

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2008



Das neue Museum der MVG an der Ständlerstraße. PRO BAHN war schon da – Sie auch? (Bild: Edmund Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 1
- Fahrradmitnahme im Zug – Seite 4
- MVG-Museum – Seite 7
- Lokalbahn Endorf - Obing – Seite 8

Kurznachrichten

Marktzugangsprobleme durch Tarif und Vertrieb der DB AG

Ausgehend von einer Analyse von PRO BAHN Oberbayern zu den Tarifproblemen zwischen München und Holzkirchen (siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/tarif-m-holzkr/>) konnte deutlich gemacht werden, dass die beherrschende Rolle der DB AG bei Festsetzung und Vertrieb des Eisenbahntarifs zu Behinderungen anderer Bahnunternehmen führt. Die Zeche zahlt am Ende der Kunde. Sowohl die SPNV-Besteller als auch die Bundestagsfraktion der Grünen griffen das Thema auf. Im Webangebot der BAG-SPNV (<http://www.spnv.de>) findet man unter „Positionen“ ein entsprechendes Strategiepapier vom 18.12.2007. Die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen zeigt leider, dass bei vielen Verantwortlichen das nötige Problembewusstsein nicht vorhanden ist. Das Dokument gibt es online unter <http://dip.bundestag.de/btd/16/076/1607669.pdf> auf dem Bundestags-Server.

S-Bahn-Türen ohne Automatik

Wer aufmerksam S-Bahn fährt, wird festgestellt haben, dass die Türen der S-Bahn-Fahrzeuge nicht mehr automatisch schließen, sondern offen bleiben, bis sie vom Führerstand aus zentral geschlossen werden. Kurz vor Weihnachten hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) das automatische Schließen der Türen der Baureihe 423 untersagt und der DB auferlegt, die Lichtschranken außer Betrieb zu nehmen. Bereits seit dem Sommer müssen die S-Bahn-Türen durch Fahrer oder Zugbegleiter vor der Abfahrt beobachtet werden. Begründet wird beides mit Unfällen durch zufahrende Türen. Die Staatsanwaltschaft Köln ermittelt gegen EBA-Mitarbeiter wegen der ursprünglichen Zulassung des automatischen Türschließens und des sogenannten Technikbasierten Abfertigungsverfahren (TAV). Zur Problematik von Abfertigungsverfahren und Fahrzeugtüren wird in der kommenden Ausgabe der Pro-Bahn-Zeitung „der Fahrgast“ ein Artikel erscheinen.

Planungen der Deutschen Bahn im Großraum München

Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern, hielt im vergangenen Herbst einen Vortrag beim Regionalen Planungsverband zum Thema „Perspektiven für die Schieneninfrastruktur im Großraum München“. Auf einer Webseite mit dem Sitzungsprotokoll findet man einen Link zu den Vortragsfolien, sowie Antworten von Klaus-Dieter Josel auf Fragen der Teilnehmer: <http://www.region-muenchen.com/aktuell/termine/pa250907/pa250907.htm>.

Fußballflüge contra Klimaschutz

Anfang Dezember hat die Lufthansa angekündigt, den Münchner Flughafen zum „Fußball Hub“ für die Europameisterschaft 2008 in Österreich und der Schweiz zu machen. Unter anderem sind Kurzstreckenflüge nach Salzburg und Innsbruck geplant. PRO BAHN meint, dass dies im Sinne von Klimaschutz und vernünftiger Mobilität ein Irrweg ist. Die Belastung von Mensch und Umwelt durch unnötige Flugverbindungen sollte zugunsten der besseren Alternative Eisenbahn vermieden werden. In der Schweiz und Österreich gelten die Eintrittskarten zu den EM-Spielen gleichzeitig als Bahnfahrkarten. Wie wäre es mit attraktiven Bahn-Angeboten auch auf den deutschen Zulaufstrecken zu den EM-Spielstätten?

