

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2008



Ab Dezember wird die Bayerische Regiobahn die Strecken Schongau–Weilheim–Augsburg bedienen. Das erste Fahrzeug hierfür konnte bei der Feier zu „10 Jahre BOB“ am 14. September in Lenggries besichtigt werden.

(Bild: Werner Bommersbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Herbstfahrplan bei der S-Bahn – Seite 4
- Wenn einer eine Reise tut – Seite 5
- Ende des Erdölzeitalters – Seite 6
- Service-Offensive der Bahn – Seite 7
- Neue Trambahnen für München – Seite 8



Kurznachrichten

Aktuelle Abfahrtsdaten im Internet

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) bietet für ihre Verkehrsmittel U-Bahn, Trambahn und Bus jetzt aktuelle Abfahrtsdaten im Internet an. Zu finden ist der neue Service unter <http://www.mvg-live.de/>.

Deutsche Bahn: Preiserhöhung

Im Dezember 2008 erhöht die Deutsche Bahn ihre Preise um durchschnittlich 3,9 Prozent, obwohl DB-Chef Mehdorn im März noch den Verzicht auf eine Preiserhöhung versprochen hatte. Der angekündigte Schalterzuschlag von 2,50 Euro pro Fahrkarte (also 5 Euro für Hin- und Rückfahrt) wurde aufgrund der heftigen Proteste mittlerweile zurückgezogen. Die Preise im Nahverkehr sind insgesamt seit 2000 um 36 Prozent gestiegen, im Autoverkehr dagegen nur um 25 Prozent. (Weitere Informationen und Links auf <http://www.pro-bahn.de/>)

Streckensperrung in Murnau

Vom 9. Oktober ab 20 Uhr bis zum Betriebsschluss am 13. Oktober ist die Bahnstrecke München – Garmisch – Innsbruck zwischen Tutzing und Eschenlohe sowie die Strecke Murnau – Oberammergau komplett gesperrt, da in Murnau eine Brücke über eine neue Straßenunterführung eingebaut wird. Wegen der verlängerten Fahrzeit der Busse des Schienenersatzverkehrs dauert die Fahrt zwischen München und Garmisch bis zu eine Stunde länger. In den Bussen ist keine Fahrradmitnahme möglich.

Behinderungen beim Umsteigen in Pasing

Wegen Bauarbeiten ist die Bahnsteigunterführung am Bahnhof Pasing ab Oktober nur in der halben Breite und nur mit jeweils einer Treppe zu den S-Bahnsteigen nutzbar. Beim Umsteigen zwischen den S-Bahnsteigen und als Zugang nach Pasing kann jedoch auch auf die neuen Auf- und Abgänge am östlichen Ende der Bahnsteige ausgewichen werden.

Umbau Bahnhof Rosenheim

Der Umbau des Bahnhofs Rosenheim hat begonnen. Derzeit sind bereits die Bahnsteigdächer größtenteils abgebaut. Ab Oktober sollen die Bahnsteige umgebaut werden. Beendet sein soll der Umbau im Jahr 2010 zur Landesgartenschau. Nur zähneknirschend hat die Stadt den Plan der DB akzeptiert, in der ersten Etage des Bahnhofsgebäudes ein großes Spielecenter zu etablieren.

Unterschleißheim: Bahnübergang soll verschwinden

Seit vielen Jahren wird die Beseitigung des Bahnübergang Bezirksstraße in Unterschleißheim diskutiert. Die Stadt Unterschleißheim will nun eine Planungs-

vereinbarung mit der Deutschen Bahn abschließen. Nachdem man sich von einem Bahntunnel wegen Unfinanzierbarkeit bereits verabschiedet hatte, wurde dieser im Landtagswahlkampf wieder ausgegraben und konkurriert nun mit weit fortgeschrittenen Planungen einer Straßenunterführung. Damit sind weitere Zeitverzögerungen vorprogrammiert.

Infostände am Marienplatz und in Lenggries

PRO BAHN hat sich am Aktionstag „Da sein für München“ auf dem Marienplatz in München sowie bei „10 Jahre Bayerische Oberlandbahn“ mit einem Infostand beteiligt. Das nächste Ereignis steht schon an: 100 Jahre Trambahn nach Laim und Pasing wird am 15. November gefeiert – natürlich ist PRO BAHN auch da wieder dabei.

26. Horber Schienen-Tage

„Wozu brauchen wir die Eisenbahn?“

Die 26. Horber Schienen-Tage stehen unter dem Motto „Wozu brauchen wir die Eisenbahn?“. Sie finden vom 19. bis zum 23. November 2008 in Horb am Neckar statt.

Das Anmeldeformular wird in diesem Jahr etwas später fertig, da die Abschlußexkursion in diesen Tagen erst endgültig feststeht. Demnächst wird dann das Formular zusammen mit den Preisen veröffentlicht werden.

Die Auftaktexkursion ist zum Thema „Stadtbahnentwicklung in Stuttgart: Von der meterspurigen Straßenbahn zur normalspurigen Stadtbahn“ und beginnt um 13.20 Uhr am Stuttgarter Hauptbahnhof. Mit dem Sonderzug wird die neu auf Stadtbahn umgestellte Panoramastrecke bis Ruhbank befahren, von dort auf die Linie Richtung Ostfildern bis Heumaden, Befahrung des Gleisdreiecks Bopser in Richtung Degerloch, Möhringen, Vaihingen.

Auf den Schienen-Tagen selbst gibt es Vorträge und Diskussionen unter anderem zu den Erfordernissen der Verkehrspolitik (mit Bundestagsabgeordneten), Energieeffizienz und innovative Antriebstechniken, Schienenlärm, Taktverkehr, Eisenbahn als Standortfaktor und Güterverkehr auf der Eisenbahn.

Die Abschlußexkursion am Sonntag führt nach Straßburg und endet in Mannheim.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter <http://horber.schienen-tage.de/>.

Andi Barth

Herbstfahrplan bei der S-Bahn

Seit 15. September gilt bei der Münchner S-Bahn wie schon in 2007 der „Herbstfahrplan“. In einem offenen und ausführlichen Schreiben an die Vertreter der Öffentlichkeit hat die S-Bahn München Ende August Hintergründe, Maßnahmen und Zukunftsaussichten für den S-Bahn-Betrieb dargestellt.

2007 hatte eine Anordnung des Eisenbahnbundesamts (EBA) zu Geschwindigkeitsrestriktionen und in der Folge zu Betriebseinschränkungen auf den Linien S2, S5 und S7 geführt. Schuld sind Bremsprobleme bei den ET 423 bei Herbstlaub. Bei diesen Fahrzeugen wurde nicht nur auf die sogenannte Magnetschienenbremse verzichtet, das mittlere Drehgestell, d.h. 20 Prozent der Radsätze verfügt über gar keine Bremsen.

Mit zwei Maßnahmenpakten verfolgt man bei der S-Bahn nun zwei Ziele:

Ziel 1:

Erreichen der Restriktionsfreiheit ausserhalb des Herbstes (9 Monate im Jahr)

Ziel 2:

Abmildern/Abschaffen der Restriktionen auch im Herbst (3 Monate im Jahr)

Das Erreichen von „Ziel 1“ kündigt die S-Bahn nun für die Zeit ab 14.12.2008 an. Ab diesem Zeitpunkt wird wieder das volle Fahrplanangebot gefahren.

Beim „Ziel 2“ sieht es schwieriger aus, da hierfür komplexere Fahrzeugumbauten notwendig sind, die derzeit mit dem Fahrzeughersteller konzeptionell abgestimmt werden. Hoffte man noch vor einiger Zeit, das Bremsproblem „softwaretechnisch“ in Griff zu bekommen, ist jetzt die Einsicht gereift, dass die Nachrüstung der Bremstechnik unumgänglich ist. Im Frühjahr 2009 will die S-Bahn über den weiteren Fortschritt informieren.

Beim Herbstprogramm 2008 entfallen wie schon 2007 auf der S2 und der S5 jeder zweite Verstärkerzug, die S7 endet am Hauptbahnhof. Um den Fahrplan spürbar zu stabilisieren werden dieses Jahr auch die Wendezeiten am Flughafen (S1), in Wolfratshausen und Geltendorf verlängert.

Die S6 von Kreuzstraße nach Tutzing wird am Ostbahnhof Richtung Tutzing in zwei unabhängige Linien geteilt. Das ist bemerkenswert, hat man doch erkannt, dass die Anschlusssituation in Tutzing an den Werdenfels-Takt im Verspätungsfall zu erheblichen Problemen geführt hat. Die S-Bahnen nach Tutzing verkehren nun an Werktagen wenige Minuten früher. Insgesamt muss die S-Bahn für diese Maßnahmen 8 zusätzliche Fahrzeuge und 6 Mitarbeiter zur Verfügung stellen.

Natürlich sind die Probleme mit dem ET 423 kein Ruhmesblatt – weder für den Hersteller noch für den Käufer dieses Zugtyps. Die Geschäftsführung der S-Bahn tut daher gut daran, die Probleme ehrlich und offen zu kommunizieren und

die durchgeführten wie geplanten Maßnahmen den Kunden zu vermitteln, und macht auch keinen Hehl daraus, dass drohende Pönalezahlungen und Fahrgeldausfallrisiko das Unternehmen unter Druck setzen.

Wie schnell sich die Probleme lösen lassen, will noch keiner sagen. Der Aufwand für eine Rollkur des kompletten Fuhrparks verbunden mit Prüfungen und Zulassungstests ist gerade auch in terminlicher Hinsicht erheblich. Es ist daher auch für 2009 zu befürchten, dass es nochmals einen eingeschränkten „Herbstfahrplan“ bei der S-Bahn geben wird.

Norbert Moy

Wenn einer eine Reise tut . . .

. . . und seit Jahren für den Schienenverkehr kämpft, dann hat er keine Wahlmöglichkeiten. Er fährt mit dem Zug. Kein Problem, dank moderner Technik sind Züge und Hotels ganz einfach über das Internet zu buchen.

Also zuerst mal grob die Fahrtmöglichkeiten abprüfen, die ersten Wunschziele fallen dem Fahrplan zum Opfer. Die Route soll von Paris über Besancon und Neuchatel führen. Hotels zu finden, ist nicht so einfach, aber nach einigen Stunden trauter Zweisamkeit mit meinem Computer ist das Problem fast gelöst. Der Rest geht per Telephon, wie immer schon.

Die Bahnverbindung zwischen Besancon und Neuchatel wurde vor einigen Jahren modernisiert, es gibt etwa drei akzeptable Verbindungen pro Tag. Taktverkehr wäre anders. Nun gut. Zwei Tage später dann die große Überraschung: jetzt wird überhaupt keine Zugverbindung mehr ausgegeben.

Zwischen Morteau und Le Locle gibt es einen einzigen Bus am Abend mit 20 Minuten Fahrzeit, und das auch nur an Werktagen. Als Alternative werden am Wochenende Rundreisen über Besancon–Mühlhausen–Basel angeboten, schlappe 150 Kilometer und einige Stunden Bahnfahrt. Hätte ich kein Reisegepäck, wäre die Alternative Fußmarsch vermutlich schneller.

Nun ja, der Computer weiß vielleicht nicht alles. Also muß das Telephon weiterhelfen. Ein Freund und gewiefter Kursbuchleser findet in knapp fünf Minuten die Zugverbindungen, die aus dem Computer verschwunden sind.

Sie haben zwar schlechten Übergang beim Umsteigen, etwa 55 Minuten, aber sonst paßt alles. Fast alles, denn kleingedruckt eine Fußnote: „Subject to change from 1. March (Änderung zum 1. März)“.

Bedeutet „Ändern“ vielleicht „Streichen“? Dagegen spricht das Wissen der erst vor kurzem erfolgten Modernisierung. Aber eine Streckensperrung wegen noch

unerledigter Bauarbeiten könnte schon sein, wie der deutsche Fahrgast reflexartig vermutet.

Vielleicht weiß die französische Fahrgastauskunft dazu mehr? Und wozu gibt es einen Fahrgastverband, der alle wichtigen Auskunftssysteme auflistet? Ganz schnell und nebenbei den Linienplan des Stadtverkehrs in Besancon ausdrucken. Und was spricht die französische Fahrgastauskunft? Ja, französisch – und ohne einen installierten Flash-Player sonst nichts.

Vielleicht könnte die Schweiz weiterhelfen? Zurück zu den Webseiten von PRO BAHN und die Schweizer Auskunft gesucht. Das Auskunftsprogramm wirkt irgendwie vertraut. Nur ist es nicht so überladen mit überflüssiger Reklame und Hinweisen, die für die Reiseplanung nicht notwendig sind.

Ja, die Schweizer kennen die Verbindung. Die Zeiten wurden geringfügig geändert, der Übergang zwischen dem französischen und dem Schweizer Regionalzug beträgt jetzt 10 Minuten. Gültig ab 1. März. Ja, man kann HAFAS wesentlich besser anbieten als ich es gewohnt bin.

Doch einige Fragen bleiben:

Warum kann die Auskunft der DB am 4. März diese Daten nicht bereitstellen?

Was soll ich auf den Kommentar „Du bist doch immer für den Zug“ antworten?

Wie lange hätte die Reiseplanung für eine Autofahrt gedauert?

Und die alles entscheidende Frage:

Wer, außer einigen Verrückten, tut sich so eine Reiseplanung freiwillig an?

Rudi Barth

Für Sie gelesen

Anfang vom Ende des Erdölzeitalters

Den „Anfang vom Ende des Erdölzeitalters“ sieht Wolf Drechsel in einem Beitrag im „Stadtverkehr“ Heft 7-8/2008 gekommen und die Welt in einem dramatischen Umbruch, der noch gar nicht so recht wahrgenommen werde.

Ausgehend von der Verdoppelung des Ölpreises innerhalb nur eines Jahres erinnert er an die Erkenntnis des amerikanischen Geologen Hubbert, dass die Fördermenge eines Ölfeldes bis zu einem Maximum („Peak“) stark ansteigt, bis etwa die Hälfte der Vorräte ausgebeutet ist, um danach wieder stetig abzufallen. Bereits 1956 habe Hubbert für die USA den „Peak“ exakt für Anfang der 1970iger Jahre vorhergesagt, was damals freilich nicht allzu ernstgenommen wurde, aber

gleichwohl eintraf.

Heute den globalen „Peak Oil“ zu prognostizieren, sei schwierig, da Konzerne und Förderländer die benötigten Daten möglichst geheim halten, es spräche aber vieles dafür dass wir uns bereits mitten in diesem Wendepunkt befinden. Um die steigende Nachfrage zu befriedigen, müssten Ölfelder in den riesigen Dimensionen der 1930iger und -40iger Jahre gefunden werden, was aber eher als unwahrscheinlich gilt.

Im Verkehrssektor dürften die Treibstoffpreise tendenziell weiter steigen, da auf breiter Front alternative Antriebe in absehbarer Zeit kaum zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund seien insbesondere die den meisten Straßenprojekten zugrundeliegenden Prognosen hinfällig.

Während im Straßenverkehr eher mit geringerer Nachfrage zu rechnen sei, könnte schienengebundener Verkehr mit ihrem deutlich niedrigeren spezifischen Energieverbrauch je Personen- bzw. Tonnenkilometer von steigenden Preisen eher profitieren. Hier gelte es, die dichten Netze aus der Gründerzeit soweit irgend möglich zu reaktivieren und auf spektakuläre Großprojekte weitgehend zu verzichten, um einen hohen Kundennutzen zu erzielen.

Thomas Kauderer

Wieder Service-Offensive bei DB Regio

Wünschen Sie sich Informationen rund um die Reisekette? Erwarten Sie, dass die Zugbegleiter bei (den regelmäßig auftretenden) Unregelmäßigkeiten aktiv auf Sie zugehen anstatt sich in Führerstand oder Dienstabteil zu verkümmeln? Stören Sie sich auch an alten Zeitungen und leeren Flaschen im Abteil? Möchten Sie über Busanschlüsse informiert werden oder benötigen Sie als Mobilitätseingeschränkter Hilfe beim Einsteigen?

Wenn Sie jetzt noch eine der fünf ausgewählten Teststrecken bei DB Regio Bayern nutzen, können Sie sich als Fahrgast glücklich schätzen, diese Dienstleistungen von insgesamt 50 in Anspruch nehmen zu dürfen.

Wenn Sie jetzt meinen, das doch selbstverständlich: Nur ewige Meckerer halten es für eine Selbstverständlichkeit, dass der Zugbegleiter Gehbehinderten beim Einsteigen vom Niederflurbahnsteig ins Hochflur-Fahrzeug hilft. Das „Bahninfo Bayern“, Ausgabe 04/08, klärt auf, warum die Zugbegleiter bisher dem Fahrgast sowenig Service bieten konnten: Erst die Abschaffung des Fahrscheinverkaufs im Zug (ein Service, der nach Auffassung der DB ausschließlich von Betrügern genutzt wurde und die Zugbegleiter zu 100 Prozent auslastete) ermöglicht nun die Ausweitung der Dienstleistungen im Zug.

Mal im Ernst: PRO BAHN hat sich wiederholt für den Fahrscheinverkauf im Zug eingesetzt. Zahlreiche Vorfälle, die Fahrgäste uns berichten, belegen auch die Notwendigkeit dieser Serviceleistung.

Es grenzt an Zynismus, Dienstleistungen, die schon die Vor-Vorgänger der heutigen Marketing-Strategen mit wenig Erfolg versuchten durchzusetzen, jetzt mit der Abschaffung des Fahrscheinverkaufs im Zug zu begründen. Dienstleistungen leben von der persönlichen Motivation der Erbringer und der Rolle und Verantwortung, die das Unternehmen seinen Mitarbeitern zuordnet. Das erlebt jeder Fahrgast in den Zügen mit Zugbegleitern. Und wenn der Freistaat Bayern es in der Ausschreibung festschreibt, verkaufen auch die DB-Zugbegleiter wieder Fahrscheine im Zug.

Norbert Moy

Neue Trambahnen für München

Anfang September hat die Münchner Verkehrsgesellschaft angekündigt, 10 weitere Trambahnen fest zu bestellen. Damit sind insgesamt 14 Fahrzeuge vom Typ Variobahn für München bestellt (ursprünglich 3 Fahrzeugen + 1 als Ersatz für einen Totalschaden bei einem Unfall), 8 weitere Fahrzeuge sind noch als Option verfügbar.

Ein Teil der Fahrzeuge ist zur Kapazitätsausweitung auf den bestehenden Linien notwendig, ein Teil für die Neubaustrecken im Münchner Norden (Linie 23) und nach St. Emmeram. Die neuen Fahrzeuge entsprechen von der Transportkapazität in etwa den vierteiligen R-Zügen.

Die Kapazitätssteigerung ist notwendig, da die Fahrgastzahlen weiterhin steigen. Während zu Anfang der 80er Jahre die Notwendigkeit der Trambahn teilweise bezweifelt wurde, war Ende der 80er Jahre eine Prognose mit mäßigen Fahrgastzahlen Grundlage der Bestellung der dreiteiligen Züge. Die Zahlen sind unter anderem auch aufgrund der Trambahnbeschleunigung deutlich gestiegen. Alleine seit 2004 fahren knapp 10 Prozent mehr Fahrgäste mit der Trambahn.

Die zusätzliche Züge sollen auf der Linie 15/25, 27 und 23 zum Einsatz kommen. Gleichzeitig wird auf der Linie 25 südlich der Großhesseloher Brücke wieder ein gleichmäßiger Takt eingerichtet (statt des zeitweisen 7 und 13 Minuten Taktes derzeit).

Bis die neuen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, werden die verbleibenden Hochflurfahrzeuge vom Typ P noch bis mindestens 2010 weiter verwendet werden. Die dreiteiligen Niederflurfahrzeuge werden einem Redesign unterworfen. Der ursprünglich erwogene Einbau eines weiteren Segments wurde nach Verhand-

lungen mit den Herstellern verworfen.

Woher die für die weiteren Neubaustrecken (Westtangente, Nordtangente, Freiham) benötigten Fahrzeuge kommen, ist derzeit noch unklar. Würde die Politik aber die Entscheidungen mit dem nötigen Nachdruck umsetzen, so hätte die Option auch vollständig genutzt werden können.

Andi Barth

Fehlprognose

Kürzlich bekam PRO BAHN ein Zeitschriftenarchiv mit Artikeln zum Thema Bahn aus den Jahren 1984 bis 1999 geschenkt, in dem es immer wieder interessante Fundstücke gibt.

So stand z.B. im „Münchner Merkur“ vom 16.2.1991 über den Ausbau der Strecke München-Mühlldorf: „...Vorgesehen ist ein durchgehend zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h. ...Gegenwärtig werde angestrebt, mit dem Ausbau 1992 anzufangen. Allerdings muß Gröbl (Bonner Verkehrsstaatssekretär) zufolge der Vorstand der Deutschen Bundesbahn noch den Zeitplan der Verwirklichung festlegen — Verzögerungen sind demnach nicht ausgeschlossen.“

Renate Forkel

Museumsbesuch

Wussten Sie, dass

- es schon 250 v. Chr. im Römischen Reich erste Linienverbindungen gab.
- in Paris von dem Mathematiker Blaise Pascal im Jahr 1661 die erste Gesellschaft für Linienverkehr mit einem festen Fahrplan gegründet wurde. Die acht Personen fassenden Kutschen verkehrten im 7,5-Minutentakt.
- 1881 in Berlin-Lichterfelde die erste elektrische Straßenbahn bereits 45 km/h fuhr.
- im Jahr 1934 in Deutschland das allgemeine Vorfahrtsrecht für Straßenbahnen abgeschafft wurde.

Dies und viel Interessantes über die Geschichte der Straßenbahn kann man bei einem Besuch im Historischen Straßenbahn-Depot St. Peter (<http://www.vag.de/?nav2=19>) in Nürnberg erfahren. Hauptattraktion des Museums ist natürlich die Sammlung historischer Straßenbahnfahrzeuge.



Historisches Fahrzeug des Straßenbahn-Depot St. Peter vor dem Nürnberger Hauptbahnhof. Bild: Edmund Lauterbach

Das Historische Straßenbahn-Depot St. Peter ist im Süden von Nürnberg gelegen und ist mit der Buslinie 36 und Straßenbahnlinie 6 (Haltestelle Peterskirche) erreichbar. Geöffnet ist es am ersten Samstag und Sonntag im Monat sowie an den Adventssonntagen jeweils von 10.00 bis 17.30 Uhr .

Renate Forkel

Samstag, 18. Oktober 2008

Landesversammlung in Nürnberg

Die Landesversammlung 2008 findet am 18.10., 14 Uhr in der Gaststätte Petzengarten, Wilhelm-Spaeth-Straße 47-49 in Nürnberg statt. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem die Wahl des Vorstandes sowie die Änderung der Satzung von PRO BAHN Bayern.

Vor der Versammlung besteht ab 12 Uhr die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen.

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), 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

- Bis 09.11. Heimatmuseum Schloss Adelsheim Berchtesgaden; **Ausstellung** „120 Jahre Bahngeschichte Berchtesgadens“ Info: <http://www.heimatmuseum-berchtesgaden.de/newsbericht.php?Id=60>
- Fr. 03.10. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- So. 05.10. Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrten**; mit VT 103; Info: Chiemgauer Lokalbahn, info@chiemgauer-lokalbahn.de, <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>
- So. 12.10. Bad Endorf/Obing; **LEO-Fahrten**; mit VT 103; Info: Chiemgauer Lokalbahn, info@chiemgauer-lokalbahn.de, <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>
- Di. 14.10. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Vortrag** von Patrick Rudin: „Zuckerrohrdampf auf Java“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Sa. 18.10. und So. 19.10.; Bad Endorf/Obing; **Dampffzugfahrten** „Herbstdampf am LEO“; Info: Chiemgauer Lokalbahn, info@chiemgauer-lokalbahn.de, <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Veranstaltungen.htm>
- So. 19.10. Landsberg/Kaufering/Schongau; **Dampffzugsonderfahrten und Bahnhofsfest** in Landsberg am Lech; Info: 08191/428 8550, http://www.dgm-41018.de/html/landsberg_unter_dampf.html
- Fr. 07.11. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Mi. 19.11. bis 23.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **26. Horber Schienen Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.

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.

Mi. 01.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 09.10. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 10.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 10.10. 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. 15.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Sa. 18.10. 13:30 Uhr; Nürnberg, Gaststätte Petzengarten, Wilhelm-Spaeth-Straße 47-49; **Landesversammlung**; Info: Siehe Einladung und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mo. 27.10. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Vortrag: „Der europäische Fahrgastverband als PRO BAHN-Lobby in Brüssel?“, Josef Schneider, Abteilung Europa von PRO BAHN; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 29.10. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 30.10. 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)

Mi. 05.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.11. 17 Uhr; München; **Besichtigung** des elektronischen Stellwerks der S-Bahn; Anmeldung erforderlich; Details siehe Einladung zur Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern (Versand erfolgt in Kürze)

Fr. 07.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 08.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus München, Münchener Zimmer; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung (Versand erfolgt in Kürze)

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite