

## **Fakten: Probetrieb Viechtach – Gotteszell**

Die Ziele der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emission um 40 %, bis zum Jahr 2050 um 95 % zu senken, um eine globale 2° Erwärmung nicht zu überschreiten, in Verbindung mit begrenzten Ressourcen haben bereits jetzt Auswirkungen auf Haushalte, Industrie und Verkehr – und somit auf alle Lebensbereiche. Der Zeitraum, diese Ziele erreichen zu müssen, ist sehr kurz, viele Bürger werden die notwendigen Maßnahmen und Folgen erleben. Absehbar ist, Autofahren wird teurer, sei es durch steigende Kosten für Betriebsstoffe, für die Anschaffungen, für steigende Auflagen oder Mautgebühren. Viele Bürger werden sich kein Auto mehr leisten können, die Zahl der Zweitwagen wird absehbar weniger. Laut Zukunftsstudien u. a. der Münchener Rückversicherung hat die Autoindustrie, wenn sie auch momentan gut da steht, keine nachhaltigen Aussichten. Für ein Auto-Land wie Deutschland sollte das zu denken geben. Zwangsläufig wird auch die Zahl der Flugreisen zurückgehen müssen, denn sie treiben deutlich die CO<sub>2</sub>-Bilanz in die Höhe. Andere Mobilitätskonzepte müssen zum Tragen kommen. Der ÖPNV spielt dabei eine wichtige Rolle.

### **ÖPNV liegt im Trend**

Dem ÖPNV kommt bereits schon jetzt wieder ein deutlich höherer Stellenwert zu. Die Zahl der Nutzer steigt dort deutlich an, wo ein akzeptables Angebot vorliegt. Grund zum einen ist, dass das Umweltbewusstsein gestiegen ist. Mehr und mehr Leuten wird die Tragweite des Klimawandels und der Ressourcenknappheit bewusst. Hinzu kommt, dass der Individualverkehr an seine Grenzen stößt, vor allem in den Städten (Parkplätze, Staus, Kosten). Es werden inzwischen neue Mobilitätskonzepte angeboten, die mehr und mehr angenommen werden - Car Sharing, priv. Autoverleihdienste etc.. Die Nutzer kombinieren diese Möglichkeiten mit den Angeboten des ÖPNV. Smartphone und App's unterstützen den Trend. Bei vielen, vor allem jungen Leuten hat das Auto nicht mehr den hohen Stellenwert. Viele Ältere können nicht mehr selber fahren. Diese Gruppe wird deutlich zunehmen - verstärkt, wenn Fahreignungsprüfungen für Ältere eingeführt werden.

Dieser Trend macht auch vor dem ländlichen Raum nicht Halt. Junge Leute, die zur Ausbildung in die Städte gehen müssen, können sich kein Auto mehr leisten –Parkraum ist knapp und kostet Geld, das Auto wird meist unter der Woche nicht benötigt. Für sie ist der ÖPNV wichtig, um in der Heimat einen Besuch abzustatten. Oftmals ist die ÖPNV –Anbindung entscheidend, wieder zurück in die Heimat zu gehen, um beruflich Fuß zu fassen. Mehr und mehr Städter nutzen ausschließlich ÖPNV. Für Sie kommt ein Urlaub auf dem Land nur in Frage, wenn ein funktionierender ÖPNV vorhanden ist. Ein Lebensraum, in dem ein intakter ÖPNV existiert, erfährt Wertsteigerungen und kann dem Demographischen Wandel etwas entgegen setzen.

### **Situation im Landkreis Regen**

Die Situation des ÖPNV ist im Landkreis Regen sehr unterschiedlich. In Regen haben wir die Bahnlinie von Plattling /Deggendorf über Gotteszell, Regen – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein, sowie von Bodenmais nach Zwiesel und Grafenau nach Zwiesel. Das Busnetz ist einigermaßen auf die Züge abgestimmt. Dieses Angebot wird vor allem von Gästen über GUTi, aber auch von Einheimischen sehr gut angenommen. Es zeigt, dass der ÖPNV auch auf dem Land nachgefragt wird, wenn das Angebot stimmt. Anders sieht die Situation im Altlandkreis Viechtach aus. Es gibt nur ein dünnes Busnetz mit kaum funktionierenden Anschlussverbindungen - unzureichend unterstützt von Ergänzungsdiensten wie einem Anruflinientaxi. Das Angebot ist nicht attraktiv und kaum bekannt, sodass es von der Bevölkerung nicht angenommen wird. Touristen ohne eigenes Auto beklagen den Zustand und haben kaum Anreisemöglichkeiten. Auch GUTi-Gäste aus den übrigen Landkreisteilen können mangels attraktiver ÖPNV-Anbindung keine Wertschöpfung in den Viechtacher Raum bringen. Es bleibt zu hoffen, dass das vom Landkreis beim derzeitigen Hauptverkehrsträger RBO beauftragte Mobilitätskonzept Lösungsvorschläge erbringt und der Landkreis als Aufgabenträger die finanziellen Mittel bereitstellen kann. Die Einbindung der nie geschlossenen Bahnlinie Gotteszell-Viechtach kann als vom Land bestelltes Verkehrsrückgrat wesentlich zur Verbesserung der prekären ÖPNV-Situation beitragen.

## **Bus oder Bahn**

In der Rangfolge des ÖPNV steht der schienengebundene Zug deutlich besser da als der straßengebundene Bus. Das hat sachliche und psychologische Gründe – auf die hier einzugehen, sprengt den Rahmen. Deutlich sieht man das im Umfeld von Städten, wo ein S-Bahnanschluss die Immobilienpreise nach oben treibt und reine Busanschlüsse weniger Einfluss haben. Bei der Planung einer Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln fragt man zuerst immer, ob man mit dem Zug ans Ziel kommt. Der Busverkehr hat andere Qualitäten und Eigenschaften. Er ist nicht mit dem schienengebundenen Verkehr direkt vergleichbar. Abgestimmte Verknüpfungen zwischen Bahn und anderen Verkehrsträgern ergänzen sich gut. Busunternehmen, die u. a. Zubringerfahrten leisten, wie es in anderen Regionen bereits gezeigt wurde, haben keine Nachteile. Sie leisten die Feinverteilung ab Bahnhof. Dabei darf nicht vergessen werden, dass für die Betriebskosten der Bahn das Land aufkommt. Für den Busverkehr zahlt der Landkreis, wenn die Busse nicht eigenwirtschaftlich fahren. Das trifft i.d.R. nur in den wenigsten Fällen zu.

## **Verbindung Viechtach – Gotteszell**

Im Jahr 1991 wurde der Schienenpersonenverkehr eingestellt. Die Strecke ist nicht stillgelegt. Auf ihr fahren Schienenfahrzeuge in die Werkstatt der RAG und in der Saison an den Wochenenden die Wanderbahn. Für den Probetrieb ist die Strecke tauglich, einige Ertüchtigungen wird die Länderbahn auf eigene Kosten durchführen. Es handelt sich um Investition in Höhe von etwa 1,0 Mio. €. Im Falle eines Regelbetriebes sind weitere Maßnahmen notwendig. Übergänge an Staats- und Kreisstraßen fallen nicht zu Lasten der Gemeinden. Nur bei Gemeindestraßen trägt die Gemeinde 1/3 der Kosten, die zudem noch mit 50% bezuschusst werden. Die Schließzeiten beschränkter Bahnübergänge werden 60 Sekunden bis max. 100 Sekunden betragen. Eine Zusatzhaltestelle in Teisnach zum Campus hält die Bayer. Eisenbahngesellschaft für notwendig. Ein Fußweg zwischen Haltestelle und Campus zu bauen, sollte für deutsche Ingenieurskunst auch im Sumpfbereich keine allzu große Herausforderung darstellen. Sie wäre aus unserer Sicht ein Gewinn für die innerörtliche Verkehrsführung.

## **Potential - Fahrgastzahlen**

Es gibt Studien, die zeigen, dass das Potential vorhanden und eine Fahrgastzahl von 1000 zu erreichen ist:

- Bevölkerung - der Einzugsbereich der Bahnstrecke hat etwa 40.000 Einwohner, dazu kann man auch künftige Fahrgäste aus Bad Kötzing und Umgebung, die in Richtung München fahren, zählen. Bisheriges Potential sind die jüngeren Bürger, die noch keinen eigenen PKW besitzen und ältere Bürger - eine Gruppe, die in unserer älter werdenden Gesellschaft weiter zunehmen wird. Es ist absehbar, dass dieses Potential deutlich ansteigt, wenn ein annehmbares Angebot und positive Erfahrungen vorliegen.
- Tourismus – das GUTi können derzeit bei rund 1,4 Mio Übernachtungen rund 300.000 Gäste nutzen. Mit dem Beitritt der Gemeinden Arnbruck, Drachselsried, Bischofsmais, Bodenmais und Viechtach kommen schätzungsweise eine weitere Million Übernachtungen dazu, was weitere 200.000 GUTi-Nutzer bedeutet. Bei dem landschaftlichen Reiz der Bahnstrecke kann bei entsprechender Werbung ein enormes Fahrgastpotential erschlossen werden – insbesondere auch mit einer Anbindung an St. Englmar.
- Geschäftsreisen – einige Firmen haben sich dazu positiv geäußert, um z.B. zum Flughafen direkt zu fahren. Sie sparen Parkgebühren, die Bereitstellung eines Fahrzeugs und im Zug kann gearbeitet werden.
- Schülerverkehr – das Potential ist bekannt, es liegt bei 200 – 300 Schülern. Schüler werden das Angebot auch außerhalb der Schulfahrten nutzen.

Erfahrungen aus Regionen, in denen ein gutes Angebot mit der Bahn gemacht wird, zeigen, dass der ÖPNV über die Erwartungen hinaus angenommen wird. Seitens der Staatsregierung, so Minister Herrmann bei der Sendung „jetzt red i“, wird nicht erwartet, dass die Zahlen im ersten Jahr erreicht

werden. Im zweiten Jahr wird eine Bilanz gezogen, die dann bewertet wird. Sollte sich abzeichnen, dass das Ziel erreichbar ist, so wäre auch ein 3. Probejahr möglich, räumte der Minister im Nachgespräch mit Dr. Schlüter ein. Ist es erreicht, wird der Regelbetrieb bestellt – ohne Kostenbeteiligung des Landkreises.

### **Akzeptanz in der Bevölkerung und in den Betrieben**

Für die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs haben sich viele Bürger und Kommunalpolitiker stark gemacht. Es sind insgesamt über den Zeitraum 9.000 Unterschriften gesammelt worden. Mit viel Einsatz betreibt der Wanderbahnverein die Wanderfahrten, die sehr gut angenommen werden. Der Verein Go-Vit e.V. wurde erst vor 1,5 Jahren gegründet. Bei der Gründung waren bereits an die 40 Gründungsmitglieder dabei, kurz danach stieg die Mitgliederzahl auf über 100. Inzwischen sind es über 170 Mitglieder. An den für die Öffentlichkeit organisierten Fahrten nehmen auch zahlreiche Nichtmitglieder teil. Das alles sind deutliche Zeichen, dass die Menschen in der Region die Bahn wollen.

Es ist normal, dass es Befürworter und Gegner für die Bahn gibt. Wer die Bahn ablehnt, ist nicht gezwungen, damit zu fahren. Gegner fordern meist, dass das Geld für Straßen ausgegeben werden soll. Das ist ein Trugschluss, denn das Geld (Landesmittel), das für den Schienenverkehr zur Verfügung steht, wird ausschließlich für Schienenverkehr verwendet; wenn nicht bei uns, dann andernorts.

Im Jahr 2009 haben alle anliegenden Kommunen Beschlüsse pro Bahn gefasst und Resolutionen an das damals zuständige Wirtschaftsministerium geschickt. Die Beschlüsse waren meist einstimmig. Begründungen waren: Verbesserung der Infrastruktur, Tourismusförderung und Arbeitsplatzert halt. Das sind Gründe, die heute noch genauso gelten. Zwei Gemeinden haben sich auf Druck von Eltern betreffs Schülerverkehr inzwischen dagegen ausgesprochen. Dieses Verhalten kann man als einen politischen GAU bezeichnen. Es schwächt unsere Politiker, die sich auf Grund der Resolutionen eingesetzt haben, den Probebetrieb zu ermöglichen, sehr stark. Die ganze Region macht sich unglaublich.

Auf eine Initiative des Landkreises und der Regentalbahn im Jahr 2012 haben sich große Betriebe – auch aus Teisnach - sehr positiv zur Bahn geäußert. Sie sehen die Bahn als Gewinn für die Region und für die Unternehmen ergibt sich ein Standort- und Wettbewerbsvorteil. Ihre Argumente waren u. a. auch eine Erleichterung bei der Gewinnung von Fachpersonal und Einsparungen z.B. bei der Parkflächenbereitstellung. Ähnliche positive Ergebnisse ergaben sich bei der Umfrage Anfang dieses Jahres von Go-Vit. Für das Amtsgericht in Viechtach, deutschlandweit eines der ganz wenigen, das nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln in angemessener Zeit zu erreichen ist, ist ein Bahnanschluss von besonderer Bedeutung.