„Wir sind DB“

Wer zum Jahreswechsel auf die Aktuell-Webseite von PRO BAHN geschaut hat, kennt es schon: Zur Mitarbeitermotivation bietet die Deutsche Bahn unter dem Motto „Wir sind DB“ ein Musikvideo und Klingeltöne für's Handy an. Nun, wir sind PRO BAHN – zur Zeit noch ohne eigenen Klingelton. Die DB-Produkte findet man im Internet unter <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/unternehmen.html> nach Klick auf „Wir sind DB“ und „Multi-media“.

Flughafenausbau und Transrapid

Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Münchner Flughafens. Davon betroffen sind auch existierende und künftige Eisenbahnanlagen im Flughafenbereich. Informationen finden sich im Internet auf <http://www.muc-ausbau.de/PFV/unterlagen> im Abschnitt „Bauliche Anlagen“ sowie bei den Gutachten in der „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“. Auffallend ist, dass eine Verlängerung des sogenannten Fernbahntunnels nicht vorgesehen ist. Bei bisherigen Flughafenplanungen wurden entsprechende Tunnelverlängerungen unter dem Gelände planfestgestellt, auch wenn sie aktuell noch nicht benötigt wurden. Die beabsichtigte Nutzung des Fernbahntunnels für den Transrapid macht eine Verlängerung unnötig. Eine Nutzung für Regionalzüge, wie ursprünglich vorgesehen, funktioniert allerdings nur, wenn der Tunnel im Osten wieder aus dem Flughafen herausgeführt werden kann.

MVV-Preise

Laut einem Bericht des Münchner Merkurs ist mit einer Erhöhung der MVV-Preise nicht vor Juli zu rechnen. Aufgrund der spät erzielten Einigung im Lokführer-Tarifstreit kann erst jetzt damit begonnen werden, zu analysieren,

wie sich die Lohnkosten auf die Fahrpreise niederschlagen. Es könnte also sein, dass die Preiserhöhung zwar spät kommt, aber dafür umso deftiger ausfällt. Aufgrund der guten Erlössituation der DB – gerade auch im Bereich der Münchner S-Bahn – kann PRO BAHN allerdings nicht erkennen, dass höhere Personalkosten oder auch gestiegene Energiekosten eine Preiserhöhung oberhalb der Inflationsrate rechtfertigen.

S-Bahn-Ausbau: Sachstand und Entwicklungen

Da sich der Münchner Stadtrat mit dem Thema S-Bahn beschäftigt, hat PRO BAHN zusammen mit dem Bund Naturschutz und dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr dazu eine Stellungnahme verfasst. Die Verbände wollen erreichen, dass sich die Politik um raschere Umsetzung notwendiger Maßnahmen kümmert, statt auf die Realisierung von Großprojekten zu warten, die sich immer weiter verzögern. Mehr auf <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/> im Internet.

Verkaufte Bahnhöfe

Vor kurzem wurde bekannt, daß 138 Bahnhöfe in Bayern an ein britisches Investorenkonsortium verkauft wurden. In Oberbayern sind dies unter anderem Bayrischzell, Benediktbeuren, Burghausen, Langenbach, Oberau, Schongau und Uffing. Bahnhöfe wurden auch dann verkauft, wenn die Gemeinden Interesse am Kauf geäußert hatten, wie beispielsweise in Pullach im Isartal. Auch wenn es positive Beispiele für privatisierte Bahnhöfe gibt wie beispielsweise in Landsberg / Lech, so ist zu befürchten, daß die Mehrzahl der Bahnhöfe keine für Fahrgäste hilfreiche Entwicklung nimmt.

Fahrradmitnahme im Zug – ein Dauerthema für PRO BAHN

Teil 1: Mitte Dezember 2007

Manch einer mag sich wundern, warum gerade in der dunkelsten und kältesten Zeit des Jahres dieses Thema in der PRO BAHN Post auftaucht. Der Grund ist das alle Jahre wiederkehrende Bangen um die kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs. „Kostenlos“ heißt übrigens, dass Landkreise oder Touristikverbände eine pauschale Summe an das Verkehrsunternehmen zahlen und damit die Fahrgäste keine Fahrradkarte mehr lösen müssen.

Bereits im Sommer konnte man jedoch aus der Presse erfahren, dass die DB alle Verträge gekündigt hatte, so dass ab Fahrplanwechsel bzw. ab 1. Ja-

nuar eine Fahrradkarte gelöst werden muß, falls die Verhandlungen über eine Verlängerung erfolglos bleiben sollten. Dabei hatte die DB erheblich höhere Preise als bisher verlangt – die bisherigen waren zugegebenermaßen zum Teil auch recht moderat – so dass gewisse Befürchtungen wach wurden. Für den Fahrgast stellt sich also die bange Frage: waren die Verhandlungen für meinen Landkreis nun erfolgreich oder nicht? Die Antwort findet man – so denkt der normale Fahrgast – im Bahnhof, an den Automaten und in den Fahrplanheften bzw. Kursbüchern. Also schaute der Autor dieser Zeilen sofort nach Erscheinen des DB-Fahrplanheftes für das Werdenfeller Land (Raum Weilheim – Garmisch) in eben dieses und suchte nach den gewohnten Hinweisen „die kostenlose Fahrradmitnahme wird Ihnen ermöglicht durch ...“. Leider vergeblich. Die Nachfrage am Schalter erzeugte redliches Bemühen, auf der Suche nach Informationen wurde man allerdings nicht fündig. Der Blick in das gleichzeitig erschienene Landkreiskursbuch führte jedoch – nach einigem Suchen – zu dem erhofften Hinweis, dass die Regelung verlängert worden sei. Eine Anfrage wegen dieser Diskrepanz bei der DB ergab, dass die Verhandlungen erst nach Drucklegung der DB-Kursbücher und Fahrplanhefte erfolgreich abgeschlossen wurden, und deshalb keine Hinweise mehr abgedruckt werden konnten. Auch im Rosenheimer Raum, in Berchtesgaden und einigen Strecken der SOB gelte die Fahrradmitnahme wie bisher. Im Übrigen machte man aber keinen Hehl daraus, dass die kostenlose Fahrradmitnahme eher unerwünscht sei. Es wurde aber zugesagt, dass die Strecken, auf denen das Angebot weiter gültig sei, im Internet und der örtlichen Presse bekannt gegeben würden.

Aus der bisherigen Erfahrung weiß man allerdings, dass die entsprechenden DB-Übersichten nicht zeitnahe bereitgestellt werden. Schauen mer mal, ob's dieses Mal besser wird und ob das Personal in den Zügen informiert ist!

Teil 2: Mitte Januar 2008

Am 9. Januar erhielten wir eine E-Mail von der DB mit der Liste der Strecken, und auch im Internet (siehe unten) waren die Informationen verfügbar – so früh wie noch nie! Soweit die gute Nachricht. Die schlechte Nachricht ist, dass tatsächlich auf etlichen Strecken jetzt bezahlt werden muß. Das heißt, dass für die Bahn-Rückfahrt von einem Radlausflug von z.B. Weilheim nach Dießen (13 km) für 2 Erwachsene und 2 Kinder 18(!) Euro für den Radtransport fällig werden. Dass das den sanften Tourismus fördert und dem Image der Bahn dient, wird wohl keiner glauben.

Kommentar

Die Kommunikation der Strecken, auf denen für die Fahrradmitnahme kein Fahrschein erforderlich ist, ist seit Jahren ein Ärgernis. Die jahrelangen Bemühungen von PRO BAHN über verschiedene Kanäle, die DB dazu zu bewe-

gen, wenigstens ihre Automaten so zu programmieren, dass nicht für „kostenlose“ Verbindungen Fahrpreise in Höhe von anfangs 3 (inzwischen 4,50) Euro angezeigt (und kassiert) wurden, sind gescheitert. Sie wurden ignoriert oder mit fadenscheinigen Ausreden abgewiegelt. Und den externen Verantwortlichen war's offensichtlich egal. Der nun eingetretene Zustand, dass sich Fahrgäste im Konfliktfall mit einem Schaffner oder dem Kontrollpersonal vermutlich auf inoffizielle Quellen (Landkreiskursbücher oder Pressemitteilungen) berufen müssen, oder immer online sein müssen, um DB-Seiten vorweisen zu können (ein absurder Gedanke!), ist extrem fahrgastunfreundlich. Die Konsequenz wird letztendlich sein, dass mit dem Argument der „Transparenz“ die kostenlose Fahrradmitnahme bald der Vergangenheit angehören wird. Das ganze wird dann wohl noch als Wohltat verkauft werden, weil die Nutzung der Bahn vereinfacht wurde. Während die Kombination „Bahn und Auto“ in Form von tausenden von kostenlosen P+R Parkplätzen gefördert wird, wird die Nutzung des Umweltverbund "Bahn und Fahrrad im Zeichen des Klimawandels behindert: Die Bereitstellung von akzeptablen Fahrradabstellanlagen erfolgt nicht, und die Mitnahme von Rädern in Zügen wird extrem verteuert.

