

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2009



Noch bis einschließlich 13. September verkehren an den Wochenenden Züge auf der Fuchstalbahn zwischen Landsberg und Schongau. Nähere Information und Fahrplan unter <http://www.fuchstalbahn.com>. (Bild: Norbert Moy)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Wolfratshausen kontra PRO BAHN – Seite 2
- Soll die BOB neu ausgeschrieben werden? – Seite 3
- Kleckern statt Klotzen – Seite 4
- Bahnhofserneuerung in Burgkirchen a. d. Alz – Seite 6
- Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark – Seite 7
- Was Hessen von Bayern unterscheidet – Seite 8
- Ausflug zur Fuchstalbahn – Seite 10

Kurznachrichten

Schlichtungsstelle Mobilität

Nach eigenen Angaben nimmt die Schlichtungsstelle Mobilität (<http://www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org>) keine neuen Fälle mehr an, da ihre Finanzierung durch den Bund zum 30.11.2009 ausläuft. Die neue „Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr“ existiert bisher nur als Absichtserklärung. Eine Beschwerdemöglichkeit gegen Bahnunternehmen besteht auch beim Eisenbahnbundesamt (<http://www.eba.bund.de> unter „Fahrgastrechte“).

Fahrgastrechte-Seite aktualisiert

Zwei Wochen nach Inkrafttreten der neuen Fahrgastrechte stellt PRO BAHN nun auch auf <http://www.fahrgast-rechte.de> aktualisierte Informationen zur Verfügung. Die Bearbeitung hat gezeigt, dass die Probleme und Antworten komplizierter sind, als der Fahrgast am Bahnsteig vermutet.

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.

Wolfratshausen contra PRO BAHN

Zu einer offenen Auseinandersetzung zwischen Wolfratshausens Bürgermeister Helmut Forster und dem PRO BAHN Regionalvorstand in Sachen S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried kam es in der Wolfratshausener Ausgabe der Süddeutschen Zeitung. Regionalvorstand Norbert Moy hatte der SZ gegenüber die mangelnde Kompromissbereitschaft des Stadtrats moniert, der eine niveaugleiche Kreuzung der S-Bahn mit der Sauerlacher Straße kategorisch ablehnt. Im April hatte PRO BAHN dem Stadtrat empfohlen, sich in einem entsprechenden Antrag des Stadtrats nicht auf eine technische Lösung festzulegen, sondern nur das damit verfolgte Ziel, nämlich die Vermeidung einer Staubbildung, zu formulieren. Ein Vorschlag, der nach Ansicht des Bürgermeisters „alles andere sachlich“ ist, und daher nicht beantwortet werden muss.

PRO BAHN hat sich gegen den Vorwurf der Unsachlichkeit mit aller Entschiedenheit verwahrt. Voraussichtlich noch in diesem Herbst wird es zu einer endgültigen Entscheidung über die Neubaustrecke nach Geretsried kommen. Die Forderung Wolfratshausens nach einer Verlegung des Bahn in den Tunnel könnte das Projekt scheitern lassen.

Norbert Moy

Soll die BOB neu ausgeschrieben werden?

Diese Streitfrage ist mittlerweile bei der Landespolitik angekommen und sorgt für weiteren Zwist zwischen den Koalitionspartner CSU und FDP. Seitdem die BEG angekündigt hat, im Herbst eine Ausschreibung für die Strecken der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) herauszugeben, regt sich Widerstand im Oberland. Tegernsees Bürgermeister Janssen hat eine Unterschriftenaktion „pro BOB“ initiiert, die in fast allen Gemeinden breite Unterstützung findet. Bei der Übergabe von mehr als 16000 Unterschriften an Ministerpräsident Seehofer (CSU) am 3. August sprach sich auch dieser gegen die Ausschreibung aus und forderte damit den bayerischen Wirtschaftsminister Zeil (FDP) heraus, der mit der BEG auf der Ausschreibung beharren will.

