

Erfahrungsbericht - 18 Monate „Probetrieb Gotteszell - Viechtach“

1. Ausgangssituation

Im Jahr 1991 wurde der Personenschienenverkehr zwischen Viechtach und Gotteszell eingestellt. Die Stadt Viechtach wurde dadurch praktisch vom ÖPNV abgeschnitten. Die verbleibenden Buslinien waren auf den Schülerverkehr abgestimmt und für den normalen Bürger unattraktiv. Aktive Bürger starteten einige Initiativen wie Unterschriftensammlungen oder Sonderfahrten und forderten, dass der Personenschienenverkehr wieder aufgenommen werden solle. Da die Länderbahn ihren Verwaltungssitz und eine Werkstatt in Viechtach unterhält, wurde die Bahnstrecke nach Einstellung der Personenbeförderung nicht stillgelegt. Eine private Initiative aktiver junger Bahn-freunde gründete den Verein „Wanderbahn im Regental e.V.“ und betrieb eigenwirtschaftlich Personenschienenverkehr an Wochenenden in den Sommermonaten. Durch diese Maßnahmen ist die Genehmigung für die Personenbeförderung bis heute gültig. Nach Bemühungen des Landkreises, den ÖPNV zu verbessern, unterstützt von einigen Bürgerinitiativen und von Staatsminister Helmut Brunner wurde von Innenminister Joachim Herrmann 2014 ein zweijähriger Probetrieb zugestanden.

2. Probetrieb - Kriterien

Mit dem Probetrieb sollte gezeigt werden, dass das Fahrgastpotential in der Region ausreicht und eine Wiederaufnahme des regulären Personenschienenverkehrs rechtfertigt. Die Bedingungen, die der Minister in seinem ersten Schreiben an Landrat Adam nannte, um einen Regelbetrieb zu bestellen, waren, dass nach zwei Jahren Probetrieb 1000 Fahrgäste am Tag gefordert werden. Sollte das Ziel verfehlt werden, übernimmt der Landkreis 10% der Betriebskosten. Eine Studie u. a. der TH-Deggendorf zeigte, dass ein Potential von 1000 Fahrgästen erreicht werden kann. Die Länderbahn als Betreiber und der Landkreis mit seinen Kommunen sollten zudem Kosten für die Ertüchtigung der Strecke tragen, damit ein Bahnbetrieb im Stundentakt möglich wird.

Seitens der BEG (Bay. Eisenbahngesellschaft) wurde in einem nachträglichen Schreiben erklärt, dass mit Fahrgästen eine Fahrgastzahl gemeint sei, die beschreibt, wieviel Fahrgäste in der Summe die gesamte Strecke pro Tag nutzen (Personenkilometer/Streckenkilometer). Diese Forderung verschärft das 1000-Fahrgastkriterium deutlich. Nach den Erfahrungen von Go-Vit bedeutet das, dass mehr als 1300 - 1500 Fahrgäste pro Tag mit dem Zug fahren müssen.

Ohne differenziert auf die Strecke Gotteszell-Viechtach einzugehen, wurde seitens der BEG ein Kriterium auferlegt, das für Neubaustrecken im Bund festgelegt ist, d. h. der Bund investiert i. d. R. erst in Neubaustrecken, wenn ein Potential von 1000 Fahrgastkilometern erreicht werden kann. Zu bemerken ist, dass die Strecke Gotteszell - Viechtach Eigentum der Regentalbahn ist, der Personenschienenverkehr keine Stilllegung erfahren hat und die Investitionsmaßnahmen für die Ertüchtigung zu einem Regelbetrieb im Stundentakt daher deutlich günstiger sind, als ein Neubau einer Strecke.

Der Probetrieb wurde als Pilotprojekt deklariert; er soll als Muster für weitere Streckenreaktivierungen gelten. Wenn diese Strecke jedoch erfolgreich in einen Regelbetrieb übergehe, so wurden Befürchtungen laut, dass für weitere Strecken Anspruch auf Reaktivierung bestehe und die Kosten für die Reaktivierungsmaßnahmen die Finanzierungsmöglichkeiten übersteigen. Es liegt die Annahme nahe, dass der Regelbetrieb wohl mit den verschärften Kriterien verhindert werden solle.

3. Bürgerentscheid

Mit der Forderung einer Kostenbeteiligung des Landkreises war die Zustimmung des Kreistags erforderlich. Das führte zu einer intensiven Diskussion im Landkreis pro und contra Bahn. Am Ende stand ein Bürgerentscheid am 8. Februar 2015 mit dem klaren Votum von knapp 2/3 der Wählerstimmen für den Probetrieb der Bahn.

4. Aktivitäten der Länderbahn, der Kommunen und des Landkreises zum Probetrieb

Landkreis, Kommunen und Länderbahn haben alles veranlasst, damit zum 12. September 2016 der Probetrieb zustande kam. Zu nennen ist die Ertüchtigung der Bahnstrecke, die Überarbeitung der Bahnsteige, die Einrichtung einer Haltestelle (Rohde-Schwarz) mit einem Fußweg zur Fa. Rhode & Schwarz, die Sicherung von Bahnübergängen - auch mit Personal, die Einstellung von Personal für den Betrieb (Lokführer, Fahrgastbegleiter, Wartung und Reinigung), die Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs (noch provisorisch für den Schülerverkehr) u. m..

Parallel dazu hat der Landkreis ein Mobilitätskonzept umgesetzt und ein Rufbussystem eingerichtet, das den Bürgern im Landkreis flächendeckend Zugang zum ÖPNV ermöglicht. Eine Stadtbuslinie wurde in Viechtach etabliert. Damit ist aus dem Stand ein ÖPNV eingerichtet worden, der aber noch Zeit benötigt, um von den Bürgern verstanden und angenommen zu werden. Das Konzept ist flexibel ausbaufähig und wird zukünftigen Anforderungen mit Blick auf eine notwendige Verkehrswende gerecht.

Die Stadt Viechtach, die Gemeinden Kollnburg und Geiersthal haben sich dem GUTi angeschlossen, mit dem Feriengäste umlagebezogen über den Übernachtungspreis „kostenlosen“ Zugang zum ÖPNV haben und ihn nutzen können. Es wurde in sehr kurzer Zeit viel veranlasst und umgesetzt. Im Überschlag - uns liegen keine genauen Zahlen vor- wurde eine Summe von über vier bis fünf Millionen Euro investiert. Das Ziel war und ist, dem Probetriebs einen guten Start zu ermöglichen und zum Erfolg zu führen. Jedem Experten ist bewusst, dass die Kriterien (zu) hoch sind und der Zeitrahmen für die Erfüllung der Fahrgastkriterien zu kurz ist. Viele vergleichbare Nebenstrecken erfüllen im Bund und in Bayern diese Kriterien bei weitem nicht!

5. Entwicklung der Fahrgastzahlen

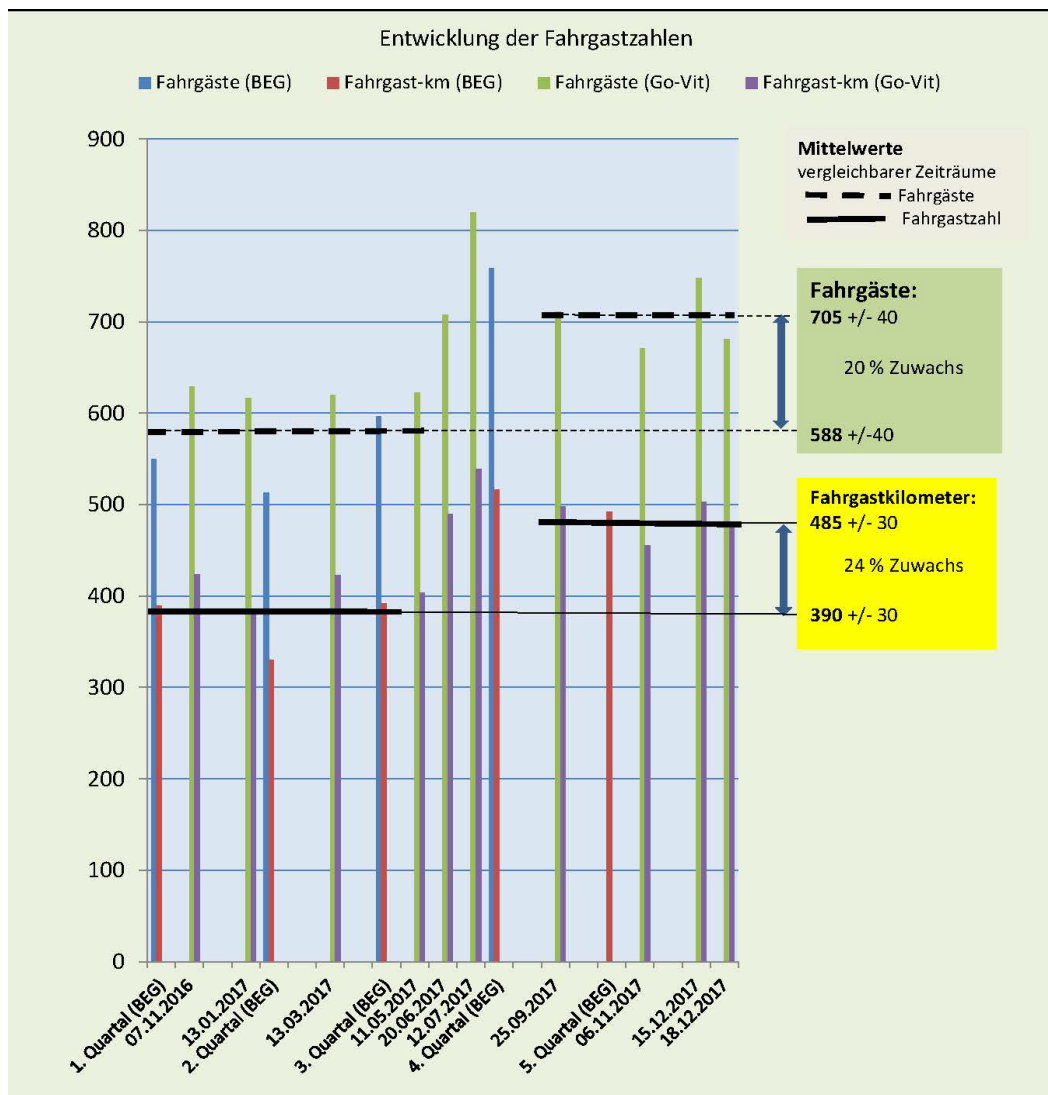
Die offiziellen Fahrgastzahlen werden seitens der BEG ermittelt. Dazu hat die BEG einen Unternehmer beauftragt, der Zähler einstellt, die nach einem Zählschema zu verschiedenen Tageszeiten über mehrere Tage die Zahl der Fahrgäste so erfassen, dass in einem Quartal alle Züge zweimal gezählt werden. Diese Daten werden quartalsweise ausgewertet und auf Anfrage veröffentlicht.

Der Verein hat sich zur Aufgabe gemacht, unabhängig von den BEG-Ergebnissen, die Entwicklung der Fahrgäste zu beobachten. Zum einen ist das eine unabhängige Kontrolle, zum anderen werden eigene Erfahrungen gesammelt, wie und wo das Fahrgastaufkommen zustande kommt und was es bedeutet, die Zahl der Fahrgäste auf die Fahrgastkilometer umzurechnen. Am Zähltag wird vom Verein in allen Zügen auf der gesamten Strecke gezählt. Dabei wird an jeder Haltestelle die Zahl der Ein- und Aussteiger festgehalten und die Zahl der Fahrgäste, die jeweils zwischen den Stationen mitfahren. Daraus erhält man für den Zähltag eine Stichprobe für die Anzahl der Fahrgäste und für die Fahrgastzahl.

In den 18 Monaten hat Go-Vit e.V. insgesamt 10 Stichproben ermittelt. Die Werte bestätigen im Rahmen der Fehlerbandbreite die Quartalsergebnisse der BEG. Im Diagramm 1 sind die Ergebnisse über die Zeit dargestellt. Jeder Doppelbalken zeigt die Ergebnisse einer Zählung (Go-Vit: Fahrgäste-grün/Fahrgastzahl-pink). Die Quartalsergebnisse der BEG sind ebenfalls dargestellt: (Fahrgäste - blau/Fahrgastzahl- rot). Vom September 2016 bis zum Mai 2017 herrschte saisonbedingt kaum Freizeitverkehr. An den Zähltagen waren keine Ausflugsgruppen und nur sehr wenige Feriengäste unter den Fahrgästen. Die Zahl der Fahrgäste ist in dem Zeitraum konstant; sie beträgt im Mittel 588 mit einer Varianz (Fehler) von +/- 40. Die Varianz ist aus dem Ensemble der Zählungen abgeschätzt. Der Mittelwert der Fahrgastkilometer liegt bei 390 mit einer Unsicherheit von +/- 30. Eine deutliche Steigerung tritt in den Monaten von Juni bis September auf. Hier kommt der Freizeitverkehr hinzu mit den Ausflüglern und den GUTi-Gästen. Am 12. 7. 2017 wurde ein Spitzenwert von 820 Fahrgästen und 538 Fahrgastkilometern ermittelt. Im September flaut der Freizeitverkehr leicht ab. Erfreulicherweise zeigt sich jedoch eine Steigerung der Fahrgäste gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum von September 2016 bis Januar 2017. Die Durchschnittszahl der Fahrgäste liegt bei 708 +/- 40, was normiert auf Fahrgastkilometer 485 +/- 30 bedeutet. Auch in diesem Zeitraum war der Freizeitverkehr gering. Das entspricht einem erfreulichen Zuwachs von 117 Fahrgästen (20 %) bzw. von 95 Fahrgastkilometern (24%).

Wenn auch das geforderte hohe Ziel von 1000 Fahrgastkilometern in den ersten 18 Monaten nicht erreicht wurde, so bewerten viele Fachleute die Zahlen als großen Erfolg. Viele andere Zubringerstrecken im Bundesgebiet und Bayern weisen kein vergleichbares Fahrgastaufkommen auf. Insgesamt ist die Strecke von der Bevölkerung gut angenommen, ebenso von Feriengästen. Sie gilt als Attraktion und wird zu Recht Bayerisch Kanada genannt.

Diagramm: Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in 18 Monaten



6. Netzeffekt - Verstärkung der Hauptstrecke

Die Strecke Viechtach - Gotteszell ist eine Zubringerstrecke für die Linie Bayerisch-Eisenstein - Plattling mit Anschluss an das Hautnetz der DB. Der Bahnhof Viechtach ist Start- bzw. Endbahnhof, wo nur zu- bzw. ausgestiegen wird. Anders als bei einer Durchgangsstrecke, für die das Fahrgastkriterium genauso gilt, ist dort noch kein Fahrgast im Zug; der Zug beginnt sich erst zu füllen. Zu beachten ist auch, dass Gotteszell für die allermeisten Reisenden kein Reiseziel ist. Dort wird umgestiegen in die WBA1 und weitergefahren. Als Zubringerstrecke stärkt die Linie Viechtach - Gotteszell die Hauptstrecke Bay. Eisenstein - Plattling. Die nächsten Zielbahnhöfe sind Deggendorf bzw. Regen. Go-Vit hat daher die Fahrgäste bei der Zählung am 6. November befragt, wohin sie ab Gotteszell weiterfahren bzw., wo sie herkommen. Tabelle 2 zeigt die Anzahl der Fahrgäste von den Ziel- bzw. zu den Einstiegsbahnhöfen. Insgesamt wurden 335 Umsteiger befragt. Die am häufigsten genannten Ziel- bzw. Einstiegsbahnhöfe waren Deggendorf und Regen. Über Plattling fuhren einige nach München, sogar nach Berlin.

Berücksichtigt man, dass seit der Eröffnung der Linie Gotteszell - Viechtach der Bahnhof Gotteszell von dreimal mehr Fahrgästen frequentiert wird, dann bedeutet das, dass $\frac{2}{3} \times 335 = 223$ neue Fahrgäste dazugekommen sind. Gotteszell-Deggendorf ist die meist befahrene Strecke, die ebenso wie Viechtach - Gotteszell etwa 25 km lang ist. Ein einfacher Überschlag zeigt, dass die Zubringerstrecke Gotteszell-Viechtach für die Hauptstrecke ein Zugewinn von über 200 (abgerundet) Fahrgastkilometern bringt. Diese Fahrgäste würden ab Gotteszell nicht mit dem Zug fahren, gäbe es den Probebetrieb nicht - denn wer da im Auto sitzt, fährt mindestens bis Deggendorf durch. Dieser Zugewinn ist der Strecke Gotteszell - Viechtach zuzurechnen. Die Strecke generiert somit $500 + 200 = 700$ Fahrgastkilometer - und das bereits nach etwas mehr als einem Jahr.

Tabelle: Zahl der Umsteiger in Gotteszell von WBA 4 nach WBA1 oder WBA1 nach WBA4

Ziel/Abfahrtsbahnhöfe	von Gotteszell	nach Gotteszell
Deggendorf	70	87
Plattling	18	16
Straubing		10
Regensburg	1	4
Nürnberg	1	3
Berlin	1	
Passau	1	1
Landau		1
Landshut	1	1
München	10	4
Rosenheim		1
Pfaffenhofen	1	1
Triefenried	2	1
Regen	39	22
Zwiesel	8	16
Grafenau	1	1
Bodenmais	4	4
Bayer. Eisenstein	4	3
Summe	162	173
Gesamtsumme	335	

Quelle: Go-Vit e.V. - eigene Erhebung am 6. November 2017

7. Weiteres Fahrgastpotential

7.1 Schüler

Die Zahl der Schüler beträgt etwa 120 (240 Fahrgäste). Unsere Zählungen weisen darauf hin, dass etwa 90 bis 100 Schüler tatsächlich die Bahn nutzen. Eine Steigerung ist hier nicht zu erwarten - es sei denn, die Schüler nutzen den Zug künftig mehr in ihrer Freizeit.

7.2 Pendler

Die Zahl der Tagespendler (Berufstätige, Auszubildende, Schüler in Deggendorf oder Regen) liegt geschätzt bei durchschnittlich 80- 120 Personen (160 bis 240 Fahrgästen). Die meisten Pendler sind auf den Zug angewiesen, da sie keine andere Fahrmöglichkeit haben. Für Pendler ist der Fahrplan gerade am Morgen wegen der Stundentaktlücke nicht attraktiv, denn sie erreichen ihre Ziele in Deggendorf oder Regen in der Zeit von 7 - 9 Uhr nicht. Dennoch ist eine leichte Zunahme der Pendler zu beobachten.

Die Zahl der Wochenpendler lässt sich grob mit 30 - 50 abschätzen, was aus einer Montags- und Freitagszählung abgeschätzt werden kann. Auch hier ist mit der Zeit durchaus eine leichte Steigerung zu erwarten.

7.3 Freizeitnutzung

Es gibt zahlreiche Gruppen und Vereine, die Ausflüge mit dem Zug veranstalten - von und nach Viechtach. Diese finden schwerpunktmäßig an den Wochenenden statt und sind saisonabhängig. Kleingruppen bestehen aus 10 bis 60 Personen. Hier kann eine Steigerung erwartet werden, da immer mehr die besondere Attraktivität des Regentals erkannt wird. Insbesondere am Wochenende erhöht das die Zahl der Fahrgäste. Eine Schätzung liegt bei 150 bis 250 Fahrgästen.

Fahrradfahrer nutzen gerne die Strecke, allerdings wird oft über die Fahrradmitnahmekosten geklagt, was im Landkreis Cham kostenlos angeboten wird.

Potential ist bei den Senioren auch an Werktagen noch zu wecken, was allerdings Zeit benötigt.

Die Feriengäste stellen ein wichtiges Fahrgastpotential dar. In den Ferien und vor allem in den Sommermonaten stiegen die Fahrgastzahlen deutlich an (Größenordnung etwa 150 - 200). Hier ist immer noch ein großes Potential vorhanden. Voraussetzung, es zu erschließen, ist jedoch, dass die Gäste besser informiert werden. Das zeigt uns die Erfahrung im Infopoint. Tourist Informationen und Vermieter sind gefragt, zu informieren, gegebenenfalls auch auf Stadt- und Rufbusverbindungen hinzuweisen. Eine Steigerung dieses Potentials sollte sogar in einem kürzeren Zeitraum um den Faktor 1,5 - 2 möglich sein. Mit dem Beitritt zu GUTi haben Viechtach, Kollnburg und Geiersthal einen wichtigen Schritt gemacht.

7.4 Einkaufsfahrten, Arztbesuche, Dienstfahrten

Bürger nutzen zunehmend diese Möglichkeiten. Wichtig ist, dass Behörden, Betriebe, Ärzte etc. erreicht werden können. Rufbusse und der Stadtbuss spielen dabei eine wichtige Rolle. Das System ist noch zu wenig bekannt und es benötigt Zeit und auch Erfahrung, bis es akzeptiert wird. Die Buslinien müssen noch besser mit der Bahn abgestimmt werden. Bisher wird der Bahnhof Viechtach noch nicht von Linienbussen angefahren. Im Gesamtpaket müssen auch über den Landkreis hinaus noch Verkehrsverbindungen geschaffen werden.

8. Hindernisse

Veränderungen werden nur sehr zögernd angenommen. Für viele gibt es auch keinen Grund, vom eigenen PKW auf den ÖPNV umzusteigen. Nicht zu vergessen ist, dass die Fahrzeiten gerade für Berufstätige deutlich länger sind. Mögliche Vorteile, dass z.B. gearbeitet, gelesen, Konversation betrieben werden kann, wird individuell sehr unterschiedlich gewertet. Wer Fahrgemeinschaften gebildet hat, hat auch keinen Grund umzusteigen. Auch der Preis für ein Ticket - gerade wenn Einzelfahrscheine gekauft werden - schreckt viele Menschen ab. Von daher ist es ein langer Prozess, Fahrgäste zu gewinnen.

Für den Probetrieb wurde viel investiert, aber dennoch ist manches noch provisorisch. Dazu gehört der Busbahnhof in Viechtach. Es fehlen u. a. geschützte Unterstellmöglichkeiten und sichere Abstellplätze für Räder. Ebenso fehlen am Umsteigebahnhof Gotteszell Unterstellmöglichkeiten, die bei Verspätung eines Zuges dringend gebraucht werden.

Die Lücke im Stundentakt am Morgen ist für Berufspendler nicht akzeptabel, da sie zu den üblichen Zeiten für den Arbeitsbeginn nicht ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz erreichen.

9. Nachhaltigkeit

Die Dieselmotoren verursachen Emissionen in die Atmosphäre. Sie fahren im Vergleich zu PKWs - grob abgeschätzt - dann neutral, wenn 10 - 12 Fahrgäste/Shuttle befördert werden. Bei 700 Fahrgästen am Tag, entspricht das 20 Fahrgäste pro Fahrzeug. Mit dieser Auslastung wird bereits ein positiver Beitrag geleistet. Unter dem Aspekt des Klimawandels, der Dieseldiskussion und einer Mobilitätswende, ist zu erwarten, dass mehr Menschen auf ÖPNV umsteigen. Emissionsärmere Züge wird es in der Zukunft geben, auch sollte eine Elektrifizierung möglich sein.

10. Enquete-Kommission

Die Ergebnisse und Vorschläge der Enquete-Kommission sind für den ländlichen Raum von großer Bedeutung und zukunftsweisend. Sie sollten bei der Entscheidung über die Überführung des Probetriebs in einen Regelbetrieb ein angemessenes Gewicht haben.

11. Verlängerung des Probetriebs?

Eine Verlängerung des Probetriebs um ein weiteres Jahr bedeutet Planungsunsicherheit in vielen Bereichen. Provisorien bleiben erhalten und laden nicht ein, das Potential angemessen zu steigern.

Eine Beendigung des Probetriebs, würde den Altlandkreis Viechtach wieder in kurzer Zeit vom ÖPNV abkoppeln. Es ist möglich, dass die Strecke sich noch nicht betriebswirtschaftlich rechnet. Volkswirtschaftlich gesehen, ist sie für die Region dringend erforderlich, sie weiter zu betreiben ist geboten.



Dr. Wolfgang Schlüter, Go-Vit e.V. Vorsitzender

Förderverein für nachhaltige Mobilität Go-Vit e.V.

Dr.-Zenglein-Straße 37

94234 Viechtach

09942-3657

schlueter_wolfgang@t-online.de