Matthias Wiegner

mehr zum Thema: <http://www.pro-bahn.de/bayern/fahrrad.htm>

Liebeslied

„What a difference a day makes, twenty-four little hours“, so beginnt ein bekanntes Liebeslied aus dem letzten Jahrhundert. Jetzt muß es umgedichtet werden: „What a difference a train makes, thirty-two little minutes“ kann es seit 10. Dezember heißen. Seit diesem Termin verkehrt 32 Minuten vor dem RB30633 der sogenannte „19 Uhr Zug“ zwischen München und Weilheim (weiter bis nach Murnau). Dadurch ist es für Weilheimer möglich, um 19:37 Uhr in der Kreisstadt zu sein (Pünktlichkeit vorausgesetzt). Das bedeutet für eine dreistellige Zahl von Fahrgästen, dass sie sich noch zu essen kaufen können und sich in der Tagesschau über Wichtiges aus aller Welt informieren können: Also Vorteile für Körper und Geist. PRO BAHN hatte deshalb den Premierenzug (gemeinsam mit DB Regio Oberbayern) feierlich eingeweiht, Fotos von dem Event gibt es auf der Weilheimer PRO BAHN Seite unter <http://www.pro-bahn.de/weilheim/19-uhr-zug.htm>. Dank an Besteller und Betreiber, die den Zug ermöglicht haben.

MVG-Museum

Erinnerungen an Tram und Bus

Es ist nun schon ein paar Wochen her: Im Rahmenprogramm der Hauptversammlung des Regionalverbandes Oberbayern hatten Mitglieder die Gelegenheit, das neueröffnete Museum der MVG nicht nur zu besichtigen, sondern in einer eigenen Führung ausgiebig kennenzulernen.

Das Gebäude ist für sich schon eine Sehenswürdigkeit: Die Verkehrsbetriebe haben es als Buswerkstatt genutzt und Lehrwerkstätten darin betrieben, die als eigenständige Ausstellungsstücke zum Teil künftig wieder hergerichtet werden sollen. Gleise sind hier erst für die gegenwärtige Verwendung verlegt worden.

Gezeigt werden Tram und Bus der Münchner Stadtverkehrs-Geschichte. In der weitläufigen Haupthalle stehen einige der wichtigsten Baureihen auf Münchner städtischen Schienen: der wiederhergestellte A-Wagen, den Tramfreunde ja auch von vielen öffentlichen Festveranstaltungen kennen, zwar nicht aus einem Stück, doch mit seiner Inneneinrichtung aus Bestandteilen anderer Fahrzeuge wieder gut in seinen alten Zustand versetzt; nur das „Stangerl“ hat statt seines Röllchens heute ein modernes Schleifstück als Zugeständnis an die Betriebssicherheit. Über den „Heidelberger“ oder KSW (Kriegs-Straßenbahnwagen, eine abgespeckte Form des einmal geplanten Einheits-Straßenbahnwagens) sind viele klassische Baureihen vertreten bis hin zum P-Wagen. Auch Sonderfahrzeuge sind ausgestellt, zum Beispiel für den Winterdienst, oder wußten Sie, daß es auf der Münchner Tram einmal Postwagen gegeben hat? Als Salzstrefenfahrzeug hat sich einer davon bis heute erhalten.

Ein Teil der Fahrzeuge ist betriebstüchtig und vielen Zuschauern von Trambuskorsos in der Stadt gut bekannt.

Daneben gibt es unvollständige Schaustücke: Wagenkästen im Wiederaufbau, Fahrwerke, die zum Beispiel den Lenkmechanismus des dreiachsigen M-Wagens gut zeigen (wegen enger S-Kurven konnten Großraumwagen in München nicht auf Drehgestellen laufen). Ein Fahrstand eines M-Wagens ist freigelegt und samt aller alten Elektrotechnik für Liebhaber genau einsehbar, eine Weiche zeigt den Mechanismus, und wie weit abgefahrenen Schienen doch immer noch funktionstüchtig sind, darüber staunt man an einem ausgesägten Querschnitt.

Als Auswahl an Bussen stehen in der Halle unter anderem Münchens erster Gelenkwagen, der erste Niederflerbus überhaupt, den als einzige Firma Awwärter anbot, nachdem alle Mitbewerber erklärt hatten, das sei technisch

nicht möglich; von der Niederflur-Gelenktechnik hat leider nur der zweite Wagen überlebt, weil die Nummer eins im Depot stand, als es abbrannte. Und auch vom O-Bus gibt es nur noch Schautafeln zu sehen, weil keiner mehr übrig ist.

Auf der Galerie hängt eine ganze Gemäldesammlung, die ein Trambahnfreund mit genauen Vorgaben bestellt hat. Trambahnzüge zu allen Tages- und Jahreszeiten vor historischem Baubestand fordern Kenner zum sportlichen Wettstreit über Zeit- und Ortsbestimmung heraus. Wer weiß schon noch, daß einmal ein Tramgleis über die Theresienwiese bis vor die Bavaria verlief?

Ein zerschnittener U-Bahn-Wagen der kleinen 400er-Serie steht als Simulator bereit, und die letzten unentwegten Besucher lernten bis tief in die Nacht im Führerstand, wie schwierig es ist, nur nach Sicht, ohne Tachometer und Trägheitskräfte, einen Zug am Bahnsteig auf den Punkt zum Stehen zu bringen.

Aktive Mitglieder der Freunde des Münchner Trambahnmuseums und des Omnibusclubs München zeigten viel Begeisterung, um die Gruppe bis zum Schluß zu betreuen. Aber auch ohne diese Sonderführung sind alle Informationen im Haus gut verständlich und sichtbar angebracht.

Das Museum befindet sich in der Ständlerstraße 20, Nähe Straßenbahn-Endstation Schwannseestraße (27), ist geöffnet am zweiten und vierten Sonntag im Monat von 11 bis 17 Uhr. Näheres auch im Netz unter <http://www.mvg-mobil.de/mvg-museum.htm>.

Michael Werner

Leo lebt und wird 100 Jahre

LEO, die Lokalbahn Bad Endorf – Obing feiert in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag. 1908 wurde sie von den Gemeinden Obing, Pittenhart und Amerang finanziert, damit auch sie an die mobiler werdende Welt erhalten. Diese Aufgabe hat die Lokalbahn treu erfüllt – insbesondere in schlechten Zeiten. Mit dem Wirtschaftswunder und der immer stärker werdenden Motorisierung ging der Personenverkehr zurück, er wurde im Frühjahr 1968 auf den Bus umgestellt. In den frühen 70er Jahren verschwand auch der Bus aus dem Fahrplan. Mit einer Bedienung auf Teilstrecken blieb die Konzession erhalten. Als einziges Verkehrsmittel blieb Einheimischen und Urlaubern das Auto,

Zwanzig weitere Jahre fuhren auf der Lokalbahn Endorf – Obing Güterzüge.

Noch im Jahre 1989 galt die finanzielle Lage der Strecke als zufriedenstellend. Doch Anfang der 90er Jahre machte sie plötzlich jedes Jahr rechnerische Verluste von etwa einer halben Million Mark, die Deutsche Bundesbahn wollte die Strecke schließen. Vielleicht warf auch die Bahnreform ihre ersten Schatten voraus? Mit ihr änderten sich am 1. Januar 1994 die Rechtsgrundlagen, die Deutsche Bahn AG hatte im Güterverkehr keine Bedienungspflicht mehr. Die planmäßige Bedienung mit Güterzügen wurde zum Jahresbeginn 1996 eingestellt.

