



Bayerwald-Ticket und Igelbusse Vorbild für andere Regionen und Verbesserungspotentiale

Ein Vortrag von:

Karl Barthmann, Nationalpark Bayerischer Wald

Günter Neumayer, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH

Beate Wolf, DB Regio Bayern

Christina Wibmer-Schmid, Landratsamt Regen



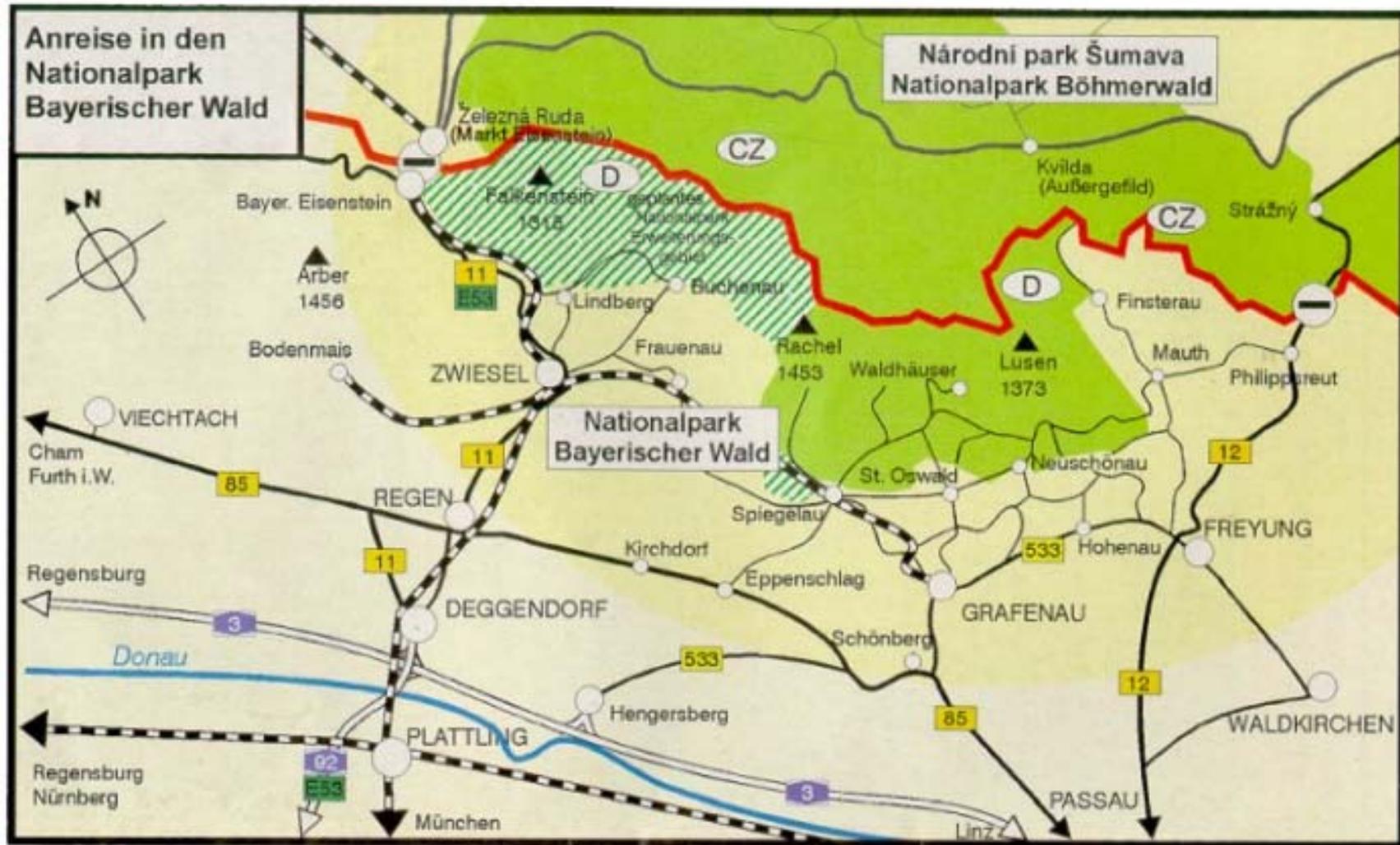


Übersichtskarte Region Bayerischer Wald



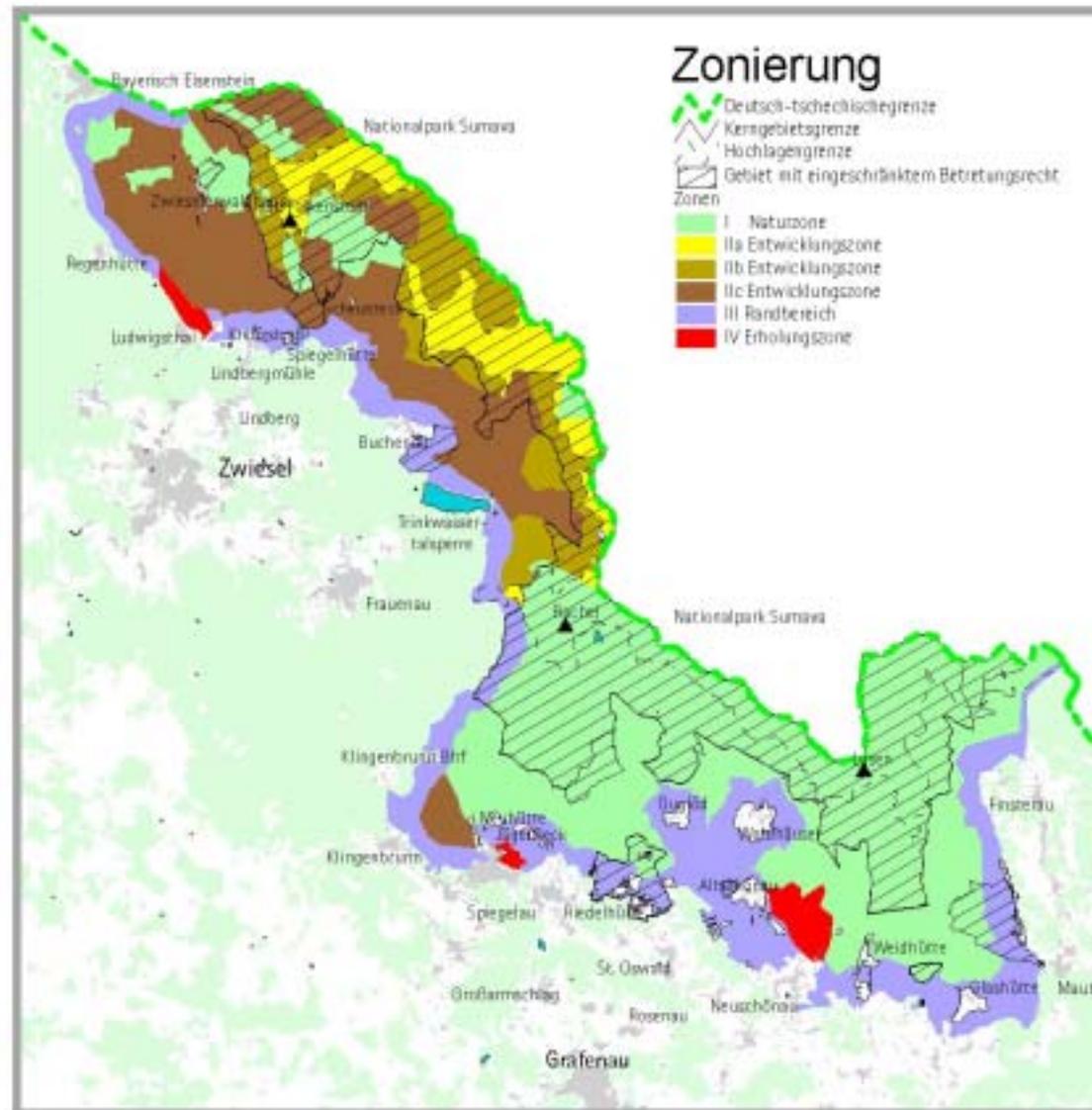


Übersichtskarte Nationalpark Bayerischer Wald





Zonierung Nationalpark Bayerischer Wald



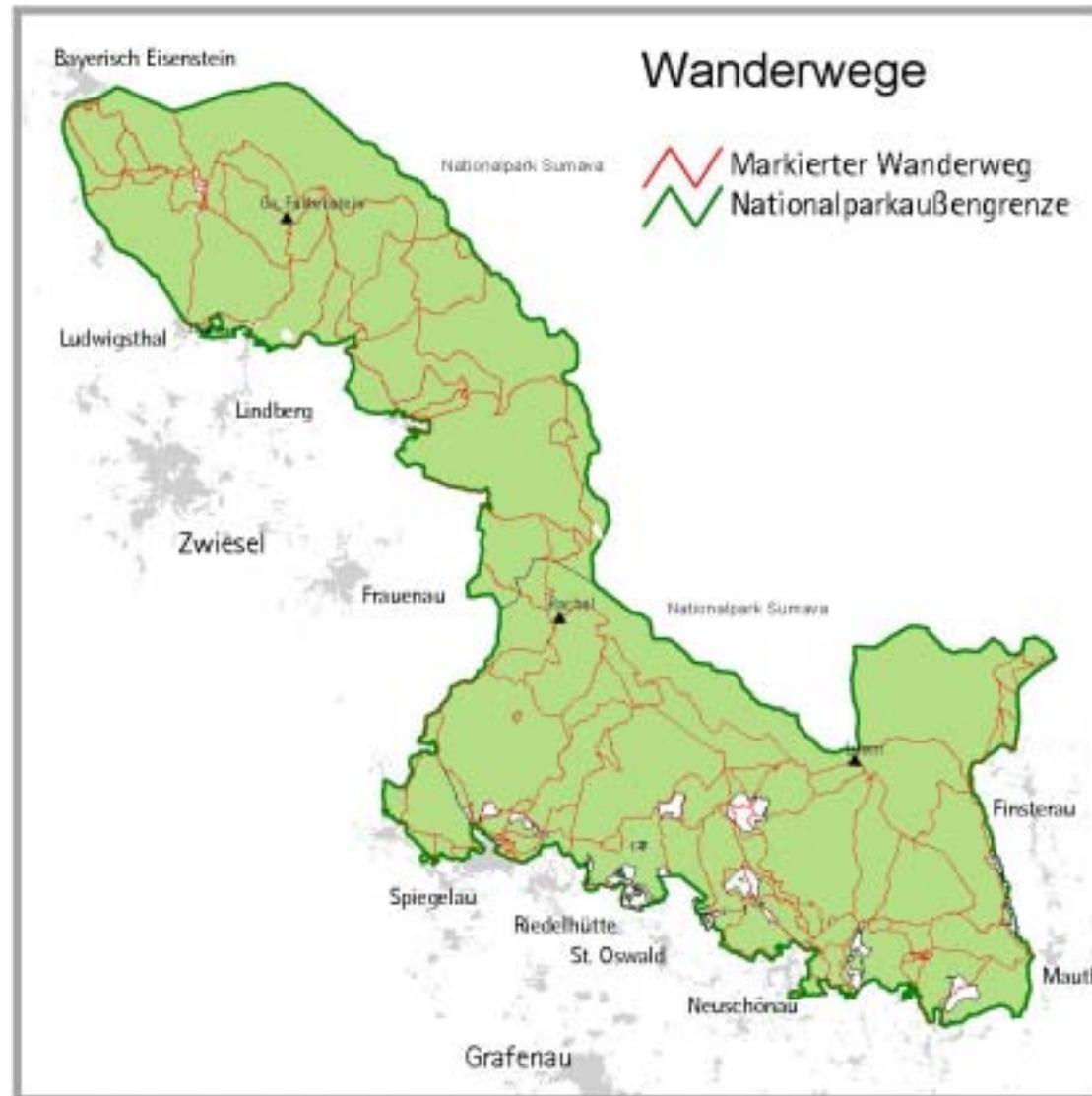


Zentrale Zielsetzung des Nationalparks Bayerischer Wald

- Schutz der Natur und der natürlichen Prozesse
- Erholung, Natur erleben, Natur begreifen



Übersichtskarte Wanderwegenetz Nationalpark Bayerischer Wald





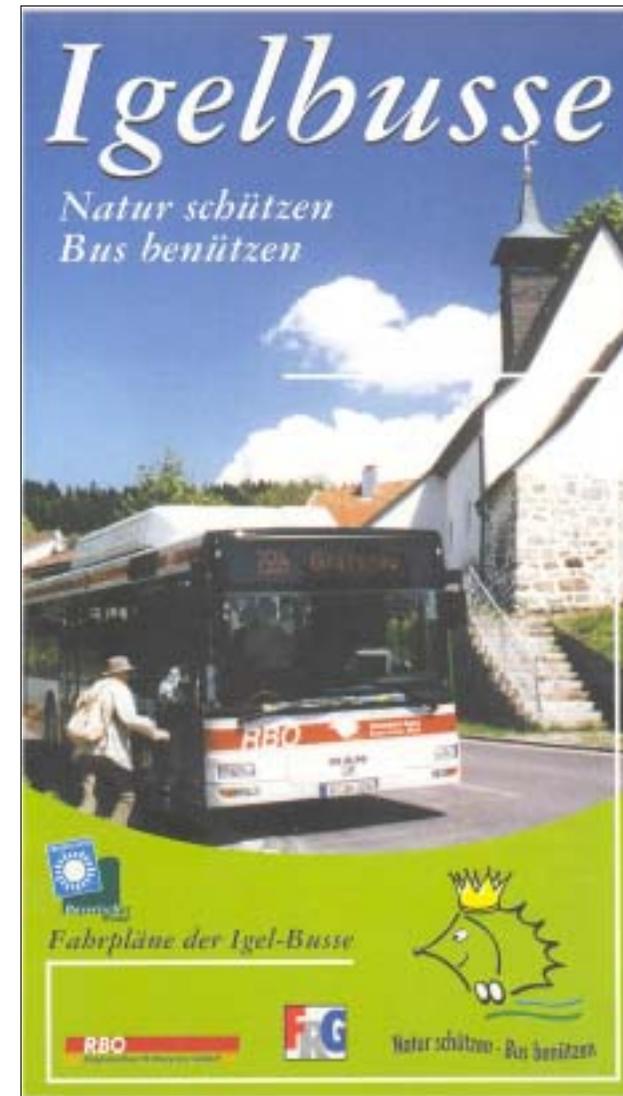
Warum ist ein effizientes ÖPNV-System so wichtig für den Nationalpark Bayerischer Wald ?

- Unterstützung der Naturschutz-Zielsetzungen durch Reduzierung des Individualverkehrs
- Erschließung des Nationalparks für den Besucher
- Beitrag zur Realisierung der Konzepte zur Besucherlenkung
- Steigerung der Qualität des Erlebnisangebotes durch Zielwanderwege
- Grenzüberschreitende Verbindung



