
Regionalverkehrskonzept Schärding

Überarbeiteter Entwurf Schlussbericht

Land Oberösterreich

14. Januar 2011

Bearbeitung

*Peter Schoop
Herbert Elsener
Maria Andreou*

*dipl. Ing. ETH/SVI
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Sekretärin*

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung des neuen Konzepts	5
1.1	Neues Angebotskonzept	5
1.2	Merkmale des Angebotskonzepts in den Gemeinden	6
1.3	Fahrzeugbedarf	7
2	Einleitung	8
3	Bestandsanalyse der Linien 2009	10
3.1	Teilgebiet Süd	10
3.2	Teilgebiet Ost	11
3.3	Teilgebiet Nordost	13
3.4	Teilgebiet Nord	15
3.5	Zusammenfassende Analyse	17
4	Vorgaben	19
4.1	Zielsetzungen	19
4.2	Grundpfeiler des Konzepts	20
4.3	Angebotsgestaltung	21
4.4	Fahrplanstruktur Angebotsstufe C	22
4.5	Fahrplanstruktur Angebotsstufe D	23
4.6	Verknüpfung Bahn - Bus / Anschlusspunkte	23
5	Rahmenbedingungen	25
5.1	Bahnfahrplan Linz - Wels - Passau	25
5.2	Anschlusssituation Bahn - Bus in Schärding	26
5.3	Anschlusssituation Bahn - Bus in Andorf	27
5.4	Schulzeiten	29
5.5	Grundsätze zur Abstimmung Bahn - Bus	30
6	Konzept Teilgebiet Süd	31
6.1	2302 Schärding - Eggerding - Andorf	31
7	Konzept Teilgebiet Ost	34
7.1	Grundkonzept	34
7.2	2304 Schärding - Andorf - Raab - Riedau	36
7.3	2306 Schärding - Taufkirchen - Sigharting - St. Willibald - Raab	37
7.4	2308 Schärding - Taufkirchen - Diersbach - Kopfing	38
7.5	Neue Linie Andorf - Kopfing	38
7.6	Neue Linie Neumarkt-Kallham - Altschwendt - Raab	40

8	Konzept Teilgebiet Nordost	41
8.1	Grundkonzept	41
8.2	2312 Schärding - Rainbach (- Kaltenmarkt)	42
8.3	2316 Schärding - Münzkirchen - St. Aegidi	43
8.4	2318 Schärding - Münzkirchen - Vichtenstein	45
9	Konzept Teilgebiet Nord	47
9.1	Netzüberlegungen	47
9.2	Grundkonzept	48
9.3	2324 Schärding - Schardenberg - Freinberg - Passau	50
9.4	2324B Schardenberg - Haibach - Freinberg	51
9.5	2326 Schärding - Schardenberg - Mayrhof - Saming	52
9.6	2328 Münzkirchen - Schardenberg (-Passau)	52
9.7	Neue Linie Münzkirchen - Andorf	53
10	Linienbündelung und Vergabe von Verkehrsdiensten	54

1 Zusammenfassung des neuen Konzepts

1.1 Neues Angebotskonzept

Die in den Kapiteln 5 - 8 beschriebenen Teilkonzepte enthalten folgende konzeptionelle Merkmale:

- Klares **Linienkonzept** im Bezirk Schärding mit jeweils **einer** Route, ohne Abweichungen
- Ein, max. zwei **Endpunkte** pro Linie (um der geringeren Nachfrage im äusseren Abschnitt Rechnung tragen zu können)
- Konsequente **Verlängerung** der Buslinie Schärding - Eggerding nach **Andorf**
- **3 neue Linien**
 - von **Andorf** nach Kopfing
 - von **Andorf nach Münzkirchen**
 - von **Neumarkt-Kallham** nach Altschwendt - Raab / St. Willibald
- **Neu durchgehende Linie Schärding** - Schardenberg - Freinberg - **Passau**
- **Neu konsequente Verknüpfung** der Linien bzw. Ausrichtung des Fahrplans auf die Bahnlinie nach Wels - Linz
 - In Schärding (von Suben, Schardenberg und Münzkirchen)
 - In Andorf (von Eggerding und Sigharting - Kopfing)
 - In Riedau (von Raab) - In Neumarkt-Kallham (von Altschwendt)
- **2 klare Angebotsstufen**
 - **Hauptlinien** mit Angebotsstufe C (8 - 10 Kurspaare/Tag)
 - **Neben- bzw. Zubringerlinien** mit Angebotsstufe D (4 - 6 Kurspaare/Tag)
- Weitgehende **Vertaktung** der Fahrpläne

1.2 Merkmale des Angebotskonzepts in den Gemeinden

Erschliessung Bus	Gemeinden	
Neu bedient	Altschwendt	1
Neu dichter Angebotsstufe D , 5 Kurspaare	Rainbach, St. Willibald, Wernstein	3
Neu dichter Angebotsstufe D , 6 Kurspaare	Diersbach, Engelhartzell, Esternberg, Kopfing, Vichtenstein	5
Neu dichter Angebotsstufe C , 8 Kurspaare	Eggerding, Freinberg, Schardenberg, Sigharting, St. Florian, St. Marienkirchen, Suben	7
Neu dichter fast Angebotsstufe A	Brunnenthal, Münzkirchen, St. Roman (2316/2318) Taufkirchen (2306, 2308)	
Direkte Erreichbarkeit Zentren	Von den Gemeinden	
Schärding	Andorf, Brunnenthal, Diersbach, Eggerding, Engelhartzell, Enzenkirchen, Esternberg , Freinberg, Kopfing, Münzkirchen, Raab, Rainbach, Riedau, Schardenberg, Sigharting, St. Aegidi, St. Florian, St. Marienkirchen, St. Roman, St. Willibald, Suben, Taufkirchen, Vichtenstein , Waldkirchen, Wernstein, Zell	26
Andorf	Eggerding, Kopfing, Münzkirchen , Raab, Riedau, Sigharting , St. Florian, St. Marienkirchen , St. Willibald, Suben	10
Zubringer zur Bahn	Gemeinden	
Neu Tagesrand-Kurse von/nach Linz	Altschwendt, Esternberg, Raab, St. Willibald, Vichtenstein	5
Neu Zubringer ganztags: 6 Kurspaare	Freinberg, Schardenberg	2
Neu Zubringer ganztags: 8 Kurspaare	Brunnenthal, Eggerding, Kopfing, Münzkirchen, Sigharting, St. Florian, St. Marienkirchen, St. Roman, Suben	9

1.3 Fahrzeugbedarf

Linie	Ist-Zustand 2009	Konzept 2012
2302	1	2
2304	1	1
2306	1	1
2308	2	2
L. Kopfig		1
L. Altschwendt		1
2312	1	1
2316	3	3
2318	1	2
2324	1	1
2324B	-	1
2326	1	1
2328	-	-
L. Münzkirchen		1
Total Fahrzeuge	12	18

2 Einleitung

Rückblick und Stand

In den Jahren 1999 - 2001 wurde im Auftrag der Oberösterreichischen Landesregierung das sog. "Innviertel-Konzept" verfasst. Aufgrund von übergreifenden Zielsetzungen und Grundsätzen entstanden in allen 3 Bezirken je separate, aber aufeinander abgestimmte Konzepte für den Hauptträger Schiene und für den Bus.

Die anschließende Umsetzung des Innviertel-Konzepts verzögerte sich aus verschiedenen Gründen. Die Gründe dafür lagen unter anderem bei der Bahn, da die vorgesehenen bzw. zwingend notwendigen Maßnahmen (Zugleitbetrieb) nicht so schnell vorhanden waren.

Sanierungskonzept 2006

Im Bezirk Schärding erfolgte vor rund 3 Jahren die erste Umsetzung für die meisten Linien, die sich weitgehend auf das ursprüngliche Konzept abstützen konnte. Hier bestand dringender Handlungsbedarf, da durch die Übernahme des Liniennetzes durch einen privaten Betreiber im Zusammenhang mit finanzieller Unterdeckung die Versorgung des Verkehrsgebietes Schärding gefährdet war. Diese Planung und Umsetzung erfolgte allerdings ohne Beteiligung der Gemeinden und stellte primär auf einen optimierten Fahrzeugeinsatz ab.

Aufgabenstellung

Das Regionalverkehrskonzept baut grundsätzlich auf dem "Konzept Innviertel" aus dem Jahr 2000 auf. Es soll aber mit deutlich geringerem Aufwand auskommen und damit auch längerfristig die finanzielle Tragbarkeit auch für die Gemeinden ermöglichen.

Das heisst insbesondere, dass an den **Zielsetzungen** Grundversorgung und Taktfahrplan als Fundamente eines wirtschaftlichen öffentlichen Verkehrs festgehalten wird.

Die finanziellen Rahmenbedingungen erfordern hingegen im Sinn einer Neuorientierung, dass neu die Angebotsstufe C mit 8 - 10 Kurspaaren pro Tag der **Standard** des Fahrplans sein wird.

Diese Vorgaben wurden an der 1. Arbeitsgruppensitzung vom 23. Juni 2009 ausdrücklich bestätigt.

Fragestellungen

Die Konzeptentwicklung geht von folgenden Fragestellungen aus:

- Wie sind die nach wie vor gültigen Grundpfeiler für das Buskonzept vor dem Hintergrund der finanziellen Situation zu interpretieren?
- Welche Auswirkungen haben die mittlerweile zum Teil geänderten Rahmenbedingungen der Bahn (Stichworte: 2-Stunden-Takte je auf dem Eilzug und auf dem Regionalzug, überlagert auf der Strecke Linz - Schärding - Passau)?
- Wo bestehen Spielräume, um mit einer angepassten Aufgabenteilung zwischen Bahn und Bus den Aufwand reduzieren zu können?
Oder anders formuliert: Sind in gewissen Gebieten anstelle der Direktlinien zu den Bezirkshauptorten auch Zubringersysteme auf die Bahn oder auf eine Hauptlinie beim Bus vertretbar?

- Auf welchen Linien ist eine weniger dichte Angebotsstufe als ursprünglich vorgesehen vertretbar (insbesondere von Stufe A (Stundentakt) auf Angebotsstufe C (ca. 10 Kurspaare)?
- Lassen sich die Angebotsstufen C und D im Hinblick auf Einsparungsmöglichkeiten optimieren
 - Anzahl Kurse in den Nebenverkehrszeiten,
 - Anpassungen von Kursen zugunsten eines umlaufoptimalen Betriebs?
- Wie soll - auch vor dem oben angesprochenen Hintergrund - die Betriebszeit angesetzt werden
 - erster Kurs für den Berufspendlerverkehr,
 - letzter Kurs, ausgelegt z.B. auf die Ladenschlusszeiten und/oder auf Rückkehrmöglichkeiten aus dem übergeordneten Zentrum?
- Wie können die Anforderungen der weiterführenden Schulen (Schulzeiten) zweckmäßig berücksichtigt werden? Wo liegen die Grenzen des Buskonzepts?
- Wie weit können die Regionalbuslinien auch eine Erschliessungs- und Zubringerfunktion für die Stadt Schärding, den Bahnhof Schärding und St. Florian am Inn übernehmen?

Inhalt des Schlussberichts

Der vorliegende Schlussbericht beschreibt in einem ersten Teil (Kap. 3) im Sinn einer Bestandesaufnahme das heutige Liniennetz und Fahrplanangebot.

In einem zweiten Teil (Kap. 4 und 5) sind die Vorgaben (Zielsetzungen und Gestaltungsgrundsätze) ausführlich formuliert. Diese Vorgaben wurden anlässlich der 2. Arbeitsgruppensitzung am 20.10.2009 diskutiert und verabschiedet.

Der dritte Teil (Kap. 6 - 9) befasst sich mit der Konzeptentwicklung für die 4 Teilgebiete. Die kritische Überprüfung des im Jahr 2006 teilweise neu strukturierten Liniennetzes ("Sanierungskonzept") ergab, dass sich nur im Teilgebiet Nord bzw. in der Verbindung nach Passau grundlegende Änderungen aufdrängen.

Im Anhang sind für alle Linien die konkreten Fahrplanentwürfe enthalten.

3 Bestandsanalyse der Linien 2009

3.1 Teilgebiet Süd

Übersicht: Linie 2302 nach Eggerding

Linie/Strecke	Anzahl Kurse					
	Mo-Fr Schulzeiten		Mo-Fr Ferien		Sa	
	→	←	→	←	→	←
2302						
Schärding - St. Marienkirchen	6	7	4	4	2	2
Schärding - Eggerding	5	7	2	3	1	2
Eggerding - Andorf	1	1	1	1	-	-
8040						
Schärding - Gopperding						

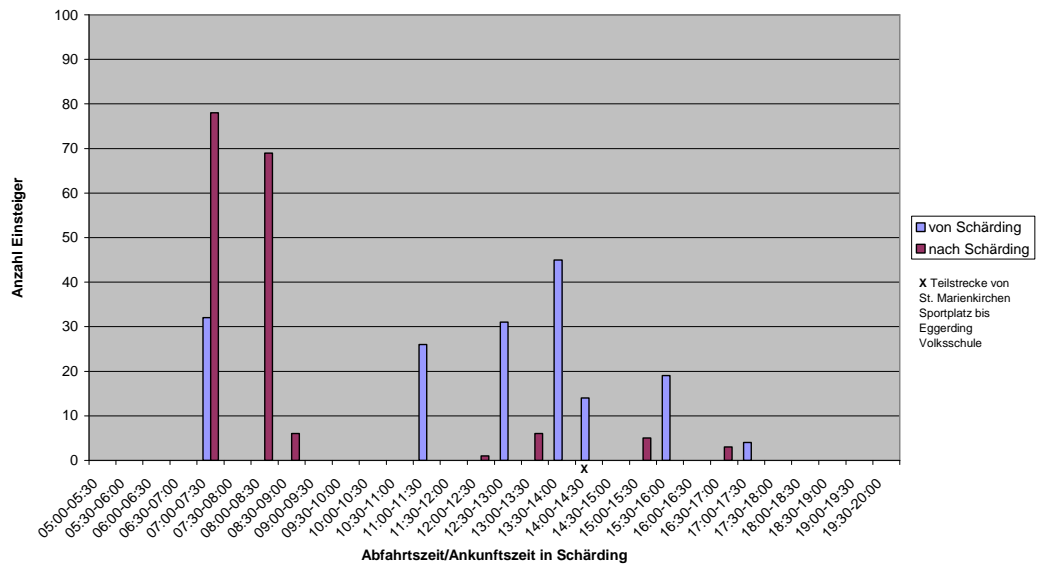
Beurteilung Linie 2302

- + Fahrplanangebot im Bereich der Angebotsstufe C - D, allerdings nur in den Schulzeiten
- + Fahrplan auf die Schulbedürfnisse in Schärding orientiert
- Keine Anbindung des Bahnhofs Schärding, d.h. keine Zubringerfunktion zur Bahn
- Kein konsequenter Takt

Bemerkung:

Die von der Firma Burgstaller betriebene Linie 8040 Schärding - St. Florian a. I. stellt einen Spezialfall dar.

