

Kleiner Teil eines großen Ganzen

Die Waldbahn zwischen Gotteszell und Viechtach verbindet nur Orte im Kreis Regen? Weit gefehlt! Auch für einen Sonntagsausflug von Straubing nach Sankt Englmar kann sie essenziell sein, wie ein Selbstversuch im vergangenen Jahr bewiesen hat.

Der Plan: von Straubing mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Grün/Maibrunn. Das Problem: Der Bus der Linie 15 fährt am Sonntag um 9.53 Uhr hin – aber schon um 16.24 Uhr wieder zurück. Viel zu früh, um den Weihnachtsmarkt, der während des Versuchs auf dem Waldwipfelweg Maibrunn stattfand, zu genießen. Hätte man zu Fuß passend zur Busabfahrt unten in Grün sein wollen, hätte man von der Feuershow im illuminierten Wald nichts mitbekommen.

Die Alternative: ein großer Umweg über Viechtach. Der Bus fährt dann um 18.28 Uhr in Grün ab – und kommt um 18.41 Uhr in Viechtach an. Von dort fährt die Bahn, mit Umsteigen in Gotteszell und Plattling erreicht man Straubing. Bedauern ausgelöst hat nicht etwa der große Umweg – sondern nur, dass es zu dieser Uhrzeit am Abend im Winter stockfinster war und man von der wunderbaren Welt der Strecke vor dem Zugfenster, die nicht umsonst „Bayerisch Kanada“ genannt wird, leider rein gar nichts mehr mitbekommen hat. (map)

Bus oder Bahn – was ist ökologischer?

Bei 1000 Fahrgästen am Tag hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Hürde für einen dauerhaften Betrieb einer Probestrecke gelegt. Die Staatsregierung argumentiere, mit weniger Fahrgästen sei es ökologischer, Busse einzusetzen, erklärt der Grünen-Landtagsabgeordnete Toni Schuberl. „Dieses Kriterium wird in der Fachwelt schon lange als unwissenschaftlich und falsch kritisiert.“ Demnach vergleiche die Regierung den Verbrauch moderner Busse mit veraltetem Diesel-Lokomotiven.

Lokführer und Länderbahn-Aufsichtsratsmitglied Gerhard Dachs ärgert zudem: Die BEG habe versichert, dass neben den 1000 Fahrgästen auch andere Kriterien entscheiden würden. Ein Gutachten sei zu dem Ergebnis gekommen, dass die Kriterien in wenigen Jahren erreicht werden. Der Kreis Regen hatte daraufhin ein Mobilitätskonzept mit der Waldbahn als Rückgrat geplant. In der Entscheidung des Verkehrsministeriums gehe es nun wieder nur um die 1000 Fahrgäste. (ker)

„Jetzt, wo alles greift, zerstört man es“ Die Waldbahn zwischen Viechtach und Gotteszell soll zum Ende des Probebetriebs eingestellt werden. Mit der Entscheidung bricht mehr als nur eine Bahnstrecke weg

Von Franziska Groll und Miriam Graf

Viechtach. „Eine leere Waldbahn habe ich nie gefahren“, sagt Gerhard Dachs. Der 56-jährige Lokführer lenkt seit vier Jahren die Züge auf der Strecke zwischen Gotteszell und Viechtach (beide Kreis Regen). Wenn es nach dem Verkehrsministerium geht, fährt aber ab September 2021 kein Zug mehr auf „seiner“ Strecke.

Dabei hatte er darin seine Zukunft gesehen – und die seiner beiden erwachsenen Söhne, die ebenfalls bei der Waldbahn arbeiten. Der eine ist auch Lokführer, der andere arbeitet in der Werkstatt. „Für mich persönlich wäre es dramatisch, wenn die Strecke kaputtgeht“, sagt Dachs. Aber nicht nur die Beschäftigten der Waldbahn trifft die Entscheidung gegen die Strecke.

Seit vier Jahren fahren Züge im Stundentakt zwischen Gotteszell und Viechtach. Es ist ein Testbetrieb, der zeigen soll, ob sich eine dauerhafte Reaktivierung der Strecke lohnt. Das Ergebnis hat das Verkehrsministerium am Montag schon ein Jahr im Voraus verkündet: Zu wenig Menschen nutzen den Zug, daher wird das Angebot ab September 2021 eingestellt (wir berichteten). Selbst Regens Landrätin Rita Röhl (SPD) und die Länderbahn, zu der die Waldbahn gehört, erfuhren erst durch die Pressemitteilung davon.

„Mitten im Woid“ aussteigen

Doch die Waldbahn werde gut genutzt, sagt Dachs. Von Urlaubern, weil man „mitten im Woid“ aussteigen kann, wo man sonst nur zu Fuß hinkommen würde. Von Anwohnern, die in Viechtach Kaffeetrinken wollen. Von den jungen Leuten in der Nacht, die in der Disco in Teisnach waren. „Unser größter Vorteil ist, dass die Leute, die sonst nicht so flexibel wären, in Gotteszell alle Anschlüsse haben.“ Nach Bayerisch Eisenstein, Zwiesel, Degendorf oder über Plattling nach Landshut oder München.

Weil es Rollstuhlplätze gibt, die Toiletten und Bahnsteige barrierefrei sind, nutzt auch die Lebenshilfe Viechtach oft die Waldbahn, um spontan Ausflüge zu unternehmen. Es ist für sie viel bequemer als mit dem Bus, der zudem im Voraus gebucht werden muss.

Das Verkehrsministerium hält hingegen Busse für die bessere Alternative auf der Strecke. Doch der



Lokführer Gerhard Dachs in „seiner“ Waldbahn im Bahnhof in Viechtach – bald könnte der Bahnhof verwaisten.
Foto: Franziska Groll

Grünen-Landtagsabgeordnete Toni Schuberl und der Fahrgastverband Pro Bahn Bayern bezweifeln, dass alle Zug-Fahrgäste auf den Bus umsteigen werden. In vergleichbaren Fällen hat nur ein Viertel bis die Hälfte der Bahnfahrer das alternative Busangebot genutzt, der Rest ist auf das Auto umgestiegen, teilt Pro Bahn mit.

Gäste streiten sich um Plätze

Die Strecke Gotteszell-Viechtach hat eine große touristische Bedeutung, argumentiert Pro Bahn, die das Ministerium verkenne. Auch die Waldbahn hat im Marketing auf die Schönheit der Strecke gesetzt und „Bayerisch Kanada“ – so wird das Gebiet um den Schwarzen Regen genannt – als Ausflugsziel für Wanderer, Radfahrer und Kanufahrer beworben. Wenn sich kurzfristig eine größere Gruppe ankündigte, wurde die Waldbahn mal eben um einen Waggon verlängert, erzählt Dachs. Die Fahrgäste hingegen genießen die Fahrt bei 50 Stundenkilometern – und streiten sich um die besten Plätze.

Fischreier und Gänse, die entlang der Gleise zu sehen sind, gehören zu seinem Alltag. Gerhard Dachs ist eigentlich gelernter Koch.

Zehn Jahre lang hat er in einer Papierfabrik gearbeitet. Als es dort schlecht lief, entschloss er sich 1993 für eine Ausbildung zum Lokführer. Zunächst fuhr er für die Oberpfalzbahn zwischen Lam, Bad Kötzing und Cham. Nach fünf Jahren wechselte er zur Waldbahn nach Zwiesel. Als 2016 der Probebetrieb zwischen Viechtach und Gotteszell beginnt, lässt er sich nach Viechtach versetzen. Denn er lebt in Kollnburg, nur fünf Kilometer weiter. Er möchte mehr Zuhause sein, nach 20 Jahren als Vorsitzender des Betriebsrats der Länderbahn, Mitglied im Gesamtbetriebsrat und im Konzernbetriebsrat. Ruhe gönnt er sich aber deswegen noch lange nicht: Seit verganginem Jahr ist er im Aufsichtsrat.

Als Lokführer arbeitet Dachs in unterschiedlichen Schichten. Wenn er den ersten Zug fährt, beginnt seine Schicht um 2.46 Uhr. Wenn er den letzten Zug fahren soll, fängt er um 15.13 Uhr zu arbeiten an. Die Dienstzeiten kann der Lokführer auf die Minute genau aufsagen. Dass die Schichten nicht zur vollen oder halben Stunde beginnen, liegt daran, dass die Vorbereitungszeit auf die Minute genau getaktet ist. Denn bevor sich der Zug in Bewegung setzt, müssen bestimmte Teile,

Öl und Bremsen überprüft werden. Die Zeit, die dafür benötigt wird, wird von der Abfahrtszeit des ersten Zugs um 3.51 Uhr weggerechnet.

Dass alles reibungslos klappt, sei der Anspruch aller Mitarbeiter, sagt Dachs. Vor allem, dass die Linie noch im Probebetrieb ist, sei ein echter Ansporn gewesen, erzählt Dachs. Seit gut vier Jahren gebe es keine personellen Ausfälle zu verzeichnen, und auch während der Corona-Krise sei die Waldbahn täglich gefahren – dann eben nur noch alle zwei Stunden.

Eine Stadt profitiert

Auch die Stadt Viechtach hat sich voll auf die Waldbahn eingestellt. Es wurde ein Busbahnhof gebaut, die Linien sind auf den Takt der Waldbahn abgestimmt. Davon profitieren auch die Viechtacher Geschäftsleute und Restaurantbetreiber, das Café am Bahnhof sowieso. „Jetzt, wo alles greift, zerstört man es“, sagt Dachs. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und das Verkehrsministerium argumentieren, dass nur die Hälfte der erforderlichen 1000 Fahrgäste pro Kilometer pro Tag mitfahren und sich daher die Strecke zwischen Viechtach und Gotteszell nicht lohnt.

Doch die Waldbahn selbst kommt zu anderen Zahlen. Ihre Zugbegleiter zählen regelmäßig, wieviele Fahrgäste an den Haltestellen ein- und aussteigen. In Höchstzeiten seien das an die 1200 gewesen, sagt Dachs. Die BEG hingegen zähle nur die Fahrgäste, die die Strecke von Anfang bis Ende fahren, sagt Dachs. Er bleibt sachlich, doch er ist sauer, das betont er immer wieder. Anmerken lässt er sich das nicht, weder an der Stimme noch an der Mimik oder Gestik. Ein ruhender Pol. „Was soll ich auch machen? Ich rege mich nur auf, wenn ich weiß, dass ich etwas ändern kann.“ Diese Gelassenheit braucht man als Lokführer, sagt Dachs. Oft müsse man Entscheidungen im Bruchteil einer Sekunde treffen.

Dachs hatte eigentlich geplant, bis zur Rente auf der Strecke zwischen Viechtach und Gotteszell zu fahren. Doch wie es aktuell aussieht, wird er wieder ins 35 Kilometer entfernte Zwiesel versetzt werden. Einen ersten Vorgeschmack auf einen Bahnhof ohne Waldbahn bekommt Dachs gerade: Weil auf der Strecke Brücken gebaut werden, fährt die Waldbahn in der letzten August- und der ersten Septemberwoche nicht.

Der kleine Unterschied

Auch einige etablierte Strecken in Ostbayern nutzen nur wenige Fahrgäste

Die Strecke Gotteszell-Viechtach ist nicht die einzige in Ostbayern, die weniger als 1000 Fahrgäste pro Kilometer an einem Werktag nutzen. Dieses Kriterium ist allerdings nur dann für eine Strecke entscheidend, wenn sie reaktiviert werden soll, wie das Verkehrsministerium auf Anfrage unserer Zeitung mitteilt.

Denn auf diesen Strecken – zu denen auch die Verbindung im Kreis Regen zählt – bestehe bereits ein „gut funktionierendes Nahverkehrssystem“ mit Linienbussen. Dieses System müsste erst auf das Schienenangebot angepasst werden, so das Ministerium.

Bei einer Bestandsstrecke hingegen sei das „gesamte öffentliche Nahverkehrssystem so ausgestaltet, dass der Schienenverkehr die Rückgratfunktion hat und die Busse auf das Schienenangebot ausgelegt sind“. Auch wenn einige dieser Strecken nur wenige Fahrgäste be-

fördern, bestehe ein „gewisser Vertrauensschutz auf den Fortbestand“, teilt das Ministerium mit. Zu ihnen zählen weitere Linien der Waldbahn wie Zwiesel-Bayerisch Eisenstein oder Zwiesel-Grafenau. Die Hauptstrecken im Zulauf auf Ballungsräume wie Regensburg, Passau, Landshut und Schwandorf werden hingegen von vielen Menschen regelmäßig genutzt.

Doch in Deutschland und in Bayern seien zu wenige Menschen ans Schienennetz angeschlossen, kritisiert der Fahrgastverband Allianz Pro Schiene. Er veröffentlichte im Juli eine Übersicht, welche Strecken sich für eine Reaktivierung eignen würden. Zu ihnen zählten auch die Strecke Gotteszell-Viechtach und die Strecke der Ilztalbahn zwischen Passau und Freyung. Sie wird seit etwa zehn Jahren ehrenamtlich in den Sommermonaten am Wochenende betrieben. Der Betreiber arbeitet seit

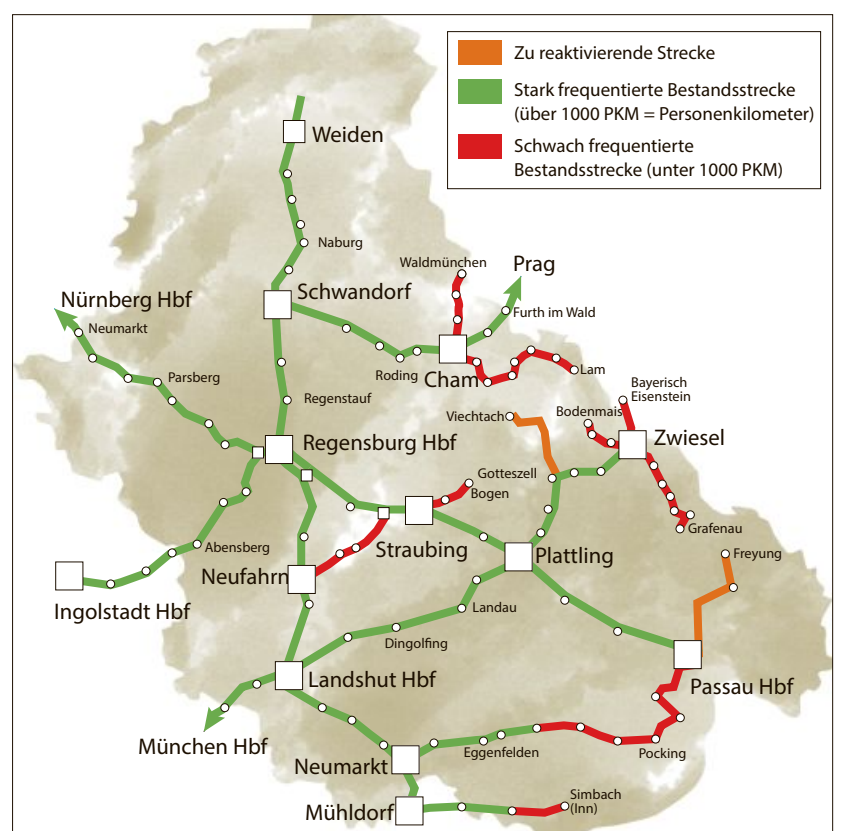
Jahren darauf hin, dass die Strecke offiziell wieder reaktiviert wird.

Pro Schiene sieht in Ostbayern auch in diesen Strecken Potenzial:

- Kreis Tirschenreuth: Wiesau-Mitterteich-Waldsassen-Cheb
- Kreis Neumarkt in der Oberpfalz: Neumarkt-Berching-Beilngries-Kinding
- Kreis Schwandorf: Maxhütte-Haidhof-Burglengenfeld
- Kreis Regensburg/Kelheim: Saal-Kelheim, Eggmühl-Langquaid
- Kreis Dingolfing-Landau: Pilsding-Landsbach

Bei diesen Strecken hält Pro Schiene eine genaue Prüfung für sinnvoll:

- Wiesau (Opf)-Tirschenreuth
- Pressath-Grafenwöhr
- Rottenburg (Laaber)-Landshut
- Landau (Isar)-Arnstorf
- Kalteneck-Deggendorf (mir)



Nicht überall im Bahn-Streckennetz Ostbayern sind viele Menschen unterwegs.
Quelle: Verkehrsministerium/Grafik: Straubinger Tagblatt/Landshuter Zeitung