

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2021



Der unterirdische Salzburger Lokalbahnnhof war der erste Schritt zum „S-Link“ genannten Konzept der Regionalstadtbahn Salzburg. Ein weiterer Schritt ist jetzt eine unterirdisch geführte Stadtbahn zum Mirabellplatz. Lokale Vereine und Initiativen sehen das Potential für ein weitverknüpftes Regionalstadtbahn-Konzept, das auch Ziele in Bayern erschließen würde. Bild: Richard Fuchs

- Kurznachrichten – Seite 2
- Deutschlandtakt: Liste der Infrastrukturmaßnahmen – Seite 3
- Tram-Train für den Raum Salzburg – Seite 5
- Pasing–Eichenau: S-Bahn innen oder außen? – Seite 7
- GDL-Streik: Was sagt PRO BAHN dazu? – Seite 8
- Verbindungskurve S7–Mangfalltalbahn – Seite 9
- Wo fährt der Bus nach Beilngries? – Seite 10

Kurznachrichten

PRO BAHN fordert besseren Abend- und Nachtverkehr in München

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert von der Stadt München und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, dass unverzüglich der Nachtverkehr sowie der „Takt 10 bis 10“ wieder vollständig hergestellt wird. PRO BAHN sieht in dem schlechten Abend- und Nachtangebot vor allem eine Benachteiligung Jugendlicher und junger Erwachsener (Pressemitteilung vom 20.8.2021: <https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210820.html>).

Brennerzulauf selber planen

Die DB hat eine neue Strategie: für den Abschnitt Grafing–Ostermünchen der Brennerzulauf-Strecke stellt sie Anwohnern und Ortskundigen ein Online-Tool zur Verfügung, mit dem ein möglicher Trassenverlauf gezeichnet werden kann (<https://karten.db.yourweb.de/brennernordzulauf-draw/map/info/Willkommen>). Als Hilfe sind die ermittelten Raumwiderstände und der minimale Kurvenradius eingezeichnet. In einer Pressemitteilung sagt die DB zu, die Vorschläge zu prüfen. Weitere Infos zum Brennerzulauf in Bayern wie immer auf der Projektseite <https://www.brennernordzulauf.eu/>.

Ungenügender Fortschritt bei Busspuren in München

In einer Pressemitteilung kritisiert PRO BAHN den schleppenden Fortschritt beim Ausbau der Busspuren in München (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210730.html>). Nachdem Stadtrat und Verwaltung beim Thema Busbeschleunigung lange untätig waren, gab es am 28. Juli einen Stadtratsbeschluss, bei dem ein Teil der Maßnahmen nochmals zurückgestellt wurde. PRO BAHN fragt sich, was von U-Bahn- und Tramplänen der grün-roten Stadtratskoalition zu halten ist, wenn es schon bei Busspuren so lange dauert. Die zögerliche Haltung passt in keiner Weise zum nötigen Tempo beim Klimaschutz.

Sachsen prüft Bahnreaktivierungen

Der Freistaat Sachsen will für sechs stillgelegte Bahnstrecken untersuchen lassen, ob sie reaktiviert werden können (<https://www.medienservice.sachsen.de/medien/news/256713>). PRO BAHN Mitteldeutschland bedauert jedoch, dass das sächsische Reaktivierungsgutachten viel zu spät komme und das Vorgehen unvollständig und intransparent sei. Die sechs Strecken wurden ausgewählt, nachdem insgesamt 21 Strecken mit Hilfe eines Basisgutachtens beurteilt wurden. In der besten Kategorie werden im Schnitt 600 Reisende (Personenkilometer pro Kilometer Streckenlänge) täglich erwartet, zu den sechs Kandidaten gehören aber auch Strecken mit einer erwarteten Nachfrage von weniger als 400 Reisenden. Die bayerische Staatsregierung versteckt ihre Verantwortung bei diesem Thema weiterhin hinter bürokratischen Regeln.

