

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2005



SKL in Obing

Foto: Chiemgauer Lokalbahn

- 100 Tage S-Bahn-Takt 10 ..... 2
- Bad Endorf – Obing: Gut Ding will Weile haben ..... 4
- Ein etwas anderer Regionalaussschuß ..... 6
- Das Buch zum Zug: InterRegio ..... 7
- UN-Weltkulturerbe ..... 9

## S-Bahn

### 100 Tage Takt 10

In den Jahren 2003 und 2004 wurden den Fahrgästen der Münchner S-Bahn über die Dauer von anderthalb Jahren zahlreiche Sperrungen und weitere Einschränkungen zugemutet. Der Fahrgastverband PRO BAHN fragt nach, welchen Gegenwert die S-Bahn-Kunden für diese schwierige Phase erhalten haben. Ziel der Maßnahmen war der Einbau eines neuen Signalsystems auf der Stammstrecke. Dieses neue System steht der S-Bahn seit 100 Tagen zur Verfügung. PRO BAHN sieht daher die Zeit für eine erste Bilanz gekommen.

Neben der positiven Bewertung der Arbeit der Münchner S-Bahn-GmbH stellt der Fahrgastverband in seiner Bilanz fest, daß es immer wieder zu ganzen Ketten von Störfällen kommt. Man habe den Eindruck, daß niemand so genau weiß, warum die Probleme immer noch so massiv auftreten. „Daß wir uns das nicht erklären können, wäre nicht so schlimm, wenn wir nicht den Eindruck hätten, daß sich das DB-Management dies auch nicht erklären kann,“ stellt Andreas Barth, Sprecher von PRO BAHN, fest. Wo aber keine Erklärung ist, würden Gegenmaßnahmen nicht greifen, und die Wahrscheinlichkeit, daß sich Störfälle wiederholen, bleibe bestehen.

PRO BAHN hat aus verschiedenen Quellen eine Liste der Störfälle der letzten 100 Tage erstellt. In der Linienbilanz ist die S1 mit etwas Abstand am stärksten betroffen (insgesamt 37 Störfälle; zudem wurde sie an 8 Tagen deutlich länger aus dem Innenstadttunnel ausgesperrt als andere Linien). „Das heißt, daß die S1 seit dem 12. Dezember im Durchschnitt öfter als jeden dritten Tag eine größere Störung hatte“, erläutert der PRO BAHN-Sprecher. „Man kann sich leicht überlegen, was dies für die betroffenen Fahrgäste bedeutet“, so Andreas Barth weiter. Nach der S1 folgen auf den nächsten Plätzen der Störfallbilanz etwa gleichauf die Linien S6 und S7.

PRO BAHN fordert, daß sich zukünftige Ausbaumaßnahmen eher an den in der Störfallliste sichtbar werdenden Notwendigkeiten orientieren als daran, wo zufällig Platz ist oder wo zufällig eine ICE-Strecke gebaut wird.

Der Vergleich zwischen dem Marketing der Deutschen Bahn und der Realität sorge bei den betroffenen Fahrgästen für zusätzliche Irritationen. Hier erwartet PRO BAHN, daß zumindest im Bereich der S-Bahn mehr Wert auf Information und weniger auf Selbstdarstellung gelegt wird. Loben solle man das S-Bahn-System erst dann, wenn erwiesen ist, daß das System gut und zuverlässig funktioniert – „auch bei Kälteeinbrüchen und Schneefall, zwei Gegebenheiten, die in München öfter mal vorkommen“ wie Andreas Barth ergänzt.



Bei Störfällen solle die Deutsche Bahn die Auswirkungen auf die Fahrgäste stärker berücksichtigen. Daß die S-Bahnen schnell wieder nach Fahrplan fahren, sei zwar wichtig – „aber nicht so wichtig, daß man dafür irgendwo die Fahrgäste ewig in der Kälte stehen läßt“, stellt Barth klar.

