

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Juli 2005



Pfingstausflug: Unsere Quietschkiste in Potç...ky

Foto: ELau

- Wenn es dunkel wird in Jägerhaus 2
- Neue Trams in Frankreich 3
- Pfingstausflug ins Erzgebirge (I) 6

Dilettantischer Komfortabbau

Wenn es dunkel wird in Jägerhaus ...

Unter uns gesagt: Der Haltepunkt Jägerhaus an der Bahnstrecke Murnau – Oberammergau ist nicht gerade eine Haltestelle mit immensem Fahrgastaufkommen. Ein Biergarten und viele Wanderwege zwischen Staffelsee und dem Murnauer Moor machen ihn aber zu einem beliebten Ziel für Ausflügler und Wanderer.

Vor einigen Wochen wurde das Idyll jedoch empfindlich gestört: Das hölzerne Wartehäuschen lag eines Tages im April plötzlich zertrümmert neben seinem Fundament. Hatten sich plötzlich Vandalen ins bayerische Oberland verirrt, um dort blindwütig Schaden anzurichten? Der Fahrplanaushang stand aber „ordentlich“ provisorisch an einer Sandkiste angelehnt. Unsere Erkundigungen ergaben, daß die Deutsche Bahn aus „Sicherheitsgründen“ selbst den Wetterschutz zerstört hatte. Direkt am Bahnsteigende befindet sich ein technisch nicht gesicherter Bahnübergang, die Zufahrt u.a. zu besagtem Biergarten. Im freizuhaltenden Sichtdreieck zwischen Straße und Schiene stand nun das Wartehäuschen – schon seit Jahrzehnten, und keiner hat’s gemerkt! Angeblich bestand hier nach DB-Aussage ein Problem, obwohl jeder Zug Richtung Oberammergau vor dem Bahnübergang anhält und den Straßenverkehr, der hier auf 10 km/h beschränkt ist, einsehen kann. Pflichtgemäß regte sich PRO BAHN über den wilden Abriß des Wartehäuschens auf, mit Bildern im Internet und einer Presseinformation. Schließlich geht es darum, der Börsenbahn einen solchen naßforschen Umgangstil mit Fahrgasteinrichtungen gleich von Beginn an wieder abzugewöhnen. Das allmähliche Vergammeln vieler Bahnanlagen ist schon schlimm genug.

Die Pressestelle der Deutschen Bahn reagierte beleidigt und wies die „Unterstellung“ zurück. Schließlich hätte man das Häuschen nur versetzen wollen, und dabei hätte es sich versehentlich in seine Bestandteile aufgelöst. Jetzt müßte man erst ein neues Häuschen bestellen. Haben wir der DB Unrecht getan? Merkwürdig bleibt das ganze aber doch: Ein neues Fundament für das Wartehäuschen war und ist bis heute nicht vorhanden. Möglicherweise ist es aber Usus bei der DB, das Fundament erst nachträglich unter das Gebäude zu schieben. Oder räumt das Eisenbahnbundesamt (EBA) der DB Netz keine Fristen für die fachgerechte Durchführung des Umbaus ein, selbst wenn das Wartehäuschen schon seit Jahrzehnten dort steht?

Wie aus einer Information des Landratsamts Garmisch-Partenkirchen hervorgeht, scheint das harmlose Jägerhaus aber nun vollends in den Fokus der Sicherheitsbemühungen des EBA geraten zu sein. Man entdeckte nämlich auch das Fehlen der Bahnsteigbeleuchtung. Bei der Lösung dieses Problems zeigte sich die DB mal wieder von ihrer kreativen und kostenbewußten Seite: Züge halten in Jägerhaus künftig nur noch bei

Tageslicht, den jahreszeitlichen Schwankungen flexibel angepaßt durch Unterscheidung nach Winter- und Sommerfahrplan. Jetzt macht natürlich auch der Abriß des Wartehäuschens auch richtig Sinn, wenn künftig die durch Jägerhaus rasenden Züge nächtliche Jagd auf Autofahrer machen.

