



**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

Update

September 2015

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: Mathias Baur
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

Stand: September 2015

1. Einleitung

Aus dem Agenda 21 Arbeitskreis „Energie und Verkehr“ des Landkreises Regen (AK) hat sich im März 2013 der Förderverein für nachhaltige Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach e.V. „Go-Vit“ gegründet, mit den gemeinnützigen Zielen

- 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 der Lebensqualität sind Herausforderungen, denen der AK und der Förderverein Go-VIT sich verpflichtet fühlen.

Im November 2014 hatte der Arbeitskreis und der Förderverein ein Positionspapier zu „Nachhaltigen Mobilität im Landkreis Regen“ herausgegeben. Um den veränderten Bedingungen Rechnung zu tragen, ist eine Aktualisierung geboten. Inzwischen ist der Probetrieb für die Wiedereinführung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Viechtach - Gotteszell ab 13. September 2016 beschlossen. Das Mobilitätskonzept, das die DB Bahn Regio (Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO)) für den Landkreis bearbeitet, ist weitgehend fertiggestellt. Mit diesem Positionspapier, das nicht als Konkurrenz zum Konzept, sondern begleitend und ergänzend verstanden werden soll, werden Aspekte dargelegt, die als wichtig erachtet werden, um den Erfolg des Probetriebs zu fördern aber auch, um längerfristig Anregungen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Weiterentwicklung zu geben.

Nachhaltige Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine moderne Gesellschaft und ein Schlüsselthema, um eine lebenswerte Region zu gestalten. 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. Umwelt- und Gesundheitsschäden als Folge der Mobilität dürfen nicht unbeachtet bleiben.

Nach den Vorgaben der Bundesregierung muss bis zum Jahr 2030 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 und im Transportwesen muss daher zwingend und unverzüglich stattfinden: weg von dem hohen Ressourcen-, Natur- und Energieverbrauch, hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Unser Alltag und die Wirtschaft sind auf die jetzige Infrastruktur und unsere Mobilität mit Auto und Flugzeug ausgelegt. Natur- und Ressourcenverbrauch ist aber für unsere Mobilität um ein vielfaches zu hoch. Sowohl im Beruf wie auch in der Freizeit ist unserer Mobilität

selbstverständlich geworden. Eine Veränderung wird in Zukunft für unsere Gesellschaft und für die Bürger nicht ohne einschneidende Maßnahmen von statten gehen.

Der Individualverkehr stößt bereits heute an seine Grenzen. In den Städten und vielen Gemeinden herrscht Parkplatzmangel. Der Verkehr fließt teilweise nur stockend, was zum einen durch das gestiegene Verkehrsaufkommen, zum anderen durch Baustellen zum Erhalt der Infrastruktur verursacht wird. Auf den Überlandstraßen und Autobahnen treten vermehrt Staus auf. Es gibt zu viele Unfälle. Lärmbelästigung und Feinstaubemissionen führen zu Gesundheitsschäden. Die Infrastruktur zu erhalten, ist sehr aufwendig und überfordert bereits heute die öffentlichen Haushalte. Kommunen werden künftig gezwungen sein, sich nur auf die wesentlichsten Erhaltungsmaßnahmen zu konzentrieren. Die vielbeschworene „Privat-Public- Partnership“ (Rendite-Modelle für Investoren) zum Erhalt und sogar zum Bau vor allem von Bundesstraßen und Autobahnen werden kurzfristig als Lösung vorgegeben, um die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Langfristig werden aber die Bürger stärker zur Kasse gebeten werden. Soziale Ungleichheit wird zunehmen und soziale Spannungen im Kleinen wie im Großen sind bei einem „Weiteren So“ vorhersehbar.

„Mobilität für Alle“ unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und des Ressourcenverbrauchs, begleitet von Lärm- und Emissionsminderungen muss das Ziel für ein nachhaltiges Konzept sein. Multimodale Verkehrssysteme werden die Zukunft prägen. Den öffentlichen Verkehrssystemen wird zukünftig eine größere Bedeutung zukommen. Carsharing, oder ein Fahrzeug mit anderen teilen, wird vermehrt kommen. Fahrradfahren, sogar zu Fußgehen wird wieder eine Option werden.

