

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2008



Gleislandschaft mit Zügen – Ölgemälde von Susanne Kiesewetter. Dieses und andere Gemälde sind noch bis 30. Juni zu sehen in der Galerie Linckx, in der Gabelsbergerstraße 71 in München zu normalen Ladenöffnungszeiten.

- Gebirgs-Züge – Seite 3
- Mit der U-Bahn zum Flughafen? – Seite 5
- S-Bahn Geretsried – Seite 7

Kurznachrichten

Bahntag in Mühldorf

Bei der Südostbayernbahn kann man im Rahmen eines „Bahntags“ am 21. Juni u.a. Fahrzeuge, Werkstatt und Stellwerk besichtigen. Zwischen Mühldorf und Altötting verkehren Dampfzüge; für Kinder gibt es spezielle Attraktionen. PRO BAHN beteiligt sich am Bahntag mit einem Infostand. (Weitere Infostände siehe Terminseite.)

Gleisendstation Oberammergau

Die Schongauer Nachrichten berichten, dass die Oberammergauer Frauenliste der Pächterin der agip-Tankstelle einen Blumenstrauß als Dank für ihren Service für Bahnkunden (Toilettenbenutzung, Gepäckaufbewahrung, Taxibestellung) überreicht hat: die „Gleisendstation Oberammergau“, ehemals ein wunderschöner personenbedienter Bahnhof, eine traurige Angelegenheit! (siehe auch <http://www.pro-bahn.de/weilheim/ammergaubahn/>)

Fahrscheine für MVV-Einpendler

Im Rahmen der Initiative „Europäische Metropolregion München“ ist die Ausdehnung der zwischen München und Augsburg geltenden Abo-Plus-Card geplant. Laut Presseberichten soll ab Dezember zunächst Landsberg von dieser Regelung profitieren. Weitere Fahrscheine, z.B. auch Tageskarten, sind geplant. Informationen findet man bei <http://www.metropolregionmuenchen.org/> unter dem Menüpunkt Projekte - AG Mobilität - EMM-Ticket.

Bahnanschluss Flughafen München

PRO BAHN Oberbayern hat Vorschläge zur verbesserten Anbindung des Münchner Flughafens an das Eisenbahnnetz vorgestellt. Bei der Bewertung der Alternativen stand der Nutzen für die Fahrgäste im Vordergrund. Als Sofortmaßnahme wurde eine neue S-Bahn-Linie vorgeschlagen, als mittelfristige Maßnahme der Bau neuer Gleise entlang der Autobahn. Siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/flughafen/>.

Länder wollen Bahnreform nachbessern

Der Bundesrat hat seiner 844. Plenarsitzung beschlossen, den „Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“ beim Deutschen Bundestag einzubringen. Entsprechende Unterlagen findet man bei <http://www.bundesrat.de/> unter dem Tagesordnungspunkt 17 der Sitzung vom 23. Mai.

Gebirgs-Züge

Wandern und Klettern in den Bergen steht in dem Ruf einer naturverbundenen Freizeitbeschäftigung. Doch der Schein trügt: Jeder zweite Autokilometer wird heute in der Freizeit zurückgelegt. Wiederum ein Viertel davon im Zusammenhang mit Sport. Körperliche Betätigung ist am Gesamtverkehr also stark beteiligt. Wie stark, ermittelte eine äußerst umfangreiche und präzise Untersuchung aus dem Jahr 1997 durch Jürg Stettler, damals am Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern.

Selbst im Land der kürzesten Wege zu den höchsten Bergen eruierte Stettler: Bergsteigen ist vor allem weites Anreisen und befindet sich in unvermuteter Gesellschaft, rangiert mit 100 Kilometern mittlerer Wegdistanz (ein Weg) hinter Auto- (355 km) und Motorradrennsport (226 km) an dritter Stelle!

Und werden diese weiten Wege wenigstens überdurchschnittlich oft mit dem - das weiß jeder Bergsteigende - umweltfreundlicheren Zug zurückgelegt? Auch darüber existieren exakte Zahlen: 25 Prozent der zurückgelegten Wege erfolgen in Bussen und Bahnen (Durchschnitt aller Sportarten: 18 %). Die Verwandten Sportklettern (10 %) schneiden z.B. erheblich schlechter, das Wandern (40 %) bemerkenswert gut ab. Immerhin werden mit durchschnittlich 1,9 Personen pro Auto bei den Bergsteigern die höchsten Mitfahrraten gemessen (Durchschnitt: 0,9 Personen). Allein durch diesen Wert ist der durchschnittliche Primärenergieverbrauch mit 2,0 % etwas niedriger als der Anteil am gesamten Sportverkehrsaufkommen von 2,9 %.

Festzuhalten bleibt, dass dieser Anteil von 2,9 % der Gesamtkilometerleistung durch rund 100.000 Bergsteiger ausgeübt wird, die nur einen Prozent der sporttreibenden Schweizer ausmachen.

Bemerkt werden sollte, dass diese Untersuchung in einem Land durchgeführt wurde, in dem Bahnstrecken eher aus- als abgebaut werden, die Verzahnung mit Postbussen beinahe optimal ist und sowohl Halbtax- als auch Generalabonnement vor allem für Jugendliche beinahe verramscht werden. Der Umbruch der Zahlen auf Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich kann nur zu einer Verlagerung zugunsten des PKW-Verkehrs führen. Die bekannten Wochenend-Staus im bayerischen Oberland sprechen hier doch eine deutliche Sprache.

Dieser Tatbestand hat den Verein Mountain Wilderness Deutschland zu einer Neuauflage der „Gebirgszüge“ motiviert. Der Wanderführer mit 40 Touren in die Münchner Hausberge ermöglicht den Bergfreunden nicht nur die Reduktion der eigenen CO₂-Bilanz, sondern zeigt auf, welche interessanten Gebirgsdurchquerungen nur mit Bus und Bahn dank unterschiedlicher Ausgangs- und Endpunkte möglich sind. Der Verein will damit auch den „Bergsteigerbus in die Eng“ am Leben erhalten. Wegen rückläufiger Fahrgastzahlen hat die RVO im Herbst 2007

bereits über eine Reduktion der Fahrten nachgedacht.

Michael Pröttel,: Gebirgszüge, Panico Alpinverlag, Köngen 2008, ISBN 3-936740-45-5, 12,80 Euro

Textquellen:

Mountain Wilderness Deutschland, Nils Theurer

Stettler, Jürg: Sport und Verkehr – Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung – Umweltbelastung und Lösungsmöglichkeiten. Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern, 1997. ISBN 3-9521214-2-8

Norbert Moy

Trambahn nach St. Emmeram

Die Trambahn nach St. Emmeram bewegt sich näher Richtung Umsetzung. Direkt nach der Kommunalwahl wurde die überarbeiteten Pläne dieser Strecke in mehreren Veranstaltungen vorgestellt. Seit Planungsbeginn vor etlichen Jahren sind im Umfeld der Strecke viele neuen Wohnungen entstanden, die Buslinie 59 ist mittlerweile überlastet. Mit dem Auszug der Bundeswehr aus der Prinz-Eugen-Kaserne wird noch weiterer Bedarf entstehen. Geplant ist, mit dem Bau der Tram im Jahr 2010 zu beginnen und 2011 in Betrieb zu nehmen. Damit wären dann zwischen Beschlußfassung im Stadtrat 1991 und Inbetriebnahme 20 Jahre vergangen.

Die Trambahnverlängerung beginnt am Effnerplatz und führt von dort – wie bereits früher – bis zum Cosimabad. Die Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn wird (ausschließlich) an der derzeitigen Station „Klinikum Bogenhausen“ geschaffen. Vom Cosimabad aus geht die Strecke weiter Richtung Norden bis zum derzeitigen Endpunkt St. Emmeram.

Die Strecke ist durchgehend als Rasengleis auf eigenem Gleiskörper geplant, nur an wenigen Stellen mit Nutzung durch Busse (und dann ohne Rasengleis). Das Rasengleis soll im eigentlichen Gleisbereich ein sehr niedrigen Rasen sein, abgetrennt durch eine Steinkante sollen dann höhere Gräser, Wiesenblumen und Kräuter zwischen Trambahn und Autoverkehr wachsen.

Die Oberleitung soll – erstmals in Deutschland auf diese Weise – mit Seilgleitern realisiert werden, so daß zwischen den Oberleitungsmasten nur jeweils ein Draht je Richtung vorhanden ist. Von den mechanischen und elektrischen Eigenschaften kommt diese Oberleitung einer Hochkette nahe, wobei ein weiteres Kabel im Boden den Stromtransport sichert. Städtebaulich wird sich diese Oberleitung –

so zumindest die Planung – aber weitaus besser einfügen.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird außerdem die Straßenbeleuchtung verbessert, insbesondere die Gehsteige werden besser ausgeleuchtet. Außerdem werden insgesamt über 200 neue Bäume gepflanzt, das sind mehr als gefällt werden.

Weitere Informationen im Internet unter <http://www.mvg-mobil.de/SP/Tram-Emmeram/tram-emmeram.htm>.

Andi Barth

Mit der U-Bahn zum Flughafen?

Die Münchner Verkehrsgesellschaft hat eine Studie vorgestellt über die Verlängerung der U6 über Garching hinaus bis zur S-Bahn Linie 1. Mit einmaligem Umsteigen wäre damit auch der Flughafen erreichbar.

Doch bei genauerem Hinschauen entpuppt sich dies nur als scheinbar gute Nachricht: Die Studie selbst sagt schon, das bereits mit den heutigen Fahrzeiten die S-Bahn vom Marienplatz aus schneller als die U-Bahn ist. Bereits eine geringfügige Verbesserung der S-Bahn-Fahrzeiten, wie sie bereits zum Herbst möglich wären, würde die neuen Strecke südlich der Münchner Freiheit zur langsameren Strecke küren. Weitere Verbesserungen beim Zugverkehr würden diese Grenze noch weiter nach Norden schieben.

Die Studie selbst untersucht drei verschiedene Strecken, westlich an Neufahrn vorbei, durch Neufahrn durch und östlich an Neufahrn vorbei; alle drei enden dann (gegebenenfalls nach einer Kurve) am S-Bahnhof Neufahrn. Allen gemeinsam ist ein potentieller Haltepunkt westlich von Dietersheim an der Echingen Straße (Dietersheim) und ein weitere Haltepunkt in Neufahrn in der Nähe der dortigen Echingen Straße (Neufahrn). Mit Ausnahme eines Haltepunktes mitten in Neufahrn im Falle dieser Varianten werden alle anderen Haltepunkte als unwirtschaftlich verworfen. Die Baukosten würden bei etwa 150 Millionen (bei weitgehend eingleisigem Bau) und 230 Millionen Euro liegen für circa 7 Kilometer. Die Gutachtenempfehlung ist die Strecke westlich an Neufahrn vorbei. Der Presstext zur Studie ist unter http://www.mvg-mobil.de/presse/presse_2008/pdf/21.05.2008d_mvg-pressemeldung.pdf im Internet verfügbar. Wieso kein neuer S-Bahn-Halt zwischen Eching und Neufahrn, wie von den Gemeinden mehr gewünscht, untersucht wurde, läßt sich den bisher bekannten Daten nicht schlüssig entnehmen. Baulich wäre der einzige Unterschied zur westlichen Trasse das „Umklappen“ des Teils nördlich der Eisenbahn nach Westen zum neuen Bahnhof statt nach Osten zum Bahnhof Neufahrn.

Im Vergleich dazu: Für die Wiederherstellung der Stadtstrecke von Wasserburg Bahnhof nach Wasserburg Stadt sind die Kosten im niedrigen Millionenbereich, der verkehrliche Nutzen wäre erheblich höher.



Mögliche Varianten für die Verlängerung der U6

Knapper Platz in Neufahrn

Die Studie geht davon aus, dass im Bereich des heutigen Neufahrner Bahnhofs genug Platz für ein weiteres Gleis ist, auf dem die U-Bahn fahren soll. Allerdings ist der Neufahrner Bahnhof heute bereits oft genug Engpaß bei der S-Bahn, gerade auch bei Störungen im Betrieb. Ist ausreichend Platz vorhanden, sollte der Bau eines weiteren Gleises für Eisenbahn und S-Bahn Priorität genießen.

Wer soll das bezahlen?