Irgendwie weiß man da nicht, ob man darüber lachen oder weinen soll . . .

Norbert Moy

Forum Verkehrsbewußtsein Mittwoch, 8. Juni 2005

Neue Trams in Frankreich

Gut besucht zeigte sich diese Veranstaltung, die fast ein Jubiläum war: Am 10. Mai 2000 hat derselbe Referent, Rudi Barth, schon einmal über französische Fortschritte berichtet. Damals waren zwei Linien der wiedererweckten Tram von Paris in Betrieb. Diese verkehren teils als Stadtbahnen auf stillgelegten Bahnstrecken, teils als Straßenbahnen, aber auch da größtenteils auf eigenem Bahnkörper. Im Jahre 2000 wurden noch grundsätzliche Diskussionen geführt, ob und mit welchem System die Straßenbahnstrecken weiter ausgebaut werden sollen, fünf Jahre später sind die Bauarbeiten weit fortgeschritten.

Über die Vorhaben in Paris und ihren Fortschritt gab es einen aufschlußreichen Bericht vor allem mit Bildern. Derzeit entsteht eine weitere Strecke im Süden der Hauptstadt, dieses Mal nicht auf einer stillgelegten Bahnstrecke. Sie wäre eigentlich vorhanden und ist inzwischen zum Biotop geworden. Das Geschehen spielt sich auf dem parallelen Boulevard ab, 150 m daneben, folglich fährt man dort. Den Gedanken, auf dem Boulevard eine „Tram sur Pneu“, also Spurbusse, einzusetzen hat man zugunsten einer gleisgebundenen Stadtbahn aufgegeben.

In und um Paris sind viele neue Straßenbahnstrecken geplant; Wo die Fahrzeuge im Straßenverkehr mitlaufen sollen, wird die gleisgebundene Stadtbahn durch eine „Tram sur Pneu“ ergänzt. Zu diesem System gab es Bilder von Nancy, wo Spurbusse seit Jahren in Betrieb sind. Die Fahrzeuge lassen sich abseits der Oberleitung auch frei lenken und haben Hybridantrieb, so daß sie auch ins Umland weiterlaufen können.

Zurück zu Paris, die Straßenbahn wird kein geschlossenes Netz bilden, aber alle Strecken sind mit bestehenden Schienenstrecken, sei es Metro oder Eisenbahn, verbunden, die als Betriebsgleise zwischen den Linien fungieren können.

In der Planungsphase gab es allerhand Meinungsunterschiede unter den Bürgern und mit der Verwaltung, aber wenn in Frankreich einmal eine Entscheidung gefallen ist,

dann wird gebaut. Die Bevölkerung wird umfassend und unübersehbar auf dem laufenden gehalten, wo immer Baumaßnahmen im Gange sind. „20 % mehr Grün“; auch so, also positiv kann man die verkehrsberuhigenden Maßnahmen verkaufen. Das heißt: Rasengleis auf 36.000 Quadratmetern Fläche, zusätzlich werden etwa 1000 neue Bäume gepflanzt. Damit wird in der Metro offensiv für die neue Tram geworben.

Weniger Straße? Das ist nicht das Thema, wichtig ist, daß viele Menschen schneller ans Ziel kommen. Der Autoverkehr muß bezüglich der Fahrspuren zurückstecken, die erwartete Verkehrsreduzierung ist die positive Botschaft, diese wird kommuniziert. Dazu ist im „Internationalen Verkehrswesen“, nur eine Woche nach dem AK Verkehrsbewußtsein, ein lesenswerter Bericht erschienen. Die Zeitschrift wird in einigen Wochen im Archiv in der Geschäftsstelle ausliegen.

Auch Mühlhausen bekommt (wieder) eine ganz neue Tram, nachdem im Krieg ein schon vorhandenes Netz zerstört worden ist: zwei innerstädtische Linien gehen im Frühjahr 2006 in Betrieb. Danach folgen Zweisystem-Linien ins Umland, auf SNCF-Strecken nach dem Karlsruher Modell. Hier wird nicht gekleckert, sondern geklotzt: Am Bahnhof liegen die Tramgleise gleich vorn, erst dann kommen die Autos zum Zuge. Der Vorrang für den ÖV ist deutlich sichtbar, kein Lippenbekenntnis.



