

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2023



Die Fahrpläne der „eigenwirtschaftlichen“ regionalen Busverkehre lassen teilweise viel zu wünschen übrig. Kostensteigerungen und Personalmangel führen in letzter Zeit in vielen oberbayerischen Landkreisen darüber hinaus zu einem reduzierten Angebot. (Bild: R. Forkel)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Generalsanierung München Ost–Rosenheim–Freilassing – Seite 3
- S-Bahn: Pläne für Taktverbesserungen veröffentlichen – Seite 5
- Regionaler Busverkehr in der Krise – Seite 6
- Kleine Änderungen bei der Fahrradmitnahme – Seite 8
- LEO-Hauptversammlung – Seite 9
- Eine wunderbare Bahn-Erfahrung – Seite 10
- Futurails: Wege und Irrwege auf Schienen – Seite 11

Kurznachrichten

S-Bahn-Stammstrecke ab 11. August, 22:30 Uhr fast 10 Tage gesperrt

Wegen Weichenerneuerung am Isartor und Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke in Laim ist von Freitag, 11. August (22:30 Uhr) durchgehend bis Montag, 21. August 2023 (4:40 Uhr) die Münchner S-Bahn-Stammstrecke gesperrt. Zwischen Pasing und Hauptbahnhof besteht Schienenersatzverkehr und zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof werden die Fahrgäste auf die anderen Verkehrsmittel des MVV verwiesen. Auf <https://www.s-bahn-muenchen.de/fahren/baustellen/stammstrecke/> sollen weitere Informationen folgen (Stand zum Redaktionsschluss).

Monopolkommission für wettbewerbliche Umstrukturierung der DB

Das in den Medien mit dem Schlagwort „Zerschlagung“ der DB diskutierte Gutachten der Monopolkommission fordert, die neue gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte „InfraGo“ wirtschaftlich und organisatorisch unabhängig aufzustellen. Außerdem wird vorgeschlagen, die Qualität der Infrastruktur bei den Trassenpreisen zu berücksichtigen und mehr Wettbewerb im Fahrschein-Vertrieb zu ermöglichen (Pressemitteilung mit Link zum Text des Gutachtens unter <https://kurzlinks.de/mvp6>).

PRO BAHN fordert bessere Fahrgastinformation bei Großstörungen

Die Unwetterlage in der Nacht vom 11. zum 12. Juli hat einmal mehr gezeigt, dass erhebliches Verbesserungspotenzial bei der reisebegleitenden Fahrgastinformation im Schienenverkehr besteht. Die Auswirkungen des Unwetters haben sich bei der Bahn über mehrere Tage hinzogen. PRO BAHN fordert in einer Pressemitteilung bessere Fahrgastinformation bei Großstörungen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=481). Die erforderlichen Fahrgastinformationen wurden oft viel zu kurzfristig bereitgestellt und waren zu punktuell um einen Überblick – auch über sinnvolle Alternativrouten – zu gewinnen. PRO BAHN fordert von den Bahnunternehmen eine stärkere Perspektive aus Fahrgastsicht, eine bessere Informationsweitergabe zwischen den beteiligten Stellen bis hin zur Anzeige am Bahnsteig, und endlich eine firmenübergreifende Behandlung der nötigen Daten, statt dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für sich handelt.

Omobi soll bleiben

Ein Bürgerentscheid in Murnau hat mit deutlicher Mehrheit entschieden, dass das Rufbus-System „Omobi“ erhalten bleiben soll, wie einem Presseartikel zu entnehmen ist (<https://www.sueddeutsche.de/1.6059943>). Zuvor hatte eine Stadtratsmehrheit das Projekt beerdigt. Jetzt haben sich die Bürger ihren Rufbus wieder von der Politik zurückgeholt.

