



D' WALDBAHN für unsere Region

Auf Initiative der Politik aus der Region Viechtach / Teisnach hat der Verein Wanderbahn im Regental e.V. heute eine Zusammenkunft interessierter politischer Mandatsträger im Gasthof Hacker in Gotteszell-Bahnhof ausgerichtet. Ziel der Veranstaltung ist es, über die Rahmenbedingungen der Erweiterung des WALDBAHN-Netzes um die Strecke Gotteszell – Viechtach zu informieren.

Schon vor 120 Jahren saßen wichtige Persönlichkeiten der Region zusammen, um den Bau der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach voran zu bringen. Sie gehörten zu den ganz Wenigen im damaligen Bayern, die nicht auf den Staat warteten, sondern in Eigeninitiative eine private Eisenbahn in ganz kurzer Zeit erbauen ließen.

Der Personenverkehr auf der Bahnlinie wurde 1991 vom damaligen Vorstand der Regentalbahn eingestellt. Hintergrund dafür war die Notwendigkeit, kurzfristig Fahrzeuge für die Übernahme von Zügen auf Bundesbahn-Strecken zu erhalten. Den Preis dafür mussten die Bewohner zwischen Gotteszell und Viechtach durch Verzicht auf eigenen Zugverkehr bezahlen. Seither befördert nur noch die Wanderbahn über 10.000 Ausflügler an etwa 30 Tagen im Jahr.

Das System der WALDBAHN wurde mit modernen Triebwagen der Bauart "RegioShuttle" 1997 begonnen. Hintergrund war die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), wonach der Bund an die Länder zweckgebundene Mittel dafür überweist. Der Freistaat Bayern entscheidet eigenständig, wo Regionalzüge fahren, bestellt und bezahlt diese.

Die Qualität des Bahnfahrens hat sich seither deutlich verbessert. So verdoppelte sich die Zahl der Züge und Zug-Kilometer auf dem heutigen WALDBAHN-Netz. Auch kamen zahlreiche Tarifangebote, wie das "Bayerwald-Ticket" hinzu. Die Bemühungen tragen in einer stark erhöhten Zahl an Zugreisenden gute Früchte.

Zur Bestellung von Zugleistungen bedient sich das Bayerische Wirtschafts-/Verkehrsministerium der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Die BEG schreibt die Leistungen als kleinere Netze in größeren Zeitabständen neu aus. Das Netz der WALDBAHN ist Ende 2009 für die Betriebsaufnahme im Dezember 2013 vorgesehen. Noch hat hier die Deutsche Bahn den Auftrag und bedient sich bei der Verkehrsdurchführung der Regental Bahnbetriebs GmbH. Die ARRIVA Regentalbahn AG in Viechtach steht daher im Wettbewerb mit anderen Unternehmen bei der Neubeauftragung.

Es ist nun erklärtes Ziel, dass das auszuschreibende WALDBAHN-Netz um die 25 km lange Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach erweitert wird. Damit würden ab Ende 2013 in regelmäßigen Takt moderne Triebwagen verkehren. Fahrgäste kämen in den Genuss, dass Tarifangebote wie das Bayern-Ticket schon ab Viechtach oder Teisnach gelten. Von diesem Vorhaben profitieren angesichts ständig steigender Benzinpreise auch Bürger, die bisher nur selten mit dem Zug fahren.

Bayernweit sind die Fahrgastzahlen nach Einführung von Zügen im Takt angestiegen. Warum sollte dies nicht auch nach Viechtach der Fall sein? Von der WALDBAHN werden im Landkreis Regen derzeit zwei Städte und sechs Gemeinden mit rund 35.000 Einwohnern direkt angeschlossen. Allein die Bahn von Gotteszell nach Viechtach erweitert den Umfang um weitere 17.500 Bürger in einer Stadt, zwei Märkten und zwei Gemeinden.

Weitere wesentliche Argumente sind die gute Erreichbarkeit der FH-Außenstelle Teisnach oder die Möglichkeit auf der Fahrt zur Arbeit den eigenen Zweitwagen einzusparen. Auch die zunehmend ältere Bevölkerung braucht einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Das ÖPNV-Gesetz des Freistaats sagt: "Der Eisenbahnverkehr ist Grundangebot des ÖPNV". Der Bus ergänzt dieses System, kann es aber nicht ersetzen. Denn die bisher eingesetzten Reisebusse können aus Platzgründen kein Fahrrad, keinen Rollstuhl und keinen Kinderwagen transportieren. Für den Schülerverkehr zu den großen Schulen in Viechtach (darunter auch Berufsschule und Hotelfachschule) bliebe der Bus der Hauptträger.

Immer wieder sind auch Radlwege auf stillgelegten Bahnstrecken im Gespräch. Für die tägliche Fahrt zur Schule, zur Arbeit oder zum Arzt ist dies keine Alternative, gerade für Ältere und Kinder ungeeignet. Ein Radlweg wird nur an wenigen schönen Tagen im Jahr gut angenommen. Grunderwerb, Bau und spätere Instandhaltung kostet trotz Zuschüsse Millionen, die allein die Gemeinden aufbringen müssen. Auch erbringt ein Radlweg so gut wie keinen Nutzen für das Gewerbesteueraufkommen der Anliegergemeinden.

Das Konzept für eine neue "Bayerwaldbahn" könnte beispielsweise einen Zweistundentakt mit täglich neun Zügen vorsehen, die gute und kurze Umsteigezeiten in Gotteszell erlauben. Damit bestünde Anschluss in Plattling Richtung München und zu ICE in Richtung Norddeutschland und Österreich. Mit entsprechend angepassten Busverbindungen könnten zum Beispiel die Bodenmaiser künftig eine halbe Stunde schneller in Plattling sein als bisher über Zwiesel.

Die Fahrzeit zwischen Gotteszell und Viechtach muss gegenüber den gemütlichen Zügen der Wanderbahn beschleunigt werden. Wie andere Beispiele zeigen, lässt sich die Zeit auf unter 40 Minuten verkürzen, wenn einzelne Bahnübergänge mit Halbschranken gesichert werden. Auch braucht der Zug nur bedarfsweise an den kleinen Unterwegsstationen halten. Busse benötigen für die Verbindung ebenfalls zwischen 29 und 46 Minuten.

Für den erforderlichen Ausbau der Bahnstationen erhält der Besitzer Regentalbahn vom künftigen Gewinner der Ausschreibung Trassen- und Stationsgebühren. Diese werden so bemessen sein, dass über den Ausschreibungszeitraum von 10 Jahren genügend Mittel zur Modernisierung verfügbar sind. Die Gemeinden müssen sich nur im Einzelfall an neuen Bahnübergängen beteiligen. Sie können – ohne Verpflichtung – auf eigenen Wunsch das Umfeld der Haltestellen selbst attraktiver gestalten. Die Gemeinde Bodenmais nutzt ihren Bahnanschluss und wird an Weihnachten 2009 einen eigenen Touristik-Sonderzug aus Großstädten Norddeutschlands hierher verkehren lassen.

Wenn die Bahnlinie 2009 nicht in die Ausschreibung aufgenommen wird, drohen Stilllegung und der Abbau der Gleise. Auch Arbeitsplatzabbau bei der Regentalbahn in Viechtach ist möglich. Es wäre ein Schlag ins Gesicht der Gründerväter, die so mutig den Bau geschafft haben. Viele hätten durch die die erweiterte WALDBAHN Vorteile. Voraussetzung ist aber parteiübergreifendes Engagement von Politik und Bürger für eine eigene "Bayerwaldbahn".