Wenn der Gleiskörper für die Straßenbahn Platz braucht, kann schon mal eine Autostraße zur reinen Straße für Anlieger werden. Auch vier-spurige Ausfallstraßen werden bei Bedarf auf die Hälfte reduziert, die andere Hälfte wird dann zur sehr großzügig ausgelegten Gleistrasse (siehe Bild). Fußgängerwege werden nicht angetastet.

Die Fahrzeuge sind auch schon da; stattliche Gelenkeinheiten in auffallend strahlendem Gelb warten ungeduldig auf ihren Einsatz.

„TRAM“ kürzt sich das kommunale Verkehrsunternehmen von Mulhouse heute noch ab; „Tramette“ heißt schon im voraus der Bus, der während der Bauzeit die vor-

übergehend schwer zugängliche Innenstadt mit großen Parkplätzen am Stadtrand verbindet.

Aufschlußreich war ein Vergleich mit dem Raum Rosenheim; er hat ungefähr die doppelte Fläche wie das städtische Ballungsgebiet Mühlhausen, aber etwa die gleiche Einwohnerzahl insgesamt. Auch hier gibt es bekanntlich Überlegungen zu einem Stadtbahnnetz.



Es ist bemerkenswert, wie in einer Zeit, die vom Auto geprägt ist, doch die Notwendigkeiten oder Gegebenheiten des Verkehrs das Denken prägen. Bei uns heißt ein politischer Friedensprozeß selbstverständlich „Roadmap“, also Straßenkarte (und scheint auch nur ins Ungewisse zu führen) statt wie ehemals „Fahrplan“. Unserem Nachbarland gelingt es, die doch angeblich veraltete Tram als frische Innovation zurückzubringen. Wann werden wir die bei uns entwickelten Systeme in größerem Maße einsetzen? Auch das Faxgerät mußte bekanntlich Umwege gehen.

Wir danken Rudi Barth für seinen aufschlußreichen Vortrag und hoffen, daß er oft und bald Grund zu weiteren Fortsetzungen bekommt.

Michael Werner, Fotos: Rudi Barth

Zusätzliche Züge auf der BOB

Bis 29. Oktober fährt die Bayerische Oberlandbahn zusätzliche Züge für Ausflügler:
 München Hbf ab: 08.02 und 09.02 Uhr Lenggries ab: 16.59 und 17.59 Uhr
 Lenggries an: 09.08 und 10.08 Uhr Tegernsee ab: 17.03 und 18.03 Uhr
 Tegernsee an: 09.07 und 10.07 Uhr München Hbf an: 18.09 und 19.09 Uhr
 Ab 30. Oktober verkehren die zusätzlichen Nachmittagszüge eine Stunde früher.

Pfingstausflug 2005

Bahn-Allerlei im Erzgebirge (I)

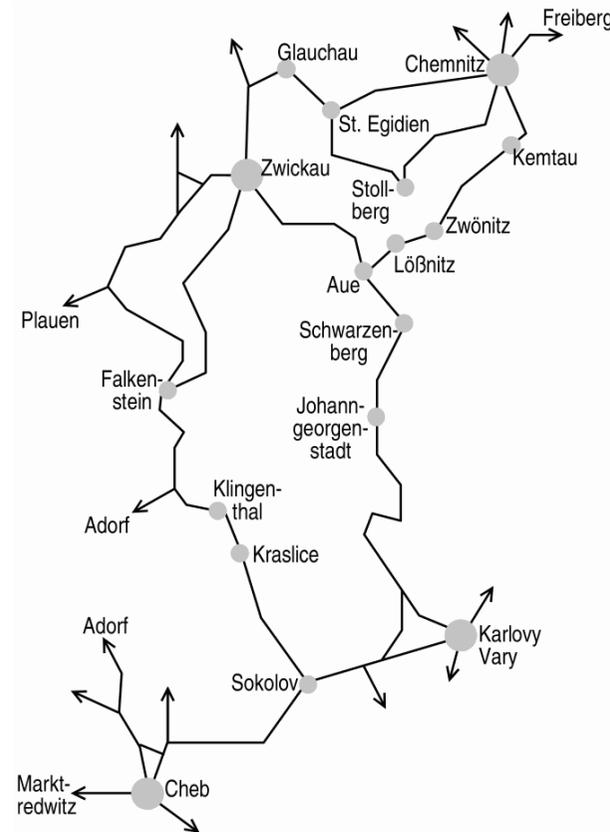
Nach 1999, 2001 und 2004 hat sich nun die Tradition eines Pfingstausflugs schon recht etabliert. Auch dieses Jahr wurde zwar mit dem Fronleichnams-Wochenende ein Alternativtermin erwogen, aber los ging es dann doch wieder am Freitag vor Pfingsten.

Quietschend übers Erzgebirge

Die Anreise findet aufgrund der verschiedenen Wohnorte und zeitlicher Einschränkungen etwas verteilt statt. Die ersten vier Teilnehmer sammeln sich im Regionalexpress von München über Freising nach Regensburg. Dort steigen wir bahnsteiggleich in einen Zug bis Marktredwitz um, wo ein aus Frankfurt angereister fünfter Teilnehmer zu uns stößt.

In Marktredwitz steht am Hausbahnsteig ein Desiro der Vogtlandbahn, mit der wir die Reise nach Cheb / Eger fortsetzen. Aufgrund einer wohl „Biertourismus“ betreibenden Reisegruppe, die das Einsteigen in den Desiro nicht wirklich beherrscht, verzögert sich unsere Abfahrt leider deutlich. Dank großzügiger Übergangszeit in Cheb ist der Anschluß dort aber gesichert. Weiter geht es mit einem Zug der CD (Ceské dráhy – Tschechische Bahnen) über Sokolov und Chodov nach Karlovy Vary / Karlsbad.

Karlovy Vary hat mehrere Bahnhöfe. Der obere Bahnhof an der Hauptstrecke, an dem wir umsteigen, macht keinen



besonders guten Eindruck. Kaum schriftliche Hinweise, im Fahrplan keine Bahnsteigangaben, und die tschechischen Durchsagen verstehen wir nicht. Irgendwann kommt ein vierteiliger Zug der tschechischen Variante des Schienenbusses. In der zugehörigen Durchsage kommt das Wort Johanngeorgenstadt vor, der Name unseres nächsten Etappenziels. Wir steigen ganz hinten ein, weil es dort etwas leerer ist. Plötzlich bemerke ich, daß sich jemand an der Kupplung zu schaffen macht. Nachfrage ergibt, daß tatsächlich nur die ersten beiden Wagen in unsere Richtung fahren und die beiden hinteren zu einem anderen Ziel. Also flott umgestiegen und schon geht es – mit etwas Verspätung – los. Unterwegs müssen wir ein weiteres Mal umsteigen, weil aus irgendwelchen Gründen auch noch der Beiwagen stehengelassen wird.

Die Strecke durch das Erzgebirge ist sehr interessant und führt auf über 900 Meter Höhe. Der Fahrkomfort im Schienenbus ist allerdings nur sehr mäßig und die Quietschgeräusche in den Kurven einzigartig. In Potucky / Breitenbach, der letzten Station vor der Grenze bleiben wir trotz Verspätung eine Weile ohne erkennbaren Grund stehen. Es geht aber doch weiter nach Johanngeorgenstadt, wo wir etwas beschleunigt umsteigen müssen.