Das Igelbus-Projekt

- Projektträger:** Landkreis Freyung-Grafenau
Betreiber: RBO Regionalbus Ostbayern GmbH
Förderung: Freistaat Bayern
Projektstart: 1996





Ausgangssituation 1990

- Der Nationalpark wird jährlich von über 1 Mio Gästen besucht
- In den Landkreisen Freyung-Grafenau und Regen wurden über 650.000 Gästeankünfte registriert
- Rund 90% der Nationalpark-Besucher kamen mit dem Pkw
- Lärm, Stau und Verkehrschaos gehörten zu „Waldbild“

Der zunehmende Besucherandrang belastet den Nationalpark und die Urlaubsregion.



Der Individualverkehr muss reduziert werden!

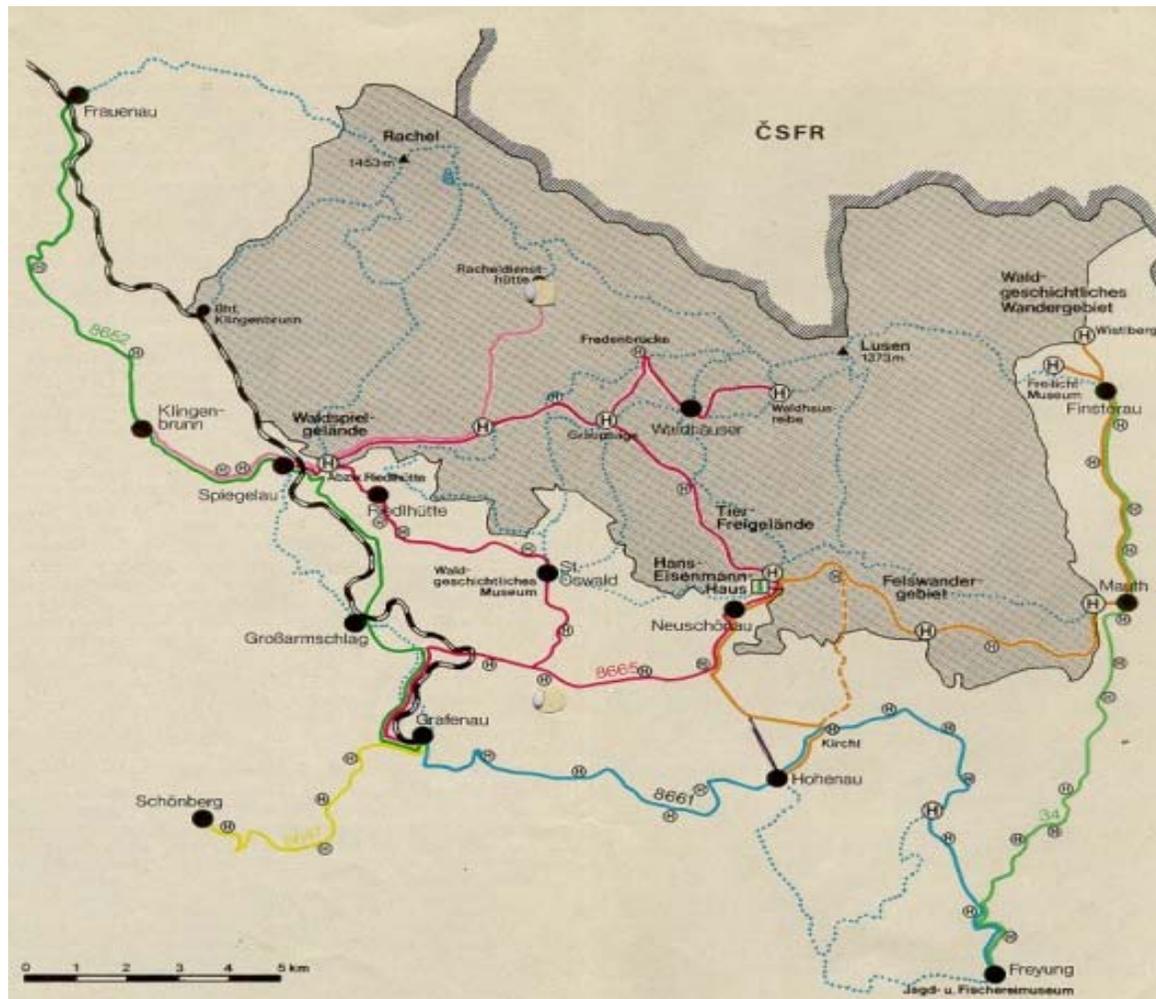


Das ÖPNV-Angebot in der Region 1990

- Alte unattraktive Dieselsebusse fahren nur Montag-Freitag und nicht im Takt
- Während der Schulferien fahren nur wenige Busse
- Nach 17:00 Uhr und am Wochenende gibt es praktisch kein Angebot
- Das Tarifsystem und die Fahrpläne sind unübersichtlich und alles andere als kundenfreundlich
- Die Verkehrsunternehmen haben unterschiedliche Tarife, die Fahrpläne sind nicht abgestimmt
- Busfahrer sind unmotiviert, oft unfreundlich, Informationen gibt es nur spärlich, die Fahrzeiten werden nicht immer eingehalten
- Es gibt keine Ansprechpartner vor Ort



Busverbindungen in der Nationalparkregion 1990



Info-Flyer

- 10 mit ÖPNV abgestimmte Wandertipps
- 3 Seiten Fahrpläne
- Orange Linien sind neu mit günstigem Fahrpreis



Die zunehmende Verkehrsbelastung zwingt zum Handeln

- 1992 wird eine Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben
- Suche nach alternativen Verkehrsmitteln beginnt:
Ein Elektrobus ist auf der Strecke Finsterau-Grenzübergang im Einsatz.
- 1994 Erdgas-Testbus von Spiegelau bis Finsterau (2-3 mal täglich)
- 1996 sind die die wichtigsten Fragen geklärt
 - Trägerschaft
 - Fördermöglichkeiten
 - Wirtschaftlichkeitsberechnung
- Das Igelbus-Projekt geht an den Start



Grundlagen des Igelbus-Projektes

- Busse attraktiv und nutzerfreundlich
- dem Umweltanspruch des Nationalparks gerecht werden
- begleitende straßenverkehrliche Maßnahmen vornehmen
(Straßensperrungen und P+R Parkplätze)
- Infomaterial erarbeiten
- Koordinations- und Ansprechstellen bieten



Projektpartner der Igelbusse in der Anfangsphase

- Landkreis Freyung-Grafenau ist Träger des Bussystems
- RBO GmbH ist als Betreiber des Verkehrs zuständig für Fahrzeuge, Fahrscheinverkauf und Fahrplanerstellung
- Ferngas Nordbayern GmbH errichtet in Grafenau eine Erdgastankstelle
- Fa. Neoplan produziert die ersten Erdgasbusse für den Überlandlinienverkehr
- Nationalparkverwaltung unterstützt das Projekt finanziell, ist zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit und ist als Ideengeber mitverantwortlich für den Erfolg.

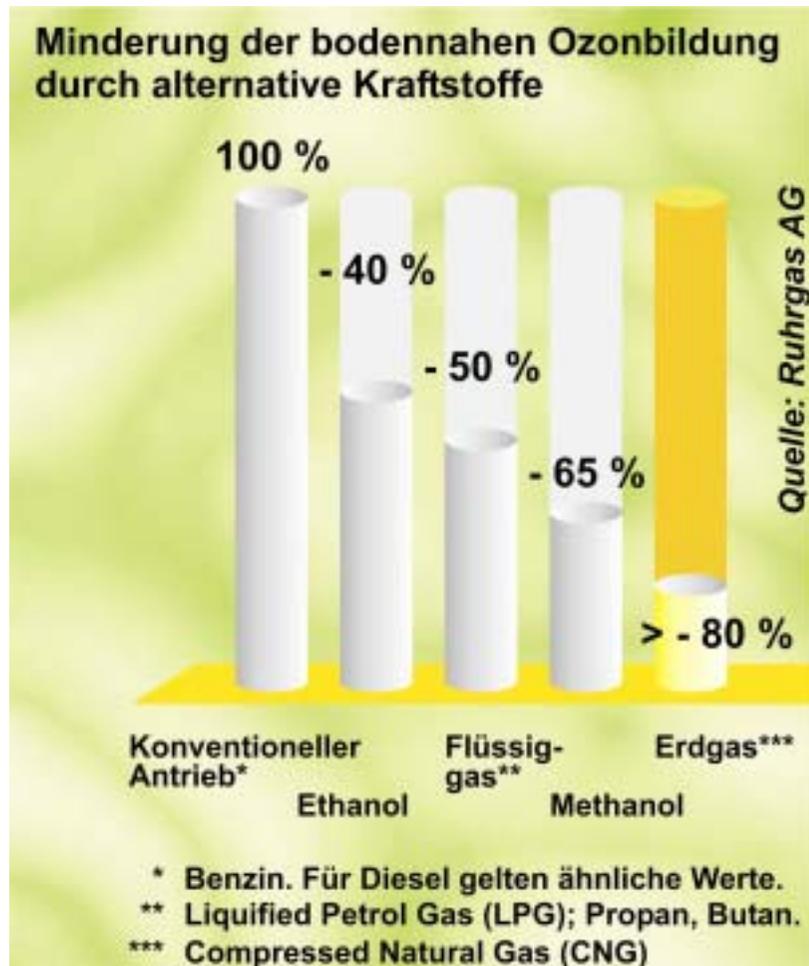


Umsetzung der Konzeptidee

- Nationalparkverwaltung richtet Koordinationsstelle für den Zeitraum 1996-1998 ein
- Führungsangebot wird auf das Busangebot abgestimmt
 - Sommer 15.05. - 31.10. / Winter 01.11. – 14.05.
 - Igelbus-Haltestellen sind Ausgangspunkt der Führungen
 - Das Igelbusangebot wird bei der Betreuung von Fachexkursionen und Schulklassen eingebunden
- Wandervorschläge werden auf die Linien abgestimmt
- Mitarbeiterschulungen



Ökologische Vorteile des Gasantriebes



Eingesetzt sind sieben Erdgasbusse vom Typ N 316 Ü CNG.

Hersteller: MAN Bus GmbH

Treibstoff: Erdgas (CNG)

Tankstelle: Ferngas Nordbayern GmbH

Schadstoffreduktionen im Vergleich zu Dieselbussen (Euro-2-Norm):

Der Erdgasbus stößt nur einen Bruchteil an **Rußpartikeln** und ein Drittel an **Stickoxiden** aus. Da Erdgas keinen Schwefel enthält, wird **kein Schwefeldioxid** emittiert. Unverbrannte **Kohlenwasserstoffe** und **Kohlenmonoxid** werden um die Hälfte vermindert.



Das Liniennetz der Igelbusse zum Projektstart - 1996





Von 1990 bis 2003: vom Dieselbus zum attraktiven Igelbus



Im Linienverkehr in der Nationalparkregion sind nur Dieselbusse im Einsatz.

7 neue MAN-Gasbusse sind seit Mai 2002 auf den Igelbus-Linien im Nationalpark unterwegs.





Das Liniennetz der Igelbusse heute





Die Igelbusse, ein preisgekröntes Verkehrsmittel



Acht Preisbürger dürfen sich auf die Krone unseres Königs freuen.

1. Preis für die Igel-Busse

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) krönt die Igel-Busse bei seinem Wettbewerb "Königliche Verhältnisse in Bus und Bahn 1998" mit dem ersten Preis unter 22 bundesdeutschen Freizeitverkehrssystemen.

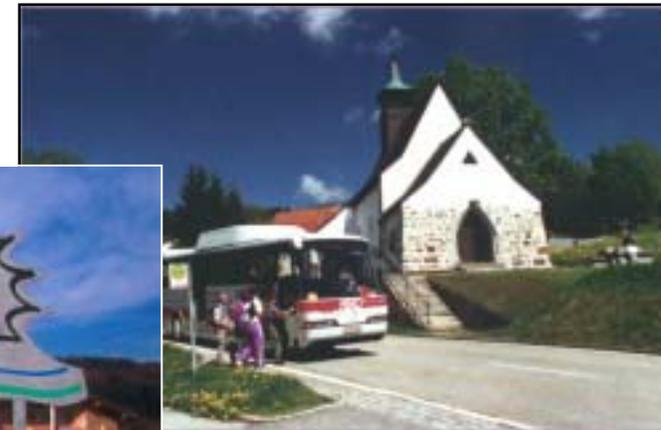
Begründung:

- Die Igel-Busse sind "außerordentlich kundenfreundlich"
- Sie sind ein "vorbildliches Beispiel für eine nachhaltige Mobilität in Tourismusregionen"
- Der Igel macht öffentlichkeitswirksam auf das Problem Umwelt und Verkehr aufmerksam.
- Der Einsatz von Erdgasbussen trägt zur Umweltbildung bei.



Die Igelbusse der ersten Generation

Zu Beginn des Igelbus-Projektes waren die Gasbusse die Ersten ihrer Art, die im Überlandverkehr eingesetzt wurden. Die schwache Motorisierung erschwerte vor allem bei Vollbesetzung das Einhalten der Fahrzeiten.





Die Igelbusse heute ...

Seit Mai 2002 sind neue Busse der Firmen MAN und Neoplan im Einsatz. Mit besserer Motorleistung und mehr Komfort konnte die Qualität erheblich verbessert werden.



Die RBO GmbH hat in den letzten Jahren ca. 1,6 Mio € in neue Fahrzeuge investiert



Igelbusse in Zahlen

- 3 Igelbus-Linien seit 1996 im Betrieb
- 8. Saison ist am 31.10.2003 zu Ende gegangen
- 7 MAN-Erdgasbusse sind täglich im Einsatz
- 11 Fahrer sind zur Durchführung des Verkehrs notwendig
- In einer Saison (5,5 Monate) legen die Busse eine Strecke von ca. 280.000 km zurück
- Pro Saison werden zwischen 100.000 und 120.000 Fahrgäste befördert
- Seit 1996 wurden fast 800.000 Fahrgäste befördert. Umgerechnet auf Pkw-Fahrten, mit einer angenommenen Besetzung von 3 Personen, ergibt das 266.000 Autofahrten.



Finanzierung des Projektes

Gesamtkosten pro Jahr – Stand 2003 ca.	490.000 €
– Fahrgeldeinnahmen 2003 ca.	160.000 €
– Zuschuss Landkreis Freyung-Grafenau	193.000 €
– Zuschuss Freistaat Bayern	100.000 €



Buspatenschaft für die Igelbusse



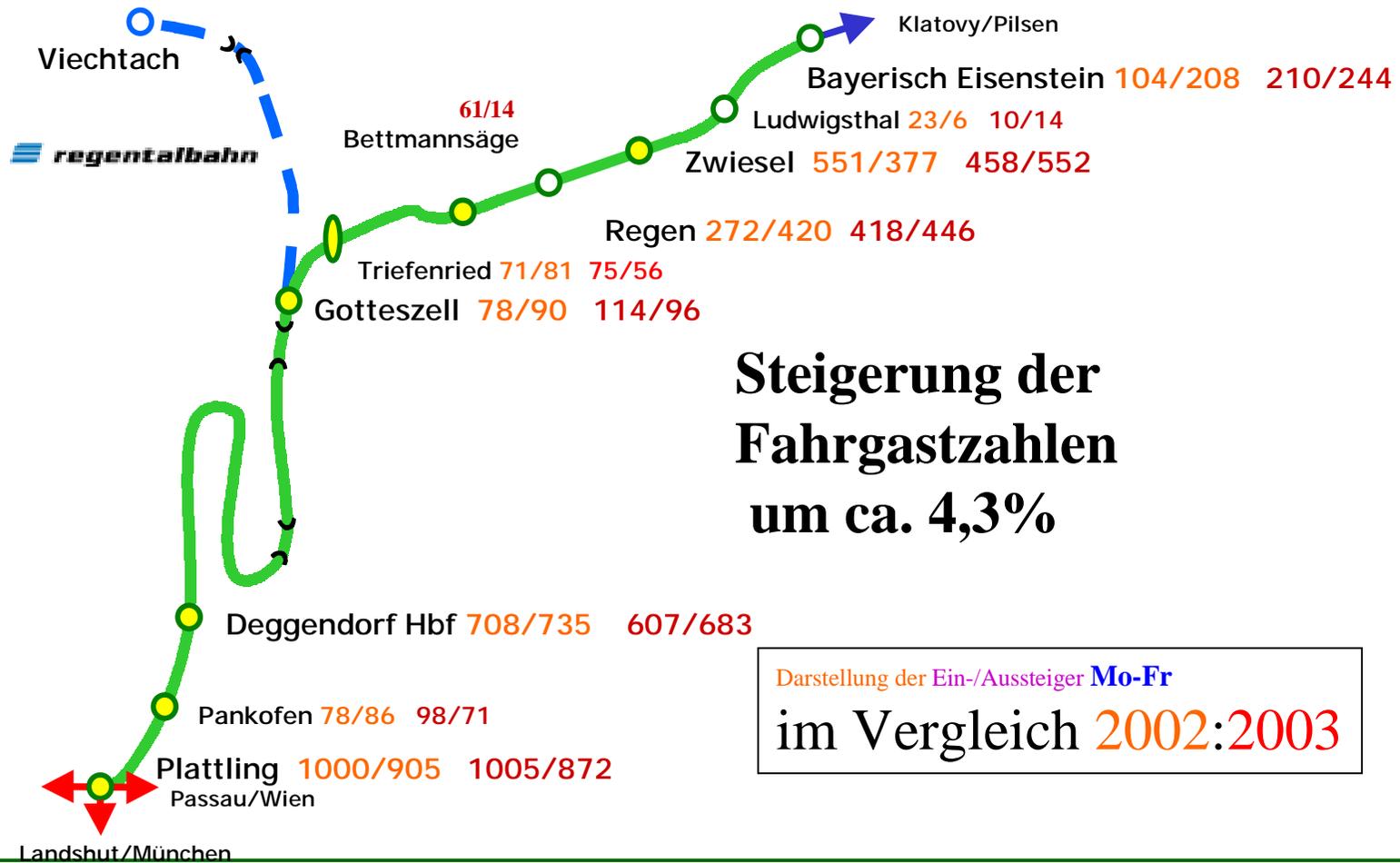
Im Mai 2003 haben die fünf Nationalparkgemeinden, der Landkreis Freyung-Grafenau und die Nationalparkverwaltung die Patenschaft für je einen der Igelbusse übernommen.

Darin zeigt sich die Verbundenheit der Region zu **ihren Igelbussen**



Die Waldbahn





Steigerung der Fahrgastzahlen um ca. 4,3%

Darstellung der Ein-/Aussteiger Mo-Fr
im Vergleich 2002:2003





Die Waldbahn – attraktives Verkehrsmittel für jeden Tag und in der Freizeit

Gute Voraussetzungen, um das Fahrgastaufkommen zu steigern:

- **Vertaktung - IST-Zustand:**

Stundentakt zwischen Plattling und Bayerisch Eisenstein
annähernd Stundentakt Zwiesel – Bodenmais
unregelmäßige Bedienung zwischen Zwiesel und Grafenau

- **Vertaktung - Soll-Zustand:**

- Ab 14.12.03 neu, durch Inbetriebnahme des neuen Fahrplans und des neuen Knotenbahnhofs Zwiesel:
- optimale Umsteigeverbindungen im Bahnhof Zwiesel
- Stundentakt Plattling - Bayerisch Eisenstein und Zwiesel - Bodenmais
- 2 Stundentakt Zwiesel – Grafenau



Vorteile der Waldbahn (aus Referenzstreckenstudie)

- die Waldbahn schneidet überdurchschnittlich gut ab
 - Besonders pünktlich
 - Gute Durchsagen am Bahnhof/Bahnsteig
 - Überdurchschnittliche Bequemlichkeit und Sauberkeit
 - Anschlusssicherheit und hohe Fahrtenhäufigkeit
- Fahrgastpotentiale
 - Berufspendler (57 % freiwillig trotz Autoverfügbarkeit)
 - Ausbaufähiges Potential im Freizeitverkehr (50%)



Bauarbeiten auf der Zwieseler Spinne:

- zur Inbetriebnahme der Zwieseler Spinne war eine Streckenkomplettsperre der Strecke Plattling - Bayerisch Eisenstein im Abschnitt Deggendorf - Regen vom 22. 9. bis 30.10. erforderlich (wurde bis 15.11. verlängert)
- vor Beginn der Bauarbeiten runder Tisch mit Bayerwaldnetz, Regentalbahn, DB Regio und Station und Service, um den Kunden in dieser Zeit maximalen Komfort bieten zu können
- optimale Gestaltung des Schienenersatzverkehrs (SEV) mit unserem Partner RBO und damit Minimierung der Probleme für unsere Fahrgäste (durch Einsatz von Schnellbus und Unterwegsbedienungsbus)
- Koordination vor Ort durch Mitarbeiter von DB Regio, RBO und DB Netz
- Fertigstellung der Bauarbeiten bis 14. Dezember, so dass die Zwieseler Spinne mit neuem Knotenbahnhof Zwiesel und neuem Fahrplan ab 14.12. in Betrieb gehen kann





Reisendenvorinformation durch Maxl Maulwurf

Wir bauen für Sie

Vom 22.09.03 bis 31.10.03 auf der Waldbahn

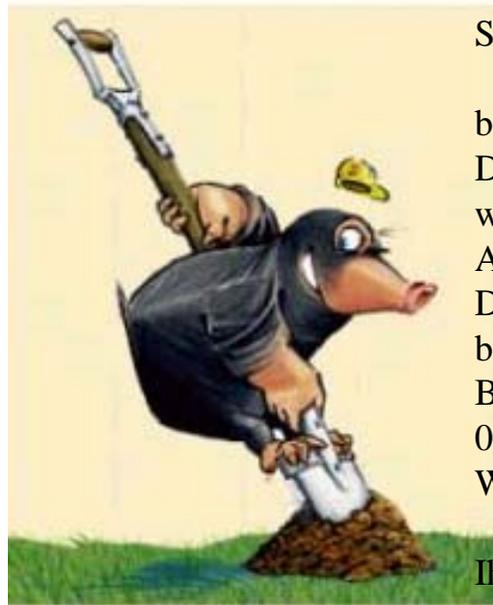


Sehr geehrte Fahrgäste,

bitte beachten Sie, dass unsere RB-Züge zwischen Deggendorf und Regen vom 22.09. bis vsl. 31.10. wegen Bauarbeiten durch Busse ersetzt werden. Auf dieser Strecke können Verspätungen auftreten.



Reisendeninformation durch Maxi Maulwurf



Sehr geehrte Fahrgäste,

bitte beachten Sie, dass unsere RB-Züge zwischen Deggendorf und Regen wegen Bauarbeiten durch Busse ersetzt werden.

