehr nicht vorhanden	wird bestätigt, Bedienung endet vor 19:30 Uhr
C45	Bedienungsstandards	Direktverbindung nach Bad Reichenhall nicht vorhanden	wird zum Teil bestätigt, Umsteigezeit zw. Linie 840 und SPNV > 20 min

Piding

Das langgestreckte Gemeindegebiet von Piding mit seinem ungefähr mittig gelegenen Ortszentrum besitzt neben einem Anschluss an die Bundesautobahn 8 (AS 115, Bad Reichenhall) auch einen Zugang zum SPNV.

Der Bahnhof Piding wird neben vereinzelt Fahrten des Regionalverkehrs der Deutschen Bahn von der S3 und S4 der Berchtesgadener Land Bahn bedient, welche Verbindungen zwischen Freilassing und Bad Reichenhall ca. zweimal stündlich je Richtung sowie (seltener) von/ nach Berchtesgaden herstellen. Durch die entfernte Lage der Bushaltestellen vom Bahnhof besteht keine angemessene Verknüpfung von SPNV und Busverkehr.

Piding ist durch die Bad Reichenhaller Stadtbuslinie „2“ direkt an die Kreisstadt angebunden. Diese verkehrt durch die Ortsteile Piding und Pidingerau werktäglich nahezu im Stundentakt in Hin- und Rückrichtung zwischen 6:15 und 20 Uhr. Die Regionalbuslinie Hogger 3 bedient zusätzlich den Bereich um den Petersplatz mit insgesamt sechs Fahrten am Werktag in Richtung Freilassing (3 Fahrten) und Bad Reichenhall (3 Fahrten). Auch die Regionalbuslinie 841 stellt kein ganztägiges ÖPNV-Angebot dar. Sie verkehrt einmal am Werktag morgens von Bad Reichenhall durch Piding nach Freilassing (ca. 6:30 Uhr) sowie ebenso in Gegenrichtung (ca. 7:15 Uhr). Der Ortsteil Urwies liegt auf der Strecke der Regionalbuslinie 829 zwischen Bad Reichenhall und Teisendorf und wird ganztägig (von ca. 6 bis 18:30 Uhr) etwa einmal in der Stunde pro Richtung angefahren.

Die Abbildung 81 und Abbildung 82 zeigen die gemäß Leitlinie (StMWI, 1998) bewertete räumliche Erschließung und zeitliche Bedienung des Gemeindegebietes. Das Zentrum des Gemeindegebietes ist durch die Haltestellen des Regionalbusverkehrs sowie des SPNV gut erschlossen. Erschließungsdefizite ergeben sich in den Siedlungsbereichen entlang der Högler Straße (bspw. in Kleinhögl). In der dargelegten Morgen- und Abendspitze erhalten die durch den ÖPNV angefahrenen Haltestellen eine ausreichende Bedienung. Es werden großenteils die in der Leitlinie festgelegten Grenzwerte eingehalten.

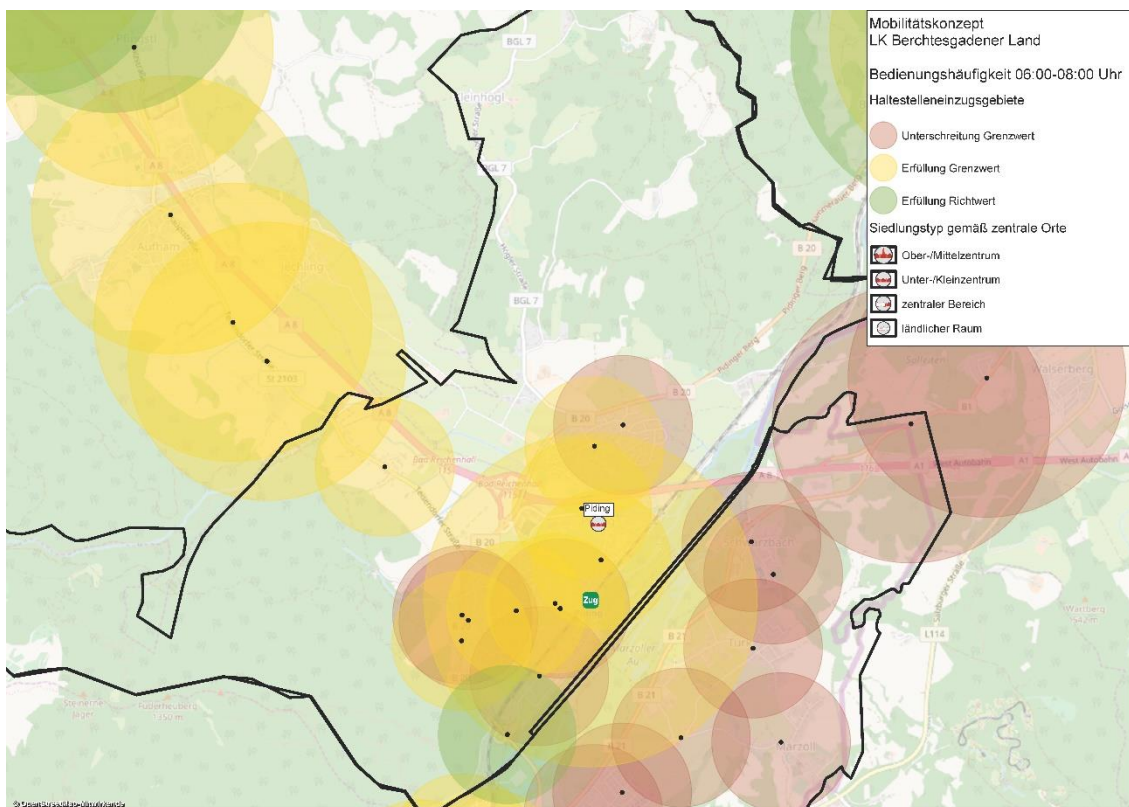


Abbildung 81: Piding - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

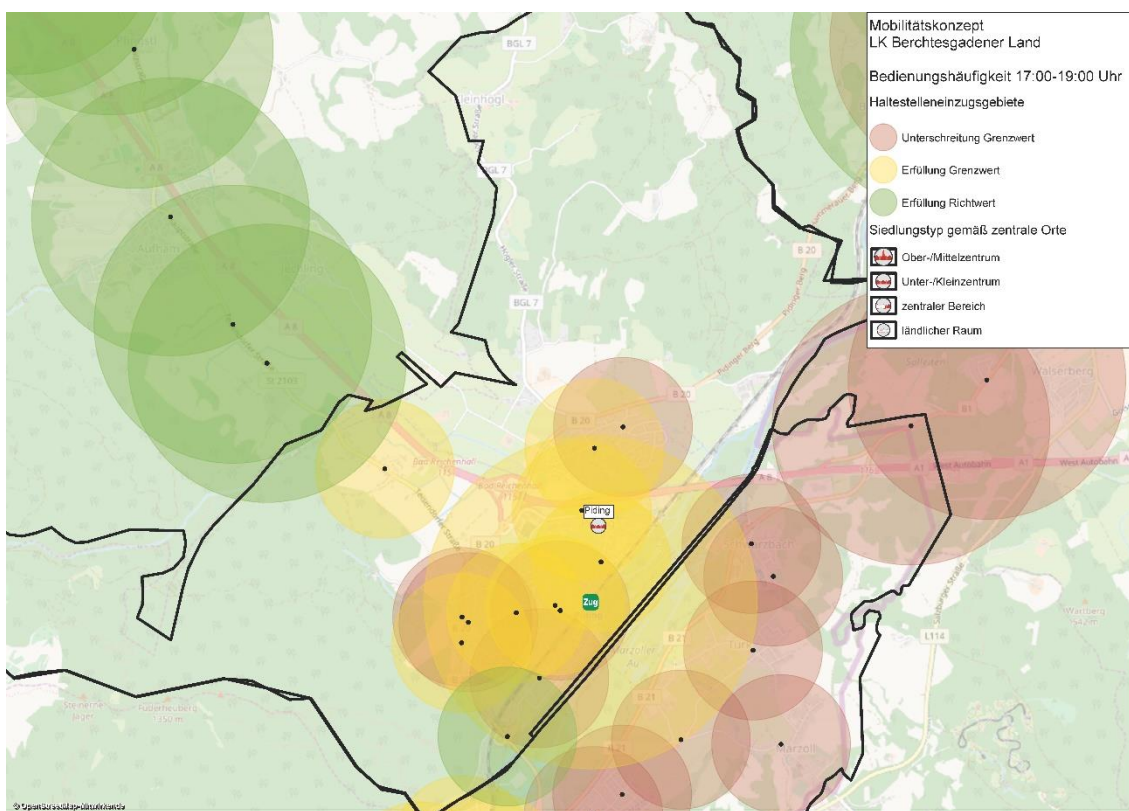


Abbildung 82: Piding - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde Piding bewertete die Anbindung nach Mühldorf aufgrund der hohen Taktzeiten im SPNV auf der KBS 945 als mangelhaft. Die Reisezeitunterschiede zur Fahrt mit dem PKW sind, unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten, nach RIN 2008 jedoch als günstig für den ÖV bewertet. Die hohen Taktzeiten auf der KBS 945 wurden als Defizit in die Analyse aufgenommen.

Die in der Gemeindebefragung genannten Defizite, aufgelistet in Tabelle 69, bestätigen die Analyseergebnisse des Verkehrsmodells und geben ergänzende Hinweise.

Tabelle 69: Defizitanalyse ÖV für Piding

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C46	Erschließung	Erschließungslücken in Urwies und Högl	wird zum Teil bestätigt, Urwieß hat Haltestelle der Linie 829, Erschließungslücken in Högl, keine Maßnahmenempfehlung in NVP 2004
C47	Bedienungsstandards	Bessere Anbindung an Anger und Teisendorf	wird zum Teil bestätigt, kein abgestimmter Anschluss an der B20 zwischen Stadtbus 2 und 829
C48	Bedienungsstandards	OT Piding-Au nur einmalig morgens bedient, Unterschreitung Grenzwert Bedienungshäufigkeit	wird bestätigt, OT Piding Au wird nur einmalig am Morgen bedient, >1.000 EW
C49	Verknüpfung der Angebote	hohe Entfernung Bushaltestelle - Bahnhof Piding	wird bestätigt, Entfernung >250 m, keine attraktive Verknüpfung zum Stadtbus 2 gegeben
C50	Barrierefreiheit	Bushaltestellen nicht barrierefrei	wird bestätigt
C51	Tarif	Tarifstruktur verbesserungswürdig	wird bestätigt, bisher existiert kein Tarif- oder Verkehrsverbund, undurchsichtige Tarifstruktur
C53	Service / Information	B+R Anlagen am Bahnhof Piding, geringe Kapazität und nicht überdacht	wird bestätigt, alte unattraktive Abstellanlage weiter entfernt vom Bahnsteig

Ramsau b. Berchtesgaden

Die Siedlungsfläche in Ramsau b. Berchtesgaden beschränkt sich auf das Tal der Ramsauer Ache entlang der Straßenzüge im nördlichen Bereich des Gemeindegebietes. Über 80 Prozent der Gemeindefläche nimmt der Nationalpark Berchtesgaden ein.

Der Ort weist keinen direkten Zugang zum SPNV auf. Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in einer Entfernung von ca. zehn Kilometer in Berchtesgaden oder in der Nachbargemeinde Bischofswiesen (Bahnstrecke Freilassing-Berchtesgaden).

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete von Ramsau b. Berchtesgaden ist trotz der topographischen Gegebenheiten durch eine gute Verteilung der Haltestellen des Regionalbusverkehrs als angemessen zu bezeichnen. Abbildung 83 und Abbildung 84 zeigen jedoch, dass in den nördlichen Bereichen der Gemeinde Defizite in der Bedienungshäufigkeit bestehen. Hier sowie in der Abendspitze zusätzlich im Bereich Hintersee werden die durch die Leitlinie (StMWI, 1998) vorgegebenen Grenzwerte unterschritten.

Dies ist zurückzuführen auf das Angebot der Regionalbuslinie 845 („RamBus“), welche als Ringlinie lediglich vereinzelt am Tag die nördlich gelegenen Ortsteile mit dem Gemeindezentrum verbindet.

Durch die Regionalbuslinie 846 erfahren die bebauten Gebiete entlang der Berchtesgadener Straße/ Im Tal mit Fahrten nahezu einmal in der Stunde eine gute Bedienung. Die Busse verkehren in einem Zeitraum von ca. 6 bis 19 Uhr und verbinden die Gemeinde mit Berchtesgaden und Hintersee. Da die letzte Fahrt am Tag in Richtung Berchtesgaden nicht ab Hintersee, sondern ab Hintermühle fährt, sinkt für den Bereich um Hintersee die Bedienungsqualität.

Mit der Linie 847 als Alm-Erlebnis-Bus werden in der Gemeinde zusätzliche Fahrten im saisonalen Betrieb von Mai bis Oktober in den Nationalpark Berchtesgaden und den Naturpark Weißbach angeboten. Die Linie dient als grenzüberschreitender „Wanderbus“ vordergründig touristischen Zwecken.

Als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr dient der RufBus Berchtesgaden⁶, welcher das Gemeindegebiet nach Bedarf bedient.

⁶ Der RufBus wird durch die Fahrer der Taxizentrale Berchtesgaden e.G. bedient

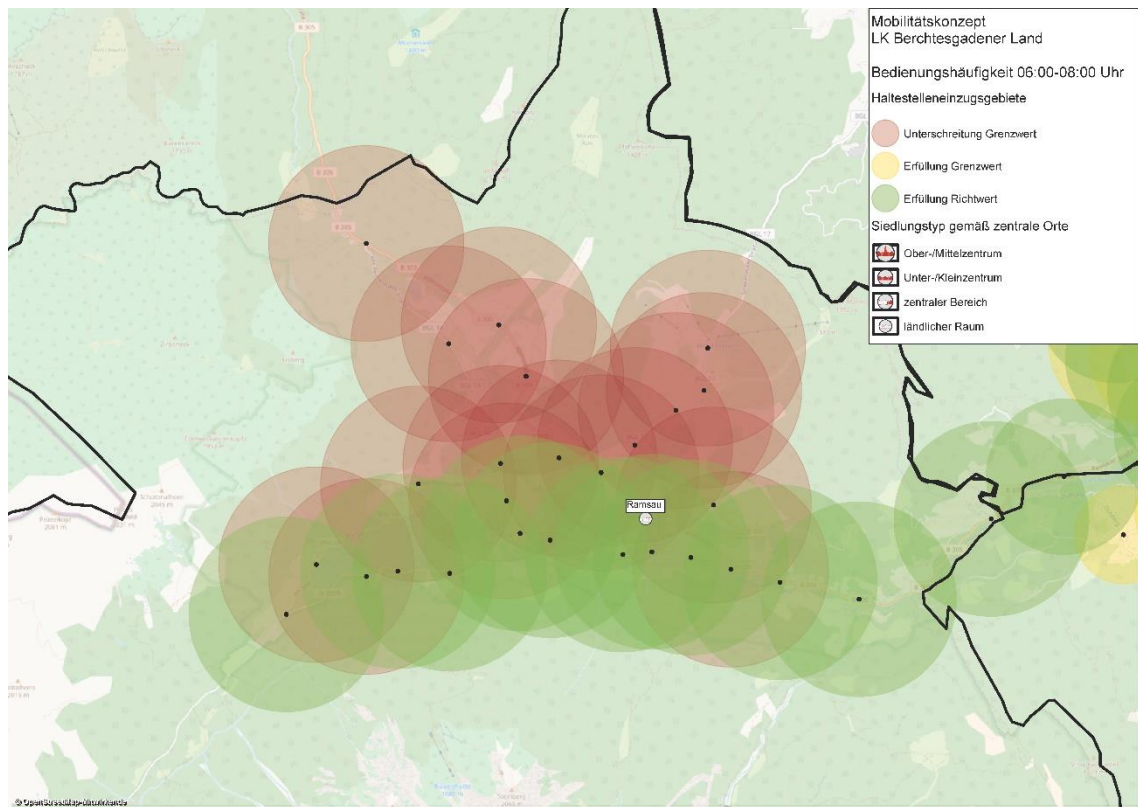


Abbildung 83: Ramsau b. Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

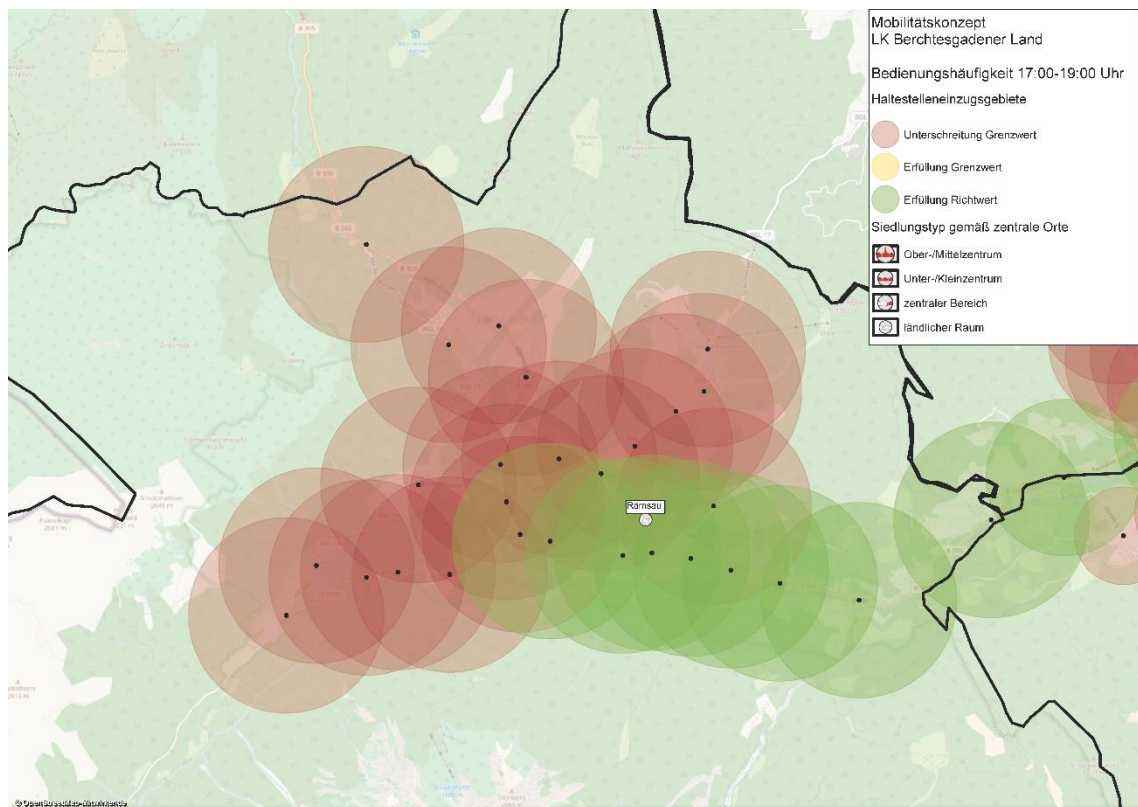


Abbildung 84: Ramsau b. Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Bewertung der Verbindungsqualität von Ramsau b. Berchtesgaden weist nach RIN 2008 Auffälligkeiten nach Bad Reichenhall auf, die in der Tendenz die Einschätzung der Gemeinde bestätigen. Die Ankünfte und Abfahrten der Linie 846 sind nicht mit akzeptablen Wartezeiten abgestimmt und begründen diese Bewertung. Dieses Defizit wurde in die Analyse aufgenommen.

Die in der Gemeindebefragung genannten Defizite, aufgelistet in Tabelle 70, bestätigen die Analyseergebnisse des Verkehrsmodells und geben ergänzende Hinweise.

Tabelle 70: Defizitanalyse ÖV für Ramsau b. Berchtesgaden

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C54	Barrierefreiheit	Barrierefreie Erschließung des Rathauses herstellen	wird bestätigt, nächstgelegene Haltestelle Hochkalter ist nicht barrierefrei und ca. 200m vom entfernt
C55	Erschließung	Flächenerschließung der Gemeinde verbessern	wird zum Teil bestätigt, Erschließung durch Rufbus Berchtesgaden gewährleistet, attraktivere Gestaltung sinnvoll (z.B. Verkürzung der Anmeldezeit)
C56	Bedienungsstandards	Direktverbindung nach Bad Reichenhall nicht vorhanden	wird zum Teil bestätigt, lt. derzeitigem NVP nicht zwingend erforderlich, ÖPNV nicht ausreichend auf SPNV abgestimmt
C57	Bedienungsstandards	Einrichtung einer direkten Schülerverkehrslinie zur Fahrt nach Traunstein und Bad Reichenhall	nicht prüfbar, im Rahmen einer Schülerverkehrsplanung zu prüfen
C58	Barrierefreiheit	Bushaltestellen nicht barrierefrei	wird bestätigt

Saaldorf-Surheim

Nördlich von Freilassing gelegen befindet sich die Gemeinde Saaldorf-Surheim. Die bebauten Gebiete verteilen sich dispers über das gesamte Gemeindegebiet, wobei die größeren Ansiedlungen wie Saaldorf, Saaldorf-Surheim und Surheim im Süden lokalisiert sind.

Der Ort wird von der Bahnstrecke Salzburg – Mühldorf – Landshut (Kursbuchstrecke 945) ohne Halt durchquert. Der nächstgelegene Zugang zum SPNV befindet sich ca. sechs Kilometer entfernt am Bahnhof Freilassing.

Das Siedlungsgebiet wird zum Großteil von den Einzugsbereichen der Haltestellen des Regionalbusverkehrs abgedeckt, sodass sich keine wesentlichen Defizite in der Erschließung ergeben.

Die Linie 852 verkehrt zwischen Freilassing und Laufen und bedient im Gemeindegebiet wechselseitig entweder den östlichen Bereich entlang der Laufener Straße/ Freilassinger Straße (Haberland, Surheim, Kleingerstetten) mit 10-12 Fahrten pro Richtung am Tag oder die Ortsteile Abtsdorf, Berchtolding, Saaldorf und Maulfurth mit 6-7 Fahrten pro Richtung am Tag. Der Bedienzeitraum der westlichen Bereiche (ca. 7:30 bis 18:15 Uhr) stellt sich etwas kürzer dar als für die östlichen Gebiete (ca. 6 bis 19 Uhr). Die Linie 853 bedient einmal am Morgen in Richtung Saaldorf (Schule) und weiter nach Freilassing sowie einmal nachmittags retour die im Westen liegenden Gebiete Schign Moosen, Holzhausen, Berg und Sillersdorf. Auch Hausen, Surheim und Haberland werden innerhalb der Fahrten angefahren. Eine weitere Route der Linie 853 führt von Laufen über Abtsdorf, Oberholzen, Steinbrünning, Leustetten, Saaldorf über Surheim nach Freilassing (eine Hin- und Rückfahrt am Tag). Die Linie dient vordergründig dem Schülerverkehr und fährt in Konsequenz nur an Schultagen. Auch die Linie 825 zwischen Laufen, Saaldorf, Teisendorf und Oberteisendorf ist dem Schülerverkehr zuzuordnen. Mit drei Fahrten von Teisendorf (davon zwei Fahrten von Oberteisendorf) nach Laufen und vier Fahrten zurück stellt sie für die Gebiete Neusillersdorf, Berchtolding und Abtsdorf u. a. Verbindungen zur Grund- und Mittelschule Teisendorf, zur Saaldorf Schule und zum Gymnasium in Laufen zur Verfügung. Die Regionalbuslinie Hogger 4 bedient die südwestlichen Ortsteile durch einzelne Fahrten ausgerichtet auf Schulzeiten.

In der Analyse der Bedienungshäufigkeit in der Morgenspitze, ersichtlich in Abbildung 85, zeigt sich der Unterschied in der Bedienungshäufigkeit zwischen den Ortszentren Surheim und Saaldorf mit einer guten bis ausreichenden Bedienung und den nordwestlichen weniger stark besiedelten Ortsteilen mit schlechter Bedienung (oft nur durch Schülerverkehrslinien). In der Abbildung 86, der Auswertung der Abendspitze, werden nahezu flächendeckend (Ausnahme Saaldorf) die Grenzwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) unterschritten.

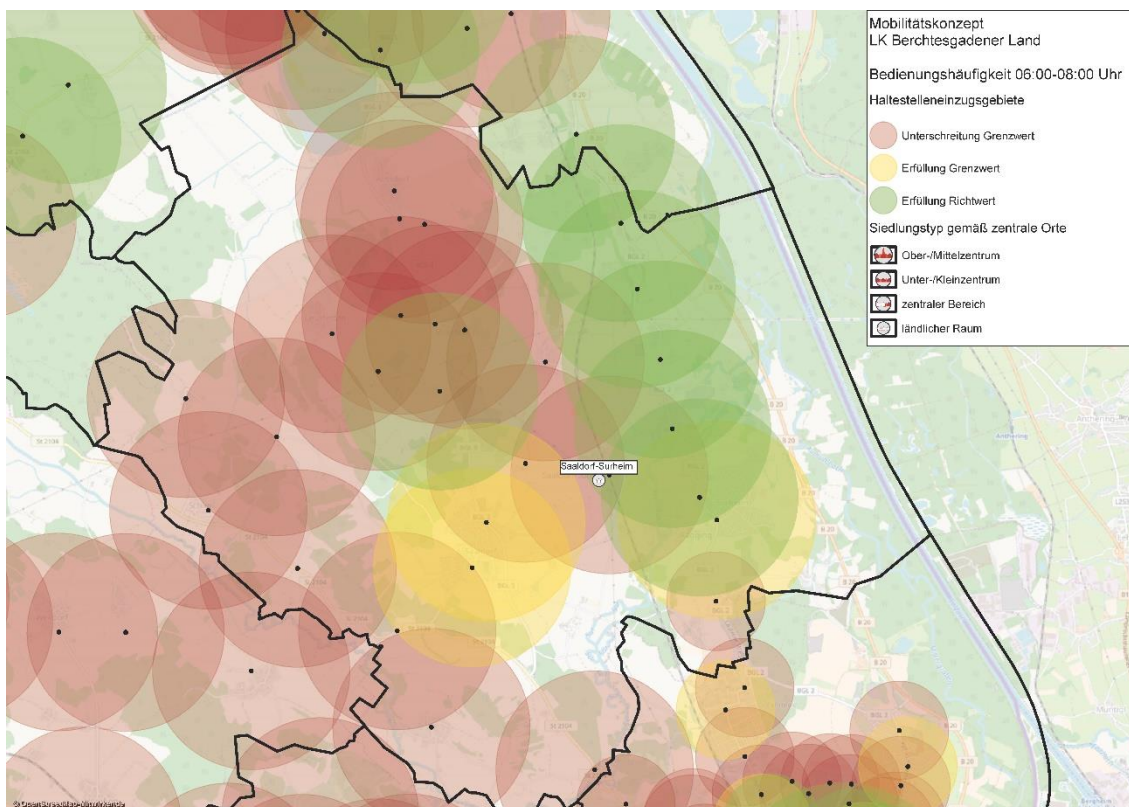


Abbildung 85: Saaldorf-Surheim – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

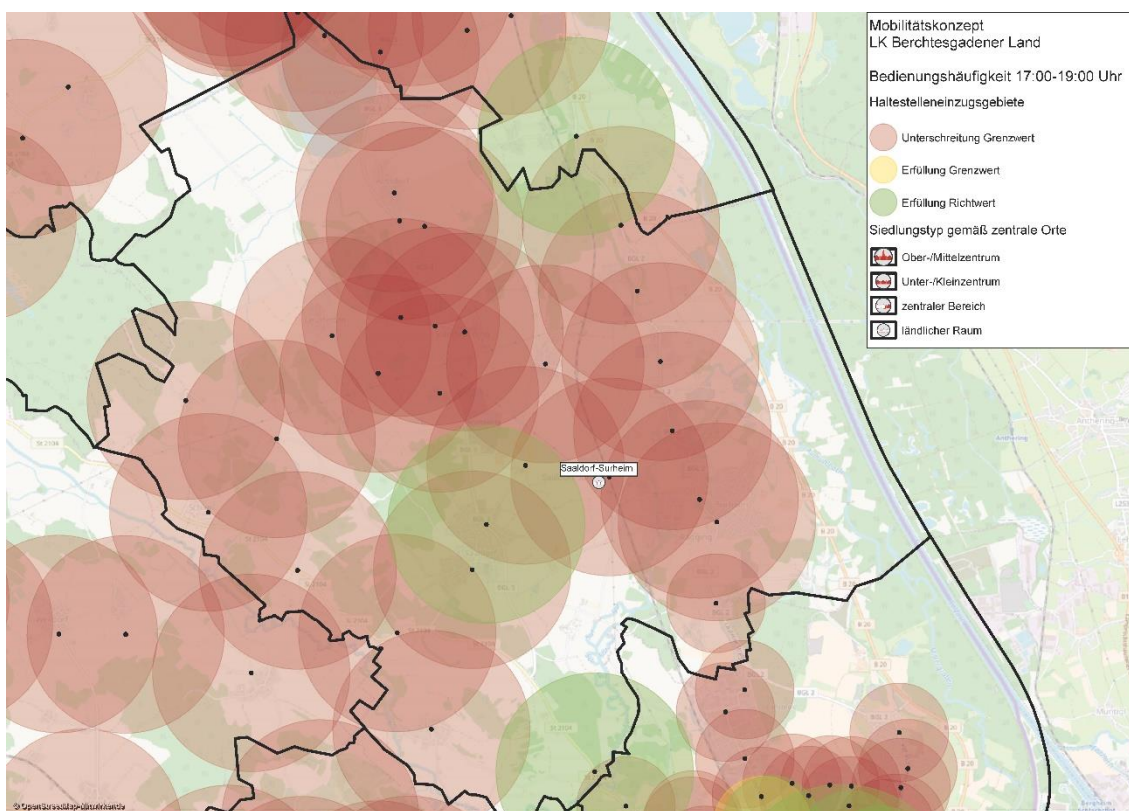


Abbildung 86: Saaldorf-Surheim – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde Saaldorf-Surheim bewertete die Anbindung an die sechs Zentren, siehe Kapitel 3.4.5, als mangelhaft bis ungenügend. Die fehlende Anbindung zum SPNV und das eingeschränkte Angebot im ÖPNV am Wochenende, werden als Ursachen für die gemeindliche Bewertung angenommen. Die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zum MIV zeigen keine Auffälligkeiten und sind innerhalb der Landkreisgrenzen im ausgeglichenen Bereich.

Die ermittelten Defizite aus der Gemeindebefragung, dargelegt in Tabelle 71, werden ganzheitlich vom Gutachter bestätigt. Neben den Defiziten bei der Barrierefreiheit der ÖPNV / SPNV-Haltestellen wird u. a. auf den Optimierungsbedarf in der Bedienung hingewiesen.

Tabelle 71: Defizitanalyse ÖV für Saaldorf-Surheim

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C59	Erschließung	Reaktivierung Bahnhofpunkt Surheim	wird bestätigt, Potenzialprognose positiv für Reaktivierung in Zusammenhang mit Taktverdichtung
C60	Bedienungsstandards	Hauptorte Saaldorf und Surheim schlecht an ÖPNV angebunden	wird bestätigt, Bedienung der beiden Hauptorte durch wechselnden Linienvverlauf zum Teil nur alle 2 Stunden
C61	Bedienungsstandards	Hohe Taktzeiten im Busverkehr	wird bestätigt, Bedienung der beiden Hauptorte durch wechselnden Linienvverlauf zum Teil nur alle 2 Stunden
C62	Bedienungsstandards	Fehlendes ÖPNV-Angebot am Wochenende	wird bestätigt, durch geringe Fahrtenanzahl Grenzwerte zur Erreichbarkeit Gemeindezentrum am Wochenende nicht erfüllt.
C63	Bedienungsstandards	Anbindung an Salzburg verbessern	wird bestätigt, Bedienung der beiden Hauptorte durch wechselnden Linienvverlauf zum Teil nur alle 2 Stunden
C64	Bedienungsstandards	Unterschreitung Grenzwert Bedienungshäufigkeit in der Fläche	wird bestätigt, Ortsteile abseits BGL 2 und BGL 3 nicht durch Linienverkehr erschlossen
C65	Verknüpfung der Angebote	Verknüpfung zwischen ÖPNV Angeboten verbessern	wird bestätigt, zum Teil hohe Wartezeiten zwischen Busverbindungen, Ringlinien des Stadtbus Freilassing sind schwer verknüpfbar mit Regionalverkehr
C66	Barrierefreiheit	Bushaltestellen nicht flächendeckend barrierefrei	wird bestätigt

Schneizlreuth

Die Gemeinde Schneizlreuth liegt an der Grenze zum Landkreis Traunstein sowie zu Österreich am westlichen Rand des Berchtesgadener Landes. Die im Vergleich zum gesamten Gemeindegebiet sehr geringe Siedlungsfläche befindet sich verteilt in den Tallagen der Saalach und des Weiß-, Schwarz- sowie Eisbaches.

Schneizlreuth besitzt keinen direkten Anschluss an den SPNV. Der nächstgelegene Bahnhof liegt etwa 10 Kilometer entfernt in Bad Reichenhall und wird ungefähr im 30-Minuten-Takt von der Berchtesgadener Land Bahn (S3 und S4) sowie vereinzelt durch die Regionalbahn der Deutschen Bahn angefahren.

Die bebauten Gebiete sind durch die Verteilung der Haltestellen des Regionalbusverkehrs größtenteils räumlich gut erschlossen. Lediglich die Wehrtechnische Dienststelle für Schutz- und Sondertechnik (WTD 52) in Oberjettenberg sowie vereinzelt Höfe und Gasthäuser in der Umgebung der Jochbergstraße befinden sich abseits der Haltestelleneinzugsbereiche.

Die Regionalbuslinie 9526 verkehrt von Bad Reichenhall über die Thumsee- und Alpenstraße (B 305) nach Weißbach sowie weiter nach Inzell und Traunstein und ebenso in die Gegenrichtung. Von ca. 6:45 Uhr morgens bis 18:45 Uhr abends werden die anliegenden Haltestellen etwa stündlich in beiden Richtungen bedient. Einmal am Tag fährt die Linie auf dem Weg nach Bad Reichenhall über die B 21 und bindet somit auch die Ortsteile Schneizlreuth und Unterjettenberg an. Zur Anbindung der Siedlungsgebiete entlang der B 21 verkehrt die Buslinie 828 zwischen Bad Reichenhall und Melleck mit vier Fahrten am (Schul-) Tag nach Bad Reichenhall (von 7 bis 14.45 Uhr) und fünf Fahrten (von 6:45 bis 14:30 Uhr) zurück. Die Strecke wird zusätzlich (bis auf Melleck Ortsmitte) durch die Linie 260 des Salzburg Verkehrs bedient und verbindet Schneizlreuth somit ergänzend mit Salzburg und Zell am See. Es werden insgesamt sechs Fahrten werktags (früheste ca. 9:30 Uhr, späteste ca. 19:00 Uhr) in Relation Salzburg – Zell am See über Schneizlreuth angeboten und sieben Verbindungen (früheste ca. 6 Uhr, späteste ca. 17 Uhr) in Gegenrichtung. Von Mai bis Oktober (saisonaler Betrieb) verkehrt zudem werktags die Linie 9535 einmal morgens von Reit im Winkl über Ruhpolding, Inzell durch Weißbach, Schneizlreuth und Unterjettenberg nach Bad Reichenhall und Salzburg sowie am Nachmittag retour.

Abbildung 87 und Abbildung 88 stellen die Bedienungshäufigkeiten in der Morgen- sowie Abendspitze dar. Im Gemeindegebiet Schneizlreuth werden bis auf den Ortsteil Weißbach in den Abendstunden die Grenzwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) unterschritten. Die Bedienungsqualität ist somit überwiegend als nicht angemessen zu bezeichnen.

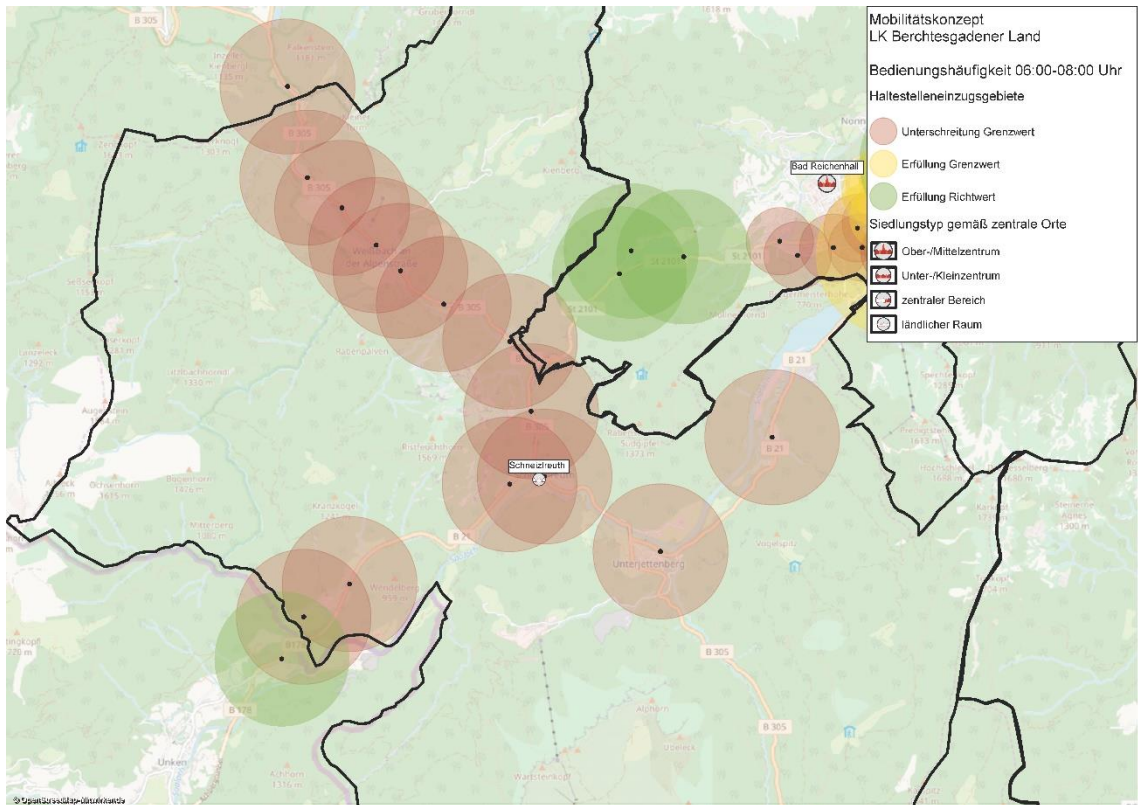


Abbildung 87: Schneizlreuth – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

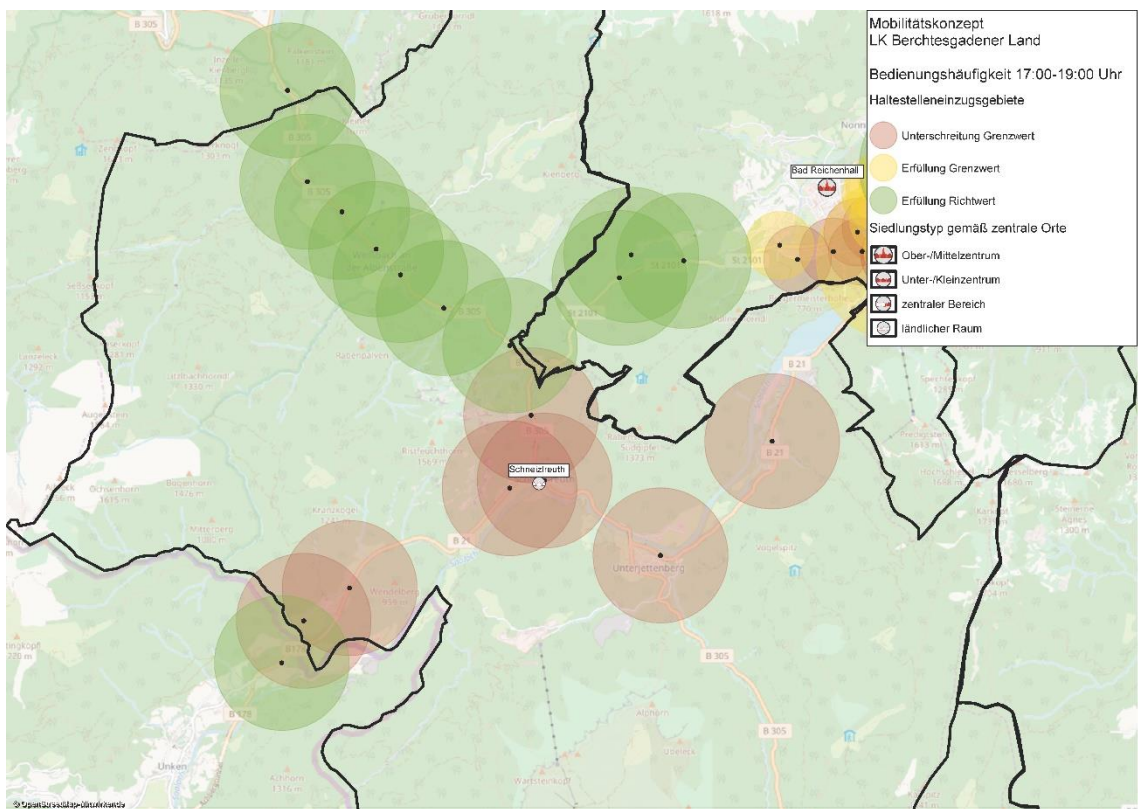


Abbildung 88: Schneizlreuth – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Ergänzend zu den Analyseergebnissen aus dem Verkehrsmodell bestehen im Gemeindegebiet Schneizlreuth die in der Gemeindebefragung ermittelten Defizite, aufgelistet in folgender Tabelle.

Tabelle 72: Defizitanalyse ÖV für Schneizlreuth

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C67	Erschließung	Flächenerschließung der Gemeinde nicht vorhanden, Erreichbarkeit zukünftiges Gemeindezentrum in OT Weißbach sichern	wird bestätigt, Ortsteil Weißbach nur durch eine Fahrt mit den südlichen Ortsteilen entlang der B21 verbunden. Keine Verbindung von südlichen Gemeindeteil in den nördlichen.
C68	Bedienungsstandards	Abendverkehr nicht vorhanden	wird zum Teil bestätigt, Bedienung endet vor 20 Uhr

Schönau am Königssee

Als südlichste Gemeinde des Landkreises an der Grenze zum benachbarten Salzburger Land (Österreich) wird Schönau a. Königssee zum Großteil vom Nationalpark Berchtesgaden mit dem als Ausflugsziel beliebten Königssee eingenommen. Der nördliche Bereich umfasst die ausgedehnte Siedlungsfläche.

Der nächstgelegene Zugang zum SPNV bildet der Hauptbahnhof in Berchtesgaden. Der Bahnhof wird größtenteils stündlich von der Linie S4 der Berchtesgadener Land Bahn sowie zweimal am Tag von der Regionalbahn der Deutschen Bahn angefahren.

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Gemeinde Schönau a. Königssee (siehe Abbildung 89 und Abbildung 90) weist aufgrund der hohen Haltestellendichte ein hohes Niveau auf. In nahezu allen Bereichen ist eine Haltestelle des Regionalbusverkehrs erreichbar. Ausnahme bildet lediglich das bebaute Umfeld des Malerweges, welches auch ein Wellnesshotel einschließt.

Die Regionalbuslinie 841 erschließt die östlichen Ortsteile entlang der B 20 bis zum Endhaltepunkt Jennerbahn⁷ und verbindet Schönau a. Königssee mit Berchtesgaden sowie darüber hinaus mit Bischofswiesen und Bad Reichenhall. Die Haltestellen im Gemeindegebiet werden von der Linie werktags größtenteils im Stundentakt in Hin- und Rückrichtung von ca. 6 bis 19:30 Uhr bedient. In den Morgenstunden wird vom Taktgefüge abgewichen und der Fahrplan ebenso wie am Mittag/ Nachmittag durch zusätzlichen Fahrten ergänzt. Die Linie 842 verbindet als KönigsseeExpress Berchtesgaden wechselseitig entweder die westlich gelegenen Ortsteile (Oberschönau, Umfeld Storchenstraße/ Grünsteinstraße, Unterschönau) oder das Umfeld der Untersteiner Straße und Mitterbach mit dem Endhaltepunkt Jennerbahn sowie dem Hauptbahnhof in Berchtesgaden. Die angefahrenen Gebiete im Westen der Gemeinde werden in einem Zeitraum von 9:30 bis 16 Uhr mit vier Fahrten am Werktag in Richtung Berchtesgaden und drei Fahrten in Gegenrichtung bedient. Die ersten drei Fahrten des Fahrplans (ca. 8:45 bis 10:20 Uhr) in Richtung Jennerbahn sowie die erste (ca. 9 Uhr) und letzte Fahrt (ca. 17:30 Uhr) in die Gegenrichtung führen über die Haltestellen auf der Untersteiner Straße. Das Gemeindegebiet wird zusätzlich von der Regionalbuslinie 843 bedient. Die Haltestellen werden von zwei auf gleichem Linienweg, jedoch gegenläufig verkehrenden Ringlinien (Berchtesgaden – Schönau – Berchtesgaden) angefahren. Sie verlaufen zum Großteil parallel zur Linie 842, jedoch ohne Erschließung des südlichen Ortsteils Königssee. Im Uhrzeigersinn werden werktags insgesamt sechs Fahrten von ca. 7 Uhr bis 16:30 Uhr (verstärkt morgens) angeboten. In gegengesetzter Richtung besteht das Angebot nahezu doppelt so vieler Fahrten innerhalb eines Bedienzeitraums von ca. 6 bis 19:30 Uhr (morgens, mittags und abends mit Fahrt einmal pro Stunde). Abseits des Ortszentrums an der BGL 19 liegt die Christophorusschule Berchtesgaden, eine überregional bekannte Eliteschule des Sports. Die Schule sowie die nahegelegene Hinterbrand Lodge werden sechsmal am (Schul-) Tag angefahren und mit Berchtesgaden verbunden.

⁷ Einmal am Werktag weiter bis zur Haltestelle Brutslehen

Abbildung 89 und Abbildung 90 zeigen die Auswertung der Bedienungshäufigkeiten zu den jeweiligen Spitzenzeiten am Tag. In der Morgenspitze werden nahezu innerhalb des gesamten Siedlungsbereichs die Grenzwerte der Leitlinie (StMWI, 1998) für die Bedienung erreicht (Ausnahme: Christophorusschule). In der Abendspitze werden diese bis auf den Bereich Königssee unterschritten. Die Bedienstungsqualität im Analysezeitraum 2015/ 2016 ist lediglich für den Ortsteil Königssee und den nordöstlichen Grenzbereich nach Berchtesgaden durchgehend als gut zu bezeichnen.

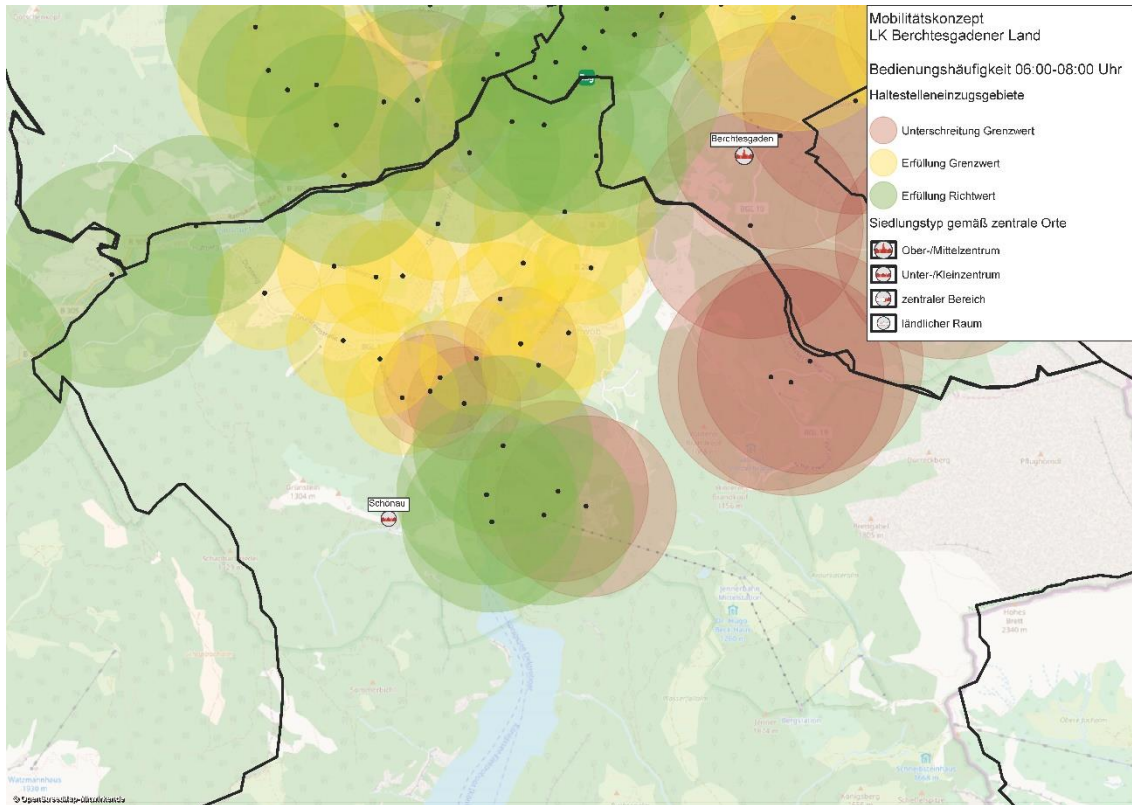


Abbildung 89: Schönau - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

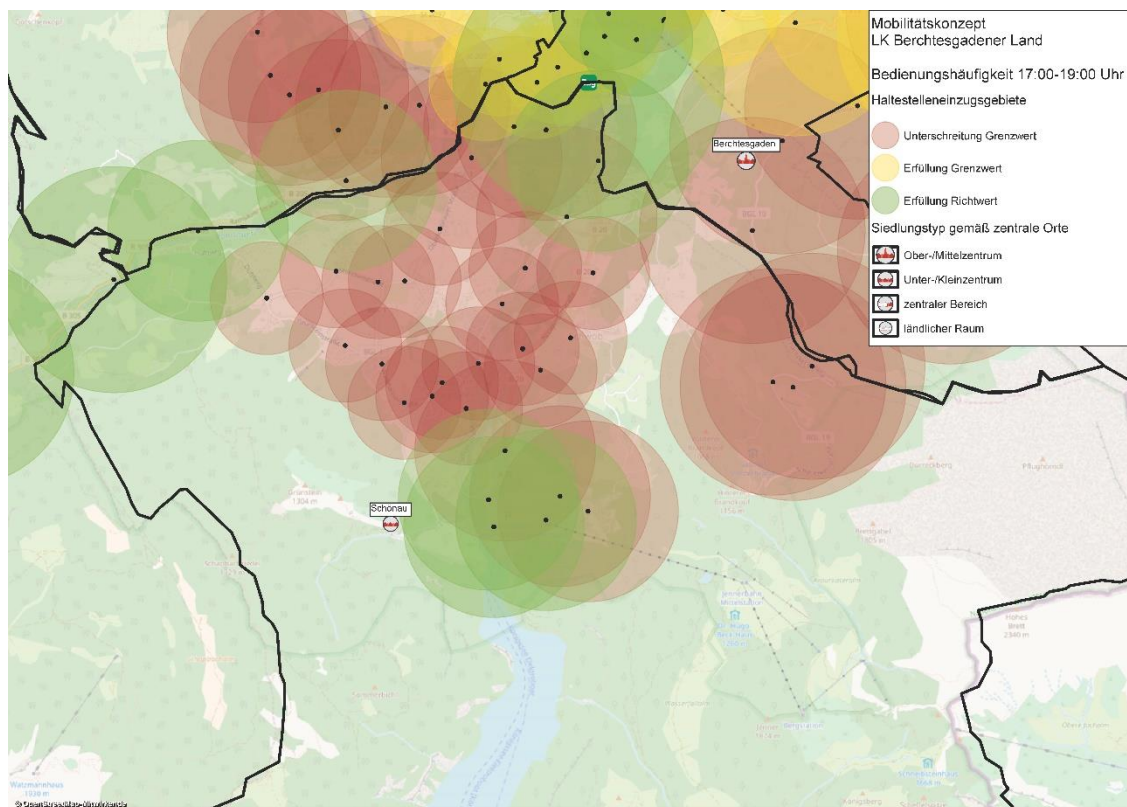


Abbildung 90: Schönau - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Die Gemeinde Schönau a. Königssee bewertete die Anbindung nach Mühldorf aufgrund der hohen Taktzeiten im SPNV auf der KBS 945 als mangelhaft. Die Reisezeitunterschiede zur Fahrt mit dem PKW sind, unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten, nach RIN 2008 jedoch als günstig für den ÖV bewertet. Die hohen Taktzeiten auf der KBS 945 wurden als Defizit in die Analyse aufgenommen.

Nachfolgend finden sich alle durch die Gemeinde genannten Defizite für den ÖV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden.

Tabelle 73: Defizitanalyse ÖV für Schönau am Königssee

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C69	Fahrzeuge, Bedienungsstandards	Busse in Sommersaison überfüllt	nicht prüfbar
C70	Bedienungsstandards	Geringe Bedienung des touristisch relevanten Hinter-/Oberschönau (große Anzahl von Unterküften), Geringe Einwohnerdichte, Enge Straßenverhältnisse	Abwägung erforderlich, Bedienung Hinter Schönau nach Berchtesgaden bis 19:30 Uhr (Gegenrichtung 16:30Uhr), in/aus Richtung Königssee bis 15:30Uhr, Entlang B20 bis 20 Uhr,
C71	Service / Information	fehlende Tarifinformation bei Buspersonal	nicht prüfbar
C72	Fahrzeuge	Mitnahme von Rollstuhlfahrern, Kinderwagen und Fahrrädern nur bei ausreichender Kapazität	nicht prüfbar

Teisendorf

An der Grenze zum Landkreis Traunstein befindet sich der Markt Teisendorf, welche neben dem Hauptort Teisendorf im Zentrum des Gemeindegebietes zahlreiche zerstreut verteilte Weiler, Einzelsiedlungen und Kirchdörfer umfasst. Die disperse Siedlungsstruktur mit ihren großen Distanzen zwischen den einzelnen Siedlungsflächen stellt eine große Herausforderung für den Betrieb eines öffentlichen Personennahverkehrs dar.

In Ost-West-Relation im nördlichen Bereich Teisendorfs verläuft die Bahnstrecke zwischen München und Salzburg (Kursbuchstrecke 951). Etwa 900 Meter östlich der Ortsmitte befindet sich der Zugang zum SPNV am Rande eines Industriegebietes. Darüber hinaus verteilen sich weitere Haltestellen des Regionalbusverkehrs über das Gemeindegebiet. Die größeren Siedlungsgefüge wie der Ortskern, Oberteisendorf, Neukirchen, Achthal, Rückstetten, Oberstetten und Holzhausen sind weitestgehend durch die Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt. Lediglich kleinere Dörfer (z.B. Roßdorf, Hausmoning) und Einzelhöfe mit geringem Nachfragepotenzial besitzen keinen unmittelbaren Zugang zum ÖPNV.

Der Bahnhof Teisendorf wird größtenteils jeweils im Stundentakt in Richtung München sowie in Richtung Salzburg von Meridian-Zügen der Bayerischen Oberlandbahn bedient. In der Relation Salzburg - München verkehren die Züge am Bahnhof Teisendorf werktäglich von 4:15 Uhr bis ca. 1:30 Uhr, in Rückrichtung bestehen Verbindungen von ca. 6:30 Uhr bis ca. 3 Uhr morgens. Fernverkehrszüge durchqueren den Bahnhof ohne Halt. Das Gemeindegebiet wird zudem von vier Regionalbuslinien erschlossen. Mit unregelmäßigen Fahrten am Morgen und etwa einer Fahrt pro Stunde am Nachmittag bildet die Regionalbuslinie 829 die Verbindung mit der größten Bedienungshäufigkeit innerhalb Teisendorfs. In einem Zeitraum von ca. 6 Uhr morgens bis ca. 18:30 Uhr abends verknüpft sie das Ortszentrum von Teisendorf mit Anger, Bad Reichenhall und viermal am Tag mit dem Ortsteil Rückstetten (dort als Ringlinie). Die Regionalbuslinie 9515, welche Traunstein, Teisendorf und Freilassing miteinander verbindet, verläuft im Gemeindegebiet weitestgehend parallel zur Bahnstrecke. Es existieren pro Werktag lediglich vier Verbindungen nach sowie zwei Verbindungen aus Freilassing (früheste Abfahrt ca. 6:30 Uhr, späteste Ankunft ca. 16 Uhr). Nach Traunstein verkehren werktäglich sechs Busse in Hinrichtung sowie acht in Rückrichtung (früheste Abfahrt ca. 7:00 Uhr, späteste Ankunft ca. 18:30 Uhr). Die Fahrten weisen im Gemeindegebiet keine regelmäßige Taktung auf. Zusätzlich bindet die Linie 9515 GL, welche vorwiegend dem Schülerverkehr dient, morgens, nachmittags sowie abends auf vereinzelt Fahrten die Ortsteile entlang der Teisendorfer Straße (Neukirchen, Achthal) an das Ortszentrum an⁸. Auch die Linie 825 zwischen Laufen, Saaldorf, Teisendorf und Oberteisendorf ist vordergründig dem Schülerverkehr zuzuordnen. Mit drei Fahrten von Teisendorf (davon zwei Fahrten von Oberteisendorf) nach Laufen und vier Fahrten zurück stellt sie u. a. Verbindungen zur Grund- und Mittelschule Teisendorf, zur Saaldorf Schule und zum Gymnasium in Laufen zur Verfügung.

⁸ Dort bestehende Verbindung von/ nach Traunstein

Seit August 2016 steht den Einwohnern der Gemeinde Freilassing ein bedarfsorientiertes flexibles ÖPNV-Angebot, der GemeindeBus Teisendorf, zur Verfügung. Die Bedienung erfolgt von Montag bis Freitag von 06:00 bis 18:00 Uhr im gesamten Gemeindegebiet und folgt zwischen dem dichten separaten Haltestellennetz keinem festen Linienverlauf.

Abbildung 91 zeigt die Auswertung der Bedienungshäufigkeiten der angefahrenen Haltestellen in der Morgenspitze zwischen 6 und 8 Uhr. Der Ortskern sowie der größere Siedlungsbereich Oberteisendorf erfahren eine, den Richtwerten der Leitlinie (StMWI, 1998) entsprechende, gute Bedienung. In Rückstetten, Holzhausen und den südlichen Gemeindegebieten wie Neukirchen, Achthal, aber auch bei dem im Osten liegenden Hörafing wird der Grenzwert unterschritten. Ein ähnliches Bild zeigt die in Abbildung 92 dargelegte Abendspitze von 17 bis 19 Uhr. Hier sind zusätzlich Defizite im Westen erkennbar.

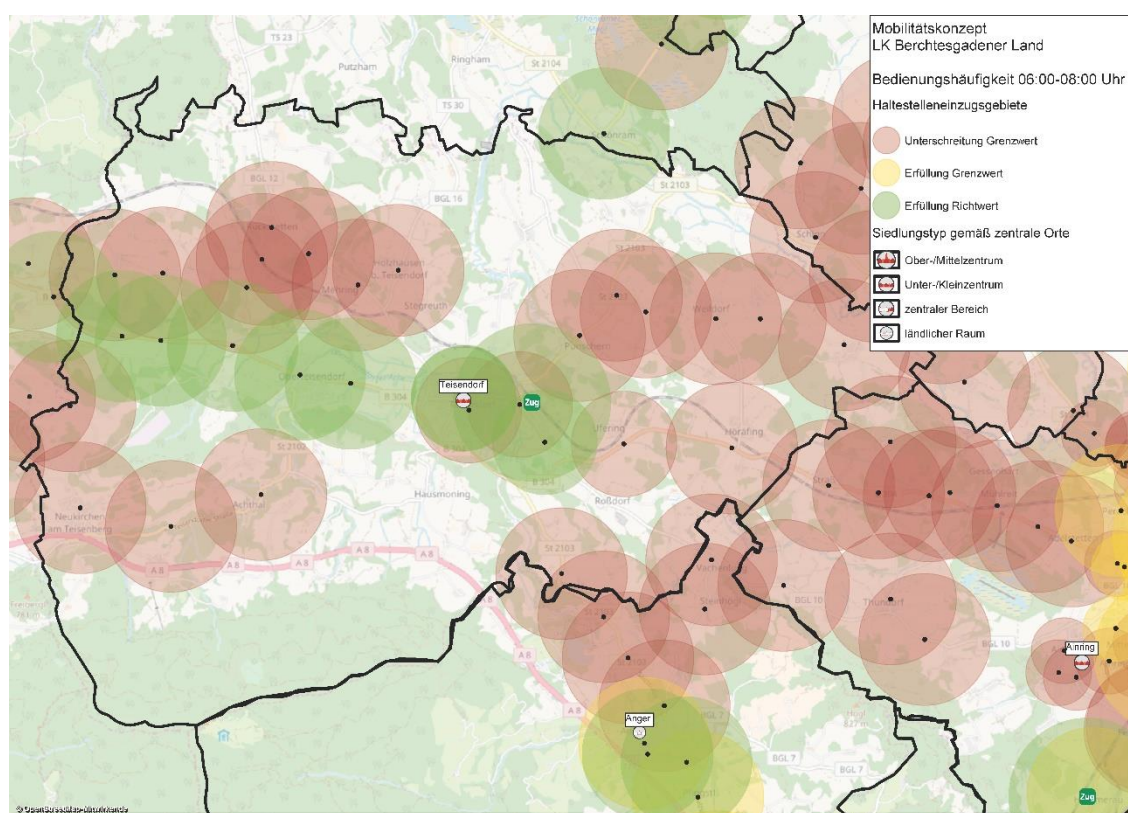


Abbildung 91: Teisendorf - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr

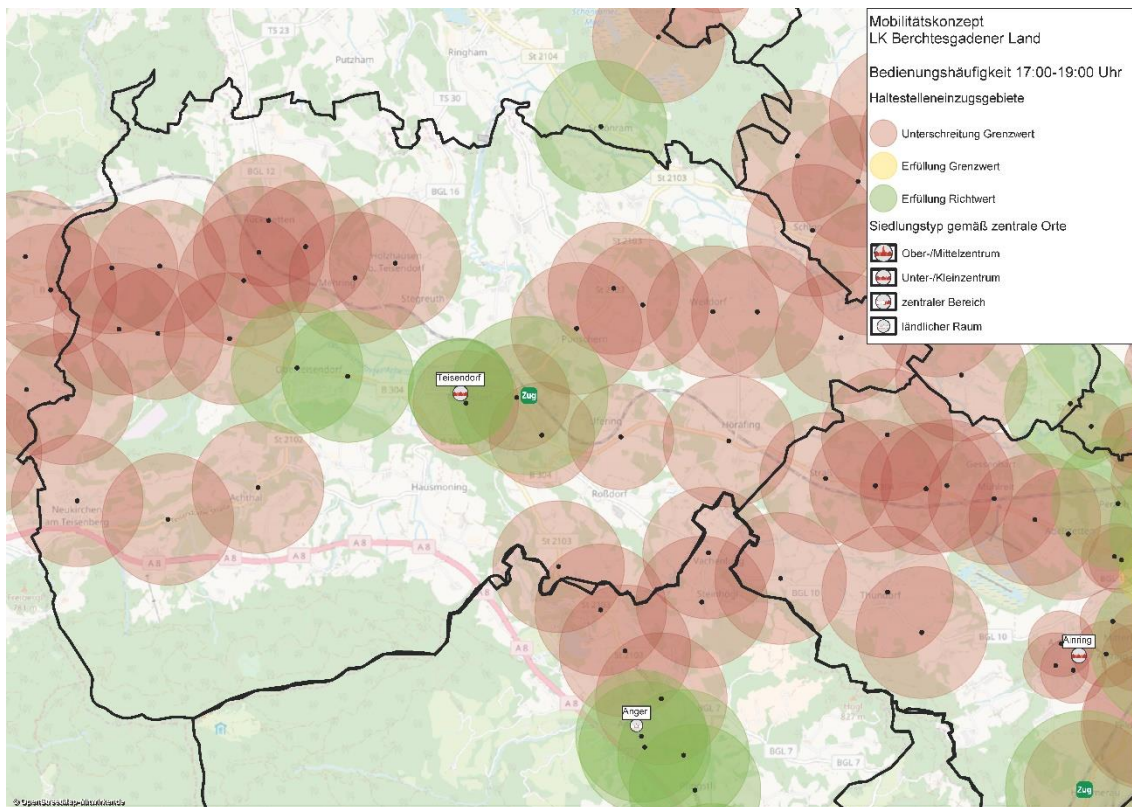


Abbildung 92: Teisendorf- Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr

Am Bahnhof Teisendorf sind die Ankünfte und Abfahrten des Bus- und Zugverkehrs überwiegend nicht miteinander verknüpft. Lediglich folgende Verkehrsbeziehungen weisen für potenzielle Umsteiger attraktive Übergänge mit akzeptablen Wartezeiten auf:

- von dem Zug aus München zur Buslinie 829 nach Bad Reichenhall
- von dem Zug aus Salzburg zur Buslinie 9515 nach Traunstein
- von der Buslinie 825 aus Oberteisendorf zum Zug nach Salzburg.

Die Gemeinde Teisendorf bewertete die Anbindung nach Bad Reichenhall und Berchtesgaden als mangelhaft. Die Reisezeitunterschiede zur Fahrt mit dem PKW sind, unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten, nach RIN 2008 jedoch noch als günstig für den ÖV bewertet.

Nachfolgend finden sich alle durch die Gemeinde genannten Defizite für den ÖV, welche gutachterlich bestätigt und ergänzt wurden.

Tabelle 74: Defizitanalyse ÖV für Teisendorf

Nr.	Defizitgruppe	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
C73	Bedienungsstandards	Fehlende S-Bahnanbindung an Salzburg	wird zum Teil bestätigt, kein Defizit bei der Anbindung Teisendorfs an Salzburg erkannt. ERB-Studie (Bietergemeinschaft PTV Transport Consult GmbH / Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, 2015) untersucht im Maßnahmenpaket in LK BGL und Traunstein Verlängerung der S-Bahn bis Übersee.
C74	Barrierefreiheit	Bus- und Bahnhaltstellen nicht barrierefrei	wird bestätigt
C75	Bedienungsstandards	Angebot am Wochenende stark eingeschränkt	wird bestätigt
C76	Erschließung	Flächenerschließung der Gemeinde verbessern	wird bestätigt, kostenintensives Gemeindebusangebot, Bedienung nur von Mo.-Fr.

3.5 Analyse des Ist- Zustandes im Güterverkehr

3.5.1 Gemeindebefragung – Ergebnisse GV

Im Zuge der Gemeindebefragung wurden die Gemeinden aufgefordert, die Situation anhand von Schulnoten (1 – sehr gut bis 6 – ungenügend) zu bewerten. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

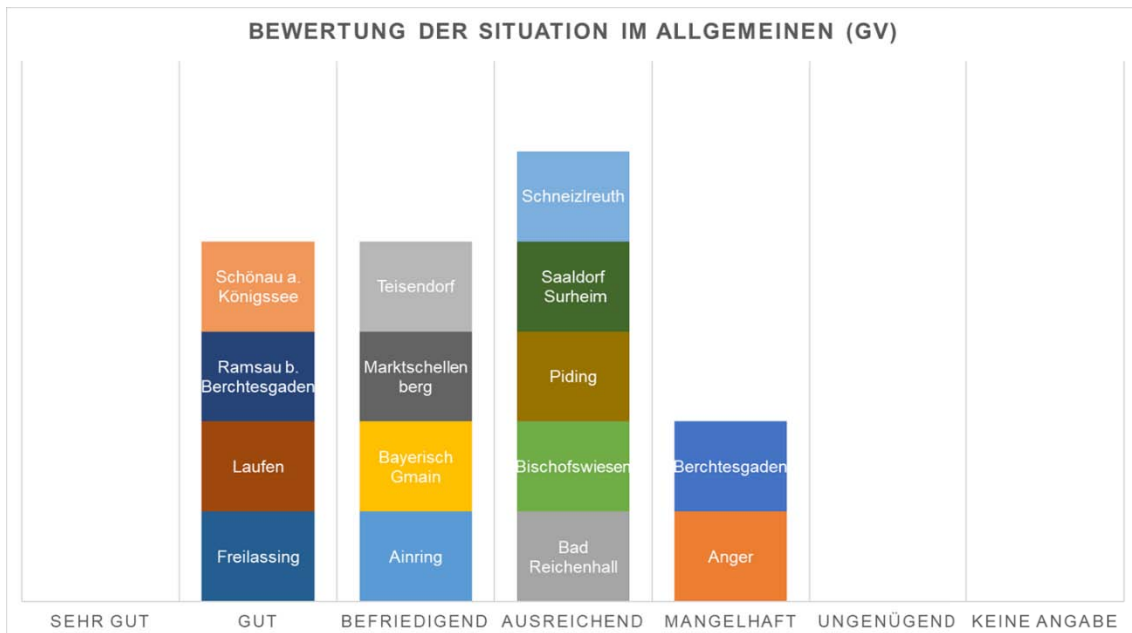


Abbildung 93: Einstufung der gegenwärtigen Situation im GV durch die Gemeinden

Als Kriterien für die Einstufung einer Situation im GV gelten:

- Qualität im fließenden Verkehr
- Straßenausbau- und zustand.

Die Einstufung zeigt, dass nach Einschätzung vieler Gemeinden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation besteht. Hierbei werden viele lokale Problemstellen z.B. hinsichtlich Dimensionierung, Zustand, Belastungen bzw. Überlastungen insbesondere im Innerortsbereich oder Erreichbarkeit benannt. Gleichwohl sollten die Einstufungen nicht überinterpretiert werden, liegen doch vielerorts recht unterschiedliche Rahmenbedingungen und Voraussetzungen vor.

Linienbusverkehre und Reisebusverkehre sind zwar aufgrund der Fahrzeugmassen dem Schwerverkehrssegment zuzuordnen, ihre primäre Aufgabe liegt jedoch in der Personenbeförderung. Diese Verkehre werden daher nicht im Themenfeld Güterverkehr behandelt. Linienbusverkehre der RVO werden im Themenfeld ÖV betrachtet.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die zentralen Herausforderungen, welchen sich die Gemeinden bezogen auf den Güterverkehr gegenübersehen.

Tabelle 75: Herausforderungen im GV

Gemeinde	Zentrale Herausforderung im GV
Ainring	Hohes Schwerverkehrsaufkommen und Belastung entlang der B 20; Mautausweichverkehre
	steigende Verkehrsbelastungen an der B 304 als West-Ost-Achse von Traunstein nach Salzburg
	Vermeidung zusätzlicher Schwerverkehrsbelastungen für die Gemeinde aufgrund neuer Straßentrassen
Anger	Lärmschutz Autobahn A 8
	Ortsdurchfahrten Aufham
Bad Reichenhall	Verträgliche Lenkung und Minderung insbesondere der überörtlichen (Pkw- und Lkw-) Verkehre zur Verminderung von Immissionen / Entlastung der Bevölkerung und Gäste / Attraktivitätssteigerung des Kurortes
Bayerisch Gmain	Verringerung des Durchgangsverkehrs an der B 20, insb. des Schwerverkehrs
	BGL 4 für Lkw-Durchgangsverkehr nicht geeignet, evtl. Rückstufung zur Gemeindestr.
Berchtesgaden	keine
Bischofswiesen	Zunahme fließender Güter- und Personenverkehr vor allem während der Stoßzeiten mit erhöhten Lärm- und Abgaswerten
Freilassing	Entlastung Gemeindestraßen durch Vermeidung von Mautflucht
	Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene
Laufen	Durchgangsverkehr auf der B 20, insbesondere Lkw
	Grenzüberschreitender Verkehr auf der Länderbrücke durch die Laufener Altstadt nach Oberndorf
Marktschellenberg	keine
Piding	Entlastung B 20 durch Anschluss A 8 an B 21 sowie A 8 an St 2103.
	Aufhebung der Tonnagebeschränkung bei B 21
Ramsau b. Berchtesgaden	keine
Saaldorf-Surheim	Begrenzung des Schwerlastverkehrs in Saaldorf-Surheim durch Nichtgenehmigung der Wiederauffüllung eines 18 000 qm großen renaturierten Geländes mit Bauschutt.
	Entlastung der Gemeindeverbindungsstraße von Saaldorf nach Surheim vom überörtlichen Schwerverkehr.
Schneizlreuth	Lärm + Feinstaubbelastung durch Lkw-Durchgangsverkehr
Schönau a. Königssee	Ausbau Kreisstraße BGL 1 (Oberschönauer Straße)
Teisendorf	Belastung entlang der B 304 infolge Mautflucht
	Fehlende Schienenanbindung für den Gütertransport
	Durchgangsverkehre im Zuge Gewerbeentwicklung in Nachbargemeinden

Zu den zentralen Herausforderungen, welchen sich die Gemeinden gegenübersehen, zählen:

- der bestehende Lkw-Transit / -Durchgangsverkehr,
- der zunehmende Lkw-Verkehr (u.a. im kleinen deutschen Eck),
- das Problem der Mautflucht / des Ausweichverkehrs.

Zudem offenbarte die Gemeindebefragung folgende Auffälligkeiten:

- Gemeinden sehen den Güterverkehr überwiegend monomodal, d.h. mit Fokus auf den Transport über die Straße
- Der Schienengüterverkehr (Gleisanschlüsse, Verladestellen, Ausbau Bahnstrecken) wird als potentielle Lösungsoption im Dreieck Freilassing, Teisendorf, Piding/Bad Reichenhall benannt
- Der innerstädtische / lokale Verteil- und Zustellverkehr von Sendungen und Waren wird von Bad Reichenhall und Freilassing thematisiert
- Querbezüge zum Radverkehr (z.B. Lastenräder) oder zur Elektromobilität (z.B. elektromobile Innenstadtversorgung) werden nicht angegeben.

3.5.2 Beteiligung Stakeholder

Meist im persönlichen Gespräch fand eine Beteiligung von sogenannten Stakeholdern statt. Eine Übersicht für den GV ist folgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 76: *Beteiligung der Stakeholder im GV*

Stakeholder	Art der Beteiligung
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH	Besprechung am 19.4.2017
Berchtesgadener Land Tourismus GmbH	Besprechung am 19.4.2017
EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein	Besprechung am 19.4.2017
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern	Telefoninterview, April / Mai 2017
vbw - Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.	Telefoninterview, April / Mai 2017
Anschlussbahnprofis / -coach, Projekt SANSIBAS	Telefoninterview, April / Mai 2017
Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern	Telefoninterview, April / Mai 2017
Transportunternehmen in BGL, Unternehmen mit Gleisanschlüssen, KV-Terminal-Betreiber & Güterverteilzentren	Unternehmensbefragung, Mai 2017

Die gewonnenen Erkenntnisse sind in das vorliegende Gutachten eingeflossen.

3.5.3 Ruhender Verkehr

Die Anzahl der öffentlichen Parkieranlagen und Stellplätze für Lkw wurde im Rahmen der Gemeindebefragung abgefragt. In der Stadt Bad Reichenhall stehen am Festplatz ca. 20 Stellplätze zur Verfügung. In Berchtesgaden sind Kapazitäten auf dem Salinenplatz (30 Bus-/Lkw-Stellplätze) vorhanden. Unterhalb des Friedhofs in Laufen sowie in Höfen sind zwei bzw. vier Stellplätze verfügbar. Bei der Schaffung von Lkw-Stellplätzen handelt es sich nach Einschätzung einzelner Gemeinden, die besonders unter parkenden Lkw im Gemeindegebiet leiden, um ein überregionales Problem. Hier Lösungen zu finden, sollte verstärkt durch das StBA Traunstein angestrebt werden.

Tabelle 77: Übersicht Stellplatzverfügbarkeiten für Lkw in Gemeinden

Gemeinde	Name, Standort	Anzahl Parkstände	Parkdruck (Auslastung)	Planungen zur Erweiterung des Stellplatzangebots bis 2030
Ainring	-			Kein Bedarf
Anger	-			Nein, vorerst nicht
Bad Reichenhall	P7 Festplatz (Mischfläche)	ca. 20	keiner (< 50%)	Nein, vorerst nicht
	Zollamtsplatz, Autobahn A 8 GÜG	unbekannt	hoch (80-90%)	
Bayerisch Gmain	-			Nein, vorerst nicht
Berchtesgaden	8. Salinenplatz Nähe Bahnhof Berchtesgaden, Einmündung über B 305/Höhe Bavariaknoten, 83471 Berchtesgaden	30 Bus- bzw. Lkw Stellplätze	mittel (70-80%)	Kein Bedarf
Bischofswiesen	-			Kein Bedarf
Freilassing	-			Nein, vorerst nicht Das ISEK Freilassing nennt Maßnahmen zur Verbesserung der Parkplatzsituation für Lkw. Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- bzw. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels westlich der Heubergstraße angesehen.
Laufen	Unterhalb des Friedhofs	2	keiner (< 50%)	Nein, vorerst nicht
	Höfen	4	keiner (< 50%)	
Marktschellenberg	-			Kein Bedarf
Piding	-			Nein, vorerst nicht

Gemeinde	Name, Standort	Anzahl Parkstände	Parkdruck (Auslastung)	Planungen zur Erweiterung des Stellplatzangebots bis 2030
Ramsau b. Berchtesgaden	-		keiner (< 50%)	Kein Bedarf
Saaldorf-Surheim	-		keiner (< 50%)	Nein, vorerst nicht
Schneizlreuth	Keine Parkierungsanlagen für Lkw, diese nutzen jedoch die Halteplätze entlang der Bundesstraßen B 20 und B 305			Nein, vorerst nicht
Schönau a. Königssee	-			Nein, vorerst nicht
Teisendorf	-			k.A.

3.5.4 Analyse GV je Gemeinde

Im Folgenden wird jedem durch die Gemeinde benannten und auch gutachterlich ergänzten Defizit eine Nummer zugeordnet. Defizite im GV werden mit einem D und einer laufenden Nummer bezeichnet. Anhand dieser Bezeichnung kann gegebenenfalls auch die aus dem jeweiligen Defizit hervorgehende Maßnahme zugeordnet werden (bspw. wird aus Defizit D1 Maßnahme D1). Verkehrsmittelübergreifende Defizit- / Maßnahmenzusammenhänge werden mit dem Buchstaben E und einer laufenden Nummer bezeichnet.

Ainring

Ainring ist in hohem Maße von Durchgangsgüterverkehr entlang der B 20 betroffen. Ein Großteil des Straßengüterverkehrs verläuft als Mautausweichverkehr im Transit. Hierzu tragen auch im Landkreis ansässige Speditionen und Fuhrbetriebe bei, welche bedingt durch die eher regionale Ausrichtung der (meist Schüttgut-) Transporte, das Autobahnnetz meiden.

Zu den verkehrserzeugenden Logistik- und Gewerbeeinrichtungen, die maßgeblich den Quell- und Zielverkehr der Gemeinde bestimmen zählen u.a.

- Stahlwerk Annahütte, Hammerau (ca. 80 Lkw-Fahrten / Tag)
- Sanitär Heinze, Mitterfelden (ca. 300 Lkw-Fahrten / Tag)
- Palfinger GmbH, Feldkirchen (ca. 30 Lkw-Fahrten / Tag)
- Spedition Dachser, Mitterfelden (ca. 400 Lkw-Fahrten / Tag)

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20: 700 bis 900 SV-Fzg / 24h
- B 304: 400 bis 800 SV-Fzg / 24h
- BGL 18: 100 bis 200 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 78: Defizitanalyse GV für Ainring

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D1	hohe Verkehrsbelastung B 20 durch Schwerlastverkehr und zunehmenden Individualverkehr (auch Mautausweichverkehr)	Hohe Belastung der B 20 wird bestätigt (ca. 800 SV-Kfz in SVZ 2015). Gleichwohl ist im Vergleich der Verkehrszählraten 2015 mit 2010 (ca. 1.000 SV-Kfz) eine signifikante Abnahme der SV Belastungen festzustellen.
D2	Steigende Verkehrsbelastung an der B 304 als West-Ost-Achse von Traunstein nach Salzburg	Wird für den SV bestätigt; Teisendorf - Ainring/Mitterfelden (Abschnitt 1280): SVZ 2010: rd. 4.770 Kfz/Tag, davon rd. 370 SV (7,7%); SVZ 2015: rd. 4.690 Kfz/Tag, davon rd. 440 SV (9,3%) (auch bedingt durch Ausweichroute BAB 8). Ansiedelung von Gewerbe führt zu mehr SV auf der B 304.
D3	Folgewirkung einer Westtangente für das Gemeindegebiet Ainring, insb. zusätzlichen LKW Verkehr betreffend.	Wurde im Modell zum ISEK Freilassing untersucht. Verkehrsmengenreduzierung auf der B 20. Verkehrsmengenzunahme auf der BGL 18 und B 304 westlich von Freilassing / Ainring.

Anger

Anger ist in hohem Maße vom Transit entlang der BAB 8 mit einer Schwerverkehrsbelastung von ca. 6.000 bis 7.000 SV-Fzg / 24h betroffen. Ein vergleichsweise hohes Schwerverkehrsaufkommen mit 200 bis 300 SV-Fzg / 24h ist auch entlang der Staatsstraße St 2103 als direkte Verbindung resp. Abkürzung zwischen der B 304 und der südlichen B 20 zu verzeichnen.

Als eine der vergleichsweise wenigen verkehrserzeugenden Gewerbeeinrichtungen, die den Quell- und Zielverkehr der Gemeinde bestimmen, ist die Wäscherei Abel, Aufham an der St 2103, mit einer Verkehrserzeugung von ca. 40 Lkw-Fahrten / Tag zu nennen.

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 79: Defizitanalyse GV für Anger

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D4	Fehlender Lärmschutz A8	Fehlender Lärmschutz wird bestätigt. Immissionsmessungen (ABDSB) an der A 8 wurden durchgeführt - Überschreitung des Grenzwertes wurde nicht festgestellt. Lärmaktionsplanung (Regierung von Oberbayern). Inwieweit geltende (Sanierungs-) Grenzwerte überschritten werden, muss durch Schallgutachter berechnet werden. Schallschutzmaßnahmen werden nur bei Ausbau BAB A 8 möglich.
D5	An Wochenenden an Straßen im Gemeindegebiet parkende Lkw	Kann ohne Erhebungen nicht beurteilt /bewertet werden; ursächlich dürfte der Stellplatzmangel für Lkw entlang der A8 sein
D6	Enge, unübersichtliche, gefährliche Verhältnisse Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2103 im Ortsteil Aufham	Bewertung entspr. MIV: Ausbaubreite des Querschnitts an Hauptstraße erscheint ausreichend. Allenfalls potenzieller Konflikt im Begegnungsfall Lkw / Lkw. Es liegt keine Unfallhäufungsstelle vor. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss Aufham (Anger), Kapitel 5.2.1. Im Zuge des Ausbaus der A 8 ist die AS Anger / Aufham geplant, was zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Aufham führt. Gleichzeitig könnte die Staatsstraße verlegt und in Tieflage geführt werden. Grobkonzept wurde 2016 durch Ingenieurbüro Höllige – Wind erstellt.
D7	Zunahme des Schwerverkehrs an der St 2103	wird bestätigt im Vergleich 2015 / 2010; gemäß Straßenverkehrszählung allerdings in 2015 weniger SV (307 SV-Kfz/Tag) als noch 2005 (332 SV-Kfz/Tag). Weitere Zunahme im Zuge der Einführung der BS-Maut möglich (bedingt durch Mautausweichverkehre). Lkw > 40 t (ca. 5-8 Lkw/Monat) ab Anger Richtung Traunstein müssen wg. Belastungsgrenzen an BAB-Brücken über die St 2103 fahren.

Bad Reichenhall

In Bad Reichenhall konzentrieren sich die Transitströme des Straßengüterverkehrs, welche über die B 20 und B 21 in Nord-Süd-Richtung verkehrend das kleine deutsche Eck zur Vermeidung der Autobahnmaut nutzen.

Zu den verkehrserzeugenden Logistik- und Gewerbeeinrichtungen, die maßgeblich den Quell- und Zielverkehr der Gemeinde bestimmen zählen u.a.

- „Neue Saline“ Südwestdeutsche Salzwerke AG (ca. 50 Lkw-Fahrten / Tag)
- Raul Reber GmbH & Co.KG, Produktionsstätte (ca. 7-10 Lkw-Fahrten / Tag)
- Kliniken Südostbayern AG, „Kreisklinik Bad Reichenhall“ (ca. 25 Lkw-Fahrten / Tag)
- Deutsche Rentenversicherung – Süd, „Klinik Bad Reichenhall“ (ca. 10 Lkw-Fahrten / Tag)
- Sowie weitere Einrichtungen mit weniger als 10 Lkw-Fahrten / Tag

Zudem ist die Ansiedlung eines großen Speditionsbetriebs in der Reichenhaller Straße geplant.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20: 500 (südl.) bis 2.000 (nördl.) SV-Fzg / 24h
- B 21: 300 (nördl.) bis 900 (südl.) SV-Fzg / 24h
- St 2101: ca. 500 SV-Fzg / 24h
- BGL 4: ca. 100 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Stadt benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 80: Defizitanalyse GV für Bad Reichenhall

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D8	Allgemeinen und auch im Raum Bad Reichenhall ist von einer weiteren Zunahme des Lkw-Verkehrs auszugehen. Die geplante Ansiedlung einer größeren Spedition im Ortsteil Türk/Marzoll trägt zur weiteren Steigerung der Lkw-Fahrten bei.	Allgemeine Zunahme des Lkw-Verkehrs im Raum BR wird teilweise bestätigt. Die Verkehrsentwicklung der Vergangenheit zeigt eine Zunahme. Mit Einführung der Bundesstraßenmaut Mitte 2018 entfällt perspektivisch zumindest der Anreiz zur Umgehung der Mautgebühren. Zunahme der Verkehrsmengen durch Logistikansiedlung wird bestätigt.
D9	Erhöhte Immissionsbelastungen bedingt durch Transitverkehr resp. Österreich-Deutschland-Österreich-Verkehr im „Kleinen Deutschen Eck“ teils auch mautausweichbedingt.	wird bestätigt
D10	Ziel- und Quellverkehr des südlichen Landkreises (Raum Berchtesgaden) wird größtenteils über Bad Reichenhall abgewickelt und belastet insbesondere Teile der Innenstadt sehr.	wird bestätigt

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D11	Ausweichverkehre durch die Innenstadt und durch die Ortsteile Marzoll (hier: über die B 21 und die BGL 4) sowie Karlstein (hier: über die St 2101) belasten die Bevölkerung und das nachgeordnete Straßennetz.	Gutachterliche Bewertung ohne Erhebungen / Messungen nicht möglich. Beschränkungen auf bestimmte Kfz-Arten unterliegen auf Bundes- und Staatsstraßen hohen rechtlichen Hürden. Sie sind daher anders als auf Ortsstraße – wie im Innenstadtbereich Bad Reichenhall bereits praktiziert – kaum umsetzbar. Auf der B 20/21 gilt zudem bereits ein Nachfahrverbot für Lkw.
D12	Zunahme des Schwerverkehrs (B 21) durch etwaigen Autobahnvollanschluss Schwarzbach	wird bestätigt. Gleichzeitig tritt Entlastung der Gemeinde Piding ein. Siehe Planfall Verkehrsmodell: Vollanschluss B 21, Kapitel 5.2.1. Autobahnvollanschluss Schwarzbach ist im BVWP im weiteren Bedarf festgelegt. Damit entstünde eine kürzere und schnellere Route auch für den Schwerverkehr auf dem kleinen deutschen Eck über die B 21 durch Marzoll. Die vorgezogene Realisierung der AS Schwarzbach wurde als Initialprojekt des Gutachtens definiert, da die B 21 im Bereich Marzoll teilweise bereits über Lärmschutzanlagen verfügt.
D13	Zunahme des Schwerverkehrs (B 21) durch Aufhebung des Lkw-Fahrverbots am Grenzübergang Walsberg	Tonnagebeschränkung auf österreichischer Seite B 1 angekündigt. Tonnagebeschränkung auf deutscher Seite, um Lkw aus/nach Österreich über die BAB zu zwingen. Tonnagebeschränkung wird als gesamträumlich positiv eingeschätzt. Verlängert Route über kleines deutsches Eck. Begleitend ist ein Verzicht auf weitere GE in Marzoll sinnvoll. Bei Realisierung der AS Schwarzbach ist der Fortbestand der Tonnagebeschränkung nicht möglich.
D14	Regelmäßig Verstöße des für die B20/21 im Raum Bad Reichenhall geltenden Nachfahrverbots 22.00 bis 06.00 Uhr für Lkw >7,5 to zul. Gesamtmasse.	Gutachterliche Bewertung ohne Erhebungen / Messungen nicht möglich
D15	Fehlende Attraktivität zur Nutzung bestehender Verlademöglichkeiten zum Transport auf der Schiene	wird bestätigt; Defizit wurde aus der Gemeinderwartung „Eine Attraktivitätssteigerung der Bahnverladung mit entsprechenden regionalen Verlademöglichkeiten würde zu einer Entlastung beitragen.“ abgeleitet.
D16	Fehlender Gleisanschluss zur neuen Saline bspw. für Transportverlagerung auf die Schiene	Deaktiviertes Anschlussgleis der Neuen Saline (derzeit ca. 50 Lkw-Fahrten pro Tag; davon ca. 2 Lkw im Kurzstreckenverkehr zwischen BR und Berchtesgaden) wird bestätigt. Eine Verknüpfung mit dem SPNV (bspw. zusätzlich angehängter GV-Wagen) ist aus betrieblichen / sicherheitstechnischen Gründen nicht umsetzbar.
D17	Zunehmende Belastung der Innenstädte durch Lieferverkehre (Kurier-/Express-/Paket-Dienstleister) im Zuge weiter steigender Bedeutung des Online-Handels.	Innerstädtischer Lieferverkehr wurde von Gemeindegeseite zwar nicht als Defizit benannt. Dennoch wird hier auch im Hinblick auf den wohl weiterhin stark ansteigenden Online-Versand zukünftig ein Problemfeld entstehen, dem frühzeitig mit geeigneten Mitteln begegnet werden sollte.

Bayerisch Gmain

Bayerisch Gmain ist von hohem Durchgangsverkehr zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Landkreises betroffen. Aufgrund der zeitweisen Überlastung der B 20 im Bereich Bad Reichenhall kommt es zu Ausweichverkehren durch das für den Lkw-Verkehr nicht geeignete und daher mittels Tonnagebeschränkung für Lkw > 7,5 t gesperrte Leopoldstal (BGL 4).

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20: 300 bis 600 SV-Fzg / 24h
- BGL 4: ca. 100 SV-Fzg / 24h

Im Gemeindegebiet selbst sind abgesehen von der Firma Schmözl keine größeren Unternehmen ansässig, die das Straßengüterverkehrsaufkommen stark beeinflussen würden.

