

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 Deggen-dorf positiv bewertet werden. Die wesentlichen Verkehrsströme auf dieser Verkehrsachse sind in der Relation Tittling-Eging a.S.-Deggen-dorf zu verzeichnen. Im Bereich des Landkreises Passau erscheint allenfalls eine Wiederinbetriebnahme des Teilabschnittes 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



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.“