

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2025



Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember hält in Unterschleißheim außer der S1 mehrmals am Tag die Regionalzuglinie RB33 München–Landshut, die mit Desiro HC (BR 1462) verkehrt. Diese Halte sind zwar in der Auskunft des MVV und in der Online-Auskunft der DB zu finden, nicht jedoch im elektronischen Kursbuch der DB. Richtig unübersichtlich wird es vor allem im Spätverkehr durch überlappende und sehr kurzfristig erscheinende Baustellenfahrpläne.

Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- Programm Bahnausbau Region München – Seite 3
- Im Labyrinth der Fahrpläne – Seite 4
- Express-S-Bahn Marktoberdorf – Seite 6
- Chiemgau-Express: Konzept wird untersucht– Seite 8
- HVO100 Pilotbetrieb auf der Südostbayernbahn – Seite 9

Kurznachrichten

Baustelle Am Knie: Tram 19 drei Monate länger unterbrochen

Die extrem langen Sperrzeiträume für Baustellen bei der Tram wurden u.a. bereits von PRO BAHN kritisiert (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1176). Schon der ursprüngliche Sperrzeitraum der Linie 19 nach Pasing von Ende Juli 2024 bis Ende Januar 2025 war ungewöhnlich lang. Nun soll die Sperrung aufgrund der Baustelle Am Knie um drei weitere Monate verlängert werden. Wie bei tramreport berichtet „um den Individualverkehr im Bereich der Kreuzung Landsberger Straße/Am Knie nicht zu beeinträchtigen“ (<https://www.tramreport.de/2025/01/20/baustelle-am-knie-2024-2025/>).

München – Fahrgastzahlen erfordern besseres ÖPNV-Angebot

Die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG hat am 14. Januar mitgeteilt, dass die Fahrgastzahlen nun wieder auf Vor-Corona-Niveau sind. Um diesen Trend zu stabilisieren, fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass das Angebot weiter verdichtet wird (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20250114.html>). Seit 2019 ist in vielen Bereichen die Angebotsqualität zurückgegangen. Bei den Buslinien gibt es häufige Ausfälle wegen Personalmangels, die Metrobuslinien bieten abends keinen 10-Minuten-Takt, bei Bauarbeiten werden sehr lange Ausfälle großer Teile des Trambahnnetzes einfach so hingenommen (vgl. vorherige Kurznachricht „Baustelle Am Knie“). PRO BAHN fordert beispielsweise, dass grundsätzlich aufgearbeitet wird, was bei Bauarbeiten zu den nicht hinnehmbaren Verlängerungen führt und zügig Verbesserungen umzusetzen. Weitere Forderungen sind mehr Personal im Busbereich und dichtere Takte auch in den Abendstunden (Takt 10 bis 10). Kürzungen wie zuletzt bei Linien über die Stadtgrenze hinaus sind nicht dazu geeignet, das Wachstum des Autoverkehrs in München einzudämmen.

Planungsvereinbarung zum Bahnausbau Pasing–Fürstenfeldbruck

Wie das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Mitte Januar in einer Pressemitteilung berichtet, hat der Freistaat Bayern eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zum Bahnausbau zwischen Pasing und Fürstenfeldbruck unterzeichnet (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2025/7/index.php>). Um den viergleisigen Ausbau voranzutreiben, geht der Freistaat mit rund 41 Millionen Euro in Vorleistung. Die Planungen sollen in diesem Jahr beginnen.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuelle1/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Warum nur S-Bahnen?

Programm Bahnausbau Region München

Vor dreieinhalb Jahren berichtete die PRO BAHN Post über den Start des Gutachtens zum „Programm Bahnausbau Region München“ (Heft 5/2021, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202106.pdf>). Jetzt wurde eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Gutachtens in der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR, Heft 12/2024) veröffentlicht.