Touristischer Bahnverkehr in Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein

Die Unterstützung touristischer Bahnverkehre ist zwar in Bayern nicht gewollt (da damit ja Reaktivierungen eventuell erfolgreich werden könnten), in anderen Bundesländern jedoch sehr erfolgreich. Vom Aufgabenträger bestellte Touristikverkehre auf der Schiene gibt es nicht nur im Südwesten, sondern auch im Norden: Seit dem 17. Juli unterstützen das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH den Bahnbetrieb auf der Bahnstrecke Kappeln-Süderbrarup-Eckernförde und haben die Bahnstation Lindaunis im touristischen Verkehr reaktiviert (<https://www.nah.sh/de/themen/neuigkeiten/bahnverkehr-zwischen-kappeln-und-eckernfoerde/>).

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

Deutschlandtakt: Bundesverkehrsministerium legt Liste der Infrastrukturmaßnahmen vor

In einer abschließenden volkswirtschaftlichen Bewertung hat nun der Bund grünes Licht für den Deutschlandtakt gegeben. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.4 sind die Infrastrukturmaßnahmen mit einem Umfang von 40 Milliarden Euro auch förderungsfähig und rücken gemeinsam in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans auf.

In Oberbayern sind neben kleineren Ausbauten folgende wesentliche Maßnahmen in der Liste enthalten:

- Der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Eichenau.
- Ausbau München–Freising–Landshut–Regensburg, insbesondere vier Gleise zwischen Neufahrn und Freising sowie Regensburg und Obertraubling.
- Die von PRO BAHN in einer Petition geforderte Bahnsteigquerung am Münchner Hauptbahnhof.
- Die Elektrifizierung München–Simbach.

Auch eine Anzahl kleinerer Ausbauten wird aufgelistet:

- Bahnhof Ingolstadt, Zugdeckungssignal am Gleis 1.
- Zwei weitere Gleise Ingolstadt–Petershausen, ein Überholgleis für den Güterverkehr in Petershausen und ein drittes Gleis Dachau–München.
- Zusätzliche Ausweichgleise an der Strecke Ingolstadt–Günzburg in Blindheim, Weichering und Rohrenfeld.
- Überholgleise (Güterverkehr) zwischen Malching und Maisach.
Eine weitere Bahnsteigkante in Pasing.

- Ein zweigleisiger Abschnitt Vohburg–Münchsmünster an der Strecke Ingolstadt–Regensburg).
- Entflechtung/Einbindung neuer Güterstrecken in Riem.
- Neue Weichenverbindungen am Münchner Hauptbahnhof.
- Kreuzungsbahnhof Julbach an der Strecke Mühldorf–Simbach.

Wieder einmal nicht enthalten sind zweigleisige Abschnitte auf der Werdenfelsbahn, obwohl der Fahrplanentwurf für den Deutschlandtakt dort die Einführung von stündlichen Expresszügen vorsieht.

Es steht außer Frage, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen sinnvoll sind. Insbesondere von München ins Allgäu bleibt den Fahrgästen der Flaschenhals erspart, den der von der bayerischen Staatsregierung favorisierte Sparausbau auf drei Gleise bedeutet hätte und für Jahre den Regional- und Fernverkehr beschränkt hätte. Bei der Strecke Richtung Freising und Landshut stellt sich die Frage, ob mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Neufahrn und Freising die Kapazitätsprobleme nachhaltig gelöst werden können, ist doch auch der Abschnitt München–Neufahrn annähernd gleich hoch ausgelastet.

Schon vor Jahren hatte PRO BAHN vorgeschlagen, zusätzliche Gleise zwischen Feldmoching und Neufahrn entlang der A92 zu verlegen und so auch den Güterverkehr aus den Wohngebieten zu verlegen. Profitieren würde davon vor allem die S1, die auf eigenen Gleisen dann zuverlässiger und in dichterem Takt verkehren könnte. So hält PRO BAHN die Forderung aufrecht, hier zumindest die Trasse entlang der Autobahn freizuhalten. Bei den Maßnahmen außerhalb Oberbayerns erwähnenswert sind vor allem eine Neubaustrecke Würzburg–Nürnberg, die mit 5,7 Milliarden Euro die teuerste Maßnahme überhaupt ist und der Ausbau Augsburg–Ulm. Diese Maßnahmen sind zur Erreichung der vom Takt geforderten Kantenzeiten notwendig und versprechen somit spürbare Reisezeitverkürzungen.

Am Ende bleibt die Frage, was der nächste Bundestag dann auch politisch durchsetzen will und kann. Denn mit der Vorlage der Liste sind die Maßnahmen längst nicht beschlossen. Der Zeitplan, den Deutschlandtakt bis 2030 umzusetzen, erscheint ja schon heute illusorisch.

Weiterführende Links

Liste der Infrastrukturmaßnahmen: <https://bit.ly/3z8pFvR>

Präsentation „Bewertung Infrastrukturmaßnahmen“: <https://bit.ly/3z8utBi>

Artikel in der PRO BAHN Post vom August 2020 mit vielen weiterführenden Dokumenten und Quellen: <https://ogy.de/dtakt-obb>

Norbert Moy

Tram-Train für den Raum Salzburg

Ideen den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen gibt es viele. So sind in letzter Zeit immer häufiger neue Straßenbahnnetze und Regionalstadtbahnen im Gespräch. Auch bestehende Netze sollen dafür ausgebaut werden oder müssen aufgrund von altem Rollmaterial „aufgefrischt“ werden. Doch ein Problem eint sie alle. Neue Fahrzeuge sind fast immer Einzelserien für die jeweiligen Betreiber, was hohe Anschaffungskosten mit sich bringt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich dieses Problems angenommen und hat zusammen mit Verkehrsbetrieben eine Standardkonstruktion entwickelt (<https://bit.ly/3sCnv5b>, https://www.vdv-dasmagazin.de/story_05_tramtrain.aspx). Denn bei einigen Betrieben steht eine Flottenverjüngung an. So fanden sich für eine erste gemeinsame Bestellung sechs Betriebe, die mit teilweise mehreren unterschiedlichen Stromsystemen fahren. Während Betreiber wie die Saarbahn unter Gleich- und Wechselstrom fahren, fahren die Bahnen in Oberösterreich nur unter Gleichstrom. Bei der Salzburger Lokalbahn fahren derzeit Züge mit der unüblichen Spannung von 1000 V Gleichstrom.



Visualisierung VDV-Tram-Train für Salzburg
(Bildquelle: VDV/Visualisierung in-motion.me).

Von einem einheitlichen Fahrzeug ist man bei dieser Ausgangslage weit entfernt. Um trotzdem ein einheitliches Fahrzeug auf den Weg zu bringen, das in der Herstellung kostengünstig ist, wurde der VDV-Tram-Train entwickelt. Dieser ist vom Außenaufbau bei allen Bestellern gleich und unterscheidet sich lediglich in der Einrichtung und der technischen Ausrüstung. So kamen bei einer ersten Bestellung 504 Stück zusammen, die in weiten Teilen eben nur Bestandsfahrzeuge ablösen sollen.

Auch das Land Salzburg hat sich bei dieser Bestellung beteiligt, um die Lokalbahn mit neuem jungem Rollmaterial zu versorgen. Gleichzeitig plant man eine

Verlängerung der Lokalbahn durch die Innenstadt über Anif bis Hallein. Eine Verlängerung, die die Altstadt mit der Bahn besser erschließen soll und so die Verkehrsströme vom Auto weg in die Lokalbahn ziehen soll. Für diese Verlängerung wurden aber noch keine Fahrzeuge bestellt oder ausgeschrieben. Lokale Vereine, wie zum Beispiel „Die Rote Elektrische“ oder der „Club Salzkammergut Lokalbahn“ haben gemeinsam ein weitverknüpftes Regionalstadtbahn-Konzept erstellt (<https://www.rsb.jetzt/>). Dabei sind auch einige grenzüberschreitende Linien Teil des Konzepts, weswegen auch Mitstreiter von PRO BAHN an einem Treffen in Mühlendorf am Inn teilnahmen.

Viele der vorgestellten Linien sollen die Region nach dem Karlsruher Modell mit der Stadt verknüpfen. Fast alle Linien sollen durch den neuen Innstadttunnel führen, um Pendler besser und schneller in die Stadt zu bringen. So könnte zukünftig die aktuelle S-Bahn Linie 2 von Seekirchen kommend in Hallwang geflügelt werden. Ein Zugteil könnte so den Hauptbahnhof tief und den Innstadttunnel nutzen, während der andere Zugteil weiterhin wie heute die Hauptbahnleihe an der Innenstadt vorbei Richtung Freilassing befährt.

Dabei soll es aber nicht bleiben. Auch vorhandene bayerische Eisenbahnstrecken sollen von den neuen Regionalstadtbahnen befahren werden. So soll nicht nur, wie mit dem aktuellen S-Bahnnetz, Bad Reichenhall und Berchtesgaden angeschlossen werden, sondern auch die Hauptbahnstrecke nach Traunstein und die Strecke nach Mühlendorf sollen den Pendlerverkehr aufnehmen und die Region vom Straßenverkehr entlasten. Auch hier soll es durch eine Verbindungskurve eine direkte Anbindung aus dem bayerischen Raum in den Innstadttunnel geben. Die Ideen für dieses Regional-Stadtbahn-Netz scheinen schier nicht enden zu wollen.

Denn auch Reaktivierungen stehen für dieses ehrgeizige Ziel im Raum. Die ehemalige Salzkammergut-Lokalbahn von Salzburg nach Bad Ischl soll demnach das Salzkammergut wieder, ohne Umweg über Attnang, direkt an die Stadt anbinden. Des Weiteren soll die Königsseebahn mit der ehemaligen Grünen Elektrischen, der Lokalbahn Berchtesgaden-Hangender Stein, reaktiviert werden. Bei dieser Strecke soll die Streckenführung in weiten Teilen als Straßenbahn umgesetzt werden. Und genau hier kommt der VDV-Tram-Train wieder zum Zug. Er bietet genau das, was man hierfür braucht.

Da die erste Ausschreibung schon gelaufen ist, ist der Plan der lokalen Salzburger Vereine, eine zweite Tranche auszulösen. Bei dieser Tranche sollten sich Städte und Landkreise finden, bei denen entweder das Rollmaterial ausgetauscht werden muss oder bei denen eine Straßenbahn bzw. Regionalstadtbahn den ÖPNV stärken soll. So sollen auch hier wieder die Vorteile einer Sammelbestellung den Vorteil für die kommunalen Betriebe bringen.

Die Marschrichtung bei diesem Treffen steht. Damit in der deutsch-

österreichischen Grenzregion um Salzburg der Verkehr für die Zukunft fit gemacht werden kann, muss die Politik davon überzeugt werden, dass die Zeit jetzt gekommen ist um die Weichen für die Zukunft zu stellen. Die Überlegungen und Planungen für ein grenzüberschreitendes Netz müssen gemeinsam mit den Salzburger Nachbarn so schnell wie möglich angegangen werden. Nur ein gemeinsam geplantes Netz kann für ein gemeinsamen Nutzen sorgen.

Marco Kragulji

Pasing–Eichenau: S-Bahn innen oder außen?

In den 1990er Jahren war es einfach: Wurde eine Strecke viergleisig, so wurden eigene Gleise für die S-Bahn gebaut. Betrieblich waren das dann zwei getrennte Strecken nebeneinander, eine für den Regional- und Fernverkehr, eine für die S-Bahn.

Beim Ausbau der Bahnstrecke Pasing–Eichenau soll das anders sein. Solange die Strecke dreigleisig ist, soll das innere Gleis für die durchgehenden Züge sein, die äußeren Gleise für die S-Bahn. Wird die Strecke später viergleisig, soll dies umgedreht werden: Die S-Bahn in der Mitte, außen die durchgehenden Züge. Betrieblich mag dies jeweils am bequemsten sein, aber ist das auch für die Fahrgäste am besten?

Dass die Gleise in jede Richtung gemeinsam verlaufen ist sicherlich sinnvoll. So ist eine bessere Nutzung der Gleise möglich. (Pessimisten könnten hier natürlich einwenden, dass es besser wäre, wenn die Nutzung der S-Bahn-Gleise durch Nicht-S-Bahnen möglichst baulich verhindert wird, um nicht weiterhin Störungen zwischen S-Bahn und Allgäunetz zu übertragen.)

S-Bahn-Gleise innen: Hierfür spricht, dass Mittelbahnsteige grundsätzlich fahrgastfreundlich sind. Automaten und Entwerter werden gemeinsam genutzt. Gruppen, die in zwei verschiedene Richtungen fahren, können noch gemeinsam ratschen und müssen sich erst dann verabschieden, wenn die erste S-Bahn einfährt. Und kommt es einmal durch eine Störung zu einer Fahrt auf dem Gegengleis, so muss der Bahnsteig nicht gewechselt werden, sondern nur das Gleis.

Für Außenbahnsteige spricht hingegen, dass es erheblich einfacher ist, Rampen zum Bahnsteig zu bauen. So einfach, dass sogar oftmals an beiden Bahnsteigen ein für alle nutzbarer Zugang gebaut wird. Damit geht Barrierefreiheit einfacher als mit teuren Aufzügen und ist wesentlich zuverlässiger. Zudem entfällt (im Schnitt bei jeder zweiten Fahrt) der Weg durch die Unterführung unter der S-Bahn, d.h.: dieser Höhenunterschied muss nur mehr halb so oft überwunden werden – Treppenstufen oder weite Wege durch Rampen werden als Fitnessübung nicht von allen geschätzt.

Was davon ist wichtiger? Bei den langen Ausfallzeiten, die Aufzüge und Rolltreppen selbst an wichtigen zentralen Stationen wie dem Rosenheimer Platz haben, ist klar: Barrierefreiheit, die ohne technische Geräte auskommt. Denn Barrierefreiheit ist bei jeder S-Bahn nötig. Auch bei der, die pünktlich und auf dem richtigen Gleis fährt.

Andreas Barth

GDL-Streik: Was sagt PRO BAHN dazu?

Seit der Umwandlung der Behörde Bundesbahn in die Aktiengesellschaft DBAG müssen Fahrgäste mit dem Phänomen Eisenbahner-Streik leben. Das Streikrecht ist ein hohes verfassungsrechtlich geschütztes Gut und notwendig, damit die Beschäftigten angemessen entlohnt werden. Nicht zuletzt basiert der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands auf diesem Zusammenspiel der Sozial- und Tarifpartner, das sich insgesamt bewährt und den sozialen Frieden gesichert hat.

Der Erfolg einer Tarifaufeinandersetzung ist umso nachhaltiger, wenn der Arbeitgeber unter Druck gesetzt wird, die Kunden aber nicht langfristig verschreckt werden. Auf das Thema Bahn bezogen bedeutet das: Wenn Abo- oder Zeitkarteninhaber vom Streik betroffen sind, ist der finanzielle Schaden beim Verkehrsunternehmen gering, die treuen Kunden - selbst meist Arbeitnehmer - fühlen sich jedoch um den bereits entrichteten Fahrpreis betrogen und sind auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Das andere Extrem wäre ein Streik etwa nur im Vertriebsbereich, der den Fahrplan aufrechterhält und nur Verkauf und Kontrolle der Fahrscheine einstellt. Der Schaden für bzw. der Druck auf das Unternehmen wäre hier maximal, die Kundschaft de facto nicht betroffen.

In dem Wissen, dass die letztgenannte Variante nicht immer möglich ist, hat PRO BAHN folgende Forderungen an die Streikparteien gerichtet:

1. Die Einführung verbindlicher Streikfahrpläne, die ein Grundangebot sichern.
2. Das Einhalten akzeptabler Vorlaufzeiten (mindestens 48 Stunden), so dass sich die Fahrgäste vorbereiten können. Das ist aktuell bei den Streiks am 23.8. auch umgesetzt worden.
3. Die Fokussierung der Streiks auf Regionen, in denen der Schaden für die Fahrgäste durch die Existenz anderer Alternativen in Form konkurrierender Verkehrsunternehmen reduziert werden kann.
4. Die Durchführung von Schlichtungen, so dass eine zusätzliche Transparenz entsteht, wenn beide Seiten sich gegenseitig der Lüge bezichtigen.

Norbert Moy / Jörg Lange

Verbindungskurve S7–Mangfalltalbahn

Die Diskussion über eine Aufwertung der S7-Strecke Ostbahnhof–Kreuzstraße wird von interessierten Kreisen zumindest seit 2013 geführt. Wiederholt wurden ein 20-Minuten-Takt bis Kreuzstraße und der zweigleisige Ausbau gefordert. 2019 wurde in einer ziemlich optimistischen Zukunftsprojektion vorgeschlagen, die Trassen von S7 und Mangfalltalbahn zweigleisig auszubauen, um die „großen Verkehrsströme“ zwischen Rosenheim und München auf diese Bahnverbindung zu lenken. Sind diese Vorschläge vom Verkehrsaufkommen her gerechtfertigt?



Lage der Verbindungskurve (OpenStreetMap (SRTM); OpenTopoMap (CC-BY-SA)).

Nach den Prognosen für 2025 sollen die Fahrgastzahlen südlich von Höhenkirchen 2600/Tag betragen, im letzten Abschnitt bis Kreuzstraße nur 800/Tag (geringstes Aufkommen im gesamten S-Bahn-Netz). Die Mangfalltalbahn weist zwischen Westerham und Kreuzstraße 2000 Fahrgäste pro Tag auf, die zum größten Teil nach Holzkirchen durchfahren. Der Umsteigeverkehr in Kreuzstraße beträgt nur einige hundert Fahrgäste pro Tag. Auf der parallel verlaufenden Staatsstraße verkehren derzeit etwa 12000 Kfz pro Tag; ein Teil der Autoinsassen fährt aus Tarif- und Fahrplangründen erst ab Aying mit der S-Bahn (dort insgesamt 1100 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Seit den 1990er Jahren wurde wiederholt angeregt, die S7 und die ebenfalls eingleisige Mangfalltalbahn durch eine Verbindungskurve zu verknüpfen, um die Spitzkehre und den Umstieg in Kreuzstraße zu vermeiden und so mehr Fahrgäste zu gewinnen. Die S-Bahn sollte in die Mangfalltalbahn einmünden und weiter in Richtung Rosenheim verkehren. In der Karte ist eine Verbindungskurve mit 400 m Radius eingezeichnet, die mit 80 km/h befahren werden könnte. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Mangfalltalbahn beträgt hier 80 km/h, bei der S7 120 km/h. Die Kurve müsste größtenteils im Tunnel verlaufen, da die Trasse der Mangfalltalbahn in einem engen Taleinschnitt verläuft und hier wesentlich tiefer liegt als die der S7. Der Höhenunterschied der Verknüpfungspunkte mit den Bestandsstrecken beträgt etwa 18 m bei einer Streckenlänge von 400 m, was einer mittleren Steigung von 4,5% entspricht.

Der derzeitige Fahrplan der Mangfalltalbahn basiert auf einem 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ), sonst 60 Minuten. Die S7 wird in der HVZ südlich von Höhenkirchen durch Auslassen von zwei Haltepunkten vom hinkenden 20/40-Minuten- auf einen annähernden 30-Minuten-Takt gebracht, um in Kreuzstraße Anschluss an alle Züge der Mangfalltalbahn herzustellen. In der übrigen Zeit verkehrt sie im 60-Minuten-Takt

Wie könnte ein kombinierter Betrieb aus Mangfalltalbahn und S-Bahn aussehen? Zusätzliche Züge sind auf beiden Strecken in der HVZ nicht möglich. Es wäre also nur ein Kuppeln der Züge denkbar, was einen einheitlichen Fahrzeugtyp voraussetzen würde. Vorstellbar wäre ein Flügeln der Züge an den beiden Verknüpfungspunkten. Flügeln in den Bahnhöfen Großhelfendorf und Westerham würde bedingen, dass die Züge auf beiden Strecken über längere Abschnitte im Blockabstand hintereinander verkehren müssten. Ein weiteres Thema wären die unterschiedlichen Bahnsteighöhen auf der Mangfalltalbahn (76 cm) und der S-Bahn (95 cm).

Die absehbaren Kosten für ein derartiges Projekt lassen eine Realisierung wohl aussichtslos erscheinen. Die derzeitigen und prognostizierten Fahrgastzahlen geben offenbar nicht einmal Anlass zu einer vertieften Untersuchung.

Günther Polz

Wo fährt der Bus nach Beilngries?

Im Juli wollten wir ein Stück Altmühltal-Panoramaweg wandern. Zur Anreise nach Beilngries, dem Startpunkt der geplanten Wanderung, ist die Verbindung mit der Linie 9226 ab Ingolstadt Hauptbahnhof optimal. Die Abfahrt um 09:10 Uhr bietet die Möglichkeit über den Bahn-Knoten anzureisen. Die Anreise konnte perfekt vorbereitet werden, da die Daten in den elektronischen Fahrplänen (bahn.de, bayern-fahrplan.de) und als PDF auf <https://www.rba-bus.de/linienfahrplaene> deckungsgleich angeboten werden. Bei der Anreise konnte ich allerdings einige Beobachtungen machen, die Potenziale zur Verbesserung des Reiseerlebnisses aufzeigen.

Angekommen in Ingolstadt Hauptbahnhof beginnt die Suche nach der Abfahrtsstelle der Buslinie 9226. Die Bushaltestelle am Ingolstädter Hauptbahnhof ist leicht zu finden. Aber an welcher Haltestelle fährt der Bus ab?

Die elektronischen Anzeigen an den Haltestellen zeigen den Bus nicht an. In den Vitrinen gibt es einen Lageplan. Das ist im Prinzip richtig gut gemacht, nur findet sich auf dem Plan keine Linie 9226 nach Beilngries. Da in der Fahrplanauskunft die Linie 9226 am Bussteig 2 abfährt, gingen wir dorthin. Ausgeschildert ist ein Bussteig 2 nicht, am Schild steht „stadteinwärts“. Da es weder einen Aushangfahrplan noch eine elektronische Anzeige für die Linie 9226 gibt, schreckte ich

davor zurück, die Anschluss-Fahrkarte aus dem Automaten zu ziehen. Wer weiss schon, ob der Bus wirklich kommt? Das Risiko 14,40 Euro in den Sand zu setzen war, mir zu hoch.

Die Echtzeit-Auskunft im Bayern-Fahrplan ließ allerdings hoffen, denn der Bus war mit Echtzeit versehen. Tatsächlich kam ein Bus der Linie 9622, der jedoch am Bussteig 4 hielt. Das Schild am Bussteig 4 zeigt lediglich „Sonderverkehre“ und als einzige Buslinie die Linie 22 zum Existenzgründerzentrum.

Das nächste Herausforderung war der Erwerb einer Anschlussfahrkarte. Für die Tarifzone 100 hatten wir bereits einen gültigen Fahrschein. Dem Fahrer ist es nicht gelungen, dem Verkaufgerät eine Anschlussfahrkarte zu entlocken. Somit haben wir zusätzlich zum Fahrpreis noch die Zone 100 doppelt bezahlt – sehr ärgerlich. Die Fahrt als solche war perfekt, der Bus war neu, klimatisiert und der Fahrer sehr erfahren.

Im Rückblick sehen wir folgende Potenziale zur Verbesserung des ÖPNV-Reiseerlebnisses:

- Korrekte Darstellung der Linie 9226 auf dem Haltestellen-Lageplan
- Beschilderung der Haltestellenschilder mit den Bussteignummern
- Aufnahme der Linie 9226 auf das Haltestellenschild
- Korrektur der Abfahrtsposition in den Fahrplänen (korrekt: Bussteig 4)
- Echtzeit-Anzeige auf den Displays im Hauptbahnhof und an der Haltestelle
- Möglichkeit, im Bus Anschlussfahrkarte auszustellen.
- Aushangfahrplan für die Linie 9226 am Ingolstädter Hbf am korrekten Bussteig.

Jörg Bruchertseifer

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 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). 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. 01.09. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel**; Weitere Informationen und Art der Veranstaltung (Online oder Präsenz) kurzfristig unter <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Mi. 01.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.09. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 15.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.27.09. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: PRO BAHN, Bundes-Fachausschuss Tarife und Bezirksgruppe Schwaben, „Der Deutschlandtarifverbund stellt sich vor“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Fr. 01.10. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

- **Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine:** <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.
- **Ob der Stammtisch in München im September stattfinden kann, ist nicht gesichert. Falls er doch stattfinden sollte, wird dies unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb mitgeteilt.**

PRO BAHN in den sozialen Medien:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN
<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft**

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