

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern September 2007



Bahn-Übergang

Zeichnung: Tomicek in der AZ vom 25.7.07

- Wie man einen Eisenbahnatlas erstellt (I) 3
- U-Bahn-Vergleich: Prunk und Alltag 6
- Aus der Fachpresse 8
- Außerfernbahntag am 1. September 9

Lichtspiele

Ampelvorrangflimmern . . .

Über die Stadtgrenzen hinaus bekannt ist, dass sich das Mysterium Münchner Ampelschaltung dem normal(sterblich)en Verkehrsteilnehmer nicht immer erschließen will, böse Zungen behaupten gar, diese Lichtspiele seien weitgehend sinnfrei. Man muss sich nicht die notorische Windschutzscheibenperspektive einiger verhinderter Schumis zu eigen machen, sondern kann auch aus Fahrgastsicht zu ganz ähnlichen Ansichten gelangen. Doch der Reihe nach: Ampelvorrangschaltungen sollten die Fahrgastwechselzeiten an Haltestellen ausgleichen, waren die Grünphasen doch bisher ohne Berücksichtigung des Umweltverbundes alleine auf den MIV zugeschnitten, was die Fahrzeiten der „Öffis“ natürlich zusätzlich verlängert. Soweit und ganz einleuchtend die „reine Lehre“; was sich in der Praxis beobachten lässt, sieht leider allzu häufig anders aus. Da ist leider auf der mit viel Tamtam eröffneten Tram-Osttangente (Linien 15/25) immer wieder zu beobachten, wie genau vor der herannahenden Tram die Ampeln in der Regerstraße auf Haltestellung gehen, um den Verkehr aus der einmündenden Welfenstraße frei zu geben. Dabei hätte es keine 30, ja nicht einmal 20 Sekunden gedauert, bis die Trams die Einmündung passiert hätten. Das Ergebnis: oft Schnellbremsung bei trockenem Wetter mit sichtbarer Staubwolke, aber freilich Verzögerungen von 2,73 m/sec² nach BOStBa sind halt schon beeindruckend, will man die geneigte Kundschaft so auf diverse Fahrgeschäfte auf dem Oktoberfest vorbereiten??? Das umgekehrte Spiel ist dafür oft am Wettersteinplatz zu beobachten: Der Fahrgastwechsel dauert an dieser Umsteigestation naturgemäß meist etwas länger, so dass die frei stehenden Signale genau dann in Haltestellung gehen, wenn der Letzte glücklich mit „Hackelstecken vorne und Waldi hinten“ die Tram geentert hat. Wieder heißt es eine Ampelphase abwarten, weil offensichtlich die meist notwendige Haltezeit zu knapp kalkuliert ist. Ist dann der in Richtung Grünwald fahrende Zug endlich abgefahren, so fällt für einen kurz danach aus der Gegenrichtung eintreffenden Zug die Ampel vor der Haltestelle mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wieder auf Halt, obwohl die Tram hier auf eigener Trasse liegt und kaum durch einparkende Autos und dergleichen gestört werden kann. Die Annäherungszeit dürfte sich also präzise ermitteln und die Ampel dementsprechend steuern lassen, wenn man will.

Mag sein, dass man an der einen oder anderen Kreuzung mit komplexem Verkehrsgeschehen Kompromisse machen muss, aber an so überschaubaren Stellen wie den beschriebenen sollte es schon besser klappen: Ampelvorrangschaltung ja, nur hat das beschriebene „Geflunker“ mit einer solchen offensichtlich recht wenig zu tun, werden doch die Fahrzeiten sehr zum Verdruss der Fahrgäste eher länger als kürzer.

Thomas Kauderer

Dieser Artikel wurde uns von Schweers+Wall freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Wie man einen Eisenbahnatlas erstellt (Teil I)

Irrte Goethe?

Denn was man schwarz auf weiß besitzt, kann man getrost . . . in Frage stellen(!) Dieser abgewandelte klassische Spruch, der im unverfälschten Original in Büchners Zitatensammlung nachzulesen ist, trifft als eine der Grundvoraussetzungen zu, wenn wir einmal wieder eine Neubearbeitung des „Eisenbahnatlas Deutschland“ beginnen.