Auf dieser Strecke können Verspätungen auftreten. Die Beförderung der Fahrräder ist während der Bauzeit leider nur bedingt möglich.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Hotline:
0174/3315829

Wir bitten um Ihr Verständnis

Ihre Deutsche Bahn, DB Regio Regionalverkehr Ostbayern



Allgemeine Presseinformation zum Umbau Zwieseler Spinne

“Zwieseler Spinne” : Umfangreiche Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Plattling - Bayrisch Eisenstein Investitionen von rund 23 Millionen Euro – Busse ersetzen Züge

(München, 17. September 2003) Im “Bayerwaldnetz” der Deutschen Bahn wird in den kommenden Wochen wieder kräftig gebaut. Zur Verbesserung des Schienennahverkehrs zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003, wird die Infrastruktur ausgebaut und modernisiert. Unter den Begriff “Zwieseler Spinne” fallen die Modernisierung der Infrastruktur und/oder Bahnsteige auf den Strecken Zwiesel – Bodenmais (Jahr 2000), Zwiesel – Grafenau (2002) und jetzt aktuell der Streckenabschnitt Deggendorf – Bayrisch-Eisenstein.

Aufgrund der Modernisierungsmaßnahmen muss ab Montag, 22. September, bis einschließlich Freitag, 31. Oktober, der Streckenabschnitt Deggendorf Hbf – Regen gesperrt werden. Zusätzlich ist von Freitag, 22. September 2003, bis Freitag, 26. September, der Streckenabschnitt zwischen Zwiesel und Bayrisch Eisenstein für den Zugverkehr gesperrt. In dieser Zeit werden die Regionalbahnen durch Busse ersetzt.





Allgemeine Presseinformation zum Umbau Zwieseler Spinne

– Gleisbauarbeiten in Grafling –

Neue Bahnsteige in Gotteszell und Triefenried

In Grafling werden ab 14. Dezember 2003 die Züge fahrplanmäßig kreuzen. Hierfür müssen ein ca. 180 Meter langes Überholungsgleis gebaut und die Leit- und Sicherungstechnik entsprechend angepasst werden.

In Gotteszell wird zwischen den Gleisen 21 und 22 ein neuer Mittelbahnsteig errichtet. Die bestehenden Bahnsteige an den Außenseiten werden zurückgebaut. In Triefenried werden ebenfalls die bestehenden Bahnsteige zurückgebaut und ein neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 31 und 32 errichtet.

Außerdem muss die Sicherungstechnik von 13 Bahnübergängen an die zukünftigen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Die Arbeiten werden rund um die Uhr durchgeführt. Die Deutsche Bahn bittet die Fahrgäste und Anwohner bereits vorab um Entschuldigung für die Behinderungen und die Lärmentwicklung während den Bauarbeiten.

– Busse statt Regionalbahnen

Zwischen Deggendorf und Regen verkehren in der Zeit vom 22. September bis einschließlich 31. Oktober Busse statt der Regionalbahnen. Aufgrund der längeren Fahrzeit der Busse werden, um weiterführende Anschlussverbindungen von und nach Zwiesel bzw. ab Deggendorf sicherzustellen, durchgehende Busse zwischen Deggendorf und Regen eingesetzt. Für Fahrgäste mit dem Ziel Gotteszell und Triefenried verkehren zusätzliche Busse, die diese Orte anfahren.





Ausbau der Zwieseler Spinne auf der Strecke Plattling-Bayerisch Eisenstein (Notwendigkeit, wichtigste Einzelmaßnahmen)

Auf dieser Strecke verkehren die RB-Züge als Triebwagen der Bauart „Regio-Shuttle“ in Einfach-, Doppel- oder Dreifachtraktion, größte Zuglänge ca. 76,5 m.

Mit Inbetriebnahme des neuen Systemkreuzungsbahnhofs Grafing und des Knotens Zwiesel werden Vierfachtraktionen der o. g. BR eingesetzt, Zuglänge ca. 102 m.

In Zukunft wird eine Optimierung der Anschlüsse in Zwiesel und in Plattling erreicht.

Weiterbau: 01.09.03 geplante Inbetriebnahme: 12/2003

In diesem Jahr ist der Umbau der Bahnhöfe Grafing, Triefenried und Gotteszell sowie der hierbei kreuzenden Bahnübergänge vorgesehen. Nach der Winterpause werden die Arbeiten wiederaufgenommen. Dabei werden die o.g. Bahnhöfe fertiggestellt und darüber hinaus die Bahnsteigverlängerungen Bettmannsäge, Pankofen, Regen und Neubau Hp Ludwigsthal gebaut.



Ausbau der Zwieseler Spinne auf der Strecke Plattling-Bayerisch Eisenstein (Notwendigkeit, wichtigste Einzelmaßnahmen)

Neuer Kreuzungsbahnhof Grafling

Zur Verbesserung des SPNV im Bereich der "Zwieseler Spinne" ist im Rahmen des BSchwAG § 8 (2) - Nord-Bayern - ein neuer Systemkreuzungsbahnhof Grafling bestellt, der die optimale Durchführung des Taktfahrplans im Streckenabschnitt Plattling - Zwiesel mit dem Systemkreuzungsbahnhof Zwiesel sicherstellen soll, wie auch der in Zwiesel abzweigenden Strecken Zwiesel - Bayerisch Eisenstein, Zwiesel - Bodenmais und Zwiesel - Grafenau.

Bf Gotteszell

Bf Gotteszell wird unbesetzter Bahnhof (Bfu), bleibt Reisezughalt sowie End- und Anfangsbh für die Nebenbahn der Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG) nach Viechtach, auf der auch bei Bedarf Güterverkehr abgewickelt wird. Außerdem verkehren zeitweise Sonderreisezüge der Regentalbahn, die sog. "Wanderbahn".

Bf Triefenried

Bf Triefenried wird Bfu, bleibt Reisezughalt und Kreuzungsbahnhof für planmäßige Kreuzungen von RB im Berufsverkehr



Photo Bauarbeiten Gotteszell





Photo Bauarbeiten Gotteszell





Photo Bauarbeiten Triefenried





Photo Bauarbeiten Triefenried





Photo Bauarbeiten Grafling





Photo Bauarbeiten Grafling





Aktionen vor Ort

- Verlosung von Bayerwald Ticket, Bayern- und Schönes Wochenende Ticket
- Werbung für Waldbahn in allen Printmedien der DB Regio
- überregionale Werbung mit Plakaten für Waldbahn und lokalen Events
- Infoveranstaltungen in Einkaufszentren und Messen
- Winteraktionen in der Waldbahn:

Waldweihnacht in der Waldbahn (s. S.6)

1. Kochender Bürgermeister (s. S. 7)

Super Skiangebot (s. S. 8)



Die Bahn 

Waldweihnacht in der Waldbahn am 20. Dezember 2003



Am Samstag, 20. Dezember findet auch heuer wieder unsere Waldweihnacht statt.

Start ab Bahnhof Plattling 10:08 Uhr nach Bayerisch Eisenstein (Ankunft 11:11)

Ab Bayerisch Eisenstein geführte Wanderung im Nationalpark Bayerischer Wald. Nach etwa 1 ½ Stunden Einkehr in der idyllisch gelegenen Waldgaststätte Schwellhäusl. Hier ist Gelegenheit sich bei einem Mittagessen, Tee oder Glühwein zu wärmen. Es ist auch ausreichend Zeit, um draußen einen Schneemann zu bauen oder im Schnee herum zu tollen. Gegen 14:30 Uhr machen wir uns auf den Rückweg zum Bahnhof nach Ludwigsthal. Nach Wunsch können je nach Wanderansprüchen drei Gruppen gebildet werden: Unter anderem stellt Bürgermeister Thomas Müller bei einem Spaziergang seine Gemeinde Bayerisch Eisenstein vor. Anschließend trifft man sich wieder im Schwellhäusl. Wer mag, kann sich hier eine Glaslaterne kaufen, um den Rückweg bei einbrechender Dämmerung in romantischem Kerzenschein durch den Winterwald zu genießen. Abfahrt in Ludwigsthal ist um 16:47 Uhr.

Bitte feste Schuhe anziehen. Gerne kann auch ein Schlitten mitgenommen werden, Gelegenheit für eine zünftige Rodelpartie ist gegeben. In Ludwigsthal geht's mit der Waldbahn in weihnachtlicher Stimmung, mit Geschichten und Liedern um 16:47 Uhr zurück in Richtung Plattling.

Ihre Fahrmöglichkeiten mit Anschluss in Plattling zur und von der Waldweihnacht (Fahrplanauszug):

Hinfahrt:		Rückfahrt:	
Plattling ab	10.08 Uhr	Ludwigsthal ab	16.47 Uhr
Deggendorf ab	10.17 Uhr	Zwiesel an*	16.53 Uhr
Gotteszell ab	10.35 Uhr	Regen an	18.07 Uhr
Regen ab	10.48 Uhr	Gotteszell an	18.20 Uhr
Zwiesel ab*	10.59 Uhr	Deggendorf an	18.41 Uhr
Bayerisch Eisenstein an	11.11 Uhr	Plattling an	18.52 Uhr

* In Zwiesel besteht Anschluss aus/nach Richtung Bodenmais und Grafenau

Bitte beachten Sie unsere neuen noch günstigeren Wochenendtarife:
Sie brauchen nur ein Bayern Ticket für 22 Euro (bis zu 5 Personen) oder ein Bayern Ticket Single für 15 Euro (1 Person). (Neuerungen beim Bayern Ticket: das neue Bayern Ticket gilt an 1 Tag zw. Montag und Freitag ab 9 Uhr, sowie jetzt auch am Samstag oder Sonntag ohne Zeitbegrenzung in allen Zügen des Nahverkehrs (RB und RE) und ist jetzt sowohl als Familienticket (bis zu 5 Personen) für 22 Euro, sowie als Bayern Ticket Single (1 Person) für 15 Euro erhältlich)





Die Bahn 

Mit der Waldbahn zum „1. kochenden Bürgermeister“

Am Sonntag 07. Dezember findet heuer zum ersten Mal die
„Weihnachtsbäckerei“
mit Bayerisch Eisensteins Bürgermeister Thomas Müller statt.