2302 Schärding - Eggerding (- Andorf): Fahrgastfrequenzen 2008



3.2 Teilgebiet Ost

Übersicht: Linien 2304 - 2308 nach Riedau, Raab und Kopfing

Linie/Strecke	Anzahl Kurse					
	Mo-Fr Schulzeiten		Mo-Fr Ferien		Sa	
	→	←	→	←	→	←
2304						
Schärding - Raab	6	4	3	2	-	-
Schärding - Riedau	3	1	1	-	-	-
2306						
Schärding - Taufkirchen	7	5	2	3	-	-
Schärding - Sigharting	6	4	2	3	-	-
Schärding - Raab	3	2	2	3	-	-
2308						
Schärding - Taufkirchen	6	6	3	3	-	-
Schärding - Kopfing	4	4	2	2	-	-

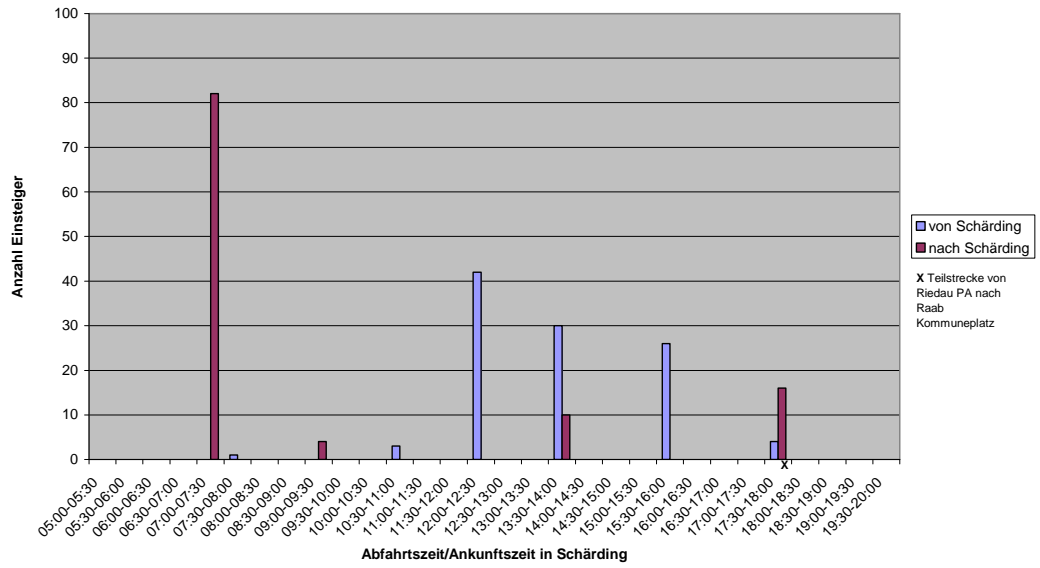
Beurteilung Linien 2304 - 2308

- + Klare Funktionsdifferenzierung der 3 Linien
- + Fahrplanangebot aller 3 Linien im Bereich der Angebotsstufe C - D, allerdings nur in den Schulzeiten
- + Fahrplan auf die Schulbedürfnisse in Schärding orientiert
- Kein konsequenter Takt
- Linie 2306: 1. Kurs zu früh für den Schulbeginn!
(vermutlich, um das Fahrzeug noch auf einer anderen Linie einsetzen zu können)

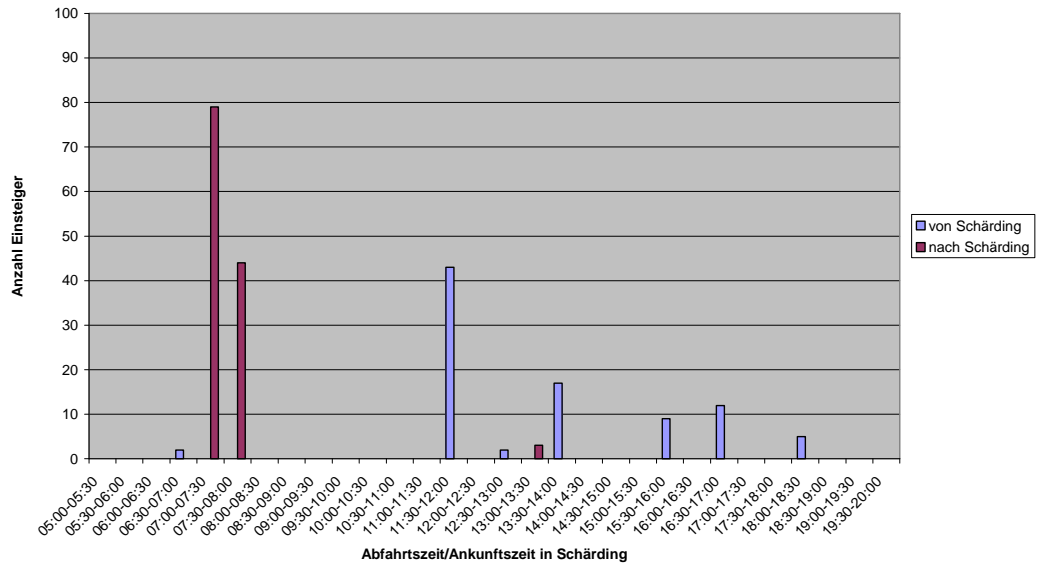
Hinweis

Die Linie 695 Enzenkirchen - Linz ist in der Untersuchung **nicht** enthalten.

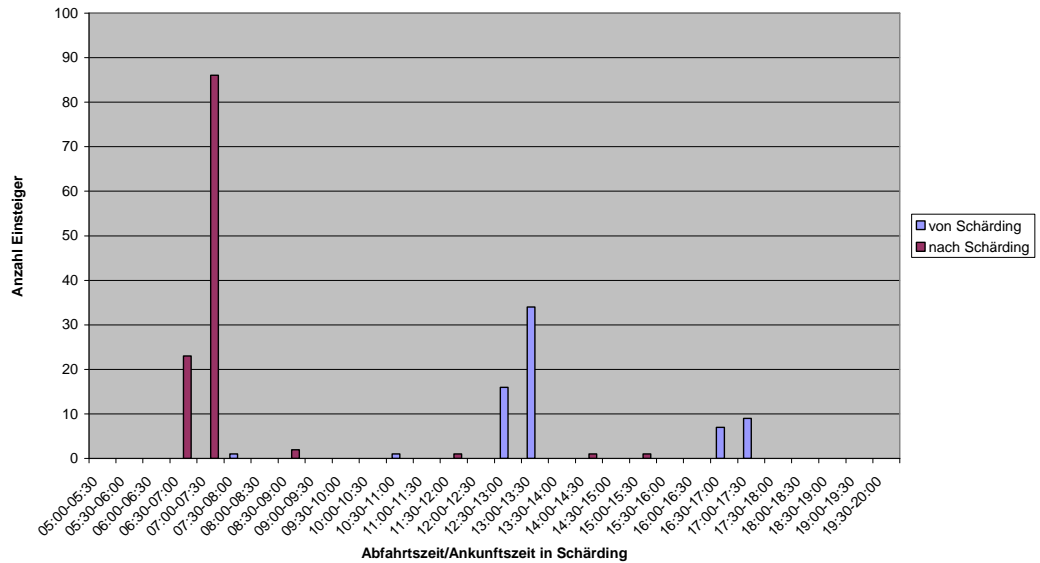
2304 Schärding - Andorf - Raab - Riedau: Fahrgastfrequenzen 2008



2306 Schärding - Taufkirchen - Raab: Fahrgastfrequenzen 2008



2308 Schärding - Taufkirchen - Kopping: Fahrgastfrequenzen 2008



3.3 Teilgebiet Nordost

Übersicht:

Linien 2312 - 2318 nach Rainbach, Stadl / Engelhartszell und Vichtenstein

Linie/Strecke	Anzahl Kurse					
	Mo-Fr Schulzeiten		Mo-Fr Ferien		Sa	
	→	←	→	←	→	←
2312						
Schärding - Rainbach	4	4	2	2	-	-
Schärding - Kaltenmarkt	3	1	-	-	-	-
2316						
Schärding - Münzkirchen	10	8	6	5	2	1
Schärding - Stadl*	6	4	3	1	-	-
Schärding - St. Aegidi	8	6	4	4	2	1
Schärding - Engelhartszell	5	3	2	2	2	1
Schärding - Waldkirchen	1	1	1	1	-	-
2318						
Schärding - Münzkirchen	2	4	1	2	2	1
Schärding - Vichtenstein*	4	4	2	3	2	1
Schärding - Pyrawang*	2	4	1	1	-	-

* teilweise mit Umsteigen

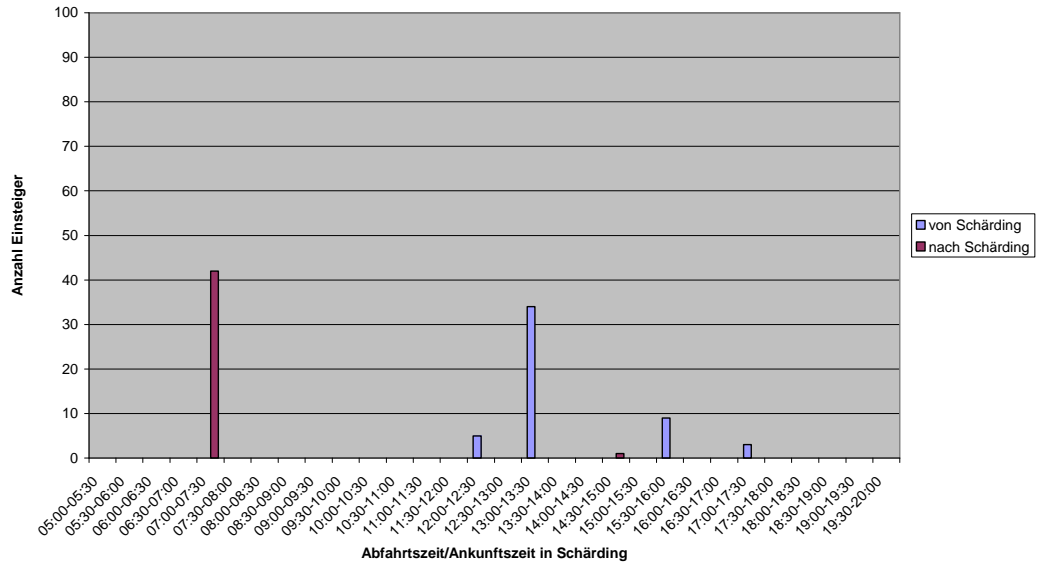
Beurteilung Linien 2312 - 2318

- + Klare Funktionsdifferenzierung auf der Linie 2316: Hauptlinie bis Engelhartszell, Zubringerlinie Münzkirchen - Stadl
- + Gutes Fahrplanangebot auf der Linie 2316 bis Münzkirchen (Bereich der Angebotsstufe C in den Schulzeiten, Angebotsstufe D in den Schulferien)
- + Fahrplan auf die Schulbedürfnisse in Schärding orientiert
- Nur Minimalangebot nach Rainbach (reine Schülerlinie)
- Kein konsequenter Takt
- Kaum Anschlüsse mit der Bahn (mangels Takt praktisch auch nicht möglich)

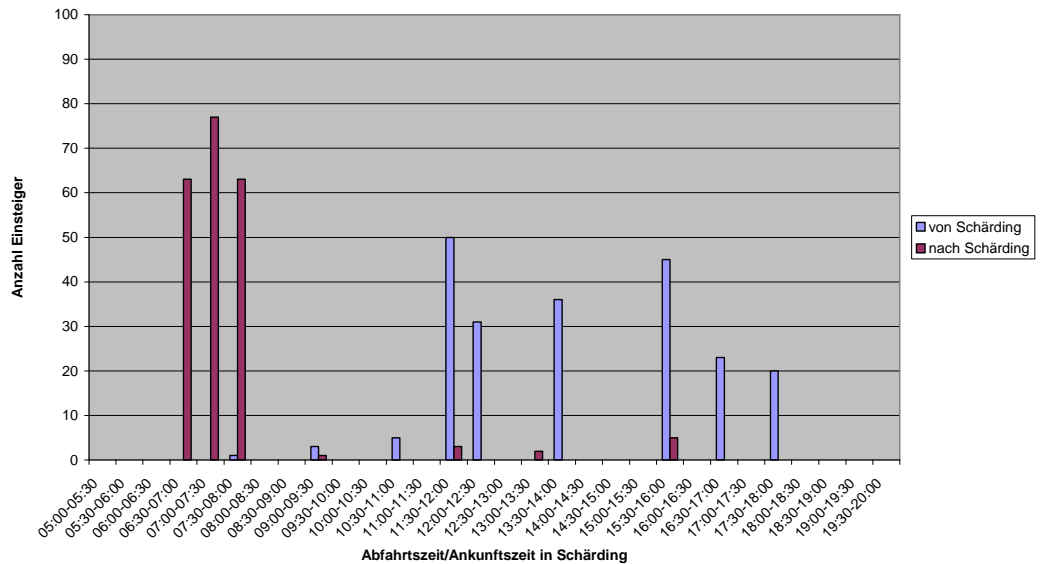
Hinweis

Die Linie 670 Linz - Eferding - Engelhartszell - Passau ist in der Untersuchung nicht enthalten.

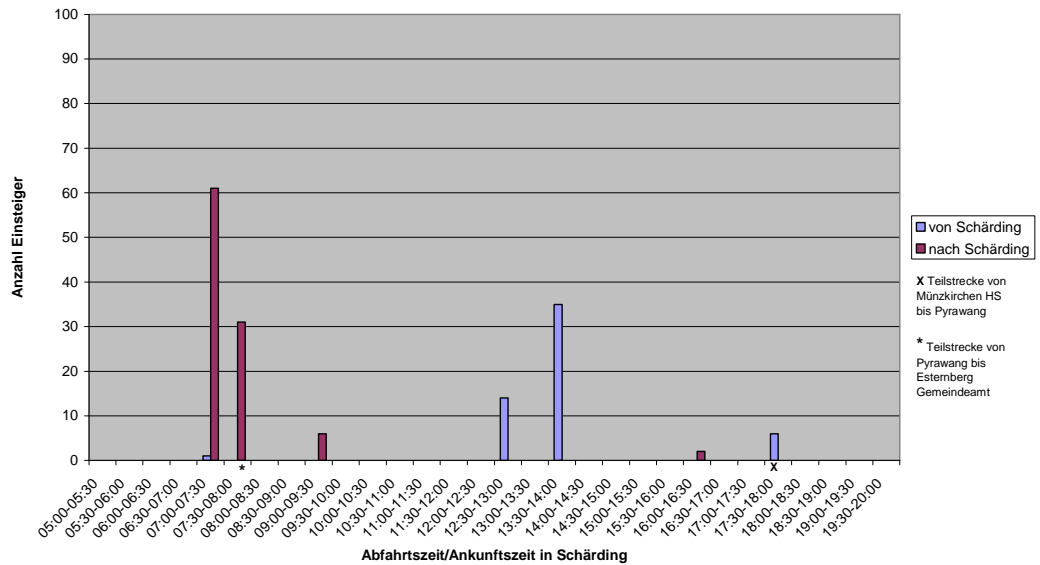
2312 Schärding - Rainbach - Kaltenmarkt: Fahrgastfrequenzen 2008



