

Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach

Konzept zur Durchführung eines dreijährigen Probetriebes ab Frühsommer 2013



Gemeinsamer Konzeptvorschlag
des Landkreises Regen und der Regentalbahn AG – Die Länderbahn

Regen, 6. November 2012



Landkreis Regen
Aus gutem Grund

 **Die Länderbahn**

**Fazit: Neue Erkenntnisse rechtfertigen eine Reaktivierung
der Strecke Gotteszell – Viechtach**

Der reguläre Personenverkehr auf der Bahnstrecke Viechtach – Gotteszell wurde 1991 eingestellt. Bald danach stellte sich diese Entscheidung als Fehler heraus. Durch die Angebotsverbesserung (integrierter Taktverkehr seit Fahrplanwechsel 2003) und einem Umdenken im Verkehrsverhalten, wurde in den letzten Jahren eine wesentliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf den Waldbahnstrecken erreicht. Zudem hat sich das Bewusstsein gegenüber der Bedeutung öffentlicher Verkehre für eine nachhaltige Regionalentwicklung in der Öffentlichkeit und der Wirtschaft positiv verändert.

Die fehlende Bahnanbindung zur Stadt Viechtach und zum aufstrebenden Wirtschaftsraum um den Technologiecampus Teisnach, droht sich negativ auf die weitere Entwicklung auszuwirken. Führende Wirtschaftsunternehmen und die Tourismusdestination sehen in einer attraktiven Bahnanbindung langfristig eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Viechtach-Teisnach und der gesamten Region.

Deshalb versuchten der Landkreis und die Politik in mehreren Vorstößen an die Bayerische Staatsregierung, eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke zu erreichen. Bisherige Bemühungen und Konzeptvorschläge wurden, wenn auch mit Bedauern, jeweils mit der Begründung einer zu geringen Nachfrage abgelehnt. In ihrer im Jahr 2009 erstellten Fahrgastpotentialanalyse stellte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) fest, dass das geforderte 1.000er-Fahrgast-Kriterium für eine Betriebswiederaufnahme nicht erreicht und die Investition für eine Inbetriebnahme in keinem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen würde.

Seit der Erstellung dieses Gutachtens haben sich wesentliche Rahmenbedingungen geändert, die bisher zur Ermittlung des Fahrgastpotentials noch nicht berücksichtigt wurden. Um dieses mögliche Zusatzpotential quantifizieren zu können, hat der Landkreis Regen bei der Hochschule Deggendorf, Lehrstuhl für Verkehrsträgermanagement, Prof. Johannes Klühspies, eine ergänzende Studie beauftragt. Unter Beibehaltung der Methodik, aber unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen, wurde die BEG-Studie ergänzt.

Durch unsere Optimierung des damals zugrunde gelegten Betriebskonzeptes und unter Einbeziehung der bisher noch nicht berücksichtigten Faktoren, wird sogar bei pessimistischer Annahme, ein Potential von 1.010 Fahrgästen ermittelt. Damit ist der sogenannte EBA-Wert von 1.000 PKm / Streckenkilometer erreicht und eine der Grundvoraussetzungen für eine Betriebswiederaufnahme erfüllt.

Eine Reaktivierung kann hiermit gerechtfertigt werden!

Unser Modell setzt auf einen Stundentakt und berücksichtigt die zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen:

- Verbesserter Standortfaktor für die regionale Wirtschaft:
 - Für den Erfolg und die Akzeptanz der Reaktivierung ist ein attraktives, vollwertiges Verkehrsangebot entscheidend. Dies ist nur durch einen Stundentakt mit kurzem Übergang in Gotteszell in Richtung Deggendorf/Plattling und damit zum Fernverkehr möglich.
 - Nur durch eine regelmäßige Anbindung im Stundentakt ist die Bahn auch für den Berufs-, Freizeit- und Geschäftsreiseverkehr attraktiv.
 - Der Stundentakt ermöglicht eine bedarfsgerechte Nutzung für Freizeit und Tourismus. Nur so wird die Strecke für die An- und Abreise als auch für Unternehmungen in der Region attraktiv.
 - Mit einer zusätzlichen Stadtbuslinie wird das Potential dieser Bahnstrecke weiterhin gestärkt.
 - Eine attraktive Bahnanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der örtlichen Wirtschaft. Imageverbesserung und bessere Erreichbarkeit sind insbesondere für die Personalgewinnung maßgebend.
- Expansion des Wirtschaftsstandortes Teisnach und neuer Bahnhofpunkt:
 - Die Mitarbeiterzahl am Wirtschaftsstandort Teisnach hat sich in den letzten Jahren wesentlich erhöht. Eine weitere Steigerung der Arbeitsplatzzahlen wird erwartet.
 - Als Antwort auf das damit wachsende Verkehrsbedürfnis ist ein zusätzlicher Haltepunkt „TechnologieCampus“ geplant. Somit sind die Mitarbeiter für die Modal Split Betrachtung nicht im 1.500-Meter-Radius um den Bahnhof Teisnach in der Ortsmitte, sondern im 500-Meter-Radius um den neuen Halt zu betrachten.
- Positive Fahrgastzahlen trotz des demografischen Wandels:
 - Wir sind überzeugt, dass die Fahrgastzahlen allgemein steigen werden. Gerade „Silver-Ager“, ziehen die komfortable Bahnanreise einer Autofahrt in den Urlaub oder für Ausflüge vor.
 - Aufgrund der demografischen Entwicklung werden immer mehr Menschen nicht mehr aktiv am Straßenverkehr teilnehmen wollen oder können. Steigende Fahrgastzahlen sind deshalb auch für die Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach zu erwarten.
 - Eine vom Individualverkehr unabhängige Mobilität ist nicht nur für ältere Menschen der Schlüssel für ein selbstbestimmtes Leben, um Exklusion und Vereinsamung zu vermeiden.

- Aus der Datenlage der Grundschulen bis zum Schuljahr 2018/19 ist kein Einbruch der Schülerzahlen erkennbar. Der Schülerverkehr bleibt als Basis des unterjährigen Verkehrsaufkommens konstant.

Verbessertes Betriebsmodell mit geringen Kosten:

Die 25 km lange Strecke wird für die Zuführungen von Fahrzeugen der Waldbahn zur Werkstatt in Viechtach und an Sonntagen für Fahrten des Vereins „Wanderbahn im Regental e.V.“ genutzt.

Da für die Strecke durch den Landesbeauftragten für Bahnaufsicht Bestandschutz bestätigt wurde, kann der reguläre Personenverkehr im Probebetrieb vorerst ohne kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen aufgenommen werden.

Für Maßnahmen zur Trassensanierung und für die Verbesserung der Bahnsteig-situation kommt man mit Investitionen in Höhe von 662.000 Euro aus.

Die Kosten für eine Betriebswiederaufnahme liegen somit deutlich unter denen vergleichbarer Reaktivierungsstrecken. (Bei Selb-Asch ist für eine Streckenlänge von 7,5 km ein Investitionsvolumen von 9,5 Mio. Euro veranschlagt.)

Die Modifikation des Betriebskonzeptes zeigt große Wirkung:

Die BEG geht in ihrer Fahrgastpotentialprognose von einem maximalen Querschnittswert von 370 Fahrgästen aus. Der „EBA-Wert“ verlangt 1.000 Pkm pro zu reaktivierendem Streckenkilometer an einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien.

Bei Berücksichtigung der von der BEG angewandten Methodik, aber unter Einbeziehung der geänderten Rahmenbedingungen

- Studentakt
- Zusätzlicher Haltepunkt Teisnach „TechnologieCampus“
- Berücksichtigung des Schülerverkehrs
- Bewertung zusätzlicher Potentiale (Beitritt weiterer Kommunen zu GUTi, grenzüberschreitender Verkehr nach Tschechien, verbesserte Marketingmaßnahmen mit mehr Qualität und Service)

errechnen sich folgende Querschnittswerte:

- 1.289 (32.223 Pkm) Fahrgäste für das Standard-Szenario
- 1.585 Fahrgäste (39.636 Pkm) für eine optimistisch gerechnete Variante
- 1.010 (25.295 Pkm) Fahrgäste für eine pessimistisch gerechnete Variante

Ergebnis und Empfehlung:

Bestellung eines dreijährigen Probebetriebes nach dem hier aufgezeigten Betriebsmodell ab Juni 2013

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie führt aus: „Der Neu- und Ausbau, ggf. auch die Reaktivierung von Schieneninfrastruktur, ist bei entsprechender Verkehrsnachfrage grundsätzlich dazu geeignet, strukturpolitische Verbesserungen in einzelnen Regionen im Personen- und Güterverkehr herbeizuführen. Daher begleitet der Freistaat die Wiederherstellung von Schieneninfrastruktur im Rahmen seiner Zuständigkeiten konstruktiv, wenn damit nennenswerter verkehrlicher Zusatznutzen erzielt werden kann. Die Bestellung von Taktleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf reaktivierter Infrastruktur kommt indes aufgrund von Nutzen-Kosten-Erwägungen nur bei Vorliegen einer entsprechenden Verkehrsnachfrage in Betracht.“¹

In einer, das BEG-Gutachten ergänzenden, Potentialabschätzung der Hochschule Deggendorf wird selbst unter pessimistischer Annahme ein Fahrgastaufkommen von 1.010 Personen im Querschnitt errechnet.

Diese Erkenntnisse rechtfertigen deshalb aus unserer Sicht die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Gotteszell – Viechtach als Rückgrat für einen leistungsfähigen ÖPNV in der Region.

Der Strecke Gotteszell – Viechtach wird auch ohne Großinvestitionen, wie z.B. in die Modernisierung bzw. den Umbau von Bahnsteigen, die erforderliche Verkehrssicherheit bestätigt. Investitionen die bei einem (wenn auch unwahrscheinlichen) Scheitern des Probebetriebes zu Verlusten führen würden, sind nicht absehbar. Haushaltsrechtliche Grundsätze sehen wir deshalb in der Bestellung eines kurzfristigen Probebetriebes nicht berührt.

Um die Rentabilität der Strecke und die zu erwartenden positiven Auswirkungen auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Region beweisen zu können, bitten wir die Bayerische Staatsregierung um konstruktive Prüfung der Bestellung eines dreijährigen Probebetriebes nach dem aufgezeigten Betriebsmodell.

Eine Betriebswiederaufnahme kann sehr zeitnah realisiert werden. Bei einer Bestellzusage bis Ende dieses Jahres kann ein geregelter Fahrbetrieb bereits zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2013 feierlich eröffnet werden.

¹ Bayerischer Landtag: Drucksache 16/9586

**Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes
auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach**

Inhalt

1. Strukturpolitische Rahmenbedingungen	7
1.1. Geografische Lage und Strukturdaten	7
1.2. Soziale, wirtschaftliche und ökologische Erfordernisse unter Berücksichtigung von Landesentwicklung und Demografie	8
1.3. Lebens- und Versorgungsraum	9
1.4. Wirtschaftsstandort	10
1.5. Tourismus und Freizeit.....	12
1.6. Umweltaspekt und E-Wald	14
2. Erfolgspotentiale für eine Reaktivierung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen	17
2.1. Zusätzliche Fahrgastpotentiale	18
2.2. Gestiegenes Bewusstsein gegenüber ÖPNV und SPNV	20
2.3. Geringe Infrastruktur-Investitionen, schnelle Betriebsaufnahme	21
3. Probebetrieb auf der Strecke Gotteszell – Viechtach	22
3.1. Infrastruktur: Trasse	24
3.2. Infrastruktur: Verkehrsstationen	29
3.3. Investitionen für den Probebetrieb	39
3.4. Investitionen bei Dauerbetrieb.....	40
3.5. Fahrplankonzept	41
3.6. Fahrzeugkonzept	42
3.7. Werkstattkonzept	43
3.8. Vertriebs- und Marketingkonzept	44
4. Leistungen der Region für einen erfolgreichen Probebetrieb.....	46
4.1. Stadtbus Viechtach und Umgebung.....	46
4.2. Beitritt der an der Strecke liegenden Gemeinden zu GUTi.....	47
4.3. Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene	47
4.4. Anerkennung der Bus-Schülerfahrkarten für den Freizeitverkehr	48
4.5. Infrastrukturmaßnahmen in einzelnen Gemeinden	49
5. Zusammenfassung	51
6. Quellenverzeichnis	52
7. Anlagenverzeichnis	54

1. Strukturpolitische Rahmenbedingungen / Standortbeschreibung



Abbildung 1: Der Untersuchungsraum. Hervorhebung der Bahnverbindung – eigene Skizze.
Quelle: Topografische Karte, Bayerische Vermessungsverwaltung

1.1. Geografische Lage und Strukturdaten

Die Stadt Viechtach ist Endhaltepunkt der zu reaktivierenden Bahnverbindung Gotteszell – Viechtach. Das Mittelzentrum Viechtach in der Planungsregion Donau-Wald im Landkreis Regen, zählt rund 8.250 Einwohner. Alle umliegenden Gemeinden des ehemaligen Altlandkreises Viechtach sind in allen Lebenssituationen, egal ob Versorgung, Schule, Arbeit oder Freizeit, sehr stark auf Viechtach als Mittelzentrum orientiert.

Viechtach verfügt neben Grund- und Mittelschule über Gymnasium, Realschule und sonderpädagogisches Förderzentrum sowie eine Hotelberufsfachschule. Im Verwaltungs- und Dienstleistungssektor bietet die Stadt Amtsgericht und Notariat, mehrere Anwalts- und Steuerberaterkanzleien, eine Außenstelle des Finanzamtes, sowie Fachärzte und Physiotherapeuten. Das Krankenhaus

Viechtach versorgt jährlich rund 6.500 Patienten stationär (ca. 47.000 Krankenhaustage) und knapp 20.000 Patienten ambulant. Mit rund 221.000 Übernachtungen (im Jahr 2011) bei rund 52.300 Gästeankünften ist Viechtach eine der übernachtungsstärksten Kommunen im Bayerischen Wald. Ein reges kulturelles und soziales Leben mit Museen, Ausstellungen, einer Stadthalle und namhaften Hotel- und Gastronomiebetrieben sowie verschiedenen Sportanlagen macht die Stadt lebenswert. Neben Handwerk und Handel, sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) entfallen allein auf die international tätigen Firmen Rehau und Linhardt rund 1.600² der rund 4.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Standort Viechtach.

Viechtach ist der Hauptort an der zu reaktivierenden Bahnlinie. Die übrigen Gemeinden Geiersthal, Teisnach, Patersdorf, Ruhmannsfelden und Zachenberg dürfen jedoch als Standort verschiedener international tätiger Unternehmen nicht unterschätzt werden. Insbesondere durch die Gründung des Technologie Campus der Hochschule Deggendorf in Teisnach gehen wichtige Impulse für den Wirtschafts- und Technologiestandort Bayerischer Wald aus. Die Betriebe in diesen Orten sind nicht nur als regionaler Arbeitgeber für den direkten Nahpendlerbereich von Bedeutung. Verkehrsbeziehungen bestehen nach München (mit Flughafen), sowie zu anderen deutschen Wirtschaftszentren.

1.2. Soziale, wirtschaftliche und ökologische Erfordernisse unter Berücksichtigung von Landesentwicklung und Demografie

Im Entwurf zur Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP-E vom 22.05.2012) wird der gesamte Bayerische Wald als „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ eingestuft.³

Gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilbereichen zu schaffen, das nimmt sich das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie für die Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms als Vision 2025 vor. Unabhängig vom Wohnort soll den Bürgern Zugang zu Arbeit, Bildung, Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Wohnraum und Erholung bereitstehen. Dazu soll, insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, ein flächendeckendes Netz an Einrichtungen und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge, wie Kindertageseinrichtungen,

² Bayerwald-Bote vom 11.07.2011, Seite 30 und vom 20.10.2012, Seite 7

³ Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms, Entwurf vom 22.05.2012; Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Schulen, Hochschulen, Pflegeeinrichtungen, Krankenhäuser, Kultur- und Sporteinrichtungen, auch aus dem Umland in angemessener Zeit zu erreichen sein.

Die Bedeutung einer flächendeckend leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur wird dabei besonders hervorgehoben. Dazu ist die Anbindung peripherer ländlicher Räume an das Fernstraßennetz und deren Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr fortlaufend zu optimieren. Dabei soll der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur raumverträglich gestaltet, und neben ökonomischen auch ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt werden. Ziel ist ein attraktives und differenziertes Angebot des öffentlichen Verkehrs, das den besonderen Anforderungen sowohl in verdichteten als auch dünner besiedelten Teilräumen gerecht wird. (vgl. LEP-E, S. 4ff)

Im Betrachtungsraum Viechtach-Gotteszell kann ein maßgeblicher Teil dieser „Vision“ durch die Betriebswiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach in kurzer Zeit und kostengünstig realisiert werden.

1.3. Lebens- und Versorgungsraum

Unter Berücksichtigung der allgemein prognostizierten demografischen Entwicklung ist es umso wichtiger, die im Landesentwicklungsprogramm aufgezeigten Maßnahmen zur Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen aufzugreifen. Eine gute Verkehrserschließung durch eine attraktive Bahnanbindung gehört dazu und erhält den Lebens- und Wirtschaftsraum wettbewerbsfähig. Der steigende Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung im Landkreis erfordert besondere Maßnahmen der Verkehrserschließung. Dieser Personenkreis ist teils aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen bzw. wegen geringem Einkommen auf öffentliche Mobilitätsformen angewiesen.

Die Bahnerschließung ermöglicht älteren und sozial eingeschränkten Menschen ein eigenständiges Leben im gewohnten Umfeld. Sie sichert soziale Inklusion, durch Erreichbarkeit von Freizeitaktivitäten in der Natur, bei Sport oder Kultur. Sie sichert zwischenmenschliche Kontakte ebenso wie die tägliche Versorgung oder die Gesundheitsvorsorge.

Durch die Reaktivierung dieser Bahnstrecke wird Mobilität für Menschen aller Alters-, Berufs-, Bildungs- und Sozialschicht gesichert. Das vorgeschlagene Betriebsmodell gewährleistet durch die Anschlussverbindung über Gotteszell zur Hauptlinie der Waldbahn, einen großen Mobilitätsraum. Ergänzt durch den Betrieb einer neu einzurichtenden Stadtbuslinie Viechtach – Kollnburg – Sankt

Englmar (Baumwipfelweg) und einer in den kommenden Jahren völlig überarbeiteten Nahverkehrsplanung für den Landkreis Regen, ist die Strecke als Rückgrat für den ÖPNV in der Region unverzichtbar.

Neben den sozialen Aspekten ist hinsichtlich des Fahrgastpotentials zu berücksichtigen, dass gerade ältere, nicht mehr im Erwerbsleben stehende Personen viel Zeit haben, um das Fahrtenangebot auch werktags für die Freizeitgestaltung zu nutzen.

1.4. Wirtschaftsstandort

Laut Bundesagentur für Arbeit⁴ waren zum 30. Juni 2011 im Landkreis Regen 22.961 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze gemeldet. Mit 7.867 Arbeitsplätzen liegen mehr als ein Drittel davon in den Kommunen Ruhmannsfelden, Zachenberg, Patersdorf, Teisnach, Geiersthal und Viechtach, entlang der zu reaktivierenden Bahnlinie.

Dabei handelt es sich nicht, wie bei einer ländlichen Region oft abwertend vermutet, nur um simple Produktfertigung. Die Region zeichnet sich durch äußerst innovative und international tätige Unternehmen aus, die sich weltweit einen klingenden Namen erarbeitet haben. Die Entwicklung und Fertigung konzentriert sich vor allem auf optische Technologien und Hochfrequenztechnik, sowie auf die Sparten Kunststoff und Sensorik.

Am Technologiezentrum Teisnach wurde kürzlich ein Forschungsprojekt gestartet, das ab Ende 2013 die Produktion von Teleskopspiegeln für die Weltraumforschung ermöglicht⁵.

Innovative Verpackungslösungen für Medizin und Technik von Linhardt aus Viechtach sind weltweit im Einsatz. Erst Ende Oktober wurde hier Grundsteinlegung für eine Erweiterung des Firmensitzes in Viechtach gefeiert. Bis 2014 sollen hier 16 Mio. Euro investiert werden.⁶ Spezialpapiere für Industrie, Technik oder den Lebensmittelbereich kommen von Pfeiderer aus Teisnach und die Akustikausstattung im Moskauer Bolschoi-Theater stammt von der Firma digitech aus Patersdorf.

⁴ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland; Bundesagentur für Arbeit:
http://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?view=processForm&resourceId=210368&input_=&pageLocale=de&topicId=17372&year_month=201112&year_month.GROUP=1&search=Suchen

⁵ Passauer Neue Presse/Bayerwald-Bote vom 09.10.2012, Seite 10

⁶ Bayerwald-Bote vom 27.10.2012, Seite 35

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Diese Firmen müssen auf dem umkämpften Markt um Fachkräfte mit Metropolregionen konkurrieren und ihren Mitarbeitern ein adäquates Umfeld bieten. Mobilität in der Region und für die Anbindung in die Welt, ist dabei ein wesentliches Entscheidungskriterium, ob gut ausgebildete Ingenieure mit ihren Familien im „Wald“ arbeiten wollen. Eine verlässlich nutzbare Bahnerschließung ist hierbei ein wesentlicher Standortfaktor. Qualifizierte Arbeitskräfte lassen sich eher anwerben, wenn der Arbeitsweg attraktiv ist und eine zumutbare Erreichbarkeit von Freizeit- und Kulturaktivitäten ermöglicht wird. Aber auch für Pendler aus dem Donaauraum (Deggendorf, Plattling, Straubing) würde durch die Bahnanbindung, z.B. mit zusätzlichem Haltepunkt am TechnologieCampus (auf dem Gemeindegebiet von Geiersthal), ein Arbeitsplatz im Landkreis Regen interessant.

Darüber hinaus darf neben den „normalen“ Pendlerbewegungen der Mitarbeiter, die unternehmensinterne Reisetätigkeit nicht unterschätzt werden.

Für den Erfolg der international tätigen Unternehmen ist Mobilität zu den Kunden und Zulieferern in Ballungsgebieten, aber auch zum Flughafen Voraussetzung. Sowohl für die Mitarbeiter der Firmen, als auch für Geschäftsbesuche von Kunden und Lieferanten erleichtert die Anbindung an das europäische Bahnnetz und zum Flughafen die Reisetätigkeit. Eine Streckenreaktivierung, mit Anschluss über Gotteszell zum Fernverkehr in Plattling, würde gleichwertige Fahrzeiten von PKW und Zug (z.B. von Teisnach nach Nürnberg oder Frankfurt) erreichen. Doch die Fahrzeiten alleine sind für die Verkehrsmittelwahl nicht entscheidend. Bei Geschäftsreisen kann die Zugfahrt produktiv genutzt werden und stellt keine „verlorene Zeit“ dar. Zudem ist die Zugfahrt günstiger als die Autonutzung und darüber hinaus allgemein wirtschaftlicher und umweltfreundlicher. Folglich würden viele Unternehmen Kundenbesuche, Besprechungstermine oder Flughafenfahrten lieber mit dem Zug abwickeln.

1.5. Tourismus und Freizeit

Der Landkreis Regen ist der übernachtungsstärkste Landkreis im Bayerischen Wald. Die Lage im Naturpark Bayerischer Wald und im nordöstlichen Teil sogar im Nationalpark, zeichnet den Landkreis als beliebte Destination für Wander- und Natururlaub aus. Zudem sorgen eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten, das rege kulturelle Leben, interessante Museen und die Glastradition – die Hauptstrecke der touristischen Ferienstraße „Die Glasstraße“ verläuft durch den Landkreis – für abwechslungsreiche Ferien. Die übernachtungsstärksten touristischen Orte sind Bodenmais, Zwiesel, Viechtach, Bischofsmois und Drachselsried.

Zur Übersicht der touristischen Bedeutung einzelner Landkreis-Kommunen vgl. Tabelle 1.

Mit rund 221.000 Übernachtungen (im Jahr 2011) bei rund 52.300 Gästeankünften ist Viechtach eine der übernachtungsstärksten Kommunen im Bayerischen Wald. Die errechnete Aufenthaltsdauer beträgt 4,2 Tage und liegt damit in der vom Tourismusverband Ostbayern für den Bayerischen Wald festgestellten durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Vom Familienurlaub bis hin zum Naturerlebnis auf dem Regen-Fluss, über Camping und Wellness in 4-Sterne-Hotels bietet Viechtach Ferienerlebnis für verschiedene Zielgruppen. Zweifelsohne ist Viechtach der touristische Hauptort entlang der zu reaktivierenden Bahnstrecke. Die übrigen Gemeinden Geiersthal, Teisnach, Patersdorf, Zachenberg, Gotteszell und Ruhmannsfelden zählen zusammen nur rund 86.000 Übernachtungen.

Nach Auskunft der Tourist-Information Viechtach fragen viele Gäste die Möglichkeit einer bequemen Bahnreise an. Gerade für Gäste, die nur eine kurze Auszeit in der Natur und bei Wellness-Tagen suchen, bedeutet die Zugreise in den Kurzurlaub Entspannung von Anfang an. Gerade in Städten, in einer Reiseentfernung von unter fünf Stunden, wie München, Nürnberg, Frankfurt oder Wien könnte ein großes Urlaubspotential generiert werden. In der Studie „Mobilität in Deutschland“ stellt der ADAC fest, dass in urbanen Gegenden das Auto nur noch wenig Bedeutung hat. So verfügen mehr als 40% der Berliner und 34 % der Hamburger Haushalte über keinen eigenen Wagen⁷. Für dieses Klientel ist beim Inlandsurlaub die Möglichkeit der Bahnreise ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Wahl des Urlaubsortes.

⁷ <http://www.welt.de/motor/article8222158/83-Prozent-der-deutschen-Haushalte-haben-ein-Auto.html>; Auto pro Haushalt, aus Die Welt vom 29.06.2010

Konzept zur Durchführung eines Probetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Tourismus im Landkreis Regen							
Gemeinde	Übernachtungen	Ankünfte	durchschn. Aufenthalt	Betten- angebot	GUTi-Ort	Bahn- anschluss	Freizeitmöglichkeiten, POIs
Achslach	10 498	2 321	4,2	206			
Arnbruck	33 941	5 487	5,3	685			Glasstraße, Glasdorf Weinfurtnern, Panoramabad
Bayerisch Eisenstein	104 294	24 934	4,1	1 348	seit 05/2010	ja	Naturpark-Infostelle Grenzbahnhof, Großer Arber, Localbahnmuseum, Nationalparkgemeinde
Bischofsmais	223 935	46 727	4,4	2 116			Skigebiet Geißkopf, Bikepark
Bodenmais	748 966	133 027	5,6	4 871		ja	Silberberg mit Besucherbergwerk und Rodelbahn, Langlaufzentrum Bretterschachten, Kurklinik, Hallen- und Freibad, größter Tourismusort im Bayerischer Wald,
Böbrach	20 493	5 138	4,7	311			Gläserne Destille
Drachselsried	175 350	39 639	4,0	1 294			Glasstraße, Glasgalerie Hermann, Naturbadeweiher
Frauenau	50 764	12 736	4,3	629	seit 05/2010	ja	Glasstraße, Glasmuseum, Glashütten mit Besucherbetrieb, Freibad, Nationalparkgemeinde
Geiersthal	37 078	11 696	3,0	259			Discothek Revolution, Freizeitpark
Gotteszell	4 011	540	10,7	57			
Kirchberg i. Wald	14 478	1 512	8,3	159			
Kirchdorf i. Wald	.	.	.	.			
Kollnburg	47 412	12 231	4,0	442			
Langdorf	48 324	10 821	4,3	459	seit 01/2011	ja	Nationalparkgemeinde,
Lindberg	71 316	16 730	6,6	849	seit 08/2010	ja	Nationalparkzentrum Falkenstein/Haus zur Wildnis, Nationalparkgemeinde
Patersdorf	9 795	2 611	3,6	161			
Prackenbach	16 069	5 260	2,9	177			
Regen	63 795	18 773	3,4	900	seit 12/2010	ja	Ndby. Landwirtschaftsmuseum, Gläserner Wald, Burgruine Weißenstein, Freibad, Volksmusikfestival "drumherum"
Rinchnach	37 024	7 248	5,0	421			Nationalparkgemeinde
Ruhmannsfelden	.	.	.	.			
Teisnach	21 047	6 399	3,3	134			
Viechtach	221 448	52 310	4,2	1 347			Gewölbe der Geheimnisse, Gläserne Scheune, Freibad, Naturpark- Informationsstelle "Pfahl", Geotop "Großer Pfahl"
Zachenberg	13 638	3 765	3,3	93			
Zwiesel	236 745	40 625	4,8	2 355	seit 06/2010	ja	Glasstraße, Glashütte mit Besucherbetrieb, Waldmuseum, Unterirdische Gewölbe, Schlossmuseum Theresienthal, Erlebnisbad, Naturpark-Infostelle, Nationalparkgemeinde, Landesausstellung 2007
Insgesamt	2 215 630	461 463	4,7	19 362			

Tabelle 1: Tourismus im Landkreis Regen

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und eigene Erhebungen

Zudem stellt eine Studie der TUI Deutschland fest, dass die Bundesbürger zunehmendes Umweltbewusstsein bei der Auswahl der Reise zeigen⁸. Da umweltfreundliches Urlaubsverhalten eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl beinhaltet, ist die fehlende Bahnanbindung ein klarer Nachteil in der Bewerbung dieser wachsenden Zielgruppe. Die Bahnreise ist vor allem für Gäste mit hohem Umweltbewusstsein und für Kurzurlauber ein Kriterium für die Wahl des Urlaubsortes. Trotz hervorragend geeigneter Beherbergungsinfrastruktur und Freizeitaktivitäten können Viechtach und die Gemeinden an der Reaktivierungsstrecke dieses Potential derzeit nicht erschließen.

Die Zuganbindung ist aber nicht nur für die touristische Anreise von Bedeutung. Seit der Einführung von GUTi in den Landkreisen Regen und Freyung-Grafenau ist die Bus- und Bahnnutzung zu Sehenswürdigkeiten und Freizeitaktivitäten innerhalb der Urlaubsdestination gestiegen. GUTi beinhaltet kostenfreie Nutzung aller Verkehrsmittel im Bayerwald-Ticket-Tarifgebiet. Die Gästekarte, die an gemeldete Urlauber ausgehändigt wird, ist gleichzeitig Fahrschein im Wert eines Bayerwald-Tickets. Die meisten der teilnehmenden Gemeinden verfügen über Bahnanschluss und/oder relativ gute ÖPNV-Anbindung. GUTi hat sich zu einem echten Standortvorteil für die beteiligten Gemeinden entwickelt und trägt zur Urlaubsortswahl bei. Im ersten Halbjahr 2012 wurden im Vergleich zu 2011 rund 10% mehr Übernachtungen registriert. Die Gäste schätzen und nutzen besonders die für einen ländlichen Raum hervorragenden Mobilitätsbedingungen durch die Waldbahn. Autofreie Mobilität hat als Urlaubs- und Freizeitinfrastruktur auch im Bayerischen Wald wesentlich an Bedeutung gewonnen⁹. Aufgrund der fehlenden Bahnanbindung ist der Raum Viechtach hinsichtlich der Teilnahme an GUTi als Marketing- und Qualitätsverbesserungsmaßnahme benachteiligt.

1.6. Umweltaspekt und E-Wald

Im Gebiet des Landkreises Regen befinden sich zwei bedeutende Naturschutzeinrichtungen. Der Nationalpark Bayerischer Wald im Nordosten ist der älteste Nationalpark Deutschlands und bildet zusammen mit dem angrenzenden Nationalpark Šumava in Tschechien das größte zusammenhängende Waldschutzgebiet Mitteleuropas. Der Naturpark Bayerischer Wald wurde 1967 auf dem Gebiet des Altlandkreises Regen gegründet und ist einer der ältesten Naturparke Deutschlands. Heute erstreckt sich der Naturpark über die nördlich

⁸ <http://www.presseportal.de/pm/31717/2332926/tui-stellt-zum-33-welttourismustag-die-urlaubstrends-2012-vor>

⁹ Bayerwald-Bote 11.06.2010, Seite 18 "Diese Karte ist ein Knüller"

der Donau gelegenen Teile der Landkreise Deggendorf und Straubing-Bogen sowie über die Landkreise Freyung-Grafenau und Regen. Eine markante geologische Erscheinung ist das Quarzriff des „Großen Pfahl“ bei Viechtach. Der Große Pfahl gehört als "Bayerns Geotop Nr. 1" und als "Nationales Geotop" zu den beeindruckendsten Naturdenkmälern Deutschlands¹⁰.

Die Vielfalt, Schönheit und Eigenheit des Naturraumes im Landkreis Regen eignet sich besonders für Erholungszwecke. Die Landschaft an sich ist wesentlicher Bestandteil des touristischen Potentials. Ein weitverzweigtes Wander- und Radwegenetz, Informationshäuser und –pavillons sowie eine Vielzahl von Naturerlebnispfaden bieten Freizeitaktivität in der Natur für Erholung und Urlaub. Dieses Potential gilt es zu erhalten, wozu auch eine umweltfreundliche Verkehrserschließung beiträgt.

Bereits seit Oktober 2000 arbeitet man im Landkreis Regen an einer umweltgerechten Verkehrsanbindung zum Nationalpark und den wichtigsten touristischen Attraktionen im Naturpark. Die Umsetzung wird maßgeblich von der Projektstelle Nationalparkverkehrskonzept betreut. Mit Schreiben vom 23.09.2011 an den Landkreis Regen hat Staatsminister Martin Zeil die Leistungen der Projektstelle, insbesondere im Hinblick auf „die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen und den Ausbau zu einer Modellregion für umweltfreundlichen Tourismus“ bestätigt und eine Fortsetzung der Projektstelle befürwortet.

Ein Ziel ist dabei, den Naturraum weitest möglich vom Individualverkehr zu entlasten. Busangebote, die mit der Waldbahn verknüpft sind, ermöglichen insbesondere im Altlandkreis Regen die Nutzung vieler Freizeitaktivitäten, auch ohne Auto. Mit dem „Bayerwald-Ticket“ ist dies kostengünstig möglich. Für Urlaubsgäste bieten 14 Gemeinden sogar die kostenfreie ÖPNV-Nutzung an, die GUTi-Gästekarte ersetzt das Bayerwald-Ticket für die Fahrt in einem rund 1.100 Kilometer weiten Streckennetz in der Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald. Im Altlandkreis Viechtach fehlt jedoch eine Zugverbindung als Rückgrat einer attraktiven ÖPNV-Erschließung.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke würde maßgeblich zu einer umweltgerechten Verkehrserschließung beitragen und das Modell einer ökologisch orientierten Tourismusregion ergänzen. Zusätzlich kann unter Einbindung des E-Wald-Projektes ein unkompliziertes Verleih- und Nutzungssystem für E-Autos und E-Bikes als Zubringer von und zu den Bahnhöfen konzipiert werden, wodurch die Bahnnutzung auch für Pendler in nicht fußläufiger Entfernung zu den Haltepunkten verbessert würde. Darüber hinaus soll ein E-Stadtbus in Viechtach die innerörtlichen Verbindungen vom und zum Bahnhof verbessern. Auch durch das

¹⁰ <http://www.naturpark-bayer-wald.de/>; zu Naturpark-Umweltstation Viechtach

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

am Wirtschaftsstandort Teisnach zu erwartende, höhere Pendleraufkommen aus dem Deggendorfer Raum nach Teisnach, kann die Reaktivierung der Strecke maßgeblich zu einer Entlastung der B11, insbesondere im Berufsverkehr, beitragen.



2. Erfolgspotentiale einer Reaktivierung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen

Die BEG hat im Jahr 2009 eine Fahrgastprognose erstellt, der ein vom Verein Wanderbahn im Regental e.V. erstelltes Betriebskonzept zugrunde gelegt war. Ein Jahr später wurden die positiven Auswirkungen des touristischen Fahrgastaufkommens durch GUTi ergänzend berücksichtigt.

In den letzten Jahren zeichnete sich ein entscheidender Wandel der wirtschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen ab. Insbesondere durch die Gründung des Technologiezentrums der Hochschule Deggendorf in Teisnach gingen wichtige Impulse für eine positive und optimistische Grundhaltung einher. Die Region ist sich der Strahlkraft seiner weltweit tätigen Unternehmen bewusst. Hochqualifizierte Arbeitsplätze werden angeboten und die Firmen denken über Erweiterung und Aufstockung der Kapazitäten nach. Gleichzeitig hat der Kampf um Fachkräfte eingesetzt.

Insgesamt haben sich die Grundannahmen und Bedürfnisse für eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der Strecke Gotteszell – Viechtach innerhalb kurzer Zeit wesentlich verändert. Da die Veränderungen zum Zeitpunkt der Erstellung der BEG-Fahrgastprognose in diesem Umfang nicht absehbar waren, möchten wir dem, nach den damaligen Erkenntnissen äußerst gewissenhaft erstellten, Gutachten neue Erkenntnisse hinzufügen. Die von uns vermuteten Potentiale wurden in der wissenschaftlichen Studie „Die Bahnverbindung Viechtach – Gotteszell: Aspekte und Szenarien einer Potentialabschätzung zur Frage einer Reaktivierung“ der Hochschule Deggendorf, hinterfragt und bewertet.

Die ergänzende Betrachtung beinhaltet auch ein von der ursprünglichen Untersuchung abweichendes Betriebskonzept. Wir sind davon überzeugt, dass eine Reaktivierung nur durch einen leistungsfähigen Studentakt, mit direktem Anschluss an die Hauptstrecke der Waldbahn, die für die Region gewünschten strukturellen Vorteile bringt. Gespräche mit Firmen machen deutlich, dass in einer guten und bedarfsgerechten Bahnanbindung wesentliche Standortvorteile gesehen werden (vgl. Letters of Intent im Anhang). Auch Schüler, vor allem der weiterführenden Schulen in Viechtach, würden vom Studentakt profitieren. Denn eventuellen Unannehmlichkeiten durch den längeren Fußweg vom Bahnhof zum Schulzentrum stünden flexiblere Rückfahrmöglichkeiten gegenüber, was die Nutzung von zusätzlichen Freizeitaktivitäten oder Förderunterricht am Schulort verbessert.

Die wesentlichen Ergebnisse aus der ergänzenden Fahrgastprognose, die unter Leitung von Prof. Johannes Klühspies von der Hochschule Deggendorf erarbeitet

wurden, sind nachfolgend dargestellt. Aus der vollständigen Studie werden Methodik und Berechnungsgrundlagen ersichtlich.

2.1. Zusätzliche Fahrgastpotentiale

Der wesentliche Unterschied zur BEG-Fahrgastprognose ist das neue, auf einem Stundentakt basierende Betriebsmodell. Im Unterschied zum bisherigen, eher für Freizeitfahrten konzipierten Reaktivierungsvorschlag, können bei einem Stundentakt verschiedene Zielgruppen den Zug auch für die täglichen Mobilitätsbedürfnisse nutzen. Das heißt, die Zugsanbindung wird für Berufspendler und Schüler interessant.

Prof. Klühspies hat in seiner Fahrgastprognose drei Szenarien gerechnet. Zur besseren Übersichtlichkeit soll hier lediglich auf die wesentlichen Ergebnisse des „Standard-Szenarios“ eingegangen werden. Als besonders augenfällig für die höheren Fahrgastzahlen wirken sich die Annahme eines Stundentaktes, die Einrichtung eines neuen Haltepunktes am TechnologieCampus Teisnach sowie die Verlagerung des Schülerverkehrs aus.

Aus dem Stundentakt-Modell errechnet sich bei einer angenommenen Fahrgaststeigerung von 30%¹¹ eine Potentialverbesserung von 6.844 Pkm, das entspricht einem Querschnittswert von 274 zusätzlichen Fahrgästen.

Durch die Einbeziehung des Schülerverkehrs errechnet sich ein Potential von 7.925 Pkm, das entspricht einem Querschnittswert von 317 zusätzlichen Fahrgästen.

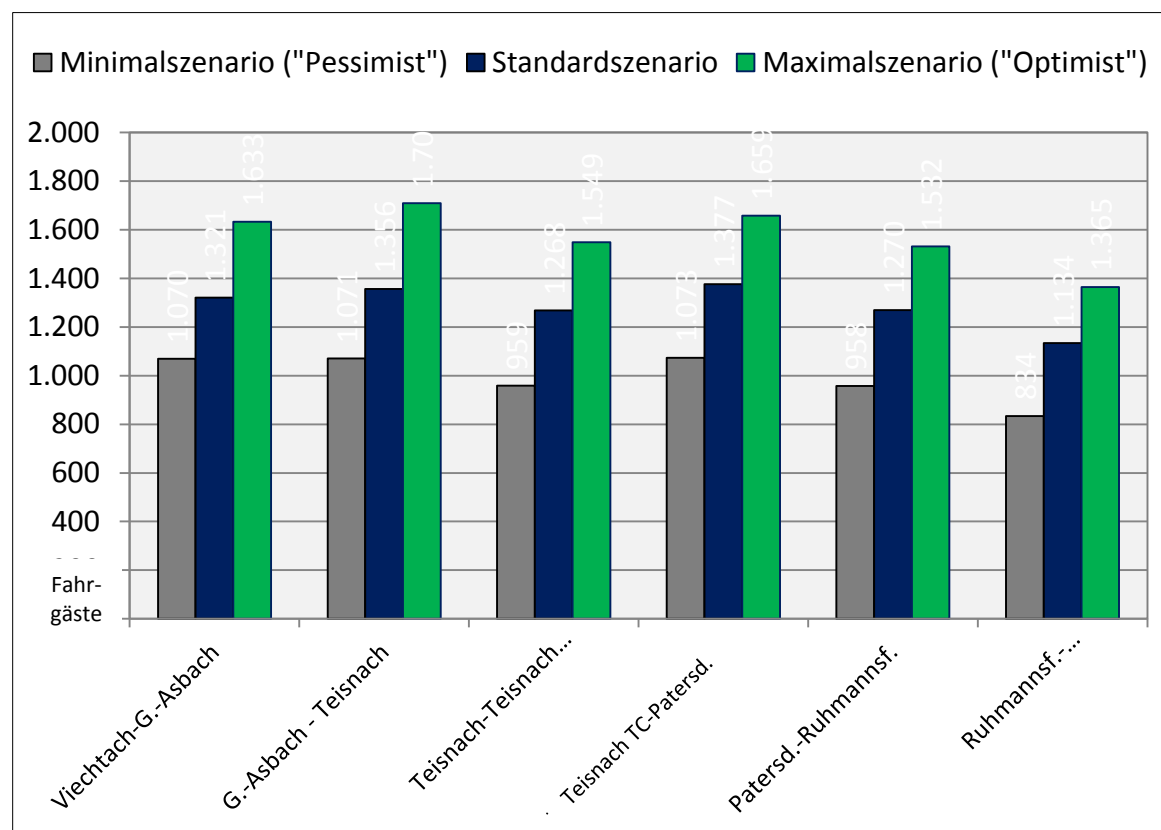
Ein weiterer wesentlicher Fahrgastgewinn errechnet sich aus der Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes am TechnologieCampus und der Tatsache, dass sich seit Erstellen der BEG-Fahrgastprognose die Mitarbeiterzahl in Teisnach bisher sehr positiv entwickelt hat. Hierdurch ergeben sich für die Berechnung des Pendlerpotentials ganz andere Voraussetzungen. Unter den neuen Bedingungen ist im Pendlerverkehr ein Potential von 5.871 Pkm abzuleiten, das entspricht einem Querschnittswert von 235 Fahrgästen.

Eine Besonderheit der Strecke ist die sehr gute Voraussetzung für die touristische Nutzung. Die Strecke entlang des „Schwarzen Regen“ ist landschaftlich außerordentlich reizvoll und gilt als eine der schönsten Bahnstrecken Bayerns. Über lange Abschnitte ist der Fluss nur vom Zug aus einsehbar. Die

¹¹ Vgl. Potentialabschätzung der Hochschule Deggendorf, im Abschnitt „Neuorientierung beim Betriebskonzept: Stundentakt“

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

gute Auslastung der am Wochenende durch den Verein „Wanderbahn im Regental e.V.“ betriebenen Fahrten, zeigt, dass für viele Fahrgäste die Fahrt an sich das Ausflugsziel ist. Als „Bayerisch Kanada“ ist der Flusslauf hier auch bei Kanu-Touristen beliebt. In den letzten Jahren hat sich die Kombination von Zugfahrt flussaufwärts und anschließender Paddeltour auf dem Regen zum lukrativen Geschäftszweig entwickelt. Die Firma VIT&fun ist der größte Anbieter von Kanutouren im Bayerischen Wald und seit 15 Jahren in dieser Branche tätig. Bei einem täglichen Angebot erwartet man hier ein Nachfragepotential von etwa 3.800 Kanufahrern in der Saison von Mai bis Oktober. Die Kombination von Zug und Kanu, ist ein absolutes Alleinstellungsmerkmal und sonst nirgendwo in Bayern möglich.



Grafik: Personenfahrten an Schultagen. Prognostizierte Pkm nach den drei Szenarien.

Quelle: Hochschule Deggendorf, Reaktivierung der Bahnstrecke Viechtach – Gotteszell; Aspekte und Szenarien zur Potentialabschätzung

Weitere Potentialverbesserungen ergeben sich aus der Annahme, dass die Gemeinden an der Reaktivierungsstrecke und einige Nachbargemeinden dem GUTi-Projekt (2.248 Pkm) beitreten, Touristen aus den jetzigen GUTi-Gemeinden nach Viechtach fahren (2.224 Pkm), sich die Möglichkeit der Gästeanreise per

Bahn wesentlich verbessert (1.664 Pkm), das Potential der Gemeinde Patersdorf (396 Pkm) berücksichtigt werden, sowie zusätzliche Potentiale aus der neuen Schienenanbindung des Münchner Flughafens (606 Pkm), der geplante Disco-Zug um 1:30 Uhr von Gotteszell nach Viechtach (1.000 Pkm), Fahrten der FH-Studenten (470 Pkm) und der zukünftigen Durchbindung der Waldbahn nach Tschechien (600 Pkm), berücksichtigt werden.

Insgesamt werden beim Standard-Szenario 32.223 Pkm errechnet, das entspricht einem Querschnittswert von 1.289 Fahrgästen.

2.2. Gestiegenes Bewusstsein gegenüber ÖPNV und SPNV

Während noch vor wenigen Jahren Reisende und auch Kommunalpolitiker den öffentlichen Verkehrsmitteln einen geringen Stellenwert einräumten, so hat sich die Situation in kurzer Zeit sichtbar verändert. Sei es bedingt durch steigende Treibstoffpreise, ein steigendes Umweltbewusstsein oder ein kundenfreundlicheres Auftreten der Verkehrsunternehmen, die Akzeptanz von Bus und Bahn scheint sich auch in ländlichen Regionen positiv zu entwickeln, wobei der Zug als Verkehrsmittel ohne Zweifel beliebter ist, als der Bus. Vielleicht ist es auch der Zeitgeist, dass soziale Netzwerke und Kommunikation für junge Menschen wichtiger werden, als das Auto. Wenn der Trend „die Generation Y hat keinen Bock mehr auf das Auto“¹² anhält, werden steigende Fahrgastzahlen die Folge sein, denn mobil will und muss man trotzdem sein.

Dass sich GUTi insgesamt positiv auf die Fahrgastzahlen auswirkt, konnte in der IVV-Studie im Auftrag der BEG-Gutachten nachgewiesen werden. Um die Natur und das touristische Potential in Schutzgebieten (Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservaten) zu stärken, unterstützt auch die Deutsche Bahn mit ihrem Projekt Fahrtziel-Natur nachhaltige Verkehrsangebote in Tourismusregionen. Die Projektstelle Nationalparkverkehrskonzept ist seit 2002 in diese Kooperation integriert. 2009 wurde das Verkehrskonzept rund um das Bayerwald-Ticket, Waldbahn und Igelbus in Nationalpark und Naturpark Bayerischer Wald, mit dem Fahrtziel-Natur-Award¹³ ausgezeichnet.

2.3. Geringe Infrastruktur-Investitionen, schnelle Betriebsaufnahme

¹² <http://www.welt.de/motor/article5027311/Die-Generation-Y-hat-keinen-Bock-mehr-auf-Autos.html>; die Welt, 30.10.2009

¹³ http://www.fahrtziel-natur.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/fahrtziel_natur/2012/mdb_89656_baywa.pdf

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Da für die Strecke durch den Landesbeauftragten für Bahnaufsicht Bestandschutz bestätigt wurde, sind vorerst für einen möglichen Probebetrieb nur geringe Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Für die Instandsetzung und Sanierung der Trasse rechnet man mit Kosten in Höhe von 582.500 Euro. Für die Instandsetzung der Stationen sind zusätzlich Kosten in Höhe von 79.500 Euro kalkuliert, so dass auf der Strecke nach Gesamtinvestitionen von rund 662.000 Euro ein Probebetrieb aufgenommen werden könnte.

Interessant ist an dieser Stelle der Kostenvergleich mit der Reaktivierungsstrecke Selb – Asch. Für eine Streckenlänge von 7,5 Kilometer wird dort mit Investitionskosten in Höhe von 9.500.000 Euro kalkuliert. Dies entspricht Kosten von 1.267.000 Euro pro Kilometer. Die Kosten für die Einführung eines Probebetriebes auf der Strecke Gotteszell – Viechtach betragen für die gesamte Strecke von 25 Kilometer Länge lediglich die Hälfte des für Selb – Asch veranschlagten Kilometerpreises! Selbst bei einer vollwertigen Infrastrukturreaktivierung (mit neuen Bahnsteigen, technisch gesicherten Bahnübergängen und moderner Signaltechnik) käme man auf der Strecke Gotteszell – Viechtach auf weniger als ein Drittel der für Selb – Asch angesetzten Kosten, bei dreifacher Streckenlänge!

Die Strecke Gotteszell – Viechtach bietet beste Voraussetzungen für eine kurzfristige und kostengünstige Umsetzung eines Probebetriebes. Die Bahnstrecke ist voll funktionstüchtig. Die Länderbahn könnte als leistungsfähiges Unternehmen sehr kurzfristig und zu vergleichbar günstigen Preisen den Betrieb aufnehmen.

Die ermittelte Kalkulation für einen Probebetrieb und die geänderten Rahmenbedingungen rücken eine Streckenreaktivierung in ein gänzlich neues Kosten-Nutzen-Verhältnis.

3. Probetrieb auf der Strecke Gotteszell – Viechtach

Seit Jahren laufen die Diskussionen um die Reaktivierung der Strecke Gotteszell – Viechtach. Bei einer Besichtigungsfahrt mit Staatsminister Zeil am 30. Januar 2012 wurde die Prüfung eines Probetriebes in Aussicht gestellt, falls durch eine Potentialabschätzung die Wirtschaftlichkeit und Fahrgastnachfrage der Strecke belegt werden kann. In seiner Studie zur Potentialabschätzung kommt Prof. Klühspies zu dem Ergebnis, dass aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, eine weit höhere Nachfrage zu erwarten ist, als noch vor drei Jahren angenommen.

Ziel sollte es nun sein, in einem Probetrieb die errechneten Potentiale in der Praxis überprüfen zu können. Die Strecke Gotteszell – Viechtach bietet beste Voraussetzungen für eine kurzfristige und kostengünstige Umsetzung eines Probetriebes. Die Bahnstrecke ist voll funktionstüchtig und mit der Länderbahn als Streckeneigner, ist ein leistungsfähiges Unternehmen vor Ort, das kurzfristig den Betrieb mit entsprechenden Fahrzeugen aufnehmen könnte.

Dieser Probetrieb soll explizit ohne große Investitionen auskommen und unter einfachen Bedingungen stattfinden. Die Strecke genießt Bestandsschutz, deshalb sind Investitionen in Qualitätssteigerungen der Infrastruktur zulassungsrechtlich nicht erforderlich. Da die BEG diese Qualitätsstandards aber bei reaktivierten Strecken fordert, sind sie bei einem positiven Ausgang des Probetriebs, vor Aufnahme des Regelbetriebs, nachzuholen. Dies betrifft insbesondere den Bau barrierefreier Bahnsteige und die technische Sicherung von Bahnübergängen, sowie ggf. den Einbau eines Zugsicherungssystems.

Die Durchführung des Verkehrs während eines Probetriebes könnte die Länderbahn mit Gebrauchtfahrzeugen der Typen RegioShuttle und RegioSprinter realisieren. Mit dem RegioSprinter kann der hohe Standard der BEG-Ausschreibungen zwar nur bedingt erreicht werden, er stellt aber eine bedarfsgerechte und kostengünstige Alternative zu Neufahrzeugen dar.

Um die potentiellen Fahrgäste an das neue Verkehrsangebot heranzuführen ist ein angemessen langer „Versuchszeitraum“ erforderlich. Deshalb sollte ein Probetrieb für mindestens drei Jahre durchgeführt werden. Während aller Phasen des Probetriebs sollen die Fahrgastzahlen kontinuierlich erhoben werden, sowohl durch das Servicepersonal der Länderbahn, als auch durch unabhängige Zähler im Auftrag der BEG. Aufgrund des Zählergebnisses soll abschließend abgeschätzt werden, ob ein Regelbetrieb auf dieser Strecke aufgenommen werden kann.

Nach der Potentialabschätzung kommt dem Schülerverkehr ein sehr hoher Stellenwert zu. Für einen Probetrieb stellt aber die reibungslose Abwicklung eine logistische Herausforderung dar. Die hohen Schülerzahlen würden Dreifachtraktionen erfordern, was zum einen zusätzliche Fahrzeuge, zum anderen längere Bahnsteige (und damit möglicherweise den Wegfall des Bestandsschutzes) bedeuten würde. Zudem müsste, zumindest für eine Übergangszeit, eine Shuttlebuslösung für den rund 800 Meter langen Schulweg vom Bahnhof zum Schulzentrum eingerichtet werden, um die Akzeptanz der Bahnnutzung zu stärken. Die Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene muss langfristig und unter Berücksichtigung bestehender Vertragsbeziehungen und Konzessionen auch mit den Busunternehmen geplant werden. Aus unserer Sicht ist es nicht unproblematisch, für den kurzen Zeitraum eines Probetriebes die gesamte Schülerbeförderung umzustellen, um sie bei einem möglichen negativen Ausgang nach drei Jahren wieder auf den Bus zu verlagern.

Wir schlagen deshalb vor, den Schülerverkehr per Busbetrieb beizubehalten und nachträglich dem Zählergebnis aus dem Probetrieb hinzuzurechnen. Der Landkreis Regen würde sich ab der Umstellung auf den Regelbetrieb dazu verpflichten, den Schülerverkehr der relevanten Relationen auf die Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach zu verlagern. Unabhängig davon ist vorgesehen, die jetzigen Bus-Schülerfahrkarten bereits im Probetrieb auf der Schiene anzuerkennen, um den Schülern die Bahnnutzung zu ermöglichen.

Sollte die BEG auf die Einbindung des Schülerverkehrs bereits im Probetrieb bestehen, würden die Kosten des Betriebsversuchs für den Freistaat deutlich höher ausfallen.

Als Grundlage für die Abwicklung des Probetriebes schlagen wir vor, dass die Eckdaten in einer Zielvereinbarung zwischen BEG, Landkreis Regen, den Kommunen und der Länderbahn klar definiert werden. Insbesondere müssen die sachlichen Beiträge von Landkreis und Kommunen, aber auch der genaue Zeitraum, die Art der Fahrgastzahlenerhebung und das zu erreichende Kriterium der Fahrgastzahlen festgelegt werden. Denkbare Leistungen seitens der Region sind in Tabelle 2 (S. 50) beschrieben.

Für die Zielwert-Ermittlung des Fahrgastaufkommens sollte man sich auf einen Berechnungsmodus einigen. Z.B. von den geforderten 25.000 Pkm (an einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien) werden die prognostizierten Schülerbeförderungszahlen für das erste Schuljahr nach dem Probetrieb, sowie die prognostizierten Fahrgäste für eine direkte Flughafen-

anbindung¹⁴ und ein prozentualer Abschlag für die vereinfachten Bedingungen des Probetriebes abgezogen.

Die Zielvereinbarung ersetzt aber nicht den Verkehrsvertrag für den Probetrieb. Hierzu sind aus unserer Sicht drei Varianten denkbar:

- Ausweitung des Vertrags „Regionalzüge Ostbayern“
- Ausschreibung oder freihändige Vergabe durch die BEG, bei der auch andere EVU zum Zug kommen könnten
- Bereitstellung der Mittel durch den Freistaat Bayern an den Landkreis Regen und anschließende Ausschreibung

Um ein möglichst schnelles Inkrafttreten des Probetriebes im Sommer 2013 zu gewährleisten, wäre die Ausweitung des Vertrags „Regionalzüge Ostbayern“ die praktikabelste Variante. Dadurch wären mögliche Einsprüche anderer Bieter, die bei einem Vergabeverfahren aufkommen könnten, ausgeschlossen.

In jedem Fall muss vertraglich geregelt werden:

- Genaues Fahrplanangebot (Mengengerüst)
- Einzuhaltende Qualitätskriterien (ggf. in Abweichung vom Vertrag „Regionalzüge Ostbayern“)
- Dauer des Probetriebes
- Zugkilometer-Preis

Ferner sollte der Vertrag eine Verlängerungsoption enthalten, der bei einer positiven Entscheidung über die Fortführung des Verkehrs, die Übergangszeit zwischen Probe- und Regelbetrieb regelt. Um für den Regelbetrieb notwendige Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen (vgl. Abschnitt 3.4.) umsetzen zu können, sollte eine Verlängerungsoption, in der weiter nach dem Probetriebskonzept gefahren werden kann, um zwei Jahre vorgesehen werden.

3.1. Infrastruktur: Trasse

Die Strecke beginnt im DB-Bahnhof Gotteszell und führt über 24,8 km zum Endpunkt Viechtach. Sie ist für eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Auf ihr darf sowohl Personen- als auch Güterverkehr durchgeführt werden.

¹⁴ Die Flughafenanbindung (Neufahrner Gegenkurve) geht vsl. erst im Jahr 2016 und damit nach Ende des von uns vorgeschlagenen Versuchszeitraums in Betrieb

Eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 60 km/h sollte ohne großen Aufwand möglich sein. Sofern der Genehmigungsprozess rechtzeitig abgeschlossen werden kann, soll diese Anhebung noch vor Betriebsaufnahme realisiert werden.

Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit auf 80 km/h scheint ebenfalls in mehreren Abschnitten möglich, eine genaue ingenieurtechnische Prüfung steht aber noch aus. Sofern die Umsetzung keine größeren baulichen Eingriffe erfordert, soll die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 80 km/h ebenfalls noch vor dem Probebetrieb erfolgen.

Als Betriebsverfahren wird aktuell Zugleitbetrieb praktiziert, wobei der Zugleiter derzeit in der Regel der Triebfahrzeugführer des auf der Strecke befindlichen Fahrzeugs ist. Für den Probebetrieb soll der Fahrdienstleiter Zwiesel der DB Netz oder ein Disponent der Leitstelle Neumark der Länderbahn die Aufgabe des Zugleiters mit übernehmen, so dass die Praxis des „fahrenden Zugleiters“ aufgegeben würde.

Das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Gotteszell soll nach diesem Modell zugleich die Fahrtfreigabe bis zum Bahnhof Ruhmannsfelden darstellen. In Ruhmannsfelden holt sich der Triebfahrzeugführer telefonisch die Freigabe bis Teisnach und in Teisnach die Fahrtfreigabe bis Viechtach.

Der Bahnhof Gotteszell verfügt derzeit über drei Durchfahrtsgleise (1, 2 und 23). Gleis 1 ist das Streckengleis aus Viechtach, eine Einfahrt ist aus Viechtach und Triefenried möglich, eine Ausfahrt nach Viechtach, Triefenried und Grafling. Mit Gleis 24 existiert ein von Gleis 1 abzweigendes, einseitig aus Richtung Viechtach angebundenes Abstellgleis mit 100 m Nutzlänge.¹⁵ Die Einfahrt in den Bahnhof Gotteszell ist aus Richtung Viechtach mit einem Einfahrtsignal gesichert.

Die Infrastrukturgrenze zwischen DB Netz und RBG befindet sich in km 0,462 in der Ausfahrt des Bahnhofs Gotteszell.

In km 4,173 befindet sich der Bahnhof Ruhmannsfelden, der neben dem durchgehenden Streckengleis über ein Ausweichgleis mit einer Nutzlänge von 215 m verfügt, das mit Gleissperren gesichert ist.

In km 5,395 folgt die Ausweichanschlussstelle Prünst, die über (verschlossene) Ladegleise verfügt, aber für den Personenverkehr ohne Bedeutung ist.

¹⁵ Vgl.

http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/dokumente/Bahnhof/SNB/N/NGZ__NBS.pdf

Der Haltepunkt Patersdorf liegt in km 7,027, der neue Haltepunkt Technologie-Campus wird im Bereich um den km 9 entstehen. Aufgrund der Planung einer neuen Straßenverbindung von Berging nach Oed soll zunächst ein provisorischer Bahnsteig eingerichtet werden, der über befestigte Feldwege an die Jahnstraße in Teisnach-Oed angeschlossen wird. Mit Fertigstellung der neuen Straße soll ein endgültiger Bahnsteig an der neuen Eisenbahnüberführung entstehen.

Der Bahnhof Teisnach befindet sich in km 10,135 und verfügt über ein Kreuzungsgleis von 148 m Nutzlänge, das derzeit ebenfalls mit Gleissperren gesichert ist. Zur Ermöglichung von Kreuzungen im Regelbetrieb werden die beiden Weichen zu Rückfallweichen umgerüstet und die Gleissperren entfernt. Die Schienen des Gleises 2 sind zum Austausch vorgesehen.

Vor und nach dem Bahnhof Teisnach befinden sich zwei Bahnübergänge, die nach den aktuellen Verkehrszahlen gesichert werden müssen. Gegenwärtig erfolgt die Sicherung durch einen Sicherungsposten, der während der Haltezeit im Bahnhof zum anderen BÜ eilt. Grundsätzlich sollten diese Bahnübergänge dauerhaft technisch gesichert werden, für den Zeitraum des Probetriebes erscheint die Sicherung durch Posten aber weiterhin sinnvoll, wobei die Wirtschaftlichkeitsberechnungen die Postensicherung gegenüber der technischen Sicherung nur knapp als günstiger ausweisen. Bei diesen Berechnungen ist auch die Sicherung des BÜ km 9,893 miteinbezogen worden, da es sinnvoll erscheint beim Bau einer Bahnübergangssicherungsanlage diesen BÜ im Rahmen einer BÜ-BÜ-Kette einzubinden.

Ab Teisnach folgt die Strecke dem Flusslauf des Schwarzen Regen, in einem Tal, das nicht durch Straßen erschlossen ist. Zug und Boot sind somit die einzigen Verkehrsmittel in diesem Tal.

Im Bereich des km 12 folgt der 69 m lange Böbracher Tunnel. Der in km 12,783 gelegene Haltepunkt Böbrach bzw. Böbracher Tunnel entfällt im Probetrieb.

In km 15,315 liegt der Haltepunkt Gumpenried-Asbach. Zur Abwicklung von Sonderzügen ist hier eine Zuglaufmeldestelle vorgesehen. Direkt danach folgt der einzige technisch gesicherte Bahnübergang der Strecke über die St 2636.

Die Haltepunkte Nußberg-Schönau und Gstadt in km 18,155 und km 19,928 sind für eine Durchfahrt ohne Halt vorgesehen.

In km 22,532 befindet sich der Haltepunkt Schnitzmühle. Danach beginnt in km 23,1 ein Gleisstück, das noch mit B IX-Schienen ausgerüstet ist und derzeit nur mit 30 km/h befahren werden kann. Hier ist ein Schienenwechsel vor Betriebsaufnahme nötig, so dass danach eine Fahrt mit Streckenhöchstgeschwindigkeit möglich sein wird. Dieses Gleisstück endet bei km 24,2 mit Einfahrt in den

Bahnhof Viechtach. Dieser Schienenwechsel ist die einzige nennenswerte Investition in die Trasse, die zwingend vor Betriebsaufnahme zu tätigen ist.

Der Endbahnhof Viechtach befindet sich in km 24,814, wobei sich hier ausgedehnte Gleisanlagen, insbesondere zur Anbindung der Werkstatt, befinden. Die ein- und ausfahrenden Züge werden auf Gleis 1 abgefertigt, an dessen Ende sich auch Abstellmöglichkeiten befinden. Weitere Abstellmöglichkeiten gibt es auf Gleis 3 sowie vor dem alten Lokscheunen. In Gleis 4 befindet sich eine Tankstelle der Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH.

Ab Ende 2014 ist bei Strecken, auf denen Züge kreuzen, die Einrichtung eines Zugsicherungssystems vorgeschrieben. Die Länderbahn sieht eine Zugsicherung in Form des technisch unterstützten Zugleitbetriebs vor. Dabei schaltet der Triebfahrzeugführer, nach Fahrtfreigabe durch den Zugleiter, einen Sicherungsmagneten mithilfe eines Schlüssels oder eines Infrarotsignals unscharf. Solche Sicherungseinrichtungen wären in den Bahnhöfen Gotteszell, Teisnach (2x) und Viechtach nötig. Auf der Strecke Cham – Bad Kötzing – Lam haben DB Netz und die Länderbahn dieses System mit Schlüsseln im Einsatz und damit sehr gute Erfahrungen gemacht. Sollte der LfB evtl. eine Ausnahmegenehmigung für die Restdauer des Probetriebes ab Ende 2014 erteilen, kann die Investition in ein solches System vorerst entfallen.

Das ab 1.1.2013 gültige Trassenpreissystem der Länderbahn sieht auf Basis der derzeitigen Fahrleistungen einen Trassenkilometer-Preis von 5,07 € vor. Fritz Czeschka, Geschäftsführer der BEG, hat zuletzt beim Bayerischen Nahverkehrskongress am 31. Oktober 2012 in München seine Forderung erneuert, dass die Trassenpreissysteme Rabatte für Mehrbestellungen der Aufgabenträger vorsehen müssten. Während DB Netz sich dieser Forderung beharrlich widersetzt, hat die Länderbahn eine solche Rabattklausel im neuen Trassenpreissystem festgeschrieben:

„Bei einer Erhöhung der Nachfrage nach Jahresfahrplan-Trassen um min. 10% können Grundpreis und/oder einer der Faktoren vorzeitig abgesenkt werden. Zu diesem Zweck ggf. nötige Investitionen werden in den neuen Preis eingerechnet.“¹⁶

Damit würde der Trassenpreis auf ein Niveau sinken, das deutlich unterhalb dem der DB Netz AG liegt. Das Bestellerentgelt der BEG für die Züge Gotteszell – Viechtach wären damit inklusive Infrastruktur deutlich günstiger als für die anderen Strecken der Waldbahn. Im Nebenstreckensegment wären die Züge des

¹⁶ Vgl.

<http://www.vogtlandbahn.de/de?t=/documentManager/sfdoc.file.supply&s=KuNzYZaQID8Osu3gAu&fileID=1346396697799>

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Probebetriebs wahrscheinlich eine der günstigsten Leistungen im Verantwortungsbereich der BEG.



Linienetzplan der Waldbahn mit Gotteszell – Viechtach

3.2. Infrastruktur: Verkehrsstationen

Gotteszell



Bahnsteig Gotteszell, Foto Länderbahn

Die Verkehrsstation Gotteszell befindet sich als einzige Station der Strecke im Besitz der DB Station & Service AG. Sie verfügt über einen gepflasterten Mittelbahnsteig von 120 m Länge und 55 cm Höhe. Die Zuwegung erfolgt über einen mit Signal gesicherten Reisendenüberweg über Gleis 1. Damit ist der Bahnhof Gotteszell derzeit als einzige Verkehrsstation der Strecke barrierefrei. Bahnsteigbeleuchtung ist vorhanden, ebenso ein Wetterschutzhäuschen neben dem ehemaligen Empfangsgebäude, sowie Lautsprecher und Uhr. Der Fahrscheinautomat der DB Vertrieb wird voraussichtlich mit Betriebsaufnahme Länderbahn auf der Waldbahn im Dezember 2013 abgebaut werden.

Ein Umstieg zwischen den Zügen der Strecke Gotteszell – Viechtach und den Zügen der Waldbahn ist über den Mittelbahnsteig problemlos möglich. Da die Anschlussreisenden in den Zügen der Strecke Gotteszell – Viechtach bis zum

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Eintreffen des Waldbahn-Zuges warten können, wirkt sich für Reisende die fehlende Bahnsteigüberdachung nicht nachteilig aus.

Der Bahnhof Gotteszell liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Zachenberg, im Ortsteil Gotteszell Bahnhof. Der Zachenberger Ortsteil Köckersried befindet sich in etwa 900 m Straßenentfernung, Zachenberg liegt etwa 2,4 km entfernt. Die namensgebende Gemeinde Gotteszell befindet sich 1,5 km entfernt. Parkmöglichkeiten gibt es entlang der Zufahrtsstraße zum Bahnhof.

Ruhmannsfelden



Bahnsteig Ruhmannsfelden/Giggenried, Foto Länderbahn

Der Bahnhof Ruhmannsfelden verfügt über eine Hausbahnsteigkante an Gleis 1 sowie einen Mittelbahnsteig am durchgehenden Gleis 2. Im Probebetrieb soll Gleis 2 genutzt werden, im späteren Regelbetrieb kommt auch die Errichtung eines neuen Hausbahnsteigs an Gleis 1 in Betracht, ggf. verbunden mit einer Änderung des Spurplans.

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Der Bahnsteig Gleis 2 ist 56 m lang, asphaltiert und ca. 25 cm über SOK hoch. Der auf dem Bahnsteig befindliche Wasserkran wird vor Beginn eines Probebetriebes entfernt, um Hindernisfreiheit zu gewährleisten. Zusätzlich wird auf dem Bahnsteig eine Abstandslinie zum Gleis 2 markiert.

Der Reisendenüberweg über Gleis 1 ist mit einem Holzbohlenbelag ausgeführt. Ein Fahrplanaushang befindet sich am Beginn dieses Überwegs. Für den Probebetrieb ist auf dem Hausbahnsteig ein Wetterschutzhäuschen vorgesehen.

Der Bahnhof Ruhmannsfelden befindet sich im Ortsteil Giggenried. Bis zum Ruhmannsfeldener Marktplatz sind es 1,1 km Fußweg. Direkt am Bahnhof befinden sich das Haus St. Georg für Altenhilfe, sowie ein EDEKA-Markt.

Der Bereich vor dem Bahnhofsgelände wird bereits als Parkplatz genutzt. Zusätzlich sind Fahrradständer im Bereich des alten Güterschuppens geplant.

Patersdorf



Bahnsteig Patersdorf, Foto Länderbahn

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Der Haltepunkt Patersdorf verfügt über eine 24 m lange Bahnsteigkante mit einer Höhe von ca. 20 cm über SOK. Der Bereich südlich der Befestigung ist derzeit angeschüttet. Nach einer provisorischen Befestigung dieses Bereichs könnte auch der Halt von Doppeltraktionen ermöglicht werden.

Es existiert ein Wetterschutzhäuschen, das allerdings in absehbarer Zeit instand gesetzt oder durch ein neues ersetzt werden müsste.

Eine Abstandslinie zum Gleis ist zu markieren. Fahrradständer können unter der Straßenbrücke der Bundesstraße 85, direkt südlich des Bahnsteigs wettergeschützt aufgestellt werden. Für Parkplätze kommt der Bereich nördlich des Bahnübergangs in Betracht.

Der Haltepunkt Patersdorf liegt 750 m Fußwegen vom Ortskern entfernt. Der Haltepunkt liegt jedoch etwa 40 m tiefer als die Ortslage im Tal der Teisnach. Der Weg in den Ort soll bei einer Reaktivierung der Strecke attraktiv hergerichtet werden.

TechnologieCampus Teisnach



*Bahnsteig Technologie-Campus Teisnach,
Quelle: Länderbahn auf Basis Bayernatlas.*

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Ein neu zu errichtender Haltepunkt „TechnologieCampus Teisnach“ ist im Gebiet der Gemeinde Geiersthal, Ortsteil Berging, vorgesehen. Zunächst ist ein provisorischer Bahnsteig geplant. Eine Zuwegung ist über zwei vorhandene, aber instandsetzungsbedürftige Brücken über die beiden Arme der Teisnach denkbar, um das Gewerbegebiet zu erreichen. Über die Jahnstraße und die Kaikenrieder Straße erreicht man den TechnologieCampus Teisnach und die Außenstelle der Hochschule Deggendorf.

Im Geiersthaler Ortsteil Berging liegen außerdem die Discothek „Revolution“ und die Kartbahn „Planet Kart-o-Mania“, beide etwa 500 m vom neuen Halt entfernt.

Der provisorische Bahnsteig soll dem Typ Schnitzmühle entsprechen (siehe dort). Er soll 50 m lang und mindestens 38 cm über SOK hoch werden. Auch ein Wetterschutzhäuschen ist vorgesehen. Dauerhaft soll der Bahnsteig an die Eisenbahnüberführung der sich in Planung befindenden Straße Berging – Oed angegliedert werden, so dass die Betriebe rund um den TechnologieCampus entlang der neuen Kreisstraße erreicht werden können.

Teisnach



Bahnsteig Teisnach, Foto Länderbahn

Der Bahnhof Teisnach verfügt derzeit über einen asphaltierten Bahnsteig an Gleis 1 von 62 m Länge und ca. 20 cm Höhe über SOK. Dieser Bahnsteig ist derzeit sehr schmal und hat keinen befestigten Zugang zum parallel führenden Fußweg. Der Bereich zwischen Bahnsteig und Weg soll daher aufgeschüttet werden, um eine ausreichende Breite zu erzielen. Außerdem wird eine Abstandslinie zum Gleis gezogen.

Für den kreuzenden Zug wird an Gleis 2 ebenfalls ein neuer Bahnsteig analog zum TechnologieCampus Teisnach errichtet. Auch er soll zunächst nur ein Provisorium für die Zeit des Probebetriebs sein. Die Zuwegung kann hier über den Fußweg Bahnhofstraße – Gustav-Werner-Platz erfolgen.

Beide Bahnsteige sollen Wetterschutzhäuschen erhalten.

Der Bahnhof Teisnach liegt inmitten des Marktes Teisnach. Geschäfte, Gaststätten und die Brauerei Ettl-Bräu liegen im direkten Umfeld. Der Busbahnhof befindet sich am nördlichen Bahnhofskopf. Die Firma Pfeleiderer Spezialpapiere ist ca. 500 m Fußweg entfernt. Der Ortsteil Kammersdorf der Gemeinde Geiersthal befindet sich ebenfalls nur ca. 500 m entfernt, zum Kernort Geiersthal sind es ca. 1,6 km. Der Kernort der Gemeinde Böbrach liegt 4,2 km entfernt. Der Bahnhof Teisnach ist für Böbrach die nächste Bahnanbindung. Böbrach ist über zwei Buslinien mit Teisnach verbunden.

Parkplätze befinden sich im Streifen zwischen Bahnhofstraße und Trasse sowie am Busbahnhof. Außerdem ist der 300 m entfernte Georg-Wittmann-Platz außerhalb der Volksfestzeit als Parkplatz nutzbar. Fahrradständer können im Randbereich des Bahnsteigs eingerichtet werden.

Gumpenried-Asbach

Der Haltepunkt Gumpenried-Asbach verfügt über einen 32 m langen, asphaltierten Bahnsteig von ca. 25 cm Höhe über SOK. Es besteht die Möglichkeit ihn nach Südosten zu erweitern, um Doppeltraktionen abfertigen zu können.

Der Haltepunkt verfügt über ein Wetterschutzhäuschen (links außerhalb des Bildes) und eine Bahnsteigleuchte. Auf dem Bahnsteig muss eine Abstandslinie zum Gleis markiert werden.

Der Haltepunkt liegt in unmittelbarer Nähe zum Wasserkraftwerk Gumpenried (Gebäude im Hintergrund des Bildes). Etwas unterhalb des Kraftwerks befindet sich eine Einstiegsstelle für Kanus. Da der Schwarze Regen von hier bis Viechtach hindernisfrei zu befahren ist, möchten die Viechtacher Kanuverleiher

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

die Bahnverbindung im Abschnitt Viechtach – Gumpenried-Asbach auch für den Transport ihrer Gäste zur Einstiegsstelle nutzen.



Bahnsteig Gumpenried-Asbach, Foto Länderbahn

Einzelne Parkplätze können im Umfeld des Haltepunktes angelegt werden, Fahrradständer finden neben dem Wetterschutzhäuschen Platz. Der kleine Ort Asbach, Teil der Gemeinde Drachselsried, ist über einen 1,3 km langen Fußweg zu erreichen. Der Fußweg soll im Falle einer Betriebsaufnahme attraktiv hergerichtet werden.

Über die St 2636 sind die Kernorte Drachselsried (6,3 km) und Arnbruck (9,5 km) zu erreichen. Gumpenried-Asbach ist für diese beiden Gemeinden der nächste Bahnhof.

Schnitzmühle



Bahnsteig Schnitzmühle, Foto Länderbahn

Der Haltepunkt Schnitzmühle im Gebiet der Stadt Viechtach ist erst im Zuge der Aktivitäten des Vereins Wanderbahn im Regental e.V. angelegt worden. Er verfügt über einen Bahnsteig von insgesamt 56 m Länge, der jedoch durch einen Bahnübergang unterbrochen ist. Das längere Teilstück befindet sich westlich des Übergangs und ist ca. 25 m lang. Es kann bis auf ca. 55 m Länge in Richtung Westen verlängert werden.

Der Abstand zum Gleis soll mit Erdnägeln markiert werden, und auch hier wird ein Wetterschutzhäuschen aufgestellt.

Der Haltepunkt Schnitzmühle liegt im gleichnamigen Viechtacher Ortsteil, der aus dem Ferienressort „Adventure Camp Schnitzmühle“ mit 4-Sterne-Hotel, Campingplatz und Erlebnisgastronomie besteht.

Im 500 m Umkreis um den Halt liegen mehrere Aussiedlerhöfe und der kleine Ort Fischaitnach. Der Viechtacher Stadtteil Schlitzendorf liegt ca. 1,2 km vom Haltepunkt entfernt.

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Parkplätze befinden sich auf dem Gelände des Adventure Camps, sind jedoch bereits jetzt häufig belegt. Es wird nicht erwartet, dass in großem Umfang Fahrgäste zu diesem Halt fahren, da der Bahnhof Viechtach über eine bessere Parksituation verfügt und etwa gleiche Entfernung zum Stadtteil Schlatzendorf besteht. An diesem eher touristisch geprägten Halt können Fahrradständer im direkten Umgriff aufgestellt werden, z. B. auf dem kürzeren Teilbahnsteig.

Viechtach



Bahnhof Viechtach, Foto Länderbahn

Im Bahnhof Viechtach sollen die Züge von / nach Gotteszell den Bahnsteig des Gleises 1 benutzen. Dieser ist asphaltiert, 79 m lang und ca. 20 cm über SOK hoch. Es existiert ein zweiter Bahnsteig als Mittelbahnsteig zwischen Gleis 1 und 2. Dieser ist allerdings sehr schmal und wird im vorliegenden Betriebskonzept nicht benötigt.

Der Bahnhof Viechtach verfügt über ein Empfangsgebäude mit Uhr. Als Wetterunterstand ist dennoch ein neues Wetterschutzhäuschen vorgesehen. Eine Abstandslinie zum Gleis muss hier ebenfalls markiert werden.

Direkt gegenüber dem Bahnsteig befindet sich das Verwaltungsgebäude der Länderbahn. Auf der anderen Gleisseite des Bahnhofs hat das Werk I der Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH seinen Standort.

Der Stadtplatz mit Geschäften, Banken, Gaststätten und dem Alten Rathaus (Touristinfo und Naturparkinformationsstelle) ist über einen 400 m langen Fußweg zu erreichen. Der Höhenunterschied beträgt ca. 20 m.

Amtsgericht, Rathaus, Finanzamts-Außenstelle, Notariat und die Zentrale Bußgeldstelle des Bayerischen Polizeiverwaltungsamtes in der Mönchshofstraße sind in 300-500 m Fußwegentfernung erreichbar. Das sonderpädagogische Förderzentrum liegt in einer Fußwegentfernung von 300 m zum Bahnhof, das Schulzentrum mit Mittel- und Realschule, Gymnasium und Hallenbad in ca. 800 m.

In der Viechtacher Innenstadt befinden sich außerdem zahlreiche touristische Einrichtungen: Z.B. das Gewölbe der Geheimnisse (400 m), das Nostalgie-Haus (550 m) und eine Minigolfanlage (300 m). Die großen Arbeitgeber befinden sich in einem Umkreis von einem bis zwei Kilometer um den Bahnhof: Rehau-Werk 5 (1,2 km), Rehau-Werk 11 (1,9 km), Firma Linhardt (2,0 km) und das Kreis-krankenhaus (1,8 km).

Andere touristische Einrichtungen in Stadtnähe sind auf markierten Wanderwegen zu erreichen, insbesondere der Große Pfahl (2,0 km), die „Gläserne Scheune“ des Künstlers Rudolf Schmid (3,2 km) und die Burgruine Neunußberg (6,5 km). Der Regentalradweg, als Teil des überregionalen „Bayern-Netz für Radler“, führt direkt am Bahnhofsplatz vorbei auf der ehemaligen Bahntrasse Viechtach – Blaibach nach Nordwesten und weiter nach Regensburg zum Donau-Radweg, bzw. hat über den „Grünes-Dach-Radweg“ direkte Anbindung zum Radfernweg „Bayern-Böhmen“ und zum Paneuropa Radweg „Paris-Prag“.

Die Gemeinde Kollnburg liegt in einer Straßenentfernung von 5,1 km zum Bahnhof Viechtach, die Gemeinde St. Englmar in 12,8 km und die Gemeinde Prackenbach in 6,3 km Entfernung. Für diese Gemeinden ist der Bahnhof Viechtach der nächste Bahnhof.

Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich neben dem Mitarbeiterparkplatz der Länderbahn zahlreiche öffentliche Parkplätze, insbesondere im Bereich zwischen Bahnhof und Gewölbe der Geheimnisse (60 Parkplätze), sowie auf dem Volksfestplatz (Platz für mehrere hundert Autos, 400 m). Zumindest an Wochenenden soll auch der Mitarbeiterparkplatz der Länderbahn für die Öffent-

lichkeit zugänglich sein. Außerdem wollen sich Länderbahn und Stadt bei entsprechendem Bedarf, im unmittelbaren Bahnhofsumfeld um Optimierungsmöglichkeiten für die Parkplatzsituation kümmern, so dass zusätzliche Parkplätze möglich werden. Wir gehen anhand der vorliegenden Fahrgastprognose davon aus, dass der Bedarf an Park+Ride-Plätzen insgesamt bei ca. 100 liegt. Direkt am Bahnhof sollen außerdem Fahrradständer aufgestellt werden.

3.3. Investitionen für den Probetrieb

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind vor Betriebsaufnahme des Probetriebes folgende Investitionen zu tätigen:

Bereich Trasse:

• Schienenwechsel Schnitzmühle – Viechtach:	220.000,- €
• Umrüstung Rückfallweichen Teisnach, 2 Stück:	30.000,- €
• Schienenwechsel Teisnach Gleis 2:	55.000,- €
• Prüfung P-GSM-D Ausleuchtung:	16.500,- €
• Stopfarbeiten:	175.000,- €
• Maßnahmen zur Erhöhung V_{zul} :	36.000,- €
• Einrichtung Zugsicherung (Ende 2014):	50.000,- €
Zwischensumme Trasse:	582.500,- €

Bereich Stationen:

• Instandsetzung Bahnsteige (Stationsbeschilderung, Fahrplanvitrine, Leitstreifen, Belag):	20.000,- €
• Wartehäuschen (6 Stück)	18.000,- €
• Bahnsteigverbreiterung Teisnach Gleis 1:	7.500,- €
• Bahnsteigneubau Teisnach Gleis 2 (Provisorium):	15.000,- €
• Bahnsteigneubau Teisnach-Berging (Provisorium):	19.000,- €
Zwischensumme Stationen:	79.500,- €

Gesamtinvestitionen Probetrieb: 662.000,- €

Damit liegt die Gesamtsumme deutlich unterhalb bisheriger Schätzungen. Die Länderbahn wäre bereit, diese Investitionen über die Trassen- und Stations-

gebühren zu refinanzieren, sofern die Bundesnetzagentur der Abschreibung über den Probetriebszeitraum zustimmt.

3.4. Ausblick: Investitionen für Dauerbetrieb

Für einen anschließenden Regelbetrieb gehen wir nach derzeitiger Sachlage davon aus, dass alle Bahnsteige auf einen modernen Standard gebracht werden müssen (barrierefrei, 55 cm hoch, Vorbild neue Bahnsteige der Strecke Bad Kötzing – Lam) und sieben Bahnübergänge technisch zu sichern sein werden. Im Rahmen der laufenden Instandhaltung soll das Gleis bei konkretem Bedarf sukzessive erneuert werden. Hierbei gehen wir von einem Durchschnittswert von einem Kilometer pro Jahr aus.

Für die Verkehrsstationen kalkulieren wir Kosten in Höhe von 150.000 Euro pro Bahnsteig. Bei acht Bahnsteigen (Ruhmannsfelden Gleis 1, Patersdorf, Teisnach TechnologieCampus, Teisnach Gleis 1, Teisnach Gleis 2, Gumpenried-Asbach, Schnitzmühle und Viechtach Gleis 1) ergibt das eine Summe von 1.200.000,- Euro.

In Teisnach müssen die Bahnübergänge Regenmühlstraße (St 2136), Ettl-Bräu (REG 18) und Georg-Wittmann-Platz gesichert werden. Die letzten beiden sollen als BÜ-BÜ-Kette geschaltet werden. Beim Bahnübergang Grandmühlstraße in Geiersthal sehen wir eine Sicherungsanlage vor, auch um an dieser Stelle eine deutliche Steigerung der Geschwindigkeit zu erreichen. Aufgrund des LKW-Verkehrs beim Bahnübergang im Granitwerk Prünst, empfiehlt sich für diesen Privatwegübergang eine Sicherung mit Lichtzeichen. In Ruhmannsfelden sind voraussichtlich die Bahnübergänge Bahnhofstraße und Marcher Straße (REG 13) zu sichern. Nach aktueller Kostenermittlung sind für diese Maßnahmen rund 1.562.000 Euro vorzusehen.

Für einen späteren Regelbetrieb sind somit zusätzliche Investitionen in Höhe von 2.762.000 Euro (Preisstand 2012) erforderlich. Bei der technischen Sicherung der Bahnübergänge entfallen je 1/3 dieser Kosten auf die Länderbahn, den jeweiligen Straßenbaulastträger und den Freistaat Bayern. Die Länderbahn ist bereit, den nicht zusätzlich geförderten Teil ihres Drittels über die Trassengebühren zu refinanzieren. Die Investitionen in die Bahnsteige sollen über die Stationsgebühren refinanziert werden.

Sollte die Einführung eines Zugsicherungssystems im Probetrieb noch nicht notwendig werden, so ist diese Investition spätestens beim Übergang in den Regelbetrieb nachzuholen.

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Den sukzessiven Gleisumbau veranschlagen wir nach derzeitigem Kostenstand mit jährlich 200.000 Euro pro Kilometer, welche ebenfalls in die Trassengebühren eingepreist werden.

3.5. Fahrplankonzept

In unserem Konzept sehen wir bereits für den Probebetrieb einen Stundentakt vor. Aus unserer Sicht sind die notwendigen Investitionen nur zu rechtfertigen, wenn mit der Betriebsaufnahme auch eine erhebliche Angebotsverbesserung für Pendler und Schüler, sowie im Alltags- und Freizeitverkehr gewährleistet wird. Eine attraktive Angebotsgestaltung ist Voraussetzung für den Erfolg.

In unserem Fahrplanentwurf sind die Anschlüsse konsequent auf die Waldbahn in Gotteszell abgestimmt (Fahrzeiten gemäß Musterfahrplan der Ausschreibung Regionalzüge Ostbayern). Es besteht immer ein kurzer Übergang von und zur Waldbahn in Richtung Plattling und ein etwas längerer Übergang aus und nach Zwiesel / Regen / Bayerisch Eisenstein / (Klatovy).

Weil das Fahrzeug aus Viechtach kommend am Bahnsteig in Gotteszell stehen bleibt, können die Fahrgäste den Anschluss nach Viechtach, bzw. in Richtung Bayerisch Eisenstein bequem im Zug abwarten, bis der Anschlusszug einfährt. Diese Möglichkeit wird besonders bei schlechtem Wetter auch per Durchsage kommuniziert.

Nach Sanierung des Abschnittes Viechtach – Schnitzmühle und dem Einbau von Rückfallweichen in Teisnach, zur Zugkreuzung, wird die Fahrzeit auf der Strecke mit Kreuzungsaufenthalt ca. 40 Minuten betragen.

Unter Berücksichtigung der Anschlüsse in Gotteszell, gemäß dem Musterfahrplan der Ausschreibung „Regionalzüge Ostbayern“, ergibt sich montags bis freitags folgender Fahrplanentwurf:

Viechtach	↓	04:00	05:05	06:00	07:00	07:40	08:40	stündlich bis	19:40	20:40	21:35	22:35
Teisnach		04:20	05:25	06:20	07:20	08:00	09:00		20:00	21:00	21:55	22:55
Gotteszell	↓	04:40	05:45	06:40	07:40	08:20	09:20		20:20	21:20	22:15	23:15
nach Plattling	↻	04:44	05:55	06:45	07:57	08:23	09:23		20:23	21:31	22:18	
nach Zwiesel			05:55	06:58		08:35	09:35		20:35	21:30		23:38
von Zwiesel	↻	04:44	05:55	06:45		08:23	09:23		20:23	21:31		
von Plattling			05:55	06:58	07:32	08:35	09:35		20:35	21:30	23:38	01:28
Gotteszell	↓	05:05	06:00	07:00	07:40	08:40	09:40		20:40	21:35	23:40	01:30
Teisnach		05:25	06:20	07:20	08:00	09:00	10:00		21:00	21:55	00:00	01:50
Viechtach	↓	05:45	06:40	07:40	08:20	09:20	10:20		21:20	22:15	00:20	02:10

Eine minutengenaue Berechnung inklusive der Zwischenhalte, kann erst nach Projektierung des Schienenaustauschs Viechtach – Schnitzmühle und ggf. der Genehmigung einer erhöhten zulässigen Streckengeschwindigkeit erfolgen. Darüber hinaus müssen die Umsteigezeiten in Gotteszell noch mit DB Netz abgestimmt werden.

Bei Kreuzungen der Waldbahn-Züge in Gotteszell (05:55 Uhr und 21:30 Uhr) muss das Viechtacher Fahrzeug vor Einfahrt des Zuges Zwiesel – Plattling auf das Abstellgleis 24 fahren und nach dessen Abfahrt wieder an den Bahnsteig rangieren. Hierzu ist eine Ankunft von ca. 10 Minuten vor den Waldbahn-Zügen erforderlich. Die genaue Lage der beiden Züge, die um 07:40 ihr Ziel erreichen und sofort auf den Gegenzug wenden, ist ebenfalls noch abhängig von der minutengenaue Berechnung der Fahrzeiten.

3.6. Fahrzeugkonzept

Da die RegioShuttles der Waldbahn in Betriebsstufe 1 sämtlich im bestehenden Netz der Waldbahn zum Einsatz kommen, wird die Länderbahn voraussichtlich auf Fahrzeuge vom Typ RegioSprinter der Vogtlandbahn-GmbH zurückgreifen. Die Länderbahn modernisiert die RegioSprinter-Flotte derzeit. Insbesondere werden die Sitze neu gepolstert.



Der RegioSprinter bietet 77 Sitzplätze und verfügt über eine Einstiegshöhe von 550 mm. Ein WC wurde durch die Länderbahn nachgerüstet. Weitere Vorzüge sind die großen Panoramafenster, so dass die landschaftliche Schönheit der Strecke gut erlebbar wird, was insbesondere für den touristischen Verkehr positiv zum Tragen kommt.

Die Länderbahn wird voraussichtlich drei Fahrzeuge dieses Typs nach Viechtach umbeheimaten. Damit ist eine ausreichende Wartungsreserve gesichert. Zusätzlich kann das dritte Fahrzeug als Verstärker genutzt werden.

Alternativ kann, abhängig vom weiteren Einsatz der Siemens Desiro der Vogtlandbahn-GmbH, ein Probebetrieb ggf. auch mit diesem Fahrzeug gestaltet werden. Während der Gültigkeit der Betriebsstufe 0 der Waldbahn (voraussichtlich bis Dezember 2014) steht außerdem auch ein RegioShuttle der Waldbahn zur Verfügung, das nach Viechtach zum Einsatz kommen kann. Ebenfalls bis zum Dezember 2014 muss die Länderbahn die Neubaufahrzeuge vom Typ PESA Link der Oberpfalzbahn und Alstom LINT der Dieselnetz Südwest GmbH testen. Auch hier kommen Einsätze, insbesondere der futuristischen PESA Links, auf der Strecke Gotteszell – Viechtach in Betracht.

Um zusätzliche mediale Aufmerksamkeit für die Strecke zu erlangen, ist es in Zusammenarbeit mit dem Verein „Wanderbahn im Regental e.V.“ denkbar, gelegentlich Fahrten mit dem Esslinger-Triebwagen VT 07 der Regentalbahn, anzubieten. Die Mitglieder des Vereins haben dadurch weiterhin die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen. Dadurch kann zusätzliches Zugbegleitpersonal gestellt werden, um mobilitätseingeschränkten Reisenden den Einstieg zu erleichtern, aber auch um den Freizeitwert der Fahrten mit dem historischen Zugmaterial zu gewährleisten. Wie bisher auch, werden diese Fahrten in den Medien vorab beworben.

3.7. Werkstattkonzept

Die Wartung der Triebwagen erfolgt im Werk Viechtach der Länderbahn. Damit ist die Existenz des Werks Viechtach für die Dauer des Probebetriebs gesichert. Das Werk wird die nötige Ausstattung und die Ersatzteilbevorratung für Züge des Typs RegioSprinter erhalten.

Sollten auf dieser Strecke zur Betriebsaufnahmeerprobung andere Fahrzeugtypen zum Einsatz kommen, besteht für das Werk Viechtach die Möglichkeit, sich zum Zentrum für Fahrzeuginbetriebnahmen der Länderbahn zu entwickeln. Eine Auftragsabwicklung in diesem Segment ist sowohl für weitere Gesellschaften des Netinera-Konzerns als auch für Dritte denkbar. Somit wären eine bessere Auslastung der Werkstatt und damit eine Option zur Bestandssicherung gegeben.



3.8. Vertriebs- und Marketingkonzept

Vertrieb und Marketing werden sich eng an das Konzept der Waldbahn anlehnen.



Tariflich würde die Strecke Gotteszell – Viechtach mit Betriebsaufnahme im Vertrag „Regionalzüge Ostbayern“ voll in den Haustarif der Länderbahn integriert. Bayerwald-Ticket, GUTi und die übrigen Fahrscheine, die in der Ausschreibung Regionalzüge Ostbayern für den Teilbereich der Waldbahn gefordert

sind, werden auch auf der Strecke Gotteszell – Viechtach gelten.

Um bereits während des Probebetriebes den Freizeitverkehr der Schüler für die Bahnstrecke zu generieren, sollen alle Schülermonatskarten der Busunternehmen für Relationen entlang der Strecke während des Probebetriebs auch im Zug anerkannt werden.

Bei einer Betriebsaufnahme vor Fahrplanwechsel im Dezember 2013 kommen zwei Varianten in Betracht. Entweder, man führt vorübergehend einen eigenen Haustarif für diese Strecke ein, oder Fahrgäste erhalten bis zum Fahrplanwechsel freie Fahrt. Die freie Fahrt müsste zwar über die dem Probebetrieb zur Verfügung stehenden Mittel finanziert werden, hätte aber den Vorteil, dass ein großes Fahrgastpotential an das neue Verkehrsangebot herangeführt und als Dauerkunden gewonnen werden könnte.

Der Vertrieb kann entweder über eine 100%-Besetzung der Züge mit Kontroll- und Servicepersonal sichergestellt werden, oder über Fahrscheinautomaten. Eine 100%-ige Zugbegleitquote würde sich in den Kosten des Probebetriebs massiv niederschlagen, entspräche aber den Zielen der BEG, in touristischen Gebieten eine Vollbesetzung der Züge mit Servicepersonal zu fordern. Außerdem könnte bei einer 100%-Kontrollquote eine Vollerhebung der Fahrgastzahlen jedes Zuges durchgeführt werden.

Bei Einsatz von Zügen des Typs RegioSprinter ist grundsätzlich der Vertrieb über Fahrscheinautomaten in den Fahrzeugen möglich. Über die Automaten in den Zügen können Fahrscheine für alle Ziele entlang der Strecke, für die übrigen Ziele der Waldbahn, sowie Anschlussstreckenfahrtscheine für den Fernverkehr erworben werden. Das Servicepersonal der Waldbahn kann dann im Anschluss-

zug C-Preis-Tickets deutschlandweit verkaufen. Beim Einsatz von Fahrscheinautomaten wäre eine Zugbegleitquote von 20% zur Kontrolle vorgesehen. Dies würde den Zielen des Probebetriebs entsprechen, den Verkehr möglichst kostengünstig durchzuführen.

Die Züge der Strecke Gotteszell – Viechtach werden in das Marketingkonzept der Waldbahn integriert. Die RegioSprinter erhalten Aufkleber mit dem Waldbahn-Logo, anstelle des Vogtlandbahn-Logos. Das gedruckte Fahrgastinformationsmaterial der Waldbahn (Taschenfahrpläne, Ausflugsflyer, sonstige Flyer und Broschüren) wird um die Strecke Gotteszell – Viechtach erweitert. Die Webseite der Waldbahn wird um spezifische Informationen für Gotteszell – Viechtach ergänzt. Ebenso wird die für die Waldbahn geplante App mit georeferenzierten Audio-Informationen um Inhalte zur Strecke erweitert. Diese Audio-Dateien werden dann auch als MP3-Datei auf der Waldbahn-Webseite angeboten und voraussichtlich in einem Internet-Video mit Bildern aus dem fahrenden Fahrzeug Verwendung finden.

Selbstverständlich wird die Strecke in das Marketing-Konzept des Bayerwald-Tickets eingebunden. Länderbahn und Projektstelle Nationalparkverkehrskonzept werden die touristischen Vorzüge der Strecke in Reiseführern und allgemeinen Veröffentlichungen über den Bayerischen Wald, sowie in den touristischen Medien von Gemeinden, Landkreis und Tourismusverband Ostbayern kommunizieren. Um die „schönste Bahnstrecke Bayerns“ selbst als Reiseziel zu vermarkten sind darüber hinaus begleitende Maßnahmen, analog zur früheren Veranstaltungsreihe „KulTOUR in der Waldbahn“, Aktionen im Zug und an den Bahnsteigen in Planung.

Bisher waren die lokalen Medien sowohl gegenüber den Reaktivierungsbemühungen des Landkreises, als auch den Aktivitäten um GUTi und den Maßnahmen zur allgemeinen Verbesserung der ÖPNV-Situation, sehr aufgeschlossen. Deshalb ist davon auszugehen, dass der Probebetrieb während der gesamten Dauer intensiv redaktionell begleitet werden wird. Die Länderbahn und die Projektstelle Nationalparkverkehrskonzept werden die Medien zu geeigneten Themen verlässlich mit Pressemeldungen informieren und spezielle Journalistenreisen anbieten. Zudem werden die touristischen Leistungsträger und die Multiplikatoren vor Ort mit regelmäßigen Informationen per Mail, wie sie sich bei GUTi bewährt haben, bedient, um die Strecke als Ausflugsziel im Bewusstsein zu festigen. Darüber hinaus wird die Strecke und das damit verbundene Fahrten- und Ausflugspotential in die Webseite von GUTi und Bayerwald-Ticket aufgenommen. Durch einen noch zu gründenden Fahrgastbeirat oder „Nutzerstammtisch“ könnte ein intensiver Kontakt zu den Fahrgästen gepflegt werden.

4. Leistungen der Region im Falle einer Reaktivierungszusage

Der Landkreis Regen und die Kommunen an der Reaktivierungsstrecke sind sich bewusst, dass die Region aktiv an einer erfolgreichen Wiederbelebung des Bahnverkehrs auf der Strecke Gotteszell – Viechtach mitwirken muss. Nur als Gemeinschaftsaufgabe lassen sich die ermittelten Potentiale erfolgreich bei einem Probetrieb unter Beweis stellen. Im Nachgang der Besichtigungsfahrt von Staatsminister Zeil fand am 20. März 2012 in Viechtach ein Informationsaustausch¹⁷ mit den Bürgermeistern der Streckenanliegergemeinden statt. Dabei wurden die für einen möglichen Probetrieb notwendigen Maßnahmen vorgestellt.

4.1. Stadtbus Viechtach und Umgebung

Die Stadt Viechtach plant bereits ein Umsetzungskonzept für ein Stadtbusangebot. Diese Buslinie soll den Bahnhof mit den einzelnen Ortsteilen und Einrichtungen (Krankenhaus, Sehenswürdigkeiten, Schwimmbad, etc.) der Stadt verbinden, um eine möglichst große Akzeptanz des neuen Verkehrsangebotes zu erreichen.

Es laufen bereits Gespräche mit E-Wald, um die tägliche Routenführung durch das Stadtgebiet möglichst mit Elektrofahrzeugen abwickeln zu können. Eine ergänzende Routenführung zu den Nachbarorten und Partnern der touristischen Werbekooperation „Viechtacher Land“ ist angedacht. Zusätzlich soll auch die Anbindung des Waldwipfelweges in St. Englmar geprüft werden.

Wir gehen davon aus, dass die praktische Umsetzung etwa einen Vorlauf von einem halben Jahr brauchen wird. Das heißt, bei einer Zusage zu einem Probetrieb bis zum Jahresende 2012, könnte auch der Zubringerbus für einen zeitgleichen Start mit dem Bahn-Probetrieb zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2013 geplant werden.

¹⁷ Bayerwald-Bote vom 21.03.2012, Seite 30

4.2. Beitritt der an der Strecke liegenden Gemeinden zu GUTi

Um das touristische Fahrgastpotential nachhaltig erhöhen zu können, ist den Gemeinden entlang der Strecke bewusst, dass der Erfolg eines Probebetriebes eng mit ihrem Beitritt zum Projekt GUTi verbunden ist.

Bisher wurde eine GUTi-Projektbeteiligung aufgrund des derzeit für die touristische Nutzung nicht zufriedenstellenden öffentlichen Verkehrsangebotes von den Gemeinden nicht in Erwägung gezogen. Die Möglichkeit, Ziele für die Freizeitgestaltung mit dem Zug zu erreichen, macht einen Projektbeitritt für diese Gemeinden und ggf. auch für weitere Nachbargemeinden attraktiv. Zum anderen trägt die für Urlaubsgäste kostenfreie Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln maßgeblich zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen bei. Dieser zusätzliche Effekt von GUTi auf das Fahrgastpotential ist im Standardszenario der Potentialabschätzung mit 2.248 Pkm beziffert.

Sollte die Beteiligung am GUTi-Projekt zur Bedingung für einen Probebetrieb auf der Bahnstrecke gemacht werden, gehen wir davon aus, dass die Zustimmung in den jeweiligen Gemeindegremien schnellstmöglich getroffen werden kann. Für die Gemeinde Kollnburg liegt bereits ein entsprechender Beschluss vor. Zweckmäßiger Weise soll die GUTi-Beteiligung auch in den örtlichen touristischen Werbemedien veröffentlicht werden. Hierzu ist ein Vorlauf von etwa einem Jahr notwendig. Bei einer Zusage zu einem Probebetrieb bis zum Jahresende 2012, sollte die praktische Umsetzung, nach Prüfung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen, jedoch auch mit einem kürzeren Vorlauf möglich sein. Die GUTi-Beteiligung könnte somit auf die Betriebswiederaufnahme abgestimmt und ggf. zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2013 umgesetzt werden.

4.3. Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene

Bisher wurde der Schülerverkehr aus der Betrachtung ausgeschlossen. Im vorliegenden Betriebskonzept kann ein wesentlicher Teil des Schülerverkehrs mit dem Zug abgewickelt werden. Die Potentialabschätzung der Hochschule Deggendorf kommt zu dem Ergebnis, dass die Einbeziehung des Schülerverkehrs ein wesentliches Fahrgastpotential darstellt.

Schüler aus bahnfernen Wohnorten sollen jedoch weiterhin mit dem Schulbus befördert werden. Eine komplette Verlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, mit zusätzlichem Bustransport zum jeweiligen Einstiegsbahnhof, halten

wir aufgrund der relativ kurzen Gesamtentfernungen zum Schulort Viechtach für nicht zumutbar.

Da die Schüler bisher per Bus direkt zum Schulzentrum gefahren wurden, bei der Fahrt mit dem Zug jedoch einen zusätzlichen Fußweg von knapp einem Kilometer zurücklegen müssten, könnte dieser Aspekt bei einem Teil der Schüler zu Unmut führen. Andererseits sind wir überzeugt, dass die Schüler langfristig den Vorteil einer stündlichen Anbindung zum Schulort schätzen werden. So wäre künftig eine bessere soziale Einbindung, z.B. durch die Nutzung von Freizeitmöglichkeiten oder Förderunterricht außerhalb der Schulzeiten, möglich. Dennoch sind wir bestrebt, eine zusätzliche innerörtliche Busverbindung zwischen Bahnhof und Schulzentrum einzurichten, sobald der Schülerverkehr regulär per Bahn abgewickelt wird.

Bei einer dauerhaften Reaktivierung der Strecke wäre der Landkreis Regen bereit, die Schülerverkehre so weit wie möglich auf die Bahn zu verlagern. Wir messen diesem Fahrgastpotential einen hohen Stellenwert bei, zumal – trotz anders zu erwartendem Trend aufgrund der Demografie – sich die Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2018/19 leicht¹⁸ positiv entwickeln. Wir sind uns bewusst, dass eine sofortige Abwicklung des Schülerverkehrs schon während einer Probebetriebszeit kaum realisierbar sein wird, da weder die Transportkapazität der Züge, noch die Bahnsteiglänge für dieses erhebliche punktuelle Fahrgastmehraufkommen ausgerichtet sind. Zum anderen ist eine generelle Umplanung des bisherigen ÖPNVs, unter Berücksichtigung vorhandener Konzessionen und einer Anschlusssicherung auf das Verkehrsrückgrat „Schiene“ abzustimmen.

Die Phase des Probetriebes würden wir für eine generelle Umplanung des Landkreis-ÖPNVs nutzen. Wir haben die beabsichtigte Überarbeitung der Nahverkehrsplanung vorerst bis 2013 zurückgestellt, um mögliche Verkehrsverbesserungen durch eine Streckenreaktivierung im Altlandkreis Viechtach bestmöglich berücksichtigen zu können.

4.4. Anerkennung der Bus-Schülerfahrkarten für den Freizeitverkehr

Um die Schüler bereits im Vorfeld auf die künftige verbesserte Verkehrssituation einzustimmen, beabsichtigt der Landkreis Regen eine Vereinbarung mit dem Betreiber, zur Anerkennung der ausgegebenen Bus-Schülerfahrkarten auf der Bahnstrecke. Die Schüler könnten dann bereits während des Probetriebs auf

¹⁸ Vgl. Potentialabschätzung, Seite 46ff

der Strecke Gotteszell – Viechtach den Zug alternativ zum Bus, bzw. in Ergänzung des Busses, z.B. für Freizeitfahrten nutzen.

Die Zustimmung zu diesem zusätzlichen Angebot für Schüler bedarf noch der abschließenden Beratung im Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Tourismus (WUT) des Landkreises Regen. Da die Bemühungen zur Streckenreaktivierung von den Landkreis-Kommunen mitgetragen werden, was die Teilnahme an Informationsveranstaltungen oder an der kurzfristig durchgeführten Streckenbefahrung mit Staatsminister Martin Zeil beweisen, sind wir zuversichtlich, dass diese Maßnahme im Falle eines Probetriebes Zustimmung finden wird.

4.5. Infrastrukturmaßnahmen in einzelnen Gemeinden

Zur Umsetzung eines attraktiven Bahnbetriebs haben die Anliegergemeinden mehrfach, zuletzt am 20.03.2012 in Viechtach, ihre Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung signalisiert. Bei diesem Treffen wurden notwendige Maßnahmen für eine Reaktivierung erörtert.

Den Gemeinden ist bekannt, dass verschiedene Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. die Wegweisung zu den Bahnhaltepunkten, ggf. eine verbesserte Wegeführung, Parkmöglichkeiten, Fahrradständer oder Unterstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Um eine optisch und qualitativ einheitliche Ausstattung zu erreichen, streben wir für diese Maßnahmen ein Gesamtkonzept, das landschaftstypische Elemente und einen Bezug zur Tourismusregion widerspiegelt, an. Aufgrund der erheblichen Planungs- und Investitionsleistungen kann eine Beschlussfassung zu diesen Maßnahmen in den Gemeindegremien erst erfolgen, wenn diese durch die Bestellung eines Probetriebes sachlich gerechtfertigt sind.

Sollte die Bereitstellung der in der Tabelle näher beschriebenen Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen zur Bedingung für einen Probetrieb auf der Bahnstrecke gemacht werden, gehen wir davon aus, dass die Zustimmung in den jeweiligen Gemeindegremien schnellstmöglich getroffen werden kann. Für die Planung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen halten wir einen zeitlichen Vorlauf von etwa einem Jahr für realistisch. Bei einer Zusage zu einem Probetrieb bis zum Jahresende 2012, sollte die praktische Umsetzung im Sommer/Herbst 2013 möglich sein.

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Gemeinde	Haltepunkt	Maßnahme	angestrebter Zeitplan
Viechtach	Viechtach, Bahnhof	Wegweisung innerstädtisch	mit Beginn Probebetrieb
		zusätzliche Parkplätze ausweisen	mit Beginn Probebetrieb
		Unterstellmöglichkeit	mit Beginn Probebetrieb
		Bushaltestelle	mit Beginn Probebetrieb
		Fahrradständer	mit Beginn Probebetrieb
		E-Bikes-Verleihstation	bei Dauerbetrieb
		Beteiligung GUTi	mit Beginn Probebetrieb
		Stadt-/Umlandbus	mit Beginn Probebetrieb
		Shuttlebus Bahnhof-Schulzentrum	bei Dauerbetrieb
		Fußgängerlenkung Bahnhof-Schulzentrum	bei Dauerbetrieb
	Schnitzmühle	Wegweisung	mit Beginn Probebetrieb
Geiersthal und Drachselsried	Gumpenried-Asbach	Fuß-/Radweg Asbach-Gumpenried	mit Beginn Probebetrieb
		Innerörtliche Wegweisung	mit Beginn Probebetrieb
		Wanderwegbeschilderung	mit Beginn Probebetrieb
		Parkplätze	mit Beginn Probebetrieb
		Beteiligung GUTi	mit Beginn Probebetrieb
	Teisnach TechnologieCampus	Innerörtliche Wegweisung	mit Beginn Probebetrieb
		Zuwegung Haltepunkt R&S (bis Gemeindegrenze)	mit Beginn Probebetrieb
		Ausweisung P+R-Stellplätze	mit Beginn Probebetrieb
		Fahrradständer	mit Beginn Probebetrieb
		Unterstellmöglichkeit	mit Beginn Probebetrieb
		Beteiligung GUTi	mit Beginn Probebetrieb
Teisnach	Teisnach TechnologieCampus	Zuwegung Haltepunkt R&S (ab Gemeindegrenze)	mit Beginn Probebetrieb
Teisnach	Teisnach Bahnhof	innerörtliche Wegweisung	mit Beginn Probebetrieb
		Fahrradständer	mit Beginn Probebetrieb
		Unterstellmöglichkeit	mit Beginn Probebetrieb
		Beteiligung GUTi	mit Beginn Probebetrieb
Patersdorf		Vorläufige Zuwegung zum Haltepunkt	mit Beginn Probebetrieb
		Parkplätze	mit Beginn Probebetrieb
		Fahrradständer	mit Beginn Probebetrieb
		Beitritt GUTi	mit Beginn Probebetrieb
Ruhmannsfelden		Wegweisung zum Haltepunkt	mit Beginn Probebetrieb
		Parkplätze	mit Beginn Probebetrieb
		Fahrradständer	mit Beginn Probebetrieb
		Beitritt GUTi	mit Beginn Probebetrieb

Tabelle 2:

Übersicht der von den Gemeinden und dem Landkreis zu ergreifenden Maßnahmen

5. Zusammenfassung:

Wir sind überzeugt, dass die in unserem Konzept dargestellten Faktoren einen erfolgreichen Probebetrieb ermöglichen.

Ein neues Betriebskonzept macht die Strecke attraktiv:

- Das bisher angenommene Fahrgastpotential (BEG-Studie) erhöht sich.
- Zusätzlich erschließen geänderte Rahmenbedingungen weitere Potentiale.
- Das 1.000er-Fahrgastkriterium wird erreicht.

Die Kosten-Nutzen-Abwägung einer Reaktivierung zeigt ein positives Ergebnis:

- Die 25 km lange Strecke ist voll betriebstauglich.
- Ein Probebetrieb erfordert kaum Investitionen in die Infrastruktur.
- Keine Verluste durch Investitionen, falls ein Probebetrieb erfolglos wäre.
- Verbesserung der Standortvorteile für Wirtschaft und Tourismus.
- Die Nachfrage bleibt wegen und trotz des demografischen Wandels stabil.
- Die Betriebsaufnahme ist zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2013 möglich.

Vieles spricht für die Bestellung eines Probebetriebes ab Sommer 2013!

Wir bitten um konstruktive Prüfung eines dreijährigen Probebetriebes, um die errechneten Streckenpotentiale testen zu können.

6. Quellenverzeichnis

Hochschule Deggendorf, Johannes Klühspies (2012): „Reaktivierung der Bahnstrecke Viechtach – Gotteszell? Aspekte und Szenarien einer Potentialabschätzung“, Deggendorf, November 2012

Bayerischer Landtag: Drucksache 16/9586 vom 26.10.2011; Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Alexander Muthmann vom 22.06.2011; Antwort vom 12.09.2011

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenerhebung: Statistische Berichte, Tourismus in Bayern Dezember und im Jahr 2011. Abrufbar im Internet unter <https://www.statistik.bayern.de/veroeffentlichungen/index.php?themenreihe=G4100C>

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Abteilung Landesentwicklung, Oberste Landesplanungsbehörde: Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP), Entwurf des Landesentwicklungsprogramms (LEP-E) vom 22.05.2012

Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland. Abrufbar im Internet unter: http://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?view=processForm&resourceId=210368&input_=&pageLocale=de&topicId=17372&year_month=201112&year_month.GROUP=1&search=Suchen

Pressemeldungen und Internetrecherche:

Passauer Neue Presse, Der Bayerwald-Bote: Ausgaben vom 11.06.2010, Seite 18; 11.07.2011, Seite 30; 21.03.2012, Seite 30; 01.10.2012, Seite 31; 09.10.2012, Seite 10; 20.10.2012, Seite 7; 27.10.2012, Seite 35

Die Welt: vom 29.06.2010, im Internet unter <http://www.welt.de/motor/article8222158/83-Prozent-der-deutschen-Haushalte-haben-ein-Auto.html>; Auto pro Haushalt

Die Welt: vom 30.10.2009, im Internet <http://www.welt.de/motor/article5027311/Die-Generation-Y-hat-keinen-Bock-mehr-auf-Autos.html>

na.presseportal: Meldung vom 26.09.2012 zu Tourismustrends; im Internet unter <http://www.presseportal.de/pm/31717/2332926/tui-stellt-zum-33-welttourismustag-die-urlaubstrends-2012-vor>

Naturpark Bayerischer Wald: Naturpark-Umweltstation Pfahl; im Internet unter <http://www.naturpark-bayer-wald.de/>; zu Naturpark-Umweltstation Viechtach

Deutsche Bahn AG: Fahrtziel-Natur-Award 2009; im Internet unter http://www.fahrtziel-natur.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/fahrtziel_natur/2012/mdb_89656_baywa.pdf

Deutsche Bahn AG / DB Netze: Gleise in Serviceeinrichtungen; im Internet unter http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/netz/netzzugang/dokumente/Bahnhof/SNB/N/NGZ__NBS.pdf

Fachgespräche

Es wurden verschiedene Fachgespräche geführt:

- 20.03.2012 Informationsveranstaltung in Viechtach mit Bürgermeistern der Strecken-Gemeinden und Stimmkreisabgeordneten
- 09.08.2012 Gespräch mit der BEG zur Methodik der BEG-Fahrgastprognose
- 21.08.2012 Gespräch mit Klaus Mairhöfer, E-Wald, zum Einsatz von E-Bussen für einen Stadtbusbetrieb
- 30.08.2012 Gespräch mit der Stadt Viechtach zur touristischen und wirtschaftlichen Bedeutung einer Reaktivierung
- Telefonate mit Firmenvertretern
- Fachgespräche mit Prof. Johannes Klühspies

7. Anlagenverzeichnis

Letter of Intent namhafter Betriebe, die die Reaktivierung unterstützen

- Fa. Rehau, Viechtach
- Fa. Pfeiderer, Teisnach
- Fa. Bartec, Gotteszell
- Fa. Solog, Teisnach
- Krankenhaus Viechtach
- Fa. VIT&Fun – Kanuverleih, Viechtach

Absichtserklärung der Gemeinde Kollnburg zum GUTi-Beitritt

Gleisplan der Länderbahn-Bahnhöfe

Protokoll zum Fachgespräch bei der BEG am 09.08.2012

Konzept zur Durchführung eines Probebetriebes
auf der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach

Herausgeber:

Landratsamt Regen, Poschetsrieder Str. 16, 94209 Regen und
Regentalbahn AG – Die Länderbahn; Bahnhofplatz 1, 94234 Viechtach

Verfasser:

Daniel Große-Verspohl, Regentalbahn AG – Die Länderbahn
Christina Wibmer, Landratsamt Regen

Redaktionell geänderte Fassung vom 14. November 2012