



Chiemgauer Lokalbahn

Von der einstigen bay. Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse





© dpa/Hendrik Schmidt

Nahverkehr kann die Nachfrage kaum bedienen Hohe Spritpreise treiben Fahrgäste zu Bus und Bahn

Tagesspiegel, 10.04.2026

Die Energiekrise zieht mehr Menschen in den öffentlichen Nahverkehr – doch die Unternehmen können das Angebot kaum ausweiten. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen fordert die Politik zum Handeln auf. (...) Der Bund müsse den im Koalitionsvertrag vereinbarten ÖPNV-Modernisierungspakt nun entschlossen umsetzen und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so ändern, „dass die Verkehrsunternehmen Planungssicherheit haben“, sagte der Sprecher.

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn
zur leistungsfähigen,
innovativen
Nahverkehrsachse

Chancen Personenverkehr:

- Integration der Strecke in den Deutschlandtakt (1/2h-Takt ab Bad Endorf zur Minute 15 / 45 in beide Richtungen, sonst erhebliche Wartezeiten)
- Förderung innovativer Antriebstechnologien (Akku)
- Bestellung von Taktverkehr durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)



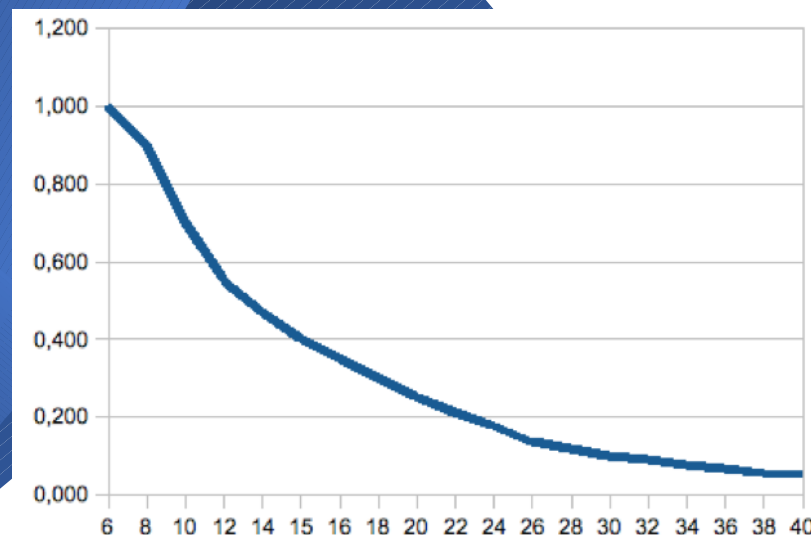
Quelle: Wikipedia, CC BY-SA 4.0

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse

Warum hier 30-min-Takt?

- Reisezeitverlängerung durch Standzeit im Bahnhof Bad Endorf ist aus Reisendensicht nicht akzeptabel
- Wesentlich höhere Akzeptanz bei dichterem Takt (Beispiel: Regiobahn Kaarst – Mettmann, Steigerung von 4.800 FG bei Stundentakt auf 23.000 FG nach Umstellung auf 20 min-Takt)



Nach: Schöffeler, Ulrich: Netzgestaltungsgrundsätze für den öffentlichen Personennahverkehr in Verdichtungsräumen, Doktorarbeit an der ETH Zürich 2005

Grafik eigene Darstellung

Abbildung 7: Akzeptanz als Funktion der Kursfolgezeit [min]

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse?

Die bayerischen Reaktivierungskriterien

- Anerkannte (!) Prognose, dass durchschnittlich mindestens 1000 Fahrgäste pro Streckenkilometer die Züge nutzen werden
- Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats auf einen „ausreichenden“ Standard gebracht, z.B. 80 km/h, Stationen barrierefrei
- Die Infrastrukturgebühren sind nicht höher als die der DB InfraGO
- Das Busnetz wird neu geordnet und auf die Bahnlinie ausgerichtet

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse?

Politische Meinungsbildung

- Letzte politische Veranstaltung im April 2022, Obing Rathaus
- Gemeinden Obing, Pittenhart (beide LK TS) sowie Amerang (LK RO) dafür
- Gemeinde Halving ohne bestimmte Haltung
- Gemeinde Bad Endorf strikt dagegen:
„Wir sind in unserer Ortsentwicklung behindert“
(Neu erbautes Schulzentrum am Gleis ohne Mobilitätskonzept, planerischer Schwerpunkt Elterntaxi, nur Pflichtprogramm zu Schulwegen)
- Der Landkreis ist wegen der Ablehnung in Bad Endorf nicht zu einer positiven Haltung bereit

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse

Fahrplanszenarien 2022, A, C

- Variante A: kein Kreuzungsbahnhof, 1 Triebwagen, keine Verdichtungen Mo-Fr wegen Schülerverkehr, vorrangig Ausrichtung auf Anschlüsse von und nach Rosenheim / München, massive Investitionen zur Fahrzeitverkürzung
- Variante C: Kreuzungsbahnhof Halfing mit Bahnsteig an bisheriger Stelle, 2 Triebwagen; Stundentakt mit optimalen Anschlüssen aus bzw. von Rosenheim / München, massive Investitionen zur Fahrzeitverkürzung

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn
zur leistungsfähigen,
innovativen
Nahverkehrsachse?

Aktuelle Einschränkungen

- Kein technisch unterstützter Zugleitbetrieb, mündliche Meldung
- Keine Signalisierung
- Kein Kreuzungsbahnhof vorhanden
- Daher nur 1-Zugbetrieb möglich
- Aktuelle Fahrzeit 45 min incl. Reserven
- 53 Bahnübergänge
(derzeit 1 wirksam technisch gesichert,
3 weitere mit Postensicherung)

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn
zur leistungsfähigen,
innovativen
Nahverkehrsachse!

Vorschlag: SPNV-Demonstrationswoche

- Eine Woche lang Probebetrieb (täglich!)
- 2h-Takt auf der Chiemgauer Lokalbahn (nur 1 Zug möglich, Fahrzeit 45 min)
- Modernes Fahrzeug*
- Abstimmung mit Schülerverkehr
- Zusätzlicher provisorischer Halt: Bad Endorf Schule
- SPNV erlebbar für alle gestalten

*Zusatzfinanzierung durch Dritte erforderlich

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse?

Maßnahmen für 1h-SPNV

- Einrichtung einer Kreuzungsstelle (Halfing, Amerang/Aindorf) durch zusätzliche Weichen
- Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (z. B. wie Ilztalbahn)
- Wesentliche Verringerung der Fahrzeit mindestens auf Werte des früheren Planbetriebs von 1968 ($45 \text{ min} < 28 \text{ min}$)
- Dazu Maßnahmen: technische Sicherung mehrerer Bahnübergänge, Auflassen von BÜ, teilweise Erhöhung v_{\max}
- Anpassung der Bahnsteige
- Bei Akkubetrieb: Errichtung einer Inselanlage

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse?

Maßnahmen für 1h-SPNV

- Einrichtung einer Kreuzungsstelle (Halfing, Amerang/Aindorf) durch zusätzliche Weichen
- Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (z. B. wie Ilztalbahn)
- Wesentliche Verringerung der Fahrzeit mindestens auf Werte des früheren Planbetriebs von 1968 ($45 \text{ min} < 28 \text{ min}$)
- Dazu Maßnahmen: technische Sicherung mehrerer Bahnübergänge, Auflassen von BÜ, teilweise Erhöhung v_{\max}
- Anpassung der Bahnsteige
- Bei Akkubetrieb: Errichtung einer Inselanlage

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse?

Maßnahmen für 1/2 h-SPNV

- Einrichtung von 2 Kreuzungsstellen (Halfing, Aindorf) durch zusätzliche Weichen
- Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (z. B. wie Ilztalbahn)
- Wesentliche Verringerung der Fahrzeit auf Werte des früheren Planbetriebs von 1968 (45 $\overset{\circ}{\curvearrowright}$ 28 min)
- Dazu Maßnahmen: technische Sicherung mehrerer Bahnübergänge, Auflassen von BÜ, teilweise Erhöhung v_{\max}
- Anpassung der Bahnsteige
- Bei Akkubetrieb: Errichtung einer Inselanlage $\overset{\circ}{\curvearrowright}$

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn
zur leistungsfähigen,
innovativen
Nahverkehrsachse



Mit Akkutechnik in die Zukunft ...



Foto: Stadtwerke Tübingen

- Auszug Eisenbahntechnische Rundschau ETR (oben rechts)
- Technische Details (Eisenbahntechnisches Seminar der TU Berlin, links)

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse



... das meint auch die BEG:
Untersuchungen zum Einsatz von
Akkuhybridfahrzeugen abgeschlossen



- z. B. Durchbindung Rosenheim – Mühldorf – Traunstein (- Waging) mit BEMU
Kapitel 5.5, Seite 41 ff., mehrere Szenarien
- Durchbindung Aschau – Prien – Rosenheim
Kapitel 5.6, Seite 56 ff. (kein Schreibfehler);
wird jedoch von DB InfraGO ohne nähere
Erläuterung abgelehnt (angeblich wg. Kapazität)
- Link zum Dokument „Untersuchung zu den
technischen Voraussetzungen eines Einsatzes
von Akkuhybridfahrzeugen in Südostbayern und
im Landkreis Cham“

Die Zukunft der Chiemgauer Lokalbahn

Von der Lokalbahn zur leistungsfähigen, innovativen Nahverkehrsachse



... und auch die Landräte:



Anlage 5 zur Reaktivierung von Bahnstrecken

1. Reaktivierung Fuchstalbahn mit dreigleisigem Ausbau des Bahnhofs Landsberg am Lech (zwei durchgängige Bahnsteiggleise, ein Ausweichgleis für den Güterverkehr) zur Stärkung und Attraktivierung der Nord-Süd-Achse zwischen den Kreisen Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau. Eine positive Potenzialanalyse der BEG liegt vor.
2. Reaktivierung der Bahnstrecke Rosenheim – Landl – Rohrdorf für den Personenverkehr, diese ist bereits elektrifiziert, nur Bahnsteige würden fehlen (Hinweis: Deshalb als eigene Bahnstrecke aufgenommen). Ertüchtigung der Strecke und Beseitigung aller höhengleichen Bahnübergänge.
3. Reaktivierung und Elektrifizierung der oberen Vilstalbahn Dorfen – Taufkirchen – Velden als Verlängerung einer S-Bahn nach Dorfen
4. Verlängerung der RB48 bis Wasserburg Stadt
5. Reaktivierung der Bahnstrecke Bad Endorf – Obing (Chiemgauer Lokalbahn (LEO)) für den regulären Personenverkehr - Ertüchtigung der Bestandsstrecke zum regelmäßigen SPNV + ggf. Ausbau Richtung Altenmarkt/Trostberg auf Chiemseenordseite
6. Reaktivierung der Bahnstrecke Thann-Matzbach – Haag
7. Wiederaufbau der Bahnstrecke Landshut Hbf – Rottenburg an der Laaber unter Reaktivierung und Nutzung der noch vorhandenen Strecke nach Neuhausen, teilweiser Neubau bei Oberhatzkofen erforderlich

Link zum Dokument „Positionspapier der Verbundlandkreise und -städte im MVV: Zukunftsperspektiven für den Schienenpersonennahverkehr - 2 Fortschreibung vom Januar 2026“

Die Chiemgauer
Lokalbahn sagt
Danke!



Foto: Chiemgauer Lokalbahn