2316 Schärding - Münzkirchen - St. Aegidi - Waldkirchen: Fahrgastfreq. 2008



2318 Schärding - Münzkirchen - Vichtenberg: Fahrgastfrequenzen 2008



3.4 Teilgebiet Nord

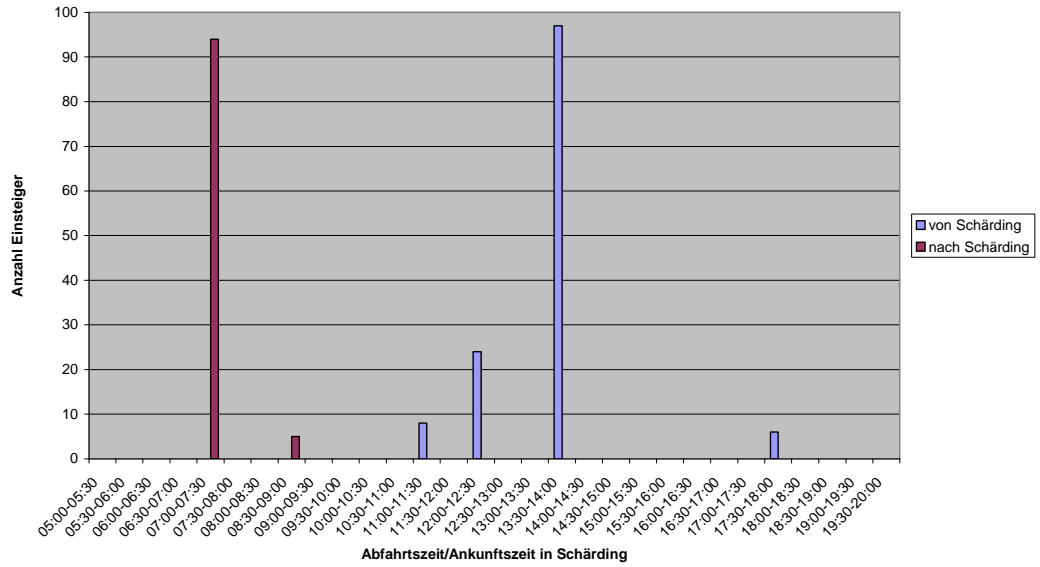
Übersicht: Linien 2324 - 2328 nach Freinberg, Mayrhof und Passau

Linie/Strecke	Anzahl Kurse					
	Mo-Fr Schulzeiten		Mo-Fr Ferien		Sa	
	→	←	→	←	→	←
2324						
Schärding - Schardenberg	6	6	2	3	2	2
Schärding - Freinberg	4	1	2	1	-	-
2326						
Schärding - Wernstein Ortsmitte	3	4	3	2	-	-
Schärding - Schardenberg	4	4	4	3	-	-
Schärding - Schardenberg Mayrhof	4	4	4	3	-	-
2328						
Münzkirchen - Schardenberg - Freinberg - Passau	3	4	3	2	-	-

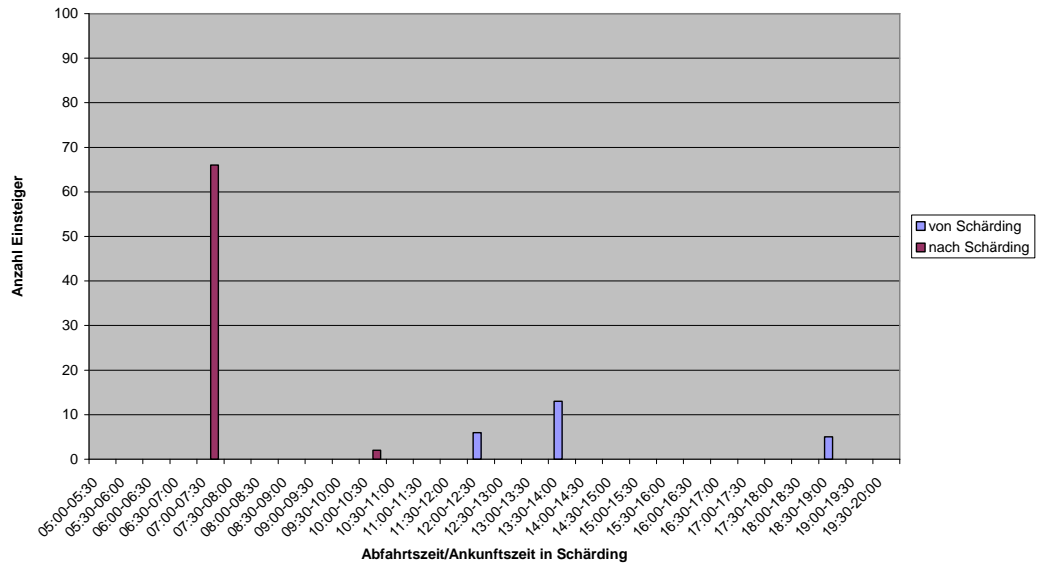
Beurteilung Linien 2324 - 2328

- + Fahrplanangebot bis Schardenberg im Bereich der Angebotsstufe C - D, allerdings nur in den Schulzeiten
- + Fahrplan auf die Schulbedürfnisse in Schärding orientiert
- Umständliche und stark umwegbehaftete Linienführung
- 2 unterschiedliche Routen zwischen Schärding und Schardenberg (direkt via Kreuzberg bzw. via Wernstein)
- Nur Minimalangebot zu den Ortsteilen / Gemeinden ausserhalb von Schardenberg Dorfmitte
- Bedienung der östlichen Achse zwischen Schardenberg und Freinberg aufgrund der kaum vorhandenen Besiedlung sehr fraglich
- Kein konsequenter Takt

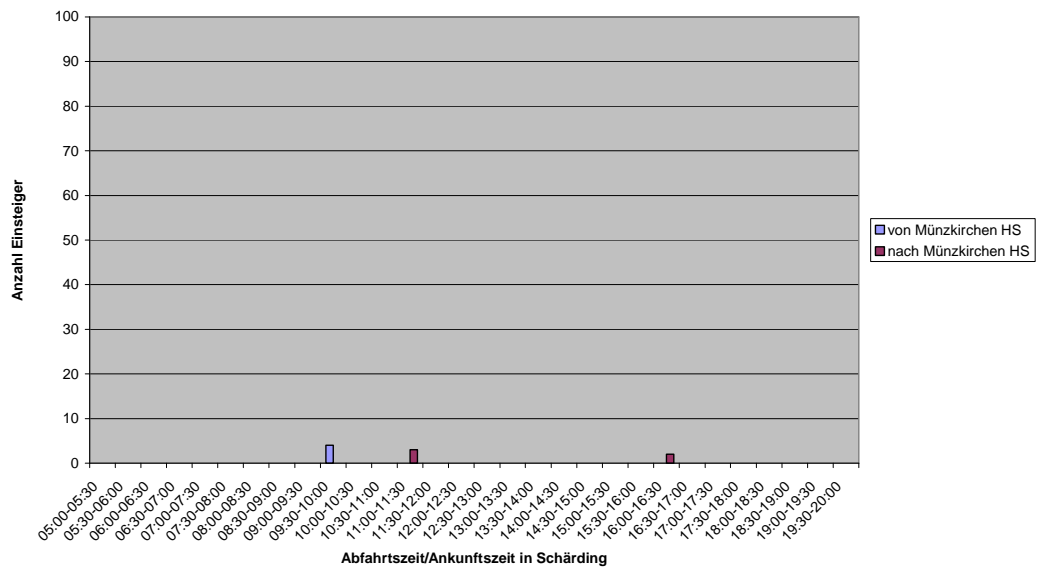
2324 Schärding - Haibach - Freinberg (- Schärding): Fahrgastfrequenzen 2008



2326 Schärding - Wernstein - Mayhof - Saming (- Schärding): Fahrgastfreq. 2008



2328 Münzkirchen - Scharfenberg - Freinberg - Haibach - Passau 2008



3.5 Zusammenfassende Analyse

Die Beurteilung des heutigen Liniennetzes und Fahrplanangebots lässt sich gliedern nach

- Vorteilen
- Nachteilen
- Strukturellen Defiziten

Vorteile

Die Vorteile hängen im Wesentlichen zusammen mit den konzeptionellen Änderungen, die im Rahmen des "Sanierungskonzepts 2006" vorgenommen wurden:

- + **Liniennetz** in den Teilgebieten Süd, Ost und Nordost grundsätzlich zweckmässig (nur 1 Route, gestreckte Linienführung)
- + Gewisse Systematik in der **Fahrplangestaltung**: Anzahl Kurse in den Schulzeiten mind. gemäss Angebotsstufe D
- + Ausrichtung auf die **Schulbedürfnisse** in Schärding

Zu erwähnen ist, dass gegenüber dem "Sanierungskonzept 2006" seither beim Fahrplan kaum Änderungen vorgenommen wurden.

Nachteile

Die Nachteile stehen im Zusammenhang damit, dass einerseits im "Sanierungskonzept 2006" aus finanziellen Gründen kaum Angebotsausbauten (bzw. der Einsatz von mehr Bussen) möglich waren, andererseits die Bahn nach wie vor keinen vertakteten Fahrplan aufweist:

- Liniennetz im Teilgebiet **Nord** sehr problematisch: Umwegfahrten, unterschiedliche Linienführungen
- Auf fast allen Linien sehr **geringes Fahrplanangebot** (nur Angebotsstufe D)
- In den Schulferien nochmals ausgedünntes Fahrplanangebot
- **Kein Taktfahrplan**

Betriebsmittel

Das Liniennetz bzw. der Fahrplan werden heute mit insgesamt **12 Fahrzeugen** betrieben. Gewisse Fahrzeuge fahren Kurse auch auf anderen Linien.

Strukturelle Defizite

Das Liniennetz ist heute fast ausschliesslich nach Schärding ausgerichtet, der Fahrplan auf die Schulen. Das Busangebot bildet heute einen "Inselbetrieb" mit allen Konsequenzen:

- Generell **keine Verknüpfung** mit der **Bahn**, auch nicht in Schärding (aus den Korridoren Münzkirchen und Schärding - St. Florian)
- **Keine Verbindung** aus Richtung Eggerding bzw. aus Richtung Kopfing nach **Andorf**
- **Unbefriedigendes Angebot** nach **Passau**

Fazit

Aus den oben angeführten Sachverhalten schälen sich **3 Schwerpunkte** für die konzeptionelle Bearbeitung heraus:

- **Erweiterung** von Liniennetz und Angebot zu weiteren Zentrumsorten neben Schärding: Neu Andorf und Passau
- **Verknüpfung** von Bahn und Bus in Schärding und zusätzlich auch in Andorf, zugunsten der Zubringerfunktion auf die Schiene.
- Konsequenter **Taktfahrplan** beim Bus, abgestimmt auf die Bahn als "Taktgeber".

4 Vorgaben

4.1 Zielsetzungen

Grundversorgung

Neben der Abwicklung spezifischer Nachfragen wie z.B. dem Schülerverkehr hat der öV auch die Aufgaben einer Grundversorgung.

*Die **Grundversorgung** ist ein Angebot, das es sonst nicht mobilen Personen ermöglicht, über eine gewisse Mobilität zu verfügen.*

→ Grundsätzlich sind **alle Fahrtzwecke** eingeschlossen.

Warum Grundversorgung?

- Trotz angeblicher "Vollmotorisierung":
Es gibt nach wie vor Haushalte ohne Auto.
- Auch bei einem Haushalt mit Auto (durchschnittliche Personenanzahl je Haushalt: 2,5):
Das Auto steht nicht allen Personen gleichermaßen und jederzeit zur Verfügung.
- Für Jugendliche unter 18 Jahren oder Personen, die nicht (mehr) Auto fahren können oder wollen?
- Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten und Gesundheitsversorgungseinrichtungen sind in der eigenen Gemeinde nur beschränkt vorhanden bzw. verfügbar.
- Stärkung des ländlichen Raums

Erweiterte Grundversorgung

Gemäss Beschluss der Arbeitsgruppe vom 23.6.2009 soll die Grundversorgung auch weiter gefasst werden:

*Das **ÖV-Konzept** soll zusätzlich darauf abzielen, ein Umsteigen vom Auto auf Bahn und Bus zu ermöglichen bzw. zu fördern.*

Taktfahrplan

*Beim **Taktfahrplan** sind die Abfahrtszeiten an einer bestimmten Haltestelle während des ganzen Tages und mindestens an den Arbeitstagen (Montag - Freitag) durchgehend bei allen Kursen gleich.*

Warum Taktfahrplan?

Für die **Kunden**: Vorteile durch

- + leichte Merkbarkeit der Abfahrtszeiten
- + sehr gute Lesbarkeit der Fahrpläne (i.A. keine Zusatzzeichen)
- + konsequente Auslegung der Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln

Für das **Unternehmen** bzw. die **öffentliche Hand**: Vorteile durch

- + optimierte Fahrzeugumläufe
- + wirtschaftlichen Betrieb

4.2 Grundpfeiler des Konzepts

Vorschläge zur grundsätzlichen Ausgestaltung des ÖV-Systems

Die nachstehenden Überlegungen lassen sich aus den Ausführungen der vorhergehenden 2 Kapitel konsequent entwickeln - sie sind die Basis für die Entwicklung des Liniennetzes und die Ausgestaltung des Fahrplans

- Das **Busnetz** ist zweckmässig zu **differenzieren** in:
 - Ausgeprägte **Hauptlinien** entlang dicht besiedelter Korridore
 - **Zubringerverkehre** für die flächige Erschliessung.
- Die Buslinien sind konsequent auf die **Anschlüsse am Hauptanschlusspunkt** auszulegen
 - **Hauptlinien** auf die **Bahn**
 - **Zubringerlinien** auf die Hauptlinie (oder Bahn).
- Das **Regionalverkehrskonzept** ist konsequent auf **3 Angebotsstufen** auszulegen:
 - Angebotsstufe **A: Integraler Stundentakt**
 - Angebotsstufe **C: Stundentakt mit 2 Lücken** am Vormittag und am Nachmittag
 - Angebotsstufe **D: Minimalangebot** mit 4 - 6 Kurspaaren.
- Für alle Linien - mit wenigen begründeten Ausnahmen - ist **neu** die **Angebotsstufe C** mit rund 8 - 10 Kurspaaren vorzusehen.
- Als **Alternative** zur Angebotsstufe D sowie am Samstag kann ein **Rufbusbetrieb** in Betracht gezogen werden.
- Die **Betriebszeit** (1. Kurs am Morgen, letzter Kurs am Abend) der Buslinien ist auf die Hauptnachfragen im Zentrumsort auszulegen.
- Für die Linien mit **Angebotsstufe C** wird auch am **Samstag** ein gewisses Angebot vorgesehen. Das Angebot umfasst
 - 2 Fahrgelegenheiten **zum** Zentrumsort am Morgen
 - 2 Rückfahrgelegenheiten **vom** Zentrumsort vor und kurz nach der Mittagszeit.
- Am **Sonntag** ist vorerst **kein** Angebot vorzusehen.
- Die spezifischen Anliegen des Schülerverkehrs sind zu berücksichtigen.

4.3 Angebotsgestaltung

Liniennetz

Die Gestaltung des Liniennetzes beruht auf folgenden Grundsätzen:

- **Direkte Erreichbarkeit**
des nächsten bzw. für die jeweilige Gemeinde **wichtigsten Zentrums-orts** (i.A. Bezirkshauptort)
Ausnahmefall: maximal einmaliges Umsteigen
- **Linienführung**
grundsätzlich möglichst **gestreckt**, ohne Umwegfahrten
- Nur **eine Linienführung**,
ohne Alternativrouten oder Ausnahmen
- **Beide Richtungen** einer Linie auf **derselben Achse**
Ausnahmen in Form von Schlaufen allenfalls am Liniende vertretbar
- **Verknüpfungen Bahn - Bus**
an ausgewählten, dafür gut ausgestatteten Umsteigepunkten:
 - im Norden im Bezirkshauptort Schärding
 - im Osten in Andorf bzw. Riedau
 - ev. weitere
- Gebrochene Verbindungen (d.h. mit Umsteigen) auf kurzen Entfernungen sind zu vermeiden.

Fahrplanangebot

Für die Ausgestaltung des Fahrplans gelten folgende Grundsätze:

- Die **Betriebszeit**, bezogen auf den Zentrumsort, erstreckt sich mindestens auf den Zeitbereich zwischen
 - **07.00 - 07.30 Uhr** (erste Ankunft) und
 - **18.00 - 18.30 Uhr** (letzte Abfahrt)
- Bei der Angebotsstufe C sind in den **Hauptverkehrszeiten** morgens, mittags und abends mindestens **je 2 Kurse** in maximal stündlicher Abfolge anzubieten (bezogen auf die jeweilige Haupt-Nachfragerichtung).
- Vor allem an Umsteigepunkten ausserhalb der Zentrumsorte sind die **Zubringerlinien** optimal auf die Hauptlinien von Bahn oder Bus abzustimmen ("schlankes" Umsteigen).

Betrieb

- Das Fahrplanangebot am Samstag wird so gestaltet, dass pro Linie nur **1 Fahrzeug** eingesetzt werden muss.

4.4 Fahrplanstruktur Angebotsstufe C

- Die (mittlere) **Angebotsstufe C** bildet grundsätzlich den **"Standard"** für das Fahrplanangebot im neuen Bezirkskonzept.
- Sie stellt eine angemessene **Grundversorgung** für alle Fahrtzwecke sicher.
- Die Wahl einer anderen Angebotstufe bedarf deshalb einer ausführlichen Begründung.

Die Fahrplanstruktur der Angebotsstufe C lässt sich grafisch darstellen. Die Abbildung zeigt eine Linie mit einer Fahrzeit von rund 50 Min., wie sie z. B. im Bezirk Ried fast überall vorhanden ist.

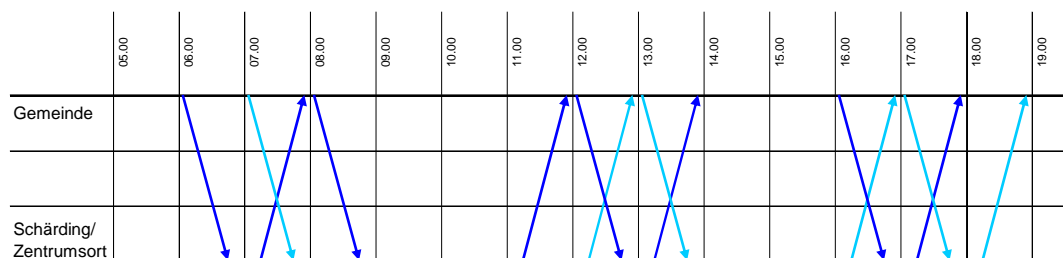


Abbildung 1:
Fahrplanstruktur Angebotsstufe C

Die Darstellung vermittelt folgendes:

- Die Kurse kommen grundsätzlich kurz vor der Stunde im Zentrumsort an und fahren nach einer kurzen Aufenthaltszeit wieder zurück. Am Linienende, d.h. in der Aussen-gemeinde, ergibt sich ebenfalls eine sog. Wendezeit.
- Der erste Kurs trifft im Zentrumsort kurz vor 7 Uhr ein, der letzte fährt ab Zentrumsort kurz nach 18 Uhr.
- Dieses Konzept funktioniert genauso auch mit Ankunfts-/Abfahrtszeiten im Zentrumsort zur halben Stunde.
- Bei einer Fahrzeit von maximal 55 Min. braucht es für das oben dargestellte Angebot grundsätzlich **2 Fahrzeuge**.
- Massgebend für die zeitliche Lage der Kurse bzw. auch den Fahrzeugbedarf ist der Zugsfahrplan.
Ideal ist eine Zugskreuzung zur vollen oder halben Stunde.

4.5 Fahrplanstruktur Angebotsstufe D

Die Angebotsstufe D ist gegenüber der Angebotsstufe C (Standard) angezeigt:

- in Korridoren mit sehr tiefer Nachfrage, insbesondere dann, wenn ein Rufbusbetrieb wegen der Linienlänge nicht in Betracht kommt
- auf Abschnitten mit grösserer Entfernung zum Zentrumsort

- Mit der **Angebotsstufe D** wird das Angebot auf die ausgeprägten Spitzenzeiten beschränkt.
- Das Angebot richtet sich praktisch **nur** an den Pendlerverkehr.

Die Struktur der Angebotsstufe D geht aus der folgenden Abbildung hervor. Unterstellt ist ebenfalls eine Fahrzeit von ca. 50 Min.

Angebotsstufe D: optimiert, 4 Kurspaare

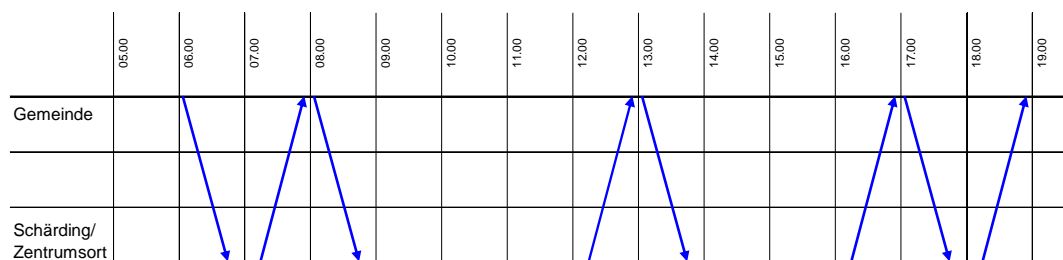


Abbildung 2:
Fahrplanstruktur Angebotsstufe D

Die Darstellung vermittelt folgendes:

- Der erste Kurs zum Zentrumsort und der letzte vom Zentrumsort entsprechen dem der Angebotsstufe C.
- Ein zweiter Kurs am Morgen und späteren Nachmittag ist so gelegt, dass der Umlauf mit **einem** Fahrzeug möglich ist.
- Über Mittag wird nur ein Kurspaar angeboten.

4.6 Verknüpfung Bahn - Bus / Anschlusspunkte

Für die Festlegung der Anschlussprioritäten sind einerseits die ausserhalb der Region liegenden Zielorte zu berücksichtigen, zum anderen die Lage der Anschlusspunkte in der Region selbst.

Festhalten lässt sich folgendes:

- Wichtigste Zielorte, die mit dem neuen Bahnangebot auch aus dem Bezirk Schärding deutlich besser erreichbar werden, sind Wels und vor allem Linz.
- Verknüpfungspunkt Bus - Bahn für die **nördlichen** Gemeinden im Sauwald (Münzkirchen - Engelhartzell und Schardenberg - Freinberg) ist klar der Bezirkshauptort **Schärding**.
- Für die **südlichen** Gemeinden ist die Verknüpfung in Schärding nur für St. Florian und allenfalls noch Marienkirchen zweckmässig. Bereits für Marienkirchen enthält die Anbindung in Schärding eine sog. "Rückwärtserschliessung" für Fahrten in den Zentralraum.

metron

- Für den **östlichen** Teil des Bezirks (Kopfing im Norden, Eggerding im Süden) muss deshalb eine neue Verknüpfung in **Andorf** angestrebt werden.

Oder anders formuliert:

Für die meisten Linien im östlichen Bezirksteil (2304, 2306, 2308) macht eine Verknüpfung in Schärding kaum Sinn.

Dies führt zu folgender Zuordnung:

- **Schärding** als Verknüpfungspunkt für die nördlichen Gemeinden (Schardenberg, Münzkirchen) sowie für die unmittelbar südlich gelegenen Gemeinden (St. Florian)
- **Andorf** als neuer Verknüpfungspunkt für die nordöstlichen Gemeinden (Kopfing) sowie die südlichen Gemeinde(n) (Eggerding)

5 Rahmenbedingungen

5.1 Bahnfahrplan Linz - Wels - Passau

Grundkonzept

Ab Dez. 2011 soll auf der Passauer Strecke ein neues Bahnkonzept eingeführt werden.

Es beruht auf:

- einem zweistündlich verkehrenden Regionalexpress (**REX**)
Linz - Wels (**ohne** Halt) - Schärding - Passau
- einem zweistündlich verkehrenden Regionalzug
Linz - Wels - Schärding - Passau, der zwischen Marchtrenk und Passau **alle** Haltepunkte bedient
- Zusatzzügen während der Hauptverkehrszeiten bis/ab Neumarkt Kalham bzw. Schär-
ding

Planungsstand Bahn

Die Angaben zum Bahnfahrplan beruhen auf dem Stand 1.2.2010.

Auswirkungen

Die Fahrzeiten betragen

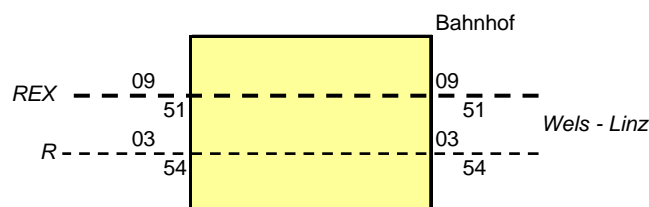
	Regionalzug	REX
Schärding - Wels	64	56
Schärding - Linz	82	72

Tabelle 1:
Fahrzeiten Bahn 2012

Aufgrund der Anschlussbedingungen (z.B. in Neumarkt-Kalham), der Gleisbelegung durch den Fernverkehr sowie durch die unterschiedlichen Fahrzeiten kann kein exakter 60-Min.-Takt realisiert werden.

Für Schärding weichen die Zeiten allerdings nur gerade um 3 bzw. 6 Min. vom exakten 60-Min.-Raster ab.

Die folgende Grafik zeigt die Zeitlage der Bahn in Schärding mit einer sog. "Netzgrafik".



Ankunftszeiten:

Am Kästchen (aus Richtung Wels zur Min. 04 und 08)

Abfahrtszeiten:

abgerückt vom Kästchen (nach Wels zur Min. 51 und 54)

Abbildung 3:
Zeitlage der Züge in Schärding 2012

Fahrplanentwurf

Der vorliegende Fahrplanentwurf (Stand 1.2.2010) ist geprägt durch 3 Sachverhalte:

- einem konsequenten Taktfahrplan von REX und Regionalzug ab 10 Uhr;
- einen speziellen Fahrplan in der Morgenspitze bis ca. 9 Uhr;
- 3 Zusatzzügen von Linz - Wels ab 16.30 Uhr

Konkret ergeben sich in Schärding folgende Abfahrten bzw. Ankunftszeiten:

⇒																
von Linz - Wels	an	06.22	07.15	08.26	10.09	11.03	12.09	13.03	14.09	14.53	16.09	16.32	17.03	17.32	18.09	18.32
⇐																
nach Wels - Linz	ab	06.45	06.59	08.18	09.51	10.54	11.51	12.54	13.51	14.54	15.51		16.54		17.51	18.54

- 10.09 REX (schnellere Fahrzeit)
- 11.03 R Regionalzug
- 08.26 Zug ausser Taktlage

Tabelle 2:
Bahnankunfts- und -abfahrtszeiten in Schärding 2012

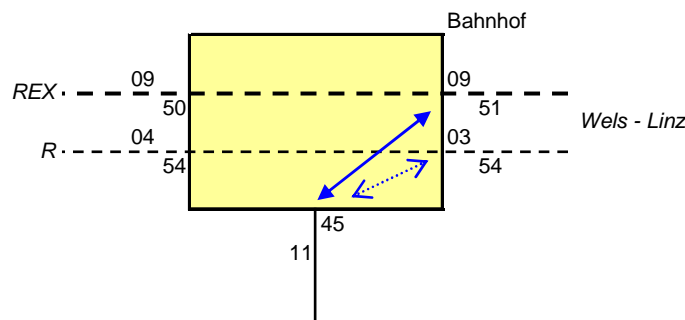
5.2 Anschlusssituation Bahn - Bus in Schärding

Anforderungen

Das Taktraster einer Buslinie von/nach Schärding muss so ausgelegt werden, dass

- die **Hauptrelation**, d.h. die Züge von/nach Wels - Linz, berücksichtigt wird, und zwar sowohl der REX als auch der Regionalzug
- der "früher" fahrende Zug, d.h. hier der REX mit Abfahrt zur Min. 51, noch erreicht wird;
- umgekehrt der "später" ankommende Zug (ebenfalls der REX) noch abgenommen wird.

Anschlusssituation Schärding: Linie von der Stadt

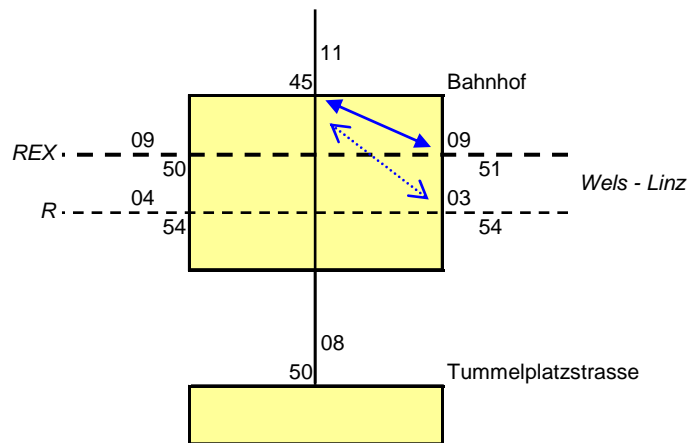


Die Übergangszeiten betragen vom Bus auf den Zug minimal 6, vom Zug auf den Bus 2 Min.

Konsequenzen:

Für eine am Bahnhof endende Linie entsteht eine sog. Wendezeit aus der Zeitdifferenz von Ankunft (Min. 45) und Abfahrt (Min. 11) von **26 Min.**

Anschlussituation Schärding: Linie von Münzkirchen



Konsequenzen:

Für eine an der Tummelplatzstrasse endende Linie ergibt sich eine Wende- bzw. Standzeit von 18 Min.

Fazit

- Soll eine Buslinie künftig am Bahnhof Schärding konsequent an die Bahn anschliessen (kurze Übergangszeiten in beide Richtungen), ergeben sich neben der zwingenden Verschiebung der Zeitlage auch gewisse Wendezeiten am Bahnhof (Linie von der Stadt) bzw. an der Tummelplatzstrasse (Linie von Münzkirchen).
- Es ergeben sich bei einer entsprechenden Auslegung optimale Anschlüsse an den **REX**.

