

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2008



Auf geht's zum Frühlingsausflug nach Grünwald. (Bild: Edmund Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Transrapid: 7 Jahre Stillstand – Seite 3
- Flughafenanbindung jetzt verbessern! – Seite 5
- 5. Bayerischer Nahverkehrskongress – Seite 7
- Der Kunde, das unbekannte Wesen – Seite 8

## **Kurznachrichten**

### **Große Abo-Aktion bei der BOB**

Wer bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) bis Ende Juli eine Monatskarte im Abo bestellt, erhält zusätzlich einen Gutschein im Wert von 25 Euro. Der Gutschein kann wahlweise für das Tegernseer Bräustüberl, für den Veranstaltungsservice MünchenTicket oder für einige Bergbahnen der Region ausgestellt werden. Monatskarten im Abo gibt es bei der BOB nicht nur für den Jahreszeitraum, sondern auch für die Dauer von drei Monaten. Details kann man auf <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> nachlesen, oder bei den BOB-Kundenzentren erfragen (Servicetelefon: 08024 997171).

### **Dichterer Takt in Ingolstadt?**

Der Öffentliche Nahverkehr in Ingolstadt soll besser werden. Im Gegensatz zu anderen Großstädten sind dort die Fahrgastzahlen seit einiger Zeit rückläufig. Deshalb hat die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft die Consulting-Abteilung des Münchner Verkehrsverbunds mit einer Schwachstellenanalyse beauftragt. Einen Bericht zur Vorstellung dieser Analyse gibt es beim Donaukurier – <http://www.donaukurier.de/lokales/ingolstadt/art599,1861794>.

### **Neuer S-Bahn-Halt „Hirschgarten“**

Die neue S-Bahn-Station, die bis 2009 an der Friedenheimer Brücke entstehen wird, soll den Namen „Hirschgarten“ führen. Damit kommt man wohl der Immobilienfirma Aurelis entgegen, deren unmittelbar in der Nähe liegende Neubausiedlung unter dem Namen „Am Hirschgarten“ vermarktet wird. Der Münchner Hirschgarten liegt etwa in der Mitte zwischen dem neuen Halt und der bestehenden Station Laim. Der bekannte Biergarten ist von Laim aus etwas besser zu erreichen. Den Bericht über den offiziellen Spatenstich zum Bau der neuen Station findet man auf <http://www.s-bahn-muenchen.de> unter „Aktuelles“.

### **Ausbau Dachau – Altomünster**

Für den Ausbau der Strecke Dachau – Altomünster sollen bis zum Sommer Planfeststellungsunterlagen erstellt sowie ein Bau- und Finanzierungsvertrag ausgehandelt werden. Dies wurde bei einem Treffen in Dachau zwischen Verkehrsministerin Müller, Kommunalpolitikern und Vertretern der Deutschen Bahn vereinbart. Ziel ist die Elektrifizierung der Strecke und weitere Maßnahmen, die nötig sind, damit die Strecke mit S-Bahn-Triebwagen durchgehend ab München bedient werden kann.

### **Mehr Züge von Augsburg nach Ingolstadt**

Der Regionalverband Schwaben von PRO BAHN fordert, dass der Verkehr der Paartalbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt auch außerhalb der Hauptver-

kehrszeit verbessert wird. Die frühe Verkehrseinstellung am Abend und der 2-Stunden-Takt am Wochenende seien „ein Armutszeugnis“. Die Pressemitteilung finden Sie auf [http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_one.php?id=415](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_one.php?id=415).

### **Neue Chefs bei DB Regio Bayern und S-Bahn München**

Den Vorsitz der Regionalleitung von DB Regio Bayern wird ab Mai Norbert Klimt übernehmen. Klimt löst Berthold Huber ab, der Personalvorstand von DB Netz in Frankfurt wird. Da Norbert Klimt seinen derzeitigen Posten als kaufmännischer Geschäftsführer der Münchner S-Bahn gegen den Chefsessel von DB Regio Bayern tauscht, gibt es auch bei der S-Bahn einen Wechsel. Die zweite Geschäftsführerposition neben Michael Wuth, dem Sprecher der Geschäftsleitung, übernimmt ab Mai Heiko Büttner. Seine bisherige Funktion als Personalleiter von DB Regio Bayern übt er zusätzlich weiter aus.

