



Positionspapier des
Agenda 21 Arbeitskreises „Energie und Verkehr“ des Landkreises Regen und des
Fördervereins für nachhaltige Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach „Go-Vit“ e.V.

Nachhaltige Mobilität im Landkreis Regen

November 2013

Anschrift:

Förderverein zur nachhaltigen Mobilität zwischen
Gotteszell und Viechtach „Go-Vit“ e.V.
Dr.-Zenglein-Straße 37, 94234 Viechtach
e-mail: schlueter_wolfgang@t-online.de
URL: www.go-vit.de

Vorstand:

Vorsitzender: Dr. Wolfgang Schlüter
Stellv. Vors.: Klaus Dieter Neumann
Kassenführer: Franz Wittmann
Schriftführer: Brigitte Baueregger

Bankverbindung

Konto Nr.: 23130487
Bank: Sparkasse Regen-Viechtach
BLZ: 741 514 50

Vereinsregister

Deggendorf VR 200320

Positionspapier des
Agenda 21 Arbeitskreises „Energie und Verkehr“ des Landkreises Regen und des
Fördervereins für nachhaltige Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach „Go-Vit“ e.V.

Nachhaltige Mobilität im Landkreis Regen

1. Einleitung

Aus dem Agenda 21 Arbeitskreis „Energie und Verkehr“ des Landkreises Regen (AK) hat sich der Förderverein für nachhaltige Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach e.V. „Go-Vit“ entwickelt. Die gemeinnützigen Ziele sind:

- Förderung des Umweltschutzes durch Verlagerung des Individualverkehrs zum ÖPNV
- Förderung der Alten- und Jugendhilfe für Bürger, die auf ÖPNV angewiesen sind.

Begrenzte Ressourcen einerseits und die Bewahrung der Umwelt und Lebensqualität sind Herausforderungen, denen der AK und Go-VIT sich verpflichtet fühlen.

Mitte des Jahres hat der Wirtschafts- und Tourismus-Ausschuss des Landkreises (WUT-Ausschuss) sich dafür ausgesprochen, eine Arbeitsgruppe zum Thema Mobilität einzusetzen, die ein Konzept für Mobilität im Landkreis begleiten soll. Der AK und der Förderverein sind in der Gruppe vertreten. Mit diesem Positionspapier will der AK und der Förderverein die Arbeitsgruppe des WUT-Ausschusses unterstützen.

Nachhaltige Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine moderne Gesellschaft und ein Schlüsselthema, um eine lebenswerte Region zu gestalten. Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept ist langfristig und zukunftsorientiert auszulegen. Es beinhaltet die Verknüpfung aller Fortbewegungsmöglichkeiten und Verkehrssysteme. Es muss neben den ökonomischen Anforderungen auch sozialen und ökologischen Gesichtspunkten gerecht werden. Ein Mobilitätskonzept darf nicht ausschließlich nur nach betriebswirtschaftlichen Aspekten betrachtet werden, sondern es muss vor allem die volkswirtschaftliche Bedeutung im Vordergrund stehen, denn Mobilität erschließt Lebens- und Wirtschaftsräume. Auch Umwelt- und Gesundheitsschäden als Folge der Mobilität dürfen nicht unbeachtet bleiben.

Bis zum Jahr 2030 muss der CO₂-Ausstoß halbiert werden, bis 2050 soll er um 90% reduziert werden. Ziel dieser Maßnahmen ist die globale Erwärmung auf 2 Grad zu begrenzen, um die Lebensbedingungen für die nächsten Generationen nicht gänzlich zu gefährden. 30% der klimaschädlichen Gase sind auf den Verkehr zurückzuführen. Ein Umdenken in der Mobilität muss unverzüglich stattfinden: weg von Ressourcen verbrauchenden Verkehrssystemen, hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