Doch die Öffentlichkeit war kritischer als bei der Einstellung des Personenverkehrs, der Straßenverkehr wurde immer weniger als Allheilmittel und immer mehr als Problem begriffen. Der Umweltschutz, die Bewahrung der Schöpfung, begannen auch in der Mehrheitsgesellschaft als ernstes Thema akzeptiert zu werden. Daß Bürger etwas erreichen können und nicht auf Weisungen von oben angewiesen sind, „unsere Brüder und Schwestern im Osten“ hatten das eindrucksvoll bewiesen.

Der damalige Bürgermeister von Obing, Walter Mayer, und PRO BAHN fanden sich zusammen, um gemeinsam für den Erhalt der Strecke zu kämpfen. Politisch fordern und selbst aktiv werden, darin sahen die Beteiligten eine reale Chance. Der noch existierende Güterverkehr, dreimal die Woche mehr Personal als Güterwagen, war kein allzu starkes Argument für den Erhalt der Strecke. Das Potential im Personenverkehr, genauer gesagt, im Freizeitverkehr, wurde gesehen. Doch um die Strecke zu erhalten, mußte der Güterverkehr gestärkt werden.

Um hierfür die Möglichkeiten auszuloten, führte PRO BAHN 1994 für Lokalpolitiker und Öffentlichkeit eine verkehrspolitische Bereisung durch. Erstmals seit langer Zeit erreichte wieder ein Personenzug den Bahnhof Obing. In Obing fand ein runder Tisch mit Politik, potentiellen Verladern und der DB AG statt. Ein zweiter solcher runder Tisch fand im Dezember 1995 statt. Die PRO BAHN Post hat darüber mehrfach berichtet.

Die Bereisung mit einem dreiteiligen Schienenbus war auch eine touristische Attraktion. Während im Nebenzimmer des Gasthofs Post in Obing die Köpfe rauchten, nutzten viele Bürger die Gelegenheit und fuhren mit der Eisenbahn kurz mal nach Endorf. In den folgenden beiden Jahren gab es im August Dampfzüge zwischen Endorf und Obing, die sehr gut angenommen wurden. Dem Autor unvergeßlich: Eine ältere Bürgerin aus Obing war ganz begeistert, weil sie endlich mal wieder selbständig ihre Kinder in Endorf besuchen konnte. Mit diesen Zügen kam das Bayerische Eisenbahnmuseum auf die Strecke, ein Zufall mit nachhaltiger Wirkung.

Trotz aller Mühen und einem regen Güterverkehr im Jahr 1996 wurde die Strecke stillgelegt – wenigstens hatte es den Anschein. Denn die Tatbe-

standsvoraussetzungen, wie die Juristen sagen, waren nicht erfüllt. Von den Streckengegnern wurde das als kleiner Formfehler abgewertet, aber das Gesetz sah es anders. Es begann ein zäher Kampf, der Stoff für viele Anekdoten bietet. In dieser Zeit lag die Strecke still, sieht man von Fahrten mit einer Hebeldrasine ab, die anlässlich eines Volksfestes in Halfing angeboten wurden. Zum 90-jährigen Streckenjubiläum gab es zwar keinen Verkehr, aber eine Ausstellung zur Geschichte der Lokalbahn. Aus diesem Anlaß unterzeichneten alle fünf Anliegergemeinden eine gemeinsame Erklärung zum Streckenerhalt. Nach zehn Jahren war der Kampf um die Strecke endlich erfolgreich.

Zwischenzeitlich wurde aus Endorf Bad Endorf, aber wesentlicher: Der Verein Chiemgauer Lokalbahn (CLB) und eine Betriebsgesellschaft wurden gegründet. Zwar konnte PRO BAHN die Stilllegung verhindern, doch einen Betrieb durchzuführen, das ist nicht die Aufgabe eines Fahrgastverbandes.

Die Mitglieder der CLB, darunter auch einige Doppelmitglieder aus den Reihen von PRO BAHN, haben der Lokalbahn unter dem Namen LEO ein zweites Leben geschenkt. Sie bieten seit 2006 im Sommerhalbjahr einen touristischen Verkehr sowie Sonderfahrten zu verschiedenen Anlässen. Immer wieder ist zu beobachten, daß diese Fahrten auch lokale Verkehrsbedürfnisse befriedigen. Die Fahrgäste fallen dann durch ihr Wochenend- oder Urlaubsgepäck auf. Der zusätzlich angebotene Charterverkehr für geschlossene Gesellschaften hat sich erfreulich entwickelt.

Im Jubiläumsjahr 2008 bietet LEO wieder den beliebten Narrenexpress, Fahrten zu Ostern und zu den Feiertagen im Mai. Am 31. Mai wird die Saison mit einem Dampfzugwochenende und der Feier des Streckenjubiläums eröffnet. Aus Anlaß des Streckenjubiläums soll ein kleines Buch zur Geschichte der Strecke erscheinen. Herausgeber wird, wie schon beim Buch zur Mangfalltalbahn, die PB Service GmbH sein.

An den Sonntagen bis Mitte Oktober fahren drei Zugpaare im Dreistundentakt. das mag vielen als nicht ausreichend erscheinen, doch - das wissen wir auch bei PRO BAHN - ehrenamtliche Kapazitäten sind nicht unerschöpflich. Der Verein Chiemgauer Lokalbahn könnte noch einige helfende Hände gebrauchen. Zumal der Vereinszweck vor allem der Erhalt der Strecke und eines historischen Fahrzeugparks ist, eine arbeitsintensive Freizeitbeschäftigung. Kontakt zum Verein und weitere Informationen gibt es im Internet unter <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/>.

Die Züge erschließen eine malerische Landschaft, ein ideales Wandergebiet. Mit den im Herbst 2007 gebauten Bahnsteigen in Aindorf und Pittenhart sind die Angebote zahlreicher geworden, von der gut halbstündigen Wanderung für Genießer abseits der überlaufenen Urlaubsgebiete bis zur anspruchsvol-

len Halbtagsstour Obing – Seebruck für Hartgesottene. Die Rückreise geht dann mit Chiemseeschiff und -bahn nach Prien.

PRO BAHN Bad Endorf hat Wanderführer in Vorbereitung, die rechtzeitig zur Betriebsaufnahme erscheinen sollen. Sie werden ab etwa Ende Februar nach und nach unter <http://www.pro-bahn.de/endorf-obing/> veröffentlicht. Die Wanderungen lassen sich auch von München aus bequem durchführen, Abfahrt am Ostbahnhof um 8:56 Uhr. Die Regelzüge der CLB sind auch in HAFAS enthalten.

Rudi Barth

Samstag, 8. März 2008

Exkursion: Im Tal der Anlauer nach Kinding

Von Titting geht es das reizvolle Tal der Anlauer über Erlinghofen (Mittagseinkehr) nach Enkering. In Enkering auf den Schellenberg (ca. 110 Höhenmeter) mit Wallanlage einer ehemaligen Prähistorischen Siedlung (Infotafeln). Danach direkt hinunter zum Bahnhof Kinding.

Gehzeit: ca. $4\frac{1}{2}$ - 5 Stunden

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.50 Uhr am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 9.05 Uhr RE Nürnberg bis Kinding, mit Bus bis Titting

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. 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: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00).

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

Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Fr. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.02. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, lammeyer@web.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Do. 14.02. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mo. 25.02. 19:30 Uhr; Augsburg; Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Das Güterverkehrszentrum Augsburg“, Siegfried Kerler, Kooperationsbüro Verkehr und Logistik der IHKen; Info: W. Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 27.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 28.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 01.02. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223

Do. 07.02. 19 Uhr; Holzkirchen, Hotel „Alte Post“; **Diavortrag**: „Mit Bahn und Schiff zum Kaukasus in Georgien“; Veranstalter: Bayerische Oberlandbahn

Mi. 13.02. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Vortrag** von Christof Schröfl: „Eisenbahneindrücke aus Japan in den Jahren 2004 und 2007“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48

Sa. 08.03. 8:50 Uhr; München Hbf (RE Richtung Nürnberg 9:05 Uhr); **Exkursion** „Im Tal der Anlauter nach Kinding“; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)