### **Fahrgastrekord bei Nachtliniennetz**

Immer mehr Nachtschwärmer nutzen Nacht-Tram oder -Bus. Die MVG hat im Januar und Februar nachgezählt: Erstmals waren über 20 000 – genau gesagt 22 300 – Fahrgäste pro Woche unterwegs. Im 15. Nachtnetz-Jahr sind die Fahrgastzahlen damit 20 Prozent höher als 2007 und doppelt so hoch wie vor zehn Jahren.

### *Ende einer Illusion*

## **Transrapid: 7 Jahre Stillstand**

Im letzten Heft haben wir es bereits vermeldet – das Transrapid-Projekt ist beendet. Was bleibt, ist der Schaden. Über 50 Millionen Euro wurden ausgegeben, viele Jahre ist der Ausbau der Eisenbahn nördlich von München gestockt.

### **Planung und Kritik von 2000 bis 2008**

Ein Blick zurück zeigt, wie sehr der Transrapid alle Beteiligten im Verkehrsreich beschäftigt hat: Bereits am 4. November 2000 (damals waren parallel eine Transrapid-Strecke in München und in Nordrhein-Westfalen von der Politik vorgeschlagen worden) hat PRO BAHN in einer Resolution zur Sachlichkeit aufgerufen und den Nutzwert für die Fahrgäste als Meßgröße gefordert. 2001 hat PRO BAHN in einer eigenen Studie verschiedene Vorschläge als Alternativen gemacht und die Schlußfolgerung gezogen, daß der Transrapid keinen Lösungsbeitrag leistet. 2002 wurde die Machbarkeitsstudie zum Transrapid kritisch überprüft.

Im Januar 2003 wurde die Kritik am Transrapid vom Bundesrechnungshof bestätigt, der eindeutig feststellte, daß beiden Vorhaben nicht förderungswürdig sind.

Im April 2003 haben dann die Lobbyisten einen ausgemusterten Transrapid als „Informationszentrum“ am Flughafen München aufstellen lassen.

Die Kritik zeigte im Juni 2003 die erste Wirkung: Die Planungen für die Transrapid-Variante in Nordrhein-Westfalen, den sogenannten Metrorapid, wurden beendet. In Bayern allerdings wurde die Planung weiter vorangetrieben: Aufträge zur Planung und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sollten der Öffentlichkeit ein Voranschreiten vortäuschen.

Aufgrund mehrfacher Nachfragen wurde schließlich im September 2006 versprochen, daß „noch dieses Jahr [2006] die Finanzierungsvereinbarung für die Münchener Transrapid-Strecke geschlossen wird“ (PM 609141 vom 19.09.06). Dieses Datum wurde dann mehrfach verschoben, immer mit dem Eindruck „die Finanzierung steht bereits beinahe“. Allerdings: Eine belastbare Finanzierungsvereinbarung ist bis zum Projektende nicht zustande gekommen.

### **Gründe für das Scheitern**

Ursächlich für das Scheitern war etwas anderes: Im Laufe der Diskussion wurde immer mehr Leuten bewußt, das der Transrapid keine Lösung von Verkehrsproblemen ist. Ausgaben in Milliardenhöhe für 17.000 Fahrgäste pro Tag – etwas weniger als eine durchschnittliche Münchner Trambahnlinie – sind nicht rechenfertigbar.

Bereits frühzeitig hat die Mehrheit der Münchner Bürger den Bau des Transrapids abgelehnt, und dies auch mehrfach auf Bürgerversammlungen bestätigt. Das gleiche Bild zeigte sich in den Städten und Gemeinden weiter nördlich: Unabhängig von Parteien haben Bürgermeistern und Gemeinde- und Stadträte den Transrapid abgelehnt.

Weitere Probleme wäre eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse quer durch das Münchner Stadtgebiet sowie eine neue Isarauquerung in der Nähe des Flughafens gewesen.

Gleichzeitig wurden während der gesamten Projektlaufzeit die Kosten deutlich zu niedrig angesetzt. Dies wurde mehrfach reklamiert - vom Bundesrechnungshof, von PRO BAHN, von der Stadt München und auch von den Bürgern. Dies wurde allerdings ignoriert, bis zum Ende wurde an der politischen Zahl „1,85 Milliarden Euro“ festgehalten – wie sich am Ende gezeigt hat, eine Zahl ohne Bezug zur Realität.