Probleme mit DB Netz und Personalmangel bei DB und BRB

Die Geschäftsführung der Bayerischen Regiobahn (BRB) hat in einer Pressemitteilung Beschwerden gegen das Vorgehen der DB Netz AG bei Bauarbeiten und Störungen im Streckennetz geäußert (<https://www.brb.de/de/neuigkeiten/db-netz-laesst-brb-und-fahrgaeste-im-stich>). Anlass waren Stellwerksausfälle an der Paartalbahn wegen fehlendem DB-Personals und baubedingte Einschränkungen in den Netzen Oberland und Chiemgau-Inntal. Gleichzeitig fehlt aber auch bei der BRB Personal, was zu zahlreichen Ausfällen im Oberlandnetz führte. Für viele der ausfallenden Züge konnte kein Ersatzverkehr angeboten werden. Den Fahrgästen der von DB Regio betriebenen Strecken geht es aber auch nicht besser: Gerade im Werdenfelsnetz ist ständig irgendein Streckenabschnitt gesperrt (<https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/Baustellenkalender-2023-KBS960.pdf>) und die Kapazitäten des Schienenersatzverkehrs reichen nicht immer aus (<https://www.merkur.de/-92418560.html>).

Deutschlandtakt – Nicht kleckern, sondern klotzen!

Der Deutschlandtakt wird derzeit im Rahmen einer regelmäßigen Fortschreibung weiterentwickelt. Dazu hat PRO BAHN eine Liste von insgesamt 428 Forderungen erarbeitet, wie das Konzept verbessert werden kann, und diese beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingereicht (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=480). Die Vorschläge reichen von Taktverdichtungen und zusätzlichen Bahnsteigkanten bis zu kurzen Neubauabschnitten.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Generalsanierung München Ost – Rosenheim – Freilassing in 2027

„Die jahrzehntelange Unterfinanzierung des Netzes trägt jetzt ihre Früchte und diese sind bitter.“ Mit diesen Worten eröffnete der DB Netz Vorstand Dr. Philipp Nagl beim „Treff SchienenNah“ am 2. März 2023 in Fulda seinen Vortrag zur Generalsanierung von Strecken.

In der Tat: In den vergangenen Jahrzehnten wurde viel zu wenig in den Erhalt des Schienennetzes investiert. Der Versuch der vorherigen Bundesregierung, die Bahn unter dem rollenden Rad zu sanieren und die maroden Kernstrecken im laufenden Betrieb zu erneuern, ist gescheitert. Die Zahl der Baustellen hat nicht abgenommen, sondern immer weiter zugenommen. Deshalb wird nunmehr ein Bahnsanierungsprogramm aufgelegt, das alles Bisherige übersteigt. Ganze Streckenabschnitte werden für etliche Monate gesperrt und in einer Art Turboverfahren in sämtlichen Gewerken komplett erneuert in der Hoffnung, dass

sie dann wieder lange Zeit funktionieren und keine weiteren Sperrungen mehr erforderlich sind.

Im Jahr 2027 soll auch die Strecke München Ost–Rosenheim–Freilassing an die Reihe kommen mit einer voraussichtlich zehn Monate dauernden Streckensperrung. Hierdurch werden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erhebliche Mehrverkehre auf die Strecken im Linienstern Mühldorf zukommen.

Einen „Vorgeschmack“ hierauf bot das Wochenende 29./30. April 2023, an dem wegen einer Streckensperrung bei Übersee so viele Fahrgäste über Mühldorf ausgewichen sind, dass die Züge im Abschnitt Mühldorf–Freilassing komplett „übergelaufen“ sind. Um derartige Zustände im Jahr 2027 zu vermeiden, gilt es umfangreiche Vorbereitungen zu treffen. Der Kundenbeirat der Südostbayernbahn und PRO BAHN Inn-Salzach haben dazu erste konkrete Vorschläge erarbeitet.