Angefangen hatte es mit der Idee, dass „. . . zusammenwächst, was zusammengehört“ (Zitat des Altbundeskanzlers Willy Brandt nach dem Mauerfall 1989). Denn 1990 gab es im Westzipfel des gerade wiedervereinigten Deutschlands kaum Informationen über die östlichen Bundesländer, was das Eisenbahnnetz in Deutschland von 1990 betrifft – und nur darum geht es.

Deshalb setzten wir uns 1990 an unsere Schreibtische und begannen zu recherchieren und zu zeichnen. Uns ärgerte auch, dass viele Autoren und Verlage ihren Eisenbahnbüchern keine gescheiterten maßstäblichen Karten beifügten. Ein richtiger Atlas musste also her. Ein Straßenatlas diente als Vorbild und so wurde ein Blattschnitt entworfen, der Deutschland von Flensburg bis zur Zugspitze, von Aachen bis Zittau abbildete. Da das spätere Buch noch handlich bleiben sollte und nicht zu dick werden durfte, entschieden wir uns für einen Maßstab von 1:300.000. Damit kamen wir auf etwa 100 Kartenseiten, zusätzlich sollten noch einige Knotenbereiche detailliert dargestellt werden sowie ein Ortsverzeichnis ergänzt werden. Auf großen Transparentbögen wurden also die in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken gezeichnet.

Im Fundus der privaten Bibliothek befanden sich neben unzähligen Büchern über Klein- und Privatbahnen, Eisenbahnknoten und -strecken diverser Verlage und selbstherausgebender Vereine die Direktionskarten der Deutschen Bundesbahn. Von einem Bekannten, der von unserer Idee hörte, erhielten wir den Atlas der Deutschen Reichsbahn der ehemaligen DDR. Beide Kartenwerke dienten uns als Vorlage – nur passten die Symbole und Signaturen der beiden Kartenwerke nicht zueinander. Wir erfanden neue, einfache aber farbige Legenden, füllten die Tuschefüller auf und legten los. Es war die Pionierzeit des Eisenbahnatlas, wie wir ihn heute kennen, – nur wussten wir das damals noch nicht.

Viele Stunden verbrachten wir an den Zeichentischen und am Montagetisch der Druckerei. Für jede der drei Grundfarben (eigentlich sind es in der Offsetdruckerei sogar vier Farben) wurden eigene Vorlagen erstellt, die bei der Montage zur Deckung gebracht

werden mussten. Es war eine ziemlich nervige Klein-Klein-Arbeit. Hans, unser Druckermeister, hatte sich in den Kopf gesetzt, die nichtbundeseigenen Bahnen (NE) durch jeweils eigene Farben zu unterscheiden von den DB-Strecken. Erläuternde Texte in kleinen Kästchen neben den Streckendarstellungen in den Karten zeigten den Namen der jeweiligen NE.

Der fertige Atlas, gebunden mit Fadenheftung und festem Deckel, erfüllte uns mit Stolz und erfüllte auch bald die Verkaufserwartungen, zu schnell allerdings. Im Juli 1996 war die kleine Auflage von 2.500 Exemplaren schon ausverkauft (1994 erstmals im Buchhandel erschienen). Eine Neuauflage musste her! Doch wie? Wir wollten die Tuschezeichnungen nicht noch einmal neu erstellen. Die Vorlagebögen hatten durch diverse Radierungen ohnehin schon bedenklich dünne Stellen im Papier. Neuzeichnen war die einzige, aber nicht gewünschte Option.

Die Deutsche Bundesbahn hatte mittlerweile aber in ihrem Netz einige Strecken stillgelegt – natürlich ohne uns zu fragen. Und im Wilden Osten brachen ganze Industriebereiche weg und Strecken wurden überflüssig. Wir hatten zwar die Tagespresse (nicht die Springer-Zeitungen, wohl die diversen Eisenbahn-Zeitschriften, Journale und Reporte) wohlfeil studiert, doch offenbar hatte die DB eigene Vorstellungen von Netzoptimierung. Und dann waren da noch die Bahnreform und die Vereinigung von DB und DR, die seit unseren ersten Tuschezeichnungen für den Atlas das Bahnnetz beeinflusst hatten!

