

# Go-Vit e. V.: Positionspapier zur Mobilität im „Landkreis Regen“ Stand - Verbesserungsvorschläge - Zukunft

Juni 2019

## Zusammenfassung

Der öffentliche Personen Nahverkehr (ÖPNV) gewinnt derzeit deutlich an Zuspruch. Zum einen stößt der Individualverkehr mehr und mehr an seine Grenzen und zum anderen ist das Umweltbewusstsein eines großen Teils der Bürger gestiegen. Künftige Herausforderungen, wie sie der Klimawandel stellen, wird dem ÖPNV noch weit mehr Bedeutung beimessen. Im ländlichen Raum wird zwar das Auto als Verkehrsträger weiterhin eine wichtige Rolle spielen, aber auch ein annehmbares ÖPNV-Angebot wird unabdingbar sein, soll der Lebensraum zukunftsfähig und attraktiv sein. Der Schiene wird eine besondere Bedeutung beigemessen. In unserem Fall sollte es für die Strecke Gotteszell-Viechtach (Go-Vit) gelten. Im Probetrieb bestätigt sich, dass sie in takt ist und von Fahrgästen angenommen wird. Der Bürgerentscheid vom Februar 2015 unterstreicht den Auftrag an alle Verantwortlichen, diese Schienenverbindung zu fördern. Eine Stilllegung ist vielen Bürgern nicht zu vermitteln. Die Fahrgastzahlen für den Probetrieb zwischen Gotteszell und Viechtach entsprechen (noch) nicht den Forderungen. Verbesserungsbedarf im Mobilitätsangebot ist zwingend notwendig. Derzeit liegt nach Zählungen des Vereins die Fahrgastzahl, über das Jahr gemittelt, bei rund 500 Fahrgastkilometern pro Tag. Im Winter sind es weniger im Sommer deutlich mehr. Besonders von Unwettern betroffen war der Betrieb im Winter 2018/19. Züge mussten eingestellt werden, die Fahrgastzahl sank im Frühjahr 2019 auf ein Minimum. Dennoch zeigen Vergleiche mit Zählergebnissen gleicher Jahreszeiten eine steigende Tendenz. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Fahrgäste auf der Go-Vit -Strecke die Hauptstrecke von Zwiesel nach Plattling (WBA 1) verstärken. Umfrageergebnisse des Vereins ergaben eine Verstärkung von mehr als 250 Fahrgastkilometer.

Weiteres Fahrgastpotential zur Steigerung der Fahrgastzahlen ist vorhanden. Unter dem Aspekt des Klimawandels und dem vorhandenem Potential in der Region, sieht der Verein, dass die Forderung nach 1000 Fahrgastkilometern erreicht werden kann - absehbar nicht im Zeitrahmen des Probetriebs. Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Probetrieb Grenzen setzt und dass das gegenwärtige Mobilitätsangebot noch viele Nachbesserungen erfordert.

So ist der Fahrplan des Probetriebs derzeit auf den Schülerverkehr optimiert, zu Ungunsten von Berufspendlern und den Bahnnutzern, die Erledigungsfahrten oder Arztbesuche machen. Auch schreckt die Fahrdauer von 41 Minuten ab. Eine koordinierte Fahrplanabstimmung von Bahn und Bus fehlt. Viele Linienbusse fahren den Bahnhof/ZOB noch nicht an. Parallelverkehre im Schülerverkehr wurden kürzlich wieder eingeführt. Nachdem für Schüler das Kombiticket entlang der Go-Vit Bahnstrecke eingeführt wurde, sanken die Fahrgastzahlen.

Die Rufbusse fahren vorwiegend zwischen 8 und 18 Uhr. Sie werden gut angenommen. Sie fahren aber nicht ausreichend häufig und sind somit für Berufstätige und Pendler, aber auch für viele Nutzer für Erledigungsfahrten oder Arztbesuche nicht nutzbar. Erhöhung der Fahrten in einem regelmäßigen Takt, mit einer zeitlichen Überlap-pung an Knotenpunkten und Bahnhöfen, abgestimmt auf Fahrzeiten von Bahn und Bus, ermöglicht eine Erweiterung der Nutzung. In einer mit Bus und Bahn abgestimmten Fahrplangestaltung liegt deutlich Potential für mehr Fahrgäste. Offensichtlich liegt auch zusätzliches Fahrgastpotential im Tourismusverkehr. Zielgerichtete Information über das Gäste und Umwelt Ticket für Feriengäste (GuTi) durch die Beherbergungsbetriebe ist dazu notwendig.

Die Tarifgestaltung ist undurchsichtig. Während die einen mit Guti „gefühl“ kostenlos fahren, sind Einzelfahrten in den meisten Fällen erschreckend teuer. Auch die Monatskarten sind für die derzeitige Fahrangebot zu teuer. Somit verhindern sie den Einstieg in die Nutzung des ÖPNV. GuTi, Bayerwaldticket und Bayernticket erlauben zudem Verkehrsträger übergreifend mit einem Ticket zu fahren. Ein fahrgastfreundliches Tarifsysteem sollte so gestaltet werden, dass Fahrausweise übergreifend für Bahn und Busse gelten.

Zu verbessern ist die Aufenthaltsqualität im Bahnbereich. Witterungsschutz und aktuelle Informationen über digitale Anzeigen an wichtigen Haltestellen müssen selbstverständlich sein.

Etwas aufwändiger, aber nach Einschätzung des Vereins möglich, gestaltet sich die Verkürzung der Fahrzeiten. So kann eine Fahrzeit von unter 30 Minuten auf der WBA 4-Linie erreicht werden. Verlegt man dazu noch den Begegnungsknoten auf der Hauptstrecke (WBA 1) nach Gotteszell, was durch Verkürzung der Bahnschleife am Ulrichsberg möglich wäre, würden die Fahrzeiten im gesamten Netz deutlich verbessert und attraktiv werden.

Mit Spannung erwartet der Verein das Konzept, das der Landkreis mit der BEG dem Planungsbüro VCDB in Auftrag gegeben hat. Wir hoffen, dass das Positionspapier dazu Anregungen gibt. Ansprechen wollen wir auch Touristiker, Regionalmanager und Wirtschaftsförderer, denn gerade das Thema Mobilität ist eines ihrer wichtigsten Zukunftsfelder. Wir hoffen auch Betriebe in der Region zu motivieren, den ÖPNV zu unterstützen. Sie profitieren u.a. bei der Anwerbung von Fachkräften und Azubis. Sie tragen auch Mitverantwortung für nachhaltigen und zukunftsfähigen ÖPNV in ihrem Umfeld.

