

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2008



Einsetzen der Hängebrücke der neuen Tramlinie 23 über den Mittleren Ring in München.  
(Bild: Thomas Groetschel)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Wo bleibt der Kunde – Seite 3
- Bericht Exkursion Nürnberg – Seite 4
- Vorschau Fernverkehr – Seite 8
- Nachrufe – Seite 9

## **Kurznachrichten**

### **Fotowettbewerb der BOB**

Noch bist zum 31.08.2008 dauert der Fotowettbewerb der BOB. Zu gewinnen gibt's Fahrscheine und Buchpreise. Nähere Informationen unter [http://www.bayerische-oberlandbahn.de/tmpl/NewsPageWithList\\_\\_\\_37220.aspx?epslanguage=ML](http://www.bayerische-oberlandbahn.de/tmpl/NewsPageWithList___37220.aspx?epslanguage=ML).

### **Tiefensee blockiert Bahnausbau München - Mittenwald**

Die zugesagten Mittel für den Bahnausbau München – Mittenwald sind immer noch nicht durch das Bundesverkehrsministerium freigegeben. Der Regionalvorsitzende Norbert Moy hat in einem Schreiben die örtlichen Bundestagsabgeordneten Klaus Barthel und Alexander Dobrindt gebeten, bei Bundesverkehrsminister Tiefensee „Druck“ zu machen. Pressemitteilung: [http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_one.php?id=421](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_one.php?id=421).

### **Hängebrücke für Tram 23 in München**

Am Wochenende 5./6. Juli wurde in München die 84 Meter lange Tragseilbrücke für die neue Trambahnlinie 23 über der Schenkendorfstraße eingehängt. Zusätzlich zur Trambahn ist auch ein Brückenteil für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen und ermöglicht damit die Querung des stark befahrenen Mittleren Rings.

### **150 Jahre Rosenheim – Kufstein: Bayerns Tor zum Süden**

Anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Bahnstrecke Rosenheim - Kufstein erscheint das Buch „Bayerns Tor zum Süden“. Autor ist der bekannte Eisenbahnxperte und Verleger Siegfried Bufe. Bis 24. August kann das Werk zum Subskriptionspreis von 24 Euro (zuzügl. 3 Euro Versandkosten) vorbestellt werden bei der PB Service GmbH, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München (<http://www.pb-service.net/>). Der spätere reguläre Ladenpreis beträgt 27,80 Euro.

### **Tram-Sperrungen wegen Bauarbeiten**

Wegen der Sanierung des Stachus-Bauwerks ist vom 4.-8. August sowie vom 1.-4. September durchgehend sowie dazwischen ab ca. 22.45 Uhr die Trambahn in der Bayerstraße zum Stachus gesperrt. Betroffen sind die Linien 16, 17 und 18.

Vom 4. August bis 15. September ist die komplette Tram 20 und 21 sowie die Tram 12 ab Olympiapark Süd bis Romanplatz gesperrt.

Fahrpläne der Ersatzbusse und Details sind jeweils im Internet unter <http://www.mvg-mobil.de/betriebsaenderungen.asp> verfügbar.

## *Fahrgastbeteiligung in der Angebotsgestaltung des ÖPNV*

### **Wo bleibt der Kunde?**

Im Dezember kommt der nächste Fahrplanwechsel. Wie in der neuen Fahrplanperiode das fahrplanmäßige Angebot bei Bus und Bahn aussehen wird, ist inzwischen ausgehandelt. Daher gab es in den letzten Wochen auch einige Pressemitteilungen, in denen Auftraggeber und Auftragnehmer des Öffentlichen Verkehrs zumindest die Änderungen vorstellten, von denen sie erwarten, dass sie vom Publikum positiv aufgenommen werden.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veranstaltet in den verschiedenen Landesteilen sogenannte Regionalkonferenzen, auf denen sie ihre Planungen vorstellt. Abgesehen davon, dass aufgrund der zeitlichen Abläufe auch auf diesen Konferenzen eigentlich nur fast Fertiges präsentiert werden kann, stellt sich eine Frage: Wie fließen die Kundeninteressen in die Angebotsplanung von BEG und DB ein?