Doch nicht nur der Bau, auch der Betrieb ist teuer. Bereits heute zahlt alleine der Landkreis München etwa 1,6 Millionen Euro für den Betrieb von drei Stationen weitgehend oberirdischer U-Bahn (Haushaltsansatz 2007, Stadt Garching und Freistaat Bayern zahlen auch), verglichen mit 0,36 Millionen Euro für 6 Stationen Trambahn (ebenda). Die jetzt diskutierte Verlängerung soll ohne einen weiteren Halt auf dem Gebiet des Landkreises München sein. Welche Betriebskosten für diese Strecke entstehen, ist noch nicht bekannt.

Eine Frage, zwei Studien

In der Folge wurde bekannt, daß der MVV bereits 2005 eine Studie zum gleichen Thema in Auftrag gegeben hatte. Diese Studie wurde Anfang 2007 abgeschlossen, aber wegen der Transrapid-Diskussion nicht veröffentlicht. Beide Studien wurden letztlich aus den knappen Fahrgeldeinnahmen oder direkt von der öffentlichen Hand bezahlt. In beiden Fällen haben aber Fahrgäste und Allgemeinheit einen Anspruch auf gute Verwendung ihrer Gelder. Dies schließt ein, daß keine Studien doppelt durchgeführt werden, aber auch, daß durchgeführte Studien dann auch zeitnah veröffentlicht werden.

Und wie weiter?

Falls diese Strecke weiter verfolgt werden soll, sind zuerst ein paar weitere Fragen zu beantworten: In welche Größenordnung werden die Betriebskosten sein? Soll es Neubaugelände geben, die die Fahrgastzahlen verbessern? Eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Untersuchung steht auch aus. Egal aber, wie diese Fragen beantwortet werden: Lokal mag diese Strecke zwar durchaus sinnvolle Impulse liefern können. Maßnahmen wie der Erdinger Ringschluß und die Neufahrner Gegenkurve sind aber in einer ganz anderen Liga, was Nutzen für die Fahrgäste in der Region betrifft. Dementsprechend darf die U-Bahn-Verlängerung nicht überbewertet werden. Diese Tatsache hat die Studie nochmal betont.

Andi Barth

Neue DB-Treibwagen

Lirex vorgestellt

Neue Elektrotriebwagen sollen in Bayern in den elektrifizierten Regionalnetzen Augsburg und Würzburg sowie auf der Linie München–Landshut–Passau schrittweise bereits ab Ende 2008 von der DB nach gewonnener Ausschreibung eingesetzt werden. Unter anderen stellt das Mai-Heft der „Eisenbahn Revue International“ die als Baureihe ET 440.0 bezeichneten Fahrzeuge (mit Zeichnungen!) recht ausführlich vor.

Offenbar versucht die DB hier verlorenen Boden wieder gut zu machen, nachdem die ET 425 und 426 für längere Regionalstrecken doch allzu spartanisch ausgestattet waren. Positiv auffallen dürfte aus Fahrgastsicht in erster Linie der größere Sitzteiler mit den klassischen Schnellzugwagen vergleichbaren mindestens 1700 bis 1750 Millimetern vis-a-vis in der 2. Klasse sowie die Ausrüstung der in der Regel viergliedrigen Garnituren mit 2 behindertengerechten Toiletten samt Stellplätzen für „Rollis“, die die beim ET 426 leider unvermeidliche „innerzügliche Reise“ zur einzigen Toilette an nur einem Triebwagenende erheblich verkürzen dürfte. Außerdem wird die ganze (drei-, vier-, oder fünfteilige) Garnitur mittels kleiner Rampen über den Mitteldrehgestellen stufenlos zu passieren sein. Allerdings scheint sonst eher die Sitzplatzmaximierung im Vordergrund der Überlegungen gestanden zu haben, bleibt also abzuwarten, ob und wie sich die neuen Züge auf touristischen (Anschluß-)Strecken mit Fahrrad- bzw. Reisegepäckmitnahme bewähren. Dank des modularen Aufbaus sollten aber gegebenenfalls entsprechende Umrüstungen kein unüberwindliches Problem darstellen.

Thomas Kauderer

S-Bahn Geretsried

Ministerin Müller muss das Wunschkonzert beenden

Das Projekt S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried befindet sich derzeit in einer kritischen Phase: Wie so oft zeigt bei genauerer Prüfung, dass die Kosten doch höher sind als bei der ersten Machbarkeitsuntersuchung angenommen.

