

„Go-Vit“ e.V.: Anmerkungen zur Reaktivierung des Personenschienenverkehrs zwischen Gotteszell und Viechtach

Allgemeines

Der Landkreisregen beabsichtigt die Mobilität seiner Bürger zu verbessern. Es wird derzeit ein Mobilitätskonzept erarbeitet und es steht die Entscheidung im Kreisrat an, ob die Bahnlinie Viechtach-Gotteszell wieder für Personenverkehr genutzt werden soll. Alternativ wird dazu eine Schnellbuslinie in Betracht gezogen. Es wird offensichtlich der Schülerverkehr instrumentalisiert, um gegen die Bahn zu argumentieren.

Da dieses eine fundamentale Entscheidung für den Landkreis ist und die Mobilität des Landkreises für Jahrzehnte bestimmen wird, ist es wichtig, das gesamte Projekt zu betrachten und nicht nur den Schülerverkehr in den Fokus zu stellen. Darum haben wir Fakten zusammengestellt und stellen sie gerne zur Meinungsbildung zur Verfügung. Dazu gehört ein Blick in das künftige Mobilitätsverhalten. Auch stellen wir dar, warum die Bahn einem Linienbus vorzuziehen ist und warum Aussicht auf einen erfolgreichen Probetrieb gegeben ist. Die Akzeptanz der Bahn und der Nutzen für die Region sowie auch Ungereimtheiten im Entscheidungsprozess sind ebenso angesprochen.

Entwicklung der Mobilität

Der Individualverkehr stößt an seine Grenzen. Es fehlen Parkplätze, es gibt Staus und die Kraftstoffpreise steigen absehbar. Der Klimawandel und die begrenzten Ressourcen zwingen zum Handeln. Das hat zur Folge, dass sich das Mobilitätsverhalten, besonders in den Städten und Ballungsgebieten schon jetzt ändert. Die Nutzung des ÖPNV mit Bus und Bahn gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung.

Diese Entwicklung zeigt auch Auswirkungen auf den ländlichen Raum - insbesondere auf touristische Regionen. Touristen ohne Auto, das werden stets mehr, kommen nur, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot gegeben ist. Konkurrierende touristische Regionen werden mit ihrem ÖPNV-Angebot verstärkt um Gäste werben.

Der Demographische Wandel ist einer der Gründe, warum das Mobilitätskonzept erstellt wird. Einerseits sinkt die Anzahl der Bürger, für die ein ÖPNV vorgehalten wird, andererseits kann mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot dem Demographischen Wandel entgegen gewirkt werden. Bürger, gerade junge Leute, erreichen ihren Studien-, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz in den Städten und können täglich oder wöchentlich zurückfahren. Auch wird ein attraktiver ÖPNV Bürgern von außerhalb Anreize geben, in die Region zu kommen, sich gegebenenfalls sogar anzusiedeln.

Die Argumente, dass 1991 der Personenschienenverkehr aus betriebswirtschaftlichen Gründen, eingestellt wurde, oder dass Viechtach und Teisnach ohne Bahn sich seit der Zeit nicht schlechter entwickelt haben wie Regen und Zwiesel mit Bahn, sind heute nicht mehr stichhaltig. Die Argumente galten wohl über die letzten Jahrzehnte, wo das Auto die Mobilität dominierte. Inzwischen findet jedoch, besonders ausgeprägt schon in den Städten ein gravierender Wandel zur multimodalen Mobilität statt. Sogar die Wirtschaftszeitung für Handel, Handwerk, Industrie und Gewerbe in Ostbayern in der Oktoberausgabe 2014 hat dies ausführlich herausgestellt. In den Ballungsgebieten verzichten viele Bürger auf einen eigenen PKW. Sie setzen mehr und mehr auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Auch die Autoindustrie setzt künftig auf integrierte Mobilitätskonzepte, wo das eigene Auto an Bedeutung verliert. Der ÖV/ ÖPNV verzeichnet überdurchschnittliche Zuwachsraten. Auswirkungen auf den ländlichen Raum, insbesondere auf Tourismusregionen sind abzusehen. Die Zahl der Touristen, die mit dem ÖV/ÖPNV anreisen, wird steigen. Mit PKW Anreisende werden zwangsläufig weniger. Mehr und mehr Bewohner des ländlichen Raums, vor allem Studenten und Auszubildende, die in die Städte fahren, nutzen, wo es gegeben ist, das Angebot des ÖPNV. Parkplatznot, Kosten, Staus und Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt tragen wesentlich dazu bei. Unabhängig davon gibt es viele Bürger, die nicht selbst Auto fahren und auf den ÖV angewiesen sind. Das sind zwangsläufig die unter 18 Jährigen und älter Menschen. Mit dem

demographischen Wandel nimmt die ältere Bevölkerung zu, was die Nutzung des ÖPNV deutlich ansteigen lässt. Nicht zuletzt muss bedacht werden, dass die Erhaltung des Straßennetzes, die öffentlichen Haushalte künftig noch mehr überfordern wird. Als Folge wird der Straßenzustand schlechter und/oder die Autofahrer werden stärker zur Kasse gebeten (Maut). ÖV /ÖPNV und Individualverkehr müssen sich daher ergänzen, um für möglichst viele Menschen Mobilität zu gewährleisten.

