

ÖPNV – Der Landkreis fühlt sich abgehängt

CSU-Politiker fordern für Pendler eine bessere Anbindung in die Stadt. Die Stadtbahn soll eine Regionalbahn und der Schienenverkehr „von außen nach innen“ entwickelt werden

Regensburg. (bd) Konkrete Vorstellungen, wie der öffentliche Nahverkehr zwischen Stadt und Landkreis besser vernetzt werden könnte, diskutierten bei einem Treffen der CSU-Bundestagsabgeordnete Peter Aumer, Josef Schindler, dritter Bürgermeister von Regensburg, der CSU-Landratskandidat Rainer Mißbeck und Kreisrat Fritz Dechant.

„Es ist Zeit, beim Thema Nahverkehr umzudenken“, sagt Mißbeck, „wir müssen in der Region Regensburg den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vernetzen und zusammen mit dem Ausbau der Straßen optimieren.“ Mit den großen Herausforderungen des Raums von täglich mehr als 80000 Einpendlern nach Regensburg drohe sonst der Kollaps.

„Wir haben keine Zeit, auf Antworten zu warten, die in frühestens 15 Jahren umgesetzt werden können“

„Wir haben keine Zeit mehr, auf Antworten zu warten, die in frühestens 15 Jahren umgesetzt werden können“. Der SPNV und der ÖPNV in der Region stoßen bereits jetzt an Grenzen. Außerdem drohe durch die Klage der Deutschen Umwelthilfe das Damoklesschwert von Fahrverboten, die vor allem für Pendler und die Wirtschaft aus dem Landkreis verheerende Auswirkungen hätte.

„Die derzeitigen Planungen der Stadt Regensburg lösen das eigentliche Problem nicht und bieten keine überzeugenden Antworten auf die Herausforderungen in der Region.“ Die 80000 Einpendler aus dem Umland würden nicht berücksichtigt. Die Lösung müsse ein attraktives und zukunftsfähiges Schienenpersonennahverkehrskonzept in Kombination mit den Stadtbahnplanungen sein.

„Es ist sehr bedauerlich, dass die Region Regensburg bei den Überlegungen, den ÖPNV der Zukunft zu gestalten, das grenzübergreifende Denken aufgegeben hat“, sagt Mißbeck



Josef Schindler, dritter Bürgermeister von Regensburg (v.l.), Peter Aumer, Kreisrat Fritz Dechant und Rainer Mißbeck haben eigene Vorstellungen, wie die 80000 Pendler täglich in die Stadt kommen könnten. Foto: Wagner

Ein Tram-Train-System mit leichten Nahverkehrszügen, die sowohl auf den Schienen der Deutschen Bahn als auch auf den Schienen der zukünftigen Stadtbahn fahren können, wäre eine Alternative. Diese Züge können als Mischsystem auf allen Strecken fahren. Die Stadt Regensburg kann durch weitere Linien und Verdichtungszüge mit der Stadtbahn auf das System aufbauen.

Ein Tram-Train-System vom Umland in die Stadt könnte schnell realisiert werden und wäre günstiger

Im Gegensatz zu den Stadtbahnplanungen, die mindestens 15 Jahre dauern und voraussichtlich eine halbe Milliarde Euro kosten, sei das



Der Walhalla-Bahnhof ist derzeit nicht benutzt. Dass er wieder in Betrieb gehen soll, ist politischer Konsens. Foto: Gibbs

beck. Das Bayerische Verkehrsministerium habe mit einem Schreiben vom Juli dieses Jahres auf eine Anfrage von Aumer bestätigt, dass sich Region und Stadt Regensburg im Ergebnis einig waren, „dass es sich um zwei verschiedene Bahnsysteme handeln sollte. Es wird keine Verknüpfung dieser beiden Systeme im Sinne einer Stadt-Umland-Bahn angestrebt, sondern eine optimale fahrplansenitige Verknüpfung, das heißt, an den Endpunkten der Regensburger Stadtbahn sollen künftig optimale Anschlüsse zu den Regionalzügen bestehen.“

Dieses reduzierte Denken auf die Grenzen der Gebietskörperschaften erinnere an Beispiele aus der Geschichte, als die Stadtbahn am Ende der Steinernen Brücke in Stadtamhof stehen blieb und die Fahrgäste ins Walhalla-Bockerl umsteigen mussten, um in das Umland zu gelangen.

Die Botschaft von Regensburgs Bürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer, dass das Rückgrat des zukünftigen Regensburger ÖPNV-Systems die Stadtbahn werden solle, findet Mißbeck befremdlich. Denn seit vielen Jahren sei der gemeinsame RVV der Schlüssel für die Zusammenarbeit beim ÖPNV zwischen Stadt und Landkreis.

Deshalb fordert er ein Überdenken der Planungen zu SPNV und Stadtbahn, und zwar „von außen nach innen“. Denn: „Um die Leute zum Umsteigen zu bewegen, müssen wir ihnen eine möglichst einfache und komfortable Verbindung vom Umland in die Stadt und wieder zurück bieten.“

Tram-Train-System in circa fünf Jahren zu verwirklichen und kostet nur einen Bruchteil.

Laut Mißbeck muss in einem ersten Schritt das SPNV-Gutachten, das die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Auftrag des Freistaats erstellt, um die regionale S-Bahn-Variante erweitert werden. Darin muss die Reaktivierung von bereits bestehenden Strecken, beispielsweise von Langquaid und Schierling oder von Burglengenfeld einbezogen werden.

Auch Josef Schindler, dritter Bürgermeister des Markts Regenstein, sieht hier die Lösung. „Durch weitere Haltepunkte, zum Beispiel in Regenstein und Zeitlarn, und Knotenpunkte in der Stadt, kann eine direkte Verbindung geschaffen werden.“ Aumer erklärt: „Eine Schlüsselfunktion kommt dabei der Reaktivierung des Haltepunkts Walhallastraße zu.“ Er ist seit verganginem Jahr in intensiven Gesprächen mit Stadt und Deutscher Bahn, um dieses Projekt voranzubringen. ÖPNV-Experte Fritz Dechant fordert, „dass bereits jetzt damit begonnen wird, das vorhandene Bussystem auf die neuen Anforderungen einer Regionalbahn vorzubereiten. Ohne funktionierende Zubringerbusse wird auch der Schienenpersonennahverkehr nicht funktionieren.“

Aktuell fehle in der Stadt und im Landkreis der politische Wille, als gemeinsame Region über die eigenen Grenzen hinweg zu denken, sagt Mißbeck. „Die Probleme können nur gemeinsam gelöst werden. Der Landkreis muss hier seine pas-

sive Haltung aufgeben und sich für eine Lösung einsetzen, die alle Bürger im wahrsten Sinne des Wortes mitnimmt.“

Zu den Vorwürfen der beiden Politiker hat sich auf Nachfrage die Pressestelle der Stadt geäußert. „Das Ziel, den Schienenpersonennahverkehr und den ÖPNV zu verknüpfen, wird auch von der Stadt Regenstein verfolgt“, sagt eine Sprecherin. So sei in den vergangenen Jahren zum Beispiel der Haltepunkt Burgweinting ausgebaut beziehungsweise der Haltepunkt Prüfening in seiner Struktur (Barrierefreiheit auf der Nordseite) verbessert worden. Auch die Reaktivierung des Haltepunkts Walhallastraße werde durch die Stadt mit Nachdruck bearbeitet.

Die geplante Stadtbahn solle in einem ersten Schritt auch an den beiden Endpunkten Wutzlhofen mit einem neuen und in Burgweinting mit dem bestehenden Haltepunkt mit dem SPNV verknüpft werden. Die Realisierung eines ersten Kernnetzes für die Stadtbahn stelle für die Stadt und die Region, trotz der erwarteten Förderung, eine enorme Herausforderung in verkehrlicher, finanzieller und bautechnischer Hinsicht dar.

Bei der Planung stünden auch die Pendlerströme immer im Fokus der Überlegungen. Derzeit werde an einer Studie unter Beteiligung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), RVV, Deutscher Bahn und benachbarter Landkreise mit der Stadt Regenstein gearbeitet. „Geprüft wird hierbei“, sagt die Spre-

cherin, „unter welchen Rahmenbedingungen der schienengebundene Nahverkehr in Regenstein und in der Region ausgeweitet werden können: Wo können mehr Züge fahren und wo sind neue Haltepunkte möglich?“

*Gerade am Anfang ist ein
angemessenes Verhältnis
von Kosten zu Nutzen
elementar*

Der Forderung, gleich zu Beginn das Umland mit in die Planungen miteinzubeziehen, erteilt die Stadt aus wirtschaftlichen Gründen eine klare Absage. „Gerade am Anfang ist ein angemessenes Verhältnis zwischen Infrastrukturinvestition und dem damit erzielbaren Nutzen von elementarer Bedeutung“, sagt die Sprecherin der Stadt. In den zentralen Streckenästen, in denen auch Busverkehre ersetzt werden, seien der Nutzen und die Auslastung stets höher und rentabler als an den Außenästen.

Trotzdem habe die Stadt die Erweiterung ins Umland perspektivisch im Auge. Zunächst gelte es jedoch, den guten ÖPNV mit Linienbussen im RVV mit den ersten Ausbaustufen im SPNV und beim schienengebundenen ÖPNV optimal zu verknüpfen und so die Qualität des schienengebundenen Nahverkehrs in der Summe für möglichst viele Fahrgäste zu steigern.