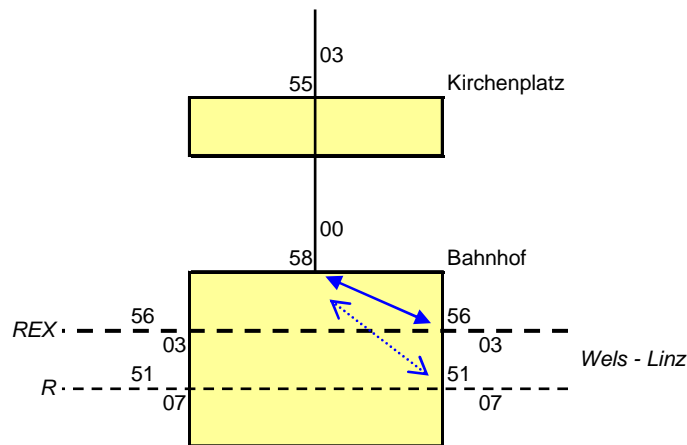
5.3 Anschlussituation Bahn - Bus in Andorf

Anforderungen

Auch hier muss das Taktraster einer Buslinie so ausgelegt werden, dass

- die **Hauptrelation**, d.h. die Züge von/nach Wels - Linz, berücksichtigt wird, und zwar sowohl der REX als auch der Regionalzug;
- der "früher" fahrende Zug, d.h. auch hier der REX mit Abfahrt zur Min. 03, noch erreicht wird;
- umgekehrt der "später" eintreffende Zug mit Ankunft zur Min. 56 (ebenfalls der REX) noch abgenommen wird.

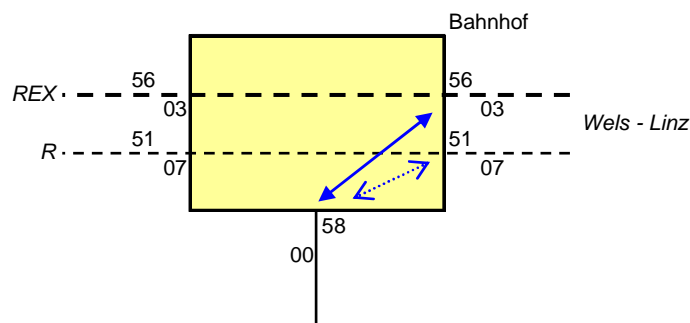
Anschlussituation Andorf: Linie vom Ortszentrum



Konsequenzen:

Für eine Buslinie aus Richtung Norden ergeben sich optimale Anschlüsse auf den/vom REX bei minimalen Wendezeiten von 2 Min.

Anschlussituation Andorf: Linie von Süden



Konsequenzen:

Auch hier sind Anschlüsse auf den REX und Wendezeiten ideal.

Soll die Linie zum Ortszentrum verlängert werden (Fahrzeit ca. 3 Min.), verlängern sich entsprechend die Übergangszeiten auf die Züge um je 3 Min. (sonst würde ein zusätzliches Fahrzeug notwendig).

Fazit

In Andorf ergeben sich bei einer entsprechenden Auslegung der Buslinie optimale Anschlüsse an den **REX**.

5.4 Schulzeiten

Schärding

Die wichtigsten Schulbeginn- und Schulschlusszeiten der Ausbildungsstätten in Schär-
ding sind:

	Schulbeginn Morgen	Schulschluss Mittag		Schulschluss Nachmittag		
HS Schärding, Schulstrasse 5B	7.30	12.10	13.00	15.40		
HAK Schärding, Schulstrasse 3	7.30	12.10	13.00		16.20	
Bundesgymnasium Schulstraße 423	7.30		13.00			
Berufsschule Ziergartenstraße 2	7.30	11.55		(15.15)	(16.15)	17.05
Späteste Ankunft Bus Früheste Abfahrt Bus	7.15	12.25	13.15	15.55 15.30	16.35	17.20

Tabelle 3:
Schulzeiten in Schärding

Die Angaben wurden anfangs 2010 bei den Schulen erhoben. Für den Weg zwischen
den Schulen und der Bushaltestelle Tummelplatzstrasse wird ein Zeitbedarf von mind. **15**
Min. zugrunde gelegt.

Andorf

Die wichtigsten Schulbeginn- und Schulschlusszeiten der Ausbildungsstätten in Andorf
sind:

	Schulbeginn Morgen	Schulschluss Mittag		Schulschluss Nachmittag		
HS Andorf	7.30	12.15			15.50	
HTL	7.30	12.10	13.05	14.55		16.45
Landwirtschaftliche Schule (Freitag)	7.30			(14.00)	16.10	17.05
Späteste Ankunft Bus Früheste Abfahrt Bus	7.20	12.25	13.15	15.05	16.20	17.15

Tabelle 4:
Schulzeiten in Andorf

5.5 Grundsätze zur Abstimmung Bahn - Bus

Die Ausführungen in den vorhergehenden Kapiteln geben einen ersten Hinweis auf die Schwierigkeiten bei der Auslegung zweckmässiger Busfahrpläne. Zu berücksichtigen sind bei einer Buslinie, die neu mit der Bahn verknüpft wird:

- der neue Grundtakt von Regio- und REX-Zügen,
- der vom Takt abweichende Fahrplan der Bahn in der Morgenspitze,
- die Zusatzzüge am späten Nachmittag,
- die (wichtigsten) Schulzeiten

Auslegung des Fahrplans

Diese unterschiedlichen und z.T. widersprüchlichen Vorgaben sollen gemäss folgenden Grundsätzen behandelt werden:

- In der Morgenspitze (bis 7 Uhr) werden **alle** Buskurse **zum** Verknüpfungspunkt genau auf die **Züge** abgestimmt (Zubringer).
- Zwischen 7 und 8 Uhr hat die Berücksichtigung des **Schulbeginns** um 7.30 Uhr nach wie vor 1. Priorität.
- Zwischen 10 und 18 Uhr werden mindestens die zweistündlich verkehrenden REX von/nach Linz - Wels optimal angebunden. Abweichungen sind **nicht** zulässig.
- Zwischen 12 und 16 Uhr wird auf die **Schulschlusszeiten** Rücksicht genommen, wobei der Fahrplan soweit wie möglich in einem merkbaren Taktraster gestaltet wird.
- In der Abendspitze (ab 16.30 Uhr) werden **alle** Buskurse **vom** Verknüpfungspunkt wiederum genau auf die **Züge** abgestimmt (Abbringer).

Neue Tagesrand-Verbindungen nach Linz

- Anzustreben sind für möglichst viele Gemeinden sog. **Tagesrand-Verbindungen, mit**
 - Hinfahrt am Morgen früh, mit Ankunft in Linz vor 8 Uhr
 - 1 - 2 Rückfahrten am Nachmittag, Linz ab nach 17 Uhr

6 Konzept Teilgebiet Süd

6.1 2302 Schärding - Eggerding - Andorf

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot ist weitestgehend auf den Schulverkehr ausgelegt, und zwar nicht nur nach Schärding, sondern auch zwischen Eggerding und Marienkirchen. Einzelne Kurse führen weiter bis zum Ortsteil Ranseredt bzw. Andorf oder beginnen dort.

Der Fahrplan kann mit 1 Fahrzeug betrieben werden, einzig für den 2. Kurs am Morgen wird zusätzlich ein Fahrzeug der Linie 2316 eingesetzt.

Konzept 2012

Im Hinblick auf die Aufgabenstellung der Konzepterarbeitung muss auch für die südöstlich von Schärding gelegenen Gemeinden eine Bahnanbindung untersucht werden. Konkret stellen sich 3 Probleme:

- Fahrroute via Schärding für gewisse Gemeinden, v.a. für St. Marienkirchen und Eggerding, länger als via Andorf
- Ungünstige Anschlussbedingungen in Schärding: Bei einem Taktfahrplan 26 Min. Wendezeit (siehe Kap. 5.2)
- Zwingend 2. Fahrzeug erforderlich (Bahnanbindung auch in Widerspruch zu den Schulbedürfnissen)

Für eine Anbindung in Andorf bzw. eine Verdichtung des Angebots auf dem Abschnitt Eggerding - Andorf sprechen folgende Gründe:

- "Logische" Fahrroute für Fahrgäste aus Eggerding
- Optimale Anschlussverhältnisse in Andorf; minimale Wendezeit
- Zwei Fahrzeuge können die Schulbedürfnisse und die Bahnanbindung ohne Widersprüche sicherstellen

Vorschlag 2012

Das heutige Konzept soll wie folgt erweitert werden:

- "Stammlinie" Schärding - St. Marienkirchen - Eggerding (- Andorf)
- **Neu Verknüpfung** der Linie am Bahnhof **Schärding**; **Zubringerfunktion** auf die Bahn auch für St. Florian und Schärding (statt Stadtbus)
- **Neu** konsequente **Verlängerung** der Linie nach **Andorf**; **Zubringerfunktion** auf die Bahn für Eggerding (und auch teilweise für St. Marienkirchen)

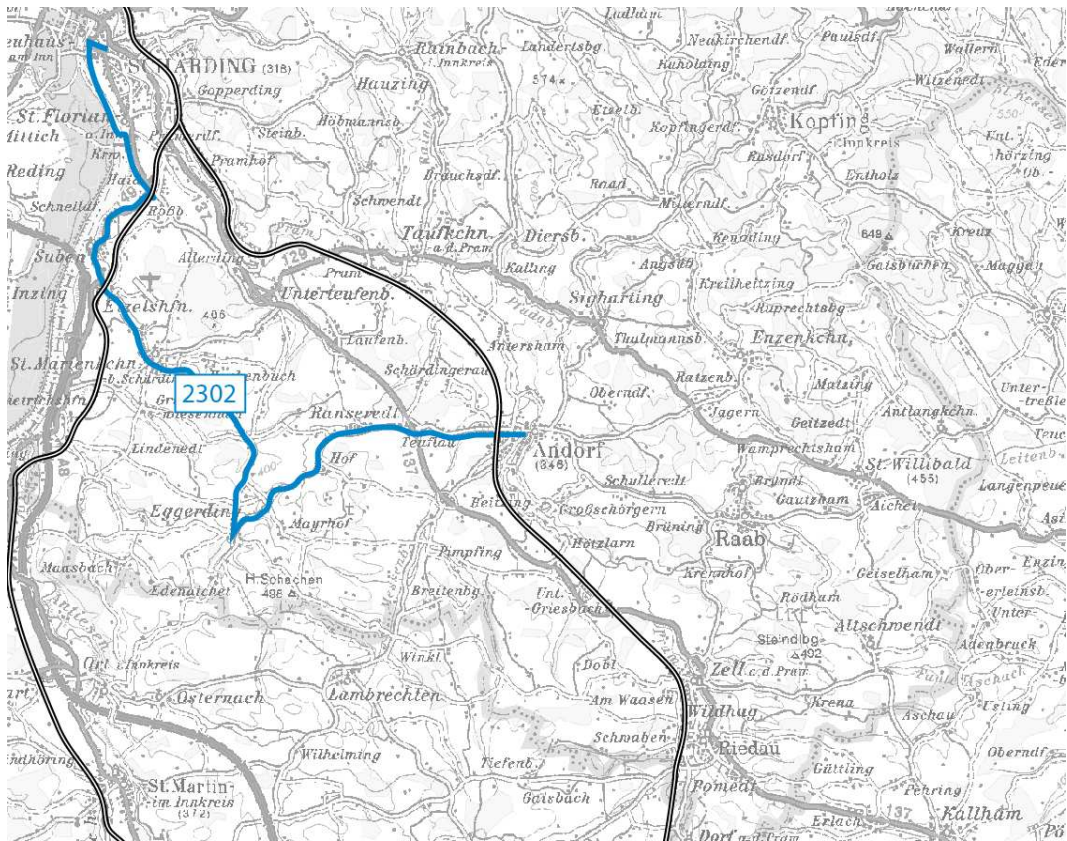


Abbildung 4:
Liniennetz Teilgebiet Süd

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan auf der Stammstrecke Schärding - Eggerding beruht auf der **Angebotsstufe C** mit 8 Kurspaaren.
- Auf der neuen Strecke Eggerding - Andorf ist die **Angebotsstufe C** mit 8 Kurspaaren vorgesehen.
- Der Fahrplan nimmt weiterhin Rücksicht auf die Schulbedürfnisse in Schärding, neu zusätzlich auch auf die Schulzeiten in Andorf.
- Der Kurs ab Ranseredt nach Schärding um ca. 7 Uhr wird wie heute mit einem Kurs der Linie 2316 gefahren.
- Der Abschnitt Eggerding - Andorf wird als Zubringer auf die Bahn ausgelegt:
 - Erster Kurs ausgerichtet auf den REX, Andorf ab 6.30 Uhr, Linz an 7.44 Uhr
 - Letzter Kurs Andorf ab 18.25 Uhr bis St. Marienkirchen (Linz ab 17.20 Uhr)
- Fahrplan Schulferien:
 - 4 Kurspaare Schärding - Eggerding
 - 3 Kurspaare Eggerding - Andorf
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar Schärding - Eggerding

Bemerkung:

In der Umsetzungsphase müssen die spezifischen Schulbedürfnisse im Gebiet St. Marienkirchen noch eingebaut werden.

Merkmale

- + **Neu** Verlängerung der Linie 2302 zum **Bahnhof Schärding**
- + **Neu** Verknüpfung am Bahnhof Schärding mit fast durchwegs optimalen Anschlüssen (für St. Florian und Schärding)
- + **Verdichtung** des Angebots auf der Strecke Schärding - Eggerding um 2 Kurspaare
- + **Neu** Tagesrand-Kurse via Schärding: Linz an um 7.53 Uhr, ab um 16.57 Uhr
- + Kurse für die Schulverbindungen nach Schärding praktisch unverändert bzw. optimiert
- + **Neu** dichteres Angebot (Angebotsstufe C) für St. Marienkirchen und Eggerding nach **Andorf** (Zentrumsfunktionen, Schulen)
- + Anschlüsse in Andorf an die Eilzüge von/nach Wels - Linz
- + **Neu** Tagesrand-Kurse via Andorf: Linz an 7.44 Uhr, ab 17.20 Uhr
- + Vertakteter Fahrplan
- Zusätzliches Fahrzeug erforderlich

7 Konzept Teilgebiet Ost

7.1 Grundkonzept

2304 - 2308 Linien nach Riedau, Raab und Kopfing

Die Ausbildung des Liniennetzes im Korridor zwischen Schärding und Raab gestaltet sich nicht so einfach. Bis zum neuen Konzept, das im Dezember 2006 eingeführt wurde, existiert denn auch eine Vielzahl von Linienführungen.

Die Hauptanforderungen an die ÖV-Erschliessung lassen sich wie folgt formulieren:

- Erschliessung aller grösseren Siedlungsgebiete, die nicht nur an den beiden Bundesstrassen, sondern auch abseits liegen (Rossbach; Laufenbach und Bachschwölln)
- Möglichst schnelle Verbindungen für die weiter entfernten Siedlungsgebiete und Gemeinden nach Schärding (Andorf, Raab)
- Umsteigefreie Verbindungen zum Zentrum Schärding, gemäss den Netzgestaltungsgrundsätzen

Die letztgenannte Anforderung ist auch die Begründung, neben der Bahn eine Busverbindung zwischen Schärding und Raab/Andorf aufrechtzuerhalten und nicht eine Zubringerlinie zur Bahn einzurichten: Mit einer Zubringerlinie müsste auf der Fahrt zum Zentrum Schärding zweimal umgestiegen werden.

Eine nochmalige verkehrsplanerische Überprüfung des Liniennetzes in diesem Teilraum zeigte, dass das seit rund 3 Jahren bestehende Netz bzw. die Zuordnung der Funktionen nach wie vor grundsätzlich richtig ist. Zu diesem Netz sind nach der Einführung im Dez. 2007 auch keine Einwände geäussert worden.