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 81: Defizitanalyse GV für Bayerisch Gmain

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D18	Beeinträchtigungen durch zusätzlichen Schwerverkehr (Ausweichverkehr von der B20) im Zuge eines Ausbaus der BGL 4: zusätzliches SV-Aufkommen (meist Durchgangsverkehr) in Richtung Berchtesgaden; Leopoldstal für Güterverkehr ungeeignet	keine Bestätigung möglich: Bestehende Tonnagebeschränkung 6t auf BGL 4 ab Obermühle, Lkw Durchgangsverkehr widerrechtlich; SV Anteil gemäß SVZ 2015 ca. 1%
D19	Im Winter Anfahrtsprobleme und Rückstau an Ausfahrt BGL 4 zur B20	Keine Bestätigung ohne Durchführung von Verkehrserhebungen möglich. Wirkung eines möglichen Kreisverkehrs an der Kreuzung B 20 / BGL 4 ist zu prüfen; Gutachtersicht: Im Moment wird kein Bedarf für den Ausbau zum KVP gesehen; Bei Ausbau BGL 4 und Aufhebung Tonnagebeschränkung sowie bei Installation Büstra Zufahrt Schmözl werden ggf. Maßnahmen am Knotenpunkt erforderlich.
D20	Unfallgefahr im Schulumfeld	keine Bestätigung ohne Durchführung von Verkehrserhebungen möglich

Berchtesgaden

Nach Aussage der Gemeinde hat der Güterverkehr in Berchtesgaden im Vergleich zum Individualverkehr eine untergeordnete Bedeutung. Im Rahmen der Gemeindebefragung wurden keine maßgeblichen Defizite den Güterverkehr betreffend benannt. Der Straßengüterverkehr dient im Wesentlichen der Versorgung der ansässigen touristischen und gewerblichen Einrichtungen sowie des Einzelhandels. Ausgehend vom Salzbergwerk Berchtesgaden verkehren täglich ca. zwei Lkw zwischen Berchtesgaden und Bad Reichenhall.

Mit dem seitens DB Netz in 2019 geplanten Rückbau des Gütergleises 22 im Bahnhof würde ein potenzieller Verladepunkt für den Transport auf der Schiene entfallen.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 305 (Kreisverkehr) ca. 500 SV-Fzg / 24h
- B 305 (Untersalzberg) ca. 400 SV-Fzg / 24h
- B 319 (Obersalzberg) ca. 100 SV-Fzg / 24h
- St 2100 ca. 100 SV-Fzg / 24h
- BGL 19: ca. 30 SV-Fzg / 24h

Im Gemeindegebiet werden derzeit keine neuen Gewerbegebiete geplant resp. als zur Ausweisung möglich erachtet.

Tabelle 82: Defizitanalyse GV für Berchtesgaden

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D21	Geplanter Rückbau des Gütergleises 22 im Bahnhof Berchtesgaden. Dadurch mittel und langfristig Verlust der Option, potenziell Transporte (derzeit Bundeswehrmaterial und -fahrzeuge) von der Straße auf die Schiene zu verlagern.	<p>Abwicklung der Bundeswertransporte erfolgt derzeit über das Verladegleis am Bahnhof Bad Reichenhall mit erhöhtem betrieblichen und logistischen Aufwand sowie Beeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) des dortigen Umfelds. Die Transporte sind anlassbezogen, d.h. ein regelmäßiges (wöchentliches oder gar tägliches) Aufkommen mit festen Quell-Ziel-Beziehungen ist nicht gegeben.</p> <p>Vor dem Hintergrund der sich wandelnden Prozesse bei Handel und Logistik (z.B. Onlinehandel und Mikrodepots) ist mittel- bzw. langfristig allerdings nicht auszuschließen, dass potenziell weitere Transporte über die Schiene abgewickelt werden könnten. In diesem Fall wäre ggf. ein Bedarf an Gütergleisflächen bzw. Verladeinfrastruktur im Bahnhof Berchtesgaden gegeben.</p>

Bischofswiesen

Die Gemeinde Bischofswiesen ist wie die Nachbargemeinde Bayerisch Gmain von erhöhtem Durchgangsverkehr betroffen. Hinzu kommt ein maßgebliches Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr, welches im Wesentlichen auf die nachfolgend genannten Gewerbeeinrichtungen und Standorte mit Güteraufkommen zurückzuführen ist:

- Gewerbegebiet Pfaffenfeld I (ca. 15 Lkw-Fahrten / Tag)
- Gewerbegebiet Pfaffenfeld II (ca. 20 Lkw-Fahrten / Tag)
- Bundeswehrstandort Bischofswiesen-Strub (ca. 30 Lkw-Fahrten / Tag)
- Diakoniewerk Hohenbrunn Insula (ca. 7 Lkw-Fahrten / Tag)
- Gewerbegebiet Stangenwald (maßgeblich SV-Aufkommen durch die RVO)

Hinzu kommen Anlieferungs- und Entsorgungsfahrten am Einzelhandelsstandort Panoramapark im Ortsteil Winkl im nördlichen Gemeindegebiet.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20 ca. 300 bis 400 SV-Fzg / 24h
- B 305 ca. 500 SV-Fzg / 24h
- St 2097 ca. 200 SV-Fzg / 24h
- St 2100 ca. 100 SV-Fzg / 24h
- BGL 17: ca. 40 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 83: Defizitanalyse GV für Bischofswiesen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D22	Zunahme im fließenden Güter- und Personenverkehr vor allem während Stoßzeiten mit erhöhten Lärm- und Abgaswerten.	Wird teilweise bestätigt; gemäß SVZ beobachtete Zunahme des DTV im SV zwischen 2005 und 2010; aber Abnahme zwischen 2010 und 2015. Einzig gemäß SVZ Zunahme des SV zwischen 2010 und 2015 auf der B 305. Keine Bewertung hinsichtlich Belastungen zu Hauptverkehrszeiten /Spitzenstunden möglich.

Freilassing

Das Stadtgebiet von Freilassing ist in hohem Maße durch regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr belastet. Insbesondere in Ost-West-Richtung entlang der B 304 und der St 2104 ist eine starke Frequentierung der Freilassinger Innenstadt (u.a. Münchener Straße, Salzburger Platz, Reichenhaller Straße, Ludwig-Zeller-Straße) zu verzeichnen. Ursächlich hierfür sind auch Ausweichverkehre, bei denen Lkw der Mautpflicht auf der A 8 bewusst entgehen wollen resp. im Fall von Störungen auf der Autobahn (Grenzkontrollen, Urlauberverkehr) auf die alternativen Routen ausweichen.

Hinzu kommt ein hohes Quell- und Zielverkehrsaufkommen, welches durch zahlreiche Gewerbebetriebe und produzierende Einrichtungen hervorgerufen wird. Hierzu zählen u.a. folgende Einrichtungen, welche trotz vorhandenem Gleisanschluss einen Großteil des Transports über die Straße abwickeln:

- Fa. Hawle, Industriegebiet Nord (ca. 2 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. Robel, Industriegebiet Nord (ca. 5 bis 10 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. Kiefel, Industriegebiet Nord (ca. 10 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. Wiberg, Industriegebiet Nord (ca. 30 bis 50 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. Frimo, Industriegebiet Nord (ca. 20 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. John, Industriegebiet Nord (ca. 15 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fa. Hochrainer, Industriegebiet Nord

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20 ca. 1.100 SV-Fzg / 24h
- B 304 (Hofham) ca. 800 SV-Fzg / 24h
- B 304 (Grenzübergang) ca. 1.500 SV-Fzg / 24h
- St 2104 (Münchener Straße) ca. 700 SV-Fzg / 24h
- BGL 2: ca. 400 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 84: Defizitanalyse GV für Freilassing

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D23	Hohes SV-Aufkommen im Bereich Reichenhaller Straße, Ludwig-Zeller-Straße und Münchener Straße	<p>Wurde im ISEK untersucht, Durchfahrverbote, resp. Tonnagebegrenzung bis 7,5 t mit dem Zusatzschild "Anlieger frei" - "schwer umsetzbar" (ISEK Fachbeitrag Verkehr), Westtangente Voraussetzung. Maßnahmenvorschläge gemäß ISEK: Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen bei Planungen neuer verkehrsintensive Gewerbeeinrichtungen resp. Einkaufsmärkte längs der Münchener Straße und Wasserburger Straße.</p> <p>Siehe Planfall Verkehrsmodell: Westtangente Freilassing, Kapitel 5.2.1;</p> <p>Gemeindeübergreifende Bewertung der verkehrlichen Effekte bei Neuansiedlung / Expansion v. Gewerbe; Bewertung der Effekte möglicher Umfahungsvarianten</p>
D24	Überregionaler Lkw-Verkehr durch die Freilassingener Innenstadt (Münchener Straße, Salzburger Platz) / Starke Belastung durch überregionalen Fernverkehr im Zuge der St 2104	<p>Mautausweichverkehr der BAB A 8 und Ausweichverkehr der Grenzkontrollen Walsberg (Ost-Westrichtung) kombiniert mit bedeutender Nord-Süd-Verbindungsfunktion der B 20 (Chemiedreieck Südbayern) und Überlastung im Raum rund um Salzburg; Zweite, südliche Saalachbrücke als Ergänzung der Westtangente im ISEK untersucht. Anbindung in Österreich an die Mielestraße / Szb Siezenheim Siehe Planfall Verkehrsmodell: Salzachquerung auf Höhe Gitzentunnel (Kapitel 5.2.1) führt u.a. zu Verkehrsmengenzunahme auf B 20 im Stadtgebiet Freilassing. Aufgrund dessen soll aus Gutachtersicht auf eine Salzachbrücke in Verlängerung des Gitzentunnels verzichtet werden. Auswirkungen der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ab 01.07.2018 auf die St 2104 sind abzuwarten. Durchfahrverbote durch das Stadtgebiet. Route muss unattraktiver gestaltet werden. Maßnahmenvorschläge gemäß ISEK: Prüfung der Effekte möglicher Umfahrungen und ergänzend ggf. Anordnung von Lkw-Durchfahrverboten bei Realisierung der Westtangente mit Nordumfahrung (im Zuge eines Lärmaktionsplans)</p>
D25	Bedarf zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene	wird bestätigt, wo sinnvoll und realisierbar
D26	Defizite bei Stellplatzmöglichkeiten für Lkw	<p>Im Detail nicht prüfbar. Zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs (Lkw und Pkw) sind Verkehrserhebungen notwendig. ISEK Freilassing nennt bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Parkplatzsituation für Lkw. Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- resp. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels westlich der Heubergstraße angesehen. Durch die unmittelbare Nähe zur B 20 ist mit einer geringen Beeinträchtigung für die Freilassingener Bevölkerung zu rechnen.</p>
D27	Schleichverkehre in Wohngebieten (Bsp. Sudeten-, Egerländer-, Böhmerwaldstraße) (ISEK)	Im Detail nicht prüfbar, Zur Bewertung sind verkehrliche Erhebungen notwendig.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D28	Zunehmende Belastung der Innenstädte durch Lieferverkehre (Kurier-/Express-/Paket-Dienstleister) im Zuge weiter steigender Bedeutung des Online-Handels.	Innerstädtischer Lieferverkehr wurde von Gemeindegewalt zwar nicht als Defizit benannt. Dennoch wird hier auch im Hinblick auf den wohl weiterhin stark ansteigenden Online-Versand zukünftig ein Problemfeld entstehen, dem frühzeitig mit geeigneten Mitteln begegnet werden sollte.

Laufen

Das Verkehrsgeschehen in Laufen ist geprägt von hohem Lkw-Durchgangsverkehr entlang der B 20, welcher insbesondere in der Ortsdurchfahrt Laufen eine erhöhte Belastung der Anwohner darstellt. Probleme bereitet auch der Lkw-Verkehr, der über die Salzachbrücke und durch die Laufener Altstadt strömt. Neben überregionalem Güterverkehr aus dem Chemiedreieck tragen auch regionale Transporte von Bau- und Wertstoffen zur Belastung des örtlichen Gemeindestraßennetzes bei.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen wird im Wesentlichen durch die folgenden Betriebe und Einrichtungen bestimmt:

- Fa. Hörl Kunststofftechnik, Lepperding (ca. 5 Lkw-Fahrten / Tag)
- Justizvollzugsanstalt Laufen-Lebenau, Forstgarten (ca. 15 Lkw-Fahrten / Tag)
- Betonwerk Kroller, Osing (ca. 30 Lkw-Fahrten / Tag)
- Kiesgrube Moosleitner, Niederhaining/B20 (ca. 15 Lkw-Fahrten / Tag)

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20 (Lebenau) ca. 700 SV-Fzg/24h
- B 20 (Ortsdurchfahrt Laufen) ca. 900 SV-Fzg/24h
- B 20 (Mayerhofen) ca. 800 SV-Fzg/24h
- St 2103 (Teisendorfer Straße, Ortsmitte) ca. 400 SV-Fzg/24h
- St 2103 (Leobendorf) ca. 130 SV-Fzg/24h
- BGL 3 (Oberhaining) ca. 100 SV-Fzg/24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 85: Defizitanalyse GV für Laufen

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D29	Hoher Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 20	wird bestätigt, gemäß SVZ 2015 B20: - Freilassing - Laufen 10.800 Kfz/24h SV Anteil 7,3% (790 SV-Kfz/24h); - OD Laufen 12.200 Kfz/24h SV Anteil 7,5% (920 SV-Kfz/24h); - Laufen - Fridolfing 7.400 Kfz/24h SV Anteil 9,7% (460 SV-Kfz/24h); Gemäß BVWP bis zu 2.000 Lkw/Tag im Prognose-Bezugsfall 2030. Realisierung einer Ortsumfahrung Laufen B 20; nach Verkehrsfreigabe Rückbau / Aufwertung der Ortsdurchfahrt.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D30	Hohe SV-Belastung auf der B 20	<p>wird bestätigt, gemäß SVZ 2015 B20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freilassing - Laufen 10.800 Kfz/24h SV Anteil 7,3% (790 SV-Kfz/24h); - OD Laufen 12.200 Kfz/24h SV Anteil 7,5% (920 SV-Kfz/24h); - Laufen - Fridolfing 7.400 Kfz/24h SV Anteil 9,7% (460 SV-Kfz/24h); <p>Gemäß BVWP bis zu 2.000 Lkw/Tag im Prognose-Bezugsfall 2030.</p>
D31	Verkehrsbehinderungen an den Nadelöhen „Oberes Stadttor“ und "Poststraße" durch von Österreich kommende Lkw, welche die Beschränkung bzgl. Durchfahrtshöhe und Fahrzeuglänge ignorieren	<p>wird bestätigt: Engstelle verursacht Stau in beide Richtungen, hoher Lkw-Anteil; Aufgrund Denkmalschutz keine bauliche Maßnahme möglich;</p>

Marktschellenberg

Ein Großteil des Gemeindegebiets abseits der Tallage ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der Straßengestaltung nicht oder nur erschwert mit Lkw zu erreichen. Entlang der B 305 trägt im Wesentlichen der Durchgangsverkehr zur Belastung der Ortsdurchfahrten bei. Quell- und Zielverkehre im Straßengüterverkehr sind zum einen mit dem Gewerbegebiet Almbachklamm (im Wesentlichen die Firma psm protech mit ca. 10 Lkw-Fahrten / Tag) und zum anderen mit Sammelfahrten der regionalen Molkereibetriebe verbunden.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 305 ca. 200 SV-Fzg / 24h
- BGL 5 ca. 10 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 86: Defizitanalyse GV für Marktschellenberg

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D32	Aufgrund Topographie ist nicht jeder Gemeindeteil (Éttenberg & Teile von Scheffau) von Schwerlastverkehr erreichbar	Untergeordneter Bedarf, da keine Güterverkehrsintensiven GE in den betroffenen Gemeindeteilen.

Piding

Piding ist in hohem Maße vom Lkw-Transitverkehr entlang der BAB 8 und der B 20 betroffen. Im direkten Anschluss zwischen der BAB 8 und der B 20 konzentrieren sich lokale Quell- und Zielverkehre der Gewerbegebiete und großer Verkehrserzeuger wie der Molkerei Berchtesgadener Land sowie regionale und überregionale Durchgangsverkehre, welche das kleine deutsche Eck nutzen und somit der Maut auf der A 8 entgehen. Im Zuge der Tonnagebeschränkung (>3,5 t) an der B 21 erfolgt die Anbindung des Schwerverkehrs aus den Bad Reichenhaller Gemeindegebieten Schwarzbach, Türk, Marzoll an das überörtliche Straßennetz über die B 20.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen wird im Wesentlichen durch die Gewerbegebiete

- Gewerbegebiet Am Gänselehen,
- Gewerbegebiet Hockerfeld,
- Gewerbegebiet Lattenbergstraße,
- Gewerbegebiet Ahornstraße Nord

und dabei insbesondere durch die folgenden Betriebe und Einrichtungen bestimmt:

- Milchwerke Berchtesgadener Land, Hockerfeld (ca. 250 Lkw-Fahrten / Tag),
- Maier Früchtegroßhandel, Lattenbergstraße (ca. 80 Lkw-Fahrten / Tag),
- Pidinge Werkstätten der Lebenshilfe BGL, Hirschloh (ca. 25 Lkw-Fahrten / Tag),
- Outletcenter, Lattenbergstraße.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- BAB 8 ca. 5.800 SV-Fzg / 24h
- B 20 (Bichelbruck) ca. 800 SV-Fzg / 24h
- B 20 (AS Bad Reichenhall) ca. 1.600 SV-Fzg / 24h
- B 20 (Mauthausen) ca. 1.500 SV-Fzg / 24h
- St 2103 (Urwies) ca. 300 SV-Fzg / 24h
- BGL 7 ca. 40 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich alle durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 87: Defizitanalyse GV für Piding

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D33	Sehr hohe Verkehrsbelastung auf der B 20 durch Pkw- und Lkw-Verkehr.	Belastung B 20 wird bestätigt. Teilweise generiert aus Quelle-Ziel-Verkehr von GE im Gemeindegebiet (Milchwerke BGL, Fruchtgroßhandel Maier, Outletcenter).
D34	Expansion von GV erzeugenden Betrieben (Bsp. Milchwerke BGL und Maier Früchtgroßhandel); weitere Belastung B 20; starker Lkw-Verkehr auf Ganghoferstraße und Lattenbergstraße	Zunahme des Lkw-Verkehrs bei vsl. Expansion wird bestätigt. GE Gebiete über Lattenbergerstraße vergleichsweise gut (ohne Störung von Wohnnutzung) angebunden. Gemeinde auch in der Verantwortung, da dort auch verkehrsintensiver Outlet-Einzelhandel angesiedelt wurde.
D35	Lkw-Parken im Gemeindegebiet: Verschmutzung, "Kaputtfahren"	Im Detail ohne Erhebungen nicht prüfbar. Zur Beurteilung des Defizits (parkende Lkw lokaler GE oder überregionaler Lkw-Verkehr?) und zur Bestimmung des Stellplatzbedarfs sind Verkehrserhebungen notwendig.
D36	Milchwerke BGL: geringe Kapazität der A8, insbesondere im Bereich zwischen der Grenze zu Salzburg und Traunstein. Engpässe insb. zu HV-Zeiten und in Überlagerung mit Ferienverkehren. Überlast beim fließenden und ruhenden Verkehr auch auf Landes- und Bundesstraßen.	wird bestätigt.

Ramsau b. Berchtesgaden

Die Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden ist nur im geringen Maße vom Güterverkehr betroffen. Aus Gemeindesicht sind keine Probleme bekannt, die Anlass für Beschwerden geben. Im Gemeindegebiet sind keine größeren Unternehmen angesiedelt, die das Verkehrsaufkommen durch Angestellten-, Lieferverkehr stark beeinflussen würden.

- Die Schwerverkehrsbelastung (von der ein Großteil auf Busse zurückzuführen sein dürfte) ist vergleichsweise gering und stellt sich wie folgt dar:
- B 305 (Alpenstraße) ca. 100 SV-Fzg / 24h
- B 305 (Berchtesgadener Straße) ca. 200 SV-Fzg / 24h
- St 2099 ca. 100 SV-Fzg / 24h
- BGL 17 ca. 10 SV-Fzg / 24h

Saaldorf-Surheim

Das Gemeindegebiet ist in hohem Maße durch regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr belastet. In Nord-Süd-Richtung entlang der B 20 sowie in Ost-West-Richtung entlang der St 2104 werden erhöhte Werte im Schwerverkehrsaufkommen gemessen.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen wird mit ca. 450 Lkw-Fahrten pro Tag im Wesentlichen durch den Kiesabbau in Berchtolding und das Beton-Werk in Wimpasing durch die Firma Moosleitner bestimmt. Weiterhin güterverkehrserzeugend wirken die Gewerbegebiete in Helfau (I - IV), namentlich die Unternehmen Eurimpharm und Huber Malerbetrieb, Gerüstbau, Trockenbau.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20 ca. 800 SV-Fzg / 24h
- St 2104 ca. 200 – 300 SV-Fzg / 24h
- BGL 3 ca. 250 SV-Fzg / 24h
- BGL 2 ca. 200 – 400 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich die durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 88: Defizitanalyse GV für Saaldorf-Surheim

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D38	Regionaler und überregionaler Lkw-Güterverkehr Berchtolding - Salzburg über Saaldorf und Surheim auf der Gemeindeverbindungsstraße von Saaldorf nach Surheim; innerörtliche Belastung (Lärm, Feinstaub)	Hoher Anteil regionaler Transporte mit Zielen im Salzburger Raum. Zustand der Gemeindeverbindungsstraße wird durch Schwerverkehr (Kieslaster Firma Moosleitner) stark beansprucht. Absprachen mit den Fahrern werden bereits durchgeführt um Ausweichrouten über alternative Strecken zu führen. Defizit wird wg. langfristigen Abbaus auch über 2030 hinaus bestehen bleiben. Gemäß OEP 2016 Verkehrsbelastung auf Verbindungsstraße bei rund 2.500 Kfz /Tag, davon 300 SV (12%).
D39	Lokaler Lkw-Güterverkehr Kiesabbau Berchtolding - Betonwerk Surheim auf der Gemeindeverbindungsstraße von Saaldorf nach Surheim; innerörtliche Belastung (Lärm, Feinstaub)	Güterverkehr ist überwiegend Kurzstreckenverkehr aus Berchtolding (Kiesabbau) zum Betonwerk nördlich von Surheim. Zustand der Gemeindeverbindungsstraße wird durch Schwerverkehr (Kieslaster Firma Moosleitner) stark beansprucht. Absprachen mit den Fahrern werden bereits durchgeführt um Ausweichrouten über alternative Strecken zu führen. Defizit wird wg. langfristigen Abbaus auch über 2030 hinaus bestehen bleiben. Gemäß OEP 2016 Verkehrsbelastung auf Verbindungsstraße bei rund 2.500 Kfz /Tag, davon 300 SV (12%).
D40	Belastungen innerorts entlang der St 2104 durch Lkw Verkehr von A8 Neukirchen oder TS über Saaldorf nach Freilassing	wird bestätigt, Belastungen nach SVZ 2015 Neusillersdorf - Brodhausen rd. 4.460 Kfz/Tag, davon rd. 250 SV (5,6%); Auswirkungen der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ab 01.07.2018 auf die St 2104 sind abzuwarten.
D41	Fehlende Verbindungsstraße BGL 3 - BGL 2 - B 20 bei hoher Verkehrsfrequenz im Schwerlastverkehr (insb. Kiesabbau)	wird bestätigt

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D42	Verkehrsbelastung infolge zur Diskussion stehender Wiederauffüllung eines 18 000 qm großen Grundstückes im Zentrum von Surheim mit Bauschutt	Zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung wird bestätigt.
D43	Schwachstelle Lieferverkehr für Gewerbegebiet Helfau	Für eine Bewertung sind Erhebungen erforderlich; Empfehlung gemäß OEP für eine "vertiefte Verkehrsuntersuchung zur Gestaltung des Straßenraums"
D44	Mangelhafter Ausbauzustand im Schienengüterverkehr ab dem Chemie- Dreieck in Richtung Freilassing / Salzburg: derzeit Beschränkung auf max. Achslast von 18 t erfordert Umwege über Mühl-dorf, Garching, München, Rosenheim, Freilassing, Salzburg mit Zeitverlust von 24 Std.	wird bestätigt.

Schneizlreuth

Schneizlreuth ist im besonderen Maße vom Durchgangsverkehr betroffen, welcher zum Großteil auf Verkehren beruht, deren Quelle und Ziel in Österreich liegen (z.B. Salzburg – Lofer) und welche zur Meidung der BAB-Maut über das kleine deutsche Eck (B 20, B 21) führen. Zur Begrenzung der negativen Betroffenheiten besteht an der B 21 im Abschnitt Schneizlreuth – Melleck (Landesgrenze) ein Nachtfahrverbot für Lkw (> 7,5 t). Tagsüber führen überhöhte Geschwindigkeiten bei Ortsdurchfahrten zu einer Gefährdungslage.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen wird im Wesentlichen durch die folgenden Betriebe und Einrichtungen bestimmt:

- Dolomitwerk, Oberjettenberg (ca. 40 – 50 Lkw-Fahrten / Tag),
- Antretter + S-Beton, Salachsee (ca. 80 Lkw-Fahrten / Tag),
- Rheinmetall, Fronau (ca. 8 Lkw-Fahrten / Tag)

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 21 (Melleck) ca. 1.000 SV-Fzg / 24h
- B 21 (Ulrichsholz) ca. 800 SV-Fzg / 24h
- B 21 (Baumgarten) ca. 900 SV-Fzg / 24h
- B 305 (Schneizlreuth) ca. 500 SV-Fzg / 24h
- B 305 (Weißbach) ca. 400 SV-Fzg / 24h
- B 305 (Unterjettenberg) ca. 100 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich die durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 89: Defizitanalyse GV für Schneizlreuth

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D45	Zunahme des Verkehrs durch sehr guten Straßenausbau (in Österreich) und weitere Mautflüchtige im kleinen deutschen Eck	Zunahme (ex post und mittelfristig) wird bestätigt, Tatbestand der Mautflucht entfällt mit Einführung der Lkw-Mautpflicht an Bundesstraßen ab 1.7.2018.
D46	Verunreinigungen der Haltemöglichkeiten entlang der B 305 und B 20 aufgrund widerrechtlicher Müllentsorgung durch Lkw-Fahrer	Ohne Erhebungen keine Bestätigung möglich (Feststellung der Gemeinde).
D47	LKW-Durchgangsverkehr (Mautflucht)	Ab Schneizlreuth Richtung Melleck von 22.00 bis 6.00 Uhr Lkw Fahrverbot. Tatbestand der Mautflucht entfällt mit Einführung der Lkw-Mautpflicht an Bundesstraßen ab 1.7.2018.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D48	Hoher Schwerverkehrsanteil auf der B 21 und B 305, auch in Richtung Ramsau b. Berchtesgaden / Berchtesgaden	gemäß SVZ 2015: wird bestätigt für B21: BG Melleck - Schneizreuth SV Anteil 9,1%, Schneizreuth - Unterjettenberg SV Anteil 11,1%, Unterjettenberg - Bad Reichenhall SV Anteil 12,7% wird nicht bestätigt für B305: Wegscheid - Schneizreuth SV-Anteil 5,6%, Unterjettenberg/Schneizreuth - Schwarzbachwacht SV Anteil 2,5%, Schwarzbachwacht - Berchtesgaden SV Anteil 2,9%
D49	Bei Sperrung der B 305 Lkw-Ausweichverkehre (Quellverkehre des Dolomitwerks) über die Schwarzbachbrücke im Ortsteil Jettenberg trotz Gewichtsbeschränkung.	Ohne Erhebungen keine Bestätigung möglich (Feststellung der Gemeinde).

Schönau a. Königssee

Der Güterverkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf Quell- und Zielverkehre und nimmt im Vergleich zum Personen- und Tourismusverkehr eine untergeordnete Bedeutung ein. Güterverkehrserzeugend wirken die Gewerbegebiete Lustheim (Biomasse-Heizkraftwerk), Seestraße am Königssee, Triftplatz beim Kreisverkehr Berchtesgaden, Duftgütl am Duftberg sowie die Schön Klinik in Unterschönau.

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- B 20 ca. 150 SV-Fzg / 24h
- BGL 1 ca. 100 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich die durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 90: Defizitanalyse GV für Schönau a. Königssee

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D50	Kreisstraße BGL 1, ausgehend vom Kreisverkehr Berchtesgaden in Richtung Biomasseheizkraftwerk, Oberschönauer Str. 96; zu schmale Streckenführung, Konflikte insbesondere im Begegnungsfall Lkw - RVO-Bus	schmale Streckenführung im Vergleich zu angrenzenden Streckenabschnitten wird bestätigt. Derzeit nicht im Ausbauprogramm des StBA TS enthalten. Begegnungsfall Pkw-Lkw nur eingeschränkt möglich. Empfehlung zum Ausbau mit 6,5 m bis 7,0 m Straßenbreite. Problem: Grundstücksverhandlungen.

Teisendorf

Die Gemeinde Teisendorf ist in hohem Maße vom Transit entlang der BAB 8 mit einer Schwerverkehrsbelastung von ca. 7.000 bis 8.000 SV-Fzg / 24h betroffen. Ein ebenfalls hohes Schwerverkehrsaufkommen mit 500 bis 700 SV-Fzg / 24h ist auch entlang der B 304 zu verzeichnen, welches teilweise auf Mautausweichverkehre zurückzuführen ist.

Im Innenstadtbereich von Teisendorf führen Lkw-Anlieferverkehre von Einzelhandel und Gewerbe zu einem erhöhten Aufkommen. Zu den verkehrserzeugenden Gewerbeeinrichtungen, die maßgeblich den Quell- und Zielverkehr der Gemeinde bestimmen zählen insbesondere

- Brauerei Wieninger, Teisendorf (ca. 15 Lkw-Fahrten / Tag)
- Mafo Systemtechnik, Gewerbegebiet Knogl (ca. 3 Lkw-Fahrten / Tag)
- Fuchs Baugeschäft, Gewerbegebiet Tragmoos (ca. 6 Lkw-Fahrten / Tag)

Die Schwerverkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

- BAB 8: ca. 7.000 bis 8.000 SV-Fzg / 24h
- B 304: 500 bis 700 SV-Fzg / 24h
- St 2102: ca. 100 SV-Fzg / 24h
- St 2103: ca. 100 – 250 SV-Fzg / 24h
- BGL 10: ca. 50 SV-Fzg / 24h
- BGL 12: ca. 150 SV-Fzg / 24h
- BGL 16: ca. 50 SV-Fzg / 24h

In folgender Tabelle finden sich die durch die Gemeinde benannten Defizite für den GV, welche gutachterlich bewertet und ergänzt wurden:

Tabelle 91: Defizitanalyse GV für Teisendorf

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D51	Zunehmender Lkw-Durchgangsverkehr in Oberteisendorf	Zunahme im SV-Auskommen entlang der B 304 im Ortsbereich Teisendorf / Oberteisendorf wird bestätigt. Bestätigung, dass es sich dabei um Durchgangsverkehr handelt, nur nach einer Analyse möglich (Befragung der Lenker). Weiträumige Ortsumfahrung bereits vorhanden (hoher Anteil von Ziel- und Quellverkehr vermutet). Reduzierung des Durchgangsverkehrs nur durch harte Maßnahmen möglich. Neubewertung nach Einführung der BS-Mautpflicht ab 1.7.2018.
D52	Hoher Lkw-Anteil auf Poststraße	Zur Bestimmung des genauen Lkw-Anteils sind Verkehrserhebungen notwendig. Aufgrund der Vielzahl an Einzelhändlern sowie des Brauereiverkehrs ist ein hoher Anteil des Lkw-Verkehrs auf die Anlieferung zurückzuführen.

Nr.	Defizitanalyse	Gutachterliche Bewertung der Defizite
D53	Poststraße: Hoher Lkw-Anteil durch Verkehrserzeuger (Brauerei) Alte Reichenhaller Straße: Kein Abbiegen in die Markstraße möglich (nur Lkw)	Lkw-Verkehr der Brauerei mit überwiegend regionalen Zielen im Umkreis von ca. 50 km. Dialog mit Brauereifuhrbetrieb zur anwohnerverträglichen Gestaltung der Lkw-Fahrten besteht bereits.
D54	Mangelhafte Schienenanbindung - Güterbahnhof nicht mehr in Betrieb	Anschlussgleis am Bahnhof Teisendorf mangels Nachfrage nicht mehr in Betrieb. Eine Reaktivierung erscheint fraglich vor dem Hintergrund der langfristigen und bislang nicht erfolgreichen Bestrebungen zur Realisierung eines Container-Terminals.
D55	Belastungen auf der B 304 im Zuge von Mautflucht.	Neubewertung nach Einführung der BS-Mautpflicht ab 1.7.2018.

3.6 Verkehrsträgerübergreifende Analyse des Ist-Zustandes

In den folgenden Abschnitten werden bestehende, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote im Berchtesgadener Land vorgestellt. Die verschiedenen Themenbereiche umfassen Intermodalität, alternative Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Siedlungsstruktur und Verkehr.

3.6.1 Intermodalität

Ein genereller Trend der zukünftigen Verkehrsentwicklung, der sich durch die Ergebnisse der bundesweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ belegen lässt, ist die kontinuierliche Zunahme des intermodalen Verkehrsverhaltens. Das bedeutet, die Verkehrsteilnehmer nutzen innerhalb eines Weges verstärkt unterschiedliche Verkehrsmittel und kombinieren insbesondere Individualverkehrsmittel und ÖPNV-Angebote. Wichtige Formen der Intermodalität sind unter anderem Bike & Ride, Park & Ride, die Kombination des ÖPNV mit Leihradangeboten oder die Kombination von ÖPNV mit Carsharing.

Entscheidend bei allen Kombinationen ist, dass die intermodale Verkehrsabwicklung in der Mehrheit direkte PKW-Fahrten oder PKW-Teil-Fahrten kompensiert und damit eine umweltgerechtere und emissionsärmere Mobilitätsform darstellt. Negative „Kanibalisierungseffekte“, d.h. eine Schwächung von ÖPNV-Teilrouten (bspw. Buszubringer) durch Park & Ride oder Bike & Ride sind zwar in Einzelfällen möglich, können aber in der Summe vernachlässigt werden und schmälern die prinzipielle positive Bedeutung für den Klima- und Umweltschutz nicht.

Hintergründe für den Zuwachs der Intermodalität sind neben einem Anstieg des Umweltbewusstseins vor allem wachsende Restriktionen im motorisierten Individualverkehr durch Staus und mangelnde Parkplatzverfügbarkeit. Die Basis von umweltgerechter Intermodalität ist aber in jedem Fall die Vorhaltung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsangebots (insbesondere des Schienenangebots).

Nachfolgend werden die bestehenden Mobilitätsangebote in den Bereichen Bike & Ride, Park & Ride und Fahrradmitnahme im ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land beschrieben.

Bike & Ride

Unter Bike & Ride (B+R) versteht man die Multimodalität zwischen Fahrrad und ÖV-Angeboten. Das Vorhandensein von attraktiven, adäquaten und gepflegten Fahrradabstellanlagen ist dabei die Grundlage für die erfolgreiche Verknüpfung vom Fahrradverkehr mit dem ÖV.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden die SPNV-Haltepunkte nach ihren Abstellanlagen erhoben. Bei der Befahrung wurden sowohl positive Beispiele als auch Mängel bei der Ausstattung mit Fahrradabstellrichtungen festgestellt. Als ein negatives Beispiel können die Abstellanlagen am Bahnhof Freilassing-Hofham genannt werden. Der dort aufgestellte Vorderradbügel ist nicht im Boden verankert, nicht überdacht und bietet nur für wenige Fahrräder eine Abstellmöglichkeit.

Auch die Abstellanlagen am Bahnhof Piding weisen Mängel in der Ausstattung und Lage auf. Diese befinden sich in einem alten, unattraktiven Verschlag. Die Abstellanlagen sind hinter einem Gebäude platziert und nur aus Westen kommend im direkten Sichtfeld des Radfahrers. Aus Osten kommend – wo sich auch der Zugang zum Bahnsteig befindet – ist die Anlage nicht wahrnehmbar. Deshalb (und weil für Ortskundige der Weg auch zu weit ist) werden Fahrräder vermehrt im Bereich des Bahnsteigzuganges abgestellt und nicht in der dafür vorgesehenen Anlage.



Abbildung 94: B+R-Anlage Piding

Als ein positives Beispiel kann die Fahrradabstellanlage in Mitterfelden genannt werden. Sie befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig, ist gut erkennbar, besitzt ein ansehnliches Äußeres und gibt die Möglichkeit, sein Rad bequem und sicher anzuschließen. An einigen SPNV-Haltestellen, gerade in den Städten, wurden „Fahrradleichen“ in erheblichem Umfang gefunden. Diese blockieren die Anlagen für andere, sind unansehnlich und tragen somit zu einer geringeren Nutzungsakzeptanz der Abstellanlagen bei.

An den SPNV-Haltestellen ist der höchste Bedarf für B+R-Anlagen zu erwarten. Aber auch an den Bushaltestellen ist der Bedarf vorhanden und kann an der durchaus teilweise hohen Anzahl abgestellter Räder erkannt werden. Auch hierzu wurde eine stichprobenhafte Befahrung durchgeführt. Im Regelfall finden sich an den Haltestellen nur einfache Vorderradbügel. Überdachungen, Beleuchtungen und andere relevante Ausstattungsmerkmale sind nicht vorhanden. Teilweise fehlen grundlegende Ausstattungsmerkmale etwa einem Zugang oder durch Rasenschnitt gepflegte Anlagen.

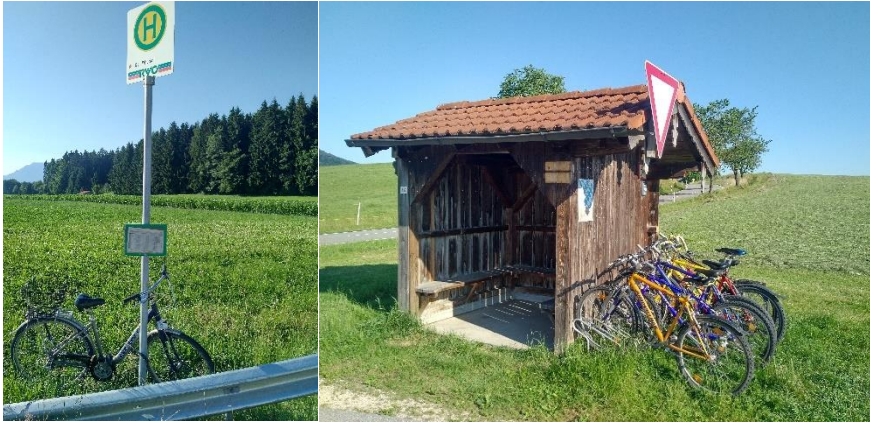


Abbildung 95: B+R an der Bushaltestellen Windbichl und Höglwörth

Es gilt, den Bedarf an Stellplätzen kontinuierlich zu ermitteln und darauf zu reagieren. Mindeststandards der Erreichbarkeit und der Ausstattung sollten eingehalten werden und können im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes definiert werden.

Durch die eigene Befahrung wurden die Ergebnisse der Bestandserhebung (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) von Haltepunktes des ÖPNV stichprobenhaft bestätigt.

Park & Ride

Die Verknüpfung zwischen ÖV und MIV wird als Park & Ride (P+R) bezeichnet. Demzufolge muss an der Haltestelle die Möglichkeit gegeben sein, sein Fahrzeug abstellen zu können. Wie bei den Abstellanlagen für Fahrräder gilt es, dafür einen geeigneten Standort festzulegen und für einen sicheren und kurzen Fußweg zu sorgen.

Diese Grundvoraussetzungen werden nicht an jedem P+R-Platz eingehalten. In Freilassing zum Beispiel ist die Attraktivität der Stellplätze durch die Art der Befestigung eingeschränkt.



Abbildung 96: P+R Freilassing

Sowohl am Bahnhof Freilassing als auch am Bahnhof Teisendorf wurde während der Befahrung eine hohe Auslastung der Stellplätze festgestellt. Der Bedarf an Stellplätzen ist vor Anlage neuer P+R-Anlagen zu ermitteln und regelmäßig zu überprüfen. Durch die regelmäßige Überprüfung kann die Kapazität ggfs. kurzfristig angepasst werden.

Bei der Neuanlage von P+R-Anlagen ist die Lage in der Form zu wählen, dass die Nutzung nur für ÖV-Nutzer interessant und attraktiv ist. Die Fehlnutzung, wie Sie in Freilassing durch die Nähe zu Geschäften nördlich der P+R-Anlagen zu vermuten ist, soll damit vermieden werden.

Wichtig für die Stellplatzanlage ist die eindeutige Ausweisung als P+R-Stellplatz, wie in Teisendorf (siehe Abbildung 97). Auch hierbei ist auf eine einheitliche Beschilderung zu achten, da am Bahnhof Laufen die Parkplätze nicht eindeutig als P+R Parkplätze zu erkennen und ihre freie Benutzung abzuleiten war.



Abbildung 97: Beispiel Ausweisung P+R (Teisendorf)

Fahrradmitnahme im ÖV

Im Landkreis Berchtesgadener Land ist die Fahrradmitnahme in den Zügen der BLB, der SOB und der ÖBB durch eine Finanzierung des Landkreises seit 2013 kostenfrei möglich. Eine kostenfreie Beförderung von Fahrrädern ist weder im Linien- noch im touristischen ÖPNV derzeit möglich. Die Mitnahme ist nur im Businneren nach Ermessen des Busfahrers erlaubt.

3.6.2 Alternative Mobilitätsdienstleistungen

Die Fahrt mit dem Bus oder mit der Bahn ist eine klassische Verkehrsdienstleistung. Neben diesen Arten der Mobilität gibt es weitere ergänzende Mobilitätsdienstleistungen, die immer mehr zum multimodalen Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer beitragen. Dazu zählen vor allem Fahrzeugleih/ und -mietsysteme, Mitfahrssysteme und ergänzende Dienstleistungen. Fahrzeugleih/ und -mietsysteme sind bspw. Auto-Teilen (peer2peer), Carsharing (stationsgebunden, stationslos), Mietwagen und Fahrradverleihsysteme. Zu den Mitfahrssystemen zählen: Taxi, Fahrgemeinschaft / Ridesharing (Mitfahrt kostenlos oder gegen Kostenbeteiligung), Rideselling (gewinnorientiert), Bürgerbusse und zukünftig auch autonome Shuttle-Fahrzeuge. Zu den ergänzenden Dienstleistungen zählen die Funktionen von Mobilitätsplattformen: Informieren, Buchen, Bezahlen, Begleiten, Abrechnung etc. Im Folgenden wird beschrieben, welche der genannten alternativen Mobilitätsdienstleistungen im Berchtesgadener Land verfügbar sind.

(E-) Carsharing

Die Idee des Carsharings birgt viele Vorteile für die Entwicklung des Verkehrs. So kann eine Mobilität gewährleistet werden, die das Auto ergänzend zum ÖPNV nutzt. Dadurch wird der öffentliche Verkehr gefördert und der Straßenverkehr entlastet. Das klassische Carsharing funktioniert nach einem einfachen Prinzip: Viele Menschen teilen sich mehrere Autos, die von einer Zentrale verwaltet werden. Unterschiedliche Autotypen stehen an verschiedenen Standorten bereit und können nach Bedarf und Einsatzzweck - meist rund um die Uhr - per Telefon oder Internet gebucht werden. Zugang zum gebuchten Fahrzeug bekommt man jederzeit über spezielle Schlüsseltresore am Parkplatz oder elektronische Kartensysteme. Die Nutzer/innen haben beispielsweise mit Reinigung, Wartung, Instandsetzung, Versicherung der Autos nichts mehr zu tun. In der Regel erhalten sie einmal im Monat eine Rechnung je nach Inanspruchnahme der Fahrzeuge.

Bisher gibt es zwei offizielle (E-)Carsharing-Angebote im Landkreis Berchtesgadener Land: Das Elektro-Bürgerauto der Stadt Laufen und den (E-)Carsharing-Testbetrieb mit einem Elektroauto in der Gemeinde Teisendorf.

Das Carsharing-Angebot in der Stadt Laufen umfasst ein Elektrofahrzeug (Renault ZOE), das an einer festen Verleihstation (Tiefgarage Rathausplatz) für die Nutzung bereitsteht. Nach einer einmaligen Anmeldegebühr von 6,00 € gelten die folgenden Konditionen:

- je Stunde: 6,99 €
- je Tag: 45,00 €
- je Folgetag: 42,00 €
- je Woche: 215,00 €

Der Buchungspreis des Elektro-Bürgerautos beinhaltet Service, Versicherung, Reifen und kostenloses Laden an den E-WALD-Ladestationen (E-Wald GmbH, 2018).



Abbildung 98: Elektro-Bürgerauto der Stadt Laufen
(Stadt Laufen, 2018)

In der Gemeinde Teisendorf wird das Carsharing-Angebot vom örtlichen Autohaus Lamminger unterstützt. Ein Elektroauto (VW e-up!²) wird an einem Standort zur Verfügung gestellt. Die Kosten betragen:

- 1 Stunde: 5,90 €
- 3 Stunden: 15,00 €
- 1 Tag: 30,00 €
- 1 Woche: 180,00 €

Das Fahrzeug kann entweder in der Ladestation beim Autohaus geladen werden (vier Stunden) oder über eine Steckdose (acht Stunden). Im Schadensfall muss der Fahrzeugführer eine Selbstbeteiligung von 300 € übernehmen.



Abbildung 99: Carsharing-Fahrzeug e-up!² in der Gemeinde Teisendorf zur Verfügung gestellt vom örtlichen Autohaus Lamminger
(Lamminger OHG, 2018)

Die Auslastung der beiden (E-)Carsharing-Angebote im Landkreis Berchtesgadener Land ist im Rahmen des Mobilitätsgutachtens nicht analysiert worden.

Im Landkreis ist bisher keine Interessensgemeinschaft resp. Vereinsstruktur vorhanden, die sich für eine Etablierung / Nutzung eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes einsetzt. Dementsprechend gering ist das Potential derartiger Mobilitätsangebote, die vorhandenen Lücken zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu schließen.

Mitfahrssysteme

Die ursprüngliche Idee von Mitfahrssystemen besteht darin, sich die persönlichen Kosten für eine Fahrt zu teilen oder auch die ökologischen Folgen zu reduzieren. Nachbar/innen, Arbeitskolleg/innen und Eltern wechseln sich bei Fahrten zur Arbeit oder zur Schule ab. Das sogenannte „Ridesharing“ unter Privatleuten basiert auch heute noch auf diesem System, bei dem meist kein Entgelt anfällt. Anders wird bei den klassischen Mitfahrgelegenheiten verfahren, bei denen i.d.R. Fahrten für längere Strecken und gegen geteilte Tankkosten angeboten werden. Alle Angebote, die unter dem Begriff „Ridesharing“ zusammengefasst werden können, haben gemeinsam, dass die Fahrt auch ohne Mitfahrende stattfinden würde, das heißt, die Fahrt kommt nicht erst auf Nachfrage zustande. Die Kosten für die Mitfahrt decken die Betriebskosten der Fahrt in der Regel nicht. Der Begriff Ridesharing wird auch synonym mit Carpooling verwendet.

Neben diesen privaten Angeboten, sind mittlerweile viele privatwirtschaftliche Angebote (Vermittlungsplattformen oder Fahrzeuge) fester Bestandteil des Sharing-Marktes. Anbieter sind junge Unternehmen, an denen häufig Autohersteller oder Softwarefirmen beteiligt sind. Diese Angebote befinden sich in der Grauzone zwischen „Ridesharing“ und „Rideselling“. Unter letzterem kann das Anbieten von Fahrten in einem privaten Fahrzeug verstanden werden, welches ohne die Nachfrage von Dritten nicht zustande käme, das heißt auch, dass die Mitfahrenden über den Weg und das Ziel bestimmen. Private Unternehmen können für die Vermittlung von Fahrer und Mitfahrer eine Provision verlangen. Der Preis einer Fahrt kann direkt zwischen den Parteien selbst oder über die Plattform bestimmt werden. Das wohl bekannteste Beispiel für ein „Rideselling“-Angebot ist die Firma Uber aus den USA.

Auf der Website des Landratsamtes Berchtesgadener Land wird das Portal „Deine Mitfahrzentrale – mifaz.de“ als Beispiel für eine kostenlose Vermittlungsplattform für Mitfahrgelegenheiten vorgestellt. Nutzer/innen können sich weltweit rund um die Uhr und kostenlos zu Fahrgemeinschaften zusammenfinden und dadurch Kraftstoffkosten sparen, den Verkehr entlasten und soziale Kontakte knüpfen. Weitere kostenlos nutzbare Plattformen für die Organisation von Fahrgemeinschaften sind bspw. www.fahrgemeinschaft.de, www.pendlerportal.de und www.blablacar.de.

Gezieltes Marketing für diese Portale und Angebote findet im Berchtesgadener Land derzeit nicht statt. Um potentielle Nutzer/innen auf die Angebote aufmerksam zu machen und die Nutzungszahlen zu erhöhen, sind Informationen und Werbung von großer Bedeutung. Besonders bestehende Mitfahrssysteme für kurze und mittlere Wegstrecken sollten etabliert und gefördert werden, um einen erkennbaren Beitrag zur Erhöhung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge und damit zur Verkehrsvermeidung leisten zu können.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass in Deutschland fast jeder Einwohner über ein Fahrrad verfügt. Oftmals ist es nicht immer gerade dort verfügbar, wo es gebraucht wird. So sind in touristischen Regionen Fahrradvermietungen durch Fahrradhändler und in Hotels schon seit langem beliebt. Öffentliche Fahrradverleihsysteme werden in immer mehr Städten und Regionen umgesetzt, um Einwohnern, Pendlern und Touristen flexible Optionen für die spontane Alltagsmobilität zur Verfügung zu stellen.

Bei den öffentlichen Fahrradverleihsystemen unterscheidet man zwei Arten:

- Stationsbasierte Systeme: Leihfahräder befinden sich an festen Ausleihstationen und können nur an solchen entliehen resp. zurückgegeben (von Nutzern bevorzugt; Vorteile sind unkomplizierte Handhabung, Zuverlässigkeit - wichtig v.a. für Pendler - sowie Präsenz im Ortsbild)
- Flexible Systeme: Leihfahräder stehen an nahezu beliebigen Stellen im definierten Einzugsgebiet (z. B. Straßenkreuzungen, an Haltestellen) und können auch an beliebiger Stelle abgestellt werden

Die Finanzierung von Fahrradverleihsystemen ist im Normalfall nicht kostendeckend aus den Nutzerentgelten möglich. Als zusätzliche Finanzierungsquellen dienen Werbeeinnahmen (Werbeflächen auf Fahrrädern und Stationen) und Zuschüsse der öffentlichen Hand.

Das Fahrrad stellt ein ideales Verkehrsmittel für kurze Strecken bis maximal fünf Kilometer dar. Im Freizeitgebrauch ist das Fahrrad auch für längere Strecken (z. B. für Tagestouristen) relevant. Fahrräder in öffentlichen Fahrradverleihsystemen werden hauptsächlich zur Freizeitgestaltung, für private Erledigungen und Pendlerverkehre genutzt. Voraussetzung für ein öffentliches Fahrradverleihsystem ist deshalb eine starke Freizeit- und Wirtschaftsstruktur sowie eine angemessene Radwegeinfrastruktur. Erfolgsfaktoren von öffentlichen Fahrradverleihsystemen sind die Steigerung der individuellen Mobilität und Flexibilität, die Geschwindigkeit bei Kurzstrecken, die Gesundheit sowie ökologische Aspekte.

Im Landkreis Berchtesgadener Land sind zahlreiche nicht-öffentliche Angebote für den Fahrradverleih vorhanden, die von Hotels, Fahrradfachgeschäften und Gasthöfen organisiert werden und als Zielgruppe vor allem Touristen ansprechen sollen. Die Ausleihe und Rückgabe erfolgt jeweils am selben Ort und die Kosten sind nicht einheitlich festgelegt. Die Firma movelo (movelo GmbH, 2018) bietet im Berchtesgadener Land Lösungen für die Vermietung von E-Bikes an. Neben der touristischen Nutzung gibt es mit „movelo Sharing“ auch für Unternehmen die Möglichkeit, eine E-Bike-Flotte für ihre Mitarbeiter zu mieten.

Bisher gibt es noch kein öffentliches Fahrradverleihsystem mit Stationen zur selbständigen Entnahme und Rückgabe von Fahrrädern im Landkreis Berchtesgadener Land. Detailuntersuchungen könnten klären, inwieweit ein solches Angebot von Pendlern vor Ort oder von bestimmten Einrichtungen genutzt werden würde.

3.6.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement berührt als Querschnittsthema die drei Verkehrssegmente MIV, NMIV und ÖPNV, die in den Kapiteln 3.2 bis 3.4 beschrieben wurden. Es ist als ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage zu verstehen. Dabei geht es primär darum, Alternativen zur Nutzung des eigenen PKW für einen gegebenen Weg vorzustellen und Anreize für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu schaffen. Im Zuge des Mobilitätsmanagements wird unter Zuhilfenahme „weicher“ Maßnahmen aus den Themenkomplexen Information / Kommunikation, Motivation und Service versucht, ein Umdenken bezüglich des eigenen Verkehrsverhaltens herbei zu führen. Zwei wesentliche Vorzüge dieses Konzeptes sind, dass einerseits keine hohen Kosten bei der Einführung und Umsetzung entstehen müssen, andererseits bereits bestehende Infrastrukturen (etwa ÖPNV-Verbindungen, Radwege und Fahrradabstellmöglichkeiten) besser ausgelastet werden können. Die hohe Effektivität, die Mobilitätsmanagement entfalten kann, macht es zu einem Teilansatz auf dem Weg zu nachhaltigerer Mobilität, der besonders nachdrücklich zu verfolgen ist. Es kann von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen, Anbietern von Verkehrsleistungen und Kommunen gleichermaßen angestoßen werden.

Nutzergruppeninformation

Wie oben genannt, spielen Information und Kommunikation eine wichtige Rolle im Bereich des Mobilitätsmanagements. Um generell auf die verschiedenen Angebote im Landkreis aufmerksam zu machen, gibt es Aktionen und Events, wie bspw. die Europäische Mobilitätswoche. Der Landkreis Berchtesgadener Land und einzelnen Kommunen haben in den letzten Jahren immer wieder die Initiative ergriffen und sich mit eigenen Veranstaltungen an der Aktionswoche beteiligt. Ziel derartiger Veranstaltungen ist es, Ausflügler, Pendler und Einheimische für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel zu fördern. Gezielte Informationen für bestimmte Nutzergruppen können zusätzlich dazu beitragen, tägliche Mobilitätsentscheidungen auf die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu lenken. Im Folgenden werden Möglichkeiten für Ausflügler und Touristen, Neubürger, Kinder und Jugendliche und Senioren vorgestellt.

Nutzergruppe Ausflügler und Touristen

Tourismus und Freizeit ist im gesamten Landkreis Berchtesgadener Land ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht ist es ein Ziel, den dabei entstehenden Freizeitverkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln. Die Förderung eines nachhaltigen Freizeitverkehrs in der Region ist ein wichtiges Handlungsfeld, für welches Maßnahmen des Mobilitätsmanagements entwickelt und umgesetzt werden müssen. Die Berchtesgadener Land Tourismus GmbH bietet bereits heute umfangreiche Informationen für Tagesausflügler und Touristen an. Über verschiedene Medien (Websites, Broschüren etc.) werden Informationen zu Freizeitmöglichkeiten mit Bus, Bahn und Fahrrad verbreitet.

Nutzergruppe Neubürger

Die Zielgruppe der Neubürger birgt großes Potenzial für eine positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. In der ungewohnten Umgebung stehen Neubürger vor der Herausforderung sich in vielerlei Hinsicht neu zu orientieren. Speziell beim Wahrnehmen der Mobilitätsbedürfnisse wird zu diesem Zeitpunkt der Grundstein für Verhaltensweisen gelegt, die danach mitunter für längere Zeit beibehalten und nicht neu überdacht werden. Somit handelt es sich hierbei um eine große Chance bestehende klimafreundliche Mobilitätsangebote im Bewusstsein der neuen Bürger zu verankern. Nützliche Unterlagen, wie bspw. Informationsbroschüren mit einem umfassenden Überblick über die verfügbaren Mobilitätsangebote können beispielsweise direkt bei der Anmeldung am neuen Wohnort überreicht werden. Im Landkreis Berchtesgadener Land gibt es momentan noch keine größeren Aktivitäten und Anstrengungen im Bereich der Nutzergruppeninformationen für Neubürger. Hier können aber möglicherweise bereits Projekte oder Überlegungen vorhanden sein, die bislang einer breiteren Öffentlichkeit nicht bekannt wurden.

Nutzergruppe Kinder / Jugendliche

Bei Kindern und Jugendlichen ist es besonders wichtig, dass das Thema „Mobilität“ umfassend behandelt wird, damit sich schon von Beginn an ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten etablieren kann. Ziel einer altersgerechten Mobilitätsbildung ist es, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, wie das Rad, den Roller, die Füße oder Bus und Bahn vorzustellen. Kinder und Jugendliche sollen entdecken, dass eine selbstständige, bewusste Mobilität Spaß macht. Sie sollen ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl erkennen und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der Zukunft kennenlernen. Informationen und Unterrichtsmaterialien für Kindergärten und Schulen werden von verschiedenen Institutionen (bspw. Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung; ADAC) zur Verfügung gestellt. Projekte für Kinder und Jugendliche werden in den verschiedenen Einrichtungen im Landkreis Berchtesgadener Land bereits durchgeführt. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt zur Verkehrserziehung und Integration in den Kindertageseinrichtungen des Landkreises, das in Kooperation mit der Bayerischen Verkehrswacht vor allem das Thema Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellt.

Nutzergruppe Senioren

Der Anteil der Bevölkerung im Seniorenalter wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Die Mobilität dieser Altersgruppe wird als gesundheitlicher, sozialer und ökonomischer Faktor deshalb zunehmend an Bedeutung gewinnen. Im Alter spielt die individuelle Mobilität eine sehr wichtige Rolle. Insbesondere Reisen, Ausflüge, Besorgungen sowie selbstbestimmte soziale Kontakte und soziale Teilhabe sind wichtige Aspekte. Immer mehr ältere Menschen werden aufgrund schlechter Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, mangelnder Informiertheit oder Überforderung im Straßenverkehr in ihrer außerhäuslichen Mobilität resp. Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

Im Seniorenpolitischen Gesamtkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land (LRA-BGL, 2010) wurde eine Bürgerbefragung zur Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel durchgeführt. Das Ergebnis ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 92: Fortbewegungsmöglichkeiten von Senioren außer Haus
(Afa, SAGS, 2010)

Fortbewegungsart	Nennungen	Prozent
Auto	807	67,4
Fahrrad	530	44,2
Ich werde gefahren	279	23,3
Bus	187	15,6
Bahn	89	7,4
Taxi	28	2,3
Keine dieser Möglichkeiten	5	0,4

Die obige Darstellung macht die Bedeutung des Autos für die Mobilität der Seniorinnen und Senioren deutlich. Auch das Fahrrad und damit die Wichtigkeit einer fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur spielen eine große Rolle. Deutlich wird, dass viele Ältere gefahren werden, sei es von Angehörigen, Freunden oder von Fahrdiensten und daher in ihrer Mobilität auf die Unterstützung anderer angewiesen sind.

Damit auch ältere Menschen möglichst lange selbstständig und unabhängig unterwegs sein können, auch wenn das Auto als Fortbewegungsart nicht (mehr) zur Verfügung steht, müssen sie vermehrt und umfassend über die Angebote des privaten und öffentlichen Verkehrs informiert werden. Das Mobilitätsmanagement bei älteren Menschen wird im Berchtesgadener Land nur vereinzelt vorangetrieben. Know-how ist jedoch vorhanden und sollte systematisch transferiert werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein wesentliches Teilgebiet des Mobilitätsmanagements ist das betriebliche Mobilitätsmanagement. Folgende Tabelle listet die größten Arbeitgeber in und für den Landkreis Berchtesgadener Land auf. Aufgrund der Größe, Mitarbeiterzahlen und Strukturen der Unternehmen sind hier eigenständige Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements möglich.

Große Arbeitgeber im Landkreis, für die ein betriebliches Mobilitätsmanagement anzustreben ist, sind nachfolgend aufgelistet:

Tabelle 93: Liste der größten Arbeitgeber im Landkreis Berchtesgadener Land
(Quelle: Gemeindebefragung Stand 2017)

Gemeinde	Unternehmen	Beschäftigte
Ainring	Stahlwerk Annahütte	>500
	Sanitär Heinze	100-500
	Palfinger GmbH	100-500
	Spedition Dachser	50-100
Anger	Wäscherei Abel	100-500
Bad Reichenhall	Neue Saline	100-500
	Reber	100-500
	Kreisklinik Bad Reichenhall	>500
	Klinik Bad Reichenhall	100-500
	Seniorenwohnheim	100-500
	Klinik für Berufskrankheiten	100-500
	Stadtwerke	50-100
	Post	<50
	Bundeswehrdienstleistungszentrum	100-500
	Landratsamt BGL	100-500
	Sparkasse BGL	100-500
	Kaserne	>500
	Stadtverwaltung	100-500
	Kur GmbH	100-500
Bayerisch Gmain	Hohenfried Behinderteneinrichtung	100-500
	Domus Mea Seniorenheim	100-500
	Kurklinik Hochstaufen	<50
	Feuerwehrrholungsheim	100-500
	Hotel Klosterhof	50-100
Berchtesgaden	Salzbergwerk Berchtesgaden	k. A.
Bischofswiesen	Gewerbegebiet Pfaffenfeld I	k. A.
	Gewerbegebiet Pfaffenfeld II	k. A.
	Bundeswehrstandort (Strub)	>500
	Diakoniewerk Hohenbrunn	100-500
Freilassing	Firma Hawle	100-500
	Firma Robel	>500
	Firma Kiefel	100-500
	Firma Widberg	100-500
	Firma Frimo	100-500
	Firma John	100-500
	Firma Hochrainer	100-500
Laufen	Hörl Kunststofftechnik	100-500
	Justizvollzugsanstalt Laufen	100-500
	Betonwerk Kraller	<50
Marktschellenberg	Psm protech GmbH & Co. KG	100-500
Piding	Milchwerke Berchtesgadener Land	100-500
	Maier Früchtegroßhandel GmbH & Co. KG	50-100
	Pidinger Werkstätten der Lebenshilfe	50-100
Ramsau b. Berchtesgaden	-	k. A.
Saaldorf-Surheim	Eurimpharm	>500
	Huber Malerbetrieb, Gerüstbau, Trockenbau	100-500
	Firma Moosleitner Fuhrunternehmen	k. A.

Gemeinde	Unternehmen	Beschäftigte
Schneizlreuth	Dolomitwerk	<50
	Rheinmetall	100-500
	Kieswerk Antretter	k. A.
Schönau a. Königssee	Bayerische Seenschifffahrt	100-500
	Berchtesgadener Bergbahn AG	<50
	Schön Klinik Berchtesgadener Land	100-500
	LKS Tiefbau GmbH	100-500
	Quittenbaum GmbH	50-100
Teisendorf	Brauerei Wienering	100-500
	Mafo-Systemtechnik	50-100
	Bauunternehmen Fuchs	100-500

Der Ansatz, innerhalb von Betrieben Anreize für umweltfreundliche Mobilität zu schaffen, ist sofern erfolgversprechend, da homogene Zielgruppen angesprochen werden. Im Landkreis Berchtesgadener Land ist das Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement bereits größtenteils vorhanden. Das Ziel ist, Gemeindebehörden und Betriebe für die Einführung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu motivieren.

3.6.4 Siedlungsentwicklung und Verkehr

Wirkungen der Siedlungsentwicklung

Das Verkehrsgeschehen, wie es derzeit im Landkreis Berchtesgadener Land stattfindet, ist die Folge von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte. In der Siedlungsentwicklung liegen erste Anfänge gar Jahrhunderte zurück.

In der räumlichen Verteilung der Aktivitäten im Zusammenhang mit

- Wohnen
- Bildung
- Arbeiten
- Handel und Gewerbe
- sowie Freizeit

liegt eine der wesentlichen Rahmenbedingungen für das heutige Verkehrsgeschehen. Unmittelbar daraus ergeben sich die Wegelängen zwischen den Aktivitäten, in Abhängigkeit der genutzten (nutzbaren) Verkehrsträger und der jeweiligen Reisegeschwindigkeit auch die Reisezeiten. Im Sinne der Verkehrsvermeidung sind folgende Aufgaben gestellt:

- Optimierung der Erreichbarkeit von Schwerpunkten o.g. Aktivitäten mit effizienten Verkehrsträgern.
- Sinnvolle Standortwahl von neuen Nutzungen, so dass diese auf kurzen Wegen und / oder mit effizienten Verkehrsmitteln erreichbar sind

Nichts ist im engeren Sinne so nachhaltig, wie Siedlungsentwicklung. Einmal gebaute Siedlungen bestehen über Generationen, die Nutzungen ändern sich nur sehr träge. Einrichtungen für Wohnen, Handel und Gewerbe anderen als den ursprünglichen Verwendungen zuzuführen, erfordert hohen Aufwand. Auf absehbare Zeit ist auch im Berchtesgadener Land nicht mit einem Rückbau von Siedlungen zu rechnen.

In der nachfolgenden Abbildung sind die mannigfaltigen Einflussfaktoren auf das Verkehrsgeschehen dargestellt. Im oberen Teil finden sich grün hinterlegt diejenigen Faktoren, die durch die Akteure vor Ort beeinflusst werden können, wie bspw.

- Straßenbulasträger (auch das Staatliche Bauamt, welches Landes- resp. Bundesmittel verwaltet)
- Aufgabenträger im ÖPNV
- Gemeinden als Träger der Bauleitplanverfahren
- Landratsamt mit den Fachabteilungen

Ein wesentlicher Teil davon ist die räumliche Nutzungsverteilung, welche vor allem durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungshoheit bestimmt wird (grün eingekreist).

Im unteren Teil der Abbildung finden sich rot hinterlegt Faktoren, welche im Wesentlichen einer unmittelbaren Einflussnahme vor Ort entzogen sind.

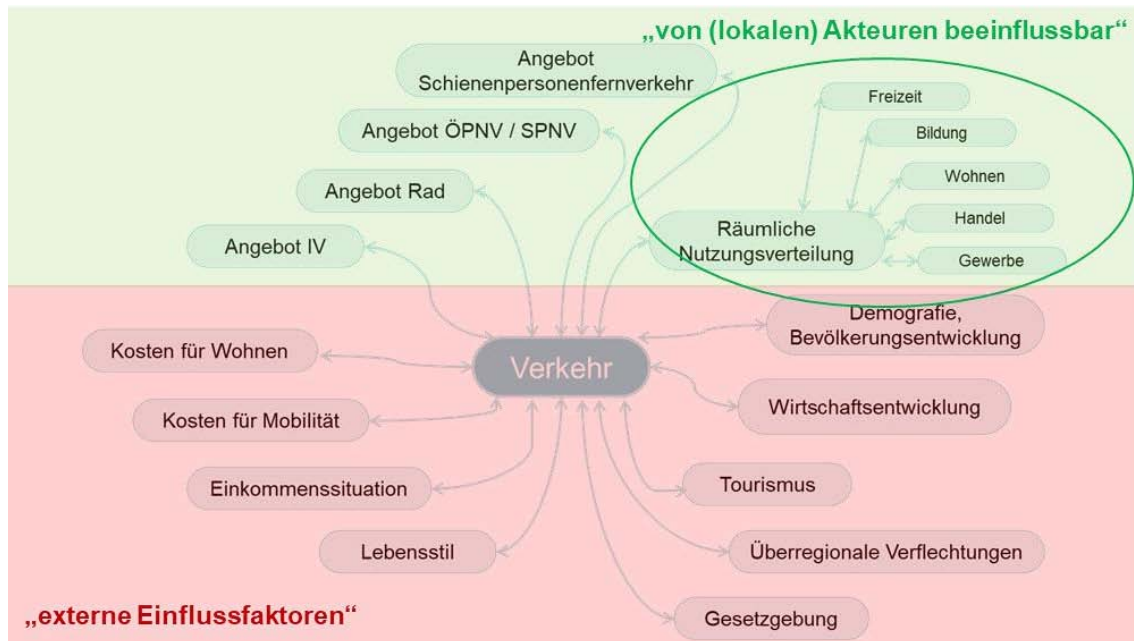


Abbildung 100: Einflussfaktoren des Verkehrsgeschehens (Quelle: eigene Darstellung)

Aus der Analyse gehen diverse räumliche Problemfelder im Landkreis hervor, anhand derer sich ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Siedlungsentwicklung und der aus der Nutzung resultierenden Verkehrsmenge beispielhaft darstellen lässt:

- In Piding und Ainring (OT Hammerau) sind größere Einzelhandelszentren („Outlets“) entstanden, die in der Nähe der Anschlussstelle der A 8 gelegen vor allem auf mit dem Auto anreisende Kunden zielen. In Piding wird die resultierende Verkehrsmenge bereits als Belastung empfunden.
- Durch die Gemeinde Piding werden die Bestrebungen der Stadt Bad Reichenhall im OT Marzoll weitere gewerbliche Betriebe anzusiedeln vor dem Hintergrund einer zu befürchtenden Zunahme des Lkw-Verkehrs kritisch gesehen.
- Anhand der Zunahme der Verkehrsmengen auf der B 304 kann eine erhebliche Wirkung der verkehrsintensiven Nutzungen an der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Freilassing und der Gemeinde Ainring (Globus, Logistik Heinze und Dachser) nachgewiesen werden, was bereits zu gegenseitigen Vorwürfen der Gemeinden geführt hat.

Für keine der o.g. Nutzungen wurde eine (gemeindeübergreifende) verkehrliche Wirkungsanalyse erstellt, um die verkehrlichen Aspekte bei der Standortwahl sachgerecht abwägen zu können. Auch ist eine gute Erschließung durch den ÖPNV (für beispielsweise die Beschäftigten) bei keinem der drei o.g. Beispiele erkennbar.

Aus der Analyse der Zulassungszahlen (Kapitel 2.1.3) geht hervor, dass in Gemeinden, die über einen Haltepunkt der BLB verfügen, weniger Fahrzeuge zugelassen wurden als in Gemeinden ohne Haltepunkt. Das zeigt klar, dass eine Siedlungsentwicklung dort, wo eine gute ÖPNV-Erschließung gegeben ist, eine spezifisch geringere Verkehrserzeugung auf der Straße zur Folge hat.

Die zunehmende räumliche Entflechtung von Wohnen und Arbeiten führt vielerorts zu Pendlerströmen. Eine quantitative Analyse der Pendlerströme im Landkreis und darüber hinaus kann Kapitel 2.1.6 entnommen werden. Ein Haupttreiber steigender Pendlerströme sind wachsende Wohnkosten, die dazu führen, dass Wohnungsuchende in das weitere Umland von Arbeitsplatzkonzentrationen (größere Städte und Gemeinden) ausweichen. Die stärksten Pendlerbeziehungen bestehen vom Landkreis nach Österreich (ca. 6.000 bis 10.000 Personen pro Tag – siehe Kapitel 2.1.6). Derzeit werden der Stand und die Entwicklung der Pendlerströme im Landkreis (im Gegensatz zum Ballungsraum München) als nicht Besorgnis erregend eingestuft. Die Frage, wo Arbeitskräfte wohnen und arbeiten und welche Verkehrsmittel dazu nutzbar sind, stellt sich bei jeder Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe) neu.

Die im Landkreis vorhandenen Ausflugs- und Tourismusziele sind zum Teil ganzjährig, zum Teil saisonal und wetterabhängig Ziel und Quelle von Verkehr. Bei bestehenden Einrichtungen geht es um die verträgliche Abwicklung dieser Ströme, bei neuen Einrichtungen stellt sich auch hier die Frage der umweltfreundlichen Erschließbarkeit.

Lärmschutz

Vor allem aus der Gemeindebefragung ergaben sich in nahezu allen Gemeinden Defizite der Wohn- und Lebensqualität durch eine zu hohe Belastung durch Verkehrslärm, wie bspw.:

- aus der Gemeinde Piding (entlang der BAB 8 und der B 20)
- Gemeinde Anger (BAB 8)
- Stadt Bad Reichenhall (B 20/21 und Bahnhofstraße / Wittelsbacher-/ Innsbrucker Straße)
- Bayerisch Gmain (B 20)
- Bischofswiesen (B 20)
- Laufen (B 20, Marienplatz)
- Schneizlreuth (B 305, B 21)

Folgende Fälle sind zu unterscheiden:

- Der häufigste Fall ist der, bei welchem steigende Verkehrsmengen zu Belastungen der Anwohner führen, ohne dass eine „wesentliche Änderung der Verkehrsanlage“ (bspw. Erweiterung um einen Fahrstreifen) eintritt. Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es für Bestandsstraßen in Deutschland nicht, damit besteht auch kein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes kann als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden und wird nur vorgenommen, wenn der Beurteilungspegel die Auslöswerte für die Lärmsanierung überschreitet (siehe folgende Tabelle). In allen anderen Fällen stellen aktive (Maßnahmen an der Lärmquelle) und passive Maßnahmen (am Immissionsort) freiwillige Maßnahmen (der Gemeinden, der Baulastträger, der Eigentümer) dar, sind jedoch ungeachtet dessen von hoher Bedeutung für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung.

*Tabelle 94: Lärmsanierungswerte
(UBA, 2017)*

Schutzbedürftige Nutzung	Grenzwerte
Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 67 dB(A) • nachts: 57 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 69 dB(A) • nachts: 59 dB(A)
in Gewerbegebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 72 dB(A) • nachts: 62 dB(A)

- Bei einem Straßenneu- oder -ausbau („wesentliche Änderung“) entstehen weitreichende Schutzansprüche der Anwohner (Reihenfolge: Trennungsgebot – aktiver Schallschutz – passiver Schutz der Innenräume), als Grenzwerte gelten die nach der 16. BImSchV. Diese Regelung führt in den Gemeinden Piding und Anger zu aufwendigen aktiven Schutzmaßnahmen entlang der BAB 8 – aber nur im Zuge des 6-streifigen Ausbaus, welcher mittelfristig nicht zu erwarten ist.

Tabelle 95: Grenzwerte der 16. BImSchV (BMJV, 2018)

Schutzbedürftige Nutzung	Grenzwerte
Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 57 dB(A) • nachts: 47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 59 dB(A) • nachts: 49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 64 dB(A) • nachts: 54 dB(A)
in Gewerbegebieten	<ul style="list-style-type: none"> • tags: 69 dB(A) • nachts: 59 dB(A)

- Wenn eine Bebauung an einen Verkehrsweg heranrückt, wird der Schallschutz als Abwägungsbelang in der Bauleitplanung berücksichtigt (Reihenfolge: Trennungsgebot – aktiver Schallschutz – passiver Schutz der Innenräume). Als Orientierungswerte gelten die Vorgaben nach DIN 18005.
- Vergleichbares gilt bei Einzelbauvorhaben (§§34 und 35 BauGB), wo auch oft die Belange des Schallschutzes nicht ausreichend berücksichtigt werden.

In den beiden letzten Fällen können Sachverständigengutachten als Orientierung für die Abwägung dienen. Oftmals wird darauf durch die Gemeinden und Baugenehmigungsbehörden aus Kosten und Zeitgründen verzichtet. Dadurch werden vielerorts die Belange des Schallschutzes nicht ausreichend gewürdigt.

Orientierungswerte für die vorhandenen Emissionsbelastungen können dem Lärmbelastungskataster des Umweltatlas Bayern entnommen werden. Für Piding ergibt sich folgende Darstellung:

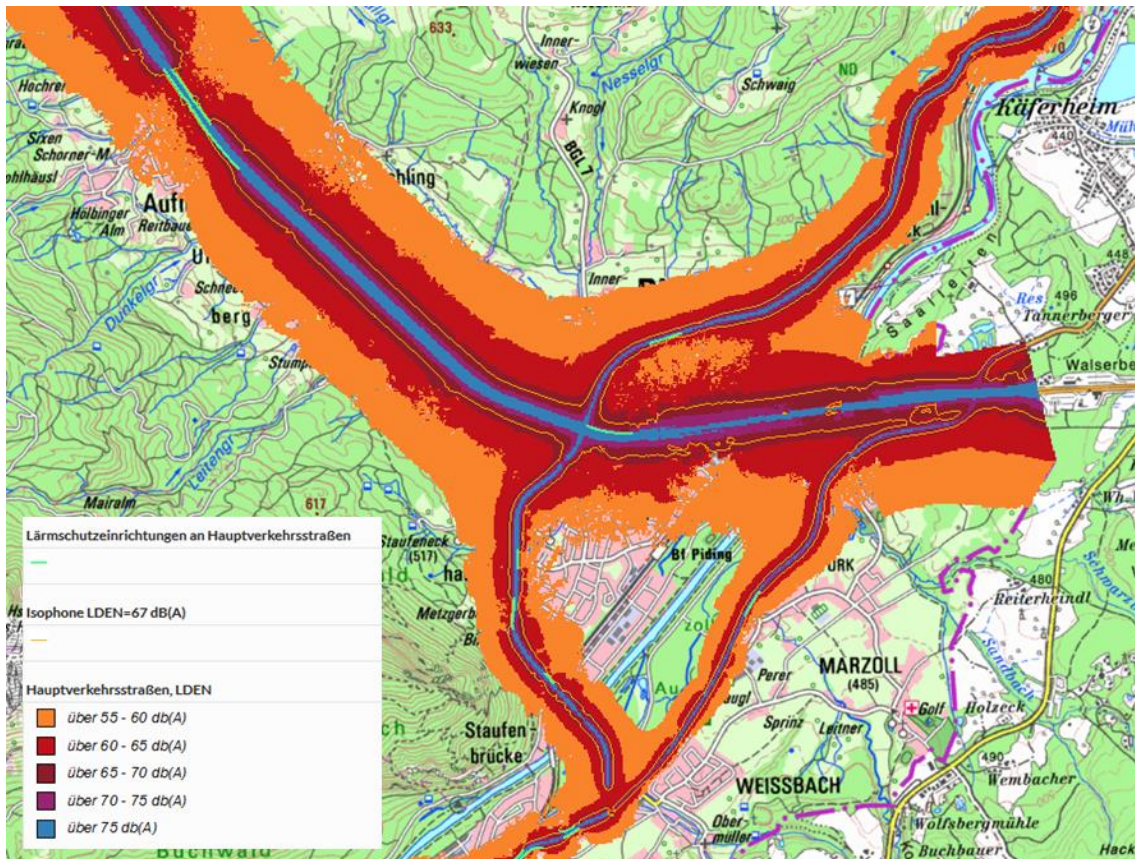


Abbildung 101: Lärmbelastungskataster
(Lfu Bayern, 2018)

Es zeigt sich, dass Bereiche, in welchen die Sanierungswerte (LDEN >67 dB(A), rostrot und dunkler) überschritten werden, bis in die besiedelten Bereiche hineinragen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV (> 59 dB(A), hellrot und dunkler) für allgemeine Wohngebiete werden großflächig sowohl entlang der BAB 8 als auch der B 20 überschritten.

Hier (und nicht nur in Piding) besteht Handlungsbedarf.

4 PROGNOSENULLFALL

Im Folgenden wird die Prognose des Verkehrsaufkommens ohne die Umsetzung von Maßnahmen für den definierten Prognosehorizont 2030 getrennt nach den einzelnen Verkehrssegmenten MIV, NMIV, ÖV und GV beschrieben.

4.1 Prognose des Verkehrsaufkommens im MIV

Der Prognosenullfall beschreibt die verkehrliche Situation für einen definierten Prognosehorizont (2030), ohne dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird.

Zum Abbilden des Prognosenullfalls kam das Landesverkehrsmodell als Werkzeug zum Einsatz. Der Prognosehorizont beinhaltet dabei alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, welche als vordringlich eingestuft wurden (vgl. Tabelle 13 in Kapitel 3.2) sowie die Bundesstraßenmaut für Lkw. Maßnahmen des weiteren Bedarfs sowie sich aus der Defizitanalyse ergebene Maßnahmen sind Bestandteil der Maßnahmenuntersuchung in Kapitel 5. Im Verkehrsmodell wird für den Pkw-Verkehr eine Zunahme im Landkreis von ca. 7% berücksichtigt. Der im Landkreis erzeugte Binnenschwerverkehr stagniert nahezu im Vergleich zur Analyse. Betrachtet wurden dabei die jeweiligen Quell- und Zielverkehre zwischen allen Gemeinden im Landkreis. Überregionale Durchgangsverkehre bspw. auf der BAB 8 sind in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt und werden gesondert betrachtet.

Folgende absoluten und prozentualen Veränderungen sind im Prognosenullfall in den Gemeinden für Quell- und Zielverkehr zu Grunde gelegt:

Tabelle 96: Verkehrsentwicklung Prognosenullfall (im Vergleich zur Analyse) bezogen auf den werktägigen Verkehr

Gemeinde	Quellverkehr		Zielverkehr	
	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Ainring	+985	+5,6%	+991	+5,7%
Anger	+476	+5,5%	+469	+5,3%
Bad Reichenhall	+2.501	+7,9%	+2.509	+8,1%
Bayerisch Gmain	+337	+8,2%	+341	+7,8%
Berchtesgaden	+1.341	+9,0%	+1.348	+8,9%
Bischofswiesen	+1.043	+6,2%	+1.035	+6,1%
Freilassing	+1.224	+4,3%	+1.264	+4,4%
Laufen	+467	+8,1%	+464	+8,2%
Marktschellenberg	+158	+6,5%	+159	+6,4%
Piding	+614	+5,8%	+616	+5,8%
Ramsau b. Berchtesgaden	+303	+7,9%	+302	+7,7%
Saaldorf-Surheim	+463	+5,4%	+452	+5,3%
Schneizlreuth	+185	+10,0%	+180	+9,5%
Schönau a. Königssee	+864	+8,8%	+864	+8,8%
Teisendorf	+1.107	+11,0%	+1.076	+10,7%
Summe (Landkreisbinnenverkehr)	+12.068	6,8%	+12.064	+6,8%

Mit diesen Entwicklungen sowie den überregionalen Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehren sind im Verkehrsmodell folgenden Verkehrsmengen zu verzeichnen:

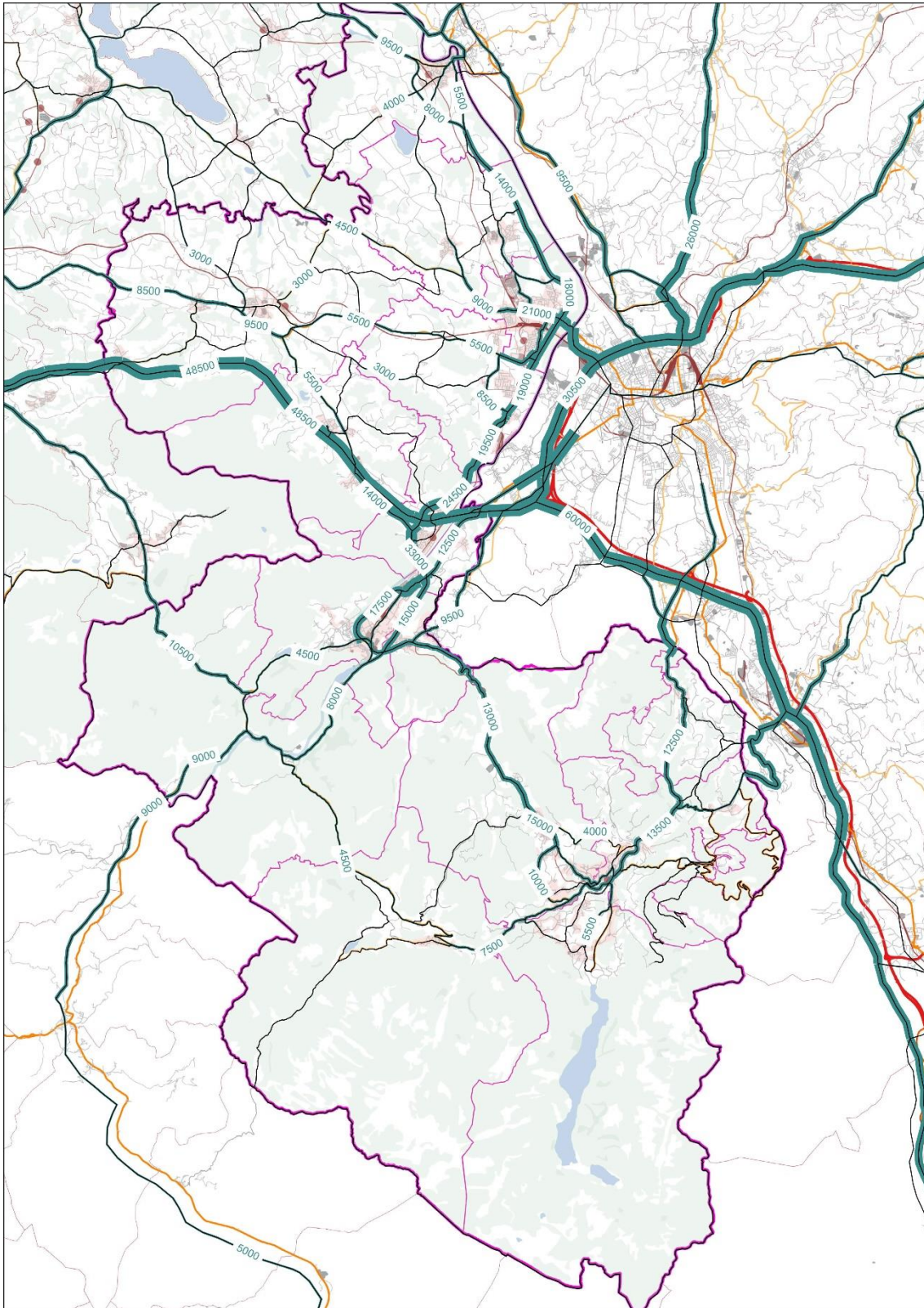


Abbildung 102: Verkehrsmengen Prognosenullfall

Eine detaillierte Abbildung ist der Karte 4-1 zu entnehmen.

Im Vergleich zur regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für die kreisfreien Städte und Landkreise Bayerns steigt das Verkehrsaufkommen überproportional zur Bevölkerungsentwicklung. Bei sonst gleichbleibenden Mobilitätskennziffern (Pkw-Verfügbarkeit, Modal-Split, etc.) dient die Bevölkerungsentwicklung als Maß für die Verkehrsmengenentwicklung. Da sich jedoch auch Mobilitätskennziffern geringfügig auf einem hohen Niveau weiterentwickeln, muss die Verkehrsmengenzunahme über der Bevölkerungsentwicklung liegen. Aus diesen Erkenntnissen lässt sich schlussfolgern, dass das Landesverkehrsmodell den Prognosenullfall sehr gut abbildet und als Werkzeug zur Bewertung der Maßnahmen verwendet werden kann. Die Entwicklung des Schwerverkehrs ist in erster Linie im Zusammenhang mit der gewerblichen Entwicklung zu sehen und wird im Kapitel 4.3 näher erläutert.

Für den Prognosenullfall erfolgte ebenfalls eine Bewertung von Kapazitätsengpässen auf den einzelnen Streckenabschnitten. Die Auswertung erfolgte analog zur Analyse, um einen Vergleich zu ermöglichen, d.h. im Modell wurden Auslastungsgrade von Streckenabschnitten ermittelt und dem Bewertungskriterium nach dem HBS (Verkehrsdichte) gegenübergestellt. Die Obergrenzen der fahstreifenbezogenen Verkehrsdichte für die QSV=C liegen bei 50% (einbahnige Straßen) resp. 62% bei zweibahnigen Straßen. Die Obergrenzen für QSV=D liegen bei 75% davon (einbahnige Straßen) resp. 83% bei zweibahnigen Straßen.

Für vorliegende Untersuchung wurde einheitlich die Überschreitung von 61% Auslastung als maßgebender Kennwert für Streckenabschnitte mit hoher Störanfälligkeit definiert. Dies entspricht je nach Streckentyp einer QSV D und schlechter. In den Karten sind diese Strecken entsprechend nachfolgender Legende orange, rot oder dunkelrot gekennzeichnet.

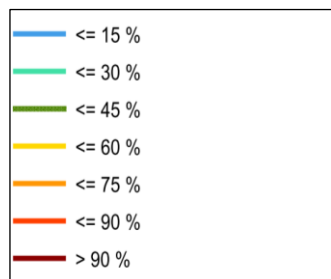


Abbildung 103: Legende der Auslastungsgrade

Wie bereits in der Analyse erläutert, können bspw. Knotenpunkte, Steigungsstrecken, Kurvigkeiten, Schwerverkehrsanteile nicht bei der Betrachtung der Auslastungsgrade berücksichtigt werden.

Für den Prognosenullfall stellt sich folgende Situation dar:

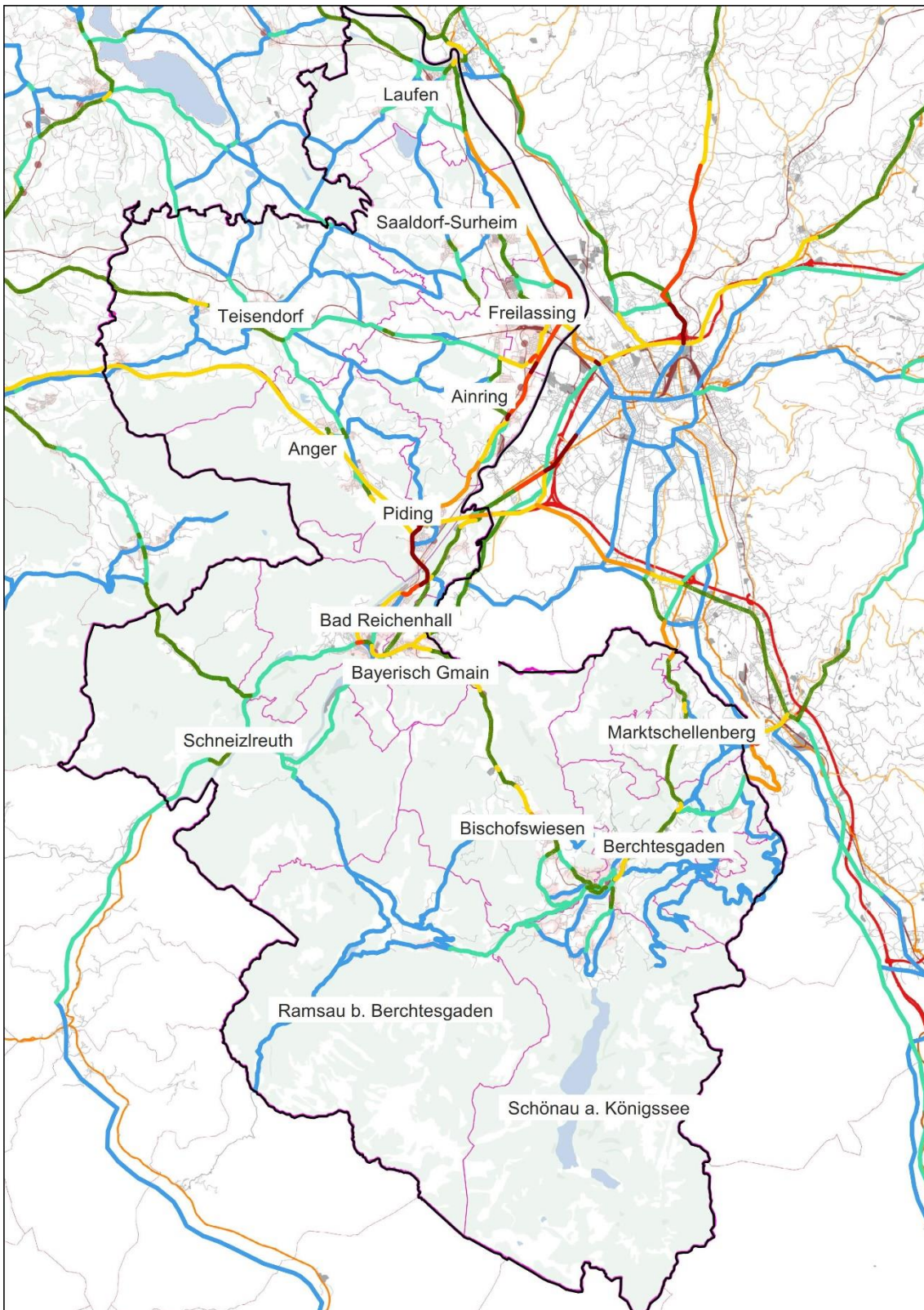


Abbildung 104: Auslastungsgrade auf den Strecken im Berchtesgadener Land

Im Vergleich zu Analyse lassen sich nur wenige signifikante Änderungen feststellen. Die Störanfälligkeit infolge der Verkehrsbelastung auf den Staats- und Kreisstraßen ist weitestgehend unverändert und generell als unkritisch zu bewerten.