## Motivation

Seit Gründung setzt sich der Förderverein für nachhaltige Mobilität zwischen Gotteszell und Viechtach „Go-Vit“ e.V. im Landkreis Regen für die Gestaltung eines verbesserten ÖPNV ein. Anlassbedingt lag in den vergangenen Jahren der Schwerpunkt auf der Wiederaufnahme des Personenschienenverkehrs zwischen Gotteszell und Viechtach, was bisher u.a. zu dem insgesamt fünfjährigen Probetrieb geführt hat. Aktiver Einsatz beim Bürgerentscheid 2015, Mitarbeit beim Mobilitätskonzept, das unter Landrat Michael Adam erstellt wurde, tatkräftige Unterstützung bei der Einführung des Rufbussystems u.v.m. trugen mit dazu bei, dass im Landkreis derzeit ein ÖPNV-Angebot vorliegt, das auch in den Nachbarlandkreisen Beachtung findet.

Mit dem Bürgerentscheid wurde allen Verantwortlichen in Politik und Verwaltung vom Bürger, der Auftrag erteilt, im Landkreis ein auf das Regentalbahnnetz gestütztes ÖPNV-System zu gestalten. Gemäß Mobilitätskonzept des Landkreises ist das vorhandene Schienennetz das Rückgrat, Busse ergänzen das Liniennetz und Rufbusse verdichten das Netz, sodass im Umkreis von 600 bis 800 m jeder Bürger von seiner Wohnung aus einen ÖPNV-Anschluss hat.

Mit diesem Positionspapier zieht der Förderverein nach 2,5 Jahren Probetrieb Bilanz. Ziel ist es, das Angebot attraktiver zu gestalten, um die Fahrgastzahl zu erreichen, die einen dauerhaften Bahnbetrieb auf der Strecke Viechtach-Gotteszell sichert. Unzulänglichkeiten im Mobilitätsangebot werden angesprochen, die u. a. auch von Fahrgästen an den Verein herangetragen wurden und Vorschläge zur Verbesserung werden gemacht. Im Ausblick werden Anregungen unterbreitet, die langfristige Planungen erfordern und weit über einen Probetrieb hinausgehen. Jetzt bietet sich die Gelegenheit, einen nachhaltigen und zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum zu gestalten.

- **Bürgerentscheid 2015 gab klaren Auftrag für den Schienenverkehr als Rückgrat des ÖPNV**
- **Gelegenheit für nachhaltigen zukunftsfähigen ÖPNV - Vorreiterrolle**

### 1. Ausgangssituation 2019

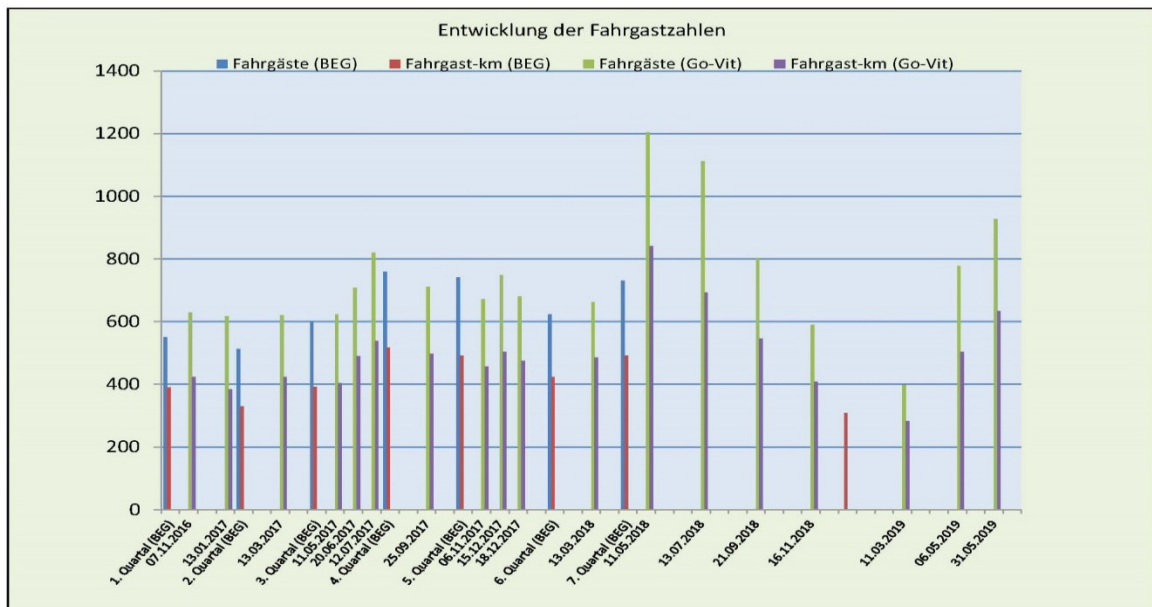
Mit der Aufnahme des Probetriebs auf der Strecke Gotteszell-Viechtach (WBA 4) zu der Hauptlinie Bayrisch Eisenstein-Plattling (WBA 1) und den Nebenstrecken Zwiesel-Grafenau (WBA 3) und Zwiesel-Bodenmais (WBA 2) wurde, in Kombination mit Rufbussen, erstmalig eine im gesamten Landkreis gleichwertige ÖPNV-Situation geschaffen. Mit insgesamt 18 Rufbuslinien, die mehr als 700 Haltestellen umfassen, wird der Landkreis abseits der Bahn- und Buslinien räumlich gut abgedeckt. Es gewährt jedem Bürger mehr Mobilität. Nachbarkreise nehmen sich das Modell jetzt schon zum Vorbild, wenn auch Schwachstellen offensichtlich sind. Buslinien, saisonbedingte Einsätze sogenannter Igelbusse sowie Stadtbusse in Zwiesel, Regen und Viechtach runden das ÖPNV-Angebot des Landkreises ab.

Die WBA 1, WBA 2 und WBA 3 fahren seit Jahren, sie haben Bestandsschutz, während die Strecke Gotteszell-Viechtach (WBA 4), 1991 zwar nicht still gelegt, aber der Personenverkehr eingestellt wurde, seit September 2016 als Probetrieb befahren wird. Erst wenn 1000 Fahrgastkilometer pro Tag nachweislich erreicht werden (können), wird auf der WBA 4 ein Dauerbetrieb bestellt.

