



PRO

Runter vom Abstellgleis
Von Peter Püschel

Was die Anbindung an das überregionale Bahnnetz betrifft, fühlt sich die Region Freyung-Waldkirchen wie auf dem Abstellgleis. Und sie sehnt sich nach einer Alternative zur viel befahrenen B 12. Es könnte so einfach sein: Der Verkehrsweg ist da, dank großartigen ehrenamtlichen Engagements hervorragend in Schuss; man bräuchte keine millionenschweren Investitionen, müsste keine hässlichen neuen Schneisen in die Landschaft schlagen. Man könnte sofort losfahren.

Deshalb stehen der Landkreis Freyung-Grafenau und die Ilztalbahnh-Städte Freyung und Waldkirchen hinter dem Ziel, einen Regelbetrieb nach Passau zu realisieren. Die Bahnlinie weiterhin nur für Ausflugsverkehre zu nutzen wäre eine verschenkte Chance, bietet sie doch zusätzlich zu den ökologischen Vorzügen ein großes strukturpolitisches Potenzial. Für Pendler, für Urlauber, für Schüler, für die heimische Wirtschaft könnte die Bahn ein echtes Plus bieten. Ob das funktioniert, ob es letztlich genügend Menschen gibt, die das Angebot nutzen würden, kann derzeit keiner sagen – und genau deshalb brauchen wir die Potenzialanalyse. Damit wir endlich wissen, über was wir da so leidenschaftlich diskutieren.

Regelverkehr für die Ilztalbahn?

Landkreis Freyung-Grafenau ist dafür – Landkreis Passau befürchtet Nachteile – Fragen ans Ministerium

Freyung/Passau. Die Ilztalbahn verbindet Passau und Freyung, seit 1892 fahren die Züge zwischen diesen beiden Orten. Bis kurz vor Fürsteneck verläuft die Strecke im Ilztal, entlang des Osterbachs geht es bis nach Waldkirchen, dort macht sie eine 180-Grad-Kurve und führt nach Freyung. Haltestellen gibt es aktuell in Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck, Fürsteneck, Neuhausmühle, Röhrnbach, Waldkirchen und Freyung.

Zwei weitere Bahnstrecken wurden, von der Ilztalbahn ausgehend, gebaut: Ab November 1910 verband eine Bahnstrecke Waldkirchen mit Haidmühle, wenige Jahre später wurde die Eisenbahnverbindung zwischen Degendorf und Kalteneck gebaut. Die Strecke diente für den Transport von Granit und Holz aus dem Bayerischen Wald, aber auch für die Personenbeförderung.

Seit 1980 wurde der Verkehr auf der Ilztalbahn immer mehr zurückgefahren, nach dem Wegfall des Anschlusses nach Jandelsbrunn ging der große Güterkunds Knaus verloren. 2001 gab die Bundeswehr in Freyung ebenfalls ihren Güterverkehr auf, 2005 wurde die Stilllegung der Strecke genehmigt. Was tun mit der Trasse? Es gründeten sich zwei Fördervereine. Der eine wollte einen Radweg statt der Gleise, der andere wollte wieder Züge fahren lassen. Am Ende setzten sich die Kämpfer für den Erhalt der Bahnstrecke durch:



Die Ilztalbahn am Bahnhof Freyung: Ob ein Regelverkehr eine Chance hat und ob mit ihm Nachteile für den bisherigen ÖPNV in den Anliegergemeinden zu befürchten wären, soll geklärt werden. – Fotos: Archiv PNP

Seit einigen Jahren fahren wieder Züge auf der Ilztalbahn, es gibt touristischen Verkehr an den Wochenenden und an den Feiertagen zwischen Mai und Oktober.

Nach dem Wochenendverkehr will die „Ilztalbahn“ nun in den Regelverkehr einsteigen – also auch an Wochentagen Züge in einem bestimmten Takt fahren lassen. Weil das aber Geld kostet und weil es hier auch um Zuschüsse geht, wird zuvor eine Potenzialanalyse verlangt, ob sich das überhaupt rechnet.

Während der Landkreis Freyung-Grafenau grundsätzlich dafür ist, befürchtet der Landkreis Passau, bei einem positiven Ergebnis der Analyse könne es zu

Nachteilen im eigenen öffentlichen Personennahverkehr und vor allem bei der Schülerbeförderung kommen, wenn dann die Buslinien auf den Bundesstraßen 12 und 85 in Richtung Passau als Parallelverkehr eingestuft und damit eingestellt würden. Denn nach dem Gesetz gilt der Grundsatz „Bahn vor Bus“, deshalb lehnt man im Passauer Land eine Potenzialanalyse ab – auch den Vorschlag des Freyunger Stadtrats, die Analyse auf eigene Kosten zu erstellen, in der Hoffnung, sie würde damit nicht bindend sein. Dem widerspricht die Bayerische Eisenbahngesellschaft und der Landkreis Passau bleibt bei seinem Nein.

SO GEHT'S WEITER

Um Klarheit in die Angelegenheit zu bringen, hat das Passauer ÖPNV-Referat einen Fragenkatalog fürs Bayerische Verkehrsministerium ausgearbeitet, der das „Was-wäre-wenn“-Spiel beenden und eine fundierte Entscheidungsgrundlage bieten soll. Der Katalog wird derzeit mit der Stadt Passau und dem Landkreis FRG abgestimmt, dann werden auch die Anliegergemeinden einbezogen. Im Frühjahr rechnet man am Landratsamt mit einer Antwort des Ministeriums. Dann soll ein Treffen zwischen den betroffenen Landräten und Bürgermeistern zur Klärung stattfinden. – rot/fl

CONTRA

Kein Ersatz für Busse
Von Tanja Rometta



Sein Buslinien-Netz lässt sich der flächenmäßig drittgrößte Landkreis Bayerns was kosten: Rund zehn Millionen Euro wendet das Passauer Landratsamt jährlich für seinen ÖPNV auf, davon vier Millionen aus Eigenmitteln. Die Dimensionen sind groß: Es gilt, 38 Gemeinden auf 1530 Quadratkilometern zu verbinden und den gut 190 000 Einwohnern ein möglichst dichtes Netz an Busverbindungen zu bieten. Dafür legen die ÖPNV-Busse pro Jahr 5,5 Millionen Kilometer zurück, an Werktagen sind rund 150 Busse unterwegs, 30 000 Fahrgäste werden pro Tag befördert.

Ein viel gelobtes und gut funktionierendes System, das heute vor allem eines ist: verlässlich. Das will sich der Landkreis nicht kaputt machen lassen für etwas, das mehr Aufwand bringen würde als Nutzen. Denn die Ilztalbahn ist im Passauer Land zwar eine Attraktion für Touristen, kann aber allein schon wegen ihrer wenigen, abseits gelegenen Haltestellen keine so große Rolle spielen wie im Nachbar-Landkreis und unkompliziert ganze Buslinien ersetzen. Die Regel „Bahn vor Bus“ ist hier der Knackpunkt. Solange die nicht aufgeweicht werden kann, muss das Landratsamt hart bleiben – und damit zwangsläufig als Spielverderber erhalten.

Eine staufreie Alternative

Natürlich gibt es auch im Landkreis Freyung-Grafenau nicht nur Ilztalbahnfreunde, selbst wenn die Forderung nach einem Regelbetrieb zwischen Passau und Freyung ausdrücklich von verschiedenen Parteien und Verbänden mitgetragen wird; genauso findet man auch Skeptiker oder Gegner. Doch die Beschlusslage in den politischen Gremien ist eindeutig: Das von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft geforderte „Ja“ zur Erstellung einer Potenzialanalyse fiel sowohl im Kreistag Freyung-Grafenau als auch in den Stadträten Waldkirchen und Freyung einstimmig beziehungsweise mit deutlichen Mehrheiten.

Der Landkreis hat erst vor einhalb Jahren eine quasi parallel zur Bahnstrecke verlaufende Schnellbuslinie nach Passau ins

Leben gerufen. Das beweist, wie wichtig für diese Region der verkehrsmäßige Anschluss an Passau ist. Die Ilztalbahn bietet sich als staufreie Alternative an.

Landrat Sebastian Gruber zeigt sich in der Frage „Bus oder Bahn“ leidenschaftsfrei. Egal – Hauptsache schnell nach Passau. Als Bahn-Fan gilt Gruber nicht, aber: „Mir persönlich ist die Potenzialanalyse sehr wichtig, weil wir dadurch das Thema versachlichen und somit keine ideologische Diskussion für oder gegen die Bahn führen müssen.“

Der Freyunger-Bürgermeister Dr. Olaf Heinrich dagegen ist ein ausgesprochener Befürworter eines Regelverkehrs auf der Ilztalbahn. Und er weiß den gesamten Stadtrat hinter sich. Als Bezirktagspräsident träumt er sogar von einer durchgehenden Bahnlinie Passau-Budweis. Aber in Freyung

wäre man schon froh, wenn spätestens zur Gartenschau 2022 die Besucher mit der Bahn anreisen könnten. Im September hat der Stadtrat deshalb einstimmig beschlossen, die Potenzialanalyse notfalls selbst auf den Weg zu bringen und aus eigener Tasche zu bezahlen – bei allem Verständnis für die Sorgen der Nachbarn.

Auch der Waldkirchner Stadtrat steht dem Erstellen einer Potenzialanalyse mehrheitlich positiv gegenüber, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden: Die dabei auf die Stadt zukommenden Kosten dürfen laut Beschluss 550 000 Euro nicht überschreiten und es darf keine Verschlechterung für den Schülertransport eintreten. Bürgermeister Heinz Pollak sieht sich diesem Beschluss verpflichtet und vertritt dies auch nach außen so. – pp/chs

„Wollen keine Verschlechterung“

Ja zur Ilztalbahn, als touristische Bereicherung für den Landkreis Passau. Nein zu einer Potenzialanalyse und den möglichen negativen Folgen für den ÖPNV, die ein Regelverkehr der ITB im Landkreis bewirken könnte – das ist die Haltung des Landratsamtes Passau und der betroffenen Gemeinden in der Sache.

„Die klare Haltung der Gemeinden und des Verkehrs-Ausschusses des Kreistages von Passau zur Potenzialanalyse hat nichts mit Blockade oder Gegnerschaft zur Ilztalbahn tun“, betont Landratsprecher Werner Windpassinger. „Allerdings gilt alleine die Vorgabe, dass der Öffentliche Personennahverkehr und die Schülerbeförderung im Landkreis Passau sich unter keinen Umständen verschlechtern dürfen.“ Zu Recht sei im Freyunger Stadtrat auf den mit „großem Aufwand“ hervorragend

organisierten ÖPNV im Landkreis Passau“ verwiesen worden.

Das Problem sind die abseits gelegenen Haltepunkte der ITB im Passauer Land: „Im Gegensatz zu Freyung-Grafenau verläuft die Trasse bei uns weitgehend nicht durch größere Orte. Unsere Haltepunkte sind in Kalteneck, Fischhaus und Jacking. Das würde einen aufwändigen und zeitraubenden Zubringerverkehr zu den abgelegenen Bahnhöfen und deren Ertüchtigung zu Lasten der Gemeinden erzwingen.“ Dies habe sowohl die Anlieger-Gemeinden Tiefenbach, Ruderting und Hutthurm als auch die große Mehrheit der Ausschussmitglieder im Kreistag über Parteigrenzen hinweg veranlasst, „eine Potenzialanalyse unter dem Vorbehalt des Verschlechterungsverbot zu bewerten“, sagt Windpassinger. Das Ergebnis: Man ist nicht für eine

