



20 Argumente für die Strecke Gotteszell – Viechtach (G-T-V)

(1) Die Wiederbelebung von G-T-V ist kein Präzedenzfall für andere geplante "Reaktivierungen" von Bahnstrecken in Bayern.

Die Neubestellung von Reisezugverkehr auf einer Güterzugstrecke erfolgt in Bayern nicht zum ersten Mal. So fahren seit 2006 zwischen Hörpolding und Traunreut (Landkreis Traunstein) nach 43 Jahren ohne Personenverkehr wieder moderne Triebwagen im Takt, bestellt durch den Freistaat Bayern. G-T-V versteht sich in diesem Sinne ebenfalls als Güterzugstrecke (täglich erfolgen Leerfahrten von Zügen von und zur Viechtacher Werkstätte) und nicht als zu reaktivierende Bahnstrecke. Ziel ist die Ausweitung des Zugangebotes der Waldbahn um diese Nachbarstrecke. Im Gegensatz dazu benötigen echte Reaktivierungsprojekte meist hohe Erstinvestitionen für stark vernachlässigte, längst stillgelegte Bahnlinien.

(2) Bei der Einstellung des Personenverkehrs 1991 waren Vertreter des Bayer. Wirtschaftsministerium an der Entscheidung beteiligt.

Die Einstellung des Personenverkehrs G-T-V erfolgte 1991 mit Zustimmung des Aufsichtsrates der Regentalbahn AG. Damals war der Freistaat Bayern Hauptaktionär des Unternehmens und stellte drei der sechs Aufsichtsratsmitglieder sowie deren Vorsitzenden. Hintergrund für die Verkehrseinstellung war der Wunsch des Wirtschaftsministeriums, dass "ihre" Privatbahn Leistungen der Deutschen Bundesbahn übernimmt, so wie es ab 1992 (zuerst mit Cham – Waldmünchen) erfolgt ist.

Der damalige Direktor der Regentalbahn AG hatte die Einstellung befürwortet, um eigene Fahrzeuge für derartige Fremdleistungen kurzfristig zur Verfügung stellen zu können. Gleichzeitig führten spätere Bestellungen der Freistaaten Bayern und Sachsen zu hohen persönlichen Provisionszahlungen. In der Folge forcierte der Freistaat den Verkauf des Unternehmens (Quelle: Süddeutsche Zeitung).

(3) Der Verkauf des Arriva-Konzerns an die Deutsche Bahn AG 2010 wird die Verantwortung für Arbeitsplätze in der Region beenden.

Die Bestandsgarantie des Freistaats für die Regentalbahn AG läuft 2010 aus. Die ausschließlich am kommerziellen Profit orientierte Deutsche Bahn AG oder (nach Weiterverkauf) ausländische Eigentümer werden an einer arbeitsmarktpolitischen Förderung der Region nicht mehr interessiert sein. Nach Aussage des Freistaats im Jahre 2004 sollte der Verkauf der Regentalbahn AG an ARRIVA den "Wettbewerb stärken" (aus damaliger Pressemeldung). In der Folge droht der Region Viechtach nach Verlust von regelmäßigen Reisezügen 1991 auch der Wegfall von rund 100 qualifizierten Arbeitsplätzen (Quelle: Betriebsrat der Regentalbahn AG).

(4) Die Verkaufserlöse der Regentalbahn AG 2004 dürfen die Bürger der Region nicht benachteiligen.

Der vom Freistaat erzwungene Verkauf des traditionsreichen Unternehmens Regentalbahn AG hat 60 Millionen Euro erbracht, welche in verschiedenste Projekte in ganz Bayern geflossen sind. In der jetzigen die Existenz bedrohenden Situation könnte ein Bruchteil der Erlöse den Standort sichern. Zumal die dafür einzusetzenden Gelder Bundesmittel aus Berlin sind.

(5) Regelmäßiger Personenverkehr G-T-V sichert und schafft Arbeitsplätze in einer strukturschwachen Region Bayerns.

Bei einer Bestellung ist die Bahnstrecke G-T-V durch den Eigentümer fortlaufend instand zu halten. Mit intakter Bahnstrecke können, wie seit vielen Jahren, Fahrzeuge auch von fremden Auftraggebern in die Viechtacher Werkstätte überführt werden. Damit bleiben die meisten der bisherigen Arbeitsplätze in Viechtach erhalten. Neue Arbeitsplätze entlang der Bahnstrecke werden durch einfache Erreichbarkeit von Unternehmen, Ausbildungsstellen und Gastronomie in diesen Betrieben entstehen.

(6) Die Bahnstrecke G-T-V verbessert die Standortbedingungen für Unternehmen und Tourismus der Region.

Die zunehmende und massive Abwanderung junger Arbeitskräfte aus dem Bayerischen Wald (Landkreis Regen – 13% bis 2028!) kann durch eine bessere Infrastruktur gestoppt werden, da dann auch auswärtige Arbeitsplätze gut erreichbar sind. Für den Tourismus ergeben sich neue Chancen zum Beispiel durch die Attraktivität für ältere Feriengäste, die mit dem Zug anreisen. Auch hat sich der Hotel- und Gaststättenverband für dieses Vorhaben gegenüber dem Bayerischen Wirtschaftsminister ausgesprochen.

(7) Die Bahn ist ein ökologisch sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz im Naturpark Bayerischer Wald.

Bisher dominiert der Straßenverkehr die Mobilität in der Region, da die Alternative Bahn praktisch nicht angeboten wird. Die alleinige Förderung des Individualverkehrs im ökologisch sensiblen Naturpark Bayerischer Wald spricht gegen die Ziele der Bayerischen Staatsregierung zum Klimaschutz. Das Vorhaben G-T-V stellt also einen wichtigen Beitrag zu den bayerischen Klimazielen dar.

(8) Das Projekt G-T-V hat breite Unterstützung durch Bevölkerung und regionale Politik.

Die Bevölkerung hat sich mit fast 5000 Unterschriften uneingeschränkt für G-T-V ausgesprochen. Alle Anliegergemeinden und der Kreistag haben eindeutige Resolutionen pro Bahn an das Wirtschaftsministerium versandt. Regionale Vertreter von Bund (MdB Hinsken), Land (Staatsminister Brunner) und Landkreis (Landrat Wölfl) bekräftigen wiederholt ihre Unterstützung. Es gab und gibt nur Zustimmung, aber keine Proteste oder Interessensgruppen gegen dieses Vorhaben. Auch die Medien, wie zum Beispiel das Bayerische Fernsehen ("Jetzt red' i"), beobachten Fortschritte zum Projekt sehr genau und werden ihre Leser/Zuschauer über die erreichten Ergebnisse informieren.

(9) Die Potenzialanalyse der BEG prognostiziert mehr Fahrgäste als auf bestehenden Strecken.

Die BEG hat am 28.06.2010 (bei einer Besprechung im Wirtschaftsministerium) ihre Potenzialanalyse für G-T-V vorgestellt. Demnach werden durchschnittlich 530 Personen/Tag (nahezu 200.000 Personen/Jahr) in den Zügen erwartet. Darin sind bisher Schülerverkehre ausdrücklich nicht berücksichtigt. Auch fehlen die hohen Steigerungszahlen aus dem neuen Angebot "GUTi" (Gästeservice Umweltticket), womit Feriengäste bestimmte Züge der Waldbahn kostenfrei benutzen dürfen.

Vertreter des Bayerischen Wirtschaftsministeriums gaben als Zielwert 1000 Reisende/Tag an, ohne dass eine Differenzierung nach dicht besiedeltem Ballungsraum oder Bahnbetrieb in der Fläche vorgenommen wird. Auch liegt die Zahl der Fahrgäste für die oben genannte Neubestellung der Strecke Hörpolding – Traunreut deutlich unter dem geforderten Wert. Da mit 530 Fahrgäste pro Tag weit mehr Reisende unterwegs wären, als auf allen vergleichbaren Zweigstrecken in der Region, ist die Bestellung von Leistungen ein Gebot der politischen Gleichbehandlung und Fairness.

(10) Erforderliche Investitionen sind von den Kostenträgern in voller Höhe verbindlich zugesagt.

Die Regentalbahn AG hat nach eigenen Angaben alle erforderlichen Erstinvestitionen sorgfältig kalkuliert. Im Ergebnis lassen sich die Kosten in Höhe von rund 2,5 Millionen Euro überwiegend aus ortsüblichen Trassen- und Stationspreisen refinanzieren. Ein weiterer Mittelbedarf von etwa 0,4 Mio. Euro für den Ausbau einzelner Bahnübergänge wurde von Landkreis und Kommunen verbindlich zugesagt. So verbleibt für den Freistaat ein obligatorischer Mittelbedarf (gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz) von lediglich 0,5 Mio. Euro.

(11) Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für G-T-V ist weitaus besser als für andere Projekte.

Aus der Potenzialanalyse wird infolge der erwarteten 530 Reisenden pro Tag ein vergleichsweise hoher Nutzen ersichtlich. Die erforderlichen Investitionen des Freistaats liegen dagegen erstaunlich niedrig. Damit lässt sich ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis darstellen. Eine solch gute Wirtschaftlichkeit ist bei anderen Projekten mit über 1.000 prognostizierten Fahrgästen pro Tag nicht erreichbar, da die Erstinvestitionen in der Regel um ein Vielfaches höher liegen (z.B. 11 Mio. Euro für Projekt Senden – Weißenhorn, Quelle: Pressemeldung).

(12) Eine Bestellung von G-T-V geht nicht zu Lasten anderer bayerischer Nahverkehrsprojekte.

Infolge der beabsichtigten Neuausschreibung des gesamten Waldbahn-Netzes lassen sich ab 2014 - im Vergleich der aktuell geltenden¹⁾ und der erwarteten künftigen²⁾ Kilometerpreise - Einsparungen von rund 4 Mio. Euro jährlich³⁾ erzielen.

Mit diesen Einsparungen kann der jährliche Mittelbedarf aus

- ❖ 1,3 Mio. Euro für die Neubestellung von Leistungen für Gotteszell – Viechtach⁴⁾
sowie
- ❖ 1,6 Mio. Euro für den Stundentakt Zwiesel – Grafenau⁵⁾

durch bayerische Bestellerentgelte (eigentlich aus Bundesmitteln) vollständig finanziert werden. Es werden keine Mittel von anderen bayerischen Vorhaben abgezogen, sondern unter Berücksichtigung der regionalen Vorhaben noch zusätzlich etwa 1,1 Mio. Euro dafür bereit gestellt.

Berechnung

- 1) geschätzt: ca. 11 € / Zug-Km aus Angaben "gut informierter Kreise"
- 2) ca. 8 € / Zug-Km laut Bundesnetzagentur
- 3) 1,3 Mio. Zug-Km x 3 € / Zug-Km
- 4) Zweistundentakt 165.000 Zug-Km x 8 Euro/Zug-Km
- 5) Einstundentakt ca. 200.000 Zug-km x 8 Euro/Zug-Km

(13) Durch Neuausschreibung des Waldbahn-Netzes eingesparte Mittel gehören in die Region.

Seit 1996 hat der Freistaat Bayern bis heute 34% mehr Zugleistungen (Quelle: BEG) beauftragt, doch kaum echte Neuverkehre auf früher still gelegten Strecken bestellt. Zurück an den Freistaat geflossene Mittel aus nicht erbrachten Betriebsleistungen (Pönalisierung) werden sogar reinvestiert, um den Abfluss der Regionalisierungsmittel zurück nach Berlin zu vermeiden (Quelle: Vertreter Bayer. Wirtschaftsministerium).

Damit fördert der Freistaat sogar Investitionen, für die er eigentlich gar nicht zuständig ist, wie z.B. den Streckenumbau von Bundeseisenbahnen (zuletzt DB-Bahnhof Vilseck, DB-Kreuzungsstellen Steinhöring und Massing) oder die Neulackierung von Doppelstockwagen der DB AG (Quelle: BEG). Es ist daher nicht nachvollziehbar, wieso Einsparungen aus dem Waldbahn-Netz nicht wieder in die Erweiterung und Angebotsverdichtung dieses Netzes zurückfließen sollen.

(14) Die Strecke G-T-V erhält bereits seit 1997 indirekt Bestellerentgelte des Freistaats.

Im Unterauftrag der DB Regio der Erbringung erbringt die Regentalbahn AG auch Leerfahrten der Waldbahn-Züge von und zur Werkstätte nach Viechtach. Die Kosten für die notwendige Streckeninstandhaltung werden also seit 1997 indirekt durch Bestellerentgelte des Freistaats finanziert, ohne dass damit Reisende in den Zügen transportiert werden dürfen!

(15) Der Freistaat muss die Infrastruktur bayerischer NE-Bahnen erhalten und fördern.

Der Bund kommt seiner Verantwortung gemäß Grundgesetz für Bundeseisenbahnen nach und stellt dazu wiederholt in erheblichem Umfang Investitionsmittel für den Ausbau von Bahnstrecken der DB AG bereit.

Nichtbundeseigene Bahnen (NE), darunter auch die Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach, erhalten derzeit keine Fördermittel und sind damit den kommerziellen Interessen des Eigentümers voll ausgesetzt. Es besteht mindestens ein politischer Anspruch, dass jedes Bundesland die Infrastruktur seiner NE-Bahnstrecken finanziell unterstützt, da diese Strecken ebenfalls gemeinwirtschaftliche Funktionen für den ÖPNV im Sinne des Grundgesetzes erbringen. Die Bestellung von G-T-V bietet die Möglichkeiten einer indirekten finanziellen Förderung sowie der Verhinderung einer künftigen Streckenstilllegung durch den Eigentümer.

(16) G-T-V stellt schon heute eine uneingeschränkt betriebsbereite Bahnstrecke dar.

Die Bahngleise G-T-V sind schon heute uneingeschränkt befahrbar, auch für moderne Waldbahn-Züge. Es bestehen keine langen Brücken oder ähnlich komplizierte Bauwerke, so dass sich jetzt und in Zukunft keine hohen Kostenrisiken für mögliche Instandsetzungen ergeben.

(17) Für einen regelmäßigen Betrieb bestehen keine technischen und damit finanzielle Risiken.

Nach Angaben der Regentalbahn AG sind lediglich einzelne Bahnsteige zu modernisieren und einige wenige Bahnübergänge technisch zu sichern. Für die Zugsicherung (Zugfunk) ist künftig das gleiche technische System wie für die Bahnstrecke Lam – Kötzing vorgesehen.

(18) Die künftige Fahrzeit ist für Reisende sehr attraktiv.

Schon heute erreichen Waldbahn-Triebwagen Viechtach nach nur 35 Minuten. Mit gesicherten Bahnübergängen werden etwa 30 Minuten und so eine attraktive Fahrzeit erreicht. Genau so lange ist heute der schnellste Linienbus unterwegs.

(19) Ein Zweistundentakt reicht zunächst aus.

Ein Zweistundentakt reicht für neue Vorhaben zunächst aus, wie auch auf anderen Zweigstrecken (z.B. Cham – Lam, Cham – Waldmünchen) in Bayern üblich. Er kann innerhalb der Laufzeit einer Bestellung von 10 Jahren jederzeit verdichtet werden (wie durch BEG vielfach praktiziert). Ein Einstundentakt würde einen höheren Investitionsbedarf (Kreuzungsstellen, Zweizugbetrieb) nach sich ziehen und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis für G-T-V derzeit unnötig verschlechtern.

(20) Der Zugang für Wettbewerber zur Serviceeinrichtung der Fahrzeug-Werkstätte Viechtach wird gewährleistet.

Der Freistaat hat die Bahnwerkstätte Viechtach mit einem millionenschweren Anteil an Steuermitteln finanziell gefördert. Dieses Kompetenzzentrum für Schienenfahrzeuge ist gemäß Eisenbahn-Infrastruktur-Verordnung (EIBV) eine "Serviceeinrichtung", die für alle interessierten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zur Nutzung offen steht. Entsprechend EIBV müssen Bahnwerkstätten auch für interessierte Wettbewerber zur Verfügung gestellt werden. Dies ist nur durch den 25 km langen "Gleisanschluss" von Gotteszell nach Viechtach möglich.