Gescheitert ist das Projekt nicht an einer negativen Bewertung der Technik an sich, auch nicht an den (mittlerweile stark beschränkten) Einspruchsrechten der Bürger, sondern ausschließlich daran, daß auf Kritik nicht eingegangen wurde und Kosten und Nutzen weit auseinanderklafft sind.

Andi Barth

## *München ohne Transrapid*

### **Flughafenanbindung jetzt verbessern!**

In der aktuellen Pro-Bahn-Zeitung „der Fahrgast“ (Heft 2/08) erläutert ein Artikel wie PRO BAHN sich die zukünftige Einbindung des Flughafens ins Bahnnetz vorstellt. Dazu ist jedoch der Ausbau der Infrastruktur notwendig. Da die bayerische Staatsregierung ausschließlich auf das Prestigeobjekt Transrapid gesetzt hat, fehlen offizielle Alternativplanungen. Ein Fehler, den wohl gemäß Ministerpräsident Beckstein nun unter anderem die Bürger der Flughafenregion und die Pendler zu den Arbeitsplätzen am Flughafen ausbaden sollen.

Wie auch immer – für den Zeitraum bis eine ausgebaute Bahninfrastruktur zur Verfügung steht, sollte man überlegen, eine Übergangslösung anzustreben. Hierzu bietet sich wegen der Möglichkeit den Hauptbahnhof ohne zusätzliche Züge im Stammstreckentunnel anzubinden, die Bahnstrecke über Moosach und Neufahrn an.

Bis zum Sommer diesen Jahres wird das neue Überwurfbauwerk Neulustheim am Nymphenburger Kanal fertiggestellt. Weil dann die Trennung von S-Bahn und Regionalverkehr ohne Gleiskreuzung erfolgt, können sich dort Verspätungen nicht mehr auf die Gegenrichtung übertragen. Dadurch reduziert sich die Störanfälligkeit der Strecke München–Freising und vorhandene Zeitpuffer können besser eingesetzt werden. Eine weitere Möglichkeit, Zeitreserven zu schaffen, besteht darin, auf das zeitraubende und störanfällige Teilen und Zusammenkuppeln der Züge in Neufahrn zumindest zu bestimmten Tageszeiten zu verzichten und neben der S1 eine eigenständige S-Bahn-Linie zum Flughafen fahren zu lassen.

Da die schnelleren Regionalzüge die zweigleisige Strecke zwischen Neulustheim und Neufahrn im Regelfall kurz vor einer S1 erreichen, im Verlauf dieser Strecke aber bis nahe an die vorausfahrende S1 auffahren, ist der 20-Minuten-Zeitraum zwischen zwei S-Bahnen zu einem großen Teil ausgefüllt. Zwei S-Bahn-Linien - nach Freising und zum Flughafen – im eigentlich wünschenswerten 10-Minuten-Abstand fahren zu lassen, ist daher unmöglich.

Es bieten sich jedoch zwei Varianten an, vorhandene Zeitreserven so zu nutzen, dass trotz der vorhandenen Beschränkungen zwei eigenständige S-Bahn-Linien die Strecke befahren können.

Variante 1 ist eine leicht beschleunigte S-Bahn. Sie würde in der Haupthalle des Hauptbahnhofs starten und über Donnersbergerbrücke und Laim den Bahnhof Moosach erreichen. Ab hier würde sie nicht mehr an jeder Station halten, sondern nur an solchen mit starkem Fahrgastaufkommen sowie in Neufahrn, um auch von ausgelassenen Zwischenhalten ein Umsteigen zum Flughafen zu er-

möglichen.

Diese S-Bahn mit Arbeitstitel „S1-X“ erfordert, dass die Regionalzüge am Hauptbahnhof etwas früher abfahren, so dass die Flughafenzüge die zweigleisige Strecke in Neulustheim zwischen Regionalzug und S1 nach Freising erreichen. Durch den Verzicht auf die Zugteilung reduziert sich in Neufahrn die Standzeit der S1, und sie verkehrt im Streckenabschnitt bis Freising etwas früher als bisher. So fährt der Regionalzug dort auch bei früherer Abfahrt in München nicht dichter zur S-Bahn auf. Alternativ könnte man die Fahrplanlage der S1 zwischen München und Neufahrn etwas nach hinten verlegen. In die umgekehrte Richtung führen die Regionalzüge im Abschnitt Freising - Hauptbahnhof etwas später als heute, oder die S1 ab Neufahrn etwas früher.

Nachteil dieser Variante ist das Einfädeln der S1-X auf dem Abschnitt Donnersbergerbrücke - Moosach unmittelbar vor der S1 nach Freising. Hierdurch würde unter anderem die Änderung zahlreicher S-Bahn-Fahrpläne notwendig. Ebenso kann es Einflüsse auf die Fahrpläne der Regionalzüge geben.

Eine andere Variante besteht darin, die jetzt ab Neufahrn gekuppelten Züge aus Freising und vom Flughafen ungekuppelt und im Blockabstand hintereinander nach München fahren zu lassen. Dabei würden beide Züge zwischen Neufahrn und Moosach an allen Stationen halten. Die vom Flughafen kommenden Züge – Arbeitstitel „S11“ – führen ab Moosach ohne Halt zum Hauptbahnhof.

Für beide Varianten ergeben sich ähnliche Fahrzeiten. Was bei Variante 1 durch Auslassen von Stationen gewonnen wird, kann die S11 dadurch einsparen, dass sie nicht ab Laim die Stammstrecke benutzt.

Vorteil der S11-Variante ist, dass Umsteigen in Neufahrn zwischen Flughafen und den von der S1-X ausgelassenen Stationen nicht notwendig ist. Dies erleichtert die Behandlung von Verspätungsfällen, da die Reihenfolge der Züge auf dem zweigleisigen Abschnitt weniger wichtig ist.

Ein Nachteil der S11-Variante ist das Auslassen des Umsteigeknotens Laim. Dies kann dadurch etwas gemildert werden, dass im Regelfall der Flughafenzug stadteinwärts vor und stadtauswärts hinter der S1 verkehrt. Hierbei spielt die Frage eine Rolle, ob die Priorität der Fahrgäste zum Flughafen eher die Fahrzeit oder eher die Umsteigefreiheit ist. Dies sollte genauso wie die Frage, ob die S11 abhängig von Fahrplandaten und genauen Fahrzeiten weitere Halte auslassen kann, vor einer Umsetzung analysiert werden.

Die zweite Variante hätte wahrscheinlich weniger Einflüsse auf die Fahrpläne von Regional- und S-Bahn-Verkehr und wäre wohl einfacher umzusetzen. Die Deutsche Bahn und die Bayerische Eisenbahngesellschaft können hierzu sicherlich konkrete Aussagen liefern.

Es ist zu hoffen, dass Verbesserungen wie hier beschrieben sehr kurzfristig umgesetzt werden, und dass die jetzt von Ministerin Müller angekündigte Studie sich um den später folgenden, aber auch dringend notwendigen Infrastrukturausbau kümmert. Es darf nicht weiter unnötig Zeit vergeudet werden, wie es die Staatsregierung durch ihr Beharren auf dem Transrapid-Projekt getan hat.

Edmund Lauterbach

## **Unternehmenserfolg und Börse**

„Mobil“, das Magazin der Deutschen Bahn AG, ist doch immer wieder für überraschende Erkenntnisse gut: In der Ausgabe 04/08 wurde die Chefin eines mittelständischen Maschinenbau-Unternehmens nach dem Erfolgsrezept befragt. Die Antwort dürfte den Bahnbossen aber in den Ohren klingeln. Meinte die Unternehmerin doch wörtlich: „Hinzu kommt, dass wir – anders als börsennotierte Unternehmen – nicht zu kurzfristigen Entscheidungen gezwungen sind.“

Norbert Moy

## **5. Bayerischer Nahverkehrskongress**

Am 10. April fand in der Ludwig-Maximilians-Universität der 5. Bayerische Nahverkehrskongress statt. Er wird von der BEG ausgerichtet und lockt inzwischen etwa 500 Fachleute aus ganz Deutschland und dem deutschsprachigen Ausland an. Das Programm der Tagung umfaßte sieben Vorträge zu verschiedenen Aspekten des Wettbewerbs auf der Schiene sowie drei Diskussionsforen (siehe Bericht von Norbert Moy in diesem Heft). Vortragende waren u.a. Staatsministerin Emilia Müller, Bernhard Wewers (Präsident der BAG-SPNV) und Dr. Wolf Gorka (Chef der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen).

Auch PRO BAHN war mit einem Vortrag vertreten: In meiner Eigenschaft als Landesvorsitzender hatte ich die Gelegenheit, die Folgen des Wettbewerbs aus Sicht der Fahrgäste darzustellen. Für den Fahrgast hat der Wettbewerb zwar vielfach zu Verbesserungen im Fahrplan, nicht jedoch zu einer umfassenden Modernisierung des Zweigstreckennetzes oder des Umfeldes einer Bahnreise (insbesondere der Bahnhöfe) geführt. Aus Sicht von PRO BAHN wäre die Regionalisierung der Infrastruktur anzustreben, also die Einführung von Wettbewerb beim Unterhalt und Ausbau des Zweigstreckennetzes nach Vorgabe durch einen politischen Aufgabenträger. Wegen der essentiellen Bedeutung für die Fahrgäste müssen verkehrsunternehmensunabhängige Lösungen forciert werden. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass der Wettbewerb nicht zu einem Tarif-Wirrwarr auf Kosten der Fahrgäste führen darf; Fahrkartenverkauf und die Tariffestlegung

sollten ebenfalls betreiberunabhängig organisiert werden. Eine Kurzfassung aller Vorträge wird im Tagungsband der BEG veröffentlicht.

Die Analyse von PRO BAHN wurde überwiegend zustimmend zur Kenntnis genommen, auch Zuspruch für die Fortführung unserer bisherigen Aktivitäten bekam ich von mehreren Seiten. Im Übrigen war interessant, dass „von offizieller Seite“ mehrfach Streckenstilllegungen rückblickend als Fehler eingestuft wurden, und dass der Transrapid schon weitgehender Vergessenheit anheim gefallen war.

Im Anschluss an die Vorträge wurden die ÖPNV-Preise 2008 verliehen. Die Wahl der Jury – in der ich ebenfalls PRO BAHN vertrete – war diesmal auf das EgroNet-Ticket, die Coolrider (Mittelfranken) und das Nationalpark-Verkehrskonzept mit dem Bayerwald-Ticket gefallen. Den Ehrenpreis für sein Lebenswerk erhielt Dieter Wellner vom Bayerischen Wirtschaftsministerium, der Mitte Mai in den sogenannten „Ruhestand“ gehen wird. Ihm zu Ehren gab es anschließend noch einen Empfang mit bayerischem Buffet, bei dem man den Abend gemütlich ausklingen lassen konnte.

Matthias Wiegner

## **Der Kunde, das unbekannte Wesen**

Unter diesem Titel fand beim Bayerischen Nahverkehrskongress ein Diskussionsforum unter der Leitung von Dr. Bernd Rosenbusch, Regionalleiter Marketing DB Regio Bayern statt. Neben den üblichen Marktforschungserkenntnissen konnte der Zuhörer dabei einiges über die Angebotspolitik bei DB Regio in Erfahrung bringen. Eines wurde aber schnell klar: Der ideale DB-Kunde hat seinen Fahrschein korrekt vor Fahrtantritt am Automaten oder im Internet gelöst und bringt auf keinen Fall ein Fahrrad in den Zug mit.

### **Beste Maßnahme?**

Die Aufgabe des Fahrkartenverkaufs im Zug hält Dr. Rosenbusch für die beste Maßnahme, die er je durchgeführt hat, und zeigt sich dabei überzeugt, die Anzahl der Schwarz- und Graufahrer deutlich reduziert zu haben. Jeder Zugbegleiter stellt nach offizieller Darstellung der DB pro Monat durchschnittlich nur noch 3,5 mal ein erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) aus.

Warum die DB und der VDV dennoch auf eine Erhöhung des EBE auf 60 Euro drängen, ist dann ein Rätsel. Die zahlreichen Beschwerden, die bei PRO BAHN eintreffen, sprechen allerdings eine andere Sprache. Die Beobachtungen im Zug belegen, dass Fahrscheinkontrollen vielfach nur sporadisch durchgeführt werden und die Zugbegleiter oft im Hinblick auf den bürokratischen Aufwand und die



problematische Erfassung persönlicher Daten darauf verzichten, die Fahrgäste mit einem EBE zu belegen. Der DB könnten damit mehr Einnahmen verloren gehen im Vergleich zur früheren Regelung, als ein Fahrschein problemlos nachgelöst werden konnte.

### **Fahrrad und Bahn passen nicht zusammen?**

Fahrgäste, die ihr Fahrrad in den Zug mitnehmen wollen, sind bei Dr. Rosenbusch nicht gern gesehen. Die Verträge über die kostenlose Fahrradmitnahme mit den Landkreisen und Tourismusverbänden laufen spätestens im kommenden Jahr aus, da die DB nun bis zum 10-fachen des bisherigen Betrags verlangt. Mit dem zunehmenden Einsatz von Triebwagen lässt sich auch das Platzangebot für Radler nicht mehr flexibel gestalten. Nur noch spezielle Fahrradzüge – natürlich vom Staat bestellt und bezahlt – sollen den Radlern zur Verfügung stehen. Solche Züge soll es u.a. zwischen München und Lindau geben. Weiteres Infos zum Thema Rad und DB gibt es im Internet unter <http://www.bahn.de/fahrrad-bayern>.

### **Probleme einfach gelöst**

Dass sowohl das Phänomen Graufahrer wie auch ein Massenansturm von Radlern die Eisenbahn vor Probleme stellt, wird auch von unserem Fahrgastverband anerkannt. Doch die DB macht es sich sehr einfach und löst die Probleme auf dem Rücken der ehrlichen Kunden, die auf diese Möglichkeiten bislang angewiesen waren. Eine Selektion der Kunden in pflegeleichte und „Problem“-Fahrgäste birgt aber auch eine Gefahr: Nicht überall boomt der Nahverkehr wie im Ballungsraum München. In mancher Region werden die Radler in den schwach belegten Zügen fehlen und etwas mehr Service wie der Fahrkartenverkauf im Zug könnte dort wieder mehr Menschen in die Züge locken. Die Selektion ließe sich gedanklich noch weiter fortsetzen: Sind es nicht die Schülermassen, die im morgendlichen Berufsverkehr die Bereitstellung zusätzlicher und teurer Kapazitäten erfordern und dafür nur wenig Einnahmen bringen? Ganz abgesehen von dem Vandalismus-Problemen. War man aber nicht bei mancher Zweigstrecke vor Jahren noch froh, wenigstens die Schüler im Zug zu haben? Das gleiche gilt für Mobilitätsbehinderte: „Rentiert“ sich der barrierefreie Ausbau für eine geringe Zahl von Rollstuhlfahrern, lautet die ketzerische Frage. Gleichwohl kommen hier nun alle Fahrgäste in den Genuß eines bequemen Zugangs. Letztere Gruppe ist nun außerdem durch gesetzliche Vorgaben wie das allgemeine Gleichstellungsgesetz vor der Verdrängung aus den Zügen geschützt.

Eine Hoffnung bleibt: Zumindest beim Thema Fahrkartenverkauf im Zug hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Besteller der DB Regio schon einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht: Die jüngsten Ausschreibungen sahen alle den Fahrscheinverkauf im Zug vor. Wer sich von der Veranstaltung erhofft hatte, neue innovative Ideen auch im Umgang mit problematischen Kundengruppen oder zu den bitter notwendigen Verbesserungen im Vertrieb zu erfahren,

wurde enttäuscht. Was bleibt ist die Erkenntnis, dass die eloquenten Marketing-Experten vor allem eins gut verkaufen können: Sich selbst.

Norbert Moy

*Samstag, 14. Juni 2008*

## **Exkursion: Bad Kohlgrub über Bad Bayersoien nach Altenau**

Von Bad Kohlgrub durch lichte Waldungen und Moorwiesen nach Bad Bayersoien (Mittagseinkehr). Über einige Anhöhen, vorbei an Achele, nach Altenau.

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

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.15 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 8.32 Uhr RB Ri. Garmisch, in Murnau umsteigen bis Bad Kohlgrub

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

## **Aprilscherz oder nicht?**

Für den Fall, daß manche unter unseren Lesern Zweifel hatten, ob das Aprilheft neben dem Artikel über die „Dienstkatzen“ der MVG noch einen weiteren Aprilscherz enthalten hat: Der abgebildete Fahrradständer in Eschenlohe existiert wirklich und es wird ihn wohl auch noch weiterhin geben. Wie PRO BAHN inzwischen erfahren hat, ist das gute Stück „im Eigentum der DB Netz AG“ und „Die Errichtung neuer Radlständer war nicht Bestandteil des Bahnsteigneubaus“.

Renate Forkel

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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.

## *Eine Lobby für die Fahrgäste*

### **Werden Sie Mitglied bei PRO BAHN**

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder, 49 Euro für Familien oder 29 Euro für Junioren. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2096 2586 möglich.

## **Termine**

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

## **Termine anderer Veranstalter**

- Do. 01.05. Bad Endorf/Obing; **LEO Vatertagsfahrt**; Info: Chiemgauer Lokalbahn, [info@chiemgauer-lokalbahn.de](mailto:info@chiemgauer-lokalbahn.de)
- Fr. 02.05. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Do. 08.05. 18:30 Uhr, München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums; Theresienhöhe, **Podiumsdiskussion** „Was kommt nach der 23? – Die Zukunft der Trambahn in München“; Info: Green City, 089/890 668 11; Eintritt: 3 Euro
- So. 11.05. 11 Uhr; Bad Endorf; **LEO Muttertagsfahrt** nach Obing; Info: Chiemgauer Lokalbahn, [http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/pdfs/Web%20Fp1%20Muttertag\\_08\\_1.pdf](http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/pdfs/Web%20Fp1%20Muttertag_08_1.pdf)
- Sa. 17.05. 8:50 Uhr; München Hbf (RE Richtung Nürnberg 9:05 Uhr); **Exkursion** „Im Altmühltal von Beilngries über Kratzmühle nach Kinding“; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- So. 18.05. Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrt** zum Obinger Markt; Info: Chiemgauer Lokalbahn, [info@chiemgauer-lokalbahn.de](mailto:info@chiemgauer-lokalbahn.de)
- Sa. 31.05. 10–17 Uhr; München-Pasing; **Tag der offenen Tür** der Werkstatt für Reisezugwagen München-Pasing (mit PRO BAHN-Infostand); Bergsonnstraße 110 (S4 bis Langwied oder Langwied, stündl. Pendelzüge ab München Hbf)
- Sa. 31.05. und So. 01.06.; Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrten**, Saisoneroöffnung und Streckenjubiläum; Info: Chiemgauer Lokalbahn, <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>
- So. 01.06. 8 Uhr, München (Kolumbusplatz), **Busfahrt** nach Bad Endorf, Info Omnibus-Club München (089/611 5623), <http://www.omnibusclub.de> und [http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/jubilaeum/Busfahrt\\_Einladung.pdf](http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/jubilaeum/Busfahrt_Einladung.pdf)
- Fr. 06.06. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- So. 08.06. 11–18 Uhr; Gauting, Rathaus; **Mobilitätstag** mit PRO BAHN-Beteiligung

## Mitgliederversammlung am 8. November

Für die längerfristige Terminplanung möchten wir hier schon auf die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern am Samstag, dem 8. November hinweisen – wie immer im Münchner Hofbräuhaus. Dieses Jahr stehen wieder Vorstandswahlen an. Natürlich gibt es auch diesmal wieder vor der Versammlung einen Vortrag von einem hochkarätigen Referenten.

## PRO BAHN-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 „Zwinger-  
eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Fr. 02.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.05. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 09.05. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, [lammeyer@web.de](mailto:lammeyer@web.de), <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 21.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mo. 26.05. 19:30 Uhr; Augsburg; Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Die Bahn – ein Verkehrsmittel für das Europa der Zukunft!“, Markus Ferber (Abgeordneter des Europäischen Parlaments); Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887

Do. 29.05. 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](mailto:Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 28.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Sa. 31.05. 10-17 Uhr; München-Pasing; **Infostand** in der Werkstatt für Reisezugwagen München-Pasing, Bergsonnstraße 110 (S4 bis Langwied oder Langwied, stündl. Pendelzüge ab München Hbf)

Mi. 04.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

So. 08.06. 11–18 Uhr; Gauting, Rathaus; **Infostand und Vortrag** auf dem Mobilitätstag

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**