„Mobilität für Alle“ unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und des Ressourcenverbrauchs, begleitet von Lärm- und Emissionsminderungen muss das Ziel für ein

nachhaltiges Konzept sein. Den öffentlichen Verkehrssystemen wird zukünftig eine größere Bedeutung zukommen, denn der noch wachsende Individualverkehr stößt bereits heute an seine Grenzen. Der Ressourcenverbrauch ist zu hoch, in den Städten und vielen Gemeinden herrscht Parkplatzmangel, auf den Straßen bilden sich Staus. Es gibt zu viele Unfälle. Lärmbelastigung und Feinstaubemissionen führen zu Gesundheitsschäden. Die Infrastruktur ist aufwendig, Erhaltungsmaßnahmen sind teuer und werden dazu zwingen, sich nur auf die wesentlichsten Erhaltungsmaßnahmen zu konzentrieren.

Über die Jahre haben sich Denkstrukturen und Gewohnheiten manifestiert, die vor allem den Individualverkehr stützen. Sie sind aber mit Blick auf die Herausforderungen einer alternden Gesellschaft und insbesondere des Klimawandels mit allen seinen vorhersehbaren Folgen nicht zukunftsfähig. Ein Umdenken ist zwingend erforderlich. Die Weichen für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept müssen jetzt gestellt werden. Der Nutzen öffentlicher Verkehrssysteme muss sich den Bürgern künftig besser erschließen. Öffentliche Verkehrssysteme müssen von daher attraktiv gestaltet werden, damit sie von der Mehrheit auch angenommen werden.

- **Mobilität muss für alle möglich sein**
- **Individualverkehr stößt an Grenzen**
- **Ressourcen- und Klima-schonende Verkehrssysteme sind erforderlich**
- **Umdenken ist notwendig, Weichen sind jetzt zu stellen**

2. Ausgangslage in der Region

Individualverkehr mit Einsatz von privaten PKWs stellt den Hauptanteil der Mobilität im Landkreis dar, was seit Jahrzehnten mit erheblichen Aufwand für Infrastruktur und unter Vernachlässigung von Umwelt- und Gesundheitsschäden manifestiert wird. Dies schränkt im besonderen Maße Menschen, die nicht Auto fahren, in ihrer Mobilität ein.

Das ÖPNV Netz ist über den Landkreis inhomogen aufgestellt, manche Regionen sind besser erschlossen, manche sind völlig unzureichend versorgt. Der Raum Regen- Zwiesel ist bis Bodenmais und Frauenau mit Buslinien und mit regelmäßigem Schienenpersonenverkehr erschlossen. Verstärkt wird dieses Angebot durch „Igel“-Busse, die vornehmlich Touristen zu attraktiven Zielen fahren. Durch eine geschickte Preispolitik (Bayerwald-Ticket und GUT¹) ist gerade für Touristen ein besonderer Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, gesichert.

Schlecht erschlossen ist der Altlandkreises Viechtach. Hier wurde der regelmäßige Schienenpersonenverkehr von Viechtach nach Gotteszell im Jahr 1991 eingestellt. Lediglich an Samstagen oder Sonntagen verkehrt saisonabhängig die „Wanderbahn“ für touristische Zwecke.

¹ GUTi, Abkürzung für Gästeservice Umweltticket. 2010 wurde in mehreren Gemeinden dieses System eingeführt, mit dem alle Übernachtungsgäste einer Gemeinde mit dem Zahlen ihres Kurbeitrages während ihres Aufenthalts ein Tagesticket für den gesamten öffentlichen Nahverkehr in den Landkreisen Regen, Freyung-Grafenau und Cham haben. Es ist eine Weiterentwicklung des Bayerwald-Tickets, das seit 2002 ein Tagesticket für den öffentlichen Nahverkehr in den Landkreisen Regen und Freyung-Grafenau ist.