Als weiteren Schwachpunkt hat PRO BAHN das Vorgehen bei auf freier Strecke liegenbleibenden S-Bahnen identifiziert. „In der Vergangenheit hatte man den Eindruck, daß die Verantwortlichen nicht wußten, was wann zu tun ist“, stellt der Sprecher fest. Der Fahrgastverband fordert, daß spätestens, wenn sich nach 15 Minuten keine schnelle Lösung abzeichnet, Maßnahmen zur Evakuierung eines solchen Zuges eingeleitet werden müssen. Nur dann sei sichergestellt, daß innerhalb einer Stunde die Fahrgäste den Zug verlassen können.

Die vollständige Bilanz zu „100 Tage Takt 10“ finden Sie im Internet auf [www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10/takt10-bilanz.pdf](http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10/takt10-bilanz.pdf)

Die von PRO BAHN erarbeitete Störfallliste liegt im Internet unter [www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10/takt10-stoerliste.pdf](http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10/takt10-stoerliste.pdf)

Pressemitteilung PRO BAHN Oberbayern

## Bahnstrecke Bad Endorf – Obing

### Gut Ding will Weile haben

Mehr als ein Jahrzehnt währt inzwischen der Kampf um den Erhalt der Lokalbahn Bad Endorf – Obing. Ein Bericht der PRO BAHN-Post im Januar 1996 schloß mit den Worten: „Vielleicht ist es ein gutes Omen, wenn wir feststellen: Der letzte Zug ist nicht gefahren!“ Anlaß war damals das Ende des fahrplanmäßigen Güterverkehrs. Bis zum Versuch der Stilllegung im Herbst 1996 fuhren tatsächlich noch Züge, dann gab es keinen Betrieb mehr.

Die Stilllegung konnte abgewendet werden, der Versuch war erfolglos, aber nicht folgenlos: Seit neun Jahren ist die Strecke nicht betriebsfähig, der Zahn der Zeit hat Wunden hinterlassen, über manche Wunde wächst allmählich Gras. Über die rechtliche und politische Dimension wurde hier schon öfter berichtet, doch wann fährt endlich der nächste Zug? Wir haben gelernt, daß Verkehrspolitik einen langen Atem braucht, aber so lange? Ja, denn jetzt gibt es aktuellen Anlaß zur Hoffnung:

### Streckeninstandsetzung durch die Chiemgauer Lokalbahn e.V.

Der 2002 gegründete Verein Chiemgauer Lokalbahn e.V. hat 2003 die Strecke weitgehend vom Bewuchs befreit. Im März 2005 ist er seinem Ziel, die Strecke durch regelmäßigen Eisenbahnverkehr mit historischen Schienenfahrzeugen wieder aufleben zu lassen, erneut ein gutes Stück näher gekommen. Er pachtet die Nebenbahn für 5000 Euro im Jahr, eine große Hürde auf dem Weg zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zwischen Obing und Bad Endorf konnte genommen werden.

Für die nächste Zeit haben sich die Streiter für die Lokalbahn Großes vorgenommen, nämlich die Erlangung der Betriebsgenehmigung für die Infrastruktur und die vollständige Instandsetzung der Strecke. Der Verein erwartet Kosten in der Größenordnung von einem Prozent der seitens der DB AG kolportierten Kosten von neun Millionen Euro. Das ist aber immer noch viel Geld für ehrenamtliches Engagement.

Um die Anschubfinanzierung zu gewährleisten und um den Betrieb der Lokalbahn getrennt von den gemeinnützigen Aufgaben des Vereins abwickeln zu können, wurde die Gründung einer Kapitalgesellschaft für den Eisenbahnbetrieb beschlossen. Bei einer Feier anläßlich der Unterschrift unter den Pachtvertrag konnten über die bereits gezeichneten Anteile hinaus weitere Beteiligungen sowie Bürgschaften zur Kreditaufnahme gewonnen werden.

### Fahrzeuge für die Chiemgauer Lokalbahn

Dem Verein steht ein SKL als Arbeitsfahrzeug zur Verfügung. Ein historischer Triebwagen der Bauart VT 50, hergestellt 1952 von der Maschinenfabrik Esslingen, ist ebenfalls vorhanden. Er wird derzeit von den Vereinsmitgliedern auf Hochglanz gebracht.

Puristen mögen einwenden, dieses Fahrzeug sei nie nach Obing gefahren. Aber es geht den Vereinsmitgliedern nicht um ein Nachstellen historischer Verhältnisse, sondern um das Einbeziehen gewachsener Traditionen in das heutige Leben. Michael Nowak, der Vorsitzende des Vereins Chiemgauer Lokalbahn, sieht für die neue alte Lokalbahn auch einen Beförderungsauftrag: Sie werde Touristen interessante Ausflüge ohne Autobenutzung ermöglichen und den Radius von Touren für den Freizeiträdler erweitern. Gerade die Mitnahme von Fahrrädern benötigt Platz, den bietet der jetzt zur Verfügung stehende historische Triebwagen mit seinem Beiwagen.

### Touristischer Verkehr

So soll der zukünftige Bahnbetrieb aussehen: Der planmäßige Verkehr beschränkt sich zunächst auf die Wochenenden und Feiertage von Mai bis September; das sind ca. 50 Betriebstage pro Jahr, an denen drei Zugpaare zwischen Obing und Bad Endorf verkehren sollen. Dazu soll es weitere Betriebstage bei besonderen Ereignissen und bestellte Sonderfahrten, beispielsweise für Betriebs- oder Vereinsausflüge geben. Die Abteilung für Nostalgiefahrten der DB AG hat schon Interesse angemeldet, Bad Endorf und die Chiemgauer Lokalbahn zum Ziel für Sonderzüge in Süddeutschland zu machen.

Der Betrieb wird vorwiegend mit dem Dieseltriebwagen des Vereins durchgeführt, der als vierachsige Ausführung mit Drehgestellen und Achtzylindermotoren besonders leise und abgasarm ist. An einigen Wochenenden wird auch ein gecharterter Dampfzug eingesetzt. Es sei von Anfang an eines der Hauptziele der Verfechter der Bahnlinie gewesen, mit deren Erhaltung einen Beitrag zur touristischen Infrastruktur der Region zu leisten, erklärte Michael Nowak weiter. „Die Strecke mit ihren Bauwerken ist ein traditionelles technisches Kulturgut, zur Sehenswürdigkeit wird sie unserer Ansicht nach erst durch ihre Belebung.“

### Engagement gesucht

Bis zum einhundertsten Geburtstag der Lokalbahn Endorf – Obing sollen die Arbeiten an der Strecke abgeschlossen sein. Natürlich gibt es auch Gegner einer Wiederbelebung der Strecke. Wenn aber die Erlebnisbahn Bad Endorf – Obing fährt und in ein touristisches Gesamtkonzept der Region eingebunden wird, werden viele von ihnen gerne auf den Zug aufspringen. Bis es soweit ist, können die Aktiven des Vereins Chiemgauer Lokalbahn bei ihrem Engagement jede Hilfe gebrauchen, sei es durch direkte Mitarbeit oder, ganz aktuell, durch Stärkung der finanziellen Reserven. Interessenten finden weitere Informationen im Internet unter der Adresse [www.chiemgauer-lokalbahn.de/](http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/)

Rudi Barth

## PRO BAHN-Regionalausschuß

### Einmal etwas anders. . .

Schon länger hatten wir geplant, den Regionalausschuß einmal außerhalb der Geschäftsstelle tagen zu lassen und dabei das neue Betriebswerk der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) in Lenggries zu besichtigen. Wie immer zeigte sich die BOB, das heißt ihr Geschäftsführer Heino Seeger, sehr gastfreundlich und opferte für uns Ende Januar den Samstagnachmittag. Sogar die Fahrkarten lagen für uns beim BOB-Kundencenter am Starnberger Flügelbahnhof bereit; wir mußten nur noch entwerten.

Um 12.42 Uhr sind wir dann mit der BOB ab München Hauptbahnhof Richtung Lenggries gestartet.

Kleiner Negativpunkt zu Beginn waren wieder einmal die Fahrzielanzeiger am Bahnsteig, die in München bei den Zügen der BOB zu oft „Nicht einsteigen“ anzeigen, obwohl die Zuggarnitur aus drei Integralen nur 13 Minuten nach Ankunft zurück ins Oberland fahren. Dieser Punkt wird immer wieder auch von vielen Reisenden bei PRO BAHN hervorgebracht – leider hat die BOB hierauf keinen direkten Einfluß.