Nun sind wir in der Erzgebirgsbahn, einem Ergebnis der sogenannten Mittelstands-offensive der Deutschen Bahn AG. Standardfahrzeug ist hier der Desiro – im Gegensatz zur Vogtlandbahn in rot mit blauen Sitzpolstern und ohne Armlehnen. Die erste Über-



raschung der Reise erwartet uns auch: Obwohl bei der Vorbereitung intensiv nach möglichen Baustellen und Schienenersatzverkehren gefahndet wurde, erfahren wir durch einen Aushang im Zug zum ersten Mal von der Sperrung der Strecke Bärenstein – Chomutov. Die Baustelle liegt zwar in Tschechien, aber da dort auch Züge der Erzgebirgsbahn verkehren, würde man auf deren Internet-Seiten schon einen Hinweis darauf erwarten.

Damit ist die für Samstag vorgesehene Tour geplatzt. Geplant war eine Rundfahrt Lößnitz – Annaberg-Buchholz – Chomutov – Karlovy Vary – Zwickau – Aue – Lößnitz. Wir brauchen uns nun also keine Gedanken mehr um die Buslinie zwischen Lößnitz und Annaberg-Buchholz zu machen, die zwar nach VMS-Tarif verkehrt, über die der VMS aber praktisch keine Auskunft geben kann. Da wir für Samstag ein Treffen mit zwei weiteren Teilnehmern in Karlovy Vary ausgemacht haben und uns die Stadt ansehen wollen, bleibt uns nur, nochmals via Johanngeorgenstadt dorthin zu reisen.

Nächster Höhepunkt unserer Reise ist aber zunächst mal der Bahnhof von Aue / Erzgebirge. Früher stattlich, heute abschreckend. Klar – mit so etwas weiß die DB nichts anzufangen. Aber das Ganze im jetzigen Zustand verharren zu lassen ist auch eine Aussage, die ganz bestimmt nicht für diese Firma spricht. Da die Grundstücke und vielleicht sogar das Gebäude aber wohl zu einem bestimmten Wert in den Büchern der ein oder anderen DB-Tochter auftauchen, ist es sicher schwierig, den Zustand so zu ändern, daß der wahre Marktwert nicht entblößt wird.

Nachdem wir eine knappe halbe Stunde das Gelände bewundern durften, setzt sich auch der Desiro Richtung Zwönitztal in Bewegung und befördert uns die restlichen zwei Stationen nach Lößnitz unterer Bahnhof.

Unser Gasthof ist schnell erreicht, und nach Beziehen der Zimmer machen wir uns zu einem kleinen Rundgang auf. Zunächst gehen wir oberhalb der Bahnlinie in Richtung oberer Bahnhof. Es ist aber rasch klar, daß wir den Spaziergang nicht bis dorthin oder bis zum Viadukt bei Dittersdorf ausdehnen wollen. So verlassen wir beim Ortsteil Dreihansen die Bahnstrecke und laufen über einen weiteren Hügel ins Ortszentrum. Nach Blick auf Marktplatz, Rathaus und Johanneskirche geht es langsam zurück zum Hotel. Da sich unterwegs keine Alternative aufdrängt, folgt dort dann auch die Einkehr zum Abendessen.

Karlsbad und zurück

Zweiter Tag – auf nach Karlsbad. An Wochenend- und Feiertagen gibt es durchgehende Züge der Erzgebirgsbahn nach Karlovy Vary dolní nádraží (Karlsbad unterer Bahnhof). Also dürfen wir heute das Erzgebirge vergleichsweise luxuriös im Desiro queren. Vorbereitet durch die Hinfahrt erlauben uns die großen Fenster eine gute Beobachtung der vorbeiziehenden Landschaft.

In Karlovy Vary fahren wir nach Halt am oberen Bahnhof weiter zum unteren Bahnhof, der sich an der Strecke nach Mariánské Lázně / Marienbad befindet. Horizontal sind die beiden Bahnhöfe nur 600 bis 700 Meter voneinander entfernt. Dazwischen befindet sich aber ein beträchtlicher Höhenunterschied, der Fluß Ohre / Eger und eine vierspurige Straße. Unser Desiro bewältigt den Weg in einer eleganten Kurve, in der sich die Fahrtrichtung um 180 Grad von Ost nach West ändert.

Unten angekommen stellen wir fest, daß der Bahnhof in einem deutlich besseren Zustand ist als der obere Bahnhof. Es gibt unter anderem eine Gepäckaufbewahrung, ein Selbstbedienungsrestaurant und eine Touristeninformation. In Karlovy Vary wollen wir uns mit zwei weiteren Reiset Teilnehmern treffen, die erst samstags aus dem Raum München anreisen können. Bis zu deren Ankunft haben wir etwas Zeit, da wir ja eine kürzere Strecke gefahren sind als ursprünglich geplant. Wir nutzen diese Zeit zu einem Abstecher in die Fußgängerzone und tauschen einige Euro in tschechische Kronen um.

Am Bahnhofsgebäude treffen wir dann unsere Nachzügler, die mangels Anschluß auf den Zug aus Cheb den Weg herab vom oberen Bahnhof zu Fuß zurückgelegt haben. Gemeinsam geht es nochmals durch die Fußgängerzone. An deren Ende fängt der eigentliche touristische Teil von Karlsbad an. Repräsentative Hotelbauten und Kureinrichtungen im Stil der Habsburgerzeit, jedoch auch zweimal unterbrochen durch Gebäude im 70er-Jahre-Beton.

Das Kurviertel von Karlsbad zieht sich am Fluß Teplá entlang. Auch unser Weg führt daher ein Stück die Teplá aufwärts. Bald ist die Einkehr zum Mittagessen angesagt, und wir haben die Auswahl zwischen zahlreichen Restaurants. Das Wetter läßt zu, daß wir uns Plätze im Freien suchen und diese auch schließlich auf einer Terrasse finden. Für die, die es mögen, gibt es böhmische Spezialitäten und Pilsner Bier, und die gesamte Gruppe fühlt sich am Ende gut versorgt.

Die Kurzone ist weitgehend autofrei – man sieht nur einige Taxis und Pferdedroschen. Am Ende dieser verkehrsberuhigten Zone steht ein Luxushotel, und dahinter gibt es große Parkplätze. Unser Weg führt uns noch zur Talstation einer Standseilbahn und dann – teilweise am anderen Teplauer entlang – wieder zurück Richtung Bahnhof. Unterwegs könnte man sich an vielen Stellen das heiße Karlsbader Mineralwasser zapfen. Wir fühlen uns jedoch alle gesund genug, um darauf zugunsten etwas durstlöschenderer Getränke verzichten zu können.

Für die Rückfahrt nach Sachsen haben wir einen kleinen Umweg mit der Vogtlandbahn eingeplant. An Wochenenden gibt es durchgehende Verbindungen zwischen Karlovy Vary dolní nádraží und Zwickau. Unser Zug soll am Hausbahnsteig abfahren. Dort stehen auch schon etliche Leute. Und ein Regiosprinter der Vogtlandbahn schlummert schon den ganzen Nachmittag auf einem Abstellgleis vor sich hin. Als sich die Abfahrts-

zeit nähert, nicht jedoch der Zug, werden Erkundigungen eingeholt. Ein freundlicher tschechischer Lokführer informiert uns, daß eine zweite Garnitur aus Deutschland kommt und beide zusammengekoppelt zurückfahren sollen. Leider hat der noch erwartete zweite Zugteil aber deutliche Verspätung. Inzwischen ist die Zahl der Leute auf dem Bahnsteig so angewachsen, daß ein zweiteiliger Zug auch sehr notwendig ist.

Aus unbekanntenen Gründen entschließt man sich, den vorhandenen Triebwagen auf die andere Bahnseite zu fahren und so aus anderer Richtung anzukuppeln, als ursprünglich geplant. Das hat Folgen, da die zweiteilige Garnitur nicht geschlossen nach Zwickau fahren soll, sondern ein Teil Richtung Plauen verkehrt. Als nun der verspätete Zug aus Deutschland endlich da ist, wird er von so vielen Leuten gestürmt, daß wir uns entschließen, in den für uns scheinbar falschen, mit „Plauen“ beschrifteten Zugteil einzusteigen. Als wir gut sitzen, steigen plötzlich viele Leute aus dem vorderen Zugteil in unseren um. Der Grund: nicht die Beschriftung legt das Ziel fest, sondern der vordere Zugteil fährt planmäßig immer nach Plauen.

Trotz der zwei Teile ist unser Zug sehr gut gefüllt – nicht jeder erhält einen Sitzplatz. Mit fast 20-minütiger Verspätung fahren wir in Karlovy Vary los. Leider erhöht sich diese Verspätung schon bis Sokolov auf 25 Minuten. Dies ändert sich auch nicht bis zur deutschen Grenze, womit unser Anschluß in Zwickau stark gefährdet ist und eine zweistündige Verspätung droht.

In Zwotental wird unser Zug nochmals verstärkt, so daß wir bis Falkenstein dreiteilig unterwegs sind. Aufgrund der Fahrgastzahlen ist unverständlich, warum von dort nur ein Teil nach Zwickau weiterfährt und zwei nach Plauen. Unser Zwickauer Zugteil ist streckenweise recht überfüllt.

Positiv ist aber, daß aufgrund von Fahrplanreserven und flotter Fahrweise unsere Verspätung von Station zu Station zurückgeht. In Zwickau kommen wir nur noch 10 Minuten zu spät an, so daß mit etwas Eile beim Umsteigen unser Anschlußzug gut erreicht wird.

Jetzt sitzen wir wieder in der Erzgebirgsbahn und fahren das Tal der Zwickauer Mulde aufwärts nach Aue. Auch hier wird einiges an sehenswerter Landschaft geboten. Unter anderem geht es an Schloß Hartenstein vorbei, wo wir auch angesichts des bahnnahe Biergartens etwas bedauern, daß es nicht auf unserem Ausflugsprogramm steht. Nun ja – man kann ja wiederkommen.

In Lößnitz angekommen bleibt uns nur noch Abendessen und gemütliches Beisammensein in der „Neuen Schenke“.

Edmund Lauterbach

Fortsetzung folgt

Samstag, 13. August 2005

Exkursion

durch die Breitachklamm von Hirschegg nach Oberstdorf

Von Außerhirschegg wandern wir zum Schwarzwasserbach und an ihm entlang zur Breitach. Weiter geht es im engen Tal der Breitach zum Waldhaus (Mittagseinkehr). Danach kommen wir zur berühmten, eigentlichen Klamm, welche wir durchqueren, dann über Weidach und Reutte zu unserem Ausgangspunkt, dem Bahnhof Oberstdorf.

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.05 Uhr am Abfahrtsgleis 26

Abfahrt: um 7.19 Uhr mit ALEX nach Oberstdorf

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: pbp-termine@muenchen.pro-bahn.de

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Beiträge, die mit vollem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Bezug der PRO BAHN-Post von August bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 5.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Die PRO BAHN-Post 8/05 erscheint am 27.7.2005, Redaktionsschluß ist der 23.7.2005.

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Fr. 01.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.07. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de)

Do. 14.07. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Mi. 20.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 23.07. 14 Uhr: Besichtigung des privatisierten Bahnhofs Landsberg/Lech; Achtung: Anmeldung erforderlich! unter 089/53 00 31, Fax: 089/53 75 66

Mi. 27.07. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 28.07. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 01.07. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)

Sa. 09.07. Treff 07.15 Uhr; München Hbf, Gleis 25, Zug Richtung Passau (umsteigen in Plattling Richtung Bayerisch Eisenstein); **Exkursion zum Teufekstisch im Bayerischen Wald** Thema: Gesteinsverwitterung; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Sa. 09.07. Gesellschaftssonderzug mit der Stadt Burghausen bzw. der Landesgartenschau Burghausen GmbH (2004) zur Bundesgartenschau 2005 in München; Info: www.suedostbayernbahn.de

Sa. 23.07. Pendelfahrten von Traunreut, Waging, Trostberg und Ruhpolding zum Stadtfest nach Traunstein mit Rückfahrten bis spät in die Nacht; Info: www.suedostbayernbahn.de

Fr. 05.08. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)