Vorschlag 2012 I

Unverändertes Netz mit

- *Linie 2304 Schärding - Schnellstrasse - Teuf lau - Andorf - Raab - Riedau*
- *Linie 2306 Schärding - Rossbach - Taufkirchen - Enzenkirchen - St. Willibald - Raab*
- *Linie 2308 Schärding - Schnellstrasse - Laufenbach - Taufkirchen - Diersbach - Kopfing*

Die Linien 2304 und 2308 benützen auf einem Teilabschnitt die Schnellstrasse als schnelle Route, während die Linie 3206 die Siedlungsgebiete auch zwischen Taufkirchen und St. Florian erschliesst.

Neue Linie Andorf - Kopfung

Neben Andorf und Taufkirchen ist Kopfung die drittgrösste Gemeinde im östlichen Bezirksteil. Während Andorf und Taufkirchen auch mit der Bahn erschlossen sind und Andorf zudem über eine direkte Buslinie nach Ried verfügt, ist Kopfung nur mit der Buslinie nach Schärding bedient.

Eine neue, zusätzliche Verbindung von Kopfung nach Andorf, die zur Diskussion gestellt wurde, lässt sich mit verschiedenen Argumenten begründen:

- Verbindung nach Andorf (Zentrumsfunktionen, Standort von weiterführenden Schulen)
- Verbindung zum näher gelegenen Zentrumsort (Fahrzeit ca. 30 statt 45 Min.)
- Zubringer zur Bahn mit Anschluss nach Wels
- Anschluss an die Buslinie 2372 nach Ried

Der letzte Punkt war auch hauptsächlicher Anlass, einen Linienverkehr vorzuschlagen. Heute fahren verschiedene Kurse im Gelegenheitsverkehr und stellen die Verbindung zum wichtigen Schulstandort her.

Erste Abklärungen zur betrieblichen Auslegung haben folgendes ergeben:

- Die Strecke Andorf Bhf - Kopfung - Rasdorf misst 14 km. Mit einem Fahrzeug lässt sich grundsätzlich ein stündliches Angebot fahren, da die einfache Fahrzeit ca. 25 Min. beträgt.
- Die künftigen Anschlussverhältnisse der Bahn in Andorf sind optimal für eine Bus-Zubringerlinie: Die Züge kommen kurz vor der vollen Stunde in Andorf an, bzw. fahren wenige Minuten nach der vollen Stunde ab (vgl. Kap. 5.3).

Beides sind optimale Voraussetzungen.

Vorschlag 2012 II

- **Neue Linie Andorf - Kopfung**
- **Zubringer auf die Bahn (Takt zwingend)**

Der Taktfahrplan ist auch aus wirtschaftlichen Gründen zwingend: Nur so kann ein stündliches Angebot (in den Spitzenzeiten) mit nur 1 Fahrzeug realisiert werden.

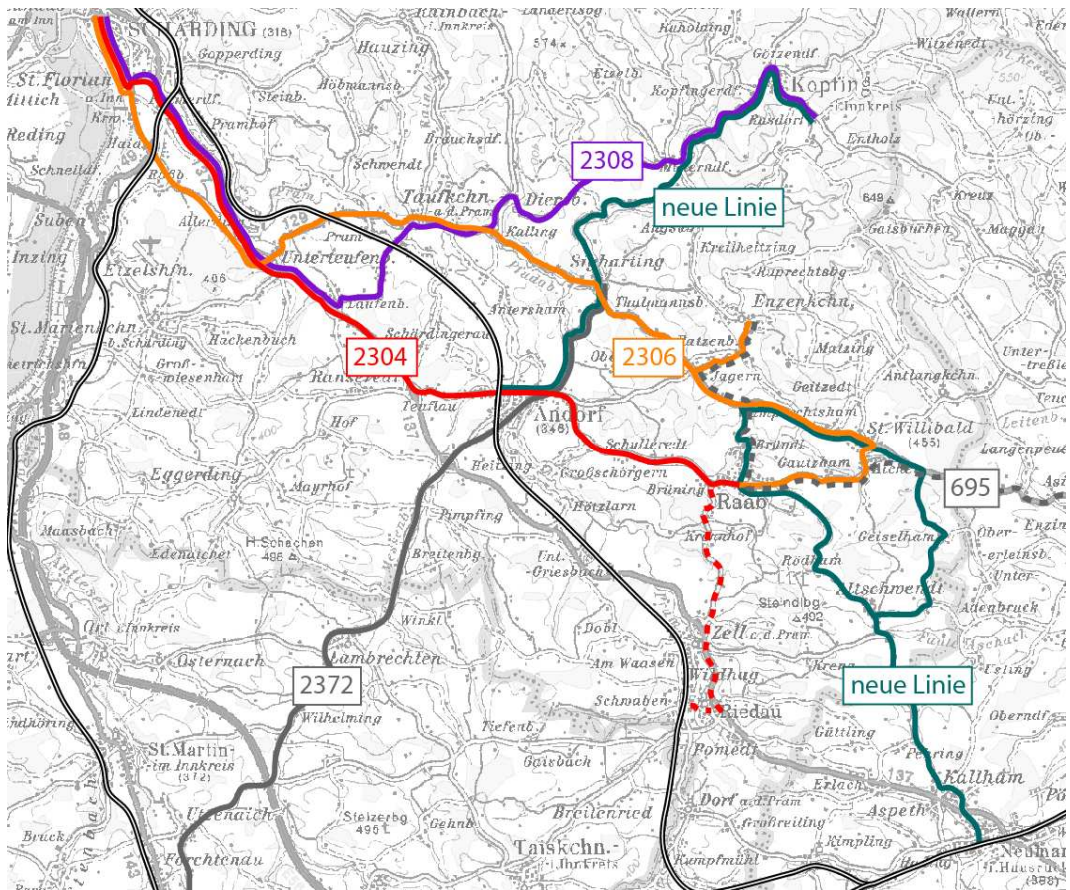


Abbildung 5:
Liniennetz Teilgebiet Ost

7.2 2304 Schärディング - Andorf - Raab - Riedau

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot ist weitestgehend auf den Schulverkehr zu den Ausbildungsstätten in Schärディング ausgelegt. Die Linie benützt auf einem Teilabschnitt die Schnellstrasse als direkte Route. Der Fahrplan kann mit 1 Fahrzeug betrieben werden.

Konzept 2012

Das heutige Konzept wird übernommen. Es wird einzig um je einen Kurs am Morgen und am Abend zwischen Raab und Riedau ergänzt, um in Riedau Bahnanschlüsse zu schaffen.

Vorschlag 2012

- "Stammlinie" Schärディング - Andorf - Raab
- **Weiterführung** gewisser Kurse bis **Riedau**
- **Neu Zubringerfunktion** auf die Bahn in **Riedau** während der Tagesrandzeiten

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 6 Kurspaaren Schärding - Raab.
- Der Fahrplan nimmt Rücksicht auf die Schulbedürfnisse in Schärding.
- Der Fahrplan gewährleistet bestimmte Zuganschlüsse in Richtung Wels (- Linz)
 - Erster Kurs ausgerichtet auf den Regionalzug, Riedau ab 6.22 Uhr, Linz an 7.22 Uhr
 - Letzter Kurs ausgerichtet auf den Regionalzug, Linz ab 17.47 Uhr, Riedau an 18.43 Uhr
- Fahrplan Schulferien:
 - 4 Kurspaare Schärding - Raab
 - 3 Kurspaare Raab - Riedau
- Samstag: Kein Angebot (wie heute)

Merkmale

- + **Neu** einzelne Zubringerkurse nach **Riedau** auf die Züge von/nach Wels - Linz
- + **Neu** Tagesrand-Kurse: Linz an 7.22 Uhr, ab 17.47 Uhr
- + Kurse für die Schulverbindungen praktisch unverändert
- + Weitgehend vertakteter Fahrplan

7.3 2306 Schärding - Taufkirchen - Sigharting - St. Willibald - Raab

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot ist weitestgehend auf den Schulverkehr zu den Ausbildungsstätten in Schärding ausgelegt. Während die Linien 2304 und 2308 auf einem Teilabschnitt die Schnellstrasse als schnelle Route benützen, erschliesst diese Linie auch die Siedlungsgebiete zwischen Taufkirchen und St. Florian. Der Fahrplan kann mit einem Fahrzeug betrieben werden, wobei zwei Morgenkurse durch ein Fahrzeug der Linie 2308 durchgeführt werden.

Vorschlag 2012

Das heutige Konzept wird übernommen. Es werden einzelne Kurse um einige Minuten verschoben, um die Merkbarkeit zu verbessern.

- "Stammlinie" Schärding - Taufkirchen - Sigharting
- Weiterführung gewisser Kurse bis St. Willibald - Raab

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe C** mit **neu** 8 Kurspaaren Schärding - Sigharting.
- Der Fahrplan nimmt Rücksicht auf die Schulbedürfnisse in Schärding.
- Fahrplan Schulferien:
 - 4 Kurspaare Schärding - Sigharting
 - 2 Kurspaare Sigharting - Raab
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar Schärding - Raab

Merkmale

- + **Verdichtung** des Angebots bis Taufkirchen um 1 bzw. 2 Kurse
- + **Verdichtung** des Angebots bis Sigharting um 2 bzw. 3 Kurse
- + Kurse für die Schulverbindungen nach Schärding praktisch unverändert
- + Fast stündliches Angebot für Taufkirchen durch Überlagerung mit Linie 2308
- + **Neu** konsequenter **Taktfahrplan** (mit Ausnahme der Morgenspitze)

7.4 2308 Schärding - Taufkirchen - Diersbach - Kopfung

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot ist weitestgehend auf den Schulverkehr zu den Ausbildungsstätten in Schärding ausgelegt. Die Linie benützt auf einem Teilabschnitt die Schnellstrasse als direkte Route. Der Fahrplan muss mit zwei Fahrzeugen betrieben werden.

Vorschlag 2012

Das heutige Konzept wird übernommen.

- "Stammlinie" Schärding - Taufkirchen
- Weiterführung **aller** Kurse bis Diersbach - Kopfung

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 6 Kurspaaren.
- Der Fahrplan nimmt Rücksicht auf die Schulbedürfnisse in Schärding.
- Fahrplan Schulferien:
 - 3 Kurspaare Schärding - Kopfung
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar

Merkmale

- + **Verdichtung** des Angebots für Diersbach und Kopfung um 2 Kurspaare
- + Fast stündliches Angebot für Taufkirchen durch Überlagerung mit Linie 2306
- + Kurse für die Schulverbindungen praktisch unverändert
- + **Neu** konsequenter **Taktfahrplan** (mit Ausnahme der Morgenspitze)

7.5 Neue Linie Andorf - Kopfung

Konzept 2012 / Überlegungen für eine Anbindung an die Bahn

Von Kopfung bestehen bereits heute Gelegenheitsverkehre nach Andorf und sogar nach Ried. Ein Ausbau dieser Verbindung zu einem Linienbetrieb liegt auch aus anderen Gründen auf der Hand:

- Andorf hat verschiedene Zentrumsfunktionen
- Mit dem neuen Bahnkonzept entstehen optimale Anschlussbedingungen

Klar nicht in Frage kommt eine Bahnanbindung von Kopfung in Schärding (grosser Umweg, d.h. "Rückwärtserschliessung") oder in Taufkirchen (Stichfahrt zum Bahnhof notwendig). Zudem stehen - gleich wie bei der Linie 2302 - die Anschlussbedingungen der Bahn und die Schulbedürfnisse in Widerspruch zueinander.

Für die Linie spricht im Weiteren die betrieblich "optimale" Fahrzeit von ca. 25 Min. für die 14 km lange Strecke via Sigharting: Ein stündliches Angebot kann mit 1 Fahrzeug allein gewährleistet werden.

Vorschlag 2012

- Neue Linie Andorf - Sigharting - Kopfung
- Zubringerfunktion auf die Bahn in Andorf (Takt zwingend)

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe C** mit 8 Kurspaaren.
- Der Fahrplan nimmt Rücksicht auf die Schulbedürfnisse in Andorf.
- Der Fahrplan gewährleistet Zuganschlüsse in Richtung Wels - Linz
 - Erster Kurs ausgerichtet auf den REX, Andorf ab 6.30 Uhr, Linz an 7.44 Uhr
 - Letzter Kurs ausgerichtet auf den REX, Linz ab 17.47 Uhr, Andorf an 18.51 Uhr
- Fahrplan Schulferien:
 - 4 Kurspaare Andorf - Kopfung
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar

Zeitliche Auslegung

Die Schulzeiten und der vom Takt abweichende Fahrplan der Bahn in den Hauptverkehrszeiten ermöglichen folgenden Grundtakt, welcher mit Ausnahme des Morgens immer gewährleistet werden kann:

von/nach Linz - Wels	an	'56 /51	↑ '03 /07
Andorf	ab	'00	'58
Sigharting	ab	'06	'50
Kopfung	an	'25	'31
Rasdorf	an	'27	'29

Merkmale

- + Klares Linien- und Taktkonzept
- + **Neu** Verbindungen von Sigharting und Kopfung zum Zentrumsort **Andorf** (Angebotsstufe C)
- + Anschlüsse auf die Eilzüge von/nach Wels - Linz
- + Anschlüsse an die Linie 2372 von/nach Ried mit akzeptablen Übergangszeiten
- + **Neu** Tagesrand-Kurse:
 - "Frühverbindung", Linz an 7.44 Uhr; "Spätverbindung" Linz ab 17.47 Uhr
- + Schulbedürfnisse der Ausbildungsstätten in Andorf werden abgedeckt

7.6 Neue Linie Neumarkt-Kallham - Altschwendt - Raab

Ist-Zustand

Die Gemeinde Altschwendt ist bis heute als einzige Gemeinde nicht mit dem ÖV erschlossen. Zudem fehlt eine zweckmässige Anbindung von St. Willibald an die Bahn.

Konzeptvorschlag 2012

Aufgrund von verschiedenen Überlegungen wird folgendes Konzept vorgeschlagen:

- **Neue Linie** Neumarkt-Kallham - Altschwendt - St. Willibald - Raab
- **Verknüpfung** mit der Bahn in Neumarkt-Kallham
- **Anschluss in Raab** für die Schulverbindungen nach/von Schärding

Die Linie fährt in der jeweiligen Haupt-Nachfragerichtung (am Morgen **in** Richtung, ab Mittag **aus** Richtung Wels - Linz) ab bzw. bis St. Willibald. In der Gegenrichtung verkehren die Kurse zwischen Altschwendt und Raab direkt. Entsprechend verkehren die Kurse zwischen Altschwendt, Raab und St. Willibald als Schlaufe, am Vormittag im Uhrzeigersinn, am Nachmittag im Gegenuhrzeigersinn.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 5 Kurspaaren.
- Fahrroute am Vormittag anders wie am Nachmittag
- Schulferien: kein Angebot

Merkmale

- + **Neue Erschliessung** der Gemeinde Altschwendt
- + **Neu Zubringer** für St. Willibald und Altschwendt nach **Neumarkt-Kallham** mit optimalen Anschlüssen am Morgen (Hinfahrt), sowie über Mittag und am Nachmittag (Rückfahrt)
- + **Neu Zubringer** für Altschwendt nach **Raab** zur Linie 2304 für die wichtigsten Schulverbindungen nach/von Schärding

Bemerkung:

Zu überprüfen ist, ob die Linie zuerst als sog. "Rufbus" geführt werden soll.