In Holzkirchen wurde die Gruppe komplettiert, ehe wir dann in Schaftlach die Gelegenheit erhielten, auch dem Triebfahrzeugführer über die Schulter zu schauen. Dieser Ausblick war in dem von Schneemassen umgebenen Gleisen besonders eindrucksvoll.

In Lenggries angekommen, durften wir im Integral sitzen bleiben, da dieser zur Betankung in das Betriebsgelände weiterfuhr. Dort erwarteten uns Herr Seeger und der Werkstattleiter, Herr Nachtschatt. Danach folgten fast zwei Stunden Rundgang durch die älteren und die 2004 neu errichteten Hallen im Bahnbetriebswerk Lenggries mit äußerst interessanten Erläuterungen, Diskussionen und Hintergrundinformationen.

Nach der Führung haben wir für den offiziellen Teil des Regionalausschusses noch den Lenggrieser Hof aufgesucht, ehe wir um 18.21 Uhr mit der BOB – zunächst in Doppeltraktion – wieder Richtung München zurückfuhren.

Hierbei konnten wir dann auch Praxiserfahrungen mit den am Nachmittag noch theoretisch diskutierten Kuppelproblemen bei Schnee und Kälte machen, was zu einer kurzzeitigen Verspätung führte. Diese konnte bis München aber fast wieder aufgeholt werden.

An dieser Stelle noch mal ein großes Dankeschön an die Bayerische Oberlandbahn für einen wunderschönen und sehr interessanten Nachmittag.

Norbert Moy & Andreas Frank

## Das Buch zum Zug

# InterRegio

Vom Entstehen blauer Züge und dem Abenteuer, mit dem Unternehmen Zukunft attraktiven Fernverkehr auf der Schiene zu gestalten, berichtet das Buch „Interregio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems“ aus dem Eisenbahn-Kurier-Verlag. Der Autor, Professor Karl-Dieter Bodack, der als Mann der ersten Stunde maßgeblich an der Konzeption und Entwicklung dieser Zuggattung beteiligt war, bietet umfangreiche Informationen aus erster Hand, wobei naturgemäß auch persönliche Eindrücke und Anmerkungen nicht zu kurz kommen.

Als Fahrgast glaubt man kaum, was von der Angebotsplanung bis zur Gestaltung der Innenräume und deren Einbau in renovierte altbrauchbare Schnellzugwagen alles zu bedenken war und welche Widerstände zu überwinden waren, bevor das neue Produkt abfahrtsbereit am Bahnsteig stand.

Ausgangspunkt der Planungen waren wachsende Defizite beim D-Zug seit den 1970er Jahren. Für diese umsatzstärkste Zuggattung mußte ein Nachfolger gesucht werden, da IC und später ICE mit etwa 80 Systemhalten und relativ großen Haltestellenabständen nur zwischen Großstädten den Fernverkehrsmarkt bei weitem nicht alleine erschließen konnten. Nach mancherlei im Buch ausführlich geschilderten Geburtswehen kamen also Zug um Zug die neuen Interregios auf die Schiene und konnten mit zuletzt 300 Systemhalten überdurchschnittliche Verkehrszuwächse verzeichnen. Damit wuchs auch wieder die Kostendeckung im Fernverkehr. Den studienwerten Tabellen im Text und im Anhang zufolge war der IR erfolgreicher, als er in der Öffentlichkeit dargestellt wurde, aber die DB-Führung „schloß messerscharf, daß nicht sein kann, was nicht sein darf“ und ließ daher nichts unversucht, diesen erfolgreichen Zug einerseits auf den „Sahnestrecken“ zugunsten von IC und ICE wieder von den Gleisen zu managen und andererseits die Hand nach Regionalisierungsmitteln für Interregio-Ersatzverkehre aufzuhalten. Man kann sich leider auch nicht ganz um die Erkenntnis drücken, daß dabei auch das Schöne-Wochenend-Ticket und einige Länder-Angebote eine gewisse Rolle gespielt haben. Soviel hier nur nebenbei, mehr dazu vielleicht in einem der nächsten Hefte.

Jedenfalls hat sich das Wirtschaftsergebnis durch Wegfall des Interregios nicht wesentlich verbessert, im Gegenteil: IC und ICE können wie erwähnt von ihrer Aufgabenstellung her den regionalen Fernverkehrsmarkt außerhalb der Ballungsräume nicht alleine abdecken, ohne die Eigenschaft Schnellverbindung zwischen Großstädten aufzugeben. Es gibt also unverändert Perspektiven für ein ergänzendes Fernzugsystem mit möglichst umsteigefreien Verbindungen zwischen Quell- und Zielgebieten in den Regionen.

Zu den zweifellos wegweisenden Innovationen des Interregios zählen völlig neue, bis ins Detail auch farblich sorgfältig gestaltete Innenräume, um Bahnfahrten wieder zum Erlebnis zu machen, wobei man auf Erfahrungen aus dem TUI-Ferien-Express zurückgriff.

In den eher klassischen Abteilen gab es mehr Beinfreiheit durch versetzte Anordnung der Sitze mit der angenehmen Beigabe von mehr Abstellfläche für schweres Gepäck, das nicht mehr umständlich in die „Netze“ hochgewuchtet werden mußte, und Kindersitzen an den Fenstern, die auch den lieben Kleinen das Reiseerlebnis des Hinausschauens erlaubten. Der Nachwuchs von heute ist bekanntlich die Bahnkundschaft von morgen, warum sollte er nicht gleich von Anfang an die gleiche Aufmerksamkeit genießen wie die „fortgeschritteneren Semester“? Reihen- und vis-à-vis-Sitze in der Mitte der Wagen ergänzten das Angebot für jeden Fahrtzweck. Ein weiteres Kunststück bestand darin, diesen „Sitzlandschaften“ durch eine Wellendecke den sonst üblichen „Längs-Röhren-Charakter“ zu nehmen und sie nicht zuletzt kostengünstig in altbrauchbare Schnellzugwagen hineinzuzaubern. Kundenorientiert stand Reisequalität statt Sitzplatzmaximierung im Vordergrund.

Der Um- bzw. Neubau des von der Schließung bedrohten Ausbesserungswerkes Weiden zu einer modernen Werkstatt für IR-Wagen wird natürlich ebenfalls ausführlich geschildert.

Das neue Farbkonzept war zwar nach der Erinnerung des Rezensenten damals schon etwas gewöhnungsbedürftig, nachdem sich gerade die Außenlackierung in blau-beige bzw. rot-beige durchgesetzt hatte, „schon wieder etwas anderes“. Man wird aber rückblickend sagen müssen, daß die DB nie eine differenziertere Palette von „Produktfarben“ hatte, die dem Fahrgast eindeutig signalisierte, mit welchem Zugangebot („Schnelle Züge“: rot – „Fernreisen“: blau – „Regionalverkehr“: mintgrün – „S-Bahn/Stadtverkehr“: orange) er es zu tun hatte. Dafür mußten unter Tausenden von Möglichkeiten die signifikanten, aber trotzdem gut harmonisierenden Farbkänge erst einmal gefunden werden. (Wie einfach macht man sich's da heute: Fernverkehr: „Weißer Riese“ – Nahverkehr „Roter Riese“, und fertig ist der Lack!).

Wie auch immer: Das alles und viel mehr gibt's in dem interessanten Buch detailliert nachzulesen, die Lektüre ist unbedingt zu empfehlen.

Karl Dieter Bodack:

„Interregio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems“  
Eisenbahn-Kurier-Verlag, Postfach 500111; 79027 Freiburg  
2005; ISBN 3-88255-149-6

oder

[www.eisenbahn-kurier.de](http://www.eisenbahn-kurier.de)

Thomas Kauderer

## Infrastruktur

# UN-Weltkulturerbe

Nach Köln und Berlin hat jetzt auch die bayerische Landeshauptstadt ein „Objekt von einzigartigem künstlerischen Wert“, das in die UNESCO-Liste der Weltkulturerbes aufgenommen wurde. Die Wahl fiel auf die Rolltreppe im Starnberger Flügelbahnhof, die vom S-Bahn-Zwischengeschoß an den Fuß der Treppe zum oberirdischen Bahnhofsteil führt. In einer ersten Stellungnahme zeigte sich Politiker aller Parteien sowie Vertreter der Kirchen tief beeindruckt.

Die Laudatio sprach am Mittwoch Nachmittag (Ortszeit) der Chef des UNO-Kulturausschusses, der Brite Sir Benjamin Stairley, vor tausend geladenen Gästen in der New Yorker Metropolitan Opera. Die Fernseh-Liveübertragung wurde in 172 Staaten übertragen und von schätzungsweise zwei Milliarden Menschen verfolgt.

Es sei, begann Stairley, einer der bedeutendsten Momente seiner fast 50jährigen Karriere. „Diese Rolltreppe ist nicht nur Sinnbild des ewigen menschliche Aufwärts-Strebens, sie verkörpert auch die heute oft in Vergessenheit geratenen Tugenden der Zuverlässigkeit, der Bescheidenheit und des Dienens am Mitmenschen. Dieser Attitüde ist die Technik Werkzeug: Der perfekte Gleichklang der unzähligen Trittstufen muß zweifellos als die Krönung abendländischer Ingenieurskunst betrachtet werden. Hier wurde bewiesen, daß technische Raffinesse und ästhetischer Genuß vereinbar sind: Seit Leonardo da Vinci hat es keine so vollendete Harmonie zwischen Gummilaufband und Metallstufen mehr gegeben. Dem Schöpfer dieser Rolltreppe ist es darüber hinaus gelungen, in dem Verhältnis von Rillenabstand und Höhe der Stufen das Vorbild der ägyptischen Pyramiden auf die heutige Zeit zu übertragen und so eine Klammer der Menschheitsgeschichte über mehr als 3 Jahrtausende unter dem Starnberger Flügelbahnhof zu manifestieren.“ Die Deutsche Bahn AG habe dem durch die Anbringung des Barcodes mit der Nummer 6001 1266 000, einer mittelalterlichen Metapher für Ewigkeit, in würdiger Weise Rechnung getragen.

Als künstlerisch genial sei zu bewerten, so Sir Stairley im Namen der Jury weiter, daß sich die Höhe der Stufen am Anfang und Ende der Rolltreppe in des Wortes wahrster Bedeutung stufenlos verringert, was zudem in der täglichen Anwendung erhebliche Vorteile biete. Bei keiner weiteren Rolltreppe sei dieses in so vollendeter Weise gelungen. Sir Stairley abschließend: „Wir dürfen auch zur Kenntnis nehmen, daß die Kurven an beiden Enden der Rolltreppe eine durchaus eroti-



Sir Benjamin Stairley: „Kurven: erotisch, aber nicht obszön“

sche Ausstrahlung haben – nicht obszön, wie in der heutigen Zeit leider nicht unüblich, sondern dezent und geschmackvoll.“ Das sollte für die verderbte Jugend des Internet-Zeitalters Signalwirkung haben.

Sichtlich gerührt zeigte sich auch Matthias Wiegner, Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN in Bayern. Wiegner wörtlich: „Das ist auch meine Lieblingsrolltreppe.“ Aus Fahrgastsicht sei die Wahl „uneingeschränkt“ zu begrüßen und erfülle hunderte von Fahrgästen, die diese Rolltreppe bereits benutzt hätten, mit Stolz.

Zur Feier der Verleihung des Prädikats „UNESCO Weltkulturerbe“ wird die Rolltreppe am 1. April ganztägig kostenlos zu benutzen sein. Die Anbringung der UNESCO-Plakette ist für den späten Vormittag vorgesehen.

Matthias Wiegner

## Termine SüdostBayernBahn

### Samstag 16. April: Jazzexpress nach Burghausen

Sonderzug von München über Mühldorf nach Burghausen zur Jazzwoche mit Live-Musik und Bewirtung im Zug auf der Hinfahrt: München Hbf Gleis 17 ab 10.52 Uhr – München Ost ab 11.01 – Mühldorf ab 12.22 – Burghausen an 13.05 Uhr

Rückfahrt ohne Bewirtung und Musik Burghausen ab 23.38 – mit Halt zum Ausstieg in Altötting und Tüßling – Mühldorf 0.10 Uhr – München Hbf 1.13 Uhr.

Im Sonderzug gelten auch alle regulären DB-Tickets. Für Hin- und Rückfahrt mit Konzertbesuch werden bei den üblichen Vorverkaufsstellen im Raum München vom Veranstalter besondere Kombitickets verkauft. Mehr Informationen unter [www.b-jazz.com](http://www.b-jazz.com) oder [www.burghausen.de](http://www.burghausen.de)

### Samstag 30. April: Eine Stadt geht auf Reisen

Sonderzug Traunreut – Passau. Fahrkartenverkauf nur über die Stadt Traunreut

### Donnerstag 5. Mai: Radl-Express

Radl-Express zu Christi Himmelfahrt (Vatertag) zwischen Mühldorf, Wasserburg und Rosenheim. Mit Bewirtung im Zug. Abfahrt in Mühldorf um ca. 9.40 Uhr und 17.40 Uhr, Abfahrt in Rosenheim um ca. 11.25 Uhr und 19.25 Uhr.

Weitere Infos: [www.suedostbayernbahn.de/Aktuelles](http://www.suedostbayernbahn.de/Aktuelles)

Wolfgang Jakob (SOB), Thomas Kauderer

**Samstag, 21. Mai 2005**

## **Exkursion nach Oberstdorf: ins Stillachtal und zum Freibergsee**

Wir wandern zunächst zur Stillach, nach ihrer Überquerung geht es weiter zum schön gelegenen Freibergsee. Hinter diesem See liegt die berühmte Oberstdorfer Skiflugschanze. Wer Lust hat, kann mit dem Aufzug nach oben fahren. Der Schanzenturm ist 72 m hoch, von oben herrlicher Rundblick (Eintrittspreis 3,50 Euro). Von der Schanze sind es noch ca. 15 Minuten zur Mittagseinkehr in Schwand. Danach führt unser Weg über Faistenoy der Stillach entlang, dann unter dem Absprunghang der Schanze vorbei und über drei bekannte Wallfahrtskapellen zurück nach Oberstdorf. Rückkunft in München um ca. 20.30 Uhr.

Gehzeit ca. 4,5 Stunden, ca. 200 Höhenmeter

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.05 Uhr am Abfahrtsgleis 28

Abfahrt: 8.19 Uhr Richtung Lindau in Immenstadt umsteigen nach Oberstdorf

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.-, für Gäste € 6.-  
Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

### **Impressum:**

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de)

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: [pbp-terminen@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-terminen@muenchen.pro-bahn.de)

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

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

Bezug der PRO BAHN-Post von Mai bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 8,- auf Konto 4774 76-803, Postbank München (BLZ 700 100 80). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Die PRO BAHN-Post 5/05 erscheint am 27.4.2005, Redaktionsschluß ist der 23.4.2005.

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

## **Termine**

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

**Stammtisch in München:** Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

## **PRO BAHN-Veranstaltungen**

Fr. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.04. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 15.04. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: [lammeyer@web.de](mailto:lammeyer@web.de))

Mi. 20.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.04. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeugolatz4; Zeughaus, Raum 113; Udo Schambeck stellt die **Augsburger Localbahn vor (angefragt)**; Info: Winfried Karg (082 51/538 87, [www.pro-bahn.de/schwaben](http://www.pro-bahn.de/schwaben))

Mi. 27.04. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 28.04. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## **Termine anderer Veranstalter**

Fr. 01.04. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

Sa. 16.04. Treff 07.15 Uhr; München Hbf, Gleis 25, Zug Richtung Passau; **Exkursion von Passau ins österreichische Schardenberg**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Fr. 06.05. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

### **Hinweis:**

Die Exkursion von Passau nach Schardenberg, die in der vorigen Ausgabe versehentlich für den 16. März angekündigt war, findet am **Samstag, dem 16. April** statt; alle übrigen Angaben bleiben unverändert.