



## Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Alexander Muthmann, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Tanja Schweiger, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)**

### **Befreiung der Ilztalbahn GmbH (ITB) von der Bürgschaft zur Absicherung etwaiger Rückzahlungsansprüche**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, auf die im Rahmen des Förderverfahrens des Interreg-IV-Projekts „Grenzüberschreitender Freizeitverkehr Donau-Ilz-Moldau“ gegenüber der Ilztalbahn GmbH (ITB) erhobenen Forderung, einen etwaigen Rückzahlungsanspruch des Freistaats durch eine Bürgschaft zu sichern, ab sofort zu verzichten.

### **Begründung:**

Für die Ausreichung der im Rahmen des Interreg-IV-Projekts „Grenzüberschreitender Freizeitverkehr Donau-Ilz-Moldau“ zugesagten EU-Gelder wurde seitens des Freistaats Bayern die Absicherung der kompletten Zuwendungssumme in Höhe von 1.601.861 Euro verlangt. Diese muss von der ITB bereits seit Ende 2011 geleistet werden, obwohl bis Juni 2012 noch keinerlei Zuwendungsmittel ausbezahlt wurden. Bis heute wurden 963.055 Euro der Fördergelder abgerufen. Abgesichert – und damit finanziell zu tragen – sind jedoch Belastungen aus der gesamten Fördersumme. Hieraus ergab sich bis Ende 2012 eine finanzielle Belastung der ITB von 23.521 Euro rein aus den gezahlten Avalprovisionen. Für 2012 werden sich die finanziellen Belastungen in einer ähnlichen Größenordnung bewegen. Hinzu kommen zusätzliche Finanzierungskosten durch eine an sich unnötige Kreditaufnahme, weil andererseits Teile des Gesellschaftsvermögens als dingliche Sicherheiten bei Banken „zwangsgeparkt“ werden müssen.

Ab 1. Juni 2014 muss die Ilztalbahn GmbH die finanziellen Lasten der Streckenunterhaltung allein stemmen. Hierzu ist die Bildung finanzieller Reserven extrem wichtig. Diese Reservebildung wird jedoch durch die bürgschaftsbedingten Finanzierungskosten stark geschmälert. So verblieb der ITB 2012 ein Jahresüberschuss von zirka 15.000 Euro – ohne Bürgschafts- und Finanzierungskosten wären es über 50.000 Euro gewesen. Auch wenn sich die Belastungen aus der Bürgschaft reduzieren, bleibt diese bis 2026 bestehen.

Dass der Freistaat die Bürgschaft ursprünglich erhoben hat, ist nachvollziehbar. Das Projekt „Grenzüberschreitender Freizeitverkehr Donau-Ilz-Moldau“ der ITB erschien höchst risikoreich. Doch nun, nach einem dreijährigen Betrieb, muss die Lage neu bewertet und eingeschätzt werden. Die Zahlen sind stabil.

2011 verzeichnete die ITB 28.000 Fahrgäste an 34 Betriebstagen. Die Eröffnung der Strecke war am 15. Juli, man kann also nur 60 Prozent der normalen Saison rechnen. 2012 waren es 49.000 Fahrgäste an 59 Betriebstagen und 2013 38.000 Fahrgäste an ebenfalls 59 Betriebstagen. Der Rückgang der Fahrgastzahlen in diesem Jahr ist auf die durch Hochwasserschäden entstandene Streckensperrung im Bereich Passau-Stelzlhof zurückzuführen.

Die betrieblichen Erlöse der ITB lagen 2011 bei 132.632 Euro (davon ca. 30.000 Euro aus Infrastruktureinnahmen, über 102.000 Euro aus Fahrgeldeinnahmen), 2012 bei 224.051 Euro (davon ca. 52.000 Euro aus Infrastruktureinnahmen, ca. 172.000 Euro aus Fahrgeldeinnahmen) und 2013 bei 188.000 Euro (davon ca. 50.000 Euro aus Infrastruktureinnahmen, ca. 138.000 Euro aus Fahrgeldeinnahmen).

Durch die Ertüchtigung der Strecke kann ab 2014 der regionale Schienengüterverkehr wieder aufgenommen werden. Interessenten aus der Logistikbranche überprüfen die Verlagerung von Teilen der heute in Passau und Schalding stattfindenden Verladung (insbesondere Holz) nach Waldkirchen. Hierdurch erhöhen sich die Einnahmen aus Infrastruktur, da der ITB die entsprechenden Trassenentgelte zustehen.

Auch Sonderfahrten durch andere Anbieter werden 2014 möglich sein, da die Strecke wochentags nicht mehr wegen Bauarbeiten gesperrt werden muss.

Diese Zahlen und Daten zeigen, dass es für die damalige negative Einschätzung des Projekts keine Begründung mehr gibt. Die ITB hat sich etabliert und ist auf einem sicheren Weg. Der Verzicht auf die Bürg-

schaft seitens des Freistaats wäre ein wichtiger Beitrag zum weiteren Erfolg der Bahn.

Die Vertreter der ITB haben den Sachverhalt schon mehrmals bei den damals zuständigen Ministerien, bei Wirtschaftsminister Martin Zeil sowie bei Staatskanzleichef Thomas Kreuzer, vorgebracht und darum gebeten, die Bürgschaft aufzuheben. Letztendlich waren diese Bemühungen ohne Erfolg. Stattdessen wurde der ITB der Vorschlag gemacht, sich um die an der Strecke liegenden Kommunen zu bemühen, damit diese die Absicherung etwaiger Rückforderungsansprüche übernehmen. Dass sich der Freistaat nun zu Lasten der Kommunen weiter absichern will, obwohl er wesentlich leistungssicherer ist, ist nicht hinnehm-

bar. Nach dem positiven Verlauf der vergangenen drei Jahre muss der Freistaat selbst Mut beweisen und die Bürgschaft zurücknehmen.

Mit einem Verzicht auf die Besicherung des Rückzahlungsanspruchs würde auch das außerordentliche ehrenamtliche Engagement, mit dem das Projekt auf die Beine gestellt wurde, angemessen gewürdigt. Damit würde der Freistaat auch dem in der Verfassung formulierten Ziel, das Ehrenamt zu fördern, nachkommen.

Haushaltsrechtlich ist jedenfalls eine solche Absicherung zu Gunsten des Freistaats nicht zwingend geboten.