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 Klimaschonende 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. Dies schränkt im besonderen Maße Menschen, die nicht Auto fahren, in ihrer Mobilität ein. Das sind vorwiegend Ältere, Jugendliche und Bürger mit Behinderung.

Das ÖPNV Netz ist über den Landkreis inhomogen aufgestellt, manche Regionen sind besser erschlossen, manche sind bisher völlig unzureichend versorgt. Der Raum Regen- Zwiesel ist bis Bodenmais und Frauenau mit regelmäßigem Schienenpersonenverkehr im Stundentakt und mit Buslinien erschlossen. Verstärkt wird dieses Angebot durch „Igel“-Busse, die vornehmlich Touristen zu attraktiven Zielen fahren. Durch Anreize und geschickte Preispolitik (Bayerwald-Ticket und GUTi¹) ist gerade für Touristen ein besonderer Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, gegeben.

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

Schlecht erschlossen ist noch der Altlandkreis 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. Ab September 2016 verkehrt, dank Bürgerentscheid vom Februar 2015 im Stundentakt die Waldbahn (vergabebedingt), zunächst im Probetrieb für die Dauer von 2 Jahren. Die zu erreichende Fahrgastzahl ist 1000. Ist das Ziel erreicht, wird der Bahnbetrieb darüber hinaus weitergeführt.

Busverbindungen sind derzeit optimiert für den Schülerverkehr. Verbindungen zwischen den Städten innerhalb des Landkreises sowie zu den Nachbarkreisen sind unbefriedigend. Sie verlaufen z.T. über Nebenstraßen durch die anliegenden Gemeinden mit zu vielen Bedarfshaltstationen. Anschlussverbindungen an Knotenpunkten zwischen verschiedenen Buslinien zum Umsteigen sind unzureichend aufeinander abgestimmt, was zu unverhältnismäßig langen Fahrzeiten und Wartezeiten an Umsteigestationen führt. Die Buslinien werden von verschiedenen Busunternehmen betreut. Service, Fahrgastbetreuung und Informationen zur Fahrtroute sind qualitativ sehr unterschiedlich – teilweise ist die Information sehr gut, häufig unterbleibt sie auch. An Wochenenden wird ab Gotteszell nach Ankunft der Züge am Tag ein Anruflinientaxi (ALT) angeboten, das die Haltestellen der Linie nach Viechtach zum Stadtplatz und umgekehrt abfährt. Voraussetzung: es muss eine halbe Stunde vorher telefonisch bestellt werden. Die Telefonnummer ist am Bahnhof in Gotteszell ausgehängen, das dort benannte Taxiunternehmen jedoch gibt es seit einigen Jahren nicht mehr. Ein Anruf bei Zugankunft ist zu spät für das ALT - es ist dann ein Taxi mit entsprechenden Kosten.

Die Tarifgestaltung ist teilweise komplex und unübersichtlich, wenn man mehrere Verkehrssysteme - Bus, ALT und Bahnverbindungen - nutzt. Die Modalität zur Inanspruchnahme des Anruf-Linien-Taxis ist den meisten ÖPNV-Fahrgästen nicht bekannt

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. An Verkehrsknotenpunkten gibt es keine aktuellen Informationen.

Das Angebot ist nicht attraktiv und zeitgemäß. 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. 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.)

Mit der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, das der Landkreis erstellen ließ, mit der Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Gotteszell und Viechtach im

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.

Stundentakt, mit abgestimmten Bus- und Rufbuslinien verbessert sich das Angebot deutlich. Die Akzeptanz bei den ÖPNV-entwöhnten Bürgern wird sich jedoch erst mit der Zeit ergeben. Wozu weitere Randbedingungen, wie Information und Preisgestaltung und Anreize, entscheidend sein werden. Lobbyarbeit und Werbung wird vom Landkreis, von den Kommunen und den Tourismusbüros sowie von Vereinen und Verbänden zu leisten sein. Der Förderverein „Go-Vit“ e. V. wird sich daran mit Informationsveranstaltungen, Sonderfahrten und Aktionen im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzen.