Busverbindungen zwischen den Städten innerhalb des Landkreises sowie zu den Nachbarkreisen sind zeitlich aufwendig. Sie verlaufen z.T. über Nebenstraßen durch die anliegenden Gemeinden mit zu vielen Bedarfshaltstationen. Anschlussverbindungen an Knotenpunkten zwischen verschiedenen Buslinien zum Umsteigen sind nicht immer aufeinander abgestimmt, was zu unverhältnismäßig langen Wartezeiten an Umsteigestationen führt. Die Buslinien werden von verschiedenen Busunternehmen betreut. Service, Fahrgastbetreuung und Informationen zur Fahrtroute sind daher qualitativ sehr unterschiedlich – teilweise ist die Information sehr gut, häufig unterbleibt sie auch.

Die Haltestellen sind zum Teil nicht einladend. Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz sind selbst an wichtigen Haltestellen nicht immer vorhanden. Fahrräder abstellen oder Fahrräder mitnehmen, ist meist nicht möglich. An einigen Haltestellen sind die Fahrpläne nicht gut einzusehen, teilweise sind sie nicht aktuell.

Die Tarifgestaltung ist komplex. Die Fahrpreise werden von den meisten Bürgern im Verhältnis zur Leistung insgesamt als zu hoch und unfair betrachtet. Dabei werden von den meisten Leuten nur die aktuellen Spritkosten für das Auto im Vergleich zu den ÖPNV-Fahrpreisen betrachtet. Sonderangebot und Rabatte sind in dem Tarifdschungel nur sehr schwer ausfindig zu machen. Die Aktivierung von Anruf-Linien-Taxis, wie sie auf manchen Linien am Wochenende angeboten werden, ist den meisten ÖPNV-Fahrgästen nicht bekannt.

Das sind u. a. Gründe, weshalb der ÖPNV bei der Mehrheit der Bürger keine Beachtung findet und er im Bewusstsein der Menschen quasi nicht existent ist. Das Angebot ist nicht attraktiv und zeitgemäß, damit es von den Bürgern angenommen wird. Die meisten Bürger setzen vorwiegend eigene PKWs ein, was sich über die Jahre fest in den Denkstrukturen und Verhaltensweisen verankert hat.

Für Ältere, Jugendliche und Personen, die über keinen PKW verfügen, ist die individuelle und unabhängige Mobilität daher stark eingeschränkt. Fahrten zum Arzt, zu Behörden, zum Einkaufen, zu Freizeiteinrichtungen oder zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle sind für sie mit dem ÖPNV meist nicht zu bewältigen. Um ihre Grundbedürfnisse in der Mobilität zu erfüllen, sind sie auf Unterstützung – meist durch Verwandtschaft mit PKW - angewiesen. Der ÖPNV wird unter diesen Bedingungen meist nur von wenigen Leuten genutzt. Es sind überwiegend Bürger, die keine anderen Ausweichmöglichkeiten haben („Captive Rider“). Vor allem außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs, fahren die Busse daher bedauerlicherweise leer oder nur mit vereinzelt Fahrgästen. (Der reine Schülerbusverkehr unterliegt Sonderregelungen und wird hier nicht betrachtet.)

- **Landkreisweit ist ÖPNV-Situation inhomogen, schlecht im Altlandkreis Viechtach**
- **Unattraktives Angebot, Tarifgestaltung undurchsichtig**
- **Zwingt Bürger zur Nutzung des PKWs**
- **Eingeschränkte Mobilität für Bürger, die nicht Auto fahren**

3. Was ist zu tun? Das Angebot muss stimmen!

Öffentliche Verkehrsmittel stehen besonders im ländlichen Raum mit dem PKW-Individualverkehr in Konkurrenz. Entscheidende Faktoren für die Entscheidung zwischen den Verkehrsarten sind Kosten, Verfügbarkeit, Komfort und Bequemlichkeit.

3.1. Kosten

Ein Bürger erwartet, dass er bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Kosten spart. Im Falle von Einzelpersonen ist das meist gegeben, aber schon bei Fahrten mit zwei Personen oder mit einer Familie trifft dies nicht mehr zu. Sondertarife sind oftmals nicht bekannt oder an Bedingungen gebunden, die nicht erfüllt werden. Aus Kostengründen wird ein potentieller Nutzer sich dann nicht für die Fahrt mit dem ÖPNV entscheiden. Anreize müssen geschaffen werden, damit der ÖPNV als Beförderungsmittel verstärkt in Betracht gezogen wird.

Die betriebswirtschaftlichen Kosten des ÖPNV werden in der Regel nicht durch die Einnahmen vom Fahrkartenverkauf gedeckt. Kommunen, Kreise, Land und Bund sind bei den jetzigen Strukturen gezwungen, den ÖPNV mit Subventionen aufrechtzuerhalten. Nicht nur betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte dürfen bei der Tarifgestaltung betrachtet werden, sondern der gesamte volkswirtschaftliche Nutzen: durch Mobilität wird ein Wirtschafts- und Lebensraum erschlossen. Eine allgemeine Kostenumlage, nach dem Vorbild von „GUTI“ könnte die Tarife attraktiv niedrig halten. Kostenfreie Nutzung würde eine optimale Nutzung gewährleisten, wie Beispiele in Belgien und Estland zeigen.

- **Klare, übersichtliche Tarifstrukturen sind zu schaffen und bekannt zu machen**
- **ÖPNV muss eine kostengünstige Alternative zum PKW sein**
- **Anreize, den ÖPNV zu nutzen, müssen geschaffen werden**
- **Mobilität erschließt Wirtschafts- und Lebensräume und darf nicht nur nach betriebswirtschaftlichen Kriterien bewertet werden, sondern der volkswirtschaftliche Nutzen muss entscheidend sein**

3.2. Verfügbarkeit

Um ein Fahrziel jederzeit zu erreichen, steht ein eigener PKW in den meisten Fällen zur Verfügung. Insbesondere im ländlichen Raum ist ein PKW dem ÖPNV überlegen. Es ist aber zum einen absehbar, dass der Betrieb eines PKWs deutlich teurer werden wird, zum anderen, dass die Erhaltung der Infrastruktur sehr hohe Kosten erfordern wird. Der Zustand der Straßen ist zum Teil heute schon schlecht, in weiten Bereichen wird er sich zwangsläufig verschlechtern. Parkplätze in Stadt- und Wohnbereichen sind bereits heute nicht mehr ausreichend und werden künftig noch knapper. Verkehrsflächen werden vom ruhenden Verkehr belegt, die wirtschaftlich besser genutzt werden könnten. Staus werden zunehmen. Lärm- und Emissionsschutzmaßnahmen müssen zunehmend mehr getroffen werden. Kurz: Autofahren verliert Attraktivität. Eine Alternative liefert dann das öffentliche Verkehrssystem. Mit dem ÖPNV muss es aber auch in den meisten Fällen möglich sein, Ziele in angemessener Zeit zu erreichen. Gefordert werden attraktive, wenn möglich direkte Verbindungen –Schienen- und/oder überregionale Busanbindungen- zwischen zentralen

Orten, unterbrochen nur an wenigen Knotenpunkten, wo Zubringerdienste Fahrgäste aus der umliegenden Region bringen. Stundentakt auf den Hauptverbindungslinien von früh bis spät ist als Mindeststandard zwingend einzurichten. Optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne sollen Wartezeiten beim Umsteigen an Knotenpunkten verkürzen und somit die Gesamtreisezeit verringern.

Begleitende Maßnahmen an den Haltestellen sind, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder PKWs („Bike & Ride“, „Park & Ride“) und Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge einzurichten. Darüber hinaus sind Schnittstellen für Mobildienstleitungen (Leihfahrräder, Leihfahrzeuge) vorzusehen. Auch Mitnahme von Fahrrädern muss ermöglicht werden. Zubringerdienste aus der näheren Umgebung können z.B. durch Flexibusse, wie bereits in der Stadt Krumbach (www.flexibus.net/krumbach) erfolgreich eingeführt sind, erbracht werden. Barrierefreie Nutzung für Behinderte muss bedacht werden.

- **Schnelle Verbindungslinien (Zug, Bus) zwischen den Städten und Kernzonen innerhalb und außerhalb des Landkreises**
- **Regelmäßig, Stundentakt zwischen 5 und 23 Uhr an Werktagen**
- **Stundentakt am Wochenende zwischen 7 und 23 Uhr**
- **Taxis, Flexi-Busse leisten Zubringerdienste**
- **Möglichkeiten für Fahrradmitnahme, „Bike&Ride“ und „Park&Ride“ sind zu berücksichtigen**
- **Barrierefreiheit für Behinderte**

3.3. Komfort und Bequemlichkeit

Die Nutzung des ÖPNV setzt voraus, dass die Fahrpläne und Fahrzeiten bekannt sind. Eine Fahrkarte ist i.d. R. vor Antritt der Fahrt zu kaufen. Breit gestreut, allgemein verständlich und leicht zugänglich muss die Information über Fahrpläne verfügbar sein (Übersichts- und Netzpläne, Flyer, Prospekte, Zeitung, Aushänge, Internet etc.). Barrierefrei und leicht zugänglich müssen Fahrkarten gekauft werden können. Komplizierte oder gar defekte Automaten schrecken viele Kunden ab. Personenbediente Verkaufsstellen sind einzurichten. Denkbar wäre, dass die Tourist-Informationen, das Bahnhofscafé Zwiesel, die RBO-Geschäftsstelle Regen, der Grenzbahnhof Eisenstein, aber auch Einzelhandelsgeschäfte usw. Informationen geben und Fahrkartenverkauf anbieten.

Haltestellen, Bahnhöfe, Bahnsteige müssen einladend wirken, sauber sein, über aktuellen Betrieb informieren und Sicherheit geben. Wetterschutz und saubere Toiletten sollte zumindest an Knotenpunkten für Fahrgäste vorhanden sein. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, PKWs, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sollten an diesen Orten ebenso angeboten werden.

Der Fahrplan muss zuverlässig eingehalten werden. Die Fahrzeuge müssen ansprechend wirken und sauber sein. Toilettenbenutzung in Zügen, wenn möglich auch in Bussen, ist zu gewährleisten. Es muss ausreichend Platz für die Fahrgäste und für deren Gepäck vorhanden sein. Informationen zur Fahrtroute und zu den Stationen muss durch entsprechende Anzeigen oder klare, verständliche Ansagen zuverlässig übermittelt werden. Fahrradmitnahme, wenn möglich, sollte angeboten werden, Sonderdienste und Hilfestellungen durch das Fahr- und Servicepersonal für Ältere und Behinderte,

aber auch für alleinfahrende Kinder ebenso. Klima- und Lüftungsanlagen sollten Standard sein und - sie müssen funktionieren.

- **Einfache Nutzung, Übersichtspläne**
- **kundenfreundlich, selbsterklärend,**
- **personenbedienter Fahrkartenverkauf**
- **Pünktlich, zuverlässig, sauber, sicher**
- **Sitzplatz für Fahrgast und Platz für Gepäck**
- **Service und Sonderdienste**

4. Nutzung und Bedarf im Landkreis

Bedarf und Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme ist schwer zu ermitteln. Über die letzten Jahrzehnte waren das Angebot und der Service so, dass die Bürger den ÖPNV nicht angenommen haben. Bedarf wird sich aber zeigen, wenn es ein annehmbares Angebot gibt. Ein Beispiel: mit dem Ausbau des Bahnverkehrs seit 1996 verzeichnet man in Bayern fast die Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Es gibt viele Berufspendler, Studenten und Auszubildende, die über die Woche in Ballungszentren arbeiten und am Wochenende wieder nach Hause fahren. Auch Tagespendler in die Nachbarregionen würden verstärkt ein ÖPNV-System nutzen, was z. B. den Betrieb eines Zweitwagens überflüssig machen würde. Der Schülerverkehr kann genau abgeschätzt werden, er ist bereits jetzt ein wichtiger Träger des ÖPNV.