Einige Ergebnisse sind recht positiv, so der S-Bahn-Ausbau von Nord- und Südring, oder neue S-Bahnen bzw. Express-S-Bahnen nach Kirchheim, Rosenheim, Wasserburg Bahnhof, Weilheim, Kochel, Pfaffenhofen, Bayrischzell, Tegernsee, Lenggries oder zum Fliegerhorst Fürstenfeldbruck, ferner einige neue Gleise und zusätzliche Halte. Überraschend ist aber, dass wichtige S-Bahn-Projekte negativ abschnitten oder gar nicht erst untersucht wurden, so nach Dorfen, Wasserburg Stadt, Wolnzach/Mainburg, über Holzkirchen ins Mangfalltal, nach Landsberg, Schongau (unter Einbeziehung der Reaktivierung Fuchstalbahn als Lückenschluss), zum Ammersee, nach Aichach oder Marktoberdorf (siehe weiteren Artikel in diesem Heft).

Erfreulich ist, dass vom Deutschlandtakt der viergleisige Ausbau bis Fürstenfeldbruck übernommen wurde. Der Freistaat Bayern hat jetzt hierfür eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn getroffen, auch wenn der Bund noch keine Finanzierung für den Ausbau in Aussicht gestellt hat. Ansonsten fehlen Projekte für den Fern-, Güter- und Regionalverkehr fast völlig. Man sollte das Programm daher treffender „Programm S-Bahn-Ausbau München“ nennen. Der Engpass Hauptbahnhof wird zwar erwähnt, das Problem aber nicht gelöst.

Bayernweit ist zu begrüßen, dass es jetzt auch ein ähnliches Ausbauprogramm für die S-Bahn Nürnberg gibt (Eisenbahn-Revue International, 1/2025). Programme für Augsburg und die weiteren Verdichtungsräume und vor allem der überfällige Schienenpersonennahverkehrs-Plan für ganz Bayern fehlen weiterhin. PRO BAHN fordert deshalb von der Staatsregierung im Sinne von gleichwertigen Lebensbedingungen ein vergleichbar progressives „Programm Bahnausbau Bayern“ unter Berücksichtigung des Fernverkehrs aus dem Deutschlandtakt, der Planungen der Nachbarländer, und des zu erwartenden starken Wachstums des Güterverkehrs nach Eröffnung des Brennerbasistunnels, des Ausbaus des sogenannten Ostkorridors über Hof–Regensburg und gegebenenfalls der Neubaustrecke Ingolstadt–München (PRO BAHN Post vom August 2024, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202408.pdf>). Und auch bei der S-Bahn München scheinen die erheblichen Spielräume, die die Standardisierte volkswirtschaftliche Bewertung 2016+ eröffnet, und auch die großen Kapazitäten der zweiten S-Bahn-Stammstrecke noch nicht ausgereizt.

PRO BAHN fordert deshalb, einen Großteil der abgelehnten Projekte nochmals vertieft zu untersuchen. Ein an dieser Stelle bereits diskutiertes Beispiel ist die Wasserburger Altstadtbahn, die im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchungen mit 1400 Fahrgästen täglich auf Anhieb als reaktivierungswürdig eingestuft wurde. Dennoch haben die veralteten Bewertungskriterien die Wiederherstellung der Strecke als unwirtschaftlich dargestellt. Zusammenfassend lässt sich sagen: Das Programm „Bahnausbau Region München“ definiert längst keinen Zielzustand für ein zukunftsfestes Bahnnetz in Südbayern, sondern priorisiert mögliche Ausbauschritte rund um München. Dass im Netzplan die S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried dargestellt wird, die ja schon vor Jahren in Betrieb gehen sollte, bringt den Leser auf den Boden der Tatsachen zurück: Nicht an Ideen fehlt es in Bayern, sondern vor allem an ihrer Umsetzung.

Andreas Schulz / Norbert Moy

Fahrplanmedien werden immer unzuverlässiger

Im Labyrinth der Fahrpläne

Ende November informierte die Deutsche Bahn im Zusammenhang mit der Trennung der S7 in zwei Linien über Änderungen im Münchner S-Bahn-Netz zum Fahrplanwechsel. Unter dem Punkt „nachfragegerechte Anpassung in Randzeiten“ war auch der tägliche Entfall einer Fahrt der S1 um 23.11 Uhr ab Leuchtenbergring nach Freising und zum Flughafen aufgeführt. Das frühere Ende des 20-Minuten-Takts der S1 wurde zusammen mit anderen Einschränkungen wie der Ausdünnung des U6-Fahrplans an Samstagen von PRO BAHN kritisiert.

