



Stadt Viechtach
Herrn Bürgermeister Franz Wittmann
Mönchshofstr. 31

94234 Viechtach

Fraktionssprecherin
Nicole Herzog
Karl-Gareis-Str. 10a
94234 Viechtach

Nicole@Zukunft-Viechtach.de

Viechtach,01.09.2020

Antrag zum Beschluss einer Resolution zum Erhalt der Waldbahnstrecke Viechtach-Gotteszell

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Kollegin und Kollegen des Stadtrates,

auf Grund der ausführlichen Berichterstattung in der Presse, gehen wir davon aus, dass eine nähere Erläuterung der Vorgänge zur Bahnverbindung Gotteszell-Viechtach nicht erforderlich ist.

Aus unserer Sicht ist ein konzertiertes, konzentriertes und von allen Beteiligten gestütztes Vorgehen und massiver Protest von allen Seiten das Gebot der Stunde.

Wir beantragen deshalb, dass der Stadtrat Viechtach eine Resolution an die Bayerische Staatsregierung, an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, z.H. Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer verabschiedet wie folgt:

Der Stadtrat Viechtach bittet die Bayerische Staatsregierung, vor allem das zuständige Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr unter Leitung von Kerstin Schreyer, ihre Entscheidung gem. Pressemitteilung vom 24.08.2020 zurückzunehmen und die Waldbahn über 2021 hinaus weiterfahrendzulassen.

Begründung:

Die Waldbahn im Bayerischen Wald läuft seit einigen Jahren im Probetrieb. Wegen zu geringer Fahrgastzahlen soll dieser aber 2021 eingestellt werden, wie Ministerin Schreyer am 25.8. verlauten ließ.

Die Pressemitteilung lautete wie folgt:

- Zu wenig Nachfrage für dauerhafte Reaktivierung

- Weniger als 500 Fahrgäste pro Werktag
- Verkehr endet zum September 2021

Verkehrsministerin Schreyer: „Beim Öffentlichen Nahverkehr brauchen wir attraktive Angebote, die zur Situation vor Ort passen.“

Seit drei Jahren läuft auf der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach ein Probetrieb im Stundentakt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) untersucht, ob eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs dort sinnvoll ist. Die Zahlen zeigen nun aber deutlich, dass die Nachfrage bei den Fahrgästen nicht ausreicht, um die Strecke wieder regulär in Betrieb zu nehmen. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: „Wir stehen Reaktivierungen von stillgelegten Eisenbahnstrecken grundsätzlich offen gegenüber. Allerdings gelten für alle Strecken dieselben Kriterien. Wenn diese nicht erfüllt sind, können wir dafür kein Steuergeld investieren. Ich setze mich für passgenaue Angebote ein, damit auch der ländliche Raum gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden wird.“

Bevor der Freistaat einen Reaktivierungsprozess startet, müssen mehrere Rahmenbedingungen erfüllt sein. Neben der einhelligen Zustimmung der Kommunen vor Ort ist das vor allem eine Potenzialprognose. Sie muss nachweisen, dass auf der Strecke eine Nachfrage von mehr als 1.000 Fahrgästen pro Werktag zu erwarten ist. Auf der Strecke Gotteszell – Viechtach lag diese Zahl aber jedes Jahr bei deutlich unter 500 Fahrgästen pro Werktag. Die Kosten für den Probetrieb liegen bei mehr als drei Millionen Euro pro Jahr. Die Ertüchtigung der Infrastruktur, also zum Beispiel der barrierefreie Umbau der Stationen und die Sicherung der Bahnübergänge, sind darin noch nicht enthalten. Ministerin Schreyer: „Wenn die Bahnverbindung nicht ausreichend angenommen wird, hilft eine Reaktivierung weder dem Klima noch dem Steuerzahler. Wir werden den Vertrag für den Probetrieb deswegen nicht verlängern und den Schienenverkehr dort zum September 2021 wieder einstellen.“ Der Freistaat hat den Landkreis im Jahr 2019 mit über 665.000 Euro an ÖPNV-Zuweisungen und Zuschüssen für die Rufbusse im Arberlandverkehr unterstützt und wird das auch weiter tun. Ministerin Schreyer: „Mir ist wichtig, dass die Menschen in Bayern überall dort leben können, wo sie wollen. Der Probetrieb für eine mögliche Reaktivierung war einen Versuch wert. Aber wir brauchen einen passgenauen ÖPNV, der auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort zugeschnitten ist. In diesem Fall kommen wir mit Linienbussen besser voran.“

Aus unserer Sicht fußt diese Entscheidungen erstens auf falschen Tatsachen und auch auf falschen – nicht passgenauen – Entscheidungskriterien.

Im Einzelnen:

Die Pressemitteilung beginnt mit der Aussage, dass es weniger als 500 Fahrgäste pro Tag gäbe. Tatsache ist, dass die Pressemitteilung hier zwei unterschiedliche Rechengrößen verwechselt, nämlich Fahrgäste mit Fahrgastkilometern. Letztere Rechengröße ist nämlich ein deutlich schwerer zu erfüllendes Kriterium. Dieses Kriterium fordert, dass pro Tag 1000 Fahrgastkilometer pro Kilometer betriebener Strecke erreicht werden müssen. Das bedeutet, dass ein Fahrgast, der nur von Gotteszell bis Teisnach fährt, eben nur ca. einen halben Fahrgastkilometer bringt.

Darüberhinaus behauptet die Pressemitteilung, dass ein Ziel von 1000 Fahrgästen pro Tag erreicht werden müsse. Auch hier wiederum der gleichlautende Fehler. Das Kriterium sind nicht die Fahrgäste pro Tag, sondern die Personenkilometer, was in etwa 1200 - 1500 Fahrgästen entspricht.

Darüberhinaus spricht Frau Ministerin Schreyer davon, dass sie Reaktivierungen von stillgelegten Strecken offen gegenüberstehe, allerdings würden für alle Strecken die gleichen Kriterien gelten.

Aus unserer Sicht gelten eben nicht für alle Strecken die gleichen Kriterien, da zu unterscheiden ist, zwischen tatsächlich stillgelegten und entwidmeten Strecken und einer – wie vorliegend – voll einsatzfähigen und niemals wirklich stillgelegten, entwidmeten Strecke. Unsere Strecke war weder entwidmet, noch stillgelegt.

Unsere Strecke Gotteszell-Viechtach ist damit nicht mit einer investitionsintensiven Neubaustrecke oder Reaktivierungsstrecke zu vergleichen, sondern mit bestehenden Strecken. Die Bahnstrecke Viechtach-Gotteszell ist die beste Zubringerstrecke im Länderbahnnetz. Sie ist besser ausgelastet als der Durchschnitt der Nahverkehrsstrecken, wozu auch S-Bahnstrecken in Ballungsräumen gehören.

Die Bahnstrecken Bodenmais-Zwiesel, Grafenau-Zwiesel haben bei weitem nicht diese Zahlen, genießen aber Bestandsschutz.

Aus unserer Sicht wird hier die Bahnstrecke Viechtach-Gotteszell ohne sachlichen Grund benachteiligt.

Darüberhinaus geht die Presseerklärung offensichtlich davon aus, dass Bus und Bahn vergleichbar akzeptierte ÖPNV-Mittel seien. Dies ist zu unserer Überzeugung nicht der Fall. Die Unterschiede in Komfort, Attraktivität, Zugänglichkeit mit Fahrrädern, Kinderwägen und für Rollstuhlfahrer sind eklatant.

Im Übrigen sind zu unserer Überzeugung die von der Bayerischen Staatsregierung erarbeiteten Kriterien für eine Reaktivierung der Bahnstrecke erfüllt.

Gem. dem Internetauftritt des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gilt folgendes:

„In verschiedenen Regionen Bayerns besteht der Wunsch, Bahnlinien für den Schienenpersonennahverkehr zu reaktivieren. Der Freistaat Bayern ist gemäß den gesetzlichen Regelungen für die Bestellung der Verkehrsleistungen zuständig, nicht jedoch für die Bereitstellung der Infrastruktur. Wenn folgende Rahmenbedingungen erfüllt sind, prüft der Freistaat, ob er ein Verkehrsunternehmen beauftragt:

- *Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).*
- *Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, die einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.*
- *Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.*
- *Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.*

Unter Beachtung der genannten Kriterien hat der Freistaat eine Bestellung auf den Reaktivierungsstrecken von Senden nach Weißenhorn (Betriebsaufnahme im Dezember 2013) und von Selb-Plößberg ins tschechische Aš (Betriebsaufnahme im Dezember 2015) vorgenommen.“

Die Kriterien werden von unserer Bahnstrecke allesamt erfüllt:

Die positive Prognose, dass 1000 Fahrgastkilometer erreicht werden können, liegt vor gem. einem aktuellen Gutachten:

Bereits bei Aufnahme des Probebetriebs wurde durch den Landkreis und dem damaligen Landrat Adam hat ein Mobilitätskonzept auf Basis des Bahnbetriebs erstellt. Durch dieses Konzept entstanden die Rufbusse. Der Rufbusbetrieb benötigte einen Anlaufzeitraum, bis dieser in der Bevölkerung „ankam“ und Fuß fassen konnte. Das Rufbusssystem war zu diesem Zeitpunkt völlig unbekannt und wurde schrittweise ins Leben gerufen. Mittlerweile ist aber eine zunehmende Akzeptanz ersichtlich. Dies zeigt, dass Maßnahmen im ÖPNV Zeit benötigen, um sich zu etablieren und dass flankierende Maßnahmen zum Probebetrieb ergriffen wurden, aber noch deutlich ausbaufähig sind.

Entscheidend ist aber, dass darüberhinaus durch den Landkreis unter der gegenwärtigen Landrätin Frau Röhlr gemeinsam mit der BEG ein Gutachten in Auftrag gegeben wurde, nachdem die Verlängerung der Probebetriebs erreicht werden konnte. Dieses Gutachten bestätigt eindrucksvoll, dass die 1000 Fahrgastkilometer pro km und Tag erreicht werden können und unter welchen Voraussetzungen.

Darüberhinaus zeigen die erhobenen Fahrgastzahlen deutlich, dass diese nicht stagnieren, sondern ansteigen. Sie haben bereits jetzt wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht, was bei den übrigen Strecken des Bayerischen Bahnnetzes bei weitem nicht der Fall ist.

Im Übrigen dient der Probebetrieb aus unserer Sicht der Prüfung, ob die 1000 Fahrgastkilometer erreicht werden können. Dies setzt voraus, dass ein Probebetrieb unter den Prämissen eines Dauerbetriebs, d.h. unter Umsetzung aller flankierenden Maßnahmen stattfinden, bzw. für diesen Fall – wie vorliegend durch das erstellte Gutachten – prognostiziert wird. Bei der Ausgestaltung des Bahnbetriebs gibt es mit Sicherheit noch deutliche Verbesserungspotentiale, wie sie ebenso im Gutachten aufgeführt werden.

Bei den derzeitigen Zahlen ist insbesondere die negative Auswirkung der Corona-Pandemie zu berücksichtigen, so dass eine abschließende Bewertung der Zahlen zum jetzigen Zeitpunkt der von der Staatsregierung propagierten Corona-Politik eklatant widerspricht.

Die Instandsetzung der Infrastruktur ist erfolgt bzw. veranlasst. Zu nennen sind hier unter vielen der ZOB Viechtach und zahlreiche Bahnüberänge entlang der Strecke.

Mit der Länderbahn steht ein Infrastrukturunternehmen zum Betrieb der Bahnstrecke bereit.

Das erforderliche abgestimmte Buskonzept erarbeitet der Landkreis Regen.

Damit missachtet die Entscheidung des Verkehrsministeriums die vom Bayerischen Landtag im Beschluss vom 15.10.2019 aufgestellten Kriterien:

Ergänzend zu berücksichtigen ist, dass die kürzlich beschlossene Behördenverlagerung zu Gunsten der Stadt Viechtach (Grundsteueramt, ca. 150 Arbeitsplätze) weitere Potentiale für die Waldbahn bringt. Gerade diese Arbeitsplätze, die voraussichtlich am Stadtplatz Viechtach entstehen werden, sind geradezu prädestiniert, die Fahrgastkilometer zu erhöhen.

Darüberhinaus bitten wird die Staatsregierung und die zuständigen Ministerien, den gesamten Landtag nochmals die Kriterien zur Reaktivierung zu überdenken:

Das aus unserer Sicht unpassende 1000er-Kriterium gehört aus unserer Sicht nicht mehr in eine moderne Politik, die sich die Bayerische Staatsregierung auf die Fahnen geschrieben hat.

Das sog. 1000er-Kriterium wurde ursprünglich vom Bund eingeführt, zur Rentabilitätsprüfung für neu zu bauenden Bahnstrecken. Dies kann nicht auf bestehende Bahnstrecken übertragen werden und auch nicht auf Reaktivierungen. Zu unterscheiden ist hier zwischen stillgelegten, entwidmeten und bloß nicht im Regelverkehr eingesetzten Bahnstrecken, da sich hier die Investitionskosten massiv unterscheiden.

Der Freistaat Bayern hat dieses Kriterium als Maßstab für Reaktivierungen trotzdem übernommen, aber nach den Wortlaut des Beschlusses vom 15.10.2019 nicht als alleiniges Kriterium.

Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Fahrgastzahlen nur an Werktagen außerhalb der Schulferien berücksichtigt werden. Damit wird unserer touristisch geprägte Region bereits systembedingt benachteiligt, da insbesondere in den Ferien und an den Wochenenden die Waldbahn ein entscheidender Faktor für die touristische Entwicklung unserer Stadt ist.

Die darüberhinaus vom Ministerium immer wieder ins Spiel gebrachte Behauptung, dass Busse umweltfreundlicher seien, als der Bahnverkehr, ist widerlegbar und fußt aus unserer Sicht ebenso auf einer falschen Datengrundlage. Auch diese bitten wir einer Überprüfung zu unterziehen.

Das Staatsministerium, insbesondere in Person von Herrn Grillenberger argumentiert stets, dass es unterhalb des Schwellenwerts von 1000 Fahrkastkilometern pro Tag und pro Kilometer betriebener Strecke ökologisch sinnvoller sei, im öffentlichen Nahverkehr auf Linienbusse zu setzen.

Diese Behauptung geht von falschen Entscheidungsgrundlagen aus:

Das Ministerium und damit auch der Landtag gehen/gingen davon aus, dass ein Waldbahnshuttle 100l Diesel auf 100km verbraucht. Laut offiziellen Zahlen der Bahnstreckenbetreiberin „Die Länderbahn“ ist von einem Verbrauch von ca. 50l auszugehen. Bei Linienbussen sind ca. 35l/100km anzusetzen.

Wir verweisen hierzu auf das Positionspapier des Vereins Go-Vit von Herrn Dr. Schlüter.

Damit würde sich ergeben, dass bereits bei 500 Fahrgastkilometern die Bahn das ökologischere Verkehrsmittel ist, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass mit Sicherheit die Akzeptanz eines Busses geringer wäre als eines Zuges.

Darüberhinaus passt es zu unserer Strecke auch nicht, lediglich Zahlen an Werktagen außerhalb der Ferien zu berücksichtigen. Die Waldbahn ist nicht mehr wegzudenkender Faktor unserer lokalen Tourismuspolitik. Viele Arbeitsplätze sind durch die Einstellung des Betriebs hier gefährdet.

Von der Waldbahn profitieren insbesondere Pendler, Touristen, Gastronomie und damit verbundene Firmen und Einrichtungen. Nicht zuletzt die Arbeitsplätze der Bahnwerkstätten stehen auf dem Spiel.

Anstatt die Bahn einzustellen müsste sie weiter aufgewertet und noch attraktiver gemacht werden, z.B. durch eine weiter verbesserte Taktung und weitere Anschlüsse mit größeren Bahnhöfen mit Pendlerparkplätzen und eine Intensivierung der Vernetzung mit Bussen, Ruftaxi, Carsharing, E-Bike-Stationen usw.

All dies kann nicht innerhalb von wenigen Jahren erfolgen und benötigt Zeit.

Sämtlich vor Ort beteiligten, d.h. Kommunen und Landkreis stehen aber hinter der Bahn und werden die entsprechenden Maßnahmen veranlassen.

Dabei geht es nicht um die Frage Bahn oder Auto sondern um eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger mit Blick auf eine bessere Mobilität und den Klimaschutz. Das ist bei der Waldbahn z.B. mit der Verknüpfung der Buslinien (Bayerwald-Ticket, bzw. „Guti“) gegeben und sicher auch noch ausbaufähig.

Wir brauchen einen flexiblen, ressourcenschonenden und zeitgemäßen Mobilitätsmix, zu dem auch die Waldbahn gehört.

Die hierfür erforderlichen Kosten sind im Vergleich zu den Geldern, die jährlich in Straßenbau investiert werden, gering. So hat der Freistaat Bayern im Jahr 2019 4,8 Millionen Euro erhalten und

hiervon 4,3 Millionen ausgegeben. Diese Ausgaben sind deutlich höher als normal, üblicherweise ist mit ca. 3 Millionen Euro zu rechnen, weil auf Grund des zeitlich beschränkten Probebetriebs in kurzer Zeit Investitionen abgeschrieben werden müssen, die bei einem Dauerbetrieb auf viele Jahre verteilt werden könnten.

Die Waldbahn im Bayerischen Wald ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raums in Ostbayern und muss daher erhalten werden.

Die Bayerische Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, die Kriterien für die Reaktivierung zu überprüfen und zu hinterfragen, zu prüfen, ob diese Kriterien tatsächlich auf die Bahnstrecke Viechtach-Gotteszell als bestehende Bahnstrecke anzuwenden sind und zuletzt zu prüfen, ob auf Grund der Tourismusrelevanz im vorliegenden Fall nicht eine andere Einzelfallbeurteilung erforderlich ist.

Nicole Herzog