Mit dem Instrument der sogenannten Standardisierten Bewertung wird nun überprüft, ob die Kosten des Projekts noch in einem vernünftigen Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen steht. Je nach Variante könnte das Projekt bis zu 150 Mio Euro kosten, gegenüber den ersten Schätzungen, die sich auf einen Betrag deutlich unter 100 Mio Euro beliefen. Nun beginnt die Suche nach Einsparpotenzialen, um die Zuschussfähigkeit durch den Bund wieder herzustellen.

Nach Auffassung von PRO BAHN beruht ein Großteil der Mehrkosten auf Wünschen und Forderungen der beteiligten Behörden und der Stadt Wolfratshausen. Statt der von der DB vorgeschlagenen Straßenunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Sauerlacher Straße schlägt der Wunsch der Wolfratshausener nach einen neuen tiefergelegten Bahnhof am stärksten zu Buche.

Schon vor zwei Jahren hatten wir mit Verwunderung gefragt, warum der vorhandene Bahnübergang samt Bahnhof als dritte und kostengünstigste Lösung nicht weiter in Betracht gezogen wird. Mittlerweile kann sich das Eisenbahnbundes-

amt mit dem niveaugleichen Übergang anfreunden und stimmt dem eisenbahnrechtlichen Bestandsschutz der Anlage zu. Die Straßenbaubehörden argumentieren jedoch noch mit nicht nachvollziehbaren Schrankenschließzeiten von 25 Minuten je Stunde.

PRO BAHN ist dagegen überzeugt, dass es Lösungen gibt, diese Schließzeiten kürzer als die Rotphasen benachbarter Ampeln der Sauerlacher Straße zu gestalten. Die Straßenbaubehörden sind es auch, die den Bahnbau auch für Linienerverbesserungen betroffener Strassen nutzen wollen.

Eine großzügige Gestaltung der Trassierungen von Straßenunterführungen für 100 km/h an Stellen, wo heute der Verkehr auf 60 oder 70 km/h begrenzt ist, treibt die Kosten nach oben – ganz unabhängig vom verkehrspolitischen Sinn solcher Bauwerke.

PRO BAHN Oberbayern hat daher die bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller aufgefordert, das „Wunschkonzert“ der beteiligten Behörden und Kommunen zu beenden und die Hemmnisse für den Bahnbau zu beseitigen.

Kosten, die über den eigentlichen Zweck der S-Bahn-Verlängerung hinausgehen, dürfen nicht dem Projekt zugeordnet werden, sondern müssen von den Verursachern getragen werden, fordert PRO BAHN im Schreiben an das Ministerium. Und wenn den Bestellern ihre „Musik“ zu teuer wird, sollten auch mal bescheidenere Lösungen umgesetzt werden.

Norbert Moy

Ausflugstipp

Lokwelt Freilassing

Die Geschichte Freilassings ist eng verknüpft mit der Geschichte der Eisenbahn. So waren in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehr als 1000 Mitarbeiter im Bahnhof, im Bahnbetriebswerk, in der Bahnmeisterei und in der Fahrleitungsmeisterei beschäftigt. Heute ist der historische Rundlokschuppen des Bahnbetriebswerkes Kernstück eines von der Stadt Freilassing betriebenen Eisenbahnmuseums, der „Lokwelt Freilassing“.

Neben diversen Dampf-, Elektro- und Dieselloks sind in der Lokwelt auch zahlreiche Ausstellungstücke rund um den Bau und Betrieb der Eisenbahn zu sehen, wie z.B. ein Stellwerk, Gleisbaumaschinen, historische Eisenbahnabteile und ein Modell des Bahnbetriebswerkes Freilassing.

Die Lokwelt ist 15 Gehminuten vom Bahnhof Freilassing entfernt in der Westendstraße. Der Fußweg ist ab dem Ausgang des Bahnhofs an der Georg-Wrede-

Straße ausgeschildert.

Öffnungszeiten der Lokwelt: Freitag bis Sonntag 10.00–17.00 Uhr (letzter Einlass: 16.30 Uhr). Zwischen 1. Juli und 14. September auch Dienstag, Mittwoch und Donnerstag geöffnet. Eintritt: Erwachsene 4.50 Euro, Familienkarte 9 Euro, Führung (samstags) 1.50 Euro.