ÖPNV-Situation im Landkreis

Die Situation des ÖPNV ist im Landkreis Regen sehr unterschiedlich. In Altlandkreis Regen haben wir die Bahnlinie nach Bayerisch Eisenstein, sowie von Bodenmais 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, wenn das Angebot stimmt, dass der ÖPNV auch auf dem Land nachgefragt wird. Anders sieht die Situation im Altlandkreis Viechtach aus. Es gibt nur ein dünnes Busnetz mit kaum funktionierenden Anschlussverbindungen - unzureichend unterstützt von Ergänzungsdiensten wie einem Anruflixi. 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. Eine Angleichung der ÖPNV-Situation im gesamten Landkreis ist zwingend geboten. Die Einbindung der nie geschlossenen Bahnlinie Gotteszell-Viechtach kann als vom Land bestelltes Verkehrsrückgrat wesentlich zur Verbesserung der prekären ÖPNV-Situation im Altlandkreis beitragen.

Bahn hat entscheidende Vorteile

Die Bahn hat in der Bevölkerung einen deutlich höheren Stellenwert. Bahnfahren gilt als deutlich angenehmer und komfortabler als Busfahren. Bei der Planung einer Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln fragt man zuerst, ob man mit dem Zug ans Ziel kommt. Das Raumangebot ist vielfältiger. Die Fahrbeschleunigungen sind weniger spürbar. Die Fahrzeit kann zum Lesen, Spielen oder Arbeiten genutzt werden. Der Schienenverkehr ist unabhängig vom Geschehen auf der Straße und vermittelt Sicherheit und Zuverlässigkeit und ist stressfreier. Das Serviceangebot ist besser, es bietet Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und größeren Gepäckstücken. Auch kann während der Fahrt eine Toilette aufgesucht werden. Für Behinderte ist die Bahn einfacher zu nutzen. Es nutzen nachweislich deutlich mehr Leute die Bahn als einen Linienbus. Erwähnt muss auch werden, dass ein Bahnanschluss Immobilienwerte beeinflusst, ein Busanschluss hat darauf wenig Einfluss.

Im Altlandkreis Viechtach ist eine intakte Schienenverbindung vorhanden. Sie bietet all die o.a. Vorteile gegenüber einer Buslinie zwischen Gotteszell und Viechtach. Heute wäre sie nicht mehr zu realisieren, sie wäre unbezahlbar. Die Verbindung für den Personenverkehr wieder zu nutzen, ist eine einmalige Chance und es muss uns heute eine Pflicht sein, so ein Juwel und das Vermächtnis der Großväter zu erhalten.

Probetrieb

Gotteszell – Viechtach ist die 1. Bahnstrecke in Bayern, für die ein Probetrieb seitens der Staatsregierung zugesagt ist. Er soll Muster für alle anderen Reaktivierungen sein. Die Bedingungen der Staatsregierung sind:

- 10% Eigenbeteiligung
 - Sie wird nicht erhoben, wenn die Fahrgastzahl erreicht wird. Das muss ein Anreiz sein, für die Bahn zu werben, um die Fahrgastzahlen zu erreichen.
- Fahrgastzahl 1000
 - Das ist eine hohe Hürde. Nachdem über Jahre der ÖPNV vernachlässigt wurde, bedarf es eines guten Angebots und positiver Erfahrungen mit der Bahn, bevor sie von der Bevölkerung wirklich angenommen wird. Das benötigt gegebenenfalls mehr als 2 Jahre Zeit.

Das Potential, die Fahrgastzahl zu erreichen, setzt sich zusammen aus

- der Bevölkerung im Einzugsbereich, ca. 40.000 Einwohner,
- dem Tourismus –durch GUTi und Werbung kann ein enormes Potential erschlossen werden,
- dem Schülerverkehr.

Bisherige reaktivierte Bahnstrecken zeigten, dass das Angebot stets besser angenommen wird als prognostiziert. Unter Berücksichtigung allgemeiner steigender Akzeptanz für den ÖPNV, ist es absehbar, dass die Fahrgastzahl erreicht werden kann. Nicht zuletzt kann man auch davon ausgehen, dass bereits für die Bewilligung durch die Staatsregierung und ebenso für die bevorstehenden Maßnahmen der Länderbahn zur Ertüchtigung der Strecke, die reale Chance, die Fahrgastzahlen zu erreichen, Entscheidungsgrundlage war.

Akzeptanz

Mobilität ist die Grundlage für unseren Wirtschafts- und Lebensraum. Die Schienenanbindung ist eine langfristige Entwicklungsachse und manifestiert die Bedeutung der Region.

Betriebe

Einige größere Firmen in der Region, auch aus Teisnach haben sich auf einen Umfrage von uns eindeutig pro Bahn geäußert. Sie sehen einen Bahnanschluss als Gewinn an. Bietet er ihnen einen Wettbewerbs- und Standortvorteil und eine Erweiterung ihres Einzugsgebietes. Mehrheitlich sehen die Betriebe einen Gewinn für ihre Mitarbeiter, wenn diese auch den ÖPNV nutzen können, um zur Arbeit zu fahren. Parkraum für PKW's wird weniger benötigt und Kosten für die Vorhaltung werden geringer, die Parksituation entschärft sich. Für die Beschäftigung von Azubis und Mitarbeiter ohne Führerschein halten sie einen Bahnanschluss für dringend erforderlich, ebenso für die Anwerbung von Fachkräften. Auch gaben einig an, Geschäftsreisen mit der Bahn durchzuführen. Voraussetzung ist jedoch ein entsprechendes Angebot im Stundentakt. Die neue Anbindung an den Flughafen dürfte die Nutzung noch attraktiver machen. In einem Empfehlungsschreiben vom 31. Oktober 2012 zur Wiederbelebung des Schienenpersonennahverkehrs hat auch ein großer Arbeitgeber aus Teisnach sich noch ähnlich positiv geäußert.

Schülerverkehr

Wir nehmen die Sorgen der Eltern zum Schülerverkehr ernst und hatten bereits im Mai d. J. an Staatsminister Hermann geschrieben, den Schülerverkehr aus dem Probetrieb herauszunehmen –leider ohne Erfolg. Die Probleme des Schülerverkehrs sind -wenn man will- auf kommunaler und Kreis -Ebene lösbar. Wir bauen auf die Kreativität der Verantwortlichen und die Unterstützung durch Minister Brunner, wie er sie beim Informationsabend anbot. Die Problematik Schülerverkehr darf das Bahnprojekt, von dem viele Bürger und der ganze Landkreis profitierten, nicht gefährden. Sie erübrigt sich für die Schüler, die höhere Klassen besuchen oder zur Ausbildung in die Städte müssen. Dann werden sie die Vorteile der Bahnanbindung schätzen. Umfragen bei Schülern zeigten, dass sie für die Bahn weit mehr aufgeschlossen sind, und sie ihre Vorteile sehen. In anderen Regionen des Landkreises funktioniert der Schülerverkehr mit der Bahn. Auch seitens der Schulen kann ein Angebot flexibler und umfassender gestaltet werden, weil die Schüler auch vor oder nach den Schulbusfahrzeiten nachhause kommen. Beim Schulbusverkehr ergaben sich bisher auch große Wartezeiten bzw. die Schüler mussten von den Eltern abgeholt werden, was insbesondere von Eltern aus dem Ruhmannsfeldener Raum öffentlich beklagt wurde. Durch den demographischen Wandel wird die Zahl der Schüler weiter abnehmen, die der Älteren jedoch weiter zunehmen.

Tourismus

Für den Tourismus, so Aussagen örtlicher Touristiker, ist die Zusanbindung ein „absolutes Muß“, um die Gäste ohne Auto anreisen zu lassen und um zu touristischen Zielen und Sehenswürdigkeiten zu fahren. Mit GUTi können viele Touristen in die Region kommen und zur Wertschöpfung beitragen.

Schwerbehinderte

Im Einzugsbereich der Bahn wohnen etwa 2400 Schwerbehinderte, für die die Bahn ein wichtiger Beitrag für ihre eigenständige Mobilität darstellt.

Facharztzentrum in Teisnach

In Teisnach gibt es ein Facharztzentrum. Um dort hin zukommen, ist gerade für Ältere und Behinderte der Bahnanschluss entscheidend.

Anschluss an die Fernverbindungen, Städte und Flughafen

Mit der Bahnanbindung haben die Bürger Zugang zu den Fernverbindungen und in die Städte. Sie erreichen die Flughäfen. Durch den Bau der Neufahrner Schleife wird sich die Fahrzeit zum Münchener Flughafen deutlich verkürzen. Nebenkosten für Anreise und Parkplätze entfallen.

Arbeitsplätze und Investitionen

Mit der Aufnahme des Personenverkehrs wird der Werkstatt und der Länderbahnverwaltung in Viechtach eine langfristige Perspektive gegeben. Hier sind 77 Mitarbeiter beschäftigt, deren Arbeitsplätze ohne Personenschienenanbindung gefährdet sind. Zwei Duzend Mitarbeiter werden dazu kommen, wenn der Bahnbetrieb aufgenommen wird. Anders als Landrat Adam in der Sitzung Mobilitätsforum am 4. November in Böbrach vorgab, nämlich dass Herr Knöbel seine Stellungnahme in der PNP vom 30. September revidiert oder gar zurücknimmt, hat Herr Knöbel an seiner Stellungnahme auch auf der Informationsveranstaltung am 5. November festgehalten.

Arbeitsplätze bei den Busunternehmen können nach unserer Ansicht zum einen durch die weiterhin bestehenden Busverbindungen, die nicht durch die Bahn ersetzt werden können und durch die notwendigen Zubringerfahren gesichert werden.

Die Länderbahn wird etwa 1 Mio. in die Ertüchtigung der Strecke für den Probebetrieb investieren, betonte Herr Knöbel auf der Informationsveranstaltung. Auch hierzu gibt es Behauptungen, dass die Länderbahn dazu nichts beiträgt. Zum einen werden die Gleise zwischen Viechtach und Schnitzmühle verbessert und die Bahnsteige an den Betrieb angepasst. Ein weiterer Halt ist in Teisnach vorgesehen, der von der BEG gefordert wird, um die Berufspendler aus dem Einzugsbereich um den Campus einzubinden. Kosten für Bahnübergänge an den Staatsstraßen fallen nicht zu Lasten der Kommune. Eine Beteiligung der Kommune fällt lediglich für den Übergang einer Gemeindestraße an (30%, wovon 50% gefördert werden können). Die Bahnübergänge werden bei einer Zugdurchfahrt für eine Dauer von 60 Sekunden bis zu 100 Sekunden geschlossen.

Anmerkungen zum Mobilitätskonzept, Fokusbetrachtung Bahn/Bus

Mit dem Mobilitätskonzept wurde die Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) beauftragt. Die RBO, ein reines Busunternehmen, ist zugehörig zum DB-Bahn Konzern. Sie ist damit Konkurrenz zur Länderbahn, sowohl unter dem Aspekt des Bahnbetriebs als auch unter dem Aspekt „Bus oder Bahn“. Wir erinnern, dass gemäß einem Zeitungsbericht der PNP vom 2. März 2013, die Bahn-Tochter RBO sich in einem achtseitigen Schreiben an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gewandt hat und auf die nachteiligen Auswirkungen der Wiedereröffnung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Viechtach und Gotteszell für den Busbetreiber aufmerksam machte. Dr. Huber, zuständig für Marketing und Projektarbeit bei der RBO, ist sowohl für das Mobilitätskonzept als auch die Fokusbetrachtung und Kostengegenüberstellung Bus/Bahn zuständig. Wenn auch Dr. Huber bemüht ist, objektiv zu sein, bei der Bewertung der Ausführungen dürfen diese Zusammenhänge jedoch nicht unberücksichtigt bleiben.

Soweit uns die Zahlen für die Betrachtung „Bus oder Bahn“ vorliegen, so ist unsere Ansicht: Sollten die Kosten für die Bahn, die dem Landkreis entstehen, tatsächlich über den Buskosten liegen, so sprechen dennoch die Fakten, volkswirtschaftliche Argumente und wirtschaftliche Gründe eindeutig für die Bahn (bessere Nutzung und höhere Wertschöpfung, ~3.Mio. €/a Landesmittel für den Betrieb, Erhalt der Arbeitsplätze (~3Mio. €/a Gehälter), etc.).

Mit den Bahnverbindungen als Rückgrat, ergänzenden Buslinien und einem flexiblen Zubringerdienst, wie in den Mobilitätsforen vorgestellt wurde, sind die Grundelemente für einen ausgewogenen ÖPNV im Landkreis gegeben. Von dem Mobilitätskonzept muss erwartet werden, dass die Fahrbedürfnisse aller – der Berufspendler, der Schüler, der normalen Bürger und der Touristen optimiert berücksichtigt werden. Ein Großteil des Schülerverkehrs kann auch in den ÖPNV integriert werden und die verfügbaren Mittel kämen allen zu Gute.