



Das Magazin 2022



**Sonderdruck zum
Tag der Schiene 2022**



Kurz vor Einfahrt in den Passauer Güterbahnhof überquert die
Ilztalbahn auf der Kachletbrücke die Donau.
Noch fünf Minuten bis zum Passauer Hauptbahnhof, Zeit für die
Ansage zu den Anschlüssen und die Verabschiedung.
Foto: Dietmar Manzenberger

Inhalt

Seite 4: Überblick

Streckenkarte
Wandertipps auf Outdooractive

Seite 4
Seite 5

Seite 6: Zwölf Jahre Ilztalbahn

Die erfolgreiche Rettung einer Nebenbahn
(Beitrag aus der Fachzeitschrift Bahn-Report)

Seite 6

Seite 16: Unsere Arbeit

Das 9-Euro-Ticket-Drama im Ilztal
So entsteht der neue Ilztalbahn-Fahrplan

Seite 16
Seite 18

Seite 20: Ausblick

Ein Verkehrsverbund für Ostbayern?
Vorbilder: Die Strecke Yverdon - St. Croix

Seite 20
Seite 22

Sonderausgabe Ilztalbahn-Magazin zum Tag der Schiene 2022
Impressum: Ilztalbahn GmbH, Färbergasse 1, 94065 Waldkirchen
Redaktion: Friedrich Papke
Fotos, soweit nicht anders angegeben: Förderverein Ilztalbahn e. V.
Alle Angaben ohne Gewähr.



Herzlich willkommen!

2017 haben wir unser erstes Ilztalbahn-Magazin herausgebracht. Die Gestaltung des Magazins, das Zusammentragen der Beiträge und vor allem das In-Der-Hand-Halten des Endergebnisses haben uns viel Spaß gemacht, allerdings auch sehr viel Zeit gekostet.

Vielleicht liegt es daran, dass wir, trotz einiger zaghafter Versuche, immer noch keinen Nachfolger herausgebracht haben. Dabei haben sich in den letzten Jahren so viele Themen rund um die Ilztalbahn gesammelt. Der bundesweite Tag der Schiene, an dem sich die Ilztalbahn 2022 beteiligt, hat dann schließlich den Impuls gegeben, das Magazin doch noch zu finalisieren und in den Druck zu geben.

In den Jahren seit 2017 ist auf der Ilztalbahn viel passiert: Wir haben wieder zehntausende Fahrgäste an ihr Ziel gebracht, die touristische Erschließung der Region gestärkt und leider auch mit diversen Unfällen, den Corona-Einschränkungen sowie dem 9-Euro-Ticket (lesen Sie mehr auf Seite 16) gekämpft.

Wo aber überhaupt nichts passiert ist, ist die Perspektive der Ilztalbahn als regulärer, täglicher SPNV. Seit mittlerweile sieben Jahren mauer Politik und Verwaltung in der Region, nicht einmal eine Potenzialanalyse konnte angestoßen werden. Die öffentliche Meinung wird bestimmt von Bedenkenträgern und dem Un-

willen, die Verkehrswende wirklich anzupacken. Sämtliche positive Veränderungen an den Rahmenbedingungen, wie z. B. die fortschreitende Akku-Technik für lokal emissionsfreies Fahren, die deutlich verbesserte Förderlandschaft, die Aufbruchsstimmung durch das 9-Euro-Ticket oder die deutschlandweit nach Corona wieder steigenden Fahrgastzahlen, sind im unteren bayerischen Wald offensichtlich noch nicht angekommen.

Natürlich werden wir weiter für die Zukunft der Ilztalbahn kämpfen. Gleichzeitig wollen wir aber unseren touristischen Freizeitverkehr weiter stärken und die wertvolle Infrastruktur zwischen Passau und Freyung erhalten.

Da kommt es gelegen, dass die Landesgartenschau 2023 in Freyung stattfinden wird. Ein Zug kann mehrere Busse und hunderte Autos ersetzen, die dann nicht mehr die B12 und die Großparkplätze rund um die Gartenschau verstopfen würden.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und bitten Sie darum, die versteckten Fehler großzügig zu überlesen.

Für das gesamte Ilztalbahn-Team:

*Thomas Schempf
Friedrich Papke*



Zum Titel: Zugkreuzung am Abend in Waldkirchen. Zeit für einen kurzen Austausch zwischen Zug- und Bahnhofspersonal. 2023 werden wir solche Szenen wieder öfter sehen, wenn zur Gartenschau ein attraktives Angebot mit Zweizugbetrieb finanziert wird.



Ausflugstipps jetzt auch auf dem Handy

Die Ilztalbahn auf Outdooractive

Was wäre die Ilztalbahn ohne die wunderschönen Wanderwege entlang von Ilz, Wolfsteiner Ohe, Osterbach, Saußbach und Reschbach?

Wir haben lange nach einer Möglichkeit gesucht, die schönsten Wanderungen in einer übersichtlichen und ansprechenden Form zu präsentieren. Bisher waren die Wanderungen als einzelne Blog-Beiträge abgespeichert, wodurch wir aber z. B. keine richtigen Karten und exakten Wegbeschreibungen präsentieren konnten.

Da immer mehr unserer Fahrgäste über Smartphones verfügen und sich die Ansprüche an die Tourenplanung in den letzten Jahren stark geändert haben, haben wir damit begonnen, die Ilztalbahn-Ausflugstipps auf ein neues Format umzustellen:

Ab sofort gibt es die Ilztalbahn-Wanderungen auf Outdooractive!

Begonnen haben wir mit der Seite „Natur & Wandern“, inzwischen sind alle wichtigen Routen „digitalisiert“. Zu jedem Wandervorschlag gibt es einen kurzen Einführungstext und eine Übersichtskarte. Mit Klick auf die Karte sind weitere Informationen zur Route wie Länge, Höhenmeter und Dauer verfügbar. Weitere Bilder ergänzen das Angebot.

Wer einen Ausflug plant, hat folgende Möglichkeiten:

- Wer gerne eine gedruckte Karte in der Hand hält, kann sich den Tourenvorschlag in verschiedenen Formaten ausdrucken.
- Wer die kostenlose App von Outdooractive hat oder herunterlädt, kann die Touren auch offline auf dem Smartphone speichern.
- Die Routenbeschreibung lässt sich genauso aber auch ohne App am Smartphone oder am Computer planen. Zusätzlich kann der GPX-Track der Route heruntergeladen und in anderen Apps oder Endgeräten verwendet werden.

Wir hoffen, dass wir mit dieser Aufbereitung noch mehr Fahrgäste von den wunderschönen Wanderwegen rund um die Ilztalbahn begeistern können!

Sollten Sie Anregungen oder Fragen haben, freuen wir uns über Ihre Rückmeldung!

www.ilztalbahn.eu/ausfluege

Screenshot von unserer Homepage:
Am Beispiel der „klassischen“ Ilz-Route Fürsteneck - Schrottenbaumühle - Kalteneck kann man gut die Ansicht mit VorschauBild und Kartenausschnitt erkennen.

Die Ilz – „Schwarze Perle“ des Bayerischen Waldes

Eine nahezu unberührte Flusslandschaft und eine artenreiche Flora und Fauna prägt das Bild der Ilz. Sie entspringt im bayerisch-böhmischen Grenzgebiet zwischen Rachel und Lusen und wird aufgrund der natürlichen schwarz-bräunlichen Färbung des Wassers liebevoll „Schwarze Perle“ genannt.

Zwischen Tiefenbach und Fürsteneck begleitet die Ilztalbahn ihren Namensgeber. Die Haltepunkte Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck und Fürsteneck sind ideale Ausgangspunkte für eine Wanderung durch das wildromantische Ilztal. Auf beiden Seiten der Ilz gibt reizvolle Wanderwege. Während am östlichen Ufer verwunschene Pfade die Ilz begleiten, sind die Wanderwege am westlichen Ufer der Ilz gut befestigt.

Von den zahlreichen Wandermöglichkeiten haben wir Ihnen hier die Tour von Kalteneck über die Schrottenbaumühle nach Fürsteneck ausgesucht.

Das malerische Ilztal war Kulisse für eine sehenswerte Sendung des Bayerischen Rundfunks mit Gastauftritt der Ilztalbahn: **BR Traumpfade entlang der Ilz**

Die erfolgreiche Rettung einer Nebenbahn

Zwölf Jahre „neue“ Ilztalbahn

In der Fachzeitschrift Bahn-Report in der Ausgabe 4/2022 konnten Friedrich Papke und Thomas Schempf einen umfangreichen Rück- und Ausblick über unser Reaktivierungsprojekt veröffentlichen. Einen besseren Überblick könnten wir kaum geben, weshalb wir den Beitrag fast unverändert hier abdrucken. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre!

Am 12. September 2010 konnte die Ilztalbahn GmbH den Betrieb auf dem Teilstück Waldkirchen - Freyung aufnehmen. Seitdem sind zwölf Jahre vergangen, was Anlass für einen Rück- und Ausblick gibt auf zwölf Jahre voller erfolgreicher Errungenschaften, aber auch zwölf Jahre im zähen Kampf gegen Politik und Verwaltung, nach deren Willen im Ilztal schon lange kein Meter Schiene mehr liegen würde.

Zur Reaktivierung der Ilztalbahn musste 2010 dieser große Hangrutsch bei Hacklberg beseitigt werden. Die DB Netz AG kalkulierte mit Kosten von über 1 Mio. EUR und begründete damit die Stilllegung der Strecke. Die Ilztalbahn GmbH konnte die Sanierung dagegen mit knapp über 100.000 EUR erfolgreich durchführen. Im Vordergrund sind noch die freischwebenden Gleise über der Schadstelle zu erkennen.

Foto: Hermann Schoyerer

Der steinige Weg zur Reaktivierung

Über die Reaktivierung der Ilztalbahn soll an dieser Stelle nur ein Kurzausschnitt gegeben werden: 1982 stellte die Bundesbahn den Personenverkehr auf der Ilztalbahn ein. Zuvor hatte man nach dem damals erprobten Muster den Fahrplan ausgedünnt, die Anschlüsse verschlechtert und eine bahnparallele Buslinie eingerichtet. Gleichzeitig wurde die Strecke aber mit erheblichem finanziellem Aufwand grundlegend saniert, Auslöser dafür war die Anbindung der Kaserne in Freyung. Bis 2001 fuhren noch Güterzüge auf der Strecke, bis im Folgejahr mehrere Hangrutsche das endgültige Aus dieser Verkehre bedeuteten und 2005 die förmliche Stilllegung folgte.

Schnell flammte der von anderen Strecken bekannte Kampf zwischen Bahn und Radweg auf, wobei die anliegenden Kommunen und Landkreise den Radweg forcierten. Der 2005 gegründete Förderverein Ilztalbahn e. V. und die 2006 daraus hervorgegangene Ilztalbahn GmbH konnten mit einem Betriebskonzept das Verkehrsbedürfnis nachweisen, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verhindern und damit einen Präzedenzfall für andere Reaktivierungsprojekte schaffen. Zur Sanierung der Strecke konnte gleichzeitig ein Pachtvertrag mit der DB AG über einen Zeitraum von 50 Jahren abgeschlossen werden. Es folgte die mühsame Instandsetzung der in der Substanz noch gut erhaltenen, aber stark zugewachsenen Trasse. Ein Großteil der Arbeiten wurde und wird dabei bis heute ehrenamtlich erledigt; nur für größere Maßnahmen, wie die Beseitigung der Hangrutsche, mussten Fachfirmen aushelfen.





Finanziert wurde die Reaktivierung der Ilztalbahnhof zu einem großen Teil aus Fördermitteln der EU im Rahmen des Interreg-IV-Projektes „Grenzüberschreitender Freizeitverkehr Donau-Ilz-Moldau“. Insgesamt 1,6 Mio. EUR flossen zwischen 2011 und 2014 in die Sanierung der Strecke. Dabei wurden insbesondere die zahlreichen Brücken saniert, die Strecke mittels beheizbarer Rückfallweichen und einer TUZ-Anlage für den Zweizugbetrieb ertüchtigt sowie in den Anfangsjahren das Marketing finanziert. Von Anfang des Projektes bis heute wurden darüber hinaus über 1,0 Mio. EUR an privaten Geldern investiert, größtenteils über einen Kreis von Gesellschaftern der Ilztalbahnhof GmbH.

Die weitere finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand fällt bis heute übersichtlich aus: Zur Sanierung des Hangrutsches in Patriching gab es einen Zuschuss in Höhe von 50.000 EUR durch die Stadt Passau, und für die Ausstattung der Bahnsteige zahlte der Landkreis Passau einmalig 15.000 EUR. Der Land-

kreis Freyung-Grafenau finanziert jedes Jahr zwei Anschlussbuslinien, wozu er sich im Rahmen der EU-Förderung verpflichtet hat.

Der Beitrag des Freistaates Bayern zum Projekt Ilztalbahnhof beträgt bis dato genau null Euro. Im Gegenteil, zur Absicherung der Projektrisiken forderte das Ministerium im Rahmen der EU-Förderung eine Bürgschaft, deren Deckung bis zum Ende der Laufzeit Avalprovisionen in fünfstelliger Höhe nach sich zieht. Trotz mehrmaliger Intervention, auch nach Etablierung der Verkehre, rückt der Freistaat nicht von seiner Forderung ab, womit er dem bürgerschaftlichen Engagement der Ilztalbahnhof einen Bärendienst erweist.

Der eigentliche Zugbetrieb läuft ohne Zuschüsse und muss aus den Fahrgeldeinnahmen finanziert werden. Im Gegensatz zu anderen Bundesländern ist es im „Bahnland Bayern“ nämlich im Allgemeinen nicht üblich, dass Kommunen, Kreise oder das Land Freizeitverkehre auf der Schiene bestellen.

Oben: Nur einmal überquert die Ilztalbahnhof ihren namensgebenden Fluss auf der 70 m langen Ilzbrücke.



Ein grenzüberschreitendes Verkehrskonzept

Erklärtes Ziel der Ilztalbahn ist es, dem eisenbahntechnisch „entwöhnten“ unteren Bayerischen Wald die Vorzüge des modernen SPNV aufzuzeigen. Im Freizeitverkehr an den Wochenenden kommen daher bewusst in der Regel moderne und barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz.

Das grundlegende Angebot ist seit 2011 unverändert: Die Züge fahren jedes Wochenende und an allen Feiertagen von Anfang Mai bis Mitte Oktober. Der Fahrplan wurde allerdings mehrmals optimiert und an die Nachfrage angepasst:

- 2011 bis 2013: Vier Zugpaare im Einzugsbetrieb (erstes Zugpaar nur bis/ab Waldkirchen mit Buszu- und -abbringer)
- 2014 bis 2017: Nach Ertüchtigung der Strecke erweiterter Fahrplan mit sechs Zugpaaren im Zweizugsbetrieb
- 2018 bis 2021: Leicht angepasstes Fahrplankon-

zept mit Neben- und Hauptsaison; in der Nebensaison Einzugsbetrieb mit vier Zugpaaren, in der Hauptsaison (bayerische Sommerferien von Ende Juli bis Anfang September) Zweizugsbetrieb mit sechs Zugpaaren

Die Ilztalbahn zählt wohl zu einem der ambitioniertesten Bahnprojekte auf ehrenamtlicher Basis. Seit der Reaktivierung wurde auf der Strecke eine Laufleistung von über 300.000 Kilometern erbracht, die sich sowohl aus Fahrten im Personen- und Güterverkehr als auch aus Fahrten zur Streckeninstandhaltung aggregiert.

Die Fahrzeit zwischen Passau und Freyung beträgt auf der kurvenreichen Strecke zwischen



Thomas Schempf ist seit 2006 Geschäftsführer der Ilztalbahn GmbH. Der in Grafenau in Württemberg aufgewachsene Schwabe wohnt seit 1985 im Nürnberger Land und ist seit 1998 Professor für Betriebswirtschaft an der SRH Hochschule – The Mobile University mit Sitz in Riedlingen.



Den Regelverkehr auf der Ilztalbahn bestreiten Triebwagen der Baureihe 650 („RegioShuttle“). Im Spätsommer 2016 hat der VT 24 der Waldbahn den Endbahnhof Freyung erreicht. Die Koffer am Bahnsteig zeigen, dass die Ilztalbahn auch eine wichtige Rolle als Zubringer für den Urlaub im Bayerischen Wald spielt.

1:15 (ohne Zugkreuzung) und 1:20 Stunden (mit Zugkreuzung) für 49,5 Kilometer, wobei insbesondere im Abschnitt Waldkirchen – Freyung zahlreiche nicht technisch gesicherte Bahnübergänge die Fahrzeit verlängern. Für den Freizeitverkehr sind diese Fahrzeiten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h allerdings völlig ausreichend.

Die Herausforderung der Fahrplangestaltung einer auf den Freizeitverkehr ausgelegten Strecke wie der Ilztalbahn besteht darin, die Abfahrten zu den optimalen Ausflugszeiten anzubieten, wobei die Hinfahrt für einen Großteil der Fahrgäste möglichst zwischen 9 und 11 und die Rückfahrt zwischen 14 und 17 Uhr liegen sollte. Die Züge in Tagesrandlage sind meist nur schwach ausgelastet und werden vor allem von Reisenden mit „größeren“ Ausflugsplänen, z. B. nach Tschechien, genutzt. Ähnlich sieht es bei Fahrten im „Mittagsloch“ aus. Auslastungsabhängige Fahrpreise (als Yield-Management analog zu den Sparpreisen im Fernverkehr der Bahn) scheitern an der dann zu großen Komplexität des Tarifsystems. Damit steht die Ilztalbahn vor den gleichen Problemen wie der gesamte SPNV, wo eine Auslastungssteuerung in begrenztem Rahmen durch die 9-Uhr-Regelung der Ländertickets vorgenommen wird.

Auf der Ilztalbahn gilt ein entfernungsabhängiger Haustarif. Die einfache Fahrt auf der Gesamtstrecke kostet 12 EUR. Lediglich im Landkreis Freyung-Grafenau (zwischen den Bahnhöfen Röhrnbach und Freyung) werden die Gästekarte GUTi (Gästeservice-Umwelt-Ticket), das Bayerwaldticket (eine Tageskarte insbesondere für Igelbusse und Waldbahn) und das Bayernticket

anerkannt, wobei die Ilztalbahn für das Bayernticket keine Ausgleichzahlungen erhält. Die gestiegenen Dieselpreise machten eine Fahrpreiserhöhung des seit 2014 stabilen Tarifs für die Saison 2022 erforderlich.

Zwei Buslinien erweitern den Einzugsbereich der Ilztalbahn und stellen die Verknüpfung zwischen Waldkirchen und dem tschechischen Grenzbahnhof Nové Údolí sowie zwischen Freyung und dem Nationalparkzentrum in Neuschönau (bis 2021 weiter zum Freilichtmuseum in Finsterau) her. Die Fahrzeiten der Busse sind auf die Züge der Ilztalbahn ausgerichtet.

Die Verbindung zur Grenze ermöglicht grenzüberschreitende Fahrten im Donau-Moldau-Verbund, der auf einer gegenseitigen Anerkennung der Fahrkarten beruht. Einst mit der tschechischen Staatsbahn ČD ausgehandelt, läuft die Kooperation heute mit dem Betreiber des südböhmischen Bahnnetzes GW Train Regio weiter. Ilztalbahn-Reisende erhalten mit dem Donau-Moldau-Ticket eine grenzüberschreitende Fahrkarte, die zwischen Passau, Freyung und České Budějovice (Budweis) für eine Hin- und Rückfahrt innerhalb von zwei Tagen gilt. Im Gegenzug wird das tschechische Fahrkartenpendant, das Tagesticket von GW Train Regio, in der Ilztalbahn anerkannt.

Der spurtstarke RegioShuttle der Baureihe 650 stellt das ideale Fahrzeug für kurven- und steigungsreiche Nebenbahnen wie die Ilztalbahn



Friedrich Papke aus Passau hat an der TU Dresden Verkehrsingenieurwesen studiert und arbeitet als Verkehrsplaner in Kassel. Seit 2013 betreut er das Marketing der Ilztalbahn und kümmert sich um die Fahrpläne.

dar. In den Sommerferien konnten meist Triebwagen der Agilis Verkehrsgesellschaft in Passau stationiert werden, während an den übrigen Wochenenden RegioShuttle der Waldbahn aus Zwiesel bzw. Plattling nach Passau überführt werden müssen. Dabei profitiert die Ilztalbahn davon, dass die im Schülerverkehr benötigten Triebwagen in den Ferien und am Wochenende für Freizeitverkehre zur Verfügung stehen. Ausnahmen bilden die Saison 2014, als zwei Desiro (Baureihe 642) der Vogtlandbahn zum Einsatz kamen, und die regelmäßigen historischen Fahrtage mit Schienenbussen (VT 98) der Passauer Eisenbahnfreunde (PEF) etwa an Wochenfeiertagen.



Zehn Jahre erfolgreicher Freizeitverkehr

Inzwischen kann die Ilztalbahn auf die Erfahrung aus über zehn Jahren zurückblicken. In dieser Zeit haben sich die Fahrgastzahlen nach Abklingen der „Anfangseuphorie“ stabilisiert, wobei die Nachfrage im Freizeitverkehr naturgemäß stark von äußeren Einflüssen, insbesondere dem Wetter, abhängt. Die Fahrgäste der Ilztalbahn setzen sich etwa zur Hälfte aus „einheimischen“ Gästen und zur anderen Hälfte aus Touristen zusammen. Dabei sind die Verkehrsströme im Durchschnitt fast ausgewogen, sprich es beginnen etwa gleich viele Fahrgäste den Ausflug in Freyung bzw. Waldkirchen wie in Passau. Es ist hierbei schwer,

die Fahrgäste von Ausflugszielen „abseits der Strecke“ zu überzeugen. Offenbar ist die Eisenbahn selbst immer noch das beliebteste Reiseziel. So nutzen verhältnismäßig wenige Fahrgäste die Anschlussbusse, während nicht wenige nach der Hinfahrt direkt die Rückfahrt antreten. Als meist genutzte Ausflugsziele haben sich die Städte Passau und Freyung sowie die Wanderziele im Ilztal etabliert.

Als Reaktion auf den anfänglichen „Zwist“ zwischen Bahn und Rad haben der VCD und der ADFC zusammen mit der Ilztalbahn ein bahnbegleitendes Radroutennetz nach dem Motto „bergauf mit der Bahn, bergab mit dem Rad“ entwickelt. Die Zahl der Reisenden mit Fahrrad

Kurz vor Fischhaus verläuft die Ilztalbahn direkt entlang der Ilz. An einzelnen Fahrtagen kommt der Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde zum Einsatz, hier als zweiteilige Garnitur VT98 + VS98.
Foto: Tobias Leuchtnert

hat sich positiv entwickelt, soweit sogar, dass bei einzelnen Abfahrten Kapazitätsprobleme bestehen. Auffallend ist dabei der hohe und immer weiter steigende Anteil der transportierten E-Fahrräder. Zur Entlastung der Züge plant die Ilztalbahn Kooperationen mit ortsansässigen Fahrradhändlern zum Fahrradverleih.

Gute Erfahrungen hat die Ilztalbahn mit der Veröffentlichung der Fahrpläne nicht nur in HAFAS, sondern auch im offenen GTFS-Format gemacht. Damit wird das Angebot für einen breiteren, nicht unbedingt ÖV-affinen Nutzerkreis z. B. auf Google Maps geöffnet. Ohne entsprechende kostspielige Programme ist die Datenkonvertierung aber mit viel Handarbeit verbunden.

Güterverkehr

Das für die Reaktivierung durch die Ilztalbahn GmbH aufgestellte Geschäftsmodell besteht aus drei Stufen: Stufe 1 stellt den bereits etablierten Freizeitverkehr dar, darauf aufbauend Stufe 2 die Nutzung der Strecke im Güterver-



Seit 2016 sind die Bahnhöfe der Ilztalbahn mit einheitlichen Informationstafeln und wie hier in Kalteneck auch mit Fahrgastunterständen ausgestattet.

kehr, während Stufe 3 langfristig den regulären SPNV zum Ziel hat.

Die schweren Stürme im Sommer 2017 bescherten der Ilztalbahn ein kurzfristiges Aufleben der Langholztransporte. Hierfür wurde die Laderampe im Bahnhof Waldkirchen reaktiviert. Über mehrere Wochen wurde so die parallel zur Ilztalbahn verlaufende Bundesstraße B12 von hunderten LKW-Fahrten entlastet. Auch wenn diese Verkehre nicht dauerhaft gesichert werden konnten, waren doch die Machbarkeit und der Nutzen der erhaltenen öffentlichen Infrastruktur bewiesen.

Neben dem Transport des in der Region reichlich vorhandenen Holzes sieht die Ilztalbahn auch Potenziale im Transport von Fahrzeugen für die Firma Knaus Tabbert in Jandelsbrunn, einen der größten Hersteller für Wohnwagen und Wohnmobile. Ohne die (zuletzt immer einmal wieder vor Ort diskutierte) Reaktivierung bzw. den auf der heute als Radweg genutzten Trasse nötigen Neubau des Streckenabschnittes Waldkirchen – Jandelsbrunn muss die „letzte bzw. erste Meile“ hier allerdings auf der Straße zurückgelegt werden.

Es bleibt zu hoffen, dass das politische Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch durch geeignete Maßnahmen unterstützt wird, sei es durch die Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs oder durch gesetzliche Vorgaben. Ein gutes Beispiel zur konkreten Umsetzung findet man in Österreich, wo eine Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes den Straßentransport von Abfällen über Strecken von mehr als 100 Kilometern zwingend auf die Schiene verlagern soll.



Erhalt der Infrastruktur

Die Ilztalbahn GmbH ist kein Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern wickelt diese Funktionen über einen Kooperationsvertrag mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) ab. Auch die Streckeninfrastruktur befindet sich nicht im Eigentum der Ilztalbahn GmbH, sondern wurde über einen langfristigen Pachtvertrag von der DB Netz AG übernommen. In der Verantwortung der Ilztalbahn GmbH liegt aber die Instandhaltung der Infrastruktur. Diese erfolgt, soweit möglich, mit ehrenamtlichen Kräften. Hierfür befindet sich ein begrenzter Park an Arbeitsfahrzeugen im Besitz der Ilztalbahn: ein Klv 54 mit Anhänger Kla 1 und ein Zweiwegebagger.

Die Palette der ausgeführten Arbeiten reicht dabei vom Grünschnitt über Gleisbauarbeiten und die Pflege des Unterbaus (Durchlässe, Erdbauwerke, Ingenieurbauwerke) bis zur regelmäßigen Prüfung und Dokumentation der technischen und baulichen Einrichtungen. Für größere Arbeiten und vorgeschriebene Inspektionen müssen, wie erwähnt, auch Fremdfirmen beauftragt werden.

Hinter Röhrnbach verlässt die Ilztalbahn das Tal des Osterbachs, einem Zufluss der Ilz. Unterhalb des Dorfs Hauzenberg (nicht zu verwechseln mit der Stadt Hauzenberg an der Granitbahn) öffnet sich der Blick bis zum charakteristischen Gipfel des Dreisessels am Dreiländereck Deutschland-Tschechien-Österreich.
Foto: Tobias Leuchtner

Hangrutsche und andere Betriebseinschränkungen

In den letzten zehn Jahren wurde die Ilztalbahn nicht von kleineren und größeren Katastrophen verschont, wobei jedes der Ereignisse für sich genommen schon das Ende der Ilztalbahn-Initiative hätte bedeuten können.

Ein Hangrutsch oberhalb der Bundesstraße 85 in Passau als unmittelbare Folge des Katastrophenhochwassers unterbrach 2013 die Strecke. Über mehrere Wochenenden musste der auf der Ilztalbahn „eingesperrte“ einteilige PEF-Schienenbus in Kombination mit Schienenersatzverkehr zwischen Passau und Fischhaus den Verkehr aufrechterhalten. Die erforderliche umfangreiche Hangstabilisierung konnte größtenteils aus Mitteln der Hochwassersanierung finanziert werden. Noch größere Einschränkungen und eine Verschiebung des Saisonstarts um fast drei Monate zog ein Murenabgang unterhalb der Zahnradfabrik Passau an Ostern 2017 nach sich. Die erforderlichen Sanierungskosten von fast 250.000 EUR wurden sogar mit einem einmaligen Zuschuss der Stadt Passau in Höhe von 50.000 EUR unterstützt.

Anders als die hohe Anzahl der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ) gerade im oberen Streckenabschnitt der Ilztalbahn vermuten lässt, kam es seit der Reaktivierung erst zu zwei BÜ-Unfällen, beide glücklicherweise ohne Personenschäden. Es ist als kurioser Zufall anzusehen, dass sich beide Unfälle im Bahnhof Kalteneck ereignet haben, wo sowohl im nördlichen wie auch im südlichen Bahnhofskopf ein BÜ direkt vor einer Weiche liegt, die jeweils den Triebwagen zur Entgleisung brachte.

2020 und 2021 waren es die Folgen der coronabedingten Einschränkungen, die den Saisonstart der Ilztalbahn verzögerten. Entscheidend ist hier die Frage, ob sich die Nachfrage im Freizeitverkehr wieder dauerhaft erholen kann.

Im Sommer 2021 folgte dann mit einem Brückenanfahrtschaden kurz vor Waldkirchen die bis dato längste Unterbrechung der reaktivierten Ilztalbahn. Die Saison 2021 konnte nur mit einem Ersatzkonzept (allerdings mit mehr Fahrten zwischen Passau und Röhrnbach) und Schienenersatzverkehr ab Röhrnbach bestritten werden. Die Klärung des Versicherungsfalles, die Beauftragung einer Fachfirma und zuletzt die wegen einer fehlenden Umleitungsstrecke untersagte Straßensperrung erforderten auch im Jahr 2022 eine monatelange Sperrung der Strecke und eine mehrmalige Verschiebung des Saisonstarts auf den 4. Juni.



Der Arbeitstag der ehrenamtlichen Ilztalbahn-Aktiven beginnt früh am Morgen. Gegen 7 Uhr steht das Waldbahnshuttle bereit um an den Bahnsteig zu rangieren und die ersten Fahrgäste nach Freyung zu bringen.
Foto: Gabriel Knopff





Streckenreaktivierungen in Bayern: Ein Kampf gegen Windmühlen

Die Ilztalbahn GmbH konnte die Reaktivierung damals gegen den Widerstand von Politik und Verwaltung durchsetzen. Es drängt sich der Verdacht auf, dass manche der Verantwortlichen die Niederlage nicht verwunden haben. Und so ähneln die Bemühungen um eine Reaktivierung der Ilztalbahn im SPNV einem Kampf gegen Windmühlen.

Auf lokaler Ebene überwiegt dabei die Angst vor Veränderungen am Status Quo. Ein SPNV auf der Ilztalbahn, so die allgemeine Meinung vor Ort, könnte den Schülerverkehr als zentrale Säule der ÖPNV-Finanzierung und damit die Besitzstände der lokalen Busunternehmen gefährden. Seit sechs Jahren wehrt sich der Landkreis Passau daher erfolgreich gegen jede Analyse der möglichen Potenziale der Ilztalbahn. Grundsätzliche positive Signale der anderen „Streckenanbieter“ Landkreis Freyung-Grafenau und Stadt Passau scheitern

am Veto des Landkreises Passau. Gleichzeitig muss anerkannt werden, dass sich der regionale Busverkehr in den letzten Jahren deutlich verbessert hat. Neue Linienkonzepte, ein Schnellbus parallel zur Ilztalbahn und überhaupt ein nutzbares Angebot an Wochenenden sind sicher zu einem Teil auch der Initiative der Ilztalbahn zu verdanken. Gleichzeitig fehlt aber weiterhin ein landkreisübergreifender Verkehrsverbund, und eigentliche Standards wie Barrierefreiheit oder Fahrgastinformationen in Echtzeit sind noch die Ausnahme.

Auf Landesebene hat der Freistaat Bayern feste Reaktivierungskriterien aufgestellt, die ein Potenzial von durchschnittlich 1.000 Fahrgastkilometern je Streckenkilometer („Potenzialanalyse“), die Ertüchtigung der Infrastruktur ohne staatliche Zuschüsse sowie Trassenpreise auf DB-Netz-Niveau umfassen. Zusätzlich wird die Bereitschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (in der Regel sind das die Landkreise) zur Anpassung des Busnetzes an die Bahn vorausgesetzt. Es ist diese Bereitschaft, die der Landkreis Pas-



sau mit seinem Veto blockiert. Der daraus resultierende Teufelskreis sei nur kurz beschrieben: Der Landkreis Passau blockiert aus Angst vor Veränderungen am Busnetz die Potenzialanalyse, die Auskunft über den Umfang und die möglicherweise positiven Auswirkungen dieser Veränderung geben könnte. Trotz zahlreicher Vermittlungsversuche auf allen Ebenen ist eine Lösung immer noch nicht in Sicht.

Inzwischen gibt es allerdings Anzeichen für eine Überarbeitung der oben genannten Reaktivierungskriterien (siehe Bahn-Report 2/2022) durch das bayerische Verkehrsministerium. Dabei werden zwei langjährige Forderungen, welche die Ilztalbahn gemeinsam mit anderen bayerischen nichtbundeseigenen (NE) Bahnen aufgestellt hat, erfüllt: Endlich soll es eine Förderung von Ersatzinvestitionen in die NE-Infrastruktur geben, und auch touristische Verkehre sollen finanziert werden. Vom „1.000er-Kriterium“ soll aber nur abgewichen werden, wenn sich die Gebietskörperschaften an den Betriebskosten beteiligen.

Am Ende muss der Freistaat Bayern initiativ tätig werden und eine landesweite Untersuchung aller möglichen Reaktivierungskandidaten anstoßen. Schließlich ist die Aufgabe, in ganz Bayern gleichwertige Lebensverhältnisse herzustellen, quasi schon in der Landesverfassung festgeschrieben. Hierbei ist nach nachvollziehbaren und praxisnahen Kriterien festzulegen, ob eine Strecke ausreichend Potenzial für einen regelmäßigen SPNV hat oder ob zur Sicherung der Infrastruktur und zur Stärkung der Region touristische Verkehre bestellt werden können.

Oben: Dank des Engagements von Förderverein Ilztalbahn e. V. und Ilztalbahn GmbH konnte der Bahnanschluss der Stadt Freyung erhalten werden und nun für Zubringerverkehre zur Gartenschau genutzt werden.



Ein Blick in die Zukunft der Ilztalbahn

Von Mai bis Oktober 2023 wird die Stadt Freyung die Bayerische Landesgartenschau ausrichten. Bereits bei der Landesgartenschau 2019 in Wassertrüdingen konnten positive Erfahrungen mit der Schienenanbindung auf der für den Wochenendverkehr reaktivierten Hesselbergbahn Nördlingen – Gunzenhausen gesammelt werden. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen der Ilztalbahn GmbH und der Gartenschau-gesellschaft zur Finanzierung eines verdichteten Angebots zur Gartenschau. Ziel für das Jahr 2023 ist ein Zweizugbetrieb mit einem attraktiven Fahrplankonzept an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sowie an einzelnen Wochentagen. Ideen einer Durchbindung von Zügen aus Nürnberg oder München nach Freyung konnten bislang mangels politischer Unterstützung nicht weiterverfolgt werden. Das fortschrittliche Verkehrskonzept der Gartenschau Freyung sieht einen abgesetzten Großparkplatz vor (private PKW sind in der Zufahrt zum Gartenschau-gelände nicht erlaubt), der mit einem Shuttlebus angebunden wird. Dieser Shuttlebus soll auch über den Bahnhof verkehren und den Ilztalbahn-Fahrgästen eine Alternative zum direkten Fußweg von etwa 1,2 Kilometern zum Gartenschau-gelände bieten.

Noch bis 2026 läuft die Zweckbindung der EU-Fördermittel von 2011 und damit die Verpflichtung der Ilztalbahn GmbH, einen grenz-





Der Esslinger Triebwagen VT07 der „Wanderbahn im Regental“ zu Besuch auf der Ilztalbahn im Rahmen einer Vereins-Sonderfahrt am 31.10.2021. An dem soeben passierten Haltepunkt Neuhausmühle gab es bis 2019 die Möglichkeit, im Rahmen des unter Ilztalbahn-Fahrgästen bekannten „Brothalthes“ direkt in der Backstube ein Bauernbrot zu erwerben. Foto: Gerhard Bauer

überschreitenden Freizeitverkehr durchzuführen. Die Bewältigung dieser Aufgabe, auch über das Jahr 2026 hinaus, hat die erste Priorität in den Planungen der Ilztalbahn GmbH. Und natürlich soll das Angebot bis dahin durch die weitere touristische Vernetzung und die Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltepunkte weiter verbessert werden.

Für das langfristige Ziel eines regulären SPNV-Angebotes hat die Ilztalbahn Skizzen eines Regio-S-Bahn-Netzes für Passau vorgestellt. Die Durchbindung der Ilztalbahn auf die Strecke der Granitbahn (Passau Hbf – Hauzenberg bzw. Obernzell) bietet die Chance, zahlreiche Aufkommensschwerpunkte im Stadtgebiet Passau umsteigefrei erreichen zu können. Weitere Liniendurchbindungen würden ein grenzüberschreitendes Netz über den Innkreis hinaus bis an die österreichischen Alpen und nach Tschechien ermöglichen.

Ein weiteres langfristiges Projekt ist der schon oben erwähnte Wiederaufbau der Strecke von Waldkirchen über Jandelsbrunn nach Nové Údolí in Tschechien, wo wieder Zuganschluss

besteht. Die Trasse ist heute ein Radweg; an wenigen Stellen ist der alte Bahndamm sogar überbaut, was – auch mit Blick auf die zu erzielenden Reisezeiten – abschnittsweise eine aufwändige Neutrassierung erfordern würde. Möglich wären dann durchgehende Züge von Passau über Waldkirchen, Český Krumlov (Krumau) nach České Budějovice (Budweis). Auch wenn die Chance auf EU-Förderung besteht, ist unter den heutigen politischen Rahmenbedingungen an eine Realisierung noch nicht einmal zu denken.

Es bleibt das Ziel der Ilztalbahn, die wertvolle Eisenbahninfrastruktur zu erhalten und vor dem Abbau zu bewahren. Dies kann auf Dauer nicht ehrenamtlich und aus privaten Mitteln erfolgen, weshalb dem Bund und den Ländern die Aufgabe einer zielgerichteten Förderung von Nebenstrecken, sei es durch die Bestellung von Verkehren, durch anteilige Finanzierung der Infrastruktur oder durch Anreize bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene, zukommt.

Keine Anerkennung in der Ilztalbahn

Das 9-Euro-Ticket-Drama im Ilztal

Endlich – müssen wir leider aus Sicht der Ilztalbahn sagen – ist das 9-Euro-Ticket Geschichte. Dabei bewerten wir das Aktionsangebot insgesamt als positiv. Die Auswirkungen auf unseren Freizeitverkehr waren jedoch deutlich zu spüren.

Zunächst einmal muss festgehalten werden, dass das 9-Euro-Ticket eine Revolution im Tarifsystem des Nahverkehrs dargestellt hat. Eine einheitliche Fahrkarte zu diesem Preis mit einem so großen Geltungsbereich hat es in Deutschland noch nie gegeben. Zum ersten Mal überhaupt war es z. B. möglich, mit einer durchgehenden Fahrkarte von Freyung (Bus 100) nach Passau Kohlbruck (Umstieg in den Stadtbus) zu fahren. Oder zum Tagesausflug nach München inklusive Bus, Tram, U- und S-Bahn.

Der Fahrkartenverkauf ist in der Ilztalbahn immer noch Handarbeit. Nicht immer einfach im schwankenden Zug für unsere Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter, aber unabhängig von Softwareupdates und Akkuladeproblemen.

Oder eben mit Nahverkehrszügen von Passau in 16 Stunden nach Westerland (Sylt). Kein Wunder, dass Rekordverkaufszahlen gemeldet wurden. Auf der einen Seite gab es punktuell überfüllte Züge gerade im Freizeitverkehr, auf der anderen Seite aber endlich ein Ende des Tarifdurcheinanders im deutschen Nahverkehr.

Durch die Anerkennung des 9-Euro-Tickets entstanden bei den Verkehrsunternehmen

deutliche Einnahmehausfälle. Diese gleicht der Bund als Initiator mit insgesamt 2,5 Milliarden Euro in Form von zusätzlichen Regionalisierungsmitteln aus. Das Geld fließt zunächst nach einem Verteilungsschlüssel an die Länder, die wiederum die Gelder an die Aufgabenträger des Schienenverkehrs (in Bayern die Bayerische Eisenbahngesellschaft) und des Busverkehrs (in Bayern in der Regel die Landkreise und kreisfreien Städte) weitergeben.



Das Problem ist, dass die Ilztalbahn keinen Aufgabenträger hat. Weder die Landkreise bzw. die Stadt Passau, noch der Freistaat wollen offensichtlich, dass im Ilztal ein Zug fährt. Deshalb fährt die Ilztalbahn GmbH seit zwölf Jahren ehrenamtlich und privat finanziert. Und so gab es keinerlei Zuschüsse oder Ausgleichszahlungen für die Anerkennung des 9-Euro-Tickets.



Hätten wir das 9-Euro-Ticket aus eigenen Stücken anerkannt, hätte die Fahrt mit der Ilztalbahn plötzlich nur noch einen Bruchteil gekostet. Schon die einfache Fahrt von Passau nach Waldkirchen ist in unserem Tarif teurer, während das 9-Euro-Ticket gleich den restlichen Monat in ganz Deutschland gegolten hätte. Die Folge wären (neben gravierenden Einnahmeausfällen natürlich) höhere Fahrgastzahlen gewesen, was zunächst gut klingt, allerdings an vielen Wochenenden einen zweiten Triebwagen erfordert und damit deutlich höhere Betriebskosten nach sich gezogen hätte. Mit einem entsprechenden Zuschuss und einer Kompensation der Einnahmeausfälle wäre das aber kein Problem gewesen.

Natürlich hatte die Nicht-Anerkennung Auswirkungen auf unsere Fahrgastzahlen, die alleine durch das 9-Euro-Ticket sicher um mehr als 20 % zurückgegangen sind. Und das bei steigenden Treibstoffpreisen.

Am Ende rächt sich die Verkehrspolitik des Freistaats, der jede Finanzierung von Freizeitverkehren ablehnt. In anderen Bundesländern wurde das 9-Euro-Ticket selbstverständlich auch von Freizeitbahnen anerkannt, so z. B. auf der Harzer Schmalspurbahn, auf den sächsischen Dampfbahnen oder der Räuberbahn in Baden-Württemberg. In Bayern blieben dagegen Freizeitbahnen wie die Ilztalbahn, die Chiemgauer Lokalbahn, die Mainschleifenbahn oder das Röhnzüge außen vor.

Es bleibt zu hoffen, dass sich Bundes- und Landespolitik auf ein vernünftiges Nachfolgeangebot einigen, das sich nicht nur an Vielfahrer (Monats- oder Jahreskarten), sondern auch an Gelegenheitsnutzer (Einfache Fahrt oder Tageskarte) richten sollte.

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass sich die Tarifhoheit der Verkehrsverbünde leicht beschneiden lässt und dass ein deutschlandweit gültiger Tarif ohne weiteres möglich ist. Vielleicht dann irgendwann auch in der Ilztalbahn?



Unterstützung gesucht!



Seit mittlerweile über zehn Jahren bringen wir jedes Wochenende hunderte Fahrgäste zu den schönsten Ausflugszielen im Bayerischen Wald. Für unsere ehrenamtlich betriebene Bürgerbahn suchen wir **Dich**:

- Als **Zugbegleiter/in** verkaufst Du unseren Fahrgästen den passenden Fahrschein, gibst Tipps zu Ausflügen zwischen Donau, Ilz und Moldau und vertrittst das Projekt Ilztalbahn nach außen.
- Als **Bahnhoofdienst** sicherst Du den Bahnübergang in Waldkirchen mit der handbedienten Kurbelschranke und gibst Auskünfte zur Ilztalbahn am Infotelefon.
- Als **Bahnhoofsdate/in** statest Du Deinen Bahnhof mit aktuellen Infomaterialien und Schildern aus, hältst in sauber und bringst Hinweise zu aktuellen Fahrplanänderungen und Störungen an.
- Als **Anpacker/in** bei der Infrastruktur hilfst Du bei der Instandhaltung des Ober- und Unterbaus, übernimmst den Freischnitt links und rechts der Gleise und verantwortest die Überwachung und Dokumentation der Infrastruktur.

Wir bieten:

- Ein Ehrenamt das Spaß macht und tolle Kolleg/innen.
- Schnuppertage zum Einstieg und umfassende Einarbeitung.
- Mitarbeit an einem Projekt, das die Region wirklich bewegt.

Kontakt:

Mail: mitmachen@ilztalbahn.eu | **Web:** ilztalbahn.eu/mitmachen | **Telefon:** 08581 9897 136

In eigener Sache:
Wir suchen Nachwuchs!

So entsteht der neue Ilztalbahn-Fahrplan

Den Fahrplan der Ilztalbahn finden Sie ganz selbstverständlich im Flyer, in der Fahrplanauskunft der Bahn, im Bayernfahrplan, auf Google Maps, im Online-Kursbuch und in vielen weiteren Quellen. Doch wie entsteht eigentlich so ein Fahrplan? Wir haben einen alten Blogbeitrag aufgewärmt und aktualisiert. Der Erstellungsprozess ist am Beispiel des Fahrplans 2023 chronologisch aufbereitet.

Herbst 2021: Richtig, 2021! Die Fahrplanerstellung beginnt bereits eineinhalb Jahre vor Saisonstart mit den ersten Ideen, Überlegungen und Konzepten. Die vergangene Saison wird analysiert. Was hat gut funktioniert? Was muss verbessert werden? Wie erreichen wir noch mehr Fahrgäste? Wie sollen die Anschlussbusse verkehren? An welchen Wochenenden und Feiertagen fährt die Ilztalbahn? Aber auch: Was können wir ehrenamtlich und finanziell leisten? Bis zum Jahreswechsel stehen die ersten groben Konzepte fest.

März 2022: Nun beginnt die eigentliche Planungsphase. Wir bewegen uns in einem komplexen Netz mit zahlreichen Anschlussbeziehungen und Randbedingungen: In Passau müssen wir die Züge von DB und ÖBB abwarten, in Waldkirchen und Freyung warten die Anschlussbusse. Die Strecke der Ilztalbahn ist eingleisig, wir können nur in Kalteneck und Waldkirchen kreuzen. An den Endbahnhöfen muss genügend Pause eingeplant werden. Jetzt entsteht der erste detaillierte Fahrplan.

April 2022: Trassenanmeldung. Die Ilztalbahn fährt die ersten Kilometer auf der Hauptstrecke der Deutschen Bahn. Dort müssen wir, wie alle anderen Züge auch, eine Trasse (quasi einen „Slot“) reservieren. Und da der Fahrplan europaweit gilt, benötigen die Bahn-

verwaltungen entsprechend viel Zeit für die Abstimmung. Wir als Ilztalbahn melden über unser Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Rhein-Sieg-Eisenbahn, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten unserer Züge für die drei Betriebsstellen Passau Hbf, Passau Güterbahnhof und Passau DB-Grenze an. Würden wir nicht rechtzeitig anmelden, kommen wir nicht in den sogenannten Jahresfahrplan sondern müssten die Trassen immer kurzfristig bestellen (wie es z. B. bei Sonderfahrten nötig ist). Einheitliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind so allerdings nicht mehr garantiert.



Die Kunst der Fahrplangestaltung zeigt sich bei der Zugkreuzung. Die beiden Züge sollten möglichst gleichzeitig eintreffen, damit keine langen Wartezeiten entstehen.

Sommer 2022: Trassenrückmeldung und -bestätigung. Wir bekommen die finalen Fahrzeiten für das DB-Teilstück zurückgemeldet. Oft gibt es hier Abweichungen von wenigen Minuten zur eigentlichen Bestellung – schließlich fahren wir nicht alleine auf den Gleisen. Sollte

es hier zu große Abweichungen geben, könnten einzelne Trassen auch erneut verhandelt werden. Außerdem beginnt die Planung der Anschlussbusse. Basierend auf den Ilztalbahn-Fahrzeiten wird ein erster Fahr- und Umlaufplan erstellt, damit die Busse immer rechtzeitig am Bahnhof stehen.

September 2022: Jetzt beginnt die Feinplanung. Basierend auf den Trassen wird der Fahrplan nochmals minutengenau analysiert. Stimmen die Fahr- und Kreuzungszeiten? Passen die Anschlüsse? Gibt es genügend Umsteigezeit? Hat der Fahrplan genügend Puffer? Werden alle Pausen eingehalten? Hier fließt auch die Erfahrung aus der laufenden Saison ein. Gegebenenfalls gibt es hier nochmal geringfügige Verschiebungen. Danach kann der Buchfahrplan, also die betriebliche Unterlage der Lokführer erstellt werden. Die Fahrpläne der Anschlussbusse müssen mit dem Landkreis Freyung-Grafenau abgestimmt werden, der die Bestellung und weitere Beauftragung übernimmt. Hierfür benötigen wir auch die jetzt feststehenden Fahrzeiten unserer tschechischen Partner.

November 2022: Kurz nach Abschluss der vorhergehenden Saison traut sich der neue Fahrplan erstmals an die Öffentlichkeit. Jetzt muss aus den Excel-Tabellen ein gut lesbarer Fahrplan gestaltet werden: Aber wie lassen sich die Verkehrstage und Fahrzeiten übersichtlich darstellen? Wie werden die Abfahrten auf der Homepage bestmöglich angezeigt? Gleichzeitig werden die Fahrplandaten zur Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft an die DB übermittelt und ein GTFS-Fahrplan für Google Maps erstellt. Auch können wir die ersten Flyer und Plakate drucken, allerdings noch ohne Anschlussbusfahrplan.

Im Gegensatz zu den zehn Jahren davor wurde das Fahrplankonzept der Anschlussbusse durch den Landkreis Freyung-Grafenau für 2022 überarbeitet. Das neue Angebot sieht eine Integration der Buslinien 605 und 606 in das Igelbusnetz vor.

Den Verbesserungen im Fahrzeugeinsatz (es ist der Einsatz von Niederflurbussen mit Fahrradbeförderung vorgesehen) stehen Verschlechterungen im grenzüberschreitenden Angebot gegenüber, da bewährte Anschlüsse durch den Landkreis nicht berücksichtigt wurden.

Für 2023 hoffen wir auf eine deutliche Verbesserung!

März 2023: Die Anschlussbusfahrpläne müssen von den politischen Gremien im Landkreis Freyung-Grafenau abgesegnet werden. Dann steht dem Druck des Fahrplanflyers nichts mehr im Wege. Mit einer Auflage von über 50.000 Stück sollte man hier jeden Fehler vermeiden. Deshalb warten wir, bis alle Fahrzeiten, Fahrpreise und sonstigen Angaben endgültig bestätigt wurden.

April 2023: Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplantafern, Beginn der Flyerverteilung. Hier suchen wir immer Unterstützung!

Mai 2023: Saisonstart! Die gedruckten Fahrpläne liegen bereit, die Homepage ist gefüttert, die Anzeigetafel am Bahnhof ist programmiert, jetzt darf nur das Zugpersonal für den ersten Zug nicht verschlafen! Sind Sie dabei? Wir wünschen eine gute Fahrt!

Das gezeigte Prozedere wiederholt sich natürlich jedes Jahr, während wir am Fahrplan für 2023 arbeiten, muss der Fahrplan für 2024 auch schon vorbereitet werden. 2025 haben wir auch schon im Hinterkopf. Und so weiter...

Wir danken an dieser Stelle allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung!

Ein Verkehrsverbund für Ostbayern?

Eine der Kernforderungen der Ilztalbahn GmbH ist die Gründung eines Verkehrsverbundes im unteren Bayerischen Wald. Doch was ist ein Verkehrsverbund eigentlich und was bringt er? Wir haben uns in anderen Regionen umgesehen und einige Argumente und Vorteile gesammelt.

Wer heute in München am Hauptbahnhof eine MVV-Tageskarte kauft, kann mit der S-Bahn zum Marienplatz fahren, mit der U-Bahn zur Münchner Freiheit und mit der Tram z.B. nach Schwabing Nord. Die Fahrkarte gilt in allen Verkehrsmitteln, egal welches Verkehrsunternehmen die Linie betreibt. Die Deutsche Bahn (S-Bahn), die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), alle Privatbahnen (Bayerische Oberlandbahn, Meridian, ALEX) und unzählige öffentliche und private Busunternehmen beteiligen sich am MVV. Der Verbund endet, genauso wie die Fahrgastnachfrage, nicht an der Stadtgrenze, sondern integriert zahlreiche Umlandgemeinden, wie z.B. Freising oder Starnberg, die selbst wieder ein eigenes Stadtbusnetz im MVV betreiben.

Aus Fahrgastsicht besteht der Hauptvorteil eines Verkehrsverbundes also aus der Möglichkeit, mit einer Fahrkarte alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können. Darüber hinaus verbessert der Verkehrsverbund aber auch das Marketing und die Außendarstellung des Nahverkehrs. Auf der Seite des MVV finden sich alle Fahrpläne, Liniennetzpläne, Tarife aber auch z.B. Ausflugstipps und Störungsinformationen.

Eine weitere wichtige Aufgabe von Verkehrsverbünden besteht in der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft. In Deutschland wird der Nahverkehr meist ausgeschrieben oder in Konzessionen vergeben. Im Busverkehr sind hier in Bayern die Städte und Landkreise verantwortlich. Im Verkehrsverbund treten die-

se die Aufgabenträgerschaft an den Verbund ab, behalten aber natürlich ihren Einfluss in Grundsatz- und Detailfragen. Der Verkehrsverbund kann dann das Angebot über die Landkreisgrenzen und Verkehrsträger hinweg wesentlich besser planen und organisieren und bündelt die Planungskompetenz.

Wenn wir das Münchner Beispiel vom Anfang auf die Region Passau übertragen, bietet sich folgendes Bild: Wer in Passau z.B. in Kohlbruck in den Stadtbus steigt, kann auch nur eine Fahrkarte für den Stadtbus kaufen. Beim Umstieg am ZOB bzw. Hbf in den Regionalbus muss eine neue Fahrkarte gelöst werden. In umgekehrter Richtung gibt es die Möglichkeit einer reduzierten Anschlussfahrkarte, durchgehende Angebote gibt es nicht. Dabei gibt es in der Region bereits einen Tarifverbund, den Verbundtarif DonauWald (VDW).

Vom Tarifverbund zum Verkehrsverbund

Der VDW ist allerdings kein echter - oder wirklicher - Verkehrsverbund, Er ist lediglich eine Tarifgemeinschaft der Busunternehmen in den beteiligten Landkreisen. Die Aufgabenträgerschaft, also die Verantwortung für die Bestellung des Nahverkehrs, liegt weiterhin vollumfänglich bei den Landkreisen und der Stadt Passau sowie (für den Bahnverkehr) beim Freistaat Bayern (BEG). Und die Passauer Stadtbusse sind gar nicht erst dabei.

Was daraus folgt ist ein Kirchturmdenken: Auf den Passauer Ausfallstraßen verkehren Stadt- und Regionalbusse parallel und ohne sich zu ergänzen – wie denn auch ohne abgestimmten Fahrplan und einheitlichen Tarif. Noch dazu gibt es keinen einheitlichen Verknüpfungspunkt in Passau, die Stadtbusse fahren zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), die Regionalbusse





meist zum Hauptbahnhof. An der Landkreisgrenze werden die meisten Verbindungen gebrochen und zwingen die Fahrgäste zu Umwegen. Ändert der eine Landkreis sein Angebot (wie in den letzten Jahren in Freyung-Grafenau passiert), passt sich der andere Landkreis nicht sofort an. Neue Verbindungen werden eingeführt, jedoch völlig unzureichend vermarktet und beworben.

Ein Flickenteppich, bei dem es am Ende zwei klare Verlierer gibt: Den Fahrgast. Und die Ilztalbahn.

Der Versuch, mit der Ilztalbahn ein hochwertiges, tägliches Bahnangebot in der Region zu etablieren, scheitert seit Jahren an zahlreichen Partikularinteressen. Die Diskussion wird beherrscht von der Angst vor Verschlechterungen im ÖPNV (der durch eine Ilztalbahn im Stundentakt eigentlich nur aufgewertet werden kann). Was würde ein Verkehrsverbund der Region also bringen?

Ein echter Verkehrsverbund würde die gesamte Verantwortung für einen attraktiven, abgestimmten und modernen Nahverkehr übernehmen. Im gesamten Verbundgebiet, im Idealfall in allen niederbayerischen Landkreisen, würde eine zentrale Stelle den Busverkehr landkreis-

übergreifend koordinieren und für Vermarktung, Fahrgastinformation und ein einheitliches Angebot sorgen. Wo heute jeder Landkreis seine eigene Mobilitätszentrale (mit eingeschränkten Öffnungszeiten) unterhält, könnte eine Verbundzentrale durchgehend erreichbar sein und ein optimiertes Rufbus-Konzept für die „letzte Meile“ im ländlichen Raum organisieren. Zahlreiche Systeme und Kompetenzen müssten nur einmal vorgehalten werden, nicht in jedem Landkreis separat.

Die Reaktivierungsbemühungen der Ilztalbahn werden bisher durch ein fehlendes eindeutiges Votum des Landkreises Passau für die Potenzialanalyse blockiert. Die vorgebrachten Argumente, z.B. dass ein Schülerverkehr nach Bahntarif günstiger als der Bus (und damit zu bevorzugen) sei, lassen sich im Verbundtarif sofort entkräften. Das gegenseitige Ausspielen von Bahn und Bus hätte ein Ende.

Die Planungen für einen Verkehrsverbund laufen, kommen jedoch viel zu langsam vorwärts. Alleine die Ausschreibung der Verbundstudie ist schon seit Monaten überfällig.

Die Ilztalbahn ist gerne beim Verkehrsverbund dabei. Sehr geehrte Oberbürgermeister und Landräte, jetzt sind Sie am Zug!

Eine der Kernaufgaben eines Verkehrsverbundes ist die Abstimmung von Bus- und Bahnverkehr. Optimale Umstiege, wie hier in Kassel, sind das Ergebnis.

Vorbilder: Die Strecke Yverdon – St. Croix



Die Schweizer fahren gerne mit dem Zug. Und entsprechend wird auch in die Eisenbahn investiert, pro Kopf fast das Zehnfache der Investitionen in Deutschland. Wie sich das abseits der großen Hauptstrecken oder der touristischen Alpenbahnen auswirkt, kann man beispielsweise an einer kleinen meterspurigen Schmalspurbahn im französischsprachigen Teil der Schweiz beobachten.

Die Strecke Yverdon-les-Bains – Sainte Croix (Chemin de fer Yverdon–Ste-Croix YSteC) startet am Lac de Neuchâtel und führt hinauf in die Berge des Jura. Interessant ist ein Vergleich dieser Strecke mit unserer Ilztalbahn. Zunächst lassen sich nämlich viele Gemeinsamkeiten erkennen:

- **Struktur:** Wie die Ilztalbahn durchfährt auch die YSteC eine dünn besiedelte Region, St. Croix ist als einzige nennenswerte Ortschaft mit etwa 5000 Einwohnern nur etwa so groß wie Röhrnbach. Der Ausgangsort Yverdon-les-Bains ist nur gut halb so groß wie Passau.
- **Tourismus:** Der Schweizer Jura ist eine touristische Gegend, jedoch fernab des Massentourismus. Etwa vergleichbar also mit dem unteren Bayerischen Wald.
- **Strecke:** Im Vergleich zur Ilztalbahn ist die Strecke der YSteC nur etwa halb so lang. Die Fahrzeit für die Gesamtstrecke beträgt bei geringer Höchstgeschwindigkeit, bedingt durch zahlreiche Kurven, etwa 35 Minuten. Das entspricht auch grob der Reisegeschwindigkeit der Ilztalbahn.

Linke Seite: Der Zug wartet in St. Croix auf die Abfahrt.
Man beachte den bereitstehenden Anschlussbus und
den guten Zustand der Infrastruktur.
Rechts: Blick in die kleine aber feine Bahnhofshalle
von Sainte-Croix.



Wenn man nun allerdings die Reise auf der kleinen Bahn beginnt, stößt man auf zahlreiche Unterschiede zwischen der YSteC und der Ilztalbahn die einen Rückschluss auf die Verkehrspolitik dies- und jenseits des Bodensees zulassen:

- Die Strecke ist elektrifiziert, die modernen, barrierefreien und bequemen Triebwagen verkehren ganztägig im Stundentakt, im Berufsverkehr sogar halbstündlich.
- An den Bahnhöfen bestehen Busanschlüsse in alle Richtungen, selbstverständlich sind alle Busse im Tarifverbund mit durchgängigen Fahrkarten nutzbar.
- Am auffälligsten jedoch der Unterschied am Endbahnhof Sainte-Croix: Der Bahnhof Sainte-Croix ist besetzt, es steht eine beheizte Wartehalle mit Sitzgelegenheiten, einem Fahrkartenschalter und einem Kiosk zur Verfügung. Die Bahn- und Busabfahrten werden auf zahlreichen Bildschirmen angekündigt. Vor dem Bahnhof zahlreiche Bushaltestellen wo die Anschlussbusse schon auf den Zug warten.

Wozu der Vergleich? Er zeigt, was der öffentliche Nahverkehr leisten kann, wenn in die Infrastruktur und den Betrieb investiert wird. Die Züge der YSteC sind gut gefüllt, zahlreiche Pendler und Touristen nutzen die kleine Bahn. Die Eisenbahn ist so eine echte Alternative zum Auto und ein Gewinn für die gesamte Region.

Die Ausstattung des Endbahnhofs zeigt, was Fahrgäste - auch im ländlichen Raum - schätzen und benötigen. Das liegt meilenweit entfernt vom Minimalstandard der DB Netz in Deutschland, wo vergleichbare Endbahnhöfe wie z.B. Waldmünchen oder Grafenau bei der Modernisierung sogar um hunderte Meter vom Stadtzentrum wegverlegt werden und als einzigen Komfort ein zugiges, kleines Wartehäuschen bieten.



Für die Zukunft der Ilztalbahn sollten ähnliche Standards wie im schweizer Jura angesetzt werden. So lassen sich die Menschen der Region wieder für den öffentlichen Nahverkehr begeistern. Zahlreiche Förderprogramme machen solche Projekte auch in Bayern finanzierbar.

Oben: Ausfahrt aus dem Endbahnhof, im Hintergrund Sainte-Croix. Rechts: Triebwagen der neuesten Generation im neuen sanierten Kreuzungsbahnhof Vuiteboeuf



Infotelefon: 08581 9897 136
www.ilztalbahn.eu
auskunft@ilztalbahn.eu
www.facebook.com/ilztalbahn

Ilztalbahn - Das Magazin
Ausgabe 2022

Die ehrenamtlichen Aktiven der
Ilztalbahn geben einen Einblick ihre
Arbeit, ihre Ausflugstipps und die
Zukunft der Bahn in der Region.

Kostenloses Exemplar für alle
Fahrgäste, Freunde und Förderer
der Ilztalbahn