Der Tourismus ist im Landkreis in zwei Regionen unterteilt. Die einen haben hervorragende Bedingungen, um zu touristisch interessanten Sehenswürdigkeiten zu gelangen oder um Wandertouren und Aktionsurlaub in Verbindung mit dem ÖPNV durchzuführen. Mit GUTI steht ihnen der ÖPNV ohne Zusatzkosten zur Verfügung. Im Altlandkreis Viechtach hingegen treten erhebliche Probleme auf. Touristen können nicht einmal mit dem ÖPNV an- oder abreisen. Hier ist unbedingt eine Harmonisierung erforderlich. Einen innerhalb des Landkreises und über Landkreisgrenzen hinweg funktionierenden ÖPNV nutzen auf alle Fälle die Bürger, die selbst nicht fahren können. Das sind vor allem Kinder, Jugendliche und Ältere. Durch den demographischen Wandel wird die Anzahl der Älteren steigen und somit auch der Bedarf für den ÖPNV. Um Jugendliche in der Region zu halten, ist Mobilität ebenso ein Schlüsselfaktor.

- **Das Angebot muss stimmen, dann wird der ÖPNV auch angenommen**

5. Konzept ÖPNV im Landkreis

Die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der Bahnstrecke Gotteszell - Viechtach im Stundentakt und Anschluss an die Bahnen in Gotteszell ist ein vordringliches Ziel. Damit wird der Altlandkreis Viechtach wieder besser erschlossen. Verkehrstechnisch wird er mit der Region Regen – Zwiesel, für die der Bahnanschluss nie in Frage stand, wieder gleichgestellt. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass eine Schienenanbindung für die Überlebensfähigkeit von Städten der Größenordnung Viechtach unabdingbar sein wird. Die Maßnahme sollte daher umgehend eingeleitet

werden. Sie ist auch grundlegend für die Planung und für den Einsatz der Buslinien. Der Linienbusverkehr sollte unter Berücksichtigung der folgenden Vorschläge eingerichtet und auf die Bahnstrecke ausgerichtet werden:

- Hauptlinien im Stundentakt und Betriebszeiten von 5 – 23 Uhr, auch regulärer Wochenendverkehr. Hauptlinien sind zwischen den Städten Viechtach, Regen, Zwiesel, und den Nachbarkreisen nach Deggendorf, Cham, Bad Kötzing einzurichten mit Anschlussverbindungen an Fernzüge und zu Flughäfen.
- Einrichtung einer Buslinie Viechtach Stadtplatz-Geiersthal-Teisnach (Anschluss an Züge) - Kaikenried – Regen
- Anpassung des Fahrplans der Buslinie Teisnach-Böbrach-Bodenmais, sodass in Teisnach und Bodenmais Anschluss an die Züge besteht
- Anpassung des Fahrplans der Buslinie Viechtach Stadtplatz-Viechtach Bahnhof-Bad Kötzing Bahnhof, sodass Anschluss an die Züge in Viechtach und den zukünftigen Stundentaktzügen in Bad Kötzing besteht
- Verlängerung der Linie Straubing-Viechtach Stadtplatz bis zum Bahnhof und Anschluss jeweils in Viechtach und Straubing an die Züge bzw. nach Bogen
- Verringerung gegebenenfalls Einstellung des Bus-Parallelverkehrs Viechtach-Gotteszell
- Einrichtung eines Ortsbusverkehrs in Viechtach
- Ausrichtung des übrigen Busverkehrs als Zubringer zu diesen Hauptbuslinien bzw. zur Bahnstrecke

Die Schaffung eines Verkehrsverbunds innerhalb des Landkreises, harmonisiert zu den angrenzenden Landkreisen ist ein weiteres vordringliches Ziel. Dazu sollte das Nationalparkverkehrskonzepts (Bayerwaldticket/GUTi) mit folgenden Schritten ausgebaut bzw. erweitert werden:

- Das Marketing mit dem bisherigen Fokus auf Touristen auch auf die Landkreisbevölkerung ausdehnen und den Altlandkreis Viechtach einbinden
- Fahrplankoordination zwischen den einzelnen Unternehmen
- Verbundtarif in allen Bussen und Bahnen der Landkreise Regen und Freyung-Grafenau mit Einzeltickets, Tagedickets und Monats-/Jahreskarten
- Qualitätsstandards setzen und überwachen, wie etwa Fahrgastinformationen an Haltestellen und im Fahrzeug, Niederflrigkeit, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Fahrradmitnahme usw.
- Fahrgastrechte, wie Pünktlichkeitsgarantie, Anschlussgarantie, Sauberkeitsgarantie, Antwortgarantie usw., einführen
- Ausweitung/Anpassung der Tarife des Verbundgebietes in Richtung der umliegenden Verbünde Cham (VLC), Straubing-Bogen (VSL), Deggendorf (VLD) und Passau (VLP)
- Anerkennung des regulären RBO-Tarifs mit allen Rabattmöglichkeiten (z.B. BahnCard) und Sondertickets (Bayerwald-Ticket, GUTi, Bayern-Ticket) in den Anruf-Linien-Taxis

Nicht zu vergessen sind begleitende Maßnahmen im Umfeld der Bus- und Bahnlinien, wie

- Verbesserung der Fuß- und Radwege zu den Bahnhaltstellen
- Fahrradverleihsystem an zentralen öffentlichen Personennahverkehrs-Knoten
- Bau einer Fußgängerbrücke über den Regen von Böbrach in Richtung Haltepunkt Böbracher Tunnel
- Alle stark benutzten Haltestellen mit Wetterschutz und Sitzgelegenheiten ausstatten

Auch sollten Anreize geschaffen werden, Güterverkehr auf die Bahnstrecke Gotteszell - Viechtach zu verlagern, um den LKW-Verkehr auf den Straßen zu verringern.

- **Wiedereinführung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Viechtach und Gotteszell**
- **Einrichtung abgestimmter Buslinien zwischen den Städten im Landkreis und zu den Nachbarlandkreisen, Anschluss an Fernzüge und Flughäfen**
- **Integration der Zubringerdienste: Flexibus, Bus, Taxi**
- **Studentakt zwischen 5 und 23 Uhr an Werktagen und 7 und 23 Uhr am Wochenende**
- **Schaffung eines Verkehrsverbunds, Ausweitung des Nationalparkverkehrskonzepts auf den Altlandkreis Viechtach**
- **Einheitliche Tarife, in Abstimmung mit den Nachbarverbänden**
- **Qualitätsstandards setzen**
- **Rad-, Fußwege im Umfeld der Bahn und Buslinien einrichten**
- **Wetterschutz an Haltestellen**

6. Weitere Maßnahme zum Mobilitätskonzept

Zu Fuß gehen und Fahrradfahren gehören ebenso zu einem Mobilitätskonzept. Sie schonen die Ressourcen und sind ohne Emissionen, fördern gleichzeitig die Gesundheit und steigern die Lebensqualität insbesondere in Stadtzentren. Sichere Fußwege und Radwege mit Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten sind begleitend einzurichten. Fuß- und Radwege übernehmen Zubringerdienste für den ÖPNV. Ein Fahrradverleih, der gegebenenfalls in Zusammenarbeit der Gemeinden und eines Händlers vor Ort eingerichtet wird, ergänzt das Angebot. Es ist mit einem Anstieg von Fahrradnutzern auch im Landkreis Regen zu rechnen, da mit E-Bikes die Höhenunterschiede in unserer Region meist mühelos überwunden werden können. Attraktive Fußgängerzonen können geschaffen werden oder auch verlassene Bahnstation widerbelebt werden.

