



Das Projekt Ilztalbahn

**Bald 20 Jahre Leistung durch Ehrenamtliche –
Beispiel eines Bahn-Reaktivierungsprojektes in Bayern**

2000er Jahre: Die Natur hat die stillgelegte Ilztalbahn zurückerobert

- 1982: Einstellung des Personenverkehrs, gleichzeitig Sanierung für Militärzüge nach Freyung sowie Güterzüge nach Patraching und Jandelsbrunn
- 2002: Einstellung des Güterverkehrs nach einem schweren Hangrutsch
- 2005: Stilllegung der Strecke, aber kein Abbau und keine Entwidmung



*Streckenzustand bei
Passau (2008):
Zugewachsen, aber
größtenteils noch intakt*

Rückblende 1998: Die 1. Untersuchung nach der Regionalisierung des SPNV

Gutachten im Auftrag des Verkehrsministeriums und der BEG

Zu welchem Schluß die Bahn-Gutachter gekommen sind:

Reaktivierung der Strecke Passau-Freyung ist „in Betracht zu ziehen“ und „überlegenswert“

Von Peter Püschel

Freyung. Die Arbeitsgemeinschaft TransCare/Regio-Rail hat ihre Arbeit abgeschlossen, das Bahn-Gutachten ist fertig. Es eröffnet gute Chancen für eine Wiederbelebung der Bahnstrecke Passau-Freyung. Die abschließenden Empfehlungen der Gutachter:

„Von der Reaktivierung der untersuchten Bahnstrecken im Bayerischen Wald sind positive strukturpolitische Wirkungen zu erwarten. Das zu erwartende Fahrgastaufkommen sowie der zum Teil erhebliche Investitionsbedarf unterscheiden sich bei den einzelnen Abschnitten des Streckennetzes jedoch erheblich.“

Die absoluten Werte der Verkehrsnachfrage auf der Teilstrecke Passau-Freyung bewegen sich mit rund 1700 Reisenden je Montag bis Freitag in einer Größenordnung, die eine Reaktivierung überlegenswert macht. Dagegen fallen die Werte für die Strecken Kalteneck-Tittling sowie Waldkirchen-Haidmühle deutlich ab.

Von einer Wiederinbe-

triebnahme der Strecke Passau-Freyung sind positive strukturpolitische Impulse für den gesamten Unteren Bayerischen Wald zu erwarten. Die Infrastruktur dieser Bahnstrecke ist, aufgrund der Instandhaltungsmaßnahmen für die Nutzung durch die Bundeswehr, in einem betriebsfähigen Zustand und erfordert für einen SPNV-Betrieb nur relative geringe Investitionen.

Eine Reaktivierung der durchgehenden Linie Kalteneck-Tittling-Eging a.S. kann erst im Fall einer Durchbindung bis Deggenedorf positiv bewertet werden. Die wesentlichen Verkehrsströme auf dieser Verkehrsachse sind in der Relation Tittling-Eging a.S.-Deggenedorf zu verzeichnen. Im Bereich des Landkreises Passau erscheint allenfalls eine Wiederinbetriebnahme des Teilschnittes Tittling-Kalteneck in Verbindung mit einer Durchbindung bis Passau verkehrlich interessant. Allerdings kann mit dieser „kleinen Lösung“ nur ein geringes Fahrgastaufkommen von rund 440 Fahrgästen von Montag bis Freitag angesprochen werden.

Der Wiederaufbau der Bahnstrecke Waldkirchen-Jandelsbrunn-Haidmühle

und eine Verlängerung in die Tschechische Republik ist mittelfristig nicht realistisch. Dem hohen Investitionsbedarf von mindestens 35 Millionen Mark (einschließlich

ANZEIGE



Thomas
im trend

Markenporzellan
im
Glaszentrum
Spiegelau

einer Sanierung der Strecke auf tschechischer Seite bis Cerny Kriz) steht ein Fahrgastaufkommen von lediglich 760 Fahrgästen/Montag bis Freitag gegenüber.

Aufgrund des zu erwartenden Fahrgastaufkommens ist eine Wiederaufnahme eines regelmäßigen SPNV-Angebotes nur für die Strecke Passau-Freyung mittelfristig in Betracht zu ziehen.

Als kurzfristige Maßnahme empfiehlt die Arbeitsgemeinschaft TransCare/RegioRail die Ausweitung des bisherigen Sonderfahrten-Programms. Damit kann die Region relativ schnell von den strukturpolitischen Wirkungen einer Strecken-Reaktivierung profitieren. Ohne nennenswerte Investitionen und große Vorlaufzeiten

kann mit den historischen Fahrzeugen der Passauer Eisenbahnfreunde ein auf die Zielgruppe des Ausflugs- und Urlauberverkehrs ausgerichtetes Verkehrsangebot realisiert werden.

Denkbar ist zum Beispiel die Einrichtung von regelmäßigen Fahrten an Wochenenden. Damit auch an- und abreisende Urlaubsgäste dieses Bahnangebot nutzen können, sollten die Fahrpläne auf die Fahrzeiten der Fernverkehrszüge abgestimmt werden.

Durch die landschaftlich reizvolle Trassierung kann die Bahn zu einem wichtigen Instrument für den regionalen Fremdenverkehr ausgebaut werden. Da der Ausflugsverkehr im Vergleich zum Pendlerverkehr deutlich weniger zeitsensibel einzustufen ist, sind die ohne einen Streckenausbau zum Teil langen Fahrzeiten unproblematisch. Außerdem bleibt der durch ein solches Verkehrsangebot zu erwartende Fehlbetrag überschaubar.

In jedem Fall ist bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Passau-Freyung eine intensive Abstimmung mit dem straßengebundenen ÖPNV notwendig, der zur Erschließung abseits der Schiene gelegener Orte auch künftig erforderlich ist.

Für den Güterverkehr ergeben sich neben der derzeit aktuellen Nutzungen durch die Bundeswehr und die Zahnradfabrik (ZF) nur bedingte Chancen auf neue Angebote. Die größten Chancen für eine Reaktivierung wären bei einer Durchbindung der Strecke in die Tschechische Republik (Wiederaufbau Jandelsbrunn-Haidmühle) gegeben. Hier bilden Baustofftransporte (zum Beispiel Holz, Zement) in großem Umfang ein bahnaffines Potential. Ein Wiederaufbau der Strecke allein für den Güterverkehr ist jedoch wirtschaftlich kaum darstellbar.

Weitere potentielle Kunden mit bahnaffinem Verkehrsaufkommen entlang des untersuchten Streckennetzes sind abhängig von kostengünstigen und/oder zeitlich geeigneten Angeboten. Diese liegen derzeit durch die DB Cargo nicht vor. Bei einer Wiederaufnahme des regelmäßigen Bahnbetriebes auf der Strecke ist auch die Neuaufnahme der Bedienungen im Güterverkehr, sei es durch die DB Cargo oder durch einen privaten Betreiber, vorstellbar. Insbesondere für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene sind mit den großen ortsansässigen Speditoren Interessenten vorhanden.“



2009: Langfristiger Pachtvertrag als Startschuss zum Erhalt und zur Sanierung

Der Förderverein Ilztalbahn e.V. und die neu gegründete Ilztalbahn GmbH beginnen mit dem Freischnitt und der Instandsetzung der Strecke.



2010: Die Eisenbahninfrastruktur ist wieder betriebsfähig – Teileröffnung ab Waldkirchen



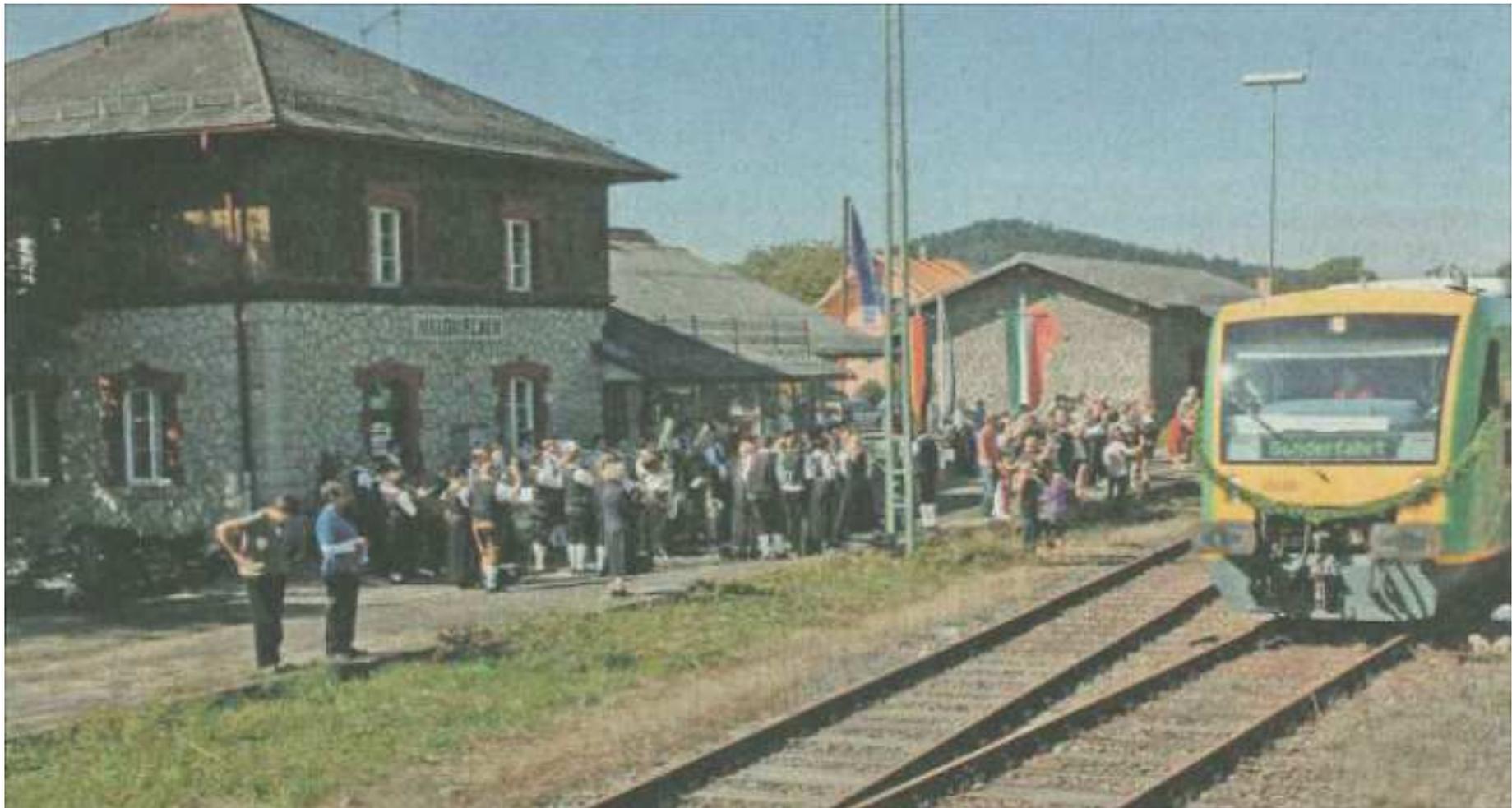
Die Sanierung der Hangrutsche bei Hacklberg und in Voglöd ermöglicht die durchgängige Befahrbarkeit. 11. September 2010: Abfahrt Passau nach Waldkirchen.



2010: Die Eisenbahninfrastruktur ist wieder betriebsfähig – Teileröffnung ab Waldkirchen



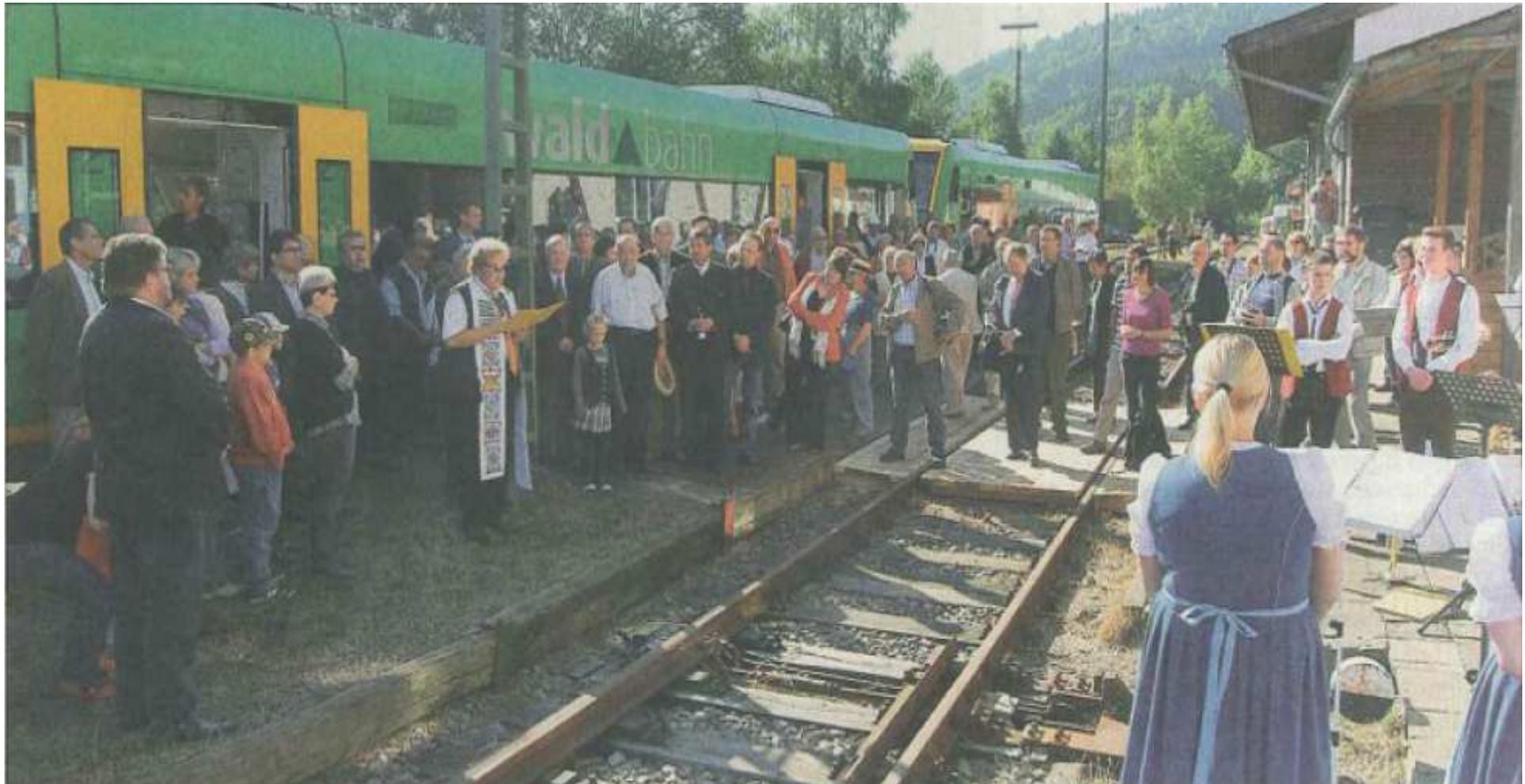
Begrüßung des 1. Zuges in Waldkirchen, der im Baugleis von Passau überführt worden war. 12. September 2010: Die 1. Abfahrt nach Freyung steht bevor.



2010: Die Eisenbahninfrastruktur ist wieder betriebsfähig – Teileröffnung ab Waldkirchen



Ankunft des 1. Zuges in Freyung am 12. September 2010. Möglich durch das enorme ehrenamtliche Engagement und viel privates Kapital.



2011: Es ist geschafft – am 15. Juli 2011 geht die komplette Bahnstrecke wieder in Betrieb



Die Ilztalbahnhof GmbH als Bestellerin nimmt den fahrplanmäßigen Zugbetrieb auf – im Sommerhalbjahr verkehren seitdem Züge am Wochenende und feiertags.



2011: Es ist geschafft – am 15. Juli 2011 geht die komplette Bahnstrecke wieder in Betrieb



Nach der Eröffnung der Gesamtstrecke wird der EU-Zuschuss in Höhe von 70% der Investitionskosten freigegeben (Zuschussbetrag: 1.601.861 €).



2012: Das 1. komplette Betriebsjahr von Ende April bis Ende Oktober



Fahrplan 2012 – in der Fassung der Veröffentlichung im Bayern-Kursbuch

12888

Passau - Waldkirchen - Freyung

Ilztalbahn

12888

Ilztalbahn GmbH, Färbergasse 1, 94065 Waldkirchen
Betriebsführung: Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn (RSE)

km	Zug	ITB 11 dfe	ITB 13 dfe	ITB 15 dfe	ITB 17 dfe
	von				
0	Passau Hbf	7 35	9 42	13 10	17 10
9	x Tiefenbach	7 47	9 54	13 22	17 22
15	Fischhaus	7 55	10 02	13 30	17 30
20	Kalteneck	8 03	10 10	13 38	17 38
24	Fürsteneck	8 10	10 17	13 45	17 45
28	x Neuhausmühle	8 13	10 20	13 48	17 48
30	Röhrnbach	8 17	10 24	13 52	17 52
38	Waldkirchen	8 30	10 38	14 06	18 06
	Waldkirchen	Bus 8 35	10 40	14 08	18 08
49	Freyung	8 50	10 57	14 25	18 25

Zug	ITB 12 dfe	ITB 14 dfe	ITB 16 dfe	ITB 18 dfe
von				
Freyung	Bus 8 15	11 30	15 30	19 30
Waldkirchen	8 30	11 47	15 47	19 47
Waldkirchen	8 35	11 50	15 50	19 50
Röhrnbach	8 45	12 00	16 00	20 00
x Neuhausmühle	8 48	12 03	16 03	20 03
Fürsteneck	8 53	12 08	16 08	20 08
Kalteneck	9 00	12 15	16 15	20 15
Fischhaus	9 07	12 22	16 22	20 22
x Tiefenbach	9 15	12 30	16 30	20 30
Passau Hbf	9 30	12 45	16 45	20 45

Verkehrstage 2012

Samstags, sonntags 28. Apr bis 28. Okt; auch 28. Mai

Zusätzliche Fahrten:

Insbesondere an den in der Mitte der Woche liegenden Feiertagen (7. Juni, 15. August, 3. Oktober), aber auch während der Pfingst- und Sommerferien sind zusätzliche Verkehre und Aktivitäten auf der Ilztalbahn geplant.

Nähere Informationen erhalten Sie über die regionale Presse, per e-mail unter „auskunft@ilztalbahn.eu“, im Internet unter „www.ilztalbahn.eu“, telefonisch unter 08581/9897136 sowie über die örtlichen Tourismusbüros.

x Bedarfshalt: Ausstiegs- bzw. Einstiegswunsch bitte bekannt geben

Fahrradmitnahme begrenzt möglich; Gruppen bitte anmelden!

Grenzüberschreitender Freizeitverkehr Donau-Itz-Moldau:

In Waldkirchen bestehen von jedem Zug direkte Busanschlüsse nach bzw. aus Richtung Haidmühle und Nové Údolí mit direkter Anbindung an das CD-Netz (Richtung Krumau und Budweis, sowie Volary/Wallern, Prachatice/Prachatitz und Vimperk/Winterberg).

In Freyung bestehen von jedem Zug direkte Busanschlüsse aus bzw. in Richtung Nationalpark Bayerischer Wald (Infozentrum, Baumwipfelpfad und Lusen) und Nationalpark Sumava.



Die Ilztalbahn bringt den modernen Nahverkehr in die Region



2014: Mit dem Abschluss der Erstinvestition ist der Mehrzugbetrieb möglich

Kalteneck und Waldkirchen werden zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut – auch Freyung kann mit zwei Zügen angefahren werden. Erste politische Signale aus dem Stadt Waldkirchen am 29. Januar 2014

Stadtrat zeigt Flagge für Ilztalbahnhof

Einstimmige Befürwortung für einen Personennahverkehrs-Probetrieb – Chance für die Region

Von Reinhold Steiml

Waldkirchen. Mit nur einer Gegenstimme hatte schon vorkurzem der FRG-Kreisausschuss die Forderung nach einem Probetrieb für einen regulären Personennahverkehr auf der Bahnlinie Freyung-Waldkirchen-Passau deutlich gemacht, nun hat der Waldkirchner Stadtrat sogar ein einstimmiges Votum dafür abgegeben. Das Gremium sieht hier eine Chance für die ganze Region für einen künftigen öffentlichen Personenverkehr aus der Schiene.

Hintergrund: Vom Freistaat Bayern wurden für einige Bahnstrecken dreijährige Probetriebe mit zusätzlichen Mitteln zugesagt, wobei nach derzeitigem Kenntnisstand der Landtag in wenigen Wochen im Rahmen der Beratungen über einen Nachtragshaushalt für 2014 dazu eine Haushaltsposition beschließen wird.

Folgende Anforderungen werden an die Strecken gestellt: 1. Die Eisenbahninfrastruktur ist betriebsfähig; 2. Das seitens des Freistaats unterstellte Fahrgastaufkommen liegt bei unter 1000 Fahrgästen am Tag; 3. Der Trassenpreis liegt nicht höher als derjenige der DB Netz AG.



Stadtratsmeinung: Regelmäßig unterwegs sein soll – und das nicht nur für Touristen, sondern für einen regulären Personennahverkehr – die Ilztalbahnhof (hier bei einem Halt in Kalteneck). – Foto: Steiml

chenden Beschluss, der für die Kommunen kostenneutral wäre.

Der Kreisausschuss hat zugestimmt. Der Landkreis Freyung-Grafenau sollte im Falle eines Probetriebs innerhalb seiner Zuständigkeiten für den straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr dafür sorgen, dass attraktive Anschlüsse zu den

Hauptachse Passau - Röhrenbach - Waldkirchen - Freyung könnte eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden, hieß es auch bei der Vorstellung dieses Projekts im Waldkirchner Stadtrat. Die Fahrzeiten von Freyung, Waldkirchen und Röhrenbach nach Passau seien vergleichbar zu den jetzigen Fahrzeiten der ÖPNV. Diese die

Chance für die Region auf einen öffentlichen Schienenpersonenverkehr, noch dazu kostenneutral. Es geht auch um die Öffentlichkeitswirksamkeit, wie hier die größte Stadt im Landkreis Freyung-Grafenau entscheide.

Doch die Wortmeldungen zum Beispiel von Renate Cerny von der UCW („Da braucht es keine Diskussion, das ist eine gute Sache,

2015: Die Potenzialanalyse steht konkret im Raum – doch die Region findet keinen Weg



- Februar 2015: Anschub durch die Minister Brunner und Herrmann; Abstimmung über den Weg zu einer Potenzialanalyse mit SPNV-Perspektive
- Stadt Passau: positiver Grundsatzbeschluss
- Landkreis Freyung-Grafenau: positiver Grundsatzbeschluss
- Landkreis Passau: eher ablehnende Position mit Betonung des eigenen Buskonzepts, kein eindeutig positiver Beschluss im Sinne des Freistaats Bayern
- Stadt Freyung: positiver Grundsatzbeschluss ohne Vorbehalt
- Stadt Waldkirchen: positiver Grundsatzbeschluss mit Finanzierungsvorbehalt



2015: Die Potenzialanalyse steht konkret im Raum – doch die Region findet keinen Weg



- Februar 2015: Anschub durch die Minister Brunner und Herrmann; Abstimmung über den Weg zu einer Potenzialanalyse mit SPNV-Perspektive
- Stadt Passau: positiver Grundsatzbeschluss
- Landkreis Freyung-Grafenau: positiver Grundsatzbeschluss
- Landkreis Passau: eher ablehnende Position mit Betonung des eigenen Buskonzepts, kein eindeutig positiver Beschluss im Sinne des Freistaats Bayern
- Stadt Freyung: positiver Grundsatzbeschluss ohne Vorbehalt
- Stadt Waldkirchen: positiver Grundsatzbeschluss mit Finanzierungsvorbehalt

Und was passiert anschließend: **GAR NICHTS**



2022/2023: Die Potenzialanalyse steht noch immer im Raum – und nichts bewegt sich



- Noch immer gibt es keine Potenzialanalyse und keine SPNV-Perspektive
- Stadt Passau 2019: Erneuerung des positiven Grundsatzbeschlusses
- Landkreis Freyung-Grafenau 2019: Bekräftigung des positiven Grundsatzbeschlusses mit klarer Mehrheit im Kreistag → 39 JA, 7 NEIN
- Landkreis Passau: Anpassung des Beschlusses aus dem Jahr 2015
→ aus Sicht des Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr noch immer kein positiver Grundsatzbeschluss
- Drei parallel laufende Studien zur Mobilität in der Region: Dialogforum Passau / Durchsetzung der Nordtangente Passau; Verbundstudie Donau-Wald (Stadt Passau sowie Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen) sowie Studie „Mobilität neu denken“ des Fraunhofer-Instituts (Verbundstudie plus Landkreis Cham)



2022/2023: Die Potenzialanalyse steht noch immer im Raum – und nichts bewegt sich



- Noch immer gibt es keine Potenzialanalyse und keine SPNV-Perspektive
- Stadt Passau 2019: Erneuerung des positiven Grundsatzbeschlusses
- Landkreis Freyung-Grafenau 2019: Bekräftigung des positiven Grundsatzbeschlusses mit klarer Mehrheit im Kreistag → 39 JA, 7 NEIN
- Landkreis Passau: Anpassung des Beschlusses aus dem Jahr 2015
→ aus Sicht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr noch immer kein positiver Grundsatzbeschluss
- Drei parallel laufende Studien zur Mobilität in der Region: Dialogforum Passau / Durchsetzung der Nordtangente Passau; Verbundstudie Donau-Wald (Stadt Passau sowie Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau und Regen) sowie Studie „Mobilität neu denken“ des Fraunhofer-Instituts (Verbundstudie plus Landkreis Cham)

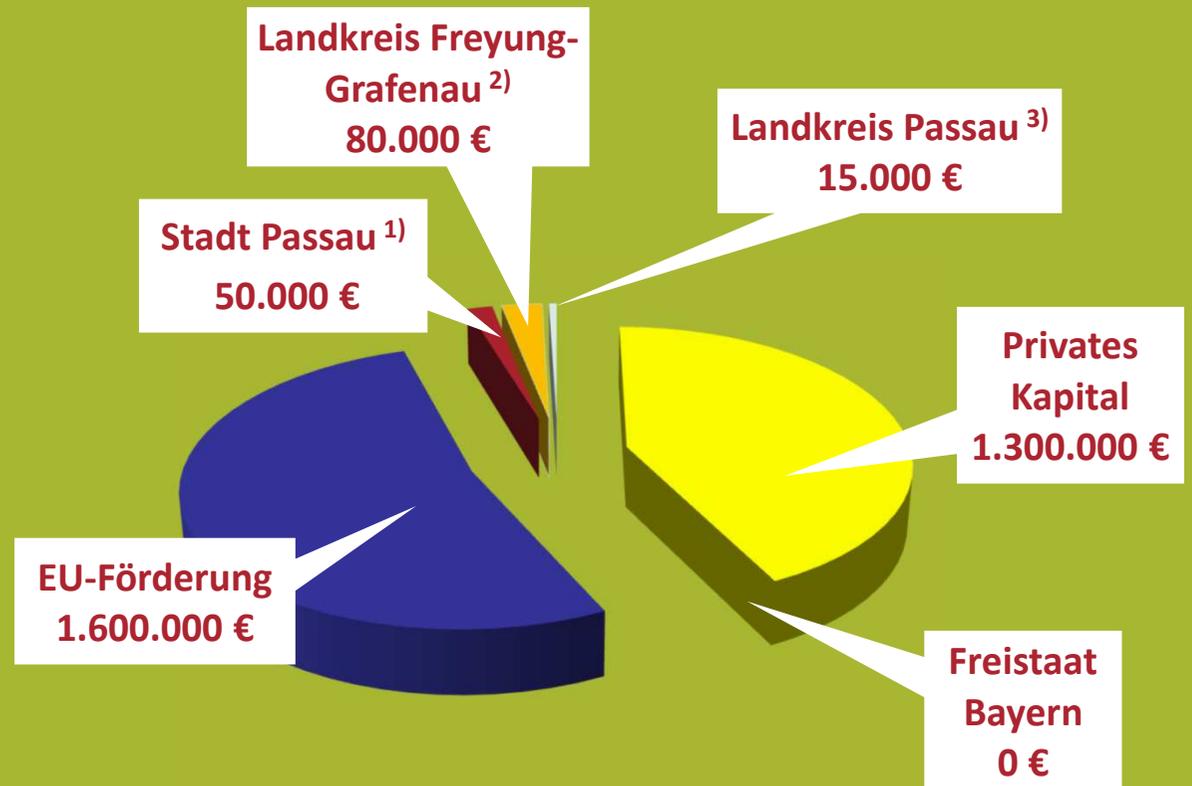
Und weiter passiert ... GAR NICHTS



Kosten der Ilztalbahn-Infrastruktur von 2009 bis 2022: ca. 3 Mio. €

Die Kosten für die Ilztalbahn-Reaktivierung wurden ohne jegliches finanzielles Engagement des Freistaats Bayern gestemmt.

Es kam für die Ilztalbahn GmbH noch „schlimmer“: durch das Verlangen des Freistaates Bayern nach Vollabsicherung der EU-Gelder sind in den vergangenen 12 Jahren Kosten für Bankbürgschaften in Höhe von ca. 250.000 € entstanden.



- Die Ilztalbahnhof hat erstmalig Gelder vom Freistaat Bayern erhalten: aktuell ca. 2,5 Mio. € aus dem Corona-Investitionsprogramm für NE-Bahnen (CIP-NE)
- Die Gelder werden zur Erhaltung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur (Sanierung von Bahnbrücken, Schwellen- und Schienenwechsel, Leit- und Sicherungstechnik) eingesetzt
- Das Verkehrsministerium verweigert die Finanzierung von Zubringerverkehren zur Landesgartenschau in Freyung analog des Modells Wassertrüdingen aus dem Jahr 2019
- Bayern hat weiterhin keine Strategie für den Tourismus- und Freizeitverkehr auf der Schiene – alle NE-Bahnen mit Freizeitverkehr arbeiten eigenwirtschaftlich ohne staatliche Zuschüsse

Die Ilztalbahn bietet das Potenzial weiterer Fahrzeitverkürzungen

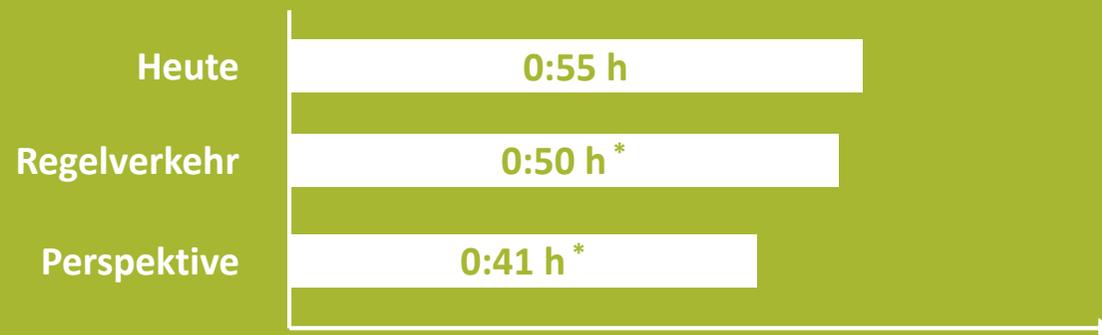


An zahlreichen Bahnübergängen müssen die Züge heute bremsen. Zukünftig kann die Fahrzeit durch zusätzliche technische Sicherung und die Vermeidung von Langsamfahrstellen sowie die abschnittsweise Anhebung der Höchstgeschwindigkeit deutlich verkürzt werden.

Ø Fahrzeit
Passau Hbf
- Freyung



Ø Fahrzeit
Passau Hbf
- Waldkirchen



Bis zum SPNV ist es ein langer Weg – touristische Verkehre können ihn abkürzen

Aktuelle Reaktivierungszusagen beziehen sich bereits auf Jahre 2024 ff

Für diese Projekte ist das Verfahren der Potenzialabschätzung entweder bereits abgeschlossen oder befindet sich in der Durchführung.

Die Ilztalbahnhof wird sich bezüglich einer Reaktivierung hinten einreihen müssen

Wertvolle Jahre sind nutzlos verstrichen, andere Projekte sind an uns „vorbeigezogen“. Da noch immer keine Potenzialanalyse verabredet ist, müssen wir bereits jetzt bis zu einer Wiederaufnahme des SPNV von 2030 und später ausgehen.

Bei allen anstehenden Untersuchungen zum künftigen Regionalverkehr ist darauf zu achten, dass alle „physisch vorhandenen“ Bahnlinien in die Betrachtungen einbezogen werden.

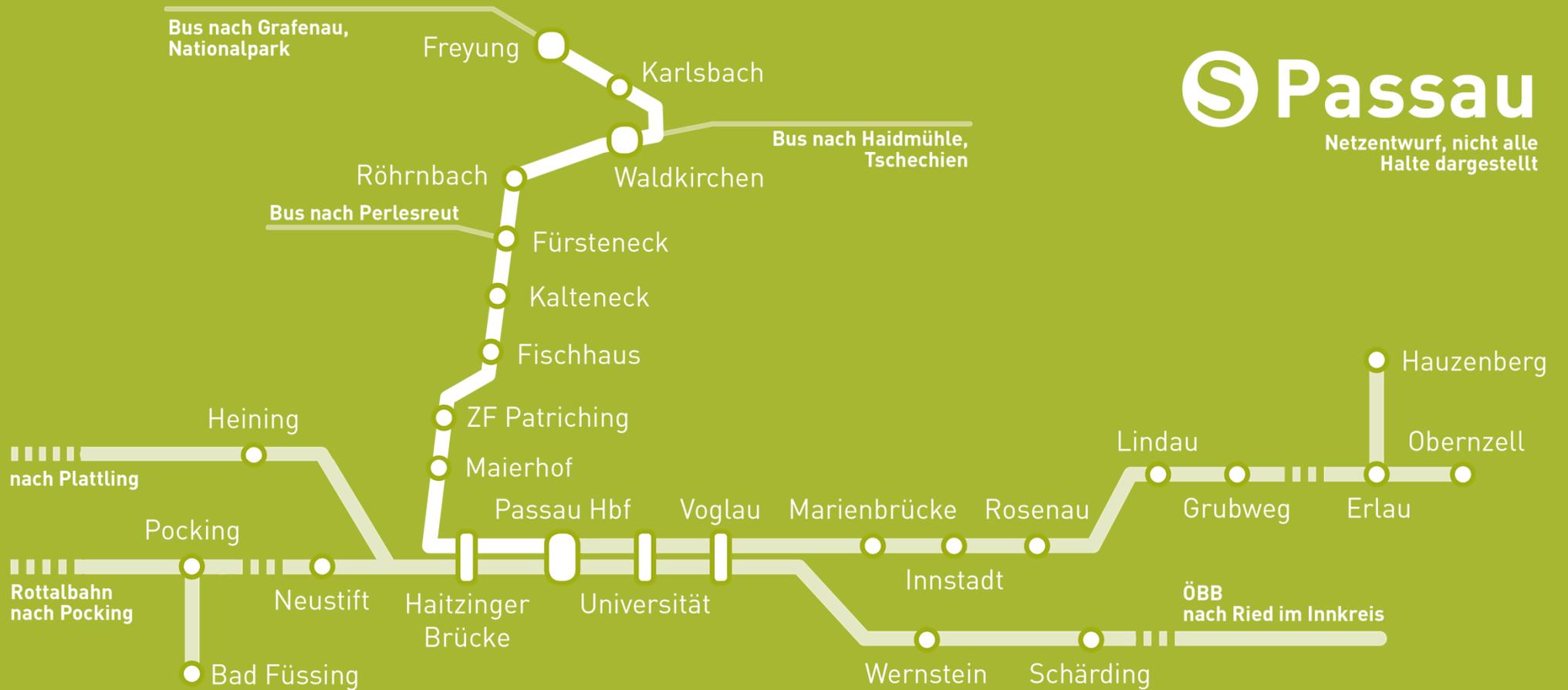
Zwischenstand heute: Es gibt keinerlei greifbare Schritte hin zu einer Potenzialanalyse oder gar einer Reaktivierung des SPNV.

Das Karlsruher bzw. Kasseler Modell als Vorbild für die Regio S-Bahn Passau



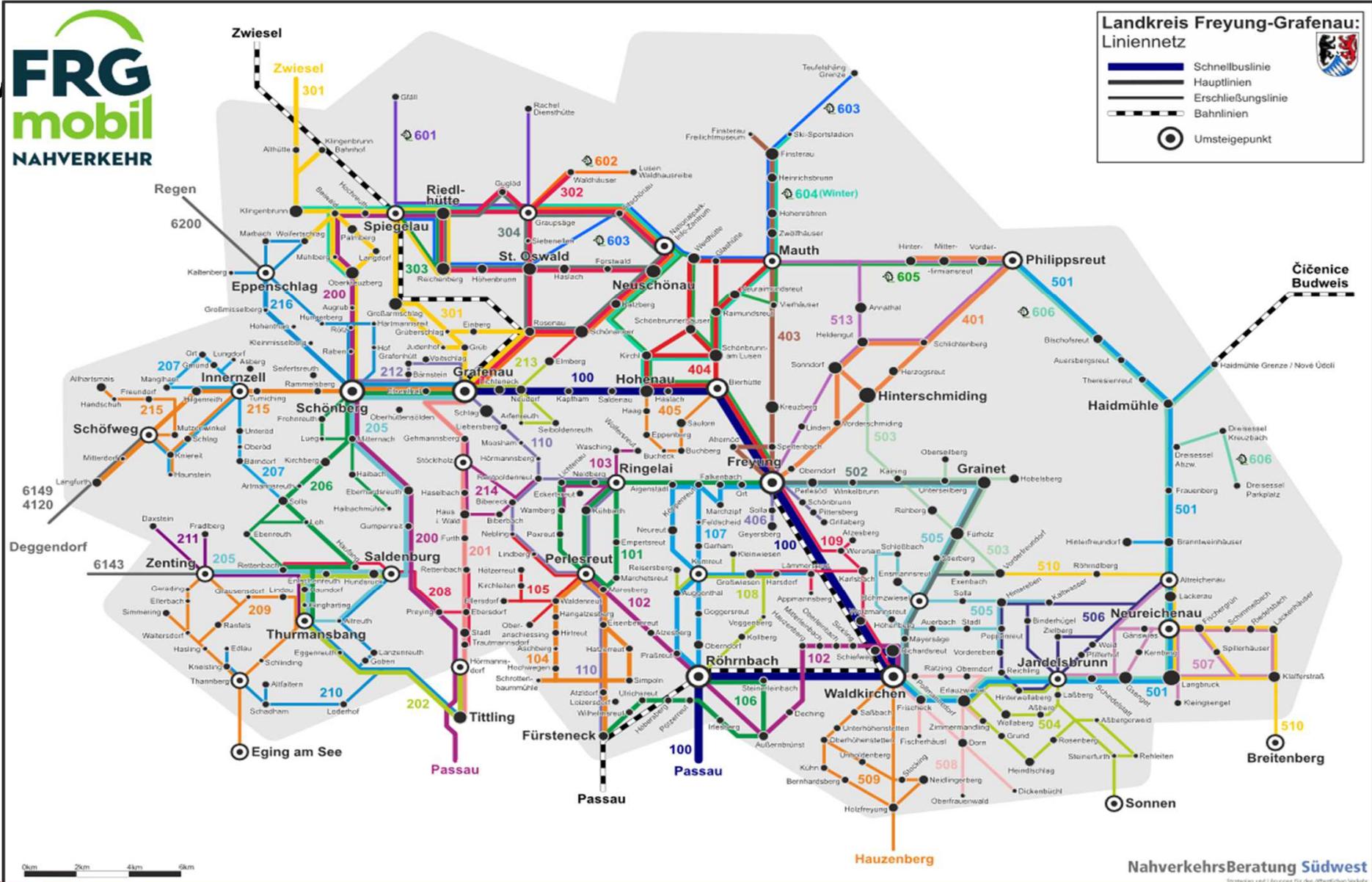
Durchmesserlinien und zusätzliche zentrumsnahe Haltepunkte





 **Passau**
 Netzentwurf, nicht alle Halte dargestellt

Erfolgsmodell Verkehrs- und Tarifverbund – in Bayern gibt es viele weiße Flecken



Erfolgsmodell Verkehrs- und Tarifverbund – in Bayern gibt es viele weiße Flecken



Integrierter Ansatz der Verkehrsplanung und Verknüpfung

Passau wird in einem Verbundkonzept zur zentralen Verkehrsdrehscheibe der Region, da auch die Verknüpfung zum ICE-Verkehr und sonstigen Fernverkehr erfolgt. Neben dem Hauptbahnhof werden auch nahezu alle innerstädtischen Bahnstationen zu Umstiegspunkten Zug / Bus. In der Region wird es zahlreiche weitere Verkehrsdrehscheiben geben, u. a. in Waldkirchen, Freyung, Hauzenberg, Vilshofen und Pocking. An der Strecke der Ilztalbahn könnten dies auch noch Fürsteneck Bahnhof (in Richtung Perlesreut) und Röhrnbach (in Richtung Kumreut und Ringelai) werden. (Details sind zu untersuchen.)

Eine Region – ein Fahrschein – vielleicht sogar deutschlandweit ???

Alle Erfahrungen im In- und Ausland belegen, dass die Verbundfahrkarte den einfachsten Zugang zum öffentlichen Personenverkehr darstellt. Deshalb stellt die Gründung eines voll integrierten Verbunds aller Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV einen zentralen Baustein einer nachhaltigen Verkehrspolitik dar.



Verbundregion Donau-Wald – der Beitrag der Ilztalbahn



Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den Schienenverkehr

Vor allem in den Relationen Freyung – Passau und Waldkirchen – Passau wird eine Ilztalbahn im stündlichen Taktverkehr zum Umstieg vom Auto in den Zug beitragen. Zahlreiche Studien belegen eine ausgeprägte Umsteigebereitschaft vom Auto in den Zug („Schienenbonus“).

Attraktive Zugangs- und Verknüpfungspunkte

Die Ilztalbahn bietet in Passau mehrere attraktive Zugangspunkte. Entlang der Strecke werden Waldkirchen und Freyung maßgeblich zum Fahrgastaufkommen beitragen. Die Bahnhöfe werden Verkehrsdrehscheiben vom Zug zum Bus / Stadtbus und zum Auto (P+R) sowie perspektivisch auch zum Fahrrad / E-Bike (B+R).

Die attraktive Alternative des öffentlichen Verkehrs tut dem Klima gut

Jeder Umsteigevorgang vom Auto in den Zug stellt einen Beitrag zum Klimaschutz dar. Die technologische Entwicklung dürfte in absehbarer Zeit zur Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen ohne Emissionen beitragen.



Grenzüberschreitende Verbindungen in der Europaregion Donau-Moldau DE – CZ – AT



Zu guter Letzt: Europa ohne Verbindungen – „missing links“ in Ostbayern



Zwei Bahnverbindungen zwischen Niederbayern und Oberösterreich

- Passau – Schärding – Wels – Linz – Wien
- Simbach - Braunau

Status:

- Zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn mit Grenzbahnhof Passau Hbf, die nur noch geringe Kapazitätsreserven zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre hat
- Simbach – Braunau ist eingleisig und nicht elektrifiziert und steht daher als Umleitungsstrecke für internationale Verkehre nicht zur Verfügung

Nördlich der Donau existieren keinerlei öffentliche Verkehrslinien zwischen Niederbayern und Oberösterreich, auch nicht im Busverkehr.



Zu guter Letzt: Europa ohne Verbindungen – „missing links“ in Ostbayern



Vier eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnverbindungen zwischen Bayern und Tschechien

- Hof – Selb-Plößberg – Asch – Franzensbad – Eger (Cheb)
- Schirnding – Eger (Cheb)
- Furth im Wald – Taus (Domazlice)
- Bayerisch Eisenstein – Böhmisches Eisenstein (Železná Ruda)

Zwei frühere Bahnlinien nach Tschechien wurden „Opfer“ des Eisernen Vorhangs:

- Waldsassen – Eger (Cheb)
- Haidmühle – Neuthal (Nové Údolí) – Wallern (Volary) bzw. Krumau – Budweis

Die zuletzt genannte Bahnlinie zweigte früher in Waldkirchen von der Ilztalbahn ab und wurde 1976 und 2003 komplett demontiert.



Die einzige Eisenbahnverbindung zwischen Niederbayern und Tschechien



Plattling – Zwiesel – Bayerische Eisenstein – Zelezná Ruda – Klatovy

Kürzeste Bahnverbindung zwischen München und Prag, trassiert als Hauptbahn

Keine durchgängige Zugverbindung zwischen Plattling und Klatovy – Umsteigepflicht in Bayerisch Eisenstein (i. d. R. bahnsteiggleich)

Günstige, allerdings knappe Umsteigeverbindungen im Zwei-Stunden-Takt (8 bzw. 9 Verbindungen pro Tag und Richtung)

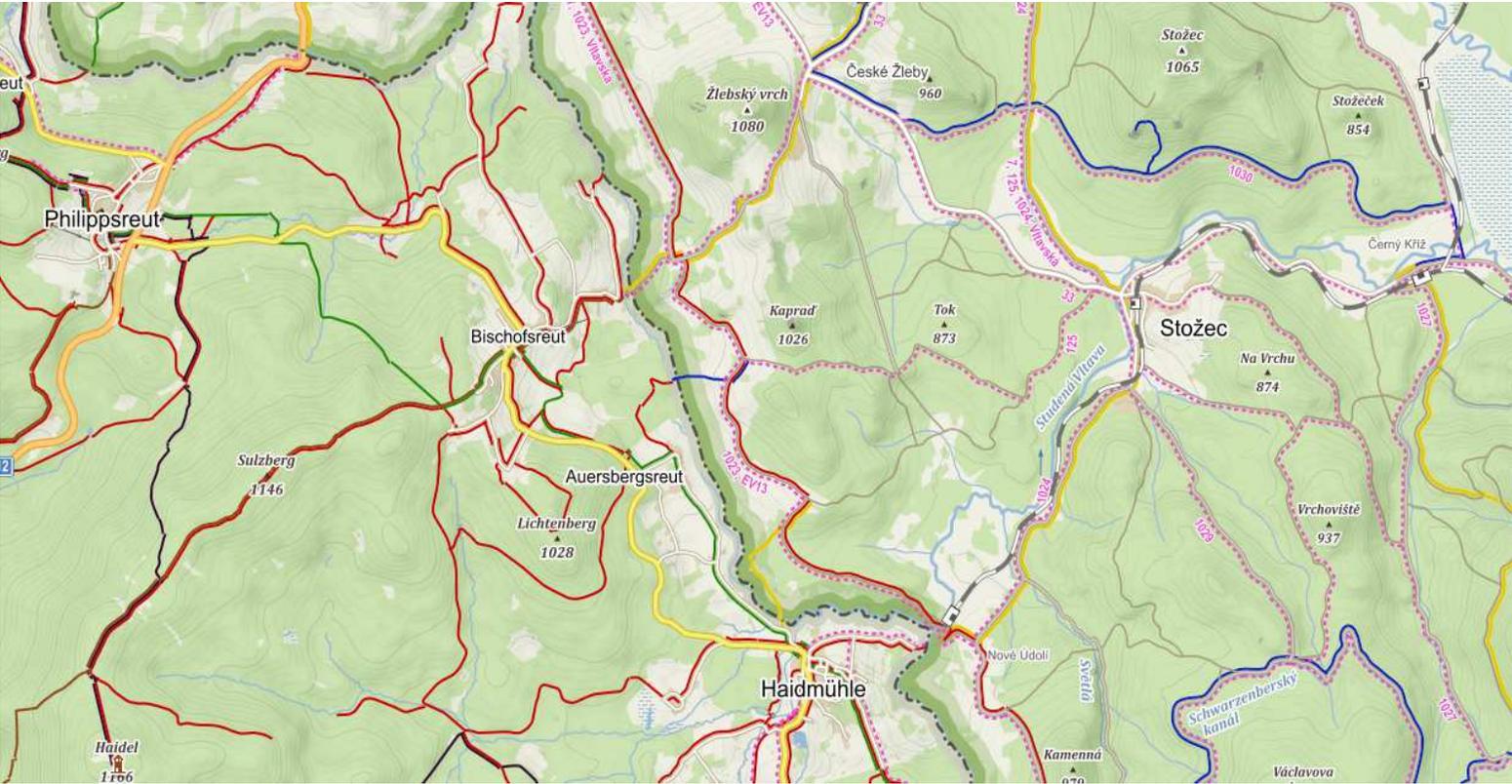
Eingeschränkte Streckenqualität auf dem Abschnitt Deggendorf Hbf – Bayerisch Eisenstein – die Nutzung ist für lokbespannte Personen- und Güterzüge gesperrt, da die Tragfähigkeit mehrerer Brücken nicht gegeben ist → Strecke ist daher als Umleitung der Hauptbahn Pilsen – Furth im Wald – Regensburg nicht geeignet [absehbar erhebliche Zeit- und Qualitätseinbußen während des Ausbaus der Metropolenbahn München – Prag; während der Sperrzeiten muss aufwändiger Schienenersatzverkehr mit Bussen bei deutlicher Fahrzeitverlängerung eingerichtet werden]



Grenzübergänge vom Landkreis Freyung-Grafenau nach Südböhmen (Jihočeský kraj)



Wichtigste Verbindungen: Straßenübergang bei Philippsreut – Strážny sowie Übergang bei Haidmühle – Nové Údolí



Situation am Grenzübergang Philippsreut – Strazny (B12 / R4)

Keine öffentliche Buslinie auf der Route über die Fernstraße B12 / R4

Fehlende Busverbindung von Freyung nach Lenora – mit Anschluss an Züge nach Vimperk – Strakonice bzw. Volary – Prachatice.

Umwegverbindungen über Haidmühle Grenze – Nové Údolí mit äußerst unattraktiven Reisezeiten:

- Freyung – Volary (37 km über Straße) minimal 1 Stunde 34 Minuten mit Rufbus-Abschnitt, am Wochenende nur drei tägliche Verbindungen
- Freyung – Vimperk (44 km über Straße) minimal 2 Stunden 44 Minuten mit Rufbus-Abschnitt, am Wochenende nur drei tägliche Verbindungen

Vereinzelte Fahrten tschechischer Anbieter in der Relation Strakonice – Vimperk – Freyung – Passau. Das Angebot erstreckt sich nur auf ein oder zwei tägliche Fahrtenpaare – eine regelmäßige Bedienung im Sinne eines Linienverkehrs existiert damit nicht.

Situation am Grenzübergang Haidmühle – Nové Údolí (Neuthal)

Noch immer keine grenzüberschreitende Verkehrsverbindung

Seit 2018 ganzjährige Buslinie 501 Waldkirchen – Neureichenau – Haidmühle – Philippsreut. Haidmühle Grenze ist „nur“ eine Bedarfshaltestelle. Ein- und Ausstieg müssen beim Landratsamt FRG bestellt werden. Anmeldezeiten nur montags bis freitags von 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr. Zum 01.09.2022 wurden die Fahrten über die Bedarfshaltestelle „Haidmühle Grenze“ deutlich ausgeweitet.

Seit Mai 2022 saisonaler Verkehr mit der Igelbus-Linie 606 Waldkirchen – Neureichenau – Dreisessel – Haidmühle Grenze – Philippsreut. Die Haltestelle „Haidmühle Grenze“ wird planmäßig bedient – aber wie???

Das 2011 in Nové Údolí mit EU-Geldern gebaute Bahn-Bus-Terminal wird nicht bedient (der Verknüpfungspunkt bleibt von Deutschland aus nicht angebunden)

Fahrgäste aus Deutschland müssen vor der Grenze an der ohne Infrastruktur ausgestatteten Haltestelle „Haidmühle Grenze“ am Straßenrand aussteigen und ca. 500 Meter zum tschechischen Bahnsteig gehen – umgekehrt entsprechend.

Situation am Grenzübergang Haidmühle – Nové Údolí (Neuthal)

Haltestellen ohne Korrespondenz und Sichtkontakt



Lange Wege, die der Bus ebenfalls, jedoch ohne Fahrgäste zurücklegt

Situation am Grenzübergang Haidmühle – Nové Údolí (Neuthal)

Planmäßige Leerfahrt über die Wendeschleife am Bahn-Bus-Terminal vorbei



Zeitgemäße, barrierefreie Infrastruktur mit kurzen Wegen ohne jegliche Nutzung

Situation am Grenzübergang Haidmühle – Nové Údolí (Neuthal)

Momentaufnahme zum grenzüberschreitenden Verkehr

Nové Údolí 13.8.2022



I am walking ...

Situation am Grenzübergang Haidmühle – Nové Údolí (Neuthal)

Fehlende Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

- Nové Údolí ist in der Bayern-Auskunft nicht hinterlegt
- Bei Verspätungen gibt es keine Fahrgastinformationen
- Anschlüsse werden nicht verlässlich hergestellt
- Tagesausflüge aus CZ nach Passau oder aus DE nach Krumau sind nicht möglich
- Für die Relation Prachatice – Volary nach DE ist die Lage kaum besser

Verschlechterungen statt Verbesserungen

- Grenzbrücke seit Ende August 2022 auch für Leerfahrten der Busse gesperrt
- Bei eines neuen Buswendehammers mit über 500 Meter Abstand zur Bahnstation in Nové Údolí (längere Wege als vom Parkplatz)
- EU-geförderter Bahn-Bus-Steig in Nové Údolí wird völlig funktionslos

Worüber zu sprechen ist – Diskussionsanstöße

Fehlende Reaktivierungsstrategie und Reaktivierungsumsetzungskonzept in Bayern

Keine verlässliche Finanzierung der NE-Infrastrukturen in Bayern

Deutschland-Netz und Deutschland-Tarif

Missing Links und fehlende grenzüberschreitende Taktverkehre in Europa

...

Link zur Ilztalbahnhof: <https://ilztalbahnhof.eu/>





In die Zukunft mit der Ilztalbahnhof

**Ehrenamtliches Engagement zu Gunsten einer nachhaltigen
Mobilität – ohne engagierte Mitwirkung des Freistaates Bayern**