Die größten Störanfälligkeiten sind auf den überregionalen Bundesstraßen festzustellen. Für die folgenden Abschnitte ließen sich signifikante Änderungen der Auslastungsgrade feststellen.

- BAB 8 im gesamten Landkreis (Auslastung steigt um ca. 15%)
- B 20 nördlich von Ainring bis Ortsgrenze Laufen (vereinzelt erhöht sich die Auslastung bis 15%)
- B 20 / B 21 Ortsumfahrung und Ortsdurchfahrt Bad Reichenhall (Auslastung sinkt auf Ortsumfahrung um ca. 15% und in der Ortsdurchfahrt um bis zu 30%)
- B 20 bei Laufen im Ortszentrum (Auslastung sinkt um bis zu 30%).

Der Anstieg der Störanfälligkeit auf der BAB 8 ist im direkten Zusammenhang mit der allgemeinen Verkehrsmengenzunahme zu sehen. Ohne den Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrstreifen kommt der vorhandene Querschnitt zunehmend an seine Auslastungsgrenzen. Sofern der Ausbau auf sechs Fahrstreifen umgesetzt wird, ist eine deutliche Reduktion der Streckenauslastung zu erwarten. Im Bundesverkehrswegeplan ist der Ausbau der BAB 8 in diesem Teilstück im weiteren Bedarf eingestuft. Eine Realisierung bis zum Prognosehorizont 2030 ist daher noch möglich, wird durch die Autobahndirektion Südbayern für einen Zeitraum vor 2027 jedoch ausgeschlossen. Ähnliches gilt für die Bundesstraße 20 nördlich von Ainring bis zur Gemeindegrenze von Laufen. Durch die allgemeine Verkehrsmengenzunahme und fehlende kapazitätserweiternde Maßnahmen erhöht sich der Auslastungsgrad und damit die Störanfälligkeit. Anders als bei der BAB 8 sind in diesem Bereich jedoch keine kapazitätserweiternden Maßnahmen vorgesehen resp. Planungen vorhanden. Die Entwicklung der Verkehrsmengen sollte deshalb in diesem Bereich genau verfolgt werden und mögliche Ansätze zu einer Verbesserung der Gesamtsituation entwickelt werden.

In der Stadt Bad Reichenhall kommt es auf der Ortsdurchfahrt und auf der bestehenden Ortsumfahrung zu einer Minderung der Auslastung, da der Kirchholz- und Stadtberg tunnel im vordringlichen Bedarf des BVWP eingestuft worden und somit Bestandteil des Prognosenullfalls sind. Folglich ist eine Entlastung im Stadtgebiet von Bad Reichenhall die logische Konsequenz. Gleiches gilt für Reduzierung der Störanfälligkeit in der Stadt Laufen. Die Ortsumfahrung im Zuge der B 20 ist im Landesverkehrsmodell Bestandteil des Prognosenullfalls, wodurch die Stadtmitte entlastet wird.

4.2 Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV

Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV steht keine quantitative Analyse zur Verfügung. Da im Radverkehr keine Kapazitätsengpässe auftreten, ist dieser Umstand auch ohne Belang. Für die Entwicklung werden vor allem Einflussfaktoren aus der Entwicklung der Bevölkerung maßgebend sein, als da wären:

- Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 des Landesamtes für Statistik sieht ein Wachstum von 5,2% für den Landkreis.
- Demographischer Wandel: auch im Landkreis wird das Durchschnittsalter zunehmen, verbunden ist damit ein potentiell geringerer Anteil an Wegen mit dem NMIV für diese Altersgruppe.
- Aus der Mobilitätserhebung Salzburg (HERRY Consult GmbH, 2014) ist bekannt, dass derzeit die durchschnittliche Wegelänge zu Fuß 1,2 km und mit dem Rad 3,0 km beträgt. Die Verkehrsmittel des NMIV haben derzeit einen Anteil von 5,0% an der Verkehrsleistung der Landkreisbürger (zu Fuß 1,6%, mit dem Rad 3,4%).

Für den Prognosenullfall wird angenommen, dass bis 2030 keine maßgebende Veränderung der Verkehrsmittelwahl eintreten wird. Die Verkehrsleistung des NMIV wird bis 2030 demnach analog zum Bevölkerungswachstum um ca. 5% zunehmen. Für die Bemessung der Verkehrsanlagen des NMIV wäre das ohne Relevanz.

4.3 Prognose des Verkehrsaufkommens im ÖV

Der Prognosenullfall enthält einige Maßnahmen im SPNV (Ausbau der Infrastruktur wie auch Erweiterungen des betrieblichen Angebotes), die bis zum Prognosehorizont realisiert sein werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde bereits beschlossen, daher sind sie Bestandteil des Prognosenullfalles und werden nicht als Maßnahmenvorschläge aufgenommen.

Die Inbetriebnahme des Bahnhofpunktes Bad Reichenhall Nord ist bis Ende des Jahres 2021 angestrebt. Die Lage des Haltepunktes in der Nähe der Haltestelle „Grabenbachstraße/Saalachstraße“ ermöglicht eine attraktive Verknüpfung zum Stadtbus und die Schaffung eines intermodalen Haltepunktes. In Bischofswiesen-Winkl ist ein weiterer Haltepunkt vorgesehen. Dadurch wird dieser Gemeindeteil zukünftig durch den SPNV erschlossen.

Zwischen Freilassing und Salzburg wurde ein drittes Gleis in Betrieb genommen. Der S-Bahn-Verkehr wird dadurch unabhängiger von anderen Schienenverkehren (z.B. Personenfern-, Güterverkehr). Dies ermöglicht die Durchbindung der BLB S3 nach Salzburg, gemäß des Fahrplanes 2018, und gewährleistet geringere Anschlusszeiten zwischen der BLB S4 und der ÖBB S2 von und nach Linz, dann fast stündlich.

Die strategischen Planungen für den Prognosehorizont 2030 des Freistaates Bayern beinhalten die Taktverdichtung des vorhandenen 2-Stunden-Takt auf einen 1-Stunden-Takt auf der Strecke Mühldorf – Freilassing und ist damit ebenfalls Bestandteil des Prognosenullfalles.

Der Landkreis Berchtesgadener Land ist Bestandteil des Untersuchungsraumes zweier unabhängiger Verkehrsmodelle, dem LVM Bayern und dem Salzburger VERMOSA3 Modell (vgl. 2.1.1). Zur Plausibilisierung wurden die Ergebnisse des Prognosenullfalles des Landesverkehrsmodells mit denen des VERMOSA3 Modells verglichen. Beide Modelle prognostizieren einen leichten Rückgang der ÖV-Nachfrage resp. des ÖV-Anteils für den Landkreis Berchtesgadener Land. Eine Trendwende der Verkehrsmittelwahl wird damit nicht beschrieben. Die Erhöhung des Motorisierungsgrades und das nahezu unveränderte ÖV-Angebot seit 2012 begründen die prognostizierte Verkehrsentwicklung. Die im Prognosenullfall berücksichtigten Maßnahmen kompensieren diese Entwicklung lokal, aber nicht landkreisweit.

Der Tourismusverkehr wurde abstrahiert im Vermosa3 Verkehrsmodell berücksichtigt. Die kostenlose ÖPNV-Nutzung wurde in keinem der verfügbaren Modelle konkret berücksichtigt. Da die kostenlose ÖPNV-Beförderung für Fahrgäste mit Gästekarte bereits zum Analysezeitpunkt gegeben war (Einführung erfolgte im Dezember 2008), ist die Nachfragewirkung implizit im Modell enthalten.

Durch den demografischen Wandel kommt es zu unterschiedlichen Tendenzen in der Entwicklung des Passagieraufkommens. In Bad Reichenhall und in Teisendorf ist mit einer leichten Zunahme der Beförderungszahlen zu rechnen. Die Inbetriebnahme neuer Haltepunkte in der Gemeinde Bad Reichenhall und die positive Bevölkerungsprognose 2030 für beide Gemeinden begründen diese Zunahme. In Anger und Schneizlreuth wird eine Stagnation des Passagieraufkommens erwartet. In allen anderen Gemeinden ist von einem Rückgang auszugehen. Dieser fällt von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich hoch aus. Der in absoluten Zahlen höchste Rückgang ist in Berchtesgaden und in Schönau a. Königssee zu verzeichnen. Die Ursache für den Nachfragerückgang im ÖV liegt in der unveränderten Bevölkerungsprognose 2030 für beide Gemeinden und der unter Punkt 4.1 beschriebenen Zunahme des Motorisierungsgrades, welche sich negativ auf die ÖV-Nachfrage auswirken.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Entwicklungen in den einzelnen Gemeinden zusammen:

Tabelle 97: Verkehrsentwicklung Prognosenullfall ÖV 2030 (im Vergleich zur Analyse 2014)

Gemeinde	Gesamtverkehrsaufkommen		
	Absolutes Gesamtverkehrsaufkommen ⁹	Absolute Änderung gegenüber Analyse	Prozentuale Änderung gegenüber Analyse
Ainring	1.942	-66	-3,3%
Anger	648	-3	-0,4%
Bad Reichenhall	6.306	+220	+3,6%
Bayerisch Gmain	821	-105	-11,4%
Berchtesgaden	4.704	-422	-8,2%
Bischofswiesen	3.439	-127	-3,6%
Freilassing	4.937	-215	-4,2%
Laufen	2.241	-33	-1,5%
Marktschellenberg	335	-20	-5,6%
Piding	716	-62	-8,0%
Ramsau b. Berchtesgaden	210	-32	-13,2%
Saaldorf-Surheim	1.112	-103	-8,4%
Schneizlreuth	183	-8	-4,1%
Schönau a. Königssee	2.096	-394	-15,8%
Teisendorf	4.180	+74	+1,8%
Summe	33.869	-1.295	-3,7%

Aber auch innerhalb der Gemeinden entwickeln sich unterschiedlich ausgeprägte Tendenzen, etwa in Teisendorf, wo es trotz der insgesamt positiven Entwicklung des Aufkommens auch Gebiete gibt, an denen ein Rückgang erwartet werden muss.

⁹ Summe aus Quell- und Zielverkehr

Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die verkehrsbezirksfeine Entwicklung:

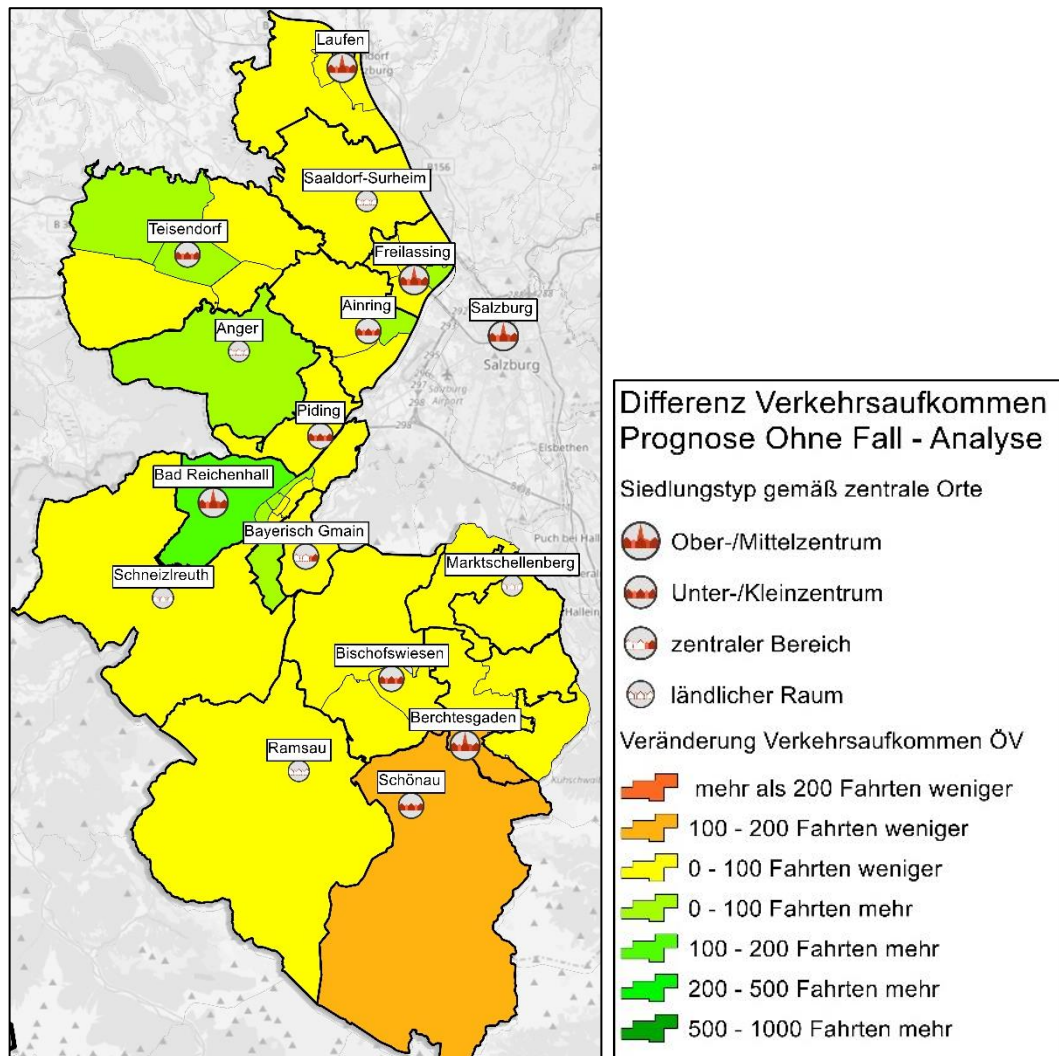


Abbildung 105: Veränderung des Verkehrsaufkommens im ÖV pro Werktag und Verkehrsbezirk zwischen Prognosenullfall und Analysefall

4.4 Prognose des Verkehrsaufkommens im GV

Zur Abschätzung der Prognose des Verkehrsaufkommens im Güterverkehr stehen folgende Datengrundlagen zur Verfügung:

- Strukturdaten, u.a. aus der Gemeindebefragung: Einschätzungen der Gemeinden zur Entwicklung des Gewerbes
- Landesverkehrsmodell Bayern: Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Gemeinden im Prognosenullfall
- VERMOSA: Güterverkehrsprognose Österreich
- BVWP-Verflechtungsmatrizen: Globalprognose zur Güterverkehrsentwicklung in Deutschland, 2010 und 2030

Strukturdaten

Aus der Gemeindebefragung liegen Abschätzungen der Gemeinden zur Entwicklung folgender (Güter-)verkehrsbestimmender Strukturdaten vor:

- Arbeitsplatzentwicklung bis 2030
- Nachfrage nach Gewerbeflächen bis 2030
- Aus Gemeindesicht erwartetes / gewünschtes Wachstum der Gewerbebetriebe bis 2030

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Angaben aller Gemeinden. Bei der Arbeitsplatzentwicklung wird überwiegend von einer leichten Zunahme (2-5%) ausgegangen. Deutlichen Zuwachs (5-15%) erwarten lediglich die Gemeinden Laufen und Teisendorf. Hier sowie in Bad Reichenhall und Piding wird auch der größte Bedarf an Gewerbeflächen gesehen. Insgesamt über alle Gemeinden wird von einem leichten bis mittleren Wachstum bei den ansässigen Gewerbebetrieben ausgegangen.

Tabelle 98: Entwicklung den Güterverkehr bestimmender Strukturdaten



Gemeinde	Arbeitsplatzentwicklung	Nachfrage Gewerbeflächen		Wachstum der Gewerbebetriebe
		[ha]	% ansässige Betriebe	
Ainring	Leichte Zunahme (2-5%)	1 - 2	55%	leicht: 10%
Anger	Leichte Zunahme (2-5%)	5	80%	leicht
Bad Reichenhall	Leichte Zunahme (2-5%)	5 - 10	50%	leicht: 5%
Bayerisch Gmain	11% Stagnation (+/-2%) 67% leichte Zunahme (2-5%) 22% deutliche Zunahme (5-15%)	1 - 3	offen	78% leicht: bis 5% 22% mittel: bis 10%
Berchtesgaden	Stagnation (+/- 2%)	-	-	leicht
Bischofswiesen	Leichte Zunahme (2-5%)	5	50%	leicht: bis 5%
Freilassing	Leichte Zunahme (2-5%)	3 - 5	-	mittel: 10%




Gemeinde	Arbeitsplatzentwicklung	Nachfrage Gewerbeflächen		Wachstum der Gewerbebe- triebe
Laufen	Deutliche Zunahme (5-15%)	10	50%	Mittel: 20%
Marktschellenberg	Leichter Rückgang (-2%)	1	-	-
Piding	Leichte Zunahme (2-5%)	12	40%	leicht: 10%
Ramsau b. Berchtesgaden	Stagnation (+/- 2%)	0	0	gar nicht
Saaldorf-Surheim	Leichte Zunahme (2-5%)	1 - 2	40%	leicht
Schneizlreuth	Stagnation (+/- 2%)	0,5 - 1	-	leicht: 15% (bezogen auf Steuerein- nahmen aus Fremdenver- kehrsbetrie- ben)
Schönau a. Königssee	Leichte Zunahme (2-5%)	2	50%	leicht: 3%
Teisendorf	Deutliche Zunahme (5-15%)	15	20	mittel

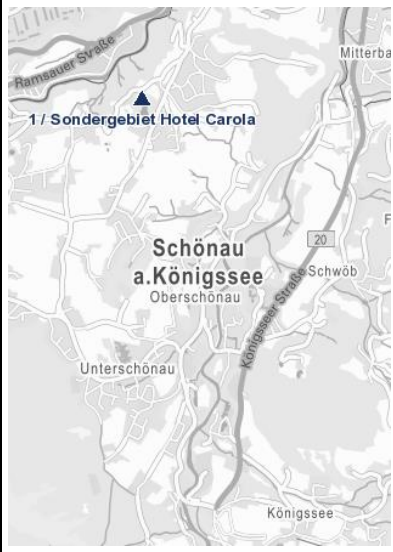
Zusätzlich zur Abschätzung der Nachfrage dienen Angaben zum Angebot verfügbarer Gewerbegebiete /-flächen im Landkreis als Indikator, an welchen Stellen prognostisch die Schwerpunkte der Gewerbeentwicklung und damit des potenziellen Güterverkehrszuwachses zu sehen sind.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die vom Bayerischen Industrie- und Handelskammertag (BIHK e.V.) über das Geoportal Bayern veröffentlichten Gewerbegebiete. Diese Übersicht gibt die dort ausgewiesenen Standorte und Flächen zum Stand März 2018 wieder, ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle 99: Gewerbegebiete im Landkreis; Kommunale Gewerbegebiete auf Basis der den IHKs von den SISBY-Mitgliedskommunen zur Verfügung gestellten Daten sowie durch kommunale Selbstpflege aktualisiert.
(Quelle: SISBY Gewerbegebiete Bayern (Livedaten); Anbieter: Bayerischer Industrie- und Handelskammertag BIHK e. V.; online-Zugriff: http://gis.bihk.de/cgi-bin/wms_ge?)

Gemeinde	Verortung	Name	Verfügbare Fläche gesamt
Ainring		Mitterfelden A	2.500 m ²
Bad Reichenhall		Schwarzbach	17.000 m ²

Gemeinde	Verortung	Name	Verfügbare Fläche gesamt
Bischofswiesen		Im Pfaffenfeld II	45.794 m ²
Freilassing		Kesselpoint Industriegelände Klebing II Sägewerkstraße Industriegebiet Süd	15.600 m ² 8.200 m ² 6.700 m ² 15.000 m ² 66.000 m ²
Piding		Lattenbergstraße	6.776 m ²

Gemeinde	Verortung	Name	Verfügbare Fläche gesamt
Schönau a. Königssee		Sondergebiet Hotel Carola	6.000 m ²

Verkehrsmodelle

Landesverkehrsmodell Bayern

Anhand des Landesverkehrsmodells lassen sich für den Prognosenullfall die Veränderungen im Quell- und Zielverkehrsaufkommen auf Gemeindeebene analysieren. Betrachtet wird das Lkw-Fahrtenaufkommen mit Fahrzeugen > 3,5 t zGG im Quell- und Zielverkehr jeder Gemeinde im Landkreis. Binnenverkehre, d.h. Güterverkehre mit Quelle und Ziel in der selben Gemeinde, werden hierbei nicht betrachtet.

Das Verkehrsmodell berücksichtigt im Straßengüterverkehr eine Zunahme des landkreisweiten Quell- und Zielverkehrsaufkommens bis 2030 von ca. 4% (vgl. nachfolgende Tabelle). Sowohl absolut als auch prozentual betrachtet, ändert sich das Fahrtenaufkommen dabei nur geringfügig. Die größten absoluten Zunahmen sind in den Gemeinden Freilassing, Bad Reichenhall und Ainring mit jeweils rund 100 – 150 zusätzlichen Lkw-Fahrten pro Tag zu verzeichnen. Zunahmen in der Größenordnung zwischen 50 und 100 zusätzlichen Lkw-Fahrten pro Tag betreffen die Gemeinden Teisendorf, Anger, Piding, Bischofswiesen und Berchtesgaden. In allen anderen Gemeinden ist gemäß Verkehrsmodellprognose 2030 von nicht mehr als 50 zusätzlichen Lkw-Fahrten pro Tag auszugehen.

Die Befunde decken sich weitgehend mit den Einschätzungen und Erwartungen der Gemeinden hinsichtlich der perspektivischen Entwicklung bei Arbeitsplätzen, Gewerbeflächen und Gewerbewachstum (vgl. Kapitel zuvor). Insofern lässt sich die Entwicklung des Güterverkehrs in erster Linie im Zusammenhang mit der gewerblichen Entwicklung sehen.

Tabelle 100: Verkehrsentwicklung GV Prognosenullfall (im Vergleich zur Analyse)

Gemeinde	Quellverkehr		Zielverkehr	
	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Ainring	56	+5,1%	60	+4,9%
Anger	31	+2,8%	31	+2,2%
Bad Reichenhall	64	+7,2%	53	+1,7%
Bayerisch Gmain	11	+8,4%	14	+8,8%
Berchtesgaden	28	+7,5%	28	+7,5%
Bischofswiesen	29	+6,0%	29	+6,1%
Freilassing	73	+5,2%	80	+5,2%
Laufen	18	+5,8%	18	+5,8%
Marktschellenberg	4	+9,0%	4	+9,0%
Piding	30	+0,9%	31	+3,0%
Ramsau b. Berchtesgaden	2	+0,5%	2	+0,5%
Saaldorf-Surheim	21	+5,2%	21	+5,3%
Schneizlreuth	7	+8,6%	7	+8,6%
Schönau a. Königssee	7	+11,8%	7	+11,8%
Teisendorf	48	+4,2%	48	+3,9%
Summe	427	+3,8%	432	+3,7%

In der Tabelle sind Veränderung des Quell- und Zielverkehrs aller Gemeinden aufgeführt. Die Bundesstraßenmaut wird voraussichtlich keinerlei Auswirkungen auf das Quell- und Zielverkehrsaufkommen haben. Aussagen / Abschätzungen hinsichtlich der (nicht oder nur in geringem Ausmaß) zu erwartenden Effekte der Bundesstraßenmaut bzgl. Mautausweichverkehr / Verlagerungen im Netz finden sich im Kapitel 7.5.

VERMOSA 3

Das Modell und die Dokumentation geben Hinweise darauf, wie sich der Güter- bzw. Lkw-Verkehr in Österreich entwickeln wird. Ähnlich wie die langfristigen Abschätzungen zum Verkehr in Deutschland wird auch hier eine deutliche Steigerung bei der Güterverkehrsleistung prognostiziert.

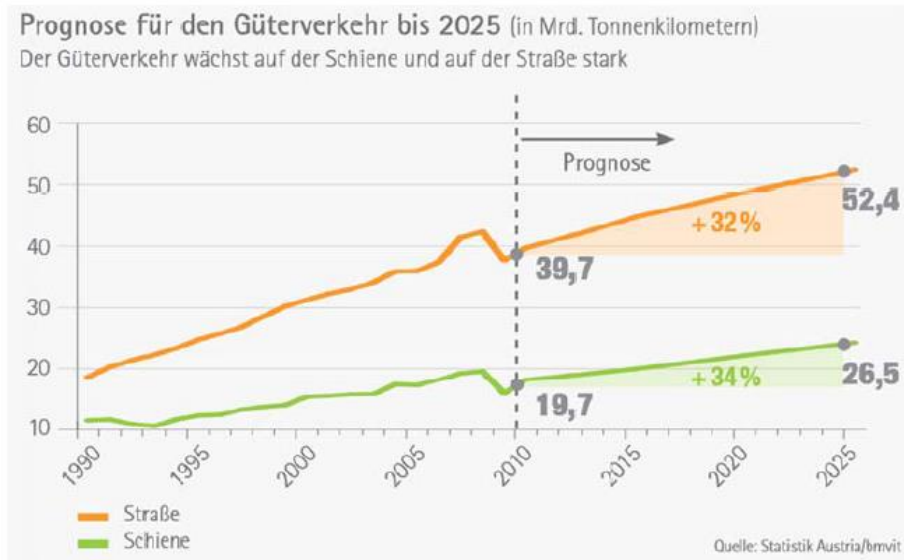


Abbildung 106: Prognose für den Güterverkehr bis 2025 in Österreich; aus VERMOSA 3
(Quelle: Statistik Austria / bmvit)

BVWP Prognose / Verflechtungsmatrizen

Die BVWP-Prognose geht von einer deutlichen Zunahme des Güterverkehrs in Deutschland um 38% (bezogen auf die Transportleistung, d.h. Tonnen-km) im Jahresvergleich 2010 bis 2030 aus. Diese Tendenz gilt auch im Güterverkehr, der den Landkreis Berchtesgadener Land unmittelbar betrifft, d.h. bezogen auf den Quellverkehr, welcher vom Landkreis ausgeht, und vom Zielverkehr, welcher in den Landkreis einströmt. Ein Großteil des BGL-Quell- und Zielverkehrs sind Regionalverkehre mit Quellen und Zielen im an den Landkreis angrenzenden Wirtschaftsraum auf deutscher (Niederbayern, Oberbayern) und österreichischer (Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol) Seite. Ähnliches gilt auch für den Schienen-GV mit Ursprung im Landkreis, wobei Zuwächse beim Transportaufkommen (gleichwohl auf deutlich niedrigerem Niveau als bei der Straße) eher im Austausch mit weiter entfernten Wirtschaftsregionen prognostiziert werden. Das Binnenverkehrsaufkommen innerhalb des Landkreises auf der Straße verbleibt im Gegensatz dazu auf einem konstanten Niveau, mit allenfalls leichtem Rückgang.

Die Angaben aus den BVWP-Matrizen lassen sich nur bedingt mit den Informationen aus dem Verkehrsmodell vergleichen. Grundlage der BVWP sind Güteraufkommenswerte gemessen in Tonnen, im Verkehrsmodell hingegen sind Verkehrsmengen gemessen in Fahrzeugen hinterlegt. Zudem beschreibt das Analysejahr der BVWP mit 2010 einen älteren Ausgangszustand (der überdies durch die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusst ist) als jenes des Verkehrsmodells mit 2014.

Das aus den BVWP-Matrizen extrahierte Verflechtungsaufkommen des Landkreises Berchtesgadener Land (BGL) ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 101: Güterverkehrsaufkommen 2010 / 2030 mit Bezug zum LK BGL;
(Quelle: BVWP Verkehrsverflechtungsprognose)

[Tonnen/Jahr]	Straßen-GV			Schienen-GV		
	2010	2030	Veränderung %	2010	2030	Veränderung %
BGL Binnenverkehr	1.342.000	1.295.000	-4%	-	-	-
BGL Quellverkehr	2.447.000	3.535.000	44%	71.000	88.000	24%
nach Region BGL	1.823.000	2.570.000	41%	42.000	46.000	10%
Rest DE	230.000	325.000	41%	24.000	34.000	42%
Rest EU	394.000	640.000	62%	5.000	8.000	60%
BGL Zielverkehr	2.035.000	2.622.000	29%	212.000	321.000	51%
aus Region BGL	1.638.000	2.071.000	26%	11.000	15.000	36%
Rest DE	87.000	127.000	46%	149.000	206.000	38%
Rest EU	310.000	424.000	37%	52.000	100.000	92%

Region BGL	Kärnten
	Oberösterreich
	Salzburg
	Tirol
	Niederbayern
	Oberbayern

4.5 Verkehrsträgerübergreifende Prognose des Verkehrsaufkommens

Aus einer verkehrsträgerübergreifenden Sicht betrachtet, wird das Verkehrsaufkommen auf den Straßen und in den Fahrzeugen des ÖPNV durch zwei wesentliche Faktoren bestimmt:

- die Bevölkerungsentwicklung und
- das Arbeitsplatzwachstum.

Beide Einflussfaktoren können wesentlich durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungshoheit über die Bauleitplanung bestimmt werden. Das Maß der Ausweitung von Wohn und Gewerbeflächen, die Auswahl der Betriebe und deren Intensität der Verkehrserzeugung und vor allem deren Standortwahl bestimmen die zukünftigen Verkehrsmengen im Landkreis. Diese Zusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung werden in Kapitel 3.6.4 beschrieben und führen in der Konsequenz auch zu einem Initialprojekt (siehe Kapitel 6.3.4).

Die Zusammenschau der obigen Kapitel ergibt als Ergebnis eines Prognosenullfalls ein stetiges Wachstum der Verkehrsmengen, welches auf der Straße und im ÖPNV proportional zum Bevölkerungswachstum und zur Zunahme der Arbeitsplätze stattfinden wird, da für den Prognosenullfall eine maßgebende Veränderung der Verkehrsmittelwahl nicht unterstellt werden kann.

Im Güterverkehr jedoch wird ein Wachstum überwiegend auf der Straße abgewickelt, da Alternativen fehlen. Der durch den Landkreis induzierte Güterverkehr wird vor allem auf der BAB 8 durch eine Zunahme des weiträumigen Schwerverkehrs überlagert, welcher einer Einflussnahme durch den Landkreis entzogen ist.

5 VERBESSERUNGEN BIS 2030

Auf Basis der vorangegangenen Analysen und Ergebnisse wurden Maßnahmen getrennt nach den vier Verkehrssegmenten erarbeitet und in einem ersten Bewertungsschritt priorisiert (zur Methodik siehe Kapitel 5.1). Neben Maßnahmen in den einzelnen Verkehrssegmenten, die gemeindeübergreifende Wirkungen aufweisen, wurden auch Maßnahmenansätze zur Beseitigung der Defizite in den 15 kreisangehörigen Gemeinden behandelt.

5.1 Methodik

Auf Grundlage der analysierten Datengrundlagen, der Erfassung des Ist-Zustands, der Defizitanalyse und der Abschätzung der verkehrlichen Entwicklung im Prognosefall wurden verkehrsträgerspezifische Maßnahmenvorschläge zur Behebung der identifizierten Defizite entwickelt.

Den Defiziten sind Maßnahmenvorschläge zugeordnet, welche zunächst unabhängig von Aufwand und Wirksamkeit aus Gutachtersicht bestmögliche Ansätze skizzieren. Diese Zusammenstellung findet sich für alle Verkehrsträger in den nachfolgenden Kapiteln und bildet zusammengenommen die sogenannte „**Longlist**“ der Maßnahmen.

Die Maßnahmen der Longlist werden in einer **Vorbewertung** zunächst priorisiert. Hierfür wird zum einen der zu erwartende Aufwand und zum anderen die zu erwartende Wirkung jeweils in den Kategorien gering, mittel, hoch und sehr hoch grob abgeschätzt. Die Vorbewertung beruht auf den Einschätzungen der Gutachter auf Grundlage vorliegender Informationen und der Einschätzungen, welche im Rahmen der Gemeindebefragung und der Stakeholderbeteiligung aufgenommen wurden.

Mittels Kombination der beiden Indikatoren wird jeder Maßnahme ein sogenannter **Prioritätenindex** zugewiesen. Die Zuweisungsvorschrift ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Maßnahmen mit beispielsweise geringem Aufwand und hoher oder sehr hoher Wirkung werden mit dem Prioritätsindex 1 versehen, das heißt, ihnen wird eine sehr hohe Priorität im Rahmen des landkreisweiten Mobilitätskonzepts zugeschrieben. Maßnahmen mit einem Index von 5 oder 6 weisen demzufolge eine geringe oder sehr geringe Priorität auf.

Tabelle 102: *Prioritätenindex zur Vorbewertung der Maßnahmen der Longlist*

Aufwand	Wirkung			
	sehr hoch	hoch	mittel	gering
gering	1	1	2	3
mittel	1	2	3	4
hoch	2	3	4	5
sehr hoch	3	4	5	6

In den verkehrsträgerspezifischen Maßnahmen-Tabellen in den folgenden Kapiteln wird der Prioritätenindex für jede Maßnahme angegeben. Die dahinterstehende Aufwands- und Wirkungsabschätzung für MIV, NMIV, ÖV und GV ist in den Anlagen 3 bis 6 im Anhang zu finden.

Maßnahmen, die mit dem Index 1 vorbewertet wurden, werden im Folgenden in eine sogenannte „**Shortlist**“ überführt, dort weiter ausgeführt und anhand eines erweiterten Indikatorensets bewertet (vgl. Kapitel 6.1). Die Shortlist stellt demnach eine Auswahl der vertiefend zu betrachtenden Schwerpunkte dar.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der Maßnahmen über die einzelnen Prioritätenklassen. Über alle Verkehrsträger gesehen, wird fast jede zweite Maßnahme mit der Priorität 1 vorbewertet. Defizite, denen keine Maßnahmen sinnvoll zugeordnet werden können oder Maßnahmen, bei denen eine Vorbewertung des Aufwands und/oder der Wirkung nicht möglich oder sinnvoll ist, werden mit dem Prioritätsindex 0 versehen, d.h. die Defizite / Maßnahmen werden im Rahmen des landkreisweiten Mobilitätskonzepts nicht weiter verfolgt.

Tabelle 103: Übersicht Maßnahmen-Prioritäten nach Verkehrsträgern

Anzahl Maßnahmen	Priorität (P)								
	gesamt	P 1		P 2	P 3	P 4	P 5	P 6	P 0
MIV	97	55	davon 9 Planfälle Verkehrsmodell und 4 Initialprojekte	19	18	4	1	0	0
NMIV	143	52	davon 2 Initialprojekte	34	14	3	0	0	40
ÖV	79	42	davon 2 Initialprojekte	7	15	8	0	0	7
GV	56	18	davon 1 Initialprojekt	12	12	2	0	0	12
Übergreifend	16	16	davon 2 Initialprojekte	0	0	0	0	0	0
	391	183		72	59	17	1	0	59

5.2 Maßnahmen im MIV

5.2.1 Verkehrsmodell

Mit Hilfe des Landesverkehrsmodells Bayern wurden auf Basis der Prognose 2030 diverse gemeindeübergreifende Planfälle untersucht und bewertet. Im Folgenden werden die Hintergründe sowie die Ergebnisse der Planfälle erläutert. Um die verkehrliche Wirkung zu quantifizieren erfolgt ein Vergleich mit dem Prognosenullfall (vgl. Kapitel 4.1).

Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer

Die Anschlussstelle Hagenau bei Salzburg ist gegenwärtig als Viertelanschluss ausgebildet. Fahrzeuge, welche aus Richtung München kommen, können an der Anschlussstelle abfahren. Ein Auffahren auf die A 1 ist an dieser Anschlussstelle nicht möglich. Dies hat zur Folge, dass insbesondere im Ortsteil Bergheim (Österreich) der Anteil des Durchgangsverkehrs sehr hoch ist. Um den Ort zu entlasten, ist die Erweiterung der Anschlussstelle in einen Halbanschluss geplant, bei dem ein Auffahren in Richtung München ermöglicht wird.

Um die verkehrlichen Wirkungen auf den Landkreis Berchtesgadener Land zu bewerten, wurde dieser Planfall im Landesverkehrsmodell implementiert und berechnet. Die folgende Abbildung zeigt die verkehrlichen Effekte, die durch den Bau des Halbanschlusses entstehen. Es ist anzumerken, dass davon ausgegangen wird, dass der Gitzentunnel ebenfalls bis zum Prognosehorizont 2030 realisiert wurde.

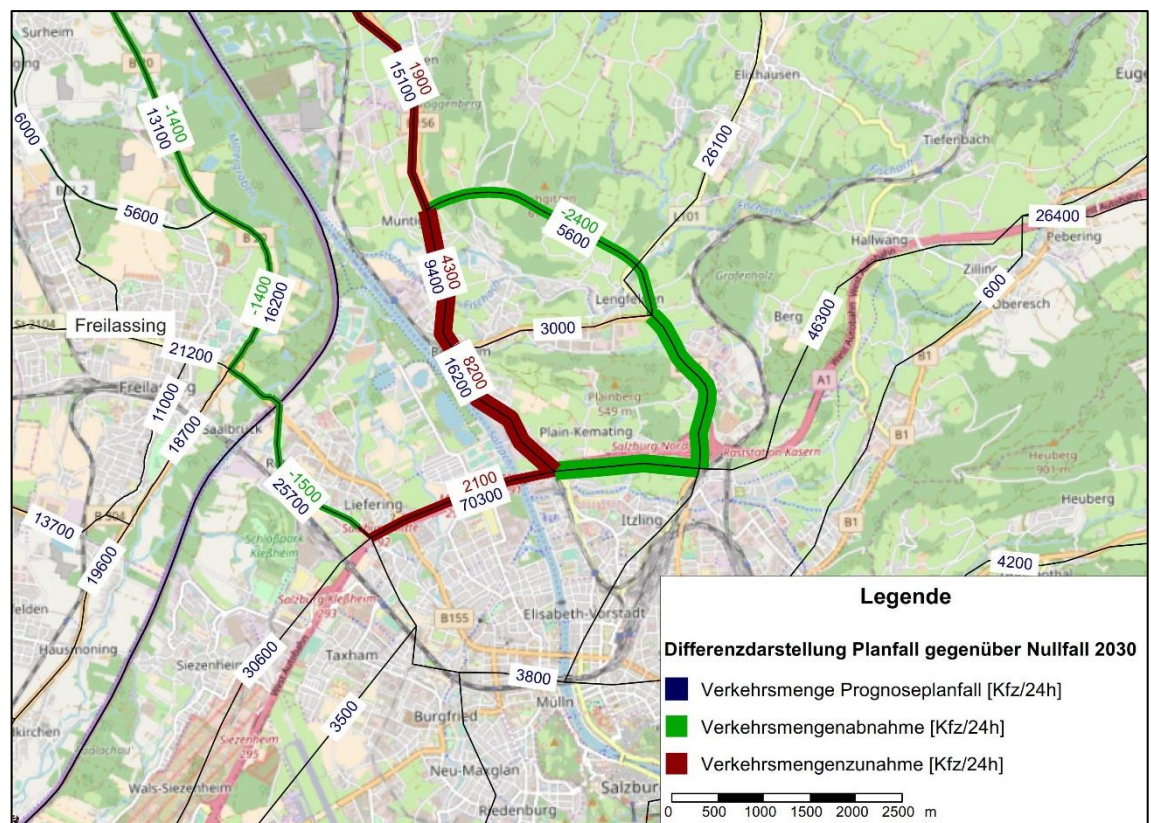


Abbildung 107: Planfall Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Durch den geplanten Ausbau des Hagenauer Aufschleifers zum Halbanschluss sind die verkehrlichen Effekte im Landkreis Berchtesgadener Land als gering einzustufen. Die Bundesstraße B 20 erfährt zwar zwischen Freilassing und Laufen eine Entlastung (1.400 Fahrzeuge), welche jedoch in Bezug zur Gesamtverkehrsmenge (16.200 Fahrzeuge) nur sehr gering ist.

Diese Erkenntnis spiegelt sich auch bei der Bewertung der Maßnahme wider. Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens sind in der folgenden Tabelle dokumentiert:

Tabelle 104: Bewertung Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer

A85	Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer
Bewertung	1,2 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Betroffenheit für Landkreis • kaum spürbare verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • geringe Reisezeitvorteile • keine Kosten für Landkreis (Baulastträger: Republik Österreich)

Der Hagenauer Aufschleifer trägt nur wenig zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation bei. Eine Weiterverfolgung aus Sicht des Landkreises Berchtesgadener Land ist nicht zu forcieren.

Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall

Die Stadt Bad Reichenhall ist trotz bestehender Ortsumfahrung von Durchgangsverkehr stark belastet. Dies ist durch zwei Ursachen zu begründen: Zum einen stößt die bestehende Ortsumfahrung an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze, was zu unerwünschten Schleichverkehren durch das Zentrum Bad Reichenhalls führt. Zum anderen hat sich die Stadt Bad Reichenhall aufgrund von mangelnder Flächenverfügbarkeit an die Ortsumfahrung heran entwickelt.

Zur Entlastung des Stadtgebietes Bad Reichenhall vom Durchgangsverkehr ist eine weitere Ortsumfahrung vorgesehen. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wurde für diese Thematik eine Vorzugsvariante entwickelt, welche im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft wurde. Die Vorzugsvariante beinhaltet zwei Tunnelstrecken (im „Kirchholztunnel“ und „Stadtbergtunnel“) zwischen Bad Reichenhall Nord und Bad Reichenhall Süd. Vor allem der hohe Anteil des Schwerverkehrs auf der Transitstrecke stellt eine hohe Belastung für die Stadt dar und soll über die neue Ortsumfahrung abgewickelt werden, da ggf. auf der bestehenden Trasse eine Tonnagebeschränkung angeordnet werden könnte.

Gemäß dem Planfeststellungsverfahren werden mit der Ortsumfahrung Bad Reichenhall die folgenden Ziele verfolgt:

- „Entlastung des Stadtgebietes von Bad Reichenhall von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen
- Entlastung der bestehenden Bundesstraße 20 / B 21 vom Schwerverkehr
- Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr

- Entlastung der Kreisstraße BGL 4 von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Beseitigung der Unfallhäufungsstrecke UH 23, Reduzierung der Umwegigkeit, etc.)“

Um im Rahmen des Landkreisverkehrskonzeptes eine Empfehlung geben zu können, inwieweit die Zielstellungen der geplanten Ortsumfahrung erreicht werden können, fand eine Bewertung in Form eines Planfalls statt. Folgende Abbildung zeigt die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumfahrung durch den Kirchholz- und Stadtbergtunnel:

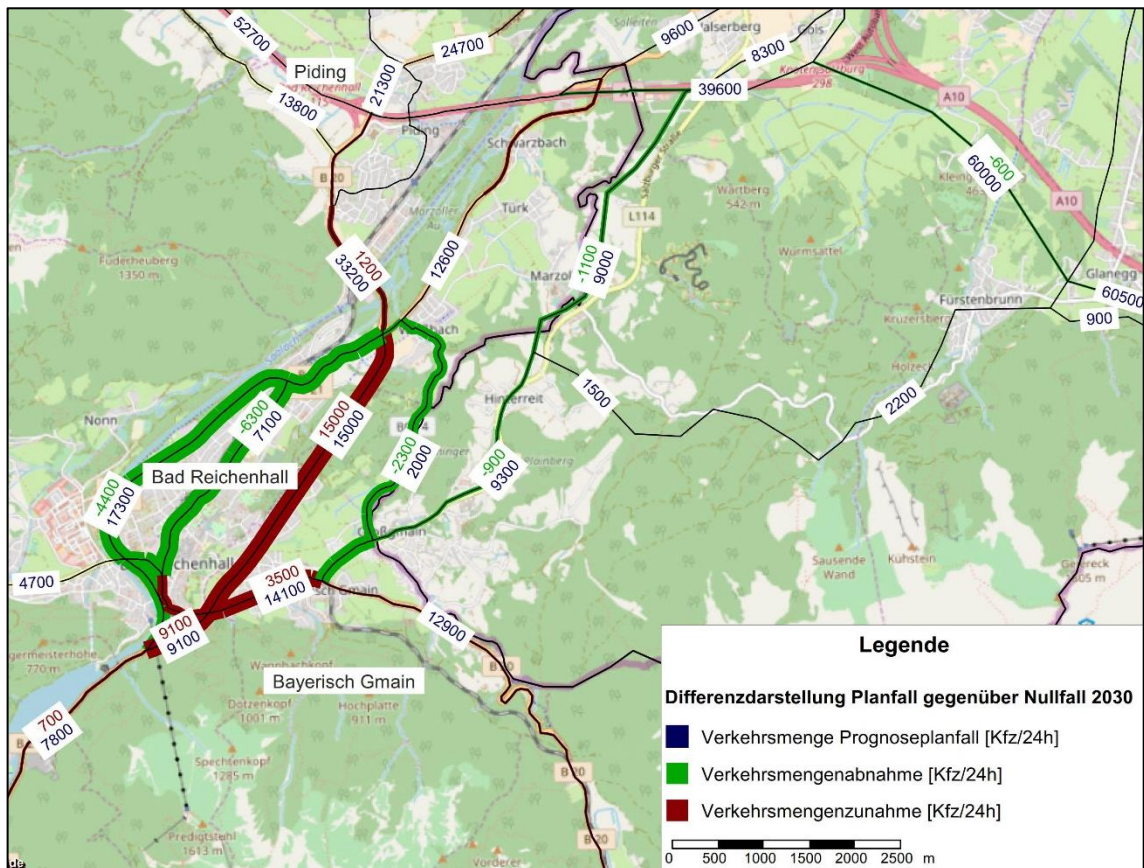


Abbildung 108: Planfall Kirchholz- und Stadtbergtunnel
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Der gewünschte Effekt der Entlastung des Stadtgebiets Bad Reichenhall tritt durch die Verlagerung der Verkehre auf die neue Ortsumfahrung ein. Die Stadtmitte (Münchener Allee, Wittelsbacherstraße, Innsbrucker Straße) erfährt ca. eine Halbierung der Verkehrsmengen, sodass die werktägige Verkehrsstärke auf ca. 7.100 Fahrzeuge sinkt. Ebenso stellt sich auf der BGL 4 und der bestehenden Bundesstraße 20 / B 21 im Stadtgebiet Bad Reichenhall eine Entlastung ein. Auf der BGL 4 kommt es ca. zu einer Halbierung der Verkehrsmengen, sodass nur noch ca. 2.000 Fahrzeuge an einem normalen Werktag dort verkehren. Auf der bestehenden Ortsumfahrung reduziert sich die Verkehrsmenge um ca. 4.400 Fahrzeuge auf ca. 17.300 Fahrzeuge an einem Werktag.

Als negativen Effekt erfährt die B 20 im Süden von Bad Reichenhall bis zum Knotenpunkt mit der BGL 4 eine Zunahme um 3.500 Fahrzeuge, wodurch die Gesamtverkehrsmenge auf insgesamt 14.100 Fahrzeuge ansteigt.

Ein Vergleich der vorgenannten Wirkungen mit Ergebnissen aus früheren Verkehrsuntersuchungen ist nur sehr eingeschränkt möglich, da das vorliegend verwendete Landesverkehrsmodell Bayern ein vergleichsweise grobes Abbild der verkehrlichen Gegebenheiten bietet.

Insgesamt überwiegen jedoch die positiven Effekte, was auch im Bewertungsverfahren deutlich wird. Dessen Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle dokumentiert:

Tabelle 105: Bewertung Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall

A86	Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall
Bewertung	2,9 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Betroffenheit für Landkreis • deutliche verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • mittlerer Reisezeitvorteile • Plantrasse: keine Kosten für Landkreis (Baulastträger: Bund) • ggf. Instandhaltungskosten bestehender Bundesstraße bei Herabstufung

Aus verkehrlicher Sicht ist der Planfall weiterzuverfolgen und eine rasche Umsetzung anzustreben.

Ortsumfahrung Oberteisendorf

Aus der Gemeindebefragung und dem in der Gemeinde vorhanden Ortsentwicklungskonzept geht der Wunsch hervor, die Situation an der Ortsdurchfahrt Oberteisendorf zu verbessern. In einem Verkehrsgutachten der Firma INGEVOST wurden bereits mehrere Maßnahmen untersucht und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Effekte bewertet. Auch eine Ortsumfahrung auf der West-Ost-Achse sowie der West-Süd-Achse wurde verkehrlich bewertet und empfohlen. Da diese Planung im BVWP jedoch nicht im vordringlichen oder weiteren Bedarf eingestuft wurde, erfolgte im Rahmen des Landkreisverkehrskonzeptes eine erneute Bewertung der Ortsumfahrung.

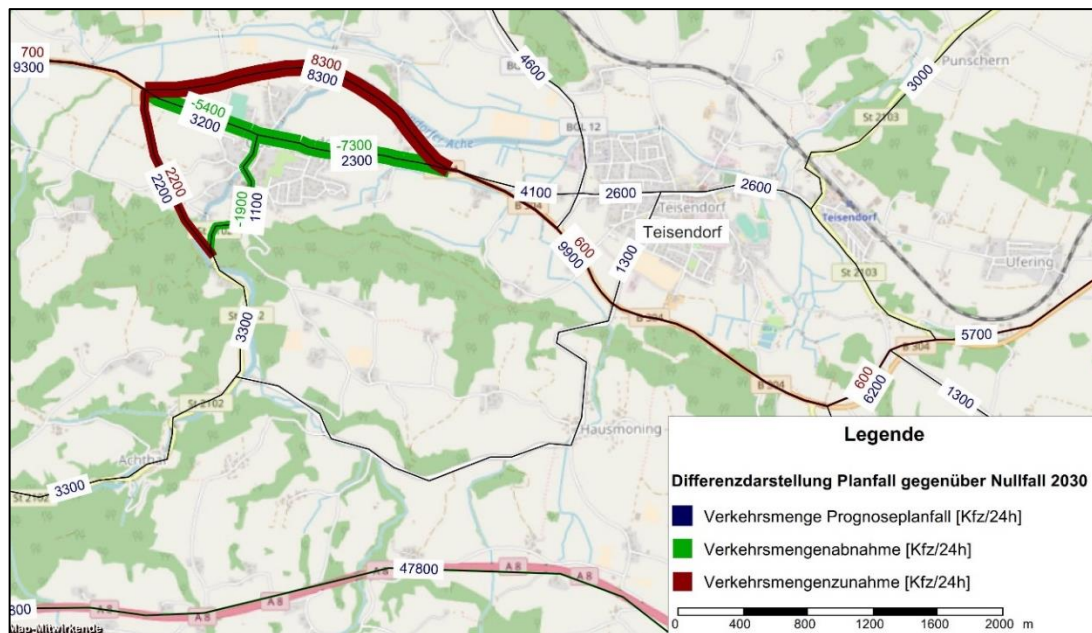


Abbildung 109: Planfall Ortsumfahrung Oberteisendorf
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

In der Abbildung ist zu erkennen, dass die Ortsdurchfahrt Oberteisendorf eine deutliche Entlastung erfährt. Insgesamt reduzieren sich die Verkehrsmengen um bis 75%. Auch die Verkehrsmengen auf der Staatsstraße St 2102 werden mehr als halbiert. Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung (Entlastungspotential der Ortsmitte) ist die Variante der Ortsumfahrung uneingeschränkt zu empfehlen.

Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens sind in der folgenden Tabelle dokumentiert:

Tabelle 106: Bewertung Ortsumfahrung Oberteisendorf

A87	Ortsumfahrung Oberteisendorf
Bewertung	1,3 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Betroffenheit für Landkreis • hohe lokale verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • geringe Reisezeitvorteile • Plantrasse: keine Kosten für Landkreis (Baulastträger: Bund) • ggf. Instandhaltungskosten bestehender Bundesstraße bei Herabstufung

Für den Ortsteil Oberteisendorf ist die Entlastung durch die Ortsumgehung sehr groß. Jedoch hat eine Ortsumfahrung nur eine geringe landkreisweite Bedeutung und in bereits vorhandenen Voruntersuchungen wurde die Umsetzung als schwierig dargelegt. Eine Weiterverfolgung wird daher vorerst nicht empfohlen.

Salzachquerung Gitzentunnel/Laufen

In der Mitte des Flusslaufes der Salzach verlaufen Teile der Landesgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich. Durch diese Zäsur ist eine länderübergreifende Verkehrsbeziehung nur durch Brückenbauwerke oder Tunnel möglich. Zwischen dem nördlichen Landkreis Berchtesgadener Land und der Republik Österreich existiert neben der Grenzbrücke auf Höhe Freilassing (B 304) nur eine Brückenverbindung zwischen Laufen und Oberndorf. Eine weitere Querungsmöglichkeit für den MIV soll künftig geschaffen werden. Zwei verschiedene Planungsvorschläge für den Standort befinden sich in der Diskussion. Dazu wurden bereits mehrere Studien erstellt:

- Machbarkeitsstudie „Salzachquerende Straßenverbindung zwischen B 20 (D) und B 156 (A) im Bereich Freilassing/Salzburg bis südlich Oberndorf/Laufen“, Verkehrsuntersuchung (Vorstudie)
- „Salzachquerende Ortsumgehung Laufen/Oberndorf“,
- Masterplan „Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg“,
- Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“.

Die untersuchten Studien kamen dabei zu folgendem Ergebnis:

- Eine verkehrliche Bewertung südlich gelegener Varianten einer Salzachquerung, wie sie im Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ vorgeschlagen werden, existiert bislang nicht. Dies gilt auch und vor allem im Verbund mit dem Projekt Gitzentunnel, der Anschlussstelle Hagenau und der geplanten Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe).
- Hinsichtlich der bislang untersuchten verkehrlichen Wirksamkeit wurde ein Standort südlich von Laufen als Vorzugsvariante beschrieben (Variante Mitte nach Vorstudie).
- Aus dieser Vorstudie wurden dabei auch im Vergleich weitreichende Netzeffekte der Variante Süd klar. Diese Effekte beziehen sich insbesondere auf eine Verkehrsabnahme auf der A 1 und Verkehrsverlagerungen zwischen der österreichischen B 156 (Verkehrszunahme) und B 20 (Verkehrsabnahme).

Um diese Erkenntnisse zu quantifizieren, wurden mit dem Landesverkehrsmodell zwei Varianten der Trassenführung bewertet.

Variante in Verlängerung Gitzetunnel

Bei der Salzachquerung in Verlängerung des Gitzentunnels müssen neben der reinen Infrastrukturmaßnahme auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Im Bereich Siggerwiesen liegen auf österreichischer Seite großräumige Gewerbeflächen, welche u.a. von Logistikern besiedelt sind. Eine weitere Entwicklung auf vorhandenen Potenzialflächen ist nur möglich, wenn die verkehrliche Anbindung verbessert wird. Eine bei Siggerwiesen / Muntigl gelegene Salzachquerung würde hohe Anteile des bestehenden und zukünftigen Ziel- und Quellverkehrs dieser Nutzungen aufnehmen und im Verbund mit der B 20 und B 304 die weiträumige Erschließung sicherstellen. Eine Salzachquerung bei Siggerwiesen / Muntigl würde auch **und vor allem in Kombination mit dem Gitzentunnel** eine Ringverbindung über die B 156 und B 20 hinweg darstellen. Es entstünde damit neben der A 1 ein „zweites, äußeres Ringstraßensystem“ um Salzburg.

Die verkehrlichen Auswirkungen sind in der folgenden Abbildung dokumentiert;

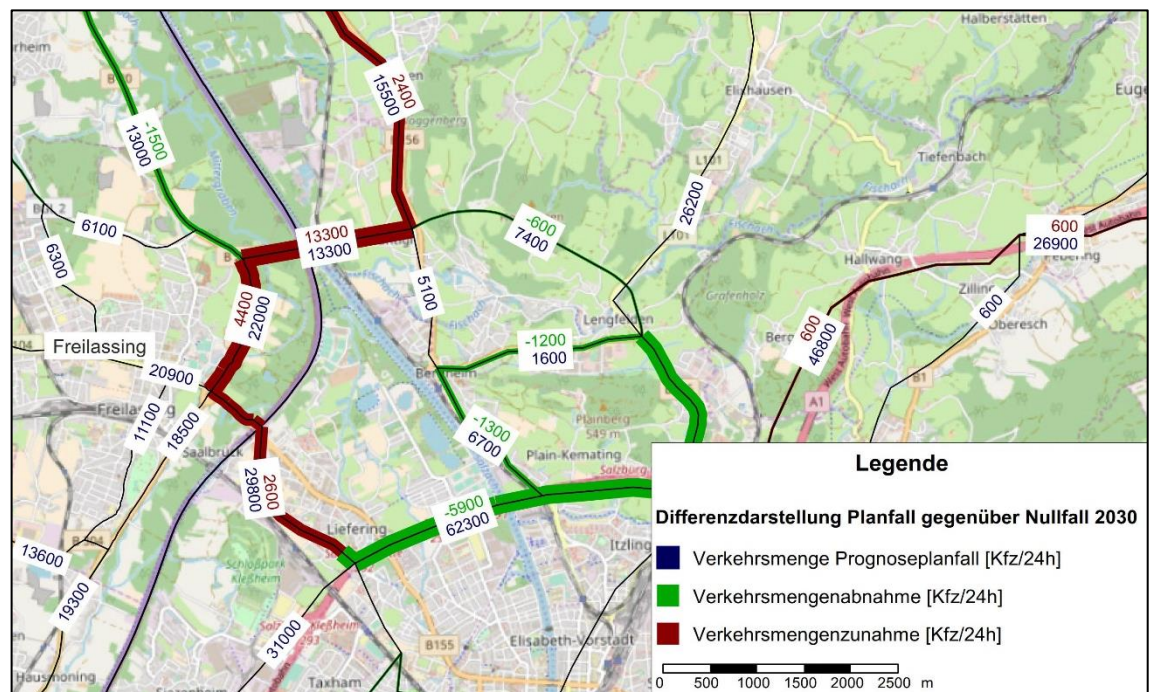


Abbildung 110: Planfall Salzachquerung (Gitzentunnel)
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Wie in der Vorstudie bereits ansatzweise erkennbar, würden Mehrbelastungen auf diesem äußeren Ring mit Verkehrsabnahmen auf der A 1 einhergehen. Die Abnahme entspricht etwa 10% der prognostizierten Verkehrsmenge vom Nullfall. Dies ist keine wünschenswerte Entwicklung, da damit Verkehrsbelastungen von der tragfähigen Infrastruktur Autobahn abgezogen und auf das nachgeordnete Straßennetz verlagert werden. Ziel einer jeden strategischen Verkehrsplanung muss die Bündelung von Verkehrsströmen im hochrangigen Straßennetz sein und nicht deren Verteilung über die Fläche.

Auf deutscher Seite sind Mehrbelastungen zwischen der neuen Salzachquerung am Gitzentunnel und der bestehenden Salzachquerung zu erwarten. Dafür erfährt die B 20 zwischen Saaldorf-Surheim und Laufen eine geringfügige Entlastung. Auf der österreichischen Seite kommt es zu einer Verkehrsmengensteigerung zwischen der geplanten Salzachquerung und Oberndorf. Im Bild nicht zu erkennen ist die Entlastung auf der bestehenden Salzachquerung zwischen Laufen und Oberndorf. Diese ist mit ca. 3.700 Kfz/24h deutlich geringer als im Planfall Salzachquerung nahe Laufen und Oberndorf.

Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens für die Salzachquerung (Höhe Gitzentunnel) sind in der folgenden Tabelle dokumentiert:

Tabelle 107: Bewertung Salzachquerung Gitzentunnel

A88	Salzachquerung Gitzentunnel
Bewertung	1,3 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Betroffenheit für Landkreis • keine positiven verkehrlichen Effekte für Landkreis (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • mittlere Reisezeitvorteile • keine Kosten für Landkreis (Baulastträger: Bund/RÖ)

Für den Landkreis überwiegen die negativen verkehrlichen Effekte einer Salzachquerung auf Höhe des Gitzentunnels. Der Verkehr verlagert sich in Teilen von der kapazitätsstärkeren österreichischen A 1 auf die kapazitätsschwächere B 20. Aus Sicht des Landkreises ist diese Trassenvariante nicht zu empfehlen.

Variante südlich von Laufen

Die Variante der Salzachquerung bei Laufen verläuft südlich von Laufen und Oberndorf und soll die Innenstadt von Laufen verkehrlich entlasten. Folgende Abbildung zeigt die zu erwartenden Verlagerungseffekte einer Salzachquerung nahe Laufen und Oberndorf.

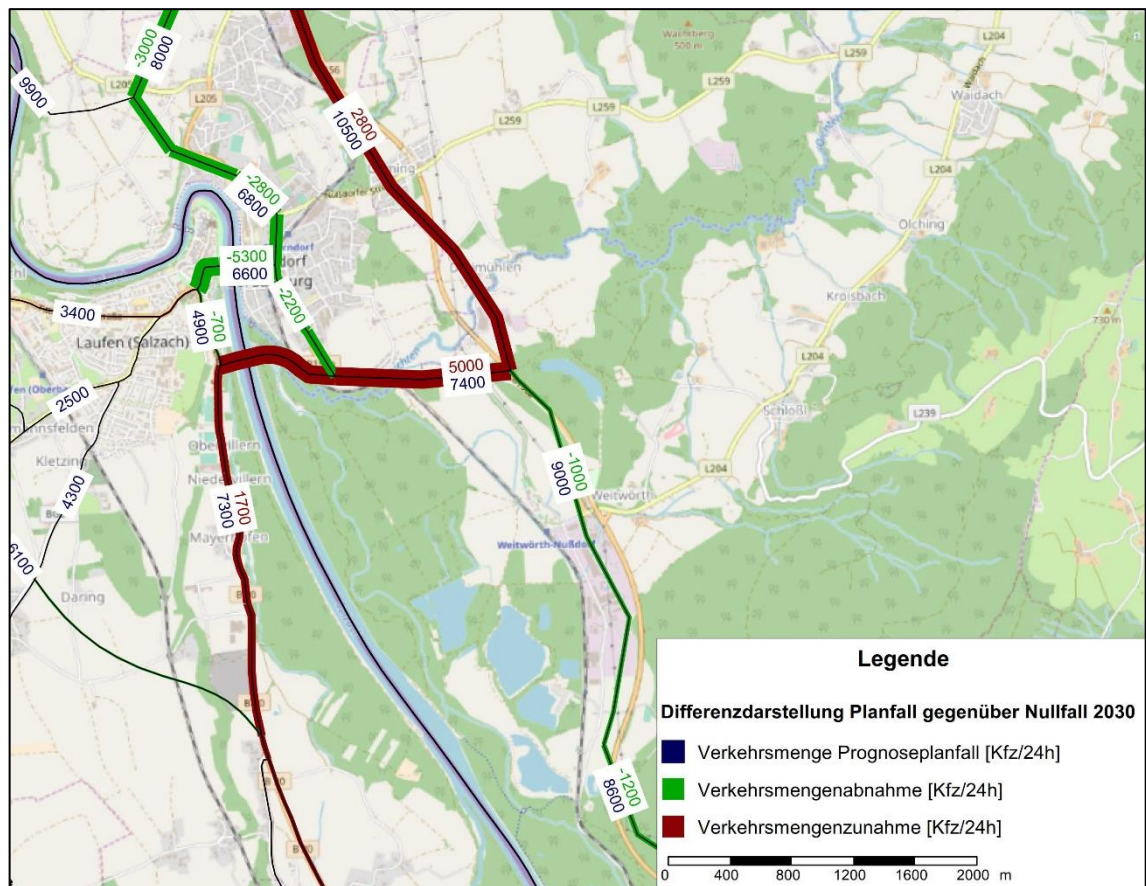


Abbildung 111: Planfall Salzachquerung bei Laufen
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Durch die Salzachquerung in dieser Lage werden die Ortsdurchfahrten von Laufen und Oberndorf verkehrlich erheblich entlastet. Auf der bestehenden Länderbrücke zwischen Laufen und Oberndorf halbiert sich die Verkehrsmenge in etwa. Zusätzlich wird die B 20 auf deutscher Seite eine leichte Verkehrsmengenzunahme erfahren, wohingegen die L 156 auf österreichischer Seite südlich der neuen ortsnahen Salzachquerung eine Verkehrsmengenabnahme erfährt. Nördlich der neuen Salzachquerung wird der Verkehr auf der österreichischen Seite auf der L 156 in einem moderaten Maß steigen.

Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens für eine Laufen-nahe Salzachquerung sind in der folgenden Tabelle dokumentiert:

Tabelle 108: Bewertung Salzachquerung Laufen

A89	Salzachquerung Laufen
Bewertung	2,7 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> hohe Betroffenheit für Landkreis mittlere verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) mittlere Reisezeitvorteile keine Kosten für Landkreis (Baulastträger: Bund)

Eine Laufen-nahe Salzachquerung entlastet die Innenstadt deutlich und verlagert den Verkehr auf das überörtliche Straßennetz. Größere negative verkehrliche Effekte sind durch die Realisierung nicht zu erwarten, wodurch eine Forcierung des Planfalls für den Landkreis zu empfehlen ist. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit mit der Republik Österreich resp. mit dem Land Salzburg erforderlich.

Vollanschluss Anger

In der Gemeinde Anger ist die Ausfahrt 114 der BAB 8 nur als Behelfsausfahrt ausgebildet, was bedeutet, dass Ein- und Ausfädelungstreifen nicht richtlinienkonform dimensioniert sind. Das Auf- und Abfahren ist jedoch aus/in beide Richtungen möglich. Das nachgeordnete Netz an der Anschlussstelle Anger umfasst keine klassifizierte Straßen. Es handelt sich überwiegend um lokale Straßen mit einer reinen Erschließungsfunktion. Zudem fahren die Kfz-Lenker vermehrt auf der Staatsstraße 2103, da deren Umwegigkeit geringer ist. Um dem entgegen zu wirken, wurde der Planfall: „Vollanschluss Anger“ untersucht. Dieser ist auch Teil des Ausbaus der BAB 8 und wird realisiert, wenn die Gemeinde Anger zustimmt. Dieser umfasst neben einer richtlinienkonformen Gestaltung der Zu- und Abfahrtsrampen die Verlegung der Anschlussstelle nach Südosten in die Nähe des Ortsteils Aufham mit einem direkten Anschluss an das klassifizierte Straßennetz (St 2103).

Die folgende Abbildung zeigt den im Modell implementierten Planfall sowie die verkehrlichen Wirkungen:

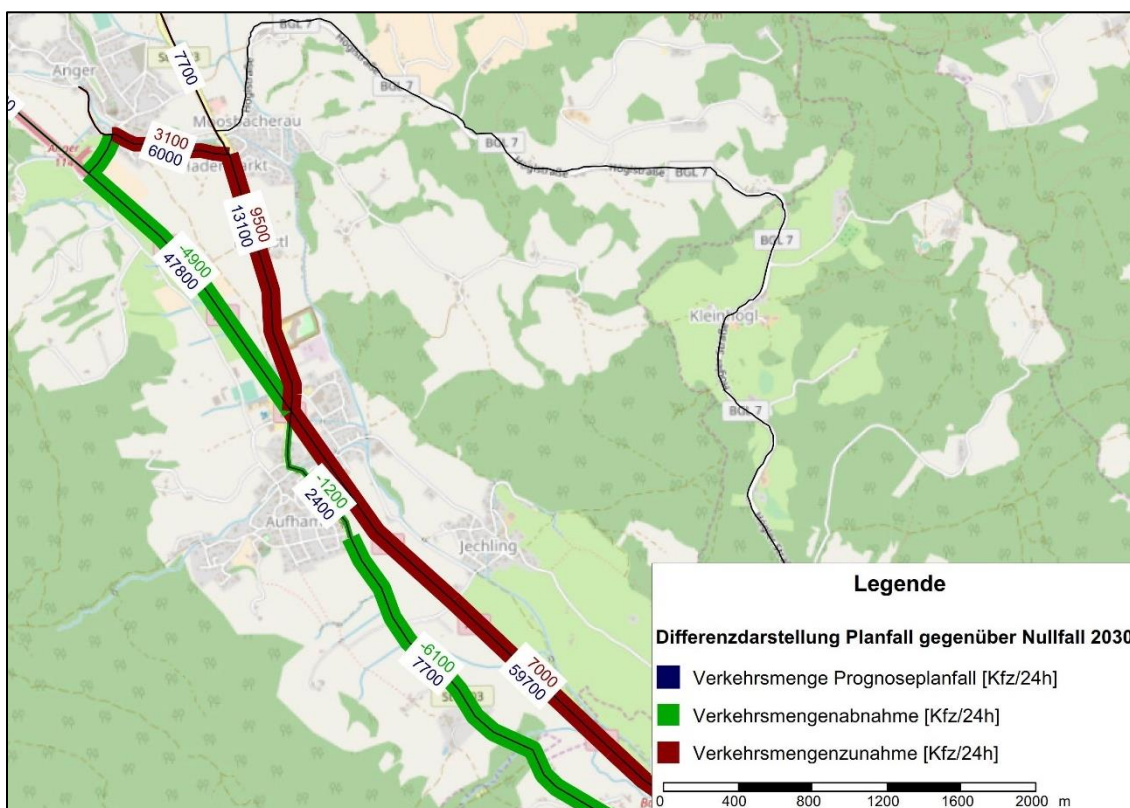


Abbildung 112: Planfall Vollanschluss Anger
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Durch den Vollanschluss Anger (bei Aufham) treten die gewünschten verkehrlichen Effekte ein. Die Staatsstraße 2103 wird in der Ortsdurchfahrt Aufham (und Richtung Piding auch durch Urwies) verkehrlich um ca. 45% entlastet. Der Verkehr verlagert sich auf das höherrangige Netz der BAB 8. Insgesamt nimmt der Verkehr auf der BAB 8 um 7.000 Fahrzeuge (ca. 13%) zu. Im Ortsteil Anger kommt es lt. obiger Abbildung zu einer Vermengensteigerung, die in der Realität nicht eintreten wird. Im Modell wird der vollständige Quell- und Zielverkehr vom Ortsteil Anger nur über eine Anbindung eingespeist, welche direkt an der Behelfsausfahrt liegt. Durch den Wegfall der Behelfsausfahrt muss der Verkehr im Modell durch den gesamten Ortsteil. In der Realität wird die Verkehrszunahme in einem deutlich geringeren Maß ausfallen.

Tabelle 109: Bewertung Vollanschluss Anger

A90	Vollanschluss Anger
Bewertung	2,0 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Betroffenheit für Landkreis • geringe verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • deutliche Reisezeitvorteile • keine Kosten für Landkreis (Baulasträger: Bund)

Aus verkehrlicher Sicht ist der Vollanschluss bei der Gemeinde Anger (bei Aufham) weiterzuverfolgen. Die Ortsteile und die Staatstraße erfahren eine verkehrliche Entlastung und verlagern den Verkehr auf die BAB 8.

Vollanschluss B 21

Eine der zentralen Problemstellungen im MIV ist die hohe Verkehrsmenge auf der Bundesstraße 20 zwischen der Anschlussstelle Bad Reichenhall an der BAB 8 und Bad Reichenhall. Hier ist die Auslastungsgrenze bereits in der Analyse erreicht. Für die Prognose ist eine weitere Verkehrsmengensteigerung zu erwarten. Ein Ausbau der B 20 bspw. zu einer vierstreifigen Fahrbahn ist in diesem Abschnitt aufgrund der Topologie und Bebauung nicht durchgängig möglich. Selbst die Erweiterung um einen Fahrstreifen kann sich als schwierig erweisen. Daher sind alternative Lösungen zu finden, welche verkehrslenkende Wirkungen ausstrahlen.

Eine Möglichkeit ist der Vollausbau der Anschlussstelle Schwarzbach der BAB 8, welche gegenwärtig nur als Viertelanschluss (Auffahren in Richtung München möglich) besteht. Durch den Ausbau zum Vollanschluss wird der Ortsteil Marzoll (Bad Reichenhall) auf kürzerem Wege von der Autobahn aus erreicht. Dies stellt eine optimierte Anbindung des Gewerbegebiets Marzoll an die BAB 8 sicher. Eine gesteigerte Schwerverkehrsbelastung durch die Ausweitung der gewerblichen Nutzung kann ohne eine zusätzliche Beeinträchtigung der Nachbargemeinde Piding abgewickelt werden.

Für die Verkehrsbeziehungen auf dem kleinen deutschen Eck entsteht von einem zukünftigen Vollanschluss Schwarzbach über die B 21 eine leistungsfähige Verbindung nach Bad Reichenhall ohne Ortsdurchfahrten. Bestehende Siedlungen sind bereits weitgehend durch Lärmschutzanlagen geschützt (deren weiterer Ausbau für den Realisierungsfall unbedingt empfohlen wird).

Zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung war dieser Planfall an den sechsstreifigen Ausbau der BAB 8 gekoppelt. Mit Hilfe des Landesverkehrsmodells wurde die verkehrliche Wirkung des Vollanschlusses unabhängig vom Ausbau der BAB 8 betrachtet und bewertet.

Die verkehrlichen Effekte des Vollanschlusses Schwarzbach (B 21) sind der folgenden Abbildung zu entnehmen:

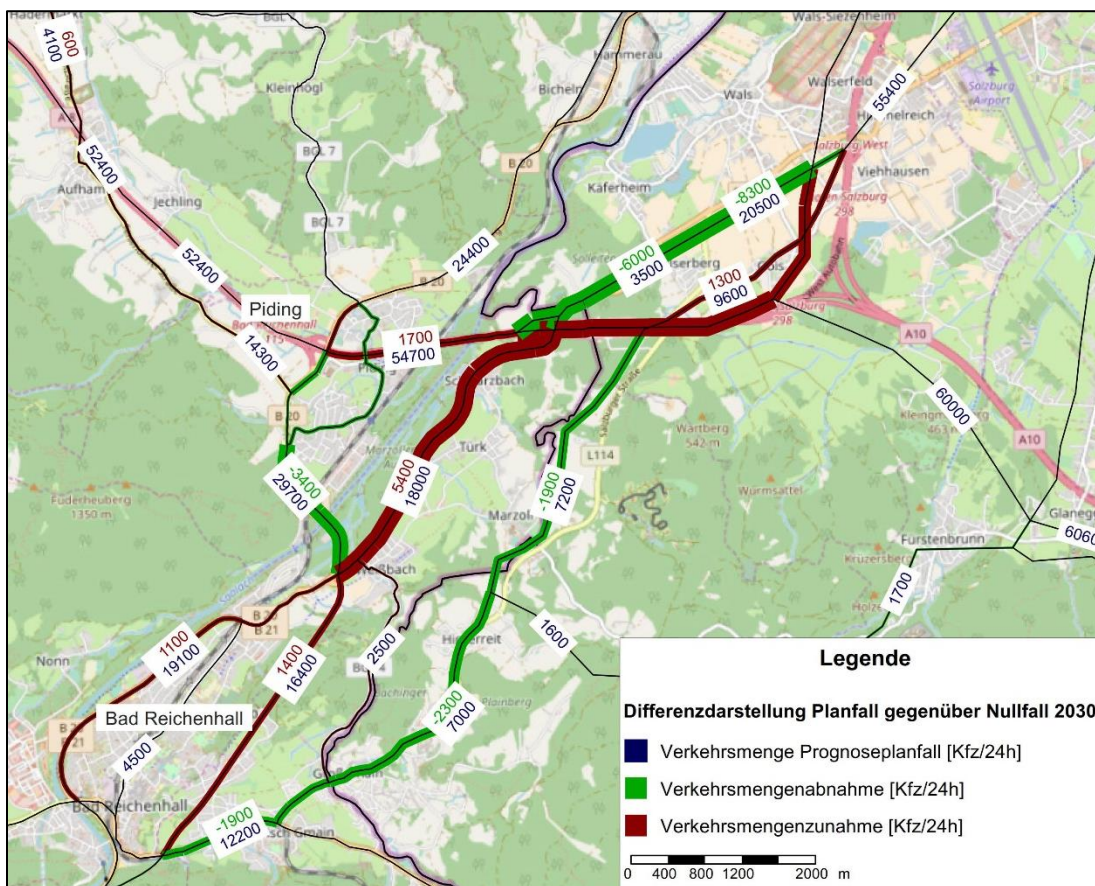


Abbildung 113: Planfall Vollanschluss B 21
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Die B 20 erfährt eine Entlastung von etwa 10%, was eine Gesamtabnahme von 3.400 Fahrzeugen an einem durchschnittlichen Werktag bedeutet. Auf der B 21 kommt es zu einer Verkehrsmengensteigerung von 42%, wodurch die Gesamtverkehrsmenge von 12.600 Fahrzeugen auf 18.000 Fahrzeuge ansteigt. In Folge dessen wird die Störanfälligkeit auf diesem Abschnitt erhöht, jedoch fällt diese noch deutlich geringer aus als auf der B 20. Als unerwünschter Nebeneffekt tritt eine geringfügige Erhöhung der Verkehrsmengen auf den Ortsumfahrungen von Bad Reichenhall zugunsten der Österreichischen Landesstraße 114 ein. Diese Effekte sind jedoch sehr gering und nahezu vernachlässigbar.

Unter Einbezug aller Faktoren ist der Planfall wie folgt zu bewerten:

Tabelle 110: Bewertung Vollanschluss B 21

A91	Vollanschluss B 21
Bewertung	2,3 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • mittlere Betroffenheit für Landkreis • geringe verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • geringe Reisezeitvorteile • keine Kosten für Landkreis

Aus verkehrlicher Sicht sind die Planungen für einen Vollanschluss der B 21 zu befürworten. Besonders die Reduzierung der Umwegigkeit und der damit verbundenen Emissionen und die Entlastung der B 20 ist hier hervorzuheben. Auch im Zusammenhang mit diesem Planfall entstand ein Initialprojekt (siehe Kapitel 6.3.2).

Westtangente Freilassing

Durch das Zentrum der Stadt Freilassing verläuft die St 2104, welche auf diesem Weg an die B 20 angebunden ist. Auf diesem Streckenabschnitt überlagern sich Durchgangsverkehrsströme sowohl mit dem Ziel-/ und Quellverkehr als auch mit Binnenverkehr. Im Stadtzentrum treffen diese verkehrlichen Nutzungsansprüche des MIV auf die des NMIV und die des Stadtlebens, u.a. an eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität.

Zur Verkehrsberuhigung wurden bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt. U.a. wurden gut gelungene Radverkehrsanlagen hergestellt, was jedoch zur Folge hat, dass sich westlich des Stadtgebietes Schleichverkehrsbeziehungen entwickelt haben, welche danach trachten, die störungsanfälligen Querschnitte zu umfahren. Um dieser Problematik entgegen zu wirken und um die St 2104 im Kernbereich von Freilassing weiter zu entlasten, ist die Planungsidee einer Westtangente in der Diskussion. Eine Variante dieser Tangente verläuft westlich des Stadtgebietes und stellt eine Verbindung zwischen der St 2104 und der B 304 her. Die neue Trasse würde jedoch in großen Teilen auf Ainringer Flur verlaufen und würde mutmaßlich zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrsmengen auf der (für eine Kreisstraße) stark belasteten BGL 18 führen, was in der Gemeinde Ainring auf Widerstand stößt.

Im Rahmen des ISEK für die Stadt Freilassing erfolgte bereits eine erste verkehrliche Einschätzung auf Basis einer früheren Verkehrsuntersuchung.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dokumentiert:

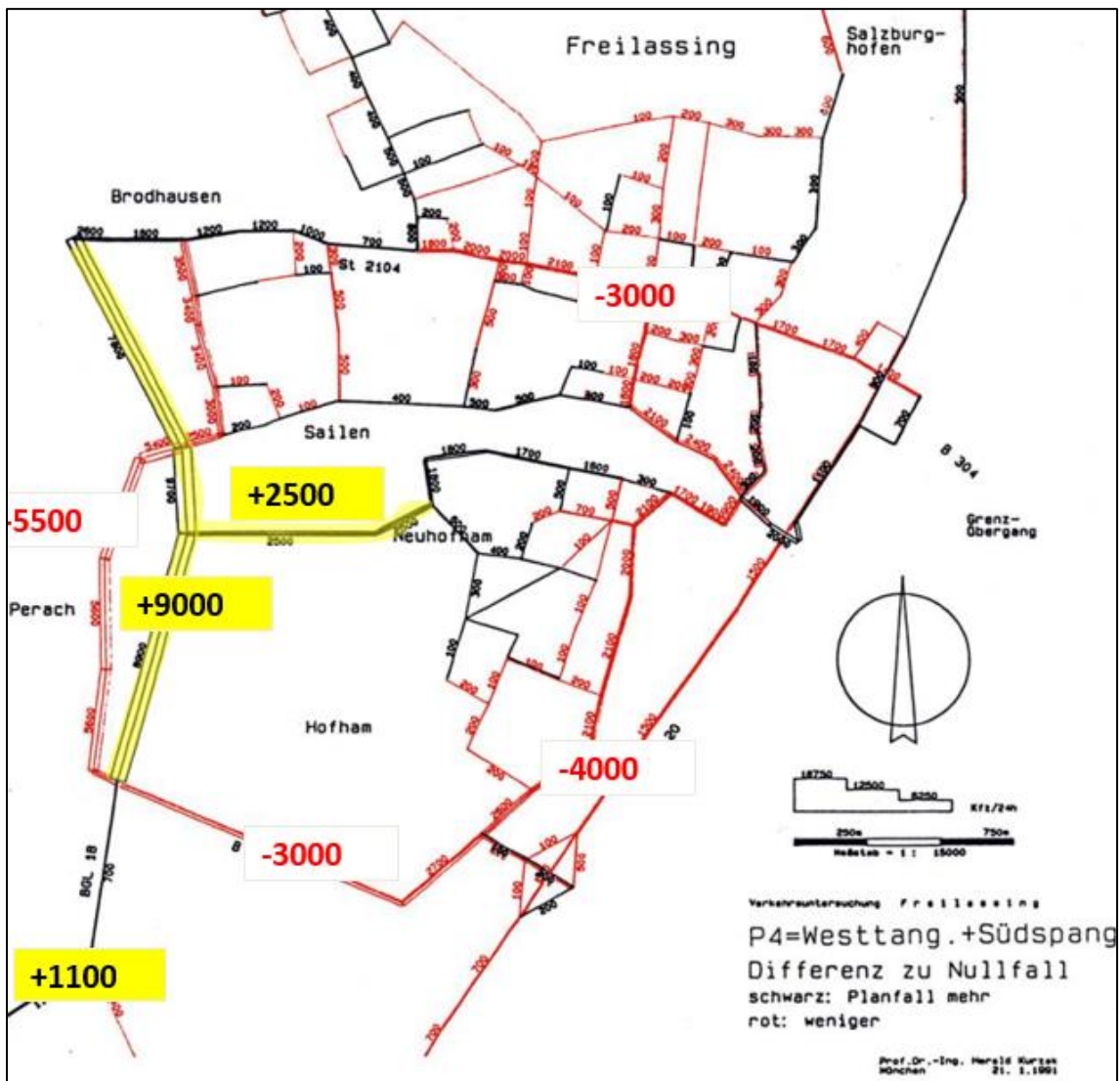


Abbildung 114: Verkehrliche Wirkung der Westtangente
(Quelle: Lang + Burkhardt – verkehrsplanerische Untersuchung für die Stadt Freilassing, 2010)

Auf der Westtangente wurde eine Verkehrsmenge von ca. 9.000 Fahrzeugen prognostiziert. Im Stadtgebiet kommt es zu einer Entlastung von bis zu ca. 4.000 Fahrzeugen am Tag. In der Peripherie (Perach) nimmt der Schleichverkehr um ca. 5.500 Fahrzeuge ab. Die BGL 18 erfährt eine Verkehrszunahme von 1.100 Fahrzeugen an einem normalen Werktag. Dieses Verkehrsmodell wurde nur für die Stadt Freilassing erstellt, die Wirkung auf Nachbargemeinden ist nur ansatzweise erkennbar.

Um weiträumige Effekte herauszuarbeiten, erfolgte für vorliegendes Gutachten die Untersuchung einer Westtangente Freilassing mit Hilfe des Landesverkehrsmodells.

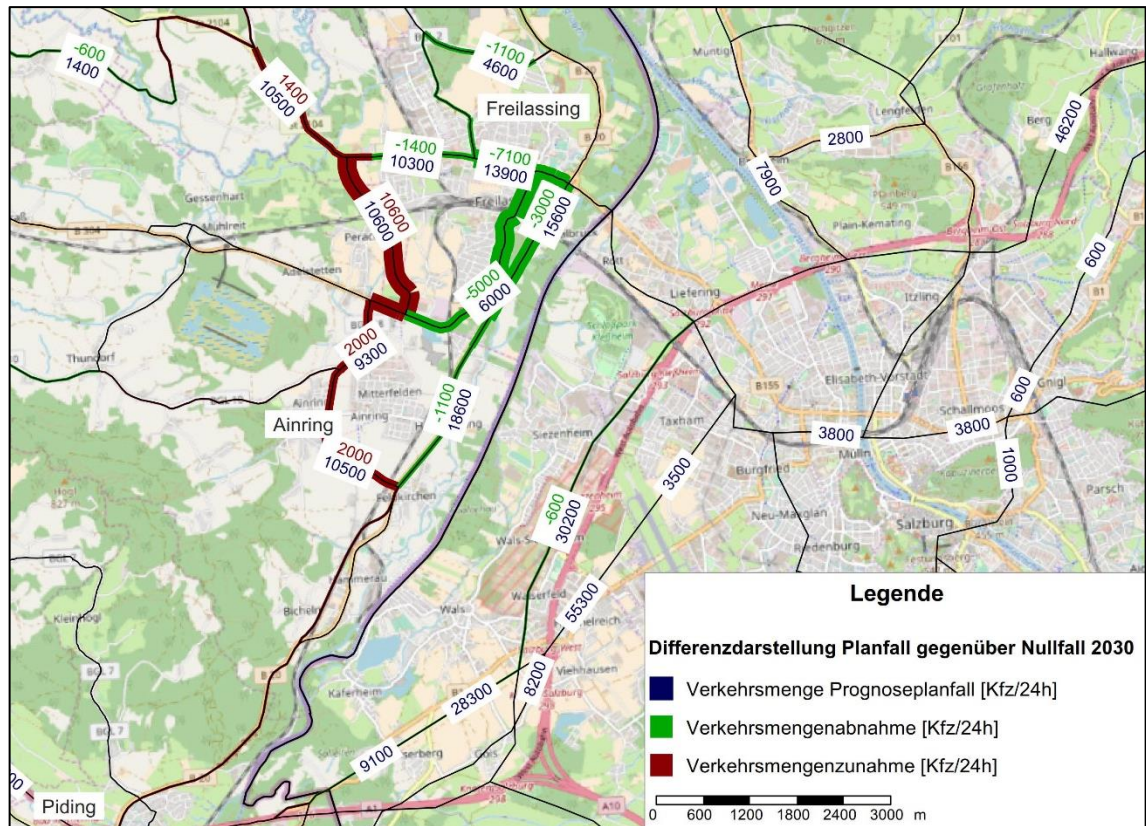


Abbildung 115: Planfall Westtangente Freilassing (Kartengrundlage: Openstreetmap)

Auf der neuen Trasse wird eine Verkehrsmenge von 10.600 Fahrzeugen prognostiziert. Die Verkehrsmenge auf der BGL 18 nimmt um ca. 2.000 Fahrzeuge zu. Für die bestehende St 2104 wird eine Entlastung von ca. 7.100 Fahrzeugen prognostiziert, was ca. einem Drittel weniger Verkehr entspricht. Da das Modell jedoch nur sehr grob aufgelöst ist, müssen die Ergebnisse für diesen Planfall speziell für das Stadtgebiet von Freilassing kritisch hinterfragt werden.

Die Bewertung des Planfalls bezieht sich daher nicht auf die Empfehlung einer verkehrlichen Realisierung dieser Variante, sondern auf die Erfordernis einer vertiefenden Untersuchung der Westtangente unter Einbeziehung auch der Nachbargemeinden.

Tabelle 111: Bewertung Westtangente Freilassing

A92	Westtangente Freilassing
Bewertung	2,0 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • mittlere Betroffenheit für Landkreis • positiven verkehrliche Effekte wiegen negative verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • geringe Reisezeitvorteile • Plantrasse: voraussichtlich keine Kosten für Landkreis (bei Einstufung als Bundesfernstraße) • ggf. Erhöhung der Instandhaltungskosten auf der BGL 18

Das Ergebnis des Bewertungsverfahrens spricht für eine intensivere Auseinandersetzung mit der Planung einer Westtangente. Dazu sind neben den Belangen von Freilassung und Ainring auch Umweltverträglichkeit sowie landschaftsplanerische Aspekte zu berücksichtigen.

