



Höchste Eisenbahn

Energiewende, demografischer Wandel, Globalisierung: Eine wichtige Stellung bei der Lösung von Problemen unserer Zeit nimmt der öffentliche Personennahverkehr ein. Gerade in Ostbayern gilt es, vorhandene Infrastruktur zu erhalten und auszubauen. Viele Menschen arbeiten an diesem Ziel. Es könnte eine Erfolgsgeschichte werden, wenn auch die Politik Nägel mit Köpfen macht

Weichen stellen für die Zukunft

Johannes Klühspies über die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für Ostbayern

Der Bahnverkehr in Ostbayern hat seit vielen Jahrzehnten einen schweren Stand. Verglichen mit den hohen finanziellen Mitteln, die Freistaat und Kommunen regelmäßig in den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur investieren, stehen Investitionen zum Erhalt und Betrieb von Bahnstrecken in Ostbayern unter einem erheblich höheren Begründungsdruck.

In den letzten Jahrzehnten wurden in Deutschland zahlreiche Bahnverbindungen betrieblich ausgedünnt oder eingestellt. An ihre Stelle traten oft rudimentäre Busverbindungen, die weder bei der Beförderungsqualität noch bei

der Bedienungshäufigkeit ein attraktives Angebot für Kunden darstellen können. In der Folge – und auch als Resultat des demografischen Wandels – kam es auch an vielen Stellen Ostbayerns zu weiteren starken Rückgängen bei der Kundennachfrage, da das insgesamt geschwächte Angebot für Bürger keine attraktive Option mehr darzustellen vermochte. Bis heute sind Mobilitätsangebote weder im ostbayerischen Busverkehr noch im regionalen Bahnverkehr eigenwirtschaftlich, sondern wesentlich von staatlichen Zuschüssen abhängig, u.a. zum Schülerverkehr. Grundsätzlich gilt: Sowohl der Bahnverkehr als auch die regionale Kfz-

Infrastruktur (Straßen) bleiben in Zukunft und dauerhaft subventionsabhängig.

Die seit Jahrzehnten andauernde Unterfinanzierung des öffentlichen Verkehrs hat u.a. dazu geführt, dass in der Wahrnehmung vieler Menschen der Bahnverkehr in der Region als eine Fortbewegungsart „nur für Arme, Alte und Schwache“ gilt. Das Wagenmaterial im Bahnverkehr ist – bedingt auch durch restriktive Ausschreibungsvorgaben – optimiert für einen Transport von möglichst vielen Menschen auf engstem Raum, unter weitgehender Vernachlässigung relevanter Komfortkriterien. Klimaanlage gelten als verzichtbarer Luxus, fünf Sitze je Reihe in einem

Bahnfahrzeug als tolerierbar. Die resultierende Sitzplatzenge, ein bedrückender Komfortmangel und begleitende Unwirtlichkeit verstärken ein negatives Image.

Wenn aber der Altersdurchschnitt der Bürger Ostbayerns stetig weiter steigt und sich somit die physischen und psychischen Fähigkeiten der Menschen im Durchschnitt weiter verlangsamen, wird es zu einer besonders wichtigen Frage, wie Mobilitätschancen für Bürger mit eingeschränkten Fortbewegungsoptionen attraktiv gesichert werden können. Speziell gilt dies für Schüler und Rentner – aber auch für Touristen.

Aufgrund des demografischen Wandels, steigender Infrastrukturkosten und vielfältiger Umwelt-Anforderungen ist es nicht mehr sinnvoll, in Ostbayern bei Mobilität auf „noch mehr Autoverkehr“ zu setzen. Daher müssen zukunftsfähige Prioritäten bei der Regionalverkehrsfinanzierung auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Hierbei dürfte der Schienenverkehr im Mittelpunkt stehen, da er eine höhere Leistungsfähigkeit, bessere Taktichte und bessere Servicequalität bieten kann als Busse. Bestandsschutz und Verbesserung des Regionalbahnnetzes sind daher besonders wichtige Anforderungen an zukunftsfähige Mobilitätskonzepte für Ostbayern.

Mobilität dürfte zunehmend mit öffentlichen Verkehrssystemen bewältigt werden – vorausgesetzt, die Regionalpolitik erkennt diesen wohl weltweiten Trend und setzt durch kluge Investitionen entscheidende Weichenstellungen speziell zu Gunsten des schienengeführten Verkehrs. Eine weitere Erfolgsvoraussetzung ist dabei, dass Kommunen in ihre heute oft unansehnlichen Bahnhöfe investieren und diese als attraktive Aufenthaltsorte gestalten: Bahnhöfe sind nicht nur Visitenkarten eines Verkehrsdienstleisters, sondern auch Aushängeschilder für den jeweiligen Standort. Moderne Mischnutzungskonzepte für Bahnhöfe eröffnen hier neue Finanzierungs- und Gestaltungsperspektiven wie etwa ein „Bahnhofscafé“ und ein „Kulturbahnhof“.

Für die Dörfer und Städte Ostbayerns wird es zu einer ökonomischen Überlebensfrage, ob sie im Standortwettbewerb einen attraktiven Bahnanschluss aufweisen können. Kommunen, die über eine gute Bahnanbindung verfügen und verlässlich in einen überregionalen Taktverkehr eingebunden sind, werden wohl zu den Gewinnern im überregionalen Wettbewerb zählen. Beispiel: Die Frage, welche ostbayerischen Städte und Gemeinden zukünftig über die Schiene mit interessanten Reisezeiten an den Flughafen München angebunden sein werden,

wird wesentlich über die Zukunftsperspektiven dieser Orte mitentscheiden.

Eine identitätsstiftende Wirkung des Bahnverkehrs auf Ostbayern und die damit einhergehende positive Bewertung in der Bürgerschaft lässt sich an Projekten ablesen, die in den letzten Jahren im bayerischen Raum beachtliche Erfolge erreicht haben. Ein Beispiel ist die Reaktivierung der Ilztalbahn – obwohl diese mit bescheidenen finanziellen Mitteln umgesetzt werden musste. Auch die von einer breiten Bürgerschaft getragene Forderung nach einer Reaktivierung der Regentalbahn (Gotteszell–Viechtach) ist eine Bemühung um qualitätsvollen öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene – und gilt als strategisches Zukunftskonzept für alle Gemeinden entlang der Bahnlinie. Auch viele weitere innovative Angebote, mit denen sich mehrere bayerische Landkreise in jüngster Zeit um eine bessere Erschließung ihrer Region durch öffentlichen Personenverkehr bemühen (Igel-Busse, Bayerwald-Ticket, Taktfahrpläne u.v.m.), haben positive Resonanz und steigende Kundennachfrage bewirkt.

Das inzwischen an vielen Orten in Ostbayern erkennbare Umdenken zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, speziell des Schienenverkehrs, trifft bisher häufig auf bayerische Behörden und Ministerien, die einer Bahn-Orientierung skeptisch gegenüberstehen, da Verkehrsbudgets noch primär auf Kfz und Straßenbau festgelegt sind. Der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), welche die Ausschreibungen von Bahnverkehr im Auftrag der Ministerien auch in Ostbayern verantwortet, fehlen aus diesem Grunde derzeit die finanziellen Mittel, um Bahnstrecken, Bahnhöfe und Fahrzeuge modernisieren zu lassen. Für Ostbayern erscheint es daher empfehlenswert, die BEG im Bemühen zu unterstützen, vom Freistaat ein deutlich größeres finanzielles Budget zur Modernisierung des regionalen Schienenverkehrs zu erhalten – damit die BEG auch in Ostbayern noch stärker für attraktive Mobilitätsangebote auf der Schiene sorgen kann.

JOHANNES KLÜHSPIES

Johannes Klühspies ist Professor für Verkehrsträgermanagement an der TH Deggendorf.

www.mobilitaetsmanagement.info

Foto linke Seite: Moderner Nahverkehr braucht Investitionen in neue, kundengerechte Fahrzeuge.
Foto unten: Schülerverkehr in der Waldbahn. Der Regionalbahnverkehr Ostbayerns ist von staatlichen Zuschüssen z.B. für Schülerverkehrsbeförderung abhängig. Fotos: Johannes Klühspies



„Die Bahn braucht eine Lobby in der Region“

Die Vereine „Wanderbahn im Regental e.V.“ und „Go-Vit e.V.“ setzen sich für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der idyllischen Bahnstrecke Viechtach-Gotteszell ein

Am 30. April 1991 wurde auf der Bahnstrecke Viechtach-Gotteszell der öffentliche Personenverkehr vorläufig eingestellt. Ziemlich exakt 100 Jahre vorher, im Jahre 1890, hatte die Regentalbahn AG mit der Eröffnung der Linie dem Bayerwaldmarktflecken Viechtach das Tor zur Welt aufgemacht. Für die Gegend war diese Verbindung von immensem wirtschaftlichen Wert, unter anderem für frühe Industrien wie die damals florierende Viechtacher Quarzschotterindustrie und die Teisnacher Papierfabrik; weitere Betriebe siedelten sich im Lauf der Jahre an. Die 1928 eröffnete Strecke Viechtach-Blaibach machte den Weg auch nach der anderen Richtung frei: Vor allem zur Schülerbeförderung nach Cham – in Viechtach gab es bis in die 60er Jahre kein Gymnasium – war sie ein wahrer Segen.

Als Eisenbahnfreunde in München und Augsburg 1991 hörten, dass die Strecke Gotteszell-Viechtach stillgelegt werden sollte, fuhren sie spontan in den Bayerwald. Unter ihnen war auch der damals 19-jährige Arnulf Baier. „Ich war begeistert von der Schönheit der Landschaft“, erinnert er sich. Zusammen mit Gleichgesinnten gründete er den Verein „Wanderbahn im Regental e.V.“ Dessen einziges Ziel war, ein endgültiges Aus für die Strecke zu verhindern, indem man sie befuhr. „Das Eisenbahngesetz besagt ja, dass eine Strecke nur endgültig stillgelegt werden darf, wenn sich innerhalb einer bestimmten Frist kein Bewerber für den Verkehr meldet“, erklärt Baier. Eben dies trat bei der Strecke Viechtach-Blaibach ein: Der Verkehr wurde ebenfalls 1991 eingestellt; wenige Jahre später baute man die Gleise ab, ein Fahrradweg wurde errichtet.

Die erste Fahrt der Wanderbahn zwischen Viechtach und Gotteszell fand am 3. August 1991 statt. Seitdem werden in der Hauptsaison Juli/August jeden Sonntag und in der Nebensaison an bestimmten Tagen Fahrten mit einem attraktiven Rahmenprogramm angeboten.

Baier erinnert sich an die Anfangszeit: „Da die Regentalbahn eine Privatbahn ist, war es relativ einfach, das durchzuziehen. Die Fahrzeuge waren noch vom Planbetrieb vorhanden, auch die Lokführer.“ Der Verein, bis heute unter der Vorstandschaft von Baier, hatte wenig Geld für Werbung, man beschränkte sich auf Handzettel und Prospekte. „Das ging recht gut, es gab viele Urlaubsgäste, die das Angebot nutzten.“ Die Übergangslösung wurde zur Dauereinrichtung. Zum Verein kamen weitere, vor allem junge, durchwegs auswärtige Eisenbahnfreunde: „Die Hiesigen waren damals eher skeptisch“, bedauert Baier. Mit viel Idealismus wurde der Bahnbetrieb an Sonn- und Feiertagen auf-

anderen Leuten auch gefallen.“ Er arbeitet wochentags in der Kämmerei der Stadt München, am Wochenende reist er von seinem Wohnort bei München in den Bayerwald, um zweimal täglich die ca. 25 km lange Strecke von Viechtach nach Gotteszell und zurück zu fahren.

2009 stand die Ausschreibung für die Waldbahn an. Die für den Waldbahnverkehr zuständige Regentalbahn betreibt am Viechtacher Bahnhof ihre Fahrzeugwerkstatt. Auf der Gleisstrecke Gotteszell-Viechtach kommen aus ganz Deutschland Triebfahrzeuge zur Wartung und Reparatur in dieses Kompetenzzentrum. Bei Arnulf Baier schrillten damals die Alarmglocken: Hätte ein Wettbewerber, der nicht am Standort Viechtach interessiert war, die Ausschreibung gewonnen, wären die Instandhaltungsarbeiten wohl woandershin verlegt worden. „Ich hatte die Intuition: Da muss man was machen! Man muss die Kommunalpolitiker wachrütteln!“ Eins war und ist ihm klar:



Ein Bahn-Lobbyist mit Leib und Seele: Wolfgang Schlüter vom Verein „Go-Vit e.V.“

recht erhalten. „Wir haben bis heute keine Sponsoren, wir haben unser Privatgeld hineingebuttert“, sagt Baier lachend, „aber die Bahn war und ist ja unser Hobby.“ Heute zählt der Verein Wanderbahn e.V. 30 Mitglieder. Arnulf Baier, inzwischen auch durch seine Ehefrau mit der Region verbunden, hat seinen Enthusiasmus bis heute nicht verloren. „Ich verwirkliche meinen Kindheitstraum. Und ich denke mir, wenn es mir so gefällt, muss es doch

„Man darf so etwas wie diese Bahnlinie nicht mit rein betriebswirtschaftlichem Blick betrachten.“ Wie die Autoindustrie brauche auch die Bahn eine Lobby, am besten eine parteiübergreifende aus der Region.

Eben diese Lobby-Kriterien erfüllt seit Frühjahr 2013 der Verein Go-Vit e.V. mit Sitz in Viechtach. Die meisten Mitglieder dieses Vereins „zur Förderung nachhaltiger Mobilität zwischen Gotteszell

und Viechtach“ sind Ortsansässige. Die Mitgliederzahl ist schnell auf über 150 hochgeschwungen. Der Vorsitzende Wolfgang Schlüter war bis 2008 Leiter des Geodätischen Observatoriums in Wettzell. Der 65-jährige Greenpeace-Aktivist leitet seit 2012 den Arbeitskreis Energie und Verkehr im Landkreis Regen. Seit 1983 lebt er in Viechtach, hier sind seine Kinder aufgewachsen. „Früher fuhr ich oft mit der Regentalbahn, wenn ich nach München musste. Ich weiß noch, der Zug fuhr um 5 Uhr 33.“

Wie Arnulf Baier ist Wolfgang Schlüter ein Mann der Tat mit der Fähigkeit, in größeren Maßstäben zu denken. Und er ist ein zäher Netzwerker. Schlüter nutzt seine vielfältigen Kontakte, um ein Argumentations- und Unterstützungsnetzwerk für den regionalen Schienennahverkehr aufzubauen, Überzeugungsarbeit zu leisten, Kräfte zu bündeln, Aktionen zu veranstalten. „Durch meinen Beruf und mein Engagement bei Greenpeace habe ich gelernt, mit Verwaltung und Politik umzugehen. Da lernt man auch, dass man keine Angst davor haben muss, Leute anzusprechen, Aktionen zu starten.“ Kurz nach der Vereinsgründung wurde zusammen mit Wanderbahn e.V. eine Fahrt nach München zum damaligen Wirtschaftsminister Zeil organisiert. Der war beeindruckt von der Viechtacher Abordnung und ließ sich verduzt von Schlüter das Vereins-T-Shirt mit der Aufschrift „Wir wollen die Bahn“ überreichen. Und er ließ sich zu der Aussage hinreißen, er befürworte einen dreijährigen Probebetrieb für die Strecke. Zum Viechtacher Bürgerfest setzte Go-Vit in Zusammenarbeit mit Wanderbahn e.V. einen Sonderverkehr zwischen Gotteszell und Viechtach ein. Die Züge waren rappendvoll, die Fahrgäste begeistert vom Charme der Fahrt durchs Regental.

Die beiden findigen Vorsitzenden haben schlagkräftige Argumente für den Erhalt der Bahnstrecke Gotteszell-Viechtach. Bis 2004 war der Freistaat Bayern Hauptaktionär der Regentalbahn AG. Die durch den Verkauf der Anteile erzielten 60 Millionen Euro sollten wieder in die Region zurückfließen, hieß es damals. Als zuerst eine englische, später eine italienische Firma Haupteigentümer wurde, war keine Bindung der Firmenführung mit der Region mehr gegeben, es zählten nur mehr die

Seit über 20 Jahren befährt der Verein „Wanderbahn im Regental e.V.“ unter Vorstand Arnulf Baier die Strecke Gotteszell-Viechtach.
Fotos: Eva Bauernfeind



wirtschaftlichen Interessen. „Öffentlicher Nahverkehr ist aber öffentliche Daseinsvorsorge für eine Stadt, eine Region. Hier müssen die Politiker einspringen“, fordert Arnulf Baier.

Den Politikern hilft Go-Vit-Vorsitzender Schlüter auf die Sprünge. Ein unter seiner Federführung erarbeitete Positionspapier präsentiert ein detailliertes Konzept für ein Personenbeförderungsnetz im Landkreis Regen. Schlüter weiß zu gut, dass die landschaftliche Schönheit der Strecke Gotteszell-Viechtach weder ausreicht, um Widerstände gegen das vorgeblich unwirtschaftliche Vorhaben zu brechen noch um ein Umdenken in der an den Individualverkehr gewöhnten Bevölkerung zu erreichen. Für ihn fängt die Lösung globaler Probleme vor Ort im Kleinen an. „Ein Umdenken in der Mobilität muss unverzüglich stattfinden: weg von Ressourcen verbrauchenden Verkehrssystemen, hin zu einer nachhaltigen Mobilität.“ Diese sei Voraussetzung für die Gestaltung einer lebenswerten Region. Doch Schlüter stellt nicht nur Forderungen, er zeigt Lösungswege auf. Das Positionspapier demonstriert, wie der Landkreis Regen den öffentlichen Personennahverkehr homogen, flächendeckend und kundenfreundlich aufbauen kann – abgestimmt mit anderen Infrastruktureinrichtungen wie etwa dem E-Bus. Wolfgang Schlüter wiederholt den von Arnulf Baier geäußerten Gedanken: „Mobilität darf nicht nur nach betriebs-

wirtschaftlichen Kriterien bewertet werden, sondern der volkswirtschaftliche Nutzen muss entscheidend sein.“

Wie sehen die beiden Vereinsvorstände die derzeitige Situation, wie sieht man sich gegenseitig? „Ich bin sehr froh über Go-Vit und dass die jetzt die Lobbyarbeit für die Bahn übernehmen. Wir von der Wanderbahn e.V. wollten immer nur den Anstoß geben“, betont Arnulf Baier. In der gemeinsamen Arbeit am selben Ziel – der Wiederbelebung des planmäßigen Personenverkehrs auf dieser wunderschönen Strecke – sei man sehr gut aufgestellt. Dem seit den letzten Wahlen zuständigen Innenministerium gebe man damit das unübersehbare Zeichen, dass nachhaltiges Interesse in der Region an dem Erhalt der Bahnstrecke bestehe. „Man muss einen langen Atem haben“, resümiert Baier, und es klingt optimistisch. Wolfgang Schlüter seinerseits würdigt die wertvolle Arbeit, die der Verein um Arnulf Baier seit Jahren leistet: „Für mich sind die Leute von Wanderbahn e.V. die wahren Helden, die sind seit mehr als 20 Jahren aktiv. Wir haben ihnen sehr viel zu verdanken.“

EVA BAUERNFEIND

www.wanderbahn.org
www.go-vit.de

Besonders lesenswert auf der Website von Go-Vit sind die 100 Gründe für den Bahnverkehr Gotteszell-Viechtach, verfasst von Peter Wolf, Student Verkehrswesen an der TU Dresden.

Keimzelle für ein ausgedehntes Lokalbahnnetz

Die Ilztalbahn wurde von Bürgern gerettet – eine Erfolgsgeschichte mit Potential für mehr

Am 15. Oktober 1892 wurde nach fünfjähriger Bauzeit die Lokalbahn von Passau nach Freyung eröffnet. Nach vielen erfolgreichen Betriebsjahren begann ab 1970 der Niedergang der Bahnstrecke mit der Ausdünnung des Fahrplans, die Anschlüsse an das überregionale Liniennetz im Bahnhof Passau wurden nicht mehr gewährleistet. 1982 stellte die Bundesbahn den Personenverkehr ein und verlagerte den Verkehr ganz auf Busse. Es blieb der Güterverkehr, vor allem mit Militärzügen zur Kaserne in

strecke zu retten und zu erhalten. Der Verein und die neu gegründete Ilztalbahn GmbH konnten die Strecke pachten und die Entwidmung abwenden.

Ab dem Jahr 2008 machten ehrenamtliche Helfer in unzähligen Arbeitsstunden die Strecke wieder befahrbar, im März 2009 erteilte das bayerische Wirtschaftsministerium dann die Betriebsgenehmigung. Zur endgültigen Reaktivierung der gesamten Strecke musste noch der erwähnte Damm kurz hinter Passau in-

sogar die Lokführer arbeiten ohne Bezahlung.

Vom ersten Betriebstag an war die Reaktivierung ein voller Erfolg. In der ersten halben Saison fuhren 28 000 Fahrgäste mit, 2012 dann schon knapp 50 000. Im vergangenen Jahr hatte die Ilztalbahn mit Hochwasserschäden zu kämpfen, an fünf Wochenenden war nur eingeschränkter Verkehr möglich. Trotzdem benutzten 2013 knapp 40 000 Fahrgäste die modernen Triebwagen der Ilztalbahn, an



Die Ilztalbahn überquert die Ilzbrücke
Foto: Friedrich Papke

Freyung. Ein gewaltiger Dammrutsch in Folge des Hochwassers 2002 zerstörte das Gleisbett, der Verkehr auf der Bahnstrecke von Passau über Waldkirchen nach Freyung wurde eingestellt.

Die Entwidmung der Strecke drohte, geplant war der Bau eines Radweges auf der Trasse und damit die Zerstörung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Um dies zu verhindern, gründete sich im Jahre 2005 der „Förderverein Ilztalbahn e.V.“. Ziel des Vereins war und ist es, die Bahn-

standgesetzt werden. Nach Abschluss der Arbeiten Ende 2010 stand der feierlichen Wiedereröffnung der Ilztalbahn am 15. Juli 2011 nichts mehr im Wege. Seitdem verkehren von Mai bis Oktober jedes Wochenende vier Zugpaare.

Die erfolgreiche Reaktivierung der Ilztalbahn ist vor allem den zahlreichen aktiven Vereinsmitgliedern zu verdanken. Der gesamte Betrieb wird von Ehrenamtlichen geleistet, die Streckenarbeiter, der Bahnhofsdienst, die Zugbegleiter und

einem Wochenende wurden sogar über 3600 Mitfahrer gezählt. Der Betrieb wird eigenwirtschaftlich durchgeführt, die Fahrgeldeinnahmen reichen aus, um die Betriebskosten zu decken. Die Reisenden sind vor allem Ausflügler, aber auch an- und abreisende Urlauber und Wochenendpendler nutzen die Bahn. Die Ilztalbahn dient also schon jetzt nicht nur dem Freizeitverkehr, obwohl sie bisher nur an den Wochenenden im Sommerhalbjahr verkehrt.

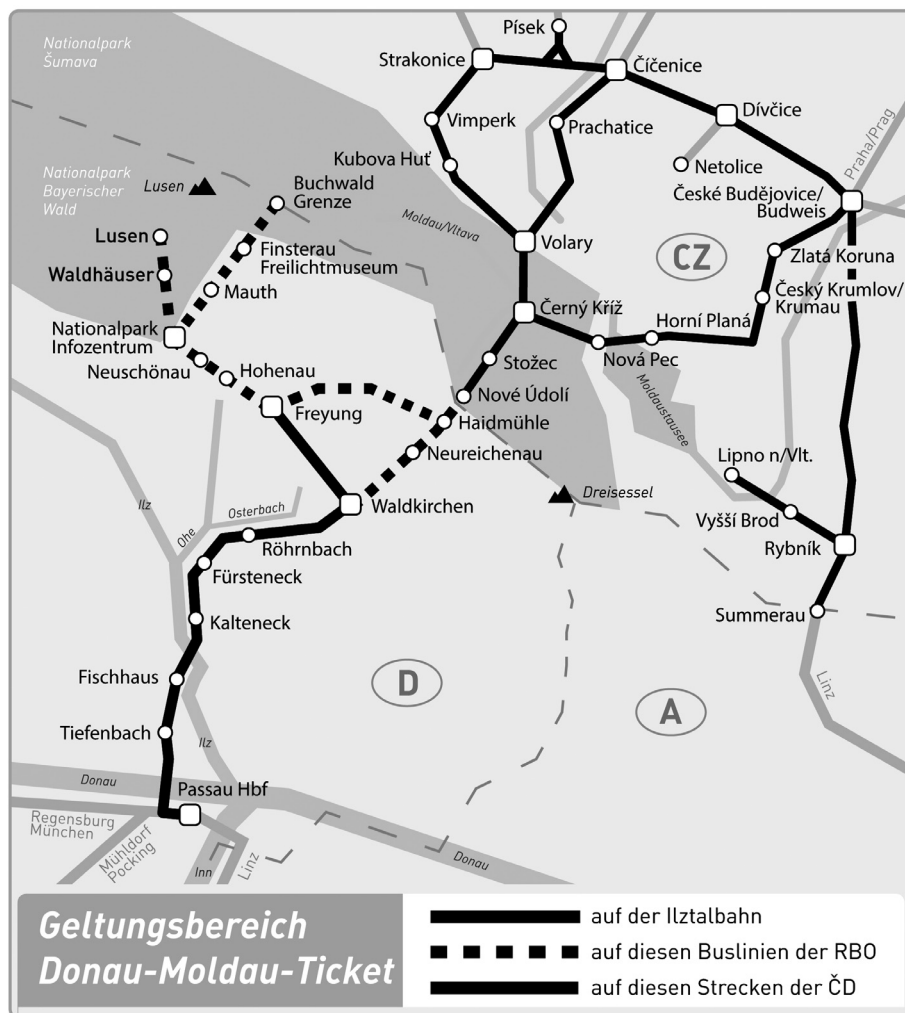
Mit fast 600 Pkw pro 1000 Einwohner hat so gut wie jeder Bewohner der Landkreise Passau und Freyung-Grafenau ein Auto zur Verfügung. Benötigt solch eine Region überhaupt hochwertigen Personennahverkehr in Form einer Eisenbahn? Andererseits: Haben wir nicht schon genug in den Autoverkehr investiert? Verträgt unsere Landschaft noch mehr Umgehungsstraßen, ertragen wir noch mehr Verkehrslärm?

Neben den Umweltvorteilen – die Fortbewegung eines Schienenfahrzeugs benötigt im Vergleich zum Individualverkehr nur ein Zehntel der Energie – ist die Eisenbahn wegen der verlässlichen Linieneinführung und dem hohen Fahrkomfort wesentlich attraktiver als der Busverkehr. Entlang der Bahn lassen sich Park+Ride-Parkplätze einrichten, ein koordinierter Fahrplan ermöglicht das Umsteigen in überregionale Züge ohne Wartezeiten. Von weniger Individualverkehr würde vor allem auch die Stadt Passau profitieren, die wegen ihrer beengten Lage an den drei Flüssen besonders unter dem Autoverkehr leidet. Die Konzentration auf den Individualverkehr hat schon genug Narben im Stadtbild hinterlassen, sei es durch Straßenausbauten oder durch überdimensionierte Parkhäuser.

Die Ilztalbahn könnte deswegen auch die Keimzelle eines ausgedehnten Lokalbahn- oder sogar S-Bahn-Netzes um Passau sein. Neben der Linie nach Freyung würde dieses Netz auch die Rottalbahn und die Strecken nach Hauzenberg und Obernzell umfassen. Im Kernabschnitt könnte die Bahn den Streckenabschnitt zwischen dem Passauer Hauptbahnhof und Grubweg bedienen, die Panoramastrecke in der Innstadt am Inn entlang mit Blick auf Altstadt und Dom.

Die Rottalbahn verkehrt seit einigen Jahren erfolgreich im Stundentakt, geblieben ist die kurvenreiche Trassierung mit vielen Bahnübergängen und die daraus resultierende unattraktive Fahrzeit. Würde nur ein Bruchteil der Investitionen für das Straßennetz der Region in die Modernisierung dieser Strecke fließen, könnte die Fahrzeit wesentlich verkürzt werden. Ein Quantensprung wäre der Neubau eines kurzen Abzweiges von Pocking nach Bad Füssing.

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, welches Potential dieses Netz hätte: Es



Der Donau-Moldau-Verbund der Ilztalbahn kann mit einer grenzüberschreitenden Fahrkarte, dem Donau-Moldau-Ticket, genutzt werden. Der Donau-Moldau-Verbund umfasst die Ilztalbahn, die Anschlussbusse zur Ilztalbahn und das südböhmische Eisenbahnnetz.

Karte: Friedrich Papke/Ilztalbahn GmbH

schließt die Städte Freyung, Waldkirchen und Hauzenberg an das Eisenbahnnetz an. Es entlastet die im Autoverkehr erstickende Passauer Innstadt. Es verbindet die beiden Werke der Zahnradfabrik mit zusammen etwa 4000 Mitarbeitern. Es erschließt die Universität Passau mit über 11 000 Studenten und Mitarbeitern. Und es verbindet das Kurzentrum Bad Füssing mit über 2,5 Millionen Übernachtungen im Jahr mit den touristischen Zielen im Donautal und im Bayerischen Wald.

Zurück zur Ilztalbahn: Studien bescheinigen ihr ausreichendes Potential für einen regelmäßigen Betrieb auch an Werktagen, zumindest für einen sogenannten Probebetrieb, ähnlich wie zwischen Gotteszell und Viechtach. Mit einem gut vertakteten Netz an Anschlussbussen kann die Bahn

das Rückgrat im Nahverkehrsnetz um Passau werden.

Bis es soweit ist, wird die Ilztalbahn weiterhin von den engagierten Bürgern im Wochenendverkehr betrieben. 2014 verkehrt sie von 1. Mai bis 26. Oktober jeden Samstag, Sonntag und an Feiertagen mit einem neuen, ausgeweiteten Fahrplan mit sechs Zugpaaren pro Fahrtag mit bequemen Fahrzeugen, ausgestattet mit großen Panoramafenstern. Die ehrenamtlichen Mitarbeiter der Ilztalbahn freuen sich auf Ihren Besuch!

FRIEDRICH PAPKE

Friedrich Papke, ehrenamtlicher Zugbegleiter bei der Ilztalbahn, studiert Verkehrsingenieurwesen mit dem Schwerpunkt Eisenbahn an der TU Dresden.

GUTi: Ein Bonbon für die Region

Das Ticketsystem ist eine Chance für die ÖPNV-Entwicklung in ländlichen touristischen Regionen

Im Mai 2010 haben sich sieben Gemeinden am Nationalpark Bayerischer Wald zusammengetan, um ihren Urlaubsgästen mit GUTi (Gäste Service Umwelt-Ticket) ein autofreies Mobilitätsangebot als Gästekarten-Zusatzleistung zu bieten. Inzwischen beteiligen sich 15 touristisch orientierte Gemeinden an GUTi. Es ist eingetreten, was für die hiesigen PKW-verwöhnten Bewohner und ÖPNV-Nichtnutzer kaum vorstellbar war: Die Urlaubsgäste schätzen und nutzen den vorhandenen ÖPNV. Dies trägt zu einer höheren Auslastung und damit zum Erhalt einzelner Fahrten bei. Nebenbei konnte das Bewusstsein für die Notwendigkeit eines funktionierenden Bus- und Bahnangebotes in der Öffentlichkeit gestärkt werden.

Der Öffentliche Personennahverkehr mit GUTi ist für viele Urlauber willkommene Freizeitinfrastruktur und Schlechtwetterprogramm, ohne Mehraufwand für die Tourismusgemeinden. Er trägt zu einer höheren Wertschöpfung in der Region bei, denn informierte Gä-

ste unternehmen mehr und sind einfach ausgabefreudiger. Sie haben Kosten für Fahrt und Parken gespart und können ohne Führerscheinsorgen ein Gläschen mehr genießen. Die Kommunen profitieren direkt von der Aufwertung der Gästekarte durch GUTi. Zum einen führt eine verbesserte Meldemoral zu gerechteren Mehreinnahmen aus Kurbeiträgen. Zum anderen ist die autofreie Mobilität ein wichtiges Werbekriterium bei einer umweltorientierten Klientel und für (Großstadt)Menschen, die kein Auto zur Verfügung haben.

Dabei ist das Verkehrsangebot hinter GUTi kein vorrangig touristisches. GUTi basiert auf dem Tarifangebot „Bayerwald-Ticket“. Dieses wiederum verknüpft seit 2001 das bestehende Angebot von Waldbahn, Oberpfälzbahn und Ilztalbahn sowie fast alle Buslinien in den Landkreisen Freyung-Grafenau und Regen bis nach Bad Kötzting und Furth im Wald im Landkreis Cham. Es gilt als Tagesfahrtschein auf rund 1.100 Streckenkilometern oder rund 350 Bus- und 100 Zugfahrten.

Damit der ÖPNV angenommen wird, müssen die einzelnen Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sein. Hier Waldbahn und Skibus in Bayerisch Eisenstein

Foto: Christina Wibmer



Umsteigen und Fahrtunterbrechung ist ohne Tarifwirrwarr möglich. Von Anfang an hat man auf Information gesetzt, um auch Ortsunkundigen das Umsteigen auf Bus und Bahn zu erleichtern. Auf www.bayerwald-ticket.com sind Fahrpläne, Wander- und Ausflugsvorschläge, Tipps zu Rundfahrten, Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten mit den passenden Fahrplanhinweisen veröffentlicht. Die steigenden Zugriffszahlen belegen, dass das Interesse an öffentlichen Verkehrsangeboten zunimmt.

Das GUTi-Prinzip ist einfach und wurde vom großen Vorbild „KONUS“, das im Schwarzwald erfolgreich fährt, vorgemacht: Nach dem Solidarprinzip zahlt jede Gemeinde pro Übernachtung 33 Cent in einen Kooperationspool. Davon gehen 32 Cent als genehmigter „Fahrtgeltersatz“ an die Verkehrsunternehmen. Ein Cent verbleibt bei der Koordinierungsstelle. Bei der Anreise bekommt jeder Gast eine elektronisch erstellte Gästekarte, die als Fahrschein wie ein Bayerwald-Ticket gilt. Derzeit sind über die Gemeinden rund 1.500 Beherbergungsbetriebe, die zusammen rund 1,3 Millionen Übernachtungen pro Jahr erwirtschaften, in das Projekt eingebunden.

Qualitativ hochwertiger ÖPNV kann kaum kostendeckend und ganz ohne Zuschüsse angeboten werden. Der erwirtschaftete GUTi-Betrag trägt dazu bei, das vorhandene Verkehrsangebot im Bestand zu sichern. Verkehrsverbesserungen wie Ski- und Wanderbusse, das Igelbussystem oder Linienverdichtungen können daraus nicht finanziert werden. Doch was hindert die Verantwortlichen, gelebte Solidarität zu zeigen? Mit einem Umlagebeitrag von mutigen 50 Cent pro Übernachtung im gesamten Bayerischen Wald wäre eine signifikante Verbesserung der ÖPNV-Erschließung denkbar. Dem demografischen Wandel zum Trotz kann so das touristische Fahrgastpotential eine Säule in der Finanzierung eines auch für die Bürger vor Ort nutzbaren ÖPNV-Angebots werden.

CHRISTINA WIBMER

Die Diplomgeografin Christina Wibmer leitet die Projektstelle „Nationalparkverkehrskonzept der Landkreise Regen und Freyung-Grafenau“.