

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2009



Bald liegen hier zwei Gleise: der Haltepunkt Massing an der Rottalbahn wird zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. (Bildquelle: Stationsdatenbank der BEG)

- Kurznachrichten – Seite 2
- S-Bahn-Stammstrecke: Blick zurück mit und ohne Zorn – Seite 3
- Kreisgruppe Oberland: Gründungsversammlung – Seite 5
- Bei der SOB wieder kostenloser Fahrradtransport – Seite 5
- Rottalbahn: Kreuzungsbahnhof Massing – Seite 6
- Preisrätsel: Spartipp oder Tarif-Falle – Seite 7
- Quo Vadis, BeNEX? – Seite 8

## **Kurznachrichten**

### **11 Tage SEV zwischen Tutzing und Weilheim**

Von Dienstag, 2. Juni, 1.00 Uhr bis Samstag, 13. Juni, 6.15 Uhr gibt es wegen Oberleitungsarbeiten ganztägigen Schienenersatzverkehr zwischen Weilheim und Tutzing. Den Fahrplan gibt es unter <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern,7>.

### **Baustellen bei S-Bahn und MVG**

Und auch bei der S-Bahn wird vielerorts gebaut, was Betriebseinschränkungen und Schienenersatzverkehre zur Folge hat – z.B. auf der S5 zwischen Hechendorf und Herrsching, auf dem Westast der S4, oder auf der S2 zwischen Markt Schwaben und Erding. Bei der MVG stehen u.a. bei den Tramlinien 19 (nur abends), 17 und 15/25/19/N19 Baumaßnahmen an. Informationsmöglichkeiten über Fahrplanänderungen gibt es auf den Auskunftsseiten der DB (<http://bauarbeiten.bahn.de/bayern,6>) und des MVV (<http://www.mvv-muenchen.de> unter „Fahrplanänderungen“) sowie auf Aushängen vor Ort und auf Handzetteln, die z.B. im MVV-Kundencenter erhältlich sind.

### **MVG-Museumsführer**

Die MVG hat zwei Museumsführer zu Themen „Geschichte“ und „Technik“ herausgebracht, die auf je 70 Seiten zum überwiegenden Teil die Ausstellungstafeln des MVG-Museums abbilden. Erhältlich sind die beiden Museumsführer an der Kasse des MVG-Museums. Einzeln kostet jeder Band 5,80 Euro, im Doppelpack 10 Euro.

### **Konjunkturprogramm für Bahnhöfe**

Die Bundesregierung stellt der DB AG 300 Mill. Euro für Sanierungsarbeiten an Bahnhöfen zur Verfügung. Wie die DB vorhat das Geld zu verteilen, kann man Übersichten auf [http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/presse/bauen\\_\\_bahn/konjunkturprogramm/laendercharts.html](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/presse/bauen__bahn/konjunkturprogramm/laendercharts.html) entnehmen.

### **Mehr QUAK**

PRO BAHN betreibt seit langem unter <http://www.pro-bahn.de/quak> eine Qualitätskontrolle für die Pünktlichkeit von Zugfahrten im südlichen Oberbayern. Dort werden jetzt auch Eingabemöglichkeiten für die Außerfernbahn geboten.

### **Paartalbahn: Mehr Züge notwendig**

PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung gefordert, die Verbindungen von den Orten an der Paartalbahn nach Ingolstadt zu verbessern. Siehe Meldung vom 18.5.2009 unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_presse.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_presse.htm)

## **Ferien-Ticket Bayern**

Während der Sommerferien können Schüler und Studenten unter 27 Jahren (Bescheinigung erforderlich) für 43,- Euro (am Schalter 2 Euro teurer) quer durch Bayern reisen . Das Ticket gilt für beliebig viele Fahrten in der 2. Klasse ([http://www.bahn.de/regional/view/bayern/bahnregional/freizeit/ferien\\_ticket\\_bay.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/bayern/bahnregional/freizeit/ferien_ticket_bay.shtml)).

## **Gepäckträgerservice im Hauptbahnhof München**

Über das Bahnhofsmanagement München (Bayerstraße 10A, 80335 München, Tel. 089/5488 1687, Fax 089/5488 1765) kann vorab ein Gepäckträger bestellt werde, der beim Umsteigen von Zug zu Zug, aber auch von und zu S-Bahn, U-Bahn, Bus, Taxi beim Gepäcktransport behilflich ist. Der Gepäckträgerservice ist ein Angebot zur Förderung der beruflichen Integration und wird vom Verein Katholischer Männerfürsorge München getragen.

## **Bahnhof Oberau**

Der Bahnhof Oberau war vor kurzem Thema eines Gesprächs zwischen Oberaus Bürgermeister Peter Imminger und PRO BAHN. Das Empfangsgebäude bietet seit der Schließung des Schalters und dem Abzug des Fahrdienstleiters einen eher trostlosen Anblick, ein Fahrscheinautomat für Angebote des Fernverkehrs ist nicht vorhanden. Während am Gleis 2 ein neuer 76 cm-Bahnsteig errichtet wurde, ist das Gleis 1, an dem die meisten Züge halten, noch immer mit einem alten „Niederflur“-Bahnsteig ausgerüstet. Gemeinde und PRO BAHN haben vereinbart, sich für Verbesserungen einzusetzen.

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.

*Zur aktuellen Diskussion um die 2. S-Bahn-Stammstrecke*

## **Blick zurück mit und ohne Zorn**

Blättert man ein wenig in der Chronik der Münchner S-Bahn zurück, so stellt man mit einiger Überraschung fest, dass sie das Thema 2. Stammstrecke fast von Anfang an begleitet hat.

Durch die Olympiade 1972 geriet die Münchner S-Bahn ganz erheblich unter Zeitdruck: Sie musste früher in Betrieb gehen als ursprünglich geplant, und die Verantwortlichen hatten infolgedessen alle Mühe, das neue Nahverkehrssystem mit neuen Fahrzeugen termingerecht zum Laufen zu bringen. Man musste mit manchem Provisorium leben . . . Das alles wird ausführlich in den beiden S-Bahn-

Büchern von Pospischil und Rudolph (1997) und Dix und Staimer (2007) beschrieben und braucht und kann hier auch gar nicht wiederholt werden.

Das „Nadelöhr“ Stammstreckentunnel war bei alledem offenbar schon in der „Gründerzeit“ so offensichtlich, dass bereits zwei Jahre nach der Eröffnung Überlegungen zu einer Entlastungsstrecke auftauchten:

Bereits im Januar 1974 beauftragte die Hauptverwaltung der damaligen Deutschen Bundesbahn ihre Münchner Direktion (heute „Niederlassung“), maßstäbliche Vorentwürfe und in Kooperation mit dem MVV eine Verkehrsanalyse für den Südring zu erstellen. In die gleiche Richtung gingen Überlegungen der Landeshauptstadt München, die im damaligen Stadtentwicklungsplan ebenfalls den Südring als Entlastungsstrecke vorsah. (Pospischil/Rudolph „S-Bahn München“; Alba Verlag, Düsseldorf 1997; S.206)

Demgegenüber schlug das Münchner Forum in Heft 11 seiner Schriftenreihe vor, die Trasse der heutigen U 4/5 für einen möglicherweise erforderlichen zweiten Stammstreckentunnel wenigstens optional freizuhalten. Diese Variante mit wesentlich besserer Erschließung der Innenstadt und einem größeren Einzugsbereich wurde damals offenbar nicht einmal ernsthaft untersucht, sondern stattdessen die U-Bahn gebaut und ab 1984 schrittweise eröffnet.

Inzwischen wurden die Zustände bei der S-Bahn immer unhaltbarer, worauf auch PRO BAHN in mehreren Aktionen aufmerksam machte. Die Ergebnisse intensiver Diskussionen wurden schließlich im Juni 1990 in der PRO BAHN Broschüre „S-Bahn unter Druck“ zusammen gefasst, die neben dem Südring ausdrücklich auch einen zweiten Innentunnel als Möglichkeit vorsah, allerdings mit der alten Stammstrecke und der U-Bahn wesentlich besser verknüpft als die heutigen Planungen.

Da freilich die „City-Trasse“ inzwischen durch die U-Bahn ziemlich verbaut war, wurde in der Folge von offizieller Seite das Projekt Südring oder besser Südspange wieder aufgegriffen, sowohl in der vom Stadtrat beschlossenen „Integrierten ÖPNV Planung für die Landeshauptstadt München“ (1991) wie auch von Seiten der DB, die die Option Südring immer offengehalten hat. Im Juli 1995 wurde schließlich die erste konkrete Machbarkeitsstudie für den Südring vorgestellt (vgl. dazu Pospischil/Rudolph S.190 ff und S.206 ff „Chronik der Münchner S-Bahn“).

Man glaubt sich da heute schon in reichlich verkehrten Welten: Favorisierte ursprünglich lange Zeit die offizielle Verkehrspolitik die oberirdische „Sparlösung“ über den Südring und eine Bürgerinitiative die kostaufwendigere Tunnelvariante, so ist es heute genau umgekehrt! Dass dabei eine schon ziemlich weit gediehene Planung und die dazugehörigen Stadtratsbeschlüsse nach rund einem Jahrzehnt schon wieder ausgehebelt werden, so als könnte man einen Tunnel

alle paar Jahre einfach von einer Trasse auf die andere legen, lässt nicht gerade auf langfristiges Denken schließen. Ärgerlich für den regional aktiven PRO BAHNER ist schließlich, mit welcher Selbstverständlichkeit hier dreistellige Millionensummen herumgeschoben werden . . .

Thomas Kauderer

*Holzkirchen, 18. Juni 2009*

## **PRO BAHN Kreisgruppe Oberland: Einladung zur Gründungsversammlung**

Wir laden alle Mitglieder und interessierten Gäste herzlich ein zur  
**Gründungsversammlung der „PRO BAHN Kreisgruppe Oberland“**  
**am 18. Juni 2009.**

Die Veranstaltung findet ab 18:30 Uhr im Gasthof Oberbräu am Marktplatz in Holzkirchen statt.

Die Kreisgruppe Oberland wird sich für die Fahrgastbelange im Einzugsgebiet der Bayerischen Oberlandbahn engagieren und umfasst in etwa die Landkreise Miesbach und Bad Tölz-Wolfratshausen.

Thema des Treffens sollen die inhaltliche Schwerpunkte der künftigen PRO BAHN Aktivitäten sein.

PRO BAHN Regionalvorstand Oberbayern

## **Bei der SOB wieder kostenloser Fahrradtransport**

Nachdem praktisch in ganz Bayern der für die Fahrgäste kostenlose Fahrradtransport mit pauschaler Abgeltung durch die Landkreise zum 1. April abgeschafft wurde, soll er demnächst bei der Südostbayernbahn wieder aufgenommen werden. Die Forderung zur Wiederaufnahme der unkomplizierten Fahrradmitnahme wurde u.a. durch von PRO BAHN auf dem Bahntag in Simbach ausgelegte Unterschriftenlisten (insgesamt ca. 2000 Unterstützer) bestärkt.

Die Vertragsunterzeichnung mit den Landkreisen steht unmittelbar bevor, ab Mitte Juni soll es für die Fahrgäste wieder kostenlos gehen. Bedingung der SOB war, dass sich mindestens 3 Landkreise beteiligen. Dankenswerterweise beab-

sichtigen die Landkreise Altötting, Mühldorf, Traunstein, Passau und Rottal/Inn sich trotz der gestiegenen Preise zu beteiligen. „Lücken“ gibt es jedoch noch in Richtung Landshut und Rosenheim. Der Landkreis Berchtesgadener Land hat einen noch laufenden Vertrag bis zum Fahrplanwechsel und will diesen dann auch verlängern.

Bernd Passer, Renate Forkel

## *Rottalbahn*

### **Kreuzungsbahnhof Massing**

Die Rottalbahn verläuft zwischen Mühldorf bzw. Neumarkt-St. Veit nach Passau und ist die wahrscheinlich längste Nebenbahn in Bayern. Seit die Südostbayernbahn das Ruder in der Hand hält, kommt Bewegung in die Modernisierung der Strecke. Nachdem bereits mehrere Bahnübergänge geschlossen oder technisch gesichert wurden, wurde am 8. Mai der Bau des Kreuzungsbahnhofs Massing in Angriff genommen.

Massing liegt ziemlich genau in der Mitte zwischen Neumarkt-St. Veit und Eggenfelden. Durch den Bau des Kreuzungsbahnhofs wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 der ganztägige Stundentakt möglich. Kreuzungsbahnhöfe sind dann Massing, Pfarrkirchen, Pocking und Fürstenzell. Für den Schülerzug steht auch künftig der Bahnhof Sulzbach zur Verfügung.

Die Baukosten für den Umbau belaufen sich auf 2,3 Millionen Euro. Der Bahnhof erhält neue überdachte Bahnsteige mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm (zur Zeit sind es noch 21 cm) und er wird barrierefrei von beiden Seiten der Bahnlinie zugänglich sein. Bis Ende August werden die Bauarbeiten für das Kreuzungsgleis, die signaltechnische Anbindung an Neumarkt-St. Veit bzw. Eggenfelden sowie den neuen Bahnsteig dauern. Vom 6. bis 13. Juni erfolgt der Einbau von Rückfallweichen. Während diesen Zeitraums ist die Bahnlinie zwischen Neumarkt und Eggenfelden gesperrt und es wird Schienenersatzverkehr mit Bussen angeboten. Die endgültige Inbetriebnahme (und der Rückbau des alten Bahnsteiges) erfolgt bis Mitte Dezember 2009, wenn dann der Abschnitt Neumarkt-St. Veit – Eggenfelden auf Zugleitbetrieb umgestellt wird. An der Nordseite des Bahnhofs wird ein kleiner Parkplatz errichtet.

Beim feierlichen „ersten Spatenstich“ war als Gast neben der Landrätin Bruni Mayer, der Regierungsvizepräsidentin Monika Weinl, Frau Reserl Sem (MdL) und dem Massinger Bürgermeister, Herrn Josef Auer, auch PRO BAHN in Person von Siegfried Weber (LV Bayern) anwesend. Am Rande der Versammlung wurde der Wunsch einer verbesserten Anbindung an Landshut (Regierungssitz) laut.



*„Erster Spatenstich“: von links nach rechts Bruni Mayer, Josef Auer, Christian Kubasch (SOB), Reserl Sem, Franz Essl (SOB), Monika Weinl. (Foto: S. Weber)*

Ein ähnliches Bild wünschen sich auch Fahrgäste der Ammerseebahn. Der Ausbau des Haltepunktes Raisting zum Kreuzungsbahnhof (ein entsprechendes Gleis wurde erst etwa 1987 abgebaut) würde die Fahrplanstabilität und die Anschluss-Situation in Weilheim wesentlich verbessern...

Siegfried Weber/Matthias Wiegner

### *Preisrätsel*

## **Spartipp oder Tarif-Falle**

PRO BAHNER neigen mitunter dazu, die ÖV-Nutzung sportlich zu betreiben und durch teilweise gewagte Tarifkombinationen den Fahrpreis zu optimieren. Dies hat unseren Leser Hans-Georg Seefried zu folgendem Preisrätsel angeregt:

Herr S. und sein Bruder fahren von München an den Eibsee und zurück. Der Bruder musste für die Anfahrt von Milbertshofen zum Münchener Hauptbahnhof bereits zwei Streifen entwerfen, Herr S. nutzt seine IsarCardJob für die Ringe 1-4 des MVV. Sie erwerben am Hauptbahnhof noch eine Partner-Tageskarte Außenraum des MVV zu 9 Euro und 2 Werdenfels-Tickets zu je 12,50 Euro.

Sie fahren mit der Regionalbahn RB 5413 nach Garmisch und von dort mit der

Zugspitzbahn zum Eibsee und zurück, dann wieder von Garmisch bis Murnau mit einer RB und schließlich nach einer Fahrtunterbrechung in Murnau mit einer RB bis München-Pasing. Dort entwertet der Bruder 2 Streifen für die Heimfahrt nach Milbertshofen.

### **Die Preisfrage:**

War bei diesen Fahrten hinsichtlich der gelösten Fahrscheine alles in Ordnung? Oder besteht die Gefahr einer Fahrpreisnacherhebung von 40 Euro oder mehr? In diesem Fall: Auf welchem Streckenabschnitt des Ausflugs?

### **Ausser Konkurrenz:**

Hätte man auch günstiger fahren können?

Zu gewinnen gibt es ein von Herrn Seefried gespendetes Bayernticket Single.

Lösungen bitte bis 15.6.2009 einsenden an die PRO BAHN-Post-Redaktion (e-Mail: [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de), Fax 089/537566 oder Briefpost an die PRO-Bahn-Geschäftsstelle, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München). Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los.

Die Lösung wird im nächsten Heft veröffentlicht.

## **Quo Vadis, BeNEX?**

BeNEX, ein Kunstwort aus dem Erfindungsreichtum des Marketings, steht für „better Nexus“. Was der Unbedarfte noch für einen Ausdruck aus „Star Trek“ halten mag, ist in Wirklichkeit ein deutschlandweit agierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Hamburg. Bekannt wurde BeNEX erst in letzter Zeit durch den Gewinn der Ausschreibungen der BEG für den Verkehr im Raum Regensburg und die Donautalbahn, sowie für das Dieselnetz Oberfranken, bei denen es die anderen Konkurrenten erheblich im Preis unterbot.

### **Wer ist BeNEX eigentlich?**

Die Gründung der BeNEX ist unmittelbare Folge der Wettbewerbsregeln der Europäischen Union. Für das Regensburger Netz bewarb sich ursprünglich noch die Hamburger Hochbahn, der im Eigentum der Hansestadt Hamburg befindliche Betreiber des Hamburger Nahverkehrs. Nach den Regeln der EU dürfen Unternehmen in kommunalen Besitz nur dann vor Wettbewerb in der eigenen Stadt geschützt werden, wenn sie andererseits selbst nicht aktiv in anderen Regionen am Wettbewerb teilnehmen. Diesen Schutz hätte die Hamburger Hochbahn mit dem Gewinn der Ausschreibung in Regensburg verloren.

Um diesen Schutzmechanismus zu umgehen, gliederte die Hamburger Hoch-

bahn ihre sämtlichen Beteiligungen an anderen Bahngesellschaften außerhalb Hamburgs im Jahr 2007 in die neu zu gründende BeNEX GmbH aus. Dabei wurden die Anteile der Hamburger Hochbahn an der NBB Norddeutsche BusbeteiligungsGmbH, der HNB Hamburger NahverkehrsbeteiligungsGmbH, der WiBus Wiesbadener Bus GmbH, der FBG Fulda Bus GmbH, der NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co KG, metronom, der cantus Verkehrsgesellschaft mbH sowie an der ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH im Gesamtwert vom mehr als 4,5 Millionen Euro als Sachanlagen an die neue Gesellschaft übertragen. Das Stammkapital der neuen Gesellschaft betrug dabei aber lediglich eine Million Euro. Weiteres Kapital wurde der BeNEX von ihrem Eigentümer nach den beim Handelsregister hinterlegten Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt.

### **Wie finanziert BeNEX seine Expansion?**

Da die Hamburger Hochbahn in die BeNEX nur Sachanlagen in Form der Beteiligungen einbrachte, musste das Kapital für die aggressive Expansion anderweitig beschafft werden. Deshalb stieg im Oktober 2007 die Grünwalder Firma Babcock & Brown Public Infrastructure Germany GmbH & Co KG mit einer Einlage von 960.800 Euro als Minderheitsseigner mit 49 % ein. An diesem Unternehmen hält die Fa. BBPP North American S.à.r.l. mit Sitz in Luxemburg direkt und indirekt über die Babcock & Brown Public Infrastructure BeteiligungsGmbH alle Anteile. Das haftende Kapital beträgt dabei gerade einmal knapp über 25.000 Euro. Das restliche Kapital dürfte über Kredite und Kapitalfonds, wie vor der Finanzkrise weltweit üblich, beschafft worden sein. Wie es möglich ist, dass Babcock & Brown mit einem derart geringen Kapitaleinsatz fast zur Hälfte Eigentümer von ehemals staatlichen Besitz in Millionenhöhe werden konnte, werden wohl nur die Verantwortlichen der Hamburger Hochbahn und des dortigen Senates wissen.

### **Babcock & Brown und die Finanzkrise**

Das Modell von Babcock & Brown gleicht dem vieler Investoren. Wenig Eigenkapital, viel Fremdkapital und damit am großen Rad drehen. Das funktioniert solange gut, wie die Kredite regelmäßig refinanziert werden können. Dies ist jedoch jetzt in Zeiten der Finanzkrise erheblich schwieriger. So meldet die Financial Times Deutschland am 16.03.2009, dass eine australische Schwesterfirma nach der Weigerung von Gläubigern zu einer Umschuldung und Umwandlung von Schulden in Unternehmensanteile vor dem Zusammenbruch stehe. Inwiefern dies die europäischen Schwestern betrifft, ist jedoch noch nicht klar.

### **Wie kann es weiter gehen?**

Die von BeNEX bisher geschlossenen Verträge versprechen vermutlich wenig Einnahmen. Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, dass unter Einsatz von sehr (oder auch zu) günstigen Preisen der erfolgreiche Markteintritt erzwungen wer-

den sollte. Die weitere Expansion von BeNEX steht und fällt mit der Zufuhr von frischem Kapital durch die Gesellschafter. Inwieweit der Gesellschafter Babcock & Brown dazu noch in der Lage sein wird, muss sich angesichts der globalen Probleme bei der Beschaffung von Kapital noch zeigen. Andernfalls wird die gesamte Expansion dem anderen Gesellschafter Hamburger Hochbahn und damit vermutlich dem Hamburger Steuerzahler auf die Füße fallen.

Werner Bommersbach

*Samstag, 4. Juli 2009*

## **Exkursion: Zur Loisachquelle und zu drei Seen unterm Fernpass – Eiszeit und Felssturz**

Von Lermoos aus wandern wir am Fuß des Grubigsteins entlang und über den Wachtersteig nach Biberwier. Von dort führt uns der Weg zur Loisachquelle. Über den Mittersee kommen wir dann zum Blindsee. Am Blindsee ist Mittagstrast (Rucksackverpflegung). Danach gehen wir auf dem Lärcheweg zum Weißensee und nach Biberwier (Einkehr zu Kaffee/Brotzeit). Durch das Ehrwalder Becken gelangen wir zum Bahnhof Ehrwald. Gehzeit: 5 Stunden; ca. 150 Höhenmeter.

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

Fahrtpreis: anteilig Bayern-Ticket

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

- Mo. 01.06. 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>
- 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); **Exkursion** „Zu zwei herrlichen Bergseen im Außerfern – Alpenseen und Stromerzeugung“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08. Wegen Schienenersatzverkehr zw. Tutzing und Weilheim verlängerte Fahrtzeiten; die Exkursion findet trotzdem statt.
- So. 07.06., 14.06., 21.06 und 28.06; 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. 11.06. 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>
- Sa. 13.06. ab 7:30 Uhr; Traunstein, Prien, Bad Endorf, Rosenheim; **Dampfloksonderzug** „Ries-Express“ nach Nördlingen; Preis 53 Euro (Erw.); Info und Anmeldung: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/ries-express.htm>, Tel: 08621/6499964 (19–20 Uhr)
- Fr. 03.07. 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. 04.07. 7:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Innsbruck, Abfahrt 7:32); **Exkursion** „Zur Loisachquelle und zu drei Seen unterm Fernpass – Eiszeit und Felssturz“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Sa. 11.07. Lenggries, München Hbf.; **Sonderfahrt** „Familienspaß im Allgäuer Skyline Park“. Veranstalter: BOB; Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- Sa. 18.07. und So. 19.07; Mühldorf; **Fotosonderfahrten** mit dem Uerdinger Schienenbus ins Tal des Schwarzen Regen (18.07) und auf der Rottalbahn (19.07), Preis je 38 Euro; **Anmeldeschluss 4.7.2009**, die Fahrt findet nur bei Kostendeckung statt! Info: Freunde Historischer Eisenbahn Mühldorf e.V., <http://www.stellwerk-muehlendorf.de>, Tel. 0171/2676 404, 0151/1972 5496
- bis 25.10. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der Glacier-Express“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>
-

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

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

Do. 11.06. 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. 12.06. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 17.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Do. 18.06. 18:30 Uhr; Holzkirchen, Gasthof Oberbräu, Marktplatz Holzkirchen; **Gründungsversammlung Kreisgruppe Oberland** Info: Norbert Moy (0881/638 131, N.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 24.06. ab 19:30 Uhr; München, Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 25.06. 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)

Mo. 29.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Eisenbahnfreunde Mering: „111 Jahre Ammerseebahn“; Info: W. Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 01.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**

---

## Mitglied werden bei PRO BAHN

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

---