Die Änderungen zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 sind auf <https://www.s-bahn-muenchen.de/fahren/s5> unten aufgeführt. So weit so schlecht. Erstaunlicherweise lieferte die Online-Fahrplanauskunft der DB Mitte Januar aber weiterhin die gestrichene Verbindung der S1, und zwar an allen Tagen inklusive Samstag/Sonntag bis zum 16. Februar. Welche Bedeutung dieses Datum im Fahrplangefüge der Münchner S-Bahn hat, ist unbekannt. Im Minifahrplan der S1 auf den Webseiten der S-Bahn erscheint die gestrichene Fahrt jeweils montags bis freitags, aber nicht am Wochenende. Es gibt auch keine Fußnote, die darauf hinweist, dass diese Fahrt nicht in der gesamten Fahrplanperiode stattfindet.

Der MVV stellt in seinem Auskunftssystem Linienfahrpläne unter dem Punkt „Fahrplanbuch“ zur Verfügung. Im PDF-Dokument zur S1 kommt die Fahrt 23.11 Uhr ab Leuchtenbergring bzw. 23.21 Uhr ab Hauptbahnhof nicht vor, auch nicht bis zum 16. Februar. In der Verbindungsauskunft des MVV waren die Fahrten bis Mitte Februar zunächst enthalten. Nach einer Aktualisierung der Fahrplandaten verschwand die Abfahrt 23.22 Uhr aus den Systemen von DB und MVV an allen Tagen, an denen die S1 wegen Bauarbeiten oberirdisch am Hauptbahnhof

startet. Einen S1-Fahrplan gibt es auch im elektronischen Kursbuch der DB unter der Nummer 999.1. Dort existiert die gestrichene Verbindung nun wiederum ausschließlich in der Zeit des Oktoberfests für gut zwei Wochen ab 20. September, aber nicht in der Zeit bis 16. Februar.

Bei der S1 wurden außer der Verbindung am Abend auch einige Fahrten zwischen Freising und Neufahrn am frühen Samstagmorgen gestrichen. Es gibt aber auch eine kleine Verbesserung, allerdings nur für den Halt Unterschleißheim. Bereits seit Ende 2020 hält dort wochentags jeweils ein Zugpaar der Regionalzuglinie RB33. Das wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember auf sieben Halte stadtauswärts und acht Halte stadteinwärts ausgedehnt, bis auf eine Ausnahme nur montags bis freitags. Erstaunlicherweise tauchen diese Halte aber im elektronischen Kursbuch der DB nicht auf – weder im S1-Fahrplan 999.1 noch in der Tabelle 930, in denen die Regionalzüge aufgeführt sind. Beim MVV und in der Online-Auskunft der DB sind sie allerdings zu finden.

Die meisten Fahrten der RB33 zwischen Freising und München finden in der Hauptverkehrszeit statt. Es gibt aber auch eine Fahrt um 0.52 Uhr ab München Hbf, die als einzige auch am Wochenende verkehrt. Wegen der vielen Bauarbeiten sind die Fahrpläne für die Strecke der S1, die auch die Regionalbahn nutzt, sehr unregelmäßig geworden. Der Mitte Januar verfügbare Baustellenfahrplan für die RB33 gilt vom 13.1. bis zum 2.2.2025. Demgemäß entfällt die Verbindung 0.52 Uhr ab München Hbf ersatzlos vom 14.1. bis zum 19.1.2025 auf der gesamten Strecke bis Landshut. Die Auskunftssysteme geben aber darüber hinaus an, dass diese Verbindung an weiteren Tagen Ende Januar erst in Feldmoching beginnt, oder dass der Halt in Moosach ausfällt. Am Nachmittag des 20. Januar veröffentlichte die DB dann plötzlich einen weiteren Fahrplan für die Zeit vom 20.1. bis zum 26.01.2025, der für diese Tage aber den bereits vorhandenen nicht außer Kraft setzt, sondern parallel gilt. Dass Fahrgäste Baustellenfahrpläne zunehmend als wertlos empfinden, bleibt bei einem solchen Wirrwarr nicht aus.

Leider ist es immer schwieriger geworden, sich einen Überblick dazu zu verschaffen, welche Züge fahren sollen und welche nicht. Der üblich gewordene DB-Hinweis „Bitte informieren Sie sich kurz vor Reisebeginn über mögliche Fahrplanänderungen.“ ist zwar nett und richtig, trotzdem möchten Fahrgäste auch ein Mindestmaß an Planungssicherheit haben. Die hier aufgeführten Ungereimtheiten bei den Fahrplanmedien weisen dagegen auf eine gewisse Schlampigkeit bei der DB und darüber hinaus hin.

Die jetzt vollständig abgeschaltete alte DB-Fahrplanauskunft unter reiseauskunft.bahn.de hat bis Anfang Januar noch Möglichkeiten geboten, den Entfall von Zügen an einzelnen Tagen, die Veränderung von Zugläufen oder den Ausfall von Halten auch über einen längeren Zeitraum nachzuvollziehen. Die Einsicht, dass der Entfall dieser Möglichkeiten ein echter Verlust ist, ist bei der DB nicht vorhanden, da die Managementebene von der geänderten Auskunfts- und

Buchungsplattform sehr überzeugt ist. Transparenz und Eingehen auf Kundenwünsche waren noch nie die Stärke des Bahnkonzerns, und alles, was nicht dem Verkauf von Fahrkarten dient, wird in einem Auskunftssystem als überflüssig betrachtet. Der Eindruck, dass viele Probleme der DB auch von der Haltung der dort agierenden Leute verursacht werden, ist nicht von der Hand zu weisen.

Edmund Lauterbach

Der Freistaat zögert noch

Express-S-Bahn Marktoberdorf

Rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel wurden die neuen Bahnsteiganlagen mit Unterführung in Marktoberdorf fertig. Die Aufzüge und teilweise das Umfeld fehlen noch. Die Zugkreuzungen können aber schon deutlich schlanker abgewickelt werden. In einem ersten Schritt wurden dadurch die Halte fast aller Züge in Marktoberdorf Schule und Leuterschach möglich.

So schön der Umbau des Bahnhofs ist, so wirft er doch einige Fragen auf. Zum Beispiel hat jeder Bahnsteig zwei Treppenaufgänge. Warum hat man nicht jeweils einen davon als Rampe ausgeführt, die steiler sein könnte, da die Barrierefreiheit über die Aufzüge sichergestellt ist? Weiter gibt es ein durchgehendes, voll signalisiertes Hauptgleis 2 ohne Bahnsteig, obwohl es in Marktoberdorf keine Züge gibt, die ohne Halt durchfahren. Warum hat man den Vorschlag nicht umgesetzt, für endende Verstärkerzüge aus Augsburg einen Bahnsteig am Gleis 2 mit ebenerdigen Zugang zu errichten? Ebenerdige Zugänge sind erlaubt, sofern alle Züge davor anhalten, was hier gewährleistet ist. Jetzt müssen endende Züge mit Langwende zuerst zum Aussteigen nach Gleis 1 oder 3 fahren und dann zur Abstellung nach Gleis 2 umrangieren.