### **Schülerverkehr**

Einige Eltern machen sich Sorgen, wenn ihre Kinder statt zur Bushaltestelle zur Bahntation gehen müssen. Es handelt sich hier um Schüler weiterführender Schulen. Es ist gutes Recht der Eltern, ihre Bedenken anzumelden und nach Lösungen zu fragen, zumal Einzelheiten für die Durchführung noch offen sind. Es ist sicherlich unstrittig, dass einige nunmehr einen längeren Weg in Kauf nehmen müssen. Belastend ist das zunächst für die jüngeren Schüler. Für die älteren ergeben sich jedoch bei der Bahn Vorteile – wie selbst Schülerarbeiten in der Realschule und am Gymnasium zu dem Thema zeigten. Sie können zu jeder Stunde fahren und die Bahn vor allem auch außerhalb der Schulzeit nutzen. Sollten die Schüler später zum Studium in die Städte fahren, wird sich der Vorteil der Bahn zeigen. Jugendliche, Auszubildende und Studenten können dann am Wochenende wieder selbstständig nach Hause kommen. Der temporäre Nachteil wird sich zum Nutzen wenden. Für die zukünftigen Schüler wird sich das Problem nicht mehr ergeben. Dass es funktioniert, zeigt der Schülerverkehr entlang der anderen Bahnstrecken im Landkreis.

### **Kosten**

Der Probebetrieb wurde anfangs mit 2,0 Mio. € beziffert, was sich jedoch bald als zu niedrig herausstellte. Die Mittel stellt der Freistaat Bayern ausnahmslos für die Schienenanbindung zur

Verfügung. Eine Beteiligung des Landkreises von 10% fordert der Innenminister. Diese wird rückerstattet, wenn der Probetrieb erfolversprechend läuft. Nach all den Diskussion kann davon ausgegangen werden, dass sich die Kosten für den Probetrieb pro Jahr auf eine Größenordnung von 3,0 bis 3,5 Mio. € belaufen werden. Staatsminister Brunner hat sich bei Minister Herrmann eingesetzt, dass über die Erstattung des 10%-Anteils erst am Ende des Probetriebs gesprochen wird. Dies schlug er beim Bahnhofsfest in Viechtach vor und wiederholte es anlässlich der BR3 Sendung – „jetz red i ...“ gegenüber Schlüter. Er sieht dies als Ansporn für die Region, doch alles zu tun, dass der Probetrieb erfolgreich verläuft. Die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke, ca. 1,0 Mio. €, übernimmt die Länderbahn.

#### **Folgen bei Ablehnung des Probetriebs**

1. Mittel des Landes für den Probetrieb, Größenordnung 3,0 – 3,5 Mio. € pro Jahr fließen nicht in den Landkreis (bei erfolgreichem Probetriebs wird ein Regelbetrieb bestellt, die Kosten dafür trägt weiterhin das Land)
2. Die Investition der Länderbahn zur Ertüchtigung der Strecke entfällt. Etwa 1,0 Mio. €, Mittel für Aufträge, die vorwiegend an heimische Firmen erteilt werden.
3. Der Bahnbetrieb schafft etwa 2 Dutzend Stellen, Lokführer, Begleitpersonal - eine Größenordnung von etwa 1,0 Mio. € – bezahlt aus den Mitteln des Landes. Diese würden wegfallen.
4. Arbeitsplätze der Werkstatt und der Verwaltung der Regentalbahn sind hochgradig gefährdet. Die Kosten für den Erhalt der Strecke nur für die Werkstatt werden sich ohne Personenverkehr nicht lange rechnen! Hier ist äußerste Sensibilität gefragt. Eine Firma, die deutschlandweit tätig ist, wird sich wohl überlegen, ob sie in Viechtach bleibt, wenn Standortvorteile anderswo besser sind. Jährlicher Schaden dürfte zwischen 3 und 5 Mio. € liegen.
5. Die Glaubwürdigkeit unserer Kommunalpolitiker –nach den Resolutionen des Jahres 2009– steht auf dem Spiel und unsere Region wird wohl bei künftigen Forderungen in München nicht mehr ernst genommen.

Staatsminister Brunner und Staatsminister Herrmann haben sicherlich nicht leichtfertig entschieden, über 3.- Mio. € für den Probetrieb bereitzustellen. Bei erfolgreichem Ausgang erhält die Region einen Bahnbetrieb, der vollständig und langfristig aus den Regionalisierungsmitteln des Freistaates Bayern finanziert wird. Dass die Fahrgastzahlen erreicht werden können, zeigt auch einem Laien die Tatsache, dass die Länderbahn zur Ertüchtigung der Strecke Gotteszell-Viechtach bereits für den Probetrieb einen hohen Betrag investiert. Das alles sind wesentliche Beiträge, um die prekäre ÖPNV-Situation im Altlandkreis zu beseitigen. Es ist eine einzigartige Chance.