1. Ertüchtigung der Umleitungsstrecken

Die über Mühldorf führenden Umleitungsstrecken müssen intensiv für zusätzliche Verkehre während der Generalsanierung der Strecke München Ost–Rosenheim–Freilassing vorbereitet werden. Dazu muss insbesondere die Strecke Mühldorf–München, auf der schon seit längerer Zeit infrastrukturbedingte Störungen (diverse Langsamfahrstellen, häufige Stellwerksstörungen etc.) an der Tagesordnung sind, ertüchtigt werden, um einen völligen Zusammenbruch zu vermeiden.

Des Weiteren ist auch an die vorzeitige Errichtung des im Zuge der ABS 38 ohnehin vorgesehenen Betriebsbahnhofes Tyrlaching zu denken, um die Durchlassfähigkeit des 19 km langen Abschnittes Garching a. d. Alz–Tittmoning–Wiesmühl zu erhöhen.

2. Leistungsfähiger Umleiterverkehr

Ein erster Austausch mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft lässt vermuten, dass man dort in erster Linie auf einen SEV setzt. Der geplante sogenannte „Hochleistungsersatzverkehr“ mit modernen und komfortablen Reisebussen wird jedoch sehr schnell an seine Grenzen kommen, denn er muss über die A8 geführt werden und ist damit hochgradig staugefährdet. Es ist daher zu erwarten, dass die Fahrgäste, um diesem Chaos zu entgehen, wie schon am Wochenende 29./30. April verstärkt mit den Zügen über Mühldorf fahren werden.

Der Kundenbeirat der Südostbayernbahn und PRO BAHN Inn-Salzach fordern deshalb mit Nachdruck, die Kapazität der Züge über Mühldorf zu erhöhen. Mittel der Wahl dürften durchgehende Doppelstock-Züge Salzburg–Mühldorf–München sein.

3. Rechtzeitiger Aufbau eines Fahrzeugpools

Nachdem die Strecken über Mühldorf größtenteils nicht elektrifiziert sind, gilt

es, neben der Vorhaltung des entsprechenden Wagenmaterials auch rechtzeitig einen ausreichend großen Pool mit Diesel- oder Dual-Mode-Loks aufzubauen.

Wilhelm Mack (Vorstand Kundenbeirat der Südostbayernbahn)

S-Bahn München

Pläne für Taktverbesserungen veröffentlichen

Mitte Juni wurde in der Süddeutschen Zeitung über einen „Geheimplan“ des bayerischen Verkehrsministeriums berichtet, auf vielen S-Bahn-Linien ab 2030 einen ganztägigen 15-Minuten-Takt einzurichten. Eine klare Bestätigung oder ein Dementi durch das Ministerium gab es dazu nicht. Unbekannt ist auch, ob und welche Ausbaumaßnahmen dafür eingeplant sind und ob das Angebot auf den Strecken mit dem 10-Minuten-Takt schlechter werden soll sowie die Auswirkungen auf das Busnetz. Um diese Fragen zu beantworten, ist eine Veröffentlichung der tatsächlichen Pläne durch das Verkehrsministerium geboten.

PRO BAHN hat deshalb das bayerische Verkehrsministerium in einer Pressemitteilung aufgefordert, seine Ideen für eine Verbesserung der Münchner S-Bahn schon vor Fertigstellung des zweiten S-Bahn-Tunnels vollständig zu veröffentlichen. Sich allein auf die Berichterstattung der Medien über die durchgestochenen Teile eines „Geheimplans“ zu verlassen, die etwa einen 15-Minuten-Takt für einige Strecken beinhalten, ist für die S-Bahn-Pendler viel zu wenig. Wenn ernsthafte Pläne existieren, wie das S-Bahn-Netz bald besser werden kann, dann muss die Politik sich dazu auch bekennen. Dazu gehört, die konkreten Pläne öffentlich zu machen, und sich zu dem Zeitplan zu verpflichten. Angesichts des Stillstands bei der S-Bahn seit über 20 Jahren ist eine baldige Verbesserung wichtig, umso mehr braucht es Klarheit und Verbindlichkeit.

So ist bei der bisherigen Medienberichterstattung unklar, z.B. wie die zusätzlichen Züge durch den Tunnel passen. Bislang wurde die zeitliche Ausweitung des 10-Minuten-Taktes aufgrund der Unzuverlässigkeit der Infrastruktur immer vom Land und der Bahn abgelehnt. Wichtig ist daher zu wissen: warum ist das jetzt anders? Ist der 15-Minuten-Takt ernsthaft so geplant, oder nur eine Seifenblase für den Wahlkampf? Wenn er ernsthaft geplant ist, dann braucht es nicht nur die Veröffentlichung der Pläne, sondern auch ein klares Bekenntnis der Landespolitik. Auch müssen dann die Auswirkungen, beispielsweise auf den Busverkehr, geprüft und berücksichtigt werden. Dazu benötigen auch die Landkreise als Aufgabenträger mehr Informationen als nur die Medienberichterstattung.

Eine negative Parallele zieht PRO BAHN zum zweiten S-Bahn-Tunnel. Auch dort wurde zuerst viel Positives über einen durchgestochenen Entwurf in den Medien berichtet, ohne dass sich damals das Ministerium alle Aussagen zu Eigen gemacht hat – und in der Realität wurden später viele der damals geweckten

Erwartungen verfehlt. Daher ist wichtig: das Ministerium muss sich konkret zu dem bekennen, was es plant. Die S-Bahn und der dringende Bedarf an Verbesserungen sind zu wichtig, als dass es bei einer Theoriediskussion bleiben darf.

Eine Taktverdichtung – selbst für nur wenige Linien – ist dringend erforderlich, wenn die Politik das Verkehrswachstum nicht dem Autoverkehr überlassen möchte. Auch müssen weitere Maßnahmen so weit es geht vorgezogen werden, statt nur passiv zu warten, bis eines Tages doch noch der zweite S-Bahn-Tunnel vorhanden ist. Die verlorenen Jahrzehnte der Verzögerungen beim Tunnelbau muss man nutzen, um so bald als möglich alle Außenstrecken auszubauen, die bisher noch Mischbetrieb haben, eingleisige Abschnitte zu reduzieren, und alle Linien fit für Langzüge zu machen.

Andreas Barth

Regionaler Busverkehr in der Krise

Über Jahrzehnte funktionierte der regionale Busverkehr nach einem einfachen Prinzip: Die Busunternehmen, vor allem die Töchter von Post und Bahn, erbrachten ihre Leistungen „eigenwirtschaftlich“, also aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten. Bei den zuständigen Behörden, z.B. der Regierung von Oberbayern, beantragte das Unternehmen Linienkonzessionen und hatte dann für zehn Jahre freie Hand bei der Angebotsgestaltung. Den kommunalen Aufgabenträgern war das meist mehr als recht: Sie mussten sich weder finanziell noch personell engagieren und gaben dafür ihre Gestaltungshoheit als Aufgabenträger meist gerne an das Unternehmen ab.

Das funktionierte auch noch, als die EU längst das Bestellerprinzip im öffentlichen Verkehr eingeführt hatte. Leidtragende des Systems waren die Fahrgäste: Das Angebot richtet sich meist am Schülerverkehr aus, die sporadisch verkehrende Kurse kannten oft weder Takt noch Zuganschlüsse, dafür hatten die Busfahrer oft früher Feierabend als die Werk tätigen, die sie eigentlich nach Hause befördern sollten, und am Wochenende hatten sie meistens frei, weil da angeblich niemand mitfährt. Die Fahrpreise waren aber alles andere als günstig. Außerhalb der Tourismusgebiete konnte es jeder beobachten: leere Busse zeigten den schleichenden Bedeutungsverlust. Diese Zustände halten sich bis heute überall dort, wo keine Verkehrsverbünde bestehen.

Nebenbemerkung: Noch in den 1990iger Jahren erklärte uns die Fachwelt, dass dem Bus und nicht der Bahn die Zukunft im ländlichen ÖPNV gehört, gekommen ist es genau umgekehrt . . .

Doch die gute alte Zeit, in der es sich die Bahntochter Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) so gemütlich und ruhig eingerichtet hat, scheint

nun mehr oder weniger schnell zu Ende zu gehen. Aber nicht der dramatische Fahrgastswund bringt den regionalen Busverkehr aus dem Tritt, sondern der eklatante Mangel an Fahrern. In den Landkreisen Bad Tölz, Miesbach und Rosenheim sind bereits Kurse ausgefallen und Takte ausgedünnt worden. Auf seiner Internetseite (<https://www.dbregiobus-bayern.de/fahrplan/verkehrsmeldungen/rvo-verkehrsmeldungen>) informiert die RVO über die Fahrtausfälle: Allein die Buslinie 9552 im Leitzachtal ist mit neun ausfallenden Kursen stark betroffen, aber auch bei praktisch allen anderen Linien „kann es bis auf Weiteres täglich Fahrtausfälle“ geben. Für Menschen, die auf einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr angewiesen sind, bedeutet die Ankündigung eigentlich Totalausfall und Schüler müssen sich erklären, wenn sie verspätet zum Unterricht erscheinen.

Das Problem betrifft die gesamte Branche. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) machte schon 2021 das Problem publik und prognostizierte, dass bundesweit bis 2030 bis zu 87.000 Fahrer fehlen werden. Die Schuld gibt man der deutschen Bürokratie: Bis zu 12.000 Euro müssen Bewerber für die dreimonatige Ausbildung zum Führerschein selbst investieren, in anderen Ländern sei der Führerscheinerwerb viel einfacher. Die Erkenntnis, dass fertige Busfahrer nicht auf Bäumen wachsen, sondern dass Unternehmen in der Regel selbst in die Ausbildung ihres Berufsnachwuchses investieren müssen, setzt sich bei den Busunternehmen erst langsam durch. Die permanenten Schienenersatzverkehre für die langwierigen Baustellen bei der DB Netz im Oberland dürften die Situation weiter verschärfen, auch wenn Busse und Fahrer für den SEV buchstäblich aus „aller Herren Länder“ zusammengesucht wurden.

Aber noch ein ganz anderes Ereignis hat jüngst das Ende der „eigenwirtschaftlichen“ Konzessionslinien angekündigt. So hat die RVO jüngst dem Landkreis Weilheim-Schongau eine Liste von bislang eigenwirtschaftlich betriebenen Buskursen (einzelnen Fahrten) über den Zaun gereicht, die man aus wirtschaftlichen Gründen noch im laufenden Jahr 2023 einstellen müsste, sofern der Landkreis nicht die Verluste ausgleichen würde. Zwar wurde schon in der Vergangenheit ein Zuzahlungsmodell angewandt, wenn der Landkreis zusätzliche Kurse wünschte, nicht aber im Nachhinein bei bestehenden Verbindungen.

Warum die Kosten hier so aus dem Ruder laufen, wurde nicht erläutert, sicher dürfte sein, dass Energie- und Personalkosten sowie die allgemeine Inflation auch an der RVO nicht spurlos vorübergehen und die Ausgleichszahlungen nach dem PBefG wahrscheinlich dies nicht kompensieren. Wie der Landkreis, dessen klammer Haushalt im Jahr 2024 nicht mehr genehmigungsfähig sein könnte, den Busverkehr dann im kommenden Jahr aufrechterhalten kann, ist noch nicht geklärt. Aber den Landkreispolitikern dürfte klar geworden sein, dass sie nun als Aufgabenträger hier gefordert sein werden. Und die Erkenntnis reift, dass am Ende der Beitritt zum MVV vielleicht zwar nicht billig, aber die einzig vertret-

bare Lösung sein wird, um in Zukunft ein ÖPNV-Mindestangebot anbieten zu können.

Zu lange hat man die Dinge laufen lassen, viel zu lange war es sehr komfortabel, die alte ÖPNV-Welt nicht zu verlassen und das Angebot nur auf den Schülertransport auszurichten. Die Transformation wird nun ein disruptiver Prozess und die Aufgabe von PRO BAHN wird es sein, dafür zu sorgen, dass dabei die Fahrgäste nicht wieder buchstäblich im Regen stehen, sondern am Ende ein besseres und zuverlässigeres Angebot vorfinden.

Norbert Moy

Kleine Änderungen bei der Fahrradmitnahme

Letztes Jahr gab es die Möglichkeit an einer Umfrage „Fahrrad und S-Bahn“ von DB Regio teilzunehmen. Unter anderem wurde gefragt, ob Fahrgäste bereit sind, mehr zu zahlen, wenn sie ihr Fahrrad auch während der bekannten MVV-Sperrzeiten mitnehmen können. Als ein Ergebnis hat die Münchner S-Bahn nun die Sperrzeiten bei der Fahrradmitnahme aufgehoben, wenn man mit einer Fahrradtageskarte Bayern unterwegs ist. Die kostet 6 Euro und unterscheidet sich von der MVV-Fahrradtageskarte (3,30 Euro), für die die Sperrzeiten weiterhin gelten. Ebenso gelten in der Münchner U-Bahn auch mit Fahrradtageskarte Bayern weiter die üblichen Sperrzeiten.

In den Schulferien gibt es bei der Münchner S-Bahn keine Sperrzeiten für die Fahrradmitnahme, in der U-Bahn ist sie am Nachmittag aufgehoben. Andere bayerische Verbände wie der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) haben zur Fahrradmitnahme andere Regeln als der MVV. Außerdem gibt es eine bundesweite Fahrradtageskarte Nahverkehr (6 Euro), die nicht in der U-Bahn gilt, und für die die Sperrzeiten der S-Bahn weiterhin gelten.

Ein Versuch, die verschiedenen Regeln zusammenzufassen:

- ▶ **Fahrradtageskarte MVV 3,30 €**
 - Sperrzeit S-Bahn + U-Bahn außerhalb der Schulferien morgens und nachmittags
 - Sperrzeit S-Bahn + U-Bahn in den Schulferien nur morgens
 - Keine Mitnahme in MVV-Bussen (außer Linie 958) und Trambahnen
- ▶ **Fahrradtageskarte Bayern 6,00 €**
 - Keine Sperrzeit in der Münchner S-Bahn
 - Sperrzeit U-Bahn außerhalb der Schulferien morgens und nachmittags
 - Sperrzeit U-Bahn in den Schulferien nur morgens
 - Sperrzeit S-Bahn Nürnberg nur morgens
 - Gilt im VGN in Straßenbahnen und Bussen (es gibt Ausnahmen)
 - Keine Mitnahme in MVV-Bussen und Trambahnen

- ▶ Fahrradtageskarte Deutschlandtarif 6,00 €
 - Gilt nicht in U-Bahn, Tram, Bus (und nicht im Fernverkehr)
 - Sperrzeit S-Bahn München außerhalb der Schulferien morgens und nachmittags
 - Sperrzeit S-Bahn München in den Schulferien nur morgens
 - Sperrzeit S-Bahn Nürnberg nur morgens
- ▶ Fahrradkarte Fernverkehr 9,00 €
 - Gilt auf „ausgewählten Verbindungen“ im Fernverkehr; reservierungspflichtig
 - Sperrzeit S-Bahn München außerhalb der Schulferien morgens und nachmittags
 - Sperrzeit S-Bahn München in den Schulferien nur morgens
 - Sperrzeit S-Bahn Nürnberg nur morgens
 - Gilt nicht in U-Bahn, Tram, Bus

Alle Angaben ohne Gewähr für die Richtigkeit oder Vollständigkeit; Stand Juli 2023.

