

Eckpunkte eines für Bergsportler*innen attraktiven Busangebots

Vorbemerkung

Um eine klimaverträglichere Ausübung des Bergsports zu ermöglichen, aber auch die Beeinträchtigungen durch 'Overtourism' in beliebten (Nah-)Erholungsgebieten zu verringern, ist es erforderlich, mehr Bergsportler*innen zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (von öffentlichen Verkehrsmitteln) zu bewegen. Dazu muss das Angebot von Zug- und Busverbindungen in den Alpen ausgebaut und stetig verbessert werden.

Eine zentrale Funktion für die Anreise erfüllt dabei nicht nur ein leistungsfähiges Bahnangebot, das von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bereitzustellen ist. Noch wichtiger ist, dass Bergsportler*innen 'öffentlich' von den Bahnstationen zu den Ausgangspunkten attraktiver Bergtouren gelangen können – auch um die Entstehung touristischer 'Hotspots' zu vermeiden. Ein attraktives Busangebot übernimmt hier eine wichtige Verteilerfunktion. Dies umfasst sowohl die Bestandssicherung und Verbesserung bestehender Angebote als auch die Einrichtung neuer Buslinien zu attraktiven Zielen.

Bei künftigen Ausschreibungen und Vergaben von Busangeboten sollten die Aufgabenträger daher die folgenden Eckpunkte beachten, um ein für Bergsportler*innen attraktives Busangebot als Bedienstandard zu definieren.

I. Angebot

1. Verbindungen

- Für alle relevanten Verbindungen sind für Bergsportler*innen attraktive Fahrzeiten am (frühen) Morgen und (späten) Nachmittag vorzusehen, die sich selbstverständlich an den Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge aus bzw. zu den größeren Städten orientieren.
- Da die Berge auch im Winter ein attraktives Ziel sind und sich die 'klassische Bergsaison' durch die Klimaveränderung mitunter bis in den Advent zieht, ist –

sofern die Strecken befahrbar sind – in der Regel ein ganzjähriges Angebot vorzusehen.

- Die Gestaltung des Angebots orientiert sich an der Nachfrage. Aus unserer Sicht lassen sich drei Nachfrageklassen (gering, mittel, hoch) unterscheiden:

a) Linien mit (aktuell) geringer Nachfrage

z.B. Bayrischzell – Thiersee; Prien/Übersee – Schleching; Tegernsee – Pertisau

- 2 Fahrten morgens bergwärts
 - 1. Fahrt mit Ankunft ca. 7:30 – 8:00 Uhr
 - 2. Fahrt mit Ankunft ca. 9:30 – 10:00 Uhr
- 2 Fahrten nachmittags talwärts
 - 1. Fahrt mit Abfahrt im Winter ca. 14:30 Uhr / im Sommer ca. 16:30 Uhr
 - 2. Fahrt mit Abfahrt im Winter ca. 16:30 Uhr / im Sommer ca. 18:30 Uhr
- Das Angebot kann durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis erfüllt werden, sofern Fahrgäste ihren Fahrtwunsch kurzfristig (d.h. maximal 60 Minuten vor Abfahrt) anmelden können und der Fahrpreis dem eines Bustickets entspricht (also keine 'Komfortzuschläge' oder Taxitarife, sondern Orientierung am RVO- bzw. RVA-Tarif)

b) Linien mit (aktuell) mittlerer Nachfrage

z.B. Bad Tölz – Kochel; Miesbach – Fischbachau – Schliersee; Prien – Reit im Winkel;

- in der relevanten Saison (an Wochenenden und Feiertagen sowie während der Ferien) Stundentakt (eine mittägliche Taktlücke ist akzeptabel)
- werktags und außerhalb der Saison mindestens Zweistundentakt
- erste Fahrt bergwärts mit Ankunft ca. 7:30 – 8:00 Uhr
- letzte Abfahrt talwärts im Winter ca. 16:30 Uhr / im Sommer ca. 18:30 Uhr

c) Linien mit hoher Nachfrage

z.B. Eibsee – Garmisch-Partenkirchen; Schliersee – Spitzingsee; Kochel – Walchensee

- in der relevanten Saison (an Wochenenden und Feiertagen sowie während der Ferien) zwei Verbindungen pro Stunde, sofern die Bahn zweimal pro Stunde fährt (Stundentakt über Mittag ist akzeptabel)
- werktags und außerhalb der Saison mindestens Stundentakt
- erste Fahrt bergwärts mit Ankunft ca. 7:30 – 8:00 Uhr
- letzte Abfahrt talwärts im Winter ca. 16:30 Uhr / im Sommer ca. 18:30 Uhr

- kurzfristige Verstärkerfahrten (zweiter Bus wegen hoher Fahrgastzahl), wenn aufgrund der Wetterprognose hoher Andrang zu erwarten ist
- Entlastungsfahrten (zusätzliche Fahrten deutlich vor der Taktzeit), wenn aufgrund der Wetterprognose ('Kaiserwetter'), regelmäßig zu erwartender Staus (z.B. Spitzingsee oder Walchensee) oder 'ausflugsintensiver' Feiertage (Himmelfahrt, Fronleichnam, 3. Oktober) zu erwarten ist, dass der Zuganschluss nicht erreicht werden kann
- In der Online-Auskunft ist auf die Entlastungsfahrten hinzuweisen

Es ist bei Linien mit geringer und mittlerer Nachfrage regelmäßig (spätestens nach drei Jahren) zu prüfen, ob das Angebot wegen mittlerweile erhöhter Nachfrage auszuweiten ist.

