

Förderverein Ilztalbahn e.V.
Reithäckerstr. 23
94065 Waldkirchen

Ilztalbahn GmbH
Färbergasse 1
94065 Waldkirchen

Wiederinbetriebnahme
der
Ilztalbahn
Passau – Waldkirchen – Freyung

DB-Strecke 5840

Betriebskonzept

Stand: Januar 2007

I. Vorbemerkung

A. Bayerisches Landesentwicklungsprogramm von 2006

Das Bayerische Landesentwicklungsprogramm hat unter dem Kapitel B V Nachhaltige technische Infrastruktur in Ziffer 1.2.6 als Ziel festgelegt:

„In den verkehrsfern gelegenen Räumen des Staatsgebietes soll der Eisenbahnverkehr Anschluss an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen.“

Außerdem wurde in Ziffer 1.3.3 der Grundsatz formuliert:

„Es ist anzustreben, Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur möglichst zu vermeiden. Der Erhalt einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur ist von besonderer Bedeutung.“

B. Gutachten von 1998

Das Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat mit Unterstützung der Europäischen Union im Jahre 1998 ein Gutachten über die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Bahnstrecken im Unteren Bayerischen Wald erstellen lassen. Darin wird eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Passau – Freyung positiv beurteilt.

Das Gutachten enthält eine ganze Reihe von Betriebsszenarien, darunter auch sehr detaillierte Vorschläge für einen auf Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichteten Betrieb.

Laut dieses Gutachtens ist *„für die Weiterführung des Güterverkehrs bzw. für Sonderverkehre keine Anpassung der Infrastruktur erforderlich“* (Seite 70). Ferner stellen die Gutachter fest, dass *„die Infrastruktur dieser Bahnstrecke aufgrund der Instandhaltungsmaßnahmen für die Nutzung durch die Bundeswehr in einem betriebsfähigen Zustand ist und für einen SPNV-Betrieb nur relativ geringe Investitionen erfordert“* (Seite 81).

Das Gutachten, das dem Förderverein Ilztalbahn und der Ilztalbahn GmbH vorliegt, stellt unter Punkt 7 Empfehlungen u.a. fest: *„Von einer Wiederinbetriebnahme der Strecke Passau – Freyung sind positive strukturpolitische Wirkungen für den gesamten unteren Bayerischen Wald zu erwarten.“* (Seite 81). Weiter heißt es auf Seite 82: *„Durch die landschaftlich reizvolle Trassierung kann die Bahn zu einem wichtigen Instrument für den regionalen Fremdenverkehr ausgebaut werden.“*

II. Mehrstufiges Konzept zur Reaktivierung

A. Vertragspartner für die Übernahme der Strecke

Der Förderverein Ilztalbahn hat die Ilztalbahn GmbH damit beauftragt, alle wirtschaftlichen Aktivitäten in Bezug auf die künftige Durchführung von Zugverkehr auf der Bahnlinie Passau – Freyung wahrzunehmen.

Die Bahnstrecke soll von der Ilztalbahn GmbH langfristig gepachtet oder gekauft und in enger Zusammenarbeit mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE), die als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) alle erforderlichen Genehmigungen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) besitzt, betrieben werden.

B. Übernahme der Bahnlinie und Wiederherstellung der Befahrbarkeit

Die Ilztalbahn GmbH strebt eine zügige Einigung mit der Deutschen Bahn AG über die Übernahmemodalitäten an. Dabei wird nach der Einigung auf den Inhalt des Übernahmevertrages um eine vorzeitige Besitzeinweisung gebeten, um noch vor der evtl. erforderlichen Beurkundung des Vertrages mit ersten Arbeiten zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke zu beginnen.

Der Zustand der Strecke wurde bereits durch ein vom Eisenbahnbundesamt zugelassenes Ingenieur-Büro aufgenommen und bewertet. Der Befund ist dokumentiert.

Für die Instandsetzungsarbeiten an der Infrastruktur wird ein Zeitraum von mehreren Monaten veranschlagt.

C. Stufe I der Wiederinbetriebnahme

Nach Abschluss der Arbeiten zur Wiederherstellung der Infrastruktur sollen ein **touristischer Ausflugsverkehr** an den Wochenenden und Feiertagen (im Einzugsystem mit 3 oder 4 Zugpaaren pro Betriebstag) und auch Sonderfahrten wieder aufgenommen werden.

Im Freizeit- und Tourismusverkehr soll dabei ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse der Wanderer und Radausflügler sowie auf die Anbindung an den Nationalpark Bayerischer Wald und die Verknüpfung mit dem IGEL-Bus-System gelegt werden. Dabei kommt der Verknüpfung der Bahnlinie mit dem Fern- und Regionalverkehr am Hauptbahnhof Passau, der Verbindung zum

Nationalpark Bayerischer Wald und zum IGEL-Bus-System am Bahnhof Freyung sowie der Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr – vorrangig in Waldkirchen und Freyung – ein äußerst hoher Stellenwert zu. Zur Verstärkung der Netzwirkung und zur Bedienung des grenzüberschreitenden Ausflugsverkehrs ist eine Verknüpfung der Bahnnetze Deutschlands und Tschechiens über eine Buslinie Waldkirchen – Haidmühle – Nove Udoli (Neuthal) – Freyung (evtl. verlängert bis Grafenau) wünschenswert. Ergänzend ist zu prüfen, ob durch eine Verbindung nach Vimperk (Winterberg) eine zusätzliche Netzwirkung erreicht werden kann.

Da die Strecke Passau – Waldkirchen – Freyung sehr attraktiv für Belange des Freizeit- und des Tourismusverkehrs ist, wird eine zeitliche Differenzierung des Angebots angestrebt. In Stufe I wird ein Verkehrsangebot nur an Wochenenden in der Hochsaison (Ende April bis Ende Oktober) aufgebaut. Dabei orientieren sich die Verkehrszeiten an den Wochenendverkehren des IGEL-Bus-Systems.

Für die Bestellung von Sonderfahrten auf der landschaftlich schönen Strecke liegen bereits heute von verschiedenen Unternehmen Anfragen vor.

D. Stufe II der Wiederinbetriebnahme

Nach Möglichkeit soll ohne große Zeitverzögerung der regionale Güterverkehr wieder aufgenommen werden.

Die Betriebstage des Freizeit- und Ausflugsverkehrs auf der Strecke Passau – Waldkirchen – Freyung in der Hochsaison – orientiert an den Fahrtagen des IGEL-Bus-Systems – werden ausgeweitet. Auch ist zu prüfen, wie eine Ausweitung des Fahrtenangebotes an den einzelnen Verkehrstagen (z.B. Zwei-Stundentakt) dargestellt werden kann, ohne zu äußerst hohen Investitionen in die Sicherungstechnik gezwungen zu sein. Daneben ist eine tarifliche Kooperation mit dem IGEL-Bus und den Partnern des Bayerwald-Tickets anzustreben.

Auf Basis des aktuellen Jahresfahrplans 2007 für den Zugverkehr in Bayern könnte ein Wochenend- und Feiertagsbetrieb in etwa nach folgendem Fahrplan stattfinden:

Passau	ab	08:00	11:00	15:00	18:00
Waldkirchen	ab	08:45	11:45	15:45	18:45
Freyung	an	09:00	12:00	16:00	19:00
Freyung	ab	09:15	12:05	16:05	19:15
Waldkirchen	ab	09:30	12:20	16:20	19:30
Passau	an	10:15	13:05	17:05	20:15

E. Stufe III der Wiederinbetriebnahme

Mittel- bis langfristig – ohne dass die Fristen hierfür zum jetzigen Zeitpunkt verlässlich benannt werden können – ist darüber hinaus die Nutzung der Strecke für einen regelmäßigen SPNV-Betrieb vorgesehen. Dies wird von der Ilztalbahnhof GmbH und ihren Partnern nach Kräften gefördert, bedarf aber hinsichtlich der Finanzierung klarer Vereinbarungen.

Die Errichtung und der Unterhalt von Park-and-Ride-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe der Haltepunkte durch die Kommunen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird angestrebt.

F. Verkehrsdurchführung

Die Bahnlinie steht allen anerkannten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Durchführung von Zugverkehr in eigener Regie zur Verfügung. Als Partner steht mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn ein nach § 6 AEG anerkanntes EVU bereit. Daneben ist nach ersten Gesprächen klar, dass die Passauer Eisenbahnfreunde – in Kooperation mit einem EVU – sowie andere regionale Verkehrsunternehmen an der Nutzung der Strecke für eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre interessiert sind.

Die Ilztalbahnhof GmbH erhebt für die Benutzung der Strecke Trassengebühren und garantiert den diskriminierungsfreien Zugang zu dieser Bahnlinie.

G. Finanzierung

Die Ilztalbahnhof GmbH verstärkt die eigenen Mittel durch Aufnahme zusätzlichen Kapitals. Außerdem soll durch die Zusicherung von Kreditzusagen der finanzielle Spielraum deutlich ausgeweitet werden.

Die Kosten für die Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Bahnstrecke – insbesondere für die Beseitigung der Witterungsschäden – können durch Eigenleistungen sowie die kostengünstige Bereitstellung von Gerätschaften reduziert werden.

Ein Antrag auf Zuschuss aus dem Regionalförderungsprogramm der EU / InterReg III in Höhe von 50 % der Wiederherstellungskosten und zur Anschubfinanzierung des Freizeit- und Tourismusverkehr wird gestellt, sobald die Strecke in der Verfügungsgewalt der Ilztalbahnhof GmbH ist. Dies ist gemäß Schreiben der Regierung von Niederbayern vom 20.03.2006 an den Förderverein Ilztalbahnhof eine unabdingbare Voraussetzung.

Mittelfristig wird davon ausgegangen, dass der Freizeit- und Tourismusverkehr (Stufen I und II des vorgelegten Konzepts) ohne Zuschüsse der

öffentlichen Hand dargestellt werden können. Stufe III des Konzepts kann erst realisiert werden, wenn eine Bestellung seitens der öffentlichen Hand für ganzjährigen Personenverkehr vorliegt.

Der Förderverein Ilztalbahn und die Ilztalbahn GmbH erwarten keine finanzielle Beteiligung der Gebietskörperschaften entlang der Bahnlinie. Sie gehen aber davon aus, dass alle berührten Städte und Gemeinden das Umfeld der Haltepunkte so pflegen, dass es den Erwartungen von Gästen, Ausflüglern und auch Einheimischen entspricht und somit ein optisch ansprechendes Ambiente für den Bahnverkehr geschaffen wird.

Freyung / Waldkirchen, 15. Januar 2007

Für den Förderverein Ilztalbahn
Der Vorstand
Michael Liebl (Vorsitzender)
Dr. Heribert Bauer
Boris Burkert
Markus Krell
Andreas Pietzsch
Hermann Schoyerer

Für die Ilztalbahn GmbH
Die geschäftsführenden
Gesellschafter
Prof. Dr. Thomas Schempf
Dipl.-Ing. Helmut Streit