Stand 2015:

Landkreisweit ist ÖPNV-Situation inhomogen, schlecht im Altlandkreis Viechtach

- **Unattraktives Angebot, Tarifgestaltung undurchsichtig**
- **Mobilität stützt sich auf den Einsatz von PKWs,**
- **Eingeschränkte Mobilität für Bürger, die nicht Auto fahren**

Verbesserung des Angebots

- **Probetrieb für Schienenpersonenverkehr Gotteszell-Viechtach**
- **Mobilitätskonzept des Landkreises**

Werbemaßnahmen, Infoveranstaltungen sind erforderlich

3. Das Angebot muss stimmen

Öffentliche Verkehrsmittel stehen besonders im ländlichen Raum mit dem PKW-Individualverkehr in Konkurrenz. Entscheidende Faktoren für die Entscheidung zwischen ÖPNV und Auto 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 oftmals 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.

Um Gäste in den Landkreis zu holen hat sich das Gästeservice und Umweltticket GUTi bewährt. Mit dem verbesserten Angebot, durch Umsetzung des Mobilitätskonzepts, ist eine Erweiterung des GUTi-Verbundes auf bisher nicht einbezogene Kommunen notwendig. Gästen, die der Region Wertschöpfung bieten, werden weitere Fahrziele angeboten, einige nutzen den ÖPNV. Eine Angebotsverbesserung aber auch eine höhere regionale Wertschöpfung wird erzielt, wenn möglichst alle Gemeinden der Region sich dem GUTi-Verbund anschließen.

Wirtschaftsbetriebe halten für Ihre Mitarbeiter Parkflächen vor. Sie sollten motiviert werden ihre Arbeitnehmer und Auszubildende, die den ÖPNV nutzen, zu fördern. Nicht zuletzt sind eingesparte Parkflächen eingespartes Kapital und Kosten.

- **Mobilität erschließt Wirtschafts- und Lebensräume**
- **GUTi-Verbund stärken, fördert ÖPNV und regionale Wertschöpfung**
- **Klare, übersichtliche Tarifstrukturen sind zu schaffen (Verkehrsverbund)**
- **ÖPNV muss kostengünstige Alternative zum PKW sein**
- **Anreize, ÖPNV zu nutzen, sind seitens des Landkreises, der Kommunen und der Betriebe zu schaffen**

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 absehbar, dass der Betrieb eines PKWs langfristig teurer werden wird und das Auto verliert, vor allem bei Jüngeren, an Stellenwert. Die Erhaltung der Infrastruktur von der öffentlichen Hand erfordert hohe Kosten. 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. Lärm- und Emissionsschutzmaßnahmen müssen zunehmend mehr getroffen werden. Autofahren verliert Attraktivität. Eine Alternative ist das öffentliche Verkehrssystem. Mit dem ÖPNV muss es dann möglich sein, Ziele in angemessener Zeit zu erreichen. Gefordert werden dann direkte Schienen- und/oder überregionale Busanbindungen im Stundentakt zwischen zentralen Orten, unterbrochen nur an wenigen Knotenpunkten, wo Zubringerdienste, Bus- oder flexible Buslinien die Fahrgäste aus der umliegenden Region bringen. Optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne sollen Wartezeiten beim Umsteigen an Knotenpunkten verkürzen und somit die Gesamtreisezeit verringern. Barrierefreier Zugang für Behinderte muss bedacht werden.