8 Konzept Teilgebiet Nordost

8.1 Grundkonzept

2312 - 2318 Linien nach Rainbach, St. Aegidi und Vichtenberg

Wie im Teilgebiet Ost bestanden bis zur Einführung des neuen Konzepts im Dezember 2006 verschiedene Linienführungen, namentlich bei den Linien 2316 und 2318.

Mit dem neuen Konzept 2006 wurden folgende Änderungen eingeführt:

- Alle Kurse verkehren via Münzkirchen.
- Die Linie 2316 bedient mit den Kursen bis/ab Engelhartszell die südliche Route über die Bundesstrasse.
Die Kurse von/nach Stadl werden grundsätzlich als Zubringer bis/ab St. Roman geführt.
- Die Linie 2318 hat ihren Endpunkt in Vichtenstein;
einzelne Kurse fahren bis/ab Pyrawang.

Bereits im Konzept 2006 stellte sich die Linie 2312 als problematisch heraus. Ihre Beibehaltung beruhte darauf, die Schülereinnahmen zu behalten.

Eine erneute Überprüfung zeigte, dass allerdings keine Alternative zur heutigen Bedienung besteht.

Festlegungen

Unverändertes Netz

- *Linie 2312 Schärding - Rainbach (- Kaltenmarkt)*
- *Linie 2316 Schärding - Münzkirchen - Engelhartszell;
Zubringer **Münzkirchen** - Stadl*
- *Linie 2318 Schärding - Vichtenstein - Pyrawang*
- **Neu Zubringerfunktion der Linien 2316/2318 auf die Bahn**
(Takt zwingend)

Die Zubringerlinie von Stadl wird neu bis Münzkirchen geführt; sie stellt dort den Anschluss neu an die Linie 2318 her. Da die Linie 2316 und 2318 neu zeitlich zueinander versetzt sind, profitiert auch St. Roman von entsprechend dichteren Verbindungen.

Bemerkungen

Die Linien 670 und 672 Linz - St. Aegidi - Vichtenstein - Esternberg - Passau wurden im Rahmen des Regionalverkehrskonzepts nicht behandelt.

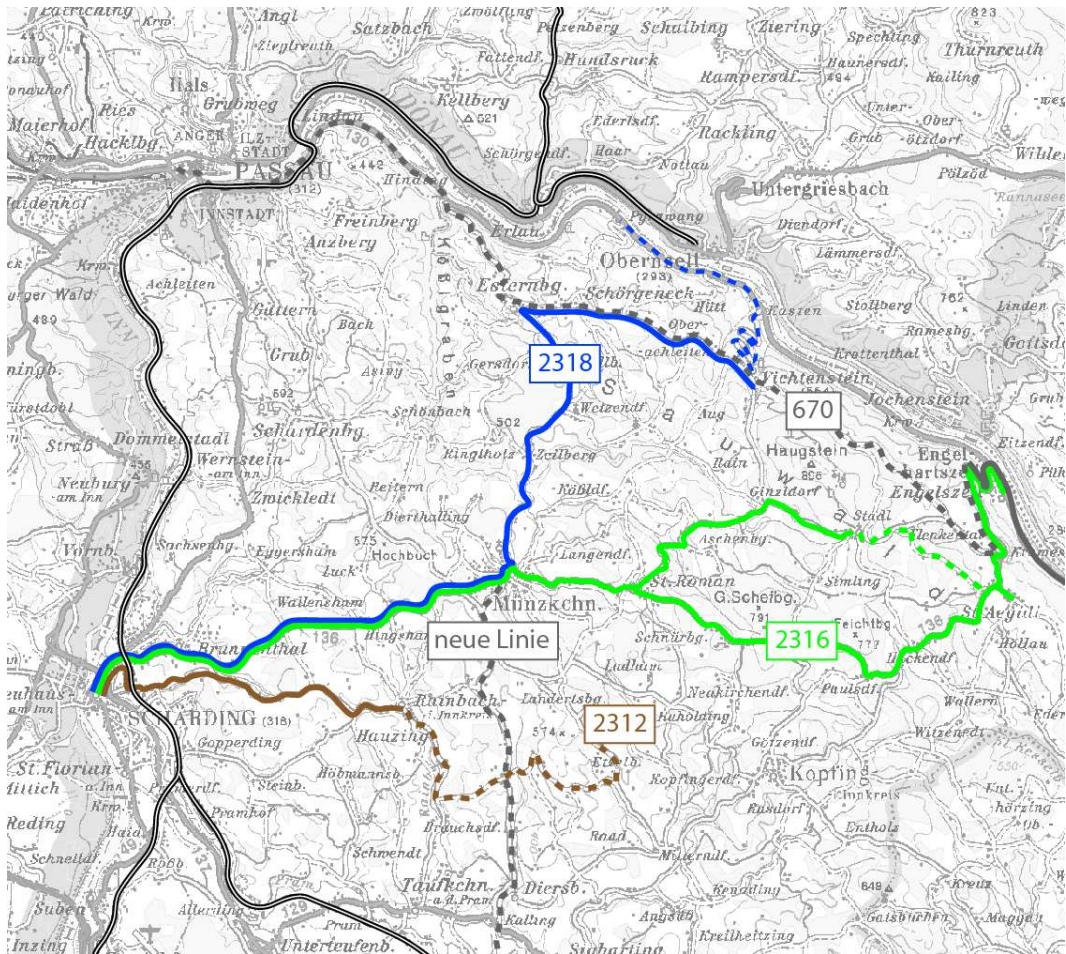


Abbildung 6:
Liniennetz Teilgebiet Nordost

8.2 2312 Schärding - Rainbach (- Kaltenmarkt)

Konzeptvorschlag 2012

Das heutige Konzept wird übernommen. Es wird um 1 Kurspaar am Vormittag ergänzt.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 5 Kurspaaren.
- Schulferien: kein Angebot

Merkmale

- + **Neu** Fahrplan der **Angebotsstufe D**, mit 2 Kurspaaren nach Schärding am Vormittag
- + Vertakteter Fahrplan

8.3 2316 Schärding - Münzkirchen - St. Aegidi

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot beruht auf dem Konzept "ÖV-Optimierung Schärding", das im Dez. 2006 in Betrieb genommen wurde.

Es enthielt im Wesentlichen die Differenzierung nach

- Hauptlinie bis St. Aegidi bzw. Waldzell
- Nebenlinie als Zubringer zur Bedienung der Achse Stadl

Mittlerweile wurde von dieser klaren Differenzierung bei einigen Kursen abgewichen.

Vorschlag 2012

Das heutige Konzept soll übernommen bzw. auf die ursprüngliche, klare Form gebracht werden. Bestandteile sind:

- "Stammlinie" Schärding - Münzkirchen - St. Aegidi
- Weiterführung gewisser Kurse bis Engelhartzell
- Zubringerlinie von Stadl nach St. Roman - Münzkirchen (als Rufbus?)
- **Neu Zubringerfunktion** der Buslinie auf die Bahn in Schärding

Zeitliche Auslegung

Das künftig weitgehend vertaktete Bahnangebot mit Eil- und Regionalzügen bildet die Voraussetzung, die Buslinie konsequent auf die Bahn auszulegen.

Daraus geht ein **neuer Grundtakt** hervor, der Anschlüsse in Schärding sowohl **auf** die als auch **von** der Bahn beinhaltet.

Schärding Tummelplatzstrasse	ab		'08		▲	'50
Schärding Bhf	an		'11			'45
<i>von/nach Linz - Wels (REX)</i>		<i>an</i>	'09			'51
Schärding Bhf	ab		'11			'45
Münzkirchen HS	an		'28			'28
Münzkirchen HS	ab		'29			'27
St. Aegidi	an		'51			'02
Engelhartzell	an		'00			'53

Wendezeiten: Schärding 18 Min., St. Aegidi 11 Min.

Münzkirchen wird zum exakten **Knotenpunkt**, wo sich die Busse aus beiden Richtungen kurz vor der halben Stunde treffen (sofern sie stündlich verkehren).

Für ein **stündliches** Angebot Schärding - St. Aegidi braucht es **2 Fahrzeuge**, mit ausreichenden Wendezeiten an beiden Endpunkten.

Die Zubringerlinie Stadl - Münzkirchen benötigt ein weiteres Fahrzeug.

Für einen stündlichen Grundtakt bis St. Aegidi bzw. Stadl werden somit nach wie vor mind. **3 Fahrzeuge** benötigt.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan auf der Stammstrecke Schärding - St. Aegidi beruht auf der **Angebotsstufe C** mit 10 bzw. 9 Kursen Schärding - Münzkirchen (plus Kurse der Linie 2318).
- Die Verlängerung nach Engelhartzell sowie die Zubringerlinie (Münzkirchen -) St. Roman - Stadl erhalten die **Angebotsstufe D** mit 5 Kurspaaren.
- Die Kurse bis Stadl am Nachmittag können bei Bedarf bis nach St. Aegidi oder Engelhartzell verlängert werden.
- Die Kurse werden ab Mitte Vormittag möglichst in den Grundtakt, mit Anschluss an die Bahn, gelegt.
- Weitere Kurse, die heute weitestgehend auf die Schulschlusszeiten ausgelegt sind, werden leicht verschoben im Hinblick auf einen exakten 30-Min.-Takt
- In der Morgenspitze erfolgt eine differenzierte Anpassung an die Bedürfnisse
 - 1. Kurs ausgerichtet auf den REX nach Linz, Schärding ab 6.45 Uhr
 - 2. Kurs ausgelegt auf den Schulbeginn in Schärding um ca. 7.30 Uhr
 - 3. Kurs ausgelegt auf den Schulbeginn in Schärding um 8 Uhr
- Über Mittag erfordern die Schulschlusszeiten bzw. die notwendigen Doppelführungen ebenfalls ein Abweichen vom Takt: Die um 13 und 14 Uhr ankommenden Züge können nicht angebunden werden.
- Fahrplan Schulferien:
 - 5 Kurspaare Schärding - Münzkirchen (plus 3 Kurspaare der Linie 2318)
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar

Merkmale

- + Klares Linien- und Taktkonzept
- + **Neu** optimale **Zubringerfunktion** in Schärding auf die (Eil-)Züge von/nach Wels - Linz
- + **Neu** Tagesrand-Kurse:
 - "Frühverbindung", Linz an 7.53 Uhr; "Spätverbindung", Linz ab 17.20 Uhr
- + **Neu** ca. 30-Min.-Takt auf dem Abschnitt St. Roman - Münzkirchen - Schärding am Morgen, über Mittag und Abend (durch Überlagerung mit den Zubringerkursen von/nach Stadl, bzw. der Linie 2318)
- + Fahrplanverdichtung für Engelhartzell (Angebotsstufe D)
- + Kurse am Morgen und am Mittag für die Schulverbindungen praktisch unverändert
- + **Neu** durchgehend vertakteter Fahrplan

8.4 2318 Schärding - Münzkirchen - Vichtenstein

Heutiges Konzept

Das derzeitige Fahrplanangebot, das auf dem Konzept "ÖV-Optimierung Schärding" vom Dez. 2006 beruht, wurde hauptsächlich auf einen "sparsamen" Fahrzeugeinsatz ausgelegt. Neben dem Linienbetrieb werden zusätzlich Schulverkehre in der Morgenspitze und am Nachmittag abgewickelt - zusammen mit den Linienkursen mit nur 1 Fahrzeug. Klarer Nachteil des heutigen Zustands besteht darin, dass die Verbindungen von Schärding in die Gemeinden Esternberg und Vichtenstein am Nachmittag mit Umsteigen in Münzkirchen verbunden sind.

Vorschlag 2012

Für das neue Konzept sollen folgende Elemente Bestandteil sein:

- Linie Schärding - Münzkirchen - Vichtenstein grundsätzlich mit **umsteigefreien Verbindungen**
- Zeitliche **Ergänzung** zur Linie 2316 zwischen Schärding und Münzkirchen

Mit der zeitlichen Versetzung der Linien 2316 und 2318 werden nicht nur Parallelfahrten zwischen Schärding und Münzkirchen, sondern auch auf der Linie 2316 auch zwischen Münzkirchen und St. Roman (Zubringerlinie nach Stadl) vermieden.

Zeitliche Auslegung

Für die genaue zeitliche Lage sind die stündlichen Zusatzzüge von Linz am Nachmittag (Schärding an zur Min. 32) sowie auch die Schulschlusszeiten über Mittag massgebend. Dies hat zur Folge, dass mit der Linie 2316 nicht ein exakter 30-Min.-Takt entsteht, sondern nur ein "hinkender" 25 - 35-Min.-Takt.

Mit den oben erwähnten Festlegungen ergibt sich folgendes Taktraster:

Schärding Tummelplatzstrasse	ab		'33		▲	'25
Schärding Bhf	an		'36			'20
<i>von/nach Linz - Wels (REX)</i>		<i>an</i>	'32			
Schärding Bhf	ab		'36			'20
Münzkirchen HS	an		'53			'03
Münzkirchen HS	ab		'54			'02
Esternberg	an		'09			'46
Vichtenstein	an		'19			'35

Wendezeiten: Schärding 8 Min., Vichtenstein 16 Min.

Mit diesem Raster besteht kein Anschluss mit der Bahn - mit Ausnahme der abendlichen Zusatzzüge von Linz zwischen 16.30 und 18.30 Uhr.

Ein **zweistündliches** Angebot Schärding - Vichtenstein kann mit **1 Fahrzeug** gewährleistet werden. Die Verdichtung auf den Stundentakt benötigt hingegen ein 2. Fahrzeug.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan auf der Hauptstrecke Schärding - Vichtenstein beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 6 Kurspaaren.
- Die Strecke Vichtenstein - Pyrawang wird nur mit 1 - 2 Kursen bedient.
- Am Abend wird ein neuer, späterer Kurs, Schärding ab 18.33 Uhr, geführt. Er nimmt den Eilzug von Linz (ab 17.20 Uhr) ab.
(Von diesem Kurs stellt die Linie 2316 auch noch eine entsprechende Verbindung Münzkirchen - St. Aegidi her.)
- Für den Kurs über Mittag ab Schärding um 12.33 Uhr (Schulzeiten) und für den Kurs am Abend um 17.33 Uhr bedarf es zwingend eines zweiten Fahrzeugs.
- Fahrplan Schulferien:
3 Kurspaare Schärding - Vichtenstein
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar

Merkmale

- + Klares Linien- und Taktkonzept
- + **Verdichtung** des Angebots für Esternberg und Vichtenstein um 2 Kurspaare
- + **Neu** durchgehend **umsteigefreie** Verbindungen für die Gemeinden Esternberg und Vichtenstein nach Schärding
- + **Neu** Tagesrand-Kurse:
"Frühverbindung", Linz an 7.53 Uhr; "Spätverbindung" Linz ab 17.20 Uhr
- + **Neu** ca. 30-Min.-Takt Münzkirchen - Schärding am Morgen, über Mittag und am Abend (durch Überlagerung mit der Linie 2316)
- + Kurse für die Schulverbindungen praktisch unverändert
- + **Neu** konsequenter **Taktfahrplan** (mit Ausnahme der Morgenspitze)
- Zusätzliches Fahrzeug notwendig

9 Konzept Teilgebiet Nord

9.1 Netzüberlegungen

Ausgangslage

Die Siedlungsstruktur zwischen Schärding und der Landesgrenze zu Deutschland ist dünn und sehr dispers. Auszumachen sind:

- 2 Achsen zwischen Schärding und Schardenberg
 - direkt via Kreuzberg
 - via Wernstein Ort
- 4 Achsen zwischen Schardenberg und der Landesgrenze
 - Grub - Mayrhof und Hauzing - Saming
 - Winkl - Haibach
 - Asing - Freinberg

Freinberg bildet die grösste Ortschaft und ist als kompaktes Siedlungsgebiet neben Schardenberg am besten für die Bedienung mit dem öffentlichen Verkehr geeignet. Die übrigen Siedlungsgebiete sind sehr klein.