Die im obigen Planfall untersuchte Trassenführung stellt ebenfalls nur eine erste Planungsüberlegung dar. In einer weiteren Variante wurde eine direkte Anbindung der Westtangente an die B 20 untersucht, um die Auswirkungen auf die BGL 18 zu reduzieren. Die folgende Abbildung zeigt die verkehrlichen Effekte dieser untersuchten Führung der Westtangente:

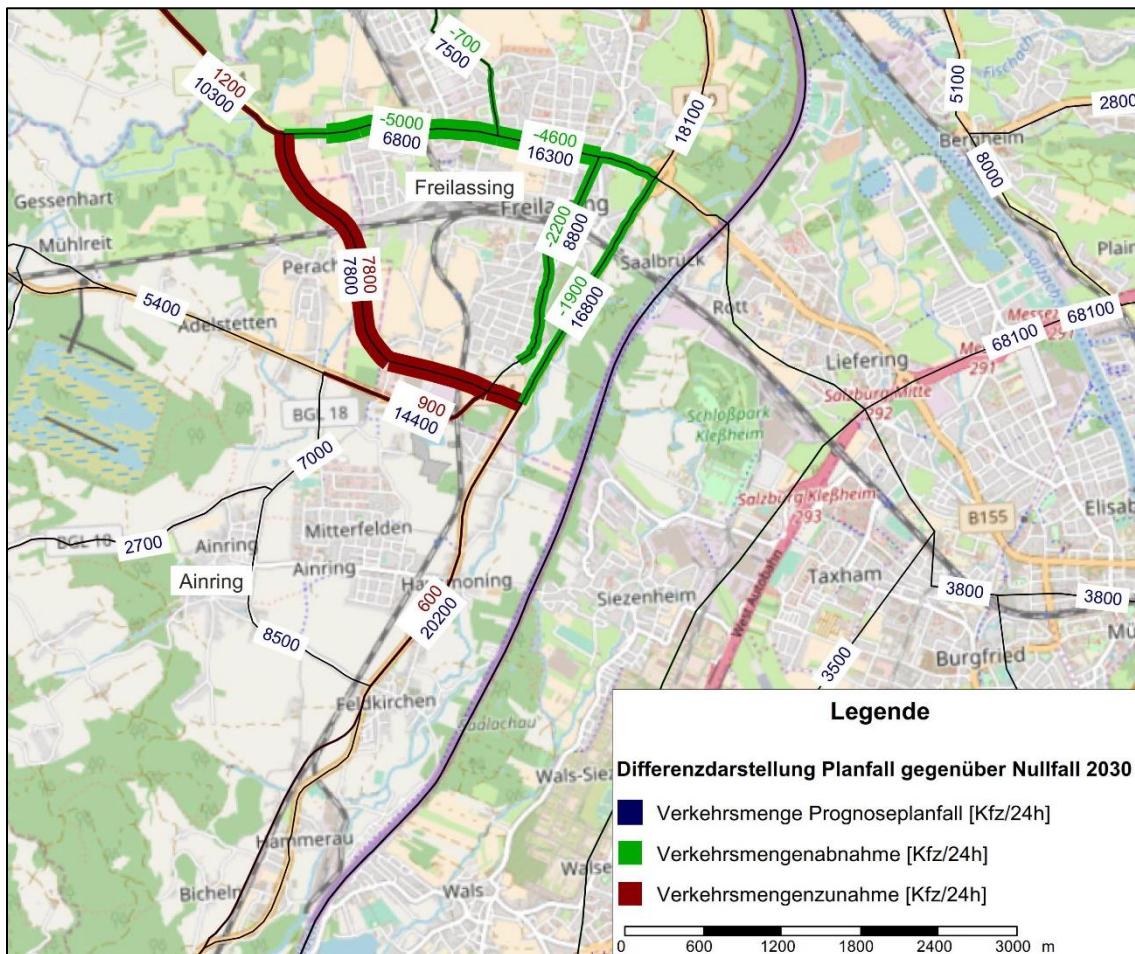


Abbildung 116: Planfall weitere Variante der Westtangente Freilassing
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Durch eine direkte Anbindung der Westtangente an die B 20 sind die verkehrlichen Effekte etwas geringer als bei einer Anbindung an die B 304. Es wird auf der Westtangente eine Gesamtverkehrsstärke von 7.700 Fahrzeugen an einem Werktag prognostiziert. Die BGL 18 erfährt bei diesem Planfall keine Zunahme, da sich durch die Benutzung keine Reisezeitvorteile einstellen. Die Entlastung in der Stadtmitte von Freilassing ist mit bis zu 4.900 Fahrzeuge ebenfalls geringer als beim Planfall mit einer Anbindung der Westtangente an die B 304.

Eine gesonderte Bewertung wurde für diese Variante des Planfalls nicht berechnet. Vielmehr sollte durch die Modellierung einer alternativen Planungsvariante die Bandbreite einer möglichen Konsensfindung zwischen Freilassing und Ainring aufgezeigt werden.

Westtangente Freilassing lang (Verlängerung nach Nordosten)

Im Zusammenhang mit der Westtangente Freilassing besteht zudem die Planungsüberlegung die Trasse in Richtung Norden zu verlängern und an die Kreisstraße BGL 2 anzubinden. Dadurch soll der Verkehr aus Saaldorf-Surheim auf direkterem Wege (außerorts) an die B 20 in Richtung Süden sowie an die St 2104 angebunden werden.

Die folgende Abbildung zeigt die verkehrlichen Auswirkungen einer Verlängerung der Westtangente in Richtung Norden bei Anbindung an die B 304.

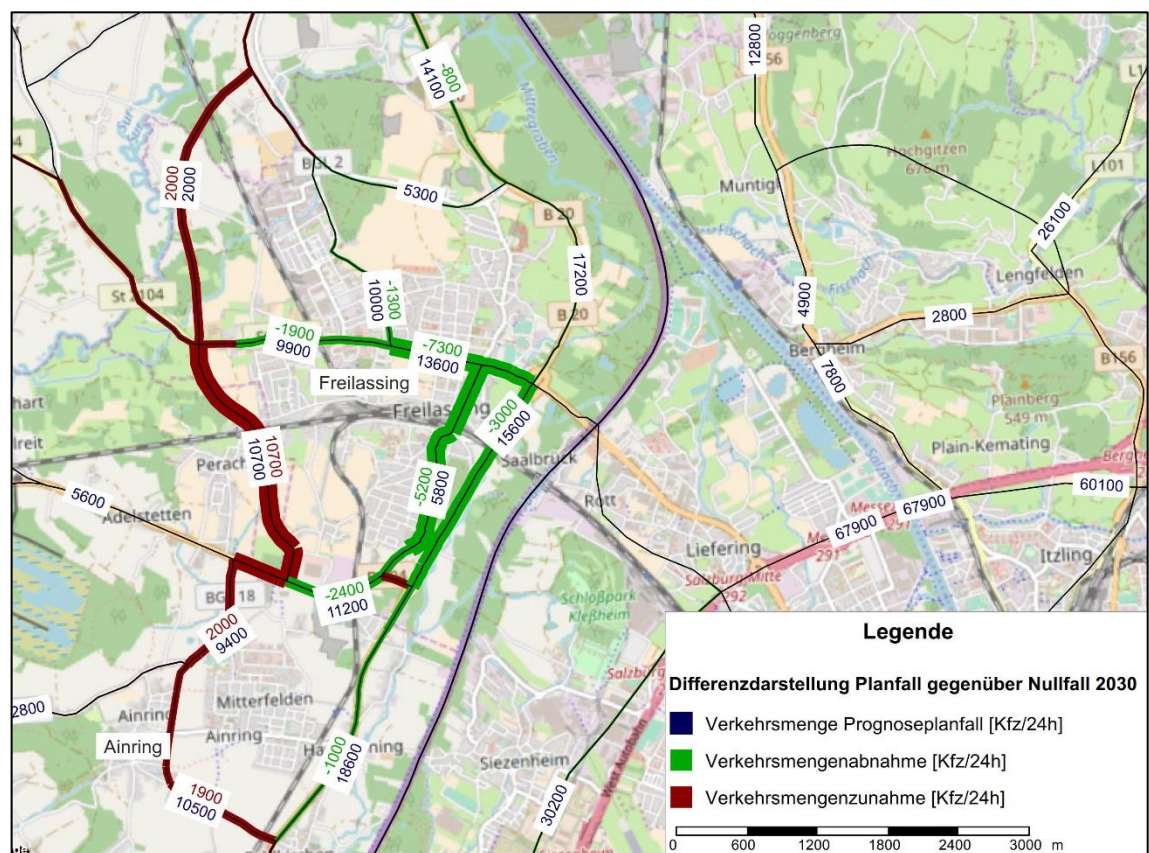


Abbildung 117: Planfall Verlängerung Westtangente Freilassing
(Kartengrundlage: Openstreetmap)

Im Vergleich zu „kurzen“ Westtangente sind keine signifikanten Änderungen auf der St 2104 und auf der BGL 18 festzustellen. Die Abnahmen sind identisch mit denen aus der Variante der kurzen Trassenführung. Das zusätzliche Teilstück hat eine Belastung von nur 2.000 Fahrzeugen am Werktag. Auf der BGL 2 tritt ein gewünschter Entlastungseffekt ein und die Gesamtverkehrsmenge sinkt auf 10.000 Fahrzeuge. Ebenso verzeichnet die B 20 eine kleine Abnahme nördlich von Freilassing von bis zu 800 Fahrzeugen am Werktag.

Wie bereits bei der Bewertung der Westtangente ohne Verlängerung bezieht sich das Ergebnis nicht auf die verkehrliche Realisierung dieser Variante, sondern auf eine vertiefende Untersuchung.

Tabelle 112: Bewertung Westtangente Freilassing lang (Verlängerung nach Nordosten)

A93	Westtangente Freilassing (Verlängerung nach Nordosten)
Bewertung	2,0 von 5
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> • mittlere Betroffenheit für Landkreis • positiven verkehrliche Effekte wiegen negative verkehrliche Effekte (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit) • geringe Reisezeitvorteile • Plantrasse: voraussichtlich keine Kosten für Landkreis (bei Einstufung als Bundesfernstraße) • ggf. Erhöhung der Instandhaltungskosten auf der BGL 18

Auch mit diesem Planfall sollte sich intensiver unter Einbeziehung aller Beteiligten auseinandergesetzt werden.

5.2.2 Ruhender Verkehr

Als Ergebnis der Analyse zum ruhenden Verkehr in Kapitel 3.2.4 ist festzuhalten, dass es keine Defizite auf Gemeindeebene gibt, die durch vorliegendes Mobilitätskonzept aus Landkreissicht durch eine Maßnahme zu adressieren wären.

Die Schwerpunkte des ruhenden Verkehrs liegen im Landkreis an den Destinationen des (Tages-)Tourismus. Während die Anlagen des fließenden Verkehrs nach der maximalen werktäglichen Verkehrsmenge dimensioniert werden, ist festzustellen, dass bei Anlagen des ruhenden Verkehrs z.B. abhängig von

- Jahreszeit
- Tagestyp (werktags, Wochenende)
- Wettersituation
- außerhalb / innerhalb von Schulferien

extreme Nachfragespitzen auftreten. Eine Dimensionierung nach diesen Spitzen ist unwirtschaftlich und für Anwohner und Umwelt unverträglich. Die vom Wetter abhängigen Schwankungen sind nur kurzfristig vorhersehbar, weswegen z.B. auch jegliche Konzeption/ Dimensionierung von Überlaufkonzepten z.B. mit Parkplätzen im Zulauf und Shuttle-Systemen zu den Zielpunkten eine große Herausforderung darstellt.

Beispiel: an schönen Ferientagen fahren die Besucher in Massen an den Königssee, bei schlechtem Wetter sind dagegen die Parkplätze am Salzbergwerk oder am NS-Dokumentationszentrum überfüllt.

Wo erforderlich, wurde im Landkreis bereits mit einer Steuerung der Nachfrage durch die Bewirtschaftung besonders stark nachgefragter Parkplatzanlagen reagiert (z.B. Schönau a. Königssee, Parkplätze am Hintersee). Eine weitere Ausweitung der Bewirtschaftung und Verteuerung der Parkgebühren ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll, stellt sie doch ein Stück Kostengerechtigkeit im Vergleich zum ÖPNV her.

Aus gutachterlicher Sicht ist zukünftig nur – wenn überhaupt – ein maßvoller Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs vorzusehen.

Es muss klar sein, dass jede Vergrößerung des Stellplatzangebotes an nachfragestarken Tagen eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Zufahrten nach sich zieht. Sinnvollerweise sollte über Info-Systeme bereits im Vorfeld über die Überfüllung von Stellplatzanlagen informiert werden, so dass die Autofahrer gar nicht erst versuchen, in ihr Zielgebiet zu fahren (umgesetzt z.B. an der Zufahrt zum Spitzingsee in der Gemeinde Schliersee). Das gilt insbesondere für Sackgassensituationen, wie sie Schönau a. Königssee und auch der Hintersee darstellen.

5.2.3 Elektromobilität

Auch künftig wird der MIV (trotz Verbesserung des NMIV und ÖPNV) maßgebliche Anteile des Verkehrsaufkommen im Landkreis einnehmen (vergleiche auch Kap. 7). Es ist daher entscheidend den MIV in Hinblick auf den Umwelt- und Klimaschutz möglichst energieeffizient und emissionsarm zu gestalten. Die Elektromobilität weist hier große Potenziale auf. Landkreis und Kommunen können durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen diesen Prozess positiv beeinflussen und mitgestalten. Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der politisch geförderten und gewollten Wende hin zur Elektromobilität im Wesentlichen um den Wechsel der Antriebstechnik handelt. Die Anzahl der zukünftig auf den Straßen des Landkreises fahrenden Fahrzeuge bleibt davon unbeeinflusst. Damit ist die Elektromobilität keine Lösung für:

- Verkehrslärmbelastung außerorts (ab 50 km/h)
- Verkehrssicherheitsdefizite
- Kapazitätsengpässe / Erreichbarkeitsdefizite.

Dagegen können folgende Problemkreise positiv beeinflusst werden:

- Klimaschutz (Gesteigerte Energieeffizienz und Einbindung erneuerbarer Energien in den Verkehrssektor)
- Verkehrslärmbelastung innerorts (bis 50 km/h)
- Verkehrslärmbelastung außerorts (ab 50 km/h) auf Strecken mit vermehrten Beschleunigungsvorgängen
- Luftschadstoffemissionen.

Wie in Kapitel 2.1.8 beschrieben, wurde parallel zu vorliegendem Mobilitätskonzept ein Elektromobilitätskonzept bearbeitet. Dessen Ziel war vor allem der zielgerichtete und strukturierte Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Um die Notwendigkeit der Umsetzung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur aus dem Elektromobilitätskonzept zu stärken, wird in diesem Kapitel des Handlungsprogramms eine Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität aufgenommen, die nach Abstimmung mit dem AG sogar als Initialprojekt priorisiert wurde.

A95	Förderung E-Mobilität
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

Dies ist dadurch begründet, dass die derzeit mangelhafte Ausstattung an Ladesäulen (neben der geringen Reichweite der meisten Fahrzeuge) ein Haupthemmnis der weiteren und schnelleren Verbreitung der Elektromobilität darstellt.

5.2.4 Maßnahmen MIV je Gemeinde

Die Nummer in der linken Spalte der nachfolgenden Tabellen bezieht sich auf die Bezeichnung der Defizite (für den MIV: Kapitel 3.2.6). Eine tabellarische Zusammenschau der Defizite und Handlungsempfehlungen ist Anlage 3 zu entnehmen.

Ainring

Tabelle 113: Ainring, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A1	Maßnahmenbündel: Prüfung Tunnelvariante OU Hammerau im Zuge Planungsverfahren; Aufwertung OD (Querbarkeit, Temporeduktion)	1
A2	Umsetzen des BVWP: Erhöhung der Kapazität BAB 8 (sechsstreifiger Ausbau)	1
A3	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung der Westtangente Freilassing	1
A4	Verkehrliche Wirkungsanalysen städtebaulicher Planungen	1
A5	Kurzfristig Maßnahmen der UKO umsetzen (Sichthindernisse entfernen) Mittelfristig LSA gesteuerten Knotenpunkt prüfen.	1
A6	Maßnahmenbündel: Bauliche Maßnahmen (Querbarkeit); Verkehrliche Anordnungen (Temporeduktion); Städtebauliche Reaktion (angepasste Bauleitplanung)	2
A7	Maßnahmenbündel: Verkehrsuntersuchung Engpassbeseitigung B 20; Verzicht auf Salzachquerung Höhe Gitzentunnel (Planfall); Harmonisierung / Verzicht auf Grenzkontrollen; Bau von Lärmschutzanlagen, bei Siedlungsentwicklung vorrangig	3
A8	VU Knoten Sägewerkstraße als LSA / KVP	3

Anger

Tabelle 114: Anger, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A9	Umsetzung der AS Anger / Aufham; in der Zwischenzeit verkehrsberuhigende Maßnahmen (bspw. an den Ortseinfahrten)	1
A10	Maßnahmenbündel: Verkehrsüberwachung (Geschwindigkeitsüberwachung); Bauliche Maßnahmen Ortsdurchfahrt (Fahrbahnverschnenkungen, Inseln, etc.)	3
A11	VU Knoten St 2103 / Pfaffendorfstraße als KVP	1
A12	Aktualisierung Schallgutachten	1
A13	Bauliche Maßnahmen Ortseinfahrt (bspw. Inseln, Fahrbahnversätze, Kreisverkehre)	3
A14	Umsetzung der AS Anger / Aufham; (in der Zwischenzeit verkehrsberuhigende Maßnahmen (bspw. an den Ortseinfahrten))	1

Bad Reichenhall

Tabelle 115: Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A15	Harmonisierung / Verzicht auf Grenzkontrollen	3
A16	Kurzfristig: Verkehrsplanerische Maßnahmen zur Minderung von Durchgangsverkehr durch die Stadtmitte (Münchner / Wittelsbacherstraße); Langfristig: Ausbau von Engpässen durch Realisierung einer Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Kirchholztunnel) gemäß BVWP	1
A17	Maßnahmenbündel: Ausbau des leistungsfähigen Straßennetzes (Kirchholztunnel); Verkehrsberuhigung (schon weitestgehend erfolgt); Parkraumbewirtschaftung; Stärkung der Alternativen zum MIV	1
A18	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Detaillierte verkehrliche Wirkungsanalyse mit genauer Berechnung der Lärmemissionen im Bereich Marzoll und Piding sowie der notwendigen Schutzanlagen.	1
A19	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Bis dahin Verzicht auf weitere Gewerbegebiete in Marzoll.	1
A20	Kurzfristig: Verkehrsplanerische Maßnahmen zur Minderung von Durchgangsverkehr durch die Stadtmitte (Münchner / Wittelsbacherstraße); Langfristig: Ausbau von Engpässen durch Realisierung einer Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Kirchholztunnel) gemäß BVWP	1
A21	Verzicht auf kapazitätserweiternde Maßnahmen	3

Bayerisch Gmain

Tabelle 116: Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A22	Maßnahmenbündel: Bau von Lärmschutzanlagen (freiwillige Maßnahme der Gemeinde); Bauliche Maßnahmen (bspw. Querungshilfen); Städtebauliche Reaktion (angepasste Bauleitplanung); Geschwindigkeitsreduzierungen; Verkehrsüberwachung	2
A23	Maßnahmenbündel: Verkehrsüberwachung (Schwerverkehr); Sorgfältige Prüfung der weiträumigen Wirkungen von Maßnahmen auf die Kapazität (Baulastträger); Realisierung einer Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Kirchholztunnel) gemäß BVWP	1
A24	VU Knoten B 20 / BGL 4 als KVP	2
A25	Maßnahmenbündel: Bau von Lärmschutzanlagen (freiwillige Maßnahme der Gemeinde); Bauliche Maßnahmen (bspw. Querungshilfen); Städtebauliche Reaktion (angepasste Bauleitplanung); Geschwindigkeitsreduzierungen; Verkehrsüberwachung	2
A26	Verkehrliche Wirkungsanalysen städtebaulicher Planungen	1
A27	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Ortsumfahrung Bad Reichenhall	2
A28	Prüfung der Möglichkeiten für eine Abstufung; Abwägung der zu erwartenden Vor- und Nachteile	3
A29	Prüfung einer weiträumigen Wegweisung	3
A30	Verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeitseinbußen auf der B 20	3

Berchtesgaden

Tabelle 117: Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A31	VU des ruhenden Verkehrs durchführen	3
A32	Maßnahmenbündel: Begrenzung und Überwachung der Geschwindigkeiten; Bauliche Maßnahmen (Umgestaltung Knotenpunkt, Querungshilfen)	1
A33	VU durchführen	2
A34	Modernisierung / Ergänzung der Abfertigungsanlage der Mautstraße	3

Bischofswiesen

Tabelle 118: Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A35	Verkehrliche Wirkungsanalyse städtebaulicher Planungen	1
A36	Verkehrstechnische Untersuchung u.a. von baulichen Maßnahmen, welche vom StBA TS geplant sind	2

Freilassing

Tabelle 119: Freilassing, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A37	Maßnahmenbündel: VU Engpassbeseitigung B 20; Verzicht auf Salzachquerung Höhe Gitzentunnel; Harmonisierung / Verzicht auf Grenzkontrollen;	2
A38	Verkehrliche Wirkungsanalyse städtebaulicher Planungen	1
A39	Durchführung von Untersuchungen Luftqualität	4
A40	Maßnahmen GV: Prüfung und Umsetzung von Planungen zur Erweiterung der Stellplatz-Kapazitäten an BAB (im Zuge Ausbau BAB 8) für den überregionalen Lkw-Verkehr; Bezogen auf den örtlichen Verkehr Prüfung / Ausweisung geeigneter Stellflächen mit geringem Konfliktpotenzial (Betroffene / Anwohner / MIV & NMIV); Prüfung / Umsetzung der im ISEK vorgeschlagenen Maßnahmen.	3
A41	Vorplanungen/ Genehmigungsverfahren eines weiteren Anschlusses an die B 20; Abstimmung mit Fachbehörden	3
A42	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Westtangente Freilassing	2
A43	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Westtangente Freilassing	1
A44	Maßnahmenbündel: Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Westtangente und einer Nordumfahrung von Freilassing; Verkehrliche Wirkungsanalyse städtebaulicher Planungen	1

Laufen

Tabelle 120: Laufen, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A45	Maßnahmenbündel: Umsetzung der OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)	1
A46	Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)	1
A47	Maßnahmenbündel: Kurzfristig: Fortführung und Abschluss des derzeit laufenden Verfahrens zur Prüfung eines möglichen Nachfahrverbotes für Lkw in der Ortsdurchfahrt; Umsetzung der OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)	1

Marktschellenberg

Tabelle 121: Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A48	Konzept zum ruhenden Verkehr und Monitoring der Entwicklungen	2
A49	Maßnahmenbündel: Temporeduktion 30 statt 50 in angebauten Bereichen; Querungshilfen an querungsintensiven Stellen (Mittelinseln); Gestaltung Ortseinfahrt (Torwirkung)	1

Piding

Tabelle 122: Piding, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A50	Empfehlung für die Erstellung eines ISEK	2
A51	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Detaillierte verkehrliche Wirkungsanalyse mit genauer Berechnung der Lärmemissionen im Bereich Marzoll und Piding sowie der notwendigen Schutzanlagen.	1
A52	Maßnahmenbündel: Umsetzung des BVWP mit Ausbau A 8; Vollanschluß B 21; AS Aufham	1
A53	Maßnahmenbündel: Umsetzung des BVWP mit Ausbau A 8; Vollanschluß B 21; AS Aufham	1
A54	Sanierung Saalachbrücke der B 20	3
A55	Harmonisierung / Verzicht auf Grenzkontrollen	1
A56	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Bis dahin Verzicht auf weitere Gewerbegebiete in Marzoll	1

Ramsau b. Berchtesgaden

Tabelle 123: Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A57	Sanierung der BGL 14 ohne Erhöhung der Kapazität (Breiten, Trassierung bleibt gleich)	5
A58	Kommunale Verkehrsüberwachung	2
A59	Aufwertung der OD (Querungshilfen, Stellplatzangebot in der Ortsmitte zu Gunsten von Fußgängeranlagen reduzieren)	2

Saaldorf-Surheim

Tabelle 124: Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A60	Umsetzung der Maßnahmen des OEP (Schaffung von Ortseingangssituationen)	3
A61	Maßnahmenbündel: Entwicklung einer Vorzugsroute für Schwerverkehr; Weiterverfolgung einer Tonnagebeschränkung auf der Gemeindeverbindungsstraße; ggf. Prüfung von Alternativen	2
A62	Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)	1
A63	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Nordwesttangente Freilassing	1
A64	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Westtangente Freilassing	1
A65	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung des Hagenauer Aufschleifers	3
A66	Maßnahmenbündel: Entwicklung einer Vorzugsroute für Schwerverkehr; Absprachen mit lokalen Unternehmen; Weiterverfolgung einer Tonnagebeschränkung auf der Gemeindeverbindungsstraße	2
A67	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Verbindungsstraße zwischen BGL 3, BGL 2 und B 20	2

Schneizlreuth

Tabelle 125: Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A68	Maßnahmenbündel: Bau von Lärmschutzanlagen (freiwillige Maßnahme der Gemeinde); Bauliche Maßnahmen (bspw. Querungshilfen); Städtebauliche Reaktion (angepasste Bauleitplanung); Verkehrsrechtliche Anordnungen und Verkehrsüberwachung	1
A69	Maßnahmenbündel: Verkehrsrechtliche Anordnungen und Verkehrsüberwachung; Aufwertung der OD (Querungshilfen)	2
A70	(Kommunale) Verkehrsüberwachung	3
A71	Maßnahmenbündel: Geschwindigkeitsmessungen und in der Folge ggf. verkehrsrechtliche Anordnungen und Verkehrsüberwachung; Aufwertung der OD (Querungshilfen)	2
A72	Gemäß bestehender Verkehrsuntersuchung wäre ein Kreisverkehrsplatz leistungsfähig. Gutachterlich wird dessen Umsetzung empfohlen.	2

Schönau a. Königssee

Tabelle 126: Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A73	Nach Abstimmung mit StBA TS Aufnahme ins Investitionsprogramm (Vorplanungen)	3
A74	Maßnahmenbündel: Geschwindigkeitsüberwachung; Bauliche Maßnahmen (Aufwertung der OD, Schaffung von Ortseingangssituationen, Querungshilfen)	1
A75	Optimierung der Organisation / Verkehrsführung auf den Parkflächen (bspw. dynamische Anzeigen)	4

Teisendorf

Tabelle 127: Teisendorf, Maßnahmenvorschläge MIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
A76	Maßnahmenbündel: Optimierung Parkleitsystem mit angepasster Beschilderung; Einführung von Kurzzeitparkplätzen	2
A77	Durchführung von Befragungen zur Ermittlung des Durchgangsverkehres (Quelle- und Zielbeziehungen)	4
A78	Maßnahmenbündel: Sperrung der Poststraße für Lkw-Verkehr (ausgenommen Anlieferung und Werksverkehr Brauerei); Schaffung von festen Liefer- und Ladezeiten in geeigneten Zonen	2
A79	Erarbeitete Maßnahmen aus dem Gutachten 2013 (INGEVOST) umsetzen Maßnahmenbündel: Geschwindigkeitsdrosselung Radverkehrsanlagen (durchgängig) Sichere Querung der B 304 Verkehrssichere Zufahrt auf der B 304 Verlegung Bushaltestelle Sichere Achenquerung im Norden Westliche Anbindung des Sportplatzes Reduzierung des Lärms Einmündungsbereich Staatsstraße BGL12/B304	1
A80	Knotenpunktumbau zum KVP durch StBA TS	1
A81	Verkehrsrechtliche Anordnung (Geschwindigkeitsreduktion)	1
A82	Umsetzen des BVWP: Erhöhung der Kapazität BAB 8 (sechsstreifiger Ausbau)	1
A83	Umsetzen des BVWP: Erhöhung der Kapazität BAB 8 (sechsstreifiger Ausbau)	1
A84	Verkehrsrechtliche Anordnung (Geschwindigkeitsreduktion)	1

5.3 Maßnahmen im NMIV

5.3.1 Fahrradabstellanlagen

Um das Fahrrad als Alternative zum Auto zu stärken, müssen an Quelle und Ziel der Fahrten geeignete Abstellanlagen bereitstehen. Wie im Kapitel 3.3.3 beschrieben wurde, ist auch im Landkreis Berchtesgadener Land die Verfügbarkeit von geeigneten Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten und an den jeweiligen Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Freizeit- und Handelseinrichtungen begrenzt.

Um den Bedarf an Fahrradabstellplätzen zu ermitteln, ist eine Schätzung auf Grundlage aktueller Erhebungen oder die rechnerische Ermittlung auf der Grundlage von Orientierungswerten möglich. In jedem Fall ist zu beachten, dass die Schaffung eines attraktiven Angebotes an Fahrradabstellmöglichkeiten eine deutlich verstärkte Nachfrage auslösen kann. Inhalt der folgenden Maßnahme ist die Festschreibung (wo möglich) und Umsetzung von Standards bei der Schaffung von Angeboten.

E5	Ausbau diebstahlsicherer / gut zugänglicher Fahrradabstellanlagen
Maßgebendes Defizit	Auf Gemeindeebene fehlen Anforderungen an Anzahl und Art der herzustellenden Stellplatzanlagen für öffentliche und private Nutzungen. Insbesondere muss hier der Trend zu teuren Pedelecs und Lastenrädern berücksichtigt werden (Platzverfügbarkeit, Wetzschutz, Sicherheit).
Maßnahmenbeschreibung	<p>In der Pflicht sind die Gemeinden. Sie können</p> <ul style="list-style-type: none"> • an kommunalen Gebäuden • über Vorgaben der Bauleitplanung und • über gemeindliche Satzungen <p>eigenständig tätig werden bzw. Bauherren zur Schaffung von ausreichend Stellplatzanlagen hoher Qualität anregen. Dabei können umgesetzte Satzungen aus Städten (z.B. die Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München - FabS¹⁰) als Beispiel dienen. Grundsätzlich geht es um:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebote an Stadt- und Gemeindezentren, Einkaufs- und Geschäftsvierteln, größeren Wohnanlagen • Schutz der E-Bikes / Fahrräder vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen
Umsetzungsschritte	Information / Sensibilisierung der Gemeinden ggf. durch das Landratsamt Umsetzung durch die Gemeinden
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Satzungserstellung ist kostenfrei • geringe Folgekosten auf Seiten der Bauherren
Akteure	Gemeinden, Landkreis
Bewertung	2,5 von 5,0

Auf Radabstellanlagen an Haltestellen (Bahn und Bus) wird der Maßnahme E3 im Kapitel 6.3.1 unter der Fragestellung „Bike & Ride“ näher eingegangen.

¹⁰ Fahrradabstellplatzsatzung (FabS); Satzung der Landeshauptstadt München; Herausgeber: Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Stand August 2014

5.3.2 Konzept Alltagsradverkehrsnetz

Der Landkreis Berchtesgadener Land setzt sich für die Förderung des Radverkehrs ein und möchte die Anzahl an täglich zurückgelegten Wegen mit dem Fahrrad erhöhen. Das bestehende freizeitorientierte Netz soll durch die Erstellung eines Alltagsradverkehrsnetzes für den Landkreis komplettiert werden.

Um die Mobilitätsansprüche im Landkreis Berchtesgadener Land bedienen zu können, wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein zielorientiertes Alltagsradverkehrsnetz entwickelt. Dieses Netz umfasst das gesamte Kreisgebiet ebenso wie die Anbindungen an den angrenzenden Landkreis Traunstein und das Bundesland Salzburg. Die Ergebnisse bilden eine Grundlage für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und können als Grundlage für die Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes dienen.

Um das Angebot der Radverkehrsinfrastruktur bestmöglich an die Bedürfnisse der Nutzer anzupassen und eine hohe Akzeptanz zu erzielen, war eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse notwendig. Darüber hinaus ist im weiteren Verlauf der Entwicklung des Radverkehrsnetzes sowie des Beschilderungskonzeptes eine nochmalige und vertiefte intensive Abstimmung mit den 15 kreisangehörigen Gemeinde und Interessensvertretern von großer Bedeutung.

Kriterien Alltagsradverkehrsnetz

Für die Erstellung eines Netzentwurfes ist die Festlegung von Kriterien für die Verläufe der Alltagsrouten und die Anbindung der verschiedenen Quellen und Ziele des Radverkehrs notwendig. Bisher sind derartige Kriterien noch nicht in Empfehlungen, bzw. Richtlinien von übergeordneten Stellen (Ministerien usw.) festgehalten.

Als Antwort auf eine Anfrage bezüglich der Rahmenbedingungen eines Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr, die vom Landkreis Berchtesgadener Land an die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gestellt wurde, wurde darauf hingewiesen, dass derzeit die Ausschreibung für die Erarbeitung des bayernweiten Radnetzes für den Alltagsradverkehr vorbereitet wird. Über das Netz sollen alle Hauptorte der bayerischen Kommunen miteinander verbunden sein. Ziel sei es, alle Hauptorte, unabhängig von der Einwohnerzahl, miteinander zu vernetzen. Ortsteile könnten in das Netz eingebunden sein, wenn die Verbindungen zwischen den Hauptorten entsprechend verlaufen. Eine Vorgabe hinsichtlich der Ortsteilgröße sei derzeit nicht vorgesehen.

Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass der Alltagsradverkehr umwegempfindlich sei und die jeweilige Verbindung so direkt wie möglich verlaufen soll. Die Umwegigkeit sei immer im Zusammenhang mit der Länge der Gesamtstrecke und mit der Bedeutung der Verbindung (z.B. Potenzial) zu beurteilen. Fahrtstrecken im Alltagsverkehr von 20 km seien, insbesondere bei Einsatz von Pedelecs, keine Seltenheit. Welche Hauptorte direkt und welche indirekt miteinander verbunden werden, sei im Einzelfall zu ermitteln.

Auf diese Aussagen hin, wurden für die Erstellung des Netzkonzeptes für den Alltagsradverkehr im Landkreis Berchtesgadener Land in Abstimmung mit dem Auftraggeber die drei folgenden Kriterien festgelegt, nach denen die wesentlichen Quellen und Ziele sowie die Verläufe der Alltagsrouten bestimmt wurden.

- Anbindung aller 15 kreisangehörigen Gemeinden des Landkreises Berchtesgadener Land und deren Gemeindeortsteile mit mindestens 500 Einwohnern
- Schaffung von möglichst direkten Verbindungen zwischen den Ortszentren der 15 kreisangehörigen Gemeinden, in einer Entfernung von maximal 20 km
- Schaffung von möglichst direkten Verbindungen zwischen den 15 kreisangehörigen Gemeinden und Städten / Gemeinden des Nachbarlandkreises Traunstein und des Bundeslandes Salzburg, in einer Entfernung von maximal 20 km.

Die endgültige Kriterienfestlegung muss im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes festgelegt werden.

Grundsätze der Netzplanung für den Alltagsradverkehr

Mit Hilfe der festgelegten Kriterien wurde ein sogenanntes Wunschliniennetz des Alltagsradverkehrs erzeugt, welches alle kreisweit relevanten Verbindungen als Luftlinien darstellt. Auf der Grundlage dieses Wunschliniennetzes wurden die Luftlinien im nächsten Bearbeitungsschritt auf das bestehende oder zu realisierende Straßen- und Wegenetz umgelegt, d.h. jeder Achse wurde eine tatsächliche Route zugeordnet.

Bei der Umlegung der Luftlinien sollten die nachfolgenden Kriterien / Standards berücksichtigt werden, um eine hohe Qualität des Netzes sicherzustellen:

- **Direktheit der Verbindungen:** Den Nutzern sollten möglichst direkte, umwegarme und durchgängige Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielpunkten des Alltagsradverkehrs zur Verfügung stehen. Nach Möglichkeit ist auf die Anbindung mehrerer wichtiger Ziele im Verlauf einer Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität zu achten.
- **Sicherheit und Konfliktfreiheit:** Die Radverkehrsführung muss grundsätzlich so erfolgen, dass für Radfahrer und auch alle anderen Verkehrsteilnehmer eine größtmögliche Sicherheit gewährleistet ist und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vermieden werden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten angepasste Führungsformen (Mischverkehr, separate Führung) gewählt werden. Diese sollten sich an den straßenräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen (u.a. Kfz-Verkehrsstärke, Kfz-Geschwindigkeit) orientieren. Die Zahl der Querungen von (übergeordneten) Straßen sollten minimiert bzw. gesichert werden. Außerdem sollten an Knotenpunkten, Einmündungen, Unterführungen und Zufahrten bestmögliche Sichtbeziehungen für den Radverkehr hergestellt werden.

- **Flächendeckendes Netz ohne Netzlücken:** Um ein möglichst attraktives und vollständiges Routennetz zu gewährleisten, sollten alle wichtigen Quellgebiete (Siedlungsschwerpunkte der Gemeinden und Städte) und Zielpunkte (Zentrale Orte, Arbeitsstättenschwerpunkte, Schnittpunkte zum ÖPNV) angeschlossen werden. Eine ausreichende Netzdichte sollte gegeben sein, um den Nutzern die Möglichkeit einzuräumen, aus verschiedenen gleichwertigen Routen zu wählen.
- **Nutzergruppenansprüche:** Die Routen des Alltagsradverkehrsnetzes sollten den Ansprüchen an eine alltagstaugliche Infrastruktur für den Radverkehr entsprechen. Die Radverkehrsanlagen müssen ganzjährig und ohne Probleme befahrbar sein. Dies setzt entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Belagsanierung etc.) voraus. Für die Gewährleistung der sozialen Sicherheit sollte die Beleuchtung der Strecken in den Abendstunden und nachts sichergestellt werden.
- **Berücksichtigung lokaler Begebenheiten:** Die Eignung einzelner Streckenzüge für das Alltagsradverkehrsnetz hängt von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten ab (Topographie, Einwohnerverteilung, verfügbare Verkehrsfläche, bestehende Infrastruktur, Stadtstruktur, usw.).

Erstellung Alltagsradverkehrsnetz

Im Landkreis Berchtesgadener Land bestehen verschiedene regionale und überregionale touristische Radrouten (siehe Kapitel 2.2.1). Die Streckenverläufe der verschiedenen Radwege wurden aus den folgenden Quellen bezogen und in einem GIS Projekt zusammengeführt:

- (touristisches) Radwegenetz des Landkreises Berchtesgadener Land
- Bayernnetz für Radler (Bayernatlas¹¹)
- Streckenverläufe Fernradwege
- Streckenverläufe Radtouren Region Chiemsee / Chiemgau¹²

Daraus ergab sich ein Streckennetz, welches in Grundnetz und Fernradwege klassifiziert wurde. Gemäß den Erkenntnissen aus der Gemeindebefragung und -bereisung (siehe Kapitel 3.3.5) sowie der Befragung der Stakeholder (siehe Kapitel 3.3.2) wurden Verbindungen ergänzt und jene Strecken gekennzeichnet, bei denen Aus- oder Neu- baumaßnahmen erforderlich werden. Relevante Routen für den Alltagsradverkehr wurden gemäß der in den vorherigen Abschnitten skizzierten Grundsätzen und Kriterien bestimmt und ebenfalls dargestellt.

In der nachfolgenden Abbildung ist beispielhaft ein Kartenausschnitt des nördlichen Landkreises mit den Ergebnissen des oben beschriebenen Vorgehens zur Erstellung des Alltagsradverkehrsnetzes abgebildet.

¹¹ <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>

¹² <https://www.chiemsee-chiemgau.info/radfahren-bayern>

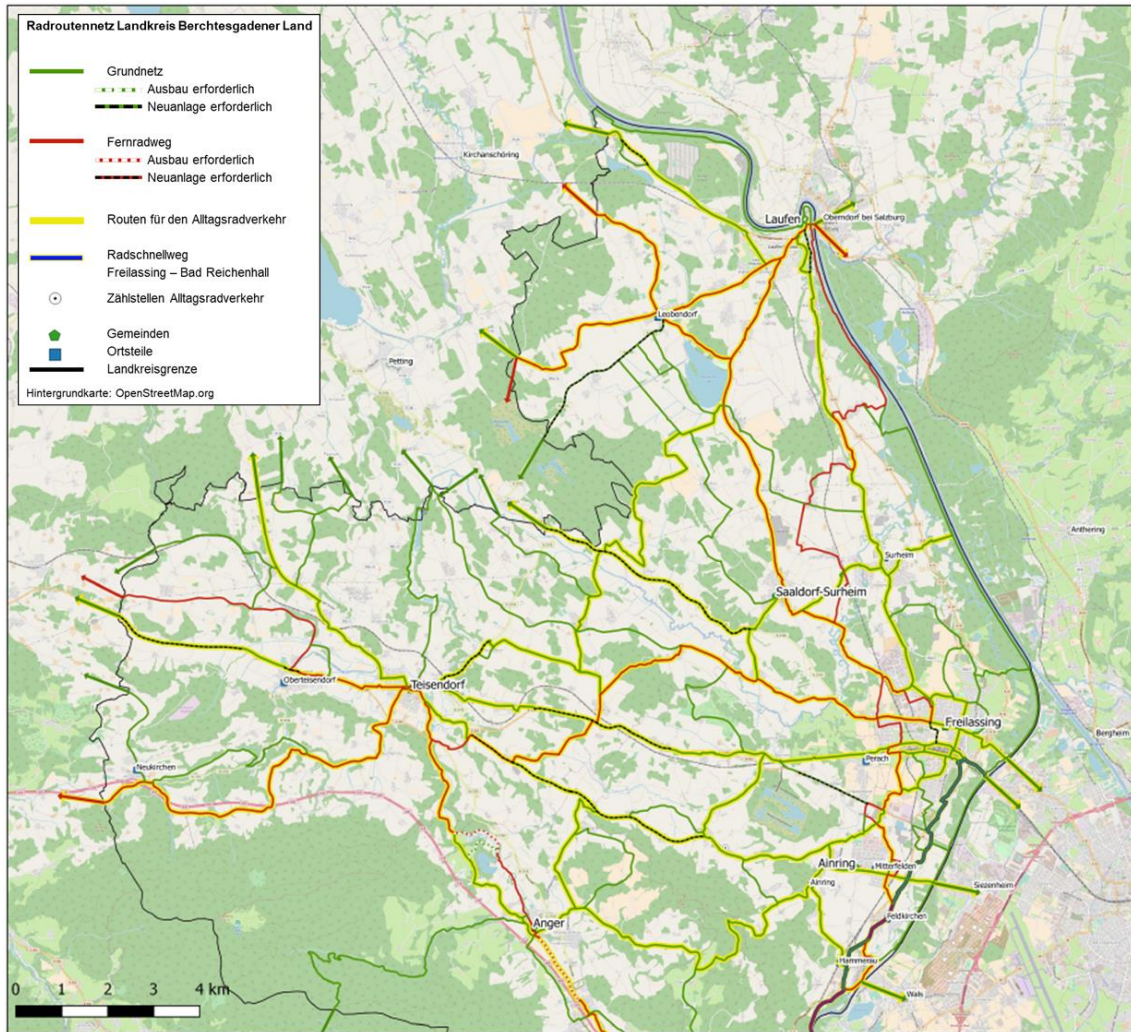


Abbildung 118: Radroutennetz für den Landkreis Berchtesgadener Land, nördlicher Teil des Landkreises.
 (Quelle: eigene Darstellung, Programm: QGIS)

Die Karten des Alltagsradverkehrsnetzes sind als Karten 5-1 bis 5-4 beigelegt.

Die in den Karten graphisch dargestellten Streckenabschnitte, bei denen gemäß den Erkenntnissen aus der Gemeindebefragung und -bereisung (siehe Kapitel 3.3.5) sowie der Befragung der Stakeholder (siehe Kapitel 3.3.2) Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich werden, sind in der nachfolgenden Tabelle für jede Gemeinde aufgelistet.

Tabelle 128: Tabellarisch Übersicht der Aus- und Neubaumaßnahmen im Radverkehr

Gemeinde	Streckenabschnitt	Maßnahme		Beschreibung	Streckenlänge [km]
		Neubau	Ausbau		
Ainring	B 304 Ortsdurchfahrt Adelstetten	x		Radwegprogramm	1,1
Anger	BGL 10 Ortsteil Vachenlueg	x			0,6
	Aufhamer Weg		x	Oberfläche	1,6
	Achenweg (Jechling - Gemeindegrenze)		x	Oberfläche	0,7
	Mooshäusweg (Höglwörth - Ramsauer Straße)		x	Oberfläche	1,2
	Hauptstraße (Wiesenweg - Aufhamer Weg)		x	Querung St 2103	0,9
	Alternative zu Mooshäusweg (Förster - Priel)		x	Oberfläche	1
	Bad Reichenhall	BGL 4 Obermühle - Gemeindegrenze	x		Ausbauprogramm
B 20 Anton-Winkler-Straße		x			0,5
B 305 Antoniberg		x			0,5
Dammweg			x	Oberfläche	3
Reichenhaller Straße - Pidinger Steg			x	Oberfläche	0,4
Thumseestraße			x	Oberfläche	1,1
Nesselgraben			x	Oberfläche	1,7
Mühlenstraße			x	Oberfläche	1,2
Ortsdurchfahrt Bad Reichenhall			x	Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2,5
Bayerisch Gmain	B 20 OD Bayerisch Gmain - Bad Reichenhall	x		Radwegprogramm	1,5
	BGL 4 Leopoldstraße		x	Radverkehrsführung	0,4
Berchtesgaden	B 20 KVP Berchtesgaden - St 2097	x		Radwegprogramm	1,1
	Königsseer Straße KVP - Mitterbach		x	Markierung	0,7
Bischofswiesen	St 2100 Aschauerweiherstraße	x		Ausbauprogramm	0,9
	B 20 Struber Berg	x		Radwegprogramm	1,1
	B 20 DB Maximiliansreitweg	x		Radwegprogramm	1,8
	B 20 Stöberl - Stang	x			0,3
	B 305 Engedey - Roßhofschmiede	x			2,2
	B 20 OD Bischofswiesen	x			0,9
	Aschauerweiherstraße		x	Oberfläche	0,2
Freilassing	Schillerstraße - Bahnhof	x			0,6
Laufen	BGL 3 Ortsdurchfahrt Laufen	x		Ausbauprogramm	0,4
	B 20 Höfen - Bubenberg	x		Radwegprogramm	0,9
	St 2103 Leobendorf - Gemeindegrenze	x			4
Marktschellenberg	B 305 Ortsausgang - Bundesgrenze		x	Markierung	2

Gemeinde	Streckenabschnitt	Maßnahme		Beschreibung	Streckenlänge [km]
		Neubau	Ausbau		
Piding	B 20 Mauthausen - St 2103	x		Radwegprogramm	0,7
	St 2103 Piding - Urwies	x		Radwegprogramm	0,7
	Achenweg (Klingerweg - Gemeindegrenze)		x	Oberfläche	0,4
	Pidinger Steg - Huberfeldreibe		x	Oberfläche	0,8
Ramsau b. Berchtesgaden	B 305 Ramsau - Wimbach	x		Radwegprogramm	1,2
	Forststraße zu den Schwarzbachalmen		x	Oberfläche, Steigung / Gefälle	1,1
Saaldorf Surheim	St 2104 Schönram - Schign	x		Ausbauprogramm	4,2
	St 2104 Schign - Neusillersdorf	x		Ausbauprogramm	1,6
Schneizlreuth	B 21 Fronau - Bad Reichenhall	x		Ausbauprogramm	6,8
	B 305 Inzell - Weißbach	x		Ausbauprogramm	2,3
	B 305 Antoniberg - Schneizlreuth	x		Ausbauprogramm	2
	Forststraße zu den Schwarzbachalmen		x	Oberfläche, Steigung / Gefälle	3,2
	Schneizlreuth - Unterjettenberg		x	Oberfläche	2,1
Schönau a. Königssee	B 305 Roßhofmühle - Duftberg	x		Radwegprogramm	1
	B 305 Duftberg - Stang	x		Radwegprogramm	0,9
Teisendorf	St 2103 Teisendorf - Punschern	x		Ausbauprogramm	1,3
	BGL 10 Teisendorf B 304 - Airing Thundorf	x		Ausbauprogramm	5,6
	BGL 12 Roidham - Mehring	x		Ausbauprogramm	1,4
	B 304 Ufering - Straß	x		Radwegprogramm	2,6
	B 304 Thalmann - Spöck	x		Radwegprogramm	2,9
	St 2104 Oberhub - Landkreisgrenze	x			1,3

5.3.3 Schnelle Radwege

Das Fahrrad entfaltet ein hohes Potential als emissionsfreies Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen von 5 bis 10 km Länge. Mit dem Trend zur Elektrifizierung des Rades werden auch längere Strecken auf für wachsende Teile der Bevölkerung attraktiv. Hier sei als Stichwort das Netzelement der schnelle Radweg genannt, mit welchem vor allem im Umfeld von Siedlungsschwerpunkten auch über größere Distanzen optimale Voraussetzungen für Berufspendler auf dem Rad geschaffen werden sollen.

Sie erfüllen hohe Qualitätsstandards hinsichtlich der Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und begleitenden Ausstattung, um die Reisezeit und den Energieverbrauch möglichst gering zu halten. Angelehnt an die ERA 2010 sollten Radschnellverbindungen wenigstens fünf Kilometer lang sein und Reisegeschwindigkeiten von 30 km/h erlauben.

Die Breite bei Zweirichtungsradwegen im Verlauf einer Radschnellverbindung sollte so gewählt sein, dass zwei Fahrräder nebeneinander fahren und ohne Störung überholt werden können bzw. Gegenverkehr möglich ist. Die Regelbreite einer Radschnellverbindung beträgt 4,00 m (Quelle: Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV 2014), als Mindestbreite für Anlagen des schnellen Alltagsradverkehrs ist die eines einseitigen Zweirichtungsradweges von 3,00 m gemäß ERA 2010 anzusehen. Selbstverständlich gelten die bereits genannten übrigen Anforderungen an Alltagsradwege:

- die Oberfläche ist bituminös befestigt
- es findet zuverlässig Winterdienst statt.

Für den Landkreis wurde im Rahmen des Alltagsverkehrsnetzes (siehe vorangegangenes Kapitel) ein schneller Radweg zwischen Freilassing und Bad Reichenhall definiert. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde dessen Bedeutung so hoch gewichtet, dass daraus ein Initialprojekt entstand:

B142	Schneller Radweg zwischen Freilassing und Bad Reichenhall
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

5.3.4 Beschilderungskonzept

Die Analysen haben ergeben, dass im Landkreis kein standardisiertes Wegweisungssystem für Alltagsradfahrer existiert. Oftmals werden Radfahrer sinnvollerweise auf geeigneten (umwegfreien, sicheren), jedoch abseits der vom Kfz-Verkehr befahrenen Routen geführt, die auch ortskundige Radfahrer nicht auf Anhieb finden können. Aus diesem Grund sind derartige Wegweisungssysteme sowohl innerorts als auch orts- und ortsteilverbindend ein wichtiger Bestandteil eines komplexen Maßnahmenkatalogs zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis. Die Bedeutung von Wegweisungssystemen wurde auch durch das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 (StMI, 2015) gewürdigt, deren Umsetzung wird finanziell gefördert. In Abstimmung mit dem AG wurde auch hier die Bedeutung so hoch gewichtet, dass daraus ein Initialprojekt entstand:

B143	Beschilderungskonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

5.3.5 Maßnahmen NMIV je Gemeinde

Die Nummer in der linken Spalte der nachfolgenden Tabellen bezieht sich auf die Bezeichnung der Defizite (für den NMIV: Kapitel 3.3.5). Eine tabellarische Zusammenschau der Defizite und Handlungsempfehlungen ist Anlage 4 zu entnehmen.

Ainring

Tabelle 129: Ainring, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B1	Verkehrsuntersuchung durchführen: LSA am Knotenpunkt BGL 18 / B 20 mit gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer	1
B2	Umsetzung geplanter Maßnahmen (StBA TS)	1
B3	Durchführung von Verkehrszählungen / Verkehrsuntersuchungen; Bau Querungshilfe (Mittelinsel) prüfen	2
B4	Entwicklung von Alternativen abseits der B 20, ggf. Grunderwerb; Ausbau und Wegweisung	2
B5	Keine Maßnahme	0
B6	Kurzfristig: Wegweisung; Mittelfristig Radweg an der BGL 18 ergänzen	2
B7	Kurzfristig: Wegweisung; Mittelfristig Radweg an der BGL 18 ergänzen	2
B8	Netz konzipieren, Wegweisung ergänzen	1
B9	Kurzfristig: Wegweisung über die österreichische Seite; Mittelfristig: Ausbau des Wegenetzes entlang der Saalach	2
B10	Keine Maßnahme	0
B11	Keine Maßnahme	0
B12	Ausbau und bituminöse Befestigung; In Wegweisung aufnehmen	1
B13	Netz konzipieren, Wegweisung ergänzen	1
B14	Wettergeschützte Radständer, Bike-Boxen und Ladestationen ergänzen	2
B15	Netz konzipieren, Wegweisung ergänzen	1
B16	Entwicklung von Alternativen abseits der B 20, ggf. Grunderwerb; Ausbau und Wegweisung	1

Anger

Tabelle 130: Anger, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B17	Maßnahmenbündel: Witterungsbeständigkeit verbessern; Einführen einer Benutzungspflicht; Sperrung Radverkehr St 2103 (sofern straßenbegleitender Radweg nicht realisiert wird); Optimierung der Querung Aufhamer Weg / St 2103	2
B18	Kurzfristig: Stärkung/Aufwertung der alternativen Routen; Beschilderung ergänzen; Langfristig: Straßenbegleitende Radwege	1
B19	Keine Maßnahme	0
B20	Keine Maßnahme	0
B21	Beschilderung ergänzen	1
B22	Anlegen eines straßenbegleitenden Radweges entlang St 2103 oder Sperrung der St 2103 für den Radverkehr und Umleitung über alternative Routen	2
B23	Anlegen eines straßenbegleitenden Radweges	4

Bad Reichenhall

Tabelle 131: Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B24	Anlegen einer Radverkehrsanlage (Straßenbegleitender Radweg)	3
B25	Straßenbegleitende Radverkehrsanlage vom Stachus nach Bayerisch Gmain mit sicheren Querungsmöglichkeiten (höhenfrei / FSA) der B 20 am Bahnhofpunkt und im Ortsbereich Gruttenstein	1
B26	Keine Maßnahme	0
B27	Weiterverfolgung der Planungen einer Radwegeverbindung	2
B28	Kurzfristig: Radverkehr auf der alternativen Route (Salzburger Straße) stärken und gegebenenfalls Beschilderung anpassen; Langfristig: Nachhaltige Mobilität fördern durch Anlegen einer durchgängigen Radverkehrsanlage auf der Hauptachse (Münchner Allee) von Bad Reichenhall bis Bayerisch Gmain	1
B29	Keine Maßnahme	0
B30	Sanierungsbedarf prüfen	4
B31	Belagsanierung an kritischen Bereichen	4
B32	Kurzfristig: Führung Radverkehr nach Mischprinzip unkritisch; Anpassung der Beschilderung Langfristig: Radfahrstreifen auf Salzburger Straße	2
B33	Gefährliche Außerortsabschnitte sind zum Teil nicht für den Radverkehr gesperrt, dies gilt es zu beheben	1

Bayerisch Gmain

Tabelle 132: Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B34	Keine Maßnahme erforderlich	0
B35	Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes an geeigneten Standorten	3
B36	Kurzfristig: Stärkung / Aufwertung der alternativen Routen; Langfristig: Anlage eines straßenbegleitenden Radweges entlang B 20	1
B37	Keine Maßnahme erforderlich	0
B38	Kurzfristig: Stärkung alternativer Routen; Langfristig: Anlegen einer Radverkehrsanlage entlang BGL 4 (Straßenbegleitender Radweg)	1
B39	Keine Maßnahme erforderlich	0
B40	Siehe Maßnahme im ÖPNV (Kapitel 5.4.2)	0
B41	Kurzfristig: Stärkung alternativer Routen; Langfristig: Anlegen einer Radverkehrsanlage entlang BGL 4 (Straßenbegleitender Radweg)	1
B42	Siehe Maßnahme im ÖPNV (Kapitel 5.4.2)	0

Berchtesgaden

Tabelle 133: Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B43	Radwegenetz konzipieren; Wegweisung ergänzen	1
B44	Umsetzung Radwegeprogramm	1
B45	Kurzfristig: Stärkung alternativer Routen; Langfristig: Straßenbegleitende Radverkehrsanlage zwischen Bahnhof Berchtesgaden und Salzbergwerk entlang B 305 mit sicheren Querungsmöglichkeiten	1
B46	Überprüfung des Gefahrenpotentials eines straßenbegleitenden Radweges: Abwägung Anlage straßenbegleitende Radverkehrsanlage oder Führung nach dem Mischprinzip	2
B47	Stärkung / Aufwertung der alternativen Routen durch Verbesserung der Wegweisung, Ausbau und Instandhaltung	1
B48	Radwegenetz konzipieren (alternative Route bspw. über Doktorberg); Wegweisung ergänzen	1
B49	-	0
B50	Kurzfristig: Stärkung alternativer Routen; Langfristig: Anlegen von Radverkehrsanlagen Vervollständigung und bessere Beschilderung des Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde und Schaffung von sicheren und gut nutzbaren Radwegeverbindungen zu den Nachbarorten (Bischofswiesen, Marktschellenberg, Schönau a. Königssee)	1

Bischofswiesen

Tabelle 134: Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B51	Umsetzung geplanter Maßnahmen; Entwicklung von Alternativen abseits der B 20	2
B52	Umsetzung geplanter Maßnahmen; Entwicklung von Alternativen abseits der B 305	2
B53	Umsetzung der geplanten Maßnahmen (Gemeinde Berchtesgaden)	0
B54	Umsetzung Radwegeprogramm (StBA TS)	1
B55	Keine Maßnahme im Mobilitätskonzept	0
B56	Keine Maßnahme im Mobilitätskonzept	0
B57	Keine Maßnahme im Mobilitätskonzept	0
B58	Bau Querungshilfe B 20, Bahn	2
B59	Umsetzung geplanter Maßnahmen; Entwicklung von Alternativen abseits der B 20	2
B60	Kurzfristig: Stärkung / Aufwertung der alternativen Routen; Überarbeitung Wegweisung für den Alltagsradverkehr; Langfristig: Straßenbegleitende Radwege	1
B61	Vervollständigung und bessere Beschilderung des Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde und Schaffung von sicheren und gut nutzbaren Radwegeverbindungen zum Nachbarort Berchtesgaden	2

Freilassing

Tabelle 135: Freilassing, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B62	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B63	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B64	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B65	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B66	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B67	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B68	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B69	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B70	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B71	Ausbau zu einem Zweirichtungsradweg	2
B72	Maßnahmenbündel: Radwegenetz der Stadt und des Landkreises abstimmen und ggf. Detailmaßnahmen (bspw. Markierungen, kleinere Baumaßnahmen an den Anschlusspunkten) umsetzen; Wegweisung ergänzen	1
B73	Notwendigkeit einer Unterführung ist zu prüfen (Netzplanung, Verkehrserhebungen); Voruntersuchungen Bau Unterführung B 20	2
B74	Keine Maßnahme erforderlich	0
B75	Route östlich Laufener Straße entwickeln; Wegweisung ergänzen	2
B76	Maßnahme im Zuge Bauleitplanung	0
B77	Maßnahme im Zuge Bauleitplanung	0
B78	Fuß- und Radbrücke parallel zur Bahnbrücke über die Saalach	2
B79	Keine Maßnahme erforderlich	0
B80	Entwicklung eines Alltags-Vorrangnetzes im Rahmen des Gutachtens	0
B81	Fuß- und Radbrücke parallel zur Bahnbrücke über die Saalach	2
B82	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B83	Aufwertung Umfeld Bahnhof, Ergänzung Radabstellanlagen (Parkhaus, Servicestationen, Bike-Boxen, Ladestationen)	1
B84	Voruntersuchungen / Machbarkeit der Schaffung einer zusätzlichen Bahnquerung; Aufwertung Überführung Georg-Wrede-Straße / Rupertusstraße	1

Laufen

Tabelle 136: Laufen, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B85	Durchführung von Verkehrsuntersuchungen (Grenzüberschreitender Verkehr); Kurzfristig: Beruhigende Maßnahmen, wie bspw. Minikreisel sinnvoll (Fahrbahnmarkierungen für Fußgänger prüfen); Langfristig: Entlastung nur durch die Realisierung einer weiteren Salzachbrücke möglich	1
B86	Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes über Gemeindegrenzen hinweg	1
B87	Führung der Radwege abseits der B 20; Ausbau der Beschilderung	1
B88	Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes an geeigneten Standorten	3
B89	Keine Maßnahme im Mobilitätskonzept; Umsetzung durch die Gemeinde	0
B90	Kurzfristig: Stärkung / Aufwertung von alternativen Routen; Langfristig: Anlegen von Radverkehrsanlagen entlang der B 20	1
B91	Kurzfristig: Stärkung / Aufwertung von alternativen Routen; Langfristig: Anlegen von Radverkehrsanlagen entlang der St 2103	1
B92	Kurzfristig: Beruhigende Maßnahmen, wie bspw. Minikreisel sinnvoll (Fahrbahnmarkierungen für Fußgänger prüfen); Langfristig: Entlastung nur durch die Realisierung einer weiteren Salzachbrücke möglich	1
B93	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzeptes	0
B94	Vervollständigung und bessere Beschilderung des Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde und Schaffung von sicheren und gut nutzbaren Radwegeverbindungen zu den Nachbarorten	2

Marktschellenberg

Tabelle 137: Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B95	Route hat für den Alltagsradverkehr eine untergeordnete Bedeutung; Möglichkeit: Radverkehr auf Standstreifen der B 305; Empfehlung zum Umbau des Standstreifens zu einem Radverkehrsstreifen oder einem Radweg mit entsprechender Anpassung der Bepflanzung	1
B96	Keine Maßnahme erforderlich: Vorhandene Verkehrsstärken erlauben eine Radverkehrsführung nach dem Mischprinzip	0

Piding

Tabelle 138: Piding, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B97	Umsetzung Radwegprogramm Bayern, Neubau Radweg von Urwies nach Piding inkl. Anschluss Knotenbereich B 20 / St 2103 bis Piding Ort	1
B98	Gestalterische Aufwertung des Straßenraumes im Ortszentrum; Bedarfsorientierte Dimensionierung der Straßenräume, ggf. ergänzende Maßnahmen (Verkehrsführung, Anordnung VB Zone, Teilumbau)	2
B99	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B100	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B101	Neue straffe Routenführung Alltagsradwege (bspw. über Berchtesgadener Straße); Überarbeitung Wegweisung	1
B102	Überarbeitung Wegweisung	1
B103	Überarbeitung Wegweisung	1
B104	Ergänzung Radabstellanlagen, Bike-Boxen, Ladestationen	1

Ramsau b. Berchtesgaden

Tabelle 139: Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B105	Tempolimit im Bereich gemeinsamer Führung; Beschilderung "Achtung Radfahrer"; Konsequenter Ausbau der alternativen Routen; Bituminöse Befestigung der Radwege	1
B106	Umsetzung Radwegeprogramm, Bau straßenbegleitender Radweg von Engedey bis Wimbach	1
B107	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzepts	0
B108	Rückbau Längsparker, Schaffung von Querungshilfen, Aufwertung Ortsdurchfahrt	2
B109	Ausbau von Netzlücken abseits der B 305; Notfalls Wegweisung auch über steilere Abschnitte; Bituminöse Befestigung	2

Saaldorf-Surheim

Tabelle 140: Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B110	Vervollständigung und bessere Beschilderung des Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde und Schaffung von sicheren und gut nutzbaren Radwegeverbindungen zu Nachbarorten (OEP Saaldorf-Surheim, Dragomir); Umsetzung Radverkehrsprogramm StBA TS	1
B111	Planung und Errichtung einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Salzach auf Höhe Antherring (OEP Saaldorf-Surheim, Dragomir)	1
B112	Kurzfristig: Notwendigkeit von Querungshilfen prüfen (Verkehrszählungen); Langfristig: Neuanlage und Optimierung von Querungsmöglichkeiten (OEP Saaldorf-Surheim)	3
B113	Herstellung sicherer, attraktiver und barrierefreier Fußwegeverbindungen zu sozialen Einrichtungen, Nahversorgungsschwerpunkten und Freizeitangeboten mit besonderem Augenmerk auf die Schulwegsicherheit (OEP Saaldorf-Surheim, Dragomir)	2
B114	Trennwirkung der BGL 3 im Ortsbereich Saaldorf reduzieren; Bau einer Querungshilfe Weiherstraße / BGL 3	2
B115	Keine Maßnahme innerhalb des Landkreiskonzeptes	0
B116	Bedarfsgerechter Neubau/Ausbau von Unterführungen zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit (OEP Saaldorf-Surheim, Dragomir)	3
B117	Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes an geeigneten Standorten	3
B118	Siehe Maßnahmen MIV; Umsetzung der Maßnahmen des OEP	0

Schneizlreuth

Tabelle 141: Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B119	Bauprogramm umsetzen; Planungen zur Machbarkeit Wegscheid - Thumsee	3
B120	Bauprogramm umsetzen	3
B121	Planungen zur Machbarkeit Unterjettenberg - Abzweig Forststraße	3
B122	Änderung der Wegeföhrung nur bei attraktiven Alternativen; Föhrung abseits der Bundesstraßen hat Vorrang; Bis dahin Pflege, Sanierung und Entschärfung bestehender Routen	1
B123	Förderung E-Mobilität (Netz aus Verleih- und Ladestationen verdichten)	3
B124	Förderung E-Mobilität (Netz aus Verleih- und Ladestationen verdichten)	3
B125	Verstärkte Pflege, Sanierung und Entschärfung bestehender Routen	1
B126	Maßnahmen im MIV: Verkehrsrechtliche Anordnungen und Verkehrsüberwachung an der B 305	1
B127	Planung, Grunderwerb und Bau von Querungshilfen	1
B128	Verkürzung der Föhrung in Unterjettenberg, ggf. Grunderwerb und bauliche Herstellung	2
B129	Kurzfristig: Temporeduktion, Hinweis "Achtung Radfahrer", mögliche Markierung von Seitenstreifen prüfen; Langfristig: Bau von Radwegverbindungen in gesonderter Föhrung, bis dahin Nutzung bestehender Forstwege	2

Schönau a. Königssee

Tabelle 142: Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B130	B 20 (Königsseer Straße): Breite Straßen; Teilstück ohne Radverkehrsanlagen; Alternative Route über Alte Königsseer Straße wird nicht empfohlen; Lückenschluss für den Alltags- und Tourismusradverkehr zwingend erforderlich	1
B131	Erarbeitung eines flächendeckenden Radverkehrskonzeptes; Verknüpfung mit bereits bestehenden Radwegen; Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes zur Zielfindung (Beispiel Landkreis Traunstein)	2
B132	Langfristig: Im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen wird das Anlegen von Radwegen empfohlen, auch wenn geringe Verkehrsstärken das Führen nach dem Mischprinzip gegenwärtig zulassen	3

Teisendorf

Tabelle 143: Teisendorf, Maßnahmenvorschläge NMIV

Nr.	Maßnahme	Priorität
B133	Erarbeitung eines flächendeckenden Radverkehrskonzeptes	2
B134	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes an geeigneten Standorten (vgl. Elektromobilitätskonzept)	3
B135	Belagssanierung an kritischen Bereichen; Sicherstellung der Barrierefreiheit an den Zugängen zu den Geschäften	2
B136	Barrierefreiheit an den Schnittstellen zum ÖPNV herstellen	2
B137	Erarbeitung eines flächendeckenden Radverkehrskonzeptes	2
B138	Ausbau der Abstellanlagen des Radverkehrs insbesondere auf der Marktstraße	2
B139	Anlegen einer Radverkehrsanlage vom Ortszentrum bis zum Bahnhof	3
B140	Durchgängige Radverkehrsanlage an B 304 (Lückenschluss)	1
B141	Hohe Verkehrsmengen erfordern u.U. gesicherte Querungsmöglichkeit (Fußgänger-schutzanlage oder Vollsignalisierung) - Erarbeitete Maßnahmen aus dem Gutachten 2013 (INGEVOST) umsetzen - Radwege, Mittelinseln und Verschwenkungen	1

5.4 Maßnahmen im ÖV

5.4.1 Übergeordnete Maßnahmen

Barrierefreiheit

Der Freistaat Bayern verfolgt, mit der Regierungserklärung von Ministerpräsident Seehofer aus dem Jahr 2013, das Ziel, Bayern bis 2023 im öffentlichen Raum und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei zu gestalten. Im Rahmen des Programms „Bayern Barrierefrei 2023“ und „Bayern-Paket 2013-2018“ werden Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV und SPNV vom Freistaat Bayern gefördert.

Für die Ermittlung des infrastrukturellen und fahrzeugseitigem Status-quo in Bezug auf die Barrierefreiheit, wurde 2014 eine Bestandserhebung (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV durchgeführt. Mit Senioren- und Behindertenbeauftragten der Gemeinden und des Landkreises wurden bedarfsorientiert Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf lokaler als auch regionale Ebene entwickelt. An 121 der untersuchten Haltepunkte wurden Mängel in der Barrierefreiheit und der Ausstattung festgestellt. Die Grobkostenschätzung für die Umsetzung aller Maßnahmen beträgt rund 5 Mio. €. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde keine neue Bestands- oder Umsetzungsanalyse durchgeführt. Generell wird die Umsetzung aller Maßnahmen an den untersuchten Haltepunkten des vorliegenden Gutachtens empfohlen. Ein Gespräch mit der Behindertenbeauftragten des Landkreises, Frau Bohm, ergab, dass bisher kaum investive infrastrukturelle Maßnahmen der Bestandserhebung (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) umgesetzt wurden. Bei der Nennung von Defiziten in der Barrierefreiheit durch die Gemeinden oder Stakeholder, wurden die Maßnahmen des o.g. Gutachtens aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung (§8 PBefG) aus dem Bewertungsschema ausgeklammert und mit der höchsten Priorität direkt in das Aktionsprogramm aufgenommen. Die Evaluierung des derzeitigen Umsetzungsgrades wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes empfohlen. In der geplanten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollten ebenfalls qualitative Standards formuliert werden, die die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zur schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit beinhalten und der DIN 18040-3 genügen.

Die lokalen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Ausstattung sind im Aktionsprogramm auf Gemeindeebene in 6.2 beschrieben.

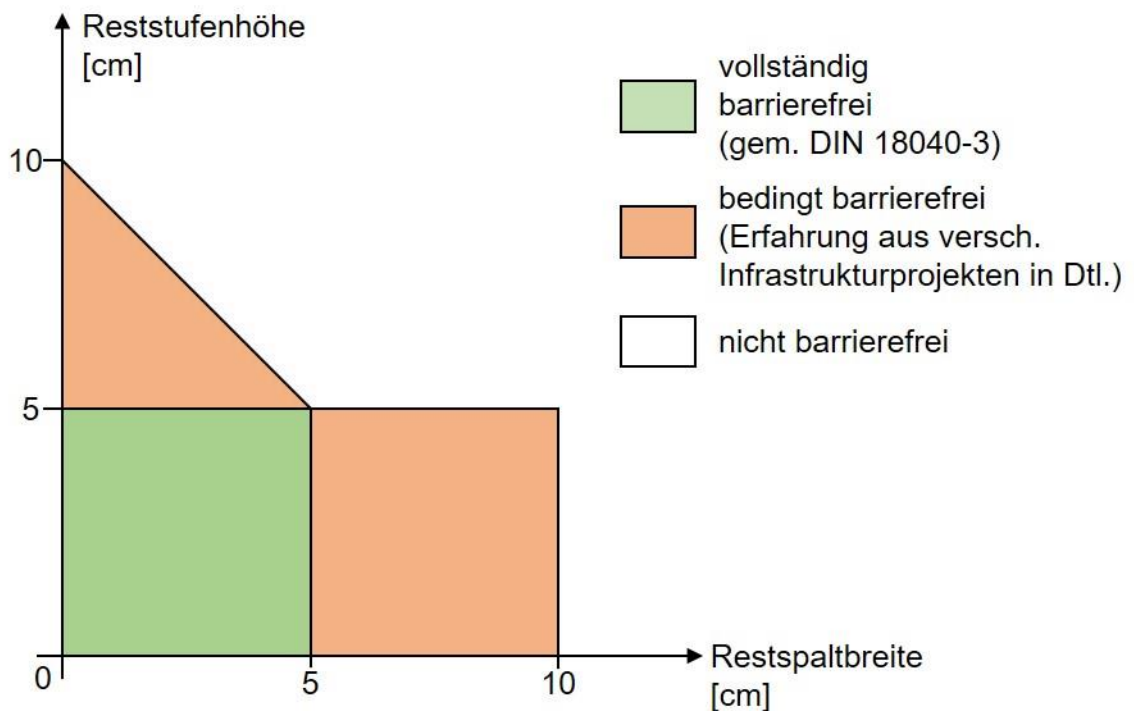


Abbildung 119: Vollständige und bedingte Barrierefreiheit in Abhängigkeit der Restspaltbreite und Reststufenhöhe

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der derzeit gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land wurde im Jahr 2004 erstellt. Für die regelmäßige Überprüfung der Rahmenbedingungen des gültigen Nahverkehrsplanes und die bei Bedarf notwendige Fortschreibung wird ein Zeitabstand von 5 Jahren empfohlen. Bei erheblichen Veränderungen, z.B. der Prognose der soziodemographischen Struktur, des ÖPNV-Angebotes oder sonstiger Rahmenbedingungen, wird eine Neuerstellung empfohlen. Der Zeitraum seit Erstaufstellung und die erheblichen Veränderungen der Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis begründen eine Fortschreibung. Während der Analyse des Mobilitätskonzeptes konnten ebenfalls erhebliche Veränderungen des Verkehrsangebotes gegenüber dem Zeitpunkt der Nahverkehrsplanerstellung festgestellt werden, weshalb eine umfangreiche Fortschreibung über die Mindestinhalte hinaus empfohlen wird.

Die Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen wird in Bayern durch die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (StMWI, 1998) geregelt. Auf der Grundlage des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind folgende Schwerpunkte und Empfehlungen für eine strategische Entwicklung des ÖV und die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis ableitbar.

Die Basis des Nahverkehrsplans bilden die Zielvorgaben und die Rahmenkonzeption auf Grundlage der Analyseergebnisse und der angestrebten Entwicklung des ÖPNV. Es wird empfohlen die bestehenden Zielvorgaben und das Rahmenkonzept für die Ausgestaltung des ÖPNV zu überprüfen und den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, z.B. durch die Qualifizierung von zeitlichen und räumlichen Erschließungsstandards.

Bei der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse gemäß den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung sollte auf den Analyseergebnissen des Mobilitätskonzeptes und den durchgeführten Prognosebetrachtungen aufgebaut werden.

Weiterhin wird empfohlen, die Verfügbarkeit des ÖPNV im Landkreisgebiet zeitlich und räumlich dergestalt zu verbessern, dass die Netzstrukturierung konsequent fortgeführt wird. Die beim SPNV erkennbare Struktur (Vertaktung, Anschlussplanung etc.) soll auf das Busnetz ausgeweitet werden. Dieses ist zu diesem Zwecke zu hierarchisieren (bspw. in ein hochwertiges Hauptnetz, ein Ergänzungsnetz und weitere Angebote) und in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen. Details hierzu sind im nachfolgenden Kapitel Netzhierarchisierung zu finden.

Die flächendeckende Erschließung des Landkreises im klassischen Linienverkehr ist aufgrund der Siedlungsstruktur wirtschaftlich nicht möglich und verkehrlich nicht sinnvoll. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte daher einhergehen mit der Erstellung eines bedarfsorientierten Angebotskonzeptes zur Ergänzung des Linienverkehrs bzw. die Erstellung eines solchen Konzeptes berücksichtigen.

Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Belange des Schülerverkehrs berücksichtigen, welche idealerweise in Form von Empfehlungen für die Schülerbeförderung (siehe dazu gleichnamiger Abschnitt) einheitlich für den gesamten Landkreis empfohlen und auf Grundlage dieser überplant werden.

Zudem können weitere Bestimmungen, wie die Mitwirkung und Anerkennung eines überregionalen Tarif- und Verkehrsverbundes, investive Maßnahmen zur Sicherung der Zugänglichkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie Aspekte der Finanzierung im Nahverkehrsplan verankert werden.

Im Ergebnis erhält der Landkreis ein Dokument, welches einerseits eine verbindliche Grundlage für die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen darstellt und andererseits den konzeptionellen Rahmen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren bildet. Die Erbringungsform der Verkehrsleistungen, ob eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich, hängt dabei von der detaillierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der geplanten Angebotsanpassungen im ÖV, der Aggregation in Linienbündeln und den Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen ab. Diese detaillierte linienfeine Untersuchung kann im Rahmen der Netzhierarchisierung resp. der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde als vorzeitige Maßnahme des Mobilitätskonzeptes bereits in den Haushalt 2018 integriert und sollte zeitnah erfolgen. In die Erarbeitung und Abstimmung von Zielvorgaben und einer Rahmenkonzeption sollten neben den Städten und Gemeinden auch die Verkehrsunternehmen des Landkreises Berchtesgadener Land und der Salzburger Verkehrsverbund einbezogen werden.

Aufgrund der Bedeutung wurde dieses Projekt als Initialprojekt eingeordnet und wird ausführlicher in Kapitel 6.4 beschrieben.

C79	Fortschreibung Nahverkehrsplan
	siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

Netzhierarchisierung

Das Liniennetz des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land, vgl. Kapitel 3.4.4, lässt mit eingekürzten und alternierenden Linienwegen, nicht vertakteten ÖV-Angebote und hohe Übergangszeiten keine klare Hierarchisierung und Strukturierung erkennen.

Zur Gewährleistung einer möglichst flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung des Landkreises Berchtesgadener Land mit Angeboten des ÖV sollten das bereits bestehende Liniennetz auf Basis des derzeitigen Angebotes, der Nachfrage im ÖPNV und im MIV sowie unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen durch eine hierarchische Gliederung weiterentwickelt werden. Diese Netzkonzeption sollte im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde bereits eine mögliche Hierarchisierung des Liniennetzes im Landkreis auf Basis des Prognosenullfalles 2030 entwickelt.

Das Hauptnetz besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr und den Bus - Hauptlinien und bildet das Grundgerüst des Nahverkehrs. Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen des Regionalplanes Südostoberbayern und dient der Verbindung der Unter- und Kleinzentren mit den Mittel- und Oberzentren. Bedeutende Verbindungen zu benachbarten Verkehrsräumen sowie zwischen den Gemeinden des Stadt-Umland-Bereiches und der Stadt Bad Reichenhall vervollständigen das Hauptnetz.

Das Ergänzungsnetz setzt sich aus Buslinien zusammen, die überwiegend der Erschließung der Gemeinden im ländlichen Raum dienen und durch Linien des Schülerverkehrs ergänzt werden. Eine Abstufung innerhalb des Ergänzungsnetzes kann für Relationen mit sehr starken Nachfrageschwankungen vorgenommen werden.

Im südlichen Teil des Landkreises vermischt sich diese Funktion mit den Belangen des Tourismus. Dazu kann ein separates Freizeitnetz definiert werden, zur Erschließung touristischer Ziele. Die Nachfrage in diesem Bereich ist saisonal unterschiedlich. Dabei üben zahlreiche Linien des Haupt- und des Ergänzungsnetzes gleichzeitig die Funktion eines Freizeitnetzes aus.

Die Bus-Hauptlinien bilden die höchste Hierarchieebene im Liniennetz des ÖPNV und sollen folgende Charakteristika aufweisen:

- direkter Linienverlauf,
- konstante Linienführung,
- zeitlich homogenes, vertaktetes Angebot auch an Wochenenden,
- gute räumliche und zeitliche Verknüpfung mit dem SPNV,
- gute räumliche und zeitliche Verknüpfung mit regionalen Buslinien,
- attraktive Haltestelleninfrastruktur,
- eigenes Produkt mit entsprechendem Marketing und
- entsprechende Fahrgastinformation.

Die Anforderungen des Ergänzungsnetzes im ÖPNV entwickeln sich in zwei Abstufungsschritten des Hauptnetzes in Abhängigkeit der Siedlungsdichte (Fahrgastpotenzial) des jeweiligen Bediengebietes. In Tabelle 144 sind mögliche Qualitätskriterien für die verschiedenen Hierarchieebenen des Liniennetzes im ÖPNV aufgelistet. Die Ergänzungslinien des Typs 2 werden für Gebiete mit geringer Siedlungsdichte und großen Nachfrageschwankungen empfohlen, z.B. nördlicher Landkreis. Die einzelnen Fahrtenpaare dienen dabei der Grundversorgung in der Fläche und sollen die akzeptable Erreichbarkeit von Gemeindezentren¹³ und Oberzentren sichern. Die Ausrichtung auf höherrangige ÖV-Produkte (SPNV) ist dabei maßgebend.

Tabelle 144: Katalog empfohlener Qualitätskriterien für Netzhierarchisierung im ÖPNV

Anforderungen	Bus - Hauptlinie	Bus - Ergänzungslinie 1	Bus - Ergänzungslinie 2 (Orientierung an Typ 1)
Bedienzeitraum Mo-Fr	6:00 – 20:00 Uhr	06:00 – 20:00 Uhr	06:00 – 18:00 Uhr
Takt Mo. – Fr.	60 min	120 min	Definition Fahrtenpaare
Takt Sa. / So.	120 min	Definition Fahrtenpaare	Definition Fahrtenpaare
Fahrtenpaare Mo. – Fr.	14 – 15	7 – 8	5
Fahrtenpaare Sa. / So.	6 / 4	3/2	2/2
Richtwert für Umsteigezeit (inkl. Wartezeit)	maximal 15 min zu Bus und SPNV	maximal 15 min zu Bus und SPNV	maximal 15 min zu SPNV

Der Entwurf einer Hierarchisierung des Liniennetzes im Landkreis Berchtesgadener Land ist in Abbildung 120 dargestellt. Der SPNV und die Bus - Hauptlinien haben die höchste Hierarchieebene und werden durch das Ergänzungsnetz im ÖPNV in der Flächenerschließung, als Zubringerlinien und abseits der Entwicklungsachsen ergänzt.

¹³ Gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern

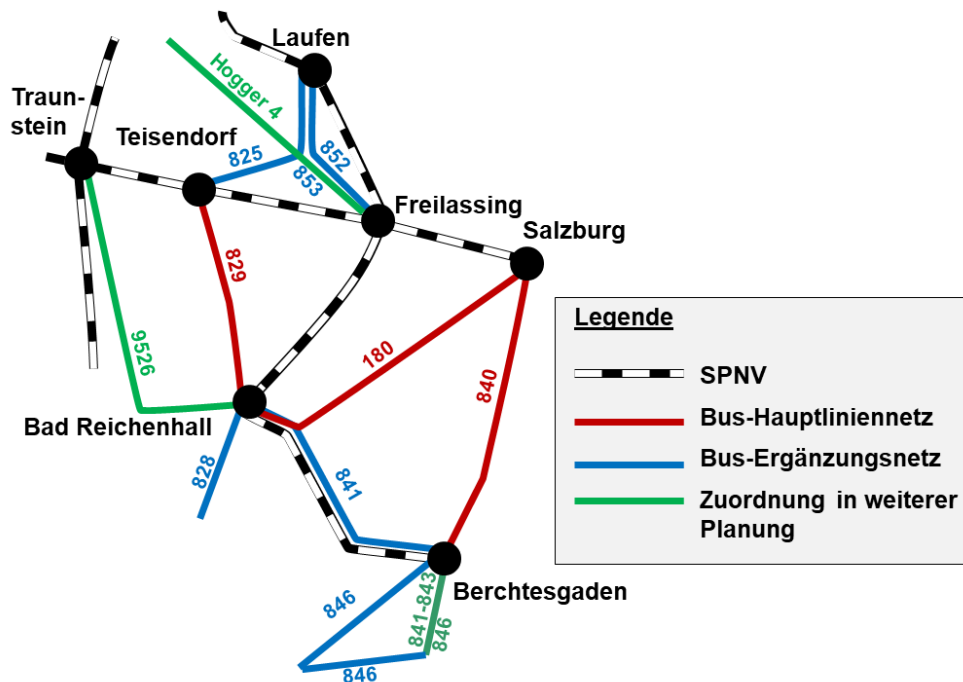


Abbildung 120: Entwurf für Netzhierarchisierung des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land

Die Buslinien 829, 180 und 840 wurden aufgrund ihrer hohen Verbindungs- und Verknüpfungsfunktion und der hohen Nachfrage dem Hauptnetz zugeordnet. Die Hogger Linie 4 weist ebenfalls eine hohe Nachfrage auf und muss im Zuge der Netzhierarchisierung dem Haupt- oder Ergänzungsnetz zugeordnet werden. Die Linie 9526 erfüllt neben ihrer hohen Verbindungs- und Verknüpfungsfunktion zum Oberzentrum Traunstein ebenfalls Erschließungsfunktionen in beiden Landkreisen. Eine Zuordnung zum Haupt- oder Ergänzungsnetz kann nicht abschließend vorgenommen werden. Die Regionalbuslinien 852 und 841 wurden wegen ihrer Parallelität zum SPNV nicht dem Hauptnetz zugeordnet. Im südlichen Landkreis erfüllen die vorhandenen Regionalbuslinien 841 – 846 hauptsächlich die Funktionen eines Freizeitnetzes und könnten diesem zugeordnet werden.

Im Rahmen im nächsten Abschnitt durchgeführten Maßnahmenbewertung je Gemeinde wurden Einzelmaßnahmen in Bezug auf die Netzhierarchisierung bewertet (z. B. Qualifizierung der Linie 829) und bei positiver Bewertung bezogen auf das jeweilige Defizit in der Gemeinde in den Aktionsplan aufgenommen. Durch dieses Vorgehen wurden nicht alle Einzelmaßnahmen zur Netzhierarchisierung in den Aktionsplan übernommen. Wird im Zuge der Netzhierarchisierung die Aufwertung der Hauptlinien nach den empfohlenen Qualitätskriterien (Tabelle 144) durchgeführt, ergeben sich zusätzliche jährliche Betriebskosten in Höhe von ca. 120.000 – 150.000 EUR. Diese zusätzlichen Kosten sind ggf. durch den Landkreis zu erbringen.

Im Rahmen der Ausschreibung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als organisatorisches Rahmendokument sollte die Entwicklung einer Netzkonzeption besondere Beachtung finden und kann auf dem Entwurf für eine Netzhierarchisierung des Mobilitätskonzeptes aufbauen.

Empfehlungen zur Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung in Bayern ist durch die Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) und das Schulwegkostenfreiheitsgesetz (SchKfrG) geregelt und im Landkreis Berchtesgadener Land in den Informationsblättern „Erstattung von Beförderungskosten“ und Schülerbeförderung zu bayerischen Schulen“ umgesetzt.

Eine Spezifizierung des Qualitätsniveaus in der Schülerbeförderung hinsichtlich des zumutbaren Fahraufwandes, gem. §3 Abs.2 Satz 2 SchBefV über die Rechtsprechung des BayVGH vom 18.2.2005 BayVBI 2006, 92 f. („Dreimal-zwei-Stunden-Regelung“) hinaus, erfolgt auf kommunaler Ebene darin bisher nicht.

Durch ein geringes Fahrtenangebot und geringe Gefäßgrößen können lokale Defizite in der Schülerbeförderung auftreten, welche in der Gemeindebefragung von vier Gemeinden genannt wurden:

- geringes Schülerverkehrsangebot
- keine akzeptable Verbindung im regulären ÖV
- Probleme bei der Durchführung der Beförderung

Eine detaillierte Prüfung der Defizite und lokale Maßnahmenentwicklung geht dabei über den Rahmen der Erarbeitung des Landkreis-Mobilitätskonzept hinaus. Es wird vielmehr die Festlegung von Qualitätsstandards für die Schülerbeförderung im gesamten Landkreis durch die Erarbeitung von Empfehlungen zur Schülerbeförderung für alle Gemeinden angeregt.

Das Ziel ist die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen und im Landkreis gleichwertigen Beförderung aller anspruchsberechtigten Schüler. Im Rahmen einer Analyse wird das derzeitige Qualitätsniveau aller Schüler im Landkreis ermittelt. In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Durchführung und der Integration in dem regulären Liniennetz des ÖV, werden darauf aufbauend Qualitätskriterien für die Schülerbeförderung festgelegt werden.

Wie zum Beispiel:

- Reisezeit
- Wartezeit bei Umstiegen
- Ankunftszeit vor Schulbeginn und Abfahrtszeit nach Schulende
- Anzahl der Umstiege
- Auslastung der Fahrzeuge

Diese Qualitätsstandards schaffen eine wesentliche Grundlage für die Bewertung und Ausschreibung zukünftiger ÖV-Angebote, im Kontext der Schülerbeförderung, und sollten als Ergänzung in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes integriert werden. Weiterhin wird durch eine qualitativ hochwertige Schülerbeförderung die nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV für die „Fahrgäste von Morgen“ erzielt.

Bedarfsorientiertes Angebotskonzept

Eine flächendeckende Erschließung durch den Linienverkehr ist aufgrund der Siedlungsstruktur im Landkreis Berchtesgadener Land wirtschaftlich nicht möglich und verkehrlich nicht sinnvoll. Im Rahmen eines Konzeptes ist zu prüfen, inwieweit eine Ergänzung des klassischen ÖPNV und der bestehenden Bedarfsangebote durch weitere flexible und bedarfsorientierte Bedienformen möglich sein kann. Es soll dazu dienen eine zeitliche und räumliche Grundversorgung in Gebieten mit geringer oder keiner Bedienung durch den Linienverkehr sicherzustellen. Die Erstellung eines landkreisweiten bedarfsorientierten Angebotskonzeptes hat, wie auch im regulären ÖV, das Ziel das Angebot, den Service und den Tarif zu vereinheitlichen, um strukturell vergleichbaren Gebieten des Landkreises ein vergleichbares öffentliches Verkehrsangebot vorzuhalten.

Bestehende Systeme, auch im Landkreis Berchtesgadener Land mit dem Rufbus Berchtesgaden und dem GemeindeBus Teisendorf, weisen häufig einen hohen Zuschussbedarf auf. Ein weiteres Ziel des bedarfsorientierten Angebotskonzeptes ist demnach die Steigerung des Kostendeckungsgrades durch, z.B. die Entwicklung einer angepassten Bedienform, die Digitalisierung der Anmelde-/ Distributions- und Abrechnungsprozesse und die Steigerung des Fahrzeugbesetzungsgrades. In der Bundesrepublik bestehen zahlreiche erfolgreiche bedarfsorientierte flexible ÖPNV-Angebote, z.B. mobil+ im Landkreis Vechta, ILSE Bus im Landkreis Vorpommern-Greifswald, Anruf-Sammel-Taxi im Nordhessischen Verkehrsverbund, welche als Referenzprojekte auf die Rahmenbedingungen im LK BGL angepasst werden können.

Aufgrund der Bedeutung und seines Innovationscharakters wurde dieses Projekt als Initialprojekt eingeordnet und wird ausführlicher in Kapitel 6.4 beschrieben. Für die Gemeinden mit genannten oder gutachterlich ergänzten Defiziten in der räumlichen und zeitlichen Erschließung in Tagesrandlagen wurde eine mögliche Bedienung durch ein bedarfsorientiertes flexibles Angebot entworfen und auf Gemeindeebene im folgenden Abschnitt bewertet.

Dazu wurde eine Grobkostenschätzung der Betriebskosten eines bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes für die Gemeindeteile durchgeführt. Die Basis bildeten dabei die durch das bedarfsorientierte ÖPNV-Angebot bedienten Einwohner je Gemeinde, das Fahrgastpotenzial des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes. Mit Hilfe der spezifischen Nachfrage, dem Anteil des Fahrgastpotenzials der für die flexible Bedienungsform zum Nutzer/Fahrgast der flexiblen Bedienungsform wird, und der angenommenen ganzjährigen Bedienung konnten die Fahrgäste pro Jahr grob abgeschätzt werden. Die spezifische Nachfrage ist ein für verschiedene Gebietstypen empirisch ermittelter Wert und wurde für die verschiedenen konzeptionierten flexiblen Bedienformen im Landkreis sowohl aus dem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV (BMVBS, 2009) als auch mit Hilfe der gutachterlichen Expertise aus anderen bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotsprojekten abgeschätzt.

$$\text{Anzahl Fahrgäste pro Jahr} = \text{Fahrgastpotenzial} * \text{spezifische Nachfrage} * \text{Anzahl Betriebstage pro Jahr}$$

Die Fahrleistung je Fahrgast orientierte sich in den Gebieten im Landkreis mit vorhandenen flexiblen ÖV-Angeboten an der bestehenden spezifischen Verkehrsleistung. Für die Gebiete ohne bestehende flexible bedarfsorientierte ÖV-Angebote wurden sinnvolle Linienverläufe auf Basis der vom Zentrum resp. Bahnhof abgelegenen Wohnstandorte gebildet. Auch der Fahrzeugbesetzungsgrad wurde auf Basis der Auswertung vorhandener flexibler bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote, der gutachterlichen Erfahrung und dem dem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV (BMVBS, 2009) abgeschätzt. Der Besetzungsgrad ist ein mittlerer Wert für die konzeptionelle Grobkostenschätzung. Die erforderliche Gefäßgröße hängt von der Anzahl und Lage von Lastspitzen ab und muss im Rahmen der Umsetzungs- und Betriebsplanung weiter qualifiziert werden.