### 2. Kriterium - 1000-Fahrgastkilometer

Fahrgastzählungen des Vereins geben Einblick, wie das Angebot der Bahn auf der WBA 4 bisher angenommen wurde. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen sind im Diagramm 1 ersichtlich. Neben den saisonalen Schwankungen kann, vergleicht man jahreszeitlich gleiche Zeitabschnitte, eine Steigerung der Fahrgastzahlen beobachtet werden. Einbußen brachte der Winter 2018/2019 durch Unwetter, die zahlreiche Zugausfälle zur Folge hatten. Dennoch konnte im zweiten und auch im 3. Jahr Probetrieb eine durchschnittliche Auslastung in der Größenordnung von 500 Fahrgastkilometern erreicht werden, im Sommer deutlich mehr, im Winter weniger. Umfragen zeigten, dass durch die Fahrgäste der WBA 4 mindesten 250 Fahrgastkilometer auf der Hauptstrecke generiert werden, die nachweislich nicht ohne die Zubringerstrecke Viechtach - Gotteszell zustande kommen. Der Förderverein vertritt daher die Meinung, dass diese Zahl beim 1000er Kriterium zu berücksichtigen ist. Zu den einheimischen Fahrgästen kommen in der Saison zahlreiche Feriengäste. Weniger stark vertreten als zunächst erwartet, sind Berufspendler - für sie ist das Angebot nicht

attraktiv. Die Zahl der Schüler ist nach Einführung des Kombitickets um 50% gesunken. Das 1000er Kriterium ist zwar bisher nicht erreicht. Es ist aber nach Meinung des Vereins deutlich Potential vorhanden, die Fahrgastzahl weiter zu steigern. Voraussetzung ist ein besseres Angebot.



Diagramm, Go-Vit - Fahrgastzählungen auf der WBA 4 seit 2016

- **Derzeit 500 Fahrgastkilometer (Jahresdurchschnitt) auf WBA4 (ca. 700-800 Fahrgäste)**
- **zusätzlich > 250 Fahrgastkilometer Verstärkung der WBA 1**
- **saisonabhängig weniger in den Wintermonaten, mehr in der Feriensaison**
- **Fahrgastpotential ist vorhanden - Angebot ist zu verbessern**

### 3. Verbesserungsbedarf

Das ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Annahme und Akzeptanz der Fahrgäste. Fahrzeiten, Kosten und Bequemlichkeit sind Kriterien, die entscheiden, ob für eine Fahrt nicht der PKW, sondern der ÖPNV genutzt wird. Dazu sind vor allem die Verkehrsträger Bus und Bahn aufeinander abzustimmen. Die Infrastruktur und der Zugang zu den Haltestellen müssen einladend wirken, dem Fahrgast Schutz und Geborgenheit bieten und seinen Bedürfnissen (z.B. Toiletten) entgegen kommen. Die Fahrzeuge müssen ansprechend und zuverlässig sein. Die Fahrkosten - sie werden meist im Vergleich zu den Kosten für den PKW zu hoch empfunden- sollten auch für Einzelfahrscheine und Monatskarten angemessen günstig sein. Den Beobachtungen des Vereins nach gibt es bei allen Verkehrsträgern Verbesserungsbedarf.

- **Kriterien für die Annahme des ÖPNV: Fahrzeit, Qualität und Kosten**
- **Verbesserungsbedarf bei allen Verkehrsträgern**
- **Ticketangebot unübersichtlich, Einzelfahrten zu teuer**

#### 3.1 Schienenpersonenverkehr

Grundlegend ist der Stundentakt für den Schienenverkehr auf den Strecken von Bay. Eisenstein nach Plattling, Bodenmais nach Zwiesel und Gotteszell nach Viechtach, der jedoch nicht konsequent durchgehalten wird. Auf der Linie Zwiesel - Grafenau ist derzeit noch Zweistundentakt, der auf Stundentakt umgestellt werden soll. So weicht der Zugfahrplan an Werktagen früh und an den Wochenenden vormittags vom Stundentakt ab. Hier wird dem Schülerverkehr besonders auf der WBA 4 eine optimierte Fahrzeit angeboten,

was für andere Nutzer, wie Pendler oder Bürger, die morgens bereits geschäftlich unterwegs sind, längere Warte- bzw. Fahrzeiten bedeutet. Berufspendler schrecken daher vor der Nutzung der Bahn, vor allem morgens, zurück. Hier muss ein Angebot unterbreitet werden, so dass zur richtigen Zeit, in angemessener Fahrzeit ein Berufspendler seinen Arbeitsplatz erreicht. Gegebenenfalls muss in Kombination mit anderen Verkehrsträgern (Bus) ein Angebot für Berufspendler ermöglicht werden. Direkte Parallelverkehre mit Bussen, wie sie im Zuge der Schülerbeförderung neuerlich wieder eingerichtet sind, sollten eingestellt werden. Parallelverkehr ist nicht gesetzeskonform.

Fahrplanlücken am Abend und an Sonn- und Feiertagen schrecken ab. Durch lange Wartezeiten werden die Reisezeiten unzumutbar lang. Ein Aufenthalt an Umsteigestationen wie in Plattling und Gotteszell ist gerade abends/nachts besonders unangenehm. Der Fahrgast ist mangels Aufenthaltsräumen der Witterung ausgesetzt. Zahlreiche Beschwerden wurden dem Verein aus diesen Gründen vorgetragen- meist mit der Anmerkung : „Bahn - nie wieder“. Auch durch Verspätungen der Fernzüge sind die Anschlüsse in Plattling an die WBA nicht immer erreichbar. Fällt das abends mit der Taktlücke zusammen, trifft es einen Fahrgast nach Viechtach besonders hart. Frust und Ablehnung der Bahn sind Folgen. Hier ist mehr Zuverlässigkeit beim Partner DB anzumahnen und gegebenenfalls ist auch das Zeitfenster für das Umsteigen zu vergrößern.

Die Fahrgastinformation über Abfahrtszeiten der nächsten Züge, über Anschlüsse und Verspätungen werden einem wartenden Fahrgast zum Teil unzureichend bzw. gar nicht übermittelt. An manchen Umsteigeknoten sind zwar Dynamische Schriftanzeiger (DSA) installiert, die aber meist nicht genutzt werden. Verbesserungsbedarf ist angesagt.

Die Fahrkosten empfindet ein Fahrgast nur dann günstig, wenn er Sondertarife wie Waldbahntagesticket, Bayerticket etc. nutzen kann. Eine Einzelfahrt erscheint sehr teuer und ist gerade für Wenigfahrer, die ohnehin meist einen PKW haben, ein Grund, die Bahn nicht zu nutzen. Auch Monatskarten werden bei dem mangelndem Angebot als zu teuer empfunden. Klare und übersichtliche Tarifstrukturen in einem Verkehrsverbund sind daher zu schaffen.

Kostenlose Fahrradmitnahme wurde öfters von Fahrgästen angesprochen. Im Landkreis Cham (VLC) ist es realisiert; dort übernimmt der Landkreis die Mehrkosten.

Für Feriengäste - so Anfragen - sollte auf der WBA 4 die Haltestelle Gstadt als Bedarfshalt in Betracht gezogen werden, um gerade Familien mit Kindern eine kürzere Wanderstrecke z.B. Gstadt - Schnitzmühle zu ermöglichen.

- **Angebot für Berufspendler verbessern,**
- **Fahr- und Umsteigzeiten für Berufspendler verkürzen**
- **Taktlücken abends und an Sonn- und Feiertagen schließen**
- **Aufenthaltsqualität an Umsteigestationen verbessern**
- **Aktuelle Fahrgastinformation einrichten bzw. verbessern**
- **Einzelfahrten verbilligen, Verkehrsverbund**
- **Gstadt - Bedarfshalt für Feriengäste**
- **Kostenlose Fahrradmitnahme**

### 3.2 Rufbus

Das Rufbussystem - ein flexibles System - wurde mit dem Beginn des Bahnprobetriebs eingeführt. Es setzt eine Bestellung durch einen Anruf oder eine Online-Buchung (seit Anfang des Jahres nicht mehr möglich) voraus. Hierzu ist die Angabe der Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und eines Zeitfensters nötig, was vielen Bürgern zu umständlich ist und daher oft auf Ablehnung stößt. Vielen Bürgern ist der Rufbus noch unbekannt. Entgegen vieler Erwartungen wird er aber dennoch von den Bürgern angenommen. Die Zahl der Nutzer steigt. Wer kein Bayerticket, Bayerwaldticket oder GUTi hat, kauft ein Rufbusticket, auch wenn er den Rufbus in Verbindung mit einer Zugfahrt bzw. Fernreise nutzt. Auch hier ist die Preisgestaltung im Verbund einzuführen.

Bisher ist das Rufbussystem am Tag - meist zwischen 8 und 18 Uhr - eingeführt, sodass die Zielgruppe vorwiegend Feriengäste und Ruheständler sind. Die Anzahl der Zeitfenster/Fahrten auf jeder Linie sind für die meisten potentiellen Nutzer nicht ausreichend. Das führt oft dazu, dass man zwar von A nach B, aber auf Grund der wenigen Fahrmöglichkeiten nicht wieder zurück von B nach A fahren kann. Die Kombination von

Rufbussen mit offiziellen Buslinien scheidet meist aus, da einerseits die Fahrplaninformation umständlich erarbeitet werden muss, andererseits ein Fahrgast davon ausgeht, dass er mit dem gleichen Verkehrsträger auch wieder von B nach A fahren kann. Mit Ausweitung der Zeitfenster auf allen Linien am Morgen und am Abend, gegebenenfalls Einführung eines regelmäßigen Takts dürfte sich das System für mehr Bürger und auch Pendler erschließen.

Es fehlt die Möglichkeit, Rufbuslinien miteinander zu kombinieren. So z.B., um von Kollnburg mit der Linie 8204 über den Bahnhof Viechtach nach Bad Kötzing mit der Linie 8216 zu fahren. Hier ist eine Wartezeit am Bahnhof Viechtach von 1 Stunde notwendig. Es wird daher vorgeschlagen, Rufbusse im gleichen Zeitfenster Verkehrsknoten, wie z. B. den Bahnhof Viechtach, anfahren zu lassen. Dann kann zügig von der einen Linie in eine andere umgestiegen werden. Dadurch wird die Breitenwirkung der Rufbusse verstärkt.

Viel Aufklärungsarbeit ist jedoch erforderlich. Aktuelle Information über Fahrpläne, Übersichtskarten, Haltestellen etc. muss über Printmedien und Online verfügbar sein. Die Rufbushaltestellen sollten auch vor Ort mit Namen beschildert sein und zudem aufzeigen, welche Linie sie anfährt. Fahrpläne sollten dort aushängen und ein QR-Code für nähere Informationen sollte angebracht sein.

- **Flexibles System, das den Bedürfnissen der Bürger angepasst werden kann**
- **Aufklärung und Information ist notwendig**
- **Angebot ausweiten - sowohl in den Morgen- und Abendstunden als auch am Tag**
- **Breitenangebot verbessern, z.B. durch gleichzeitiges Anfahren an Knotenstellen**
- **Regelmäßiger, für den Nutzer einprägsamer Takt - abgestimmt auf die Bahn- und Buslinien**
- **Verbesserung der Haltestelleninformation - Haltestellenbezeichnung anbringen**
- **Kosten - Verkehrsverbund**

### 3.3 Buslinien

Die Buslinien im Landkreis erschließen Verbindungen in die Nachbarlandkreise Straubing, Cham, Deggendorf etc., aber auch Verbindungen zu Orten, die nicht im Bahneinzugsbereich liegen. Der Förderverein hat sich hier auf den Bereich Viechtach konzentriert, wo großer Handlungsbedarf vorliegt. Derzeit fahren 14 Buslinien im Linienverkehr Viechtach an, davon sind fünf reine Schulbuslinien (Tabelle). Hauptan- und Abfahrtstelle der Busse ist in Viechtach die Haltestelle Schmidstraße/Edeka. Der Bahnhof/ZOB spielt nur eine untergeordnete Rolle. Das ist zwingend zu ändern!

Linie	Ziel	Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt = 1)
6093	- Drachselsried - Bodenmais	Mo-Fr (6) / Mo-Do (1) / Sa (2)
6096	- St. Englmar - Schwarzach - Bogen - Straubing	Mo-Fr (4->/5<-) / Sa (1) / So-Fei (2)
6188	- Bad Kötzing	Mo-Fr (3->/5<-) / Mo-Do (1)
6195	- Teisnach - Regen	Mo-Fr (4) / Sa (2)
4142	- Teisnach - Gotteszell - Deggendorf	Mo-Fr (1->/2<-) / Sa (1)
7021	- Teisnach - Böbrach	Mo-Fr (2) / Mo-Do (1) / Sa (2)
7025	- Teisnach - Gotteszell	Mo-Fr (3) / Mo-Do (1) / Sa (2)
7020	- Voggenzell (nur an Schultagen + Mittwoch)	Mo-Fr (2) / Mi (1)
7133	- Moosbach	Mi (1)
<u>Nur an Schultagen:</u>		
6194	- Wiesing - Schönau	Mo-Fr (2) / Mo-Do (1)
7130	- Konzell - Bachwies	Mo-Fr (2) / Mo-Do (1)
7131	- St. Englmar	Mo-Fr (2)
7132	- Moosbach	Mo-Fr (2)
7136	- Allersdorf / Achslach - Gotteszell	Mo-Fr (2) / Mo-Do (1->)
<b>Zusammenfassung:</b>		
<u>Tägliche Busabfahrten:</u>		
	Mo-Do (Schultag)	44
	Mo-Fr (Ferien)	22
	Samstag	10
	Sonn-/Feiertag	2
<u>Tägliche Busankünfte:</u>		
	Mo-Do (Schultag)	45
	Mo-Fr (Ferien)	24
	Samstag	10
	Sonn-/Feiertag	2
		14
		7
		3
		0
		5
		11
		5
		0

Tabelle der Buslinien und die Zahl der täglichen Busabfahrten und Ankünfte

Das gesamte Buskonzept ist vorwiegend auf den Schülerverkehr abgestimmt. Teilweise fahren Schülerbusse parallel zur Bahn. In den Ferienzeiten ist das Fahrangebot halbiert, an den Wochenenden fahren auf den meisten Linien keine Busse. Die Fahrzeiten erschließen sich nur Fahrgästen, die keine Alternative haben, da sie intensiver Recherchen bedürfen und für einen Bürger im ländlichen Raum so aufwendig sind, dass er das Auto bevorzugt.

Einem abgestimmten Mobilitätskonzept widerspricht,

- dass der eigens für viel Geld ausgebaute Busbahnhof (ZOB) nur von wenigen Linien und da auch nur mit wenigen ausgesuchten Fahrten angefahren wird
- dass die Bus-Ankunftszeiten und Abfahrtszeiten nicht mit dem Bahnfahrplan abgestimmt sind

Im DB-Auskunftssystem werden statt Zugverbindungen oftmals Busverbindungen angegeben, zu denen z.B. ein Fußweg vom Bahnhof zur Schmidstraße empfohlen wird, auch dann, wenn Züge fahren. Hier ist dringend Handlungsbedarf!

Die Bushaltestellen sind teilweise in einem desolaten Zustand. An manchen Haltestellen hängen, unserer Recherche nach, keine aktuellen Fahrpläne. Aktuelle Information über Monitore an den Haupthaltestellen sollten eingerichtet werden.

Busse werden durch Wabentarif vom Landkreis subventioniert und der Bahn vorgezogen. Nur die Schüler, die die WBA 4 nutzen sollten, haben im Landkreis ein Kombiticket. Eine einheitliche Lösung im Landkreis ist wünschenswert.

Überregionale Schnell-Buslinien in die Nachbarlandkreise sind verbesserungsbedürftig bzw. einzurichten. So mangelt es an einer Schnellverbindung in Richtung Cham.

- **Fahrplaninformationen übersichtlich für alle Verkehrsträger bereitstellen**
- **Buslinien in Ergänzung, nicht in Konkurrenz zur Bahn einrichten bzw. verbessern (Straubing, Cham, Freyung, Deggendorf, Passau)**
- **Parallellinien zur Bahn einstellen**
- **Fahrzeiten auf alle Verkehrsträger abstimmen**
- **Bahnhof/ZOB als zentrale Bushaltestelle ausweisen**
- **Informationen über Anzeigetafeln an Hauptknoten**
- **Fahrpreise im Verbund anbieten**
- **Kombiticket im Gesamtkontext eines Konzeptes einführen bzw. überprüfen**

### 3.4 Aufenthaltsqualität für Fahrgäste

Zugang und die Ausgestaltung der Haltestellen bestimmen die Aufenthaltsqualität für den Fahrgast. Dazu gehört eine klare Beschilderung, barrierefreier Zugang, Parkplätze für PKWs, und überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Bei Wartezeiten sind witterungsgeschützte Unterstellmöglichkeiten unabdingbar, an den „Bahnhöfen“ bzw. Hauptknoten werden Toiletten und, wenn möglich ein Café oder Bistro erwartet. Hier wurde über viele Jahre die Kundenfreundlichkeit strapaziert. Ein Beispiel ist der Bahnhof Gotteszell. Er stellt für Fahrgäste, die auf Anschlüsse warten oftmals eine Zumutung dar, besonders wenn kein Waldbahnshuttle WBA 4 am Gleis steht. Es gibt keinen ausreichenden Witterungsschutz. Der Fahrgast ist im Sommer der prallen Sonne, im Winter der Kälte und jedem Sturm und Regen ausgesetzt. Der Bahnsteig außerhalb der Ortschaft vermittelt kein Sicherheitsgefühl- besonders zur späten Abendstunde (Taktlücke). Etliche Fahrgäste trugen uns ihre Beschwerden vor. Sie zogen Konsequenzen und nutzen deswegen weiterhin den PKW.

Informationsmonitore, die Auskunft über die nächsten Anschlüsse geben, gehören zum Stand der Technik. Sie sind an vielen DB-Stationen selbstverständlich und sollten auch im WBA-Netz bzw., an wichtigen Haltestellen auch im Busnetz eingesetzt werden. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist dringend nötig.

- **Witterungsschutz verbessern**
- **PKW - und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten**
- **Verbesserung und Beschilderung der Zuwegung**
- **Toiletten , Café, Bistro**
- **Informationsmonitor an den Umsteige-, Haltestellen**

#### 4. Fahrgastpotential

Im Rahmen des Probetriebs wurden von allen Beteiligten große Anstrengungen unternommen, um möglichst viele Bürger zu erreichen. Das Fahrangebot im Stundentakt, die Ertüchtigung der Bahnstrecke, die Bereitstellung bequemer Triebwagen, Ausbildung und Einsatz freundlicher Kundenbetreuer und Triebfahrzeugführer, der Ausbau der Zustiege, die Sicherung der Bahnsteige, die Errichtung einer weiteren Haltestelle und eines Busbahnhofs u.v. m.. Das Fahrgastpotential erschließt sich bei einer Bevölkerung, die vorwiegend auf Individualverkehr ausgerichtet ist, nicht von alleine. Fahrgäste zu halten und zu gewinnen ist eine Frage des Angebots. Entscheidende Kriterien sind die Fahrzeiten, die Kosten und die Bequemlichkeit. Herauszustellen ist, dass seitens der Länderbahn große Anstrengungen unternommen werden, die Akzeptanz der Bahn zu fördern. Vorbildlich informieren die Fahrgastbegleiter, Fahrkarten können im Zug erworben werden. Die Rufbuslinien werden von engagierten Unternehmern getragen, die sich sehr für den Erfolg des Bedarfsverkehrs einsetzen. Auch der Viechtacher Stadtbus - kostenlos für alle Fahrgäste - wird gut angenommen. Das Angebot des Landkreises ist schwerpunktmäßig auf den Schülerverkehr, Tourismus (GuTi) und Freizeitverkehr ausgerichtet. Für Berufspendler aber auch für Einkaufsfahrten, Arztbesuche oder Dienstfahrten ist es verbesserungsbedürftig. Die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts ist äußerst komplex. Es ist vermessen zu glauben, dass es die Bürger aus dem Stand annehmen. Was bisher an Fahrgastpotential auf der WBA 4 erschlossen wurde, übertrifft die Erwartungen der Fachwelt. Weiteres Fahrgastpotential kann dennoch erschlossen werden. Aus der Sicht des Vereins kann das 1000er Kriterium erfüllt werden. Das Potential ist vorhanden, wenn es auch nicht in dem zeitlichen Rahmen des Probetriebs erreicht werden wird. Viel Aufklärung und Information ist erforderlich, aber auch ein ständiges Anpassen an den wirklichen Bedarf. Das braucht Zeit!

Der Schiene wird auch von der Staatsregierung eine herausgehobene Rolle zugewiesen. Eine Einstellung des Bahnbetriebs, zugunsten eines Bussystems ist nicht vermittelbar. Auch die Ergebnisse und Vorschläge der Enquete-Kommission für gleichwertige Lebensverhältnisse sind für den ländlichen Raum von großer Bedeutung und zukunftsweisend. Sie sollten glaubwürdig umgesetzt werden.

- **Klimawandel: ÖPNV gewinnt deutlich an Bedeutung und Zuspruch**
- **Umsetzung eines Mobilitätskonzepts benötigt Zeit**
- **Potential ist vorhanden**
- **1000er- Fahrgastkriterium erfüllbar: das Angebot muss stimmen (Zeit, Bequemlichkeit, Preis)**
- **Probetrieb - kein zeitlicher Rahmen, das Kriterium zu erreichen**

#### 4.1 Feriengäste

Der Landkreis Regen ist eine Ferienregion. Das Regental ist eine touristische, einmalige Besonderheit, die nur mit dem Zug, durch Wandern oder mit einem Kanu erschlossen werden kann. Die Feriengäste stellen ein wichtiges Fahrgastpotential dar. In den Ferien und vor allem in den Sommermonaten stiegen die Fahrgastzahlen deutlich an (Größenordnung bisher etwa 150 - 200 pro Tag). Feriengäste erhalten ein Gäste- und Umweltticket (GUTi), das sie berechtigt, den ÖPNV zu nutzen. Das Angebot wird immer besser angenommen. Hier kann in kurzer Zeit ein deutlicher Zuwachs erwartet werden. Langfristig wird der Bayerische Wald, folgt man den Forderungen eines sanften Tourismus, ebenfalls ein Zugewinn an Gästen verzeichnen können. Dies setzt jedoch einen guten, schienenbasierten ÖPNV voraus. Saisonbedingt variiert die Zahl der Feriengäste stark. Ferien- und Beherbergungsbetriebe sind gefragt, ihre Gäste über GuTi zu informieren. Allerdings muss der Probetrieb, mit der möglichen Aussicht auf Einstellung als ein Hinderungsgrund gesehen werden, das GuTi überzeugend zu bewerben.

- **Großes Potential - Feriengäste (GuTi); deutlicher Zuwachs des Schienenverkehrs ist möglich**
- **Bessere Information durch die Übernachtungsbetriebe und Hotels notwendig**

#### 4.2 Freizeitnutzung

Es gibt zahlreiche Gruppen und Vereine, die Ausflüge mit dem Zug veranstalten - von und nach Viechtach. Diese finden schwerpunktmäßig an den Wochenenden oder Feiertagen statt und sind saisonabhängig. Kleingruppen bestehen aus 10 bis 60 u. m. Personen. Auch hier kann eine Steigerung erwartet werden, da immer mehr Bürger aus der Region die besondere Attraktivität des Regentals auch zum Wandern erkennen. Insbesondere am Wochenende erhöht das die Zahl der Fahrgäste. Eine Schätzung liegt bei 150 bis 250 Fahrgästen, vor allem an den Wochenenden. Die Zahlen dürften weiter steigen.

- **Für Freizeitprogramme ist die Bahn gut angenommen**
- **Vereine organisieren Gruppenreisen**
- **Saisonabhängig**
- **Steigerung der Fahrgastzahlen - Potential vorhanden**

#### 4.3 Berufspendler, Berufstätige

Die Zahl der Tages- Wochenpendler (Berufstätige, Auszubildende, Schüler in Deggendorf oder Regen) liegt geschätzt bei durchschnittlich 80- 120 Personen (160 bis 240 Fahrgäste). Das Potential der Pendler ist derzeit nicht ausgeschöpft. Ein Grund ist die Abstimmung der Fahrzeit auf den Schülerverkehr und die daraus resultierende Taktunterbrechung. Potentielle Pendler können in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr nicht in angemessener Zeit ihren Arbeitsplatz erreichen. Ein Nachbessern im Fahrplan wird dieses Potential mittelfristig erschließen. Eine Verkürzung der Fahrzeit würde den Anreiz ebenfalls erhöhen. Zudem ist zu bemerken, dass viele mögliche Pendler ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern, solange der Zug nur im Probetrieb fährt. Im Winter waren Fahrtausfälle und Schienenersatzverkehr abschreckend.

- **Angebot muss verbessert werden (Fahrzeiten, Fahrdauer)**
- **Zuverlässigkeit im Winter, Schienenersatzverkehr**
- **Probetrieb fördert nicht für eine Umstellung von PKW auf ÖPNV**

#### 4.4 Dienstfahrten, Arztbesuche, Einkaufsfahrten

Bürger nutzen zunehmend diese Möglichkeiten. Wichtig ist, dass Behörden, Betriebe, Ärzte etc. in angemessener Zeit und zu den Öffnungszeiten erreicht werden können. Rufbusse und der Stadtbuss spielen dabei eine wichtige Zubringerrolle, da diese Personengruppe i.d.R. kein Auto fährt. Das System ist noch zu wenig bekannt. Es benötigt Zeit und auch Erfahrung, bis es akzeptiert wird. Die Buslinien müssen noch deutlich besser mit der Bahn abgestimmt werden. Bisher wird der Bahnhof Viechtach nur von wenigen Linienbussen angefahren. Im Gesamtpaket müssen auch über den Landkreis hinaus noch Verkehrsverbindungen geschaffen werden.

- **Angebot muss verbessert werden**
- **Zubringerdienste auf den Bedarf abstimmen**
- **Fahrgastpotential ist vorhanden - Fahrgastzahl ist steigerungsfähig**

#### 4.5 Schüler

Die Zahl der Schüler im Einzugsbereich von 1,5 km beträgt etwa 120 (Hin- und Rückfahrt: 240 Fahrgäste). Unsere Zählungen weisen darauf hin, dass etwa 90 bis 100 Schüler die Bahn nutzten. Nach



Einführung des Kombitickets ist die Zahl der Fahrschüler um 50% eingebrochen. Das Thema ist jedoch hoch sensibel, wenn auch inzwischen manche Eltern erkannt haben, dass die Bahn Vorteile bringt. Die Nutzung der Bahn in der Freizeit der Schüler verspricht zusätzliches Potential. Anreize sind zu schaffen.

- **Angebot überdenken - Pendlerproblematik**
- **50% Ausfall wegen Kombiticket für Schüler**
- **Anreize für Jugend**

#### 4.6 Schwerbehinderte, Senioren

Für Schwerbehinderte und Senioren spielt der ÖPNV eine ganz besondere Rolle. Für sie bietet der ÖPNV selbstbestimmte Mobilität. So ermöglicht er Schwerbehinderten einen Arbeitsplatz anzunehmen, der für sie unzugänglich wäre. Schwerbehinderte und Senioren können Freizeitfahrten wahrnehmen oder sie können eigenständig Arztbesuche oder Erledigungsfahrten durchführen, ohne fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen. Viele von Ihnen sind, vor allem wenn sie Rollstühle benötigen, auf die Bahn angewiesen. Sie stellen bei einem entsprechenden Angebot ein zusätzliches Fahrgastpotential dar.

- **ÖPNV ermöglicht eigenständige Mobilität**
- **Schwerbehinderte und Senioren stellen bei einem entsprechenden Angebot ein Potential**

#### 5. Kosten - Verkehrsverbund

Das Fahrkartenangebot ist sehr unübersichtlich und verwirrend. Es gibt zahlreiche Sondertarife mit unterschiedlichen Einschränkungen. Sollte ein Fahrgast jedoch ein Einzelticket lösen müssen, ist der Preis unverhältnismäßig hoch. Für Fahrgäste, die wenig fahren oder vom eigenen Auto auf Bahnfahren umstellen wollen sind die Fahrkosten abschreckend. Ebenso erscheinen Berufspendlern die Monatsickets zu teuer, zumal das Angebot noch deutlich zu verbessern ist.

Von Verkehrsverbund kann derzeit keine Rede sein. Er ist einer der wichtigsten Bausteine, um in der Bevölkerung eine breite Akzeptanz für den ÖPNV zu schaffen. Dazu gehören:

- Abgestimmte Fahrpläne für Bahn, Bus und Rufbus
- Einheitliches Auftreten in der Öffentlichkeitarbeit (Corporate Design)
- Einheitliche Information für alle Verkehrsmittel
- Einheitliches Ticketing

Ein Tarifverbund mit übersichtlichen und verständlichen Tarifen ist zu schaffen, damit kundenfreundlich Verkehrsträger übergreifend genutzt werden können. Vorbereitungen für den Tarifverbund, z.B. die Gründung eines landkreisübergreifenden Zweckverbandes sind bereit jetzt zu treffen.

In Stadtbereichen ist die Einführung eines 365-€-Ticket (pro Jahr) beabsichtigt. Im Zuge gleichwertiger Lebensbedingungen sollte auch im ländlichen Raum die Nutzung des ÖPNV mit günstigen Tarifen gefördert werden.

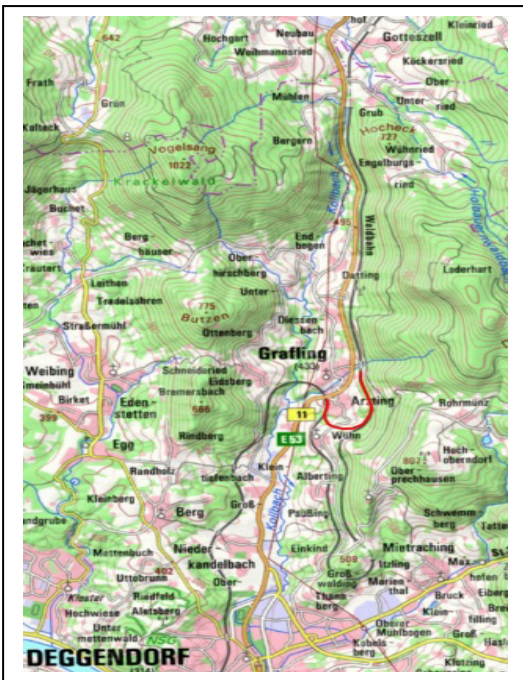
- **Unübersichtliches Fahrpreisangebot**
- **Fahrpreise - Einzeltickets zu teuer**
- **Dringend Verkehrsverbund mit einheitlichen Tarifen**
- **Vorbereitungen zur Organisationsform des länderübergreifenden Tarifverbundes**
- **Gleichwertige Lebensverhältnisse auf dem Land (365 €-Ticket)**

## 6. Anregungen zur Verbesserung des Schienenverkehrs

Der ÖPNV wird in den nächsten Jahren angesichts des Klimawandels deutlich zulegen. Das bedeutet, dass auch das ÖPNV-Angebot verstärkt werden muss. Das Waldbahnnetz ist das Rückgrat des ÖPNV in unserer Region. Fahrzeit und Fahrdauer wird ein wichtiger Aspekt sein. Überlegungen dazu sollten erlaubt sein, um Maßnahmen anzuregen. Als langfristige Ziele könnte man vorgeben:

- WBA 4 Strecke: von Viechtach nach Gotteszell in weniger als 30 min Fahrzeit
- WBA 1 Strecke: von Bayerisch-Eisenstein nach Plattling im Halb-Stundentakt mit Begegnungspunkt in Gotteszell.

Derzeit beträgt die Fahrzeit zwischen Viechtach nach Gotteszell etwa 41 Minuten. Es bestehen derzeit wegen der Bahnübergänge zahlreiche Langsamfahrstellen und das Begegnungsmanöver in Teisnach ist zeitraubend. Bessere Sicherung der Bahnübergänge und Beseitigung der Langsamfahrstellen könnten Abhilfe schaffen. Auch ließen sich die Fahrgeschwindigkeit in den Kurven durch entsprechende Kurvenführungen und Überhöhungen beschleunigen, so dass die Fahrzeit zwischen Viechtach und Gotteszell deutlich unter 30 Minuten verkürzt werden kann. Die Strecke ist dann mit einem Zug ohne Begegnungsverkehr hin und zurück mit einer Fahrzeit unter einer Stunde zu befahren, was wesentlich wirtschaftlicher ist, als es derzeit mit zwei Zügen möglich ist.



Ein Gewinn allerdings wäre es erst dann erzielt, wenn der Begegnungspunkt des Zuges aus Plattling mit dem aus Zwiesel auf der Hauptlinien WBA 1 an den Bahnhof Gotteszell verlegt werden kann, da dadurch die Wartezeit entfällt. Die Verlegung des Begegnungspunkt auf der Hauptstrecke könnte beispielsweise dann erreicht werden, wenn die Schleife am Ulrichsberg deutlich verkürzt wird. Die Schleife wurde vor über hundert Jahren gebaut, da die Dampflokomotiven die Höhenunterschiede nicht bewältigen konnten. Nach unseren Recherchen ist das keine Utopie, sondern auch mit zulässigen Radien und Steigungen machbar, wie die Karte zeigt.

Natürlich bedarf es Planungs- und Bauaufwand und vor allem finanzielle Mittel. Mit diesen Maßnahmen wären ca. 10 Minuten Zeit auch auf der Hauptstrecke zu gewinnen. Um künftigen ÖPNV-Anforderungen gerecht zu werden, wird es künftig notwendig werden, auf der Hauptstrecke auch ein Halbstundentakt einzuführen

- **WBA 4 - Beseitigung der Langsamfahrstellen**
- **Beschleunigung der Fahrzeit auf unter 30 Minuten (Begegnungsverkehr Teisnach, Kurven verbessern)**
- **WBA 1 - Begegnungspunkt nach Gotteszell verlegen**
- **Verkürzung der Ulrichsbergsschleife, bis zu 10 Minuten Zeitgewinn**

## 7. Schlussbemerkung

Eine große Zahl politischer Mandatsträger auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene haben sich für die Stärkung des ÖPNV ausgesprochen und im Landkreis Regen insbesondere für den Erhalt der Strecke Viechtach-Gotteszell. Darunter waren auch anlässlich des Besuch in Viechtach zur Campusbewilligung Horst Seehofer, zu der Zeit Bayerischer Ministerpräsident und kürzlich, anlässlich eines Besuche beim

Handwerkerverein Viechtach Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger. Staatsminister a.D. Helmut Brunner konnte noch während seiner aktiven Zeit die 3 jährige Verlängerung des Probetriebs bewirken. Es gibt viele gute Gründe, was in zahlreichen Berichten dokumentiert ist, dass sie weiterhin bestehen bleibt. Das 1000er-Fahrgastkriterium darf daher nicht das einzige Argument sein, das über den Fortbestand der Strecke bestimmt.

Der Probetrieb bedeutet Planungsunsicherheit in vielen Bereichen. Provisorien bleiben erhalten und laden nicht ein, das Potential angemessen zu steigern. Eine Beendigung des Bahnbetriebs würde den Bereich Viechtach wieder in kurzer Zeit vom ÖPNV abkoppeln. Große wirtschaftliche Nachteile, zum einen für die Ferienregion, zum andern als Wirtschaftsstandort sind zu erwarten - auch dann, so die Einschätzung des Vereins, wenn Busse statt Bahn die Anbindung an den Fernverkehr liefern. Mit Bussen ist der Tourismusverkehr ins Regental nicht möglich, Kosten werden nicht eingespart, sondern auf Grund nicht vergleichbarer Rentabilitätsberechnungen nur verlagert. Den Schienenverkehr als Rückgrat in Frage zu stellen ist nicht gerechtfertigt und nach dem bisherigen Erfolg des Probetriebs über etwa 2,5 Jahre dem Bürger nicht vermittelbar. Unter dem Aspekt, dass die Akzeptanz des ÖPNV künftig steigt, ist das notwendige Fahrgastpotential erschließbar.

Ein für Berufstätige gut abgestimmtes ÖPNV-Konzept unterstützt die regionalen Betriebe, bei der Suche nach Fachkräften und Auszubildenden. Ein klares Bekenntnis seitens der Betriebe zu einem guten ÖPNV und eine Förderung ihrer Bediensteten, wenn es möglich ist, auch den ÖPNV zu nutzen, wäre ein wichtiges Zeichen. Schließlich sind sie auch Nutznießer und haben eine Mitverantwortung.

Mobilität betrifft viele Bereiche, sodass zu den Fachleuten des Landkreises und des Planungsbüros relevante Verkehrsträger, Wirtschaftsförderer, Regionalmanager und Touristiker in das vom Landkreis mit der BEG bestellte Gutachten einzubinden sind. Auch erwartet der Verein, dass Körperschaften, die sich ehrenamtlich mit hohem Engagement dafür einsetzen, Beachtung finden. Aus den bisher bekannten Berichten ist dies nicht ersichtlich.

Dieses Positionspapier ist ein Beitrag aus der Praxis. Es soll Impulse zum laufenden Gutachten geben, die u.a. weit in die Zukunft reichen, und den anschließenden Entscheidungsprozess unterstützen.

- **Politik bekräftigt, den ÖPNV auszubauen mit Schwerpunkt auf Schienenverkehr**
- **Einstellen des Bahnverkehrs nach dem Probetrieb ist nicht mehr zu vermitteln**
- **Probetrieb erschwert 1000er - Kriterium zu erfüllen**
- **Firmen und Betrieb als Nutznießer mit in der Pflicht**
- **Konzept unter Einbindung des Wirtschaftsförderers, des Regionalmanagers und der Touristiker, sowie der Körperschaften, die sich ehrenamtlich mit Engagement dafür einsetzen**