- **Schnelle Verbindungslinien (Zug, Bus) zwischen den Städten und Kernzonen innerhalb und außerhalb des Landkreises**
- **Regelmäßig, Stundentakt**
- **Buslinien, Flexi-Busse leisten Zubringerdienste**
- **Barrierefreiheit für Behinderte**

3.3. Komfort und Bequemlichkeit

Die Nutzung des ÖPNV setzt voraus, dass die Fahrpläne und Fahrzeiten den Nutzern bekannt sind. Breit gestreut, allgemein verständlich und leicht zugänglich muss die Information zum ÖPNV veröffentlicht werden (Übersichts- und Netzpläne, Flyer, Prospekte, Zeitung, Aushänge, Internet etc Fahrkartenkauf muss einfach möglich sein. Personenbediente Verkaufsstellen sind einzurichten. Komplizierte oder gar defekte Automaten schrecken viele Kunden ab. Denkbar wäre, dass die Tourist-Informationen, das Bahnhofscafé Zwiesel, die RBO-Geschäftsstelle Regen, der Grenzbahnhof Eisenstein, künftig auch der Bahnhof Viechtach, gegebenenfalls auch Einzelhandelsgeschäfte usw. Informationen und Auskunft 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 ein.

Begleitende Maßnahmen 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.

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.

Das Angebot muss stimmen!

- **Einfache Nutzung, kundenfreundlich, selbsterklärend,**
- **Verständliche Übersichtspläne, Fahrpläne**
- **personenbedienter Fahrkartenverkauf**
- **Pünktlich, zuverlässig, sauber, sicher**
- **Sitzplatz für Fahrgast und Platz für Gepäck**
- **Möglichkeiten für Fahrradmitnahme**
- **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder/Elektrofahrräder, „Bike&Ride“**
- **Bereitstellung von Parkplätzen „Park&Ride“**
- **Service und Sonderdienste**

4. Konzept ÖPNV im Landkreis

Der Probetrieb für die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der Bahnstrecke Gotteszell - Viechtach im Stundentakt und Anschluss an die Bahnen in Gotteszell ist ab September 2016 für 2 Jahre beschlossen. Am Ende des Probetriebs muss sich klar zeigen, dass die Bahn angenommen wird: Ziel ist eine „Fahrgastzahl“ von 1000 pro Tag zu erreichen. Mit der Wiederaufnahme des Schienenverkehrs 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. Die Fahrzeiten der Bahn müssen sich an den Anschlussverbindungen der Waldbahn in Gotteszell und an den Anschlüssen an die Fernzüge in Plattling orientieren. Fahrzeiten der Linien- und Rufbusse müssen mit den Fahrzeiten der Bahn (Abfahrt und Ankunft) abgestimmt sein (Mobilitätskonzept des Landkreises).

➤ Folgende Verbindungen, gegebenenfalls Schnellbuslinien sind zu berücksichtigen:

- Viechtach-Straubing über Kollnburg, St. Englmar, Neukirchen (E-Mobus-Projekt)
- Viechtach- Cham über Prackenbach-Miltach-Zandt
- Viechtach - Bodenmais über Wiesing Arnbruck-Drachselsried
- Teisnach-Bodenmais über Böbrach

- Regen - Bad Kötzing über Langdorf-Bodenmais-Drachselsried-Arnbruck-Viechtach
 - (Viechtach- Bad Kötzing über Pirka- Lammerbach- Wettzell)
 - Regen (Zwiesel) - Freyung Grafenau
- Stadtbuslinie Viechtach ab Bahnhof (gegebenfalls 2 innerstädtische Linien) mit folgenden Haltepunkten:
- Bahnhof, Amtsgericht/Rathaus, Polizei/Post, Hafnerhöhe, Industriegebiet, Linhardt, Rehau Werk, Kleiner Pfahl, Rehau Werk 5, Riedmühle, Großer Pfahl, Freibad, Campingplatz, Krankenhaus, Stadthalle, Stadtplatz
- Möglichkeiten:
- Verschieden Umläufe zu unterschiedlichen Zeiten - Bedarfs orientiert Abstimmung ist notwendig. (Quelle: Fraunhofer IVI-Vorstudie E-Mobus).
1. Bhf - Schulzentrum - Rathaus - Stadtplatz - Bhf
 2. Bhf - Stadtplatz-Rathaus - Industriegebiet 7 - Industriegebiet 4 - Krankenhaus - Bhf
 3. Bhf- Stadtplatz- Industriegebiet 4- Schulzentrum - Industriegebiet 7 - Rathaus - Stadtplatz - Bhf
 4. Bhf- Stadtplatz-Schulzentrum-Schwimmbad-Bhf (Sommer)
 5. Bhf-Stadtplatz-Industriegebiet 7 - Schwimmbad-Industriegebiet 4- Stadtplatz - Bhf (Sommer)
 6.
- Bedarfsverkehr gemäß - Mobilitätskonzept

- **Probetrieb des Schienenpersonenverkehrs zwischen Viechtach und Gotteszell im Stundentakt**
- **Einrichtung abgestimmter Buslinien zwischen den Städten im Landkreis und zu den Nachbarlandkreisen, Anschluss an Fernzüge und Flughäfen**
- **Stadtbuslinien**
- **Zubringerdienste: Rufbuslinien**

5. Verkehrsverbund/Tarifgestaltung

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

- Anerkennung des regulären RBO-Tarifs mit allen Rabattmöglichkeiten (z.B. BahnCard) und Sondertickets (Bayerwald-Ticket, GUTi, Bayern-Ticket)
- Sondertarife für Schüler
- Das Marketing mit dem bisherigen Fokus auf Touristen auch den Altlandkreis Viechtach einbinden
- Fahrplankoordination zwischen den einzelnen Unternehmen
- Verbundtarif in allen Bussen und Bahnen der Landkreise Regen und Freyung-Grafenau mit Einzeltickets, Tagestickets 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)

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.

- **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 Bahnstationen wiederbelebt werden.

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 werden, wo auch E-Fahrzeuge zur Vermietung bzw. Carsharing vorgehalten werden.

- **Fußwege, Fahrradwege einrichten**
- **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**
- **Ladestationen für E-Mobilität, Verleih, Carsharing**

7. Infrastrukturelle Baumaßnahmen

Bereits im Vorfeld des Probebetriebs sind infrastrukturelle Maßnahmen umzusetzen, die z. T. bereits angelaufen sind. Zu nennen sind die Ausbesserung der Schienentrasse, die Anpassung der Bahnsteige, Straßenübergänge und die Einrichtung der Haltestelle am Campus.

Eine weitere wichtige Maßnahme ist die Gestaltung am Bahnhof in Viechtach. Ein attraktiver Busbahnhof mit Haltestellen für die Linien- und Schülerbusse mit Wendemöglichkeit, für die Bedarfsverkehre und Taxis ist einzurichten. Parkplätze für Reisende und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind ebenfalls vorzuhalten.

Eine attraktive Wartemöglichkeit, z.B. ein Cafe mit Toilettennutzung und Fahrkartenverkauf und Information darf dabei nicht fehlen.

- **Bahnsteige und Schienentrasse verbessern**
- **Haltestelle Campus einrichten**
- **Attraktiver Busbahnhof in Viechtach**

8. Schlussbemerkung

Für den Erfolg bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist umfassende Information der Bürger ein wichtiger Schlüssel. Es ist daher Öffentlichkeitsarbeit von allen beteiligten Stellen (Landkreis, Städte, Kommunen, TI-Büros, Verkehrsträgern, Vereinen und Verbände) notwendig. Aktionen zum Kennenlernen und „sich vertraut machen“ mit dem ÖPNV sind von großer Hilfe. Koordiniertes Handeln und eine professionelle Werbung auf allen Medien ist wichtig.

Von Wirtschaftsbetrieben und Behörden sollten zusätzliche Anreize geschaffen werden, den ÖPNV zu nutzen. So können den Mitarbeitern Vergünstigungen eingeräumt werden, oder Kunden Rabatt oder Preisnachlas auf das Ticket gewährt werden. Auch sollten Behörden und Betriebe Vorbildfunktion bei der Nutzung des ÖPNV übernehmen.

Mit der Werbung und den Aktionen sind Kosten verbunden, die nicht zuletzt bei den Haushalten des Landkreises und der Städte, gegebenenfalls auch in den Betrieben in den folgenden Jahren Berücksichtigung finden sollten.

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.

- **Information und Werbung**
- **Vorbildfunktion der Behörden und Betriebe**
- **Anreize schaffen für ÖPNV-Nutzung**