Für die Abschätzung der Betriebskosten je Kilometer wurde die gesamtwirtschaftliche Auswertung des Gemeindebus Teisendorf herangezogen. Aufgrund des hohen Zuschussbedarfs für diese Verkehrsleistung diente es zur Orientierung für die Abschätzung der Betriebskosten in einer Art worst-case Szenario. Die Betriebskosten für die Grobkostenschätzung aller betrachteten bedarfsorientierten ÖV-Angebote wurde mit 4€ je Kilometer angenommen.

$$\text{Gesamtkosten pro Jahr} = \text{Fahrgäste pro Jahr} * \text{Verkehrsleistung pro Fahrgast} * \text{Besetzungsgrad} * \text{Betriebskosten pro Kilometer}$$

Auf dieser Basis werden für die Umsetzung der entworfenen bedarfsorientierten ÖPNV-Bedienungen in den Gemeindeteilen mit genannten oder gutachterlich ergänzten Defiziten in der räumlichen und zeitlichen Erschließung die folgenden Betriebskosten abgeschätzt. Im Aktionsprogramm (Kap. 6.2) finden sich die betreffenden Maßnahmen je Gemeinde wieder.

Tabelle 145: Grobkostenschätzung Betriebskosten für entworfene bedarfsorientierte flexible ÖPNV-Angebote je Gemeinde/-teil

Gemeinde/-teil	Geschätzte Betriebskosten (Jahr)
Ainring	18.000 €
Bad Reichenhall/ Nonn	1.000 €
Berchtesgaden	22.000 €
Bischofswiesen	35.000 €
Marktschellenberg	10.000 €
Piding/ westlich B20	2.000 €
Ramsau	10.000 €
Saaldorf-Surheim	24.000 €
Schneitzlreuth	7.000 €
Teisendorf	63.000 €

Die Betriebskosten je Kilometer von bedarfsorientierten flexiblen ÖPNV-Angeboten werden maßgeblich durch die Personalkosten beeinflusst. Ein großes Einsparpotenzial erwächst dem Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV aus der vollkommen technischen Übernahme der Fahrzeugführung. Dies kann zukünftig durch den Einsatz kleiner Fahrzeuge und einer flexiblen Anforderung insbesondere bei bedarfsorientierten flexiblen ÖPNV-Angeboten wirtschaftliche Vorteile generieren.

Die derzeitige technische Zuverlässigkeit und die rechtlichen Möglichkeiten erlauben im Rahmen von Sondergenehmigungen den Betrieb von Testfahrzeugen und -strecken mit sehr geringen Geschwindigkeiten. Die derzeit existierenden automatisierten Fahrzeuge können zur Erbringung von regulärer öffentlicher Personenbeförderung, z.B. als Rufbus, noch nicht empfohlen werden. Tatsächlich autonome Fahrzeuge bietet aus den oben genannten Gründen gerade für flexible bedarfsorientierte ÖV-Angebote ein erhebliches Einsparpotenzial. Daher wird empfohlen die technische Entwicklung und rechtlichen Möglichkeiten zur Umsetzung des autonomen Fahrens im öffentlichen Straßenraum intensiv zu verfolgen und bei ausreichender Eignung die Einführung für die bedarfsorientierte flexible Beförderung anzustreben.

Das rentabelste und früheste Einsatzgebiet für autonome Fahrzeuge wird derzeit in der öffentlichen Personenbeförderung auf der „letzten Meile“ prognostiziert.

Ggf. kann ein Testprojekt für den Einsatz autonomer Fahrzeuge initiiert werden. In einem solchen Testprojekt können praktische Erfahrungen in der Umsetzung gesammelt werden. Zudem rückt es den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung sehr stark auf den ÖPNV. Eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine signifikante Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität ist damit momentan noch nicht zu erreichen.

C78	Bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept
	siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

Mobilitätsstationen

Auch die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum werden zunehmend mit mehreren Verkehrsmitteln abgewickelt. Die gute Information der Reisenden vor und während der Reise ist grundlegender Bestandteil des ÖV-Angebotes. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Vorabinformationen im Landkreis wurde bereits im bestehenden NVP 2004 empfohlen. Solch eine zentrale Auskunftsstelle wurde im Landkreis bisher noch nicht realisiert. Darüber hinaus wurden an den wichtigen Verknüpfungspunkten im Landkreis Defizite bei der Anschlussgestaltung, der Zu- und Abgangssituation auch mit Blick auf die Barrierefreiheit und des allgemeinen Serviceangebotes von den Gemeinden und Stakeholdern genannt und gutachterlich bestätigt.

Das regionale Ziel der Mobilitätsstationen ist die zukunftsfähige Förderung und Vernetzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und die Verbesserung des Serviceangebotes für alle Verkehrsteilnehmer. Dazu sollen mit Mobilitätsstation attraktive und moderne Verknüpfungs- und Informationspunkte auf engem Raum an wichtigen und geeigneten Verkehrsknoten des Individual- und öffentlichen Personenverkehr geschaffen werden. Als Standorte für die ersten Mobilitätsstationen im Landkreis eignen sich die Bahnhöfe in Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden.

Die regionale Maßnahme der Entwicklung von Mobilitätsstationen wurde aufgrund ihrer Bedeutung und ihres Innovationscharakters als Initialprojekt des Mobilitätskonzeptes näher in Kapitel 6.3.2 beschrieben. Die lokale Gestaltung der Mobilitätsstationen muss auf die Bedarfe vor Ort angepasst werden, sollte jedoch Elemente aus den vier folgenden Bereichen enthalten:

- **Verkehrsorganisation:** attraktive Anschlussgestaltung zwischen allen Verkehrsmitteln für wichtige Relationen (z.B. Taktknoten)
- **Infrastruktur:** Abstellereinrichtungen für private PKW, Fahrräder, Verleih- und Sharingprodukte, komplette Barrierefreiheit der Mobilitätsstation, kurze Übergangswegen, Ladeinfrastruktur
- **Digitalisierung:** Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) zu Abfahrten/Ankünften und Anschlüssen zwischen den Verkehrsmitteln mit Echtzeit-Informationen
- **Service/ Ausstattung:** moderne und attraktive Service- und Informationseinrichtungen (z.B. Reisezentrum, sanitäre Einrichtungen, Aufenthaltsbereich)

Für die drei geeigneten Standorte von Mobilitätsstationen: Bahnhof Freilassing, Bahnhof Bad Reichenhall und Bahnhof Berchtesgaden wurden auf Basis des Bestandes, bzw. aktueller Planungen (in Freilassing und Berchtesgaden) die möglichen Elemente für den Ausbau zu einer Mobilitätsstation entworfen.

Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing:

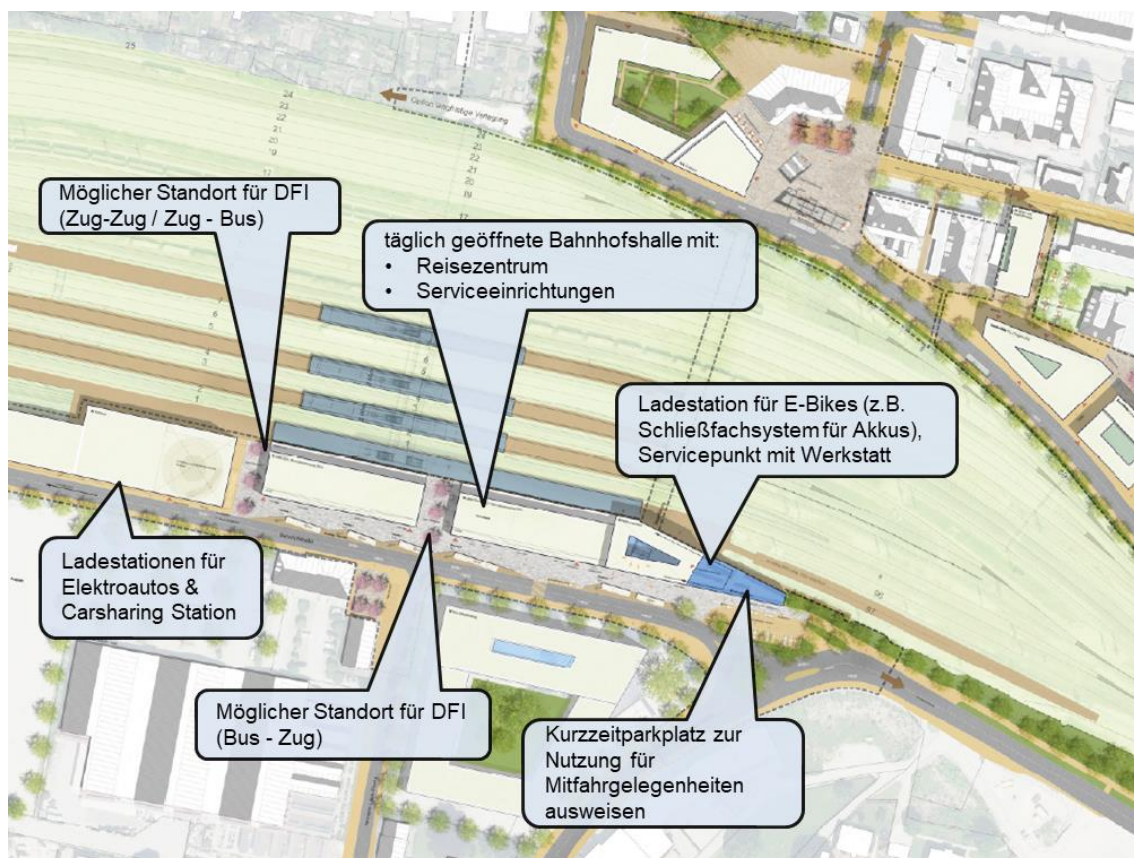


Abbildung 121: Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing

Mobilitätsstation Bahnhof Bad Reichenhall:

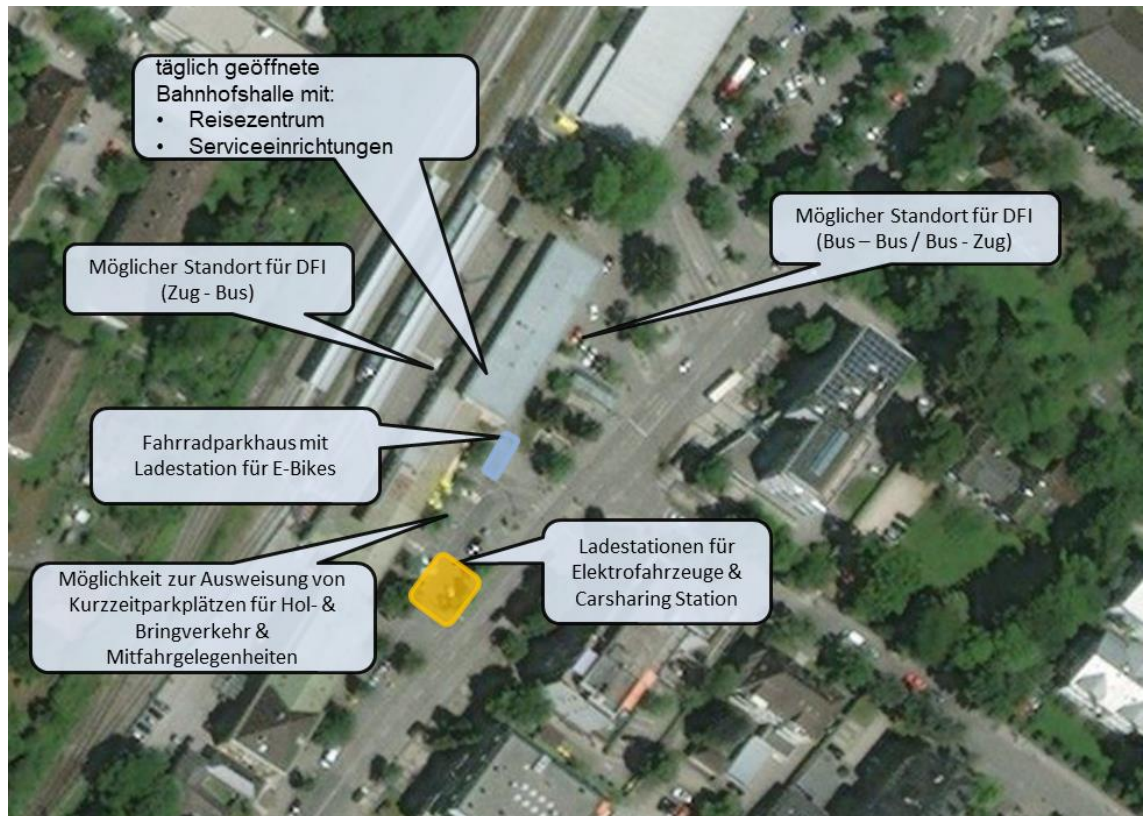


Abbildung 122: Mobilitätsstation Bahnhof Bad Reichenhall

Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden:

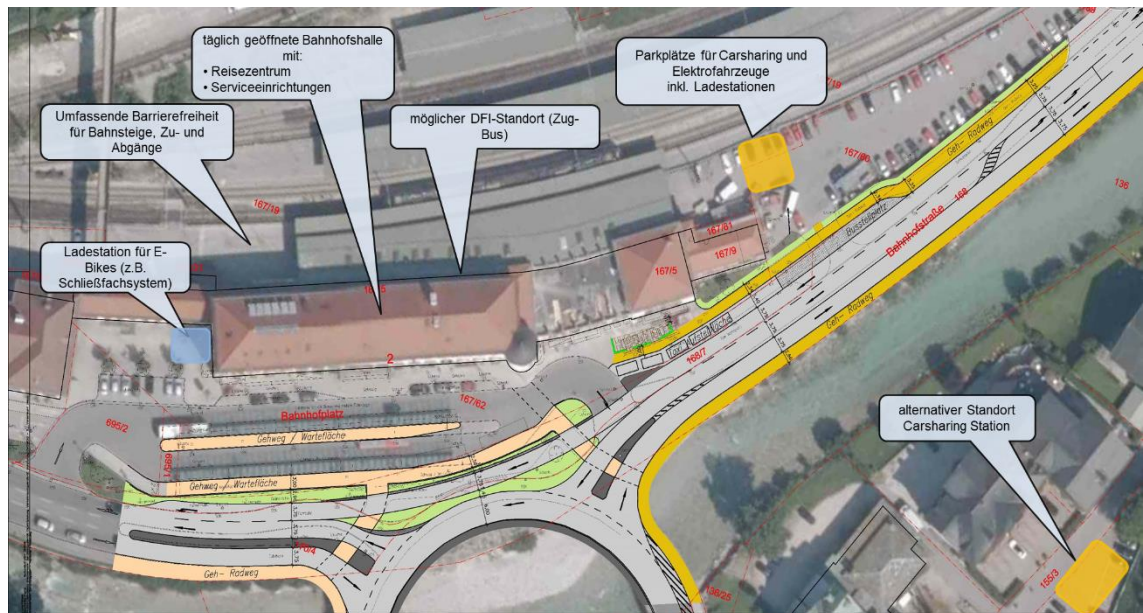


Abbildung 123: Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden

Reisezeitoptimierung im SPNV

Die Befragung der Gemeinden und Stakeholder offenbarte eine hohe Reisezeit auf der KBS954 zwischen Berchtesgaden und Freilassing. Bei der gutachterlichen Analyse der Verbindungsqualität aus den Gemeinden zu den sechs repräsentativen Zentren im und außerhalb des Landkreises wurden für Gemeinden mit SPNV-Anschluss zum Teil bis zu 60% höhere Reisezeiten im ÖV, gegenüber dem MIV, festgestellt. Neben der Anbindung des Gemeindezentrums an den SPNV-Haltepunkt spielt die Reisezeit mit dem SPNV gegenüber der Fahrt im MIV eine entscheidende Rolle. Auf der KBS954 wird im Durchschnitt mit einer Geschwindigkeit von rund 41 km/h zwischen Berchtesgaden und Freilassing gefahren. Als Grund für die geringe Reisegeschwindigkeit werden aus der Befragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (BLB und DB) und Vor-Ortbegehungen zahlreiche niveaugleiche Kreuzungen mit dem MIV, starke Steigungsabschnitte, der Ausbauzustand der Verkehrsanlagen und die Sicherungstechnik erkannt. Durch die Anhebung der Reisegeschwindigkeit auf der Schiene wird die Attraktivität des ÖV im gesamten mittleren und südlichen Landkreis maßgeblich verbessert. Der Neubau eines elektronischen Stellwerks zwischen Hammerau und Berchtesgaden ist für 2021 geplant.

C77	Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der KBS954
Maßgebendes Defizit	Reisegeschwindigkeit auf KBS954 im Durchschnitt 41 km/h
Maßnahmenbeschreibung	Instandhaltung, Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Sicherungstechnik (Schaffung von zusätzlichen Begegnungsstellen) und Beseitigung von Bahnübergängen zur Erhöhung der durchschnittlichen Streckengeschwindigkeit
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit DB Netz und BEG • Untersuchung • Berücksichtigung bei Neuplanungen
Kosten	Kosten für Neubau bzw. Modernisierung der Strecke können durch Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zwischen Straßenbaulastträger, Bund und DB aufgeteilt resp. auf Eisenbahnverkehrsunternehmen umgeschlagen werden und in der Folge die Trassenpreise erhöhen. Dadurch können sich die betrieblichen Kosten des Betreibers erhöhen und auf Nutzer, bzw. Aufgabenträger auswirken. Kosten sehr schwer abschätzbar.
Akteure	DB, BEG, Landkreis, Gemeinden, Konzessionsinhaber der KBS954
Bewertung	2,6 von 5,0

Taktknoten Freilassing

Der Bahnhof Freilassing stellt als multimodaler Verkehrsknoten den wichtigsten Verknüpfungspunkt im ÖV auf regionaler und überregionaler Ebene für den Landkreis dar. Sowohl die SPNV-Strecken als auch viele Linien des ÖPNV im Landkreis treffen am Bahnhof Freilassing aufeinander und ermöglichen zahlreiche regionale und überregionale Fahrbeziehungen. In der Gemeinde- und Stakeholderbefragung, siehe Kap. 3.4.1 und 3.4.2, wurden bereits Defizite in der Anschlussgestaltung genannt. In der gutachterlichen Analyse konnten die Defizite in der Anschlussgestaltung bestätigt werden. Um eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiv zu gestalten, müssen akzeptable Anschlüsse an Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsarten des ÖV sichergestellt werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird auf Basis der Analyseergebnisse für den Knotenbahnhof Freilassing eine Anschlussplanung für den SPNV, Regional- und Stadtbusverkehr empfohlen. Es wurde ein Grobkonzept für die Anschlussplanung auf der konzeptionellen Ebene des Mobilitätskonzeptes entwickelt. Für die Umsetzung ist eine detaillierte Planung unter Beachtung aller (auch infrastruktureller) Rahmenbedingungen und Fahrplanbindungen erforderlich.

Auf Gemeindeebene wurden von drei Gemeinden speziell Defizite in der Anschlussgestaltung am Bahnhof Freilassing genannt, weshalb sich diese überregional wirksame Maßnahme dort ebenfalls wiederfindet. (siehe C8, 38, 63 und 65)

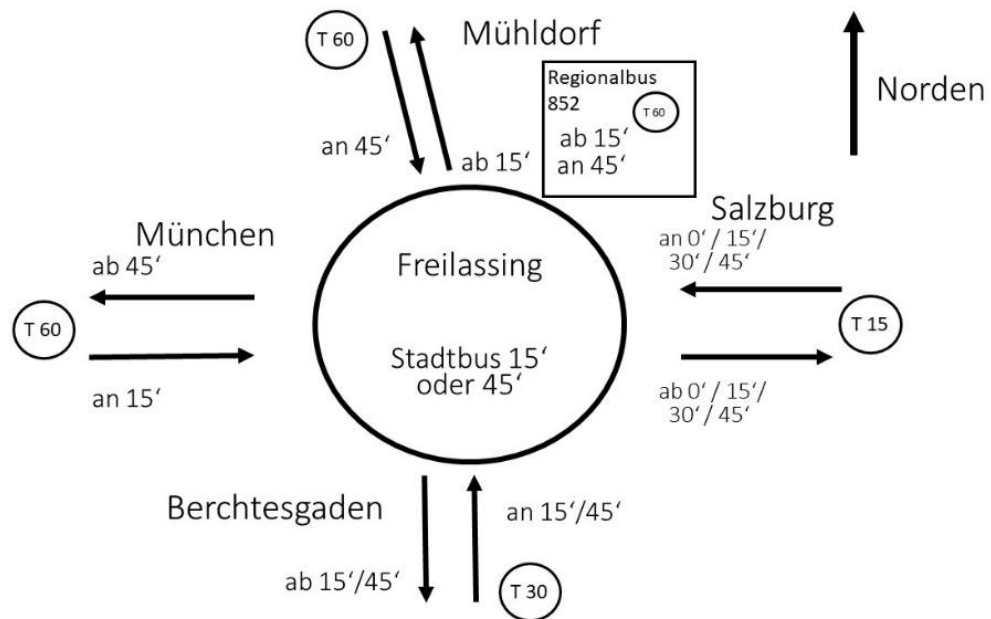


Abbildung 124: Prinzipskizze Taktgefüge für ÖV am Bahnhof Freilassing ohne Übergangszeiten

Das in Abbildung 124 dargestellte Taktgefüge zeigt das Prinzip für eine mögliche Anschlussgestaltung auf, wobei die benötigte Umsteigezeit derzeit nicht berücksichtigt wurde.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Strecke Salzburg – München und den prioritären Verflechtungen an den Start- und Endpunkten sind die Übergänge von und zu den regionalen SPNV-Angeboten des Landkreises auf die Rahmenbedingungen dieser Strecke hin zu optimieren. Die Ankünfte und Abfahrten auf den KBS 945 und 954 sind auf die Ankünfte und Abfahrten auf der KBS 951 derart abzustimmen, dass wichtige Umsteigevorgänge von und nach München aus und in den Landkreis attraktiv gestaltet werden.

Regional-Stadtbahn-Salzburg

Das wesentliche Ziel des grenzüberschreitenden Projektes „EuRegioBahnen Salzburg – Bayern –Oberösterreich“ (ERB) ist es, durch einen umfassenden Ausbau und eine Aufwertung der bestehenden regionalen SPNV-Strecken zu stärken, um damit eine Entlastungswirkung des Verkehrs zu erreichen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner, Arbeits- und Ausbildungspendler und Touristen im Untersuchungsgebiet zu erfüllen. Das Untersuchungsgebiet des Projektes erstreckt sich über den Salzburger Zentralraum hinaus in die beiden deutschen Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein sowie nach Oberösterreich.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (Bietergemeinschaft PTV Transport Consult GmbH / Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, 2015) wurden umfangreiche Maßnahmen im Vollbahnnetz und Light-Rail-Netz (LRT) untersucht und deren technische Machbarkeit festgestellt.

Aus Sicht des Landkreises Berchtesgadener Land sind drei Maßnahmen von vorrangigem Interesse und daher vom Landkreis zu unterstützen.

Königsseebahn

Die mögliche Trasse einer Regionalbahnstrecke zwischen Salzburg und dem Königssee zweigt auf dem Gebiet der Gemeinde Anif vom Verkehrskorridor Salzburg Süd – Hallein ab, der im vorliegenden Sachprogramm (Stand September 2016) als raumbezogene Maßnahme zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur verankert ist. Im weiteren vorgeschlagenen Verlauf bis zur deutschen Staatsgrenze wird die Marktgemeinde Grödig mit den Ortsteilen Grödig (ca. 3.600 Einwohner) und Sankt Leonhard (ca. 1.100 Einwohner) durchquert. Ab der deutschen Staatsgrenze ist geplant, die Strecke entlang des Tals der Berchtesgadener Ache folgen zu lassen. Im Verlauf bis Berchtesgaden wird der Markt Marktschellenberg (ca. 1.700 Einwohner) mit dem Hauptort Marktschellenberg durchquert. Auf dem Gebiet des Markts Berchtesgaden würde die geplante Strecke entlang der Berchtesgadener Ache auf einer Länge von 2,3 km durch das bebaute Stadtgebiet Berchtesgadens führen und am Hauptbahnhof Berchtesgaden auf das bestehende Schienennetz stoßen. Südlich des Hauptbahnhofs Berchtesgaden wird die Gemeinde Schönau am Königssee bis zur Erreichung des Königssees durchquert. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 23,2 km.



Abbildung 125: Geplanter Trassenverlauf (Quelle: Anlage zum Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“)

Auf österreichischem Staatsgebiet kann in den Gemeinden Anif und Grödig durch die Trasse ein weitestgehend verdichtetes und kompaktes Siedlungsgebiet durch den SPNV neu erschlossen werden. Zwischen Grödig und Berchtesgaden weist die Trasse der Regionalstadtbahn dagegen ein niedriges Bevölkerungspotenzial auf. Im Stadtgebiet des Markts Berchtesgaden würde der Verlauf der Trasse ein hohes Erschließungspotenzial besitzen. Eine Vielzahl an Einwohnern und touristischer Zielpunkte (Watzmann-Therme, Salzbergwerk) würden unmittelbar durch den SPNV neu erschlossen. Dabei ist die Geländestufe zur Erreichung des Stadtzentrums von Berchtesgaden aus dem Tal heraus zu beachten. Insgesamt die Anzahl der Einwohner in Trassennähe als vergleichsweise gering einzuschätzen.

Die Königssee-Bahn weist jedoch mit einer Gesamtzahl von über einer Million touristischer Übernachtungen im Einzugsgebiet eine sehr hohe touristische Bedeutung auf. Diese touristische Bedeutung würde nicht nur auf den durch die Bahn erschlossenen Übernachtungsmöglichkeiten beruhen, sondern auch auf der direkten Verbindung zweier bedeutender touristischer Zentren – der Weltkulturerbestadt Salzburg und der Tourismus-Region Berchtesgaden-Königssee. Dabei ist insbesondere eine Entlastungswirkung des hohen Verkehrsaufkommens touristischer MIV-Fahrten zu erwarten.

Die derzeitige SPNV-Verbindung zwischen Salzburg und Berchtesgaden über Freilassing und Bad Reichenhall ist etwa 40 km lang und die Fahrzeit zwischen Salzburg Hbf und Berchtesgaden Hbf beträgt etwa 70 Minuten. Die geplante Trasse der Königsseebahn würde den Fahrtweg zwischen Salzburg und Berchtesgaden um etwa 15 km (ca. 38%) verkürzen. Damit erscheint eine Verkürzung der Reisezeit um 38 % auf etwa 45 Minuten möglich. Weiterhin würde auf dieser Verbindung der bisher notwendige Umstieg in Freilassing entfallen.

Die Einrichtung der Stadtregionalbahn zwischen Salzburg Süd und Berchtesgaden bzw. dem Königssee stellt keine neue Idee dar. Sie basiert im Wesentlichen auf den bis nach dem 2. Weltkrieg bestehenden Bahnstrecken der Salzburger Lokalbahn und der Königsseebahn. Damals wurden diese Bahnstrecken mit dem starken Wachstum des Individualverkehrs abgebaut und stillgelegt. Heute besteht genau aus dieser Dynamik der ständigen Zunahme des Kfz-Verkehrs die Bestrebung, in der besonders schätzenswerten Tourismusregion Berchtesgaden-Königssee die Angebote des ÖPNV zu stärken.

Die vorgestellte Trasse der Königsseebahn zwischen Salzburg, Anif, Berchtesgaden und dem Königssee weist ein hohes touristisches Potenzial auf und verbindet zwei benachbarte Tourismusregionen auf direktem Weg miteinander. Es bestehen weiterhin Nachfragepotenziale in der Erschließung der Gemeinden Anif, Gröding, Marktschellenberg und besonders des Marktes Berchtesgaden.

Um jedoch die potenzielle Trasse vor weiterer Bebauung zu schützen, ist es aus gutachterlicher Sicht unbedingt notwendig den Streckenabschnitt zwischen Anif (Abzweig von der geplanten Verbindung Anif – Hallein) und der österreichisch-deutschen Staatsgrenze vor weiterer Bebauung freizuhalten. Im gemeinsamen Flächennutzungsplan für Berchtesgaden, Bischofswiesen, Marktschellenberg, Ramsau und Schönau ist die Verwirklichung der EuRegio-Bahn nach Salzburg über die vorgestellte Trasse als wichtigstes Kernelement der verkehrlichen Entwicklung in der Region bereits vorgesehen. Die Festlegung eines konkreten Korridors für die Streckenführung auf deutschem Staatsgebiet ist Inhalt des Flächennutzungsplans.

Damit die Bestrebungen des Landkreises und der Region Berchtesgaden nicht u. U. konkurrenziert werden, muss die Trasse der Königssee-Bahn auf österreichischem Staatsgebiet zwischen Anif und Sankt Leonhard als Freihaltekorridor für Schienenprojekte in das aktuelle Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ des Landes Salzburg aufgenommen werden.

Verlängerungen bestehender S-Bahnen

Die zwei weiteren untersuchten Maßnahmen der ERB-Machbarkeitsstudie im Landkreis Berchtesgadener Land umfassen die Verlängerung der KBS 954 bis Berchtesgaden Ost und die Verlängerung der S-Bahn Salzburg über Freilassing bis Übersee.

Die technische und wirtschaftliche Durchführung der Verlängerung der KBS 945 wurde auf der Ebene dieser Machbarkeitsstudie ausgewiesen.

Durch die Verlängerung der SPNV-Strecke über den Bahnhof Berchtesgaden durch einen ehemaligen Tunnel hinaus bis zu einem neu zu errichtenden Haltepunkt etwa am Hofbräuhaus verbessert sich die Erschließung des Berchtesgadener Zentrums deutlich. In Folge der Nähe zum Zentrum und dessen fußläufiger Erreichbarkeit vom Haltepunkt aus, können etwa 300 Fahrgäste neu für den Öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Die Machbarkeitsstudie weist keinen zusätzlichen Fahrzeug- und Personalmehrbedarf in Folge der Streckenverlängerung aus, da die zu diesem Zeitpunkt verfügbare Wendezeit den zusätzlichen Beförderungsaufwand ausglich. Das positive Ergebnis dieser Machbarkeitstudie und die positive gutachterliche Einschätzung für die Verlängerung wird zum Anlass genommen vertiefte Planungen für diese Verlängerung zu starten. Das Hauptaugenmerk für das Fahrtenangebot auf der KBS 954 sollte jedoch stets die attraktive Verknüpfung am Bahnhof Freilassing sein, siehe vorheriges Kapitel, und bei einer vertieften Planung der Streckenverlängerung stets beachtet werden.

In dem Planfall V1 der Machbarkeitsstudie ist die Verlängerung der S-Bahnen aus Salzburg kommend über Freilassing bis Übersee Teil eines umfangreichen Maßnahmenpaketes. Neben dem stündlichen Meridian würde damit eine weitere stündliche Verbindung im Regionalverkehr von Traunstein/Freilassing nach Salzburg eingerichtet. Diese Angebotsverdichtung zeigt mit ca. 1.500 Fahrgästen am Werktag eine hohe positive verkehrliche Wirkung. Da diese S-Bahn-Verlängerung Teil eines Maßnahmenpaketes mit vielen Elementen ist, wird hierfür ebenfalls die weitere Planung der Elemente im Landkreis Berchtesgadener Land empfohlen. Hierzu zählen die Einrichtung neuer Haltepunkte in Feldkirchen, Freilassing Nord und Surheim sowie die Taktverdichtung auf der KBS 945.

5.4.2 Maßnahmen ÖV je Gemeinde

Die Nummer in der linken Spalte der nachfolgenden Tabellen bezieht sich auf die Bezeichnung der Defizite (für den ÖV: Kapitel 3.4.8). Eine tabellarische Zusammenschau der Defizite und Handlungsempfehlungen ist Anlage 5 zu entnehmen.

Ainring

Tabelle 146: Ainring, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C1	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014 und Herstellung Barrierefreiheit am Bahnhof Mitterfelden	1
C2	vollständige Barrierefreiheit für alle Fahrzeugtypen herstellen, mögliche Stufenreduzierung durch nachträgliche Niveaueinpassung	1
C3	Errichtung je einer Richtungshaltestelle, Bedienung durch Hogger Linie 3 möglich, Bedienzeitraum anpassen	2
C4	Fortschreibung Nahverkehrsplan, Qualifizierung von Standards und Formulierung von Einwohnergrenzwerten für ÖPNV Bedienung, Abwägung Linienbetrieb vs. bedarfsorientiertes flexibles Angebot	1

Anger

Tabelle 147: Anger, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C5	Netzhierarchisierung - Aufwertung Linie 829 zur Hauptbuslinie, Übernahme in Standards für den ÖPNV bei Fortschreibung Nahverkehrsplan	2
C6	Schülerverkehrsplanung/ Erarbeitung von Empfehlungen zur Schülerbeförderung	1

Bad Reichenhall

Tabelle 148: *Bad Reichenhall, Maßnahmvorschläge ÖV*

Nr.	Maßnahme	Priorität
C7	Abstimmung zwischen Stadtbus und BLB, Voraussetzung - reiner Taktfahrplan BLB, gemäß Empfehlung NVP 2004	3
C8	Taktknoten Freilassing, Definition Grenzwerte Umsteigezeiten Qualifizierung von Standards für den ÖPNV in Fortschreibung Nahverkehrsplan	1
C9	Mobilitätsstation Bahnhof Bad Reichenhall, tägliche Reiseberatung, Qualifizierung von Standards für die Stationsgestaltung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan	3
C10	DFI für Bus-, Zug- und verknüpfte Verbindungen, Information über reale Anschlusssituation (landkreisweites RBL)	
C11	Projektdossierverfahren für Haltepunkt, bei positivem kann Realisierung empfohlen werden	1
C12	Qualifizierung von Standards und Formulierung von Einwohnergrenzwerten für ÖPNV Bedienung in Fortschreibung Nahverkehrsplan, Stadtbusangebot ggfs. durch bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot ergänzen, bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept	1

Bayerisch Gmain

Tabelle 149: *Bayerisch Gmain, Maßnahmvorschläge ÖV*

Nr.	Maßnahme	Priorität
C13	Barrierefreier Ausbau empfohlen	1
C14	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1
C15	ggf. Verlängerung Bedienzeitraum durch Qualifizierung von Standards für den ÖPNV Fortschreibung Nahverkehrsplan	
C16	Reiner Taktfahrplan BLB, Nachfragesteigerung zur Auswertung der Strecke nach BEG-Standards notwendig, z.B. durch Verknüpfung mit Buszubringern oder durch SPNV-Beschleunigung	1
C17	Ausbau der B+R Anlage	3
C18	Verknüpfung des SPNV Angebots am Bahnhof Bayerisch Gmain mit Stadtbus, Anpassung Linienverlauf Linie 1 zur Erschließung des Bahnhofs und der Klinik Hochstaufen	3

Berchtesgaden

Tabelle 150: Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C19	Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden, tägliche Reiseberatung, Qualifizierung von Standards für die Stationsgestaltung Fortschreibung Nahverkehrsplan	4
C20	DFI für Bus-, Zug- und verknüpfte Verbindungen, Information über reale Anschlusssituation (landkreisweites RBL) in Kombination mit Mobilitätsstation	
C21	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014 in Kombination mit Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden	
C22	Keine Maßnahme, Nachfrage lässt Notwendigkeit einer werktäglich 1. Fahrt um 5.31 Uhr nicht erkennen und durch NVP 2004 ist kein Bedienzeitraum festgelegt	
C23	Keine Maßnahme	
C24	Umbau Bahnhof zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit Bahn und Bus erforderlich	1

Die Verlängerung resp. Reaktivierung der KBS954 über den Bahnhof Berchtesgaden hinaus zu einem neu zu errichtenden Haltepunkt Berchtesgaden-Ost, auf Höhe des Hofbräuhauses, wurde im Rahmen der ERB-Verkehrsmodellierung (Bietergemeinschaft PTV Transport Consult GmbH / Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, 2015) untersucht. Die gutachterliche und gemeindliche Defizitanalyse ließ für den Stadtbereich Berchtesgaden kein Erschließungsdefizit erkennen. Die Verlängerung der Strecke und Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes stellt eine Verbesserung der Anbindung des Stadtzentrums an den SPNV dar, was unter der Maßgabe der Wirtschaftlichkeit zu unterstützen ist. Für eine geplante Verlängerung ist jedoch die Aufrechterhaltung des derzeitigen Fahrplankonstrukts und der Verknüpfungen entlang der Strecke zu berücksichtigen. Die bleibende und zu optimierende Vertaktung am Bahnhof Freilassing hat für die Fahrten auf der KBS954 die oberste Priorität.

Bischofswiesen

Tabelle 151: Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C25	Schülerverkehrsplanung/ Erarbeiten von Empfehlungen zur Schülerbeförderung	1
C26	Reiner Taktfahrplan BLB, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Nachfragesteigerung zur Aufwertung der Strecke nach BEG-Standards notwendig, z.B. durch Verknüpfung mit Buszubringern oder durch SPNV-Beschleunigung	2
C27	Weiterentwicklung bedarfsorientiertes Angebotskonzept	1
C28	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1

Freilassing

Tabelle 152: Freilassing, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C29	Verkehrsverbund mit Verbundtarif wird empfohlen, Ergebnisse des Euregio-Projekts Verkehrsverbund Salzburg, LK BGL und LK TS abwarten	1
C30	Angebotsorientierte SPNV-Planung, Taktverdichtung zu 1-h-Takt und Realisierung Haltepunkt Freilassing-Nord aufgrund positiver Potenzialprognose werden empfohlen, bei Überplanung des Liniennetzes Stadtbus - Bedienung "Klebinger Straße" ggfs. auf SPNV abstimmen	3
C31	Verlängerung Bedienzeitraum des Stadtbusses bis 22 Uhr, Festlegung in Fortschreibung Nahverkehrsplan	2
C32	Weiterentwicklung Masterplan Bahnhof zu Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing	1
C33	DFI für Bus-, Zug- und verknüpfte Verbindungen. Information über reale Anschlusssituation (landkreisweites RBL) in Kombination mit Mobilitätsstation am Bahnhof	2
C34	vollständige Barrierefreiheit für alle Fahrzeugtypen am Haltepunkt Freilassing-Hofham herstellen, Spaltreduzierung durch GAP-Filler nur mit Zulassung, mögliches bundesweites Pilotprojekt	
C35	Errichtung einer B+R Anlage am Haltepunkt Freilassing-Hofham	2
C36	in Abstimmung mit Anschlussplanung SPNV und ÖPNV am Bahnhof Freilassing, Überplanung des Liniennetzes für zukünftiges Oberzentrum	3

Laufen

Tabelle 153: Laufen, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C37	Umsetzung der Verkehrsachse Laufen - Freilassing gemäß NVP 2004 durch Abstimmung SPNV 1h Takt und Regionalbus 852 (siehe Maßnahme C62), Stadtbus als Zubringer zum SPNV (1-h-Takt, tägliche Bedienung)	3
C38	Taktknoten Freilassing Definition Grenzwerte Umsteigezeiten Qualifizierung von Standards für den ÖPNV in Fortschreibung Nahverkehrsplan	1
C39	Umsetzung der Verkehrsachse Laufen - Freilassing gemäß NVP 2004 durch Abstimmung SPNV 1h Takt und Regionalbus 852 (siehe Maßnahme C62), Fortschreibung Nahverkehrsplan, Verbesserung der Bedienung Stadtzentrum (Briouder Platz) empfohlen	4
C40	Aufwertung zu Ergänzungslinie Typ 2 (siehe Maßnahme C75)	3
C41	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014 und Herstellung Barrierefreiheit am Bahnhof Laufen. Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen.	1
C42	Kommunikationsoffensive (Bewerbung auf Stadt-Website, Liniennetzplan)	2
C43	Teilnahme an standardisierten Erhebungen zum Verkehrsverhalten (SrV, MiD)	2

Marktschellenberg

Tabelle 154: Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C44	Verlängerung Bedienzeitraum im Rahmen bedarfsorientiertes Angebotskonzept, Abstimmung mit Fortschreibung Nahverkehrsplan	1
C45	Lt. derzeitigem NVP nicht zwingend erforderlich, Fortschreibung Nahverkehrsplan, Abstimmung der Anschlüsse Bus-SPNV in Berchtesgaden in Kombination mit Mobilitätsstation	3

Piding

Tabelle 155: Piding, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C46	Fortschreibung Nahverkehrsplan, Qualifizierung von Standards und Formulierung von Einwohnergrenzwerten für ÖPNV Bedienung, Abwägung Linienbetrieb vs. bedarfsorientiertes Angebot	1
C47	Verknüpfung der Stadtlinie 2, mit geänderter Linienführung, mit der Hauptlinie 829 an Haltestellen Mauthausen	1
C48	ganztägige Bedienung Haltestelle Piding-Au/ Hagebaumarkt durch Stadtbus, Veränderung Linienführung Stadtbuslinie 2	
C49	Verknüpfung des SPNV Angebots am Bahnhof Piding mit Stadtbus, Anpassung Linienverlauf Linie 2 zur Erschließung des Bahnhofs	
C50	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1
C51	Verkehrsverbund mit Verbundtarif wird empfohlen, Verweis auf Ergebnisse des Euregio-Projekts Verkehrsverbund Salzburg, LK BGL und LK TS	1
C52	vollständige Barrierefreiheit für alle Fahrzeugtypen herstellen, mögliche Stufenreduzierung durch nachträgliche Niveaueinpassung	1
C53	Ausbau der B+R Anlage	2

Ramsau b. Berchtesgaden

Tabelle 156: Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C54	Verlegung und barrierefreier Umbau Haltestelle Hochkalter empfohlen	1
C55	Weiterentwicklung des Rufbus Berchtesgaden in bedarfsorientiertem ÖPNV-Angebotskonzept	1
C56	Fortschreibung Nahverkehrsplan, Abstimmung der Anschlüsse Bus-SPNV in Berchtesgaden in Kombination mit Mobilitätsstation	3
C57	Verbesserung durch Maßnahme 13, im Rahmen Schülerverkehrsplanung vertiefte Untersuchung und Bewertung	
C58	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1

Saaldorf-Surheim

Tabelle 157: Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C59	Reaktivierung SPNV-Haltepunkt, Kombination mit Taktverdichtung und Anpassung Linienverlauf 852, Qualifizierung von Standards für den ÖPNV Fortschreibung Nahverkehrsplan	1
C60	Maßnahmenbündel C60, 61, 62: Änderung Linienführung Linie 852, in Kombination mit Verkehrsachse Laufen - Freilassing, Netzhierarchisierung	4
C61	Maßnahmenbündel C60, 61, 62: Umsetzung der Verkehrsachse Laufen - Freilassing gemäß NVP 2004 durch Abstimmung SPNV 1h Takt und Regionalbus 852 (C60)	4
C62	Maßnahmenbündel C60, 61, 62: Änderung Linienführung Linie 852 mit gleichzeitiger Bedienung von Saaldorf und Surheim, Kombination mit Netzhierarchisierung	4
C63	kurzfristig: Verknüpfung der Buslinien mit SPNV am Taktknoten Freilassing langfristig: Reaktivierung Bahnhofhaltepunkt	1
C64	bedarfsorientiertes Angebotskonzept	1
C65	in Abstimmung mit Taktknoten Freilassing und Ergänzungslinie 852 Überplanung des Liniennetzes des zukünftigen Oberzentrums Freilassing	3
C66	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1

Schneizlreuth

Tabelle 158: Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C67	Verschwenkung Linie 9526 über Unterjettenberg	4
C68	Qualifizierung von Standards für den ÖPNV Fortschreibung Nahverkehrsplan, bedarfsorientiertes Angebotskonzept	1

Schönau am Königssee

Tabelle 159: Schönau am Königssee, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C69	Abwägung: Kapazitätsbereitstellung Aufgabe der VU oder Vorgabe im NVP, bedarfsgerechte Planung aufgrund hoher Schwankungen schwierig	
C70	ggf. bedarfsorientierte Verlängerung sinnvoll. Qualifizierung von Standards für den ÖPNV Fortschreibung Nahverkehrsplan. Anpassung der Gefäßgröße von Linie 843 zum Gemeindebus zwischen Berchtesgaden und Schönau - ganztägig mit einzelnen touristischen Verbindungen zum Königssee. Ganztägiger Betrieb des Expressbusses 842 ohne Bedienung der Ortschaft Schönau.	4
C71	Kommunikationsoffensive, Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden, Schulung für Beförderungspersonal	
C72	In NVP 2004 geregelt, Präzisierung zur Fahrzeugausstattung kann in Fortschreibung Nahverkehrsplan erfolgen	

Teisendorf

Tabelle 160: Teisendorf, Maßnahmenvorschläge ÖV

Nr.	Maßnahme	Priorität
C73	Keine konkrete Maßnahmeempfehlung, Weiterverfolgung der Umsetzung des Maßnahmenpaketes aus ERB-Modellierung, für singuläre Maßnahme - Verlängerung der S-Bahn Salzburg Richtung Traunstein - wird kein wirtschaftliches Ergebnis abgeschätzt	
C74	Umsetzung der Maßnahmen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte; BPR 2014	1
C75	Linie 825 geringe Fahrtenanzahl - Aufwertung zu Ergänzungslinie Typ 2, Netzhierarchisierung, Ausweitung des bedarfsorientierten Angebots auf das Wochenende empfohlen, Fortschreibung Nahverkehrsplan	3
C76	Weiterentwicklung des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots, Verbesserung durch aufgewertete Linie 825, Qualifizierung von Standards und Formulierung von Einwohnergrenzwerten für ÖPNV Bedienung in Fortschreibung Nahverkehrsplan	1

5.5 Maßnahmen im GV

5.5.1 Übergeordnete Maßnahmen

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation bei der Abwicklung von Transporten werden folgende Maßnahmen auf übergeordneter Ebene als erforderlich angesehen.

Verkehrliche Wirkungsanalysen

Güterverkehr ist immer Ausdruck und Konsequenz aus Handel und wirtschaftlicher Verflechtung ansässiger Betriebe und Gewerbeeinrichtungen. Neuansiedlungen und Erweiterungen von Gewerbestandorten führen bei produzierenden Unternehmen in der Regel zu einem erhöhten Warenaustausch (als Empfänger und/oder als Versender) und somit zu einer Zunahme im Transport- bzw. im Verkehrsaufkommen. Die Auswirkungen zunehmenden Verkehrs werden bei der Entscheidung zur Gewerbeentwicklung mitunter und wenn überhaupt nur am Rande beachtet. Insbesondere größere Flächenentwicklungen und Ansiedlungen verkehrsintensiver Gewerbeeinrichtungen bedeuten meist Veränderungen im regionalen Verkehrsaufkommen und tangieren dann nicht nur die Gemeinde, in der die Entwicklung verortet ist, sondern auch umliegende Gemeinden. Bei oftmals negativer Betroffenheit durch zunehmende Verkehrsbelastung und erhöhter Emissionen sollte im Vorfeld jeder Entwicklung / Ansiedlung eine über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmte Abschätzung und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen erfolgen. Es besteht somit Bedarf nach gemeindeübergreifenden verkehrlichen Wirkungsanalysen bei Flächenentwicklung und Ansiedlung verkehrsintensiver Gewerbeeinrichtungen. Diese Maßnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Empfehlung nach verkehrlichen Wirkungsanalysen städtebaulicher Planungen, welche im Kapitel 6.3.4 ausgeführt sind.

Innerörtlicher Ware Zustell- und Lieferverkehr

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung des online-Handels steigt auch die Notwendigkeit, Zustell- und Lieferverkehre auf der letzten Meile anwohner- und umfeldverträglich zu gestalten. In der Regel übernehmen KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) die Zustellungen, welche durch kleine Sendungen gekennzeichnet sind und v.a. mittelgroße und kleine Einzelhändler, Dienstleister (sog. Business-to-Business-Verkehre, B2B) und private Endkunden (Business-to-Consumer; B2C) zum Ziel haben. Das Wachstum der B2C-Lieferverkehre ist verkehrlich insbesondere deshalb von Bedeutung, weil hier (zumindest in urbanen Räumen oftmals relativ kurze und zum Teil nicht motorisierte) Einkaufswege im Personenverkehr durch motorisierte Liefervorgänge des Güterverkehrs ersetzt werden.

Innerhalb des städtischen Güterverkehrs nimmt der KEP-Lieferverkehr eine besondere Rolle ein:

- Innerhalb des gesamten Güteraufkommens in einer Kommune ist sein Anteil zwar relativ klein, aber gerade auf der letzten Meile ist er von sehr hoher Bedeutung und kann als integraler Bestandteil der urbanen Warenversorgung angesehen werden.
- Die Bedeutung des KEP-Verkehrs wächst aufgrund sich ändernder Konsummuster sehr stark. Gerade vor dem Hintergrund sich abzeichnender Online-Handels-Konzepte bei Gütern des täglichen Bedarfs ist von einem weiteren erheblichen Wachstum auszugehen.
- KEP-Verkehr spielt sich nicht nur auf den Hauptverkehrsachsen ab, sondern erledigt die Feinverteilung bis hinein in die Kernstädte und im B2C-Bereich auch in reinen Wohnlagen. Dadurch sind besonders hohe Belastungen mit ihm verknüpft.
- KEP-Verkehre weisen sehr spezifische Strukturen auf: Sie sind kleinteilig, räumlich und zeitlich stark zersplittert und werden in der Regel regional über kurze Touren organisiert. Somit bieten sie besondere Potentiale für kleinere und umweltfreundliche Fahrzeugkonzepte (z.B. elektrische oder nicht motorisierte Fahrzeuge).

Die Problematik stark wachsender Lieferverkehre ist sowohl auf Seiten der Kommunen als auch durch die KEP-Branche bereits erkannt. Emissionen im Lieferverkehr ließen sich einerseits dadurch minimieren, indem die Lieferfahrzeuge im großen Stil elektrifiziert würden. Hier gibt es bereits Ansätze großer KEP-Anbieter. Elektrische Lieferfahrzeuge können dabei zur Verringerung der Emissionen beitragen, die verkehrlichen Problemfelder der zunehmenden Lieferverkehre (Verkehrsbehinderungen, Infrastrukturbedarf) adressieren diese Ansätze (mit konventionellen Fahrzeuggrößen) hingegen nicht.

Insofern ist eine Beschränkung auf eine reine Elektrifizierung der Lieferfahrzeuge nicht ausreichend, sondern es müssen auch kleinere Fahrzeuge wie z.B. Lastenräder oder CargoScooter auf der letzten Meile zum Kunden zum Einsatz kommen, um gleichzeitig mehrere der durch den Lieferverkehr ausgelösten Probleme zu adressieren.

Ein zentraler Aspekt beim Einsatz deutlich kleinerer Fahrzeuge besteht darin, dass die letzte Meile innerhalb der KEP-Dienste neu organisiert werden muss. Kleinere Fahrzeuge weisen geringere Transportkapazitäten und Reichweiten auf, daher ist es nicht möglich, wie bisher in einer regionalen Zustellbasis die Sendungen zu Touren bis zum Kunden zusammenzustellen. Kleinere Fahrzeuge sind darauf angewiesen, deutlich näher am Kunden bestückt zu werden. Dadurch entsteht die Notwendigkeit so genannter **Mikro-Depots**, die sich in relativer Nähe zum Kunden befinden und möglichst dezentral direkt im Liefergebiet verteilt sein müssen. Im Regelfall werden diese Mikro-Depots von konventionellen Lkw zu Beginn des Tages befüllt und von dort werden die Kunden mit kleineren Fahrzeugen beliefert. Der Liefervorgang zerfällt also in eine „vorletzte“ und eine „allerletzte“ Meile auf dem Weg zum Bestimmungsort.

Bei der Realisierung von Lieferverkehren mit möglichst kleinen Fahrzeugen kommt also der Verfügbarkeit von Mikro-Depots eine zentrale Bedeutung zu. Je nach exakter Ausgestaltung der Lieferverkehre im Zielgebiet wird eine unterschiedliche Anzahl von Mikro-Depots benötigt, deren Flächenbedarf eng mit der Anzahl der aus ihnen abgewickelten Touren und der Kundendichte zusammenhängt. Prinzipiell kann nach zwei Ansätzen unterschieden werden:

- **Mikro-Depots als Umnutzung von gebauten Strukturen:** Diese können beispielsweise in Leerständen eingerichtet werden. Deren in der Regel relativ großzügige Flächen erlauben es, die Mikro-Depots infrastrukturseitig besonders gut auszustatten. In ihnen ist es beispielsweise möglich, die Lastenräder über Nacht auch abzustellen und elektrisch zu laden. Zudem kann eine kooperative Nutzung durch mehrere KEP-Dienstleister dadurch erleichtert werden, dass jeder Lieferdienst ein abgetrenntes "Abteil" für seine Sendungen einrichten könnte. Als Faustregel für den Flächenbedarf können etwa 20 qm je eingesetztem Lastenrad angesehen werden. Bei diesem Wert ist die Abstell- und Ladefläche für jedes Rad bereits berücksichtigt.
- **Nicht-bauliche Mikro-Depots auf öffentlichen Flächen:** Gerade in dichten urbanen Räumen dürfte die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für Mikro-Depots in der baulichen Struktur nicht ausreichend gegeben sein. Dort müssen andere Lösungen gefunden werden. Es ist von Vorteil, dass Mikro-Depots prinzipiell mit relativ wenig Platz und überschaubaren infrastrukturellen Ansprüchen auskommen. Im einfachsten Fall kann die Einrichtung eines Mikro-Depots bereits darin bestehen, dass jeden Tag ein Wechsel-Container aufgestellt wird, aus dem heraus die Lieferungen erfolgen. Dazu wäre lediglich eine ausreichende Fläche im öffentlichen Raum zu reservieren, auf der der Container morgens platziert werden kann. Eine derartige Einrichtung von Mikro-Depots ist unmittelbar realisierbar, flexibel und (abgesehen von den Opportunitätskosten für die Fläche) nahezu kostenfrei. Gleichzeitig ist jedoch die Kapazität derartiger Depots begrenzt und die kooperative Nutzung durch mehrere KEP-Dienste schwierig. Zudem können die Lastenräder i.d.R. nicht direkt am Depot gelagert und elektrisch geladen werden.

Die Prüfung zur Machbarkeit einer Einrichtung solcher Mikro-Depots wird als Initia-
lprojekt in Kapitel 6.3.2 aufgegriffen.

Stärkung des Schienentransports

Der Schienenverkehr stellt unter bestimmten Voraussetzung (u.a. in Abhängigkeit von der Gutart, der Entfernung und des Zeitbedarfs für den Transport) eine Alternative zum Warentransport auf der Straße dar. Da der logistische Aufwand bei Versand und Empfang von Gütern über die Schiene im Vergleich zu Straße erhöht ist, kommt den Aspekten Information, Kommunikation und Kooperation eine entscheidende Bedeutung zu. Insbesondere jene Unternehmen, welche keinen eigenen Gleisanschluss besitzen oder unmittelbaren Zugang zu einem solchen Verladeplatz haben, sind auf entsprechende Informationen und Kooperationen angewiesen.

Vor diesem Hintergrund wird als ein zentraler Baustein zur Stärkung des Schienengüterverkehrs die Bereitstellung und Nutzung einer Informationsplattform gesehen. Mit der Plattform gABIS (vgl. Kapitel 2.4.4) existiert prinzipiell ein solcher zentraler Anlaufpunkt für Verlader und Anbieter von Ladeinfrastruktur (Ladegleise, Terminals, Anschlussgleise) bereits. Zur weiteren Verbesserung des Angebots und zur Beförderung einer intensiveren Nutzung sind aus Gutachtersicht folgende Aspekte anzugehen:

- Die Bekanntheit der Plattform bei den in der Region ansässigen Unternehmen sollte weiter erhöht und die Sichtbarkeit gestärkt werden (z.B. durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, durch Ausrichtung von Anwenderseminaren und einer Fortsetzung der Beratungsdienstleistung).
- Der Zugang zur Plattform sollte erleichtert werden. Diesbezügliche Nutzungshemmnisse sollten identifiziert und abgebaut werden.
- Digitale Schnittstellen zu Standardanwendungen für Disposition in der Logistikwirtschaft sollten geschaffen und etabliert werden.
- Es sollte (im Dialog mit den Anbietern/Unternehmen) darauf hingewirkt werden, dass im System stets aktuelle und vollständige Informationen (insbesondere bzgl. Infrastruktur, Zugang, Voraussetzungen, Kontakte) hinterlegt sind.
- Es sollte darauf hingewirkt werden, dass das Kostenvergleichstool Straße – Schiene an aktuellen Gegebenheiten angepasst und aktuell gehalten wird.

Des Weiteren ist im Hinblick auf mögliche Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zu empfehlen, Unternehmen mit schienenaffiner Waren- und Güterstruktur bei der Ansiedlung in Gewerbegebieten mit bestehendem oder potenziell einzurichtendem Gleisanschluss besonders zu berücksichtigen.

Darüber hinaus besteht als Grundvoraussetzung zur Verlagerung der Transitverkehre vom Lkw auf die Bahn die Notwendigkeit zur Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zur Aufnahme und Abwicklung relevanter Gütermengen im mittel- und langläufigen Verkehr.

Die beschriebenen Handlungsansätze und -bedarfe zur Stärkung des Schienengüterverkehrs werden im Mobilitätskonzept nicht als separate Maßnahmen definiert, da davon ausgegangen wird, dass die benannten Aspekte ohnehin fester Bestandteil des kontinuierlichen Wirkens auf Seite des Landkreises, der Gemeinden und der beteiligten Dritten sind.

5.5.2 Ruhender Verkehr

Bei der der Schaffung von Lkw-Stellplätzen handelt es sich nach Einschätzung einzelner Gemeinden, die besonders unter parkenden Lkw im Gemeindegebiet leiden, um ein überregionales Problem. Hier Lösungen zu finden, sollte verstärkt durch das Staatliche Bauamt Traunstein angestrebt werden.

Entlang der A 8 sind insbesondere fehlende Stellplatzkapazitäten Ursache dafür, dass Lkw-Fahrer unter dem Druck, die Ruhezeiten einhalten zu müssen, im Gemeindegebiet parken. Eine nennenswerte Erweiterung von Stellplatzkapazitäten für Lkw an Rastplätzen entlang der A 8 wird voraussichtlich erst im Zuge des geplanten sechsstreifigen Ausbaus realisiert. Bis dahin wird aus Gutachtersicht davon abgeraten, Lkw-Stellplätze im Gemeindegebiet abseits der Autobahn auszuweisen, da dies ein falsches Signal setzen würde. Bestehende Konflikte sind den betroffenen Gemeinden hinlänglich bekannt. Diese stehen teilweise im Dialog mit den Fahrern und Unternehmen und ergreifen im Zuge der kommunalen Verkehrsüberwachung bereits Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Entlang der B 21 im kleinen deutschen Eck-Verkehr bestehen laut Aussage der Gemeinden hauptsächlich Probleme im Zuge von Verunreinigungen von Rastanlagen durch Lkw-Fahrer und nicht aus Sicht der verkehrlichen Sicherheit.

Die Stellplatzproblematik sollte nach Einführung der Bundesstraßenmaut überprüft und neu bewertet werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden keine übergreifenden Maßnahmen im Hinblick auf den ruhenden Güterverkehr als zwingend notwendig erachtet.

5.5.3 Maßnahmen GV je Gemeinde

Die Nummer in der linken Spalte der nachfolgenden Tabellen bezieht sich auf die Bezeichnung der Defizite (für den GV: Kapitel 3.5.4). Eine tabellarische Zusammenschau der Defizite und Handlungsempfehlungen ist Anlage 6 zu entnehmen.

Ainring

Tabelle 161: Ainring, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D1	Neubewertung der Mautfluchtproblematik nach Inkrafttreten und Wirkung der Bundesstraßenmaut in 2018.	3
D2	Neubewertung / Erhebung der Schwerverkehrsbelastung nach Inkrafttreten und Wirkung der Bundesstraßenmaut in 2018. Ausbau der A 8 gemäß BVWP.	1
D3	Durchführung verkehrlicher Untersuchungen als Begründung zur Erarbeitung von Leitkonzepten zur Bündelung des Lkw-Verkehrs resp. zur Anordnung von Tonnagebeschränkungen / Nachfahrverboten in Wohnsiedlungen. Berücksichtigung von Anwohnerschutz und Minimierung der Betroffenen bei der Ableitung weiterer Maßnahmen.	1

Anger

Tabelle 162: Anger, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D4	Aktualisierung Schallgutachten	1
D5	Handlungsspielraum der Gemeinde nutzen; Intensivierung von Kontrollen im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung. Verkehrliche Untersuchungen zur Prüfung v. Möglichkeiten / Bedarfen zur Ausweisung von Halte-/Parkverboten für Lkw in sensiblen Wohnbereichen. Schaffung zusätzlicher Stellplätze für Lkw (primär an BAB für überregionalen GV) im Zuge des Ausbaus der A8.	0
D6	Umsetzung der AS Anger / Aufham; in der Zwischenzeit verkehrsberuhigende Maßnahmen (bspw. an den Ortseinfahrten)	1
D7	Verkehrliche Untersuchung / Verkehrszählung und Neubewertung des Defizits nach Einführung der Lkw-Mautpflicht auf Bundesstraßen. Danach ggf. Maßnahmen zur verträglicheren Gestaltung in Gebieten mit Betroffenheiten / Ortsdurchfahrten (verkehrsberuhigende Maßnahmen).	2

Bad Reichenhall

Tabelle 163: Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D8	Einführung der BS-Maut ist für Mitte 2018 angekündigt mit potenziell positiver Wirkung in Bezug auf den kl. Dt. Eck Verkehr. Der kürzeren Fahrzeit über die A8 steht eine um ca. 20 km kürzere Fahrtweite über das kl. dt. Eck gegenüber. Die Effekte der BS-Maut sind nach Abschluss der Wirkungskontrolle zu bewerten. Eine vorher-Erhebung ist gemäß StBA TS derzeit auf der St 2101 am Thumsee laufend. Vorerst keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.	0
D9	Potenzial zur Entlastung vom Transitverkehr mit Einführung der BS-Maut ab Mitte 2018. Vorerst keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.	0
D10	Entlastung durch Vorhaben zu Kirchholz-/Stadtbergtunnel mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030.	2
D11	In belasteten Ortsteilen (innerorts, an Ortsstraßen) Hinwirken zur weiteren Einrichtung von Lkw-Sperrzonen mit Ausnahmegenehmigungen für notwendige Fahrten; analog zu Sperrzonen in der Innenstadt. Ermittlung der erforderlichen argumentativen Grundlage zur Anordnung: Durchführung von Zählungen, Erhebungen, Messungen in Bezug auf Verkehrsbelastungen, Lärmimmissionen, Sicherheit, Geschwindigkeiten. Ergänzend: Intensivierung von Kontrollen. Hinwirken auf eine automatische Kontrolle. Im Bereich St 2101 ist eine Kontrolle durch die Polizei derzeit wg. fehlender Haltebuchten nur sehr eingeschränkt möglich. langfristig: Ausbau von Engpässen durch Realisierung einer Ortsumfahrung Bad Reichenhall (Kirchholztunnel) gemäß BVWP	1
D12	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. (vgl. Initialprojekt MIV A96) Durchführung verkehrlicher Wirkungsanalysen mit Berechnung der Lärmemissionen im Bereich Marzoll und Piding als Begründung für potenziell notwendige Schutzanlagen. Ggf. Durchführung einer VU zur Prüfung einer Kreisverkehrslösung an der Einmündung BGL 4 / B 21. Prüfungen zur Einführung verkehrslenkender Maßnahmen für den Transitverkehr, bspw. eines dynamischen Leitsystems mit bevorzugter Führung via BAB über das große dt. Eck.	1
D13	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Bis dahin Verzicht auf weitere Gewerbegebiete in Marzoll.	1
D14	Intensivierung resp. Anstreben einer Automatisierung von Kontrollen für Fahrverbote (mittels Sensorik, Detektion o.ä.); Hinwirken auf eine Erleichterung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung (d.h. u.a. Klärung von Datenschutzfragen, automatische Erkennung von Ausnahmegenehmigungen, ...); Hinwirken auf eine "kommunale Verkehrsüberwachung" als gemeindeübergreifende Aufgabe / Strategie.	2
D15	Bestehendes Informationssystem über Verladestationen (gABIS- gleis Anschluss Bahn Informations System) - auch in AT - effektiver nutzbar machen. Masterplan Schienengüterverkehr der Bundesregierung sieht zur Attraktivierung u.a. Senkung der Trassenpreise in 2018 vor.	2
D16	Prüfung der Möglichkeit zur Reaktivierung des Gleisanschlusses der Neuen Saline mit dem Ziel einer Verlagerung langlaufender / überregionaler Transporte vom Lkw auf die Schiene: Untersuchung der Wirtschaftlichkeit; Untersuchung der technischen und betrieblichen Machbarkeit; Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zur Reaktivierung. Für Kurzstreckenverkehr Bad Reichenhall - Berchtesgaden erscheint eine Verlagerung nicht sinnvoll umsetzbar.	3
D17	Prüfung von Möglichkeiten und Bereitschaften zur Einrichtung und zum Betrieb von Mikrodepots zur feinträumigen Verteilung von Paket- und Postsendungen (bspw. mit Elektrofahrzeugen / E-Cargo-Bikes). (vgl. Initialprojekt D56)	1

Bayerisch Gmain

Tabelle 164: Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D18	gemeindeübergreifende Verkehrsüberwachung zur Durchsetzung des Durchfahrtsverbots für Lkw > 6 t; keine leistungsfähigkeitsfördernden Maßnahmen	0
D19	Verkehrsuntersuchung Knoten B 20 / BGL 4 als KVP.	2
D20	Durchführung einer VU; Prüfung zur Einrichtung baulicher Gestaltungselemente zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Intensivierung von Kontrollen, Temporäres Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigern (-> Bewusstseinsbildung) im Umfeld sensibler Bereiche.	2

Berchtesgaden

Tabelle 165: Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D21	Hinwirken auf einen Erhalt des Gütergleises bzw. der Verladeinfrastruktur.	3

Bischofswiesen

Tabelle 166: Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D22	Maßnahmen im Abgleich mit MIV zur Verkehrsberuhigung / Entschleunigung insb. im Innerortsbereich mit dem Ziel, Belastungen durch Emissionen / Immissionen (Lärm, Schadstoffe) zu verringern. Neubewertung / Erhebung der Schwerverkehrsbelastung nach Inkrafttreten und Wirkung der Bundesstraßenmaut in 2018.	3

Freilassing

Tabelle 167: Freilassing, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D23	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Westtangente Freilassing	1
D24	Maßnahmenbündel: VU Engpassbeseitigung B 20; Verzicht auf Salzachquerung Höhe Gitzentunnel; Harmonisierung / Verzicht auf Grenzkontrollen;	3
D25	Prüfung zur Aktivierung des ungenutzten Bahnanschlusses Kesselpoint vorbehaltlich bestehender Nutzungspotenziale bei anliegenden Unternehmen. Prüfung zur Realisierung eines Gleisanschlusses für potenziell weitere Gewerbegebiete westlich der Bahnstrecke Freilassing - Mühldorf, ebenso vorbehaltlich bestehender Nutzungspotenziale bei anzusiedelnden Unternehmen. Prüfung zur Verlängerung des Gleisanschlusses mit ggf. Einrichtung einer direkten Gleisverbindung zur Strecke Richtung Mühldorf bei Erweiterung des Gewerbegebiets in nördlicher Richtung.	4
D26	Prüfung und Umsetzung von Planungen zur Erweiterung der Stellplatz-Kapazitäten an BAB (im Zuge Ausbau BAB 8) für den überregionalen Lkw-Verkehr. Bezogen auf den örtlichen Verkehr Prüfung / Ausweisung geeigneter Stellflächen mit geringem Konfliktpotenzial (Betroffene / Anwohner / MIV & NMIV). Prüfung / Umsetzung der im ISEK vorgeschlagenen Maßnahmen.	3
D27	Durchführung einer Verkehrsuntersuchung (und ggf. Lärmmessungen) als Grundlage zur potenziellen Ausweisung von Lkw-Durchfahrtsverboten mit Ausnahme von Anliegerfahrten.	1
D28	Prüfung von Möglichkeiten und Bereitschaften zur Einrichtung und zum Betrieb von Mikrodepots zur feinräumigen Verteilung von Paket- und Postsendungen (bspw. mit Elektrofahrzeugen / E-Cargo-Bikes). (vgl. Initialprojekt D56)	1

Laufen

Tabelle 168: Laufen, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D29	Maßnahmenbündel: Umsetzung der Maßnahme OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB); Verbesserung der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr Mühldorf/Burghausen - Freilassing/Salzburg (ABS 38) zur Erhöhung der Schienenkapazitäten und Verlagerung von Transporten vom Lkw auf die Bahn.	1
D30	Maßnahmenbündel: Kurzfristig: Fortführung und Abschluss des derzeit laufenden Verfahrens zur Prüfung eines möglichen Nachtfahrverbotes für Lkw in der Ortsdurchfahrt; Langfristig: Umsetzung der OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)	1
D31	Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB) allenfalls Überprüfung des kommunalen Handlungsspielraums: bspw. zur Einrichtung von Höhenbegrenzungssperren vor Einfahrt Schloßstraße als Ergänzung der Beschränkungsbeschilderung	1

Marktschellenberg

Tabelle 169: Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D32	-	-

Piding

Tabelle 170: Piding, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D33	Maßnahmenbündel: Abstimmung mit dem Bund zur gegenüber dem BVWP vorgezogenen Planung/ Realisierung der AS Schwarzbach. Bis dahin Verzicht auf weitere Gewerbegebiete in Marzoll. Schutz der Anwohner (Lärm). Einführung der BS-Maut Mitte 2018.	2
D34	Kommunale Planungshoheit (ggf. Prüfung / verkehrliche Untersuchung bzgl. Umgestaltung / Ausbau Zubringerstraßen und Kreisverkehr); keine Maßnahme im Landkreiskonzept	0
D35	Durchführung verkehrlicher Untersuchungen zum Stellplatzbedarf. Bzgl. parkender Lkw lokaler GE keine Maßnahmen im Rahmen des Landkreiskonzepts. Prüfung und Umsetzung von Planungen zur Erweiterung der Stellplatz-Kapazitäten an BAB (im Zuge Ausbau BAB 8) für den überregionalen Lkw-Verkehr.	2
D36	Umsetzung des BVWP mit Ausbau A 8, Vollanschluß B 21 und AS Aufham. Umgestaltung / Ausbau von Zubringerstraßen und Kreisverkehren. Ermittlung zwingender zusätzlicher Stallplatzbedarfe für Lkw (primär an BAB für überregionalen GV).	0

Ramsau b. Berchtesgaden

Tabelle 171: Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D37	-	-

Saaldorf-Surheim

Tabelle 172: Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D38	Maßnahmenbündel: Mittelfristige Maßnahmen zur Reduzierung von Betroffenheiten: Entwicklung einer Vorzugsroute für Schwerverkehr, Wegweisung, Absprachen mit lokalen Unternehmen, Fortführung und Abschluss des derzeit laufenden Verfahrens bzgl. Einrichtung einer Tonnagebeschränkung auf der Gemeindeverbindungsstraße, ggf. Prüfung von Alternativen.	2
D39	Langfristige Maßnahmen: Prüfung von Alternativen zum Lkw unter Einbezug der beteiligten Firmen, der Anwohner und der Gemeinde; bspw. Möglichkeiten zum Einsatz von Transport-/Förderbändern für Kurztransporte zwischen Kiesabbau in Berchtolding und dem Betonwerk bei Surheim.	1
D40	Weiterverfolgung / Umsetzung bestehender Planungen des StBA TS zur Ortsumfahrung	1
D41	Vertiefte gemeindeübergreifende VU zur Wirkung einer Verbindungsstraße zwischen BGL 3, BGL 2 und B 20	2
D42	Gemeindeaufgabe: Hinwirken auf eine Verständigung zum Verzicht auf Wiederauffüllung. Keine Maßnahme im Kreiskonzept.	0
D43	Durchführung einer Verkehrsuntersuchung zur Gestaltung des Straßenraums	2
D44	Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Zuge der ABS 38.	1

Schneizlreuth

Tabelle 173: Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D45	Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, Monitoring / Vorher-Nachher-Untersuchungen zu Lkw-Transitverkehren.	3
D46	(Kommunale) Verkehrsüberwachung	3
D47	Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, Monitoring / Vorher-Nachher-Untersuchungen zu Lkw-Transitverkehren.	3
D48	Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, Monitoring / Vorher-Nachher-Untersuchungen zu Lkw-Transitverkehren.	3
D49	(Kommunale) Verkehrsüberwachung	3

Schönau a. Königssee

Tabelle 174: Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D50	Nach Abstimmung mit StBA TS Aufnahme ins Investitionsprogramm (Vorplanungen)	3

Teisendorf

Tabelle 175: Teisendorf, Maßnahmenvorschläge GV

Nr.	Maßnahme	Priorität
D51	Durchführung von Befragungen zur Ermittlung des Durchgangsverkehres (Quelle- und Zielbeziehungen)	4
D52	Maßnahmenbündel: Sperrung der Poststraße für Lkw-Verkehr (ausgenommen Anlieferung und Werksverkehr Brauerei); Schaffung von festen Liefer- und Ladezeiten in geeigneten Zonen	2
D53	Keine Maßnahme im Mobilitätskonzept. Ggf. Hinwirken auf eine (Teil-)Umstellung der Brauerei-Flotte auf E-Fahrzeuge.	0
D54	Prüfung zur Reaktivierung Güterbahnhof/Verladestation, vorbehaltlich bestehenden Nutzungspotenzials seitens Industrie / Gewerbe am Standort Knogl.	3
D55	keine Maßnahme	0

6 VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDES AKTIONSPROGRAMM

Auf Basis der Analysen und den erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen in den vorangehenden Kapiteln und Abschnitten, wird in diesem Kapitel insbesondere eine intermodale, also verkehrsträgerübergreifende Maßnahmenauswahl für jede Gemeinde und zusammenfassend für den Landkreis entwickelt. In einer zweiten Bewertungsstufe werden die Maßnahmen der Shortlist mit objektiven und standardisierten Vergleichsparametern hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen und Wechselwirkungen bewertet. Für jede Gemeinde wird auf diese Art und Weise ein verkehrsträgerübergreifendes Aktionsprogramm zusammengestellt, das die am höchsten bewerteten Maßnahmen enthält und als Entscheidungshilfe für Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität dienen kann. Die bewerteten Maßnahmen, die gemeindeübergreifend für eine bessere Mobilität im Landkreis dienen können, werden im Kapitel 6.3 beschrieben. Außerdem werden in Kapitel 6.3.2 sogenannte Initialprojekte dargestellt, die für die Mobilität im Landkreis Berchtesgadener Land als besonders wichtig eingeschätzt werden. Alle genannten Kosten verstehen sich zuzüglich Mehrwertsteuer.

6.1 Methodik

6.1.1 Indikatoren

Maßnahmen, die in der Vorbewertung (vgl. Kapitel 5) mit dem Index 1 vorberechnet wurden, sind Teil der „Shortlist“. Sie werden im Folgenden anhand eines erweiterten Indikatorensets bewertet, welches die folgenden Indikatoren umfasst:

Indikatoren	
I 1	Räumliche Wirksamkeit
I 2	Betroffenheit
I 3	Änderungen bzgl. Verkehrsbelastungen, Emissionen, Sicherheit
I 4	Handlungsbedarf bezogen auf die Verkehrsprognose 2030
I 5	Veränderung der Reise- / Fahrzeiten
I 6	Veränderung bei Wegelänge / -dauer
I 7	Veränderungen im Verkehrsangebot (Bedienungshäufigkeit, Erschließung, Qualität)
I 8	Kosten
I 9	Realisierungszeitraum / Umsetzbarkeit

Für jeden Indikator werden Ausprägungen abgegrenzt und mit Indizes versehen.

Die Indikatoren, deren Ausprägungsabgrenzungen mit jeweiliger Punkt-Bewertung sowie die Gewichtungen der (Teil-)Indikatoren werden nachfolgend beschrieben.

Die Gewichtung der Indikatoren erfolgte nach individueller fachlicher Einschätzung und in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Die Vergabe der Gewichtungsanteile in einem Bewertungsverfahren ist dabei nicht starr an Vorgaben oder Richtwerte gebunden, sondern kann je nach spezifischen Zielvorgaben, die der Bewertung zugrunde liegen, variieren. Im Mobilitätskonzept wird bspw. das Ausmaß und der Grad der Betroffenheit mit 20% verhältnismäßig stark gewichtet.

I 1 Räumliche Wirksamkeit

Anhand des Indikators I 1 wird bewertet, ob eine Maßnahme eine Wirkung im Raum entfaltet und wenn ja, ob diese lokal, regional oder überregional zu verorten ist.

Gewichtung des Indikators I 1: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 1: 5

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine räumliche Wirksamkeit	0
1	lokal: auf Straßen- / Quartiers- / Ortsteilebene	1
2	regional: auf Städte- /Gemeinde-Ebene	3
3	überregional: auf LK-Ebene und darüber hinaus	5

I 2 Betroffenheit

Anhand des Indikators I 2 wird bewertet, ob und in welchem Ausmaß die Bevölkerung oder Verkehrsteilnehmer von der Maßnahme betroffen sind. Primär wird die Betroffenheit auf die Bevölkerung / die Anwohner und speziell beim ÖV auf die ÖV-Nutzer bezogen. Sekundär werden auch Betroffenheiten von Gästen und Verkehrsteilnehmern berücksichtigt.

Es wird unterschieden nach qualitativer und quantitativer Betroffenheit. Die qualitative Komponente beschreibt das Ausmaß der Betroffenheit, d.h. ob sich die Betroffenheit-Situation gering, leicht oder deutlich verändert. Die quantitative Komponente beschreibt den geschätzten Betroffenen-Umfang, d.h. eine Abschätzung darüber, welcher Anteil der Bevölkerung bezogen auf die Gesamtbevölkerung im Landkreis von der Maßnahme und deren Wirkungen betroffen ist.

Zur Bewertung des Gesamtindikators Betroffenheit werden die Punkte der beiden Komponenten (qualitative und quantitative Betroffenheit) miteinander multipliziert.

Beispiel: Bei einer mittleren qualitativen Ausprägung (2 Punkte) und einem geschätzten quantitativen Anteil der von der Maßnahme Betroffenen in Bezug zur LK-Bevölkerung von 10-50% (3 Punkte) wird der Indikator Betroffenheit insgesamt mit 6 Punkten (2 x 3) bewertet.

Gewichtung des Indikators I 2 gesamt: 20%

Maximal erreichbare Punktzahl I 2 gesamt: 12

I 2a Qualitative Betroffenheit

Ausmaß positiver Betroffenheit

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine oder negative Betroffenheit	0
1	Gering: leichte Verbesserung der Betroffenen-Situation in Bezug auf ein zentrales Defizit	1
2	Mittel: leichte Verbesserung der Betroffenen-Situation in Bezug auf mehrere Defizite, resp. deutliche Verbesserung der Betroffenen-Situation in Bezug auf ein zentrales Defizit	2
3	Hoch: deutliche Verbesserung der Betroffenen-Situation in Bezug auf mehrere Defizite	3

I 2b Quantitative Betroffenheit

Anteil der betroffenen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung im Landkreis (rd. 104 tsd. EW):

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Betroffenheit	0
1	< 1% (< 1 tsd. EW; "Straße/Quartier/Ortsteil")	1
2	1-10% (1 - 10 tsd. EW; "Stadt")	2
3	10-50% (10 - 50 tsd. EW; „Gemeinde(n)“)	3
4	> 50% (> 50 tsd. EW; "Landkreis")	4

I 3 Änderungen bzgl. Verkehrsbelastungen, Emissionen, Sicherheit

Der Indikator wird in drei Teilindikatoren (I 3a Verkehrsbelastungen, I 3b verkehrliche Emissionen, I 3c Verkehrssicherheit) unterteilt. Die Änderungen werden in Bezug auf den Raum / den Ort des der Maßnahme zugrundeliegenden Defizits bewertet.

Gewichtung des Indikators I 3 gesamt: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 3 gesamt: 6

I 3a Verkehrsbelastungen

Anhand des Teilindikators I 3a wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verringerung der verkehrlichen Belastung beiträgt.

Gewichtung des Teilindikators I 3a: 3%

Maximal erreichbare Punktzahl I 3a: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine signifikante Veränderung resp. Zunahme	0
1	leichte Reduktion: Abnahme <10% im Vergleich zur Belastung im Bezugsfall	1
2	deutliche Reduktion: Abnahme >10% im Vergleich zur Belastung im Bezugsfall	2

I 3b verkehrliche Emissionen

Anhand des Teilindikators I 3b wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verringerung der verkehrlichen Emissionen beiträgt.

Betrachtet wird dabei zweierlei:

- Die Veränderung am Ort der Defizite und damit die Veränderungen des Betroffenheitsgrads (bspw. von Anwohnern).
- Der ortsunspezifische Nettoeffekt bei verkehrlichen Emissionen (Luft, Lärm, CO₂, Partikel).

Gewichtung des Teilindikators I 3b: 4%

Maximal erreichbare Punktzahl I 3b: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine signifikante Veränderung resp. Zunahme	0
1	leichte Reduktion: bei <u>geringen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen von Fahrleistungen, • Geschwindigkeitsreduktionen, • örtlichen Verlagerungen des MIV resp. • Verlagerungen von MIV auf NMIV, • Verlagerungen im GV von Straße auf Schiene, • Veränderungen bei der Antriebsart bspw. Umstieg von fossilen Kraftstoffen auf Elektro-/Hybrid-/Wasserstoff-Antriebe 	1
2	deutliche Reduktion: bei <u>maßgeblichen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen von Fahrleistungen, • Geschwindigkeitsreduktionen, • örtlichen Verlagerungen des MIV resp. • Verlagerungen von MIV auf NMIV, • Verlagerungen im GV von Straße auf Schiene, • Immissionsschutzmaßnahmen 	2

I 3c Verkehrssicherheit

Anhand des Teilindikators I 3c wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verbesserung der verkehrlichen Sicherheit beiträgt.

Gewichtung des Teilindikators I 3c: 3%

Maximal erreichbare Punktzahl I 3c: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine signifikante Veränderung resp. Verschlechterung	0
1	leichte Zunahme: Entschärfung von einem nicht zentralen verkehrssicherheitsbezogenen Mangel. Sicherheitsgewinn als abgeleiteter Effekt, bspw. resultierend aus reduziertem Verkehrsaufkommen.	1
2	deutliche Zunahme: Entschärfung von mindestens einem zentralen verkehrssicherheitsbezogenen Mangel. Durchführung baulicher oder ordnungsrechtlicher Maßnahmen mit Fokus auf Verkehrssicherheit und Sicherheitsgewinn als primär erwünschter Effekt.	2

I 4 Handlungsbedarf bezogen auf die Verkehrsprognose 2030

Anhand des Indikators I 4 wird bewertet, wie prioritär eine Maßnahme einzuschätzen ist, um die verkehrlichen Defizite im Hinblick auf den Prognosehorizont 2030 zu adressieren.

Gewichtung des Indikators I 4: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 4: 3

Index	Ausprägung	Punkte
0	nicht notwendig / nicht sinnvoll	0
1	geringe Priorität	1
2	mittlere Priorität	2
3	hohe Priorität	3

I 5 Veränderung der Reise- / Fahrzeiten

Anhand des Indikators I 5 wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verringerung von Reise- / Fahrzeiten beiträgt.

Gewichtung des Indikators I 5: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 5: 3

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Veränderung resp. Zunahme	0
1	gering: Einsparungen bei einer Fahrt von bis zu 5 Minuten im Vergleich zum Bezugsfall	1
2	mittel: Einsparungen bei einer Fahrt von 5 bis zu 30 Minuten im Vergleich zum Bezugsfall	2
3	Deutlich: Einsparungen bei einer Fahrt von mindestens 30 Minuten im Vergleich zum Bezugsfall	3

I 6 Veränderung bei Wegelänge / -dauer

Anhand des Indikators I 6 wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Einsparung bei der Wegelänge / -dauer beiträgt.

Gewichtung des Indikators I 6: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 6: 3

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Veränderung resp. Zunahme	0
1	geringe Einsparung von Mehr-/Umwegen (< 10% im Vergleich zum Bezugsfall)	1
2	deutliche Einsparung von Mehr-/Umwegen (> 10%) im Vergleich zum Bezugsfall)	3

I 7 Veränderungen im Verkehrsangebot (Bedienungshäufigkeit, Erschließung, Qualität)

Der Indikator wird in drei Teilindikatoren (I 7a Bedienungshäufigkeit, I 7b Erschließung, I 7c Qualität) unterteilt. Die Änderungen werden in Bezug auf den Raum / den Ort des der Maßnahme zugrundeliegenden Defizits bewertet.

Der Indikator zielt primär auf die Bewertung von Veränderungen / Verbesserungen durch Maßnahmen im ÖV. Das schließt aber nicht aus, dass Maßnahmen bezogen auf andere Verkehrssegmente auch diesbezügliche (indirekte) Effekte aufweisen und so in diesem Indikator Punktbewertungen erhalten können.

Bei den vorliegenden Maßnahmen ist das zwar nur in wenigen Fällen so (z.B. Initialprojekte „E-Carsharing-Förderung in Kommunen“ und „Mobilitätsstationen in Berchtesgaden, Bad Reichenhall und Freilassing“ sowie bei Verkehrssegment-übergreifenden Maßnahmen). Im Gegenzug – und somit in gewissem Maße mit ausgleichendem Effekt – fällt die Bewertung der ÖV-Maßnahmen beim Indikator I 3 im Vergleich zu MIV-/NMIV-Maßnahmen seltener und mit geringeren Punktwerten aus.

Die vorgenannten Aspekte haben keinerlei Auswirkungen auf die (entsprechend der Punktbewertungsergebnisse ableitbare) Reihung / Priorisierung der Maßnahmen innerhalb eines jeden Verkehrssegments betrachtet.

Gewichtung des Indikators I 7 gesamt: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 7 gesamt: 6

I 7a Bedienungshäufigkeit

Anhand des Teilindikators I 7a wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verbesserung in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit beiträgt. Hierzu zählen u.a. die zeitliche Verfügbarkeit (in Haupt- und Nebenverkehrszeiten) sowie die Taktung.

Gewichtung des Teilindikators I 7a: 3%

Maximal erreichbare Punktzahl I 7a: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Veränderung / nicht relevant	0
1	leichte Verbesserung	1
2	deutliche Verbesserung	2

I 7b Erschließung

Anhand des Teilindikators I 7b wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verbesserung in Bezug auf die räumliche Erschließung beiträgt.

Gewichtung des Teilindikators I 7b: 3%

Maximal erreichbare Punktzahl I 7b: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Veränderung / nicht relevant	0
1	leichte Verbesserung	1
2	deutliche Verbesserung	2

I 7c Qualität

Anhand des Teilindikators I 7c wird bewertet, in welchem Ausmaß eine Maßnahme zur Verbesserung in Bezug auf die Qualität beiträgt. Hierzu zählen u.a. Anschlussoptimierung, Barrierefreiheit, Information, Komfort, Service, Tarifstruktur.

Gewichtung des Teilindikators I 7c: 4%

Maximal erreichbare Punktzahl I 7c: 2

Index	Ausprägung	Punkte
0	keine Veränderung / nicht relevant	0
1	leichte Verbesserung	1
2	deutliche Verbesserung	2

I 8 Kosten

Anhand des Indikators I 8 wird der Kostenaufwand zur Realisierung der Maßnahme bewertet. Bei den überwiegend infrastrukturellen Maßnahmen im MIV, NMIV und GV werden Planungs- und Baukosten insgesamt für die Bewertung angesetzt. Bei den überwiegend betrieblichen Maßnahmen im ÖV werden jährliche Kosten (unter Berücksichtigung von Abschreibungszeiträumen) für die Bewertung angesetzt.

Gewichtung des Indikators I 8: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 8: 5

Index	Ausprägung	Punkte
0	nicht bewertungsrelevant resp. Maßnahme ohne Kostenaufwand	0
1	hoch <ul style="list-style-type: none"> • Im MIV, NMIV, GV: > 1 Mio. EUR • Im ÖV: > 100 tsd. EUR / a 	0
2	mittel <ul style="list-style-type: none"> • Im MIV, NMIV, GV: 0,1 - 1 Mio. EUR • Im ÖV: 20 - 100 tsd. EUR / a 	3
3	gering <ul style="list-style-type: none"> • Im MIV, NMIV, GV: < 0,1 Mio. EUR • Im ÖV: bis 20 tsd. EUR / a 	5

I 9 Realisierungszeitraum / Umsetzbarkeit

Anhand des Indikators I 9 wird der Zeitbedarf zur Realisierung der Maßnahme resp. die Wahrscheinlichkeit, dass es innerhalb eines bestimmten Zeitraums zur Umsetzung der Maßnahme kommt, bewertet.

Gewichtung des Indikators I 9: 10%

Maximal erreichbare Punktzahl I 9: 3

Index	Ausprägung	Punkte
0	nicht bewertungsrelevant resp. Maßnahme ohne zeitliche Einordnung	0
1	langfristig: > 5 Jahre	0
2	mittelfristig: 2 - 5 Jahre	1
3	kurzfristig: bis 2 Jahre	3

6.1.2 Bewertungsverfahren

Entsprechend der Ausprägung wird jede Maßnahme der Shortlist anhand des Indikatorensets mit Punkten bewertet. Die Punkte eines jeden Indikators werden mit den jeweiligen Gewichtungsanteilen multipliziert und die gewichteten Einzelpunkte dann zu einer gewichteten Gesamtpunktzahl addiert. Das Maximum der je Maßnahme erreichbaren gewichteten Punktsumme beträgt 5,0. D.h. Maßnahmen mit einer gewichteten Punktsumme von 5,0 würden in allen Indikatoren die jeweils höchste Bepunktung aufweisen. Oder anders ausgedrückt: je höher die gewichtete Punktsumme, umso besser die Bewertung der Maßnahme.

Im Sinne einer weiteren Priorisierung werden solche Maßnahmen in das Aktionsprogramm übernommen und dort gemeindespezifisch weiter ausgeführt (vgl. Kapitel 6.2), welche in der Bewertung eine gewichtete Punktsumme von mindestens 2,0 erreichen.

Insgesamt werden 106 Maßnahmen mit einer gewichteten Punktsumme von mindestens 2,0 bewertet (vgl. nachfolgende Tabelle). Die gesammelten Maßnahmen in den verschiedenen Verkehrssegmenten mit den Ergebnissen des Bewertungsverfahrens können in den Anlagen 3 bis 6 eingesehen werden.

Tabelle 176: Übersicht Anzahl Maßnahmen für das Aktionsprogramm nach Verkehrsträgern

	Anzahl Maßnahmen			davon mit Bewertung \geq 2,0	max. Bewertung
	gesamt	mit Priorität 1			
MIV	97	55	davon 9 Planfälle Verkehrsmodell und 4 Initialprojekte	24	3,5
NMIV	143	52	davon 2 Initialprojekte	21	3,7
ÖV	79	42	davon 2 Initialprojekte	38	4,0
GV	56	18	davon 1 Initialprojekt	10	3,5
Übergreifend	16	16	davon 2 Initialprojekte	13	3,6
	391 (Longlist)	183 (Shortlist)		106 (Aktionsprogramm)	

6.2 Aktionsprogramm

Ainring

	Planfall Westtangente Freilassing
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfälle A92 und A93.