Analyse. „Was den nun vorliegenden Vorschlag betrifft, diese Analyse mit Mitteln aus der Region zu finanzieren und das Ergebnis als nicht verbindlich festzuschreiben – da stellt sich die Frage nach der rechtlich möglichen Umsetzbarkeit.“ Nach Auffassung des Passauer ÖPNV-Referates sei es nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich, die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu zwingen, das Ergebnis der Analyse zu ignorieren. Auch stelle sich dann die Frage der grundsätzlichen Sinnhaftigkeit einer Potenzialanalyse.

„Sollte dennoch nach solchen Vorgaben gehandelt werden, müsste die Bayerische Staatsregierung im Vorfeld die Möglichkeit bestätigen, in diesem Sonderfall von der Rechtslage abzuweichen“, stellt Windpassinger klar. Andernfalls werde sich die Meinung nicht ändern. – rot

Wem gehört die Ilztalbahn?

Die Bahnstrecke wurde durchschnittsweise zwischen 1887 und 1892 errichtet. Ab Waldkirchen gab es auch einen Abzweig nach Haidmühle, auf dem heute der „Adalbert Stifter Geh- und Radweg“ angelegt ist. Eigentümerin der 49,6 Kilometer langen, nicht-elektrifizierten Bahnlinie Passau-Freyung ist die DB Netz AG. Die 2006 gegründete Ilztalbahn GmbH hat die Bahnstrecke Nr. 5840 im April 2009 für 50 Jahre gepachtet. Als Kooperationspartner der ITB verfügt die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) für diesen Zeitraum über eine Betriebsgenehmigung auf der Ilztalbahn. Um die Eisenbahninfrastruktur kümmert sich ehrenamtlich der über 700 Mitglieder umfassende Förderverein Ilztalbahn. Für die Nutzung der Trasse (zum Zweck von Zugfahrten) und der Gleise (zur Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen) durch Dritte erhalten die RSE und die ITB Trassen- bzw. Abstellentgelte, die je nach Nutzungszweck in Kilometerstrecken oder Gewichtsklassen verrechnet werden. – pp/hoy

Freistaat prüft nur, wenn alle für die Bahn sind

BEG: Regionale Kostenübernahme macht eine Potenzialanalyse nicht unverbindlich

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) ist ein Unternehmen des Freistaats Bayern. Sie plant, finanziert und kontrolliert den bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und prüft dabei, wo und wie in Bayern Verkehrsleistungen verbessert werden können und beauftragt damit Verkehrsunternehmen. Konkret geht es beispielsweise auch um die Frage, ob Züge in einer Region häufiger fahren sollen – wie im Fall der Ilztalbahn.

Um die Rentabilität und den Bedarf an Bahnverkehren in bestimmten Regionen zu überprüfen, bedient sich die BEG Potenzialanalysen. Für die Reaktivierung von Bahnstrecken gelten in Bayern einheitliche Kriterien. Ein wichtiger Punkt ist hierbei ein Potenzial von mehr als 1000 Reisenden pro Werktag. Weitere Kriterien sind die Bereitschaft eines Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens, die Strecke ohne Zuschüsse aus Landesmitteln zu ertüchtigen und dauerhaft zu betreiben. Außerdem dürfen die Trassen- und Stationspreise die Preise vergleichbarer DB-Strecken nicht übersteigen.



Am Ilztalbahngleis im Passauer Bahnhof: Einsteigen in den klimatisierten Regioshuttle.

„Die Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personennahverkehr bedeutet grundsätzlich eine große Veränderung der gesamten Nahverkehrssituation einer Region“, sagt BEG-Pressesprecherin Dr. Agnieszka Urban auf PNP-Anfrage. „Da sich durch den gesetzlich vorgegebenen Vorrang der Schiene im Rahmen einer Konzeption des ÖPNV zwangsläufig Auswirkungen auf die bestehende Verkehrssituation und den Bestand bisheriger Buslinien erge-

ben, wird die Reaktivierung von Schienenstrecken in den betroffenen Regionen durchaus auch kritisch gesehen.“ Denn: Ein Parallelverkehr von Bus und Bahn ist laut Artikel 2 im BayÖPNVG nicht erlaubt, was hinsichtlich der Gesamtwirtschaftlichkeit im öffentlichen Nahverkehr auch Sinn macht. „Bahn vor Bus“ lautet die Devise – und damit hat der Landkreis Passau ein Problem, stimmt deshalb einer Potenzialanalyse bislang nicht zu.

„Die Konzeption eines ÖPNV obliegt den zuständigen Aufgabenträgern, in der Regel den Landkreisen und kreisfreien Städten“, erklärt Urban weiter. „Soweit durch eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs keine wesentliche Verbesserung, sondern eher Nachteile für die verkehrliche Gesamtsituation gesehen werden, kann und wird sich die Staatsregierung über diese Beurteilung durch die Akteure vor Ort nicht hinwegsetzen.“

Das heißt: Reaktivierungsbestrebungen werden durch den Freistaat nur dann aufgegriffen, wenn entsprechende befürwortende Gremienbeschlüsse aller

betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger und Kommunen vorliegen, die zudem die Reaktivierungskriterien des Freistaats Bayern anerkennen und die Reaktivierungsbestrebungen aktiv unterstützen müssten. „Erst dann wird eine Potenzialanalyse beauftragt“, so Urban. Im Falle der Ilztalbahn sei ein solcher regionaler Konsens auf kommunaler Seite gerade nicht vorhanden. „Und weil es hier eben keine Einigkeit über den gesamtverkehrlichen Nutzen für alle Betroffenen gibt, steigt die Staatsregierung nicht in eine vertiefte Prüfung der weiteren Reaktivierungsvoraussetzungen ein.“

Dies gelte auch für die Erstellung einer Potenzialprognose, deren Ergebnis maßgeblich von den unterstellten Randbedingungen eines angepassten Busverkehrs abhängt. „Entscheidend ist hierbei ein kommunaler Konsens über die Anpassung des ÖPNV, der im Falle der Ilztalbahn nicht gegeben ist“, stellt Urban fest und betont: „Im Ergebnis ändert eine Kostenübernahme durch die Region die Regel ‚Bahn vor Bus‘ entsprechend dem bayerischen ÖPNV-Gesetz nicht.“ – gbe/rot

Stadt Passau für Potenzialanalyse

„Durchaus aufgeschlossen und positiv“ steht die Stadt Passau laut OB-Sprecherin Karin Schmeller dem Thema Regelverkehr gegenüber. Bereits Ende Mai 2015 habe sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr einstimmig für eine Potenzialabschätzung auf der Bahnstrecke zwischen Freyung und Passau ausgesprochen. Dabei hatte OB Jürgen Dupper bekräftigt, dass die Bahn positive Auswirkungen auf die Stadt habe: Entlastung der Straßen, Einkaufsverkehr, Zusatzmöglichkeit für Pendler. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen verkehrspolitischen Diskussionen sieht man von Seiten der Stadt Passau in einem attraktiven SPNV- und ÖPNV-Angebot einen wichtigen Baustein zukunftsorientierter Mobilität. Sollte der Regelverkehr zustandekommen, müsste der Fahrplan der Stadtbusse nicht angepasst werden. Über die weitere Vorgehensweise sei man allerdings noch in der Findungs- und Abstimmungsphase zwischen den drei Gebietskörperschaften – Stadt und Landkreis Passau sowie Landkreis Freyung-Grafenau. – sin