Es muss sich lohnen Ressourcen-schonende und sparsame Autos zu erwerben. Anreize für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge müssen gegeben werden. Denkbar wäre z. B. die Ausweisung von Miniparkplätzen in Zentrumsnähe. Kommunen, Gemeinden und Verkehrsbetriebe müssen mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Fahrzeuge nach ökologischen Gesichtspunkten beschaffen und einsetzen.

Der Elektro-Mobilität kommt im Landkreis eine besondere Bedeutung zu. Durch das E-Wald- und durch das E-Bus-Projekt werden beispielhafte infrastrukturelle Maßnahmen getroffen, die in Verbindung mit dem Schienenpersonenverkehr besondere Vorteile für Feriengäste aber auch für Einheimische bieten. Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobile, gespeist durch regenerativen Strom, ist anzustreben. Im besonderen Maße müssen die Knotenpunkte des ÖPNV in das Netz einbezogen, wo auch E-Fahrzeuge zur Vermietung vorgehalten werden sollten.

- **Fußwege, Fahrradwege einrichten**
- **Anreize für Ressourcen-schonende Fahrzeuge**
- **Ladestationen für E-Mobilität**

7. Schlussbemerkung

Innerhalb des Landkreises ist das derzeitige Verkehrssystem unausgewogen. Mit dem Wegfall der Schienenpersonenverkehrsanbindung im Jahr 1991 ist besonders der Altlandkreis Viechtach benachteiligt. Für die Erhaltung des Lebens- und Wirtschaftsraums ist jedoch die Schienenanbindung für Viechtach unabdingbar. Sie ist die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität, die allen Bürgern gerecht(er) wird. Der Schienenpersonenverkehr sollte daher unverzüglich wieder aufgenommen werden. Die Reaktivierung sichert u. a. den Erhalt der hochqualifizierten Arbeitsplätze der Regentalbahn AG- Werkstätten in Viechtach und fördert die Überlebensfähigkeit von Viechtach für die Zukunft.

Das aktuelle Verkehrssystem im Landkreis ist, da es von der Bevölkerung nicht angenommen wird, in keiner Weise wirtschaftlich. Öffentliche Mittel werden eingesetzt, doch auch deren volkswirtschaftliche Wirkung kommt nicht genügend zum Tragen. Anreize müssen dem Bürger gegeben werden, damit er statt Einsatz des Autos in Erwägung zieht, öffentliche Verkehrssysteme zu nutzen. Das Angebot muss stimmen, das zeigen Beispiele in ganz Deutschland, dann wird der ÖPNV auch angenommen.

Seitens der Bevölkerung und der Politik wurden immer wieder Anstrengungen unternommen, den Schienenpersonenverkehr zwischen Viechtach und Gotteszell wieder aufzunehmen. Nunmehr ist ein Probetrieb in Aussicht gestellt, dessen Finanzierung vom Landtag noch zu bestätigen ist. Ziel muss es jedoch auch sein, dass aus dem Probetrieb alsbald ein Dauerbetrieb wird.

Das Positionspapier will Anregungen für ein Konzept „Mobilität für alle“ geben. Mit Blick auf die Herausforderung der globalen Erwärmung muss vor allem der Energie- und Materialverbrauch gesenkt werden, was zwangsläufig dem ÖPNV den Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einräumen muss. Ein Umdenken ist zwingend erforderlich, wozu insbesondere liebgewonnene Gewohnheiten aufzugeben sind, was zu Widerständen vieler Bürger aber auch der Industrie, die den Bedarf für den Individualverkehr deckt, führen wird. Dennoch wird es aber auch immer mehr Bürger geben, denen die Zukunft nachfolgender Generationen am Herzen liegt. Sie werden eine Mobilität, bei der die Integration des Öffentlichen Verkehrs Grundlage ist, wertschätzen. Am Ende werden sie Lebensqualität gewinnen, denn finanzielle und zeitliche Einsparungen gegenüber der eigenen Vorhaltung eines Autos, werden andere Möglichkeiten eröffnen.