

Positionspapier bayerischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Mit über 500 km Länge werden fast 10 % des bayerischen Eisenbahnnetzes nicht von Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Deutsche Bahn-Konzerns betrieben, sondern von eher kleinen und mittelständischen Unternehmen bzw. in Einzelfällen auch von Vereinen mit einem mitunter beträchtlichen Ausmaß an ehrenamtlicher betrieblicher Tätigkeit bis hinein in die Geschäftsführung. Diese Unternehmen und die von ihnen betriebenen nicht-bundeseigenen Eisenbahnstrecken unterliegen der Eisenbahnaufsicht durch bayerische Behörden. Die große Mehrzahl dieser NE-Bahnen befindet sich im ländlichen Raum. Auf ihnen findet statt

- regionaler oder nationaler Schienengüterverkehr,
- vom Freistaat Bayern durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellter Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder
- (oftmals ehrenamtlich in Form von 'Bürger-Bahnen' betriebener) Verkehr in touristischen Regionen, die über wenig oder keinen öffentlichen Busverkehr an Wochenenden und Feiertagen verfügen.

Auf mehreren dieser letztgenannten Strecken gibt es Planungen des Freistaats Bayern, den regulären SPNV wieder aufzunehmen.

Vor diesem Hintergrund werden folgende Forderungen an die bayerische Politik erhoben:

1. Bereitstellung von Landesfördermitteln für regionale, nicht-bundeseigene Schieneninfrastruktur in Bayern – Verabschiedung eines 'Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes'

Der Bund legt umfangreiche Finanzierungsprogramme für die bundeseigene DB Netz AG auf, beispielsweise auf der Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die nicht-bundeseigenen Bahnlinien in Bayern erhalten keine vergleichbare Infrastrukturförderung und bleiben bis auf Leistungen nach dem Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz (SGFVFG) von Förderungen des Bundes ausgeschlossen.

Dem Beispiel anderer Bundesländer (z. B. Baden-Württemberg; siehe Anlage) folgend sollte der Freistaat Bayern ebenfalls ein vom Land finanziertes Programm für Investitionen und Instandhaltungsarbeiten im Rahmen eines 'Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes' (Arbeitstitel) für die nicht-bundeseigenen bayerischen Bahnstrecken auflegen.

Baden-Württemberg stellt für seine NE-Bahnen jährlich 10 Mio. € (in einzelnen Jahren auch noch zusätzliche Gelder) im Rahmen seines Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes zur Verfügung. Angesichts einer vergleichbaren Streckenlänge der bayerischen NE-Bahnen wäre dieser Betrag auch für Bayern angemessen, wobei zur Abgeltung der Kosten von Instandhaltungsmaßnahmen auch eine unbürokratische pauschale Förderung in Höhe von 1.000 € pro Streckenkilometer (innerhalb der Gesamtfördersumme von 10 Mio. €) denkbar wäre. Nur so kann das nicht von der Deutschen Bahn Netz AG betriebene Schienennetz in Bayern langfristig erhalten werden.

Für einige Strecken laufen derzeit Vorbereitungen bzw. Untersuchungen für eine Reaktivierung des regulären SPNV durch den Freistaat (z. B. Gunzenhausen – Wassertrüdingen). Dies wäre gar nicht mehr möglich, wenn diese Bahnstrecken nicht mit großen finanziellen Opfern durch die in der

Regel privaten Eigentümer oder Pächter erhalten geblieben wären. Die für eine SPNV-Ertüchtigung der Strecken notwendigen Investitionen sowie bedeutsame Investitionen beispielsweise in Bauwerke, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen, aber auch die Beseitigung von Unwetterschäden sollten in der Regel über Geldmittel dieses neuen Gesetzes finanziert werden. Diese Praxis ist auf Bundesebene für Infrastruktur der DB Netz AG üblich. Nicht akzeptabel ist die bisherige bayerische Praxis bei SPNV-Reaktivierung auf NE-Bahnen: Der Freistaat Bayern legt über die BEG geforderte Mindestausbaustandards fest, deckelt gleichzeitig die zu erwirtschaftenden Trassenentgelte (in der Regel auf Höhe der seitens des Bundes subventionierten Trassenpreise der DB Netz AG, s.o.) und bestellt gleichzeitig den SPNV auch maximal nur für 15 Jahre. Unter Abzug der laufenden Betriebskosten bleibt dann bei den NE-Bahnen ein nicht zu verantwortendes jährliches Defizit.

2. SPNV-Reaktivierungsanforderung der 1.000 Fahrgäste pro Streckenkilometer flexibel handhaben

Unabhängig von der obigen Kritik an der bisherigen Finanzierungspraxis wird begrüßt, dass der Freistaat Bayern – wie auch andere Bundesländer und im aktuellen Koalitionsvertrag festgehalten – in den letzten Jahren zur Stärkung des ländlichen Raumes, aus Gründen des Klimaschutzes und zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs als Daseinsfürsorge in mehreren Fällen regulären SPNV nach jahrzehntelanger Pause wieder bestellt hat (z. B. Senden – Weißenhorn, Hörpolding – Traunreut, Gotteszell – Viechtach als Probetrieb, Selb – Aš). Damit wird die Bedeutung eines Schienennetzes auch abseits der großen Magistralen unterstrichen. Die Bestellungen tragen zur wirtschaftlichen Stabilisierung dieser Eisenbahninfrastruktur bei.

Bislang forderte der Freistaat Bayern allerdings ein Verkehrspotenzial auf einer zu reaktivierenden Bahnlinie von 1.000 Fahrgästen pro Streckenkilometer an Schultagen. Der Wert von 1.000 Fahrgästen wurde in Anlehnung an eine Vorgabe des Eisenbahn-Bundesamtes für Investitionen in Hauptverkehrsstrecken des Bundes formuliert.

In einem Flächenstaat wie Bayern sollte diese Schwelle differenzierter betrachtet werden, vgl. hierzu auch den Bericht der Enquete-Kommission des Bayerischen Landtages „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“, Landtags-Drucksache 17/19700.

Ein Ampelsystem zur Beurteilung von Reaktivierungsprojekten könnte hier weiterhelfen:

- unter 500 Fahrgästen „ROT“, d. h. nicht reaktivierungswürdig;
- zwischen 500 und 1.000 Fahrgästen „GELB“, eine konkrete netzbezogene Betrachtung unter Berücksichtigung des zukünftigen Investitionsbedarfs sollte erfolgen – auch die induzierten zusätzlichen Fahrgastkilometer auf weiteren Strecken sind zu berücksichtigen;
- über 1.000 Fahrgästen „GRÜN“, die Strecke besitzt eine vielversprechende Reaktivierungsperspektive, die unbedingt genutzt werden sollte.

Gerade Streckenabschnitte im Bereich zwischen 500 und 1.000 Fahrgästen können für andere Strecken positive Effekte besitzen. So weist die zur Reaktivierung anstehende Bahnlinie Nördlingen – Gunzenhausen im Abschnitt von Nördlingen bis Wassertrüdingen weniger als 1.000 zu erwartende Fahrgäste auf, von Wassertrüdingen bis Gunzenhausen über 1.000 Fahrgäste. Eine Reaktivierung der Gesamtstrecke wird wegen der positiven Netzwirkung auch dem Abschnitt von Wassertrüdingen nach Gunzenhausen mehr Fahrgäste zuführen. Im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse sollte es keine Differenzierung zwischen Bestandsstrecken und Reaktivierungsstrecken geben. Für 37 Bestandsstrecken in Bayern werden auch Verkehre bei unter 1.000 Fahrgästen bestellt (vgl. Drucksache des Bayerischen Landtags, Nr. 17/11457).

3. Finanzierung touristischer Eisenbahnverkehre

Bayerns ehemaliger Wirtschaftsminister Franz Josef Pschierer wurde im Juli 2018 in der Süddeutschen Zeitung mit den Aussagen zitiert, er wolle „den Tourismus als Leitökonomie des

Freistaat Bayerns auf Augenhöhe mit anderen wichtigen Wirtschaftszweigen etablieren“ und „das Leitbild der bayerischen Tourismuspolitik wird nicht die Stärkung des Event-Tourismus sein, sondern Tourismus im Einklang mit Mensch und Natur“. Nicht nur vor diesem Hintergrund sollte die 1996 getroffene Entscheidung, dass touristische Verkehre nicht Teil der Daseinsvorsorge sind, korrigiert werden. In Regionen mit einem signifikanten Anteil der Freizeit- und Tourismuswirtschaft an der Wertschöpfung kommt touristischen Verkehren eine Grundversorgungsfunktion zu. Dies wird bei touristischen Busverkehren bereits anerkannt und mit Erfolg praktiziert (z.B. 'Igelbus' im Nationalpark Bayerischer Wald, 'Hochrhönbus' im Biosphärenreservat Rhön, Frankenwaldbus, Freizeitlinien des VGN usw.). Aber auch mit den von der BEG bestellten „Radzügen“ auf ausgewählten Strecken oder den nur am Wochenende verkehrenden „Freizeitexpress-Zügen Frankenland“, die u. a. über die sonst nicht mehr im Personenverkehr betriebene Wertalbahn verkehren, gibt es bereits erste vorrangig auf den Tourismus ausgelegte bestellte Züge des SPNV. Der Freistaat Bayern als Bundesland mit bedeutenden Freizeit- und Urlaubsdestinationen sollte eine Tourismusverkehrsstrategie entwerfen und umsetzen. Diese könnte im Einzelfall auch eine saisonale Reaktivierung von Bahnlinien oder eine Förderung von bestehenden Verkehren der Touristikbahnen im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Region begründen.

4. Bayern braucht dringend eine bessere Angebotskoordination an der Schnittstelle Schiene/Straße

Der Freistaat Bayern gibt seit über 20 Jahren erhebliche Gelder für die Organisation und Bestellung eines leistungsfähigen SPNV auf dem bayerischen Schienennetz aus. Obwohl die Schiene damit eigentlich das Rückgrat des ÖPNV sein müsste, führen die Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr ihre Planungen und Verkehre häufig noch ohne Blick „über den Tellerrand“ durch. Buslinien verkehren oftmals ohne abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV.

Notwendig ist daher zur Stärkung der bayerischen Schieneninfrastruktur und zur Schaffung eines Bahn-/Busangebotes 'aus einem Guss' eine bessere Angebotskoordination an der Schnittstelle Schiene/Straße - und dies nicht nur bei Reaktivierung des SPNV!

5. Kosten und Bürokratie abbauen

Die Betreiber der Schienenwege, aber auch die Verkehrsdienstleister, sind durch eine Vielzahl von bürokratischen Regelungen u. a. zu Statistikzwecken, Dokumentationspflichten u.ä. über Gebühr belastet. Neben den gesetzlichen Verpflichtungen kommen die durch die Aufsichtsbehörden auferlegten Prüfungs- und Nachweispflichten dazu. Wir ersuchen, die vorliegenden Regelungen nochmals genauestens zu betrachten und unnötige Regelungen abzuschaffen bzw. unsinnige Fristen zu verlängern oder flexibler zu handhaben.

Als Beispiel sei hier die sog. „Turnusgemäße Bereisung“ durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) genannt. Bei dieser Bereisung, die alle zwei Jahre durchgeführt wird und für die Schienenfahrzeuge kostenlos zur Verfügung zu stellen sind, werden die betrieblichen Belange anlassunabhängig in Papierform und „in Natura“ überprüft. Auch wenn wir uns nicht grundsätzlich dagegen aussprechen, so wird es doch als eine Bringschuld des Staates angesehen, die Bereisungen ohne Verrechnung von Gebühren durchzuführen, da es sich um anlassunabhängige Bereisungen handelt, deren Durchführung explizit nicht aus den einschlägigen Gesetzen verpflichtend hervorgeht.

6. Engere strategische Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Bayern und den Betreibern nicht-bundeseigener Schieneninfrastruktur in Bayern

Der Freistaat Bayern sollte die im Landesentwicklungsprogramm aufgestellten Grundsätze ernst nehmen und weiterentwickeln. Verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sollten keine Versprechungen ohne erkennbare politische Substanz bleiben. Wenn die Realität vor Ort im Widerspruch zur „großen Linie“ steht, ist staatliches Handeln unerlässlich. Die Attraktivität öffentlicher Verkehre und die Vorhaltung auch des nicht-bundeseigenen Schienennetzes ist gerade vor dem Hintergrund allgemeiner politischer Zielsetzungen flächendeckend zu gewährleisten. Der Freistaat sollte diese Aufgabe bewusster und engagierter angehen. Er sollte die von ihm ohnehin eisenbahnaufsichtsrechtlich betreute nicht-bundeseigene Schieneninfrastruktur nicht nur in Fragen des SPNV stärker im Fokus behalten.

Vor diesem Hintergrund halten die Vertreter der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur und Touristikbahnen in Bayern regelmäßige Gesprächsrunden und die Durchführung gemeinsamer Projekte zu deren Förderung und Erhalt mit dem zuständigen Fachministerium und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für sehr zielführend!

Ansprechpartner: Dr. Frank Matthias Ludwig, Geschäftsstelle Chiemgauer Lokalbahn Betriebs GmbH & Co. KG (V.i.S.d.P.)
Prof. Dr. Thomas Schempf, Geschäftsführer Ilztalbahn GmbH

Diese Forderungen werden unterstützt durch folgende Unternehmen, Vereine, Vereinigungen und Verbände (Stand 25.06.2019):

- Augsburg Localbahn GmbH, Augsburg
- AG Laabertalbahn
- Bahnbetriebsgesellschaft Stauden GmbH, Augsburg
- Bayerische Regionaleisenbahn GmbH, Schwarzenbach/Saale
- Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG, Garmisch-Partenkirchen
- BayernBahn GmbH, Nördlingen
- Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn GmbH, Volkach
- BUND Naturschutz in Bayern e.V., München
- Chiemgauer Lokalbahn Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG, Nussdorf/Inn
- Chiemgauer Lokalbahn e.V., Obing
- Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG (Chiemsee-Bahn), Prien
- Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Ebermannstadt
- Deutscher Bahnkunden-Verband - Landesverband Bayern e.V., Schwarzenbach/Saale
- Die Länderbahn GmbH, Viechtach
- Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V., Nordhalben
- Förderverein Ilztalbahn e.V., Freyung
- Ilztalbahn GmbH, Waldkirchen
- Kahlgrund Verkehrs GmbH, Schöllkrippen
- Pro Bahn Bayern e.V., München
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn
- Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Tegernsee
- VCD Bayern e.V., Nürnberg
- Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V., Erlangen
- Wendelsteinbahn GmbH, Brannenburg