

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2009



Erste Gehversuche mit Ausschreibungen im SPNV: Mit dem Oberland-Netz begann der Wettbewerb auch in Bayern. Das Bild zeigt einen Integral der Bayerischen Oberlandbahn in Schaftlach. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Veranstaltungshinweis: Vortrag zum Nordtunnel – Seite 3
- Neuer Verkehrsdurchführungsvertrag für Bayern – Seite 4
- Rosenheim: Unpassende Bahnsteighöhen – Seite 6
- Halt am Hausberg: Testfahrt ohne Anschluss – Seite 8

## **Kurznachrichten**

### **PRO BAHN und Internet**

Die Webseiten unserer Kreisgruppe Weilheim-Schongau wurden am 11. Februar zwölf Jahre alt und bilden damit den Ursprung des beliebten Angebots unter <http://www.pro-bahn.de>.

### **Abgeordnete wollen Mitspracherecht bei Verkehrsdurchführungsvertrag**

Der Wirtschaftsausschuss des Bayerischen Landtags hat einem Antrag der Grünen zugestimmt, in dem gefordert wird, dass der Landtag stärker in die Gestaltung des sogenannten Großen Verkehrsdurchführungsvertrages (siehe Artikel auf S. 3) für Schienenverkehrsleistungen im Freistaat eingebunden wird ([http://www.max-online.de/wirtschaft\\_infrastruktur\\_verkehr\\_technologie/2009-02-19,457.php5](http://www.max-online.de/wirtschaft_infrastruktur_verkehr_technologie/2009-02-19,457.php5)). Auch PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung gefordert, dass im Rahmen des neuen Verkehrsdurchführungsvertrags die vereinbarten Standards und deren Erfüllung offengelegt werden ([http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_presse.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_presse.htm)).

### **Ausschreibungen in Bayern**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat ihre Informationen zu durchgeführten und geplanten Ausschreibungen aktualisiert. Zu finden auf <http://www.bayerntakt.de/> unter „Aktuelle Projekte“ – „Wettbewerbsprojekte“.

### **Bahnprobleme in Bayern**

Mehrere Tageszeitungen hatten im Januar mit einer Kampagne zur zunehmenden Unzuverlässigkeit der Regionalzüge begonnen. Als Reaktion der Politik gab es Anfang Februar eine Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags. Dort meinte der Konzernbevollmächtigte der DB AG in Bayern, Josel, dass es sich nicht um ein flächendeckendes Problem sondern um begrenzte Mängel handele. PRO BAHN hatte in einer Pressemeldung vom 30.1.2009 Verbesserungen bei Erfassung und Veröffentlichung von Verspätungsdaten gefordert (siehe [http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_zeigen.php](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_zeigen.php)).

### **Konjunkturpaket und Schiene**

Der bayerische Verkehrsminister Zeil hat gefordert, Mittel aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung für den Ausbau der Bahnstrecke München - Mühldorf - Freilassing bereitzustellen. Damit liegt er auf einer Linie mit Forderungen von PRO BAHN (siehe [http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_090209.pdf](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_090209.pdf)), was der RV Oberbayern in einer Pressemitteilung vom 9.2.2009 bekräftigte (siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse>).

## **Ausstellung zur Eisenbahn in Simbach**

Das Heimatmuseum Simbach am Inn zeigt vom 8. Februar bis zum 21. April die Sonderausstellung „Unter Dampf – Die Eisenbahn in Simbach“. Das Programm wird durch mehrere Veranstaltungen ergänzt, für den 26.4.2009 ist ein Bahntag am Simbacher Bahnhof geplant. Weiteres dazu auf <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Sonderaktionen“.

## **Gleispläne im Internet**

Unter <http://www.ropix.de/gleisplan> findet man Gleispläne von Bahnstrecken rund um München. Die Fleißarbeit für Recherche und Erstellung sowie das gelungene Ergebnis werden viele Bahninteressierte zu würdigen wissen.

## **Nachtbus im Landkreis Weilheim**

Der Nachtbus im Landkreis Weilheim ist erfolgreich: Im Jahr 2008 nutzten 37 Prozent mehr Fahrgäste den Nachtbus als in 2007, deshalb wird nun ein größerer Gelenkbus eingesetzt.

## **Fahrplanentwürfe veröffentlicht – aber nicht in Bayern**

Für Sachsen-Anhalt wurde (wie in den Vorjahren) die Fahrplanentwürfe veröffentlicht, bis zum 13. März sollten Anregungen dazu bei der Nahverkehrsgesellschaft eingehen. Diese Bürgerbeteiligung würde man sich auch in Bayern wünschen, damit wären z.B. die Probleme in Griesen vermieden worden.

Aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

### *Vortrag mit Diskussion*

## **Nordtunnel München**

Ende Januar wurde der sogenannte „Nordtunnel München“ vom Büro Vieregg und Rößler vorgeschlagen; damit könnte eine Eisenbahnverbindung vom Hauptbahnhof über die Münchner Freiheit geschaffen werden, siehe auch <http://www.vr-transport.de/archiv/nordtunnel-pressemappe.pdf>.

Martin Vieregg wird bei einem Vortrag die Vorschläge im Detail vorstellen und steht auch für eine anschließende Diskussion zur Verfügung.

Der Vortrag findet statt am Mittwoch, dem 11. März 2009, um 19 Uhr in der Geschäftsstelle (Agnes-Bernauer-Platz 8) in München (Tram: Agnes-Bernauer-Platz).

## **Neuer Verkehrsdurchführungsvertrag für Bayern ausgeschrieben**

Ende 2013 läuft der sogenannte große Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der DB Regio AG aus. Für den Zeitraum von 2014 bis 2023 hat die BEG am 27.1.2009 europaweit den dritten und letzten Verkehrsdurchführungsvertrag für die Schienen-Personennahverkehrsleistungen in Bayern ausgeschrieben. Innerhalb dieses Dienstleistungsvertrages wird ein Unternehmen letztmalig alle Leistungen in einem Paket übernehmen, die bis dahin nicht im Wettbewerb vergeben wurden.

### **Historie**

Im Jahr 1994 ging mit der Bahnreform die Zuständigkeit für die Organisation des Schienen-Personennahverkehrs (SPNV) auf die Bundesländer über. Gleichzeitig wurden den Ländern vom Bund in Form der Regionalisierungsmittel die Gelder zur Bestellung von Leistungen zur Verfügung gestellt, die bis dato als Defizitausgleich direkt an die frühere Deutsche Bundesbahn flossen.

Zur Koordinierung und Bestellung des SPNV im Freistaat Bayern wurde daraufhin die BEG geschaffen, die direkt dem Wirtschaftsministerium untersteht. Ziel der BEG war es von Beginn an, alle Strecken des Nahverkehrs in Bayern im Wettbewerb auszuschreiben, um so mit den vorgegebenen Mitteln ein möglichst hohes Angebot im SPNV anbieten zu können. Eine sofortige Ausschreibung aller Strecken war jedoch illusorisch, da im Jahr 1994 nur die Deutsche Bahn AG als Nachfolger der Deutschen Bundesbahn im Besitz der nötigen Betriebsmittel war, um die geforderten Leistungen zu erbringen. Weitere Bahnbetreiber waren erst im Aufbau begriffen und die Bahnindustrie konnte die notwendigen Fahrzeuge noch nicht liefern. Somit wäre ein aufnahmefähiger Markt für diese Aufträge nicht vorhanden gewesen.

### *1. Verkehrsdurchführungsvertrag*

Lösung dieses Problems war ein sogenannter Verkehrsdurchführungsvertrag. In ihm wurden ab 1994 alle Leistungen des SPNV für 10 Jahre an die Deutsche Bahn AG vergeben. Darüber hinaus führte dieser Vertrag jedoch auch zu einer erheblichen Mehrung der Zugleistungen. Während der Allgäu-Schwaben-Takt noch im Vorgriff auf die Regionalisierung von der Deutschen Bundesbahn gestartet wurde, stellt der Werdenfels-Takt das erste große Projekt des Verkehrsdurchführungsvertrages dar. Innerhalb dieses Vertrages entstand sukzessiv der Bayern-Takt.

Gleichzeitig enthielt dieser Vertrag jedoch die Möglichkeit, bestimmte Leistungen innerhalb seiner Laufzeit herauszulösen und im Wettbewerb auszuschreiben. Davon wurde während der Laufzeit des ersten Vertrages nur zurückhaltend

gebraucht gemacht. Einziges großes, in den Wettbewerb überführtes Netz war die Oberlandbahn. Deren Ausschreibung endete mit der Übernahme des Betriebes durch die Bayerische Oberlandbahn (BOB), mittlerweile einer Tochter des französischen Veolia-Konzerns.

Weitere Vergaben erfolgten innerhalb dieses Vertrages jedoch nicht. Dies war teils der noch mangelnden Anzahl an Konkurrenten, teils aber auch dem bekanntermaßen holprigen Betriebsstart der BOB geschuldet, der der BEG doch offensichtlich für längere Zeit die Lust an weiteren Experimenten verdorben hatte.

## *2. Verkehrsdurchführungsvertrag*

Mit Ablauf des ersten Vertrages wurde ein neuer Verkehrsdurchführungsvertrag für eine Laufzeit von 10 Jahren mit der Deutschen Bahn AG geschlossen, der wiederum die Übernahme aller noch nicht im Wettbewerb vergebenen Leistungen vorsah. Da nun mit Veolia, dem britischen Arriva-Konzern und mehreren kleineren Unternehmen, sowie der später hinzugekommenen BeNEX-Gruppe bereits eine größere Anzahl von Wettbewerbern zur Verfügung stand, sah der Vertrag die Ausschreibung von 14 Netzen und Einzelstrecken mit zusammen 42,2 Mio. Zugkilometern jährlich vor. Hierbei handelte es sich im Einzelnen um die Strecken Schweinfurt – Meiningen/Gemünden (Erfurter Bahn), die Kahlgrundbahn (Hessische Landesbahn), die ABS/NBS Nürnberg – München (DB Regio AG), das Dieselnetz Nürnberg (DB Regio AG), den IR 25-Ersatz München – Hof (Arriva-Alex), den IR 25-Ersatz München – Oberstdorf/Lindau (Arriva-Alex), das Südhessennetz/Aschaffenburg (DB Regio AG), das E-Netz Augsburg/Fugger-Express (DB Regio AG), das Dieselnetz Augsburg I - Kneipp-Lechfeld-Bahn (DB Regio AG), das Dieselnetz Augsburg II (Veolia-Bayerische Regio-Bahn), Freilassing – Berchtesgaden (Arriva/Salzburg AG), das Netz im Raum Würzburg (DB Regio AG), München – Passau (DB Regio AG), Regensburg/Donautal (BeNEX), das Dieselnetz Oberfranken (BeNEX) und das E-Netz Franken (DB Regio AG).

Nicht ausgeschrieben wurden bisher die großen Netze Oberbayerns und des Allgäus, sowie die Strecken von Nürnberg in die Oberpfalz Ebenfalls nicht vergeben wurden bisher die beiden S-Bahn-Netze in München und Nürnberg

## **Neue Ausschreibung**

Die BEG schreibt nun letztmals einen Verkehrsdurchführungsvertrag mit einer Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zur Bedienung einzelner Strecken aus. Auch dabei ist bei einem Teil der Strecken ein vorzeitiges Herauslösen aus dem Vertrag zur Vergabe im Wettbewerb vorgesehen.

Die folgende Tabelle zeigt die Strecken, die vorzeitig aus dem Vertrag herausgelöst werden sollen sowie das Jahr der Vergabe im Wettbewerb:

- 2016 München – Memmingen – Lindau  
Lindau – bayrische Grenze (– Friedrichshafen)  
Nürnberg – Bayreuth/Hof/Neustadt/Furth i.W./Regensburg  
Würzburg – Stuttgart
- 2017 Ulm – Memmingen, Günzburg – Mindelheim  
Aschaffenburg – Bad Mergentheim/Seckach  
Ulm – bayerische Grenze (- Aalen)  
Würzburg – Lauda
- 2018 München – Regensburg - Nürnberg  
Regensburg – Hof (RE-Züge)  
Nürnberg/Ulm – Oberstdorf/Lindau  
Kempten – Pfronten (Grenze)  
Augsburg – Memmingen/Füssen, München – Füssen
- 2019 Pleinfeld – Gunzenhausen, Roth – Hilpoltstein, Wicklesgreuth –  
Windsbach  
Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg/München
- 2020 Stuttgart – Nürnberg  
Freising – Landshut
- 2021 Würzburg - Hof/Bayreuth  
S-Bahn Nürnberg  
München - Mühldorf  
S-Bahn München  
Würzburg - Erfurt/Bad Kissingen
- 2022 Traunstein - Ruhpolding
- 2023 Südostbayernbahn (ohne München - Mühldorf)  
Neufahrn - Bogen

Alle Strecken, die der neue Verkehrsdurchführungsvertrag nicht umfasst und die bisher nicht in den Wettbewerb überführt wurden, wie die Strecken im Werdenfels und die Strecken von München nach Salzburg und Kufstein werden mit Ablauf des jetzigen Vertrages zur Betriebsaufnahme im Dezember 2013 ausgeschrieben.

### *Mögliche Bewerber*

Für den ausgeschriebenen Vertrag wird es wohl nur einen Bewerber, die DB Regio AG, geben. Weitere Bewerber werden nicht in der Lage sein, die Leistungen des Vertrages zu erfüllen. So muss der Bewerber Fahrzeuge zum Betrieb des S-Bahn-Netzes München und ca. 100 Neigetechnik-Triebwagen zur Verfügung haben. Die Industrie wäre nicht in der Lage eine solche Zahl von Fahrzeugen bis zum Vertragsbeginn zu liefern. Aufgrund der Vertragslaufzeit von 10 Jahren und weniger wäre eine Beschaffung auch wirtschaftlich nicht sinnvoll. Eine Übernahme der Fahrzeuge aus dem Bestand der DB AG scheidet wegen der bekannten

Vorgehensweise des „Roten Riesen“ aus.

Aber auch für die DB Regio AG bedarf es einiger Anstrengungen, um die Vorgaben des Vertrages zu erfüllen. So setzt die BEG das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge auf das Baujahr 1991 fest. Somit können altbewährte Baureihen, wie die E-Loks der Baureihe 111 oder die Dieselloks der Baureihe 218 nicht mehr eingesetzt werden. Auch für die ersten Serienfahrzeuge der Baureihe 628 und die „Silberlinge“ bedeutet dies endgültig in Bayern das Aus. Es besteht auch bei der DB Regio AG, trotz des schon vorhandenen Bestandes an modernen Fahrzeugen ein Bedarf an einer erheblichen Anzahl von E- und Dieselloks, sowie ca. 300 neuer einstöckiger Reisezugwagen.

#### *Sonderfall S-Bahn und Südostbayernbahn*

Die S-Bahn-Netze in München und Nürnberg, sowie die Zugleistungen der Südostbayernbahn werden ebenfalls mit dem Verkehrsdurchführungsvertrag ausgeschrieben. Da für diese Leistungen noch laufende Verträge über den Dezember 2013 hinaus besehen, werden diese im neuen Vertrag zwar mit vergeben, kommen jedoch erst 2017 bzw. 2018 zur Ausführung. Die getrennte Ausschreibung der Hauptstrecke München - Mühldorf und der Nebenäste des Mühldorfer Sterns führt jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Ende des Sondermodells Regio-Netz SüdOstbayernBahn (SOB).

Werner Bommersbach

#### *Rosenheim*

## **Neue Bahnsteige und Fahrzeuge passen wieder nicht zusammen**

„Gebaut muß werden, egal was es kostet“ – nach diesem Motto scheint man beim Umbau des Bahnhofs Rosenheim zu verfahren, sollen dort doch alle Bahnsteige auf 76 cm Höhe gebracht werden. Man muß nicht den „Kletterpartien“ von uralten Niederflurbahnsteigen in alte Silberling-Nahverkehrswagen das Wort reden, um zu sehen, dass diese Lösung hier eher suboptimal ist.

Fast alle dort im Nahverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind auf 55 cm Bahnsteige ausgelegt, ob ÖBB-Talente aus dem Inntal, ET425/6 aus dem Mangfalltal und die VT 628 der Südostbayernbahn sowieso. Zwar sind die Einstiege nicht ganz stufenfrei, aber die Lücken zwischen den dann hohen Bahnsteigen über die Trittstufen zum Fahrzeugboden macht nun die Sache auch kaum besser. Bei den nagelneuen Doppeldeckern des München-Salzburg-Express wären sie von vornherein zu vermeiden gewesen, da die Einstiege im Unterstock exakt auf 55 cm über Schienenoberkante optimiert sind.

PRO BAHN hatte bereits mehrfach auf unterschiedliche Bahnsteighöhen hingewiesen, sowohl im überregionalen „Fahrgast“ als auch hier in der PRO BAHN Post. Eigentlich sollte für die zuständigen (und dafür bezahlten!) Fachleute und -stellen Anlaß genug sein, sich dieses Problems einmal ernsthaft anzunehmen. Doch offensichtlich geschieht nichts dergleichen: Millionensummen werden in neue Fahrzeuge und Bahnsteige investiert, mit der Folge, dass beides hinterher ebenso wenig zusammenpasst wie vorher. Denkt hier noch jemand, bevor eine Menge Geld ausgegeben wird?

Thomas Kauderer

## *Halt am Hausberg*

### **Testfahrt ohne Anschluss**

Während der Skisaison, d.h. noch bis zum 13. April, halten die Züge der Außerfernbahn Garmisch–Reutte am Garmischer Hausberg statt in Griesen (siehe PBP Heft 262). Wenn man in Garmisch arbeitet, liegt es nahe, einmal in Augenschein zu nehmen, inwieweit sich das unfreiwillige Opfer der Griesener rentiert hat.

Da in der Faschingswoche erfahrungsgemäß in Garmisch besonders viele Skifahrer unterwegs sind, fällt die Wahl für eine „Testfahrt“ auf den Rosenmontag. Bei der morgendlichen Fahrt mit dem Ortsbus vom Garmischer Bahnhof zu meinem in der Nähe der Kreuzeckbahn gelegenen Arbeitsplatz befinden sich zumindest auch zahlreiche Skifahrer mit im Bus.

17:30 Uhr: Laptop einpacken und Abmarsch zum Haltepunkt „Kreuzeck/Alpspitzbahn“ der Zugspitzbahn. Von dort geht es in wenigen Minuten Fahrt zum Hausberg, den der fast pünktliche Zug um 17:48 Uhr erreicht. Beim Aussteigen dränge ich mich auf dem schmalen Bahnsteig durch etwa 15 Skifahrer, die an dieser Tür einsteigen wollen. An der nächsten Tür steigt noch einmal in etwa die gleiche Anzahl von Skifahrern ein. Gegen 17:50 Uhr sind alle eingestiegen, der Zug fährt weiter und ich kann mich auf den gegenüberliegenden, menschenleeren Bahnsteig der Außerfernbahn begeben.

Auf der beleuchteten Abfahrtsanzeige steht „Garmisch-Parte“ und „17:56“. Die Zeit vergeht, um 18 Uhr verschwindet die Schrift, die Hintergrundbeleuchtung bleibt. Irgendwelche Skifahrer, die die Zugspitzbahn verpasst haben tauchen nicht auf. Der Zug kommt schließlich mit 15 Minuten Verspätung so gegen 18:10 Uhr an. Leider ist es inzwischen zu dunkel zum Photographieren geworden, so dass dieser Artikel nicht mit einem Bild des einfahrenden Zuges illustriert werden kann. Niemand steigt aus, außer mir steigt keiner ein.

Der kleine Triebwagen ist mit über 40 Fahrgästen gut besetzt – viele Famili-

en, eine Gruppe angeheiterter Männer aus Schwaben, dazwischen ein paar Einzelreisende mit Koffer. Ob die gute Besetzung darauf zurückzuführen ist, dass die Außerfernbahn während dieser Wintersaison als „Schneexpress“ vermarktet wird und zwischen Garmisch und Vils für Touristen mit Gästekarte und Einheimische der Anliegergemeinden (letztere benötigen eine Berechtigungskarte von der Touristen-Information bzw. dem zuständigen Gemeindeamt) kostenlos genutzt werden kann, ist nicht ersichtlich. Die zahlreichen Familien mit und ohne Wintersportausrüstung deuten jedoch darauf hin. Eigentlich ein schönes Angebot – nur die Griesener haben nichts davon; abgesehen von dem eingeschränkten Fahrplan gilt in ihrem Sammeltaxi auch dieses Angebot nicht.

Der Zug nähert sich dem Garmischer Bahnhof. Die Durchsage zu den Anschlüssen geht im hohen Geräuschpegel der fröhlichen Herren aus Schwaben größtenteils unter. Eine etwas genervte Mitreisende mit Koffer, die den Anschlusszug nach Innsbruck noch erreichen möchte, fragt mich, ob ich die entsprechende Durchsage vielleicht verstanden hätte. Leider habe ich nur soviel verstanden, dass mein Anschlusszug Richtung München schon weg sein könnte.

Wir erreichen den Garmischer Bahnhof um 18:15 Uhr. Der Zug Richtung München ist tatsächlich schon weg, diesmal hat die in letzter Zeit übliche Verspätung von 5 – 10 Minuten aufgrund der in den Durchsagen so gerne zitierten „verspäteten Übergabe aus dem Ausland“ nicht ausgereicht, um den Anschluss herzustellen. Die Skifahrer, die am Hausberg in die Zugspitzbahn eingestiegen sind, haben den Zug nach München selbstverständlich noch erreicht. Aber für so ein kleines Experiment investiert man gerne mal eine Stunde.

Nichts verpasst haben übrigens die Fahrgäste nach Innsbruck – ihr Zug hatte 70 Minuten Verspätung. Aber davon waren ja inzwischen schon 15 Minuten rum.

Übrigens: Am folgenden Tag wäre meine kleine Testfahrt in dieser Form nicht möglich gewesen, die Außerfernbahn fährt aufgrund von „witterungsbedingten Störungen“ nicht. Ob der Schienenersatzverkehr wohl auch zum Hausberg fährt?

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), 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.

---

*Samstag, 4. April 2009*

## **Exkursion: Zum Paterzeller Eibenwald**

Vom Bahnhof Raisting verläuft der Weg vorbei an den Erdfunkstellen und dem Zellsee zum Paterzeller Eibenwald, einem der größten zusammenhängenden Bestände der Europäischen Eibe in Deutschland. Wir durchqueren den Eibenwald auf dem ausgeschilderten Rundgang. Danach Mittagseinkehr in Paterzell. Am Nachmittag geht es an der Moosmühle vorbei durch das Oderdinger- und das Lichtfilz nach Peißenberg Nord.

Gehzeit: Ca. 5 Stunden.

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.35 am Abfahrtsbahnsteig (Gleis 28)

Abfahrt: 8:52 Uhr mit RE Richtung Füssen, Umsteigen in Geltendorf.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayerticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

*Samstag, 11. April 2009*

## **Exkursion: Auf den Hohen Peißenberg – Wallfahrtskirche und Bergobservatorium**

Vom Ausgangspunkt Peiting Nord führt uns der Weg über Hausen, Bachschorn und den Ort Peißenberg auf den Hohen Peißenberg mit bekanntem Rundblick (Mittagseinkehr). Im Abstieg geht es über Oberschwaig, Vorderschwaig und an der St. Georgskapelle vorbei zum Bahnhof Peißenberg.

Gehzeit: Ca. 5 Stunden, 250 Höhenmeter.

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.15 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 8:32 Uhr mit RB Richtung Innsbruck, Umsteigen in Weilheim.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayerticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

## Termine anderer Veranstalter

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

- Fr. 06.03. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- So. 08.03. 14 Uhr; Bahnhof Simbach; Führung auf dem Bahnhofsgelände, Info: <http://www.mein-simbach.de/forum/inn/events/unter-dampf>
- Di. 10.03. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Lichtbildervortrag**: A. Fried und J. Heigl „Eisenbahn in Schottland in den 80er und 90er Jahren“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Fr. 13.03. bis So. 15.03; Bern, Schweiz; **Jahreskonferenz** und Mitgliederversammlung des Europäischen Fahrgastverbandes (EPF) und Besichtigungstour ins Wallis. Info: <http://www.epf.eu/de/conference2009.html>
- Mi. 18.03. 9 Uhr; Bahnhof Simbach, Gleis 1; Fahrt nach Mühldorf, **Besichtigung** Werk und Stellwerk Mühldorf, Info: <http://www.mein-simbach.de/forum/inn/events/unter-dampf>
- Sa. 21.03. Bahnhof Obing; „**LEO's Tag der offenen Tür**“; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/terminkalender.htm>
- So. 22.03. 14 Uhr; Bahnhof Simbach; **Streckenwanderung** zu den markanten Stellen der alten Bahnlinie nach Pocking, Info: <http://www.mein-simbach.de/forum/inn/events/unter-dampf>
- Fr. 27.03. bis 06.09.; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der Glacier-Express“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>
- Sa. 28.03. 8:20 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis der BOB Ri. Lenggries, Abfahrt 8:42); **Exkursion** „Von Bad Tölz nach Benediktbeuern – Heilbäder und Kloster“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Fr. 03.04. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Sa. 04.04. 8:35 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Füssen, Abfahrt 8:52); **Exkursion** „Zum Paterzeller Eibenwald“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Sa. 11.04. 8:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Innsbruck, Abfahrt 8:32); **Exkursion** „Auf den Hohen Peißenberg – Bayerischer Rigi, Wallfahrtskirche und Bergobservatorium“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Bis 21.04. So. und Di. jeweils 15-18 Uhr, Fr. 18-20 Uhr; Simbach, Heimatmuseum; Sonderausstellung „Unter Dampf – Die Eisenbahn in Simbach“; Info: [http://www.suedostbayernbahn.de/so\\_bayern/view/mdb/so\\_bayern/pdf/MDB58964-sim\\_b\\_flyer\\_160109.pdf](http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/mdb/so_bayern/pdf/MDB58964-sim_b_flyer_160109.pdf)

## 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).

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 11.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Vortrag mit Diskussion**; Martin Vieregg: „Nordtunnel München“

Do. 12.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 13.03. 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. 18.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Sa. 21.03. 13–17 Uhr; Wasserburg, Badria-Halle; **Infostand** auf dem „Mitmachttag“

Mo. 23.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Norbert Walter, Geschäftsführer der Augsburger Verkehrsgesellschaft, „Der aktuellen Stand der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“; Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887

Mi. 25.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 26.03. 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](mailto:Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**

---

**Mitglied werden bei PRO BAHN**

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>