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) versendet schon seit Jahren Entwürfe ihrer Planungen für anstehende Fahrplanwechsel weit im Voraus an politische Gremien wie Bezirksausschüsse, aber auch an Verbände, die am Thema interessiert sind. So erhält auch PRO BAHN alljährlich die Möglichkeit, durch entsprechende Stellungnahmen Einfluss auf die MVG-Pläne zu nehmen. Diskussion und Vorarbeit hierzu finden bei den Treffen der Stadt- und Kreisgruppe statt. Neben den informellen Kontakten zu den Verkehrsbetrieben ist dieses Verfahren eine wichtige Hilfe, Fahrgastinteressen in die Angebotsplanung einzubringen.

Leider ist eine solche Einbindung der Fahrgäste als der Personengruppe, um die es eigentlich geht, im Kreise der Anbieter oder Besteller von ÖV-Leistungen nicht besonders weit verbreitet. Zu den Regionalkonferenzen der BEG werden Vertreter von PRO BAHN nicht eingeladen. Anfragen oder Diskussionen zu geplanten Änderungen im Vorfeld der fertigen Konzeption gibt es kaum. So bleibt zunächst nur, die Presseverlautbarungen zum geplanten Angebot zur Kenntnis zu nehmen, und abzuwarten, was im Dezember wirklich umgesetzt wird. Dass ein Fahrgastverband unter diesen Umständen ein stärker kundenorientiertes Vorgehen einfordern muss, versteht sich von selbst.

PRO BAHN hatte im letzten Jahr angeregt, nach dem gut funktionierenden Schweizer Vorbild Fahrplanentwürfe ins Internet zu stellen und so Anregungen der Fahrgäste einzuholen. Warum das bisher nicht geschah, kann man im Antwortschreiben der BEG unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/politik.htm> nachlesen.

Nun gibt es ja durchaus Gremien, die Fahrgäste unmittelbar einbinden. Jedoch scheint die Bereitschaft, beispielsweise im MVV-Fahrgastbeirat Angebotsplanung

zu diskutieren und Anregungen aufzunehmen, kaum vorhanden zu sein. Dem Eindruck einer Alibiveranstaltung kann man sich daher nicht ganz entziehen. Besser scheint die Situation bei den Kundenbeiräten der Südostbayernbahn und der Bayerischen Oberlandbahn zu sein.

In der freien Wirtschaft ist es eine fast schon sprichwörtliche Erkenntnis, dass die Haltung, der Anbieter wisse am besten, was die Kunden brauchen, kein Erfolgsrezept ist. Die Zeiten, in denen Kundeninteressen ungestraft missachtet werden konnten, sind vorbei. Nur scheint sich diese Erkenntnis bei Institutionen, die zwar zum Teil als Firma organisiert sind, aber wohl auch zum Großteil in veraltetem Behördendenken gefangen sind, noch nicht durchgesetzt zu haben. Die stärkere und transparente Einbindung von Fahrgastinteressen mag manchem Beteiligten als zu mühselig erscheinen. Bei richtiger Durchführung wird aber auch die Anbieterseite deutlich profitieren. Die entsprechenden Erfahrungen in der Privatwirtschaft sind nicht von der Hand zu weisen.

Auch im Vergleich zu anderen Bundesländern schneidet Bayern schlecht ab. In unserem Nachbarland haben die Fahrplankonferenzen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bereits Tradition und sind - nach Anmeldung - auch für den normalen Fahrgast als Teilnehmer offen. Zudem finden sie so früh statt, dass eine reale Chance auf Einflussnahme besteht.

Wann ist es in unserem Bundesland soweit, dass auch die Fahrgäste sagen können: „Bayern, wir kommen“?

Edmund Lauterbach

### *Exkursion zur Nürnberger U3*

## **Fahrerlos**

In Nürnberg wurde die erste fahrerlose U-Bahn in Deutschland in Betrieb genommen. PRO BAHN hat am 5. Juli bei einer Exkursion nach Nürnberg diese besichtigt und sich von Verantwortlichen erklären lassen.

In Nürnberg übernahm zunächst unser aktives Mitglied Fritz Ferstl die Führung – „alte Hasen“ in München werden sich noch gern an ihn erinnern. Unter sachkundigen Erklärungen über die Entwicklung der Nürnberger Eisenbahnanlagen fuhr die Gruppe mit der lokbespannten S-Bahn bis zur Haltestelle „Frankenstadion“. Wie in vielen Städten war es schon der ursprünglichen Planung gut gelungen, im Stadtbereich die Verkehrsströme für Güter und Fahrgäste zu trennen.

Das eher vergnügliche Rahmenprogramm war zu diesem Anlaß ausnahmsweise der Auftakt. Kein Wunder; Fritz ist Mitglied bei den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn. Nach einem gemütlichen Mittagessen brachte eine kurze

Fahrt auf einer Straßenbahn-Neubaustrecke die Gruppe zum historischen Straßenbahndepot St. Peter mit Führung durch die Sammlung und einem Rückblick auf die Geschichte dieser Anlage, die noch heute als Betriebshof eingestuft ist, nur eben vorbehalten für die historische Fahrzeugsammlung, aber auch die ist inzwischen so groß, daß nur ein Teil davon hier unterkommt. Es gab Gelegenheit zur Besichtigung der Wagen, die nicht auf historischer Rundfahrt im Einsatz waren, sowie von allerhand technischen Schaustücken und Modellanlagen.

Mit einem ausführlichen Vortrag über Technik und erste Erfahrung der selbstregulierten U-Bahn kamen wir dann im verdunkelten Raum trotz des strahlenden Wetters wieder zur Sache. Die technische Besonderheit des neuen Nürnberger Einsatzes ist, daß hier weltweit erstmals auf einem Teil der Strecke Züge gemischt mit und ohne Fahrer verkehren.

Die größte Schwierigkeit ist die Sicherung der Bahnsteige. Da es in manchen Nürnberger Haltestellen gekrümmte Bahnhofsgleise gibt, ist ein „geschlossenes System“ nicht möglich, in dem wie bei einer Aufzugskabine sowohl das Fahrzeug als auch die ortsfeste Anlage mit jeweils einer Tür gesichert sind; der Abstand zwischen beiden Wänden wäre breit genug, daß sich Personen dazwischen zwängen könnten. Außerdem wäre es für Fahrer viel schwieriger als für die Automatik, den Zug auf 5 cm genau zum Halten zu bringen.

Das Gleis entlang der Bahnsteigkante ist durch Hochfrequenzstrahler und -reflektoren gesichert, die jeden störenden Gegenstand orten. In einem solchen Fall wird sofort eine Notbremsung eingeleitet. Absolute Sicherheit kann es nicht geben, aber schließlich kommt auch jede Notbremsung durch einen Fahrer zu spät, wenn jemand kurz vor dem Zug auf den Bahnkörper springt oder fällt.

Danach hielt das Museum für uns den Wagen Nr. 204 aus dem Jahr 1904 bereit, das älteste betriebstüchtige Fahrzeug in Nürnberg, das deshalb erhalten bleiben konnte, weil es lange als Dienstwagen überdauert hat und jetzt ganz frisch renoviert wurde. Sehr gut gefiel die Inneneinrichtung mit Jugendstilornamenten. Die Rundfahrt auf dem Altstadttring Linie 15 war aber nicht nur ein Vergnügungsausflug; sowohl über die Stadt als auch über Anlage und Betrieb der Straßenbahn war manches auf einer sehr aufschlußreichen Führung zu erfahren.

Die Bereisung der Linie U3 vom Hauptbahnhof aus, jeweils einmal in beide Richtungen bis zur Endstation, war dann als praktische Vorführung der Höhepunkt. Die Fahrzeuge sind angenehm gestaltet, auch die schöne große Frontscheibe kommt ganz den Fahrgästen zugute.

Es gibt keinen abgetrennten Führerstand, sondern vier Anlehnplätze für Fahrgäste, und wenn man das Gesicht am Fenster gegen die Innenbeleuchtung beschattet, bekommt man einen prachtvollen Tunnelblick und kann voller Genuß in die Röhre gucken.

Der Betrieb machte einen flüssigen und sicheren Eindruck; auch die Reisenden nahmen die Abwesenheit eines Fahrers gelassen. Die Arbeitsplätze sind nicht etwa verloren; die vom Fahrdienst freigestellten Mitarbeiter fahren zum Teil als Betreuer und Ansprechpartner in den Zügen mit, andere stehen in Zwischenbahnhöfen bereit, um bei Störungen innerhalb von Minuten am Ort zu sein.

Andere Neuerungen sind zwar nicht durch den fahrerlosen Betrieb bedingt, aber trotzdem nachahmenswert, so etwa die ausfahrbare Türschwelle, die den Spalt zum Bahnsteig überbrückt und den Zugang zum Beispiel für Rollstuhlfahrer erheblich erleichtert.

Ein weiteres Merkmal der Nürnberger U-Bahn: Die Bahnhöfe liegen oft nicht unter großen Kreuzungen und Plätzen wie in den meisten Städten, sondern in benachbarten ruhigen Seitenstraßen. Dadurch sind sie zwar immer noch nahe erreichbar, aber der Zugang ist viel weniger durch den Straßenverkehr gestört.

Zum Abschluß wies die mitreisende Annette Landauer Interessierte noch auf das preisgekrönte Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte im Hauptbahnhof hin. Leider erwies es sich als deutlich weniger praxistauglich als erwartet; es war schwer zu ertasten, endete im Leeren und zum Beispiel war ausgerechnet der Reliefplan, um die Lagebeziehungen zu ertasten, nicht davon erschlossen.

Für die gelungene Führung und viele neue Einsichten danken wir Fritz Ferstl und ganz besonders den Herren Klemm und Kübler von den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn und der VAG.

Michael Werner

## **Ausfall der ICE 3 – große „Tombola“ mit wenig Gewinnchancen**

Als am Mittwoch, 09.07., ein ICE der dritten Generation in Köln bei der Ausfahrt aus dem dortigen Hauptbahnhof vor der Hohenzollernbrücke entgleiste, wird in den Medien zwar darüber berichtet, aber eigentlich nur am Rande. Es ist schließlich nichts passiert – kein Verletzter oder gar Toter. . .

Ein paar Tage später verkündet die Bahn, dass man die Wartungsintervalle drastisch herabsetzen würde, da „... die Sicherheit der Fahrgäste absolute Priorität habe“. Erst später kommt heraus, dass diese Priorität vom Eisenbahnbundesamt, der Aufsichtsbehörde für den Eisenbahnverkehr, zwangsverordnet wurde und ein Unfall wie Eschede als mögliche Folge denkbar gewesen wäre.

Welche Auswirkungen hatte der Ausfall fast aller ICE3-Züge von heute auf morgen? Nur 6 von 67 Zügen sind am Freitag einsatzbereit. Die Deutsche Bahn

stellt Ersatzfahrpläne auf und versucht in „altbewährter“ Form die Kunden zu informieren. Neben dem Internet werden Fahrgäste auch auf die kostenlose Hotline verwiesen. Wer diese wählt, hört zunächst minutenlange Hinweise zu ICE-Linien, die nicht bedient werden. Danach hat man entweder Glück – und wird an eine/n Mitarbeiter/in weiter vermittelt. Oder man hat Pech und bekommt mitgeteilt, dass leider alle Plätze belegt seien und man später wieder anrufen soll. Das ist dann selbstverständlich wieder mit der minutenlangen Ansage verbunden.

Der Mitarbeiter fragt als erstes nach der Zugnummer – und das sehr energisch. Das verwundert insofern, da man erst Linien genannt bekommt und dann völlig überraschend nach der Zugnummer gefragt wird. Die Kompetenz der Mitarbeiter ist – nicht unüberraschend – vielfach sehr schlecht. So ist der Unterschied zwischen Neubaustrecke Rhein-Main – Köln und Rheinstrecke nicht bekannt. Zu letzterem heißt es sinngemäß: „Wir arbeiten überregional! Regionale Bezeichnungen können wir daher nicht kennen.“ Klar, das versteht der Kunde. Schließlich ist die Rheinstrecke so regional begrenzt und im Zusammenhang mit dem Ausfall der ICE 3 völlig unbedeutend. . .

Auch versucht man dem Kunden zu erklären, dass man andere Züge über die Neubaustrecke Köln – Rhein-Main schicken würde, da man schließlich auch mehr Züge habe. Das kommt beim etwas fachkundigen Anrufer irgendwie nicht gut oder gar überzeugend an. Die eigentliche Frage des Anrufs wird zwar nicht beantwortet, aber die DB weiß so etwas routinemäßig zu lösen: Auflegen!

Am Münchener Hauptbahnhof sieht es am 12.07. zur Mittagszeit nicht viel besser für den hilfeschuchenden Kunden aus. Bei vielen Zügen ist auf der Anzeigetafel „Zug fällt aus“ zu lesen, aber Alternativen werden nicht angezeigt und zum Zeitpunkt der Abfahrt auch nicht angesagt – ebenfalls nicht am Abfahrtsbahnsteig. Das Reisezentrum ist bei sechs geöffneten Schaltern völlig überfüllt, wobei der sonst übliche „Welcome-Manager“ heute anscheinend frei hat. Er hätte viele Fragen beantworten können und Nerven der gestressten Fahrgäste schonen können.

Am Service-Point auf dem Querbahnsteig sind vier Mitarbeiter bemüht, die gewünschten bzw. in diesem Fall erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Schlangen sind sehr lang und als potentieller Fahrgast wartet die Angst mit, ggf. den nächsten möglichen Zug zu verpassen. . .

Diese Befürchtung ist wohl auch deshalb vorhanden, da die Züge anders verkehren, als man es den Fahrgästen noch kurz zuvor an der Hotline mitgeteilt hat. Mobile Servicekräfte, die man an den Bahnsteigen hätte einsetzen können, gibt es zu diesem Zeitpunkt nicht. Auch die Zugbeschilderungen sind verwirrend (z. B. München – Frankfurt), während an der Anzeigetafel ein anderes Ziel (hier Köln Hbf.) angezeigt wird, sorgt für Verwirrung und vor allem Verunsicherung.

Das DB-Personal der Züge ist nicht wirklich im Bilde: auch sie hat man nicht

darüber informiert, wie die Züge genau verkehren. Die DB handelt frei nach dem Motto „... lass dich überraschen ...“.

Die Probleme haben sich dann aus Fahrgastsicht erfreulich schnell gelöst – die Hotlineansage dauert am Sonntag nur noch 80 Sekunden und die Züge fahren ab Dienstag – also keine Woche nach dem Zwischenfall – wieder so planmäßig wie zuvor. Wie so oft bei derartigen Vorkommnissen bleibt festzuhalten, dass der Fahrgast sich um sich selbst kümmern muss, um sein Ziel zu erreichen. Andernfalls ist es wie bei einer Tombola – man kann gewinnen, muss es aber nicht!

Andreas Frank

## **Vorschau Fahrplanwechsel 2008/2009 im Fernverkehr**

Die Deutsche Bahn hat einen Ausblick auf die geplanten Änderungen im Schienenpersonenfernverkehr im Dezember 2008 gegeben – die Betonung liegt allerdings auf geplant. Ob die geplanten Änderungen tatsächlich alle umgesetzt werden können, hängt von mehreren Rahmenbedingungen ab, die es bis Dezember noch zu klären gilt.

Dabei würden Bayern folgende der geplanten Änderungen betreffen:

Die IC-Linie Frankfurt–Stuttgart–München–Salzburg wird in eine EC-Linie umgewandelt, so dass drei Zugpaare nach Klagenfurt, Graz und Linz verlängert werden. Ein Zugpaar soll von Saarbrücken nach Graz verkehren. Ferner sollen Kurswagen nach Belgrad (Beograd) und Zagreb eingerichtet werden, die beide von Klagenfurt aus verkehren.

Das Railjet-Konzept der ÖBB wird mit sechs Zugpaaren auf der Strecke München–Salzburg–Wien umgesetzt. Die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge soll bis 3. Quartal 2009 abgeschlossen sein, so dass ein neues „Qualitätsniveau“ auf dieser Strecke erreicht wird.

In Tagesrandlagen ist die Schaffung neuer Direktverbindungen bei ICE-Linien durch neu verknüpfte Linienäste geplant. So strebt man an, dass der ICE München–Leipzig–Berlin am Nachmittag ab München nach Dresden verkehrt, der von Frankfurt kommende ICE nach Dresden dann stattdessen nach Berlin verkehrt. Dieses Vorgehen ist auch bei anderen ICE-Linien in der Überprüfung, um attraktive – weil umsteigefreie – Verbindungen anbieten zu können.

Neu wird ein durchgehendes ICE-Zugpaar München–Nürnberg–Hannover in die Hansestadt Lübeck sein. Der Zug soll früh in Lübeck starten und am Nachmittag in München wieder Richtung Norden abfahren.

Neu soll auch ein ICE Hamburg–Berlin–Nürnberg–München nach Innsbruck und zurück sein, der im Abschnitt München–Innsbruck den bisherigen EC aus Richtung Frankfurt–Mannheim ersetzt.

Und für 2010, also noch ein Jahr später, prüft die DB eine Ausweitung der Platzkapazität auf der gut angenommenen ICE-Linie München–Nürnberg–Frankfurt–Köln–Essen. Auch wird intensiv untersucht, ob eine Direktverbindung München–Würzburg–Hannover–Berlin und ein Direktzug Karlsruhe–Stuttgart–München eingerichtet werden kann. Die zuletzt genannten Punkte stellen – das muss ausdrücklich betont werden – „Denkideen“ dar, die derzeit auf Umsetzbarkeit geprüft werden.

Andreas Frank

## **PRO BAHN Ehrenmitglied Adolf-Heinrich von Arnim verstorben**

Unser Ehrenmitglied, Adolf-Heinrich von Arnim, ist im Alter von 92 Jahren gestorben. Mit ihm verlieren wir einen engagierten Kämpfer für die Schiene, aber auch einen wirklich außergewöhnlichen Menschen, der mit seiner Begeisterung immer wieder mitreißen und motivieren konnte. Zahlreiche Resolutionen der Horber Schienen Tage tragen seine Handschrift, viele Impulse für die Arbeit von PRO BAHN hat er gegeben. Adolf-Heinrich von Arnim verfügte über sehr gute Kontakte zu Verwaltungen und Politik sowie über ein außergewöhnlich hohes Engagement, das er immer konsequent für eine Stärkung der Schienenverkehre einsetzte. Seine vielfältigen Aktivitäten reichten von der Entwicklung eines fahrgastfreundlichen Nahverkehrs in Bonn über den europaweiten Verkehr bis zum Einsatz gegen die Stilllegung von Nebenstrecken und Bahnhöfen in den neuen Bundesländern. Den Erfolg vieler von ihm begleiteter Projekte konnte er noch erleben, wir werden in seinem Sinne weiterarbeiten.

## **PRO BAHN Bayern trauert um Hans-Dietrich Koch**

Am 4. Juli ist Hans-Dietrich Koch, der Leiter unserer PRO BAHN Regionalgruppe „Lindau und Westallgäu“ im Alter von 72 Jahren gestorben.

Seit seinem Beitritt Anfang 2004 hat Hans-Dietrich Koch sich aktiv in die Arbeit von PRO BAHN eingebracht. Geprägt durch seinen Wohnort Lindau galt sein besonderes Interesse den Lösungen von Verkehrsproblemen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr Schweiz – Österreich – Deutschland. So geht die Vision einer Bodensee-S-Bahn maßgeblich auf seine Ideen zurück. Der Verbleib des Lindauer Inselbahnhofs, die Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau – Geltendorf

und eine Verbesserung der Anbindung des Allgäus über Augsburg nach Nürnberg nach Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke über Ingolstadt waren weitere Ziele seiner Arbeit. Noch Ende 2007 fand auf seine Initiative und mit seiner Mitwirkung ein Arbeitskreis zur Fahrradmitnahme in Zügen statt.

Auch innerverbandlich hat sich Hans-Dietrich Koch stark engagiert. So hat er zum Beispiel mit einem kleinen Team die Landesversammlung letztes Jahr in Altstädten/Allgäu vorbereitet, d. h., die Anmietung eines Versammlungssaales, die Bestellung der Sonderhalte des ALEX sowie die Einladung der Referenten organisiert. Bereits im Mai 2005 besuchte er mit einer PRO BAHN-Reisegruppe im Rahmen einer Studienfahrt die NEAT-Baustelle Sedrun am Gotthard-Basistunnel, im Sommer 2007 hatte er mit großem Erfolg eine PRO BAHN-Reise zur Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels durchgeführt.

Mit Hans-Dietrich Koch verlieren wir einen engagierten Kämpfer für Fahrgastinteressen und viele von uns einen persönlichen Freund, den wir nicht vergessen werden.

*Samstag, 23. August 2008*

## **Exkursion: Besuch im Haus der Wildnis – Nationalpark Bayerischer Wald**

Vom Grenzbahnhof Bayrisch Eisenstein zuerst durch den Ort Bayrisch Eisenstein, dann durch den neuen Teil des Nationalparks. Über das Schwellhäusl und Zwieseler Waldhaus erreichen wir das Haus der Wildnis – das Informationszentrum im neuen Teil des Nationalparks (Mittagseinkuhr). Nach der Besichtigung des Hauses und einem Rundgang durch die Tiergehege kommen wir zum Halt der Waldbahn nach Ludwigstal.

Gehzeit: ca. 4 Stunden

Treff: München-Hauptbahnhof bis 7:05 Uhr am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 7:17 Uhr mit RE Ri. Passau bis Plattling, Umsteigen Ri. Bayerisch Eisenstein

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrtpreis: anteilig Bayerticket

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](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), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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

---

## Termine anderer Veranstalter

### PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 01.08. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Sa. 02.08. 8:15 Uhr; München Hbf (RB Richtung Innsbruck 8:32 Uhr bis Klais; **Exkursion** „Von Klais über Elmau nach Mittenwald“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Sa. 02.08. München Ostbahnhof, Gleis 12: 9:45, 12:45 und 14:45 Uhr; **Dampfzugsonderfahrten** „Rund um München“ mit Halt auf den Isarbrücken. Info: BLV, <http://www.localbahnverein.de/pdf/Muenchen850.pdf>
- So. 03.08., 17.08., 24.08. und 31.08.; Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrten**; mit VT 103; Info: Chiemgauer Lokalbahn, [info@chiemgauer-lokalbahn.de](mailto:info@chiemgauer-lokalbahn.de), <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>
- Sa. 09.08. und So. 10.08.; Bad Endorf/Obing; **LEO-„Sommerdampf“**; Info: Chiemgauer Lokalbahn, [info@chiemgauer-lokalbahn.de](mailto:info@chiemgauer-lokalbahn.de), <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/pdfs/Web%20Fp1%20Sommerdampf.pdf>
- Sa. 23.08. 7:05 Uhr; München Hbf (RE Ri. Passau, Abfahrt 7:17); **Exkursion** „Besuch im Haus der Wildnis – Nationalpark Bayerischer Wald“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Fr. 22.08. bis So 24.08.: **Bahnfest** zu „150 Jahre Eisenbahn in Tirol“ in Wörgel, Tirol. Info: [http://www.vivomondo.com/de/rathaus/woergl/aktuelles/veranstaltungen/grosses\\_eisenbahnfest\\_am\\_hauptbahnhof\\_woergl2](http://www.vivomondo.com/de/rathaus/woergl/aktuelles/veranstaltungen/grosses_eisenbahnfest_am_hauptbahnhof_woergl2)
- Sa. 23.08. 8:45 Uhr; München Ost, (Rosenheim 9:20); **Sonderfahrt** mit ET 420 001 zum **Bahnfest** nach Wörgel „150 Jahre Eisenbahn in Tirol“; Info: Interessengemeinschaft S-Bahn (<http://www.igsbahn-muenchen.de/vertrieb/#1>)
- Bis 31.08. Fotowettbewerb der BOB, Info: [http://www.bayerische-oberlandbahn.de/tmp1/NewsPageWithList\\_\\_\\_\\_37220.aspx?epslanguage=ML](http://www.bayerische-oberlandbahn.de/tmp1/NewsPageWithList____37220.aspx?epslanguage=ML)
- Fr. 05.09. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Sa. 13.09. ca. 9 Uhr, Mühldorf; **Fotosonderfahrt** nach Obing mit dem Uerdinger Schienenbus, Preis 35 Euro: Anmeldeschluss 1.9.2008, die Fahrt findet nur bei Kostendeckung statt! Info: Freunde Historischer Eisenbahn Mühldorf e.V., <http://www.stellwerkmuehldorf.de>, Tel. 0171/2676 404, 0151/1972 5496
-

## 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. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 11.08. Augsburg; **PRO BAHN-Treff Schwaben – Exkursion:** Besichtigung des Lokomotivwerkes von Siemens-Transportation München-Allach; Begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung erforderlich bis 6. August per e-Mail w. [karg@bayern.probahn.de](mailto:karg@bayern.probahn.de) oder Telefon 082 51/53 8870; Info: [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm)

Do. 14.08. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

So. 17.08. ab 14 Uhr; München, Marienplatz; **Infostand** im Rahmen des Umweltaktionstages der „Lindenstraße“; Info: [http://www.muenchen.de/Rathaus/850jahre/programm/august/226825/0817\\_lindenstrasse.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/850jahre/programm/august/226825/0817_lindenstrasse.html)

Mi. 20.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mi. 27.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-  
eck; **Stammtisch**

Mi. 03.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 13.09. 11–17 Uhr; München, Marienplatz; **Infostand** im Rahmen des Aktionstages „Da sein für München“; Info: <http://www.muenchen.de/Rathaus/aktuelles/daseinsvorsorge/138279/index.html>

So. 14.09. 10–18 Uhr; Lenggries, Bahnhof/Betriebswerk; **Infostand** auf dem Bahnfest „10 Jahre Bayerische Oberlandbahn“

Die Stammtische der Kreisgruppen Eichstätt und Weilheim-Schongau entfallen im August.

**Fehlerkorrektur:** Im Juli-Heft wurde versehentlich ein falscher Termin für die Stadt- und Kreisgruppe München angegeben. Der korrekte Termin ist der 1. August. Wir bitten, dieses Versehen zu entschuldigen.

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**

---