



Bayerischer Landtag Landtagsamt Maximilianeum 81627 München

Herrn Wolfgang Schlüter
Förderverein Go-Vit e.V.
Dr.-Zenglein-Straße 37
94234 Viechtach

Landtagsamt

16.10.2018
WI.0791.17

**Bahn-Dauerbetrieb auf der Strecke Gotteszell - Viechtach
Eingabe vom 06.06.2018**

Referat P II Ausschüsse
Maximilianeum
Max-Planck-Straße 1
81627 München
Telefon +49 (89) 41262597
Fax +49 (89) 41261768
petitionen@bayern.landtag.de

Sehr geehrter Herr Schlüter,

der Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr,
Energie und Technologie hat Ihre Eingabe in der öffentlichen Sitzung vom
20.09.2018 beraten und beschlossen,

**die Eingabe der Staatsregierung als Material zu überweisen (§ 80 Nr. 3
der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag).**

Diese Beschlussfassung bedeutet, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt Ihrem
Anliegen leider nicht entsprochen werden kann, dass aber Ihr Fall bei einer Än-
derung einschlägiger Vorschriften als Arbeitsgrundlage mit verwendet werden
soll. Wir haben hierzu die Unterlagen der Staatsregierung übersandt.

Die Stellungnahme, die die Grundlage für das Beratungsergebnis darstellte, und
den Auszug aus dem Sitzungsprotokoll fügen wir zu Ihrer näheren Information
bei.

Mit freundlichen Grüßen

Renate Baumer

Anlagen
1 Protokollauszug
1 Stellungnahme

Kommunikation allgemein
Telefon +49 89 4126-0
Fax +49 4126-1392
landtag@bayern.landtag.de
www.bayern.landtag.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U-Bahn U4/U5,
Max-Weber-Platz
Tram Linie 19, Maximilianeum



Wolfgang Schlüter in 94234 Viechtach (WI.0791.17)
- Bahn-Dauerbetrieb auf der Strecke Gotteszell - Viechtach
55-3555.4-36 -Wohnen-

Vorsitz: Erwin Huber (CSU)
Berichterstattung: Bernhard Roos (SPD)
Mitberichterstattung: Eberhard Rotter (CSU)

Abg. Bernhard Roos (SPD) führt aus, der Petent sei Vorsitzender des Fördervereins für nachhaltige Mobilität "Go-Vit" e. V. mit zahlreichen Mitgliedern. Die Petition werde von rund 3.000 Personen unterstützt. Die Übergabe der Petition an Verkehrsministerin Aigner sei ein Dankeschön dafür, dass die Staatsregierung eine dreijährige Verlängerung des Probebetriebs zugesagt habe.

Der Probebetrieb koste eine Menge Geld. Die Region sei sich dessen bewusst und wisse, dass sie eigene Beiträge liefern müsse. Der Kreistag des Landkreises Regen habe einstimmig beschlossen, den Probebetrieb zu fördern. Zudem werde ein ÖPNV-Nahverkehrsplan entwickelt. Vor rund drei Jahren, als es darum gegangen sei, den Probebetrieb zu ermöglichen, habe dies zu großen Konflikten zwischen Befürwortern und Gegnern geführt. Nicht nur die Buslinien im ÖPNV, was die Schülerverkehre angehe, sondern auch andere müssten sich teilweise danach ausrichten.

Die Petenten begehren, dass der ÖPNV-Anschluss des Altlandkreises Viechtach mit rund 35.000 Bürgerinnen und Bürgern über die Schiene erhalten bleibe. Die Petenten betonten, dass die Bahnlinie nie eingestellt und immer in Schuss gehalten worden sei, deswegen würde ein Bestandsschutz greifen. Dieses Motiv sei bedeutsam, da auch die Staatsregierung argumentiere, dass man Wiedereröffnungen von Bahnlinien anders bewerten müsse als Bestandslinien.

Der Förderverein "Go-Vit" e. V. weise auch auf die wirtschaftliche Stärkung des Fremdenverkehrs hin.

Der Seitenast ermögliche, dass auf der Hauptstrecke Richtung Deggendorf – Plattling mehr Menschen aus Viechtach fahren könnten. Die Strecken von Plattling nach München

und von München zu anderen Destinationen profitierten ebenso. Auf der Schiene könne mehr Personenverkehr abgewickelt werden.

Des Weiteren gehe es um den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze. In Viechtach befinde sich eine Werkstatt und der Verwaltungssitz der Länderbahn. Dort gehe es um den Erhalt von 100 qualifizierten Arbeitsplätzen.

Ein weiteres Argument sei die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Die Petenten wünschten, dass der Probetrieb schon jetzt in den Regelbetrieb überführt werde. Man gehe davon aus, dass dann mehr Bürger das Angebot nutzten, sodass das Kriterium von 1.000 Personenkilometern erreicht werde.

Die Staatsregierung trete dem Vorwurf entgegen, man habe das ursprünglich angesetzte Kriterium von 1.000 Fahrgästen je Tag schleichend auf 1.000 Personenkilometer je Kilometer Streckenlänge verändert. Die Reaktivierungskriterien für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen seien seit Jahren bekannt. Verneint werde von der Staatsregierung auch, dass es nach den Zahlen, die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erhoben worden seien, die Fahrgastzahlen deutlich steigen würden. Das Argument, der ländliche Raum dürfe nicht vom ÖPNV abgeschnitten werden, könne nicht zwingend zu einer Bestellung von Schienenpersonennahverkehr führen. Der Bus sei das günstigere Verkehrsmittel.

Staatssekretär Zellmeier komme zu dem Ergebnis, dass auf der Strecke Gotteszell – Viechtach nach der zweijährigen Probephase noch nicht die Aussage getroffen werden könne, dass das Beförderungsvolumen insgesamt steige. Er, Abg. Roos, hoffe, dass die Nutzungszahlen weiter zunähmen, wenn das Angebot dauerhaft bestehe.

Die Eingabe sollte der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen werden.

Abg. Eberhard Rotter (CSU) bestätigt die Sachverhaltsdarstellung des Berichterstatters. Die Berücksichtigung der Eingabe könne dennoch nicht vorgeschlagen werden. Im Sinne der Reaktivierungsstrecke sei schon vieles geschehen. Der bisher zweijährige Probebetrieb sei ein großer Kraftakt gewesen. Die Region sei anfangs nicht uneingeschränkt

begeistert von dem Projekt gewesen. Dafür habe es eines Bürgerentscheids bedurft. Nach dem zweijährigen Probetrieb seien die optimistischen Erwartungen nicht ganz erfüllt. Allerdings nutze eine erhebliche Zahl von Fahrgästen das Angebot. Die Vertreter der Region seien deshalb immer wieder aktiv gewesen und hätten um Verlängerung des Probebetriebs nachgefragt. Zunächst sei eine Verlängerung des Probebetriebs um zwei Jahre in Aussicht genommen worden; letztlich habe die Staatsregierung eine Verlängerung um drei Jahre zugestimmt, nicht unbedingt zur großen Begeisterung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die die Kosten im Auge behalten und auch vergleichbare Projekte sehen müsse. Sowohl Staatsminister Herrmann als auch dessen Nachfolgerin, Staatsministerin Aigner, hätten die Zusage gegeben, weil das große Engagement in der Region gesehen werde. Ohne dies hätte die Verlängerung im Aufsichtsrat keine Zustimmung gefunden.

Über eine Berücksichtigung der Petition komme es nicht zwangsläufig zu einem Beschluss der BEG bzw. des Aufsichtsrats. Die Kommunen sollten ihre Zusagen erfüllen und weiterhin dafür werben, damit auf der Strecke Gotteszell – Viechtach künftig noch mehr Fahrgäste unterwegs seien und die Fahrgastzahlen auf den Linien ausgehend von Gotteszell noch weiter erhöht würden. Sollten die Fahrgastzahlen das Kriterium knapp verfehlen, könne nochmals verhandelt werden.

Zunächst müsse der dreijährige Probetrieb zum Erfolg geführt werden. In der nächsten Legislaturperiode könne über die Reaktivierungskriterien diskutiert werden. Er, Abg. Rotter, wäre offen für eine großzügigere Auslegung. Eine dauerhafte Reaktivierung könne derzeit aufgrund der geltenden Kriterien und Richtlinien nicht vorgenommen werden. Schon mehrmals seien die Kriterien großzügig zugunsten von Gotteszell – Viechtach ausgelegt worden.

Die Eingabe sollte aufgrund der Stellungnahme der Staatsregierung für erledigt erklärt werden.

Abg. Alexander Muthmann (fraktionslos) anerkennt, dass die verkehrliche Bedeutung für eine Region unabdingbare Voraussetzung einer dauerhaften Streckenreaktivierung sei. Das Kriterium der 1.000 Personenkilometer sei offenbar unumstößlich. Die Frage der verkehrlichen Bedeutung könne nicht losgelöst von der Einwohnerzahl der Region bewertet

werden. In dicht besiedelten Regionen sei das Kriterium der 1.000 Fahrgastkilometer wesentlich leichter zu erfüllen als in dünner besiedelten. Im bisherigen Probetrieb zwischen Viechtach und Gotteszell habe sich die Strecke zu einer wichtigen Achse im öffentlichen Personenverkehr entwickelt. Deshalb sei es notwendig, beim 1.000er-Kriterium über einen Korrektur- oder Ergänzungsfaktor nachzudenken, der die Bevölkerungsdichte berücksichtige.

Nach der Stellungnahme der Staatsregierung sei eine unterschiedliche Behandlung von Bestandsstrecken und Reaktivierungsstrecken sachlich gerechtfertigt, da Strecken, auf denen der SPNV seit Jahrzehnten etabliert sei, anders bewertet werden müssten. Für diese Behauptung fehlten die Argumente. Die Fahrgastzahlen in dem zweijährigen Probetrieb dokumentierten, wie wichtig die Strecke in der Region sei. Ein Vergleich mit Bestandsstrecken könne sehr wohl gezogen werden, auch wenn das 1.000er-Kriterium noch nicht erfüllt sei.

Die Gelder zur Bestellung von Verkehrsleistungen seien bekanntlich begrenzt. Dass eine Region auf eine gut frequentierte Schienenverbindung verzichten solle, weil anderswo unreflektiert Bahnlinien mit deutlich geringerer Verkehrsbedeutung und geringerem Fahrgastaufkommen betrieben würden, sei nicht erklärbar. Die mit Streckenstilllegungen verbundenen politischen Unannehmlichkeiten könnten kein Argument für eine unterschiedliche Behandlung sein.

Angesichts der "dünnen" Argumentation der Staatsregierung erscheine es angemessen, die Eingabe der Staatsregierung zur Würdigung zu überweisen.

Vorsitzender Erwin Huber (CSU) wirft ein, die Argumentation würde passen, wenn zwei oder drei Jahre Probetrieb vorbei wären. Der Probetrieb sei für die nächsten drei Jahre gesichert. Warum nun der Dauerbetrieb mit einer Eingabe durchgesetzt werden solle, sei nicht verständlich. Nach weiteren zwei Jahren lägen neue Zahlen vor, dann könne die Entscheidung getroffen werden.

Abg. Eberhard Rotter (CSU) wirft ein, ein Beharren auf dem Dauerbetrieb würde allen vergleichbaren Reaktivierungsstrecken schaden, weil dann künftig keine Probetriebe mehr durchgeführt würde.

Vorsitzender Erwin Huber (CSU) pflichtet dem Vorredner bei. Wenn schon Jahre vor Ablauf des Probetriebs der Dauerbetrieb gefordert werde, werde es künftig keine Probetriebe mehr geben.

Abg. Helmut Brunner (CSU) erinnert an die Bemühungen, den Probetrieb auf der Bahnstrecke in einen Dauerbetrieb zu überführen. Den Probetrieb zu initiieren habe vieler Anstrengungen bedurft.

Dank gebühre Abg. Rotter, der sich trotz regionaler Nichtzuständigkeit eingesetzt habe. Dank gebühre auch der Staatsregierung, dass trotz der noch nicht erfüllten Voraussetzungen weitere drei Jahre Probetrieb zugestanden würden.

Der Trend bei den Fahrgastzahlen zeige deutlich nach oben. In den zwei Jahren habe noch keine Optimierung des Schülerverkehrs stattgefunden. Viele Kommunen warteten zudem mit der Optimierung der Bahnübergänge, und der Landkreis warte mit dem Schülerverkehr, weil noch nicht klar sei, ob nach dem zweijährigen Probetrieb eingestellt werde. Die Region habe nicht mehr investieren wollen, als zwingend notwendig. Der Kreistag habe einstimmig beschlossen, weitere drei Jahre Probetrieb anzunehmen, damit mehr Klarheit geschaffen und der öffentliche Personennahverkehr stärker auf die Bahn abgestellt werden könne.

Die Bahnlinie Gotteszell – Viechtach im Dauerbetrieb wäre kein Präzedenzfall. Die Strecke zwischen Gotteszell und Viechtach sei nie stillgelegt worden. In Viechtach bestehe ein Ausbesserungswerk. Auch am Wochenende sei gefahren worden.

Tatsächlich gebe es viele Bestandsstrecken, die deutlich geringere Fahrgastzahlen aufwiesen. Mit diesem Argument solle keine weitere Stilllegung provoziert werden. Diese Region und der Landkreis sollten aber die Chance haben, den öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene in einem eher bevölkerungsschwachen Gebiet dauerhaft einzurichten. Der

Landkreis Regen bestehe aus zwei Altlandkreisen. Niemand denke daran, die Strecke Gotteszell – Regen – Zwiesel – Bayerisch-Eisenstein bis nach Tschechien infrage zu stellen. Der Altlandkreis Viechtach würde schlechter behandelt. Es gehe um die Gleichbehandlung.

Der Kreistag habe eine klare Position. Alle Parteien seien sich weitgehend einig. Das Bürgerbegehren vor zwei Jahren habe eine Zustimmung von zwei Dritteln zur Bahn erreicht. Bei einem erneuten Bürgerbegehren würde vermutlich eine 75-prozentige Mehrheit herauskommen. Die Bedenkensträger seien weniger geworden. Alle politischen Mandatsträger hätten sich für den Dauerbetrieb ausgesprochen.

In der Stellungnahme der Staatsregierung werde nicht auf die Zusage des Staatssekretärs Zellmeier eingegangen, zu untersuchen, ob das 1.000er-Kriterium tatsächlich in ganz Deutschland der Gradmesser sei. Nach den vorliegenden Informationen setzten diesen Maßstab nur zwei Bundesländer an; in anderen Bundesländern scheine nicht so strikt wie in Bayern vorgegangen zu werden.

Der Strecke Gotteszell – Viechtach wäre damit geholfen, wenn das Kriterium 1.000 Personenkilometer in 1.000 Fahrgäste umgewandelt würde. Er, Abg. Brunner, sei zuversichtlich, dass das Kriterium in den nächsten Jahren erfüllt werde.

Abg. Rosi Steinberger (GRÜNE) bestätigt, dass alle Mandatsträger in der Sache an einem Strang zögen. Die Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern" habe empfohlen, Streckenreaktivierungen voranzutreiben. Von der Eingabenbehandlung sollte das Signal ausgehen, dass nicht stur auf dem 1.000er-Kriterium beharrt werde, sondern dass jede Strecke im Einzelfall beurteilt werden müsse. Denkbar wäre die Einführung eines Korrekturfaktors, der grundsätzlich für Streckenreaktivierungen angewendet werde.

Aktuell lägen noch rund 650 Millionen Euro zur Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen auf der hohen Kante. Wer es mit der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land ernst meine und das Land aufwerten wolle, der müsse anerkennen, dass der Personennahverkehr neben der Breitbanderschließung ein

Schlüssel sei. Der Bayerische Landtag könne deshalb nicht stur an dem Kriterium von 1.000 Personenkilometern festhalten. Das Engagement der Menschen vor Ort dürfe nicht unberücksichtigt bleiben.

Die Eingabe sollte der Staatsregierung zur Würdigung überwiesen werden.

Abg. Bernhard Roos (SPD) dankt für das ehrenamtliche Engagement in der Region. Die Auffassung werde nicht geteilt, dass die vorzeitige Umwandlung des Probebetriebs in einen Dauerbetrieb andere Reaktivierungsvorhaben gefährden würde. Bei der Ilztalbahn habe die Bayerische Eisenbahngesellschaft von sich aus eine Potenzialanalyse finanziert. Dagegen stemme sich der Landkreis Passau wegen der Sorge, der komplette ÖPNV-Busverkehr müsste dann anders organisiert werden.

Die Redebeiträge der örtlichen Abgeordneten zeigten, dass die Region den Dauerbetrieb auf der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach befürworte. Auch die Landrätin des Landkreises Regen zähle nunmehr zu den Befürwortern des Dauerbetriebs. Der Landkreis sei bereit, die ihm zugewiesenen Lasten zu tragen.

Die Eingabe sollte der Staatsregierung als Material überwiesen werden.

Vorsitzender Erwin Huber (CSU) signalisiert Bereitschaft, das Votum "Material" mitzutragen.

Die von Abg. Brunner gewünschte Antwort des Verkehrsministeriums werde nachgereicht.

Beschluss:

Die Eingabe wird der Staatsregierung als Material überwiesen.

Dem Petenten sind die Stellungnahme der Staatsregierung und ein Protokollauszug zu übersenden.

(einstimmig)

(Ende der Eingabenbehandlung)