Neun Linien im Takt durch den Landkreis

Busse Kreistag heißt Konzept für den neuen Öffentlichen Personennahverkehr einstimmig für gut. Geplanter Start ist 2021. Rückgrat soll Strecke über Scheidegg nach Lindenberg und Weiler sein

VON PETER MITTERMEIER

Westallgäu Der Nahverkehr im Landkreis steht vor einem Quantensprung. Ab dem Jahr 2021 sollen deutlich mehr Busse auf neun neu gestalteten Linien unterwegs sein. Die wichtigsten Orte werden nach Stand der Dinge ohne Umstieg direkt erreichbar sein und das überwiegend im Stundentakt. Der Kreistag hat ein entsprechendes Konzept einstimmig für gut befunden. „Der ÖPNV wird neu gedacht“, sagte Landrat Elmar Stegmann im Kreistag. Insgesamt rechnet der Kreis mit jährlichen Mehrkosten in Höhe von gut einer Million Euro.

„Ich sehe große Chancen für einen attraktiven ÖPNV und deutlich mehr Fahrgäste.“

Fachplaner Peter Schoop, der sein Konzept im Kreistag vorstellte.

„Jeder will weniger Autoverkehr. Das schaffen wir nur mit einem besseren ÖPNV.“

Scheideggs Bürgermeister Ulrich Pfanner.

„Wir freuen uns, dass endlich das Fenster aufgestoßen wird und der ÖPNV-Mief nach draußen weht.“

Alexander Kiss über das Ende der jahrelangen „Stagnation“ in Sachen Busverkehr.

Peter Schoop hatte sein Konzept bereits im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr vorgestellt. Wie dort, stieß es auch im Kreistag auf breite Zustimmung. Neun Linien sind vorgesehen. „Rückgrat“ soll die Westallgäu-Linie sein, die die beiden Zentren Lindau und Lindenberg verbindet und weiter nach Weiler führt. Sie „verspricht laut Schoop „das meiste Potenzial“. Verkehren werden die Busse auf dieser Linie über Hörbranz und Scheidegg.

Wesentlich ist der Takt: Die Busse werden auf den meisten Linien stündlich zu festen Zeiten unterwegs sein. Das, so Schoop, sei für einen attraktiven Nahverkehr „unverzichtbar“. Der Takt gilt den ganzen Tag bis zum frühen Abend – auch während der Ferien. Denn mit dem Konzept hat der Kreis nicht zuletzt Berufspendler im Blick. Abgestimmt ist der Takt auch auf die Bahn. Deren Konzept sieht ab dem Jahr 2021 selber einen 60-Minuten-Takt auf den Strecken Lindau – Hergatz – Wangen und Lindau – Kempten weiter Richtung München, beziehungsweise Augsburg vor.

Bisher steht ein Grobkonzept. Es soll nach und nach verfeinert werden. Das betrifft auch den Schülerverkehr. Er ist in den Takt eingebunden. Wo sich das nicht bewerkstelligen lässt, sind ergänzende Verbindungen geplant. „Das Niveau bleibt insgesamt auch für den Schülerverkehr gleich, wenn der nicht sogar besser wird“, kündigte Schoop an. Denn bisher fehlt es vor allem nachmittags an Busverbindungen für Jugendliche an weiterführenden Schulen.

Umgesetzt werden kann das Konzept in zwei Stufen. Ab dem Jahr 2021 im Westallgäu und dem unteren Landkreis aber ohne das Argental. Dafür veranschlagt der Planer gegenüber dem bisherigen Angebot Mehrkosten in Höhe von 680 000 Euro im Jahr. Ab 2023 sollen dann auch die Linien im Argental verbessert werden. Das schlägt nach den Berechnungen mit weiteren 370 000 Euro im Jahr zu Buche. Bezahlen muss das der Landkreis, beziehungsweise die Kommunen über die Kreisumlage. „Es muss Ihnen bewusst sein, dass der Landkreis dafür richtig Geld in die Hand nehmen muss“, sagte Stegmann.