A2	Erhöhung Kapazität BAB 8
Maßgebendes Defizit	Steigende Verkehrsbelastung der B 304 als West-Ost-Achse von Traunstein nach Salzburg.
Maßnahmenbeschreibung	Maßgebend hierfür ist vor allem die Störanfälligkeit der BAB 8. Dieses Defizit kann nur durch ein zeitnahes Umsetzen des BVWP gemindert werden, da sich durch den sechsstreifigen Ausbau eine Erhöhung der Kapazität der BAB 8 (BVWP Einstufung als WB*) einstellt. Inhalt dieser Maßnahme ist demnach eine Beschleunigung der BVWP-Maßnahme auf einen Zeitpunkt vor 2027 (in Aussicht gestellter frühester Beginn) vor allem über politische Einflussnahme. Ein weiterer Grund liegt im Lkw-Mautausweichverkehr, welcher jedoch durch die Einführung der Bundesstraßenmaut ab 1.7.2018 entfällt. Weiterhin maßgebend sind die punktuellen Einreisekontrollen am Grenzübergang Walsberg, entsprechende Maßnahmen entziehen sich jedoch einem Landkreiskonzept.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über eine veränderte Priorität des Ausbaus der BAB 8 zwischen Siegsdorf und Landesgrenze bei der Umsetzung des BVWP.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	3,5 von 5,0

B1	Querung B 20 bei Firma Palfinger
Maßgebendes Defizit	Die Querung der B 20 bei Firma Palfinger für Fußgänger und Radfahrer ist problematisch. Der Wunsch der Gemeinde nach höhenfreier Querung ist nur schwer umsetzbar. Knotenpunkt gewinnt an Bedeutung bei Realisierung der Westtangente Freilassing, da in diesem Fall mit einer Steigerung der Verkehrsmenge auf der BGL 18 zu rechnen ist.
Maßnahmenbeschreibung	Verkehrsuntersuchung durchführen: LSA am Knotenpunkt BGL 18 / B 20 mit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Die Maßnahme soll primär der Verbesserung der Querbarkeit der B 20 für Fußgänger und Radfahrer dienen, wird aber auch die Wartezeiten für Kfz aus der BGL 18 vermindern. Die Maßnahmen B1 und B2 müssen gleichzeitig umgesetzt werden, damit eine Verlagerung von Verkehr in die Ortsmitte von Mitterfelden vermieden wird.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsuntersuchung durchführen • Kostenaufteilung klären • Im Anschluss: Planung, Ausschreibung und Realisierung durch Baulastträger
Kosten	Verkehrsuntersuchung: <10.000 €
Akteure	Baulastträger, Gemeinde, ggf. unter Beiziehung von externem Gutachter
Bewertung	2,3 von 5,0

B2	Querung B 20 Hausmoning
Maßgebendes Defizit	Die Querung der B 20 in Hausmoning für Fußgänger und Radfahrer ist trotz Unterführung problematisch, da auf der Straße Hausmoning im Rückstaubereich des Knotens zugefahren / ausgefahren werden muss. Zudem bestehen lange Wartezeiten für Kfz.
Maßnahmenbeschreibung	Durch das StBA TS wird eine LSA geplant. Die Maßnahme umfasst Umsetzung dieser Lösung. Bei einer Realisierung von Fußgänger-/ Radfurten über die B 20 und Hausmoning verbessert sich die Sicherheit für den NMIV. Ebenso werden die Wartezeiten für Kfz aus der Nebenrichtung vermindert. Die Maßnahmen B1 und B2 müssen gleichzeitig umgesetzt werden, damit eine Verlagerung von Verkehr in die Ortsmitte von Mitterfelden vermieden wird.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsuntersuchung durchführen • Abstimmung mit der Gemeinde • Kostenaufteilung klären • Im Anschluss: Planung, Ausschreibung und Realisierung durch Baulastträger
Kosten	Verkehrsuntersuchung: <10.000 €
Akteure	Gemeinde, Baulastträger, ggf. unter Beiziehung von externem Gutachter
Bewertung	2,3 von 5,0

B9	Wegeverbindung entlang der Saalach
Maßgebendes Defizit	Radwegenetzlücke entlang der Saalach, Saalachau bis Freilassing. Hier ist eine durchgehende Wegeverbindung vorhanden, diese ist aber teils schmal, durchgängig nicht beleuchtet und ohne Winterdienst. Die Radroute entlang der Saalach ist potentiell die kürzeste, weil umwegfreie Verbindung von Bad Reichenhall bis Freilassing für Alltags- und Freizeitverkehr. Dem steht in Teilabschnitten der mangelhafte Ausbau entgegen.
Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig: Wegweisung über die österreichische Seite Mittelfristig: Ausbau des Wegenetzes entlang der Saalach
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreisweites Wegweisungskonzept erarbeiten • Auszubauende Streckenabschnitte identifizieren • Ausbau durch den Baulastträger • ggf. Durchführung von Winterdienst
Kosten	200.000 €/km (wassergebundene Deckschicht)
Akteure	Gemeinde, Naturschutzbehörden, Landkreis, Wasserwirtschaftsamt
Bewertung	2,2 von 5,0

C1	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Sieben Bushaltpunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden. Der Bahnhof Mitterfelden ist aufgrund einer Bahnsteighöhe < 55 cm über Schienenoberkante (SOK) ebenfalls nicht barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 7 Haltestellen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen. Die Anhebung der Bahnsteigkante auf die Systemhöhe von 55 cm wird ebenfalls empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen • Planungen für SPNV – Haltepunkt in BEG-Programm aufnehmen
Kosten	~ 200.000€ für ÖPNV Haltepunkte u.~ 200.000€ für Anhebung von 200m Bahnsteigkante auf 55 cm über SOK
Akteure	Gemeinde, Landkreis, RVO & Hogger bzw. aktuelle Konzessionsinhaber, BEG
Bewertung	2,1 von 5,0

C2	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Die Reststufenhöhe am Bahnsteig bei Trittraster der ÖBB-Talent ist > 5 cm und damit nur bedingt barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Abwägung zwischen fahrzeugseitiger oder bahnsteigseitiger Spaltüberbrückung. Die vollständige Barrierefreiheit muss an mindestens an einer Zustiegsstelle für alle Fahrzeugtypen hergestellt werden. Eine bahnsteigseitige nachträgliche Niveauänderung ist durch speziell patentierte Systeme, der Fa. Hering International oder Railbeton, möglich.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit ÖBB führen über fahrzeugseitige Spaltüberbrückung an einer Tür Abstimmung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Strecke (BLB und DB)
Kosten	für Niveauanpassung ca. 400€/m ²
Akteure	Landkreis, ÖBB, BLB, DB
Bewertung	2,0 von 5,0

C4	Verbesserung Angebot / Erschließung
Maßgebendes Defizit	In den Ortsteilen Ainring, Bach, Straß, Mühlreit und Thundorf der Gemeinde Ainring wird der Grenzwert für die Bedienungshäufigkeit ländlicher Räume ganztägig unterschritten. Im gültigen Nahverkehrsplan wurden aufgrund keiner wirtschaftlichen Durchführbarkeit keine Maßnahmen empfohlen.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die direkte Anbindung an Freilassing entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast: 14km; Fahrgäste: 350; Besetzungsgrad: 1,1)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> • Eruiierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse- von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung • Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 18.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,5 von 5,0

D2	Erhöhung Kapazität BAB 8
	Siehe Maßnahme A2

D3	Wirkungsanalyse Westtangente Freilassing
	Siehe Maßnahme A3 und Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfälle A92 und A93.

Anger

	Planfall Vollanschluss Anger
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfall A90

A9	Entlastung der Ortsdurchfahrt Aufham
Maßgebendes Defizit	Die Staatsstraße 2103 weist im Ortsteil Aufham beengte Verhältnisse auf. Bedingt durch die damit einhergehende Unübersichtlichkeit kommt es mitunter zu gefährlichen Situationen resp. zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern.
Maßnahmenbeschreibung	Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit ist eine Verbreiterung des Querschnitts nicht ohne weiteres möglich. Es sind daher Maßnahmen zu ergreifen, welche zur Reduzierung der Verkehrsmengen (insbesondere des Schwerverkehrs) beitragen und eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen. Mit dem Ausbau der Anschlussstelle Anger (Aufham) sind wesentliche Entlastungen auf der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2103 zu verzeichnen. Eine Umsetzung ist aus Sicht der Gemeinde unabhängig vom sechsstreifigen Ausbau der BAB 8 zu sehen. Bis dahin kann die Gemeinde an der Staatsstraße verkehrsberuhigende Maßnahmen ergreifen, wie bspw. die Gestaltung von Ortseinfahrten oder Senkung des Geschwindigkeitsniveaus. Ebenso sollten die Maßnahmen zu einer Erhöhung der lokalen Verkehrssicherheit beitragen, d.h. die Belange aller Verkehrsteilnehmer sind bei den lokalen Maßnahmen zu berücksichtigen.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über einen Ausbau der Anschlussstelle Anger unabhängig vom sechsstreifigen Ausbau der BAB 8. Lokale Maßnahmen sind mit dem Baulastträger der Staatsstraße abzustimmen und vertieft zu untersuchen.
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Personalkosten bei Verwaltung und Politik • Verkehrsuntersuchung: <10.000 € • Weitere Kosten in Abhängigkeit von lokalen Maßnahmen
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	2,5 von 5,0

A14	Umsetzung Anschlussstelle Aufham (Anger)
Maßgebendes Defizit	Die Anschlussstelle 114 der BAB 8 (Anger) ist nur als Behelfsausfahrt ausgebildet. Die Ein- und Ausfahrten sind nicht richtlinienkonform ausgebildet, was zu kritischen Situationen führen kann, vor Allem wenn der Schwerverkehr an der auf- oder abfährt.
Maßnahmenbeschreibung	Im Rahmen der Realisierung des Vollanschlusses Anger (Aufham) ist zwingend auf eine richtlinienkonforme Gestaltung zu achten, um einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Anschluss zu gewährleisten sowie die Ortsdurchfahrt damit entsprechend zu entlasten.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über einen Ausbau der Anschlussstelle Anger unabhängig vom sechsstreifigen Ausbau der BAB 8. Bei den Planungen ist auf einen richtlinienkonformen Ausbau zu achten.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	2,5 von 5,0

C6	Verbesserung Angebot Schülerverkehr
Maßgebendes Defizit	Das Schülerverkehrsangebot wird als zu gering benannt.
Maßnahmenbeschreibung	Die Analyse und Planung des Schülerangebotes geht über Grenzen des Mobilitätskonzeptes hinaus. Im Rahmen der Erarbeitung von Empfehlungen zur Schülerbeförderung wird die derzeitige Durchführung des Schülerverkehrs analysiert und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit ein gleichwertiges qualitativ hochwertiges Qualitätsniveau festgelegt. Diese Empfehlungen können als Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen jeglicher Schülerbeförderung. Eine Verankerung in den Nahverkehrsplan sollte erfolgen. Aufbauend auf den Empfehlungen zur Schülerbeförderung und in Abstimmung mit dem ÖV-Angebot des Nahverkehrsplanes kann die Evaluation und ggf. Weiterentwicklung des Schülerverkehrsangebotes für den gesamten Landkreis erfolgen. Die Abstimmung mit den Schulen und notwendigen Anpassungen von Schulanfangs- und -schlusszeiten erfolgt im Rahmen der Schülerverkehrsplanung.
Umsetzungsschritte	Analyse des bestehenden Qualitätsniveaus im Landkreis und Erarbeiten von Empfehlungen zur Schülerbeförderung im Landkreis
Kosten	~ 20.000€
Akteure	Gemeinden, Landkreis, Schulen
Bewertung	2,0 von 5,0

D6	Entlastung der Ortsdurchfahrt Aufham
	Siehe Maßnahme A9

Bad Reichenhall

	Planfall Vollanschluss B 21
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfall A91

	Planfall Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfall A86

A16	Entlastung Ortsumfahrung, Marzoll und Karlstein
Maßgebendes Defizit	Standortbedingt ist die Stadt Bad Reichenhall von einem erhöhten Anteil an Durchgangsverkehr betroffen. Zusätzlich ist das Quell- und Zielverkehrsaufkommen landkreisweit am höchsten. Dadurch ergeben sich hohe Anforderungen an die Infrastruktur. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf der Ortsumfahrung kommt es in den Ortsteilen Marzoll (B 21), Weissbach (BGL 4) und Karlstein (St 2101) zu unerwünschten Ausweichverkehren. Zudem hat sich die Stadt an die bestehende Ortsumfahrung heran entwickelt, wodurch teilweise Wohnnutzungen einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt sind. Dies lässt sich aus einem Vergleich der SVZ-Zählungen zwischen den einzelnen Jahren ableiten.
Maßnahmenbeschreibung	Langfristig ist eine Reduzierung der Ausweichverkehre in den Ortsteilen Weissbach (BGL 4) und in Karlstein (St 2101) durch die Realisierung einer weiteren Ortsumfahrung (Kirchholz- und Stadtbergtunnel) zu erwarten. Zusätzlich erfährt die bestehende Ortsumfahrung ebenfalls eine Entlastung. Bis zur Realisierung der Ortsumfahrung und zur Minderung der negativen Effekten im Ortsteil Marzoll (B 21) können verkehrsplanerische Maßnahmen ergriffen werden, die zur Verkehrsberuhigung auf den betroffenen Streckenabschnitten beitragen. Dies sind maßgebliche geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen (bspw. Reduzierung des Querschnitts).
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzipierung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Verkehrsgutachten) • Planung, Ausschreibung und Bau resp. Realisierung
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Interimsmaßnahmen je nach Umfang: 100.000 € - 500.000 € • BVWP-Maßnahme: Finanzierung durch den Bund
Akteure	Stadt Bad Reichenhall, Gemeinde Bayerisch Gmain, Baulastträger
Bewertung	2,1 von 5,0

A20	Reduzierung Durchgangsverkehr
Maßgebendes Defizit	Aufgrund der hohen Störanfälligkeit der Ortsumfahrung von Bad Reichenhall kommt es zu erhöhten Durchgangsverkehrsanteilen auf der Hauptverkehrsachse (Münchner Allee, Wittelsbacherstraße, Insbrucker Straße) der Stadt Bad Reichenhall. Insbesondere durch den Schwerverkehr wird die Luftqualität der Kurstadt negativ beeinflusst. Zusätzlich wird durch die hohen Verkehrsmengen Lärm emittiert.
Maßnahmenbeschreibung	Langfristig ist eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Realisierung einer weiteren Ortsumfahrung (Kirchholz- und Stadtbergtunnel) zu erwarten. Bis zur Realisierung können jedoch verkehrsplanerische Maßnahmen ergriffen werden, die den Durchgangsverkehr auf die bestehende Ortsumfahrung lenken. Dies können bspw. geschwindigkeitsreduzierende oder gestalterische (bauliche) Maßnahmen sein. Die ergriffenen Maßnahmen sollten dabei im Einklang mit den künftigen Verkehrsmengen stehen, welche bei einer Realisierung der weiteren Ortsumfahrung in der Stadtmitte vorherrschen werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzipierung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Verkehrsgutachten) • Planung, Ausschreibung und Bau resp. Realisierung
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Interimsmaßnahmen je nach Umfang: 100.000 € - 500.000 € • BVWP-Maßnahme: Finanzierung durch den Bund
Akteure	Stadt Bad Reichenhall
Bewertung	2,1 von 5,0

B25	Radverkehrsverbindung Bad Reichenhall – Bayerisch Gmain
Maßgebendes Defizit	Südlich im Stadtgebiet von Bad Reichenhall gibt es entlang der B 20 nach Bayerisch Gmain (beginnend beim Stachus) keine Radverkehrsanlage. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt nach dem Mischprinzip geführt.
Maßnahmenbeschreibung	Es wird empfohlen eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage vom Stachus bis nach Bayerisch Gmain mit sicheren Querungsmöglichkeiten (höhenfrei oder Fußgängerschutzanlage) der B 20 am Bahnhofpunkt und im Ortsbereich Gruttenstein anzulegen. Diese Maßnahme bezieht sich auf die Streckenabschnitte auf Bad Reichenhaller Flur. Die Fortführung der Maßnahme ist in B36 dokumentiert.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung)
Akteure	Stadt Bad Reichenhall, Baulastträger (Staatliches Bauamt)
Bewertung	2,3 von 5,0

B28	Radverkehrsverbindung Hauptachse
Maßgebendes Defizit	Entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachse (Münchner Allee, Wittelsbacher Straße, Innsbrucker Straße) ist für den Radverkehr nur abschnittsweise eine Radverkehrsanlage vorhanden. Es existiert keine kontinuierliche Führungsform. Zum größten Teil wird der Radverkehr nach dem Mischprinzip geführt.
Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig wird empfohlen die alternativen Routen abseits der Hauptverkehrsachse zu stärken. So ist die Führung des Radverkehrs auf der Salzburger Straße als attraktive Alternative zu stärken. Dazu ist insbesondere die wegweisende Beschilderung anzupassen, sodass der ortsunkundige Radfahrer auf das beruhigte Nebennetz geführt wird. Langfristig ist jedoch auch für den Alltagsradverkehr, welcher meist auf kurzem Wege verkehrt ein attraktives innerstädtisches Radwegenetz vorzuhalten. Hierfür sollte eine durchgehende Radverkehrsanlage an der Hauptverkehrsachse entlangführen. Insbesondere an der Münchner Allee wird eine Radverkehrsanlage für sinnvoll und notwendig erachtet.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	Realisierung überwiegend durch Markierung: Kosten ca. 50.000 €/km
Akteure	Stadt Bad Reichenhall
Bewertung	2,1 von 5,0

C8	Verbesserung Anschluss
Maßgebendes Defizit	Die Anschlüsse in Freilassing von der Südostbayernbahn aus Richtung Mühldorf und vom Meridian aus Salzburg zur BLB S3 und S4 sind mit ~20 min nicht akzeptabel. Die Umstiege von der BLB S4 sind mit geringen Umsteigezeiten von ~6 min auf abfahrenden SPNV- Verbindungen abgestimmt. Die Ankünfte der BLB S3 sind nicht auf die SPNV-Angebote der KBS 951 und 945 abgestimmt. Die BLB S3 wird jede 2. Fahrt nach Salzburg durchgebunden und sonst auf die ÖBB S2 abgestimmt.
Maßnahmenbeschreibung	Der Bahnhof Freilassing hat als Verkehrsknotenpunkt von 3 Schienenwegen sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung. Unter Beachtung der Randbedingungen des nahen Oberzentrums Salzburg wird die planerische Anschlussgestaltung sowohl für den SPNV als Grundlage als auch den ÖPNV als Ergänzung am Bahnhof Freilassing empfohlen. Die Entwicklung eines Taktknotens am Bahnhof Freilassing hat sowohl für den Verkehr innerhalb der Landkreisgrenzen als auch darüber hinaus eine sehr hohe Wirkung. Die Bearbeitung des Projektes ist aufgrund seiner Bedeutung für ein abgestimmtes Verkehrsangebot und ein möglichen Verkehrs-/ Tarifverbund im EuRegio-Verbund anzustreben. Die höchste Bedeutung kommt dabei der überregionalen Strecke in/aus Richtung München zu und sollte maßgebend für die Abstimmung am Bahnhof Freilassing sein. Die weiteren relevanten Verknüpfungen, auch für zukünftige ÖV-Planungen, sind im Rahmen der Planung des Taktknotens zu erarbeiten.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit EuRegio Partnern Planung des Taktknotens (durch Befragungen, Modellierung, Fahrplanbearbeitungssystem (FBS))
Kosten	Planungskosten für Anschlussplanung zwischen 20.000€ (nur ÖPNV) und 100.000€ (ÖPNV mit SPNV in Abhängigkeit des Untersuchungsbereiches)
Akteure	Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, Salzburger Verkehrsverbund, EuRegio
Bewertung	2,8 von 5,0

D17	Einrichtung von Mikrodepots
Maßgebendes Defizit	Zunehmende Belastung der Innenstädte durch Lieferverkehre (Kurier-/Express-/Paket-Dienstleister) im Zuge weiter steigender Bedeutung des Online-Handels.
Maßnahmenbeschreibung	Prüfung von Möglichkeiten und Bereitschaften zur Einrichtung und zum Betrieb von Mikrodepots zur feinräumigen Verteilung von Paket- und Postsendungen (bspw. mit Elektrofahrzeugen / E-Cargo-Bikes). (vgl. Initialprojekt D56)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsprüfung, Machbarkeitsuntersuchung • Abklärungen mit Dienstleistern • Abklärungen und Auswahl eines geeigneten Nutzungs- und Betreiberkonzepts • Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts
Kosten	Voruntersuchungen (Bedarf, Machbarkeit) ca. 10.000 € Abstimmung & Umsetzungskonzept ca. 40.000 € Einrichtung ca. 50-100.000 € Betrieb ca. 10-50.000 €
Akteure	Landratsamt Berchtesgadener Land, Bad Reichenhall, KEP-Dienstleister, WFG BGL
Bewertung	2,7 von 5.0

Bayerisch Gmain

	Planfall Kirchholztunnel
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfall A86

B36	Radverkehrsverbindung Bayerisch Gmain – Bad Reichenhall
Maßgebendes Defizit	Entlang der Bundesstraße 20 gibt es zwischen Bad Reichenhall und Bayerisch Gmain keine durchgängige Radverkehrsanlage. Für den Alltagsradverkehr ist dieser Verbindung eine hohe Bedeutung zuzuordnen. Das Geschwindigkeitsniveau im Außerortsbereich birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential.
Maßnahmenbeschreibung	Langfristig ist die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges entlang der B 20 zwischen Bad Reichenhall und Bayerisch Gmain anzustreben, um die Alltagsroute deutlich aufzuwerten. Kurzfristig wird empfohlen, vorhandene Alternativrouten zu stärken (bspw. Gmainer Straße, Reichenhaller Straße). Dazu ist insbesondere die wegweisende Beschilderung anzupassen, sodass die Radfahrer auf das beruhigte Nebennetz geführt werden. Diese Maßnahme bezieht sich auf die Streckenabschnitte auf dem Gemeindegebiet Bayerisch Gmain und ist in Zusammenhang mit Maßnahme B25 (Bad Reichenhall) zu sehen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung vorhandenen Alternativrouten • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung)
Akteure	Landratsamt, Baulastträger (staatliches Bauamt)
Bewertung	2,3 von 5,0

B38	Radverkehrsanlage BGL 4 (Großgmainer Straße, Leopoldstraße)
Maßgebendes Defizit	Entlang der BGL 4 (Großgmainer Straße / Leopoldstraße) wird der Radverkehr nach dem Mischprinzip geführt. Die verhältnismäßig hohen Verkehrsmengen und die geringe Fahrbahnbreite bergen ein Sicherheitsrisiko und senken die Attraktivität der Alltagsradroute.
Maßnahmenbeschreibung	Langfristig wird die Realisierung einer durchgängigen Radverkehrsanlage (bspw. in Form eines straßenbegleitenden Radweges) entlang der der BGL 4 empfohlen. Diese Maßnahme erhöht die Verkehrssicherheit für Radfahrer in diesem Bereich und trägt zudem zur Vervollständigung des flächendeckenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr bei. Es wird davon ausgegangen, dass keine kurzfristige Realisierung, auch aufgrund von notwendigen Ausbaumaßnahmen der BGL 4, möglich sein wird. Kurzfristig wird die Stärkung von alternativen Routen, bspw. durch den Ausbau der wegweisenden Beschilderung empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung vorhandener Alternativrouten • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung), ggf. Zuschläge für Bauwerke bei beengten Verhältnissen
Akteure	Gemeinde Bayerisch Gmain, Baulastträger (Landkreis BGL)
Bewertung	2,0 von 5,0

B41	Radverkehrsanlage BGL 4 Übergang Leopoldstal (Obermühle)
Maßgebendes Defizit	Im Bereich des Gasthauses Obermühle (Kreisstraße BGL 4) wurde eine Netzlücke im Radverkehrsnetz identifiziert. Trotz einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs nach dem Mischprinzip als kritisch zu sehen, da dieser Bereich nur schwer einsehbar sind. Zudem birgt die Engstelle erhöhtes Gefahrenpotential.
Maßnahmenbeschreibung	Auch in diesem Bereich sollte langfristig die Anlage eines Radverkehrs- oder Schutzstreifens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität dieser Route angestrebt werden. Kurzfristig wird die Stärkung von alternativen Routen, bspw. durch den Ausbau der wegweisenden Beschilderung empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bewerbung (Beschilderung) vorhandenen Alternativrouten • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung), ggf. Zuschläge für Bauwerke bei beengten Verhältnissen
Akteure	Stadt Bad Reichenhall, Gemeinde Bayerisch Gmain, Baulastträger (Landkreis BGL)
Bewertung	2,0 von 5,0

C13	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Der Bahnhof Bayerisch Gmain ist aufgrund einer Bahnsteighöhe < 55 cm über Schienenoberkante (SOK) nicht barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Der barrierefreie Ausbau im Rahmen des Ausbauprogramms der BEG wird dringend empfohlen, da für die nahe Klinik Hochstaufen mobilitätseingeschränkter Personen der barrierefreie Zugang ermöglicht werden sollte.
Umsetzungsschritte	Planungen für SPNV – Haltepunkt in BEG Programm aufnehmen
Kosten	~ 200.000€ für Anhebung von 200m Bahnsteigkante auf 55 cm über SOK
Akteure	Landkreis, Gemeinde, BEG
Bewertung	2,3 von 5,0

C14	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Drei Bushaltepunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden. Die Haltestelle „Brücke“ wird zurzeit umgebaut.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 2 Haltestellen aus der Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen.
Umsetzungsschritte	Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 80.000€
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Stadtbus Bad Reichenhall, RVO bzw. aktuelle Konzessionsinhaber
Bewertung	2,3 von 5,0

C16	Verbesserung Angebot SPNV
Maßgebendes Defizit	Die Berchtesgadener Land Bahn bedient den südlichen Abschnitt der KBS 954 mit nahezu vollständig vertakteten stündlichen Fahrten in beide Richtungen. In Tagesrandlagen, bis 09:00 Uhr und ab 20:00Uhr, kommt es zu Abweichungen von dem 1-Stunden Takt.
Maßnahmenbeschreibung	Es wird empfohlen auch in den Tagesrandlagen nicht vom Takt abzuweichen, um auf den SPNV ausgerichtete ÖPNV-Angebote gut zu verknüpfen. Für Fahrgäste entsteht dadurch ebenfalls eine bessere Grundlage zur Reiseplanung. Die Verknüpfungen am Bahnhof Freilassing sind dabei stets zu beachten und ggf. durch nachgelagerte Fahrtenanpassungen aufrecht zu erhalten. Eine Aufwertung der Strecke zur Bedienung mit 2 Fahrten pro Stunde und Richtung kann aufgrund der Nachfrage von ca. 1.000 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt nach den Aussagen der BEG nicht erfolgen.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit BLB Abstimmung mit allen auf den SPNV ausgerichteten ÖPNV-Produkten
Kosten	Keine
Akteure	Landkreis, BLB, alle auf den SPNV der BLB ausgerichtete Betreiber
Bewertung	2,1 von 5,0

Berchtesgaden

B44	Radwegeverbindung Bahnhof - Gmundbrücke
Maßgebendes Defizit	Zwischen dem Bahnhof Berchtesgaden und der Gmundbrücke (Einmündung St 2097) wird der Radverkehr nach dem Mischprinzip geführt. Zwar ist in diesem Abschnitt (entlang B 20 / B 305) ein Fußgängerweg vorhanden, jedoch ist dieser weder für den Radverkehr freigegeben noch als gemeinsamer Geh- und Radweg gewidmet.
Maßnahmenbeschreibung	Gemäß dem Radwegeprogramm Bayern ist ein Ausbau der Radwegeverbindung entlang der B 20 / B 305 vom Kreisverkehr Berchtesgaden (Bahnhof) bis zur Einmündung in die St 2097 vorgesehen. Zur Behebung des Defizits ist die Umsetzung des Radwegeprogramms Bayern anzustreben. Eine durchgehende Radverkehrsanlage in diesem Bereich hilft dabei, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Außerdem wird diese Strecke als wichtige Verbindung in die Nachbargemeinde (Bischofswiesen und weiter nach Ramsau b. Berchtesgaden) dadurch für Alltagsradfahrer und Touristen attraktiver.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des Radwegeprogramms Bayern aktiv vorantreiben • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	Finanzierung durch Radwegeprogramm gesichert
Akteure	Gemeinde Berchtesgaden, Baulastträger (staatliches Bauamt)
Bewertung	2,1 von 5,0

B50	Konzept Alltagsradverkehr
Maßgebendes Defizit	Innerhalb der Gemeinde Berchtesgaden weist das Radwegenetz flächendeckend Lücken auf. Radrouten sind (ausgenommen der touristischen) nicht beschildert. Insgesamt fehlt es an einem Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr.
Maßnahmenbeschreibung	Durch den Bau von Radverkehrsanlagen sind die vorhandenen Lücken im Alltagsradroutennetz zu schließen, sodass sichere und gut nutzbare Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden (Bischofswiesen, Marktschellenberg, Schönau a. Königssee) verfügbar werden. Zusätzlich sollte an neuralgischen Punkten die wegweisende Beschilderung ergänzt werden. Kurzfristig ist eine Aufwertung der alternativen Routen durch die Vervollständigung der wegweisenden Beschilderung vorzunehmen, damit nicht ortskundige Radfahrer über das Nebennetz geleitet werden können.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines ganzheitlichen Radwegekonzeptes • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	Kosten für die Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Alltagsradverkehr: ca. 15.000 €
Akteure	Gemeinde Berchtesgaden, Baulastträger (staatliches Bauamt),
Bewertung	2,1 von 5,0

C24	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Sowohl der Hausbahnsteig als auch der Zugang zu den Gleisen 2 und 3 sind nicht vollständig barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Der Umbau des Bahnhofes zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit von Bahn und Bus wird im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Baumaßnahme Kreisverkehr) und in Kombination mit dem Ausbau zu einer Mobilitätsstation empfohlen. Die Anhebung der Bahnsteighöhen auf mindestens 55cm, für ein ggfs. separates Fernverkehrsgleis 76 cm, muss hergestellt werden. Die barrierefreien Zugänge zu allen Gleisen können z.B. durch Aufzüge an der Unterführung hergestellt werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung über Integration in Planung für Kreisverkehr und Bahnhofsvorplatz mit Markt Berchtesgaden • Abstimmung über Ausbau zur Mobilitätsstation
Kosten	nur barrierefreier Umbau 2.000.000 – 5.000.000 € (3 Bahnsteigkanten, 2 Aufzüge, Umfeldarbeiten)
Akteure	Landkreis, Gemeinde Berchtesgaden, BEG, DB S&S
Bewertung	2,1 von 5,0

Bischofswiesen

C25	Verbesserung Angebot Schülerverkehr
Maßgebendes Defizit	Das Schülerverkehrsangebot zwischen Bischofswiesen und Berchtesgaden wird als zu gering benannt. Durch den Ausbau der Mittelschule in Bischofswiesen entsteht ein höheres Schülerverkehrsaufkommen aus Richtung Bad Reichenhall und Berchtesgaden nach Bischofswiesen.
Maßnahmenbeschreibung	Die Analyse und Planung des Schülerangebotes geht über Grenzen des Mobilitätskonzeptes hinaus. Im Rahmen der Erarbeitung von Empfehlungen zur Schülerbeförderung wird die derzeitige Durchführung des Schülerverkehrs analysiert und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit ein gleichwertiges qualitativ hochwertiges Qualitätsniveau festgelegt. Diese Empfehlungen können als Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen jeglicher Schülerbeförderung. Eine Verankerung in den Nahverkehrsplan sollte erfolgen. Aufbauend auf den Empfehlungen zur Schülerbeförderung und in Abstimmung mit dem ÖV-Angebot des Nahverkehrsplanes kann die Evaluation und ggf. Weiterentwicklung des Schülerverkehrsangebotes für den gesamten Landkreis erfolgen. Die Abstimmung mit den Schulen und notwendigen Anpassungen von Schulanfangs- und -schlusszeiten erfolgt im Rahmen der Schülerverkehrsplanung.
Umsetzungsschritte	Analyse des bestehenden Qualitätsniveaus im Landkreis und Erarbeiten von Empfehlungen zur Schülerbeförderung im Landkreis
Kosten	~ 20.000€
Akteure	Gemeinden, Landkreis, Schulen
Bewertung	2,0 von 5,0

C27	Verbesserung Erschließung
Maßgebendes Defizit	Die Ortsteile Loipl, Winkl und Aschauweiherstraße der Gemeinde Bischofswiesen werden nicht durch Linien des regulären ÖPNV bedient. Im gültigen Nahverkehrsplan wurden aufgrund keiner wirtschaftlichen Durchführbarkeit keine Maßnahmen empfohlen. Der Rufbus Berchtesgaden bedient diese Ortsteile mit einer 2-stündigen Voranmeldung. Eine attraktive und wirtschaftliche Gestaltung des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes wurde von den Stakeholdern gewünscht.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die direkte Anbindung an den SPNV am Bahnhof Bischofswiesen entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast: 7 km; Fahrgäste: 1.600; Besetzungsgrad: 1,3)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> • Eruiierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse- von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung • Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 35.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,0 von 5,0

C28	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Acht Bushaltpunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 8 Haltestellen aus der Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen.
Umsetzungsschritte	Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 380.000€
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Stadtbus Bad Reichenhall, RVO bzw. aktuelle Konzessionsinhaber
Bewertung	2,1 von 5,0

Freilassing

	Planfall Westtangente Freilassing
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfälle A92 und A93.

B72	Fehlender Radweg Reichenhaller Straße
Maßgebendes Defizit	Für die Netzlücke entlang der Reichenhaller Straße von Abzweig Heideweg bis Ludwig-Zeller-Straße Abzweig Leitenweg wurde im ISEK eine Maßnahme entwickelt (Unterführung der Bahn im Zuge des Neubaus einer Anschlussstelle an die B 20). In vorliegendem Mobilitätsgutachten steht die südliche Verlängerung über den Heideweg im Mittelpunkt, da entlang der Reichenhaller Straße keine Radverkehrsanlagen bestehen. Die Alternative über den Heideweg ist hochattraktiv und hat landkreisweite Bedeutung, der Heideweg ist Teil des geplanten schnellen Radwegs im Abschnitt von Bad Reichenhall bis Freilassing.
Maßnahmenbeschreibung	Vorgesehen ist Maßnahmenbündel zur Ertüchtigung des Heidewegs von der Göllstraße bis zur Reichenhaller Straße: <ul style="list-style-type: none"> • Radwegenetz der Stadt und des Landkreises abstimmen und ggf. Detailmaßnahmen (bspw. Widmung als „Radstraße“, Markierungen, kleinere Baumaßnahmen an den Anschlusspunkten) umsetzen; • Wegweisung ergänzen
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Wegweisungskonzept des Landkreises • Abstimmung mit der Netzplanung der Stadt Freilassing • Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen
Kosten	< 100.000 €
Akteure	Stadt Freilassing, Landkreis
Bewertung	2,3 von 5,0

B83	Radwegführung und B&R am Hauptbahnhof
Maßgebendes Defizit	Die Bike & Ride Abstellanlage am Hbf. ist ausgelastet; Die Radwegführung entlang der Bahnhofstraße ist nicht plausibel
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zur Mobilitätsdrehscheibe (Initialprojekt, siehe Kapitel 6.3.2) ist eine Ergänzung der Radabstellanlagen dringend notwendig (ggf. auch Parkhaus), Ergänzend sollten Servicestationen, Bike-Boxen, Ladestationen für Pedelecs geschaffen werden). Im Zuge der Überplanung des Bahnhofsvorfeldes ist eine sichere und durchgängige Führung entlang der Bahnhofstraße vorzusehen. Hier findet zentral für den Landkreis u.a. die intermodale Verknüpfung von Rad und SPNV statt.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Wegweisungskonzept des Landkreises • Abstimmung mit der Netzplanung der Stadt Freilassing • Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • ca. 100 bis 200 € pro Radabstellanlage • 100 T€ bis 200 T€ für eine Überdachung • Kosten für den Bau von Radwegeanlagen: Teil der Planung des Umfeldes
Akteure	Stadt Freilassing DB Station und Service resp. sonstige Eigentümer der Bahnanlagen
Bewertung	2,1 von 5,0

C29	Verbesserung Tarifgestaltung
Maßgebendes Defizit	Im Landkreis existieren mehrere Tarifsysteme der unterschiedlichen Betreiber im SPNV und ÖPNV. Zusätzlich existieren verschiedene Gebiete mit Gästekarten und unterschiedlichen Konditionen für die ÖV-Nutzung. Ein einheitlicher Tarif- oder Verkehrsverbund existiert nicht. Für Fahrgäste, auch Touristen, ergibt sich eine undurchsichtige unattraktive Tarifstruktur.
Maßnahmenbeschreibung	Die Einrichtung eines Verkehrsverbundes mit einem Verbundtarif wird empfohlen. Die Ergebnisse des EuRegio-Projektes „Verkehrsverbund EuRegio Salzburg“ über Tarifzuständigkeiten und Ausgleichsmodelle sind abzuwarten.
Umsetzungsschritte	In Abhängigkeit der Ergebnisse des EuRegio-Projektes „Verkehrsverbund EuRegio Salzburg“
Kosten	~
Akteure	Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, Salzburg, Salzburger Verkehrsverbund
Bewertung	2,5 von 5,0

C32 & C33	Herstellung Barrierefreiheit & Verbesserung Service
Maßgebendes Defizit	Der Status-quo am Bahnhof Freilassing ist aus Sicht der barrierefreien Erreichbarkeit von Gleisen und der vorhandenen Serviceeinrichtungen mangelhaft.
Maßnahmenbeschreibung	Eine Machbarkeitsstudie für den Bahnhofsumbau wurde bereits erstellt und der Umbau wird unabhängig vom Mobilitätskonzept durch die Stadt vorangetrieben. Auf Grundlage der vollständigen Barrierefreiheit am zukünftigen Bahnhof, wurden in Kapitel 5.4.2 Maßnahmen für die Entwicklung des Bahnhofs Freilassing zur Mobilitätsstation empfohlen. Die Maßnahmen wurden entworfen ohne weiteren Grunderwerb zu verursachen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Stadt Freilassing zur Integration von Maßnahmen für Mobilitätsstation in Bahnhofsplanung • Landkreisweites rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) als Grundlage für dynamische Fahrgastinformationen (DFI) kann auf Basis des bestehenden RVO-RBL entwickelt werden. • Planung und Umsetzung des Bahnhofsareals mit Mobilitätsstation
Kosten	Stark abhängig von den umsetzbaren Elementen. Investitionskosten zwischen 150.000€ (nur für Planung und Integration einfacher DFI) – 1.500.000€ (Umfangreiche barrierefreie Anpassungen, DFI, Infrastruktur für E-Mobilität, Anschlussplanung)
Akteure	Landkreis, Stadt Freilassing, DB S&S, BEG, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Regionalbusbetreiber mit Halt am Bahnhof
Bewertung	3,6 von 5,0

C34	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Bahnhof Freilassing-Hofham ist als Bogenbahnsteig im Außenbogen angelegt. Der Restspalt zwischen Trittraster der ÖBB-Talent ist > 5 cm und damit nicht barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Abwägung zwischen fahrzeugseitiger oder bahnsteigseitiger Spaltüberbrückung. Eine bahnsteigseitige Spaltreduzierung durch, z.B. GAP-Filler, ist nur mit Zulassung möglich. Ein umfangreicher Zulassungsprozess wird anhand der beteiligten Eisenbahnunternehmen (BEG, DB, ÖBB) abgeschätzt. Es wäre ein bundesweites Pilotprojekt im offenen Betrieb. Hamburger Hochbahn befindet sich in Zulassungsprozess in geschlossenen U-Bahn System. Alternativ sollte
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit ÖBB führen über fahrzeugseitige Spaltüberbrückung an einer Tür • Abstimmung mit Hamburger Hochbahn nach Zulassung, über erforderliche Genehmigungsprozesse für geschlossenes System • Ggfs. Abstimmung mit Entwicklerfirma Fa. Willbrandt • Entscheidung über Antritt des Zulassungsprozesses
Kosten	Kosten (ohne Entwicklung) ca. 300 €/m
Akteure	Landkreis, ÖBB, BLB, DB
Bewertung	2,0 von 5,0

D28	Einrichtung von Mikrodepots
Maßgebendes Defizit	Zunehmende Belastung der Innenstädte durch Lieferverkehre (Kurier-/Express-/Paket-Dienstleister) im Zuge weiter steigender Bedeutung des Online-Handels.
Maßnahmenbeschreibung	Prüfung von Möglichkeiten und Bereitschaften zur Einrichtung und zum Betrieb von Mikrodepots zur feinräumigen Verteilung von Paket- und Postsendungen (bspw. mit Elektrofahrzeugen / E-Cargo-Bikes). (vgl. Initialprojekt D56)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsprüfung, Machbarkeitsuntersuchung • Abklärungen mit Dienstleistern • Abklärungen und Auswahl eines geeigneten Nutzungs- und Betreiberkonzepts • Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts
Kosten	Voruntersuchungen (Bedarf, Machbarkeit) ca. 10.000 € Abstimmung & Umsetzungskonzept ca. 40.000 € Einrichtung ca. 50-100.000 € Betrieb ca. 10-50.000 €
Akteure	Landratsamt Berchtesgadener Land, Freilassing, KEP-Dienstleister, WFG BGL
Bewertung	2,7 von 5,0

Laufen

	Planfall Salzachquerungen
	Siehe Planfälle Verkehrsmodell in Kapitel 5.2.1, Planfälle A88 und A89.

A45	Entlastung der Ortsdurchfahrt Laufen
Maßgebendes Defizit	Die Ortsdurchfahrt Laufen ist mit einem überdurchschnittlich hohen Durchgangsverkehrsanteil belastet. Die Verkehrsbelastung auf der B 20 liegt gemäß der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 (StMI (BAYSIS), 2018) zwischen 11.000 und 12.000 Fahrzeugen / 24h.
Maßnahmenbeschreibung	Die Realisierung der im BVWP als vordringlich eingestuftes Ortsumfahrung Laufens würde den Durchgangsverkehr an der Stadt vorbeiführen und so entlastend auf die Ortsdurchfahrt wirken. Die Planungen dazu sind weiter voranzutreiben. Darüber hinaus erfährt die Ortsdurchfahrt Laufen eine weitere Entlastung durch die Realisierung einer weiteren Salzachquerung nahe Laufen / Oberndorf (vgl. Planfall A89).
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen mit Republik Österreich und Baulastträgern (siehe Initialprojekt, Kapitel 6.3.2) • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen
Kosten	Finanzierung im Rahmen des BVWP durch den Bund als Baulastträger
Akteure	Stadt Laufen, Landratsamt Berchtesgadener Land, Republik Österreich, Baulastträger (Bund, Republik Österreich)
Bewertung	2,3 von 5,0

A46	Entlastung der grenzüberschreitenden Länderbrücke in Laufen
Maßgebendes Defizit	Hohe Verkehrsmengen auf der grenzüberschreitenden Länderbrücke haben negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im Bereich der Innenstadt (Marienplatz). Die Verkehrsbelastung auf der St 2103 liegt gemäß der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 (StMI (BAYSIS), 2018) bei ca. 11.000 Fahrzeugen / 24h. Zudem bergen die beengten Verhältnisse in der Altstadt ein erhöhtes Konfliktpotential.
Maßnahmenbeschreibung	Eine Entlastung der grenzüberschreitenden Länderbrücke und dadurch auch der Altstadt von Laufen kann nur durch eine weitere Querungsmöglichkeit der Salzach erreicht werden. Die Planungen zu einer zusätzlichen Salzachbrücke bei Laufen / Oberndorf sollten daher dringend weiterverfolgt werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen mit Republik Österreich und Baulastträgern (siehe Initialprojekt, Kapitel 6.3.2) • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen
Kosten	Finanzierung im Rahmen des BVWP durch den Bund als Baulastträger
Akteure	Stadt Laufen, Landratsamt Berchtesgadener Land, Republik Österreich, Baulastträger (Bund, Republik Österreich)
Bewertung	2,4 von 5,0

A47	Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen
Maßgebendes Defizit	Die erhöhte Verkehrsbelastung auf der B 20 hat negative Auswirkungen auf Anwohner. Lärm- und Schadstoffemissionen, u.a. durch einen hohen Schwerverkehrsanteil auf der B 20 in der Ortsdurchfahrt, führen innerorts zu erheblichen Belastungen.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Analyse der Bestandssituation sind Luftschadstoffmessungen durchzuführen. Neben den Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung (vgl. A45 und A46) können kurzfristig Verbote und Beschränkungen zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Die Möglichkeit eines LKW-Nachfahrverbotes sollte geprüft werden. Zudem sollten aktive sowie passive Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner umgesetzt werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Luftschadstoffmessungen • Abstimmungen mit Republik Österreich und Baulastträgern zur Realisierung der Ortsumfahrung und der zusätzlichen Salzachquerung (siehe Initialprojekt, Kapitel 6.3.2) • Prüfen eines Lkw-Nachfahrverbotes • Maßnahmen für aktiven und passiven Lärmschutz
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung der Baumaßnahmen im Rahmen des BVWP durch den Bund als Baulastträger. • Ordnungsrechtliche Maßnahmen: im Wesentlichen nur Personalkosten in der Verwaltung
Akteure	Stadt Laufen, Landratsamt Berchtesgadener Land, Republik Österreich, Baulastträger (Bund, Republik Österreich)
Bewertung	2,3 von 5,0

B85	Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
Maßgebendes Defizit	Die hohen Verkehrsmengen in der Altstadt senken subjektiv die Attraktivität zum Aufenthalt und hemmen Verkehrsteilnehmer sich in der Altstadt zu Fuß oder mit dem Rad fortzubewegen. Auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ist durch die beengten Verhältnisse in Kombination mit den vorhandenen Verkehrsmengen erhöhtes Konfliktpotential gegeben. Insbesondere in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde ist eine Querbarkeit trotz vorhandener Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als schwierig einzustufen.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Validierung des subjektiv festgestellten Defizites werden die Durchführungen von Detailuntersuchungen in der Stadt Laufen empfohlen. Durch eine detaillierte Untersuchung können die Problemfelder identifiziert werden und realisierbare Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ergriffen werden. Die Maßnahmen sollten dabei im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung und einer zusätzlichen Salzachquerung gesehen werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsuntersuchung • Prüfen der Umsetzbarkeit der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Aufwertung der Altstadt für den NMIV • Umsetzung der Vorschläge in Abstimmung mit Beteiligten
Kosten	Durchführung Verkehrsuntersuchung: ca. 20.000 €
Akteure	Stadt Laufen, Verkehrsplanungsbüro, ggf. Landratsamt Berchtesgadener Land, ggf. Baulastträger
Bewertung	2,1 von 5,0

B91	Lückenschluss nach Schönram (St 2103)
Maßgebendes Defizit	Von der Stadt Laufen zum Ortsteil Schönram verläuft die Staatsstraße 2103. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt nach dem Mischprinzip geführt. Dies ist durch das hohe Geschwindigkeitsniveau und der vorherrschenden Verkehrsbelastung als kritisch anzusehen. Ein Neubau einer Radverkehrsanlage für diesen Abschnitt ist nicht Teil des Radwegeprogramms Bayern. Alternative Routen zwischen den zwei Ortsteilen sind z.T. mit großen Umwegen verbunden und besonders für den Alltagsradverkehr als unattraktiv anzusehen.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Attraktivität der Route wird der Bau einer Radverkehrsanlage (bspw. in Form eines straßenbegleitenden Radweges) entlang der St 2103 empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Beteiligten über Bauvorhaben • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung)
Akteure	Stadt Laufen, Landratsamt Berchtesgadener Land, Baulastträger (Staatliches Bauamt)
Bewertung	2,2 von 5,0

C38	Verbesserung Anschluss
Maßgebendes Defizit	Hohe Wartezeiten bei Umstieg von KBS 945 in Freilassing auf KBS 954 in Richtung Berchtesgaden. In der Gegenrichtung für Gleiswechsel geringe Übergangszeit von 4-6 min.
Maßnahmenbeschreibung	Der Bahnhof Freilassing hat als Verkehrsknotenpunkt von 3 Schienenwegen sowohl regionale als auch überregionale Bedeutung. Unter Beachtung der Randbedingungen des nahen Oberzentrums Salzburg wird die planerische Anschlussgestaltung sowohl für den SPNV als Grundlage als auch den ÖPNV als Ergänzung am Bahnhof Freilassing empfohlen. Die Entwicklung eines Taktknotens am Bahnhof Freilassing hat sowohl für den Verkehr innerhalb der Landkreisgrenzen als auch darüber hinaus eine sehr hohe Wirkung. Die Bearbeitung des Projektes ist aufgrund seiner Bedeutung für ein abgestimmtes Verkehrsangebot und ein möglichen Verkehrs-/ Tarifverbund im EuRegio-Verbund anzustreben. Die höchste Bedeutung kommt dabei der überregionalen Strecke in/aus Richtung München zu und sollte maßgebend für die Abstimmung am Bahnhof Freilassing sein. Die weiteren relevanten Verknüpfungen, auch für zukünftige ÖV-Planungen, sind im Rahmen der Planung des Taktknotens zu erarbeiten.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit EuRegio Partnern Planung des Taktknotens (durch Befragungen, Modellierung, Fahrplanbearbeitungssystem (FBS))
Kosten	Planungskosten für Anschlussplanung zwischen 20.000€ (nur ÖPNV) – 100.000€ (ÖPNV mit SPNV in Abhängigkeit des Untersuchungsbereiches)
Akteure	Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, Salzburger Verkehrsverbund, EuRegio
Bewertung	2,8 von 5,0

C41	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Sieben Bushaltepunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden. Der Bahnhof Laufen ist aufgrund einer Bahnsteighöhe < 55 cm über Schienenoberkante (SOK) ebenfalls nicht barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 7 Haltestellen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen. Die Anhebung der Bahnsteigkante auf die Systemhöhe von 55 cm wird ebenfalls empfohlen. Auf den Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen muss mit Anhebung der Bahnsteigkante hingewirkt werden.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen • Planungen für SPNV – Haltepunkt in BEG-Programm aufnehmen
Kosten	~ 320.000€ für ÖPNV Haltepunkte u.~ 200.000€ für Anhebung von 200m Bahnsteigkante auf 55 cm über SOK
Akteure	Gemeinde, Landkreis, RVO & Hogger bzw. aktuelle Konzessionsinhaber, BEG, SOB
Bewertung	2,1 von 5,0

D29	OU Laufen; Planungen stadtnahe Salzachquerung
Maßgebendes Defizit	Hoher Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 20 (vgl. MIV A45)
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbündel: Umsetzung der Maßnahme OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB); Verbesserung der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr Mühlendorf/Burghausen - Freilassing/Salzburg (ABS 38) zur Erhöhung der Schienenkapazitäten und Verlagerung von Transporten vom Lkw auf die Bahn.
Umsetzungsschritte	<p>Bzgl. OU Laufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Planungen und Abstimmungen • Hinwirken zur mittelfristigen Umsetzung der Maßnahme <p>Bzgl. Salzachquerung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhandlungen zur Anbahnung eines Staatsvertrages • Begleitende Fachgutachten (Verkehr, Landschaftsplanung, Naturschutz) • Festschreibung eines gemeinsamen Korridors für eine Salzachbrücke • Durchführung der Genehmigungsverfahren auf beiden Seiten der Grenze <p>Bzgl. Schienengüterverkehrsinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Planungen und Abstimmungen • Hinwirken zur mittel- bis langfristigen Umsetzung kapazitätssteigernder Maßnahmen
Kosten	Finanzierung im Rahmen des BVWP durch den Bund als Baulastträger
Akteure	Bund, Land, LK, Gemeinde, Interessensvertreter (Bahn, Naturschutz, Anwohner, ...)
Bewertung	2,3 von 5,0

D30	Prüfung Lkw-Nachtfahrverbote B20 innerorts
Maßgebendes Defizit	Hohe SV-Belastung auf der B20; Lärmbelastung innerorts & nachts
Maßnahmenbeschreibung	Kurzfristig: Fortführung und Abschluss des derzeit laufenden Verfahrens zur Prüfung eines möglichen Nachtfahrverbotes für Lkw in der Ortsdurchfahrt; Langfristig: Umsetzung der OU Laufen gemäß BVWP; Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Entscheid bzgl. des Antrags auf Lkw-Nachtfahrverbot • Ggf. Umsetzung der Maßnahme • Bzgl. OU Laufen und Salzachquerung siehe D29
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung der Baumaßnahmen im Rahmen des BVWP durch den Bund als Baulastträger. • Ordnungsrechtliche Maßnahmen: im Wesentlichen nur Personalkosten in der Verwaltung
Akteure	LK, Gemeinde
Bewertung	2,3 von 5,0

D31	Planungen stadtnahe Salzachquerung
Maßgebendes Defizit	Verkehrsbehinderungen an den Nadelöhren „Oberes Stadttor“ und "Poststraße" durch von Österreich kommende Lkw, welche die Beschränkung bzgl. Durchfahrtshöhe und Fahrzeuglänge ignorieren.
Maßnahmenbeschreibung	Weiterverfolgung der Planungen zu einer stadtnahen Salzachquerung (BVWP WB) (vgl. Initialprojekt A97) Allenfalls Überprüfung des kommunalen Handlungsspielraums: bspw. zur Einrichtung von Höhenbegrenzungssperren vor Einfahrt Schloßstraße als Ergänzung der Beschränkungsbeschilderung
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verhandlungen zur Anbahnung eines Staatsvertrages • Begleitende Fachgutachten (Verkehr, Landschaftsplanung, Naturschutz) • Festschreibung eines gemeinsamen Korridors für eine Salzachbrücke • Durchführung der Genehmigungsverfahren auf beiden Seiten der Grenze
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Vorerst nur Personalkosten in der Verwaltung / Politik • Im weiteren Verlauf möglicherweise detaillierte Gutachten zu Verkehr, Natur und Landschaft etc.: je Gutachten ca. 100.000 bis 500.000 €, da bestehende Untersuchungen möglicherweise veraltet sind.
Akteure	Bayerische Staatsregierung, Landratsamt Berchtesgadener Land, Staatliches Bauamt TS, Gemeinden.
Bewertung	2,4 von 5,0

Marktschellenberg

Aus dem Bewertungsverfahren sind für die Verkehrssegmente MIV, NMIV, ÖV und GV keine lokal spezifischen Maßnahmen für die Gemeinde Marktschellenberg hervorgegangen.

Piding

A52	Hohe Verkehrsbelastung St 2103
Maßgebendes Defizit	Hohe Verkehrsbelastungen St 2103 (mit Staus zu Stoßzeiten)
Maßnahmenbeschreibung	Bei Ausbau A 8 ist eine Anschlussstelle westlich von Aufham vorgesehen. Diese Maßnahme wirkt entlastend auf die Ortsdurchfahrt des OT Urwies. Zu den Effekten des Planfalls Vollanschluss Aufham (Anger) siehe Verkehrsmodell (Kapitel 5.2.1): Inhalt dieser Maßnahme ist demnach eine Beschleunigung der BVWP-Maßnahme auf einen Zeitpunkt vor 2027 (in Aussicht gestellter frühester Beginn) vor allem über politische Einflussnahme. Das entsprechende Maßnahmenbündel umfasst: Umsetzung des BVWP mit sechsstreifigem Ausbau A 8; AS Aufham; Vollanschluß B 21.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über eine veränderte Priorität des Ausbaus der BAB 8 zwischen Siegsdorf und Landesgrenze bei der Umsetzung des BVWP.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	3,1 von 5,0

A53	Lärmschutzanlagen an A 8 und B 20
Maßgebendes Defizit	Fehlende Lärmschutzanlagen an A 8 und B 20
Maßnahmenbeschreibung	Bei Ausbau A 8 sind Lärmschutzanlagen entlang der BAB vorgesehen. Vorher ist das eine freiwillige Maßnahme des Bundes. Lärmschutzanlagen entstehen dann auch entlang der B 20 an Teilstrecken, die einer wesentlichen Änderung unterworfen sind. Außerhalb davon (Bereich Staufenbrücke) können Lärmschutzanlagen an der B 20 wiederum nur als freiwillige Maßnahme realisiert werden (siehe Kapitel 6.3.4). Inhalt dieser Maßnahme ist demnach eine Beschleunigung der BVWP-Maßnahme auf einen Zeitpunkt vor 2027 (in Aussicht gestellter frühester Beginn) vor allem über politische Einflussnahme. Das entsprechende Maßnahmenbündel umfasst: Umsetzung des BVWP mit sechsstreifigem Ausbau A 8; AS Aufham; Vollanschluß B 21.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über eine veränderte Priorität des Ausbaus der BAB 8 zwischen Siegsdorf und Landesgrenze bei der Umsetzung des BVWP.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	3,1 von 5,0

A55	Vermeidung von Durchgangsverkehr auf B 20
Maßgebendes Defizit	<ul style="list-style-type: none"> (1) Eine fehlende Bemannung auf Bundesfernstraßen führt zu einem hohen Schwerverkehrsanteil auf Bundesstraßen, hier auf dem kleinen deutschen Eck (2) Es besteht ein zu hoher Anteil an Transitverkehr (Pkw und Lkw) im Gemeindebereich. Dafür gibt es neben der oben angesprochenen Nachfrage auf dem kleinen deutschen Eck eine weitere Ursache: Ausweichverkehr vor den Grenzkontrollen auf der BAB 8 bei der Einreise. Die Kfz fahren über die B 1 (Österreich) und B 21 auf die B 20 in die Gemeinde Piding.
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> (1) Die Mautpflicht an allen Bundesstraßen wird ab 1.7.2018 eingeführt. Die Wirkung für Lkw auf Bundesstraßen speziell auf dem kleinen deutschen Eck ist abzuwarten. Als Anmerkung: die diskutierte Pkw-Maut auf deutschen BAB wäre kontraproduktiv, da Pkw von/nach Österreich über Bundesstraßen ausweichen werden. (2) Die Maßnahme kann nur entweder im völligen Verzicht auf Grenzkontrollen oder in der gleichmässigen Verteilung der Grenzkontrollen liegen, sodass hinsichtlich der Wartezeiten kein Grenzübergang bevorzugt wird. <p>Hinweis: Als Initialprojekt (siehe Kapitel 6.3.2) wurde die vorgezogene Realisierung der AS Schwarzbach definiert. Der zu Grunde liegende Planfall wird in Kapitel 5.2.1 bewertet. Dadurch kann es zu Entlastungen der B 20 zu Lasten der B 21 kommen.</p>
Umsetzungsschritte	Vortragen von Problem/Lösungsvorschlag beim für die Grenzkontrollen zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.
Kosten	-
Akteure	Landkreis, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	2,2 von 5,0

C46	Verbesserung Angebot / Erschließung
Maßgebendes Defizit	Die genannten Erschließungslücken in den Ortsteilen Urwies und Högl werden nur zum Teil bestätigt. Der Ortsteil Urwies wird durch eine Haltestelle der Linie 829 erschlossen. Im Ortsteil Högl gibt es kein ÖV-Angebot. Im gültigen Nahverkehrsplan wurden aufgrund keiner wirtschaftlichen Durchführbarkeit keine Maßnahmen empfohlen.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die direkte Anbindung an Bahnhof in Piding entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast : 8 km; Fahrgäste: 54; Besetzungsgrad: 1,1)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> Eruierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen Analyse- von Busverfügbarkeiten Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 2.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,0 von 5,0

C47	Verbesserung Angebot / Erschließung / Verknüpfung
Maßgebendes Defizit	Die Anbindung von Piding in Richtung Anger und Teisendorf ist mit hohen Wartezeiten an der B20 (Mauthausen, Kapelle/Salzstraße) zwischen Stadtbus Bad Reichenhall Linie 2 und Linie 829 nicht abgestimmt.
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbündel C47,48 und 49: Die Verknüpfung der Stadtbus Linie 2 an der Haltestelle Salzstraße mit der Hauptbuslinie 829. Untersuchung der Auswirkung aufgrund von Überstauung der B20: - generelle Verspätung → ggf. Fahrzeitanpassung durch RVO und ausreichende Übergangszeiten - temporäre Verspätung → Prüfung der Wirksamkeit von Beschleunigungsmaßnahmen (Vorankündigung an LSA durch RBL) oder infrastruktureller Anpassungen
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Netzhierarchisierung • Anpassung in Stadtbuskonzept Bad Reichenhall • Umsetzung Maßnahmenbündel C47, 48, 49
Kosten	Kosten für Planungsleistung Netzhierarchisierung und Anpassung Stadtbuskonzept
Akteure	Landkreis, Stadt Bad Reichenhall, RVO bzw. jeweiliger Konzessionsinhaber
Bewertung	2,3 von 5,0

C48	Verbesserung Angebot / Erschließung / Verknüpfung
Maßgebendes Defizit	Im Ortsteil Pidingerau (Ahornstraße) wird der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit unterschritten.
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbündel C47, 48 , 49: Eine ganztägige Bedienung der Haltestelle Piding-Au/Hagebaumarkt durch eine Veränderung der Linienführung der Stadtbus Linie 2. Abstimmung der Fahrzeit auf Schrankenschließzeit für SPNV Anschluss möglich, kürzere Schließzeiten durch moderne Sicherungstechnik. Lösung durch technische oder betriebliche Anpassung möglich.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Netzhierarchisierung • Anpassung in Stadtbuskonzept Bad Reichenhall • Umsetzung Maßnahmenbündel C47, 48, 49
Kosten	Kosten für Planungsleistung Netzhierarchisierung und Anpassung Stadtbuskonzept
Akteure	Landkreis, Stadt Bad Reichenhall, RVO bzw. jeweiliger Konzessionsinhaber
Bewertung	2,3 von 5,0

C49	Verbesserung Angebot / Erschließung / Verknüpfung
Maßgebendes Defizit	Die Entfernung zwischen dem Bahnhof Piding und der nächsten Bushaltestelle ist mit > 250m sehr hoch und stellt keine attraktive Verknüpfung zum ÖPNV dar.
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbündel C47, 48, 49 : Die Verknüpfung des SPNV-Angebots am Bahnhof Piding mit Stadtbus durch eine Verlegung der Haltestelle Sparkasse auf die Wendestelle des Bahnhofsvorplatzes
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Netzhierarchisierung • Anpassung in Stadtbuskonzept Bad Reichenhall • Umsetzung Maßnahmenbündel C47, 48, 49
Kosten	Kosten für Planungsleistung Netzhierarchisierung und Anpassung Stadtbuskonzept, Verlegung Haltestelle ~ 40.000€
Akteure	Landkreis, Stadt Bad Reichenhall, RVO bzw. jeweiliger Konzessionsinhaber
Bewertung	2,3 von 5,0

C50	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Fünf Bushaltepunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 5 Haltestellen aus der Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen.
Umsetzungsschritte	Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 220.000€
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Stadtbus Bad Reichenhall, RVO bzw. aktuelle Konzessionsinhaber
Bewertung	2,3 von 5,0

C51	Verbesserung Tarifgestaltung
Maßgebendes Defizit	Im Landkreis existieren mehrere Tarifsysteme der unterschiedlichen Betreiber im SPNV und ÖPNV. Zusätzlich existieren verschiedene Gebiete mit Gästekarten und unterschiedlichen Konditionen für die ÖV-Nutzung. Ein einheitlicher Tarif- oder Verkehrsverbund existiert nicht. Für Fahrgäste, auch Touristen, ergibt sich eine undurchsichtige unattraktive Tarifstruktur.
Maßnahmenbeschreibung	Die Einrichtung eines Verkehrsverbundes mit einem Verbundtarif wird empfohlen. Die Ergebnisse des EuRegio-Projektes „Verkehrsverbund EuRegio Salzburg“ über Tarifzuständigkeiten und Ausgleichsmodelle sind abzuwarten.
Umsetzungsschritte	In Abhängigkeit der Ergebnisse des EuRegio-Projektes „Verkehrsverbund EuRegio Salzburg“
Kosten	~
Akteure	Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, Salzburg, Salzburger Verkehrsverbund
Bewertung	2,5 von 5,0

Ramsau b. Berchtesgaden

B106	Beseitigung Netzlücke B 305
Maßgebendes Defizit	Netzlücke Radverkehr: Zwischen der Wimbachbrücke (Ramsau b. Berchtesgaden) und der Roßhofschmiede (Bischofswiesen) und weiter bis Engedey existieren keine Radwege entlang der B 305. Diese Verbindung hat jedoch eine hohe Bedeutung sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus. Alternativen umfassen große zu überwindende Höhenunterschiede.
Maßnahmenbeschreibung	Die Radwegeverbindung Engedey - Wimbach ist im Radwegeprogramm Bayern enthalten. Die Maßnahme umfasst demnach die vorrangige Umsetzung des Radwegeprogramms, hier den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs von Engedey bis Wimbach. Bei problematischem Grunderwerb sollten Gemeinden und Baulastträger gemeinsam agieren. Die Bedeutung der Netzlücke rechtfertigt auch aufwendige Bauverfahren (z.B. Bauwerke, wie Stützmauern, Längsbrücken) entlang der Bundesstraße.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Grunderwerb • Planung • Ausschreibung und Bau
Kosten	keine Extrakosten, diese sind im Bauprogramm enthalten
Akteure	Gemeinden, Staatliches Bauamt Traunstein
Bewertung	2,1 von 5,0

C54	Verbesserung Erschließung / Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Die, dem Rathaus nächste Haltestelle des ÖPNV, Hochkalter, ist nicht barrierefrei ausgebaut und ca. 200 m entfernt.
Maßnahmenbeschreibung	Die Verlegung und mindestens der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Hochkalter werden empfohlen.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit geplanter Umgestaltung des Rathausvorplatzes Planung für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 70.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden, RVO bzw. aktueller Konzessionsinhaber
Bewertung	2,1 von 5,0

C55	Verbesserung Erschließung
Maßgebendes Defizit	Der nördliche Teil der Gemeinde ist durch die Fahrten des Schülerverkehrs regulären im ÖPNV erschlossen. Der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit wird abseits dort unterschritten. Der Rufbus Berchtesgaden bedient das gesamte Gemeindegebiet mit einer 2-stündigen Voranmeldung. Eine attraktive und wirtschaftliche Weiterentwicklung des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes wurde von den Stakeholdern gewünscht.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die direkte Anbindung nach Berchtesgaden entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast: 9 km; Fahrgäste: 290; Besetzungsgrad: 1,1)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> • Eruiierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse- von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung • Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 10.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,2 von 5,0

C58	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Zwei Bushaltepunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 2 Haltestellen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 100.000 €
Akteure	Gemeinde, Landkreis, RVO & Hogger bzw. aktuelle Konzessionsinhaber, BEG
Bewertung	2,1 von 5,0

Saaldorf-Surheim

B 111	Fußgänger- und Radsteig über die Salzach
Maßgebendes Defizit	Die Gemeinde Saaldorf-Surheim grenzt an die Republik Österreich an. Durch die natürliche Zäsur der Salzach ist ein Brückenbauwerk notwendig, um eine Verbindung zu schaffen. Sowohl für den MIV als auch für den NMIV ist die nächstgelegene Querungsmöglichkeit erst in den Nachbargemeinden Laufen oder Freilassing vorhanden. Besonders für den NMIV ist dies als großes Defizit zu betrachten, da eine attraktive Geh- und Radwegeverbindung stets auf kurzem Wege abseits von großen Hauptverkehrsstraßen erfolgen sollte.
Maßnahmenbeschreibung	Bereits vorhandene Planungen sehen eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke auf Höhe Anthering vor. Diese Planungen sind weiter zu fokussieren und gemeinsam mit der Republik Österreich umzusetzen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen den Akteuren • Detailplanung • Ausschreibung und Bau
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Planung: ca. 100.000 € • Bau eines Fußgänger- und Radsteigs: ca. 1-1,5 Mio. €
Akteure	Republik Österreich, Landratsamt Berchtesgadener Land, Gemeinde Saaldorf-Surheim, Baulastträger (Landkreis, Republik Österreich)
Bewertung	Bewertung 2,3 von 5

C59	Verbesserung SPNV- Erschließung
Maßgebendes Defizit	Der Bahnhofsurheim wurde vor mehr als 10 Jahren stillgelegt. Eine Potenzialuntersuchung aus dem Jahr (gevas humberg & partner, 2008) bestätigt, im Zusammenhang mit einer Taktverdichtung zum 1-Stunden-Takt, eine ausreichende Anzahl von Ein-/Aussteigern für die Reaktivierung des Haltepunktes Surheim.
Maßnahmenbeschreibung	Die Reaktivierung des SPNV-Haltepunktes wird in Kombination mit der im Prognosenufall geplanten Taktverdichtung und Anpassung Linienerlauf 852 empfohlen. Die Ergebnisse einer positiven Potenzialprognose wurden bewertet.
Umsetzungsschritte	Hinwirken auf Taktverdichtung auf der Strecke Mühldorf – Freilassing (-Salzburg) Planungen für SPNV – Haltepunkt in BEG Programm aufnehmen
Kosten	für Bahnhofsurheim: ~ 650.000 €
Akteure	Landkreis, Gemeinde Saaldorf-Surheim, BEG, DB S&S Südostbayernbahn
Bewertung	2,4 von 5,0

C62	Verbesserung Angebot
Maßgebendes Defizit	Das Angebot auf der Linie 852 ist am Wochenende stark eingeschränkt. Der Grenzwert zur Erreichbarkeit des Gemeindezentrums wird damit unterschritten. (Bedienung am Samstag eingeschränkt und keine Bedienung am Sonntag)
Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbündel C60, 61, 62: Die Änderung der Linienführung für die Linie 852 in Kombination mit der Anwendung der Netzhierarchisierung auf die Linie 852, der Vertaktung des Angebotes und Erweiterung des Angebotes um min. 2 Fahrten am Wochenende wird empfohlen. Durch eine Führung beider Linienwege der Linie 852 je über die Ortszentren Saaldorf und Surheim wird die Erreichbarkeit der Gemeindezentren sichergestellt. Die Fahrleistung jedes Kurses erhöht sich um ca. 3 km.
Umsetzungsschritte	Abstimmung mit RVO über Mehraufwand für Erweiterung der Verkehrsleistung und Möglichkeit der Umsetzung im Rahmen der Konzession Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als Grundlage für die Ausschreibung der Verkehrsleistung
Kosten	Jährliche Betriebskosten: Anpassung Linienweg: ~61.000€; zusätzliche Fahrten am Wochenende über neuen Linienweg: ~ 52.000€
Akteure	Landkreis, RVO
Bewertung	2,0 von 5,0

C63	Verbesserung Angebot
Maßgebendes Defizit	Durch die alternierenden Linienverläufe der Linie 852 über Saaldorf und Surheim ist die Anbindung an Freilassing bzw. Salzburg und München nur aller 2 Stunden aus einem der beiden Gemeindezentren möglich.
Maßnahmenbeschreibung	Das Maßnahmenbündel C60, 61, 62 schafft ein ausreichendes Angebot in Richtung Freilassing und wird als umgesetzt angenommen. Für die Verknüpfung in Richtung Salzburg und in Richtung München der Buslinien mit dem SPNV wird auch aus Sicht der Gemeinde Saaldorf-Surheim der Taktknoten Freilassing empfohlen. Als langfristiges Ziel steht mit der Reaktivierung des Bahnhofpunktes, dann auch mit dem SPNV, ein abgestimmtes SPNV-Angebot zur Verfügung.
Umsetzungsschritte	Umsetzung des Maßnahmenbündels C60, 61, 62 Planung des Taktknotens (durch Befragungen, Modellierung, Fahrplanbearbeitungssystem (FBS))
Kosten	Planungskosten für Anschlussplanung zwischen 20.000€ (nur ÖPNV) und 100.000€ (ÖPNV mit SPNV in Abhängigkeit des Untersuchungsbereiches)
Akteure	Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, Salzburger Verkehrsverbund, EuRegio
Bewertung	2,8 von 5,0

C64	Verbesserung Erschließung
Maßgebendes Defizit	Die Ortsteile abseits der St2103, BGL 2 und der BGL 3 sind nicht durch Linienverkehr erschlossen. Die Grenzwerte der Bedienungshäufigkeit werden in der Fläche unterschritten.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die direkte Anbindung nach Freilassing entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast: 9 km; Fahrgäste: 700; Besetzungsgrad: 1,1)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> • Eruiierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse- von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung • Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 24.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,5 von 5,0

C66	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	Fünf Bushaltepunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 5 Haltestellen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen.
Umsetzungsschritte	Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen
Kosten	~ 110.000 €
Akteure	Gemeinde, Landkreis, RVO & Hogger bzw. aktuelle Konzessionsinhaber, BEG
Bewertung	2,1 von 5,0

D39	Prüfung von Alternativen zum Lkw-Kiestransport
Maßgebendes Defizit	Hohe SV-Belastung auf der Gemeindeverbindungsstraße von Saaldorf nach Surheim und innerörtliche Belastung (Lärm, Feinstaub) durch lokalen Lkw-Güterverkehr infolge des Kiestransports vom Abbaugelände Berchtolding zum Betonwerk Surheim. Güterverkehr ist überwiegend Kurzstreckenverkehr aus Berchtolding (Kiesabbau) zum Betonwerk nördlich von Surheim. Der Zustand der Gemeindeverbindungsstraße wird durch Schwerverkehr (Kieslaster der Firma Moosleitner) stark beansprucht. Absprachen mit den Fahrern werden bereits durchgeführt um Ausweichrouten über alternative Strecken zu führen. Das Defizit wird wg. des langfristigen Abbaus auch über 2030 hinaus bestehen bleiben. Gemäß OEP 2016 liegt die Verkehrsbelastung auf der Verbindungsstraße bei rund 2.500 Kfz /Tag, davon 300 SV (12%).
Maßnahmenbeschreibung	Langfristige Maßnahmen: Prüfung von Alternativen zum Lkw unter Einbezug der beteiligten Firmen, der Anwohner und der Gemeinde; bspw. Prüfung der Möglichkeiten zum Einsatz von Transport-/Förderbändern für Kurztransporte zwischen Kiesabbau in Berchtolding und dem Betonwerk bei Surheim.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung eines Dialogs zwischen Gemeinde, Unternehmen und Anwohnern • Prüfung möglicher Alternativen zum derzeitigen Lkw-Transport (Vorschlag: Transport- /Förderband) • ggf. Machbarkeitsuntersuchung
Kosten	Gering (Prüfung und Machbarkeitsuntersuchung)
Akteure	Gemeinde, Unternehmen, Anwohner / Grundstückseigentümer
Bewertung	2,0 von 5,0

D44	Ausbau Schienenkapazitäten ABS38
Maßgebendes Defizit	Mangelhafter Ausbauzustand im Schienengüterverkehr ab dem Chemie- Dreieck in Richtung Freilassing / Salzburg: derzeitige Beschränkung auf eine max. Achslast von 18 t erfordert Umwege über Mühldorf, Garching, München, Rosenheim, Freilassing, Salzburg mit einem Zeitverlust von 24 Std. Fehlende Attraktivität zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene. Hohe Belastung des Gemeindegebiets durch den Straßengüterverkehr im Transit.
Maßnahmenbeschreibung	Ausbau der Strecke für den Schienengüterverkehr entsprechend der Planungen gemäß ABS 38.
Umsetzungsschritte	Weiterverfolgung und Beschleunigung der bestehenden Planungen zur Ertüchtigung und Kapazitätssteigerung der Strecke für den Schienengüterverkehr.
Kosten	Gering im Hinblick auf ein aktives und nachdrückliches Hinwirken auf eine mittel- bis langfristige Umsetzung. Hoch im Hinblick auf die Umsetzung selbst.
Akteure	Bund, Land, Landratsamt BGL, Gemeinde, WFG BGL, Interessensvertreter der verladenden Wirtschaft, Bahn
Bewertung	2,1 von 5,0

Schneizlreuth

A68	Lärmschutzmaßnahmen
Maßgebendes Defizit	Angrenzend an die Bundesstraßen bestehen in den Wohngebieten hohe Lärm- (und ggf. Luftschadstoffbelastungen) bedingt durch hohes Verkehrsaufkommen (Fehlende Schutzmaßnahmen). Die Wohnstandorte und die touristische Entwicklung sind durch hohe Verkehrsmengen massiv beeinträchtigt. Die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Straßen ist gering. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen der Baulastträger besteht nicht.
Maßnahmenbeschreibung	Der Lärmschutz muss durch die Kommune in Zusammenarbeit mit dem Baulastträger erfolgen. Primär muss der Lärm an der Quelle erfolgen, das heißt die gefahrenen Geschwindigkeiten müssen gesenkt werden. Dabei geht es um den Rückbau / die gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrten mit Querungshilfen (siehe Maßnahme B127), eine gestalterische Markierung der Ortseinfahrten mit Bäumen, Inseln, Kreisverkehrsplätzen (Herstellung einer Torwirkung). Im Bereich von schutzbedürftigen Nutzungen (Kindergärten, Schulen) kann gemäß der letzten StVO Novelle bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Tempo 30 km/h angeordnet werden. Zukünftig muss eine angepasste Ortsentwicklung erfolgen (entlang der Straßen wenig empfindliche Nutzungen, geeignete Stellung der Baukörper, Grundrisse). Maxime: Es dürfen durch die Siedlungsentwicklung keine neuen Betroffenen geschaffen werden (siehe Kapitel 6.3.4).
Umsetzungsschritte	Lärmschutz an der Quelle (bspw. Geschwindigkeitsreduktion) Forderung/ ggf. Förderung von passivem Lärmschutz (bspw. Schallschutzfenster) Vermeidung neuer Wohnnutzungen an stark befahrenen Straßen (Bauleitplanung)
Kosten	Kosten für Baumaßnahmen abhängig vom Umfang ansonsten geringe Kosten
Akteure	Gemeinde, Baulastträger
Bewertung	2,0 von 5,0

B127	Bau von Unterführungen oder Querungshilfen
Maßgebendes Defizit	In den folgenden Ortsteilen fehlen Querungshilfen (Mittelinseln) über die Bundesstraßen vor allem für Fußgänger auch auf Schulwegen (Wege zu Bushaltestellen): <ul style="list-style-type: none"> • Weissbach (2x) • Schneizlreuth 2x • Unterjettenberg 1x • Baumgarten 1x • Ristfeucht 1x Bedingt durch das Fehlen von Einbauten in den Ortsdurchfahrten machen diese einen optisch sehr großzügigen Eindruck. Die Folge sind überhöhte Geschwindigkeiten und damit ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für Anwohner und eine beeinträchtigte Aufenthaltsqualität.
Maßnahmenbeschreibung	Inhalt der Maßnahme ist die Planung, der Grunderwerb und Bau von Querungshilfen. Die genaue Anzahl bedarf einer Detailuntersuchung, ggf. muss der Bedarf anhand von Verkehrsuntersuchungen geprüft werden (Verkehrserhebungen des Fußgänger- und fließenden Verkehrs). Die Gutachter raten zu einer Angebotsplanung (ohne dezidierten Nachweis).
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von Standorten in Abstimmung zwischen Gemeinde und Baulastträger • Vorplanung, ggf. Grunderwerb • Klärung der Finanzierung • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	20 T€ bis 100 T€ für eine Mittelinsel 200 T€ bis 1 Mio. € für eine Unterführung
Akteure	Gemeinde, Baulastträger
Bewertung	2,1 von 5,0

C68	Verbesserung Angebot
Maßgebendes Defizit	Das südliche Gemeindegebiet entlang der B21 wird am Abend durch die Linie 260 in Richtung Bad Reichenhall mit einer Fahrt um 17:30 Uhr und in der Gegenrichtung um 19:00 Uhr bedient. Die Bedienung des nördlichen Gemeindeteils entlang der B 305 wird durch die Linie 9526 bis 19 Uhr in/aus Richtung Bad Reichenhall bedient.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten einheitliche Bedienzeiträume für gleiche Siedlungsstrukturen des Landkreises formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot am Abend für die direkte Anbindung an Bad Reichenhall entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast: 10 km; Fahrgäste: 175; Besetzungsgrad: 1,1)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes • Eruierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse- von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung <p>Finanzierungs- und Umsetzungsplanung</p>
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 7.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,0 von 5,0

Schönau am Königssee

B130	Lückenschluss der Radverkehrsanlage entlang der B 20
Maßgebendes Defizit	Die B 20 ist eine der Hauptradrouten, die zum Königssee führen. Auf einem Teilstück wird der straßenbegleitende Radweg unterbrochen und Radverkehr wird auf einem außerortsbereich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h im Mischverkehr geführt. Die Alternative über die parallel verlaufende Erschließungsstraße (Alte Königsseer Straße) ist umwegig und hat ein ansprechendes Höhenprofil, sodass der Radverkehr weiter auf der B 20 nach dem Mischprinzip verkehrt.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Erhöhung der Attraktivität der Radroute sowie der Verkehrssicherheit wird das Anlegen einer durchgängigen Radverkehrsanlage in Form eines straßenbegleitenden Radweges empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung)
Akteure	Gemeinde, Baulastträger
Bewertung	2,3 von 5,0

Teisendorf

A82	Reduzierung des Durchgangsverkehrs an der B 304
Maßgebendes Defizit	Die Bundesstraße 304 erfüllt eine überregionale Verbindungsfunktion. Damit einhergehend ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in den Ortsteilen ohne Ortsumfahrung entsprechend hoch.
Maßnahmenbeschreibung	Alle Ortsteile entlang der B 304 durch eine Ortsumfahrung zu entlasten wäre die anzustrebende Lösung. Besonders für kleine Ortsteile ist jedoch selten ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor zu vermuten. Um dennoch eine entlastende Wirkung an den Ortsdurchfahrten (hier in Oberteisendorf) zu erwirken, wird die Forcierung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 8 empfohlen.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über eine veränderte Priorität des Ausbaus der BAB 8 zwischen Siegsdorf und Landesgrenze bei der Umsetzung des BVWP.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	3,0 von 5,0

A83	Verkehrsberuhigung auf der St 2102
Maßgebendes Defizit	Infolge der zeitweise auftretenden Störanfälligkeit der BAB 8 fungiert die St 2102 als Zubringer zur BAB. Die dadurch entstehenden hohen Verkehrsbelastungen sind als kritisch zu sehen.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Senkung der Störanfälligkeit der BAB 8 wird der sechsstreifige Ausbau der BAB 8 zwischen Siegsdorf und der Landesgrenze empfohlen. Durch die Erhöhung der Kapazität sinkt die Wahrscheinlichkeit eines Stauereignisses oder einer Vollsperrung. Die Umleitungsstrecke über die St 2102 wird dadurch seltener in Anspruch genommen, was zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der St 2102 beiträgt.
Umsetzungsschritte	Abstimmungen zwischen Landkreis, Freistaat und Bund über eine veränderte Priorität des Ausbaus der BAB 8 zwischen Siegsdorf und Landesgrenze bei der Umsetzung des BVWP.
Kosten	Personalkosten bei Verwaltung und Politik
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Autobahndirektion Südbayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Bewertung	3,0 von 5,0

B140	Lückenschluss der Radverkehrsanlage in Oberteisendorf
Maßgebendes Defizit	Durch die Gemeinde Oberteisendorf verläuft die B 304. Entlang der B 304 gibt es abschnittsweise straßenbegleitende Radwege, welche in einen gemeinsamen Geh- und Radweg münden, der wiederum abrupt endet. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf der B 304 ist die Führung nach dem Mischprinzip (auch auf kurzen Teilstücken) nicht zu empfehlen.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts wird der Bau einer durchgängigen Radverkehrsanlage empfohlen. Hinsichtlich der Kontinuität und der Akzeptanz ist eine einheitliche Wahl anzustreben (idealerweise eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage).
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzipierung einer Radverkehrsanlage • Ggf. Grunderwerb • Planung, Ausschreibung und Bau
Kosten	300.000 €/km (Neuanlage Radweg mit bituminöser Befestigung)
Akteure	Gemeinde, Baulastträger (Staatliches Bauamt)
Bewertung	2,3 von 5,0

C74	Herstellung Barrierefreiheit
Maßgebendes Defizit	11 Bushaltpunkte im Gemeindegebiet sind im Gutachten BPR 2014 als nicht barrierefrei und mit Ausstattungsmängeln identifiziert wurden. Der Bahnhof Teisendorf ist aufgrund einer Bahnsteighöhe < 55 cm über Schienenoberkante (SOK) ebenfalls nicht barrierefrei.
Maßnahmenbeschreibung	Die Umsetzung der Maßnahmen für die 11 Haltestellen aus Bestandserhebung ÖPNV Haltepunkte (BPR 2014) wird empfohlen. Die Anhebung der Bahnsteigkante auf die Systemhöhe des Fernverkehrs von 76 cm wird ebenfalls empfohlen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Planungen für ÖPNV Haltestellen durchführen und umsetzen Planungen für SPNV – Haltepunkt in BEG-Programm aufnehmen
Kosten	~ 360.000 €
Akteure	Gemeinde, Landkreis, RVO & Hogger bzw. aktuelle Konzessionsinhaber, BEG
Bewertung	2,1 von 5,0

C76	Verbesserung Erschließung
Maßgebendes Defizit	Das Gemeindegebiet wird durch die auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrten der Linie 825 und einzelne Fahrten der Linien 9515 und 829 nicht ausreichend bedient. Ein bestehendes Bedarfsangebot, dem Gemeindebus Teisendorf, bedient das gesamte Gemeindegebiet. Eine attraktive und wirtschaftliche Weiterentwicklung des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes wurde von den Stakeholdern gewünscht.
Maßnahmenbeschreibung	Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird als Initialprojekt mit landkreisweiter Wirksamkeit empfohlen. Darin sollten Einwohnergrenzwerten für ÖPNV-Bedienformen formuliert werden. Die wirtschaftliche Durchführung eines Linienbetriebes wird ebenfalls nicht vermutet. Es wurde ein mögliches bedarfsorientiertes flexibles Angebot für die Bedienung des Gemeindegebietes mit Ausrichtung auf den SPNV am Bahnhof und das Gemeindezentrum entworfen. (Kennwerte: Fahrleistung/Fahrgast : 11 km; Fahrgäste: 2.500; Besetzungsgrad: 1,6)
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung landkreisweites bedarfsorientiertes flexibles Angebotskonzept in Kombination mit Fortschreibung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> Eruierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen Analyse- von Busverfügbarkeiten Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Kosten	Jährliche Betriebskosten (exkl. Kostendeckung und Förderung) ~ 63.000€
Akteure	Landkreis, Gemeinde, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung	2,1 von 5,0

6.3 Gemeindeübergreifende Maßnahmen

6.3.1 Intermodalität

Bike & Ride, B+R

Da die flächendeckende Erschließung durch den ÖPNV im Regelfall kaum und in kleinteiligen Siedlungsstrukturen im Speziellen gar nicht möglich ist, gilt es, attraktive Verknüpfungspunkte für die Überbrückung der „letzten Meile“ mit dem Fahrrad zu schaffen. Vornehmliches Ziel ist die Förderung der intermodalen Verknüpfung von ÖV und NMIV.

Um das intermodale Verkehrsverhalten zwischen Bus / Bahn und dem Fahrrad (Bike & Ride, B+R) zu fördern, reicht es nicht aus, dieses zu propagieren. Es sind harte Maßnahmen erforderlich, die einen Ausbau der Infrastruktur bedingen – und zwar nicht nur am Umstiegsort. Benötigt werden

- Sichere und komfortable Führungen auf den Zubringerstraßen zum Umstiegsort (ausreichend breite und sichere Radwege in guten Zuständen) und
- Sichere und moderne Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Haltestelle (Sicherung gegen Fahrraddiebstahl oder Vandalismus, gesichert gegen Witterung, ausreichende Beleuchtung).
- An größeren Umsteigepunkten kann über Parkgaragen oder Fahrradstationen nachgedacht werden.



Abbildung 126: Haltestelle ohne Fahrradabstellanlagen
(Quelle: Teisendorf, eigene Aufnahme)

Berücksichtigt man, dass auf der Fläche eines PKW ca. 5 bis 6 Fahrräder abgestellt werden können, erscheint die Investition in B+R nicht nur sinnvoll, sondern auch effektiv. Der Fokus der Bestandserhebung 2014 (BPR Dr. Schäpertöns & Partner) lag auf der Analyse der Barrierefreiheit von Haltepunkten des ÖPNV und liefert für die untersuchten Haltepunkte keine konsistenten Analyseergebnisse in Hinblick auf die Fahrradabstellanlagen.

Die benannten Maßnahmen der Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖV (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014) im Berchtesgadener Land in Bezug auf die Barrierefreiheit sollten daher weiter qualifiziert und verfolgt werden. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans können mit Hilfe einer Potenzialabschätzung und einer Bedarfsermittlung klassifizierte Mindeststandards, auch für Anlagen des B+R, an den Haltestellen des ÖPNV formuliert werden.

E3	Bike & Ride, B+R
Maßgebendes Defizit	An vielen Haltestellen des ÖPNV und einigen SPNV-Haltepunkten existieren nicht ausreichend, keine oder ungeeignete Fahrradabstellanlagen. Die Fahrradabstellanlagen werden, gerade an den SPNV-Haltepunkten in den Städten, durch kaputte Fahrräder dauerhaft belegt. Die vorhandenen unsicheren und alten Abstellanlagen werden nicht genutzt.
Maßnahmenbeschreibung	Es soll eine Bedarfsermittlung sowohl an den untersuchten Haltestellen des Gutachtens „Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖPNV“ (BPR Dr. Schäpertöns & Partner, 2014), den Bahnhöfen als auch weiteren Haltestellen des ÖPNV in den Randbereichen der Gemeinden erfolgen und darauf aufbauend sollten ausreichend und geeignete Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Im Rahmen der Umsetzung der Mobilitätsstationen sollten innovative Abstellsysteme an den betreffenden Bahnhöfen als Best-Practice-Beispiel errichtet werden. Die bestehenden Anlagen sollten durch das Ordnungsamt und im Rahmen der kommunalen Straßenreinigung gepflegt und kontrolliert werden. Fortlaufende Aktualisierung Stationsdatenbank der BEG.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsermittlung an bereits untersuchten Haltestellen, den Bahnhöfen und weiteren ausgewählten Haltestellen des ÖPNV • Förderung z.B. im Rahmen des Radverkehrsprogramm Bayern 2025 beantragen • Errichtung/ Erweiterung / Modernisierung von Fahrradabstellanlagen Dauerhafte Pflege und Kontrolle der Abstellanlagen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Zuwendungsfähig sind maximal ca. 750 € pro überdachtem Fahrradbügel und ca. 1.200 € pro Platz im Fahrradparkhaus Verwaltungskosten Ordnungsamt und Stadtreinigung
Akteure	Städte und Gemeinden, Landkreis Berchtesgadener Land, BEG
Bewertung	2,5 von 5,0

Fahrradbeförderung im ÖPNV

Die Intermodalität besteht aber nicht nur darin, sein Fahrrad an der Haltestelle abzustellen. Auch die Möglichkeit der Fahrradbeförderung im ÖPNV, um an der Zielhaltestelle den Weg per Rad fortzusetzen, sollte ausgebaut werden. Die Herausforderung hierbei liegt darin, sowohl für Nutzer (Radfahrer) als auch Betreiber einfache, platzsparende und kostengünstige Systeme zu finden und zu etablieren. Erfolgreiche Beispiele für die Beförderung im Linienverkehr finden sich im Regionalverkehr Saale-Orla-Kreis in Thüringen oder für die Beförderung auf touristischen Linien im Verkehrsverbund Oberelbe in Sachsen.