Die BOB selbst wünscht eine Verlängerung des Vertrags mit dem Freistaat und legt in einer Broschüre dar, warum sie eine erneute Ausschreibung erst im Jahr 2023 für sinnvoll hält. Auch der Fahrgastbeirat der BOB hat sich einstimmig für eine Vertragsverlängerung mit dem jetzigen Betreiber ausgesprochen. Das Unternehmen BOB ist mittlerweile als Marke in der Region verankert und bei den Bahnkunden sehr beliebt. So richtig Interesse an der Ausschreibung hat derzeit nur DB Regio, die nur zu gerne das verlorene Terrain im Oberland wieder zurückerobern möchte.

Aus Sicht der Fahrgäste müssen für die Zukunft der BOB zwei Eckpunkte sichergestellt sein:

Erstens: das technisch anspruchsvolle System der BOB mit Kuppeln und Flügeln der Züge darf nicht neu erfunden werden, da es jetzt sehr gut und zuverlässig funktioniert. Mit Ankündigungen oder Versprechungen ist es nicht getan, die Funktionstüchtigkeit der Technik muss nachgewiesen sein. Von den Integralen wissen wir, dass sie funktionieren. Der Fugger-Express mit den Lirex-Zügen kann es bis heute noch nicht. So gesehen kommt der BOB ein Alleinstellungsmerkmal zu, wie es die DB bei den Neigetchnikfahrzeugen hat. Solche Verkehre hat der Freistaat bislang direkt vergeben, beispielsweise den Franken-Allgäu-Express mit VT 612 an die DB Regio. Eine Abkehr vom Flügelungskonzept mit durchgehenden Zügen und der Einsatz konventioneller Fahrzeuge wäre ein Rückschritt.

Zweitens: Die BOB muss dringend weiterentwickelt werden, das Betriebskonzept mit zusätzlichen Fahrzeugen erweitert und die Fahrpläne in Richtung Halbstundentakt verdichtet werden. Veolia/BOB hat dazu längst konkrete Vorschläge ausgearbeitet und auch kommuniziert. Was die BEG ausschreiben wird, ist jedoch der Öffentlichkeit unbekannt und dürfte auch mit der Region nicht abgestimmt sein. Dies mag das Ausschreibungsverfahren aus wettbewerbsrechtlichen Gründen erfordern, führt aber zwangsläufig zur Skepsis bei den Bahnkunden.

Diese Fragen werden uns bei PRO BAHN in Zukunft immer öfter beschäftigen, je mehr Strecken wieder zur Neuvergabe anstehen. PRO BAHN wird dazu in

nächster Zeit sicher mit konkreten Vorschlägen an die Politik herantreten, die die Ausgestaltung des Wettbewerbs im SPNV betreffen. Die Vorgänge um die BOB bieten hier wertvolle Ansätze.

Norbert Moy

Kleckern statt Klotzen

Bekannter ist der Spruch „Klotzen, nicht Kleckern“. Er ist positiv besetzt. Zu Recht?

Die Formulierung geht auf den deutschen Panzergeneral Heinz Guderian zurück. Damit faßte er die Erkenntnis des preußischen Kriegsphilosophen Carl von Clausewitz (1780-1831) zusammen, daß im Kriege die Konzentration der Kräfte wichtig ist. Der britische Automobilpionier Frederick W. Lanchester (1868-1946) untersuchte diese Erkenntnis wissenschaftlich und entwickelte im ersten Weltkrieg das nach ihm benannte Gesetz zur Gefechtsführung. Es spielt noch heute in der angewandten Stochastik und in der Wirtschaftstheorie eine bedeutende Rolle. Guderians schnelle Panzersiege im Westen und Osten waren Anfangserfolge des zweiten Weltkrieges. Wie die Geschichte weiterging, wissen wir. Die Konzentration der Kräfte in der Wirtschaft führte in den letzten Jahren zu immer größeren Fusionen und Gewinnen. Wie diese Geschichte weiterging, wissen wir ebenfalls. Trotzdem: Klotzen, nicht Kleckern; Niemand widerspricht.

Nach der gleichen Devise werden Großprojekte für den Schienenverkehr gefordert. Es gibt kein Betriebskonzept, niemand weiß, welchen Nutzen sie wirklich bringen. Die Projekte entwickeln ein Eigenleben, unabhängig von zwischenzeitlichen Untersuchungsergebnissen. Während einer langen Vorlaufzeit blockieren sie alle anderen Verbesserungen im betroffenen Verkehrsraum. Sollten sie gebaut werden, sind die Initiatoren pensioniert oder versetzt. Wenn nach Jahren die Ergebnisse bekannt werden, ist niemand mehr verantwortlich. Diese Verantwortungsferne ist eine der Ursachen der Politikunzufriedenheit.

Die Geschichte hat oft genug bewiesen, eine Konzentration der Kräfte allein bringt nur Anfangserfolge und gravierenden Spätlasten. Großprojekte sind nicht an sich gut oder schlecht, aber die hohe Komplexität und die lange zeitliche Realisierungsdauer müssen in die Bewertung mit eingehen. Prägnant wurde es bei den Horber Schienen-Tage formuliert: „Erst denken – dann bauen“. Unter diesem Aspekt werden sich die Horber Schienen-Tage auch in diesem Jahr differenziert mit Großprojekten auseinandersetzen.

Die Horber Schienen-Tage wollen zusätzlich aufzeigen, wie kleine Investitionen im Verkehrsbereich oft einen volkswirtschaftlich besseren Nutzen erzielen können als Großprojekte mit ihren bekannten Unwägbarkeiten. Unter der Devise „Kleckern statt Klotzen“ werden kleine Maßnahmen gesammelt, die rasch ver-

wirklicht werden können und sofort Verbesserungen bringen.

Typischerweise handelt es sich bei solchen Projekten um überschaubare Investitionen. Atypisch, weil ein Betriebsvorschlag, aber dennoch als Beispiel gut geeignet ist die Forderung nach einem Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Prien und Rosenheim. Dazu sollen die heute zwischen Prien und Aschau verkehrenden Züge bis Rosenheim verlängert werden und dort den Fernverkehrsknoten bedienen. Der Aufgabenträger muß zusätzlich Zugkilometer bestellen. Bei einer Länge von 23 Kilometern mit einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung und Stunde an allen Tagen des Jahres handelt es sich bei 16 Betriebsstunden um $23 \cdot 2 \cdot 16 \cdot 365$ Kilometer, also um etwa 270.000 Kilometer pro Jahr im Nahverkehr. Diese Mehrleistung kostet unter zwei Millionen Euro pro Jahr. Mit dieser Jahressumme kann (im besten Falle) eine Investition von weniger als zwanzig Millionen Euro finanziert werden.

Damit würde die Fremdenverkehrsregion „westlicher Chiemgau“ wesentlich besser an den Fernverkehr angebunden. Die Zeitersparnis beträgt für Fahrgäste, die mit Fernzügen weiterfahren wollen, pro Fahrt etwa 25 Minuten. Beides nutzt gleichermaßen der Wohnbevölkerung und den Gästen. Die zusätzlichen Züge bringen auch Vorteile für den Nahverkehr in der Region, doch beschränken wir uns auf den Fernverkehr.

Allein in den drei Gemeinden Bad Endorf, Prien und Aschau wohnen etwa 25.000 Menschen. Wenn im Schnitt 20 Prozent einmal jährlich einen Fernzug für eine Reise über München hinaus nutzten, sind das 5.000 Reisen. Zur Wohnbevölkerung kommen 175.000 Übernachtungsgäste jährlich. Bei einem Modal Split von 20 Prozent im Ferienverkehr der Bahnhofsorte mit einem Zuschlag für Fahrgäste aus bahnhofsferneren Orten sind das insgesamt mindestens 46.000 Personen mit je zwei Fahrten oder gut 250 Fahrgäste täglich.

Etwa die Hälfte dieser Fahrgäste fährt über Stuttgart, ein Vergleich mit der Strecke Ulm–Stuttgart liegt nahe. Dort soll eine etwa gleich große Zeitersparnis mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zum Preis von zwei Milliarden Euro erreicht werden. Wie sinnvoll ist es, für die gleiche Zeitersparnis den gut 100-fachen Betrag zu investieren? Es müßten täglich deutlich mehr als 25.000 Fahrgäste von der Neubaustrecke profitieren.

Fahrgastzahlen für die Strecke Ulm–Stuttgart konnten nicht gefunden werden. Aufgrund allgemein zugänglicher Fakten kann die Fahrgastzahl im Fernverkehr mit maximal 14.000 Personen täglich abgeschätzt werden. Auch ohne die Kritik des Bundesrechnungshofes an den zu niedrigen Ansätzen für die Kosten der Albquerung zu vertiefen, heißt das: Die zusätzlichen Züge zwischen Prien und Rosenheim sind volkswirtschaftlich etwa doppelt so sinnvoll wie die Albquerung.

Eine ausführlichere Beschreibung steht auf den Webseiten <http://kleckern.schiennen-tage.de>. Dort ist das ganze Projekt mit den bereits aufbereiteten Vor-

schlägen beschrieben. Weitere Vorschläge sind willkommen, wie sie eingereicht werden können, ist ebenfalls auf den Webseiten beschrieben.

Bei den Horber Schienen-Tagen wird die Diskussion weitergehen. Zielgruppen für die Ergebnisse des auf längere Zeit angelegten Projekts sind neben der Bundes- und Landespolitik als den zuständigen Aufgabenträgern auch die lokale Wirtschaftsförderung und lokale Entscheidungsträger.

Rudi Barth

Unliebsame Überraschungen bei der Bahnhofserneuerung in Burgkirchen a. d. Alz

Eigentlich sollte es ein (verspätetes) Geburtstagsgeschenk der SüdostBayern Bahn zum 110. Geburtstag des Bahnhofs für die Gemeinde Burgkirchen und ihren rührigen Verein der Freunde des Bahnhofs sein. Im Zuge des Ausbaus der Strecke Mühldorf–Burghausen zur Aufnahme des stark anwachsenden Güterverkehrs werden auch die Stationen den geänderten Anforderungen des SPNV angepasst. Seit 1897 hatte sich hier nicht mehr viel getan.

Die Arbeiten liefen von März bis Ende August. Um 40 Meter wurde der Bahnsteig auf 120 m verlängert und mit einer Erhöhung auf 55 cm soll den Fahrgästen der Einstieg erleichtert werden. Es ist angedacht, die derzeit verkehrenden Triebwagen 628/928 zumindest teilweise durch von München nach Burghausen durchlaufende Lok-bespannte DoSto-Züge zu ersetzen.

Mit dem Beginn der Bauarbeiten kamen aber die unliebsamen Überraschungen. Wer gedacht hatte „den Fahrradständer schrauben wir ab und 15 m weiter wird er wieder montiert“, der sah sich getäuscht. Die stärksten Fundamente am ganzen Bahnhof wies der alte Fahrradständer auf. Massive Betonwürfel waren auszubaggern und zu zerlegen.

Anders dagegen die Tragfähigkeit des Bodens unmittelbar neben dem direkt am Südende des Bahnhofs vorbeiführenden und hier unterirdisch geführten Alzkanals. Fünf Meter tief und ringförmig mit Beton ausgegossen musste der Gleisbereich stabilisiert werden. Da die gesamten Bauarbeiten unter vollem Betrieb – bis zu 600m lange Güterzüge, vollbeladen und in Doppeltraktion mit zusätzlicher Schiebelok – ausgeführt wurden, waren zusätzliche Absicherungen der Baugrube unerlässlich.

Zwischendurch musste die Baustelle auch mal für fünf Wochen ruhen. Grund hierfür war ein überraschend aufgetauchtes Signalkabel, für dessen Verlegung in ganz Bayern nur sechs Spezialisten verfügbar sind. Diese waren aber gerade an der ICE-Strecke Nürnberg–Frankfurt gebunden. Zugleich wurde die Voraussetzung zur Anbindung des neuen EStW Burghausen mit der Zentrale in Mühldorf

geschaffen. Auch das „antike“ Bahnhofhäuschen musste versetzt werden. Seine Renovierung und der Bau eines behindertengerechten Bahnsteigzugangs sowie eine neue Bahnsteigbeleuchtung schlossen die Arbeiten ab. Die Gesamtkosten werden von der SüdostBayern Bahn mit ca. 350.000 Euro beziffert.

Bernd Passer

Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark

Nun ist es endlich so weit: Am 4. September 2009 wird der Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark, als erster von vier geplanten neuen Haltepunkten (HP) auf der Mangfalltal-Bahn Rosenheim-Holzkirchen, KBS 958, eingeweiht.

PRO BAHN Rosenheim hatte schon im Jahre 1990 mit der Broschüre „CITY-BAHN Mangfalltal“ für einen Ausbau der Strecke geworben. Im Jahre 1994 gründete sich der Initiativkreis RoRegio mit der Forderung, mehr Haltepunkte auch im Mangfalltal einzurichten. Aufgrund eines Ministerratsbeschlusses im November 1996 in Rosenheim wurde festgelegt, dass – in zwei bis drei Jahren – bei der Mangfalltal-Bahn 1. der Fahrplan verbessert, 2. neue Fahrzeuge beschafft und 3. vier neue Haltepunkte gebaut werden sollten. Die Punkte eins und zwei wurden bis zum Jahr 2002 verwirklicht, Punkt drei ließ weiter auf sich warten.

Es waren viele Verhandlungsrunden den beteiligten Stellen nötig, um zu einem positiven Ergebnis zu kommen. PRO BAHN Rosenheim konnte sich bei allen Besprechungen mit einbringen. Die drei noch geplanten Haltepunkte werden wieder auf später verschoben. Bruckmühl-Hinrichsseggen ist für den Zeitpunkt 2011/2012 vorgesehen, Feldolling (Gemeinde Feldkirchen-Westerham) und Rosenheim-Aicherpark werden auf den Finanzplan 2013 zurückgestellt.



Bald ist der Bahnsteig für den neuen Haltepunkt fertig (Bild: W. Günther).

Bei PRO BAHN Rosenheim ist man froh, dass jetzt der erste HP eingeweiht wird, und wird versuchen, auch die folgenden Haltepunkte mit zu begleiten.

Wolfgang Günther/Günther Polz

Terminhinweis

Landesversammlung am 24. Oktober

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet in diesem Jahr voraussichtlich am Samstag, dem 24. Oktober, in Bayreuth statt. Vor der eigentlichen Landesversammlung wird ein Vertreter der Firma BeNEX einen Vortrag über das Dieselnetz Oberfranken halten und für Fragen zur Verfügung stehen.

Nähere Informationen gibt es Ende September in der Einladung an alle Mitglieder sowie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

ÖPNV-Fahrt von der Großstadt in den Speckgürtel

Was Hessen von Bayern unterscheidet

Der ÖPNV ist in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich organisiert, was auch Auswirkungen auf das jeweilige ÖPNV-Angebot haben kann. Als Beispiel möchte ich hier zwei vergleichbare Verbindungen untersuchen, und zwar die Verbindung vom Münchener Hauptbahnhof nach Isen und die ÖPNV-Verbindung vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Weilrod-Rod. Isen liegt im Landkreis Erding außerhalb des S-Bahn-Netzes und ist 43 km von der Landeshauptstadt entfernt, Weilrod-Rod liegt im Hochtaunuskreis 46 km von der Mainmetropole entfernt und ist auch nicht auf der Schiene erreichbar.

Basis dieser Betrachtung ist der Verbindungsplaner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie des Münchener Verkehrsverbundes (MVG). Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, habe ich alle Verbindungen mit Fahrzeiten von über 1 Stunde und 30 Minuten eliminiert, sowie Verbindungen, bei denen entweder Abfahrts- oder Ankunftszeiten identisch sind. Hier wurde nur die jeweils schnellste Verbindung berücksichtigt. (Die zugrunde liegenden Fahrplanauskünfte können beim Autor unter der e-mail-Adresse frank213@arcor.de angefordert werden.)

Hierbei ergeben sich beim ersten Vergleich der Fahrtenhäufigkeit noch keine großen Unterschiede. 16 ÖPNV-Fahrten an Montagen bis Freitagen mit einer

Fahrtdauer unter 1 Stunde 30 Minuten zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Weilrod-Rod stehen 15 ÖPNV-Fahrten im gleichen Zeitraum zwischen München Hauptbahnhof und Isen gegenüber. Beim genaueren Hinsehen ergeben sich aber doch interessante Unterschiede.

Während die Verbindung zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Weilrod im beinahe starren 2-Stunden-Takt plus Zusatzfahrten bedient wird, welcher mit Abfahrten um 10:28 bis 22:24 den ganzen Tag durchgehalten wird, was für den Fahrgast eine merkbare regelmäßige Verbindung bedeutet, besteht in der oberbayerischen Vergleichsverbindung ein Stundentakt zwischen 10 und 18 Uhr. Die letzte Verbindung nach Isen fährt jedoch schon um 20:32, also fast zwei Stunden vor der letzten ÖPNV-Verbindung von Frankfurt nach Weilrod-Rod. Und während sich nach Weilrod-Rod bei Inkaufnahme einer Fahrtzeit bis zu zwei Stunden noch mindestens eine stündliche Verbindung von Betriebsbeginn um 5:24 bis 22:24 ergibt, bestehen zwischen München und Isen zum Teil Taktlücken von über zwei Stunden (zwischen 7:32 und 10:12). Fahrten nach 19:30 werden auf beiden Verbindungen übrigens nur mit Benutzung eines Ruftaxis (in Hessen AST (Anrufsammeltaxi) genannt) auf dem letzten Streckenabschnitt angeboten.

Interessant ist der Vergleich der Wochenendverkehre. Während nach Isen samstags nur fünf Fahrten mit dem Ruftaxi und sonntags nur zwei Fahrten mit dem Ruftaxi angeboten werden und somit nur noch von einem Rumpf- bzw. Restangebot gesprochen werden kann, gibt es nach Weilrod-Rod immerhin einen durchgehenden 2-Stunden-Takt, der samstags von 6:24 bis 22:24 und sonntags von 8:24 bis 22:24 angeboten wird. Hier ist tatsächlich ein Ausflugs- und Besuchsverkehr mit dem ÖPNV möglich.

Wie bereits anfangs erwähnt, ist der hessische ÖPNV anders organisiert als der bayerische ÖPNV. In Hessen besteht in jedem Landkreis eine Nahverkehrsgesellschaft, die sich um den Busverkehr im Landkreis kümmert. Insofern wird der ÖPNV im Landkreis professionell betreut und kann – wie es aussieht – dadurch besser organisiert werden. Weilrod-Rod liegt im Hochtaunuskreis, dessen Nahverkehrsgesellschaft sich für den ÖPNV engagiert. Das Engagement der Nahverkehrsgesellschaft des Hochtaunuskreises zeigt sich zum einen im besser vertakteten Fahrplan wie auch im wesentlich besseren Wochenendverkehr. Es gibt aber auch durchaus Landkreise im Frankfurter Umland, deren Nahverkehrsangebot dem Angebot des Landkreises Erding ähnelt. In Oberbayern besteht ein S-Bahn Angebot, das besser strukturiert ist als das S-Bahn Netz des Rhein-Main-Gebietes. Außerhalb des S-Bahn Bereiches ist zwar auch ein Grundangebot von Montag bis Freitag vorhanden, aber der nur rudimentär vorhandene Wochenendverkehr in diesen Regionen ist eines wirtschaftsstarken Bundeslandes nicht würdig. Hier kann ein Blick zu gut organisierten hessischen Landkreisen nicht schaden.

Frank Lipke

Samstag, 12. September 2009

Ausflug zur Fuchstalbahn

Noch bis zum 13. September verkehren samstags und sonntags Sonderzüge auf der sonst nur im Güterverkehr bedienten Fuchstalbahn Landsberg–Schongau (siehe auch PRO BAHN-Post vom August 2009).

Auch bei PRO BAHN wollen wir vor dem Saisonende noch die Gelegenheit für einen gemeinsamen Ausflug nutzen und am Samstag, dem 12. September, ins Fuchstal fahren. Abfahrt in Schongau ist um 13:55 Uhr (Anreise ab Weilheim 13:18 Uhr mit der BRB).

Je nach Wetter und Interessenslage können wir entweder in Denklingen aussteigen zu Bratwurst und Kuchen bei den Fuchstalbahnfreunden, für etwa eine Stunde im Landgasthaus Blätz direkt am Haltepunkt Asch-Leeder einkehren oder bis Landsberg weiterfahren. Rückkehr in Schongau ist um 16:00 Uhr, wo auch wieder Anschluß Richtung Weilheim besteht.

Auch wenn jeder grundsätzlich kurzfristig teilnehmen kann, wäre doch eine Anmeldung vorteilhaft, um gegebenenfalls den Fahrpreis für die Anreise optimieren zu können (p**bp**-redaktion@muenchen.pro-bahn.de oder telefonisch bei R. Forkel (0881/63 85 87) oder N. Moy (0881/638131)).

Samstag, 26. September 2009

Exkursion: Von der Donau zum Ries – Meteorit und Rieser Becken

Von Donauwörth wandern wir entlang der Wörnitz über Binsberg und Maxbach zum Ort Harburg. Von dort Aufstieg zur Harburg und Mittagseinkehr. Danach geht es über den Bocksberg mit Blick ins Rieser Becken zum Bahnhofpunkt Hoppingen.

Gehzeit: 5 Stunden, ca. 150 Höhenmeter.

Treff: München, Hauptbahnhof bis 7.15 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 7:34 Uhr mit RE Richtung Augsburg, dort umsteigen nach Donauwörth.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

Führung: Eugen Reißing; Veranstalter: Bund Naturschutz

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 04.09. 16 Uhr; Salzburg, **Achtung! Geänderter Ort wegen Umbau des Salzburger Hauptbahnhofs**: Restaurant in der Info-Box am Bahnhofsvorplatz; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 05.09. So. 06.09; Sa. 12.09. und So. 13.09.; Schongau, Denklingen, Landsberg; **Touristikfahrten** mit thematischem Schwerpunkt auf der Fuchstalbahn Schongau–Landsberg; Info: <http://www.fuchstalbahn.com>, Tel. 08243/993929
- Sa. 05.09. 7:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Ingolstadt, Abfahrt 7:29 Uhr); **Exkursion** „Fränkische Perle das Barocks und Seenland“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Sa. 05.09. Lenggries, München Hbf.; **Sonderfahrt** „Die Festspielstadt Bayreuth“. Veranstalter: BOB; Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- So. 06.09. 13.09, 20.09. und 27.09; 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>
- bis 13.09. Di. 18–20 Uhr, Fr. u. So. 10–12 Uhr; Gröbenzell, Bürgerhaus; **Ausstellung** „111 Jahre Bahnstation Gröbenzell“.
- Sa. 26.09. 7:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Augsburg, Abfahrt 7:34 Uhr); **Exkursion** „Von der Donau zum Ries: Meteorit und Rieser Becken“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Fr. 02.10. 16 Uhr; Salzburg, Restaurant in der Info-Box am Bahnhofsvorplatz; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- bis 25.10. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der Glacier-Express“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>

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 Abonnenatenverwaltung 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.

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 jeweils 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. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. **07.09. 18:30 Uhr** (Achtung, abweichender Ort und Termin!); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Treffpunkt: Platz vor Don Bosco, Herrenbach; Begehung der Baustelle „Linie 6“, Führung durch Mitarbeiter der Stadtwerke Augsburg-Verkehrs-GmbH; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Do. 10.09. 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. 11.09. 18:30 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>)

Sa. 12.09. 13:55 Uhr; Bhf Schongau (Bhf Weilheim, 13:18 Uhr); **Ausflug mit der Fuchstalbahn**; Info: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de, R. Forkel (0881/638587), http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Mi. 16.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

So. 20.09. 11–17 Uhr; Puchheim-Bahnhof; **Infostand** auf dem Puchheimer Ökomarkt; Info: <http://www.puchheim.de/index.php?id=0,206>.

Do. 24.09. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, N.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 28.09. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Referent und Thema noch nicht bekannt; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 30.09. ab 19:30 Uhr; München, Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Fr. 02.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 24.10. Bayreuth; **Landesversammlung**; Nähere Informationen in der Mitgliedereinladung Ende September

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite