

Die Ilztalbahn

Passau – Waldkirchen – Freyung

**Missing Links nach Österreich und
Tschechien**

Brüssel, 28. September 2017



Die neue Ilztalbahn – eine echte Bürgerbahn:

- 2001 Einstellung des Verkehrs – 2005 Stilllegung
- November 2005: Gründung des Fördervereins Ilztalbahn (mittlerweile über 700 Mitglieder)
- November 2006: Gründung der Ilztalbahn GmbH
- Januar 2007: Antrag der Deutschen Bahn AG und der Region auf den Bau eines Radwegs auf den Bahngleisen – Juli 2007 Ablehnung des Antrags
- 2010/11: Wiedereröffnung der Bahnstrecke in zwei Etappen für den saisonalen Bahnverkehr

Die Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Passau und Freyung erfolgte ohne jegliche finanzielle Beteiligung des Freistaats Bayern, sondern nur mit EU-Geldern aus dem Interreg-IV-Programm Bayern – Tschechien (2007-13):

- stabile Infrastruktur durch die Investitionen in Brücken, Dämme, Gleise und Stationen
- Kofinanzierung ausschließlich durch private Investitionen und ehrenamtliches Engagement
- durch Bürgschaftsverlangen des Freistaates Bayern für EU-Gelder sogar hohe Kosten

Aktueller Stand des Verkehrs auf der Ilztalbahn und in der Dreiländerregion D – A - CZ:

- saisonaler Ausflugsverkehr an Wochenenden von Mai bis Oktober auf der Ilztalbahn (komplett ehrenamtlich durchgeführt)
- Busverknüpfungen von Waldkirchen zum Grenzbahnhof Nové Údolí (Neuthal) und in den Nationalpark Bayerischer Wald / Sumava
- an Wochentagen und im Winterhalbjahr keine fahrplanmäßigen Zug- und Busfahrten mit grenzüberschreitender Anbindung

Der Status quo – Grenzüberschreitung Fehlanzeige:

- Gründung der Europaregion Donau-Moldau – aber noch keine konkreten Verkehrsinfrastrukturprojekte
- Bahnlinie Waldkirchen – Haidmühle – Nové Údolí seit 1945 unterbrochen und mittlerweile komplett abgebaut (weitgehend Radweg auf Bahntrasse)
- keine durchgehenden Verkehrslinien von D nach CZ, von D nach A und von A nach CZ
 - ➔ 140 km Lücke entlang des Böhmerwaldhauptkamms zwischen Bayerisch Eisenstein (D – CZ) und Summerau (A – CZ)

Im Moment geht nichts weiter:

- Region ohne einheitliche Unterstützung für ganz-jährigen Zugverkehr (Landkreis Passau)
- Freistaat Bayern weigert sich daher, eine Reaktivierung der Bahnlinie näher zu untersuchen
- kein wahrnehmbarer öffentlicher Druck hin zu grenzüberschreitenden Zug-Bus-Angeboten
- Lückenschluss zwischen Waldkirchen und Haidmühle – Nové Údolí nicht gefordert bzw. nicht in deutschen Verkehrsinvestitionsplänen verankert

Was jetzt nötig ist:

- Diskussion in der Öffentlichkeit (in Deutschland, aber auch aus dem EU-Parlament)
- Druck aus den direkt betroffenen Nachbarländern
- neue Wertschätzung für öffentliche Infrastruktur (Rastatt-Debakel muss uns wachrütteln)
- Imageverbesserung für öffentliche Verkehre, gerade in einer touristisch grenzüberschreitend attraktiven Region wie dem Bayer-/Böhmerwald

Vielen Dank!

Ihre Fragen und Anmerkungen ...