Meist erfolgt die Aufrüstung von Linienbussen mit Heckträgern, bei vermehrter erhöhter Nachfrage, gerade auf touristischen Linien oder saisonalen Angeboten, auch mit Fahrradanhängern. Heckträger sind dabei einfacher in den Linienverkehr zu integrieren. Fahrradanhänger findet man im Regelfall nur auf touristischen Linien und einer (vorherigen) Anmeldung dazu. Der Mehraufwand für den Betreiber wird meist sowohl bei kostengünstigen Lösungen, wie dem Heckgepäckträger, als auch den Fahrradanhängern, durch eine höhere Kapazität, durch separate geringe Beförderungsentgelte für die Fahrradmitnahme ausgeglichen.



Abbildung 127: Beispiele für Fahrradbeförderung im Regionalverkehr mit Heckgepäckträger
(Quelle: www.kombus.de, www.vlp-passau.de)



Abbildung 128: Beispiele für Fahrradbeförderung im Freizeitverkehr mit Fahrradanhänger
(Quelle: www.vvo-fahrradbus.de, www.nordbayerischer-kurier.de)

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV eröffnet neue Möglichkeiten sowohl im Radtourismus und Freizeitverkehr (Zugangsmittel für Radtouren) als auch bei Alltagsradfahrern. Besonders im Tourismus kann hier eine Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens erzielt werden. Durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme steigert sich das Bewusstsein für Intermodalität, wodurch das Image für den ÖPNV im Allgemeinen und den Betreiber im Speziellen gehoben wird. Eine generell kostenfreie Fahrradmitnahme wird aufgrund des derzeitigen Platzbedarfes und bei Aufrüstung mit Heckträger durch die unklare Akzeptanz nicht empfohlen.

Eine kostenfreie Beförderung von Fahrrädern für Inhaber der Gästekarten, siehe Abbildung 129, wird schrittweise empfohlen. Der Geltungsbereich der Gästekarte Tourismusregion Berchtesgaden-Königssee (TRBK) bietet sich als erste Testregion im Landkreis an. Für den dazu notwendigen fahrzeugseitigen Kapazitätsausbau für Fahrräder bietet sich die, ebenfalls testweise, Ausstattung der relevanten Linien und Fahrzeuge mit Heckträgern an. Die Initiierung eines Fahrradbusses, wie in Abbildung 128, kann nach einer Probephase, von z.B. 2 Sommersaisons, bei erfolgreicher Annahme des Service entwickelt werden.

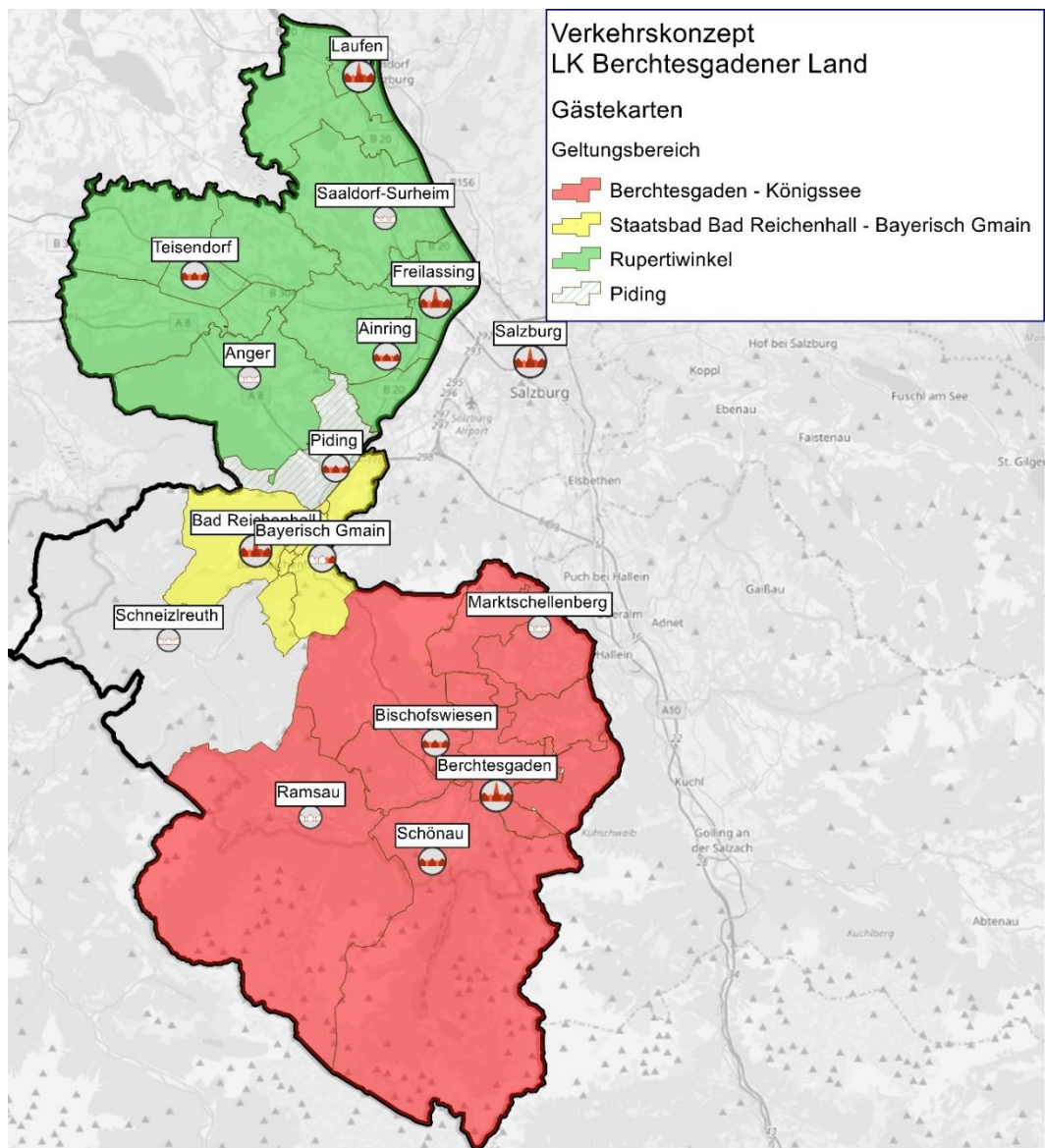


Abbildung 129: Gästekarten im Landkreis Berchtesgadener Land – Geltungsbereiche

E7	Fahrradbeförderung im ÖPNV
Maßgebendes Defizit	Eine kostenlose Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV für Inhaber einer Gästekarte existiert sowohl im regulären Linienverkehr als auch in touristischen Linien nicht. Fahrräder können, bei ausreichender Kapazität, kostenpflichtig im ÖPNV transportiert werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist gem. Beförderungsbedingungen aufgrund Platzkapazität nicht gesichert möglich.
Maßnahmenbeschreibung	In Form eines Probebetriebes soll für 2 Sommersaisons eine kostenlose Mitnahme von Fahrrädern für Inhaber der Gästekarten in den touristischen Gebieten getestet werden. Die Möglichkeit zur Finanzierung aus Einnahmen der Gästekarte sollte geprüft werden. Zur Steigerung der Kapazität in den Linienbussen sollen die Fahrzeuge der relevanten Linien mit Heckträgern ausgestattet werden. Während des Probebetriebes soll die Akzeptanz des Angebotes aufgezeichnet werden und wird im Hinblick auf die Fortführung oder ggfs. den Ausbau zu Fahrradbussen am Ende des Probebetriebes ausgewertet. Eine Ausweitung dieses kostenlosen Service für alle Fahrgäste sollte erst mit den Erfahrungen aus dem Probebetrieb (Handling, Akzeptanz) evaluiert werden.
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	< 10.000 € pro Heckträger
Akteure	Landkreis, TRBK, RVO bzw. derzeitiger Konzessionsinhaber
Bewertung	2,6 von 5,0

Park & Ride, P+R

Es werden aber nicht alle Nutzer überzeugt werden können, den eigenen Pkw gegen das Fahrrad einzutauschen. Um diese Gruppe wenigstens dazu zu bewegen, den möglichen Teil ihrer Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen, sind die Verknüpfungspunkte zwischen Bus/Bahn und Pkw (Park & Ride, P+R) entsprechend zu attraktivieren. Ähnlich wie bei den Radabstellanlagen gibt es Mindeststandards für die Art und Anlage der Stellplätze, welche zwingend einzuhalten sind. Dazu gehören eine ausreichende Beleuchtung sowie kurze und befestigte Wege zur Haltestelle. P+R sollte nur dort eingesetzt werden, wo es gut funktionierende Zubringerangebote gibt bzw. diese nicht gestört werden. Die Lage richtet sich auch nach den vorhandenen Potenzialen, beispielsweise Zubringerstraßen zu Wohngebieten. Allerdings ist darauf zu achten, die P+R-Verkehre nicht in die Wohngebiete zu verlagern.

Jeder Pendler weniger im Pkw ist ein Beitrag zur Stauvermeidung in den Einfallstraßen. Damit die Anlage effektiv funktionieren kann, ist der benötigte Stellplatzbedarf anhand von Erhebungen und/oder Potenzialanalysen zu ermitteln. Die entsprechenden Flächenverfügbarkeiten müssen hergestellt werden. Aus der Erfahrung heraus sollte dabei die Möglichkeit der Erweiterung der Anlage von Anfang an zumindest in Betracht gezogen werden.

Im Rahmen der Gemeindebefragung, durch die Stakeholder und im Rahmen der Vor-Ort-Analyse wurden keine Defizite zum Zustand oder der Kapazität von P+R-Anlagen offenbart. Bei der Befahrung der SPNV-Haltestellen wurden hohe Auslastungen am Bahnhof Freilassing und Teisendorf festgestellt. Die Errichtung von P+R-Anlagen an neuen SPNV-Haltestellen wird empfohlen. Die Parkflächen sollen durch ihre Lage an SPNV-Haltestellen und damit wichtigen Verkehrsknoten vorrangig für die ÖV-Nutzer und die Formen des Ridesharings attraktiv sein. Eine kontinuierliche Bedarfsermittlung und Kontrolle der Auslastung wird empfohlen.

E6	Park & Ride, P+R
Maßgebendes Defizit	Die Auslastung der P+R-Anlagen sollte überprüft werden. Neue SPNV-Haltepunkte sind durch eine ausreichende Anzahl von P+R-Anlagen und geeignete Lage mit dem MIV zu verknüpfen.
Maßnahmenbeschreibung	Durch Zählungen und Erhebungen an den bestehenden P+R-Anlagen kann die Auslastung untersucht und das Angebot ggfs. angepasst werden. Die Planung von P+R-Anlagen sollte ebenfalls mit einer Bedarfsanalyse und Umfeldanalyse untersetzt werden.
Umsetzungsschritte	Erhebungen und Zählungen zur Ermittlung der Auslastung ab sofort möglich. Anlage neuer P+R-Parkplätze nach Bedarfsanalyse und für neue SPNV-Haltepunkte ggfs. notwendig.
Kosten	ca. 2.500€ pro ebenerdigen Stellplatz, 10.000 bis 30.000 € pro Gutachten an einem SPNV-Haltepunkt
Akteure	Gemeinden, Städte, Landkreis Berchtesgadener Land, BEG, DB Station & Service (S&S)
Bewertung	1,6 von 5,0

Mobilitätsstationen

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte im ÖV sollen als Mobilitätsstationen ausgebaut werden und die infrastrukturellen Grundlagen für Intermodalität gewährleisten. Die Mobilitätsstationen und ihre möglichen Elemente werden im Kapitel 6.3.2 näher beschrieben. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung, siehe Kapitel 5.4.1 konnten drei wichtige Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutsamkeit für die Aufwertung zu Mobilitätsstationen identifiziert werden.

	Mobilitätsstationen
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

6.3.2 Alternative Mobilitätsdienstleistungen

(E-)Carsharing

Aus der durchgeführten Analyse der vorhandenen (E-)Carsharing-Angebote im Landkreis (siehe Kapitel 3.6.2) geht hervor, dass im Moment noch kein flächendeckendes Angebot verfügbar ist. Im ländlichen Raum ist die Fixierung auf den privaten Pkw nach wie vor sehr groß. Die Etablierung von (E-)Carsharing kann dazu beitragen, die Zahl der Pkw, vor allem der zugelassenen Zweitwagen, zu senken und dadurch einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität zu leisten. Nach dem Vorbild anderer Landkreise und Gemeinden soll ein Bewusstsein für die Ablösung vom privaten Kfz hin zum Teilen von Fahrzeugen geschaffen werden.

Dies kann beispielsweise im Rahmen einer Plattform im Internet (Mobilitätsmanagement), der Gewinnung eines Betreibers und der Herstellung exklusiver Stellplätze für (E-)Carsharing resp. der Gründung eines Vereins und der umfassenden Information der Bewohner über das Angebot geschehen.

Aus einem Ineinandergreifen dieser und weiterer Komponenten kann ein wirksames Programm für (E-)Carsharing entwickelt werden. Um eine ausreichende „Grundauslastung“ des Carsharing-Angebotes zu gewährleisten, wird die Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Dienst, Unternehmen und Vereinen (Nutzung am Wochenende) empfohlen. So sollten die (E-)Carsharing Fahrzeuge auch von den Mitarbeitern der Verwaltung für Dienstwege (Vorbildfunktion) genutzt werden. Der Fokus sollte jedoch auf die Nutzung außerhalb des öffentlichen Dienstes gelegt werden.

Bisher ist (E-)Carsharing im Landkreis Berchtesgadener Land noch nicht etabliert. Es stellt für mögliche Nutzer im Moment noch keine attraktive Alternative zum privaten Pkw dar. Deshalb ist es wichtig, den Ausbau des Angebotes als Form der zeitgemäßen Mobilität voranzutreiben.

Dienstleister können die Organisation und den Betrieb von (E-)Carsharing-Angeboten erleichtern. Durch die hohen Kosten, die dafür durch den Betreiber getragen werden müssen, bleibt der Betrieb im Regelfall ein Zuschussgeschäft (bei Kommunen mit Steuergeldern). (E-)Carsharing wird dann funktionieren, wenn es durch den Betreiber kostendeckend oder mit Gewinn betrieben werden kann (ggf. nach einer Anlaufphase). Das wesentliche Ziel der Maßnahmen sollte die Verfügbarkeit eines lokalen (E-)Carsharing-Systems und nicht der wirtschaftliche Profit sein.

Zur Förderung der lokalen (E-)Carsharing-Initiativen kann auf ein Bündel von Maßnahmen zurückgegriffen werden, welches jeweils an die lokalen Gegebenheiten angepasst sein muss:

- Ansprache möglicher privatwirtschaftlicher Betreiber (bspw. Verbund von Hotels, Touristikbetrieben, größere Arbeitgeber, Stadtwerke, privater Nutzerkreis)
- finanzielle Starthilfe für neue (E-)Carsharing-Angebote (durch den Landkreis, durch externe Fördergeber, durch die gegenseitige Hilfe von anderen (E-)Carsharing-Vereinen)

- falls notwendig: Grundauslastung durch Nutzung der (E-)Carsharing-Angebote für Dienstfahrten durch Kommunen, Unternehmen sowie Nutzung durch örtliche Vereine,
- Bereitstellung von kommunalen Fahrzeugen als öffentliche (E-)Carsharing-Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten
- logistische Unterstützung (beim Anlegen eines Stellplatzes)
- ideelle Unterstützung (durch Öffentlichkeitsarbeit, bei Versammlungen im Rathaus, durch Pressternine mit Bürgermeistern)
- Zugang des Carsharing-Angebots möglichst einem breiten Anwenderkreis (Mitarbeiter, Bürger, Touristen) eröffnen und Systeme für geschlossene Gruppen (z.B. Carsharing-Verein) vermeiden.

Folgende Umsetzungsschritte sind dabei wichtig:

- Finden eines Betreibers, möglichst aus der Privatwirtschaft oder Gründung eines Vereins
- Bereitstellen öffentlicher Förderung resp. einer Grundauslastung durch die öffentliche Hand als Anschub
- Übergang zu einem kostendeckenden Regelbetrieb

Zur Umsetzung der der Maßnahmen wird empfohlen, sich an guten Beispiele aus vergleichbaren Regionen zu orientieren. Zu nennen ist hierbei der Landkreis Ebersberg, der im Bereich Carsharing eine Vorreiterrolle innehat, die auf außerordentliches ehrenamtliches Engagement von Landkreisbürgern zurückgeht. Aufgrund der großen Bedeutung wurde diese Maßnahme in die Liste der Initialprojekte aufgenommen. Dort befindet sich eine ausführliche Beschreibung.

	Förderung (E-)Carsharing
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

Mitfahrssysteme

Wie in Kapitel 3.6.2 beschrieben wurde, können Mitfahrssysteme helfen, den Besetzungsgrad der Fahrzeuge zu erhöhen und damit zur Verkehrsvermeidung beitragen. Um potentielle Nutzer/innen auf die Angebote aufmerksam zu machen und die Nutzungszahlen zu erhöhen, sind Informationen und Werbung von großer Bedeutung. Auch eine zentrale Anlaufstelle in Form eines Internetportals für alle Personen, die entweder Mitfahrer oder eine Mitfahrgelegenheit suchen, erleichtert die Nutzung vorhandener Angebote. Selbst wenn sich nur wenige Personen mit dem gleichen Weg zu Fahrgemeinschaften zusammenfinden, lassen sich damit Benzinkosten und Parkgebühren reduzieren.

Im Landkreis Ebersberg wurde 2014 ein Pendler-Portal¹⁴ eingerichtet, auf dem eine Liste von Verweisen (Links) auf ausgewählte, bereits bestehende Mitfahrportale (Drittseiten) zu finden ist. Dem Nutzer soll dadurch eine schnelle Möglichkeit für die Suche nach derzeit vorhandenen Mitfahrgelegenheiten und die Buchung von Mitfahrangeboten - sowohl als Einzelfahrt als auch als regelmäßige Fahrt - gegeben werden. Ein derartiges Portal kann dazu beitragen, dass Nutzungshemmnisse abgebaut werden und die Nutzungszahlen für Mitfahrssysteme steigen.

E10	Steigerung der Attraktivität vorhandener Mitfahrangebote
Maßgebendes Defizit	Gezieltes Marketing für bestehende Portale / Angebote zur Förderung von Mitfahrgelegenheiten findet im Berchtesgadener Land derzeit nicht statt (siehe Kapitel 3.6.2).
Maßnahmenbeschreibung	Bestehende Angebote zum Suchen und Anbieten von Mitfahrgelegenheiten im Landkreis Berchtesgadener Land sollen gestärkt und umfangreicher genutzt werden. Dafür ist eine Unterstützung durch den Landkreis sinnvoll. Potentielle Nutzer sollen durch gezielte Werbung auf die bestehenden Angebote aufmerksam gemacht werden. Mit Hilfe eines Internetportals sollen die bestehenden Angebote übersichtlich dargestellt werden. Auf diese Weise können Mitfahrgelegenheiten für Einzelfahrten sowie für regelmäßige Fahrten einfacher organisiert werden. Ziel der Maßnahme ist eine Verkehrsreduktion durch Erhöhung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge. Zusätzlich kann dadurch auch der Bedarf an Stellplätzen im ruhenden Verkehr reduziert werden. Zentrale Treffpunkte, z.B. an Haltestellen des SPNV oder in Form von Pendlerparkplätzen in autobahnnahe, können zum Erfolg der Mitfahrssysteme beitragen.
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich: Aufbau eines Internetportals
Kosten	ca. 50.000 €
Akteure	Landkreis, externe Berater
Bewertung	2,0 von 5,0

¹⁴ Pendler-Portal Ebersberg (<http://www.pendler-ebe.de>); Betreiber: Josef Biesenberger; Grafing

Öffentliches Fahrradverleihsystem

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem gibt es im Landkreis Berchtesgadener Land derzeit nicht. Angebote von Fahrradhändlern, Hotels und Gaststätten sind zwar vorhanden, jedoch sind diese ausschließlich für den Freizeitgebrauch bestimmt. Teilweise bestehen Kooperationen zwischen der Firma Movelo und den Gemeinden (Touristeninformationen) für den touristischen Fahrradverleih.

Potentiale für ein öffentliches Fahrradverleihsystem sind vor allem im Freizeitverkehr zu sehen, da dieser im Landkreis Berchtesgadener Land einen hohen Stellenwert einnimmt. Für Touristen sind Verbindungen zwischen Bahnhöfen, lokalen Zentren und Freizeitstätten von Bedeutung. In Gemeinden mit Anschlussmöglichkeiten zum SPNV könnten zusätzlich auch Berufspendler angesprochen werden. Für diese Zielgruppe geht es im Wesentlichen um die Verknüpfung zwischen Wohnorten, ÖPNV und Arbeitsstätten / Gewerbegebieten. In jedem Fall würde ein öffentliches Fahrradverleihsystem dazu beitragen, die Lücke („letzte Meile“) zwischen dem ÖPNV-Angebot und dem Ziel zu schließen.

Ein umfassendes Fahrradverleihsystem müsste im Landkreis Berchtesgadener Land komplett neu eingerichtet werden. Es gibt kaum Anknüpfungspunkte, die einen Ansatz für ein solches System liefern könnten. Für die Einführung eines auf den Landkreis abgestimmtes Systems würde dies erhöhten Planungsaufwand erfordern. Da die Nachfrage nach einem System erst generiert werden muss, sind Investitionen von herkömmlichen Anbietern (bspw. nextbike oder Call a Bike) zunächst eher unwahrscheinlich. Dennoch ist zu prüfen, ob auf etablierte Anbieter zurückgegriffen werden könnte.

Ein Verleihsystem an den Bahnhöfen des SPNV für Gelegenheitsnutzer (bspw. Besucher ortsnaher Freizeiteinrichtungen) ist durchaus vorstellbar. Hier könnten bei Hinterlegen eines Pfandes und einer geringen Gebühr Fahrräder, Pedelecs oder Tandems geliehen werden. So wird sichergestellt, dass die Fahrräder nicht wahllos im ländlichen Raum abgestellt werden und Schäden auf den Verursacher zurückgeführt werden können. Zu prüfen wäre hierbei auch die Einführung spezieller Kombiticket-Angebote, welche neben der Nutzung des ÖPNV auch die Nutzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems sowie ggf. Eintrittspreise einschließen.

E11	Bedarfsanalyse öffentliches Fahrradverleihsystem
Maßgebendes Defizit	Bisher ist im Berchtesgadener Land kein öffentliches Fahrradverleihsystem vorhanden (siehe Kapitel 3.6.2). Eine Bedarfs- und Potentialanalyse wurde noch nicht durchgeführt.
Maßnahmenbeschreibung	Mit Hilfe eines öffentlichen Fahrradverleihsystems könnten Verkehrsteilnehmer jederzeit dort ein Rad in Anspruch nehmen, wo nicht auf das eigene Rad zurückgegriffen werden kann. Vor allem für kurze Wege zwischen den Haltestellen des SPNV und dem Zielort könnten auf einfache Weise bewältigt werden. Mögliche Nutzer eines derartigen Systems sind Ausflügler / Touristen aber auch Einheimische und Berufspendler.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Nachfrage (Anfrage bei Freizeiteinrichtungen und Unternehmen) • Prüfung möglicher Konzepte (stationsbasiertes System, flexibles System) • Identifizierung geeigneter Standorte (bspw. Schnittstellen zum ÖPNV, Arbeitsplatzschwerpunkte, touristische Einrichtungen) • Auswahl möglicher Betreiber (bspw. nextbike) und geeigneter Finanzierungsformen (bspw. Beteiligung der Kommunen, Arbeitgeber)
Kosten	ca. 20.000 €
Akteure	Landkreis, Kommunen, Berchtesgadener Land Tourismus GmbH, Wirtschaftsförderung BGL, Arbeitgeber, Betreiber (bspw. nextbike)
Bewertung	1,6 von 5,0

Mobilitätsplattformen

Die Idee einer Mobilitätsplattform besteht darin, auf einem umfassenden Portal ein breites Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln mit allen benötigten Funktionen bereitzustellen: Information – Buchung – Bezahlung – Nutzung – Abrechnung. Normalerweise muss sich ein Kunde dafür bei mehreren Portalen registrieren, sich die passenden Angebote zusammenstellen und abschließend durch mehrere Buchungs- und Kaufvorgänge erwerben. Dies resultiert in mehrere voneinander unabhängige Verträge, ohne Mobilitätsgarantie im Falle einer Verspätung oder eines Leistungsabfalls.

Beispiele, wie die Mobilitätsplattform smile (Neue Urbane Mobilität Wien GmbH, 2015), bieten eine einheitliche Schnittstelle, die es den Mobilitätsanbietern ermöglicht, ihre technischen Systeme anzubinden und alle relevanten Daten in Echtzeit bereitzustellen, inklusive des Ticketverkaufs. Je nach Nutzeranfrage werden die Daten selektiert und kombiniert und daraus die individuell passenden Mobilitätsvorschläge mit Preisinformation ermittelt. Die Nutzer und Nutzerinnen können alle diese Angebote dann direkt über die Plattform buchen und bezahlen ohne zu den jeweiligen Anbieter-Systemen wechseln zu müssen.

Um die größtmöglichen Vorteile aus einer derartigen Mobilitätsplattform ziehen zu können, ist es wichtig, möglichst alle vorhandenen Mobilitätsangebote zu integrieren und somit ein umfassendes Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung zu stellen. Ein leistungsfähiger Verkehrsverbund, der die Angebote des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land bündelt,

Soweit vorhanden, können folgende Mobilitätsangebote integriert werden:

- SPNV
- ÖPNV
- (E-)Carsharing
- Öffentliches Fahrradverleihsystem
- Parkmöglichkeiten
- Ladestationen für Elektromobilität
- Taxi
- Schifffahrt
- Routingplaner
- Bergbahnen

Je enger die verschiedenen Angebote miteinander verknüpft sind, desto einfacher gestaltet sich die Nutzung. Dementsprechend sollte in einem ersten Schritt die Einführung eines leistungsfähigen Verkehrsverbundes, der die Angebote des ÖPNV im Landkreis Berchtesgadener Land bündelt, vorangetrieben werden. Langfristig sollte die Realisierung einer Mobilitätsplattform, mit integrierter Information, Buchung, Bezahlung, Nutzung und Abrechnung von Mobilitätsangeboten angestrebt werden.

E12	Vereinfachte Nutzung von Mobilitätsangeboten
Maßgebendes Defizit	Informationen zu Mobilitätsangeboten im Landkreis Berchtesgadener Land sind nicht gebündelt verfügbar. Nutzerinnen und Nutzer müssen selbst passende Angebote aus verschiedenen Quellen (Websites, Printmedien) zusammenstellen. Keine Integration von Information – Buchung – Bezahlung – Nutzung – Abrechnung von Mobilitätsangeboten in eine Plattform.
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer zentralen Plattform für die Nutzung der verschiedenen (alternativen) Mobilitätsangebote • Integrierte Information/Motivation – Buchung – Bezahlung – Nutzung – Abrechnung • Erarbeitung einer Marketingstrategie (Marke für umweltfreundliche Mobilität im Landkreis, App, Werbung) Ziel der Maßnahme ist, die Nutzung der vorhandenen Mobilitätsangebote im Landkreis Berchtesgadener Land zu vereinfachen.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Anfrage bei Betreibern von ÖV und Sharing-Angeboten • Aufbau einer Plattform (Website, App) • Marketing und Werbung für das Angebot Realisierungszeitraum der Maßnahme: langfristig
Kosten	ca. 50.000 – 100.000 €
Akteure	Landkreis, externe Berater, Betreiber ÖV, Betreiber von Sharing-Angeboten
Bewertung	1,9 von 5,0

Autonomes Fahren

Nachfolgend soll kurz auf mögliche Maßnahmenfelder zur Förderung des autonomen Fahrens im MIV im Landkreis eingegangen werden.

„Das Auto von morgen: autonom, sicher, effizient“ titelt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (Bundesministerium für Bildung und Forschung, 2018). Seitens der Gutachter wird erwartet, dass autonomes Fahren in absehbarer Zukunft (bis 2030) keine spür-/ messbare Steigerung der Effizienz des Verkehrsablaufes im Landkreis zeigen wird. Es wird eher vom Gegenteil ausgegangen. Während einer zu erwartenden jahrzehntelangen Übergangszeit mit herkömmlich, teilautonom oder autonom fahrenden Fahrzeugen wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen sinken, da durch das Zusammenspiel der Fahrzeuge Reibungsverluste auftreten werden.

Eher vorstellbar ist eine Steigerung des Sicherheitsniveaus, da Assistenzsysteme bereits heute schon bei Fahrfehlern eingreifen können und sich durch die Weiterentwicklung der Technik weitere Verbesserungen einstellen können.

Erst wenn autonome Fahrzeuge gekoppelt (vernetzt) fahren, können maßgebende Effizienzgewinne (bspw. an Knotenpunkten durch gleichzeitiges Anfahren, durch einen resultierenden stetigen Verkehrsablauf, eine höhere Dichte auf Autobahnen) erwartet werden. Wann dieser Zustand wenigstens auf Teilnetzen erreicht sein wird, kann nicht seriös prognostiziert werden, da alle beteiligten Systeme (bspw. Fahrzeuge, Straße, sonstige Infrastruktur, Gesetzgebung, Gesellschaft) übereinstimmend weiterentwickelt werden müssen. Es kann davon ausgegangen werden, dass vollvernetztes, autonomes Fahren in den nächsten 50 Jahren noch nicht Realität auf deutschen Straßen sein wird.

Als Resumé ist aus heutiger Sicht kein Handlungsbedarf der Akteure im Landkreis erkennbar.

6.3.3 Mobilitätsmanagement

Kommunikationsoffensive ÖV

Ziel und gleichzeitig Herausforderung der Kommunikationsoffensive ist es, alle Informationen des ÖPNV aus einer Hand anzubieten. Es gilt, trotz einer Vielzahl an Betreibern einen allgemein verständlichen und einheitlich aufgebauten Kanal anzubieten, der alle Informationen bündelt und in übersichtlicher Form wiedergibt.

Das Produkt soll auf den ersten Blick als das „Produkt ÖPNV“ im Landkreis erkennbar sein. Es muss zwingend alle Ziel- und Altersgruppen erreichen und ist daher in verschiedenen Medien anzubieten (Handy-App, Internetseite, Printmedien). Dazu gehört die entsprechende Außenkommunikation mit entsprechender Werbung für das Produkt.

Als unabdingbar wird das Grundangebot angesehen, welches mindestens umfassen muss:

- Leicht verständliche Liniennetzpläne
- Fahrpläne der Linien und Haltestellenaushänge
- Übersichtspläne von Haltestellen mit mehreren Fahrsteigen
- Informationen über Bauarbeiten, Streckensperrungen, Umleitungen, Sonderfahrpläne
- Informationen über Barrierefreiheiten („Rollstuhlatlas“)
- Ansprechpartner, Kontakt- und Tarifinformationen der einzelnen Betreiber mit entsprechenden Verlinkungen

Mögliche weitere Elemente können das Angebot ergänzen und teilweise über den reinen Beförderungszweck hinaus informieren:

- Integration des Bayern-Fahrplanes
- Weiterentwicklung des gemeinsamen Fahrplanheftes mit „Corporate Identity“
- Integration touristischer Informationsangebote (z.B. Nationalpark-App, Wanderrouen mit Ein- und Ausstieg an bestimmten Haltestellen, ...)
- Informationen über Geschäfte und/oder Toilettenverfügbarkeiten an Bahnhöfen und anderen Umsteigeorten
- Informationen über Fahrradmitnahmemöglichkeiten

Auf den Webseiten der Gemeinden und Städte kann durch die Integration des Bayern-Fahrplans eine günstige und kurzfristige Informationsmöglichkeit geschaffen werden. Die Zusammenarbeit und Integration bestehender Systeme, wie dem Bayern Fahrplan, ist dem Aufbau eines parallelen Systems zu bevorzugen.

Mittelfristig ist auf eine landkreisweite zentrale Informationsplattform, auch mit Blick auf die Installation eines Verkehrsverbundes, hinzuwirken.

Der Betrieb einer solchen Informationsplattform, das ÖPNV-Marketing und die Erstellung des Fahrplanheftes können dabei in der Hand des Landkreises oder einer gemeinsamen ÖPNV-Service- und Verwaltungsgesellschaft des Landkreises und der Verkehrsunternehmen liegen, die zu eine Verbundgesellschaft des Landkreises weiterentwickelt werden kann.

E13	Kommunikationsoffensive ÖV
Maßgebendes Defizit	Durch den Landkreis wird jährlich das neue Fahrplanheft aus den unterschiedlichen Datenquellen der ÖV-Betreiber zusammengestellt und herausgegeben. Die Überführung in ein einheitliches Format ist sehr zeitaufwändig und soll optimiert werden. Eine webbasierte Reiseplanung/ Fahrplanauskunft ist bei wenigen Gemeinden und auch nicht auf der Seite des Landkreises verfügbar.
Maßnahmenbeschreibung	Zur Vereinheitlichung der Fahrpläne, Steigerung der Lesbarkeit(Barrierefreiheit) und Verständlichkeit wurden in einer Vorab-Stellungnahme bereits Gestaltungshinweise an den Landkreis übermittelt. Es wird empfohlen eine digitale Vorlage und Datenbank für Aufnahme der Fahrpläne durch den Landkreis zu erstellen, in welche die Betreiber zum Fahrplanwechsel die Fahrpläne einspielen können. Die weiterhin intensive Zusammenarbeit mit der Initiative Fahrtziel Natur und den Tourismusverbänden für die Vermarktung des ÖV im Landkreis wird empfohlen. Die Zusammenarbeit mit den Webangeboten des Bayern-Fahrplanes wird für die Gemeinden als kostengünstige Maßnahme empfohlen. Auf Ebene des Landkreises kann eine digitale Mobilitätsplattform auch die Informationen eines möglichen Verkehrsverbundes oder des landkreisweiten bedarfsorientierten Angebotkonzeptes beinhalten.
Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanheft, Integration bayern-Fahrplan und Vermarktung: Umsetzung ab sofort möglich • Aufbau einer digitalen Mobilitätsplattform: mittelfristig möglich
Kosten	Verwaltungskosten, ggfs. durch Externe (~15.000 €) für Erstellung der digitalen Formatvorlage für Fahrplanheft.
Akteure	Landkreis, Gemeinden, ÖV-Betreiber
Bewertung	3,6 von 5,0

Nutzergruppeninformation

Wie in Kapitel 3.6.3 bereits beschrieben wurde, sollte das Mobilitätsmanagement auch maßgeschneiderte Ansätze für die Zielgruppen Ausflügler / Touristen, Neubürger, Kinder / Jugendliche und Senioren enthalten. Gezielte Informationen für diese Nutzergruppen können dazu beitragen, tägliche Mobilitätsentscheidungen auf die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu lenken. Die Berchtesgadener Land Tourismus GmbH stellt bereits umfangreiche Informationen für Ausflügler und Touristen bereit. Zusätzlich sollte der Landkreis gezielt auf Neubürger, Kinder / Jugendliche und Senioren zugehen und spezielle Angebote im Bereich umweltfreundliche Mobilität vorstellen.

Für mögliche Vorgehensweisen bei der Information von Neubürgern gibt es zahlreiche gute Beispiele. Die Landeshauptstadt München beispielsweise stellt seit Jahren eine Neubürgermappe in gedruckter und digitaler Form bereit¹⁵. So erhalten Neubürger automatisch eine Willkommensmappe mit einer kostenlosen Wochenkarte für den ÖPNV sowie der Möglichkeit E-Bikes eine Woche kostenfrei zu mieten.

Auch im Landkreis Berchtesgadener Land könnten Informationsmaterialien an Neubürger verteilt werden, um für die Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität zu werben. Informationen zu den folgenden Basisinhalten werden für eine Neubürgerinformation empfohlen.

¹⁵ Mobilitätsberatung für Neubürger, Neubürgerbegrüßung mit Informationen zu den verfügbaren Mobilitätsangeboten;
www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Neubuerger

Tabelle 177: Mögliche Basisinhalte für Neubürgerinformationen

Allgemeines und Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr und Intermodalität	Freizeitverkehr
Stadtpläne, Informationen zu den Gemeinden	Übersichtspläne Haltestellen	Radwegekarten mit Tourenbeschreibungen
Örtliche / regionale Carsharing-Anbieter	ÖPNV-Materialien: Netzpläne, Fahrpläne, Broschüren	Informationen zu (wohnnahen) Freizeitzielen
Mitfahrsysteme	Angebote / Fahrpläne Schwachverkehrszeiten / Nacht	
Barrierefreiheit	Ticketangebote im ÖPNV und Netzgestaltung / Zoneneinteilung	
Parkraumbewirtschaftung und Parkmöglichkeiten / Parkleitsysteme	Park & Ride und Bike & Ride	

Kinder und Jugendliche werden vor allem in den Kindergärten und Schulen an nachhaltige Mobilität herangeführt. Verschiedene Lehrmaterialien zur umfassenden Behandlung des Themas sind bereits vorhanden. Ein Internetportal mit Angaben zu existierenden Lehrmitteln, möglichen Aktionen, Websites, etc. um die Lehrerschaft anzuregen, das Thema aktiv in den Schulen zu behandeln und die Informationssuche zu erleichtern, könnte aufgebaut werden.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse mit zunehmendem Alter verändern, sollte das Mobilitätsmanagement auch Maßnahmen für ältere Menschen enthalten. Für sie ist Mobilität oftmals die Bedingung für gesellschaftliche Partizipation und hat deshalb einen hohen Stellenwert. Mit einem Mobilitätsmanagement für Senioren können die Kommunen im Berchtesgadener Land die Lebens- und Wohnqualität der älteren Menschen verbessern. Die Gewährleistung einer kostengünstigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität steht dabei im Vordergrund. Sie sichert die soziale Teilhabe und steigert so die Lebensqualität jedes Einzelnen. Spezielle Informationen und Beratungsangebote, die explizit auf diese Zielgruppe zugeschnitten sind, sollten auf geeigneten Kanälen verbreitet werden. Einerseits soll die Benutzung des ÖPNV gefördert werden, indem beispielsweise die Hemmschwelle vor modernen Ticketautomaten und Informationssystemen abgebaut wird. Andererseits sollen sich älterer Menschen sicherer zu Fuß oder mit dem Fahrrad Straßenverkehr bewegen können und damit eine gesundheitsfördernde und auch umweltverbundene Fortbewegung angebotsseitig ermöglicht werden.

E14	Maßgeschneiderte Informationen für verschiedene Nutzergruppen
Maßgebendes Defizit	Bislang sind kaum nutzergruppenspezifische Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten im Landkreis Berchtesgadener Land verfügbar (siehe Kapitel 3.6.3)
Maßnahmenbeschreibung	<p>Mit gezielten Informationen für die Nutzergruppen Neubürger, Kinder / Jugendliche und Senioren soll für die Nutzung vorhandener Angebote geworben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubürger: Zusammenstellung von Informationsmaterialien zu Mobilitätsangeboten in der Region • Kinder / Jugendliche: Umfassendes Portal für Erzieher / Lehrer zum Thema Mobilität mit Zusammenstellung von Lehrmaterial, möglichen Aktionen und interessanten Websites • Senioren: Informationen und Beratungsangebote zu den Themen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Verkehrssicherheit und Umgang mit modernen Informationssystemen <p>Es wird zusätzlich empfohlen, Informationsveranstaltungen wie beispielsweise die Europäische Mobilitätswoche weiterhin durchzuführen.</p>
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	Je nach Aufwand und Maßnahme ca. 50.000 – 100.000 €
Akteure	Landkreis (Bereich Mobilitätsmanagement), Ansprechpartner Neubürger, Kinder / Jugendliche, Senioren
Bewertung	2,6 von 5,0

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement dient Unternehmen in erster Linie als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe. Nach einer umfassenden Analyse der Bedarfe können Defizite aufgedeckt und Maßnahmen erarbeitet werden. Handlungsfelder umfassen u.a. die Bereiche Parkraummanagement, Fahrgemeinschaften, Radverkehrsförderung, Information der Belegschaft, Anreize für die ÖV-Nutzung, Angebotsverbesserung im ÖPNV, kraftstoffsparendes Fahren, Routenplanung und Mobilitätsberatung

Ziel ist es mit verhältnismäßig geringem Aufwand die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse des Unternehmens und der Mitarbeiter möglichst effizient erfüllen zu können. So können Betriebe Ausgaben senken, die Verkehrsinfrastruktur entlasten sowie die Gesundheit der Mitarbeiter verbessern.



Abbildung 130: Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements
(DIHK Service GmbH, 2016)

Konkrete Anreize für umweltfreundliche Mobilität können seitens der Unternehmen beispielsweise durch folgende Maßnahmen geschaffen werden:

- Klimaverträgliche Abwicklung von Geschäftsreisen
- Fuhrparkmanagement und Einsatz effizienter, kleiner Fahrzeuge (ggf. mit Elektroantrieb)
- Kurse für Autofahrer zu kraftstoffsparenden Fahrweisen
- Schaffung von intelligenten Treffpunkten (z.B. Intranet in Unternehmen) zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften; alternativ Fahrgemeinschaftsbörse am Schwarzen Brett
- Unternehmen schaffen Rahmenbedingungen: Beispiel Kauf oder Leasing von Pedelecs oder Elektrorädern (E-Bikes) für den Arbeitsweg
- Einrichtung zusätzlicher Abstellanlagen und von Duschköglichkeiten zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Förderung von ÖPNV-Tickets (z.B. Jobticket)
- Verkehrsvermeidung durch Heimarbeit. (Voraussetzung: Technisch durch vorhandene Serverstruktur, Internetangebote und Sensibilisierung der Unternehmen)

- Teilnahme des Unternehmens an externen Wettbewerben (z.B. „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“)
- Interne Wettbewerbe innerhalb des Unternehmens beispielsweise um die „fleißigsten Radler“ oder „sprit-sparendsten Mitarbeiter“ zu küren (Ansporn zwischen Mitarbeitern, Prämie/Gewinn/Auszeichnung)

Das Ziel ist, Gemeindebehörden und Betriebe für die Einführung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu motivieren.

E15	Betriebliches Mobilitätsmanagement
Maßgebendes Defizit	Engagement seitens der Gemeinden / Betriebe im Landkreis Berchtesgadener Land im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements gering.
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für im Landkreis ansässige Unternehmen kann folgende Maßnahmen enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handlungsfelder: Fuhrpark / Dienstreisen, Mitarbeitermobilität, Informationsangebote; • Förderung von Fahrgemeinschaften; • Prüfung flexibler Arbeitsformen (z.B. Homeoffice) • Förderung von Wettbewerben; • Förderung von ÖPNV-Tickets <p>Ziel: Senkung des Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr Das Ziel ist, Gemeindebehörden und Betriebe für die Einführung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu motivieren und dadurch zur Senkung des Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr beizutragen.</p>
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	Je nach Aufwand und Maßnahme max. 50.000 €
Akteure	Landkreis, externe Berater, Wirtschaftsförderung BGL, Unternehmen
Bewertung	2,1 von 5,0

6.3.4 Siedlungsentwicklung und Verkehr

Leitlinien der Entwicklung

Ausgehend von den Analyseergebnissen im Kapitel 3.6.4 können anhand der folgenden Leitlinien einer verkehrssparsamen, raumstrukturellen Entwicklung Maßnahmen entwickelt werden:

- Innen- vor Außenentwicklung
- Ausrichtung und Bündelung am Verkehrsangebot (vor allem des ÖPNV)
- Abstimmung der Standortwahl für Arbeitsplätze
- Anstreben einer wohnortnahen Versorgung

Diese Leitlinien lassen sich wie folgt ausführlicher darstellen:

Verkehrsvermeidung durch Innen- vor Außenentwicklung bei Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel

Eine disperse Siedlungsentwicklung auch außerhalb der Hauptorte sowohl im Wohn- als auch im Gewerbesektor hat zusätzlichen Verkehr sowie eine schwierige ÖPNV-Erschließung zur Folge.

Bei der Siedlungsentwicklung muss die Innenentwicklung Vorrang vor einer Außenentwicklung haben. Neue Wohn- und Gewerbebauflächen sollen erst geplant werden, wenn die Möglichkeiten der Brachflächenumnutzung, der Aktivierung von Baulandreserven und Leerständen und der Innenentwicklung keinen ausreichenden Handlungsspielraum mehr bieten. Dadurch kann dazu beigetragen werden, dass die mittleren Wegelängen im Alltagsverkehr kürzer und damit das Verkehrsaufkommen reduziert wird. Verkehrsintensive Gewerbeentwicklungen sollen vorrangig an dafür geeigneten, hochrangigen Straßen mit den entsprechenden Kapazitäten stattfinden, sodass Mehrverkehre verträglich und eher unschädlich für Bevölkerung und Umwelt abgewickelt werden können. Dem gegenüber sollen Handwerksbetriebe / Nahversorger nahe an die Ortszentren, das heisst nahe an die Wohnorte der Kunden / Angestellten bzw. die Haltepunkten des SPNV gerückt werden (soweit wichtige Immissionsschutzgründe nicht dagegen sprechen).

Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV

In der Region besteht mit der BLB ein qualitativ hochwertiges Schienenangebot, das eine Modal-Split Verlagerung zum ÖPNV prinzipiell möglich macht. Die Siedlungsentwicklung soll daher in den Kommunen vorrangig gestärkt werden, in denen BLB Haltepunkte resp. eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe bestehen.

In Orten ohne ausreichenden Verkehrs- und vor allem ÖPNV-Anschluss soll sich die Siedlungsentwicklung auf den Bedarf der ortsansässigen Bevölkerung beschränken und auf eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung konzentrieren. Dadurch kann die Erzeugung von Neuverkehr beschränkt werden. Insgesamt wird durch diesen Ansatz der Anteil des ÖV bei der Verkehrsmittelwahl potentiell gestärkt und ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung im MIV geleistet.

Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch eine sorgfältige und gemeindeübergreifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze

Im Landkreis existieren Tendenzen, die Standorte für neue Gewerbegebiete stark an die Erreichbarkeit im Straßennetz auszurichten und wenig abgestimmt mit Nachbarkommunen auszuweisen.

Durch eine Ausrichtung und Abstimmung der Einrichtung von Gewerbeflächen resp. Arbeitsplätzen auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs (vorzugsweise des SPNV) sowie die Unterstützung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden die Pkw-Fahrten im Berufsverkehr reduziert.

In den ländlich geprägten Bereichen des Landkreises sollten Rahmenbedingungen für ein attraktives, wohnortnahes Arbeitsplatzangebot für alle Altersgruppen und Qualifikationen geschaffen werden. Um eine kleinteilige Entwicklung zu vermeiden und um eine verkehrlich optimale Anbindung sicherzustellen, sollte eine Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg stattfinden (bspw. interkommunale Gewerbegebiete an ÖPNV-affinen Standorten). Dadurch kann die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflusst werden (geringerer Anteil MIV), der Verkehr auf der Straße kann reduziert und sensitive (Wohn-) Bereiche können geschont werden.

Wohnortnahe Versorgung trägt zur verträglichen Verkehrsabwicklung bei

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und sonstiger Bedürfnisse werden in den Kommunen möglichst in nicht-motorisiert erreichbarer Nähe gesichert, was vor allem vor dem Hintergrund des zunehmenden demografischen Wandels eine erhöhte Bedeutung erlangt. Dazu sind die Rahmenbedingungen für die Nahmobilität (Zu Fuß und Rad) zu verbessern. Die Versorgung und die Standorte mit Gütern des täglichen Bedarfs und der medizinischen Versorgung werden interkommunal abgestimmt.

Diese Leitlinie trägt zur Reduktion des MIV-Anteils an den Versorgungsfahrten bei, da bspw. nicht für jeden Einkauf das Auto (mit Entfernungen unter bspw. 2 km) genutzt werden muss.

Zur Umsetzung der vorgenannten oder ähnlichen Leitlinien wird empfohlen, dass sich die Gemeinden des Landkreises im Rahmen eines Prozesses auf solche verständigen und als Abschluss verbindlich vereinbaren. Aufgrund seiner hohen Bedeutung wurde diese Maßnahme in die Liste der Initialprojekte aufgenommen. Dort findet sich eine ausführliche Beschreibung.

E16	Gemeindeübergreifende Leitlinien der Entwicklung
	Siehe Initialprojekt (Kapitel 6.4)

Als zweite Maßnahme aus dem Themenfeld Stadtentwicklung und Verkehr wird empfohlen, dass die Gemeinden im Zuge von Baugenehmigungsverfahren und Bauleitplanverfahren eine verkehrliche Wirkungsanalyse durchführen. Diese Maßnahme sollte seitens der Gemeinden auf freiwilliger Basis umgesetzt werden.

Dem staatlichen Landratsamt obliegt bei größeren Einzelbauvorhaben die Erteilung der Baugenehmigung (ausgenommen ist die Große Kreisstadt Bad Reichenhall, die über eine eigene Untere Bauaufsichtsbehörde verfügt). Das Landratsamt gibt weiterhin als Träger öffentlicher Belange zu den Bauleitplänen und Satzungen der Gemeinden aus den verschiedenen Blickwinkeln der Fachbehörden eine Stellungnahme ab und liefert somit den Gemeinden das nötige Abwägungsmaterial (§ 1 Abs. 6 Baugesetzbuch). In seinen Stellungnahmen sollte der Landkreis ab einer noch festzulegenden Größenordnung die gutachterliche Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen und den Nachweis einer verkehrlichen Verträglichkeit einfordern.

E17	Verkehrliche Wirkungsanalysen städtebaulicher Planungen
Maßgebendes Defizit	Bislang sind die verkehrlichen Wirkungen von städtebaulichen Maßnahmen unter den Akteuren umstritten, da sie vor Realisierung nicht fachlich neutral ermittelt wurden (siehe Kapitel 3.6.4)
Maßnahmenbeschreibung	Erstellung von gemeindeübergreifenden verkehrlichen Gutachten <ul style="list-style-type: none"> • zu Bebauungsplänen • Einzelbauvorhaben mit dem Ziel der Klarstellung der verkehrlichen Wirkungen und der Sicherstellung einer für Bevölkerung und Umwelt verträglichen, effizienten und emissionsarmen Erschließung.
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	ca. 3.000 bis 20.000 € pro Gutachten
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Empfehlung und Kontrolle durch das Landratsamt
Bewertung	3,6 von 5,0

Verkehrslärmschutz

Folgende Faktoren haben Einfluss auf den von einer Straße ausgehenden Verkehrslärm:

- die Emissionen des Fahrzeugs selbst (geregelt in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung StVZO)
- Art der Oberfläche (bspw. Asphalt, Pflasterbelag)
- die Verkehrsmenge (eine Verdoppelung / Halbierung führt zu einer Veränderung des Mittelungspegels von +/- 3 dB(A))
- der Lkw-Anteil
- Geschwindigkeitsniveau (eine Minderung von 50 auf 30 km/h führt zu einer Minderung um etwa 3 dB(A))

Es ist festzustellen, dass beispielsweise ein zukünftig zunehmender Anteil von Elektroantrieben oberhalb von ca. 50 km/h zu keiner Minderung der Lärmemissionen führen wird, da die Rollgeräusche der Reifen ab dieser Geschwindigkeit dominieren. Bei einer Verkehrszunahme bis beispielsweise 2035 wird die damit verbundene Zunahme der Beeinträchtigung durch Lärm und in der Lufthygiene nach derzeitigem Stand durch die bleibende Wechselwirkung von Reifen und Straße noch nicht kompensiert werden können. Das bedeutet, dass an Durchgangsstraßen und überörtlichen Straßen mittelfristig von den Emissionen wie sie heute vorhanden sind, auszugehen ist. Dies bedingt zusätzlich eine hohe Priorität dieses Themas.

Die Gutachter halten die Untersuchung / Bewertung und Umsetzung der zahlreichen Möglichkeiten der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen für eine zentrale Aufgabe der Zukunft auch im Landkreis Berchtesgadener Land. Gefordert sind alle Akteure (vor allem Baulastträger, Gemeinden und Immobilieninvestoren).

Die Forderungen der Gemeinden nach Tonnagebeschränkungen oder Tempolimits in Ortsdurchfahrten wurden im Zuge der Maßnahmen des MIV (siehe Kapitel 5.2) erfasst und bewertet. Damit wäre im Umsetzungsfall unmittelbar auch eine Emissionsminderung (Lärm und Lufthygiene) verbunden.

Für das Maßnahmenkonzept dieses Gutachtens an dieser Stelle wurde der mit der Siedlungsentwicklung zusammenhängende Aspekt des Schallschutzes herausgegriffen, da er nach Ansicht der Gutachter von hoher Bedeutung ist. Es gilt die Anzahl der Betroffenen, vor allem der neu Betroffenen, zu mildern, indem als Grundlage für die Abwägung das Ausmaß der Schalleexposition durch ein Gutachten geklärt wird:

E18	Schallgutachten bei baulichen Entwicklungen
Maßgebendes Defizit	Bislang werden nur selten Schallgutachten im Zuge der Bauleitplanung oder Einzelbauvorhaben gefertigt (siehe Kapitel 3.6.4). Vor allem bei Einzelbauvorhaben entsteht zu viel ungeschützter Wohnraum entlang von stark befahrenen Straßen. Wichtige Aspekte des Schallschutzes bleiben ohne Schallgutachten unberücksichtigt.
Maßnahmenbeschreibung	Erstellung von Schallgutachten für alle durch Verkehrslärm betroffenen <ul style="list-style-type: none"> • neuen Bebauungspläne • Änderungen bestehender Bebauungspläne • Einzelbauvorhaben (§§ 34, 35 BauGB) mit dem Ziel der Klarstellung der notwendigen Schutzmaßnahmen: Trennungsgebot (Priorität 1), aktive Schallschutzmaßnahmen (Priorität 2), Orientierung der Baukörper (Priorität 3), Orientierung der Grundrisse (Priorität 4) oder passive Schutzmaßnahmen (Priorität 5).
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	ca. 3.000 bis 20.000 € pro Gutachten
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Bauherren • Empfehlung und Kontrolle durch das Landratsamt
Bewertung	2,5 von 5,0

Die aus den Ergebnissen der Gutachten ableitbaren Optimierungen können sich über die Dimensionierung von aktiven Schutzmaßnahmen hinaus auf die Orientierung der Gebäude in Bezug zur Lärmquelle beziehen, wie nachfolgend dargestellt wurde.

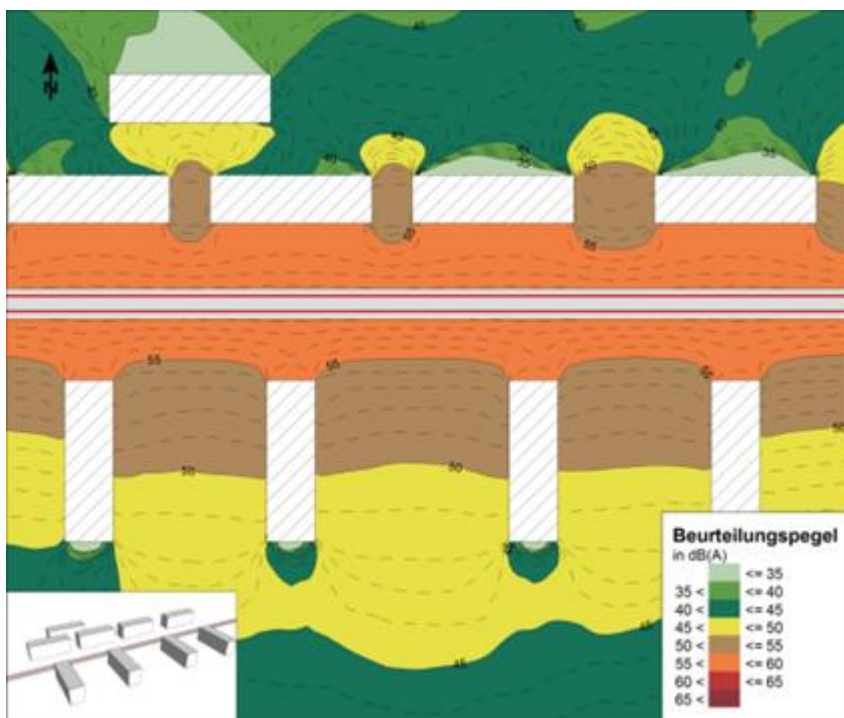


Abbildung 131: Immissionen je nach Gebäudeorientierung
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017)

Eine längs der Straße orientierte Bebauung entfaltet eine Schutzwirkung für dahinterliegende Freiräume, während in offen zu Straße (Lärmquelle) orientierte Höfe der Lärm weit eindringt.

Oder – weitergehend – können auf der Ebene der Gebäudegrundrisse schutzbedürftige Wohn-/ Schlafräume von der Lärmquelle abgewandt angeordnet werden.

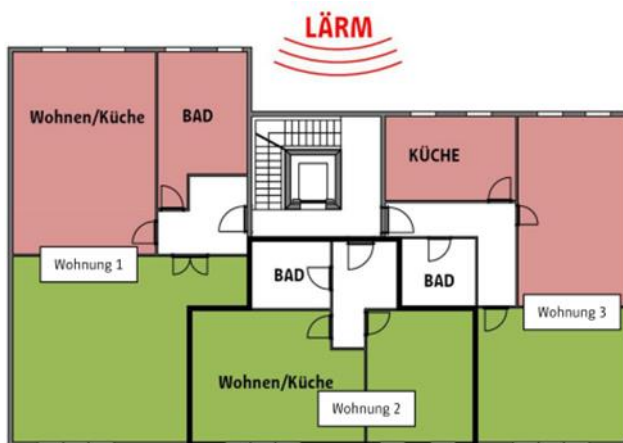


Abbildung 132: Optimierte Orientierung von Wohn-/ Schlafräumen
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017)

Lärmschutz an bestehenden Straßen

Wie in Kapitel 3.6.4 dargestellt, bestehen entlang stark befahrener Verkehrswege (bspw. A 8, B 20 und B 21) erhebliche Emissionen. Leidtragende sind die bestehenden Bewohner.

In München besteht ein städtisches Schallschutzfensterprogramm (LHM Referat für Gesundheit und Umwelt, 2016) bei dem bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte eine Förderung von Schallschutzfenstern erfolgt. Vergleichbar dazu wird die Prüfung freiwilliger Schallschutzmaßnahmen zur Beseitigung von Härtefällen empfohlen. Eine Förderung durch den Bund oder den Freistaat (als Baulastträger) sollte angefragt werden.

E19	Prüfung von freiwilligen Schallschutzmaßnahmen
Maßgebendes Defizit	An wenigen Streckenabschnitten bestehender Straßen sind sehr hohe Immissionsbelastungen vorhanden. Ohne wesentliche Änderung der Straßenverkehrsanlage besteht kein Rechtsanspruch auf Schallschutz. Hier greift diese freiwillige kommunale Maßnahme.
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Rahmenbedingungen (Förderbestimmungen) federführend durch den Landkreis unter Einbeziehung der Baulastträger, standardisiert für alle betroffenen Gemeinden • Antragstellung durch Eigentümer • Erstellung von Schallgutachten durch die Gemeinden • Anteilige Finanzierung von Schutzmaßnahmen durch Gemeinde und/oder Baulastträger
Umsetzungsschritte	Umsetzung ab sofort möglich
Kosten	Personalaufwand für die Vorbereitung
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinierung durch das Landratsamt • Baulastträger • Gemeinden • Bauherren
Bewertung	2,2 von 5,0

6.4 Initialprojekte

Initialprojekt MIV: Strukturierter und gezielter Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
Anlass / Zielstellung
<p>Aus dem Elektromobilitätskonzept geht das Erfordernis des Ausbaus von Ladeinfrastruktur hervor. Zugleich besteht bei den bereits vorhandenen Ladesäulen ein hohes Maß an Inhomogenität. Diese wird in Form von unterschiedlichen Zugangsmöglichkeiten, Abrechnungsverfahren, Tarifgestaltungen sowie optisch bei der Beschilderung sichtbar und führt insgesamt zu einer wenig nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Im Elektromobilitätskonzept wurden in drei Szenarien sowohl der Bedarf (Anzahl der benötigten Ladepunkte pro Kommune) als auch Standortvorschläge für Ladestationen für alle Kommunen erarbeitet. Dabei wird nach drei Szenarien (Anteile von Elektrofahrzeugen am Gesamt-PKW-Bestand von 1, 5 und 15 %) unterschieden, um neben kurzfristigen Ausbauzielen auch langfristige Entwicklungen abzubilden. Aus Sicht des Mobilitätsgutachtens sind das Fehlen einer ausreichenden Anzahl von Ladepunkten sowie einer homogenen und damit nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur (neben der Reichweitenproblematik) die derzeit größten Hemmnisse bei einer weiteren Verbreitung von Elektrofahrzeugen.</p>
Projektbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Ausbau der Ladeinfrastruktur wird nur ein bedeutendes Initialprojekt, wenn dies mit einer strukturierten und zielgerichteten Vorgehensweise einhergeht und themenbezogen besondere Zielstellungen verfolgt werden, die sich gut vermarkten lassen, wie bspw. kurzfristig: Proaktives Verfolgen des Szenario 1 aus dem Elektromobilitätskonzept. Hierin sind 61 Ladesäulenstandorte mit hoher Priorität definiert. Dies schließt insbesondere auch die Ausstattung der größeren touristischen Destinationen und zentralen Orte mit ein. • Landkreisweite bzw. landkreisübergreifende Ausschreibung eines gemeinsamen Backend-Systems für Ladestationen, um die Zugangs-, Abrechnungs-, und Tarifgestaltung zu homogenisieren und dadurch eine nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur zu gewährleisten. • Aufbau eines Monitorings, um die Nutzung bestehender Ladestationen analysieren zu können und dadurch den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zielgerichtet am tatsächlichen Bedarf der Nutzer auszurichten.
Kosten
<p>Je nach ergriffener Maßnahme unterschiedlich. Kosten pro Ladesäule mit 2 Ladepunkten á 22 kW Ladeleistung: 12.300 – 22.300 Euro (Nettokosten für Ladesäule inkl. Netzanschluss, Bau- und Installationskosten sowie Backendsystem) - siehe Elektromobilitätskonzept</p>
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Ausschreibung des Backend-Systems • Abstimmung der Zugangs- und Abrechnungssysteme sowie der Tarifgestaltung • Unterstützung und Beratung beim Aufbau von Ladeinfrastruktur (Kommunen, Energieversorger, Privatwirtschaft) • Förderung beantragen • ggf. Kontaktaufnahme mit Investoren • Klären der Betreiberfrage • Abstimmung mit Grundeigentümern, Energieversorgern, Planen und Umsetzen

Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Energieversorger, Privatwirtschaft
Bewertung
2,5 von 5,0

Initialprojekt MIV: (E-)Carsharing-Förderung in Kommunen
Anlass / Zielstellung
<p>Bisher ist (E-)Carsharing im Landkreis Berchtesgadener Land noch nicht weit verbreitet. Zwei Angebote, in der Stadt Laufen und im Markt Teisendorf, mit jeweils einem Fahrzeug stehen für die interessierte Bevölkerung zur Buchung zur Verfügung. Diese Situation stellt für mögliche Nutzer im Moment noch keine attraktive Alternative zum privaten Pkw dar. Deshalb ist es wichtig, die Kommunen, Interessensverbände und Vereine beim Ausbau des Carsharing-Angebotes im Landkreis zu unterstützen. Externe Dienstleister können die Organisation und den Betrieb von E-Carsharing Angeboten erleichtern. Durch die hohen Kosten, die dafür durch den Betreiber getragen werden müssen, bleibt der Betrieb im Regelfall ein Zuschussgeschäft (bei Kommunen mit Steuergeldern). Zum Initialprojekt wird E-Carsharing nur dann, wenn es durch den Betreiber kostendeckend oder mit Gewinn betrieben werden kann (ggf. nach einer Anlaufphase). Aber auch eine weitere Verbreitung des „Laufener Modells“ wäre wertvoll, da nach wie vor Zugangshindernisse der Bevölkerung zur E-Mobilität auszuräumen sind. Ein positives Beispiel aus der Region ist www.carsharing-traunstein.de.</p>
Projektbeschreibung
<p>Zur Förderung der lokalen Carsharing-Initiativen kann auf ein Bündel von Maßnahmen zurückgegriffen werden, die jeweils den lokalen Gegebenheiten angepasst sein müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansprache möglicher privatwirtschaftlicher Betreiber (bspw. Verbund von Hotels, Touristikbetrieben, größere Arbeitgeber, Stadtwerke, privater Nutzerkreis) • finanzielle Starthilfe für neue Carsharing-Angebote (z. B. durch Kommunen, durch den Landkreis, durch externe Fördergeber, durch die gegenseitige Hilfe von anderen Carsharing-Vereinen), • falls notwendig: Grundauslastung durch Nutzung der Carsharing-Angebote für Dienstfahrten kommunaler Mitarbeiter, Unternehmen, Vereine • anzustreben (wenn möglich) ist eine Öffnung für die Öffentlichkeit (Bürger, Geschäftsreisende, Touristen) • Bereitstellung von kommunalen Fahrzeugen als öffentliche Carsharing-Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten, • logistische Unterstützung (beim Anlegen eines Stellplatzes), • ideelle Unterstützung (durch Öffentlichkeitsarbeit, bei Versammlungen im Rathaus, durch Pressternine mit Bürgermeistern)
Kosten
<p>Kosten hängen von der ergriffenen Maßnahme ab und reichen von ausschließlich Personalkosten in der Verwaltung (bei einer Förderung durch Mitmachen und logistische Unterstützung, Bereitstellen von Stellplätzen) bis zu finanziellen Förderungen (Gründungszuschuss, Übernahme laufender Kosten etc.) in Höhe von wenigen 1000 € pro Fahrzeug.</p>
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Finden eines Betreibers, möglichst aus der Privatwirtschaft oder Gründung eines Vereins • Bereitstellen öffentlicher Förderung resp. einer Grundauslastung durch die öffentliche Hand als Anschub • Übergang zu einem kostendeckenden Regelbetrieb

Initialprojekt MIV: (E-)Carsharing-Förderung in Kommunen
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Stadtwerke, Gewerbebetriebe, Tourismusbetriebe.
Bewertung
2,3 von 5,0

Initialprojekt MIV: Festlegung eines Korridors für eine Salzachbrücke bei Laufen	
Anlass / Zielstellung	<p>Durch die Bundesrepublik Deutschland wird im Wege des BVWP eine stadtnahe Salzachbrücke südlich von Laufen als bauwürdig eingestuft, jedoch mit mittelfristigem Realisierungshorizont (weiterer Bedarf). Ziel ist hier eine maximale Entlastungswirkung der Stadtzentren von Laufen und Oberndorf und der Grenzbrücke.</p> <p>Seitens der Republik Österreich wird im Zuge des Trassenfreihalteprogramms der Salzburger Landesregierung eine Salzachbrücke weiter südlich bei Sickerwiesen, ggf. in westlicher Verlängerung des „Gitzentunnels“ favorisiert. Die modellgestützten Untersuchungen zeigen, dass dadurch eine Entlastung bspw. der höchstrangigen A 1 auf österreichischem Gebiet mit einer Verlagerung auf die B 20 auf deutschem Staatsgebiet stattfinden wird.</p> <p>Entlang der Salzach befinden sich auf beiden Seiten der Salzach hochwertige naturräumliche Flächen, die einen hohen Schutzstatus genießen. Dies erschwert die Trassensuche zusätzlich.</p>
Projektbeschreibung	<p>Die seit Jahren festgefahrene Situation auf beiden Seiten der Salzach soll durch Verhandlungen auf hoher politischer Ebene wieder in Bewegung gebracht werden. Die Federführung sollte bei der Bayerischen Staatsregierung liegen. Das Landratsamt und die zuständigen Fachbehörden wirken unterstützend.</p> <p>Ziel ist die Festschreibung eines gemeinsamen Korridors für eine grenzüberschreitende Brücke bei Laufen durch einen Staatsvertrag.</p>
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Vorerst nur Personalkosten in der Verwaltung / Politik • Im weiteren Verlauf möglicherweise detaillierte Gutachten zu Verkehr, Natur und Landschaft etc.: je Gutachten ca. 100.000 bis 500.000 €, da bestehende Untersuchungen möglicherweise veraltet sind.
Umsetzungsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verhandlungen zur Anbahnung eines Staatsvertrages 2. Begleitende Fachgutachten (Verkehr, Landschaftsplanung, Naturschutz) 3. Festschreibung eines gemeinsamen Korridors für eine Salzachbrücke 4. Durchführung der Genehmigungsverfahren auf beiden Seiten der Grenze
Akteure	<p>Auf deutscher Seite: Bayerische Staatsregierung (bspw. StM für Wohnen, Bau und Verkehr, StM der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, StM für Umwelt und Verbraucherschutz), Landratsamt Berchtesgadener Land, Staatliches Bauamt TS, Gemeinden.</p>
Bewertung	2,4 von 5,0

Initialprojekt MIV: Vorgezogene Realisierung Vollanschluss Schwarzbach
Anlass / Zielstellung
<p>Für den Streckenabschnitt des Ausbaus der A 8 (AS Siegsdorf – Landesgrenze) besteht im weiteren Bedarf Planungsrecht nach BVWP (WB*). Mit einer Realisierung ist vor 2030 keinesfalls zu rechnen.</p> <p>Inhalt des Projektes ist die Entkoppelung des 6-streifigen Ausbaus der A 8 und des Ausbaus der AS Schwarzbach / B 21 zum Vollanschluss.</p> <p>Nach der Bewertung mit Hilfe des Landesverkehrsmodells ergibt sich durch die AS Schwarzbach im Vollausbau eine Steigerung der Verkehrsmenge auf der B 21 im Bereich Schwarzbach und Marzoll und gleichzeitig eine (absolut und relativ geringere) Entlastung der B 20 im Bereich Piding. Da die Anwohner entlang der B 21 bereits weitreichend durch Lärmschutzanlagen geschützt sind, wohingegen die Anlieger in Piding größtenteils ungeschützt den Verkehrslärm ausgesetzt sind, wird eingeschätzt, dass in der gemeindeübergreifenden Gesamtbilanz die Anzahl der vom Lärm entlasteten Personen überwiegt.</p> <p>Angestrebt wird die Vorabrealisierung der AS, verbunden mit weitreichenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 21.</p> <p>Dieses Initialprojekt soll die politische Diskussion unterstützen.</p>
Projektbeschreibung
<p>Inhalt des Projektes sind die notwendigen Abstimmungen und Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden und dem Baulastträger (Bundesrepublik Deutschland) mit dem Ziel der Vorabrealisierung der AS Schwarzbach.</p> <p>Weiter sind die als Datengrundlage zu fertigenden detaillierten verkehrlichen Wirkungsanalysen und basierend darauf eine Betroffenheitsanalyse durch ein Schallschutzgutachten Teil dieses Initialprojektes</p>
Kosten
<ul style="list-style-type: none"> • Vorerst nur Personalkosten in der Verwaltung / Politik • Im weiteren Verlauf möglicherweise detaillierte Gutachten zu Verkehr, Natur und Landschaft etc.: je Gutachten ca. 100.000 bis 500.000 €.
Umsetzungsschritte
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vorgespräche mit den Gemeinden und dem Baulastträger sowohl auf der Fachebene als auch auf der politischen Ebene 2. Vorplanung der Baumaßnahmen 3. Detaillierte verkehrliche Wirkungsanalyse 4. Schallgutachterliche Bewertung der Betroffenheiten und der notwendigen Schutzmaßnahmen 5. Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) mit Bürgerbeteiligung
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Autobahndirektion Südbayern, Staatliches Bauamt TS, Gemeinden
Bewertung
2,3 von 5,0

Initialprojekt NMIV: Alltagsradwegenetz – Landkreisweites Beschilderungskonzept
Anlass / Zielstellung
Ziel des Initialprojektes ist es, ein einheitliches Wegweisungssystem für den Alltagsradverkehr (zielorientiert) mit zusätzlichen Möglichkeiten für die touristische Radwegweisung (routenorientiert) im Landkreis auf den Weg zu bringen, um die Attraktivität des Radverkehrs im Berchtesgadener Land zu steigern. Die bestehende, aber z.T. lückenhafte Radwegebeschilderung im Landkreis beschränkt sich hauptsächlich auf die Beschilderung touristischer Radrouten in Form von Piktogrammen. Ein landkreisweites einheitliches Beschilderungskonzept würde sowohl den Alltagsradfahrern als auch den touristischen Radfahrern die Orientierung erleichtern.
Projektbeschreibung
Die Basis des zu erstellenden Beschilderungskonzeptes bildet ein Netzplan, der das Radwegenetz festlegt und die zu beschildernden Strecken identifiziert. Auch fehlende und zu optimierende Wegstrecken, resp. zu integrierende Fernradwege oder Rundwege müssen im Netzplan berücksichtigt werden. Die Ausarbeitung dieser Grundlage kann unter Einbeziehung von lokalen und regionalen Gremien, Gemeinden, Interessengruppen und ggf. des Nachbarlandkreises Traunstein und des Landes Salzburg erfolgen. Im nächsten Schritt muss Vorhandenes und Fehlendes in Bezug auf die Beschilderung aufgezeigt werden, mit dem Ziel, eine umfassende Datenbank über bestehende und fehlende Schilderstandorte zu erhalten. Darauf aufbauend kann anschließend die Ausweisung, Erstellung und Dokumentation von Radrouten mit zugehöriger Beschilderung erfolgen. Vor allem einheimische Bürger, (Berufs-) Pendler und Touristen sollen von dem Ausbau der Radwegebeschilderung profitieren. In den weiteren Stufen der Wertschöpfungskette natürlich auch Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel und Wirtschaft.
Kosten
ca. 30.000 € für das Umsetzungskonzept ca. 300.000 bis 400.000 € für die Umsetzung
Umsetzungsschritte
<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung eines Netzplans 2. Identifizierung von Radrouten (zielorientiert) und Schilderstandorten 3. Umsetzung des Beschilderungskonzeptes
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Nachbarlandkreise, evtl. Interessensverbände wie ADFC
Bewertung
3,7 von 5,0

Initialprojekt NMIV: Schneller Radweg zwischen Bad Reichenhall und Freilassing	
Anlass / Zielstellung	<p>Ziel des Initialprojektes ist es, die Attraktivität des Radverkehrs im Berchtesgadener Land zu steigern und so Anreize zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu geben. Insbesondere für Berufspendler kann mit schnellen Radwegen ein attraktives Verkehrsangebot geschaffen werden, das gleichzeitig die Attraktivität der Region und der angebundenen Gemeinden als Wohn- und Arbeitsort erhöht. Schnelle Radwege zeichnen sich dadurch aus, dass dem Radfahrer höchste Priorität eingeräumt wird. Die Wege werden komfortabel und sicher angelegt, so dass Reisezeiten und Energieverbrauch der Radfahrer minimiert werden.</p>
Projektbeschreibung	<p>Bisher bestehen verschiedene Radrouten zwischen den beiden größten Städten, Bad Reichenhall und Freilassing, die ein gemeinsames Oberzentrum bilden. Aus der Analyse ist auch bekannt, dass Verbindungen der BLB wegen der langen Umsteigezeiten in Freilassing Richtung Salzburg oder München nicht genutzt werden, sondern mit dem Pkw zum Bahnhof Freilassing gefahren wird. Die vorhandenen Routen werden jedoch den Netzansprüchen von Alltagsradfahrern nicht in ausreichendem Maße gerecht, so dass das Rad nicht als attraktive Alternative wahrgenommen wird. Folgende Anforderungen sollten erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oberziel: Hohe Reisegeschwindigkeit • Sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 25 - 30 km/h • Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung • Möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt • Trennung vom Fußgängerverkehr • Bei stärkerem Kfz-Verkehr straßenbegleitende Führungen mit baulicher Trennung und ausreichender Dimensionierung (4,00 m) • Gesicherte Querungen (LSA) resp. bevorrechtigte Querungen • Hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität (Asphalt) • Regelmäßige Reinigung und Winterdienst.
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Planung ca. 100.000 € • Realisierung: hängt von der Länge und Umfang der Neu-/ Ausbaumaßnahmen ab: ca. 300.000 €/km bei Neubau.
Umsetzungsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfung geeigneter Routen 2. Prüfung der Förderbarkeit als Pilotstrecke 3. Planung, Bau, Betrieb
Akteure	<p>Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, evtl. Interessensverbände wie ADFC</p>
Bewertung	<p>3,7 von 5,0</p>

Initialprojekt ÖV: **Bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept**

Anlass / Zielstellung

Eine flächendeckende Erschließung durch den Linienverkehr ist aufgrund der Siedlungsstruktur im Landkreis Berchtesgadener Land wirtschaftlich nicht möglich und verkehrlich nicht sinnvoll. Das Ziel des Konzeptes ist zu prüfen, inwieweit eine Ergänzung des klassischen ÖPNV durch flexible und bedarfsorientierte Bedienformen möglich sein kann. Es soll dazu dienen eine zeitliche und räumliche Grundversorgung in Gebieten mit geringer oder keiner Bedienung durch den Linienverkehr sicherzustellen und gleichzeitig dafür sorgen, dass für strukturell vergleichbare Gebiete des Landkreises bezogen auf Umfang und Nutzungseigenschaften vergleichbares öffentliches Verkehrsangebot vorgehalten wird.

In den nördlichen Flächengemeinden sollen insbesondere Lösungen zur räumlichen Grundversorgung und der Mobilität am Wochenende entwickelt werden. Im mittleren Landkreis, d. h. den Gemeinden zwischen Freilassing und der Großen Kreisstadt Bad Reichenhall, kann die Erschließung kleinerer Siedlungsgebiete und die Nachtmobilität durch ein mögliches System mit flexibler und bedarfsorientierter Bedienung abgedeckt werden. Ein System im südlichen Landkreis, d. h. in den Gemeinden Berchtesgaden, Bischofswiesen, Marktschellenberg, Ramsau und Schönau, sollte sowohl die räumliche Erschließung in abgelegenen Gemeindeteilen als auch die Nachtmobilität im Tourismusgebiet leisten können.

Aus dem „on-Demand“ ÖPNV-Projekt door2door in Freyung können bisher noch keine Erfahrungen gezogen werden, dass es sich derzeit noch im Genehmigungsprozess befindet. Eine spätere Abstimmung im Rahmen der Erstellung des Angebotskonzeptes wird empfohlen.

Projektbeschreibung

Schaffung eines landkreisweiten bedarfsorientierten Angebotskonzeptes zur attraktiven Erschließung räumlich schwach bedienter Gebiete und Zeiträume mit geringem festem Linienangebot. Das bedarfsorientierte ÖPNV-Angebot soll kein räumliches, zeitliches und monetäres Konkurrenzangebot zum Linienverkehr darstellen. Vielmehr soll die Hauptfunktion des bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes die Verknüpfung schwach bedienter Gebiete mit dem übergeordneten ÖV-System und dem Gemeindezentrum sein. Es soll einen Baustein darstellen, die Erreichbarkeit des ÖPNV weiter zu verbessern und mehr Menschen mit einem vertakteten und damit regelmäßigen ÖPNV-Angebot zu versorgen.

Mögliche flexible und bedarfsorientierte Bedienformen:

- Anrufbus im Linienbetrieb (geeignet für linienhafte und radiale Siedlungsstrukturen)
- Anrufbus im Linienbandbetrieb (wie Linienbetrieb, aber mit hoher Siedlungsdichte)
- Anruf-Sammeltaxi (geeignet für sektorale auf ein Zentrum gerichtete Verkehre mit zu erwartender sehr geringer Nachfrage)
- Anrufbus im Flächenbetrieb (geeignet in der dünner besiedelten Fläche)
- Der Siedlungs- und Straßeninfrastruktur folgend bieten sich **vier verschiedene Bedienungsgebiete (und Bedienformen)** für ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotssystem an:
- Nördlicher Landkreis (Anrufbus im Flächenbetrieb)
- Mittlerer Landkreis, zwischen Freilassing und Bad Reichenhall (Anrufbus im Linienbandbetrieb)
- Mittlerer Landkreis, Umland von Bad Reichenhall (Anruf-Sammeltaxi)
- Südlicher Landkreis (Anrufbus im Linienbetrieb)

Initialprojekt ÖV: Bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept
Durch innovative Elemente, wie z.B. digitale Fahrtenverwaltung und –abrechnung, Nutzung von Elektromobilität in Naturschutz-/Erholungsgebieten, kann die wirtschaftliche Durchführung und Förderfähigkeit des Rufangebotes erhöht werden.
Kosten
Konzepterstellung ca. 20.000 bis 50.000 € Im Mobilitätskonzept wurden für das Aktionsprogramm mögliche bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote anhand der Defizite je Gemeinde entworfen und die jährlichen Betriebskosten je Gemeinde abgeschätzt (siehe Kapitel 6.2 und Kapitel 5.4.1)
Organisation und Finanzierung
<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenträgerschaft auf Landkreisebene, da überregionale Mobilitätssicherung, Daseinsfürsorge und Landesförderung erforderlich • Schaffung eines fundierten Konzeptes, welches eine Stärkung der Ergiebigkeit und eine Reduzierung finanzieller Risiken zur Folge hat • Herausarbeiten der lokalspezifischen Bedienform • Entwicklung einer geeigneten Tarifstruktur • Entwicklung eines Betreibermodells (mit Phasen der Inbetriebnahme, der Validierung etc.) • Finanzielle Beteiligung aller bedienten Gemeinden • Förderung für neues bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot mit Möglichkeit auf Verlängerung • Zusätzliche Förderung durch Integration von Elektromobilität • Verwendung von Mitteln aus der ÖPNV-Zuweisung, ggfs. Beantragung zur Erhöhung
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Eruierung der Struktur des Taxigewerkes und damit möglicher Kapazitäten sowie Angebots- und Tarifgestaltungen • Analyse von Busverfügbarkeiten • Betrachtung der Abgrenzung zu freigestellten Verkehren • Konkretisierung der Bedienungsgebiete, des maximalen Bedienungsumfangs, der vorzuhaltenden Bedienform und Potenzialprognose • Planerisches und organisatorisches Konzept mit wirtschaftlicher Bewertung • Finanzierungs- und Umsetzungsplanung
Akteure
Regierung Oberbayern, Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Verkehrs- und Taxiunternehmen
Bewertung
4,0 von 5,0

Initialprojekt ÖV: Fortschreibung Nahverkehrsplan mit Entwicklung einer Gesamtstrategie für den ÖV.

Anlass / Zielstellung

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Berchtesgadener Land wurde im Jahr 2004 erstellt. Für die regelmäßige Überprüfung der Rahmenbedingungen des gültigen Nahverkehrsplanes und die bei Bedarf notwendige Fortschreibung wird ein Zeitabstand von 5 Jahren empfohlen. Bei erheblichen Veränderungen, z.B. der Prognose der soziodemographischen Struktur, des ÖPNV-Angebotes oder sonstiger Rahmenbedingungen, wird eine umfangreiche Fortschreibung empfohlen. Der Zeitraum seit Erstaufstellung und die erheblichen Veränderungen der Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Landkreis begründen eine Fortschreibung. Während der Analyse des Mobilitätskonzeptes konnten ebenfalls erhebliche Veränderungen des Verkehrsangebotes gegenüber dem Zeitpunkt der Nahverkehrsplanerstellung festgestellt werden, weshalb eine umfangreiche Fortschreibung empfohlen wird.

Projektbeschreibung

Die Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen wird in Bayern durch die „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ (StMWI, 1998) geregelt. Auf der Grundlage des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind folgende Schwerpunkte und Empfehlungen für die Fortschreibung ableitbar.

Die Basis des Nahverkehrsplans bilden die Zielvorgaben und die Rahmenkonzeption auf Grundlage der Analyseergebnisse und der angestrebten Entwicklung des ÖPNV. Es wird empfohlen die bestehenden Zielvorgaben und das Rahmenkonzept für die Ausgestaltung des ÖPNV zu überprüfen und den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, z.B. durch die Qualifizierung von zeitlichen und räumlichen Erschließungsstandards.

Bei der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse gemäß den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung sollte auf den Analyseergebnissen des Mobilitätskonzeptes und den durchgeführten Prognosebetrachtungen aufgebaut werden.

Weiterhin wird empfohlen, die Verfügbarkeit des ÖPNV im Landkreisgebiet zeitlich und räumlich dergestalt zu verbessern, dass die Netzstrukturierung konsequent fortgeführt wird. Die beim SPNV erkennbare Struktur (Vertaktung, Anschlussplanung etc.) soll auf das Busnetz ausgeweitet werden. Dieses ist zu diesem Zwecke zu hierarchisieren (bspw. in ein hochwertiges Busgrundnetz, ein Ergänzungsnetz und weitere Angebote). Details hierzu sind dem Maßnahmenblatt „Netzhierarchisierung“ zu entnehmen.

Die flächendeckende Erschließung des Landkreises im klassischen Linienverkehr ist aufgrund der Siedlungsstruktur wirtschaftlich nicht möglich und verkehrlich nicht sinnvoll. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte daher einhergehen mit der Erstellung eines bedarfsorientierten Angebotskonzeptes zur Ergänzung des Linienverkehrs bzw. die Erstellung eines solchen Konzeptes berücksichtigen.

Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Belange des Schülerverkehrs berücksichtigen, welche idealerweise in Empfehlungen zur Schülerbeförderung (siehe dazu gleichnamiges Maßnahmenblatt) formuliert werden.

Zudem können weitere Bestimmungen, wie die Mitwirkung und Anerkennung eines überregionalen Tarifverbundes, investive Maßnahmen zur Sicherung der Zugänglichkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie Aspekte der Finanzierung im Nahverkehrsplan verankert werden.

Im Ergebnis erhält der Landkreis ein Dokument, welches einerseits eine verbindliche Grundlage für die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen darstellt und andererseits den konzeptionellen Rahmen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren bildet.

Initialprojekt ÖV: Fortschreibung Nahverkehrsplan mit Entwicklung einer Gesamtstrategie für den ÖV.
Kosten
Fortschreibung ~ 90.000 € (ohne bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebotskonzept konzept, Schülerverkehrsplanung und Empfehlungen zur Schülerbeförderung)
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Beauftragung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes • Erarbeitung und Abstimmung von Zielvorgaben und einer Rahmenkonzeption • Erarbeitung und Abstimmung von Maßnahmen und einer Umsetzungsplanung (Prioritätensetzung) • Beschluss des Nahverkehrsplanes
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Einbeziehung des Landkreises Traunstein, Salzburg, Salzburger Verkehrsverbund
Bewertung
4,0 von 5,0

Initialprojekt GV: Einrichtung von Mikrodepots
Anlass / Zielstellung
Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des stark wachsenden Online-Handels sehen sich Städte mit einer zunehmenden Zahl von Zustellfahrten durch Kurier- und Paketdienstleistern konfrontiert. Oftmals werden Haushalte am selben Tag teilweise auch mehrmals von einer Vielzahl unterschiedlicher Dienstleister (DHL, DPD, UPS, FedEx, GLS, usw.) angefahren, was zu einer verstärkten Belastung von Wohngebieten und anderen sensiblen Bereichen durch den Paket-Lieferverkehr mit Lkw führt. Ziel des Initialprojekts ist es, den Zustellvorgang auf der letzten Meile so zu organisieren, dass an einem innenstadtnahen Punkt eine Konsolidierung und Sortierung der Sendungen und ein Wechsel der eingesetzten Fahrzeugkategorien zwischen Zubringerverkehr und Feinverteilung erfolgt. Die Stadt Freilassing hat sich offen gegenüber einem Vorschlag gezeigt, Möglichkeiten zur Einrichtung zu prüfen.
Projektbeschreibung
Für die Konsolidierung werden Mikrodepots eingerichtet. Diese können fest installierte, bauliche Anlagen oder mobile Depots (bspw. Container oder Wechselbrücken) sein. Möglich sind Depots mit diskriminierungsfreiem Zugang für mehrere Nutzer/Dienstleister oder Lösungen, die nur von einzelnen Unternehmen genutzt werden (Bsp. UPS in der Stadt Hamburg). Allen Ausführungen gemein ist, dass die Depots ein- oder mehrmals am Tag von Kfz / Lkw mit Paketen/Sendungen bestückt werden (Zubringerverkehr), welche dort in kleinere Zustellfahrzeuge (Lastenräder, E-Scooter, kleine Elektronutzfahrzeuge) umgeladen werden. Mit diesen erfolgt dann die Feinverteilung in Innenstadtbereiche.
Kosten
Einmalig ca. 10.000 € für Voruntersuchungen (Bedarf, Machbarkeit); Einmalig ca. 20.000-50.000 € zur Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts; Einmalig ca. 50.000-100.000 € für anbieterunabhängige Einrichtung (ggf. Grunderwerb geeigneter Flächen / Immobilien, ggf. bauliche Ertüchtigung des Depot-Standorts / des Zugangs bzw. der Zuwegungen, Beschaffung und Einrichtung der Depot-Komponenten, ggf. Schaffung geeigneter Ladeinfrastruktur für elektrische Lastenräder); Laufende jährliche Kosten (Betrieb, Unterhalt, ggf. Miete, ggf. Sicherung durch Wachdienst) je nach Größe und Ausgestaltung geschätzt im Bereich zwischen 10.000 und 50.000 €
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Abklärungen mit potenziell geeigneten Städten (bspw. Freilassing) • Abklärungen mit Dienstleistern • Abklärungen und Auswahl eines geeigneten Nutzungs- und Betreiberkonzepts • Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts • Umsetzung und Betrieb
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, KEP-Dienstleister, WFG BGL
Bewertung
2,7 von 5,0

Initialprojekt übergreifend: Mobilitätsstationen**Anlass / Zielstellung**

Die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum werden mit mehreren Verkehrsmitteln abgewickelt. An den wichtigen Verknüpfungspunkten im Landkreis wurden Defizite in der Anschlussgestaltung, der Zu- und Abgangssituation auch mit Blick auf die Barrierefreiheit und des Serviceangebotes festgestellt. Das Ziel der Maßnahme ist die zukunftsfähige Förderung und Vernetzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und die Verbesserung des Serviceangebotes für alle Verkehrsteilnehmer.

Projektbeschreibung

Schaffung von attraktiven und modernen Verknüpfungs- und Informationspunkten auf engem Raum an wichtigen und geeigneten Verkehrsknoten des Individual- und öffentlichen Personenverkehr. Die leichte barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV und SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten ist zentrale Anforderungen an eine Mobilitätsstation. Als Standorte für die ersten Mobilitätsstationen im Landkreis eignen sich die Bahnhöfe in Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden.

**Mögliche Elemente der Mobilitätsstationen:**

- Verkehrsorganisatorisch: abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln der wichtigen Relationen (z.B. Taktknoten Freilassing)
- Infrastrukturell: Abstellereinrichtungen für private PKW, Fahrräder, Verleih- und Sharingprodukte, komplette Barrierefreiheit der Mobilitätsstation, Ladeinfrastruktur
- Digitalisierung: übersichtliche und zuverlässige dynamische Fahrgastinformationen (DFI) zu Abfahrten/Ankünften und Anschlüssen zwischen den Verkehrsmitteln
- Service/ Ausstattung: moderne und attraktive Service- und Informationseinrichtungen für eine angenehme Aufenthaltsqualität und Reiseplanung (z.B. Reisezentrum, sanitäre Einrichtungen, Wartebereiche mit ausreichend Sitzmöbeln)

Als Grundlage für die DFI muss ein landkreisweites rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) entwickelt werden, um Fahrplandaten und aktuelle Fahrplanlagen von allen ÖPNV-Betreibern zu vereinen. Der Regionalverkehr Oberbayern (RVO) betreibt ein eigenes System für die Busse, welches als mögliche Basis für das landkreisweite System verwendet werden kann.

Kosten

Stark abhängig von den umsetzbaren Elementen. Investitionskosten zwischen 150.000€ (nur für Planung und Integration einfacher DFI) – 1.500.000€ (Umfangreiche barrierefreie Anpassungen, DFI; RBL, Infrastruktur für E-Mobilität, Anschlussplanung) für die einzelne Station resp. RBL-Integration

Initialprojekt übergreifend: Mobilitätsstationen
Organisation und Finanzierung
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung im Rahmen der BMVI-Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ • Förderung im Rahmen für den Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote und für den Ausbau und die Erneuerung der Fahrgastinformation • Förderung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen im Rahmen der Kommunalrichtlinie (Nationale Klimaschutzinitiative, BMU)
Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktaufnahme mit Investoren und Anbietern von Verleih- und Sharingprodukte • Klären der Betreiberfrage (Kommune, Verkehrsunternehmer(-verband), Zweckverband, Privat) • Abstimmung mit Grundeigentümern, Energieversorgern, Planen und Umsetzen
Akteure
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, DB S&S, Private Unternehmen
Bewertung
3,2 von 5,0

Initialprojekt übergreifend: Gemeindeübergreifende Leitlinien der Entwicklung	
Anlass / Zielstellung	
<p>Ziel des Initialprojektes ist es, ein Bewusstsein für gemeindeübergreifende verkehrliche Ursachen- und Wirkungszusammenhänge zu schaffen. Siedlungsentwicklungen, Gewerbeansiedlungen und Straßenbaumaßnahmen haben meist Auswirkungen über Gemeindegrenzen hinaus. Der entstehende (Neu-)Verkehr verteilt sich auf das umliegende Straßennetz, was oftmals zu Überlastungen und zur Belastung von Anwohnern führt. Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur und künftiger Siedlungs- und Gewerbegebiete sind deshalb die verkehrlichen Auswirkungen dieser Entwicklungen bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen. Dazu gehört auch eine frühzeitige, interkommunale Abstimmung bei der Siedlungsentwicklungsplanung und die Erstellung von Verkehrsgutachten. Als gutes Beispiel kann das Projekt „Zwischen Dorf und Metropole“ (www.siedlungsentwicklung-dachau.de/) dienen. Das Mobilitätsgutachten stellt dazu einen geeigneten Anstoß resp. Ausgangspunkt dar.</p>	
Projektbeschreibung	
<p>Mit Hilfe einer intensiven interkommunalen Abstimmung und einer aktiven Mitarbeit der Bürgerschaft sollen Leitlinien für die Entwicklung für den gesamten Landkreis Berchtesgadener Land erarbeitet werden. Diese sollen den Orientierungs- und Entscheidungsrahmen der Kommunen darstellen, welcher als Kompass für politische und planerische Entscheidungen dient. Die Leitlinien sollten dabei eine gemeinsame Grundhaltung und ein abgestimmtes Vorgehen in Hinblick auf verschiedenen Themenkomplexe, wie bspw. Raum, Siedlung und Verkehr, Straßeninfrastruktur und Landschaft, sicherstellen (bspw. Erstellung von übergemeindlichen Verkehrsgutachten). Die Erarbeitung erfolgt im Dialog mit der Bürgerschaft und den kommunalen Politikerinnen und Politikern und endet mit dem Beschluss der Leitlinien in den verschiedenen Gremien und Unterzeichnung durch die Bürgermeister bei einer Abschlussveranstaltung (bspw. „Pidinger Erklärung“).</p>	
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> • Vorerst nur Personalkosten in der Verwaltung / Politik • Im weiteren Verlauf möglicherweise Begleitung / Moderation durch Fachbüro: ca. 50.000 €. 	
Umsetzungsschritte	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Entwicklung einer geeigneten Organisationsform einer institutionalisierten Zusammenarbeit aller Beteiligten aus dem Landkreis (bspw. Aktionskreis Mobilität, Mobilitätsforum) 2. Organisation von Veranstaltungen mit Bürgerbeteiligung 3. Ausarbeitung von Leitlinien 4. Beschluss der Leitlinien in den Gremien (Kreistag, Stadt- und Gemeinderäte) 5. Umsetzung der Leitlinien 	
Akteure	
Landratsamt Berchtesgadener Land, Städte, Gemeinden, Bevölkerung	
Bewertung	
3,6 von 5,0	

Priorisierung

In Abstimmung mit dem AG wurden die vorgenannten Initialprojekte in zwei Kategorien priorisiert. Eine Maßgabe war dabei, dass jedes Verkehrssegment mindestens einmal unter den Initialprojekten der Priorität 1 vertreten ist. Folgendes Ergebnis ist festzuhalten:

Tabelle 178: Übersicht der erarbeiteten Initialprojekte mit Priorisierung und Zuordnung der Verkehrssegmente

Initialprojekt		Bewertung	Priorität
Strukturierter und gezielter Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<i>MIV</i>	2,5	2
(E-)Carsharing-Förderung in Kommunen	<i>MIV</i>	2,3	2
Festlegung eines Korridors für eine Salzachbrücke bei Laufen	<i>MIV</i>	2,4	1
Vorgezogene Realisierung Vollanschluss Schwarzbach	<i>MIV</i>	2,3	1
Landkreisweites Beschilderungskonzept	<i>NMIV</i>	3,7	1
Schneller Radweg zwischen Freilassing und Bad Reichenhall	<i>NMIV</i>	3,7	2
Bedarfsorientiertes Angebotskonzept	<i>ÖV</i>	4,0	2
Fortschreibung Nahverkehrsplan mit Entwicklung einer Gesamtstrategie	<i>ÖV</i>	4,0	1
Einrichtung von Mikrodepots	<i>GV</i>	2,7	1
Mobilitätsstationen	<i>übergreifend</i>	3,2	1
Gemeindeübergreifende Leitlinien der Entwicklung	<i>übergreifend</i>	3,6	1

7 PROGNOSEMITFALL

Der Prognosemitfall beschreibt die verkehrliche Situation für den definierten Prognosehorizont (2030), für den Fall, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur gemäß der in diesem Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen ausgebaut bzw. sonstige Maßnahmen zur Beeinflussung von Verkehrsangebot und -nachfrage ergriffen werden.

7.1 Verlagerungspotentiale

Um die Verkehrsmengen im Berchtesgadener Land für den Fall, dass Maßnahmen umgesetzt wurden, ermitteln zu können, muss das Potential der Verkehrsvermeidung resp. der Verkehrsverlagerung abgeschätzt werden. Da es kaum/ keine quantifizierbaren Ursachen – Wirkungszusammenhänge gibt, muss dies anhand von Analogieschlüssen durchgeführt werden. Des Weiteren wird eine Bandbreite einer möglichen Entwicklung abgeschätzt, da die Berechnung einer einzigen Lösung einer Scheingenaugigkeit gleichkäme.

7.1.1 Potentiale durch Verkehrsvermeidung

Es ergeben sich grundsätzlich zwei Folgewirkungen erfolgreicher Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung:

- Erhöhung des Besetzungsgrad der Fahrzeuge [Pers/Pkw] und
- Abminderung der durchschnittlichen Länge der Wege mit dem MIV (gemittelt für Fahrer und Mitfahrer).

Besetzungsgrad

Durch einen höheren Besetzungsgrad lassen sich MIV Fahrten einsparen. Geeignete Maßnahmen liegen in:

- der Bildung von Fahrgemeinschaften
- der Optimierung von Alltagswegen (bspw. Verkettung von Zwecken wie Arbeit und Einkaufen)
- Mobilitätsmanagement (Vermittlung eines umweltschonenden und effizienten Mobilitätsverhaltens)
- der Verbreitung von Car Sharing
- Mitfahrbörsen
- usw.

Angaben zum Besetzungsgrad im Berchtesgadener Land liegen nicht vor. Folgende Abbildung gibt die Entwicklung des Besetzungsgrades in Deutschland über die letzten Jahrzehnte wieder. Erkennbar ist eine stetige Abnahme. Über 10 Jahre (2002 bis 2012) hat der mittlere Besetzungsgrad von ca. 1,48 auf 1,41 um 0,07 [Pers/Kfz] abgenommen.

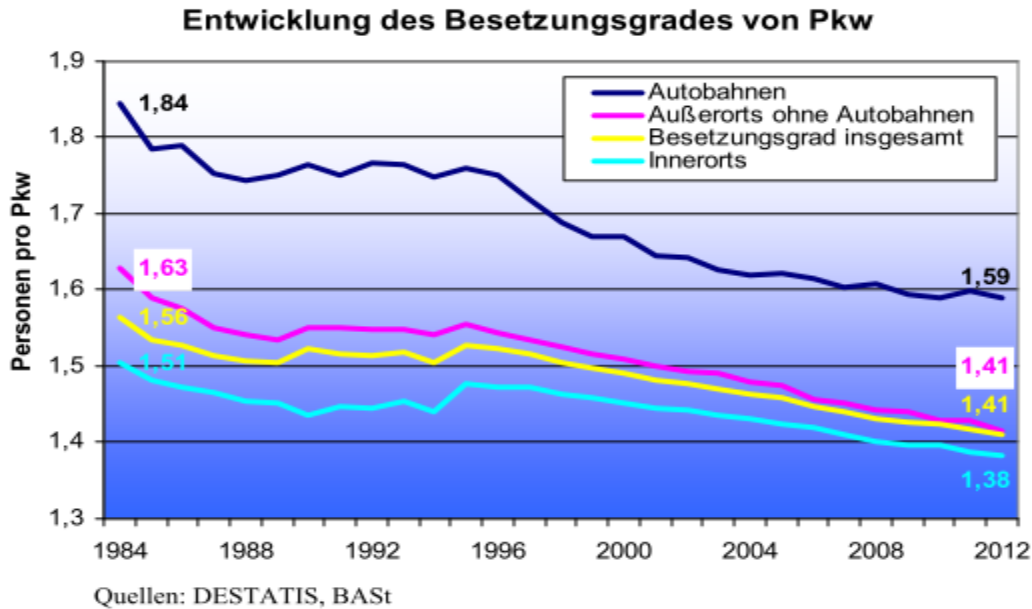


Abbildung 133: Entwicklung des Pkw-Besetzungsgrades in der Bundesrepublik Deutschland
(Quelle: ADAC)

Für den Landkreis Berchtesgadener Land wird eine ähnliche Entwicklung unterstellt. Ein Stopp oder gar eine Umkehrung dieses Trends wäre demnach ein Erfolg.

Insofern ergeben sich folgende Potentiale:

- Entwicklungsoption 1 umfasst die Stagnation der Abnahme des Besetzungsgrades. Dies ergibt keine Veränderung der Fahrleistung.
- Als Potential der Entwicklungsoption 2 bis 2030 wird als Folge der obengenannten Maßnahmen die Zunahme des Besetzungsgrades um 0,10 [Pers/Kfz] definiert. Das wäre eine Umkehrung des Trends der vergangenen Jahre und bedeutete eine Abnahme der Fahrleistung um ca. 6%.

Zum Vergleich:

Durch das Umweltbundesamt wurde berechnet, dass eine Änderung des Pkw-Besetzungsgrades um 0,2 dadurch, dass ein Alleinfahrer in einen anderen Pkw ansteigt, einem Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung von elf Prozent entspräche (<https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften>).

Länge der Wege

Für das Einsparpotential maßgebend ist vor allem die Länge der Wege, welche mit dem Kfz zurückgelegt werden. Die entsprechenden Maßnahmenansätze liegen bspw. in

- einer Förderung von intermodalen Wegeketten mit Umstieg vom Kfz auf ein energie-effizienteres Verkehrsmittel (bspw. P+R) mit der Wirkung von kürzeren Kfz-Fahrstrecken,
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (Bewusstseinsbildung),
- darüber hinaus liegen die Ziele nahezu aller Maßnahmenansätze im Bereich der Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 6.3.4) in einer Verkürzung von Wegen.

Alle nachfolgenden Mobilitätsdaten stammen aus der Mobilitätserhebung Salzburg 2012 (Herry Consult, Wien).

Die durchschnittliche Länge eines Weges im Landkreis Berchtesgadener Land (aller Verkehrsmittel) beträgt derzeit 10,6 km. Die Summe aller Wege eines Tages ergibt sich damit zu 34,7 km (mobile Personen).

MIV Fahrer und Mitfahrer legen gemäß der Studie von Herry Consult im Durchschnitt ca. 13 km je Weg zurück.

Zwischen den Befragungskampagnen 2004 und 2012 der Mobilitätserhebung Salzburg hat die mittlere Tageswegelänge mobiler Personen im Berchtesgadener Land gegen den Trend des Salzburger Landes und auch dem der Bundesrepublik Deutschland um rund 6% abgenommen (von 36,8 auf 34,7 km).

Bei diesem Thema wäre es ein Erfolg, wenn durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes der allgemeine Trend zu weiteren Wegen gestoppt werden könnte.

Insofern ergibt sich:

- Entwicklungsoption 1 in einer gleichbleibenden Wegelänge bis 2030 (Reduktion 0%),
- während bei Entwicklungsoption 2 von einer (weiteren) Minderung der durchschnittlichen Wegelänge (und damit proportional auch der mit Kfz zurückgelegten) um 6% bis 2030 ausgegangen wird. Dies bedeutet für die Gesamtfahrleistung (bei ansonsten gleichen Randbedingungen) auch eine Reduktion von 6%.

7.1.2 Potentiale durch Verkehrsverlagerung

Das Maßnahmenbündel zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ist von hoher Bedeutung bei der Einsparung von Personenkilometern im MIV. Das Ziel liegt hier im Erreichen

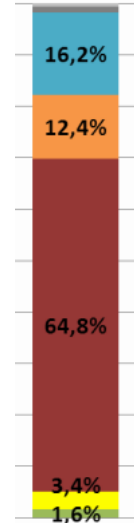
- eines höheren Anteils emissionsfreier Verkehrsmittel (Radfahren, Zufußgehen) und
- einer vermehrten Nutzung von effizienteren Verkehrsmitteln (ÖPNV).

Verlagerung auf den NMIV

Auch hier entstammen alle nachfolgenden Daten aus der Mobilitätserhebung Salzburg 2012 (Herry Consult, Wien).

Im Landkreis Berchtesgadener Land werden 14,2% (der Anzahl) aller Wege zu Fuß und 12% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dies gibt natürlich nicht das Verhältnis der Verkehrsleistung wieder, da für den NMIV mehrheitlich nur die Wege bis ca. 5 km zu Buche schlagen.

In Bezug auf die Verkehrsleistung wurde im Zuge der Mobilitätserhebung Salzburg ein Anteil von 1,6% für das Zufußgehen (grün in der Abbildung rechts) und von 3,4% für das Radfahren (gelb in der Abbildung rechts) ermittelt. Der größte Anteil wird durch die MIV Fahrer (rot in der Abbildung rechts) und den MIV-Mitfahrern (orange in der Abbildung rechts) repräsentiert. Der ÖPNV nimmt einen Anteil von 10,7% (blau in der Abbildung rechts) ein. Die durchschnittlichen Wegelängen im NMIV betragen 1,2 km zu Fuß und 3,0 mit dem Rad.



Im städtisch verdichteten Raum ist erfahrungsgemäß ein Verlagerungspotential auf das Rad von 0,5% pro Jahr als Modal Shift auf Wegebasis bei sofortiger und intensiver Förderung denkbar. Im ländlichen Raum ist maximal die Hälfte davon möglich.

Selbst unter der Annahme, dass dieser Modal Shift vollständig zulasten des MIV geht, ist die Auswirkung auf die Fahrleistung nur ein Teil des Modal Shift der Wege, da die durchschnittliche Wegelänge im MIV (ca. 13 km) mehrfach so lange ist, als die der Radfahrer (ca. 3 km).

Es errechnet sich

- für Entwicklungsoption 2 ein maximales Potential für eine Steigerung des Radanteils bis 2030 im Mittel für den Gesamtlandkreis von jetzt 12 auf dann 18% (in etwa das Niveau der Stadt Salzburg!) aller Wege. Das entspricht einer Einsparung von ca. 1,5% der Fahrleistung im MIV.
- Entwicklungsoption 1 ist die Hälfte davon, also ca. 0,75% eingesparte Fahrleistung im MIV.

Verlagerung auf den ÖPNV

Im Landkreis Berchtesgadener Land werden 8,7% (der Anzahl) aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt.

In Bezug auf die Verkehrsleistung wurde im Zuge der Mobilitätserhebung Salzburg ein Anteil des ÖV von 16,2% ermittelt (siehe obige Abbildung).

Auch das maximale Verlagerungspotential auf den ÖV wird mit 0,5% pro Jahr als Modal Shift auf Wegebasis bei sofortiger und intensiver Umsetzung von Angebotsverbesserungen angenommen (Entwicklungsoption 2). Im ländlichen Raum ist maximal die Hälfte davon vorstellbar (Entwicklungsoption 1).

Es errechnet sich

- für Entwicklungsoption 2 ein maximales Potential für eine Steigerung des ÖV-Anteils bis 2030 im Mittel für den Gesamtlandkreis um 6% von jetzt knapp 9 auf dann 15% (in etwa das heutige Niveau der Stadt Salzburg!) aller Wege. Das entspricht einer Einsparung von ebenfalls ca. 6% der Fahrleistung im MIV.
- Entwicklungsoption 1 ist die Hälfte davon, also ca. 3% eingesparte Fahrleistung im MIV. Die korrespondierende Zunahme des ÖV Anteils an der Gesamtzahl der Wege im Landkreis wird in Kapitel 7.4 detailliert hergeleitet.

7.1.3 Überlagerung

Neben allgemeinen Annahmen aus den Bundesszenarien zur Mobilitätsentwicklung (u.a. technischer Fortschritt) sind für den Landkreis Berchtesgadener Land bis zum Jahr 2030 bei der Überlagerung der Potenziale der Verkehrsvermeidung aus Besetzungsgrad, Wegelängen und Modal Shift zugunsten des NMIV und des ÖPNV Doppelungseffekte zu berücksichtigen (Maßnahmen entfalten Wirkungen auf mehrere Kenngrößen).

Folgende Annahmen wurden deshalb getroffen: Durch die vollständige und nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts können ca.

- 5% (Szenario 1)
- resp. 10% (Szenario 2)

der im Jahr 2030 gemäß Verkehrsmodell zurückgelegten Personenkilometer im MIV eingespart werden. Das betrifft nur die Verkehrsleistung der Landkreisbewohner. Durchgangsverkehr bleibt davon unberührt.

Nachdem bis zum Prognosehorizont 2030 lediglich ca. 13 Jahre für die Umsetzung der Handlungskonzepte zur Verfügung stehen und es sich um Maßnahmen handelt, die teils hohe Finanzierungsbedarfe zeigen (bspw. im ÖPNV) resp. eine nachhaltige Verhaltensänderung der mobilen Bevölkerung zur Voraussetzung haben, wird das Szenario 1 mit einer Minderung von 5% der Verkehrsleistung des MIV als das Wahrscheinlichere beurteilt und ist damit Gegenstand der nachfolgenden Wirkungsanalyse mit dem Verkehrsmodell.

7.2 Prognose des Verkehrsaufkommens im MIV

Um die Auswirkungen der Verlagerungspotentiale zu quantifizieren, wurde das Szenario 1 in das Verkehrsmodell implementiert und anschließend berechnet resp. umgelegt. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Eine detaillierte Darstellung sowie ein Differenzplot (Vergleich zwischen Prognosemitfall und Prognosenullfall) ist den Karten 7-1 und 7-2 zu entnehmen.

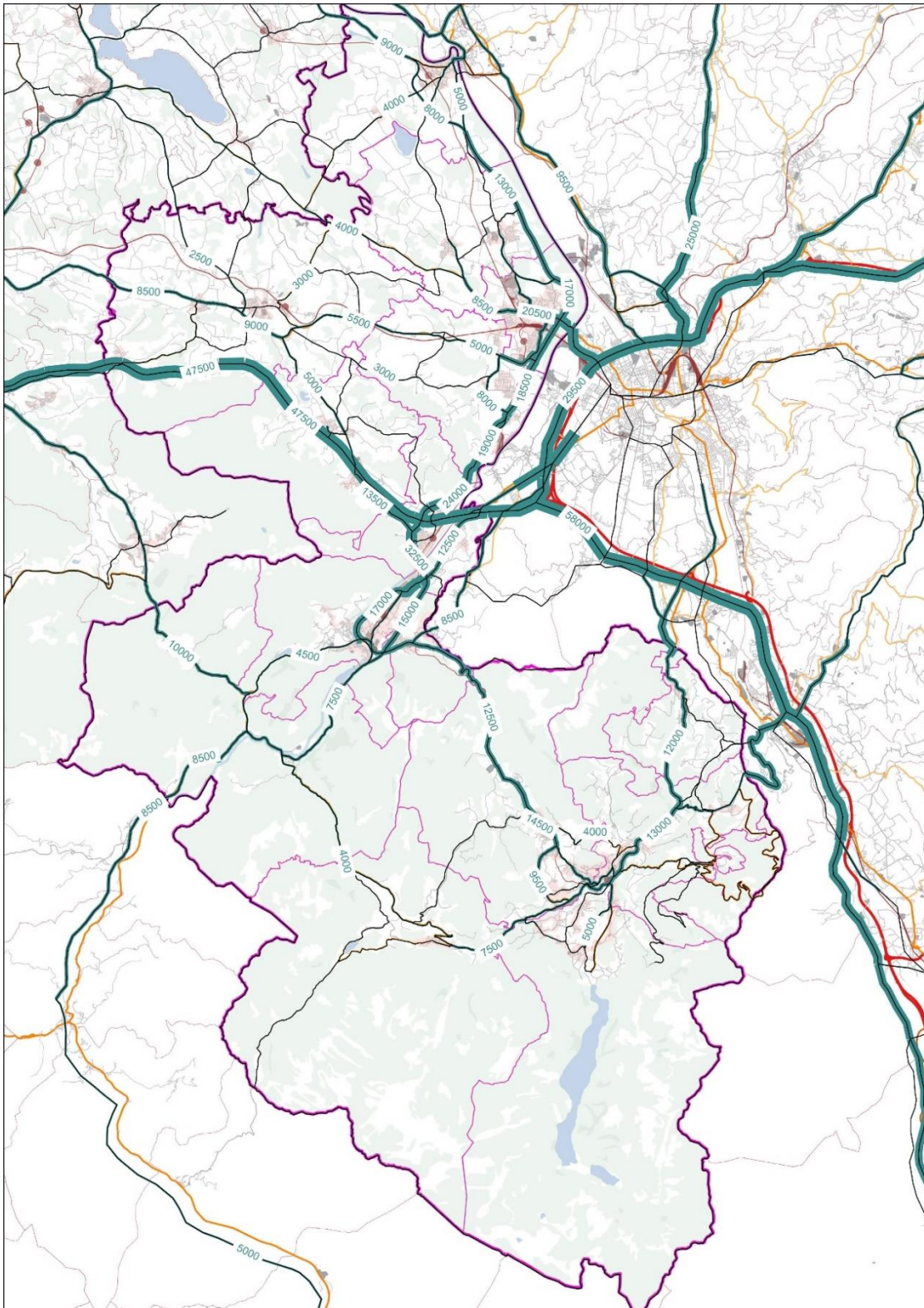


Abbildung 134: Verkehrsmengen Prognosehorizont 2030 im Szenario 1

Im Vergleich zum Prognosenullfall kommt es einer Vielzahl von Streckenabschnitten zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen. Am auffälligsten sind die Bereiche auf den überregionalen Bundesstraßen sowie der Bundesautobahn. Hier sind Abnahmen von bis zu 1.000 Fahrzeugen an einem Werktag zu verzeichnen.

Der Landkreisbinnenverkehr nimmt im Prognose Nullfall um 6,8% im Vergleich zur Analyse zu. Durch die Verlagerungspotentiale, die sich aus dem Szenario 1 ergeben sinkt die Zunahme auf 1,5% im Vergleich zur Analyse. Dies bedeutet, dass auch mit einem hohen Anstrengungsaufwand und einer Umsetzung der Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung führen, das allgemeine Verkehrsmengenwachstum nicht kompensiert werden kann. Besonders im ländlichen Raum gewinnt der Pkw durch die Urbanisierung und den damit verbundenen Attraktivitätsverlust (Abnahme von Arbeitsplätzen, Schließung von Schulen, etc.) zunehmend an Bedeutung, da die Bevölkerung weitere Wege zwischen Quelle und Ziel zurücklegen muss. Dies zeigt sich an den Bevölkerungsprognosen bis 2030 (Kapitel 1.4), indem u.a. für die Gemeinden Berchtesgaden, Marktschellenberg, Ramsau, Saaldorf-Surheim, Schönau a. Königssee, und Schneizlreuth ein unterdurchschnittliches Wachstum (< 4%) prognostiziert wird. Eine Trendwende ist auch mit hohen Anstrengungen bis zum Prognosehorizont 2030 nicht zu erwarten.

Dennoch müssen zwingend Maßnahmen ergriffen werden, die zur Reduzierung der MIV-Verkehrsmengen beitragen, auch wenn sich Erfolge nicht innerhalb weniger Jahre messen lassen werden.

7.3 Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV

Wie bereits in Kapitel 4.2 dargestellt, steht für die Prognose des Verkehrsaufkommens im NMIV kein quantitatives Verfahren zur Verfügung.

Entwicklungen im NMIV müssen über Mobilitätskennziffern erfasst werden. Veränderungen der Verkehrsmittelwahl und der durchschnittlichen Wegelängen resultieren im positiven Fall in einer Zunahme der Verkehrsleistung als Folge der ergriffenen Maßnahmen.

Als Ergebnis von Kapitel 7.1 wird als Folge einer intensiven Radverkehrsförderung ein Modal Shift auf Wegebasis von 0,25% bis maximal 0,5% pro Jahr bis 2030 (über 13 Jahre) abgeschätzt. Das wäre eine Zunahme von derzeit 12% auf 15 bis maximal 18% (Annahme: der Fußgängeranteil bleibt unverändert).

Für die Verkehrsleistung des NMIV wird bis 2030 demnach zusätzlich zu den bereits für den Prognose Nullfall abgeschätzten 5% Zunahme (u.a. durch die Zunahme der Bevölkerung verursacht) flächendeckend eine Steigerung um nochmals 25 bis 50% berechnet.

Bezogen auf die durch die Landkreisbewohner täglich zurückgelegte Gesamtverkehrsleistung wird dadurch der Anteil des Rades von derzeit 3,4% um 1 bis maximal ca. 2% auf dann 4,4 bis 5,4% steigen (zum Vergleich: die Stadt Salzburg hat derzeit 8,7% Radverkehrsanteil an der Verkehrsleistung).

Daraus ist die Erkenntnis ableitbar, welches geringe Potential das Rad als Verkehrsmittel selbst unter optimistischen Annahmen bezogen auf die Fahrleistung besitzt. Dessen ungeachtet, gestattet diese Erkenntnis kein Nachlassen einer intensiven Radförderung. Gute Beispiele zeigen, dass hier über Jahrzehnte gedacht und gehandelt werden muss.

7.4 Prognose des Verkehrsaufkommens im ÖV

Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im ÖV kann erreicht werden, indem verschiedene Push & Pull-Faktoren zusammenwirken. Die Pull-Faktoren beinhalten sämtliche Maßnahmen, die den ÖV attraktiver machen und somit einen Modal Shift hin zum ÖV bewirken.

Die Maßnahmen im ÖV unterscheiden sich dadurch, ob sie direkten Einfluss auf den Reiseaufwand für eine ÖV-Fahrt haben oder nicht. Im ersten Fall wirken sich Einsparungen der Fahrzeit, von Umsteige- oder Zugangszeit, aber auch der Kosten direkt auf die Nachfrage aus. Bei Umsetzung aller hier empfohlenen Maßnahmen im Landkreis BGL mit direkter Nachfragewirkung können gemäß den Berechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern bis zu 1.700 Fahrgäste für den ÖV pro Werktag gewonnen werden. Damit wird der ÖV-Anteil an den Wegen um 1 Prozentpunkt erhöht.

Ein weiterer Mode Shift wird durch die Wirkung der sogenannten weichen Maßnahmen, die keinen direkten Einfluss auf den Reiseaufwand haben, erzeugt. Zu diesen Maßnahmen zählen Attraktivitätssteigerungen und Senkung von Zugangshemmnissen, wie beispielsweise der Umbau der Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen, Verbesserung der Fahrgastinformation, aber auch die Verbesserung der Barrierefreiheit. Die Verknüpfung der Verkehrsarten durch P+R- sowie B+R-Anlagen wirken sich ebenfalls attraktivitätssteigernd aus. Mit der Umsetzung aller diesbezüglichen Maßnahmen kann eine Erhöhung des ÖV-Anteil um bis zu einem weiteren Prozentpunkt erwartet werden.

Die derzeitige Tarifstruktur im Landkreis wirkt teilweise als erhöhter Zugangs- und Umsteigewiderstand, was u. a. in dieser Untersuchung als Defizit erkannt wurde (vgl. z.B. Kapitel 6.2). Parallel zu diesem Konzept laufen Untersuchungen zur Entwicklung einer einheitlichen Tarifstruktur. Wird diese umgesetzt, hat das eine weitere positive Wirkung auf die ÖV-Nachfrage. Aus der Erfahrung kann durch die Einführung von Verbundtarifen in der Region, z.B. im Rahmen eines Verkehrsverbundes, die ÖV-Nachfrage um ca. 10% gesteigert werden. Eine Konkretisierung der Nachfrageprognose für den Landkreis muss im Rahmen des parallelen Projektes zur Einführung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes erfolgen. Im Landkreis Berchtesgadener Land kann somit eine Erhöhung des ÖV-Anteil um einen weiteren Prozentpunkt erwartet werden.

Insgesamt sind Verlagerungen von Wegen zum ÖV in Höhe von bis zu 3 Prozentpunkten möglich. Diese Entwicklung kann durch Push-Maßnahmen im MIV unterstützt werden. Diese können beispielsweise die Einführung oder Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den Städten oder die Begrenzung von Durchfahrsgeschwindigkeiten in den Innenstädten beinhalten.

7.5 Prognose des Verkehrsaufkommens im GV

Verkehrsaufkommen bedingt durch Quell- und Zielverkehr

Insgesamt ist von einer leichten Zunahme im Straßengüterverkehrsaufkommen entsprechend der strukturellen Veränderungen bis 2030 (vgl. Kapitel 4.3) auszugehen.

Unter Berücksichtigung der Verflechtungsinformationen der BVWP-Prognose äußert sich das prognostizierte Güterverkehrsgeschehen in

- tendenziell weitgehend konstantem bzw. leicht abnehmendem Binnenverkehr (mit Quelle und Ziel im Landkreis). Es ist davon auszugehen, dass das Straßennetz (im Wesentlichen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) durch diese Verkehre nicht über das derzeitige Maß hinausgehend belastet sein wird.
- tendenziell moderat zunehmenden Quell- und Zielverkehre im regionalen Kontext, d.h. Transportströme zu/von Regionen / Wirtschaftsräumen in Deutschland und Österreich, welche in der Umgebung des Berchtesgadener Landes liegen (namentlich Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Niederbayern und Oberbayern). Es ist davon auszugehen, dass das zum An- und Abtransport primär genutzte Straßennetz (BAB, Bundes- und Staatsstraßen) durch diese Verkehre in gering bis moderatem Ausmaß zusätzlich belastet sein wird. Dämpfend wirken hierbei weitere Effizienzsteigerungen in der Transportwirtschaft (z.B. Erhöhung der Fahrzeugauslastung, Warenkonsolidierung) als Folge des zunehmenden Kostendrucks.

Bundesstraßenmaut

Die konkrete Ermittlung der Effekte der erweiterten Bundesstraßenmaut bezogen auf das klassifizierte Straßennetz im Landkreis bleibt Untersuchungen und Evaluationen nach Einführung der Maut vorbehalten. Neben Auswertungen der Daten dauerhafter und temporär eingerichteter Zählstellen werden die Wirkungen auch über Modellrechnungen zu ermitteln sein.

Erste qualitative Abschätzungen zum Ausmaß potenziell erwartbarer Wirkungen lassen sich grob über Analogieschlüsse und unter Berücksichtigung der Einschätzungen aus den Gemeinden sowie bestehender Untersuchungen zu Verlagerungswirkungen im Zuge der Ausweitung der Maut auf ein erweitertes Netz im Jahre 2012¹⁶ wie folgt treffen.

- Mautausweichverkehre stellen kein Flächenproblem dar. Schwerpunkte von Verkehrsverlagerungen betreffen vornehmlich gut ausgebaute Strecken, die aufgrund ihres Ausbaustandards diesen Verkehr auch aufnehmen können und bereits ohne Bemautung überdurchschnittliche Verkehrsbelastungen aufweisen.

¹⁶ Deutscher Bundestag, Drucksache 18/10567 „Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“

- Mautausweichverkehre sind dort zu erwarten, wo die Ausweichstrecken zu keinen Zeitverlusten führen.
- Für den größten Teil (95,5% laut Bericht über Verkehrsverlagerungen) der Fahrten mit schweren Lkw bleiben Routen auch unter Berücksichtigung der Maut kostengünstiger als Routen im nachgeordneten Netz. Nur für wenige Fahrten (4,5% laut Bericht über Verkehrsverlagerungen) würde ein Ausweichen auf das nachgeordnete Netz zu Kostenvorteilen von mindestens 1 Euro/Fahrt führen. Eine Verlagerungswirkung wird ab einer Kostenersparnis von 5 Euro unterstellt, was auf ca. 1% der Fahrten (Bericht über Verkehrsverlagerungen) zutrifft.
- Nennenswerte Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene sind im Zuge der Mauteinführung nicht zu erwarten.

7.6 Verkehrsträgerübergreifende Prognose des Verkehrsaufkommens

Eine wesentliche Erkenntnis aus einer Überlagerung der vorgenannten Ausführungen zu den Veränderungspotentialen der einzelnen Verkehrssegmente ist die Feststellung, dass auch unter Annahme einer schnellen und erfolgreichen Umsetzung eines Großteils der Maßnahmen das Verkehrsgeschehen im Landkreis des Jahres 2030 sich nicht wesentlich von dem derzeit beobachtbaren unterscheiden wird.

Durch die Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann das zu erwartende Wachstum des MIV im Landkreisbinnen- und Ziel-/und Quellverkehr bis 2030 nahezu kompensiert werden.

Bezogen auf die umweltfreundlichen Verkehrssegmente (NMIV und ÖPNV) stellen sich Verlagerungspotenziale im einstelligen Prozentbereich ein, was die Verkehrsleistung (z.B. gemessen in Personenkilometern) betrifft.

Im weiträumigen Schwerverkehr lassen sich die prognostizierten Zunahmen leider durch Mittel, die dem Landkreis und seinen Gemeinden zur Verfügung stehen, nicht aufhalten.

Jedoch wäre gerade im MIV der Trend der stetigen Zunahme der Fahrleistung gebrochen, eine wichtige Trendwende wäre geschafft.

8 ZUSAMMENFASSUNG

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde das Verkehrsgeschehen im Landkreis Berchtesgadener Land gutachterlich für jeden Verkehrsträger und verkehrsträgerübergreifend analysiert. Die Kommunen und Stakeholder im Landkreis wurden intensiv in die Konzepterstellung einbezogen.

Das vorliegende Ergebnis wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden auf Basis einer Befragung und einer nachfolgenden Bereisung zur Abstimmung der Maßnahmen erarbeitet. Es wurde stufenweise mit den Fachbehörden des Landratsamtes und einem Lenkungskreis, bestehend aus Vertretern diverser Akteure im Landkreis, entwickelt. Dieses abgestimmte, eng vernetzte und tief in der Region verwurzelte Vorgehen gibt Grund zur Annahme, dass die echten Probleme identifiziert und zu deren Abhilfe mittels gutachterlich bewerteter Wirkungsanalysen brauchbare und wertvolle Handlungsansätze formuliert wurden.

Im **motorisierten Individualverkehr (MIV)** ist die Situation im Landkreis durch wenige, dann jedoch stark belastete Verkehrswege geprägt. Exogene Ursachen für hohe Verkehrsmengen (Transit auf dem kleinen deutschen Eck und Ausweichverkehr vor den punktuellen Grenzkontrollen) überlagern sich mit dem Ziel- und Quellverkehr der Landkreisbewohner im Umfeld dicht besiedelter Wohngebiete oder aus Schwerpunkten des Gewerbes. Als besonders intensiv im Hinblick auf die Verkehrserzeugung sind die teils großflächigen Einzelhandelsbetriebe (z.B. die Outlet-Center in Hammerau und Piding, der Globus-Markt in Freilassing) zu nennen. Aus der Überlagerung der Verkehrsströme resultieren dann auch die in der Analyse mit dem Verkehrsmodell festgestellten Kapazitätsdefizite vorrangig auf der B 20 von Freilassing im Norden bis zum Verzweigungspunkt B 20 / B 21 südlich von Bad Reichenhall. Mit den Kapazitätsdefiziten gehen eine hohe Störanfälligkeit und Lärmemissionen einher. Vor allem Piding leidet unter dem resultierenden Schleichverkehr.

Als ein weiterer Schwerpunkt negativer Wirkungen des Straßenverkehrs ist das historische Zentrum der Stadt Laufen zu bezeichnen, wo sich zu viel Grenzverkehr von / nach Österreich hindurchzwängt.

Für die BAB 8 ist durch die Einstufung des sechsstreifigen Ausbaus in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) (mit Planungsrecht) ein Stillstand bei allen damit verknüpften Teilprojekten eingetreten (z.B. zusätzliche Anschlussstelle bei Anger, Vollanschluss am Walserberg/ Schwarzbach und vor allem beim Lärmschutz). Trotz stark gestiegener Verkehrsmengen sind die Wohnlagen bei Anger, Aufham, Urwies, Piding, Pidingerau und Schwarzbach den Lärmemissionen vollkommen schutzlos ausgeliefert – ein untragbarer Zustand.

In vielen Gemeinden wurde das völlige Fehlen geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen an den Ortseingängen und in den Ortsdurchfahrten, wie sie in vielen Gemeinden des Freistaats längst realisiert wurden, festgestellt. Dies gilt vor allem für die Gemeinden des Südkreises. Als Konsequenz werden durch die Gemeinden selbst hohe Geschwindigkeiten (trotz punktueller Verkehrsüberwachung), Emissionen und ein hohes Gefährdungspotential bemängelt. Hier besteht dringend Nachholbedarf.

Ohne Maßnahmen wird die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern korrespondierend mit der wachsenden Bevölkerungszahl zunehmen. Als Resultat steigen auch die Verkehrsmengen auf den Straßen des Landkreises. Es wurde angenommen, dass bis dahin die Projekte des vordringlichen Bedarfes des BVWP umgesetzt wurden und unter Verkehr stehen. Die oben benannten Engpässe bleiben weiterhin bestehen. Lediglich die Stadt Bad Reichenhall würde durch den Kirchholz- und Stadtbergtunnel entlastet, die Stadt Laufen durch die Verlegung der B 20. Vor allem die Tunnelprojekte bei Bad Reichenhall sind jedoch aus derzeitiger Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2030 nicht fertiggestellt.

Im Gutachten wurden folgende neun Planfälle mit Straßenbaumaßnahmen mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht und bewertet und in Abhängigkeit davon Empfehlungen abgeleitet:

- Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer
- Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall
- Ortsumfahrung Oberteisendorf
- Salzachquerung in Verlängerung Gitzentunnel
- Salzachquerung südlich von Laufen
- Vollanschluss Anger
- Vollanschluss B 21
- Westtangente Freilassing
- Westtangente Freilassing lang (Verlängerung nach Nordosten)

Als Konsequenz aus der Bewertung resultierten zwei als besonders bedeutsam eingestufte Initialprojekte: das **Anstreben eines Staatsvertrages mit Österreich zur Standortfindung für eine Salzachbrücke** und eine gegenüber dem BVWP **vorgezogene Realisierung eines Vollanschlusses der BAB 8 bei Schwarzbach**.

Als Konsequenz aus der Bewertung der Westtangente von Freilassing wurde erstens ein übergemeindliches, detailliertes Verkehrsgutachten empfohlen und zweitens eine Bewertung von Maßnahmen der Siedlungsentwicklung auf ihre verkehrlichen Wirkungen als Grundlage für Abwägungen auch in den Nachbargemeinden.

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung wurde als Handlungsempfehlung ein bedeutendes Initialprojekt definiert, welches die interkommunale Entwicklung von Leitlinien der Siedlungsentwicklung zum Inhalt hat („**Gemeindeübergreifende Leitlinien der Entwicklung**“) – ein wesentlicher Baustein der Grundlagen einer zukünftig gesteuerten Verkehrsentwicklung im Landkreis.

Die Voraussetzungen für den **Radverkehr im Landkreis** als Alltagsverkehrsmittel sind regional unterschiedlich. Im Nordlandkreis bestehen entlang der stark befahrenen Straßen nur selten Netzlücken straßenbegleitender Radwege, zudem gibt es abseits davon zahlreiche Alternativen (z.B. entlang Saalach / Salzach). Während im Südkreis auch aufgrund der Topografie entlang der Straßen kaum bauliche Radwege bestehen und die meist touristischen Routen oft über Forstwege mit starken Steigungs-/ Gefällestrecken geführt werden.

Die Bauprogramme sehen hier teils aufwendige Baumaßnahmen vor (z.B. Schneizlreuth – Weißbach – Thumsee). Das festgestellte Fehlen eines auf die Bedürfnisse von Alltagsradfahrern zugeschnittenen Routen- und Wegweisungssystems hat noch während der Analysephase dazu geführt, ein solches für das Haushaltsjahr 2018 vorzusehen (Initialprojekt „**Alltagsradwegenetz – Landkreisweites Beschilderungskonzept**“). Als Grundlage dafür wurde im Gutachten ein gemeindeübergreifendes, strategisches Vorrangnetz entwickelt. Dieses sieht auch die Weiterentwicklung der Route Bad Reichenhall bis Freilassing zu einem schnellen Radweg (Initialprojekt „**Schneller Radweg zwischen Bad Reichenhall und Freilassing**“) vor. Dringend notwendig ist die Ertüchtigung der Haltepunkte der BLB mit Abstellrichtungen für Radfahrer. Einzig die Ausstattung des Haltepunkts Mitterfelden ist vorbildlich.

Das generell gute Angebot von **öffentlichen Verkehrsmitteln im Landkreis Berchtesgadener Land** wird gestützt durch den SPNV mit dem zentralen ÖV-Knoten in Freilassing. Im mittleren und südlichen Landkreis bildet die BLB das Rückgrat des ÖV. In den dünn besiedelten Regionen, im nördlichen Landkreis und den Randbereichen der Gemeinden weist der ÖV Potenzial für Angebotsverbesserungen auf.

An wichtigen Verknüpfungspunkten ergeben sich durch oft nicht abgestimmte Verkehrsangebote zum Teil unattraktive Umsteigevorgänge für die Fahrgäste, welche entweder für längere Reisezeiten sorgen oder potenzielle Fahrgäste von der ÖV-Nutzung abhalten.

Insbesondere bedingt durch die inhomogenen Landkreisstrukturen ist es wichtig, für strukturell vergleichbare Gebiete ein hinsichtlich Angebotsumfang und -qualität vergleichbares ÖV-Angebot vorzuhalten.

Aus den Analyseergebnissen leiten sich **prioritäre regionale Maßnahmen** für den ÖV zur Erhöhung der Fahrgastzahlen ab. Zum einen sollen die vorhandenen Angebote besser mit einander verknüpft werden, wofür die Anschlussplanung am Verkehrsknoten Bahnhof Freilassing eine zentrale Rolle spielt. Er soll zum Taktknoten für die SPNV-Linien mit kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen ausgebaut werden (siehe dazu Punkt 5.4.1). Ebenso spielt die Verknüpfung zwischen Zug und Bus an diesem und an den anderen Bahnhöfen eine wichtige Rolle bei der Erhöhung der ÖV-Attraktivität und der Stärkung der Zubringerfunktion von Busverkehren zur Bahn.

Zum anderen sollte im Busverkehr eine Hierarchisierung erfolgen, die beispielsweise auf den wichtigen Relationen Bad Reichenhall – Teisendorf und Berchtesgaden – Salzburg ein ganztägiges qualitativ hochwertiges Busangebot vorsieht. Neben der regulären Buserschließung soll im dünn besiedelten Raum das bedarfsorientierte flexible ÖPNV-Angebot landkreisweit ausgeweitet werden. Damit wird überall im Landkreis Zugang zum ÖPNV geschaffen. Aufgrund seiner Bedeutung für die Daseinsfürsorge in der Fläche und der Schaffung eines vergleichbaren Angebotes für vergleichbare Strukturen ist die **Entwicklung eines landkreisweiten bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes** eines der Initialprojekte im ÖV für den Landkreis.

Ein verkehrsträgerübergreifendes Initialprojekt ist die **Weiterentwicklung der wichtigsten Bahnhöfe Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden zu Mobilitätsstationen**. Hierbei liegen die Schwerpunkte auf der intermodalen Verknüpfung (Schaffung von Umstiegsmöglichkeiten vom MIV- und vom NMIV auf den ÖV mit entsprechender Abstell- und Batterieladeinfrastruktur), auf einer zeitgemäßen Kommunikation des Mobilitätsproduktes „ÖV“ und der vollständigen Barrierefreiheit an wichtigen Umsteigepunkten.

Allerorts müssen die Zugangshemmnisse zum ÖV abgebaut werden. Dazu zählt die konsequente Weiterverfolgung der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltepunkten des ÖPNV und SPNV. Die übergeordnete Organisation des ÖV in einem Tarif- oder Verkehrsverbund führt zu einer wesentlichen Vereinfachung und damit Attraktivierung der ÖV-Nutzung im gesamten Landkreis. Daher wird die intensive Weiterverfolgung der Installation einer übergeordneten Organisationsform für den ÖV empfohlen, welche parallel zur Umsetzung der anderen Maßnahmen mit hoher Priorität erfolgen sollte.

Die Möglichkeiten der Weiterentwicklung hängen auch von der Organisation des ÖV im Landkreis ab. Hierfür wird als weiteres Initialprojekt die Festschreibung von verbesserten Qualitätszielen und möglichen Angebotsstrukturen, die möglicherweise über die Eigenwirtschaftlichkeit des Angebotes hinausgehen, im Rahmen einer **Aktualisierung des Nahverkehrsplanes** besonders empfohlen.

Für eine zukunftsorientierte Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel wurden innovative Lösungen für wichtige Verkehrsknoten, die Reiseplanung vor und während der Fahrt, z.B. durch dynamische Fahrgastinformation, und die Kommunikation des Mobilitätsproduktes „ÖV“, z.B. durch Weiterentwicklung des Fahrplanheftes, aufgezeigt und für die vertiefte Planung und Umsetzung empfohlen.

Mit den empfohlenen Maßnahmen ist eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split um bis zu 3 Prozentpunkte, von derzeit knapp 9% auf knapp 12%, erreichbar. Dies entspricht einer Erhöhung der Fahrgastnachfrage um ein Drittel. Um dies zu erreichen, sind in den kommenden Jahren „Hausaufgaben“ zu machen, für die durch die Handlungsempfehlungen der Weg gewiesen wird. In einem ersten Schritt müssen derzeitige Defizite abgebaut und parallel organisatorischen Strukturen für den ÖV geschaffen werden, die eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖV ermöglichen. Im Anschluss sollte mit steigender Nachfrage im Rücken die Umsetzung von möglicherweise „visionären“ Projekten fokussiert werden.

Das **Güterverkehrsgeschehen im Landkreis** ist überwiegend geprägt vom Transport auf der Straße. Quell- und Zielverkehre werden weitgehend durch güterverkehrsintensive Einrichtungen (Gewerbegebiete, Logistikunternehmen) im zentralen und nördlichen Bereich des Landkreises im Einzugsbereich der überregionalen Hauptverkehrsachsen entlang der Bundesautobahn BAB 8 sowie der Bundesstraßen B 20, B 21 und B 304 generiert. Entsprechend stark fällt dort die Belastung des Straßennetzes mit Schwerlastverkehr aus. Durchgangs- und Mautausweichverkehre entlang der B 20 im „kleinen deutschen Eck“ führen zu einer zusätzlichen Belastung der anliegenden Gemeinden.

Lärm- und Luftschadstoffbelastungen der Anwohner sowie Einschränkungen in der Verkehrssicherheit sind die wesentlichen Folgen des örtlichen Straßengüterverkehrsaufkommens, insbesondere in Ortsdurchfahrten und im Umfeld güterverkehrserzeugender Einrichtungen. Maßnahmen zur Vermeidung / Minderung der Lärm- / Luftschadstoffbelastung werden in den nachfolgenden Absätzen benannt, namentlich insb. bauliche Maßnahmen, Verkehrsüberwachung und verkehrsrechtliche Anordnungen, Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie die Einrichtung von Mikrodepots und die Gestaltung umfeld-/anwohnerverträglicher Lieferfahrten.

Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Gemeinden betreffen den Güterverkehr und den MIV gleichermaßen. Hierzu zählen bauliche Maßnahmen (u.a. zur Verkehrsberuhigung), Verkehrsüberwachung und verkehrsrechtliche Anordnungen sowie die Durchführung von verkehrlichen Wirkungsanalysen bei Planungen den Städtebau und die Gewerbeentwicklung betreffend.

Maßnahmen zur Begrenzung bzw. Lenkung des Durchgangsverkehrs stehen mit Einführung der Bundesstraßenmaut im Sommer 2018 unmittelbar bevor, begleitet durch den perspektivischen Ausbau der BAB 8. Erkenntnisse zu potenziellen Verlagerungseffekten von Bundes- auf parallel verlaufende Staats- und Kreisstraßen liegen erst nach Einführung und Evaluation der Bundesstraßenmaut-Effekte (Vorher-Nachher-Messungen) vor. Im Landkreis Berchtesgadener Land werden Verlagerungen dieser Art voraussichtlich vernachlässigbar gering ausfallen, da zum einen der Anreiz für langlaufende Transitverkehre gering ist und zum anderen für Quell- und Zielverkehre wenig Spielraum besteht. Neben den Ansätzen zur verträglicheren Gestaltung des Gütertransports auf der Straße wird auch empfohlen, weiterhin Anstrengungen zu unternehmen, um Transporte über die Schiene abzuwickeln. Grundvoraussetzung zur Verlagerung der Transitverkehre vom Lkw auf die Bahn ist eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zur Aufnahme und Abwicklung relevanter Gütermengen im mittel- und langläufigen Verkehr.

Zur Aktivierung des Verlagerungspotenzials Straße-Schiene im Quell- und Zielverkehr sind bestehende Informationsplattformen bzgl. Gleisanschlüssen und Verladepunkten zu stärken. Weiterhin sind Unternehmen mit schienenaffiner Waren- und Güterstruktur bei der Ansiedlung in Gewerbegebieten mit bestehendem oder potenziell einzurichtendem Gleisanschluss besonders zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf den städtischen / innerörtlichen Güterverkehr in Form von Paket- und Warenzustellungen werden unter dem Stichwort **Mikrodepots** zukunftsweisende Konzepte an der Schnittstelle zur Elektromobilität und zum Radverkehr aufgezeigt.

Verkehrsmittelübergreifend ist festzustellen, dass für alle Verkehrssysteme gute (mit der BLB vorbildliche) Voraussetzungen existieren, die in der Vergangenheit teilweise nicht oder nur unzureichend für eine Weiterentwicklung hin zu einem zukunftsweisenden, umfeldverträglichen, emissionsarmen und effizienten Verkehrsgeschehen genutzt wurden. Die Potentiale liegen in den Details, wie z.B. der Gestaltung der Straßenräume im Umfeld der Ortsdurchfahrten, bei der Siedlungsentwicklung, beim Lärmschutz, bei der Netzgestaltung und Wegweisung des Radverkehrs, bei der Förderung emissionsarmer Fahrzeuge, bei der guten Organisation und Abstimmung der ÖPNV-Angebote, an den Schnittstellen der Verkehrssysteme.

Als Ergebnis der gutachterlichen Arbeit entstanden insgesamt **knapp 400 Maßnahmen, welche alle in o.g. Sinne positiv wirken**. Aus diesen wiederum wurden in zwei Bewertungsschritten gut **100 prioritäre Maßnahmen des Handlungsprogramms** herausgearbeitet, die geeignet sind, von zahlreichen Angriffspunkten positiv auf das Verkehrsgeschehen zu wirken. Nur so kann man den komplexen Wirkzusammenhängen gerecht werden.

Als Erfolg einer konzertierten Anstrengung aller Akteure – vor allem der Gemeinden – kann bis 2030 die Grundlage für eine Trendumkehr geschaffen werden - mit einem steigenden Anteil des Rades als Verkehrsmittel, mehr ÖPNV Nutzern und weniger Kilometern mit dem Auto. Und das kann erst der Anfang sein!

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsprogramm Bayern.....	13
Abbildung 2:	Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	14
Abbildung 3:	Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Raumstruktur, Gebietskategorien).....	15
Abbildung 4:	Einschätzung der eigenen Entwicklung durch die Gemeinden.....	17
Abbildung 5:	Karte der Straßenverkehrszählung 2015.....	20
Abbildung 6:	Karte der Straßenverkehrszählung 2005 (links) und 2015 (rechts) für Autobahnen.....	21
Abbildung 7:	Anzahl der Wege.....	24
Abbildung 8:	Verkehrsmittelwahl.....	25
Abbildung 9:	Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel im Landkreis Berchtesgadener Land im Vergleich zw. 2004 und 2012.....	25
Abbildung 10:	Verkehrsmittelwahl um München.....	26
Abbildung 11:	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung.....	27
Abbildung 12:	Wegezzweck.....	28
Abbildung 13:	Pendlerrelationen im Landkreis BGL.....	29
Abbildung 14:	Einpendler aus Österreich in oberbayerische Gemeinden.....	30
Abbildung 15:	Einpendler aus Bayern in österreichische Gemeinden und umgekehrt.....	31
Abbildung 16:	Vorgehen zur Ermittlung von Standortvorschlägen für Ladepunkte.....	34
Abbildung 17:	Ladenachfrage der einzelnen Nachfragegruppen innerhalb des Projektgebiets in Szenario 1.....	36
Abbildung 18:	Ladenachfrage der einzelnen Nachfragegruppen innerhalb des Projektgebiets in Szenario 3.....	37
Abbildung 19:	Auszug aus dem Ergebnisbericht von Bad Reichenhall mit vorgeschlagenen Ladesäulen- Standorte im Szenario 2 (5 % Elektrofahrzeuge in der Pkw-Flotte).....	39
Abbildung 20:	Vorgeschlagene Ladesäulen-Standorte im Szenario 2 (5 % Elektrofahrzeuge in der Pkw-Flotte).....	40
Abbildung 21:	Radwegenetz im Regionalplan Südostoberbayern.....	43
Abbildung 22:	Touristische Radtourenkarten für Rad, E-Bike und Mountainbike im Landkreis Berchtesgadener Land.....	44
Abbildung 23:	Kurzbeschreibung der Maßnahme „Radverkehr – bitte freundlich!“ Ausschnitt aus Maßnahmenblatt M 5.1.....	46
Abbildung 24:	Übersichtsplan Fußgänger- und Radverkehr.....	47
Abbildung 25:	Rahmenplanung Gesamtgemeinde Saaldorf-Surheim.....	48
Abbildung 26:	B 20, OD Bayerisch Gmain, Neubau eines Geh- und Radweges.....	50
Abbildung 27:	Konzept für Radweg Schneizreuth – Weinkaser.....	50
Abbildung 28:	Planungen zur Fuß- und Radverkehrsführung in Oberteisendorf.....	51
Abbildung 29:	Prognose für den Güterverkehr bis 2025 in Österreich.....	55
Abbildung 30:	Schwerlastverkehr auf BAB 2010 (links) und 2015 (rechts), Datenquelle SVZ 2010 & 2015.....	57
Abbildung 31:	Straßenverkehrszählung 2010, Beispielausschnitt.....	58
Abbildung 32:	Straßenverkehrszählung 2015, Beispielausschnitt.....	59
Abbildung 33:	Anschlussbahnen und öffentlichen Ladegleise im gABIS-System.....	60
Abbildung 34:	Einstufung der gegenwärtigen Situation im MIV durch die Gemeinden.....	65
Abbildung 35:	Ausbauprogramm für die Staatsstraßen.....	69
Abbildung 36:	Ausbauprogramm der Kreisstraßen.....	70
Abbildung 37:	Verfahrensschritte in einem Verkehrsmodell am Beispiel Planfall.....	72
Abbildung 38:	Erreichbarkeit Bad Reichenhall.....	76
Abbildung 39:	Legende der Auslastungsgrade.....	78
Abbildung 40:	Auslastungsgrade auf den Strecken im Berchtesgadener Land.....	79
Abbildung 41:	Verkehrsmengen Analysemodell.....	81
Abbildung 42:	Bausteine des Parkraummanagements.....	82
Abbildung 43:	Legende der Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 – 2014.....	87
Abbildung 44:	Legende der Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 – 2014.....	88
Abbildung 45:	Methodik zur Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit im Verkehrskonzept.....	89
Abbildung 46:	Einstufung der gegenwärtigen Situation im NMIV durch die Gemeinden.....	131
Abbildung 47:	Radwegeprogramm 2015-2019: Nachträglicher Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen, Straßenübersichtskarte.....	136
Abbildung 48:	Einstufung der gegenwärtigen Situation im ÖV durch die Gemeinden.....	180
Abbildung 49:	Defizitgruppen im ÖV und Lokalisierung im Landkreis.....	181
Abbildung 50:	Räumliche Erschließung Landkreis Berchtesgadener Land.....	187
Abbildung 51:	Bedienzeitraum - früheste Abfahrt an Haltestellen (werktags).....	191
Abbildung 52:	Bedienzeitraum - späteste Ankunft an Haltestellen (werktags).....	191
Abbildung 53:	Auswertung des Verkehrsangebotes am Wochenende.....	192
Abbildung 54:	Mittlere Fahrtenhäufigkeit am Tag (Mo.-Fr.) je Linie.....	193
Abbildung 55:	Analyse Bedienungshäufigkeit - Beispiel Bad Reichenhall – Morgenspitze.....	195
Abbildung 56:	Umsteigeschwerpunkte mit gerundeter mittlerer Wartezeit der Umsteiger.....	197
Abbildung 57:	Orientierungswerte für die Stufen der Angebotsqualität für das Reisezeitverhältnis ÖV – MIV.....	199
Abbildung 58:	Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung durch die Gemeinde.....	201

Abbildung 59:	Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung der Geschwindigkeit im ÖV.....	202
Abbildung 60:	Verbindungsqualität Bad Reichenhall - Bewertung des Geschwindigkeitsverhältnis ÖV/MIV.....	203
Abbildung 61:	Nachfrage im ÖV.....	206
Abbildung 62:	Auslastung im ÖV.....	207
Abbildung 63:	Ainring - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	211
Abbildung 64:	Ainring - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	211
Abbildung 65:	Anger - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	214
Abbildung 66:	Anger - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	214
Abbildung 67:	Bad Reichenhall - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	217
Abbildung 68:	Bad Reichenhall – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	217
Abbildung 69:	Bayerisch Gmain – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	220
Abbildung 70:	Bayerisch Gmain – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	220
Abbildung 71:	Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	223
Abbildung 72:	Berchtesgaden – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	223
Abbildung 73:	Bischofwiesen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	226
Abbildung 74:	Bischofwiesen – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	226
Abbildung 75:	Freilassing - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	230
Abbildung 76:	Freilassing - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	230
Abbildung 77:	Laufen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	233
Abbildung 78:	Laufen - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	233
Abbildung 79:	Marktschellenberg - Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	235
Abbildung 80:	Marktschellenberg - Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	236
Abbildung 81:	Piding - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	238
Abbildung 82:	Piding - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	238
Abbildung 83:	Ramsau b. Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	241
Abbildung 84:	Ramsau b. Berchtesgaden - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr 241	
Abbildung 85:	Saaldorf-Surheim – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	244
Abbildung 86:	Saaldorf-Surheim – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	244
Abbildung 87:	Schneizreuth – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	247
Abbildung 88:	Schneizreuth – Hst.-Einzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	247
Abbildung 89:	Schönau - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	250
Abbildung 90:	Schönau - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	251
Abbildung 91:	Teisendorf - Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 6-8 Uhr.....	253
Abbildung 92:	Teisendorf- Haltestelleneinzugsbereiche und Bedienungshäufigkeit 17-19 Uhr.....	254
Abbildung 93:	Einstufung der gegenwärtigen Situation im GV durch die Gemeinden.....	256
Abbildung 94:	B+R-Anlage Piding.....	285
Abbildung 95:	B+R an der Bushaltestellen Windbichl und Höglwörth.....	286
Abbildung 96:	P+R Freilassing.....	286
Abbildung 97:	Beispiel Ausweisung P+R (Teisendorf).....	287
Abbildung 98:	Elektro-Bürgerauto der Stadt Laufen.....	289
Abbildung 99:	Carsharing-Fahrzeug e-up!² in der Gemeinde Teisendorf zur Verfügung gestellt vom örtlichen Autohaus Lammingner.....	289
Abbildung 100:	Einflussfaktoren des Verkehrsgeschehens (Quelle: eigene Darstellung).....	298
Abbildung 101:	Lärmbelastungskataster.....	302
Abbildung 102:	Verkehrsmengen Prognosenufall.....	304
Abbildung 103:	Legende der Auslastungsgrade.....	305
Abbildung 104:	Auslastungsgrade auf den Strecken im Berchtesgadener Land.....	306
Abbildung 105:	Veränderung des Verkehrsaufkommens im ÖV pro Werktag und Verkehrsbezirk zwischen Prognosenufall und Analysefall.....	311
Abbildung 106:	Prognose für den Güterverkehr bis 2025 in Österreich; aus VERMOSA 3.....	318
Abbildung 107:	Planfall Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer.....	323
Abbildung 108:	Planfall Kirchholz- und Stadtbergtunnel.....	325
Abbildung 109:	Planfall Ortsumfahrung Oberteisendorf.....	327
Abbildung 110:	Planfall Salzachquerung (Gitzentunnel).....	329
Abbildung 111:	Planfall Salzachquerung bei Laufen.....	331
Abbildung 112:	Planfall Vollanschluss Anger.....	332
Abbildung 113:	Planfall Vollanschluss B 21.....	334
Abbildung 114:	Verkehrliche Wirkung der Westtangente.....	336
Abbildung 115:	Planfall Westtangente Freilassing.....	337
Abbildung 116:	Planfall weitere Variante der Westtangente Freilassing.....	338
Abbildung 117:	Planfall Verlängerung Westtangente Freilassing.....	339
Abbildung 118:	Radrouennetz für den Landkreis Berchtesgadener Land, nördlicher Teil des Landkreises.....	354
Abbildung 119:	Vollständige und bedingte Barrierefreiheit in Abhängigkeit der Restspaltbreite und Reststufenhöhe.....	369
Abbildung 120:	Entwurf für Netzhierarchisierung des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land.....	373
Abbildung 121:	Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing.....	378

Abbildung 122:	Mobilitätsstation Bahnhof Bad Reichenhall.....	379
Abbildung 123:	Mobilitätsstation Bahnhof Berchtesgaden.....	379
Abbildung 124:	Prinzipskizze Taktgefüge für ÖV am Bahnhof Freilassing ohne Übergangszeiten	381
Abbildung 125:	Geplanter Trassenverlauf (Quelle: Anlage zum Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“)	383
Abbildung 126:	Haltestelle ohne Fahrradabstellanlagen	453
Abbildung 127:	Beispiele für Fahrradbeförderung im Regionalverkehr mit Heckgepäckträger.....	455
Abbildung 128:	Beispiele für Fahrradbeförderung im Freizeitverkehr mit Fahrradanhänger	455
Abbildung 129:	Gästekarten im Landkreis Berchtesgadener Land – Geltungsbereiche.....	456
Abbildung 130:	Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements.....	470
Abbildung 131:	Immissionen je nach Gebäudeorientierung	476
Abbildung 132:	Optimierte Orientierung von Wohn-/ Schlafräumen	477
Abbildung 133:	Entwicklung des Pkw-Besetzungsgrades in der Bundesrepublik Deutschland.....	496
Abbildung 134:	Verkehrsmengen Prognosehorizont 2030 im Szenario 1	500

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Darstellung der Bevölkerungsentwicklung für den Regierungsbezirk Oberbayern mit dem Landkreis Berchtesgadener Land und seinen Gemeinden	16
Tabelle 2:	Daten der Straßenverkehrszählung 2015 für Bundesstraßen	21
Tabelle 3:	Entwicklung der Zählwerte auf Bundesstraßen	22
Tabelle 4:	Zulassungszahlen im Vergleich der Jahre 2011 und 2016	23
Tabelle 5:	Kraftstoffarten für zugelassene Pkw	24
Tabelle 6:	Wegelänge je Verkehrsmittel	27
Tabelle 7:	Erwartete Ladenachfrage (Anzahl an notwendigen Ladepunkten) je Szenario in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sowie im gesamten Projektgebiet	35
Tabelle 8:	Empfohlene Anzahl an Ladesäulenstandorten je Szenario in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sowie im gesamten Projektgebiet	38
Tabelle 9:	Maßnahmenbeschreibungen in den Bereichen Fahrradverkehr und Fußgänger und Sicherheit	49
Tabelle 10:	Erwartungen der Gemeinden	62
Tabelle 11:	Herausforderungen im MIV	66
Tabelle 12:	Beteiligung der Stakeholder im MIV	67
Tabelle 13:	Projekte des BVWP 2030 im Landkreis	68
Tabelle 14:	Projekte des Ausbauprogramms für die Staatsstraßen im Landkreis	69
Tabelle 15:	QSV für die freie Strecke	77
Tabelle 16:	Anlagen des ruhenden Verkehrs in den 15 Gemeinden im Landkreis Berchtesgadener Land mit Angaben zur Anzahl der Stellplätze, der Auslastung und der Bewirtschaftungsform	83
Tabelle 17:	Defizitanalyse MIV für Ainring	93
Tabelle 18:	Defizitanalyse MIV für Anger	96
Tabelle 19:	Defizitanalyse MIV für Bad Reichenhall	98
Tabelle 20:	Defizitanalyse MIV für Bayerisch Gmain	100
Tabelle 21:	Defizitanalyse MIV für Berchtesgaden	103
Tabelle 22:	Defizitanalyse MIV für Bischofswiesen	105
Tabelle 23:	Defizitanalyse MIV für Freilassing	108
Tabelle 24:	Defizitanalyse MIV für Laufen	111
Tabelle 25:	Defizitanalyse MIV für Marktschellenberg	113
Tabelle 26:	Defizitanalyse MIV für Piding	115
Tabelle 27:	Defizitanalyse MIV für Ramsau b. Berchtesgaden	118
Tabelle 28:	Defizitanalyse MIV für Saaldorf-Surheim	121
Tabelle 29:	Defizitanalyse MIV für Schneizlreuth	125
Tabelle 30:	Defizitanalyse MIV für Schönau a. Königssee	127
Tabelle 31:	Defizitanalyse MIV für Teisendorf	130
Tabelle 32:	Herausforderungen im NMIV	132
Tabelle 33:	Tabellarische Übersicht der Beteiligungen im NMIV	133
Tabelle 34:	Projekte zur Anlage von Radwegen entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen	134
Tabelle 35:	Projekte zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen	135
Tabelle 36:	Nutzungsspezifische Merkmale und ausgeprägte Anforderungen	138
Tabelle 37:	Potentiell wichtige Radverkehrsverbindungen für den Alltagsradverkehr	139
Tabelle 38:	Defizitanalyse NMIV für Ainring	142
Tabelle 39:	Defizitanalyse NMIV für Anger	146
Tabelle 40:	Defizitanalyse NMIV für Bad Reichenhall	149
Tabelle 41:	Defizitanalyse NMIV für Bayerisch Gmain	152
Tabelle 42:	Defizitanalyse NMIV für Berchtesgaden	154
Tabelle 43:	Defizitanalyse NMIV für Bischofswiesen	157
Tabelle 44:	Defizitanalyse NMIV für Freilassing	161
Tabelle 45:	Defizitanalyse NMIV für Laufen	164
Tabelle 46:	Defizitanalyse NMIV für Marktschellenberg	165
Tabelle 47:	Defizitanalyse NMIV für Piding	167
Tabelle 48:	Defizitanalyse NMIV für Ramsau b. Berchtesgaden	170
Tabelle 49:	Defizitanalyse NMIV für Saaldorf-Surheim	172
Tabelle 50:	Defizitanalyse NMIV für Schneizlreuth	174
Tabelle 51:	Defizitanalyse NMIV für Schönau a. Königssee	176
Tabelle 52:	Defizitanalyse NMIV für Teisendorf	179
Tabelle 53:	Zentrale Herausforderungen im ÖV aus Sicht der Gemeinden	182
Tabelle 54:	Beteiligung der Stakeholder im ÖPNV	184
Tabelle 55:	Zentrale Herausforderungen im ÖPNV aus Sicht der Verkehrsunternehmen	185
Tabelle 56:	Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung	186
Tabelle 57:	Mittlere Wartezeit im ÖV (Bus und Bahn) an wichtigen Umsteigepunkten	197
Tabelle 58:	Stufen der Angebotsqualität	198
Tabelle 59:	Qualitative Aussagen des Reisezeitverhältnisses ÖV / MIV	199

Tabelle 60:	Defizitanalyse ÖV für Ainring	212
Tabelle 61:	Defizitanalyse ÖV für Anger	215
Tabelle 62:	Defizitanalyse ÖV für Bad Reichenhall	218
Tabelle 63:	Defizitanalyse ÖV für Bayerisch Gmain	221
Tabelle 64:	Defizitanalyse ÖV für Markt Berchtesgaden	224
Tabelle 65:	Defizitanalyse ÖV für Bischofswiesen	227
Tabelle 66:	Defizitanalyse ÖV für Freilassing	231
Tabelle 67:	Defizitanalyse ÖV für Laufen	234
Tabelle 68:	Defizitanalyse ÖV für Marktschellenberg	236
Tabelle 69:	Defizitanalyse ÖV für Piding	239
Tabelle 70:	Defizitanalyse ÖV für Ramsau b. Berchtesgaden	242
Tabelle 71:	Defizitanalyse ÖV für Saaldorf-Surheim	245
Tabelle 72:	Defizitanalyse ÖV für Schneizreuth	248
Tabelle 73:	Defizitanalyse ÖV für Schönau am Königssee	251
Tabelle 74:	Defizitanalyse ÖV für Teisendorf	255
Tabelle 75:	Herausforderungen im GV	257
Tabelle 76:	Beteiligung der Stakeholder im GV	258
Tabelle 77:	Übersicht Stellplatzverfügbarkeiten für Lkw in Gemeinden	259
Tabelle 78:	Defizitanalyse GV für Ainring	261
Tabelle 79:	Defizitanalyse GV für Anger	262
Tabelle 80:	Defizitanalyse GV für Bad Reichenhall	263
Tabelle 81:	Defizitanalyse GV für Bayerisch Gmain	265
Tabelle 82:	Defizitanalyse GV für Berchtesgaden	266
Tabelle 83:	Defizitanalyse GV für Bischofswiesen	267
Tabelle 84:	Defizitanalyse GV für Freilassing	269
Tabelle 85:	Defizitanalyse GV für Laufen	271
Tabelle 86:	Defizitanalyse GV für Marktschellenberg	273
Tabelle 87:	Defizitanalyse GV für Piding	275
Tabelle 88:	Defizitanalyse GV für Saaldorf-Surheim	277
Tabelle 89:	Defizitanalyse GV für Schneizreuth	279
Tabelle 90:	Defizitanalyse GV für Schönau a. Königssee	281
Tabelle 91:	Defizitanalyse GV für Teisendorf	282
Tabelle 92:	Fortbewegungsmöglichkeiten von Senioren außer Haus	294
Tabelle 93:	Liste der größten Arbeitgeber im Landkreis Berchtesgadener Land	295
Tabelle 94:	Lärmsanierungswerte	300
Tabelle 95:	Grenzwerte der 16. BImSchV	301
Tabelle 96:	Verkehrsentwicklung Prognosenullfall (im Vergleich zur Analyse) bezogen auf den werktägigen Verkehr	303
Tabelle 97:	Verkehrsentwicklung Prognosenullfall ÖV 2030 (im Vergleich zur Analyse 2014)	310
Tabelle 98:	Entwicklung den Güterverkehr bestimmender Strukturdaten	312
Tabelle 99:	Gewerbegebiete im Landkreis; Kommunale Gewerbegebiete auf Basis der den IHKs von den SISBY-Mitgliedskommunen zur Verfügung gestellten Daten sowie durch kommunale Selbstpflege aktualisiert	314
Tabelle 100:	Verkehrsentwicklung GV Prognosenullfall (im Vergleich zur Analyse)	317
Tabelle 101:	Güterverkehrsaufkommen 2010 / 2030 mit Bezug zum LK BGL;	319
Tabelle 102:	Prioritätenindex zur Vorbewertung der Maßnahmen der Longlist	321
Tabelle 103:	Übersicht Maßnahmen-Prioritäten nach Verkehrsträgern	322
Tabelle 104:	Bewertung Halbanschluss Hagenauer Aufschleifer	324
Tabelle 105:	Bewertung Kirchholz- und Stadtbergtunnel Bad Reichenhall	326
Tabelle 106:	Bewertung Ortsumfahrung Oberteisendorf	327
Tabelle 107:	Bewertung Salzachquerung Gitzentunnel	330
Tabelle 108:	Bewertung Salzachquerung Laufen	331
Tabelle 109:	Bewertung Vollanschluss Anger	333
Tabelle 110:	Bewertung Vollanschluss B 21	335
Tabelle 111:	Bewertung Westtangente Freilassing	337
Tabelle 112:	Bewertung Westtangente Freilassing lang (Verlängerung nach Nordosten)	340
Tabelle 113:	Ainring, Maßnahmenvorschläge MIV	343
Tabelle 114:	Anger, Maßnahmenvorschläge MIV	343
Tabelle 115:	Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge MIV	344
Tabelle 116:	Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge MIV	345
Tabelle 117:	Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge MIV	345
Tabelle 118:	Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge MIV	346
Tabelle 119:	Freilassing, Maßnahmenvorschläge MIV	346
Tabelle 120:	Laufen, Maßnahmenvorschläge MIV	346
Tabelle 121:	Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge MIV	347
Tabelle 122:	Piding, Maßnahmenvorschläge MIV	347
Tabelle 123:	Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge MIV	347

Tabelle 124:	Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge MIV	348
Tabelle 125:	Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge MIV	348
Tabelle 126:	Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge MIV	349
Tabelle 127:	Teisendorf, Maßnahmenvorschläge MIV	349
Tabelle 128:	Tabellarisch Übersicht der Aus- und Neubaumaßnahmen im Radverkehr	355
Tabelle 129:	Ainring, Maßnahmenvorschläge NMIV	359
Tabelle 130:	Anger, Maßnahmenvorschläge NMIV	360
Tabelle 131:	Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge NMIV	360
Tabelle 132:	Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge NMIV	361
Tabelle 133:	Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge NMIV	361
Tabelle 134:	Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge NMIV	362
Tabelle 135:	Freilassing, Maßnahmenvorschläge NMIV	363
Tabelle 136:	Laufen, Maßnahmenvorschläge NMIV	364
Tabelle 137:	Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge NMIV	364
Tabelle 138:	Piding, Maßnahmenvorschläge NMIV	365
Tabelle 139:	Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge NMIV	365
Tabelle 140:	Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge NMIV	366
Tabelle 141:	Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge NMIV	366
Tabelle 142:	Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge NMIV	367
Tabelle 143:	Teisendorf, Maßnahmenvorschläge NMIV	367
Tabelle 144:	Katalog empfohlener Qualitätskriterien für Netzhierarchisierung im ÖPNV	372
Tabelle 145:	Grobkostenschätzung Betriebskosten für entworfene bedarfsorientierte flexible ÖPNV-Angebote je Gemeinde/-teil	376
Tabelle 146:	Ainring, Maßnahmenvorschläge ÖV	386
Tabelle 147:	Anger, Maßnahmenvorschläge ÖV	386
Tabelle 148:	Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge ÖV	387
Tabelle 149:	Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge ÖV	387
Tabelle 150:	Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge ÖV	388
Tabelle 151:	Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge ÖV	388
Tabelle 152:	Freilassing, Maßnahmenvorschläge ÖV	389
Tabelle 153:	Laufen, Maßnahmenvorschläge ÖV	389
Tabelle 154:	Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge ÖV	390
Tabelle 155:	Piding, Maßnahmenvorschläge ÖV	390
Tabelle 156:	Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge ÖV	390
Tabelle 157:	Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge ÖV	391
Tabelle 158:	Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge ÖV	391
Tabelle 159:	Schönau am Königssee, Maßnahmenvorschläge ÖV	391
Tabelle 160:	Teisendorf, Maßnahmenvorschläge ÖV	392
Tabelle 161:	Ainring, Maßnahmenvorschläge GV	397
Tabelle 162:	Anger, Maßnahmenvorschläge GV	398
Tabelle 163:	Bad Reichenhall, Maßnahmenvorschläge GV	399
Tabelle 164:	Bayerisch Gmain, Maßnahmenvorschläge GV	400
Tabelle 165:	Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge GV	400
Tabelle 166:	Bischofswiesen, Maßnahmenvorschläge GV	400
Tabelle 167:	Freilassing, Maßnahmenvorschläge GV	401
Tabelle 168:	Laufen, Maßnahmenvorschläge GV	401
Tabelle 169:	Marktschellenberg, Maßnahmenvorschläge GV	402
Tabelle 170:	Piding, Maßnahmenvorschläge GV	402
Tabelle 171:	Ramsau b. Berchtesgaden, Maßnahmenvorschläge GV	402
Tabelle 172:	Saaldorf-Surheim, Maßnahmenvorschläge GV	403
Tabelle 173:	Schneizlreuth, Maßnahmenvorschläge GV	403
Tabelle 174:	Schönau a. Königssee, Maßnahmenvorschläge GV	403
Tabelle 175:	Teisendorf, Maßnahmenvorschläge GV	404
Tabelle 176:	Übersicht Anzahl Maßnahmen für das Aktionsprogramm nach Verkehrsträgern	413
Tabelle 177:	Mögliche Basisinhalte für Neubürgerinformationen	468
Tabelle 178:	Übersicht der erarbeiteten Initialprojekte mit Priorisierung und Zuordnung der Verkehrssegmente ...	494

LITERATURVERZEICHNIS

- Afa, SAGS. (2010). *Bürgerbefragung im Landkreis Berchtesgadener Land*. Arbeitsgemeinschaft Sozialplanung in Bayern: Arbeitsgruppe für Sozialplanung in Bayern (Afa) und Institut für Sozialplanung, Jugend-und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik (SAGS).
- BAST. (2006). *Bundesanstalt für Straßenwesen: Heft V 145: Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland*. Wirtschaftsverlag NW.
- BAST. (2008). *Verkehrsmengenkarte 2005 (Straßenverkehrszählung 2005)*. Von Bundesanstalt für Straßenwesen:
https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2005/verkehrsmengenkarte-2005.pdf?__blob=publicationFile&v=1 abgerufen
- BAST. (2017a). *Verkehrsmengenkarte 2015 Verkehr auf Bundesautobahnen (Straßenverkehrszählung 2015)*. Von Bundesanstalt für Straßenwesen:
https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Verkehrsmengenkarte.html?nn=1820340 abgerufen
- BAST. (31. August 2017b). *Manuelle Straßenverkehrszählung 2015: Ergebnisse der Bundesstraßen*. Von Bundesanstalt für Straßenwesen:
https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Bundestrassen-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=8 abgerufen
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2011). *Demographie-Spiegel für bayerische Gemeinden*. Von Bayerisches Landesamt für Statistik:
<https://www.statistik.bayern.de/statistik/gemeinden/> abgerufen
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2015). *Statistik des Kfz- und Anhängerbestandes*. Von GENESIS-Online Datenbank:
<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/data?operation=statistikAbruftabelle&n&levelindex=0&levelid=1521714182275&index=5> abgerufen
- BGLT. (April 2017a). *Berchtesgadener Land - Perle der Alpen: Berg-und Talfahrt inklusive: Mountainbike / e-Mountainbike*. Von Berchtesgadener Land Tourismus GmbH:
<https://www.berchtesgaden.de/cdn/uploads/bgl-t-bike-2017.pdf> abgerufen
- BGLT. (April 2017b). *Berchtesgadener Land - Perle der Alpen: Ein Sattelfest mit Bergblick: Rad und E-Bike*. Von Berchtesgadener Land Tourismus GmbH:
<https://www.berchtesgaden.de/cdn/uploads/bgl-rad-2017.pdf> abgerufen
- Bietergemeinschaft PTV Transport Consult GmbH / Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen. (2015). *ERB-Verkehrsmodellierung und gesamtwirtschaftliche Bewertung - Bericht Teil 1 und 2: Gesamtwirtschaftliche Bewertung*. Karlsruhe, Graz.
- BMJV. (März 2018). *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) § 2 Immissionsgrenzwerte*. Von Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz:
https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/_2.html abgerufen
- BMVBS. (2009). *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- BPR Dr. Schäpertöns & Partner. (2014). *Bestandserhebung von Haltepunkten des ÖPNV im Berchtesgadener Land in Bezug auf Barrierefreiheit*. Bad Reichenhall.
- BPR Dr. Schäpertöns Consult. (21.07.2016). *Radwegekonzepte Schneizlreuth*. Gemeinde Schneizlreuth.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung. (2018). *Das Auto von morgen: autonom, sicher, effizient*. Von Digitale Wirtschaft und Gesellschaft:
<https://www.bmbf.de/de/automatisiertes-fahren-4158.html> abgerufen
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2009). *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV*. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2009). *Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen*. Bonn.

- BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH. (2014). *Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs*. Freiburg.
- DB Netz AG. (2015). *Netzdialog 2015, Interview mit Herrn Wolfgang Bohrer*.
- DIHK Service GmbH. (2016). *Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement*. Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz.
- Dragomir Stadtplanung GmbH. (2016). *Ortsentwicklungsplanung Saaldorf-Surheim*.
- E-Wald GmbH. (2018). *Systemanbieter für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur, Kooperationspartner für Registrierung, Buchung / Reservierung und Abrechnung*. Von E-WALD GmbH: <https://e-wald.eu/> abgerufen
- FGSV. (1996). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V: Hinweise zu Parkleitsystemen - Konzeption und Steuerung*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2005). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V: Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2012). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V: Hinweise zum Fahrradparken*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS): Teil L Landstraßen*. Köln: FGSV-Verlag.
- gevas humberg & partner. (2008). *Potentialprognose neuer Halte an der KBS 954 Freilassing - Berchtesgaden*. München.
- gevas humberg & partner. (2015). *Potentialprognose für die KBS 945 Mühldorf – Freilassing mit vereinfachtem Projektdossierverfahren für drei Bahnhaltdepunkte*. München.
- gevas humberg & partner; bogenberger Beratung und Planung. (2018). *Elektromobil zwischen Chiemsee und Königssee - Elektromobilitätskonzept für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein*.
- HERRY Consult GmbH. (2014). *Vergleich der Mobilitätserhebungen 2004 und 2012 und Überprüfung auf Plausibilität*. Wien: SALZBURGER VERKEHRSVERBUND GmbH.
- Ingenieurbüro Andreas Rupp. (17.02.2017). *B 20, Ortsdurchfahrt Bayerisch Gmain, Neubau eines Geh- und Radweges*. Gemeinde Bayerisch Gmain.
- INGEVOST. (2013). *Markt Teisendorf: Neuaufstellung Flächennutzungsplan*. INGEVOST Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich.
- INGEVOST. (2015). *Parkraumerhebungen Markt Teisendorf*. INGEVOST Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich.
- Lamminger OHG. (März 2018). *Autohaus Lamminger Teisendorf*. Von Autohaus Lamminger Teisendorf: <https://www.autohaus-lamminger.de> abgerufen
- Land Salzburg. (2013). *Masterplan Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg*. Salzburg.
- Landkreis Berchtesgadener Land. (2012). *Kreisstraßen des Landkreises Berchtesgadener Land - Investitionsprogramm 2013-2016*.
- Lfu Bayern. (März 2018). *Umwelt Atlas Bayern: Lärmbelastungskataster*. Von Bayerisches Landesamt für Umwelt: http://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu_laerm_ftz/index.html?lang=de abgerufen
- LH München Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (Juli 2010). *Mobilität in Deutschland (MiD): Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum*. Von Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:2c6c0702-643e-4509-a4f0-d171dd8de0a6/broschuere_MiD.pdf abgerufen
- LHM Referat für Gesundheit und Umwelt. (2016). *Städtisches Schallschutzfensterprogramm*. München: Landeshauptstadt München.
- LRA-BGL. (2010). *Seniorenpolitisches Gesamtkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land - Pflege und Pflegebedarfsplanung*. Augsburg / München: Landratsamt Berchtesgadener Land: Arbeitsgemeinschaft Sozialplanung in Bayern.

- LRA-BGL; B.A.U.M. Consult GmbH. (April 2013). *Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land*. Von Landratsamt Berchtesgadener Land: https://www.lra-bgl.de/fileadmin/user_upload/content/doc/Umwelt_und_Natur/Energie_und_Klimaschutz/Klimaschutzkonzept_Berchtesgadener_Land.pdf abgerufen
- movelo GmbH. (März 2018). *Der Experte für E-Bike Vermietung*. Von movelo GmbH: www.movelo.com abgerufen
- Neue Urbane Mobilität Wien GmbH. (2015). *Die Mobilität der Zukunft*. Von smile mobility: <http://smile-einfachmobil.at/kontakt.html#impressuminfo> abgerufen
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern. (2000a). *Karte 1 Raumstruktur*. Von Regionaler Planungsverband Südostoberbayern: Regionalplanung für die Region 18: http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/files/RP18_Karten_PDF/RP18_Karte_1_Raumstruktur_Stand%2023.10.00.pdf abgerufen
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern. (2000b). *Karte 1a Raumstruktur*. Von Regionaler Planungsverband Südostoberbayern: Regionalplanung für die Region 18: http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/files/RP18_Karten_PDF/RP18_Karte_1a_Raumstruktur_Gebietskategorien_Stand_23.10.20.pdf abgerufen
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern. (2002). *Radwegenetz Regionalplan Südostoberbayern*.
- Rödl & Partner. (2016). *Verkehrsverbund EuRegio Salzburg Berchtesgadener Land Traunstein: Analyse Ist-Zustand und Rahmenbedingungen*. Köln, Hamburg.
- RSA iSPACE (EULE). (2010). *EuRegionale Raumanalyse: Grenzübergreifende Bewertung und Analyse des Verflechtungsraumes Salzburg*. Salzburg: Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH - Studio iSPACE.
- Schlemmer. (2018). *Eisacktal-Radweg: Brenner - Brixen - Bozen (96 km)*. Von Bahntrassenradwege: <http://www.bahntrassenradwege.de/index.php?page=eisacktal-radweg-1> abgerufen
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2017). *Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017*. Berlin.
- Sortimo International GmbH. (2017). *Sortimo Innovationspark Zusmarshausen – zukunftsweisendes Projekt wird umgesetzt*. Von Sortimo - Intelligente Mobilität: <https://www.sortimo.de/service-kontakt/presseinformationen/detail/sortimo-innovationspark-zusmarshausen-zukunftsweisendes-projekt-wird-umgesetzt/> abgerufen
- Stadt Freilassing. (2012). *ISEK Fachbeitrag Verkehr Anlage 10: Bearbeitung Stadt Land Verkehr und Lang+Burkhardt*.
- Stadt Laufen. (März 2018). *Elektro-Bürgerauto*. Von Landratsamt Berchtesgadener Land: https://www.lra-bgl.de/fileadmin/user_upload/content/doc/Umwelt_und_Natur/Energie_und_Klimaschutz/Elektro-Buergerauto_Laufen_Infoblatt.pdf abgerufen
- StBaTs. (2017). *Projekte zur Anlage von Radwegen entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen*. Staatliches Bauamt Traunstein.
- StMFLH. (2013). *Landesentwicklungsprogramm Bayern Anhang 2: Strukturkarte*. Von Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat: https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente_und_Cover/Instrumente/LEP_08_2013/Anhang_2_-_Strukturkarte.pdf abgerufen
- StMI (BAYSIS). (2018). *Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS)*. Von Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium: <https://www.baysis.bayern.de/webgis/synserver?project=webgis> abgerufen
- StMI (Karte). (2015). *Radwegeprogramm 2015 - 2019, Nachträglicher Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen*. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

- StMI. (11. Oktober 2011). *7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern*. Von Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/default.aspx> abgerufen
- StMI. (2014). *Unfallsteckkarte U(P+S) 2012 - 2014*. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr: Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Straßenbauverwaltung.
- StMI. (2015). *Programm für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundesstraßen und Staatsstraßen 2015-2019*. Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr.
- StMWI. (1998). *Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern*. München: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.
- UBA. (August 2017). *Straßenverkehrslärm*. Von Umweltbundesamt: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#textpart-6> abgerufen
- Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH. (2018). *gABIS gleis Anschluss Bahn Informations System*. Von <http://gabis.trafficon.eu/> abgerufen

MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND

Anhang

Im Auftrag des Landkreises Berchtesgadener Land

ANLAGENVERZEICHNIS

Nr.	Anlagenbezeichnung
1	Fragebogen der Gemeindebefragung
2	Fragebogen an die Verkehrsunternehmen
3	Tabelle aller Defizite und Maßnahmen im MIV
4	Tabelle aller Defizite und Maßnahmen im NMIV
5	Tabelle aller Defizite und Maßnahmen im ÖV
6	Tabelle aller Defizite und Maßnahmen im GV
7	Verbindungsqualität ÖV

KARTENVERZEICHNIS

Nr.	Kartenbezeichnung
3-1	Erreichbarkeitsanalyse Bad Reichenhall
3-2	Erreichbarkeitsanalyse Berchtesgaden
3-3	Erreichbarkeitsanalyse Freilassing
3-4	Erreichbarkeitsanalyse Laufen
3-5	Erreichbarkeitsanalyse Salzburg
3-6	Verkehrsmengenkarte Analysemodell
3-7	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Ainring
3-8	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Anger
3-9	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Bad Reichenhall
3-10	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Bayerisch Gmain
3-11	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Berchtesgaden
3-12	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Bischofswiesen
3-13	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Freilassing
3-14	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Laufen
3-15	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Marktschellenberg
3-16	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Piding
3-17	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Ramsau b. Berchtesgaden
3-18	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Saaldorf-Surheim
3-19	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Schneizlreuth
3-20	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Schönau a. Königssee
3-21	Kartendarstellung Defizite / Maßnahmen (MIV / NMIV) Gemeinde Teisendorf
4-1	Verkehrsmengenkarte Prognosenullfall
5-1	Radroutennetz Nord
5-2	Radroutennetz Ost
5-3	Radroutennetz Süd
5-4	Radroutennetz West
7-1	Verkehrsmengenkarte Prognosemitfall (Szenario 1)
7-2	Differenzdarstellung Verkehrsmengen Prognosemitfall (Szenario 1) - Prognosenullfall