Der Umbau des Bahnhofs bringt weitere signifikante Verbesserungen. In den Folgejahren sollen noch drei Halte zwischen Marktoberdorf und Buchloe dazukommen: Marktoberdorf Nord, Kaufbeuren Haken und Neugablonz. Grundsätzlich möglich wäre auch noch ein Halt in Füssen West, zu dem aber die Diskussionen noch nicht abgeschlossen sind. Weiter ist im Ostallgäu die Wiederinbetriebnahme des Haltes Aitrang an der Strecke nach Kempten geplant. Hierzu ist eine zusätzliche Weichenverbindung in Buchloe in der Einfahrt aus Richtung München erforderlich, um einen Fahrstraßenausschluss der Richtung Augsburg ausfahrenden Linie RE 79, die in Aitrang halten soll, mit einfahrenden Zügen der Linie RB 74 aus München zu vermeiden. Dank des vorbildlichen Engagements des Kreises Ostallgäu und der Stadt Kaufbeuren wird damit der SPNV im Verdichtungsraum um das Oberzentrum Kaufbeuren (46.000 Einwohner), die Kreisstadt Marktoberdorf (19 000 Einwohner) und das Mittelzentrum Buchloe (14.000 Einwohner) erheblich aufgewertet und einen deutlichen Nachfragezuwachs erfahren.

Noch nicht gelöst ist dagegen das Problem der ganzjährig von internationalen Touristen stark gefragten Verbindung von München nach Füssen und zu den Königsschlössern. Im Zuge der Elektrifizierung München–Lindau wurde vor einigen Jahren die Zahl durchgehender Züge von München nach Füssen deutlich reduziert, um Diesel unter Fahrdracht zu vermeiden. Die entstandene Umsteige-Verbindung von der elektrischen RB 74 auf die Diesel-RB 77 funktioniert leider aufgrund der aktuellen Verspätungen nur eingeschränkt. Auch muss in Buchloe meist durch die Unterführung umgestiegen werden. Die erwähnten zusätzlichen Halte der RB 77 zwischen Buchloe und Marktoberdorf werden zwar dank des Bahnhofsumbaus in Marktoberdorf die Fahrzeit München–Füssen nicht verlängern, aber die Umsteigezeit in Buchloe verringern und damit die Verspätungsfälligkeit weiter erhöhen.

Mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München würde dann endlich eine befriedigende Lösung möglich. Naheliegender ist zunächst die Verlängerung der geplanten Express-S-Bahn München–Buchloe über Kaufbeuren nach Marktoberdorf mit Bedienung der neuen Halte. Da die Elektrifizierung der Strecke Augsburg–Kempten–Hergatz schon aus anderen Gründen erforderlich ist (siehe PRO BAHN Post Januar 2025, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202501.pdf>), wäre dem Projekt nur die Elektrifizierung des kurzen eingeleigten Abschnitts Buchloe–Biessenhofen anzulasten.

Wenn es dann noch gelänge, die Potentiale der von PRO BAHN seit etwa 40 Jahren geforderten vier zusätzlichen Halte zwischen Geltendorf und Buchloe in die Express-S-Bahn zu integrieren, dürfte die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit weiter steigen. Und wenn dann der vom Bundestag bereits im Zuge des Deutschlandtaktes grundsätzlich beschlossene vierspurige Ausbau Pasing–Fürstenfeldbruck zusätzliche schnelle Trassen von München nach Buchloe ermöglicht, wird ein deutlich beschleunigter schneller Regionalexpress im Takt von München nach Füssen – bis Marktoberdorf nur mit Halten in Pasing und Kaufbeuren – und einer Fahrzeit von etwa einer Stunde und 45 Minuten möglich, analog des derzeit nur am Wochenende einmal täglich verkehrenden Neuschwansteinexpresses. Dank des dann nur noch kurzen, nicht elektrifizierten Abschnitts von Marktoberdorf nach Füssen (31 Kilometer) ließe sich der RE München–Füssen problemlos mit Akku-Hybrid-Zügen fahren. Es bleibt zu hoffen, dass auch der Freistaat die darin liegenden Potentiale erkennt und das Projekt in das Programm zum Bahnausbau S-Bahn München (siehe Beitrag auf Seite 3 in diesem Heft) aufnimmt.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die damalige Deutsche Bundesbahn bereits 1993 die visionäre Idee einer Streckenverlängerung von Füssen nach Neuschwanstein hatte und mit einer Fotomontage veröffentlichte. Auch wenn es sich hierbei nicht um eine Reaktivierung, sondern einen Neubau handelt, wäre das Kriterium des Freistaats nach mindestens 1000 Fahrgästen täglich

hier wohl leicht zu erfüllen. Der später von österreichischer Seite gemachte Vorschlag einer Verbindungsstrecke von Füssen nach Vils (–Reutte i.T.), eventuell unter Mitnutzung des Autobahntunnels, die auch eine direkte Verbindung von Kempten nach Füssen ermöglichen würde, dürfte sich da etwas schwerer tun.

