

Artikel vom 13.07.2018

In der Grenzlandfestsitzung 2018 beschäftigt sich der Regener Kreistag mit der Verlängerung des Bahnprobetriebs der Strecke Gotteszell-Viechtach. Die CSU-Kreistagsfraktion will für den fortdauernden Probetrieb werben.

Kreistagsfraktion

Die dreijährige Chance möglichst gut nutzen

CSU-Kreistagsfraktion setzt große Hoffnungen in Fortsetzung des Bahnprobetriebs

Prackenbach. Wenn am kommenden Mittwoch (18. Juli) der Kreistag des Landkreises Regen in Zwiesel zur sogenannten „Grenzlandfest-Sitzung“ zusammenkommt, lautet Punkt 9 der Tagesordnung ebenso lapidar wie vage: Bahnlinie Gotteszell – Viechtach. In der Tat stehen bei diesem Thema weitreichende und gravierende Entscheidungen für den Landkreis an, nachdem die zuständige bayerische Verkehrsministerin Ilse Aigner einer Verlängerung des Probetriebs für weitere drei Jahre bis 2021 zugestimmt hat. Mit diesen Fragen hat sich die CSU-Fraktion bei ihrer Sitzung in Prackenbach nun ausführlich auseinandergesetzt. Fraktionssprecher Willi Köckeis hatte die Kreisräte seiner Partei, die IG Frauen und die Ortsvorsitzenden der Gemeinden ohne eigenen Kreisrat dazu erstmals in die „Mulberry Ranch“ von Roland Geiger eingeladen.

Um drei Jahre soll der Probetrieb zwischen Gotteszell und Viechtach verlängert werden. Dieser Entscheidung der zuständigen Verkehrsministerin Ilse Aigner, die in erster Linie auf der hartnäckigen Intervention des ehemaligen Staatsministers Helmut Brunner beruht, hat inzwischen auch der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) mit seinem Vorsitzenden, Staatssekretär Josef Zellmeier, zugestimmt. Auch der „Förderverein für nachhaltige Mobilität“ (Go-VIT), der eine Petition für einen sofortigen Regel- und Dauerbetrieb der Bahnlinie auf den Weg gebracht und dieses Anliegen auch in einer der neuen Bürgersprechstunden dem bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder ans Herz gelegt hat, zeigte sich letztlich zufrieden mit dem verlängerten Probetrieb. Er bietet die Chance, die Akzeptanz der Bahnlinie bei den Fahrgästen – Schülern, Pendlern, Feriengästen und Einheimischen gleichermaßen – weiter zu verbessern.

„Es wäre leichtfertig, diese Chance durch unrealistische Forderungen und Bedingungen wieder aus der Hand zu geben“, machte Helmut Brunner vor seiner Fraktion deutlich und warb für eine Zustimmung zur Verlängerung des Probetriebs. Denn durch diese Entscheidung ist die Finanzierungsfrage wieder in den Fokus gerückt. Zur Erinnerung: Durch den 2015 mit der BEG abgeschlossenen Vertrag verpflichtet sich der Landkreis, 10 Prozent des Bestellerentgelts für die Strecke zu übernehmen, wenn der Probetrieb erfolglos zu Ende gehen sollte. Dies bedeutete seinerzeit schon einen besonderen Erfolg des damaligen Landwirtschaftsministers Helmut

Brunner, der den sonst bei solchen Reaktivierungsplänen üblichen Landkreisanteil in den Verhandlungen mit seinem Kabinettskollegen Joachim Herrmann von 20 auf 10 Prozent halbieren konnte.

Bis zum Auslaufen des bisherigen Probetriebs am 11. September 2018 würde der zehnpromtente Eigenanteil laut BEG rund 970.000 Euro betragen. Für drei weitere Jahre würden somit etwa weitere rund 1,5 Millionen Euro hinzukommen, wenn der Probe- danach nicht in einen Dauerbetrieb übergehen sollte. Diesen Betrag müsste der Landkreis als Rückstellungen im Haushalt einplanen. Darüber könne letztlich nur der Kreistag entscheiden.

Brunner sprach sich nachdrücklich dafür aus, die dreijährige Chance eines verlängerten Probetriebs zu nutzen. Schon jetzt weisen die Fahrgastzahlen einen überaus positiven Trend auf, der sich weiter ausbauen lasse. Auch die vielen Aktivitäten und Aktionen der Waldbahn, des Fördervereins Go-VIT und des Vereins „Wanderbahn im Regental“ würden dafür sorgen, dass der Bekanntheitsgrad und die Beliebtheit der Bahnlinie stetig zunehmen. Schon jetzt verzeichne sie mitunter mehr Fahrgäste als manche andere bestehende Strecke, auch im Waldbahnnetz. Zudem habe der neue bayerische Ministerpräsident angekündigt, den ÖPNV im ländlichen Raum verbessern zu wollen und dabei auch das Kriterium der 1000-Personenkilometer für Bahnreaktivierungen im ländlichen Raum zu hinterfragen. Dieses Kriterium werde ohnehin nur noch in Bayern und Hessen bei stillgelegten Bahntrassen angewandt. Eine solche sei Gotteszell – Viechtach schon aufgrund des Ausbesserungswerkes der RAG in Viechtach nie gewesen. „Insofern sehe ich hier auch keine Gefahr eines Präzedenzfalls für andere, tatsächlich stillgelegte Strecken“, so Brunner.

Er sprach sich dafür aus, die drei Jahre, für die der Landkreis Planungssicherheit bekäme, möglichst gut zu nutzen, um den bestehenden ÖPNV unter Einbeziehung der Bahn zu optimieren. So seien an den Bahnübergängen noch manche Verbesserungen möglich und notwendig und auch etliche Doppelungen, dass Zug und Bus gleichzeitig fahren, wären noch zu beseitigen. Stattdessen sollten die Busverkehre als Bahnzubringer konsequent ausgebaut werden. Natürlich müsse der Landkreis Finanzmittel dafür bereitstellen, doch das sollte der immer wichtiger werdende ÖPNV in Zeiten einer älter werdenden Gesellschaft schon wert sein. Und schließlich: Wenn der Probetrieb am Ende in einen Regelbetrieb übergeht, erhalte der Landkreis seine Kostenbeteiligung komplett zurück, denn für den Bahnverkehr ist der Freistaat zuständig, im Gegensatz zu Buslinien, die in der Verantwortung des Landkreises liegen.