Wie wir bald feststellten: nichts ist unmöglich (schon wieder so ein blöder Spruch!). Ein Zufall kam uns zu Hilfe. Beim Kauf eines neuen leistungsfähigeren Rechners (mit dem neuesten Prozessor aus dem Silikon-Valley) war ein Programmpaket enthalten, u.a. ein Windows-fähiges Standard-Zeichenprogramm. Nach ersten Erprobungen waren wir von der Schnelligkeit und Effektivität des Rechners überzeugt. Noch 1993 hatten wir beim ersten Atlas die 10.699 Ortsnamen des Ortsverzeichnisses mit dBase IV in einem PC mit 386er CPU nach dem Alphabet sortiert – bei ca. 2 Stunden Sortierzeit. Der neue Rechner erschien uns aber durchaus schneller und zukunftsweisend.

Nach ersten Probedateien stand fest, dass die alten Signaturen der Papiervorlagen weitgehend übernommen werden konnten. Aber es gab keine Update-Möglichkeiten. Scannen war wegen der komplexen Darstellung kaum möglich – also war Neuzeichnen mit dem EDV-Programm angesagt. Es dauerte dann auch Monate trotz mehrfacher Manpower!

Inzwischen überholte uns die neu gegründete DB Netz AG, nicht graphisch mit ihren Kartenwerken oder der DS 100, sondern vor Ort. Zahlreiche Strecken wurden „rückgebaut“ oder stillgelegt, Bahnhöfe zu Haltepunkten oder HpAnst umgewandelt. Als wir nach Monaten wieder online waren (d.h. mit der Hardware „Buch“ auf den Bücher-

tischen der Buchhändler lagen) waren sehr viele Informationen unseres Atlas, den wir mühsam Strecke für Strecke digitalisiert hatten, überholt oder nur teilweise richtig. Einige Fans, die den neuen Atlas 2001 kauften, hatten das auch sehr schnell raus. Eine Seite im Internet listete akribisch unsere Fehler auf – und die Seite wuchs von Tag zu Tag.

Der nächste Atlas sollte noch besser werden. Einige Punkte der Fehlerliste waren un- zweifelhaft korrekt, doch bei anderen kamen uns wiederum die Zweifel. Hier half nur die Inaugenscheinnahme vor Ort. Viele Reisen mit dem Pkw waren notwendig (denn welcher RE oder welche RB hält z.B. an der Abzweigstelle Meinsdorf/Roßlau Ra der Strecke 6207, um mal eben den Gleisplan abzumalen oder mit der Digitalkamera zu fotografieren?). Als weiteres Hilfsmittel neben vielen Zuschriften aus dem Leserkreis schienen uns die Luftaufnahmen und die Satellitenaufnahmen der gängigen Produkte oder die der topographischen Landesämter geeignet. Aber auch deren Ereignishorizont war letztlich zu beschränkt und teilweise zu alt.

Die Kartenwerke und Regelwerke der DB Netz AG (u.a. DS 100), akribisch verglichen, ergaben und ergeben auch heute noch vielerorts bei drei verschiedenen Quellen vier verschiedene Angaben. Wie das, denn was man schwarz auf weiß besitzt, . . . darf man das glauben? Mal differieren die km-Angaben, mal die Einstufung der Betriebsstelle als Bf, Üst oder Hp oder gar HpÜst (Bahnhof, Überleitstelle oder Haltepunkt mit Überleitstelle). Mal sind es auch die Angaben, ob die Strecke eingleisig oder zweigleisig verläuft. So ist z.B. die Strecke 1040 der DB durchgehend zweigleisig, obwohl bei Husum die dort befindliche Klappbrücke nur eingleisig ist. Hier scheinen zu viele Abteilungen der in einzelne Gesellschaften aufgesplitteten alten Bundesbahn ihre Daten nicht miteinander abzugleichen und untereinander zu kommunizieren. Eine große Hilfe versprach das im Zwischennetz verfügbare Trassenpreissystem der DB Netz AG. Doch auch diese Angaben sind nicht kompatibel mit denen der DS 100 oder den Betriebsstellenkarten (. . . nicht immer, aber immer öfter). Was tun bei Abweichungen? Hinfahren! Hilfreich wären hier eine BahnCard 100 und ein bezahlter Jahresurlaub. Doch das kann es wohl nicht sein. Also: den gesunden Menschenverstand booten und alle Bekannten aus dem Bahnsektor einschalten und hochnotpeinlich befragen, egal, ob Lokführer oder Stellwerksbedienstete. Doch bringt uns das nicht quantitativ weiter. Es fehlt einfach eine generelle Datei, die Auskunft gibt, ob die jeweilige Strecke ein- oder zweigleisig ist, wie die jeweiligen Betriebsstellen zu charakterisieren sind und . . . und . . . und.

Fortsetzung folgt

U-Bahn-Vergleich

Prunk und Alltag

Eine Kurzreise nach Paris brachte Anlass zu vergleichenden Gedanken. Uns hier in München erzählt man, wir hätten das dichteste U-Bahn-Netz der Welt. Nach welchem Maßstab, rechnet unser OB Ude nicht vor, der das gern zitiert; vielleicht bezogen auf die Einwohnerdichte? Zweifellos ist das räumliche Gedränge der Métro an der Seine wesentlich enger. Auf 105 km², ungefähr so viel wie in München innerhalb des Mittleren Rings, hausen dort mehr als zwei Millionen Pariser Bürger, dafür haben sie in diesem Innenstadtbereich volle vierzehn U-Bahn-Linien zur Verfügung, dazu zwei eigenständige Kurzverbindungen und vier Linien der RER, also der S-Bahn, die wie bei uns die straffen Verbindungen im Stadtkern herstellen, aber hauptsächlich ins Umland (Ile de France) ausstrahlen und sich dort mehrfach verzweigen.

Wenn es einen Bewohner von Paris arglos nach München verschlägt, dann muss er annehmen, in einer Stadt mit mindestens zehn Millionen Einwohnern gelandet zu sein, die außerdem sehr reich ist. Die Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen, die Ausstattung der Bahnhöfe wirken feudal bis protzig, wenn man den Vergleich von anderswo hat. Haben wir es wirklich so viel besser? Und wer bezahlt das alles?

Bleiben wir bei Paris. Die Métro hat, gewissermaßen zum Ausgleich, ein kleineres Profil, fast wie eine Straßenbahn, nur 90 m Bahnsteiglänge, immer gleiche Züge von, je nach Baureihe, fünf oder sechs Wagen. Sie fährt wie ein Paternoster immerzu alle paar Minuten, und auch in Stoßzeiten werktags bekommt man Platz. Die Bahnhöfe sind sehr schlicht, nur mit weißen Wandfliesen ausgekachelte, mit schmalen Außenbahnsteigen, ganz und gar nicht behindertengerecht, und es gibt nur wenige Ausgänge, die mit ihren Jugendstilschildern („Métropolitain“) zwar hübsch, aber wenig auffällig gekennzeichnet sind. Auch in den verwinkelten, engen Tunneln zur Oberfläche ist die Führung der Fahrgäste gewöhnungsbedürftig. Liniennetzpläne in den Bahnhöfen findet man nicht; man muss sich einen besorgen und immer bei sich haben. Noch schwieriger ist es bei der RER: Nicht nur haben die Bahnhöfe aus dunkel ergrautem Rohbeton ungefähr den Charme einer Tiefgarage, sondern man muss auch über Monitore für jeden einzelnen Zug einen Code aus vier Buchstaben ermitteln, der erklärt, an welchen Zwischenbahnhöfen der Linie der Zug hält und welchen Außenast er befährt. Außerdem muss man bedenken, dass die Eisenbahn in Frankreich links fährt, die Métro aber rechts; das führt Besucher von auswärts schnell in die Irre.

Wir haben eine prächtige, königlich bayerische U-Bahn, die durch Straßenbahnen an der Oberfläche nützlich ergänzt wird. Das bezahlen wir durch 20-Minuten-Takte am Sonntagmorgen und nachts. Zusammen mit der sorgfältigen Gestaltung der Bahnhöfe ist das, was wir hier befahren dürfen, zweifellos überdimensioniert, aber schön. Noch stär-

ker fällt das in Nürnberg auf, wo eine Voll-U-Bahn schon wie reiner Luxus wirkt und außerdem die dichtgestrickte Straßenbahn in Frage stellt.

Paris bietet ein straffes Netz für einen effektiven Betrieb an. Fast an jeder wichtigen Straßenecke findet man einen Métrozugang, wenn auch manchmal mit langen Fußwegen. Es sieht nicht hübsch aus, aber man kommt schnell von der Stelle. Die Nutzwirkung für eine der wichtigsten Weltstädte ist groß, eine Sehenswürdigkeit muss alles das nicht sein, denn schön genug ist ja die Stadt an der Oberfläche. Die Bevölkerung scheint zufrieden zu sein; Anzeichen von Vandalismus waren an den Zügen nicht zu sehen.

Ein Blick über weitere Zäune: Berlin und Hamburg sind schwer zu vergleichen; in beiden Städten ist die U-Bahn nicht ganz so prächtig wie in München, vor allem aber das S-Bahn-Netz viel mehr auch in der Innenstadt verflochten und hat dort eine ergänzende Aufgabe. In Paris ist die RER erst spät erschienen und hat den dichten Bestand der Métro nicht bedrängen können. Außerdem sind früher gebaute U-Bahnen allgemein schlichter; damals hat man Gestaltung noch nicht so wichtig genommen.

New York hat ein dichtes U-Bahn-Netz mit vollem Eisenbahnprofil, erschließt mindestens Manhattan hervorragend, wirkt aber hässlich, völlig ohne Gestaltung, nur zweckbestimmt. Dort gab es früher als Ergänzung Hoch- und Straßenbahnen, die vollständig verschwunden sind. London hat ein dichtes, weit ausgreifendes U-Bahn-Netz, wie Berlin mit verschiedenem Profil, zweckbestimmt und sehr leistungsfähig und als erstes mit einem hervorragenden, überall sichtbaren Netzplan und guter Fahrgastführung ausgestattet, das Vorbild für viele andere Städte weltweit. Damit ist es mir auf einer Klassenfahrt bereits 1970 gelungen, mich als Ortsfremder sofort fehlerfrei zurechtzufinden. London ist fast das Gegenteil von Paris: breit angelegt auf großer Fläche. Trotzdem ist das Netz in der Innenstadt ziemlich dicht und gut erreichbar; die Bahnhöfe sind durch den berühmten Kreis mit Querstrich weithin erkennbar gekennzeichnet. Auch hier gibt es ergänzende Vorortzüge der Eisenbahn.

München und Paris bezeichnen Extreme: Hier eine repräsentative U-Bahn mit teilweise luxuriösem Standard, dort die Métro als wackeres Arbeitstier. Eine Dichte des Unterpflasterverkehrs wie eine Straßenbahn lässt sich bei Münchner Verhältnissen nicht bezahlen; dafür kann man sich Köln ansehen, wo die U-Bahn nach BO Strab verkehrt und weiter draußen allgemein als Stadtbahn an der Oberfläche auftaucht. Das ergibt eine taugliche Netzdichte und einen guten Fahrzeugkomfort. In kleinerem Maßstab hat dieses System mehr Ähnlichkeit mit Paris.

Auch Paris hat einige Strecken über der Erde, in diesem Fall als Hochbahnen; in einer so dicht besiedelten Stadt wäre das mindestens nach deutschem Recht wegen der Lärmbelastung nicht mehr durchsetzbar. Es ist bezeichnend, dass sich München leistet, die U-Bahn unterwegs fast vollständig zu vergraben, auch in offen angelegten Vorstädten; das ist teuer. Zum Beispiel hätte sich die Trasse der alten Trambahnlinie 13 zum Hasen-

bergl wunderbar für eine großzügige Oberflächenbahn angeboten; die Planer haben die weitaus teurere unterirdische Lösung gewählt.

Man hat den Eindruck, beide Städte betreiben ihre innerstädtische Schnellbahn aus einer grundlegend verschiedenen Einstellung: In Paris soll sie ihrem Zweck dienen, sieht man einmal von den unsäglichen Gummistrecken ab, die keinen Komfortgewinn, manche technischen Schwierigkeiten und erhebliche Kosten bringen. Bei uns ist die U-Bahn so etwas wie die unterirdische Fassade der Stadt, das Foyer für Fremde, das Aushängeschild. Dort ist das Netz dichter, der Fahrplan enger, bei uns sieht alles schöner aus und ist bequemer.

Jeder soll selbst entscheiden, was besser ist. Und ein Gast aus Paris in München wie auch umgekehrt macht sich so seine Gedanken. Darum soll diese vergleichende Betrachtung ganz und gar unparteiisch bleiben.

Michael Werner

Aus der Fachpresse

Tram-train, Stadtbahn & Co

Gleich mehrere Fachzeitschriften berichten über den aktuellen Stand verschiedener Stadtbahnprojekte. Während europaweit die Netze aus guten Gründen (Klima- und Verkehrsentwicklung) wachsen, scheint man hierzulande vor allem „Glaubenskriege“ über den meist offensichtlichen Nutzen des städtischen Schienenverkehrs an der Oberfläche zu führen. Zwei Artikel in „Der Stadtverkehr“ Heft 7 - 8/02 beschreiben hier bedenkliche Entwicklungen in Berlin und Regensburg. Um so erfreulicher geht es dafür bei unseren europäischen Nachbarn zur Sache. Allein in Spanien listet die Zeitschrift Regionalverkehr Heft 9/2007 in einer Übersicht nicht weniger als 13 Projekte auf. Da wandelt sich eine abgewirtschaftete Schmalspurbahn zur modernen Schienenanbindung eines Ferienzentrums (Los Nietos). Ausführlich beschrieben wird (wie auch im „Stadtverkehr“) die Erweiterung des Schienennetzes in Valencia. Beide Zeitschriften widmen sich auch dem Einsatz alternativer Antriebstechnologien (Brennstoff, Hybrid), hier zunächst vor allem bei Bussen (späterer „Transfer“ auf Schienenfahrzeuge wohl nicht grundsätzlich ausgeschlossen!). Grundsätzlichere Betrachtungen zum Thema Straßenbahn stellt die Zeitschrift Verkehrszeichen (Heft 2/2007) an. Zum Einen skizziert sie deren Vorteile für Wohnungsmarkt und Einzelhandel, zum anderen lotet sie deren Möglichkeiten im Güterverkehr aus. Am Beispiel Bremen wird die gestalterische Integration von Stadtbahnen in den Straßenraum dargestellt. Als eines der spektakulärsten Beispiele einer Wiedereinführung wird die Entwicklung des Trambahnnetzes in Strasbourg ausführlich beschrieben (1995 57.000 Fahrgäste täglich; 2001 77.000 Fg/d; 2007 rund 100.000

Fahrgäste täglich allein auf den Linien A/D und B/C). Natürlich widmen sich die genannten Zeitschriften auch noch anderen interessanten Themen, nur mit dem Märchen von der veralteten Straßenbahn wird hier ebenso unterhaltsam wie sachlich fundiert aufgeräumt.

Neue Fahrzeuge

Zwei auch aus Fahrgastsicht wichtige Aspekte behandelten vor einiger Zeit zwei Artikel in der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR)

1. In Heft 4/07 greift Bernhard Rügner erneut die fahrgastfreundliche Raumgestaltung in Fernverkehrszügen insbesondere für Reisende mit Gepäck auf, basierend auf umfangreichen Befragungen und Untersuchungen im Rahmen eines Forschungsprojekts an der TU Wien. Ähnliche Gedanken und Ziele verfolgte bereits Prof. Bodack mit den soweit wie möglich aufgelockerten Sitzlandschaften im Interregio.
2. In Heft 6/07 stellt Siemens eine Art Universalwagen für den regionalen wie interregionalen Verkehr vor. Dementsprechend sollen die Wagen maximal 160 oder 200 km/h fahren können und ggf auch klimatisiert und druckertüchtigt sein. Vom klassischen Silberling soll die im großen und ganzen bewährte Anordnung der Türen auf etwa einem Drittel der Fahrzeuglänge übernommen werden. Die Inneneinrichtung wäre aber im Hinblick auf die oben genannten Aspekte durchaus noch zu modifizieren. Es kann eigentlich für uns Fahrgäste nur von Nutzen sein, hier die fachliche Diskussion zu vertiefen . . .

Thomas Kauderer

Außerfern-Bahntag am 1. September

Ein großes Bahnfest entlang der Bahnstrecke Garmisch – Reutte – Kempten veranstaltet DB Regio Oberbayern gemeinsam mit den ÖBB, dem Bezirk Reutte und den Gemeinden am 1. September 2007. Die zentrale Veranstaltung mit Fahrzeugschau wird in Reutte stattfinden. Geplant ist auch eine Sonderfahrt mit dem historischen Dieseltriebwagen VT 12.5 aus Stuttgart.

Folgende Programmpunkte seien hier stichpunktartig aufgezählt:

- Tag der offenen Tür beim Zementwerk Schretter in Vils
- Rabatte bei diversen Bergbahnen und der Schifffahrt auf dem Heiterwanger/Plansee
- Besuch im Burgmuseum Ehrenberg
- Geführte Wanderungen
- Modellbahn im Bahnhof Pfronten-Steinach

PRO BAHN Allgäu/Tirol und Oberbayern ist am Bahntag mit insgesamt drei Informationsständen vertreten.

Besonders attraktiv wird der Außerferner Bahntag dadurch, dass der Fahrplan auf einen Stundentakt verdichtet wird, teilweise mit historischen Fahrzeugen. Werdenfests-Ticket und Regio-Ticket gelten an diesem Tag für die ganze Familie, also für Eltern oder Großeltern mit beliebig vielen eigenen Kindern unter 15 Jahren.

Wer die Partnachklamm besichtigen oder zum Eckbauern aufsteigen möchte, hat am 1.9. die seltene Möglichkeit an der Haltestelle Kainzenbad aus- oder einzusteigen, die sonst nur beim Neujahrs-Skispringen angefahren wird.

Mehr Informationen zum Programm gibt es in den Programmheften an den Bahnhöfen oder unter den Web-Adressen

www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn

www.bahn.de/bayern

Norbert Moy

Mittwoch, 3. Oktober 2007

Exkursion

zwischen Bad Tölz und Schaftlach

Von Bad Tölz hinauf nach Gaißach mit herrlichem Panoramablick. Von hier wieder hinunter. Querung des Attenloher Filzes und nach Reichersbeuren (Mittagseinkehr). Über Waakirchen zum Ziel Schaftlach.

Gehzeit ca. 5 Stunden, 100 Höhenmeter

Treff: München Hauptbahnhof (Starnberger Flügelbahnhof) bis 8.25 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 34

Abfahrt: 8.42 Uhr Richtung Lenggries

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig BOB-MVV-Ticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Samstag, 27. Oktober 2007

Exkursion

im Lechrain: von Klosterlechfeld nach Landsberg

Vom Bahnhof Klosterlechfeld zuerst Abstecher zur Wallfahrtskirche Maria Hilf, dann auf Rad- und Fußweg zum Lech, Überquerung auf dem Damm einer Staustufe. Von dort durch Auwald, an der Burgruine Haltenberg vorbei zum Lechhöhenweg und nach Kaufering (Mittagseinkehr). Danach zur Leonhardskapelle und auf dem Lechhöhenweg nach Landsberg.

Gehzeit ca. 5 Stunden, kaum Anstiege

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.35 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 30

Abfahrt: mit RE 8.52 Uhr Richtung Füssen bis Kaufering, umsteigen Richtung Augsburg

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., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 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

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

Mail: pbp-termin@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post-Abowerwaltung: Renate Forkel, Tel. 0881/638587, Mail: pbp-abo@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 September bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 4.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 10/07 erscheint am 22.9.2007, Redaktionsschluss ist der 26.9.2007.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

- Do. 30.08. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Bitte erfragen, ob Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau stattfindet!**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 13.09. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 14.09. 18.20 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Bitte nachfragen, ob Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt stattfindet**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel: + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de, www.altmuehlnet.de/probahn)
- Mi. 19.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 24.09. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben: **Bitte Thema erfragen!**; Info: Winfried Karg (082 51/(538 87 89[ab 20 Uhr], e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 26.09. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**
- Do. 27.09. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 03.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Bitte nachfragen, ob Aktiventreffen stattfindet** (089/53 00 31)
- Fr. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- Sa. 01.09. Treff 08.50 Uhr; München Hbf, Gleis 24; mit RE Richtung Nürnberg (09.05 Uhr) bis Kinding und Umsteigen in Bus nach Kipfenberg; **Exkursion ins Altmühltal**; (Gehzeit ca. 4 Stunden, 100 Höhenmeter); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 07.09. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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, www.regionale-schienen.at)
- So. 09.09. Treff 08.45 Uhr; München Ostbahnhof, Reisezentrum; mit RE Richtung Salzburg (08.56 Uhr) bis Bad Endorf und Umsteigen in Amerang; **Exkursion im Chiemgau: von Amerang nach Bad Endorf**; (Gehzeit ca. 4½ Stunden, 150 Höhenmeter); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 05.10. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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, www.regionale-schienen.at)