Da seine Aktionen als kochender Bürgermeister mittlerweile in ganz Bayern und darüber hinaus bekannt sind, möchte Bürgermeister Thomas Müller nun zu den Weihnachtsbäckern übergehen.

Am Sonntag, den 07.12.2003 wird dann die „Weihnachtsbäckerei“ im „Cafe zur Kaffeemühle“ feierlich eröffnet und alle Plätzchenfreunde und –genießer sind eingeladen zu einem gemütlichen vorweihnachtlichen Stell-Dich-Ein.

Da Herr Müller verschiedene Plätzchensorten und Weihnachtsgebäcke backen und evtl. ein eigenes Weihnachtsbackbuch herausgeben möchte, bittet er um alte Hausmacherrezepte. Nähere Informationen sind erhältlich beim Verkehrsamt Bayerisch Eisenstein (Tel. 0 99 25/ 3 27).

Die Waldbahn fährt stündlich zur Minute 11 (außer 15.16 Uhr) von Bahnhof Plattling in Richtung Bayerisch Eisenstein.

Der Zustieg ist an allen Unterwegsbahnhöfen möglich.

Aus Richtung München, Landshut, Regensburg, Straubing und Passau haben Sie in Plattling stündlich direkten Anschluss zur Waldbahn nach Bayerisch Eisenstein.

Ihre Rückfahrt nach Plattling können Sie ab Bayerisch Eisenstein stündlich zur Minute 34 antreten. In Plattling besteht Anschluss in jede Richtung.

Die Bahn bringt Sie hin, und das sehr günstig. Mit dem *Schönes Wochenende Ticket* für nur 28 € können bis zu 5 Personen in allen Zügen des Nahverkehrs (RB und RE) gemeinsam reisen. Einfach zum Automaten gehen, grüne Taste drücken und dann auf in den Bayerischen Wald.

Näheres zum Fahrplan unter www.bahn.de





Super Skiangebot

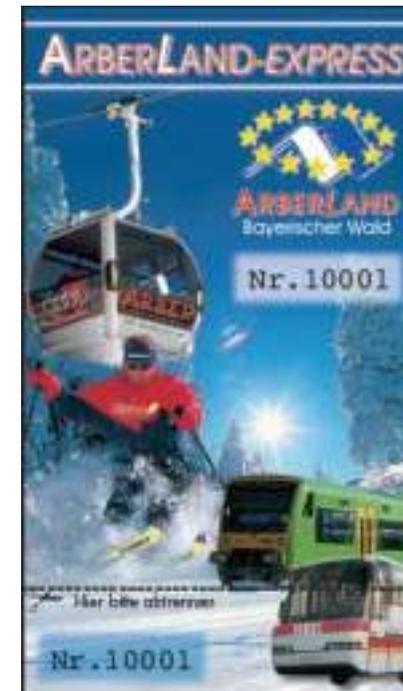
Der Große Arber – im Bayerischen Wald das Höchste – lädt zum Schneevergnügen ein. Vier moderne Liftanlagen, darunter eine 6-er Gondelbahn und ein neuer 6-er Sessellift mit Schutzhaube bringen Sie ins Skiparadies. Für die rutschfreie Anfahrt ist bestens gesorgt. Sie lassen einfach Ihr Auto zuhause und fahren mit dem Arberland-Express.

Dieses preiswerte Kombinationsangebot von

Arber-Bergbahn, DB Regio und RBO

bietet für nur 25 € Bahnreise, Skibus und Skipass.

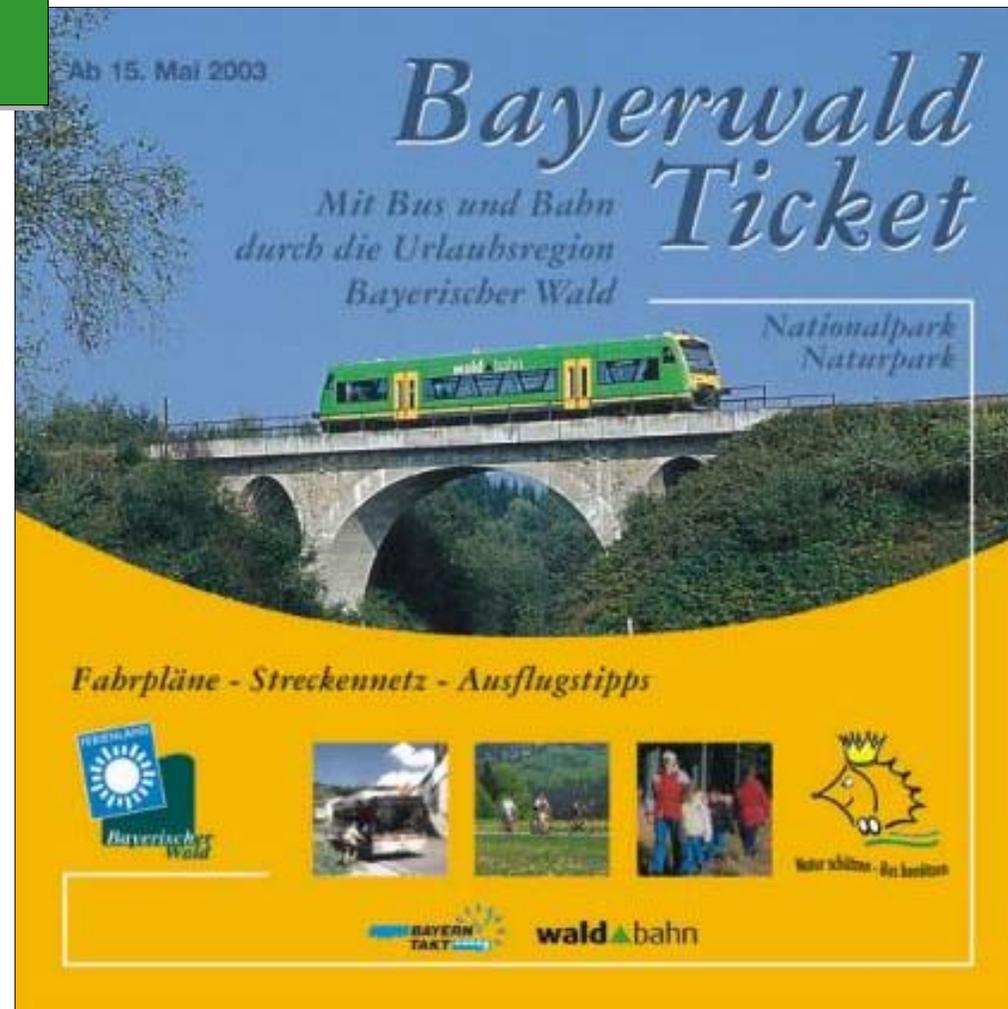
Das Angebot gilt täglich, vom 14. Dezember bis 15. März ab den Bahnhöfen Regensburg, Landshut, Passau, Neufahrn Ndb., Bogen und Grafenau und natürlich den Unterwegshalten. Das Arberland-Express-Ticket kaufen Sie am Schalter oder bequem, ohne Aufpreis, direkt im Zug. Na dann, nichts wie los und Ski heil!





Das

Bayerwald-Ticket





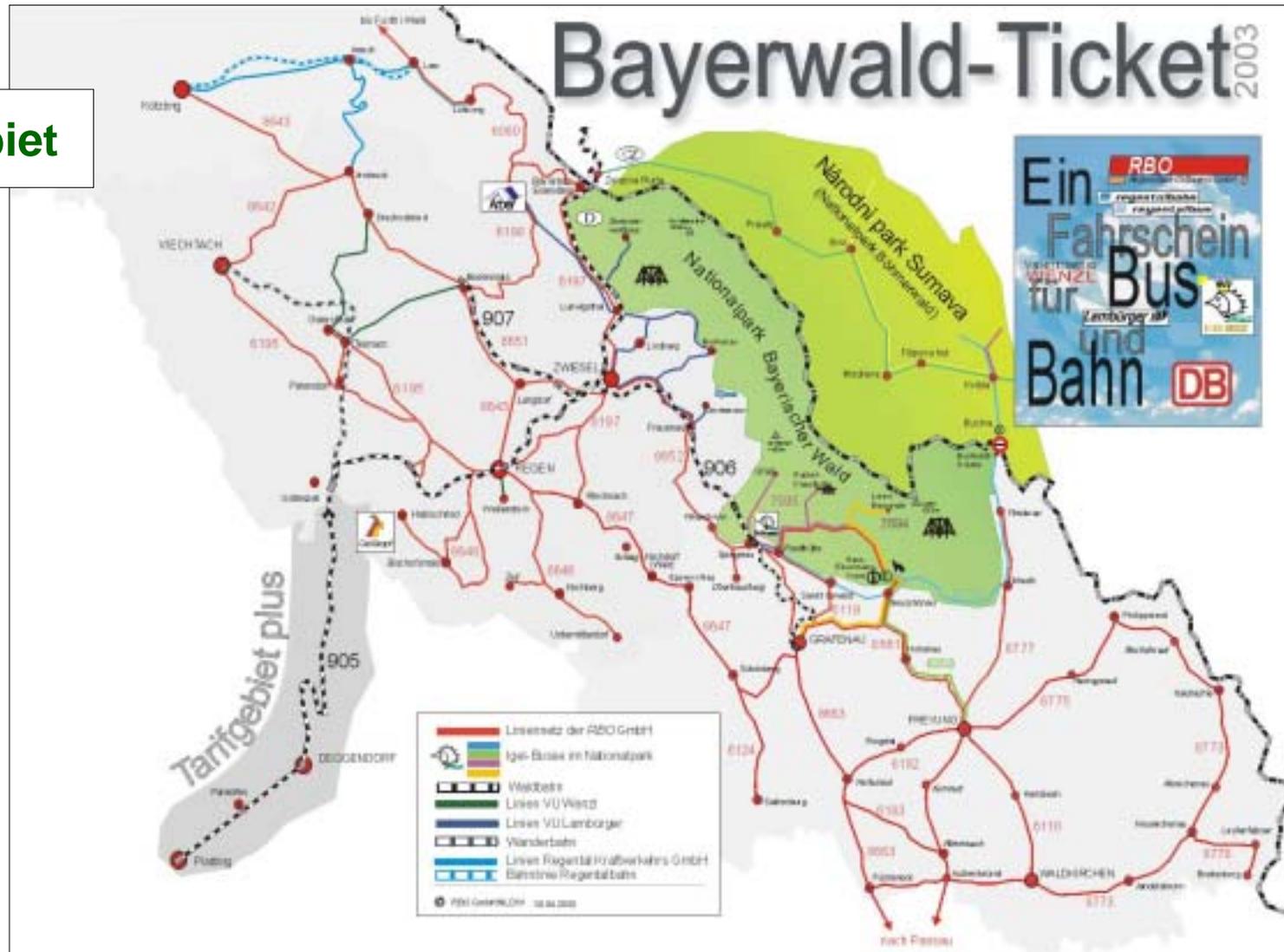
Bayerwald-Ticket – der Verbundfahrerschein für die Region

- **Gemeinsames Angebot der Unternehmen:**
 - DB-Regio AG
 - RBO Regionalbus Ostbayern GmbH
 - Regentalkraftverkehrs GmbH
 - VU Lambürger
 - VU Wenzl

- **Ziel:**
 - ÖPNV-Angebot ins Bewusstsein bringen
 - vereinfachtes Preissystem für Bus und Bahn
 - ÖPNV-Angebot als Alternative zum Auto attraktiveren
 - Fahrgäste für den ÖPNV generieren
 - Urlaubsregion „Nationalpark Bayerischer Wald“ vom Individualverkehr entlasten



Tarifgebiet





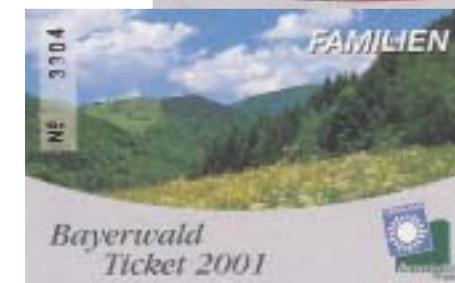
Bayerwald-Ticket – Tarifgebiet und Angebot

- Tarifgebiet:
Landkreise REG und FRG, Teile des LK CHA sowie LK DEG im Bereich der Waldbahn im Tarifgebiet PLUS Ortslinie Bodenmais, Stadtbus Zwiesel, Bürgerbus Kirchdorf im Wald
- Über 1,4 Mio Fahrplankilometer pro Saison
- 1.145 Km Netzlänge Zug und Bus
- über 100 Zug- und rund 350 Busfahrten
- Wichtiger Baustein im System des Nationalpark-Verkehrs:
 - Die Waldbahn als Rückgrat des Nationalpark-Verkehrs verbindet die beiden Nationalpark-Teile und ihre Verkehrsinfrastruktur, die Igel- und Falkensteinbusse
 - Zubringer im Ausflugsverkehr aus den Tourismuszentren
 - Entlastung im Naherholungsverkehr zum Nationalpark
- Anbindung des touristischen Schwerpunkts Großer Arber
- Günstiger Preis: 5 € pro Person und Tag
- Einfache Tarifstruktur



Bayerwald-Ticket – Verkaufserwartung und Realität

- Verkaufserwartung
 - Jeder 10. Feriengast im LK FRG und REG fährt 1mal während des Aufenthaltes
Potential von 23.800 Fahrgästen
 - Jeder 20. Einwohner in den LK FRG fährt 1mal in der Saison (160.000 EW)
Potential von 8.000 Fahrgästen
 - Mögliche Fahrgastzahl: 31.800 pro Saison
- Verkäufe:
 - 2001: 14.157 verkaufte Tickets
 - 2002: 17.572 verkaufte Tickets
 - 2003: 19.024 verkaufte Tickets (plus 34,4 % zu 2001)





Bayerwald-Ticket – Angebotsentwicklung und Akzeptanz

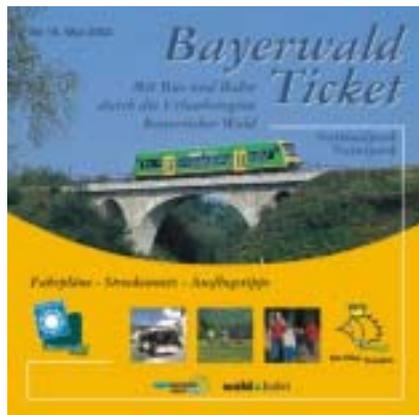
- Warum wurden Erwartungen nicht erfüllt?
 - Schlechtes Image des ÖPNV in ländlichen Regionen
 - Kaum Bewusstsein für autofreie Mobilität in der Region
 - Angebot ist gut aber noch nicht perfekt (Anschlusszeiten!)
 - Insgesamt kaum Multiplikatoren
 - Man war zu euphorisch
- ÖPNV ist in den Köpfen der Bevölkerung und der Anbieter kein Thema
 - Bedarf muss realisiert werden!!
 - Wichtigkeit der verkehrsgünstigen Anbindung des Urlaubsortes wird nur mit Note 3,9 (von 5) beurteilt





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

- Intensiven Marketingmaßnahmen mit dem Arbeitstitel „Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen“
- Marketingkonzept auf vier Ebenen:
 - Innenmarketing
 - Aktionen
 - Vorteile und Multiplikatoren
 - Werbemittel





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

Innenmarketing

- regelmäßige Info-eMails an alle Gemeinden, viele Hotels, Anbieter und mögliche Multiplikatoren im Tarifgebiet
- Saisonauftakt- und Festveranstaltungen
 - Rundfahrt mit Bürgermeister
 - Bayerwald-Ticket zum Verinnerlichen!
 - Sympathieträger und Vorbilder
 - Jubiläum „125 Jahre Waldbahn“
- Informationsveranstaltungen
 - Kreistagssitzungen, Vermieterveranstaltungen
 - Verkehrsamtsleiterbesprechungen
- Multiplikatoren gewinnen
 - Geschenk bei kommunalen und Vereinsnälässen
 - ÖPNV in der Schule
 - Pauschalangebote und Fahrtziel Natur
- Neue Verkaufsstellen einbinden
- Partner für Zusatzangebote gewinnen (Bayerwald-Premium)





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

Spezielle Aktionen

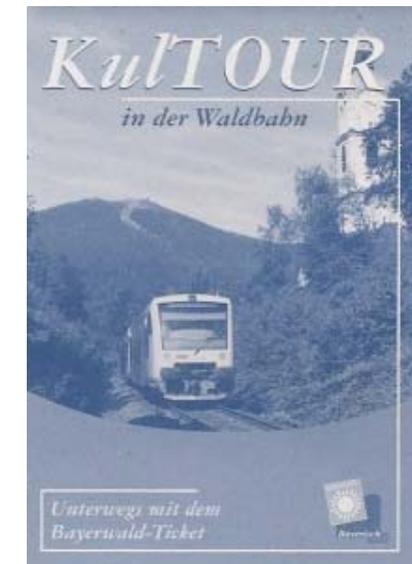
- Mit dem Bayerwald-Ticket zu Festen
 - Handreichungen und Hinweise zu „Großveranstaltungen ohne Auto“
 - Beteiligung am Pichelsteiner Festzug
 - Hinweis in den Medien
 - Halber Fahrpreis bei Fahrt zum Fest
- 125 Jahre Waldbahn
- Zugtaufe
- KulTOUR in der Waldbahn





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

- Projekt „KulTOUR in der Waldbahn“
 - regelmäßige Fahrten mit Begleitprogramm „der besondere Sonntagsausflug“
 - Betreute Waldbahnfahrt mit anschließender Führung durch die Kulturlandschaft
 - Kunstaussstellung
- Erweiterung mit SkulpTOUR an der Waldbahn
- Profilierung der Waldbahn und damit des gesamten öffentlichen Verkehrs als innovatives, freundliches Verkehrsmittel mit Erlebniswert
- Interesse wecken und Netzwerke knüpfen
 - Verschiedene Zielgruppen ansprechen
 - Multiplikatoren gewinnen
 - Medienwirksamkeit





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

KulTOUR
 Fahrtziel Natur in der Waldbahn
 am Samstag, 14. Dezember 2002

Gotteszell -Bahnhof ab 10:40 Uhr
 Bayerisch Eisenstein an 11:23 Uhr
 (Zustieg unterwegs möglich)

KulTOUR
 wald bahn in der Waldbahn

Sonntag, 12.10.2003

Mit Geschichten, Anekdoten, Gedichten
 und Liedern durch die Heimat:
 Karl-Heinz Reimeier liest aus seinen
 Büchern und lädt zum Mitsingen ein.

Ihre Fahrzeiten:
 Zwiesel ab 10:25 Uhr - Grafenau an 11:14 Uhr
 Grafenau ab 11:50 Uhr - Zwiesel an 12:40 Uhr

Info: www.bayerwald-ticket.com, Telefon

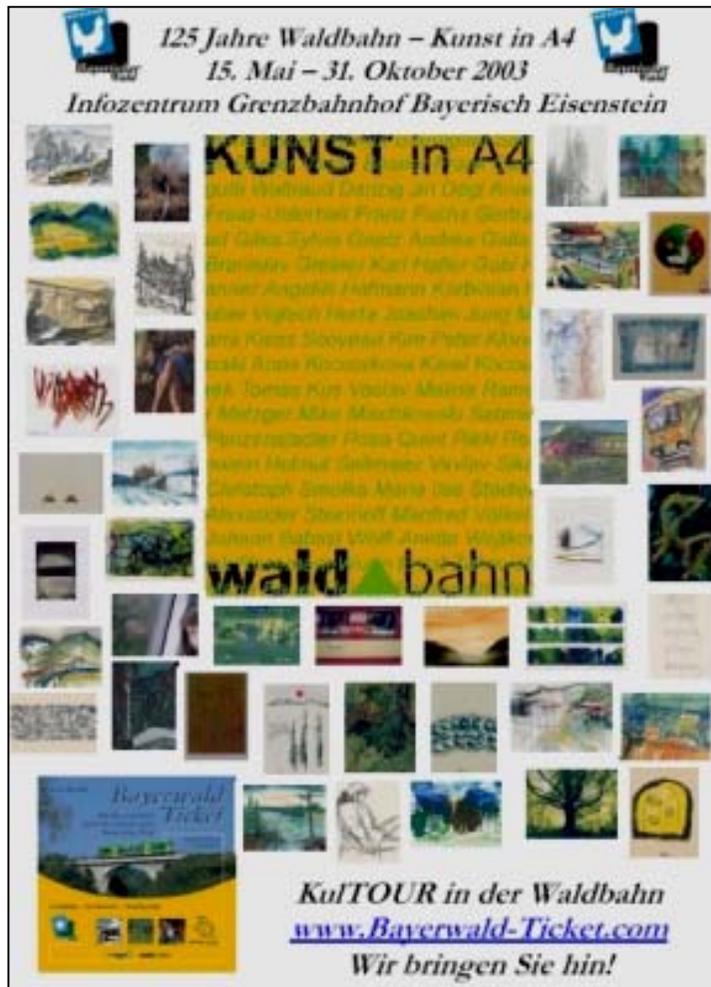
www.bayerwald-ticket.com

Untertwegs mit dem Bayerwald-Ticket





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen





Bayerwald-Ticket – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

Vorteile und Zusatznutzen, ein Netzwerk von Betreibern und Multiplikatoren

- Für den Nutzer:
 - Konkrete Wander- und Ausflugsvorschläge mit unterschiedlichem Start- und Zielpunkt
 - Einkaufsrabatte bei einzelnen Partnern
Netzwerk mit Bayerwald-Premium
 - Ermäßigungen und „Geschenke“ bei Vorlage des Tickets
(Netzwerkgedanke, z.B. Arber, Museen, usw.)
- Für die Region
 - Zusätzliche Werbeplattform
 - Angebot Internetpräsenz bei Fahrtziel Natur
 - Internet und Werbemittel zum Bayerwald-Ticket
 - Zusätzliches (kostenloses) Freizeitangebot
 - Funktionierendes ÖPNV-System



Bayerwald-Ticket – Werbetätigkeit im engeren Sinn

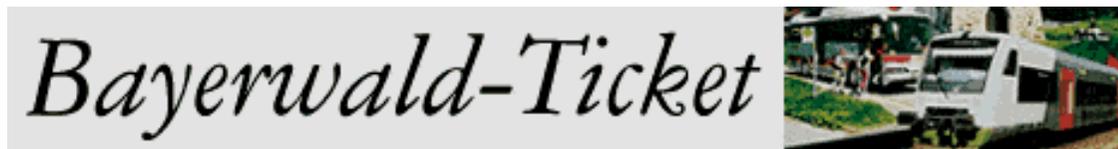
- Medienarbeit
 - regelmäßige Presseinformationen
 - Pressereihe „Ferien daheim“ mit wöchentlichen Ausflugsvorschlägen
 - Radiospot
- Internetpräsenz
 - www.Bayerwald-Ticket.com
 - Information
 - Netzwerkpodium (Verlinkung der Region mit den Partnern)





Bayerwald-Ticket – Werbetätigkeit im engeren Sinn

- Werbemittel und Informationsmaterial
 - Prospekt
 - Plakate
 - Anzeigenvorlagen
 - Internet-Banner
 - Fahrplanhandreichungen für Veranstaltungen
 - Flyer „Wandertipps für einzelne Gemeinden“
 - Fahrkarte als Sammlerobjekt
 - Vitrinenplakat





Bayerwald-Ticket – Werbetätigkeit im engeren Sinn





Bayerwald-Ticket – auf Erfolgskurs

Stetige Steigerung der Verkaufszahlen

(trotz Wetterunbill, Schienenersatzverkehr, Bauarbeiten, suboptimale Anschlüsse)

- Steigender Bekanntheitsgrad
 - Umfrageergebnis von CenTouris-Tourismusbarometer
2001: 35% 2002: 46 %
 - Fahrgast- und Parkplatzbefragung: 65 % / 48%
- Verbesserung in der Zusammenarbeit mit und zwischen den Verkehrsunternehmen
- Positives Klima für ÖPNV in der Bevölkerung
„man ist im Gespräch“





Bayerwald-Ticket – eine ständige Herausforderung

- Information muss ständig fließen, da überwiegend von Feriengästen genutzt
 - Kooperation der Kommunen, Touristinformationen und POIs ist gefordert, um die Kommunikation zu stärken
 - Gute Information wird von den Feriengästen positiv aufgenommen
- Kann nur weiterhin gut funktionieren, wenn von der ganzen Region als „Angebot der Region“ mitgetragen wird
- Mehr Akzeptanz bei regionalen Anbietern und Hotels ermöglicht weitere Zuwachsraten
- Bayerwald-Ticket muss zum Selbstläufer in der Region werden, da im Rahmen von Nationalpark-Verkehr nicht auf Dauer umsetzbar
- Ziele für die künftige Angebotsverbesserung:
 - Weitere Vereinfachung der Tarifstruktur (nur noch Einzelfahrschein)
 - Ganzjahresangebot
 - Kooperation „Sumava-Ticket“



Bayerwald-Ticket – als Teil des Nationalpark-Verkehrskonzepts

- Seit 2000 erfolgte eine ständige Angebotsverbesserung
 - Verdichtung Falkensteinbusse am Wochenende
 - Bessere Vertaktung
 - Bestandssicherung Zwieseler Spinne
 - Weitere Finanzierung und Erhalt der Igelbusse
 - Neue Fahrplanstruktur

- Bewusstsein und Akzeptanz für ÖPNV wurde wesentlich gestärkt
 - Beweis, dass vorhandenes Angebot funktioniert
 - Einfach und preiswert ist
 - Spaß macht und Vorteile bietet



Bayerwald-Ticket – als Teil des Nationalpark-Verkehrskonzepts

- Voraussetzung für weitere verkehrsstrategische Entwicklung der Nationalpark-Region zur Verringerung des Individualverkehrs
 - Parkplätze im Schutzgebiet und an seinen Grenzen können nur reduziert werden, wenn funktionierendes Alternativangebot vorhanden ist
 - Akzeptanz von P+R-Parkplätzen und Parkplatzmanagement ist nur möglich, wenn auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen werden kann
 - Wanderwege und Haltepunkte koordinieren
 - Fahrer und Multiplokatoren-Schulungen

- Freizeitangebote können auf ÖPNV abgestimmt werden
 - Exkursionsprogramme von Nationalpark und Naturpark
 - Wanderangebote der Kommunen
 - Beschilderung zu den Bushaltestellen und Bahnhöfen
 - Etappenziele bei Fernwanderwegen auf ÖPNV abstimmen



Bayerwald-Ticket – als Teil des Nationalpark-Verkehrskonzepts

Das System funktioniert, weil die ideelle und finanzielle Unterstützung vieler Partner vorhanden ist

- Politische Initiative zu Erhalt und Sanierung der Waldbahn als Grundvoraussetzung
- Gewichtige Fürsprecher für Nationalpark-Verkehrskonzept (Regierungspräsident leitet persönlich die regelmäßigen Sitzungen)
- Projektstelle als Kommunikations- und Koordinationspartner aus Landesmitteln mittelfristig gesichert
- Finanzierung der Werbemaßnahmen 2002 – 2004 aus EU- und Landesmitteln
- Igelbusse durch Landesmittel unterstützt werden
- Falkensteinverdichtung durch Landkreis REG finanziert

Dank an alle, die täglich mithelfen, das Verkehrssystem am Nationalpark voranzutreiben!!



Bayerwald-Ticket – als Teil des Nationalpark-Verkehrskonzepts

Sehr positive Entwicklung und viel erreicht

- Seit 2000 erfolgte eine ständige Angebotsverbesserung
 - Verdichtung Falkensteinbusse am Wochenende
 - Bessere Vertaktung
 - Bestandssicherung Zwieseler Spinne
 - Verlegung Bahnhof Ludwigsthal
 - Weitere Finanzierung und Erhalt der Igelbusse
 - Neue Fahrplanstruktur
- ÖPNV am Nationalpark als Baustein eines ökologisch orientierten Naturtourismus
 - Viele Freizeitangebote in der Region sind ohne Auto erreichbar
 - Weitgehende Abstimmung des Nationalpark-Programms auf ÖPNV-Anbindung
 - Fahrtziel Natur-Projektregion
 - Projekt zur Qualitätssicherung und Partnergewinnung in Planung



Bewertung und Ausblick

- Struktur und Angebot: *gut*
- Attraktivität der Nutzung: *noch steigerungsfähig*
- Promotion: *deutlich steigerungsfähig*
- Finanzierung: *leistungsfähiges ÖPNV-System
(auch) als öffentliche Verantwortung begreifen*