2. Anschlüsse

- Die Buslinien halten an den Bahnstationen selbst, dort beträgt die fahrplanmäßige Umsteigezeit vom/zum Zug ca. 10 Minuten.
- Auf verspätete Anschlusszüge wird angemessen (15 Minuten) gewartet.
- Die Wendezeiten am Endpunkt der Buslinie sind ausreichend (mind. 10 Minuten), so dass Verspätungen nicht auf die Gegenrichtung übertragen werden.

3. Fahrrad- und Skimitnahme

Neben Bussen eignen sich auch Fahrräder, um zum Ausgangspunkt von Bergtouren zu gelangen. Auf ausgewählten – insbesondere längeren – Strecken ist daher die Mitnahme von Fahrrädern und Ski zu ermöglichen.

- Eine praktische und fahrgastfreundliche Fahrradmitnahme im oder am Bus ist zu ermöglichen; hervorragend wird dies in der Schweiz praktiziert.
- Für die Wintermonate ist die komfortable Mitnahme von Ski zu ermöglichen.

Zugleich erscheint es unerlässlich, dass die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme auf den Bahnzulaufstrecken ausgeweitet werden.

II. Komfort und Information

- ausreichende Sitzplatzkapazitäten (i.d.R. keine Stehplätze für Fahrgäste bei Fahrten, die über 10 Minuten dauern), daher ggf. Verstärkerfahrten
- Alle Fahrten (auch evtl. Entlastungsfahrten) sind in der Online-Auskunft (DB Navigator und Bayern-Fahrplan) enthalten mit:
 - Fahrzeiten gemäß Fahrplan
 - Abweichungen vom Fahrplan in Echtzeit (insbes. Verspätungen, Ausfall oder Umleitung)
- Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle im Fahrzeug

- gut erkennbare Haltestellen mit aktuellem Fahrplanaushang
 - i.d.R. je ein Haltestellenschild pro Fahrtrichtung, beschriftet mit Haltestellenname mindestens in Schriftgröße 400
 - Ticketkauf per App und zusätzlich an der Haltestelle oder im Fahrzeug möglich
- Gemeinsam mit den einschlägigen Verbänden (z.B. DAV) ist zu prüfen, ob an den Linien zusätzliche Haltestellen an bergsportlich interessanten Punkten einzurichten sind.

III. Tickets und Fahrpreise

- Das Bayern-Ticket wird auf allen bayerischen Strecken anerkannt.
- Das Bayern-Ticket wird im Bus und/oder am Automat angeboten.
- Sofern die Linie in einem Verbundgebiet liegt, gilt der Verbundtarif.
- Sofern kein Verbundtarif besteht, liegt der Fahrpreis höchstens auf dem Niveau der DB-Unternehmen RVO bzw. RVA.
- Soweit bei Hüttenübernachtungen Kurtaxen o. Ä. erhoben werden, erhalten Hüttenübernachtungsgäste die gleichen Vergünstigungen im Busverkehr. Ggf. ist die Hüttenreservierung bzw. Übernachtungskarte als Nachweis anzuerkennen.

IV. Bahnhöfe

Als Ergänzung zu einem bergsportfreundlichen Busangebot in den Bayerischen Alpen tragen Verbesserungen an Bahnhöfen entscheidend zur Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV-Angebot bei. Soweit die Aufgabenträger die Möglichkeit haben, auf eine Verbesserung des Angebotes hinzuwirken, sind folgende Punkte wünschenswert:

- ein offener, sauberer und fahrgastfreundlicher Bahnhof
- ein Warteraum, der das ganze Jahr geöffnet und im Winter beheizt ist
- Schließfächer, damit Bergsportler*innen Wechselschuhe, -klamotten oder sonstige Sachen (z.B. Badesachen, wenn man nach der Bergtour noch an einen See will) deponieren können
- Getränke- und Snack-Verpflegung sowie Ticket-Verkauf (Café, Kiosk oder Automaten)

Stand: März 2021

Autoren: Gruppe ZugBusBerg, Sektion München des DAV e.V.

Ansprechpersonen: Birgit Heinke, Markus Piegendorfer & Jürgen Grabbe

Kontakt: zugbusberg@gmail.com

Verabschiedet:

Vorstand der Sektion München, am 26.04.2021

Vorstand der Sektion Oberland, am 25.05.2021