Die üblichen Sperrzeiten im MVV sind jeweils montags bis freitags 6 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr. Die Sperrzeiten entfallen an Feiertagen, teilweise in den Schulferien (siehe oben), für kleine Kinderfahrräder (bis 12,5 Zoll) und zusammengeklappte Räder. Für Fahrräder bis Reifengröße 20 Zoll ist im MVV und im VGN die Mitnahme kostenlos (die bayernweite Freigabe ist in diesem Jahr entfallen), es gelten aber die Sperrzeiten. Detaillierte Regeln sind unter https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_bayern.php in einer Meldung vom 19. Juli verlinkt.

Edmund Lauterbach

LEO-Hauptversammlung

Am 15. Juli fand die diesjährige Hauptversammlung des Vereins „Lokalbahn Endorf–Obing“ (LEO) statt. Wesentliches Thema war die schwierige Triebfahrzeug-Situation: Der Esslinger Triebwagen VT103 befindet sich seit verganginem Jahr bei der MaLoWa Bahnwerkstatt in Klostermansfeld zur Aufarbeitung, deren Finanzierung aber erst zu etwa einem Drittel gesichert ist. Auch der MAN-Triebwagen VT26 befindet sich seither in Klostermansfeld. Dort wurde der Unfallschaden aus einer Kollision mit einem PKW repariert. Die Kostenübernahme durch die Versicherung ist prinzipiell unstrittig, aber noch nicht abgewickelt. Vor der Rückfahrt wurde ein Zylinderkopfschaden an einem Motor festgestellt, der auch noch repariert werden muss.

Als Triebfahrzeug ist beim LEO derzeit eine V60 zusammen mit einem Esslinger Beiwagen, beide aus dem Besitz der Firma Wiesböck in Kiefersfelden, im Einsatz. Die Kosten für diese Fahrzeuge sind pro Betriebstag etwa doppelt so hoch wie die

Einnahmen; der Verein nimmt dieses Defizit aber in Kauf, um in diesem Sommer überhaupt Fahrten anbieten zu können. Der LEO-Fahrplan wird seit diesem Jahr im Reisenden-Informationssystem veröffentlicht.

Das Spendenaufkommen in 2022 war beträchtlich und auch für dieses Jahr wird ein ähnliches Spendenaufkommen erwartet. Zusätzliche Einnahmen brachten Tests der Firma Strail mit einer Lärmschutzwand. Die Firma Robel ist seit diesem Jahr Mitglied im Lokalbahnverein und will mit ihren Gleisbaumaschinen Tests auf der Strecke durchführen. Der Verein hat auch Fördermittel aus dem 35-Millionen-Programm beantragt, das der bayrische Staat für Infrastrukturmaßnahmen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen aufgelegt hat. Die Bahnen müssen dazu 20 Prozent finanzielle Eigenleistung aufbringen. Dass dieses Programm zustande kam, ist den gemeinsamen Bemühungen einiger dieser Bahnen (Ilztalbahn, Staudenbahn, LEO) zu verdanken.

Bei den Vorstandswahlen zeigte sich, dass der Verein ein großes Reservoir an engagierten Mitgliedern besitzt.

Günther Polz

Eine wunderbare Bahn-Erfahrung

Unsere Reise von Weilheim nach Hamburg Mitte Juni mit Nachtzug und zwei Fahrrädern, fing beschwerlich an: Schienenersatzverkehr bis Tutzing. Also mit der BRB erst einmal nach Geltendorf, 20 Minuten verspätet, der Anschluss nach München war weg. Immerhin gibt es die S-Bahn, die in München allerdings im Tiefgeschoss hält. Falsch ausgestiegen – kein Aufzug am Bahnsteig, mit der Rolltreppe nach oben. Für Fahrgäste mit Mitte 80, plus Gepäck und E-Räder, ziemlich anspruchsvoll.

Um 22.30 Uhr standen wir in der Haupthalle. Wer nicht da stand, war der Nachtzug der ÖBB. Am Reisetag hatte ich mich noch vergewissert, dass er 22.50 Uhr ab Hbf abfahren soll. Zum Glück war an der Infostelle nicht viel los. Der Mann wusste Bescheid und sagte uns, dass unser Zug schon vor einer Stunde vom Ostbahnhof abgefahren ist. Das sei schon seit Wochen so. Dann kam der Hoffnung gebende Satz: „Warten Sie mal, vielleicht kann ich etwas machen“. Nach einer Viertelstunde war es soweit: „Um 23.00 Uhr fährt ein ICE nach Hamburg. Ich habe mit der Zugchefin telefoniert. Gehen Sie zu ihr hin, die kann Ihnen helfen.“

Dann das Wunder: Die resolute, aber freundliche Chefin (Name erfragt, leider nicht behalten) hat sich rührend um uns gekümmert, hatte zum Beispiel bereits zwei Sitzplätze für uns freigemacht. Die Fahrräder kamen ins Klo, ganz in der Nähe. Unsere ÖBB-Karten hat sie ohne weiteres anerkannt. Zum Aussteigen in Nürnberg war sie prompt zu Stelle und hat uns noch einmal geholfen. Der Nachtzug stand noch auf dem Nachbargleis.

Wir können es immer noch nicht recht fassen, dass so etwas möglich ist. Vorschriftsmäßig war es vermutlich nicht. Es wäre schön, wenn die zwei Engel von der DB ausfindig gemacht und gelobt würden.

Giselher und Monika Propach

Futurails – Wege und Irrwege auf Schienen

An Versuchen, die klassische Eisenbahn durch andere spurgeführte Verkehrsmittel zu ersetzen, hat es ja wahrlich nicht gefehlt, doch keiner konnte sich bisher durchsetzen, so erfand sich das Rad-Schiene-System immer wieder neu. Zu ihrer Entstehungszeit war die Eisenbahn nur eines unter mehreren denkbaren Transportsystemen, ursprünglich ja vor allem für den Güterverkehr, speziell für die Kohle. Vor allem der relativ geringe Rollwiderstand ließ immer wieder Zweifel an ihrer Alltagstauglichkeit aufkommen, weshalb man sie durch Zahnstangen, Seilzüge oder Vakuum-Leitungen zu unterstützen versuchte. Auch die relativ aufwändige Fahrbahn mit Schotterbett, Schwellen, Gleisen und Weichen versuchte man durch mehr oder weniger taugliche Einschienenbahnen zu ersetzen – vor allem auch im Hinblick auf höhere Geschwindigkeiten. Auch mit den jüngsten Entwicklungen auf diesem Sektor, Transrapid und Hyperloop, konnte das Rad-Schiene System mithalten. Die kaum weniger aufwändige Infrastruktur und die noch weniger ausgeprägte Fähigkeit zur Netzbildung verweisen derartige Systeme immer wieder auf die Plätze von Spezialbahnen allenfalls in Nischenmärkten der Mobilität – bisher wenigstens.

Noch bis zum 4. Dezember gibt es die sehenswerte Sonderausstellung im DB Museum in Nürnberg (<https://dbmuseum.de/futurails>). Der Katalog dazu, herausgegeben von der deutschen BahnStiftung, ist unter der ISBN 978-3-9814790-7-2 erschienen, umfasst 178 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Grafiken und kostet 19 Euro.

Thomas Kauderer

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.08. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

So. 06.08., So. 13.08., Di. 15.08., So. 20.08., So. 27.08. Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Touristikfahrten beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 02.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 16.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 30.08. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.

Fr. 01.09 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

- Das Treffen der Regionalgruppe Oberland entfällt im August.
- Der PRO BAHN Treff Schwaben entfällt im August.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

<https://www.pro-bahn.de/beitritt>