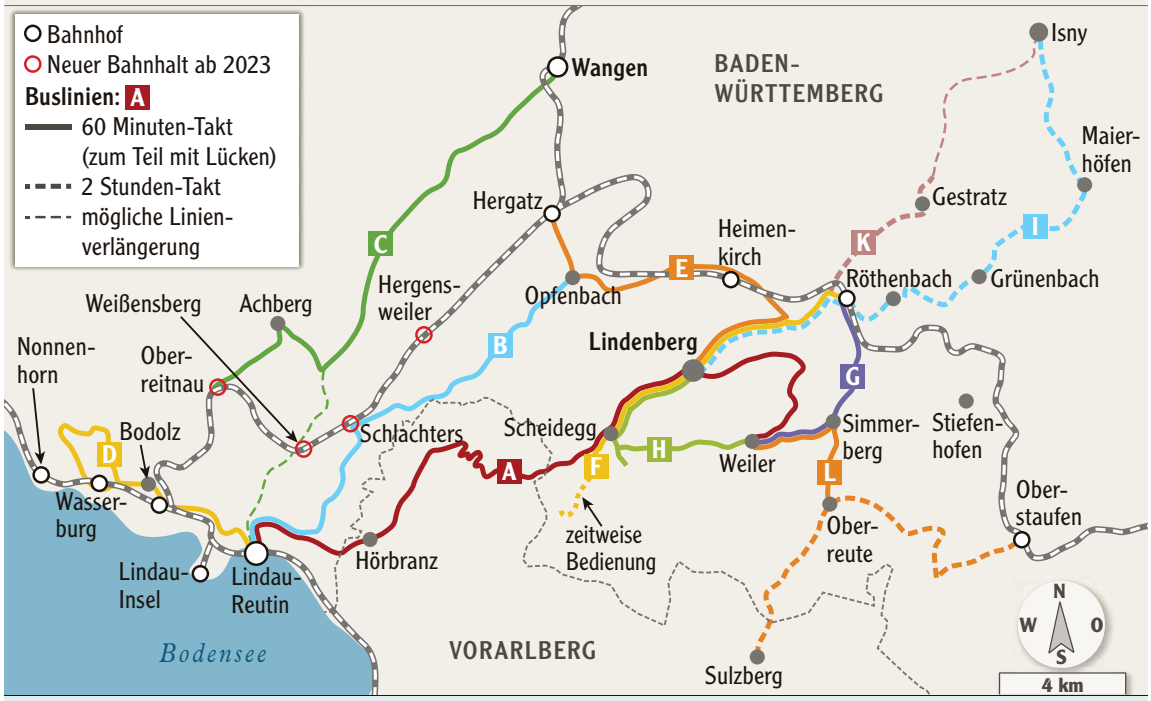
Die Räte stehen geschlossen hinter dem Konzept. Ihr gemeinsames Ziel ist es, deutlich mehr Fahrgäste – Einheimische und Urlauber – in die Busse zu bringen. „Es ist wichtig, jetzt mal anzufangen“, sagte Kreisrat Thomas Kühnel und fügte an: „Dann schauen wir, wie sich die Fahrgastzahlen entwickeln.“ Er hält später auf manchen Strecken einen 30-Minuten-Takt für denkbar. „Wir gehen auf Erfolgskurs“, ist auch Eberhard Rotter überzeugt. Dafür sei ein zuverlässiger Taktverkehr wichtig – aber auch die Anschlusskette Bahn-Bus. Das auf den Kreis zukommende höhere Defizit sah Rotter nicht so pessimistisch, weil der Kreis unter anderem zusätzliche Fördermittel des Freistaates erhalte. Angelika Eller-Wiedemann sprach von einem „Konzept für moderne Mobilität“. Die Ausgaben „werden sich langfristig rechnen“.

Die Räte sehen im Übrigen auch bei dem neuen Konzept noch Ausbaumöglichkeiten. Scheideggs Bürgermeister Ulrich Pfanner denkt an einen Verbund mit Vorarlberg. Und Margret Mader bat, die kleinen Landgemeinden nicht zu vergessen. Dabei hatte sie nicht zuletzt Stiefenhofen im Blick. Die Gemeinde profitiert von dem Konzept nicht.

Ein paar Unsicherheiten gibt es zudem noch: So müssen am neuen Bahnhof in Lindau-Reutin mindestens vier Haltekanten für den ÖPNV entstehen. Der Bahnhof muss zudem auch während der Bauphase bedient werden können. Der Landkreis befinde sich dazu in „intensivem Kontakt mit der Stadt“, sagte Eduard Stützle, Nahverkehrsfachmann des Landratsamtes auf entsprechende Nachfragen der Räte.

Nicht abschließend geklärt ist die Frage, wie die Schüler im Bereich Sigmarszell/Hergensweiler Richtung Lindau kommen werden. In dem Bereich sollen Bahnhalte reaktiviert werden. Parallelverkehre von Bus und Bahn soll es nicht geben. Die Bahn AG hat in ihre Wirtschaftlichkeitsberechnung die Schülerverkehre als „Potenzial mit einbezogen“, bestätigte Stützle auf Nachfrage von Walter Matzner. Für die Schüler wäre die Nutzung des Zuges aber teils sehr umständlich, wie Matzner am Beispiel Niederstaufen zeigte. Jugendliche aus dem Ort müssten mit dem Bus nach Schlachters fahren, dort in den Zug umsteigen, in Aeschach wieder aussteigen und weiter acht Minuten zu Fuß zur Schule laufen. Nach derzeitigem Stand wird es das aber wohl eher nicht geben. Stützle: „Wir wollen den Verkehr so gestalten, dass er den Schülern zumutbar ist.“

Vorgesehenes Busliniennetz für den Landkreis Lindau ab dem Jahr 2021



QUELLE: METRON

WA INFOGRAFIK: STB