Andreas Schulz

„Chiemgau-Express“, die S-Bahn für den Chiemgau

Konzept wird vom Verkehrsministerium untersucht

Ausgangspunkt der Initiative, an der auch PRO BAHN Rosenheim beteiligt ist, war ursprünglich die Reaktivierung eines Bahnhofpunkts in Stephanskirchen. Vorschlag war, den Regionalexpress München–Salzburg (RE5) einfach in Stephanskirchen halten zu lassen. Die DB und die Bayerische Staatsregierung lehnten das jedoch aus fahrplantechnischen Gründen mehrfach ab, da die zusätzliche Haltezeit im Fahrplan nicht zu verkraften sei. Der Initiativkreis „Chiemgau-Express“ hat daraufhin über Alternativen nachgedacht, um zwischen Rosenheim und Chiemsee diverse Haltepunkte an der Bahnstrecke dort wiederzubeleben, wo inzwischen sehr viele Menschen leben und an denen die Züge einfach immer ohne Halt vorbeifahren.

Das Konzept ist unter <https://www.chiemgau-express.de/> ausführlich beschrieben. Kurz gefasst sieht das Konzept vor, Haltepunkte in den Gemeinden Stephanskirchen und Rimsting einzurichten, und mit einem passenden Betriebskonzept anzubinden: statt den RE5 Salzburg - München einfach dort halten zu lassen, was ja anscheinend fahrplantechnisch nicht möglich ist, schlägt die Initiative vor, einen weiteren Zug einzusetzen und so die Haltepunkte anzubinden. Vorschlag ist, die existierende Chiemgaubahn (RB52), die normalerweise zwischen Aschau und Prien pendelt, einfach nach Rosenheim zu verlängern. Da der in die Jahre gekommene Dieseltriebwagen auf der Hauptstrecke Prien–Rosenheim zu langsam wäre, regt der Initiativkreis an, neue elektrische Züge einzusetzen, und diese auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt Prien–Aschau per Akku zu betreiben. Der Fahrplan soll so gestaltet werden, dass der Knoten Rosenheim für die Anschlüsse in alle Richtungen bedient wird.

Seit Mitte 2023 wurde das Konzept den Gemeinden längs der Bahnstrecke vorgestellt und dabei um Zustimmung zu einer Resolution geworben. In der Resolution wird das Bayerische Verkehrsministerium aufgefordert, den Vorschlag zu prüfen und Schritte zu dessen Umsetzung einzuleiten. Auch Alternativvorschläge seien natürlich willkommen. Im Sommer 2024 hatten die Städte und Gemeinden Rosenheim, Stephanskirchen, Riedering, Söchtenau, Bad Endorf, Rimsting, Prien und Aschau, sowie der Landrat der Resolution zugestimmt. Das war eine solide Ausgangsbasis, um die Resolution beim Bayerischen Verkehrsminister zu platzie-

ren und dort die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu beantragen, was im September 2024 geschah.

Für 2025 plant das Verkehrsministerium eine Untersuchung zur Umstellung der in Südostbayern noch per Diesel betriebenen Bahnstrecken auf elektrische Antriebe, gegebenenfalls auch unter Einsatz von Akku-Technik. Dazu zählt auch die Chiemgaubahn Prien-Aschau. Seit Dezember 2024 liegt die Zusage des Verkehrsministeriums vor, dass man die Studie im Hinblick auf die Resolution nun wie folgt erweitert: es wird untersucht, ob eine Elektrifizierung, wie beim Chiemgau-Express vorgeschlagen, realisiert werden kann, indem der Zugbetrieb auf die Strecke Aschau–Rosenheim ausgedehnt wird. Dabei wird auch untersucht, ob zusätzliche Halte in Stephanskirchen und Rimsting, wie vorgeschlagen, fahrplantechnisch möglich sind. Erst wenn die fahrplantechnische Machbarkeit vorliegt, können bezüglich der Haltepunkte Stephanskirchen und Rimsting die üblichen Folgeschritte eingeleitet werden (Fahrgastpotential ermitteln, genaue Lage der Haltepunkte untersuchen, Kostenschätzung und Prüfung von Kosten/Nutzen).

Die Vorschläge zum Chiemgau-Express sind nun also bei der zuständigen politischen Stelle platziert und die Forderung nach Haltepunkten in Stephanskirchen und Rimsting ist damit auch offiziell angenommen worden. Die Ergebnisse zur fahrplantechnischen Machbarkeit sollen im Herbst 2025 vorliegen. Warten wir also gespannt auf die Ergebnisse der Studie im Herbst 2025.

Willi Messing

HVO100 Pilotbetrieb auf der Südostbayernbahn

Im Zuge der Dekarbonisierung des Schienenverkehrs wurde von Juli 2023 bis Juni 2024 bei der Südostbayernbahn (SOB) eine Teilflotte des Schienenpersonenverkehrs (Baureihe 628) mit dem Diesel-Ersatz HVO100 betankt. Nach Auslaufen des Probetriebs ging dieser nicht in einen Regelbetrieb über, was in dem im Dezember erschienenen Abschlussbericht der TU Berlin, die den Testbetrieb wissenschaftlich begleitete, begründet wird (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/medien/themen/Abschlussbericht-HVO-100-Pilotbetrieb>).

HVO100 steht für Hydrated Vegetable Oil (deutsch: Hydriertes Pflanzenöl) in Reinform (zu 100 Prozent). Es gilt als Ersatzkraftstoff für klassischen mineralischen Diesel und erfordert keine Anpassungen von Tankstellen und Verbrennungsmotoren. Der maßgebliche Vorteil ist eine Reduktion der Emission des Treibhausgases CO₂ von bis zu 85 Prozent. Allerdings sind die lokalen Emissionseinsparungen, sprich die Emissionen durch den Verbrennungsmotor, relativ gering. Sie wurden bei CO₂ im Bericht mit 3,2 Prozent beziffert. Die wesentlichen Einsparungen sind sogenannte bilanzielle Einsparungen, d.h. die Minderung resultiert aus dem gesamten Rohstoffkreislauf. Die Grundidee ist, dass kurzfristig

nachwachsende Rohstoffpflanzen das CO₂ wieder binden.

Das wirft die Frage auf, welche Roh- oder Ausgangsstoffe für HVO verwendet werden können. HVO kann nicht nur aus Pflanzenölen sondern aus diversen Biomassen, Ölen, aber auch aus Pech, tierischen Fetten und Algenkulturen gewonnen werden. Man unterteilt die Ausgangsstoffe in drei Kraftstoffgenerationen, wobei die erste Generation als Ausgangsstoff immer den Rohstoff selber hat (z.B. Sonnenblumenöl) und damit in der bilanziellen Emissionsreduktion gar nicht so gut abschneidet und zudem noch in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion tritt. Die neueste, dritte Kraftstoffgeneration, welche vorwiegend aus gezüchteten Algenkulturen besteht, hat noch nicht den notwendigen Reifegrad für eine kommerzielle Anwendung und kann noch nicht an Tankstellen angeboten werden.

Beim Versuchsbetrieb der SOB wurden daher Altspeseöle (Used Cooking Oil-HVO: UCO-HVO) verwendet. UCO-HVO gehören zur zweiten Kraftstoffgeneration, welche die bilanziellen Ziele der CO₂ Einsparung erreicht. Da aber bereits die aktuelle UCO-HVO Nachfrage in Europa durch das lokale Aufkommen nicht mehr gedeckt werden kann, werden diese aus anderen Kontinenten importiert. Die EU befürchtet hier negative Verlagerungs- und Umwelteffekte, weshalb die bilanzielle Anrechenbarkeit der CO₂ Emissionseinsparung im Gesamtverkehrsverbrauch gedeckelt ist. Wenn zu viele Verkehrsteilnehmer (und dazu zählt auch der Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr) UCO-HVO nutzen, werden die bilanziellen CO₂-Einsparungen gar nicht mehr als Einsparung gewertet. Auch dürfen beispielsweise palmölbasierte Kraftstoffe nicht mehr bilanziell angerechnet werden. In diesem Kontext geht der Bericht auch auf mögliche Betrugspotentiale ein, da der Großteil der Ausgangsstoffe außerhalb Europas geordert wird. In einer Worst-Case Betrachtung könnte eine falsche Deklaration in Kombination mit dem langen Transportweg zu einer nahezu Neutralisierung der CO₂-Einsparung bei der Produktion führen.

Im Betrieb zeigten sich im Vergleich zum klassischen Diesel keine nennenswerten Unterschiede. Sowohl die Betankung, das Motorverhalten, Störanfälligkeiten oder der Fahrkomfort lagen gleichauf. Lediglich der volumetrische Mehrverbrauch von HVO von drei Prozent könnte möglicherweise zu einer verminderten Traktionsleistung mit Auswirkungen auf die Trassenbelegung führen, was allerdings beim SOB Testbetrieb nicht der Fall war.

Hingegen sind Mehrkosten von ca. 30 Cent/Liter gegenüber klassischem Diesel ein maßgeblicher Punkt. DB Energie knüpft die Abgabepreise von HVO an die Dieselpreise und rechtfertigt die Mehrkosten u.a. mit Investitionen in die Tankinfrastruktur (z.B. Erweiterung der Tankstelle). Eine komplette Umstellung der Tankstellen von mineralischem Diesel auf HVO100 kommt durch die Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang nur in Frage, wenn alle Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen Bedarf mehr für mineralischen Diesel sehen. Derzeit hat aber

nur die DB alle Dieselantriebe ihrer Fahrzeugflotte für HVO100 freigeben.

Die Studie empfiehlt daher den schnellstmöglichen Ausstieg aus der Beschaffung von Dieselfahrzeugen und das Forcieren der Elektrifizierungsbemühungen, inklusive der Konzepte von Batterie- oder Wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen.

In diesem Kontext ist auch die Machbarkeitsstudie zum Einsatz von HVO im Dieselnetz Sachsen-Anhalt (siehe ETR 12/2024, S.54 ff.) interessant, welche zu einem wohlwollenderen Ergebnis kam. Diese Beurteilung resultiert aber aus der Tatsache, dass dort die letzte nennenswerte Neubeschaffung von Dieselfahrzeugen in Deutschland stattfand (Coradia Lint 41), verknüpft mit einer noch lang andauernden Abschreibungsphase.

Die Einschätzung der TU Berlin und der Beschluss der Projektpartner, den Probebetrieb nicht zu verstetigen, ist nachvollziehbar und richtig. HVO im Eisenbahnsektor sollte, wenn überhaupt, nur im Schienengüterverkehr zur Anwendung kommen. Aber auch hier gilt die Maxime, dass die Vollelektrifizierung, die sich seit über 100 Jahren bewährt hat und bei der die Eisenbahn verkehrssektorübergreifend die Maßstäbe setzt, das Ziel sein muss.

Harald Nikolisin

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 Abonnenenverwaltung 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 18 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. 05.02. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Da Sebastiano, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstraße/Lindenstraße); Ort und Treffpunkt werden noch bekannt gegeben; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Vorträge der DGEG Mitgliedergruppe München siehe https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen

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 i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

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

Mi. 05.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 12.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Bayern-Treff für die Aktiven**, Info und Einwahldaten: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2770&app=all

Mi. 19.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.24.02. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 26.02. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Do. 27.02. ab 19 Uhr; Weilheim, vsl. Gasthaus Schießstätte „Da Franco“, Schützenstraße 28, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Das PRO BAHN Post-Archiv mit Autorensuche

20 Jahrgänge unter

https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm