

## „Der Verkehrsminister reißt uns die Gleise vor der Nase raus“

**Aus Angst um die Ilztalbahn, eine der schönsten Bahntrassen Bayerns, kochen im Bayerwald die Gemüter hoch.**



Foto 1 Tunnel bei Voglöd: Abenteuerstrecke für Radler?

Nach 120 Jahren ist beabsichtigt, die Schienen der Ilztalbahn zu entfernen und auf einer der schönsten Bahnstrecken Bayerns einen Radweg zu bauen. In der beschaulichen Idylle des Bayerischen Waldes brodelte es.

Das Loch unter den Schienen kurz vor dem Tunnel in Voglöd ist nicht groß. Aber der kleine Krater an der Kreisgrenze zwischen Passau und Freyung bedeutet einen tiefen Einschnitt in die Infrastruktur der Region. Die Schienen nahe der Wolfsteiner Ohe sind durch Gras und Büsche stark überwuchert. Seit 1982 fahren hier keine

Regionalzüge mehr. Der Güterverkehr von Bundeswehr und der ZF Patriching rollte noch bis vor wenigen Jahren auf der Strecke, zuletzt fuhren noch historische Züge für Eisenbahnfans und Touristen. Dann wurde der Bahndamm 2002 durch starke Regenfälle unterspült.

Am 13. Januar 1886 genehmigt, begann der Bau der Strecke ein Jahr später. Nach fünf Jahren war die knapp 50 km lange und sechs Millionen Reichsmark teure Strecke fertig. Neben der B12 ist die wildromantische Trasse durch das Ilztal und den Bayerischen Wald gegenwärtig die einzige alternative Anbindung zwischen Passau und Freyung. Nun sind die Förderanträge zum Bau des Radwegs eingereicht.

„Worin besteht denn die Logik des jetzigen bayerischen Verkehrsministers? Der fördert im Allgäu den Tourismus mit dem Ausbau des dortigen, veralteten Schienennetzes, und gleichzeitig reißt er uns im Unteren Bayerischen Wald die Gleise vor der Nase raus!“ Die Ausrufezeichen stehen fast sichtbar im Raum, als Schoyerer spricht. Hermann Schoyerer, 51, Mediengestalter aus Freyung, ist einer der Vorstände im Förderverein Ilztalbahn e.V. Der Verein will die Bahnstrecke erhalten. Die Bahnbefürworter befürchten das endgültige Aus für die dringend benötigte Infrastruktur der Region. Bayerns Wirtschaftsminister Huber dagegen mag keine „warme Luft von A nach B transportieren“ und setzt sich für den Radweg ein.



Foto 2 Unterspülte Schienen bei Voglöd.

Der Verein hat 1600 Unterschriften für die Bahnstrecke gesammelt. „Bleibe die Bahnstrecke erhalten, wäre das nicht das Ende für einen Radweg, im Gegenteil; würden die Gleise jedoch herausgerissen, wäre das allerdings das endgültige Aus für die Schiene.“, sorgt sich Schoyerer und fügt hinzu: „Angesichts der explodierenden Energiekosten und der wachsenden Zahl älterer Touristen eine fatale Entwicklung, besonders für unsere Region, hier im geografischen Zentrum

Europas.“

Auf dem Landratsamt Passau ist der kombinierte Geh- und Radweg das favorisierte Modell. „Die Kosten für den geplanten Radweg betragen 4,3 Millionen Euro - inklusive Grundstückserwerb.“ erklärt Regierungsdirektor Klaus Froschhammer, 54, vom Landratsamt Passau, Leiter des Radwegeprojekts. In zwei Abschnitten gebaut, soll er bis 2007 fertig sein. Achtzig Prozent der Gesamtkosten sollen mittels staatlicher Förderungen finanziert werden. „Die Anträge dazu werden im Juni eingereicht. Den restlichen Betrag übernehmen die beteiligten Kommunen, die Einigung darüber steht kurz bevor“, sagt Froschhammer. „Der Kreis Passau und die gesamte übrige Region werden dadurch attraktiver für einheimische Radfahrer und Touristen.“

Es stehe zunächst nicht im Vordergrund, wieviel man sofort für jeden Euro zurück bekomme, meint Froschhammer. Das sei schwer vorauszusagen. Wichtiger sei vielmehr die hierdurch entstehende Attraktion für die Region, von der alle etwas hätten. Auch die Instandhaltungskosten der Radwege seien nicht nennenswert, wie Erfahrungen in Waldkirchen zeigten. Die Steigung der Trasse - insgesamt besteht ein Höhenunterschied von rund 300 Meter - sei mit modernen Mehrgangrädern



Foto 3 Streckenabschnitt bei Voglöd

leicht zu schaffen. „Die Bahnbefürworter haben kein Finanzierungskonzept“, kritisiert Froschhammer. Da eine ernsthafte Berechnungsgrundlage fehle, sei Skepsis gegenüber den Bahnplänen angebracht. Er Sorge sich beim Bahnbetrieb vor allem um die Folgekosten, die auf die Kommunen zukämen. Anders sähe das aus, wenn zum Ausgleich des zu erwartenden Defizits laufende Zuschüsse von anderer Seite garantiert wären.

Den Vorwurf, kein Konzept zu haben, will sich Bahnfreund

Schoyerer nicht gefallen lassen. „Wir haben ein ausgearbeitetes Gesamtkonzept. Und es existiert sogar ein offizielles Gutachten vom April 1998, in dem die Bayerische Eisenbahngesellschaft der Strecke die problemlose Nutzung bescheinigt.“ sagt Schoyerer. Es spricht vom Abschlußbericht „Reaktivierung der Eisenbahnstrecken Unterer Bayerischer Wald/Böhmerwald“. Darin heißt es im Abschnitt „5.1 Passau-Waldkirchen-Freyung“ auf Seite 70 unter anderem: „Für die Weiterführung des Güterverkehrs bzw. für Sonderverkehre ist keine Anpassung der Infrastruktur erforderlich.“ Das Gutachten bescheinigt in seinen abschließenden Empfehlungen der Reaktivierung der Strecken sogar „positive strukturpolitische Wirkungen“.

„Es gibt viele Beispiele für rentable Nebenstrecken in Deutschland und Österreich. Sogar in der Nähe“, erläutert Schoyerer. Die Mühlkreisbahn im benachbarten Österreich war durch das Hochwasser 2002 wesentlich stärker beschädigt als die Ilztalbahn, dort wurden 17 Löcher in die Trasse gerissen. Gegen den drohenden Abriß wehrten sich einige Kommunen aus Kostengründen erfolgreich. Heute ist die Bahnstrecke erfolgreich integrierter Bestandteil des regionalen Verkehrsnetzes im Linzer Raum. Belegt wurde das durch Dipl.Ing. Robert Struger und Dr. Paul Sonnleitner, Verantwortliche der ÖBB für die Regionalbahnen in Oberösterreich. „Für die Ilztalbahn bestünde sogar direkter Anschluß an das Fernbahnnetz in Passau.“ ergänzt Schoyerer.

Ähnliches berichtete auch Professor Dr. Schneider von der Universität Linz jüngst in einem Vortrag in Perlesreut, zu dem der Rotary Club Freyung-Grafenau eingeladen hatte. Der Ausbau der Bahnstrecke Summerau-Spielfeld/Strass hatte die Investitionskosten schon nach der vierten von

zehn Investitionsperioden wieder hereingespielt. Ein wesentlicher und direkter Wirtschaftsimpuls für die gesamte oberösterreichische Region und „volkswirtschaftlich hochrentabel“, so Schneider.



*Foto 4 Perlesreut - Bald noch weniger Infrastruktur im Bayerwald?*

2007 wird in Waldkirchen die Bundesgartenschau ausgerichtet. „Ein Zug mit historischer Dampflok der Passauer Eisenbahnfreunde wäre da sicherlich eine Attraktion für dieses Ereignis und für die ganze Region“, sinniert Schoyerer. „Die Kosten für die Beseitigung der Büsche und für die Reparatur der wenigen Schadstellen sind nicht sehr hoch.“ sagt Schoyerer. „Und natürlich muß das alles auch für den beabsichtigten Radlweg durchgeführt werden“, setzt er hinzu. „Reißt man die Schienen aber einmal heraus, gibt es hier nie wieder eine Chance für eine Bahnstrecke.“ - (cs)