Info: <http://www.lokwelt.freilassing.de>, Tel. 08654/771224

2. S-Bahn-Tunnel

neue Auslegung Marienhof und Umwelt

Die Planungen für den 2. S-Bahn-Tunnel wurden überarbeitet. Die neuen Pläne liegen vom 2. Juni bis 1. Juli zur Einsicht aus im Planungsreferat (Hochhaus) in der Blumenstraße 28b. Einwendungen können bis zum 15. Juli abgegeben werden.

Andi Barth

Eisenbahngemälde

Die junge Münchner Künstlerin Susanne Kiesewetter hat eine Ausstellung mit aktuellen Gemälden (Öl auf Leinwand) von Münchner Bahnhöfen, Zügen und Gleislandschaften eröffnet - das Titelbild dieser PRO BAHN Post stammt von dieser Ausstellung.

Die Ausstellung ist in der Galerie Linckx. in der Gabelsbergerstraße 71 in München zu normalen Ladenöffnungszeiten noch bis zum 30. Juni zu sehen. Mehr Informationen auch unter <http://www.linckx.de/ladengalerie/Ausstellungen/ausstellungen.html>

Andi Barth

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.

Jetzt Mitglied bei PRO BAHN werden!

Sie oder Ihre Freunde und Bekannten sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? 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.

Für 2008 ist der Beitrag für eine PRO BAHN Mitgliedschaft um 25% reduziert. Also ein idealer Zeitpunkt, seine eigene Lobby für besseren öffentlichen Verkehr zu stärken...

Termine

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

Termine anderer Veranstalter

- Sa. 31.05. Start zwischen 11–14 Uhr; München, Marienplatz, **MVV Stadtrallye 2008**.
Info: http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/aktuelle_meldungen/2008/stadtrallye/index.html
- Sa. 31.05. und So. 01.06.; Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrten** zur Saison-eröffnung und Streckenjubiläum; Info: Chiemgauer Lokalbahn, info@chiemgauer-lokalbahn.de, http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/100_jahre_leo.htm
- So. 01.06. 8 Uhr, München (Kolumbusplatz), **Busfahrt** mit historischen Fahrzeug nach Bad Endorf, Info Omnibus-Club München (089/6115623), <http://www.omnibusclub.de> und 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
- Sa. 14.06. 8:15 Uhr; München Hbf (RB Richtung Innsbruck 8:32 Uhr bis Murnau, Umsteigen Ri. Bad Kohlgrub); **Exkursion** „Bad Kohlgrub über Bad Bayersoi- en nach Altenau“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung: Eugen Reißing (PRO BAHN), Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- bis 30.06. Di–Fr 13–19 Uhr und Sa 11–14 Uhr, München, Gabelsbergerstr. 71 (Galerie Linckx), **Ausstellung** von Gemälden von Münchner Bahnhöfen, Zügen und Gleislandschaften von Susanne Kieseewetter, Info: <http://www.linckx.de/ladengalerie/Ausstellungen/ausstellungen.html>
- Fr. 04.07. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223

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.

Sa. 31.05. 10-17 Uhr; München-Pasing; **Infostand** in der Werkstatt für Reisezugwagen München-Pasing, Bergsonnstraße 110 (S4 bis Langwied oder stündl. Pendelzüge ab München Hbf) Info: http://www.bahn.de/regio_oberbayern/view/reisetipps/tag_off_tuer.shtml

Sa. 31.05. und So. 01.06.; Bad Endorf und Obing; **Infostände** anlässlich des 100-jährigen Streckenjubiläums

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. Info http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/aktuelle_meldungen/2008/mobil_gauting/index.html

Do. 12.05. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 13.06. 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>)

Mi. 18.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Sa. 21.06. 10–17 Uhr; Mühldorf, Bahnhof; **Infostand auf dem Bahntag der Südost-BayernBahn** Info: http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuelles/sonderfahrten.shtml

Mi. 25.06. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 26.06. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.06. 19:30 Uhr; Augsburg; Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Die Referentin für Verkehr der IHK Schwaben, Karina Gruhler-Hirsch, stellt ihr Arbeitsfeld vor. Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 02.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite