

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2009



Eine Momentaufnahme aus der 111-jährigen Geschichte der Ammerseebahn: ICE-Umleitungsverkehr vor dem stillgelegten Bahnhof Kaltenberg (Bild: Matthias Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Kategorisches Nein zur S-Bahn-Schranke – Seite 3
- Abwrackprämien und andere Konjunkturblüten – Seite 4
- S-Bahn: Tunnel und Südring – Seite 5
- Weitere Aktivierung Traunstein – Garching gescheitert – Seite 7
- Fahrradtransport: Bald auch Koffer kostenpflichtig? – Seite 9

Kurznachrichten

111 Jahre Ammerseebahn/111 Tage BRB

Zum Jubiläum gibt es ein Bahnhofsfest im Augsburgener Hauptbahnhof mit Dampfzugfahrten, einer Fahrzeugausstellung, Unterhaltungsprogramm, was zu essen und zu trinken und zahlreichen Infoständen. Natürlich gibt es auch einen Infostand von PRO BAHN Schwaben. Weitere Informationen: <http://www.bayerischeregiobahn.de>.

Wanderausstellung „111 Jahre Ammerseebahn“

Die Wanderausstellung der Eisenbahnfreunde Mering zum 111-jährigen Jubiläum der Ammerseebahn kann im Mai an folgenden Orten besichtigt werden: Geltendorf, Bürgerhaus (2. Mai 13–17 Uhr und 3. Mai 10–17 Uhr), Utting, Schalterhalle im Bahnhof (9. Mai 13–17 Uhr und 10. Mai 10–17 Uhr), auf dem Bahnhofsfest in Augsburg am 16. Mai, im Eglinger Heimatmuseum (17. Mai, 13–17 Uhr), sowie am 23. und 24. Mai in Weilheim und am 30. und 31. Mai in Peißenberg. Weitere Informationen unter http://www.ammerseebahn.de/html/jubilaum_2009.html

Saisonstart beim „LEO“

Ab dem 10. Mai werden bei der Chiemgauer Lokalbahn, dem „LEO“, wieder regelmäßig an Sonn- und Feiertagen Touristikfahrten zwischen Bad Endorf und Obing durchgeführt. Abfahrt in Bad Endorf ist um 10, 13 und 16 Uhr, in Obing um 11:15, 14:15 und 17:15 Uhr. Den genauen Fahrplan mit allen Zwischenhalten gibt es unter <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>. Pünktlich zum Saisonstart sind auch die beliebten PRO BAHN-Wanderführer für die Gegend neu aufgelegt worden.

Wieder Tchibo-Tickets

Vom 3. Mai (Verkauf im Internet, <http://www.tchibo.de>) bzw. 4. Mai (Tchibo-Filialen) bis zum 12. Mai werden bei Tchibo wieder Fahrkartenhefte der Deutschen Bahn verkauft. Für 160 Euro gibt es sechs einfache Fahrten innerhalb Deutschlands. Die Tickets können im Zeitraum vom 15. Juni bis 31. August eingelöst werden, wobei der Freitag als Reisetag ausgeschlossen ist.

Oberleitungsarbeiten zwischen Tutzing und Weilheim

Fast den gesamten Mai hindurch gibt es abends und frühmorgens wegen Oberleitungsarbeiten Schienenersatzverkehr zwischen Weilheim und Tutzing. Betroffen sind die nach 22:30 und morgens vor 5 Uhr (am 21.5. vor 6 Uhr) auf dem Streckenabschnitt Tutzing–Weilheim verkehrenden Züge. Die verlängerten Fahrzeiten des SEV haben auch Auswirkungen auf die Fahrpläne der Strecken nach Kochel, Schongau und Oberammergau. Den Fahrplan gibt es unter

<http://bauarbeiten.bahn.de/bayern>, 7. In der Zeit vom 2. bis 12. Juni gibt es voraussichtlich ganztägigen Schienenersatzverkehr.

Schienenersatzverkehr zwischen Kempten und Reutte

Vom 4. Mai bis 13. Juni verkehren keine Züge auf dem westlichen Abschnitt der Außerfernbahn, weil die Strecke saniert wird. Weitere Informationen zum Schienenersatzverkehr sind unter <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern>, 7 zu finden.

Elektrifizierung Geltendorf – Lindau

Am 17. April wurde der Vertrag über die Elektrifizierung der Strecke (München –) Geltendorf – Lindau (–Zürich) geschlossen. Die Gesamtkosten von 210 Millionen Euro werden vom Bund bezahlt, Bayern leistet dabei eine Vorfinanzierung von 55 Millionen Euro, die Schweiz von 50 Millionen Euro. Die Baumaßnahmen sollen 2010 beginnen, die Fertigstellung ist für 2015 vorgesehen.

U-Bahn nach Martinsried ohne Landkreis München

Der Landkreis München hat endgültig abgelehnt, die Trägerschaft für die U-Bahn-Verlängerung von Großhadern nach Martinsried übernehmen. Falls die Gemeinde Planegg die Verlängerung auch unter diesen Bedingungen will, muß sie selbst zahlen.

Übrigens ...

wird es leider doch nichts mit der Floßfahrt zum MVV-Tarif. Bei dem entsprechenden Artikel in der letzten PRO BAHN-Post handelte es sich um den diesjährigen Aprilscherz.

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.

Eine Fiktion: Schäftlarn statt Wolfratshausen

Kategorisches Nein zur S-Bahn-Schranke

Der Schäftlarnener Gemeinderat hat sich mit 12 zu 3 Stimmen gegen den Fortbestand der ebenerdigen Querung der Starnberger Straße mit der Bahn ausgesprochen. Die Räte bestehen auf dem Bau eines Tunnels für die S-Bahn – und lehnen eine Verlängerung der bestehenden Schrankenlösung ab. Das bedeutet entweder das Aus für die Schranke an der Starnberger Straße oder das Aus für die S-Bahn nach Wolfratshausen. Wenn die Züge weiter rollen sollen, dann nur in einem Tunnel, so der Tenor des Beschlusses.

Während in anderen Kommunen versucht würde, „beschränkte Bahnübergänge, die aus dem Zeitalter der Dampflokomotiven stammen“, abzubauen, solle Schäftlarn „mit einer solchen antiquierten Lösung sogar in Zukunft leben“. Das könne in letzter Konsequenz nur bedeuten: „Wenn die Schrankenlösung angestrebt wird, lehnt Schäftlarn kategorisch den Weiterbetrieb der S-Bahn nach Wolfratshausen ab!“

Nein – Schäftlarn hat nicht ultimativ die Abschaffung der Schranken gefordert. Schäftlarn hat nicht damit gedroht, andernfalls den Weiterbetrieb der S-Bahn nach Wolfratshausen zu verhindern. Aber etwas weiter südlich gibt es einen Stadtrat, der – bezogen auf die seit Jahren geplante S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried – genau dies versucht. Woanders gibt es auch Schranken. Das ist nicht immer eine wünschenswerte Situation. Aber man muss abwägen, was man will, und was man sich leisten kann. Für sich Vorteile auf Kosten anderer herausholen zu wollen, ist keine Haltung, die die Bürger von ihren Politikern erwarten.

Edmund Lauterbach

Abwrackprämien und andere Konjunkturblüten

Abwrackprämien und Konjunkturpakete treiben derzeit nicht nur publizistisch die muntersten Blüten, Schienenverkehr und allgemeiner ÖPNV scheinen dabei wieder einmal ziemlich leer auszugehen, sind sie doch von letzterem ausdrücklich ausgenommen. Die derzeitige Absatzkrise in der Automobilindustrie kann eigentlich nichts anderes heissen, als dass die Märkte gesättigt sind, hat doch inzwischen fast die gesamte Bevölkerung auf den Vordersitzen der Kraftfahrzeugflotte Platz. Doch nein: Flugs setzen die Protagonisten des freien Marktes dessen Mechanismen ausser Kraft, mit dem Anreiz funktionstüchtige Fahrzeuge verschrotten zu lassen. Mit Ökologie hat das natürlich recht wenig zu tun. Auch das Argument der Arbeitsplätze kann nur auf den ersten Blick stechen, wird hier doch mit zweierlei Maß gemessen.

Allein seit der formalen Bahnprivatisierung vor 15 Jahren wurden weit über 100.000 Arbeitsplätze von Eisenbahnern abgebaut, was längst deutlich spürbar auch zu Lasten von Service und Kundenfreundlichkeit geht. Mit Rationalisierungsmaßnahmen in Betriebs- und Ausbesserungswerken sowie in der Schienenfahrzeugindustrie dürften da insgesamt an die 200.000 Arbeitsplätze zusammenkommen – und da kräht kein Hahn danach! Warum fordert man von einer Branche zum Teil schmerzhaft „Anpassungsprozesse“ und tut so, als hätte die andere einen staatlich garantierten Anspruch auf ewiges Wachstum?

Was musste man sich schon alles über die angeblichen „Systemeigenschaften“ des Schienenverkehrs anhören, oft mit der durchschaubaren Absicht ihn an den

Rand zu drängen. Dafür wird nun wenigstens in aller Öffentlichkeit klar, dass Mobilität keine Frage von Marktwirtschaft oder Planwirtschaft ist, sondern vor allem davon, wie die angeblichen Märkte durch politische Rahmenbedingungen geplant sind.

Was könnte man mit Abwrackprämien alles machen?

Zum Beispiel eine Abwrackprämie für alte Dieselloks, wie sie Allianz-pro Schiene Geschäftsführer Dirk Flege im neusten Privatbahnmagazin vorschlägt, würde da sehr gut passen. Eisenbahnfahrzeuge sind nun einmal langlebig, und manches, was da heute noch auf den Schienen herumorgelt, ist infolgedessen nicht mehr neuester Stand der (Umwelt)Technik. Da wären echte Innovationen gefragt und – lässt man sich durch die momentan wieder niedrigen Treibstoffpreise nicht täuschen – die Weiterentwicklung verbrauchsarmer Antriebe wäre eine echte Zukunftsaufgabe. Auch die regionalen Schienennetze und nicht nur zu Boomzeiten die Seehafen-Hinterlandverkehre könnten den einen oder anderen Investitionsschub ganz gut gebrauchen. Nicht zuletzt aus Fahrgastsicht nimmt für einen Dienstleistungsbetrieb das Herumirren gerade von Neukunden zwischen Videokameras und Fahrkartenautomaten teilweise schon groteske und wenig werbewirksame Formen an. Mehr personeller Service sichert auch hier Hunderte wenn nicht Tausende von Arbeitsplätzen.

Statt einem 2500 Euro für ein altes Auto hinterherzuwerfen, könnte man mir beispielsweise zehn Jahre lang meine Bahncard 50 finanzieren oder viereinhalb Jahre mein MVV Umweltabo, denn als (trotz mancher Mängel) überzeugter Bahn- und Busbenutzer produziere ich nun mal keinen Autoschrott. Dafür sollte ich doch belohnt werden, oder?

Thomas Kauderer

Weiterer S-Bahn-Ausbau in München

Tunnel und Südring?

In den letzten Monaten ist die Diskussion um den weiteren S-Bahn-Ausbau in München weiter fortgeschritten. Im Jahr 2001 wurde auf Druck des damaligen Verkehrsministers Wiesheu die Ausbauplanung des Südrings kurzfristig und mit einer mangelhaften Vergleichsgrundlage aufgegeben. Damals wollte das Planungsreferat sogar sofort die Flächenfreihaltung für den Südringausbau streichen. Seit damals allerdings werden viele Probleme beim Tunnel thematisiert (aber bislang nicht aufgegriffen), die betroffenen Bezirksausschüsse sowohl beim Tunnel als auch beim Südring haben sich mittlerweile alle gegen den Tunnelbau und zum Ausbau des Südrings bekannt.

Im März diesen Jahres gab es ein Hearing des Münchner Stadtrats, bei dem neben der dritten Tunnelvariante östlich der Isar auch zwei verschiedene Konzepte für den Ausbau des Südrings vorgestellt wurden.

Die Begründung für die aktuelle Umplanung des Tunnels war, dass wegen des Wegfalls des Transraps im Westen als Punkt-zu-Punkt-Verbindung Hauptbahnhof – Flughafen jetzt im Osten von München der S-Bahn-Tunnel an den Ostbahnhof angeschlossen werden muß, um hier die Flughafenanbindung attraktiver zu gestalten. Dieses Argument wurde mit großem Ernst von Freistaat und Deutscher Bahn vorgetragen, ganz überzeugend ist dieses allerdings nicht. Dennoch bleibt festzuhalten, dass von den Tunnelplanungen die aktuelle Planung noch die sinnvollste ist. Immerhin wird der Umsteigeknoten Ostbahnhof (wenn auch in großer Tieflage) vom Tunnel erreicht. Allerdings sind die Tunnelplanungen östlich der Isar damit wieder auf den Status einer Vorplanung zurückgekehrt, eine zeitnahe Realisierung erscheint damit ausgeschlossen. Nach Angaben des Freistaats Bayern sollen die Kosten nicht über 1640 Millionen Euro liegen. Der Tunnel hat neben den Kosten weitere gravierende Nachteile wie enorme Tieflage und nur eine sehr geringe Zahl von Haltestellen.

Beim Südring besteht mittlerweile politisch Konsens, dass auf Dauer nur ein Vollausbau zusammen mit Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner in Frage kommt. Ein solches Konzept wurde vom Ingenieurbüro Vieregge+Rößler im Hearing vorgestellt. Die Planungen sind laut Dr. Martin Vieregge im Stadium einer Entwurfsplanung, die Kostenschätzung beträgt 400 Millionen Euro. Dabei sind Verbesserungen nicht nur für die S-Bahn geplant, sondern auch ein Regionalbahnhof an der Poccistraße, Fahrzeitverkürzungen für Regional- und Fernverkehr und Lärmsanierung der besonders lauten Stahlbrücken über Isar und am Kolumbusplatz. Im Hearing wurde mehrfach von Bahn und Freistaat betont, daß aufgrund der Nicht-Untersuchung durch die DB der Südring nicht beurteilt werden kann.

In der nachfolgenden politischen Diskussion haben sich CSU, Grüne und FDP dafür ausgesprochen, den Südring ernsthaft auch von offizieller Seite zu untersuchen. Da die Änderungen am Tunnel in Haidhausen eine erneute Planungsverzögerung ergeben (und auch noch mit weiteren Varianten zur Kostensenkung zu rechnen ist), dürfte eine zügige Untersuchung des Südrings, aufbauend auf den Arbeiten von Vieregge+Rößler keine Verzögerung ergeben.

Anders wird von Staatsregierung und SPD argumentiert: Jede Kritik oder Diskussion am Tunnel würde sofort dazu führen, dass es gar keine S-Bahn-Verbesserung mehr geben würde. Damit werden die Planungen des Freistaats sakrosankt, eine Kritik oder demokratische Kontrolle wäre nicht mehr möglich. Diese Argumentationslinie ist von vielen anderen Großprojekten bekannt: Wenn inhaltliche Argumente ausgehen, dann wird ein Projekt zur alleinigen Chance stilisiert, für die

es noch überhaupt Geld geben würde. Mit diesem Totschlagargument soll die Kritik verhindert werden.

Nach den ersten Versprechungen sollte der Tunnel längst in Bau sein. Das Planfeststellungsverfahren läuft seit Jahren, ein Ende ist nicht in Sicht. Mittlerweile wurde der Eröffnungstermin mehrfach nach hinten geschoben, das eine Ende des Tunnels wurde komplett aufgegeben, die andere ist jetzt bei 2017 angekommen. Weitere Verschiebungen sind zu erwarten. Diese Situation erinnert an den Transrapid: Angeblich waren die Planungen perfekt im Griff, die Planfeststellung lief gut (und der Planfeststellungsbeschluss jederzeit zu erwarten), und die Finanzierung war gesichert – bis dann irgendwann doch die Fakten ans Licht kamen, eine Preisverdoppelung ruckbar wurde und das Projekt innerhalb von Tagen gestoppt wurde.

Beim Transrapid hat sich die Staatsregierung mit Händen und Füßen dagegen gewehrt, einen „Plan B“ zu haben – und darunter müssen jetzt die Fahrgäste leiden, denn bis zu einer baulichen Verbesserung werden noch Jahre vergehen. Beim S-Bahn-Ausbau besteht aufgrund der heftigen Vehemenz, mit der sich Staatsregierung und Stadt-SPD gegen Nachdenken über Alternativen wehren, eine ähnliche Gefahr. Denn trotz aller Versprechen: Der Beginn des Tunnelbaus ist weiterhin nicht absehbar.

Andi Barth

Weitere Aktivierung Traunstein – Garching vorerst (?) gescheitert

Zwei Zugpaare verkehren derzeit an Werktagen zwischen Trostberg und Hörsolding, davon eines erst seit dem letzten Fahrplanwechsel. Eigentlich wollte die Südostbayernbahn (SOB) auf Kundenwünsche reagieren und zum Fahrplanwechsel sogar acht zusätzliche Züge in Verkehr setzen – auf eigene Kosten, also ohne Bestellung durch den Freistaat Bayern.

Doch zur Überraschung der SOB stieß das Geschenk beim Landkreis und zwei Anliegergemeinden nicht auf Gegenliebe. Laut Presse befürchtete man durch 8 Züge am Tag Beeinträchtigungen des Verkehrs an den Bahnübergängen! Und überhaupt – so berichtete der verwunderte SOB-Chef Kraller der Presse – sei die Bahn insgesamt in Frage gestellt worden, der Bus sei der bessere Verkehrsträger.

Verärgert waren allerdings die Bürgermeister von Garching und Mühldorf, die die Verhinderung des Zugangebots durch ihre Kollegen heftig kritisierten.

PRO BAHN fragte nach beim Traunsteiner Landrat Hermann Steinmaßl und wollte die Gründe und die Hintergründe aus erster Hand erfahren. In der Ant-

wort war jedoch von Problemen an den Bahnübergängen überhaupt keine Rede mehr, offenbar war den Beteiligten die Peinlichkeit dieser abstrusen Begründung mittlerweile bewusst geworden.

„Entschieden zurückweisen“ wollte daher der Landrat gegenüber PRO BAHN die Aussage, der Landkreis hätte die Angebotsausweitung abgelehnt: das könne er schließlich gar nicht, weil er ja nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz ja auch gar nicht zuständig sei. Man hätte sich nur als „Koordinator“ zur Verfügung gestellt.

Von den möglichen Ablehnungsgründen wurde uns nur einer dargelegt: Die BEG hatte über die mögliche Angebotsausweitung erst im September 2008 und nicht schon zur Fahrplankonferenz im Juni die Beteiligten informiert – ein nach Ansicht Steinmaßls „unkoordiniertes Vorgehen“, das ihn bewog, noch zum 30.10.08 die Gemeinden auf Traunsteiner Flur, die RVO und die SOB einzuladen. Würde man andernorts kurzfristige Angebotsausweitungen als flexible Kundenorientierung würdigen, führte das hier jedoch zur Ablehnung. Nach dem Gegenwind aus dem Nachbarlandkreis hat man sich doch besonnen und wollte in einer weiteren Besprechung – diesmal mit Vertretern aus dem betroffenen Landkreisen Mühldorf und Altötting – am 3. April 2009 das weitere „koordinierte“ Vorgehen besprechen. In der Zwischenzeit hatte jedoch die BEG die Ausschreibung zum dritten Verkehrsdurchführungsvertrag veröffentlicht. Damit hat sich das Thema aus Sicht der SOB bis zum Inkrafttreten des neunten Vertrags erst einmal erledigt, die Besprechung wurde abgesagt. So bleibt nun der status quo bis 2014.

Einen möglichen, aber aus unerfindlichen Gründen nicht genannten Grund für die Ablehnung findet man in den Busfahrplänen: Landkreis und die DB-Regio-Tochter Regionalverkehr Oberbayern (RVO) betreiben parallel zur Schiene zwischen Traunstein, Traunreut und Trostberg einen intensiven Busverkehr, der für RVO-Verhältnisse nicht nur ungewöhnlich dicht ist, sondern sogar Schnellbusse aufweist, die Traunstein und Traunreut mit einer Fahrzeit von 30 Minuten verbinden. Dass diese Schnellbusse in Trostberg keinen Anschluss an die Züge bieten, ist dabei nur ein Aspekt. Ist keine Schiene in Sichtweite, bieten die Traunsteiner Busfahrpläne aber wieder das gewohnte Bild: Kein Takt, große Fahrplanlücken, sporadischer Wochenendverkehr. Eigentlich widerspricht diese Angebotspolitik den Zielen des bayerischen ÖPNV-Gesetzes, das dem Schienenverkehr die Funktion des Grundangebots zuweist, auf das der übrige ÖPNV auszurichten ist. Dass unter diesen Umständen auch die halbherzig reaktivierte Bahnlinie nach Traunreut ein kümmerliches Dasein fristet, verwundert nicht, denn auch bei der Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen entlang der Schiene nach Traunreut ist man bisher nicht so engagiert wie bei der Bestandswahrung für die RVO.

Der Fahrgast merkt die Absicht – und ist verstimmt.

Norbert Moy

Online-Service für Mitglieder:

PRO BAHN bietet online nicht nur die bekannten Webseiten, sondern auch regionale und bundesweite Informationen in Form von Newslettern, Diskussionsforen und Mailing-Listen.

Anmeldung auf <http://www.pro-bahn.de/members>.

Bahntarif:

Bald auch Koffer kostenpflichtig?

Im Januar-Heft hatten wir ausführlich über unsere Diskussionen mit der DB über die geplanten Änderungen beim Fahrradtransport in Bayern berichtet. Die zahlreichen weiteren Kontakte mit DB alle aufzuzählen, würde wahrscheinlich ermüden; deshalb hier nur soviel, dass alle Vorschläge unsererseits verworfen wurden und die Verhandlungen am 2. April zwischen DB und Landkreisen gescheitert sind.

Wie stellt sich die Lage heute dar:

Die treuesten Kunden der Bahn – die Pendler – werden mit bis zu 100 Euro pro Monat abkassiert. Bei dieser Gelegenheit werden sich viele wieder an den „Service“ der Abschaffung der sonntäglichen Mitnahmeregelung bei den übertragbaren Abonnements vor ein paar Jahren erinnern.

Die Fahrgäste fühlen sich auf den Arm genommen: Statt der behaupteten Preissenkung gibt es massive Preissteigerungen ohne jeden Mehrwert – im Gegenteil, das bequeme Reisen ohne morgendlichen Fahrscheinkauf entfällt.

Das Image der Bahn als Partner im Umweltverbund hat schweren Schaden genommen – die Idee, die Kombination „Bahn und Rad“ so attraktiv wie möglich zu machen, wurde vertan.

Die Fahrgäste sind sauer: Uns erreichten sogar Anfragen, ob demnächst auch eine Sondergebühr für große Rollkoffer erhoben wird.

Der Fahrradtarif wird als ungerecht empfunden, weil Skier, Snowboards und ähnlich sperrige Gegenstände kostenlos befördert werden. Und weil der für den Fahrgast kostenlose Fahrradtransport in anderen Bundesländern weit verbreitet ist – in Bayern schaut man in die Röhre.

Etliche Landkreise und Touristikverbände wurden vor den Kopf gestoßen, die gewillt waren, die kostenlose Fahrradmitnahme für Pendler und Touristen weiter zu finanzieren.

Weit und breit also nur Verlierer! Einiges hätte man sich sicher sparen können, durch entsprechend harte Vorgaben in den Ausschreibungen, durch eine offene und frühzeitige Diskussion mit den Betroffenen und durch mehr Interesse und Kampfbereitschaft bei den Damen und Herren aus der Politik.

Matthias Wiegner

PS: eine Pressemitteilung des Landesverbands zum Thema und weitere Materialien gibt's auf den Webseiten von PRO BAHN (<http://www.pro-bahn.de/bayern>).

Samstag, 6. Juni 2009

Exkursion: Zu zwei herrlichen Bergseen im Außerfern – Alpenseen und Stromerzeugung

Unser Ausgangspunkt ist Heiterwang. Die Route führt uns direkt an den beiden Seen entlang: zuerst zum Heiterwanger und dann zum Plansee – eingrahmt von den Bergen der Ammergauer Alpen. Am Ende des Plansees Mittagseinkehr. Danach wandern wir durch das wildromantische Tal des Naiderbachs zu unserem Ziel Grießen. Gehzeit: Ca. 5 1/2 Stunden.

Treff: München-Hauptbahnhof bis 7.15 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 7:32 Uhr mit RB Richtung Innsbruck, Umsteigen in Garmisch Richtung Reutte.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayernticket

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 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 03.05. 8:30–19 Uhr; München Hbf (Starnberger Flügelbahnhof, Gleis 35); „Zug der Erinnerung“: **Ausstellung** zur Deportation von jüdischen Kindern während des Nationalsozialismus; Info: <http://www.zug-der-erinnerung.eu>.
- Fr. 08.05. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Kaiserzimmer; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen** mit Vortrag von D. Hans Wehr, ÖBB-Infrastruktur Bau AG; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 09.05. 9–13 Uhr; Mühldorf, Bischof-von-Ketteler-Straße 1; **Informationsveranstaltung** „Tag der Bahnberufe“ für Schulabgänger und Abiturienten; Veranstalter: Südostbayernbahn; Info: <http://www.suedostbayernbahn.de>
- So. 10.05., 17.07., 24.05. und 31.05; Bad Endorf (10, 13 und 16 Uhr)/Obing (11:15, 14:15 und 17:15 Uhr); **Planmäßiger Touristikverkehr beim LEO**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/terminkalender.htm>
- Do. 21.05. Bad Endorf/Obing; „LEO's Vatertagsüberraschung“: **Touristikfahrten**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/terminkalender.htm>
- Do. 21.05. Lenggries, München Hbf.; **Sonderfahrt** „Nationalpark Bayerischer Wald“. Veranstalter: BOB; Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- So. 23.05. Ebersberg (ca. 6:30), Wasserburg/Reitmehring (ca 7:15) an allen Bahnstationen dazwischen; **Sonderfahrt** „Filzenexpress geht auf Reisen nach Linz/Donau“. Veranstalter: Südostbayernbahn; Info: <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Sonderaktionen“
- Fr. 05.06. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Kaiserzimmer; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen** Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 06.06. 7:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Innsbruck, Abfahrt 7:32); **Exkursion** „Zu zwei herrlichen Bergseen im Außerfern – Alpenseen und Stromerzeugung“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- bis 06.09. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der Glacier-Express“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>

Termine der Wanderausstellung „111 Jahre Ammerseebahn“: Geltendorf, Bürgerhaus (2. Mai 13-17 Uhr und 3. Mai 10-17 Uhr), Utting, Schalterhalle im Bahnhof (9. Mai 13-17 Uhr und 10. Mai 10-17 Uhr), auf dem Bahnhofsfest in Augsburg am 16. Mai, im Eglinger Heimatmuseum (17. Mai, 13-17 Uhr), sowie am 23. und 24. Mai in Weilheim und am 30. und 31. Mai in Peißenberg. Weitere Informationen unter http://www.ammerseebahn.de/html/jubilaum_2009.html.

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. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 08.05. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehlnet.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Do. 14.05. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 16.05. 10–18 Uhr; Augsburg Hbf; **Infostand** von PRO BAHN Schwaben auf dem Bahnhofsfest „111 Jahre Ammerseebahn – 111 Tage BRB“; Info: <http://www.bayerischeregiobahn.de>.

Mi. 20.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mo. 25.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Herbert König, Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft: „Straßenbahnlinien bauen – leicht gesagt, schwer getan!“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 27.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 28.05. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, N.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Mitglied werden bei PRO BAHN

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