



Eckpunktepapier: 10 Forderungen an einen Verkehrsverbund Donau-Wald

Dipl.-Geograf Michael Brockelt
Dipl.-Ing. Friedrich Papke
Prof. Dr. Thomas Schempf

Ilztalbahn GmbH
Waldkirchen, 04.01.2021

Die Ilztalbahn GmbH begrüßt die Schaffung eines Verkehrsverbundes für den Donaauraum und den Bereich des Bayerischen Waldes ausdrücklich. Wir sehen in diesem Verbund einen bedeutenden Meilenstein zur Förderung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs in der Region.

Mit den folgenden zehn Eckpunkten lenken wir den Blick auf die vorrangig umzusetzenden Aspekte, damit dieser Verbund zu einem Erfolg werden kann und einen wirksamen Beitrag zur Verkehrswende und dem Klimaschutz leistet.

1. Bündelung der Kompetenzen – Angebot aus einem Guss

In Bayern sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (Busverkehr). Durch die Bündelung der Aufgabenträgerschaft in einem Verkehrsverbund in Form eines Zweckverbandes werden wichtige Kompetenzen zusammengeführt und Synergien bei der Vergabe, Planung und Kundeninformation erschlossen. Die bisherigen Aufgabenträger behalten als Verbandsmitglieder ihren politischen und verkehrlichen Einfluss und wirken so bei strategischen Fragen und der Angebotsgestaltung weiterhin mit. Der Freistaat Bayern bleibt auch im Verbundraum Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Eine reine Tarifgemeinschaft oder ein Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen ist dagegen kein Verkehrsverbund in diesem Sinn. Um die notwendige Verkehrswende anzustoßen, bedarf es eines umfassenden „echten“ Zusammenschlusses der Aufgabenträger mit klarer politischer Zielsetzung.

2. Verbundraum nicht zu klein denken

Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger endet nicht an Stadt- oder Landkreisgrenzen. Der Verkehrsverbund muss daher grenzüberschreitende Linien und Tarifangebote fördern und integrieren. Wir fordern daher, den Verkehrsverbund umfassend zu konzipieren. Im ersten Schritt sehen wir hier die Region Donau-Wald als geeigneten Raum. Mittel- und langfristig ist ein einheitlicher Verkehrsverbund unter Einbeziehung der grenznahen Regionen in Oberösterreich und Südböhmen anzustreben.

3. Zukunftsorientierte Angebotsplanung statt Fortschreibung des Status Quo

Der Verkehrsverbund muss sich den Aufgaben der Zukunft stellen. Vor allem im Hinblick auf die Klimaschutzziele muss der umweltfreundliche öffentliche Verkehr mit Bahn und Bus eine wichtigere Rolle auch im ländlichen Raum spielen. Es ist ein attraktives, für jedermann/-frau nutzbares Angebot zu konzipieren. Es darf nicht dabei bleiben, dass der öffentliche Verkehr nur ein Angebot für diejenigen ist, die kein Auto zur Verfügung haben. Eine wichtige Rolle spielt hierbei der regionale Zugverkehr, der erwiesenermaßen von den Benutzern besser angenommen wird als der Busverkehr.

4. Taktverkehr mit Bahnen und Bussen auf den Hauptachsen, flexible Angebote als Zubringer

Das anzustrebende Verkehrsangebot ist unter Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur und Verkehrsverflechtungen hierarchisch zu strukturieren – mit einer hohen Erschließungsqualität auch in dünn besiedelten Bereichen.

Die Eisenbahn stellt das Angebot auf den Hauptachsen sicher. Wo keine Schienen liegen, übernehmen Buslinien im dichten Takt diese Aufgabe. Abseits der Hauptachsen binden spontan buchbare Rufbussysteme oder andere flexible Bedienungsformen jeden Ort an. Selbstverständlich müssen die einzelnen Angebote aufeinander abgestimmt sein und die Anschlüsse in der Praxis zuverlässig und gut funktionieren.

5. Vorhandene Infrastrukturen ausbauen, Eisenbahnstrecken reaktivieren

Das Angebot auf in Betrieb befindlichen Bahnstrecken muss durch Streckenausbauten und zusätzliche Haltepunkte attraktiver werden. Bislang nicht genutzte oder stillgelegte Eisenbahnstrecken müssen hinsichtlich ihres verkehrlichen Nutzens geprüft und bei positivem Ergebnis zeitnah reaktiviert werden.

Reaktivierte Bahnstrecken können ihrer Funktion als regionale Hauptachsen gerecht werden (Gotteszell – Viechtach, Passau – Waldkirchen – Freyung, Passau – Hauzenberg, Vilshofen – Ortenburg, Deggendorf – Hengersberg). Es ist zu prüfen, wie eine – aktuell auch für den Raum Regensburg untersuchte – Regio-S-Bahn für die Bahnknoten Passau und Plattling umgesetzt werden kann.

6. Mit einfachen und günstigen Tarifen Zugangsbarrieren senken

Wichtig ist ein einfaches, leicht verständliches Tarifsystem, mit Kostenvorteilen für regelmäßige Nutzer. Stammkunden profitieren von günstigen Monatskarten und BahnCard-Anerkennung in einem verständlichen und transparenten Tarifsystem.

Für Gelegenheitskunden müssen attraktive Einzel-, Tages- sowie Gruppenfahrkarten buchbar sein und überregionale Angebote wie das Bayernticket anerkannt werden. Die Fahrkarten müssen sowohl über eine Verbund-App, direkt im Fahrzeug oder auch über ein dichtes Netz von personenbedienten Verkaufsstellen erworben werden können.

7. Eine starke Marke, um mehr Kunden zu gewinnen

Alle Verkehrsmittel im Verbund müssen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen. Umfassende Werbekampagnen zu Verbindungen, Tarifen und Ausflusstipps stärken das Marketing des Verbundes.

Auf Verbundebene ist eine zentrale Informationsstelle (Mobilitätszentrale) einzurichten, die kompetent alle Frage rund um die Mobilität in der Region beantworten kann. Diese Informationsstelle muss zu den Betriebszeiten des Öffentlichen Verkehrs erreichbar sein. Darüber hinaus betreibt die zentrale Informationsstelle auch Zweigniederlassungen vor Ort, um möglichst nah am Kunden zu sein.

8. Qualität und Barrierefreiheit durch Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur fördern

Die gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit ist im gesamten Nahverkehr nicht nur ein wichtiges Qualitätsmerkmal, sondern eine Voraussetzung dafür, dass der Nahverkehr gerade auch in Zeiten des demographischen Wandels für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich bleibt. Insofern handelt es sich bei Barrierefreiheit auch um einen Aspekt der Daseinsvorsorge. Der Verkehrsverbund muss daher Investitionen in barrierefreie Niederflurfahrzeuge fördern und den behindertengerechten Ausbau von Haltestellen vorantreiben.

Ebenso muss die Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe und Haltestellen durch die Ausstattung mit Wartemöglichkeiten, Beleuchtung und dynamischen Anzeigesystemen verbessert werden.

9. Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund

Aus dem Verkehrsverbund muss mittelfristig ein ganzheitlicher Mobilitätsverbund werden. Das Angebot muss sowohl den öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße integrieren als auch attraktive Verleihsysteme für Autos (Carsharing) und Fahrräder (Bikesharing) bereitstellen. So kann die vollständige multimodale Reisekette von Haustür zu Haustür abgedeckt werden, z. B. durch Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen. Ladestationen für E-Bikes und E-Autos an den Zugangspunkten zum öffentlichen Verkehr sind massiv auszubauen.

10. Finanzierung sicherstellen

Die ausreichende Finanzierung des Verkehrsverbundes muss gesichert sein. Es genügt nicht, dass der Freistaat Bayern Verbundstudien finanziert; vielmehr muss er im Rahmen einer verlässlichen Komplementärfinanzierung das Angebot und notwendige Investitionen dauerhaft absichern. Was im Bereich der regionalen Straßenfinanzierung seitens des Freistaats als selbstverständlich gilt, muss durch ein dauerhaftes finanzielles Engagement auch für den klimafreundlichen Verkehr mit Bahn, Bus und Fahrrad gelten.

Ilztalbahn GmbH (ITB)

Sitz der Gesellschaft/Rechnungsanschrift: Färbergasse 1, D-94065 Waldkirchen

eingetragen beim Amtsgericht Passau, HRB 7054

Telefon: 08581 98 97 136 und 0178 96 90 327

E-Mail: schempf@ilztalbahn-gmbh.de

Ehrenamtlicher Geschäftsführer: Prof. Dr. Thomas Schempf

Stammkapital: EUR 300.000

Bankverbindung bei der Raiffeisenbank Grainet eG:

IBAN: DE93 7406 9744 0000 0666 99, BIC: GENODEF1GRT