Sanierungskonzept 2006

Bereits während der Erstellung des Konzepts 2006 zeigt sich sehr klar die Problematik des dünnbesiedelten und zudem auf 4 "Achsen" aufgeteilten Siedlungsgebiets.

Im Sinn einer gewissen Vereinfachung wurden folgende Neuerungen eingeführt:

- Linie 2324
 - "Nachfrageorientierte" Schleifen für die 2 östlichen Achsen
 - 1. Kurs am Morgen von Asing via Freinberg nach Schärding
 - ab Mittag Kurse von Schärding via Freinberg nach Asing
(und direkt nach Schärding retour)
- Linie 2326
 - Schleife im Uhrzeigersinn zwischen Mayrhof und Schardenberg für die 2 westlichen Achsen
- Neue Linie 2328
 - Gewisse Anzahl Direktverbindungen Münzkirchen - Passau

Mit dem neuen Endpunkt Mayrhof der Stadtbuslinie der Passauer Stadtwerke ergab sich eine sehr interessante Ausgangssituation, die in Zukunft verstärkt ausgenutzt werden sollte.

Netzentwicklung 2012

Die Grundüberlegungen zur Erstellung des Konzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit der Endhaltestelle "Mayrhof" bleibt ein Anschlusspunkt des Stadtbusses Passau. Eine weitere Ausdehnung des Stadtbussystems, insbesondere nach Freinberg, kommt aber seitens der Stadtwerke Passau auf absehbare Zeit nicht in Frage.
- Die Bedienung der Gemeinden bzw. die Verbindung nach Passau müssen also mit dem oberösterreichischen Netz gewährleistet werden.

Die ÖV-Bedienung des Raums sollte auf **3 Funktionen** ausgelegt sein:

- Erschliessung der heute bedienten Siedlungsgebiete und Verbindungen von/nach **Schärding** für den Schülerverkehr (Besitzstand)
- Verdichtung des Angebots, möglichst auf Angebotsstufe C, für die grösseren, zusammenhängenden Siedlungsgebiete
- Zweckmässiges Angebot von den grössten Siedlungsgebieten nach **Passau**, möglichst mit **umsteigefreien** Verbindungen. Dies geht entsprechend für die Ortszentren von Münzkirchen, Schardenberg und Freinberg.

9.2 Grundkonzept

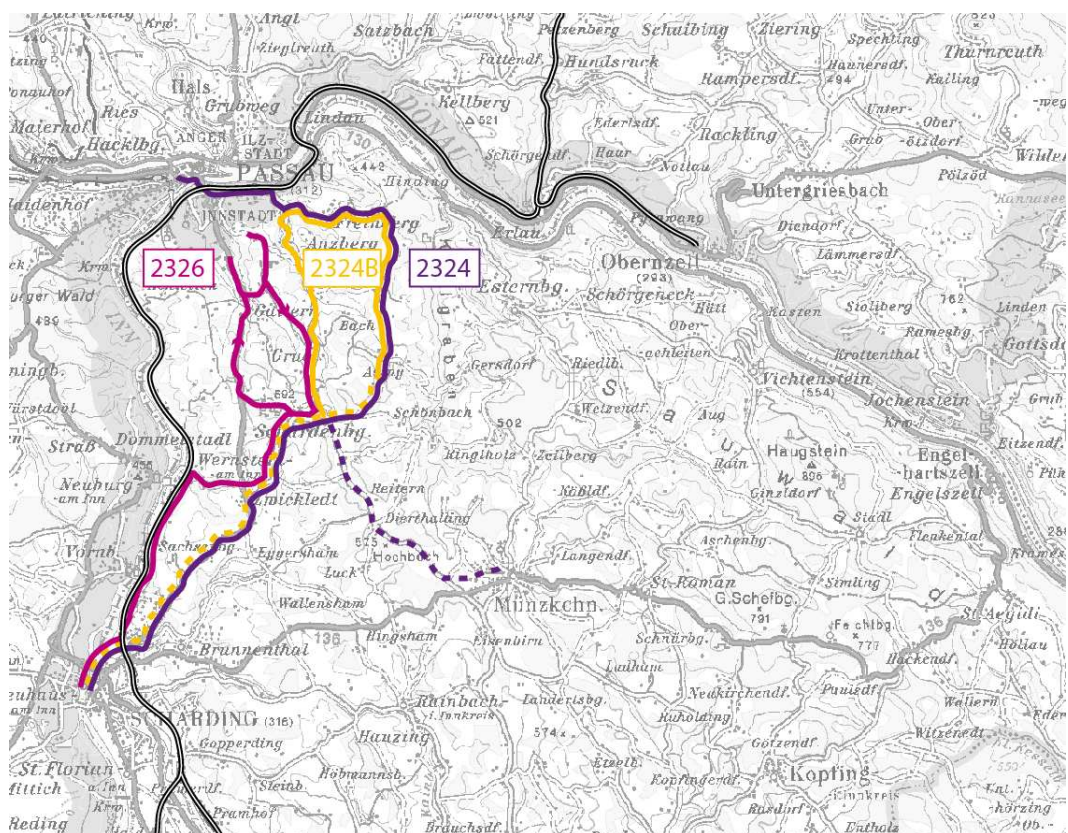


Abbildung 7:
Liniennetz Teilgebiet Nord

Östliche Achsen (Freinberg)

Massgebend für die Konzeptentwicklung sind folgende Überlegungen:

- Die für die ÖV-Bedienung am besten geeignete Gemeinde Freinberg ist derzeit am schlechtesten erschlossen. Die Verbindung zum deutlich wichtigen Zentrumsort Passau beschränkt sich heute auf 2 Kurspaare.
- Die mittlere Achse ist mit der Linie 2326 teilweise erschlossen. Die Siedlungsgebiete der Gemeinde Haibach (nördlich der Haltestelle Winkl) sind sehr klein.

- Ein starker Ausbau des Fahrplanangebots auf der Linie 2328 dürfte sich aufgrund des bescheidenen Potenzials bzw. der langen Fahrzeiten (von Münzkirchen) kaum rechtfertigen lassen.
- Die (Umsteige-)Verbindung nach Passau lässt sich mit der Linie 2326 kaum ausbauen.

Der folgende Vorschlag zielt darauf ab:

- die Bedienung der Gemeinde Freinberg klar zu verbessern;
- die Verbindung nach Passau zu verbessern, einerseits mit umsteigefreien Verbindungen, zum anderen mit Verdichtung des Fahrplanangebots;
- mit einer durchgehenden Linie Schärding - Passau die grössten Potenziale anzusprechen, um ihren Bestand längerfristig sicherstellen zu können.

Der neuen Linie Schärding - Passau soll die Funktion einer "starken" Hauptlinie zukommen, die die wichtigsten Quell- und Zielorte miteinander verbindet. Nicht vermeiden lässt sich dabei, dass zwischen Schardenberg und Freinberg (via Asing) eine kaum besiedelte Strecke liegt. Die bestehende Linie 2324 soll als Ergänzung und vor allem dem Schülerverkehr dienen. Ein darüber hinausgehender Ausbau dieser Linie ist nicht zweckmässig.

Vorschlag 2012 östliche Achsen

- Linie 2324 Schärding - Schardenberg - Freinberg - Passau
- Linie 2324B (Schärding-) Schardenberg - Haibach - Freinberg
(Zubringerlinie)

Westliche Achsen (Mayrhof)

Die Siedlungsgebiete zwischen Schardenberg und Mayrhof - Saming sind dünn besiedelt. Eine Bedienung mit 2 Linien, mit der die heutige Schlaufe bzw. die Umwegfahrten vermeiden werden könnten, kommt deshalb nicht in Frage.

Kaum vertretbar ist auch eine ausgeprägte Verdichtung über das heutige Fahrplanangebot hinaus. Damit rückt allerdings auch eine stärkere Anbindung an die Stadtbuslinie Passau in Mayrhof in den Hintergrund, denn der Fahrplan der Linie mit Angebotsstufe D muss praktisch alle Kurse auf die Schulzeiten ausrichten. Mit der Ausbildung der Linie als Schlaufe kommt hinzu, dass mit der Hinfahrt immer auch die Rückfahrt zeitlich verknüpft ist - Wartezeiten an der Haltestelle Mayrhof sind **nicht** möglich!

Vorschlag 2012 westliche Achsen

- Linie 2326 Schärding - Mayrhof/Saming
- Angebotsstufe D mit Ausrichtung auf die Schulbedürfnisse

9.3 2324 Schärding - Schardenberg - Freinberg - Passau

Vorschlag 2012

Die neue Linie setzt sich zusammen aus den heutigen Linien 2324 und 2328:

- **Neue Linie** Schärding - Schardenberg - Freinberg - Passau
- **Neu Zubringerfunktion** der Buslinie auf die Bahn in Schärding (Takt zwingend)

Zeitliche Auslegung

Ausschlaggebend für eine neue Linie Schärding - Passau ist einerseits, dass die Fahrzeit von rund 45 Min. einen günstigen Fahrzeugumlauf erlaubt (Zwei-Stunden-Takt mit einem Fahrzeug, analog zur Linie 2318). Andererseits kann die Linie in Schärding als Zubringer auf die Bahn ausgelegt werden, wenn das künftige Angebot von Eil- und Regionalzügen entsprechend vertaktet ist.

Der neue Grundtakt mit Anschlüssen sowohl **auf** die als auch **von** der Bahn in Schärding gestaltet sich wie folgt:

Schärding Tummelplatzstrasse	ab		'08		↑	'50
Schärding Bhf	an		'11			'45
<i>von/nach Linz - Wels (REX)</i>		<i>an</i>		'09		'51
Schärding Bhf	ab		'11			'45
Schardenberg			'26			'30
Schardenberg	ab		'26			'30
Freinberg	an		'38			'17
Passau ZOB/Hbf	an	↓	'56			'02

Wendezeiten: Schärding 18 Min., Passau 6 Min.

Der zwei-Stunden-Takt kann mit 1 Fahrzeug gefahren werden, mit ausreichenden Wendezeiten an beiden Endpunkten.

Die Ergänzung mit Kursen, die auf die Schulzeiten ausgelegt sind, benötigt ein weiteres Fahrzeug bzw. dasjenige der Linie 2324.

Fahrplangestaltung

- Das Angebot nach Freinberg bzw. Passau entspricht der Angebotsstufe **B** (zwei-Stunden-Takt). Freinberg wird zusätzlich auch von der Linie 2324B bedient.
- Der Fahrplan auf der Strecke Schärding - Schardenberg entspricht der Angebotstufe **C** mit 8 - 10 Kurspaaren (Überlagerung der zweistündlichen Kurse nach/von Passau und zusätzliche Kurse für den Schülerverkehr).
- In der Morgenspitze erfolgt eine differenzierte Anpassung an die Bedürfnisse:
 - 1. Kurs ab Schardenberg, ausgerichtet auf den REX nach Linz, Schärding ab 6.45 Uhr
 - 2. Kurs ausgelegt auf den Schulbeginn in Schärding um ca. 7.30 Uhr
- Fahrplan Schulferien:
 - Schärding - Schardenberg: 4 Kurspaare
 - Schardenberg - Passau: 3 Kurspaare
- Fahrplan Samstag: 1 Kurspaar

Merkmale

- + Klares Linien- und Taktkonzept
- + **Neu grenzüberschreitende** Verbindung Schärding - Passau
- + **Neu** optimale **Zubringerfunktion** auf die (Eil-)Züge von/nach Wels - Linz
- + **Neu** Tagesrand-Kurse für Schardenberg:
"Frühverbindung", Linz an 7.53 Uhr; "Spätverbindung" Linz ab 17.20 Uhr
- + **Neu** ca. 30-Min.-Takt Schärding - Schardenberg am Abend (mit Linie 2326)
- + Durchgehender Taktfahrplan
- Zusätzliches Fahrzeug notwendig

9.4 2324B Schardenberg - Haibach - Freinberg

Vorschlag 2012

Die heutige Linie wird neu weitgehend als **Zubringerlinie** von/nach Schardenberg geführt werden.

- (Schärding -)Schardenberg - Haibach - Freinberg;
Teilweise **Zubringer** auf die Linie 2326
- Bedienung als Schlaufe im Uhrzeigersinn
(mit Ausnahme des 1. Kurses am Morgen)

Zeitliche Auslegung

Die Kurse sind wie heute auf die Schulzeiten in Schärding ausgelegt bzw. auf den Anschluss an die Zusatzkurse der Linie 2324.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der Angebotsstufe **D** mit 5 Kursen (Schlaufen).
- Gewisse Kurse verkehren aus Kapazitätsgründen bis/ab Schärding.
- Der letzte Kurs ab Schärding wird so gelegt, dass er den Zusatzzug von Linz am Nachmittag abnimmt (Tagesrand-Verbindung).
- Fahrplan Schulferien: kein Angebot
(Freinberg und auch Schardenberg mit Linie 2324 bedient)

Merkmale

- + Kurse für die Schulverbindungen praktisch unverändert
- Z. T. Umsteigen in Schardenberg erforderlich

9.5 2326 Schärding - Schardenberg - Mayrhof - Saming

Vorschlag 2012

Das heutige Konzept wird weitestgehend beibehalten.

- *Schärding - Schardenberg - Mayrhof - Saming*
- *Linie konsequent via Wernstein Ort*
- *Bedienung ab Schardenberg als Schlaufe im Uhrzeigersinn*

Zeitliche Auslegung

Die Kurse sind auf die Schulzeiten in Schärding ausgelegt.

Fahrplangestaltung

- Der Fahrplan beruht auf der **Angebotsstufe D** mit 6 Kursen pro Richtung.
- Fahrplan Schulferien: 3 Kurse pro Richtung

Merkmale

- + Fahrplanangebot unverändert
- + Konsequente Bedienung von Wernstein Ort

Bemerkung:

Wegen der Ausrichtung der Kurse auf die Schulzeiten können an der Haltestelle Mayrhof praktisch keine Anschlüsse an die Stadtlinie Passau realisiert werden.

9.6 2328 Münzkirchen - Schardenberg (-Passau)

Vorschlag 2012

Die Linie wird neu als Zubringer geführt.

- *Zubringerlinie Münzkirchen - Schardenberg, mit Anschluss auf die Linie 2324 nach/von Passau*
- *2 Zubringerkurse am Vormittag (Münzkirchen ab 8.16 Uhr und 10.16 Uhr)*
- *2 Abbringerkurse am Nachmittag (Münzkirchen an um 15.40 Uhr und 17.40 Uhr)*

Die Kurse werden durch das Fahrzeug der Linie 2324B gefahren.

Merkmale

- + Je eine zusätzliche Verbindung von Münzkirchen nach Passau am Vormittag bzw. von Passau nach Münzkirchen am Nachmittag
- + Konsequenter Taktfahrplan

metron

9.7 Neue Linie Münzkirchen - Andorf

Kapitel folgt

metron

10 Linienbündelung und Vergabe von Verkehrsdiensten